

## 第5章 重点プロジェクト例

### (1) 対策と取り組みの進め方

第4章で掲げた対策を促進させるため、下記の「基本的な考え方」を基に「重点プロジェクト」を位置づける。

今後、他の対策についても、継続して施策を検討し、持続可能な滋賀社会の実現を目指す。

図表 持続可能な滋賀社会を実現するための重点プロジェクトの基本的な考え方

地方自治体として先導的に取り組めるもの  
 目標達成に貢献すると同時に、関連分野や地域への波及効果が大きいもの  
 関係主体（県、事業者、県民、市町など）が協働で取り組むことにより、より大きな効果が得られるもの

### (2) 重点プロジェクト一覧

(1) で示した基本的な考え方に沿って、ここでは、持続可能な滋賀社会像の実現に向けて、目標として掲げている「2030年における滋賀県の温室効果ガス排出量半減」に寄与するものに絞り込んで、以下の4つの重点プロジェクトを提案する。

なお、「健全な生態系の保全」「安心・安全な水環境の確立」や「暮らしと琵琶湖の関わりの再生」に関しては、今後マザーレイク21計画を改定する過程で、プロジェクトを構築していく。

#### 重点プロジェクト一覧

- 【テーマ】 持続可能な交通システムやそれを可能にするまちづくり
- 【テーマ】 輸送距離の低減や地産地消を促進する木材や農産物の流通システム
- 【テーマ】 エコ商品の販売促進などによるCO<sub>2</sub>削減の支援システム
- 【テーマ】 産業界を中心としたCO<sub>2</sub>削減のしくみづくり

持続可能な滋賀の社会像（将来像）への重点プロジェクトの関わり方は以下のようになる。

図表 重点プロジェクトの将来像実現への寄与度

重点プロジェクト	将来像			
	暮らし	まちづくり	産業	地域環境
1 持続可能な交通システムやそれを可能にするまちづくり				
2 輸送距離の低減や地産地消を促進する木材や農産物の流通システム				
3 エコ商品の販売促進など消費面での CO2 削減の支援システム				
4 産業界を中心とした CO2 削減のしくみづくり				
(琵琶湖の再生でのプロジェクト)				

### （３）重点プロジェクトを進めるための社会制度の変革

これらの取組は、今までの社会のあり方自体にも影響を与えるものであり、実施にあたっては各種規制の変更や、税制度・金融政策の見直し等により、社会の基盤を変革させていくことが不可欠である。

制度の変更にあたっては、国によるところが大きいとは考えられるが、例えば、条例による規制や、税制度による優遇措置など県・市町で実施可能な制度改革もあり、これらを有効的に組み合わせることにより、取組を進めることとする。

1 概要

- ・人々が環境と共生して健康で文化的な生活を営む「持続可能なまちづくり」のためには、コミュニティ、商業振興、住宅対策などさまざまな対策を複合的に実施する必要があるが、温室効果ガスの削減のためには、自動車利用を中心とした市街地の交通体系の改革が必要である。
- ・改革の方向としては、第一に「自動車での移動を少なくしていく」ことがある。拡散した公共施設や大規模商業施設を中心市街地に集約していくなど、まち全体の構造を大胆に変革し、温室効果ガスの排出を抑制しながら快適さを維持する低炭素型の都市デザインが求められる。市民や事業者の理解と連携により計画的な資本投資が求められる。
- ・次に、「交通をより温室効果ガスの少ない手段にシフトさせる」という交通マネジメント政策がある。ここでは、自動車からより温室効果ガスの少ない交通手段にシフトさせる取り組みとして、「自転車利用の促進」と「バスを利用した新しい交通システムの導入」の2つの政策を提案する。

< 取組提言 自転車利用の促進 >

多くの人々が利用することが可能で、走行による温室効果ガスの排出のない『自転車』を、持続可能な社会を実現する上での重要な交通手段として交通政策上明確に位置づけ、短距離の自動車移動の一部を自転車に替えることを目的とした取組を行う必要がある。

滋賀県は人口の9割以上が駅から5 km圏内に住み、自転車利用が可能な天候が7～8割あるなど自転車利用に適した県である。

この特性と、都市では5 km程度の移動なら最も速く目的地に到達するという自転車の特性に着目し、駅から5 km圏内の自動車利用を自転車に替えるための取組を行う。

現在の都市機能は、自動車利用を中心に考えられて整備されているため、今後自転車利用を促進させていくためには、インフラの整備、事業者の取組み、そして、普及啓発の実施が必要である。

