

# 地域結び行動

## 第4回アジア都市 ジャーナリスト会議の参加者



司会(モデレーター) 国分健史・西日本新聞編集企画委員会編集委員  
 コメンテーター 鳥谷亨・国土交通省国土計画局総務課長補佐、野田順康・国  
 連人間居住計画(ハビタット)福岡本部長、田中隆二・西日本新聞編集局総務

◆会議に参加した新聞社  
 釜山日報 1946年創刊の韓国南  
 部を代表する夕刊紙。発行部数約  
 60万部。96年に西日本新聞と協力  
 覚書を結び、研修記者を相互派遣  
 中。  
 フィリピン・デイリー・インク  
 ワイヤラー フィリピンで幅広い  
 層に支持され、高いシェアを占め  
 る最有力紙。  
 サイゴン解放 サイゴン(現ホ  
 ーチミン)解放とベトナム統一国  
 家誕生後、最初に創刊されたベト  
 ナムの最有力日刊紙。(順不同)



第4回アジア都市ジャーナリスト  
 会議で熱く討論する記者たち

## 第4回アジア都市ジャーナリスト会議



ファエザ・イスマイルさん(ニュー・ストレーツ・タイムス編集部長) マレーシアの公共交通利用者は現在16%。交通省は2012年までに40%に上げるという高い目標を掲げている。しかし、世帯平均2.5台を所有する車好きの国民性や公共交通の状況が良くない現状では難しい。道路の安全性も低く、08年11月までのほぼ1年で50076人が交通事故死する世界最悪レベルだ。

グエン・ハム・バオ・トリュックさん(サイゴン解放記者) ホーチミンでは、人口が1000万人を越えたが、効果はなかった。個人の移動の利便性と集団の利益が相反している状況だ。メデアは、市民に対して持続可能な交通システムを整備するために必要な情報を提供し、市民の行動や意識を改変する

テオ・ウオアンイさん(連合早報記者) シンガポールは小国で人口は約500万人だが車は約8万台。保有率は高い。国は2010年に日本の電気自動車50万台導入し、3年間で電気自動車の充電ステーションのネット

国がどんなに環境保護を呼び起こす二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)の削減にはガソリンの代替エネルギーを使うことが必要だ。交通環境を改善するために、地下鉄と高容量のバスを拡大することが重要だが、両者合わせ

ス編集委員) ジャカルタは発展途上国の中で、大気汚染のひどい都市だ。その大きな原因は交通で汚染の70%は自動車の排ガスだ。大気汚染の緩和策としてジャカルタの一部では「カー・フリー・デー」を導入している。罰金などの強制力はないが、実地では汚染物質が約8割減った。ジャカルタ首都特別州政府は環境に優しい公共交通と「グリーン・オープン・スペース」を市民に提供することが必要ではないか。各国の環境保護に対する施策を評価するため、私たちが何ができるのか。今回の会議を契機に議論を継続するために、インターネット上に「フエスブック」(コミュニティサイト)を立ち上げたところか。コミュニティサイトを取りながら、ほかのジャーナリスト仲間にも参加を呼び掛けていきたい。

若者の「目」育てよう

技術と意識の深化を

ネット使い論議続けて

先進国と途上国が技術と意識を共有し、可能な解決策を探るべきだ。メデアはその際、各国の意見を伝える役割を果たさなければならない。

ソムハタイ・モシカさん(プラチャー・チャート経済記者) 「空海の駐車場から出ようとしても1時間待っても出られない。この状況がある限り、バンコクの交通渋滞は深刻。市民の多くが車の購入を望むため、環境悪化

めには包括的な対策が必要だ。公共交通機関の建設を優先した持続可能な都市づくりのほか、若い人が都市部に行かなくても済むように地方都市にも目を向ければ、交通渋滞の緩和にもつながる。変化するためには政治の強い意思が求められる。

年の470万人から現在700万人にまで増えた。だが、公共交通のインフラ整備が間に合っていない。市民は公共バスに頼らず、主にバイクで移動している。一日中交通渋滞がひどい。2003年には公共バスの利用を呼び掛けるキャンペーン

