

ESTステークホルダー会議 報告書

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3月

ESTステークホルダー会議実行委員会

序文

自動車は、20世紀、人間の活動範囲を飛躍的に広げ、経済社会活動の発展に、そして人間の欲望の充足の上で必要不可欠の存在となった。自動車産業は日本経済の原動力として確固たる地位を築き上げ、都市構造や社会システムも、自動車による移動を前提としたスタイルが全盛を誇るようになってきた。

しかし、地球温暖化問題をはじめ厳しい環境制約への対応が不可避となった今、これまでの自動車への依存度を強める交通のあり方を根本から問い直し、環境に配慮した持続可能な交通（EST）の実現に向けての取組を推進する必要性に迫られている。きっかけは、2001年5月のOECD環境大臣会議からのEST政策の推進を訴える世界へのメッセージであった。

今般のESTステークホルダー会議では、「EST」をテーマとして、日頃、行政、企業、NGO／市民のそれぞれ異なった立場で交通・環境問題に関わりを持ち、又は関心を有している方々に、ステークホルダー（問題当事者）として参加して頂き、我が国として目指すべきESTビジョンとその実現上の課題等について議論を深めて頂いた。ステークホルダー会議は、意見や価値観が多様で複雑な利害が絡む社会的問題について、会議ルールに則って議論を進め、何とか共有可能な答えを見出そうということを目的として、開催されるものであり、わが国においてその開催例が多く見られるようになってきている。

本報告書は、広くESTに取り組んでみようとする全国の地域の方々、各界の方々に対する有益な発信につながるよう、会議の状況及び結果をできるだけわかりやすく紹介したところである。ESTの実現とは一体何なのか、会議の結果から導き出された我が国として目指すべきESTビジョン等は何であったのか等を、是非とも確認頂きたいと思う。そして併せて、必要な情報の提供の下、ステークホルダーが会議ルールに沿って討議を深めることによって、自ら社会的問題の解決に向けて答えを見出していくことが可能であることを知って頂きたいと思う。

本報告書が全国の各地、各分野においてESTの実現に向けての議論や取組のきっかけになることを、そして更に、このような参加型会議の場が各地で設けられることのきっかけになることを強く望んでいる。

ESTステークホルダー会議実行委員会委員長 柳下 正治

「ESTステークホルダー会議報告書」

— 目次 —

1. EST ステークホルダー会議とは	15
1-1. EST(環境に配慮した持続可能な交通)とは.....	15
1-2. 参加型会議とは.....	15
1-3. ステークホルダー会議とは.....	16
1-4. EST ステークホルダー会議とは.....	16
2. EST ステークホルダー会議の開催方針	18
2-1. 実行委員会の設置	18
2-2. EST ステークホルダー会議のテーマと目的、目標.....	18
2-3. ステークホルダー会議の実施過程.....	20
2-4. 討議における基本的な枠組.....	21
2-5. 情報の公開と会議結果の活用について.....	23
2-6. 会議に関わる人と役割	23
(1) ステークホルダー	23
(2) コーディネーター	26
(3) ファシリテーター	26
(4) 専門家	26
(5) 実行委員会	26
(6) 事務局	27
(7) スタッフ	27
2-7. 実施スケジュール	27
3. 事前情報提供	29
3-1. 事前情報提供の目的.....	29
3-2. 「お知らせ」No.1～No.4の発行.....	29
3-3. 事前説明会の開催	29
(1) 事前説明会の開催概要	29
(2) 事前説明「ステークホルダー会議の開催について」	30
(3) 事前説明「交通と環境の関わりについて」	31
(4) 事前説明「国内における EST に関する様々な議論の紹介」	32
(5) 質疑・意見交換.....	32
4. ステークホルダー会議	35
4-1. ステークホルダー会議の開催概要.....	35

4-2. グループ編成.....	36
4-3. 会議の結果：導入部.....	37
(1) 開会	37
(2) オリエンテーション	37
(3) EST に関する討議における基本的な枠組について	38
(4) EST に関する討議に対する関連情報の提供	38
4-4. 会議の結果：討議①「約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」	41
(1) 討議①のオリエンテーション	41
(2) 討議①のグループ討議の進め方.....	42
(3) 討議①のグループ討議の内容	43
(4) 討議①のグループ討議の結果	48
(5) 討議①「約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」の共有.....	50
i) 専門家によるグループ討議の結果の整理	50
ii) ステークホルダーによる「EST ビジョン案」の修正と「EST ビジョン」の共有.....	53
iii) 「EST ビジョン」の要件についての投票	54
4-5. 会議の結果：討議②「EST ビジョンの実現に向けた課題」	56
(1) 討議②のオリエンテーション	56
(2) 討議②のグループ討議の進め方.....	57
(3) 討議②のグループ討議の結果	59
4-6. 総括討議.....	65
5. 事後評価	66
5-1. 評価の方法	66
5-2. 評価のための参加者アンケート	66
5-3. 実行委員会による評価	79

終わりに

1. EST ステークホルダー会議とは

1-1. EST(環境に配慮した持続可能な交通)とは

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面から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である。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している。

そもそも、交通は大気環境問題の主要因であり、NO₂、SPM、VOCs、道路沿道の交通騒音等の発生源である。また、それらと並んで CO₂ の排出増加の主な要因の一つでもある[※]。さらに、交通に関連する社会問題については、交通事故、交通渋滞、中心市街地の衰退、高齢化社会における公平なモビリティ確保の問題等、その影響は多岐にわたる。これらを鑑みると、日本でも EST 政策を導入・推進すべきときであると言える。

我が国では、政府主催の下、「EST 名古屋国際会議(2003.3)」、「環境と交通に関する世界会議 in 愛知(2005.8)」が開催されるなど、EST の取組の普及が進められてきた。民間でも、トヨタステークホルダー・ダイアログにおいて 2003 年度、2004 年度に「環境保全に配慮した持続可能な交通」がテーマとして取り上げられ、EST に関する討議が行われる等、波及が見られる。「京都議定書目標達成計画(2005.4)」においても EST の推進が明記され、この取組に弾みをつけるため、2005 年度から各省連携施策の一つとして、国土交通省、環境省及び警察庁による「EST モデル事業」が開始された。

[※] 本会議では、EST の環境指標を CO₂ として温暖化問題に特化しているが、EST を温暖化問題にのみ関連付けているわけではなく、EST 実現のための最大の克服課題として温暖化問題を最優先で取り上げるべきである、という認識に立っている。

1-2. 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を指す。

近年、①科学技術の著しい進展や社会の激変における人々の価値観や見解の多様化、②科学的予測の不確実性と不確実性下での意思決定の不可避性、③的確な社会的意思決定のための既存の意思決定システムを補強する方法論の必要性、などが認識され始めた。このため最も相応しいステークホルダーによって問題の本質へ接近する討議方法や、一般の市民による対話を積み上げる討議方法など、問題の性格に応じて最もふさわしい方法によって討議を行い、討議から導き出された結果を既存の意思決定プロセスに提供することが必要ではないかと考えられるようになってきた。それが、参加型会議の登場の背景である。このような社会的ツールの導入が一層民主的かつ責任ある意思決定システムを可能とすると考えられる。

なお、参加型会議の成果は合意形成とは限らず、合意は一つの成果のオプションである。

1-3. ステークホルダー会議とは

ステークホルダー会議とは、参加型会議の一つの方法である。ステークホルダー会議は、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である。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という特徴がある。

これに対して、参加型会議には一般市民が討議に参加する市民パネル型会議がある。

1-4. EST ステークホルダー会議とは

この EST ステークホルダー会議は、京都議定書目標達成計画（平成 17 年 4 月 28 日閣議決定）に位置づけられる「EST モデル事業」の普及啓発活動の一環として、国委託事業により実施した。

EST ステークホルダー会議は、EST をテーマとして行うステークホルダー会議である。すなわち、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。

表 1-4-1. EST ステークホルダー会議の開催概要

<ul style="list-style-type: none"> ❖開催日：2006年3月17日(金)14:00開始(受付13:30)～3月18日(土)16:30終了 ❖開催地：新横浜プリンスホテル^{※)}(〒222-8533 神奈川県横浜市港北区新横浜3-4) ❖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もった交通需要者や交通事業者、政策担当者、産業界、NPO 等の“ステークホルダー”が一堂に会して討議を行い、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を目的として開催する。 ❖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(〒108-0014 東京都港区芝5-30-1 藤和芝コープ211)
--

^{※)} 会場の選定は、その規模や参加者、予算等によって立地、会議室の仕様、費用など様々な尺度がある。今回は、参加者・関係者が北海道から長崎に至る広範囲から集まるうえ、ほとんどが現役の社会人に平日の参加を依頼したため、新幹線や飛行機からのアクセスを重視して当会場を選定した。

+++ 〈参考1〉 ++++++
 「EST モデル事業」

EST モデル事業とは、京都議定書目標達成計画における「環境的に持続可能な交通(EST)の実現」の取組の一つで、EST の実現を目指す先導的な地域を募集し、関係省庁の連携により集中的に支援するものである。EST モデル事業の対象地域においては、関係者がプロジェクトチームを結成し、EST モデル事業の計画を策定し、それに基づいて各事業主体は EST モデル事業を実施する。モデル事業の推進には、自治体、地元経済界、交通事業者、道路管理者、警察関係者、NPO 等、幅広い関係者が参加することとされている。EST モデル事業は、平成 17 年度は 11 地域において実施された。平成 18 年度の EST モデル事業は、平成 17 年度より実施の 11 地域、及び新たに選定された 10 地域の計 21 地域において実施されることになっている。

+++++

+++ 〈参考2〉 ++++++
 「トヨタステークホルダー・ダイアログ」

トヨタ自動車(株)は、2001 年度より毎年、「環境」をテーマに、ステークホルダー会議「トヨタステークホルダー・ダイアログ」を開催している。同ダイアログは、当初は多様なセクターとの対話を目的として開催されていたが、第 3 回(2003 年度)及び第 4 回(2004 年度)は、「対話」から更に発展させ、自動車メーカーの企業経営の将来ビジョンにも関わる、「環境配慮型の持続可能な交通 (EST)」をテーマに設定して開催された。すなわち、企業自らが提供する製品・サービスに関わる社会問題を通じて関係を有する多くの主体をステークホルダーとして捉え、行政・企業・NGO セクターの約 30 名のステークホルダーが、「環境配慮型の持続可能な交通を実現するための模索～必要な方策とその推進上の課題～」を目標に 2 年にわたって議論を深めた。

国内において多様なステークホルダーが関与した EST の本格的な議論としては初めての試みであり、今回の EST ステークホルダー会議では、トヨタステークホルダー・ダイアログの経験を生かすため、ステークホルダーの人選及び討議の流れ等を参考にした。

+++++

2. EST ステークホルダー会議の開催方針

2-1. 実行委員会の設置

ステークホルダー会議は、扱うテーマに関して様々な利害を有した主体が参加して討議を行う会議であるため、公平・公正な会議運営を期すためには、各セクターと対等な立場にある主体が会議を主催し運営することが適切である。つまり、パートナーシップに基づくステークホルダー会議でこそ、長期的な EST の議論の共有と取組の推進に実効性を持たせることができると考えた。

そこで、環境や交通に関する研究者を中心として、公的セクター、企業セクター、NGO・NPO セクターからの代表者が加わって構成する「EST ステークホルダー会議実行委員会（以下、実行委員会）」を設置し、この実行委員会が会議を主催し運営することとした。

実行委員会は、ステークホルダー会議の基本方針の検討、会議の主催、会議結果の評価を行い、事務局は会議に係る庶務全般を行った。実行委員会のメンバーは、以下のとおりである。

表 2-1-1. 実行委員会のメンバー

柳下 正治（上智大学大学院地球環境学研究科・教授）〈実行委員長〉
松橋 啓介（国立環境研究所交通公害防止研究チーム・主任研究員）
早瀬 隆司（長崎大学環境科学部・教授）
岡崎 誠（鳥取環境大学環境情報学部・教授）
上岡 直見（NPO 法人環境自治体会議環境政策研究所・主任研究員）
織 朱實（関東学院大学法学部・助教授）
畑 直之（NPO 法人気候ネットワーク・常任運営委員(理事)）
長谷川 雅世（トヨタ自動車株式会社 環境部・担当部長）
垣下 禎裕（環境省 水・大気環境局自動車環境対策課・課長補佐）

なお、本会議の実施にあたっての事務局は、「平成 17 年度 EST モデル事業に係るステークホルダーによる普及啓発委託業務」として、(有)オフィスアイリス（東京都港区）が国より委託された。

2-2. EST ステークホルダー会議のテーマと目的、目標

表 2-2-1. EST ステークホルダー会議のテーマと目的、目標

〈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交通需要者や交通事業者、政策担当者、産業界、NPO 等の“ステークホルダー”が一堂に会して討議を行い、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を目的として開催する。

なお、会議の結果は、国内の各地域で実施中、及びこれから実施する EST モデル事業で共通

的な留意点や取組の方向を示すなど、EST モデル事業に基づく EST の普及と実現に向けた啓発に資するよう、必要なとりまとめを行う。

▶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
 : 約 30 年先の将来において実現したい EST ビジョンの要件 (EST 社会において満たしたい条件・要素) を整理し、それらの実現の優先順位を明らかにする。

▶目標② EST ビジョンの実現に向けた課題の共有
 : EST ビジョンを実現する際に、社会としてクリアしておくべき課題 (障壁) を明らかにする。

問題解決のアプローチの方法として、中長期の将来を展望して目指すべきビジョンを描き、そこを出発点として現在を見据え、ビジョンの実現に至る道筋を検討する方法を、バックキャスティング・アプローチという。OECD は、このような考え方に基づいて EST に取り組むことを奨励しており、本 EST ステークホルダー会議においても、このバックキャスティング・アプローチの考え方を取り入れた。

EST の必要性については、概して立場を越えて賛同が得られやすいが、具体的な EST の取組については、立場による利害の相違が生じやすく、取組の方向性に一致点を見出しにくい。

このような問題に際して、まずは、一旦現在から離れ、中長期の将来に討議の場を設定し、利害を超えて議論する。そして、できるだけ一致点を見出し、そこを基点に現在に立ち返って議論を深めることが、論点を明らかにするとともに、合意の形成上も有効であるといわれている。

EST ステークホルダー会議は、このようなバックキャスティング・アプローチの方法を取り入れ、EST 実現の上で交通環境分野に密接な関わりをもった“ステークホルダー”が一堂に会し、①約 30 年先の目指すべき EST ビジョンを描いて、そのビジョンにおいて満たしたい要件を明確にし、②将来の EST ビジョン実現に向けた課題 (障壁) を明らかにするという議論の流れにより、討議しようとするものである。

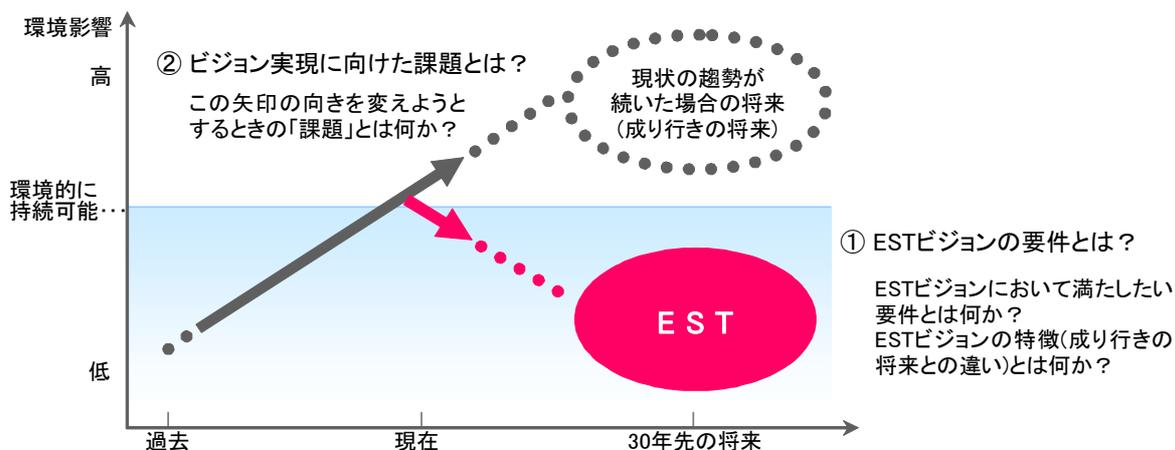


図 2-2-2. EST ステークホルダー会議の目標①及び②の概念図

2-3. ステークホルダー会議の実施過程

EST ステークホルダー会議は、大きく次の3段階から成る。

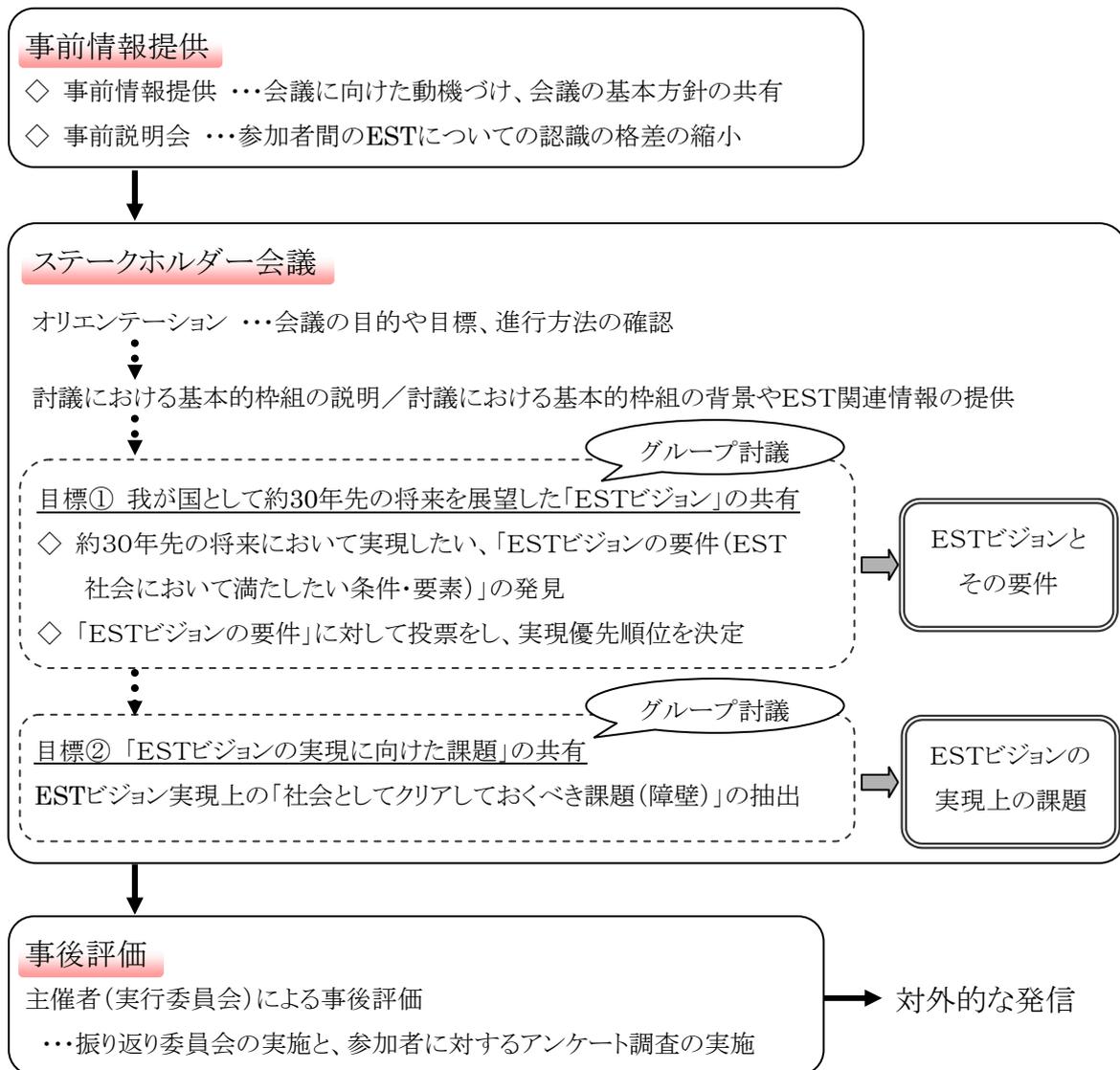


図 2-3-1. EST ステークホルダー会議のプロセス

上図に示すとおり、EST ステークホルダー会議は、「事前情報提供」「ステークホルダー会議」「事後評価」の3つの段階から構成される。中心となるのは「ステークホルダー会議」である。

(1) 「事前情報提供」

会議に向けた動機づけや会議方針の共有、参加者間のESTに対する認識の共有などを目的として、実行委員会からステークホルダーへの「お知らせ」の発行と、「事前説明会」の開催を通じて実施した。(詳細は第3章に記載。)

(2) 「ステークホルダー会議」

①我が国として約30年先の将来を展望したESTビジョンの共有と、②ESTビジョンの実現に向

けた課題の共有、という2つの目標達成を目指した。会議では、グループ討議と全体討議の2つの方法を繰り返して行った。これは、集団を小さくしたグループ討議による、ステークホルダーの多様な意見の抽出と議論の深化と、全体討議による、情報やグループ討議の結果等の理解と共有、及び議論の昇華を期待したものである。また、会議の主役であるステークホルダー以外に、専門家やコーディネーター、ファシリテーターにも参加してもらい、討議の充実を図った。(詳細は第4章に記載。)

(3)「事後評価」

会議開催後のステークホルダーに対するアンケート調査も含めて、会議の結果に対する実行委員会による評価を実施した。(詳細は第5章に記載。)

2-4. 討議における基本的な枠組

本会議では、以下に示す、討議における4つの基本的枠組を設定した。

表 2-4-1. 討議における4つの基本的な枠組

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

* 中長期的な視点

「目指すべき目標地点から立ち返ってその実現方法を検討する」というバックキャストの考え方に基づく。現実の視点や実現可能性だけに引っ張られすぎないように、理想(夢)の実現に向けた、いわば「叶えられる夢」を描く。

* 約30年という期間

現在は、30年前と比較すればとても想像もつかなかったような、科学技術の飛躍的進歩や社会構造の大きな変化が実現し、人々の価値観にも大きな変化が生じている。このため、現在の技術や制度、人々の選好等にとらわれずに、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大胆に議論すること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である。

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(CO₂)に着目し、約30年先(2030~2040年)の交通からのCO₂排出量を1990年比30±10%(約2~4割)削減することを想定する

将来的なCO₂排出削減のレベルに関しては、参加者間において様々な意見があるが、将来的に必要とされるかもしれない削減レベルを厳しめにとらえ、現時点から議論を行っておくことに関しては多くの賛同が得られると考え、1990年比30±10%削減を想定する。

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

* 技術開発は前提

自動車の環境技術の開発によるCO₂削減の可能性については、ある程度共有されている(共通の理解が得られている)と思われる。本会議では、多様な見解が存在する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。

＊地域性を考慮しながら全国範囲で議論

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、全国の都市や社会や交通行動のあり方について議論する。

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ることから、議論の枠が無限に拡散してしまうことになりやすい。このため、議論の焦点を明確にし、議論の深化を目指すために、基本的な枠組を設定したものである。討議における基本的な枠組は、実行委員会での検討を経て4つに絞られた。検討の過程の主な論点を以下に示す。

