

「あいち地球温暖化防止戦略 2030（改定版）（案）」に対する県民意見の募集結果

1 意見募集期間

2022年11月12日（土）から2022年12月11日（日）まで

2 提出方法

所定の様式に居住市町村名、年齢、職業を記入の上、郵便、ファクシミリ又は電子メールにより提出

3 応募状況

提出人数 33人、提出件数 延べ 181件

(1) 提出方法

| 電子メール | ファクシミリ | 郵便 | 合計 |
|-------|--------|----|----|
| 24 | 1 | 8 | 33 |

(2) 地域別

| 名古屋 | 尾張 | 海部 | 知多 | 西三河 | 東三河 | 県外 | 合計 |
|-----|----|----|----|-----|-----|----|----|
| 16 | 5 | 0 | 5 | 5 | 1 | 1 | 33 |

(3) 年代別

| ～20代 | 30代 | 40代 | 50代 | 60代 | 70代～ | 不明 | 合計 |
|------|-----|-----|-----|-----|------|----|----|
| 4 | 5 | 11 | 3 | 3 | 5 | 2 | 33 |

4 意見の分類

| 分類 | 意見数 (延べ181件) | 掲載ページ |
|----------------------------|--------------|---------|
| ① カーボンニュートラル・削減目標に関すること | 23 | p2～5 |
| ② 第1章 総論に関すること | 3 | p6 |
| ③ 第2章 地球温暖化対策の現状と課題に関すること | 33 | p7～16 |
| ④ 第3章 本戦略における基本的な考え方に関すること | 7 | p17、p18 |
| ⑤ 第4章 施策体系に関すること | 91 | p19～53 |
| ⑥ 第5章 戦略の推進にあたってに関すること | 2 | p54 |
| ⑦ 適応計画に関すること | 13 | p55～58 |
| ⑧ その他 | 9 | p59～60 |

① カーボンニュートラル・削減目標に関すること

| 番号 | 該当箇所 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|------------|---|--|
| 1 | カーボンニュートラル | <p>2050年ゼロカーボンの文言が入ったことが先ずは嬉しいです。</p> <p>この改定後、ぜひとも愛知県もゼロカーボンシティ表明を出していただき、県民の皆さんにもっと地球温暖化に意識を持って日々の暮らしに反映していけるような取り組みを期待します。</p> <p>(他に同趣旨4件)</p> | <p>戦略改定版に掲げた目標を達成できるよう、同戦略をしっかりと推進してまいります。</p> <p>また、同戦略の策定・公表をもって2050年カーボンニュートラルを表明いたします。</p> |
| 2 | カーボンニュートラル | <p>愛知県でも2050年のカーボンニュートラル宣言をしてほしいです。</p> <p>CO₂排出量の多さが、地球温暖化にどれだけの影響を及ぼしているのか、そして特に発展途上国がどれだけ被害にあっているのかを今一度、目を向けていただきたいです。</p> <p>私は、現在ケニアで現地の農業関係に携わりながら、彼らの収入向上、雇用創出を行っています。しかし、近年の干ばつが原因で、今まで雨季や小雨を頼りにして育てていた、茶葉や野菜が育たなくなっているのが現状です。</p> <p>食事も1日3食が1食に、栄養バランスは崩れ、炭水化物を1日の夜に摂取して、終わる日々が続いています。</p> <p>先進国が出した多くのCO₂が、発展途上国にダイレクトに影響を及ぼしているのが現実です。ケニアやタンザニアなどの東アフリカでの中古車は約90%がTOYOTAの中古車です。彼らは私たち日本のテクノロジー、車を羨み、感謝しています。</p> <p>しかし、その一方で私たちは間接的に、環境汚染という面から彼らの生活を脅かしています。TOYOTAがある愛知県だからこそ、もっと環境問題に対し重きを置き、様々なことに取り組むべきだと考えます。</p> <p>私は母体の大きいところの声よりも、1人1人の声をしっかりと拾い上げ、その人たちが増え行動していくことが何よりも大切だと思っています。</p> <p>個人の声を聞いてください。</p> | <p>戦略改定版に掲げた目標を達成できるよう、同戦略をしっかりと推進してまいります。</p> <p>同戦略の推進に当たっては、県民、事業者、行政等すべての主体による積極的な取組が必要となります。御理解と御協力をお願いいたします。</p> <p>また、同戦略の策定・公表をもって2050年カーボンニュートラルを表明いたします。</p> |
| 3 | カーボンニュートラル | <p>愛知県が日本でもトップで温室効果ガス排出量が多いと知りびっくりしました。産業が盛んな愛知も好きですが、時代や次世代のことを踏まえ進化していく姿を見たいです！この度の改定で2050年カーボンニュートラルの文言が入っていて嬉しいです！この改定の後にはぜひゼロカーボンシティ表明も出していただきたいです。</p> | <p>戦略改定版に掲げた目標を達成できるよう、同戦略をしっかりと推進するとともに、周知・啓発に取り組んでまいります。</p> <p>また、同戦略の策定・公表をもって2050年カー</p> |

| | | | |
|---|------------|--|---|
| | | | ボンニュートラルを表明いたします。 |
| 4 | カーボンニュートラル | <ul style="list-style-type: none"> 脱炭素政策を進めることによって、エネルギー価格がどうなるかの記載がない。 電気料金を下げなければ、日本の産業競争力を強化することは難しいが、愛知県は県内の産業を活性化させる気が本当にあるのか、甚だ疑問である。 | 環境と経済の好循環が実現できるよう、戦略改定版をしっかりと推進してまいります。 |
| 5 | カーボンニュートラル | <ul style="list-style-type: none"> そもそも、科学的に脱炭素政策が必要なのか、冷静に再検証することが必要である。 人類が排出している二酸化炭素量が、大気中の二酸化炭素の濃度上昇に本当に見合っているのか。 海による二酸化炭素の吸収、或いは海からの二酸化炭素の排出もあるのではないのか。 「気候変動」は太陽の活動による影響は全くなく、二酸化炭素だけが影響を及ぼしていると科学的に言えるのか。 | <p>各国政府の推薦などで選ばれた専門家で組織される気候変動に関する政府間パネル（IPCC）が、2021年8月に公表した「第6次評価報告書第1作業部会報告書」において、「人間の影響が大気、海洋及び陸域を温暖化させてきたことには疑う余地がない。」としています。</p> <p>なお、海洋は海面で大気から二酸化炭素を吸収しており、これにより大気中の二酸化炭素濃度の上昇が抑えられています。一方で、海洋中に二酸化炭素が蓄積されることにより、海洋の酸性化が進行し、海洋生態系への影響が懸念されています。</p> |
| 6 | カーボンニュートラル | <p>日本がやる意味がない。</p> <p>日本のCO₂排出量は世界のたった約3%であり、本当に脱炭素を図るなら世界の約30%の中国や約14%のアメリカが動かないと効果が出ない。</p> | 中国やアメリカを含む154カ国・1地域が2050年等の年限を区切ったカーボンニュートラルの実現を表明するなど、各国脱炭素への対応が進められていると認識しています。 |
| 7 | カーボンニュートラル | <p>今の世界の潮流は脱炭素とはいえない。</p> <p>2022年2月のロシアによるウクライナ侵略戦争を契機に、EUはロシア産化石燃料への依存脱却を発表し、これまでの気候変動対策から経済安全保障に重点を置くようシフトしている。フランスの原発推進や英国の一部火力発電の延長という決断は大きい。米国でも対策費を当初の3.5兆ドルから上院で0.44兆ドル(約8分の1)に削減された。</p> | 2022年11月に、エジプト（シャルム・エル・シェイク）で開催された「国連気候変動枠組条約第27回締約国会議（COP27）」で決定された「シャルム・エル・シェイク実施計画」では、2021年11月に、イギリス（グラスゴー）で開催されたCOP26のグラスゴー気候合意の内容を引き継いで、パリ協定の1.5℃目標に基づく取組の実施の |

| | | | |
|----|------|---|---|
| | | | 重要性を確認するとともに、全ての締約国に対して、排出削減対策が講じられていない石炭火力発電の通減（フェーズダウン）及び非効率な化石燃料補助金からのフェーズアウトを含む努力を加速することを求める内容が含まれているなど、今後とも世界的に脱炭素の流れは進むものと考えています。 |
| 8 | 削減目標 | 全国 47 都道府県の中で 43 県が 2050 削減目標 100%を掲げ、ゼロカーボンシティとなっている。愛知県は 2030 年 46%。2050 年 100%の国の目標にもしないのか。CO ₂ 国内最大排出量の碧南市から、遅れた愛知県の削減目標をせめて国並みにすべき。いつ決めるのか？ | <p>戦略改定版の目標は、国の計画・目標と整合する形で、排出量を 2030 年度に 2013 年度比で 46%削減し、2050 年カーボンニュートラルを目指すとしております。</p> <p>また、同戦略の策定・公表をもって 2050 年カーボンニュートラルを表明いたします。</p> |
| 9 | 削減目標 | 温室効果ガスの削減目標の引き上げ嬉しく思います。 自分自身も環境に優しい生活を心がけ、実施しつつ、官民一体となって取り組んでいきましょう。 | <p>戦略改定版に掲げた目標を達成できるよう、同戦略をしっかりと推進してまいります。</p> <p>同戦略の推進に当たっては、県民、事業者、行政等すべての主体による積極的な取組が必要となります。御理解と御協力をお願いいたします。</p> |
| 10 | 削減目標 | <ul style="list-style-type: none"> ・気候変動対策に対しての数値化具体化は嬉しいことです。今後、更に県民に広く認知され、一人一人が具体的に取り組みやすくなると良いと思います。 ・2030 年までに 46%削減。まずはこれを実現させてください。県民にわかりやすく、老若男女だれでも簡単に、温暖化対策できるようにアピールしてほしいです。 ・2030 年、年寄にも優しい社会になっていることを期待します。より、一般市民にわかりやすく、開かれたプロジェクトになりますように。 <p style="text-align: right;">(他に同趣旨 2 件)</p> | <p>戦略改定版に掲げた目標を達成できるよう、同戦略をしっかりと推進するとともに、周知・啓発に取り組んでまいります。</p> |
| 11 | 削減目標 | 2030 年温室効果ガス削減目標を 2013 年比で 60%以上にしてください。 いま、これから、温室効果ガス排出が増える途上国含めて世界で温室効果ガスを半減させなければ | 本県は、日本一のモノづくり県であるため、温室効果ガスの排出量は全国最多となっており、 |

| | | | |
|----|------|--|--|
| | | <p>ならないのに、先進国の、しかも日本一の温室効果ガス排出県である愛知県が 46%では、1.5℃の約束は到底守れません。</p> <p>クライメート・アクション・トラッカーの分析では、1.5℃を守るためには、日本は60%以上の削減が必要です。</p> <p>長野県では、案で48%削減だったところ、パブコメで「6割削減を！」という意見が多く寄せられ、パブコメ後に60%削減に変わりました。そして、60%を削減するための施策が追加されています。</p> <p>46%を目指すのでは、46%削減しかできない施策しか出てこないでしょう。</p> <p>60%を目指せば、60%削減できる施策が出てきます。</p> <p>いま、日本全国の自治体が温対計画の改定に着手しています。</p> <p>日本の中心である愛知県が60%削減を掲げることは決定的に重要です。</p> <p>2030年温室効果ガス削減目標を2013年比で60%以上にしてください。</p> <p>お願いします。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨1件)</p> | <p>本県にとって46%の削減目標は大変高い目標ではありますが、果敢に挑戦してまいりたいと考えています。</p> <p>目標の達成に向けて御理解と御協力をお願いいたします。</p> |
| 12 | 削減目標 | <p>今回温室効果ガスの削減目標が、2013年比で46%削減と、これまでより20%削減目標が増えたことも評価します。</p> <p>再エネ導入目標が、580万KWときちんと数値目標が掲げられたこともうれしいです。</p> | <p>戦略改定版に掲げた目標を達成できるよう、同戦略をしっかりと推進してまいります。</p> |
| 13 | 削減目標 | <p>2030年までに温室効果ガス排出量 46%削減! みんなで必ず実現させましょう。車や家電を買い替える時、家のリフォームや建替えの時に、環境負荷の少ないものを選びやすくなることを期待します。さらに、各家庭での緑化やコンポスト導入などが進めやすいような制度や仕掛け(エコアクションポイントの活用など)、自転車の活用を促すような道路整備にも期待します。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨2件)</p> | <p>御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> |
| 14 | 削減目標 | <p>温室効果ガス排出量の削減目標が46%に引き上げられました。災害なども増えており、気候変動にとっても不安がありますので、さらなる引き上げも視野に入れつつ目標の達成をお願いします。</p> | <p>戦略改定版に掲げた目標を達成できるよう、同戦略をしっかりと推進してまいります。</p> |

② 第1章 総論に関すること

| 番号 | 該当箇所 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|------------|--|---|
| 15 | 第1章1 p1 | <p>グラスゴー合意（石炭火力発電の段階的な削減）2021 を無視</p> <p>「国際社会では、2015年11～12月にフランス・パリで開催された国連気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21）において「パリ協定」が採択され、世界共通の長期目標として2℃より十分下回る水準に抑えるとともに、1.5℃に抑える努力を追求することにも言及されました。また、2018年10月にIPCC（気候変動に関する政府間パネル）が公表した「1.5℃特別報告書」では、世界の気温上昇の度合いを「1.5℃」に抑えることの重要性和、そのためには、温室効果ガスの排出を2030年までに2010年の水準から約45%削減、2050年前後に正味ゼロ（カーボンニュートラル）にする必要があることを示し、これにより世界的に脱炭素化が大きな潮流となりました。」p1と記載されています。しかし、2021年にはCOP26が開催され「排出削減対策を講じていない石炭火力発電の段階的な削減と、化石燃料に対する非効率な補助金の段階的な廃止に向けた努力を加速し、クリーンな発電方法とエネルギー効率の向上を進める。」（日経新聞）などとされ、また2022年にはCOP27が開催されている。少なくともCOP26のグラスゴー合意を前提とした意欲的なCO₂削減を前提とした取り組みとすべきである。資料編p4には2021年のCOP26のグラスゴー合意で「石炭火力発電の段階的な削減」とありながら、本文であえてグラスゴー合意を無視したのはなぜなのか。</p> <p>国立環境研究所のHPでは「例えば、石炭火力発電所の全廃については、2017年に英国とカナダの主導で始まった「脱石炭火力連合」という国際連携が出发点でしたが、加盟国の増加を踏まえ、「先進国は2030年に廃止、途上国は2040年に廃止」「石炭火力の新設を行わない」などの声明が発出されました。」と記載されている。こうした点を意図的に無視しようとする姿勢は、愛知県の方針としてはふさわしくない。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨1件)</p> | <p>「グラスゴー合意」については、第2章(1)の国際社会における動向において記載しています。</p> <p>御意見を踏まえ、第2章2(1)(p12)に、次の記載を追加しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、この他にも低排出なエネルギーシステムへの移行に向けて、排出削減対策の講じられていない石炭火力発電の遜減（フェーズダウン）と非効率な化石燃料補助金のフェーズアウトに向けた努力を加速することなどが盛り込まれました。 |
| 16 | 第1章1 p1 | <p>温室効果ガスの排出による気候変動は、ぜんそくや感染症、栄養失調など健康被害に深刻な影響を与えています。健康被害をもたらす化石燃料は廃止すべきです。国民の健康を守る医師・歯科医師として化石燃料廃止を求めます。</p> | <p>本戦略では、「2030年度におけるエネルギー需給の見通し（関連資料）」（2021年10月、資源エネルギー庁）に示された2030年度の電力の需給構造等（電源構成等）が達成されることを前提にしています。</p> |

③ 第2章 地球温暖化対策の現状と課題に関すること

| 番号 | 該当箇所 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|---------------------|--|---|
| 17 | 第2章1 p10 | <p>残余のカーボンパジェットは桁違いに少ない</p> <p>カーボンパジェットの記載はあるが p10、残されたのはわずかであり、緊急な対応が必要であるという認識が不十分としか思えない。IPCC 第6次評価報告書第1作業部会報告書では「1.5℃に抑える場合（67%の確率）で、約400ギガトンの排出量しか残されていないとしています。」とあるが、グラスゴー合意からは残余のカーボンパジェットは4000億トンと計算できると言われており、認識に大きな違いがある。</p> | <p>400ギガトンは4,000億トンと同値（1ギガトン=10億トン）となります。</p> |
| 18 | 第2章 2(1)ア p12 | <p>グラスゴー合意を基本にする姿勢がない</p> <p>やっとグラスゴー合意について記載があるが p12、なぜか一般論的な記載に終わっており、この合意を基本に計画を策定しようとする姿勢が見られない。</p> | <p>本項については、国際社会における動向を記載しております。</p> <p>本県の目標は、温室効果ガス排出量を2030年度に2013年度比で46%削減し、2050年カーボンニュートラルを目指すとしており、グラスゴー合意（排出量を2010年比で2030年までに45%削減し、2050年前後には正味ゼロにする）と方向性は同じと考えています。</p> |
| 19 | 第2章 2(1)ア p12 | <p>ガソリン新車禁止の動きを</p> <p>国際社会における動向として、ガソリン新車禁止の動きが強まっている。米国のバイデン政権は2030年までに新車販売の半数をゼロエミッション車とする目標を掲げ、英国、フランスも同様の施策を打ち出している。米国最大の経済規模を持つカリフォルニア州はガソリン車やディーゼル車の新車販売を2035年までに事実上禁止する規制案を決めた（2022年8月27日：中日新聞）。こうした重要な動きを、ア パリ協定とカーボンニュートラル（脱炭素）p12の最後に追加して説明すべきである。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨1件)</p> | <p>本項においては、パリ協定やグラスゴー合意など国際的に合意された事項を記載しています。</p> |
| 20 | 第2章 2(1)イ | <p>国際社会の取り組みは危機意識が欠如</p> <p>再生可能エネルギーの導入拡大 p12、p13、ウ 持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた取組</p> | <p>本項では、国際社会における動向について記載しています。</p> |

| | | | |
|----|--------------------------|--|--|
| | p12～14 | p13、エ 気候変動と生物多様性 p14、オ 世界経済における脱炭素経営 p14、カ サーキュラーエコノミーの展開による気候変動対策 p14、これらの記載は、地球温暖化の危機についての危機感や緊急性、重要性が感じられない。地球温暖化についての危機意識が欠如しているのではないか。 | 地球温暖化についての危機感については、第1章総論 (p1) において「気候危機」について言及したほか、第2章地球温暖化対策の現状において、氷河の後退、気温の変化、気温上昇の将来予測、カーボンバジェット等を記載しています (p5～10)。 |
| 21 | 第2章 3(1)ア p21～22 | 本県の地球温暖化対策に関する計画の達成状況の分析がない 「本県の地球温暖化対策に関する計画」が記載されているが、その目標について、どの計画がどの程度達成できたのか、また達成できていない項目は何なのか、なぜ達成できていないのかなどの分析は、計画を必ず達成するという立場に立てば不可欠と思われるが、そうした記述は見られない。単純に、計画はこうです、結果はこうですというだけでは、今後も同じで結果を伴わない単なる計画に終わってしまうのではと危惧される。しっかりと分析を行い、記載すべきです。 (他に同趣旨1件) | 各部門別の増減要因と課題については、第2章(4)ウ (p27～40) に記載しています。 |
| 22 | 第2章 3(1)ア、イ p20～22 | 地球温暖化対策の県計画・条例は実効性のある削減計画を ア あいち地球温暖化防止戦略 2030 p20～22、イ 愛知県地球温暖化対策推進条例 p22 は、カーボンバジェットの考え方からすれば、現在の削減状況は危機的状況と言わざるを得ない。記載には、そうした危機感は全く感じられない。このような姿勢で、どんな削減計画を決めても、計画を決めただけで終わってしまうのは目に見えている。効果的で、実効性のある削減計画にされることを求めたい。例えば、温室効果ガス総排出量の内訳 (2019年度) p26 で産業部門が 49.7%、運輸部門は 17.6% ある主要な発生源に対する実効的な規制が必要である。 運輸部門については、自動車依存率が極端に高いはずであるが、その内訳は記載されていないが、分析し公表すべきである p34。道路建設より、公共交通機関の充実を最優先にすべきではないか。 | 本項では、本県の温暖化対策に係る計画・条例の概要について記載しています。 地球温暖化についての危機感については、第1章総論 (p1) において「気候危機」について言及したほか、第2章地球温暖化対策の現状において、氷河の後退、気温の変化、気温上昇の将来予測、カーボンバジェット等を記載しています (p5～10)。 将来の排出量については、2030年度に2013年度比で46%削減し、2050年カーボンニュートラルを目指すとしています。なお、温室効果ガスの排出に対する規制については、法においても措置されていませんが、各部門の施策については |

| | | | |
|----|-----------------------|--|--|
| | | | <p>第4章に記載しています。</p> <p>自動車依存割合については、「図 交通における輸送機関別の分担率」(p35)に示しています。</p> |
| 23 | 第2章 3(3) p23~24 | <p>本県のカーボンニュートラルの実現に向けた取組の最初がFCV？</p> <p>県の取組みの最初に「走行時にCO₂を排出しないEV・PHV・FCVの普及(自動車ゼロエミッション化)を加速する「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」を策定(2021年3月)」p23とあるが、世界の流れは、プラグインハイブリッド自動車(PHV)も排除し始めている。こうした潮流を真剣に受け止め、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」も改正すべきである。</p> | <p>国は、「地球温暖化対策計画」(2021年10月閣議決定)において、PHEVを含む次世代自動車の普及拡大を推進するとしています。</p> <p>県では、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」に基づき、普及が十分進んでいないゼロエミッション自動車の普及を推進しています。</p> <p>御意見については、今後の参考とさせていただきます。</p> |
| 24 | 第2章 3(3) p24 | <p>名古屋港と同様、空港にもカーボンニュートラル形成計画を</p> <p>「名古屋港においては、2022年度内にカーボンニュートラルポート形成計画を策定予定。」p24とあるが、同様に県が関与している空港(名古屋空港、中部国際空港)でもカーボンニュートラルポート形成計画を作成すべきである。港と同様、空港もCO₂の大規模発生源とわかっていながら、その実態さえ調査・公表されていない。</p> <p>せめてカーボンニュートラルポート形成計画作成により、CO₂発生量を把握し、確実な削減策を作成すべきである。特に、中部国際空港については、第2滑走路増設の環境影響評価手続きの配慮書への知事意見(2022年8月30日)で「温室効果ガス等：本年6月に、航空分野における脱炭素化を推進していくため、航空法等の一部を改正する法律が公布されたことから、航空運送事業者等の関係者の協力を得て、脱炭素化の推進に向けた事業計画を検討するとともに、温室効果ガスの排出量について、適切な予測及び評価の手法を検討すること。」と指示していることから、その実行を迫る必要がある。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨1件)</p> | <p>今後、「航空法等の一部を改正する法律」(2022年6月公布、同年12月施行)に基づき、県営名古屋空港及び中部国際空港において、「空港脱炭素化推進計画」が策定される見込みです。</p> |

