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　　2010 年 2 月 19 日（火）13 時 30 分～15 時 30 分

２　場　　所　　ホテル河長　１階

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	藤川　修三
		セントラル硝子㈱宇部工場環境安全部	森下　真孝
		協和発酵バイオ㈱山口事業所宇部環境安全室長	高嶋　則之
		㈱宇部日報社編集局課長	古重　周三
		㈱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	青木　豊太
		船木鉄道㈱	田中　敬一
		ＮＰＯ法人うべネットワーク理事	作本　季理
		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
		山口県地域振興部宇部県民局次長	山本　政夫
		宇部市交通局交通課長補佐	伊藤　修
		宇部市環境部環境共生課長	片岡（代理）
		環境省中国四国地方環境事務所広島事務所長※	原田　幸也
		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
		山口県地域振興部　交通運輸対策室次長※	賀屋　哲也
			以上　１７名
欠席委員		㈱宇部日報社編集局課長	古重　周三
		サンデン交通㈱自動車部業務担当課長	福本　芳博
		山口県環境生活部環境政策課調整監※	鳴瀬　嘉史
			以上　３名
			※オブザーバー
事務局		宇部市地球温暖化対策ネットワーク　代表	中西　弘
		〃　事務局長	仰木　則康
		〃	兼久　威矩
		〃	三隅　穀憲
		〃	名越　久美
		〃	今井　貴絵
		株式会社バイタルリード	宮地　岳志
		〃	赤穴　真理
			以上　８名

４　議　事

（１）事業報告

（２）来年度の事業予定について

５　議事要旨

■事業報告について

榊原会長　今報告頂いたわけだが、まず基本的にこの事業の主旨からして、やはり継続性、今後いかに拡大していくかということが重要であって、もちろん本年度こういった新しいキャンペーンをしてこれだけの成果が上がったという事があるわけだが、そこで終わっては基本的には意味がない。やはり次年度、というよりは半永久的にこういった体制、こういった都市構造、そういったものに変えていこうという取り組みである。そういう意味で本年度のキャンペーンの効果というのも基本的には次年度以降、より効果的な取り組みをするために何が重要かという事を見ていくために効果を評価している。それから最後にあった、試算というのもこの方向で最大限努力した場合、どの位の効果があるのかという意味合いで試算して頂いたという事になるかと思う。

本日 2 つ目の議題が次年度の話になっている。まず本年度、以上の様な結果が得られたのだが、前回、キャンペーン開始前の会議から大分時間も経っている。その会議から色々な事が実行されてきたわけであるで、委員の皆様からもご質問、結果についてのご意見もあるかと思う。どういった事でも、どなたからでも結構なので、お願い出来ればと思う。

臼井委員　E-サイクルモニターに 40 名の方が応募されたということだが年齢構成をお聞かせ頂きたい。我々55 歳を超えると自転車自体辛いものがあり、若い人とかなり差が出ると思う。このモニターに選ばれた方の平均年齢と MAX,MIN を教えて頂ければと思う。

事務局　説明の中につけていないが、平均 50 歳を少し超えている。結構年の方も自転車に乗っているということが分かると思う。

臼井委員　MAX は何歳くらい？

事務局　MAX は、いわゆるスマート通勤ではない方の MAX は 77 歳もあるが、スマート通勤の方は 60 歳ぐらい。

臼井委員　MIN は？

事務局　　MIN は 20 代の方が数名いる。

臼井委員　　そうすると、後から出てきた非常に面白いと思う提案内容の中に、21 ページだが、通勤手当を自動車だと手当がないとか、減らすというのは非常に効果的というか、そうしないと効果が上がらないとは思うが、やはり年齢構成が。そういう方から引くのは・・。もう少し吟味した提案をした方がいいのではという気付きはあった。30 代～40 代は強制的で 50 代は任意でというような方法を具体的に提案して、それこそインセンティブを取るというのが面白いのではないかと気がする。

事務局　　やはりどうしても車を使わないといけないという事情の方もいる。若い方でも子育て中で子供を保育園に預けて勤務に行く方もいるだろうし、老齢に関わらず体に故障があるとかハンデがあるとか、そういう方もいるので、各企業でそういう制度をする場合に、企業の中をよく調べてそういう方に対しても配慮した制度を作って頂くというところまで含めて提案したいと考えている。

事務局　　少し補足させて頂く。すでに名古屋市の方では自転車の通勤手当を出しているという事例もある。そちらを少し研究したり、あと後ほど説明させて頂くのだが、次年度もし可能であればどこかの企業のご協力が頂ければ、通勤手当の実証実験的なことを行い、おっしゃるような課題というのを明らかにさせて行きたいと考えている。ご指摘ありがとうございました。

榊原会長　　その他は何か？

原田オブ　　23、24 ページのスライドにあるポテンシャルの計算だが、それぞれに効果をメッシュで示されているが、その調査方法、6637 人の推計方法を教えて頂きたい。

