

地域に根付く地球環境問題

～環境マネジメントに関する地域ボトムアップ型の取り組み～

Widespread awareness of Global Environmental Problems in Communities:
Local Bottom-Up Efforts Concerning Environmental Management

自然資本という新しい概念が、今後、わが国の社会経済活動の行動規範として定着していくには一定の時間を要するであろう。また、その推進主体や具体的な推進方策についても多くの試行錯誤を要するものと思われる。

現在、いわゆる地球環境問題については、省エネルギー分野やリサイクル分野等、すでにビジネスとして定着している領域が確立されている。そしてこれにとどまらず、企業経営に環境CSRあるいは環境会計の考えが普及し、排出権取引といったビジネスモデルも講じられる等、重要な価値観として十分に認識される。

しかし、高度経済成長期の公害の経験を経て、地球レベルの地球環境問題として認識されてから、われわれの認識や社会経済活動に浸透するまでも多くの努力と試行錯誤があった。地球環境問題が定着してきたと感じられるのは、最近の状況である。

本稿では、地球環境問題に対する自治体または業界団体の取り組みを例に挙げ、地域における地球環境問題に対する取り組みやそれらの取り組みをマネジメントする新しい動向について俯瞰する。

地方自治体では、市民セクターや産業セクターの意欲ある自発的な取り組みをサポートしていこうという考えが広がり、市民セクターや産業セクターにおいても自らが環境に対する価値を感じ、国や行政支援に過度に依存することなく、取り組みを進めていこうという動きが見て取れ、環境問題が重要な価値観として定着しつつあることを垣間見ることができる。

自然資本の概念が今後、定着し、普遍的な行動規範として成熟していく過程で、地域での自発的な取り組みにまで浸透していく必要があるとともに、自然資本概念の普及推進に向けては裾野の広い分野で担い手を養成していく必要がある。

A certain amount of time will be necessary before the new concept of natural capital comes to be widely accepted as part of the standards followed in socioeconomic activities in Japan. Also, much trial and error will be necessary concerning who promotes the concept and how the promotion is actually conducted. With regard to global environmental problems, businesses have already been established in areas such as recycling and energy conservation. In addition, these problems are widely considered as important factors in decisions, as seen from the prevalence of the concepts of corporate management, environmental CSR, and environmental accounting, as well as from the implementation of business models including emissions trading. However, there have been many efforts and extensive trial and error from when environmental problems were first recognized as global-scale problems based on experiences of pollution during the period of rapid economic growth to when these problems became the subject of public awareness and a widely considered issue in socioeconomic activities. Only in recent years have global environmental problems been widely recognized by the public. Considering examples of efforts made by local governments and industry groups regarding global environmental problems, this paper provides an overview of local countermeasures to these problems and new trends in managing such efforts. One can see that environmental problems are widely recognized as important factors in decisions. On the one hand, local governments are increasingly trying to support proactive, voluntary efforts by the public and industry; on the other hand, industry and the public appreciate the environment and try to make relevant efforts without excessively relying on support from the national and local governments. The concept of natural capital is expected to be widely accepted by society and to become part of the universal standards for its activities. In this process, the concept must be further incorporated in local voluntary efforts, and training must be provided in a wide range of fields to those who will promote the concept.



1 | 自治体を中心とした環境マネジメントの動き

(1) 背景

地球温暖化や自然環境の損失等、さまざまな環境問題が生じている中、国はもちろんのこと、地域においてそれらの対応を実施し、マネジメントする動きが出てきている。

各自治体はその役割を担うケースが多く、それらはいくつかのパターンに類型化できる。

大きくは、以下の3つに分けられると考えている。

- ①先進的な自治体に対して、国がフォローアップ（進捗管理）を支援するパターン
- ②自治体による独自計画の策定によりそのフォローアップ（進捗管理）を実施するパターン
- ③国や自治体が住民団体等の自主的取り組みを支援するパターン

以下、それぞれのパターンにおける概要を示し、それぞれが連携する望ましい姿を模索する。

(2) 地方自治体を中心として環境マネジメントを実施している各パターンの概要

①先進的な自治体に対して、国がフォローアップを支援

するパターン

環境における先進的な自治体として指定されているものとしては、「環境モデル都市」および「環境未来都市」が挙げられる。

現在、環境未来都市は、11地域が選定されている（図表1）。

また、環境モデル都市については、環境未来都市である下川町、横浜市、富山市、北九州市を含め、現在23市町村が選定されている。

環境モデル都市は、持続可能な低炭素社会の実現に向け高い目標を掲げて先駆的な取り組みにチャレンジする都市で、目指すべき低炭素社会の姿を具体的に示し、「環境未来都市」構想の基盤を支えている。また環境未来都市は、そのコンセプトをさらに発展させ、環境や高齢化等、人類共通の課題に対応し、環境、社会、経済の3つの価値を創造することで「誰もが暮らしたいまち」「誰もが活力あるまち」の実現を目指す、先導的プロジェクトに取り組んでいる都市・地域である。

