

1. 報告

「運輸部門の地球温暖化対策の現状とESTに向けた取組みについて」

国土交通省中部運輸局交通環境部 環境課長 中川 兼彦

それでは、私の話といたしまして、地球温暖化の原因になっております CO2 排出の現状、それに対する国土交通省の対策等、アウトラインのみになりますが、お話をさせていただきたいと思います。

まず、世界の CO2 排出の現状でございます。こちらが 2007 年度の国別の CO2 排出量でございます。見ていただきますとわかりますように、中国がアメリカを抜いてトップに立ったというところでございます。

続きまして、我が国の温室効果ガスの排出量でございますが、2008 年度は 2007 年度に比べまして非常に大きく下がっている。この原因といたしましては、金融危機の影響による景気後退に伴うものだというふうに考えられておりますが、すべての部門において排出量が減少しているという状況でございます。

続きまして、運輸部門の CO2 の排出量でございます。運輸部門につきましては、約 18.4 パーセント、2 億 3600 万トンというところでございます。

次のページになりますが、今年の運輸部門における CO2 の細分化されたものがございます。自動車が運輸部門の 48.2 パーセントを占めるというところでございます。これをどのように対策していくのかというところでございますが、やはり公共交通機関への転換、それからエコドライブの推進、低燃費、低公害車への買い替えというものが必要になるのではないかと考えております。

また、貨物の輸送につきましても約 90 パーセントが自動車によって行われている。これをいかに減らすかというのは物流の効率化というものが必要になってくると思います。

続きまして、中京交通圏の公共交通機関の輸送分担率でございます。他の交通圏と比べていただきますと、中京圏がいかに自家用自動車の利用率が高いかということがわかるかと思えます。

続きまして、運輸部門における地球温暖化対策ということで進めさせていただきます。こちらのほうは国土交通省といたしまして京都議定書の目標達成に基づく地球温暖化対策、すべてのものを書き出したものでございます。運輸部門、家庭部門、業務部門、その他部門、産業部門ということで、いろいろな対策を練っております。この中で私どもが関係しております運輸部門について、次のページからご説明させていただきたいと思えます。

こちらが自動車単体及び走行形態の環境配慮ということでございまして、トップランナー基準による自動車の燃料の改善。低公害車、低燃費車への乗り換えをしていただきたいと思います。そのためにメーカーには燃費のいい車を作ってもらい、それからまた購入者には、向かって右の下の方に書いてありますように、グリーン税制による軽減措置というものを行っております。自治体さんとか企業さん、個人さんでは、低燃費、低公害車へ

の乗り換えが必要ではないかと考えているところでございます。

続きまして、自動車単体で主に事業用の車に対してどうするかというところでございますが、エコドライブの普及を進めているところでございます。

あと、大型トラックにつきましては、最高速度を抑制する。スピードリミッターというものを付けておりまして、燃費の低減を図っているというところでございます。

グリーンエネルギー自動車の普及ということで、新しい低燃費、低公害車を開発しています。さらにバイオマス未来燃焼の利用促進ということで、カーボンニュートラルを進めているところでございます。

続きまして、交通流対策でございます。まず自転車の利用ということで、車を使わない。それから、高度道路交通システム、ITS ですね。ETC や VICS を使って渋滞をさせないようにする。それから、路上工事の短縮。これももちろん渋滞を減らすと。それから、高速道路の多彩で弾力的な料金。それから、ボトルネック、踏切等。どちらも渋滞対策になりますが、そのようなものをして、通過交通というものをいかにスムーズに流れさせるかということで、このような各種対策をさせていただいております。下半分でございますが、これまでの実績ということで削減目標と達成に向けた結果と予測でございます。

続きまして、今度は公共交通機関の利用促進というところでございます。鉄道等新線の整備というところで、この地方でいいますと 2005 年に愛知高速交通東部丘陵線、通称 Linimo でございますが、こちらが 8.9 キロ開業しております。それから、新駅につきましても 13 駅増えております。それから、IT 技術の活用ということで、乗車券の IC カード。これが 22 年度以降、市交通さん、名鉄さん、名鉄バスさん、あおなみ線さん、ガイドウェイバスさん、それから豊橋鉄道さん、この 6 社が 22 年度を目標に IC カードを使うという方向に進んでおります。

それからまた、エコ通勤の推進ということで、こちらのほうでもやっていただくと。全国では 39 社、657 事業所で実施されております。中部営業管内でいいますと、2 業者、8 事業所でございます。ただし、これは国が行った TFP とは別に各自治体さん等で自主的に行われているものもございまして、その数字は入っておりませんので、あくまでも国の数字というところでご理解いただければと思います。

それから、鉄道とバスの乗り継ぎ利便性の向上。それから、公共交通機関の利便性向上ですね。バリアフリー化とともに進めさせていただいております。バスロケーションにつきましては、全国で 7482 系統。ノンステップバスにつきましては、全国で 13822 台。こちらから中部運輸局管内で申しますと、バスロケーションは高速道路込みで 1208 系統。ノンステップバスにつきましては、1673 台となっております。

続きまして、物流の効率化というところでございます。海運のグリーン化、トラック輸送の効率化、鉄道貨物へのモーダルシフト、国際貨物の陸上輸送距離削減というものでございまして、中部運輸局といたしましては、長野県下の交通貨物を中部国際空港のほうに共同で送るという実証実験を行っているところでございます。

続きまして、低炭素地域づくり面的対策推進事業というものでございます。こちらにつきましては、公共交通機関による線的なものだけではなく、地域における面的な事業を組み合わせて CO2 の削減を進める対策を支援しているものであります。中部運輸局管内におきましては、20 年度が豊田市さん、静岡市さん、富士市さん。21 年度は御嵩町さんが採用されて、この実証実験を行っているところでございます。

続きまして、これが概要でございますが、豊田市さんはおみえになっておりますので、私のほうからの発言は控えさせていただきます。静岡市さん、富士市さん、御嵩町さんにつきましては、このあたりを少し読んでいただければと考えているところでございます。

最後になりますが、EST モデル事業というところでございます。こちらは環境的に持続可能な交通。今日の主題でございますが EST モデル事業というところでございます。全国で 27 モデル事業を実施しております。中部運輸局管内では、16 年に三重県さんと豊田市さん。18 年は静岡市さんが採用されております。

あとの 3 ページにつきましては、どのようなところでどのような事業を行ったかという概要の一覧表でございます。これは後ほど参考に見ていただければと思います。

2. 講演①

「公共交通システムが導く持続可能な交通まちづくりについて」

岐阜大学地域政策学科 教授 竹内 傳史

先程、中川課長からいただいたお話は交通運輸政策の中で環境対策というのがどのように行われているかというお話でしたが、私は今、都市交通の中に公共交通を大いに導入し、公共交通を発展させることが地球環境問題をはじめとする地域社会の問題に貢献する一番好適な道であるという立場からお話をしてみたいと思います。

いずれにいたしましても、地球環境問題を解決していくためには我々のライフスタイルを変えなければいけないわけでありまして、モータリゼーションがもたらした今のライフスタイルをなんとかしなければいけない。そういう観点からでございます。

もう一度、説明させていただきますと、今なぜ公共交通が必要かということでもあります。私はいつもこの3つを掲げております。

ひとつは成熟社会。いま我々は成熟社会に飛び込んだわけではありますが、この社会では市民のモビリティを健全に確保していくということが何よりも大事であります。そのためには公共交通が必要である。

もうひとつは、地球環境負荷を軽減するためには公共交通が必要である。

もうひとつは、これは自動車社会がもたらしたものでありますが、我々の地域社会はいまや延びきってしまっています。フロンティア、フロンティアといって自動車をどんどん広げていったわけですね。それを今度はこれを収縮して、いわゆるコンパクトシティといえますか、そういうものを目指さなければいけないのですが、そのためにも都市交通を見直し、公共交通を手段として用いることが必要ではないかということでもあります。

いずれにしましても、持続可能な地域社会を目指していくということに変わりはありません。成熟社会というのは、言ってみれば持続的社会と同義でございます。成熟社会であるからこそ、持続的な地域社会を議論できるようになってきたというふうに積極的に考えるべきではないかと思えます。そして、その地域社会をコンパクトにまとめて活用していくということが大事だということでもあります。

このうちの②の問題に関しては、先程、中川課長からお話もいただきました。これはだから私の話では省略させていただきます。しかし、一言だけ付け加えておきますと、この地球環境負荷を軽減していくために公共交通が必要だということは間違いないんですが、その理由は必ずしも公共交通機関が非炭素系のエネルギーを使っているからということではございません。そうではなくて、もちろん、それも大事な要素でありますけど、公共交通システムというのは皆で使う、乗り合って使う、乗り合い交通システムであるという特色が非常に重要だと私は考えております。公共交通の乗り合い効率。これをおおいに活かしていくことこそ、ESTの本命ではないかと考えております。

それでは、①に書きました成熟社会における市民のモビリティ確保がなぜ必要であるか。

そのためになぜ公共交通が必要であるかということではありますが、成熟社会というのは地域の人々の交流が何よりも必要でございます。交流に根ざした地域社会を作る必要がある。

なぜか。3つ要素があると思います。ひとつは、これからの成熟社会というのは高度な福祉社会になってこなければいけない。これは福祉の質が上がるだけではなくて、福祉の対象となる人々の幅が広がってまいります。そういう福祉を達成していくためには、行政がいくら頑張っても及ばないところがございますので、地域の人々が交流するなかで、よく福祉の世界で公助、共助、互助、自助とありますが、共助、互助ですね。お互いに助け合うという要素も必要になってくる。それが可能になるのは、人々がよく交流するからだということがございます。

それからもうひとつは、成熟社会において一番求められるのは、去年からのような世界大不況が迫ってまいりますと、お金が入らなくなって仕事がなくなって所得が減って困っている人がいます。そういう人たちにとってみれば何よりも所得が大事だとおっしゃいます。そういう短期的な話は別といたしますと、我々は所得をいつまでも増やし続けることだけが目標ではなくなってきている。所得はむしろ一定のものがあればいい。それが将来にわたって確保されることのほうが大事である。それよりも私たちは地域社会において心豊かな生活をしていきたい。それは文化の質的な向上、地域文化というものが非常に大事になってまいります。そして、その文化に根ざした産業も出てくるわけですね。文化を育むというか、カルチャースクールというのはちょっと安易な話ですが、それをはじめとして文化産業というのが出てまいります。そういうものを支えるのは、やはり人々の交流でございます。これは地域の人々がお互いに交流するだけではなくて、外からの人たちと交流するというのも大事です。

3番目に、新しい産業。つまり、この地域は特に世界のものづくりのメッカでございます。ものづくり産業で頑張ってまいりましたけれども、しかし、ご存知のように単純に製造業だけに偏ってまいりますと、これは水平分業化とかいろいろ進みまして、この地域の産業の空洞化は避けられない。これを新しい地域の産業として考えていくためには、ものづくりでも、いわゆる情報を加えて付加価値産業というのが必要になってまいりますし、それ以外にも、新しい産業を求めていく必要がございます。その一番端的なものが、これだけとは言いませんよ、しかし一番端的なものは、観光産業だろうと思っております。

国も観光庁を作って、それでビジット・ジャパン・キャンペーンというので、インバウンド観光ですね。特にアジアの人たちがごそっと動きだします。そういう人たちを日本に迎え入れて、日本の各地域の観光地において金を落としてもらおう、楽しんでもらおうと。こういう新しい産業像が見えるわけで。これはやはり交流に根ざした産業でございます。交流を促進していく必要があります。

