

宇都宮市カーボンニュートラルロードマップ（素案）に関するパブリックコメントについて

1 パブリックコメントの実施状況

(1) 意見の募集期間 令和 4年 8月 5日（金）～ 8月25日（木）

(2) 意見の応募者数 4者（1名3団体）
意見数 33件

(3) 提出方法の内訳

	郵送	ファクシミリ	Eメール	持参	計
人数			3	1	4

2 意見の処理状況

区分	処理区分	件数
A	意見の趣旨等を反映し、ロードマップに盛り込むもの	10件
B	意見の趣旨等は、ロードマップに盛り込み済みと考えるもの	2件
C	カーボンニュートラルの実現に向けた施策事業の検討・実施にあたり参考とするもの	7件
D	ロードマップに盛り込まないもの	5件
E	その他、要望・意見等	9件
計		33件

No.	区分	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	D	<p>《 P 2 》</p> <p>「わたしたち一人ひとりがいますぐ行動を起こし」 →個人の責任にすりかえるのではなく、個人や事業者が脱炭素型の行動や選択を取ることができるような、社会インフラ全体の抜本的で持続可能な変革こそが重要ではないか。諸外国では、脱炭素社会への持続可能な移行という表現がよく用いられる。</p>	<p>本ロードマップは、まずは各主体に我が事として捉え、取り組んでいただくことを目的として策定するものであることから、策定の趣旨を鑑み、現状のままの記載とさせていただきますが、カーボンニュートラルの実現に向けては社会インフラ全体の大幅な変革も必要であることから、今後、施策事業を検討していくうえでの参考とさせていただきます。</p>

2	D	<p>《 P 4 》</p> <p>本市の現状と課題について、各分野別における具体的な取り組みを追記することを提案する。</p> <p>【修正案】</p> <p>「表 温室効果ガス排出量」内に、分野別における具体的な取り組みを明記する。</p> <p>産業部門においては、「環境負荷の低いエネルギーへの転換」「コージェネレーションシステムの導入検討」「事業用車両EV化及びFCV化」「建物のZEB化」等。</p>	<p>当該ページは現状の温室効果ガス排出状況について記載している箇所でありますことから、現状のままとさせていただきますが、分野別の個別具体的な取組等については、今後改定を行う「地球温暖化対策実行計画(区域施策編)」の中でお示しする予定です。</p>
3	B	<p>《 P 4 》</p> <p>「栃木県の自家用車保有率全国第2位」：持続可能な交通体系への転換がプライオリティが高いことがわかる。この点をロードマップにおいて強調し変えていく必要があるのではないか。</p>	<p>御指摘のとおり、自動車依存度が高く運輸部門からの排出量が多いことは本市の課題のひとつであり、かつ今後の削減の余地が大きい部分であることから、本ロードマップにおけるプロジェクトとして「スマート&ゼロカーボンムーブ」に重点的に取り組むとしたほか、基本方針や主体別の取組の中でも公共交通の利用について記載をしております。今後、市民・事業者に対し周知啓発を行っていく中でも、効果的にお伝えできるよう努めてまいります。</p>
4	E	<p>《 P 5 》</p> <p>2013年から2019年まで6.9%削減傾向だが、具体的な施策がなければ、このままの推移で、2030年に19.6%、2050年に42.6%と自然に削減していくとは考えにくいと思う。そもそも、予定していた削減目標に至らなかった理由は何か。</p>	<p>本市の温室効果ガスの削減率が小さい原因としては、依然として自動車保有率が高止まっていることや、世帯数(単身・核家族世帯)の増加、経済成長が順調(製品出荷額が上昇傾向)であること等が考えられます。</p>
5	A	<p>《 P 6 》</p> <p>左下「歩いて暮らせるコンパクトなまちは、自然が身近でにぎわっている」→「緑あふれるコンパクトなまちは、歩いて快適に楽しくすごせる」のようにしてはどうか。市街地の緑化率が低く、ヒートアイランド現象が起きているため、緑を増やすことを強調してほしい。</p>	<p>御指摘のとおり、まちづくりとあわせて緑化を推進することは、ヒートアイランド対策や省エネ効果の向上への寄与も期待できることから、御意見の内容を踏まえ、修正いたします。</p> <p>P 6に追記</p>