環境未来都市構想を支える環境モデル都市については、高い削減目標を達成するために5年間の具体的な取り組みの計画を示したアクションプランを策定し、そのアクションプランに基づき取り組みを進めていくとともに、毎年、その進捗状況をフォローアップしている。

図表1 環境未来都市の概要

区分	地域名	タイトル
被災地以外	北海道下川町	人が輝く森林未来都市しもかわ
	千葉県柏市、東京大学、千葉大学 等	柏の葉キャンパス「公民学連携による自律した都市経営」
	神奈川県横浜市	OPEN YOKOHAMA ーひと・もの・ことがつながり、うごき、時代に先駆ける価値を生み出す「みなと」ー
	富山県富山市	コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築 ーソーシャルキャピタルあふれる持続可能な付加価値創造都市を目指してー
	福岡県北九州市	北九州市環境未来都市
被災地	岩手県大船渡市、陸前高田市、住田町 等	気仙広域環境未来都市
	岩手県釜石市	釜石市環境未来都市構想
	宮城県岩沼市	愛と希望の復興
	宮城県東松島市	東日本大震災からの復興 ～あの日を忘れず ともに未来へ 東松島一新～
	福島県南相馬市	次世代に繋ぐ循環型都市 南相馬
	福島県新地町	「やっぱり新地がいいね」 ～環境と暮らしの未来（希望）が見えるまち～

出典：内閣官房地域活性化統合事務局資料

具体的には、各自治体より各年度の取り組みについての報告を受け、内閣官房地域活性化統合事務局において、前年度の取り組みの進捗状況と取り組みの評価を行っており、取り組みの評価については、「施策進捗」「温室効果ガスの削減・吸収量」「地域活力の創出」「地域のアイデア・市民力」「取組の普及・展開」の5つの視点で行っている。

このように、自治体の取り組みを国が進捗管理、フォローアップすることで、より取り組みを確実なものとするとともに、それらの取り組みを他都市に横展開することによって、環境未来都市へと発展させていくことが期待できる。

②自治体による独自計画の策定によりそのフォローアップを実施するパターン

自治体による環境に関わる独自計画については、「環境基本計画」が代表的なものであるが、その上位計画にあたる「総合計画」、およびその下位計画にあたる「地球温暖化防止実行計画」「一般廃棄物処理基本計画」「生物多

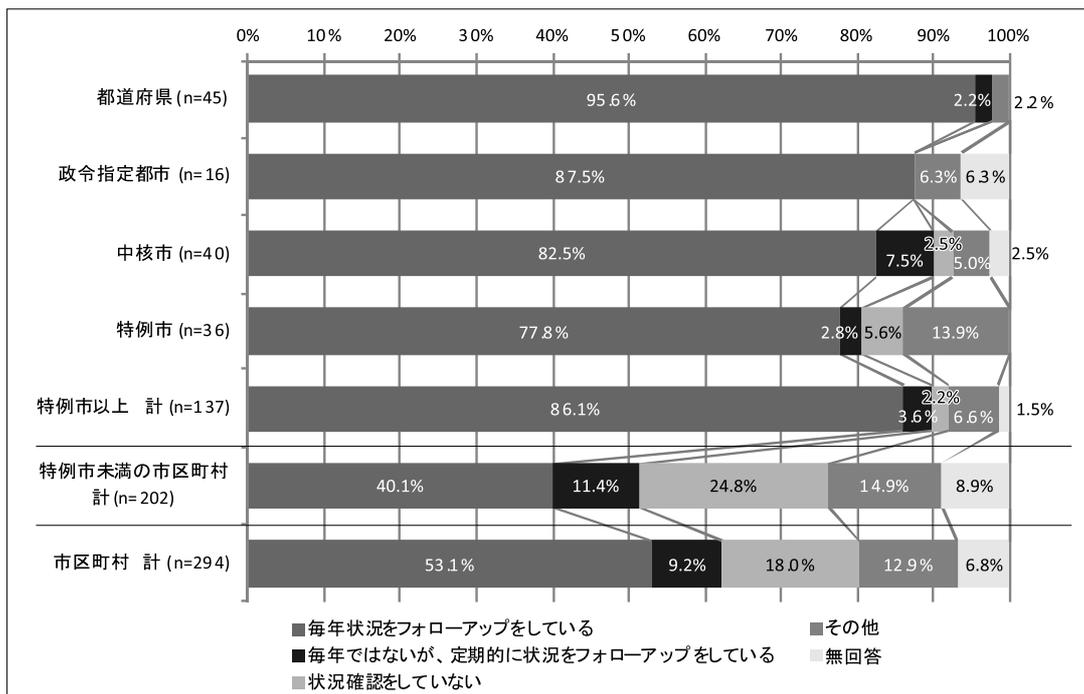
様性地域戦略」等と連動して計画を策定し、進行管理していく必要がある。

たとえば、地球温暖化防止実行計画について着目すると、フォローアップする項目としては、区域内の総排出量の変化や目標の達成状況、施策の進捗状況等が考えられるが、理想的には、それらすべての項目を毎年フォローアップし、目標の達成状況が芳しくない分野等については、重点施策の進捗を早めたり、新規施策の追加を検討する等のアクション（PDCAのA）を起こしていく必要がある。

