

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

令和3年(2021年)3月30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】(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、2市町村、4団体から、延べ38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
北海道では冬季間の猛吹雪で、道路上で車が立ち往生する頻度が高く、次世代自動車はエンジンからの熱源が無いいため、車内暖房のバッテリーが直ぐに無くなり、凍死者を増やす結果となる。 次世代自動車は、事故発生時に、感電防止策を要し、救助までの時間が掛かり、ガソリン車よりも、救命率が低い。 次世代自動車は、冠水した道路では感電死し易い。 国に対し、北国の道路事情を説明できない道職員は不要である。	ご意見を踏まえ、「○次世代自動車の普及」を次のとおり修正いたします。 「本道における次世代自動車の普及には、積雪寒冷な気候や広域分散型の地理的特徴による課題があると考えています。国に対しては、電気自動車や燃料電池自動車などのさらなる技術の向上といった次世代自動車の導入促進と、充電インフラや水素ステーションなどの整備を一体的に進めるよう要望します。」
LED信号灯器は、LED自体が発熱しないことから、冬季間の吹雪で、LED表面に雪が付着しても溶けず、信号として役立たずとなる。(上越地方で、この冬、LED信号機に雪が付着し、交通渋滞が発生した。)	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。 なお、本項目の記載を「次世代自動車の普及」から「道による省エネルギーの率先実施と新エネルギーの積極的な導入」に変更いたします。 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。

ご意見	意見に対する道の考え方
<p>「第4章4「省エネルギーや新エネルギーの開発・導入促進に必要な事業環境整備に係る取組の方向性」における「○水素の有効活用に向けた基盤の整備」部分の文章において、「水素」を「水素・アンモニア」への変更を検討願います。</p> <p>昨年12月に策定されましたグリーン成長戦略においては、今後のカーボンフリー原料・媒体としては、「水素」のほか、「(燃料)アンモニア」の記載がされております。また12月に設立されました電事連の「2050年カーボンニュートラル実現推進委員会」でも、取組課題として、「水素・アンモニア」と記載されております。加えて、(株)北海道電力1月28日藤井社長の会見におきましても、脱炭素社会実現にむけた取り組みのなかで、「水素・アンモニアの製造・活用」とあります。</p> <p>今次計画については、目標年次を2030年としております。水素とアンモニアでは、加速度的な技術革新が求められることや、価格の低減問題は共通してある一方、(燃料)アンモニアについては、既に発電混焼が実機での実証段階にあることや、既にサプライチェーンができているなど、水素より、早めに商業ベースになる可能性があります。グリーン成長戦略の工程表でも、水素より、アンモニアの方がより具体的な工程表となっております。</p> <p>以上から、国の計画や電力事業者の事業方向との整合に加え、今後、道内における水素産業のほか、アンモニア産業の発展可能性も誘導するべく、記載変更の検討をお願い申し上げます。</p>	<p>水素の活用に向けては、ご指摘のアンモニアをはじめ、CO2との合成によるメタネーションやe-フューエルなどさまざまな「燃料」に転換しての活用可能性が考えられ、その技術開発等が進められています。</p> <p>こうしたことから、本計画では将来的な水素のさまざまな活用可能に期待して、アンモニアに限定することなく「水素の有効活用」という視点で幅広に捉えているところです。</p> <p>なお、ご承知のとおり、アンモニアは、その製法や輸送法については既に確立されており、元となる「水素」が本道で大量かつ安価に入手できる環境が確保されれば、「燃料」や「水素キャリア」としてのアンモニア化の取組等も追随してくるものと考えられます。</p>