事務局　　今現在で言うと精度は少し荒い状況。今回スマート通勤キャンペーンを実施して、お願いした方についてどの位転換したか、という部分を積み上げた形で、転換確率何％というのを設けて算出、それをこの人口 1 km 当たりのメッシュであるが、それぞれのメッシュの１５歳以上の就業者数に掛け、この就業者数がどの位転換するかという数字、かつさらに中心地に向かう人がどの位いるかという割合を掛けて、最終的にこの 6637 人というものを出している。このアンケート自体精度を高くすることは難しく、ざっくりこの位だろうと。細かい数字についてはもちろん難しいところであり、あくまでもこのように「出来る事からお願いします」ということで協力依頼すると、大体このくらいの方に協力してもらえるのではないかという位の数字だと思って頂ければありがたい。

榊原会長　　報告書のほうで掛け算の詳細を出している。

榊原会長　おそらく今の数字については、報告書の 84 ページから 92 ページ付近にて回答が得られると思う。

事務局　少し追って説明すると、まずは原単位を出すという事で、84ページ、キャンペーン前の自動車通勤による CO2 排出量がそのくらいであるというもの。次にキャンペーン期間中の CO2 排出量を出すことで、どのくらい削減できるかという原単位が出る。これが 2 ヶ月間の CO2 削減量ということになるので、これで 1 ヶ月当たりどのくらい削減できるかということを出す。その下で、市全域に拡大した場合のスマート通勤実施の可能性のある人ということで、今回アンケートを配布した人の数が 363 人になる。スマート通勤に参加して、かつ継続意向を示した方、これが 70 人。この確率が転換確率になり、これを掛けた。その内、宇部市内でバス・鉄道沿線に居住し、中心市街地に車で通勤する人の人数を掛けて算出。これに 1 ヶ月あたりの原単位を掛けているので、最後に年間に直すために 12 を掛けた。簡単に言うとそのようなフローで算出している。細かくいうと、色々まだ不備な点があり、トリップ長、つまり通勤の距離がどのくらいかについては、個々の人のデータは反映できていない。

榊原会長　私の理解では基本的には、今回の 11 月 12 月のキャンペーンで協力してくれた程度の協力が得られるというのが前提で、それの対象者を増やした時に大体何倍になるかというようなこと。

原田オブ　宇部市以外の鉄道バス沿線に居住している、中心市街地に車で通勤する人数というのがあるが、これは元になった資料があるのか？

事業者　1 つは 4 年くらい前にパーソントリップ調査を、少しサンプル数も少なくて、よりどころとなる数字はそれを使用した。交通手段分担率が大体 8 割。中心地に向かう割合が、これについては今現時点でわからないところがあったので想定数字で 7 割と仮の数字を挙げている。

榊原会長　バス・JR の沿線というのは単にバス停があるというのではなく、ある程度バスの頻度があって、特に通勤という事なので割と夜遅くまで便のある路線の沿線に限定。バス停があればどこの人もバスを使うという前提にはなってない。

佐々木委員　スライド No.14、宇部日報の広報による効果、これは決して批判ではないが、これからの課題ではということで確認をさせて欲しい。ここの読んだか読まないか、要はモニターの方、これはどういった方？

事務局　今回各事業所にアンケート調査のお願いとモニター参加のお願いをした。その企業の従業員の方ということになる。

佐々木委員　実は、この報告書を昨日頂いたので、うちの職員が 20 人少し切る位

だが、試しにこの中にある、事業報告書の中、41 ページのこの新聞に載っていたところ。1 つは昨日載っていた。もう 1 つの方について「これ見たことある？」と 16 名に、その場で考えずにパッと見たことあるかないかを聞いてみた。そうすると 12 月 7 日分について、こちらについては 16 人中 2 人。これが実態。それとサイクルマップがあるが、これも知っているか、見たことあるかと聞いたところ 0。うちの職場の職制上、割と宇部日報を見る機会がある所でそのレベル。実際にこの運動としてはいいことなので次年度その辺の広報の仕方、そういったところをもう少し考えていかなくてはいけないのではと思う。1 つ 1 つの所にお金をかけるのではなく、市の広報でチラシを全員に配ってみるとか、小学校などで配布をしてもらうとか、もしくは 20 何校ある学校に対して、例えば DVD 作って流してみるとか。そういう形でとにかく少しずつ広げていく。お金があるのであれば何かの事業実証でもいいが、必要であればそういったものを広めていく。口コミでもなんでも広げていったらどうかと感じた。意外と人数が少なかったので。

事務局　アドバイスありがとうございます。おっしゃる通り、今回限定的なところでアンケート調査をして、そうした結果を捉えている。マニュアルなどを考えながら考えられる手段を、次年度の計画を作っていく中で、どのような媒体を使っていくと、どういう人にうまく伝わるのかということを考えて、ご指導頂きながら作って行きたいと思う。新聞も一度は目に触れているかもしれないが、引っかかるところがなければ記憶から忘れ去られてしまうので、いくつかの媒体で「スマート通勤」という言葉が頭に引っかかるようになると、「あ、載ってたね」「聞いたね」というようなことになると思うので、少しおっしゃられたようなことを色々参考にさせて頂きながら、多面的に色んな媒体から刷り込んでもらえると、少しずつ「スマート通勤ってなに？なんだろう？」など、そう思ってもらえるような仕掛けをちょっと考えて行きたいと思う。