また、図表2に示す通り、計画の進捗状況を毎年フォローアップしている自治体の割合は、都道府県で95.6%、特例市以上で86.1%、特例市未満の市町村では40.1%となり、小規模な市町村ほど毎年のフォローアップができていない状況にある。

フォローアップについては、理想的には、自治体内だけで実施するのではなく、学識者や地元のNPO等第三者機関が実施し、それらの結果を随時市民に公表していく

図表2 各自治体における地球温暖化防止実行計画のフォローアップ状況



出典：地方公共団体における地球温暖化対策の推進に関する法律施行状況調査結果報告書（平成26年、環境省）

ことが望ましいが、そのためには費用や労力がかかるため、いかに効率的かつ効果的に実施していくかがポイントとなる。

③国や自治体が住民団体等の自主的取り組みを支援するパターン

近年、環境問題への対応について、自治体が計画を策定して推進していくこととともに、住民団体や自治会が計画を策定し、それに基づいて事業を実施するといった地域主導の取り組みが芽生え始めており、それらの自主的な取り組みを国や自治体が支援するというケースが増加しつつある。

たとえば、平成26年度においては、図表3の通り、「地域主導による先導的『低炭素・循環・自然共生社会』創出事業」が予定されている。

このような地域主導の取り組みについて、国が資金的支援のスキームを準備することが重要である。そして、管轄自治体においては、資金的支援というより、企画面や調整面、広報面等、人的な支援を行い、適切な進捗管理、フォローアップを実施し、事業を成功に導くとともに、地域の環境保全効果や経済活性化効果を発揮できるよう誘導していくことが重要と考えられる。

(3) まとめ

上記のようなパターンによる取り組みが、全国のさま

ざまな地域で実施されている。それらが連携することで、相乗的な効果がもたらされることが期待できる。

図表4のように、環境モデル都市の取り組みを国が支援フォローアップすることで、その取り組みの熟度を高め、それらを下支えするその他の市町村における自治体や地元団体の取り組みに横展開することで、環境モデル都市への選定自治体数を増やし、それらが切磋琢磨することで環境未来都市も増えていき、わが国全体として、地域主導のボトムアップ型で環境への対応が高まっていくような姿が望ましいと考えられる。

2 | 地域主導のボトムアップ型環境マネジメント(兵庫県トラック協会の取り組み)

地域主導のボトムアップ型のシステムとして、一般社団法人兵庫県トラック協会における取り組みを取り上げ、今後の地域主導の環境マネジメントシステムのあり方について考察する。一般社団法人兵庫県トラック協会は、自立的な独自の環境マネジメントシステム構築に向けて今まさに取り組んでいる途上にある。その内容とプロセスを俯瞰する。

(1) 背景

①一般社団法人兵庫県トラック協会

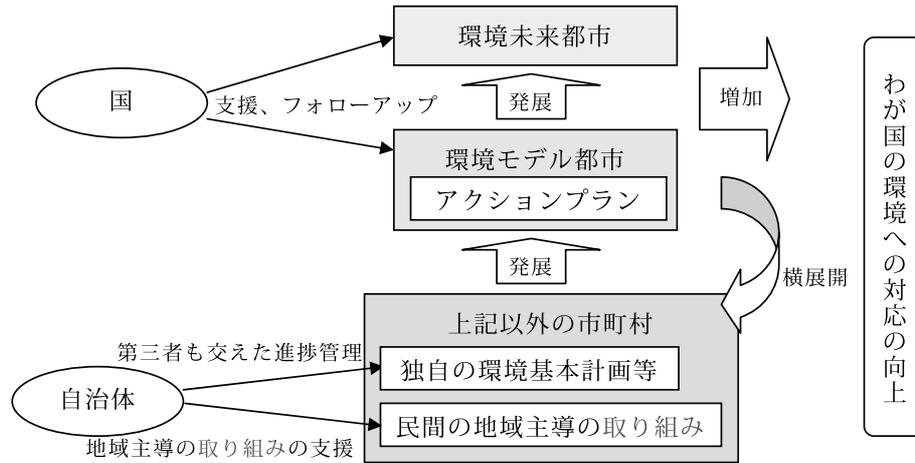
一般社団法人兵庫県トラック協会は、兵庫県内の貨物自動車運送事業、ならびに利用運送事業を会員とする一

