

「名古屋市地球温暖化対策実行計画 2030（案）」 に対する市民意見の内容及び本市の考え方

「名古屋市地球温暖化対策実行計画 2030（案）」に対し、貴重なご意見をいただきありがとうございました。いただいたご意見とそれに対する本市の考え方を公表いたします。

なお、ご意見の内容については、趣旨の類似するものはまとめさせていただいたほか、原文の一部を要約、分割するなどして掲載させていただきましたので、ご了承ください。

令和 6 年 3 月

<市民意見募集の概要>

●募集期間

令和 6 年 1 月 4 日（木）から 2 月 2 日（金）まで

●提出状況

提出者数：33 人

提出方法：郵送（7 人）、FAX（12 人）、電子メール（12 人）、持参（2 人）

●意見の内訳 合計 114 件

計画全体・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8 件

第 1 章 計画の基本的事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 0 件

第 2 章 地球温暖化の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21 件

第 3 章 将来に向けた方向性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 30 件

第 4 章 2030 年に向けた取り組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 55 件

施策 1 脱炭素型で自然を活かしたまちづくり・・・・・・・・・・（ 5 件）

施策 2 モビリティ（交通・移動）の転換・・・・・・・・・・（14 件）

施策 3 住宅・建築物の脱炭素化の促進・・・・・・・・・・（ 0 件）

施策 4 脱炭素型ビジネススタイルとイノベーションの促進・・・・・・・・（ 1 件）

施策 5 再生可能エネルギーの普及拡大・・・・・・・・・・（ 9 件）

施策 6 水素エネルギーの普及拡大・・・・・・・・・・（ 6 件）

施策 7 行動する人づくり・パートナーシップの推進・・・・・・・・（ 8 件）

施策 8 市役所自らの取り組み・・・・・・・・・・（ 8 件）

施策 9 気候変動の影響への適応・・・・・・・・・・（ 4 件）

第 5 章 計画の推進体制・進捗管理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 0 件

名古屋市環境局環境企画部脱炭素社会推進課

電 話：052-972-2692

FAX：052-972-4134

電子メール：a2693@kankyokyoku.city.nagoya.lg.jp

目次

計画全体	8 件	1
第1章 計画の基本的事項	0 件	
第2章 地球温暖化の現状	21 件	2
第3章 将来に向けた方向性	30 件	6
第4章 2030年に向けた取り組み	55 件	11
施策1 脱炭素型で自然を活かしたまちづくり	(5 件)	11
施策2 モビリティ(交通・移動)の転換	(14 件)	12
施策3 住宅・建築物の脱炭素化の促進	(0 件)	
施策4 脱炭素型ビジネススタイルとイノベーションの促進	(1 件)	15
施策5 再生可能エネルギーの普及拡大	(9 件)	15
施策6 水素エネルギーの普及拡大	(6 件)	17
施策7 行動する人づくり・パートナーシップの推進	(8 件)	19
施策8 市役所自らの取り組み	(8 件)	20
施策9 気候変動の影響への適応	(4 件)	21
第5章 計画の推進体制・進捗管理	0 件	

計画全体 8 件

市民意見の概要	市の考え方
大変意義の有る計画であり進めてほしい。 資料の案通りで意見なし。 温室効果ガス排出量 52%削減することを目指すという意欲的な計画（全国的には 46%削減）は評価するが、市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してほしい。 （同趣旨の意見他 1 件）	本計画で掲げた温室効果ガス排出量削減目標を達成できるよう、2030 年に向けた取り組みをしっかりと実施し、カーボンニュートラルの実現に向けてチャレンジしてまいります。
実行計画について一般市民までには確実に伝わっているとは思えない。伝わっても現実 100%守るとは思えないのが一番の難問である。	市民のみなさまの脱炭素型ライフスタイルへの転換の促進に向けては、様々な機会を捉えて広報を行ってまいります。
専門的な用語やカタカナ語が多いため理解が難しい点があるため、注釈を設けてほしい。	専門用語の解説については本編 p129 に記載がございます。
コストや予算について、可能な範囲で触れられた方がこの計画の具体性が増すのではないか。	本計画は、本市の 2030 年度までの地球温暖化対策の方針等を示すことを趣旨としていることから、予算等については掲載しておりません。
ぜんそくや感染症、栄養失調など健康被害をもたらす化石燃料は廃止すべきである。	本計画で掲げた施策をしっかりと実施していくことが、化石燃料からの脱却につながるものと考えております。

第2章 地球温暖化の現状 21 件

市民意見の概要	市の考え方
本編 p8「名古屋市の気候と将来予測」とあるが、名古屋市の「将来予測」はないため、追加してほしい。 名古屋市の年平均気温の変化の図を見ると、近年大きく上昇する傾向であり、それを加味して削減目標を前倒しすべきと思われる。 また、海面水位は、名古屋港に特定した現状と将来予測を追加してほしい。	本編 p8 に平均気温の将来気候における変化として、愛知県の 21 世紀末の予測を示しており、その地図に本市も示されています。 本市の削減目標については、本市の気温予測ではなく、国の「地球温暖化対策計画」に基づき設定しております。 また、海面水位については、名古屋港に特化したデータがないため、参考として日本近海のものを掲載しております。
「グラスゴー合意内容」として、「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。」などとされた事を記載してほしい。(同趣旨の意見他 1 件)	ご意見も踏まえ、本編 p16 に記載の「グラスゴー気候合意(2021 年)」について、「排出削減対策が取られていない石炭火力発電の段階的な削減や、非効率な化石燃料補助金の段階的な廃止に向けて努力することなどが盛り込まれました。」という記載を追加しました。
各国のカーボンニュートラル目標 本編 p18 で、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おり、米国は 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。こうした重要な動きを、各国のカーボンニュートラル目標の表に追加して説明してほしい。(同趣旨の意見他 2 件)	前後の文脈においてカーボンニュートラルの説明を行っていることから、本頁では各国のカーボンニュートラル目標に関して記載しております。 なお、自動車に関する各国の方針は流動的な部分があることから、記載を控えております。
計画の達成状況の分析について、本編 p30 に名古屋市の(1)「温室効果ガス排出量の推移」が記載されているが、前計画の目標について、どの計画がどの程度達成できたのかなどの分析は不可欠と思われるが、そうした記述は見られない。しっかりとした分析を行い記載してほしい。 (同趣旨の意見他 1 件)	温室効果ガス排出量は市全体の各種統計から算定しているため、このような分析となっており、現状に対する見解および今後の方向性については、本編 p42『(5)「名古屋市の温室効果ガス排出量等の現状」のまとめと今後の方向性』に示しています。

