

持続可能な滋賀社会ビジョン(素案)に対して提出された 意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方

1 県民政策コメントの実施結果について

平成19年12月25日から平成20年1月25日までの間、滋賀県政策コメント制度に関する要綱第4条の規定に基づき、「持続可能な滋賀社会ビジョン(素案)」について、意見・情報の募集を行った結果、38人の方から148件の意見・情報が提出されました。

これらの意見等について、項目ごとに整理し、それに対する考え方を示しました。

なお、とりまとめの便宜上、提出された意見等は適宜要約したものとなっています。また、今後、持続可能な社会実現に向けて参考とさせていただく意見等については、県の考え方は示しておりません。

2 提出された意見・情報の概要

ビジョン全体に関するもの	18 件
第1章 「背景とねらい」関係	1 件
第2章 「2030年の滋賀の姿」関係	8 件
第3章 「目標」関係	7 件
第4章 「対策・施策」関係	57 件
第5章 「プロジェクト例」関係	35 件
副題に関するもの	2 件
用語関係	16 件
レイアウト関係	4 件
<hr/>	
意見総数	148 件

3 県民政策コメントに対する意見・情報等に対する考え方

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
ビジョン全般に関するもの				
1	-	-	温暖化対策は「行動する時期」に来ていることを痛感する。国を挙げて「温室効果ガス削減」に取り組むことが最優先であり、県民にPRし、取組を進めることが急務である。	温暖化対策は国においても重要課題として取り組んでおり、県でも滋賀県地球温暖化対策推進計画での取組を進めるとともに、温暖化対策の情報発信に努めているところです。 さらに、今後このビジョンが県民、事業者、行政などの共有する指針となり、温室効果ガス半減を目指し協調して取り組めるよう、周知に努めます。
2	-	-	文字だけでは、目指す方向のイメージが分かりにくい。ビジョンの映像化が大切である。作成の経費は、県民から募金するのが良いのではないか。少額でもお金を出すことによって、自分が作ったとの意識が生まれる。	県民、事業者、行政など幅広く周知を図るため、分かりやすい概要版を作成する予定です。映像化についての御提案は今後の施策の参考とします。
3	-	-	CO2排出量を50%削減した社会生活(1960年代前後と同等の社会生活)のビジョンを県民一人ひとりが明確にイメージできるツールとして、分かりやすく楽しい映像を作成してはどうか。作成には、県内大学の映像関係の学部の学生に携わってもらったり、環境関係の組織やNPOとも連携したりすることが重要。	
4	-	-	「地球温暖化対策推進計画」の目標未達を十分反省し、その上に立ってビジョンを策定すべき。	滋賀県地球温暖化対策推進計画では2010年に、温室効果ガスを1990年比で9%削減することを目標としており、その達成に向けて現在取組を進めているところです。ビジョンでは同計画に掲げる対策に加えて、2030年で50%削減の達成に向けた取組を提案しています。
5			県のCO2排出量の実績数値は、温暖化対策推進計画では2002年の実績値が掲載されているが、より直近の実績値を記載すべき。	温室効果ガスの排出量は、滋賀県地球温暖化対策推進計画の改定と合わせて測定しており、2002年の実績値が直近の数値です。なお、データ収集の関係から、現行の計画に対する2006年の実績は、2008年度に測定する予定です。

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
6	-	-	ビジョンの作成・審議過程において市町村担当者や市民の意見がより反映されるよう、審議会メンバーの見直しが必要。	ビジョンの策定に当たっては、滋賀県環境審議会に諮問しました。審議会では市担当者や地域団体、産業界、学識経験者など様々な立場の方で構成する持続可能な滋賀社会ビジョン策定小委員会を設置し検討が行われました。 小委員会での審議のあと、審議会での議論を経て、知事に答申されましたが、審議会には公募した県民の方も委員として参加されています。 (「持続可能な滋賀社会ビジョン策定小委員会」の構成員等は資料編P3、P4に掲載しています。)
7	-	-	低炭素化と琵琶湖再生だけでなく、福祉・健康、工業・農林業、教育等もビジョンに取り込み、これを県全体の長期構想に位置付けるべき。	県行政の総合的な推進のための指針として、「滋賀県基本構想」が策定されています。 このビジョンは、基本構想の基本理念や目指すべき将来像を、広い意味での環境政策を通して実現するため策定するもので、「持続可能な滋賀の社会像」は基本構想と整合を図りながら検討しました。 ビジョンで示した施策の方向は、次期環境総合計画やその他の諸計画に反映するとともに、庁内外の関係者による施策検討ワーキンググループを軸に、実現可能な施策の検討を行い事業化につなげます。
8	-	-	このビジョンが今後の県環境政策の基本となるのか。また、今後ビジョンをどう具体化していくのか。さらに、ビジョンの検討に当たって、環境以外の部署(農林等)との協議はされているのか。	
9	-	-	県の各部局・課内や県外の機関との連携が必要。プロジェクトの一つとして、イニシアティブ組織による県全体の推進プログラムを考えるべき。	