6	A	<p>《 P 6 》</p> <p>「公共交通ネットワークが充実し」のあとに、「自転車も使いやすく」を入れてはどうか。（「自転車の町宇都宮」を強調し、また使いやすくインフラを整えてほしい）</p>	<p>自転車を利用しやすいまちづくりについては、本市がかねてから取り組んできた施策のひとつでもあるため、御意見の内容を踏まえ、追記いたします。</p> <p>P 6 に追記</p>
7	D	<p>《 P 7 》</p> <p>「これまで以上に、市民一人ひとりの意識・行動と社会の仕組みそのものの両面から、抜本的な改革を図っていかねばなりません」→「社会の仕組みを抜本的に改革し、市民や事業者の意識・行動が変わらなければなりません」にしてはどうか。</p>	<p>社会の仕組みの改革と、個人の意識・行動が変わっていくことのどちらも必要なことと考えており、かつ、今回のロードマップにおいては個人の行動変容に重点を置いて策定しておりますので、現状のままとさせていただきます</p>
8	A	<p>《 P 7 》</p> <p>カーボンニュートラルの課題と方向性 地域ポテンシャルを活かした再生可能エネルギーの積極的な導入・利用に次を追加する。 ⇒ 「卒 FIT の活用」</p>	<p>家庭用太陽光の導入量が豊富な本市において、卒 FIT の太陽光は大きなポテンシャルを有しており、市民にとっても身近な再エネでもあることから、御意見の内容を踏まえ、追加いたします。</p> <p>P 7 に追記</p>
9	C	<p>《 P 7 》</p> <p>カーボンニュートラルの課題と方向性 地域ポテンシャルを活かした再生可能エネルギーの積極的な導入・利用について下記の文言を追記することを提案する。 【修正案】 天然ガスを輸送する都市ガスインフラを中心に既存のパイプラインを活用することで、再生可能エネルギーの導入・拡大を促し、将来的に水素エネルギー・メタネーション設備を用いた合成燃料など新たなエネルギーの利用を目指す。</p>	<p>本ロードマップでは具体的な記載はいたしません。メタネーション設備を用いた合成燃料の活用などは将来的にカーボンニュートラルに貢献する新技術として、7 ページ下部の【カーボンニュートラル（CO₂ 排出削減）イメージ図】「④天然ガス、水素、バイオ、CCUS などの活用」に含んでいるものです。いただいた御意見は、今後、施策事業を検討していくうえでの参考とさせていただきます。</p>
10	D	<p>《 P 9 》</p> <p>かえる、つくる、育てる、の主体が、市民個人になっていると読めるが、より変える必要があるのは、エネルギー、交通体系、市街地の緑化、循環型社会などの「社会のしくみ」ではないか。</p>	<p>No. 1 同様、本ロードマップの策定の趣旨を鑑み、現状のままさせていただきます。</p>

