

京都市地球温暖化対策条例の改正及び新京都市地球温暖化対策計画の策定に向けた「中間取りまとめ」に関する市民意見募集の結果について

京都市では、京都議定書誕生の地として先導的な役割を果たし、市民、事業者の皆様とともに京都ならではの取組を一層促進するため、地球温暖化対策条例を改正するとともに、その行動計画を新たに策定することとしています。

平成 21 年 8 月 21 日には、市長の諮問機関で学識経験者等から成る京都市環境審議会に条例見直し及び新計画策定について諮問し、検討を開始しました。

その後、地球温暖化対策推進委員会（以下、部会とする）での検討を踏まえ、平成 22 年 4 月 16 日に開催された環境審議会でも部会から報告されました。本件に関する「中間取りまとめ」について、市民、事業者の皆様のご意見を募集しましたところ、153 名の方から 350 件の御意見をいただきました。

いただきました御意見につきましては、平成 22 年度第 1 回地球温暖化対策推進委員会において、審議の参考とさせていただき、条例の改正等に反映して参ります。

今後も、地球温暖化対策条例の改正等に向け検討して参りますので、幅広い御意見、御提案をいただきますようよろしくお願いいたします。

○募集期間

平成 22 年 4 月 21 日（水曜日）～5 月 18 日（火曜日）

○募集方法

各区役所及び区役所支所並びに市役所庁舎案内所において募集チラシを配布するとともに、事業者団体や市民団体への説明、意見交換の場において応募の呼びかけを行った。また、地球温暖化対策室ホームページでも意見募集を行った。

○募集結果

応募者数 153 名、意見数 350 件

○意見内容

次ページ以降のとおり

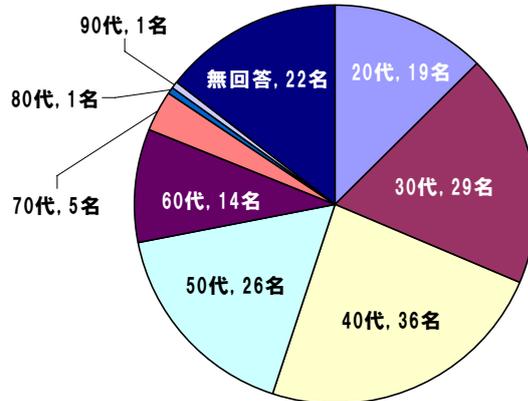
市民意見募集（パブリックコメント）の結果について

1 募集結果

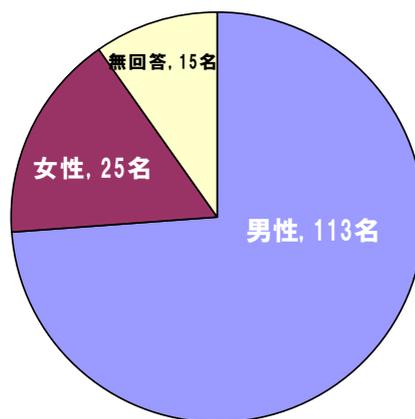
応募者数 153 名，意見数 350 件

2 回答者の属性

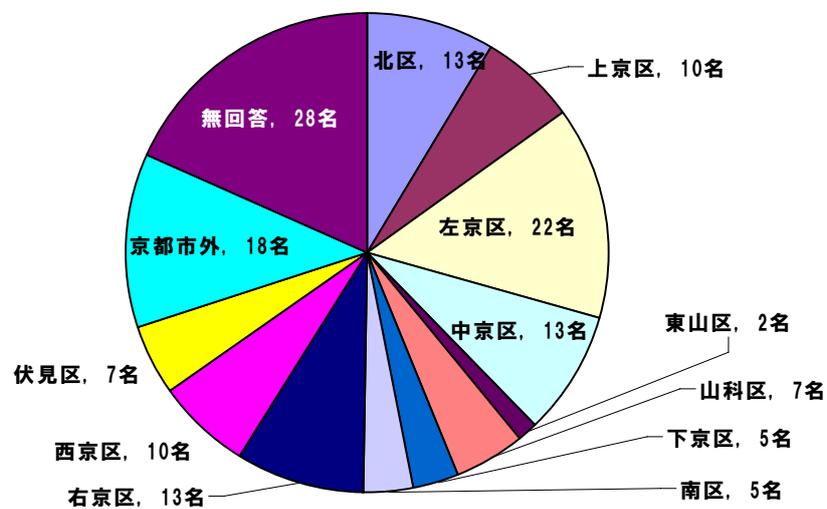
(1) 年齢



(2) 性別

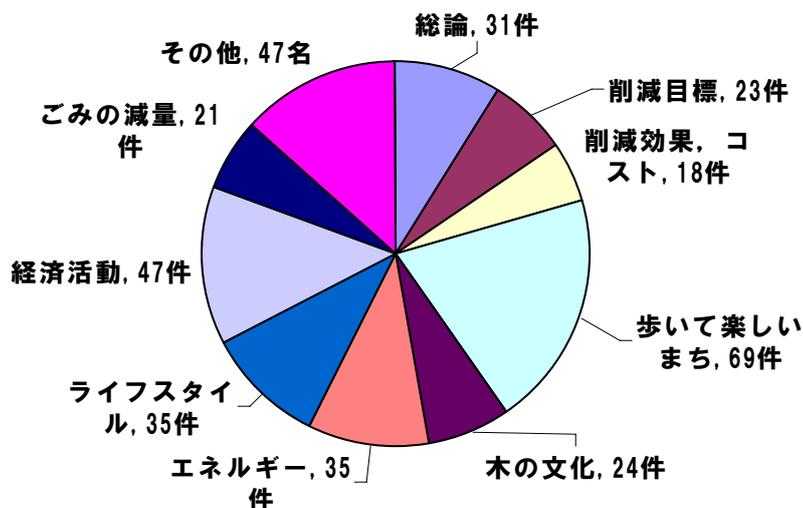


(3) 居住地



3 意見内容

(1) 意見の分類



(2) 主な意見

ア 総論

- ・思い切った取組が打ち出されており、大いに期待している。
- ・ポスト京都議定書や国の制度がはっきりしていない状況での条例改正であるが、先進的な条例となるよう期待している。

イ 削減目標

- ・もともとの基準年の値が低いので「%」で目標をもっても評価されないため、2050年の目標は「1人あたりの年間排出量」で表現すべき。
- ・40%削減について、効率向上や利用抑制でどの程度実現しようとしているのか、科学的、数学的な考察をしておくべき。

ウ 削減効果・コスト

- ・削減目標の設定根拠がよくわからず、6つの観点とそれぞれの細かい項目について、温室効果ガスの排出量が算定できるのか疑問を感じる。

エ 人と公共交通優先の歩いて楽しいまち

- ・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ないか。管理サービスを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慮しておくべき。
- ・自動車販売店への電気自動車販売割合義務化は、特定のメーカーを推奨するのか？

オ 森を再生し「木の文化」を大切にすまち

- ・地域産木材の活用にあたり、事業者としては経済性や調達安定性、燃料の性状など総合的観点から検討するものであり、企業の自主的な取組を前提とした取組となるよう配慮をお願いする。

カ エネルギー創出・地域循環のまち

- ・市民に見える施設に木質ペレットボイラーを置いて、実感できるようにして、普及・促進してほしい。
- ・市民共同発電は、市民に自然エネルギーの必要性を実感しやすい取組だと思ふ。発電設備の設置場所や管理など問題はあると思ふが、町内会単位などみんなが参加できるようにして欲しい。

キ 環境にやさしいライフスタイル

- ・エネルギー事業者の市民や中小事業者への省エネ活動支援について、その責務を義務として、条例の条文に明記すべきである。
- ・個別家庭に対して適切な環境負荷低減の提案・誘導を行う仕組みが抜け落ちていふ。京都府地球温暖化防止活動推進センターによる家庭の省エネ診断「うちエコ診断」のような取組の推進を、条例の中で位置づけることを要望する。

ク 環境にやさしい経済活動

- ・国内排出量取引制度ができた場合、中小企業などからの削減クレジットは大きなビジネスチャンスになる。京都はこの分野でトップを走るべき。
- ・特定事業者に対する総合評価制度追加削減対策について、企業の環境に対する意識改革にはある程度の義務化も必要であるから賛成。しかし、あまりに厳しいと京都から企業が流出する恐れがある。国の省エネ法と方向性を同じにして、計画書・報告書作成に対する負担を軽減し、省エネに対する取組の具体案を京都市から示し、資金的援助をすることが必要。

ケ ごみの減量

- ・ごみ袋の有料化財源を使って、中小企業や家庭の省エネを促進させる助成制度を設けてはどうか。
- ・「ごみの減量」と「CO2削減」の関係について、最新の知見をもとに、具体的に「ごみの減量」の及ぼす「CO2削減効果」の根拠を示すことが必要。

コ その他

- ・地球温暖化対策に取り組むためには、次世代の教育も非常に重要だと考えられる。環境教育について条例に盛り込むことも考えていただきたい。
- ・市役所が率先して、建物の木材利用や再生可能エネルギー利用を進めるべき。
- ・「基本的な方針」として示された5項目については、概ね妥当だと思ふ。とくにこの間、京都府と京都市の取組み方に温度差があったことがしばしば指摘されているように思ふので、「削減目標の設定」をふくめて「府市協調の推進」ということについては特に重視していただきたい。

(参考) 意見内容 (平成 22 年 5 月 20 日現在)

○総論 (31 件)

番号	御意見
1	地球温暖化対策は世界的な問題。貴重な市税をあてて実施するべきか。
2	中間とりまとめを見たが、思い切った取組が打ち出されており、大いに期待している。
3	地球温暖化を止めるためにはいままでと同じことをやっていると無理。少々の反対の声があっても規制をやっていく必要があると思う。
4	条例改正の内容は総合的で、なおかつハードルの高い取組が列挙されており評価できると思う。今後は新計画策定の中で具体的対策を明らかにする必要がある。
5	地球温暖化問題は、バブルのように加熱しているのではないか。冷静な議論が必要だと思う。本当に地球温暖化が「問題」であり、人為的なものだとするならば、「大変だ！、財政出動だ！、みんなで負担だ！」と騒ぐよりも、まずは、その問題と原因について、しっかり説明するべき。人為的なものということとは「常識」だ、と思っているのはまだまだ一部の人だろう。情報発信は、国より国民に身近な地方公共団体の仕事である。
6	個々人が自然環境に順応できるように心がけ、少々のことは忍耐する努力を惜しまない。
7	地球温暖化対策に関して、条例の改正を期に大いに推進してほしい。京都らしい独特の政策、環境保全の行動は自信をもって提案してほしい。
8	環境問題に関しては、行政も企業も市民も世界のトップであるべき。
9	ポスト京都議定書や国の制度がはっきりしていない状況での条例改正であるが、先進的な条例となるよう期待している。
10	地球そのものの寒冷化により日本だけの運動は意味がないとの意見もあるようですが、かといって自らの手で地球や人類の寿命をわざわざ縮めることに手を貸すこともない。割り箸運動は別にしても、化石燃料の無駄遣いなどは、つらくても全人類が少しずつ我慢すれば、1 万年くらいは寿命を延ばせるのではないか。
11	全体的に本気で温暖化対策に取り組もうとしているように思えない印象を受ける。2030 年の削減目標 40%は見込みある(計画性のある)目標値か非常に疑わしく、エコ通勤の取組報告や他の評価制度は、行政が取組んでいるかたちをとるため(アピールするため)に、事業者に対して余分な作業を増やすだけだ。そういう報告の数字も評価の方法も実際はあいまいで適当なことが多い。本気で温暖化対策に取り組むなら、市民の誰もが取組もうと思えるもの(何かしらメリットがなければ普及しないはず)であってほしい。
12	国の方針が定まっていない段階で、具体的対策を検討することに苦しさを感じる。(とはいえ、国の動きを待ってられないことも理解できる)
13	様々な具体的対策が示されているが、「義務化」や「義務化検討」が多く見受けられる。仮に義務化した場合、一時的には効果があがると思うが、持続的な効果をあげるには、各主体の自主的な取組を尊重し、支援するような制度設計のほうが適しているのでは。
14	二酸化炭素を削減していくために、人と公共交通優先の歩いて楽しいまちの取組をはじめ、6 つの具体的な対策を進めていくことが大切。