- 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” ことについて
 - ・ ESTの議論においてバックキャストの発想による議論は不可欠である。
 - ・ OECD ESTが提唱するバックキャストの考え方を普及させることも重点の一つである。
 - ・ 「約30年先を展望したESTビジョン」というテーマは難しいかもしれないが、情報提供として例示など多くの素材を提供すれば議論することは可能だろう。
 - ・ バックキャストで考えられる人と考えられない人の差は、「叶えられる“夢”」を描くよう、会議設計で工夫する。夢を描きつつ、そのビジョンの実現に向けた対策や課題については現実に即して考えられるように情報提供する。
 - ・ 「約30年先の社会の基礎情報が必要だ」との意見が出ているが、人口や環境制約、技術の可能性などの情報は提供したほうがよい。ただし、シナリオを示すなど、あまり情報を提供しすぎて社会像を設定すると、自由な発想に基づくバックキャストでなくなってしまうため、あくまで客観的な情報として提供する。
- ② “日本国内を対象として議論する” ことについて
 - ・ これまでのESTに関する参加型会議の経験から、国外までを対象とすると議論が発散してしまう可能性がある。
 - ・ 今回は日本でのESTの実現を目指すことが目的であり、国土ビジョンでよいだろう。
- ③ “約30年先の交通からのCO₂排出量を1990年比30±10%削減する” ことについて
 - ・ 本来はこの削減目標レベルそのものを議論することから始めるべきであるが、多様な意見や価値観の相違がある問題でもある。会議の意図に照らして、この削減目標に議論が集中しないよう工夫が必要である。
 - ・ 研究ベースでは、30%前後が削減目標とされている。2030~2040年頃に20~40%削減が達成されていれば、2050年に80%削減も可能な範囲に入る。
 - ・ これまでのESTに関する参加型会議の経験からも、将来的に厳しい目標が課される可能性を考慮して、現時点から議論しておくことについては合意を得られるだろう。

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”

- ・ 今回は EST ビジョンを作り上げることが大きな目標の一つである。技術開発についての議論は排除しなくてもよいのではないか。
- ・ EST ビジョンやその実現となると、技術開発は外せない要件となるはずである。しかし、これまでの EST に関する参加型会議でも、技術開発の必要性については共通理解が得られており、その開発努力はメーカー等に最も期待するということがもほぼ共有されている。
- ・ 議論を広げすぎないという意図からすると、地域を絞って設定してしまう方法もある。
- ・ ただし日本としての EST ビジョンを考える際に都市規模を絞り込むと、設定によって議論の内容が左右される可能性がある。そこは国土ビジョンとしての EST ビジョンを議論したい。

2-5. 情報の公開と会議結果の活用について

ステークホルダー会議の開催及びその結果に関しては、できるだけ情報の公開を行い、対外的発信を行うべきである。一方、所属する分野を代表して参加頂くステークホルダーに関しては、会議における発言に対して、後に追及されて責任が生じるようなことがないように配慮する必要がある。以上の点に関し、実行委員会では情報の公開と会議結果の活用について次のように結論を導き、参加者全員に周知した。

- ・ 会議開催事実の公開について
 - 会議開催の事実が国土交通省主催の「EST スタート・セッション」と連携して情報公開する。
- ・ 会議当日の公開について
 - ステークホルダーによる自由な発言の雰囲気確保のため、非公開とする。
- ・ 会議結果や内容の公開について
 - EST モデル事業を通じた EST の普及啓発に貢献するために、会議で共有した情報や結果は、Web や報告書、パンフレット等で公開し、発信する。
 - 参加者の情報については、公的セクター、企業セクター、NPO・NGO セクター、及び「国」「自治体」「運輸事業者」「一般企業」等のカテゴリー分けまでは示すが、個別の所属部署名、個人名、個人や団体が特定されるような発言内容は公開しない。
 - 本会議での経験や結果に基づく、参加ステークホルダー各人における取組、全国の他地域での EST 取組や研究等への発展は歓迎するが、情報の公開ルール及び出典明記は徹底する。
 - 執筆や引用する場合には、事前に事務局まで連絡する。

2-6. 会議に関わる人と役割

(1) ステークホルダー

ステークホルダーは本会議の主役である。公的、企業、NGO・NPO セクターのそれぞれにおいて、環境と交通に何らかの関わりを有している団体・組織、個人に依頼し、公的セクター8名、企業セクター14名、NGO・NPO セクター9名の計31名がステークホルダーとして参加した。

表 2-6-1. ステークホルダー一覧

セクター	所属機関・団体	担当分野	性別
公的セクター (8名)	国(国土交通省)	道路局	男性
	国(環境省)	水・大気環境局	男性
	都道府県(関東)	県土整備担当	男性
	都道府県(関東)	県土整備担当	男性
	都道府県(北陸)	交通政策担当	男性
	都道府県(東海)	環境担当	男性
	市町村(東海・中核市)	都市計画担当	男性
	市町村(関西・政令指定都市)	企画調整担当	男性
企業セクター (14名)	自動車メーカー関連団体	環境担当	男性
	自動車メーカー	環境担当	男性
	自動車メーカー	環境担当	男性
	鉄道事業者(JR)	企画担当	男性
	鉄道事業者(私鉄)	環境担当	男性
	交通サービス事業者	役員	男性
	貨物陸運事業者	環境担当	男性
	有料道路事業者(NEXCO)	技術担当	男性
	有料道路事業者(都市高速)	設計担当	男性
	エネルギー供給事業者(石油)	新エネルギー開発担当	男性
	エネルギー供給事業者(電力)	環境担当	男性
	一般企業(電機メーカー)	役員	男性
	一般企業(総合商社)	役員	男性
	流通事業者(総合小売業)	環境担当	女性
NGO・NPO セクター (9名)	交通 NPO(全国)	組織ネットワーク	女性
	交通 NPO(関東)	公共交通	女性
	まちづくり団体(北海道)	まちづくり	女性
	温暖化関係 NPO(全国)	温暖化対策	男性
	温暖化関係団体(関西)	温暖化対策	男性
	環境団体(全国)	大気環境	男性
	環境団体(関西)	環境パートナーシップ	男性
	環境ボランティア(東海)	環境カウンセラー等	女性
	消費者団体(関東)	地域消費者組合	女性

ステークホルダー会議では、討議テーマに応じて最もふさわしい問題当事者を選定する必要がある。ここでは、まずセクターを「行政」「企業」「NGO・NPO」の3つに分類し、ESTに関係する立場や強い関わりを持つ団体や組織を検討した。特に本会議で留意したことは、ESTというテーマに

対して全国的な視野を持って活動し、かつ具体的・先見的な討議ができるだろう団体や個人を、多様な分野から集めるといった点であった。参加者への打診は、このようなねらいから、公募等の方法を採用することは難しく、主に実行委員会委員の経験や交流を活用して依頼をした。また、本会議が EST モデル事業の一環として実施することから、全国の各地域の連携を深めることを意図して、EST モデル事業に参画している関係団体や個人にもアプローチした。なお、会議へ参加する際の基本ルールとして、ステークホルダーには以下のことを求めながら打診した。

- ・ ステークホルダーとして、組織・団体での経験をもとに発言すること。
- ・ ただし、組織・団体としての公式見解を述べるのではない。
- ・ 会議での発言について、会議以外の場において追及されることは一切ない。
- ・ 本会議での議論は交渉ではなく共同作業である。

参加依頼に際しては、実行委員会委員長から候補者に対して、次のような依頼文を發した。

表 2-6-2. ステークホルダーへの参加依頼状

EST モデル事業「EST ステークホルダー会議」へのご出席依頼

拝啓

……略……

さて、本年度より環境省・国土交通省等の連携事業として「EST モデル事業」が開始されました。長いこと EST の導入の必要性を主張し続けて参りました私どもにとりまして、EST 実現に向けての足音が次第に近く聞こえるようになってきましたことは、感慨ひとしおであります。

この EST モデル事業の一環として、EST ステークホルダー会議を開催することとなりました。全国の交通・環境分野に携わる方々が一堂に会し、「EST のビジョンとその実現に向けた課題の共有」をテーマとして、率直に意見を交換し討議を深めるための会議を開催しようとするものであります。

……略……

会議の詳細につきましては現在更に検討を続けているところですが、私は会議のコーディネーター役を担う予定であり、また、議論を進めるに当たっては、昨年度の……略……ステークホルダー・ダイアログでの討議の結果は貴重な財産ですので、その議論の流れを尊重してみたいと考えております。

つきましては、貴殿におかれましては、ご多忙中とは存じますが、是非ともステークホルダーとして本 EST ステークホルダー会議にご出席頂きたくお願い申し上げます。ご内諾賜りました折には、会議事務局から正式に連絡を取らせて頂こうと考えております。一つよろしくお引き受け頂けますようお願い申し上げます。

上智大学大学院地球環境学研究科 柳下正治

(2) コーディネーター

コーディネーターは、ステークホルダー会議全般における円滑な進行管理、全体調整等の役割を担った。柳下正治（上智大学大学院地球環境学研究科教授）が、主催者の実行委員会委員長の立場で参加した。

(3) ファシリテーター

ファシリテーターは、グループ討議を円滑に進行する役割を担う会議運営の専門家である。3 グループに分かれて討議するため、次の3名に依頼した。この3名は、いずれも民間組織主催のESTに関するステークホルダー会議におけるファシリテーターとしての経験を有している。

岸田 眞代（NPO 法人パートナーシップ・サポートセンター(PSC)・代表理事）

村上 千里（「持続可能な開発のための教育の10年」推進会議(ESD-J)・事務局長）

織 朱實（関東学院大学法学部・助教授）

(4) 専門家

環境と交通の専門家が参加した。専門家は、参加者間での情報の質や範囲に大きな差が生じないよう、討議の基本的枠組の背景や根拠となる共有情報を提供した。また、必要に応じて一定のルールのもとに専門家の立場からグループ討議にも参加し、必要に応じて助言を与える役割を担った。専門家として、次の7名に依頼した。

松橋 啓介（国立環境研究所交通公害防止研究チーム・主任研究員）

早瀬 隆司（長崎大学環境科学部・教授）

岡崎 誠（鳥取環境大学環境情報学部・教授）

上岡 直見（NPO 法人環境自治体会議環境政策研究所・主任研究員）

工藤 祐揮（産業技術総合研究所ライフサイクルアセスメント研究センター・研究員）

島田 幸司（立命館大学経済学部・教授）

杉山 和一（長崎大学環境科学部・助教授）

(5) 実行委員会

「3.会議開催に関わる基本方針」の「3-1.実行委員会の設置」に述べた通り、本会議の主催者であり、会議の基本方針等の検討や会議結果の評価等が主な役割である。なお、実行委員会のメンバーは、会議当日は実行委員長がコーディネーターを行った他、ファシリテーター、専門家、ステークホルダーとして参加した。

(6) 事務局

ステークホルダー会議、及び実行委員会の事務局を(有)オフィスアイリスに置いた。

なお、会議設計、会議内容に関する資料作成、会議結果の分析、参加者アンケート調査等の会議の内容に関する事項は、上智大学大学院地球環境学研究科の柳下研究室が担当した。

担当者と、主な役割は以下のとおりである。

苦瀬 朋子 ((有)オフィスアイリス・研究員)：会計、庶務総括

村上 理映 ((有)オフィスアイリス・研究員)：庶務

図師田 聡子 ((株)循環社会研究所・研究員)：ステークホルダーとの連絡窓口

濱田 志穂 (上智大学柳下研究室・名古屋大学大学院環境学研究科・博士後期課程)

：会議設計、会議資料作成、結果の分析、参加者アンケートの実施等

(7) スタッフ

ステークホルダー会議当日は、上智大学、名古屋大学、長崎大学の大学院生、(有)オフィスアイリスの職員、計 15 名がスタッフとして参加し、記録、撮影、ファシリテーター補助、雑務全般を担当した。

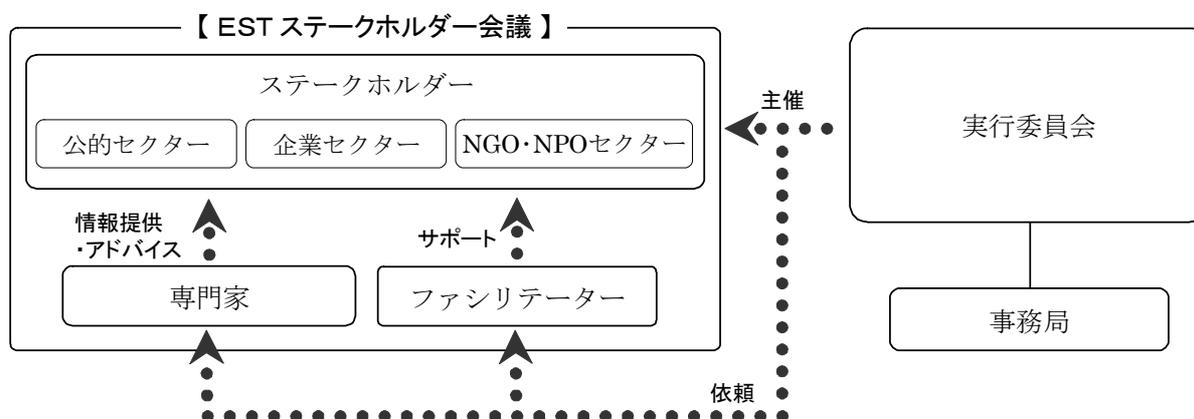


図 2-6-3. EST ステークホルダー会議の実施体制

2-7. 実施スケジュール

EST ステークホルダー会議の事業実施スケジュールの概要を、以下の表に示す。非常にタイトな日程の中で準備に十分な時間をかけられなかった点は否めないが、効率的に準備を進め、かつ参加者とのコミュニケーションの不足がないよう工夫をした。主催者である実行委員会では、委員のうち数人が「会議設計グループ」となって連絡を密にし、会議の方法や手順を検討し、実行委員会の推進役として機能した。また、事務局も、実行委員会担当、ステークホルダー会議担当、参加者との連絡窓口等に役割を分担して効率化を図った。

表 2-7-1. 事業実施スケジュール

	実行委員会 (一部が会議設計グループを担当)	専門家	事務局
12月	12/28 実行委員会準備会合 会議方針の決定		
1月	1/24 第1回実行委員会 参加者打診進捗確認 会議設計の進捗確認		1/11 参加者への打診開始 1/24 関係者事務手続開始 宿泊・会場手配 当日資料作成等 ロジ全般を準備
2月		情報提供の準備	2/6 委嘱状の発行 2/10 「お知らせNo.1」発行 2/17 「お知らせNo.2」発行
	『事前説明会』 2月20日(月) 14:00~17:00		
	2/20 第2回実行委員会 会議設計の最終決定 情報提供の最終決定	情報提供資料の作成	2/21 事前説明会欠席者への 資料の送付 2/28 「お知らせNo.3」発行
3月	3/3 会議設計打合せ 3/10 会議準備打合せ 3/14 ファシリテーター会合	情報提供資料の作成	3/7 会場下見 3/13 「お知らせNo.4」発行 「参加の手引き」発行
	『EST ステークホルダー会議』 3月17日(金) 14:00 - 18日(土) 16:30		
	会議結果の評価		会議結果の整理
4月	4/17 第3回実行委員会 会議結果の評価 成果のまとめと発信方法 の検討		4/10 事後アンケート発送 4/20 事後アンケート回収

3. 事前情報提供

3-1. 事前情報提供の目的

実行委員会は、会議開催前の約1ヶ月半を重要な準備期間ととらえ、ステークホルダーに対して事前情報提供に活用することとした。提供する情報は、ステークホルダー会議の開催に至った背景、本会議の目標、会議への関与者、討議の方法、ESTに関わる情報等である。これは、事前に会議の方針や関連情報を伝えることによって、①会議本番の限られた時間をできるだけステークホルダーの討議に充当すること、②参加者間のESTについての認識の格差を小さくすること、③会議に向けた動機づけをすること、④実行委員会と参加者とのコミュニケーション、などを意図していた。具体的には、「お知らせ」と称した実行委員会から参加者への文書の発行と、全員に参加を呼びかけて行った「事前説明会」の開催である。

3-2. 「お知らせ」No.1～No.4の発行

実行委員会から参加者への「お知らせ」を通じた事前情報提供は、主に会議に向けた動機づけと、会議の基本方針の共有、及び事務連絡の徹底を目的としていた。

その概要は、以下のとおりである。（詳細は付録資料に添付。）

1. 「お知らせNo.1」の発行：主催者(実行委員会)及び事務局挨拶、開催概要、実施体制の紹介
2. 「お知らせNo.2」の発行：会議の目的・目標、進め方の説明、事前説明会開催のアナウンス
3. 「お知らせNo.3」の発行：事前説明会の結果概要の報告と、事務連絡
4. 「お知らせNo.4」の発行：事前説明会での質問への詳細な回答と、事務連絡
5. 「参加の手引き」の発行：会議のテーマや目的・目標から、共有すべき基本ルール、全プログラムの詳細な進め方、参加者、主催者、事務局名簿まで網羅

3-3. 事前説明会の開催

(1) 事前説明会の開催概要

事前説明会を通じた情報提供は、会議の基本方針の共有と、参加者間のESTについての認識の格差を小さくすることを目的としていた。また、実行委員会、ステークホルダー及び事務局の初顔合わせの機会でもあり、会議に向けた更なる動機づけも期待していた。

事前説明会では、前半に実行委員会からオリエンテーションと情報提供を行い、続いて実行委員会及びステークホルダー全員での意見交換の時間を設けた。また、事前説明会当日の応対に加えて、説明会後にステークホルダーから出された質疑に対する回答をまとめて発送した。なお、欠席者にも全ての情報が共有されるように配慮した。

表 3-3-1. 事前説明会の開催概要

- ❖開催日：2006年2月20日(月)14:00～17:00
- ❖開催地：経済産業省別館 1014 会議室（〒100-8912 東京都千代田区霞ヶ関 1-3-1）
- ❖主催者：EST ステークホルダー会議実行委員会
- ❖参加者：ステークホルダー22名
- ❖内 容：
 1. 開会挨拶
実行委員会委員長：柳下正治（上智大学大学院地球環境学研究科・教授）
実行委員会委員：垣下禎裕（環境省水・大気環境局自動車環境対策課・課長補佐）
 2. オリエンテーション、出席者紹介
事務局代表／実行委員会委員：織朱實（関東学院大学法学部・助教授）
 3. ステークホルダー会議の開催について
実行委員会委員長：柳下正治（前述）
 4. 交通と環境の関わりについて
実行委員会委員：上岡直見（環境自治体会議 環境政策研究所・主任研究員）
 5. 国内における EST に関する様々な議論の紹介
事務局：濱田志穂（名古屋大学大学院環境学研究科・博士後期課程）
 6. 自己紹介、質疑、意見交換
 7. 閉会

(2) 事前説明「ステークホルダー会議の開催について」

オリエンテーションの後、EST ステークホルダー会議に向けた「事前説明会」の本論に移り、まずは実行委員会を代表として委員長（柳下）から、EST ステークホルダー会議の進め方や開催意義の説明を行った。

まずは、基礎となる EST の概念や、その成立の背景を説明し、EST 実現のためには、目指すべき EST を現状の延長線上に考えるのではなく、長期的なビジョンを考え、そのビジョンの実現に向けてのシナリオを策定し、着実にかつ思い切って実施に移していく、バックキャスト・アプローチによる検討の必要性を説明した。

また、今回の会議で採用している参加型会議とは、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のことを言い、本会議で採用するステークホルダー会議とは、討議しようとするテーマに応じて最もふさわしい問題の当事者が討議を行う参加型会議の一つの方法であり、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という特徴がある、と示した。

このような説明の後、本ステークホルダー会議のテーマや目的・目標と、「2-4.討議における基本的な枠組」に述べた討議の枠組や、会議の進め方、会議成果の活用等について説明した。

(3) 事前説明「交通と環境の関わりについて」

続いて実行委員会（上岡）から、交通と環境に関する基礎情報を提供した。

EST を提唱する OECD によると、交通部門が環境に与える影響は世界的トレンドからみて持続可能でないという。交通部門が環境に与える長期的影響は、OECD 諸国では都市部や局地では若干改善するが、それ以外は影響悪化し、非 OECD 諸国では全ての地域で影響悪化すると予測されている。

また、将来の人口増加率に対する自動車排気ガスの環境影響の増加予測では、OECD 諸国では自動車台数、走行距離、CO₂が増加傾向にある一方で CO、NO_x、VOCsが減少傾向にあるが、非 OECD 諸国では、自動車台数、走行距離とともに全ての環境影響が増加傾向にあるとも予測されている。

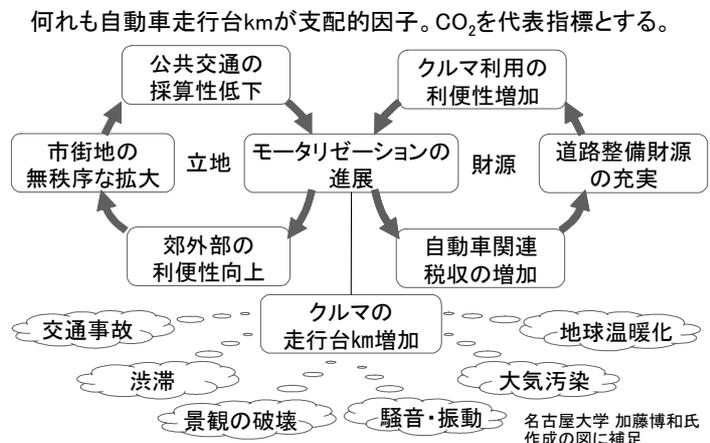
	OECD	非OECD	主要発生源
都市部: - 騒音 - NO ₂ , PM _{2.5}	± ↓	↗ ↗	重量トラック、航空機 重量トラック
局地: - O ₃ , 酸性化 - 海洋	↓ ↗	↗ ↗	乗用車、トラック 船舶
地球規模: - CO ₂ , CFCs - POP, 廃棄物	↗ ↗	↗ ↗	乗用車、トラック 航空機 乗用車、航空機

↓改善 ↗悪化

図 3-3-2. 交通部門が環境に与える長期的影響

我が国の交通の CO₂ 排出状況をみると、2003 年の交通部門の排出実績は 1990 年比で 12.2% 増加しており、総排出量の約 2 割を占めている。さらに交通部門の内訳をみると、旅客輸送の自家用乗用車の排出増加が 1990 年比で約 5 割増加しており、CO₂ 排出量の全体を押し上げていることが明らかである。また、我が国の部門別 CO₂ 排出量からは、交通部門は一貫して増加していることがわかる。その増加要因としては、自動車単体の燃費や旅行速度は向上しても走行台キロが伸びることで CO₂ 排出削減効果は相殺されていることが考えられる。加えて、人口密度の高い都心部では 1 人あたり自動車 CO₂ 排出量は少ないが、市郡部や東京・京阪神都市圏以外の地域では排出量が多いことが分かっており、地域における交通状況の多様性も交通部門の対策促進を阻む一因であると考えられる。

さらに、交通は、立地(土地利用)や財源(費用)とも影響しあって、事故や渋滞、騒音や振動、景観の破壊、大気汚染や地球温暖化など、様々な環境問題・社会問題を発生させている。交通と財源（費用）との関連については問題提起されることも多いが、土地利用の問題についても、例えば公共交通利用と人口密度が関連していることや、モータリゼーションに伴う都市のスプロール化現象が起こった地域では行政費用が余計にかかることなども分かってきている。



