



開発のための

モビリティ

エグゼクティブ・サマリー

M4D



開発のためのモビリティ

はじめに

モビリティは経済や社会の発展のために不可欠なものである。それは、物やサービス、情報ばかりでなく、仕事、市場、家族や友人へのアクセスを容易にする。モビリティは生活の質を向上させることができる。しかし、今日におけるモビリティの発展は、交通渋滞、大気汚染や交通事故、また交通に関わる環境コストといったものも、同時にもたらしてしまっている。

このような状況は、途上国の都市において最も深刻であり、そのような都市では、急速な成長、人口密度、貧困や格差、公共機関の限られた能力、そして資源の不足が持続可能な人の移動や物流をますます難しくさせている。

ビジネス界の一員として、我々は途上国の新しい市場へ自社の製品やサービスを浸透させていくことに熱心である。しかし同時に、途上国の人々のモビリティへのアクセスを高め、ネガティブな影響を軽減するという役目を果たしていかなければならないことも認識している。我々は周囲との効果的な係わり合いを通じて、こうした目標を達成できると考えている。

これが、我々がWBCSD「開発のためのモビリティ」プロジェクトを立ち上げ、さまざまな経済発展の段階にありつつ、急速に発展する都市のモビリティ状況の調査を行なった理由である。

本プロジェクトは、「モビリティ2030:持続可能な社会を目指すモビリティの挑戦」というレポートにおいて概要がまとめられた。WBCSDのこれまでの作業を足がかりとして立ち上げられた。レポートでは、「今日のモビリティ・システムは持続可能なものではなく、現在の状況が続くのであれば、改善する見込みもない」と結論づけられた。世界では、30億の人々がまだに一日2ドル以下で生活することを余儀なくされ、既存のモビリティ・システムの恩恵にあずかることができない。我々の緊急の課題とは、モビリティに関わる環境フットプリントを減らすだけでなく、交通がもたらす利益を、これまでその恩恵から疎外されていた人々に対しても拡大させることである。「モビリティ2030」ではこれを「モビリティ格差の解消」と呼んでいる。それはすなわち、すべての社会階層に属する人々に対して、モビリティ機会の拡大を手助けする方法を探ることである。

本プロジェクトは、4つの都市で調査、ステークホルダーダイアログ、そして互いに学びあう過程を経ることからスタートした。その4つの都市とは、インドのバンガロール、タンザニアのダルエスサラーム、ブラジルのサンパウロ、そして中国の上海である。急速に成長しているこれらの都市において、公共機関や産業界、市民社会が、モビリティ機会の格差やモビリティが原因で生じる

ネガティブな影響に対する解決策を作り出すためにどのように協力しているかについて、理解を深めることが目的である。

調査によって浮かび上がった4つの共通のテーマは以下の通りである。

- 持続可能なモビリティは発展のカギを握る要素である。我々が調査した都市はいずれも、急速な都市化や経済成長を経験していた。それには旅客・貨物の双方、そして公共および民間双方の交通の成長をともなっていた。効率的な人の移動や物流が、いかに広範囲な経済発展の機会を作るのか、そればかりでなく秩序や協調に欠け資金が不足した交通の発展が、いかに都市の発展を妨げる問題を生み出しているのかを目の当たりにした。

- 都市は、互いの事例や過去の歴史に学ぶことができる。持続可能なモビリティの発展のための普遍的な解決策や青写真などは存在しないが、今回調査を行った都市は、世界の他の都市と共通の課題を抱えている。課題を解決する道筋は各都市によって異なるが、ステークホルダーは他の都市の経験から(良い経験からも悪い経験からも)学び、その知識を自らの状況に生かすことができる。

- 社会の各構成員には、単独あるいは他者と協働して果たすべき役割がある。国家、地方自治レベル双方の政府、モビリティの解決策の提供者であり利用者でもある産業界、個人として、また市民社会組織の一員としての市民は、その地域にとって適切な解決策を探るべく、共に参加し協働すべきである。

協働なくして問題は解決できない。我々のそれぞれが責任感・熱意・知恵をもって、またそればかりでなく、先見性や、他者から学び、共に活動するために必要な柔軟性を持って課題に取り組むべきである。

