

仙台市環境審議会第4回地球温暖化対策専門部会 議事録

平成22年12月2日(木)

18:00~20:10

仙台市環境局大会議室

(小田急ビル10階)

I 次第

1. 開会

2. 議事等

- ・ 仙台市地球温暖化対策推進計画のあり方について

3. その他

II 出席委員

出席 7名

欠席 1名(奥村委員)

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。 これからの議事進行に関しては、「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。よろしくお願ひしたい。
鈴木部会長	それでは議事を進行させていただく。 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、本日の会議の議事録についてであるが、私(鈴木部会長)の他にもう一名署名をいただく委員については、前回の議事録分については間庭委員にお願いしているのですが、今回は順番で峯田委員にお願いしたいがよろしいか。
峯田委員	「了承」

鈴木部会長	<p>それでは、議事に入る。本日の議事は、「仙台市地球温暖化対策推進計画のあり方について」で、これまで3回の部会でずっとご審議をいただき、また、今回、事務局からは事前に資料を皆様に電子メールで送っていただき、皆様よりご意見をお寄せいただくなどして、作業を進めてきた。本日は内容の取りまとめということになる。事務局から説明をお願いしたい。</p>
事務局(地球温暖化係山田谷主査)	<p>(資料「仙台市地球温暖化対策推進計画のあり方について(案)」に基づき説明)</p>
鈴木部会長	<p>ありがとうございました。前回の部会では、骨子案だけだったが、今回は内容が充実して、計画そのものに近い形になっている。この後の議論の進め方だが、今日が予定としては最後の部会になるので、最初に何かコメントがあるかだけ委員の皆さんにお聞きして、その後で章ごとに順番に見ていきたい。全体をまとめて議論するというのは最後にしたいと思う。</p> <p>その前に、まず、小林委員から高速バスへの規制、あるいは地下鉄東西線へのご提案があるとのことなので、小林委員からご発言をお願いしたい。</p>
小林委員	<p>これまでも申し上げたこともあったが、仙台市から東北全体に広がるような、あるいは東北全体に対して影響力を及ぼすような施策を考えてみてはどうかと前々から思っていた。新しい環境基本計画案では、条例制定なども予定されているようなので、仙台に入ってくる高速バスや業務用車両について高い環境性能、これは排ガス性能と燃費性能の両方を含めて欲しいのだが、これを義務づけるような条例を制定するようなことを、この計画に書けないかと思っている。貨物自動車などに新しい排ガス規制が実施され始めたり、自動車の燃費も現在環境省で検討しているところだが、新しい排ガス規制などが導入されてもすぐに適合車が普及するとは限らないし、大都会の旧型車がもしかすると地方の事業者に譲渡されるような可能性もある。この美しい杜の都仙台の環境を守るために、仙台市内の車は当然だが、市内に入ってくる車や訪れる人たちにも環境配慮を求めるような政策を取ってはどうか。罰則まで付けられれば一番いいとは思いますが、そこまではどうしても難しいというのであれば、罰則なしの努力規定かもしれないが、いずれにしても条例のような形にすることで取組みが進められるのではないかと思う。</p> <p>もう1つは、現在、地下鉄東西線の建設が進んでいるので、この地下鉄に何らかの付加価値を付けられないかということ。例えば、地下鉄を新エネルギーで走らせるとか、何かそういう画期的なことをやってみたらどうかと思っている。仙台市の場合、風力発電には向かないが、逆に日照時間は長いというような特徴があるので、例えば、大規模太陽光発電を使って地下鉄に生かすとか、何かそういうようなこと</p>

	<p>をやれないか。LRTであれば路面を芝生で覆うようなこともできるが、地下鉄だとそういったことができないので、何か新エネルギーを利用するようなことを考えてもらえないかと思っている。これも本当は計画に書くことができればよいと思うが、もし、あまりにも個別具体的なことなので計画にはそこまで書けないということであれば、計画策定後の新規の事業として検討してもらえないか。現在のこの計画案には市民共同発電とかそういったものは書かれているので、それを上手く地下鉄に結び付けられれば面白いのではないかと考えている。</p>
鈴木部会長	<p>ありがとうございました。ただいまの小林委員からのご発言について、ご意見やご質問等はないか。事務局としてはいかがか。</p>
事務局(環境企画課長)	<p>貴重なご意見、大変ありがとうございます。2件のご提案のうち、まずは市内に入ってくる車に対する条例規制の話だが、資料の31ページの、黒ポチの7番目のところで、市外から流入する場合も含むという施策的な話を追加させていただいた。具体的に条例で規制するというお話については、今後、低炭素関係の条例をつくるということでいろいろ議論が動き出すと思うが、現時点でその方向性を具体的に計画に示すというレベルにまだ達していないので、それは今後の検討課題にさせていただきたい。それから、他都市の条例の一般的な例では、市、市民、事業者、の責務が書かれているが、加えて通勤通学者や観光ビジネス客など、市外から市内に入ってくる方々への責務というかお願い、それから市外から流入してくる車両への対応を条例でどう書けばいいのかを今後考えたい。</p> <p>それから、太陽光発電等の地下鉄への利用のご提案についてだが、これもこの計画の中で具体的に案を入れ込むというのは中々難しいと思っているが、関連するところで、資料50～51ページに「地産地消型エネルギー（再生可能エネルギー）の溢れるまちづくりプロジェクト」を掲げている。かなりざっくりとしていて、これがすぐにプロジェクトとして動き出すというレベルではないが、今後これを肉付けする作業が必要になるわけで、ただいまのご提案の趣旨も踏まえておきたいと考えているし、前回の部会で峯田委員からもいろいろアイデアもいただいているので、そういったものも含めて、今後の検討の中で前向きに対応していきたい。</p>
鈴木部会長	<p>小林委員、納得していただけたか。</p>
小林委員	<p>はい。</p>
鈴木部会長	<p>他にご意見はあるか。</p>

