

## 低炭素社会に向けて環境 ITS と EST の目指すもの

—消費者の視点から—

The purpose of sustainable traffic taking into account the environment for  
less carbon society

—From the viewpoint of consumers—

2008年5月 浅野智恵美

Chiemi ASANO

### 要約

低炭素型社会の実現に向けて、EST (Environmentally Sustainable Transport : 環境に配慮した持続可能な交通) の概念を念頭に置いた交通の質、都市構造の改革、自動車の利用を見直すなど、長期的視野に立ったわが国の目指すべき社会像を明らかにすることは、重要な課題だ。消費者は、現在と同じように自動車に乗り続けてよいのだろうか。消費者にも社会にも有益となり、価値を産み出す EST と、市民の意識変革・行動の変化のもと、環境 ITS (Intelligent Transport Systems : 高度道路交通システム) をとり入れた、確固たる環境配慮型の交通システムの創設が、いま強く望まれる。

EST の考え方は、社会への浸透が始まったばかりだ。全国 27 地域で様々な EST モデル事業が実施されている。成功事例もあれば、思うように成果をあげられない地方都市もある。中小自治体には新規の財政投入に高いハードルが立ちはだかっている。財政難や複雑に絡み合った利害関係、市民の合意形成がうまく得られないなど、課題が垣間見える。

一人でも多くの消費者が、低炭素社会の実現に向けた取り組みを本格的に進めることが求められている。成功のためにかかるコストは、失敗のために払う犠牲よりも少ない。環境 ITS と EST の目指すべき到達点は同じであることを鑑み、消費者の積極的な関与による強力な政策と、低炭素社会に向けた取り組みについて、昨年引き続き検証し、考察する。

---

キーワード : 環境 ITS とは、EST のポイント、新塊の時代、SNS (ソーシャル ネットワーキング サービス) とは、エコモビリティライフの醸成

### はじめに

地球温暖化防止は、世界の中でも危急を要する課題であり、低炭素社会の実現に向けた早急な取り組みが叫ばれている。温暖化の原因である CO<sub>2</sub> 排出量の 20% は、自動車によるものだ。今後、中国やインドで自動車の普及が進むと、排出量はさらに増大する可能性がある。世界の石油の約 40% は、自動車利用により消費されている。石油資源は、40 年後に

は枯渇するといわれており、最近では以前のような大きな油田が見つからなくなった。自噴が弱まれば、採掘に膨大なコストがかかるようになり、石油価格は高騰する。このままでは、いずれ自動車は使えなくなる。

自動車大国ドイツでさえ、交通インフラ整備の予算配分を、自動車から鉄道や路面電車などの公共交通機関へシフトしつつある。ヨーロッパの多くの国では、自動車は社会的コストがかかる交通機関であり、使用を制限せざるをえないという共通認識ができあがっている。温室効果ガス削減など交通と環境の問題に対し、OECD（経済協力開発機構）が長期的な視野で、環境に配慮した持続可能な交通を踏まえて、政策の策定・実施を提案したESTは、温暖化防止に熱心な欧州を中心に盛んに取り組まれている。

日本の自家用車の平均乗車率は、1.3人だ。ほとんどが1人で乗っていることになる。1人の人間を運ぶために、少なからぬCO<sub>2</sub>を排出している。そのような中、日本は2010年度を目標に、運輸部門の温室効果ガス排出を2億5千万t・CO<sub>2</sub>に抑制しなければならない。この状況を踏まえ、わが国でも国土交通省が関係省庁と連携して、ESTの推進を目指す先導的な地域を支援する「ESTモデル事業」が、2005年度から開始された。

21世紀の新しい交通社会を形成する環境ITSとESTが社会に定着すれば、人々の暮らしやライフスタイルは大きく変わる。市民、事業者、自治体、国などが、どのように協働してまちづくりを進めていくのがよいのか。快適な都市環境づくりに向けて、どのような分野に重点的に取り組むべきか、考察を重ねる。

## 第1章 環境ITSのコンセプトとは

### 第1節 環境ITSの概念

環境に配慮した交通システムを推進する方法に、ITS（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）がある。ITSは、「人」と「道路」と「車両」を一体化したシステムとして構築された。最先端の情報通信技術を用いて、これらを情報でネットワークすることにより、渋滞や交通事故、環境問題などの道路交通問題を解決する。また、物流の効率化や新たな産業の創出などを実現し、安全・安心、環境・効率、快適・利便などの国民生活の向上と、経済の活性化に貢献する新しい交通システムとして推進されている。我々の移動を、より環境にやさしい方法に変えるためにも、大きな手助けとなる。

交通行動の変更を促進するITSとしては、マルチモードナビ、環境改善行動を促すインセンティブである交通エコポイント、参加型交通情報提供のプロープ情報、カーシェアリング、ロードプライシング、エコドライブなどがある。環境ITSで整備された基盤を、いかに暮らしの中にもうまく活かすか。消費者は、ITSのエンドユーザーでもある。

### 第2節 ITSの利用状況

ITSは、すでに私たちの暮らしの身近なところに取り入れられている。たとえばカーナビゲーションシステムと、道路交通情報提供サービス（VICS：Vehicle Information and Communication System）は、運転の際に道に迷うことを避け、渋滞を回避できる優れたもの

だ。道路上に設置したビーコンやFM多重放送が、カーナビに向けて渋滞や工事情報を図形や文字で伝えてくれる。カーナビやVICSがあれば、迷わずゆとりを持って目的地へ行ける。

VICSは、1996年4月に情報提供をスタートした。現在は全都道府県をカバーし日本全国どこでも利用できる。販売されているカーナビゲーションは、ほとんどがVICSに対応しており、専用の受信機を取り付ければ購入後は無料でサービスを利用できる。2007年3月現在、カーナビの出荷台数は2,612万台を突破し、VICSユニットは1,817万台を越えている。

また、ETC（自動料金支払システム：Electronic Toll Collection）は、有料道路の料金所などに設置されたアンテナと、自動車に搭載した端末（ETC車載器）で通信を行い、自動車を止めずに有料道路の料金支払いなどを処理するシステムだ。ETCは料金の徴収に必要なコストを削減し、料金所で頻発する渋滞を緩和する目的で開発された。大都市近郊区間を除いた地域において、朝夕の通勤時間帯（6～9時、17～20時）が5割引になるなど、利用時間帯や距離で、高速道路料金が割引されるシステムもある。

バスロケーションシステムは、車載器を積んだバスから、移動体通信を使用し車両ID、時刻、位置情報などをセンター側に一定間隔で送信し、車両の現在位置を把握する。それをインターネットや携帯電話などを通じて、路線バスや高速バスの運行状況、バス停への接近情報などを利用者に表示・提供する。バス利用の利便性向上を図るほか、自宅でバスの現在地がわかったり、バス停での待ち時間がわかるなど、イライラ解消につながる。