| | | | |
|----|--------------------|--|--|
| 25 | 第2章 3(4) p25 | CO ₂ 排出量ガス量の推移は最大発生年度を図示すること ア「県内の温室効果ガスの総排出量は、2007年度に1990年度以降で最高の86,106千トンとなりました。」p25とあるが、図 県内の温室効果ガス総排出量の推移では、1990年度から2010年度は5年ごと、その後は2013年度から毎年度記載してあるが、2007年度に最高となったことが隠してある。1990年度から毎年度の資料を示すべきである。 | 1990年度から2012年度までの各年度の排出量を資料編に追加しました(資料編p9)。 なお、2013年度から2019年度までは、第2章3(4)(p26)に記載しています。 |
| 26 | 第2章 3(4) p25 | ・(4) 県内の温室効果ガス排出の状況等 県内のどの地域で温室効果ガス排出量が多いのか分からないので、市町村毎の温室効果ガス排出量を掲載した方が良いと考える。 | 本県では、部門ごとの施策の進捗状況や要因分析等を踏まえ、地球温暖化対策を実施していますが、市町村別に異なる施策は実施していないため、市町村ごとの排出量は掲載していません。なお、市町村ごとの排出量の概要は、環境省が公表している自治体排出量カルテで確認することができます。 |
| 27 | 第2章 3(4) p25 | ・(4) 県内の温室効果ガス排出の状況等 環境省の排出量カルテの値より大きくなっている理由はどのようなか？また、整合性を図った方が良いのではないか？(環境省の排出量カルテでは、2013年度76,181千t-CO ₂ 、2019年度64,237千tCO ₂) | 県の温室効果ガスの排出量の算定については、「地方公共団体実行計画(区域施策編)策定・実施マニュアル(算定手法編)」(令和4年3月、環境省)で示された事業所排出量積上法等に基づき、環境省が公表している自治体排出量カルテよりも実態に近い排出量を算定しています。 なお、環境省の自治体排出量カルテは、算定手法編で示された標準的手法に基づき算定されていますが、「自治体排出量カルテの説明資料」(令和4年9月、環境省)では、カルテの留意点として、「標準的手法に基づくCO ₂ 排出量推計データは、統計による全国又は都道府県の炭素排出量を簡易的に按分した値であり、その精度には限界があります。したがって、地方公共団体が独自の方法で推計している値と乖離する場合や、特 |

| | | | |
|----|-----------------------|--|--|
| | | | 定事業所排出量の合計値が標準的手法に基づく推計結果よりも大きく計上される場合があります。より正確な排出量を求めたい場合、算定手法編の別の推計手法や地方公共団体独自データによる推計と差し替えて御活用ください。」としています。 |
| 28 | 第2章 3(4) p25～26 | CO ₂ 排出量ガス量で2013年度比で増加した部門の分析を ア「温室効果ガスの種類・区分別に見ると、2013年度から2019年度にかけて、エネルギー起源CO ₂ では運輸部門以外は減少しています。」p25とあるが、要するに運輸部門だけは増加している。+0.1%であることを明記するとともに、代替フロン等4カガスが+48.1%、非エネルギー起源CO ₂ が+3.6%であるため、その原因を分析すべきである。 | 各部門別の増減要因と課題については、第2章(4)ウ(p27～40)に記載しています。 なお、運輸部門については、「 <u>図 愛知県の運輸部門のCO₂排出量及び本県の自動車保有台数等の推移</u> 」(p34)のとおり、2013年度以降概ね横ばいで推移しています。 |
| 29 | 第2章 3(4) p26 | 愛知県は全国と比べても産業部門からの排出が多い イ「 <u>図 愛知県と全国の温室効果ガス総排出量の内訳(2019年度)</u> 」p26で、産業部門が第1位であるが、全国では31.9%であり、愛知県では49.7%と半分近くを占めることについての評価を文章で示すべきである。「なお、本県の温室効果ガス排出量は全国最多クラスですが、事業者の削減努力により、県内総生産当たりの温室効果ガス排出量は全国第35位※と低い水準にあります。」p26と言いつくすのではなく、原因を素直に分析すべきである。 | 御意見を踏まえ、第2章3(4)(p26)イについて、以下のとおり修正しました。 ・2019年度の温室効果ガス総排出量の内訳を見ると、 <u>産業部門から排出されるCO₂の占める割合が、愛知県は温室効果ガス総排出量の49.7%と、全国の割合31.9%と比べて高くなっています。これは、産業県である本県は、特に工場や事業場から排出されるCO₂の排出が多いことが考えられます。</u> |
| 30 | 第2章 3(4) p26 | 県内総生産当たりのCO ₂ 排出量は全国第35位の根拠を イ「本県の温室効果ガス排出量は全国最多クラスですが、事業者の削減努力により、県内総生産当たりの温室効果ガス排出量は全国第35位と低い水準にあります。」p26は、言い訳を一生懸命考えているようにしか見えないが、全国最多クラスの全国順位と県内総生産当たりのCO ₂ 排出量は全国第35位の根拠を具体的な値で示すべきである。 | 県内総生産当たりの温室効果ガス排出量は、2022年3月に公表した本県の2019年度の温室効果ガス排出量・県内総生産から算出したものです(他都道府県は2022年3月末時点で公表していた最新年度の排出量等から算出)。詳細は次ページのとおりですが、各県が公表する資料は |

現在更新されているものもあるため、以下のとおり記載を見直しました。

・ 県内総生産当たりの温室効果ガス総排出量は全国の中でも低い水準にあります。

| 都道府県名 | 温室効果ガス 総排出量 (万t-CO ₂) | 県内総生産 (百万円) | 県内総生産 当たりの排出量 (t-CO ₂ /百万円) | 順位 |
|---------|---|----------------|--|----|
| 北海道(※) | 7,194 | 19,652,846 | 3.66 | 9 |
| 青森県(※) | 1,464 | 4,374,419 | 3.35 | 11 |
| 岩手県(※) | 1,417 | 4,739,618 | 2.99 | 12 |
| 宮城県(※) | 2,116 | 9,512,296 | 2.22 | 25 |
| 秋田県(※) | 957 | 3,520,558 | 2.72 | 18 |
| 山形県(※) | 947 | 4,275,855 | 2.22 | 26 |
| 福島県(※) | 1,681 | 7,905,423 | 2.13 | 29 |
| 茨城県(※) | 4,804 | 14,035,454 | 3.42 | 10 |
| 栃木県(※) | 1,774 | 9,374,826 | 1.89 | 34 |
| 群馬県(※) | 1,777 | 8,989,798 | 1.98 | 33 |
| 埼玉県 | 3,957 | 23,254,133 | 1.70 | 40 |
| 千葉県(※) | 7,723 | 21,074,667 | 3.66 | 8 |
| 東京都 | 6,211 | 107,041,763 | 0.58 | 47 |
| 神奈川県(※) | 7,122 | 35,717,069 | 1.99 | 32 |
| 新潟県(※) | 2,413 | 9,122,176 | 2.65 | 20 |
| 富山県(※) | 1,131 | 4,824,735 | 2.34 | 24 |
| 石川県(※) | 983 | 4,768,715 | 2.06 | 30 |
| 福井県(※) | 962 | 3,459,511 | 2.78 | 15 |
| 山梨県(※) | 659 | 3,576,147 | 1.84 | 36 |
| 長野県(※) | 1,490 | 8,597,553 | 1.73 | 38 |
| 岐阜県(※) | 1,591 | 7,920,765 | 2.01 | 31 |
| 静岡県(※) | 2,994 | 17,462,055 | 1.71 | 39 |
| 愛知県 | 7,568 | 40,937,229 | 1.85 | 35 |
| 三重県(※) | 2,473 | 8,411,362 | 2.94 | 14 |

| 都道府県名 | 温室効果ガス 総排出量 (万t-CO ₂) | 県内総生産 (百万円) | 県内総生産 当たりの排出量 (t-CO ₂ /百万円) | 順位 |
|---------|---|----------------|--|----|
| 滋賀県 | 1,106 | 6,767,885 | 1.63 | 43 |
| 京都府 | 1,255 | 10,665,508 | 1.18 | 45 |
| 大阪府(※) | 4,512 | 40,195,600 | 1.12 | 46 |
| 兵庫県 | 6,322 | 21,177,777 | 2.99 | 13 |
| 奈良県 | 582 | 3,722,814 | 1.56 | 44 |
| 和歌山県(※) | 1,631 | 3,604,365 | 4.52 | 5 |
| 鳥取県(※) | 478 | 1,908,004 | 2.50 | 22 |
| 島根県(※) | 618 | 2,531,780 | 2.44 | 23 |
| 岡山県 | 4,324 | 7,805,727 | 5.54 | 3 |
| 広島県(※) | 5,478 | 11,713,710 | 4.68 | 4 |
| 山口県(※) | 4,183 | 6,374,592 | 6.56 | 2 |
| 徳島県(※) | 699 | 3,173,285 | 2.20 | 27 |
| 香川県(※) | 1,051 | 3,855,119 | 2.73 | 17 |
| 愛媛県(※) | 1,854 | 4,988,260 | 3.72 | 7 |
| 高知県(※) | 901 | 2,418,966 | 3.72 | 6 |
| 福岡県(※) | 5,309 | 19,808,023 | 2.68 | 19 |
| 佐賀県(※) | 554 | 3,118,356 | 1.78 | 37 |
| 長崎県(※) | 784 | 4,676,556 | 1.68 | 42 |
| 熊本県(※) | 1,039 | 6,122,421 | 1.70 | 41 |
| 大分県(※) | 4,005 | 4,614,319 | 8.68 | 1 |
| 宮崎県(※) | 976 | 3,740,151 | 2.61 | 21 |
| 鹿児島県(※) | 1,195 | 5,548,673 | 2.15 | 28 |
| 沖縄県 | 1,238 | 4,505,641 | 2.75 | 16 |

(※) 2019年度排出量が公表されていなかったため、調査時(2022年3月末)における最新年度のデータを使用

| | | | |
|----|-----------------------|--|---|
| 31 | 第2章 3(4) p28 | 国内の家庭部門の排出量がありながら県内資料はないのか ウ(ア)「国内の家庭部門における2020年度の温室効果ガス排出量は約5,580万トンであり、2019年度と比べて約240万トン増加しています。」p28とあるが、今までの温室効果ガス排出量は2019年度が最新であったがp26等、国内の家庭部門だけはなぜ、2020年度のデータがあるのか。コロナ禍による在宅増加などにより「本県においても、コロナ禍前より増加する可能性があります。」という言葉訳のためだけにこうした不安定な資料を使うべきではない。 | 国内の温室効果ガス排出量については、環境省が2022年4月に公表した「2020年度(令和2年度)の温室効果ガス排出量(確報値)について」を引用しています。 一方、本県の温室効果ガス排出量については、2022年3月に公表した「2019年度温室効果ガス排出量について」が最新のものとなっています。 |
| 32 | 第2章 3(4) p31 | 産業部門のCO ₂ 排出量は減少傾向？ ウ(イ)「本県の産業部門のCO ₂ 排出量は、2019年度で3,763万トン(総排出量の49.7%)であり、経済状況の影響による増減はありますが、全体としては減少傾向にあります。」p31とあるが、「減少傾向」というより「横這い」と表現したほうが現実的ではないか。 | 「図 愛知県の産業部門のCO ₂ 排出量及び製造品出荷額等の推移」(p31)のとおりであり、本県の産業部門のCO ₂ 排出量は、減少傾向にあると考えます。 |
| 33 | 第2章 3(4) p32 | ・「図 産業部門のCO ₂ 排出量及び製造品出荷額等の推移」では2019年度の排出量37,628千t-CO ₂ となっているが、p32「表 地球温暖化対策計画書制度対象事業者の温室効果ガス排出量」では、2019年度の排出量37,120千t-CO ₂ となっている。p32の表は名古屋市の対象事業者を除いた値との記載があるため、名古屋市の対象事業所は508千t-CO ₂ しか排出量がないことになり実態よりかなり少ないように思われるが正しい数値か？ | 2019年度の地球温暖化対策計画書制度に基づく事業者の総排出量対象事業者の排出量は3,712万トン-CO ₂ は、産業部門に加え、業務部門及びエネルギー転換部門の事業者を含んだものとなっています。 一方、2019年度の産業部門、業務部門及びエネルギー転換部門の排出量は、4,896万トン-CO ₂ です。 |
| 34 | 第2章 3(4) p31~33 | 産業部門のCO ₂ 排出量は業界別内訳の分析を (イ) 産業・業務部門の現状及び増減要因では、全体の排出量だけではなく、愛知県内で半分近い排出量の内訳をしっかりと示して、その業界別の対策を示し分析すべきである。「製造品出荷額等当たりのCO ₂ 排出量は18%減少」p31などは、産業界の努力を示すだけであるが、「地球温暖化対策計画書制度対象事業者の温室効果ガス排出量」前年度比▲5.1%とあるがp32、県内排出量の前年度比▲4.8%(p26 75,306千t/79,120千t)とそれほど改良されていない。 | 産業部門のうち、そのほとんどを製造業が占めていることから、その対策が重要であり、各施策を実施してまいります。 また、御意見を踏まえ、「今後の課題」を以下のとおり修正しました(p33)。 (修正前) その対象者である大規模事業者の排 |

| | | | |
|----|--------------------|--|--|
| | | <p>《今後の課題》「地球温暖化対策計画書制度」で…エネルギー使用量の計画及び実績の報告を義務付けていますが、その対象者で大規模事業者の排出量が、産業・業務部門全体の排出量の約7割を占めています。」p33 とあるが、これは課題ではなく、単なる現状である。地球温暖化対策計画書制度で計画及び実績の報告だけをどのように改良するかを追加すべきである。</p> <p>(他に同趣旨1件)</p> | <p>出量が、産業・業務部門全体の排出量の約7割を占めています。</p> <p>(修正後) その対象者であり、<u>産業・業務部門全体の排出量の約7割を占めている大規模事業者からの排出削減が求められます。</u></p> |
| 35 | 第2章 3(4) p33 | <p>アンモニア混焼によるCO₂排出増加の批判を</p> <p>中部電力などは大規模なアンモニア混焼によりCO₂削減を図る計画と聞いているが、アンモニア製造過程でのCO₂排出量や、焼却で窒素酸化物が大量に排出されることについてどう考えるかを示すべきである。</p> <p>2021年5月12日の中日報道で、「20年代前半をめどに碧南火力発電所で石炭とアンモニアを混ぜて燃焼する実証を計画。…年間50万トンのアンモニアが必要と試算している。…日本国内のアンモニア消費量は年間約100万トン」とあり、燃焼時にCO₂を排出しないことから、世界的な脱炭素社会への移行を背景に発電用燃料としての利用が期待されているが、タンカーによる輸送時に発生するCO₂が追加されるため、アンモニアのライフサイクルを通じた脱炭素を図る必要があり、製造時に排出されるCO₂をオフセットしたブルーアンモニアや、再生可能エネルギー由来のグリーンアンモニアの製造も求められている。</p> <p>(他に同趣旨1件)</p> | <p>国が2021年10月に閣議決定した「第6次エネルギー基本計画」において、「水素及びアンモニア発電については、2050年には電力システムの中の主要な供給力・調整力として機能すべく、技術的な課題の克服を進める」としています。</p> <p>本県としては、アンモニア製造過程でのCO₂対策や窒素酸化物対策に係る国や事業者の取組・動向を注視してまいります。</p> |
| 36 | 第2章 3(4) p34 | <p>運輸部門のCO₂排出量は前年度より増加</p> <p>ウ(ウ)「本県の運輸部門のCO₂排出量は、2019年度で1,334万トン(総排出量の17.6%)であり、2013年度以降概ね横ばいとなっています。」p34とあるが、前年2018年度の13,308千t-CO₂と比べて、13,344千t-CO₂と増加している事実を記載すべきである。半分を占める産業部門に続く第2位の運輸部門p26の排出量推移は正確に把握すべきである。</p> | <p>「<u>図 愛知県の運輸部門のCO₂排出量及び本県の自動車保有台数等の推移</u>」(p34)のとおり年度による増減はありますが、2013年度以降概ね横ばいで推移しています。</p> |
| 37 | 第2章 3(4) | <p>運輸部門のCO₂排出量内訳の追加を</p> <p>ウ(ウ)「本県の運輸部門のCO₂出量は、2019年度で1,334万トン(総排出量の17.6%)であり、</p> | <p>御意見を踏まえ、運輸部門の排出量の内訳(円グラフ)を資料編(p9)に記載しました。</p> |

| | | | | |
|-----|-------------------------------|---|--------------------------------------|--|
| p34 | | <p>2013 年度以降概ね横ばいとなっています。運輸部門の約 9 割を占める自動車からの排出量についても同様の傾向がみられます。運輸部門の約 9 割を占める自動車からの排出量についても同様の傾向がみられます。」p34 とあるが、図 運輸部門の CO₂ 排出量及び本県の自動車保有台数等の推移 p34 では、2019 年度の自動車からの CO₂ 排出量は、13,344 千トンであり、運輸部門からの 1,334 万トンと同じであり、「運輸部門の約 9 割を占める自動車からの排出量」というのは「運輸部門のほぼ全てを占める自動車からの排出量」の間違いではないのか。</p> <p>いずれにしても、排出量第 2 位の運輸部門からの排出量内訳を追加し、それぞれへの対策を検討できるようにすべきである。</p> <p>(他に同趣旨 1 件)</p> | <p>航空分野におけるCO₂削減の取組状況</p> | <p>また、運輸部門の対策については第 4 章 2 (3) で整理しています (p93～99)。</p> |
| 38 | <p>第 2 章 3(4) p34</p> | <p>ハイブリッド車の禁止を ウ (ウ) 「「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」…ゼロエミッション自動車 (電気自動車 (EV) ・プラグインハイブリッド自動車 (PHV) ・燃料電池自動車 (FCV)) の新車販売割合を 2018 年度の 1.4%から 2030 年度に 30%にすることを目指しています。」p34 とあるが、トヨタの要求で、岸田政権の看板政策「新しい資本主義」6 月 7 日が、脱炭素の流れに逆行するものには書き換えられた。5 月末の原案「2035 年までに乗用車の新車販売を電動車 100%とする」を、6 月の閣議決定で「電動車→いわゆる電動車 (電気自動車…及びハイブリッド自動車)」に書き換えたような政府のもとで、トヨタを抱える愛知県としては、このように記載せざるを得ないのかもしれないが、世界の流れは、プラグインハイブリッド自動車 (PHV) も排除し始めている。こうした潮流を真剣に受け止め、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」を盲目的に進めるのではなく、プラグインハイブリッド自動車 (PHV) の新車販売は禁止する改定を行なうべきである。</p> <p>(他に同趣旨 1 件)</p> | | <p>国は、「地球温暖化対策計画」(2021 年 10 月閣議決定) において、PHEV を含む次世代自動車の普及拡大を推進するとしています。</p> <p>本県においては、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」に基づき、普及が十分進んでいないゼロエミッション自動車の普及を推進してまいります。</p> |
| 39 | <p>第 2 章 3(4) p35</p> | <p>運輸部門の削減割合の引き上げを 《今後の課題》で、「EV ・ PHV ・ FCV の新車販売割合の数値目標である 30%は、2018 年 2 月に策定した「あいち地球温暖化戦略 2030」の運輸部門における削減割合 (2013 年度比で 2030 年度に 28.9%削減) を踏まえ設定したものであり、運輸部門における削減割合の引き上げに伴い、自動車の走行量</p> | | <p>御意見を踏まえ、以下の通り修正しました (p35)。</p> <p>(修正前) 自動車の走行量の抑制や燃費の向上、物流の改善など、更なる対策が必要となります。</p> |

| | | | |
|----|----------------------|--|--|
| | | <p>の抑制や燃費の向上、物流の改善など、更なる対策が必要となります。」 p35 とあるが、「運輸部門における削減割合の引き上げに伴い」の意味を正確に表現すべきである。</p> <p>今回の戦略 2030（改定版案）の中で、運輸部門の削減率は 2013 年度 13,329 千トン を 2030 年度 7,171 千トン▲46.2% p54 となっているが、「更なる対策」で削減割合を引き上げるべきである。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨 1 件)</p> | <p>(修正後) 自動車の走行量の抑制や燃費の向上、物流の改善、<u>ゼロエミッション自動車</u>の更なる普及が必要となります。</p> <p>また、運輸部門の削減率については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> |
| 40 | 第 2 章 3(4) p41 | <p>住宅用太陽光発電を新築時の義務化を</p> <p>ウ(キ) 再生可能エネルギー・水素について、「住宅用太陽光発電 (10kW 未満) の導入容量・件数は全国第 1 位となっています」 p41 とのこと、これはこれとして喜ばしいが、世界的に見ればまだまだ低水準と言わなければならない。もっと大胆に、環境問題を引き起こしかねない大規模太陽光発電ではなく、環境問題を起こしにくい、住宅用太陽光発電を増やすべきである。東京都は、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第十八条(建築主の責務)で「建築物の新築等をしようとする者は、…エネルギーの使用の合理化、資源の適正利用、自然環境の保全、ヒートアイランド現象の緩和及び再生可能エネルギーの利用について必要な措置を講じ、環境への負荷の低減に努めなければならない。」とし、太陽光発電装置など都が定める「東京ゼロエミ住宅」基準を満たす新築住宅に対して補助を実施 (2019 年度～) (東京都環境白書 p22)」している。愛知県もそうした方針を打ち出すべきである。と同時に、既設住宅への設置推進策を充実すべきと考える。</p> | <p>本県においては、2003 年度から「愛知県住宅用地球温暖化対策設備導入促進費補助金」を実施しています。本補助金については、社会的動向等を踏まえ、補助メニューの見直しを適宜行ってきました。現在は、新築建築物・既存建築物に関わらず ZEH や、太陽光発電設備・HEMS・蓄電池等の一体的導入などへの補助を行っています。</p> <p>今後も、必要に応じ補助メニューの見直しを行うとともに、多くの県民の方に同補助金を活用していただけるよう、引き続き普及啓発に努めてまいります。</p> |
| 41 | 第 2 章 3(4) p43 | <p>太陽光発電はアセス対象</p> <p>「太陽光発電設備について、ずさんな計画により立地地域でのトラブルにつながった事例もあります。」 p43 とあるが、そのための対策として、県環境影響評価条例で太陽電池発電所 (出力 3 万 kW 以上 4 万 kW 未満) を県環境影響評価条例の対象事業として、環境影響評価法 (4 万 kW 以上) の補完をしていることを明記し、県民に一定の安心感を与えるべきである。その他風力発電所 (出力 0.75 万 kW 以上 5 万 kW 未満) 水力発電所 (出力 2.25 万 kW 以上 3 万 kW 未満) も同様に対象事業とされており、適正な運用が望まれる。</p> | <p>環境アセスメントについては、環境影響評価法及び愛知県環境影響評価条例に基づき適切に運用されているものと認識しています。</p> |

