

京都府地球温暖化対策条例の一部改正(中間案)に対する府民意見募集の結果

- 1 意見募集期間 平成22年7月17日(土)～8月16日(月)
- 2 意見提出件数 58人・団体/194件
- 3 意見の趣旨及びこれに対する府の考え方

項目		意見の要旨	府の考え方
改正趣旨等	全 般 事 項	条例の趣旨は賛成である。	府民、NPO、企業など府内の様々な主体が改正条例に規定された目標を共有しながら、持続可能な社会の実現に向けて地球温暖化対策を推進していきたいと考えています。
		次代の子供達の時代のためにも、地球環境・自然環境を持続させる仕組みを築くことに賛成である。	
		日本国内の、世界の牽引役として率先垂範しなければならない京都府の使命感は理解できる。	
		実践が大切であり、数値的な効果、施策として進める必要がある。	
		中丹など、地域の特性を考えてもらっていると思う。ぜひ、素晴らしい条例としてほしい。	
		京都府は地球温暖化対策に力を入れている方だが、今回対策条例の一部改正を行って更に力が入っているのだと思った。	
義務化事項の追加	各自治体で策定されるCO ₂ 削減に関する条例等については、現在、国で検討されている削減目標に対するロードマップとの整合性を図る必要がある。また、国の政策との二重規制による国民生活及び経済活動への過度な負担は避けるべき	新たに追加した義務化事項については、京都府環境審議会で十分検討いただくとともに、関係業界等の意見もお聞きして規定したところ。具体的な運用に当たっては、事業者の皆様の一層の理解と協力がいただけるよう、制度説明会を開催してまいります。	
			特定事業者に係る多くの義務が設けられることとなっているが、地球温暖化対策に対しては、「CO ₂ 削減」と「経済成長」とのバランスに配慮しながら推進することが重要であり、このように規制的措置を多用することはなじまない。義務化ではなく、府がインセンティブを付与した施策を講じ、府民及び事業者を温暖化対策に資する活動に導くべき
			地球温暖化対策には賛成であるが、負担が大きすぎる対策には反対である。京都府の条例として特別に制定する意味とデメリットを府民に説明すべきである。

項目	意見の要旨	府の考え方
改正趣旨等	分野ごとに完遂目標を掲げて6か月ごとに実績を公表をすべき。	新たな削減目標に向けては、今後、本条例に基づいて策定する「地球温暖化対策推進計画」の中で、産業、業務、家庭、運輸等の部門別削減目標や、その達成に必要な具体的施策などをお示しすることとしています。
	実行施策が漠然とし過ぎている。施策項目ごとの削減目標もない状態で、本当に目標数値の削減が見込まれる施策になっているのか疑問。特に、特定事業者への義務化事項が多く、特定の企業に削減のし寄せを押し付けている感じがする。	
	行政が担うべき役割分担と産業、運輸、民生・業務系、民生・家庭系の各部門が担うべき目標と役割の分担を、明確にすべきではないか。	
	総花的な施策の羅列では削減目標の達成はおぼつかない。条例項目、新計画項目に対応した個別の削減策が必要である。	
	今後の具体的な対策案が記載されておらず、府民はどのような対策をしてよいかわからないと思う。今後のこのような政策を行っていただくだけでは、はたして温室効果ガスが削減できるのか見えてこない。	
	削減のための策を条例に書かれているという認識だが、削減のための実行の担保が見えてこないという声が企業に多い。	
	削減対策を推進計画（ロードマップ）に具体的に書いてほしい。（何をどれだけすればよいか具体的に示してほしい。）	
	府市とも、具体的なことが書かれておらず、数字ばかりを追いかけている。	
京都市とまったく同じ内容のように思える。府内全体の内容を入れたほうがよいと思う。	温暖化対策については、地域で一体的に進める必要があるため、削減目標や主要施策は府市で共通した内容としております。なお、府条例においては、農作物の高温障害対策、洪水の影響回避、生物多様性の低下対策等の地球温暖化への適応策など、広域的に取り組む施策も追加しているところです。	

項目		意見の要旨	府の考え方
削減目標	目標値	2020年度までに25%以上削減、2030年度までに40%以上削減、2050年度までに80%以上削減という目標を明確に定めるのは京都が日本で初めてか。	温室効果ガスの排出量を、2050年度までに1990年度比で80%以上削減という目標は、国際的に認められた科学的な知見も踏まえ、平成21年7月のG8ラクイラサミットにおいて先進国で合意されたところです。今回の条例改正では、これを長期的な目標としつつ、計画的に削減を進めるため、2030年度に1990年度比で40%削減を中期的な目標として、2020年度までに25%削減を当面の目標として規定したところです。
		短期25%削減、中間40%削減目標を設定したのは評価する。しかし、「中期2050年80%」から「大幅な削減」という抽象的文言に変わっている。議定書の地、京都が国をリードしてもよいのではないか。	
		「2030年度までに1990年度と比べて40%削減」という目標について、その設定根拠と目標達成の方策を示されたい。大幅なCO ₂ 削減は経済活動へ影響を与えることが指摘されており、目標は、経済成長に十分配慮したものとすべき	
		先進国の目標である2050年度までに80%以上削減を目標としているが、国と府は違うということ認識した目標設定をするべき。家庭での省エネを取り入れないと達成不可能だが、計画には取り入れられていない。そのような議論を十分した上で目標数値の設定をするべきである。	
		市民や企業が負担する費用及び、市民や企業が取るべき行動（ライフスタイル変化など）が明確でないのに、条例に削減目標を規定すべきではない。まず、行政の事業活動で削減に取り組み、その結果を評価および公表した上で、市民や事業者が実行可能な方策を見極め、実効性のある方策を条例に規定すべきである。	
	目標値が高すぎる。できるめどがたっていない目標やできもしない目標設定は逆効果。達成させるためのプロセスと府民への影響（マイナス面）を先に示すべきである。		

