

令和 6 年度第 3 回草津市地球温暖化対策推進本部会議(R7.2.3 開催)における主な意見と対応

No.	意見	対応等
公用車への電動車導入方針について【資料 1】		
1	対象となる車両に、消防団の車両は含まれているのか。	消防車両については、特殊車両として、対象の公用車（131 台）には含めていない。
2	「電動自動車」ではなく、「電動車」という表現で正しいのか。	国の資料（地球温暖化対策政府実行計画）にも「電動車」と表記されており、正しい。
3	全てハイブリッド車とする方針では、CO2 排出削減見込量が 15.4t であり、実行計画に示す削減目安量（23t）に届かないことになるが、費用対効果を考慮し、CO2 削減量が多い電気自動車は導入しないということで良いのか。	電気自動車は、航続距離が短い、充電器をあわせて整備する必要があるなど課題も多い。 基本的な方針はハイブリッド車としたが、今後の電動車の技術革新や価格状況によって、プラグインハイブリッド自動車や電気自動車の導入も検討していく。
4	軽乗用ハイブリッド車や軽貨物（バン）ハイブリッド車は、どのような車種になるのか。	軽乗用ハイブリッド車には、アルトなどがある。軽貨物ハイブリッド車はないため、小型貨物ハイブリッド車などでの対応となる。
5	プラグインハイブリッド自動車の略語を「PEHV」か「PHV」のどちらかに統一した方が良い。	国の資料にあわせ「PEHV」に統一する。
公共施設への太陽光発電設備導入方針について【資料 2】		
6	対象は 58 施設であるので、その 50%以上を目標とするならば、29 施設以上に導入していくということだと思うが、最初に導入予定の既存の地域まちづくりセンター（9 施設）以降の導入順序は決まっていないのか。また、想定される順序で CO2 削減目標は達成されるのか。	地域まちづくりセンター以降の導入順序は未定であり、今後、ペロブスカイトの動向なども踏まえながら定めていく。 既存の地域まちづくりセンター（9 施設）に導入した場合、約 30t トンの CO2 排出量削減を見込んでいる。また、仮に、対象の 58 施設全てに導入すると、約 720 トンの CO2 排出量削減が見込まれる。実行計画には、太陽光発電の導入による CO2 削減目標や目安量を定めていないので、できることから、できるだけ導入していきたいと考えている。
7	コストパフォーマンスも考慮する必要があると理解するが、地域まちづくりセンター以外にも、災害時の避難所となる小中学校等についても、蓄電池の配備について、地球温暖化対策の観点でも検討いただきたい。	国の考え方として、災害対応を見据え、地域で自立的にエネルギーを確保することを推進しており、支援策（補助金）についても、太陽光発電と蓄電池がセットになったものが多い。

		太陽光発電と蓄電池の導入については、まずは CO2 削減効果を優先したいと考えるが、災害への対応という観点では、施設ごとに災害時に電力を確保したい部屋や時間が異なると考えられ、更にはコスト面も勘案し、温暖化対策室で一律に蓄電池の容量を定めるのは困難であると判断した。
8	「旧耐震基準の建築物」との表現があるが、学校は全て耐震補強済みである。新耐震基準の建物でも、耐震補強済の旧耐震基準の建物でも、積載荷重を検討したうえで載せていくという考え方を表現していただきたい。	御指摘を踏まえ表現を検討する。
自己託送によるごみ発電の余剰電力の公共施設での活用について【資料3】		
9	非化石証明を付すことができる非 FIT 電力は高く売電できているのか。 また、その売電価格によって、浄水場側の歳入・歳出が変化すると考えられるが、そのことも含め財政的な協議ができているのか。	非 FIT は高く売電できている。 財政的な協議はできている。
その他		
10	電動車・太陽光発電・ごみ発電利活用、それぞれの資料の統一感がない印象である。全て、市の事務事業での取組として、各事業のアウトプットの示し方も含めて、整理された方が良いのではないかと。（意見）	