

主な対策（案）と市民、事業者の意見

資料3-3

対策（案）	対象	市民、事業者からの主な御意見
		問題点と課題
		関連する国の主な対策
省エネ活動支援の義務化	エネルギー供給事業者	<p>【賛成】</p> <p>①エネルギー供給事業者の責務として、条例の条文に明記すべきである。</p> <p>②各家庭対応をやってもらえばいい。そういう時代である。</p> <p>【反対】</p> <p>③義務ではなく、事業協力によるべき。</p> <p>④具体的な行為内容及び費用負担の見込みなどを明確にした上で、電気事業法、ガス事業法等との整合性の検討・調整が必要。</p> <p>⑤公益事業への条例での規定は慎重に検討すべき。</p> <p>⑥義務ではないだろう。市、エネルギー事業者、省エネコンサルタントがコンソーシアムを組んで、省エネを推進することが必要。</p> <p>【その他】</p> <p>⑦中小企業の削減クレジットの購入を求めるべき。</p> <p>⑧具体的な内容として、消費量をわかりやすく表示することを含めてほしい。</p> <p>⑨CO2を排出する機器を製造しているメーカー、建築メーカーなども含めることにより、更に省エネ・省CO2活動が促進されるのではないかと。ただし、義務化ではなく、各主体の自主的な取組を支援する制度が適している。例えば、家庭（事業所）の省エネ・省CO2活動を支援する提案をすれば、その削減効果を自らの排出量からオフセット可能、あるいは省エネ・省CO2提案活動支援補助金が支給される等。</p> <p>⑩改正条例における協力規定をエネルギー供給事業者と十分に協議して、支援する側への過大な負担増加とならない制度設計をしてほしい。</p>
		<p>【問題点】</p> <p>①特定地域（市域）に限った取組を求めること。</p> <p>②電気事業法、ガス事業法で義務付けられていない取組を求めること。</p> <p>③電力会社、ガス会社の負担増加は、論理的には電気料金、ガス料金に転嫁されることになるが、市内の取組が他の府県、市町村の電気料金、ガス料金の増加につながる。</p> <p>【課題】</p> <p>④対象事業者が確実に履行する動機付けが必要。</p> <p>⑤省エネ支援に様々なケースが想定されるため、義務化の内容が特定しづらい。また、このために、対象事業者に求める負担が不透明。</p> <p>⑥支援する事業者間の機会の公平性を確保し、偏った支援にならないよう配慮が必要。</p> <p>⑦活動に伴う費用・人材について、対象事業者と協議が必要。</p>
		<p>【地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ（平成22年3月31日）】</p> <p>①住宅・建築物分野の省エネ・GHG診断専門家の育成</p> <p>②中小企業GHG診断士の育成・派遣制度</p> <p>【資源エネルギー政策の見直しの基本方針（案）（平成22年4月19日）】</p> <p>③次世代エネルギー・社会システムの構築に向けた各種の実証を実施</p> <p>④スマートメーター及びこれと連携したエネルギーマネジメントシステム（エネルギー需給情報の詳細な把握・様々な機器の制御が可能なシステム）の開発及び整備、関連する規格の標準化を推進。2020年代の可能な限り早い時期に、原則すべての需要家にスマートメーターの導入を目指す。</p>

