

基本施策D 1 持続可能な低炭素社会を実現します

主管課:ゼロカーボンシティ推進室

個別施策

- D1-1 温室効果ガスの排出を抑制する緩和策(排出削減)と気候変動の影響に対する適応策を推進します
- D1-2 再生可能エネルギーの利活用と省エネルギーを促進します
- D1-3 緑あふれるまちづくりを進めます

ア 施策の目的

市民・事業者・行政等、すべての主体が、低炭素社会の実現に向けて着実に取り組んでいる

イ 基本施策の評価

D b 目標を達成していないが、目的達成に向けて概ね順調に進んでいる

ウ 成果指標 (「↑」は目標値を上回ることが望ましい指標、「↓」は目標値を下回ることが望ましい指標)

指標名	基準値 (時期)	区分	H28	H29	H30	R 1	R 2	R 3
市域から排出される温室効果ガスの排出量 【効果指標用】 ※ 1	2, 242 千 t -CO ₂ (24 年度)	↓ 目標値	1, 867	1, 825	1, 783	1, 742	1, 700	1, 658
		実績値	2, 139	2, 119	2, 165	2, 155	R4. 11 算出予定	R5. 7 算出予定
		達成率	85. 4%	83. 9%	78. 6%	76. 3%		
次世代自動車の普及率※ 2	5. 3% (25 年度)	↑ 目標値	9. 7	11. 1	12. 6	14. 0	15. 5	16. 7
		実績値	9. 4	10. 7	12. 1	13. 3	14. 4	R5. 4 算出予定
		達成率	96. 9%	96. 4%	96. 0%	95. 0%	92. 9%	
市役所から排出される温室効果ガスの排出量 【効果指標用】 【補助代替指標】	74, 008 t-CO ₂ (26 年度)	↓ 目標値	70, 102	68, 149	66, 196	64, 243	62, 290	60, 337
		実績値	75, 168	78, 730	79, 293	77, 540	72, 186	R4. 11 算出予定
		達成率	92. 8%	84. 5%	80. 2%	79. 3%	84. 1%	
住宅用太陽光発電設備の普及率 【補助代替指標】※ 3	8. 3% (26 年度)	↑ 目標値	12. 4	14. 5	16. 6	18. 6	20. 7	
		実績値	9. 8	10. 2	10. 8			
		達成率	79. 0%	70. 3%	65. 1%			

※ 1 令和 2 年度実績値は 2 年遅れの令和 4 年 11 月算出予定のため、補助代替指標として市役所から排出される温室効果ガスの排出量【効果指標用】(D1-1 再掲)を記載した。なお、各年度の温室効果ガス排出量算

定で使用する統計資料の「都道府県別エネルギー消費統計」が過去データを含め再集計され、変更となったこと等に伴い、長崎市の算定結果についても、基準年度の平成 19 年度まで遡り遡及算定を行った。算定値は全体的に減少しているが、遡及算定前と比べ経年推移等の傾向に大きな差はない。

※2 令和3年度実績値は、指標の算出根拠となる国土交通省九州運輸局の各県別低公害保有台数のデータが令和5年度に公表予定のため算出できない。

※3 令和元年度以降、指標の算出根拠となる長崎市内の住宅用太陽光発電設備設置数の提供元であった九州電力の小売、送配電部門が分社化されたことに伴うシステム更新により、令和2年1月から統計データがとられておらず今後提供されないこととなったため、評価結果に含めず、成果指標として取り扱わないものとする。

エ 評価の妥当性

本部会での議論を踏まえて考えると、評価結果については妥当であると判断する。

オ 審議会における施策評価に関する意見

(1) 成果及び効果に、「バス空白地域や不便地域でコミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通(予約型乗合タクシー)の運行で、一定数の利用者を輸送できたことで、自家用車利用であった場合と比較すると、温室効果ガスの排出量削減につながっている」と記載されているが、これまで自家用車を運転していた人が公共交通に切り替えたのであれば、温室効果ガスの排出量の削減につながると思うが、高齢者や運転免許返納者など、そもそも公共交通を利用できない方のためにコミュニティバスやデマンド交通に取り組んでいるので、その利用者が一定数いることが、本当に温室効果ガスの削減につながるのか。

カ 審議会における施策推進に向けた提案

(1) 公共建築物への木材の活用について、大規模な公共建築等へ木材を活用して地球環境をよくしようというのが世界的なトレンドであるなか、五次総の施策として明確に位置付けられていないが、はっきりと謳う必要があるのではないかと。

(2) 公共交通の利用について、バスや鉄道に乗れば、自家用車に比べて、間違いなく使用するエネルギーは減るので、そちらにどう誘導するかをよく考えていただきたい。

(3) 利用者のいないコミュニティバスを運行させると逆に環境にはよくないと思うので、利用状況などをしっかりと把握し、タクシーの運賃補助などの研究も踏まえ、コミュニティバスやデマンド交通のあり方について総合的に検討していただきたい。