図表3 地域主導による先導的「低炭素・循環・自然共生社会」創出事業の概要

背景・目的	○第4次環境基本計画では、目指すべき持続可能な社会の姿として、「低炭素」・「循環」・「自然共生」の統合的達成を挙げており、そのためには、地域特性を活かした地域づくりが不可欠とされる。 ○その際、環境負荷を低減するとともに、将来世代のために森林・農地等の国土を保全し、かつ、地域経済やコミュニティ活性化を図るため、特に中小自治体における地域主導の地域資源を最大限活用した統合的取り組みが必要。 ○関係府省とも協力しつつ、事業計画策定等を支援する他事業と連携して設備等の導入に支援を行うことにより事業の立ち上げへの体系的な支援プログラムを提供する。
事業スキーム	補助対象：民間団体等（定額）
事業概要	地域資源や資金等を活用し「低炭素・循環・自然共生社会」を創出する。 地域の地球温暖化対策事業に対して設備等の導入支援を行う。 ○先導的事業に必要な設備補助 地方公共団体、民間団体等。 （補助率：地方公共団体1/2～2/3、民間団体等1/3～1/2）
期待される効果	○地域の中で資源や資金が活用・循環される仕組みが形成され、地域経済やコミュニティと一体となった自立的かつ持続的な低炭素社会づくり。 ○事業経験の蓄積による、環境政策を担う地域の人材・組織育成。 ○全国の範となる低炭素・循環・自然共生一体型で地域住民や地域コミュニティの「社会や生活の豊かさ」につながる持続的取り組みが実現する。

出典：平成26年度環境省予算（案）主要新規事項等の概要より抜粋

図表4 各パターンの取り組みが連携し相乗効果をもたらされる望ましい姿（イメージ）



出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

般社団法人であり、業界への指導、調査および研究をはじめ運送事業に関するさまざまな事業に取り組んでいる。2013年3月現在、県内に13支部が存在し、運送事業者1,962社が会員となっている。

②国道43号訴訟・尼崎公害訴訟

兵庫県にはわが国の高度経済成長を支えてきた有数の工業集積地である阪神工業地帯がある。阪神工業地帯を東西方向に縦貫する国道43号および阪神高速道路神戸線は、交通・物流の大動脈となった。

そして、1976年（昭和51年）8月の国道43号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件（国道43号公害訴訟）、1988年（昭和63年）12月の「尼崎有害物質排出規制等請求事件」（「尼崎公害訴訟」）と、沿道居住者等が国、阪神高速道路公団、工業地域の企業に対して国道43号の沿道環境等を争点とする訴訟となった。

国道43号訴訟は提訴から22年を経て、また、尼崎公害訴訟は提訴から12年を経て、原告団との間で和解が成立した。この後、尼崎公害訴訟はあっせん調停を経て、和解条項等の履行にかかる意見交換を行いながら、平成15年に、国、阪神高速道路(株)、原告団の三者で合意文書を取り交わすにようやく至った。

国道43号および阪神高速3号神戸線沿道地域では二酸化窒素や浮遊粒子状物質等にかかる環境基準の達成が重要な課題となっており、特に同地域においては国の基準

よりも厳格な環境対策を講じている。このため、当該地域で活動する物流事業者や荷主企業にとっては、具体的かつ実効性のある対応が求められてきた。

こうした背景のなか、一般社団法人兵庫県トラック協会では、幹線沿道地域の物流環境対策に関する各種調査・研究事業、社会実験、環境フォーラムの開催等を継続的に実施してきた。

③トラック業界の取り組みと限界

一般社団法人兵庫県トラック協会は、低公害車の普及やエコドライブの推進等、会員事業の積極的な環境対策をサポートしてきた。また、環境意識を高めていくための各種方策について会員事業者への聞き取り調査等にも手厚く取り組んできた。ただし、こうした活動を通じ、物流環境対策を効果的に進めていくには、運送事業者単体の取り組みのみではその効果に限界がある。

たとえば、厳しい経済状況が長引くもと、荷主企業とトラック事業者との間には強い従属関係が存在し、非効率輸送を求めるような商慣行も存在する状況にある。また、効率的な物流を実現するには、荷主企業や産業界の理解・協力のみならず、道路・交通計画や都市施設レイアウト等、まちづくりと物流との整合も求められた。

そして、一般社団法人兵庫県トラック協会は、地域の環境改善に効果的に取り組むには、「運送事業者」・「荷主企業」・「行政・地域団体」の三位一体によるパートナ

図表5 尼崎公害訴訟の和解条項（国および阪神高速道路公団と原告団）

<p>【和解条項（概要）】</p> <p>1. 交通負荷を軽減し大気汚染の軽減を図るため、以下の施策の検討ないし実施に努める。</p> <p>(1) 5省庁（警察庁、環境庁、通商産業省、運輸省、建設省）会議にもとづく取り組み</p> <p>(2) 自動車排出ガスの低減のための環境庁の対策</p> <p>(3) 大型車の交通規制の可否の検討や交通の転換</p> <p>① 阪神高速道路3号神戸線と5号湾岸線において、料金に格差を設ける環境ロードプライシングを早期に試行的に実施する。</p> <p>② 自動車NOx法の周知徹底、トラック事業者に対し、迂回輸送の協力要請を行う。</p> <p>③ 特殊車両通行許可違反に対する道路法第47条の2（特車の許可）を厳格に適用する。</p> <p>④ 大型車通行規制の可否検討のための交通量調査の実施と、通行規制の可否検討を警察庁に要請する。</p> <p>(4) 大気環境の調査</p> <p>(5) 健康影響調査</p> <p>2. 3号神戸線尼崎東入路整備にあたっては、地域の理解と協力を得つつ行う。</p> <p>3. 国道43号の歩道空間のバリアフリー化の検討や道路緑化の推進に努める。</p> <p>4. 国および阪神高速道路公団と原告団による「連絡会」を設置する。</p>

