

綾部市エネルギー環境基本計画(案)に対する意見の内容と市の考え方

番号	項目	提出意見	意見に対する市の考え方
1	市エネルギー環境基本計画の執行に際してのアプローチ手法に関して	<p>市が2021年に宣言した「ゼロカーボンシティ」を実現するためには私たちは現在使用している地下資源由来のエネルギー類を相当程度減らさなければ達成できない。</p> <p>現在の私たちの多くが生活の豊かさをモノの豊かさと便利さで測って、その豊かさを支えているエネルギーの使用量を減らせば豊かさが減ると考えているので、市のエネルギー・環境政策が大義として正しいことは理解しても、市民の一人として自分が率先して取り組もうという意欲が湧きにくくなる。</p> <p>「私一人くらい手を抜いても」と市民が考え始めたらどんな良い政策も画餅に終わってしまう。</p> <p>綾部市での暮らしはモノの豊かさや便利さと異なる豊かさがあること、ゼロカーボンアクション30への取り組みは実は楽しいことなのだという市民の実践例を提示し、ゼロカーボンシティへのアプローチは新しい豊かさを深めることにほかならないことを、できるだけ多くの市民に理解してもらうことが不可欠ではないだろうか。</p>	<p>いただきましたご意見を参考に、により多くの市民に取り組んでいただけるよう、国が進めているデコ活やゼロカーボンアクション30の取組や実践例の広報・啓発、学校教育・社会教育における学習の推進に努めます。</p>
2	全編	<p>綾部市民が家庭や職場等々における営みを二酸化炭素排出削減の観点から見直し、森林の再整備や水力の活用、再エネ等によって新しいエネルギー環境を創造することは安全で豊かな生活を営むためにも重要な課題。</p> <p>今次の「綾部市エネルギー環境基本計画」を通読して、計画はふんだんに画像や図画を用いて分かり易く、綾部市の特性を踏まえた的確な記述と課題が提起され、全体として良い計画と思う。</p>	<p>いただきましたご意見を参考に、現在実施している学校における環境学習、出前授業や高齢者学級など多様な機会において計画書を有効活用します。</p>

		<p>本計画は綾部市におけるエネルギー改革のささやかなプレゼンテーションである。市民はもとより小中学生向けのダイジェスト版を作成するなど教育教材としても活用してもらいたい。</p>	
3	全編	<p>脱炭素の民生部門における課題は、ガソリン自動車の排ガス問題等々、数多ある。1世帯 3～4 人の農家を例にとると、各農家 1～2 台の自家用自動車を保有し、軽トラやトラクター等農耕機が稼働しているのが普通。それらのガソリン車の電動自動車への切りかえについて、所帯の資金投資能力や用途に応じた電動自動車の性能に保証が得られない中、2050 年を目標に脱炭素社会を構築することは自動車を例にとっても相当の困難が伴うと考える。改めて、本計画の目標達成へ向けての決意を問う。</p>	<p>自動車においては、今後、電動車の技術開発による走行距離の改善や、新製品の登場と価格競争により安価になっていくことが予想されます。農耕車についてもバイオ燃料や水素の活用が研究されています。また、特に電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、燃料電池自動車の蓄電・給電機能を災害時に活用することや、エネルギーシステムの一部として活用することの社会的な期待が高まっているところです。自動車以外の課題も含め、社会・経済状況を注視し、情報提供や導入促進に努めます。</p>
4	全編、特に基本目標 1 (11P～)	<p>本計画は、要領よくまとめられているが、総花的で効果もはっきりせず、果たして 2050 年(計画最終年度)までに綾部市においてノーカーボン社会が構築できるか疑問に思う。</p> <p>市民は昭和 48 年と、同 52 年の二度に及ぶオイルショックを経験し、生活が一変した経験をもつ者もいる。オイルショックで経験した省エネ策は今でも率先して実行すべきものがほとんど。マイカー通勤の自粛、エアコンの温度設定の適切化（夏季 28℃）、電気はこまめに消す、物資は買いためしない等々、数えればきりが無いほど実践した。高邁なことをうたっても地球温暖化は止むわけではない。その手法は今</p>	<p>本計画は最後まで読んでいただけるよう、40ページ程度に抑えると同時に、TOPIC での新国民運動(デコ活)の紹介、取組指針(市民の取組例)などにより省エネを含めた具体的な取組例を紹介しています。いただきましたご意見を参考に、時節を捉えた啓発に努めます。</p>