またそれと同時に、交通およびモビリティのサービスの持続可能な利用に関する自分たちの選択に、我々は責任を持つべきである。

- 機能的なモビリティ・システムの構築には、熱意と責任感を併せ持ったリーダーシップが必要である。都市には、交通と地域の発展を調和させる包括的な機関や、ステークホルダーによる支援の促進、交通システムとそれに伴う資金の全体的な優先順位の設定、また各機関の効果的な連携を可能にする責任あるリーダーシップが求められる。

我々の調査結果は、対象となった都市における今日のモビリティ状況の単なるスナップ写真にすぎない。しかし、我々が各都市で行ったダイアログは、一回限りのイベントではなく、それぞれの施策の結果について時間をかけて評価を行なう継続的な対話の一環となるよう望むものである。

モビリティに関係する、様々なステークホルダーとの間の障壁を打ち破ることは、(状況の)複雑さを理解するための欠くべからざるステップであると我々は確信する。さらに、障害やシナジー

効果を特定し、持続可能なモビリティを達成するために必要なスピードと規模をともなった統治機構をつくりあげることでもある。これは、互いの交流や好事例・よき解決策を理解し、またそれらから学んでいくために、課題が山積する地域や都市ばかりでなく、グローバルな規模でも行なわれる必要がある。

モビリティ・セクターの一員として、我々メンバー企業はすべての人々のアクセスやモビリティ機会を促進・維持するための持続可能な解決策を探るべく、この対話への貢献に尽力する。

BP p.l.c.



Luc Bardin
Group Chief Sales & Marketing Officer
Project co-chair

Toyota Motor Corporation



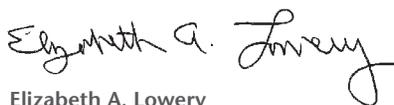
Dr. Shoichiro Toyoda
Honorary Chairman, Member of the Board
Project co-chair

Brisa Auto-Estradas de Portugal



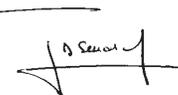
Vasco de Mello
Chairman and Chief Executive Officer

General Motors Corporation



Elizabeth A. Lowery
Vice President Environment, Energy and Safety Policy

Michelin



Jean-Dominique Senard
Managing Partner

4つの都市

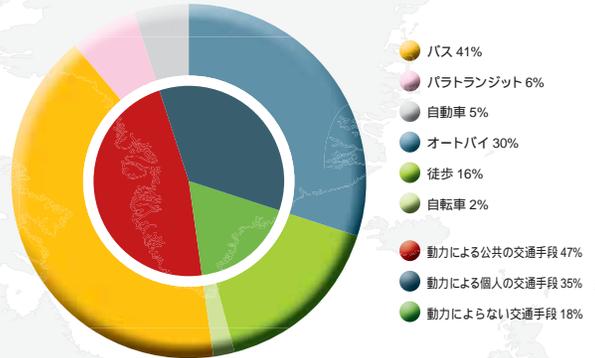
バンガロール

バンガロールは、インドのカルナタカ州にあり、行政、産業そして文化の中心都市である。過去30年の間に、バンガロールは公園や緑豊かな学園都市から、ハイテク産業の中心地として成長を遂げた。バンガロールは急速にモータリゼーションが進み、交通インフラの許容能力を超えるまでに成長している。

自動車関連企業、情報技術関連企業、学術・研究機関、政府機関、非政府組織 (NGO) の各代表がバンガロールのエネルギー資源研究所 (TERI: The Energy and Resources Institute) 南部地域センターに集まり、国際競争力の維持に向けた同市の取り組みを支えながら、より持続可能で、社会に対してより包括的なモビリティを実現するための課題や、考える解決策について議論を行った。

