宇部市地球温暖化対策ネットワーク　低炭素地域づくり協議会　第３回　議事録

１　日　　時　　2011 年 1 月 14 日（金）13 時 30 分～15 時 30 分

２　場　　所　　ヒストリア宇部　２階　交流ホール

３　出 席 者（敬称略）

委員	会長	山口大学大学院理工学研究科准教授	榊原　弘之
		宇部興産㈱環境安全部長	藤川　修三
		協和発酵バイオ㈱山口事業所宇部環境安全室長	高嶋　則之
		㈱エフエムきらら取締役コーディネーター	田村　知里
		西日本旅客鉄道㈱山口地域鉄道部企画課長	田中　清治
		船木鉄道㈱専務取締役	田中　敬一
		サンデン交通㈱自動車部業務担当課長	福本　芳博
		NPO 法人うべネットワーク理事	作本　季里
		宇部商工会議所総務部長	佐々木　克彦
		NPO 法人環境共生機構理事長	臼井　恵次
		宇部市交通局交通事業課長	大谷　唯輝
		宇部市市民環境部環境政策課	藤永　義昭
		宇部市総合政策部企画課交通運輸政策班長	民谷　有弘
		国土交通省中国運輸局山口運輸支局首席運輸企画専門官※	山田　雅之
		環境省中国四国地方環境事務所広島事務所長※	藤岡　満樹
		山口県地域振興部交通運輸対策室室長※	賀屋　哲也

※オブザーバー

以上　１６名

欠席委員	㈱宇部日報社編集局課長	古重　周三
	セントラル硝子㈱宇部工場環境安全課長	竹本　哲朗
	山口県環境生活部環境政策課主任※	坂本　聡

※オブザーバー

以上　　３名

事務局	宇部市地球温暖化対策ネットワーク	事務局長	仰木　則康
	〃	事務局員	兼久　威矩
	〃	〃	永山　亜希子
	〃	〃	名越　久美
	株式会社バイタルリード		宮地　岳志
	〃		岡田　あかね

以上　　６名

４　議　事

（１）スマート通勤キャンペーンについて

（２）インセンティブに関する調査について

（３）低炭素地域づくり行動計画について

５　議事要旨

■スマート通勤キャンペーンについて

会長　広報の成果について、サポーターについては報告の中にあったが、インセンティブの調査の中で広報について個々の効果をみる項目があったと思う。それについてはデータを使わないのか。

事務局　今回は紹介していないが、行動計画にはその結果を反映する。

会長　記憶ではインセンティブの調査でも、ポスターの認知度が高く、ついで宇部日報、FM きららであった。

事務局　そうである。

会長　昨年度と同様だったと思うが、クルマの使用を控える場合に、公共交通よりも自転車を使用する人が多いという状況がある。コメントにも自転車でのヒヤリ体験があり、そういうところから自転車レーン整備などの要望にもつながっている。

■インセンティブに関する調査について

臼井委員　資料２の７ページにある自由意見に、「行政、市民が一体となった運行の促進、エコポイントの充実」とあるが「eco 検定など」という表現はおかしいのではないか。それから、これは、エコ検定の合格者を増やすことによってインセンティブに対して効果があるという意味なのか。

事務局　この自由意見が何に対する自由意見かということでアンケートの設問の仕方も良くなかったが、設問は、今後スマート通勤を推進するのにはどうすればよいかということであり、インセンティブについてのみ問うものではない。表現を修正する。

臼井委員　eco 検定の中には、環境にやさしい交通を勉強するということが含まれ、意味があることだと思う。

事務局　eco 検定について、詳しくご紹介いただきたい。

臼井委員　東京商工会議所がやり始め、全国で 10 万人くらいの受験者がいる。山口県は受験者が少なく、受験者を増やすために努力しているところなので eco 検定をぜひご利用いただきたい。このような意見がありうれしく思う。

事務局　ありがとうございます。いろいろなところでエコ意識を高めようという取り組みがある。細かく言えば目的は少々違うかもしれないが、うまく連携して宇部の環境向上という大きな目的のもとで動いていきたい。

会長　資料２の１５ページについて、自転車利用策として①②は直接的な経済的メリット、③は間接的なメリット、④はデメリットという条件である。従業員の方の意見なので当然のこととは思うが、メリットがある方がよいという結果が出ており、これは個人の本音が出ているということだと思う。

■低炭素地域づくり行動計画について

会長　計画の骨子と内容の提案であった。今年度もう 1 回協議会があるが、今回意見をいただいたものも含めて作成していくので、組織の状況も踏まえてみなさんのご意見をいただきたい。3 千 t とか 1 万 t などの削減目標値について、昨年のキャンペーンの削減量を基に全市で実施した場合のことか。

事務局　全市的にキャンペーンを展開した場合の推計値が 3 千 t である。1 万 t は少しチャレンジングな目標となっており、淡々とキャンペーンを実施した場合の参加人数の 2 倍の人数が、週 3 日実施すれば可能と考えられる。今は自動車が抜けているので、低燃費・低公害車の導入やエコドライブの推進を含めて達成できれば良いと思う。根拠は薄いが、長期的なところでチャレンジングな目標としてキリよく 1 万 t を設定している。

会長　環境基本計画との整合について、2015 年が 26 万 5 千 t ということで現況と比べて 77 万 t ほど削減することになっているが、環境基本計画では運輸部門をさらに細分化はしていないのか。

事務局　目的で細分化することは難しいと考えている。計画で目標値を立てるにあたっての根拠として、現況値は 34 万 21 千 t、最終年度が 21 万 5 千 t ということでその差は約 12 万 3 千 t、これが削減しなければならない量である。通勤部門でその約 1 割貢献できればということで 1 万 t と設定した。