【 自転車利用促進計画の策定 】

自転車利用の取組を推進していくために、各種誘導施策など利用を促進する計画が必要である。また、計画には、自転車の利用の目標値と温室効果ガスの削減目標（概算）と各主体ごとの役割と計画期間内の具体的な取組事項が明記されていることが必要である。

（重点エリアの設定）

自転車利用の取組を強力に推進するために、通勤時の自転車利用の呼び掛けを積極的に行っている企業や団体のある地域を重点エリアとして選定し集中した取組を行う。重点エリアで得られたノウハウや課題は今後の全県での活動に活かしていき、重点エリアでの成功例を効果的に広報し、全県的な自転車促進の情報の発信源とする。

（インフラの整備等）

{ 自転車道の整備 }

駅を中心とした5 km圏内の住宅地、事業所、商業施設、公共施設を効率的に結ぶ自転車道の整備を行う。短期間に多くの自転車道の整備を行うことが求められるため既存の道路幅の中で、車道を自転車道に転換するなどの大胆な取組も検討すべきである。

{ 施設による安全の確保 }

自転車・歩行者信号の設置や、スピードバンプ（自動車を減速させるための道路上の凹凸の障害物）など安全施設の設置が必要である。

{ 規制等による安全の確保 }

自転車専用道に隣接する自動車道において、制限速度の見直し、車両進入規制などにより自転車と歩行者への安全に配慮した取組が求められる。

{ 駐輪場の整備 }

駅、商業施設、事業所、公共施設での、駐車場の最も便利な部分を、駐輪スペースとして振分ける取組や、新たに駐輪場を設置する事業者への助成、駐車場設置の義務化、既存の駐輪場をより便利な場所へ移転させるなどの取組を行う必要がある。

【 事業者の取組 】

（雇用者に求められる取組）

- ・自転車通勤者のための更衣室、駐輪場の設置。
- ・自転車利用促進を誘導する通勤手当の見直し。
- ・自社の自転車利用の取組みを公表。

（公共交通事業者に求められる取組）

- ・雨の日定期の販売。
- ・自転車利用者への割引。
- ・バス停周辺への駐輪場設置。

（小売店舗の求められる取組）

- ・店舗入口付近への駐輪場設置。

【 普及啓発 】

（自転車のメリットの提示）

自転車の持つ様々なメリットを、主体ごとにわかりやすく伝えていく取組が求められる。

利用者のメリット

- ・時間の節約。
- ・健康増進。
- ・金銭の節約。

地域へのメリット

- ・公害（排気ガス・騒音）の減少。
- ・自動車渋滞の緩和。
- ・渋滞の緩和による道路維持コストの低減。

企業のメリット

- ・自動車通勤者の減少による駐車場コストの節約。
- ・通勤手当や、社員健康増進に伴う保健医療費の減少。
- ・健康的で環境にやさしい企業のイメージの向上。

商業施設などのメリット

- ・自動車来場者減少による、駐車場コストの節減。
- ・自動車来場者減少に伴う周辺地域への負荷の低減。
- ・環境にやさしい企業イメージの向上
- ・来訪者の施設滞留時間の増加（駐車場代がかからないため）

（自転車マップ作成）

- ・自転車マップを作成し、安全で快適な自転車道や通勤ルートを紹介し、広く自転車利用を呼びかける。

（マナー向上や適正利用を推進）

- ・安全走行、自転車の放置禁止など、自転車利用におけるマナー向上の呼びかけも同時に行う。

< 取組提言 バスを利用した新しい交通システムの導入 >

温室効果ガスの少ない新交通システムには、一般的にはLRTなどが考えられるが、路線整備など新たな社会資本整備を伴うことなく導入可能なバスによる新しい交通システムを構築し、自動車による移動の多くをバスに替えることを目的とした取組を提言する。

【 新バス交通システムの特徴 】

新バス交通システムは、下記のような特徴を持った交通システムである。

- ・一度に大量の乗客を輸送が可能。
- ・定時性が確保されている。
- ・高速性を持つ。
- ・快適性を持っている。
- ・頻繁に運行するダイヤ編成。

これらの特長を持った新バス交通システムを導入し、まちの基点（住宅密集地、駅、大学、病院、図書館、大型量販店）を効率的に結び、自動車利用からバス利用へ替えることを目標とした取組を行う。

【 運行速度の改善・定時性確保の取組 】

従来のバス交通は、自動車と比較して運行速度が遅く、鉄道のように定時性が確保されていないという問題がある。新バス交通システムにおいては、自動車よりも早く目的地に到着し、定時性を確保する。