市民意見の概要	市の考え方
部門別の削減目標に大きな影響を与える「電力原単位の改善」の経緯と実効性に触れてほしい。 電力原単位について、2030 年度に 0.25kg-CO₂/kWh に下がる根拠を示してほしい。国全体の排出係数 0.25kg-CO₂/kWh 程度（使用端）は、政府が△46%に向け様々な課題の克服を想定した場合の数値でしかない。 また、電力業界の自主努力が不十分と判断した場合に、電力の購入先を変更することを、基本的な削減施策として追加してほしい。（同趣旨の意見他 2 件）	国の「地球温暖化対策計画」では、「2030 年度におけるエネルギー需給の見通し」に基づき、2030 年度の全電源平均の電力排出係数：0.25kg-CO₂/kWh としています。 また、国の「地方公共団体実行計画（区域施策編）策定・実施マニュアル（本編）」では、地方公共団体が 2030 年度の総量削減目標を検討する際には、当該電力排出係数を前提とすることが例示されており、本計画においても適用しています。 なお、2030 年度の電力排出係数：0.25kg-CO₂/kWh を適用することについては、ご意見も踏まえ、本編 p66 に「本計画は、国の「地球温暖化対策計画」を基礎としており、国の同計画においては、2030 年度の全電源平均の電力原単位を 0.25kg-CO₂/kWh としていることから、本計画においても、同じ数値を 2030 年度の電力原単位とする。」という記載を追加しました。 また、本市においては、再エネ 100%電力の導入や環境配慮の状況を配慮した電力入札に努めています。
本編 p39 めざす姿の指標の進捗状況の傾向について、矢印で上昇、下降が示してあるだけで、非常にわかりにくい表になっている。素直に「改善、非改善」と記載して分かりやすくしてほしい。	ご意見も踏まえ、本編 p39 および p41 に表の矢印の意味についての記載を追加しました。

市民意見の概要	市の考え方
本編 p39 めざす姿の指標の進捗状況の傾向で、「自動車分担率」が基準（2011 年）の 43%ですが、現状の欄は空白となっている。2023 年 11 月 30 日、中部地方整備局がパーソントリップ調査（第 6 回（2022 令和 4 年）の結果概要を公表しているので、この数値をきちんと記載してほしい。 また、(1)名古屋市の地域特性 ②交通 本編 p45 で「本市における代表交通手段割合については、東京都区部や大阪市と比べ、自動車利用は非常に高く」とあり、(5)「名古屋市を取り巻く状況」のまとめと今後の方向性 本編 p58 で、「東京都区部や大阪市と比較して自動車利用に依存している。」とあるが数値で説明してほしい。 （同趣旨の意見他 1 件）	「自動車分担率」について、パーソントリップ調査第 6 回の結果については中間報告であり、今後補正処理の可能性もあるため、現状値としての記載は避け、令和 5 年度時点では現状値は無としています。 また、名古屋市が東京都区部や大阪市と比較して自動車利用に依存している状況については本編 p46 にグラフで示しています。
本編 p41「目標達成の指標」において、「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」が現状より増加している事実に対する真剣な反省と施策が必要である。 なお、これはオフィス・店舗等の事業者であり、工場・その他の地球温暖化対策計画書制度対象事業者は数値が改善していることを明記してください。 もっと緻密に分析し、計画書制度に基づく事業者への集中的指導を行ない、全体の目標を上回る指標としてほしい。 また、愛知県は、地球温暖化対策計画書等制度対象事業者に対して、現地調査を行い、削減対策の助言を年間 40 件実施しているが、市はどの程度の回数、指導をしているのか。さらに、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してほしい。	オフィス・店舗等の業務その他部門の延床面積は増加しているにも関わらず、地球温暖化対策計画書制度対象事業者（オフィス・店舗等）の温室効果ガス排出量は横ばいで推移しております。 また、計画書制度に基づく事業者への助言・指導は、年間 120 件程度実施しており、一定の成果があるものと考えております。 ご意見も踏まえながら、引き続き計画書制度を通じて温室効果ガス排出削減に取り組んでまいります。
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してほしい。（同趣旨の意見他 1 件）	本編 p34 のグラフは自動車からの排出量となっていたため、ご意見も踏まえ、鉄道・船舶の内訳を加えた運輸部門全体の排出量のグラフに修正いたしました。

市民意見の概要	市の考え方
本編 p30 運輸部門の削減割合 20% を愛知県（△46.2%）なみに引き上げてほしい。 市内を通過する航空機、船舶を除外しているのではないか。（同趣旨の意見他 1 件）	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、政令市に対しては運輸部門の対象を自動車、鉄道、船舶分野としており、航空機は対象外とされております。これらに基づき運輸部門は、本編 p65 に示す 2030 年度△37%を目標としています。
概要版 p5 の前計画における温室効果ガス排出量、最終エネルギー消費量の削減状況について、個々の分析などの説明が欲しい。	温室効果ガス排出量等の現状分析については本編 p30～42 に記載しています。
進捗管理のための指標の施策 8 に「各区の特色（強み）を伸ばす割合」を追記してほしい。	本計画では都心部、駅そば、郊外、港湾の 4 つの場面別に将来像を描いており、それぞれの地域に適した取組を実施していくものとし、市全体としての指標を設定して個々の施策の進行管理をすることとしています。