名古屋大学 加藤博和氏
作成の図に補足

図 3-3-3. 環境指標としての CO₂ と交通の関わり

(4) 事前説明「国内における EST に関する様々な議論の紹介」

最後に、事務局（濱田）から、ESTに関する国際的な議論と、国内における EST をテーマとする多様なステークホルダーによる会議の事例を紹介した。

国際的な議論の始まりは 1995 年から始まった OECD による「EST プロジェクト」で、ここで初めて「環境的に持続可能な交通(EST)」という概念が提唱された。この提言の中で OECD は、「これまでの非持続的な交通の状態を変革し、EST を実現するためには、革新的な技術開発とともに、交通の質の改善、都市や社会の構造改革のみならず、人の行動のあり方をも見直すべきである」と指摘している。

「est！交通と環境に関する名古屋国際会議」は 2003 年に開催された国際会議で、OECD が提唱する EST を、日本を含むアジア地域へ広く紹介するとともに、アジア各国の直面する交通環境問題の理解を深める目的で実施された。アジア地域の現状報告や対策を議論した上で、「アジア地域における環境面から見た持続可能な交通に関する名古屋宣言」も採択されている。

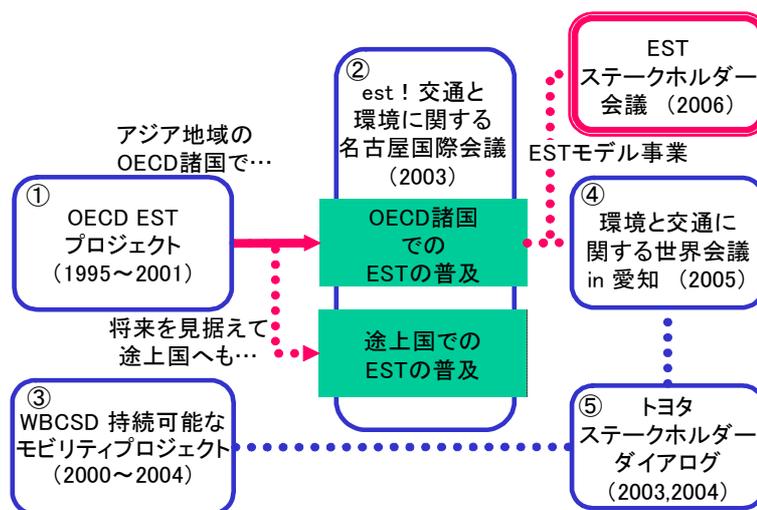


図 3-3-4. 国内外の EST に関する議論の関わり

「WBCSD による持続可能なモビリティプロジェクト(SMP)」は、2000～2004 年にかけて WBCSD の中の自動車・石油企業 12 社で構成されたプロジェクトで、持続可能なモビリティを実現するための 12 の指標を掲げ、それに基づくモビリティの将来予測と対策をまとめている。

国内における EST をテーマとする多様なステークホルダーによる会議の事例として、まず「環境と交通に関する世界会議 in 愛知」は、愛・地球博事業の一環として 2005 年に実施され、産官学民を含む国内外の様々なステークホルダーが参集し、フォーラムやシンポジウム、技術交流展示などが行われた大規模な国際会議である。「トヨタステークホルダー・ダイアログ」は、社会との対話を目指す一企業が主宰する会議ではあるが、第 3 回(2003 年度)、第 4 回(2004 年度)の 2 年にわたって EST をテーマに掲げ、国内全国レベルのステークホルダーによる先進的な議論の場を設けた会議である。

(5) 質疑・意見交換

事前説明会の後半では、参加者自己紹介とあわせて、以上の説明に対する質疑と意見交換を行った。出された意見は、ステークホルダー会議の基本的枠組の理解に対するものであった。それぞれの意見の概要と、実行委員会からの回答を整理すると、次のとおりである。

① 会議の目的／目標について

〈質問〉『『ビジョンと課題の共有』とあるが、共有して確認することだけを目指すのか。』

「この EST ステークホルダー会議は国の委託事業と聞いているが、国の政策への反映はあるのか。」

〈回答〉国の政策反映に直結するものではない。今回は政策そのものを考えるのではなく、将来あるべき日本の EST 社会像・目標を共有する。そしてその実現のために、日本及び地域の現状を変えていくためのターゲットとすべき課題を明確にする。成果として、30年後の日本の将来像の合意が得られるかもしれないし、地域における EST 政策のターゲットや、ステークホルダー会議のような方法論自体の有効性も提案できるかもしれない。それらが地域に発信され、また地域での普及啓発につながっていくのではないかと考える。

② “約 30 年先の将来” の EST ビジョンを描くということについて

〈質問〉「30年後の自分は今の年齢なのか、それとも 30 年を経た年齢なのか。」

「30年後、誰がどのくらいお金を持っている前提か。今と同じような収入があるのか。」

「30年後の社会の想像は様々である。社会の背景などを絞りこんで欲しい。」

「今の時代、非常にスピードが速く 30 年先の日本など想像できない。」

「目標年を 30 年後に設定したのは大胆な意見を提案するのも可能だと考えたがよいか。」

「エネルギー供給の面などからも、将来は見えず当てにならない。最悪～最良のシナリオを想定して議論してはどうか。」

〈回答〉本会議の基本的枠組は、「目指すべき目標地点から立ち返ってその実現方法を検討する」というバックキャストの考え方に基づいている。現実の視点や実現可能性だけに引っぱりすぎないように、理想(夢)の実現に向けた、いわば「叶えられる夢」を描く。30 年後の社会については、人口推移や環境制約の将来予測などを客観情報として提供するが、詳細シナリオは設定しない。現在は、30 年前と比較すれば想像もつかなかったような科学技術の飛躍的進歩や社会構造の変化が実現し、人々の価値観も大きな変化が生じている。本会議では、現在の技術や制度、人々の選好等に捉われず、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大胆に議論することが大事であると考え。そのためには、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であると考えた。

③ “約 30 年後の交通部門 CO₂ 排出量 1990 年比 30±10%削減目標” について

〈質問〉「部門別に削減ターゲットをもっとはっきりさせて最初に示してはどうか。」

「バックキャスト・アプローチはよいと思うが、目標をどうするかという点については議論が必要ではないか。特に、国内での CO₂ 排出削減とするならば、地域別の CO₂ 排出量の割り振りや、削減対策を決めなくてはいけないのではないか。」

〈回答〉将来的な CO₂ 排出削減レベルに関しては、参加者間においても様々な意見があると思われる。また、対策の積み上げのような細かい議論を避けるため、あえて数字に幅を持たせている。しかしながら、将来的に必要とされるかもしれない削減レベルを厳しめにとらえて、現時点から議論を行っておくことに関しては多くの賛同が得られると考え、全国で、交通からの CO₂

排出量を 1990 年比 30±10%（約 2～4 割）削減すると想定した。

④ “人の交通行動の変化に焦点を当てる” ことについて

〈質問〉「論点を絞って議論することはよいことだが、地域性が影響してくるのではないか。」

「各地域の EST モデル事業をとりあげて情報提供してもらえれば、地域性の違いが明らかになり議論が進むと思うが、どうか。」

〈回答〉本会議では、特定地域を限定しない。約 30 年先の将来においては、少子高齢化の影響や人々の住まい方の変化などにより、国土レベルでの地域人口分布等の状況の想定が多様で、ビジョンの対象ともなるためである。従って、全国的な視点と地域性の両方を念頭において議論して頂きたい。

なお、事前説明会を経て、「人の交通行動の変化に焦点を当てる」という表現の理解が共有しにくいのではないかという懸念から、設定の意図をより明確に示すため、「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」という表現に変更した。

4. ステークホルダー会議

4-1. ステークホルダー会議の開催概要

2日間にわたるステークホルダー会議フローの概要は、次のとおりである。会議は、全体討議とグループ討議から構成される。

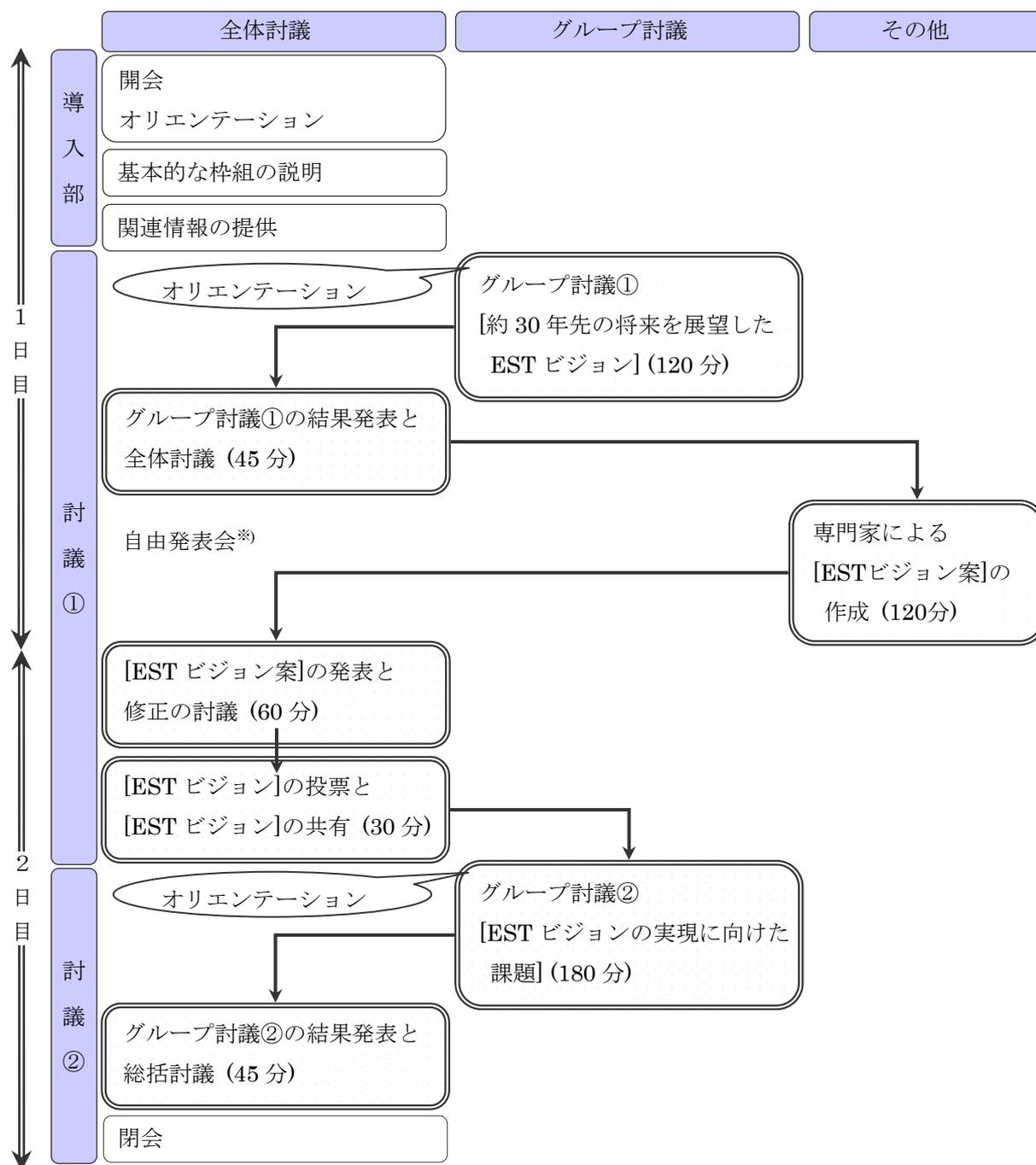


図 4-1-1. EST ステークホルダー会議のフロー図

※) 参加者有志による自由発表。1人20分を目安にプレゼンテーションや意見交換等を行った。交通、環境、ESTに関する活動・取組や技術の紹介、現場で抱える問題提起など、多岐にわたる内容であった。フリータイムでの企画にも関わらず、11名ものステークホルダーによる積極的な発表により、幅広い情報・経験交流が行われた。

4-2. グループ編成

グループに分かれて討議をする際のメンバー構成は、次のとおりとした。なお、グループごとにファシリテーター1名、専門家2名、補助スタッフ1名、記録スタッフ3名が付き、討議のサポートを行った。

表 4-2-1. グループ編成

	グループ A	グループ B	グループ C
公的 セクター	国(環境省) 都道府県(関東) 都道府県(東海)	国(国土交通省) 都道府県(関東) 市町村(東海・中核市)	都道府県(北陸) 市町村(関西・政令指定都市)
企業 セクター	自動車メーカー 鉄道事業者(私鉄) 有料道路事業者(NEXCO) 交通サービス事業者 流通事業者(総合小売業)	自動車メーカー 貨物陸運事業者 エネルギー供給事業者(石油) 一般企業(総合商社)	自動車メーカー関連団体 鉄道事業者(JR) 有料道路事業者(都市高速) エネルギー供給事業者(電力) 一般企業(電機メーカー)
NGO・NPO セクター	温暖化関係 NPO(全国) 環境ボランティア(東海) 環境団体(全国)	交通 NPO(全国) まちづくり団体(北海道) 温暖化関係団体(関西)	交通 NPO(関東) 環境団体(関西) 消費者団体(関東)
ファシリ テーター	岸田 眞代	織 朱實	村上 千里
専門家	上岡 直見 杉山 和一	岡崎 誠 工藤 祐揮	早瀬 隆司 島田 幸司

2日間にわたる本会議では過半の時間をグループ討議に費やし、グループ討議が重要な役割を果たす。このような会議の場合にはグループのメンバー構成による議論への影響は少なからずあることから、グループメンバーの決定には慎重な検討を要した。本会議の参加者の中には、ESTをテーマとして扱ったトヨタステークホルダー・ダイアログへの参加経験を有するメンバーが過半数いたため、①議論の深化を図るために経験者と初参加者で討議グループを分ける案、②経験別でグループを分けた上に討議テーマも分ける案、③多様な意見の抽出を狙って経験者と初参加者の混合グループにする案など、

複数代替案を検討した。最終的に、経験の有無を問わない混合の3グループとした上で、各セクター、男女比、経験者と初参加者のバランス等も考慮し、上記のようなグループ編成とした。

4-3. 会議の結果：導入部

以下、2日間の会議結果の概要を示す。

(1) 開会

主催者の実行委員会、及び事業委託者である国（環境省）からの開会挨拶が行われた。

(2) オリエンテーション

オリエンテーションの目的は、主催者である実行委員会が参加者全員に対して、会議の目的、会議の進行方法、その他の留意事項等を説明し、会議参加者の会議に対する共通理解を醸成することにある。オリエンテーションは以下のとおり行われた。

- ① 参加者全員の紹介（事務局）
- ② 会議の目的等に関する説明：実行委員会委員長（柳下）が、会議の目的と目標の確認、会議の進め方やルール、情報公開と成果の活用について説明を行った。
- ③ 会議日程の説明、グループメンバーの発表（実行委員会委員：織）

オリエンテーションを介して実行委員会は、ステークホルダーに対して、特に会議のねらい、趣旨、会議進行上のルールや留意点に関し、以下の事項を依頼した。

- ・ ステークホルダー会議は、何かを意思決定しようとする場ではない。
- ・ ステークホルダー間の異なる立場や意見の違いを前提として、EST に関係する知識や情報を共有して対話を繰り返すことにより、いかなる共通理解や見解に収束し、あるいは異なる意見があるのかを探る。見解が分かるときには、異なる見解が生じる背景等も見極め、その点も参加者間で共有することが大事である。
- ・ EST に強い関わりを持つステークホルダーが EST に関して討議を深め、そこから導き出された結論が既存の意思決定過程への有用なインプットとなるなど、社会的意思決定への意義ある発信となることを期待する。
- ・ ステークホルダーは、各々が属する組織やセクター等を意識して討議に参加する。ただし、個人としての良識と経験に基づいて発言する。
- ・ 本会議の結果の持つ意味は、①EST モデル事業等を通じた我が国での EST の普及・啓発に活用、②EST の実現への取組に向けた社会への発信、③参加者各々の立場（公的、企業、NGO 等）での EST 実現に向けた取組の進展、④EST 実現に向けた議論の更なる深化・進展への意義あるインプット、などを期待する。

(3) EST に関する討議における基本的な枠組について

コーディネーター（柳下）が、EST に関する議論は非常に広範に広がりやすいため、ある程度焦点のあった議論が展開されるよう、実行委員会において、以下の議論の前提条件（基本的な枠組）を設定したことを述べ、その説明を行った。（「2-4. 討議における基本的な枠組」参照）

説明においては、特に以下の諸点を強調した。

“約 30 年先（2030～2040 年）の EST の実現を目指す”

EST の最も重要な指標である CO₂ に着目すれば、現在の技術や制度、人々の選好の現状にとらわれず、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大胆に議論することを可能とするためには、約一世代先（約 30 年先）に時間を設定して議論することが適切である。

“約 30 年先の交通部門 CO₂ 排出量を 1990 年比 30±10%削減する”

将来的な CO₂ 排出削減レベルに関して、様々な意見があるのは承知している。しかし、国際的にも議論が開始されている、中長期的に必要とされるかもしれない大幅な削減レベルを厳しめにとらえ、現時点から議論を行っておくことに関しては多くの賛同が得られるのではないかと。

“都市や社会の構造変化・交通行動のあり方に焦点をあてる”

EST 対策は、①自動車のグリーン化、②モーダルシフト、③都市・土地利用のあり方の変革、の大きく 3 つに分類される。その対策の担い手は、自動車のグリーン化はメーカー等の努力による技術開発に拠る部分が多いが、モーダルシフト、都市・土地利用のあり方の変革へと向かうにつれ、多様な主体の連携や地域力・市民力が求められるようになる。全国レベルの多様なステークホルダーが集まって討議しようとする本会議では、技術対策の議論よりも、ぜひ都市や社会の構造変化・交通行動のあり方に焦点を当てたい。

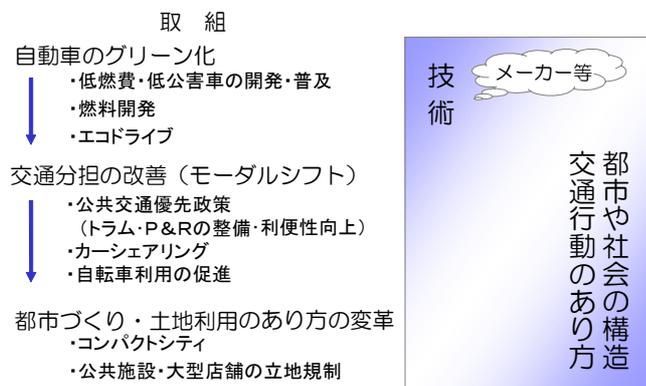


図 4-3-1. EST 実現に向けた取組の考え方

(4) EST に関する討議に対する関連情報の提供

専門家（松橋）から、ステークホルダーに対して、事項委員会が設定した「基本的な枠組」の背景への理解を深め、EST に関する議論を進める上で有用となる関連情報を説明した。

“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”

EST の一つの指標である CO₂ について見ると、京都議定書のみでの温暖化対策では解決に至らず、

更に中長期的な視点からの温暖化対策が必要であるとの認識が広がっている。ヨーロッパを中心に、日本でも、2050年に脱温暖化社会達成のための議論が始まっており、関連研究も開始されている。

それではなぜ「ESTの代表的な環境指標としてCO₂に着目する」のか。CO₂がその主要な原因である温暖化は、大規模かつ不可逆な、破局的影響をも起こしかねないと懸念されている。地球上の広範な地域への深刻な影響を回避するには、温度上昇を工業化以前より2度以内に抑えようというのが国際的な共通認識になりつつある。そのためには、日本は2050年には1990年比60～80%削減を求められる可能性もある。

我が国の2020年時点における交通のCO₂排出は、'90年比18%増と言われる。技術対策によってハイブリット車を全国に大量普及させる試算でも、'90年比1%削減にしかならない。更なる削減には技術開発以外の交通需要対策に頼らなければならず、これは枠組の一つでもある。

“2. 日本国内を対象として議論する”

全国の市区町村別1人当たり乗用車CO₂排出量を比較すると、東京・京阪神都市圏で1t-CO₂/人程度、その他の地方や中京都市圏で1.5～2t-CO₂/人程度の大きく2つに分かれる。地域によって倍も排出量が違うのである。交通からのCO₂排出量を減らすには、①出かけなくて済む生活をする、②近場で用事を済ませて距離を減らす、③CO₂の少ない乗り物を選ぶ、④なるべく多く乗せて運ぶ、⑤燃料消費効率を高める、⑥炭素の少ないエネルギーを選ぶ、この6つの段階での対策が考えられるが、地域特性に応じて、どの削減対策の効果が高いのか、実現可能性があるのか、議論すべき点である。

“3. 約30年先(2030～2040年)の交通のCO₂排出量を1990年比30±10%(約2～4割)削減する”

各プロジェクトによってCO₂削減目標レベルの例も様々あり、次の表・図のとおりである。

表4-3-2. 各プロジェクト等のCO₂削減レベルの例

プロジェクト等	対象	1990年比CO ₂ 削減レベル
OECD EST プロジェクト	先進各国・運輸部門	2030年に-50～-80%
WBCSD/持続可能なモビリティプロジェクト	世界・運輸部門	2030年までに減少方向に転換し、2030年以降に持続可能なレベルへ
京都議定書目標達成計画	日本・運輸部門	2010年に+15.1%
NIES 他/脱温暖化2050	日本・全部門	2020年に-30% 2050年に-60～-80%
EST ステークホルダー会議	日本・交通部門	2030～2040年に-20～-40%

本会議の目標は、約30年後に日本の交通からのCO₂排出量を、1990年比30±10%削減することである。脱温暖化2050やOECD ESTの目標ほど厳しくはないが、2030年頃に約30%減らすことができれば、2050年に1990年比80～90%削減が課されたとしても、対応可能な範囲にある、という見通しに基づいている。

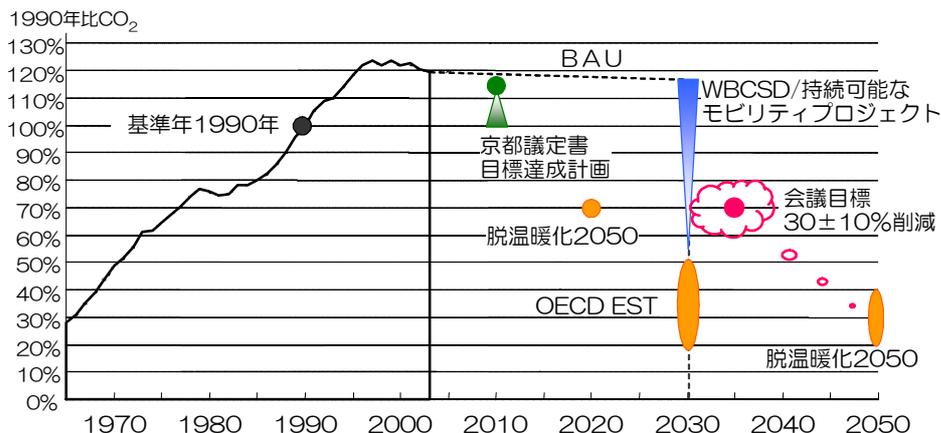


図 4-3-3. 各プロジェクト等の CO₂削減レベルの例

“4. 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”

