

## 1. 報告

### 「運輸部門の地球温暖化対策の現状と EST に向けた取り組みについて」

北陸信越運輸局交通環境部 環境課長 北角 武史

北陸信越運輸局交通環境部環境課の北角と申します。どうぞ宜しくお願いいたします。

それでは、初めに地球温暖化の現状についてご説明させていただきます。環境対策に携わっておられます方は既にご承知のことも多いと思われまますので、簡単に説明させていただきます。

地球温暖化対策につきましては、いわゆる京都議定書の第 1 約束期間が 2012 年度をもって終了することを踏まえまして、政府は 2013 年度以降の新たな枠組みの中で、2020 年までに温室効果ガスを基準年比で 25%削減する、また、2050 年までには 80%を削減するという目標を打ち出しております。

しかしながら、先の東日本大震災でありますとか、原発事故の発生によりまして、これを抜本的に見直さざるを得なくなりまして、数値目標の見直しを含めまして、本年「革新的エネルギー・環境戦略」が間もなく取りまとめされようとしております。

わが国の温室効果ガス排出量の削減目標は、議定書の約束期限の最終年度にあたります 2012 年度までに、基準年の 6%減となる 11 億 8600 万トンと設定しているところでございます。わが国の 2010 年度の排出量は、吸収源対策と海外クレジットを考慮した数値で、基準年比でマイナス 10.1%となっております。

次に、部門別の CO<sub>2</sub> の排出量の推移でございます。一番排出量の多い産業部門におけます排出量は、基準年比でマイナス 12.5%と減少しておりますけれども、前年比で見てもプラス 8.7%と増加に転じているところでございます。この増加しました主な要因といたしましては、リーマンショック以降の景気回復によるところと考えております。

運輸部門としては、2001 年度をピークといたしまして減少傾向にあります。2010 年度は基準年比でプラス 6.7%となっておりますけれども、議定書の目標達成計画における目標数値をほぼ達成できたものといえます。

次に、わが国の CO<sub>2</sub> 排出量のうち運輸部門の割合でございますが、全体の約 20%を占めております。その内訳といたしましては、右側の棒グラフに示してありますとおり、自家用乗用車からの排出量が 1 億 1680 万トンと運輸部門の約半分を占めており、また、自動車全体では、運輸部門の約 9 割を占めておるわけでございます。

次に、運輸部門におけます CO<sub>2</sub> 排出量の推移でございますが、貨物自動車は下の青色の

部分を示しております、1996 年をピークとして減少傾向にあります。その減少の理由といたしましては、自家用から営業用への転換、トラックの大型化や輸送の効率化、エコドライブによる燃費管理の徹底、低燃費・低公害車への転換などによるものと思われま

す。自家用自動車の排出量につきましては、2001 年をピークといたしまして、車両単体の燃費改善や、低公害車の開発・導入の増加によりまして少しずつ減少傾向にはありますが、依然として高い数字にあります。特に自家用乗用車からの排出量をいかに減らしていくかが、次期中期計画の中でもクローズアップされている部分であります。

次に、国土交通省における個別の対策につきましては、横断的に施策を組み合わせ

て展開していくこととしております。このような状況の中で「都市の低炭素化の促進に関する法律」が、ことしの 8 月に成立をしております。これは、エネルギー需要の変化や、国民のエネルギー、地球温暖化に対する意識の高揚等を踏まえまして、地域の特性を活かし、都市全体の総合的な低炭素化を目指していこうとするもので、交通・環境・経済の 3 大臣が基本方針を定め、それに基づいたまちづくり計画を市町村で策定していただき、環境未来都市の実現に向けて、補助等の重点化を図り、総合特区制度や地域再生制度と一体的に推進していくものでございます。詳細につきましては、今後明らかになっていくものと考えております。

それでは、運輸部門におけます個別の政策について、若干ご紹介させていただきます。

まず、環境対応車の普及・促進対策でございます。これは従前よりございましたが、自動車運送事業者の CNG（圧縮天然ガス）車や、ハイブリッド車などの環境対応車への買い替え・購入に対する補助でございます。次ページにその事業内容を紹介しておりますので、ご参考に願います。

また、昨年より別枠といたしまして、電気自動車の普及促進を図るため、先駆的な取り組みを行う運送事業者に対しまして、バス・タクシー・トラックの電気自動車の導入に対する支援も行っているところでございます。

管内におきましては、今年度、電気バスが 1 台、PHV（プラグインハイブリッド）タクシーが 2 台。電気タクシーが 3 台の導入が決まっております。

次に、自動車の最適な利活用の推進でございます。これは、環境に優しいエコドライブのさらなる普及浸透、それと運送事業者の環境対策の取り組みを加速するため、経営上のインセンティブを付加する方策の検討。それから、電気自動車などの環境対応車を活用できる環境整備。これらを進めてまいります。

それから、物流の効率化といたしましては、環境負荷の小さい鉄道や海運へのモーダルシフトを促すための環境整備、車両の大型化や積載効率の向上などトラック輸送の効率化、トラックの自家用から営業への転換促進による輸送の効率化などを推進してまいります。

公共交通機関の利用促進といたしましては、鉄道新線の整備や、鉄道駅のバリアフリー化の推進、ノンステップバスの普及、共通 IC カードの導入、バスロケーションシステムの整備を図ってまいります。

なお、資料はお付けしてございませんが、既にご承知の方もいらっしゃるかと思いますが、これまで各種支援策を抜本的に見直し、生活交通の存続が危機に瀕している地域におきまして、最適な交通手段を確保・維持するための新たな支援策として、地域公共交通の確保・維持・再生事業が平成 23 年度に創設されております。

事業の初年度であります平成 23 年度は、管内では 21 件、4 県 17 市町村の陸上交通への支援を行い、今後も地域で策定した生活交通ネットワーク計画に基づき実施される取り組みを、一体的かつ継続して支援することによりまして、地域の公共交通を継続的に確保・維持することとしております。

次に、環境対応車普及による低炭素まちづくりに向けてということでございますが、平成 24 年度 6 月、国土交通省では、環境対応車を活用したまちづくりの一環として、超小型モビリティの導入、電気バスの導入、および充電施設設置に関するガイドラインを作成しております。

超小型モビリティの導入につきましては、環境のみならず、観光・地域振興での活用や、高齢者、子育ての支援、小口貨物配送などのさまざまな利活用が考えられております。普及に関しましては、安全上の問題などまだまだクリアすべき課題も多々ありますけれども、低炭素なまちづくりに向けまして、具体化の検討を加速していくこととしております。

続きまして、エコ通勤の取り組みでございます。自家用乗用車の利用としてかなりのウェートを占めております、通勤時におけるマイカー利用を抑制しようという目的に基づきまして、企業の従業員が電車・バスなどの公共交通や、自転車などへ自発的に転換を図って頂くための事業所が主体となった取り組みでございます。

ここで、交通エコロジー・モビリティ財団さんが事務局となっておりますエコ通勤優良事業所認証制度について、少しご紹介したいと思います。詳細は、お手元に別途パンフレットをお付けしてございますが、エコ通勤に関する事業所の自主的な取り組みを認証、登録する制度がございます。認証されました事業所につきましては、国土交通省と交通エコロ

ジー・モビリティ財団のホームページに掲載されまして、広く国民にPRを行います。

また、各事業所のCO2の排出量は、京都議定書の目標達成計画の実施報告の中に算入されることとなります。平成24年5月現在におきましては、全国で554事業所が登録・認証を受けておられまして、優良事例などの具体的な取り組みも紹介されているところでございます。

その中におきまして、地元長野県の八十二銀行グループさんでは、全国トップの130事業所が登録を受けられております。この八十二銀行さんでは、40年以上も前からエコ通勤に取り組みられておまして、平成22年度には、環境保全優良事業所として大臣表彰を受賞されているところでございます。

当局としましては、実利のあるような制度ではございませんが、特に負担もなく取り組みやすい制度でございますので、各自治体さんと共に、本制度の普及拡大を図らせていただきたいと考えております。

次に、モビリティ・マネジメント教育の普及に向けてということでございますが、後ほど筑波大学の谷口先生から詳しい説明もあるかとは思いますが、これは交通に関しまして、人や社会、環境に優しい自発的な行動が取れるような人間を育てることを目指した教育活動でございます。

当運輸局では、交通エコロジー教室として、平成18年度から、体験型の学習教室を実施しております。実施と言いますが、これら学習を印象的なものとしていくために、学校現場と地元自治体や交通事業者、NPOなどどうまくつながりを持っていただくためのお手伝いをさせていただきたいと考えております。

本年、管内におきましては、地域の鉄道が廃止され、廃止代替バスが運行されることになり、公共交通をいかに守っていくかの意識が高まっております、長野市立綿内小学校におきまして、バスの乗り方教室を開催いたしまして、子どもたちに乗車体験を通じ、地球に優しい公共交通であるバス利用の大切さを実感してもらうこととしております。なお、この取り組みは、交通エコロジー・モビリティ財団によります交通環境学習学校支援制度により実施させていただくこととしております。

最後になりますが、お手元に冊子としてお配りしてあります、交通環境対策アクションプランをご紹介させていただきます。これは、当局の行った環境に関する個別・具体的な取り組みを明らかにして、総合的に進めていこうとするものでございます。例年夏ごろに取りまとめを行いまして、当局のホームページに公表させて頂いているものでございます。

何か今後の参考になれば幸いです。

C02 の排出削減では、少しの削減量でも多くの方々に毎日取り組んでいただきましたならば、結果的には大きな削減量となりますので、このことを皆さまにお願い申し上げまして、大変端折った説明となりましたけれども、以上で私の報告を終わらせていただきます。ありがとうございました。

## 2. 講演①

### 「低炭素な交通まちづくりへのビジョン実現を目指して」

計量計画研究所 理事長 黒川 洸

今、紹介いただいた黒川でございます。

講義を始める前に、いつもやっているのです。この中で女性の方はどれぐらいおられますか。1、2、3、4、5、6、7、10名ぐらいですね。次に年齢で聞きます。最初に60歳以上の方はどれぐらいいますか。いっぱいいました。2、4、6、8、10、20人ぐらいです。50歳台の方どれぐらいですか。2、4、6、8、10、27、28人いますね。それから今度は40歳台の方はどうですか。30人ぐらいいいそうです。30歳台はどうでしょうか。10人ぐらいです。それ以下の方はどれぐらいですか。いるんですね。10人ぐらいおられます。はい。分かりました。どうもありがとうございました。

今日の演題は、13ページ目の「まちづくりビジョン実現を目指して」で、最初に結論を言ってしまうと、難しくできないです。それは、実際に生活している人たちの意識が変わりました。国の制度が戦後の法律でずっと来ていて、常に右肩上がりを想定しているいろいろな法律をつくったわけですが、今、日本が直面しているのは、少子高齢社会とか、先ほどからの地球温暖化対策ということで、こう行っているつもりだったのがこうなってしまったということに対して、制度は全然直していません。ですから、国の予算の付け方から何から、こういう感じです。

すみません。この中に役人の方はどれぐらいいますか。意外と少ないです。お役所の方は、法律に忠実にやるのが義務付けられています。自分は違うなと思っても、それはできません。だからといって、今直す気はあるかということ、みんなありません。そういうことで、非常に実現が難しいという話をします。

私の与えられた時間は40分ですけど、オーバーしましたら2時半までで話をやめます。

次のページに「1. 自動車とまちづくり」と書いてありますが、ここで一体私が何を訴えたいかということ、1960年代に、ここには60代の方がいますからこの方々は小さいときにこういう経験をしているはずですが、自動車がない時代は、鉄道駅とそこを中心とするバス網、あるいは自転車圏がまちの大ききだったのです。先ほどから言っているように歩けるまち、自転車で生活できるまちがまちだったのです。

ところが、1970年代に池田内閣が所得倍増計画をやって、5年間で本当に倍増したので。その後は、高度成長期で5年ごとに倍、倍、倍とずっと急激に日本が上ってきたので

す。

皆さんは、西暦で言ったほうがいいのか。昭和、平成と言ったほうがいいのか。西暦のほうが、ぴんと来る人はどれぐらいいますか。少ないです。では、昭和でいきます。

要するに、昭和 40 年代、1970 年から 1980 年にかけて倍々ゲームをやって、車の普及が進みました。そのころの日本人は何を考えたかという、戸建て庭付きの住居に住みたい、あるいは、退職金を払って最後にそういうすみを獲得することがある種自分の人生のゴールだという生活をしていました。その結果、自分の自動車があるから郊外へ郊外へ、少しでも安い住宅地を求めて郊外へ出ていきました。

この中で言いたいのは、今起きている高齢社会になってくると、自動車が運転できなくなります。運転できなくなると、郊外では買い物とか、医療機関への通院も難しいです。こういうことがリスクになるということに気が付いていたか、気が付かないのか、そういう生活を求めてきました。その結果、自動車を使うと、鉄道・バス・タクシーの利用者が減少し、鉄道事業者のサービスが低下します。または、電車の発着回数を減らすとか、バスの便数を減らしてサービスが低くなり、不便だからまた乗らないというマイナスのサイクルに入っていつてしまいました。そういうものが今はリスクになってしまったわけです。

今、普通の成人で自動車を利用しない人にとって、鉄道、バス、自転車が自分が選択する手段の中から消えてしまいました。たぶんこれが、後で谷口先生が講演されるモビリティ・マネジメントの 1 つの発祥点です。

