

仙台市環境審議会第3回地球温暖化対策専門部会 議事録

平成22年10月28日

16:00~18:00

仙台市環境局大会議室

(小田急仙台ビル10階)

I 次第

1. 開会
2. 議事等
 - ・ 重点プロジェクトについて
 - ・ 新仙台市地球温暖化対策推進計画 骨子案（素案）について
3. その他
4. 閉会

II 出席委員数

出席8名

欠席0名

III 議事等

司会(地球温暖化対策係浅野主任)	それでは、議事等に入る。 これからの議事に関しては、「仙台市環境審議会の組織及び運営に関する規則」の規定に基づき、鈴木部会長にお願いしたい。
鈴木部会長	それでは、議事を進行させていただく。活発なご議論をお願いしたい。 まず、議事に入る前に、会議の公開に関してであるが、本日は特に個人のプライバシーに関する事等ないので、会議は公開ということで進めたいと思うがよろしいか。
委員	「異議なし」
鈴木部会長	次に、会議の議事録についてであるが、私（部会長）の他にもう1名署名いただく委員については、前回の議事録については鈴木由美委員にお願いしたので、今回

<p>間庭委員</p>	<p>は順番で間庭委員にお願いしたいと思うがよろしいか。</p> <p>「了承」</p>
<p>鈴木部会長</p>	<p>ありがとうございます。それでは、議事に入る。本日の議事は、「重点プロジェクトについて」と『新・仙台市地球温暖化対策推進計画』の骨子案（素案）についてであるが、この2つの議事について、まず、事務局よりまとめて資料の説明をお願いしたい。</p>
<p>事務局(山田谷主査)</p>	<p>(資料1～資料4、参考資料1～参考資料7に基づき説明)</p>
<p>鈴木部会長</p>	<p>ありがとうございました。それでは次に、峯田委員から参考資料8として、太陽光発電についてご提案をいただいているので、峯田委員からご説明をお願いしたい。</p>
<p>峯田委員</p>	<p>私案という形で提案させていただいたが、都市部では、マンションやアパートが多く、貸しビルの中に入っている企業も沢山あって、太陽光発電を設置したくてもなかなか自分ではできないところがある。また、日陰になったり、雨漏りの原因になるなど一歩踏み出せないという部分や、法的な問題や約款の問題、自分で設置したいが場所がないなど、色々なハードルがあると思う。例えば、仙台市で埋立地や余っている土地などをお貸しいただいて、そこに個人所有の太陽光発電を設置させていただいたらどうか。今までは出資はしても自分の所有にならないという形だったが、自分の持ち物として所有するという形で、例えば、マンションであれば自宅でこれくらい電気を使っている、これくらい発電しました、というのがメーターできちんと見えるような形をとれば、自分でもう少し電気を節約しようとか、省エネ対策をすることができるのではないかと。通常の自宅で設置すれば、キロワット当たりかなりお金がかかると思うが、メガソーラーのような大きな規模になり、スケールメリットでコストが下がれば、太陽光発電を自分で持ちたいという方が増えるのではないかと思う。今、自宅で太陽光発電を持っていても、排出権とかグリーン電力証書などの手続きがなかなか分からないという問題があるが、この新しい形で、SPC (special purpose company : 特別目的会社) が太陽光発電の構築から管理まで全部引き受けて、排出権とかグリーン電力証書の手続きも一切そこでやれば、不慣れな方でも問題ないのではないかと思う。今までの、「産学官」に、「民」を入れて「産民学官」でトータルに取り組むことによって、自然エネルギーの利用がより増えていくのではないかと思う。</p>

	<p>実現には、電力会社はかなり協力をいただく必要があるが、送電についても電力のネットワークがかなり高レベルに整備されているし、情報ネットワークも整備されてきちんとした形で見えるようになっている。所有者ごとにスマートメーターを付けることによってどれだけ発電したかが見えるようにすれば、非常に良いのではないか。それから、実際に SPC に委託した場合には、費用の問題が出てくるが、売電して入ってきたお金で払うような形にすれば、負担が少なくて済むので抵抗感は少ないと思う。</p> <p>以上、やり方はたくさんあると思うが、地球温暖化対策を考えるときに、ひとつの参考になるのではないかと思い、このような形を提案させていただいた。</p>
鈴木部会長	<p>ありがとうございました。只今、事務局と峯田委員から続けてご説明いただいたが、まず、内容に入る前に、言葉の意味が分からない、あるいはデータを確認したいというようなご質問や確認事項はあるか。</p>
吉岡委員	<p>これは私の勉強不足かもしれないが、ペレット発電という言葉が出てきたが、ここで言っているペレットというのは、木質のペレットを想定しているのか？ペレットと言ってもたくさんある。石炭などもペレット化されているわけだし。木質を想定しているのならば木質ペレット発電といった方がよいと思う。</p>
事務局(環境局次長)	<p>プラスチックのペレットもあるし、おっしゃるとおりペレットにはいろいろな種類があるので、木質ペレットと言わないと正しくないと思う。</p>
鈴木部会長	<p>他に何かあるか。</p>
事務局(山田谷主査)	<p>資料 1 で、1 点だけ訂正がある。5 ページ目の上の部分の、地域冷暖房についての仙台での事例として、泉中央のセルバと鶴ヶ谷団地ということで記載しているが、鶴ヶ谷団地については、かつて検討はされたが結局導入はされていない。</p>
事務局(環境局次長)	<p>したがって、地域冷暖房の例としては、泉中央のセルバとイトーヨーカドーという施設一体にエネルギーを送っている一箇所だけと把握している。</p>
鈴木部会長	<p>他に何かあれば議論の中でしていただくことにして、重点プロジェクトについての議論に入っていきたい。</p> <p>資料 2 を見ていただくと、前回の部会での私どもの議論や事務局の思いなどがこの 5 つのプロジェクトの中にまとまっている。</p> <p>先ほどの事務局の説明、これまでの 2 回の部会での議論からすると、大きくこの</p>

