

「北海道省エネルギー・新エネルギー促進行動計画【第Ⅲ期】」改定素案
 についての意見募集結果

令和4年(2022年)3月22日

北海道省エネルギー・新エネルギー促進行動計画【第Ⅲ期】(改定素案)について、道民意見提出手続により、道民の皆様からご意見を募集したところ、2個人から、延べ9件のご意見が寄せられました。

ご意見及びご意見に対する道の考え方については、次のとおりです。

※「意見に対する道の考え方」の欄のA～Eの区分は次のとおりです。

A	意見を受けて案を修正したもの
B	案と意見の趣旨が同様と考えられるもの
C	案を修正していないが、今後の施策の進め方等の参考とするもの
D	案に取り入れなかったもの
E	案の内容についての質問等

ご意見	意見に対する道の考え方
<p>意見公募の前提は、省エネ・新エネ促進行動計画(Ⅲ)の改定素案を作るための基礎データが正しいことである。説明なしに改定素案で変更されているデータは、なぜ変更されたのか不明である。これらについては「計算方法が変わって過去にさかのぼって修正された」のであれば、その説明が最低限必要である。また、誤ったデータが2021年の行動計画(Ⅲ)として発表されたのであれば、なすべきことは「改定」ではなく「訂正」である。</p> <p>議論は事実に基づいて行われなければ意味がない。基礎データが確定しなくては、そもそも議論を始められない。行動計画(Ⅲ)の改定を行なうのであれば、まず2021年に作られた現行の行動計画(Ⅲ)のデータを見直し、どこに訂正の必要な箇所があるのか、なぜそのような事態になったのかを検証することが先である。そのためには基礎として用いるデータ、そこから議論に必要な数値を求める計算方法の両方を公開することが必要である。信頼性の低いデータに基づいて作られた計画やその改定に対して意見を募集することは意味がないばかりか意見提出者に対する背任となり得る。</p>	<p>統計は、国の「都道府県別エネルギー消費統計」などにに基づき算出したデータを掲載していますが、国の統計が改訂されたことから、本計画の改定にあわせ、データの修正を行ったものです。</p> <p>ご意見を踏まえ、国の統計の変更に関連する記載を追加しました。</p>
A	
<p>都心部に無駄な自販機が多過ぎる。無駄な電力の浪費である。タバコの自販機は全廃すべきである。冬場にロードヒーティングを細目にオン・オフする習慣を徹底する。都心部の広告ネオンを規制し、省エネ型に切り替える。電力を無駄に大量消費するパチンコ店やゲームセンターを削減し、また、IRカジノ施設誘致計画を道の計画書から削除する。役所・事業所内では、有線LANを極力用い、無線LANの使用を極力控える。必要の無い時は、携帯スマホの電源を切る習慣をつける。</p>	<p>本計画では、省エネ設備の普及とエネルギー利用の効率化、省エネのライフスタイル化に向けた理解促進などに取り組むこととしています。なお、ご意見につきましては参考とさせていただきます。</p>
C	

ご意見	意見に対する道の考え方
<p>積雪寒冷な気候である本道における次世代自動車の普及は、冬場の凍死者と心臓疾患の多発、風邪やインフルエンザ患者の激増を引き起こす。電気自動車のバッテリーは5年毎に交換が必要とされ、大量の廃棄バッテリーによる土壌と水源の汚染が深刻化する。急速な少子化が進行している現状で、充電スタンド、ガソリンスタンド、水素ステーションなど膨大な設備投資を要する計画は、次世代に重い負担を押し付ける。今ある全ての車を、電気自動車に置き換えられる程の、バッテリーを製造できるリアメタルのリチウム資源が、不足しており、行政が先の見通しが付かない、見切り発車をすべきで無い。EVのバッテリーは5年毎に交換が必要とされ、廃棄されるバッテリーが、深刻な環境汚染を引き起こすので、「ゼロカーボン北海道」は断念すべきである。中国や米・欧州の自動車メーカーは、高性能のハイブリッド車を作る技術が無い為、EV推進は、ルールを変えて、日本の自動車産業を潰したい、中国や米・欧州の思うツボで、日本の弱体化に繋がり、結果多くの失業者を生み出します。</p>	<p>本計画では、国のエネルギー基本計画などを踏まえ、次世代自動車の普及に取り組むこととしていますが、ご意見については参考とさせていただきます。</p>
<p>自転車専用レーンや自転車遊歩道の整備も進んでいない中で、自転車へのモーダルシフトは、歩道上での歩行者との衝突事故を多発させる。「歩道上では歩行者側が絶対優先である。」道路交通法も浸透しておらず、歩道上を暴走する自転車が後を絶たない。都市部での大型バスの運行比率を、燃費の良い中型バス・小型バスへ移行させる。都心部の短距離路線で、昼間の乗車率の低い時間帯は、中型バス・小型バスへ移行させる。自動車関連企業等とも連携し、車のフルモデルチェンジを行わず、自動車部品の長期安定供給体制を、確立させれば、古い車を30万キロ以上乗り続ける事が出来て、一番の省エネルギーであり、低コストで実現できる。</p>	<p>本計画では、省エネルギーの促進のため、道民や事業者に対し、自動車からバス、鉄道などの公共交通機関や自転車へのモーダルシフトなどの普及啓発に取り組むとともに、次世代自動車の普及などに取り組むこととしていますが、ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>自動車関連企業等とも連携し、車のフルモデルチェンジを行わず、自動車部品の長期安定供給体制を、確立させれば、古い車を30万キロ以上乗り続ける事が出来て、一番の省エネルギーであり、低コストで実現できる。</p>	<p>本計画では、産業部門の事業者に対し、省エネルギー型の機械や機器の導入、作業工程の効率化などエネルギーを効率的に利用する事業活動を促すなどして省エネルギーの徹底を図ることとしていますが、ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>長野県長野市でフラット型信号機が雪に覆われ、まったく用を成さなくなった。</p>	<p>本計画では、省エネルギーの取組を推進するため、信号灯器のLED化などの整備を通じたエネルギーの削減や効率的な利用に資する対策を推進することとしておりますが、ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>