このように、いま成熟社会というのは交流を非常に必要としている。人々の交流能力を支えるものは、社会的な行動能力でございます。モビリティと言いますか。で、すべての市民にこのモビリティを供給するということが今、地域社会の行政にとって非常に重大な

課題になっております。一般にノーマライゼーションと申しますが、体にハンディキャップがある方も、お年寄りも、どんな人でもできるだけ動きたい。これはもう皆さんの希望であります。そういう人たちが健常な市民と同じように動き回れるような地域社会を作るのが夢であります。それを達成したい。それを私どもは「市民の足を守る」という言葉で表現しておりますが、この市民の足を守ることができるのは、公共交通サービスの普遍的な提供であるということでもあります。市民の足としての公共交通という考え方が重要だということですね。

今度は公共交通によってコンパクトなまちづくりを誘導していく。コンパクトなまちをつくっていくためにも公共交通が大事という話をしたいと思います。一般に TOD、Transit Oriented Development、公共交通に指向した開発方式とでも言いましょうか。そういうことが言われております。

モータリゼーションはものすごくべたべたとひろがってしまった、散開したまちづくりをもたらしました。そのひとつの例をお見せしましょう。これはカナダのトロントの駅のわきのところにあります、CNタワーという高い塔がありますが、その上からトロントの北東を写した写真でございます。これはどうですか、皆さん。いいでしょう。森の中に、森林のひろがりの中にあちこちにコンパクトにまとまったかたまりが、ぼつぼつと遠くのほうまでまとまって延びております。相当高層建築に住むことが求められますが。どうしてこういうところにまとまりがあるか。これは地下鉄です。地下鉄がこの方向に延びておりまして、地下鉄の駅の周辺にそれぞれの副都心みたいなものがある。こういう開発ができております。

ちょっと視野を 90 度から 100 度ほど西の方に転換いたしますと、こういう景色が出てまいります。これは北西のトロントの空港の方を眺めている。これがモータリゼーションがもたらしたまちであります。トロントにおいては 1980 年代でしたでしょうか、公共交通を中心にまちづくりを進めていくという方針を打ち出しまして、このようなまちができてきた。それ以前のまちというのは、こういうふうにべたべたべたつと。たしかに、日本のまちよりも緑は多いですね。これは街路樹と屋敷林ですね。1 戸あたりの敷地が広いものですから、緑はありますけど、べたべたつとひろがってしまっている状況があります。

これは同じ塔のところから 2 枚写真を撮るとすぐ撮れるので、あちこちの講演で使っておりますが、なかなか好対照な写真であります。

こういうように公共交通が、これは地下鉄ですが、地下鉄がコンパクトなまちの構造をもたらしてくれる。逆に言えば、自動車がいかに今日の成熟社会においては非常に非効率な散開都市、ひろがってしまった都市をつくったかということでもあります。経済が高度に成長しつづけて、そして税収が沢山入ってきてお金のある時ならばこういう高コスト構造の行政も展開することもできたかもしれません。しかし、これは限りなく広がってまいります。この現象をひっくり返そうと思ったら、やはり、この街からこの街に形を変えていく必要がある。

そのためには、ひろがってしまった街をなんとか撤収する都市計画が必要でございます。すでに成熟社会、人口の伸びも止まりましたので、都市の膨張圧力というのはなくなってきました。近代の都市計画というのはずっと研究してまいりますと、20世紀の100年間の間、都市は膨張するものだと考えて、膨張を理想的な方向に誘導してやるというのが都市計画の技法だった。でも、もう膨張いたしません。膨張圧力が使えなくなった。したがって、なんとかしてこれを収縮する方向に誘導しなければならない。そのための手法はなかなか難しくわかりません。どうしたらいいのか、まだこれから我々が研究していかなければならないのでありますが、私は公共交通を上手く使うということがひとつの手であるなというふうに考えております。

公共交通によるまちづくりとして、私が考えるところ、3つほどの方法があると思っております。ひとつは、公共交通の交通結節点、ターミナルというものを上手く使って、その地域を再開発していこうということでありまして、都心型居住ということがこの頃は語られるようになりました。かつては都市計画家というのは、農住都市なんていいまして、郊外の農園的環境の中にどれだけ沢山の市民を住まわせることができるかというのが都市計画家の使命だなんて思っていた時代もあるんですが、最近はそのようではない。高齢者にとって、介護サービスや行政サービスの行き届いた社会というのは、むしろ都心にできるだけ集って住むことであろう。都心居住ということが言われております。

それを考えながら、さらにそこに生活のセンターを持ってくる。あるいは介護センターとかが集まっているようなところをつくっていくという意味で、交通結節点の再開発というのがひとつあります。先程のトロントの北東方面の絵なんかはそれが見事にできたところではないでしょうか。まあ、あれは再開発ではなくて新しい開発が上手くいった例かもしれませんが、しかし、ドイツなどでは最近工場跡地などを自然に戻す、緑に戻すという方式。これを再開発というのか、逆開発というのでしょうか、そういうことも行われております。そういうことも含めたうえでの話かもしれません。

それから2番目が、駅そばコミュニティの復活とここに書きました。駅そばという言葉は後でご説明があるかと思いますが、名古屋市の「なごや交通戦略」の中で使いだされた言葉でありまして、決してホームの立ち食いそばのことではありません。駅の周辺にもう一度駅前住区といいますか、歩いて生活できる地域社会を復活させていこうではないかと。そして、簡単なショッピングセンターを駅前に配置し、何よりも重要だと言われておりますのは、駅前託児所を整備したいと。駅前託児所に子供を預けて仕事に行けるようになると、少子化傾向にも少しは歯止めがかかってくるのではないかと。そういうようなこととも関連させまして、駅そばコミュニティの復活を考えようというものです。

もうひとつが、バス通り商店街の再生でございます。この頃、私が学生に話しておりますが、バス通りということと言ってもピンと来ませんね。もうそういう言葉がなくなったようでございますが、しかし、私どもの若い頃にはテレビドラマでも「バス通り裏」なんていうテレビドラマがありましたし、商店街にはバスが通っていて、バスの停留所にもみ

んなが朝な夕な集って、その周辺の商店街で買い物をして家に帰ったりしたものでございます。

今、商店街、中心市街地の空洞化が大変深刻な問題になっておりまして、そういうところの商店街の方々は盛んに無料の駐車場を沢山作ってくれれば、我々は蘇ることができる、郊外のショッピングセンターと比べて駐車場競争に負けたんだということを言われます。それは、駐車場競争に負けたことは事実であります、だからといって、郊外のショッピングモールにあるような大駐車場を既成市街地に作ることは不可能であります。しかも、それを無料で使わせるなんてことは不可能であります。駐車場にしがみついている限り、私は既成商店街の復活はありえないと思っています。逆に言えば、自動車以外の手段でもって客を集める対策が必要でございます。それはやはり公共交通でしょう。

バスや路面電車でもいいのですが、LRT なんていうのがありますね。バスも LRT と同じように、かつての古いかたちのバスではなくて、楽しい、走っていることでまちの景観を作るようなバスを入れて、低床式のバスが頻繁に走っていて、いつでも乗れる。そういうところで買い物ができるということになれば、もう一度既成市街地が蘇るということもあるのではないかと。そういう努力をしてみる価値があるのではないかと。これはそういう成功例がありますか、とよく聞かれますが、残念ながら、ここで成功したというのを示すことがまだできませんが、皆さん尻込みしてやられないから、やってみたらいいんじゃないかと。やってみる価値はあると思っています。

というようなことで、公共交通によるまちづくりを進めていく必要がある。そのためには公共交通のサービスを徹底して増強整備していく必要がある。それが EST につながるのであるということですね。

そこからちょっと私が最近議論しております専門の話のほうに移させていただきますが、国土交通省は2年前でしたか、地域公共交通活性化再生法という法律を整備しまして、それで地域公共交通活性化・再生総合事業というのを展開していこうということですが、そのためには、まず市町村が自分の地域の公共交通をどういうふうに体系的に整備して維持していこうとするのかということを決めるために、地域公共交通計画というのを定める必要があるだろうということで、初年度にこの計画を策定する調査事業を定額国庫補助でやっております。私もその後の総合事業を進めるために計画が必要だということではなくて、今まで言ってきましたようなまちづくりを進めるために市町村は是非、この地域公共交通計画を策定することが必要だと思っています。

この地域公共交通計画の先行事例といいますが、イギリスに LTP、Local Transport Plan という制度がございます。これはサッチャー政権の頃にバス事業の徹底的な自由化、規制緩和をやりまして、そうしましたら、どんどん事業退出、廃業してしまうバス会社が増えまして、地域の公共交通サービスが危機に瀕した。それに対してどのくらいの公共交通サービスは残さなければいけないぞというようなことを国が定め、それから広域地方がその基準を提示し、そして各地域に公共交通サービスの基準を示そうという計画ができてお

ります。

これは大変見にくい図面で恐縮ですが、見えなくてもいいんです。だいたい概念だけ把握していただければいいんですけども。表側に地域の種類が書いてあります。大都市から本当に地方の地域まで。そしてその都心部と郊外部というようにずっと書いてありますね。人口密度なんかと関連させて書いてありますが。そして、表頭側に、これはサービスのタイプといますか、まず曜日ですね。ウィークデーと週末、通勤とか買い物とか活動目的が横に並んでいます。ここにちらしてありますのが、毎日何便、1週間で何便とか、それだけのサービスを確保しなさいという表であります。こういうのがイギリスにあります。

こういうのを日本でもつくってみたいなということで、じつは国交省が新しい制度をつくっていただく以前から私どもは学会のグループで、土木学会土木計画学委員会といますけど、その地域交通グループでこの議論をしておりました。その議論の結果をこの後ちょっとご紹介したいと思います。ここで大事なのは、こういうサービスを供給するということが大事でありまして、そのバス事業なり鉄道事業なりが赤字か黒字かということが主問題ではないのであります。

我が国は6、7年前に免許制度がなくなりました。そして、バス事業者、鉄道事業者、運輸事業者の自由参入、自由退出が認められることになったわけではありますが、そういうことをやるのと同時に市民の足を守るための施策はどうするのかということも議論するべきであったのに、それをしないでやってしまったんですね。もちろん、その時の議論にはございます。それは自治行政のやる、言葉だけ入っております。だけど、それで自治体行政に権限を委譲するとか、新しい法律をつくるというような作業はそれから4、5年遅れて、やっと今度の地域公共交通活性化再生法のところで方向性が見えてきたというところでございます。その間に全国の自治体は皆、右往左往、どうしよう、どうしようと言っていたのが実態でございます。

自治体行政がこれにあたるということになりますと、かつての運輸行政すなわち、運輸事業者の経営を健全に維持させるということとは異なりまして、目的は、市民の足を守るために自治体行政が持っているあらゆる権限とか行政力を総動員して成果を上げていく必要があるということでございます。いわゆる運輸政策というよりも総合政策なんですね。スクールバスだとか、病院バスなんかも全部巻き込んで一緒にやっていけばいい。

こういうことになると、市営交通を作るといふことなのかと心配される市町村が多いんですけど、そんなことではございません。これはどうしても民間の運輸事業者を動員して、それを上手く使っていく。運輸事業者の効率的な運営のノウハウを上手く使っていかなければダメであります。そして、道路行政と連携して、従来バス停の標識とかシェルターとかというのは、基本的には運輸事業者が整備しているんですが、そうではなくて、道路行政のほうでバス停の環境は整備してもらおうというようなことも必要になってくると思います。

