

5. フォーラム総括

脱温暖化 2050 に向けて ～次世代へのメッセージ～

司 会：太田 勝敏 東洋大学国際地域学部国際地域学科教授
パネリスト：加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科准教授
 ゴー・ホンソク 韓国・ソウル市交通本部交通政策課長
 藤井 聡 東京工業大学大学院理工学研究科教授
 藤塚 哲朗 環境省水・大気環境局水・大気環境国際協力推進室長

(太田)

それでは、皆さん今日は。長丁場ということで、朝から、10 時からということで、大分お疲れの方がいらっしゃるかと思いますが、最後、わたくし東洋大学の太田でございます。全体の総括ということで、今までいろいろな議論が始まりましたけれども、全体をまとめて、これから、ちょっと長期になりますが、2050 年に向けてどういう形でいったら良いのかということ、少し自由闊達にご意見をいただくと、そんな形にさせていただければ、よろしいかというふうに思っております。それでは、最初に議論を始める前に、自己紹介ということで、わたくし自身の方は、そこに入っておりますが、「交通計画」ということが専門で、大学ということを通して研究しているという立場です。「公共交通」、それから「交通まちづくり」というのが1つのテーマでございます。よろしくお願いいたします。それでは、メンバーということで、そこがございますけれども、今日特別講演ということで、ソウル市のゴー・ホンソクさん、それから、パネル・ディスカッションの方で司会をいただいた加藤先生、それから、藤井先生、特別講演ということでお願いいたしました。ということで、皆さん方には、既にご紹介済んでいるということで、新しくこのステージから発表していただきます、環境省水・大気環境局水・大気環境国際協力推進室長藤塚さんの方からちょっと自己紹介の方よろしくお願いいたします。

(藤塚)

皆さんはじめまして。環境省水・大気環境局水・大気環境国際協力推進室長の藤塚でございます。本日、いろいろ、わたくしども思いのたけもございますので、またプレゼンの中で、いろいろお話しできればと思います。よろしくお願いいたします。

(太田)


こんなメンバーで進めさせていただきますけれども。最初の議題ということで、今まで議論されたことを振り返りながらということですが。まず国の戦略ということが、1つの大きなポイントかと思えます。シンポジウムの前半の方の基調講演で、藤井さんの方から、モビリティ・マネジメントということで、意識啓発の重要性、あるいは今まで、やはり

ハード中心で、啓発関係は非常に新しい意欲的な動きが始まっているということですが、大変効果があるということ。それとやはり、新しい、そういうものを、常にいろんな事業とあわせてやっていく必要があるということをお話しいただいております。また、ソウル市のゴーさんの方からは、ソウルにおける具体的な EST の取組みと申したいと思いますけれども、公共交通の再生をベースにした試み。それから、パネルディスカッションということで、各地の地方自治体の皆さん、それから交通事業者さんも参加していただきましたし、それから学識経験者、あるいは国交省の方から EST の国内での現在の展開状況を中心に具体的な提言をいただきまして、それを名古屋大学の加藤先生に司会していただいたということでございます。2050 年、これからのことを考えると、やはりグローバル、日本だけではなくて世界の他の地域との連携ということもございまして、特に長期的視点ということで、京都議定書を超えた新しい取組みが必要ということもございまして、この辺り踏まえて、まず環境省の藤塚さんの方から、「脱温暖化 2050 年に向けて」ということで、国の戦略について、ご紹介の方お願いいたします。

(藤塚)

それでは、時間もございます。簡単に概要を述べさせていただきますと思います。実は全く関係のない話なんですけれども、昨日別の場所です、実は環境省は来年度「国境なき環境調査協力団」というのを考えてございまして、そういうお話をする場所がございました。その場にネパールの留学生の方が来られておりました。今回のテーマとも根っ子では同じだと思えますが、ゴミの問題を話し合っている時にですね、面倒くさいから、やっぱりゴミをきちんと処理しないだと。面倒くさいからゴミが減らないというようなお話をされました。まさに今日ですね、1分先まで行くのが面倒くさいから自転車を置いて行っちゃうんだというところでは、必ずしも EST、あるいは交通問題に限らずですね、環境問題すべて、面倒くさいというところから出発しているのではないかと思いますので、そもそも、この EST をはじめですね、環境問題を解決していくためには、面倒くささをいかに少なくするか。2パーセント、3パーセントの人はなんとかやって貰ってもですね、やはり残りの 90 何パーセントの人が面倒くささを無くさないことには、環境問題は動いていかないと。その辺りは EST も他の環境問題も同じじゃないかというようなことを思った次第でございます。

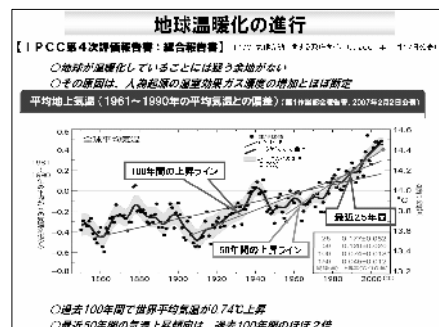
このスライドですが、今朝からのこのフォーラムで何回も繰り返されていますが、温暖化は避けて通れない。温暖化の傾向は間違いないということが言えるのではないかということ、当たり前になってきているということでございます。



脱温暖化2050に向けて
～次世代へのメッセージ～

第2回EST普及推進フォーラム シンポジウム総括

水・大気環境局 水・大気環境国際協力推進室長
藤塚 哲朗

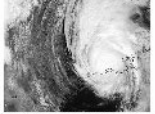


また、それに伴いまして、異常気象ですとか、あるいは海面上昇ですとか、こういう問題も現れているのではないかということが言われております。

地球温暖化の進行<既に現れている影響>

ハリケーンカトリーナ(2005年8月)

- 水害が大規模化
- 世界各地での異常気象の頻発
(豪雨・洪水、干ばつ、台風、猛暑)
- 20世紀中に平均海面水位17cm上昇



アラスカ州 アネキ



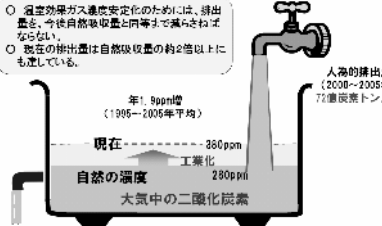
1996年 2004年

出典: NASA Earth Observatory (2005年8月20日撮影) / 出典: NASA Earth Observatory (1996年9月10日撮影) / 出典: NASA Earth Observatory (2004年9月10日撮影)

それとですね、やはり排出量と吸収量のバランスを考えてみますと、今のところは、残念ながら、CO2の排出量の方が大きいということが言えると思います。これを何とかして止めないといけません。いけません。例えば2050年に50パーセント減らそうとするのであれば、やはり、今から京都議定書以降の行動もやっつけていかないといけないということが言えるのではないかというように思っております。

排出量と吸収量のバランス

〇 温室効果ガス濃度安定化のためには、排出量を、今後自然吸収量と同程度まで減らさねばならない。
〇 現在の排出量は自然吸収量の約2倍以上にも達している。



年: 99ppm (1995-2005年平均)

現在: 280ppm (自然の濃度)