ご意見	意見に対する道の考え方
<p>本道の日本海側は、波の高い時化の日が多い。洋上風力発電の設備が、何年間、荒天に耐えられるか、その間の補修点検維持費用と、事業終了後の撤去費用が、釣り合うのか、精査すべきである。現在、道内で主流の、巨大プロペラ型は、クレーン車を使わないと保守点検も出来ず、維持費が高く付き過ぎる。巨大プロペラの脱落事故や倒壊事故も多発し、低周波公害も報告されている。洋上の巨大プロペラ型は、保守点検にクレーン船を毎回投入しなければならず、高額な維持費と撤去費用が予想される。三菱商事系コンソーシアム(企業連合)の洋上風力発電は、巨大プロペラ型なので、低周波公害と、バードストライクを多発させるので、絶対反対である。【「エネルギー基地北海道」の確立】の標語は、巨大プロペラ型の三菱商事系コンソーシアム(企業連合)へ付度した「標語」と受け取れる。送電線の送電ロスも大きい訳だから、余剰電力は青森県に供給程度に抑えるべきである。地産地消の小型垂直翼型風力発電を多数配置した方が、維持費が安い。</p>	<p>洋上風力発電は、大量導入、コスト低減、経済波及効果が期待されることから、再エネ主力電源化の切り札と位置づけられており、本計画でもその導入の促進に取り組むことおしています。また、本道の豊富なポテンシャルを活用して、洋上風力などの大規模新エネルギーを開発・導入することにより、全道、全国へ電力を供給し国の主力電源化に貢献する「エネルギー基地北海道」の実現に向け取り組みを進めることとしています。なお、ご意見については、参考とさせていただきます。</p>
<p>過熱する「脱炭素」に疑問符、求められる冷静な視点。EVの普及がカーボンニュートラルに貢献する可能性は高いが、EV一辺倒が良いわけではない。また、EVが普及するためには解決すべき課題があり、その解決策を探る必要がある。EV自体が走行時にCO2を排出しないのは疑問の余地はない。しかし、モーターを動かすのに石炭火力などCO2を排出する火力発電所で発電された電気を使っていれば、走行時にCO2を排出しているのに等しい。特に原子力発電所がほとんど稼働していない日本では電源における火力発電所の比率は高い。「EVが増えて電気を使えば使うほど、CO2排出量が増大しないか、本当にCO2排出量がガソリン車より少ないのか」という疑問が頭をもたげる。夢のエネルギーのように見える水素だが、まずは価格の壁が立ちはだかる。現在、水素の船上引き渡し価格は約170円/Nm3。政府の試算によると、天然ガスなどの化石燃料と同等水準になるには、同20～30円/Nm3まで引き下げる必要がある。問題は製造・輸送でのCO2。インフラ整備のコストも課題だ。現在、国内の水素供給量は年間約200万t。政府は50年に2000万tまで増やす目標を掲げているが、製造だけでなく供給や消費までを含めたサプライチェーン全体でコストダウンを実現しなければ、とても達成できないだろう。輸送の際も、圧縮したり他の物質に変換したりして運ぶ必要があるが、当然、その工程での変換効率を高めたり、CO2の排出を抑えたりしなければ、水素を使う意味は薄れる。そこで、コストやCO2排出といった課題を解決すべくさまざまな技術の開発が進められている。どの技術が将来の主流となるのか、現時点では予想できない。「今後10年以内に、電気自動車(EV)はハイブリッド車を含むガソリン車を代替すると思うか」との問いに対しては、少なくとも今後10年程度でのEVの普及には懐疑的な見方の人が多い。EVが普及しないと考える理由の6割超が「充電ステーションなど社会基盤が整わない」「炭素中立な電力の確保が難しい」「充電時間が長すぎる」を挙げた。</p>	<p>本計画では、ゼロカーボン北海道の実現につながるよう、次世代自動車の普及などの省エネルギーの促進や本道の新エネルギーポテンシャルを最大限に利用していくため、水素の有効活用に向けた基盤整備などの事業環境整備などに取り組むこととしていますが、いただいたご意見等については、参考とさせていただきます。</p>

C

ご意見	意見に対する道の考え方
	C

ご意見	意見に対する道の考え方
<p>電気自動車の普及を進める動きが昨年来、海外で広がっているなか、道内販売が伸びぬ理由は、冬の雪道を走る時の航続距離への心配が強い。また、四駆がない。EVの充電設備の数が北海道内では減少に転じている。一方、車種は拡大し、四駆車も投入されるといった道内普及につながりそうな動きも見え始めています。また、燃料高、普及の追い風になるかもしれない。</p>	<p>本計画では、次世代自動車の導入促進と充電インフラなどの整備を一体的に進めるよう国に要望するなどしながら、次世代自動車の普及に取り組むこととしております。ご意見等については、参考とさせていただきます。</p>
	C

問い合わせ先
 経済部環境・エネルギー局環境・エネルギー課(計画担当)
 電話011-231-4111(内線26-706)