榊原会長　今回、見ていくと媒体によって影響が少し違う形で出ているので、その辺りを来年良く分析して、より効果的なところに予算を使っていく必要があるかと思う。

佐々木委員　なんだかんだ知っているというのは短期間の間に最低 4 回から 5 回ぐらいやって行かないと認識自体が上がってこないのではないかと思う。

榊原会長　貴重なご意見ありがとうございました。その他に何か？
それでは、議事の 2 が来年度の事業予定となっていて、その件は当然ここでのご意見等も関わって来ると思うので、もしその方で今年

度の事についてまたご意見あれば言って頂くと言う事で、次年度の予定についてご説明をお願いしたい。

■来年度の事業予定について

榊原会長　只今、次年度の事について説明があった。この時点ではまだ、これをやると決まっているのではなく、例えばこういったことが今年度の踏まえると出来るのではないかという提案である。ここでは例えば委員の皆さんの方で、こういったことが出来るのではないかとか、あるいはそれぞれの委員のお立場で、こういった場面で協力できる、こういったところが難しい、こういったところはもう少しこうしたほうがいいのではないかなど、そういった来年度の計画作りに向かってのいろんなご意見が頂ければ一番良いかなと思う。ということで、みなさまのご意見はいかがでしょうか。

佐々木委員　うちの方でやるとすれば、先ほど言われたような第 2 期ということで企業に対するアプローチ。商工会議所の方で月に 1 回ほど役員会がある。そこに主要な企業３０社、代表者の方が参加するので、そういった所で協力依頼を、もしくは事業内容の説明をするのも 1 つの課題になるのでは。それとうちの 2700 の会員さん向けに月に 1 回会報を出している。そちらの方に記事を載せる、もしくはチラシを入れる、そういったものも可能。どちらかというと、うちのほうは職員自体が少ないので、職員がモニターになってするよりも広げる方のお手伝いであれば可能かと考える。

榊原会長　大変力強いお言葉を頂き、ありがとうございます。先ほどメディアを使ってということもあったが、もちろん商工会議所を通じたいろんな周知というものも有効かと思う。

田村委員　資料の 40 ページだが、今回放送が 12 月という寒い時期だったが、やはりこういう PR をする時にはもっと暖かい 6 月、5 月、9 月、10 月あたりがいいかと思う。時間帯だが、今回予算の関係で通勤時間帯に 25 回しか流してない。ということは、1 日に 1 回ということになる。ラジオは繰り返しメディア。たまたまそれで聞いたとか、通勤時間帯に聞いたと言う方が多いと思うので、通勤時間帯にもう少し厚めに流していったらいいと思う。色々な所に広報しているが、全部統一のキャッチとかサイン、そういうものがあれば、これを見たらスマート通勤なんだなというのがわかるような表示ができたらいいと思う。

榊原会長　やはり時期の話は色々なところでご意見が出ているので、そこは次年度は是非なんとか早く始めると言う事で出来るといいと思う。

事務局　　現在これといっていいキャッチコピーがないので考えて行きたいと思う。またいいアイデアがあればご指導いただきたい。あと、ロゴだが、一応あるがこれはモビリティマネジメントという統一的なイメージでこれがあって、これを繰り返し使用している。ただ、スマート通勤はなんぞやというのがパッとわかるようなものがあってもいいのではとは思った。これについてはまた検討させて頂きたい。

田村委員　　いつも思うのが、E サイクルモニターなどあるが、そういうものなど共通で使えるような統一感があるようなものがあったほうがいいと思う。全部個々では一生懸命やっていると思うが、全部別々かなというので統一感が感じられない。

事務局　　今年度追いつかなかったところもあるので、次年度に向けて少し時間があるので立て直していきたいと思う。

榊原会長　　その他に何か？

森下委員　　社員がバス通勤ということもあるが、バスの時間だが、丁度帰宅する時に門の近くからバスが出る。そういうところで少し時間帯を変えてもらって非常に見た目、利用者が増えたかなと感じている。我々は５時半に終わるが、バスも５時半。そうするとちょっと難しい。次のバスが６時１０分。６時１０分の便についてはまあまあ乗っている。だからこれが６時１０分と６時半位になるとかなり増えるのではないかと思う。通勤手当も実費の補填という形で通勤手当が出ているが、バスを利用した場合バスカードみたいなものを手当するなどということになるので、かなり利用者が増えると思う。