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
10	-	-	ビジョン実現の鍵は産業分野。「産業振興新指針」と本ビジョンとを政策連携させてはどうか。	現在、改訂中の「滋賀県産業振興新指針 改訂版(素案)」では、「環境と共存する持続的な産業・経済の発展」を基本的視点の一つとしており、本ビジョンと目指す方向は一致していると考えます。 具体的には、本ビジョンでは産業の将来像の一つに「環境産業クラスターの形成」を描いていますが、このことは滋賀県産業振興新指針においても同様に取り上げられています。
11	-	-	「低炭素社会」という目標は分かりにくい。「脱温暖化社会」の方が分かりやすいのではないかと。	「低炭素社会」という言葉は、分かりにくいのではないかと意見が審議会でもありましたが、国の「21世紀環境立国戦略」では「脱温暖化」に取り組むことによって目指す「生活の豊かさの実感と、二酸化炭素排出削減が同時に達成できる社会」の意味で、「低炭素社会」という言葉が使われています。そこで、ビジョンでもこの用語を用いています。
12	-	-	バックカスティングの手法を用いたとのことだがどこに反映されているか。	ビジョン策定に当たっては、バックカスティングの手法を用い検討を進めました。具体的には、まず2030年の人口や経済成長率などの枠組みを設定したうえで目指すべき将来像を描き、その実現のための目標を定めました。そしてその達成のために、必要な対策・施策の検討を行い、施策を提示しています。
13	-	-	温暖化対策等の専門家の意見を結集する努力をして頂きたい。それらを県民がオープンに討議することによって、理解が深まる。	温暖化対策に対する県民の皆さんの幅広い理解と実践には、科学的知見が不可欠です。このため県としても、そうした知見の収集や発信に努めていきます。
第1章 「背景とねらい」関係				
14	3	1	滋賀県の地理的な特性に関する記載(琵琶湖の重要性等)がもっと必要ではないか。	全体のバランスを考慮し、持続可能な滋賀を考えるにあたって必要な記述にとどめたものです。

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
第2章 「2030年の滋賀の姿」関係				
15	5	2	ビジョンの2030年の人口推計は過小ではないか。	2030年の人口は「国立社会保障・人口問題研究所」の推計値(出生率中位、死亡率中位)を用いました。
16	5	2	県内の企業状況や県の財政事情を鑑みると、2030年といえどもあまりに楽観視したビジョンの描き方である。少なくとも雇用、産業構造、ワーク・ライフ・バランスなど、主要カテゴリーの計画といかにリンクしているのかを示すべきであり、それらの分析が必要。	今回のビジョンはまず、2030年の人口や経済成長率などの枠組みを設定したうえで望ましい将来像を描き、その実現に至るにはどのような施策が必要かを検討するという手順で策定を進めています。したがって、既存計画との厳密な整合を前提としたものではありませんが、社会像は県の基本構想を踏まえたものとなっています。なお、将来像の社会経済の想定のための前提条件は、資料編のP5に掲載しています。
17	7	2	「サービス業は低賃金」という構造に変化がなければ、サービス業での就業者の増加はむしろ余暇時間の減少に繋がる。この構造からすると、ますます特定の労働者に業務が偏重し、労働時間が長時間化する可能性が高くなる。このことを重視しての計画策定が必要である。	
18	7	2	一次産業が伸びることを想定したことだが、基本構想と整合はとれているのか。	基本構想の描く社会像を踏まえており、将来像のイメージは共有しています。ビジョンでは、地産地消など食料自給率が高まるという想定のもと、産業構造における第一次産業のシェアが増加することを見込んでいます。
19	9	2	「まちづくり」の将来像について都市計画の枠組みが必要と考えるが、県として持続可能な社会を目指す都市計画・農業計画はできているのか。	本ビジョンは、持続可能な滋賀社会を実現するために、何をしなければならないか、バックキャストिंगにより示したものです。したがって、既存計画との厳密な整合を前提としたものではありませんが、ビジョンの描く社会像は県の基本構想を踏まえたものとなっています。ビジョンの基本的な考え方や目標は、今後策定するまたは改定する、環境総合計画やその他の関係諸計画に反映していきます。

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
20	9	2	「住宅・商店などが集約されたり計画的な住宅立地が進むことにより、まとまったオープンスペースが生まれ、緑地や親水空間が計画的に配置されるなど、快適な都市空間が実現しています。」の部分に、緑地や親水空間に加えて、「菜園」なども加えてはどうか。もっと宅地内にも生産拠点を持ち込むべきで、いわゆる従来の快適な都市空間とは変えていくべき。	親水空間や緑地と共に、家庭菜園は身近な自然と触れ合える空間として求められることを考慮して、「目指すべき社会像」のまちづくり(都市部)の当該箇所を次のとおり修正します。 【修正前】 「…緑地や親水空間が計画的に配置されるなど、…」 【修正後】 「… <u>身近に自然と触れ合える緑地や親水空間が計画的に配置されたり、家庭菜園が営まれるなど</u> …」
21	9	2	公共交通の基盤整備については、道路の適正再配分は自転車や公共交通にとって重要であるとする。また、弱者の交通やバリアフリー交通についても触れておくべきではないか。	「安全でゆとりある」の表現の中にバリアフリーの考え方が含まれると考えていましたが、より分かりやすくするため、(交通)の当該箇所を次のとおり修正します。 【修正前】 「…安全でゆとりある…」 【修正後】 「… <u>誰にとっても、安全でゆとりある</u> …」
22	9	2	「暮らし」については、もっと抑制的で禁欲的なライフスタイルを描くべきではないか。また、県民すべてが同じライフスタイルではなく、多様性のある住み方が提起されていく方向が望ましい。	このビジョンでは、第1章「背景とねらい」で記述しているように、あらゆるものの価値を損なわず、粗末にすることなく活かさなければ、「もったいない」という「生活哲学」に裏付けされた「ほどよい暮らしぶり」を想定しています。「抑制的」あるいは「禁欲的」といったライフスタイルを提案するものではありません。
第3章 「目標」関係				
23	10	3	滋賀県だけの目標でなく近畿圏の目標として実施すれば成功の度合いが高くなるのではないか。	低炭素社会の実現は、国や自治体、民間など様々な主体の取組を通して達成されるものであり、各自治体はもとより、関西2府7県と経済団体などで組織する「関西広域機構」など広域連携組織によっても、様々な取組が行われています。 このビジョンは、本県の目標として提案したのですが、ホームページなどを通して県外関係機関へも発信する予定です。