工業化: 280ppm (大気中の二酸化炭素)

人為的排出量 (2000-2005年): 72億トン/年

自然の吸収量 (FCI集約2007年推定): 50億トン/年

出典: IPCC集約2007年推定 / 出典: 気候庁(2007年)

それで、今朝ほどから、いろいろ話題に出ております「美しい星50」「クールアース50」ですが、この中で3つの提案が為されておまして、これも皆さんご承知のとおりと思えますが、2050年までに半減するという。それと2013年以降京都議定書の約束期間以降に、3原則、主要排出国がすべて参加することと、柔軟かつ多様性のある枠組み環境保全と経済発展とを両立していくということ。これが非常に重要じゃないかと考えております。ちょっと、また話がかわりますが、やはりグリーンハウス・ガスを減らすには、私としては、3つのアプローチが必要じゃないかというふうに考えております。こういうような、国、あるいは、いろんな自治体等の枠組み。これはトップダウンアプローチと思えますが、トップダウンアプローチで、いろいろな枠組み、規則を作っていくという

美しい星50 "Cool Earth 50" ~3つの提案、3つの原則~

2007年6月24日 安倍首相演説

【提案1】(長期戦略)世界全体の排出量を現状から2050年までに半減

- 革新的技術開発
 - 原子力発電の平和利用促進
 - 水素発電の効率化
 - 燃料電池の必要出力自動中
 - 型製など革新的技術の開発等
- 「低炭素社会づくり」
 - 自然と共に生きた生産
 - 公共交通機関の活用
 - コバハ外な生活を志向
 - 「日本モラル」の発覚

【提案2】(中期戦略)2013年以降の枠組み構築に向けた「3原則」

- ① 主要排出国が全て参加し、京都議定書を継承し、世界全体での排出削減につながる。
- ② 各国の事情に配慮した柔軟かつ多様な枠組みとする。
- ③ 省エネ等の技術革新を促し、環境保全と経済発展とを両立すること。

【提案3】京都議定書の目標達成に向けた市民運動の展開

- 6%削減目標達成に向けて、目標達成100%の宣言
- 「1人10kg」をモットーに、努力と工夫の呼びかけ

美しい星50 "Cool Earth 50" ~3つの提案、3つの原則~

【2050年】

① ② ③ (目標達成の展開)

① 6%削減目標の達成に向けて
・目標達成計画の宣言
・「1人10kg」の宣言

② (中期戦略)
<2013年以降の枠組み構築に向けた長期戦略>
<2050年目標に向けて>

【現状】

1. 米国	22%
2. 中国	18%
3. ロシア	8%
4. 日本	5%
5. インド	4%

① 主要排出国が全て参加し、京都議定書を継承し、世界全体での排出削減につながる。

② 各国の事情に配慮した柔軟かつ多様な枠組みとする。

③ 省エネ等の技術革新を促し、環境保全と経済発展とを両立すること。

革新的技術開発

「低炭素社会づくり」

省エネ100%の宣言

自然と共に生きた生産

公共交通機関の活用

コバハ外な生活を志向

「日本モラル」の発覚

市民運動の展開

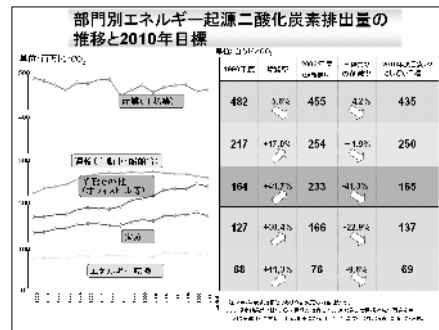
目標達成100%の宣言

「1人10kg」をモットーに、努力と工夫の呼びかけ

こと。それと、それだけでは当然駄目ですので、草の根からボトムアップで運動に取り組んでいくボトムアップアプローチ。また、それだけでは不十分だと思っております。例えば、ESTのような、あるいは、経済的手法を使ったようなクロスカットアプローチ。このトップダウンアプローチとボトムアップアプローチとクロスカットアプローチ、この3つを組み合わせ、場面場面に応じて組み合わせる温暖化対策を進めていくことが重要ではないかというように思います。これは、あくまでわたし個人の意見ですが。それと、こ

のボトムアップアプローチの中で、1人1日1キログラム削減をモットーに今国民運動を展開してございます。環境省のホームページからアクセスできますので、皆様方も是非参加していただきたいというように思っております。これもですね、2050年に50パーセント減らすということ。世界中で減らすということになりますと、今朝ほどのご講演にもございましたように、おそらく日本はそれ以上に減らさないといけないだろうと思います。今朝ほど60から80パーセント減らさないといけないという話もございましたが、相当これは厳しいということで、やはり今から始めないといけないと思っております。

それと、自動車、運輸部門につきましては、ストライクゾーンが見えてきたのかなというように、今日お話もございましたが、それぞれの、例えば運輸、業務、家庭あるいは産業というようにですね、それぞれ頑張ってください必要があるというふうに思っております。いろんな対策を今打っておるわけですが、この対策を組み合わせれば、何とかなるのではないかと考えています。またですね、今日ESTのこういうお話を聞いて、わたし、ふと思ったんですが、実は、いろんな所で多分同じ取組みがされているんじゃないかと。例えば、産業ですとか、業務、オフィスビルなんかでは、「ISO14001」、日本はこれ取得数世界1なんです、多分「ISO14001」と同じ方向じゃないかと。考えも同じじゃないかと。あるいは、家庭で言いますとですね、例えば環境省、手前味噌で申し訳ございませんが、「我が家の環境大臣」というのをやっております。あるいは、中小事業所で申しますと、「エコアクション21」というのをやっておりますが、これと多分全く同じ方向を向いておって、フィールドが違うだけで、やっていることは同じだと思います。といいますのは、ESTだけで単独で動くというよりも、そのような「ISO14001」ですとか、あるいは「エコアクション21」ですとか、あるいは「我が家の環境大臣」というような所と一緒にコラボレーションしながらやれば、より一層相乗効果があるんじゃないかというように思っております。スライドの方まだありますが、わたしの言いたかったことはですね、ESTだけではなくて、ESTを効果のあるものにするためには、他の部門との連携もやっていく必要があるんじゃないかというように思っております。以上でございます。



環境省における地球温暖化対策の推進について

- 新長期計画目標達成計画に基づく6%削減的達成の確実な達成
 - (ア)あらゆる部門における温暖化国内対策の加速化
 - (イ)京都メカニズムクレジットの確実な取得
 - (ウ)フロン対策の推進
 - (エ)温暖化の総合的な検討など地球温暖化対策を加速するための役割のグリーン化
- 世界全体の「温室効果ガス削減」をリードする
 - 「我が家の環境大臣」の取組を推進
 - 「エコアクション21」の取組を推進
 - 「ISO14001」の取組を推進
 - 「我が家の環境大臣」の取組を推進
- 国際的な取組と協力を進める
 - 「我が家の環境大臣」の取組を推進
 - 「エコアクション21」の取組を推進
 - 「ISO14001」の取組を推進
 - 「我が家の環境大臣」の取組を推進