11	D	<p>《 P10 》</p> <p>事業者、行政部門に落とす前に、まずそれぞれの部門計画を入れることが必要ではないか。とりわけ運輸部門が多いという宇都宮の特徴を考えても、運輸を思い切って減らす対策を立てることが重要で、P22の運輸部門に関する「スマート&ゼロカーボンムーブプロジェクト」などをもっと前に大きく掲げて良いのではないか。</p>	<p>法定計画である「地球温暖化対策実行計画」においては、御指摘のとおり部門別に温室効果ガスを算定することがマニュアルで定められておりますが、本ロードマップは、主体別に振り分けた目標設定としております。部門別の数値については、今後改定を行う「地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」の中でお示しする予定です。</p> <p>また、御指摘のとおり運輸部門の大幅削減に向けて「スマート&ゼロカーボンムーブプロジェクト」を掲げており、こちらについては、今後このプロジェクトに基づき様々な施策事業を展開していく中で、積極的にアピールをしてまいります。</p>
12	C	<p>《 P12 》</p> <p>「～しよう」という表現が多いが、推奨程度で市民が実際に導入するのか。推奨のみではあまり削減は望めないのではないか。例えば市民が建築資材には地元産木材を活用して(P12)とあるが、より安い木材があれば地元以外のものを使うことになるのではないか。市民のよりよい選択を支援するような条例や経済支援が必要で、市民や事業者の後押しができるような政策を考え導入することを、行政の取組に入れるべき。また市民や事業者が取り組みたくなるような書き方にすることが望ましいのではないか。例えば、〇〇という制度を利用すれば、△△お得になりますよ!のようなシミュレーションなどもわかりやすくてもよいかもしれない。</p>	<p>例えば御案内をいただいた木材活用については、県において「とちぎ材の家づくり支援事業」により県産木材を使用した木造住宅を新築・増改築する建築主に対して補助を行っており、他にも、本市においては断熱改修や太陽光発電設備などへの補助を行うなど、さまざまな支援制度がありますが、本ロードマップに記載したような内容に実際に取り組んでいただくために、行政としてどのような施策事業を実施していくべきかについては、今後、地球温暖化対策実行計画等の中で具体的に検討してまいります。また、今後ロードマップの周知啓発を行っていく中で、御提案いただいた内容など分かりやすい周知に努めてまいります。</p>

13	E	<p>《 P12 》</p> <p>移動をエコで快適に とある。しかし、私たち大学生は、ほとんど自転車や徒歩で移動しておりエコではあるが、アスファルトの上を日陰なしで移動するのは、暑くてとてもしんどい。若い学生でも大変なので、大人や高齢者、小さい子どもたちはもっと難しいだろう。Nature based solution の一環で、道に緑を増やし、自然の力で過ごしやすい街づくりをしてほしい。 ترامやまちのあちらこちらにある駐車場なども同じである。コンクリートでうめるのではなく、諸外国にみられるような、緑の絨毯、緑のカーテンや大木をまわりに設置してはどうか。大学のキャンパスは大木で木陰がたくさんあり、憩いの場になっている。宅地、事業者、道路などもそのように開発業者等に義務付けてほしい。</p>	<p>街なかにおける街路樹やオープンスペース等の緑は、通行時の日陰となるほか、市民の憩いの場にもなるなど、良好な都市環境の維持に貢献しています。緑を活かした過ごしやすいまちづくりを推進するため、いただいた御意見を参考にしながら、効果的な緑の創出に取り組んでまいります。</p>
14	C	<p>《 P13 》</p> <p>市民の取組</p> <p>「家庭におけるエネルギー消費量の削減」</p> <p>目標：▲43%に具体的取組目標を追加する。</p> <p>⇒太陽熱温水器の普及 全住宅の〇〇%</p> <p>⇒地中熱利用の冷暖房設備の導入 全住宅の〇〇%</p>	<p>省エネに関する具体的な目標値の設定は本ロードマップ内では行っておりませんが、今後改定を行う「地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」の中で検討してまいります。</p>
15	C	<p>《 P13, 14 》</p> <p>住宅におけるエネルギー消費量の削減について、「持ち家」と「賃貸住宅」のエネルギー削減ハードルが違っているのではないかと考える。「自宅」というような一般的な言葉を使うより、「持ち家」と「借家」に分けて、それぞれ提案するほうが実行しやすいかもしれない。</p>	<p>御指摘のとおり、住宅の種類のほか各人のライフスタイル、家族構成等によっても、取り組み方は千差万別であると認識しております。本ロードマップはより多くの人に見ていただけるよう一般的かつ包括的な内容を記載しておりますが、今後、広報紙やホームページ、出前講座等さまざまな媒体を用いて周知・啓発を図っていく中で、対象に応じた効果的なPR方法について検討してまいります。</p>