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
24	12	3	2010年の削減目標9%の進展はどうか。2030年の50%削減との関係はどうか。	<p>「滋賀県地球温暖化対策推進計画」では2010年に温室効果ガス排出量を1990年比で9%削減することを目標としています。</p> <p>排出量の現状は2002年で13,470千t-CO₂であり、1990年比0.4%増となっています。</p> <p>現在、2010年の目標達成に向けて、省エネルギー・省資源行動の徹底や、低公害車の導入促進等の取組を進めているところであり、この目標を当面の目標値として達成し、その上でビジョンに掲げる目標を目指すこととします。</p> <p>また、ビジョンで目指す1990年比50%の削減は、県民、事業者、そして国や県、市町など各主体がそれぞれに求められる取組を進めることにより達成できるものと考えます。</p> <p>なお、地域において求められる対策・施策を、「第4章対策・施策」で示しています。</p>
25	12	3	京都議定書の削減目標との関係はどうか。県としては何%削減を目指しているのか。また、現在の排出量はどの程度か。	
26	12	3	2010年の9%削減の目標達成も危ういのに、2030年に50%の削減ができるのか。	
27	12	3	2030年で温室効果ガス50%削減は県庁の中だけの話か、滋賀県全体での削減する目標か。	県庁だけでなく、滋賀県全体で目指す目標です。
28	12	3	国の目標は2050年で50%削減である。なぜ滋賀県は2030年で50%削減という目標を立てたのか。	<p>国は、世界全体の温室効果ガスを現状に比して2050年までに半減するという目標を世界で共有することを提案しています。これは、地球全体での目標であり、先進国にはより厳しい目標が求められることが予想されます。</p> <p>2030年で50%削減するという目標は、温室効果ガス削減の取組で、滋賀県が世界や国内をリードしていく姿勢を示し、設定したものです。</p>
29	22	5	温室効果ガスの削減を進めるためには、1年ごとの削減数値目標が必須。長期目標だけでは進まないと思う。	<p>対策の効果が単年度では表れにくいことなど、地域で単年度ごとに対策効果を評価するのは現実的ではないと考えます。</p> <p>また、滋賀県地球温暖化対策推進計画は、5年ごとに見直すこととなっており、同計画の目標値を短期目標として、ビジョンの達成につなげます。</p>

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
第4章 「対策・施策」関係				
30	14	4	温暖化対策に当たっては滋賀県すべての自治体を実施することが必要。	第4章対策・施策の基本方向で、「取組には、国に求められるもの、地方自治体に求められるもの、事業者や県民に求められるもの、さらにはそれぞれの連携が必要なものなどがあります。各主体は持続可能な社会づくりのために、将来世代への共通の責任として役割を果たしていくことが求められています」と記述しています。
31	14	4	県民や事業者の役割を全体的に押えておくべきではないか。	
32	14	4	政策手法については、何が有効か提案してほしい。(環境税も含めて)	「第4章(1)低炭素社会の実現に向けた対策・施策」で、地域が主体的に実施できる主な対策・施策を整理し提示しています。
33	14	4	ビジョンはその実現のために多くの社会基盤の整備を伴うものであり、その財源や人員の確保をどのように考えているのかが疑問。	ビジョンは県だけの取組で達成するものでなく、県民、事業者、国や県、市町など各主体の役割分担のもとでの取組によって達成されるものです。県の施策の実施に当たっては、限られた財源のなかで、何を優先して行うか等、十分な検討を行います。
34	14	4	社会の仕組みの変更は住民の理解が必要。「賢い消費行動が持続可能な社会を支える」という視点が大切である。	大切な視点であり、第4章(1)低炭素社会の実現に向けた対策・施策に具体的に記述しました。例えば、家庭部門で「長寿命住宅の普及」を、また非エネルギー起源CO2排出部門で「3Rの推進」を取り上げています。
35	14	4	なぜ低炭素社会の実現が地域福祉の向上につながるのか。	例えば、コンパクトシティの実現により、住民の交流機会が増え、地域の課題を自分たちで解決する気運が高まるなど、コミュニティ維持や支え合いのまちづくりにもつながるものと考えます。
36	15	4	ビジョンの施策を支える科学技術的根拠や県の技術的ポテンシャルはあるか。	対策・施策は国内の先進事例や検討事例をもとに本県において実現可能なものを掲げています。
37	16	4	学校教育の中に環境授業をより多く組み入れ、ビジョンを指導出来る環境アドバイザーを多く養成することが必要。	「第4章 対策・施策 (1)低炭素社会の実現に向けた対策・施策」で、「環境教育・学習の推進」を記述しています。御提案は今後の参考とします。
38	16	4	環境教育の推進が必要(特に、地球温暖化対策・樹木・新エネルギーに関する知識)。	