それで何をやったかという、「こういうもの（鉄道・バス・自転車）もあなたの交通手段ではないですか」と問い掛けて、「そうか、そういうのもできるのか」というふうに意識を向上させて、少し公共交通を使ってもらおうということでした。

これでいくと郊外に行った人ばかりが悪いように思われますが、本当に悪いことをやったのは公共団体です。「都市計画法」です。

1968（昭和 43）年に新しい「都市計画法」をつくって、都市計画区域の中を、市街化区域と市街化調整区域の 2 つに分けたのです。この松本もそうですが、人口がいろいろな小さな都市に集まってきて、そこから自動車があるからと一気に郊外へ発展していくようになったのです。市街化調整区域と市街化区域では、すごい勢いで土地の値段に格差が起きてしまいました。

どんな悪いことをしたかという、例えば県では県立の高等学校をどこにつくるかですが、市街化区域につくるより市街化調整区域につくったほうが、土地の買収費がうんと安

いですから、市街化調整区域につくります。あるいは図書館、あるいは「なんでも鑑定団」とかやってる 1000 人ほど入るホールがありますが、そういうものはみんな郊外につくっています。郊外のほうは、皆さんが自動車で来るときに広大な駐車場が欲しいので、まちの真ん中につくると非常に迷惑だということで、それをよしとしてやってきました。

ですから、「都市計画法」は公共団体は悪いことをしないという前提につくった法律で、公共施設だけは市街化調整区域に建てられるということで、どんどん市街地を拡大していく中で一番安い費用で建てられるから、教育委員会が県立高校を市街化調整区域に建てるのが正解なのです。ですから、部分的に最適になっているのは、トータルで最適ではないということですが、そこに気が付かないでここまで来てしまったということです。

次のページの「2. 少子高齢社会と住まい方、移動方法」です。

少子高齢社会で皆さんがすぐに思うのは、子どもが少なく、高齢者が多い社会だというだけの認識しかありませんが、交通のことを考えると、住まい方とかいうことから考えなければいけません。

要するに 1960 年代、あるいは昭和 40 年代ぐらいから、おじいちゃん・おばあちゃん・お父さん・お母さん・子どもという 2 世代、3 世代にわたる家庭の持ち方はよくなって、お父さん・お母さんと子どもという核家族が理想的なファミリータイプということでやってきていましたが、少子高齢社会になって核家族で子どもが大きくなると、親は親の 2 人、2 人子どもがいればそれぞれ結婚して独立して、多世代の所帯を持たないで、それぞれ個別の世帯を持ちます。そうすると親は、自分が死ぬまでどうやっていこうかと考えます。

ですから、少子高齢化になると 1 人世帯、2 人世帯がずっと多くなっていくわけですが、東京 23 区でいくと、今、1 人世帯と 2 人世帯を足すと 6 割を越えます。後で松本市のデータをいただくとありがたいのですが、たぶん松本でも 1 人世帯、2 人世帯が 5 割を越えているのではないかと思います。それが実態なのです。今までは親子の核家族が全体の主流だと思っていましたが、それは違います。

ところが、住宅政策で公営住宅、県営住宅、市営住宅がありますが、つい最近まで女の 1 人では入れませんでした。公営住宅の標準床面積は 70 平米ですが、それは親子 4 人、あるいは 3 人の世帯に提供する住宅です。今から欲しいのは、そんなものではないのです。高齢者の、低所得で 1 人世帯とか 2 人世帯が安心して入れるような住宅が欲しいのです。

私は住宅局とだいぶやり合ひまして、「住宅建設計画法」を直すときに、標準床面積が 70 平米ということをややく消すことができました。そういうことがあるということです。



なおかつ今、問題なのは、親は最初についのすみかだと思って郊外の戸建て庭付きを取ったけれど、そこへ子ども夫婦世帯と一緒に住むことができるかという、できないのです。広い家ではありません。今持っているもので、東京だとせいぜい 80 平米が最大です。松本だとどうですか。今は七十何平米の 3LDK に住んでいます。だけど、本当に住みたい面積を聞くと、120 平米になります。

なぜかということも皆さんも考えてください。自分の家の中に収納場所がどれぐらいありますか。今、日本のマンションの収納場所は、15%から 17%しか用意していません。ところが皆さんの家になると、戸建ての家ではたぶん 3 割ぐらいは収納スペースに使っています。10 年間開けたことのない段ボールとか、衣装ケースがあるはずですよ。

それをどうやって住み替えるかが非常に重要なことで、高齢者は、1人世帯、2人世帯になってどうするかということが当面の課題です。親子の家族は、例えば子どもがいる若い方は、今から 10 年後はもっと土地の値段が下がってきますから、中古を前提にすれば、郊外に割と広い庭付きの家が買えます。逆にいうと、それまでついのすみかだと思って 3000 万円で土地付きで買ったものは、今から黙っていると、もしかしたら 1000 万円を切ります。

そこにずっと死ぬまで住み続けることがいいかどうかで、次の家族を持っている人は、自分たちは自動車があるから大丈夫だと言って郊外に住むか、俺たちは年を取ると駄目になるから郊外に行かないで真ん中でなるべく耐えようという選択をするかです。

だけど、東京などでは、老人になって1人世帯ではなくて、結婚したくない女性と、結婚したいけど相手が見つからない男性で、20代、30代、40代が1人世帯で住んでいます。そういう人たちがどこに住むかという、都心近くの 1Kとか、1LDKです。今、東京で億ションといわれているところは、160 平米ぐらいで1億するようなところですが、中を見ると、自分の寝室と、お客さんが来たときの寝室と、LDK という使い方をしていきます。

ですから、子どもがいるとか、夫婦でいることは全く考えていなくて、1人で 160 平米です。その人たちは、日が当たる南側のほうは嫌います。どうせ昼間は自分がないのです。洗濯物を干すなんてかっこ悪いことはしたくないので、それよりは帰ってきてゆったりと夜の風景がいいと言って北側の部屋を買います。売るほうも、北側のほうが景色がよければ値段が高いという売り方をしています。ですから、生活がだいぶ変わってきています。

その下にいろいろありますが、例えば「夫婦、男は郊外、女は都心のマンション」というのは、ここにいる男性の方に聞きますけれども、結婚している方が自分と女房のどちら

が先に死ぬと思っていますか。自分が先だろうと思っている人はどれぐらいいますか。圧倒的（に多い）ですね。

だから、男は退職すると、「さあ、今から庭づくりだ」「ゴルフだ」と郊外へ行こうとします。奥さんはそんなことは考えていません。この人は定年で退職した後何年生きられるかです。男の平均寿命でいくと、75歳で15年です。女性は、どちらかというとな上の旦那さんを持っている方のほうが多いです。そうすると、この旦那が死んであと20年ぐらい自分1人で生きていかなければいけません。

そうすると、旦那がいるうちに都心のマンションへ行けば、車いすになっても、エレベーターで下りれば助けを求めることができます。郊外の庭付きでは、そんなことは言ってもらえません。安心・安全という意味では、郊外の戸建て庭付きの家は安全ではありません。泥棒から見ると、郊外の住宅地は、塀を越えてしまえばものすごく安全な仕事場なのです。年寄りには耳が聞こえませんが、居る部屋以外のところはそうっと入れれば入れます。だから今、警察は、郊外の戸建て庭付きはなるべく塀を低くして、外から見えるようにしてくださいと言っています。そうすれば、泥棒がいるのが分かるので、捕まえられます。だけど、ブロック塀でずっと見えないようにしてあるところは、泥棒から見ると、安心・安全な住宅ということです。

「元気な高齢者はどんな生活が望ましいのか」ということで、65歳以上は年金とそれまでの貯金で余生を送れというのが国の方針です。全部は年金で生活できません。だから、むしろ元気な高齢者には、どんな生きがいをつくるかです。そういうのができて初めて、安全な環境にあるということがいえると思います。

次のページで「3. 地球温暖化と生活の仕方」と書いたものがありますが、地球温暖化がどうして出てきたかという、要するに石油と石炭です。どんどん使っていますが、急に増えたのは20世紀に入ってからです。高度に成長していくのに疑問を持った人がいます。その人たちがローマクラブをつくって、その報告書「成長の限界」で、このままいくと人間は地球上のいろいろな資源をどんどん食いつぶしていつてしまうから、そういう成長はやめたほうがいいという問題のレポートを、1970年に初めて出しました。

この1970年というのは、アメリカではケネディ大統領が出てきて、環境の問題をもっと重要視しなければいけないということで「環境政策法」をつくりました。日本では、環境庁ができました。

その延長線で、先ほどからある COP3（京都議定書）とか、IPCC（気候変動に関する政府

間パネル) などが出てきました。第4次評価報告書では、このままいくと地球の平均気温が3℃から6℃ぐらい上がってしまうということで、CO<sub>2</sub>を外に出すのをやめようではないかということで、COP3です。

COP3は、実はアメリカと中国が入っていませんが、日本が入ってようやくできた議定書です。日本が嫌々飲んだのは、1990年比で6%減とありますが、日本は緑が多くて森林がCO<sub>2</sub>を吸収しますので、そのうちの3.6%は森林が吸収することを黙って認めるから、普通の人間の活動で削減するのは2.4%でいいから入らないかということで、日本はそれならしようなないと言って入ったのです。

日本が入らないと議定書が成立しない状況で入ったのですが、その後で日本のCO<sub>2</sub>削減に、エコノミック財団とかいろいろありますが、そのCO<sub>2</sub>削減実行計画なるものは、各省が適当につくったものです。私たちが国土交通省と一緒につくったグループですが、本当に実現できるかどうか危うい中身でした。2012年までいくので、もっと本気でやらなければいけないということでそれを改定したのが2009年です。本当に実効期間があと4年ぐらいだからと言って、産業界ももう少しこうというところで、去年の3.11が起きてしましまして、今の内閣はとてでもないけれど、2020年の25%は無理で、6から9%しか削減できないというのを世に打ち出してきたということです。

そういう意味では、産業部門はかなりずっと前からCO<sub>2</sub>削減を努力して、水も削減、エネルギーも削減しようとやられてきて、絞るところがかなり少なくなってきました。それよりは、民生とか、運輸です。民生というのは、業務とか、家庭と、交通の部門でもう少し下げられないかということです。実は、ここはどんどん伸びているのです。

「4. 低炭素な交通まちづくりとは何か」ということですが、いろいろなことをいいますが、ここは読んでおいて、質問があれば、後ほど何か言ってください。

「実現に向けての課題」という5番目のところにいきますが、要するに、化石燃料の消費削減で、全世界では2050年までに対1990年比で50%です。そうするには、先進国は70から80%で、今はもう80%のところを決まってしまったのです。

では、どうなっているかというと、石油は、直接石油を燃やす産業や交通のガソリンと、家庭では灯油、それから業務でもいろいろなかたちで使っています。それからもう1個は、石油を電力というかたちに換えて、それをさらに使うというやり方です。その電力には、原発とか、自然エネルギーからも電力に換えることができるという構造になっているわけです。ところがこれで、原発は駄目という世論が大きいとありますが、こういう構造をそ

んなに簡単にすっと変えられますかということがあります。

それから、今、日本では各電力会社がどんどん石油を輸入して、それを燃やせと言っています。実は、石油については、石油がもうなくなるという問題があります。30年ぐらい前の予測ですと、2040年から2050年でかなりなくなってくるといわれていました。ところが、このごろはシェールガスなどが出てきて、もう少し延命できるかもしれません。だけど、石油枯渇の問題はかなり切羽詰まっているのですけれども、今、日本国のマスコミや内閣が、どれだけその問題を意識しているか、私は分かりません。

ですから、そこら辺を本当にどういうふうにか考えるかというのが、これからのわれわれの交通まちづくりはどうやって考えていくかということから抜けているのではないか、というのが私の問題提起です。

これらをやると、普通の国民、あるいは住んでいる方は、生活スタイルを変えてください。要するに、もっとエネルギーを使わないような生活にしてください。あるいは、伝統的な考え方を変えてください。例えば、限界集落とか中山間地域にいる人たちに、そういうところにはいないで、もう少しみんなが集まっているところに移り住んでくださいと要求せざるを得ません。

そうすると、行政から見ると、ある程度問題が解決できそうだとはいえますが、それに対して、県民、国民、住民は「なぜこんなところを私たちがやらなければいけないのか」「われわれのところではなくて、他の部門で解決して達成できないのか」「なぜ、われわれのところになんかそんなことを要求してくるのか」「理不尽だ」という意識になっています。それで改善です。だから、交通まちづくりは難しいということです。

時間が来ましたから最後のページですが、要するに、住んでいる方の意識をうまく変えることはできないのだろうかということです。私が思い付く限りですと、例えば、この3つの例があります。1970（昭和45）年、日本で1年間の自動車による交通事故死者は2万人を超えました。そのときに日本国がつくった政策は、EEE（トリプルE）作戦です。これを聞いたことのある人はいますか。いませんか。

最初のEは「enforce」で強制するということです。これで「道路交通法」を厳しく適用します。次のEは「engineering」です。道路の構造とか、土木屋さん、道路管理者の仕事で、例えば、ガードレールを付けるとか、車道と歩道を分けるとか、横断歩道のマーキングをちゃんとするなどです。