16	C	<p>《 P14 》</p> <p>熱利用に関することがないが、太陽熱・地中熱はポテンシャルも高く、明記すべき。そのための情報提供や政策的支援（助成など）も必要。</p>	<p>国内における太陽熱システムの設置台数は減少傾向にあり情報も少ない状況ですが、将来のカーボンニュートラルの実現に向けては重要な再生可能エネルギーのひとつであることから、熱利用の効果的な事例や手法等について、広く情報収集を進め、周知してまいります。また、支援策については今後、地球温暖化対策実行計画等の中で検討してまいります。</p>
17	E	<p>《 P14 》</p> <p>住宅周りに緑をもっと入れることが大切。宇都宮の中でも、緑化が進んでいる町がいくつかあり、とても良い印象がある。緑化条例のようなもので、新しく作る宅地やマンション、道路、事業所はコンクリで埋めつくさない、緑を何重にも配置するなどを義務付ければ良い。緑が多いとヒートアイランドが避けられ、結果的にも夏のエネルギー需要も減らせる。</p>	<p>本市では現在、都市緑地法に基づく緑地制度や、都市計画法に基づく風致緑地、地区計画制度などにより、緑のまちづくりが進められています。緑は景観の向上やヒートアイランドの軽減に寄与するなど、多様な機能を有することから、引き続き、効果的な緑の創出に向け、取り組んでまいります。</p>
18	E	<p>《 P14 》</p> <p>ゴミ分別アプリがあったら、ゴミ分別に迷っている市民たちも助かる。しかし、「さんあ〜る」を知らない人が多いのは残念である。app store でこのアプリの評価があまり高くないので、ダウンロードしたくないと思う人もいるのではないかな。</p>	<p>ゴミ分別アプリ「さんあ〜る」については、平成 27 年度の導入開始以降、約 47,000 人の方にご利用いただいているところであります。このアプリは、民間企業が提供している既成の商品に本市の分別ルール等を適用して運用していることから、民間企業と連携しながら、より多くの方に利用いただけるよう、引き続きホームページや広報紙など様々な機会や場、媒体等を活用した周知を実施し、多くの皆様にダウンロードし、活用いただけるよう努めてまいります。</p>

19	E	<p>《 P15 》</p> <p>「スマートムーブ」について、 現状、公共交通機関がその用をなさず、モータリゼーションを助長している一因として、駅やバス停が出発地や目的地からそれぞれ離れていることがあげられる。ただ現実的に東京 2 3 区のような、自家用車を不要とするほどの高度な公共交通網を整備することは 2050 年までには不可能である。速やかな解決策として本市が県内に先駆けて進めている電動キックボードの普及推進がカギとなる。</p> <p>方法としては 2 つである。</p> <p>1 つが利用者自身が公共交通機関に自前の電動キックボードを持ち込むことを全面的に許可する方法。</p> <p>2 つ目が駅や停留所などに電動キックボードを据え付けること。これらは、本市にとって新しい光景であり、市民の意識の変革が必要である。そのため、参加者には定期券付き totra を 6 か月分無償配布するなどインセンティブが必要となるかもしれない。定量的に市内の慢性的な渋滞緩和のメリットや新たな観光客を取り込む経済規模と比べて検証することも必要であろう。</p>	<p>御指摘のとおり、公共交通の利用促進に向けては、駅やバス停までの端末交通を同時に充実させていく必要があると認識しております。電動キックボードについては今年度、市内において、シェアリングサービス導入に向けた実証実験を予定しております。御意見の内容や実証実験の結果を踏まえ、今後の取組内容について検討してまいります。</p>
20	E	<p>《 P15, 20 》</p> <p>「自動車の EV 化」、「電動車の導入と、充電設備の整備」について</p> <p>導入が遅れている背景は車両自体の価格と、充電設備不足が大きく、また内燃機関車に対する罰則が乏しいことも一因となっている。</p> <p>車両の購入補助は 2022 年度の東京都の補助金並みに増額されたい。</p> <p>充電設備について、高速充電器の設置は今後も採算が合わない見通しのため諦める代わりに、自宅内の基礎充電設備への購入補助を充実されたい。</p> <p>さらに内燃機関車に対しては、バスが通る片側 2 車線以上の道路についてはバス・EV・FCV 専用レーンとされたい。</p>	<p>国において 2035 年までに乗用車新車販売で電動車 100% の実現を目指すことが示されており、メーカー各社においても電動車の開発と価格の低廉化が進んでいることから、今後、電動車の導入は一定程度加速していくものと考えております。本市では現在、個人向けの EV 導入支援策として一律 20 万円の補助を行っておりますが、特に今年度は申請件数が大きく増えておりますことから、次年度以降の予算額や補助要件、補助額等について、国・県や他自治体の動向も注視しながら、適切かつ効果的な制度となるよう検討してまいります。</p>

