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１回　議事録

１　日　　時　　2010 年 7 月 15 日（木）13 時 30 分～15 時 30 分

２　場　　所　　宇部市文化会館　研修ホール

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
		㈱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
		船木鉄道㈱専務取締役	田中　敬一
		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	篠原（代理）
		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
		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　１４名

欠席委員	セントラル硝子㈱宇部工場環境安全課長	竹本　哲朗
	山口県地域振興部交通運輸対策室室長※	賀屋　哲也
	西日本旅客鉄道㈱山口地域鉄道部企画課長	田中　清治
	サンデン交通㈱自動車部業務担当課長	福本　芳博
	環境省中国四国地方環境事務所広島事務所長※	藤岡　満樹

※オブザーバー

以上　　５名

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
	〃	事務局員	兼久　威矩
	〃	〃	名越　久美
	〃	〃	永山　亜希子
	株式会社バイタルリード		宮地　岳志
	〃		三上　堂子

以上　　７名

４　議　事

（１）協議会の設置（規約）について

（２）事業案について

（３）スマート通勤に関するアンケート調査について

５　議事要旨

■協議会の設置（規約）について

事務局　　２か年度事業につき昨年度とほぼ同様であるが、第４条第２項にある委員の任期のみ２０１１年３月３１日に延長している。

■事業案について

会長　　スマート通勤キャンペーンについてはほぼ昨年度と同様の内容。ただ、昨年度は１１月開始という寒い時期であったため自転車通勤がしにくい状況であったが今年度は９月開始とした点が大きな違いと思われる。私の方から事務局へ質問したい。スマート通勤キャンペーンは基本的に昨年と同じアプローチのようだが、マイカーから転換する人は昨年しているため、今後働きかけていく対象はマイカー通勤からより離れにくい方ということになり、同じ努力では昨年と同じ効果が得られないという懸念がある。そのあたりはどうお考えか？

事務局　　今年度が昨年度と違うところは、キャンペーン参加事業所をいかに増やすかという点と、ノーマイカー通勤者をいかに増やすかという点。ノーマイカー通勤者のひとつの視点としては昨年度のアンケートにもあったインセンティブ付与し、従業員の方にどう反応が出るかで深掘りしたい。このように新しい視点を加え、効果の逓減を食い止めたい。さらに、昨年キャンペーンの参加者はマイカー通勤からの転換者が前提であったが、今年はすでにマイカー以外で通勤している人も対象とし、参加者を増やしていきたいと考えている。

事務局　　確かに会長の言われる通りであるが、このキャンペーンはまだ広く知られていないという現状もある。広報に力を入れれば限界を底上げできるのでは。

篠原氏　　すでに宇部日報で取り上げていただいたのでご存知の方も多いと思われるが、宇部市も第二期宇部市地球温暖化対策実行計画・うべECOチャレンジ「えーこっちゃ」で、エコ通勤基準を定めている。キャンペーンの対象者は、利便性の高いバス路線沿線のバス停やＪＲ路線の駅から概ね500m以内に住居がある方となっていたが、市の職員の場合は１ｋｍ以内に拡大し毎日エコ通勤に努め、特に毎週水曜はエコ通勤デーとしている。

昨年から市役所については協力事業者ということになっているが事業所という立場でもまた協力できると思う。

会長　やはり事業所としての市役所は期待する対象となっているので取り組みはぜひしていただけたらと思う。広報のやり方についてだが、昨年度最後の委員会で田村委員からラジオ放送はある程度頻度を高めないと効果が上がらないという意見が上がったように手法的にも改善の必要があるのではと思われる。

田村委員　昨年度アンケートにお答えいただいた男女の比率と年齢層を教えていただきたい。男性と女性どちらが多いかで、どういう時間帯にラジオを流せばいいかという観点が必要となってくる。宇部日報の夕刊にしても男性の方が多く読んでいるのではないかと思う。

会長　対象によってメディアの使い分けが必要であるということ？ラジオで言うと、通勤を対象としているので朝方の通勤時間帯を対象にするのが良いかと思われるが。

田村委員　通勤の場合やはり朝は7時・8時台によく聞かれると思う。帰りは6時後半によく聞かれると思う。ただしサイクルモニターは自転車通勤なので聞いていないと思うが。

会長　ラジオを聞いていただきたい対象が今現在クルマ通勤の方であるかもしれないのでその方たちにクルマのラジオで聞いていただければよいということで。

田村委員　午後の時間帯に関しては営業で車に乗っている場合もあるのでそこでラジオを聞いていただける。

事務局　先ほど質問があったアンケート回答者の男女比と年齢層に関して、男性が 72.5%、女性が 27.5%、年齢は 20 代が 18.9%、30 代が 23.1%、40 代が 29.9%、50 代が 22.5%。家族構成で言うと独身一人暮らしが 13.6%独身で家族と同居が 22.9%、既婚子どもありが 14.5%既婚子どもなしが 9%となっている。

