

# 【ダイジェスト版】

## EST ステークホルダー会議報告書要旨

### EST [環境に配慮した持続可能な交通] ビジョンとその実現に向けた課題

2006 年 03 月

#### EST ステークホルダー会議実行委員会

#### ❖ EST (Environmentally Sustainable Transport : 環境に配慮した持続可能な交通) とは

OECD (2001) が提唱する新しい政策ビジョンであり、長期的な視野で環境的に持続可能な交通ビジョンを定め、その実現を目指して、交通・環境政策を策定、実施しようとするもの。EST 実現のためには、「革新的な技術の開発・導入」と「人々の意識変革に基づく環境負荷の少ない交通行動・生活様式・経済システムの選択」の 2 つを柱とした取組が必要であり、行政、企業、市民の間で長期的なビジョンについて合意を形成し、その実現のための戦略・政策を策定し、着実に、かつ大胆に実施に移していくことが必要であるとされる。

#### ❖ 参加型会議とは

参加型会議とは、多くの人々の関心の的となり議論を必要とするような社会的問題について、問題の当事者や市民の参加の下、一定のルールに従った対話を通じて、論点や意見の一致点、相違点などを確認しあい、可能な限りの合意点を見出そうとする会議。参加型会議の成果において、合意形成は一つのオプション。

#### ❖ ステークホルダー会議とは

ステークホルダー会議は、参加型会議の一つの方法で、討議しようとするテーマに応じて最もふさわしいステークホルダー (問題当事者) が討議を行う会議方法。問題に対する立場や見解の違いによって生じる論点を明らかにし、合意点や対立点やその背景を明確にできるのが特徴。

## EST ステークホルダー会議とは

EST ステークホルダー会議は、交通・環境に密接な関わりをもった交通需要者や交通事業者、政策担当者、産業界、NPO等を“ステークホルダー”とし、それらのステークホルダーが一堂に会し、フォーラム形式で各々の立場を踏まえた意見の主張と対話による討議を行おうとするものである。

### ▽ EST ステークホルダー会議の開催概要

開催日 - 2006年3月17日(金) 14:00 ~ 3月18日(土) 16:30

開催地 - 新横浜プリンスホテル

主催者 - EST ステークホルダー会議実行委員会

テーマ - 「EST（環境に配慮した持続可能な交通）ビジョンとその実現に向けた課題の共有」

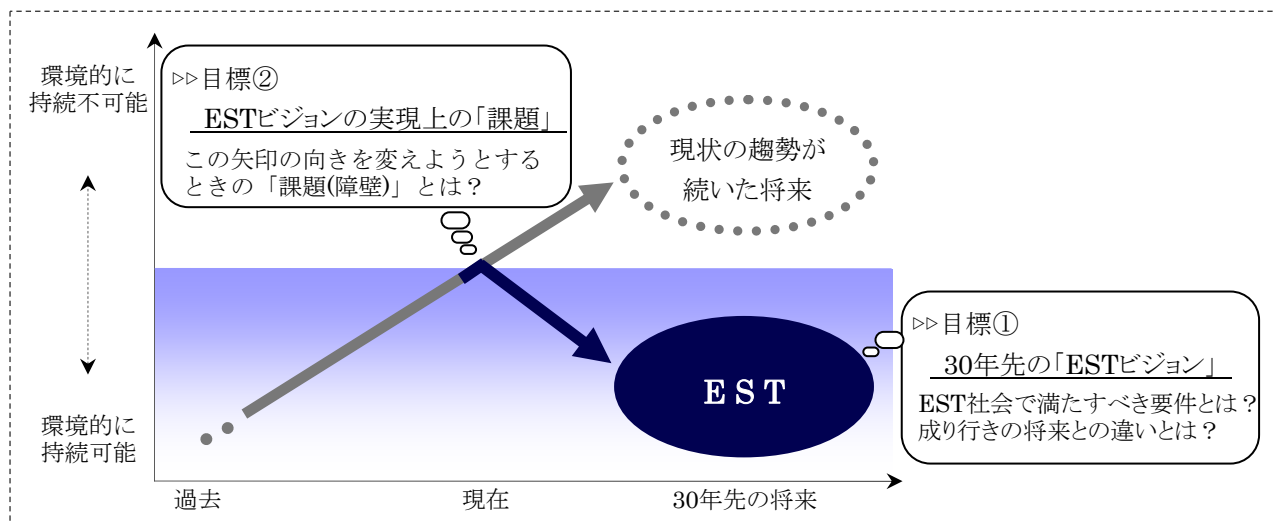
目的 - EST 実現の上で交通・環境分野に密接な関わりを持つ“ステークホルダー”が討議を行い、我が国として目指すべき EST ビジョンを共有するとともに、EST を地域において実現するために優先的に解決していかなければならない課題を互いに確認しあうこと。

