

NPO法人環境文明 21 主催による
第3回「東北の復興を担う地元キーパーソン育成・支援」活動
仙台会場 講義まとめ

日 時 仙台会場 2012年 7月 6日(金) 10:00~17:00

話題提供1 『リオ+20』の結果と課題 環境文明 21 共同代表 加藤三郎

20世紀後半に入って、1960年代から世界の人口増加や経済活動の拡大が指摘され、当時、特に問題になったのが海洋性、酸性雨、オゾン層の破壊、森林減少である。これらの問題に対処するため、酸性雨に苦しんでいたスウェーデンが呼びかけ人となり、1972年6月にストックホルムで国連会議が開かれた。このときは各国の大臣クラスが会議に参加した。人間環境宣言だけでなく、国連に環境庁（UNEP）を設置することが決まり、同年にUNEPが設置された。



1970年代から80年代にかけて、先進国・途上国ともに経済が発展し、今、我々が問題にしているようなことが出てきた。温暖化や生物の多様性など、これらはストックホルムでは取り上げられていないことであった。この原因は何なのか、誰が率先して対策を行うべきなのかといったことで、先進国・途上国の対立が生まれた。その論争を経て、ストックホルムから20年経った1992年、リオで国連地球環境開発会議を開こうということになり、総理大臣・首相クラスの話し合いが行われた。文字通り地球サミットという形になったわけである。

これで何が出来たかというところ、大きな条約が2つ、気候変動枠組み条約、生物多様性に関わる条約が作られた。環境と開発をめぐるリオ宣言やアジェンダ21、森林保護のための文書、砂漠化対応のための条約作成なども取り決められた。この1,2年後には条約が出来るので、温暖化、生物多様性、砂漠化という3つの条約が作られたとっていいだろう。また、地球環境の問題は政府だけで解決できる問題でなく、自治体、企業、民間団体など様々なところに呼びかけた。これをリオプロセスというが、その動きに色々な団体が入っていった。この様子を見たことが、環境文明21の設立を私に思い立たせたといえる。

さて、問題はその後20年何があったのかということである。条約など枠組みは立派なものが出来たが、実行されているかどうかとは別問題である。日本では環境基本法、環境省の格上げなどの動きがあった。アメリカはリオの段階で生物多様性の条約には入らず、温暖化に関しても離脱している。理由は経済に悪影響に与えるからというものであり、リーダーとしての事実上の地位を失ったと私は思う。

現在も温暖化は進行しており、生物多様性も20年前に比べよくなっているわけではなく、砂漠化も進行し続けている。地球サミットで決まったこととは違う結果になってきている。この20年間で世界人口は16億人増加。この数字は日本の総人口の12.5倍である。

エネルギー使用量も約 1.5 倍に増加した。自動車は 6 億台が 10 億台に増加し、CO2 排出量も 1.5 倍になっている。人間活動がたったの 20 年の間に急増している。

このような状況で、リオサミットをもう一度見直してみようと開かれた「リオ+20」は首相クラスだけでなく企業や民間団体など 190 カ国以上から 4 万人以上の人が集まったが、あまり良い内容にならず「リオ-20」と言う人がいるほどである。その背景として相変わらず先進国と途上国の間の利害の溝が埋まらないことがある。先進国は途上国に何かしらの努力を求め、途上国は汚染する権利があると主張する。また、先進国は国内事情で大統領・首相の出席がない国もあった。ただ、何も成果がないかというところではなく、「The Future We Want」という A4 で 50 ページの政治宣言（成果文書）が一応採択された。その中に盛り込まれるべき注目されていた項目として「グリーン経済」があった。先進国はこの言葉を文書の中に入れて欲しかったが、途上国は開発の邪魔になるという恐れを持ってグリーン経済に対してネガティブな評価しかしなかった。そのため、グリーン経済は重要な手段の一つという程度になってしまった。UNEP を強くしようという提案も、財政基盤の強化という程度で終わった。

残された課題は、経済だけでなく環境をめぐる非常に大きな問題を真正面から見つめなければならないということである。そのためには経済をグリーン化していくことであり、それは避けられない。その実現のためには目標の確認が必要となり、アメリカ、日本、EU の責任は大きい。中国は括弧付きの途上国であり、先進国同様、責任を守る必要がある。

