

千葉県地球温暖化対策実行計画（案）に対する意見及び意見への考え方

No.	頁	項目名	意見の概要	意見に対する市の考え方（案）	計画案への反映 ○：反映する －：反映しない
1	2他	第1章 1 計画の方向性 (1) 目的 ほか	計画内の本文では、「千葉市」という表現が用いられ、市民としては非常に親しみやすくなっているが、「本市」という言葉も散見される。1センテンスの中で二度「千葉市」となる場合は「本市」としているが、「千葉市」でよいと思う。	ご意見を踏まえ、本文を修正します。	○
2	6	第1章 1 計画の方向性 (5) 千葉市の特性 ウ 自然	図表1-8の説明として、都市公園面積等が「首都圏の政令指定都市の中では、一番高い値」との記載があるが、千葉市の政策結果をアピールしている。しかし、図表1-8では、千葉市は全国平均以下であり、全国の政令指定都市では7番目である。温暖化対策に取り組む姿勢を示すならば「首都圏の政令指定都市の中では、一番高い値となっていますが、全国平均以下であり、全国の政令指定都市では7番目」と記載すべきである。	全国との比較においては本市の一人当たりの都市公園等の面積は下回りますが、人口が比較的集中している政令指定都市の状況に鑑み、あくまで政令指定都市間の比較が妥当と考えています。 一方、政令指定都市間の比較では7番目となることから、ご意見を踏まえ、本文を修正します。	○
3	9	第1章 1 計画の方向性 (5) 千葉の特性 ク 交通	交通手段の自動車分担率（自動車への依存度）には、公共交通であるバスを含むかどうか説明が必要である。自動車分担率に公共交通バスを含むとすれば、モノレール等の新設の検討や公共交通バスのEV化が必要である。	自動車分担率（自動車への依存度）には公共交通であるバスは含まれておりませんので、いただいたご意見を踏まえ、分かりやすくなるよう自動車の範囲について補足を追記いたします。 なお、こちらの分担率は東京都市圏交通計画協議会の実施する平成30年パーソントリップ調査結果を参考としています。 <a href="https://www.tokyo-pt.jp/data/01_02">https://www.tokyo-pt.jp/data/01_02</a>	○
4	16	第1章 2 地球温暖化を取り巻く状況 (2) 緩和策と適応策	「千葉市においても、温室効果ガス排出量を削減する「緩和策」のみならず、私たちの暮らしをより良く、充実したものに転換する「適応策」を積極的に進めていくことが重要」とのことだが、「適応策」を進める根拠として、図表1-24にある「緩和策を最大限実施しても避けられない気候変動の影響に対しては」を追記していただきたい。	ご意見のとおり、「緩和策を最大限実施しても避けられない気候変動の影響」を適応策の推進の根拠として情報を丁寧に発信することは大変重要と考えております。 この点、「図表1-24 地球温暖化と市民の暮らしの関連」のほか、「COLUMN2 適応の必要性」などにより適応策の必要性や適応策を講じて温暖化の影響を完全に抑えることは難しい実情を記載していることから、本文の記載については原案のとおりとします。	—
5	29	第1章 4 千葉市における温室効果ガス排出量の現状等 (1) 市域の現状 (温室効果ガス排出量)	2018年度千葉市の産業部門と業務部門の温室効果ガス合計排出量は、家庭部門や運輸部門に比べて大きく、全体構成比で約72%を占めており、国のそれ（約52%）に比べても大きい。本文における「経済成長と両立を図りながら、いかに脱炭素に取り組むかが重要」という記載は、現在を見ればその通りだが、100年後を考えると誤りである。戦後の経済成長とそれに伴う公害が社会問題化した過去の経緯を考えれば、「排出削減の技術開発を推し進め脱炭素に取り組む」等の表現は必要である。	ご意見のとおり、経済成長を続けると同時に脱炭素化を実現するためには排出削減に向けた技術開発が重要であると考えております。 この点、P.2「図表1-1」において将来的な新たな技術革新も活用したロードマップを記載しているほか、P.26（「4）脱炭素に向けた産業界の動向」においてカーボンリサイクル技術やメタネーションなど新たな技術開発への取組みについて記載しており、本文の記載については原案のとおりとします。	—
6	42	第2章 1 2050年のあるべき姿と6つの施策の柱	カーボンニュートラル実現に向けた6つの柱の設定等には、部門別の温室効果ガス排出量（図表1-33）などに対応した内容にいただきたい。②モビリティ（運輸部門）、③住宅・建築物（家庭部門）および④市役所は、排出量割合は小さく、構成比の大きい部門をターゲットとして取組まないと成果は目に見えてこず、構成比の小さい部門に諦めムードが漂い、取組みを止めてしまう恐れがある。	6つの施策の柱と温室効果ガス排出に係る部門との対応関係については、第5章、「ウ 関連する分野」に記載のとおり、各柱がどの部門を主な対象としているか、整理しております。 温室効果ガス排出割合の大小に関わらず、掲げた削減目標の達成に向けてあらゆる部門の排出削減につながるよう取組みを推進してまいります。	—
7	52～60ほか	第3章以降	①太字にアンダーラインの記述が多くあるが、その他の部分とどのような違いがあるのか。 ②P.85の「イ 指標及び目標」に記載されている目指す姿の文言は太字とアンダーラインとなっているものの、P.89のそれは太字だけである。	①本文中で重要なポイントについては視覚的に目につきやすくするため、フォントを変更し表記しています。 ②記載誤りのため、p.89「イ 指標及び目標」の説明についてはご意見を踏まえ、修正します。	○
8	61	第4章 2 市域における再生可能エネルギーの導入目標	再生可能エネルギーの導入は、カーボンニュートラル実現に向けた6つの施策の「柱1 使用エネルギーのカーボンニュートラル化」の基本施策の一つであるが、再生可能エネルギーの導入目標だけを取り上げて章立すると各柱間の公平性がなくなるのではないかと懸念。再生可能エネルギーの導入を強調したいならば付属資料などとして掲載してはどうか。	再生可能エネルギーの導入は、「柱1 使用エネルギーのカーボンニュートラル化」の基本施策の一つでありませんが、「柱3 住宅・建築物のネット・ゼロ・エネルギー化」や「柱4 市役所の率先行動（基本施策4-1）」（公共施設の脱炭素化など）複数の柱に関連し、2050年カーボンニュートラルの達成や温室効果ガス排出削減には重要な要素であり、地球温暖化対策の推進に関する法律第21条第5項第1号、第5号の規定による再生エネの利用促進及び目標として明確にするため、1つの章として位置づけております。	—