▷目標① 我が国として約 30 年先の将来を展望した EST ビジョンの共有

▷目標② EST ビジョンの実現に向けた課題の共有

参加者：公的セクター8名、企業セクター14名、NGO・NPO セクター9名、計 31 名

事務局：(有)オフィスアイリス

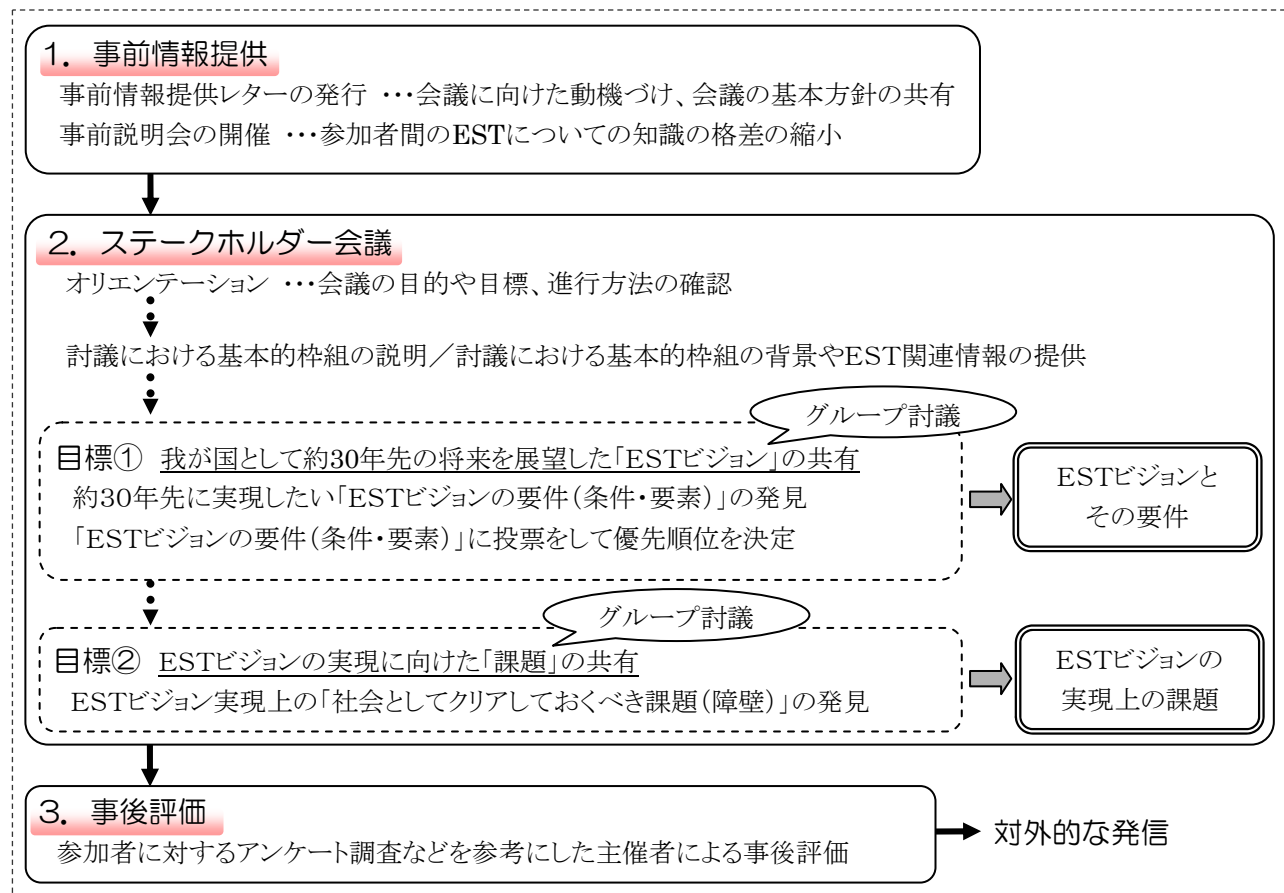


△ EST ステークホルダー会議の目標①と目標②の概念図



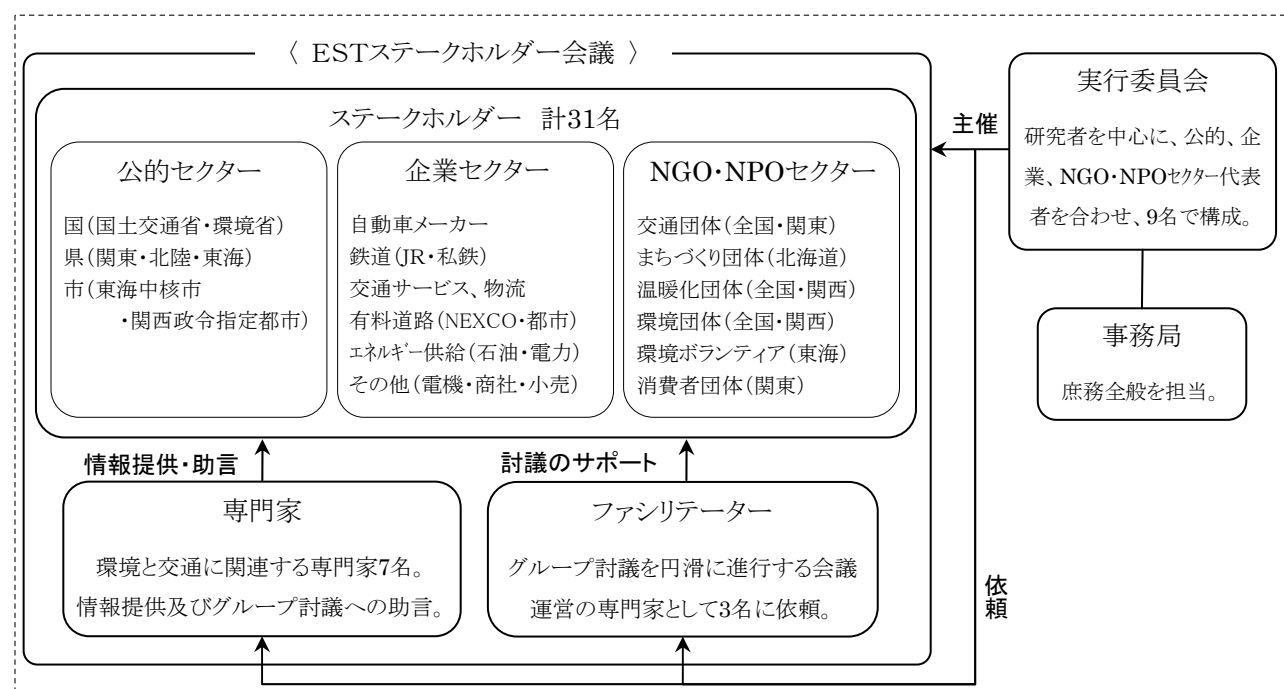
△ グループ討議の様子

## EST ステークホルダー会議の流れ



△ EST ステークホルダー会議の流れ

## 会議の実施体制と関わった人々



△ EST ステークホルダー会議の実施体制

## 討議における基本的な枠組

ESTに対する議論は、関連分野が広範にわたり、ステークホルダーの関心も多様であり、議論の枠が無限に拡散しやすい。このため、議論の焦点の明確化及び議論の深化を目指すために、基本的な枠組を設定した。