藤村コノエ

限られた地球環境の中で先進国が何をすべきかは分かりきっているが、現状はそれが出来ていない。

実は私達はグリーン経済を 10 年、20 年前から提案しており、今頃という感じもあるが、私達のグリーン経済は政府とは違い生活者の視点からの提言となっている。その提言を資料として載せているので参考にさせていただけるとうれしい。

話題提供2 「自転車の交通安全の課題」 岩手県立大学総合政策学部 元田良孝 氏

主に自転車や公共交通についてやっている。私はここ数年自転車について研究を行っているが、根底には日本の自転車の状況が非常に悪いということ、変えていかなければならないということもあるが、なかなか難しい現状である。

自転車のことに入る前に、まず、交通について考えるときは総合交通計画を考えなければならない。例えば、バスの担当者はバスのことしか考えない。しかし、全体としては市民の移動手段は様々であり、これらをミックスして考えていくことが重要である。

都市交通のなかでの自転車の役割として、二酸化炭素の排出はほぼゼロであり、環境や健康に良いという意味で有効とされている。しかし、全ての交通手段に変わることはできない。自転車は走行距離が大体 5km 以下を分担する乗り物と言われている。時速として、10~15km/h の速度を確保できるということで、バスと同じくらいの旅行速度で移動が可能である。自転車の利用法は駅までのアクセスと直接目的地までのアクセス法である。これは地域によって変わってくる。また、空間的な輸送効率性にすぐれている。

では他の公共交通との関係は、「競合」と「補完」どちらでもある。一方で、気象条件に左右されるということとインフラが不完全であるという現状がある。

我が国の自転車の背景として、日本は自転車大国である。日本の自転車・自動車の保有台数の推移をみると、自転車は自動車に匹敵する台数を保有している。世界の自転車の保有台数をみると中国が最も多く5億万台近く。日本はアメリカに次いで第3位で、保有台数は約9千万台である。人口当たりの台数をみると、1台当たりの人口をみても日本は約1.8人/台と普及率も高い。交通手段に占める自転車の割合の特徴として、日本の都市の自転車分担率は欧州諸都市と比べても高い部類に入る。しかし、ネガティブな面として自転車による事故死が多いことが挙げられる。近年死者数は減ってきているが、事故死者比率は、自転車は変化していない。警察に聞いたところ、近年死亡事故は減ってきているが、これからは自転車をターゲットにしていけないと、これ以上は減っていかないという見解である。

そして私が最もいいたいことは、日本における自転車事故の多さの原因は、日本は世界に稀な歩道走行ルールであること。自転車が歩道通行をしている。そもそも昭和45年に以前は全て車道通行だったが、昭和45年の道交法改正により、一部の歩道通行が認められるようになり現在にいたっている。その背景として、当時は交通戦争と言われ、年間の事故死者数が1万6千人に及んでいた。その時に自動車と自転車を分離しようとして、一時避難の意味合いで歩道の通行を認めるようになった。さらに昭和53年には、歩道通行できる自転車の条件を定めて、歩道の通行を確立してしまった。しかしこのルールは、日本以外にはノルウェーだけである。

では、日本に自転車道がなかったかということ、かつては日本にも存在した。しかし、車の普及に伴い、自転車道が邪魔な存在になってきて、車道だけになってしまった。



現在、世界の主流としては歩行者と自転車は分離されている。日本の常識は世界の非常識であり、道路交通法でも自転車は車道通行が基本である。海外旅行に行ったときに最も気をつけることはレンタサイクルを借りて自転車に乗らないこと。日本の常識で歩道を走ると海外では注意されたり、捕まって罰則を受けたりする。

「ほんとは怖い歩道の話」として、日本人の一般常識として、歩道は自転車も走るところという人が多いだろうが、自転車が歩道を走ると恐ろしいことがある。法律的に、自転車は車両で、車道通行が基本であり、歩道の通行は例外である。宮城県警のホームページをみても、自転車安全利用の5則というものの中に、同じことが書いてある。