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
39	17	4	削減目標を達成するためには、法規制または報奨制度の導入が必要。	「第4章 対策・施策 (1)低炭素社会の実現に向けた対策・施策」の各部門共通の取組として「温暖化を防止する総合的な取組(温暖化防止条例等)」として記述しています。
40	16	4	「ウォームビズ」「クールビズ」が家庭部門に記述されているが、抵抗感がある。「適正室温の推進」ではどうか。	家庭部門での記述を次のとおり修正します。 【修正前】 ウォームビズ・クールビズの推進 【修正後】 適正室温の推進
41	16	4	「対策・施策」の部門に「地域」を加えてはどうか。環境教育の推進や各自治体の環境対策協議会の活用を求める。	家庭部門の取組を地域での取組に広げていくことは重要であり、今後の施策推進の参考としますが、この箇所では、CO2を排出する主体別に取組を整理していますので、原案のとおりとします。
42	16	4	対策施策一覧で「地域」という枠組みが希薄な印象がある。個別の取り組みだけでなく地域としての取組も加えてはどうか。地域において目標値を定めて取り組むといった自治会的な活動とのリンクも重要であると考えます。	
43	16	4	低炭素化社会に向け、家庭と業務の各部門の「エネルギー効率を高める」施策として、「軽自動車の利用促進」とあるが、これは「低燃費車の利用促進」としてはどうか。	当該箇所を次のとおり修正します。 【修正前】 「軽自動車の利用促進」 【修正後】 「低燃費車の利用促進」
44	16	4	「滋賀らしい環境こだわり住宅」とはどういうものか。	資料編の用語解説に記述していますが、「県内産の木材や自然素材、地場産製品などを活用し、物理的な長期耐用性や省エネルギー化、バリアフリー化などが図られた人と環境にやさしい木造住宅のこと」です。
45	16	4	なぜ中心市街地に大規模小売店を誘導するとCO2排出量の削減につながるのか。	郊外型店舗等は自動車による来客が主となりますが、店舗を中心市街地に立地誘導することで、公共交通機関や徒歩・自転車などによる来店者が増え、移動に伴うCO2の削減が期待できると考えます。
46	16	4	コンパクトシティは、周辺(郊外)の居住者が減少するということか。	コンパクトシティは公益施設、商業、住居などの機能が集約された都市形態のことであり、郊外での住宅の立地等が抑制され都市部に集約されることが期待されます。

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
47	16	4	エネルギーセキュリティ・環境負荷特性・経済性のバランスを考慮して、再生可能エネルギーの導入ありきではなく、多面的取組が評価されるような仕組みを検討すべき。	エネルギー転換に関わる施策については、国の取組を軸とした多面的な対策が必要と考えます。 ビジョンでは地域が主体的に行う対策として再生可能エネルギーの利用促進を掲げました。
48	16	4	各部門で「エネルギー需要を減らす」施策として「エコドライブの推進」とあるが、ここに、近距離移動の徒歩・自転車利用の推進と対応する条例等の整備を含めてはどうか。	「(1)低炭素社会の実現に向けた対策・施策」の家庭、業務の部門に次のとおり追加します。 【修正後】 <u>近距離移動での徒歩・自転車利用の推進</u>
49	16	4	家庭部門の「エネルギー需要を減らす」施策として、マイカー抑制と自転車の積極的利用を入れるべき。	
50	16	4	運輸旅客輸送部門の「エネルギー需要を減らす」施策に「コンパクトシティ」とあるが、ここに、中心市街地での自動車利用の抑制と歩行者・自転車道の拡大・整備を含めてはどうか。	「コンパクトシティ」は、公益施設、商業、住居などの機能が集約された都市形態のことです。公共交通の利用促進や自動車利用の抑制、自転車利用の促進などを含めた施策例のパッケージとして、「コンパクトシティ」を掲げています。
51	16	4	家庭部門全般にわたる施策に「エコ住宅に関する情報提供」とあるが、ここに、公共交通機関利用・自転車利用促進に関する情報提供を含めてはどうか。	「(1)低炭素社会の実現に向けた対策・施策」の家庭部門の「エコ住宅に関する情報提供」を次のとおり修正します。 【修正前】 「エコ住宅に関する情報提供」 【修正後】 「 <u>エコ住宅やエコ交通などに関する情報提供</u> 」
52	16	4	「ハイブリッド自動車、電気自動車などの導入促進」は「導入促進」よりは、「への転換」ではないか。追加されると負荷になる。	当該箇所を次のとおり修正します。 【修正前】 「ハイブリッド自動車・電気自動車などの導入促進」 【修正後】 「 <u>ハイブリッド自動車・電気自動車などへの転換</u> 」
53	16	4	自転車タクシーの導入は「導入」ではなくて、「導入と拡大」とするべき。	当該箇所を次のとおり修正します。 【修正前】 「自転車タクシーの導入」 【修正後】 「 <u>自転車タクシーの導入・拡大</u> 」

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
54	16	4	対策・施策の一覧は、重複したり関連する施策も多くある。施策同士の関係性を整理する図がほしい。	温室効果ガスは、社会経済のあらゆる活動を通して排出されることから、その削減に向けての対策を考えるうえでは、人間活動の領域(ここでは部門という言葉を使いました)ごとに整理することが有効と考え、素案の表として整理しています。
55	16	4	2030年に向けての、数年ごとのステップに応じた施策の実施イメージが戦略としてあった方がよい。	個々の施策の導入に向けた手順については今後の検討課題とします。
56	16	4	自動車利用を誰からやめるかが問題。まず行政が率先垂範してはどうか。	県庁では、公用自転車を配備し、近傍への出張に活用するほか、毎月第4金曜日をノーカーデーと定め自動車利用の抑制を図っています。
57	16	4	通勤で自動車を使わないという意識転換が必要。	プロジェクト例で、通勤通学での自動車利用の抑制策を提示しています。
58	17	4	ビジョンの実現性を確保するため、県としての環境条例を制定する必要があるのではないか。また、2015年あたりで中間見直しをしてはどうか。	県では既に環境基本条例を定めており、これに基づいて総合的、計画的な環境行政を推進しています。このビジョンを、滋賀県環境総合計画に反映した上で、その進行管理を通して、ビジョンの検証を行います。なお、地球温暖化対策のための法的措置の必要性についても検討を行います。
59	17	4	エネルギー供給事業者の欄に記載がないのはなぜか。	エネルギー供給事業者の取組は国とエネルギー供給事業者によって取り組まれるべきものであるため、記述していません。
60	17	4	CO2吸収量の増加の部門で「森林の整備」という施策があるが、ここに、森林の整備に伴う薪・ペレットの利用促進(薪ストーブ・ペレットストーブの利用促進)を含めてはどうか。	薪、ペレットの利用は「再生可能エネルギーの導入促進」に含まれると考えており、原案のとおりとします。
61	20	4	「水と直接接する機会の増大」これは、分かりにくい。どういう関係性と意図があるのかつかみにくい。	当該部分を次のとおり修正します。 【修正前】 「水と直接接する機会の増大」 【修正後】 「 <u>水と直接ふれあい、水を汚さないことや水辺に棲む生き物の大切さを体感する機会の増大</u> 」