15	条例の改正は低炭素社会の実現に大いに貢献すると思う。
16	理念として、温暖化対策について京都市が影響力(特に物品・役務の調達に伴うもの。また、支援も含む)を持つ市内外全ての関係者に働きかけることを宣言すべきである。またそう宣言すれば、そのことが有効であることを認識し、他の自治体もこの考えに追従すると確信する。このように、各自治体が他地域の関係者に相互に影響力を行使することによって、京都市の温室効果ガスを削減することも実施すべきである。(京都市の発注状況によってはオフセットも含め排出ゼロにする企業も出てくると思う)
17	市民の協力を得て、京都議定書のまちにふさわしい世界に誇れる施策を積極的に大胆に実施する。
18	地球温暖化防止対策は喫緊。京都市は先導役を果たすべきで、条例改正で具体的成果が上がることに期待する。
19	今の生活は便利さに慣れきっている。便利さを求めるほどに、様々な機器の作動に伴って、石油や電気の消費量が上がり、二酸化炭素をまきちらすことになる。市民レベルで二酸化炭素を抑えるには、推奨やお願いでは効果が上がらない。本気でやるなら、市民に公平に義務を課すべき。最初は大変だが、2〜3年すれば、「さすが京都」となる。
20	条例による義務化、二酸化炭素削減に見合う予算配分、助成金の増減など大胆な施策が必要。
21	まず目的を明記すべき。「条例改正する」というのは目的ではない。「2030年に〇〇な京都にしたい」(これが一番重要)⇒「そのために6つの観点から各対策に取り組み実現に向けてチャレンジ」⇒「そのために条例を改正」というスタンスのほうが紙面的にも市民的立場でも理解しやすい。
22	みんなで素敵な京都をつくろう！
23	環境と経済の調和を図る事業者制度へと拡充することを基本方針に掲げているが、経済発展のために温室効果ガスをじゃんじゃん排出することを容認するようにもとられかねない。我が国では50〜60年代の目覚ましい産業発展と同時に公害による痛ましい健康被害を経験してきた。そして、67年に制定した公害対策基本法では、当時の第1条に規定していた「生活環境の保全については、経済の健全な発展との調和が図られるようにするものとする。」とのいわゆる「調和条項」を、70年の公害国会で廃止するに至った。金融危機に際し、アメリカのオバマ大統領が打ち出したグリーンニューディール政策のように、環境で(又は環境が)経済を牽引するような意味合いとなるような表現がふさわしいと思う。国の基本法案では、調和条項が復活するようだが、COP3の開催で世界に名を知らしめた京都には、こうした歴史的な経過も含めて、もう一歩進んだ条例ができることを希望する。
24	今の時期に地球温暖化対策条例について改正作業をすすめることはきわめて重要なことであり、市民の意見をふまえながらよりよい条例改正が行われることを期待する。この間の議論の仕方については審議会も公開で行われており、また、「中間取りまとめ」についての説明会等も開催し、広く市民の意見を集めようとしていることについても評価できる。今後条例改正案の策定に向けて議論が煮詰まっていく段階になるが、市民の参加を大事にして、さらに討議の輪が広がるようにしていただきたい。
25	京都市が先進的にCO2削減の目標を設定し、「低炭素のまち・京都」をめざして歩みはじめることはよいことだが、やはり国レベルの施策との関係が決定的に重要である。国の施策の方向がはっきりするように、京都市としても、市民の声をふまえて国に働きかけを強めてもらいたい。
26	明記された2030年の40%削減を推進する施策としては、ここに列挙されている項目では不十分であると考えます。

27	<p>昨年の COP15 での状況もあるが、2020 年などに向けた温室効果ガスの大幅削減について、具体的実践が求められる段階となっている。歴史的現実を反映した「条例改正」が求められる。</p>
28	<p>京都議定書誕生の地として、日本や世界をリードするための大胆な条例制定は、非常に注目される取組であるとともに、将来的に有意義なものとなるに違いない。様々な業界などからの抵抗は予想されるが、ひるまず取組んでいただくよう期待する。</p>
29	<p>モデル都市に指定されましたが、他の都市に負けない前向きな取組、さすが京都と全国的に注目される取組を期待します。</p>
30	<p>政府の制度が定まっていない中、年度中の条例改正をする意味は、京都市・行政側の都合が大きいように思う。今回の条例改正が市民に与える影響は、前回の比ではないことを考えると、議論は年度内と決め付けずに、具体的な施策を踏まえたモデルを持ち合った議論をして政策の制度を高める必要があると思う。（政府政策との整合性がとれることや、安易な義務化に頼らない施策の検討などが可能）</p>
31	<p>二酸化炭素の削減は何らかの痛みを伴います、地球温暖化の説明も大切ですが、公平に負担するには、税制度や補助制度、技術開発、ライフスタイルすべてがバランスよく進められる必要があるのではないのでしょうか、具体的にはかけないことが勉強不足ですが、しっかりと足元をみて、着実に進めていける条例づくりをお願いします。</p>

○削減目標（23件）

番号	御意見
1	2050年の削減目標は「大幅削減」では抽象的なため、世界で半減、先進国は80%といった国際的コンセンサスの得られていることを人類のゴールとして書くべきである。
2	年間人口1人当たりの温室効果ガス排出量は、日本の全国平均が約11トンであるのに対し、京都市では5トンです（いずれも2007年）。京都は他地域に比べ、削減余地は相対的に少なく、削減のための限界費用も、他に比べ高くなると思われます。また、京都は中小企業が多い地域であり、必ずしも高いコスト負担力があるわけではありません。日本政府が示す削減目標と同等、もしくは、それを超える目標を設定することは、非常に野心的だと見ることもできますが、逆に合理性を欠くと見ることもできます。京都の現状や厳しさなどについて、ていねいな説明を行わずに、ただバックキャストイングという観点での目標設定と示すのは、納得性のある説明とは言い難いものでないでしょうか。
3	2030年に二酸化炭素を40%減らすという目標の中には、人口の減少や、努力しなくても減っていく要素が含まれているのではないかと。人口一人当たりの目標値など別の単位あたりの二酸化炭素を目標に入れてもよいのでは。
4	実行可能な数値目標を設定したほうが良いと思う。
5	もともとの基準年の値が低いので「%」で目標をもっても評価されない。そのため2050年の目標は、「1人あたりの年間排出量」で表現すべき。2t-CO2/年・人や、1.5t-CO2/年・人など。
6	「条例改正の考え方」については何よりも「削減目標」をどのように設定するかがポイントになることである。今回の「中間取りまとめ」では、2050年については「大幅削減による低炭素社会の実現」、2030年は1990年対比で40%削減、2020年は「新計画において設定」とされている。この議論の背景に環境モデル都市としての目標があることも理解できるが、国際的にも、国内的にも「2020年目標」と「2050年目標」が議論の焦点になっている。したがって、2030年目標を示すのと同時に、2020年目標、2050年目標を明示すべきである。そして、その目標達成のために何が必要なのかという視点で重点施策の設定、実行計画を具体化していくような手順で議論がすすめられるべきだと思う。その場合、京都市には2020年は「25%以上」、2050年は「80%以上」というレベルの目標設定をすることが求められていると思う。
7	2020年の目標設定にも数値期を記載すべき。実効性、達成目標を持たずして実現は難しいのでは？
8	2030年に▲40%というのは達成困難な数字とも言える。温暖化防止計画などで具体化するべきでは。
9	2020年の目標設定がないのは、まったく意味がない。
10	「京都市環境モデル都市行動計画」で60%減を示していることが制約となって、新たな目標数値を示せない状況かと察します。ただその後の変化で、国も「1990年比80%減」を盛り込んだ温暖化基本法の審議に入っており、むしろ既存の行動計画の見直しが必要になっていると考えられます。「大幅削減による低炭素社会の実現」では、非常にあいまいな表現であり、とても「削減目標」とは表現できないものです。京都議定書策定の地として、非常に恥ずかしく感じます。2020年および2050年の目標として「国の目標を超える削減」を明示することを要望します。
11	数学的なシミュレーションはないのでしょうか。40%削減しますというときに、どの分を効率向上、どの分を利用抑制で実現しようとしているのか、科学的、数学的な考察をしておくべきだ。

12	削減量は、市民・事業者・行政の努力によって達成をめざしていくものですが、電力のCO2原単位や、クレジットの購入の見込みにより、努力と関係なく大きく左右される性質を持ちます。現行の2010年目標においても、対策が進まなかったことにより計画の算定方法では達成ができないものが、採用する電力のCO2係数を変更することにより、達成の目処を立てた形となっています。いわゆる「あと出しじゃんけん」が認められるのであれば、計画そのものの信頼が失われます。大企業の営業見通しでも、収益に影響を与える外的要因となる為替レートなどは、あらかじめ想定を行い、修正をかけられるようになっています。市民・事業者による努力の分を正當に評価し、みなで対応していくことができるよう、CO2原単位の想定、クレジット量を明記した上で目標を設定することを要望します。
13	2020年の目標が明らかでなく分かりにくい。2020年25%削減と2030年40%削減は矛盾しないと思うので、2020年の目標を設定しておくほうがわかりやすい。環境問題はスピードが速いにもかかわらず「環境モデル都市」採択時の目標にこだわりすぎるのは良くないと思う。
14	具体的な地域施策を担う自治体が効果や影響、フィージビリティをまったく考えず2050年の目標を置くことについては甚だ疑問。条例が私的なルール・計画ではなく公的なものである以上、どうやってマイナス80%を達成するのかを市民に説明できるようになった時点で設定すべきだと思う。
15	バックキャスティング方式は、将来の不安や危機に関する意識共有が前提。京都市が日本政府以上の目標を設定し、それに見合った負担を課すことについて、市民の大部分に対して説明ができていないので、政府以上の目標を設定する理由付けができていないと感じる。日本政府の削減ルートを逸れて取組むためには、意識形成や政策的な優位性が必要。
16	京都市の削減目標は、2030年▲40%だけでなく、2020年▲30%以上の積極的目標提示が必要。日本政府は「他国の事情」を法律に組み込もうとしているが、それを斟酌せずに時代の先端を切る目標と施策の実施が、京都の未来・日本の未来を考えても重要。
17	4月の審議会で「なぜ削減目標が達成できない現状となっているのか。その総括・反省をしないと前に進めない」との声があった。この点で、京都市が行っている温暖化防止施策の現状分析には大きな欠陥がある。
18	改正地球温暖化対策条例において、中長期の温室効果ガス排出量削減目標数値を明記することは評価できる。急激な気候変動・温暖化が、生態系や農業などに対し甚大な被害を与えるという科学的な予測がなされている以上、気温上昇を最低限に止めなければならない。そして、そのために必要な削減量が算出されていることから、「環境モデル都市」京都の条例中に削減目標を明記することはむしろ当然である。
19	「中間取りまとめ」で掲げられている2030年にCO2の40%削減目標を達成するには、2020年の中間目標が必要で、今回それが先送りにされているように思える。急に減らすのはより困難なので、2020年の目標に効果的な施策を組み立てることが急がれるのではないかな。
20	COP15後、日本は1月末に前提条件付きで、温室効果ガス削減の目標を提出した。本条例では、前提条件がありません。前提条件をつけるべきではないでしょうか。達成できない場合は、排出権を海外から税金で購入するのでしょうか。
21	2010年度において1990年度比で排出量何%なのかも記載してほしい。
22	2030年に▲40%を目標とするために、5～10年単位の目標も作ったほうがいい。

23

▲40%という厳しい数字は、バックキャスト方式を用いて設定されたということはよくわかりました。その目標を達成するためには、当然、府市民や事業者に対し多くの負担が課せられます。その負担を負うことに関しては、府市民も事業者も温暖化防止のためには受け入れることが可能であると思います。しかし、環境問題に関しては、関心のある一部の人・団体が積極的に情報収集を行っているだけで、まだまだ周知されていない部分があるのではないのでしょうか。具体的な施策は示されていますが、それ以前に、条例改正の動き自体について、府市民に対して周知していく必要があります。例えば、こまめに温室効果ガスの排出量や削減量を公表し、現状を今以上に大々的に知らせることで、実際に削減へのモチベーションを高めていくことができるのではないのでしょうか。40%にたどりつくまでに、どのような取組を行えばよいのか、その具体的な道筋をより明確に提示する必要があるのではないのでしょうか。40%という大きな目標を達成するためには、今以上に多くの人の意識改革が必要であると考えます。