④ 第3章 本戦略における基本的な考え方に関すること

| 番号 | 該当箇所 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|----------------|--|---|
| 42 | 第3章4 p51 | <p>排出削減目標 46%削減を必ず達成すること</p> <p>表題が「温室効果ガスの排出削減目標」とあり、「2030年度の県内の温室効果ガス総排出量を、2013年度比で46%削減することを目指します。」p51と意欲的な削減目標であることは評価できるが、そのあとすぐに「ただし、この目標は、「2030年度におけるエネルギー需給の見通し（関連資料）」に示された2030年度の電力の需給構造等が達成されることを前提※1としています。」p51 ※1国は「2030年度におけるエネルギー需給の見通し（関連資料）」の基本的な考え方において、「46%削減に向け…需給両面における様々な課題の克服を野心的に想定した場合に、どのようなエネルギー需給の見通しとなるかを示すもの」としている。と実現できそうもないことの言い訳をしている。国のこのような言い訳に従わず、県として現状の厳しさを認識し、必ず達成するという姿勢を示すべきである。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨1件)</p> | <p>本県の排出削減目標の設定に当たっては、「地球温暖化対策計画」（2021年10月閣議決定）による削減効果や、「2030年度におけるエネルギー需給の見通し（関連資料）」（2021年10月、資源エネルギー庁）に示された2030年度の電力の需給構造等（電源構成等）が達成されることを見込んで設定しております。</p> <p>本県の施策の進捗状況については、副知事をトップとする庁内連絡会議や、学識者等からなるフォローアップ会議で、適切に進行管理してまいります。</p> <p>本県は、今後、新しい戦略を基に、地域の総力を挙げて、産業、業務、家庭、運輸など、あらゆる分野の脱炭素化を強力に推進し、「カーボンニュートラルあいち」の実現を目指してまいります。</p> |
| 43 | 第3章4 p52～53 | <p>排出削減目標 削減見込み量は部門別の内訳を</p> <p>「表 本県における温室効果ガス排出量の削減見込み」p52～53で、国の「地球温暖化対策計画」による削減効果と県の追加的な施策による削減効果に分けて削減目標量が部門別に記載してあるが、部門ごとの削減目標量の内訳を示すべきである。部門別の合計がある以上、積み上げて各施策ごとの削減目標量があるはずである。例えば、運輸部門で2019年度1,334万トンのうち、自動車からは134,344千トンp34あり、ほぼ全てであるため、7,171千トンは自動車への対策と考えればよいのか、環境負荷の低い交通・運輸への転換の促進、空港・港湾・鉄道の脱炭素の推進はほとんど影響しないのか。いずれにしても、各部門の施策ごとの排出量内訳を追加し、それぞれへの対策を検討できるようにすべきである。</p> | <p>御意見を踏まえ、本県の追加的な施策により、一層の削減対策の進展が見込まれる主な対策に関する記述を、第3章4（p52）に記載しました。</p> <p>また、「図 愛知県の運輸部門のCO₂排出量及び本県の自動車保有台数等の推移」（p34）では、2019年のCO₂排出量は、運輸部門全体のものを示しています。</p> |

| | | (他に同趣旨 1 件) | |
|----|---------------------|--|---|
| 44 | 第 3 章 4 p53 | <p>排出削減目標 目標を達成するための施策を検討したと明記を</p> <p>「推計の結果、国の「地球温暖化対策計画」及び本戦略に基づく施策による温室効果ガス排出量の削減見込量の総計は 35, 207 千 t-CO₂ と算定されます。… 施策による削減見込量 35, 207 千 t-CO₂ を現状すう勢ケースに反映させた場合、2030 年度の総排出量は 44, 483 (79, 690-35, 207) 千 t-CO₂ となり、2013 年度比では 46% の削減となります。」p53 とあるが、目標を達成するための施策と明記すべきである。</p> <p>《目標の設定方法》p51~54 では① 本県における 2030 年度の温室効果ガス排出量の現状すう勢ケース、② 国の「地球温暖化対策計画」及び本戦略に基づく施策による温室効果ガスの排出削減効果、③ 施策による削減見込量を反映させた本県の 2030 年度排出量、とあり、目標の達成のための施策を検討したのではなく、推計しただけということが明らかである。</p> | <p>本県の 2030 年度の削減目標の設定に当たっては、環境省が 2022 年 3 月に公表した「地方公共団体実行計画（区域施策編）策定・実施マニュアル（算定手法編）」を踏まえ、算定しています。</p> <p>また、目標を達成するための本県の施策は、第 4 章（p61~120）に記載しています。</p> |
| 45 | 第 3 章 4・5 p53 | <p>①温室効果ガスの削減見込みについて、「火力発電の高効率化等」をあげられていますが、そもそも石炭火力事業が低炭素社会実現と相いれないもので、世界の趨勢に反し、これに固執する日本の姿勢に世界から批判がおこっています。日本は連続して化石賞を授与されており、これ以上、石炭火力発電を続けることは許さず、再生可能エネルギーの導入目標をさらに引き上げてください。過去 8 年で 3 倍以上の実績があるにも関わらず、2021 年から 2030 年までに 1.7 倍の目標は低いです。</p> | <p>再生可能エネルギーの導入目標は、現在までの導入量の推移や今後の世帯数・事業数の推移、国や・県の施策の効果等を踏まえ設定しています。</p> <p>戦略改定版に掲げた目標を達成できるよう、同戦略をしっかりと推進してまいります。</p> |
| 46 | 第 3 章 4 p54 | <p>②2030 年度までに 2013 年度比で 46%削減することが目標とのことですが、削減目標をもっと高くすべきです。パリ協定では 2010 年度比で 45%削減が必要とされていますが、愛知県では 2010 年度比で考えると約 41%削減にしかありません。また、世界の各国の削減目標が全て実施されたとしても、2030 年の温室効果ガス総排出量は 13.7%増加（2010 年比）することが分かっています。</p> | <p>戦略（改定版）で掲げた排出量を 2030 年度に 2013 年度比で 46%削減するという目標は、「地球温暖化対策計画」（2021 年 10 月閣議決定）等の国の計画・目標と整合しています。</p> |

⑤ 第4章 施策体系に関すること

| 番号 | 該当箇所 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|----------------|--|---|
| 47 | 第4章1 p61～74 | <p>重点施策と目標の46%削減の関係不明</p> <p>「6つの重点施策を柱として、「徹底した省エネルギー」と「創エネルギーの導入拡大」を加速するとともに、愛知発の脱炭素イノベーションの推進や水素利用の拡大により目標の実現を目指します。」p61とあり、実現に向けたイメージ図で「2030年度46%削減」p61とあるが、6つの重点施策と目標の2030年度46%削減との関係は、このあとのそれぞれの「施策の方向性」にある「取組指標」を見ても理解できない。目標の46%削減の内訳はどうなっているのか。本県における温室効果ガス排出量の削減見込みp52～53は、産業部門、業務部門、家庭部門、運輸部門、エネルギー転換部門、その他ごとの内訳であり、施策ごとの内訳になっていない。</p> | <p>重点施策は、2030年度に向けて特に注力し、重点的に取り組む施策を位置づけたものです。</p> <p>本県の追加的な施策による削減見込量の内訳は、第3章4(p52、53)のとおりであり、本県の追加的な施策により、一層の削減対策の進展が見込まれる主な対策に関する記述を、第3章4(p52)に追加しました。</p> |
| 48 | 第4章1 p61 | <p>・第4章施策体系で、6つの重点施策の中に再生エネルギーの導入促進が含まれていないので、ぜひ再エネの普及も重点施策にしてください。脱炭素において、再生エネルギーは確立された低コストな技術ですので、愛知県が国際的な競争力を失わないよう、自治体や企業、市民による再エネの普及をさらに後押ししていただきたいです。</p> | <p>6つの重点施策を柱とすることで、創(再生可能)エネルギーの導入拡大を加速してまいります。</p> <p>また、再生可能エネルギーの導入拡大に繋がるための必要な支援や情報提供、啓発などの取組を推進してまいります。</p> |
| 49 | 第4章1 p62～63 | <p>重点施策1 脱炭素プロジェクトにCO₂削減効果を</p> <p>「脱炭素プロジェクトの創出・支援 ～愛知からイノベーションを実現～」:現状p62として、「2021年6月から…温室効果ガスの排出削減や吸収に資する事業・企画アイデアの募集を始め…これまで(2022年10月末現在)に、戦略会議で「矢作川CN(カーボンニュートラル)プロジェクト」及びアジア競技大会選手村後利用事業における「街区全体で統一的に木造・木質化を図るまちづくりプロジェクト」の2つを選定し、事業化に向けた取組を進めています。」p62とあるが、これらのプロジェクトがどれだけのCO₂削減に効果(予定も含め)があったかを記載すべきである。</p> <p>課題として「多くの優れたプロジェクトを発掘・選定し、事業化を支援する必要」p63とあっても、「あらゆる主体が連携・協働しながら事業化を推進し、愛知発の脱炭素モデルの発信を目指します」p63という方向性を実現できても、具体的なCO₂削減に効果を示さなければプロジェクトを推進</p> | <p>「矢作川CNプロジェクト」については、一定の条件下での最大の効果としてCO₂削減量43,525t/年、CO₂吸収量26,187t/年と試算しています。「街区全体で統一的に木造・木質化を図るまちづくりプロジェクト」は、木造・木質化の内容を決定した上で、算定する予定です。</p> <p>また、アイデアの選定に係る評価項目は、以下のとおりです。</p> <p>(1) 地域への貢献度</p> <p>環境・経済・社会の三側面における地域への波及効果は高いか。</p> |

| | | | |
|----|----------------|---|--|
| | | させる力もなくなってしまう。CO ₂ 削減量を含めて事業の選定基準を示すべきである。 | (2) 政策支援の必要性 政策支援を講じることにより、事業の実効性を確保することができるか。 (3) 先進性及び独創性 既存の事業と比較して先進性・独創性が高いか。 (4) 実現可能性及び持続可能性 事業の実現可能性や持続可能性はあるか。 |
| 50 | 第4章1 p62 | 日本の誇るような大規模事業を実現させてきた愛知県は、もっと環境分野でも他に類を見ない大規模プロジェクトを進める力があると信じています。今後の愛知県の、世界が驚くような先進的な取り組みに、大いに期待しております。 | 重点施策1「脱炭素プロジェクトの創出・支援」等を通じて、愛知からイノベーションを実現できるよう、取組を推進してまいります。 |
| 51 | 第4章1 p62～63 | 脱炭素プロジェクトの取組目標10件は少なすぎる 重点施策1の脱炭素プロジェクトの創出・支援：取組指標で「カーボンニュートラル戦略会議の選定事業数：2030年度までに10件」p63とあるが、この程度の選定事業数では、目標のCO ₂ 削減(▲46%)には、ほとんど効果がないのではないかと。何よりも具体的なCO ₂ 削減量が示されていない。 | 民間企業・団体等による、革新的な技術や独創的な発想を持つ脱炭素型の事業・企業アイデアを幅広く募集し、戦略会議で選定した取組を支援することにより速やかに事業化し、広く展開を図るものです。また、どのようなアイデアが提案されるか想定できないことから、CO ₂ 削減量を示すことは困難です。 |
| 52 | 第4章1 p62～63 | ・プロジェクト2 街全体で統一的に木造一木質化 ・火災時に非木造の場合と防火性能について示すべきである。 火災になれば大量なCO ₂ が発生するがそれもシュミレーションして示してください。 ・木造建築物は非木造住宅と比較して寿命が短く建替時期が早いです。 中長期において木造建築物の建替スパンも考慮しての環境負荷を木造・非木造で示していただきたい。 | 整備にあたっては、建築基準法等関係法令を遵守してまいります。 御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。 |
| 53 | 第4章1 p62～63 | 吸収源対策は、各地域で個別に検討・実施してもあまり進んでこなかったもので、ぜひ、山から海まで県内全体でつながりを持って取り組んで欲しいです。 ぜひ、吸収源対策でも、戦略会議や人材育成を盛り込んで欲しいです。 このことが、重点に入っていないのが残念です。それは、重点1脱炭素プロジェクトの創出・支援 | 重点施策1(p62)で位置づけた全国の民間企業・団体からの事業・企画アイデアにおいては、吸収源(森づくり・木づかい)についても募集の対象としています。 |

| | | | |
|----|----------------|--|--|
| | | にとっても大きく関わると思われたからです。 | また、あいちカーボンニュートラル戦略会議で選定した「矢作川CNプロジェクト」では「CO ₂ 削減及び吸収対策の推進」を掲げております。さらに、「街区全体で統一的に木造・木質化を図るまちづくりプロジェクト」では、建築物の木造・木質化を図ることで、木材利用を拡大し、吸収源対策を進めることとしています。 |
| 54 | 第4章1 p64～65 | 意識改革・行動変容は上げさ 重点施策2の「意識改革・行動変容」：現状で「県政世論調査（2021年7月）によれば、脱炭素社会の実現に向けた取組について、「取り組みたい」と答えた人の割合が89.9%に達しました…、「日常的に取り組んでいること」の数は一人当たり平均で2.5項目でした。」p64と現状の冒頭にあり、脱炭素に県民意識はすでに醸成されているのではないかと。意識改革と大上段にかまえても、取組目標は「一人当たり平均4.0項目」p65と、2.5項目を4.0項目に増加させるだけであり、重点施策とするほどのことではない。 いずれにしても、意識改革だけでは、具体的なCO ₂ 削減量が示せない。 | 2030年度に2013年度比で46%減とする目標を達成するため、私たちの暮らしにおいても大幅なCO ₂ 削減が求められており、脱炭素型ライフスタイルへの転換が必要となります。個人でできることは限りがあるとしても、一人一人が脱炭素型ライフスタイルを日々の暮らしに取り入れ、少しずつでも脱炭素型の製品・サービスに対する需要が増えることで、企業の取組も進み、社会全体の脱炭素化につなげていくことができると考えております。 |
| 55 | 第4章1 p66～67 | 現状に課題があるのはおかしい 重点施策3の建築物の脱炭素化の推進：現状として、5項目があるが、最初の2項目、は現状ではなく、課題となっており、削除しないとわからない。例えば①「住宅や建築物は…新築や改築等の機会を捉えて、断熱性能の大幅な向上…エネルギー消費効率の高い設備へ更新、再生可能エネルギーの導入を目指す必要があります。」p66、②「年間の消費エネルギーが正味でゼロ以下になる住宅（ZEH：Net Zero Energy House）や建築物（ZEB：Net Zero Energy Building）を普及させる必要があります。」p66、③は建築物省エネ法で、全ての新築住宅・非住宅への省エネ基準適合の義務付けが、2025年度までに施行される、とは国の法制度の現状である。④は「本県の住宅用太陽光発電設備の設置件数は、2021年度末時点で230,688件と、全国一となっています。」p66と、県の補助制度の現状である。⑤は「県有施設では、全国トップクラスとなる Nearly ZEB を実現した「愛知県環境調査セン | 御指摘の箇所については、一般的な現状認識を記載したものです。 |

| | | | |
|----|----------------|---|--|
| | | ター・衛生研究所」を建設しましたが、」 p67 までは現状であるが、続く「その他の県有施設についても ZEB 化を進めていく必要があります。」は課題なので、(2) 課題 p67 に 1 項目「建築物の ZEB の促進、県有施設の率先 ZEB 化」を追加すべきである。 | |
| 56 | 第 4 章 1 p67 | 住宅用太陽光発電設備等の指標は少なすぎる 重点施策 3 の建築物の脱炭素化の推進：取組指標として「住宅用太陽光発電設備・太陽熱利用システムの設置基数 40 万」 p67 があるが、現状の「2021 年度末時点で 230,688 件」 p66 の 2 倍にもならない。全国一の設置件数ではあっても、もっと大きな指標とすべきである。また、それによる CO ₂ 削減量を記載すべきである。 | 住宅用太陽光発電 (10kW 未満) の 2030 年度の導入容量は 172 万 kW を目標としており、これは、2021 年度の導入容量 103.7 万 kW の 1.65 倍となります。 2021 年度の導入件数が約 23 万台であり、これを 1.65 倍すると約 38 万台となりますので、2030 年度の目標の 40 万基は、これに基づき導入目標を定めています。 なお、住宅用太陽光発電設備・太陽熱利用システムの設置基数 40 万基の導入による CO ₂ 削減量については、130 万トン-CO ₂ 程度と見込まれます。 |
| 57 | 第 4 章 1 p67 | 建築物脱炭素化の支援内容を明確に 重点施策 3 の建築物の脱炭素化の推進：主な施策として、住宅用地球温暖化対策設備導入促進のための支援は「補助金等により支援するとともに、社会ニーズに即しメニューの見直しを図ります。」 p67 とあるが、補助金は増額させるのか、メニューの見直し内容はどのような内容か、明らかにすべきである。 また、建築物の ZEB 化の促進は「必要な支援」というだけで、東京都のような補助金による支援はしないのか。 全体として支援内容が不明であり、具体的な CO ₂ 削減量が示せられない。 | 愛知県住宅用地球温暖化対策設備導入促進費補助金については、これまでも社会的動向等を踏まえ適宜見直しており、今後も、必要に応じて見直しを検討してまいります。 ZEB 化への支援内容として、事業者のニーズ等を踏まえ、財政的支援のほか、事業者に対する助言等による技術的支援や、国への財源措置等に関する要望活動等を想定しています。 なお、住宅用太陽光発電設備・太陽熱利用システムの設置基数 40 万基の導入による CO ₂ 削減量については、130 万トン-CO ₂ 程度と見込まれます。 |

| | | | |
|----|----------------|--|---|
| 58 | 第4章1 p68 | <p>事業活動からのCO₂排出量が65%ある</p> <p>重点施策4の脱炭素型事業活動の促進：現状で「本県の温室効果ガスの排出量において、産業部門、業務部門及びエネルギー転換部門の2019年度の排出量は、約4,896万トンで、2013年度の約5,466万トンに対し、約10%削減しています。」p68とあるが、4,896万トンは、2019年度の県内の温室効果ガス総排出量75,679千トンp26の65%もあることを明記し、事業活動からのCO₂排出量対策の重要性をわかるようにすべきである。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨1件)</p> | <p>御意見を踏まえ、第4章1(p68)に、以下の記載を追加しました(下線部分)。</p> <p>・本県の温室効果ガス排出量において、<u>6割以上を占めている産業部門、業務部門及びエネルギー転換部門</u>の2019年度の排出量は、約4,896万トンで、2013年度の約5,466万トンに対し、約10%削減しています。</p> |
| 59 | 第4章1 p68~69 | <p>計画書制度事業者で35%削減は少なすぎる</p> <p>重点施策4の脱炭素型事業活動の促進：取組指標で「計画書制度に基づく事業者の総排出量35%削減(2019年度比)」p69とあるが、主たる事業者の産業部門、業務部門及びエネルギー転換部門2019年度の排出量は、約4,896万トンで県内の総排出量75,679千トンの65%もある。また、地球温暖化対策計画書の対象事業者(約730者)の「2020年度の排出量は、3,492万トン」p68と大部分を占めるため、計画書制度に基づく事業者への集中的指導を行ない、全体の目標46%削減(2019年度比)を上回る指標とすべきである。</p> | <p>産業・業務・エネルギー転換部門の2019年度の温室効果ガス排出量は約4,896万トンであり、同部門の2030年度における施策の削減効果を反映した排出見込み量は約3,185万トンとなり、これは約35%の削減となるため、同部門の大部分を占める、計画書制度に基づく事業者の総排出量の取組指標を35%削減としました。</p> |
| 60 | 第4章1 p68~69 | <p>計画書制度の助言を厳しく</p> <p>重点施策4の炭素型事業活動の促進：主な施策で「地球温暖化対策計画書制度の強化」として「再生可能エネルギー導入量の評価手法を導入」、「脱炭素経営に関する取組の評価」p69とあるが、現状で「●地球温暖化対策計画書等制度について…目標削減率の低い事業者や削減対策が不十分な事業者に対しては、現地調査を行い、削減対策の助言を年間40件実施しています。」p68とあり、あまりにも助言回数が少ない。主な施策に、この計画書制度に基づく助言回数を増加するための厳しい基準等を定めることを追加すべきである。</p> | <p>本制度の対象業者数は約700件であり、この中から温室効果ガス排出量の削減が十分に進んでいない事業者を毎年40件選定し、助言を実施しております。助言を開始した2019年度から2021年度の3年間で延べ120件の助言を実施しました。また、助言結果は、他の事業者において省エネルギーの取組等の参考になるよう本県のWebに掲載しています。</p> <p>https://www.pref.aichi.jp/soshiki/ondanka/0000004635.html</p> |
| 61 | 第4章1 p70 | <p>現戦略の28.9%削減未達成の原因分析を</p> <p>重点施策5のゼロエミッション自動車の普及：加速の現状で「運輸部門からの温室効果ガス排出量は、2013年度以降概ね横ばいで推移しています。県では、2021年3月に「あいち自動車ゼロエミッ</p> | <p>運輸部門において、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」の目標に対する現状、課題を2章3(4)ウ(ウ)(p34、35)に記載してい</p> |