みんなが知らない歩道の掟として、以下に挙げるものは全て間違いである。

歩道で

- ・自転車は車道通行より歩道通行を優先する
- ・どの歩道でも走ってよい
- ・どの位置を走るのも自由
- ・歩道上で自転車は歩行者と対等である
- ・歩行者が邪魔ならベルを鳴らしてどかせてよい
- ・歩道でスピードを出してよい
- ・海外でも歩道を走るのが一般的
- ・歩道は車道より安全

歩道が安全というのは直感的なもので、データでみると決して安全とはいえない。特異な自転車事故として、出会い頭による死亡事故の割合のデータをみると、自動車は全体の13.8%に対して、自転車は56.4%と全体の半分以上となっている。これはH.12に交通バリアフリー法が成立し車いすを利用する人のために、歩道を整備したが、そのことで利益を得たのが自転車利用者であった。そして、警察もそれを取り締まらないことが一番の問題といえる。

では、歩行者にケガをさせたらどうなるか。そこは法律が支配する世界になる。東京、横浜、名古屋、大阪など主要4地裁の交通事故専門の裁判官は、今年3月「歩道上の事故は原則、歩行者に過失はない」とする「新基準」を提示している。つまり、歩道上で歩行者を負傷させたらどんな場合でも100%自転車が悪いことになる。これは自転車だからといって免責にならない。自転車でも死亡事故という事例があり、その際は高額賠償命令が下されている。

さて、歩道上の常識として、自転車が歩道を走るには多くの制限があることを認識しなければいけない。歩道において、自転車は歩行者に走らせてもらっていると思わなければいけない。

改めて自転車安全利用5則として

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道よりを徐行
4. 安全ルールを守る
5. 子どもはヘルメットを着用

以上のことを守らなければいけない。

まとめとして、自転車は歩道を走るというのは間違いで、走れるが厳しい制限付きで危険がいっぱいである。したがって、歩道を走るならルールをきちんと守る。慣れたら、車道や自転車レーンを走る。自転車に対する考え方を変えていかなければいけない。環境に良いというメリットのみで自転車が増えると、逆に事故が起こる可能性が高くなる。

話題提供3 「被災地カーシェアリング報告」

(一社) 日本カーシェアリング協会 吉澤武彦氏

こうやって皆さんの前で話をするような人間ではないので緊張している。今日は震災以降、やってきたことを紹介させていただく。

私は車の運転が苦手で、車とは縁のない人生を送ろうとしていた。もちろんカーシェアリングという言葉も知らなかったが、あることがきっかけで、こういったことをさせて頂いている。現在は、石巻で 50 数台のカーシェアリングが実現している。今日は、スタッフを連れて 2 台で会場に来たのだが、それは今日泊まる一ノ関にカーシェアリング用の車を置きに行くためである。一ノ関では、これでカーシェアリングが 3 台目となる。



「やってみたらどうや」。神戸の震災の時に 7 年間支援をしていた方が知り合いにいる。彼に呼ばれて、神戸の震災の時の経験をもとにカーシェアリングをしてみたらどうか、と進められ、引き受けたところから私たちの活動は始まった。

2011 年 4 月にアースデーが東京で行われた時に、カーシェアリングの相談を仲間にした。そして 4 月 20 日に東京でカーシェアリング協会の活動が始まった。

まずは何をするにも足となる車が必要だと思い、近所の上場企業を巡り営業車をもらうところから始めた。中々、車というものは「ください」と言ってくれるものではない。しかし、そういった動きを粘り強くしていると、逆に声をかけてくれる人がでてきた。ある時、タカラ物流の社長さんに呼ばれ、話しをする機会をいただいた。その時、社長の理解を得て、車を手に入れることができた。4 月末から探し始めて、5 月の終わりころにやっと 1 台目を手に入れることができた。また、そういう活動をしているときに、知人が中古車販売のガリバーを紹介してくれた。そこへカーシェアリング協会の活動を説明したところ、まだ実績もない人間に協力してくれるとの約束を頂くことができた。

6 月の半ばに提供先を探しに石巻にたどりついた。まず、提供先である仮設住宅の状況を把握しようと思い、役場に行ったり現場に入ったりしたところ、自治会ができるような状態でないことが分かった。そこで、もっと色々な人と会話していくことで何か分かってくるだろうと、色々な仮設を回りアンケートを配り、様々な人と出会い意見を頂いた。