項目	意見の要旨	府の考え方
削減目標	<p>京都議定書は法的な国際合意の成立を受けていたが、2020年で90年度比25%削減（前提条件付き）はコペンハーゲン合意その他の国際合意に基づいていない。「国際的な合意がこうだから必要だ」ということを説明してから条例化するのが筋と考える。</p> <p>ポスト京都議定書の目標数値も未決定なのに目標数値を決めるのか。政府の温暖化対策法案も立ち消えになっているのに目標数値を決めるのか。仮にそれ以上の目標設定があった場合はどうするのか。</p>	<p>地球の平均気温の上昇を産業革命前から2℃以内にすべきとの国際的に認められた科学的知見を踏まえ、温室効果ガスの排出量を、2050年度までに1990年度比で80%以上削減という目標が、平成21年7月のG8ラクイラサミットにおいて先進国で合意されたところではある。</p>
目標達成の方策	<p>具体的に何をどうする事によって、25%以上及び40%の削減目標を達成しようとしているのか、明瞭に見えてこない。</p> <p>具体的な施策や個別の対策による削減数値目標はあるのか。</p> <p>具体的に一体何をやればいいのか。事業者には「がんばれ」とだけいわれても、新しい取組内容が示されていない。有効な施策を早めから取り組んでもらいたい。有効なのはキャップだと考えるが、取り入れないのであれば、グリーン調達を推進してほしい。</p> <p>2020年までに25%以上を達成するためのグロスに必要な費用の試算が見えない。同様に2030年、2050年もコストの試算が必要。無理のないロードマップが必要</p> <p>民生部門（業務系、家庭系）の削減目標については、他部門とも比べて公平で、負担についても関係者の理解が得られる適切な目標であることが必要</p> <p>どの分野で、どの様な技術によりどれだけ削減するのか、また市民が負担するコストや生活・雇用に及ぼす影響を明らかにし、これらの説明がない中では条例に削減目標の数値を規定すべきではない。CO₂削減に向けた意識向上を図ることを目的とするなら、地球温暖化対策推進計画に目標を記載すべき。</p>	<p>目標達成に向けた具体的な施策等は、今後、本条例に基づいて策定する「地球温暖化対策推進計画」の中でお示しすることとしています。</p>

項目		意見の要旨	府の考え方
削減目標	その他	<p>「低炭素社会実現を目指した二酸化炭素排出削減」の認識追加は妥当。条例前文に、広く「低炭素社会実現」を目指すものであるとの認識を追加することは時宜を得ている。しかし、低炭素社会の実現に関連するのは「二酸化炭素」に限定されるものであり、例えば「温室効果ガス、特に二酸化炭素が大幅に削減された…」など表現に工夫が必要である。</p>	<p>低炭素社会という用語については、京都府環境審議会でも議論いただき、社会に一定定着した用語として使用しております。なお、メタンやフロン類などの温室効果ガスの削減も、二酸化炭素と同様に削減対策を進めていきます。</p>

項目	意見の要旨	府の考え方
府による地球温暖化対策	<p>排出量取引制度については、制度自体がメイン・免罪符になってはいけない。真剣な取組を阻害することになる。歯止めが必要である。(例えば、削減率の何%まで使うことができるようにするなど)</p>	<p>京都版CO₂排出量取引制度については、地域の実情に即し、国の制度との整合も図りながら、社会全体で温室効果ガス総排出量の削減につながる制度としていきたいと考えています。</p>
	<p>排出量取引制度のクレジットをどう評価していくのか。国等他の制度が多々あり、具体的にどう進めていくのか。制度を明確にすべきである。</p>	
	<p>国との排出量取引の違いは対象事業者の規模の違いだけか。</p>	
	<p>クレジットの取扱単位はどのように考えているか。</p>	
	<p>市民活動から生まれるクレジットも取り扱ってほしい。</p>	
	<p>京都版のCO₂排出量取引制度は、京都府・京都市が一体化して構築するのか。</p>	
	<p>取引の窓口となる場所がどこかにできるということか。</p>	
	<p>国で議論されている制度と府の制度で報告内容などが重複せず、補完的な役割として府の制度が機能するような制度設計をお願いする。</p>	
	<p>京都版でクレジットをどう評価するか。具体的な数値として第三者にも測定できるようなものでなければ、実行しにくいのではないか。</p>	
	<p>『大規模排出事業者を対象とする国内排出量取引制度との連携・補完を図りながら…』とは、自主行動計画の目標達成や温対法の届出へ反映できる制度にすることか？事業者の自助努力を促進するため、カウントできる制度とすべき。</p>	
<p>国が試行している制度と住み分けを行うことができるのか疑問。国の排出量取引制度との整合性をどのように図っていくのか考え方を示されたい。</p>		

項目	意見の要旨	府の考え方
府による地球温暖化対策	<p>中小企業の排出削減量を大企業の排出削減量と見なすことは、ダブルカウントにならないか。</p>	<p>京都版CO₂排出量取引制度については、クレジットのダブルカウント回避のための方策を検討していく予定です。</p>
	<p>自治体レベルでの排出権取引制度は特に慎重に。CO₂排出量取引制度は、国・自治体を問わず、排出総量抑制に寄与するよりも削減意欲を削ぐことによる逆効果の方が大きい。自治体レベルでの導入は自治体や国レベル等との整合の点で複雑・煩雑で非効率的。費用対効果は全く期待できず、これに関わる組織・人員増やエネルギー浪費を招くと懸念される。原則的にこの制度は導入すべきでない。</p>	<p>国の具体的な政策が決まらない中で、地球温暖化対策を前に進めていくためには、地域の実情に即した制度を構築し、それを着実に進めることが必要と考えています。</p>
	<p>クレジットの活用先は、京都府条例に基づく実績報告にしか活用できないと予想されるが、この場合、多くの事業者から敬遠され、京都府版の制度は成立しないのではないか。</p>	
	<p>排出権の購入は良い案だが、果たして何社が手を上げるか、ある程度手応えはあるのか。</p>	
	<p>対策なしにカーボンクレジット制度等を導入することは反対</p>	
	<p>反対である。この制度を構築することで行政費用が相当かかるであろうが、その費用や効果が不明瞭。排出量取引は国にまかせ、もっと他のことに力を入れるべき。公平・公正な制度を構築することはまず不可能である。</p>	
	<p>公平・公正に評価することが事実上不可能であり、業務部門（ビル等）への導入は適さない。</p> <p>総合評価制度の対象を「大規模排出事業者」のみとしているのは何故か。CO₂問題は大規模排出事業者だけでなく、中小企業も同じであり、京都版として制度を設けるなら中小企業を対象にすることも可能なのではないか。少なくとも、低評価事業者の追加削減対策に係る制度と同じく「特定事業者」を対象とすべき</p>	<p>京都版CO₂排出量取引制度の構築に当たっては、平成20年度から実施している京都エコポイントモデル事業における知見やノウハウ等も有効に活かし、多くの事業者等が参加できる仕組みを創っていきたいと考えています。</p>