		<p>でも受け継ぎ、実行すべきと思う。</p> <p>本計画において、オイルショック当時、綾部市民が実践した省エネの仔細が全く取り上げられていない。まず私たち市民にできる省エネ分野の施策を仔細に紹介し、その普及促進を図るべくページ内容を充実させてもらいたい。見解いかん。</p>	
5	<p>第2章2(1)温室効果ガス実質排出削減目標(図表)(6P)、同(2)再生可能エネルギー種別導入量目標と導入の考え方(図表)(7P)</p>	<p>本計画における温室効果ガスの削減目標をみると、中期目標年度(R12年度)及び長期目標年度(R32年度。ゼロカーボン達成)ともパリ協定等の目標値(達成率)に準じた数値となっている。市民や企業挙げて計画目標の達成に協力しても未達成となれば、綾部の経済社会は混乱する。</p> <p>温室効果ガス実質排出削減目標(図表)について、基準年度及び現況年度の排出量実績(数値)の算出根拠の明細(積算内訳)を示してもらいたい。</p>	<p>温室効果ガス排出量については、環境省「地方公共団体実行計画(区域施策編)策定・実施マニュアル」において示された手法を参考としつつ、当市の産業構造や活動実態を反映したものとなるよう、推計・算出しました。P8の表に基準年度に加えて現況年度の部門別排出内訳を表示しています。具体的には綾部市公式HPの記事「綾部市脱炭素ロードマップを作成しました」に添付の「綾部市脱炭素ロードマップ」P11・12をご覧ください。</p>
6	<p>第2章2(2)再生可能エネルギー種別導入量目標と導入の考え方(図表)(7P)</p>	<p>綾部市は市総面積のうち約77%は森林、水量も少なくはない。しかし木材価格の低迷や林家の減少等により山は荒れまた、切捨て間伐による有用資源の亡失が常態化している。以下の諸点について問う。</p> <p>1ア 中小水力発電について、「現状の発電量を維持する」としているが基準年度及び現況年度の発電実績を問う。</p> <p>イ 本市は「森」と「水」に恵まれ、それら資源はノーカーボンの達成や地域の活性化のためにも積極的に活用すべきである。しかし、本計画期中の小水力(発電?)の導入に係る施策は計画計上されず、その「拡大の検討」のみである。小水力発電による電力供給は地域の活性化のみならず、林</p>	<p>1ア 中小水力発電については2013年度以前に設置の水力発電294万kWh/年(推計値)の実績がありますので、この発電量を維持するとしています。</p> <p>1イ 現状では、必要な流量・流速が確保できる河川が少なく、ポテンシャルは僅少ですが、市内には複数の河川があり、発電設備の技術開発やコスト次第では導入の可能性があることから、技術動向や社会情勢を見ながら検討します。</p> <p>2 本市は森林が市域の8割近くを占め、潜在的なポテンシ</p>

		<p>業従事者の休閑期の雇用が期待でき、期中にその促進を図り、導入を具体化するべきである。見解いかん。</p> <p>2 森林の適切な管理は本市の重要課題と思う。切捨て間伐は厳に控え、期中に間伐材を使ったバイオマス発電の導入を具体化するべきである。見解いかん。</p>	<p>ルは高いですが、急峻な山も多く、森林管理の担い手等も不足し、安定的なバイオマス資源の確保が課題となっています。今後、課題解決が進めば将来的な導入の可能性は考えられるため、引き続き検討します。</p>
7	<p>第2章2(2)再生可能エネルギー導入目標(7P)、第4章2再エネの導入・利活用を促進するための重点的取組(32P)</p>	<p>1 綾部市において、脱炭素の推進のため促進区域等の地域指定を行ない、国庫補助等により太陽光発電の推進、導入の判断がなされた。しかし、日照時間等に恵まれない本市の気象条件を考えると設置効果、特に費用対効果に疑問がありまた、その設置場所が屋根や野原、山腹の上であれパネルやその反射などによって自然景観や風致が損なわれると思う人がいることも事実。さらに、余剰電力の売電価格の低迷等々の諸条件を踏まえると市が敢えて太陽光発電推進の旗を振ることに疑問がある。見解いかん。</p> <p>2 また将来的な導入の可能性を検討することとされている陸上風力(発電?)についても、風害や風致を害するとして拒否反応を示す人もいる中、その導入の検討など風力発電の旗を振ることに疑問がある。見解いかん。</p> <p>3 市が太陽光発電や風力発電の普及、導入の推進に当たっては、市民が安心して太陽光発電や風力発電を導入できるよう本計画本文中に予め費用対効果や苦情等の処理体制を示しておいてもらいたい。見解いかん。</p>	<p>1 本市で促進区域設定の対象とする再生可能エネルギーは、昨年度に策定した脱炭素ロードマップに鑑み、導入効果や導入ポテンシャルの高い太陽光発電とします。なお、設置箇所によっては、自然景観や風致が損なわれる場合があるため、国や京都府の促進区域設定に係る基準や、市民アンケート、ワークショップの結果などを踏まえ、屋根及び公有地を促進区域として設定しています。</p> <p>2 風力発電については、国や京都府の促進区域設定に係る基準や、市民アンケート、ワークショップの結果などを踏まえ、促進区域は設定していません。</p> <p>3 費用対効果は契約方法や導入される立地条件等、個別事情によるため記載していません。また、「4-3 里山景観の保全・活用」及び「4-4 環境保全・公害対策の推進」において秩序ある再生可能エネルギーの土地利用の促進及び対応を設定しています。なお、「環境保全」を「生活環境」に改め、「4-4 生活環境・公害対策」とし、意味合いを明確にします。</p>