峯田委員	<p>今のご意見の、市内へ流入する高速バスや業務用車両への規制の話だが、ほとんど事業者が対象となる。なので、事業者の対応がどうしても難しいという場合、例えば、企業として他の環境対策をやることによって相殺するとか、そういう方法も案としてはあるのかなと思う。「これをつぶす、これを狙う」というよりも他の部分も取り組んで、企業として相殺するという方法もあるのかなということを今、ご意見を聞きながら思った。条例における規制緩和ではないが、かたや車両の環境性能は低いけど、かたや他の部分で優れた環境対策をやることによって相殺ができるとか、事業者が少し動けるような方法もいいのではないかなと思う。</p>
鈴木部会長	<p>具体的に進めるということになれば、そういう、一種の排出権取引のような方法もありえると思う。他にこの小林委員からの提案、それに対する事務局の現時点での対応案について何かご質問やご意見はあるか。</p>
両角委員	<p>この計画のあり方全編を通して読んでみての印象なのだが、第2回目の部会の際にも少し申しあげたが、二酸化炭素削減の方に非常に重点が置かれていて、温暖化そのものにどう対峙していくかということについては少し対策が薄いような気がする。確かに、どうやって二酸化炭素削減するかということは非常に大きな問題だとは思いますが、同時に温度が上がっていき、おそらく、今世紀中に3度上がるだろうということは避けられない。なので、温度が上がっていることへの対策も、もう少し書き込んだ方がいいのではないかな。</p> <p>例えば、打ち水をするとか、緑のカーテンとか非常に私はいいなと思っていたが、森林の話においても、全体のトーンが温暖化対策になっている。政府の方針をある程度受けざるをえない面もあって、いかに低炭素化都市をつくるかということも大変大切だとは思いますが。今世紀中に相当気温が上がったり、最近の研究なんかでは、必ずしもCO₂だけで気温が上がっていると言い切れないと指摘されている。私達がCO₂削減というものに対してなるべく努力することは大事だとしても、気温が上がることにしてもう少し積極的に何か対策をすることを計画的に書けないかというのが、計画全般についての感想である。何箇所かそういう対策について書かれているところはあるが、全般のトーンがCO₂削減の方で温暖化対策するというものになっているので。</p>
鈴木部会長	<p>第2回目の部会でも、そういうご意見をいただいて、私、その時に確か、最初から戦いに負けることを想定するようで元気が出ないおそれがありえるというようなことを申し上げたような記憶があるが、やはり、これは二酸化炭素排出を抑えるためだけの計画ではなくて、温暖化への対策を打っていくための計画でもあるということを見ると、具体的なことを今から沢山盛り込むことはできないまでも、そ</p>

	<p>ういう2つの面があるということを書く必要がある。両角委員がおっしゃったような視点では個別的には書かれているが、まとめ的な部分では書かれていないのではないかと思う。限定的な時間しか残っていないが、数行書き足すということは可能な気がするが、いかがか。</p>
<p>事務局(環境企画課長)</p>	<p>ただいまご指摘いただいた点については、例えば、重点プロジェクトでも少し出てくるが、施策の体系としては資料の29ページの真ん中に、「気候変動によるリスクを軽減するまちづくり」という形で、いわゆる適応策といわれる部分も入っていることは入っている。ただ、今のご指摘で大事な点を踏まえて、第1章あたりに、適応策と緩和策両面があって、両方大事だということを書き込みたいと思う。</p>
<p>鈴木部会長</p>	<p>もし可能であれば、それに加えて4章の冒頭でも、適応策について一行足していただけるかどうか検討いただければ。</p> <p>他に全体を通してのご意見はあるか。</p> <p>なければ、章ごとに見ていきたい。まず第1章の「計画改定の趣旨と背景」についてであるが、これについては議論するというよりも、必要な視点がちゃんと書き込まれているか、流れは分かりやすく書けているか、というようなことを中心に見ていただければと思う。先ほどのお話で出た、適応策の面からもこの第1章に書き足されるということも前提として見ていただければと思うが。</p>
<p>小林委員</p>	<p>資料の5ページについて、誤解を招くといけないので、もう少し正確に書いた方がいいかなという部分がある。上から2行目から3行目にかけて、1992年の地球サミットでは気候変動に関する条約が採択、とあるが、これは実は地球サミットにおいて採択されたものではない。1ヶ月ほどずれていて、気候変動枠組条約の採択は1992年の5月の9日である。地球サミットの開催は6月で、このサミットでは枠組条約の署名が開始されたということなので。文献によっては、地球サミットによって採択されたと書いてあるものもあるが、それは正確ではないので、修正した方がよい。</p>
<p>鈴木部会長</p>	<p>では、そこは史実に基づいて修正することにしてほしい。</p>
<p>小林委員</p>	<p>それからもう1つ、資料の4ページの、仙台の真夏日・熱帯夜日数、冬日・真冬日数や平均気温のグラフが2007年段階のものになっているが、真夏日・熱帯夜については、2010年のものまでデータが貰える。真冬日数、平均気温については2009年のものまでもう出ているので、この計画が最終バージョンになる段階で気象台から最終データを貰っていただければ。</p>

鈴木部会長	ありがとうございました。最終的には今のところは12月の20日に市長へ答申するというスケジュールなのか。
事務局(環境企画課長)	はい。12月6日の環境審議会でご了解いただければ、20日に答申を予定している。
鈴木部会長	了解した。他に何かあるか。
両角委員	<p>1章、2章、3章にも関わってくることだが、言葉使いで、「低炭素型のライフスタイル」とか、「低炭素型行動」、「低炭素型社会」、と「低炭素型」という言葉が随時出てくるが、その定義そのものがはっきりしたものは必ずしもないように取れる。</p> <p>私が一番気になったのは、低炭素行動という言葉が市民の方々にはなかなかわかりにくいのではないかと、ということである。低炭素行動という言葉は、打ち水などの取組みのところでそう書かれているが、私が一市民であれば、こういう行動が低炭素行動というのだろうか、ちょっとその定義がはっきりしないと思う。</p>
鈴木部会長	おそらく、打ち水ということで、さっき両角委員がおっしゃったことで言うと、暑くなったものへの対応という意味では一見、低炭素ではないが、打ち水によって一分でも長くエアコンを付けるのを遅らせるという意味では低炭素といえる。
両角委員	それでもいいが、少し戸惑いを感じる。二酸化炭素を減らす行動ということでは確かに間接的につながるが、直接的な話でも随所出てくるが、低炭素型社会、こういう言葉を全体としてもう少し何とかできないか。
鈴木部会長	そこは、事務局説明でも若干抵抗は感じたが、私は両角委員と少し逆で、何か少しでも市民を引き付けるような文言を事務局考えて下さいと言って苦勞してくれた結果、こういうふうになったと理解している。
両角委員	今、この低炭素化社会という言葉がはやっていて、どんどん出てくるのだが。
小林委員	低炭素型ライフスタイルとか低炭素行動というものを、具体的に定義付けたものは今のところないと思う。温暖化対策の分野において、低炭素型社会の創出とか、今となっては一般的になっているぐらいのことしか言えなくて申し訳ないのだが。
両角委員	今さら言うのもちょっとどうかとは思ったが、実際に市民の人に読んでもらっ