B

ご意見	意見に対する道の考え方
<p>トラック輸送から鉄道輸送への転換、モーダルシフトをうたっていますが、肝心の鉄道基盤が脆弱なために鉄道そのものがなくなっている。</p>	<p>鉄道などの各輸送モード間の役割分担や連携方策など輸送方法について検討を進めるとともに、鉄道をはじめとする各輸送モードの現状を踏まえ、モーダルシフトの取組を進めてまいりたい考えです。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>FC列車の導入を鉄道基盤強化に向けた取り組みを提案します。</p> <p>JR北海道に観光列車導入の施策を講じているが、この観光列車をはじめすべての列車をFC列車にして走らせる。FC列車はすでにドイツで2018年に営業運転を開始しており、国内でのJR東日本が今年度から神奈川県内の狭い地域での実証を行おうとしている。この実証実験を北海道の広大な鉄路で行うことにより地域の再エネの活用(再エネからの水素製造)に道を開き、鉄路の確保にもつながる。</p> <p>これは、「挑戦2 エネルギー基地北海道の確立に向けた事業環境整備」にある国の大規模実証事業誘致の具体策にもなる。</p>	<p>グリーン水素がカーボンニュートラルなエネルギーの一つとして期待されている一方で、その利活用に向けては技術面やコスト面で多くの課題も抱えており、その解決に向けて、国と民間によりさまざまな実証事業等が展開されています。</p> <p>なお、FC鉄道に関しましては、国内での利用可能性等の実証が進められておりますが、本道での運行に必要な大型FCシステムの寒冷地対策などについては、国内での一定の活用可能性が検証されてからの課題と想定されます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>エネルギーの地産地消について、10年前の3・11大震災時あとも同様にエネルギーの地産地消がうたわれたが、残念ながらうやむやになりブラックアウトを引き起こしてしまった。</p> <p>まずの大震災後地産地消がうたわれながらも実現できなかったか検証するところから始めるべきと考えます。</p> <p>思うに、掛け声倒れに終わったのは事業計画が明確でなく、予算処置がなされなかったのではないかと。</p>	<p>本計画は、省エネルギー、新エネルギーに係るものであり、その中では、災害時にも地域で自立的に確保できる資源の有効活用という観点から、今後の市街地の再開発や公共施設の整備などまちづくりと連携して、取組を進めることとしています。</p> <p>なお、全道のブラックアウトに関しては、電気事業法において、一般送配電事業者(ほくでんネットワーク)に対し、周波数維持などの対策が義務づけられています。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>送電インフラ整備をうたっていますが、系統連系拡大がネック。多少の増加設備が行われたが国内において北海道が非常に細すぎる。今後本州各管内と同様にすることは不可能と思えます。</p>	<p>本道には、全国随一のポテンシャルを有する洋上風力など豊富で多様な新エネルギーが賦存しており、国において、洋上風力については、道内において、2030年までに最高205万kWの導入目標を掲げるとともに、北本連系設備についても、本道の新エネを道外でも活用するため、2027年度までの容量拡大を目指しているところです。また、現在、昨年6月に成立した「エネルギー供給強靱化法」に基づき、将来の電源ポテンシャル等を考慮した送電網設備増強の整備計画を検討しているところです。</p> <p>道としては、新たな系統接続を希望する事業者の方々や、エネルギー地産地消の取組を進める地域の皆様へのヒアリングを行うなどして意見をとりまとめ、送配電事業者であるほくでんネットワークの協力も得ながら、官民が連携して、今後の新エネルギー導入に必要な系統整備について、国に対し早急に提案していきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>