より長期的視野においた取組の推進

「2050年以降」の長期目標の達成に向けた日本発の低炭素社会づくり

- (ア)「脱炭素」で成長する日本モデルの構築と世界への発信
- (イ)低炭素社会の発展に向けた社会システムの変革
- (ウ)低炭素社会を実現する革新的技術開発の推進
- (エ)地球温暖化にミソリシテの取組及び適応対策の検討

(太田)

ありがとうございました。極めて簡潔に長期的な流れの方向で、特に交通だけで考えるよりは、もっといろいろ他の分野と連携が大事だと。これは議論の中でも多少そういう議論があったかと思いますが。只今のお話につきまして、もし、パネラーの方で、さらにご

意見等ございましたら、お願いしたいんですが。

(ゴー)

はい。ソウル市が行った政策は、このようなものと方向性がかなり同じだと思います。過去ソウル市は、交通を通じてCO2を削減するとか、持続可能な発展を促すという政策を、断片的にとってまいりました。そういったところが、どのような効果を生み出すかということについての研究はありましたが、それを総合的に分析し、その分析に基づいて政策を立案してはいませんでした。午前に少し申し上げたのですが、2006年に新しい市長が就任し、ソウル市はこのような交通問題と繋がった持続可能な成長、そして発展を促し、そういった総合的な政策を打ち出すことが重要だということで、取り組んでいるというお話をしました。ソウル市の組織は「美しい地域本部」ということで、このサステナビリティに関連する住宅問題とかエネルギー問題とかいったものを総合的に検討しております。ソウル市でも早晚かなりの効果を挙げるのではないかと期待をしています。

(太田)

ありがとうございました。具体的にお隣の国のソウルで、そういう総合的にやっているということでした。今日、そういえば、あまり議論になりませんがでしたが、例えば、ソウル市と同じように、東京都の方が「環境確保条例」というようなことを含めて、実はこの温暖化についても大変大胆な提案をしつつあります。また、わたしの方でも多少時間があったらご紹介したいと思います。そこでは、確かに交通だけで議論してもしょうがないわけですね。総合的な議論が必要ということだと思います。また、この件につきましては、さらにまたご意見が後から可能かと思えます。とりあえず、少し全体の動きをもう一度確認してから議論を進めたいということで、少し今までのシンポジウムの流れを振り返りたいというふうに思います。そういう意味で、それぞれ特別講演、あるいは基調講演された藤井先生、それからゴーさんの方から簡単に、基調講演や特別講演を踏まえて、特に長期へのインプリケーションといいますかね、そのことに繋がるような話がもしいくつかありましたら、よろしくお願ひいたします。

(藤井)

今日申し上げたお話のポイントを改めて申し上げるような格好になるかと思うんですけど、長期的にこういう温暖化対策どう進めていくかという問題は、やはりいろいろな技術的な部分というのは、徹底的に進めていく必要はもちろんあります。一方で、今日申し上げたところをもう一度繰り返して申し上げますと、やはりESTの問題というのは、社会問題なんだということかなと思います。いずれにしてもこの地球温暖化問題というのは、われわれ人間が引き起こした問題であると。いろいろな人間の活動に伴って生じている問題ですから、例えば社会問題といいますと、犯罪の問題ですとか、教育の問題ですとか、いろいろな問題ございます。そういうような側面を交通問題が色濃く持っているんだという

のが、今日申し上げた1つのポイントだったと思います。おそらく、そういう意味で先ほどの環境省の取組みの中でも「国民運動」という言葉がありましたですけども、やはり一人一人の暮らしの中に立ち返るような形でない限りは抜本的な問題解消には中々結びつかないんだらうというところが1つであります。国民運動という社会問題であるにとらえるには、幾つかのフェーズがあると思います。1つは当然ながら一人一人の国民の意識を変えると。これは、もちろんそれが必要なわけですね。ところが、意識というのは国民だけが持っているわけではなくて、行政の方も意識を持っているわけですね。先ほど加藤先生のスライドの中にも「お先真っ暗な地方公共交通」というものがございました。いろいろな行政の中でもですね、やっぱり温度差というのがあって。その温度差の中で、日々のルーチンをこなすというような意識でやっていらっしゃる方。あるいは、こういう所に出てこられて熱心にいろいろ勉強されている方。いろいろ温度差があります。そういうところの意識の問題というものを解消するというのは、実は非常に重要な問題としてあると思います。そういう意味で国民運動というものを、国民と捉えるだけではなくて両者の中の意識の問題としても捉えていくと。同様に交通事業者の問題としても捉えていくと。同様にメーカーの問題としても捉えていくと。要するに国民運動というのは、住民のことを言っているだけではなくて、この国の中に存在しているところの個人も法人も全部含めた、いろんなレベルにおける意識というものが、少しずつ、こう変わっていくというのが、とても重要になるんだらうなと思います。これを、どうやって繋げていくかということに、成功できるかどうかというところが掛かっているんじゃないかなと思います。これが、今日申し上げた核心の1つであります。それと、交通行政上のテクニカルな側面で申し上げると、一言で言うと、交通システムの問題、それから、まちづくりの問題、そしてコミュニケーションの問題。この3つを、三位一体をどうやって適材適所にうまく組み合わせて展開していけるのかという、この技術論というものが必要になってくると思います。もちろん、この三位一体をドライブしていくのは、それぞれの立場の意識でありますから、1つ目の社会の問題というものが、当然ベースなんですけれども、交通における技術論としては、この三位一体をいかに効果的に展開していくかということが重要じゃないかな。そんなことを、今日は申し上げたというふうに考えております。

(太田)

ありがとうございました。非常に短い時間で申し訳なかったんですが、主要なポイントをまた確認させていただいたというふうに思います。それぞれの立場、皆さん全員が結局関係者、ステークホルダーの問題だということ。まだ、もちろん、生れてこない人たちも巻き込まれる問題という形で見なければいけないということと。交通の視点から、やはりそれをしていくというのが、われわれの分野の責任ということかと思えます。そこには、そういう技術論ということで交通システムそのものの問題と、それからまちづくりの問題、さらに、それをサポートするコミュニケーションの問題があるという点が非常にフレッシュな感覚かと思えます。それでは続きまして、ゴーさんの方から、もう一度ソウ

ルあるいは韓国という立場です。この問題についての主要な論点を紹介していただければと思います。

(ゴー)