項目	意見の要旨	府の考え方
府による地球温暖化対策	電気自動車の普及促進が必要。一刻も早く普及する事を望む。	府では、国からEV・PHVタウンに選定されるとともに、平成21年4月に電気自動車等の普及の促進に関する条例を制定し、電気自動車等の普及促進に努めているところです。府の電気自動車普及促進条例と整合を図りながら、地球温暖化対策条例においても電気自動車の普及対策を進めることとしています。
	賛成。電気自動車のためのインフラ整備と規制をぜひ全国に先がけて実施してほしい。スイスのようなガソリン車乗入れ禁止区域をつくれれば、府民や観光客の意識高揚につながる。	
	電気自動車普及というのは、自動車を使うよりは温室効果ガスがでなくていいと思う。電気自動車の普及の為に貸出などを行ったら良いのではないかと思う。	
	気温上昇の原因になっているのは、自動車の排気ガスも入っているので、この対策は地球環境問題にとって早く実行されてほしい対策である。	
	電気自動車については、価格面、充電インフラ面等の課題を踏まえ、長い時間軸の中で普及を考えていくべき。この点を考慮し、自動車の購入者や事業者の自主的な判断に委ねる制度にすべき	電気自動車については、地球温暖化対策に効果のある対策として、条例の努力義務規定としており、いただいた御意見も踏まえ、皆様の御理解と御協力をいただきながら普及を図っていきたいと考えています。
	電気自動車の普及促進といわれているが本当に普及できるのかと思う。電気自動車にしてくださいと言われても、電気自動車にするかそうでないかは車を買う本人次第だと考える。	
	根拠が確実でない理論でガソリン車に代わり電気自動車を代替するのではなく、各団体と協力・地域住民とまちづくりの活動を実践し、住民からの意見で車道を自転車道に変更するなどのプロセスをとってみてはどうか。	
電気自動車等をはじめとする温室効果ガスを排出しない自動車等とあるが、電気の使用は火力発電のCO ₂ 排出の増加につながるので、この表現は不適切と考える。技術的な課題や普及までの時間的制約、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温室効果ガス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。		

項目		意見の要旨	府の考え方
府による地球温暖化への適応策	地球温暖化への適応策	大変重要ではないかと思う。異常気象などの今ある現状も何とかしなければならない。例えば暑さに対しては駅内で一部飲料水の値下げをおこなって販売したりなど、水分補給を促すような対策を行っていくことが大切。大雨や洪水、土砂災害に関しても堤防の強化や何か起こったときに迅速な行動がとれるよう準備しておくことが大切	いただいた御意見も踏まえ、条例に規定する府による地球温暖化対策の一つに「地球温暖化への適応策の推進」を新たに追加したところです。
		環境保全などの対策なども検討を望む。環境の変化が生物に与える影響が大きいことを感じる。	
府率先垂範	府公共建築物の新增築時に府内産木材利用及び再生可能エネルギーの導入を率先して実行するなら、府民及び事業者の地球温暖化対策を先導する府として、これらを義務化して取り組むべき	府としては、これまでから公共施設への府内産木材の利用等を進めておりますが、今後は、条例に規定された事項として、事業者の取組を先導できるよう取り組む予定です。	
		府庁はじめ各出先機関等を含めた排出量並びに削減対策を率先垂範して公表すべきである。(官庁の削減計画・報告をする事により、府民、市民との一体感を醸成)	府庁全体のCO ₂ 排出量並びに削減の取組については、これまでから、府ホームページにおいて公表しています。
その他	府の条例にもグリーン調達を入れ、目標を担保できるようにすべき。具体的には「府による地球温暖化対策」に「環境に配慮した経営を行う事業者から提供される環境物品の調達（グリーン調達）に率先して取り組むこと」を入れる。「京都市方式」として誇れるものになると思う。	京都府では、平成13年に「グリーン調達方針」を定め、これまでから環境配慮商品の積極的な導入に努めているところです。	
	府及び関係機関、企業、府民は環境技術及び機器を取り入れる。合わせて補助金等を助成する。	いただいた御意見は、具体的な地球温暖化対策の企画立案に活かしていきたいと考えています。	
	施策の評価を行い、費用対効果及び絶対効果の高いものに重点を置いて取り組む。効果の低いものは「努力義務」に。		
	府独自の環境税及び関係税の創設ができないか。	税の創設については、導入効果、府民生活への影響等を慎重に見極め、府民全体で議論すべき課題であると考えています。	

項目		意見の要旨	府の考え方
府による地球温暖化対策	その他	CO ₂ 削減や関連する行事参加時に、車を使用しないという意識改革が府職員等に必要である。	アイドリング・ストップをはじめとしたエコドライブの実践とともに、車使用の抑制や定時退庁についても府が率先して努めたいと考えています。
		府、市町村、公的機関、企業等から車がどうしても必要な場合以外は、すべて、公共交通、自転車等を利用すべき（府民の率先垂範）。府庁来庁時に、車は特別な条件以外は禁止	
		早く職員が退庁することにより、電気等の使用が減り、CO ₂ 削減に効果できる。（他の機関及び民間にも呼びかける。）	
		温室効果ガスの排出量算定の際には、電気の使用に係るCO ₂ 排出量は全電源平均係数で計算されているが、全電源平均係数では事業者が行う個々の対策、設備選択によるCO ₂ の増減が適切に評価できない。個々の対策、設備選択によるCO ₂ 増減を適切に評価するためには、マージナル電源係数（日本では火力電源係数と考えることが妥当）での評価が必要。	温室効果ガスの排出量の算定に使用する電気排出係数については、国の「算定・報告・公表制度」に示された係数を用いているところです。今後、個々の対策を検討するに当たり、いただいた御意見も参考にさせていただきたいと考えています。
事業活動に係る地球温暖化対策	全般事項	特定事業者に対する要求事項、義務化事項が非常に多い。なぜ産業分野の特定事業者だけが「義務化」と言う形で締め付けられるのか、理解しがたい。	エネルギー使用の多い事業者については、省エネ法で一定の報告義務が課されていることも踏まえ、社会的責任の観点から温室効果ガスの排出削減に相当の義務を果たしていただくことが必要があると考え、関係業界の意見もお聞きしして義務化事項を定めたところです。
		特定事業者だけを見ると、現在の条例で公表値29%の削減をしている。特定部門に負荷がかかる事は避けて、あらゆる排出部門が、納得し、協力して目標達成に努める気持ちをもてる施策であってほしい。	
		産業政策、雇用政策、社会政策も含めた総合政策の中での「地球温暖化対策条例」と言う視点が薄く、環境対策だけが突出して、派手に打ち出されている。	
	自由主義国家の条例では、義務化は慎重かつ公平であってほしい。義務化するのと同等の効果を挙げることができる義務化以外の方法を考えてほしい。		