ITSの今後実現予定のサービスとしては、次のものがある。道路や渋滞の画像が車で見られるようになり、安心して運転できるようになる。旅行先などでも、車にいながらにして観光情報などが入手できるようになる。高速道路や有料道路でしか使えなかったETCが、駐車場でも利用できる。みえないカーブの先の渋滞がわかるようになり、追突事故などの危険性が減る。これらの取り組みは、『スマートウェイ』と呼ばれている。

### 第3節 ロードプライシングの導入状況

ロードプライシング（Road Pricing）は、特定区域や道路を通行する自動車に対し、通行料を徴収することで交通需要の調整を図る、交通需要マネジメント手法の一つだ。移動自体のとり止めをはじめ、交通手段の選択、時間帯・経路の変更、相乗りや貨物輸送効率の向上を促し、交通混雑の緩和を図る。もともとは渋滞対策を主眼としていたが、最近では温室効果ガスの抑制や、排ガス汚染対策の有力な方策として脚光を浴びるようになった。

道路整備など供給側の対策のみでは交通混雑を解消することはできない認識のもと、交通需要管理の切り札として、渋滞比率を計算しそれに比例させたり、累進的な比率で道路料金を通行車両に課金する。たとえば渋滞率を設定して、40%の時間帯には400円、80%の時間帯には800円を課金することにより、渋滞の緩和効果をねらう。一律的な規制ではなく、料金を支払う経済的なディスインセンティブ（負の動機付け）によるため、区域に入る必要がある場合は選択の余地がある。特に、道路輸送に頼るトラックやタクシーなどの商用車への影響が大きい。本格的なロードプライシング導入に踏み切った都市は、シンガポール、ノルウェー（オスロ、ベルゲン、トロンハイム）、イギリス（ロンドン）など、まだ数カ所に留まっている。

ロンドンの慢性的な交通渋滞の改善を公約に掲げたケン・リヴィングストン市長は、2003年2月17日に、ロンドン・インナー・リング・ロードの内側の官庁街や金融の中心シティー、多数の観光名所があるセントラル地区に、渋滞課金制度（コンジェスチョン・チャージ）を導入した。平日午前7時から午後6時30分までの時間に、区域内を運転するドライバーは、全車種一律1日5ポンドを前払いで課金される。区域内の住民は9割減免、タクシーとオートバイは対象外であり、緊急車両や代替燃料車両などは、100%割引されるものもある。市内各所の監視カメラが、違反（未登録・未払い）車両のナンバープレートを読み取り、照合して取り締まる。渋滞緩和はもとより、環境改善に予想どおりの効果を得ており、導入前に懸念されていた経済への影響も小さいと評価されている。

一方、シンガポールのロードプライシング導入の歴史は古く、1975年にはエリアライセンスと呼ばれる許可証の事前購入方式を導入している。

日本では、東京都の石原都知事が渋滞緩和・環境改善のためにロードプライシング活用の意向を示し、2003年以降導入計画の素案作りに取り組んでいる。狭い国土に自動車が集積する面では、シンガポールやイギリスと条件は同じだ。しかし、イギリスには有料道路がほとんど無いが、日本は新設の自動車専用道路や高速道路は有料であり、建設費の償却が終わっても無料で開放されないケースもある。この上さらに一般道路を有料化することには抵抗があり、日本のロードプライシングはまだ実験段階だ。渋滞緩和や路線変更による環境改善の実効性については、未知数の部分が多い。

#### 第4節 交通エコポイントの仕組み

車で移動する人の割合が多い名古屋では、交通渋滞や駐車違反、事故の発生など様々な問題が発生している。特に心配されるのがCO<sub>2</sub>の排出による地球温暖化だ。名古屋市では、自動車の適正利用や公共交通への利用転換を進めるために、公共交通の利用者にポイントを進呈することにより、地下鉄等の公共交通の利用促進を図る公共交通エコポイント(略称『交通エコポン』)を、2006年10月15日より実用化している。

名古屋市は、公共交通に対する車の利用割合が3：7である状況を、2010年をめどに4：6程度にまで高めるために、名古屋市交通問題調査会がなごや交通戦略を立案し、2004年6月に松原市長に答申した。交通エコポイントは、なごや交通戦略の核となる施策の一つとして、過去2年間にわたり大規模な社会実験を行い、本格的な事業実施となった。

『愛・地球博』から生み出された環境行動ポイント「EXPO エコマネー」に加わった交通エコポンは、ICチップを内蔵した愛・地球博の入場券を使う。公共交通を利用した人が、駅で愛・地球博入場券を専用のリーダーにタッチしたり、協賛店舗で買い物をすると、環境行動ポイント“エコポン”が貯まる。貯めたポイントは、エコ商品との交換や、植樹への寄付に使用できるEXPOエコマネーに自動換算される。交通エコポンは、公共交通を利用することで、CO<sub>2</sub>の排出量を抑える取り組みだ。筆者もポイントを加算した経験がある。

## 第2章 環境的に持続可能な交通（EST）を目指して

## 第1節 わが国の自家用車利用の現状

車を使うことが多い地方都市と首都圏や関西圏では、交通事情が大きく異なる。下記の表は、1世帯あたりの自動車保有台数を表している。福井や富山・群馬など、上位に位置する地方都市では、一家に2台以上車を保有している家庭も珍しくない。地方都市で暮らす人たちは、鉄道やバス路線の廃止や縮小などで、車頼みを強めている。

### 【1世帯あたりの自家用車保有台数】

	都道府県	保有台数
1位	福井	1.76台
2	富山	1.74
3	群馬	1.71
4	岐阜	1.70
5	山形	1.65
↓	↓	↓
43	兵庫	0.97
44	京都	0.92
45	神奈川	0.81
46	大阪	0.73
47	東京	0.53

\* 国土交通省まとめ（2006年3月末現在）

2008年2月の総務省・家計調査（2人以上の世帯）によると、1世帯あたりのガソリン支出金額の全国平均は6,194円だ。政令指定都市と東京都区部の大都市は3,399円であるのに対し、5万人未満の市と町村では8,924円だ。地方の小規模自治体の支出は、大都市の約2.7倍にもなる。最も多い山口市と、最少の東京都区部を比べると、支出金額に6倍以上の開きがある。しかも都市部のガソリン支出は横ばいなのに対し、地方では増え続けている。

このことから、地方都市においては、自動車利用が加速していることが読みとれる。

### 【1世帯あたりのガソリン支出金額の最少都市と最多都市】

	東京都区部 (全国最少)	山口市 (全国最多)	全国平均
2008年2月	1,515円	9,505円	6,194円
2004年2月	1,521	7,466	4,381