それで、中心市街地の活性化事業。今、中心市街地の活性化補助というのがだいぶ市町村に出ておりますが、あのお金の使い方はちょっと、2、3例を伺っただけでございますから、一般的な批判をしてはいけないかもしれませんが、個々の商店にいくら補助する、どのグループにどういう補助すると、そんな割り振ってしまったらたいして役に立つ補助ではありません。あれの一番いい使い方は先程言いましたように、バス交通に中心市街地活性化補助を入れることです。で、バスが頻繁に走るようになって、しかもまちを美しく見せるようなバスを投入していったら、私は効果があると思うんですけどね。そういうようなことまで全部含めて、商業政策まで含めて、この地域公共交通政策を確立していく必要がある。

この地域公共交通計画、LTP というイギリスの呼び名を使って我々は議論しておりますが、日本版 LTP ですね。イギリスのものとは若干違います。地域公共交通計画のなかで何を計画しなければいけないかと申しますと、まずは市民の足を守る公共交通サービス水準の公定でございます。これは同じ市民だから同じ基準でやらなければならないか、同じ水準のサービスを供給すべきであるかという問題があります。

一時期、シビルミニマム論争が行われた時にそういうことが言われましたが、私はそれは違うだろうと思います。地域の特性に応じて、市といっても今は非常に幅が広いですね。名古屋市が大きい街だと思いでしょが、大きさからいったら豊田市のほうがずっと広いですからね。豊田市の一番山奥の街と豊田市の都心部が同列に論じられるはずがない。市民の人たちが、これからバスが来てくれるからよくなったと言っていることについても、山奥の村ではとにかく毎日バスが来るようになったからということ喜んでおられる。だけど、豊田の都心では1時間に1本バスが来るというのは、あんなもの使えるかと言って人が沢山いるんですね。これはやはり地域の特性で違ってまいりますから、それに合わせる必要がございます。都市計画と連携いたしまして、地域の特性に応じたゾーニング。都市計画の中で住居専用地域だとか、近隣商業地域だとか決めます。あれと同じように、公共交通整備促進地域と公共交通整備をちょっと手を抜く地域というのはまずいんですけど、地域を分けて、それに依って公共交通サービス水準を公に決めていく。これだけのことをやりますよという話ですね。

たとえば、先程のイギリスのやつを真似して、私どもが一生懸命考えているんですが、こんなようなものをつくったらどうだろうかということですね。これをこの都市には適応するぞというようなことを決めていただく。これが地域公共交通計画の一番大事なところであります。

それを実現するために、全地域の公共交通路線網というのを策定する必要がございます。これは地図に線を書けばいいだけではありません。そこに朝何時から夜何時まで何分間隔でサービスがあるということも含まれます。これは電車であろうとバスであろうと。それから、一番本数の少ないところでは乗用車、セダンを使ってこういうサービスをしますよということまで含めて、全域の公共交通路線網を決める必要がございます。

今、コミュニティバスがあちこちの市町村で流行っておりますが、あのコミュニティバスを全地域の公共交通路線網と切り離して事業化いたしますと、いろんな矛盾が出てまいりまして、後で苦しむこととなります。コミュニティバスをやられるのは結構ですが、コミュニティバスもこの公共交通路線網の中に正確に位置づけていかなければいけない。というよりも、コミュニティバス、全市的に全市域にコミュニティバスの考え方を広げる必要があるということでもあります。

そうしましたら、各路線の担当事業者を決めて、できるだけ民間事業者を使ったほうがよろしいと思います。民間事業者を決めて、それが市の計画した通りに供給されているかどうかを監督していくということを、ここが問題なんです、今のところ市町村に何の権限もございませんけれども、実質的にこの役割を果たしていく必要があるわけでございます。

ちょっとこの下に、路線サービス一体化請負競争入札制なんて、わけのわからないことが書いてありますが、これは私が 25 年も前から提唱している制度でありまして。これが今はできるようになっているはずなんです。2002 年の免許制の廃止以来。これを話すと長くなりますので、今日は省略させていただきますが、そういうことを決めていく。

4 番目に、サービス空白地区がどうしても出てきたら、そこにはコミュニティバスの企画が必要だと書きましたが、これは生じないようにすれば一番いいわけでありまして。

そして、もうひとつ大事なことは、そういうサービスを供給して、まず市民に利用してもらわなければ意味がございませんので、市民の利用を喚起する制度をいろいろ考える必要がございます。案内情報の提供だとか、運賃体系の設計をどうしたらいいか。これはいろいろな研究がございます。後でパネルディスカッションに参加していただく加藤先生なんていうのは、こういうところのアイディアをいっぱい持っておられますから、そういうことはいろいろと聞き出して使えるんじゃないかと思いますが。

私がここで申し上げておきたいのは、バス事業者に対する何よりの支援というのは、走行環境の整備だということです。つまり、道路行政と一体となって、他の車よりも優先してバスがスムーズに走れるようになるということが何よりの支援である。そういうことまでやっていきたいと。こういうことでもあります。

もうひとつ付け加えておきたいのは、こういう交通計画というのは、あらゆる市町村がこれを策定することができるのかといいますと、それは小さな市町村で職員の数も限られているところで、とても無理でしょう。無理でしょうけれども、それだけに私はできることならば、中核的な市が真ん中に入って、周辺の町村を抱き込んで、いわば交通圏に合わせ、自治体の交通連合みたいなものをつくってやれたらいいと思っております。

それからもうひとつは、ここでも運輸局、従来の運輸事業者を監督してこられた運輸局のノウハウ、それから運輸事業者のノウハウが必要でございまして、こういう人たちとの協力が何よりも大事でございます。

それと同時にもっと大事なのが、コンサルタントですね。コンサルタントがしっかりし

て、こういうことをやれるようになってくれないといけません。マイナーな市町村なんかは、そういう人たちの技量を借りてやればいい。じゃあ、コンサルタントはどこでもいいかという、これが問題でございまして、経験と定見と技量を持ったコンサルタントが必要なんです。これを私どもは今後とも育てていく努力をしなければいけないし、運輸局や県におかれてはそういう努力をしていただけたらと思っております。

もう時間が来ましたので、この後の話は省略させていただきますが、一言だけ申し上げます。こういう努力を行政が一生懸命展開していくためには、何よりも大事なのは、その職員の人たちが本気で安心して仕事を進めることができなければなりません。作業をやりだしたら途中で、それもうやめ。コミュニティバスつくるから路線を検討しろと言われて、そのためには全市的な公共交通計画を策定しなきゃいかんからそこから作業をはじめましょうと始めた途端に、ああ、あのコミュニティバスはもうやめるわ、というふうに、首長から言われたのでは目も当てられません。2階に上がって梯子を外されるようなことがないようにしなければいけません。

そこで、今ここで言いたいことは、市町村の首長が、市町村長さんたちがこういう市民の足を守ることを市町村の仕事としてやる。これを達成するまでは途中でやめることはしないというふうに宣言をしていただいて、そして市町村議会の承認も得て、そして市民に向かってこういうことをやる、そのためには税金をこれだけ使うことになりましたが、皆さんいいですねという確認をとっていただく必要がある。つまり、地域公共交通マスタープランというのをまずつくることが必要だと。マスタープランの内容は、ここに①から⑦まで書いてあるようなものでございます。これは市民の行動を呼びかけるという意味でも、非常に重要であります。

地域公共交通政策を成功させるためには、市民のコミットメントが非常に重要でございまして、それはふたつあると思います。ひとつは、市民が乗る立場から乗りやすい交通計画策定に参画できるか、ということであります。これは特に地方部において、過疎地域でコミュニティバスを走らせる時などは絶対に重要です。本当に自分たちが乗る気になったらどういったサービスがいいのかという議論を是非やる必要がある。ワークショップ方式なんかもいいのではないのでしょうか。そういう参加の仕方がひとつ。

それからもうひとつは、都市部にも一般的に言えることですが、市民が自覚的に行動選択して、そして皆で公共交通に乗るということでもあります。そのためには、今私がお話したようなこと、そして先程、中川課長がお話いただいたような地球環境問題的な観点からどうしてもやらなければいけないことはこういうことだという話を市民にわかりやすく、是非説明していく必要がある。それでわかっていただく。皆が乗るようになると、つまり税金で公共交通システムを維持するための費用を出すのですが、そのぶんが減ってくるのであります。皆が乗れば税金で支援しなくても、都市部ではだいたい公共交通システムは維持できるようになります。つまり、払って乗るか、税で支えるかといったら、皆払って乗ることにしましょうよと。こういう話ですよ。

そういうようなふたつの意味での市民の参画というのを促しながら、こういう計画をやっていく必要がある。私のレジュメの最後のところに、ちょっとこの話の流れとは逸脱しておりますが、最近の大問題を書いておきました。高速道路の無料化政策のごとき問題の矛盾点に気がつくような論理を我々は構築していかなければいけないというか、アピールしていかなければいけない。でも、この原稿を書いた後、国民の意識調査の結果が発表されて、高速道路の無料化に反対する人が60何パーセントあるという数字を見まして、ああ、やはり国民はバカではない、このへんの理屈は皆わかっているんだなあという感を強くいたしました。したがって、この最後に書いた3行は必要なかったのかもしれない。

3. 講演②

「あいちエコモビリティライフ推進事業の取組について」

愛知県地域振興部 交通対策課長 宮崎 秀嗣

本日は、私どものあいちエコモビリティライフの取組についてご紹介させていただく機会をいただきまして、どうもありがとうございます。私ども交通対策課では、これまで、主に鉄軌道、バスなどの公共交通の整備・充実、それらの活性化や維持に取り組んでおり、今年度からは ITS(高度道路交通システム)の普及促進などにも取り組んでいるところです。

名古屋圏は、東京圏、大阪圏と比較して、鉄道ネットワークの密度が薄い地域であり、愛知万博を開催する頃までは、鉄道ネットワークの充実・強化に取り組んできたところです。

私どもが所管しております第三セクター鉄道は5社あり、自治体としてかなり鉄道の整備に関与しております。

皆さんもご存知の通り、この地域の都市構造は多核分散型であり、道路整備が比較的進んでいたということもあって、自動車の利用が多い地域です。こうしたことから、まずは鉄道など基幹的な交通ネットワークを整備しようと取り組んでまいりました。

その成果としては非常に苦しく、昭和60年の鉄軌道の分担率が約25パーセント程度であったものが、平成19年で19パーセント程度に下がっているというのが実態です。

ある程度鉄道ネットワークが整えられてきたので、これからは是非それを活用していただきたい。それが重要だということで、昨年度から私どもが取り組んでまいりましたのが、あいちエコモビリティライフです。これからその概略を説明させていただきます。

まず、「エコ モビリティ ライフ」と名づけた背景ですが、おわかりの通り、エコロジーのエコと移動のモビリティ、それから生活のライフをつなげた造語です。中身としましては、クルマと公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使いわけていただくライフスタイルと定義しておりますが、私どもとしましては「ライフ」をつけたところがミソでございます。是非、生活様式の中に、ライフスタイルの中に、公共交通の利用促進を定着させていこう、人々の生活の中に普段からそういう意識を持っていただこうということで取り組んでいます。県としては、これを是非県民運動として定着させていきたいということで、後程ご説明いたしますが、推進協議会を組織して取り組んでいるところです。

「エコ モビリティ ライフ」を推進する背景ですが、これは皆さんよくご存知だと思いますが、まず少子化の進展や高齢社会の到来がございます。先程の竹内先生のご講演の中にもありましたが、公共交通で人々の移動を確保していくことが重要ということです。

また、愛知県は自動車保有台数も全国一です。あまりいい話ではないのですが、交通事故死者数も数年来ワースト1を続けているという状況で、県としても大きな課題になっています。