		<p>さらに、各事業所に対して、EV 車で通勤する従業員には事業所内駐車場で基礎充電ができるよう、設備導入に補助を新設されたい。あるいは法人所有のEVについては基礎充電設備を無償で事業所に設置させるなど補助金の拡充を検討されたい。</p>	<p>また、本市ではEV充電設備に対する補助は現在行っておりませんが、今後EV普及が進んでいく中で、国や県の動向も注視しながら、戸建住宅や事業所における充電設備設置の支援のあり方について検討してまいります。</p> <p>車線規制についても、今後のEV・FCVの普及状況や他自治体の動向を見ながら、情報収集をしてまいります。</p>
21	C	<p>《P16》</p> <p>「人にも環境にもやさしい職場で快適に働こう」の項目では、断熱やLED化のみならず、建物周辺の緑化推進に関する記述を追加してほしい。</p>	<p>御指摘の箇所は「かえる」のアクションに基づく取組を記載しておりますことから現行のままとさせていただきますが、事業所における緑化の推進も必要な取組のひとつと考えますので、御意見の内容を踏まえ、効果的な緑の創出に向け取り組んでまいります。</p>
22	E	<p>《P16》</p> <p>「・太陽光発電…の設置検討を」について、現状、再生可能エネルギーの導入が進まないのはその発電量の不安定さゆえの採算の悪さである。また発電しすぎた場合、九州電力などでは出力制御を行うなど、設置事業者のインセンティブが削がれている。</p> <p>この主な原因は発電された電気を貯蔵する設備がないことである。解決策として2つがあげられる。</p> <p>1つ目は市内のEVは日中の駐車時に自宅もしくは事業所にて基礎充電に接続してもらい、その間に出力されすぎた再生可能エネルギーを充電し、電力不足で節電要請をするような時間帯には一定の割合でグリッドに戻すようなバーチャルパワープラント（VPP）を市で推進されたい。</p>	<p>本市では、自立分散型エネルギーの普及促進を目的として、住宅向け太陽光発電設備と併せて蓄電池や、蓄電池としてのEVに対する補助を行っております。また、各市有施設にも再エネ設備と蓄電池・EVを設置することについて現在検討を進めており、将来的にはこれらの再エネ・蓄エネを活用したエネルギーマネジメントを実施することについて、地域新電力会社宇都宮ライトパワー等と連携しながら推進してまいります。</p>