はい。ソウル市が直面している最も大きな問題は、交通渋滞の問題です。交通混雑によって生じる大気汚染の問題ですとか、こういったものをどのように解消するか、解決するかといったものです。この問題は現在ソウル市だけの問題ではなく、ソウル市周辺の首都圏から生じる様々な交通問題によって引き起こされているので、これを幅広く解決しなくてはなりません。ソウル市は、このような交通問題を解決し、そして大気環境を改善する為に、2004年に公共交通システムを再編しました。それは、まず、バスの運行を正常化させ、公共交通システムの1つの軸として位置づけることにしました。先ほどもパネルディスカッションの時にも出てきましたが、かつてはステークホルダーの利害関係により、バスの路線が不便だったり、またはバスの路線を短縮、または延長しなくてはならないにもかかわらず、そういった政策を取ることができませんでした。そこで、バス会社、そして、ソウル市、市民団体が協約を結んで、バスの路線、またはシステムを再編しました。これは幹線、そして幹線に繋がる支線、そして、それを総合的に繋げる循環路線という3つのシステム、3つの軸に分けることができます。そして、このようなバスシステムの政策に加えて、地下鉄も大きな軸となっております。これをネットワーク付けるための料金システムというものも改変しました。この料金システムを行う前は、バスと地下鉄別々に料金を支払わなくてはならなかったわけですが、今ではバスと地下鉄1つのシステムで繋げて、何に乗っても距離によって料金を課金することになっております。そして、バスと地下鉄は最大5回にわたって乗り継ぐことができます。そして、追加の料金を払わなくても良いことになり、市民はバスでも地下鉄でも自由に乗ることができるようになりました。公共交通を活発に積極的に利用するシステムが構築できたと思っております。それから、バスの利便性を図り、そして、バスの持っている問題点の1つである定時性を解決する為に、バスのBRT、中央車線の専用レーンを行い、定時性を30パーセントから100パーセントに確保しました。このような努力によりまして、ソウル市は公共交通を利用する乗客が増え、その効果によって、市民の公共交通に対する満足度も向上したということも先ほども申し上げました。ソウル市は、このような公共交通システムに関する取組みを引き続き行っていこうと思っております。特に大都市の場合、マイカーを利用しますと結局移動性を確保することはできないというのは、世界共通の問題だと思っております。ですから、今後もソウル市は移動性を確保し、そして、低公害の公共交通システムとして交通政策を展開していきたいと思っております。最も大きな計画の1つは、混雑通行料の課金です。去年、こういった地域でこの交通料を賦課するかについて検討し、そして、今年集中的に研究をして、より具体的なやり方について確定しようと思っております。この混雑通行料を賦課することによりまして混雑を解消し、われわれが望むレベルまで達成できると思います。そして、もう1つ。マイカーを抑制する手段として「タクシー政策」と

いうものを大幅に展開しました。マイカー利用者を一遍に地下鉄ですとか、バスに振り分けるというのは大変困難なので、その中間段階として、まずタクシーに振り分ける必要があるというのが、わたしたちの認識です。ですから、まず企業は、これまで乗用車で業務を行っていたものをタクシーを利用してできるように支援をしております。そして、いつでもどこでも、無線で、望む位置に最も近いところから空車が配車されるという「ブランドコールタクシー」を設置し、現在それを運用しております。市民は、より便利に地下鉄にも乗れるようになりました。また、大気汚染の問題を根本的に解決する為に、最も大きな原因となっておりますディーゼル車に対する規制をする必要があるということで、去年、一定規模以上のディーゼル車に対しては、低公害装置を付けない場合、運行を制限する条例を作り、来年から施行する計画です。以上です。

（太田）

ありがとうございました。今全体的なお話を伺いましたが、やはり公共交通という代替案を、きちんと整理する。それが、バス・ラピッド・トランジット、BRT ということになります。われわれ、とにかく中央走行方式のそちらの方ばかり目を奪われるんですが、実は、むしろその裏にある料金収入のプール制というような、これは皆、クリチバ、ボコタの例を参考にしているかと思いますが、バスの供給システムそのものを大きく変えているという、組織制度の変更があってはじめてハードと結びついてうまくいっている例かと思えます。いずれにしても、飴と鞭、両方をうまく使い分けないと、こういったことは難しいかなと思えます。

それでは、ちょっと時間の関係もごございますので、パネルディスカッションの話も一緒にした後、少しまた追加的なコメントをいただければありがたいと思います。加藤先生の方からお願いします。

（加藤）

パネルディスカッションの方では、EST の国内戦略を進めていく上で、藤井先生の方から総力戦というお話がありましたが、その総力戦を、具体的に言えば、いろんなステークホルダーが、どうやって協力し協働して、EST の場合は CO2 削減が主な目標となりますけれども、それに向かって、どういう取組みを、意識を共有してやっていけるかということについて議論したということになります。いろいろと話が出ましたけれども、藤井先生の「構造的方略」「心理的方略」という区分で言えば、「構造的方略」については、不十分ながらもいろんなことも、今の制度でできることはあるし、それから、これから EST マインドが、もっと出てくれば、いろんなことがやっていけるであろうということはある。さらに、「心理的方略」については、現在だと政策メニューの1つのような捉え方があるが、それは適当でない。やはり、せっかくお金をかけていろんなインフラを作るとか、大事なことをやるとしても、その成果が中々出てこないということもあることを考えれば、構造的方略と1対1対応で心理的方略を考えていく必要がある。さらに、いろんなものを、と

にかくやっていくということではなくて、まさに戦略というのであれば、これとこれとこれを連携すると、個別でやるよりも何倍も力が出るというようなものとして作り上げていかなければいけない。その為にも、やはりステークホルダーが連携・協力して、CO2削減の為にどうことができるのか。そして、実はそのことが、これからの日本の大多数の地方のまちづくりであるとか、あるいは、市町村合併なんかありましたけれども、自治体がどうやって存続していけるのかとか事業者にとっても、地域公共交通が本当に、これから今のままであり続けるかといった所とも、また結びつけて取り組んでいくとことが必要であるというようなところにまとまっていったと思っております。

(太田)

ありがとうございました。それでは、これまでの議論を振り返ってということで、今回ここでの総括の方は、2050年に向けたメッセージというようなことですが、今までの議論を振り返って、さらに足りないところとか、あるいは、今後考えるべきことということで何かコメントがございましたら、それぞれお願いしたいと思います。それではよろしく申し上げます。

(藤塚)

日本の場合、この表でもそうですが、運輸部門につきましては、ストライクゾーンに少なくとも、2012年に向けては入りつつあります。一方、海外の開発途上国、特に工業化が著しい地域については、やはり運輸部門のCO2の排出量がどんどん増えていくであろうというような懸念も当然ありますが、先ほどのパネルディスカッションでもありましたように、実はEST、国内だけではなくて、アジアにも広げていこうということで、現在「アジアEST」というものを実際動かしております。具体的には、今、ラオス、ベトナム、カンボジアを手始めに、各国で戦略プランを練っていこうというものです。それについては、日本のノウハウを、どんどんお伝えして、低炭素社会、特に運輸部門における低炭素社会の実現に向けて、日本の技術、あるいは、ステークホルダー間の調整のノウハウ等を移転していこうというふうに考えております。

(太田)

ありがとうございました。今日は、あまり、そういう国際的な展開についての議論が時間的にもできなかつたんですが、これから、アジア、特に中国・インドのモータリゼーションということで、全地球の問題ですから、その問題をやっぱり、われわれ共有して、解いていかなければいけないという点があるわけですね。それから、中国なんか見ると、ものすごい勢いで技術開発も進んでいるんですね。それから、バス・ラピッド・トランジットなんかは、結構もう、数都市で始まっていますよね。それから新しいシステムもどんどんできています。ですから、そういったものを、われわれも学ぶべきところがあるでしょうし、そこにまた、今のようなソフトの点が、入ってくると、相乗効果というのは大変