第3章 将来に向けた方向性 30 件

市民意見の概要	市の考え方
名古屋市を取り巻く状況として、本編 p54(3)名古屋市に訪れるチャンスとあるが、いかにもリニア中央新幹線が、地球温暖化対策のチャンスかと勘違いする表題は変更するか、削除してほしい。(本編 p58「名古屋市を取り巻く状況」のまとめも同様) なお、「2027 年に一部開業が予定されているリニア中央新幹線」は間違いである。2023 年 12 月 28 日に国土交通大臣が認可した工事実施計画(その3)では今までの「2027 年」を「2027 年以降」と公式に遅れを認めた。(同趣旨の意見他 2 件)	リニア中央新幹線の開業に向けて再開発が活発化しており、まちづくりに脱炭素化の配慮を取り入れる機会拡大につながるものと考えております。趣旨がより伝わるよう本編 p54 の表題を「名古屋に訪れるチャンス」から「名古屋に訪れる転機」に修正するとともに、関係する本文の記載を修正しました。 また、リニア中央新幹線の開通時期について、ご意見も踏まえ、本文を「2027 年」から「2027 年以降」に修正しました。
名古屋市を取り巻く状況として、本編 p54(3)名古屋市に訪れるチャンスとあるが、「アジア・アジアパラ競技大会の開催」も、地球温暖化対策のチャンスかと勘違いする表題は変更するか、削除してほしい。(同趣旨の意見他 2 件)	アジア・アジアパラ競技大会の開催に向けて、地域が活性化しており、脱炭素に資するまちづくりの機会拡大につながると考えております。趣旨がより伝わるよう本編 p54 の表題を「名古屋に訪れるチャンス」から「名古屋に訪れる転機」に修正するとともに、関係する本文の記載を修正しました。
本編 p53(2)名古屋市と圏域の強み「日本一の実績を誇る名古屋港」で「名古屋港の総取扱貨物量は 2002 年から連続で日本一…名古屋港においてカーボンニュートラルポートの形成をはかり、引き続き世界から選ばれる港にしていく必要があります」と記載しながら、本編 p67 運輸部門で「鉄道・船舶部門の脱炭素化」と抽象的で 8 万トンの削減を目標としているが、確実な削減策を作成し、十分な削減を行ってほしい。	名古屋港カーボンニュートラルポート形成計画では、本市内外の港湾地域全体で 2030 年度に温室効果ガスを 2013 年度に比べ 46%削減という目標を掲げており、船舶のほか、鉄鋼や石油精製・化学など産業分野から排出される CO₂ も対象となっています。 本計画においても、名古屋港での CO₂ 削減見込は、船舶(運輸部門)のほか、産業部門等で計上のうえ、市全体の削減目標として設定しています。
緑被率の推移 本編 p49 では、緑被率が減少してきている。現存する緑地をどう保全するのか、拡大するのも課題として明確にしてほしい。 地球温暖化対策として CO₂ 吸収にどれだけ役立っているかを数値的に明らかにしてほしい。(同趣旨の意見他 1 件)	緑の保全・創出については、脱炭素型で自然を活かしたまちづくりを進めてまいります。 なお、本市における緑による CO₂ 吸収量は、総排出量に対して 0.1%以下と推計されたため、本計画の 2030 年度温室効果ガス削減目標において吸収は考慮せず記載しておりません。

市民意見の概要	市の考え方
2050 年の将来像で、駅そば生活（歩いて暮らせる駅そば生活）と風水緑陰生活（身近な自然を享受できる生活）は両立させるものとの認識なのか。	「駅そば生活」と「風水緑陰生活」は、どちらか一つではなく、両立させた将来像を想定しております。
本編 p62 の絵には、高層建築物について「木材利用の推進」とあるが、どのような場所に木材の利用を推進するのかは明らかではない。	ご意見も踏まえ、本編 p61～62 の将来像の説明に「建築物の木造化や内外装等の木質化が進んでいます。」という記載を追加しました。
本編 p65(1)温室効果ガス削減目標で、効果的で、実効性のある削減計画にされることを求める。愛知県では産業部門が 49.7%と半分近くを占めており、名古屋市だけが努力してもその成果が表れない。名古屋市周辺の大規模工場地帯から発生し、名古屋市内に流れ込み地球温暖化を加速している事実を明記してほしい。 運輸部門については、本編 p31「運輸部門からの 1 人あたり CO₂ 排出量は、政令市平均を上回っています。」とあるが、その排出総量も記載し、他都市との比較を行ってほしい。（同趣旨の意見他 1 件）	各部門の排出量については、市内で消費した燃料等から算出しています。なお、地球温暖化対策は全ての国や地方自治体で取り組むべきものと考えています。 また、運輸部門の CO₂ 排出量の他都市との比較については、単純な総排出量の比較では、人口などを含めた都市の規模により左右され適切な評価が行えないため、一人当たりの排出量で評価しています。
産業部門の目標削減量 本編 p67 が示されているが、その根拠を記載してほしい。 2030 年度に 0.25kg-CO₂/kWh を用いているが、その根拠を示してほしい。 また、「省エネルギー性能の高い設備・機器等の導入促進」57 万トンの具体例を示してほしい。（同趣旨の意見他 1 件）	国の「地球温暖化対策計画」では、産業部門においては、高効率空調、産業ヒートポンプ、コージェネレーションなどの導入により、温室効果ガス削減を目指すこととしており、本市も国の計画に基づき、地域特性なども踏まえ、目標削減量を算出しています。 なお、国の「地球温暖化対策計画」では、2030 年度の全電源平均の電力排出係数を 0.25kg-CO₂/kWh としており、本計画にも適用しています。