皆さんは、車を使っていて、センターラインが引いてあるのは当然だと思っているでしょ

う。日本でセンターラインを引いたのは、いつだか知っていますか。1964（昭和 39）年、第 1 回東京オリンピックのときに初めてセンターラインを引きました。それまではどうやって走っていたかという、私は東京にいましたが、東京の青梅街道にセンターラインも車線も引いていないのです。朝、都心に向かう方向です。ルールは、新宿から郊外に行く車が 1 台だけ通れる幅に入ってははいけませんというものだけです。だから、4 車並行で走っていて、あと 1 車線分は空いている状況でした。そういうセンターラインとか、車線のマーキングをやっています。

最後の E は「education」です。先ほどのエコノミーだの、教育助成制度と似ているのですが、これで狙ったのは、大人のしつけが悪い、信号無視をする、横断歩道を渡らないのを、どうやって直すかです。小学生に徹底的に交通教育をしたのです。それで、うちへ帰って、親子で出ていったときに、「横断歩道では青信号で渡りましょうと小学校で教わってきたのに、なんで親は」といって子どもが親を教育するのです。それで、親の意識が変わってきました。それと、自動車保険などの保険制度が徹底して、今の強制保険などが出てきたのはその後なのです。

それからもう 1 つ、リーマンショック後のエコカー減税、エコハウジング減税です。その前は、トヨタのレクサスとか、マツダの何とか、ホンダの何とかで、メーカーさんたちは、リーマンショックが起こらなかつたら、あのレクサス（クラスの車）をみんなに売ろうということでした。それはどこかという、最後は北米マーケットです。北米であのクラスを売るといのは、あれはマージンが一番でかいので、北米であれを売って（業績を）伸ばそうという方策を採ったのですが、リーマンショックが来たので、麻生内閣がエコカー減税を入れて、ハイブリッドで省エネ型の車を使いましょうと言いました。

そうしたら、みんながレクサスを買わなくなって、そちら側に行ってしまったのです。ところが、そちら側はマージンが少ないから売りたいくないのです。そう言っているうちに、一斉に省エネ、地球環境対策でエコカー減税をして、そちらがエコカーだから買う、30 万円くれるならそちらがいいやということで変わったのです。

エコハウジングも、省エネのある基準を満たせば、エコハウジングです。実は私も家を買って、エコハウジングで 30 万円もらいました。そういうので、意識ががらっと変わったのはここです。

このエコカー減税で、実は、私は国立環境研究所の、2050 年に 80% は実現可能かというプロジェクト（2050 日本低炭素社会プロジェクトチーム）に参加して、私はアドバイザー

という立場で本当の作業はしていませんけれども、何か月かに1回呼ばれて、どうだこうだという意見を交わしているのです。そのときに「自動車ね、ハイブリッドに全部が置き換わるなんていうことは起こり得ないだろうな」とみんなで相談して、そのころの各自動車製作所が何台ぐらい生産をしているかというのを累積で2050年まで足すと、全然足りないのです。だから、全部がフル生産をしてくれるとようやく間に合うというような議論をしています。だけど、それが、ハイブリッドカーはものすごい勢いで今、普及してきています。

非常にいいことなのですが、石油産業から見ると、ものすごいショックです。具体的な名前を出してもいいでしょう。川崎に東燃ゼネラル石油株式会社の製油所がありますが、ついに減産します。ガソリンをつくっても売れないので、減産して、東南アジアにプラントを新しく移設して、向こうで製油して、向こうで売るといぐらい大きな変動が起きました。

そして、3.11の東日本大震災による原発事故の後、節電意識が出てきます。去年から今年、節電というマインドが出てきました。例えば、冷蔵庫を買うときも、エコの冷蔵庫に変えようかなというぐらい、みんなの生活の中に節電が組み込まれてきました。要するに、こういうかたちで何かのショックがないとできないことだと思っています。

最後の一言ですが、サステイナブルを、先ほどから「環境的持続可能な」という言葉で言っていますけれども、世界的な中でのサステイナブルというのは、もっと意味が深いのです。現世代の人たちが、自分が使う資源をなるべく節約して、次の世代、あるいは次の次の世代に渡す努力をしようというのが、このサステイナブルの意味なのです。ですから、今のように原発が駄目でどんどん火力でやっていいではないかというけれども、あれを絶対にやってはいけないというのが、このサステイナブルの意味なのです。それを、今の国民、あるいは市民、あるいは政治家がどう考えるかを、われわれは慎重に考えなければいけません。

あまりいい対策は言っていないんですが、どこかで意識改革をしないと、小手先では直らないということだけ言っておきます。ありがとうございました。

### 3. 講演②

#### 「モビリティ・マネジメントの概要と事例」

筑波大学大学院システム情報工学研究科 講師 谷口 綾子

ご紹介いただきました筑波大学の谷口と申します。この前に黒川先生から非常に広い視野から深いお話をいただいた中の、本当に一部の事例だけを私は今日発表したいと思えます。モビリティ・マネジメントという交通施策の概要とポイントということで話をしたいと思えます。よろしくお願ひします。

いただいた時間は3時までだったので、できるだけ3時に終わるように頑張ります。

人間の宿命は移動だということで、人は動かないと生きていけません。石や草とは違い、動いて食べものを探したり、繁殖相手を探したり、動かないと生きていけません。移動は、人間にとってものすごく重要なことなのです。その移動をするために、人間はいろいろな交通手段を昔から発展させてきました。いかに速く、いかに快適に移動をするかということです。

その交通手段はいろいろあるのですけれども、大きく分けると、個人の足と、地域の足、広域の足に分けています。個人の足というのは、道路さえあれば自分の自由に動けるものです。だから、自分の足もそうですし、自転車、バイク、車などがそれに該当します。地域の足というと、バス、路面電車、鉄道とか、もっと広域でいうと新幹線、飛行機で、これは公共交通とっています。

車と公共交通のメリットとデメリットをこんなふうに比べた人がいます。こう見ると、自動車の長所は、すごくたくさんあるのです。移動時間が短いとか、たくさん荷物が運べるとか、いちいちお金を払わなくていい、自慢できる、プライバシーが守られるなどです。

一方で、電車やバスの長所は2つしかなくて、短所はすごくたくさんあります。車の長所と逆になっているのです。経路を自由に選べない、荷物をあまり運べない、いちいち料金を払わなければいけない、自慢できない、天気によって左右される、混雑する、職員の態度が悪い、衛生的ではない、騒音がする、危険があるなどです。とにかくデメリットばかりといわれています。

こうして見て、普通に自分のことだけを考えると、自動車の圧勝です。どう考えても、みんな車ばかりを使います。

これは茨城県のデータなのですが、だからこそ車が圧倒的に便利で、圧倒的に快適だからこそ、オレンジの棒グラフが自動車ですけれども、1965年から2003年までずっと増え続

けていることが分かります。青が鉄道で、緑がバスなのですけれども、激減しています。

私自身も車は好きなので、車のある生活は楽しくて、かっこよくて、快適で、便利というのを私は否定しません。

ただし、いろいろなデメリットもあります。恐らく世界中で、車のデメリットはそんなに大声で宣伝されていません。なぜかという、大きなマスメディアの重要なスポンサーが車会社だからだと私は思っています。

ただ、交通渋滞による損失は非常に大きいといわれていますし、CO2 は、皆さんご存じのとおり、1人あたりに換算すると自家用車は非常に大きく、飛行機よりも大きいです。

1世帯当たりの年間エネルギー消費は、車が半分ぐらいといわれています。ですから、車を持っていない世帯は、それだけで CO2 の排出量が半分になっている可能性があるということなのです。

それから、いろいろなエコ活動があります。例えば、冷暖房を1℃調節するとか、照明をこまめにぱちぱち消すとか、シャワーの時間を減らすとか、リサイクルに出すとか、分別をすとか、いろいろ一生懸命やったとしても、その人が車で移動していると、全部ちゃらになってしまうぐらい、車から出る CO2 の量は多いのです。

1日5分アイドリングストップというのは、そんなに寄与しません。車の会社を敵視しているわけでは全然ないのですけれども、アイドリングストップをずいぶんPRされています。これは、車が売れるとか、売れないに関係ないからです。今の車は燃料を全部コンピューター制御していますので、アイドリングストップはそんなに CO2 には寄与しません。

それから、CO2 だけではなくて、皆さん、こちらの写真で、どちらが体にいいでしょうか。これは小学校5年生にいつもやっているのですが、こういうふうに出すと、大体「b」と言われます。正解は大都市です。

健康にいいというのも、いろいろな尺度があるのですが、ここでは肥満者の割合と歩行量の関係です。これは縦軸が歩数で、横軸が肥満者の割合です。これを見ると、大都市、神奈川、東京、兵庫、大阪、愛知は、車にあまり乗っていないので歩数が多いのです。それで肥満者の割合が、25%から 30%ぐらいと少ないです。地方都市、例えば、岩手とか、高知とか、徳島では、歩数がすごく少なくて、肥満者の割合が 35%から 40%になっています。ちなみに長野は真ん中ぐらいです。

これは、国別の肥満度と、徒歩・自転車・公共交通利用率のグラフです。

オレンジが肥満率です。青いのが車以外、公共交通とか、徒歩、自転車の利用率です。



アメリカはすごい国で、3割ぐらゐは肥満です。都心部でも9割が車を使っている国です。カナダ、イギリス、フランス、イタリア、ドイツ、スウェーデン、オーストラリア、オランダ、デンマークとなるにつれて、肥満率は5%ぐらゐになっていて、車の利用率が下がってくるのが分かります。これはきれいに相関があります。因果関係ではなくて、相関なのです。どちらが先かは分からないのですが、かなり関係はあるということです。

それから、子どもの肥満です。

皆さん、最近、太った子が増えたなと思いませんか。東京にゐると全然気付かないのですけれども、私は実家が札幌なので、札幌に帰ると、ずいぶん太った子が増えたなと思えます。子どもの肥満は実際に増え続けていて、これも例外もあつて、神奈川と東京だけは増えてゐないのです。ダイエットとかをしているのでしょうか、かえつてやせてゐる子が増えています。ほかの地方部では、軒並み子どもの肥満は増えています。

原因は食生活の変化、室内遊びの増加、車移動の増加といわれてゐまして、車での移動の増加というのが、恐らく大きな要因ではないかと思ひます。ただ、これは防犯上の問題ですか。塾に夜遅く行つてゐる子どもが1人で帰つてくるのは心配だから車で送らなければいけないとか、いろいろな事情があると思ひますけれども、これが一因だといわれてゐます。

これは、5歳児の1日の歩行量の推移です。1987年に1万2000歩、5歳の未就学児が歩いていたのが、1997年の15年ぐらゐ前ですけど、半分以下になつてゐることが分かります。これぐらゐ、子どもの交通行動というのが、恐らく子どもの肥満に影響していると思ひれます。

それから車の維持費です。1000ccの車で東京では1日2000円ぐらゐかかると試算されてゐます。もうちょっと排気量が大きい車ですと、税金も高いですし、ガソリン代もかかりますし、保険代も高いので、1日3000円から5000円ぐらゐかかります。ただ、これは一度に払つてゐるので、あまりみんな気付いてゐません。ちなみにこれをつくばで計算すると、1日1300円ぐらゐかかっている結果になつてゐます。これだと、もしかしたら毎日タクシーを使うほうが安上がりかもしれません。

あるいは交通事故です。恐らく、ここには交通事故に遭つたことがある方は、たくさんおられるのではないかと思ひます。私も今まで、学生時代だけで友人が2人交通事故で亡くなつてゐます。車の事故リスクは結構高く、もし1年に1万キロ、20歳から70歳まで50年間乗り続けたとすると、300人に1人が事故死、250人に1人が死亡事故の加害者にな

ります。これは単純に割り返しなのですが、そういうデータがあります。

私は車が大好きだったのですけれど、車をやめようと思ったのは、このデータを見てからです。加害者になるんだと思って、それでやめました。

実際の死亡・行方不明者数との比較なのですが、これは東日本大震災で亡くなった人の数は入っていないのですが、過去2年前から12年前までの10年間に、地震での死亡・行方不明者数は115人です。ところが自動車は7万235人でした。2桁ぐらい違うのです。過去50年だと、地震が6886人で、自動車が52万3000人ぐらいです。本当に桁違いに車で亡くなっている方のほうが多いにもかかわらず、私たちはあまり車のことを怖いと思っていないのです。地震は怖い、飛行機は怖いと思っても、車のことはあまり怖いと思いません。これは報道の量にもよりますし、1回に亡くなる方の数が1人とか、多くても2人とか3人なので、1個1個のケースを積み重ねると52万人とかになるのですけれども、それがちょっとずつ薄く起きていると、なかなか気付かないということです。

交通事故のリスクの認知というスライドは、説明をすると長くなるので、後で読んでおいていただければと思います。要は、車に乗っている人ほど、車を安全だと思っているということです。そういうふうには、リスク認知にも偏りが生じてしまうということです。

それから中心市街地活性化です。これも、まち歩きをするときに、中心市街地の活性化が恐らくいろいろな地方都市で大きな課題となっていると思うのですが、車が見えたり、向こうから車が来ている、あるいは路肩に車がいるだけで、ちょっとまち歩きが楽しくなくなるというデータが実証されているということです。車がいると、まちは歩きにくく、雰囲気が悪くなって、楽しくなくなるということです。