役割を担っている。交通環境の悪化が健康や生活の質を落とすかを、市民に知らせる必要がある。

多くのアジアの国々は発展途上なので、地域連合をつくり、互いに支援し合うことが望まれる。

ワーク化を図る方針だ。さらに、環境に優しい古い車を、環境に優しい車に切り替えることを奨励している。ハイブライドや電気、圧縮天然ガス(CNG)車用車は、登録時に市場価格の40%が戻ってくるなどの仕組みだ。

# 環境都市創造へ

温室効果ガスなどの影響で、地球規模での温暖化が進んでいる。アジア各国も自覚をもち、経済発展の一方で、車から出る排ガスなどで環境が悪化している。こうした問題に、ジャーナリストはどのように取り組む、問題を解決するための役割を果たしていくのか。西日本新聞社と国連人間居住計画(ハビタット)福岡本部(福岡市)、国土交通省が14日、福岡市博多区の福岡国際会議場で開いた「第4回アジア都市ジャーナリスト会議」では、参加したジャーナリストが「アジアの都市の未来―持続可能な環境都市を目指して―」をテーマに議論した。会議に出席した8カ国8都市のジャーナリストの議論内容を紹介します。

## 規制設け交通量削減

### 連携して「戦略」持て

### 「賢い成長」検証して

シンシア・アマガタ、バラナさん(フィリピン)、ディリー・インクワイヤラー(インドネシア)、マニラ

では車の進入時間を制限する交通規制プログラムを実施している。例えば、火曜日は午前10時～午後3時までなど、曜日ごとに定められている。違反すると罰金が科せられる。このプログラムで二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量の大削減を図っている。マニラ市では、14人乗り電気自動車「エシブニー」を3年前に20台導入した。排出量ゼロで、環境にも優しいと認知度が

高まっている。ビジネス展開をしてさらに数を増やそうとする動きがある。

持続可能な交通と環境格差のない都市実現のためには、東南アジア諸国連合(ASEAN)などの地域組織で枠組みをつくる。各国間で専門家を派遣し合うといった連携が必要だ。メディアの役割は監視だけでなく、気候変動に関する災害の状況を報道することだ。

山日(山日)「一般市民に10日のうち1日、政府の人間は5日、1日車を運転しない日を設けるよう。南山市は薦めている。車から自転車への転換を重要な政策にしている。自転車に乗れない人に無料での乗り方を指導したり、無料貸し出しもした

の政策が正しいか否かチェック機能を持たせよう。また、バイアスを取り除いて正しい情報を市民に伝える必要があるのではないか。

野田順康さん(国連ハビタット福岡本部)「2006年度のデータでは渋滞による損失時間は国民一人が年間約33・1時間。金額で言うと、国民全体で約10兆円の損失になるとされている。経済的な影響は大きい。そのため道路行政は、渋滞解消に力を入れてきた。具体的には、ガソリンへの課税が挙げられる。1段当たり約100円のうち48・6円を税金として課税し、その財源で渋滞解消につなげる

野田順康さん(国連ハビタット福岡本部)「2008年、ストップ・ガ・簡便化」推進本部を設置した。10年度までに、車1台あたりCO<sub>2</sub>排出量を04年度と比べて8%削減する目標を立てた。本年度は第3世代の電気自動車を導入し、公用車に使っている。さらに、年明けに1台を導入。地球温暖化問題をテーマにした「出前講座」にも活用される方針だ。

野田順康さん(国連ハビタット福岡本部)「2008年、ストップ・ガ・簡便化」推進本部を設置した。10年度までに、車1台あたりCO<sub>2</sub>排出量を04年度と比べて8%削減する目標を立てた。本年度は第3世代の電気自動車を導入し、公用車に使っている。さらに、年明けに1台を導入。地球温暖化問題をテーマにした「出前講座」にも活用される方針だ。

野田順康さん(国連ハビタット福岡本部)「2008年、ストップ・ガ・簡便化」推進本部を設置した。10年度までに、車1台あたりCO<sub>2</sub>排出量を04年度と比べて8%削減する目標を立てた。本年度は第3世代の電気自動車を導入し、公用車に使っている。さらに、年明けに1台を導入。地球温暖化問題をテーマにした「出前講座」にも活用される方針だ。