市民意見の概要	市の考え方
運輸部門の目標削減量 本編 p67 が示されているが、その根拠を記載してほしい。 「次世代自動車の普及、燃費改善等」77 万トン削減とあるが、次世代自動車の導入実績 本編 p34 は 2020 年度で 29%、今後どのような施策を展開し、何%まで増加させるのか。 また、23 万トン削減の「交通流対策の推進、公共交通機関の利用促進等」の内訳を記載してくほしい。 さらに、「電力原単位の改善」24 万トン削減は、各交通機関が自覚的にした結果ではないため、その旨を明記してほしい。 (同趣旨の意見他 1 件)	国の「地球温暖化対策計画」では、施策ごとに具体的な対策、温室効果ガス削減見込量を示しており、本市も国の計画に基づき、地域特性なども踏まえ、目標削減量を算出しています。 運輸部門の温室効果ガス排出量は、2013 年度(基準年度) 444 万トンに対し、2020 年度時点で 328 万トン(△26%削減)まで減少しており、2030 年度の目標 280 万トン(△37%削減)に向けて、モビリティ(交通・移動)の転換に向けた取組を進めてまいります。 なお、国の「地球温暖化対策計画」では、2030 年度の全電源平均の電力排出係数を 0.25kg-CO₂/kWh としており、本計画にも適用し、部門ごとの目標削減量においては、取組による削減とは分けて記載しています。
運輸部門の取り組みの区分で、次世代自動車の普及 本編 p67 とあるが、PHV は充電池がなくなるとガソリン車として走行するため、ゼロエミッション自動車とは言えない。世界の流れは、PHV も排除し始めており、こうした潮流を真剣に受け止め、PHV の新車販売は禁止してほしい。 (同趣旨の意見他 1 件)	本計画は国の「地球温暖化対策計画」に基づいており、同計画では PHV を含む次世代自動車の普及拡大を推進するとしているため、このような内容としています。
本編 p67 運輸部門の区分で「交通流対策の推進、公共交通機関の利用促進等」で△23 万トンとあるが、交通流対策と公共交通機関の利用は、全く別次元の施策であり、区分を分け、削減量の根拠を示してほしい。 (同趣旨の意見他 1 件)	国の「地球温暖化対策計画」では、施策ごとに具体的な対策、温室効果ガス削減見込量を示しており、本市も国の計画に基づき、地域特性なども踏まえ、目標削減量を算出しています。 各部門内の区分については、国の「地球温暖化対策計画」における整理の仕方を参考にして、本市の削減量内訳として示しています。

市民意見の概要	市の考え方
本編 p68 業務・その他部門の目標削減量が示されているが、その根拠を記載してほしい。 「建築物の省エネルギー化」43 万トン削減は「建築物の省エネルギー化支援、省エネ設備の導入支援等の施策展開を踏まえ設定」とあるが、具体的な導入支援策その効果を示してほしい。	国の「地球温暖化対策計画」では、施策ごとに具体的な対策、温室効果ガス削減見込量を示しており、本市も国の計画に基づき、地域特性なども踏まえ、目標削減量を算出しています。 建築物の省エネルギー化や省エネ設備の導入支援策については、住宅・建築物の脱炭素化の促進の取組を進める中で検討・実施を図ってまいります。
家庭部門の目標削減量 本編 p68 が示されているが、その根拠を記載してほしい。 「電力原単位の改善」51 万トン削減は他部門と同様に国の施策であり、各家庭で努力する事とは無関係なので、その旨を明記してほしい。 また、「本市における低炭素住宅の導入実績、及び住宅の低炭素化促進等の施策展開を踏まえ設定」の施策展開の内訳を記載してほしい。(同趣旨の意見他 1 件)	国の「地球温暖化対策計画」では、施策ごとに具体的な対策、温室効果ガス削減見込量を示しており、本市も国の計画に基づき、地域特性なども踏まえ、目標削減量を算出しています。 なお、国の「地球温暖化対策計画」では、2030 年度の全電源平均の電力排出係数を 0.25kg-CO₂/kWh を前提としており、本計画にも適用し、部門ごとの目標削減量においては、取組による削減とは分けて記載しています。
住宅用太陽光発電を新築時の義務化とするべきである。 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施策をとってほしい。 「太陽光発電設備の導入促進」本編 p87 としても、ある程度の規制手法が伴わなければ重要施策にはならない。 (同趣旨の意見他 1 件)	国においては、2021 年の「脱炭素社会に向けた住宅・建築物の省エネ対策等のあり方検討会」において、新築住宅への太陽光発電の設置義務化が論点とされましたが、義務化に先んじて進めるべき施策があるなどの理由で見送りがされております。 本市においても、まずは、補助制度の充実など、市民・事業者のみなさまが太陽光発電を導入しやすくする下地づくりをしっかりと行っていくことが重要であると考えております。
太陽光発電導入目標 2030 年度 49 万 kW について新築住宅・ビル等に太陽光発電設備の導入を義務化して、補助金等、制度化して導入の促進を支援すべきである。	

市民意見の概要	市の考え方
一般廃棄物処理基本計画（案）の「ごみ処理事業」と、地球温暖化対策実行計画2030（案）の「廃棄物部門」の数字が違うのは、定義が異なるのか。「本市の一般廃棄物処理基本計画等踏まえ設定」という根拠がない。	本実行計画「廃棄物部門」の目標値は、一般廃棄物処理基本計画（案）における削減目標を踏まえ設定していますが、本実行計画は市域全体のCO₂排出量を計上すべく一般廃棄物のほか産業廃棄物なども対象としていることから一般廃棄物処理基本計画（案）の「ごみ処理事業」とは定義が異なります。
概要版 p10「本市の再生可能エネルギーの導入ポテンシャルは太陽光発電が最も多い」とあるが、説明やデータがあれば更に説得力が増す。 また、蓄電システムの普及が難しいのはやはりコストパフォーマンスの問題だと思われ、何らかの市としての方向性はないか。	本市の再生可能エネルギーの導入ポテンシャルは太陽光発電が最も多いことを示すデータについては本編 p71 に記載がございます。 また、蓄電システムの普及促進については、令和5年度現在、導入補助制度を実施しており、ご意見も踏まえ、引き続き支援を実施してまいります。
概要版 p9 以降の新たな温室効果ガス削減目標、最終エネルギー消費量削減目標は、前計画における2020年度での達成状況を踏まえ変更したのであればそれを明記すべきである。 また、概要版 p12 以降の9つの施策を行うことによってどの部門でどのぐらいの削減が見込めるかも明示してほしい。	2030年度の新たな目標を設定した背景については、2020年度の達成状況によるものではなく、本編 p1 に記載の地球温暖化対策に係る世界や国の動きを踏まえ改定するものです。 部門ごとの目標削減量については、本編 p67～69 に記載しています。