鈴木部会長	<p>て、そのへんの違和感はないのか。定義次第では低炭素と言った方がいいというものもあると思うので。</p> <p>この低炭素化については、何かの論説で読んだが、本当は、低二酸化炭素、である。私達の体のかなりの部分が炭素でできているわけだが、例えば、この机も、もし本当に木だったらかなりの炭素でできている。そうすると木の机は使わずに鉄を使えということも言える。確かに厳密に言うと変な言葉である。</p>
両角委員	<p>市民権を得ている言葉ではあると思うが。</p>
小林委員	<p>確かに、この言葉を使わないとこういう対策が取れないということではない。むしろ、より一般の方々に分かりやすい言葉使いがあればそれを使って全然問題ないと思う。</p>
鈴木部会長	<p>言葉の話で言うと、インセンティブという言葉について、一箇所、この5の中では「インセンティブ(動機付け)」と書いてあるが、重点プロジェクトの部分で「インセンティブ」とカタカナだけが載っている箇所もあり、これも市民の方には分かりづらい外来語になっているのではと思う。ここで出た意見に対して、事務局はもう一度、数年後に手あかにまみれてしまって逆にチープなイメージを与えてしまうような言葉が使われていないかということと、外来語を中心に、例えば略語であれば1回スペルアウトするとか、簡単な解説を付けるなど確認してほしい。カーボンオフセットという言葉もあるが。外来語、略語、そして手放しで使ってしまいかねない低炭素。市民にアピールするために最終的に低炭素化社会が一番いいということであれば、その使い方によろしいかと思う。</p>
吉岡委員	<p>確かに、低炭素の定義が明確になっているわけではないが、現状の使われ方という観点から見ると、低炭素という言葉は非常に市民権を得ているので、これであるような部分は包括的に説明できると思う。では何が低炭素なのかというと、要するに化石資源を使わないということが、いわゆる低炭素という意味になると思う。エネルギーを使わないことではなく、化石資源を使わないことが低炭素である。太陽光発電を使ったエネルギーを使わないことが低炭素かと言ったら、おそらくそれは範ちゅうから外れると思う。あくまで低炭素社会というのは、非常に長いスパンで化石資源を使わないような暮らしのあり方、というふうにある意味定義づけできるのではないかと思う。</p>
鈴木部会長	<p>なるほど。今の定義は非常に明確なので、これを是非書き入れてはどうか。脚注</p>

吉岡委員	<p>みたいな形でもいいと思う。</p> <p>エネルギーを使わないことが低炭素というふうに分かれると、自然エネルギーを使った場合でも、ダメなのですかという話になってしまいちょっとおかしくなるので。</p>
鈴木部会長	<p>ありがとうございます。では次に、第2章、第3章を見ていきたい。</p> <p>第2章は計画の基本的なところで、この部会でも何回か話題になったが、ある意味、日本国の政策を受けて、いわゆるメニューとしてそろえていかなければいけないところだと思う。重点プロジェクトの位置づけがきちんと分かるように記されているか。計画の全体像がつかめるようになっているか。また、3章「計画の目標」に関しては杜の都環境プランで決定するものではあるが、改めてご意見があればお願いしたい。</p> <p>この「環」「輪」「和」というのは誰が発案したのか。市役所内部の発案なのか。</p>
事務局(環境企画課長)	<p>環境プランの起草委員会で、かなり集中的に議論し、苦労して決めた結果がこの仙台市の環境都市像の『杜』と生き、『人』が生きる都・仙台である。起草委員会の議論の中で、このような3つの「わ」の形で訴えることによって、これからの環境施策のいろいろな重要性も示していくことができるだろうということで、起草委員の皆さんに共感を持って合意いただき、6月の環境審議会の中でお認めいただいたという経過がある。</p>
鈴木部会長	<p>第2章および第3章についてほかにご意見ないか。</p> <p>それでは次に第4章および第5章を見ていきたい。まず、第4章は網羅性が必要な部分である。先ほど小林委員のご意見にあった事業者向けの車対策を前回のものに追加している形になっている。</p>
間庭委員	<p>資料の30ページの下「環境負荷の少ない交通手段の確保と利用促進」についてだが、先ほどもちょっと同種の意見が出たが、総合交通体系のもとでその公共交通機関、軌道系を主にして自動車による負荷について軽減するということについては、私もそのとおりだと思う。</p> <p>先ほど、小林委員から長距離バスの話が出たが、実際には環境審議会の守備範囲でなくて、これは交通政策だと思うのだが、駅などのただでさえCO₂が非常に多く発生するような交通が集中している場所で、長距離バスとか普通のバスのバスプール以外での始発点や待機が多い。こうしたソフト面を相当改善しないと、いくら再配置などと言っても、それだけでは現実性が見えてない、大事な部分にまったく触</p>

鈴木部会長	<p>れていないようなことにもなるので、こういうソフト面も視野に入っている、ということをごどこかで触れていただければと思う。是非、何らかの形で、公共交通へのシフトとか、軌道鉄道系へのシフトなど以外に現実にCO₂を非常に多量に発生させているそのようなことに関するソフト面の改善についても触れてほしい。</p> <p>ソフト面というのは、何かそういう情報システムを使ってやるソフトではなくて、いわゆるオペレーションの意味の方ということか。</p>
間庭委員	<p>はい。とにかく始終点をあそこに集約させていること自体が非常に都市構造上問題があって、二酸化炭素の発生装置になっているのではないかという問題意識である。特に激しいのが高速バスだと思う。エンジン掛けっ放しで、最低5分以上停まっているために渋滞も起きるので。バス自体からだけではなくて、構造上、後ろに続く車からもCO₂が当然発生する組みになっている。こういった種類の概念が今のこの記述には見当たらないので、それも視野に入れていただければ。</p>
鈴木部会長	<p>要するに、長距離の交通、中距離の交通、市内の交通、と言った交通機関の結節の問題か。それを環境負荷の少ない交通手段の確保と利用促進とか、鉄道軸を骨格として、と言うと必ずしも違うかもしれないが、仙台の全体の化石燃料の負荷を下げる、使用量を下げるという視点をにじませながら、交通結節計画みたいなものをもしこちらに入れられるのなら入れてはどうか。あるいは、何かそれと読めるキーワードをこの後で議論する重点プロジェクトの方に入れるという手もあるかもしれないので、事務局で検討していただけるか。もし、どうしてもいろんな意味でこの計画の中に盛り込むことが難しいということであれば、前回の部会でもお話ししたように、部会で出された大事な意見は、答申に添えるという形で市長さんに提示する方向で事務局と話をしている。その中に含めるという方法もあるかと思うが、交通結節の話というふうには書けば組み込めるのではないか。</p>
事務局(環境企画課長)	<p>今すぐに文案は思いつかないが、この30~31ページあたりに入れ込めるように努力したい。</p>
鈴木部会長	<p>資料の30ページに、鉄道と乗り継ぎができるバス路線を再編する、とあって、その次に、鉄道の利用を促進する駅の結節機能を強化するということで、鉄道との連携では同趣旨のことが書かれている。間庭委員のご意見はもっと一般的な意味、特に鉄道よりも環境負荷の重いバスというものの存在に着目してのご意見であり、いいことだと思うので検討いただきたい。</p>