（信号制御の取組）

信号制御等により、バスを交差点で優先通過させるシステムを導入し（PTPS）自動車以上の速さと定時性の実現を図る。

（スムーズな降車の取組）

バス停に券売機等を設置することにより、降車時の停車時間の短縮を行う。

（快速運行の検討）

運行路線内の全てのバス停に停車するのではなく、電車での快速運転のように乗降客の多い場所への限定停車などの運行を行い高速運行を目指す。

【 大量輸送の実現 】

（連結車両の導入）

輸送定員の少ないというバスのデメリットに対して、新バス交通システムでは、連結車両のバスを導入し大量の定員の輸送を可能にする。

（運行の本数の確保）

新バス交通システムは、15分～10分間隔で運行する。

【 料金について 】

自動車と競合できる価格設定を行い、新バス交通システムから、通常バスに乗り継いだ場合は初乗り運賃分が無料になる等、利用しやすい価格体系とする。

【 既存のバス路線との連携 】

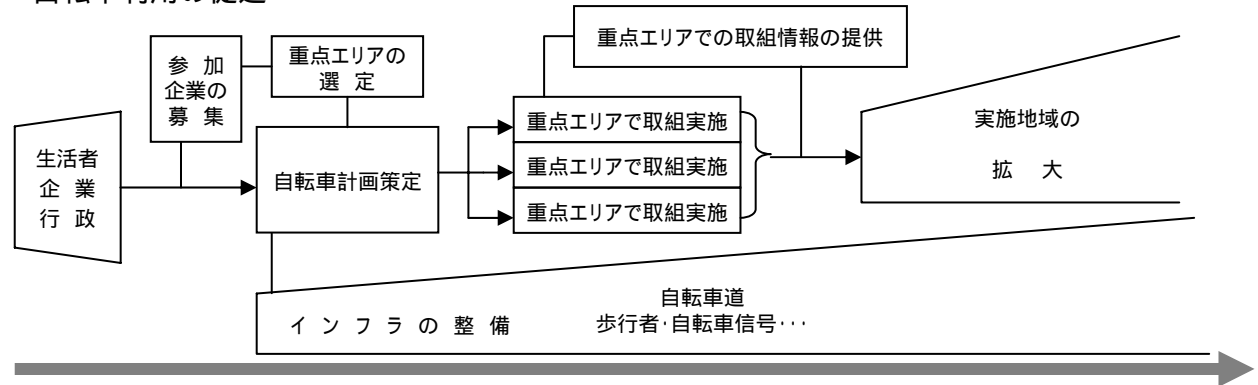
新バス交通システムの路線、ダイヤ編成は既存バスと一体的に検討し、バス運行全体の利便性の向上を目指す。

【 目標の設定 】

自動車の利用を集中的に公共交通へ替えるエリアを設定し、各家から500m以内のバス停設置、15分間隔のバスの運行などの目標設定を行い、自動車利用からバス利用への転換が可能な地域を広げていく。

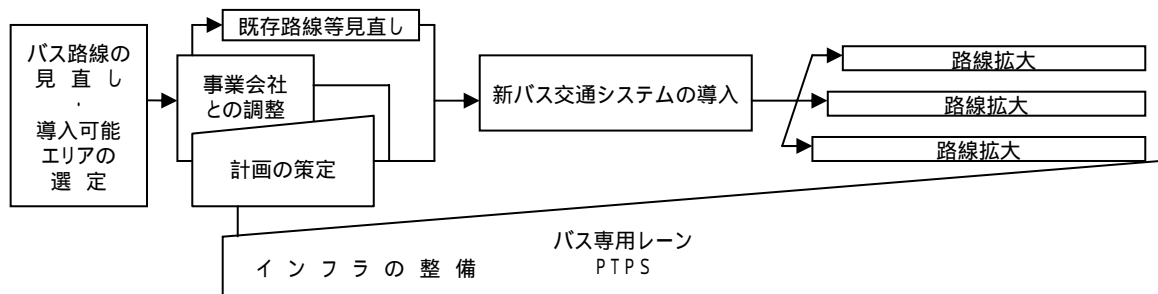
## 2 事業の枠組（導入イメージ）

### < 自転車利用の促進 >



### < 新しいバス交通システムの導入 >

2030



## 3 役割分担

### < 自転車利用の促進 >

#### 県民の役割

- ・プロジェクトへの参加
- ・自転車の積極利用

#### 事業者

- ・プロジェクトへの参加
- ・駐輪施設、更衣室等の設置
- ・自転車利用の呼び掛け（安全なルートマップの提示）
- ・通勤手当の見直し

#### 行政

- ・プロジェクトの全体設計
- ・インフラの整備（自転車優先道路・歩行者、自転車優先信号の設置）
- ・取組み状況の告知
- ・利用の促進の呼び掛け（利用呼び掛け、自転車利用マップ配布、メリットの告知）