枠組に関連して、EST 実現のためには、自動車の効率向上や化石燃料依存度を減らす等の技術対策と、乗車効率や積載効率の向上、公共交通機関への転換、徒歩・自転車の活用等の交通行動対策を組み合わせる必要があるが、技術対策が予測しやすいのに対して、交通行動対策は予測し難い傾向があり、その組み合わせの検討は難しい。しかし、予測し難い交通行動対策だからこそ、目標やビジョンを先に立ててバックキャストで道筋を発見する、という方法に適している、とも考えられる。このようなことから、本会議では交通行動対策に重点を置いた議論をする。ただし、個人的な選好や、現状をスタートとするフォアキャストの考え方はなく、望ましい将来や社会ビジョンが先にあって、それに合わせた支援や制度、個人の選好があるという、バックキャストの考え方で議論することが最も重要である。

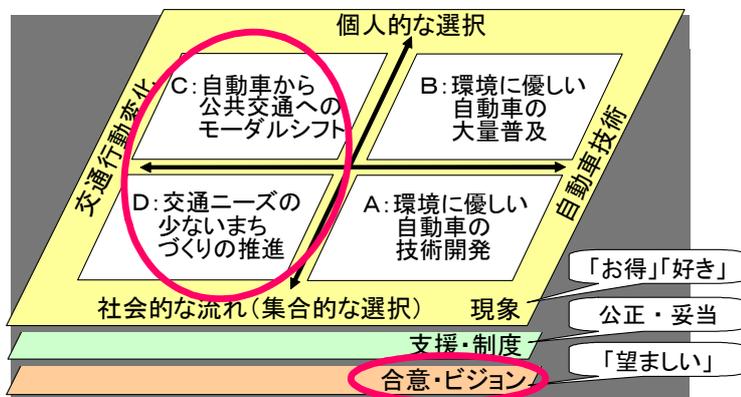


図 4-3-4. 主要な交通対策の類型とレイヤー(層)

以上のような情報提供に対して、次のような質疑応答・意見交換が行われた。※)

〈質問〉『交通部門』と『運輸部門』の用語の意味の違いはあるのか。

〈回答〉CO₂の排出に関して運輸部門という言葉が使われているが、運輸業者の問題ではないかと捉えられることがあり、生活者も関わっているのだということを示すためには交通という表現が分かりやすいのではないかと、という思いで交通部門と言っている。資料では運輸部門と書いてしまったが、同じものを指すと理解して頂きたい。

〈質問〉「議論では、自動車だけを考えるのか、航空や貨物なども含めて考えるのか。」

「電車は電気を使っており、CO₂の排出はゼロではない。これは検討範囲外なのか。」

〈回答〉貨物も含み、自動車に限らず、航空・船舶・鉄道についても議論の範疇にして頂きたい。また、電車が走るために発電所でCO₂が排出していることはその通りで、そのCO₂も検討の範囲内である。しかし、このような詳細な話が議論のメインになるとは思われない。

〈質問〉「参考資料として走行距離帯別、車格(排気量)別のCO₂排出量などの詳細なデータが載っているが、このようなデータは様々な議論において一般的に使われているのか。」

〈回答〉今回提供している数値や図表の一部には、まだ公表されていない現在進行中の研究からのデータも入っている。参加した研究者が最新の情報を提供すべく準備した資料のため、全てが広く一般的に使われている出典ではない。

※) なお、情報提供の資料の中で使用した『将来旅客・貨物自動車輸送量』のデータについて、最新の情報が出ているはずであるとの指摘を受けて、『国土交通省「交通需要推計検討資料」から、『将来交通量予測のあり方検討委員会(平成16年3月)「長期交通量予測の課題と今後のあり方」)へ差し替えて再配布した。

4-4. 会議の結果：討議①「約30年先の将来を展望したESTビジョン」

(1) 討議①のオリエンテーション

グループ討議①「約30年先の将来を展望したESTビジョン」で目指す目標は、「約30年先の将来において実現したいESTビジョンの要件(EST社会において満たしたい条件・要素)を見出す」ことである。これについて、コーディネーター(柳下)は次のように説明した。

「今の自分が、約30年先の将来におけるEST社会で満たして欲しい要件を書いて頂きたい。要件のイメージは書き方の例示を参考にして頂きたい。抽象的ではなく、詳細すぎない要件を記入してほしい。“成り行き(BAU)の将来との違い”や“EST社会を実現させる鍵となる特徴”という視点が重要である。最終的に、参加者の意見を集約し、グループ単位で5~10の要件に整理する。約30年後の未来のEST社会を描いて検討して頂くのであって、そこに至る過程や方法を示して頂くわけではないことに留意してほしい。」

表4-4-1. ESTビジョンの要件のイメージ

「ESTビジョンの要件」のイメージ例(大学院生に向けたアンケートをもとに整理したもの)

1. 導入される新車が全て燃料電池車であること
 - 新たに発売される車が全て環境に配慮した自動車であれば自然と環境負荷は下がる。
2. エコドライブがドライバーの最低ルールとされていること
 - 自動車に乗る一人ひとりが環境に配慮した乗り方をすることが当たり前となればよい。
3. 日本全国で公共交通機関の利用が東京・大阪の都心レベルになること
 - 日本のどこの街でも、東京・大阪の都心くらい、公共交通は時間的・経済的にも利便性は高くあるべき。
4. マイカーに乗らなくても日常生活が過ごせるまち
 - 運転ができないお年寄りや子供も買い物や通学等の日常生活が徒歩で暮らせる街がよい。

(2) 討議①のグループ討議の進め方

グループ討議の開始に当たり、各グループのファシリテーターはステークホルダーに対し、「約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」の討議目標について以下のように説明した。

〈グループ A〉

「EST 社会のゴールを見出すことがこの討議の役割である。成り行きのある将来との大きな違い、と手引きにもある通り、30 年先の街や社会の状態や姿をできるだけ具体的にイメージして言葉にして頂きたい。更に、他の人の意見を聞いてイメージを膨らませてほしい。」

〈グループ B〉

「30 年後に CO₂ 排出量を 30±10% 削減するにはどういう街がいいか、具体的に書いて頂きたい。例えば、環境教育が徹底した社会、ではなく、大阪・東京並みに地下鉄や公共交通が整備されている街、などとできるだけ具体的にありたい姿を考えてほしい。」

〈グループ C〉

「30 年後に EST ビジョンを実現する際の社会の状態を話し合う。技術的な議論(方策 A、B の象限)は今回の議論のメインにはせず、自動車から公共交通へのモーダルシフト、移動の少ない街づくりといった社会の仕組み・人々の行動、等を話し合う。課題や方策は明日議論する。」

グループ討議の具体的な進め方や EST ビジョンの要件の整理方法は、ファシリテーターを中心に各グループで方針決定を行った。以下の表は、各グループの討議の進め方を比較したものである。

表 4-4-2. 討議①のグループ討議の進行比較

	〈グループ A〉	〈グループ B〉	〈グループ C〉
テーマ	「約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」		
目標	約 30 年先の将来において実現したい EST ビジョンの要件 (EST 社会において満たしたい条件・要素)を明らかにする		
手順	発表者を決定 ↓ 「EST ビジョンの要件」を 検討 (数量限定なし) ↓ 1 人ずつ全意見を発表 ↓ 発表が一巡したところで全 体の傾向を確認 ↓ 目標に照らして見直し ↓ 修正及び追加の意見出し ↓ まとめ	発表者を決定 ↓ 「EST ビジョンの要件」を 検討 (1 人 3 つまで) ↓ 1 人 3 つの意見を発表 ↓ 発表が一巡したところで全 体の傾向を確認 ↓ 再度、1 人 3 つの「EST ビ ジョンの要件」を検討 ↓ まとめ	「EST ビジョンの要件」を 検討 (数量限定なし) ↓ 1 人ずつ最も紹介したい意 見のみ発表 ↓ 発表者を決定 ↓ 発表が一巡したところで全 体の傾向を確認 ↓ 修正及び追加の意見出し ↓ まとめ
方法	カードを用いた KJ 法 (カード出し〜グループ形成)	カードを用いた KJ 法 (カード出し 2 回〜グループ形成)	カードを用いた KJ 法 (カード出し〜グループ形成)
結果の まとめ	出た意見をグループ化 (取捨あり) ↓ 見出しの検討 (文章形式)	出た意見をグループ化 (取捨なし) ↓ 大見出し・小見出しの検討 (キーワード形式)	出た意見をグループ化 (取捨あり) ↓ 見出しの検討 (キーワード形式)
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・目標に照らして意見出し の見直しを行い、集約に 向けて取捨 ・見出し文の修正を反復 	<ul style="list-style-type: none"> ・意見出しを 2 度繰り返し、 多くの意見を抽出 ・できるだけ具体例を挙げ て見出しを作成 	<ul style="list-style-type: none"> ・出てきた意見から、将来 社会や都市のイメージを 創出

(3) 討議①のグループ討議の内容

討議①の過程において各グループで議論した内容を以下に示す。

グループ間で討議手順等に違いはあるが、ステークホルダーから出された意見をグループ化し、見出しをつけていくというまとめ方はほぼ同じである。すなわち、3 グループとも KJ 法を利用した討議の進行方法を活用した。グループごとに、見出しと、そこにグループ化された個別の意見を列挙し、討議過程で削除されたものも記載した (取り消し線で表示)。なお、見出しや個別意見の表現には修正等は加えておらず、順序にも意味はない。

表 4-4-3. 討議①：グループ A の討議内容

〈グループ A〉	※ 討議過程で削除された見出しや個別意見は取り消し線を表示
「人と車の分離、停止等のないまち」	
-	マイカー乗り入れ規制をしている…市街地中心部、課金
-	都心中心部に車が入らない街づくり…フライブルグ市
「自由に利用できる公共交通整備」 → 「公共交通を自由に利用できる社会」	
-	自由に公共交通に乗り降りできるまちづくり
-	公共交通サービスが確保されている（採算性で判断／補助をしてでも維持(採算性無視)／委託方式で効率性追求）
-	環境負荷の小さい公共交通が公的支援で支えられ充実した社会
「技術革新された新しい乗り物社会」 or 「 効率的な交通手段のあるまち 」	
-	CO ₂ 排出量の少ない交通機関のみとなっている（選別済み）
-	CO ₂ 発生の少ない新しい乗り物が使われている（一人乗り、二人乗り）
「 エコドライブが実践されている社会 」	
-	意識啓発ではなくエコカーを必然的に選択する社会
-	免許更新時にエコドライブが必修となる
-	エコドライブ啓発。活動の完全実施
「国民の環境意識の自発的な形成された社会」 → 「国民の高い環境意識で合意形成される EST 社会」	
-	国民の高い環境意識が形成されている
-	移動のコストのみえる社会
-	選択の幅があるメリハリのある地域が実現される社会
-	移動コスト（CO ₂ 排出量）に対する意識がめばえていること
-	地元・市民が自ら街の姿を選択できる社会
-	EST（交通とエネルギー）について、小・中・高・大で教育を受けることができる
-	商品に EST マーク（消費エネルギー表示）があること。（フードマイレージなど）
「 効率的な 」	
-	効率的に移動手段が役割分担されている（タイプ車型：1 人乗り・二人乗り、燃料：ガソリン・ディーゼル、CNG、電気、バイオ）航空機、船、鉄道、車
-	移動の時刻・荷物の大きさ・移動の人数に応じた、仕組みのある社会
-	経済的効率性をもう少し、重視する社会
「 多様 」	
-	移動の内容に応じて利用者にメリットがある社会
-	無理なく適正な時間でいきたい所へ行ける、マイカーを使わなくても
-	町中の車は減らしつつ、外に出づらい人のための交通手段があるまち
-	近隣で欲しいものが購入できる…商品サービス（医療）足元商圏
-	自転車の能力拡大見直し（リアカーを使おう）
-	自転車が安全に使えるまち快適→健康になる
-	交通不便地域の交通手段は、現行制度ない形態になっている（乗り合いタクシー、福祉タクシー、NPO）
-	10km までの移動マイカーを使わない生活ができる、バスなどで待ち時間が短く、7～22 時ごろまで利用できる

<ul style="list-style-type: none"> - 私的交通⇔公共交通～間にある中間的な交通モード、多様な交通モードがある社会 <p>「移動が少なく環境負荷が小さい街づくり」→「移動が少なく住むまち（環境負荷 少）」</p> <ul style="list-style-type: none"> - 移動が少なくすむなど、交通の環境負荷が小さい街づくりが自治体・市民で行われる - 移住地域を集中させる（コンパクトシティ） - コンパクトシティを目指した街づくり（車に依存しない街） - 集約された街づくりで一度に全ての用件が済む、交通整備しやすい街、中心地が決められる <p>「交通手段を共有する社会・交通手段をしない社会」→「『交通手段』と共有できるシステムがある社会」</p> <ul style="list-style-type: none"> - 移動手段は所有意識から使用へ - 地域が共同に使える自転車・自動車がある街 - 自転車が都市内で自由に使えるシェアリングシステム - 電気自動車によるカーシェアリングネットワークができていていること <p>「様々な用途の使い分けを支援する道路ネットワーク」</p> <ul style="list-style-type: none"> - 一方向のみの歩道、自転車道確保、移動を中心とした道路機能づくり - ネットワーク整備による道路の機能の使い分け - 円滑な交通流を確保する道路、インフラ、完備 - 様々な交通を連携させる空間（駐車場、乗り換え）整備 - 人口・交通需要を確実に把握し、過剰や不足のないバランスのとれた交通体系 <p>「環境コストが適切に反映された社会」→「環境性と経済性が適切に反映された社会」</p> <ul style="list-style-type: none"> - 環境負荷の大きい交通手段はコストが高く、経済的に環境によい、交通が自ずと選択される社会 - 地方でも車の維持費よりも公共交通が安い、早い <p>「ニーズにあった様々な交通手段」</p> <ul style="list-style-type: none"> - 環境性と経済性を両立した交通社会 <p>「（見出しなし）」</p> <ul style="list-style-type: none"> - 安全な交通体系、事故の少ない - 移動の自由が確保された社会 - 使いやすい交通（バリアフリーなど）

表 4-4-4. 討議①：グループ B の討議内容

<p>〈グループ B〉</p> <p>「廃棄物」</p> <ul style="list-style-type: none"> - 廃棄対策物零（ゼロ）社会構築（ex.食料品は供給量の 1/4 が廃棄されている。供給運輸量/廃棄物運輸量が 1/4 削減されて CO₂削減が大幅に達成される。その他業界も同様） <p>「在宅勤務」</p> <ul style="list-style-type: none"> - IT 進歩（次世代、テレビ会議）で企業コミュニケーションがはかれる社会 - 在宅勤務が行える IT 整備が進んでいる社会
--

「観光」

- 観光旅行者への国内ルール、同化説明を理解（1,000 万人/年時代）
- 公共交通を利用した観光プランの提案・実行がされている社会

「事故、渋滞／安全、安心」

- 安全安心が確保されること、事故率/死傷率が現在より 1/10 レベルに下がっていること

「介護」

- 健康社会の構築（自立生活）、介護の送迎から開放

「意識」

- 小学校の低学年（1～3 年）に授業科目（環境改善、向上）がある社会
- 子供たちがバスや電車を使う体験が小中学生時代に十分できる社会
- 交通機関（自動車、公共交通…）の使い分けが上手く図られているまち
- 次々世代に対する教育
- ライフスタイルが利便性指向から環境指向に変換された社会

「コンパクトなまちづくり」

- 高密度人口の都市が形成された社会
- 駐車場ばかりだった中心市街地に人が住むようになった社会
- 小都市：人々の利用が高い施設を集約させ、少ない移動で生活できる街
- 小都市：少ない移動で生活できる街
- 小都市では、移動がコンパクトに出来る街（コンパクトシティの建物版）
- 核都市では、人々の移動が容易となるよう、公共交通（LRT など）が整備されている街

「パークアンドライド」

- 地方都市に公共交通が十分に整備されている社会。IT 化された高機能化された P&R システムの構築されている街
- 郊外の鉄道駅には全てパークアンドライド用の駐車場がある
- トランジットモールの実現されたまち（歩いて楽しいまち）
- 地域の交通モード・インフラ（資源）の連携が図られている。1 台をシェアできる

「公共交通」

- 大都市：交通（車）の円滑化が図られている街
- 中都市：公共交通の利便性が高い街
- 歩いて行ける範囲に公共交通機関がある社会
- バス等の公共交通機関が優先的に走行できる環境が全ての都市で整備されている社会
- 徒歩及び自転車社会の構築…公共交通
- 自転車や歩行者が安心して通行できる自転車道や歩道が整備されている街

「交通体系の整備」

- 交通セクターの役割が大都市、地方都市、郊外で整備されている社会
- 都市の規模に応じて、それに見合った交通対策がとられている街
- 大都市（三大都市圏）では、経済活動が損なわれることのないよう、交通（車）の円滑な動きが出来る街
- 道路の拡大、延長整備されていない。既存の道路が手段別に分類されている都市
- 移動距離と移動手段が適切に選択される社会

「人と物のモーダルシフト」

- 物流のモーダルシフトを積極的に図っているまち。トラック輸送→鉄道輸送、船舶輸送

「社会システム」

- 企業の環境対策に対して、今よりも、人的財政的に、国、自治体が援助するシステムが社会的に認知されている社会
- 個人別データが分析されれば平均 1 人当りの CO₂ 排出量との比較で次への行動様式が改善される
- カーシェアリングのシステムが上手く導入されて、有効に機能しているまち
- EST ビジョン実現に向けて、リーダーシップをとる新しい機関ができ、関係機関を連携して機能的に活動している(縦割り行政を越えて、横連携を図る)
- 効率と公平、それぞれのトリップモードを選択できること(1 台をシェアすることができる、交通目的・時間帯)
- EST ビジョンの実現に向けて、PDCA サイクルがしっかり出来て、有効に実現されているまち

「省エネ」

- 交通機関に用いられる技術は現在の倍以上のエネルギー効率である社会
- バイオ燃料及びクリーンエネルギーの拡大により、原油輸入量が 90 年比の -30% レベルになっている
- 販売されている自動車は石油エネルギーを使っていない日本(今の自動車の概念を超えている)
- 輸送用エネルギーインフラとして循環型エネルギー(水素)が利用できるインフラ整備が整うこと(水素ステーション 1 万箇所)
- ディーゼルハイブリッド乗用車が最も人気のある(購入される)社会

「物と人の移動を減らす」

- 「人と物」の移動により使用される CO₂ を換算するシステムが構築されている。
- IT 化 (ex.①自動車の場合(人数・個数と距離)、②在来線/新幹線、③船、④飛行機(km/ t ,km/人)) 但し、それ以外に手段がない場合は配慮
- フードマイレージを考える社会

表 4-4-5. 討議①：グループ C の討議内容

〈グループ C〉

※ 討議過程で削除された見出しや個別意見は取り消し線で表示

「人の心を Eco マインド」

- ・環境負荷を抑える行動をすることで環境に優しくなる

「CO₂ の少ない、都市への変革」

- ・公共交通が成立するコンパクトな都市。ex.)30 万人の中核都市 100 人/ha
 - 中核都市の形成目標 100 人/ha、30 万人の実現の政策に支援、投資する
 - LRT を活かした街が形成される
 - 幹線道路と公共交通機関がつながり都市が分散化する
 - 公共交通機関と自転車のハイブリットシステムの街
 - 都市の形、公共交通が生かせる設計
 - 幹線道路沿道などの立地を原則禁止する
 - マイカーのない交通手段で生活できる社会
- ・公共施設、病院、ショッピングを核とした衛星都市
 - 買い物に自家用車を使う人が半減する
 - 現存する公共交通の沿線に居住と商業を集める (特に市電、バス)

- シャッター通りでない活用のある街となっていること
 - ・ビジネス、生活環境がコンパクトにまとまったスモール City (1~2 万人規模)
 - コンパクトな街づくりが形成される
 - 自転車で通勤できる社会
 - ・地産地消で身近な消費と購入
 - 地産地消、都市農業を大事にする
- 「CO₂の少ない、公共交通手段の拡大」
- ・いつでも安く速くて安心できる便利な ECO 公共交通
 - 誰もが利用しやすい環境、負荷の低い安全な移動手段が使える街
 - 早朝と深夜も営業
 - ペットと一緒に利用できる交通
 - 通勤は公共交通で 30 分以内、かつ座れる
 - ・カーシェアリング、逆パーク&ライドが普及
 - カーシェアリングが定着し、個人所有のクルマが減っている
 - 逆パークアンドライドが実現される
 - ・効率的な物流、集約統合、共同集配の拡充 ex.)自家用トラックの営業トラックへの転換
 - 自家用車トラックから営業用トラック活用への転換
 - 宅配便、郵便物への統合化で車両数が減っている状態
 - 企業界で共通の制度で行えることができていること
 - 自宅と目的地の間を大量輸送する、その手段はエコカー化
- 「道路インフラの高度化」
- ・円滑な路面交通が確保できる道路形態
 - 公共交通機関 (バス、L R T)、自転車がスムーズに走れる
 - 歩行者、自転車、公共交通優先の街 (域内の自動車が減った街)
 - インフラの見直し、渋滞のない道路
 - 交通事故が少ない (極端に少ない) こと、公共交通に移行するから
 - 徒歩、自転車のシェアが 0~5km で 50%以上、5~20 kmでも 20%以上
 - ・自転車の利用
 - 人、自転車、オートバイと車を利用
 - 自転車と歩行者の安全が確保された道路状況になっている
 - 車道左側のレーン、自転車走行権を確立する
 - 自転車交通ネットワークを作る
- 「(見出しなし)」
- ~~— 環境関連の知識が豊かになり、各個人が行動に活かせる~~
 - ~~— 環境税に行政の意思が現れること~~
 - ~~— 生活行動の変革。人の移動が少ない社会~~
 - ~~— 高度な通信社会が実現される~~

(4) 討議①のグループ討議の結果

グループ討議①「約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」のグループ A、B、C の討議結果は、次のとおりである。以下の記述は、代表者による各グループの討議結果の発表、及びその発表の際に用いた模造紙の記録に基づいて、事務局が整理したものである。

表 4-4-6. 討議①：グループ A の討議結果

<p>〈グループ A〉</p> <p>全員が複数の意見を出し、それらをグループ化しながら見出しをつけて、議論を重ねて修正を繰り返した。以下 8 つの項目に優先順位はない。ただし、多様な意見がたくさん出たものをまとめた結果、やや抽象的な言葉を使ってしまった。背景にある多様な意見を確認する必要がある。</p> <p>A-1. 移動が少なくて済む街（環境負荷小）</p> <ul style="list-style-type: none"> - コンパクトシティ、移動が少なく、買い物や用事が済む街である。 <p>A-2. 合理的な交通手段が選択される社会</p> <ul style="list-style-type: none"> - 交通移動をする際に、目的地までの合理的な（多様なニーズに応じた）移動手段が選択できること。 <p>A-3. 公共交通を自由に利用できる社会</p> <ul style="list-style-type: none"> - 地方では、公共交通の値段が高い。採算面においても持続可能であり、サービスの低下を伴わない。 <p>A-4. 環境性と経済性が適切に反映された社会</p> <ul style="list-style-type: none"> - 外部不経済や環境コストなど、環境面に優れている。加えて、経済的にも優れている交通であること。 <p>A-5. 「交通手段」を共有できるシステムがある社会</p> <ul style="list-style-type: none"> - カーシェアリングなどの乗り物が、公共交通システムの一つとして社会システムの中にあること。 <p>A-6. 国民の高い環境意識で合意形成される EST 社会</p> <ul style="list-style-type: none"> - 子供～大人も環境意識を持ち、自発的に行動する。 <p>A-7. 技術革新された新しい乗物社会</p> <ul style="list-style-type: none"> - 現在にはない乗り物（技術）があること。 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> - 道路のハード整備、乗り入れ・賦課金等の規制の概念も含む。自動車ばかりが優先される社会ではなく、道路ネットワークや人と車の分離により、安全でスムーズな交通が確保されていること。
--