バンガロールは、ビジネスを誘引するこの都市の魅力やすべての市民の生活の質 (QOL) 向上を脅かしている交通渋滞の問題に、取り組んでいくことができるのだろうか？

図1:バンガロールにおける輸送手段



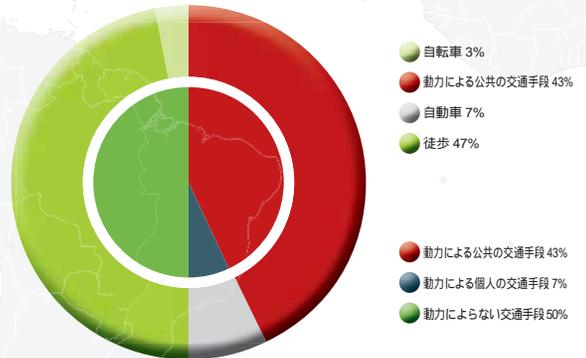
ダルエスサラーム

ダルエスサラームは、成長著しい都市であり、世界の後発発展途上国のひとつであるタンザニアと、内陸に位置する近隣諸国の発展を、商業、文化、貿易、交通面で支えている。

運輸大臣が開会挨拶をしたステークホルダーダイアログの中で、タンザニア政府の各支部、市民社会、民間セクター、また近隣諸国や国際開発コミュニティの代表が、ダルエスサラームとタンザニアが直面するモビリティの課題と、可能な解決策について検討した。モビリティは、ダルエスサラームや、内陸の農村地帯、さらには広く東アフリカ地域全体の社会的経済的発展を可能にする極めて重要な要素であるとの点で、参加者の見解は一致した。

ダルエスサラームは、近隣の広範囲にわたる地域の貿易拠点となるために、現在のインフラの貧弱さと数十年にわたる保守整備状況の劣悪さを克服することができるのだろうか？

図2:ダルエスサラームにおける輸送手段



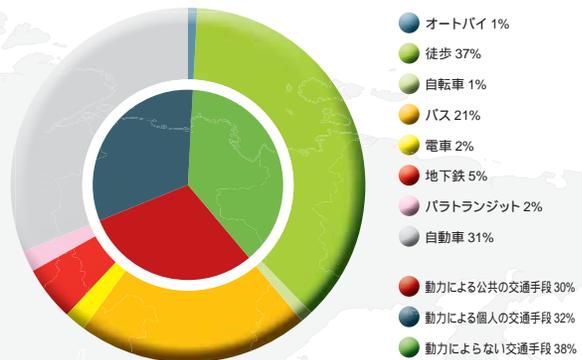
サンパウロ

サンパウロはブラジルの産業・金融の中心地であり、世界最大の都市のひとつである。広域のバス交通網や効率的な地下鉄システムがあるにもかかわらず、公共交通機関の利用は減少し、自動車の使用が増加している。ラッシュ時には車の連なりが200kmにもおよぶありさまに、サンパウロ市長や同市の高所得層の多くが市内を移動するのにヘリコプターを使用している。

企業、NGO、規制団体、政府機関など多方面にわたるステークホルダーがWBCSDと「持続可能な発展のためのブラジル経済人会議（CEBDS）」の共催によるダイアログに参加し、サンパウロを始めとするブラジルの各都市が抱えるモビリティに関する課題について話し合った。

- サンパウロは慢性的な交通渋滞を回避することができるだろうか。
- サンパウロのモビリティ・システムは、モビリティに関する全住民のニーズに十分に対応できているだろうか。
- サンパウロの交通がもたらす健康被害や環境負荷を低減するために、さらに何ができるだろうか。

図3: サンパウロにおける輸送手段



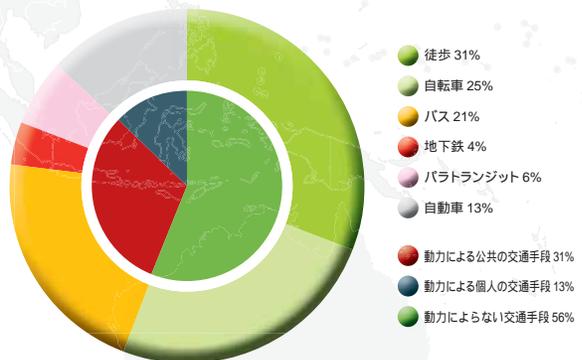
上海

中国東部の長江デルタ地域（YDR）は、発展著しい16都市と8,000万人以上の人口を擁しており、その中心が上海である。交通インフラ整備へ注ぎ込まれた莫大な資本と政治的意思が、近年の経済成長と貧困削減の重要な要因となっている。旅客と貨物双方の輸送に対する需要が、実際の輸送力を凌いで急騰しており、発展の進路を危ういものとしている。

WBCSDと「持続可能な発展のための中国経済人会議（CBCSD）」では、ビジネス界や学術団体のメンバーを集め、モビリティが上海の発展に果たす役割について検討を行った。今後25年で都市人口が倍増し、都市経済については4倍、自動車交通については6倍の増加が予想される中国では、都市交通を正常化することが重要な課題となる。参加者は上海を、急速な成長を遂げる中国の他の都市が抱える問題を映し出す鏡であると考えている。