出典：兵庫県環境審議会ディーゼル自動車等運行規制あり方検討小委員会「国道43号・阪神高速神戸線における公害訴訟の経緯」

図表6 尼崎公害訴訟の和解条項（国および阪神高速道路公団と原告団）

<p>1. 大型車の交通量低減のための総合的な調査の実施</p> <p>2. 環境ロードプライシングの試行</p> <p>3. 大型車の交通規制の可否の検討に係る警察庁への要請</p> <p>4. 連絡会の運営の円滑化</p> <p>5. 関係機関等との連携の推進</p>
--

出典：兵庫県環境審議会ディーゼル自動車等運行規制あり方検討小委員会「国道43号・阪神高速神戸線における公害訴訟の経緯」

ーシップの構築が必要であると発信し、運送事業者のみならず、行政や荷主企業への協力を強く呼び掛けた。とりわけ運送事業者における環境対策においては義務的に実施するのではなく、自らが前向きに実践し、ビジネスチャンスに発展させることが重要であると考えた。つまり、トラック業界自らが環境対策を推し進め、取引先や地域に対して物流改善を通じた環境改善を提案できる業界へと体質転換を図っていくという考えに立った。

(2) 環境マネジメントシステムの必要性

一般社団法人兵庫県トラック協会は、トラック業界の体質転換を進めるカギは「二酸化炭素排出量の見える化」であると考えた。

トラック事業者や業界全体の環境対策への取り組みを「見える化」するための指標づくりやそのデータをトラック事業者自らが収集し、さらなる改善策を講じるとともに、その成果を対外的に発信する。こうしたPDCAサイ

クルを確立していこうといった「事業者参加型のエコプロジェクト」に取り組むこと必要があると考えた。

(3) 事業者参加型エコプロジェクトの立ち上げ

① 東京都の取り組み

一般社団法人東京都トラック協会は「グリーン・エコプロジェクト（GEP）」として、業界内で先行して環境問題に取り組み、成果を上げてきた。

GEPIは、2006年に立ち上げられた。GEPIは、「車両ごとに収集した燃費からデータベースを構築し、継続的なエコドライブ活動の推進・支援を行い、CO₂排出量の削減や燃費向上に伴うコスト削減、事故防止等に向けた取り組みを展開」するものである。

「エコドライブによる燃費向上」というシンプルな目標を掲げ、経営者、管理者、ドライバー一人ひとりの環境意識向上と、それを通じた環境CSRの推進を目指している。

各種表彰を受ける良好な成果を上げており、東京都の「貨物輸送評価制度」（平成24年度試行、平成25年度より実施）と連動する等、自治体と平仄^{ひょうそく}を合わせた厚みのある取り組みとなっている。

一般社団法人兵庫県トラック協会は、業界をあげて環境マネジメントに取り組むことを目指したが、実現にあたっては、さまざまな課題があった。交通問題が慢性的で都市の競争力低下の一因と認識される東京都とは異なり、トラック事業者のみならず、荷主企業や自治体の理解・協力を得ることが本当に可能であるかどうかという点は大きな不安があった。また、会員事業者の構成をみると中小・中堅事業者が圧倒的に多く、会員事業者のIT投資等も首都圏の事業者に比べて脆弱であることも予見された。

こうしたことから、一般社団法人兵庫県トラック協会は、先行する東京都トラック協会「グリーン・エコプロジェクト（GEP）」の取り組みを参考にしながらも、経営体力や設備の面で十分ではない中小・中堅事業者が参画できる簡素なもの、また、行政等からの資金援助に大きく頼ることなく自立的に取り組むこと等、兵庫県の実情に応じたプロジェクトを模索することとした。