<p>吉岡委員</p>	<p>5つの方向ということだったが、これでよろしいか。</p> <p>それでは、一つひとつのプロジェクトを見ていくこととしたい。その後で、ここところは分けたほうがよいとか、合わせたほうがよい、というような議論をすることにしたい。</p> <p>それでは、1番目の「低炭素面からの公共交通利用加速化プロジェクト」を見ていきたいと思うが、3ページにわたって、概要、背景、狙い、内容、定量目標及び指標、スケジュールが書かれているが、ご意見やご質問をお願いしたい。</p> <p>この5つのプロジェクトに絞った趣旨とか、他にも何か事務局の方で少し検討事項に挙がったものがあるのか、などについてまずお聞かせいただきたい。</p>
<p>事務局(山田谷主査)</p>	<p>第1回、第2回の部会においても、仙台市の二酸化炭素の排出特性を踏まえてお話ししてきた部分もあるが、特に、例えば1番目の公共交通については、地下鉄東西線事業が平成27年度の開業を目指して進められているということで、仙台のまちづくりにとっても、低炭素面からも非常に重要だということ。仙台は全国に比べても運輸部門の割合が少し高いので、公共交通利用加速化について1番目のプロジェクトとして設定している。</p> <p>また、同じように仙台の特性として、中小企業による二酸化炭素排出量の排出量の割合、民生業務部門による排出の割合が高いということがありますが、中小企業による排出の部分は法律上の規制がないので、まずは排出削減に取り組むきっかけを、中小企業の方々とコミュニケーションをとることによってつくっていければ、ということで2番目のプロジェクトとして設定している。</p>
<p>吉岡委員</p>	<p>仙台のまちの特性として、地下鉄東西線ができることや車で移動する人達が非常に多いということを念頭に置いたのが1番目のプロジェクトで、そして中小企業が多いという特性を念頭に置いたのが、2番目のプロジェクトということか。</p>
<p>事務局(山田谷主査)</p>	<p>はい。3番目は特に杜の都ということで、せっかく仙台らしい地域資源があるので、それを有効活用していこうというものである。</p> <p>4番目および5番目については、前回の部会の議論の中で特にこういうものを挙げてはどうかというご意見が出たことによるもので、4番目については、特に再生可能エネルギーをこれからどんどん増やしていく必要があるので、まちづくり的に、地域のいろいろなところに導入していきたいということで設定している。さらにこれを発展させて、仙台発の環境産業のようなものを目指していければとも考えている。</p> <p>5番目は、街全体の低炭素化のために、市民の方に地域で活動していただくこと</p>

吉岡委員	<p>について書いており、特に家庭で取り組めるものなども盛込んでいる。</p> <p>仙台市としての特徴をどのようにこのプロジェクトの中に加味しているのかを知りたい。3番目は非常に分かりやすいし、1番目も2番目も仙台の特徴を鑑みたものとして提案されているのはわかるのだが、4番目はわかりにくい。</p>
事務局(環境企画課長)	<p>4番目は、我々が「杜の都環境プラン」を作ったり、個別計画としてのこの温暖化対策計画を動かす時に、やはり環境と経済の循環の視点、2番目のプロジェクトもそうだが、4番目のプロジェクトのような取組みを通じて地域経済の活性化とか産業振興などと上手くつなげていきたいという思いがある。特に再生エネルギーを使った取組みが可能性をたくさん秘めていることから、今後展開をしていきたい。これが上手くいけば、仙台市のPR、シティセールス的な要素にもなるのではないかと考えていて、まちづくりのこれからの大きなキーワードのひとつにもつながる可能性もあるので、いろいろデッサンしながらその可能性を探っていきたい。まだ熟度は低いですが、こういうことに取り組んでいく姿勢を出したいということで4番目のプロジェクトがある。</p>
鈴木部会長	<p>それでは、今、ご指摘のあった、資料1の4ページ目の「プロジェクトの設定について」という罫線枠があるが、ここに事務局の考えも入っているが、ほとんどが我々委員の発言であって、前回、前々回の部会での議論から拾ったものが整理されたものだと思う。特に4番目と5番目は広い範囲での市民参画が非常に大事になるプロジェクトで、これを有効に一緒にやっていくというのが重要だと思う。他に何かご意見はあるか。</p>
奥村委員	<p>資料3の「§4 実施施策」や「§5 行動の指針」にこの計画でやらなければいけないことが書かれてあるが、資料2の「重点プロジェクト」は、特別にあるいは短期的に進めるべきこととして、資料3の「§6 重点プロジェクト」として書かれているように見える。しかし、資料3の§4と§5に書いてあることと§6の関係がいま一つよく分からない。例えば、§6におけるひとつの重点プロジェクトについて、§4とか§5に書かれているもののうちどれを実現していくための取組みである、というような関係はあるのか。</p>
鈴木部会長	<p>私は前回までのご議論の中から皆様のご意見を抽出した時の思いをまずお話ししたい。まず、一つは、仙台でなくてもできることは、完全に排除はできないが、極力書かないようにしようということ。仙人さんの「仙」に台原の「台」と書くのを全部、広瀬川の「川」に「内」側と書いて、「薩摩川内市」に書き換えてしまっ</p>

事務局(山田谷主査)	<p>でも通るようなものにはしたくないということで、そういう仙台でしかできないものを § 6 の重点プロジェクトに持っていった。もう一つは、着実にできるという視点も重要だということ。その代わりに、逆になかなか取り組んでもできそうにもないこと、「そうだからこそ100万都市仙台が取り組む価値がある」、というものも書いておきたい。それらを § 4、5 に置いている。このように、私は皆様のご意見を抽出して、議事を進めてきたつもりである。事務局はいかがか。</p> <p>例えば今回重点プロジェクトとして設定した公共交通の部分については、資料3でいうと、5 ページ目の実施施策の「2 低炭素型の交通システムをつくる」を、特に抜き出した形になっている。重点プロジェクトのビジネスの部分については、資料3の実実施策の方でいうと、3番目にある省エネ設備や省エネ機器の普及といったところと、4番目の社会の仕組みづくりとしての報告書制度、といったものを組み合わせることによって、特に中小企業に対する二酸化炭素排出削減の仕組みづくりを図って行くものである。</p> <p>施策の体系をまたがって、さらに組み合わせを変えることによって重点化を図る。実施施策の中から特に重点的に抜き出したり、もしくは違うタイプの部分を組み合わせることによって重点プロジェクトを作っている。</p>
奥村委員	<p>それでは、「§ 4 実施施策」に書いてあることは全部実施するのか。</p>
事務局(山田谷主査)	<p>はい。</p>
奥村委員	<p>「§ 4 実施施策」のすべて行う施策の中で、特に重点的なものを取り上げて § 6 にもう一度書く意義はどこにあるのか。なぜ同じことを2回書くのか。それとも同じことは書かれていないのか。例えば、「§ 4 実施施策」は長期的にやることを全部書いているが、短期的には難しいから、その内のいくつかを取り上げてやるという意味で「§ 6 重点プロジェクト」が書かれているのか。§ 4 でやりますと書いておきながら § 6 でもう一回やりますと書いてある意義が分からない。</p>
事務局(環境企画課長)	<p>「§ 4 実施施策」については、施策を網羅的に掲げるということがまずある。目標値のところでも説明しているが、この温暖化対策の施策というのはかなり国の取組みと連動している部分が多いが、特にこの重点プロジェクトの部分については地域が意思を持ってやると決めることで相当動く可能性のある部分、それをまず入れている。そういう意味でも、網羅的に書かれている中でも、特に仙台市として重点的に意思を持って取り組んでいかなければならないと考えている部分を少し具</p>

