

「第2次長崎県地球温暖化（気候変動）対策実行計画改訂版（案）」
に対するパブリックコメントの募集結果について

「第2次長崎県地球温暖化（気候変動）対策実行計画改訂版（案）」についてパブリックコメントを実施しましたところ、貴重なご意見をいただき厚くお礼申し上げます。

いただいたご意見に対する県の考え方を取りまとめましたので公表します。

1. 募集期間

令和7年11月27日（木）から令和7年12月22日（月）まで

2. 募集方法

電子申請、郵送、ファクシミリ

3. 閲覧方法

- 長崎県 WEB サイト
- 地域環境課
- 県政情報コーナー（県民センター内）
- 各振興局行政資料コーナー（長崎振興局を除く）
- 各県立保健所

4. 意見の件数

5件（1名）

5. 意見の反映状況

次ページ以降に記載

「第2次長崎県地球温暖化（気候変動）対策実行計画改訂版（案）」に対するパブリックコメントへの対応一覧

対応区分	対応内容	件数
A	計画案に反映させるもの	1
B	計画案に既に盛り込まれているもの 計画案の考え方や姿勢に合致し、今後、作成・遂行の中で反映させていくもの	0
C	今後検討していくもの	0
D	反映が困難なもの	0
E	その他（ご提案・ご意見として承るもの）	4

第2章 地球温暖化の現状と課題

第4節 対象とする温室効果ガス

No.	対応区分	意見の趣旨	件数	意見に対する考え方
1	A	15ページ26行目 「この電力排出係数の増加は一時的なものであり、」との記載はわかりにくいので、「この電力排出係数の増加は玄海原子力発電所の定期点検に伴う長期稼働停止により、火力発電の割合が増加し、電力排出係数が上昇したものであり、令和5年度は低下する見込みであることから、」などわかりやすい説明にした方がいいのでは	1	ご指摘を踏まえ、文章を改めました。 （※該当箇所修正後文章） この電力排出係数の増加は、原子力発電所が定期検査により長期間停止し、電力に占める火力発電所の発電の割合が上昇したことによる一時的なものであり、2023年度（令和5年度）には電力排出係数は低下しているため、削減は概ね順調に進んでいるものと思われます。

第3章 計画の目標

第3節 計画全体の目標

No.	対応区分	意見の趣旨	件数	意見に対する考え方
2	E	23ページ10行目 一方、新たな地球温暖化対策（省エネ型家電製品や電気自動車など次世代自動車の買い換え促進、海洋エネルギーの導入促進、エネルギーミックスの転換など）を追加したケース（対策ケース）における追加対策による見込み削減率は、21.5%となります。改定前の計画では「4.8%」となっているが、大幅に増加した要因は何か。	1	改訂前はエネルギーミックスの転換を含めず削減率4.8%でしたが、国の計画と同様の考え方により改訂案ではエネルギーミックスの転換を含め21.5%としました。改訂前を同様に整理をすると、 $4.8\% + 13.7\%$ （エネルギーミックスの転換） $= 18.5\%$ となります。 比較をすると、 改訂前18.5%→改訂案21.5%です。
3	E	26ページ16行目 自動車からの二酸化炭素排出量目標値について 改定前の計画では162.2万t-CO ₂ （R7年度）、改定版では129万t-CO ₂ （R12年度）と大幅に減少している。達成するための施策に変更がないように思われるが、新たな対策等を明記した方がわかりやすいのではないかと。	1	「自動車からの二酸化炭素排出量」は直近実績（R4年度）で158.8万t-CO ₂ と改訂前の計画の目標値に達しております。この指標の基礎データとなる自動車保有台数や自動車用燃料販売量の状況を踏まえ、改めて目標を設定しました。自動車に関する施策については、今回の改訂において大きな変更はありません。

4	E	<p>27ページ6行目 県内における再生可能エネルギー導入量（累計）について 政府が大規模太陽光発電所（メガソーラー）の支援制度を廃止する方針を固めたとの報道があった。生態系や安全性への懸念が拡大していることからの方針転換と思われる。</p> <p>改訂版においては、国の交付金を活用し太陽光発電設備や蓄電池の設置費用を補助や共同購入事業による太陽光発電設備等の普及、洋上風力発電の導入等の新たな対策を講じる計画となっていることから影響は少ないと考えるが、県の排出量推計で用いる九州電力の電力排出係数に影響はないか。</p>		<p>令和7年12月に政府が大規模太陽光発電事業に関する対策パッケージを決定したように、太陽光発電への支援や規制のあり方には変化が起きているところではあります。</p> <p>将来的な九州電力の電力排出係数について県からお答えすることはできませんが、今後、太陽光発電は自家消費型や屋根設置型を中心に推進されていくほか、次世代型太陽電池の早期社会実装に向けペロブスカイト太陽電池が期待されるなど、電力会社を含め国全体で電力排出係数の削減に向けて取り組んでいくものと理解しています。</p>
5	E	<p>27ページ18行目 県内における自動車1台当たりの二酸化炭素排出量 改定前の計画では目標値が1.85t-CO₂/台（R12年度）となっており、改訂版では1.36t-CO₂/台（R12年度）と大幅に変更がされているがどのような理由か。</p>		<p>「県内における自動車1台当たりの二酸化炭素排出量」は直近実績（R4年度）で1.71t-CO₂/台と改訂前の計画の目標値に達しております。この指標の基礎データとなる自動車保有台数や自動車用燃料販売量の状況を踏まえ、改めて目標を設定しました。</p>