車移動が前提の社会というのは、車で行きやすい店に行くことになります。車で行きやすいのは、駐車場が混雑していて狭い中心市街地ではなくて、広い郊外の大型のチェーンでしょう。恐らく、お母さん、奥さんたちは、車庫入れが苦手だったりするので、そんな都心の狭いぎりぎりのところに入れるよりは、ゆったりと広い、多少曲がってもいいようなところに入れたいのです。

大型チェーン店の本社の多くは地域外です。例えば、ジャスコさんとか、イオンさんとか、全部東京、あるいは大阪が本社です。なので、多少雇用はあるかもしれないですけども、商業が過度に自動車と大規模チェーンに依存した地域では、地域内資本が地域外に流出します。法人税が地域にあまり入ってきません。固定資産税は入ってきます。大型店は収益低下ですぐに撤退してしまいます。

つくばでも同じようなことが起きていまして、10年ぐらい前にできた大きい店舗が、できたときに地域の小さい店を全部倒産させて、その後、大規模店が2軒、3軒できて乱立していったのです。最近一番新しく iias (イーアス) というところができた後に、その周りの古くからあった10年とか15年たった商業施設が撤退してしまいました。そうしたら、その周りの人は本当に困っています。大変です。車がないと、本当に大変な状況になっています。

それから、車で行くと、季節の匂いを感じられません。季節の匂いがありますよね。春の匂いだな、夏の匂いだな、秋の匂いだなというのが、シャットアウトされているので、感じられないでしょう。あるいは、身近に近所の人と「こんにちは」と言ったり、あいさつしたりする機会が恐らく薄れてくると思います。私も子どもを連れて歩いていると、「あら、こんにちは」と絶対に言うのです。子どもを連れて歩いていないと、「あら、今日はお子さんどうしたの」、「ちょっと熱出しちゃって」、「あら」と言って次の日にリンゴを持ってきてくれたとか、そういうのがあるのですけれど、そういうのが、恐らく車に乗っていると、ちょっと会釈ぐらいはするかもしれないけれども、薄れていくでしょう。

実際に、地域愛着の研究をしている研究者がいて、車を使うのを強制的にやめてもらおうと、お願いをしてお金を払ってやめてもらったのですけれども、地域風土との接触量が増えるという因果関係の研究結果があります。それから、風土との接触量が増えると、地域愛着が強くなるという因果関係があります。

つまり、車ばかり使っていると、地域愛着が薄れていくというようなことがいえるのではないかと思います。車で行きやすいお店の多くは大企業ですし、どこでも同じ商品が買えます。つまり、地域の歴史や、文化、名産品などには鈍感になるでしょう。例えば、マクドナルドは、多少違うみたいですが、世界中どこへ行っても同じような味です。あと、ジャスコ、ユニクロ、ごめんなさいこれは実名を挙げてしまっていますが、世界中どこへ行っても同じものが買えるということは、べつに地域性とかは関係ないのです。なので、べつに地域なんてどうでもいいということになりかねないということです。

それから、これは、この6月にドイツの学会に行ってみつけたデータですが、車をたくさん使っている子と、そんなに使っていない子の友達の数です。車を使っている子のほうが、友達が少ないのです。それから、車をたくさん使っていると、大人管理外の友達訪問トリップも少ないです。両親の社会的な交際回数も、車を使っていると少ないというデータもありまして、車の影響があるということです。

それから、同じようなものですが、車で運ばれている子どものほうがうつ性が高く、不安性も高く、攻撃性も高いというデータがあります。これはどうやって測ったのか、本当かなとは思うのですけれども、一応こういうのが学会で発表されています。

それから、子どもの乗せられ移動について、東工大生にアンケートをしたのです。傲慢性、どれだけ自己中心的で傲慢なやつかというのを測るアンケートと、幼少期の生活、テレビ、お祭り、あいさつ、車利用を聞いたのです。すると、傲慢性に影響を及ぼしている幼少期の生活についての変数は、車利用だけでした。テレビを小さいころ見ていたかとか、お祭りに参加したかとか、あいさつをしたかはそんなに関係なくて、車利用だけが関係ありました。

つまり、子どものころに車ばかり使う家に育った人間は、大人になると傲慢なやつになるということが、東工大生だけのデータですけれども、示唆されました。これを読んで、私は、子どもをあまり車に乗せないでおこうと思いました。

それから、保育園で通園しているときの絵を描いてもらったときに、歩いて通園している子は、草、花、犬など道ばたの様子を描いたのですけれども、車で送迎されている子は、電信柱、信号とか、描くものが全然違いました。絵の豊かさとか、季節性とか、そういうものが全然違うというデータがありまして、ジャーナリストの鈴木文彦先生が、「通園とか通学の手段が子どもの原風景に大きく影響するでしょう」とおっしゃっていました。これは、たぶんその可能性は高いと思います。

公共交通、公共空間というのは、子どもにとって社会性を育むのに非常に重要な空間だと思いますので、車で行くと、泣いても寝てもいいので楽なのですけれども、それだけに頼っているのは、子どもの生育上危ないと私は思っています。

車にはいろいろなデメリットがあります。あんなに快適で便利なのですけれども、いろいろなデメリットもあります。

そうはいつでも楽しいのです。快適で便利です。今日車でいらした方は、手を挙げにくいですか。でも、3分の1ぐらいは車でいらしています。車はやはり便利ですし、特に仕事で時間を守らなければいけないときには、乗り継ぎとかを考えると便利なのですけれども、デメリットもあります。

では、どうすればいいのだということで、社会的ジレンマは省きます。要は、車を全部やめるというのは、この世の中ではほぼ無理なので、節度ある車の使い方をしましょうというのが私の主張です。これを目指すのが、モビリティ・マネジメント (MM) という交通

施策です。

車ばかりに依存するのではなくて、車も使うのだけれど、こちらの選択肢も見ようというふうに節度ある使い方をする。そのように行動が変わらなければいけません。それを行動変容といいます。その行動変容のために3つの方法があるといわれていまして、1つはおカネです。1つはチカラです。もう1つはコトバです。

例えば、「1万円あげるからバスに乗ってください」と言われたら、乗ろうかなと思います。あるいは「税金を倍にするから、車に乗るのをやめてください」と言われたら、車をやめようかなと思います。それがおカネです。あるいは、「車に乗ったら逮捕します」と言われると、逮捕されるのは嫌だから、バスに乗ろうかなと思います。それがチカラです。コトバというのは、情報提供とか、教育とか、そういうことで変わってもらうものです。自分の意思で自発的に賢く車を使うことを促す交通施策が、モビリティ・マネジメントという施策です。

モビリティ・マネジメントの定義は、これを読めば分かると思うので省きます。

MM を実施する場も、住民に直接、町内会単位でやったりするようなものとか、転入者が引っ越してきたときに、住民票の届け出のときに渡したりとか、職場 MM でエコ通勤を奨励したりとか、学校教育 MM にエコモ財団さんも非常に力を入れてやってくださっているようですが、いろいろなものがあります。

MM の中の代表的な技術要素で、こんなものがありますけれども、今日は動機付けと、公共交通情報、行動プラン、イメージ形成とおまけということでお話をしたいと思います。

今日、車でいらしている方は、3分の1か5分の2ぐらいいらしたのですが、あなたが車大好き人間だとして、公共交通はすごく便利とはいえないまでも、一定程度整備されているとして、何を言われたら車を控えようかなと思いますか。私の場合は、車で人をひき殺してしまうというので、うわっと思ったのです。当時はまだ20代でしたのでそれで終わったのですが、今は子どもがいるので、子どものことをいわれたら、やめようと思います。皆さんなら、何でしょう。

いろいろなデメリットがあったと思うのですが、これは人それぞれだと思います。その年代にもよりますし、家族構成にもよると思います。なので、モビリティ・マネジメントを実施するときには、ターゲットがどんな人なのか。どういう動機付けが一番効くのかというのを、マーケティングと一緒にきちんと把握しておかなければいけません。

例えば、高校生の利用を増やしたいのなら、高校生は一体何に反応するのかなど。大学

生がターゲットなら、大学生は何が好きなのかなど。あるいは、主婦なら主婦がどんなものがあるか。あるいは、勤め人の30代、40代なら、健康のこととか、メタボとか、そういうのが気になるのでしょうか。だから、そういうふうにターゲットを掲げることは、とても重要です。

それを伝える動機付け冊子も、とても重要です。この動機付け冊子というのは、要はなんで車を控えなければいけないのかというのを、その人にすっと落ちるように、きちんと伝えるということです。

例えば、茨城県の高校生向けの通学のパンフレットでは、こんなのをつくっています。高校生と高校生の親を対象にして、いろいろ考えてつくったものです。これは、つくば大学のバスの利用促進に使った動機付け冊子で、こんな使い方がありますよとか、申し込み方法は簡単ですよとか、時刻表も付けていたりします。これは鹿島鉄道のものでした。

動機付けはとても重要だということと、もう1つは、動機付けだけされても、そうか、車は控えなければいけないんだと思っても、そのときに代替手段で、車ではなくて何を使えばいいという情報をきちんと提供をしないと、行動は起きません。なので、分かりやすく使いやすい公共交通情報です。

例えば、これはオーストラリアのパスの事例なのですが、こういうホルダーの中には、1回お試しで気軽に使ってみてくださいというバスの無料チケットと、バス停路線図だけではなくスーパー・美容院などの生活情報も記載した地域の地図と、1人ずつカスタマイズしたバスの時刻表を入れています。このバスの時刻表には、表面に自宅から会社の時刻表と自宅のバス停の地図で、裏面に会社から自宅の時刻表と会社のバス停の地図というのを、1人ずつにつくっています。これを何十万人規模でやっています。

1世帯当たり8000円ぐらいかかると言っていました。何億円とかかかっているようなものなので、「そんなにかかって大丈夫なのですか」と言うと、「いや、同じお金で新しく道路をつくろうと思ったら3キロぐらいしかつくれないけど、これをやったら本当に公共交通の利用者が増えるのよ」と州の担当者がおっしゃっていました。実際にパスは自動車の分担率が減って、公共交通の利用者が増えています。

これは、用途に応じたいろいろな公共交通の地図です。旅行者用とか、主題図、超コンパクト版とか、いろいろなものをつくっています。

それから、地図だけではなくて、時刻表もきちんと提供します。つくばを管轄しているバスの事業者さんは、時刻表が全然なくて、本当に困って、われわれの学生がつくったり

しているのですけれども、基本的にはこういうものです。

あと、バスの乗り方を丁寧に説明します。前から乗るのか、後ろから乗るのか、先に料金を払うのか、後で払うのかが分からないから、人に聞くのも恥ずかしいから乗らないという人も、特に車の強依存者の方には結構いるのです。なので、そういうのを丁寧に説明するのも重要だと思います。

それから、行動プランです。動機付けがうまくいって、公共交通の情報もあげました。では、それでなんとかなるかという、なんとかなる人もいるのですけれども、なんとかならない人のほうが多いので、ここで、バスや電車の利用をシミュレーションしてもらうというのが、この行動プランです。

多くはアンケートの紙上でやるのですが、例えば、帯広市デマンドバスの利用促進のチラシです。チラシは動機付けの冊子です。チラシを読んでもくださいねというアンケートです。お試し券を渡したのですけれども、お試し券を使う機会があると思いますか、お試し券を使うのは、いつどこからどこまでですか、書いてくださいと書かせるのです。お試し券を利用するのに、いつ、どこから予約の電話をしますかというのを書いてもらいます。そうすると、デマンドバスは予約がすごくハードルなので、例えば、10時にバスを使いたいなら、9時10分ぐらいに電話をすれば大丈夫なのかというのが分かるので、実際にバスを使うためのハードルが下がるといわれていますし、実証もされています。

これはいろいろなかたちのものがありまして、これはコミュニティ・バスの利用促進の行動プランです。コミュニティ・バスを使うことがあると思いますか、「絶対にない」「あるかもしれない」「ある」の選択肢です。「絶対にないですか」と言われると、普通の人は、「いや、絶対にないはないな」と思うと思いますので、多くの人は「あるかもしれない」か、「ある」に付けざるを得なくなります。そうすると、どのような用事かを書かなければいけないのです。それで市役所に朝10時ごろ、自宅から市役所前まで行くと記入します。それを自宅に「×」を付けて、そこを線でなぞってくださいということを依頼しています。こうすることで、イメージトレーニングをしてもらうというような方法です。

それから、ポジティブなイメージを形成します。大体、われわれはものすごく車会社の広告の影響を受けています。テレビをつけても、ラジオをつけても、雑誌を見ても、すごい車の広告が多いので、私も含めて、車は本当にすてきと思っているのです。バス、電車はなんかあまりよくない、ネガティブな感じがすると思うので、そういうときにニュースレターをつくるというのは、とてもいい方法だと思います。

それから、利用者からの意見要望、あるいは利用していない人からの意見要望に丁寧に答えるというのも、とても重要だと思います。誠実に対応することで、バス、電車利用者への信頼や愛着が醸成されていくのではないかと思います。