\*家計調査（2人以上の世帯）

\*2008年2月の都道府県庁所在地、指定市、東京都区部での順位

## 第2節 環境的に持続可能な交通（EST）を目指して

EST は、今や世界の交通政策に共通する主要課題となっている。持続可能性は環境面だけでなく、経済面、社会面の三つの側面から対応すべき課題である。経済的な持続可能性は、安全・便利で快適な交通サービスが、最も効率的かつ安定的に提供されることを意味する。社会的な持続可能性は、公平性の視点から、社会参加に必要な一定水準の交通サービスが、どこに住んでいようともすべての人々に、特に交通弱者といわれる高齢者・障害者・こどもたち・貧困層にも確保されていることを意味する。

環境的な持続可能性は、経済、社会の側面に加えて、環境面からの要件を強調した概念であり、当然のことながら交通政策は三つの側面のトレードオフを踏まえて、適切なバランスの下に進めていく必要がある。ここで重要なのは、交通が私たちの生活、社会経済活動を支える不可欠なものであり、同時に人間活動（ヒューマン・アクティビティ）の仕方が必要とする交通の在りようを規定していることだ。EST は、都市づくり、環境、健康・福祉などの政策と連携した交通政策として、統合的に進めることが重用だ。

EST に向けた交通政策の焦点は、自動車交通による環境負荷の削減だ。単体対策による省資源・省エネルギーをはじめ排出削減が基本だが、自動車・燃料技術の進歩にもかかわらず交通需要増加のもとでは、EST の達成は困難とされている。特に、大規模かつ長期的な対応の必要性が指摘されている地球温暖化問題を考えると、ライフスタイル、ビジネススタイルなど、人間活動と社会経済の仕組みそのものの見直しが、今求められている。

EST は、幅広く継続的に他分野と連携して、市民・消費者、企業、自治体・政府など社会全体で協働して取り組むべき課題だ。困難は伴うが、環境問題という日本が先導すべき人類共通の課題への挑戦でもある。

### 第3節 ESTのポイント

EST の目指す方向は、運輸部門が地球・地域環境に及ぼすあらゆる負荷の削減だ。低炭素社会を目指した温室効果ガスの長期的・継続的な排出削減はもとより、短期的には京都議定書の遵守を目指して、政府が掲げる 2010 年度の温室効果ガス削減目標の達成がある。

基本的な考え方としては、以下の 7 点が掲げられている。

- ・交通における「環境、経済、社会」の各側面に関する持続可能性への配慮
- ・自動車単体等を代表とする、運輸部門の技術革新の促進
- ・環境負荷の少ない交通手段・交通行動への転換に向けた社会各層の意識醸成と行動喚起
- ・地方自治体、交通事業者をはじめとした、地域交通に関わる各主体の EST に対する参加と連携の促進
- ・EST 実現を念頭に置いた、地域交通計画の策定と評価、見直しプロセスの確立
- ・EST 実現を目指した多様な政策手段の組織的な活用
- ・EST 社会を目指す地域間の連携確保

温室効果ガスの排出抑制に向けた、各地域の取り組みの必要性と緊急性が重要視されている。それぞれの地域において、あらかじめ長期的に達成すべき環境目標を設定し、それを達成するための政策プログラムを策定・実施するアプローチであるバックキャストイング手法の導入促進が、急がれるところだ。

#### 第4節 ESTの好事例「点から線へ、線から面へのまちづくり事業」

企業とNPOのパートナーシップを確立し、新しい市民社会、公共の実現に寄与することを目的に、NPO法人パートナーシップ・サポートセンターによるパートナーシップ大賞の事業が、2002年にスタートした。社会の中でCSRの注目度が一段と増していることもあり、企業とNPOの協働の取り組みは広がる傾向にある。これまでの優秀事例は、社会に多様なインパクトを与えた。そのような中、第5回パートナーシップ大賞は、日本財団公益コミュニティサイトCANPANとの共催で、2007年11月に発表・贈呈式が行われた。

2007年に大賞を受賞したのは、京阪電気鉄道株式会社大津鉄道事業部と、滋賀県大津市のまちづくり協働会議に参加していた市民が中心となり設立した、石坂線21駅の顔づくりグループによる「点から線へ、線から面へのまちづくり事業」だ。市民生活に密着した公共交通が持つ力を活用し、駅を単なる通過地点から、文化の発信基地や世代間交流の拠点とし、駅（点）から線へ、そして面（まちづくり）へ広がる取り組みが高く評価された。

毎日見慣れた石坂線（石山坂本線）の駅や電車が、人々に新鮮な驚きを与える舞台に变身した。鉄道の新たな可能性と魅力が発掘され、まち全体に活力が沸き起こった。筆者はこの事例のヒアリング調査を、東海大学文学部広報メディア学科の准教授と行った。

石坂線は、14.1kmの沿線に21の駅がある。沿線には小中高校や大学など、20校近くの学校が点在し、最寄り駅としての通学路線でもある。市民グループと京阪鉄道がタイアップし、社会福祉協議会にも呼びかけ、それらの学校を巻き込んだ。2003年より駅に作品掲示板を設け、顔づくり事業が開始された。小学生の絵画や養護学校の生徒による美術作品、中学校の生徒会便り、高校生による写真展、俳句、大学生の研究発表など、様々な展示が継続的に行われた。電車は動くキャンパスとして、生徒たちのアートする心を刺激した。電車を利用する市民に展示は好評を博し、指示され、徐々に乗客数が増えていった。

この事業がきっかけとなり、今では青春同窓会号や、沿線以外の高校生から自分たちも関わりたいとの申し出があり、石坂線文化祭号と名づけられた電車も走っている。書道や美術作品、イラスト、手芸品など、生徒の作品で電車を天井から床、車体の外側まで飾る。また、「青春と電車の初恋」と題し、21文字のメッセージによるコンテストが毎年開かれている。去年の最優秀賞は、「さよならも好きも同じ駅」の作品が選ばれた。車両の胴体にこの文字が大きく書かれた電車が、街中を走った。京阪電鉄は、電車を市民にコミュニケーションツールとして提供し、社員がこれらの事業に積極的に協力したことも評価された。

石坂線は数年前までは、乗客数が微減だった。滋賀の人は、京阪電鉄を「おけいはん」、石坂線を「いっさかせん」と呼ぶ。住民がこの町の電車を支えたい、好きだから一緒にやりましょうと、石坂線を中心にまちづくりがはじまった。石坂線を愛してやまない人たちが、そこにはいる。駅は自分たちのまちの玄関、みんなの自己実現の場として、公共交通機関を身近な存在として捉えた。鉄道が地域に密着しているからこそ、顧客は増える。

ESTは確かに交通の世界だが、交通分野に特化した施策と合わせて、まちづくりや人の巻き込み方も非常に大切な切り口だ。人々が面白く、楽しいと感じる要素が施策に加われれば、環境に配慮した持続可能な交通の普及は、加速度を増して進むと確信する。

## 第5節 環境的に持続可能な交通（EST）普及促進事業について

2008年1月25日に、東京・千代田区の丸ビルホールで、第2回EST普及促進フォーラムが開催された。パネルディスカッションでは、各セクターによる議論が活発に展開された。