第4章 2030年に向けた取り組み 55件

<施策1 脱炭素型で自然を活かしたまちづくり 5件>

市民意見の概要	市の考え方
生産緑地の税制度を含めて改善し、JAの活用などで貸農園等、遊休農地の活用で緑を増やすべきである。	ご意見も踏まえながら、脱炭素型で自然を活かしたまちづくりを進めてまいります。
空き家となっている倒壊寸前の住居について、所有者の了解を得て更地にして緑化対策を行う方法を提案する。更地にした土地を一般住民に貸出し、利用料の一部を土地所有者に還元し、さらに税制優遇が出来るようにすれば緑化対策にもなる。	
現に緑地として指定している里山を保全することに加え、緑地や公園等に指定されていない森林、溜池、湿地等を新たに緑地等として指定し、乱発する宅地開発から守ることも実施してほしい。 また、農地は緑地と同様、住環境の向上に役立っているほか、身近に食料生産の現場を見ることができ、食育にも寄与しているため、市内で採れた農産物の消費促進をして離農者を抑制したり、「市民農園」として身近に農業を体験できる場としたりしてほしい。	
市の緑地を引き続き保全するほか、個人所有の雑木林もできる限り失われないように努めてほしい。また、農地がこれ以上減らないようにしてほしい。街路樹も環境保全に必要で、在来種を中心にしたほうが良いと考える。また、街路樹を増やしたり密度を高めることも検討してほしい。	
植木の花の名前カンバン表示を見えやすい場所にもっと多く出してほしい。	

<施策2 モビリティ（交通・移動）の転換 14件>

市民意見の概要	市の考え方
運輸部門の排出割合が多く、鉄道輸送による駅ターミナル化策を急ぐべきである。 運輸部門からのCO₂削減について、長距離輸送は鉄道の活用が大切であり、市内の輸送は燃料電池車（当面は電気自動車）を活用する。 公共交通機関の利便性の向上や自転車や歩行者に優しい街づくりを進め、自動車利用を抑制し、CO₂ 排出抑制に寄与してほしい。利用者が極僅かな路線バスは、却って一人当たりのCO₂ 排出量が増えてしまうことから見直しも必要かと思う。	ご意見も踏まえながら、モビリティ（交通・移動）の転換に向けた取組を進めてまいります。
モビリティ（交通、移動）の転換について、学区独自の取り組みとしてタノモビという取り組みを実施してきた。非常に利便性がよく継続を望まれたが、予算的な背景から事業継続はできなかった。これら事業は現在が問題で、2030年と言わず、早く見える形で着手してほしいと思う。 また、バス路線についても、路線、本数の定期的な見直しをお願いしたい。	ご意見も踏まえながら、モビリティ（交通・移動）の転換に向けた取組につなげてまいります。 市バス路線の設定につきましては、500mでバス停に到達できること、バス路線の間隔は概ね1kmとすることなどを基本としながら、お客さまのニーズやご利用の見込み、収支に与える影響等をふまえ、需要に応じた効率的な運行サービスを提供できるよう整備しております。 また、運行回数につきましては、お客さまのご利用状況に基づいて、需要に見合った回数を時間帯ごとに設定することとしておりますが、お客さまの利便性を考慮してご利用がわずかであっても1時間に1回の運行に努めています。 今後におきましても、お客さまのご利用状況等を把握するとともに、市民・利用者のご意見・ご要望をお聞きしながら、より利便性の高いバス路線とするよう努めてまいります。
モビリティの転換について、自転車専用レーンを増やして安全走行ができれば、自転車の利用者が増え、ガス排出量削減につながるのではと思う。	ご意見も踏まえながら、モビリティ（交通・移動）の転換に向けた取組を進めてまいります。

市民意見の概要	市の考え方
運輸部門の取り組みの区分で「自転車利用の促進」がありますが、安心して自動車利用をやめることができるよう、安全な自転車通行空間の整備延長を具体的に計画してほしい。このためにも、施策 2 モビリティ（交通・移動）の転換の「安全で快適な自転車利用環境の整備と自転車の活用推進」本編 p81 を具体的に示してほしい。	ご意見も踏まえながら、モビリティ（交通・移動）の転換に向けた取組を進めてまいります。 なお、本市では「名古屋市自転車活用推進計画」に基づき自転車通行空間の確保を推進するため、「名古屋市自転車通行空間ネットワーク計画」を策定しております。今後はこの計画に基づき、関係機関と協議を実施しながら、自転車通行空間を概ね 10 年程度で約 110km の整備する計画を進めています。
本編 p80「新たな路面公共交通システム（SRT）の導入推進」とあるが、2030 年度までの計画は「段階的な SRT の導入」というだけで、目玉としての扱いで交通網として考えてない。SRT は当初 1 編成で、ディーゼルエンジンと聞いている。2030 年には何編成にするつもりなのですか。一体どれほどの温室効果ガスの削減が期待できるのか明示してほしい。 専用軌道にするか、バスにするかは交通体系に大きな影響を与えます。もっと慎重な検討をして決めてください。 いつかパブコメをすと言いながら、SRT 構想を確定してしまったが、パブコメの時期を示し、確実に市の見解を示してください。（同趣旨の意見他 1 件）	SRT は公共交通機関の一つとして考えており、利用促進による CO₂ 削減効果を期待しています。 SRT のご意見については、今後の参考とさせていただきます。
本編 p81「市バス・地下鉄における公共交通利用の促進」とあるが、公共交通機関の利用料をゼロにするか、大幅に安くする事が有効と考えられ、自動車利用率も大きく低下すると思う。（同趣旨の意見他 1 件）	ご意見も踏まえながら、モビリティ（交通・移動）の転換に向けた取組を進めてまいります。