### ▽ 討議における基本的な枠組

#### 1. 中長期的な視点に立ち、約30年先（2030～2040年）のESTの実現を目指す

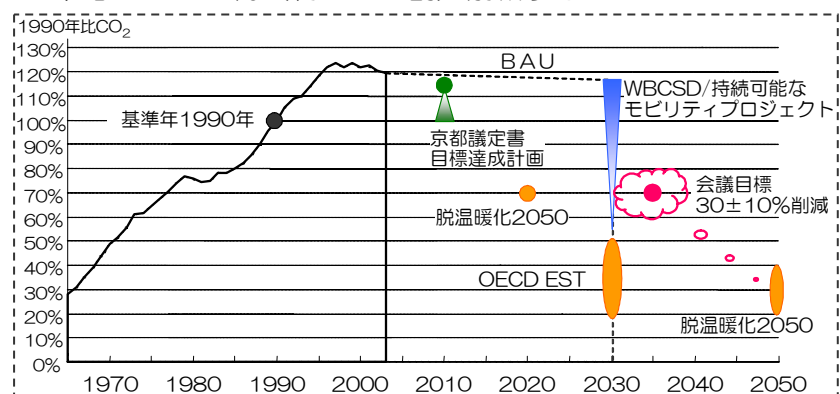
「目指すべき目標点から立ち返ってその実現方法を検討する」バックキャスティングの考え方に基づき、中長期的な視点で議論する。現実や実現可能性だけに引っ張られすぎないよう、理想の実現に向けたいわば「叶えられる夢」を描く。

現在の技術や制度、人々の選好等にとらわれず、また、整備や実現に長期間を必要とするような対策も含めて、様々な選択肢が取りうる状況下での議論を可能とするためには、約一世代先（約30年先）に時間設定をして議論することが適切。

#### 2. 日本国内を対象として議論する

#### 3. ESTの代表的な環境指標として二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）に着目し、約30年先（2030～40年）の交通のCO<sub>2</sub>排出量を1990年比30±10%（約2～4割）削減する

将来のCO<sub>2</sub>排出削減レベルに関しては様々な意見があるが、将来的に必要なとされるかもしれない削減レベルを厳しめにとらえ、1990年比30±10%削減を想定。

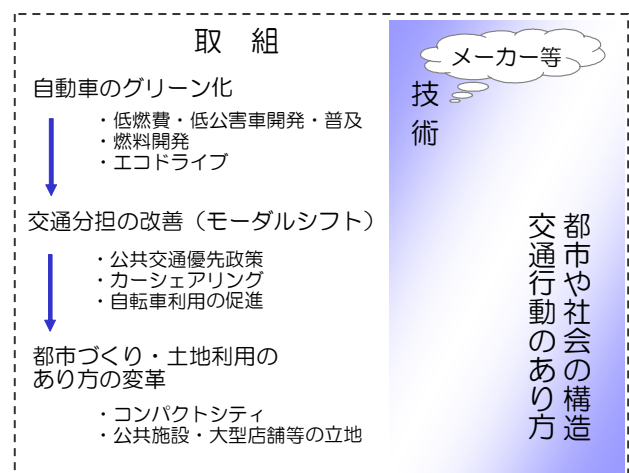


△ 様々なCO<sub>2</sub>削減目標レベルの例と会議目標レベル

#### 4. 技術開発よりも、都市や社会の構造変化・交通行動のあり方に焦点を当てる

自動車の環境技術の開発によるCO<sub>2</sub>削減の可能性については、ある程度共通の理解が得られていると思われる。そのため、技術開発は前提とし、都市や社会の構造変化・交通行動のあり方に焦点を当てる。