会長　男女比は偏っているが就業人口の男女比のこともあるかと思う。比較的いろんな働いている方が対象となっているようだ。ラジオの設定の仕方やプログラム内容などについても、宇部日報さんやきららさんの役割分担など昨年のこともふまえ検討いただきたい。

民谷委員　キャンペーンの周知方法として、ポスターなどは考えている？

事務局　キャンペーンに参加して下さる事業所には、できれば通用口など職員の方が行き来する場所にポスターを貼ることを考えている。現時点ではポスター案がまだ出来ていないので今日はお見せできなかった。

民谷委員　それ以外に、可能かどうか分からないが、バス車内や駅などに貼るのはいかがか。

事務局　あと、駐車場から事業所に入る動線上に貼ることを考えている。

会長　　事務局は職場での働きかけ、民谷委員は交通機関側でということで、いくつかアプローチの方法はあろうかと思う。

民谷委員　参加者拡大について、これは教育委員会の協力が要ることだが、小学生から両親へエコ通勤への協力をお願いしてもらうのはどうか。禁煙チャレンジも効果が出た。正面から事業所に対して協力願うのも一つの手ではあろうが意識変革の面から言うとこういう試みも有効かもしれない。

事務局　仰る通り子どもの意見は親へ多大な影響があると思われるので検討させていただきたい。また、「うべこまち」などの市民団体とも連携して進めたい。

事務局　このキャンペーン期間中に公共交通機関でもインセンティブを与えることが出来れば効果が上がると思われる。県下一斉ノーマイカーデーとからめて何かできないものかおうかがいしたい。

大谷委員　この 3 月に山口市がノーマイカーキャンペーンを実施したが、各事業所に対し半額運賃か 100 円運賃にしてくれないかとの申し入れがあり、山口市内に限り半額運賃とした。毎日とはいかないがキャンペーンの 1 日であれば協力できると思う。それと、参考になるかはわからないが、昨年 10 月にダイヤ改正し瀬戸原企業団地に乗り入れる実証運行をしているが、事前に行った事業所 20 社へのアンケートによると 30%の方はバスが敷地内に乗り入れるのであればバス通勤に転換しても良いとの回答が得られたのに実際は 1 日 5 人程度の利用にとどまっている。ただし飲み会のある日は 13 人乗ったこともある。乗換えは可能と思われるが毎日は難しいと思う。

会長　　インセンティブは可能との回答であるが、その経費はどこから出すかという問題もある。インセンティブ付与はあくまできっかけであり、その後正規運賃で乗り続けていただく必要がある。先ほどの民谷委員のご意見で子ども発信ということがあったが、10 月 31 日開催の宇部市エコフェアにも「うべこまち」主催の親子で交通について考える講演会を企画している。親子で考えて、お父さんお母さんにクルマでの通勤を控えてもらうという狙いがある。そういうものと、ここでのような組織からのやり方両方から進めていけると思う。

事務局　広報関係についてだが、昨年度最後の協議会で、商工会議所の会報に載せてもいいかもしれないと意見が上がったが、可能かどうかお聞きしたい。載せることができるとしたらどういった準備をすればよいか教えていただきたい。

佐々木委員　私どもの会報は毎月 15 日に発行している。市内の事業所さん、約 3000 に向け発送している。ちらしはＡ4 サイズ以下であれば（Ａ3 でも 2 つ折りにすれば可）会報と同封して送付できる。もう一つは記事扱い。あらかじめサイズ指定をいただく必要がある。データ等何でも対応可能だが、掲載日の相談が必要。毎月 15 日発行なのでそれに間に合わせるためには月

末までに申し込みいただきたい。記事扱いの場合は編集が必要になってくるので前月 20 日前後でご相談いただければありがたい。私が窓口になるので担当者を交えて打合せをしたい。

■スマート通勤に関するアンケート調査について

臼井委員　インセンティブという言葉はかなり広い意味を持つ表現であるが、アンケートの際、全員意味が理解できるのか？

会長　たしかにそれは感じる。アンケートの最初に「インセンティブを付与できますか？」と聞くより、事例を挙げて「こんなことを御社で実施できますか？」と聞いた方が受け取る側はわかりやすいのでは。

藤川委員　②のアンケート調査票についてだが、最初に「インセンティブがありますか？ありませんか？」と聞けば、「ない」の場合それで終わりで、全ての項目で「ない」と書かなくて済む。「ある」と答えた場合にのみ各項目について答える方がアンケートとしてはわかりやすい。

事務局　徒歩や自転車通勤に対しては多くの企業が手当てを支給していない。通勤手当を出している企業についてはそれをインセンティブと思っていない場合が考えられる。いろんな交通手段があって公平に手当てを出しているだけという認識。インセンティブの表記やアンケートの内容については整理させていただきたい。