8	第3章 具体的な取組(10～26P)	<p>脱炭素社会の実現に向けた4つの取組のそれぞれに基本目標が設定され、目標を達成するための施策とその進捗状況を把握・評価するために「主な指標」が示されている。</p> <p>目標中、基本目標1、2の主な指標は、施策効果を集約的に把握できる指標が設定されていると思われる。しかし目標3、4の「主な指標」は、施策内容にフィットした指標ではない。そのため、基本目標中の「主な指標」の評価結果がよければ、その括りのすべての施策に効果が出ているような錯覚を市民・納税者に与える懸念がある。このような手法を用いる場合、主な指標それぞれの採用理由を別途、コメントする必要があるが記載されていない。結果的に市民・納税者の判断を戸惑わせ、評価制度の根幹を揺るがす結果にならないか憂慮する。</p> <p>本計画の基本目標(4目標)ごとに、「主な指標」のそれぞれが施策(群)の効果測定に適切かどうか見直し、必要に応じ加除修正を行ってほしい。見解いかん。</p>	<p>主な指標は、数値で設定可能な目標を記載することで市民の皆様が計画の主な指標の進捗が分かりやすくするとともに、施策体系ごとの内容にも対応しています。また、評価については、数値目標だけでなく、施策体系ごとの内容も含めて総合的に行うこととします。</p>
---	--------------------	---	---

<p>9</p>	<p>第3章 基本目標 1 (11P)、第4章 2 再エネの導入・利活用を促進するための重点的取り組み (32P)</p>	<p>1 ア 本計画で、綾部市の公用自動車を順次、電動自転車に替える取り組みは撤回するべきと考える。見解いかん。</p> <p>私たち中間所得層以下の綾部市民にとって電動自動車はまだまだ高嶺の花。かつ充電、日常点検等の維持管理に手間がかかり、未だ修理工場(店舗)の体制は十分とは言えないのが実態と思う。</p> <p>イ なんとすれば、電動自動車について、老人福祉施設や身体障害者、高齢者の病院等への搬送手段とし導入すべく関係団体や自治会に対し適切な料金で貸与することにより、その啓蒙、普及を進めることとし、本計画に盛り込んでもらいたい。見解いかん。</p> <p>2 交通分野の脱炭素の推進は、ノーカーボンのゴールを見据え、弾力的な計画の推進が大事と思う。電動自動車価格の動向や修理工場の充実等その進捗を見計らいつつ、自動車通勤の自粛や公共交通機関の利用促進を最優先課題として進めるべきと思う。見解いかん。</p> <p>3 本計画において、公共交通(バス)について、大規模団地を対象に 1 日 4 往復から 8 往復に増便(倍増)する等思い切った施策を講ずべきと思う。見解いかん。省エネ施策のようにゴールが見えにくいものは、果敢に挑戦することが肝要と思う。結果は後からついてくると思う。</p>	<p>1 ア 電動車は国が2035年までに新車販売率100%を目標にしており、技術開発による走行距離の改善や、新製品の登場と価格競争により安価になっていくことが予想されます。また、電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車など、それぞれに利点・特性があるため、その内容によって選択していくことが重要と考えます。市内販売店・修理工場など電動車を扱っている事業所は増えています。</p> <p>1 イ 「1-2 CO<sub>2</sub> 排出抑制・吸収促進」に記載の「電動車の公用車への導入推進と市民、事業者への導入促進」の中で検討します。</p> <p>2 いただきましたご意見を参考に「1-2 CO<sub>2</sub> 排出抑制・吸収促進」に記載の「あやバスや鉄道等、公共交通の更なる利用促進」の中で検討します。</p> <p>3 公共交通(バス)につきましては、通勤に使っていただけるルートやダイヤ設定などの環境整備に加え、意識改革を求めることも必要であることから、綾部市地域公共交通活性化協議会で意見を聞きながら総合的に検討します。</p>
----------	---	---	--