ご意見	意見に対する道の考え方
<p>送電インフラ整備をうたっていますが、系統連系拡大がネック。水素製造(再エネ由来)に転換して送るのがベストと思われます。</p> <p>ただ現状では輸送手段がまだ確立していないため、水素利用プレイヤーの拡大を図るのがいいのではないのでしょうか。FC列車、FCバス、FCトラック、FCタクシー、FCフォークリフト、FC耕運機、FC船舶、FC飛行機はまだ技術的に難しいものがあるが多くは現在の技術で確立している。</p>	<p>本道の新エネルギーのポテンシャルを最大限に利用していくためには、水素の有効活用も有効ですが、技術面やコスト面など解決すべき課題が多いと考えています。</p> <p>特に、利活用の拡大に向けては、現状で利用されている各種のエネルギー源と同等程度の経済性を確保していくことが必要であり、FCVなど一定の市場性が構築されつつあるもののほか、多くは技術開発の途上であり、今後、一層の研究の進展が期待されます。</p>
<p>送電インフラ整備をうたっていますが、系統連系拡大がネック。水素製造(再エネ由来)に転換して送るのがベストと思われます。</p> <p>アンモニアへの転換・活用を検討することを提案します。アンモニアは、燃やしてもCO2を排出しないカーボンフリーの物質です。またすでに生産、輸送、貯蔵に関して安全性が確立しており、ガイドラインも整っています。再エネ由来の水素をアンモニアにして輸送、現地で水素にして活用する。アンモニアはカーボンフリーの物質であることから、石炭火力発電への混焼20%が実証実験され始め、天然ガス発電への混焼、または専焼も検討されているところです。北海道は農業王国ということで肥料としてアンモニアも使用しているとも思われます。ただ製造には多大な燃料が必要となります。このエネルギーを賦存量一位の再エネを活用することになれば非常に大きなプレイヤーの登場とすることになります。2050年カーボンフリーを宣言した政府の提唱の中にグリーン成長戦略があり、アンモニアの利活用が2番目にうたわれています。世界中で水素社会到来の前にはアンモニアの活用が注目されています。</p> <p>系統連系が難しい北海道において上記の水素、アンモニアの活用を新エネルギー促進行動計画の中に取り入れてください。</p>	<p>ご指摘のとおり、本道の新エネルギーのポテンシャルを最大限に活用する手立てとして水素製造には大きな可能性があります。</p> <p>なお、アンモニアにつきましては輸送後の需要地での脱水素化が必要なキャリアとしての利用のみならず「燃料」としての直接利用にも注目が集まっており、関連の技術開発が進められているところです。</p> <p>また、「燃料」としての活用については、アンモニアのほかにも、CO2との合成によるメタネーションやe-フューエルなどさまざまな可能性が考えられ、その技術開発等が進められています。</p> <p>こうしたことから、本計画では将来的な水素のさまざまな活用可能に期待して、アンモニアに限定することなく「水素の有効活用」という視点で幅広く捉えているところです。</p> <p>なお、ご承知のとおり、アンモニアは、その製法や輸送法については既に確立されており、元となる「水素」が本道で大量かつ安価に入手できる環境が確保されれば、「燃料」や「水素キャリア」としてのアンモニア化の取組等も追従してくるものと考えられます。</p>
<p>「はじめに」の最後にある新エネルギーについての説明同様、「省エネルギー」についても説明をしておいた方が良いと思います。たとえば、「省エネルギーとは、エネルギーを効率的に使用することを言います。」(北海道省エネルギー・新エネルギー促進条例)。</p>	<p>ご意見を踏まえて、次のとおり追記いたします。</p> <p>「○ なお、本計画で「省エネルギー」とは、いわゆる省エネルギー法に規定するエネルギーを効率的に使用することを指します。また、「新エネルギー」とは、特段の説明が無い限り、「北海道省エネルギー・新エネルギー促進条例」に定める太陽光、風力、水力(出力3万kW以下の規模のものに限る)、地熱、バイオマスなどのエネルギーを指します。」</p>

C

B

A

ご意見	意見に対する道の考え方
<p>P17の最後の部分の「家庭における新エネルギーの導入の取組を進めていくためには」の後半部分は、理由としては妥当ではないと思います。</p>	<p>ご指摘のとおり、分かりづらい点がありましたが、家庭における新エネルギーの導入の取組を進めていくためには、オール北海道における可能性である本道の「新エネルギー価値」や導入に向けた課題などについて幅広い理解が不可欠であると考えています。</p> <p>このため、関連記載を、以下のとおり修正します。</p> <p>「○ 家庭における新エネルギーの導入の取組を進めていくためには、需要規模を大幅に上回る賦存量があり、持続可能な供給が実現できるオール北海道の可能性である本道の「新エネルギー価値」や導入に向けた課題とともに、災害時のエネルギー確保や光熱費の節約、環境負荷低減といったメリットなどについて幅広い理解が不可欠です。」</p>
<p>P18の最初の○部分の意味・意図が分かりにくいです。</p>	<p>ご意見を踏まえ、関係箇所を次のとおり修正いたします。</p> <p>「○ 省エネルギー機器や新エネルギー設備の導入は、比較的導入コストが高く、EMSや蓄電池などの付帯設備の導入による初期費用の増加などエネルギーコストの上昇につながる場合もあることから、その影響とともに電気代や燃料代などのランニングコストの低減について考慮する必要があります。」</p>
<p>P22に、3月19日に閣議決定された「住生活基本計画」に関連する記載もあった方が良いと思います。(脱炭素社会に向けた住宅循環システムの構築や良質な住宅ストックの形成に関する記載)</p>	<p>道では、国の「住生活基本計画」などを踏まえ、「北海道住生活基本計画」の見直しを進めているところであり、住宅におけるカーボン・ゼロ(カーボン・ニュートラル)や省エネルギーの取組の検討において、参考とさせていただきます。</p>
<p>P23の最後の○の4行目 施設工事→建設工事・施設工事</p>	<p>ご意見を踏まえ「建設工事」に修正いたします。</p>
<p>2050年に想定されるエネルギーシステム</p> <p>・需要側では、化石燃料の使用が最低限に抑えられ →需要側では、エネルギーの効率的な利用が進むことで、エネルギー需要が抑制され、さらに化石燃料の使用も最低限に抑えられ、</p>	<p>ご意見のとおり修正いたします。</p>