- 道路交通がもたらす経済的な影響や環境負荷は、経済成長を脅かしつつあるのだろうか。
- 中国において持続可能なモビリティを改善していくために、鉄道輸送が果たしうる新たな役割とは何であろうか。
- 中国において持続可能なモビリティを実現するには、総合的な取り組みを進めることが極めて重要なのではないかと。

図4: 上海における輸送手段



各都市のモビリティ状況についての詳細は、「開発のためのモビリティ」の報告書フルレポートと、各ダイアログのために用意された都市のケーススタディ報告書をご覧ください。(<http://www.wbcds.org/web/m4dev.htm>)

我々は何を学んだのか？

概して、モビリティ機会は拡大している...

道路建設や地下鉄計画のための公的資金や市内の土地・空間の莫大な投資が、4つの都市のそれぞれにおいて、一般市民が利用可能なモビリティ水準の向上を多少なりとも促している。しかしながら、非動力による交通手段やバスサービスなどの、他の交通手段の向上や維持のために充てられる資源は著しく少ない。

...しかし、貧困層の人々にとってのモビリティの状況は悪化している

4つの都市のいずれでも、富裕層と貧困層との間でのモビリティ機会の格差が顕著で、しかもその格差は広がっていることを示す証拠が示されている。歩行者、自転車、そしてバスの乗客は、渋滞が進む一方の市内の道路やお粗末な歩道を通らねばならなくなっている。非正規居住地域には公共交通システムが行き届いておらず、モビリティ機会の格差を埋めてきたオートリキシャ(原動機付軽三輪車)やミニバスなどのパラトランジット・サービスは、安全面で問題があり、信頼性も低く、汚染の原因にもなっている。

各国政府は、学童や高齢者、また貧困者にとって、公共交通をもっと利用しやすくするために、料金助成や「単一切符」による乗り換えシステムの導入などを試みている。しかし、このように一部の特別なグループに属する人々にとって手ごろな交通機関を手に入れようとする試みは、時に予期せぬ結果を招くこともある。例えばダルエスサラームでは、パラトランジットの運転手が正規料金の乗客を乗せるスペースがなくなるという理由で、学童の乗車を拒否するケースが報告されている。

健康や安全のリスクに関する交通課題は、依然重大な問題...

どの都市も交通事故による死傷者の割合が高く、歩行者や、自転車、オートバイ、スクーターの乗員が被害者の多くを占めている。道路や車両状況が起因して高い死傷率となっているが、ドライバーや歩行者の経験が不足していることも要因としてあげられる。交差点は十分に制御されておらず、歩道はないか未整備である。自転車レーンはほとんどない。

道路の拡張など、各都市の道路インフラ整備への取り組みによって、かえって歩行者や自転車の安全性が脅かされることもある。道路には歩道が設置されているが、管理が不十分なためにすぐにインフラが悪化してしまう。

各都市は交通に起因する「従来型」排出物(従来型の大気汚染物質:CO、HC、NOx、鉛、粒子状物質(PM))を削減しようと努力している。しかし、車両規制や燃料規制を強化して車1台ごとの汚染を緩和しようとしても、交通量の増加によって相殺されてしまっている。我々の理解としては、たとえいくつかの汚染物質について、今後20~30年にわたって排出削減努力がなされても、将来的に排出基準の規制が強化されなければ、4都市における公衆衛生上の大きな問題である従来型の排出物をゼロにすることは当面難しいと思われる。

公共交通システムにおける個人のセキュリティは、あらゆる地域の公共交通の利用者にとって大きな関心事となってきた。

...そして渋滞はさらに悪化する

どの都市の報告でも、交通渋滞は大きな問題であり、しかも状況はますます悪化している。道路建設や公共交通の改善、また一部のケースでは需要管理を行うことでこれに対応しているが、各ダイアログでは道路の拡張ははたして渋滞の緩和につながるのかとの疑問が提示された。

都市は、公共交通を促進する

基本的に各都市は、自家用車より公共交通使用の促進に重きを置いている。上海では自家用車の保有を、サンパウロでは使用を制限している。また、バンガロール、上海、サンパウロではバス優先レーンを試行しているが、どの都市も十分な実施には到っていないようである。

