

## 1. 報告

### 「運輸部門の地球温暖化対策と環境的に持続可能な交通（E S T）の現状について」

国土交通省中国運輸局交通環境部長 余米 紀彦

日本は、京都議定書において温室効果ガスを6%削減するという、国際的な約束をしております。2006年度のわが国のCO<sub>2</sub>排出量は、13億4000万トンになります。現在、基準年の1990年に比べて6.2%増えております。部門別のグラフをご覧いただきたいのですが、2010年度の目標として、約2億4千万強ぐらいの排出量にするということになっています。運輸部門につきましては、2001年度以降、排出量は減少に転じています。貨物自動車、トラックにつきましては1997年度をピークに減少してきて、自家用自動車につきましては2001年度をピークに減少しております。

次に、運輸部門における地球温暖化対策として現在、自動車交通対策と、環境負荷の小さい交通体系の構築が進められています。自動車交通対策としては、自動車単体対策、そして交通流対策。環境負荷の小さい交通体系としては、物流の効率化、公共交通機関の利用促進等が課題になっています。自動車単体対策につきまして、まずトップランナー基準が挙げられています。また、エコドライブ、大型トラックの最高速度抑制という様々な施策が予定されております。交通流対策は道路案件ですが、高速道路の料金の多様化、情報システムの推進、更には路上工事を減らすことで、排出量を削減すること等があります。物流の効率化につきましては、モーダルシフトや、トラック輸送の効率化等により、CO<sub>2</sub>の削減を図ろうと予定しております。また、環境負荷の小さい交通体系の構築として、公共交通機関の利用促進がございます。一つは鉄道のシステム整備や、既存鉄道・バスの利用促進などがあります。IT技術の活用というところでは、ICカードがございます。広島ではPASTYというICカードが今年導入されております。その他、エコ通勤というものがございます。これは通勤のときの交通手段をマイカーからバス・電車等に転換しようというものです。

続きまして、環境的に持続可能な交通モデル事業についてです。モデル事業のメニュー例をご覧くださいますと分かる通り、公共交通の利用促進、自動車交通流の円滑化、歩行者・自転車対策、低公害車の導入、普及啓発など、多くのものが含まれています。モデル事業の選定は平成16、17、18の3回にわたって行われています。中国ブロックでは、広島市、福山市、そして松江市が指定されております。モデル事業の例といたしまして、富山市のE S Tモデル事業を挙げています。この中で、富山市さんは、まちをコンパクトにし、環境負荷を低減するという目標を掲げました。コンパクトなまちづくりのリーディングプロジェクトとして、富山港線のL R T化があります。富山市でのE S Tモデル事業のCO<sub>2</sub>削減量の目標が3年間で約600tでありましたが、実績としまして、2006年度末に463t、2007年度末には当初予定を超える625tの削減効果が見込まれています。

国土交通省としては環境的に持続可能な交通（E S T）の知見を広く共有し、いろんな

地域の取り組みにいただくために、E S T登録制度を創設し、EST 普及推進地域選定を開始することとしております。お手元の「EST 登録制度・EST 普及推進地域について」の図をご覧くださいなのですが、まず、E S Tを自主的に取り組む自治体等の方々から、エコモ財団に登録申請を行なっていただきます。エコモ財団の方で、登録の申請書をお預かりして、E S T登録地域として登録をし、この取り組みについて HP 上で広く公表します。更に登録をされた地域の中で、普及推進地域としての選定を希望する地域におきましては、国土交通省に申請をしていただきます。国土交通省がE S T普及推進地域として指定したところに対しては、国として支援を実施させていただくということになっております。こちらの方は本年度から開始しております。平成 20 年度につきましては、E S T普及推進地域は千歳市、恵庭市、松山市の 3 か所がございます。こちら 3 か所につきましては、図の下のほうに書いてございますような取り組みに対して、国として支援を行なっているところです。また、これらの地域だけではなくて、モデル事業の成果を有効活用するという事で、3 か年間に、指定したモデル地域は 27 か所ございますが、こちらでの効果を分析、検証し、更にデータベースを構築して、成果の有効活用にも取り組んでいくこととしております。