ご意見	意見に対する道の考え方
<p>P26 1行目</p> <p>産業や……においても、徹底した省エネルギーによるエネルギーの効率的利用が図られ、省エネルギーが……一部となります。</p> <p>→産業や……においても、徹底したエネルギーの効率的利用が図られ、省エネルギーが……一部となっています。(省エネルギーとエネルギーの効率的利用は同じ事なので、最初の省エネルギーによるは不要かと思えます。)</p>	<p>ご意見のとおり修正いたします。</p> <p style="text-align: right;">A</p>
<p>P27</p> <p>3段落目までは説明で、4段落目からは、いきなり道民・事業者が主語になることに違和感があります。P47と同じような書きぶりの方が、違和感が少ないです。</p>	<p>行動計画は、道民の皆様や事業者の方々と目指す姿を共有し、それぞれが、その目指す姿の実現に向け行動するという考え方のもと記載をしており、省エネの意義や効果を記載したあと、それを踏まえ、道民の皆様や事業者の方々の行動を記載しています。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>P27 4段落目の最後の行</p> <p>効率的利用に取り組みます →効率的利用に取り組むことが求められます。</p>	<p>行動計画は、道民の皆様や事業者の方々と目指す姿を共有し、それぞれの主体が、その目指す姿の実現に向け「行動する」という考え方のもと記載をしております。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>P27 5段落目の最後の行</p> <p>消費構造の転換につなげていきます。 → つなげていくことが求められます。</p>	<p>行動計画は、道民の皆様や事業者の方々と目指す姿を共有し、それぞれの主体が、その目指す姿の実現に向け「行動する」という考え方のもと記載をしております。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>P27 6段落目の最後の行</p> <p>省エネルギーに取り組みます。 →省エネルギーに取り組むことが求められます。</p>	<p>行動計画は、道民の皆様や事業者の方々と目指す姿を共有し、それぞれの主体が、その目指す姿の実現に向け「行動する」という考え方のもと記載をしております。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>P27 枠の下の1行目</p> <p>全ての道民と事業者は……取り組みます。 →取り組むことが求められます。</p>	<p>行動計画は、道民の皆様や事業者の方々と目指す姿を共有し、それぞれの主体が、その目指す姿の実現に向け「行動する」という考え方のもと記載をしております。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>P28 枠内の最後の行</p> <p>……自ら行動を変えていきます。 →変えていくことが求められます。</p>	<p>行動計画は、道民の皆様や事業者の方々と目指す姿を共有し、それぞれの主体が、その目指す姿の実現に向け「行動する」という考え方のもと記載をしております。</p> <p style="text-align: right;">D</p>

ご意見	意見に対する道の考え方
<p>P28 枠の下</p> <p>市町村は・・・取り組みます。 →取り組むことが必要です。</p> <p>また、地域の住民や事業者は・・・協力していきます。 →協力していくことが求められます。</p>	<p>行動計画は、道民の皆様や事業者の方々と目指す姿を共有し、それぞれの主体が、その目指す姿の実現に向け「行動する」という考え方のもと記載をしております。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>P36</p> <p>○省エネルギー設備の普及とエネルギー利用の効率化の促進の4つめ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画書等の作成、提出だけでなく、その公表も記載されていた方が良くと思います。 	<p>ご意見を踏まえ、「・・・温室効果ガスの排出量や削減等の措置に関する計画書等の作成、提出を求め、公表することで省エネルギーにつなげます。」と修正します。</p> <p style="text-align: right;">A</p>
<p>P38</p> <p>○省エネルギー住宅の普及の最後の項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存住宅の省エネルギー性能を高めるため、性能向上リフォームを促進します。 <p>→促進の中身がもう少し書かれた方が良くと思います。たとえば、既存住宅の・・・促進するため、道民への普及啓発の他、基本性能の確保のための事業者の支援等を行います。など</p>	<p>今後の性能向上リフォームの促進に向けた取組の具体的な検討において、参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>P39</p> <p>○需要家による新エネルギーの活用促進</p> <p>追加として、長野県で実施されているような「建築物自然エネルギー導入検討制度」を創設されてはいかがでしょうか？</p>	<p>今後の住宅や建築物への新エネルギー設備の導入の促進に向けた取組の具体的な検討において、参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>〈需要家の省エネルギー意識の定着と実践関連〉</p> <p>北海道の地域状況を考えると、個人の努力や意識改革だけで自動車依存を見直したり、公共交通を利用したりは、できにくいと思います。MaaSなど、総合的に移動を支える地域での仕組みづくりを支援するなども必要ではないでしょうか。</p>	<p>過疎地域等において輸送資源が限られる中、従来の公共交通サービスに加え、自家用有償旅客運送や福祉輸送、スクールバスなど、地域における輸送資源を総動員した上で最適な交通モードの検討を進めてまいります。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>P40</p> <p>信号灯器のLED化・・・</p> <p>→ 現在約26%と低い信号灯器のLED化などの・・・</p>	<p>本章では取組の方向性を記載しており、ご意見の数字は毎年度変動するものでもあることから、現在の記載のとおりといたします。</p> <p style="text-align: right;">D</p>