各都市は、公共交通システムを改善中である。しかし、一方で「非正規の」パラトランジット・サービス提供者との、他方では自家用車との競合という問題に直面している。





革新的な解決策が、交通のネガティブ・インパクトを緩和し、「モビリティ機会の格差」を緩和する

途上国において情報技術が発達すれば、モビリティの持続可能性を向上する機会がもたらされる。我々が訪れた都市では、高度道路交通システム(ITS)の検討・開発を通じて、交通流の改善、輸送効率の向上、公共交通サービスにおける乗客情報システムの開発に取り組んでいる。

より多くの人々がモビリティ機会を利用できるようにするには、さまざまな交通手段を統合することが不可欠である。情報技術(IT)は、パラトランジット・サービスをグレードアップした基幹バスシステムの支線として利用させる可能性も持っている。

ステークホルダーは、各都市で持続可能なモビリティが達成できるとは思っていない。

ケーススタディ報告書およびステークホルダーダイアログは、現在の交通システムは持続可能なものではないと結論づけており、状況はさらに悪化する恐れがあるとの認識が大部分を占めていた。制度上の問題や障壁として、主に5つの点が確認された。

- 適切なステークホルダーのサポートの確保 各都市において、モビリティ問題はハイレベルな政策やビジョンの主要テーマであると同時に、地元企業や地域住民などの草の根の関心事でもある。しかしこうした関心は、自治体レベルでの政治的意思や行動へと十分に反映されていないことが多い。特に貧困層の問題が優先的に配慮されることは稀である。

- ガバナンスと政策 すべての都市で、交通政策を実施する地元当局間の連携・調整不足が問題となっている。交通に関する包括的な行政機関を設けない限り、社会、環境、経済全体にまたがるサステナビリティの問題や、交通と都市計画の統合、輸送手段の相互連動、交通需要増の管理といった問題は、容易には解決できない。
- 計画立案能力 これらの都市は、都市開発と交通開発の統合能力が不十分なため、予期せぬドーナツ化現象が起きており、利便性の高い公共交通開発の前提となる多目的かつ高密度の住宅開発が妨げられている。
- 実行能力 我々が訪れた都市の一部では、技術格差が致命的な障害となり、大規模なインフラ投資やモビリティ改革を推進することができなくなっている。例えば、不十分な道路建設やトラック車検体制が急速な道路劣化の原因となっている。
- モビリティへの投資を継続する能力 各都市の財政力は異なるが、どの都市も交通インフラに必要な改善と、他の差し迫ったニーズとの間でバランスを取ることに苦心している。民間投資の活用已成功している都市もあるが、改善されたサービスや施設の対価は、最終的に、使用料や不動産収入、さもなければ税金で賄わなければならない。つまり貧しい住民は、高額な料金のために、改善されたサービスや地域社会のネットワークを利用できない可能性がある。

結論

4都市に限定した調査では、成長著しい発展途上国の各都市が抱える課題や対応方法の全体像を描き出すことは不可能である。しかし、我々が行なった4つの都市のケーススタディは、産業界、政府、そして市民が注目すべき問題点を特定することにおいて、役立つものであろうことを確信している。

市民のモビリティ向上に努める中で、どの都市も異なる所得レベルの間に存在するモビリティ機会の格差に気づくようになった。緊急性の程度や成功の度合いは異なるものの、各都市でこれらの格差に対する取り組みを始めている。どの都市でもますますひどくなる交通渋滞に対処しようとしている。どの都市でも、道路の数を増やし、その質を向上させ、また(もしくは)公共交通システムのレベルを上げ、安全性や魅力を拡大することによって、この困難から抜け出す道づくりのために(自分達が持つ資源・資金と比べて)かなりの金額を投入している。

簡単な答えはない。4都市の経験に示されているように、有効な対策を実施するよりも問題を評価することのほうがはるかに容易である。モビリティの改善・改革の促進、導入、実施またそのための資金調達については、各都市で抱える問題も異なるため、それぞれに解決の道を探る必要があるだろう。

より多くの人々がモビリティ機会へのアクセスを確保するためには異なる交通手段の統合が不可欠である。バスや地下鉄などの公共交通システムは、接続や運行スケジュール、また料金面での調整が行なわれるべきである。ITSはパラトランジット・サー

ビス提供者を公共交通サービスのネットワークに統合する助けになるであろう。低所得層や特別なグループに属する人々にとって、交通が無理なく利用できるようにするための政策が検討されるべきであり、またその政策によって、例えば運賃の補助を受けている乗客がパラトランジット・サービスの提供者から乗車を拒否される、といったような予期せぬ結果をもたらさないように配慮されなければならない。