簡単ですが、以上をもちまして、現状説明とさせていただきます。ありがとうございます。

## 2. 講演①

### 「環境にやさしく、まちを元気にする公共交通利用促進」

横浜国立大学大学院工学研究員教授 中村 文彦

ただいまご紹介いただきました、横浜国立大学の中村と申します。

タイトルは都市交通の再生をめざしてということになっております。まず、基本的なスタンスですが、都市生活の質の維持、向上。まちづくりをやるということは、まずそこに住んでいる方々がきちんと生活できなくてはいけなくて、そのときに交通は何ができるんだという、このつながり方が大切なんです。では都市生活の質の維持向上とは何かということですが、よく便利になるとか豊かになるという言い方をするんですが、便利というのは果たして何なんだろう、豊かというのは一体何なんだろうと。ここにあまり核弾頭を撃ってはいけなし、無視してもいけないと常々思っています。一番自分の中で気をつけなければいけないのは、便利になることがどれだけ良い事なのかということですが、便利になるということは、場面によって状況は結構違ってくると思うんです。

その中で交通です。道路に車が流れるわけですが、それをどう捌くかというのは、専門的には交通運用といいます。その流れの中に実はバスだったり路面電車がある。新しいものをどんどんつくることがいいのか。新しいものをつくるというほうが予算が安いとか、いろいろ事情があるんですが、僕としては今あるものが本当に駄目なのかということはいつも考えるようにしたいなと思います。バスや路面電車などは、今あるものを活かすかどうかということがあります。そしていろんな人たちが関与しています。一般市民の方々も実はまちづくりをしたいと思いますし、当然ながら建設業者、そして道路交通の面では道路の管理も出てくるということです。こういうところに関わってくるという点で、都市交通というのは路面電車を意識すればいいとか、そんな話では全然ないんだというのが僕のスタンスです。

バスは活かせるかということですが、よく分かりません。活かせるのかなと思うこともあるし、これはもう駄目だなと思ってしまうときもあります。バスというのは何かですが、これが難しく、運輸事業としてのバスをみる見方があります。そして、交通政策をやっていくときに、そのとき一つの移動手段としてバスの見方もあります。まちの中でいろんなものが置いてあったりするんですが、その一つがバス。そしてもう一つ、まちづくりというプロセスの中でバスというのは一つのアクター、役者ですね。そういう見方が、まったく別ではなく、一つ一つコラボレートしているんだけど、ちょっとずつ違う。そのどこの議論をしているのかということで、話し合いをやるときに相互理解ができていないと、うまく進まない。

さて、今日は発表の中では、都市交通戦略の話の一つ取り上げたいと思っています。一般的に都市交通に関してマスタープランというものをつくるということは、10年ぐらいやっています。最初に都市の基本構想があって、その実施計画がある。それに対して、僕ら

が盛んにビジョンとか戦略という言葉をつかっている。いくつかの自治体で実際に都市交通戦略や交通戦略ということで、この言葉をつかっていた時代になりました。ところがその中身を見ていくと、これは実施計画なんです。そこの話をするんですが、その全体からいくと、まず都市交通計画とは何かなんです、さっきも申し上げましたように、まちづくりの中の一区画。先ほど話しました公共交通は、その中のさらに一つなんです。だから、バスにお客さんがたくさん乗ってればいい、それでおしまいだからと。そういうこととは全然思えない。結果的にそののちに住んでいる方々が、ハッピーに住んでいただけるところまでいかないと、駄目なんじゃないかということです。いろんな都市を見ていると、都市の目標と掲げられたときに、自動車にとどまらない効果というものが確実にいくつかあります。でも一方でそんなにバス頑張ってもしょうがない都市もいくつかあるようです。ですので、何が何でもバスだというわけではなくて、やんなきゃいけないことは都市計画の中でどっちもいけるんだと。その向いている方向性として、交通の中で何ができるのか。バスでできるのか、どうなんだの方向です。

環境ということは間違いなく大事だということは言うまでもありません。サステイナブル、ESTのSですが、環境負荷が少ないというふうに、一番最初の頃に使っていました。実際に今言われているのは、環境負荷も少ないけれども、財源なども無理なく持続的にでき、ある方々を差別することなく社会的にも貢献することができるということです。