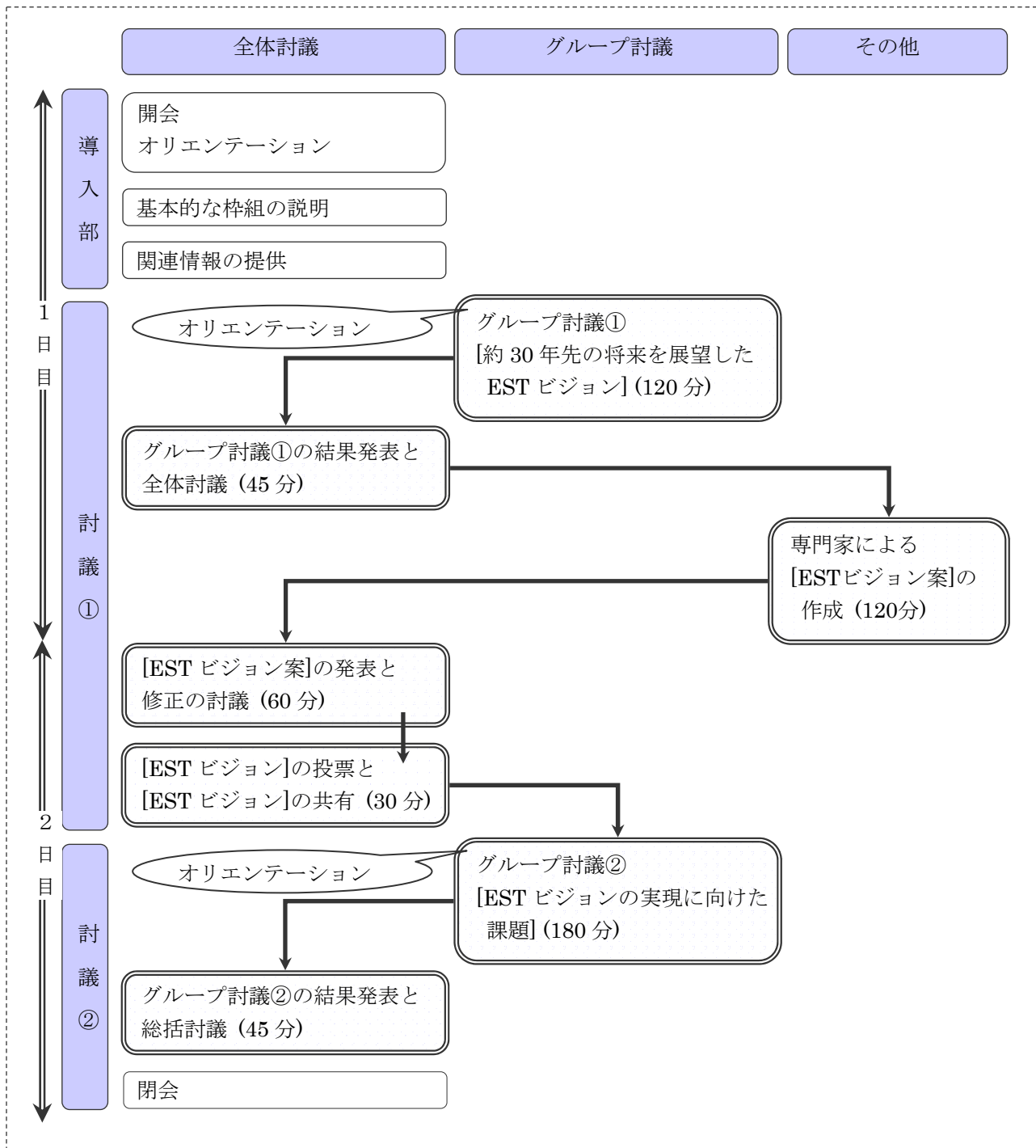
都市形態や住まい方は多種多様である。地域の視点を考慮しながら、全国範囲で都市や社会や交通行動のあり方について議論する。