項目	意見の要旨	府の考え方
事業活動に係る地球温暖化対策	環境省「エコアクション21」の認定取得を促進すべきである。	環境マネジメント制度については、ISO14001やKESだけでなく、事業者における多様な環境マネジメントシステムの利用実態を踏まえ、今後、規則改正の中で具体的な取扱いを決定していきたいと考えています。
	例えば府内に300店舗あるフランチャイズ店舗のある事業者はISOを認証取得して、すべての店舗をサイトとして登録しなければならないことになるが、実際問題として対応ができないと思う。	
	ISO14001やKES等の公式な環境マネジメントシステムは導入していないが、策定した環境基本方針に基づいて目標を設定し、実施、レビューを行い、毎年、その成果をCSR報告書に掲載している。自主的なEMSについても認める方向で検討いただきたい。	
	ISO14001やKESなどを新規に導入・維持するには、事業者にとって多大な労力・費用負担を要する。そのため、これらの特定の規格のみを対象とするのではなく、事業者が環境マネジメントシステムの主旨を踏まえた活動を行っていれば、導入しているとみなすなど柔軟に解釈すべき。	京都府では、建設工事競争入札参加資格審査において、EMS取得者に対して一定の加点をしているところです。また、中小企業に対しては、KES（環境マネジメントスタンダード）の認証取得に際して経費の1/3を助成しているところです。
	EMS義務化の実効性の担保をどのように考えているのか。グリーン入札の実施などの検討が必要である。（府の入札条件に加える。中小企業には支援策等）	
	EMSの導入・促進とあるが、経費補助等はあるのか。	特定事業者に導入を義務付けた環境マネジメントシステムについては、特定事業者に対する総合評価を実施する中で、その運用状況も確認していくこととしています。
環境マネジメントシステムの導入を義務化しても、その内容を遂行しなければ環境負荷低減に結びつかない。府として、各事業者がシステムに沿った事業活動を行っていることをどの様に担保するのか。	特定事業者については、先ず使用エネルギーを「見える化」していただくことが重要ですので、環境審議会の意見を踏まえ、環境マネジメントシステムの導入を義務化したところです。	
特定事業者に対する環境マネジメントシステムの導入の義務化は反対である。		

項目	意見の要旨	府の考え方
事業活動に係る地球温暖化対策の削減対策の総合評価及び低評価事業者の追加削減対策に係る制度の創設	<p>当該事業者の対策の状況について様々な角度から評価し、低評価となった事業者に対して追加削減対策を求める制度について規定するという制度も良いと思う。そうすることによって、よりCO₂を削減できるように思う。</p>	<p>特定事業者の排出量削減計画書・報告書に対する総合評価制度については、温室効果ガス総排出量の削減や排出原単位の改善等の状況などにより、多様な事業活動をより客観的・公平に評価できる仕組みを構築していきたいと考えています。</p>
	<p>特定事業者の排出量削減計画書・報告書に対する総合評価制度は、誰がどのような手法で評価しようとしているのか。</p>	
	<p>温暖化対策実行計画と排出量削減報告書については、目標年度等が異なるため、実行計画では目標を達成したとしても、特定事業者の削減対策の総合評価及び低評価事業者への削減対策追加制度に抵触するケースも出てくるのではないかと。</p>	
	<p>事業者の総合評価を行うに当たって、体制はどうするのか。</p>	
	<p>「低評価」はどの程度を想定しているのか。また、低評価事業者に対して、どのような対策・指導を想定しているのか。</p>	
	<p>京都版CO₂排出権に対して資金を拠出して、超過分をオフセットすると聞いたが低評価の基準が明確でなく理解できない。特にそれまで努力して削減していた事業者の取組と条例改正後に取組を開始した事業者ではスタートが違い同じレベルでの評価ができない。また、削減目標数値の設定が各事業者が決定するのであれば、評価できないのではないかと。</p>	
<p>鉄道事業はもともと環境にやさしい輸送モードであり、評価にあつては、その環境に対する優位性を配慮した評価基準を確立し評価してもらいたい。「従業員のエコ通勤を進めるための取組」とあり、鉄道会社の輸送サービスが交通手段として促進されると鉄道会社の温室効果ガス排出量は増加することになり、無条件に量的な削減を強いられることは、条例内容に矛盾が生じることになりかねない。このようなことも総合評価には配慮されるべきである。</p>		

項目	意見の要旨	府の考え方
事業活動に係る地球温暖化対策の総合評価及び低評価事業者の追加削減対策に係る制度の創設	1990年以前より現在に至るまで、燃料転換、インバーター装置の新設、高効率機器の導入などの省エネ対策に注力してきた。評価等をををする際には、こうした点も考慮願いたい。	特定事業者の排出量削減計画書・報告書に対する総合評価制度については、温室効果ガス総排出量の削減や排出原単位の改善等の状況などにより、多様な事業活動をより客観的・公平に評価できる仕組みを構築していきたいと考えています。
	府のみの考えで、客観的な評価が可能とは考えられない。総合評価が低評価になれば事業者へ過大な負担（費用及び公表に伴う説明責任）を強いる事になるため、評価は慎重かつ偏った意見に左右されず、また事業者による要因説明も考慮されるなど、事業者が合意した体制で評価されるべきである。	
	計画が未達である場合、追加削減対策が課されるというのであれば、目標の設定根拠を算定するのが非常に難しく、府より目標の設定マニュアルなどを示すべき	
	新たな設備導入、排出量取引制度の活用など新たな負担を意味するものであると解される。この追加削減の運用に当たっては、総排出量や排出原単位といった単なる数値だけの増減でなく、取組の度合いや管理システムなど総合的に判断すべき。個別に十分に協議して判断するよう要望。社会貢献へのポイントも加味して評価すべき。景気低迷の折、新たな負担は企業にとって受け入れがたいものである。	
	本制度の導入は、事業者の目標設定を慎重にさせ、結果的に温暖化対策としての効果がないのではないか。	
	低評価の定義と評価基準を明確にすべき。評価基準を作成する際は、事業者から意見を聞き、納得性のあるものとすべき	
本制度の目標設定において京都府が一方的に定めるのではなく、事業者の考えを重視すべき。事業者間の公平性をどのように担保するか、目標設定の考え方についても明確にすべき		