### < 新しいバス交通の導入 >

#### 県民の役割

- ・バス等の公共交通網の積極利用

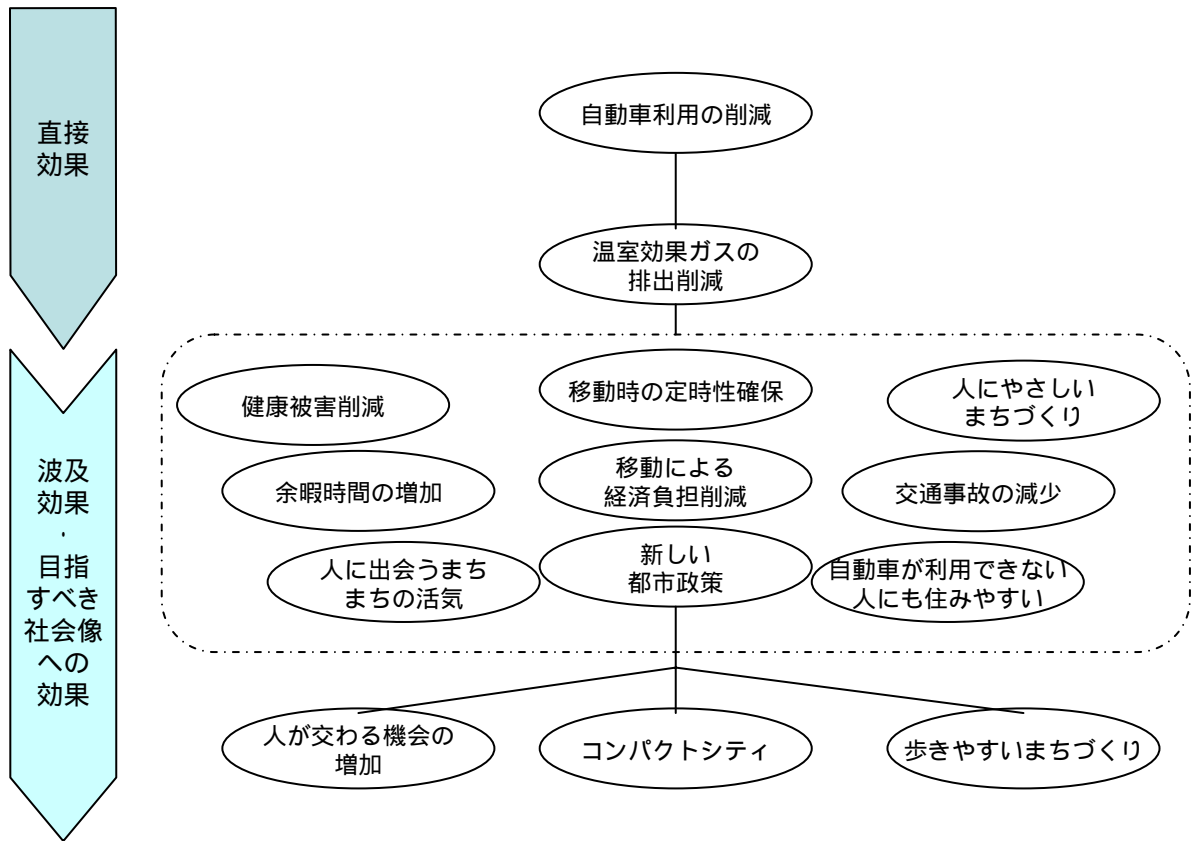
#### 事業者の役割

- ・プロジェクトの設計（路線・運行時間・料金・導入エリアの選定・今後の導入展開）
- ・新型車両の導入
- ・利用促進（メリットの提示・イメージ向上）

#### 行政の役割

- ・プロジェクトの全体設計
- ・インフラの整備（PTPS、バス専用レーン）
- ・利用促進（仕組みの説明、利用呼び掛け、メリットの告知）

#### 4 プロジェクトの直接効果・波及効果目指すべき社会像への効果

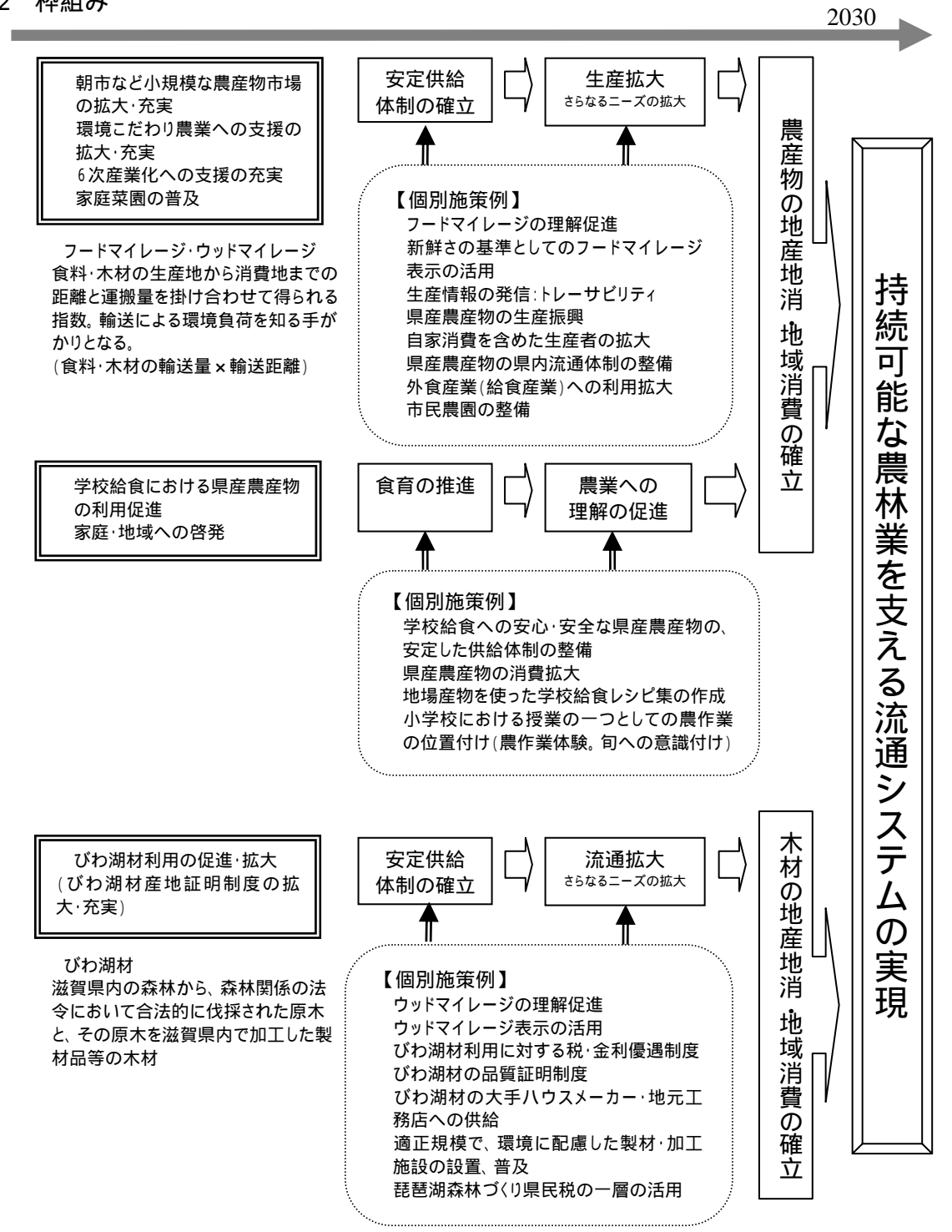


#### 5 滋賀県における導入課題

1 概要

- ・ 滋賀県内において一次産業の活性化が求められている。
- ・ 一次産業は二次産業や三次産業と異なり、地域の目に見える自然資源等を生産・消費する産業であり、その活性化は環境負荷低減と両輪で進められるべきものである。
- ・ そのため本テーマにおいては、小規模な農産物市場の拡大・充実、びわ湖材利用の促進・拡大、県内農産物を用いた学校給食の促進等の取組を推進し、フードマイレージ、ウッドマイレージを低減させる仕組みを県内に普及させ、農産物や木材など地域資源の地産地消の流通システムを確立することをねらうものとする。

2 枠組み





### 3 役割分担

#### 県の役割

- ・ プロジェクトの全体構想づくり・進捗管理
- ・ 近隣市町との情報共有・連絡調整

#### 事業者の役割

- ・ 環境こだわり農業の推進
- ・ 農業を起点とする6次産業化への取組
- ・ 地元木材（びわ湖材等）の積極的な利活用
- ・ 近隣事業者との協力・連携（地産地消の推進）