27モデル事業の一つである八戸市は、バス路線の再編・再構築による公共交通の利用促進や、道路環境整備などによる渋滞緩和を推進した。市内居住地域の90%以上はバス停から500m以内にあるが、利用者にとってバス系統が複雑だった。重要課題として、多くの所で不採算となっている市内路線バスの見直しを行った。幹線区間でほぼ同時刻に複数の便が運行されていた改善策として、各事業者がバラバラに系統・ダイヤを編成していた八戸駅ー市中心街間を、十分間隔のダイヤに平準化し、競合から共生へ転換を図った。地方のバス会社は新車購入もままならない現実がある。地方財政が厳しい中、バス事業者の体力が持続しないと、環境も持続できない。LRTやICカード導入などは羨ましい話だが、中小自治体には新規の財政投入に高いハードルが立ちほだかっている。EST普及に係る根源的な課題として、公共交通対策、殊に運輸部門の環境対策を、多くの地方自治体が固有の業務として認識しておらず、専門のノウハウやスタッフを持たない現実があるとの本音も語られた。

もう1点、三重県の三岐鉄道から、鉄道整備や駅周辺事業と連携し、鉄道やバス利用者の利便性を高めながら、パーク・アンド・ライドなどに取り組んだ事例が発表された。駅の統廃合や曲線改良、行き違い設備の整備などによる時間短縮をはじめ、冷房化率の向上、乗り継ぎ改善、待合室やトイレの改装・改良、無人駅の自動化などによる駅舎の整備が実施された。このほか沿線市町が各駅に、パーク・アンド・ライドの無料駐車場を整備した。その結果、2005年度の乗車人員は前年比で7%増加し、2006年度は2.5%増加した。

少子化でお客様の絶対数が減っている中、いかに顧客を増やすかは、特に地方の鉄道においては重要な課題だ。とはいえ、27のESTモデル事業の進行を、多くの消費者は知らない。ESTをはじめITS、TDM、BRT、LRTなどの意味するところを、消費者は十分理解していない。エコドライブの講座を、豊田市交通政策課とタイアップして実施しているが、「エコドライブって何ですか?」といった声も市民から聞かれる。豊田市には中心市街地で買い物をすると、「おいでんバス」に乗った証明があれば、インセンティブとして100円をバックされる仕組みがある。高校2年生の娘は、買い物時にこのチラシを貰い嬉々として帰宅した。分かりやすく17歳でも喜ぶ施策は、身近で取り組みやすいソフト面の1つだ。

一方で、ESTの言葉は知らなくとも、各省庁によるエコドライブの推進や、車に標準装備された機器を使ってエコドライブをすでに実践し、ESTの第1歩を踏み出している消費者は案外多いことに着目したい。エコドライブの意義をさらに発展させ、ESTの総論思考につなげるルートの確立の必要性を痛感する。ESTの更なる普及促進が、強く望まれる。

## 第6節 快適な都市環境の創造に向けて

「鴨下環境大臣と語る希望と安心の国づくりー快適な都市環境の創造に向けてー」が、内閣府国民対話担当室の主催のもと、2008年2月23日に名古屋市内で開かれた。国民の要望を国の政策形成に活かす取り組みとして、毎回1つのテーマに関して、大臣等が政策を直接説明し、国民からの質問に答えながら意見や提言を聴く機会を設けている。これま



で、川上内閣府特命担当大臣、渡海文部科学大臣、若林農林水産大臣、舛添厚生労働大臣との国民対話が、全国各地で開かれている。

鴨下環境大臣との国民対話の開催にあたり、事前に示された論点ペーパーには、地球温暖化を防ぐ都市づくりをはじめ、環境の質を高める都市づくり、快適な都市環境づくりに向けたパートナーシップの強化の3点が、重要論点として示された。

地球温暖化を防ぐ都市づくりの施策の方向として、様々な都市機能をコンパクトに集約し、公共交通を中心とした都市づくりなどにより、歩いて暮らせる環境負荷の小さいまちづくりであるコンパクト・シティを推進し、公共交通機関の利用促進などによる環境的に持続可能な交通（EST）の実現に向けた取り組みを進めることが、明記されていた。

鴨下大臣からは、群馬県前橋市と高知県高知市の事例をもとに、人口と面積がほぼ同じである2つの都市の運輸旅客部門のCO<sub>2</sub>排出量を比較した、コンパクト・シティの考え方が示された。

前橋市：自動車依存型都市 1人当たり CO<sub>2</sub>排出量=1.21t

高知市：中心部集約型都市 1人当たり CO<sub>2</sub>排出量=0.87t

【前橋市と高知市の基礎データ比較：2000年】

	面積	人口	市街化区域	中心部(3×3km)人口
前橋市	147.34k m <sup>2</sup>	約28万人	4,483ha	50,840人
高知市	144.95k m <sup>2</sup>	約33万人	4,987ha	68,625人

資料：総務省『国勢調査』、国土交通省『都市計画年報』から環境省作成

都市構造により、CO<sub>2</sub>排出量に差がある。前橋市は、郊外に住宅がスプロールし、通勤通学に自家用車を使用する傾向が高い。拡散した都市ほど、1人当たりのCO<sub>2</sub>排出量は増大する傾向にある。これに対し、高知市は通勤通学にオートバイや自転車の利用割合が高く、市街地中心部と住宅地が隣接しているため、CO<sub>2</sub>排出量の排出を大幅に抑制している。鴨下大臣からは、環境的に持続可能な交通の実現を目指す先導的な地域を募集し、幅広い関係者の参加のもと、環境の観点からの効果を確保し、そこを集中的に支援することにより、地域における交通環境改善の先導的事例を全国に拡大していきたいとの意向が示された。

このほか、環境モデル都市選定プランをはじめ、次世代型路面電車システム（LRT）プロジェクトの推進やBRT、バス専用・優先レーン、バス情報の発信を事例としたITS、歩道・自転車道の整備、自転車利用促進など、ESTの普及啓発をはじめとする持続可能な交通社会について述べられた。

会場からはエコカーの普及に向けて、ハイブリッドカーに対する国の補助金廃止に関する質問などが出ていた。これに対し鴨下大臣からは、今までの経緯から自動車単体の補助は長続きせず、今は少し滞っているが、持続可能な環境政策にお金を出していくのは私のかねてからの主張であり、今日のご意見を受け政府内でも頑張りたいとの回答が示された。

人の移動距離を短縮させ、都市機能の利便性の享受を可能とするためには、都市の用途区分のあり方を見直し、用途の混在を認める方向にすべきと考える。とはいえ、実際に都市構造を変え土地利用を変えるには、財産権の問題もあり大きな困難が伴う。