表 4-4-7. 討議①：グループ B の討議結果

<p>〈グループ B〉</p> <p>全員が 3 つずつ意見を出し、できるだけ具体例を挙げながらそれらをグループ化して、共通項を見出しとしてつけた。ただし、多様な意見がたくさん出たものをまとめた結果、やや抽象的な言葉を使ってしまった。背景にある多様な意見を確認する必要がある。</p> <p>B-1. 社会構造の改革</p> <ul style="list-style-type: none"> - 移動を減らすライフスタイルを形成する。運送のトリップ回数、距離を減らす。廃棄物、観光、介護、在宅勤務が、その例として挙げられる。事故を減らし、安全・安心な交通や移動ができる社会を目指す。 <p>B-2. 移動の変更を支援する社会システム</p> <ul style="list-style-type: none"> - IT 技術で移動のモニタリングを分析・評価する。EST に寄与するパートナーシップ型の組織をつくる。
--

B-3. 交通体系の整備

- 利用者に様々な交通手段の選択肢を提供する。

B-4. コンパクトなまちづくり

- 都市規模に合わせた公共交通、トランジットモールの整備を行う。人とモノのモーダルシフトを進める上で、交通体系の整備、道路の利用方法そのものをマネジメントする。

B-5. 意識・教育

- ライフスタイルそのものを見直し、環境に配慮した生活に変えていく。

表 4-4-8. 討議①：グループ C の討議結果

〈グループ C〉

各自が重視する意見を絞りながら、それらをグループ化して共通項を見出しとしてつけた。特に、社会のあり方や国民のあり方を中心に議論し、社会・都市像をイメージ。ただし、多様な意見がたくさん出たものをまとめた結果、やや抽象的な言葉を使ってしまった。背景にある多様な意見を確認する必要がある。

C-1. CO₂の少ない、都市への変革

- 公共交通が成立するコンパクトな都市（30万人中核都市、100人/ha）、公共施設、病院、ショッピングを核とした衛星都市、ビジネス・生活環境がコンパクトにまとまったスモールシティ（1～2万人規模）、そしてその周辺地域で農業を営み地産地消で身近な消費・購入をすることで、移動の短縮・地域活性化を促す。以上4つの特徴を有した都市に変革する。

C-2. CO₂の少ない、公共交通手段の拡大

- いつでも安くて速くて安心できる便利な ECO 公共交通にする。また、カーシェアリングや逆 P&R（郊外への流出に対応）が普及し、統合された交通手段になる。自家用トラックも営業に使えるようにする。

C-3. 道路インフラの高度化

- 円滑な路面公共交通（パブリックな中・大量輸送機関）を活かせる道路形態にする。また、公共交通と連携する自転車利用のための道や駐輪場を整備する。

C-4. 人の心を Eco マインドに醸成

- 学校・家庭・社会教育を通じて、環境負荷を抑える行動や環境に優しくなる ECO マインドを醸成する。

(5) 討議①「約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」の共有**i) 専門家によるグループ討議の結果の整理**

1 日目のステークホルダーによる討議終了後の夜、専門家グループは、3 つのグループの討議結果の整理を行い、「EST ビジョン案」を作成した。討議①「約 30 年先の展望した EST ビジョン」においては、最終的にグループ討議の結果を集約して、全ステークホルダーの総意によって一つのビジョンとしてとりまとめることを目指している。このため、専門家は、ステークホルダーのグループ討議結果を、客観的な立場から解釈・整理し、各グループがまとめた「EST ビジョンの要件」をで

きるだけ反映させながら、翌日のステークホルダーによる「EST ビジョン」の最終提案のたたき台となる「EST ビジョン案」を作成しようとしたものである。

なお、グループ討議をできるだけ忠実に反映させるため、作業はオープンとし、ステークホルダー有志の参加も歓迎した。専門家の整理した「EST ビジョン案」は次のとおりである。

表 4-4-9. 専門家からの「EST ビジョン案」の提案

	〔案に反映させた グループ名 - 要件の番号※〕
案 1. 移動の発生が少ないライフスタイル・社会である...	グループ A-1 グループ B-1、B-2 グループ C-1
案 2. 移動が少なくて済むまちの構造である.....	グループ A-1 グループ B-4 グループ C-1、C-2
案 3. 誰もが便利で快適な公共交通機関がある.....	グループ A-3 グループ B-3 グループ C-2
案 4. 状況に応じて効率的な交通手段が選択できる.....	グループ A-2、A-3、A-5 グループ B-3 グループ C-2
案 5. 環境コストが内部化されている.....	グループ A-2、A-3、A-4
案 6. 様々な交通手段の使い分けが可能な交通路がある...	グループ A-8 グループ B-4 グループ C-3
案 7. 高い環境意識が行動に結びつく社会である.....	グループ A-6 グループ B-3、B-5 グループ C-4

※) 表 4-4-6、4-4-7、4-4-8 に示した、各グループの提案する「EST ビジョンの要件」から反映させたものを指す。

専門家による討議結果の整理方法として、各グループから出てきた個別意見の要素まで遡って分析し、再構築することも検討されたが、各グループから報告されたビジョンの要件を活用して検討する方針をとった。複数のグループから提示された要件や類似の要件をまとめる作業を中心に行い、ビジョンをできるだけ理解しやすくイメージが膨らむものとするために、用語や表現方法を工夫する作業を行った。

専門家は、2日目の冒頭の全体討議において、「EST ビジョン案」の7つの要件を発表するとともに、集約作業の過程や、ビジョン案の基となった各グループの提案で用いられた用語（以下、「キーワード」と言う。）について説明した。その概要は、以下のとおりである。

“案 1. 移動の発生が少ないライフスタイル・社会である”

〔キーワード〕 移動を減らすライフスタイル・サービス、IT 技術の活用、地産地消

留意事項：「ライフスタイル・社会」とは、社会のしくみやシステムを意味しており、案2の「まちの構造」のようなハードインフラと区別している。「ライフスタイル」か、「社会システム」にまとめるかを議論した結果、2つを合わせた。

“案2. 移動が少なくて済むまちの構造である”

[キーワード] 公共交通や徒歩が利用しやすい規模や密度、楽しい街、施設が集約されている

留意事項：都市の規模や(人口)密度については各グループで様々な議論があったことも踏まえ、施設の集約やまちづくりを意識し、案1と区別して「まちの構造」を強調した。

“案3. 誰もが便利で快適な公共交通機関がある”

[キーワード] 安い、速い、いつでも誰もが使える、安心、時間通りに着く、環境負荷が小さい、公共交通を自由に利用できる社会、交通弱者への配慮、(カーシェアリングなど)

“案4. 状況に応じて効率的な交通手段が選択できる”

[キーワード] 人数や荷物の量などケースバイケースで選択できる、価格や時間など多様な要素で評価して選択できる、効率的な物流・共同集配、自家用トラックから営業トラックへの転換、渋滞がない、事故が少ない安心・安全、交通手段のシームレスな連携、P&R

“案5. 環境コストが内部化されている”

[キーワード] 環境コストが内部化されている(外部不経済が織り込まれている)

留意事項：「環境と経済性が適切に反映された社会」をベースにして、外部不経済が織り込まれている社会のことであると判断し、より具体的な表現に修正した。

“案6. 様々な交通手段の使い分けが可能な交通路がある”

[キーワード] 街と街の間のネットワーク活用、路面公共交通、基幹バス、自転車、歩道、トランジットモール、街路の断面の中での使い分け、ネットワークの使い分け、道路使用の優先順位の再検討

留意事項：「道路」という言葉は自動車利用を連想させる可能性もあり、各グループから提案されたビジョンの要件には十分な言葉ではないと判断し、「交通路」に修正した。

“案7. 高い環境意識が行動に結びつく社会である”

[キーワード] 環境負荷の少ない行動が自発的にできる、ライフスタイルを変革する、そのための情報が行き渡っている、自律的な判断ができる社会、多様なセクターが議論できる場

留意事項：「環境教育」では漠然としてしまうことと、意識だけではなく、行動に結びつけることが共通して根底にあると考え、「高い環境意識が行動に結びつく」に修正した。

また、整理作業の中で、ビジョンとして採用されなかった項目がある。

一つめは、グループAから提示された「技術革新された新しい乗り物社会」という要件である。

これは、技術よりも都市や社会の構造変化や人の交通行動のあり方に焦点を当てるという会議方針に照らして、本会議では、ビジョンの要件として適切でないという判断を行った。

もう一つは、都市の規模について、グループ C から人口の規模や密度など具体的な提案があったが、考え方としては、施設の集約化や地産地消等によって移動が小さくなるということであると判断し、都市の規模については反映しなかった。その他、海外からの観光はなるべくツアーにし、ルートを併合して CO₂を減らしながら、観光の容量は大きくするという個別意見があったが、多様に自由に選択できることが大事だろうとの意見もあり、今回は除外した。

ii) ステークホルダーによる「EST ビジョン案」の修正と「EST ビジョン」の共有

専門家の「EST ビジョン案」を土台として、ステークホルダーによる検討を行い、必要な修正を経て最終的な「EST ビジョン」のとりまとめを行った。その概要は、次のとおりである。

表 4-4-10. ステークホルダーによる「EST ビジョン案」の修正

〈専門家の「EST ビジョン案」に対する修正のポイント〉

- ・ 案 1 は、「移動の発生が少ない～」を「無駄な移動の発生が少ない～」に変更。全ての自由な移動を制限するような意味ではないことを確認。
- ・ 案 2 は、「移動が少なくても済むまち」を「移動が小さくても快適なまち」に変更。無駄な移動の発生を減らすという 1 と区別するとともに、快適な生活は変えずに移動の距離を小さくする、という趣旨を明確にする。
- ・ 案 3 は、「誰もが便利で快適な公共交通機関」を「誰もが使いやすい公共交通機関」に変更。「便利」や「快適」の定義が様々であることを確認し、「使いやすさ」に重点を置く。
- ・ 案 5 は、「環境コストが内部化されている」を「環境コストが内部化されている社会である」に変更。環境コストの負担配分がしくみとして整備された状況であることを明確にした。
- ・ 案 5 に関連して議論された EST と経済との関わりについての議論としては、環境コストの内部化という側面と、個々の交通機関経営の採算性という側面があることが確認され、継続的な議論の必要性を確認した。
- ・ 都市の規模や地域によって交通や環境の状況は全く異なるため、特に案 3、4、及び 6 について納得できないという意見と、全国普遍的に通用しうる考え方であるという意見に分かれた。
- ・ 7 つ全ての要件について、「地域特性・都市規模に応じて多様性がある」という前提で議論したことを特記しておく必要がある。

以上のような全体討議での議論を前提として、ステークホルダー全員で「EST ビジョン」を共有することができた。

本 EST ステークホルダー会議が提案する「我が国として約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」は、次の 7 つの要件で構成される。

表 4-4-11. 「約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」の提案

<p>〈「我が国として約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」の提案〉</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p style="text-align: center;">※ 地域特性・都市規模に応じて多様性がある</p>	
--	--

iii) 「EST ビジョン」の要件についての投票

「EST ビジョン」の共有に続いて、その 7 つの要件の優先順位を明らかにするため、投票を行った。投票の方法は、各ステークホルダーにとって、実現が重要だと思う上位 3 つの要件を選び、優先順に 3 点、2 点、1 点を配点して記名投票を行う方法を採用した。開票は、全体及びグループ別の双方について行い、優先順位を全員で確認した。結果は、以下のとおりである。

(以下、「EST ビジョン」の要件 1~7 のことを、「ビジョン 1~7」と言う。)

表 4-4-12. 「EST ビジョン」7 要件の投票結果

(点)	グループ A	グループ B	グループ C	合計 ※)
ビジョン 1	0	15 ○	11 △	26
ビジョン 2	17 ◎	5	12 ○	34 ○
ビジョン 3	17 ◎	4	13 ◎	34 ○
ビジョン 4	5	12 △	3	20
ビジョン 5	7	0	5	12
ビジョン 6	8	2	6	16
ビジョン 7	12 △	22 ◎	10	44 ◎

※) 得点 1 位を◎、2 位を○、3 位を△で示している。

全体の投票の結果は、表 4-4-12 のとおり、1 位は「ビジョン 7：高い環境意識が行動に結びつく社会である」で 44 得点、2 位は同点 2 つで「ビジョン 2：移動が小さくても快適なまちの構造である」「ビジョン 3：誰もが使いやすい公共交通機関がある」で 34 得点であった。

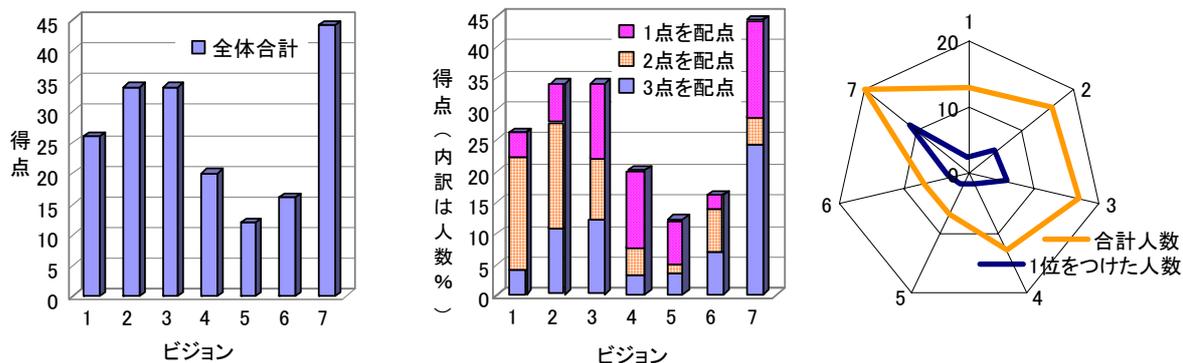


図 4-4-13. 全体の得点合計と配点による人数内訳

図 4-4-13 のグラフは、全体の得点合計（左）、全体の得点合計における点数別人数の割合（中央）、各ビジョンの人数合計と 3 点を配点した人数の比較（右）を示したものである。

セクター間で比較した結果は、次のとおりである。

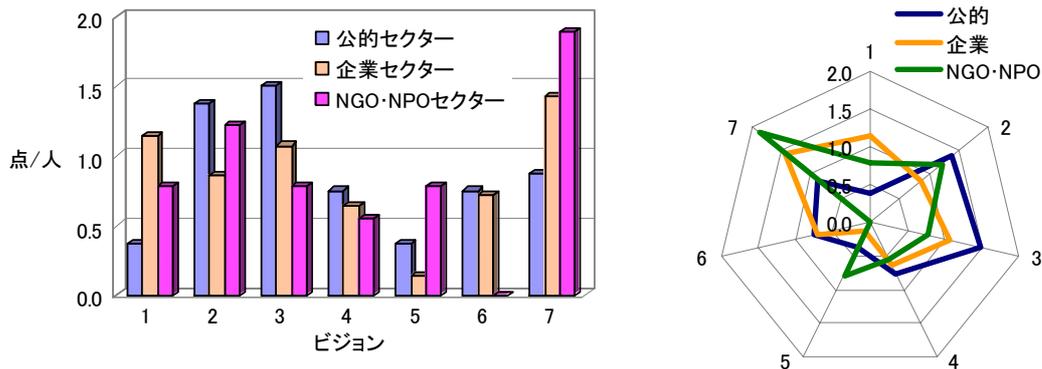


図 4-4-14. 1 人あたり配点のセクター別比較

グループ間で比較した結果は、次のとおりである。

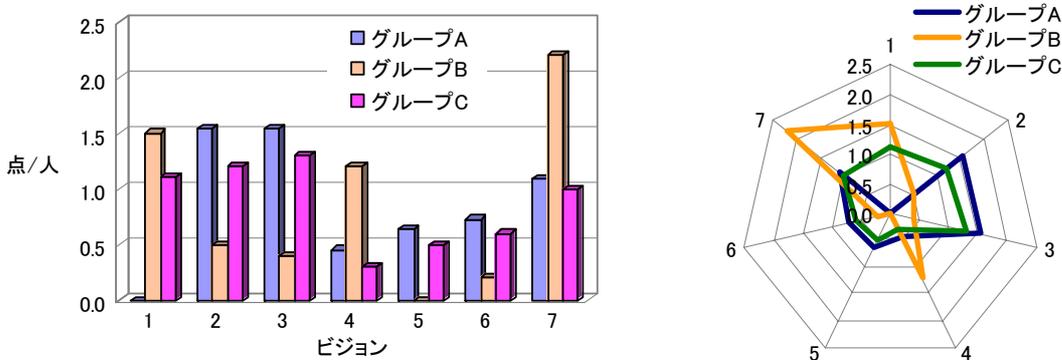


図 4-4-15. 1 人あたり配点のグループ別比較

本会議では、参加者を募る際に実行委員会委員を介して参加依頼をした経緯から、EST に関するステークホルダー会議への参加経験を持つ人が 18 名おり、初参加者は 13 名であった。この、EST に関するステークホルダー会議への経験別で比較すると、次のような結果であった。

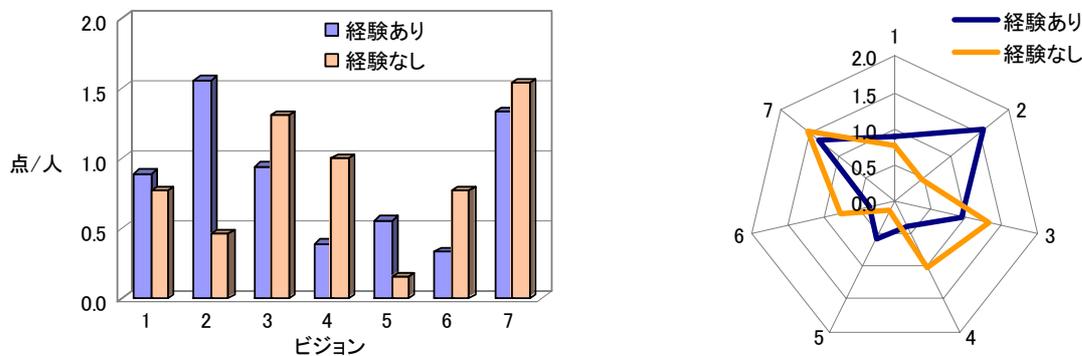


図 4-4-16. 1 人あたり配点のステークホルダー会議経験別比較

+++ 〈参考 3〉 +++++~ステークホルダーと専門家の比較~

本会議に参加した専門家 7 名の優先順位づけを集計してみると、次のような結果になった。

表 4-4-17. ステークホルダーと専門家の投票結果

(点)	ステークホルダー計	専門家計
ビジョン 1	26	6
ビジョン 2	34 ○	11 ◎
ビジョン 3	34 ○	11 ◎
ビジョン 4	20	8 △
ビジョン 5	12	0
ビジョン 6	16	2
ビジョン 7	44 ◎	4

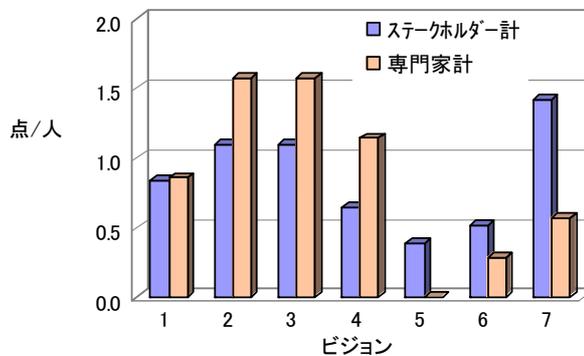


図 4-4-18. 1 人あたり配点のステークホルダー・専門家比較

+++++

4-5. 会議の結果：討議②「EST ビジョンの実現に向けた課題」

(1) 討議②のオリエンテーション

討議②「EST ビジョンの実現に向けた課題の共有」で目指す目標は、「EST ビジョンを実現する際に社会としてクリアしておくべき課題（障壁）を明らかにする」ことである。これについて、コーディネーター（柳下）は次のように説明した。

「討議②では、優先順位の高い EST ビジョンの要件を実現する際に、社会としてクリアしていかなければならない課題・障壁を明らかにすることを目指す。EST ビジョンとしてまとめられた 7 つの要件は、現状のままの推移では 30 年後の実現は難しいものが選ばれているはずである。EST ビジョンを実現していくためには今から何に取り組むべきか、何を克服しなくてはならないのか、という点を議論して頂く。ビジョンを達成するために、現在から取り組んでいく際に何が問題・障壁になるかを考えて頂きたい。特に取組の推進に異論がないようなものは課題ではない。重要だと分かっているが、議論を深めてみると立場や考え方によって異なる政策手段が考えられたり、厳しい議論を展開していかななくてはならないような点を発見して頂きたい。グループ内での議論を通じて意見の違いが見えてくるものもあると思われるが、そのような点も課題として重要ではないか。」(柳下)

これに、実行委員（松橋）は、次のとおり補足説明を行った。

「夢となるか現実になるか分からないが、EST ビジョンを実現しようとした時に成り行きトレンドと比べて何が転換ポイントになるのか、分かれ目になるのかを指摘して頂きたい。この部分を変えてやれば、夢は実現できるという視点から意見を頂いたらどうか。」(松橋)

(2) 討議②のグループ討議の進め方

上記のオリエンテーションを踏まえ、グループ討議の冒頭、ファシリテーターは「EST ビジョンの実現に向けた課題の共有」の討議目標について、以下のように説明した。

〈グループ A〉

「基本的には解決策までは議論しない。ただし議論の中には出てくるだろう。ここではまずは、EST を実現するために社会としてクリアしておくべき障壁・課題、あるいはベクトルを転換していくときにポイントになるべきことを出して頂きたい。その中で見えてくる対立点を出し合うということがポイントとなる。」

〈グループ B〉

「ビジョンの要件の課題から議論する場合の課題とは、例えば値段が高い、インフラが整っていないなどである。ビジョンの要件を達成するための対策から議論し、その対策が現状で実現していない理由・課題の議論を後で議論する場合の課題とは、例えば無料の公共交通機関をつくるという対策に対して、予算がつかない、皆の意識が低い、などである。」

〈グループ C〉

「Business As Usual, つまり今のままいくと向かう社会から方向転換しなくてはいけない、この方向転換するための課題を話し合ってください。7 つの EST ビジョンそれぞれに既にトライしている施策の中から見えてきた課題もあれば、取り組みさえできていない、なぜトライできないかという課題もある。」

グループ討議の具体的な進め方や EST ビジョンの実現に向けた課題の整理方法は、ファシリテーターを中心に各グループで方針決定を行った。以下の表は、各グループの討議の進め方を比較したものである。