野田順康さん(国連ハビタット福岡本部)「2008年、ストップ・ガ・簡便化」推進本部を設置した。10年度までに、車1台あたりCO<sub>2</sub>排出量を04年度と比べて8%削減する目標を立てた。本年度は第3世代の電気自動車を導入し、公用車に使っている。さらに、年明けに1台を導入。地球温暖化問題をテーマにした「出前講座」にも活用される方針だ。

野田順康さん(国連ハビタット福岡本部)「2008年、ストップ・ガ・簡便化」推進本部を設置した。10年度までに、車1台あたりCO<sub>2</sub>排出量を04年度と比べて8%削減する目標を立てた。本年度は第3世代の電気自動車を導入し、公用車に使っている。さらに、年明けに1台を導入。地球温暖化問題をテーマにした「出前講座」にも活用される方針だ。

野田順康さん(国連ハビタット福岡本部)「2008年、ストップ・ガ・簡便化」推進本部を設置した。10年度までに、車1台あたりCO<sub>2</sub>排出量を04年度と比べて8%削減する目標を立てた。本年度は第3世代の電気自動車を導入し、公用車に使っている。さらに、年明けに1台を導入。地球温暖化問題をテーマにした「出前講座」にも活用される方針だ。

野田順康さん(国連ハビタット福岡本部)「2008年、ストップ・ガ・簡便化」推進本部を設置した。10年度までに、車1台あたりCO<sub>2</sub>排出量を04年度と比べて8%削減する目標を立てた。本年度は第3世代の電気自動車を導入し、公用車に使っている。さらに、年明けに1台を導入。地球温暖化問題をテーマにした「出前講座」にも活用される方針だ。

野田順康さん(国連ハビタット福岡本部)「2008年、ストップ・ガ・簡便化」推進本部を設置した。10年度までに、車1台あたりCO<sub>2</sub>排出量を04年度と比べて8%削減する目標を立てた。本年度は第3世代の電気自動車を導入し、公用車に使っている。さらに、年明けに1台を導入。地球温暖化問題をテーマにした「出前講座」にも活用される方針だ。

野田順康さん(国連ハビタット福岡本部)「2008年、ストップ・ガ・簡便化」推進本部を設置した。10年度までに、車1台あたりCO<sub>2</sub>排出量を04年度と比べて8%削減する目標を立てた。本年度は第3世代の電気自動車を導入し、公用車に使っている。さらに、年明けに1台を導入。地球温暖化問題をテーマにした「出前講座」にも活用される方針だ。



## 第4回アジア都市ジャーナリスト会議

「格差」をキーワードに日本の失敗例を紹介したい。

日本では1975年、発展の経緯で大きな方向転換があった。それ以前は地方で働くのが難しく、集団就職のように大都会圏へ行く流れがあり、それ以降は少なくなった。日本は所得面で大都市と地方との格差をかなり解消してきたけれど、

車の世帯普及率から制を考えたとき、地域間格差がなくなっている。各国のデータを比べると、車の保有台数は国内総生産(GDP)のつまみり経済状況と相関している。日本は高度経済成長期に環境格差の問題が生じた。水俣病などの四大公害病のような、産業が高度化した地域での特定の環境汚染だ。これらの体験を積み重ねて、法規制や技術革新が進んだ。

### 谷口 守氏

#### 基調報告

筑波大大学院システム情報工学研究科教授



たにくち・まもる 1989年、筑波大大学院博士後期課程を単位修得後、同大助手。米国カリフォルニア大パークリサーチセンター、ノルウェー王立都市地域研究所在外研究員などを経て98年、岡山大学環境工学部環境デザイン工学科助教授。2002年、同教授、09年4月から現職。工学博士。専門は都市・地域計画、環境計画、交通計画。

