

広島市における「環境に配慮した」交通政策

合原 収

交通部門における地球温暖化対策では、近年、EST（環境的に持続可能な交通）がOECDから提唱され、日本でもこれまでにモデル事業が展開されている。先行研究をみる

と、環境に配慮した交通政策を、技術、社会実験、公共交通機関の利用実態の分析から論じられていても、政策過程の面、特に問題の捉え方（フレイミング）から論じたものがありみられない。そこで本研究では、交通政策の中で「環境に配慮する」ということ（特に環境配慮行動・対策）がどのように捉えられてきたのかを分析した。

研究方法は、広島市の文献（総合計画・交通分野行政計画・環境分野行政計画・市議会議事録）から「環境に配慮した」交通に関する文言の抽出・分析、交通事業者・市民団体・学識者対象のヒアリングからの分析、ESTガイドラインとの比較を行った。

行政計画からは、当初は大気汚染対策、渋滞対策の側面として記述されていた。その後、低公害車の導入やエコドライブなどの行動指針が盛り込まれるようになり、さらに、地球温暖化対策の側面が着目されるようになった。交通計画には総合計画、環境分野行政計画より後にこの概念が反映されていた。

2002年12月から2008年2月まで開催された市議会の議事録からは、実人数11人、延べ15回「環境に配慮した」交通に関わる発言がみられた。発言の特徴は、大半がノーマイカーデー（マイカー乗るまあデー）であった。また、期間中4度発言した議員は、「環境に配慮した」交通を述べた最

初の議員でもあった。また、時系列では、マイカー乗るまあデーの浸透をきっかけに、環境配慮行動・対策の議論の切り口が多様になっていた。

ヒアリング調査から、ESTの認知度は低かったが、環境配慮の技術導入・行動はバス事業者と路面電車事業者、タクシー事業者が積極的だと分かった。また、意見交換等を活発に行っていることも確認できた。環境配慮について、交通事業者は利用者増加を意識していた。市民団体は車や公共交通機関の利用の仕方への意識、エネルギー問題への意識、長期的なビジョン、学校教育などの幅広い活動が必要と考えていた。学識者は、広島都市構造を加味して、都市計画や福祉、経済政策の一つの戦略として捉えていた。

以上の調査から分析・考察すると、ESTガイドラインにある健康の視点が捉えられていないほか、広島市では環境政策のセクションでなく、交通部局がメインとなっていて取り組んでいる。「エネルギー・温暖化対策クロスセクション」をどう活かすかが今後の課題となるだろう。また、バックキヤスティング的発想ではない。

「環境に配慮した」交通政策の推進に向けて、ESTの認知度を高め長期的に取り組むとともに、関係各主体のフレイミングを十分把握し、まちづくりにつながるような取り組みを意識しつつ説明責任を果たす必要があるだろう。