また、竹内先生のお話にもありましたが、駅前の商店街や中心市街地の活性化、環境問

題への対応ということからも、「エコ モビリティ ライフ」を推進していこうということでもあります。

資料にあるのは、概略でございますが、愛知県における CO2 の排出量です。データが 2005 年のもので申し訳ないのですが、全国では、運輸部門は 19 パーセント程度だったと思いますが、本県では 16 パーセント程度です。同様に、東京都では約 26 パーセント、大阪府では約 16 パーセントということになっております。

また、本県では、産業部門からの CO2 の排出量が 55 パーセントを占めています。全国では 40 パーセント弱だと思いますので、このデータからも本県はやはり産業県であることがわかっていただけだと思います。運輸部門は 16 パーセント程度を占めており、産業部門に次いで多くの割合を占めているというのが実態です。

なお、運輸部門の中で自動車がどれくらいを占めるかというのは、なかなかはっきりオープンにされていないようですが、90 パーセント弱くらいではないかということです。

先程もお話ございました旅客輸送機関分担率は、東京都、大阪府と比べますと、かなり鉄軌道の割合が少なくなっています。

これまで、鉄道を整備してきましたが、鉄道網の密度を中京圏、首都圏、京阪神圏と比較すると、首都圏の半分以下という状況であり、鉄道密度としてはまだまだ少ないかなというところ です。

一方、人口当たりの鉄道営業キロで見ますと、これは全国の数字を見ると驚くのですが、ただ、都市圏での比較という意味では、京阪神圏と同じくらいの営業キロがあるという状況です。

この資料は、皆さんご存知の通りですが、鉄道の輸送量当たりの CO2 排出量は自家用車の約 9 分の 1 程度でございます。

こうしたことから、昨年度来「エコ モビリティ ライフ」の事業を県民運動として取り組んでおりますが、模式図的に示させていただいておりますとおり、「エコ モビリティ ライフ」を進めることは、環境や安心・安全、地域の活力、メタボ対策、まちづくりなどいろいろな面で効果があるのではないかと、こういう課題に対して進めていかなければならないと考えております。そのためには、今日お越しの皆様方、行政の方々はもちろんですが、交通事業者の方々、大学や民間企業の方々、また NPO のの方々、皆こぞって是非この「エコ モビリティ ライフ」に取り組んでいただけるとありがたいと思っております。

先程ご説明しましたあいちエコモビリティライフ推進協議会を昨年 7 月 7 日、ちょうど「クールアース・デイ」に設立いたしました。県内の全市町村に加盟いただき、交通事業者をはじめ企業の方々、その他一般の団体、幅広い分野の方々にご参画いただき、協議会を立ち上げました。国の行政機関の方々にもご支援いただき、学識者の方々にもアドバイザーとして入っていただいております。愛知県知事をトップといたしまして、副会長には愛知県商工会議所連合会の会長、中部経済連合会の会長にご就任いただき、県民こぞって取り組みたいということで立ち上げた組織です。

これはメンバーでございます。本日このセミナーを主催していただいている交通エコロジー・モビリティ財団にも入っていただいております。

私どもの取組といたしまして、具体的にどういうことをやっていこうか、どれだけのことができるかを議論する中で、大きく4つを取り上げております。

まずは、「エコ モビリティ ライフ」に関する普及啓発です。それから、エコ通勤・エコ通学への転換促進、それから、やはりこの地域は自動車交通の利用が非常に多い地域ですので、かしこく使いわけていただくということを目指すと、やはりパーク&ライドを普及拡大していくことが挙げられます。それから、公共交通の利用促進という意味では、使った時のお得感というのが必要ということで、ちょっと言葉としては硬いのですが、公共交通の利用促進に対する動機付けとして、各種公共交通をご利用いただいた方へのサービスを広げていきたいということで進めております。

取組の観点としては、3つの観点、まずは知っていただく、促していく、そして、実際に皆さんに活用していただく基盤づくり、環境づくりをしていこうということで取り組んでいます。

まず普及啓発活動ですが、今日の資料の中に「エコモビの日」のチラシを入れさせていただきました。こちらはこの10月からスタートさせたものでございます。

「エコ モビリティ ライフ」推進のひとつの象徴的なものとして、毎月の第1水曜日を「エコモビの日」と決めて、協議会の方々をはじめ皆様にいろいろ取り組んでいただくキャンペーンを実施しております。私どもも街頭キャンペーンに出るなど、いろいろな取組を行っています。

次のエコモビリティライフ促進モデル事業及び県民参加・体験事業につきましては、地域のいろいろな団体の方々に「エコ モビリティ ライフ」に関する取組を募集して、選定された取組を県が支援するとともに、県民の皆様を取組の内容を報告するような形で広めていきたいということで行っているものです。

そのほか、グッズ等も配布しておりますし、いろいろなキャンペーン活動として、バスの日のイベント等にも出かけてPRをしております。

エコ通勤・エコ通学への転換促進につきましては、モビリティ・マネジメントの手法を用いて、リニモ沿線地域などを中心に取り組んできております。一般の企業を対象に行っており、また、今年度は住民の方を対象に進めているところです。

それからレンタサイクルです。これも、いろいろなことをやってみて、どのくらい効果があるのか、あるいは、どれくらい皆さんに利用していただけるかということで進めているものです。

パーク&ライドは、名古屋市も非常に積極的に取り組んできておられますが、私どももリニモの沿線で具体的にパーク&ライド駐車場を整備しており、県内全域でパーク&ライドがどういう状況にあるかの調査も進めております。もう少しいろいろな情報を集めて、どういう形でパーク&ライドを実施すると県民の皆さんによく利用していただけるのか、

そういうモデル的なものを見つけられないかということで、検討を進めようとしております。また、大規模な店舗にご協力いただいて、パーク&ライドの駐車場として使わせていただいているところもございます。

それから、公共交通の利用促進に対する動機付けですが、名古屋市交通局では、ドニチエコきっぷなどをお持ちになるといろいろな公共施設が割引になったり、店でサービスが受けられる特典があったりする制度があります。そういうものをいろいろな面に広げたいかということで、私どもでは、県の美術館の企画展などで、地下鉄やバスなどの乗車カードを窓口で見せていただくと観覧料金を割引くということを行っております。

県内では、公共交通利用のサービスが様々な形で行われており、それらも私どもの協議会のホームページなどで紹介しております。また、愛知万博の時にEXPOエコマネーというものがスタートしましたが、その発展形といいますか、交通エコマネーの普及促進もいろいろな機会に行っております。

そのほか、ITS（高度道路交通システム）の推進も私どもで担当することになり、そういう面でも「エコ モビリティ ライフ」と上手くつなげていくことができないかを考えていきたいと思っています。

「エコモビの日」につきましては、それぞれの市町村でも取り組んでいただいております、特にこの日に合わせなくても、いろいろな機会に公共交通の利用やパーク&ライドに取り組んでいただくなど、皆さんのやりやすい方法で実践していただきたいということでお願いしております。

エコモビリティライフ促進モデル事業は、今年度スタートしたのですが、5事業を選定させていただき、現在、各団体において取り組んでいただいております。コミュニティバスに関するものから鉄軌道関係までいろいろありますが、これらの成果を報告することで、これから県内で取り組んでいただけるような例として広めていきたいと思っています。

「エコ モビリティ ライフ」推進の1つの例ですが、この12月から、県内の38市町村に参加していただいて、「あいちコミバスラリー」というものを実施することにしてあります。各市町村でコミュニティバス（コミバス）の運行に取り組んでおられますが、どういうところをどのように走っているのかなかなか知っていただけない、難しいという声があります。各市町村が努力しているコミバスを是非知っていただき、ご利用いただきたいということで、お楽しみ企画も加えて行うものです。

リニモ沿線地域では、いろいろ幅広い取組をパッケージのような形で取り組んでおります。「リニモビ」とは、携帯電話やパソコンからアクセスでき、乗り継ぎの情報などを提供しているものです。毎月1,500件ほどのアクセスがあります。

今日お越しの皆様にも、是非「エコ モビリティ ライフ」という言葉と「エコモビの日」を覚えていただきたいと思います。誰でも、少しでも、自分のできることから取り組んでいただけたら幸いです。

4. 講演③

「なごや交通エコチャレンジ&なごやカーフリーデーの取組みについて」

名古屋市総務局総合調整部 交通政策室長 山内 正照

まず、これまでも皆さんの説明の中にありましたように、なかなか名古屋もバス、地下鉄と自動車の分担率でいくと、自動車が他の大都市圏に比べて多いということで、これをなんとかせんといかんというのが我々の課題ということです。

実を言いますと、名古屋市は「なごや交通戦略」というのを作っておりまして、今日ご講演いただいた竹内先生や、この後ご一緒いただく加藤先生にもいろいろご協力いただいて作ったものです。この交通戦略が目指す目標のひとつが環境にやさしい交通、もうひとつがまちのにぎわい、活力を支える交通になっております。もうひとつが当然、安全快適に移動ができなければいけないということで、この3つの目標を交通戦略の目標に掲げさせていただきます。

こういった目標を実現していくために、短期目標ということで2010年度に自動車と公共交通の利用割合を7対3から6対4に、要するに1割自動車から公共交通等に転換させるという目標を立てています。

その具体的な施策としましては4つの柱だてをしています。ひとつが自動車の流入や違法駐車抑制。2本目が公共交通の使いやすいまちづくり。まちづくりサイドから公共交通が使いやすいことを推進していこうということです。3番目に実際に公共交通を使いたくなるような仕組みづくり。4番目が、さきほど県さんからエコモビの話がございましたが、環境にやさしい交通のライフスタイルを市民の皆様に普及させていこうという、4つの施策の柱をたてて、これまで施策推進を図ってきました。今日は、4番目の交通エコライフについてご紹介させていただきます。

交通エコライフでこれまでいろいろやってきた施策がありますが、今日ご説明させていただくのは、なごや交通エコチャレンジとなごやカーフリーデーです。その他にも市民の方に、カーフリー宣言ということで、車に乗るのを控える宣言をしていただくとか、これは加藤先生にもいろいろご協力をいただいているものですが、ワークショップ形式で身近な交通事情を知っていただくとか、考えていただき、交通エコライフのきっかけづくりにするエコ交通マップづくりというものをやっています。

まず最初に、なごや交通エコチャレンジです。これは実際に自動車を使わずに公共交通機関を利用した場合にどれくらいCO₂が削減出来るのかを参加者に実践していただき、数字にすることによって環境にやさしい交通行動を考えていただくきっかけづくりとするために、昨年度実施させていただいたものです。

名古屋市はCO₂の話で言いますと、先程、県では産業部門が非常に多いという話がありましたが、名古屋市の場合は素材産業が市外にあるものですから、名古屋市では運輸部門のCO₂の発生量が非常に多くて、これをなんとかしなくてははいけないというのが一番大き

な課題です。

その中でもマイカーについては 2010 年を目標に、184 万トンにするという目標を掲げています。これは 2005 年度の排出量 191 万トンですが、これを 184 万トンにしなければなりません。その差 7 万トンの削減必要だということで、昨年交通エコチャレンジをやりました。今現在、2006 年度の確定値が出ていまして、それが 185 万トンということで、ずいぶん 184 万トンに近づいています。現在は、さらに長期の 2050 年だとか 2020 年に向けての CO2 削減の計画作りが進んでいまして 2020 年には 25 パーセント、2050 年には 80 パーセント削減という非常に高い目標を掲げています。そういった意味で引き続きマイカーからの CO2 の発生を抑えるような施策の展開が必要だということです。

