

# 「山形県脱炭素社会づくり条例（仮称）」骨子（案）への意見募集の結果について

## 1 意見の募集期間

令和4年12月21日（水）から令和5年1月20日（金）まで

## 2 意見の件数等

9件（御意見提出者4名）

## 3 提出のあった主な御意見の概要及びそれに対する県の考え方

番号	御意見の概要	県の考え方
1	条例では「緑化」には触れられていないが、苔などを活用した緑化事業も温室効果ガス吸収源の取組として有効なのではないか。	条例では、「森林等による吸収作用の保全等」として、「森林」だけでなく、地球温暖化対策法第42条に掲げられている「緑地」や、ブルーカーボンとして海域での吸収源として研究が進められている「藻場」についても、温室効果ガスの吸収作用の保全及び強化のための措置と、普及啓発等の施策を講じていくこととして規定してまいります。
2	これからは「エネルギー」や「データ」が価値を生み出す源泉となると考える。エネルギーの削減に加え、「創エネ」の視点を加えたことは大変良い。条例には「創エネ」の具体的な内容も記載していただきたい。	2050年脱炭素社会の実現には、省エネルギーの取り組みだけではなく、再生可能エネルギーの積極的な活用が必須という認識のもと、太陽光、水力、風力、バイオマスその他の地域の自然的社会的条件に適した再生可能エネルギーを積極的に利用することが必要である旨を規定してまいります。
3	カーボンニュートラルというと県民にはなじみが薄い。県民が燃油に対し支払う費用と、それが県外に流出している状況などがわかる説明が必要。	令和3年度の県政アンケート調査では、「カーボンニュートラル」について言葉も意味も知っていると答えた県民の割合が3割未満であり、認知度の向上が課題の一つとなっています。2050年脱炭素社会の実現がなぜ必要か、温室効果ガス排出の現状も含め、県民の脱炭素社会の実現に関する活動を行う意欲が増進されるよう、学習機会の提供等の措置を講ずる旨を規定するとともに、そうした機会において本県の状況についても説明してまいります。
4	「社会経済構造の変革」を「推進し」と明記しているが、これまでの社会構造と経済構造が今後どのように変化することが見込まれ、それにどのように対応していくのか、県民にイメージできるよう整理していただきたい。	これまで主流であった一極集中の社会システムと経済性重視の価値観について、自立分散型の社会システムと持続可能性重視の価値観への変革を推進していくことを想定しています。そのためには、再生可能エネルギーや省エネ技術の開発・導入による経済発展と環境配慮の両立、循環経済・分散型社会への移行、SDGsの普及とESG投資の拡大等が求められますが、そのすべてを条例中に整理し規定することは難しいので、条例策定後の普及啓発の中で対応していきたいと考えています。

番号	御意見の概要	県の考え方
5	<p>「地域課題」は非常に広い概念であり、この条例で解決すべき課題は何か、具体的に記載していただきたい。</p>	<p>具体的には、一極集中型の社会システムによる地域経済・雇用の空洞化、県民が住宅の冷暖房に費やす燃油代の県外経済への流出、夏暑く冬寒い本県において断熱性と気密性が低い住居に居住することによって県民が快適で健康な暮らしを送ることができなくなる点、非常時のエネルギー源の確保などを地域課題として想定しています。</p> <p>こうした地域課題を、地域の自然的社会的条件に適した再生可能エネルギーを積極的に利用することと、事業活動・日常生活の排出削減を進めること、そして本県に豊富に存在する森林吸収源の保全・強化を図ることにより、地域に雇用が生まれ、地域経済が循環し、県民が健康で快適に暮らすことができ、非常時の防災・減災が図れるような地域社会に変えていくことを目指します。</p> <p>条例にその全てを規定することは難しいので、条例策定後の普及啓発の中で対応していきたいと考えています。</p>
6	<p>運輸部門は県の二酸化炭素排出量の1/4を占めている。輸送分野のカーボンニュートラルに向けては、輸送の仕組みそのものを変えることに加え、輸送用の新エネルギーの創出、新エネルギーを活用した輸送用トラックの技術開発、それらの車両の最適オペレーションなど、取組が多岐にわたる。運輸業界の2024年問題も踏まえると、人材育成は待ったなしであり、事業者のみに「輸送方法等の見直し」を求めるのではなく、産学官金・県民の力を合わせて解決策を探り、行動する必要があると考える。</p>	<p>御意見のとおり、2050年脱炭素社会の実現には輸送分野についても大きな変革が必要であると考えています。</p> <p>条例中、事業者の排出削減の取り組みとして行う「輸送方法等の見直し」としては、運送時の温室効果ガスの削減を図るモーダルシフトや梱包方法の見直しのほか、顧客への再配達を防ぐ取組みなどが考えられます。</p> <p>一方、新エネルギーの活用をはじめとした運送車両の脱炭素化は、現在のところ事業者がすぐ行動に起こせる段階には至っていないため、「新技術の開発」として、県・事業者・大学その他研究機関・金融機関等と連携を強化し、研究開発とその成果の普及等に努めていくことを規定してまいります。</p>
7	<p>県土面積の約7割を占める森林は、温室効果ガス吸収源の役割だけでなく「エネルギー生産基地」の役割も果たしている。森林の「創エネ」の視点をより強調するため、森林をこうした評価軸で位置付けてはどうか。</p>	<p>御意見のとおり、本県の森林は温室効果ガス吸収源としての役割だけではなく、木質バイオマスとしての再生可能エネルギー源として利用できるほか、木材として事業活動及び日常生活で利活用できますので、条例ではその点も踏まえて規定してまいります。</p>

番号	御意見の概要	県の考え方
8	<p>これまでの炭素の使い方、最大の消費が熱エネルギーとしての利用。熱源の脱炭素化や省エネ機器は条例案に盛り込まれているが、熱エネルギーを無駄なく使う「カスケード利用（多段的利用）」という概念がない。発電⇒高温排熱⇒中温排熱⇒低温排熱などは地域で活用できるエネルギー。管轄や異なる分野を横断し、県と組織全体、地域と社会を対象に「熱効率」の向上を意識的に出すべき。</p>	<p>御意見のとおり、熱エネルギーを有効に利用することは、事業活動及び日常生活の温室効果ガスの排出量を削減するための手法の一つとして考えられるものですので、条例ではその点も踏まえて規定してまいります。</p>
9	<p>日常生活の排出削減で「県民は公共交通機関を利用し温室効果ガスの排出の削減に資する行動の選択に配慮する」とされている。公共交通機関の中で、温室効果ガス排出が最も少ないのは鉄道。ただ、例えば山形市～酒田市間で鉄道を利用して移動しようとする列車の乗り換えも含め4時間以上かかってしまう。何かインセンティブを与えないと鉄道が利用されないのではないか。鉄道利用者を増やす根本的対策を鉄道事業者と検討する必要があるのではないか。</p>	<p>県民の公共交通機関の利用促進については、日常生活における排出削減の中で規定してまいりたいと考えておりますが、公共交通機関の利用促進には利便性の向上その他の取組みが有効ですので、条例ではその点も踏まえて県の施策を規定してまいります。</p>