		<p>2つ目は水素に変換し、FCV への供給に備えることである。FCV は充填にかかる時間が EV と比べて大幅に短い反面、水素ステーションは限定的で、本県には県南に1か所しかない。場所については廃業したガソリンスタンドの跡地など、乗り入れのしやすい場所が最適であろう。FCV 台数の少ない現時点では公設民営の形で進められたい。</p>	<p>再エネ由来の水素についても、カーボンニュートラルに向けた重要なエネルギーの一つと認識しております。水素ステーションの誘致に向けては、交通・物流分野や農業分野における水素利活用など、水素需要創出の動向や、県とも連携しながら取り組んでまいります。</p>
23	A	<p>《 P17 》 事業者の取組 「排出削減に向けた国の取組み」について、別ページで必要な取組みとして記載いただくことを提案する。 【修文案】 事業者の取組に具体的な事例のページを追加し、「排出削減に向けた国の取組（一部抜粋）」において事例を追加する。例えば、「業種間連携省エネルギーの取組促進」「エネルギーの地産地消・面的利用の促進」の部分について、宇都宮市にある清原スマエネを例に面的利用のイメージを促す等。</p>	<p>事業者における取組事例については、本市が作成している「省エネガイドブック」のほか国や県においてもさまざまな事例が取りまとめ公表されていることから、参考情報として巻末にリンクを掲載するほか、個別の事例の掲載はしませんが、事業者における省エネルギー策のひとつとしてエネルギーの面的利用に関するコラムを追加いたします。また御提案いただいた清原のスマートエネルギーセンターの取組等、市内における好事例などについても、効果的に周知できるよう努めてまいります。 P26 にコラムを追記 P27 に県・市の事業者向けガイドブックのリンク先を追記</p>
24	E	<p>《 P18 》 「特定排出者」ではないからと言って脱炭素に取り組まなくて良いわけではありません」について、現状、市内の事業者は地域経済を支える重要な存在であり、環境保護と利益追求のバランスに苦慮しているところである。「図：脱炭素経営のメリット」ではイメージが先行し、いわゆる現世利益が不足している。本市の特徴として第3次産業が多いので、植樹・植生などによるCO2削減を目指してはどうか。例えば市街化区域内の敷地で天然芝によって緑化した面積は固定資産税から免除するなどの経済的インセンティブを与えてはどうか。あるいは市保有地である小中学校や児童公園を芝生化するなども考えられる。</p>	<p>中・小規模の事業者に積極的に脱炭素経営に取り組んでいただくため、効果的なインセンティブの設定も含め、植樹・植生などの取組について、御意見の内容も参考にしながら検討してまいります。</p>

25	A	<p>《 P19 》 事業者の取組 P19 が中・小規模の事業者における脱炭素化に向けた 1 つの手段であることがわかるように、下記の表題を追記することを提案する。</p> <p>【修文案】 P19 3 行目 脱炭素経営に取り組む際には・・・の 前段に下記表題を追記 <脱炭素化に向けた取組ステップ（例）></p>	<p>御意見の内容を踏まえ、事業者にとって分かりやすい内容となるよう、<u>標題を追記いたします。</u></p> <p>P 19 に追記</p>
26	A	<p>《 P19 》 事業者の取組 「電化を促進する」を下記の文言に修正することを提案する。</p> <p>【修文案】 環境負荷の少ないエネルギーへの転換及び省エネ管理の推進</p>	<p>当該箇所は、引用元である「中小規模事業者のための脱炭素経営ハンドブック」からの抜粋であるため現状のままとさせていただきますが、電化が難しい分野においてはエネルギー転換やエネルギー利用最適化の視点も重要であることから、御意見の内容を踏まえ、<u>下記の 2 文を追記いたします。</u></p> <p><u>※エネルギー消費量の削減に向けては、機器や設備の更新のほか、AI・IoTなどを活用し徹底した省エネ管理を推進することによって、消費エネルギーの最適化を図ることも有効です。</u></p> <p><u>※可能な限り電化を進めていく一方で、技術的あるいはコストの問題から電化が難しい分野においては、まずは化石燃料から都市ガス等の他燃料へ転換するなど、より環境負荷の低いエネルギーを活用することも有効策のひとつです。</u></p> <p>P 19 に追記</p>