| | | <p>ション化加速プラン」…を策定し、2018年2月に策定した「あいち地球温暖化防止戦略 2030」で掲げた「運輸部門における温室効果ガス排出量 28.9%削減」を達成するため、2030年度における新車販売台数の30%をEV、PHV、FCVとすることを目指しています。」p70とある。</p> <p>このように現戦略の目標が未達成で、新しく「加速プラン」まで策定した部門については、その現状を正確に記載し、未達成の原因を分析することが必要である。</p> <p>なお「本県の自動車保有台数が増加していることもあり、運輸部門からの温室効果ガス排出量は、2013年度以降概ね横ばい」p70は、文章構成も理論も間違っている。「保有台数が増加しているが、排出量は横ばい」の文章構成であるべきだし、保有台数が増加することイコール排ガス量増加（走行距離増加）とはならない。走行距離が増加しているか、CO₂排出係数が増加しているかどうかを調査すべきである。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨1件)</p> | <p>ます。</p> <p>また、御意見を踏まえ、第4章1(p70)に「本県の自動車保有台数は増加しているものの、<u>燃費の改善により、燃料消費量から推計される運輸部門からの温室効果ガス排出量は、2013年度以降概ね横ばい</u>となっています。」と修正しました。</p> <p>なお、燃料消費量(エネルギー換算値)の経年変化は、資料編(p14)に記載しました。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|-------------|---|--|---------|---------|----|----|----|-----|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-----|----------|-------|-------|-----|-----|-----|--|
| 62 | 第4章1 p70 | <p>運輸部門CO₂の大部分は自動車を明記</p> <p>重点施策5のゼロエミッション自動車の普及加速：現状で「運輸部門からの温室効果ガス排出量は、2013年度以降概ね横ばいで推移しています。」p70とあるが、2013年度13,327千トン、2019年度は13,344千トンp26とし、微増傾向と正確に記載すべきである。</p> <p>また、『運輸部門の温室効果ガスについては、その大部分を自動車からの排出が占めています』(加速プランp31)及び、それを証明する下図を追加すべきである。</p> <p>ただし、2018,2019年度の船舶、航空機、鉄道からのCO₂排出量を追加しておくべきである。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨1件)</p> <div data-bbox="734 863 1552 1294" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」p31 2021年3月</p> <table border="1"> <caption>図 2-16 県内の運輸部門の温室効果ガス排出量の推移</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>自動車(貨物)</th> <th>自動車(旅客)</th> <th>鉄道</th> <th>航空</th> <th>船舶</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>'13</td> <td>4,500</td> <td>8,800</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>'14</td> <td>4,500</td> <td>8,800</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>'15</td> <td>4,500</td> <td>8,800</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>'16</td> <td>4,500</td> <td>8,800</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>'17</td> <td>4,500</td> <td>8,800</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>'18</td> <td>4,500</td> <td>8,800</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>'19</td> <td>4,500</td> <td>8,800</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>'30 (目標)</td> <td>3,200</td> <td>6,600</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> <p>※2018,2019年度の自動車以外の排出量は未算定 出典：愛知県調べ</p> </div> | 年度 | 自動車(貨物) | 自動車(旅客) | 鉄道 | 航空 | 船舶 | '13 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | '14 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | '15 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | '16 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | '17 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | '18 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | '19 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | '30 (目標) | 3,200 | 6,600 | 100 | 100 | 100 | <p>運輸部門については、年度による増減はありますが、2013年度以降横ばいで推移しています。</p> <p>運輸部門の排出量の内訳(円グラフ)を資料編(p9)に記載しました。</p> |
| 年度 | 自動車(貨物) | 自動車(旅客) | 鉄道 | 航空 | 船舶 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| '13 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| '14 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| '15 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| '16 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| '17 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| '18 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| '19 | 4,500 | 8,800 | 100 | 100 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| '30 (目標) | 3,200 | 6,600 | 100 | 100 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | |
|----|----------------|---|---|
| 63 | 第4章1 p70 | <p>PHV（プラグインハイブリッド車）は要検討</p> <p>重点施策5のゼロエミッション自動車の普及：現状で「2030年度における新車販売台数の30%をEV、PHV、FCV）とすることを目指しています。」p70とあるが、EV（電気自動車）、FCV（燃料電池自動車）は、燃料製造過程を除いて走行時に限っては間違いなくゼロエミッション自動車といえるが、PHV（プラグインハイブリッド自動車）は検討を要する。家庭で充電してその電力で走行する分はいいとしても、充電池がなくなるとガソリン車として走行するため、その場合はCO₂を排出するためゼロエミッション自動車とは言えない。</p> <p>また、ハイブリッド車も禁止する動きが出てきている。米国最大の経済規模を持つカリフォルニア州はガソリン車やディーゼル車の新車販売を2035年までに事実上禁止する規制案を決めた（2022年8月27日：中日新聞）。これはハイブリッド車も禁止ということである。こうした動きを慎重に見極める必要がある。</p> | <p>国は、「地球温暖化対策計画」（2021年10月閣議決定）において、PHEVを含む次世代自動車の普及拡大を推進するとしています。</p> <p>本県においては、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」に基づき、普及が十分進んでいないゼロエミッション自動車の普及を推進してまいります。</p> <p>なお、海外のハイブリッド車禁止の動きは、今後の参考とさせていただきます。</p> |
| 64 | 第4章1 p71 | <p>EV・PHV・FCVの目標普及割合20%は少なすぎる</p> <p>重点施策5のゼロエミッション自動車の普及：取組指標で「EV・PHV・FCVの普及割合20%」p71とあるが、国の地球温暖化対策計画p46「次世代自動車（EV、FCV、PHEV、ハイブリッド自動車（HV）等）の普及拡大を推進」のままではなく、ハイブリッド自動車（HV）を除外したことは評価できる。</p> <p>また、PHV（プラグインハイブリッド自動車）は充電池がなくなるとガソリン車となりCO₂を排出するためゼロエミッション自動車とは言えない。世界の動きから見て、PHVを盲目的に推進するのは見直すべきである。</p> <p>「本県のEV・PHV・FCVの新車販売割合は、2018年度の1.4%に対し2020年度は0.8%に減少…登録台数に占める普及割合についても、2018年度の0.5%から2020年度には0.6%と微増にとどまっています。」p70という現状で、運輸部門の約9割を占める自動車からの排出量p34からみて、EV・PHV・FCVの普及割合が20%しかないのは少なすぎる。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨1件)</p> | <p>国は、「地球温暖化対策計画」（2021年10月閣議決定）において、PHEVを含む次世代自動車の普及拡大を推進するとしています。</p> <p>本県においては、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」に基づき、普及が十分進んでいないゼロエミッション自動車の普及を推進してまいります。</p> <p>本戦略ではゼロエミッション自動車への転換だけでなく、ハイブリッド車等の燃費改善やエコドライブの普及等を通じて、運輸部門のCO₂排出量を削減することとしております。</p> |
| 65 | 第4章1 p70～71 | <p>充電・充填インフラの具体的目標を</p> <p>重点施策5のゼロエミッション自動車の普及：現状で「電動車の普及を支える充電・充填インフラは、国の「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」…において「公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置」、「2030年までに1,000基程度の水素ステーション</p> | <p>本県においては、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」に基づき、自宅や勤務先での充電（基礎充電）を主体とした使い方を推奨し、移動の際のセーフティネットとして公共用</p> |

| | | | |
|----|----------------|---|---|
| | | ンについて、最適な配置となるよう整備」との目標を示しましたが、設置や運用面で費用を含めた課題もあり、設置が進んでいない状況です。」p70～71 とあるが、これでは現状とは言えない。本件では、どの程度設置が進んでいるかの具体的な数値を追加すべきである。 (他に同趣旨1件) | の充電インフラの普及を図る観点から、数値目標を設定しないこととしております。 |
| 66 | 第4章1 p71 | ゼロエミッション自動車購入の補助対象拡大と補助金の増額等を 重点施策5のゼロエミッション自動車の普及：主な施策で「中小企業等の事業者を対象にしたゼロエミッション自動車等の購入に対する補助金の交付や、本県独自の自動車税種別割の課税免除制度等」p71とあるが、補助対象が中小企業者等では、効果が少ない。個人所有のゼロエミッション自動車購入も対象としたり、補助額を増額するなど大胆な施策とすべきである。 また、自動車税種別割の課税免除制度等も免除額の増額などをしないと「EV・PHV・FCV 導入を支援・促進します」p71は実現しない。 (他に同趣旨1件) | 御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。 |
| 67 | 第4章1 P70 | ・重点施策5 「EV・PHVの充電器の設置・運営…設置の働きかけ…集合住宅や勤務先充電の設置を推進…県内に設置する水素ステーションの整備費及び需要創出活動費に対する補助金を交付」とありますが、EV・PHVの充電器の設置・運営は、設置の働きかけだけでは、ほとんど効果はありません。水素ステーションの整備費への補助金と同様に扱い、EV・PHVの充電器を増やしてください。 | 御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。 |
| 68 | 第4章1 p71 | EV・PHVの充電器の設置に補助金を 重点施策5のゼロエミッション自動車の普及：主な施策で「EV・PHVの充電器の設置・運営…研修会等を開催して設置の働きかけを行い…集合住宅や勤務先充電の設置を推進します。また、県内に設置する水素ステーションの整備費及び需要創出活動費に対する補助金を交付」p71とあるが、EV・PHVの充電器の設置・運営は、設置の働きかけだけでは、ほとんど効果はない。水素ステーションの整備費への補助金と同様に扱うべきである。 なお、水素ステーションの整備費への補助金は、重点施策6の水素社会の構築に移行すべきである。 (他に同趣旨1件) | 御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。 水素ステーションの整備費への補助は、重点施策6の主な施策(p74)に記載しています。 |
| 69 | 第4章1 p72～74 | 水素は利用段階でCO ₂ を排出しないが製造段階では排出する 重点施策6の水素社会の構築：現状「水素は、利用の段階でCO ₂ を排出せず、産業・運輸・家庭など幅広い分野で活用が期待される究極のクリーンエネルギーです。」p72とあるが、利用の段階でCO ₂ | 「(1)現状」の「○低炭素サプライチェーンの構築」の1～3行目(p72)に、御指摘の内容は記載しています。 |

| | | | |
|----|-------------|--|--|
| | | <p>を排出しないだけで、現時点では製造、運搬の段階で多くのCO₂を排出しているため、製造、運搬、利用のトータルで脱炭素になっているかを検討する必要がある。その旨をこの現状で明記すべきである。</p> <p>現に、低炭素サプライチェーンの構築として「一方で現在、国内で流通する水素のほとんどは化石燃料由来であり、製造段階ではCO₂が発生している…全国に先駆けて、再生可能エネルギーなどから製造された水素を「低炭素水素」として認証・情報発信する「低炭素水素認証制度」を制定し、これまでに6つの事業計画を認定」p72 とし、「取組指標：低炭素水素認証制度による認定事業数：2030年度までに20件」p73 としているほどである。</p> | |
| 70 | 第4章1 p73 | <p>取組指標は認定事業所数ではなく水素ステーションの設置数を</p> <p>重点施策6の水素社会の構築：取組指標で「低炭素水素認証制度による認定事業数：2030年度までに20件」p73 とあるが、水素社会の構築で最も重要なものなのか疑問であるし、現在の認定事業数6件が2030年度までに20件に増えるほどの施策もない。現状の「水素利用の拡大（水素ステーションの設置等）」で現状の水素ステーションの設置数を追加し、取組指標としては認定事業数ではなく2030年度までの設置予定数とすべきである。</p> | <p>水素ステーションはこれまで、一般の乗用車向けを想定して設置が進められてきましたが、近年、燃料電池トラック等の商用車の実用化が進められており、商用車向けの水素ステーションが戦略的に整備されていくことが考えられます。取組指標としての水素ステーション設置数の追加は、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> |
| 71 | 第4章1 p74 | <p>大企業の受入・供給拠点整備ではなく、民間の水素利用拡大を</p> <p>重点施策6の水素社会の構築：＜主な施策＞で「○大規模水素サプライチェーンの構築及び利活用」、「○低炭素水素サプライチェーンの構築」、「○水素利用の更なる拡大（水素ステーションの設置等）」p74 とあり、現状、課題、主な施策のそれぞれ1番目に、中部圏において大規模な水素社会実装を実施する大規模水素受入・供給拠点整備が、掲げているが、大企業のための受入・供給拠点整備を県の施策として進めるのは本末転倒であり、民間を含めた水素利用の更なる拡大を優先すべきである。</p> | <p>大規模水素受入・供給拠点整備により供給される水素は、大企業のみならず、中小企業での利活用も想定しています。製造業等での利活用モデルの調査や実証、先進事例の情報発信等により、中小企業等での水素利活用を推進してまいります。</p> |
| 72 | 第4章1 p74 | <p>・水素・アンモニアの利用について、化石由来の水素やアンモニアでは意味のある排出削減や脱炭素につながりません。第4章コラム③でも触れられているグリーン水素に限ったものにするべきです。CCUS はとてもコストが高く、確立していない技術なので、ブルー水素ではなく、グリーン水素もしくはは直接再生エネルギーを活用する計画を立てていただきたいです。</p> | <p>あいち低炭素水素サプライチェーン推進会議や低炭素水素認証制度により、グリーン水素のサプライチェーン構築を進めてまいります。また、住宅用太陽光発電の補助などにより、再生可</p> |

| | | | |
|----|-----------------------|--|---|
| 73 | 第4章 2(1) p77～80 | <p>家庭部門対策は普及啓発等だけ</p> <p>家庭部門対策：イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は「脱炭素型のライフスタイルへの転換を促進する」として</p> <p>《県民の取組機運の醸成》p77は、○「あいち COOL CHOICE」の推進、○愛知県地球温暖化防止活動推進センターを中心とした実施体制の整備、○新規：「あいちエコアクション・ポイント」の発行、○新規：「エシカル消費」の普及啓発とあり、気運の醸成は必要ではあるが、CO₂削減に直接の効果はない。「新規は策定時以降に取組を開始した/するものを示す。」とあるが、ポイントの発行とかエシカル消費の普及などは、やっているポーズを示すだけとなる。</p> <p>《ライフスタイルの見直しや行動実践のきっかけづくり》p77～78は、○情報を提供、○省エネ行動を促すための取組、○新規：「夏休み！おうちでエコアップ大作戦」、○「気づき」による行動普及啓発、○小売電気事業者選択の普及啓発、○「愛知県食品ロス削減推進計画」等に基づく取組、「愛知環境賞」表彰なども、気運を醸成するために必要ではあるが、CO₂削減に直接の効果はない。○、自家消費に役立つ蓄電池などの導入補助の活用の普及啓発だけは直接効果があるが、その内容、実績を明記すべきである。</p> <p>「家庭のエネルギー消費を削減する」として、《高効率な照明・家電製品等への転換の促進》p79は、○あいち省エネ家電サポーター店登録○省エネ家電製品等に関する情報を提供、○環境配慮型合併処理浄化槽の普及に取り組む市町村への補助等、《家庭におけるエネルギー管理の促進》p79は、家庭用エネルギー管理システム（HEMS）の普及・導入補助、「環境に配慮した住宅を普及する」として《新築住宅の省エネ化の促進》p79は、○建築物省エネ法の省エネ基準義務化の周知等、環境性能に優れた住宅の啓発、情報提供、○「あいちエコ住宅ガイドライン」の見直し（見直し内容の実績を記載すべき）、○「愛知県建築物環境配慮制度」の効果的運用、○「スマートハウス」やZEHの普及促進の市町村と協調した補助（市町村が制度を作らなければ補助なし）、《既存住宅の省エネ化の促進》p80は、既存住宅の省エネ化改修（リフォーム）の情報提供、○「スマートハウス」普及促進の市町村と協調した補助で、いずれも今までの戦略2030の改良、普及にとどまっているが、実績、分析・評価などを追加すべきである。</p> | <p>能エネルギーの活用を推進してまいります。</p> <p>2030年度に2013年度比で46%減とする目標を達成するため、私たちの暮らしにおいても大幅なCO₂削減が求められており、脱炭素型ライフスタイルへの転換が必要となります。個人でできることは限りがあるとしても、一人一人が脱炭素型ライフスタイルを日々の暮らしに取り入れ、少しずつでも脱炭素型の製品・サービスに対する需要が増えることで、企業の取組も進み、社会全体の脱炭素化につなげていくことができると考えております。</p> <p>また、住宅用太陽光発電施設の設置基数の推移及び住宅用地球温暖化対策設備導入促進のための補助実績を第2章3(4)ウ(p29、30)に記載しました。</p> <p>なお、家庭部門の増減要因と課題については、第2章3(4)ウ(p27～30)に記載しています。</p> |
|----|-----------------------|--|---|

| | | | |
|----|-----------------------|--|---|
| 74 | 第4章 2(1) p79 | ZEH等の普及は効果も高く一度建ててしまうと次のタイミングが数年後になってしまいますので、広くしっかりと行われるようしっかりとした補助額と周知の徹底をお願いします。 | 「愛知県住宅用地球温暖化対策設備導入促進費補助金」により、市町村と協調して補助や情報提供、啓発などの取組を推進してまいります。 |
| 75 | 第4章 2(1) p77～80 | また、家庭でのコンポストや庭の草花、ベランダ緑花など少額で個人で取り組みやすい気候対策についても啓発をお願いします。 | 御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。 |
| 76 | 第4章 2(1) p77～80 | より各家庭で取り組みやすくなるような、また取り組んでいきたいと思えるような制度やキャンペーンなどを設けてほしいです。 | 御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。 |
| 77 | 第4章 2(2) p83～84 | <p>産業界の法規制・自主努力は当然、石炭火力廃止の方針を</p> <p>産業及び業務部門対策：ア 各主体に期待する行動・取組等 p83 は、○事業者等が守るべき法に基づく取組・措置、○業種ごとに策定した低炭素社会実行計画の取組など、期待される行動だけ、金融機関には脱炭素経営支援、エネルギー供給事業者には環境に配慮したエネルギーの積極的な調達・供給、電力の脱炭素化（再生可能エネルギーの導入や水素・アンモニア燃料の使用等）推進を求めるだけで、県の施策等とはならない。県の施策として、第1に掲げるべきはCOP26のグラスゴー合意に基づき、脱石炭のため石炭火力廃止の方針・筋道を示し、県民と企業の創意を作り上げることである。</p> <p>なお、最後に愛知県地球温暖化防止活動推進センターの普及拠点として事業者に対する情報提供・普及啓発活動がかかっているが、場違いな構成である。（8）脱炭素社会の形成に向けた人づくり ア 各主体に期待する行動・取組等 p117 と同じ文章であり、ここでは削除すべきである。</p> <p style="text-align: right;">（他に同趣旨1件）</p> | <p>国が2021年10月に閣議決定した「第6次エネルギー基本計画」において、「安定供給を大前提に、非効率石炭のフェードアウトといった取組を進め、火力発電の比率をできる限り引き下げる」としています。</p> <p>こうした国の方針を踏まえ、エネルギー供給業者に期待する取組として、「国の掲げる目標値（0.25kg-CO₂/kWh）に向けて、電力のさらなる脱炭素化の推進」を位置づけました。</p> <p>愛知県地球温暖化防止活動推進センターの期待する行動・取組等については、地球温暖化対策の推進に関する法律第38条第2項第1号で、同センターの役割として、事業者に対する啓発等も規定されていることを踏まえ記載したものです。</p> |
| 78 | 第4章 | 事業活動の支援内容を示すべき | 第4章においては、本県の地球温暖化対策に |

| | | | |
|----|-----------------------|---|--|
| | 2(2) p83 | <p>産業及び業務部門対策：イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、事業者による脱炭素型の事業活動を支援するとして、《事業活動における再エネ化・省エネ化の促進》p83、《事業者の脱炭素経営の促進》p83があり、4項目すべてが新規施策であるが、必要な支援の具体的内容が不明である。○再生可能エネルギー設備の導入への必要な支援は財政的な支援としか考えられないが、どのような支援を行うのかを明確にすべきである。</p> | <p>係る2030年度の目標達成に向けた施策の方向性を示すものであり、より詳細な取組内容については、毎年度戦略の進捗状況を点検・評価・改善し、必要な施策を実施してまいります。</p> <p>また、支援として、社会的ニーズ等を踏まえ、財政的支援や事業者に対する助言等による技術的支援、国への財源措置等に関する要望活動等を想定しています。</p> |
| 79 | 第4章 2(2) p84～85 | <p>計画書制度の見直しはもっと具体的に</p> <p>産業及び業務部門対策：イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、大規模事業者による脱炭素型の事業活動を促進するとして、《大規模事業者の自主的な取組の促進》p85があるが、取組強化は計画書制度の見直しを行い「再生可能エネルギーの導入促進を評価できるものとなるよう検討」p85だけで、見直し方向が少しわかる程度である。もっと具体的に示すべきである。残りの項目は、○報告の公表・必要な助言、○環境マネジメントシステムのセミナー開催、○「県庁さわやかエコスタイルキャンペーン」の実施。○率先したグリーン購入と、今までの戦略2030の改良、普及にとどまっているが、報告への必要な助言内容とその結果などを追加すべきである</p> | <p>本県の地球温暖化対策計画書制度については、これまで「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」と同様に再生可能エネルギーを報告の対象外としていましたが、同法の改正(2023年4月1日施行)を踏まえ、再生可能エネルギーの導入状況等について報告の対象とすることを考えています。具体的な報告内容については、国の検討状況を踏まえ、今後、検討していきます。</p> <p>また、これまでの助言の結果については、本県のWebに掲載しています。</p> <p>https://www.pref.aichi.jp/soshiki/ondanka/0000004635.html</p> |
| 80 | 第4章 2(2) p85 | <p>中小規模事業者への支援内容は不明</p> <p>産業及び業務部門対策：イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、中小規模事業者による脱炭素型の事業活動を促進するとして、《中小規模事業者の自主的な取組の支援》は、新規施策は自社の温室効果ガス排出量の算定・対策の検討に必要な支援や情報提供とあるが、支援内容が不明である。また取組強化は低利融資を環境負荷低減設備に拡大するようだが、どの程度の予算を考え、どの程度CO₂削減に効果があるかわからない。あとは大規模事業者に対する活動の「再掲」であり、中小規模事業者に対してち密に考えた施策とは程遠い。</p> | <p>第4章においては、本県の地球温暖化対策に係る2030年度の目標達成に向けた施策の方向性を示すものであり、具体的な支援内容については、事業者のニーズ等を踏まえ具体化していきます。</p> <p>また、御意見を踏まえ、中小規模事業者の取組と大規模事業者の取組が同じものについては、</p> |