項目	意見の要旨	府の考え方
事業活動に係る地球温暖化対策	<p>景気動向、天候など外的要因により、事業者の削減努力に関わらず排出量が増加し、目標未達になる場合も想定されるが、そのような場合は低評価とまらない仕組み（制度）にすべき</p>	<p>特定事業者の排出量削減計画書・報告書に対する総合評価制度については、温室効果ガス総排出量の削減や排出原単位の改善等の状況などにより、多様な事業活動をより客観的・公平に評価できる仕組みを構築していきたいと考えています。</p>
	<p>電気設備で使用しているSF6ガスに関して、その自然漏洩分については、温対法に基づく換算係数により算定するため低減は難しく、また機器点検時の漏洩分についても現行の技術水準では、今以上の低減は困難である。そのため、SF6ガスに起因するCO₂排出量については、総合評価から除外し、追加削減対策の義務は負わない事とすべき</p>	
事業者排出量削減計画の提出窓口一本化	<p>市内のみ事業者だけでなく、すべてを一本化するよう、工夫を重ね、今後も検討努力を継続いただきたい。</p>	<p>今回の条例改正に当たっては、府と京都市の事実上の共同条例という観点から、削減目標の共通化、事業者排出量削減計画書等提出制度における府及び京都市への重複提出の回避等を講じたところで</p>
	<p>京都市内にのみ事業所を有する特定事業者の窓口一本化が可能で、事業所が京都市以外にも点在している企業の窓口一本化ができない理由が分からない。ぜひ一本化の努力を続けてほしい。</p>	
	<p>提出窓口一本化では不足。市と府の二重行政をやめ、市と府で完全に共同して実施すべき。同じような内容を市と府がそれぞれ別々に実施しているので、効率化すべきである。</p>	
	<p>府市共同化について、まずは完全共同化を目指し、税金の無駄遣いを止めるべきである。</p>	
	<p>提出窓口の一本化は、事業者の負担軽減の観点から評価できるが、更なる効率化の検討を要望する。京都市を含む京都府域に事業所を持つ事業者も京都府のみの提出で済むなど検討していただきたい。</p>	
<p>特定事業者は、温対法と京都府地球温暖化対策条例に基づき、同様の内容を二重に届出している。事務負担を軽減するという観点から、条例に基づく提出制度の改善を要望する。</p>		

項目	意見の要旨	府の考え方
事業活動に係る地球温暖化対策	<p>経済産業省の省エネ法、環境省の算定・報告・公表制度、温暖化対策実行計画、府事業者排出量削減報告書と、温暖化対策における報告を重複して実施しており、一本化できないか。</p>	<p>事務の一層の効率化については、府及び京都市で協調し、条例実務の運営に当たり一層の工夫を行いたいと考えています。</p>
	<p>省エネ法における国への提出書類と条例における提出書類はほとんど同じ内容を記載するようになっており、企業側の負担となっている。国と府の連携を取って情報を共有することで、企業側の負担を減らすようお願いする。</p>	
エコ通勤に係る計画書等の提出制度の創設	<p>エコ通勤の程度はどの程度を想定しているのか。</p>	<p>エコ通勤は、事業における削減対策と併せて、従業員の通勤における環境行動に取り組んでいくための動機付けを行うことが必要であると考えています。義務化に当たっては、公共交通機関の有無等の実情も勘案する必要があることから、エコ通勤等を義務化するのではなく、従業員のエコ通勤を進めるための取組に係る計画書等の作成・提出を求める制度としております。</p>
	<p>提出した報告書どおり各企業が考えられるのか疑問に思う。もう少し、確実性のあるものにできないものか。</p>	
	<p>京都府下にある会社・企業の所有する駐車等に使用するスペースを、府がその会社・企業の抱える従業員数・エコに対する取組状況・経営状態等を総合的に判断して定めていくというのはどうか。</p>	
	<p>通勤者までこういう形で管理する事に矛盾を感じる。特定事業者に対しては、義務化ではなく、例示を与えて企業や組織独自で対応策を決めることで十分。</p>	
	<p>通勤方法は、諸事情を考慮して本人や企業が判断するものとする。義務化はいかなものか。</p>	
	<p>事業者にとって新たな負担であり反対。実施する場合は極力、事業者の負担とならないよう、例えば、計画書の提出は初回のみとし、公共交通（鉄道・バス）の利用率の低い企業（事業所）のみ継続して提出するなど配慮願いたい。</p>	
<p>現状において特定事業者の多くはすでに一定以上エコ通勤を行っていると考えられるのか疑問。CO₂削減について定量的評価をしているのか、示されたい。</p>		

項目	意見の要旨	府の考え方
事業活動に係る地球温暖化対策	事業者から提出を受けた計画書を府は、どのように施策へ活用するのか示されたい。公共交通機関の活用に当たっては、利便性向上や安価な料金体系等の環境整備が前提であるため、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上で、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	エコ通勤については、特定事業者に対する総合評価を実施する中で、その運用状況を確認していくこととしています。
排出削減のため	補完的措置の対象とするクレジットの拡充については、どのように考えているか。	今後は、京都版CO ₂ 排出量取引制度によるクレジットも対象に加えられるよう検討していきたいと考えています。
補完的措置の拡充	自治体レベルでの排出権取引制度は特に慎重に。排出量取引制度はトータルとしての排出抑制につながる可能性は小さく、逆効果の懸念が大きい。例外的・補完的措置として認める場合を除き、事業者がクレジットを購入し自らの削減量にカウントすることは原則的に認められるべきでない。例外的・補完的措置として認める場合も、例えば削減総量の10～20%以下等の限度を設けるべき	京都版CO ₂ 排出量取引制度については、地域の実情に即し、国の制度との整合も図りながら、社会全体で温室効果ガス総排出量の削減につながる制度として、府・京都市で連携して構築していきたいと考えています。
	国内クレジットなど中小企業における排出削減対策によって生み出されたCO ₂ 削減価値の活用を追加することだが、国等で検討されている制度との整合を図り、事業者の混乱を招くことのないようにしていきたい。	
共同削減計画	企業の協力も関わってくると思う。企業に協力を求めることで一人一人の意識も変わってくる。	府民、NPO、企業など府内の様々な主体が目標を共有して地球温暖化対策に取り組み、低炭素社会の実現を目指したいと考えています。

