

# 持続可能な発展の目標と交通

松橋啓介

Keisuke MATSUHASHI

15年ほど前、20世紀が終わるころ、経済協力開発機構(OECD)の環境部局による「環境的に持続可能な交通 (EST: Environmentally Sustainable Transport)」のプロジェクトに触れ、衝撃を受けた。交通に関する六つの環境負荷のうち、CO<sub>2</sub>排出量に関する目標が最も厳しく、2030年頃には1990年の排出量の20%を超えないこととする、その極めてチャレンジングな目標設定に驚いた。その達成のためには、技術的な対策だけでなく、交通そのものを変える対策を組み合わせた統合的なアプローチが重要とされた。

04年から08年まで、わが国の2050年低炭素社会実現を目指す研究プロジェクトに参画し、交通分野を担当することとなった。さきのESTの取り組みが大変参考になった。CO<sub>2</sub>排出量の削減目標の値は同じだが、目標時期は2050年に延びた。いくらか楽な条件になったが、それでも、研究開始当初には非常にチャレンジングな課題と感じられた。研究期間が終わるころになって、少子高齢化やガソリン価格の高騰が社会経済活動に影響を与える兆しが見え始めた。将来交通量の増加が止まった。G8サミットで長期目標が議論されるようにもなった。排出量削減のシナリオを何とかまとめることができた。

その後、ハイブリッド車等の低燃費自動車が普及した。また、低炭素都市の将来像として、拠点が公共交通ネットワークで連携した「歩いて暮らせるまち」が一般化した。例えば立地適正化計画制度では、「高齢者でも出歩きやすく健康・快適な生活を確保すること」「子育て世代などの若年層にも魅力的なまちにすること」「財政面・経済面で持続可能な都市経営を可能とすること」「低炭素型の都市構造を実現すること」「災害に強いまちづくりの推進」等を目的に挙げている。

一方、国連等において、ミレニアム開発目標(MDGs)に続く2015年以降の国際目標として、持続可能な発展の目標(SDGs: Sustainable Development Goals)が議論されている。持続可能性には、環境と経済と社会とのバランスが重要とされる。また、個人の幸福度や効用を最大化する社会経済の実現を目指す議論も進んでいる。そこで、これらを組み合わせて、「環境」「経済」「社会」「個人」の健全な状態を目指す包括的な持続可能発展指標の体系が提案されている。その体系をもとに持続可能な発展を具体化する研究に現在取り組んでいる。

ここで、持続可能な発展の目標に合う交通の方向性を考えてみる。経済生産性の向上に資する時間節約だけでなく、財政健全化や雇用確保を満たすこと。個人の日常生活の利便性向上だけでなく、健康や自己実現あるいは安全や伝統や人権も大切。低炭素、資源循環や自然共生にも適うこと。さらに、人によって異なる多様な価値観を包み込む強靱なシステム。新しい芽は出てきているように見える。

しかし、分かりやすいチャレンジングな目標設定をすることは意外と難しい。15年前とは社会情勢が異なる。右肩上がりの成長が前提ではない。定量化が難しい目標もある。これからの社会と目標の在り方を模索すること自体が当面のチャレンジングな課題になりそうだ。

(独)国立環境研究所社会環境システム研究センター室長／原稿受理 2014年11月27日