表 4-5-1. 討議②「EST ビジョンの実現に向けた課題」の進行比較

	〈グループ A〉	〈グループ B〉	〈グループ C〉
テーマ	「EST ビジョンの実現に向けた課題」		
目標	討議①を経て共有された EST ビジョンを実現する際に 社会としてクリアしておくべき課題（障壁）を明らかにする		
手順	グループで順位の高かった 順に全ビジョンを議論 ↓ ビジョン 3 ↓ ビジョン 2 (ビジョン 1 を含む) ↓ ビジョン 7 ↓ ビジョン 4+ビジョン 6 ↓ ビジョン 5	グループで順位の高かった 順に 3 ビジョンを議論 ↓ ビジョン 7 ↓ ビジョン 1 ↓ ビジョン 4	ビジョンを構造化、上位か ら順に全ビジョンを議論 ↓ <u>ビジョン</u> ビジョン 1+ビジョン 2 ↓ <u>手段</u> ビジョン 3 を中心に +ビジョン 4+ビジョン 6 ↓ <u>基盤</u> ビジョン 5+ビジョン 7 (口頭議論のみ)
方法	カードを用いた KJ 法 (カード出し～グループ形成 ～グループの図解)	カードを用いた KJ 法 (カード出し～グループ形成)	カードを用いた KJ 法 (カード出し～グループ形成)
特徴	・優先順に議論 ・対策や解決の方向性は 議 論しない	・上位 3 つのみ議論 ・対策について議論した後、 共通する課題を抽出	・全ビジョンを構造化 ・3 種類のカードを用い、対 策と課題、解決策を抽出

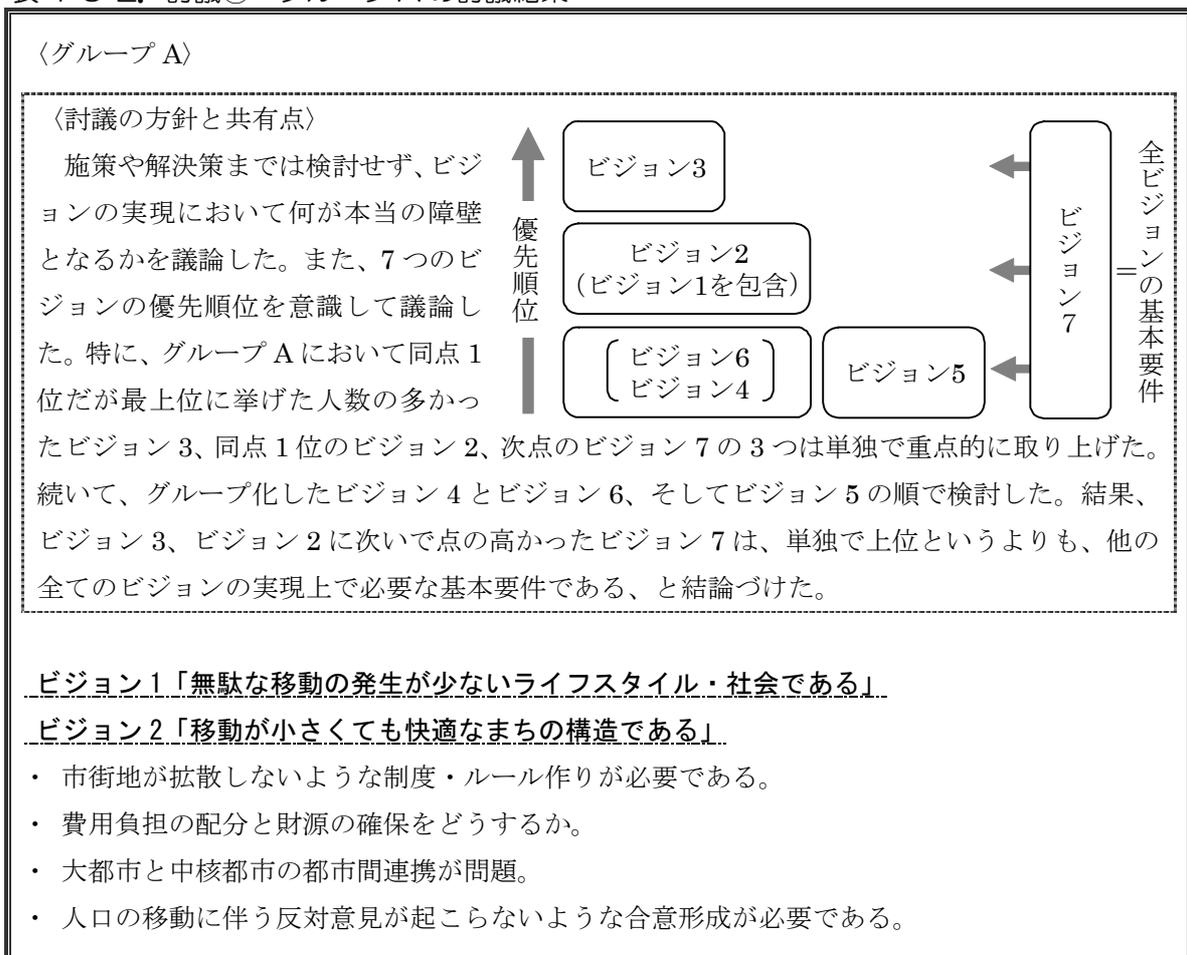
(3) 討議②のグループ討議の結果

討議②「EST ビジョンの実現に向けた課題」のグループ A、B、C の討議結果の概要は、次のとおりである。大変に多数の課題が提示された。

実行委員会は、会議設計段階において、討議②の結果は絞られた少数の課題の提示になることを想定していたが、以下に示すとおり、各グループからは網羅的に多数の事項が課題として提示される結果となった。このため、討議②に関しては、グループ討議の取りまとめと討議結果の発表の準備等に時間を費やすこととなり、「EST ビジョンの実現に向けた課題」のグループ討議の結果について、ステークホルダー全員で十分に意見交換を行い、共有する時間はほとんどなく、また、3グループの結果を一つに集約することも不可能となった。この点において、討議②に関しては、グループ討議の結果が網羅的に示されたところで終了し、当初の会議計画で予定していた、ステークホルダー全員による課題の共有までは至っていないと言える。

ここでは、以下、3つのグループの討議結果を報告することとする。

表 4-5-2. 討議②：グループ A の討議結果



ビジョン3「誰もが使いやすい公共交通機関がある」

- ・ どのような交通・都市体系にするかを定める合意形成が必要である。
 - 体系を決めた際の評価方法や、コスト、費用負担、財源をどうするかも問題。
- ・ 車が主な移動手段であるような地域において、公共交通を受け入れる意識があるのか。
- ・ 多様な交通手段・インフラ整備に関する新しい技術がどの程度あるのか。
 - その事業主体を誰にするか。
- ・ 規制緩和による新規手段・方法の導入促進。
- ・ 交通情報を充実させる。

ビジョン4「状況に応じて効率的な交通手段が選択できる」

- ・ 地域の実情に応じた多様な交通手段が必要。
- ・ 交通手段間の価格格差が存在する。
- ・ 制度、財源等のあり方の合意形成が必要。
- ・ インフラ整備のための企業へのインセンティブをどう与えるかが問題である。

ビジョン5「環境コストが内部化されている社会である」

- ・ 政策への合意形成が必要である。
- ・ 国民・住民への情報伝達の必要性。
 - 経済性が確保され、環境コストが明確でなければならない。
 - かつそれを伝達すること。
- ・ 推進についての議論が分かれた。
 - 強い強制力によって推し進めていくのか、高い環境意識によって自主的に進めるか。

ビジョン6「様々な交通手段の使い分けが可能な交通路がある」

- ・ 地域の実情に応じた多様な交通手段が必要。
- ・ 交通手段間の価格格差が存在する。
- ・ 制度、財源等のあり方の合意形成が必要。
- ・ インフラ整備のための企業へのインセンティブをどう与えるかが問題である。

ビジョン7「高い環境意識が行動に結びつく社会である」

- ・ 情報を充実させる。
- ・ インセンティブの付与と協働により推進。
- ・ 全てにおいて重要な合意形成には意識が必要である。
 - 学校教育プログラム、人材育成が必要。
- ・ 学校教育と合わせて社会教育も必要である。
 - 環境教育を受けたことのない世代に対する働きかけ。
- ・ 学校・社会教育を通じて EST の諸施策に対する判断力を訓練することを目指す。

表 4-5-3. 討議②：グループ B の討議結果

〈グループ B〉	
<p>〈討議の方針と共有点〉</p> <p>グループ B の上位 3 つだった、ビジョン 1、ビジョン 4、ビジョン 7 を議論した。ビジョンを実現するために必要な対策は何か、そしてその対策実施上の課題は何か、というまとめ方で進めた。</p> <p>最終的な「根っこの課題」とは何か。それは、国民の公共性に関する意識が不足していること、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こと、計画策定の際には財政配分が不適切であること、計画実施の際には意識の不足によって実践を伴っていないこと、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・知識の部分にインパクトを与えることが必要である。</p>	<p>インパクト</p>
<p><u>ビジョン 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」</u></p>	
<p><u>ビジョン 2「移動が小さくても快適なまちの構造である」</u></p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ IT を利用した在宅勤務体制の認知不足 <ul style="list-style-type: none"> - IT を活用した住宅勤務やホームショッピング、ホームオフィス等、職住近接を促す ・ インフラの不足 <ul style="list-style-type: none"> - 住む土地や駐車場が少ない ・ 容易な IT 技術が存在しない ・ 流通慣行により、地産地消が難しい <ul style="list-style-type: none"> - 地産地消を推進する ・ もったいないという意識が欠如している ・ 移動の距離を抑えることが必要 <ul style="list-style-type: none"> - 無駄な食料等の廃棄物の減量 - 介護のための移動の抑制 	
<p><u>ビジョン 4「状況に応じて効率的な交通手段が選択できる」</u></p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通と道路の管理者が一体化していない <ul style="list-style-type: none"> - 機関連携を管理する行政システムがない ・ 財政に関する行政の縦割制度の弊害の存在 ・ 国民の公共性に関する意識・知識が低い <ul style="list-style-type: none"> - 意識・知識にインパクトを与える必要性 - コスト意識、時間の意識が低い ・ 規制が多いことも対策が進まない課題 	

- ・ 各交通機関の連携を強化する
 - 企業の既得権が交通手段間の連携を阻害
- ・ P&R 等で公共交通を使いやすくする
- ・ 公共交通の用途を多様化する
- ・ 国民の意識を反映した交通計画がない

ビジョン7「高い環境意識が行動に結びつく社会である」

- ・ パートナシップを図る
- ・ 学校教育が閉鎖的である
 - プログラムや人材を整備する
- ・ 情報共有がされていない
 - 評価・分析システムを設ける
 - 問題意識が不足している
- ・ インセンティブを与える…「アメとムチ」
- ・ 個人レベルの CO₂ 排出権を把握する

表 4-5-4. 討議②：グループ C の討議結果

〈グループ C〉

〈討議の方針と共有点〉

まず全 7 つのビジョンを、ビジョン 1 及び 2 は社会や街の姿、ビジョン 3 及び 4 は交通手段、ビジョン 5 は制度的基盤、ビジョン 7 は文化的基盤であると概念整理した。前提となる社会や街の姿→交通手段→基盤、の順で議論した。

地域特性の理解についても始めに議論した。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に注力する、中規模地方都市は公共交通をいかに成立させるかが課題、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を考える、と整理した。また、青カードには対策、赤カードにはその対策実行上の課題を、黄カードには課題を突破するアイデア・解決策、と 3 つに分類して意見をまとめた。

ビジョン

社会の姿=ビジョン1
まちの姿=ビジョン2

手段

ビジョン3、ビジョン4、ビジョン6 + α

基盤

- ・ 税制中立
- ・ 財源移動(車→公共)
- ・ 合意形成の場が必要

ビジョン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」ビジョン2「移動が小さくても快適なまちの構造である」

- ・ 職住近接のまち…最大限の IT を活用する
- ・ 公共交通を活用してまちのしくみを変える
- ・ 自動車や道路を中心とした行政を変える
- ・ 自動車の取り締まり自体も強化する
- ・ 長距離の都市間交通対策をする
- ・ 貨物も含めて、鉄道輸送が必要
 - そのためには、コスト補助は必須
- ・ 土地利用と都市計画は最も重要
 - まちの中心、あるいは公共交通を拠点に居住や商業等の都市機能を集中させたい…土地利用を変えることが必要
- ・ 農地を手放したい人と郊外居住したい人の希望が合致して進んでいる郊外化対策
 - 個人の権利や資産価値の変化に対して公平性をどう保つか。法制度と計画性が必要
- ・ 土地利用や都市計画に関する課題が顕在化してこないこと自体も問題
- ・ 財源の移譲を伴う地方分権を推進する

ビジョン3「誰もが使いやすい公共交通機関がある」

- ・ 公共交通の車体そのものが快適であること
 - ・ 料金の安さや交通機関の多様性、停留所へのアクセスのよさなど、便利さを高める
 - しかし…財源が不足している
 - 公共交通の経営合理化が進まない
 - 必要なサービスもない
 - ・ 連携を仲介するコーディネーターが必要
 - ・ 多様な交通手段間の運賃の整合性をとる
 - IC カード等による乗り継ぎの便利さ
 - ・ 物流対策が必要
 - 共同配送による効率アップを図る
 - トランジットモールを設置する
- ⇔自動車を必要と考える商店街の反発

ビジョン4「状況に応じて効率的な交通手段が選択できる」

- ・ 公共交通の車体そのものが快適であること
- ・ 料金の安さや交通機関の多様性、停留所へのアクセスのよさなど、便利さを高める
 - しかし…財源が不足している
 - 公共交通の経営合理化が進まない
 - 必要なサービスもない

- ・ 連携を仲介するコーディネーターが必要
 - ・ 多様な交通手段間の運賃の整合性をとる
 - IC カード等による乗り継ぎの便利さ
 - ・ 物流対策が必要
 - 共同配送による効率アップを図る
 - トランジットモールを設置する
- ⇔自動車が必要と考える商店街の反発

ビジョン5「環境コストが内部化されている社会である」

- ・ 炭素税の議論が大部分を占めた
 - 自動車産業、業界、利用者の負担の分担
 - 車利用が多い地方住民の負担増加の問題
- ・ 税制中立と財源移動が必要である
 - 自動車から公共交通へ
- ・ 課税のルールづくりが必要
- ・ 製品の使用による環境負荷を明確にする→目に見えるかたちで負担を課す

ビジョン6「様々な交通手段の使い分けが可能な交通路がある」

- ・ 自転車の活用に向けた駐輪場と道路の整備
 - 商業施設等に駐輪場付置義務を課す
 - 行政による整備支援
 - 優先レーンを造る
- ・ 公共交通の優先レーンを確保
 - 違法駐車等の取り締まりも並行する

ビジョン7「高い環境意識が行動に結びつく社会である」

- ・ いかにも実現するか、はビジョン7が重要
- ・ 合意形成の場が必要

4-6. 総括討議

2日間の会議の閉会を兼ねて全体で総括討議を行い、専門家から次のような意見が出された。

〈専門家より〉

「広範な難しいテーマであり、参加者の方々には知恵を絞りながら議論して頂いた。」

「専門家としてあまり役割がないほど議論が活発だった。議論の中で、時間が足りなかったことも影響していると思うが、1人の発言の中で問題提起から対策の検討、課題の発見まで完結するケースが多かった。お互いの対話によって、見えなかったものが見えてきた、議論することで無意識に思っていたことに気づいた、等のレベルまで議論できれば、もっと興味深い結果が出てくるのではないか。」

「皆が交通問題に詳しいためか現実の具体的な問題が出てしまい、バックキャストというよりはフォアキャストの議論になってしまった面もあった。もう1点は、議論を通して問題になっていた、地域差をどう扱うかという課題が明らかにならなかった。本会議では特定地域を設定しなかったが、もしまた同様の議論をするとしたら、セクター別や、大都市・中核都市・都市間等の地域別で議論する、ということも検討してはどうか。」

また、2日目の午前に実施した「EST ビジョン」の投票結果について、その後討議②を経て、投票の意見（配点）が変わったという3人から発言があり、いずれも「ビジョン7の環境意識に配点したが、ビジョン全体の基盤であり手段でもあり、そもそもESTビジョンの要件として入れるべきではなかったのかもしれない」という意見であった。

最後に、コーディネーターより、以下のとおり総括を行い、会議を終了した。

- (1) 2日間で大変に深い討議をして頂いた。本来は数回に分けて、討議状況を整理しながら進めるべき討議内容を、2日間の1度の会議で一気実施してしまった。
- (2) ビジョンに対する投票結果をセクターごとに観察すると、セクター間によって明らかに意見の傾向が違うものが見られる。これからの分析に委ねたい。
- (3) 会議の結果は、実行委員会において振り返り総括を行いたい。それに先立って、ステークホルダーの皆さんに対して事後アンケート調査を実施させて頂きたい。よろしくご協力をお願いします。その結果については、全員に還元する。
- (4) また、今回のステークホルダー会議の結果については、報告書等の形で取りまとめ、何らかの形でESTモデル事業等、全国・各地域でのEST取組に役立つものとなるよう公表する。なお、その際には、ステークホルダーの個人名が明らかにならないように配慮する。
- (5) 参加者においても結果を持ち帰り、ぜひ実践に役立てて頂きたい。
- (6) なお、専門家グループは、引き続きESTの課題に関し討議を重ね、重要課題に関する議論を詰めていきたい。
- (7) 短期間にも関わらず、関係の皆さんのご協力を頂いて会議開催にこぎつけ、無事に終了することができた。感謝する。

5. 事後評価

5-1. 評価の方法

主催者である実行委員会は、会議終了後、事後評価を実施した。また、その評価のための重要な情報を得るため、ステークホルダーに対するアンケート調査を実施した。評価において重視した視点は、次のとおりである。

- I. 会議のねらいは達成されたか
 - i) 討議①「約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」は共有できたか
 - ii) 討議②「EST ビジョンを実現する上での課題」は共有できたか
- II. 会議の方法について
 - i) 会議のテーマや目標は適切だったか
 - ii) 討議における 4 つの基本的な枠組の設定は適切・有用だったか
 - iii) 事前情報提供は有用だったか
 - iv) 会議の進行・方法は適切だったか
 - v) 会議に関わった様々な人（主体）は適切に役割を果たしたか
- III. その他

上記の「1) 会議のねらいは達成されたか」については、会議終了後に開催された、振り返りのための実行委員会での委員による討議を中心に評価を実施した。「2) 会議の方法について」は、ステークホルダーに対するアンケートの結果を重視して、実行委員会として評価を実施した。

5-2. 評価のための参加者アンケート

ステークホルダー会議終了後、全参加者に対するアンケート調査を実施した。このアンケート調査は、EST ステークホルダー会議の企画・運営の評価から、会議への参加を通じた EST に対する意識の変化、討議結果の満足度など幅広く尋ね、事後評価に活用することを目的に実施した。調査項目の概要は、以下のとおりである。

表 5-2-1. アンケート調査項目の概要

<p>〈アンケート調査項目〉</p> <ul style="list-style-type: none"> I. 会議のねらいは達成されたか <ul style="list-style-type: none"> i) 討議①「EST ビジョン」の目標の理解度、納得度、満足度 ii) 討議②「ビジョン実現上の課題」の目標の理解度、納得度、満足度 II. 会議の方法について <ul style="list-style-type: none"> i) 会議のテーマや目標は適切だったか <ul style="list-style-type: none"> - 会議のテーマと目標の設定の適切さ - グループ討議の目標の理解度 ii) 討議における 4 つの基本的な枠組の設定は適切・有用だったか

- 討議における4つの基本的な枠組の設定の適切さ、有用性、納得度
- iii) 事前情報提供は有用だったか
 - 事前説明会や「お知らせNo.1~4」「参加の手引き」等、事前情報提供の有用性
- iv) 会議の進行・方法は適切だったか
 - 専門家による情報提供の有用性、理解度
 - 会議全体の進行方法の適切さ
 - グループ討議の進め方の理解度、適切さ
 - グループ討議におけるステークホルダーの出身母体のバランス、人数の適切さ
- v) 会議に関わった様々な人（主体）は適切に役割を果たしたか
 - 実行委員会、コーディネーター、専門家、ファシリテーター、事務局の評価

III. その他

- 「EST」をテーマとしたステークホルダー会議の経験の有無
- ステークホルダー会議のような参加型会議の影響の有無、EST実現に向けた有用性
- 今回の会議への参加によって得られたもの、得られなかったもの

以下、アンケートの結果を示す。問と結果と共に、各設問に対する自由意見も列挙している。

タイトル	平成17年度ESTステークホルダー会議アンケート
対象者	参加者（ステークホルダー）31名
回収数	31人中26人（回収率86.7%）

I. 会議のねらいは達成されたか

i) 討議①「約30年先の将来を展望したESTビジョン」について

Q: 「ESTビジョンの要件」の意味について、不明確に感じられる点はなかったか。

理解していた	概ね理解していた	やや不明確だった	不明確だった
2 (8.0%)	15 (60.0%)	8 (32.0%)	0 (0.0%)

Q: グループの中で、「ESTビジョンの要件」の意味の理解は、共有されていたと思うか。

共有されていた	概ね共有されていた	あまり共有されていなかった	共有されていなかった
2 (7.7%)	17 (65.4%)	7 (26.9%)	0 (0.0%)

Q: 全体討議を経て修正され、共有された「ESTビジョン」は納得できるものだったか。

納得できた	概ね納得できた	あまり納得できなかった	納得できなかった
3 (11.5%)	19 (73.1%)	4 (15.4%)	0 (0.0%)

- まだ総花的である。
- 前提（基本的な枠組）から、色々と不透明である。
- 時間が不足していた。

Q: 「EST ビジョンの要件」についてのグループ討議や全体討議、投票結果の共有などを受けて、考えや意見は変化したか。

	変化した	やや変化した	あまり変化しなかった	変化しなかった
グループ討議により	1 (3.8%)	4 (15.4%)	17 (65.4%)	4 (15.4%)
全体討議により	1 (3.8%)	5 (19.2%)	16 (61.5%)	4 (15.4%)
投票結果の共有により	1 (3.8%)	2 (7.7%)	19 (73.1%)	4 (15.4%)

- 意識の問題が重要だと考えていたが、全体討議を通じて意識の問題は背景にある課題であり、他の課題と同レベルで論ずることは適切でないと感じた。
- IT 手段の発達なども交通量の減少に資するものと新たに認識した。
- 公共交通、特に LRT に強い希望を持っている方が多く、実現に向けて活動している方がいることに驚いた。
- 交通行動の変更を促す方策の考えがやや変化した。これまではボランティアな方策に最重点を置いてきたが、専門家の示したデータ（将来シナリオ）や会議の討議結果を踏まえ、法規制や経済的ディスインセンティブの方策を組み合わせ、時限的・局所的にそれらを強化するアプローチも重点であると思った。
- 地域や立場の違いによる考え方の相違に、考えさせられ、学ぶところが大きかった。
- 環境コストに対する企業と NPO の認識の違いが、グループの議論を通じて明らかになり、共有できる方向性を見出すことが重要だと感じた。また、全体会議を通じてグループ間の意見やビジョンの描き方の差が明確になり、改めてグループの議論を見直すことができた。

