

## 令和5年度 第1回鹿児島市環境審議会 会議概要

### 【日 時】

令和5年8月10日（木） 10時00分～11時10分

### 【場 所】

市役所別館3階 300会議室

### 【出席委員】

有山委員、伊荻委員、川原委員、小山委員、高山委員、徳留委員、富安委員、中村委員、西園委員、二宮委員、三原委員、宮本委員、村山委員、山瀬委員

### 【会 次 第】

- 1 開会
- 2 報告
  - (1) 2020（令和2）年度のCO<sub>2</sub>排出量
  - (2) 第三次環境基本計画等の令和4年度実施状況及び令和5年度取組予定等
    - ① 第三次環境基本計画
    - ② ゼロカーボンシティかごしま推進計画
- 3 その他
- 4 閉会

### 【議事概要】

委 員：再生可能エネルギーの整備は費用がかかると思うが、地産地消のエコエネルギーとして市にはぜひ取り組んでもらいたい。鹿児島がそういったものに取り組んでいるとなると、観光客も増え、雇用も生まれる。課題もあるが、蓄電池はどんどん改良され手に入りやすいところまで来ている。蓄電池があれば昨日のような災害時でも冷蔵庫やお手洗いがつかるので、近所同士助け合えると思う。蓄電池を導入したい市民もいると思うので、蓄電池の助成金も検討してほしい。

事務局：行政だけでは脱炭素化は進まないことから、地域の事業者や商店街の皆様と連携して取り組んでいきたいと考えている。蓄電池の企業ができれば、雇用が生まれ経済も回る。国では今年2月に「GX実現に向けた基本方針」を閣議決定され、今後はこのような視点からも取り組んでいかないといけないと考えている。

委 員：資料2の28ページの「リサイクル自転車フェアの開催」だが、公用車等への活用とは具体的にどのような利用なのか。  
また、「プラスチック資源循環推進事業」は、今年度から試験的に取り組むことになっているが、バケツなどのプラスチック製品を資源化できたらいいという声を聞くので、できれば早いうちに実施していただければと思う。

事務局：「プラスチック資源循環推進事業」での実証実験では、選定した2地区で、まず1か月間は通常のプラスチック容器類を通常のとおり収集し、次の1か月間はプラスチック製品も一緒に収集し、資源化するにあたってどのような課題があるか検証をする。

事務局：公用車等への活用については、公用の自転車として、職員が外勤に行くときに使用するものである。

（次のページに続く）

委員：資料2の11ページの「かごりん」についてであるが、今年度から新しいシステムになり、支払い方法がクレジットカードとなったことで、使いにくくなったという声が多い。今後、現金利用にシフトするのか、それともこのままクレジットカード利用になるのか精査してほしい。また、利用者の走行ルートに基づき、サイクルポートの位置を検討すれば、利便性が高まり、ターゲティングもできるのではないかと。次に、バス事業課の電気自動車等の普及促進についてであるが、鹿児島市がゼロカーボンを目指すなかで、ここが大きな課題となると思っている。バスや市電の台数を増やすとか、市民の移動手段を公共交通機関にシフトしていくなどが考えられるが、そのような計画はあるのか。また、令和5年度にEV車を導入と記載しているが、2050年までに全車をEV化できるのか、指針等があるのか。

事務局：「かごりん」の導入にあたっては、プロポーザル方式で提案を募り、3事業者から提案があった。その提案を総合的に評価し、今の事業者となった。全国的にもクレジットカードによる支払い方法が主流となっており、今の事業者のシステムも支払い方法がクレジットカードによるものであった。未成年の方等は、保護者等のクレジットカードを登録いただき利用することができるので、そのようにご案内していただければと思う。支払い方法がクレジットカードだと利用しにくいというご意見があることは運営事業者に伝えたい。また、電子マネー等の対応も可能か協議したい。次に、サイクルポートの設置についてだが、利用者の属性は取得できないが、GPS機能が付いているため、「かごりん」の走行データを活用し、今後、利便性のよい場所等へのサイクルポート設置について検討していきたい。

事務局：公共交通機関の利用促進については、これまでも様々な場面で行っているが、鹿児島市の地形的な構造や団地が多いといったことから、やはり車に頼ってしまう部分があると思う。今後のEV車の導入状況であるが、国産メーカーがEV車の提供する計画を発表し、2024年、2025年に本格的に販売が始まるかと考えている。テスラや中国のEVメーカーの日本での販売も考えられるため、今後ガソリン車からの買い替えが進んでいくと考える。EV車は走行距離が限られているため、充電設備の整備が課題であり、国では、2030年までに急速充電器を3万基、普通充電器を12万基設置する計画がある。運輸部門におけるトラックや船のEV化は時間を要すと考えている。国内のトラックメーカーが小型のEVトラックを発売した。ラストワンマイルといって、最後の営業所から配達先までをEV車を使うという物流形態があり、大手の業者はそういった部分にEVトラックを導入していくと思うが、長距離を走るEVトラックの導入はまだ先であると思う。国はモーダルシフトを推奨しており、目的地の途中まで鉄道や船で荷物を大量に運び、集積所から先をトラックで運ぶ取組で、なかなか進んでいない状況ではあるが、こういった取組が今後は主流になってくるのではないかと。

委員：資料2の18ページの「市有施設への太陽光発電システム導入調査・検討事業」についてだが、対象の施設に市営住宅は入っているのか。資料2の48ページに、市営住宅において、使途が定まっていないため、基礎のみ施工した、と記載があり、いずれ導入されるかと思うが、他の施策では、避難所として使う福祉館や小学校で導入されている。郊外の住宅地では小学校、福祉館、市営住宅がまとまってあるので、市営住宅も対象に入れると、面的に導入することができるのではないかと。こういった視点も持っていただけるとありがたい。

(次のページに続く)

事務局：今回の調査の対象には入っていない。現時点では、太陽光発電システムを設置した施設において、発電した電力を全部消費することとしており、市営住宅の場合は電力を消費できるのは、通路の電灯やエレベーターだけであり、太陽光発電システムを設置するとしても、その容量に見合ったものを選択するため小さいものしか設置できない。面的な整備は、オフサイトPPAという方式になる。発電した電力を他の施設に供給する自営線を整備する必要がある、費用が何千万もかかるのがネックであり、現時点では検討していないところである。