②事業者参加型エコプロジェクト

「事業者参加型のエコプロジェクト」を推進していくにあたり、一般社団法人兵庫県トラック協会が目指したのは図表7のようなものである。

プロジェクトの最終的な目標として、「トラック業界全体が環境負荷が小さい地域社会の実現に貢献し、トラック業界全体の低炭素化が実現していること」を掲げた。

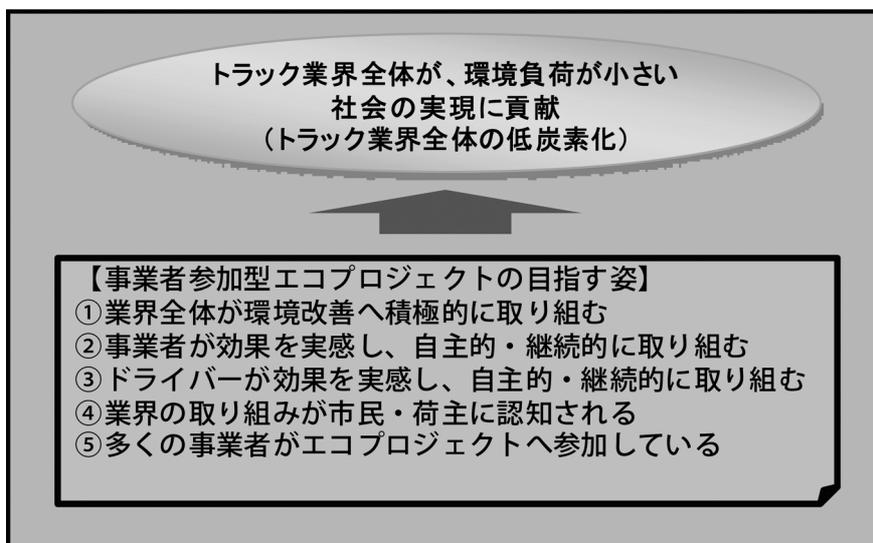
このため、プロジェクトのコンセプトとして、「①業界全体が環境対策へ積極的に取り組む」、「②事業者が環境改善の効果を実感し、自主的・継続的に環境対策に取り組む」、「③ドライバーが環境改善の効果を実感し、自主的・継続的に環境対策に取り組む」、「④業界の取り組みが市民・荷主に認知される」とし、できるだけ多くの事業者が参加できる簡素なプロジェクトとすることを重視した。

そして、一連の事業やさまざまな取り組みに関する運営等は、行政等からの補助金に頼ることを想定せず、自らが自立的かつ持続的に取り組んでいくことを重要なコンセプトとした。

③ロードマップ

一般社団法人兵庫県トラック協会は、事業者参加型エコプロジェクトの実現に向けて、「プロジェクトのキック

図表7 エコプロジェクトの目指すべき姿



出典：社団法人兵庫県トラック協会「事業者参加型エコプロジェクトに関する調査報告書」平成25年3月

オフ及び基礎調査の実施]、「パイロット事業の実施」、
「本格的な運用に向けた検討」の3つのフェーズを設け、
トータルで3年間のロードマップを描いた。

初年度（2012年度）は、まず、プロジェクト全体の
方向を確認するため、基礎調査とコンセプト立案に時間
を費やすこととした。そして、会員事業や荷主業界、行政・市民にエコプロジェクトの意義や必要性について発信するところまで取り組むこととした。

2年目（2013年度）は、事務局体制（プラットフォーム組織）とその運用方法について検討する期間とした。さらに、先行的にパイロット事業として意欲ある協力事業者に具体的な環境対策メニューに取り組んでもらい、その成果を計測・収集し、事業者参加型エコプロジェクトの効果分析を行う期間としている。

そして、3年目（2014年度）は、パイロット事業の
成果や課題を整理しながら、本格的な運用に向けた準備
を行う期間とした。

④フォーラム

「事業者参加型のエコプロジェクト」に関する理解・協力を求めていくため、毎年11月に「環境物流に関するフォーラム」を開催している。

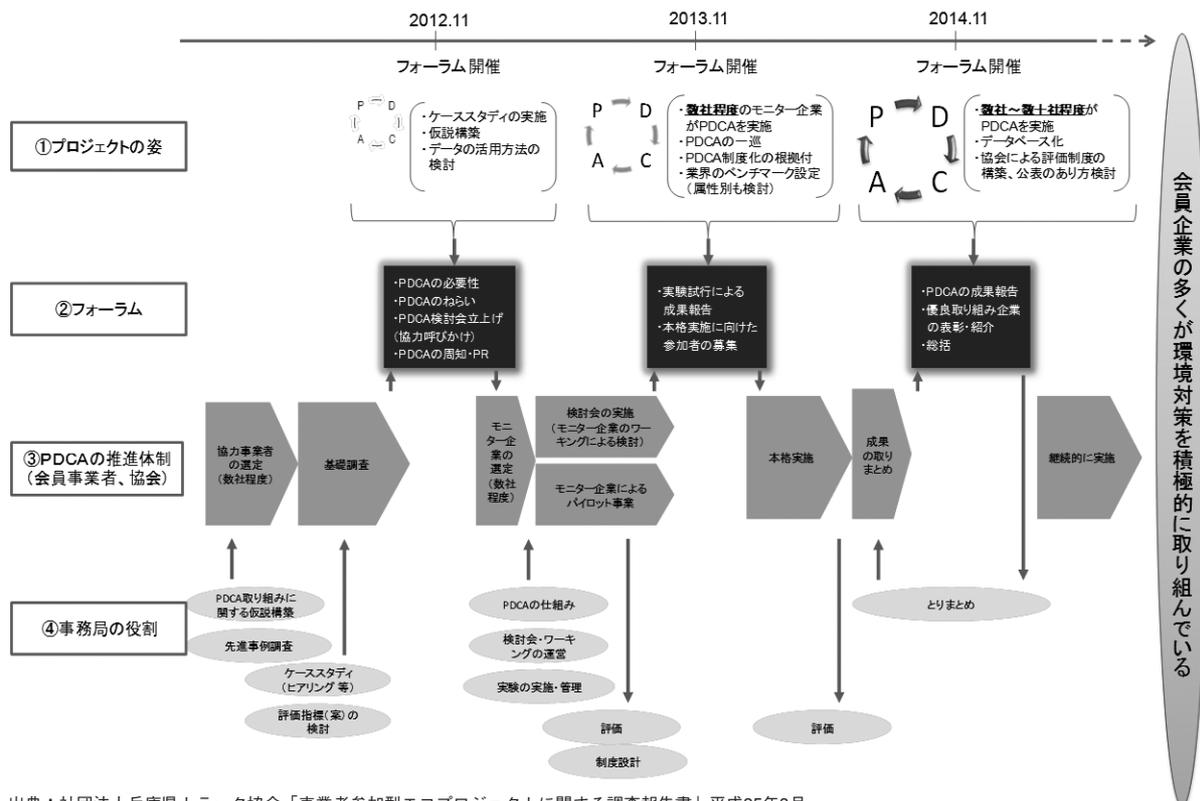
環境物流に関するフォーラムは、参加者に対して環境対策に関する有益な情報を提供する場として継続的に実施するとともに、取り組み事例の報告として、プロジェクトの成果報告や優良事例の紹介を行い、またプロジェクトへの積極的な参加を呼びかける情報発信の場として活用することとしている。