○削減効果・コスト（18件）

番号	御意見
1	非常に厳しい目標を設定し、企業や市民などに行動を求めるとしたら、実現の可能性を客観的に示すことが必要でしょう。中間とりまとめにおいては、具体的対策のためのコスト、削減効果が示されておらず、対策の効果が、どのように40%削減に積み上がってゆくのか見えません。実現の可能性を、定量的にお示しいただけるようお願いいたします。
2	2030年に1990年▲40%という高い目標を設定することには賛同いたしますが、中間とりまとめに記載の様々な対策との関係性がわかりにくいいため、対策は▲40%に向けて実効性のあるものとして欲しい。また、一方で必要となる市民の負担がどの程度なのかわからないため、提案の対策の是非について判断つきかねる。そうした情報を提示し、市民的議論をまき起こしたうえで、よりよい条例が制定されるよう頑張ってください。
3	個人も企業も、具体的なメリットがなければ「促す」だけでは画期的な取組を行うことは難しい。特に、この内容を説明するにも、無理な数値目標よりもそれを実施した結果、こういう効果があるというのを明確に示すべき。
4	削減目標として「2030年▲40%（1990年比）を条例の数値目標として明記」とあるが、その目標に向けて京都市が立案するそれぞれの対策の二酸化炭素削減効果、実現性、市民や事業者の経済的な負担、費用対効果を試算し、その結果を市民や事業者に提示、説明し、理解を得たうえで慎重に設定されるべき。
5	施策評価がされていない。それぞれの施策がどの程度CO2を減らす効果があるのかを評価し、効果の大きいものを中心施策とすべき。評価をしない今までのやり方だと、やりやすいものに流れてしまう。評価は行うことが大事。その精度は低くてよいので、時間をかけず簡便な方法で行えばよい。
6	具体的な取組・効果を分かりやすく示してほしい。
7	2030年に1990年比40%削減を実現することは、現状を見る限り決して容易ではない。「中間とりまとめ」自体にも記載がされているとおり、「社会的な変革を含む大胆な対策の実施が必要であることは論を待たず」、しかも、対策は早急に講じる必要がある。排出削減対策を考える場合、基本として産業・運輸・民生・エネルギー転換などの分野別の排出量・排出割合を抑えなければ有効な対策は立てられない。分野ごとに有効な対策のあり方が異なるからである。しかるに、本中間とりまとめにはその分野別排出量・排出割合の記載がない。また、国の施策と整合性を図り、京都府をはじめとするほかの自治体と協調することは、対策の効果を挙げるうえで重要ではある。しかし、「京都市が施策を先行させ、先行させた対策を前提として国の施策や府との調整を図る」程度の心構えがなければ目標値は画餅にすぎない。
8	「環境レポート」について、間接排出で算出された部門別状況が「改善」「横ばい」「悪化」で示されているが、この分析ではどこで削減すれば温暖化対策が本当に進むのかわからない。直接排出での数字を明らかにする立場をしっかりと確立し、京都府との協議を行うべき。
9	「中間とりまとめ」には多様かつ多数の具体的対策が掲げられており、削減目標達成に向けた意欲を感じることはできる。ただし、極めて緩やかで抽象度の高い対策から、義務を課す具体性の高い対策までが並列的に列挙されていることから、全体的な条例の削減目標と、列挙された個別の対策との関

	連性、あるいは個別の対策相互の緊急度や重要度の比較や関連性は判然としない。これは前記の分野別排出量・排出割合の把握ができていないことに伴う結果である。分野ごとに短期、中長期の対策をたて、具体的にどのような手法で、分野ごとに何パーセント削減するのかという目標を設定すべきである。個々の対策を進めることにより、いかなる形で排出量に影響を与え、全体的な施策の中で、どの程度の効果をもたらすことが可能なのかといった点を、早急に整理いただくよう希望する。
10	今後すべての事業で、予算と CO2 排出量について定量的に判断できる試算内容とその効果を示してもらいたい。
11	施策ごとの切り口での CO2 排出量の試算ではなく、事業全体のトータル的な試算内容を示してもらいたい。
12	審議会において、概念だけではなく、すべての事業での CO2 排出量の効果検証と、市民の理解のための CO2 排出量の試算方法とその見える化について具体的に議論してもらいたい。
13	どういう行動で何%削減されるのか見当がつかない。
14	地球温暖化対策という視点では賛成。内容について、削減目標の設定根拠がよくわからないのだが、かなり無理をした期待値のように感じる。また、6つの観点とそれぞれの細かい項目について、温室効果ガスの排出量が算定できるのか疑問を感じる。難しい課題だが挑戦してほしい。応援している。
15	「中間とりまとめ」では、具体的に京都が今後どうなるのか、さっぱりわからない。具体的な施策がどのようなもので、どのようなもので、どのような効果があるのかということについて、京都市の見通しを明確にした上で、そこに至る方策やモデルについて、しっかりと検討すべきだと思う。
16	施策の提案がいろいろとあげられていますが、それぞれの施策で何トン、何%の削減につながるのか、そのあたりを説明すべきであると考えます。各施策の削減を合計すると、2030年40%という数字になるのだなと思いますが。特に、「義務化」の項目が多い中で、本当に効果があがる施策なのか全くわかりません。「義務化」というのは、市民やご商売をされている方にとって、たいへん重たいものであり、行政が持つ強い権限です。十分な説明をし、理解を得た上で「義務化」を実施すべきで、「義務化ありき」で議論がされ、条例改正後、数字合わせの削減量を示されるのではないかと強い懸念を持っております。
17	市民にとって削減量が、どの数字が正しくて、どれぐらい必要なのか、どこまでの削減が生活に影響なく、我慢がどれほどのものとなるのか、痛みが見えず、まったくわからないのではないのでしょうか。もう少し削減量の数字の説明がほしいです。それぞれの生活で全く違い、ライフスタイルによるため大変難しいのはわかりますが、たとえば、増税の説明のときのように、標準的な家庭で、このようなライフスタイルになれば、何パーセント削減でき、そのためにどれぐらいの負担となるのか、お金や我慢を明確に出ないかと考えます。
18	高齢者世帯ではもう十分節約しているし、新たに電気機器の買い替えも今は必要ない。これ以上はあまり減らせない。若い世帯ではもう少しできることはあると思うので、できることをしてほしい。国や市でいろいろな数字が出ているが、どこまでが本当に削減が必要な量で、目標が何なのか良く分からない。ちゃんと分かるように説明してほしい。

○人と公共交通優先の歩いて楽しいまちについて（69件）

番号	御意見
1	排気ガスが少ないエコカーが良いと思う。早く取組んでもらいたい。
2	エコカーへの転換は必要だと思う。ただ電気自動車だけに限定するのはどうか。京都市でも導入している BDF 燃料を使用している車両も対象にしてはどうか。
3	京都市南部の地下鉄または近鉄沿線に巨大な駐車場を作り（久御山でも可）、高速道路等で入浴した人がその駐車場に停めて、地下鉄を利用して市内を回るようにする。それとは別に、車で市内まで入る人は、ナンバーを読み取るシステムを使って、別途条例等により、車での入浴料金を取る。入ったお金は温暖化対策の財源にする。
4	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だと思う。
5	①中心部と観光地の駐車料金を割高に設定する。 ②料金は公共交通利用者よりも高くする。（例）1時間 1000 円（>220 円×4 人） ③ただし、身体障害者をはじめ社会的配慮が必要なケースは現行料金とする。
6	「ロードプライシング実施時期を明らかにすること。」 ロードプライシングは自動車交通を抑制し、CO2 削減を進めていくうえで、目に見えてわかりやすい施策である。このため、例えば次のような段取りで進め、市民や企業の理解を求めてはどうか。 2010 年：実施内容の確定 2011 年：関係者意見聴取，市民広報 2012 年～2014 年：設計，工事 2015 年：実施
7	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ないかと。管理サービスを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。
8	事業者が電気自動車などへの転換を求めるとあるが、電気自動車はまだまだ高い。当初は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のではないかと。
9	京都高速が全線開通すると市内のクルマが増えてしまう。インター最寄の駅付近にパーク＆ライド用の駐車場をたくさんつくって誘導して欲しい。
10	カーシェアリングはなぜ共同住宅にだけ義務化なのか。カーシェアリングが「よい」と判断するのであれば、促進策を講じるべき。民間の取組もひろがっている。
11	自動車販売店への電気自動車販売割合義務化はなぜ？三菱と日産を推奨するのか？
12	東山七条から豊国廟への道店舗が道路まで進出しているということを考慮いただきたい。
13	ゲートなりを設けて街中に入ってくるクルマから税金を取り、クルマの流入を抑制する。
14	市内の渋滞がひどい。渋滞解消に向けて、地下鉄を充実させることが第一。環状線にしてはどうか。エコカーよりも公共交通だ。経済活動のことを考えたら難しいことだとは思いますが、省エネ機器を使うのではなく、そもそもエネルギーを作らない、使わない生活に移行していくことが大事。20 年あればハード面だけではなく、「DO YOU KYOTO?デー」など、市民の啓蒙に注力してはどうか。
15	燃費の良いクルマを減税し、悪いクルマを増税してはどうか。

16	カーシェアリングの導入について、なかなかイメージが湧かないが、たとえばアパートでは、管理人が何台かクルマを所有する代わりに、入居者は各個人のクルマを持たない、ということが考えられる。クルマが趣味の人は、自分のクルマを持ちたいであろうし、なかなか難しいのではないか。普及させるには行政による何らかのメリットが必要ではないか。
17	歩くまちはいいが、これからお年寄りも増えてくる。クルマを使わずに足腰の弱った人などを買物や病院に連れて行くために、自転車で人を運べるようになればいい。京都でもたまに見かける「ベロタクシー」が一般の人にも使えるように、また、自転車も使いやすいうように、クルマが走っているスペースを自転車用に転換してはどうか。歩道は歩行者のために確保してほしいので、自転車が安全に走行できる車線を確保してほしい。「自転車専用道の確保」を目標に掲げてはどうか。
18	特定の時間において、マイカーを通行できなくする。
19	次世代に良い環境を残していくため、マイカーを持たず、公共交通機関を利用している。また3Rも心がけている。
20	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。
21	米シアトル市のバスは、ダウンタウンエリアでは電線から電気をとって走り、郊外への路線は市街地を出るときにガソリンエンジンに切り替える。また中心部（京都で言えば烏丸～川端、御池～四条くらい）は無料である。
22	市役所前にあるような自転車の駐輪システムを、現在違法駐輪が問題となっている場所に設置してほしい。多くの人が停める＝便利な場所。自転車にもっとやさしいルールを。
23	自転車の利用がしやすいまちづくりに頭を切り替えるべき。道路の色を変えて歩行者と自転車用を分けているが、道の途中にバス停のイスがある、看板が置かれているなど危険が多い。事故が増えたのは、マナーの悪化だけでなく構造に問題があるのでは。
24	共同住宅へのカーシェアリングの義務付けはぜひ進めてほしい。
25	ロードプライシングについては、導入可能性について研究するのではなく、導入について検討すべきではないか。
26	2030年の社会像①の「人と公共交通優先の歩いて楽しいまち」について、他の社会像については、市民全員が自分のこととして取り組むことができる内容になっているが、この社会像については、洛外特に市街地の周辺（山間部含む）は、公共交通網が発達していないと思う（20年後も）ので、この内容は、「街なか」とか現在想定されている区域の限定がいるのではないか。市域全部にこの内容を当てはめるのには無理があるのでは。
27	電気自動車をはじめとするエコカーに転換とあるが、20年後もおそらくエコカーである電気自動車は、これは今はガソリン車より電気自動車の方がエネルギー消費量は少ないのでエコカーなのであって、20年後に電気自動車（なにかから電気をつくるのが問題になる）がどういった位置づけにあるのかよくわからない。燃料電池自動車とかもっと別のもの（太陽光発電自動車など）は想定されるが、どうも20年後には今で言うエコカーは普通に購入されているだろう。単に化石エネルギーを使わない車に転換するとした方がいいのでは。もう少し20年後にさらに改良されつつあるエコカーをイメージしてほしい。
28	タクシー業界と協同して、タクシー全車をエコカーに代車することを義務づける。