千葉県地球温暖化対策実行計画（案）に対する意見及び意見への考え方

No.	頁	項目名	意見の概要	意見に対する市の考え方（案）	計画案への反映 ○：反映する －：反映しない
9	68ほか	第5章 1 6つの柱と目標	①柱は単なる柱ではなく施策の柱となるため、P.42に倣い、タイトルを「1 6つの施策の柱と目標」とするのが適切ではないか。 ②「2 柱ごとの施策展開」についても「2 各施策の柱の展開」が適切ではないか。	①ご意見を踏まえ、修正します。 ②柱に位置付けた基本施策を展開することを意図していることから、分かりやすさを重視し、本文の記載については原案のとおりとします。	○
10	76	第5章 2 柱ごとの施策展開 (2) 柱2 モビリティのゼロエミッション化 エ 基本施策と具体的な取組例	基本施策2-3は、公共交通等の利用促進だが、具体的な取組例が自転車の活用だけとなっているため、自転車は公共交通との定義の問題も含めて再考をお願いしたい。	自転車利用については、シェアサイクリングなど公共交通の補完するものとして捉えておりますが、個人の自転車利用など広く自転車の活用を推進する観点から「公共交通等」という表現を用いております。また、具体的な取組例については主たるものを記載しておりますので、本文の記載については原案のとおりとします。	－
11	79	第5章 (3) 柱3 住宅のネット・ゼロ・エネルギー化	基本施策の3-1には、「モノレールの軌道桁を活用した自営線の新設」などの記載があるが、エネルギーの供給サイクルに関する説明を記載願いたい。	ご意見を踏まえ、図表を修正します。	○
12	96	第6章 1 系買の推進体制 (1) 市内の推進体制	「ア 脱炭素社会実現に向けた連絡会議」及び「ウ 千葉県地球温暖化対策地域協議会」についても、計画の推進との関りがわかるよう図表6-2上での記載をお願いしたい。	ご意見を踏まえ、図表を修正します。	○
13	98	第6章 2 点検評価と進捗管理	①「毎年のアンケート調査等」を実施する時期について明記願いたい。 ②P.106（付属資料 3）に示されている市民アンケート調査の実施期間6～7月の場合には、事業内容の見直しに反映するには適切な時期とは言えないのではないか。	市民アンケート調査についてですが、市民の皆様、事業者の皆様のご意見を円滑に反映できるよう、より適切な実施時期を検討し柔軟に対応してまいります。	－
14	-	-	今の計画は残念なところがある。 せめて北欧なみの対策、さらには異次元の対策を望む。	計画目標の達成に向けて取組みを推進してまいります。	－