

「政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減
等のため実行すべき措置について定める計画(案)」に対する
意見募集の結果について

令和7年2月 17 日(月)
環境省地球環境局地球温暖化対策課

「政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画(案)」について、以下のとおり意見募集（パブリックコメント）を実施しました。

1. 概要

- (1)意見募集期間: 令和6年 12 月 27 日(金)～令和7年1月 26 日(日)
- (2)実施方法: 電子政府の総合窓口(e-Gov)、環境省ホームページ
- (3)意見提出方法: e-Gov の意見提出フォーム、郵送

2. 意見募集の結果

- (1)意見件数: 21 件
- (2)お寄せいただいた御意見の概要と御意見に対する考え方: 別紙のとおり

お寄せいただいた御意見の概要と御意見に対する考え方

※本計画に関する御意見について、一部要約し、整理しています。（本計画の内容と直接関係がないと考えられる御意見は除いています。）

頁	項目番号	意見の概要	意見に対する考え方
	第一	2ページの注2で「海上保安庁の船舶・航空機の運用に伴う排出」を計画の対象外としています。日本近海に不審船が現われた時に「CO2を排出するから海保の船が出動を控える」というわけにはいかないのは当然ですし、そもそも不審船がどのくらい出現するかは事前に分からない以上、計画的な削減には馴染まないことも理解するので、海上保安庁を加えたことには賛成します。	御意見ありがとうございます。
	第三	「65%削減」、「79%削減」の各数値目標について、少なくとも各2ポイント上乗せするべきである。早期に高い削減目標を達成するほど、わが国の技術・製品・社会インフラ等の国際競争力が強化されるからである。	政府が率先して温室効果ガスの排出量削減に向けた取組を実行するという政府実行計画の趣旨を踏まえ、2030年度時点において我が国全体よりも率先して削減する目標（2013年度比で50%削減）を掲げています。今回、その削減ペースを維持することとし、直線的な経路として2035年度及び2040年度の温室効果ガス削減目標を設定しています。
		政府計画は国連計画がいう世界全体の温室効果ガス削減目標を「2013年度比60%」にとどめると消極的です。異常気象、災害多発に見られるように、13年度比でいうなら71%以上に、待ったなしの削減に計画を改めるべきです。	
		政府の船舶・航空機の使用に伴う排出については削減目標は立てないにしても「排出量の把握を行い取組の進捗状況を点検することとする」とあります。これは防衛装備品や海保の船舶は何%削減という目標こそ立てないにしても「現在何トン排出しているか」「去年よりは何トン減っ	

		た(増えた)」というデータは取っているし、今後取るという意味でしょうか？	
	第四 1(1)	政府機関が太陽光発電の電力を調達する上でPPAモデルを活用することの検討が掲げられています。それ自体は良いことだと思います。ただ同じ内容は2021年に閣議決定された政府実行計画にも盛り込まれています。ところが、政府施設でPPAを活用した事例はほぼゼロと思いますが、何らかの原因やネックがあるならばその改善策も盛り込むべきではないでしょうか？	PPA モデルの活用は、政府施設における太陽光発電の最大限の導入を進める上で有効な手法となります。今後取組を進めるに当たっての具体的、細目的な措置及び技術的な連携のあり方並びに効果的な取組に関する情報共有について、公共部門等の脱炭素化に関する関係府省庁連絡会議において検討することとしており、PPA モデルの活用に向けた課題等についても整理してまいります。
	第四 1(2)	ペロブスカイト太陽電池については、現在開発されている鉛使用のものは、鉛の散逸による影響はあると思われるので、使用については当面(とりあえずは鉛使用でないものが開発され一般普及の段階になるまで)差し控えるべきと考える。鉛は生殖機能への悪影響が大であるので身近な所にあるべきではない。	政府施設におけるペロブスカイト太陽電池の率先導入に当たっては、鉛の散逸による環境影響が生じないよう適切に取り扱ってまいります。
	第四	政府実行計画は脱炭素における政府の「率先的取組」を示す文書とされています。水素の利活用については、現状、その費用面の課題や供給インフラ面の課題等で普及についてはまだまだ課題があるのが実情です。脱炭素社会の推進のために、水素を含む新エネルギーの率先的な利活用の取組についても今後検討していただきたく存じます。	これまで同様に、燃料電池の積極的な導入や FCV を含む電動車の導入を位置付けるとともに、民間での導入実績が必ずしも多くない新たな技術を用いた設備等について、高いエネルギー効率や優れた温室効果ガス排出削減効果等を確認できる設備等の率先的導入を位置付けています。
	第四 1(3)、3	ガスエンジン型のコージェネは、高い省エネルギー性による低炭素効果に加えて、柔軟な出力調整が可能であり太陽光発電の調整電源としても適している。またブラックアウトスタート機能を搭載した機種も多数出回っており、系統停電時の電源として強靱化に貢献する。庁舎や公共施設への導入実績もある。燃料電池はコージェネに包含されることから、1(3)の中でコージェネレーションを追加いただきたい。	1(3)は、施設に設置された太陽光発電により生じた余剰電力を当該施設において有効活用することで、当該施設における再生可能エネルギーの最大限導入に資するとともに、災害時のレジリエンス強化にも資する設備を記載しており、当該箇所への追記は趣旨に合致しません。他方、コージェネレーションは、建築物における省エネルギー対策に資する取組であるため、いただいた御意見を踏まえて、2(1)に追記しま