29	自動車利用の代替手段として、地球温暖化対策に資するものとしては、公共交通利用の促進のほかに、自転車利用もあるのではないか。案を見ると、公共交通利用の促進が唯一の方法であるかのように読める。自転車利用についての考え方を明らかにしてほしい。
30	特定事業者に対し、保有する自動車の一定割合を電気自動車などの次世代自動車へ転換することの義務付けについては、まず、市の政策として現在実施中の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うえで検討することが重要。
31	交通体系の見直しは重要。歩道、車道とは別の専用自転車道を普及する。市内主要幹線の一方通行化などを行うなどして、専用自転車道のリソースを捻出する。バスの系統の全面見直し。2回乗車で1日乗車券(すでに現行でも近い状態)とすることで、乗り換えの金銭的ストレスを解消し、原則バス・地下鉄は乗り換えて移動することを基本とすると、どのバスにも乗れるようになるので、待つストレスから解消され、乗客増につながる。
32	市内を観光するバスも、全車をエコカーに代車することを義務づける。
33	自転車は最高のエコ交通手段。主要道路の車道左端に自転車専用レーンを設置してほしい。安全に走れる。
34	府の仕事かもしれないが、自転車の不法走行の取締・指導の実践を。民間指導員(ボランティア)の組織化と活用を。
35	カーシェアリングについて、小さな子どもがいる世帯には突発的にクルマが必要になることも多いので、現実的ではないのでは。
36	エコカーへの転換について、タクシーや営業車などから電気自動車に転換していけばよいのでは。その前に電気を充填できるステーションをもっと増やさないといけない。一般市民もクルマを買い換えるときは電気自動車にするべき。
37	一定規模以上の新築共同住宅に対するカーシェアリングの導入について、「義務化を検討する内容を含む」とあるが、入居者離れの危険もある。カーシェアリングしている入居者に対し、地域のショッピングセンターや商店街での割引特典などの優遇措置を行ってはどうか。
38	エコ通勤の取組状況報告の義務化は、事業者の負担増につながるため避けるべき。京都市の事業者アンケートでも現行の削減計画書・報告書の作成に係る事務量に負担を感じている事業者が半数を上回っており、更なる負担増加は許容されないのでは。全従業員について確認するのであれば、事務量の増加は相当量に及ぶものと推察する。
39	エコ通勤について、増加する事務量の程度は制度設計によって変わる。公共交通から離れた地域に立地する事業所に対する取扱いは留意するとのことだが、事業所に留意するなら居住地にも留意する必要がある。
40	エコ通勤について、事業者の公共交通機関の活用にあたっては、報告制度だけでなく、利便性向上や安価な料金体系などの環境整備が前提となる。まずは、公共交通機関の活用促進に向けた環境整備をしっかりと行ったうえで、事業者のエコ通勤促進に向け、補助金や税制面での優遇措置についても検討すべき。
41	自転車の利用促進に関しても言及し、市の義務を記載すべき。
42	ロードプライシングは義務にすべき。それに伴いパークアンドライドの整備を行わないといけない。

43	エコ通勤について、公共交通の利用者割合の低い事業者などを対象とし、実効性のある対策とすべき。京都市で実施された事業者アンケートにおいて、公共交通の利用者割合は特定事業者でより高いとなっており、特定事業者を義務化検討の対象とする理由は納得を得にくいのでは。
44	特定事業者に対する電気自動車などへの転換の義務化は、今後の本格的な普及を考えるとまだ見極めるべきことが多く、時期が早いのではないか。電気自動車は市場投入から日が浅く、価格面、充電インフラ面などの課題を踏まえ、長い時間軸の中で普及を進めていくものとする。この点を考慮したうえで、事情が異なる市内各企業との十分な調整が不可欠であり、慎重な検討を要するものとする。
45	エコ通勤の推進には公共交通の充実が不可欠であるが、既にご指摘のとおり、公共交通から立地的に離れた事業所に、市街地と同様の取組を求めることのないような配慮が必要である。また事業所の立地だけでなく、従業員の自宅の立地についても同じことが言える。公共交通を使って通勤した場合、マイカー通勤のときと比べて通勤時間が倍となる者もいる。中にはマイカーでの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。事業所によって、こういった従業員の自宅の公共交通環境に大きな違いがある可能性があり、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。さらに、事業所による就業時間の違いも考慮が必要ではないだろうか。早朝勤務、深夜勤務の者は、公共交通による通勤は期待できず、どうしてもマイカー等に頼らざるを得ない。事業内容により、これらの勤務の有無や度合いも変わってくると思われる。無理なく公共交通による通勤ができるにも関わらず、マイカー通勤を続けることはただのわがままで、環境のために即座に公共交通での通勤に切り替えていただきたいところではあるが、事業所それぞれ、従業員それぞれの事情があるのも、また事実である。都市部にある事業所が有利となったり、郊外に住む従業員を多く抱える事業所がハンディを負ったりすることがないような制度構築をお願いしたい。
46	観光客に対する乗り入れ規制なども検討に挙がってよいのではないか。
47	エコカーの普及については、もっと小さな事業者にも展開すべきでは。
48	自転車の利用促進に関する京都市の義務を記載すべき。
49	ロードプライシングは研究だけでなく、実行されるように記載する必要がある。
50	電気自動車等には、天然ガス自動車等も含めるべき。大型車では電気自動車はまだ十分な走行能力が確保されていない、走行距離に制約がある、充電設備が限定的といった問題があるため、電気自動車やハイブリッド自動車が適さない場合が想定される。上述の技術的な課題や普及までの時間的な制約、即効性のある対策という点で考えれば、天然ガス自動車のような、従来型自動車より CO2 排出量が軽減される自動車を含めることが有効と考える。
51	国のエコカー減税により、より環境負荷の小さい車に転換させていく有効な手段となっています。現状では、京都市においては軽自動車税、京都府においては自動車税を徴収しており、現状では車種によらず一定もしくは車重による違いとなっています。ここで京都府と協調し、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ることを要望します。
52	四条通では、自家用車の通行は自由であるのに、自転車の利用は禁止されています。温暖化対策の京都で、自動車をここまで優遇していることは、恥ずかしいことだと考えます。以前行われていた四条通への自家用車の流入規制を行い、タクシーの走行についても一定の制限を設けることを要望します。
53	マイカーでの観光は、混雑して時間がかかり十分に観光できないという問題があるので、公共交通の利用を促進するようなシステムを考えることが大切。

54	継続の対策で「市民等は、アイドリングストップに努める。」とありますが、市内走行ではアイドリングストップより、「ふんわりスタート」のほうが効果的であり、むしろ「エコドライブ」と明記するほうが推進につながると考えます。
55	「公共交通利用の促進、自動車利用の適正化・効率化」について、もう一步踏み込めないか。「カーシェアリングの導入にインセンティブを検討」とあるが、市内中心部の駐車場に対して「逆インセンティブ」をかけられないか。市内中心部の駐車場に何らかの高い負荷をかけ、カーシェアリングに転換されれば「やや儲かる」仕組みができないか。混雑税（リードプライシング）と一体でも検討可能。もちろんこれは市内中心部の企業や住民のクルマに関する実態調査を行い、積極的な働きかけも必要だが、いつまでも市内中心部にたくさんの駐車場があり、そこに事業所を持つ企業や個人が自由にクルマを使えるという状況は長くは続かないのではないか。最終的にはカーシェアリング自体も減っていくことが必要だが、単に「新築共同住宅へのカーシェアリングの義務付け」だけでなく、カーシェアリングが促進され、中心部の駐車場が減り、自家用車が地域車に転換されていくお得な仕組みが重要と考える。
56	義務化を前提としたカーシェアリングやロードプライシングの導入は、京都市がことあるごとにうたわれている、環境にやさしい「歩くまち・京都」の真の実現には不可欠なものであると考える。次世代自動車の導入はあくまで「歩くまち・京都」の実現にとって補完的な対策でしかない。観光都市京都において、観光客などの自動車排ガスによる炭素負荷は相当大きいものと思料する。LRTの導入検討について進捗がみられない現在、公共交通の優先は当然の前提としたうえで、「新築の共同住宅」に限定しない形でのカーシェアリングやロードプライシングの一刻も早い実現を望む。
57	「交通条件の公平化を図る」ことは積極的に取組んでほしい。大型商業施設で買物をした場合、駐車料金が免除されることが多いが、公共交通機関で来た人には特典がない。この発想を逆転させ、クルマで来たら駐車代が必要となり、公共交通機関で来た場合、運賃が不要となるとしてはどうか。こういう施策により、二酸化炭素排出量を削減し、地球温暖化防止対策に努めていただきたい。
58	エコ通勤の各企業の実績はぜひ市民に公表してほしい。その代わりに企業には、二酸化炭素削減に積極的に協力する企業という称号を市から公的に与えるとともに、入札や調達の際に優遇することにしてあげれば、企業の理解も得られるのではないか。
59	交通条件の公平化について、百貨店などの自動車での来訪者が一定以上の商品を購入した際に駐車料金を免除する制度を公共交通の利便性が高い地域の店舗では禁止するか、それができないのであれば、公共交通で来店した買物客にも同程度のペイバックを導入することを義務付けるべき。
60	京都市では「歩くまち・京都憲章」が定められ、歩くまち戦略を作られた。地球温暖化対策を考えた場合、公共交通の利用促進はぜひ推進すべき。そのためにも自転車利用の抑制につながる交通条件の公平化を進める必要がある。健康や観光資源の保護を考えた場合、歩くことが将来の京都のまちづくりにとって大変重要な行動であり、意識的に従来の生活習慣を変えるような取組を条例の中に活かすべき。
61	自動車の全体の数を減らす必要がある。駐車場税とかで自動車を使いにくくする。
62	交通政策について、「歩くこと」だけでなく、自転車の利用も促進してはどうか。
63	マイカーを持たない人にも減税を。
64	公共交通利用促進に関して、交通条件の公平化に係る取組はぜひ強力に取組むべき対策だと思う。

65	人と公共交通優先の歩いて楽しいまちを実現し、自動車交通量が減少して温室効果ガスを減らすことは良いことだ。自動車交通量が減った道路には自転車専用レーンを整備し、市内中心部の移動は自転車中心になることを期待する。自転車は歩くことと同じように健康にもよく、きれいな空気になれば人もまちも健康になると思う。
66	エコ通勤・エコカー転換の義務化について、安易な義務化だと思うので、考え直してほしいと思う。うまく制度設計をする余地があると思う。
67	議定書の地・京都として「京都ならでは」という言葉を掲げて取り組むのであれば、数値的な面だけで国との差別化を図るのではなく、具体的な対策においても「京都ならでは」の対策を盛り込むべきではないでしょうか。一定割合の自動車をエコカーへ転換することに関して、義務化が検討されているということですが、エコカーへの転換は容易にできるものではありません。国のエコカー減税に加えて、京都独自の補助金など、より実現可能に近づけるよう、対策を考える必要があると考えます。
68	京都市の中心に入る車で、沢山乗車（2名あるいは3名以上）している車は、専用レーンを通れるようにすることも考えてください。行政として、カーシェアできるようなスキームの準備をお願いします。
69	次世代自動車の例として、電気自動車をあげているが、電気自動車の電気による温暖化が心配される。また、バッテリーの寿命・重量などまだまだ課題がある。現在、既に技術が構築されているハイブリッド車や海外での実績がある天然ガス自動車（CO2 排出量が少ない）を増やすことを考えた方が良いと思います。

