

「次期岐阜県地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（仮称）に係る地球温暖化対策の進捗管理目標への意見について（依頼）」  
（令和2年9月29日付け環管第286号）へのご意見及び回答

委員からの意見等		意見に関する担当課の取組及び計画・方針等	担当課
進捗管理指標（案）について			
1	「1人あたりのエネルギー消費量」ではなく「1世帯当たりエネルギー消費量」を採用すべき 不採用理由「世帯人数にばらつきがあり施策への反映が困難」とあるが、1人当たりでも年齢階層・生活様式で違いがみられ、世帯当たり指標と同様のばらつきが見込まれる。資源エネルギー庁の指標をみても、世帯ベースで検討されている。（梶川委員）	「1世帯当たりエネルギー消費量」についても採用する。	環境管理課
2	「自動車1台あたりのガソリン販売量」ではなく「自動車1台あたりの化石燃料消費量」を採用すべき 不採用理由「ディーゼル自動車にもクリーンエネルギー自動車がある」として、化石燃料（ガソリン及びディーゼル）を採用しないのは、運輸部門の主体である業務部門を組み込まないことになる。（梶川委員）	「自動車1台あたりの化石燃料消費量」についても採用する。	環境管理課
3	「再生可能エネルギー自給率」ではなく「再生可能エネルギー創出量」を採用すべき 不採用理由「普及状況がわかりにくい」とあるが、岐阜県はエネルギー自給率も低く、他県からの移入で補われている。普及状況よりも、実態（年度比）を示す方が良い。（梶川委員）	岐阜県の再生可能エネルギー自給率について、2018年度実績（永続地帯2019年度版報告書）では24番目となっており、全国的に見て低いとは言えない。また、再生可能エネルギー自給率は移入量を含めておらず、純粋な普及状況が把握できるため、再生可能エネルギーへのエネルギー転換の進捗管理の観点から再生可能エネルギー自給率を目標値とする。	環境管理課
4	「県民1人1日あたりの家庭系ごみ排出量」だけでは不十分 環境省「廃棄物・リサイクル関連法における排出抑制関係の目標」では、一般廃棄物の排出量（年度比削減）、産業廃棄物の排出量（年度比抑制）、1人1日当たりの家庭系ごみ排出量（数値目標）の3目標を設定している。排出量の多い「産業廃棄物」を対象としないのは不十分と考える。（梶川委員）	「産業廃棄物排出量」についても採用する。	環境管理課
5	根源的な課題は、「エネルギー転換」だと思います。MJでは、エネルギー消費量削減のための目標にはなるが、CO2削減の目標にはならないと思う。省エネはもちろん大切だが、例えば、石炭から天然ガスに転換すれば、CO2排出を削減できるし、再生可能エネルギーに転換すれば、CO2排出はゼロになる。この目標では、「エネルギー転換」が反映されないのではないかと。（杉山委員）	エネルギー転換の進捗を把握するため、新たに各部門に各部門のエネルギー消費量あたりの温室効果ガス排出量を追加する。	環境管理課