それからイメージ戦略です。これは車の広告です。イケダンというものです。みんなの夢だったというということです。本当に車はカッコいいです。

車がかっこいいというのは、車会社のイメージ戦略だけれども、私は、過度に車に依存したライフスタイルはカッコ悪いと思います。車が1台当たり、平均すると10万円分ぐらいは広告費だという話を、トヨタの人に聞いたことがあるのですけれども、ええっと思ってしまう。そんな莫大なお金をかけられていたら、もう公共交通の事業者さんは太刀打ちできないですね。

でも、公共交通もカッコいい、公共交通を日常で使うライフスタイルはおしゃれだというようなイメージ戦略も必要だと思います。例えば、JR 東海さんの「そうだ、京都へ行こう」というのは、私が思うエモーショナル・キャンペーンとは違うのです。「そうだ、京都へ行こう」というのは、京都へ行きたいなどは思わせるけれど、べつに新幹線ではなくて、飛行機でもいいでしょう。もうちょっと非日常の旅とか、出張の足というよりも、日常の足としての公共交通のイメージを向上させるようなキャンペーンができればいいなと思います。

これはウィーンの交通局のキャンペーンですが、「ぼくらのツアーバスだ」です。この人たちは素人のバンドさんで、プロの音楽をやる人たちはツアーバスを持っていて、自分の器材をそこに乗せて移動するのですけれども、この人たちはアマチュアなので、路線バスが僕たちのツアーバスだよというふうに楽しそうに待っているというポスターです。

こんなもの (TOKYO HEART by 東京メトロ) もあります。

これは、仙台市のパークアンドライドのポスター案です。パークアンドライドをしましょう。車を集めてバスになります。

これも同じですけれども、お昼ご飯のときに「合い席できますか」と聞いています。車が渋滞しているときにも「合い席できますか」と言って、びっくりしているものなのですから、バスは合い席なのです。電車も合い席ですというようなものです。

すみません。もう30分たってしまいましたのでこれも省きます。

エモーショナル・キャンペーンはとても重要です。これも、高校生を対象にした、ただの通学路はいつか一生ものの記憶になるというキャッチフレーズで、若い人にも積極的に



アピールして、公共交通を使うライフスタイルはカッコいいんだということを、きちんと伝えたいと思っています。

日本のモビリティ・マネジメントでも、いろいろなブランド戦略をやっています。モビリティ・マネジメントのツールデザインは、デザインというと奇抜な意匠とか、とにかく色を使うことだと思われがちなのですが、そうではなくて、機能的かつ美的に優れたツールこそが、人々の意識や行動を変えるはずだと思います。デザインやキャッチコピーの重要性をぜひ知るべきだと思いますし、つくり出す人々に敬意を払って、もちろんお金も払うべきだと思います。

参考文献は、『モビリティ・マネジメント入門』、『モビリティ・マネジメントの手引き』、『社会的ジレンマの処方箋』の以上です。

すみません。事務的に終わってしまいました。オーバーして申し訳ありません。どうもありがとうございました。

#### 4. 講演③

##### 「事例紹介：富山市型 LRT による低炭素交通まちづくり」

富山市都市整備部 都市政策課長 高森 長仁

皆さまお疲れさまです。私は富山市の都市政策課の高森といいます。私からは、富山市の EST（環境的に持続可能な交通）モデル事業、公共交通活性化の取り組みについて、事例報告というかたちで概要をご説明させていただきます。時間は 15 分ですので、35 分ぐらいまでご報告させていただきます。

富山市の EST モデル事業、公共交通活性化の取り組みにつきましては、ご存じの方も多いかもしれませんが、先ほど黒川先生からお話がありましたように、これから人口減少、あるいは高齢化、生産年齢人口の減少によって、都市の維持管理にも問題が出て来ることに、地方都市は直面しております。

これからどういうまちづくりを進めていけばいいかということですが、集約型のまちづくりを避けては通れません。これは CO2 削減についても同じかと思います。

そこで富山市は、まず、公共交通をまちづくりの軸として位置付けました。軸でありますから、必要に応じて行政が関与して活性化していく方針です。ここが富山市の大きな特徴かと思っております。

課題としては、人口減少と超高齢社会、過度な自動車依存、中心市街地の空洞化と活力低下です。都市が拡散していくと、どうしても道路をつくらなければいけません。あるいは上下水道も整備していかなければいけません。ところがどんどん人口が減って密度が減っていくと、少ない人数でたくさんの施設を維持管理していかなければいけません。そうすると、都市の行政コストが非常に高くなって、1 人当たりの税の負担も膨れてしまうということです。それから、何と言っても非効率な生活になりますので、運輸部門はもちろんのこと、CO2 の排出量も増大してしまいます。こういったことが、地方都市共通の課題だと思っております。

そこで富山市では、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化、いろいろなものを集積してコンパクトに暮らしていくまちづくりを目指すこととしたわけです。

確かに、40 年、50 年かけて病院、学校、いろいろなものが郊外へ行きました。行政としても、これ以上拡散させてはいけない、まずは拡散を止めたいという思いで、こういった公共交通を軸としてその周りにいろいろなものを集積させようと考えております。40 年、

50年かけてきたものが10年や15年でできるとは考えておりませんが、中長期的に集約化を図っていきたいと考えております。

これを実現するために、3つの柱を設けております。1点目は、公共交通の活性化です。大手を除いた全国の民鉄さんは、7割が赤字で苦しんでいると聞いております。このような中、富山市では、必要に応じてまちづくりに必要な公共交通は行政が関与して活性化していく方針でございます。

2点目は、軸となる公共交通沿線へ居住を集めていこうということで、富山市では現在、優良な住宅の建設・取得に補助を行っております。

3点目が、中心市街地の活性化でございます。われわれ行政マンは、市民の方に「中心市街地はもういいんじゃない?」「郊外のスーパーがあればいいんじゃない?」とよく言われますけれども、最近つくづく思いますのは、中心市街地は経済活動が活発で、都市機能の観点からも税収がすごく上がっているわけです。富山市の中心市街地の面積はわずか0.4%になりますが、そこで固定資産税、都市計画税を20%強上げております。変な話ですけども税収を確保する意味では、郊外全体に投資するよりも、中心市街地に集中的に投資して、効率よく税を賄う。それによって中山間地域も賄っていきたいという説明を、市民の方に行っております。

こういった考えは、平成17年に7市町村が合併したわけですがけれども、当時、その後すぐ策定した都市マスタープランや総合計画等にしっかり明記しております。

都市マスタープランだけではなく、交通の計画、あるいは環境の計画、福祉の計画全て、こういった基本方針を明記したうえで、各分野でどういう取り組みをしようというふうに、分野横断的に現在取り組んでおるところです。

最も特徴的なのは、公共交通を軸としたことですけれども、土地利用とも連携しております。この黒の実線が6路線の鉄軌道で、黒の点線が13路線の幹線バス路線です。この19路線を公共交通軸と位置付けて、赤でハッチングがかかっている部分に、居住やいろいろな機能を集積していこうということで、都市マスタープランに明記させていただいています。ここが非常に大きな特徴かと思えます。

もちろん、用途地域の方々もいらっしゃいます。先ほど線引きの話もありましたけれども、最初は「不公平ではないか」という声が出るかと思いましたが、ほとんどそういう声もなく、この沿線に住んでいただくと補助金を出すことについても、市民の皆さまにはおおむねご理解いただいております。

このハッチングがかかっている部分に、現在約3割、28%の方が住んでいらっしゃいます。将来20年後には、42%まで引き上げたいと目標を設定しております。2012年6月末現在では31.4%ということで、このまま順調にいけば目標をクリアできると考えています。

軸となります公共交通活性化につきましては、基本方針を2つ設けております。1つ目には、コンパクトなまちづくりを実現させるための活性化施策で、代表的なものがLRTネットワークの形成です。基本方針②としては、従来どおり地域特性に応じて、中山間地域のコミュニティ・バス等の確保も図っていきたいと考えています。

本日は、時間の関係もございますので、コンパクトなまちづくりのための公共交通活性化プロジェクト、LRTネットワーク形成について、少し報告させていただきます。

もともとは、黄色の線、富山地方鉄道市内電車が6.4km走行しておりました。平成18年4月末に、日本発の本格的LRTということで、JRの地方路線7.6kmを思い切ってLRT化を図り、水色の線、富山ライトレールとしました。現在は、赤の線が平成21年12月に開業しましたが、環状線化ということで、黄色の既存路線を900m延長してつないでやることによって、都心部にLRTのサークルをつくり出したものです。

ライトレールは沿線のまちづくりをメインに、環状線につきましては、中心市街地の活性化、回遊性向上という目標を持って取り組んできたわけでございます。今後につきましては、富山駅では、平成26年度末の新幹線開業に合わせて、在来線の高架に取り組んでいるところでございます。新幹線と在来線の高架が完成した後、北側のLRTと南側の路面電車を接続する計画も持っております。

緑色の部分は富山地方鉄道の鉄道線でございますけれども、そこに黄色の路面電車が乗り入れる、いわゆるトラム・トレイン構想も、事業者と検討中でございます。

将来的には、25kmあまりのLRTネットワークを形成し、そのことによって、郊外から都心部に高齢者もバリアフリーで、乗り換えなしにアクセスできる交通網を構築していきたいと考えております。

富山ライトレールの整備については、ご存じの方も多いと思いますが、右側の写真にございますように、富山駅から対岸部までの8kmのJR鉄道線で、赤色の点線部分を赤色の実線部分に振り替えております。この1.1kmは、道路上に路面電車の軌道を整備し、青色の既存部分は「鉄道法」ではありますけれども、路面電車、LRTの形態として整備を行っております。開業が平成18年4月末、運営は第三セクターの富山ライトレールでございます。愛称はポートルムと呼んでおります。

整備にあたりましては、公設民営の考えを導入し、運行サービスの大幅な向上に加え、県内初の IC カードの導入やトータルデザインの導入などにより魅力を大幅にアップしました。

徹底したバリアフリーということで、鉄道区間も含めて、全て低床型の路面電車が発着できる、低床のスロープ付きの電停としております。左側が、道路上に新たに軌道を敷設した区間、右側が鉄道線を活用したものでございます。鉄道線でございますけれども、ホームを全部取り壊して、電停としております。

その整備効果としては、利用者が大幅に増加しました。その原因は、高齢者の日中の利用が増えたということです。当然、自動車からライトレール利用への転換が約 12%ありました。これによって CO2 の削減も確実にできたということです。

2 番目に行いました LRT ネットワーク、市内電車の環状線化では、平成 19 年に「公共交通活性化再生法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）」が施行され、路面電車で初めて上下分離が可能となりました。おかげさまで富山市は第 1 号の認定を受けまして、まちづくりに必要なインフラとして、中心市街地の活性化・回遊性向上を目的に、施設の整備保有を富山市が行い、運営は鉄道事業者の富山地方鉄道が行う上下分離方式で路面電車を運行しております。

ライトレールでもトータルデザインを導入しましたけれども、中心部を走る環状線（セントラム）は、都心部を走るということで、都心の魅力を高めるために新たな都市景観をつくり出そうということで、道路空間も再整備を行っております。例えば、市道の大手モールという区間では、歩道、車道、軌道の全てで同じタイルを使い、石畳風のデザインとしています。

環状線の整備高架として、利用が増える、減るということは、私たちは気にしておりません。中心市街地の活性化に寄与したいと思っておりますので、アンケートの仕方を工夫しました。左上の表は利用目的のアンケート結果ですが、肌色が既存の系統、水色が環状線を表します。これを見ていただきますと、環状線は、買い物・私用利用が非常に多くあります。外出機会が非常に増えたと回答していらっしゃいます。まちなかのイメージが非常にアップしたという回答もいただいています。自動車で来る人と比較すると、環状線を利用する人のほうが来街頻度が多く、消費金額も多いという結果も出ております。公共交通で来ることによって、お買い物のついでに飲食をしたりという生活が増えたものと考えております。

ライトレールの沿線では、いろいろな再開発も起こっております。地価も維持しており、赤色の環状線の部分では、地価が全く下落しておりません。これは先ほど言いました税収の確保にもつながっていますので、投資効果が非常にあったと考えております。将来的には南北接続、駅北のLRTと南の路面電車を接続したいと考えております。

公共交通活性化と一体となって、MMにも取り組んでおります。また、市民共同利用自転車ということで、パリのヴェリブ（Velib）と同じシステムですけれども、登録制のレンタサイクルにも取り組んでおります。

それから、路面電車4回目以降運賃無料サービスということで、4回目から無料で乗り放題になっております。これは事業者さんのご理解を得て、補助金なしで実施していただいております。

最後に、評価です。コンパクトなまちづくりは、なかなか進みません。ですけれども、進捗管理をしながら、かゆいところに手が届くような施策を打ちたいと思っております。そこで、現在取り組んでおりますのが、住民基本台帳にある42万人を全てGIS上にプロットしまして、その集積度合いの分析を開始しました。

そこでいろいろデータを操ると、例えば、高齢者を抜き出せるわけです。これは高齢者分布で、後で気付いたわけですが、中心部、あるいはライトレール沿線に高齢者が非常に多いことに気付きました。これは、これまで取り組んできた富山ライトレール、あるいは中心部の取り組みが非常に効果的だったと評価していいのではないかと考えております。