○森を再生し「木の文化」を大切にすまち（24件）

番号	御意見
1	<p>行政が率先して木を使うことは、「木の文化を大切にすまち・京都」で方針が明確にされ、これを受けて条例改正に盛り込むことは素晴らしいことだと思う。せっかく木を使うのだから、次のようにPRしてはどうか。</p> <p>①市内産材を使っていることを明らかにする銘板をはりつけること。</p> <p>②木を使うことの意義を分かりやすく書いた木製看板を立てること。</p>
2	<p>京都市内を歩いていて緑が少ないのが気になる。また、電線や電話線などとの位置関係や落ち葉の処理の問題もあり、街路樹などの剪定方法が極端であり、優れた景観を作り出しているとは思えない。市民が誇れる市内の景観を復活させるためには街路や公園、市役所などのパブリックスペースにおいて先行的に京都らしい緑化を進めることが大切。花を植えることが一般的な緑化方法となっているが、ヒートアイランド現象の解消や二酸化炭素の吸収固定、緑視率の向上、生物多様性維持などのためには、京都の環境に適合した種類の樹木（いわゆる地域性苗木）を植え育てる取組も必要。</p>
3	<p>「市街地の緑化の推進」が記載されているが、市街地の緑の多くは生産緑地を始めとした農地が占めている。市街地農地は緑化空間のみならず、ヒートアイランド現象の防止、洪水防止など京都のまちの快適居住にきわめて大きな貢献を果たしている。また、市街地農地において有機物を施用するなどして環境にやさしい営農が行われることにより、二酸化炭素が吸収する機能も発揮される。については、本条例改正にあたって、市街地農地を始めとした本市の農地の保全と農業振興をしっかりと位置づけるべきである。</p>
4	<p>市街地の緑化の推進は重要である。加えて、市民、事業者の方々の緑化の推進も必要ですが、今ある農地の保全も重要である。農地の保全は、農業経営が健全であってはじめてできるもの。農業関連では地産地消のことは記載されているが、農地の保全や農地の進行も森の保全とともに条例に位置づけて欲しい。</p>
5	<p>市内の農地、とりわけ市街化区域の生産緑地をより有効に活用できるような仕組みを作って欲しい。たとえば、貸し付けても納税猶予が継続するなど。</p>
6	<p>義務化を検討する内容に「市街地の緑化」が含まれているが、実際に義務化したときにどのように義務化していくのか。また、この評価は何をもって行うのか。義務化を行うものについては、助成が必要ではないか。</p>
7	<p>ヒートアイランド現象の緩和につなげていくため、市街地内農地・施設に対する支援施策の充実を図り、農地空間をこれからも確保していく。</p>
8	<p>市街化区域内農地における小規模開発を抑制し、農地をできるかぎり残していく。</p>
9	<p>河川・水路等において、市域産木材を使用した整備を進め、森林を含む流域単位で資源の循環システムを確立していく。</p>
10	<p>木造建築物の普及が本当に低炭素につながるのか。しっかりとした検証が必要である。（地域産であればウッドマイレージが小さいが、結局輸入材が使用され続けるなら、恒久性の高い非木造の方がLC-CO2は小さいのではないか。）</p>
11	<p>放棄された森林、竹林に対して具体的な策をとることが望ましいと思う。</p>

12	地域産木材の活用にあたり、事業者としては経済性や調達の安定性、燃料の性状など総合的観点から検討するものであり、企業の自主的な取組を前提とした取組となるよう配慮をお願いします。
13	ペレットストーブ、ペレットボイラーの消費につながる政策を入れる。
14	木質ペレットを使用する設備としては、ボイラー・ストーブに加え、木質ペレット焚吸収冷温水機も存在し、吸収冷温水機ならば年中通じて木質ペレットの利用が期待できる。例として木質ペレット焚吸収冷温水機も含めてはどうか。実現時には導入のための行政支援も必要。
15	「市内産材の需要拡大(p.12)」とありますが、範囲を広く「地場産」とするのが望ましいと考えます。
16	大都市ではめずらしく周囲を緑に囲まれているのは、大きな利点だと考えます。直接の利用だけではなく、散策ルートの整備や森林再生ボランティア制度などを行い、森林や木に親しむことを通じて、鉄・コンクリートの文化から脱却をしていくことも重要だと考えます。
17	6つの軸にとりまとめようとしているために、関係ないものが無視されがちです。緑として広くとらえるのであれば、地産地消と関連して、街中の空き地での市民農園の推奨なども重要な対策だと考えます。
18	「地域産材の利用促進」といっても、その仕組みと財源が必要。私の提案は、第一に府条例も改定し、関西電力が大幅削減の目標を持ち、計画的に温室効果ガスを削減する「法的仕組み」をつくる。第二に、太陽光パネルの設置を促進し、その売却益の一部を京都の森への手入れに活用できるようにする。関西電力への売却価格が高くなるような仕組みを国や自治体でつくる。第三に、京都府産材からつくられる「木質ペレット」は、関西電力に売却し、温室効果ガスの削減に活用できるようにする。その売却益も、森林への手入れや地域産材の活用促進に活用できるようにして、市民にも還元する。
19	森林や緑地の保全が重要であることはいまでもなく、掲げられた個別の対策自体に異議はない。市街地の緑化、公共施設などの緑化推進は積極的になされるべきであり、これに反して緑地を減少させる企画等に対しては厳格な姿勢を求めるものである。
20	京都市内産木材の使用を推奨するならば、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、併せて提案する必要があると考える。
21	森林や農地が開発され、住宅等の建設が進んでいるので、それを規制する取組をしてはどうか。森林や農地の減少はCO2の増加につながるのではないかと。
22	都市のヒートアイランドを抑制する、市街地に残る集団農地は、低炭素社会を先導する産業と位置付けることができる。そのことから、それらの地区に対し、スプロール開発の規制、営農を支援する制度や優遇措置の位置付けを条例の中に規定してほしい。
23	温暖化対策は、生態系の保全（特に生物多様性）にも配慮して進めるべき。特に、森林の保全やまちなかの緑化には、地域内に産する在来種の苗を使うなどを施策として進める必要がある。
24	森林の保全整備と利用が持続的に行えるよう、担い手の確保と保全のための予算の確保、必要な作業のための林内路の整備を行っていただきたい。

○エネルギー創出・地域循環のまち（35件）

番号	御意見
1	一般家庭や中小企業にも太陽光発電を普及させるために、 ①設備資金の援助（手続きの簡素化も） ②パネルの価格を下げるようメーカーに要望 をお願いしたい。
2	エネルギー問題は地域にとっても重要。特に力を入れて取り組む必要がある。逆進性への配慮は十分に留意して欲しい。
3	市民共同発電制度に期待する。
4	市内の全小学校，中学校，幼稚園などに太陽光発電を設置してはどうか。環境教育にもつながると思う。
5	京都でグリーン電力証書をもっと普及させるべき。
6	エネルギー政策は，第一義的には国策を明確に樹立しなければならないが，自治体においても国の政策を補完する措置を講じなければならない。昨今話題となっているスマートグリッド等のもとで，小規模エリアでの自然エネルギーを活用した地産地消型のネットワークづくりの研究を京都市内の大学や企業と一緒にを行うことを条例に明記すればよい。そうすれば低炭素社会の暗いイメージが減少し，将来社会に希望・期待が持てる。
7	市民共同発電は，市民に自然エネルギーの必要性を実感しやすい取組だと思う。発電設備の設置場所や管理など問題はあると思うが，町内会単位などみんなが参加できるようにして欲しい。
8	エネルギーの無駄使いとの批判が多い新水族館に，再生可能エネルギーを全面導入し，CO2 排出ゼロ水族館にできないか。水族館の評判アップと環境先進都市としてのアピールとの一挙両得になる。
9	小水力発電の導入
10	受刑者に作業として発電してもらおう。
11	再生可能エネルギーの全量固定価格買取制度が実施された場合でも，太陽光発電による環境価値は引き続きグリーン電力証書として，オーナー側が利用できるようにするべきだと思う。
12	太陽光の普及のためには，景観規制を柔軟に運用することが不可欠。
13	新築の建築物はすべて省エネ仕様にして，太陽光や太陽熱を利用するようにしたらいいのでは。
14	バイオマス資源の総合的な利用計画とは，京都市バイオマス利活用基本構想懇話会で検討されている基本構想をもとに策定するのか，もしくはまったく別に策定するのか。
15	大規模事業者が使用するボイラーやストーブ等における木質ペレット等の利活用の推進については，まずは行政側でコントロールしやすい公立学校等でのペレットボイラーやストーブ燃料として使用し，子供たちにバイオマス燃料の良さについて理解してもらい，大人になっても使ってみようという風に理解を深めていき，家庭等へ規模を拡大していくような中長期的な政策が必要だと考えます。
16	17 ページ 「ごみからのエネルギー回収の最大化を図る」主体が不明。すべての事業者(含む廃棄物処理業者)とすべき。
17	既存の家屋屋根を京都市，関西電力，大阪ガスが借用して太陽光発電を行う。

18	<p>第 12 条の 2 を次のように変更すべき</p> <p>「事業者及び市民は、事業活動及び日常生活に伴うエネルギーの使用の合理化計画を立案し、その合理化に努めなければならない。」</p> <p>[説明]特定事業以外にもエネルギー合理化計画を立案の努力はすべき。</p>
19	<p>17 ページ 「間伐材、剪定枝、下水汚泥・・・」主体が不明。すべての造園業者、汚泥排出業者とすべき。</p>
20	<p>京都府と協同して、舞鶴石炭火力発電所の廃炉又は天然ガス利用に変更させる。</p>
21	<p>「新築住宅に再生可能エネルギーの導入を求める」について、義務を課すのであれば、相応の支援策も必要です。現行の太陽光発電の補助制度をさらに拡充（新築・既存とも）し、京都市内に家を建てれば、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⇒京都市内に住宅が増える⇒京都市の強みである環境産業がさらに活性化する。このような好循環をもたらすような大胆な施策の導入をお願いします。</p>
22	<p>再生可能エネルギーについて、都市部では生ごみ、山間部では間伐材といったように、それぞれの地域の特性に応じたバイオマス資源の活用方法を検討すべきである。</p>
23	<p>市民に見える施設に木質ペレットボイラーを置いて、実感できるようにして、普及・促進してほしい。</p>
24	<p>太陽光発電、太陽光エネルギーを利用した取組をもっと広げたほうがよい。助成金を厚くし、利用者を増やすことが有効では。</p>
25	<p>大気熱などを利用したヒートポンプは、地球温暖化対策には太陽光と並び不可欠な技術だが、太陽光やバイオマスと比較すると市内の認知度がまだ低いのが現状。ヒートポンプの有効性を市民に対してわかりやすく示し、市民や事業者が協調し合いながら普及を推進していくことを要望する。</p>
26	<p>太陽光発電設置のため、景観条例の簡易申請化など申請しやすいようにしてほしい。</p>
27	<p>既存施設にも再生可能エネルギー導入をすべき。</p>
28	<p>ガソリンスタンドに対してバイオガソリン、バイオディーゼルの販売義務化。</p>
29	<p>ペレットストーブ・ペレットボイラーの消費を真剣に記載しなければ工場が無駄になるので、新設のみならず、既存施設への義務付けをするべき。</p>
30	<p>太陽光発電については景観条例の簡易申請などの措置をとる。</p>
31	<p>京都市は豊かな地下水と河川に恵まれています。また、疎水の発電で市電を走らせるという、商業水力発電の発祥の地でもあります。温暖化対策として小規模水力発電も注目されているのですが、水利権の調整や手続きで大きな負担をかかえることから、進んでいない実態があります。太陽光だけに限るのではなく、小規模水力が作りやすいよう制度を整備していくことが必要です。</p>
32	<p>再生可能エネルギーの拡大及び普及は、温暖化対策において重要な位置を占めるものである。幼稚園や集会所等に太陽光発電等を設置することは、世代を問わず、広く市民が再生可能エネルギーの意義や重要性を身近に感じることができるという点から興味深い対策である。ただし、広く普及させるといった観点からは、導入コスト等について市民のみが負担するというのではなく、事業者ないしは行政の負担も当然に必要なとは考える。たとえば、市民共同発電の太陽光パネルの設置場所を事業者が提供する（「特定事業者に対し、エコ通勤の取り組み状況の報告を求める」という対策と組み合わせる形で、企業の駐車場の一部スペースをパネル設置場所等に変更する）こととし、提供等した事業者には何らかの報償を行政として付与する等といった仕組みを検討する必要があると考える。</p>