	<p>体的に説明しておきたいということで重点プロジェクトに書いている。</p> <p>それからもう1点は、実は、これまでの温暖化対策関係の進行管理では、施策と、最終的なCO₂削減の因果関係というのが立証できなくて、ただ単に結果の数字を、後追的に追ってきたところがある。こういった施策が効果があったかもしれない、というような総論的な評価しかできてないというのが実情である。我々としては、それでは温暖化対策推進計画としての進行管理になっていないという反省もあって、特に重点プロジェクトとして掲げる部分は、進行管理、目標管理的なところをしっかりとっておきたいと、そういった意味で特に強調する分野として掲げたものである。確かにやることは、§4の中身の1つではあるが、そこを特にピックアップして、対外的にPRしながら、我々として責任を持って特に進めたいというものである。当然、§4に掲げた部分と連動してやっていくのだが、その中でも§6に掲げた部分というのは相当な覚悟を持ってやる必要のある分野でもあるので、そこを、特に取り上げたというそういった趣旨である。</p>
<p>事務局(環境局長)</p>	<p>もう少し補足説明させていただくと、以前にも申し上げたが、国の施策、県の施策、市の施策、企業の取組み、1つのコップの中に色んな対策を二重三重に入れるというのが温暖化対策で、私ども自治体としては、例えば国の「省エネ機器を導入しましょう」という施策で、国や企業でやっていることについて当然仙台市もやることになる。しかし重点プロジェクトというのは、仙台市が大きな特徴として持っていて、また、仙台市が決意をしてそれを重点的な政策として大きく動かしたら効果が出るというものについて取り上げているものである。成績を上げましょうという時に当然、全教科勉強すればいいのだが、例えば、仙台市民は身近な自然環境についての感覚が非常に鋭いので、その部分に対する取組みを一生懸命集中的にやって、まずその点数を上げて、全体のトータル点数を上げていこうということだ。</p> <p>太陽光発電は他の都市でも行っているが、例えば、仙台市では日射量が多く、東京や福岡と比べても遜色はない。風力については風況調査をすると、ほとんど海岸部と泉ヶ岳の一部分しか適切なところがない。だとすれば太陽光発電、ということになる。また、森林が沢山あるので、カーボンニュートラルなバイオマスの活用をするということ、これはすぐにはできないかもしれないが、仙台市は他の首都圏等と比べると大きな賦存量があり、強みとなる。そこを何とかしていく必要があるということから、いわゆるプロジェクトとして掲げているとご理解いただければと思う。</p>
<p>奥村委員</p>	<p>前回の議事録を読みながら、鈴木部会長にきちんと伝わってないのかなと思ったところもあるのだが、私が最も分野的に関わるのは1番目のプロジェクトということになるが、市全体としてやらなければいけない大事なことをプロジェクトという</p>

鈴木部会長	<p>名前に変えただけでは駄目だと思う。もっと分かりやすく、期間を限定して、あるいは場所を限定して、これだけやったら確実にこれだけの効果が出ます、というようなことを確かめてからアナウンスするような具体的なものにプロジェクトという名前を付けているのならばわかるのだが。でも、ここでの書き方は、仙台ではこれが大切です、ということが § 6 にプロジェクトという名前でもう一度書いてあるだけのような気がして、それであれば、§ 4 のところに既に書いてあるのではないか、という感じがする。</p> <p>その部分は、前回の議論でもそうだったが、奥村委員と少し感覚が違うところである。プロジェクトに今、奥村委員がおっしゃったようなものも入っているべきだとは思うが、特に温暖化対策ということに関しては、さきほど事務局からも発言があったように、因果関係等が必ずしもわからない。その中で、やっぱりこれこそがいいのだ、容易ではないんだぞ、と思うようなものにチャレンジしてみるというものも組み合わせる必要があるのでは。そういう性格の事業というか取組みが温暖化対策というものには必要だと思う。硬いのと軟らかいの、長期的なものや短期的なものなの、何と表現したらよいかかわからないが、両方あって重点プロジェクトになるのかなと思う。</p>
奥村委員	<p>むしろ、ここでの話ですぐ分かりやすいのは5番目のプロジェクトではないか。市民が取り組んで、効果がすぐ実生活に跳ね返って、なるほど、よかったな、と思えるようなものを取り上げられている。</p>
事務局(環境局長)	<p>奥村委員がおっしゃることも分かる。例えば、「電気バスプロジェクト」とか、「スマートグリッドプロジェクト」とすれば、おそらく奥村委員がおっしゃっているプロジェクトになるのだろうと思うが、ただ、一つひとつのプロジェクトの範囲で切ってしまうと、例えば電気バスプロジェクトで言えば、そのプロジェクトによるCO₂削減の波及効果まで持っていくためには、市バスを全部電気バスにしていかなければいけないなど、かなり長い道のりを想定しなくてはいけない。電気バスについては、4番目のプロジェクト(資料2の11/13ページ)に例示されているが、それは長い道のりで言えば、最終的に公共交通のCO₂削減のプロジェクトとして掲げているものに本当は含まれていくのかもしれないが、今は非常に小さな力、小さな効果しか生み出せない。環境産業も含めてという形になるので、芽出しをしておくという意味でも、その細かい一つひとつがプロジェクトということではなくて、さきほど部会長が言われたように、もう少し大きな括りでのプロジェクトという形で見ただければと思う。特徴的なカテゴリーとして、と言ったほうがいいか。ただ、交通分野については、大変難しい。</p>

奥村委員	<p>資料2の1ページ目の下にあるように、具体的に何ができるのか、ポイント制度をつくりましょう、という話になった時に、市内全域でのポイント制度というのを考えることはやはり難しく、少なくともここで乗り継いでもらったら、それに対してはおまけを付けましょう、というようにシンボリックな場所を決めて行うことはできるのだと思う。だから、小規模ながらも、二酸化炭素を減らす方向にとにかく動かすことが目的の取り組みならば、それが本当に一対一でCO₂削減量に比例しているかどうかはまず置いておいて、二酸化炭素を減らす向きにとにかく動かしてみ、よかったねということが確認できるものでないといけないと思う。全般的にバスのCO₂の削減量に比例させて、例えばポイントがつくようにしましょうと言ったところで、実際問題としてそういう制度をつくるのは難しいと思う。だから、どちらかという、名前として「プロジェクト」の下には「プログラム」があって、「プロジェクト」の考え方のもとで、地域的にここで特に進めたい、というように手を挙げてもらって、体制が整ったところで第一弾、第二弾、第三弾というふうにやります、それを「プログラム」と呼びますというならよく分かる。そのためにそれが入るような括りとしての「プロジェクト」という箱を、5つ置いておきましょうというのだったらイメージは湧くが、これを全域でできますか、と言われると難しいものがある。</p>
鈴木部会長	<p>確かに、「プロジェクト」と言われると、我々大学人にとって、何か特別のお金を貰って3年間とか5年間で仕上げる、ある程度くっきりとした課題というか、そんなイメージがあるような気がする。ここは、「プロジェクト」という言葉が外から与えられた必ず使わなければいけない言葉でないのであれば、何か別の言葉に置き換えてはどうか。そして、例えば今お話が出たように電気バスを普及させるというような粒度のものを「プロジェクト」あるいは、「プログラム」というような形で読むとか。これについては、用語の整理をよろしく願いたい。</p>
事務局(環境局次長)	<p>今、議論しているこのカテゴリーは、本当はもしかしたら「プログラム」なのかもしれない。ただ、「プログラム」と言った時に普通の人が思い浮かべるのはコンピュータのプログラムとか、そういうものではないか。「プロジェクト事業」と単に呼びかえることもできるのだが、どうしても一般の方々の感覚でというと、事業というよりは、もう少し何か意思を持って格好良く「プロジェクト」といったほうが分かりやすいかと思い、こう表現してしまったと思う。</p>
鈴木部会長	<p>そういう意味では、これは事務局へのお願いだが、全体的に用語を見直せるものについては見直して欲しい。どういう意味かということ、「はやり言葉」と「親密度」の低い言葉はあまり使わないようにしてはどうか。親密度とは、私は補聴器の研究</p>