4月5日には、福田総理大臣、甘理経済産業大臣、鴨下環境大臣の3者出席のもと、「甘理大臣、鴨下大臣と語る希望と安心の国づくり」が、北海道洞爺湖畔で開かれた。

### 第3章 低炭素社会の実現に向けた新しい交通システム

#### 第1節 LRT、BRTの導入状況と好事例

LRTとはライト・レール・トランジット（Light Rail Transit）の略称で、静かに・速く・便利をコンセプトに改良が続けられ、ユニバーサルデザインの観点から、低床化設計が採用された路面電車など、次世代交通システムを指す。LRTには、ほかの公共交通機関に乗り換えやすくして、人の流れを活発にしたり、車の使用を抑えて環境への付加を抑えたりする利点が期待される。路面電車は時代遅れの過去の乗り物といわれていたが、今では世界各地で新たな認識のもとにLRTの導入が進んでいる。これは単なるノスタルジーではなく、路面電車がこれからの時代のニーズにマッチした、新しい都市交通システムとして再評価されているからだ。高性能化、専用軌道化、優先信号などによる高速・高頻度の走行が実現され、都市の景観を損なうことなく、建設コストも比較的安いうえ排気ガスを出さないため、環境にやさしい公共交通機関と言われている。

温室効果ガス削減に向け、日本各地のユニークな活動を全国から集めて紹介するストップ温暖化「一村一品」大作戦全国大会が、2008年2月に東京・丸ビルで開かれた。その大会で、富山港線のLRT化による公共交通活性化が、銀賞を受賞した。

2006年春に開業した第3セクター・富山ライトレール（7.6km）は、JR富山港線の線路を引き継ぎ、全国で初めてLRTを全線で導入した。日中10～15分間隔での運行や、終電時間の延長などでサービスを図り、低床車両や段差の無いホームの導入などでバリアフリー化した。運行本数を大幅に増やした結果、乗客数はJR時代の1日平均2,200人から、4,500人に倍増した。LRTになって初めて利用した人が全体の2割あり、60～70代の利用は約3.5倍に伸びたという。富山市路面電車推進室長は、「市街地の活性化はもちろん、街づくりに大きなインパクトがあった」と話す。公共交通の利便性を高め、沿線に人口を誘導することで都市機能の集積を図り、車に頼らなくても生活できる街を目指した点が、CO<sub>2</sub>削減の観点から非常に効果的であると評価された。

三重県四日市市では「人の流れを中心部に呼び込み活性化につなげたい」と、JR四日市駅から近鉄四日市駅を經由し、四日市病院までを結ぶ計2.2kmの構想が進められている。さいたま市や大阪府枚方市、京都市、静岡県浜松市などでもLRTの検討が進められている。

一方、BRTとはバス・ラピッド・トランジット（Bus Rapid Transit）の略で、既存道路の一部をバス専用レーンにして走るものを指す。公共交通機関中心の交通体系構築を目的とし、バス専用車線を設けるとともに大容量のバスを導入し、運行スピードや低廉な運賃体系などサービスを改善して信頼性を向上させている。BRTは既存道路にバス専用レーンを設けるだけなので設備投資が少なく、導入が容易で迅速あることも特徴だ。

多くの都市で完全に分離された専用走行路を走行し、バス停も「駅」に近い高いレベルのサービスを提供している。一方、基幹バスとは、概ね鉄道並みの基幹交通として都市部

で整備される路線バスの運行システムであり、名古屋市と新潟市で採用されている。名古屋の基幹バスの大きな特徴は、鉄道並みに等間隔でバスが発着することと、専用のバスレーンを有している点だ。一般道路の歩道側にバスレーンを設けるケースは全国でも見られるが、名古屋の場合、一部区間では幹線道路の中央分離帯に専用車線を設け、その分離帯内に 800m～1km 間隔で停留所を設置している。これによって一般車両の交通とバスの交通を完全に分離でき、運行効率を改善することができる。なお、ソウルの BRT は名古屋と類似しているが、走行空間が専用化し一般車の混入を終日認めていない点、物理的に分断されている点などから、LRT に近いものといわれている。

## 第2節 エコドライブ普及・推進アクションプラン

国土交通省、経済産業省、環境省、警察庁を関係省庁とするエコドライブ普及連絡会で、エコドライブ普及・推進アクションプランが 2006 年に策定された。地球温暖化防止の観点から京都議定書の第一約束期間（2008～2012 年）までに、国民の意識向上を目指して、2008 年度までの 3 年間をエコドライブの重点的な普及・推進期間とした。最も勧めたい項目を「エコドライブ 10 のすすめ」として広報啓発し、11 月をエコドライブ 推進月間とした。また、エコドライブ支援装置（アイドリングストップ自動車や瞬間燃費計等）の普及や、ドライバーが自己診断できるエコドライブ評価支援システムの確立等の施策を実施した。

日本郵政グループの郵便事業会社は、エコドライブを報奨金制度を設けて推進し、オフィス街や住宅密集地にある郵便局では、電動アシスト付自転車などの導入を進めている。急発進を避けたり、不要なアイドリングストップで燃費をよくするエコドライブは、これまでも推奨してきたが、あまり浸透していなかった。そこで年間の燃料消費量を 3% 減らした支店に、削減額の一定割合を報奨金として出す制度を導入した。報奨金は燃料費削減に貢献した社員に広く行き渡るようにし、社員の意欲を高める効果を狙っている。

## 第3節 低公害車開発普及アクションプラン

2001 年 7 月に、政府による低公害車の普及促進対策を着実に実施するとともに、わが国における自動車の環境負荷低減を加速化するための、総合的・包括的なアクションプランとして、低公害車開発普及アクションプランが策定された。普及目標は、実用段階にある低公害車は、2010 年度までのできるだけ早い時期に 1,000 万台以上、燃料電池自動車は、2010 年度に 5 万台とされた。普及目標を達成するために公的部門の率先導入、民間事業者への導入支援制度の拡充・強化策が図られた。2005 年度末には、全国における低公害車の保有台数は約 1,219 万台に上り、今後は、次世代低公害車の開発について、燃料電池自動車と大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車に焦点があてられている。

アクションプランの対象となる低公害車は、(1)天然ガス自動車(CNG 自動車)、(2)電気自動車、(3)ハイブリッド自動車、(4)メタノール自動車、(5)低燃費かつ低排出ガス認定車、(6)燃料電池自動車、(7)技術のブレークスルーにより新燃料あるいは新技術を用いて環境負荷を低減する自動車となっている。(1)～(5)は実用段階にある低公害車、(6)及び(7)は次世代低公害車の位置づけにある。

## 第4章 21世紀の消費者像と市民参加型社会

### 第1節 新塊の時代

高度情報通信社会の急激な進展が、消費社会のあり方を変化させている。21世紀は、インターネットや携帯電話などのコミュニケーションのパーソナル化が進展し、「個衆」という言葉が使われる時代になった。インターネットの普及によって、消費者は欲しいときに欲しい情報を簡単に手に入れられるようになった。個衆化を後押ししてきたネットでは、ブログへのコメントの書き込みやチャットングを通じて、不特定多数の人がつながり、触れ合うサイトが人気を博している。今、消費者の購買プロセスは大きく変わりつつある。昭和後期の大量生産・大量消費の「大衆」時代とは異なる、新しい消費者層が生まれている。電通消費者研究センターはネット時代の新大衆像を「新塊」と名づけ、研究している。