吉岡委員	この30ページのところの中段に「IC乗車券を導入することにより～」という表現があるが、以前にIC乗車券についてご意見があったかと思うが。
鈴木部会長	私がかかなり強い意見として申し上げたのは、IC乗車券は事業者のためにはメリットがあっても、低炭素化社会を目指すためのインセンティブとしての役割は極めて限定的ではないかということだった。市が、最近つくった交通プランを実現していくための側面援助という視点もある程度ここに入れる必要があるという事情も理解はしているのだがいかがか。
吉岡委員	非常に具体的な記述だが、「IC乗車券の導入により」というのは、「例えば」という意味で書いているのか。
鈴木部会長	読点があるので分かりにくいですが、その後すぐに「など」と、続くので例示であろう。
吉岡委員	この表現だと、本当にIC乗車券の導入をやらなければいけないような縛りがきつくなる感じはする。既にもう計画があって、それをさらに進めていくというのであれば、また別だが。現状で、これについてどういった状況になっているのかによって、書きぶりが変わるのかなと思う。
事務局(山田谷主査)	IC乗車券については交通プランの方でも書いているが、基本的に導入することが前提になっている。そこに、付加価値を付けるかとか、例えばJRと使えるようになるかというところはまだまだ検討されてない状態なので、ここは、「IC乗車券を導入する。それにプラスアルファで利便性の向上につながる部分を検討していきたい」という趣旨で書いている。
鈴木部会長	今のご意見の根本はあまりにもここだけが具体的過ぎるということもあるかと思うので、例えば、「バスと鉄道の乗り継ぎをスムーズに行える乗車券制度の導入」というような、つまり環境切符とまでは書けないが、ちょっとここも検討してはどうか。あまりにも具体的すぎて、そのことだけが目標になってしまうのはつまらない。
事務局(山田谷主査)	重点プロジェクトの方で45ページになるが、取組みの展開イメージの中で、今、交通の方でも実際に取り組んでいるものとして、学生向けのフリーパスなどがある。今、おっしゃられたような環境切符のようなものは将来的にこういった検討をしていきたいと思いますということで、例えば、運賃制度の抜本的見直し、そのためのツ

<p>鈴木部会長</p>	<p>ールとして IC 乗車券を使う方法もあるのかなと思う。</p> <p>別に IC である必要はなく、紙で十分だと思う。別な意図が見えるようなところがいやだなというふうを感じる。</p> <p>もう少し一般的に緩める形で広く捉えられるような表現にしていれば。</p> <p>結局、その IC カードにした時に、一番私が嫌なのは、お金を払うことの負担感が減ってしまうということ。本当は、外国に比べて、環境を守るという意味でも極めて不合理な運賃体系がとられているのに、その痛みを感じなくて済むようにされてしまうというのが、私は嫌である。</p>
<p>事務局(環境企画課長)</p>	<p>実は、環境プランに IC 乗車券の記述があって、この計画はその環境プランを具体化したもの、という位置づけがあるので、これまで IC 乗車券について触れてきたものであるが、ただ、今のニュアンスで、IC カードプラスアルファ、いろんな選択肢も含めて検討するという趣旨だとすれば、少し書き方を工夫してみたいと思う。</p>
<p>鈴木部会長</p>	<p>「IC 乗車券の導入など、バスと鉄道乗り継ぎをスムーズにすることができるシステムを導入することにより」、というような修文も可能かと思うので、ご検討いただきたい。今のままだと、IC 乗車券の導入に見えてしまう。現在だと、乗り継ぎ割り引きを使うためには、バスカードや、割引のあるスキップカードが使えない、というように、市民にとって痛みがある極めて厳しい変な制限が付いている制度というのがわかると思う。しかし、IC カードになった瞬間にそういう不合理性が見えなくなる、つまり全部裏側に隠れてしまうのではないか。それこそ保険の約款みたいに誰もが読んだことのない規則の中に埋もれてしまう。</p> <p>それでは、4 章について他にご意見等なければ、第 5 章に入りたい。事務局から聞いたところによると、内容がきついのではないか、という意見が庁内調整の中でかなり出たらしい。したがって、ここに書かれていることを全部やらなければいけないということではなく、37 ページの上から 3 分の 1 ぐらいのところに書かれているが、「これらの中から各主体の意識やライフスタイル等に応じて取り組むことが望まれる」というところで緩めてある。やるべきアクションがどういうことか明確に書かれている。この 5 章は、前回の部会で見えた骨子から大分変わっているのだろうか。</p>
<p>事務局(山田谷主査)</p>	<p>前回の骨子ではこれほど細かく、たくさんは示していなかった。</p>