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
第5章 「プロジェクト例」関係				
62	21	5	温暖化対策で、国内や世界で行われている先進事例からプロジェクトを考えるべき。	プロジェクトの検討に当たっては、国内外の先進事例も参考にしています。
63	22	5	持続可能な交通システムは、本当に実現可能か。絵に描いた餅に終わらないか。	ビジョン策定後も庁内検討チームを軸に実現可能な施策を検討し、事業者の合意や財源の確保などの条件が整ったものから事業化を図ります。 上記の趣旨を踏まえ、21頁の当該箇所を次のとおり修正します。 【修正前】 「…財源の確保など必要な検討を行い、条件が整ったものから推進を図ります。」 【修正後】 「…事業者の合意や財源の確保などの条件が整ったものから事業化を図ります。」
64	22	5	交通システムについては、EST (Environmentally Sustainable Transport 環境的に持続可能な交通) やMM(Mobility Management モビリティマネジメント)といった総合的に地域交通を検討する仕組みに取り組みないと個別施策には限界がある。地域別に起こるそういった取組をバックアップする仕組みや、先導して取組を生起させる仕掛けが必要。また、県内全域のバス電車交通網の把握とネットワークが必要。	都市部でのマイカー利用抑制策として、いろいろな方策があるものの、県や市町の財政状況や交通事業者の経営状況を考慮すれば、現時点では、大規模な施設整備や投資が困難なことから、将来に向けて比較的取り組みやすい「自転車利用の促進」と「バス利用の促進」をプロジェクト例として提示しました。 公共交通が、より効率的で効果的なものとなるためには、住民の方々が積極的に公共交通を利用いただくなどの参加意識の向上が重要であると考えており、既に商店街との連携や公共交通機関を利用した観光誘客など一部の公共交通活性化策には支援を行っています。今後さらに施策の具体化を図っていくうえで、御意見を踏まえ検討します。
65	22	5	マイカーから徒歩・自転車・バスへの転換を促しているが、家から目的地までの交通ネットワークはどのように想定し、いかなる施策があるか。また、来訪者も自転車を利用してもらうことを促進することになるのか。	プロジェクト例のテーマ1は、「自宅から最寄り駅」と、「目的地の最寄り駅から目的地」の両方の移動に、公共交通と自転車の利用を促進するプロジェクトです。

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
66	22	5	高齢社会の中で、福祉交通やバリアフリー交通といった視点も同時に考えるべき。	「安全な交通環境の整備」の表現の中にバリアフリーが含まれると考えていましたが、より分かりやすくするため、「概要」の当該箇所を次のとおり修正します。 【修正前】 「公共交通機関の充実や、…」 【修正後】 「誰にとっても利用しやすい、公共交通機関の充実や、…」
67	22	5	9割以上の方が駅から～の駅とはJRの駅のことか。	JRの駅と私鉄の駅(京阪電気鉄道、近江鉄道、信楽高原鐵道)です。
68	22	5	交通システムに関する「主な取組」として、マイカー利用抑制と自転車利用促進につながる自転車イベントの推進、マイカー利用抑制につながる徒歩や自転車によるエコツアーの選定および宣伝を含めてはどうか。	「テーマ1持続可能な交通システム」の自転車利用の促進の「主な取組」に次のとおり追加します。 【主な取組】 ・ <u>マイカー利用の抑制と自転車利用の促進に繋がる啓発・情報発信</u> なお、エコツアーの選定および宣伝についても御提案をいただきましたが、テーマ1は、主に市街地における通勤通学などの自転車利用を促進する提案のため、P24に記述した「自転車利用マップ」や「安全なルートマップ」などの情報発信が適切と考えます。
69	22	5	持続可能な交通システムの「主な取組」として、「公共交通との連携の強化」や「自転車利用主体のネットワークの形成」を加えてはどうか。	公共交通との連携の強化については、今後自転車利用促進計画を検討する際の課題の一つと考えています。 また、「自転車利用主体のネットワークの形成」は、プロジェクトスキームでは「県民」の中にも含まれるので、原案のとおりとします。
70	22	5	持続可能な交通システムのプロジェクトスキームの図中に「自転車利用者のネットワークやNPO」を加えてはどうか。関係NPOやサイクリング団体、自転車販売店などとの連携や協働が実施には必要。	「3 期待される役割分担」(1)自転車利用の促進の「県民の役割」に次のとおり追加します。 県民の役割 ・ <u>自転車利用に取り組むNPO等のネットワークの形成</u>
71	24	5	持続可能な交通システムの役割分担の中にNPOセクターも入れるべきではないか。	