市民意見の概要	市の考え方
本編 p81「公共交通機関の利便性の向上や機能強化による利用促進」として「あおなみ線、リニモの利用促進、市バス・地下鉄における公共交通利用の促進」だけがあるが、公共交通機関として、他の路線（JR、名鉄、近鉄）の普及促進を併記し、それぞれの利用促進策を具体的に示してほしい。	民営鉄道を含めて公共交通機関の利用促進を進めてまいりますが、「施策 2 モビリティ（交通・移動）の転換」においては、本市が関与する公共交通機関である、あおなみ線、リニモ、市バス・地下鉄の利用を促す普及啓発の推進を記載しています。 公共交通機関全般の利用促進を含め、市民のみなさまの脱炭素型ライフスタイルへの転換の促進に向けては、「施策 7 行動する人づくり・パートナーシップの推進」の取組を進めてまいります。
本編 p82「次世代自動車の普及促進…充電設備の整備促進」とあるが、各部門における傾向分析の運輸部門 本編 p34 では、エコカー普及状況しかなく、受電設備について設置状況や目標がないので追加してほしい。	脱炭素社会の実現のためには、電気自動車等の普及と合わせて、充電設備の普及を同時に進めることが重要であると考えております。今後も、電動車の普及と併せ、充電設備の設置促進を行ってまいります。 なお、充電器設置目標については、国や近隣自治体の動向等も踏まえ検討してまいります。
マイカーから地下鉄市バスへの利用移行を、強力に促進する。名駅栄間では、SRT 導入に伴い、広小路通りへの一般車の乗り入れを禁止する。SRT においても、本格運行には接続燃料電池バスとなるよう、メーカーにも開発を働きかける。 まずは、官公庁を中心に公共交通での通勤への完全移行を目指し、市内企業に対しては、マイカーと公共交通の通勤者の割合提示を求め、公共交通への移行を促す。大部分を公共交通へ移行した企業に対しては、税制上の優遇を行うことで促進する。 また、「送迎→SRT」の乗り換え拠点の整備、パークアンドライドの実現に向け、民間の知恵を取り込んであらゆる策を打ち出すべきである。	ご意見も踏まえながら、モビリティ（交通・移動）の転換に向けた取組を進めてまいります。
ガソリン自動車に携わる企業への代替仕事を斡旋してほしい。	国は、「グリーン成長戦略」において、電動車の普及加速を掲げるとともに、2050 年カーボンニュートラルに伴う産業構造転換の支援を掲げております。本市としても国の状況を注視しつつ、国などと連携して対応してまいります。

<施策4 脱炭素型ビジネススタイルとイノベーションの促進 1件>

市民意見の概要	市の考え方
自主的・積極的な環境配慮として「環境影響評価制度の運用」本編 p86 が記載されており、現実には適応事業が緩和されたり、不十分な環境影響評価手続きを事実上しようにしているような運用が見受けられる。例えば、リニア中央新幹線は事業内容が固まっていないからと言って、不明確な計画のまま手続きが完了し、あとは事後調査報告書でと言ったものは、環境影響評価とは言えない。また高速道路についても、本線ではないからとの理由で、後付けのランプや出入り口についてアセスをしないなどと言いながら、説明用に環境予測はしているなどというのは、もってのほかである。正式に環境影響評価条例を改正し、対象に追加してほしい。	名古屋市環境影響評価条例では、環境に大きな影響を及ぼすおそれがあるものとして、手続きが必要と考えられる事業を対象に環境影響評価の実施を義務付けています。 対象事業の種類と規模は、国・県の制度にない事業を追加するとともに、国・県より規模要件を引き下げるなど、より多くの事業が対象となるよう厳しく設定しております。 条例の対象事業の種類と規模については、市域における社会情勢の動向や変化を踏まえて見直すものであり、現行ではそのような動向や変化が無いため、現行の対象事業の種類と規模で運用してまいります。

<施策5 再生可能エネルギーの普及拡大 9件>

市民意見の概要	市の考え方
再生可能エネルギーで太陽光パネルの普及促進があるが、パネルの廃棄時には有害産業廃棄物となり、大きな問題となる事が想定される。パネルは輸入に頼っており、代替素材が求められていることから、新しい素材の研究開発を行う大学・民間企業を支援し、現状のパネル設置については民間に任せたらどうか。	太陽光発電のパネルの使用後の廃棄などの問題については、国において、導入から廃棄までの一連のあり方について検討が行われています。 また、10kW以上の太陽光発電設備に対しては、廃棄等費用積立が義務化され、適切な廃棄処理を促すこととしています。 本市としても国の状況を注視しつつ、国などと連携して対応していくとともに、ご意見を踏まえながら、再生可能エネルギーの普及拡大に向けた取組を進めてまいります。
太陽光発電パネル使用後の廃棄などの問題はないか。	

市民意見の概要	市の考え方
太陽光パネル設置について、市役所本庁舎を含む文化財や、有松の町並みにあるような伝統的な木造瓦葺住宅においても太陽光パネル設置や ZEH を推奨することには反対である。もし補助をするのであれば、国産木材を活用した住宅にこそ補助をすべきである。	ご意見も踏まえながら、再生可能エネルギーの普及拡大に向けた取組を進めてまいります。
太陽光発電には大変興味があるが、家の年数や金額を考えるとなかなか難しい。 街路灯も、太陽光がついた LED に変わっていけばと思う。(町内の物も電気代が高くなっていると聞いた。補助金などがあれば順次変えていくことも可能か。)	ご意見も踏まえながら、再生可能エネルギーの普及拡大に向けた取組を進めてまいります。
剪定枝の資源化について、本編 p87「公園・街路樹から発生する剪定枝の資源化(剪定枝をチップ化しリサイクル)」は大賛成だが、今まではどうしていたのか、家庭から出る剪定枝は何もしないのか。	公園・街路樹から発生する剪定枝の資源化は従来から実施しています。 また、家庭から出る剪定枝等草木類のリサイクルについては、実証実験の結果を踏まえ、令和 6 年度以降の本格実施に向けて進めてまいります。
再生可能エネルギーの導入については、名古屋港ポートアイランドに太陽光発電施設を作る。電気はポートアイランドと飛島の間に海底ケーブルを送ると良い。	ポートアイランドの活用については、名古屋港管理組合が設置する「名古屋港の将来を考える会」等で検討が行われています。ご意見については、今後の参考とさせていただきます。
自然の太陽光を使った太陽光温水器があると便利だと思うが、名古屋市の計画に記載はないのか。	再生可能エネルギーの普及拡大において、本編 p88「(参考) 主な再生可能エネルギーの種類と特徴」に太陽熱利用についても記載しております。 本市では、平成 29 年度まで太陽熱利用設備の設置費補助を行っていましたが、令和 5 年度現在は、電気を生み出し、給湯をはじめとする様々な用途に活用できる太陽光発電設備の設置費補助を中心に行っております。