鈴木部会長	<p>特に、前回の部会での意見を入れた修文が行われているところが、42ページの、「市の行動の指針」の部分で、項目が4つになっている。</p> <p>後ほど、重点プロジェクトの議論の結果を踏まえて、戻ってくることもできると思うので、第6章の重点プロジェクトの議論に移りたいと思う。</p> <p>5つのプロジェクトの1つ1つについて見ていきたい。まず、本日も先ほどからいろいろ議論されている交通の部分、「公共交通利用加速化プロジェクト」だが、いかがか。</p> <p>今月から常用漢字が増えて、「鬱」とか「挨拶」とか「語彙」の「彙」など、難しい漢字が沢山入った。以前にも申し上げたかもしれないが、フィリピンからの留学生が学位論文を日本語で書くことになって、ゼミの度ごとに一生懸命漢字を勉強している姿を見たことがある。やはり、ある種、公文書は一定の分かりやすい漢字の範囲以内で書くというのが重要なことではないかと思う。そういう意味では、私は、漢字使用制限派である。「溢れる」は、常用漢字になったのだったか。なるべく公的な文章は平明な範囲内で書くという常用漢字の精神は、固有名詞、学術用語以外はある程度守った方がいいと思うので、新しい今月からの常用漢字の範囲内で、もう一度全体を見ていただきたい。</p> <p>交通プロジェクトについていかがか。運賃制度の抜本の見直しとか、将来的にこういうことをやるというこの図全体の構造が、以前に比べて分かりやすく、そして、踏み込めるところには踏み込んだ記述がされている。この報告書の範囲内で出来る限りのことは書かれているという姿勢で事務局としてはこの案をつくっているようだ。</p>
両角委員	<p>他にも関わるが、「定量目標と指標」とあるが、ちょっと私は交通のことはあまりわからないのだが、先ほどから議論になっているような、5分以上エンジンをかけっぱなしする、というようなことがないように、指標みたいなものもここに出てくるといいと思う。その後の方に先走ってしまうが、もう少しこういう指標の他に、例えば、森林の機能の回復、のような何かもう少し「背景・狙い」に即した、細かい指標を考えてはどうか。</p>
鈴木部会長	<p>5分以上のアイドリングのようなことに対しては、二酸化炭素削減の量という意味ではここに何か入れられると思うが。仙台駅前のバスの停留所の特徴は、駅から何百メートルも離れている「仙台駅前」があって、ダイエーの前も「仙台駅前」になっている。なので、そういう利便性を指標化できるといいのだが。</p>
両角委員	<p>前回の議論で面白いと思っていたことだが、ヨーロッパの場合、乗り降りする際に切符を見せない。お金は払うのだが、勝手に乗り降りしてもものすごくスムーズで</p>

鈴木部会長	<p>ある。ああいうものは日本にはない。何か、もっと乗り降りの時間を短縮できてスムーズに発着のできるようなシステムとか、何かそういう交通の面で指標があれば。もちろん最終的にはCO₂削減量だと思うが。</p> <p>ものすごく間接的には地下鉄・バス利用者数であろうか。もっと直接的だと何らかの形で自家用車通勤・通学から公共交通機関に乗り換えてくれた人の数とかになるのだろうが、なかなかそういう統計は難しいのだろう。自転車の通行量ぐらいは見てもいいと思うが。あるいは、例えば、自転車専用道路の整備など。何かもう少し別な表現で道路の何かの整備の総延長数とか、そういった方法で、もう少し歩行者の面に立った指標があれば。</p>
事務局(環境企画課長)	<p>プロジェクトごとに、「定量目標および指標」ということで入れているが、実はこのプロジェクトは、先ほども申し上げたが、これですぐ動かせるものではなくて、これをやろうとした時にもう少し検討を前に進めるという期間が、計画を作った後に必要になってくると思う。ここに書かれている指標についても、そういった検討の中でもっといいものが出てくる可能性があるので、ここでは少し例示的に書かせていただいて、もう一回整理させていただくという形にさせていただきたい。今、指標としていろいろな整備等が挙げたが、ここで何がいいのか、確定的に決めるのはなかなか難しいので、申し訳ないが、ここでは例示的な雰囲気を出させていただき、今後さらに検討させていただくということにしたい。</p>
鈴木部会長	<p>そういう意味では、ここでは、例示であるということは何とかにじませる。こそくな手段は、「など」だが。あるいは、前説のところに、「例を挙げる」というふうに書いていただくなど、よろしくお願ひしたい。議論を少し先に進めて参りたい。ご意見とか雰囲気とか内容について。</p>
吉岡委員	<p>ちょっと分かりにくいのは、44ページの表に「重点的に取り組むべきポイント」と書いてあって、右側に「目指したい姿」というのが書いてあるが、この目指したい姿のところにかかれた項目が、後のページの方に明確に見えるのかというところではない。</p>
鈴木部会長	<p>この43ページの5つの四角が、この章のプロジェクトの1から5まで対応していると思うのだが。</p>
吉岡委員	<p>対応はしているが、例えば一番最初の「全国と比して排出割合が高い運輸部門」と、この表現もちょっとどうかなと思うのだが、それと「…機能集約型都市、公</p>

	<p>公共交通を中心としたまちづくりと連携した強力な推進」書いてあるが、この細かい内容が後ろの方で出てくるのかなという、そこを探すには全部を読まない、というふうリンクしているのか何となく分からない。そのへんを、何とか整理できないかと思うが、いかがか。</p>
事務局(環境企画課長)	<p>事務局としては、例えば 44 ページの「背景・狙い」に、説明したつもりであったが、改めて見直して、皆様に伝わるような形に直したい。</p>
鈴木部会長	<p>43 ページで言いたいことは、何をポイントにして何を指すのかということなので、そのポイントの方は主だったものを次のページ以降から読み取らなくてはいけない、ということだよいのだろうが、目指す姿というのはこのプロジェクトの1から5の2ページに見開きで書いてあるところに、見出し項目として「目指そうとする姿」というようなものがあったらいいかもしれない。見開きの最初にある「概要」という形ではなく、ここに本プロジェクトの目指すところみたいなものが、書かれていてもいいかもしれない。</p>
吉岡委員	<p>簡単に言えば、44 ページに「取組みの内容」というのが3つほどポイントとして挙げられているが、これが重点的に取り組むべきポイントとして、「重点的に取り組むポイント」の中に入れて書くと分かりやすいのではないかと思う。</p>
鈴木部会長	<p>大事なご指摘だと思う。 それでは、次に2番目のプロジェクト「ビジネス省エネ・グリーン化プロジェクト」を見ていきたい。 先ほど申し上げた「インセンティブ」というのがここに出てくる。「動機付け」あるいは「誘引施策」。そんな日本語になると思う。 ちなみに最終的には、色付き印刷になるのか。</p>
事務局(山田谷主査)	<p>はい、最終的に計画が策定された段階で色付き印刷になる。</p>
鈴木部会長	<p>47 ページの右下のグラフも色付き印刷になるということではわかりやすくなる。では、もう少し先を見て、3番目の「杜の恵み循環プロジェクト」に入るが、いかがか。</p>
鈴木由美委員	<p>少し細かい部分で申し訳ないが、「背景と狙い」の一番最後の項目で、「森林資源を適正に利用することは」と書かれているが、利用するだけでなく適正に管理</p>