大きいと考えられますから、これは、また別の機会に是非また議論させていただければと思います。その他、藤井先生お願いします。

（藤井）

今日は、本当にいろいろな EST についての論点が出てきたと思います。1つ補足的な論点ということで、EST を、うまく続けていくこつみたいなものについて、いろんなこつがあると思うんですけども、たくさんあるこつの内の1つかなというぐらいで、軽くお聞きいただければと思います。おそらく EST を続けていくには、動機がとても重要であることは、論を待たないところだと思うんです。その時に、やはり単一の目的の動機というのは、中々続かないところがあるかと思います。例えば、ダイエットするときでも、ただ単に健康の為に体重を減らしたいという人よりも、美容の為にとか、健康の為にとか、姿勢の為にとか、いろんなことを思いながらダイエットする人というのは、永らく続きやすいと思います。従って EST を続けるにあたって、やはり目的の多様性というのは常にキープインマインドしとくことが重要になってくるのかなと思います。その時の重要なキーワードは、「環境に優しい」という言葉の上に何があるか。おそらく、それは、「健全な社会」みたいな、「ええ社会」とか、「みんなで豊かな社会」とか、どんな言葉でもいいと思うんですけども、社会の健全さというのがある。健全な社会を目指して作り上げていけば、ふと振り返れば、それは環境にも優しくなったということになると思うんですね。こういう意識があると、環境の話と、あとそれから、福祉の話とも繋がってくるでしょうし、渋滞の話とも繋がってくるでしょうし、健康の話とも繋がってくるでしょう。全部健全な人というのは、健康でもありますし、CO2 もあまり出さないだろうし、結構いいもの食べていたりとか、ちゃんと、朝夕ちゃんと寝ていたりとかする。従って、健全な社会を目指していくんだという、少しみんなで共有しやすいものを見据えながら進めていくと、永らく続けていくことができるんじゃないかなと思いました。これが、1つの簡単な、小さなポイントでございます。

（太田）

ありがとうございました。われわれ、いろんなことをやる時に、何となく狭いところに、どうしてもいつちやうというところがありますんで、基本的なことをもう一度リマインドさせていただいたというふうに思います。このような議論が、今までこの会場で行われたということで、幾つか行動にむけたヒントいろいろ出ているかと思います。こういったことをベースに、今度は、わたくしの方から少し次世代に向けて取り組むことということで、非常に雑駁なまとめ、まとめということはありませんけれども、方向付けだけをお話したいと思います。少し、パワーポイント使いますが、皆さんの 104 ページ、105 ページに書いてあるこ

脱温暖化2050に向けて
—低炭素社会の交通—

東洋大学国際地域学部
太田 勝敏

2008.1.25

1

とをですね、これを多少まとめたということ程度です。ちょっと時間いただきたいと思ひます。

こういった数値は、いろいろ皆さん見ていると思ひますが、現状ということと、90年から現在までどれくらい増えているかと。こんな数値、ちょっと、私そこに付けてある資料の中にも入ってございませうけれども、これはまだ入り口だという議論ですね。今この日本では6パーセントを減らすということをして、いろいろ、森林での吸収とかですね、ある意味から言うとモラルハザードに近いように、私思ひますけれども、そういうことで、なんとかクリアーできそうだと。運輸関係は何とかなりそうだとこの大変明るい兆候が出てきたんですが。ちょっと右の方を見ていただきますと、人口1人当りのCO2排出量ですね、今国際的にドイツの首相その他インドからも出ているようではございますけれども、やはり、これからは公平性その他を考えますと、1人当りの絶対量としての公平性とかですね、そんなことも議論されてくるということで、運輸関係日本はヨーロッパより、ちょっと少ないレベルということですが、2トンくらいということですね。これを半分という議論ではなくて、2050年で、60パーセント、80パーセント削減という議論がされているということです。

主要国のCO2排出現状と削減目標

表1 主要国の温室効果ガス排出状況と削減目標

	温室効果ガス排出状況 ¹⁾			人口1人あたりCO2排出量(2002年) ²⁾	
	2005年排出量 (100万トン)	基準年(90年) からの増減	京都議定書 削減目標 離脱(-7%)	全体(トン/人)	運輸部門(トン/人)
米連	7,241	16.3%		19.98	6.2
日本	1,360	6.9%	-6%	9.35	1.9
フランス	558	-1.6%	0%	6.49	2.4
ドイツ	747	-18.4%	-21%	10.34	2.0
英国	657	-14.8%	-12.5%	9.39	2.2

出所) 1) 毎日新聞(2007.12.3), 2) 環境省資料、一部算出

2

それから、これも基礎的なことですが、国レベルでいろんな目標が出てきております。EUのレベルで、2020年マイナス20パーセント。それから、2050年は大体60、80パーセントというのは、ただ基準年がいろいろあるようではございますけれども、一応世界的な1つの流れですよ。それともう1つ。やっぱり都市とか地域レベルでいろんな目標が今出てきているんですね。先ほど、ちょっと東京の話をしたんですが、現在2025年で2000年に比べて25パーセント減らそうということで議論し、先日月曜日に、ちょっとミーティングがあったんですが、そこではごく最初の試算が出てきていまして、運輸関係は確かにトップランナー方式をやっていけば、東京ではなんとか20パーセントまでいっちゃうかもしれないというくらいの数値になってきているんですが、これは世界的に見たら全然異例のことですよ。モータリゼーションがどんどん進んでいる中で、さらに半分に減らすという議論で。申し上げたいことは、この数値の絶対的なものというのは、もう少し議論が必要かと思ひますが、かなり大幅な、今まで6パーセントでこれだけ苦勞してきているんですが、2050年ということである程度時間はありますけれども、相当大的なことを議論しなきゃいけない。ということは、かなり核心的な議論をしなきゃいけない。

表2 地球温暖化ガスの排出削減目標値—国、地域、都市の事例

	国レベル		地域・都市レベル	
	削減目標	削減率	削減目標	削減率
日本	2050年 -50% (京都議定書、世界全体)		東京都	2025年(対2000年比) 25%
EU	2020年(対1990年比)	-20%	ロンドン	2030年(対2030年比) 30%
	2050年(対1990年比)	-60~80%	パリ	2050年 -25%
英国	(550ppm以下で安定化、+2°C以内)		ニューヨーク (市長選挙)	2020年 -30%
	2050年(対1990年比)	-80%	カリフォルニア州	2020年(対1990年比) ±0%
ノルウェー	2050年	排出量 0		2050年(対1990年比) 80%

出所: 各種資料より作成(2007.12)

3

これは、ちょっと今日の議論にはあまり関係ありませんが、少なくとも「炭素税」とかですね、「環境税」という議論を始めると、今の値上がり部分、ガソリンの値上がりとは、その10倍ぐらいのレベルで実はあってまして。ということは、今ここでわれわれとして、きちんと、どの程度、燃料費が上がっているということで行動を変えていращやるのかというデータを集めないといけないということがございます。まさに

思いがけない社会実験が進んでいるというふうに見てもいいような状況ですね。それを短期的なものを見て、一時的な行動変化だけなのか。これから、それを通して長期的な影響が段々出てくるかと思えますね。そういう意味で、われわれ、研究という立場でも、あるいは政策という立場でも、今の現象をきちんと見ていく必要があるんじゃないかということです。