(4) 事業者参加型エコプロジェクトの経過

①1年目（2012年度）

初年度は、まず、トラック事業者における環境対策への取り組みを「可視化」するための業界全体の環境マネジメントシステムの必要性を確認し、「事業者参加型のエコプロジェクト」として目指すべき姿、運用イメージや推進のロードマップを提示した。

図表 8 エコプロジェクトのロードマップ



出典：社団法人兵庫県トラック協会「事業者参加型エコプロジェクトに関する調査報告書」平成25年3月

県下のトラック事業者の環境対策への取り組み状況を見ると、環境マネジメントシステムに関する認証制度の普及等により、PDCAシステムを構築し環境対策を促進している事業者は増えてきており、環境や従業員意識の改善、コスト削減、業界のイメージ改善等に一定の効果を感じていることが明らかになった。

その一方、環境対策にかかる投資コストや、投資コストが運賃へ上乗せすることが難しいこと、荷主や市民へ取り組みについて理解されにくいといった問題点が指摘され、荷主を含め広く一般社会に対して、トラック事業者としての取り組みを粘り強く情報発信し続けていくことの重要性を再認識した。

②2年目 (2013年度)

平成25年度はトップランナー方式で日ごろから意欲的に環境対策に取り組んでいる事業者に「事業者参加型エコプロジェクト」への参画を要請し、パイロット事業として進めた。これにより、環境対策への取り組みを「可

視化」するための基礎データの収集や、データに基づく経済効果、環境効果といった指標づくりを行った。そして、プロジェクトの有効性を確認するとともに、成功事例の獲得に至った。

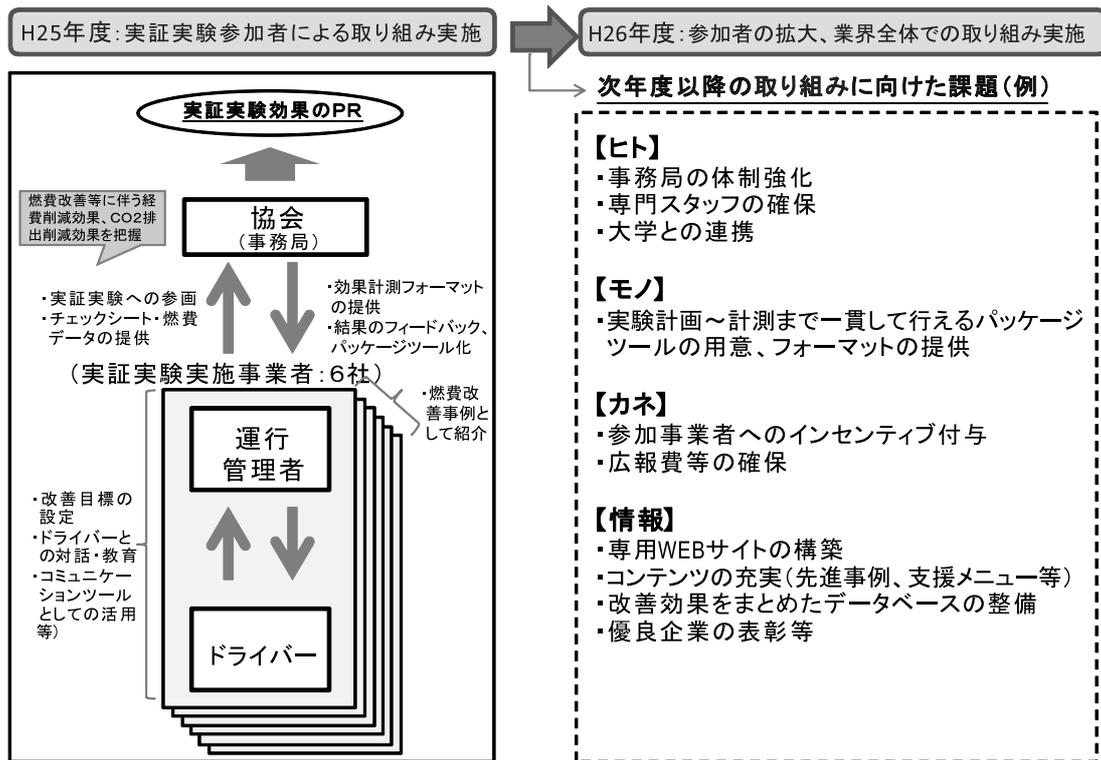
その一方で、本格的な事業化に向け、利用規模の拡大や、事務局体制の強化といった課題も明らかになった。