	<p>もやっているが、そのような分野で使われる言葉で、ある単語がどれくらいなじみがあるかの程度である。NTTの研究者が新明解国語辞典の全ての単語の親密度を調べ、きちんとデータベース化されている。具体的に言うと、例えば「インセンティブ」。これを聞いてパッと分かる市民の方はそんなにいないのでは。それから、例えば、「見える化」。これも、私にとっては何かすごく行政的な言葉に感じる。あとは、「ファシリテータ」や「スマートグリッド」など。これも、一般の市民の方に何ですかと聞いたらあまり分からないのでは。なので、もう少し全体的に、10年後先を見据えた時にその時の言葉、その時の日本語でもちゃんと理解できる文章を目指したほうがよいのではないか。そういう意味で今の「プロジェクト」の部分も大きな枠組みとして、どう構造化するかというところを事務局の方に1回お返ししたい。</p>
<p>間庭委員</p>	<p>資料2の1ページのところの「背景・狙い」には書いてあるが、その次の2ページの一番上から2つ目の箱囲みの、「公共交通を利用したくなるまちづくり」のネーミングについて。全体のイメージにも結論的に書いてあるが、「背景・狙い」のところに趣旨が書いてあるわりに、最後の「公共交通を利用したくなるまちづくり」という標語は、市民感覚からするとかなり曖昧ではないか。つまり、最初の「背景・狙い」では、どちらかという軌道系を軸として交通体系を再編して、自動車を極力利用をしないという趣旨だと思うのだが、単に「公共交通」と言ってしまうと、市民感覚ではバスのイメージが強いのではないか。こここのところをもう少し背景・狙いにあるように、趣旨がきちんと伝わるようにしていかないと、単に、バスを公共交通として利用しようとする短絡的に捉えられる可能性があるのではないか。ネーミングをもう少し工夫したほうがよい。</p>
<p>鈴木部会長</p>	<p>仙台の現状を考えると、地下鉄東西線ができた後も多くの市民にとってメインの公共輸送機関は、どうしてもバスであり続けるのかと思うのだが、今の間庭委員のご意見はそうではなくて、もし、狙いがより軌道系、例えば、仙山線の複線化であるとか貨物線の旅客化であるとか、軌道化をどんどん図っていくという思いなら、その点をもっと明確にすることか。</p>
<p>間庭委員</p>	<p>軌道系の交通軸を機軸とした総合交通体系というのが、バスなども含めて再編成しようという強い決意を背景・狙いには感じ取れるが、しかしながら、この図式化されたものや箱囲みタイトルからは、正直に言って伝わってきにくい。メッセージとしては背景・狙いを書いてあるような伝わり方で書かないと、単に、「マイカーをやめてバスに乗りましょう」、「どうせ私のところは東西線も南北線も関係ないのだから」というイメージを持ってこられたら困る。そうではないということは背</p>

	<p>景・狙いに書いてある訳なのだが、今の市民感覚からいうと、この標語では少し伝わりにくいと思う。</p> <p>それから、もう一つは、7ページの箱囲みの上から3つ目、「市民協働による活動促進」のところだが、市民協働というのは本来、行政も市民も事業者もということだと思うが、ここで書かれている中身は市民と事業者だけになっている。</p> <p>この市民協働の部分にも象徴されるように、やはり全般に、行政の姿勢・決意・役割というのをもっと遠慮しないで、鮮明に書いてよいのではないか。この環境施策に対して、仙台市も市民協働というか、市民・事業者と共にやるぞということをもっと強く打ち出していけないと。市民・事業者の部分は十分書き込んであるような気はするが、例えば、市役所はどうするのですか、ということである。市に関係するような公共の施設やセクターについても当然事業者の中に含まれると思うのだが。その辺の姿勢をきちんと書いて仙台市が本気でやろうとしている、ということメッセージとしてもう少し伝わるようにしたほうがよい。</p>
鈴木部会長	<p>この資料2、資料3の分析については、事務局ではなくて我々委員の役割だと思う。我々委員が自分たちの意見を取りまとめてこの資料2と資料3、これを答申のための素案の形で環境審議会に上げるということなので。なので、「このように書いていく」、ということにしてはどうか。私も今の間庭委員のご意見に賛成である。</p>
事務局(環境局次長)	<p>只今の行政の役割については、元々この地球温暖化対策推進計画は、環境プランと異なり議決事項ではないので、基本的には行政が主体となって取り組む、仙台市が実施するということは当然のことだ、という大前提で事務局の方でこの資料を書いている。ただ、間庭委員がおっしゃるとおり、市民の方から見た時に行政の役割が見えないじゃないかというご指摘はごもっともだと思うので、工夫するよう検討させていただきたい。</p>
鈴木部会長	<p>それから、この1番目の公共交通利用加速化プロジェクトで、3/13 ページを見ると「経済的なインセンティブの創出」としてICカード導入が検討されているが、これは低炭素化社会に向けた正しい姿勢ではなく、むしろ逆ではないか。なぜかという、この制度を導入すると、沢山公共機関に乗った人に沢山ポイントが付く。つまりそれは、大きなテレビ(したがって消費電力も多い)を買った方が沢山エコポイントが貰えるという、本当はエコではない、現在のエコポイント制度と同じ枠組み、あるいは、自動車の減税でも、大きな車だと、小さな4輪駆動よりはるか燃費が悪くても減税になる、という枠組みと同じではないか。小さな4輪駆動は、仙台ではある人達には必須のものであるはずなのに、その小さい車の割には燃費があまりよくないという理由で減税にならない。それとまったく同じような矛盾をはら</p>