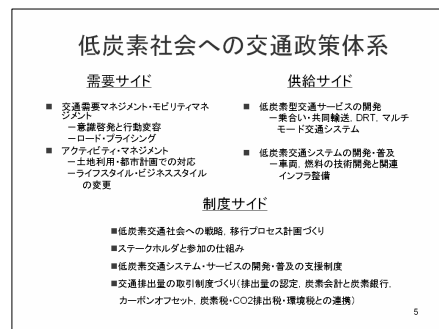
それから、これが、わたくしとして議論していただきたい低炭素社会ということで、新しい、やはり低炭素型の交通サービス。低CO2型の社会の交通システム、あるいは、交通サービスは何かという議論ですね。そのためには、やはりある種の、わたしはシナリオを議論する、シナリオライティングというようなことを、今、都市計画とか、そちらではよく使いますけれども。やはりシナリオというのは、2つの意味があります。

「将来像（ビジョン）」ということで、2050年のじゃ80パーセントCO2が減らしたような社会はどういう姿かという話と、それを実現していくための「道筋」としてのシナリオですね。「将来像」と「道筋」これはセットです。環境省の今までの議論では、「ドラエモン型社会」というようなことで、かなり技術革新に期待するようなものと、それから「サツキとメイの家」というような、もう少し環境のことを考えたアプローチですね。それは、藤井先生の言葉との関連で言いますと、価値観なり意識が変化して、要するにわれわれの幸福の概念が単なる経済だけではありませんと。自然との共生、そういったものを含めた新しい価値観で見て、よりハッピーになれば、その中の1側面である経済のパーキャピタGDP、1人当りGDPで考えて、多少下がったって良いんじゃないかという考え方を含めてですね。少なくとも大きな社会システムの、社会に対する考え方を変えていかなきゃいけない。われわれのライフスタイルを変えるということなんですが、考え方、見方を変えなきゃいけない時期に達しているというふうに思います。それに向けて、じゃあどうい姿が低炭素社会での生活像、あるいは、社会経済の姿なのか。それに向かつての交通からのエレメントですよね。わたしよく使う「需要サイド」「供給サイド」それから「制度サイド」とやっておりますが、やはり、一番重要なのは制度の仕組みですよね。低炭素交通社会への戦略移行プロセスをやはり作っていかなければいけない。これはやはり、今日ございま

表3 主要国の燃料価格と課税額(2006年10~12月)

	ガソリン(円/リットル)			軽油(円/リットル)			価格増加倍率	
	税(%)	その他	計	税(%)	その他	計	ガソリン	軽油
日本	60.3(43.9%)	77.0	137.3	36.1(31.3%)	79.3	115.4	0.87	1.20
アメリカ	12.4(17.6%)	58.1	70.5	14.4(18.1%)	65.1	79.5	1.85	2.09
フランス	120.2(58.9%)	83.8	204.0	89.1(56.8%)	67.9	157.0	1.26	1.71
ドイツ	123.7(63.3%)	70.8	194.5	95.5(52.6%)	86.0	181.5	1.38	1.79
英国	129.8(64.3%)	70.2	200.0	138.1(66.6%)	69.3	207.4	1.77	2.04
スウェーデン	118.4(67.2%)	57.9	176.3	84.2(57.3%)	70.2	154.4	1.25	1.43

出所:燃料価格(「国際エネルギーレビュー」2007) 燃料増加倍率(1995年~2006年11月)IEA資料(2007.4)



した「市民」というキーワードであるとか、「まちづくり」というキーワードに繋がることですね。そんな中でいろんな技術開発もしなきゃいけないし、それを進める支援制度、あるいは、そのための低炭素社会にあった会計方式っていいですかね、われわれみんな、お金の会計と炭素の会計を個人個人が持っているというくらいのつもりで、個人レベルのキャップ&トレードという言い過ぎですが、そのような意識を持って交通だけじゃなくて日常の生活を送る、そういう新しい仕組みを考えていかなきゃいけない。そんな形での制度が一番大きな1つの議論といますか、戦略的には重要なことかと思います。それを、それぞれ需要サイドでどうしていくか、供給サイドでどうやっていくかということで、議論をきちんとしていけないといけないのかなど。そのくらい大きな社会経済システム全体の転換が求められていると。その為にわたくしどもは、今までの延長ではない、次のシフトアップした姿ですね。そういったことの議論をしなきゃいけないということで、わたくしとしてのキーワードだけを挙げさせていただいております。ということで、わたしの方はキーワードだけですんで、こんなことをヒントに、どういう取組みが良いかということで、今日のいろいろ議論あったことを繋げていただければ良いかと思います。それでは、こんな考え方、取組みの方向性ということを含め、それぞれご意見いただければと思います。いかがでしょうか。加藤先生の方からそれじゃいきますか。

(加藤)

パネルディスカッションに参加し、さらに、この一連のお話を聞いていまして、2つ、まだわたしの中でも整理がついてない問題があります。また、わたし自身も現場で仕事しながら考えたいと思っていることがあります。1つは、わたしがパネルディスカッションで最後に、「シンクグローバリー、アクトローカリー」という話をしたんですが、これは、言うはやすし行は難しということで、長期の為に短期のことをやるとか、地球の為に自分が何かをやるということは、あまりにも大きいものに対して、あまりにもちっぽけなところで頑張るといことなんです。これは、動機付けが非常に難しいし、あるいは、それぞれがやっても、公共経済学的に言うと、フリーライダーみたいなことも起こるし、自分がやっても、他の人がやらなかったら意味がないよねと思いがちです。中々進めていくのが難しいと思うんですね。その時に、ソウルの例を聞いてみると、やはり、どうやってそういう流れをうまく組織化するか、コーディネートするかということが、もう1つ重要になってくるんじゃないかなと思いました。その辺りを、うまくこれからやっていく方法も考えていかなければいけない。その時に、いつもリーダーシップが大事とか、そういうところへ行ってしまう。だとすると、またこれも難しい話なので、どうやって違うアプローチを考えたらよいのかという問題意識も、わたしの中にはあります。もう1つ、低炭素社会というのは、例えばカーボンオフセットをやるとか、排出権取引をやるとか、環境税をかければ、確かにそれで減るのかもしれませんが、でも、その時に、それに対応するために自分たちの行動を制限するというのは、やっぱりつらいことですよ。ESTの取組みというのは、そうではなくて、今までに近い、あるいは、今まで以上に豊かな生活を

送りながら、いかに CO2 を削減するかというための総合的な技術開発だと思います。その為には、すごくいろんな関係者がいるので、その関係者が智恵を出し合って、協力して、意識を共有して、どのように、そういう新しい世の中をつくっていくかということなんだという意識も持つ必要があると思いました。それもまた、非常にざくつとした話なので、実際に現場で、それをどうやったら良いのかという細かい技術論も、わたし自身もつめていけたら良いなと思っていますし、皆さんにもいろいろ教えていただきたいと思っています。

（太田）

ありがとうございました。それでは、それぞれ、また順番に、ゴーさんの方からお願いということになります。一応これで2分程度ということで、最後のコメントということになりますのでよろしくお願いします。それでは、ゴーさんよろしくお願いします。