榊原会長　　セントラル硝子の路線は確か去年の１０月の改定で６時の便ができたかと思うが。

森下委員　　確かそうであったと思う。もう少し工夫していただけたらなと思う。

榊原会長　　今日交通局の方がいらっしゃるので、今回の改定までもセントラル硝子と色々やり取りされていたのは伺ってないが、またそういったことで引き続き利用促進ということで、他の事業者さんも含めて努力頂ければと思う。先ほどの説明のなかでもあったが、こういった形で各事業所であるとか市民の間で、媒体を使って車から他の通勤に変えていこうという、取り組みをしていくことになるわけだが、各事業者においては、例えばそのタイミングと合せるような形で、もし何か改善のことを仮に予定されているとしたら、こういった市民の盛り上がりと合せるような形でそういったことをやって頂けると、恐らくすごくアピール効果も大きくなると思うし、そういったところで各事業者いろいろお考えもあると思うが、その辺り是非今後工夫頂ければと思う。

原田オブ　　来年度の計画を立てる時に環境省として是非お願いしたいのが、ポ

テンシャルが 10000t であるとか、23, 24 のスライドで出ていたが、このポテンシャル量をどういう風に実現していくのかというのが来年度の実証実験、対策になると思うが、その時に効果を検証するような指標というのが必要になって来ると思う。指標をどういうところから取るかとなると、例えば交通分担率の変化であるとか、公共交通の利用者数であるとか、自転車利用者数というようなことが指標になるかと思う。それによって低炭素地域づくりのレビューができるのではないかと思うので、是非その辺りの検討をお願いしたいということと、先ほどバイタルリードの方から言われたが、やや曖昧なところで計算されているということもあったので、その曖昧さを打ち消すような意味でも、自動車交通に一番影響を与えると言われているトリップ長であるとかトリップ回数のところを調査頂いて、そういう指標はどんな風に変化していくのかを捉えたらいいと思うので、是非来年度の予定では検討をお願いしたい。少し私の感想を言えば、実証実験、これは宇部の方々が行えば一番いいが、若干公共交通の利用促進というか、その辺のところの実証実験の案というのがなかなかこの中ではまだ出てきていないので、バスの運行頻度みたいなところもあるのだろうが、そのような部分も含めて検討して頂きたい。この様な施策が多ければ多いほどポテンシャルに近づくのは間違いないことなので、その辺のところも検討よろしくお願いします。

事務局　ご指摘いただきましたように、効果を具体的に把握できるような指標をしっかり持っていきたい。トリップ長については、先ほど少し説明した通勤カルテという形で、転換した人についてはどの位のトリップ長があって、どのくらい頻度が変わったかを、実績値としては頂く事が可能。それで CO2 がどのくらい削減できたか、具体量は出せると考える。ただ、トリップ長まで全部わかろうと思うと、本当にプライベートな調査をしなければならないので、徐々に荒い段階でざっくり把握していく方法から、少しモニターから得られたデータを元に少し推計の精度を上げていくようなアプローチをとって行きたい。公共交通に関する利便性を上げてポテンシャルを上げることについては、先ほどセントラル硝子のほうからもお話があったように、実はポテンシャルを上げるのはダイヤを少し変えることであったり、ルートを少し変えることであったり、そういうことでガラっとポテンシャルが変わる可能性もあるので、そういう小さいことを積み重ねるようなところも、こういった場が設けられたことで明らかになってきたということもあるので、そういう意味でも少しずつご指摘いただいたようなところを、なかなかガラガラポンでや

るのは難しいので、小さなところから積み上げてポテンシャルを全体的に上げていくような方法がいいと思っている。そのような計画を作っていきたいと思っている。

榊原会長　ありがとうございました。利便性の向上というのは必須であって、1つ先ほど連携する対象の計画という事で、地域公共交通総合連携事業のほうでは、先ほどの様な利便性の改善のいろいろな事項があったり、EST のワークショップの方でもいろんな市民の皆さんからのご提案というのが上がっているので、そういった部分とうまく連動しながら、そちらの方とこちらの方連動しながら利便性が上がってみなさん車から乗り換えて頂けるというような体制に作っていく必要があると思う。

青木委員　山口市でも同じようなノーマイカーデーなど、そういう取り組みをやっている。それに比べると宇部市に来る度に市長以下、すごく環境に力を入れているのを肌身に感じる。結果こういう事業を今、市民会議主導でやっているが、うまく市の根動きというか、連携をしているので環境に強く取り組んでいる市だよ、エリアだよということをもう少し対外的にアピールをすることで市民が宇部市というのはそういう市なんだというのを認識しやすいような、逆に外に強く知らすことで市民の意識を高めると言うのもひとつのやり方かなと思う。意外と事業者も環境に力を入れているところは外に出すことで社員の意識を無理やり上げるというのもあると思うので、是非次年度はお金をかけるかけないというのは別にしてそういうやり方も考えてみたらと思う。

榊原会長　ありがとうございます。ご指摘は重要な点で、実は色々な所でやられているが今若干力が分散しているようでもある。先ほど統一的なイメージとあったが、来年度よりご参加頂けると思うので、宇部市に関しては 1 つは情報源としての役割もあるし、かなり多くの職員の方もいる。事業所としての意味合いがあるし、両面でご協力頂けるものと思っているし、伺っている。