| | | | |
|----|-----------------------|---|---|
| | | | 事業者による脱炭素型の事業活動を支援する(p84) で一つにまとめました。 |
| 81 | 第4章 2(2) p86 | 建築物のZEB化の支援内容は 産業及び業務部門対策：イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、環境に配慮した建築物を普及するとして、《新築建築物の省エネ化の促進》p86 は、○法に基づく低炭素建築物新築等計画の認定、○愛知県建築物環境配慮制度の効果的運用、住宅性能表示制度や建築物省エネルギー性能表示制度(BELS)の普及は当たり前のことであり、取組強化するという建築物のZEB化に必要な支援は補助制度などの内容を記載すべきである。 《既存建築物の省エネ化の促進》p86 は、取組強化するというエネルギー消費効率の高い空調設備や照明機器等の設備への更新や断熱化などを支援については、支援内容を記載すべきである。 | 第4章においては、本県の地球温暖化対策に係る2030年度の目標達成に向けた施策の方向性を示すものであり、より詳細な取組内容については、毎年度戦略の進捗状況を点検・評価・改善し、必要な施策を実施してまいります。 また、支援内容は、事業者のニーズ等を踏まえ、財政的支援のほか、事業者に対する助言等による技術的支援や、国への財源措置等に関する要望活動等を想定しています。 |
| 82 | 第4章 2(2) p86 | ・環境に配慮した建築物の普及 ・普及させるために安価な環境に配慮した建築工法を行政が示すのが先では、建築物価格が上昇では普及しない。 ・県庁舎屋上に太陽光発電装置を設置してから県民に普及させるべきである。県がそもそも対応遅い。 | 環境に配慮した住宅や建築物を普及させるために必要な補助や情報提供等の支援を実施してまいります。 県有施設の屋上の太陽光発電については、県自らはもとより、民間事業者に貸し出すことにより、設置を進めております。 |
| 83 | 第4章 2(2) p88～89 | 脱炭素型技術促進は研究の自由を奪う恐れ 産業及び業務部門対策：イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、脱炭素型の技術・製品・サービスの供給を促進するとして、《優れた技術等を有する事業者の発掘・支援》p88～89 があり、新規5件のうち○研究開発プロジェクトの実施、○技術支援の2件は産学行政連携を進めることで大学の研究の自由を奪う恐れがあり注意が必要である。○新エネルギー関連分野への進出支援は、セミナーの開催、ビジネス交流の場を提供程度のことである、○水素エネルギー関連産業の育成・振興は、水素エネルギー利活用モデルの検討、事業参入支援程度のことであり、支援には程遠い。○サーキュラーエコノミー推進モデルの具体化は、どのように具体化するのか不明である。 取組強化が4件あるが、○本県の自動車産業のため実証支援、インフラの先行的な整備、環境・エネルギー産業のため、実証研究の推進、事業化への取組の支援を今以上に進めるがその具体的内容は | 産学行政連携の研究プロジェクトである「知の拠点あいち重点研究プロジェクト」では、大学等の研究シーズを活用したオープンイノベーションにより県内主要産業が有する課題を解決し、新技術の開発、実用化や新たなサービスの提供を目指しており、テーマ審査においても大学が強みを発揮して、研究の核となるシーズが十分に活用されているかどうかを含めて厳正な審査を行っています。 第4章においては本県の地球温暖化対策に係 |

| | | | |
|----|--------------------|---|---|
| | | 不明である。○エコデザイン（単一素材化や長寿命化等）による製品製造設備やリサイクル設備等の整備・事業化に対して補助金等だけはまだもらしいが、内容は不明である。この補助金でどれだけのCO ₂ 削減ができるのか。 | る2030年度の目標達成に向けた施策の方向性を示すものであり、サーキュラーエコノミー推進モデルの具体化に関する詳細な取組については、「あいちサーキュラーエコノミー推進プラン」に基づき推進してまいります。 当補助金による削減量については、削減目標の算定には用いていません。 |
| 84 | 第4章 2(2) p88 | テスラモーターにならってトヨタ自動車の電気自動車、水素自動車の開発を全力支援することが望ましい。 | 電動化に伴い、トヨタ自動車(株)を支える自動車サプライヤーを取り巻く環境は、今後、大きく変化することが想定されます。BEV（電気自動車）を始めとする電動化部門への参入や、コア技術を活かした新事業展開が求められると認識しています。 そこで、サプライヤーに対する支援策として、新事業展開に向けた専門家によるハンズオン支援や、BEVやFCEV（燃料電池自動車）などの構成部品等を展示・解説する「BEV関連部品展示解説イベント」の開催、さらに、首都圏で開催される世界最大級の自動車技術の展示会「オートモティブワールド」への出展料を県が負担し、商談サポートを実施しています。 |
| 85 | 第4章 2(2) p89 | 農林水産業の省エネ化の内容不明 産業及び業務部門対策：イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、農林水産業の省エネ化を促進するとして、《環境に配慮した農林水産業の促進》p89があるが、新規の効率的な環境制御技術などの開発・試験研究、○環境に負荷をかけない農業技術や安全な農産物の生産システムを普及、の内容を記載すべきである。○県産農林水産物の利用拡大を図る地産地消の取組も内容が不明である。 | 第4章においては、本県の地球温暖化対策に係る2030年度の目標達成に向けた施策の方向性を示すものであり、より詳細な取組内容については、各個別計画等で示しており、それに基づき推進してまいります。 |

| | | | |
|----|-----------------------|--|--|
| 86 | 第4章 2(2) p89 | <ul style="list-style-type: none"> ・行政による率先取組の推進 ・推進項目が少なすぎる。県が消極的である。これでは民間企業、県民に説得力がない。 ・ゼロエミッション自動車の導入が県公用車全数の現在何%導入されているか示すべき。 すごく古い県公用車がよく走っているが環境破壊を率先している。 年度毎の導入率を示さないと意味が無い。示してください。 | <p>行政（県）の率先取組については、主だった施策を列挙しました。</p> <p>より詳細な取組については、本県の「地方公共団体実行計画（事務事業編）」に当たる「愛知県庁の環境保全のための行動計画（あいちエコスタンダード）」において位置づけます。</p> <p>公用車については、原則電動車とし、そのうちゼロエミッション自動車をできる限り率先導入することで、ゼロエミッション自動車の占める割合を高めていきたいと考えております。</p> |
| 87 | 第4章 2(2) p89～90 | <p>県の新築施設はZEB化を原則に</p> <p>産業及び業務部門対策：イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、行政による率先取組を推進するとして、《県の率先取組の推進》p89～90があり、新規施策は7件あるが、</p> <p>①下水汚泥をメタン発酵し、発生するバイオガスを、発電や補助燃料へ活用することなどにより、浄化センターにおけるバイオマスのエネルギー利用を図りますとあり、「2016年から矢作川浄化センター（西尾市）において、下水汚泥をメタン発酵することで発生するバイオガスを、焼却炉の補助燃料として利用しています。」p92 コラム⑨とあり、2018年2月に策定した今の戦略2030に入れ忘れただけであり、新規施策とは言えず取組強化でしかない。それとも、全ての浄化センターにバイオマスのエネルギー利用をすすめるという新規施策なのか。</p> <p>②県有施設において、再生可能エネルギー由来のCO₂フリー電気の調達について検討、では施策といえない。調達することを原則とすると明記すべきである。</p> <p>③県有施設の新築にあたってはZEB化を目指すとともに、改築・改修時も含めた施設の消費エネルギーの削減を推進とあるが、新築施設はZEB化を目指すでは施策といえない。原則としてZEB化とすると明記すべきである。</p> <p>④グリーンボンド（県債）を発行します、と明記したことは評価できるが、その規模、それによるCO₂削減目標を記載すべきである。</p> <p>⑤2024年10月にオープン予定のスタートアップ支援拠点「STATION Ai」を環境共生建物として整</p> | <p>① 御意見を踏まえ、新規を削除しました（p89）。</p> <p>② 再生可能エネルギー由来のCO₂フリー電気の調達については、それ以外の電気よりも価格が高いことから、温室効果ガスの削減効果や本県の財政状況等を踏まえ、調達の可否を検討してまいります。</p> <p>③ 県有施設の新築に当たっては、温室効果ガス削減効果や本県の財政状況等を踏まえ、ZEB化を検討してまいります。</p> <p>④ グリーンボンドの規模については、資金の充当先となる事業の規模等を勘案して検討する必要があるため、記載することは困難です。また、温室効果ガス削減だけでなく、汚染の防止と管理や生物自然資源及び土地利用に係る環境維持型管理、気候変動への適応など様々な目的に活用するため、CO₂削減目標を示すこと</p> |

| | | | |
|----|-----------------------|--|--|
| | | <p>備、運営、⑥2025年夏にオープン予定の「愛知県新体育館」を環境共生型アリーナとして整備、運営は、県有施設の新築のZEB化の具体例であるが、県の新築施設でこれ以上の例はないのか。</p> <p>⑦県が関与する大規模イベントにおいて、地球温暖化対策の推進につながる先進的・象徴的な取組を実施は、特に新規施策として取り上げるほどのことではない。</p> <p>取組強化として、県有施設におけるLED照明等の高効率・省エネルギー型の機器・設備や再生可能エネルギーの率先的な導入、ゼロエミッション自動車を県の公用車へ率先導入があるが、今までの率先導入とどう取組強化するのかを明記すべきである。</p> | <p>は困難です。</p> <p>⑤、⑥ 愛知県豊田加茂総合庁舎整備事業（新総合庁舎の工事完了予定：2026年3月末日）において、「ZEB Ready」の省エネ基準を目指すこととしています。</p> <p>⑦ 施策には、速やかに効果が表れるものだけではなく、効果が表れるのに一定の時間がかかるものもあります。脱炭素化の実現には、大小様々な施策の積み重ねが重要だと考えております。</p> <p>戦略の改定において、PPA方式の活用を検討やゼロエミッション自動車の率先導入を追記するなど、従前の戦略から新たな取組を追加したことから取組強化としました。</p> |
| 88 | 第4章 2(2) p90 | <p>市町村の見本となる実行計画を</p> <p>産業及び業務部門対策：イ各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、行政による率先取組を推進するとして、《市町村の率先取組の促進》p90があるが、○市町村の事務・事業に伴って排出される温室効果ガスを削減する取組を促進するため、○市町村が「地方公共団体実行計画（事務事業編）」を策定・改定するための支援とあるが、せいぜい愛知県の「地方公共団体実行計画（事務事業編）」を送りつけたり、説明するだけと思われる。市町村の見本となるよう、県民からの意見を十分検討し、地球温暖化対策推進法第21条第3項に基づく「地方公共団体実行計画（区域施策編）p3として「あいち地球温暖化防止戦略2030（改定版）」を作成されたい。</p> | <p>市町村は、脱炭素社会の形成を地域づくりに反映・展開する先導役であり、地域に密着した施策を実施する重要な役割を担っています。</p> <p>現在、県は、市町村職員向けの実務研修を実施しているところですが、そうした取組等を通じて、本県の戦略の内容を周知するとともに、市町村の計画策定を支援します。</p> |
| 89 | 第4章 2(3) p93～94 | <p>ゼロエミッション自動車のインフラ設備の現状、目標を</p> <p>運輸部門対策：(3-1)「自動車利用」における脱炭素化 イ各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、自動車使用に伴う環境負荷を低減するとして、《ゼロエミッション自動車を始めた次世代自動車の普及拡大》p93～94があるが、</p> <p>①「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」に基づき、県内のゼロエミッション自動車(EV・</p> | <p>①、⑤ 充電インフラ、水素ステーションの整備台数について、p35に追加しました。</p> <p>なお、ハイブリッド自動車(HV)を除外したのではなく、HVは既に普及段階にあることから、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プ</p> |

| | | | |
|----|--------------------|--|--|
| | | <p>PHV・FCV)の普及を加速、インフラ設備(充電インフラ・水素ステーション)の拡充促進は、目玉の施策と考えられるが、現状も目標もない精神論の施策である。ただし、国の地球温暖化対策計画p46「次世代自動車(EV、FCV、PHEV、ハイブリッド自動車(HV)等)の普及拡大を推進」のままではなく、ハイブリッド自動車(HV)を除外したことは評価できる。</p> <p>県内のゼロエミッション自動車は2020年に28,976台(普及割合0.58%)p34だけはわかりますが、充電インフラ・水素ステーションの現状は「充電インフラ、水素ステーションも全国トップレベルです」p33だけです。現状と目標を具体的に記載すべきです。</p> <p>②「ゼロエミッション自動車への買い替えを促進するため、購入に対する補助金の交付や、自動車税種別割の課税免除措置などの支援を行います。」は、今までの施策を記載しただけであり、喫緊の課題であることから、制度の見直しにより、補助額の増加などを検討すべきである。</p> <p>③「一定規模以上の自動車事業所へのゼロエミッション自動車の導入義務化を検討します。」と新規施策であるが、一定規模以上の事業者に限定する理由はなく、一般事業者、個人にも拡大すべきである。また、義務化を検討するというあいまいなものではなく、義務化すると明記し必要な財政支援をすべきである。</p> <p>④「ゼロエミッション自動車を県の公用車へ率先導入します。」とあるが、取組強化の内容がわからない。全ての更新車をゼロエミッション自動車とするなどの大胆な施策とするのか。</p> <p>⑤「水素ステーションの整備費及び需要創出活動費に対する補助金を交付するなど、「愛知県水素ステーション整備・配置計画」に基づく水素ステーションの整備を促進します」とあり、愛知県水素ステーション整備・配置計画「2025年度末 目標数 100基」となっているが、現状はどれだけ整備できたのか。2019年2月に改定しただけの古い計画のままでよいのか。</p> <p>⑥「あいちEV・PHV普及ネットワーク」による事業者、行政等が連携した普及啓発、⑦EVIパイロットシティフォーラム)に参加、⑧県内の工業を学ぶ生徒を対象に専門講座を実施は、実質的な効果はなく、項目としてあげるようなものではない。</p> | <p>ラン」で目指すのは、脱炭素社会を見据え、今後本格的な普及に向けた後押しが必要なEV・PHV・FCVとしているものです。</p> <p>②③ 御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>④ 本県の予算に限りがあることから、公用車については、原則電動車とし、そのうちゼロエミッション自動車をできる限り率先導入することで、ゼロエミッション自動車の占める割合を高めていきたいと考えております。</p> <p>⑥, ⑦, ⑧ 施策には、速やかに効果が表れるものだけではなく、効果が表れるのに一定の時間がかかるものもあります。脱炭素化の実現には、大小様々な施策の積み重ねが重要だと考えております。</p> |
| 90 | 第4章 2(3) p94 | <p>大型トラック等へのFCVの導入促進に取組むとすべき</p> <p>運輸部門対策:(3-1)「自動車利用」における脱炭素化 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、自動車使用に伴う環境負荷を低減するとして、《物流分野のグリーン化》p94で、3件とも新規であるが、</p> | <p>・EVやEVバイクの活用に関する取組については、2021年3月に策定した「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」に基づき位置づけたものであることから新規としました。</p> |

| | | | |
|----|----------------------------------|--|--|
| | | <p>・「宅配分野での EV や EV バイクの活用について、補助制度の周知や先進事例の発信」のどれが新規なのか。EV や EV バイクの活用の補助制度は、今はないのか。</p> <p>・「大型トラック等への FCV の導入促進のための取組について検討」は、検討するだけで終わってはいけない。取り組むと明記すべきである。</p> <p>・「[エコルールマーク制度]の周知を図ります。」というが、貨物鉄道輸送の輸送単位あたりの二酸化炭素排出量は営業用トラックの約 10 分の 1 となることから、エコルールマークは国土交通省が 2005 年 5 月に第 1 回の認定をし、2022 年 11 月 10 日現在で、エコルールマーク認定商品は 188 品目 (167 件)、認定企業は 98 となっている。2018 年 2 月に策定した今の戦略 2030 の時点では制度ができてから 13 年もたっており、いまさら新規として加えるものではない。県として情報収取が不十分であったことを反省し、今回の改定案で加えるなら、制度の周知を図る程度ではなく、制度の普及を進めること、認定商品に対する何らかのメリットを与えるべきである。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨 1 件)</p> | <p>・大型トラックにおける FCV については、現時点で実用化されていないことから、実用化後、具体的な取組について検討してまいります。</p> <p>・エコルールマーク制度の周知については、新規を削除しました (p94)。また、御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> |
| 91 | <p>第 4 章 2(3) p94～95</p> | <p>渋滞緩和は CO₂削減にどれだけ効果があるのか</p> <p>運輸部門対策：(3-1)「自動車利用」における脱炭素化 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、自動車使用に伴う環境負荷を低減するとして、《自動車利用のグリーン化》p94 で 2 件あるが、</p> <p>○「自動車エコ事業所認定制度」の普及を図る、○「エコドライブの普及啓発活動を実施」は取組を強化するわけでもなく今まで通りということだが、せめて普及の目標数を示すべきである。</p> <p>《交通流対策の推進》p95 で、「都心部環状道路やバイパスの整備、立体交差事業の推進等により、通過・流入交通を分散・回避することで、渋滞の緩和を図ります。」とあるが、渋滞の緩和が CO₂削減にどれだけ効果があるかの証明が必要である。</p> <p>また、国の地球温暖化対策計画 p47 にある「渋滞ボトルネック箇所へのピンポイント対策」を追加すべきである。</p> <p>《ゼロエミッション自動車を活用した地域づくり》p95 で、新規で○災害時の非常用電源として電気自動車活用に関する協力を含む連携協定の締結、円滑な災害応急対策の実施とあるが、地域としての電源確保のために、十分な容量となるよう、県の積極的なかわりを追加すべきである。</p> <p>○災害時の電源供給ニーズが高い学校や福祉施設等への EV・PHV・FCV や充電設備、外部給電器</p> | <p>自動車エコ事業所認定制度については、2021 年度に、EV・PHV・FCV の導入状況を認定基準に追加して制度を改正し、エコドライブの普及啓発活動については、2022 年度に、啓発方法を実地の講習から「エコドライブキャンペーン」として、動画を活用した広くエコドライブの実践を促す方法に変更したことから、取組強化としました。</p> <p>自動車は、一般的に速度低下時などに燃料の消費量が増え、CO₂の排出量が多くなることから、交通の円滑化を図り、渋滞を緩和させることで CO₂削減に繋がります。</p> <p>渋滞ボトルネック箇所へのピンポイント対策については、現在、国、県、名古屋市、県警察本部などで構成される愛知県道路交通渋滞対策推</p> |

| | | | |
|----|--------------------|---|---|
| | | <p>の導入とあるが、県がどのようにかわるのか明記すべきである。</p> <p>(他に同趣旨1件)</p> | <p>進協議会の中で、渋滞箇所について、ETC2.0 を用いたビッグデータ等による分析を行い、渋滞対策に取り組んでいます。</p> <p>災害時の電源確保について、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>学校や福祉施設等への充電設備、外部給電器の導入については以下のとおり追記しました(p95)。</p> <p>・先行事例を収集、発信するなど、学校や福祉施設等、特に災害時の電源供給ニーズが高いと想定される施設へのEV・PHV・FCV や充電設備、外部給電器の導入を推進します。</p> |
| 92 | 第4章 2(3) p96 | <p>総合的な公共交通ネットワークを構築の何を取組強化するのか</p> <p>運輸部門対策：(3-1)「自動車利用」における脱炭素化 イ 各主体の行動・取組等を促進する</p> <p>県の施策等は、環境負荷の低い交通・運輸への転換を促進するとして、《モビリティ先進県の実現》p96 があるが、「効率的で利便性の高い総合的な公共交通ネットワークを構築するため、「あいち交通ビジョン」に基づき…連携した取組を推進します。」p96 は、取組強化とあるが、どの点をどのように強化するのか全くわからない。言葉だけの施策にはならない。</p> | <p>《モビリティ先進県の実現》に向けた施策の説明としてよりふさわしい表現とするため、以下のとおり修正しました (p96)。</p> <p>・「あいち交通ビジョン」に基づき、あらゆる地域において公共交通を始めとする移動の利便性が確保される「モビリティ先進県」となることを目指した取組を推進します。</p> |
| 93 | 第4章 2(3) p96 | <p>自転車通行空間の整備目標を</p> <p>運輸部門対策：(3-1)「自動車利用」における脱炭素化 イ 各主体の行動・取組等を促進する</p> <p>県の施策等は、環境負荷の低い交通・運輸への転換を促進するとして、《過度の自動車利用の抑制》p96 がありますが、新規で①「自転車通行空間の計画的な整備や自転車利用を促進」は、「愛知県自転車活用推進計画」2020年2月は、自転車通行空間の計画的な整備という言葉だけなので整備目標を追加すべきである。</p> <p>(他に同趣旨1件)</p> | <p>愛知県自転車活用推進計画では、「計画目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」等4つの計画目標、16の施策、55の具体的な措置を定め、自転車通行空間の計画的な整備や自転車利用の促進に向けた取組を進めております。</p> <p>現在、国の自転車活用推進計画の改定等に合わせ、県計画の改定作業を進めており、そのなか</p> |

| | | | |
|----|--------------------|---|--|
| | | | <p>で定量的な目標値などの評価指標を定める予定です。</p> <p>整備目標の達成に向け、愛知県自転車活用推進計画に基づき推進してまいります。</p> |
| 94 | 第4章 2(3) p96 | <p>リニモに限らず他の公共機関の普及促進も</p> <p>運輸部門対策：(3-1)「自動車利用」における脱炭素化 イ 各主体の行動・取組等を促進する</p> <p>県の施策等は、環境負荷の低い交通・運輸への転換を促進する として、《過度の自動車利用の抑制》</p> <p>p96 は、新規で②リニモ・愛知環状鉄道の利用を促す普及啓発を推進とリニモだけが特記されているが、公共交通機関として、他の路線（JR、名鉄、近鉄）の普及促進を併記すべきである。なぜリニモ・愛知環状鉄道だけの利用促進を記載するのか。</p> | <p>本項では、県の施策を記載しており、本県が関与しているリニモ・愛知環状鉄道の利用を促す普及啓発の推進を記載しています。</p> |
| 95 | 第4章 2(3) p96 | <p>環境にやさしい自転車道路の整備もお願いしたいです。</p> | <p>本県は、愛知県自転車活用推進計画を策定し、「計画目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」等4つの計画目標、16の施策、55の具体的な措置を定め、自転車通行空間の計画的な整備や自転車利用の促進に向けた取組を進めております。</p> |
| 96 | 第4章 2(3) p98 | <p>航空機・船舶からのCO₂削減目標を</p> <p>運輸部門対策：(3-2)「空港・港湾・鉄道」における脱炭素化 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、空港・港湾における脱炭素化への転換を推進する として、《空港における脱炭素化の推進》 p98 は、①県営名古屋空港における脱炭素化推進のための計画を策定、推進して「空港施設・空港車両等からのCO₂排出量の削減」。②中部国際空港島・周辺地域を中心に、「あいち・とこなめスーパーシティ構想」を推進とあるが、それぞれ、航空機からの排出削減を含めた総合的なものにすべきである。また、そのために第2章4ウ部門別の増減要因と課題の(ウ)運輸部門 p34 で、航空機からの排出量を追加すべきである。</p> <p>《港湾における脱炭素化の推進》 p98 は、名古屋港や衣浦港・三河港において、カーボンニュートラルポート形成計画を策定、推進とあるが、名古屋港 CNP 形成基本構想 2022年6月のp4 温室効果ガス排出量の推計で、2013年度に、荷役機械等、停泊中船舶から16.8万トン、輸送車両（トラック</p> | <p>航空機や船舶からの温室効果ガス削減対策については、本県の追加的な施策による削減は想定しておりません。今後、国や事業者の取組を注視してまいります。</p> <p>また、御意見を踏まえ、運輸部門の排出量の内訳（円グラフ）を資料編（p9）に追加しました。</p> <p>また、《環境に優しい鉄道利用の推進》のエコルールマーク制度の周知については、新規を削除しました（p99）。</p> <p>その他の御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> |