委員からの意見等	意見に関する担当課の取組及び計画・方針等	担当課
<p>6 再生可能エネルギー自給率について、現状として2012年3.0%とあるが、最新の数値はどのくらいか。 どのようなデータを引用されているかわからないが、例えば、千葉大学倉阪研究室と認定NPO法人環境エネルギー政策研究所の報告書では、国内の再生可能エネルギー供給量は、2011年度から2018年度にかけて約3.3倍になっているとある。ちなみに、この報告書の自給率の計算（その区域での再生可能エネルギー供給量/区域の民生・農林水産業用エネルギー需要量）では、1位が大分県40.2%、2位鹿児島県35.0%、3位秋田県32.3%、三重県が24.7%で8位に入っている。ぜひ、野心的な目標を設定していただきたい。（杉山委員）</p>	<p>永続地帯2019年度版報告書の2018年度実績では24番目で再生可能エネルギー自給率が18.99%となっているが、本目標の再生可能エネルギー自給率は、最終エネルギー消費量と再生可能エネルギーの創出量から算出しており、その最新値は、2017年に6.5%となっている。また、最終エネルギー消費量については「都道府県別消費エネルギー統計調査」から、再生可能エネルギー創出量については「再生可能エネルギー発電設備電子申請サイト」から引用している。 なお、2050年に温室効果ガス排出量実質ゼロの達成に向けた試算において、2050年度の再生可能エネルギー自給率を45%達成を試算している。</p>	<p>環境管理課 新産業・エネルギー振興課</p>
<p>7 製造業の付加価値額の定義を明確にすべきと思う。（既に定義があるのであれば教えてほしい） 各社でこの目標管理をするうえで、同じような定義で数値が把握・算出できるようにする必要があると思う。（舘委員）</p>	<p>製造業の付加価値額の定義について、経済産業省の工業統計調査の用語等から補足説明を追記する。</p>	<p>環境管理課</p>
<p>8 間伐実施面積だけでなく、新たに植林した面積、本数などもモニターしたほうが良いと思う。 岐阜県は森林が豊富であり、森林が吸収するCO2量もかなり期待できると思うが間伐・植林などの手を加えないとその効果が十分に得られないと思う。（舘委員）</p>	<p>進捗管理指標に主伐（再造林）面積を追記する。</p>	<p>環境管理課</p>
<p>9 進捗管理目標（案）についても、目標値についても、特に意見はない。 ただ、目標を設置した際には、その達成のために何をすべきか、何ができるのかを、県民や各事業者にわかりやすく提示することが大事だと思う。（上林委員）</p>	<p>県民や事業者の方が実施する取組について、具体を地球温暖化対策、気候変動適応策の章でわかりやすく提示する。</p>	<p>環境管理課</p>
<p>10 進捗管理目標は誰に対して見せる目標なのかによる。これが一般の方の目に触れる目標であれば単位のMJ/世帯では説明しにくく非常にわかりにくい。普段二酸化炭素の排出量や濃度で講座や授業では話している。二酸化炭素の換算値を家庭部門に付け加えてほしい。（小林委員）</p>	<p>県民や事業者の方の目に触れる目標でもあるが、効率的なエネルギーの使用を確認するものであるため、本目標は採用する。ただし、県民一人あたりの家庭部門の温室効果ガス排出量を進捗管理指標として追記する。</p>	<p>環境管理課</p>
<p>11 運輸部門の進捗管理目標に関してですが、自動車の種類によって調査の方法を変更されても良いのではないかと思います。トラックやバスになると、荷物の重量や乗車人数によって、使用燃料の量も変わってくる。トラックの場合、弊社の様に輸送トン数を考慮に入れ、原単位を算出することも出来るし、バスの場合は乗車した人数を燃料で割れば、「1人を運ぶためにかかったエネルギー量」を出すことができる。一般的な普通乗用車の目標設定に関しては「自動車1台あたりのガソリン販売量」を調査する方法で宜しいかと思う。世間では、電気自動車やハイブリッド車の普及率が増加傾向にあるため、良い変化が期待出来ると思う。（上野委員）</p>	<p>事業系の自動車について進捗管理をするため、貨物車及びバス1台あたりの化石燃料消費量を進捗管理指標として追記する。</p>	<p>環境管理課</p>

委員からの意見等		意見に関する担当課の取組及び計画・方針等	担当課
12	1人あたりのエネルギー消費量という事ですが、家庭でのエネルギー消費量が対象になるかと思う。 コロナ禍で在宅ワークに切り替わり、自粛要請期間が過ぎても、そのまま在宅での勤務形態が定着化している企業もいくつかあると聞いている。 在宅での勤務時間によるエネルギー消費量は、この「家庭部門」の対象となるのかどうか、検討が必要ではないか。 もし、切り分けるとしても、どのような調査になるのか不明瞭であるし、単純に家庭での電力消費量、ガス消費量から計算するとすれば、在宅ワークを踏まえた目標値設定が必要になってくるかと思う。(横井委員)	家庭で使用されるエネルギーはすべて家庭部門で計上されるため、在宅での勤務時間も家庭部門の対象となる。今後の在宅ワークの実施割合等が現時点では不明であるため、今後の状況を見つつ、状況に応じて目標値を見直していく。	環境管理課
13	製造業以外の建設業・鉱業・農林水産業の付加価値額あたりのエネルギー消費量を含めない理由は、産業部門における占める割合が少ないからか。(野々村委員)	そのとおりである。なお、産業部門に占める非製造業の割合は約4%。	環境管理課
14	運輸部門において、ガソリン車からクリーンエネルギー車への転換を評価するのであれば、自動車1台あたりのガソリン販売量ではなく、前年度と該当年度のガソリン車数の差あたりの前年度と該当年度のクリーンエネルギー車数の差のほうが適していると思う。(野々村委員)	EV、PHV、FCVの普及台数について、進捗管理指標として設定する。	環境管理課
15	再生可能エネルギー自給率の直近のデータが2012年度のもので、次回のデータは何年度のものになりますか。データのスパンが長かったり、鮮度が低かったりすることで、進捗管理に影響は出ないか。(野々村委員)	岐阜県次世代エネルギービジョンをもとに設定しているため基準年度を2012年度としているが、直近のデータは2017年度の数値になる。	環境管理課
その他ご意見について			
16	指標について、例えば、次世代自動車(EV、PHV、FCV)の普及台数とありますが、保有台数に占める割合(%)があると良いと思う。(杉山委員)	県内の自動車保有台数は微増ではあるがほぼ横ばいであるため、次世代自動車の普及台数が保有台数に占める割合と同義であるため、保有台数に占める割合を指標とはしない。	環境管理課
17	新築の建物について、省エネルギー基準の義務化をしてはどうか。(杉山委員)	建築物省エネ法に基づき、延べ床面積2,000m <sup>2</sup> 以上の大規模な非住宅建築物については既に適合義務が課せられており、来年度の法改正により、300m <sup>2</sup> 以上の中規模の非住宅建築物にも適合義務が拡大される。 また、大規模・中規模の住宅建築物については、届出義務が課せられており、今後も非適合建築物に対する指示等の監督を実施していく。 なお、小規模の住宅・非住宅建築物については、来年度の法改正により新たに創設された説明義務制度の対象となり、これらについては、行政手続きは不要ですが、建築士から建築主に対し、省エネ基準への適否等を説明する必要がある。	建築指導課