項目		意見の要旨	府の考え方
事業活動に係る地球温暖化対策	その他	環境産業の育成策に加えて、グリーン購入法に則ったグリーン調達の推進企業、環境によいことをやっている企業から物を買う施策を充実させてほしい。	いただいた御意見は、条例に基づいて今後策定する「地球温暖化対策推進計画」の検討に当たっての参考とさせていただきます。
		事業者の義務化が多くあるが、義務化に対する支援策が必要	
		国・他府県が追いついてくるまでの過渡期には、京都府民だけが何かを失うことが予想される懸念（大企業の京都離れ→中小企業の倒産→個人の失職）があり、こういうリスクを予想し、できる限りの対策を検討し、府民に知らせておく必要がある。改正により大企業が取る行動を調査しておくべき	
		今回の条例改正で、中小企業はどのように規定されることになるのか。	中小事業者については、特定事業者と同様の取組について努力を求めることとしています。

項目		意見の要旨	府の考え方
建築物に係る地球温暖化対策	特定建築物	府内産木材の使用について、JAS（日本農林規格）のないものは使用しづらい。品質（乾燥）や価格で問題を感じる。	建築物への木材使用については、建築物の用途や構造による法的・物理的な制限があるところから、施主が無理をすることなく利用できるよう、規則において使用量等の基準を決定していきたいと考えています。
	建築物への地球温暖化対策	府内林業が抱えている問題、山の所有の細分化など構造的な問題が原因で良質の木材の供給ができないのが現状であり、少量の仕上げ材の使用を求めるよりも、同様の問題を抱えている林業地域も含めて考え、府内産に限定せずに広域な視点にすべきではないか。	
	建築物の利用の義務化	府内産木材と限定されているのを疑問に思う。	
	建築物の義務化	ビルやマンションのように、建築材料としての木材使用の少ない建築物への配慮が必要	
	建築物の義務化	『一定量以上の…』という表現では、建築主にどの程度の影響があるのか分からず意見できない。府として納得性のある定義、数値を策定できないのであれば、規制ではなく、地域産木材の利用促進のためのインセンティブを誘導する措置とすべきである。	
	建築物の義務化	一部の仕上げ材としての使用で、山林の構造的な問題が解決出来る訳ではないので、府経営による大規模な集成構造材製造工場を設立し、安定品質、原木以上の高付加価値を狙う。	府内産木材の使用の義務化に伴い、府の森林・木材産業の振興・改革につながる施策も進めていきたいと考えています。
	建築物の義務化	府内産材が使われず、山が疲弊しているのは林業が細分化され供給量・価格・品質で他の産地に押され悪循環が止まらない産業構造の問題が大きい。この産業構造の変革を長期に亘る視点を持ち改善する計画を立ててはどうか。	
建築物の義務化	府内産木材については表面的な対応で済ませず、産業構造的な問題を解決しなくてはならない。		

項目		意見の要旨	府の考え方	
建築物に係る地球温暖化対策	特定建築物への府内産木材利用義務化	<p>CO₂削減が本来の目標であるのなら、既に存在する2,000㎡以上の既存建物の設備改修が排出量についてはある程度の障害になっていく。これらが該当しないのはCO₂削減について効果が弱いのではないか。</p> <p>2,000㎡以下も含む住宅等の建築物も該当させるべき</p> <p>事前相談をするのであれば、CASBEEの申請と建築確認申請の申請時期は同時申請できるとよいのではないか。</p> <p>特定建築物制度の冊子作成、書類の制作方法、講習、説明会を検討してはどうか。</p>	<p>特定建築物への府内産木材の一定量の使用の義務化と併せて、既存建築物の建て替えなどに府内産木材が利用されるよう啓発を強めていきたいと考えています。</p> <p>条例の施行までに、説明会等を開催し、府民等に十分周知を図っていきたいと考えています。</p>	
	特定建築物への再生可能エネルギーの導入の義務化	<p>すぐに実現可能しやすい改正案であると思う。</p> <p>マンションの場合の太陽光発電などの再生可能エネルギーの導入においては、設置場所や設置費用、維持管理等の面で問題が多いことへの配慮が必要</p> <p>太陽光発電や太陽熱利用は、省エネ・省CO₂に有効であるものの、得られるエネルギーの量は天候に左右されやすく、建物強度等により、全ての建物に設置できるものではない。経済産業省「資源エネルギー政策の見直しの基本方針」には、「再生可能エネルギーに産業・業務・家庭用給湯・空調時におけるヒートポンプの利用促進を図る。」と記載されている事から、ヒートポンプを再生可能エネルギーとして明確に位置づけるべきである。</p> <p>『一定量以上の…』という表現では、建築主にどの程度の影響があるのか分からず、意見できない。府として納得性のある定義、数値を策定できないのであれば、規制ではなく、再生可能エネルギー利用促進のためのインセンティブを誘導する措置とすべきである。</p>	<p>具体的な導入義務量などについては、業界団体等の関係者と十分調整の上、制度の詳細設計を行っていきたいと考えています。</p>	

項目		意見の要旨	府の考え方
建築物に係る地球温暖化対策	再生可能エネルギーの導入の義務化	太陽光発電等とは具体的に何を指すのか。CO ₂ 削減の観点から、省CO ₂ 機器であるヒートポンプも含まれるべき。再生可能エネルギーの種類は多いため、導入を義務化するというのであれば、再生可能エネルギーの種別毎にメリット・デメリット等を検証し、市民や事業者に示しておく必要がある。	ヒートポンプや燃料電池の取扱いについては、専門家の御意見も伺いながら、規則において具体的な取扱いを決定していく予定です。
		燃料電池等高効率エネルギー変換機器も選択可能とすべきである。太陽光発電であっても、実際の発電効率（実用発電効率）はパネルの設置条件によって大きく変動し、二酸化炭素削減対策としての実効性を確保するためには、単に導入の有無・公称能力だけでなく、効率に関する審査が必要	
	その他	ヒートアイランド防止策の一環として、学校のグラウンドを芝生化すれば、温暖化防止のみならず、CO ₂ 吸収にも寄与する。「幹線道路の散水化」、「繁華街のミスト冷却」を全国に先駆けて施工、一定規模以下のビルには、散水の設置等を検討してはどうか。	
		太陽パネルは古い家だと費用がかさみ、付けにくい面があり、地域で共同で作る。（出資させて、売電分を還元する。）自然エネルギーステーションのような所を作ってほしい。	
		緑化計画は、京都特有の樹種や草花を使用することが歴史都市としてふさわしい。単なるケヤキではなく、伝統的な物語がほしい。緑化にも文化や芸術性が必要	
	既存の設備（屋上緑化など）の持続を推進させるべきである。	いただいた御意見は、条例に基づいて今後策定する「地球温暖化対策推進計画」の検討に当たっての参考とさせていただきます。	
	環境性能評価の制定とその表示の推進。表示の商業的な利用を進め、ハウスメーカー等が自社の商品のアピールに使用できるようにする。（家電製品の省エネ評価みたいなもの）		