<p>鈴木部会長</p>	<p>することも必要な部分だと思うので、管理の言葉も少し入れていただければと思う。</p> <p>その1つ上の項目に、管理がおろそかになっているという趣旨のことが書かれているが、それを受ける形で森林資源を適正に管理・利用するというふうを書くほうが、きっと分かりやすいと思う。</p> <p>他にご意見はあるか。「クレジット化」については分かるか。皆、クレジットカードを持っている時代で、信用、というか信頼して一定の権利を預ける、という意味かと思うが。</p>
<p>事務局(山田谷主査)</p>	<p>一般の方々にとって、クレジットと言われても分からないと思うので、計画完成時には、他の語句も含めて、用語集として間違いなく入れたい。</p>
<p>鈴木部会長</p>	<p>1番目から3番目の資料についても引き続きご覧いただいて構わないので、次に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」を見ていきたい。50ページに「コンテナ」とあるが音引きしていない。一応、国語審議会の基準では音引きをする方が標準的表記法で、かねてから音引かない伝統のある機械工学とか電気工学の分野では、「コンピュータ」のように語尾を音引かない表現も当面の間認める、ということが昭和27年に決められて以来長く続いている。そこで、この1つの報告書の中では音引くか音引かないかについては統一しておいた方がいいかなと思う。</p>
<p>事務局(山田谷主査)</p>	<p>用語の使い方は、特有名詞の使い方とか検討して見直したいと思う。</p>
<p>鈴木部会長</p>	<p>この4番目のプロジェクトで、先ほどの小林委員からご提案のあった、東西線に何か画期的な付加価値を付けることも含めて、本当に仙台らしい大きなプロジェクトを立ち上げられるといいと思う。</p>
<p>事務局(環境局次長)</p>	<p>小林委員のご提案の件について、地下鉄の全部の電力を賄うことは難しいのではないかなと思うが、例えば、一部でも再生可能エネルギーで動かすということになれば、それはそれで目玉として発信でき、大きなシティセールスにもなると思う。実は、荒井の方に駅舎ができる。そちらの方に、太陽光発電を交通局の方で設置したいという話がある。どれくらいの規模にするかについては、お金の問題もあるのでまだ何とも言えないところだが、できればそういうところを活用して、ご提案いただいたような形のものを少しでもやれないかどうか、交通局側と交渉していきたい</p>

と思っている。それから、メガソーラーについては誘致をしたいと考えており、まだどうなるか分からないが、一応、仙台市も一緒に入った形で他の事業者、例えば、ファイナンス関係やコンサルの方もいると思うので、そういうところと組んでやっていけないかと考えている。ここに書いてあるイメージ図は、今こちらで、例えばトランスヒートコンテナであるとか、メガワットソーラーとか、地下鉄の排風口で発電ができないだろうかとか、いつかいろいろなアイデアを出して、次年度予算が付けばそのあたりの事業可能性調査、フィージビリティスタディをやりたいと考えているものである。電気バスについては、環境審議会の工藤委員からもご提案があったが、どこか地元で開発して動かせないかということを考えている。プロジェクトということで、この中に今後、いろいろなものを追加していける可能性があると考えている。現段階では、お約束できるような熟度でないので、それだけご了解いただきたい。

鈴木部会長

5番目の「市民・地域でつなぐ光と水と緑のプロジェクト」。ここには、先ほどの、ヒートアイランド現象をやわらげるという視点が書かれている。

鈴木由美委員

この「概要」の部分で、「地域単位」で、という取組みの方法が書き込まれているが、市全体に住んでいる住民の皆さんでということ念頭に置いた書き方をしたい。「概要」の2行目のところに、「地域単位で行うなど市民一体となって取り組む機運を盛り上げ、」となっているが、このイメージ図を見ると、例えば、「小学校を中心とする緑のカーテン」というような限定された地域での取組みの施策として受け取られてしまうのではないかと感じる。やはり市全体の住民がそれぞれに取り組むことがすごく必要になってくると思うので、一定のところそういう取組みを特徴的にやるというものではなくて、全体的に取り組める方策の提案をこの部分に盛り込んでいただきたい。先ほども、「背景と狙い」のところ、温暖化防止のところちょっと薄いのではないかと話があったが、その2つ目の項目の、「まち全体が低炭素なものへと変化しつつあるような体験」というのではなく、温暖化防止へ移行するような形の体験というふうには書き直していただけないかと思う。例えば、43ページの「目指したい姿」の一番最後の箱囲みのところを、「市民に低炭素の十分な理解」と書き込んであるが、これを温暖化防止というような言葉に変えていただきたい。

鈴木部会長

低炭素化社会というのはいいが、低炭素の重要性というよりは温暖化防止の重要性というほうが分かりやすいのではないかというご意見。最初の、地域単位での取組みについてのご意見については、そういう意味では2つの視点が混ざり合って分かりにくくなっている気がする。重要なこととして、100万都市仙台では、放っ

	<p>ておいたのではコミュニティができない。ますます市民一人一人が、あるいは、一 家族一家族ごとがバラバラになってしまう。でも地域やコミュニティを確認しながら、 お互いがどんな暮らしをしているか、お互いが相談しながらある暮らしを目指 していく単位を大切にしていかなければいけないという視点と、それを全市に広げ なくてはならないという視点の2つがあると思う。今の鈴木由美委員からのご指摘 は、そのうちの後者の視点が欠けているということだと私は理解している。</p> <p>幸い仙台は東京などと違って公教育がそれほど信頼を失ってないので、小学校の 学校単位にした子ども会という組織が有効に機能しているところが非常に多いと 思う。東京や、あるいは仙台でも私立や国立大学法人付属の小中学校に通う子ども 達の比率が非常に高いところでは、子ども会活動が極めて難しくなっているという 話を聞くが、全市的に見ると、仙台では、かなり小学校の学区という単位がある程 度機能していると思う。話をまとめると、「全市に広げる」ということは非常に大 事視点だと思うので、是非取り入れていただきたい。ただし、その時に、このある 種地域をベースにした、あるいは地域を必ずしもベースにしなくてもいいが、コミ ュニティというものを育てていくということも重要だと思うので、その2つが読み 取れるように、少し文章を改めていただくようお願いしたい。ほか、5番目のプロ ジェクトを中心にここまでいかが。</p> <p>以上で6章の「重点プロジェクト」ひととおり見てきたことになる。</p>
小林委員	<p>48 ページの「杜の恵み循環プロジェクト」の「定量目標及び指標」で木材使用 量とあるが、これ自体、目標にもなると思うが、これは市の考えでは、仙台市産の 木材に限定せずに木材であればいいという考えなのか。できれば、仙台市産のもの をできるだけ使って欲しい。そういう考えはあるのか。</p>
事務局(環境企画 課長)	<p>基本的には、市の中での緑の循環が成り立つようにということを狙いとしている ので、仙台市地元の木材、あるいは実際には宮城県産という形になるかもしれず、 まだはっきり分からないところもあるが、何でもいいというよりは、基本的には地 元の、できれば仙台市産の木材という形が望ましいと思っている。</p>
鈴木部会長	<p>では、第7章の「計画の推進」に入りたい。ここでは、冒頭の部分で、計画を着 実に推進しながらも、そのとおりやればいいというだけではなくて、常に努力を怠 らないということが明示的に書かれている。特に、第2段落の「現時点では法的な 制約がある」うんぬんというところは、この部会での議論を踏まえて、ある意味で、 踏み込んだ記述がなされている。</p> <p>例えば、一番最後の条例についての記述に対して、これでよいかどうかも含めて ご意見を伺いたい。</p>