委員からの意見等		意見に関する担当課の取組及び計画・方針等	担当課
18	公共施設及び街路灯などの照明のLED化の徹底など、確実に排出を減らす施策を。(杉山委員)	電力が県有施設の温室効果ガス排出の3/4を占めていることから、先月末に電力調達における環境配慮契約方針を導入したほか、RE30、RE100などの取組導入を検討する。また照明のLED化を順次進めるとともに、施設・設備更新時には省エネ化を推進する。道路照明等の新設にあたってはLED化を進めている。また、老朽化等により道路照明を更新する際にLED化を進めている。	環境管理課 道路建設課 道路維持課
19	適応策の自然災害の指標で伐採面積が70haとありますが、伐採分はどこか別の場所に植林などで補完されるのか。(杉山委員)	倒木のおそれのある立木等の事前伐採分を別の場所で植林の予定はない。また、岐阜県森林づくり基本計画に基づき、主伐再造林を推進しているが、当該事業の伐採分を補完する目的ではない。	防災課 環境管理課 林政課
20	「エネルギー消費量」という言葉自体にあまり馴染みがない。各種施策を実施するにあたって、数値で効果をわかりやすく表すことは、とても有効だと思うが、温暖化対策を身近なものにするためには、まずは聞き慣れない言葉を浸透させていくことから始まるのかもしれないと思った。(上林委員)	関係部署と連携し、県民向けのエネルギーに関する様々な普及啓発活動を行っていく。	環境管理課 新産業・エネルギー振興課
21	家庭ゴミの排出量の換算は自治体によって事情が違うため換算できない。排出量を少なくするための数字に縛られて施策そのものが動きにくくなるケースが多い。市町村に任せる分野だと思う。(小林委員)	家庭ごみに係る指標としては、1人1日当たり生活系ごみ排出量を設定する予定である。1人1日当たり生活系ごみ排出量については、生活系ごみの総排出量を人口で除したものであり、市町村ごとに比較するのではなく、県全体について年度ごとに把握することから、自治体ごとの規模や地域柄などの事情による差は平均化された数値であると考えている。市町村により、分別区分や排出量削減への取組が異なっていることから、各市町村の廃棄物処理状況や取組み事例の共有や、取組み効果を見える化する仕組みの構築を図るなど、市町村との連携強化にも取り組みながら目標達成を目指すこととしている。	廃棄物対策課
22	ガソリン車に比べ、電気自動車やハイブリッド車等のエコカーの価格は高いためエコカーを購入した際に、補助金制度があると、岐阜県内のエコカーの普及率がさらにアップするのではないかと考える。(上野委員)	電気自動車やハイブリッド車等のエコカーに対しては、既に国(経済産業省)が補助を実施している。県独自の補助制度については、他の自治体の状況を調査するなど研究を進めていく。	環境管理課 新産業・エネルギー振興課
23	通勤で多くの人が使用出来るよう、バス等の公共交通機関が更に発展すると、マイカーで通勤する人が少なくなり、個別のガソリン使用量が減少すると思われる。県庁や市庁、規模の大きな企業が取り組んだ場合、大幅なガソリン使用量の減少が見込まれるのではないかと。(上野委員)	従業員が一定人数以上の事業所に対して、自動車通勤環境配慮計画書等の提出を義務付け、従業員の通勤に自家用自動車を使用されることに伴う温室効果ガスの排出を抑制するために実施する措置を報告させている。今後も事業者の自家用自動車の使用に係る温暖化対策を進めていく。	環境管理課