従来はテレビや新聞、雑誌、ラジオなどのマス広告を広く伝播させることで消費を生み出すことができたが、消費者ニーズの多様化とインターネットの普及によって、マス広告だけでは最適な効果が得られなくなってきている。多種少量消費のニーズに対し、生産者も多種少数生産を行い、必要とする消費者に的確な広告を掲出する時代に入った。

近年の消費者は、参加性を高めて消費者同士のつながりが広がり深まる中で、時としてはじけるような盛り上がりを見せる現象がある。その背景には、話の「ネタ」になる商品・サービスに、消費者が共振するメカニズムが働いたといわれている。

政権交代や年金問題など、社会の紆余曲折に直面しつつも、ネタを絆にして、つながりはじけることで、消費生活を楽しんでいる側面が垣間見られる。消費者が選んだ2007年の話題・注目商品ベスト20は、以下のとおりだ。

#### 【消費者が選んだ2007年の話題・注目商品ベスト20】

1位	ペンタタッチ携帯ゲーム (5位)	11位	『千の風になって』 (-)
2位	新感覚リモコンTVゲーム (44位)	12位	家族割引サービス (-)
3位	『ビリーズブートキャンプ』 (-)	13位	動画共有サイト (50位)
4位	デジタルカメラ	14位	<b>SNS (ソーシャル・ネットワーキング・サービス)</b>
5位	大画面薄型テレビ (2位)	15位	黒い烏龍茶 (-)
6位	ワンセグ対応端末 (10位)	16位	デジタル一眼レフカメラ (-)
7位	邦画 (24位)	17位	宮崎県産品 (-)
8位	カップ入りスープ (-)	18位	おでん缶・ラーメン缶 (-)
9位	電子マネー (21位)	19位	メジャーリーグ (-)
10位	エコグッズ (64位)	20位	薄型デザイン携帯電話 (40位)

\* 約150アイテムの話題・注目商候補を対象としたインターネット調査。

( )内は昨年順位。 調査期間：2007年11月2日(金)～4日(日)

調査実施機関：電通 調査対象：全国15歳以上の男女 個人、1000人(回収数)

調査手法：登録モニター・ランダムサンプリングによるインターネット調査

## 第2節 SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）とは

14位にランキングしている SNS に注目する。SNS（Social Networking Service）とは、人と人とのつながりを促進・サポートする、コミュニティ型の Web サイトを指す。友人・知人間のコミュニケーションを円滑にする手段や場を提供したり、趣味や嗜好、居住地域、出身校、あるいは「友人の友人」といったつながりを通じて、新たな人間関係を構築する場を提供する会員制のサービスだ。人のつながりを重視して、既存の参加者からの招待がないと参加できないシステムになっているサービスが多いが、最近では誰もが自由に登録できるサービスも増えている。その基本には「友だちの友だちはみな友だち」という考えがあり、インターネット上でネットワークを発達させていくことができる。

SNS には、自分のプロフィールや写真を会員に公開する機能をはじめ、互いにメールアドレスを知られることなく別の会員にメッセージを送る機能、新しくできた「友人」を登録するアドレス帳、友人に別の友人を紹介する機能、会員や友人のみに公開範囲を制限できる日記帳がある。また、趣味や地域などテーマを決めて掲示板で交流できるコミュニティ機能や、予定や友人の誕生日などを書き込めるカレンダーなどの機能がある。

SNS はこの 1～2 年間で急速に普及し、その登録者数は 716 万人にもものぼる。（2006 年 3 月現在）実社会での人間関係をもとにして、インターネット上に形成されたオンライン・コミュニティともいわれている。プロフィールを公開するなどによって、ある程度個人を特定することが可能になり、インターネットの持つ匿名性が生じさせる「荒らし」などの迷惑行為を軽減させている。今日の消費者は、SNS をはじめとした複数のコミュニティーにおいて、他人とつながることで喜びを感じるケースが増えている。

## 第3節 地域密着型 SNS

NPO 法人 ITS-プラットフォームでは、愛知県豊田市を中心に、参加者が互いに友人を紹介しあい、友人関係を広げるコミュニティ型の Web サイトである、地域密着型 SNS「じゃんだらリング」を開設している。

「じゃんだらリング」は、三河弁の「じゃん、だら、りん」と、人々をつなげる輪（ring）から命名された。豊田市近郊の人が、交通情報や環境問題、まちづくりなど、暮らしに関するテーマで自由に意見交換できる場を提供している。パソコンや携帯などインターネットができる環境にあり、豊田市付近に在住、通勤・通学者ならだれでも参加できる。今後は、地元地方情報誌やケーブル TV などと提携し、地域の行事や人気スポット、お店情報配信をするなど、コンテンツを充実していく予定とのことだ。

2008 年 2 月には、コミュニケーションの広がりをより大きなムーブメントとするべく、「第 2 回地域 SNS 全国フォーラム」が横浜で開催された。今回のテーマは「持続可能なコミュニティ基盤へ」。地域 SNS を事業として持続可能にしていく際、異なる見地からこの情報基盤を見つめ直し、新たな課題を発見することは貴重な機会だ。住民同士が信頼を構築し、地域の元気のもととなる基盤＝SNS を使い続けていくために、どのような環境・条件が必要かなどについて、広い視野で議論された。また、地域 SNS を広い視野からとらえ、より多くの方々にその活用方法を議論するため、「地域情報化」の視点も取り入れたセッ

ションなどが展開された。NPO 法人 ITS-プラットフォームは、これに参加された。筆者も、「じゃんだらリング」に登録を済ませ、さまざまな情報のやり取りを行っている。当サイトの組織の特質からも、ITS や環境、交通に関する話題の書き込みが多い。

わが家のパソコンに、毎朝 6 時に【じゃんだらリング 豊田市を中心とした地域密着型 SNS】デイリー・ニュースが届く。マイフレンドの最新日記や、参加コミュニティの最新書き込み、自分のページへのアクセス数、昨日のランキングNo.1 が瞬時にわかる。そのスピード感と、情報伝達の細やかさ、参加者メンバーによるレスポンスの速さ、フットワークの軽さに目を見張る。新聞各紙に取り上げられてはいるが、最大の課題は、「じゃんだらリング」への登録参加人数が増えることだ。環境 ITS や EST の普及促進に向けても、一つの手法として、今後の展開に大いに期待したい。