主な論点
<p>★対策の強度</p> <p>①義務化</p> <p>②責務を明らかにした上で、実質的な事業協力を求める</p>

対策（案）	対象	市民，事業者からの主な御意見
		問題点と課題
総合評価制度と追加削減対策	特定事業者	<p>【賛成】</p> <p>①総排出量だけでなく原単位の改善も併せて評価すべき。</p> <p>②総量，原単位の両方とも削減を進める制度にして，その対象も拡大していくべき。</p> <p>③環境に対する意識の改革には，ある程度の義務化も必要であるから賛成。一方で，あまり厳しいと京都から企業が流出する恐れがある。</p> <p>【反対】</p> <p>④（総合評価は）経済発展のために温室効果ガスを排出することを容認するようにも取られかねない。</p> <p>【その他】</p> <p>⑤ライフサイクルCO2が低い製品を社会に供給しようとするれば，製造段階の排出量は増大する。</p> <p>⑥事業者の義務違反については，公表はもちろん具体策指導で実効性を高めるべき。</p> <p>⑦追加オフセットは，京都版排出量取引制度を視野に入れた制度設計にすべき。</p> <p>⑧追加削減対策は，いきなりオフセットを求めるのではなく，そうならないような指導・助言を徹底して実施すべき。市も責任を持って企業の削減を後押しすべき。</p> <p>⑨省エネ法と方向性を同じにし，計画書等作成に対する負担を軽減されること，取組の具体策を市から示すこと，資金的援助をすることが必要。</p> <p>⑩国の制度と十分に整合を取り，二重の規制とならないようにすべき。</p> <p>⑪低評価になった事業所の罰則的な位置付けとして「省エネ診断」を行うのではなく，行政サービスとして「省エネ診断」を開発し，定着させていくことが重要。省エネルギーサービスの事業を，京都発の新たな事業として展開していくことも考えられる。</p> <p>⑫大阪，兵庫，滋賀と連携を図り，キャップ・アンド・トレードを実施する。</p> <p>⑬国の制度設計が完了する前に議論する意義は小さいのではないか。</p>
		<p>【課題】</p> <p>①排出量が増加傾向にあり，かつ削減ポテンシャルの大きい業務部門への対策強化</p>
		<p>【地球温暖化対策基本法案】</p> <p>①キャップ・アンド・トレード方式による国内排出量取引制度</p> <p>【地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ（平成22年3月31日）】</p> <p>②企業・製品のLCA評価も加えた排出量・削減効果の算定・報告・公表</p> <p>③全ての段階での低炭素な製品・サービスシステムの国内・世界市場展開</p> <p>④環境報告書や有価証券報告書等を通じた環境関連情報の開示</p> <p>【資源エネルギー政策の見直しの基本方針（案）（平成22年4月19日）】</p> <p>⑤省エネ法の運用強化</p>
環境マネジメントシステム導入義務化 【京都府提案】	特定事業者	<p>【賛成】</p> <p>①環境マネジメントシステム導入を義務化すればよい。ISOかKESに限定してもよいのではないか。</p>
		<p>【課題】</p> <p>①独自の取組をしている事業者への対応</p>
		<p>【地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ（平成22年3月31日）】</p> <p>①環境報告書や有価証券報告書等を通じた環境関連情報の開示</p>

主な論点
<p>★「総合評価」の内容</p> <p>①総排出量を中心に，原単位の改善や，具体的取組についても評価</p> <p>②明確な評価基準を提示し，取組を誘導</p> <p>★追加削減対策の内容</p> <p>○「計画」時の評価に対して更なる削減を「指導」，「報告」時の評価に対し「オフセット」の勧告，是正されない場合にその事実の公表</p> <p>★業務部門への対策</p> <p>①削減目標のターゲットを提示</p> <p>②トップランナー方式の評価</p> <p>③具体的対策メニューを提示し，取組を誘導</p>
<p>★環境マネジメントシステムの範囲</p> <p>①ISOやKESに限定</p> <p>②第三者のチェックを受けるものについては認める</p>

対策（案）	対象	市民，事業者からの主な御意見	主な論点
		問題点と課題	
新增築時の地域産木材利用の義務化 【京都府提案】	特定建築物 (延べ床面積 2000㎡以上)	【賛成】 ①コストが，工事費の1～2%程度の範囲内であれば問題はないのではないか。 【反対】 ②新景観条例により建築確認に時間を要している。規制が追加されれば，更に設計の負担が増える。 【その他】 ③市内に製材所がないため，京都で切り出した丸太を他府県で加工し，京都に戻すことになる。産地の定義に柔軟な対応が必要。 ④事業者は，経済性，調達の安定性，燃料の性状など総合的な観点から検討するもの。自主的な取組が前提となるよう配慮が必要。 ⑤コストや好みの点で，施主への説明が可能な理屈が必要。 ⑥延べ床面積2000㎡以上となると，他府県の企業が手掛けるケースが多い。 ⑦木材利用と低炭素化の検証が必要（ウッドマイレージなど）。 ⑧「地域産」の範囲は市内に限らず，広く「地場産」とするのが望ましい。 ⑨良質な木材の使用に伴い，固定資産の評価が連動して上がらない仕組みも必要。	★「地域産」の範囲 ①市及び近隣市町村産に限定 ②府内産，近隣府県産まである程度柔軟に対応
		【課題】 ①木材供給量の確保（導入義務量の設定とのバランス） ②消費者（施主・工務店・設計者）のニーズに合った木材の企画や品質の情報不足の解消 ③建設コストの増加	
		【公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律案（平成22年5月19日可決）】 ①公共建築物の建材や内装材で国産木材の利用を進め，特に国が建てる3階程度の低層施設は原則木造化を義務付ける。 ②地方自治体に，公共の建築物を整備する際，国の基本方針に基づいて木材の利用を促進する計画を立てるよう求める。	