	<p>んでいて、低炭素化を目指すにはいずいという思いが、この「ICカードの導入を一生懸命やります」ということに感じる。こういう形で経済的なポイントを与えることが、低炭素化に向けた真っ当な施策になるのか。交通局が経営のためにやりますというのなら分る。交通局の経営をしっかりとってもらうことは大事だが、我々の役割は、交通局を化石燃料の大量消費者として、我々とある意味対峙する組織として考え、交通局に対して「あなた方はこうやらなければいけませんよね」と突きつけることではないのか。その矛先の感覚がなくて、交通局がやりたいことをやりたいようにやりなさいと背中を押してあげている感じに見える。仙台市全体の施策の整合性の点から書いておかなければならないにしても、こんなに大きく書くべきものなのか。書かなくてはいけないのなら、逆に、これに対してもっと理想的なことはこうだよ、ということ書いておきたいと思うのだが。</p>
<p>間庭委員</p>	<p>今のことに関連するが、経済的な側面だけで書かれるとちょっと誤解されると思う。実際にインセンティブを与える理由を考えると、バスをまずメインに考えると、まず、バスに乗り降りするのに相当時間が掛かるために道路が渋滞してしまう、ということが言える。1人の方が降りる時も、お財布を開けて運賃を払っている間、バスの後ろに車が止まっていることになる。この時間を少しでも解消することによってCO₂が軽減できるのであれば、ICカード導入が、経済的なインセンティブを与えるという側面と、CO₂削減の側面と合わせて2つの側面を持つことになると思う。経済的な側面だけで書かれるとちょっと誤解されると思う。むしろスムーズに乗り降りするために必要な手段として、交通渋滞を少しでも軽減できるのであれば、ツールはICカードがいいかどうか別にして、私は賛成である。</p>
<p>鈴木部会長</p>	<p>私もそう思う。例えばICカードなんかなくても、例えば、ドイツのことばかり言って申し訳ないが、ドイツのように切符は自分で切る、改札は完全にフリーにし、時々厳しい検札があって、それに違反すると沢山の罰金を払うという制度の方がもっとスムーズだと思う。</p> <p>ICカードを入れて取り出すまでの時間しか要らない、ということは、これは交通局の確実に料金を収受したい、乗客の運賃負担感を下げてなるべく沢山乗せたいという経営者の論理ではないか。</p>
<p>奥村委員</p>	<p>ICカードについての議論は仙台だけでやっている訳ではなく、現在、全国的に進んでいて、例えば、よく行われているのは、商店街にしても街の中のデパートにしてもそうだが、車で来た客には駐車場の割引きをしたり、無料にしたりするのに、公共交通できた客には安くしていないので、不公平であり、CO₂排出の大きな自動車利用にインセンティブを与えている形になっている。現在の状況で考えると公共</p>

	<p>交通は基本的に1回ずつ利用する度にお金を払わなければならないシステムであり、1回ずつはお金は払わない自家用車と比較されて、公共交通が使われてないという実態もある。だから、公共交通を使う人には何らかの形でプラスアルファの部分も付けてあげて、この不公平な競争を少しでも公共交通に有利に持っていきたいというのがある。だから、ここのICカードを導入するというのはおそらく、公共交通を使う人を経済的に支援して、自動車との競争の場にもっていきたいという気持ちで書かれているのであろうが、先程も部会長がおっしゃったように、本当はICカードなんかなしに、例えば、運輸連合を組んでゾーン制で払うとか、あるいは初めから皆が、定期券のようなものを持っていてそれを見せるだけで乗り降りできて、運賃を払う時の時間がかからないようなシステムで運用できればそれに越したことはない。しかし、街自体が広いので、均一運賃でいけるかということちょっと苦しいし、国が決めた制度を、根本的なところからそれではダメだということを仙台市が訴えてもなかなか簡単には認められそうもないので、地域での商店街で貯まったポイントでバスに乗ってもらおうとか、あるいは、バスで貯まったポイントを商店街で使ってもらおうといった、今できることで地域の経済的な循環を促進させようということでICカードが注目されている。そのため、ICカードの使い道の問題だと思うのだが、それはポイント制度の実施、ポイント制度の利用の拡大というところまでいって初めて効果があるのだと思う。ICカードは、そういうベースになるものであるというふうに認識している。他の方法がない訳ではないと思うが、現状ではなかなか難しい。</p>
鈴木部会長	<p>今、奥村委員のご意見を聞いてなるほど、と思った。駐車場は、割引や無料になるが、例えば、バスカードを見せると、それに例えば200ポイントチャージしてくれるという制度は全くないのでは。どのように表現するかは別として、例えば、そういうようなことをここに書きたい。単にポイント制と書くのではなくて、自家用車を使うことに対抗できる制度を公共輸送機関につくることがきちんと書かれていれば、先ほど私が申し上げたようなICカード導入と書くことへの抵抗感もほとんどなくなるのではないかな。</p>
奥村委員	<p>経済的インセンティブというのは公共交通利用に対してのインセンティブを経済的に与えるという意味で書いているという認識なのか。その実現手段としてICカードを作っておこうという話なのか。</p>
間庭委員	<p>ポイント制度で、ポイントを与える側と使われる側がずれる。ここが難しいところ。これが重なっているとストレートにできるのだが。</p>

奥村委員	<p>IC カードだと比較的管理はしやすくなる。今までだと、タダ券を出すと、横流しをされて金券ショップで換えられて、というようなことが起こるのでやりにくかったが、例えば、いつも使っている定期券カードに割引がたまるようにすれば、横流しがなくなる。もっといいのは、例えば1つの案だが、駐車場を使っているとポイントが貯まって、公共交通がタダで乗れるようになる。駐車場を使えば使うほど、自動車を使っている人ほどだんだん公共交通を使わないことがもったいなく感じるような制度というのもありうると思う。結局のところ、おそらくそれは使われずに終わって、結局車に乗っている人は、やっぱり車に乗り続けるのであろうが、それでも、公共交通の利用を考えるきっかけにはなると思う。どんな制度がありうるかという色々あるのであろうが、ただ、今の段階ではよく分からないので、やはり情報管理ができるインフラとしては、ICカードということになる。最近のICカードは、要するにスイカみたいなもので、機械を通さなくてもタッチするだけでよいので時間の節約にもなるが、ポイント制度というものをやろうとした時に別の方法でやるよりは圧倒的に簡単にできるだろうということである。</p>
鈴木部会長	<p>ありがとうございました。少し議論を先に進めて、4/13 ページのビジネス省エネ・グリーン化プロジェクトの部分についてはいかがか。仙台は中小企業が非常に多いことから、このプロジェクトが抽出されてきたわけだが。</p>
奥村委員	<p>単純な質問だが、4/13 ページの最後のところに「エネルギー使用量の報告制度を導入し、」と書いてあるが、今は別に報告しなくてもいいものについて報告しなさいと言われるだけであつたら、報告するインセンティブはないのではないか。したがって、報告して、そして次の時期にそれが改善されたということに対して何らかの恩恵が受けられるというものがないと、意味を持たないのではないかと思うが。</p>
事務局(山田谷主査)	<p>まさにご指摘の通りだと思う。5/13 ページの方に、具体的には書いていないが、「報告に対するインセンティブ検討」と書いている。例えば、これはお金の話もあるのですがすぐにはできないが、省エネ診断などを受けるとさらに補助金が貰えるとか、補助率がアップする、ということが考えられる。あとは、二酸化炭素排出削減をして頑張ったところを公表するとか「報告したい」と思わせるような任意の制度からまず立ち上げていきたいと考えている。</p>
間庭委員	<p>先ほどの参考資料の6の、「しが炭素基金」の例にあったように名誉を付与するとか参加企業のメリット、あくまでそこでの事例だが、私ども商工会議所の方でも、地域の事業者に対してホームページを活用して排出量について自己診断できるよ</p>