これは先程もありましたように、マイカーを市バスや地下鉄に転換するのが一番 CO2 を減らすには好ましい方向だということを市民の方にお知らせして、実際にチャレンジしてもらいました。実際のやり方ですが、マイカーを使っていたものを公共交通に転換した場合に、たとえば徒歩で往復 6 分、バスだと往復 20 分、地下鉄往復 30 分かかりますという時間に、CO2 の発生原単位をかけて計算します。それを応募用紙に記述していただきました。昨年度の 9 月から 11 月の 3 ヶ月の間に 3 日チャレンジしてくださいということで、その 3 日分をここに記述していただき、実践できた方には市営交通の土日エコキップという、土日自由に市バス地下鉄が使えるキップをプレゼントしました。

その結果でございますが、参加者数としては 6688 人。実際に計算した CO2 の削減量は 68 トン。これは内訳ですが、鉄道への転換による削減量が一番多かったという結果です。これがなごや交通エコチャレンジでございます。

次になごやカーフリーデーでございますが、カーフリーデーそのものはヨーロッパ、フランスのラ・ロッシュェルというまちから始まった、車のないまちを体験するイベントです。ヨーロッパで広がりを見せておりまして、2000 年には EU のプロジェクトになりました。

名古屋市も平成 16 年からこの試みに参加しています。当初は関連イベントでの啓発活動をしてまして、平成 19 年にはじめて久屋大通りを 300 メートルほど通行止めにしてカーフリーデーを実施しました。昨年は大雨で中止いたしました。今年度も同じく久屋大通りの北行き 300 メートルほどを通行止めにしてカーフリーデーを実施したところです。

今年度は、ヨーロッパ本部でテーマが決められているのですが、「都市の気候改善」というのがテーマだったので、道路の車道部分に芝生を張りめぐらせるという試みをしました。それと、現在、名古屋市では大々的にコミュニティサイクルの社会実験をやっていますが、自転車関連の行事も中心的な内容としていろいろ展開しました。

ちょっとドキュメント形式で写真を見ていただきたいのですが、これはまだ道路の通行止めをやっていない状況で、芝生を敷くために沿道にロールになった芝生を積んであるところです。これを順次、こういうロール形式で巻かれた芝生をはりめぐらせていくんですが、結構これが力仕事で手間がかかりまして、関係の市の職員を総動員してやっています。こういった感じで徐々に敷き広げていきます。30 分でとりあえずオープニングができる

ころだけ敷き広がりましてので、ここで河村市長登場ということでオープニングセレモニーをやりました。この後、市長に自転車に乗っていただいてパレードをおこないました。これが芝生を全て敷いたかたちでの全体写真です。この横に自転車道をつくりまして、そこを自転車が走行するかたちになっています。

その他、小泉ニロさんという自転車について造詣が深い方で、ボサノバの歌手や地元の FM のパーソナリティもやってみえる方ですが、トークショーをおこないました。もうひとり、北川えりさんという自動車教習所の先生をやっていたという異色のタレントさんで、この方も自分でプロデュースされた自転車を出してみえるということで、トークショーをやりました。

この写真は、恒例で前回もやったんですが、道路を遊びの場として普段は使えない子供たちにも思い切り羽を伸ばしてお絵描きをしてもらおうという企画です。この写真は、芝生を敷いたところで水打ちをして温度がどのくらい違うのかというのを体感していただくということで、通常では2～3度低くて、水打ちすると5度くらい下がるという結果になりました。これは車道の部分にオープンカフェを出しまして、憩いの場としても活用している写真です。

これはオープンキャンパスでいろいろな場所で授業をしている大なごや大学ですが、授業を芝生の上でやっている風景です。地元の久屋大通りのイメージソングを歌っていただいている名倉えりさんのコンサートだとか、いろいろなイベントを実施しました。これは撤収風景ですが、なかなか撤収も大変でございまして、敷き広げた芝生をまたロールに巻いて徐々に撤収していきます。16時が通行止め終了ということで、このように時間までには元通りにしたということです。天気も良かったということもありますが、多くの方に参加していただきまして、車の使い方について考える有意義な1日になったのではないかと思います。

皆様のお手元のところにも用紙を入れさせていただきましたが、週に1回くらい車を控えて交通エコライフについて考えていただこうということで、是非ともお手元にあるカーフリー宣言のほうにも宣言をしていただいて、できれば帰りに事務局のほうに提出していただければ幸いに思っております。

5. 講演④

「ハイブリッド・シティとよた - 人と環境と技術が融合する環境先進都市 -」

豊田市都市整備部 交通政策課長 石川 要一

豊田市は10年前以上前からTDM、交通需要マネジメントに取り組むとともに、平成16年からESTモデル事業ということで主にエコ通勤の取組みをやらせていただいております。愛環沿線の岡崎市、瀬戸市、春日井市さんと連携いたしまして、トヨタ自動車さんをはじめ地元の事業者さんの皆さんにご協力いただきまして進めてまいりました。たしか3年前の本セミナーでも、浜松だったと思いますが、少しお話をさせていただきました。

平成17年に合併いたしまして、17年から交通まちづくりについて取組みをはじめまして、平成18年には公共交通の基本計画をつくりまして、公共交通について一生懸命取り組んでおるところでございます。

私どもの環境モデル都市のテーマ、コンセプトですが、活発な市民活動、強い経済活動と水と緑の低炭素社会の両立。これをハイブリッド・シティ豊田と呼んでおります。やはり、活発な経済活動、市民活動と両立していないと意味がないということで、このようなコンセプトを掲げさせていただいております。

これが豊田市の現在のCO₂の排出の現況でございます。日本全体で捉えますと、豊田市は活発な経済活動に支えられてということで、産業の占める割合が非常に高いという特性を持っております。

CO₂の削減の目標値でございますが、政府では2020年までに25パーセント削減という目標を掲げておりますが、豊田市はもう少し先を見まして2030年には必ず30パーセント削減するんだと。できれば50パーセントにも挑戦していこうと。2050年には50パーセント削減するんだと。チャレンジ目標として70パーセントという非常に高い目標を掲げております。中でも運輸部門につきましては、2030年で40パーセント削減するという高い目標を掲げておりまして、今いろいろな施策に取り組んでおるところでございます。

浜松で講演させてもらった時は、たしか私はまだこんな真っ白な頭じゃなかったんですが、3年でかなり白くなってしまいましたけど。いろんな施策に取り組んでおるところでございます。

これが環境モデル都市アクションプランの概要でございます。3つの領域から成っております。ひとつは交通の領域。ふたつ目に産業の領域。そして3つ目に森林の領域ということです。これらの領域の中のいろいろな施策を民生、市民との協働による取組みを一緒にやりながら、集中的に推進していこうというものでございます。さらに、中心市街地、都心地区では実際の低炭素社会のまちづくりをモデル的に行いまして、市民の皆さんにそれを見ていただきまして、普及に弾みをつけていこうという計画になっております。

まず産業分野から簡単に説明させていただきたいと思っております。これはトヨタ自動車さんをはじめ環境先進企業さんのノウハウを活用させていただきながら、中小企業のCO₂の削

減や環境経営の推進を一体的にマネジメントするような環境系ネットワークを構築しているというものでございます。これによって、中小企業のサステイナブル・プランを進めていくということで、中小企業さんはCO2の削減を図って、尚かつコストの削減も図っていただいて、企業の競争力も向上していただこうという、こういう取組みを現在進めさせていただいております。

次に森林の分野ですが、先程竹内先生からもご指摘がありましたが、たしか愛知県の17、8パーセントが豊田市になっているかと思いますが、豊田市の70パーセントが山林でございます。荒れた山林があるものですから、間伐を強力にいたしまして、人工林の健全化を図って、CO2の吸収量を高めていこうという取組みも併せて進めているところでございます。

ここからが交通の分野ということでございますが、5つのカテゴリーに分けております。ひとつは、人と環境にやさしい公共交通の整備。ふたつ目にエコカーの普及。3つ目に人と緑の都心づくり。4つ目にかしこく車と道路を使うまち。最後に低炭素社会モデル地区の整備。5つの施策でございます。

まずひとつ目に人と環境にやさしい公共交通の整備でございますが、先程18年に公共交通基本計画をつくりましたということをお話いたしました。現在それに基づいていろいろな施策をやらせていただいております。たとえば、公共交通の骨格となる鉄道ということでは、愛知環状鉄道さんに2008年の3月に愛環の新豊田駅と三河豊田駅間の部分複線化を行っていただきまして、その間で朝のピーク時にはシャトル電車というものを走らせて、8分間隔で運転していただいております。

昨年度は竹内先生に座長になっていただいたわけですが、名鉄三河線複線化検討委員会というものを開きまして、鉄道をいかしたまちづくりと名鉄三河線の複線化を併せてやっというということで、すでに名鉄さんでは一部複線化を進めるための調査を進めていただいているという状況でございます。

さらに、基幹バス、地域バスということで公共交通の展開を図っておりまして、現在基幹バスが12路線、地域バスは17地域で運行しておりまして、おかげさまで基幹バスにつきましては民間さんでやっていただいた時よりもかなり利用者が伸びてきているかなと思っております。

これからさらにここに書いてあります、新しい道路、新しいバス停、新しい車というのを上手に使いながら、公共交通をさらにシンボリックなものを整備していきたい。そして、モビリティ・マネジメント等の施策を併せて進めることによって、2030年には42000人の方を車から公共交通に転換していきたいということを考えております。

ここで新しい車というのが出ておりますが、燃料電池バスですとか、ハイブリットバスだとか、たとえば非接触で道路から充電ができるような、東京都さんでも実験させているそうですが、そういった新しいバス、そんなものを豊田市も入れながら、先程竹内先生の話でもありました、まちを美しく見せるバスという話もありましたが、私たち担当の中で

は、カッコいいバスを走らせようぜということで、今言っております、トヨタ自動車さんにもご協力いただきながら、そんな車両を導入してまいりたいと思っております。こんなかたちで順番に進めていきたいということでございます。

2つ目にエコカーの普及でございます。これは市街地での自動車移動の大半を自然エネルギーで賄って、CO2の大幅な削減を実現しようというものでございます。じつは、この絵の屋根の上にはソーラーパネルが載っております。ソーラーパネルでもってエコカーを走らせようという取組みでして、現在すでに市内11カ所、21台分のこういったソーラーでの充電施設の整備をはじめまして、年明けにはこれが活用できるのかと思っております。そして、トヨタ自動車さんが間もなくリース販売をはじめると言われております、プラグインハイブリッド車を豊田市では20台導入させていただきまして、本格的にこういった車両を使って市民の皆さんにエコカーの普及を図ってまいります。

これがその概念図です。一番左側ですね。太陽光で充電をしますよ。車は昼間はどこか仕事で行ってしまいますので、車がいる時は太陽光で充電するんですが、車がいなくなった場合は真ん中の蓄電池ですね、ここでどんどん電力を貯めて、夜車が帰ってきたらそこで蓄電池から取り出して充電しようという絵でございます。余った電力は市役所や公共施設で使っていけばいいではないかということと、併せまして災害時には真ん中の蓄電池から電池を取り出したり、できれば車両の中に貯められた電池なんかも取り出して非常用電源としても活用していけるのではないかなということを考えております。

次に3つ目が人と緑の都心づくりです。これは未来を先取りした生活空間、活気と活力あふれる中心市街地づくりを進めていこうというものであります。まずひとつ目に、中心市街地の外側をひとつのエリアと決めまして、通過交通を規制していく。そして、もう少し中側のエリアについては歩行者、公共交通の優先エリアとしましょう。そして、駅前通り、豊田大橋、スタジアムというのがあるんですが、この駅前通りにつきましては、たとえばトランジットモールだとか、モール化のようなことを進めながら、人の空間として整備していこうと。ここではパーソナル・モビリティの共同利用とありますが、モーターショー等で提案されています、こういった未来の乗り物を将来的には端末交通として確保して、都心まで公共交通で来てください、中はこういった手段でやれますよという、こんなことをやっていきたい。当面は自転車になると思いますが、将来的にはこういった楽しいものを入れていきたいという取組みでございます。