（ゴー）

私は、今日ここに来てソウル市の交通政策を発表しましたが、本当に多くのことを学びました。特に EST について、日本の社会が、このように一生懸命取り組んでいることについても感謝いたします。そして、ソウル市でも、この分野でもう少し一生懸命やらなくてはいけないということを実感しました。わたしが担当している交通に限定して申し上げますと、EST の為には、結局、公共交通を活性化せざるを得ないと思います。しかし、この公共交通というのは、地域ごとに事情が違っております。例えば、東京の場合、地下鉄が多くの部分を占めておりますし、また地方都市ではバスがメインとなっております。ですから、これをどのように最適化するかといったことが、大きな問題になると思います。韓国でもそれぞれの都市がベンチマーキングをしておりますが、ある都市では、地下鉄が必要ないのに、地下鉄を一生懸命つくって、あとで実際に走らせてみたら、需要がなくて赤字になり、また財政投資しなくてはならなくなりました。そういったことも、1つの問題だと思います。ですから、公共交通というのは、事情にあった最適化、そして効率化といったことも1つのポイントになると思います。2つ目。マイカーの使用を抑制しなくてはいけないんですけども、ただ、所有は抑制することはできません。利用を抑えるだけです。ですから、ソウル市では、マイカーを一般的な交通手段ではなく、特別な交通手段に転換する政策を取る方針をしております。ロードプライシングですとか、通行制限をするとか、カーフリーデーにするとか。または都市開発を通じて、もう少しモビリティ、移動性を最小化するような政策を取ろうと思っています。しかし、このような政策が成功する為には、基本的に市民が参加しなくてはなりませんし、市民の共感を得なくてはならないと思います。それがソウル市の考えです。ですから、バスの路線を再編成したりですとか、またはバス会社の相反する利害関係を調整できたりした最も大きな要因というのは、市民団体、社会団体、そして専門家、そして直接市民が加わり調整に協力してくれたことだと思います。ですから、こういったことで、EST のための政策も市民の協力なくしては

絶対成功しないというのが、わたしの信念でありまして、いかに市民の協力を引き出すことができるかということで、悩まなくてはいけないと思います。ありがとうございました。

（太田）

ソウルは市民の協力ということもあります。それをサポートする技術陣も、実は大学関係者としては、一言申し上げたいんですが、市政開発研究院でしたかね、非常に優秀な人材を集めて、強力なそういう研究サポートがあったということですね。これは、クリチバの例も同じですけど、専門的なノウハウ、そういうもののサポートがないと、良い政策は生まないということかと思います。それでは、藤井先生お願いいたします。

（藤井）

2050年に向けて、議論の中心はですね、どう繋げていくかと、どう拡大しながら繋げていくかということだと思うんですね。それについては、本当に難しい話で、処方箋なんてどこにも無いんだと思うんですけど、1つだけ外せない条件があるんだろうなと思うのが、「オープンさ」だと思います。開いているというか、システムが開いているという。人間誰でもですね、思い込みがあると、その中で閉じこもってしまう。われわれでも、モビリティ・マネジメントやっていると、ある種の、TFPをやると全部うまいこといくんじゃないだろうかと思ってきてしまうと、すごく成功すると、そう思ってしまうこともあるんですね。逆に公共交通のシステムを改善して、ぱーっとお客さんが増えると、もうTFPとかいらなくて、なんかシステム改善するだけで全部できるんじゃないかと思ってしまう時もあるんです。けども、それは、たまたまそうなたただけであって、そうでないことだってあるわけですね。ですから、人間って、ついつい思い込みがこうできてきちゃうんですけど、いつも、どこかで間違っているかもしれないなと思いながら、心をオープンにしておく。そうすると、あっ、ここ間違えていたなということで、改善もしていくことができるでしょうし、いろいろな話をしながら、こういうふうにやっていけるんだなとか思ったりとかですね。心が閉じてると、段々熱って、ふんにやーっと閉じていくんですけども。せっかく、例えば加藤先生に、テレパシーをさっき送っていただいたときに、そこでオープンさがなかったら、ここではじいてしまって熱が全然伝わらんわけですね。ですから、こういう機会でも、ここの「心の数」掛けるシグマ「心の熱」みたいになっていた時の熱の上がり具合はですね、皆さんのオープンさに実は掛かっているんですね。もちろんオープンであって、それで聞いてくだらない話だったら、そんなもの捨てたらいいんです。捨てる前に1回オープンして、藤井、くだらないこと言ってたなあって、捨てていただいて結構なんですけれども、まずは聞いてみる。そうするとですね、藤井みたいなくだらない男が言ってることでも、10個のうち1つや2つぐらいは、いいこと言ってるかもしれない（まあ全然駄目かもしれないかもしれませんが(笑)）。このオープンさがあるということは、極めて熱を担保する上で重要じゃないかなと思います。その時に、もう1つ重要なのは、オープンにするというのはちょっと面倒くさいんですね。例えば6時に終わって、何とか研究

者の会とかですね、ボランティアでいろいろと、こうだったらいいなあと思う会合あります。例えば「関西交通担当者の会」ってあるんですけど、はっきり言って、仕事が終わってから、別にオカネをもらえるわけでもなく行くのは面倒くさいんです。嫁さんもいるし、子供もいるし、早く帰りたいなと思うんです。でも、仕事を抜いて、やっぱりいろいろ話聞いてみると、面白いことあるかもしれないなど。そういったところでも、ちょっと心をオープンにしておく。ちょっと忙しいのでね、ちゃんとお子さんの為にも、家帰らないとだめなんですけども、でも、できるだけ心を開いて、いろんな方と会って、いろんな人の話をよく聞いて、なるほどなと思っていくと、その活動をずっと続けていけば、その地域の熱は必ず活性化します。何でかいうと、人間生きていれば、オープンであれば、ここに生命力があるので、これは熱いものなんです。閉じているから、みんな冷たく見えるだけなんです。開きさえしたら、それを繋いだら、どんどん、どんどん、とつとこ、とつとこ、ほかほか、ほかほかしてくるんじゃないかなと。なんとも無茶苦茶な話言ってますけれども。50年間ずっと続けて、50パーセント減らすには、僕はこれしかないと確信しています。つまらない話ですみません。

（太田）

ありがとうございました。それでは藤塚さんの方からよろしくお願いします。

（藤塚）

今のオープンの話、非常にわたしも言おうと思ったんです。それでですね、やはり 2050 年低炭素型社会がどんな社会なのかという、みんなで共通認識を持つ必要がまずあると思います。いずれにしても、すべての部門で二酸化炭素を削減していく必要がありますので、それに拠ったですね、ライフスタイルを、われわれ劇的に変えていく必要があるだろうと。今までの右肩上がり genuinely 良いのかどうかというような反省を含めてですね、不必要なものは不必要なもので作らなくていい。やはり、それと身の丈にあったライフスタイルに転換していく必要があるんじゃないかというように思っております。それと、EST の方と言いますとですね、やっぱり EST というのは社会の中の一部ですから、やはり EST の活動を積極的にやりながら、EST というのは、われわれの社会日常生活の中でどんな位置づけなのかと、家庭生活とどんな関係があるのか、あるいは、会社勤めの生活の中とどんな関係があるのかというようなことと、常に、これも、わたしオープンの1つだと思っておりますが、他の分野とオープンな連携が必要でないかというように思っております。それと、幸い日本の場合は環境問題を振り返ってみますと、工場型公害から始まって都市生活型公害、地球環境問題と順にステップを追って行って、それぞれ、いろんな方々の努力で段々解決してきておるわけなんです。一方、開発途上国は、現に工場型公害と都市生活型公害と地球環境問題が、同時に今起こっておるというような複雑な中でですね、やはり開発途上国に対しても手を差し伸べて、また良いところは良いところを取り込んでいく必要があるというふうに思います。以上です。