高島委員　私たちの事業所は「安全安心な職場づくり」ということで、いろいろ働き掛けている。この報告の中で自転車乗るのに危ないとか、そういうのが報告事項で上がっているが、全体的に職場においてもマナーであるとか、基本的な事を率先しこうとしているで、市全体としてそういう自動車のマナーアップとか、色々他の交通安全委員の方のところの行政とか、力を合わせて、そういう自転車とか歩行者とかが安全に通行できるようなところを連携してやって頂ければなと思っている。

榊原会長　ありがとうございました。マナーの面は重要なところで、先ほども

ご提案があったと思うが、そういうところをやっていかないといけないし、例えば自転車のもっと乗りやすい環境づくりというところで言うと、先ほどの EST ワークショップなどでもその辺りの話はかなり出ているし、宇部市の方でもそういったことをいろんな提案を踏まえた町づくりを今後やっていかれるように伺っているので、そういったところでこちらの会議と様々な他のものとの連携というのを極めていかないといけないと思っている。

作本委員　行政、大学、交通事業者等となっているが、やはり子供を中心にしないと意味がないと思う。高校出たら車の免許を取ろうと張り切っている人も多い。免許も取らせないといけないが、これも推進していくとなると、若い人は面白くないと思う。お金がないから車に乗らないという人もいると思うが、大学ではどのように話しているのかと思った。

榊原会長　私の大学に関しては、若い学生、1 年生、2 年生というのは距離制限があり近くは使えない。ある学年以上になってくると、特に我々の理工系で夜遅くなるので有料の駐車場になっている。おっしゃる点で言うと、大学も非常に耳が痛く、大学も 1 つの事業所なので、位置的な不利さはあるとはいえ、大学の取り組み状況はそんなに良いとは言えない。私も目の前で声を掛けたりしているが、事業所としての大学都市が必要であるだろうと思っている。もう少し広く学校教育という事でいうと、学校単位でモビリティマネジメントをやっているところもあるので、学校から、子供から働きかけていくということもある。宇部市内でも見初小学校で今年度実施されたと思うが、公共交通教室という事で交通局と船木鉄道さんだったか、参加して色んな子供にバスに親しんでもらうということをやったり。地道で速効性がないが、そういった運動も必要かと思う。今の子供はバスに乗った事がない方が結構いるのでそういったところも大事。我々が子供のころとはだいぶ状況が、自動車中心があまりにも広まってしまっているので、速効性はないが必要かと思う。

山田オブ　子供に公共交通に関する興味を持って頂く、認識をして頂く、そういった活動をここにいる宇部市交通局や、船木鉄道さんと一緒に学校にバスを持ち込んで、子供を対象に環境問題、バリアフリー、バスの乗り方、こういった教室を県内各地で展開している。今回は宇部市と山陽小野田市が非常に数多くやって頂いて、学校からも大変高い評価を受けている。また 22 年度も県内各地で各学校にお願いして授業の一環としてこういった公共交通に関する事を、非常に環境にいいんだよと、みなさんバス好きになってねと、非常に子供は興味を持っていただくような活動を続けている。

榊原会長　その辺り非常に息の長い取り組みなので、現状ではそういったところもかなり重要ではないかと思っている。
その他には何か？

臼井委員　補足だが、山口県エコキャンパス取り組み促進協議会という、県内の 11 大学が全国初の取り組みで、宇部は山口大学の工学部、フロンティア大学も入ってもらって、そこで環境サークルがあり、工学部がエコファイターズという環境サークル、フロンティア大学にはグリーングリーンという環境サークルがある。そういうサークルを使って学生に対しては参加指導したほうが効き目はあると思う。そういうサークルを使うなり、彼らにそれなりの協力をしてあげれば、それなりに動いてくれると思うので、そういう方法でいいのではないかなと思っている。

榊原会長　ありがとうございました。

藤川委員　スマート通勤の結果をカルテのような形で、削減したことも含めて、やったことの成果が目に見えたり、色々な試みがあるが、少し遊び的な要素を入れるとか、成果が見れるような形で楽しくやれるような組み方がいいのではないかと思う。

榊原会長　ストイックなだけではなかなか続かないというところがあるので、一人でやっているのではなかなか大変で周りの人に見えにくい。周りの人にも見える、あの人は頑張っているというのが見える、そういったところが大事かなと思う。今回うべっちゃなども、そういった意味では効果があるのではないかと思っていたが、いろいろ工夫は必要だと思う。ありがとうございました。

青木委員　今回スマート通勤モニターの方に対するインセンティブとか、そこに参加すると何かもらえるとかというのは、経済的にうれしいようなものをやったほうがいいのではないかと正直思う。やはり精神論だけでは難しいと思うので、参加して頂いた方には何らかのキャッシュバックか何かをしてあげないといけないのではないかと思う。私もなりたい、なりたいという風にしたほうがいいのではないかと正直思う。そういうところからもスタートするのがいいのでは。