	<p>うなものを用意している。それで、例えば電力使用料だとかガス水道料金について、数値を入れることによって自分のところでどれくらい排出しているのかについて自己診断を毎月できるようなものを運動として広げるとか、「しが炭素基金」にもあるような形で名誉表彰をしたり、参加する企業のメリットをすぐに提供していくことも考えたい。実は札幌の商工会議所などは、そのような運動を、キャンペーンキャラクターの代表に日ハムの梨田監督をメインにして進めるなどしている。我々、商工会議所も来年春からやっていきたいと考えているので、仙台市さんの方でこういう取組みがあれば是非協力してやっていきたい。</p>
鈴木部会長	<p>そういう意味では努力に報いるということが大切だ、ということが奥村委員および間庭委員のご意見である。是非、文章に盛込むこととしたい。他にこのプロジェクトについて、ご意見はいかがか。</p>
吉岡委員	<p>奥村委員からあった、報告する事に対するインセンティブを、ということだが、私は報告することに対してあまりインセンティブを求めなくてもいいと思う。要するに、CSR（企業の社会的責任）報告など、自分の会社はこれだけ環境に貢献しているというのが企業のステータスになっている訳である。その点については、一般市民の方々もかなり意識をし始めているというのは、ある意味社会が成熟している、という状況ではないか。逆に、報告するということは、またある意味自己診断ということになるので、報告することへの直接的なインセンティブを検討することは、非常に難しいと思う。自分の会社でEMS（環境マネジメントシステム）制度を使うことによる何かしらの行政的なインセンティブを得られる程度でよくて、直接的なインセンティブを報告をするということに対して求めなくてもいいのではないか。社会が成熟してくれることを後押しするようなことを行政サイドが進めたというようなことでも十分ではないかと思う。</p>
鈴木部会長	<p>先ほどの奥村委員のご意見も、報告すること自体へのインセンティブではなくて、排出量が減っていったことに対してのインセンティブというご意見だったと理解している。報告をきちんとして、きちんと二酸化炭素排出を減らした人にはインセンティブを与える、そういうことだと思うが。</p>
奥村委員	<p>結局そういうことにはなるが、何のインセンティブもなしに単に報告しなさいと言われても誰も報告しないのでは、という質問だった。あるいは、最初から、諦めている事業所は参加するつもりはないのではないか。</p>
事務局（環境企画	<p>この仕組みの狙いに戻るが、報告させることが目的ではなくて、そもそも仙台市</p>

課長)	<p>の場合は、省エネ法対象外の小さな事業者が仙台市の民生業務部門による二酸化炭素排出量全体の約8割を占めていて、その部分に対する法的な枠組みが現在は全くない。省エネに向かうきっかけとなる何らかのアクションがないと、ということで商工会議所さんが今回、環境行動計画を作られたが、このようなことと連動しながらやっていきたいというのがまず第一にある。その際に、こういった報告書制度を通して、我々が事業者の方々とコミュニケーションできる機会をまず持ちたいと考えている。例えば、特に中小企業さんでは、蛍光灯をLED化するのに、中長期的にメリットがあると分かっているけど、当座の資金を用意するのが難しいといった問題をはかり抱えていると思うので、そういう部分でどのような支援ができるかを行政としても考えて、一連の流れを作って、きちんと報告をして頑張っているところは我々もしっかりPRしてあげるなどの流れが市域に広がるような形で動かしていきたいと思っている。まだ具体的なものを持っているわけではないが、商工会議所さんなどにご相談しながら、より効果的な仕組みを作っていきたいと考えているので、よろしくお願ひしたい。</p>
吉岡委員	<p>非常に当たり障りのない、優しい言い方をされたと思うが、報告制度は、ある意味、教育プロジェクトだと認識している。そういう観点でここを理解していただいた方がいいと思う。</p>
鈴木由美委員	<p>少し分野は異なるが、実は、そのように自分で設定をした項目をクリアして、段階を追ってレベルを上げていったものについては、仙台市が認定をしてホームページ上で発表する制度がある。食品安全基準についての制度で、「仙台 HACCP」（仙台ハサップ）という制度だが、環境についても、中小企業さんなどが自分のレベルでできる段階のところ、例えば、ここの第一段階はクリアしたので、次はここの1段階をクリアしました、という報告を仙台市に提出して、それがウェブ上で皆さんの目に触れるというメリットはすごくあると思う。やはり、自分達がこの段階まで努力している、ということ公のものにして発表することは、それなりに自分達が企業としての評価を受けることになる。中小企業にとっては、なかなか難しい部分もあって、これから取り組んでいこうとした時に仙台市からこういう中小企業の方への働きかけと、お金の部分での支援というのがおそらくかなり必要にはなると思うが、ただ仙台市の業務部門の二酸化炭素排出の8割という非常に多くの部分を占めていて、ここはきちんと向き合っていく必要があるので、私はこの報告制度の導入については是非行っていただきたい。</p>
吉岡委員	<p>行政でなくとも、環境ミシュランのような感じで一緒にやってもいいのかも知れない。具体的には、これからということになるだろうが。</p>

鈴木部会長	<p>では、2番目のプロジェクトについて、特に他にご意見なければ3番を見てまいりたい。6/13 ページ。杜の恵み循環プロジェクト。仙台市の約半分を森林が占めるなど自然の資源に恵まれている、という意味づけでの項目である。</p>
吉岡委員	<p>基本的には異存はないが、一つは言葉の概念として、「カーボンニュートラル」という言葉を本当にここに入れるのか。いわゆる「カーボンニュートラル」の後に「正味のCO₂排出量ゼロ」と括弧書きで書かれているが、これは使う速度と植物が生長する速度によって全然違ってくる訳で、カーボンニュートラルで持続可能なエネルギーと言い過ぎると、では、バイオマスをどんどん使えばいいのかという話になってきて、サハラ砂漠みたいな感じになってしまう。そこで、僕はカーボンニュートラルという言葉あまり表に出さないほうがむしろいいのではないかという感じを持っている。化石資源であっても、非常に時間軸を長く見ればカーボンニュートラルになる。どの時点でのカーボンニュートラルを考えるのか、といったことが曖昧になるような気がする。</p> <p>もう一つは、未利用の木質資源を使う、森をきちんと生き返らせるために使うと書いてあるが、使うだけでなくどう育てるかという観点が少し足りないのではという気がする。それがないと、本当の意味で持続可能なエネルギーとしての木質バイオマスの利用とはならない。</p>
鈴木部会長	<p>東北大学の新妻弘明先生もよくおっしゃっている。使うことを非常に推進して、一方で育てることがほとんど見えないと思う。育てるという、やっぱり教育プログラムという意味もここでも重要になってきているのかもしれない。</p>
事務局(環境局次長)	<p>今のカーボンニュートラルの件は、まさに吉岡委員がおっしゃる通りだが、速度が非常に重要である。ただ世界全体でもその議論がほとんどされていない状況である。本来は、カーボンニュートラルだから長期的に見れば二酸化炭素をみんな植物が吸収してくれるから差し引きゼロなんだという考え方だが、速度を本来は重要視しないとイケない。皆がペレットをガス化して、全エネルギーに使ったらいいかというと、それではCO₂の排出量が急速に増えて、膨大な量になってしまって吸収量を超えてしまうという問題が起きてしまう。土についても、堆肥の中に炭素が固定されている量というのが今ほとんどカウントされていないが、そこも本当は考えていかななくてはイケない。土にしておくことで、建築物と同じように、炭素を固定するという効果があるが、まだ世界的に評価されていない。ただ、市民の方々に対して、化石燃料よりも二酸化炭素を吸収してくれる樹木等の資源を使っていくことがいいということを表現する時に「カーボンニュートラル」という話をするのと分かりやすく理解していただけるということがある。それ以外の言葉を使った時に果たし</p>