まちづくりの効果としては、真ん中のグラフが都心地区の社会動態（転入転出の差）ですが、従来転出増加になっていたものが、平成20年度から転入超過に転じました。このままいくと中心部の人口が戻ってくると思っております。公共交通沿線の人口も、転出超過だったわけですが、今年6月の調査では転入超過に転じたということで、少しずつですけども、コンパクトなまちづくりが進みつつあると評価しております。

すみません。早口でございましたけれども、富山市の取り組みを紹介させていただきました。どうもありがとうございました。

## 5. パネルディスカッション「低炭素な交通まちづくりのビジョンと実現に向けて」

筑波大学大学院システム情報工学研究科 講師 谷口 綾子  
富山市都市整備部 都市政策課長 高森 長仁  
松本市政策部交通政策課長 川上 正彦  
一般社団法人カーフリーデージャパン 望月 真一  
アルピコ交通株式会社 長野支社長 鈴木 立彦  
コーディネーター：計量計画研究所 理事長 黒川 洸

黒川：それでは、ちょっと触れておきたいことですが、これまで谷口先生、富山市の高森課長さんにはお話しいただいたのですが、今日の全体のテーマは、「低炭素な交通まちづくりのビジョン」、あるいはそれをどう実現するかということですが、この壇上に来た松本市の川上課長さん、カーフリーデージャパンの望月さま、アルピコ交通の鈴木さま、この人たちはまだ何もしゃべっていないので、その3人の方に5分から10分ぐらいの間で、これについて自分たちがやっている政策とか、効果、難しさをおしゃべりいただいて、それから5人で意見を交換したいと思います。

時間ができたら、フロアからの質問も受けたいと思いますので、皆さんはどういう質問をしたいかを考えながら聞いてください。

### 「次世代交通政策について」

松本市政策部交通政策課 課長 川上 正彦

皆さんこんにちは。松本市交通政策課長の川上正彦でございます。本日は、北信越 EST 創発セミナーということで、当松本市で開催されたことに、まず感謝申し上げます。遠路からお越しの皆さんもいらっしゃるのだと思いますが、当松本市に来ていただいて、心から歓迎を申し上げます。

これから松本市の取り組みについて、ご紹介をいたします。画面を見ながら説明をいたしますので、よろしく願いいたします。

まず、松本市の概要でございます。人口は、9月1日現在で24万3783人、商圏人口が約58万人、県内第2位の都市として、国宝松本城を中心とした城下町でございます。松本市では、超少子高齢型人口減少社会の中で、赤ちゃんからお年寄りまで健康で自立して明るく元気に過ごせるまちを築くため、市政の最重要施策として、健康寿命延伸都市・松本

の創造に取り組んでおります。

さて、松本市の交通の状況でございます。道路網は、合併による市域の中で、旧松本市を中心に放射線状に広がる道路網形態を成しております。合併をしたということで、市域が広がったわけでございますが、通勤通学が旧松本市を中心に集中しておりまして、中心市街地の交通渋滞が顕著な状況になっています。

では、公共交通がどうなのかでございます。路線バスが33路線です。今日はアルピコ交通の支社長さんがおみえでございますが、アルピコ交通さんも含めまして全部で33路線で、アルピコ交通さんを補完するかたちで、松本市でやっております西部地域コミュニティ・バスが5路線ございます。鉄道は、JR線と、アルピコ交通さんの上高地線ということで、3路線がございます。

次に、公共交通の利用状況ですが、これは先ほど先生方もおっしゃっていましたが、減少傾向でございます。JR松本駅で前年比79%、アルピコ交通さんにつきましては53%、バス路線が21%ということです。その逆に、自動車はどうかということでございますけれども、車両の登録台数は240%、1世帯当たりの保有台数は156%ということで、公共交通の利用は非常に減ってきているわけですが、自動車の保有台数は増えているような状況でございます。

そこでどうしたらいいかでございますが、このような自動車の増加、公共交通の減ということで、上のほうでは日本の現状ということで、(1)から(3)まで記入しています。松本市の現状は、マイカーの利用が71.9%と非常に高い。あるいは、公共交通の利用は5%に満たない状況で、どうなっていくのかなということで、毎年利用者が減少して、いわゆる公共交通サービスが低下していく。あるいは、自動車で移動できない人の交通手段がなくなり、まちの来街者減少していく。それと、先ほどの先生のお話にも出ておりましたが、小売店の販売額は、郊外の小売店が伸びて、逆に駅周辺が落ち込んでいる。家庭から排出する温室効果ガス排出量の約3割がマイカーであるとともに、中心市街地は空地が進んで、そこにできているのが駐車場という現状になっております。

そこで、松本市は、松本城を中心とした中心市街地において、これまでの車を優先したまちづくりの考え方を転換する。それで人や、自転車、公共交通を優先する交通施策を通じて歩くことを基本に住む、働く、楽しむなど、さまざまな都市活動が集積された持続可能なまちづくりに向けて、次世代交通政策に取り組んでおります。

次世代交通政策というと、勘違いされる方では、夢の乗り物でも松本市に入れるのかな



というようなお考えの方もいらっしゃいますが、ここに4つの基本骨子がございます。

この次世代交通政策を進めるうえで、松本市が検討して、基本政策を策定しました。3つの基本理念として、1つ目が、「車を優先した社会」の転換。2つ目が、歩行者・自転車・公共交通の優先。3つ目が、エコで快適な移動により人が集う「交通のまちづくり」ということで、この3つを基本線にして、次世代交通政策の基本方針を定めております。

では、これから進むべき松本市の道です。2012年8月に市民の皆さまとの情報共有化の一層の推進を図るため、具体的な方策として、新しい交通体系によるまちづくりのビジョンを定めております。このビジョンでは、松本市が目指すまちの姿、5項目を定め、次世代交通施策の対象となるエリアを3つの区域で区分しております。

松本市が目指すまちは何かを、(1)から(5)まで決めました。

松本市が目指すビジョンに定めたまちのエリアは、遠来の皆さま方はなかなかお分かりにならないかと思いますが、3つの地域で分けております。ここの図面にもございますが、①の部分は、松本駅から松本城まで行く商業が活性化した地域です。②の部分は広範囲のところで、あがたの森公園があるわけですが、その辺です。③は、松本駅から少し離れた内環状線の通る部分です。この部分を3つのエリアとして施策を進めていくようにしております。

次に、新しい交通体系によるまちのイメージについては、区域・空間と、移動のイメージで示しております。策定しましたビジョンの中では、重要となるまちのイメージは、人の集まる場所になることを基本にして、いわゆる新しい交通体系でのまちづくりということで、ここに黒いポツがございますが、これだけの効果が現れることが基本となっております。

これはヨーロッパのイメージですが、ヨーロッパの中心市街地では、多くの人があふれて、まちも光っております。ここも以前は自動車に占拠されておったまちでございますが、松本市としてはこのようなまちづくりを目指したらどうかということで、取り組んでおります。

これから松本市がやっていかなければいけない、まちづくりの基本方針、具体的な施策でございます。(1)歩行者空間。(2)ゾーン30。(3)自転車の交通体系。(4)公共交通。公共交通につきましては、既存の公共交通の充実強化。それとともに、新しい公共交通システム導入の検討。(5)パークアンドライド。それと一番大事なことですが、(6)交通安全の啓発です。自動車だけではなくて、自転車に乗っておられる皆さんの交通安全

の啓発もやっていかなければいけない。そういうことを具体的な施策として考えております。

これが松本市の次世代交通政策の今後の進め方でございます。一番大事なのは、市民、関係機関、あるいは団体の皆さまとのいわゆる市民との合意形成です。これは、ヨーロッパのほうでは事前協議と申しておりますが、これを図るとともに、さらに目に見える形として、啓発的な活動、あるいは社会実験をやっていかなければいけないということで、平成 25 年度に向けての取り組みを考えています。

この画面にはございませんけれども、お手元に「松本市次世代交通政策社会実験」と、「松本カーフリーデー」という 2 つのチラシがあると思います。先ほどから申し上げておりますように、市民の皆さまに、自動車の利用を減らし、人に配慮してゆっくり走ることで、普段とは違った歩行者優先の道路の在り方を体験していただくということで、今週の土曜日に、大名町通りと、中町通りで社会実験をいたしております。ぜひともよろしくお願ひしたいと思います。

この後は望月先生のお話になるかと思いますが、カーフリーデーにつきましても、同日開催いたしまして、2004 年からの第 9 回となっております。

ちょっと時間を取ってしまいましてすみませんが、以上で取り組みの説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

## 「カーフリーデーと松本市次世代交通政策 ～本格的な市交通政策の実現を目指して～」

一般社団法人カーフリーデージャパン 望月 真一

私のほうからは、カーフリーデーのご紹介と、先ほど紹介されていまして松本市の次世代交通政策を私どもも少しお手伝いしていますので、カーフリーデージャパンとして、こんなことを考えながらお手伝いをしているのだということを、紹介させていただきます。

今日お見せするものは、お手元のレジュメと少しずれておりますが、画面を見ていただければと思います。

カーフリーデージャパンは、ヨーロッパのモビリティウィーク&カーフリーデーを交通にかかる基幹となる政策と位置付けていますが、そのヨーロッパのイベントの日本での普及をお手伝いさせていただいています。

右の絵は、現在のヨーロッパでは使っていないものですが、1998 年当初にフランスのイベントになったときや、その後ヨーロッパのイベントになったときに使われていたロゴです。

これがわれわれ日本にとって分かりやすい、最近ではアジアでも普及したいと思っているので、アジアでも分かりやすいということで、私としてはまだこれを積極的に使い続けています。青空で、車から歩いたり、自転車、公共交通に乗り換えようという目的を持った試みというロゴでございます。

これから3枚ぐらい、基本情報としてモビリティウイーク、カーフリーデー、または交通政策を考えるにあたって基本的に重要な情報をご紹介します。

最初に「車を考える」です。これは、ストラスブールが路面電車を導入したときに、同じ数の人を運ぶのに、それぞれの交通手段によって、どれだけ空間に差があるかを示したものです。これは、昔からドイツ、オーストリアでも使われている手法ですが、こんなことで分かりやすく、車よりもほかの交通手段のほうが有利なことを示しています。これを一般の人々が十分認識してほしい。

日本においては、中心市街地が空洞化して大変な目に遭っていますが、実は、1970年代、1980年代では、特にフランス、イタリア、スペイン、ラテンの国々では車優先のまちづくりをした結果、1975年にはパリのど真ん中においてもシャッター街、上には人のあまり住んでいないアパートで、1985年のリヨンでも広場は駐車場だった。こんな状況で、中心部に行けば行くほど空洞化していました。今は、視察に行くとまちの中心部に人があふれていますが、このときはそんな状況でした。それを、交通政策だけではないのですが、交通政策の転換によって大きな効果を生んできたといえます。これをまず頭に入れておいてください。

一般の人々の意識としては、これは2006年の松本のカーフリーデーでのアンケート結果ですが、イベントの来場者だけで全ての市民の意識とはいえないかもしれませんが、5割から6割の人が車で来ている。ところが、その人たちに「欲しい交通手段は何ですか」と聞いたときに、車がさらに便利になってほしいと言う人はわずかでした。こういう事実を、われわれは実感として持っているのだろうか。このことから、モビリティウイーク&カーフリーデーで、この辺のことを市民の人たちに理解してもらって、交通政策をしやすくすることを訴えたいということです。

これがモビリティウイーク&カーフリーデーの目的です。車と地球環境、都市交通、都市文化を考えるイベントであること。交通政策のスタートとして、この日にさまざまな新しい施策を展開する重要な活動であること。歴史的には、ラ・ロッシュというフランス一の環境都市、電気自動車を世界で最初に1990年代から使えるようにした都市ですが、1997

年にここで最初の「車のない日」というイベントを行って、翌年からフランスのイベントになり、2000年からヨーロッパ全体のイベントになって、2002年からはカーフリーデーから1週間のモビリティウイークになりました。2007年からは、毎年2000都市が参加する世界的イベントになりました。

モビリティウイークを、新しい交通施策への転換の機会として位置付けて、さまざまな約束事はあるのですが、1週間市民が共に考えていこうというものです。その一番のメインイベントとして、今もカーフリーデーが残っております。1日車を使わない都市空間を生み出して、通常の日と異なる都市環境を認識して、車とのかかわり、地球環境、移動の在り方、都市文化、生活について考えようというイベントです。

これが最初のカーフリーデーが行われたまちのオペレーションで、中心部に車のないエリアを生み出しました。下のような状況で、前日と当日の様子です。

今はアジアでも展開しつつあり、先進都市の台北、ソウルでも積極的に進められています。ベトナムでも9月9日に最初のカーフリーデーが行われました。

カーフリーデーの様子ですが、各地で行われるようになって、ことしはようやく2桁の10都市になるところです。各地でこのようなパンフレットをつくりながら、市民と共に地球環境の問題、移動の問題を考えて、自分たちのまちを見直そう、活性化を図ろうということです。

次世代交通政策ともかかわるのですが、われわれの狙いとしては、大きく2つをターゲットとして考えています。1点目は価値観の転換ですが、まちの中での都市空間の利用順位の逆転です。今はどちらかというところの逆であるものを、人から自転車、公共交通、自動車というように優先順位を逆転しようということです。2点目は、公共交通は行政サービスだということですが、これを再認識しないと、いろいろ言っても難しいことがあるからです。その他、総合的・横断的なアプローチとか、合理的・経済的な解決、さらには、少子高齢化の進捗が非常に早まっていますので、時間無制限ではないことの覚悟をして、頑張らなければいけません。