27	A	<p>《 P19 》</p> <p>事業者の取組</p> <p>業界別に記載している緑の吹き出しに「産業部門」を追加することを提案する。</p> <p>【修正案】</p> <p>「たとえば産業では・・・」</p> <p>第6次エネルギー基本計画によると、我が国の産業・民生部門の消費エネルギーの約6割は熱需要と示されており、産業分野への働きかけが最も肝心です。具体的な取り組みとしては、エネルギー転換があります。</p> <p>各分野におけるイメージを例に示すと、「某自動車部品工場」では、工業炉で使用している灯油を都市ガスに転換した場合、年間で300tものCO2排出削減に繋がります。「某お菓子製造業」では、焼き機で使用しているLPGを都市ガスに転換した場合は年間で190tの削減、また、ボイラで使用している場合は年間45tものCO2排出量を削減します。「某セメント工場」では、ボイラで使用しているA重油を都市ガスに転換した場合、年間94tもの削減効果があります。</p> <p>燃料転換をするにあたり電化が困難な業種においては、化石燃料から都市ガスなど他燃料へ転換するといった、より環境負荷の低いエネルギーを活用することが期待されています。</p>	<p>No.26 同様、燃料転換の必要性について追記するとともに、いただいた御意見は今後の施策事業の検討や事業者への周知啓発を行っていく際の参考にさせていただきます。</p> <p>P19に追記</p>
28	B	<p>《 P20 》</p> <p>行政の取組</p> <p>「⇒市有地・市有施設に再生可能エネルギーを最大限導入します」に次を追加する。</p> <p>・太陽熱利用システムを設置し、ガス・電気の使用量を削減する。</p>	<p>現行の「再生可能エネルギーを最大限導入」の表記において、太陽熱も含めており、活用可能な再エネについて今後検討し、最大限導入してまいります。</p>
29	E	<p>《 P20 》</p> <p>行政の取り組みの「スマートムーブを実践します」という部分に関して、「自転車の街 宇都宮」にも関連して自転車利用者が快適に利用できるような道路や置き場所などの設備も整備してもらいたい。</p>	<p>自転車は、本市の特徴であり重要な脱炭素モビリティのひとつと認識しておりますことから、自転車利用者に快適にご利用いただけるよう、「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」に基づき、自転車走行空間や駐輪場の整備に計画的に取り組んでまいります。</p>

30	C	<p>《 P20 》</p> <p>環境教育については、このページでしか触れられていないことが気になった。どのように実践していくのか、小中高大、市民や事業者、NPO や市民団体他との連携は考えているのか、より具体的に書いてほしい。</p>	<p>ロードマップで具体的な内容に触れていませんが、環境教育についてはこれまでも多様な主体と連携しながら各種事業を進めており、今後もあらゆる世代に対しより良い学びの場を提供できるよう努めてまいります。</p>
31	A	<p>《 P20 》</p> <p>「再生可能エネルギー最大限導入・活用プロジェクト」の項目では、電気のことだけでなく熱利用での再エネ導入についても、もっと大きく触れてほしい。</p>	<p>「地域ポテンシャルを活かした様々な再生可能エネルギー」の文言は熱エネルギーも含めた多様なエネルギーを想定して記載していたものですが、3行目「<u>電力の脱炭素化</u>」が電力に限った記載となってしまいましたので、「<u>エネルギーの脱炭素化</u>」に修正いたします。熱利用も本市に賦存する再生可能エネルギー活用の手法のひとつとして重要であることから、導入・活用に向け取組を検討してまいります。</p> <p>P23 を修正</p>
32	A	<p>《 P26 》</p> <p>おわりに（推進体制）リード文に次を追加する。</p> <p>「また、定期的に進捗状況や課題を公表し市民・事業者への参加協力を要請する。」</p> <p>または、</p> <p>「また、定期的に進捗状況や課題を市民・事業者と意見交換する機会を設けていく」</p>	<p>市民・事業者・行政が一丸となって脱炭素化に取り組んでいくという本ロードマップの策定の趣旨も鑑み、御意見の内容を踏まえ、<u>下記の文言</u>を追記いたします。</p> <p><u>また、定期的に進捗状況や課題を公表し、市民・事業者のみならずと一丸となって推進してまいります。</u></p> <p>P26 に追記</p>

33	A	<p>《 P26 》</p> <p>推進体制について、全庁的に行っていくとあったが、強いリーダーシップがないと、部署によって温度差が生じ、進みづらいのではないか。また市民、事業者、大学、NPO・市民団体、若者・女性などとの連携も入れてはどうか。</p>	<p>庁内推進体制については、全庁的・部局横断的に取り組んでいくため、市長を本部長とし全部局長等で構成する推進本部を設置したところであります。</p> <p>また、庁外の御意見を伺う場として、宇都宮市環境基本計画の諮問機関である「宇都宮市環境審議会」を活用していく予定であるため、その旨追記するとともに、その他の連携の在り方についても今後検討してまいります。</p> <p>P26 に追記</p>
----	---	--	--