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
72	23	5	バス専用レーンは一車線道路にも導入可能か。そもそも予算も含めて実現可能な目標なのか。また、バスを利用した交通システムとは、具体的にはどのようなものか。	<p>片側一車線の道路では専用レーンの導入は困難です。</p> <p>しかし、交差点の信号を制御することなどにより、バスを優先通過させることは可能と考えます。</p> <p>また、県や市町の財政状況や交通事業者の経営状況を考慮すれば、大規模な施設整備や投資が出来ないことから、バス利用の促進を提案したものです。</p> <p>信号制御技術(PTPS)の説明について分かりやすくするため、当該箇所を次のとおり修正します。</p> <p>【修正前】 「…信号を制御し、走行するバスの周辺に限定したバス専用路の確保を行います。」</p> <p>【修正後】 「…信号を制御し、<u>優先的にバスが走行出来るようにします。</u>」</p>
73	23	5	自転車利用の呼びかけ(安全なルートマップの提示等)とは、安全なルート整備を行ったうえで、マップを提示すると言うことか。	<p>公共施設・事業所・商業施設が、誘客や従業員の通勤の利便を図るために行うもので、現在の道路整備の状況をもとに、各施設や事業所が安心して利用できるルートを提示するものです。</p> <p>なお、自転車利用の呼びかけには、様々な取組が考えられるので当該箇所を以下のとおり修正します。</p> <p>【修正前】 ・自転車利用の呼びかけ(安全なルートマップの提示等)</p> <p>【修正後】 ・自転車利用の呼びかけ(自転車利用の促進キャンペーン・ルートマップの提示等)</p>

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
74	23	5	PTPS導入だけが突出しているのは違和感がある。こういう技術だけでなく、制度とともに参加の面も大切であり、PTPSより前にESTへの取り組みを全体的に進めるための場づくりも大切ではないか。	ESTといった総合的な地域交通を検討する仕組みが必要であることは御意見のとおりです。 しかしながら、県や市町の財政状況や交通事業者の経営状況を考慮すれば、大規模な施設整備や投資ができないことから、都市部においては将来に向けて比較的取り組みやすい「バス利用の促進」のための取組の一つとして、PTPSを例示として提案したものです。 公共交通が、より効率的で効果的なものとなるためには、住民の方々が積極的に公共交通を利用いただくなどの参加意識の向上が重要であると考えており、持続可能な交通システムを全体的に進めるための意見交換や検討の場を設けることは必要と考えます。
75	24	5	なぜ、自転車利用が増加すれば、余暇時間が増加するというフローになるのか。	このプロジェクトでは市街地での5キロ圏内の移動は自動車より自転車の方が所要時間が短いことを前提としており、自動車からの乗り換えにより移動時間が短縮するため、余暇時間の増加に繋がると考えるものです。
76	26	5	地産地消を推進するために、農業を個人とするのではなく、団体で工場生産方式で行い、各地域の生産種類を定めてはどうか。	農業は生き物を相手に地域の自然条件を生かして営まれる産業であり、生産の規模やコスト等を考慮すると、工場生産方式というのは基本的になじまないと考えます。 また、県では、担い手不足や農業従事者の高齢化等から集落営農を推進しているところですが、地域それぞれの自然条件や社会条件から、担い手の状況や栽培される品目は千差万別であるため、農業生産の主体を団体に統一することや地域ごとの種類を定めることは困難であると考えます。
77	27	5	琵琶湖材の積極的な利用は、木造住宅を増加させることになるが、中心地でも木造の低層住宅を普及すると言うことか、機能集約化への影響はどう考えるか。	戸建の住宅にはびわ湖材の活用を普及させるという施策を掲げたものです。 中心市街地では、土地の高度利用の観点から、集合住宅が選択されることが考えられ、現実的には木造住宅を建てることは困難であり、すべての住宅で木材使用を優先させるという考え方ではありません。

番号	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
78	30	5	何をどれくらい使えばCO2が排出されるかを広報し県民に周知するのは大切。例えば、CO2 排出の可視化によって環境配慮行動の促進を行うべき。	プロジェクト例のテーマ3で、「CO2の可視化による環境配慮行動の促進」を提案しています。

持続可能な社会実現に向けて参考とする意見・情報等

持続可能な社会の実現のために考慮すべき点を御指摘いただいたものや、今後取り組むべき具体的な対策・施策を御提案いただいたものなどをまとめました。それぞれ、今後の施策を進めるうえでの参考とさせていただきます。

番号	頁	章	意見・情報等(概要)
ビジョン全般に関するもの			
79	-	-	ビジョン実現のためには、強い行政のリーダーシップ(特に、県と市町村の連携)、条例の制定を含めた法規制の強化、財源の確保、5年毎の検証、県民・事業者へのPRが必要。
80	-	-	ビジョンを効果的に実現するためにモデル地区に資金を集中投下し、将来像を具体的に示すこと、国内外の先進的なモデル事例を広報し、具体的イメージを共有できるようにすること、適用可能な事例や研究成果、研究者の情報・ノウハウを活用するための組織、実現に向けたタイムスケジュール及び優先順位付けが必要。
81	-	-	ビジョン実現のためには、2030年の生活イメージの全県民的共有、ビジュアルな手法による県民への周知、県民、県内企業・団体が全員参加できる仕組みの研究、県内NPOの力を結集できるような組織づくりが必要。
82	-	-	ビジョンを周知・認識をしてもらう一つの方法として1円募金を呼びかけてはどうか。募金箱は県内の小学生に作ってもらい、人通りが多く、管理の行き届く場所に数多く配置する。
83	-	-	コープしがでも組合員活動の重点として環境活動、特にCO2削減の取組を進めている。「持続可能な滋賀社会ビジョン」が、県民、事業者、行政それぞれの取り組む「指針」として提示されれば、大きな励ましとなる。
第4章 「対策・施策」関係			
84	16	4	省エネ活動を推進するため、特に、省エネの成果表(環境家計簿)を定める、協力する家庭への太陽光発電や奨励金の提供、「省エネ診断」モニターの結果を家庭向け省エネマイスター制度に利用すること、県や市が省エネに関する出前講座を開催することが必要。