| | | | |
|----|---------------------------|---|--|
| | | <p>等) から 52.5 万トン、発電所、製鉄所、工場等から 3,905 万トンと、船舶については停泊中船舶だけを対象としているため、今回の改定案では、最も排出量が多いと思われる航海中の船舶からの CO₂ 排出を含め、現状と目標を策定すべきである。</p> <p>《環境に優しい鉄道利用の推進》p99 は、2005 年から認定を行っているエコレールマーク制度の周知を新規施策としたり、総合的な公共交通ネットワークを構築する「あいち交通ビジョン」の推進は何を取組強化するのか不明であったり、リノモ利用の普及だけを新規施策とするなど、ありあわせの施策としか言えません。</p> | |
| 97 | 第 4 章 2(4) p100~101 | <p>革新的なイノベーションの支援内容は 「地域」における脱炭素化 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、脱炭素プロジェクトの創出 として、《革新的なイノベーション、ブレークスルーの実現》p100~101 は、新規 3 件が ○あいちカーボンニュートラル戦略会議の事業支援、○矢作川 CN (カーボンニュートラル) プロジェクトの推進、○アジア競技大会選手村後利用事業における「街区全体で統一的に木造・木質化を図るまちづくりプロジェクト」の推進であるが、再掲とも書いてない。</p> <p>また、○「あいち農業イノベーションプロジェクト」は 2022 年 6 月 14 日から、提案募集を始めたもので、期待される方向で、確かに新規施策であるが、具体的内容は共同研究体制の強化であり、支援内容を記載する必要がある。</p> <p>○「革新事業創造戦略」は、その案についての意見募集が 2022 年 10 月 27 日から始まったばかりで、確かに新規施策であり、その支援策は案の段階で資金面の支援、制度改革の推進などがあるが確定したわけではなく、具体的な支援を記載する必要がある。</p> | <p>御意見いただいた新規 3 件については、第 4 章において p100~101 が初出であるため、「再掲」と記載していません。</p> <p>第 4 章では、本県の地球温暖化対策に係る 2030 年度の目標達成に向けた施策の方向性を示すものであり、より詳細な取組内容については、各個別計画等で示しており、それに基づき推進してまいります。</p> |
| | | <p style="text-align: center;">支援施策の方向性</p> <p>● 新たな支援施策の検討とともに、適用可能な既存施策も積極的に活用</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px auto; width: fit-content;"> <p>ア. 産学行政連携の体制づくり</p> <p>イ. 研究開発・実証実験の支援</p> <p>ウ. 市場投入・販路拡大の支援</p> <p>エ. 人材面の支援</p> <p>オ. 資金面の支援</p> <p>カ. 制度・規制改革の推進</p> </div> | |
| 98 | 第 4 章 2(4) p100 | <p>「あいちカーボンニュートラル戦略会議」というのは一般市民が参加できるものでしょうか。</p> <p>ヨーロッパで始まり、日本でも初めて武蔵野市が導入した市民が温暖化施策について話し合い、それに基づき実際の施策も動いていく「気候市民会議」を愛知県でもぜひ取り入れて頂きたいです。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨 1 件)</p> | <p>「あいちカーボンニュートラル戦略会議」は、専門的な見地からの審査が必要なため、学識経験者で構成しています。</p> <p>御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> |
| 99 | 第 4 章 | 地域脱炭素ロードマップは地域住民の意向を取り上げて | 第 4 章においては、本県の地球温暖化対策に |

| | | | |
|------------------|-------------------------|--|---|
| 2(4) p101~102 | | <p>「地域」における脱炭素化 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、環境負荷の小さな都市づくりを推進するとして、《都市計画と環境政策の連携》 p101~102 は、○「都市部における低炭素化」の考え方を取り入れた都市づくりを推進、○自動車に過度に頼らない集約型都市構造の構築、○「地方公共団体実行計画（区域施策編）」の策定・改定及び計画の推進、○地球温暖化防止活動推進員等の地域で活躍する人材の確保・育成を推進、○地域における課題認識の共有化や課題解決に向けた検討のための場という、理念としては立派だが、具体的な内容は不明な施策である。</p> <p>《地域から脱炭素を実現する》p102 は、○市町村が促進区域を設定する際の環境配慮の方針「愛知県基準を策定・地域脱炭素促進事業が実施されるよう必要な支援、という新規施策があるが、市町村の自治を破壊せず、必要で十分な支援だけを行うようにすべきである。○「地域脱炭素ロードマップ」に基づく脱炭素先行地域の創出など、市町村に対する情報提供等を行いますとして、名古屋市・東邦ガスの「港アクスル」、岡崎市・愛知県・三菱自動車の「QRUWA エリア」の実例が紹介されているが、地域住民の意向をどのように取り上げたかの記載がない。行政と民間企業のやり取りだけで実現したのではないか。</p> <p style="text-align: right;">(他に同趣旨1件)</p> | <p>係る2030年度の目標達成に向けた施策の方向性を示すものであり、より詳細な取組内容については、各個別計画等で示しており、それに基づき推進してまいります。</p> <p>脱炭素先行地域は、選定要件として、「2030年度までに、脱炭素先行地域内の民生部門（家庭部門及び業務その他部門）の電力消費に伴うCO₂排出の実質ゼロを実現すること」とされており、地権者、施設管理者、周辺住民等との合意形成は適切に行われるものと考えております。</p> |
| 100 | 第4章 2(5) p103~104 | <p>再生可能エネルギー導入の十分な支援を</p> <p>「再生可能エネルギー等」の利活用の推進 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、再生可能エネルギーの導入を促進するとして、《地域から再生可能エネルギーの導入を推進する》p103~104 は、新規2件は、○愛知県基準の策定、○地域脱炭素ロードマップ実施の情報提供でしかない。再生可能エネルギーの拡大に向けた調査・検討という今まで通りの施策がある程度では県の姿勢を疑う。《事業活動における再エネ化の促進》p104 は、○事業者による再生可能エネルギー設備の導入を促進するため、設備導入に係る必要な支援や普及啓発、とあるが、具体的で十分な支援を記載されたい。</p> | <p>第4章においては、本県の地球温暖化対策に係る2030年度の目標達成に向けた施策の方向性を示すものであり、より詳細な取組内容については、毎年度戦略の進捗状況を点検・評価・改善し、必要な施策を実施してまいります。</p> |
| 101 | 第4章 2(5) p103~104 | <p>大きな設備を要する太陽光発電は自然を破壊する。</p> <p>太陽光発電所が火力発電所と同じ電力量を発電するには、火力発電所の約2,600倍以上の面積が必要という報告がある(関西電力HPより)。そのため沢山の山林が切り崩され自然破壊となり、土砂災害の原因にもなる。そもそも森林伐採は脱炭素に逆行する行為。</p> | <p>御意見のとおり、再生可能エネルギーの推進には、地域環境への配慮が必要です。このため、第2章3(4)の再生可能エネルギーの《今後の課題》において、「設置する場所によっては、地元住民との合意形成や、農林業利用との適正な</p> |

| | | | |
|-----|-------------------------|--|---|
| | | | 調整、自然環境等への影響の低減、景観への配慮等について適切に検討する必要があります。」を明記するとともに、第4章2(5)において、再生可能エネルギー等の利活用の推進において、エネルギー供給事業に期待する行動・取組等として「地域環境に配慮し、地域の経済・社会実現に資するエネルギーを調達・供給」を位置づけています。 |
| 102 | 第4章 2(5) p103~104 | ソーラーパネルはほとんどが中国製で、その設置にはたくさんの山や森を切り崩す必要があり、かえって環境破壊、二酸化炭素の排出につながります。カーボンニュートラルを目指すのなら、日本製の高性能火力発電の導入、もしくは、原子力発電を推進したほうがよろしいかと思えます。 | 御意見のとおり、再生可能エネルギーの推進には、地域環境への配慮が必要です。このため、第2章3(4)の再生可能エネルギーの《今後の課題》において、「設置する場所によっては、地元住民との合意形成や、農林業利用との適正な調整、自然環境等への影響の低減、景観への配慮等について適切に検討する必要があります。」を明記するとともに、第4章2(5)において、再生可能エネルギー等の利活用の推進において、エネルギー供給事業に期待する行動・取組等として「地域環境に配慮し、地域の経済・社会実現に資するエネルギーを調達・供給」を位置づけています。 また、本戦略では、「2030年度におけるエネルギー需給の見通し(関連資料)」(2021年10月、資源エネルギー庁)に示された2030年度の電力の需給構造等(電源構成等)が達成されることを前提にしています。 |
| 103 | 第4章 | まずは太陽光発電についてですが、基本的に中国製パネルは全面的に使用禁止とする。 | 本戦略では、「2030年度におけるエネルギー需 |

| | | | |
|------------------|-------------------------|---|---|
| 2(5) p103～104 | | <p>中国製のパネルはほとんどウイグルにおいての強制労働が疑われており、アメリカ、ヨーロッパなどでは禁止されています。</p> <p>日本ではまだ禁止されていませんが、環境と同じ様に人権問題を考えて欲しい。 このままでは諸外国から日本が敵視される事が懸念されます。</p> <p>もともと太陽光パネルは日本の技術なので、日本製のパネルを使う事のみで補助金を出す事として欲しい。</p> <p>家庭用太陽光パネルはまだ良いとして、メガソーラーは問題が多いです。</p> <p>中国製と言う事もありますが、森林を太陽光発電所とする事で山が死にます。水が浄化されず、川、海の生物にも悪影響が必ず出ます。老朽化したパネルの処理問題もあり、土壌悪化します。</p> <p>夜間、雨天では発電しないので電力の安定供給出来ません。</p> <p>だいたい、買電価格が高い。安く買って高く売るのが本質であり、再エネ賦課金は悪。</p> <p>上海電力などの中国企業がインフラに入ると、もし有事になった時は電力停止するかも。</p> | <p>給の見通し（関連資料）」（2021年10月、資源エネルギー庁）に示された2030年度の電力の需給構造等（電源構成等）が達成されることを前提にしています。</p> <p>御意見のとおり、再生可能エネルギーの推進には、地域環境への配慮が必要です。このため、第2章3（4）の再生可能エネルギーの《今後の課題》において、「設置する場所によっては、地元住民との合意形成や、農林業利用との適正な調整、自然環境等への影響の低減、景観への配慮等について適切に検討する必要があります。」を明記するとともに、第4章2（5）において、再生可能エネルギー等の利活用の推進において、エネルギー供給事業に期待する行動・取組等として「地域環境に配慮し、地域の経済・社会実現に資するエネルギーを調達・供給」を位置づけています。</p> <p>固定価格買取制度（FIT制度）については、2018年12月に、社会的情勢等を踏まえ、国において適切に対応されるものと考えます。</p> |
| 104 | 第4章 2(5) p103～104 | <p>太陽光発電を増やすことは、以下の理由により反対する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パネルのシェアをほとんど中国が占めており、日本の富を中国に売り渡すだけになる。 ・中国でのパネル製造では、ウイグル人の強制労働があるとわれ、米国では既に中国製パネルは禁止されている。 ・メガソーラーは森林伐採を伴い、生態系を破壊し、持続可能とは言えない。 ・住宅用パネルも台風等の自然災害で破損することが考えられ、発電をし続けることによる感電事故、パネルに含まれる有害物質の流出による悪影響が懸念される。 | <p>本戦略では、「2030年度におけるエネルギー需給の見通し（関連資料）」（2021年10月、資源エネルギー庁）に示された2030年度の電力の需給構造等（電源構成等）が達成されることを前提にしています。</p> <p>御意見のとおり、再生可能エネルギーの推進には、地域環境への配慮が必要です。このため、</p> |

| | | | |
|-----|-------------------------|---|---|
| | | | 第2章3(4)の再生可能エネルギーの《今後の課題》において、「設置する場所によっては、地元住民との合意形成や、農林業利用との適正な調整、自然環境等への影響の低減、景観への配慮等について適切に検討する必要があります。」を明記するとともに、第4章2(5)において、再生可能エネルギー等の利活用の推進において、エネルギー供給事業に期待する行動・取組等として「地域環境に配慮し、地域の経済・社会実現に資するエネルギーを調達・供給」を位置づけています。 |
| 105 | 第4章 2(5) p103～104 | 再生可能エネルギーの導入目標の数値が入ったのもいいと思います。省エネの徹底はもちろんですが、自然環境にやさしい再生可能エネルギーを利用したいので、各家庭(個人)でも脱炭素型の電気に切り替えたり選びやすいように普及啓発をよろしくお願いします。脱炭素型でつくられた電気をどこからどのように買ったらいいか料金はどうなるのか等イマイチ分からないので分かりやすいように啓発してほしいです。(現在利用している中部電力ミライズの電気が再生可能エネルギー由来のものだったらいいのかなあと思います) | 御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。 |
| 106 | 第4章 2(5) p103～104 | ①再エネの普及について ①再エネの普及について…地球温暖化対策に加え、現在の燃料価格高騰や安定的な電力確保のためには、純国産の再エネを拡大することが重要。愛知県においても、東京都が目指す新築住宅・建造物への太陽光パネル設置義務化の実現について検討すべきだ。直ぐに全面義務化は出来なくとも、家庭の初期負担なしにパネル設置できる商品の拡充推進、蓄電池などの同時設置への補助金拡充を進めて欲しい。また、大型商業施設や工場の巨大駐車場を活用し、一定以上の面積を有する駐車場などにはソーラーカーポートを設置するなど、民間の導入拡大を推進して欲しい。さらに、次世代パネルの研究製造拠点および大量廃棄が予想されるパネルのリサイクル拠点を誘致し、国内で再エネ設備を循環利用できる仕組み作りを、愛知県に牽引してもらいたい。これらのことは、経済安全保障と地球温暖化対策の両面において、重要である。 | 住宅への太陽光発電設備への導入支援については、市町村と協調して実施している「愛知県住宅用地球温暖化対策設備導入促進費補助金」について、社会的動向等を踏まえ、必要に応じて補助メニューの見直しを検討するとともに、多くの県民の方に同補助金を活用していただけるよう、引き続き普及啓発に努めてまいります。 また、事業者による再生可能エネルギー設備の導入を促進するため、設備導入に係る必要な支援や普及啓発を行ってまいります。 |

| | | | |
|-----|-------------------------|---|--|
| 107 | 第4章 2(5) p103~104 | <p>天候など自然状況により変動する再生可能エネルギーは安定供給に向かない。</p> <p>電力の安定供給のためには、原子力・石炭・石油・ガスなどの非再生可能エネルギーの発電手段を残す必要があり、多額の維持コストがかかる。</p> | <p>本戦略では、「2030年度におけるエネルギー需給の見通し(関連資料)」(2021年10月、資源エネルギー庁)に示された2030年度の電力の需給構造等(電源構成等)が達成されることを前提にしています。</p> |
| 108 | 第4章 2(5) p103~104 | <p>再生可能エネルギー推進は利権の塊。</p> <p>2014年以前にFITの認可だけ取った事業実態のない再エネ業者が多数存在し、その権利が転売されている。</p> <p>全ての電力利用者は電力会社から再エネ賦課金という名目で毎月強制徴収されているが、これで再エネ業者が潤い、その一部は再エネを推進する議員等に政治献金という形で合法にキックバックされる仕組み。</p> <p>私たち消費者をなめすぎている。再エネ賦課金の廃止を求める。</p> | <p>固定価格買取制度(FIT制度)については、未稼働案件の問題への対策を盛り込んだ改正法が2017年4月に施行されるなど、社会的情勢等を踏まえ、国において適切に対応されるものと考えます。</p> |
| 109 | 第4章 2(5) p104 | <p>充電設備の補助対象外をなくすべき</p> <p>「再生可能エネルギー等」の利活用の推進 イ各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、太陽エネルギーの恵みを有効活用するとして、《太陽エネルギーの利活用のさらなる促進》p104は、○住宅用太陽光発電設備等の導入補助や情報提供、啓発などの取組推進を取組強化するというが、導入補助対象や補助金額の増大の面で取組を強化すべきである。あとのほとんどの施策が情報提供、普及啓発なので、具体的な取組強化が求められる。</p> <p>新規3件のうち、○自家消費に役立つ蓄電池や電気自動車等充給電設備などの導入補助の活用の普及啓発は、今まである補助制度がなぜ活用されなかったのかの分析が必要である。現補助制度では「V2H充電設備のみ補助対象。普通充電設備及び急速充電設備は補助対象外」とあることを解決すべきではないか。次の新規施策○使用済み太陽光パネルを有効に循環利用するサーキュラーエコノミー推進モデルの具体化を図るため検討は、早急に検討結果を示すべきである。最後の新規施策○再生可能エネルギーの普及に資する仕組みに関する情報の収集や発信は、今までもやっていることではないのか。</p> | <p>第4章においては本県の地球温暖化対策に係る2030年度目標達成に向けた施策の方向性を示すものであり、使用済み太陽光パネルに関するサーキュラーエコノミー推進モデルの具体化については、「あいちサーキュラーエコノミー推進プラン」に基づき推進してまいります。</p> |
| 110 | 第4章 2(5) | <p>・『あいち地球温暖化防止戦略2030(改定版)(案) 4章、5章、資料編』 p104の「太陽エネルギーの恵みを有効活用する《太陽エネルギーの利活用のさらなる促進》」の上</p> | <p>本県においては、2003年度から「愛知県住宅用地球温暖化対策設備導入促進費補助金」を実</p> |

| | | | |
|------|-------------------------|---|--|
| p104 | | <p>から2番目の○「○ 過去に導入した住宅用太陽光発電設備による長期安定的な発電を維持するため、機器の保守に関する情報提供などを行います。」について</p> <p>今まで各種の施策により導入されてきた再生可能エネルギー設備ですが、2050年カーボンニュートラルを迎える頃に寿命を迎える設備の更新も見据え、2050年以降もそれらの設備を維持していくための何らかの施策もいずれ必要になると思います。(例えば、住宅用太陽光発電設備が老朽化し、撤去を検討する県民が増える前に、設備や機器の買い替えのための補助制度を設けるなど。)</p> <p>豊川市では最初の住宅用太陽光発電システム設置費補助制度を平成12年度(2000年度)から平成16年度(2004年度)にかけて実施していました。この頃の制度により導入された設備は、設置から20年を迎えつつあり、ソーラーパネルの寿命が近づいているものと思われます。また、パワーコンディショナーの寿命は10年から15年ほどですので、既に寿命を迎えた機器もあると考えられます。</p> <p>2050年はまだ何年も先の話だとは思いますが、機器の耐用年数を迎え、廃止・撤去される再生可能エネルギー設備が増加することにより温室効果ガスの排出量がリバウンドしないかが気になりました。2030年まではあと7年少々ですが、2030年を迎えるよりも先に寿命を迎える再生可能エネルギー設備が今後どのように扱われるのか、注意が必要かと思えます。</p> <p>『あいち地球温暖化防止戦略2030(改定版)(案) 表紙、目次、1章～3章』p43の下から2番目の項目で太陽熱利用システムについて言及されていますが、全く個人的な話ですが私の実家(1981年築)にも昔、太陽熱利用システム(自然循環式)がありましたが、その設備は老朽化により撤去したため現在は再生可能エネルギー設備がありません。</p> <p>設備の導入には多額の資金が必要ですが、導入した設備を長年にわたって保守点検し、機能を維持することにも多大な労力がかかりますし、また資金も必要です。とはいえ、県民の意識向上や技術革新などで脱炭素化がさらに進み、寿命を迎えた再生可能エネルギー設備の撤去が全く問題にならないほど、脱炭素社会が実現できていればよいと思います。</p> | <p>施しています。本補助金については、社会的動向等を踏まえ、補助メニューの見直しを適宜行ってきました。現在は新築建築物・既存建築物に関わらずZEHや、太陽光発電設備・HEMS・蓄電池等の一体的導入などへの補助を行っています。</p> <p>設備や機器の着替え時等においては、こうした、県や市等の補助金を、多くの県民の方に同補助金を活用していただけるよう、引き続き普及啓発に努めてまいります。</p> |
| 111 | 第4章 2(5) p104～105 | <p>県バイオマス活用推進計画の改定を</p> <p>「再生可能エネルギー等」の利活用の推進 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、未利用資源・エネルギーなど地域の資源を活用するとして、《バイオマスや未利用熱、小水力の利活用の促進》p104～105は、○「愛知県バイオマス活用推進計画」に基づき、バイオマス利活用の総合</p> | <p>御意見については、愛知県バイオマス活用推進計画見直しの際の参考とさせていただきます。</p> <p>第4章においては本県の地球温暖化対策に係</p> |