その内、万石浦公園で良い出会いがあり、そこでカーシェアリングをやってみようとなった。車を手に入れて、提供先が決まった。その時点で、やっとカーシェアリングについて勉強を始めた。カーシェアリングについてはオリックスの部長さんを始め、様々な人が

丁寧に教えてくださった。ようやく私の中でもイメージが出来て、7月に法人化の手続きをとった。

7月24日に記念すべきカーシェアリングの車第1号を万石浦に届けて、最初のカーシェアリングが3人で始まった。そこでカーシェアリングを広げるために、石巻の仮設住宅にある集会場を利用し、説明会を開催した。

カーシェアリングは自分たちで管理して費用なども考えていく必要がある。そういったことは、私たちが決めるのではなく、カーシェアリングする3人に話し合ってもらい、決めてもらった。そんな話をしていくうちに、カーシェアリング以外の自治体の問題についても話し合うようになっていった。例えば、ゴミの問題になれば、そういった問題にも周りを巻き込んで取り組んでいくようになった。この活動を続けていくうちに、石巻では、この万石浦がもっともスムーズに自治会をつくることができた。自治会が出来たときには会長と副会長は、最初のカーシェアリングの3人から選ばれたことから、この活動の有意性が分かるかと思う。結局、もっともスムーズに自治会を結成することができた万石浦の自治会長が石巻の自治会連合会の会長を務めるようになった。

さて、大変だったことは8月ころに行った車両の手続きであった。私は、陸運局も警察署も行政も事前に手続きを取って持って行ったのだが、いざメディアにも取り上げられるようになってくると、陸運局から呼び出され再度説明を求められた。そこから様々な厳しいチェックを受けるようになり、車庫証明一つ取るのに1カ月以上かかってしまった。ただ、それを毎日1つずつ丁寧に説明し解決していくことにより、一つの形を作っていた。

カーシェアリングは車を数人で使うこと、と簡単にできるものだと思っていた。しかし、いざ利用者の立場になると、例えば他人が自分名義の車を使用するなど、懸念事項が多いことがわかった。名義人に誰がなるかという問題が1番大きかった。次に車検や自動車税の経費についてなどの問題が挙げられた。そこで、名義人については協会が引き受けることにして、経費はカンパで行う、管理者は利用者の一人が協会の社員（正会員）になり、その人が行うこととした。そのほかのことについても話し合っただけで決めた。

万石浦のカーシェアリングが最初に運行できたのは10月20日になってしまったが、カーシェアリングの車の提供者、希望者と行列ができていたので、そこからは水を得た魚のように主に仮設住宅でカーシェアリングしてきた。11月に入ると在宅の方のカーシェアリングも始まった。

そうやって地道に活動をしていたところ、再びガリバーより話がきて、今度は車25台を提供していただいた。11月11日にガリバーより、車検付きで我々の希望を全て聞いていただいた25台をいただいた。

カーシェアリングからコミュニティが生まれて、自治会、そして自治連合会ができた。そして車の台数も増えていった。このことを市が評価してくれた。市も集会所を貸していただくところからお付き合いが始まって、今では相当な協力をいただいている。その一つとして、カーシェアリングコミュニティサポートセンターとして、市が仮設住宅の1室を開設し、委託として協会を入れていただいた。我々はいただいた委託料で職員を雇った。

新しくメンバーになった方々が、広く活動を展開してくれた。これまでの石巻での活動から、石巻以外へ展開するようになった。

カーシェアリングのオリジナルキャラクターを東京学芸大の授業の一環で作ってくれ

た。それがアルパカのキャラクターで、石巻にちなんでストーン（石）とローリー（巻）というもの。さらに住民協力のもとてんぷらカーのシェアリングも始まった。

現在の状況として、車両台数 58 台、利用者数 180 名、実施自治体は石巻市、一関市、気仙沼市、常勤スタッフ 3 名、非常勤スタッフ 5 名となっている。ただ、もっと上手に運用するための課題も残されており、そこは話し合いを持ちながら丁寧に決めていきたいと考えている。その一つとして、月 1 回、乗り合いでどこかに出かけるイベントを催したりしている。