## 格差解決 日本の失敗に学べ

現在は公害型の環境格差は以前ほど大きな問題ではなくなっている。自動車の普及率は95年ごろ一家庭に1台となり、地方では日常の買い物でも車を使い、徒歩が減少した。個

人的な生活圏や商圏も大きく変わっている。高速道路ができて郊外型ショッピングセンターが建ち、中心市街地の空洞化という問題も起きた。中心部に来る客は鉄道やバスを使

う。結果的に二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)発生量の少ない交通手段を利用するようになり、都市の中心部を取り戻すことは重要だ。個人のエネルギー消費量、つまり

環境にどれだけ負荷をかけているかを都市別に比べると、どこに行くにも車を使うような米国の都市が悪く、最も高密度に人々が暮らす香港が最も良い。

日本でも東京、大阪は人口密度が高くて環境負荷は低い。また交通の環境負荷の低い地区は防災上、弱い地区という調査もある。一方、日本の地方都市は環境負荷が高くなっている。

環境にどれだけ負荷をかけているかを都市別に比べると、どこに行くにも車を使うような米国の都市が悪く、最も高密度に人々が暮らす香港が最も良い。

日本でも東京、大阪は人口密度が高くて環境負荷は低い。また交通の環境負荷の低い地区は防災上、弱い地区という調査もある。一方、日本の地方都市は環境負荷が高くなっている。

環境にどれだけ負荷をかけているかを都市別に比べると、どこに行くにも車を使うような米国の都市が悪く、最も高密度に人々が暮らす香港が最も良い。

# 現場から

昨年12月14日、福岡モーターショーに合わせ福岡市で開催された「アジア都市ジャーナリスト会議」で、同会投を務めた。

会議は国連人間居住計画（ハビタット）福岡本部と国土交通省、西日本新聞社の共催で4回目。今回は「持続可能な交通と環境格差のない都市を目指して」をテーマに、韓国・釜山からインドネシア・ジャカルタまでア

## アジアジャーナリスト会議の成果

### ネット通じ議論活発に

シア8都市の新聞記者が、地球温暖化を防ぐため二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)削減にどう取り組むかなどについて意見を交わした。

□ □ □  
テーマに掲げた「環境格差」



編集委員  
田分 健史

は、経済的に豊かな人々に比べ、貧しい人々は水や土壌、空気が汚染されている地域に住んでいる場合が多く、享受できる環境にも差があるという格差問題。地方と都市、都市間、都市の内

部でも、環境の格差は大きい。

会議では、参加8都市間の環境格差が浮き彫りになった。公共交通が整備されている福岡、釜山、シンガポールに対し、効率的な公共交通の整備へ向けて苦闘しているジャカルタやクアラルンプール、バンコク、ホーチミン、マニラの記者からは、厳しい現状が報告された。

記者たちは福岡滞在中、燃料電池自動車やハイブリッド車などに試乗、九州大水素エネルギー国際研究センターも訪問して「環境に優しい」新技術を体験した。だが、都市部と郊外の往復に利用した燃料電池バスの価格が1台約3億円との説明に

は、ため息がもれた。

□ □ □  
では、持続可能な交通・環境



「第4回アジア都市ジャーナリスト会議」で意見を交わすアジアのジャーナリストたち。昨年12月14日、福岡市

の確立と格差解消に向けて、メディアは向かっているのか？

キャンペーン展開、成功例・失敗例を集めて発表、若者たちの教育……。さまざまな意見が出た中で、記者たちが一致したのは情報の共有だった。インドネシア・コンバスの紙のロバート・アディ・クスマプトラ記者は、インターネットの会員制交流サイト「フェイスブック」を利用して議論の機軸を提案、さっそく試作版を制作、披露した。

「第4回アジア都市ジャーナリスト会議」で意見を交わすアジアのジャーナリストたち。昨年12月14日、福岡市

題に関心を持つ人たちも加わって、約20人が賛同。関連記事がアップされると、それに対する意見が飛び交うなど、活発に動きだしている。

ただ、フェイスブックは、簡単に意見や写真をアップでき、ライブ討論も可能だが、長文の記事などの記録保存には課題が残り、また試行錯誤の段階。

ハビタット福岡本部は3月までに、アジア都市連携ホームページ(HIP)を開設する。持続可能な都市へ向けた情報、ノウハウの共有・普及を目指し、会議に参加した記者の記事を英語や日本語などで紹介する方針。

論

考