番号	頁	章	意見・情報等(概要)
85	16	4	低炭素社会実現に向けた取組として ・クールビズ・ウォームビズの推進 ・サマータイムの実施 ・エアコンに変えて扇風機を利用 ・マイカーのエアコン自粛 ・ショッピングセンターへの買い物は自転車を利用 ・その他マイカーから公共交通機関への切替 などが、重要である。
86	16	4	環境家計簿を推進し、取り組む人への特典として確定申告で家計簿特別控除の適用が受けられる仕組みを考案してはどうか。
87	16	4	CO2削減のために、商店を日曜日には閉店としたり、10時以降の看板類の照明の禁止、自動販売機の規制、夜間営業の廃止などを実施してはどうか。
88	16	4	家庭・アパート・マンション等の緑地化率を定めてはどうか。
89	16	4	市街地のヒートアイランド対策として、街路樹の植込みの促進、河川を利用した通風、湖風の面的利用、駅前の広域冷却化事業の推進が必要。
90	16	4	ヒートアイランドの防止対策として、道路の舗装は水を吸収させるような構造にしてはどうか。
91	14	4	限られた資源を効率よく運用するかが重要であり、道路については、既存の道路を使用する(新しい道路を作らない)ことが必要。
92	16	4	太陽光利用を民間で促進させるために、経費の一部を援助する制度を設けてはどうか。
93	16	4	商品(ビン・プラスチック、包装物、箱等)の印刷を法規制で半減させてはどうか。
94	16	4	大型スーパー、ショッピングセンターに対して、簡易包装や、石油系トレイの自粛、レジ袋の有料化などを働きかけてはどうか。
95	16	4	スーパー等でレジ袋を廃止してはどうか。
96	16	4	公共機関は印刷用紙の節減のためメールを利用するようにしてはどうか。
97	16	4	省エネ電球を各戸に配布するなど、行政が直接的な行動をとる必要があるのではないか。
98	16	4	自家用車の使用を半減させるために、ガソリンの配給制度、自治体の自動車利用を制限(半減)、自転車かバイクを利用、駅周辺へバス、許可車以外の乗り入れ禁止、巡回バスの運行、ノーカーデーの県民運動等を実施してはどうか。
99	16	4	公共交通は運賃が高く、連絡網も良くない。利用者のメリットを作ることで移動手段の変更につながるのではないか。
100	17	4	24時間営業のコンビニエンスストアは営業時間の短縮を図ってはどうか。

番号	頁	章	意見・情報等(概要)
101	17	4	湖東から湖南地区にかけての一带に物流の拠点を設けるべき。草津線の複線化や関西線との接続の円滑化も進めるべき。
102	17	4	「温暖化を防止する総合的な取組」については、具体的な施策導入に際して、県内だけでなく広域的に事業展開を営む企業も多いことから、国の施策と整合を図るとともに、事業者に対する過度の規制や負担により県内における経済・産業活動の妨げにならないよう検討すべき。
103	17	4	「地域版エコポイント制度」や「地域版カーボンオフセット制度」を実効性のあるCO2削減につなげるためには、CO2削減効果が客観的に判定できる算定方法が大切である。地球温暖化対策推進法による算定・報告制度等とも整合を図りつつ、CO2削減量の認証等を行うよう求める。
104	17	4	物流では、モーダルシフトのためのJＲ貨物新駅計画が必要。
105	17	4	京都議定書後、県も努力をしているが結果が見えていないのが実情。ビジョンの目標達成には事業者に排出量の制限をかけるなど、相当な覚悟が必要。
106	17	4	事業者に対して排出量の規制を行うことが効果的と考える。
107	20	4	「昔の人々の暮らしの中の知恵を現代生活に活かしていく工夫」については、職人と呼ばれる人々も高齢になり、継承が難しくなりつつある。職人学校など光を当てる場が必要。
108	20	4	「湖国観光交流ビジョンの推進」については、娯楽としての観光から生活を学ぶにくる観光へと変わる必要があり、生涯学習や環境学習と連動すべき。そうした取組が、長期滞在観光へのシフトにつながると考える。
第5章 「プロジェクト例」関係			
109	21	5	「持続可能な交通システム」として重要なことは、自転車やバスといったものの利用によって生活や暮らしが「健全な社会」になることを徹底的に県民に伝えること。単なる、コストやCO2削減だけの意味ではなく、自転車に乗ることの開放感や素晴らしさ、自動車利用にはない価値があることを共有していくことが大切。
110	22	5	交通システムについては、低炭素化に向けた物流機能の見直しが必要。
111	22	5	持続可能な交通システムについて、トラックから鉄道へのモーダルシフトを行い、クリーンな物流システムを構築することを提案したい。特に、野洲電車区の一部を鉄道貨物駅として活用することや、東海道線の貨物輸送力が逼迫しているのであれば、草津線の複線化すること等も必要。
112	22	5	自転車利用の促進は、公共交通からではなくマイカーから自転車への転換ということなので、駐車場価格の上昇や都心部への入場規制、スピード規制など、マイカー側の抑制策も必要。
113	22	5	交通システムについては、車利用を減らすことが必要。そのためのシステムとして、利用者数、費用の面からBRT(Bus Rapid Transit バス高速輸送システム)が滋賀県には向いていると考える。