鈴木部会長	<p>て上手く表現できるのかどうか、事務局で検討はしたいが、お知恵を拝借したい。</p> <p>私からもお知恵をお貸しいただくようお願いしたい。それから資料2の9/13ページであるが、市域の半分を森林が占める仙台でなぜこれなのか、こんなに豊かな自然を持つ仙台だからこのプロジェクトなんだという、その寄って立つところがこの図の中に見えるといいと思う。先程の2/13の公共交通利用の加速化プロジェクトの画もそうだが、せつかく画を描くのであれば、なぜこれが大切なのか、全体的な機構的なポリシーが見えるようにするいいと思う。</p> <p>他にご意見なければ、10/13ページの4番目の「地産地消型エネルギー（再生可能エネルギー）のあふれるまちづくりプロジェクト」についてはいかがか。先ほど言葉の使い方「ペレット発電所」等々については誤解のないように、というご意見は出ていたが。</p> <p>また、5番目の「市民・地域でつなぐ光と水と緑のプロジェクト」についてはいかがか。4番目のプロジェクトもそうだが、なるべく沢山の市民を巻き込む、ということ。その中でも特にこんなやり方ができるのではないか、といったご意見はないか。</p>
鈴木由美委員	<p>「打ち水の推進」とか、緑のカーテンについての意見を申し上げた時が夏の非常に暑い時期だったので、夏の時期の取組みについての意見だけになってしまったが、冬の寒い時期についての工夫というものが少し抜けているような気がする。何かそういう部分についての案を事務局でお持ちではないか。</p>
事務局(環境局次長)	<p>これは、吉岡委員や両角委員のご専門ではないかという気がするが、暖房に関して非常に難しいところがあると思う。どうしても、燃料を燃やして熱を得るということや電気で暖を取るしかなくて、十二単のようにたくさん着て我慢して下さい、ということはなかなか難しいので、むしろ住宅構造をきちんと断熱性の高いものに替えていただくとか、より高効率の機器や、CO₂排出の少ないシステム、例えば家庭において、いわゆるベース暖房として15～16度をキープできて、ほかに部分暖房として20～23度キープできるようなシステムをきちんと入れていただくことがおそらく重要なのだと思う。</p> <p>そういったシステムは、いろいろなハウジングメーカーでも出ているので、それらに対する支援などを市民の方に見ていただきたいと思う。例えば、太陽光発電設備や、現在電力会社で宣伝している、エコキュートといった空気熱源のヒートポンプなどがある。</p> <p>ご承知のように、冬場は、ほとんど仙台、東北あるいは北海道では、投入したエネルギーの1倍から1.2倍しかエネルギーが得られない。夏場だと、投入したエネ</p>

	<p>ルギーの3倍ぐらいのエネルギーが得られ、その数値は「COP（シーオーピー）」と呼ばれているが、0度とか氷点下になると、ヒートポンプの効率が非常に落ちてしまう。一方、例えば、今、東北大学でやられているような地中熱利用のヒートポンプなどを施設に導入すると、冬でも夏でも地中は14度から15度はあるので、熱の汲み上げが非常に容易で効率がよく、COPが3ぐらいで一年中キープできるので、そういった効率のよいものを普及させていかななくてはいけないだろうと思う。いずれにしても、冬場のエネルギー消費を抑える工夫に関しては、システムで一定程度改善することが必要で、そういったシステム導入への補助制度を、みやぎ環境税などを使って、まずは昔の太陽光発電と同じような形で、効果をきちんと実証して信頼信用を得ていく必要があるのではないかと考えている。その他、ご専門の委員の方々がいらっしゃるので何かご意見あれば、お知恵を拝借したい。</p>
吉岡委員	<p>ここは非常に難しい部分だと思う。</p>
鈴木部会長	<p>それでは、5個のプロジェクトを通してみてきたが、この5個でよろしいか。この粒度、この数でよろしいか。あるいはこれとこれはまとめるべきである、とか、これはやめておくべきである、ここは分けるべきである、とかそういったご意見はあるか。</p>
小林委員	<p>私は大体この案でよいのではないかとと思う。仙台らしい取組みも入っているし、委員の皆様がこれまで要求してきたこともそれなりに入っていてよいのではないかと。1つ違和感を感じているのは、「スケジュール」のところ、本文の中に入っていない具体的な、それこそプロジェクトが、いきなりスケジュールのところ、現れているような気がして、そこに違和感を感じている。もし、このスケジュールの中に書き込んである具体的なプロジェクトを本当にやる、というのであれば、本文の中に落とし込むような作業が必要だろうという気がする。そうでないと、市民の方々から見たときも、いきなりこのスケジュールに書き込まれているのはどうなのか、と思う。</p> <p>それから、個別具体的なコメントになり恐縮だが、仙台らしい取組みということで、以前にも申し上げたことがあったが、仙台は事実上、東北の中心となっていることもあって、この地球温暖化対策推進計画は仙台市内における計画なのであろうが、やはり東北圏全体に対しての仙台の役割というものを示すもの、つまり東北全体に対して何か要求していくものが盛り込まれていてもよい気がするのだが。つまり、東北のリーダー都市として、市外にはみ出す施策、県外にはみ出す施策があってもいいのではないかと。例えば、以前にも申し上げたが、非常にバスの便がよくて、東北各地から仙台に集まってきている。これは、仙台市の市バスの環境性能を高め</p>