下の写真はリヨンですが、1985年に駐車場だったのですが、それを人のための空間に置き換えたものです。これは整備直後ですので店が少ないですが、今はいっぱいできて、人も多くなっております。

松本市への期待としては、こんな認識で、日本の成功モデルをつくりたいと考えています。われわれは、富山を1つの成功モデルとして注目していますが、次は違ったアプロー

チで新しい成功モデルを松本でつくりたいという気持ちでおります。松本はさまざまな条件が整っているところですので、期待には十分お応えできていると思っております。2009 年から本格的にスタートして、2012 年 8 月にビジョンというかたちでまだ具体論に入っていないが、そんな政策を進めたいと思っております。

日本で最初のカーフリーデー参加都市の 1 つからこういった動きがあるということで、われわれも非常に楽しみにして、頑張ってお手伝いをしたいと思っております。以上でございます。

### 「アルピコ交通の取り組み」

アルピコ交通株式会社 長野支社長 鈴木 立彦

こんにちは。アルピコ交通の鈴木でございます。

いろいろ難しい話が続きましたので、私のほうからは「アルピコ交通の取り組み」を、簡単にご紹介ですけれども、ご紹介したいと思います。

まず最初に、環境に優しいバスは、どんなバスを使っているかということから入りたいと思います。

一番最初はハイブリッドバスです。アルピコ交通では、18 年前になりますけれども、ハイブリッドバスを上高地に導入いたしまして、現在では全社の中で 89 両の台数を運行しています。ハイブリッドバスと言いますと、今はハイブリッドという言葉で、皆さんは環境に優しい車ということイメージされると思いますけれども、当時、まだハイブリッドというのは認知されておりませんで、低公害バスということで周知を図ってまいりました。

時代が変わったなと思いますのは、当時は低公害バスと車体に書いていたのですけれども、今そういうバスを走らせていますと、「低公害って何なの」と聞かれまして、ハイブリッドですよと答えると、「ああ、そうなんだ」と分かっていただける。これだけ、この 20 年の間でハイブリッドというものが普及したのだなと思います。

ただ、今 89 両と申しましたけれども、そのうちのほとんどが 10 年前ぐらいまでに導入できたということで、最近、こういったものに継続して投資をしていくのは非常に難しくなっております。補助金はあるのですけれども、全額出させていただくわけにはまいりませんので、1 台 2000 万円以上する車を利益の出ない一般路線バスに導入するのは非常に難しいことです。さらに、ハイブリッドバスはエンジンとバッテリーが付いておりまして、普通のディーゼルのバスよりも維持が非常に困難であるということで、環境には優しいので

すけれども、バス事業者の財布には非常に厳しいバスになっています。

もう1つ、電動バスです。これは環境省の「チャレンジ25環境づくり事業」に対応しまして、今、1台だけ長野市で運行している電動バスです。

こちらがBDF、バイオディーゼルの燃料で走るバスです。直富商事のほうで精製した天ぷら油とか、そういったものを、例えばアップルランドという系列のスーパーで出た廃油を精製して、それをバスの燃料に使っているものです。これも1台だけなのですが、2台、3台と増やしていくには精製が追い付かない状況です。

ただ、直富商事によりますと、二酸化炭素の削減が大きく、非常に効果があるということで、今後も2台、3台と増やせれば増やしていきたいと思っているバスでございます。

ただ、今日の話では基本的に公共交通は環境にいいですよという話なのですが、4、5人のお客さまを乗せて大きなバスが走っている状況では、決して環境にいいとは言えません。むしろ自家用車のほうがよほど環境にいいということになってしまいます。大型バスというのは、車検証上では実際に70人ぐらい乗れるのですが、それぐらい乗っていただいてこそ環境に対する効果が出るということで、いくつかお金を掛けないでお客さんを増やせる方法はないだろうかということで、かねてから取り組みをしております。

例えば、クリスマスバスということで、季節に応じたイベントです。これは「タウンズニーカー」のバスに、クリスマスの装飾をしまして12月に走らせる。社員がサンタクロースに扮しまして子どもにプレゼントを渡すイベントです。子どもは大喜びでプレゼントをもらって帰ります。これは、クリスマスだけではなくて、七夕とか、節分とか、かつてはいろいろイベントをやったことがございます。バスに興味を持ってもらう1つのイベントだと思っています。

また、バスまつりということで、自社で主催したり、県のバス協会で開催したり、いろいろあるのですが、2006年に初めてやりましたけれども、子どもたちが大勢集まります。運転席に座って喜んでいる子どもの写真がありますけれども、こういうイベントをやっておきますと、子どもに限らず大人も乗り物が大好きなんだなというのを実感いたします。大人も喜んで運転席に座ろうとしますし、お絵かきバスの写真もございますが、親も一緒になって絵を描きます。本当に皆さん乗り物が大好きなんです。けれども、実際の生活の中ではバスに乗っていただけない。

では、どうすればいいだろうかとということで、子どもたちをバスに乗せようという取り組みをしております。長野運輸支局の主催でやりました。これはちょっと前の写真です。

れども、小学生の子どもたちを集めて、バスにどうやって乗るのと。どうやってお金を払うのということを体験してもらいイベントです。

ただ、子どもたちだけにバスを知ってもらっても、やはりまだ大人の方がバスに乗らない。乗り方を知らない。そういう場面が多くあります。バスの乗り方を知ってもらうことが大事だなと思ひまして、先ほどの谷口先生のご講演で、茨城県の事例の中にもバスの乗り方がございましたけれども、左側が当社の公式サイトにある「バスの乗り方」のページです。

ここで自慢話をさせていただきます。これを最初にページに載せましたのは10年ぐらい前だと思ひます。そのときに、バスの乗り方を知ってもらうという目的でほかにどんなページがあるか、参考にしようと思ひて検索をしたときには、どのバス会社にもこんなページはありませんでした。この前、ちょっとページの内容を変えなければいけないということで検索をしてみましたら、あらゆるバス会社がこういうページをサイトに載せています。こういうページを出したのは、アルピコ交通が一番最初だと思ひます。皆さん、まねをしてこういうページをお載せになっています。

右側にあるのが時刻表冊子です。これは印刷物です。お年寄り含めて、わざわざアルピコ交通のホームページに来ていただく、全部の方に見てもらうことは難しいですので冊子をつくりました。この中には、全部のバス路線の停留所が入っている。あるいは、先ほどのバスの乗り方であったり、運賃という情報を入れ込むということで冊子をつくりました。ただ、印刷物は非常にお金が掛かりまして、毎年つくっていくのはなかなか難しい冊子です。

最後に、おまけ程度ですけれども、バスを見てももらうことが大事なのではないかということで、バスに行き先表示器がありますけれども、今は電光表示になっておりましていろいろなことができます。真ん中にありますので、「すみません、回送中です。」と書いてあります。ただ「回送」ではなくて、お客さまに申し訳ないですね、回送なんですよということをお知らせする表示です。ほかに、左下は「合格祈願」という入試バスのときに出す表示です。行き先が「合格」になるということで、このバスに乗ってぜひ合格していただきたいということです。

季節によって回送バスに（いろいろな）表示をするのですが、右側には、「merry Xmas」であったり、「謹賀新年」であったり、「交通安全運動実施中」です。ここには載せなかったのですが、「ノーマイカーウィーク」というのも用意してございます。そう

いう表示を出してバスが走っていると、それを知らないマイカーの人たちもバスを見て、「あ、ノーマイカーウィークをやっているんだ」というふうに分かっていただける。そういう効果もあるのではないかと思いますし、バスに興味を持って目を向けていただくきっかけになるのではないかと考えて、こんな取り組みをしております。

簡単ではございますけれども、アルピコ交通の取り組みでした。

黒川：どうもありがとうございました。

今からディスカッションということですが、4時半までということですから、5分か10分長くなってしまおうと思いますが、それぞれの人に私のほうから質問をして、回答をしていただきたいと思います。1人3分ぐらいと思ってやってください。

谷口先生には、モビリティの話ですが、学校にあるモビリティ、職場にあるモビリティとありますが、どれくらいの期間でマネジメントをやればその効果が出て、その効果は1回やればずっと続くものなのか、また元に戻ってしまうのか。そこら辺の話を少し追加していただきたいと思います。

高森さんには、実は私も富山のLRTに参画していて、富山は新幹線の新駅の駅舎をつくっているのですが、施設や何かの維持管理が高くなるというのもそうなのですが、高齢者がかなり利用されている。そうすると、富山の市長さんは、行政マン上がりではなく民間上がりなのでものすごく先進的で、「LRTは赤字だって構わない。全部の都市経営上プラスになればいい。」という経営的なセンスで見ているのですが、高齢者が出てきた場合の、例えば介護とか医療の費用を平気で出しているのか、まだその効果は出ていないのか、一体どれくらいかを出していただきたい。

川上課長さんには、非常に立派なまちづくりの方針だとか、いろいろつくっていますが、先ほど私がしゃべった中、あるいは川上課長が最後に住民の合意を取っていますが、取れそうなのか、どういうふうにしたら取れるのか。私はかなり懐疑的なのです。それについてどんなふうやっていくか。

望月さんは、ヨーロッパの例などをいろいろ言っていたのですが、最後に、車が主体になっているのをもう少しやって、道路でも、人、自転車、公共交通、自動車というふうに順番を変えるべきだというのですが、今の日本国の法律では、それに対して「道路法」と「道路交通法」があります。両方の第一条を見ると、「一般交通の用に供する」と書いてあるのです。「一般交通のように供する」というのをわ



あっと聞いていると皆さんはふんふんと言うのですけれども、これを正確に言うと、動く自動車交通が一般の交通の意味なのです。それを維持するために「道路法」では、人や自転車やバスが邪魔になるから横にのける、だから横断歩道はつくってもいいとなっています。自動車交通に邪魔になるからというのが、根本的な理由なのです。そう言うと、「道交法」とか「道路法」を変える可能性はどれぐらいまであるのか、お答えいただきたいと思います。

鈴木社長さんには、面白いいろいろなものをしていましたが、望月さんは公共交通は交通行政サービスという位置付けをされています。それは、そんなことはなくて、今日の会を主催しているのは、北陸信越運輸局ですよ。そういう意味では、運輸業としてやっているということと、今のようなご意見はどう受け止めるか。あるいは、業として、先ほどから言っているように、環境にいいことなのだけど、そうすると維持コストが高くなるしということで、経営面からどんな状況にあるかについて、お答えいただきたい。

最初に、谷口先生からお願いします。

谷口：ご質問ありがとうございます。

MM の期間なのですが、実際に実験する期間はまちまちで、例えば住民対象ですと、3、4カ月かかるものもあるし、1回だけで終わらせるものもあります。転入者のプロジェクトですと、転入者が来るたびに配るものですので、学校のほうですと、秦野の事例だと、小学校の授業は普通1つの単元を10コマとか使ったりするのですが、先生方はお忙しいので、2コマだけでなんとか終わらせようというのをつくっています。それを5年生にやった事例はありますが、それだと、準備のほうはずっと時間がかかって2カ月ぐらいかかるのですけれども、実験をやるのはその5分の1とかそれぐらいです。

効果の持続性ですが、5年生の子どもさんが中学校に入るまでは追えていまして、中学校に入っても、その授業を受けていない子と、受けた子を比べると、受けた子のほうがまだそういう意識が残っているという効果はありました。ただ、MM をやると効果は上がるのですけれども、だんだん下がっていくので、またぼんとやって、また上げてというふうに、ずっとやっていかなければいけないマネジメントなのだろうと思います。以上です。

黒川：どうもありがとうございます。では、高森さん。

高森：先生がおっしゃいますように、介護の費用は今、富山市は 300 億円を越えました。

ずっと右肩上がりに増えてきております。都市経営の観点から考えても、これをなんとか抑えなければいけないという課題認識を持っております。

そういう中で、公共交通を利用することによって、まず、乗り降りで歩くようになるのです。歩くということで、健康な高齢者、要介護、要支援にならない高齢者が増えてくるそうです。これは専門的な観点からも、ある年代を健康に過ごせば健康でいられる期間が長くなるというデータも出ております。残念ながらこの効果についてはまだ細かく分析しておりませんが、具体的に先ほどお示ししました GIS（地理情報システム）に、過去 5 年間さかのぼって、高齢者の要支援、要介護の分布を調査しております。あるいは単身の高齢者世帯とか、行政ならではの扱えるデータですけれども、これから中長期に分析して、効果を見極めたいと思っています。

なにぶんにも重要なデータで、個人情報ですので、この辺は慎重に、プライバシー、あるいは個人情報の問題も含めて今、検討を開始したところでありますので、もう少しお時間をいただければ公表できると思います。

黒川：どうもありがとうございます。それは逆に言うと、あんな分布を見ないで、トータルの市の支出の中で、300 億円が横ばいになるのか、そのままずっと上っていくのかぐらいが見えればいいです。逆に言うと、公共交通を入れるときの効果を、みんなが交通の便だけで見ようとしているけれども、そうではないというふうに首長に分からせるデータが欲しいのです。

高森：そうです。

黒川：今の富山の市長さんは分かっているからやっているけれども、分からない市長さんに教えたいわけです。そういうデータは日本にないし、アメリカにもないです。アメリカはいいかげんなデータをつくるのですが、あれはすごくそっぱちで、日本は実際のデータなので、ぜひ富山がリーディングシティーになることをお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