対策（案）	対象	市民，事業者からの主な御意見	主な論点
		問題点と課題	
新增築時の再生可能エネルギー導入義務化	特定建築物	<p>【賛成】</p> <p>①新築の建築物は，全て太陽光や太陽熱を利用するようにすべき。</p> <p>②再生可能エネルギーの導入は，既存施設にも義務化すべき。</p> <p>③マンションでも太陽光発電への関心は高い。</p> <p>④既存施設，家庭にも義務化すべき。</p> <p>【その他】</p> <p>⑤ヒートポンプは自然界の絶えることがないエネルギーのみで駆動できないため，本来の再生可能エネルギーではない。認める場合は限定的にすべき。（エアコンもヒートポンプに含まれてしまう。）</p> <p>⑥ヒートポンプは不可欠な技術だが認知度が低い。有効性を市民に分かりやすく説明し普及を推進していくことを要望する。</p> <p>⑦天然ガスコージェネレーション，燃料電池，ガスエンジン給湯器，潜熱回収型給湯器等，CO2削減対策に有効なシステムも導入促進を求める対象としてはどうか。</p> <p>⑧義務を課すのであれば，支援策も必要。太陽光発電の補助制度をさらに拡充し，市内は他都市に比べて初期費用を少なく太陽光発電が導入できる⇒市内に住宅が増える⇒環境産業が活性化する，といった好循環をもたらす大胆な施策の導入をお願いする。</p>	<p>★再生可能エネルギーの範囲</p> <p>①太陽光，太陽熱等で限定</p> <p>②大気熱等も含める</p> <p>③燃料電池等，革新的技術まで含める</p>
		<p>【課題】</p> <p>①義務付ける再生可能エネルギーの範囲設定</p> <p>②緑化との関係の整理</p> <p>③導入義務量の設定</p> <p>④建設コストの増加</p>	
		<p>【地球温暖化対策基本法案】</p> <p>①再生可能エネルギーの全量固定価格買取制度</p> <p>【地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ（平成22年3月31日）】</p> <p>②太陽熱利用・太陽光発電など，大規模施設における導入検討の義務化</p> <p>③新築住宅・建築物に対する一定の省エネ基準の義務化</p> <p>【資源エネルギー政策の見直しの基本方針（案）（平成22年4月19日）】</p> <p>④住宅・建築物の省エネ基準の達成に向け，義務化，必要な支援策等について検討</p> <p>⑤建築物の省エネ基準を平成11年基準から強化すべき，建物全体でのエネルギー消費量を統合化した新基準を策定し，2年後に施行</p> <p>⑥規制強化とパッケージとした予算上の支援，税制上のインセンティブなどを強化</p>	