太陽光発電の拡大について、ペロブスカイト太陽電池など、次世代技術の実用化に向け、都市部のビルなどへ社会実装する。 また、新築住宅・建造物への設置義務化を推進する、市の公共施設全てに設置するほか、大規模商業施設屋工場屋上・駐車場などへの設置を市が主導し、駐車場へのソーラーカーポートを促進すべきである。市バスに EV バスを試行導入するとのことだが、営業所にソーラーカーポートを設置して、再エネで充電するまでやらないと、脱炭素ではない。	ペロブスカイト太陽電池等の技術開発も進められていますので、そういった技術の導入も視野にいれながら、再生可能エネルギーの普及拡大に向けた取組を進めてまいります。
太陽光発電は厚さ 1 ミリの太陽電池の開発されており、壁や窓に設置できるため楽しみである。	

<施策6 水素エネルギーの普及拡大 6件>

市民意見の概要	市の考え方
水素やアンモニアは、利用の段階で CO₂ 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、その旨を明記してほしい。 (同趣旨の意見他 2 件)	ご意見も踏まえ、本編 p26<脱炭素化に向けた水素サプライチェーン>において、「現在流通している水素のほとんどは、化石燃料を改質して製造されており、製造時に CO₂ が発生していることから、再生可能エネルギーを使用して製造する水素など、製造時に CO₂ を排出しない水素の普及や、貯蔵・輸送、供給時等における脱炭素化の配慮を同時に進めていく必要があります。」という記載を追加しました。

市民意見の概要	市の考え方
水素に関して、さらに具体的な野心的目標を掲げるべき。「市バスでいつまでに FC バス何両」「水素ステーション市内何力所へ増備」などで、年次を絞った具体策を作らなければ実現は不可能。「名古屋市水素基本戦略」を策定すべきである。 製造段階においても二酸化炭素を出さないグリーン水素供給網を構築すべきで、その役割を名古屋市が率先して欲しい。 具体的には、名古屋市内に再エネ電力による水分解でグリーン水素を作り、貯め、市内各地に供給する体制を構築するべき。 また、再エネだけではなく、下水汚泥のメタンガスから水素を製造する取り組みを導入すべき。各地の下水処理場で導入し、市バスの燃料として使うべきである。	水素に関する本市の役割と取り組みについては、「名古屋市水素アクション」に取りまとめております。一方で具体的な数値目標については、国の動向や近隣自治体や事業者の意見等も踏まえ慎重に検討する必要がありますと考えております。 水素製造の方法は様々あり、一連のプロセスで CO₂ を出さない方法もございます。 なお、本市が参画する中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議で掲げる水素・アンモニアのサプライチェーン構築の推進、中部圏低炭素水素認証制度の運用等により低炭素水素サプライチェーンの構築を進めてまいります。
水素社会実現に向けた需要と供給の一体型社会実装を行い、ビジネスとして成り立たせるべく、施策を進めるべきである。 需要面では、水素燃料商用車の導入を官民一体で進める。数百台規模の燃料電池車を市内に導入。FC ゴミ収集車の導入、数年後の時期型発売の際には、基幹バスなどの幹線系統を中心に大規模導入すべきである。特に、次世代車両の検討が行われているゆとりーとラインに FC 自動運転バスを導入する。志段見地区にグリーン水素製造 & ST & 市バス営業所 & メーカー FC 車両整備拠点を作り、「志段見ハイドロテックパーク」として国内外に PR する。民間では、タクシーやトラックへの燃料電池車社会実装を、県や国に働きかけて大規模に行う。現状限られている車種の拡大をメーカーに求めるとともに、アジア大会で全車両を水素燃料車として需要拡大への起爆剤とする等行うべきである。 供給面では、現在県内にはない大規模 ST を複数箇所急ピッチで名古屋市内に整備する。交通局旧名城工場跡地など市有地に ST を誘致し、前述の需要に応える。水素 ST がビジネスとして成り立つよう、採算のとれる仕組みを名古屋モデルとして発信する。	水素エネルギーの普及拡大のため、燃料電池自動車の普及促進は重要と考えており、これまでに市役所における率先導入や、市民や事業者に対する導入支援を行ってまいりました。 今後もさらなる普及促進に向けて、ご意見も踏まえながら、水素エネルギーの普及拡大に向けた取組を進めてまいります。

市民意見の概要	市の考え方
水素を造るのに電気が必要なのではないか。その為にCO ₂ が出るのでは、あまり意味がないのではないか。	水素製造の方法は様々あり、一連のプロセスでCO ₂ を出さない方法もございます。 本市が参画する中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議で掲げる水素・アンモニアのサプライチェーン構築の推進、中部圏低炭素水素認証制度の運用等により低炭素水素サプライチェーンの構築を進めてまいります。