△ EST実現に向けた取組の考え方

## 討議の進め方

2 日間にわたる会議のフローは次のとおり。主に全体討議とグループ討議から構成される。グループは、セクター、男女比、EST に関する参加型会議の経験の有無のバランスを考慮して 3 グループを編成した。

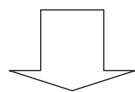


△ EST ステークホルダー会議の討議フロー

## 討議①「約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」の結果

### ▽ 3つのグループからの「EST ビジョン」の提案

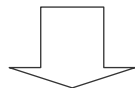
| 〈グループ A の提案〉                                                                                                                                                                                                               | 〈グループ B の提案〉                                                                            | 〈グループ C の提案〉                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A-1. 移動が少なくなくて済む街（環境負荷小）<br>A-2. 合理的な交通手段が選択される社会<br>A-3. 公共交通を自由に利用できる社会<br>A-4. 環境性と経済性が適切に反映された社会<br>A-5. 「交通手段」を共有できるシステムがある社会<br>A-6. 国民の高い環境意識で合意形成される EST 社会<br>A-7. 技術革新された新しい乗物社会<br>A-8. 様々な用途の使い分けを支援する道路ネットワーク | B-1. 社会構造の改革<br>B-2. 移動の変更を支援する社会システム<br>B-3. 交通体系の整備<br>B-4. コンパクトなまちづくり<br>B-5. 意識・教育 | C-1. CO <sub>2</sub> の少ない、都市への変革<br>C-2. CO <sub>2</sub> の少ない、公共交通手段の拡大<br>C-3. 道路インフラの高度化<br>C-4. 人の心を Eco マインドに醸成 |



専門家グループは、客観的な立場から 3 つのグループ討議の結果を解釈・整理し、ステークホルダーによる最終提案のたたき台となる「EST ビジョン案」を作成。

### ▽ 専門家による「EST ビジョン案」

- 〈専門家の EST ビジョン案〉
- 案 1. 移動の発生が少ないライフスタイル・社会である
  - 案 2. 移動が少なくなくて済むまちの構造である
  - 案 3. 誰もが便利で快適な公共交通機関がある
  - 案 4. 状況に応じて効率的な交通手段が選択できる
  - 案 5. 環境コストが内部化されている
  - 案 6. 様々な交通手段の使い分けが可能な交通路がある
  - 案 7. 高い環境意識が行動に結びつく社会である



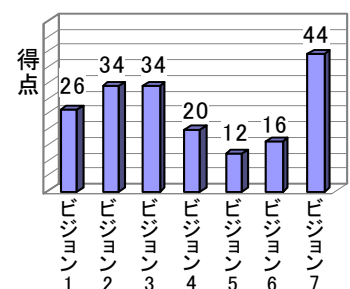
専門家の「EST ビジョン案」を土台に検討を行い、必要な修正を経てとりまとめ。ステークホルダーによる「EST ビジョン」の最終提案は、次の 7 つの要件で構成。

### ▽ ステークホルダーによる「約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」の最終提案

- 〈「EST ビジョン」の提案〉
- 1. 無駄な移動の発生が少ないライフスタイル・社会である
  - 2. 移動が小さくても快適なまちの構造である
  - 3. 誰もが使いやすい公共交通機関がある
  - 4. 状況に応じて効率的な交通手段が選択できる
  - 5. 環境コストが内部化されている社会である
  - 6. 様々な交通手段の使い分けが可能な交通路がある
  - 7. 高い環境意識が行動に結びつく社会である
- ※ 地域特性・都市規模に応じて多様性がある