33	<p>「大気熱」の取り扱いについては以下の点に十分留意すべき。「大気熱」の利用システムとしてヒートポンプが想定されるが、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システムとは言えない。仮に「大気熱」を活用するシステムとしてヒートポンプが挙げられる場合は、すくなくとも空調機は排除されるべき。なぜならば、現在日本で普及している中小型の空調機（エアコン）はほぼ全てがヒートポンプ式であり、ヒートポンプ式空調機を入れるだけでも再生可能エネルギーを導入したことになってしまい、本来の再生可能エネルギーの促進がおろそかになるからだ。また、「大気熱」を活用するシステムとしてヒートポンプ式給湯器が挙げられる場合は、ヒートポンプがエネルギーを使用して大気熱を移動させるシステムである点を踏まえ評価すべき。具体的には、利用される大気熱から投入される一次エネルギーを差し引いた上でも、十分にエネルギーの余剰があることを条件とすべき。さらにヒートポンプ式給湯器は、深夜に貯湯タンクにお湯をためるタイプのもが多く、放熱ロスが無視できない。したがって、機器の定格効率で判断するのではなく、実態の効率をみて評価がなされるよう規定すべき。ヒートポンプ給湯器のように熱需要を賄うシステムとしては、天然ガスコージェネレーション、燃料電池（エネファーム）、ガスエンジン給湯器（エコウィル）、潜熱回収型給湯器（エコジョーズ）等があり、さらにCO2削減対策に有効なシステムとなると考えられる。再生可能エネルギーに限らず、このようなシステムも導入促進を求める対象としてはどうか。なお国においても、天然ガスコージェネレーション、燃料電池は「革新的なエネルギー高度利用技術」として位置づけられ、ガスエンジン給湯器・潜熱回収給湯器は、「高効率給湯器」として位置づけられ、それぞれ促進が行われている。</p>
34	<p>大気熱（＝エコキュートのこと??）が再生可能エネルギーになるのでしょうか？また、エコキュートのカタログでは性能が良いようですが、お湯は放熱するため、実際は効率が良くないのではないのでしょうか。気候変動ネットワークのHPに詳細資料があります。</p> <p>http://www.kiconet.org/research/alldenka/alldenka01.pdf</p>
35	<p>再生可能エネルギーの導入は既存施設や家庭にも義務化すべき。</p>

○環境にやさしいライフスタイル (35 件)

番号	御意見
1	エネルギー事業者の市民や中小事業者への省エネ活動支援について、その責務を義務として、条例の条文に明記すべきである。
2	コンビニ 24 時間営業規制の京都市提案は、使い捨てと便利さに一喜一憂するような現代の価値観に対する大きな問いかけであったと思う。この着眼点を大切に、ライフスタイルの転換に向けた取組を粘り強く続けていくことがすごく大切である。このため、環境にやさしいライフスタイルへの転換に向けた市民や企業などの自主的な活動を京都市が支援することを条例に書いてはどうか。
3	「環境にやさしいライフスタイル」には「不便そう」「面倒くさい」といった消極的なイメージがつきまといまいます。「分かりやすく」「取組みやすい」そして「楽しい」内容を期待します。
4	むやみに冷暖房を使用せず、季節にあった自然利用を奨励する。
5	40%もの大幅な削減を達成するためには、大きなライフスタイルの転換が必要。その点で、「木の文化を大切にすまち」や「歩いて楽しいまち」など生活するうえでの価値観や文化観にアプローチするのは良い。文化にアプローチするという意味では、直接的な二酸化炭素の排出抑制だけでなく、子どもたちに対する環境教育（森の幼稚園など）も大きく取り上げて、対策を進めていくべき。
6	夜中の特定の時間において、テレビを見れなくする。
7	旬の野菜は形が悪くても、新鮮で安全であれば、使用する。
8	電力会社に各家庭対応をやってもらえばいい。そういう時代である。
9	環境家計簿を家庭での最も大切な取組にしてほしい。
10	クルマを持たないことがスマートなライフスタイルであることをアピールすべき。
11	特に環境に関心の無い一般の市民が環境にやさしいライフスタイルに転換していくためには、事業者の取組が重要だと思うので、規制的手法も含めて、この方向で進めていってほしい。
12	第 19 条を次のように変更(追加)すべき 「事業者は、その従業員に対し、その家庭が温暖化対策を促進するように働きかけを行うよう努めなければならない。また、本市が行う家庭の温暖化対策に協力するよう努めなければならない」 [説明]家庭でのエコドライブや環境家計簿、京都エコポイント事業など具体的支援も事業者には、貢献しやすい項目。是非やらせるべき。
13	いくら優れた施策であっても、全ての市民が理解し、行動に移さなければ絵に描いた餅だ。最近、市政に関する情報発信は、カラフルなパンフレットの発行やインターネット発信など量、質ともに大幅に向上している。ただ、惜しむらくは、それらの多くが知識の蓄積には役だっても、便利さやスピードを追求し続ける我われ市民のライフスタイルの変革にまでにはなかなか至らないのが現実である。人びとの五感に直接働きかけるような情報の発信方法を是非ご検討いただきたい。一例として、「いのちの食べかた」という映画がある。心底、「いただきます！」が理解できる。
14	市民ひとりひとりが現状の生活様式を見つめなおし、より環境に配慮した生活を送ることが重要。
15	一般家庭からの二酸化炭素削減が急務。同時に環境教育を普及し、なぜ二酸化炭素削減が必要であるのか周知することが大切。
16	省エネ診断を義務とする。

17	市民がどのような努力をすれば、条例に掲げる社会像に近づくのかをもっと具体化してほしい。たとえば DO YOU KYOTO?デーの中にもライトダウンやノーマイカーデーなどの様々な取組があるが、すべて行うことは難しいので、「どの取組が一番効果があるのか」「市として一番推し進めたい取組は何か」など具体的に示していただけると取組みやすい。市民をまきこめるかどうかは「どこまで具体的に市の方針を示すことができるか」だと感じる。
18	「エネルギー供給事業者に対して、市民・事業者への省エネ活動を支援することを求める」について、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お願いします。
19	低炭素社会の実現にはエネルギー高効率機器の普及促進だけでなく、二酸化炭素排出の多い化石エネルギー源から、二酸化炭素排出の少ないエネルギー源への転換が欠かせない。したがって、「環境にやさしいライフスタイル」の取組項目として、より二酸化炭素排出の少ないエネルギー源への転換を追加し、市民や事業者の理解促進に努めるべき。
20	「省エネ生活の普及」という点については、一人ひとりの創意ということも大事だが、実効性を確保するためには、マイカー問題、家電製品、省エネリフォームなど、生活の重要な領域については具体的に生活を変えるための仕組みやメニューを示し、その実現のための行動を促す支援・誘導策を明示することが必要なのではないか。
21	家庭についても義務を記載すべき。
22	省エネ診断を義務化する。エネルギー供給業者への義務化は、エネルギーを売りたい業者が省エネ支援をするということになり、矛盾が生じるのでエネルギー供給業者が費用負担するのはよいが、省エネ活動や診断については第三者がやるべき。
23	行政とエネルギー供給事業者の共同で、省エネ機器普及・情報提供を行うことは必要。ただし省エネ活動支援の義務化については、その取り組みに必要なコストの負担の取り扱い方や、エネルギー供給事業者の行為としての適切性の課題があるため、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・調製が必要。公益事業に対しての条例での規定は極めて慎重に検討されるべき。
24	エネルギー供給事業者が、家庭の省エネ活動を支援することは重要なポイントだと考えます。その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ください。家庭にとってエネルギー消費量を把握する手法として、検針票が重要であるにもかかわらず、表記がわかりにくくなっています。特に前年同月の比較は文字が小さく、オール電化契約の場合には消費電力量の合計を計算しないといけない状態になっています。大きな文字でわかりやすく表記することが必要です。
25	コミュニティに対する支援は入りましたが、個別家庭に対して適切な環境負荷低減の提案・誘導を行う仕組みが抜け落ちています。今年度事業として、京都府地球温暖化防止活動推進センターでは家庭の省エネ診断「うちエコ診断」を実施していく方向となっており、こうした取り組みの推進を条例の中で位置づけることを要望します。
26	市民は「環境にやさしいライフスタイル」に転換するよう努めることが明記されていますが、この内容がありません。環境問題の現状を知り、環境情報を判断する力をつけ、自分の実態を見つめ直し、行動にむすびつけていくことなど、具体的に記述されることを望みます。
27	家族の省エネ活動へ、人、もの、すべてへの投資を考えてほしい。

28	各家庭で何をすればどれくらいCO ₂ が減らせて、それはいくらで導入できて、何年くらいでもとが取れるのか、また、それに対する補助や融資はどんなものがあるのか、という説明をお願いしたい。条例が改正されて、いざ「皆さんやりましょう」という段階では、こういう説明のパンフレット等で啓発すべきではないか。
29	ライフスタイルを変革していくための具体策が乏しい。市民が何をすればよいのか分かりやすい条例、計画としていただきたい。
30	温室効果ガスの算出数値が増えた減ったと言っても、市民は実感がわからない。どうやって算出するのか。なぜ、生活は豊かになっているのに減るのか。市民の行動はそんなにエコに進んだのか。実感がわくような例を示す必要があるのではないか。市民が毎日これをこうするだけでこうなる、というような行動の例を示すことが必要ではないかと考える。
31	省エネに取り組みたい、エコライフにチャレンジしたいと思うものの、なかなか実践に結びつかない。光熱水費のような、使用の都度、支払が伴わないものについては特にそう。省エネナビを発展させて、使用料とともにコストも表示するようなもの、または、そういう機能が初めから備わっている商品（テレビ、エアコン等）が広く普及することを期待する。それが目的ではないかもしれないが、やはりコストを直接的に感じる事が行動の大きな契機になると思う。
32	日本が低炭素社会、循環型社会を目指して進んでいくためには、「環境にやさしくないライフスタイル」を自由権の行使として享受することを無制約に容認することはできないが、国民のライフスタイルが極めて多様化していることも事実を事実として受け止める必要がある。このため、国、地方ともに、消費者が多種多様な「環境にやさしいライフスタイル」を目指す選択ができるようにする対策が必要であり、今回の京都市提案の条例改正について、次の2点を検討されるよう提案する。①技術開発の進展に調査しつつ、太陽光パネルの普及だけでなく、多様な再生可能エネルギーの導入促進策を講じていくこと。②省エネ住宅については、先端技術導入型、伝統的な自然共生型それぞれにバリエーションを持たせること。
33	省エネ相談など家庭への入り方がまだ遠慮がち、消極的に思われますが、もっと前向きに取り組んでほしい。予算は裏付けてほしい。
34	「DO YOU KYOTO?」の意味がいまいちピンとこない。
35	家庭での一定以上の削減のためには、給湯器や空調施設、住宅などは大きな負担となりますが、結果的には、長期にわたり大きな排出量削減につながるなら、補助制度の充実は必須と考えます。