こっちはかり引っ張ると金がかかってしまうとか、ここばかりやるとある方々に負担になってしまう。こういう関連性がある中で環境面、経済面、社会面のバランスをとっていくときに、交通は何をやらなければいけないかというのが、今日の問題だと思います。間違いなく車への依存を下げる必要がある場面が多いのではないかと思います。下げるときにどうするかというと、普通はまず一番は徒歩・自転車、次に公共交通です。そういうものを如何に入れていくか。そして、それらを入れていくことで、都市の目標につなげていく。こういうふうに考えて、しかけをつくるということを自治体の方が考えていかなければいけないと思っています。

もっと具体的に言うと、LRTが入りました。コミュニティバスができました。良かった良かったと言っているのですが、そうではなくて、LRTが入ったことによって、まちがこうなった。それが良かったというふうに言えないといけない。ところが実際に現場をいろいろ伺うと、これで走ればもうおしまいだとか、コミュニティバスが運行開始しました、これでいいです。それはとても危険です。ところがこういう方々がいらっしゃって、ここだけすごく頑張ったけれども、その他にはあまり関心がなかったりします。ただやっていくことというのは、その都市が長続きしなければいけないわけです。その長続きをするために、交通のいろんなものを作っていかなければいけない。その部分はやっていかなければいけないので、ここにいらっしゃる皆さんに、現場でこういう説明をしていただけると、ご理解いただけるかと思っています。

わたしは、あまり実はESTのことを理解していると自分では思っていない。新しい

考え方だということは少しは分かるんですが、公共交通が、福祉=E S Tということではきかないと思います。E S Tというからには、自転車や徒歩あるいはカーシェアリングというものがあって、どこに新しさがあるかというところ、そこを組み合わせるというところ。昔から、自転車や徒歩やカーシェアリング、そして公共交通が大事だということでは言われてきた。E S Tなんかいらなくてもいいんじゃないかと。ひとつ言える事はこれまでやってきたいいところを否定するものではない。環境的に持続可能な交通をやっていく中では、個別のことだけをやっていくだけではいけないので、それをつなげていくところがすごく重要なんです。そこのところまでいくと、こういう新しいフレーズのもとに、進めてくるということは決して悪くはないと思います。ただ、これまでいろんな乗り物に関してやってきたことを、否定する必要はないし、E S Tだからこうですよ、E S Tじゃなかったらこうですよ、そういう線引きをするということでもないだろうと。交通が良くなるというのはいち早くであって、その先に環境負荷の少ない、CO2 排出の少ない生活ができるまちがあるということが大事なんです。ところが交通だけ頑張っちゃって、そうじゃないところでいろんなひずみがあるようなことだと、これはとてもまずい。そこまで見てやらなければいけないというふうに思っています。

さて、交通の話ですが、スムーズに移動できること、そして安全に移動できることがとても大事だということを、よく行政的には言っています。しかしまちづくりの側から言わせると、モビリティとアクセシビリティという二つのカタカナのほうが分かりやすいのではないのかなと思っています。さらに2つ足すんですけれども、マルチモーダルとインターモーダルという4つの単語を出しておきます。まずモビリティです。これは移動のしやすさです。移動しやすい、移動できる、例えば出かけようと思えば、一日こうやって過ごそうと、それがちゃんとできる。移動を我慢しなければいけない場面がどれくらいあるのか。我慢すればいいかなというのものもあるけれども、我慢が重なってくると、それはそれでまずい。一番よくないのは、ご高齢の方が外出できない、外出が億劫になる。その結果不健康になる。これはまたまずい。そういう意味でモビリティというのが一つです。そしてアクセシビリティ。これは今日の会場のバス停もすぐ近くにあるととてもいいところなんです。わたしのいる大学は非常に不便なところにあります。車でないと行けないような場所に、車を使う人が少ない施設を持って来るといっておかしなことなんです。逆に物流の大きな基地をまちのど真ん中に作るというのは非常に不自然ですよ。するとおのずと都市の中で車を使わなくてもすむような施設、車のための施設というのがあって、都市の真ん中に公共交通が便利なところを作る。日本の都市計画というのはそういう風にできてます。この話のところでアクセシビリティという言葉が出てきます。次がマルチモーダルです。これは国土交通省の使い方はちょっと違うんですが、いろんな方法、手段があり、出かける環境にあるということに使えるといいなというふうに僕としては思っています。車がないとどこにもいけないなんていう場所を日本中にたくさん作っていくような政策はまずくて、逆に車でなくても他の乗り物がありますよというような方向で、選択性が持て