4つ目がかしこく車と道路を使うまちということでございます。これはITS車載器という新しいカーナビというか車載器がすでに次世代道路交通システムとしてトヨタ自動車さんはじめ、カーナビメーカーさんから市販がはじまろうとしているということでして、この5年間で新聞などを見ますと1000万台普及されると言われています。こういった新しい車載器を使いまして、車をセンサーとして活用しながら正確でリアルタイムな情報を収集して提供していく。これによって市内交通の円滑化やエコドライブの推進、交通事故の削減などにつなげていきたいということでございます。すでに高速道路ではそういった道路

と車両が情報交換するアンテナ等がたちはじめているということですが、一般道でやられる時には是非豊田市で一番にやっていただきたいということで、一緒に進めさせていただいているところでございます。

続きまして、エコドライブの普及ということですが、これは今までもいろいろ出てきておりますが、豊田市は少し前から取り組んでおりまして、今1万人弱のエコドライブ宣言をしていただいている市民がおりますので、こういった方々にモニターになっていただきながら、先程の ITS 車載器などを使いながら、エコドライブをさらに推進していきたいというものでございます。

最後に、低炭素社会モデル地区でございます。都心のある一定のエリアをモデル地区と位置付けいたしまして、こういった新しい、トータルとして住宅から交通から、そういったものを全部組み合わせて低炭素社会というのをテーマパーク的に作ってしまっ、市民の方にここで実際に体験してもら。できれば、少しの間だけでも住んでもら。そんなエリアを整備していきたいというものでございます。これには市民と産学官が共働いたしまして、環境技術や交通技術などを集積した将来のまちを提案して見える化していきたいというものでございます。そこで得られたデータやノウハウを実際のまちづくりや交通施策、市民生活にフィードバックしていきたいという取組みでございます。

本当に端折って説明いたしましたので、細かいところは配布いたしましたパンフレット等をご覧頂きたいと思。豊田市の環境モデル都市の取組みにつきましては、まだまだはじまったばかりでございます。今年度からの事業でございます。走りながら考えておるところもござ。今日お集まりいただきました関係の皆様にもいろいろとご支援いただきながら、早期実現化に向けて努力しておるところでございます。

6. 意見交換

「中部地方のESTの取組みに対する評価と今後の展望」

名古屋大学大学院環境学研究科 准教授 加藤 博和
愛知県地域振興部 交通対策課長 宮崎 秀嗣
名古屋市総務局総合調整部 交通政策室長 山内 正照
豊田市都市整備部 交通政策課長 石川 要一
中部運輸局 交通環境部長 今田 滋彦
コーディネーター：岐阜大学地域政策学科 教授 竹内 傳史

竹内 それでは早速、パネルディスカッションをはじめさせていただきます。このパネルディスカッションの主旨でございますが、今それぞれご報告をいただいたわけでございます。私の話が一番どういうふうに EST の問題につながるかというのがわかりにくいところでございます。具体的に地球環境問題に対応していかなければいけないかというお話。それから、それを具体的に政策としてこういうことを展開しているという事例をご紹介していただいたわけでありまして、それぞれのご発表の関連性をつけていって、今まで具体的にやってきているやり方がそれでいいのか、さらに発展させる、あるいは場合によっては修正すべきことがあるのか。こういう話を議論しようということでもあります。

私はずっと聴かせていただいたところ、そんなに矛盾点があるわけでもございませんし、やるべきことはかなりやれているということで、あまりこうやるべきではないかという議論は出てくるのかどうかわかりません。

そのために、まずはもう一度、なぜ EST をはじめなければならないか。あるいは、EST の目指すべき目標とはどういうことなのかというのを、世界的な視野も含めまして、まずはお話いただこうと思います。私自身は先程言いましたように公共交通が決め手だと思っているわけですし、具体的な例でも公共交通の促進育成ということに集中している例をいくつかご紹介いただいたわけですが、そのあたりのところを環境問題と地球環境負荷の軽減、あるいは京都議定書の実現というようなことに結びつけて、どの程度効果があるものなのかというあたりを、ひとつまずはお話しいただく。それで、我々の議論のきっかけを作ってもらおうということでございます。ところで、このパネリスト、みんな横並びではございません。特別な議論をひっぱっていただくためのスピーカーが用意してございます。先程ご紹介されましたように、名古屋大学の加藤博和先生でございますが、ご専門の立場からやや時間をとりましてお話をいただくことにいたします。

加藤 まず、この写真はどこかおわかりでしょうか。鹿児島島の路面電車の軌道敷に芝生が貼ってある姿でございます。こんなふうなところが名古屋でもできればいいなと思っております。

私はこの会の主催者のひとつである EST 普及推進委員会の委員をずっとやってまいりま

して、それからあまり知られていないのですが、実は EST が私の研究の専門でございます。そのアピールをしたいと思ひまして、EST とは何なのか、なぜ必要なのかということをお説させていただきます。

まずわかっていただきたいのは、21 世紀は都市と交通は低炭素でないと生き残れないという話です。今のまま温室効果ガスの量が推移すると、2100 年には地球の平均気温が 4 度程度上がると予想されています。ところが、地球温暖化に伴う気候変動による人類生態系への悪影響を顕在化させないためには、平均気温 2 度以内の上昇に抑えないといけないこともわかっております。

したがって、4 度から 2 度にしなければいけないんですが、そのためには温室効果ガスの排出量を 2050 年において 1990 年の半分以下に抑える必要があります。途上国はその 60 年の間、排出量が増加せざるをえませんので、日本のような先進国は減らしていかなければいけない。その減らす量も半端ではなくて、2050 年には 1990 年に比べて 80 パーセント以上削減しなければいけない。

鳩山首相がおっしゃった 2020 年に 25 パーセント減というのは、その通過点だと考えてください。ですから、あながち間違っていないわけです。

そうなりますと、次第に温室効果ガスの排出ができないような世の中になる。これは言い換えますと、出してはいけないということなので、出してはいけないための規制、あるいは割り当て、あるいは炭素税のような、出すとお金をとられるという仕組みになる。温室効果ガスを出すことがコスト要因になるという話です。

そうなりますと、温室効果ガスを出さないと成立しない生活、生産様式や都市地域は生き残れないということになります。しかも、日本は人口減少で土地過剰になりますから、そういうものが不利なところには人が住みづらくなっていくということですね。現実には、自動車は化石燃料に極端に依存していて、全国に自動車依存型の地域や都市がひろがっていて、先般ありました石油価格の上昇が起こったら逃げようがないというような状況であります。

そして、自動車依存型にいったん陥ると、そこからの脱却、すなわち都市構造や交通システムの変革には長い時間と多額の費用がかかるということですので、このままぼやぼやしていると、地方都市も交通システムが持続不可能になって、大都市に住んで旅客交通の大半を IT 利用に変更するほうが低炭素、低コストで高い Quality of Life が得られる。そういう時代になってしまいかねません。

そうなる前にあと 40 年で何をしたらいいのかということをお考える。これがまさに Environmentally Sustainable Transport、EST というものなんです。これは低炭素で快適な交通とそれが支える都市。それをどうやってつくりだすかという話です。

では、交通はどのくらい CO₂、温室効果ガスを出しているのか。温室効果ガスの 90 パーセント以上は CO₂ ですから、ここからは CO₂ の話をします。日本の家庭からの CO₂ の排出量は、2007 年度を見ますと、マイカーが 28.7 パーセントで 1 位になっています。照明家

電等の 32.2%のほうが多いじゃないかということなんですが、これはその他の要因の合計だと考えてください。ですから、マイカーが1位、2位が給湯、3位が暖房です。

ここで冷房が 2.4 パーセントということが重要で、私いつもクールビズよりクルマビズということを申しております。エコモビリティライフも非常にいい言葉ですが、それとともにクールビズよりもクルマビズ、この言葉をおぼえていただいて、是非全国に広めていただきたい。見ておわかりいただけるように、マイカーは冷房の 10 倍以上なんです。週 1 回車をやめるという宣言をして実際にやっていただいたら、冷房の合計の倍減らすことができる。そういう話なんです。冷房をちまちま点けたり切ったりするよりも、こっちのほうがよっぽど効果がある。

日本全体の CO2 排出量、1990 年を 100 とした場合の推移を見ますと、緑色がそれで、90 年代は非常に増加していました。赤は全平均ですので、それに比べて増加していたんですが、実は最近になってトヨタ自動車さんはじめメーカーさんの頑張りによって自動車の燃費が良くなってきて、下がってきています。特に去年は景気が悪かったので下がったということなんですが、これで浮かれていいのかといったらとんでもない話で、100 を 40 年後に 20 にするわけですからね。この 100 とか 110 とかそのレベルで頑張っていたら、これだけではまったく足りない。

EST という話で非常に重要なポイントは、EST というのは、2050 年に 80 パーセント減という目標があるわけです。それに対して今から何をしたらどり着けるかということ。これを Back Casting と言います。予測を For Casting と言いますが、その反対で Back Casting と言いまして、目標に対して今から何をしていくべきかということをして 2050 年までの 40 年間計画で考える。これが EST の極意なんです。

ところが、日本では京都議定書のことをずっと考えてきた。京都議定書は 2008 年から目標期間がはじまっています、2012 年までです。この後、12 月のストックホルムである会議で 2012 年以降のことが話し合われます。どうなるかまだわからないという状態ですが、いずれにしても 2050 年、かなり厳しい目標になっていくでしょう。それを意識した EST が必要だという話です。

で、その時に公共交通とかエコドライブとかいろいろ出たんですが、要するに車の燃費が良くなればいいんじゃないですかという話です。当面、ハイブリッド車が有効になってきます。それから、将来的にはディーゼル・ハイブリッド車、燃料電池車、それから低炭素電力を利用した電気自動車。このあたりが有力になってきます。

ただし、私の計算によりますと、これらだけですと走行当たり CO2 排出量、あるいは燃費は現在の 3 分の 1 程度にしかなりません。3 分の 1 で、人口が減少して何の対策もないと、ひとりあたりの車利用が増えるので、排出量は 65 パーセント減くらいになります。

ところが、目標は 80 パーセント減ですので、65 から 80 にするためには、さらに 65 の段階から 43 パーセントも減らさないといけない。いいですか。65 から 80 というのは 15 パーセントじゃないんですよ。65 から 80 に減らすには、さらに 43 パーセント削減が必要。

つまり、車社会の見直しは避けられません。

すでにヨーロッパあたりでは、こういったトランジットモールをはじめとした公共交通あるいは徒歩、自転車を中心とした非自動車型交通体系の確立に向かっていきます。それから、日本でも富山ライトレールのように、交通を自動車依存から脱却させる動きが出てきています。ヨーロッパの場合ですと、そういうことを政策としてあげないと首長さんは当選できない。民主主義発祥の地ということも大事なんです、EST 発祥の地と言ったほうが当選する。これがヨーロッパの自治体の状況なんです。

コンパクトシティとか、LRT とか、こういうキーワードが出てくる。世界の常識は環境都市というのは交通に取り組んでいるというのが当たり前なんです。交通に取り組んでなくて環境都市とか言ってるのは日本だけです。

これも一般によく出てくる図ですが、乗用車に比べてバスや鉄道といった公共交通、いわゆる乗り合い交通は CO2 排出が少ない。これはよく知られていることですが、気をつけなければいけないのは、今のままだと相当意識が高くないとバスや鉄道に移っていただけないので、転換してもらうために本数や路線を増やさないといけないのですが、そうすると建設時の排出が生じたり、ガラガラでの運行になったりして、なかなか思った通り削減されないということです。