○環境にやさしい経済活動（47件）

番号	御意見
1	中小事業者の排出量削減が進むよう、オフセットクレジットなどの経済的手法の活用を盛り込むべきである。
2	削減計画書の総合評価制度について、総排出量のキャップによる取引制度は国が早急に行うべきである。地方自治体においては、総排出量だけでなく、原単位の改善やその他の削減に資する活動についても同等の評価を行う制度とするべきである。
3	中小企業の経営力強化と省エネ促進は一体的に進めるべき。地域経済にもメリットがある。
4	削減計画書の総合評価制度では、総排出量だけでなく原単位の改善も併せて評価すべき。
5	特定事業者の対象を拡大すべき。
6	中小企業の排出削減を進めるため、削減クレジットの認証の支援を行うべき。
7	関西電力に対し、中小企業の削減クレジットの購入を求めるべき。
8	中小企業の排出削減を進めるため、安価で削減クレジットを認証する仕組みを考えて欲しい。
9	国レベルの排出量取引制度は絶対に必要だと思う。また自治体レベルでは、広域の取引制度を検討してみてもどうか。
10	市の削減計画書制度は、総量だけではなく原単位も両方とも削減を進めるような制度にして、その対象も拡大していくべきだと思う。
11	中小企業の取組を進めるようなものが少ないと感じた。義務ではなく、中小企業を応援するような施策を考えて欲しい。
12	企業活動に対しては、カーボンオフセットを求めるべき。
13	中小企業は資金やノウハウがないので取組みたくてもできない。中小企業の排出削減が進むようなインセンティブを設けることが必要だと思う。
14	キャップ&トレード方式の導入は国レベルで行うべきである。地域レベルでは、ほとんどが中小企業であるため自主行動計画に基づくべきである。
15	キャップ&トレード方式による国内排出量取引制度が導入されたとしても、京都の企業が対象となるケースは少ないはずである。従って、総合評価制度のもとでの追加削減オフセットは、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である。
16	<p>現行制度のもとでは、規模の大きな特定事業者は、国・府・市の三重行政になっているため、条例改正では次のような制度とされるよう求める。</p> <p>①規模の大きな特定事業者に対しては、国がCO2削減指導を行う。</p> <p>②その他の特定事業者に対しては、府と市が役割分担して指導を行う。</p> <p>③中小企業に対しては、行政または特定事業者が削減の支援を行う。</p> <p>（注）上記①は、国がキャップアンドトレード方式による排出量取引制度を導入した場合に対象となる事業者を想定。</p>
17	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ではないか。市も責任を持って企業の削減を後押しすべき。

18	大企業に対する規制はやむを得ないと思う。
19	担当は他部局になるのかもしれないが、「環境にやさしい経済活動」についての取り組みを、より強力に進めるべきではないか。中間とりまとめでは、地域内での経済や省エネなどの言及が中心になっているが、域外への貢献も何らかの形で評価し、産業振興に結びつけてゆく姿勢も重要。 例えば、太陽光発電システムを多く製造をすれば、日本のみならず世界の温室効果ガスを削減させることができる。この場合、京都での温室効果ガスの排出量は増加するものの、他で大きく削減されるなら、それは望ましいことだと考えられる。上述したように、京都での削減余地が小さいとしたら、域外に貢献してゆく姿勢を明示し、その効果を評価してゆくことも大事ではないか。
20	企業には、省エネに取り組むことが体力強化と表裏一体だということを経営指導してはどうか。固定費低減の資金的メリットは、誰もが信じられるし、目に見えるだろう。
21	市民負担は、年金生活者の手の届く金額を希望。
22	国の地球温暖化対策基本法で規定している排出量取引や環境税が早く実現するよう自治体から国へ働きかけを行うべき。
23	国内排出量取引制度ができた場合、中小企業などからの削減クレジットは大きなビジネスチャンスになる。京都はこの分野でトップを走るべきだ。
24	近い将来カーボンクレジットのビジネスが盛んになる。東京の大企業が独占するのではなく、京都の地元の企業やNPOが活躍できるような場を作ることが必要。
25	中小企業の省エネ対策が進むよう、設備面の診断から提案だけでなく、クレジット化も含めた財務面のアドバイスまでをパッケージで行えるような地元のコーディネーターが京都にも必要。
26	中小企業に対しては、排出削減に向けた投資を促すよう削減クレジットの取得を支援して、流通するような仕組みが必要。
27	エネルギー供給事業者に対して、家庭（事業者）の省エネ活動を支援することを求める対策については、エネルギー供給事業者だけでなく、二酸化炭素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って更に省エネ・省二酸化炭素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。たとえば家庭（事業所）での省エネ・省二酸化炭素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・省二酸化炭素提案活動支援補助金が支給される等。
28	第11条に(3)の次に次の項目を追加すべき 「本市が資材・サービスを調達する事業者の努力義務(第12条～第19条)の遂行状況を計画的に順次把握し、その努力義務の達成状況の良好な事業者から優先的に調達することを考慮する」 [説明]事業者の「努力義務」が「義務」に変わる仕組み。公平性の担保も一挙に両立できる。
29	第13条の2として次の項目を追加すべき 「事業者は、資材・サービスを調達する他の事業者の環境マネジメントシステムの導入状況を把握し、その導入の働きかけを行うよう努めなければならない」 [説明]調達先に働きかけてライフサイクルの環境負荷の低減は企業としても必要な課題。条例でそれを促進すべき。
30	第14条の3として次の項目を追加すべき 「事業者は電力の購入に当たり、排出係数の低い電気事業者から購入するよう努めなければならない

	い。」 [説明]電力自由化に伴い、排出係数の高い事業者から購入可能となったため、その使用を抑制すべき。
31	特定の対象の義務化だけでなく、一般事業者の努力義務ももうけ、グリーン調達(製品サービスの購入にあわせ環境改善を要求すること)を通じて、一般事業者にも施策を要求すべき。 例: エコ通勤、木質ペレットボイラー、地域産木材、再生可能エネルギー導入、ごみの減量等
32	低炭素型経済活動の一つとして環境ベンチャーに対する優遇措置が検討されている。大いに結構、早期の具体化を期待している。ただし、「間口はできる限り広く、出口は厳しく」が基本。目利き委員会やオスカー賞などは課題選びに有効かもしれないが、アフターフォローは不十分ではないか。所詮は事前審査にすぎない。入口をできるかぎり広く、簡便にし、具体的な成果が上がってきたテーマに対して集中的に支援する。イノベーションパーク桂で強く実感した。
33	事業者の義務違反の公表はもちろん、具体策指導で実効的に。
34	特定事業者に対する総合評価制度追加削減対策について、企業の環境に対する意識改革にはある程度の義務化も必要であるから賛成。しかし、あまりに厳しいと京都から企業が流出する恐れがある。国の省エネ法と方向性を同じにして、計画書・報告書作成に対する負担を軽減し、省エネに対する取組の具体案を京都市から示し、資金的援助をすることが必要。
35	地球温暖化対策は、中長期の視野で取組むことが重要であり、事業者の新たな負担につながるものではなく、各々の実態にあった自主的な取組を支援する仕組みとすべき。「総合評価制度(仮称)」によって低評価となった事業者に対して、追加削減対策を求めることについては、国の制度と十分に整合を図るなど、二重の規制とならないような対応をお願いする。
36	大阪・兵庫・滋賀と連携を図り、キャップアンドトレードを義務化する。
37	炭素税の創設。
38	当制度における評価指標の算定において、電気の係数について以下の点について十分留意すべき。全電源平均係数を用いて算定した排出量は、個社の省電力対策の効果を適切に表さないため、削減対策の効果は火力発電係数を用いて算定すべき。当制度における評価指標としては、単に排出量(全電源平均で計算)を算定するだけでなく、対策の効果(火力発電係数で計算)を適切に評価できる手法を取り入れられるべき。少なくとも、個々に行う対策の効果算定は火力発電係数を用いて算定し、適切な評価が得られる仕組みが必要です。また、需要家の努力がなされていないのにも関わらず、排出量が削減されたと算定されるような計算がされるような方法はさけるべき。またこの電気の係数の問題は当総合評価制度に限らず、すべての省電力対策の評価において配慮が必要。
39	総合評価で低評価になった事業所の罰則的な位置づけとして「省エネ診断」を行うのではなく、きちんと行政のサービスとして「省エネ診断」を開発し、定着させていくことが重要です。世の中で求められているものであり、こうした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ます。
40	中小事業者が協力して、大規模事業者並みの取組を行えるよう支援してはどうか。環境にやさしい取組を行った場合、効果に応じて評価、奨励してはどうか(工夫を促す仕組み)。例として、小売業者が商店街としてエコ通勤に取り組むとき、従業員用の自転車置場の設置に補助する。共同してエコバッグを作成し、利用者に提供する。同業組合で環境にやさしい原材料を使用する。商品へのカーボンフットプリント表示の支援など。特に、小売の取組は消費者に影響を与えるので重視すべき。

41	大阪・兵庫・滋賀と連携を図り、キャップアンドトレードを義務化する。
42	環境と経済の調和が地球温暖化対策の一番難しい課題。それは大きな企業、国レベルだけでなく、個人レベルでもいえることで、環境対策に関する努力が目に見えるものでなければ取組は広がらないのではないかと。ダイエットも、成果が見えなければ続けられないように、努力が見える様な工夫については、どのようなアイデアがあるのか。
43	特定事業者に関する総合評価制度・追加削減対策について、事業者の排出量規制の議論について、政府案の制度設計が完了する前にする意味は、現状で極めて小さいと感じる。政府の制度の上に、京都市の制度を付け加えて、あと数パーセントの削減量を確保するという考えに立てば、総量規制をことさらに推し進める理由はなく、排出削減の促進策の検討が必要。
44	これからは、市民への温暖化防止に向けた意識啓発と、環境ビジネスの育成や省エネ商品の開発・普及が必要である。温室効果ガスの削減問題を解決の方向に強力に進めようと思うと、多額の投資が必要である。環境ビジネスを育成するためには相当な初期投資が必要であり、また省エネ商品、エコ製品を家庭で購入するとなると、やはり電気自動車を見てもわかるように高額ということになり、市民への普及にはなかなか繋がらない。中小規模の事業者に対する項目の中で、環境産業の振興とあるところで意見を言いたい。事業者や市民には「義務化」が多い中で、行政が「優遇措置を検討する」ではあまりにも消極的すぎる。京都市には、他都市にはない振興策を示すだけの強いリーダーシップを期待したい。また市民がエコ商品を買いやすく、結果として普及しやすいエコポイントのような制度をさらに充実させるような内容がほしい。
45	「京都らしい」施策が必要であると思う。案を見ていると「義務化」を定める施策を多くすることで、京都らしさ？を出そうとしているのではないかと感じる。「義務化」は事業者や市民にわたっての重い負担がついてまわり、あまり前向きな施策ではないと感じる。京都は、ものづくりの都市である。中小企業が環境産業に新たにチャレンジできる支援施策や補助制度などを充実させ、環境分野に秀でた新たなベンチャー企業や第二創業企業を輩出することが、「京都らしさ」であり、京都市が目指すべき道ではないでしょうか。京都の産業が活性化し、雇用が生まれ、また京都で開発された製品が「世界の温室効果ガス削減に大きな貢献をする」、そのことが重要ではないでしょうか。京都の温室効果ガス削減を目指すのではなく、世界の温室効果ガスを削減するための企業や人材を育てるくらいの高い目標を持つことが京都の使命ではないでしょうか。
46	「低炭素社会の形成に貢献する製品・サービスに対する評価制度の創設」に関しては一定評価できるが、評価制度のしくみが今ひとつわからない。「製品・サービスに対する評価」とは、最終の製品（商品）やサービスをイメージするが、その製品の部品をつくる企業の評価を、公平にできるのか。京都には部品メーカーが多い中でどのように評価するのか。一つの製品や一つのサービスのサイクルはかなり早い。またアイテム数も多い。そうした中で、第三者機関が公平に、また迅速に評価できないと意味がない。そのようなしくみが本当にできるのかどうか。
47	京都には特に、中小規模の事業者がたくさん存在しています。その事業者にとっても取り組みやすく、現実的に考えて何らかのアクションを起こすことができるようにすることが重要であると考えます。議定書の地・「京都」という地を活かしたいという思いを強く感じますが、「京都」という地を活かしたいのであれば、名ばかりにならぬよう、京都にいる全ての人・企業がそれぞれ何らかの対策に取り組んでいけるようにすることが重要だと感じます。

○ごみの減量 (21件)