また、これまでの活動の中で、色々なところとコラボレーションしてきた。姫路から整備の専門学生がきて整備をしてくれた。タイヤはミシュラン、ダンロップ、東洋タイヤさんが提供してくれた。また、安全運転講習や会計タイアップ、学生送迎事業、地元の車屋さんなども行き、人が活躍できる機会を作ることを大切にしていきたい。

想定していた課題として、まず、もめごとが起こるのではないかと思っていたが、これまでのところ大きなもめごとは起きてはいない。一人の人が独占してという問題については、頻繁に使う人と、あまり使わない人がうまくグループを作って折り合いをつけている。また、共同で車を使うということを経験していないことから、中々活用されないのではとも思ったが、時間の経過とともに利用者は増えていった。予約の重複についてもそこまで聞かない。またマナーについても、みんなが使うものとして大事に使ってくれている。そのほかの問題も些細なことだけ。これからの問題として、これから迎える車検など経費の負担が正念場になるかと思う。

私たちが目指しているのは、車を共同で気軽に使うことのできる社会づくりである。それに是非協力してほしいと思っている。やっているとするのは、環境がなかなかできていない要因として、自動車税などの経費をどうするかという問題。カーシェアリングすることによる未来のメリットは必ずあるはずだから、減税の措置など配慮してくれることを望んでいる。また、カーシェアリングに適した保険がないのが現状であり、保険商品の開発が求められている。この 2 つが解決すると、カーシェアリングは日本で一気に進むものと思っている。そのために平成 24 年度は、海外の事例等について学んでいきたいと思っている。また公益認定の取得も進めていく。石巻の軽自動車の減税を動かしたいと思っている。

また、これからの課題として、車両のより活発な活用、各車両の経費負担への対応、組織の自律的な経営、そして最後に地元への引き継ぎというのが最終的な目標となる。これらを 1 歩ずつ進めていきたいと思っている。

最後に、プロジェクトを進める上で私が大切にしていることとして、まずは出来ることから「動く」こと。次に「一人」から無限の可能性が生まれる。また、人が活躍できる・成長できる「機会」を作ることを大事にしたい。カーシェアリングはあくまで材料であって、本当に大事なことはこっちだと思っている。そして、雛型をつくるのが全体をつくることの最短距離だと思っている。全部を自分でやろうとは思っていない。

藤村コノエ

4 回目のときに実際に前回にお話していただいたエネルギーの問題、実際にビジネス化、地域の事業計画にしていくことをやっていきたいと思っている。再生可能エネルギーや今日の話以外にもアイデアがあったら寄せてほしい。

4. ロールプレイ「この地域で車を減らすことは可能か？」

藤村コノエ

【条件シート】

緑豊かな城下町・山台市は、観光地として有名なだけでなく、東北の中心都市として発展してきた街です。

文化的にも歴史的にも様々な資源を有するこの土地も、昨年の大震災では大きな被害を受け、多くの尊い命が失われました。残された人々も、約一月余りにわたり、都市機能が失われたことにより、不便な生活を余儀なくされましたが、地元の人々の頑張りや全国からの支援もあり、今では復興も徐々に進み、街のにぎわいも戻り、一見して以前のような活気を取り戻したかのように見えます。



一方、震災前から、この地も他の地方都市同様、自動車交通は大きな課題でした。中心部での渋滞はもとより、特に公共交通機関が十分に整備されていない郊外では、車なしの生活は考えられないほどで、一世帯あたり自家用車2台を所有する状況。震災直後は、多くの人々が利便性を追求し続けてきたこれまでの生活を見直し、安心・安全を最優先にした暮らしに、という意識が芽生えたものの、時間がたつにつれ、その意識は徐々に薄れ、車保有へのニーズは高く、震災前と変わらぬ交通事情が見受けられます。

公共交通が十分に整備されていない地域では、車は生活必需品であり、これをなくすことは、大都市山台市においても難しいことです。

しかし、地球温暖化等の環境問題のみならず、ガソリン価格の高騰といった経済性の問題、相変わらず多い交通事故や高齢化といった問題も考えると、車の数を減らし、車だけに依存した移動から、公共交通、自転車、徒歩など多様な移動手段が確保された地域にしていくことは、安心・安全で持続可能な地域づくりにとって大切なこととも考えられます。

そこで、山台市で車に依存しない地域づくりは可能か、についての意見交換会が開催されることになりました。

【役割ごとの主張】

(1) 車をよく利用する会社員「馬車ウマ商事」の主張

1・公共交通が整備されていない。

・生産・効率性が重要 / 時間節約、効率 (Time is money!)

