

**「足立区脱炭素ロードマップ」の策定に伴うパブリックコメントの
実施結果および意見に対する区の考え方について**

1 実施期間

令和5年3月14日（火）から4月13日（木）

2 意見提出数

10件（1名、1団体）

3 意見の構成

内容	件数
1 太陽光発電設備導入及び建築物 ZEB 化促進策	4
2 電気自動車等導入促進策	1
3 行動変容促進策（意識啓発、補助事業等）	5
合計	10

4 意見に対する区の考え方

別紙のとおり

いただいた意見に対する区の考え方（「足立区脱炭素ロードマップ」の策定）

No.	意見の概要	区の考え方
1 太陽光発電設備導入及び建築物 ZEB 化促進策		
1	<p>脱二酸化炭素は既にトヨタが行っている。</p> <p>東京都が進める太陽光発電設備の設置拡大に関する施策には、強制労働問題への加担や廃棄にかかるコスト等危険な要素がある。</p> <p>また、太陽光発電設備には有害物質が含まれている。</p> <p>東京都の施策には同調すべきではない。</p>	<p>都内で再生可能エネルギーの導入拡大により脱炭素化を図るためには、現状、太陽光発電設備の設置が最も有効かつ現実的な手段であると考えており、その点に関しては区も東京都と同じ見解です。</p> <p>いただいたご意見のとおり、太陽光発電設備には、FIT制度の買取期間終了による大量廃棄や鉛などの有害物質が含まれていることなどの課題が指摘されていますが、区としましては、廃棄コストの削減につながるリユースに関する情報発信を行うとともに、排出事業者に対し、産業廃棄物の規定を遵守した適切な廃棄を行うよう指導してまいります（<u>脱炭素ロードマップ</u> 31 ページに記載）。</p> <p>トヨタが研究を進める車載用太陽電池同様、屋根置き用パネルも薄くて軽量、安価で発電効率が高い製品の開発が各社で行われています。有害物質の使用等を含めた製品開発に関する動向や、太陽光パネル製造に伴う強制労働の問題なども注視しつつ、公共施設への設置や区民の皆様への情報提供、導入に向けた支援を行ってまいります。</p>

No.	意見の概要	区の考え方
2	<p>区内民間施設や公共施設の ZEB 化には、災害時等のレジリエンスを考慮し、太陽光発電に加えて、自立・分散型の燃料電池システムや高効率コージェネレーションシステム（熱電供給システム）、太陽熱利用システム等の導入によりエネルギー源の多重化を図るべき。</p>	<p>民間施設（事業所）向けには、LED 照明設置費補助（<u>50 ページに記載</u>）や、東京都の省エネ診断事業と連携した企業向け研修会の実施（<u>53 ページに記載</u>）など、ZEB 化促進に向け省エネに関する支援を実施しております。</p> <p>公共施設においては、災害時に避難所となる施設へのガスヒートポンプ、LP ガス設備導入による停電時の対応に加え、太陽光発電設備と蓄電池の設置（<u>36 ページに記載</u>）でエネルギー源の多重化を図り、災害レジリエンス(※)を高めてまいります。</p> <p>※ 災害が起きてもそこからしなやかに復興できる能力。「回復力」「復元力」という意味があり、災害により都市機能にダメージを受けてしまっても、早期に回復させるための備えなどを指す。</p>
3	<p>避難所における電力の確保については、既に小中学校に配備されている停電対応型ガスヒートポンプ、LP ガスおよびガス交換機を活かしつつ、さらに再生可能エネルギーの活用で、より充実するのではないかと期待している。</p>	<p>いただいたご意見のとおり、災害時に避難所となる施設へのガス設備導入による停電時の対応に加え、太陽光発電設備と蓄電池を設置することで、エネルギー確保の更なる充実を図ってまいります（<u>36 ページに記載</u>）。</p>