官民の連携を十分な計画性をもって推進することができれば、政府は民間セクターによる投資がなければ不可能であったプロジェクトを実現できるようになる。(パートナーシップがうまくいけば)政府は建設や管理のリスクを民間セクターにシフトすることができ、コストを抑えつつサービスを向上させ、公共セクターがそのプロジェクトの結果や業績ばかりに注目することから自由になることができる。



ステークホルダーに対するメッセージ

持続可能でないモビリティの問題は発展の重大な妨げになっている。都市開発に関してこれから下そうとしている決断は、将来、長期間にわたってスムーズな問題対応ができるかどうかを左右するものとなる。世界の多くの都市が招いてきた持続不可能なモビリティのパターンを回避する機会はあると我々は考えている。

持続可能なモビリティには、包括的かつ統合された計画が必要である。持続可能なモビリティは、単一の交通手段のみでは実現不可能であり、生活の質の維持・向上や効率的な人の移動や物流を可能にするさまざまな交通手段を組み合わせることで、初めて現実のものとなる。モビリティ対策を計画する際には、持続可能な発展に向けた目標や市民の生活の質を重視し、特定グループのみのニーズや、特効薬的な打開策に目を奪われることのないよう留意すべきである。

主要なインフラ開発や長期的な維持管理のためにいかに効果的に資金調達を行うかという点だけでなく、交通に配慮した都市デザインや、交通需要マネジメント、パラトランジットの統合、歩道、横断歩道、自転車専用道路などの安全かつ快適な動力によらない移動環境の提供なども考慮すべき重要な要素である。ITSは、渋滞の緩和や、パラトランジット・サービス提供者の公共交通システムへの統合を可能にするものである。

持続可能なモビリティの実現にはステークホルダーの協働が不可欠である。持続可能な解決策を見出すには、あらゆるステークホルダーが責任感や熱意、見識を備え、また先見性や他者から学び他者と協力する柔軟性をもって問題に取り組むことが必要である。モビリティ計画を立案する際には、動力によらない移動手段による交通弱者や、女性、高齢者、児童などあらゆるステークホルダーに配慮しなければならない。そのためには、啓発やキャパシティ・ビルディングに加え、市民が計画段階や日々のモビリティ選択において意見を述べる機会を設けることが必要である。

我々は歴史や他者から学ぶことができる。持続可能なモビリティを実現する普遍的な解決策は存在しないが、今回調査した都市と世界の他の都市の間には共通の課題がある。問題解決への道筋は、各都市の開発状況や発展の度合いによって異なるが、それでも他の都市の経験から(良い経験からも悪い経験からも)学び、その知識を自らの状況に生かすことができる。¹



産業界に対するメッセージ

産業界の役割は、拡大する顧客に、価値を創造する革新的な製品とサービスを提供することである。効率的で、安全かつクリーンな交通インフラやサービスを提供する技術や輸送システムの開発は、人々の開発ニーズをより持続可能なカタチで実現する上で大きな力となる。産業界の長期的な繁栄は、人々のモビリティ利用の変化に対応できるか否か、さらには限られた空間や資源とのバランスを維持していけるか否かにかかっている。

現場や調達に関する決定や、物流や従業員の通勤に対する投資を考慮することで、産業界は、事業活動の中で生じるモビリティによる負荷を低減することができる。持続可能なモビリティへの産業界の投資は、輸送コストを低減し、調達や流通ネットワークの

効率を向上し、交通問題がもたらす時間のムダや安全問題といった労働力への影響を緩和することができる。

産業界はモータリゼーションの初期の段階から、他のステークホルダーと協働し、持続可能な発展のための共通の目標に向けて連携していかなければならない。特に、政府への働きかけやサポートを通じて都市の土地利用や交通計画立案への統一的・包括的な取り組みを促すとともに、市民の啓発や地位向上、インセンティブの導入により、安全かつ効率的で、環境負荷の少ないモビリティ機会の選択を奨励していくべきである。産業界はまた好事例や知識を共有し、政府に対し交通や排出ガス抑制、安全対策に関する技術的な情報を提供していくことができる。