2・24h、公共交通 ⇒ 急用、エマージェンシー時、救急車両

・通勤手段、営業手段、運搬荷物

} 注 ヤマト運輸整備の例

◎制限を設けても → 代替交通案、手段、仕組みを併せて提案してほしい！

◎気象条件によっては必需!

(2) 行政の主張

○CO2削減のため、車の利用を減らす方向に行く。

- ③・公共交通を充実させる（住民の目線で時刻つくる、アンケートによる意見）。
- ④・駐車場整備！
- ⑤・高齢者、子ども、弱者にカーシェアリングを勧める。
- ⑥環境学習の推進。／・買物の車は“共同購入”で減らす。

（6）高齢者・障害者・子供の主張

| | | | | | |
|---------------------------|------------------------------|-------------------|---------------------|----------------|----------------|
| 子供は騒ぐ | 利便性は 自家用車の 方がある | 緊急の病気 | 補助金があれば 公共機関を使う | タクシー | |
| 子供3人は 大変 | 車があると 頼ってしまう | バスに乗るのも 身体的に辛い | 行政、NPOの 補助 | コミュニティバス | |
| さらに老人は のんびり バスに乗れない | バス停まで 行くのが一苦勞 家の前でおろして | 駅前が シャッター商店街 | 郊外 ショッピング モール | イオンバス 企業の協力 | |
| 家族にさせて もらいと 時間の制約が | 75才になったら 車は運転 できない | 活動範囲が 広がる | コンパクトシティ | 移れば 便利だけど | 引越する ほどでもない |
| 外に出ている 老人の方が 元気 | | | | | |