対策（案）	対象	市民，事業者からの主な御意見	主な論点
		問題点と課題	
電気自動車等への転換義務化	特定事業者	<p>【賛成】 ①一般市民も車を買替える時は電気自動車等にすべき。</p> <p>【反対】 ②方向性は支持するが義務化以外の手段によるべきではないか。 ③事業者としては抵抗感があるかもしれない。 ④バスについては難しい。車両価格が高く，義務化するなら補助が必要。 ⑤業界としては賛成できるものではないが，エコカーの定義によってはあり得ない話ではない。 ⑥安易な義務化だと思うので考えなおして欲しい。 ⑦今後の本格的普及を考えると見極めるべきことが多く時期が早い。</p> <p>【その他】 ⑧タクシーやレンタカー事業者等に対する次世代自動車購入補助，中小企業者に対する導入時の融資及び軽自動車税の免除等の支援を通じて普及促進を図り，その結果を評価した上で検討すべき。 ⑨エコカー導入の課題は，車両価格と充電設備。 ⑩エコカーの定義に低燃LPG車なども加えてほしい。 ⑪緑ナンバーのトラックは，公共交通である。 ⑫対策の本命は，家庭用自動車だと思う。 ⑬電気自動車は高価。ハイブリッド車などのエコカーも含める方が普及が進む。 ⑭国の減税に加え，京都独自の補助金など，より実現可能な対策を考える必要がある。 ⑮タクシーや営業車から実施すべき。 ⑯燃費基準により税額を変えることで，より低燃費の車への誘導をすべき。</p>	<p>★対策の強度 ①義務化（保有台数の一定割合） ②義務化（新車購入の一定割合） ③段階的導入の検討 ④努力義務</p> <p>★電気自動車「等」の範囲 ①電気自動車に限定 ②ハイブリッド，低燃費LPG車等も含める ③低燃費車を幅広く含める</p> <p>★対象 ①特定事業者 ②自動車保有台数の多い事業者</p>
		<p>【問題点】 ①電気自動車等の供給不足（電気自動車の供給は特定メーカーのみ）</p> <p>【課題】 ②経済的負担の軽減 ③国の政策との整合（燃費基準強化等）</p>	
		<p>【地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ（平成22年3月31日）】 ①燃費基準の強化 ②関連インフラの先行的かつ適切な整備</p> <p>【次世代自動車戦略2010（平成22年4月12日）】 ③供給サイドへの施策（研究開発支援，燃費規制等）と需要サイドへの施策（補助金，税制等）の両面からの統合的な施策展開により「先進環境対応車」の普及を目指す。 ※先進環境対応車とは，「次世代自動車+将来，その時点の技術水準に照らして特に環境性能に優れた従来車」をいう。</p> <p>【資源エネルギー政策の見直しの基本方針（案）（平成22年4月19日）】 ④次世代自動車普及に当たっては，積極的なインセンティブ施策が不可欠。2020年までに普通充電器200万基，急速充電器5000器設置することを目指す。 ⑤従来車対策として，2020年度燃費基準を策定し，民間の開発努力を最大限に促す。</p>	

対策（案）	対象	市民、事業者からの主な御意見	主な論点
		問題点と課題	
一定割合の電気自動車等の販売義務化	自動車販売店	<p>【反対】</p> <p>①販売店に一定割合の販売を義務付けることは非常に難しいし、相当な反発が予想される。</p> <p>②国から許可を受けて販売できるとされる車を、条例で規制されるのは理解が得られない。</p> <p>③環境対応を進めていく方向性は総論として賛成だが、販売の時点で枠をはめるという手法は反対。</p> <p>④販売店は、系列メーカーから提供される商品の中から、ユーザーが求める商品を販売するため、メーカーの商品開発に依存するとともに、ユーザーの要求に対応していく必要がある。販売店が主体的に販売する商品の割合をコントロールすることは不可能。</p> <p>⑤小規模の販売に対して義務付けは不可能。</p> <p>⑥エコカーの商品ラインナップに差がある中、一律に販売比率に規制をかけることは、エコカー割合の少ない系列の販売店に極めて不利になるため、反発も大きい。</p> <p>⑦大半のディーラーは市内だけでなく、他市町村にも販売店を持つ。販売店ごとに取扱いが異なるのは問題。規制のない市外での販売に移したりすることもできるのではないか。</p> <p>⑧なぜか分からない。特定メーカーを推奨するのか。</p> <p>【その他】</p> <p>⑨電気自動車「等」の範囲が不明であり判断しづらい。</p> <p>⑩大型車については、国の厳しい環境規制により、相当技術開発が進んでおり、新たな環境対応車両が市場に出てくる。車両更新によって普及も進むのではないか。</p>	<p>★対策の強度</p> <p>①義務化</p> <p>②段階的導入の検討</p> <p>★電気自動車「等」の範囲</p> <p>①電気自動車に限定</p> <p>②ハイブリッド、低燃費LPG車等も含める</p>
		<p>【問題点】</p> <p>①電気自動車等の供給不足（電気自動車の供給は特定メーカーのみ）</p> <p>②営業の自由を阻害する懸念</p>	
		<p>【地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ（平成22年3月31日）】</p> <p>①燃費基準の強化</p> <p>②関連インフラの先行的かつ適切な整備</p> <p>【次世代自動車戦略2010（平成22年4月12日）】</p> <p>③供給サイドへの施策（研究開発支援、燃費規制等）と需要サイドへの施策（補助金、税制等）の両面からの統合的な施策展開により「先進環境対応車」の普及を目指す。</p> <p>【資源エネルギー政策の見直しの基本方針（案）（平成22年4月19日）】</p> <p>④次世代自動車普及に当たっては、積極的なインセンティブ施策が不可欠。2020年までに普通充電器200万基、急速充電器5000基設置することを目指す。</p> <p>⑤従来車対策として、2020年度燃費基準を策定し、民間の開発努力を最大限に促す。</p> <p>【次世代自動車戦略2010（平成22年4月12日）】</p> <p>①「2020年において新車販売台数に占める先進環境対応車の割合を、積極的な政策支援を前提に、80%にすることを目標とする。」</p>	