番号	頁	章	意見・情報等(概要)
114	22	5	自転車とバスをバラバラに扱うのではなくて、地域状況に応じて、駅＝バス＝自転車や駅＝自転車といった組み合わせ、ルートを詳細に設定してはどうか。また、そういった地域の交通・移動を考える協議会を立ち上げて、具体的に総合的に議論することも重要。
115	23	5	過疎地では、路線バスは毎日定期的に運行されるため、私的物流を担う家用トラックの代用として、バスの一部に荷物を積んで輸送することを検討してはどうか。実現のためには、構造改革特区を申請する方法もある。将来的には、バスの営業所に運送事業者の営業所を隣接させ、効率的な物流システムの構築を模索すべき。
116	23	5	バス利用は、再生可能エネルギーを使用したバスを利用するというのも大切。
117	24	5	交通システムを考えると、高齢者や車を持たない人に対する移動手段の提供を進めるべき。
118	24	5	公共交通が充実すれば観光客を呼びやすいし、移動が活発になれば観光客の消費も増えるのではないかな。
119	24	5	公共交通が充実すれば通勤通学も便利になり、若年者の流入人口増加と定住にも寄与すると考えられる。
120	26	5	農作物は、大量の食料を輸入に頼り、大量に廃棄していることを改善すべき。国外からの輸入削減を考えるべき。
121	26	5	地産地消に関しては、流通面のみならず、生産者と消費者の事情についても考慮すべき。
122	26	5	生ゴミの堆肥化の推進、およびその堆肥を活用した無農薬・減農薬など環境にこだわった農産物の拡充が必要。
123	26	5	農家からダイレクトに農産物を県民に届けるため、道の駅のような産直市を県民が利用しやすい場所(駅等)に設けてはどうか。
124	30	5	環境配慮行動は、地域での取組が重要で、地区計画のように、字単位ぐらいでの目標やメニューを決めて取り組むことが、やる気と地域性・風土などを加味した持続的な活動になると考える。また、一方的なメニュー提供だけでなく、アイデアや取組事例等をフィードバックして、取組主体と共有していく場が必要。
125	31	5	ライフスタイルについては、トップランナー制のように、既にそのような暮らしをしている方をどんどん取り上げて紹介していくこと、多種多様な将来の暮らし像があることを示していくことが、暮らし方を根本的に変革することへとつながるのではないかな。
126	32	5	カーボンオフセット制度については、経済界と協働した制度の創設を目指すべきであり、オフセット事業者の審査等を厳密にし、情報公開を確実にし、CO2削減に直結するような事業の選択が望まれる。

持続可能な滋賀社会ビジョンの副題への意見・情報

持続可能な滋賀社会ビジョンの副題を御提案いただいたものをまとめました。今後、副題の検討をするうえでの参考とさせていただきます。

番号	意見・情報等(概要)
127	健全な滋賀の環境社会を目指して
128	子孫に残す安心して住める滋賀

役所ことば改善の観点から、県政モニターの方々の意見・情報

【用語の注釈が必要という意見をいただいた言葉】

番号	概要/素案	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
129	概要	2	2	クラスター	本編資料編に注釈を付けています。概要版にも用語解説を添付することとします。
130		3	2	HEMS	
131		5	4	ESCO、BEMS、ハイブリッド	
132		6	4	フードマイレージ、ウッドマイレージ	
133		9	5	PTPS	
134		12	5	カーボンオフセット制度	
135	素案	16	4	パークアンドライド、コンパクトシティ	資料編 用語解説で対応しています。
136		17	4	リデュース・リユース・リサイクル、3R、フロン類	資料編 用語解説に次説明を追加します。 「リデュース」 廃棄物の発生抑制。省資源化や長寿命化といった取組を通じて、製品の製造、流通、使用などにかかる資源利用効率を高め、廃棄物となる形での資源の利用を極力少なくすること。 「リユース」 再使用。いったん使用された製品を回収し、必要に応じて適切な処置を施しつつ、製品として再使用を図ること。または、再使用可能な部品の利用を図ること。 「リサイクル」 再資源化。いったん使用された製品や製品の製造に伴い発生した副産物を回収し、原材料としての利用(マテリアルリサイクル)、または焼却熱をエネルギーとして利用(サーマルリサイクル)すること。 「3R」 リデュース(Reduce)、リユース(Reuse)、リサイクル(Recycle)の総称で、3つの英語の頭文字「R」をとったもの。

番号	概要/素案	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
136	素案	17	4		「フロン類」 オゾン層を破壊する主な原因とされる人工の物質。きわめて安定した性質を持ち、放出されたあと数十年から数百年も大気中に蓄積される。
137		20	4	グリーンツーリズム、エコツーリズム	資料編 用語解説で対応しています。
138		25	5	PTPS	
139		26	5	フードマイレージ	
140		27	5	ウッドマイレージ	
141		30	5	WEB	
142	32	5	オフセット事業者	資料編 用語解説で対応しています。	

【その他の用語についての御意見】

番号	概要/素案	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
143	素案	-		用語解説が最後に付いてあることに気が付かなかった。注釈は該当ページに記載したほうが、読者の理解が深まると思う。	同じ用語が数カ所に記載されている等、用語解説は取りまとめた方が、読みやすいとの判断で別業にしておき、原案のとおりとします。
144		4	3	(6行目)「安心・安全な水環境…」の「安全」の中に安心を含め、「安心」を文字にしないと聞いたが、確認してほしい。	

【レイアウトについて】

番号	概要/素案	頁	章	意見・情報等(概要)	意見・情報等に関する考え方
145	概要	1	1	網掛けで表示している部分は文字が判読しにくいので改善すべき。	印刷製本時にデザインを工夫します。
146		2	2		
147		4	4		
148		5	4		