そこで、1台の車に対して、どのくらい鉄道や新交通システムや LRT やバスがどのくらい人が乗っていれば CO2 削減になっていると言えるのかというのを計算してみます。ちなみに、走行だけですと1両に電化鉄道では 6.2 人乗っていれば CO2 削減につながります。で、プリウスに比べると 15.8 人乗っている必要があります。

ところが、車両製造、インフラ建設まで含めると、結構厳しい値になります。たとえば HSST だと1両に 52 人、バスだと 21 人乗っていないと、プリウスと比べて CO2 削減になっていないということで、結構キツイです。

というように、公共交通利用促進あるいはモビリティ・マネジメント、これらが無条件に EST に結びつくわけではありません。たとえば、鉄道のパーク&ライドを奨励したら、徒歩で駅まで行っていた人が車を使うようになってしまったとか、コミュニティバスを新設したら乗客が少なく、車からの転換もほとんどなかったとか。都心部への自動車乗り入れを規制したら、周辺部で渋滞が激しくなってバス運行にも支障がでたうえに、買い物客が郊外部に車で行くようになってしまった。これは全国の EST 事業でよく見られる光景です。

そうでなくて、真水、車からの純粋な転換をどれだけ生み出すかということが EST にとって重要です、そのために「アメとムチ」とかそういうこともやっていかなければいけません。

ちなみに、これは当研究室で計算しました、中部運輸局管内5県のそれぞれのところで今新しく LRT や BRT を導入する場合と、乗用車のままの場合、それぞれどれが一番 CO2 を削減するかどうかという計算結果です。

名古屋は LRT を入れると、確実に CO2 削減ができます。これは建設とか車両製造も含めた計算結果です。豊田だとバスでいけるはずだという計算なんですが、2050 年になると、名古屋だけがバスでよく、豊田あたりは車が一番いいという結果になってしまう。これはなぜか。2050 年は人口が現在に比べると 3 割減少です。この計算ではそれぞれの市町村の人口密度も全部 3 割減少にしてあります。そうすると、公共交通を走らせていても乗らないまちづくりになってしまい、先程の計算でお見せした何人乗らないと削減にならないというところから落ちてしまうんです。

ですから、豊田市さんはすごい沢山施策をやられているんですが、それとともにコンパクト化をやらなければ 2050 年に水の泡になるという、恐ろしい地獄絵図なのです。手遅れに成る前にコンパクト化を誘導する交通システム、そして公共交通を有効に機能させるコンパクト化。ですから、コンパクト化と公共交通の 2 本立てが 2050 年における EST 社会をつくるということをお話させていただきたくらいということでお話させていただきました。

竹内 どうもありがとうございました。短い時間の中で大変中身の濃い話をしていただきまして、終わった後の拍手は今が一番強かったのではないかと思います。

この後、ご紹介いただいた 3 つの事例について議論していきたいと思っていますんですけど、その前にお三方、今のお話を聞いて何か質問することがございますか。後で何を言われるのかわかりませんので、事前に釘を刺しておきたいという意味での質問でも結構ですので、今の加藤先生のお話に対して質問がありましたらいただこうと思います。いかがでしょうか。

宮崎 加藤先生のお話では、地球の気温上昇を 2℃に抑えなければいけないということですが、私、ついこの間、別の機会に他の先生のお話を伺い、2℃に抑えるのは先ではなく、もう目の前に来ており、このままでは 20 年以内に 2℃を超えてしまうというお話だったので、大変驚いたことがあります。今の先生のお話の中で、かなり CO2 を削減するというところで取り組んでいった場合に、単純に全部公共交通にシフトしていけばいいと思っていましたが、人口減少などがあると、公共交通を利用する人が減ってしまい、効率が逆に悪くなってしまうということもあるわけです。市町村でコミュニティバスを一所懸命取り組んでいますが、助成金が少ないということで、効率的に運行できない事情もあります。2050 年までに CO2 を削減しなければならないという数字はやはり信じるしかないのかを伺いたいと思います。

加藤 その数字というのは 80 パーセントということですね。これはいろいろありまして、もともと温暖化は起こらないとおっしゃる方もいます。IPCC、気候変動に関する政府間パネルという組織がありまして、研究者の団体です。もともとは政治家の団体だったらしいんですが、政治家は温暖化のことはわからないので、政治家のかわりに研究者が出るよう

になって、知らないうちに研究者ばかりになったという、そういう変わった国際間の機関なんですけど。そのレポート、私もそのレポート作りを手伝ったことがあります。そういうところで真面目に皆さん頑張っているのを見る限りでは、やはり 80 パーセントというのは避けられないだろうと考えています。人によっては 95 パーセントと言う人もいます。途上国でどのくらい出していいかということにも依存するので、途上国がもっと出すならば日本は 80 じゃなくて 95 じゃないとダメだとか、100 近くじゃないとダメだとか、とんでもない話が出てくる場合がありますが、かなりやらなければならないことは確かです。

最後に地獄絵図をお見せしたんですが、あれは今の皆さんの意識だとうなるという話です。ですから、人口密度が下がってしまっても、みんな地球が大事だから CO2 削減するために、遠い駅とか不便なバスとかに乗りに行ってくれば上がりますよ。でも、それは不便を強いることですよね。ですから、先程からずっと皆さん繰り返しておられるように、ちゃんと快適に暮らせるとか便利に暮らせるままで低炭素であるためには公共交通をきちんと整備するとともに、それとセットで TOD という、竹内先生からもお話が出ましたが、まちづくりもきちんと併せて 40 年かけてやっていかないとイケませんねという、そういう話です。

山内 感想というか、どちらかというと質問になってしまうのですが、先程、加藤先生の話でいうとコンパクト化が必須条件という話ですが、もうひとつ人の移動というものがどう変化するか、今後、総トリップ数がどう変化していくのかというのが大きな問題だと常々思っています。ネット社会がどんどん進んでいくと、たとえばショッピングもネットで済ますという話になって、人が買物で動くのではなくて宅配業者が動くだけで済んでしまうという話になるとか。情報技術が進展することに伴って、人の行動形態がどういうふうに変化していくのかということや、その変化が交通システムにどう絡んでくるのかというのが、いつも悩みどころ、疑問としてあります。その状況によって、加藤先生が出された地獄絵図が、さらに酷い地獄絵図になるのではないかという心配があるということです。

石川 豊田市の環境モデルとしては 2008 年にチャレンジで 70 パーセントと言っていましたが、80 パーセントと言われてちょっとショックを受けて、頭の中で鐘が鳴っているという状況なんです。そうは言っても、まずできるところからしっかりやっていかないとということで、コンパクトシティと併せて公共交通をやはり頑張らなくてはいけません、自分に言い聞かせているところがございます。

今田 挨拶の中で、EST といいますと地球温暖化とか排出ガスとか、そっちのほうばかり言っておったのですが、竹内先生と加藤先生からご指摘いただきました社会的現象としての少子高齢化、こちらのほうも将来的に考えていかなければいけないということに改めて考えさせられたと、そういうふう考えております。

加藤 11/13、14に国際シンポジウムを名古屋大学で、交通と気候変動というテーマでやったのですが、その時にもヨーロッパからある先生をお呼びしようとしたら、今年のCO2排出量はもう使い切ったので無理ですと言われました。EUは公務員とか大学の先生はもうそういうふうにしておられる方がおられます。どういうことかという、ITになったらどうなるかじゃなくて、CO2削減のために交通をITに変えないといけないという話になってしまっています。

ですので、一番深刻なのは航空ですね。航空は長距離の場合、まったくモーダルシフトもできませんし、代替燃料もバイオ燃料くらいしかなくて、バイオ燃料のいいものがまだ出てきていません。それに比べたら、旅客交通はみんな電車に乗り換えればいいのか、コンパクトなればいいのか、対策がいっぱいあります。あと、車もどんどん進化しているので、すごくできるほうなんです。だったら、80をやっぱりやらなければいけないという話なんです。航空はこれから2050年までで4倍とか5倍の増加だと見込まれています。

竹内 ありがとうございます。国際会議はたしかにITで置き換えることができるかもしれないけど。先程、私もちょっと触れましたが、地域の福祉サービスというやつはやはりFace to Faceでないとダメですね。もしITで何かできたとしても、非常に淋しい話ですよ。いよいよ問題は深刻と、こういうことですね。こういうお話をしておりますと、あっという間に時間が過ぎますので、次の議論の段階に移ってまいります。

ESTが必要である。それはどういうところを目標にやらなければいけないか、というところは、だいたい皆さんおわかりいただけたと思います。それでは、そういうことがわかったとして、今日3つの事例をお話いただいた。これについて加藤先生から評価を聞きたいというか、批評コメントをいただきたいと思います。お願いします。

加藤 時間もありませんので、3つとも共通で1点だけお話ししたいんですが、やはりESTというのは何回も言っていますが、2050年とかその先を見ていかなければいけない計画なので、自治体としては非常にやりづらい。そもそも私自身も2050年は80歳なので、1970年生まれなので間違いなく生きていないわけです。まあ、生きていたいと思っはいますが、そのくらい不確かな先の話ですね。そこに対して何かやっていかなければいけない。

豊田市さんにせよ、名古屋市さんにしても、実際に自治体でそういう政策を言葉上は打つとしても、具現化していくというのはかなり難しいと思うんですね。そういったなかで今回お話されたことと、長期的な話の間でどういうつながりがあるのか。つまり、長期的に達成していくために今、考えられた政策というのを上手く結びつけて考えておられるのか。そのあたりをコメントいただきたい。

竹内 はい、ありがとうございます。そんなに時間を気にしていただかなくても、もう

少し具体的にグサッとやっていただいてもいいんですが（笑）。加藤先生はいつもなかなか鋭利な刃物でグサッとくるんですね。今日は非常に刀を竹刀に持ち替えてるんじゃないかと思うんですが。それでは今のご質問にお答えいただきましょう。それについては、豊田市さんは若干展望のようなものを持ってお話しになっています。80パーセントと70パーセントのギャップだと言われました。一番最後にちょっと言っていただくとして。では、名古屋市さんと愛知県さんに50年までの将来と結びつけて今の施策をどう考えているのかという話をしてもらいましょう。

山内 先程ご紹介させていただいたのは、生活の中にそういう交通行動として環境にやさしい部分を取り入れていただくための普及啓発ですが、こういった啓発活動は地道にずっと続けていかなければならないことだと思います。2050年といった遠い未来に向けてどうそれを実現していくかという話からは、ちょっと先程の話から外れてしまいますが、やはり、加藤先生が言われるようなコンパクトシティですとか、竹内先生が言われたTODみたいな話に通じるころだと思うのですけれど、ライフスタイル同様に、地道にまちの構造そのものを遠い将来に向けて変えていかなければならないと思います。当然、まちづくりというのは5年、10年でできる仕事ではないものですから、50年だとか100年という長いスパンの中で徐々にそういった方向に収斂させていくということが重要だと思っています。

そういった意味で、駅そばのまちづくりなどは、まさしくそうだと思いますが、まちづくりと連携していかに交通施策を推進していくのか。そういったところに力点を置いて交通施策を進めていくことが、2050年80パーセントにつながっていく道なのかなと、私は思っています。

宮崎 県というのは、国と市町村の中間地帯であり、直接的なまちづくりにどれだけ権限を発揮できるかということでは、都市計画法上では知事の権限もありますので、いろいろなことがまだできるのではないかと思います。山内さんからもお話がありましたが、これまでは、都市計画、まちづくりと交通計画をあまりリンクさせずにやってきたところがあると思います。それは、都市計画の中で交通計画を取り込んで一気にやったということがないのと、交通サイドが主導権をとった時に都市計画サイドが追いついてこなかったという両面があったという気がします。