ることがこの言葉です。インターモーダルというのは、これは乗り継げるといことです。乗り継ぎをうまくしないと、なかなか公共交通を使ってくれない。それは電車を降りたら、隣にバスが待っていますよというだけではなくて、時間の調整をしていますよ、同じチケットでも乗れますよ、割が高くなりませんよ、初めて行っても全然心配することなく、すいすいと移動できますよ。これぐらいのところまでいかないと、おそらく公共交通というのはそう簡単には使ってもらえないものようです。そうなってくると、モビリティを高め、アクセシビリティを高め、マルチモーダル・インターモーダルの対応する方向の交通をもってくる。この中でもう一つ大事なのが、徒歩、自転車です。例えばバスや電車を頑張れということは少なくともそこまでは歩かなければいけないわけで、この距離があったときにどうしても徒歩・自転車が必要になってきます。このあたりのことをいかにセットに考えていくか。これを回していくと、今政策的に向かっているESTの方向になっていくんだろうということは思っています。

その都市交通戦略というのはもうひとつ難しいことがあって、どういうふうに行っていくのかということがはっきりしていること。そして、作りっぱなしになってはいけなくて、これはやはり評価をしていかなくてはならない。もう一つわりといろんな自治体が抱えていると思うのはここです。もったいないということを防ぐためには今どうなっているか分からないといけな。今の交通手段、交通施設がどう使われているのか、どれだけいいのか、どんな不満があるのか、みんな我慢して使っているのか、堪忍袋の緒が切れてもう使わなくなっているのか、その診断ができていない。何がまずいのか、どこに本当はいい種があるけれども芽が出てこないのか、それを見極めて、ここにもっと時間をかけて欲しいと思います。もう一つは、なかなか10年の計画作ったって、いろんな想定外のことが起こってきます。この不確実性への対応ということも、5年10年ぐらいの間に、途中何かが起きればそれで全てがこけるのではなくて、ちょっとくらい打たれても、また立ち直れる、こんなしかけでつくっていくのが、都市交通戦略です。これまでの計画っていうのは20年後こうしますとっておいて、それがあまり効果がなかったです、さらに途中で気が変わったら、全体を見直すと言ってしまう。ブレてしまうわけです。何かおきてもブレない方向でやっていかないとESTにならないじゃないかと僕は思います。

それからバス事業の活性化。これはまちづくりからすると、バス事業の活性化で市民がみんなハッピーになるかという、そこはスツといかないと思います。バス事業を活性化させたほうがいろいろなことは多いので、否定はしません。だけど市民にとって使いやすいバスになっているかどうかというところまでいかないと、バス会社単体の経営の努力が足りないんだということを言っておきます。さて、その中での公共交通として、実は公共交通にはいろんな乗り物があります。今日はバスの話だけをするつもりで来ております。今の状況では市民の期待には応えられていないというのが一般的な言い方です。もっと公共交通を使うといいのにな僕は思います。何で車ばかりで公共交通を使わないんだろうという場面が多々あります。ただ今から車を使って行くというのは、どういう状況で使って

いるかというのを見ていくと、大きく二つパターンがあります。何があっても車、他の交通機関に見向きもしないというタイプと、そうじゃなくて、移動するときに常にどこに行くのにどの交通機関を使うか、自分にとって何が一番プラスになるのかを一生懸命考える、というタイプです。僕自身は正直に言って、どんどん使いやすい、運賃だったり、サービスだったりするんですが、そういうところで変わってくれば公共交通を使うことがもっと増えてくると思います。今のところ、すべてを民間事業主が頑張りなさい、頑張りなさいといっても、それで成り立つ場面は限られている。地域、あるいは地域密着の行政がいろんな形、これはお金だけではなく、地域と事業者とで地域の乗り物を使ってもらえるようにどんどん工夫をしていく。ここの部分に余地がある。