対策（案）	対象	市民，事業者からの主な御意見	主な論点
		問題点と課題	
エコ通勤の報告義務化	特定事業者	<p>【賛成】 ①全事業者が取り組むべき。</p> <p>【反対】 ②自動車通勤を公共交通機関利用に変えていくことで，事業者の経費が増大する。 ④業界の特性上，公共交通機関で通勤できないところに立地している場合がある。 ⑤ライフスタイルの選択の一つであり，条例で規制するのはいかがなものか。 ⑥報告作成に伴う事務量に配慮すべき。 ⑦特定事業者の方が，公共交通利用割合が高い。特定事業者だけを義務化するのは理解を得にくい。 ⑧公共交通がマイカー通勤と比べて時間が倍になる者もいる。マイカー通勤を前提に就職先を決めたり，マイホームを購入した者もいる。制度の導入前に十分な調査と，必要な配慮の検討が望まれる。</p> <p>【その他】 ⑧事業所の立地に留意するのと同様，従業員の居住地にも留意が必要。 ⑨まずは，公共交通の利便性向上が必要。 ⑩駐車場の一部スペースを，太陽光パネル設置場所等に変更し行政が報償を与えるといった仕組みも検討してはどうか。</p>	<p>★対策の強度 ①義務化 ②段階的導入 （「取組」義務化の方向性を示し，「報告」義務化から実施。報告の分析から「取組」義務化の要件を検討） ③支援策による誘導 ★特定事業者以外の取組促進 ①特定事業者以外にも努力を求める。</p>
		<p>【課題】 ①実効性の確保（「報告」の義務化によるエコ通勤の取組促進効果）</p>	
		<p>【地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ（平成22年3月31日）】 ①LRT，BRTの延伸や計画路線の早期着工，高効率車両への更新・新駅設置の推進 ②公共交通の経営基盤強化，利用促進，モビリティマネジメント</p>	
カーシェアリングの導入義務化	新築共同住宅	<p>【賛成】 ①既存共同住宅でも導入検討の動きがある。特に市内中心部ではニーズが生じている。 ②300戸の共同住宅で5台程度が必要。 ③共同住宅のカーシェアリングに期待する。補助等の支援の仕組みも必要。 ④歩くまち・京都の実現に不可欠。新築の共同住宅に限定しない形での実現を望む。</p> <p>【反対】 ⑤なぜ共同住宅だけ義務化なのか。カーシェアリングが「よい」のであれば，促進策を講じるべき。民間の取組もひろがっている。 ⑥クルマが趣味の人は，自分のクルマを持ちたいだろうし，なかなか難しいのではないかと。行政による何らかのメリットが必要。 ⑦共同住宅のカーシェアリングは賛成だが義務化までは難しい。初期投資の助成を行うことで促進すべき。 ⑧小さな子どもがいる世帯は突発的に車が必要になることも多く現実的には難しい。 ⑨入居者離れの危険もある。</p> <p>【その他】 ⑩カーシェアリングはよい試みだと思うが，共同住宅の住民が管理・運用するのは難しいのでは。管理サービス請け負う民間業者が現れるようビジネスモデルの開発を考えておくべき。</p>	<p>★対策の強度 ①義務化 ②支援策による誘導 ③段階的義務化 ★対象 ①（義務化の場合）対象地域も公共交通の利便性の高い地区に限定 ②（誘導の場合）全市対象</p>
		<p>【課題】 ①地域性の考慮 ②自立的運営を可能とする経済性の確保 ③駐車場施策との整合</p>	
		<p>【地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ（平成22年3月31日）】 ①エコドライブ，カーシェアリングの促進</p>	