

大阪市地球温暖化対策実行計画〔区域施策編〕（改定計画）第3版（案）にかかる パブリック・コメントに寄せられた意見の要旨と本市の考え方

お寄せいただいたご意見の要旨については、項目ごとに整理し、それに対する本市の考え方をまとめました。なお、ご意見は趣旨を踏まえ要約しております。

該当頁	ご意見の要旨	本市の考え方
第2章 計画の基本的な考え方		
4 2030年度目標達成に向けた部門別の進捗状況と今後の施策の方向性		
26	次世代モビリティ（CEVやFC商用車等）の普及拡大は、小型の商用車をプラグインハイブリッド化する程度でよいと考えており、充電設備の促進までは必要ないのではないかと。	2030年度の温室効果ガス排出削減目標の達成に向けて、電動車を含む次世代モビリティの普及拡大は有効な施策のひとつと位置づけており、引き続き、充電設備等の整備を促進します。
27	2030年度の目標で、乗用車保有台数のうち電動車（EV、PHV、FCV、HV）の割合を50%としているが、乗用車の電動化は疑念がある。	2030年度の温室効果ガス排出削減目標の達成に向けて、電動車を含む次世代モビリティの普及拡大は有効な施策のひとつとして位置づけています。
第3章 新たな脱炭素化施策（ネクストグリーンプロジェクト）		
1 4つの柱と追加的事業		
29	新たな手法による太陽光発電導入支援事業によって太陽光発電の更なる導入拡大を図ることは、大阪ではなく他の地域ですべきではないか。	本市においては、2030年度の温室効果ガス排出削減目標の達成及び2050年の「ゼロカーボンおおさか」の実現に向け、地域特性を踏まえながら再生可能エネルギーの導入拡大に取り組むことが重要であるとと考えています。 太陽光発電は、市域における導入ポテンシャルの高い再生可能エネルギーであることから、新たな設置場所や手法の活用などによりポテンシャルを有効に活用し、事業者による設備導入支援等を通じて導入拡大に取り組んでまいります。
29	水素ステーション整備補助事業は、商用車を対象としており、乗用車は対象外の認識でよいか。	2030年度の温室効果ガス排出削減目標の達成に向けて、電動車を含む次世代モビリティの普及拡大は有効な施策のひとつと位置づけており、燃料電池自動車（FCV）は、走行時にCO ₂ を排出せず運輸部門の脱炭素化に資するとともに、水素エネルギーの活用拡大にもつながることから、乗用車を含めた普及促進に取り組んでまいります。
29	CEV（FCV・EV・PHV）導入補助事業の対象は、FCV・EVは対象とせず、PHVは商用車に限られたい。	2030年度の温室効果ガス排出削減目標の達成に向けて、電動車を含む次世代モビリティの普及拡大は有効な施策のひとつと位置づけており、CEV導入補助事業については、国の支援制度や、車種の拡大・車両価格の動向などを注視しながら、財源、施策の優先度などを考慮し、検討してまいります。
2 地域脱炭素化促進事業（促進区域）		
30	太陽光発電の民間部門への波及促進については、疑念がある。	本市では、地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく地域脱炭素化促進事業制度を活用し、市域の特性を踏まえた再生可能エネルギーの導入拡大を進めることとしています。 太陽光発電については、社会的な機運の醸成とともに民間部門への導入を促進することで、市域全体での温室効果ガス排出削減につながることが重要であるとと考えています。 今後も地域環境への配慮を行いながら、再生可能エネルギーの導入拡大に取り組んでまいります。
第4章 計画目標の達成に向けた5つの「まち」の取組		
1 脱炭素なエネルギーで暮らすまち		
32	ペロブスカイト太陽電池の普及促進は大阪では不要であり、行政による支援までは必要ないのではないかと。	ペロブスカイト太陽電池は、軽量・柔軟であるなど従来の太陽光発電では設置が難しかった場所にも導入可能な特性を有しており、市域における再生可能エネルギーの導入拡大に資する新たな技術として期待されています。 本市としては、早期の社会実装を促進する観点から、導入支援等を通じて普及を促進するとともに、再生可能エネルギーの導入拡大に取り組んでまいります。
35～36	EVは不要と考えており、EVの普及拡大に向けた取組は必要ないのではないかと。	2030年度の温室効果ガス排出削減目標の達成に向けて、電動車を含む次世代モビリティの普及拡大は有効な施策のひとつとして位置づけています。
35～36	FCVの普及拡大は、乗用車は時期尚早であり、商用車に限定されたい。	2030年度の温室効果ガス排出削減目標の達成に向けて、電動車を含む次世代モビリティの普及拡大は有効な施策のひとつと位置づけており、燃料電池自動車（FCV）は、走行時にCO ₂ を排出せず運輸部門の脱炭素化に資するとともに、水素エネルギーの活用拡大にもつながることから、乗用車を含めた普及促進に取り組んでまいります。
2 脱炭素マインドに満ち溢れ、脱炭素な行動が浸透したまち		
49	大阪市の率先行動に挙げられている太陽光発電の導入拡大は、その他の地域で検討するべきではないかと。	本市では、市有施設への太陽光発電設備の導入など率先した取組を進めることにより、再生可能エネルギーの普及拡大を図るとともに、民間部門への波及を促進することが重要であるとと考えています。 今後も、市有施設への導入や新技術の活用などを通じて、再生可能エネルギーの導入拡大に取り組んでまいります。