また、「EST ビジョン」の 7 つの要件の優先順位を明らかにするため、重要だと思う上位 3 つの要件を選び、順に 3、2、1 点を配点する記名投票を行った。

- 1 位 (44 点) : ビジョン 7 「高い環境意識が行動に結びつく社会である」
- 2 位 (34 点) : ビジョン 2 「移動が小さくても快適なまちの構造である」
- 2 位 (34 点) : ビジョン 3 「誰もが使いやすい公共交通機関がある」



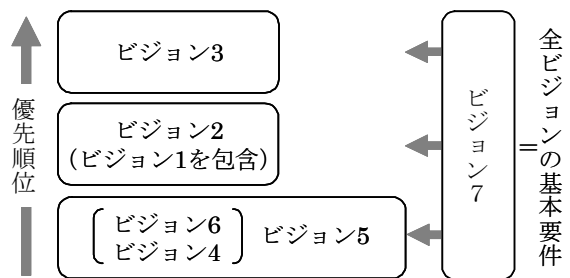
△ 「EST ビジョン」投票結果

## 討議②「EST ビジョンの実現に向けた課題」の結果

### ▽ 3つのグループの「EST ビジョンの実現に向けた課題」の討議概要

#### 〈グループ A〉

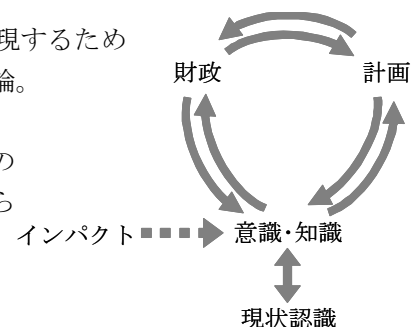
施策や解決策まで検討せず、ビジョンの実現において何が本当の障壁となるかに着目し、7つのビジョンの優先順位を意識して議論。特に、グループ内で最上位に挙げた人数の多かったビジョン 3、2、7 を重点的に取り上げた。ビジョン 7 については、単独上位のビジョンではなく、他の全てのビジョンの実現上で必要な基本要件である、と結論づけた。



#### 〈グループ B〉

グループ内で上位だったビジョン 1、4、7 を議論。ビジョンを実現するために必要な対策と、その対策実施上の課題は何か、という進め方で議論。

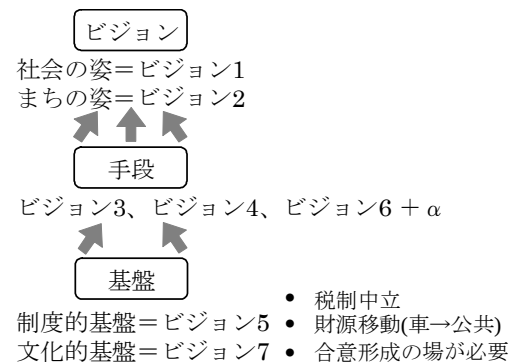
最終的な「根っこの課題」は、国民の公共性に関する意識の不足、縦割りの弊害も相まって計画サイドに想いが伝わらない、計画策定の際の財政配分が不適切、計画実施の際に実践を伴っていない、これらが繰り返し空回りしていることではないか。それを正すには、国民の意識・知識にインパクトを与えることが必要である。



#### 〈グループ C〉

7つのビジョンを、1及び2は社会や街の姿、3及び4は交通手段、5は制度的基盤、7は文化的基盤であると整理。

地域特性の理解についても議論。大都市は今あるインフラやシステムをどう効率的に活かすか、中規模地方都市は公共交通をいかに成立させるか、集落部は一般の公共交通は難しくとも使いやすい多様な交通手段をいかに提供できるかが課題であるとした。また、対策、その実行上の課題、課題を突破するアイデア、の3つに分けて意見をまとめた。