項目	意見の要旨	府の考え方
建築物に係る地球温暖化対策	<p>住宅・中小事業者のCASBEEによる評価を推奨する。ただし罰則や性能基準は設けず、当面は努力目標とすることにより意識向上に取り掛かる。</p>	<p>いただいた御意見は、条例に基づいて今後策定する「地球温暖化対策推進計画」の検討に当たっての参考とさせていただきます。</p>
	<p>木材は昼間熱を蓄えないために、夜間の放熱が少なく、被覆材として使用すればヒートアイランド対策になる。既存建物への木製被覆材設置を促進するために、自治体での指針の設定、建物所有者に対する誘導策が有効。また、ビルのリニューアルビジネスが促進</p>	
	<p>裏山や庭園も森林整備と同様と考えていただきたい。</p>	
	<p>地球温暖化対策という命題のための活動であるのなら、現状案よりも更に徹底すべきとする考えの方が傾向は強く、対象物件も拡大することの方が望ましい。施主に対して十分な説明をして理解を得なければならぬ。納得のいく説明が建築士にできるかどうかは重要であり、建築士自身、講習・勉強会などの努力が必要である。</p>	
	<p>申請をした物件については、その後の管理についてもルールを明確にし、建築業界が対応していける用意をする。お金や行政の手間をかけず、民間が積極的に取り組む仕組みを作る。</p>	
	<p>森林整備を推進するためには、山主、森林組合、NPOの連携が必要と考えるがどうか。</p> <p>間伐を促進するとともに、そこで発生する間伐材をペレットに加工するなど、森林資源を活用して地域の環境保全や産業振興を促すサイクルを創り出す必要があるのではないか。</p>	

項目		意見の要旨	府の考え方
自動車交通に係る地球温暖化対策	電気自動車等の普及促進	グリーン購入法エコマーク役務認定を受けたエコ整備『エンジン洗淨』を実施すべきである。(義務規定)	いただいた御意見は、条例に基づく地球温暖化対策推進計画や府の予算への検討・反映に活かしていきたいと考えます。
		京都府、京都市としての補助金等の項目が必要である。	
		車関係の対策をどのように考えているのか。EVの排出量0が誤解であり、注意してほしい(製造段階の排出、CO ₂ を排出して作った電気を必ず使用等)。削減の決め手として条例に盛り込むのは時期尚早。車の使い方による削減(特にアイドリング・ストップ)を一層進めてほしい。罰金を含めて、罰則を盛り込むべきである。	「温室効果ガスを排出しない」という言葉は、走行時に排出しないという意味で用いています。また、アイドリング・ストップは、現行条例において義務化しているところです。
		電気自動車の二酸化炭素排出抑制効果に疑問。普及促進策はとるべきでない。電気自動車は「温室効果ガスを排出しない自動車」ではない。走行中自動車自体は排出しないが、発電設備を作る段階や発電時、電気を作る段階で二酸化炭素を排出している。送電ロス、充電ロスも無視できない。発電方式によりその排出量は異なり、原子力発電や太陽光発電など排出量は比較的小さいがゼロではない。	府では、国からEV・PHVタウンに選定されるとともに、平成21年4月に電気自動車等の普及の促進に関する条例を制定し、電気自動車等の普及促進に努めているところです。府の電気自動車普及促進条例と整合を図り、地球温暖化対策条例でも電気自動車の普及を図ることとしたいと考えています。
		車を電気で動かすこと自体コストが大きくかかり、ガソリンよりコストが高くなるかもしれない。電気自動車が普及したら、自動車に関わる仕事をしている人には大ダメージである。	
	まずは意識を府民に浸透させていく必要がある。ポスターや掲示板で公共交通を使うといった運動も行われているが、守る人々は半分もいない。ある1日を公共交通の値段を安くしたり、高速の値段を上げたりして、車の使用を控えざるを得ない状況を作るのも一つの手		

項目		意見の要旨	府の考え方
自動車 交通 に係る 地球 温暖 化 対策	その他	自転車専用道路の建設。通行の妨げになる行為は罰則行為として取り締まる。	いただいた御意見は、条例に基づいて今後策定する「地球温暖化対策推進計画」の検討に当たっての参考とさせていただきます。
		現行条例に自動車等の使用抑制についての規定があるが努力規定であり、その実効性は殆ど期待できない。観光地周辺地域の一時的貸し駐車場利用者への課税や、他府県ナンバーの乗用車の府内公営駐車場利用制限など、マイカー観光を抑制する施策を導入すべき。また、自動車等のアイドリング・ストップ規定は現状では全く実効性がない。二酸化炭素排出抑制の視点だけでなく、府民の健康保護の視点からも、アイドリングストップ施策の強化を図るべきである。有効な施策としては罰則の導入以外にない。	