		1(3)について、蓄電池・燃料電池・再生可能エネルギー熱やコージェネレーションの活用として頂きたく存じます。本文も「また、地域や用地を問わず利用可能な地中熱や太陽熱、・・・(中略)・・・積雪地域に無尽蔵に存在する雪氷熱等の再生可能エネルギー熱やコージェネレーションの熱(廃熱含む)を使用する冷暖房設備や給湯設備等を可能な限り幅広く導入する。」等の記載にして頂きたく存じます。	す。
		コージェネレーションは、省エネ、強靱性の向上、再エネの最大限活用に資するエネルギーシステムであり、導入を促進すべきと考えるため、「3 財やサービスの購入・使用に当たっての取組」の中に追加いただきたい。	
	第四 2(1)	新築建築物の“平均 ZEB Ready 相当”の意味について、件数ベース／エネルギー(もしくは延床)ベースで平均なのか、明示していただきたい。また、「ZEB Ready 相当」の意味も明示いただきたい。	各府省庁において今後取組を進めるに当たっての具体的、細目的な措置及び技術的連携のあり方並びに効果的な取組に関する情報共有については、公共部門等の脱炭素化に関する関係府省庁連絡会議において検討することとしています。ご指摘の点については、今後、連絡会議において整理してまいります。
		既存建築物の ZEB 化は、2050 年カーボンニュートラルにおいて重要と認識しています。新築に関しては原則 ZEB Oriented 相当など、目標が明示されていますが、既存建築物の ZEB に関連する目標・取組の記載がありません。新築・既築共に ZEB 化自体、世の中でも少ないですが、改修による ZEB 化推進は ZEB・ZEH-M 委員会とりまとめ(2024.3.28)でも記載されており、改修 ZEB の事例は ZEB ポータル(環境省)でも紹介されています。 率然的取り組みを示す政府実行計画に既存建築物の ZEB 化を言及いただくことで普及が加速し、建築物ストックの脱炭素化も進むことが期	地球温暖化対策計画(案)において、「2050 年にストック平均で ZEB 基準の水準の省エネルギー性能の確保を、これに至る 2030 年度以降に新築される建築物は ZEB 基準の水準の省エネルギー性能の確保等を目指し、省エネ性能の向上及び再生可能エネルギーの導入拡大を図る」とされています。政府部門においては、当該計画案を踏まえ、1(1)において施設への再生可能エネルギーの最大限導入に関する取組を、2(1)において建築物における省エネルギーに関する取り組みを具体的に記載しており、これらの取組を進めてまいります。既存建築物の ZEB 化に関連する目標・取組については、前述の取組の進捗状況を