榊原会長　おっしゃることはよく分かるが、今年に関してはモニターインセンティブはゼロ。時刻表やマップくらいだと思う。きっかけとしてそういうのは確かに必要かなとは思う。あとは予算をどこにかけるか、そういうものに掛けていくか、今年ならコミュニケーションの色々な媒体にお金をかけていくかと、どちらが効果的か。その辺り、どの程度のインセンティブがいいのかということは、多少そういった研究もあるので、ご存じだとは思うのですが、その辺りも見たりしながらより効果的なものを来年やっていければいいと思う。ありが

とうございます。

事務局　モニターの方にお出しするというのは可能かと思っていたが、継続的なことと、市全域展開ということを考えると、逆に一時的な金銭的インセンティブは結果としてあまりよくないことがある。それは色々実証実験でも出ている。それはなかなか難しいということで今回は止めさせて頂いた。一方で検討する価値があると思っているのが、環境省で今色々進めているエコポイント制度。これが今言われているインセンティブになるのかなと思う。それについては研究をしているところ。そうなると、削減したのはどの量かというのをすごく計測しないといけないという問題とか、ポイントもどこからやってくるのかという原資の問題があるということで、私の認識では大きくこの 2 つ。あとインフラの問題もある。管理するので IC カードとか携帯電話とかでポイント管理している場合があるが、大きく 3 つくらいかと。私のレビューではその辺りが課題で、継続的にできるような状況になってからインセンティブをした方が、継続もできるし普及も一挙にくるかなと考えている。これはなかなか難しい問題かなと思って、いい手があれば情報を共有させて頂けたらと思う。

榊原会長　ありがとうございました。なかなかインセンティブをどう生み出していくかというのは難しく、かなりいろいろな制度設計がいる。今年もかなりバイタルリードも検討されているが、今おっしゃったようなその辺りを、なんらか克服していくような方法があればと思う。それでは来年度の事につきまして非常に多数のご意見頂き、ありがとうございました。本日頂いたご意見は非常に貴重なご意見ばかりであったと思うので、来年度の計画を作っていくに当たって、参考にして頂ければと思う。さまざまなご提案などもあったので、その辺り是非活用していただければと思う。

それでは議事につきましてはこの意見となっているが、何か他に？

青木委員　会議前にお配りしたもののお話だけ簡単させて頂きたいと思う。1 つは、2 つチラシがあるのは今大変力を入れている商品なので参考まで。列車に乗ってふぐを食べに行く、列車に乗って大阪に行くという非常にお得なプランがあるので、環境の意識の高い皆様という事で是非ということでお配りさせて頂いた。それともう 1 枚ペーパーがあるが、先ほど見本を回させて頂いたが、これも公共交通の利用促進につながるかどうかは別にして JR に少しでも興味を持って頂きたいということで。今度 2 が 5 つくらいある日が月曜日に来るので、縁起ものということで入場券とかそういう切符とか、アサとかメデとかイノウという駅名があるが、それをうまく語呂をつけて「アサからめでたい」とか、「めでたいイノウ」とか、そういうので

ちょっと変わった切符を作らせて頂いているので、是非これをきっかけにJRにもちょっと興味を持って頂きたい。今度3月13日にはダイヤ改正、在来線のをお持ち出来ればよかったのだが、まだ刷り上ってないので、バス会社の方にはひとまず原案をお配りをして、アクセス等、公共交通少しでも利用しやすいようにと思っている。とりあえず今手元にある新幹線のものをお配りさせて頂くので、よろしくお願いします。

榊原会長　ありがとうございました。宇部線・小野田線は宇部市にとって非常に重要な交通機関なので、今回ご参加頂いたということで、ご協力頂きたいと思う。

山本委員　議事が終わるということだが、確認させてもらいたい。ここに厚い21年度の事業報告書があるが、これはどういう位置づけでここに資料として出ているのか？

榊原会長　これは環境省の委託事業ですので、それに対して報告する。

山本委員　報告書は株式会社バイタルリードで報告するのか？

榊原会長　今回そうなる。今回事務局をしているのは宇部市の地球温暖化ネットワークと株式会社バイタルリードになる。

山本委員　これは「ここの協議会で報告します」ということについて、皆様に説明をして了解をもらうということは必要ないのか？

榊原会長　確かにそういうことになると思う。

山本委員　これを実質的報告書として出すのでしょう？

榊原会長　そう。

山本委員　それだと、協議会がどういう位置づけになるかということと、こういう形で報告していいかという賛意をきちんとしないといけないのでは。これはあくまでも案ですよね？案だからこの場でこういうことでまとめさせていただきたい、ということで議事にかけるか何かしないといけないのでは？あと思ったのが、参考として協議会の名簿、開催日程というのがあるが、この事業報告書を出すという時に協議会がどう位置付けでこういうものをしたとか、そういう事を何も触れていない。その辺の記述の仕方はどういうことなのか。単に参考としていつまでもたくさん上げられても、そうことはどんなふうに処理されるのか、そこは答えを聞きたい。

事務局　まずこの協議会の関係だが、あくまでも環境省との契約は協議会になる。協議会を構成する民間事業者コンサルタント等）が契約主体にならなければならないということで、私どもバイタルリードの方で契約させて頂いている。その名称契約主体名で報告するようにということで環境省からの指示に従っている。これを出してもいいですかということを計らわなければいけなかったという点につきまし