No.	意見の概要	区の考え方
4	<p>36 ページに記載の「避難所への太陽光発電システム、蓄電池設置による再生可能エネルギー導入とレジリエンス強化」について、蓄電池の放電分が加味されていないと思われる（影響はそれほど大きくはないと思うが）。</p> <p>過大評価にならないようご留意すべき。</p>	<p>本ロードマップは、脱炭素化施策の実施による効果をわかりやすく見える化することを目的としております。</p> <p>個別施策の概要のほか、取り組みによる CO2 削減量の算定方法や年度ごとの変化もわかりやすく示すため、可能な限り根拠となる数値の種類を減らしており、CO2 排出に関連する要素であっても、影響が大きくないものは含まずに効果を算定しております（算定方法は 68 ページに記載）。その点につきましてご了承くださいますようお願いいたします。</p> <p>過大評価にならないよう、専門事業者等の意見も参考に今後の個別事業の検討と併せ精査してまいります。</p>
2 電気自動車等導入促進策		
5	<p>43 ページに記載の「<u>電気自動車等</u>」との記載のとおり、EVだけでなく、燃料電池車も織り交ぜて導入するべき。</p>	<p>電気自動車等購入費補助金の事業概要（39 ページに記載）にも記載のとおり、本ロードマップにおいて、「電気自動車等」は電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車を指しております。</p> <p>現状、区内には水素ステーションがなく、燃料補給への不安から公用車に燃料電池車の導入実績はありません。今後は水素ステーションの設置状況を注視するとともに、災害時の使用等を考慮し、多様なエネルギーの活用という視点からも、燃料電池車導入について検討してまいります。</p>

No.	意見の概要	区の考え方
3 行動変容促進策（意識啓発、補助事業等）		
6	50 ページに記載の家庭用燃料電池システム（エネファーム）設置費補助について、資源エネルギー庁のホームページで燃料電池に関するわかりやすい説明が掲載されており、国の支援についても触れているため、このページを活用し、周知してもらうとともに、引き続き、補助事業による区の導入支援を継続してほしい。	家庭用燃料電池システム（エネファーム）設置については、区ホームページから資源エネルギー庁のホームページへのリンクを設定するなど、わかりやすい周知を行ってまいります。 なお、本事業は令和5年度も引き続き実施しております。
7	家庭用燃料電池システム（エネファーム）設置費補助について、新規設置だけでなく、買い替え時も補助対象としてほしい。	家庭用燃料電池システム（エネファーム）設置費補助（ <u>50 ページに記載</u> ）は設備を新品で購入したことが要件となっており、その要件を満たしていれば、買い替えの方も対象となります。

No.	意見の概要	区の方考え方
8	<p>50 ページに記載の事業概要で家庭用燃料電池システム（エネファーム）の CO2 削減効果が 1t/台（▲150t-CO2、目標補助件数 150 件）と表記されているが、最新スペックのエネファームではもっと高い数値になる。今後実績を評価する際に最新の数値での計算に見直すことは可能か。</p>	<p>次回の見直し（2024 年度末、ロードマップ 3 ページに記載）の際に事業内容と併せ、CO2 削減効果の根拠数値についても見直しを行ってまいります。</p> <p>今回、脱炭素ロードマップでは、家庭用燃料電池システム（エネファーム）設置費補助による CO2 削減効果を、東京ガスグループ HP のエネファームのページ内「地球環境に優しくムリなくエコな生活を実現」に記載がある削減効果を同ページに記載された試算条件「CO2 排出係数/電気 0.65kg-CO2/kWh（『地球温暖化対策計画（平成 28 年 5 月）』における 2013 年度火力平均係数）」と環境省が出している令和 3 年度の排出係数との比で補正して算出しております（72 ページに記載）。</p>
9	<p>足立区再エネ 100 電力導入サポートプラン協力金は、区民や事業者の意識啓発を図る効果的な取り組みである。実施を継続してほしい。</p>	<p>本事業は令和 5 年度も引き続き実施しております。</p> <p>協力金の支給（52 ページに記載）により、再生可能エネルギー100パーセントの電力への契約見直しを促すことに加え、省エネルギーへの意識啓発にもつながるよう周知してまいります。</p>
10	<p>環境講座・出前講座の実施は、参加者に地球温暖化や CO2 の排出削減について考え、話す機会を創造する大変良い活動である。取り組みを継続してほしい。</p>	<p>講座の実施を継続してまいります。</p> <p>講座の実施（55、56 ページに記載）により、地球温暖化に対する危機感の共有と脱炭素化への取り組み促進を図ってまいります。</p>