ご意見	意見に対する道の考え方
<p>P43</p> <p>○自然環境や産業、景観との調和 本道の景観特性に 配慮した整備など、 →本道の景観特性に 配慮した整備のためのゾーニングを示すなど</p>	<p>ご意見を参考に、景観特性に配慮した新エネルギーの導入を促進します。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>P44～</p> <p>環境関連産業振興に係る取組の方向性に関して、新規参入に偏った記載である気がします。たとえば、住宅・建設関連、省エネ等のアドバイス関連など、既存の産業に対する施策も、こちらにも記載された方が良いと思います。</p>	<p>計画案では、「既に参入している企業も新たな技術や製品・サービスの開発や販路の開拓・拡大に努めます」と記載しており、技術・製品開発や販路開拓・拡大に向けた支援など新規参入かどうかに関わらず支援するとしています。 なお、意見の趣旨は、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>本町においてもエネルギー地産地消の取り組みを推進しており、地域の電力小売業者が、地域の再生可能エネルギーを供給する仕組みを構築・展開している。 最近、道内最大手電力会社の営業活動により、電力料金の価格競争に太刀打ちできず、地域の電力小売業者から大手電力会社に契約を変更するケースが多発している。 地域で生まれた電気を地域で消費するという点が最大の意義であるものの、消費者にとって安く電気を使うことの重要性も十分理解できる。ただし、現実としては電力小売業の自由化により、小さな地域における電力の地産地消に大きな影響が生じていることも事実である。 国、北海道としても地域における再生可能エネルギーの取り組みを普及させたいという考えがあるのであれば、このような現状に対する支援を早急に検討いただきたい。</p>	<p>本道は各地域に豊富で多様なエネルギー資源を有しており、これらを効果的に活用して、地域の活力ある暮らしや産業の発展につなげていくことが重要です。 このため、道では、新エネルギー導入加速化基金などを活用し、市町村が実施するエネルギーの地産地消の先駆的な取組に対する支援を行っているところであり、一部の地域においては、地域新電力を設立し、地域資源を活用した電力を地域内に供給することで、雇用創出を図る取組が進められています。</p> <p>道としては、地域で自立的に確保できる豊富な資源をエネルギーとして活用する「エネルギーの地産地消」の取組を市町村など地域で進めることは、送電ロスの削減や、地域におけるエネルギー供給のレジリエンス向上、環境負荷の低減、熱利用も含めた地域単位での面的で効率的な活用、関連産業や雇用の創出などによる経済の活性化など、これまでのエネルギー需給に留まらない意義があることについて、地域住民の皆様や事業者理解を深め、地域の資源を活用した新エネルギーの導入を進めていくよう、様々な機会を活用して、新エネ導入の意義を理解に向けた普及などに努めてまいります。</p> <p>さらに今後とも、エネルギーの地産地消の先駆的なモデル事例や取組から得られたノウハウを広く全道に普及を図り、他の地域での課題解決につなげるなど、エネルギーの地産地消を全道に広げ、地域経済の好循環を実現してまいりたいと考えています。</p> <p style="text-align: right;">B</p>