	<p>ることが前提にはなるが、仙台市に入ってくる高速バスの環境性能を高めることを求めたりしてはどうか。条例によって県外に対してまで要求することは難しいところもあるが、少なくとも例えば、各社のバスの環境性能を公表するとか、そういったことをやってもいいのではないか。仙台は、自動車NO_x・PM法などの対象にはなっていないが、CO₂削減、低燃費、それから、排気ガス性能、両方を求めていく。それによって仙台市内の大気環境や東北全体の環境も改善し、合わせてCO₂削減にも貢献するようなことも一案としてもあるのではないか。</p>
鈴木部会長	<p>よいご意見だと思う。他にご意見はあるか。</p>
峯田委員	<p>2点あるが、1つは、5/13 ページのスケジュールのところの「報告制度の導入」について、平成23年度から25年度までは報告制度の開始を任意でやりましょう、そして26年度から報告制度の義務化という形で書かれているが、ここに検証の部分がない。すぐに義務化という形になっているので、本当にそれでよかったか検証をしてから導入する、というスケジュール管理が必要なのではないかと思う。もう1つは、3番目のプロジェクトまではスケジュール感が一応書かれているが、4番目や5番目については書かれていないので、やはりある程度目安となるスケジュールを入れたほうがよい。</p>
鈴木部会長	<p>そこは私も統一したほうがよいと思う。</p>
事務局(環境企画課長)	<p>4番目のプロジェクトについて補足しておく、いろいろな企業さんとタッグを組んで取り組んでいく部分になるので、その際に我々行政がどういう関わりをしていったらいいのかという難しさもある。来年度の予算が獲得できれば、いろんな項目についてフィージビリティスタディをしながら、その成果を踏まえてそれぞれを見極めていきたいと思っている。</p>
鈴木部会長	<p>そのようなスケジュールを書いてはどうか。こういう施策について、この専門部会あるいは環境審議会から強く提示されたので必要なんだということで予算措置すべきという材料になると思うが。</p>
事務局(環境企画課長)	<p>峯田委員からいただいた、検証が必要というご意見については、特にこの4番目のプロジェクトを考える際に1つの重要な手法と受け止めているので、先ほど申し上げたフィージビリティスタディ等の中で、可能性や効果について見極めていきたい。ありがとうございました。</p>

鈴木部会長	<p>それでは、他にご意見なければ、ひとまずは、この5個のプロジェクトで進める、ということにしたい。その中で、本日出された様々なご意見を反映していくということにしたい。これからもう一度読み直していただくと、言い足りなかったところなど、ご意見が出てくると思うので、それは事務局にお送りいただきたい。この後のスケジュールが結構タイトになると思うが、事務局としてはいつまでにお送りいただいたほうがよいか。</p>
事務局(山田谷主査)	<p>ご意見については、メールかファックスで11月5日までをお願いしたい。</p>
鈴木部会長	<p>それでは、次の議事項目の、「新仙台市地球温暖化改革推進計画の骨子案(素案)」について皆様からご意見をお願いしたい。資料3についていかがか。先ほど、こちらについては奥村委員から、「§4 実施施策」と「§6 重点プロジェクト」の役割分担あるいは関係がわかりづらいというご意見があったが、他に何かご意見はあるか。</p>
奥村委員	<p>今のことも絡むが、「§7 計画の推進」に「評価及び見直し」と書いてあるが、CO₂がいくら削減されたか、定量評価したいというイメージと思うが、それは§4の部分に対してなのか§6の部分についてなのか。結局、推進してチェックしていかなければいけないのは§4なのか§6なのか。</p>
事務局(山田谷主査)	<p>基本的には§4で毎年度排出推計を行うことになるが、2年前くらいのデータになってしまうので、§4については目標、指標を後追いつける形になるかと思う。仙台市がやった分だけではなく、当然国とか県とか頑張った分も入っての数値になるので、部門別の排出量などもあるが仙台の全体的な数値になるかと思う。重点プロジェクトについては、必ずCO₂の削減量が出せるかどうかまだ分からないが、排出推計と別な形で指標やCO₂の削減量などを見て、基本的には毎年の進行管理として施策に活かしていきたい。</p>
鈴木部会長	<p>§4は、やらされる形で自然に行われるもの、ということで、§6は自ら予測というか、仕掛けるところ全てやっというものである。</p> <p>他に何かご意見はあるか。この資料3について、次回の部会が最終回になるので、そこで取りまとめるということである。§6以外はある意味、書かなくてはいけないという形で書いてあるものなのだが、いかがか。</p> <p>例えば、「§3 計画の目標」について、小林委員、このような形でよろしいか。前々回の部会で温室効果ガスの総排出量削減数値目標について、国の目標と仙台市</p>


事務局(環境局次長)	<p>の目標についてご議論いただいたが。</p> <p>国の目標値について、2020年度に90年度比で25%減という話、ということになっているが、いわゆる真水分について、本当は今年の6月ぐらいに出されると聞いていたが、もし小林委員がお分りであればいつぐらいに真水分の数値が出るのか是非お聞きしたい。大分検討されているとは思うのだが。</p>
小林委員	<p>早く数値を出すために、鋭意検討はしているが、現時点ではまだわからない。</p>
鈴木部会長	<p>東北の声として、地方自治体が困っているということを東北地方環境事務所長として是非お伝えいただきたい。</p> <p>それでは、特に、今すぐのご意見がなければ、これについても11月5日までに是非ご意見をお願いしたい。なるべく11月5日の夕方までに、意見の全体像が事務局に届くように。</p> <p>それでは、議事の「その他」であるが、事務局から何かあるか。</p>
事務局(浅野主任)	<p>今後の予定についてであるが、先ほど、部会長がお話されたとおり結構タイトなスケジュールになっていて、次回の専門部会の開催については、改めて日程調整させていただきたい。</p> <p>それから、11月9日に環境審議会本体の開催予定があつて、その際に本日の第3回の専門部会までの審議状況について、ご報告させていただく予定である。本日の資料に対するご意見については、事務局まで11月5日までにいただきたい。ただ、同時並行で、骨子案の作成に向けて、他の局にまたがる施策も含めて庁内調整も行うため、委員の皆様からのご意見以外でも修正が生じる可能性が十分あるので、その点につきご理解いただきたい。</p>
鈴木部会長	<p>はい、ありがとうございました。</p> <p>それでは、他に何かあるか。</p>
間庭委員	<p>資料1にあるように前回の専門部会では、交通問題に関して、かなりいい意見がたくさん出されている。このような意見を審議会への報告書に載せられないまでも、担当の都市整備局などに、部会で熱心な議論があったということを伝えてほしい。</p>
鈴木部会長	<p>今のご意見に関連して、答申本体には載らなくても、意義のあるものについては参考意見という形でまとめてみることも事務局で検討いただきたい。</p>

事務局（浅野主任）	<p>他に何かあるか。なければ、進行を事務局にお返しする。</p> <p>本日は皆様お忙しい中、長い時間どうもありがとうございました。それでは、以上で「平成 22 年度仙台市環境審議会第 3 回地球温暖化対策専門部会」を終了いたします。皆様、本日はどうもありがとうございました。</p> <p>（閉会）</p>
-----------	---

この議事録について、会議の内容と相違がないことを認める。

平成 23 年 5 月 25 日

仙台市環境審議会地球温暖化対策専門部会
署名委員

部会長 鈴木陽一 

委員 間友洋 