番号	御意見
1	日本人が一番食に贅沢である。スーパーの弁当は時間になると捨てられ、他の製品も期限切れとかで捨てられる。それらがあれば飢えている人たちをどれだけ救えることだろうか。また衣類でもまとめ買いして1,2度しか着ていないものもあれば、流行に沿わないと買ったままのものまでごみとして捨てている。下着のような服を夏冬もかまわず着て歩く若者にならない、大人やシルバーに入りかけた人までが年甲斐もなく真似ている。最近一番気になるのはごみ袋。夕方の割引食材も1人暮らしには嬉しく、マイ水筒にすれば道端のペットボトルのポイ捨てもなくなる。
2	商品の中に量り用のプラスチックの容器を入れない。
3	生ごみ、剪定板の回収を行う。
4	ごみが出ない商品を開発するようにメーカーに義務付けて欲しい。ごみを出さない生活を心がけていてもごみは出る。企業の努力が必要ではないか。
5	マイバックの活用は二酸化炭素排出削減の一つの方策であるが、石油製品であることが多いマイバックより、さらに進んで循環可能な資源であるツルで編んだ籠や竹製品等の活用も考えて欲しい。
6	リサイクルは、エネルギー面及び二酸化炭素排出削減の面から効率的なもののみ推進されるべき。
7	ごみ袋の売上の財源は、二酸化炭素削減に活用してはどうか。ごみの減量対策ではこれ以上使い道は無いと思う。
8	ごみ袋の有料化財源を使って、中小企業や家庭の省エネを促進させる助成制度を設けてはどうか。
9	ごみ袋の売上を活用して、環境対策の予算に充当して思い切った温暖化対策を進めてほしい。
10	ごみを出さないためには物を買わないこと。買うとしても、地産のものを包装なしで。スーパーなど販売側の協力が絶対不可欠で、消費者側の意識改革も大切。経済優先の現代ではやはり難しいか。
11	「ごみ問題」との関係では、「ごみの減量」と「CO2削減」の関係について、最新の知見をもとに、具体的に「ごみの減量」の及ぼす「CO2削減効果」の根拠を示すことが必要だと思う。この点については、実は、はっきりしているようではっきりしていないように思う。
12	2Rについて盛り込まれていない。
13	リユース食器・リユース瓶・リユース箸などを義務化。
14	事業系一般廃棄物の有料化袋化。
15	事業系一般廃棄物のプラスチックを産業廃棄物に明確に規制する。
16	2Rが盛り込まれていない。
17	リユース食器・リユース瓶・リユース箸などの義務化。
18	事業系一般廃棄物の有料化袋にする。
19	事業系一般廃棄物のプラスチックを産業廃棄物に明確に規制する。
20	買入れする商品の過剰包装をより少なくする。消費者がかしこい消費者になる啓発をもっと進めていくことが必要
21	「ごみからのエネルギー回収の最大化」は異論はないが、発生抑制やリサイクルが市の目指すようにより進めば、エネルギー源としてのごみ量は減っていくのではないか。東部クリーンセンターも廃炉になるようですが、無駄な施設を造らないためにも市民の意見をよく聞いてほしい。クリーンセンターのような大きなCO2の排出源は、環境モデル都市として今後ともなくしていくべきだと思う。それが今日的な意味でのごみ行政の発展だと思う。

○その他（条例のわかりやすさ）

番号	御意見
1	行政が作る条例は難しくてわかりにくい。市民が読んでわかるものでなければ行動の輪が広がらない。わかりやすい条例を作るべきである。
2	自治体が制定する条例は、特別な法解釈を要せず、義務教育終了者なら理解できるというのが本来の姿だと思う。従って、今回の条例改正では、市民の誰が呼んでも理解でき、行動していけるものにぜひともしてもらいたい。
3	現在の条例を全面的に改正し、法律の専門家でなくても、誰でも読んで理解でき、親しめる条例としてもらいたい。これは自治体条例の大きな課題であるが、市民・企業の自主的な取組が不可欠な地球温暖化問題で範を示してもらいたい。
4	地球温暖化対策は、低炭素社会づくりに向け、様々な取組をする必要がある。そのための市民にもわかりやすい内容の条例となるようお願いする。

○その他（行政としての取組，体制など）

番号	御意見
1	行政の内部は縦割りの部分が多い。中間取りまとめに記載されていることが実現すれば低炭素社会の実現に大きく寄与すると思うが、いかに市役所全体で同じ方向を向いて取組を進められるかが重要。そのための体制づくりや内部の意識改革が必要ではないか。
2	京都市としての取組はどうなっているのか。また 2030 年までに 40%削減について、どのような計画で進めていく予定か。
3	市役所が率先して建物の木材利用や再生可能エネルギー利用を進めるべき。
4	市職員（交通局を含む。）の自家用車通勤を禁止する。ただし、始発・最終便が間に合わない勤務については自動車通勤を許可制とする。
5	京都市のあらゆる部署が、自ら組織として知恵を出し、目標の実現に取り組むことが必要
6	事業者としての京都市や京都府，国の機関などがもっと率先して取り組むように義務規律を設けるべきではないのか？

○その他（環境教育）

番号	御意見
1	京都は学生のまち。ただ、学生にとっては地球温暖化対策といわれてもピンとこない人が大半であるため、学生に対する支援を考えてはどうか。たとえば学生用ルームシェアのエコ住宅、自転車通学の普及など。
2	小学校の環境教育で、森林の間伐等の体験を行ってはどうか。
3	条例があったことも知らなかった一般市民だが、市民への浸透に興味を持っている。特に、教育という面で2030年を担う今の子どもたちへの環境教育や、市民が伝え、全国から集まってこられるような環境アミューズメントパークの建設などを強く希望する。
4	地球温暖化対策に取り組むためには、次世代の教育も非常に重要だと考えられる。環境教育について条例に盛り込むことも考えていただきたい。また、学校校舎の木造化にも積極的に取り組んでいただきたい。
5	子どもエコライフチャレンジでは、小学校だけでなく、中学や高校でも実施されたらよいと思う。
6	子ども向けの取組は、5年生のみでなく、1年生～6年生、それぞれのレベル合わせた取組、小学校ごとの全校での対応など、規模を広げることも考えていただきたい。

○その他（その他）（31件）

番号	御意見
1	<p>省エネ住宅の普及を目指すことは大変よい取組である。政府が実施している住宅版エコポイント制度のような一過性の取組にならないよう検討を続けていくことが大切であり、以下の提案をする。</p> <p>①戸建住宅への基準適用を早期に実施すること。</p> <p>②消費者が住宅を購入する際、立地条件、間取り、敷地面積などのほかに省エネ性能が判断材料となるようにすること。将来的には省エネ表示が無い住宅は不動産売買のできない仕組みを作ること。</p> <p>③省エネラベルや自動車の環境基準を参考に住宅の省エネ基準を作り、消費者に分かりやすく示すこと。</p>
2	<p>町内で家を売却されると、コンクリートのマンションが建設されるので不安。</p>
3	<p>既存マンションの省エネ改修は、二酸化炭素削減効果だけでなく、京都の建設業界への波及効果も大きいので、支援の制度を設ける必要がある。</p>
4	<p>既存の住宅、特に共同住宅の省エネ改修を促進させるような仕組みが必要。</p>
5	<p>京都市が高い数値目標を設けることは大変意義深いと思う。国会で現在審議されている温暖化対策基本法案では、2020年25%削減、2080年80%削減という数値目標が掲げられているが、この中には排出削減だけでなく排出量取引も含むとされており、このことが批判対象となることがよくある。しかし、EUも排出量取引を含めており、排出削減が極端に低くない限り問題はないと考える。この観点から、私たちは納税者として国税、地方税を負担しているのだから、国の排出量取引分は京都市も同じ率で算入すべきと考える。</p>
6	<p>京エコロジーセンターには約200名のボランティア・サポーターが様々な環境保全活動を頑張っている。大いに期待している。</p>
7	<p>観光客に具体的に何かしてもらうことが大切。旅館やホテルと一緒に考えたらどうか。</p>
8	<p>炭素の価格（価値）づけをもう少し前面に出すべきではないか。</p>
9	<p>第2条に次の項目を追加すべき 「事業者 本市内に住所を持つ事業者及び、本市が影響力を及ぼすことのできる事業者」 [説明]上の項目の事業者の範囲を明確化する。全国に対しより大きな貢献ができる。</p>
10	<p>第4条に次の項目を追加すべき 「(5) 本市の影響力を行使し、市内外の関係者に地球温暖化対策の実行を求めること」 解説: 主として京都市が物品・役務の調達するときに、対策の進んだ事業者から購入することを通じて温暖化対策を進める。京都市内の事業者が市外の事業者を支援することに対する補助・インセンティブや、市外の事業者が京都市内の事業者を支援することに対する補助・インセンティブなども含む。京都市が先駆けとして実施することで、他自治体にも波及すると考えられ、他自治体が同様の対策を実施すれば相乗効果として、京都市の対策も進むことになる。</p>
11	<p>第11条は次のように変更すべき 「本市は、温室効果ガスの排出の抑制等を図るため、次に掲げる施策の数値化した計画を部局毎に立案し、重点的かつ効果的に推進しなければならない。」 [説明]温暖化対策は、自治体の一部局で達成できる課題ではない。国と同様に部局毎に数値化した計</p>

	画を立案することが重要。少なくともどの部局も購入する物品・サービスがあり、その目標は立てることができる。
12	不要不急の水族館等の施設は建設を自粛するよう強く指導する。
13	区役所・支所に担当人員を配置。地域別の適応指導を。
14	6つの観点のうち「ごみの減量」以外は目に見えないので枠組み・内容ともにすっきりしない点が多い。具体策を「市民」「事業者」「地域社会」の主体別に列挙したほうが理解できると思う。
15	京都市の事業者アンケートにおいて、ボイラーや照明設備などの省エネ改修の実施による効果は大きいと認識されているが、従来型と比較すると初期導入時のコストが割高なのが実情だ。集会所だけでなく、事業者などに対しても幅広く助成や低利融資などを実施していただくことを要望する。
16	自動販売機の夜間運転停止・禁止（午後10時～午前6時）。コンビニが24時間開いているので不要。
17	自動販売機に環境税を課す。環境都市京都に自動販売機は不要。
18	京都は「自動販売機ゼロ都市」を目指す。
19	「基本的な方針」として示された5項目については、概ね妥当だと思う。とくにこの間、京都府と京都市の取組み方に温度差があったことがしばしば指摘されているように思うので、「削減目標の設定」をふくめて「府市協調の推進」ということについては特に重視していただきたい。
20	「具体的な対策案」については、6つの観点から「2030年の社会像」との関係で設定されている。このように6つの観点から設定するという点についてはこれでよいと思うが、それぞれの内容としては「2020年目標」との関係で決まる「すぐに行うべき対策」と、「2030年目標」「2050年目標」との関係で決まる「長期的な対策」とを区分して考え整理することがあってもよいのではないか。
21	特定事業者はもっと小さな事業者も対象にすべき。
22	高齢問題も環境に結びつくものである。
23	水族館問題は、本当に京都に必要であるかということ再度問い直す機会があっても良いのでは。
24	やや及び腰でもエネルギー供給事業者への対応が組み込まれてきたことは評価する。ここにメスを入れないと温暖化対策はできないので、京都市の立場をはっきりさせ、京都府とともに関西電力に対して「温室効果ガスの計画的削減協定」を結ぶ方向で府条例も改正してもらい、臨めるようにすることが重要。
25	エネルギー供給事業者へは義務ではないだろう。省エネのコンサルティングができる会社も多々ある。市、エネルギー事業者、省エネコンサルがコンソーシアムを組んで、省エネを推進する、ということが必要なのではないか。
26	省エネが得をするような社会制度を作ってほしい。国のエコポイント制度は期間限定的に。
27	エコが得をする、ということを見えるものにしていくような仕組み（府のエコポイントのようなもの）が効く世代があると思うので、そのような手段についても条例に規定した方がよい。（国や府の制度と競合するのはよくないが）。
28	活動助成金の導入をお願いしたい。防災は5万円、老人会は5万円、同程度でよいと思う。
29	電気と熱を同時に作るコージェネレーションは、効率が非常に高く、省エネだという報告がある。最近、燃料電池も発売（まだすぐには買える金額ではないが・・・）されている。温暖化防止には、有効

	と思われる。市が助成金を出すなど，省エネ機器が普及するように検討すべきだと思う。
30	住民だけがやってもダメ。現行条例にも責務があるので，観光客（旅行者）への義務や負担をもっと求めもよいのではないか？
31	個人の環境意識の高さに任せるだけでなく，努力をした個人事業者とそうでない者との差や損得が出るようなシステムの構築に努めてほしい。