ご意見	意見に対する道の考え方
<p>「化石燃料をはじめとしたエネルギーの利用をできる限り減らし」とあるが、カーボンリサイクルによってCO2フリーとなる水素製造の取り組みを推進するなど、ゼロカーボンを目指すための様々な取り組みも考えられることから、単に化石燃料の利用削減を図るのではなく、道内の豊富な石炭資源を有効活用することも計画に含めていただきたい。</p>	<p>本計画は、省エネルギーや新エネルギーの開発・導入に関する施策を総合的、計画的に推進するものであり、省エネルギーを通じエネルギーの利用をできる限り減らし、中長期的に持続可能な省エネルギー社会を実現するとともに、本道に豊富に賦存する新エネルギーを最大限活用し、主要なエネルギー源の一つとなるよう取り組んでいくこととしています。</p> <p>本計画は省エネルギー、新エネルギーに関するものであり、カーボンリサイクルは、計画上の取組に位置づけていませんが、2050年までの「ゼロカーボン北海道」の実現につながるものであり、意見の趣旨は、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>「熱利用のエネルギー源を化石燃料から地域で自立的に確保できる新エネルギーへ転換」とあるが、需給構造の柔軟性の向上や災害時などにおけるエネルギー需要の一層の安定性の確保に繋げるためには分散型エネルギーシステムの構築が求められるため、「熱利用のエネルギー源を地域に賦存する豊富なエネルギーや地域で自立的に確保できる新エネルギーなどへ転換」するよう示していただきたい。</p>	<p>ご指摘のとおり、地域に賦存し自立的に確保できる豊富なエネルギーや、熱利用設備を含む様々なエネルギーリソースを組み合わせて、需給一体型の分散型エネルギーシステムを構築し、需給構造の柔軟性の向上や災害時などにおけるエネルギー需給の一層の安定性の確保につなげていくことが重要です。</p> <p>また、暖房需要を中心に化石燃料の消費の多い本道では、新エネルギーを活用した熱利用などへの転換を進めることが重要です。</p> <p>このため、熱利用のエネルギー源を化石燃料から地域で自立的に確保できる新エネルギーへの転換に取り組むこととしております。</p>
<p>化石燃料の活用が懸念される理由の一つとして、CO2の排出が挙げられる。カーボンリサイクルによってCO2フリーになることで、石炭等を活用したエネルギーについても他の再エネと同様にカーボンニュートラル可能なエネルギーと言える。これらの取り組みを促進するため、再生可能エネルギーや新エネルギーに関する文言に「など」を付け加えることで、対象を限定しないような記載としていただきたい。</p>	<p>本計画は、省エネルギーや新エネルギーの開発・導入に関する施策を総合的、計画的に推進するものであり、省エネルギーを通じエネルギーの利用をできる限り減らし、中長期的に持続可能な省エネルギー社会を実現するとともに、本道に豊富に賦存する新エネルギーを最大限活用し、主要なエネルギー源の一つとなるよう取り組んでいくこととしています。</p> <p>本計画は省エネルギー、新エネルギーに関するものであり、カーボンリサイクルは、計画上の取組に位置づけていませんが、2050年までの「ゼロカーボン北海道」の実現につながるものであり、意見の趣旨は、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>計画の概要版について、概要版なので「節電」に限定せず、例えば「省エネパンフレット」や「パンフレット」など、ある程度幅広に対応できるようにしておいたほうがよいのではないかと。</p>	<p>ご意見のとおり「パンフレット」に修正いたします。</p>
<p>単位については資料により、「kL」「kl」とまちまちですが、kキロは小文字がよい。</p>	<p>ご意見のとおり「kl」に修正いたします。</p>

ご意見	意見に対する道の考え方
<p>道民生活の安定向上と地域特性を活かした持続可能な社会づくりを推進するため、引き続き省エネルギーの促進及び新エネルギーの導入拡大に向けた取り組みを進めること。</p>	<p>行動計画では、エネルギーの需給の安定を図り、持続的発展が可能な循環型の社会経済システムをつくり上げるとともに2050年までの「ゼロカーボン北海道」の実現につながるよう、中長期的に持続可能な省エネルギー社会を実現するとともに、本道に豊富に賦存する新エネルギーを最大限活用し、主要なエネルギー源の一つとなるよう取り組んでいくこととしてしています。</p> <p style="text-align: right;">B</p>
<p>新エネルギー(再生可能エネルギー)導入拡大に向けては、道内では、送電線の容量不足により系統への接続ができず、町村からその強化や運用方式の改善を望む声も多いため、重点的な取り組みが必要。</p>	<p>ご指摘のとおり、現在、国が取り組んでいる電力システム改革に関して、電力基盤の増強に向けた仕組みの整備や系統制約の改善などの規制・制度改革の推進などについて、道からも国に対して、重点的に働きかけを行うこととしております。</p> <p style="text-align: right;">B</p>

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26-853)