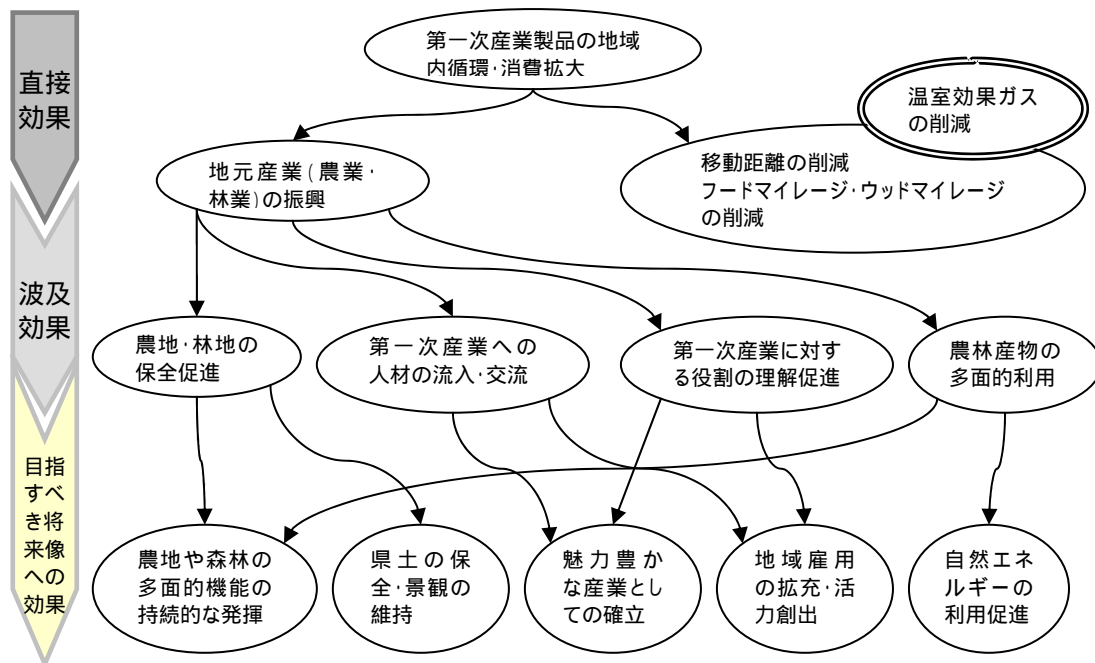
#### 県民の役割

- ・ 地元農産物や食材の積極的な購入

#### 市町の役割

- ・ 事業実施主体者として市民・事業者の意向把握
- ・ 地元小学校への働きかけや近隣市町との連携

### 4 効果（プロジェクトの直接効果・波及効果・目指すべき将来像への効果）



### 5 滋賀県における導入課題

### 6 参考事例

#### 【京都府産木材認証制度 - 通称：ウッドマイレージC02認証制度 - 】

地域産の木材の生産履歴とC02排出量を表示。素材生産者(森林の伐採)から加工・流通までのすべての段階で府内産を分別管理。ウッドマイレージC02認証制度の運営・認証は京都府地球温暖化防止活動推進センターが行い、取扱事業者や認証機関(センター)の審査・認定を京都府が行う。