		待されますのでご検討いただきたく存じます	踏まえて検討してまいります。
		2(1)④について、燃料に特化した記載となっているが、「省エネを進めた上で、使用するエネルギーの脱炭素化を進める」ことは電気についても同様であるため、「燃料使用からの温室効果ガス削減に向けた取組を進めていく必要がある。燃料使用量削減に資する」との記載を削除いただきたい。	当該箇所は、建築物における省エネルギー対策に関する取組のうち、燃料使用からの温室効果ガス排出量削減に向けた取組を記載するものです。なお、電気使用からの温室効果ガス排出量削減に向けた取組については、2(1)建築物における省エネルギー対策の徹底や、3(3)再生可能エネルギー等の脱炭素電源由来の電力調達の推進等に記載しております。いただいた御意見を踏まえ、わかりやすさの観点から2(1)に示す取組の順序を整理します。
	第四 3(1)	公用車で電気自動車(バッテリーEV)を導入した場合、充電時間帯が、太陽光発電が減少する夕刻となり、火力発電の増加につながる可能性が高い。電気自動車の導入を行う場合は、充電が再生可能エネルギーの利用につながるようにすべきであり、そのための充電システム(デマンドレスポンス機能などを含む)とセットで導入すべき。	電動車の活用に当たっては、充電に使用する電気の排出係数の低減が有効となります。このため、政府実行計画においては、自らの施設への太陽光発電の導入及びその電力の活用、調達する電力の排出係数の低減に向けた再生可能エネルギー等の脱炭素電源由来の電力の率先調達等の取組を位置付けています。いただいた御意見も参考にしながら、これらの取組を着実に進め、温室効果ガスの排出量削減を進めてまいります。
	第四 3(3)	「クリーンエネルギー」「脱炭素電源等」に原子力発電は含めないと明記してください。 令和6年5月21日付の環境基本計画には冒頭「我々は、気候変動、生物多様性の損失及び汚染という3つの危機に直面している」とあり、「汚染への対応は「人の命と環境を守る基盤的取組」であり、我が国の環境行政の不変の原点として進めていくことが重要である。化学物質やマイクロプラスチック等による水・大気・土壌等の環境汚染等は、生物多様性など自然資本への大きなリスクであると同時に、人の健康、ウェルビーイングへのリスクとして引き続き対応が必要な課題となっている」と	第7次エネルギー基本計画(案)では、エネルギーの安定供給と脱炭素を両立する観点から、再生可能エネルギーを主力電源として最大限導入するとともに、特定の電源や燃料源に過度に依存しないようバランスのとれた電源構成を目指していく必要があるとされています。 政府実行計画においては、このことも踏まえ、政府部門の温室効果ガスの削減目標の達成に向け、 ①2030 年度までに調達する電力の 60%以上を再生可能エネルギー電力とする ②2030 年度以降については、再生可能エネルギー電力を 60%以上調