ては、そういう説明をしていなくて申し訳ありませんでした。
協議会の位置づけだが、参考資料には載っているが、少し説明不足ではある。協議会の名簿と協議会開催内容については、最新の報告書では参考資料ではなく、本編の実施内容の方に移させて頂いている。

山本委員　協議会に伺いたいが、環境省の委託事業の委託を受けたのは協議会なのか、それとも株式会社バイタルリードなのか、その辺はどうなっているのか。まずそこを確認したい。

事務局　委託は協議会。ただ、契約主体としてはバイタルリード。説明がしにくいところがあるが、誰かが代表になって契約しないといけないということで、協議会と民間事業者のいずれかが契約主体になるということになっていて、その代表としてバイタルリードが契約させて頂いている。契約交渉はバイタルリードでやらせて頂いて、協議会自体で物は考えていくということになる。

山本委員　今の説明によると、環境省への実績報告書は協議会名で報告するのが筋なのでは。そして協議会が報告する中で民間の会社が契約するというのが 1 つ枠の中にあって、報告は協議会がするものではないかと思うが。こういう形で提出していいのかということを、それから内容等についてあればどうするかということを、それを詰めないといけないのでは？ざっと読ませて頂いたが、もしこれでお出しになるのであれば、内容的なものは別としても、書き方とか色々申し上げたいことはある。今日はこの 3 回の協議会の、単に話をするだけではなく、これをきちっと諮って、今日は終えるべきではないか。私はそう思う。

事務局　ご指摘ありがとうございます。おっしゃる通りで、成果品を全部説明すると時間が足りないと考えて、成果品を諮るという事を明確にすることが不備だったことについて、誠に申し訳ありませんでした。書き方についてもしご意見があるということであれば、ここで承り、その点は修正させて頂こうかと思う。環境省との契約で、報告書を早く提出しないといけないことになっていて、少し手順がおかしくなってしまったところがあるが、この委員会における報告書の位置づけが不明確なまま進めてしまい、大変申し訳ありませんでした。

榊原会長　事実関係の確認。環境省に対してはあくまで株式会社バイタルリードとして報告書を出す必要がある？

事務局　そうなる。表書きの私どもの会社名がかかっているところは、契約者名を書くというような指示が出ている。その指示に従っている。

榊原会長　それはそういう要請であるから、それはそういう形で出すということになっている。ただ、ご指摘の通り、確かに協議会として報告を

出すのは違いないわけだから、その点で今回報告書のこういう報告でよろしいかという承認については 1 つの議事として掲げるべきであったかと思う。その点については、確かに不手際があったかと思う。一方で宇部市の街づくりというところでいうと、やはり今回の内容について議論しなければならない。それから来年、ここを踏まえてうまくいかなかったところはどうしていくべきかということも話していかなければならない。その点で各委員からご意見を頂いていると思う。それはそれで 1 つ重要な議事であったかと思う。今ご指摘があった点、報告書の承認を得るべきという点はその通りであると思うので、その点については、昨日各委員に報告書が行ったと思うが、そちらにつきまして各委員の中でご意見があれば事務局の方にご報告いただくと、いう形で締め切りを設定して頂いて、それまでに各委員からご意見頂いて、修正すべき点は修正すると。ということで、今回この場で原則的な方向性は了承頂ければと思う。

山本委員　報告を上げるのは株式会社バイタルリードでいいのか？それとも協議会名で上げるのか？

榊原会長　バイタルリードの見解としてはバイタルリードとして出す必要があるということになっている。環境省がそういうことを求めているので、そういう必要がある。

山本委員　それだと協議会の役割というのは何か、協議会はどういうふうに設置をして、メンバーは 95 ページのこういうメンバーで、こういう風な開催をしました、これは開催実績であって、開催日程ではない。言葉として。開催実績である、報告書に上げるのなら。これだけメンバーを集めて協議会を 3 回も今までやってきて、報告書を上げるときに協議会が参考で後ろにポンと付いているだけではどうかと思う。そのあたりをきっちりやってもらいたい。協議会をやるなら協議会で諮って物を進めて欲しい、ということを非公式に申し上げたことがある。その辺をきっちり成立してほしい。

榊原会長　もちろん協議会で諮るということで、今回、第 2 回の協議会でもこれからどういうことをやるかということについては、お諮りはしていると思う。それについて今回こうした結果になった。もちろん至らなかった部分はあるし、改善してくべき点もある。その点についてはみなさまからご意見を頂いた。そういった形では、頻度はどうかということはあるかと思うが、1 つの事前にご意見をお諮りして事後にご報告をする、という手続きについてはこの協議会では手順を踏んでいると思う。先ほど報告書の中で、協議会の位置づけというところがご意見あろうかと思うから、位置づけはいろいろ書いていくところも必要かと思う。私の意見としては、そこの手続きとい

うものは、事前と事後にお諮りはしていると思う。

事務局　たしかに環境省の制度としてそうなっているというのも、普通考えるとおかしい。たしかにおかしいというのは私の長い環境省との付き合いから見た経験。感想として述べさせていただく。