#### 【イギリス環境食料農村省：フードマイレージ指標の発表】

国内外の生産者から消費者間のサプライチェーンを網羅した食品輸送に関する過去

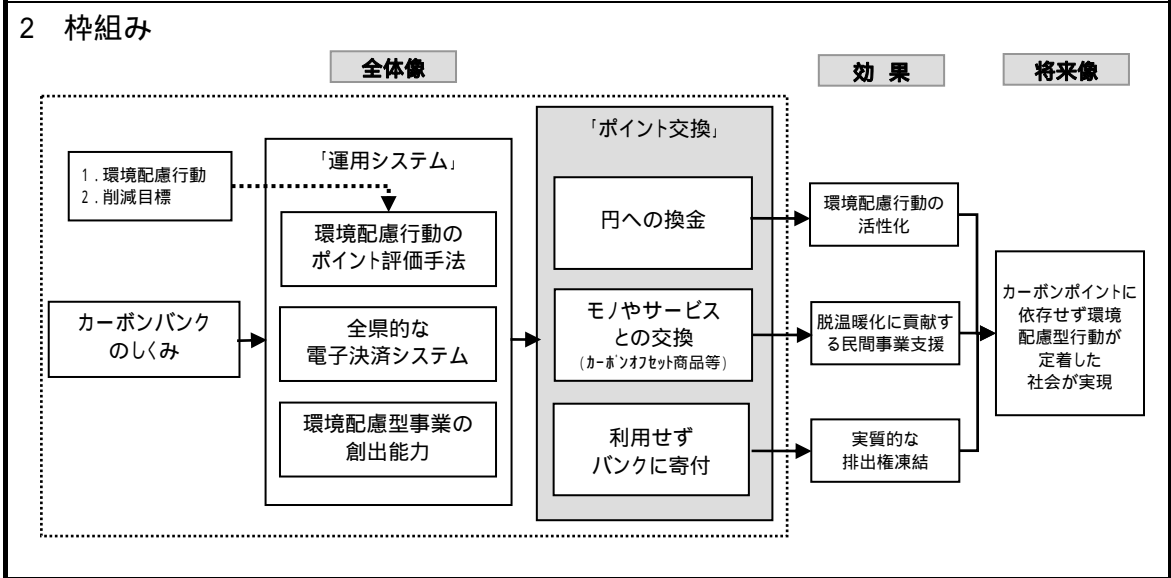
20～30年のデータをもとに、食品輸送の経済及び環境・社会面への影響を分析。

【秋田県大潟村：地産地消のグリーンツーリズム】

米、パン、野菜、肉、乳製品までほとんどの食材が村内産品で行われる（人口あたり商業販売額は全国水準の4倍）。自宅を改修して来訪者の宿泊に開放し、農業体験や冬の地吹雪ツアー、ブナの森トレッキングツアーなどを企画。

テーマ	エコ商品の販売促進などによるCO2削減の支援システム
-----	----------------------------

- 1 概要
- ・ CO2削減対策が遅れがちな分野に対し、自主的な環境配慮の取組を後押しする「仕組み」により、削減量に応じた経済的インセンティブを与え、環境配慮行動の拡大と定着を図り、滋賀県全体のCO2削減を実現する。
  - ・ CO2削減量に応じた経済的インセンティブとして「カーボン・ポイント」とよぶ仮想通貨を使用する。公共事業、民間事業、市民・地域活動など、CO2削減が可能なあらゆる事業を対象として、購入者・参加者は、その事業により削減されたCO2の量に応じ、「カーボン・バンク」を通してポイントを獲得する。
  - ・ 獲得ポイントは、円への換金、地域通貨のようにモノやサービスとの交換（グリーン商品、公共料金の支払いなど）、排出権として寄付するなどの使い方が可能であり、ポイント利用に用いるカードを電子決済システム化し、県内各地で利用可能とする。（県内に広く店舗を有する小売店のカードとの連携も視野に入れる）
  - ・ 「カーボン・ポイント」の決済、交換レート設定、カーボン・オフセット商品の開発等などは「カーボン・バンク」が運営を担う。また、決済に必要な原資は、環境保全にかかる事業など、企業のCSRの協力などで賄う。
  - ・ 初期は、エコ商品の購入額に応じ「カーボン・ポイント」を獲得し、一定ポイント数を、他のエコ商品と交換できる仕組みを導入し、システム立ち上げの作業と資金の負担低減を図り、「カーボン・ポイント」の普及を進める。



- 3 役割分担
- 県の役割
- ・ プロジェクトの全体構想づくり
  - ・ ポイント原資の提供
  - ・ 各種環境活動のポイント評価基準
  - ・ カーボン・バンク設立とポイントシステムの構築（他主体との協働）

### 事業者の役割

- ・ カーボン・オフセット型商品などの開発・販売
- ・ 企業通貨との交換
- ・ ポイント原資の提供
- ・ カーボン・バンク設立とポイントシステムの構築（他主体との協働）