#### 第4節 エコモビリティライフの醸成

日経 BP 社発行の雑誌「ecomom」は、パソコンのメール配信を通じて読者と編集部が繋がっている。毎週金曜日には ecomom クラブメールが登録者に配信され、読者同士が交流できる「ecomom コミュニティ」には、多くの人が参加している。通常は web から情報を入手し、月に 1 度、活字媒体の雑誌が送られてくる。若い世代のファミリーが対象とされており、掲載されている自動車会社の広告記事には、多様な技術を組み合わせ、CO<sub>2</sub> 排出量を減らすドライバー交通システムの紹介などがある。「燃費ランキングをウェブでやりましょう」とゲーム感覚で競い、楽しみながらエコ運転を実践できる新しい仕組みの呼びかけだ。車種ごとに各ユーザーの「燃費ランキング」を PC 上でグラフ表示して“やる気”を促し、燃費改善や、CO<sub>2</sub> 低減のためのエコ運転アドバイスもチェックできる。これらの活用により、平均的なユーザーの場合、燃費が約 18% 改善した成果が掲載されていた。

さらに、神奈川県と共同で行っている大規模な市民参加型 ITS 実証実験プロジェクトは、カーナビを活用して参加した市民やタクシーとの間で、交通情報をリアルタイムで収集・発信できる。高密度の道路情報が得られることにより、渋滞改善に結び付き、交通情報なしで走る場合と比べて、CO<sub>2</sub> 排出量を約 17% 減らせることも分かった。

また、千葉県の千城台ウェルウィングガーデンヴィレッジではじまった、家計にも環境にもうれしいカーシェアリングシステムが、エコ맘特派員記事として紹介されている。ガーデンヴィレッジのクラブハウスに、みんなで利用できる 2 台の車があり、賛同する人はカーシェアすることにより、車の維持費や排ガスを削減できる。若いファミリーをターゲットにしたこのような仕組みや、情報の発信の仕方、使い方は、非常に面白いと感じた。

現在の日本は車に依存した交通体系となっており、事故や渋滞、環境悪化など過度な自動車利用により発生する諸問題を抱えている。このような状況から脱却するために、一人ひとりの習慣的な移動形態を見直し、個人的にも社会的にも最も適正な移動形態を再認識する必要がある。過度な自動車利用から、公共交通や徒歩、自転車などを適切に使い分け、車に依存したライフスタイルから、賢く車と公共交通を利用するエコモビリティライフへ行動変化を促す。鉄道の複線化や地理情報システム (GIS) の活用、路面電車の低床式車両導入支援などをはじめ、その実現に向けた様々な取り組みが、今後ますます重要となる。

企業や交通事業者、大学、NPO、市民の多くが参加し、ITS の活用も含め、地域を挙げたエコモビリティへの取り組み推進が、いま求められている。

### 第5節 消費者の多様性と積極的な関わり

エシカルコンシューマーとは、何かを購入しようとするとき、その製品や生産した企業を多角的に検討し、評価して決断をくだそうとする消費者をいう。エシカル (ethical) は、英語で「倫理的・道徳的」の意味があり、自分だけでなく他人のことも考えるなど、社会問題への関心も高い。環境持続性をはじめ、社会的公正、すべての生き物を含めた存在の豊かさを実現する、社会的責任を意識した倫理的消費者を指す。イギリスに「エシカル・コンシューマー・リサーチ協会」などの組織がある。

また、エシカル・ラバーとは、環境保護や発展途上国のサポートなど、「正しい」ことをする消費者を指す。エコバックやフェアトレード商品を購入し、社会貢献のための行動をステータスと考える傾向がある。エコカー購入やマイボトルを持ち歩くなどを主体的に実践し、今の自分だけがよいというのではなく、未来や世界につながるライフスタイルを送りたいと思っている。作り手の姿勢をチェックし、企業の社会的責任を重視する傾向がある。関心を寄せている物に、充電式乾電池や CO<sub>2</sub> ゼロ旅行、カーボンオフセット商品、グリーン出版、リフィル（詰替用）商品などがある。リフィル商品で最近話題になったものに、「新提案：楽しく食べてエコスタイル」のコンセプトのもと、保湿性、耐久性に優れた二重構造のカップと、詰替食品をセットに売り出したインスタントカップラーメンがある。

一方でホールナイズド・ピープルは、エコの発想から商品のすべてを使いきる、土に還すことをよしとする消費者を指す。食材を葉っぱから根っこまで、すべて食べる「ホールフード」の考え方が代表的な例だ。さらに車や家などもすべてをリサイクルし、自然に戻すという発想が広がっている。彼らにとっては、ホールナイズドしているかどうか、商品やサービスの選択基準となる。生活全般に無駄がなく、質素になる傾向がある。

自立した主体として市場に参画する消費者が、市場を作動する。経済社会の発展は、消費者力を高めて、自らの利益と理念を確保するように行動する消費者を生み出した。

## 結 論 低炭素社会の実現に向けて

CO<sub>2</sub>削減に向けて、交通分野は要のひとつだ。市民一人ひとりが、利用交通の手段や移動の仕方を、低炭素社会の実現に照準を合わせて変えていけば、大きな効果を得ることができる。マルチモードナビを利用し、事前に渋滞を回避するシステムを活用すれば、賢く CO<sub>2</sub> を減らせる。また、マイカーをやめ、基幹路線を走るバスや電車に乗り換えれば、マイカー一排出量分の CO<sub>2</sub> を減らすことができる。

先日、愛知県主催のストップ温暖化教室を担当するため、豊田市立大沼小学校にデザインが好きな「とよたおいでんバス」で出かけた。県立高校を過ぎてから、乗客は私一人となった。心配した若い運転手さんが声を掛けて下さった。しかるに「毎朝ここからは、空気を乗せて CO<sub>2</sub> を吐き出しています。一生懸命働いていますが、むなしさを感じます。郊外の特に男性高齢者は、自分で車を運転することが元気の証拠と考え、なかなかバスを利

用してもらえません。高校生も3年間は毎日バスを利用してくれますが、卒業した途端にカッコいい車でバスを追い抜いていきます。バスは1台約3,000万円もします。償却時に利用率が低ければ、ダイヤの削減どころか、路線廃止もありえるのに。」と吐露された。

公共交通の充実を望むのであれば、それを支える覚悟が消費者に必要だ。バス路線の増便を切望したものの、大きな車内に「乗客3人」の状況が、増便以降も常態化しているようでは、莫大な予算をつぎ込んだ英断が失敗に終わる。『廃止』の2文字が見えてから動き出すのでは遅い。それでは手遅れだ。交通ビジョンの推進の主役は、当然のことながら市民である。それに向けた市民意識の変革は、必要不可欠だ。