両角委員	<p>最初に申し上げたことと重なって恐縮だが、「推進体制」の「市民協働の推進」というところで、私が先ほど申し上げたアンバランスがここでも出ているような気がする。地球温暖化は私たちの日常的な生活や経済行動が主要因であり、市民等が主体となって行動していくことが推進のために不可欠である、と書かれているが、この部分にもう少し温暖化の適応策の方も入れてほしい。</p>
鈴木部会長	<p>第1章のところ、先ほどの2つの視点が入ることになったので、それを受けて、この部分でも、文言の追加をお願いしたい。</p> <p>条例は、まさしく小林委員のご指摘にもかなうこと。今度は、国への働きかけ。これからの政治の問題次第でやれる可能性が出てくることもありうる。</p>
吉岡委員	<p>この評価は誰がすることになるのか。</p>
鈴木部会長	<p>Plan、Do、Check、ActionのCheckの部分。</p>
事務局(環境企画課長)	<p>実は、環境プランの方に少し具体的に記載があるが、これまで環境施策等の進行状況については環境審議会に年次報告書という形で報告して、それを見ていただくというのが基本だった。今回の環境プランは、議決計画ということも背景にはあるのだが、議会への適切な報告、あるいはその前段として、必要に応じて市民・事業者の方々による意見やチェックをいただくような機会も設けたいと考えている。環境プランを評価することはこのプランの進行管理とセットというか、そういう側面がかなり強いと考えている。現在、環境プランを改定するにあたり、環境審議会を通してあるので、外部的なチェックはいただいているが、さらに大きな目というか、全市的な視点で見ていただくということを考えている。</p>
吉岡委員	<p>例えば、第5章の「行動指針」に、非常に具体的な内容が記載されているが、これが実行できたかどうかの点検の時に、すごく効いてきてしまうような気がする。この中のどれかが進められればいいというスタンスで実はやっているのに、そこを理解してもらえないと、チェックの時に非常に厳しい評価になってしまう。評価のための実行にならないように、評価のところでも上手く仕組みを作っていないとやりにくくなるのではないかという懸念はある。</p>
鈴木部会長	<p>ただいまのご指摘の部分については、取り組むべき項目の候補リストであるということが明示的に書かれているので、逆にここを曖昧に書くのではなく、強く明確に書いてあることを支持したい。というのは、どうしても行政部門という公的セクターの中には、ある種非常に旧態依然なところが沢山残っていて、そういったと</p>

吉岡委員	<p>ころに、突き付けてこう書いてあるじゃないかということを経環境部局が言える。そのためにも、少しここは強面の項目が並んでいるというのがむしろ望ましい。</p> <p>それは非常に重要である。しかし、いわゆるチェックをする、評価をするという時にマイナス査定じゃなくて、プラス査定でいくようなチェックということを想定しておかないといけないと思うが。</p>
鈴木部会長	<p>なるほど。賛成である。逆にこんなことを書いたがために、環境局がたたかれるようなことがあってはいけないと。</p>
吉岡委員	<p>高い理想のもとでやって、その結果、「この部分はきちんと計画どおりやって下さい」というようなことにしないと、PDCAサイクルが本当の意味で回らないだろう。</p>
鈴木部会長	<p>評価の方法は、いろいろな意味で非常に重要で、評価の仕組みを考えることも検討課題の1つである。できれば、この計画の中のどこかに、評価のあり方もきちんと考えていくことが課題である、と書いていただくと今のご指摘にも応えることになると思う。</p> <p>全体を通していかがか。この後、諮問についてのお話があるので、この計画のあり方の案についてはそろそろ議論を集約したい。</p> <p>私が、一つだけ気になったのが、12ページに戻るが、「仙台市の燃料種別エネルギー起源二酸化炭素排出量」の円グラフで、電力が40%を占めている。ただし、電力は、相対的にはクリーンエネルギー源であって悪者ではない。そこるところを誤解を受けないようにしておけるといいと思う。つまり、トータルのエネルギーの割合は40パーセントより高いはず。つまり、プラグインハイブリッド車のほうがガソリン車や普通のハイブリッド車よりもずっと環境に優しいというのは、電力会社がつけてくれる電力が相対的に低炭素だからである。</p>
事務局(山田谷主査)	<p>この円グラフは、使用量が多い順ということになっている。おそらく、その同じエネルギー量というか熱量あたりに換算すると、おそらく電力は効率がいいということになると思う。</p>
鈴木部会長	<p>誤解はないと思うが、少し気になったのでコメントとして申し上げた。特に対応してほしい、というわけではない。</p> <p>いろいろご意見が出た。非常に日程がタイトで本当に申し訳ないが、12月6日に環境審議会がある。その場で、私が概要をご報告するとともに、今日の議論をも</p>