③3年目 (2014年度)

平成26年度は本格的な事業化に向けた体制整備と事業計画の立案に取り組む予定である。その際には、プロジェクト推進のためのプラットフォームづくりや、専用WEBサイトの構築、事業者へ還元するデータベースの整備等、取り組むべき課題も多い。

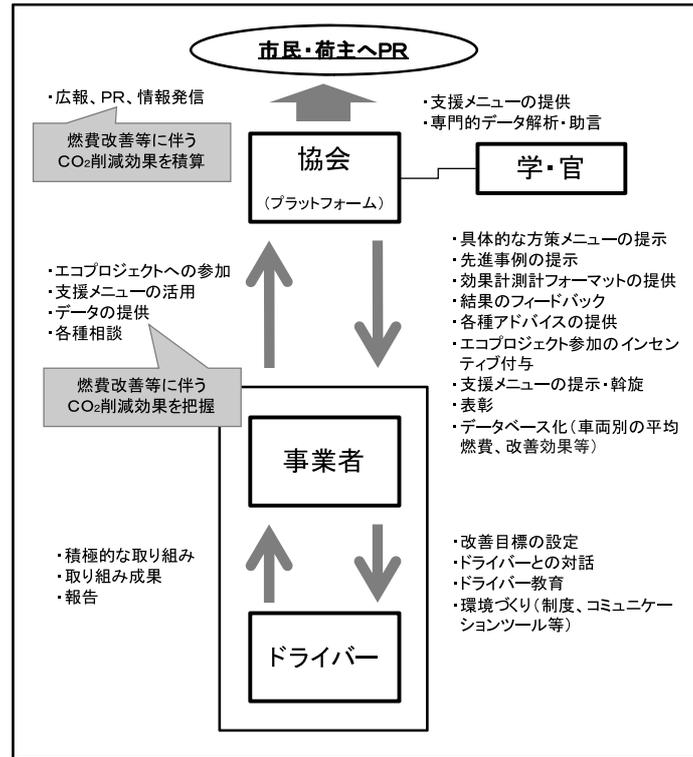
トラック事業者のみならず、荷主業界、行政関係者等に対しても一層の理解・協力を求めていく等、今後も継続的に、着実に取り組んでいく必要があると思われる。

図表9 2年目の取り組み



出典：一般社団法人兵庫県トラック協会、公益財団法人関西交通経済研究センター資料より作成

図表10 事業者参加型エコプロジェクトの本格稼働のイメージ



出典：一般社団法人兵庫県トラック協会、公益財団法人関西交通経済研究センター資料より作成

3 | 終わりに

これまで述べたように、地球環境問題に対して、自治体や業界団体が主体となり、地域主導・ボトムアップ型で取り組み、マネジメントする動きが見られている。

これらの動きについて、現段階では、比較的评价手法が確立されている温室効果ガスの削減（低炭素社会）が先行している感がある。今後、地球環境問題の柱のひとつである「自然共生社会」を発展させ、地球環境問題も包含するさらに広い概念とも言える「自然資本」につい

ても取り組みが拡大し、それらの概念が普及・定着していくことが望ましい。

関係する省庁において、それらの普及に向けたロードマップや評価方法等、大きな枠組みを検討するとともに、地域や業界等が先導して「自然資本」を地域経済社会に組み込んでいく動きをしていくことが望まれるところである。

本稿の執筆にあたり、協力いただいた一般社団法人兵庫県トラック協会、公益財団法人関西交通経済研究センターに厚くお礼申し上げます。

【参考文献】

- ・兵庫県環境審議会ディーゼル自動車等運行規制あり方検討小委員会「国道43号・阪神高速神戸線における公害訴訟の経緯」
- ・（一財）道路新産業開発機構 道路行政セミナー2013年12月号「尼崎道路公害訴訟・和解条項履行に係る意見交換最終合意書」の締結について国土交通省近畿地方整備局道路部
- ・一般社団法人東京都トラック協会『グリーン・エコプロジェクト』 <http://www.tta-gep.jp/>
- ・社団法人兵庫県トラック協会「環境にやさしい物流に向けたパートナーシップの構築手法報告書」平成23年3月
- ・社団法人兵庫県トラック協会「フォーラムの記録～環境にやさしい物流に向けたパートナーシップ実現のために～」平成24年3月
- ・社団法人兵庫県トラック協会「事業者参加型エコプロジェクトに関する調査報告書」平成25年3月
- ・社団法人兵庫県トラック協会「事業者参加型エコプロジェクトに関する調査報告書」平成26年3月