| | | | |
|-----|---------------------------|--|--|
| | | <p>的かつ効果的な推進を図るとあるが、この計画は平成 29～38 年度（2017～2026 年度）の計画期間で、今回の案の 2030 年度には対応できない。林地残材の利用率 12%を 2020 年度に 16%とする目標を 2030 年度の目標として増加させることを含め、バイオマス活用推進計画の改定も記載すべきである。また、「高度利用、多段階利用により、一層高いレベルのバイオマス活用を目指します。」というバイオマス活用推進計画の基本目標を正確に記載すべきである。種類別の利用率は、家畜排せつ物・稲わらは現状で 100%、食品製造残差で 99%、下水汚泥・製材工場等残材は 97%であり、利用目標は同じである。その活用の高いレベルへの変更が求められている。</p> <p>新規施策として、○セメントや肥料等のマテリアル利用に加え、エネルギー利用の推進とあり、今回の新規施策として下水汚泥のメタン発酵で発電や補助燃料へ活用するとなっているが、この方向はしっかり推進すべきである。</p> <p>新規施策として、○食品廃棄物や未利用木材についてサーキュラーエコノミー推進モデルの具体化を進めますとあるが、どのように具体化するかを示すべきである。「愛知県バイオマス活用推進計画」で、林地残材の利用率 12%を 2020 年度に 16%とする目標の達成状況の分析し、意欲的な利用率増加をバイオマス活用推進計画の改定も含め記載すべきである。</p> <p>○農業水利施設を利用した小水力発電施設の設置を促進、○地中熱や工場排熱など未利用熱の有効利用を促進は、今までも言葉としてあったが実現できていない原因を分析し、その結果としての施策を示すべきである。</p> | <p>る 2030 年度の目標達成に向けた施策の方向性を示すものであり、サーキュラーエコノミー推進モデルの具体化に関する詳細な取組については、「あいちサーキュラーエコノミー推進プラン」に基づき推進してまいります。</p> <p>小水力発電施設については、県のほか、様々な事業主体により施設を設置しておりますが、今後も、引き続き、技術の進歩に合わせ、導入の検討、設置を促進してまいります。</p> <p>各施策の推進については、毎年度戦略の進捗状況を点検・評価・改善し、必要な施策を実施してまいります。</p> |
| 112 | 第 4 章 2(5) p105～106 | <p>中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議に住民組織を</p> <p>「再生可能エネルギー等」の利活用の推進 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、水素社会の実現に向けた取組を推進するとして《中部圏における大規模水素サプライチェーン社会実装の推進》 p105 は、新規施策で「中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議」において、中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョンの策定、大規模水素サプライチェーンの構築で取組推進とあるが、この社会実装推進会議は、2022 年 2 月 21 日に「中部圏大規模水素サプライチェーン社会実装推進会議（会長：大村知事）」設立、2022 年 10 月 17 日に第 2 回推進会議で、会議名称を「中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議」に変更したもので、参画機関は行政：中部経済産業局、中部地方整備局、岐阜県、愛知県（事務局、知事が会長）、三重県、名古屋市、東海市、知多市、四日市市、名古屋港管理組合、四日市港管理組合、経済団体：名古屋商工会議所、（一社）中部経済連合会、中部</p> | <p>「中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議」には、アドバイザーとして学識有識者等に参画いただいています。</p> <p>「低炭素水素認証制度」については、中部圏に対象範囲を拡大するとともに、より多くの企業等に活用していただけるよう、引き続き制度の PR 等に努めてまいります。</p> <p>御意見を踏まえ、「愛知県新エネルギー産業協議会」（p106）の「新規」は削除しました。</p> <p>「あいち科学技術・知的財産アクションプラン」に</p> |

| | | | |
|-----|-----------------------|---|--|
| | | <p>経済同友会、民間：中部圏水素利用協議会※、株式会社 JERA であり、大企業優先の事業が推進される恐れをなくすため、学識経験者、住民組織を追加すべきである。</p> <p>《低炭素水素サプライチェーンの構築》は、○低炭素水素認証制度の利用促進で、低炭素水素サプライチェーンの構築を推進するため、取組強化としているが、今までにトヨタ自動車 3 件、東邦ガス 2 件（1 件は豊田自動織機と連名）、鈴木商館（セントレア地区水素 充填所プロジェクト）であり、認証制度の現実的メリットはなく、対象企業も少ないため、それほど期待できるものではない。</p> <p>《水素エネルギーを活用したスマートコミュニティの形成》p105～106 は、新規施策が 4 件あるが、○「愛知県新エネルギー産業協議会」は愛知県が事務局で、2005 年設立の水素エネルギー産業協議会を 2009 年に改名した既存協議会であり、新規とは言えない。○「あいち科学技術・知的財産アクションプラン 2025」は、題名の通り 2025 年度を目標年度とした科学技術及び知的財産における本県の将来像を描き、その実現に向けた取組施策を示したものであり、2030 年度を見越したものではない。○県内の水素エネルギー関連産業の育成・振興は、具体的内容が不明。○「セントレアゼロカーボン 2050」は、その宣言によれば、「2050 年までに、空港の地上施設からの CO₂ 排出について、実質ゼロを目指します。まずは、国が掲げる 2030 年度の温室効果ガス削減目標（2013 年度比 46% 削減）の達成に向け、取組みを進めてまいります」というもので、空港の地上施設に限定した不十分な取り組みである。</p> | <p>については、計画期間を 2025 年度までのとしており、2026 年度以降については、施策の実施状況を踏まえて、適宜、見直しを行うこととしています。</p> <p>県内の水素エネルギー関連産業の育成・振興については、水素に関する知識を有するコーディネータを設置し、水素参入を検討している企業等の相談対応や企業間のマッチング支援、競争的資金の獲得支援等を行っています。</p> <p>セントレアを県内の水素利活用の先進地域として、水素ステーションの設置や燃料電池バス等の水素モビリティに関する実証事業等を実施してきました。今後も「セントレアゼロカーボン 2050」に資する取組として、水素利活用の先進的な取組を検討してまいります。</p> <p>セントレアは、改正航空法に基づく空港脱炭素化計画を今後、策定する予定としています。</p> |
| 113 | 第 4 章 2(5) p105 | <p>②低炭素水素活用拡大について</p> <p>②低炭素水素活用拡大について…水素社会の実現は大切だが、その水素製造時に二酸化炭素を排出しては元も子もない。また、水素供給を外国からの輸入に頼る前提で話が進むと、現在の燃料危機と変わらない。そのため、国内でグリーン水素供給体制を早期に確立することが重要である。愛知県は、燃料電池車や水素ステーション数ではトップクラスだが、まだまだ取り組みスピードが弱い。県内に再エネによる水分解装置でグリーン水素を生産する 1 大拠点を設け、名古屋市など都市部の水素ステーションに供給する体制（将来的にはパイプライン）を構築すべきだ。山梨や北海道、福島の各地で進む PtoG を目指して欲しい。再エネ拡大により 1 時的に電力が余り、太陽光発電などの出力制限が実施されることがあってはならない。それを防ぐためにも、余剰電力を水素に置換して活用するのが有用である。そのほかにも、下水汚泥や工業副産物由来など、様々な低炭素水素を導入し</p> | <p>低炭素水素サプライチェーンの構築については、2017 年に「あいち低炭素水素サプライチェーン推進会議」を設置し、産・学・行政の協働により推進しています。2018 年には、全国に先駆けて「低炭素水素認証制度」を制定し、これまでに 6 つの事業計画を認定しています。今後も、推進会議や認証制度により、低炭素水素のサプライチェーンの構築を進めてまいります。</p> <p>また、本県では、「先進環境対応自動車導入促進費補助金」により EV や FCV の普及拡大を支援</p> |

| | | | |
|-----|---------------------|---|---|
| | | <p>ていきたい。</p> <p>また、燃料電池車の普及ペースも大幅に上げ、車両価格の低減→一般車両への導入拡大を実現する必要がある。燃料電池車は、都市部においてEVより有利である。EVでは、電力不足や充電時間の長さによる充電器不足など、大都市には適さない。まずは、路線バスやタクシー、トラックなど、水素需要を安定的に生み出す車両の導入を、トヨタなどと共同で進めて欲しい。特に、名古屋市周辺の都市部では、数百台規模の燃料電池バスやタクシーを早期に導入し、水素需要の安定化と水素ステーションのさらなる拡充・大規模化を進めるべきだ。そして、水素充填のセルフ化拡充、コストが低く大規模化した次世代型水素ステーションの設置に向けた研究を民間と行い、トヨタお膝元の愛知県が日本をリードして欲しい。</p> | <p>しています。同補助金については、これまでも社会的動向等を踏まえ適宜見直しております。今後とも、必要に応じて見直しを検討してまいります。</p> |
| 114 | 第4章 2(5) p105 | <p>環境問題を考える場合、原材料の調達―輸送―使用―廃棄までをトータルで考慮する「ライフサイクルアセスメント」が必要である。例えば、水素は燃焼時CO₂を出さないが、製造過程で、化石燃料を原料とし、液体水素として、海外から輸入したら、化石エネルギーよりはるかに環境への負荷は大きくなる。アンモニアについても同じことが言える。</p> <p>原発は発電時の濃縮ウランの核分裂反応ではCO₂を出さないが、冷却水の循環には、外部電源が必要であり、大量の冷却水を使い、海水温度を上げている。海水温度が上がれば、海水のCO₂吸収量が下がり、大気中にCO₂を排出する。また、燃料である濃縮ウランの製造時には、ウラン鉱石の採取、ウランの分離・濃縮、燃料棒の製造、海外からの輸送の過程で大量のCO₂を発生させている。さらに、使用済み燃料の処理過程でも大量のエネルギーが消費され、廃棄の過程でのCO₂排出も考慮すれば、到底クリーンエネルギーとは言えない。今回の改訂版には、自然エネルギーでエネルギーの地産・地消が重視されている点は大いに評価できるが、海外からの水素、アンモニアの輸入を想定していることは評価できない。また、蓄電池についても、蓄電池はエネルギーの貯蔵はできるが、新たなエネルギーを生み出すものではない。太陽光発電の余剰電力を貯蔵するには、揚水発電所の活用が最適である。揚水発電所は巨大な蓄電池の役割を果たしている。県内にはすでにいくつかの揚水発電所があり、さらに増やすことも可能ではないか。基本的にはすべての使用エネルギーを再生可能エネルギーで賄い、海外からの輸入に頼らない、日本全体での、エネルギーの地産地消を実現させなければならない。</p> | <p>本県では、中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議の取組により、大規模水素受入・供給拠点の整備や幅広い分野での水素需要創出に向けた検討を進めるとともに、併せて、製造、輸送時も含めたCO₂の排出が少ない低炭素水素を製造し、供給・利用する、「低炭素水素サプライチェーン」の事業化を産・学・行政の協働により推進し、県内各地への展開を図っております。大規模水素サプライチェーンの構築の取組に併せて、地域資源を活用した低炭素水素サプライチェーンの構築・拡大の取組を車の両輪として推進してまいります。</p> <p>また、本戦略では、「2030年度におけるエネルギー需給の見通し（関連資料）」（2021年10月、資源エネルギー庁）に示された2030年度の電力の需給構造等（電源構成等）が達成されることを前提にしています。</p> |
| 115 | 第4章 | <p>知の拠点あいち基礎研究を軽視しないように</p> | <p>御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> |

| | | | |
|------------------|---------------------------|--|---|
| 2(5) p106～107 | | <p>「再生可能エネルギー等」の利活用の推進 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、環境・新エネルギー分野の産業振興を推進するとして《環境・新エネルギー分野の産業振興》 p106～107 は、新規施策として「知の拠点あいち重点研究プロジェクト IV 期」に基づく、研究開発の実施とあるが、IV 期（2022～2024 年度）で、プロジェクト SDGs の 9 件には約 3.1 億円などの内容を記載すべきである。また、産学共同研究となるため、基礎研究を軽視した実利的な研究だけとならないようにテーマ採択には注意する必要がある。</p> | <p>いただきます。 個別施策の予算額までは、一律記載しておりません。</p> |
| 116 | 第 4 章 2(6) p109～110 | <p>自家消費できる蓄電池導入補助の内容明記を その他の温室効果ガスの削減対策（6-1）資源循環による CO₂ 対策 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等 は、資源投入量や消費量を抑制し、廃棄物発生量を最小化するとして、《サーキュラーエコノミーの推進》 p109～110 は、○新規「あいちサーキュラーエコノミー推進プラン」に基づくモデルの展開、○循環ビジネスの振興支援があるが、「先導的・効果的なリサイクル関係設備の整備への補助」の内容が不明である。○取組強化「サーキュラーエコノミー型ビジネス創出研究会」の開催は今までの研究会のどこを強化するのか記載すべきである。 《3R の促進》 p110 は、○ライフスタイルの変革を促すことをどう実現するかを記載すべきである。○新規：設計から廃棄物の処理に至る各段階でプラスチックごみの削減、はその取組をどのように進めるかを記載すべきである。 《脱炭素社会の実現を見据えた廃棄物処理施設の整備》 p110 は、○新規：一般廃棄物処理施設の循環型社会形成推進交付金等の活用は、今までもこの交付金を活用していたのではないかと。新規とする理由はなにか。○先導的で効果的なリサイクル関係設備等の整備補助金は、具体的な対象、補助額を示すべきである。</p> | <p>第 4 章においては本県の地球温暖化対策に係る 2030 年度の目標達成に向けた施策の方向性を示すものであり、《サーキュラーエコノミーの推進》については、「あいちサーキュラーエコノミー推進プラン」に基づき推進してまいります。 また、《3R の促進》については、「愛知県廃棄物処理計画」に基づき促進してまいります。 御意見を踏まえ、「一般廃棄物処理施設の循環型社会形成推進交付金等の活用」（p110）の 新規 は削除しました。また、個別施策の予算額や補助額については、一律に記載していません。</p> |
| 117 | 第 4 章 2(6) p111 | <p>フロン類の排出抑制は具体的に その他の温室効果ガスの削減対策（6-2）代替フロン等の対策 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等 は、フロン類の排出を抑制するとして、《フロン類の使用の合理化及び管理の適正化》 p111 は、○新規「建設リサイクル法」の一斉立入調査に合わせて、業務用のエアコン及び冷凍冷蔵機器の適正処理指導とあるが、その根拠は家電リサイクル法であることを明記すべきである。 また、○自動車リサイクル法のカーエアコンに対しては、適正な回収及び処理を徹底だけで、なぜ、</p> | <p>業務用のエアコン及び冷凍冷蔵機器の適正処理については、フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律（略称：フロン排出抑制法）に基づくものです。 カーエアコンについては、自動車リサイクル法に基づき、フロン類回収登録業者に対し立</p> |

| | | | |
|-----|----------------------------------|---|---|
| | | <p>業務用のエアコン及び冷凍冷蔵機器のようにカーエアコンに対しても立ち入り指導は行わないのか。 ○フロン排出抑制法に基づく適正な管理、充填、回収及び処理を徹底とあるが、どのように徹底するかを明記すべきである。</p> | <p>入検査を実施しており、不適正処理等への監視・指導の徹底など、自動車リサイクルの円滑な推進に向けて、適切に対応しておりますので、次の記載を追加しました (p111)。</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車リサイクル法のフロン類回収業者に対し立入検査を実施し、カーエアコンからのフロン類の適切な回収等を指導します。 <p>また、web サイトにおける広報の他、各種講習会においてフロン排出抑制法に関する説明を行うこと等により、フロン類の適正な管理、充填、回収及び処理の促進を図っております。</p> |
| 118 | <p>第4章 2(6) p111～112</p> | <p>メタンの排出抑制は具体的施策がない その他の温室効果ガスの削減対策 (6-2) 代替フロン等の対策 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等 は、メタンと一酸化二窒素の排出を抑制する として《メタンの排出抑制対策》p111～112 は、5項目すべてが新規施策であるが、○法に基づく家畜排せつ物の適正管理の指導は当たり前のことであるし、○家畜排せつ物のメタン発酵によるバイオガスエネルギー利用施設等の普及、○廃棄物の最終処分量の削減によるメタンの排出抑制は、新規施策といえるものではなく、個別には進められていた施策である。○牛の消化管内発酵によるメタンの排出抑制技術の情報収集は、最近の研究から判明しつつあることで、情報収集はすべきであるし、その評価、公表について触れるべきである。また、このほかの発生原因に対する調査・研究を追加すべきである。○水稻作の「中干し期間の延長」の地域の実情を踏まえた推進は、強制にならないよう、地域の実情を踏まえた推進の具体的内容を記載すべきである。 《一酸化二窒素の排出抑制対策》p112 は、3項目すべてが新規施策であるが、○施肥基準に基づく環境保全型農業の推進○焼却量の削減、適切な焼却処理の指導は当たり前のことであり、新規とは言えない。○下水汚泥の高温燃焼の推進は、浄化センターにおけるバイオマスのエネルギー利用 p89 とは矛盾するが、浄化センターごとの脱炭素方法を示すべきである。</p> | <p>メタンと一酸化二窒素は、従前の戦略に記載していないことから、今回すべて新規として記載しています。 浄化センターごとの脱炭素化の取組については、p92 のコラム⑨《愛知県流域下水道における脱炭素の取組について》に記載しています。また、燃料化物(炭化物)としない下水汚泥については、高温燃焼により焼却しています。 その他、牛からのメタン抑制、水田に中干等は、2030年度の目標達成に向けた施策の方向性を示すものであり、より詳細な取組内容については、毎年度戦略の進捗状況を点検・評価・改善し、必要な施策を実施してまいります。</p> |

| | | | |
|-----|---------------------|---|--|
| 119 | 第4章 2(7) p113 | <p>種子生産技術の開発は疑問</p> <p>温室効果ガスの吸収源対策 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、森林の持つ多面的機能を発揮させるとして、《森林の整備・保全の推進》p113～114は、全体としてはもっともな施策であり、その推進が望まれるが、新規の〇エリートツリー等の需要に対応するため、森林・林業技術センター内に整備した閉鎖型採取園等施設において、試験研究に種子生産技術の開発については疑問が多々ある。エリートツリーとは具体的にどんなものか、その需要はどのようにあるのか、閉鎖型採取園等施設とはどのような施設か、関係者の了解は得られているのか。また、新規の〇採算の合わない民有林等の間伐、NPO 法人等が活用するために市町村の行う里山林整備などへ支援は、どのような支援なのか。補助金等は考えているのか具体的に示すべきである。</p> <p>さらに、国の地球温暖化対策計画 p66 にある《効率的かつ安定的な林業経営の育成》を表題として追加し、県として重要と思われる施策を取り上げるべきである。</p> | <p>本県では、現在、「伐って・使って・植えて・育てる」循環型林業を進めておりますが、木材価格が低迷する中、育林コストをいかに抑えるかが大きな課題となっております。エリートツリーは従来のスギ・ヒノキの中から成長や材質が優れたものを選抜したもので、成長が早いことから、初期の保育コストを抑えること（下刈り回数の削減）ができ、伐採後の造林樹種として森林所有者から期待が寄せられています。また、閉鎖型採種園は、ビニールハウス内で種子生産用の母樹を育てるため、外部花粉の侵入を防ぐだけでなく、獣害・虫害を防ぐことができ、エリートツリー同士を確実に交配させつつ、種子を安定的に生産することができる新しいタイプの採種園です。</p> <p>「あいち森と緑づくり事業」において、人工林整備事業では、県直営工事で人工林の間伐を行い、里山林整備事業では、里山林を整備する市町村へ交付金を交付しています。</p> <p>持続的に林業を実施していくには、林業の担い手の確保・育成する取組が重要であることから、「森林の持つ多面的機能を発揮させる」の中に、「〇 林業の担い手の確保・育成を進めるとともに、林業経営体の育成・経営基盤の強化に取り組みます。」を追加しました（p114）。</p> |
| 120 | 第4章 2(7) | <p>木材利用の促進に関する基本計画は変更するのか</p> <p>温室効果ガスの吸収源対策 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、吸収したCO₂を</p> | <p>「愛知県木材利用促進条例」に基づき、2022年4月に策定した「木材利用の促進に関する基本</p> |

| | | | |
|-----|---------------------------|--|---|
| | p114 | <p>長期間貯蔵するとして、《県産木材の利用拡大》 p114 は、新規として○「木材利用の促進に関する基本計画」に基づき、公共建築物に加え、民間建築物等における木材利用を促進とあるが、「木材利用の促進に関する基本計画」は 2022～2025 年度の計画で、木材の利用に関する目標は「県の公共建築物：原則、県産木材による木造化（※コスト・技術面で困難な場合を除く）木造化が困難な建築物については、内装及び備品の木質化」、「住宅を含む民間建築物等：木造化の促進、木造化が困難な建築物については、内装及び備品の木質化を促進」とあり、内装及び備品の木質化があり、軽量鉄骨造などの増加傾向を踏まえているが、新規施策とするのなら「木材利用の促進に関する基本計画」を 2030 年度までに変更し、内装及び備品の木質化の目標の数値化などを行うのか。</p> <p>○あいち木づかい表彰、○新たな木材製品の研究開発、○県産木材の利用促進は当たり前で、吸収源対策として数値に現れるようなものではない。</p> | <p>計画」については、計画期間を 2022 年度から 2025 年度までの 4 年間とすることとしており、2026 年度以降については、木材の利用の促進に関する施策の実施状況を踏まえて、適宜、見直しを行うこととしています。</p> <p>施策には、速やかに効果が表れるものだけではなく、効果が表れるのに一定の時間がかかるものもあります。脱炭素化の実現には、大小様々な施策の積み重ねが重要だと考えております。</p> <p>なお、吸収源の吸収量については、国の「地球温暖化対策計画」を踏まえ、全国と本県の森林面積の割合により、本県の 2030 年度における森林による吸収源を 330 千トンと算定しました。</p> |
| 121 | 第 4 章 2(7) p115 | <p>《都市の緑化の推進》ではなく、《地域の緑化の推進》に 温室効果ガスの吸収源対策 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、身近な吸収源を確保するとして、《都市の緑化の推進》 p115 は、○公共施設の緑化の推進、○建築物等の緑化（屋上緑化・壁面緑化等）の推進、○敷地の一定割合以上の緑化を義務付ける「緑化地域制度」の活用があるが、この改定案に入れるなら整備目標を掲げるべきである。</p> <p>新規として○水辺の緑の回廊整備事業、○生態系ネットワーク協議会による地域の自然環境の保全・再生・ネットワーク化、植樹等の推進、○自然環境の保全及び緑化の推進に関する条例に基づく大規模行為届出制度により、緑地の確保及びその質の向上を図る、とあるが、いずれも都市に限らず、地域の緑化を推進するものであり、《都市の緑化の推進》ではなく、《地域の緑化の推進》に変更すべきである。</p> | <p>本県では「愛知県広域緑地計画」に基づき、愛知県の都市計画区域全域の緑化を推進しております。この計画では、緑地の確保や創出面積について目標値を定めております。</p> <p>また、御意見を踏まえ、「緑化の推進」に修正しました（p115）。</p> |
| 122 | 第 4 章 2(7) p115～116 | <p>第 4 章施策体系の吸収源対策としてブルーカーボンの推進とあります。</p> <p>具体的な藻場、干潟の回復のため、藤前干潟の価値をもっと県民にあらためて伝えてほしいと思います。</p> <p>現在釣りゴミやマイクロプラスチックが堆積して、渡鳥の飛来数や葦原などの生息面積が減少傾</p> | <p>御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> |

| | | | |
|-----|-------------------------|---|--|
| | | <p>向にあると聞いています。</p> <p>藤前干潟のようなラムサール条約に登録されている場所であっても、その干潟が守られた歴史や温暖化に対してその干潟が持つ重要性を知らない県民が多いので、もっと小学生の校外学習などにも組み込んでもらいたいと思いました。</p> <p>マイクロプラスチックに関して、愛知県のような大都市であっても、その削減に向けて大胆に取り組む施策を期待します。名古屋市のゴミ非常事態宣言のような、過去に誇りに思えることもあったので、過剰な包装やレジ袋の使用に対して抑制するようなもの。</p> <p>とにかく、国の方向が変わったので県も変えました。というような内容だと思いますが、もう少し独自性があってもいいかと思います。</p> <p>行政、企業、県民と一体となって取り組んで愛知から日本を元気にしていきましょう！</p> | |
| 123 | 第4章 2(7) p115～116 | <p>カーボン・オフセットは限定すべき</p> <p>温室効果ガスの吸収源対策 イ 各主体の行動・取組等を促進する県の施策等は、新たな吸収源を確保するとして、《海のCO₂の吸収源》p115～116は、新規、○干潟・浅場・藻場の回復を進め、「ブルーカーボン」の貯留を促進とあるが、干潟・浅場・藻場の回復の具体的計画を、県内全体で場所、面積などを示し、実行すべきである。</p> <p>また、国の地球温暖化対策p67にある《○農地土壌炭素吸収源対策》を新規施策として追加すべきである。</p> <p>《カーボン・オフセット》p116は、事業者の省エネ設備の更新や森林による吸収等より温室効果ガス削減量のクレジットの創出を促し、他事業者の排出量の削減に活用できるよう、必要な情報提供を行います、とあるが、カーボン・オフセットは、CO₂削減量を販売するというものであり、購入者はその削減量分は削減しなくてもよくなるので、全体のCO₂削減にはあまり寄与しない。どうしても削減できない事業に限るべきであり、そのような情報を無差別に提供することは好ましくない。</p> <p>(他に同趣旨1件)</p> | <p>第4章は、本県の地球温暖化対策に係る2030年度の目標達成に向けた施策の方向性を示すものであり、より詳細な取組内容については、各個別計画等に示しており、それに基づき推進してまいります。</p> <p>農地及び草地土壌における炭素貯留は、現在実施していないことから記載していませんが、御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>カーボン・オフセットは、率先して実施する者が増えれば、全体の削減に寄与すると考えます。</p> |

