

意見公募結果

資料 1

○意見公募の期間：令和2年12月23日から令和3年1月21日まで

○提出された意見数：3名から3件

No.	ページ	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
1	—	<p>再エネの利用率を向上させ、併せて自治体/地域のレジリエンス性を高める、交流電力網に併用する直流電力システムの提案。</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の電車（路面電車を含む）の架線を、直流電力の送電網として流用し、再エネ電力の取り込み、沿線建築物（自治体設備を含む）に直流電力を供給し、平時は再エネ利用率を向上させ、災害時、交流電力途絶時にも、自治体機能、市民生活の維持を実現する。（重要拠点には直流発電機を装備） 既存設備の動力、照明、情報機器の内部は大半直流電力で動いており、改修で直流電力駆動可能であり、エレベータや、給水ポンプ、PCなど災害時にも運用すべき機器の使用を可能とする。 	<p>いただいたご意見は、今後の分散型電力ネットワークの構築に向けた環境整備の取組の参考とさせていただきます。</p>
2	38	<p>水素普及啓発において、水素ステーション実現に向けて、早急に取り組んでいただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> 2020年10月の首相所信表明で「2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル脱炭素社会を目指す」として、国では二酸化炭素を排出しない水素利用の発電や、車の発電源として水素を活用推進する燃料電池自動車（FCV）並びに水素ステーションの普及促進が進められている。 水素基本戦略では、2030年度整備目標である水素ステーション900箇所相当FCV80万台に向けて目標達成が加速化されている。 現在県外からのFCV利用者の本県への乗り入れは、距離的にも制限され、高知県内移動が困難とされている。 	<p>ご意見いただきました水素ステーションに関しましては、整備・運営コストが高く、整備主体となる事業者の確保やその支援のあり方、水素エネルギーの多様な利用方法、全国的な普及状況等、費用対効果の面も含めて総合的に判断していく必要があります。国における技術開発の動向や他自治体の先進事例、本県での水素利用ニーズなど、情報収集を進めてまいります。</p>
3	38	<p>水素活用の先進事例に学び、高知の県・市・町村でなにができるのかの検討を早期に始めてはどうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> 徳島県では「水素社会先進地宣言都市」がなされ、あわおどり空港にFCフォークリフトが置かれ、徳島県庁には再エネ自立型ステーションとFCV、2021年には地産水素源の整備と水素ステーションが整備され、FCバス等の増強、水素パトカー整備も構想されようとしている。 高松にも移動式の水素ステーションが配置されている。 松山市でも四国水素ハイウェイ西の玄関として、2020年8月に、SDGs 未来都市（33都市）と自治体SDGs モデル事業（10事業）に選定され、さらに同11月20～21日、松山市で水素で走るバス「SORA」を展示・試乗会を実施している。また、松山市内において、路面電車「坊ちゃん電車」を水素燃料電池で走らせることにしたようだ。 高知では水素ステーションの設置が不十分で、燃料電池車の普及の足かせになっている。 	<p>ご意見いただきました水素ステーションに関しましては、整備・運営コストが高く、整備主体となる事業者の確保やその支援のあり方、水素エネルギーの多様な利用方法、全国的な普及状況等、費用対効果の面も含めて総合的に判断していく必要があります。国における技術開発の動向や他自治体の先進事例、本県での水素利用ニーズなど、情報収集を進めてまいります。</p>