¹ 報告書フルレポートの付属資料1に、世界の各都市におけるモビリティ対策の取り組み事例を挙げた。また、他の都市の経験からさらに多くを学んでいただくために、関連サイトを記載した。<http://www.wbcsd.org/web/m4dev.htm>から直接アクセスすることもできる。

政府に対するメッセージ

統一的・包括的アプローチによる都市の土地利用と交通計画
交通システム、都市計画、法規制、財政に関する政策を決めるとき、国レベル、地域レベル、地方レベルの政府は、持続可能な経済成長とQOLの改善を優先すべきである。都市部では、モビリティに関する取り組みの調整や、交通手段の相互連動の推進、モビリティ状況のデータ全般の監視と共有のために、単一の責任ある機関の設置を検討すべきであろう。

他の都市から学ぶ 土地、材料、エネルギー、時間、そして資金を含め、より多くの資源を使用するような都市開発を回避するため、都市計画やモビリティに関する新しい考え方の必要性を認識すべきである。「C40(世界都市気候先導グループ)」や持続可能な都市等に関する「プラス・ネットワーク」など、地域レベル、グローバルレベルの情報ネットワークに関与していくべきである。

ステークホルダーの教育、協働システムの構築 地元企業や国際企業、市民団体、コミュニティグループ、環境・開発・モビリティの専門家と協力して、モビリティに関する計画や戦略を立案すべきである。また、モビリティ問題やモビリティ・スキルに関する市民教育を実施し、特に児童、初心運転者、都市への移住者、パラトランジット・サービスの提供者など、問題解決のカギとなるグループに対し重点的な啓発を行っていくべきである。

持続可能な目標達成のためのインセンティブの設定 長期的な仕組み作りが、産業界からの投資には不可欠である。官民の連携が、インフラ作りを促進するカギとなる。官民の連携においては、インフラ整備のモデル事例を活用するとともに、失敗例からも学ぶことで、民間へのインセンティブを公共の目標と結びつけ

市民に対するメッセージ

それぞれの市民に持続可能なモビリティに関しての役割がある。個々人の選択も重要である。各市民は自分達の日々のモビリティに関する選択においても、また、政府、産業界の政策決定者への働きかけにおいても、健全な判断を下せるようになってはならない。



ることができる。公共サービスに関する契約を発注する際には、持続可能で、公正かつ効果的な条件となるよう、また社会的な目標と商業的な利益とを両立できるよう配慮すべきである。また、継続的な保守管理や設備投資にも財政配慮がなされると同時に、貧しい人々が無視されることのないよう留意すべきである。

個人に対してもインセンティブを設け、より安全かつ効率的で、環境負荷の少ない交通・移動手段を選択するよう奨励すべきである。例えば、教育や交通規制、ITS、燃料税、通行料金、渋滞税、パーク&ライドシステム、駐車規制、また安全、快適で、魅力的かつコスト競争力のある公共交通サービスが挙げられる。

全国的 / 地域的政策、規制、都市計画を効果的に実行する能力の構築 計画には、これを推進、遂行する能力と、財政的な裏づけが必要である。開発業者や調査機関、市民団体などのステークホルダーがこの点で大きな役割を担い、市民や公的機関への知識・情報の提供やキャパシティ・ビルディングを行っていくことになる。

この判断は自分達の健康、環境および都市・国家の発展に広範なモビリティの影響を及ぼす。人々が新しい(モビリティの)機会やリスクに適応し、より安全で環境効率のよい交通利用者となるよう、市民の教育や地位向上に取り組んでいく必要がある。

持続可能なモビリティのためには、人の移動や物流システムに、また社会がそれらをどのように利用するのかについての変革が必要である。我々は持続可能なモビリティを、発展途上国の人々の機会や選択の自由を拡大すると同時に、生活の質を改善し、環境保護に役立つものとするできると考えている。

WBCSDについて

「持続可能な発展のための世界経済人会議 (WBCSD)」は、約200の企業で構成される、CEO主導による独自の国際組織であり、産業界の持続可能な発展を目的として重点的な活動を行っている。WBCSDは、政府、NGO、政府間組織との協力を通じて、持続可能な発展を探索し、知識、経験、ベスト・プラクティスを共有する機会や、関連する課題に対する産業界のスタンスをさまざまなフォーラムにて提唱する機会を企業に提供している。

www.wbcسد.org

開発重点分野

WBCSDは、「開発重点分野」を通じて以下の事柄に取り組んでいる。

- 企業に対し、グローバルな開発課題が産業界に与える影響の理解や、知識の蓄積、個別の開発課題に対する企業の好事例の事例収集をサポートする
- 企業や地域ネットワーク、その他の開発パートナーと協力し、産業界や開発に資する包括的ビジネス・ソリューションを提供する仲介役となり、事業の振興と社会のニーズを結びつけるための指針や手段を企業に提供する
- 政策決定者などのステークホルダーと協力し、産業界が持続可能な発展にこれまで以上に貢献できるような投資環境を構築するための枠組みを提唱する