⑥ 第5章 戦略の推進にあたってに関すること

| 番号 | 該当箇所 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|-----|------------------|---|--|
| 124 | 第5章4 p124 | <p>生活のあらゆるツール、特に、衣食住に関わる自給自足の体験を子供達に体験させてあげたいです。</p> <p>自然と、温暖化への関心が高まっていくと思います。</p> <p>愛知県と岐阜県と、一緒にイベントをやりましょう。(岐阜県在住者からの御意見)</p> | <p>御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>また、中部圏の各県等との連携を緊密に行い、広域的な地球温暖化対策を協働して推進していきます。</p> |
| 125 | 第5章4 p125～126 | <p>取組指標は単位当たりではなく総量を</p> <p>取組指標（KPI）として、「戦略の進捗評価を行うため、削減目標や再生可能エネルギーの導入目標のほかに取組指標（KPI）を設定します。」 p126 で、</p> <p>○「世帯当たりの年間エネルギー消費量」を 24.2 GJ（2013 年度比▲23.0%…2019 年度）、12.2GJ（2013 年度比▲61.1%…2030 年度）とあるが、世帯数を掛けて年間エネルギー消費総量とすべきである。家庭部門の削減見込み p53 は国の施策で 3,884 千トン、県の施策で 657 千トンとしており、この削減見込みと比較できるようにすべきである。</p> <p>○産業及び業務部門対策で「業務部門の延べ床面積 1m² 当たりの年間エネルギー消費量」を 1.24 GJ（2013 年度比▲24.5%…2019 年度）、0.74GJ（2013 年度比▲54.7%…2030 年度）とあるが、業務部門の総延べ床面積を掛けて年間エネルギー消費総量とすべきである。産業部門+業務部門の削減見込み p52 は国の施策で 12,772 千トン+5,765 千トン、県の施策で 2,1437 千トン+488 千トンとしており、この削減見込みと比較できるようにすべきである。</p> <p>○運輸部門対策で「自動車一台当たりの年間化石燃料消費量」0.98kL（2013 年度比▲3.6%…2019 年度）、0.52kL（2013 年度比▲48.7%…2030 年度）とあるが、1 台当たりの排出量では意味がなく、走行距離を加味して、1 台当たりの総排出量とすべきである。また、自動車の総走行距離から、自動車全体の排出量とすべきである。運輸部門の削減見込み p53 は国の施策で 4,938 千トン、県の施策で 286 千トンとしており、運輸部門の大部分を占める自動車からの排出量の削減見込みと比較できるようにすべきである。</p> | <p>世帯数等は年度で変わることから、原単位で点検・評価することも重要だと考えます。また、これらの取組指標は従前の戦略と同じとすることから、過去からの推移、進捗状況を評価できることにも繋がります。</p> <p>なお、排出量と削減見込み量との比較については、毎年度部門ごとに排出量を算定し、点検・評価することで対応していきます。</p> |

⑦ 適応計画に関すること

| 番号 | 該当箇所 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|-----|----------------|---|--|
| 126 | 適応計画 p3 | <p>降水量は瞬間的な豪雨の状況を</p> <p>降水量の長期変化：「東海地方における年降水量の経年変化には、変化傾向はみられません。」とあるが、降水量については、瞬間的な豪雨、線状降雨帯の発生などが重要であり、年間の経年変化だけでは、気候変動の問題点を把握できない。気温については平均気温の長期変化 p2 と同時に、真夏日、熱帯夜、冬日の日数の長期変化 p3 を記載している。</p> <p>また、降水量の将来変化だけは「本県では、RCP8.5 シナリオの場合、21 世紀末には、20 世紀末よりも 1 時間降水量 50mm 以上（滝のように降る雨）の発生回数と無降水日数が増加すると予測されています。」p6 としている。それにも関わらず、こうした点についての現状がない。</p> | <p>御意見を踏まえ、無降水日数の経年変化のグラフと 1 時間降水量 50mm 以上（滝のように降る雨）の発生回数を p3～4 に追加しました。</p> |
| 127 | 適応計画 p6 | <p>気候の変化は気温だけではない</p> <p>4 適応策の推進方針で「本県においても、長期的な気温の上昇などの気候の変化が現れており、IPCC 第 5 次評価報告書等に指摘されるとおり、今後も上昇するおそれがあります。」と気温変化だけを記載しているが、降水量の将来変化が「1 時間降水量 50mm 以上（滝のように降る雨）の発生回数と無降水日数が増加すると予測されています。」p6 と名古屋地方気象台の「愛知県の 21 世紀末の気候」に記載されている。</p> <p>また、気候変動の影響と適応策一覧では、県の評価が重大性、緊急性、確信度のすべてが水資源に対するこれまでの影響として「局地的豪雨や総雨量が数百 mm から千 mm を超えるような大雨が発生する一方で、年間の降水の日数は逆に減少しており、たびたび取水が制限される渇水が生じています。」p14 と記載されている。</p> | |
| 128 | 適応計画 p10～11 | <p>水稻の適応策の品種開発は高温不稔も含め作付け拡大を</p> <p>気候変動影響評価報告書において、重大性が特に大きく、緊急性及び確信度が高いとされた水稻、果樹及び病害虫・雑草については、より重点的に対策に取り組むとあるため、水稻の適応策は高温耐性品種の開発だけではなく、高温不稔に対する耐性を付与した品種の開発も追加すべきである。</p> <p>また、高温耐性品種の作付け拡大のための導入実証を開始すべきである。</p> | <p>開発する品種については、生産現場の状況や要望を踏まえて検討してまいります。御意見については、今後の参考とさせていただきます。</p> |

| | | | |
|-----|----------------|--|---|
| 129 | 適応計画 p10～11 | <p>野菜への影響は具体的に</p> <p>野菜へのこれまでの影響は「高温による生育障害や生理障害、着果不良、品質の低下」が確認されている、というだけだが、野菜種類別に、その影響をまとめるべきである。国の気候変動適応計画 p26 で「特にキャベツなどの葉菜類、ダイコンなどの根菜類、スイカなどの果菜類等の露地野菜…収穫期が早まる…、生育障害。ハウレンソウ、ネギ、キャベツ、レタスといった葉菜類…生育不良や生理障害等、トマト、ナス、キュウリ、ピーマンといった果菜類では、高温・多雨等による着果不良、生育不良等…ダイコン、ニンジン、サトイモといった根菜類では、高温、多雨等による生育不良や発芽不良等…イチゴでは、冬から春に収穫する栽培で花芽分化の遅れ、夏から秋に収穫する栽培で花芽形成の不安定化…花きでは、キク、バラ、カーネーション、トルコギキョウ、リンドウ、ユリなどで高温による開花の前進・遅延や生育不良」などが記載されている。愛知県の主要野菜（キャベツ、トマト、いちご、はくさい、たまねぎ、れんこん、おおばな）についての具体的な影響を記載すべきである</p> | <p>本県で栽培されている品目や作型は多岐にわたることから、原文のままとします。</p> <p>なお、温暖化の影響と適応策は「地球温暖化レポート」（農林水産省）で都道府県の事例が取りまとめられているので、参考にして対応します。</p> |
| 130 | 適応計画 p10～11 | <p>野菜への適用策は具体的に</p> <p>野菜への適用策は「気候変動に強く、環境負荷をかけない栽培技術の開発・実証・導入を進めるとともに、気候変動に対応した品種の開発にも取り組みます」だけであるが、野菜種類別に具体的な適用策を示すべきである。国の気候変動適応計画 p27 で「○露地野菜…高温条件に適応する品種の開発・普及、適正な品種選択、栽培時期の調整、適期防除等。干ばつ対策…深耕や有機物の投入、畑地かんがい施設の整備及び用水の確保、マルチシートの活用等による土壌水分蒸発抑制。干ばつ時に発生しやすいハダニ類、アブラムシ類、うどんこ病等の病害虫の適期防除。○露地花き…早朝・夕方の適切なかん水。干ばつ対策…かんがい施設の整備等による用水の確保、表土の中耕、マルチング等による土壌面蒸発の防止、干ばつ時に発生しやすい病害虫の適期防除。高温条件に適応する品種の選抜や栽培技術の開発・普及。○施設野菜・施設花き…低コスト耐候性ハウスの導入、パイプハウスの補強、補助電源の導入。高温対策…換気・遮光を適切に行うほか、地温抑制マルチ、細霧冷房、パッド&ファン、循環扇、ヒートポンプ等の導入。自然災害時に備え、事業継続計画（BCP）の策定。」とある。これを愛知県版に加筆修正すべきである。</p> | <p>本県で栽培されている品目や作型は多岐にわたることから、原文のままとします。</p> <p>なお、温暖化の影響と適応策は「地球温暖化レポート」（農林水産省）で都道府県の事例が取りまとめられているので、参考にして対応します。</p> |
| 131 | 適応計画 p10～11 | <p>小麦の適応策でも品種の開発や防除体系の確立を</p> <p>凍霜害リスクの増加等が予測される小麦の適応策で「・気候変動に強く、環境に負荷をかけない栽培技術の開発・実証・導入を進めます。」p11 としかないので、水稻については「・気候変動に強く、</p> | <p>開発する品種については、生産現場の状況や要望を踏まえて検討してまいります。御意見については、今後の参考とさせていただきます。</p> |

| | | | |
|-----|----------------|--|---|
| | | 環境負荷をかけない栽培技術の開発・実証・導入を進めるとともに、高温耐性品種の開発や病害虫防除体系の確立にも取り組みます。」とあり、野菜、果樹についても「気候変動に対応した品種の開発にも取り組みます。」とある。小麦にもこうした適応策をとるべきである。 | |
| 132 | 適応計画 p10～11 | 畜産の高温耐性品種の開発などを これまでの影響で「高温による乳用牛の乳量・乳成分・繁殖成績の低下や肉用牛等の成育や肉質の低下等が報告されている」というのに、適応策が「飼養技術を開発する…十分な効果が得られない場合は、今後新規または追加的な施策を検討」だけでは不十分であることを見越した文章である。飼養技術だけではなく、高温耐性品種の開発などをすすめるべきではないか。 | 開発する品種については、生産現場の状況や要望を踏まえて検討してまいります。御意見については、今後の参考とさせていただきます。 |
| 133 | 適応計画 p10～11 | 病害虫の適期防除の内容を 病害虫の適応策は「病害虫の発生状況を調査…発生動向を予測…病害虫発生予察情報を作成…適期防除を推進。また、気候変動に強く、環境に負荷をかけない栽培技術の開発・実証・導入」とあるが、適期防除を推進の内容が不明である。侵入病害虫の早期発見・早期防除、植物の移動規制等の対策の強化などを追加すべきである。 | 病害虫には、侵入病害虫も含んでおります。規制に関することについては、今後の参考とさせていただきます。 |
| 134 | 適応計画 p12～13 | キノコ類の品種改良等を (キノコ類) 特用林産物の適応策として「気候変動に強く、環境に負荷をかけない栽培技術の情報収集等に取り組みます。」と情報収集しかないが、国の気候変動適応計画 p35 で「ヒポクレア属菌が九州地域のシイタケ原木栽培の生産地で被害を与えるようになってきたことが報告されている。これまで被害報告のなかった千葉県、茨城県、静岡県、愛知県などからも被害が報告されている」とあることから、情報収集に取り組むだけではなく、しいたけの栽培技術や品種等の開発・実証・普及に取り組むことを追加すべきである。 | ヒポクレア属菌の被害については、県内の生産者から情報収集するとともに、必要に応じて、対応策を検討したいと考えます。 |
| 135 | 適応計画 p18～19 | 県独自の土砂埋立と採取の規制を 土石流・地すべり等のこれまでの影響が「近年、全国各地で土砂災害が頻発し、甚大な被害が発生しています。」とあるが、その適応策が「避難指示等の意識啓発等、災害廃棄物処理体制の構築、農業水利施設の整備・更新、必要に応じた高潮・高波対策の検討」 p19 だけであるが、土砂等の埋立て等及び採取の規制に関する条例の検討が 2011 年 11 月 30 日に関する有識者会議（第 1 回）を開催後、何の動きもないが、国の法制化を待つのではなく、県独自の土砂埋立と採取の規制について条例を制定すべきであり、その旨を適応策で記載すべきである。 | 国の法制化に伴う政令やガイドラインの内容を見ながら、その内容を精査した上で条例制定による対応が必要かどうかを検討していきます。 |

| | | | |
|-----|----------------|--|---|
| 136 | 適応計画 p20～21 | <p>下水が流入しないよう分流式に</p> <p>水系・食品媒介性感染症のこれまでの影響は「気温の上昇に伴い、発生リスクの変化が起きる可能性はあるものの、現時点で研究事例は限られています」といいながら、将来予測される影響が「大雨によって飲料水源に下水が流入することにより消化器疾患が発生する可能性が予測されています。」とあるが、適応策には下水についての対応が泣く「疫学調査の実施、推定感染地の検討、蚊の駆除等の実施、科学的知見の集積」だけである。</p> <p>大雨時の下水の流入は、雨水と汚水をまとめてしまう合流式下水であり、最近の分流式では雨水と汚水を分けて排水するのでそうした問題はほとんど起こらない。古い時代の合流式を分流式に更新する計画を作り、早期に実施することを記載すべきである。</p> | <p>合流式下水道について、分流式と同等になるように、雨天時に吐口から流出する量を減少させる施策などの改善対策を実施していきます。</p> |
| 137 | 適応計画 p34 | <p>大雨の頻度の増加は全国でなく愛知県の資料に</p> <p>●愛知県における主な適応策 p28～は「写真や図表を用いてとりまとめ」とり、わかりやすいが気候変動による影響（大雨の頻度の増加） p34 として「・日本全国で時間雨量 50mmを超える短時間降雨の発生件数が増加しています。（30年間で約 1.4 倍に増加）」 p34 とあるが、これは愛知県内の資料に差し替えるべきである。</p> | <p>愛知県の1時間降水量 50mm以上の年間発生回数には統計的に有意な変化傾向は確認できないことから、全国の発生件数とその傾向を記載しています。</p> |
| 138 | 適応計画 p37 | <p>エネルギー需給の文章と写真が違う</p> <p>●愛知県における主な適応策で気候変動による影響（大雨の頻度の増加・台風の大型化）で文章は「再生可能エネルギーの利用や V2H、EV・PHV・FCV の導入を促進しています。」とありながら、写真は「FCV（燃料電池自動車）と V2L（外部給電器）を活用した家電機器への電力供給」と違っている。V2H(Vehicle to Home)は、電気自動車(EV)と自宅の分電盤をつなぎ、電力のやり取りを可能にするシステム。V2L(Vehicle to Load)とは、EVに付いている家庭用 AC コンセントから、直接家電を動かせるシステムで移動式の電源であるが小型冷蔵庫ぐらいまでしか使えない、と異なっているため、写真も V2H とすべきである。</p> | <p>御意見を踏まえて、写真を「PHV と V2H を活用した家電機器への電力供給」に差し換えました。</p> |

⑧ その他

| 番号 | 該当箇所 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|-----|------|---|--|
| 139 | — | ・パブリックコメントの提出方法について：郵送やPDFのメール送信だけではなく、他の自治体でも取り入れられているような、メール本文に書き込む方法やオンラインフォームでの提出などのオプションもあると、県民として大変嬉しいです。 | 御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。 |
| 140 | — | ・全体的に項目が多すぎて県民にはわかりづらい。これで理解をしるというのは無理が有りすぎる。誰もがわかるよう、専門用語には注釈をつけるなどしていただきたい。 また、内容がごちゃ混ぜな感じであり。系統的にもっとわかりやすくまとめてほしい。 案を作成する際に一般県民も参加させていただきたい。 | 専門用語については、資料編に用語解説を追加しました。 また、戦略（改定版）を分かりやすく説明するために概要版を作成いたしました。御意見につきましては、今後、本戦略を周知する際の参考とさせていただきます。 |
| 141 | — | 気候変動に伴う自然災害がここまで増えてきている状況を考えると、私たち県民ももっと危機感を持って日頃の暮らしを見直さないといけないと思います。 | 県民の皆様の意識改革・行動変容に繋がるよう、戦略改定版をしっかりと推進してまいります。 また、同戦略の推進に当たっては、県民、事業者、行政等すべての主体による積極的な取組が必要となります。御理解と御協力をお願いいたします。 |
| 142 | — | 私たちの地球や未来を守るために、愛知県として、しっかりと取り組んでいただくことを切に願っています。 | 戦略改定版に掲げた目標を達成できるよう、同戦略をしっかりと推進してまいります。 |
| 143 | — | 原発1基(0.6兆円)に相当する太陽光パネルは4.6兆円でコストが全然高い。 太陽光パネルの生産のかなりがウイグルジェノサイドにより生産されている。 FIT 賦課金の80%以上は上海電力などの中国系企業に流れ、その資金がロケットとなって日本に3000発向いている。 | 御意見としてお伺いしました。 |

| | | | |
|------------------|----------|--|--|
| <p>— 144</p> | <p>—</p> | <p>水素に関して、ロシア情勢により天然ガスに頼るのは危険です。 安定的に入るオーストラリア産の石炭を活用すべき。 電気自動車を促進するには太陽光では充電出来ません。(夜間に充電するため) 原子力発電と石炭火力発電を推進するしかない。 日本の石炭火力発電は世界に誇れる技術だから輸出産業になります。</p> | <p>本戦略では、「2030年度におけるエネルギー需給の見通し(関連資料)」(2021年10月、資源エネルギー庁)に示された2030年度の電力の需給構造等(電源構成等)が達成されることを前提にしています。</p> |
| <p>145</p> | <p>—</p> | <p>地球人口増加と農業効率の限界に危機を感じます。 市民への広報と共感も大切な柱です。</p> | <p>御意見としてお伺いしました。</p> |
| <p>146</p> | <p>—</p> | <p>脱炭素が歪んだ利権や政治対立の道具にならないように、いやすでになっているから、これを是正しなければ市民の理解を得る事が難しいだろう。</p> | <p>御意見としてお伺いしました。</p> |
| <p>147</p> | <p>—</p> | <p>2022年5月31日付で公表された世界保健機関の報告書において、たばこ産業が世界最大規模の環境汚染を行っているという内容のものがあります。 具体的には、葉タバコの主要な生産地である途上国での生産過程において、葉タバコを乾燥させるため、大規模な森林伐採を行っているほか、ガス等の燃料を多く使用しており、樹木の年間伐採本数は約6億本、CO₂年間排出量は約8,400万トンという莫大な量に達しており、地球温暖化を助長しているというものです。 参考までに、日本全体のエネルギー起源CO₂排出量は10億2,900万トンであり、うち産業部門は2億7,900万トン、家庭部門では5340万トンです。この数値と比較すれば、途上国における葉タバコ生産が如何に大きなCO₂排出源となっているかがご理解いただけるものと思います。 たばこについては、受動喫煙等の公衆衛生上の問題もあるほか、吸殻ゴミの路上等への投棄、火災、フィルターに含有されるマイクロプラスチックによる海洋汚染など、様々な問題を引き起こしているものであり、日本国も締結国となっているタバコ規制枠組み条約においても、たばこ製品の消費を減少させることが求められています。 上記のことを踏まえ、あいち地球温暖化防止戦略2030(改定版)においても、県内でのたばこ規制の強化を盛り込むことにより、たばこ消費の削減を進める姿勢を明確に打ち出すことにより、途上国での葉タバコ生産による温暖化進行を助長しないように促すことが重要です。</p> | <p>愛知県内において、たばこの製造工場はありません。また、たばこの規制については、関係法令に基づき対応されるものと考えます。</p> |