将来的なお話という意味では、当然、交通と都市計画、まちづくりを合わせて、コンパクトシティのような串刺し的なまちの創り方が重要であると思います。それから、都市の縮退といいますか、それをどういう仕組みでやっていくかは大変難しい課題だと思います。

先を見据えてどうかという点では、やはり、人々の行動意識が日々の生活を創り、将来の地域を創っていくと思いますので、自分たちの行動がどのように環境に影響を与えているのかを「見える化」といいますか、わかりやすくすることが必要だと思います。先程加藤先生からも自分のCO2排出量が終わってしまったというお話があり、名古屋市さんでも

どれだけ CO2 を排出したかというのが出てきたと思いますが、一般住民の方々が自分の行動が環境にどのような影響を与えているのかを「見える化」するようなことができれば、皆さんの意識がもっとわかりやすくなると思います。例えば、皆さん携帯電話をお持ちでするので、今日は CO2 をこれだけ出したというものがパッと出るとか、年間あとこのくらいしか CO2 を排出できませんということが出てくるような見やすい仕組みやシステムがあると面白いと思いました。

石川 豊田市は今の環境モデル都市の取り組みなんですけど、もともとは豊田市は合併、合併で大きくなってきていますので、そういった中で総合計画で多核ネットワーク型都市構造を実現していく。要は、合併がもともとの中心にありましたので、そういうところがコンパクトに集ってもらって、そこを公共交通できちんとネットワークすることで、人と人との交流も図れるし、コンパクトなまちづくりもできる。そのためには公共交通をしっかり充実させていかなければいけないということで、50 年後を見据えてやってきたつもりなんですけど。まあ、そうは言っても 80 パーセントかというのが、今の正直な感想でございます。

竹内 はい、ありがとうございます。私も加藤先生の話聞いてまして、私は公共交通システムを整備する、サービスをより良いものにして、皆さんが使いやすいように、そして使いだした時の受け皿づくりを急ぐことが大事だという観点からお話したわけですが、その裏付けをしていただいた感じがして、我が意を得たりと思っております。まあ、しかし、まちをコンパクト化することと、もうひとつ私は、やはり人々のライフスタイル、Way of Life が変わらなければいけない。やはり、私たちの生活のありようというのは、私くらいの年齢の人だったら振り返っていただいたら、本当によくわかる。モータリゼーションによってどれだけ生活の仕方が変わってきたかということです。その過程には、消費は美德なりと言われた時代があって、何でも大量生産、大量消費ということでやってきたわけで、それに慣れてしまっているんですよね、その生活のありようを変えていかなければいけないということだろうと思うんです。それはまた、コンパクトなまちづくりをすることと因果関係がどっちかわからないくらい関係がありますよね。ですから、その両方を進めていかないと、とても先程のような削減というところまでは結びついていきませんということだと思っただけです。

それともうひとつ、先程のお話を聞いていて面白いなと思っただけなのは、人口が少なくなってくるので、人口が少なくなってくるとより散開居住するようになって、乗り合い交通機関の効率が悪くなってしまって、それでは解決がつかなくなるという地獄絵を示していただいたわけですね。

あれって、だけど一般には、人口が 2050 年でどのくらいでしたっけ。半分くらいなのかな。

加藤 3割減です。要するに、人口密度が下がりますと、たとえば今病院不足が問題になっていますが、遠い病院に行かなければいけない。同じようなことがスーパーであろうと、職場であろうと、全部起こるということで、ひとり当たりの移動距離が長くならざるをえなくなるということなんですね。ですので、大変な地獄絵図になると。

竹内 はい、そういうことですね。だから、我々の住まい方、それから生活に対する感覚も変えなければいけなくなってくるんだと思うんですね。先程、トロントのふたつの写真をお見せしました。自動車化社会でできてきたのは、こういうべたべたと延びたまちですよという写真をお見せしましたが、先程、隣りで山内さんは僕はこっちの写真のほうが好きだなと言っておられました。やっぱり、そこらのところもそういう感覚自体が許されなくなるということかもしれませんね。そのあたり、山内さん何かありませんか。

山内 やっぱり、集約型で住む住まい方みたいなもののメリット、必要性は十分理解できますが、多少分散していても集約型と同じような利便性を要求するかどうかで変わってくると思います。たとえば、先程加藤先生もおっしゃったと思うんですが、ある程度不便を強いられてもそういう住まい方をしたいのかどうか。不便でもそういう住まい方でいいんだという割り切りができるかどうかだと思います。何に価値を見出すか、人の価値観がどのように変化していくか、ライフスタイルをどう変えていけるのかという問題だと思います。なにも一律的にこのような住まい方が効率的だからこれで行くんだという話ではなくて、環境にやさしい方向で、不便さも享受するようなライフスタイルも含めた多様性を認めていけばいいのかなと思います。

今田 まず、竹内先生、それから加藤先生、自治体の皆様のお話の通り、ひとつは EST という、なぜこの考え方が必要なのか。それから、その考えを進めなければいけない理由は何なのかということは、ここにいらっしゃる皆様はご承知かと思います。また、そこに向けて愛知県さん、名古屋市さん、豊田市さんがどのような施策をとって、どのような状況にあるのか、その経験についても持ち帰りいただけるのかなと思っております。

そこで中部運輸局は、国土交通省はどういうことをやっているのか。運輸局的なところに多少重点を置いてお話をしますと、ひとつは竹内先生にご紹介いただきました、地域公共交通活性化・再生法を使ったスキームによりまして、その支援をしていくということが役目としてあると考えております。それに伴う予算とかもあるわけですが、このあたりをいかに活用しながら、ひとつは地域のほうで、あるいは地方公共団体さんのほうでやっていただく地域づくり、その中で交通をどう位置づけていくのか。そういったところに運輸局も参画いたしまして、協働しながら EST のあるべき姿に向かっていくという、ある程度の施策パーツ的なものはできているんじゃないかと。

これをさらに活用していくには、それぞれの主体において何をしなければいけないのか。何のためにやっていくのかという、そういう意識を共有しなければいけないわけですが。そういったもとで、それぞれの各主体が持っているいろいろな支援策、あるいは資源と言ったほうがいいかもしれませんが、そういうものを組み合わせながら、EST のあるべき姿に向かっていくということをこれからやっていかなければいけないと考えております。

石川 本当に今日は、やっぱり 80 パーセントかというですね。3 回目ですけど、そんな感想を持っておるわけですが。私ども豊田市といたしましては、コンパクトシティ、そして公共交通の充実ということで、50 年後のビジョンを持ちまして、今一生懸命進めております。そういった中で、まずはしっかり公共交通の部分と、やはり車というのは否定はできません。車というのは便利なものですから。そういったところで、エコカーの推進普及といったところで、できるところからしっかりやっていきたいと、そんなことを感じております。

山内 先程から、少子高齢化だとか人口減で人が少なくなっていくと、交通需要そのものが減っていくという話がありましたが、やはり都市の活力というのは人が移動してなんぼのものかなと思っています。そういう意味でいうと、できるだけ使いやすい、そういった交通であるとともに、動きたいという動機につながるような、そういう施策を推進する必要性があると思っています。そういう意味でいうと、先程の話と重なりますが、いかにまちづくりと交通施策を連携しながら、皆さん方が動きやすいとか、動きたくなるような、そういったまちづくりを推進していくことが必要ではないかというふうに思っています。

宮崎 私が子供の頃は、家を出てまず何の交通手段を使うかというところから公共交通でした。学生時代は東京におりましたので、ネットワークが発達して便利な公共交通というイメージでした。それでも名古屋に帰ってくると、やっぱりクルマになってしまいます。現在も、玄関を一步出て何の交通手段を使うかというところからクルマというイメージがあります。それは、この地域の現状を踏まえて、このような意識になっているわけです。私どもの「エコ モビリティ ライフ」は、「はじめよう、環境にやさしい交通行動」ということで、皆さんが移動しようとする段階でどの交通手段を使うかという意識付けのところから公共交通を利用してもらうと取り組んでいる事業です。50 年後を見据えてということなのですが、やはりそういう社会を創るのは我々人間なので、是非この「エコ モビリティ ライフ」を人間の心の中にきちっと住ませるようにして、皆さんに広めていきたいと思っております。

加藤 名古屋は EST の最先端である基幹バスやガイドウェイバスを率先して導入している都市なわけで、これは今世界中でものすごい勢いで普及しています。要するに、安くてす

ごく環境負荷が低くなるものとして皆が導入しているものなんです。こういうことを忘れないでほしいなと思います。私自身、こういうことを名古屋でやっているというのはすごいなと思っているんですが。ただ、これが唯一の例になってしまっているという悲しさもあるわけです。今、豊田市さんがいろんな新しいことに取り組みようとしてされているんですけど、まだ40年ありますので。しかも、私も豊田市環境審議会低炭素部会長ということで他人事ではありませんので、頑張りたいなと思います。

それから、名古屋市さんと愛知県さんをご紹介いただいたものは、人をどういうふうに変えていくかということなんですけど、それは短期も大事なんですけど、40年後に低炭素社会をつくってくれる人たちをどれだけつくりだせるかということが本質だと思います。そういう大きい見方で、今の大人の皆さんはどういうふうにしていくか。子供の方に対してどうしていくか。そういう、かなり奥深い選択が必要なんじゃないかと思います。間違っても、公共交通利用促進とか自転車が好きとか、そういうことのスパイスとしてESTを使わないように。ESTこそが重要なんだと、意識転換していただきたいと思います。

あと、活性化・再生法を活用するとか、ESTとか出てきていますけど、活性化・再生法は昨日の事業仕分けがかかりまして、自治体に任せるべきという結論になっています。ESTは、一部の方のご存知かと思いますが、ちょうどこの会が終わった後に仕分けにかかるんです。こういう状況ですが、やっぱり、地域公共交通活性化もESTも、ものすごく大事なもので、仕分けどころか、もっと増やしていかなければいけないものだと私は思っています。その意味では、そういう仕分け人の皆さんにさえわかるような、これはこんなに大事なことで、それぞれの地域でこんなに頑張って新しい豊かで低炭素の社会をつくるために頑張ってるんだということを見せていくという、この心構えと行動力が必要だとすごく思っています。私自身もそういうところでこれから頑張れたらいいと思っています。また、是非皆さんとも一緒に仕事できたらなと思っています。

竹内 私なりにまとめさせていただくとすると、やはり、都市の生活というか地域の生活は公共交通を使って大きく動いて、そして駅の周辺で歩いて暮らせる地域社会、近隣社会をつくっていく。それで満足できる人々の考え方や、福祉、サービスを充実させていくことじゃないかというふうに思います。そういうことで皆やろうという気になってくれば、80パーセントという恐ろしいような削減もあるいは可能になるのかもしれないと思っています。

最後に、加藤さんもちょっと指摘されましたが、今日は中部運輸局の方が沢山おられますので、一言注文というかお願いをしたいと思います。こういうことで公共交通事業というのは、大変重要であります。公共交通事業というのは赤字だからやめるということが言えるものではないんですね。ですから、もちろん事業経営としては黒字化していかなければいけませんけど、民間事業で成り立たない、独立採算で成り立たない、公的資金を必要とするものについては、今は逆風どころじゃなくてあれはつむじ風か乱気流が吹きかかって

いるとは言いながら、地域の行政が公共交通サービスを確保するための財源については、あらゆるところからあらゆる機会を使って引っ張ってくる努力をしていただきたいということをお願いして、私のまとめとしたいと思います。