項目		意見の要旨	府の考え方
その他	その他	地域での削減に向けた活動組織育成指導が必要である。	いただいた御意見は、条例に基づいて今後策定する「地球温暖化対策推進計画」の検討に当たっての参考とさせていただきます。
		もっと府内全体で府民、事業者、行政でワークショップをして、府民が温暖化に関心を持ち、活動しなければ目標は達成できないのでは。	
		環境家計簿やエコに関する生活を長期間できれば、玄関先等に貼り付けできるシールがもらえ、期間ごとに色や数字で継続していることが分かるような仕組みを作ってはどうか。	
		大型商業施設を規制すべきである。	
		農業、林業の育成及び援助が必要である。 (農業、林業が活況になればCO ₂ の改善に貢献)	
		緊急雇用対策事業の一環として環境対策促進事業を行い、啓発、環境対策実情調査を府地球温暖化防止活動推進センターと連携して、企業、府民等に実施し、CO ₂ 削減に理解と協力と実行を促す。	
		学校の教育カリキュラムに環境の基本の教育と現在の日本での取組事例(一般家庭、学校、行政機関、企業等)を挙げて、一人一人が取り組んでいかなければならないことを詳しく伝えていくべき	
		ごみ処理に関して、減量は大事ではあるが、収集・運搬、処理、処理後の二次廃棄物の処理のトータルを含めた減量作戦を立案すべきである。収集運搬車両を優先的に電気自動車にすべきである。	
		下水汚泥処理に関し、人造大理石を製造するのに膨大な天然ガスを消費して、ガス代の1/20相当の売上げである。これを止めるだけでも相当量の温室効果ガスの削減になり、財政改善にも寄与	
エネルギー・食物・資材等、自給率を高め自国でやっていける体制作りが必要である。			

項目	意見の要旨	府の考え方
その他	サマータイムの導入	いただいた御意見は、条例に基づいて今後策定する「地球温暖化対策推進計画」の検討に当たっての参考とさせていただきます。
	商品等の包装は出来る限り簡素化。食品等は家から容器持参で買えるようにしてほしい。	
	罰則や義務化や対価ではなく、府民が積極的に取り組むことにより、表彰・アピールできる仕組みをつくる。	
	2050年というとかかなり先の話。社会の状況も変わる。2050年の人口推計などについてはどのように考えているか。人口推計を盛り込んだドイツの例などもある。	
	<ul style="list-style-type: none"> ・家庭でできるCO₂削減の手引作成(多様な内容。経済的メリット。楽しく取り組みできる諸提案等) ・家庭に発信できる「CO₂削減普及員」を養成 ・CO₂削減と事業所合理化の一体化を強調 ・「ゼロエミッション・アドバイス」の企業への提言 ・KES等の普及は重要 	
	<p>啓発活動の展開手段 高等技術専門校、工業高校、短期大学等の建築科授業で、断熱・内窓施工の事例が省エネと健康にいかにも効果をもたらすか2時間程度の講義を行う。各種学校への呼びかけと講師派遣を制度化する。そのために、推進員等を対象に技術レベルの高い講師養成を行い、また授業受入れへの斡旋を行う。</p>	
<p>省エネリフォーム診断員制度の創設 古い民家、公共の建築等(古い病院や公民館)へ、省エネの診断員派遣要員の養成を行う。その診断員は、貸与されたサーモカメラや温度測定データログ等の測定診断の機器を持参し、現状建築物の熱損失の測定を行う。そして素人が理解しやすい省エネリフォーム計画書を作成して提案活動を行う。測定診断の費用については、一部又は全額負担制とする。</p>		

項目	意見の要旨	府の考え方
その他	介護・医療と建築従事者のネットワーク構築は快適な温度は健康と省エネをもたらす。建築関係者に偏りがちな省エネ関連のフォーラム等を、介護・医療従事者と合同で行う企画を実践して、ネットワークを構築し広げる施策が必要である。	いただいた御意見は、条例に基づいて今後策定する「地球温暖化対策推進計画」の検討に当たっての参考とさせていただきます。
	家庭からの温室効果ガスの排出削減対策については、どのように考えているのか。	家庭の削減対策としては、省エネ機器への更新、住宅の断熱化、太陽光など再生可能エネルギーの導入、エコ行動の実践等が中心となりますが、国における再生可能エネルギーの全量固定価格買取制度、地球温暖化対策税等のグリーン税制などの動向も踏まえ、本条例の削減目標を着実に達成するための実効ある対策を進めていきたいと考えています。
	民生の家庭部門についての項目の欠落について民生の業務部門より多くのCO ₂ を排出している家庭部門の取組がないのはなぜか。電気自動車くらいで、ここを押さえることが重要	
	家庭の省エネについて、家庭の省エネを数量化することが最重要である。そのため、環境家計簿の導入教育を今よりもっと重視して、家庭の省エネの基本に据えるべきである。	
	家庭における対策と規制が不十分。増加している家庭での温暖化対策がほとんどないのはおかしい。現在の条例の認知率も相当低いと思われる。全然PRしていないのは、猛省すべき	
	パソコン・CAD（コンピュータ支援設計）等の普及により、設計事務所等からの排出量も家庭と同様に増加傾向なので自主的に排出量削減について対策をとるべき	
	家庭・中小事業部門で市民意識を向上させるべき	
	京都府の温室効果ガス排出量の算定に当たっては、森林吸収量は算入されているのか。	今回の条例改正で、森林吸収量を算定できる仕組みを追加したところです。
電気排出係数は、排出量取引制度（CDM）によるものであり、今後これに頼ることはリスクが大きい（安定的でない）。電力会社に対して強力な行政指導が必要	電気排出係数は、実排出係数と国際ルールとして認められたクレジット購入分を含めた調整後係数がありますが、府としては、引き続き実排出係数を下げる取組を電力会社に要請してまいります。	

項目		意見の要旨	府の考え方
その他	その他	原発に対する指導について、府の方針、目標はどのようなものか。	CO ₂ 排出量に関し、原発運転の影響が大きいと、電力会社には、安心・安全を期した運転をしっかりとお願いするとともに、府域における温暖化対策が原発頼みにならないよう、太陽光発電など新エネルギーの導入支援策や家庭・業務等の民生部門の対策を実施していきたいと考えます。
	その他	府内に原子力発電所を誘致し、府内電力の大半を原子力でまかなうようにすればよい。	
	その他	府は2008年に13.5%削減を達成し、目標年度の2010年を待たずして達成したとの発表があった。要因としてリーマンショックによる低減、また、電力会社の排出係数が下がったことがあげられており、府民の努力ではなく状況によって達成されたという印象を受ける。2010年までの総括をより具体的に分野を細分化し、府民のがんばりをアピールしてもらいたい。	条例の施行までに、府民等に十分周知を図っていききたいと考えています。
	その他	2010年までの総括も条例の改正についても現行条例の話がないと理解できない。改正案を議論するのであれば、現行条例についてもきちんと示すべきである。	
	その他	温暖化対策にかかる費用を住民税に上乗せし、それでもこの目標にするかを住民に問うべき。ここまでしないと意識が上がらない。	