藤川委員　（１）自家用車で通勤の欄もインセンティブがあるのはおかしい。

事務局　インセンティブという言葉は範囲が広く、あいまいなところもある。イエスかノーで答えられるよう、質問ははっきりさせた方が良いかもしれない。「自転車通勤手当は出していますか？」「はい」「いいえ」というように。

藤川委員　①のアンケートで、従業員の通勤手段の状況を答える欄があるが、これは答える側にとって大きな負担。出来る限りシンプルにしてほしい。

会長　事務局の説明に関連して、アンケートのインセンティブ例でも意識的にクルマから他の交通手段への転換を促している場合と意識していないが結果的に促進したという場合がある。逆に自動車にのみ手当てがあり自転車や徒歩に手当てがないのはクルマ通勤を促進しようとしているわけではなく、当時制度設計をした方は社員の公平性や福利厚生を考えただけであろう。実態調査に関しては意識のあるないに関わらず現状どういう制度があるかを聞き、今後実施するかという点ではあえて意識的にクルマ通勤を控えるような制度を実施する意思をお持ちかという聞き方になるのかと思われる。

臼井委員　スマート通勤カレンダーの通勤距離について、記入例は 5ｋｍや 10ｋｍとなっていて端数がない。これは整数に四捨五入する仕組みになってい

るのか？ざっくりしすぎているので、表示桁数を増やした方がいいのでは？

事務局　細かい入力は可能であるが、できるだけ簡単に書いてほしいと思っておりおそらく丸めた数字を入力されるだろうとの想定から、そのような数字で入力している。

臼井委員　出勤していない日は自動計算される？それとも日曜日も出勤した形になる？それぞれの月で出勤日数を反映している？

事務局　出勤していない日は数値を入力しないことで各月の出勤日数が判断できるようになっている（計算式にも反映されている）。

会長　昨年モニターと表現していたものを今年はサポーターと表現を変えたことに何か意図があるのか？

事務局　モニターと言うと情報提供者、モニタリングされる側という受け身のイメージ。サポーターは自身のスマート通勤の促進を図りつつ周りの人も巻き込むような働きを期待してそう名付けた。

会長　参加者のＣＯ２削減量だけを算出すると微々たる量であるので、周りの方への波及効果を期待する必要がある。サポーターにはオピニオンリーダー的役割の期待を込めている、ということと理解した。また、達成目標は必要？

事務局　通勤カルテを書いて下さる方には目標も書いていただければいいかと思うが、難しいという方へは通勤カレンダーの入力という形のみで協力いただければ良い。

事務局　今回参加した方のうち、優秀者などへインセンティブを与えることは考えている？

事務局　個人の意見としては、前もって決まったインセンティブを与えるべきではないと思っている。もらえるから頑張るではなく、優秀者については予期しない状況でのご褒美という形が意味のあることと思う。インセンティブについてはスマート通勤キャンペーンが始まってから考えることで良いかと思う。今の状況より大きく改善したなど頑張った方には何らかの形でお渡しできればと思っている。お渡しする物としては健康関連グッズやバスカードなどさらにスマート通勤を促進するようなグッズをこの会議で議論して決めていければと思う。

大谷委員　昨年モニターになった。行きと帰りの交通手段が違う場合書くことができなかったがどうすれば？

事務局　入力は可能と思うが手間がかかるのでまた考えさせていただきたい。

藤川委員　低炭素地域づくりということで、ＣＯ２を減らそうとラジオなどを使って公共交通への乗り換え等を訴えているが、ある程度の所しか行かないと思う。どうしても通勤にクルマを使わざるを得ない場合もあり、その中でもっとも有効なのは渋滞解消を訴える。いくらかクルマを間引くこ

とで渋滞緩和になると訴えるのが有効ではないか。ノーマイカーデーとあるが、一斉に行ってクルマが一気に減る、というのでは渋滞解消に効果はない。時差出勤などで分散し、同時に動くクルマの数を減らす方が効果はある。今動いているクルマについてエコドライブや渋滞解消による燃費の向上・省資源という観点から考えることもできるのではないか。

会長　国のＣＯ２削減政策にも、混雑の緩和が掲げられており、ＥＴＣ普及や交差点改良なども行っていることから、当然効果は期待できると思う。今回の事業もモニターの方が何日クルマ通勤をやめた、というだけでは微々たる効果しかあがらない。より多くの方が転換すれば渋滞解消効果もあるだろうし波及効果の部分を目で見えるようにすべきかと思う。アンケートについては多くご意見いただいたので事務局は整理してアンケート実施していただきたい。協力していただける企業が決まった後のサポーターへの働きかけについては、入力のしやすさと詳細なデータとのバランスによると思うが、ご検討いただきたい。みなさんからいただいたご意見を元にキャンペーン開始前に第 2 回委員会で改善案が事務局から出されると思う。

以上