	あります。意見募集の結果、「放射性物質についても現在の記述に包含される」との考え方が示されました。 福島第一原発事故による敷地内外の汚染は何百年も続き、原子力基本法に明記されているように原子力事故の発生を常に想定している以上、事故による汚染も想定し、事故がなくても原発はトリチウムをはじめとする汚染を常にしていると「ALPS 処理水」に関して日本政府が世界中に広報しています。 したがって、政府の温室効果ガス排出削減計画、地球温暖化対策計画、GX2040ビジョン、エネルギー基本計画では「クリーンエネルギー」「脱炭素電源等」に原子力発電は含めないと明記するべきであり、さなければ政策の整合がとれません。	達した上で、2040 年度においては、民間部門の脱炭素電源の調達状況を考慮しつつ、調達する電力の 80%以上を脱炭素電源由来の電力とするものとし、目標達成に向け、調達する電力の排出係数の低減に継続的に取り組むこととしています。
	2030年度に政府調達電力の60%を再エネ電力に、2040年度に80%を脱炭素電源に、と掲げている部分ですが、基本的に賛成ですが、ここで目標値を「調達電力」の何%とする合理性はあるのでしょうか？太陽光発電設備などを設置して自家消費する場合もあり得るので「使用電力」の何%に目標を設定することもありえると思います。その中で2021年閣議決定の政府実行計画を含めて調達電力で目標を定めている理由を知りたいと思います。	太陽光発電等の再生可能エネルギーの最大限の導入に向けた取組や、目標設定については第四の1に記載しています。御意見の箇所は、外部から電力を調達する際の取組や目標を記載するものであり、調達電力に対する目標設定としています。
	電力の再エネ化という場合、主な方法として、〔1〕自ら太陽光発電設備などを設置して自家消費する、〔2〕再エネ電力を購入する、〔3〕証書を購入する、などの手法があると思います。 政府が率先垂範して再エネ導入をすると言っている以上、証書の購入で目標を達成するというのは望ましい姿ではないと思います。証書の購入というのは目標未達成だった時に税金で証書を購入して埋め合わせ	再生可能エネルギー等の脱炭素電源由来の電力調達に関する目標の達成の手段については、各府省庁において適切に選択するものと考えています。

		るというのとはほぼ同義だからです。ですから60%とか80%の達成は原則として(証書ではなく)真水で達成することも記載すべきと考えます。	
	第四 3(5)	GX製品を政府が率先して調達するという方針は方向性としては正しいと思います。ただこの部分の書き方は余りにも漠然としすぎていると思います。むしろ類似のことについて地球温暖化対策計画(案)p84の記述の方が詳しいのは多少違和感があります。本来であれば政府調達に関しては、「政府実行計画」の方に、より詳しい記述がある方が自然ですから。	当該箇所は、地球温暖化対策計画(案)に記載の内容のうち、政府自身の事務及び事業に関する取組として政府実行計画へ位置付けるべき事項について記載したものです。
	第四 3(6)	自転車活用推進計画(国交省所管)においても自転車通勤の促進および通勤目的の自転車分担率が指標として示され、また、デコ活(環境省所管)においても、「smart move」の一環として、自転車や徒歩での移動の推奨について明記される中、明記のご検討をお願いいたします。	御意見を踏まえ追記します。
	第四 4(4)	スコープ3 排出量の特定と算出は、組織が排出量削減に必要な行動をとるために不可欠である。気候関連開示規制の状況は、本計画の前回改訂時から急速に進展している。スコープ3 排出量の開示は、国際サステナビリティ基準審議会(ISSB)のIFRS S2基準で要求されるようになり、日本を含む多くの国・地域がこの開示枠組みを採用する予定である。 パリ協定の目標を確実に達成するためには、政府自身もスコープ3の排出量を開示し、削減することが必要である。グローバルなサステナビリティ情報開示の枠組みに整合した環境データの開示をサプライヤーに求めることで、政府はより比較可能で有用なデータを利用し、さらなる行動に役立てることができる。	政府の事務及び事業におけるスコープ3排出量の算定や開示については、まず環境省において対象カテゴリーや算定手法、情報開示や排出量削減に向けた取組の検討を行ってまいります。政府全体の取組については、その状況も踏まえ、公共部門等の脱炭素化に関する関係府省庁連絡会議において整理してまいります。
		従来の政府実行計画になかった「政府の事務・事業におけるスコープ3	

	排出量」の観点が盛り込まれたのは前進であり良いことだと思います。 ただ気になるのは政府の Scope 3 排出量というのは、これまで試算したことさえないはずです（政府全体の Scope 3 の排出量データがないのはもちろんのこと、各省庁レベルでもないと思います）。 ですから、いきなり Scope 3 の排出量削減に努めるといっても、単なる掛け声だけに終わってしまうような気がします。それだけに「まずこれだけは最低限確実に実行する」という内容（例えば Scope 3 の排出量の算定や結果の公表）を盛り込んだ上で、計画案にあるような“その削減量の削減に努める”とした方が良いと思います。	
--	--	--