開発重点分野コアチーム

AES、アングロ・アメリカン、BGグループ、BP、BRISA、コデルコ、ERM、ゼネラル・エレクトリック、グルボヌエバ(議長)トヨタ

www.wbcسد.org/web/development.htm

「開発のためのモビリティ」プロジェクト

「開発のためのモビリティ」プロジェクトを発足し、世界で急速な成長を見せる都市や地域の一部を対象に、持続可能なモビリティの実現に向けた課題の調査や、各地域の主要なステークホルダーとの解決策の検討を開始した。本プロジェクトの目的は以下の通り。

- 経済開発の促進要因としてのモビリティの重要性に対する認識を高める
- 急速に成長する発展途上国の各都市が抱える持続可能なモビリティに関する課題への理解を促進し、産業界が政策決定者と一層効果的な連携を図れるようにする。
- 革新的で採算性のあるビジネス・ソリューションを通じて、「モビリティ機会の格差」を解消し、交通の悪影響を緩和する方法を模索する。

参加企業

BP(プロジェクト共同議長)、トヨタ(プロジェクト共同議長)、BRISA、ゼネラルモーターズ、ミシュラン、ペトロプラス

謝辞

本プロジェクトの主席コンサルタントを務めたジョージ・イーズ博士に感謝する。

また、名古屋大学の林良嗣教授、およびケーススタディ報告書の作成者に謝意を表する。

- バンガロール: エネルギー資源研究所(TERI); ルノーおよびトヨタ*主催によるステークホルダーダイアログ
- ダルエスサラーム: ダルエスサラーム大学のルーシー・M・ンボマ博士; BP*主催によるステークホルダーダイアログ
- サンパウロ: 交通運輸工学会社(TTC), BRISA*, GM*, ミシュラン*, ペトロプラス*および「持続可能な発展のためのブラジル経済人会議(CEBDS)」主催によるステークホルダーダイアログ
- 上海: パン・ハイシャオ同済大学教授; ミシュラン*および「持続可能な発展のための中国経済人会議(CBCSD)」主催によるステークホルダーダイアログ

*「開発のためのモビリティ」プロジェクトのメンバー

www.wbcسد.org/web/m4dev.htm

免責事項

本報告書は、WBCSDにより発行されたものである。

本報告書は、WBCSDにより発行された他の報告書と同様、事務局のメンバーと、複数のメンバー企業のエグゼクティブとの協力により作成された。草案にはさまざまなメンバーが目を通しており、本報告書はWBCSDメンバーの大多数の見解を反映した内容となっているが、メンバー企業全社がすべての内容に同意していることを示すものではない。

デザイン:  services-concept.ch

写真提供: Flickr

著作: ©WBCSD(2009年3月)

翻訳: トヨタ自動車株式会社(2009年5月)

ISBN: 978-3-940388-45-2

注) この日本語翻訳版は「持続可能な発展のための世界経済人会議(WBCSD)」のメンバー企業であるトヨタ自動車株式会社が、WBCSDの許諾を得て作成したものです。

この日本語翻訳版を利用した結果により生ずるいかなる影響についても、当社は責任を負いません。利用にあたりましては、原文を参照下さいますようお願い申し上げます。



www.wbcd.org/web/m4dev.htm

事務局

4, chemin de Conches
CH-1231 Conches-Geneva
Switzerland

Tel: +41 (0)22 839 31 00
Fax: +41 (0)22 839 31 31

E-mail: info@wbcd.org
Web: www.wbcd.org

WBCSD北米オフィス
1744 R Street NW
Washington, DC 20009
United States

Tel: +1 202 420 77 45
Fax: +1 202 265 16 62

E-mail: washington@wbcd.org

WBCSDブリュッセルオフィス
c/o Umicore
Broekstraat 31
B-1000 Brussels
Belgium

E-mail: brussels@wbcd.org