栃木県宇都宮市はLRTの導入を検討しているが、一方で「LRTを反対する会」も存在する。同サイドは、宇都宮は借金を抱えており、LRT導入は税金の無駄遣いであると指摘する。これに莫大な費用をかけるより、医療・福祉、教育・子育てなどにもっと有効な使い方があると述べている。LRTに期待されるまちづくりは、市民が魅力的と感じるものであるべきだが、反対する会が集計した署名からは、多くの人が切望していないことが伺える。まちづくりの土台となる市民の協力ができていない。LRTの効果を存分に発揮し、宇都宮の市街地を活性化するためにも、まずは市民の声に耳を傾けることから始めるべきと、「宇都宮LRT導入に対する分析—行政と市民の視点の違い—」の論文をまとめた、宇都宮大学国際学部国際社会学科の学生は述べている。

持続可能な交通社会の実現には、消費者の積極的な関与はもとより、目標達成に全力を尽くし、もし達成できない場合は責任を明確にするコミットメントが行政側に必要不可欠だ。政策目標が入り口とすれば、実効性は出口にあたる。ESTは長期ビジョンであるがゆえに、バックキャストの考え方において、今から粛々と進めなければ到底間に合わない。運輸エネルギーの次世代化が叫ばれる今、ESTを念頭に置いた交通環境学習の推進など、運転免許を持たない18歳未満のこどもたちも、ターゲットとして含む時代になったと考える。

環境ITSやESTの分野には、VICSをはじめTDM、LRT、BRTなどの様々な略語が存在する。欧米の考え方が日本に導入された背景はあるものの、これらの言葉はまだ消費者に浸透していない。環境ITSとESTの概念が、交通や環境問題を扱う専門家の手から、一般市民の中に普及しなければ、その飛躍的な進展を望むことはできない。マイカーの利用は制限できても、所有は抑制できない。エコ交通とは何か。環境に配慮した交通行動とは何かを、消費者がしっかり捉えるべきだ。

2002年5月、ドイツ・スイスのエコライフ先進地視察の一環でドイツのフライブルグ市役所を訪問した際、環境行政担当者から、ひとつのシステムを策定するために広範囲の市民から意見を聞くと伺った。調整時間は若干長期化するが、市民の合意を得ているので施策後は概ね好評と話された。環境問題の解決は、一人ひとりの行動が鍵を握る。人生80年を生きる個人が、どのように行動するか、どのような消費をするかは生活の質を左右する。

一方で、地域が抱える環境問題に、地域自らの手で何ができるかを考える姿勢が大切となる。借り物や行政主導に任せた政策は、地域の「腹に落ちない」施策になる。他方で、個人の力量や地域だけでは実現できない課題もある。低炭素社会の実現に向け、豊かな環



境の確保は、欠くべからざる課題だ。

地域間格差を拡大する要因に、モビリティの脆弱化によるネットワークの欠如が指摘されている。人の移動動機を起点として、居住地、中心市街地、都市間を含む広域エリアなど、都市空間ごとの交通まちづくりを考える必要がある。道路も都市も、「それがユーザーを幸せにしているか」と問う視点が大切になる。

人は自分のまちの環境の良さを継承しつつ、未来に向け新たな地域づくりを行いたいと望む。合意形成はそのプロセスが透明で、参加の機会や自由が保障されていることが重要となる。施策の決定・実施段階の内容提示だけでなく、計画決定の場に地域住民が参加可能な基盤が整備されており、施策立案段階から情報共有、コミュニケーションを目指すことは大切なプロセスだ。そのためには、地域住民と行政との合意形成を図るワークショップや、地域委員会の開催が有効となる。

社会が提供する環境に配慮した施策や商品を、個人の生活に活用して環境低減を図るには、人々の中にわくわく感を醸成させる仕掛けが重要だ。責任ある事業や自立する消費者、その緊張関係の中での協働が、新しい消費社会をつくる。市民の総和が都市をつくるとの認識に立ち、持続可能な環境社会の創造に向け、低炭素社会の質を高めていくことが一層重要となる。政策への参加だけでなく、消費者の権利行使を強める「消費者団体訴訟制度」も 2007 年 6 月にスタートした。急速に変化している環境社会、経済社会を生き抜くためには、消費者自身が保護される存在ではなく、社会の主体となることが求められている。

世界に 200 数十の国と地域がある中で、面積がわずか 1/400 しかない日本は、世界の中で 4 番目に CO<sub>2</sub> を多く排出している。温暖化防止に対して、わが国は重い責任を負っている。一世帯あたりの CO<sub>2</sub> 排出量の約 30% が自動車から排出されていることを鑑みると、環境に配慮した持続可能な交通対策は必要不可欠だ。

国立環境研究所は、2050 年の国内排出量を、1990 年比で 70% 削減は可能との研究報告をまとめている。欧州連合 (EU) は、1990 年比で 2050 年までに、先進国全体の排出量を 60-80% 削減することを提唱している。2050 年までに世界全体で半減という目標を実現するには、先進国が途上国以上に削減する必要がある。成功のためにかかるコストは、失敗のために払う犠牲よりも少ない。温室効果ガス削減のための努力をする人がきちんと報われ、行動を起こさない人がコストを負担する仕組みも必要だ。

わたしたちはいま、社会の仕組みやライフスタイルを、大きく変えなければならないターニングポイントに立たされている。

## 【参考文献：資料】

環境的に持続可能な交通（EST）ポータルサイト <http://www.estfukyu.jp/>

交通エコロジー・モビリティ財団 HP <http://www.ecomo.or.jp/>

国土交通省 道路局 ITS推進室のHP <http://www.its.go.jp/ITS/j-html/whatsITS/index.html>

第2回 EST普及促進フォーラム 配布資料

平成18年度版環境白書 環境省

国土交通省 エコドライブ普及・推進アクションプランについて

[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/01/010609\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/01/010609_.html)

あいちのITSアイデア募集事業作品集 編集・発行 愛知県企画振興部情報企画課

NPO法人パートナーシップ・サポートセンター「第5回パートナーシップ大賞」

[http://www.psc.or.jp/02\\_7.html](http://www.psc.or.jp/02_7.html)

内閣府 国民対話担当室 HP <http://www8.cao.go.jp/taiwa/participant20080223.html>

独立行政法人環境再生保全機構「低公害車（エコカー）の広場」

[http://www.erca.go.jp/taiki/now\\_car/index.html](http://www.erca.go.jp/taiki/now_car/index.html)

「消費者科学入門」 御船美智子 編著 光生館出版

「わが国の道路事情を考慮したこれからの交通まちづくり」

愛知学泉大学コミュニティ政策学部 三村聡准教授

株式会社電通 消費者研究センター発行「消費潮流2008」

NPO法人ITS-プラットフォーム <http://www.its-p21.com/>

地域 SNS「じゃんだらリング」 <http://www.jdring.net/>

朝日新聞 記事 日経BP社発行「ecomom」

「宇都宮LRT導入に対する分析—行政と市民の視点の違い—」

宇都宮大学国際学部国際社会学科3年 内山佳美 加藤沙織 小島久直

<http://gyosei.mine.utsunomiya-u.ac.jp/070702ensyulrt.htm>

「ESTの実現と消費者のはたす役割—豊田市の事例を通して」 浅野智恵美：2007年論文