その公共交通では、制度に関してはもっと国の制度が変わって欲しいというものもあるんですが、かなり動いているなというような気がします。ただまだまだだなど。そのときに、いきなり言うよりも、例えて言うとホームランしか狙わないような攻め方よりは、少しずつでも、ヒットを出して塁に出ていくというような形で少しずつ変えていくということを心がける方がいいと思います。そして、その公共交通のキーワードは連携なんです。例えば福祉のお金、環境のお金、情報技術と連携できるのか、建築・土木でやっている都市計画と連携できているのかそして、行政の中ではこういう人たちの間で、本当に連携ができていないのか。そういうことで課題があるんじゃないかなと思います。公共の交通同士の連携もバス同士というのがありますが、実はバスと車というつながりもあるし、自転車ともあります。こういう乗り物同士をつなげるというところにいろんな意義があるというのはいうまでもありません。環境の話ですが、すべての車が次世代の電気自動車になったら、公共交通なんかいらなくなるんじゃないですか、とお思いになると思います。ただ、都市のある程度密度のたまったところに車を持ってくると、実はそうではない。いずれにしても、環境政策とどう連携するかというところで、公共交通はこうじゃなきゃいけないともっと複雑な議論をしていかなければいけないと思います。本当に歩いて暮らせるようなまちづくりになっているかという、まだまだ課題も多い。僕ら交通をやっていると、都市計画の側は交通のことを分かってないというし、都市計画の側は、都市計画が分かってないというんです。でも、そういうことを言っている間は進まない。もう一つ面白いのが、敷地の中と外ですが、敷地の中に関しては一般的には普通は機能しないんです。ところが、例えば再開発総合設計というのをやってくると、その敷地の中に公開空地というのがたくさん出てきます。公開空地が出てくると、敷地の中にツールができる。そのツールを組み合わせることで、あるいは公開空地を組み合わせることで、道路の形が変わってくる。道路の形が変わってくると、そこに出てくるバスの使い方が変わってくるんです。例えば、バス停がなかなか取れない。このように敷地の中に関しては一切触れない、道路の中だけで何とかしようと言っているうちには限界がある。そうなってくると、敷地の中というものに関しては、建築・住宅制度の中に入り込んで交通をやっていかないとけないんです。

情報技術の話です。情報技術をつくっている方々に関わりすぎていると、わけの分からないことになってしまう。シーズというのは種ですね、ニーズは必要性。こんな技術がありますよという方法で、情報技術が発展していく。本当はこんなことで困っていますよということに関しての認識が足りない。これは、ドラえもののびた問題と言っていいんじゃないかというものなんですけれども、のびたが困ったときにドラえもんが助けるわけです。これは自然な話なんです。ところが我が国の情報技術を見ているとこれがちょっと逆で、のび太は困っていない。困ってないにも関わらず、ドラえもんは勝手にポケットからいろいろなものを出してくる。のび太くんは見向きもしない。こんなふうを感じる場面が多々あります。例えばバスロケーションシステムというのがあります。あれは、本当にバスで困っている人たちの手に届くところがない。バス停まで行かないと分からない。バスはいつ来るか分からないので、困っていて、それが理由でバスに乗るのをやめたとか、出掛けるのがおっくうだとか、車に慣れちゃったとか。そういう人たちを引きずり戻すための案というのはバス停の企画ではない。今あちらこちらであるように、少なくとも自宅で情報が分かるというように、本当にしたいこと、本当に必要なものを情報技術がつくっていかなければいけない。安全にする、環境負荷をなくすとか、あるいはバリアを取るということに情報技術を使うということ、本当はやっていかなければならない。

市民との連携に関して言うと、基本的にはいいものをつくる。そして、いいものがあることを市民に知ってもらう。使っていただいた方には感謝をする。ここで、自分たちがいいものをつくってる、そしていいねと言われたら、ありがとうございますというようになっている事業者が、まだまだ首都圏で見ていると少ないんです。行政のほうもコミュニティバスをやってあげたという顔をしてやってくるわけですが、違うでしょうと。いずれにしても市民との連携というものもある。