	<p>とにして、できる限りの修文をかけたものを資料として環境審議会に報告することになっている。ついては、今日の議論を踏まえた修文については事務局と私に一任をいただいでよろしいか。</p>
委員	<p>「異議なし」</p>
鈴木部会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>それでは、12月6日の環境審議会にご報告をしたい。もし、非常に専門性が高かったり、あるいは委員の皆さんから強い意見としてお示しいただいた部分等について、必要があればそれぞれの委員の皆様にお問いかけするということも合わせて考えたいと思う。事務局、それでよろしいか。</p>
事務局(環境企画課長)	<p>はい。</p>
鈴木由美委員	<p>1つ質問をよろしいか。先ほど、用語集が出るというふうなお話だったが、12月6日の審議会の際には用語集は出てくるのか。</p>
事務局(山田谷主査)	<p>12月6日までには準備が間に合わないが、環境プランとほぼ同じような形で、用語集が付く予定である。</p>
鈴木部会長	<p>この部会の議論を終えて、その後でまた集まるということは想定しないと思うが、この文章と一緒に作った私たち8名の委員に、用語集の案ができた時点で見せていただきたいがよろしいか。</p>
事務局(山田谷主査)	<p>はい。了解した。</p>
鈴木由美委員	<p>少し気になったのが、7ページにある「CDMクレジット」、それから経産省で出している「グリーンイノベーションによる環境・エネルギー大国戦略」だが、これも是非用語集の中に入れていただくようお願いしたいと思う。</p>
鈴木部会長	<p>もし、他にも、是非とも用語集に採用して欲しいという単語があれば、事務局あてにご連絡下さるようお願いしたい。</p> <p>それでは、次の議論に入りたい。答申文書についてであるが、これまでの議論で計画自体には盛り込めなかったが、是非何らかの形で諮問を出された市長にお返</p>

事務局(環境企画課長)	<p>しすることはできないかと思う。ただいま配布している文書は事務局でまとめた答申案のイメージである。事務局から説明をお願いしたい。</p> <p>(別紙の「答申イメージ」に基づき説明)</p>
鈴木部会長	<p>ありがとうございました。4つ目の丸印の、先ほど、吉岡委員から、レベルを高くするにはPDCAサイクルのCのチェック、評価の部分が非常に重要であるとのご意見があった。どういう評価をするか、その評価の仕方を考えて次のさらに高いところを狙う、ということもここにも、ここにこそ書くという方法があるかもしれない。もちろん、計画案そのものの中にも、その視点が重要だと書いていただいているが、ここでも、PDCAサイクルで的確にチェックしながら、さらにそういう次の政策、次のランクを目指すのだというふうにも書いてもいいのではないか。それから、「議論を横に走らせる」というところは少し意味が分かりにくいと思うので、表現を少し工夫してほしい。</p> <p>この答申イメージ、いかがか。4回にわたって熱のこもった議論をすることができたと思っており、これはその1つの結晶である。このように答申に添える形で意見を市長にお返りする、ということはいかがか。このような内容でよろしいか。</p> <p>前回の部会で、間庭委員より、交通政策について出された沢山のご意見について、それを計画に盛り込めない部分があるのはもったいないというご意見をいただいたと思うが、それを受けて1つ目の丸印と2つ目の丸印の部分に書かれている。こういう形でお返りするということよろしいか。</p>
委員	<p>「異議なし」</p>
鈴木部会長	<p>この答申イメージを12月6日の環境審議会場で、参考資料として出すことになるか。</p>
事務局(環境企画課長)	<p>先日、審議会の佐藤会長にご相談させていただいて、是非、審議会で議論をさせてほしいということだったので、資料として提出させていただきたい。</p>
鈴木部会長	<p>ありがとうございます。ご意見があれば、是非今ここでお願いしたい。よろしいか。</p>
委員	<p>「異議なし」</p>


鈴木部会長	<p>それではもし、何かあれば明日の朝ぐらいまでであれば、たぶん事務局は対応できると思うので、お気づきの点があれば明日の朝ぐらいまでに、電子メールか電話で事務局の方へご連絡いただければと思う。</p> <p>この答申イメージについて、本日、若干の意見をいただいた。私からの意見も申し上げた。これを事務局の方で最終的に調整して、これも事務局と私に一任いただければと思う。審議会の意見としてこの意見を仙台でも議論して市民からの意見として市長にお願いするという形を取りたいと思うが、いかがか。お認めいただけるか。</p>
委員	「異議なし」
鈴木部会長	それでは議事の最後に入る。その他だが、事務局からお願いしたい。
事務局（浅野主任）	<p>今後の予定についてであるが、本日の審議でお取りまとめいただいた「仙台市地球温暖化対策推進計画のあり方」については、「杜の都環境プラン」と併せて、12月6日の環境審議会にお諮りし、ご了承いただければ後日、年内に市長に答申を行う予定である。答申については、鈴木部会長、環境審議会の佐藤洋会長、杜の都環境プランの起草委員会のお取りまとめ役をいただいた西村副会長のお三方にお願いしたいと思う。</p> <p>仙台市地球温暖化対策推進計画については、市長への答申の後、仙台市としてパブリックコメントを年明けの1月中旬頃から実施し、その結果を受けて3月末までに計画の改定を完成させていきたい。</p> <p>専門部会の開催については、本日の第4回目をもっていったん最後とさせていただく予定だが、パブリックコメントの結果によっては部会員の皆様にご相談させていただく可能性がある。皆様にお集まりいただく機会を設けさせていただくか、もしくは資料を送付させていただき、ご相談させていただくかは現時点では分からないが、その際には委員の皆様のご貴重なお時間をいただくことになるので、恐縮だがよろしくお願いしたい。</p>
鈴木部会長	<p>他に何か委員の皆様からあるか。</p> <p>なければ、議事を終了し、進行を事務局にお返ししたい。</p>
事務局（浅野主任）	今回の部会を持って基本的に最後の部会となるので、最後に次長の小林より一言ご挨拶申し上げたい。
事務局（環境局次	この部会は、7月に立ち上げていただき、本日まで4回にわたり開催させていた

長)	<p>だったが、忌憚のないご意見が交換され、その考え方を私どもも共有させていただいた。鈴木部会長の進め方が大変お上手で、対立する意見は対立する意見としてきちんと議論していただき、そして、おまとめいただいた。皆様には、何とか仙台市のためにいいものを仕上げようと、仙台市の企画職員になっていただいたような形でご議論や情報提供をいただいたことに、心から感謝している。</p> <p>このような会議がまた開催されて、今度は市民の方々にも入っていただけるような大きな動きになればと考えている。</p> <p>特に地球温暖化対策を進めていくうえでは、様々な摩擦が起きたり、利害が一致しない部分もあって、そういう部分につきご理解をいただきながら進めていかなくてはいけないということがある。</p> <p>今回、重点プロジェクトということで、今までの計画とはだいぶ違った形の、市民の方や事業者の方にも動きが見えるようなものをおつくりいただいたという点でも大変素晴らしい成果を出していただいた。どうぞ引き続き、この後の環境審議会も含めて、いろいろアドバイスをいただいたり、プロジェクトを立ち上げる時にご協力をいただければと思っている。本当にどうもありがとうございました。</p>
事務局（浅野主任）	<p>それでは、以上を持ちまして本日の会議を終了いたします。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 峯田喜次郎 