原田オブ　弁明ではないですが、この事業そのものがバイタルリードも最初説明したと思うが、もともと低炭素面的づくりというのが委託契約になっていて、それぞれの民間事業者がそれぞれご報告いただく。その契約者については変則的ではあるが民間事業者でやっていただく。ただ、契約の実施要項、その中ではその民間事業者と自治体だけで何かを作っていただいて、その自治体のデータ層化を目指すのではなくて、民間事業者の方にはこういう地域協議会を作って頂いて、その中の成果を民間事業者の名前として報告して頂くという、ちょっと変則的なものになっている。というのが、協議会自体でなかなか契約というのができない。経理機能もないということで、どうしてもそこのところは民間事業者に形式上やって頂いて、民間事業者に仕切って頂いて、実質はここの低炭素協議会の中でいろんな協議とか、あるいは仕組みを成果物としてあらわして頂くと言う、仕組みになっている。ちょっとわかりにくいものではあるが、そこのところでご了解いただければと思う。

山本委員　今の環境省の説明でわかった。協議会を設置しないと委託のレールに乗らないわけでしょう。そういうことをきっちり説明して、こういうのを作りました、こういうのを書いて持ってきてくれと言っているのだから、そういうのをきちっとみなさんに説明しないと、何のためにこんな忙しいのに 3 回も集まっているのかわからない。説明が全然出来てないと思う。意見があればいつまでに、どこそこにくれと、いうことを設定してここを締めて欲しいが、みなさんいかがでしょうか。

榊原会長　それでよろしいでしょうか？そうしましたら、事務局の方でいつごろまでに？

事務局　突然色々送り、ご説明不足でご迷惑おかけしまして申し訳ありませんでした。報告書の締め切りが２６日までに到着しないといけないというかなり厳しいスケジュールになっていて、その前に製本作業があるので、出来たら来週の月曜日。火曜くらいであればギリギリ対応可能。出来たら月曜という事で、22 日。22 日までにご意見頂けたら、修正させて頂こうと思う。修正した反映内容については、事後的になってしまうところも出てくると思うが、出来るだけ電子媒体等でリアルタイムでお知らせするとともに、一部事後報告になってしまうかもしれないが、紙で送らせて頂こうと思う。そのような

対応でよろしかったでしょうか？

榊原会長　そのような形でさせて頂きたいと思う。時間はないかと思うが、報告書の方をご一読頂き、ご意見ございましたら 22 日までに事務局におっしゃってください。ここで対応させて頂けると思う。

森下委員　通常でいけば、この事業は目的が何で、こういった体制で、協議会があるのであれば名簿があり、設置要綱があり、という形のフォーマットがあると思う。そういったものはなかったのか？

事務局　フォーマットはある。それに沿って作成している。報告書は事前に環境省に確認するようにという指示があり、すでに確認していて微調整は今のやりとりでさせて頂く。

森下委員　ということは、今のこの並びでいいということ？

事務局　契約上は大丈夫。

榊原会長　議事の設定については私の方にも責任がある。ご指摘の通りこの報告書の承認につきましては、この第三回に議題として上がっているべきだったかと思う。その点については私からもお詫び申し上げます。申し訳ございません。事務局におかれては当然こういった形で要件を報告書をきちんと準備されているわけですが、私の理解では本日こういった形で情報を出されたのは、こういった形であるとまとめられている皆様がご意見を出しやすいんではないかと、そういうところがあったかと思う。その部分で議事に問題があったかと思う。その点申し訳ございません。

酒井（宇部市）　先ほどご紹介がありました、今宇部市主体でやっております環境にやさしい宇部の交通を考えるワークショップの担当です。久保田市長も前回出席して、これからもバス通勤を継続して、市役所から企業にもエコ通勤を広げていきたいということと、低炭素地域づくり面的対策推進事業と連携して是非来年度以降も取り組んでいきたいということで、出来れば成果を会長なり事務局長なり、あるいは有志の方数名で報告、意見交換会的なものも企画されてもよいのではないかと思う。県環境政策課から来年度についてはエコ通勤を全県的にこれまで以上に積極的に取り組んできたいというふうな話が全市町に通知が来ている。県、および近隣市町とも連携した策をとしても考えて行く必要があると思うのでよろしくお願いします。

榊原会長　宇部市で行われている事業ということで、今後の展開を考える上で宇部市との協力は欠かせない、そういう意味で久保田市長は皆様ご存じのように大変環境問題に関心高い方なので、そちらに私、あるいは数名の方々と一緒に報告してそちらとも今後の一層の連携をご相談をしてはどうかというお話ですね。私としては全く依存はない。

みなさまから特にございますでしょうか。そのような形で、こちらの会と宇部市の進めております様々な事業との中で連携を進めていきたいと思う。ありがとうございました。
それでは長時間でございましたけれども、皆様、ご審議をどうもありがとうございました。それではこれで今回の審議を終了させていただきます。ありがとうございました。