川上さん、どうぞ。

川上：先ほど申し上げました合意形成ということで、これは非常に難しい一番の課題だと思っています。ヨーロッパの事例は私どもも参考にしているのですけれども、合意形成をどうやっていけばいいか。丁寧な説明、あるいは行政側として明確な説明をしなければいけないということなのですが、それとともに、まず、松本市の現状が

どうだったのか、数値的なデータをこれから集めたり、検証していくわけですがけれども、そのデータを基にどういうかたち、数値的に見えるかたちでどういうふうにしていくのだという具体的な議論を、市民の皆さん、あるいは関係機関、利害関係者と進めていかななくてはいけない。

それと、議論ばかりではなくて、目に見えるかたちでどうしていくかということで、今週の土曜日に、いわゆる次世代交通政策の実験を行うわけですがけれども、議論を進めるとともに、目に見えるかたちで市民の皆さんにも示していきたいなということです。

それと、ヨーロッパのほうではよく言われていることなのですがけれども、行政としての明確な継続性を持つこと、それともう1つは組織力、それと、当然、住民の皆さまとの事前協議で合意に至るには忍耐を持たなければいけないということを、ヨーロッパの事例から学んでいますので、そういうことを参考にしながら、迅速に、できることは着実に進めていきたいなという考え方でございます。以上です。

望月：こういう新しい施策をするなり、優先順位を逆転するのに法律を変える必要があるかという設問があったのですが、基本的に現在の制度の中でできないことは全くないと思っています。特に、「道路交通法」等は読み替えがかなりできるようになっていることもあって、当然制度が変わると非常にやりやすくなりますけれども、今の状況でもできないことはないと思っています。

ただ、「交通基本法」がどうも流れたようですけれども、「交通基本法」で交通権が最後の案では頭出しまでなかったですがけれども、それに該当する概念が入る。そんなことが追い風になってくるかなと思っています。なくても、行政がきちんと認識して、施策に展開するというので、できないことはないのではないかと思います。相当条件的に不利かもしれないけれども、それ（制度改正）をいちいち言っている必要もないと思います。

暗に車優先を目指した法体系とはいえ、特に中心市街地活性化という視点からいえば、都心部だけに焦点を当てると、交通の安全と円滑性を考えるときに、最も輸送力があるのは、順番からいえば、人、自転車、公共交通で、最後に車です。環境の時代にとっても、この順番だということで、その辺の問題は全くないと思っています。

黒川：ありがとうございます。それでは、鈴木さん。

鈴木：公共交通における民と官という部分だと思うのですが、今の補助金制度がありまして、赤字路線には補助金を出すというのが30年前ぐらいに始まったと思います。そのときはまだ自前で営業する大方の路線があって、その一部の赤字に対して補助金を出しましょうということで始まっていて、まだ厳然とあったと思いますが、いつの間にかそれが逆転してきて、補助金路線しかない、自前路線がないというケースが非常に多くなっています。

当社、アルピコ交通の場合は、まだ主体となるエリアが県内で第1、第2の都市、長野市、松本市ですので、まだなんとかなっている路線がいくつかあるのですが、それでも一般路線トータルで見ると赤字です。松本エリアも赤字です。もっと小さい都市、エリアでしているバス会社であったり、当社の母体の1つである諏訪バスなどになりますと、営業している路線全てが赤字か補助金路線しかないということになるわけです。そうすると、民間企業が経営をしているのに利益が出ない。プラス、補助金ということは欠損補助ですので、そこで当然利益が出るわけではないのです。では、その企業はこれからどうやって維持していくのか。今の人件費であったり、今の燃料代であったり、あるいは一部今の車両であったり、補助金が出る部分はいいですが、企業というのは、永続的に続けるためには人を新たに雇用しなければいけない。あるいは車両以外のことも含めて設備投資をしていかなければいけない。そういった補助金が出ないところも企業活動をやっていかなければいけないのですけれども、それをやる余力さえなくなっているバス会社が地方にはございます。このままで行きますと、今ご説明しましたとおり、当社も長野松本という都市で営業していても一般路線は赤字なわけですから、恐らく同じような状態に陥る。今乗っていただいてなんとか利益も出ている松本市中心部の路線であっても、そこに経営資源を投入して利用者を伸ばしていく、あるいはサービスを高めていくことすらできない現状があります。ここら辺を、単に補助金を出しているからバス事業はなんとかなっているなというふうには思わないでいただきたいと思っております。

黒川：どうもありがとうございました。

ここで、会場からご質問を受けたいと思いますが、どなたが手を上げていただけますか。こうやると、1人目が一番難儀なのです。誰かが上げると連鎖で動くのだけど、どなたが質問ありませんか。はい、どうぞ。ありがとうございます。

会場参加者：ただ今鈴木社長さんにもご発言いただきましたが、まさに長野と松代を結ぶ

アルピコ交通の路線がございまして、ここは数少ない黒字路線でございます。そこに乗っている方は、統計でいうとわずか数パーセントの人がそのバス路線を利用して、90%を越える人はほとんどマイカーで生活をしています。にもかかわらず、アルピコ交通さんがなんとか黒字を維持していただいている数少ない路線の中に位置付けされているのは、私どもからすると、大変不思議でならないわけです。

ですが、今日の先生方のいろいろな話を聞いたり、ヨーロッパのストラスブールのお話を聞いたり、富山の高森課長さんのところにわれわれも視察に行きまして、長野にはオリンピック施設があったり、いろいろな資源をたくさん持っているながら、住民にそういったことが芽生えてないという現状を非常に強く憂いていて、そこをなんとか解決したいということで、1つの交通手段として LRT の導入にかかわっていますけれども、一番の真実は、住民がいかに公共交通を利用して、未来の夢を描いていくのかということがなぜ分かってもらえないのかなというむなしさを日々感じています。行政も、そこまで深く考えていないというのがわれわれ長野市の現状でございます。

ですから、皆さま方の今日のお話を今後の参考にさせていただきたいと思うのですが、1つ、谷口さんか望月さんにお聞きしたいのは、いかに住民に原理原則と申しますか、自分たちの生活の中で変えていくアクションをどう取っていただけるのか、その最初をどうすればいいかを、ぜひヒントをいただければと思います。

黒川：では、谷口さんと、望月さん、簡単にご紹介ください。

谷口：ご質問ありがとうございます。時間も限られているので、もうちょっと詳しくお話しできればよかったと思うのですが、まずポイントはどうやって動機付けするかだと思うのです。どうやって分かっていたか。そのまちの中にどんな人がいて、どんな職業で、何を心配事にしているか。例えば、高齢者の方が多いのか、あるいは子育て世代の方が多いのか。そのターゲットによって危機感は違うので、そこを大変だよとつく。しかも恐ろしくおどろおどろしく言うよりも、割とさらっと、「大変なんだって」みたいな感じで言うとか。あるいは、その人が尊敬している人、地域の世話役の人など、誰が言うかにもよるのです。すごくぼろぼろの服を着た人にそれは駄目だよと言われるよりも、きちんとした身なりの人に、それは駄目だよと言われる、あるいは子どもから言われるとか、誰に言われるかによっても違うので、その工夫をケース・バイ・ケースでしていかなければいけない。本当に

手作りでモビリティマネジメントはやらなければいけないので、ご参考までにフォームがいくつか出ていますので、よろしければ、後で見てください。

黒川：では、望月さん、どうぞ。

望月：どうすればいいか全く分からないのですが、基本的に、事実を認識して、現状の条件の中でいろいろ考えていても、恐らくあまりいい方法がないと思います。ですから、ある程度今の枠組みを外したところで、例えば先ほど川上課長がヨーロッパのものを参考にするのだと言いましたけれども、ヨーロッパがいいだけではなくて、日本でもいろいろ工夫しているところはあるので、そこら辺がどういう工夫をしているのか。または、例えば制度で、移動に関しては、先ほど公共交通は行政サービスだと言いましたけれども、ただにすれば確実に移動するわけです。そのときには税金の関係とかの問題が出てきますけれども、理念としてはそういうところまで議論した中で、では今何ができるか、どこまでするかということを、多くの人と議論をして、誰かが決断していくプロセスを取っていく。これは大変だと思うのですが、答えを見つけるにはそういうことしかないかなと思います。

ただ、中心部についてはほとんど答えは明らかで、一定の人がいるということであれば、仕組みなり、交通システムを変えるなりすれば人が集まる。それが郊外になると、状況によるし、かなり厳しいかもしれないけれども、今よりよくなる手は確実にあるに違いないと思って議論をすることからスタートするのかなと思います。

事実をあまり認識していない感じかもしれませんが、申し訳ありません。

黒川：どうもありがとうございます。そういうことで、なかなかぱっといい答えがない。私はここに来ているときはこういうことですが、うちの研究所もモビリティマネジメントをやっています、職場のモビリティマネジメントをやると、公共交通を使う方が5%から最大1割ぐらい増えるのです。それがどこまで持続するかというところなのですが、どこかで繰り返しをしなければいけないという事実は分かっていますが、結構手間暇がかかって、発注していただければうちでやりますと言いたいのですが、結構お金、時間がかかるのです。

谷口先生がおっしゃたようにいろいろなことを考えないと、そんな実験はすぐできるわけではないのですが、そういうことをやれば、皆さんも分かるのですけれども、自分がどこかに行こうというときに、自家用車以外に何も選択する手段はないと思っているのです。その意識を変えるということです。ほかにあるのです。それが、

例えばアルピコさんでやっているのが1時間に1本なら絶対大丈夫だとは思わない。富山で実験しているときには、15分に1本か、20分に1本、1時間に3本ぐらいないと、時刻表を見ないと乗れない交通手段だから嫌だということに行ってしまうのです。だから、それだけのサービスを出せるかということの相談も出てきてしまいますので、結構難しい問題だと思います。

あともう1つぐらいご質問を受けたいのですが、どなたかおられるでしょうか。

会場参加者：有意義な話をありがとうございました。

高森課長にお伺いしたいのですが、富山市のライトレール整備の効果で、中心市街地の地価がそのまま推移しているという状況を聞いたのですが、中心市街地に立地している企業は、例えば、地元の企業は資本が多いのか。あるいは、恩恵を受けていた地元の資本が多いのか、域外の資本が多いのか。あるいは、法人としての税収の部分でなんらかの効果が上がっているのか。その辺りで少し教えていただければと思います。

高森：はい、ありがとうございます。富山ライトレールといいますのは、北側に8キロの路線に、今ほどおっしゃった中心市街地のほうは、市内電車環状線という既存の路線をループ化した取り組みですけれども、その結果、先ほどスライドでお見せしましたように、ライトレール沿線はさほどではないですけれども、特に中心部は、沿線の900mの区間の地価は全く下がらない。途中ちょっと上がりましたが、現在も維持している状況です。立地している企業は、ほとんどが地元の企業であります。それから、真ん中には大和百貨店という北陸のデパートがある程度で、足元の企業が中心でございます。そこで、先ほど言いましたように地価が下がらないということは、固定資産税も下がらないし、税収も下がらないということです。

すみません、答えになったかどうか分かりませんが、ありがとうございます。

黒川：よろしいですか。

会場参加者：ありがとうございます。

黒川：いろいろありまして、時間もオーバーしているので、ここら辺でパネルを閉めたいと思います。

最初に言ったように、いろいろアイデアはあるけれども、これが妙案だというふうには急に進むのはなくて、いろいろ努力しなければいけない。そんな中では、住んでいる方々の意識を変えなければいけない。例えば、ヨーロッパを見てきて、あれが

いい、これがいいと言いますけれども、あれは 1960 年から 1970 年の間で自動車と徹底的に闘い抜いたのです。そのときにわれわれが見落としているのは、ヨーロッパの都市は、昔の王様とかそういう人たちから独立する権利を獲得したので、それが市民、シチズンという言葉なのです。だから、俺たちのまちは俺たちで守らなければいけないということがものすごくちゃんとしている。

日本の都市は、明治の勝手に名前を付けられたというのが都市になっている。だから、どこかの権力からもぎ取ったという意識が全くないから、住民なのです。市民ではない。市民というのは、自分の権利をしっかりと、都市を自分たちで守らなとつぶされるとというのが根底にある。

だから、ヨーロッパの多くの大きなまちは昔は城壁があった。お城とか、住民がその中に住んでいたというのが、今の都市部です。その中に自動車を入れて、駐車場をつくってみたり、教会をつくった。教会の下は墓地なのです。墓地をつぶしてまで自動車を入れようとして、やってみた結果、これは都市を破壊する道具だということで、ようやくみんなが納得して、歩いてもいい、何をしてもいい（となった）。ただ、その後ろにはまちを守りたいという気持ちがあるからできるのです。

だから、日本でそういうふうにやれるかということ、かなり難しいです。それをうまく誘導している首長がいるのです。私があるコースで、市長さんにトランジットポートをつくりたいというのを言って、1960 年代、1970 年代にそういうのをやって全部次の期に落選したということをやったら、議員さんが喜んで「おまえ、それでもやるのか」と言われて、「やります」と言ったら、次の期に落選してしまった。私は大変申し訳ないと思っている恩ですが、それぐらい闘いが必要なものだと思います。