（太田）

ありがとうございました。皆さんから総括的なお話を伺ったんですが、今日は温暖化問題を中心にした EST の問題ということで、いろいろご意見をいただいたり、今後の取り組むべき課題ということ、あるいは方向性についてご意見をいただいたということでございます。最後にですね、これからの次世代に向けて、それぞれのパネリストからメッセージを発信していただきたいということで、それぞれの所にボードとマジックがございますので、キーワードを記入して説明をいただければと思います。できた方からということで。じゃ、加藤先生からいきますか。いいですか。ちょっと説明をお願いいたします。

（加藤）

わたしはいつも最後にこれを言うことにしています。「求む仕事人」ということなんです。どういうことかと言いますと、わたし、いろんな所で公共交通をつくりだすとか、守っていくとか、あるいは、EST をどうやって実現していくかということをやってますけれども、いつも感じているのは、圧倒的に傍観者とか評論家の方が多いということです。とにかく、わたしが



やっている仕事は、ケチを次から次へとつけられる仕事であるということなんです。そのケチはだいたい、「それ言われなくても分かっているけど」というものです。その時に、「いろいろこういう経緯があったから、こうなっているんだよ。」と言いたいときもあるんですが、そんなこと言っても意味がない。それよりも言いたいのは、「皆さんにも変える力がある。しかし、変える力というのは、変えようという行動に移されなければ現れてこない」これを、1億何千万の日本国民全体に求めるのは、無理な話ですね。ですけれども、ここに来ておられる方は、EST に何がしかの興味を持たれている方だと思われまじし、少なくとも、今回の一連の話をきいた結果としてそうなって貰いたいと思って、私はずっとそれを伝えようしていました。最終的にそれを世の中に生かしていただこうとしたら、仕事人となって貰わないといけません。コーディネーターになるなり、あるいは、モビリティ・マネジメントを進めるために、いろんな活動があるかもしれません。あるいは、公共交通利用促進のための様々な見直しもあるかもしれません。そういう現場で活躍していただける方を募集中ということです。そして、そういう方と、また一緒になって、わたしも仕事をしたいと思っています。またその節はよろしくお願ひしたいと思っています。

（太田）

ありがとうございました。それでは、ゴーさんお願いします。

(ゴー)

同じ意味だと思います。わたしは環境問題は結局行動しなくては何もできないと思います。今直ちに、われわれが必要な何かに向かって体を動かして働かなくては結果を得ることはできません。ですから、「行動」ということがキーワードです。



(太田)

藤井さんお願いします。

(藤井)

わたしはですね、一言では中々難しいですね。今日のお話、情熱のところをかなり力強く申し上げました。僕はやっぱり、智情意の中では情熱が一番大事だと思います。これは人間のレゾナートみたいなものですから。ただ、情熱だけあるだけでも困るんですね。知性も必ず必要です。情熱と知性が必要です。ただ、情熱と知性と裏で書いてね、ちょっと、なんか足りないなと思って。あっそうか、やっぱり日本語って、智情意の意があるんだと。頭が良くて情熱はあるけれども、やるべきところに機を見て敏に、何かをやり抜く、武士のような魂というか、胆力というんですけど、その肝っ玉みたいな、意志の力をきちんと持ってれば、おそらく、仕事に求められた時に「じゃ、加藤さん、僕ちょっとやらせていただきますわ」みたいな感じで用心棒みたいな人間が現れてくることもあるかもしれません。従って、知性と情熱と意思を。この三位一体ですね。形而下的な三位一体は「まちづくり」と、交通とコミュニケーションでしたけれど、形而上学的な三位一体と智情意のこの3つが合わさって、はじめて何だってできるし、幸せな人間にもなれるし、いい社会にもなるし、ESTも実現するんじゃないかなと思います。わたしのことばは、これで終わります。



(太田)

ありがとうございました。それでは藤塚さんの方から。

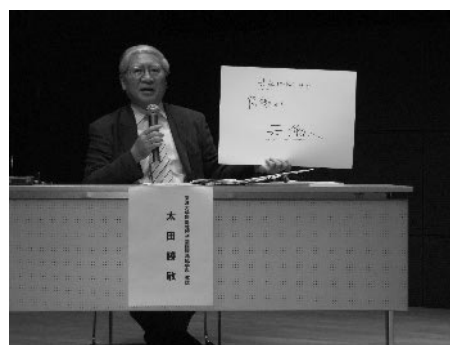
(藤塚)

わたしも多分皆さんと同じなんですけど、繰り返し、繰り返し試みると。とにかく、しつこく、粘り強く、あきらめない。とにかく、繰り返し、繰り返し、しつこく、しつこく、成功するまであきらめない、これが大事だと思います。



(太田)

ありがとうございました。それぞれ力強いメッセージをいただいたということですが、全体をまとめるとするのは、難しいんですけども、やはり、これからのお仕事、あるいは、自分の生き方を含めてですね、いろいろ感じたことがあるかと思いますが。少なくとも、そういった大きな問題に、われわれは直面して、それだけの意識的に働き掛けるということが必要かと思えます。わたしの方は、非常に小さい字で自信が無く



くて小さい字になったんですが、一応やっぱり哲学がまず必要でしょう。環境共生というようなですね、やはり東洋的な哲学というとなんなんですが、やはり自然の中のわれわれ、自然に生かされている人間、人ですね。それが、やはり共生に向けて第一歩を踏み出さなければいけない。それが、りっしんべんの協働が多いんですが。これは、むしろ共に働くということで、皆さん同じスタンスでいろんな立場ですね、個人のレベル、家庭のレベル、企業のレベル、国のレベル、それから世界のレベルですね、それで、一緒に共に働くというような、そういうアクションの仕方が必要かなということ。これは、実は豊田市長さんから聞いた言葉なんで申し訳ないんですが、いろいろ考えてみると、やっぱり、りっしんべんの協働より良いのかなというふうに、最近では思っています。やはり、こういった形で皆さんおっしゃいますように、次のアクションに、結びつくような活動を、わたくしも自分自身にもそういうことを課していきたいと思えます。それでは長い時間ありがとうございました。お陰さまで、わたくしは非常に勉強させていただきました。皆さんも、いろんなヒントを、それが得られたということを確認して、この総括ということの方はおしまいさせていただきたいと思えます。パネリストの皆さん、総括の皆さん、どうもありがとうございました。