<施策7 行動する人づくり・パートナーシップの推進 8件>

市民意見の概要	市の考え方
節電を心掛ける、徒歩・自転車・公共交通の利用など、私たち市民一人ひとりが生活の有り方を考え、どう減らして行くのかを具体的に記載してほしい。 (同趣旨の意見他2件)	温室効果ガス排出量削減に向けた、市民・企業等の役割については、本編「第4章 2030年に向けた取り組み」において、それぞれの取組みに係る主体を記載しております。
市民、企業、大人、子供が何をすると目標値までいけるのか。 また、市民に「このような計画があり取り組んでいくこと」や「市民の協力が必要なこと」を伝える人材が必要である。	また、ご意見も踏まえ、本編p136に「暮らしの中で取り組める脱炭素な行動」を記載いたしました。
温暖化の原因のCO ₂ は電気を使ったりゴミを燃やしたりする事でたくさん発生する。省エネの推進や太陽光発電や風力等再生可能エネルギーの利用を拡大することが代表的な緩和策である。	本計画で掲げた温室効果ガス排出量削減目標を達成できるよう、省エネ化の推進や再生可能エネルギーの導入、また、3R(リデュース・リユース・リサイクル)などの取り組みをしっかりと実施してまいります。
施策7について、現在、食品等を買うと、プラスチックの容器、包装の物がほとんどだが、紙に置き換えられる物も多くあると思う。企業がプラスチック製容器を作るところから脱炭素を考えてほしい。小学校等で、子ども達に、またその親に3Rについて、教えたらいいと思う。	使い捨てプラスチックの削減や3Rの推進、環境教育については、ご意見も踏まえながら、行動する人づくり・パートナーシップの推進を図ってまいります。

市民意見の概要	市の考え方
最終エネルギー消費量削減目標について、家庭部門の削減率が低いのは可燃ゴミ分別が要因であるため、分別の徹底を広報・啓発を行うこと。	ごみは廃棄物部門として温室効果ガス排出量削減目標を掲げておりますが、非エネルギー起源 CO₂として計上しています。 なお、家庭部門の省エネおよびごみ削減による温室効果ガス排出量削減については、広報・啓発に努め、行動する人づくり・パートナーシップの推進を図ってまいります。
ごみに関して、ごみ量の削減、分別、再利用をどのようにするかが問題である。	ごみ削減による温室効果ガス排出量削減については、ご意見も踏まえながら、3R（リデュース・リユース・リサイクル）など、行動する人づくり・パートナーシップの推進を図ってまいります。

<施策8 市役所自らの取り組み 8件>

市民意見の概要	市の考え方
市役所における温室効果ガス削減目標が△42%は、名古屋市域の削減目標△52%と比べて少なすぎる。無理のない範囲で電力の排出係数が少ない小売電気事業者と契約をすれば、形式的でも削減目標量を削減できるので、再検討の必要がある。ただし、発電（移動、採掘、廃棄などを除く）には CO₂を排出しないという原子力発電を推進するようなことにならないように。原子力発電は、発電時に CO₂を出さないだけで、燃料の製造、使用済み燃料の保管などで、実際は大量の電気を使用し、CO₂を排出している。 （同趣旨の意見他1件）	市役所における温室効果ガス削減目標については、オフィス活動などの「一般事務事業」のほか、「市バス・地下鉄事業」、「上下水道事業」、「ごみ処理事業」の積み上げにより構成されております。政府の事務・事業に関する温室効果ガスの削減計画である「政府実行計画」においては、温室効果ガスを2030年度に2013年度比で50%削減することとしております。この政府実行計画を本市に照らし合わせると、本市では概ね「一般事務事業」がこれに相当するものと考えており、本市では政府を上回る56%を目標値としております。 また、本市においては、再エネ100%電力の導入や環境配慮の状況を配慮した電力入札に引き続き努めてまいります。
市役所における温室効果ガス削減目標が△42%とあるが、区分ごとの削減目標量を示してほしい。環境局、住宅都市局、関係局等の積み上げで出てきた削減目標量があるはず。（同趣旨の意見他1件）	市役所の温室効果ガス削減目標は、国の政府実行計画に基づく一般事務事業のほかに、ごみ処理事業や上下水道事業など管轄する事業について、独自に削減目標を設定することとし、局ごとでなく事業ごとに整理しています。その内訳は本編 p98 に示したとおりです。

市民意見の概要	市の考え方
本編 p98「名古屋市公共施設等総合管理計画に基づく環境配慮の促進」とあるが、「環境配慮の促進」とは無関係の計画なので削除してほしい。	「名古屋市公共施設等総合管理計画」において、各施設類型に共通する取組の一つとして「環境配慮の実施」を掲げていることから、本計画においても、取組として記載しています。
名古屋市の街路灯の LED 化の進行が遅すぎると思われるが、計画に入っていない。住宅地などでの転換が遅いのはなぜなのか。	本市が所管する街路灯については、現在計画的に LED 化を進めており、「施策 8 市役所自らの取り組み」の『照明の LED 化の推進』のひとつとして、2030 年度 LED 化 100%を目指し引き続き取組を進めてまいります。
ごみ収集車両は、ハイブリット車両への切り替えを促進すべきである。	ご意見も踏まえながら、市役所自らの取組を進めてまいります。
名古屋市役所関係では、メールやホームページでの閲覧を主にして意見を募集する事を考えた方がペーパーレスになる。	

<施策 9 気候変動の影響への適応 4 件>

市民意見の概要	市の考え方
豪雨による路面の冠水や浸水被害も発生するため、下水道による対策事業の取組を望む。	下水道による対策事業は本編 p107 自然災害対策により行っており、引き続き気候変動の影響への適応の取組を進めてまいります。
気象変動により内水氾濫が起きやすくなると思われるので、抜本的な対策が望まれる。	
名古屋の街の特色である道路、歩道の広さを生かし、常緑樹を大幅に増やし、ヒートアイランド化を少しでもくい止め、電力消費を押さえるようにしてはどうか。	ご意見も踏まえながら、気候変動の影響への適応の取組を進めてまいります。
アスファルトの色を変えるなり熱を貯めない物に変えれば名古屋市内の空調の消費電力が減り温暖化対策になると思う。	