#### 〈3 グループの討議結果から得られた「EST ビジョンの実現に向けた課題」の例〉

ビジョン 1 の課題 - 移動の距離を抑える、法制度やルール、計画が必要。

- 職住近接のライフスタイルを促すため、IT を最大限活用する。

ビジョン 2 の課題 - 市街地を拡散させずに都市機能を集中させる、土地利用と都市計画が重要。

- 都市を再構築する費用負担の配分や財源の確保が課題。

ビジョン 3 の課題 - どのような公共交通体系にするかの合意形成が必要。

- それぞれの公共交通機関の便利さ・サービスを高める手段(技術・費用)が不足。

ビジョン 4 の課題 - 地域の実情に応じた多様な手段が必要だが、管理体制や料金の連携がない。

- 共同配送等の物流対策、トランジットモール、P&R などで公共交通を補完。

ビジョン 5 の課題 - 炭素税などを導入するとしても、負担の分担等についての国民の合意が必要。

- 環境コストの内部化は強制力で推進するか、環境意識による自主性に委ねるか。

ビジョン 6 の課題 - 公共交通を優先し、自転車を活用できるレーンや設備の整備が必要。

- 地域の実情に応じて道路空間をあまり自由に使えない現状が課題。

ビジョン 7 の課題 - 情報の充実と、家庭、学校、企業、社会を通じた教育、人材育成が必要。

- すべてのビジョンを実現する上で必要な合意形成には高い環境意識が必要。

## EST ステークホルダー会議の評価とメッセージ

〈会議のねらいは達成されたか〉

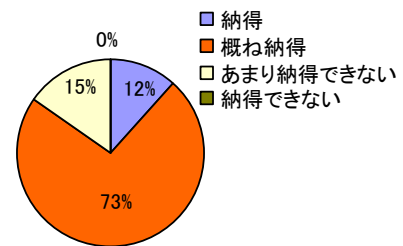
討議①「約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」については、7 つの要件からなる「EST ビジョン」をまとめることができた。無駄な移動を生じさせない社会システムやまちの構造、公共交通の充実など多様な交通手段、環境コストの内部化、高い環境意識に基づく行動選択といった 7 つの要素が整った社会こそが、今後一世代かけて構築すべき社会ではないかとの結論を導き出した。

討議②「EST ビジョンの実現に向けた課題」については、熱心な議論がなされ、3 つのグループから非常に多くの意見が出されたものの、やや網羅的・総花的なものとなっている。今後、この素材を土台として課題の絞り込みを行い、我が国として EST 社会を実現していくために今の段階から総力を上げて議論を深め克服していかなければならない優先課題を明確にしていくことが可能である。

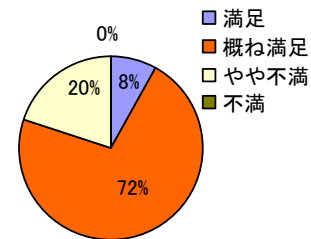
今回の会議は、本格的な EST に関する取組に対し、導入の役割を果たした。今回の EST ステークホルダー会議は、産官学が対等な立場で参加した実行委員会の主催による会議であった。EST をはじめ、多くのセクターの主体的参加を必要とする今世紀の環境問題の解決の糸口は、こうしたパートナーシップ型の時間・空間の共有から発見されるのかもしれない。

このような参加型会議やステークホルダー会議の方法は、定型化したものがある訳ではなく、ケースに応じて模索していくものであり、今回の EST ステークホルダー会議は貴重な経験であった。

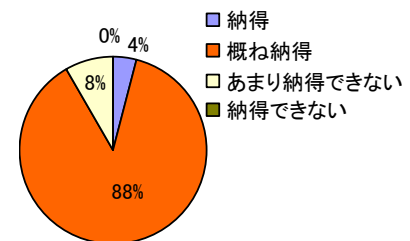
この EST ステークホルダー会議を更に発展させ、議論を深め、全国の様々な場において EST の議論や取組のきっかけとなることが期待される。



△ 討議①の結果の納得度



△ 討議②の討議の満足度



△ 討議②の結果の納得度