10	<p>第3章 基本目標 1 (11P)、第4章 2 再エネの導入・利活用を促進するための重点的取り組み (32P)、第5章 計画の推進 (34P)</p>	<p>自家用自動車の電動自動車への切りかえは、世帯の自動車所有台数やその性能上の問題から容易く進むとは思われない。オイルショックによって過去 2 度にわたって市民が経験し、実践してきた省エネのノウハウをもう一度実践すればノーカーボンの達成にも光が見えてくるのではないかと考える。</p> <p>1 本計画に自動車通勤自粛の促進(企業等に対し、従業員のバス等公共交通への乗りかえ要請)を盛り込んでもらいたい、見解いかん。</p> <p>2 通勤時間帯に JR 駅、国道 27 号線、府道 56 号線等の要所に立ち綾部市内の事業所に向かう人たちの動きを観察したところ、概して JR 電車や自転車、徒歩での通勤は外国人が多く、福知山、舞鶴方面等からの通勤者は大部分が自動車通勤である。</p> <p>マイカー通勤自粛の推進について、通勤手段の実態を調査した上、他市町との連携を要するものは本市と他市町、事業所が一体なって推進する旨、計画に盛り込んでもらいたい、見解いかん。</p> <p>3 ア 何か行動をおこそうとする者は「隗より始めよ」「率先垂範」の格言がある。綾部市では職員の自動車通勤の自粛日を決め、実行していると聞く。自動車通勤の実施状況(実行率等実績)や企業、団体等への波及効果はどのようになっているか、問う。</p> <p>イ さらに綾部市において、①自動車通勤の自粛日を拡大するとともに、②職員に対し公共交通への切りかえを要請するなど、市民に省エネの範を示すべきと思う、見解を問う。</p>	<p>1、2 「1-2 CO<sub>2</sub> 排出抑制・吸収促進」に記載の「あやバスや鉄道等、公共交通の更なる利用促進」の中で、従業者の方に、より公共交通機関を利用していただくよう、綾部市地域公共交通活性化協議会で意見を聞きながら総合的に検討します。</p> <p>3 綾部市職員を対象に毎月第1週目を「ノーマイカーウィーク」と定め、公共交通を利用する取り組みを行うとともに、公共交通に係るワークショップを開催するなどして意識啓発を行っています。JR 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画でも「自治体職員に対するモビリティマネジメントの実施」を取組内容に定め、綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場、南丹広域振興局の自治体職員に対して通勤需要の促進や休日需要の促進を目指しています。実施率の確認は行っておりませんが、SNS なども活用した公共交通機関の利用促進に努めます。</p>
----	---	--	--

11	第5章1 推進体制及び2 進行管理(34~35P)	<p>本計画の推進体制及び進行管理の仕組みが記述され、「計画の進捗状況を毎年度確認し、必要に応じて見直しを行なう。主な計画関連事業や指標の進捗状況を把握し、綾部市環境審議会などにおいて、計画の達成状況を評価し、評価結果に基づき、施策や取組内容を見直し、次年度以降へ反映させる。」旨、記述されている。本計画の施策は太陽光発電など自然や風致に与える影響も少なくなく市民参加のもと推進すべきものと考えられるので、以下の諸点についてうかがいたい。</p> <p>1 本計画関連の施策、事業はすべて評価対象となるか、問う。また、本文中の主な計画関連事業とはどのような事業か、問う。</p> <p>2 評価結果に基づき、施策の改廃、改善等につき市長が最終判断を行う場合、その直前の評価(責任)主体は綾部市環境審議会と考えてよいか、問う。</p> <p>3 綾部市環境審議会が行う評価会議及び議事録は公開してもらいたい、見解いかん。</p>	<p>1 施策体系ごとに記載の施策内容はすべて評価対象となります。計画関連事業とは、施策内容にかかわる事業のことです。</p> <p>2 施策の改廃、改善等を行う場合は、綾部市環境審議会による評価や、社会・経済情勢、予算等も含め、施策担当課が総合的に情報収集の上、評価します。</p> <p>3 会議開催の際は報道機関に連絡していますが、周知に努めます。また、議事録は公開します。</p>
----	---------------------------	---	--