Q: 討議①「約 30 年先の将来を展望した EST ビジョン」についての自由意見

- グループ間の認識の違いには驚いたが、ビジョンに表現されている内容の理解が均一ではないと考えられる。具体的に考えていることは、議論すれば意外に違いがないかもしれない。
- 各グループとも同様なセクター構成であるにも関わらず、バラツキが生じるのは興味深い。
- グループによって、得点の分布が異なるのは興味深い。各グループの討議の結果と思われるが、討議をリードする人の声の大きさ等にも起因していたかもしれない。
- EST ビジョンの討議結果は、グループのそれまでの議論の方向性が大きく影響していると感じる。これは、グループ単位で議論することによるビジョンの共有化が進んだことを示すのか。それとも、グループ間で意見差はあまりないが、ビジョンの表現の捉え方の差異が影響しているのか。
- 限られた時間で難しいとは思いますが、多様な考えを知る上で、可能であればメンバーチェンジをして他の方々とも深く議論してみたい。一方で、EST ビジョンの捉え方には随分差があり、EST 政策の方向性をまとめるのは、大変な作業であることを再認識した。

ii) 討議②「EST ビジョンの実現に向けた課題」について

Q: 「ビジョンの実現に向けた課題」の意味で不明確に感じられる点はなかったか。

理解していた	概ね理解していた	やや不明確だった	不明確だった
4 (16.0%)	16 (64.0%)	5 (20.0%)	0 (0.0%)

Q：グループの中で、「ビジョンの実現に向けた課題」の意味の理解は共有されていたか。

共有されていた	概ね共有されていた	あまり共有されていなかった	共有されていなかった
5 (20.0%)	18 (72.0%)	2 (8.0%)	0 (0.0%)

Q：個人として、「ビジョンの実現に向けた課題」を十分に討議できたか。

できた	概ねできた	あまりできなかった	できなかった
2 (8.0%)	19 (76.0%)	4 (16.0%)	0 (0.0%)

- 「課題」が多く出て漠然としていたため、深い議論にならなかった。
- 時間が不足。
- 共通理解に至るのに時間がかかり、十分な理解には至らなかった。
- 時間の制約もあり、消化不良だった。7つを全て討議するのであれば時間を延長するか、運営上無理であれば3~4項目に絞って実のある討議にすべき。

Q：目標に照らして、グループで「ビジョンの実現に向けた課題」の議論は深められたか。

深められた	概ね深められた	あまり深められなかった	深められなかった
3 (12.0%)	16 (64.0%)	6 (24.0%)	0 (0.0%)

- 課題の具体性に欠いた。
- 時間が不足。
- 意見はかなり多く出たが、そこから明確な結論が得られたとは思わない。体系的にまとめるという点に関しては不十分であったと思われる。
- 多数の意見が出たが、一つの意見の掘り下げが少なかった。

Q：個人として、「ビジョンの実現に向けた課題」について、グループ討議を通じて新たな発見や確信を得ることができたか。

得られた	概ね得られた	あまり得られなかった	得られなかった
2 (8.0%)	12 (48.0%)	10 (40.0%)	1 (4.0%)

- これまでの認識を再確認する内容が多かったが、廃棄物の問題など意外な意見も出てきて新しい視点から考えることができた。
- 共同配送による効率アップや連携するコーディネーターの必要性等、新たに認識した。
- 他のステークホルダーの発言から具体的なイメージを得ることができた。
- 環境教育が今後更に重要であること、行政が今以上にリーダーシップをもって協力に推進することが重要なこと、NGO・NPOの存在にも意味があることを認識した。
- 自動車の小型化、エネルギーのエコ化は必須である。
- 具体的にどうするかということに関してはあまりイメージが膨らまないのも、その点は自身の反省点である。
- 思いもよらない課題や対策、新たな視点からの意見などはなかった。
- 経験者と初参加者の差が大きかった。進行上、困った。
- 画一ではなく、地域の実情に応じた多様な交通手段の必要性に気づいた。企業にインセンティブを与える手法はおもしろい。

Q: 「ビジョンの実現に向けた課題」についてのグループ討議や全体討議を受けて、考えや意見は変化したか。

	変化した	やや変化した	あまり変化しなかった	変化しなかった
グループ討議により	1 (3.8%)	4 (15.4%)	17 (65.4%)	4 (15.4%)
全体討議により	1 (3.8%)	5 (19.2%)	16 (61.5%)	4 (15.4%)

- 環境意識の問題については、全体討議が参考になり認識が深まった。
- NPOの人たちの考え方や価値観などに対する認識。
- 地域や団体による具体的な取り組んでいる様子を聴き、刺激を受けた。
- 地域や立場の違いによる考え方の相違に学ぶところがあった。

Q: 個人として、「ビジョンの実現に向けた課題」の討議は満足できるものだったか。

満足	概ね満足	やや不満	不満
2 (8.0%)	18 (72.0%)	5 (20.0%)	0 (0.0%)

- まだ漠然としている。
- 十分な討議がなされた感が不足である。
- 渋滞をいかに解決するかと CO₂ 排出量の少ない車へ如何に早く切り替えるかである。

Q: 個人として、3 グループの結果は「ビジョンの実現に向けた課題」として納得できたか。

納得できた	概ね納得できた	あまり納得できなかった	納得できなかった
1 (4.2%)	21 (87.5%)	2 (8.3%)	0 (0.0%)

- ビジョン1「無駄な移動の発生が少ないライフスタイル・社会」に対するとらえ方が、グループ間でずれがあったように感じる。

II. 会議の方法について

i) 会議のテーマや目標は適切だったか

Q: 会議のテーマと目標の設定は適切だったか。

適切だった	概ね適切だった	どちらでもない	あまり適切でなかった	適切でなかった
6 (23.1%)	15 (57.7%)	4 (15.4%)	1 (3.8%)	0 (0.0%)

- もっと議論を絞り込むためには、例えば国内の具体的な対象地域を特定する、参画するステークホルダーはその対象地域に関連したメンバーに絞る、等の方法もあったのではないかと。
- テーマの絞り込み等、もう少し深く検討する必要があるのではないかと。
- 交通事情は、大都市・中都市・小都市で異なり、既存インフラ（LRT、バス、鉄道、道路等）によっても左右される。ある条件の地域に限定したほうが話しやすい。
- 将来の課題を共有化するだけなのか、具体化を考えるのか、その点が理解できなかった。

Q: グループ討議の開始にあたり、討議で目指す目標①及び目標②を理解していたか。

理解していた	概ね理解していた	あまり理解していなかった	理解していなかった
4 (15.4%)	21 (80.8%)	1 (3.8%)	0 (0.0%)

ii) 討議における4つの基本的な枠組の設定は適切・有用だったか

Q：基本的な枠組1「中長期的な視点に立ち、約30年先を念頭に置く」設定は適切だったか。

適切だった	概ね適切だった	どちらでもない	あまり適切でなかった	適切でなかった
7 (26.9%)	9 (34.6%)	7 (26.9%)	3 (11.5%)	0 (0.0%)

- 考え方のベースが変革されることを意識できない。
- 30年先というのは先過ぎてイメージが湧かなかった。結局、議論した施策はすぐに着手可能なものになってしまった。さらに、自動車メーカーとNPOの議論の対立といった構図もなく、議論に迫力が欠けていた。
- 30年先とした根拠が不明の為、よし悪しの判断はし難い。
- 約30年先というとかなり先のイメージがあり、10年だと近すぎる。20年先くらいが想定しやすいのではないか。

Q：基本的な枠組2「日本国内を対象とする」設定は適切だったか。

適切だった	概ね適切だった	どちらでもない	あまり適切でなかった	適切でなかった
13 (50.0%)	9 (34.6%)	1 (3.8%)	3 (11.5%)	0 (0.0%)

- 対象は「日本」であることは良かったが、国内各地域の交通環境の実情は様々に違うため、各ステークホルダーの主張の背後にあるイメージが共有しきれなかったように感じる。
- 日本国内・全般を対象とするよりも、都市、地方など、各議論が必要とされると思う。
- 日本国内の某所とした方が、対策や発想は、より具体的になったと思う。
- 国内のみを対象とする対策の効果に疑問がある。
- 日本は島国であり、貿易立国である。日本が運輸・交通面で海外との関わりで排出しているCO₂排出量と国内排出量との比較検討を行い、その上で国内対象のみにするか、海外との関わりも対象にするのか決定してはどうか。

Q：基本的な枠組3「約30年先の交通のCO₂排出量を'90年比30±10%(約2~4割)削減する」設定は適切だったか。

適切だった	概ね適切だった	どちらでもない	あまり適切でなかった	適切でなかった
5 (19.2%)	8 (30.8%)	8 (30.8%)	5 (19.2%)	0 (0.0%)

- この枠組は定量的なようだが、どの程度の施策をどこまでしないと達成できないかということが明確でなく、そのため、グループ討議で「ESTビジョンの要件」が様々なものが出てきたにも関わらず、それらの結果として「CO₂排出量90年比30±10%削減」に結びつくのか否かが不透明であった。
- 90年比で30%減がどの程度の生活レベルか想像が難しかった。
- データ等事前説明が不足していた為、2~4割削減という基本的な枠組に沿った考察が少なく、定性的な議論が多かった。
- 90年比2~4割削減と言いながら、実際に議論した内容・施策は、これとリンクせずに各人の想いで議論されていた。せつかくデータが提供されたのだから、もっと論理的・定量的に、この施策をとればどの程度の削減が期待できるのか等の議論・検討があってもよかった。

- もっと削減すべきと考える。議論においてほとんどの人がこの設定を意識していなかったのは問題である。

Q：基本的な枠組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」設定は適切だったか。

適切だった	概ね適切だった	どちらでもない	あまり適切でなかった	適切でなかった
8 (30.8%)	12 (46.2%)	3 (11.5%)	3 (11.5%)	0 (0.0%)

- 今回の会議の基本的な枠組はこれしかないとは思いますが、CO₂削減のために最も効果的なものは技術開発であると思う。
- EST 実現のためには、技術開発によるイノベーションは大前提である一方、技術を利・活用した都市や社会の構造改革を如何に実現するかによって、技術の価値も決まる。従って都市や社会の構造変化・交通手段のあり方に焦点を当てたことは適切。この討議は、技術論の討議ではなく、社会のリストラクチャリングやイノベーションの実現に向けた場である。
- 技術開発に関する個人の夢や願望、期待がどこにあるのか、この機会に聴取してもよかった。
- 都市や社会といった広い対象と、一方で、1人1人の「生き方」をどう変えていくか。という議論があってもよかった。
- 都市・社会等、ととても抽象的な言葉でしか語られなかったような消化不良感が残った。

Q：基本的な枠組を設定したことは、議論の焦点を絞る上で有効だったか。

有効だった	概ね有効だった	どちらでもない	あまり有効でなかった	有効でなかった
6 (23.1%)	16 (61.5%)	2 (7.7%)	2 (7.7%)	0 (0.0%)

Q：基本的な枠組の設定を納得して討議に移ることができたか。

できた	概ねできた	あまりできなかった	できなかった
6 (23.1%)	18 (69.2%)	2 (7.7%)	0 (0.0%)

iii) 事前情報提供は有用だったか

Q：次に挙げることについて、「事前説明会」への参加、及び「お知らせNo.1~4」「参加の手引き」を読むことによって、会議当日までに十分な理解が得られたか。

- ・EST(環境配慮型の持続可能な交通)に関する基礎的知識について

理解できた	概ね理解できた	既に理解していた	あまり理解できなかった	理解できなかった
6 (23.1%)	15 (57.7%)	4 (15.4%)	1 (3.8%)	0 (0.0%)

- ・参加型会議とは何か、について

理解できた	概ね理解できた	既に理解していた	あまり理解できなかった	理解できなかった
10 (38.5%)	9 (34.6%)	6 (21.3%)	1 (3.8%)	0 (0.0%)

- ・EST ステークホルダー会議の開催のねらいについて

理解できた	概ね理解できた	あまり理解できなかった	理解できなかった
12 (46.2%)	13 (50.0%)	1 (3.8%)	0 (0.0%)

Q：事前情報提供に関する自由意見

- 公共交通やまちづくり、地方都市の現況などについて、知識が必ずしも豊富でない人もおり、もう少し事前説明を加えた方がよいのではないか。
- やや丁寧過ぎる感があったが、初めての人には良いと思う。
- 情報の重複が気になった。
- 過去の（同様の）参加型会議の様子等をビデオで見られれば、理解が深まるかもしれない。

iv) 会議の進行・方法は適切だったか

Q：討議の開始にあたり、討議の進行方法を理解していたか。

理解していた	概ね理解していた	あまり理解していなかった	理解していなかった
7 (26.9%)	19 (73.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)

Q：テーマに照らして、会議の進行方法や討議の方法は適切だったか。

適切だった	概ね適切だった	どちらでもない	あまり適切でなかった	適切でなかった
2 (7.7%)	20 (76.9%)	3 (11.5%)	1 (3.8%)	0 (0.0%)

- 大都市居住者、地方都市居住者の間で基本的な生活感覚に相当な相違があり、その点について共通の認識に立てない場面があった。
- 時間が不足。
- 進めていく中で、微妙な温度差を感じつつ進めたような気がする。

Q：個人として、専門家の情報提供はテーマの背景理解を深める上で適切な内容だったか。

適切だった	概ね適切だった	あまり適切でなかった	適切でなかった
6 (23.1%)	16 (61.5%)	4 (15.4%)	0 (0.0%)

Q：個人として、専門家による情報提供を理解することができたか。

理解できた	概ね理解できた	あまり理解できなかった	理解できなかった
3 (11.5%)	22 (84.6%)	1 (3.8%)	0 (0.0%)

Q：討議に先立って、専門家から情報提供を行ったことは、討議を行う上で有効だったか。

有効だった	概ね有効だった	どちらでもない	あまり有効でなかった	有効でなかった
8 (30.8%)	11 (42.3%)	3 (11.5%)	4 (15.4%)	0 (0.0%)

- グループの討議内容に直接関連する情報ではなかった。
- 討議前に必要な情報か否か、判断がつかなかった。かつ、一方的な情報も散見された。
- 枠組に合致した情報とは言えなかった。検討するに当たって参考にならなかった。
- 説明がなかったとしても、討議内容はさほど変化はなかったと思う。これまで自分の持っている情報で十分だった。
- 世の中で公表され、客観的に評価・信頼されているデータで情報を提供するべきだと思う。

Q：EST というテーマに照らして、ステークホルダーの出身母体のバランスは適切だったか。

適切だった	概ね適切だった	どちらでもない	あまり適切でなかった	適切でなかった
4 (15.4%)	15 (57.7%)	5 (19.2%)	2 (7.7%)	0 (0.0%)

- NPO が多すぎたと思う。公的セクターの国のステークホルダーを増やすべきではないか。
- 年代への配慮が必要かもしれない。日本で NGO を育成することがいかに困難か判った。
- 参加した人の中に自己主張の強すぎる方がおり、意見が引きずられた。

Q：グループ討議の人数は適切だったか。

適切だった	概ね適切だった	どちらでもない	あまり適切でなかった	適切でなかった
6 (23.1%)	14 (53.8%)	3 (11.5%)	3 (11.5%)	0 (0.0%)

- 1 グループの人数が多い。
- 同様の組成で、グループ数を増やした方がよい。

Q：個人として、所属の組織や団体を意識しながら討議に参加することができたか。

できた	概ねできた	あまりできなかった	できなかった
9 (34.6%)	12 (46.2%)	5 (19.2%)	0 (0.0%)

- 参加者の所属組織を反映させる議論をするためには、もっとテーマを絞る必要がある。
- 通常はエリアを強く意識して事業・業務を行っているため、都市部、周辺部問わず適用可能な EST というテーマに関して、自分は非常に客観的な立場に立って考えざるを得なかった。
- 総論賛成的な議論になってしまった上、業界の論理、意見の対立もあまり無かったので個人的な価値観で議論する場面が多かった。
- 都市づくりといった観点では専門ではなかった。
- 地方と都心の生活差を理解できる人材がいない。

Q：討議①「EST ビジョン」のオリエンテーションで示したビジョンの要件の例示は、役に立ったか。

役に立った	概ね役に立った	あまり役に立たなかった	役に立たなかった
4 (15.4%)	13 (50.0%)	8 (30.8%)	1 (3.8%)

Q：討議①「EST ビジョン」について、目標に照らして、自分のグループの討議の進め方は納得できるものだったか。

納得できた	概ね納得できた	あまり納得できなかった	納得できなかった
3 (11.5%)	20 (76.9%)	3 (11.5%)	0 (0.0%)

- 発言回数や意見の強い人の意見に、若干引きずられる傾向がみられた。
- ファシリテーターの誘導が適切とは思えなかった。

Q：討議①「EST ビジョン」について、グループ討議→発表→専門家による整理→全体討議で修正→投票という流れは適切だったか。

適切だった	概ね適切だった	どちらでもない	あまり適切でなかった	適切でなかった
3 (11.5%)	17 (65.4%)	5 (19.2%)	1 (3.8%)	0 (0.0%)

- 専門家が如何なる議論をして整理したのかが不透明である。時間の割り振りも考慮しながらステ

ークホルダー全員の前で整理をしたほうがよかった。

Q: 討議②「ビジョンの実現に向けた課題」について、目標に照らして、自分のグループの討議の進め方は納得できるものだったか。

納得できた	概ね納得できた	あまり納得できなかった	納得できなかった
5 (20.0%)	18 (72.0%)	2 (8.0%)	0 (0.0%)

- 1 日目の時間が足りなかった。ステークホルダー全員が万遍なく自分の考えを出しきれたとは思えなかった。
- ファシリテーターの誘導が適切とは思えなかった。

v) 会議に関わった様々な人（主体）は適切に役割を果たしたか

Q: 今回の会議は、研究者を中心に、行政、企業、NPO の代表者が集まった「実行委員会」を設置して会議主催者とした。これは、公平な議論を進める上で適切だったと思うか。

適切だった	概ね適切だった	どちらでもない	あまり適切でなかった	適切でなかった
7 (28.0%)	17 (68.0%)	1 (4.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)

Q: 「コーディネーター」の、会議全般における円滑な進行管理と全体調整等は適切だったか。

適切だった	概ね適切だった	どちらでもない	あまり適切でなかった	適切でなかった
8 (30.8%)	14 (53.8%)	3 (11.5%)	1 (3.8%)	0 (0.0%)

Q: 「専門家」の発言やコメントによって、専門的に議論が深まったか。

深まった	やや深まった	あまり深まらなかった	深まらなかった	機会がなかった
2 (7.7%)	7 (26.9%)	10 (38.5%)	5 (19.2%)	2 (7.7%)

Q: 「専門家」の発言やコメントによって、新たな視点等を発見できたか。

できた	ややできた	あまりできなかった	できなかった	機会がなかった
1 (3.8%)	6 (23.1%)	12 (46.2%)	4 (15.4%)	3 (11.5%)

Q: 「専門家」の議論への関わり方についてどう思うか。

もっと関わるべき	このままでよい	もっと控えめでよい	関わらなくてよい
11 (45.8%)	11 (45.8%)	2 (8.3%)	0 (0.0%)

- ステークホルダーに自らの持論を押しつけるわけにはいかない、といった配慮から、積極的に議論をリード出来ず、結果としてあまり良い機能をしなかったのではない。
- 専門家の、討議への関わりはほとんどなく、専門家を配置した意味が感じられなかった。
- 専門知識や経験を前面に出して、もう少し論点を絞り込んでいったほうがよい。
- 議論を深めるための専門家というよりも、討議の進行や問題点を分かり易く整理する役割を担う専門家という位置づけが欲しい。
- 関わりという点では、もっと能動的でもよかったのではないか。ただし、参加者自体、ある程度知識を持った方が参加していたので、特に支障にはならなかった。

- 専門家が、グループ内で発言できる時間をある時点で設定するの必要を感じた。展開によっては、せっかくの知的財産を有効活用されずに議論が進行しているように思った。
- 各専門家の専門分野の特徴が不明確だった。専門家が全ての分野に精通しているわけではないため、多様な議論がなされるグループに張りつくのではなく、議論の中身によって参加する形式が機能的だと思う。
- 専門家が関わったという意識はない。専門家の知識があれば進むものでもないと思う。

Q:「ファシリテーター」について、討議の軌道修正や進行管理は適切だったか。

適切だった	概ね適切だった	どちらでもない	あまり適切でなかった	適切でなかった
8 (30.8%)	15 (57.7%)	2 (7.7%)	0 (0.0%)	1 (3.8%)

Q:「ファシリテーター」について、討議内容をまとめる過程の方法やサポートは適切だったか。

適切だった	概ね適切だった	どちらでもない	あまり適切でなかった	適切でなかった
5 (19.2%)	16 (61.5%)	4 (15.4%)	1 (3.8%)	0 (0.0%)

- 毅然とした態度でグループを引っ張る点はよかった。ステークホルダーがテーマごとに順番に用紙をまとめる方法は、会議の進行というより、全ステークホルダーが均等に作業をさせる意味が強く、それは、討議の進行にはあまり意味がないと感じた。
- 時間管理に主体を置きすぎているように感じた。ただし、今回のようなある程度知識をもっている参加者であれば、支障にはならないと思われる。
- 実力に差がある。
- てきぱきと課題を進行され、時間は厳守できたと思う。一方で、あまりにも時間内におさめることに重きを置き、結論を急ぎ過ぎたような気もする。
- 各ステークホルダーの発言の意図の理解力において、ファシリテーターの力量不足を感じた。
- 各界の実務経験者の多種多様な発言をファシリテートするのは大変だと思うが、会としての最低限の約束と時間管理を主体的機能として専念してほしい。一つ一つをまとめようとするとしてもファシリテーターの主観とストーリーが入ってしまう。
- 3つのグループの意見が大きく違っているのは、ファシリテーターの誘導に問題があったからだ考える。グループが1人の人の意見に引きずられているが、それを阻止して全体意見にまとめるのがファシリテーターの大きな役目だと思う。

Q:「事務局」の運営・サポートは満足できたか。

満足	概ね満足	普通	やや不満	不満
6 (23.1%)	8 (30.8%)	6 (23.1%)	4 (15.4%)	2 (7.7%)

Ⅲ. その他

Q：「EST」をテーマとしたステークホルダー会議の経験はあるか。

経験あり	初参加
16 (61.5%)	10 (38.5%)

→（経験者）これまでの参加を通して、個人または組織に何らかの変化があったか。（複数回答）

個人として			組織として		
EST の認識に 変化あり	EST の取組や 行動に変化あり	変化なし	EST の認識に 変化あり	EST の取組や 行動に変化あり	変化なし
6	5	6	1	2	8

- 従来は交通問題の視点からだけ考えていたが、環境の視点が加わり、自分の交通行動を含め、総合的な考え方ができるように変わってきたと感じている。
- 個人の行動として、公共交通のサービス水準が低い地域においても、極力公共交通を活用すること、或いは自宅近傍・近距離移動には極力自転車を活用すること、この2点を実践。
- 交通政策を研究する上で、EST の概念が欠如していたのを認識した。
- エコドライブのリーフレットを約4万冊作成し、配布した。
- EST の考え方を念頭に置き、以前よりも環境に配慮した交通行動に変わった。特に、公共交通を意識して利用するようになった。この傾向は、家族にも伝わっています。また、自動車の利用に関しては、トリップ回数を減らす工夫をするようになった。