藤永委員　目標の 3 千 t は、キャンペーンで削減できたものか？

事務局　キャンペーンによる効果で 2 千 t、自転車利用促進で 1 千 t、これを合わせて分かりやすい数字で 3 千 t になるという推計値である。

藤永委員　どのような方法で実績を把握するのか。

事務局　通勤は前後を比較し、その差分を把握する。

藤永委員　この 2 年間は委託事業でキャンペーンをやってきたが、今後同じような形は難しい。毎年把握できるのか、その方法を議論すべきである。

事務局　おっしゃるように、現在のキャンペーンは個人に任意で通勤カルテ等でやってもらっているため全体を把握することは難しい状況である。全体

を把握するためには、企業には手間がかかるが、企業から従業員の通勤記録を提示してもらう仕組みが必要だと思う。キャンペーンなどさまざまな団体が実行し、その結果としての数字は事業所から提示していただいた内容で把握できるのが望ましいと考える。

藤永委員　次回、その方法を具体的に示してほしい。3千tという数値の根拠も拡大してという仮定なので少し疑問に思う。それから、３.目標達成のために実施することについて、職場モビリティマネジメントの中に学校教育等での取り組みがあるが、これは具体的にどういうことか。また、そのほかに低燃費・低公害車の導入促進、エコドライブの推進とあるが、低公害車に乗ればスマート通勤ということになるのか、スマート通勤の定義をする必要がある。

事務局　学校教育等は、職場モビリティマネジメントだけでは不足なので子どもを通じて家庭でも考えてもらうことが効果的であるという意見をいただいている。運輸局でも学校を対象にバスや鉄道の教室を実施し、乗り方や環境に関する効果などの授業を実施している。また、うべこまちや榊原先生が主催されている勉強会の中で通勤に関しての議論をしていただくようなことも含んでいる。それから低燃費・低公害車等についてだが、スマート通勤を定義するのは難しく、人によって違うこともあるが、第一の目的はクルマ以外で通勤することである。インセンティブのアンケートでもわかったが、３交代勤務の方などクルマが必要な人もいるので、そのような方がスマート通勤できないということではなく、低公害車の利用やエコドライブの実施もスマート通勤の一環とすることで市民みんなが参加できるという捕らえ方ができるので、スマート通勤に含めている。自転車や公共交通での通勤を全面に出すということになれば、４に入れることも考えられる。いずれにせよ「低炭素地域づくり」に寄与するということで何らかの形で入れたい。

会長　目標設定について、これまでの積み上げたとすると、今までやっていない人がやったことある人と同じようにできるかは疑問である。環境基本法との整合が重要である。

事務局　目的別にどれくらいというのは難しい。運輸部門では11万t減らさないといけないということでかなり大きな数字になる。１つは、市全体で１割を通勤で削減するという意思をもって、もう１つは実現可能性も含めて、ハードルは高いが参加人数2倍、週3日実施という、これを目標としていいのではないかと考える。

事務局　環境基本計画の目標が運輸と言っても自動車に限定されているので、自動車による削減ということであれば、通勤は相当な割合になることを考えるとまあまあの数字かと思われる。この数字の中には「低炭素な地域づくり」という点から低燃費車も含めた方がいいのではないか。この会議の中で入

れるべきか検討を進めていただきたい。

藤川委員　基本計画は 25%とパーセントで示されているが、こちらは実数なのでわかりにくい。たとえば１万ｔは何%相当になるのか。

事務局　今後の課題にも示しているように通勤による CO2 排出量が把握できていないことも課題である。

藤川委員　難しいことでなくても、だいたいこれくらいというのはわからないか。チャレンジングな目標は良いが、達成できないのはだめである。

会長　現状に対して１万ｔなので%にするとかなりのものになるのではないか。低公害車などクルマを含めた方が現実的ではないかというのは事務局でも考えていると思う。

会長　１～５は環境省のフォーマットである。４は重要だと思うが、いろんな組織との連携は大事である。「コンパクトで快適な生活環境の形成」についてはどれくらいのことを考えているのか。

事務局　若干言葉のニュアンスは変えているところがあるが、第二次宇部市環境基本計画に示されている内容である。市で計画している内容を確認して行動計画に盛り込む形にしたい。

事務局　先ほど学校教育の取り組みが職場モビリティマネジメントの項目に入っているということでご指摘いただいたが、これはその他に入れた方がよいか。事務局の中の話で申し訳ない。

事務局　学校教育と公共交通ネットワークの充実は、ここをモビリティマネジメントだけに絞るというのであれば、４に回すということも考えられる。どのような切り方にするか、先ほどの自動車をどう扱うかも同じである。みなさんの意見を伺いたい。

会長　前回でも学校教育の意見が出たが、学校教育は割りと息の長い取り組み、職場モビリティマネジメントは即効的という意味では分けた方がいいかもしれない。それから、公共交通関連はハード的な部分とソフト的な部分がある。情報提供など、例えば職場で時刻表を配布することなどはソフトな内容なので３の中でも良く、ハード整備はむしろ４のまちづくりになると思う。

事務局　そのようにさせていただきたい。

会長　この計画の大きな課題の１つとして、先ほども質問があったが誰か担うのかということがあるが、その点もここ １ ヶ月である程度明らかにできる部分もあると思う。目標設定については、どういったプロセスで３千や１万という数字が出たのか、その根拠が必要だというご意見があった。具体的な各事業は委員さんから出たところなので、今後事務局で検討し、次回最終的な行動計画案をご提示いただき審議する形にしていただきたい。これで本日の協議会を終了する。ありがとうございました。

以上