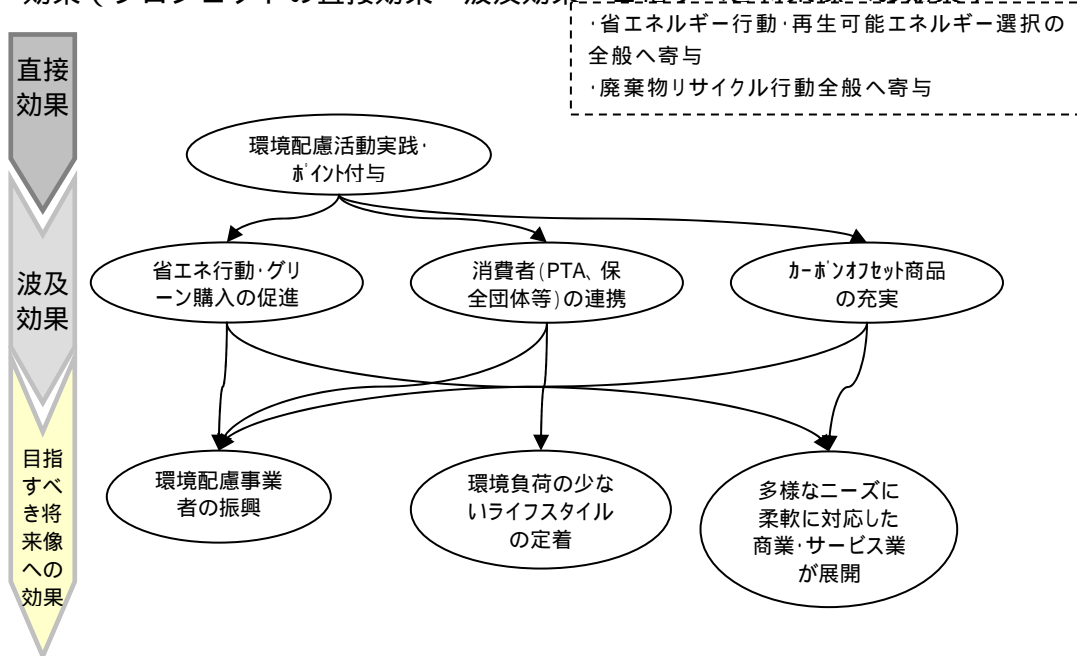
### 県民の役割

- ・ 環境配慮行動の実施
- ・ ポイントの獲得・活用

### 市町の役割

- ・ 地元団体への働きかけや近隣市町との連携
- ・ 市町における独自取組の展開

## 4 効果（プロジェクトの直接効果・波及効果・目指すべき将来像への効果）



## 5 滋賀県における導入課題

## 6 参考事例

### 【福岡県北九州市：環境パスポート事業（2005年度）】

世界の環境首都を目指し、八幡東区において環境NPOが事務局を務める北九州市民環境パスポートセンターの運営のもと、実証実験を実施。

ポイントを蓄えるのに住民基本台帳カードとオリジナルカードの2種類を揃え、3カ月の実証実験期間中に1,127名の参加者を得る。

ポイント獲得メニューは、資源回収、マイバッグ、まち美化活動、環境教育活動など

112件。使用メニューは公共施設入場料の割引、エコ商品との交換、懸賞、寄付等の多岐に渡る。

【福井県池田町：エコポイント事業（2003年度～）】

クリーニング店にハンガーを返却、空き缶ペットボトル回収機の利用等の環境に優しい行動に対して、ポイントカードにスタンプを押してもらえる。カードが満点になると、町内の41の協賛店で商品券として使用できる。

2005年度からはポイントが寄付できる仕組みを追加。運営は池田町商工会と環境パートナー池田が担っている。

【NPO法人くりやまコミュニティネットワーク：地域通貨「クリン」（2003年度～）】

協賛店においてマイバッグを持参すると地域通貨「クリン」の参加者にエコポイントカードを配布し、カードにポイント（印鑑）が一定貯まった時点で、一定の「クリン」と交換できる仕組み。

## テーマ 産業界を中心とするCO<sub>2</sub>削減のしくみづくり (滋賀エコ・エコノミー 低炭素エコノミー部会で検討)

### 1. 滋賀エコ・エコノミーとは

滋賀県経済同友会と(社)滋賀県経済産業協会が中心となった滋賀県の産業界と滋賀県が連携し、環境成長経済の実現により滋賀県の雇用創出と事業革新をするため、「新しい滋賀モデル」を策定することを目標として、本年8月27日に設置された。

下記の部会が設置され具体的な施策の検討を行うこととしている。

- 「低炭素エコノミー部会」 カーボンオフセットのしくみづくりの検討等
- 「新事業創造ゾーン部会」 新事業創造ゾーン実現に向けた検討
- 「合同部会」 ロードマップ作成、HP情報発信等

### 2. 「低炭素エコノミー部会」での検討(産業界からの提案)

目 標：2030年でのCO<sub>2</sub>半減を通過点として、炭素中立県を目指す。

( 炭素中立 = 自然界での炭素吸収能力レベルに排出量を下げた状態。)

ねらい：炭素中立県を長期目標として掲げることで、全国からの注目を得、環境産業の創出・発展を図る。

実現に向けての方法論(3つの手法の組み合わせ)

- エネルギー効率の向上
- 再生可能エネルギーなどへの転換
- カーボンオフセット

実現に向けての具体的提案

#### (1) カーボンオフセットの仕組みづくり

県内もしくは滋賀県を中心とした複数の県の協力により「自然エネルギー事業への資金提供」等を対象としたカーボンオフセットの仕組みを設ける。事業者はこのカーボンオフセットの仕組みに資金提供することにより、二酸化炭素排出の相殺を行う。

#### (2) 新エネルギー事業に投資する民間出資による投資ファンドの創設、運用(産業界)

#### (3) CO<sub>2</sub>の排出権取引(キャップ&トレード)制度の導入

大手~中堅排出事業者に排出量割当をして、排出権取引制度で総量を計画的に押さえ込む。

### 3. 今後の予定

月1回程度部会を開催(第1回は11月開催予定)

11月16日シンポジウム開催 プロジェクトの概要公表

3月 記者発表 プロジェクトの詳細公表