→（初参加）EST の実現を目指す上で、ステークホルダー会議のような参加型会議は有効だと思うか。

有効	概ね有効	分からない	あまり有効でない	有効でない
4 (30.8%)	5 (38.5%)	4 (30.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)

Q：今回の会議で、得られたものは何か。

- 立場や地域の異なる多くのステークホルダーの考え方を直接聞き、意見交換できたこと。
- 公的、企業、NGO・NPO の各セクターで考え方が違うことがよく分かった。
- 真剣に取り組んでいる人が多くいることを認識できた。
- この会議が連続するのであれば、30年後の社会において、彼ら自身が公共交通はどうあるべきかといった視点で、もう少し本音の話が聞けるのではないかと楽しみである。
- EST に対する認識を深めるとともに、実現可能性の低さ、実現の困難さを感じた。今後、困難な課題の解決に向けて、どう取り組んでいけばよいのか、自分自身のテーマとしてとらえることができた。
- 使いやすく環境性にすぐれた公共交通（LRT など）のニーズが高いことが再認識できた。業界、個人の意見をいろいろと聞いたことは一定の収穫である。
- EST に対する考え方の違いの中で、互いに認め合い理解し合う努力を積み重ねることで、両者が考えられる是正点を読み取り、共に協同していくきっかけが生まれる可能性を感じた。
- 企業の利益優先から社会貢献への価値の変更を感じた。

Q：今回の会議で、期待に反して得られなかったものは何か。

- 議論をリードする人が絞られている。それ自体は悪いことではないが、ステークホルダーの母体により議論の結末にある程度予測がつくのは残念なことである。
- 本音の議論ができなかった。
- 30年後にCO₂総排出量を1990年比約2~4割削減するために、現状のデータからどこがポイントとなるかという知見が得られなかったこと。
- 皆に共通した理想社会は得られなかった。
- もっと、具体的、定量的、論理的な、ビジョンに対するプロセスまで議論できると良い。
- 残念ながら何か物足りなさ、閉塞感を感じる。理由は、絵に書いたもちの議論の域を出せないからである。科学的な手法を用いたアプローチと自由な提案や提言をハイブリッド化した議論を行いたい。例えば、複数の地域を特定し、都市構造改革や社会のイノベーション、技術開発の結果の活用などを基にしたシミュレーションを行い、どの程度のCO₂削減が可能かを予測する。その結果を元に、シミュレーションしたシステムや制度、社会構造などを実現するための施策や制度、課題等を議論し、政府や財界、企業に問いかける、などの方法を試みたい。
- 30年後のEST実現のための、10年後のミニマム達成目標が不在。

Q：「EST」をテーマとする今回のような会議が再度開催されるとしたらまた参加したいか。

ぜひ参加したい	参加してもよい	分からない	あまり参加したくない	参加したくない
10 (38.5%)	8 (30.8%)	7 (26.9%)	1 (3.8%)	0 (0.0%)

Q：その他全般に対する自由意見

- 次のステップとなる課題設定が課題。
- 議論から次の段階へどう発展させるかが課題。
- この会議に参画して感じることは、まさに「ステークホルダー会議」の意義そのものである。誰かを排除して議論しようとしても、それは意味のないことであり、この議論の積み重ねこそが、社会の縮図として社会を上げるために重要なことだと感じる。
- もっとテーマを限定した方が中身の濃い議論ができるのではないか。例) 大都市交通、地方都市交通、都市間交通など。この会議の手法では議論が拡散しがち。どの規模の都市をイメージすればよいか困る場合もあった。
- CO₂削減ばかりを追及すると都市や社会の構造・交通行動が非現実的で歪なものになってしまうような気がする。今回のテーマで扱わなかった技術開発の動向やCO₂吸着等、CO₂排出制限以外の対策ともバランスをとりながらESTを進めることも考慮する必要があると思う。
- もっと科学的な手法を用いた結果を基にした議論を通じての課題抽出と実現可能性の議論が出来ればよい。NPO的発想の議論やアプローチの限界も感じる。このESTの解決に向けた議論は、安全・安心・30年後のわが国の社会構成への対応、持続性ある社会作りのために、地方行政や都市行政のあり方への提言ともなり非常に大切である。ぜひとも一皮向いた議論に発展できるように、検討を継続して頂きたい。
- 利害を超えて一つのテーブルに着くこと、それを継続することは難しいと聞く。このような場面

は、計画策定に不可欠のプロセスであり、大変重要なアクションだと思う。今後もぜひ国レベル・地方レベルで EST ビジョン・計画作りの場を設けてほしい。

- 国の役人や警察関係の者も、個人の立場という前提で参加をさせたら良いと思う。
- もっと新鮮な意見が出るものと期待していたが、ほとんど出なかった点を失望している。問題点は多く出るが、対策はあまり出てこない。出てきても自らの行動ではなく他人に依存したものが多く、本気で行おうとする気がないと思われた。
- 限られた時間の中で、いかに議論を深めるか、参加人数、テーマなど、色々工夫する必要がある。全体的に少し多い。夜の時間も使うべき。
- 量が多い。もっと全員で自由に話せる空気が必要。
- グループ討議は、個室のほうが他のグループの言動に左右されず、議論に集中できたと思う。会議室がワンフロアであったため、特に1日目は、話し声や雑多な音、周りの人の動きなどが混在し、グループ内の声を聞き取るのに手間取りました。自由発表は、発表時間を短縮するなど工夫をし、できれば発表者全員の話聴きたかった。
- もう少し経験のある事務局を使うほうがよい。準備不足。
- 会議の進行、資料の配布、宿泊・食事の手配など。全般的に進行がスムーズに行っていなかった。同じことを企業が自ら行うのであれば、もう少し練られた対応をと思う。
- 議論の深まりと成果については高い評価があると思う。ただし、ステークホルダーの真剣な態度と比較して、専門家、ファシリテーター、事務局各位の私語が多く残念だった。
- グループが違くと2日間ではほとんど交流出来なかったことが残念。議論とは別に、交流会があればよかった。
- 夜には、自費でもよいので少しアルコールでもあるほうが盛り上がると思う。

5-3. 実行委員会による評価

I. 会議のねらいは達成されたか

i) 討議①「約30年先の将来を展望した EST ビジョン」について

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」を成果としてまとめることができた。これは、目標を達成できたと評価できる。

共有された「EST ビジョン」に対するステークホルダーの納得度は、26人中22人が「納得／概ね納得できた」と回答し、多くは受け入れられたものと評価できる。ただし、「あまり納得できなかった」人が4人おり、「納得できた」とした人も3人に止まることには留意すべきである。討議結果の発信に際しては、4つの基本的な枠組（表2-4-1参照）を前提とした議論の結果であることを説明する必要がある。

また、討議目標の共有の上で必須の「EST ビジョンの要件」の意味の理解について、「やや不明確だった」、「グループ内であまり共有されていなかった」と認識している人が約3割に及んだことは問題点として残った。また、討議目標の理解の共有の差が、討議結果の満足度にも影響していたことがうかがえた。また、これらの傾向にグループ間で差が存在していることも明らかになった。

ii) 討議②「EST ビジョンの実現に向けた課題」について

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。

しかし、討議②は3グループの討議結果を発表した段階で終了しており、ステークホルダー全員による共有ととりまとめを行うまでは至っていない。アンケートでも、「多数の意見が出たがそれぞれの掘り下げが少なかった」「深い議論ができなかった」「体系的にまとめるという点では不十分だった」「課題の具体性に欠く」等の意見が寄せられている。従って、当初の目標に照らして、EST ビジョンの実現に向けた課題の検討を行う“素材”は多く抽出されたものの、今後社会としてクリアしていくべき“課題（障壁）”の特定には至らなかったと総括せざるを得ない。これには、「時間が不足」「時間の制約で消化不良」等の指摘のとおり、会議運営上の問題が大きく起因している。

討議②「EST ビジョン実現の課題」では何を目標として、どのように討議を行うのか、その成果をどう発展させるのか、という点で、実行委員会とステークホルダー間に理解の相違があったと思われる。具体的には、EST ビジョンを実現するための“対策”と、EST ビジョンの実現に向けた“課題（障壁）”の認識が混同された点である。それが、グループ間での討議の進め方の相違につながり（4-5.(1)「討議②オリエンテーション」及び4-5.(2)「討議②の進め方」参照）、結果として、アンケートにも寄せられたように「共通理解に至るのに時間がかかり、十分な理解には至らなかった」原因になったと思われる。共通認識をつくるために、討議①「EST ビジョン」のオリエンテーションにおいてEST ビジョンの要件を例示したように（表4-4-1参照）、討議②でも同様に例示を示す等の丁寧な説明を心がけるべきであった。

また、討議①と同様、討議②についてもその討議の具体的な進め方は、ファシリテーターを中心とする各グループでの方針決定に委ねた。これに関連して、「(ビジョンの要件を)3~4項目に絞って実のある討議にすべき」との意見もあるように、討議に取り上げたビジョンの要件の数が多すぎたことも、十分に議論を深められなかった原因と言える。具体的には、グループBはEST ビジョンの3つの要件について、グループA及びCは7つ全てを討議している。これに対して、全体の討議時間が短かった。

この討議②の成果には非常に重要な意見が多く散見され、この3つのグループの結果をひとつにまとめるプロセスに発展させる必要がある。

また、討議①及び②に共通することとして、ESTをテーマとした参加型会議への「経験者」と「初参加者」の間で、討議結果に対する満足度に差が認められた。「初参加者」は概ね満足度が高かったのに対して、「経験者」は、会議への期待が満たされていない傾向がみられた。経験者ほど、ステークホルダー会議への高い期待や、もっと深い議論ができるはずであるとの経験に基づく予見から、そのような評価につながったようである。また、一部の経験者の中には、これまでの民間企業主催ではなく環境省が関与する会議ということから、討議結果が国の政策に反映されるかもしれないという期待が高かった可能性がうかがえた。

II. 会議の方法について

i) 会議のテーマや目標は適切だったか

会議のテーマや目標については、26人中21人が「適切／概ね適切だった」と回答し、設定の適切さは認められたと評価できる。しかし、「どちらでもない／あまり適切でなかった」意見として、テーマの絞り込みの必要性が指摘された。アンケートから、「具体的な対象地域を特定」した条件のもと、その地域に関連して利害関係を有するステークホルダーに絞ってはどうか、等の提案もなされた。

ii) 討議における4つの基本的な枠組の設定は適切・有用だったか

まず、4つの枠組ごとにステークホルダーの反応をみる。

基本的な枠組1「約30年先を念頭に置く」について、26人中16人が「適切／概ね適切だった」と回答し、「どちらでもない／あまり適切でなかった」とした10人からは「30年先が先過ぎてイメージが湧かない」「かなり先のイメージ、20年先が妥当か」等の意見が寄せられた。

基本的な枠組2「日本国内を対象とする」について、26人中22人が「適切／概ね適切だった」と回答し、「どちらでもない／あまり適切でなかった」は4名で、ほぼ認められていたと言える。自由意見では「国内全般よりも都市や地方など特定するほうがより具体的になる」「海外との関わりも検討すべき」という2種類の意見が寄せられた。これは、通常のフィールドを国内地域に持っているか、常に海外との関係を有しているか、というステークホルダーの背景による違いであった。

基本的な枠組3「1990年比30±10%(約2~4割)削減する」について、「適切／概ね適切だった」と「どちらでもない／あまり適切でなかった」のそれぞれが26人中13人ずつだった。適切でなかったという意見は主に2つで、「議論の結果が30±%削減に結びつくのか不透明」「枠組に沿った考察が少なく定性的な議論が多かった」等のCO₂削減を意識した論理的な議論が不足していたという意見と、「もっと削減すべきである」とのCO₂削減レベルに対する意見であった。

基本的な枠組4「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」について、26人中20人が「適切／概ね適切だった」と回答し、「どちらでもない／あまり適切でなかった」が6名で、ほぼ認められていたと言える。自由意見としては、「CO₂削減のために効果的なものはやはり技術開発である」「個人の生き方の変化に対する議論があるとよい」「都市や社会等の抽象的な議論だった」等の意見が寄せられた。

これらの個別の基本的な枠組への反応としては、ステークホルダーごとに賛否が存するところであるが、主催者や専門家との意見交換を通じ、「基本的な枠組の設定を納得して討議に移ることができたか」との問いに対して最終的に「あまりできなかった」と不満を持っていたのは、わずか2名であった。この結果から、概ねステークホルダーの理解のもとに討議のスタートを切れたといえる。

iii) 事前情報提供は有用だったか

「事前説明会」と「お知らせ」及び「参加の手引き」による事前情報提供は、ESTや参加型会議に関する基礎情報、本会議の開催のねらい等の共有情報の理解に対して、概ね有用であったと評価できる。既に知識を有している参加者にとっては重複するとしても、参加者間における基礎知識の

差異をできる限り小さくする努力をすることは、このような参加型会議にとっては重要である。また、「もう少し事前説明を加えたほうがよい」「ビデオ等で見られるとよい」等の意見もあり、事前に提供すべき情報の選定と、主催者と参加者のコミュニケーション方法は、会議の目的や参加者に応じた更なる工夫の余地があると思われる。

iv) 会議の進行・方法は適切だったか

アンケートの結果からは、会議の進行方法、情報提供、ステークホルダーの選定、グループ討議の進め方などについて、概ね適切であったと評価されていると言える。ただし、アンケートの自由記述として厳しい意見も寄せられており、それぞれ何点か紹介する。

- 大都市居住者と地方と地方居住者の基本的な生活感覚に相当な相違があり、共通認識に立てない場面があった。
- 情報提供は、枠組に合致した情報とは言えなかった。
- 情報提供は、世の中で公表され、客観的に評価・信頼されているデータを提供するべきだ。
- ステークホルダーのバランスは、年代への配慮が必要かもしれない。
- グループ討議の人数は、減らしたほうがよい。
- 所属組織・団体を意識しながら討議に参加できたかということについて、通常はエリアを強く意識しているため、全国的な EST というテーマに対して非常に客観的な立場に立って考えざるを得なかった。
- 総論賛成的な議論になった上、業界や意見の対立もなかったため、個人的な価値観で議論する場面が多かった。
- グループ討議の進め方について、発言回数や意見の強い人に引きずられる傾向があった。
- グループ討議の進め方について、ファシリテーターの誘導が適切とは思えなかった。

v) 会議に関わった様々な人（主体）は適切に役割を果たしたか

会議に関わった人（主体）について、実行委員会、コーディネーター、専門家、ファシリテーターに関しては、概ね適切な役割を果たしていたと評価された。ただし、個別の意見としては厳しい指摘もあり、特に多くの意見が寄せられた専門家とファシリテーターについて言及する。

専門家については、専門家が持つ専門性を活かせたのかどうか疑問が残る。特にグループ討議において、各グループに2名の専門家がついたが、討議に関与する機会が非常に少なかった。これが、「専門家を配置した意味が感じられなかった」等の意見に反映されていると思われる。また、1グループの人数の多さも、専門家が議論の内容や方向についてアドバイスをする時間を割きにくかった理由のひとつでもある。なお、専門家の存在をどう活用するかについては、「もっと関わるべき」とする人が11/26名、「このままでよい/もっと控えめでよい」が13/26名と、意見が分かれている。この評価についてはグループ間で差があることから、各グループの討議内容に対する専門家の発言や、ファシリテーターによる専門家の関与のさせ方等、様々な要因があると思われるが、このような会議における専門家の存在について、今後も検討を続ける余地があることを指摘していると思われる。

ファシリテーターについての評価は、ステークホルダーの自由記述から意見を紹介する。

- 時間管理に主体を置きすぎて、結論を急ぎ過ぎた。
- 各ステークホルダーの発言の意図の理解力において、ファシリテーターの力量不足を感じた。
- 最低限の約束と時間管理を主体的機能として専念してほしい。まとめようとするとうとうしてもファシリテーターの主観とストーリーが入ってしまう。
- 3つのグループの意見が大きく違っているのは、ファシリテーターの誘導に問題があったからだ
と考える。グループが1人の人の意見に引きずられているが、それを阻止して全体意見にまとめ
るのがファシリテーターの大きな役目だと思う。

事務局についての評価は、「満足／概ね満足」と回答したのは26人中14人しかおらず、残りのうち6名は「やや不満／不満」と評価した。この厳しい評価については、事務局運営において、会議開催前における参加者とのやりとりや、会議本番での進行の下手際が直接に響いていると思われる。運営の準備不足、個人情報上のミス、スタッフの教育不足等が大きな反省点である。

Ⅲ. その他

その他について、グループ討議の際に個室が与えられず討議に集中できなかった、という会場に関する意見と、参加者間の交流について、夕食の際にアルコールがなく、自費でもかまわないのでお酒の席を設けるともっと自由な空気になった、という不満があった。いずれも運営上の制約があったために応えることは難しかったが、ステークホルダー会議のような参加型会議開催の際には、どちらも重視すべき要素であることを特記しておく。

終わりに

EST ステークホルダー会議の結果について、主催者として振り返ってみたい。

今回の EST ステークホルダー会議は、大きく 2 つのねらいの下に開催された。

第一は、交通・環境の分野に深く関わる問題当事者の参加の下、我が国として今後進めるべき EST の取組の方向に関して議論を深め方向を見出そうとすることにある。

第二は、EST の全国への普及啓発、発信のきっかけづくりである。ステークホルダーによる EST に関する議論の過程や結果と、それに議論の方法自体を、多くの関係者や関心ある方々に知って頂き、それぞれの立場での EST の取組の前進への参考にして頂くことにある。

このうち、第一の目的に対しては、2 つの視点から評価を試みたい。一つ目は、会議は、会議目標を満たす成果を生み出したかどうかであり、二つ目は、会議への参加者の満足度である。

1. 会議目標は達成されたのか

(1) 会議目標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」

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。各界からのステークホルダーは、無駄な移動を生じさせない社会システム・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。この EST ビジョンは、我が国における今後の EST に関する議論や取組の推進に対し、意味ある発信であると捉えたい。また、このビジョンに到達するまでに展開された議論自体も、大変に有用な情報であり、本報告書は可能な限り実際の議論を紹介したところである。

ただし、今回の討議は、議論の基本枠組を設定して行われたものであることに留意する必要がある。すなわち、「技術」よりも「都市や社会の構造変化・交通行動のあり方」に焦点を当てた議論を通じて出されたビジョンであることに留意するべきであろう。

(2) 会議目標②「EST ビジョンの実現に向けた課題の共有」

グループ討議は大変に熱の入った議論が展開されたが、本文で記したとおり、グループ討議結果の発表段階で時間切れとなり、ステークホルダー全員による課題の共有を行うことができなかった。「EST ビジョンの実現に向けた課題」は、各グループの討議結果の紹介に止まっており、やや網羅的・総花的なものとなっている。しかし、これらは「EST ビジョンの実現に向けて共有すべき課題」の素材としては貴重な情報発信である。今後、この素材を土台として課題の絞込みを行い、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と考えられる。

2. EST ステークホルダー会議にステークホルダーは満足いただいたのか

会議の主役であるステークホルダーとして参加された方々が会議に対して満足し、納得いただけたかどうかである。参加者による満足感や納得が得られないような会議の方法は、広く社会に

受け入れられず定着されないし、会議結果の社会的評価を勝ち取ることができないからである。この点に関しては、ステークホルダーに対する事後アンケート結果が参考となる。まず、討議結果に対しては、2つの討議目標とも、比較的高い満足度を得ることができたといえよう。

討議①の「EST ビジョン」に対する納得度は、「納得」又は「概ね納得」の割合は 84.6% (22/26) である。また、討議②の「ビジョンの実現に向けた課題」のグループ討議の結果に対する納得度は、「納得」又は「概ね納得」の割合は 88.0% (22/25) である。

ただし、アンケートに際して記していただいたコメント文書等を詳細に見ると、討議の深まりの不十分さに対する不満、閉塞感等、会議内容や会議の進め方そのものに対する問題点の指摘が何人かから示された。また事務局の機能、専門家の役割等に関しても様々な注文が出されたことも注記すべきである。会議の運営面、会議進行方法等の会議設計面での改善や参加型会議の方法論の側面での改善・開発が更に必要である。

なお、EST の参加型会議に再度出席したいかとの問に対しては、参加の意思を表明した割合は 69.3% であり、不参加は 3.8%、分からないは 26.9% であった。

今回の会議は、本格的な EST に関する取組に対しては、導入の役割を果たしたに過ぎない。この点は、多くのステークホルダーが感じたとおりである。その意味で、今回の会議を更に発展させ、議論を深め、具体的な政策づくりや取組への提言に発展していくことを強く願っている。

また、今回の EST ステークホルダー会議の成果が、HP 等より平易な情報発信媒体を通じて、全国の様々な場へ届き、EST の議論を起し、取組のきっかけになることを強く望んでいる。EST の考え方はまだまだ馴染んだものとはなっていない。全国のあちこちで、様々な立場の個人・組織の組合せによって、様々なテーマ設定の下で EST 議論が巻き起こることがまず大切ではないか。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い。ケースに応じて最も適切な方法を編み出し、模索しながら進めたい。そのような意味において今回のステークホルダー会議は一つの貴重な経験であり、一つの事例である。

もう一つ、今回の会議で発見した点を紹介しておきたい。ステークホルダーで共有された EST ビジョンの 7 つの要件に対する優先度に関する投票結果について言及する。それは、EST に関するステークホルダー会議の経験者と初参加者との間で投票結果に顕著な差異が生じたことである。具体的には、ビジョン 2 の「移動が小さくても快適なまちの構造である」に対する投票が、経験者 (18 名) においては第 1 位であったのに対し、初参加者 (13 名) においては第 6 位と下から 2 番目であったことである。ちなみに、2004 年度に開催されたトヨタステークホルダー・ダイアログでは、「できるだけ交通ニーズを発生させないまちづくりの推進」の考え方に対するステークホルダー達の反応は、「自動車から公共交通へのモーダルシフト」などに比して最も厳しい結果が得られていた。ここからうかがえることは、EST に関する議論の反復・進展とともに、交通の発生の根源のところまで遡った取組の重要性を次第に感じるように、ステークホルダー自身の意識変革が生じていることである。

この一つの分析結果からも、この種のステークホルダー会議は、意見一致を見出しにくい困難な社会的問題について、多くの意見や立場の異なる者同士で情報の共有と討議の深化を経ること

によって、社会的合意点を発見していく上で有用性を有しているのではないかと感じさせられるところである。

今回の EST ステークホルダー会議は、短い準備期間にも関わらず、ステークホルダーの皆様のご協力と実行委員会・事務局の努力により無事に開催することができ、結果の取りまとめにまでこぎつけることができた。複数のねらい、やや込み入った会議プログラムの下、余裕のない雰囲気での議論をお願いしてしまった。会議後、複数の参加者から、重要テーマに関する議論を減多に同席できない異分野の方々とじっくりと議論するためには、準備期間も含めた時間的ゆとりと、会議の目標に対する参加者間の理解の共有が何よりも大切であることが指摘された。この点は、非常に重要な指摘であったと感じている。実行委員会委員長として多くの方々にご迷惑とご無理をおかけした点もあることを率直にお詫びするとともに、改めて EST ステークホルダー会議に対する多くの方々のご協力に対して、心から感謝の意を表したい。

環境分野で、参加型会議の開催に国が関与することは、我が国ではこれまで余り経験がない。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り、国の関与による初めての参加型会議であったかもしれない。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。

EST ステークホルダー会議実行委員会委員長 柳下 正治