グループ討議の後、各々の役割になりきり、ロールプレイを行った。
その後、全員で、この地域での自動車削減の可能性について話し合った。

5. グループ討議「住民が担う地域交通ーコミュニティバスを走らせよう／カーシェアリングを進めよう／自転車利用を進めよう」

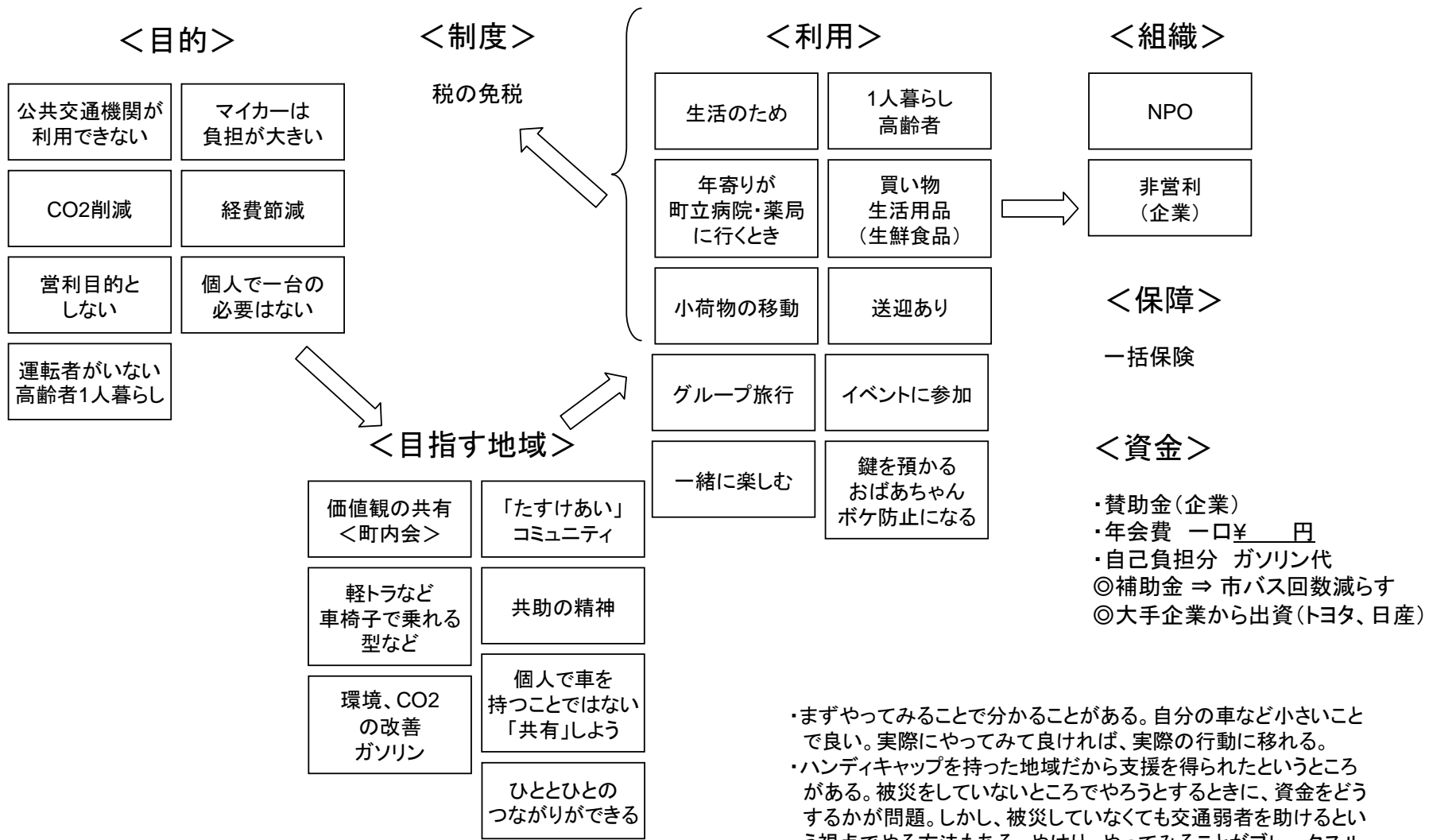
ロールプレイの議論も踏まえ、この地域での多様な交通・移動手段の具体的な可能性について話し合った。

A. コミュニティ・バス グループ

| | | | | | |
|----------|---------------------------|----------------------------------|----------------|------------------------|--------|
| 地域 | 山間地 (坂道) | お年寄り 自力で困難 | 荷物 | 不便な地域 | 見守りが必要 |
| 準備 企画 | 準備委員会 自治体 NPO 行政 | 対面調査 ヒアリング (実態調査) +国勢調査 | 運行 スケジュール | 行政の スクールバスの 空き時間 | |
| | | ニーズに合わ せた事業計画 | マイクロバス | 払い下げ車両 | |
| | | | 玄関先まで | 介護バス | |
| 協力者 | 行政 | 専門家 | | | |
| 運営主体 | 地域住民が 主体のNPO | | | | |
| ニーズ | 中核乗り継ぎ 地点まで | 買い物 | 病院 | | |
| 資金 | スクールバス 事業請け負い | 行政の補助 (一時金、毎年) | 賛助金 (企業、個人) | 年会費 | 会員 |
| 料金 | 乗車料金 (定額) | 会員料金 (割引) | | | |
| 課題 | 既存のバス会社 との利害関係 | | | | |
| 手続き | 役所関係 | | | | |

- ・自治体はそれぞれ条件が違うため、地域に根ざした議論でなければ表面上のものになってしまう。そのため、専門家でも一般解というのはいえない。
- ・目的と対象とする人が明確にならないとならない。
- ・アンケート調査→分析(需要予測)→形態の検討という手順を踏む必要がある。何のために誰を運ぶのかを決定してから計画を立てることが重要。
- ・会員のバスだと道路運送法の対象外になる。
- ・他の業者との競合も問題となる。

B. カーシェアリンググループ



- ・まずやってみることで分かることがある。自分の車など小さいことで良い。実際にやってみて良ければ、実際の行動に移れる。
- ・ハンディキャップを持った地域だから支援を得られたというところがある。被災をしていないところでやろうとするときに、資金をどうするかが問題。しかし、被災していなくても交通弱者を助けるという視点でやる方法もある。やはり、やってみることがブレークスルーになる。
- ・資金の話で市民ファンドという形もあるのでは。