該当頁	ご意見の要旨	本市の考え方
3 脱炭素化のしくみを組み込んだ持続可能なまち		
51	夢洲地区において、メガソーラー発電事業など「夢洲まちづくり構想」に掲げる脱炭素の地産地消エネルギーシステムの具体化に係る取組は不要ではないか。	夢洲・咲洲地区においては、「夢洲まちづくり構想」に基づき、再生可能エネルギーの活用などによる脱炭素型のエネルギーシステムの具体化に取り組むこととしています。これらの取組にあたっては、周辺環境への配慮を行いながら、脱炭素化の推進と持続可能なまちづくりの実現に向けて取り組んでまいります。
55	下水汚泥は燃焼処理や固形燃料化がよいと考える。	本市下水処理場においては、脱炭素社会に向けて、ご指摘のような下水汚泥の焼却処理や固形燃料化のほか、下水汚泥を減量・安定化させる過程で生成する消化ガスの有効利用などを通して、下水処理場に集まる有機物を有効利用して地域に還元する資源・エネルギー循環拠点として、整備・再構築を進めていきます。
56	自転車道は自動車と自転車が分離されていてよいが、車道混在は危険であるため、自転車道を進めてほしい。	本市では、平成28年に「大阪市自転車通行環境整備計画」を策定し、歩行者の安全確保を目的に周辺部よりも事故発生頻度の高い市内中心部の幹線道路において、自転車交通量や自転車関連事故の多い路線を選定し、緊急対策として青矢羽根、自転車マーク及び矢印等の路面表示の整備を進め、令和7年3月末時点では約65kmを整備しました。今後の自転車通行環境整備につきましては、市域全域において骨格となる自転車ネットワークを構築するため、既成の幹線道路を中心に「自転車ネットワーク路線」を設定し、歩行者の安全確保に加え、車道を通行する自転車についても安全性が向上する構造の検討を進めてまいります。一方で、構造物で自転車と自動車を物理的に分離する「自転車道」や、区画線により視覚的に分離する「自転車通行帯」を整備するには、十分な道路幅員が必要となることから、このような条件を踏まえつつ、大阪府警察と連携し、安全な自転車通行空間の整備に努めてまいります。
5 気候変動への備えがあるゆるぎないまち		
71	EV等は不要と考えており、V2Xの普及促進は疑念がある。	2030年度の温室効果ガス排出削減目標の達成に向けて、電動車を含む次世代モビリティの普及拡大は有効な施策のひとつと位置づけており、また、建物や設備との間での充放電や災害停電時の電源確保に活用できるV2Xと組み合わせることで、災害に強い自立・分散型エネルギーシステムの実現にも資することから、引き続きEV等及びV2Xの普及促進に取り組んでまいります。