ポートランドというのは、アメリカ西海岸のオレゴン州の町で、何もなかったところですが、LRT というものを空港につなげたところです。いろんなキーワードがあるんですけども、一つがLRTに沿って住宅開発をしたこと。もう一つは都心に車を移せない仕掛けをした。日本人の感覚からしたら信じられないですが。都心の駐車場の上限を設けました。その数以上の駐車場をつくらせない。日本の駐車場の基本計画は逆です。最低これだけ駐車場をつくりなさい、もっとつくりなさい、もっとつくりなさい。駐車場が多すぎるとは言わないんです。ポートランドの場合は上限をつけたんです。しかも、空間の整備にもものすごくお金を投資しています。都心を人が溢れる空間にするということ、車を使わなくてもすむようにするということとセットでLRTを入れている。都心から車を締め出して、周りに駐車場をつくる、そして路面電車を中に入れちゃう。さらに郊外にパークアンドライドの駐車場を作るんですけども、日本のパークアンドライドと根本的に違うのは、この郊外のパークアンドライドの駐車場はどこのお金で作るかということ、都心の側のお金でつくりません。都心の商業施設の駐車場を郊外につくる。さらに駐車場を無料にできるんです。都市全体の中で考えた場合に駐車場は直接の費用負担しなくていいというロジックでお金の計



算、財務会計なども含めてできるはずなんです。今の日本はそこまでっていない。この都市も LRT を入れるときに、都心から車を締め出すということをものすごい苦勞をしてやったんです。

クリチバも、都心の自動車締め出しが第一歩です。都心から自動車を締め出して、歩行者だけの空間にすることから全てが始まっている。公共交通を大事にしているここまでの都市は全て、歩行者を大事にし、都心の中から車を締め出すということにもものすごい努力をしています。この2つはセットになっています。

さて、日本です。行政の方に申し上げたいのは、市民のことを本当にどれだけ見ていらっしゃるでしょうか。バスをよくするという話ができるときに、市役所や県庁、支局でもいいんですが、そのときに先にバス会社さんを取るか、バスを使う市民を取るか。このときには市民がこういうことを言っている、こういうところで困っている、これに対応するにはバス会社さんにはこうなってもらえばいい、じゃあバス会社にこうしてもらおう、こういう順序でやっていただければいいだろうと思うし、もちろんそういうことは既にしてきてると思います。事業者さんですけれどもこれも当然ですが、都市を支えていく自覚、そして誇りを持っていただきたい。自分たちの持ち物であるバスなり路面電車なりは、都市のインフラだということ。銀行や不動産会社とは違って、電車とか、バスというのは誇りがないと僕はつぶれちゃうと思います。この種の商売と、電車、バスとは絶対違ってくると思います。だから、それぞれ事情があるとは思いますが、とにかくこの意識を持っている事業者が日本の中にもっと増えてくれると、公共交通の質ももっとあがってくる。そして自覚があるからこそ、もっと市民を愛する方法を自分で考える。

自治体はバス路線の再編をできるか。いろんな自治体がバス路線の改編案をつくることをしていらっしゃる。ところが、その案はお蔵入りしてしまって、バス会社となかなか話し合いがうまくいかない、といって終わってしまう。だからコミュニティバスをつくる。これはおかしい。地域の交通がどうあるべきかを考えるのは、自治体の交通計画で、それを一生懸命やってくださっているのがバス事業者です。だから地域にバスがこうあって欲しいとどんどん言うんです。事業者に対して意思表示をする。事業者の方が頑張ってくれてるように仕向けるということを自治体はもっとやっていかなければいけない。普通のバス路線は救わずに、コミュニティバスを作るというのは、自治体の交通計画としてはとても変なことです。一般的には今までのバスとどう違うのというところで、コミュニティバスについて、よく考えなおして欲しい。それから乗り合いバスと乗り合いタクシーの境界線をもっと違う役割を見直して欲しい。ダイヤモンド運行がいいというけれども、本当にダイヤモンド運行が必要かどうかをきちんと吟味しないとイケない。

自治体の皆さんに対しては三つ。まず交通のプロになって、たくさん勉強してください。その次はプロデューサー、そしていろんな人たちの間をつなげるコーディネーター、これが自治体の交通計画サイドに必要なことだと思います。本当に公共交通を保つためには行政と市民は敵じゃいけないです。味方同士。そして保つときには、お客様は増やさないと

いけない。そして増やすためには何らかのマーケティングをしなければいけない。この二つをやらないと、それはおかしい、もったいないということになります。ということで、わたしの話を終ります。どうもありがとうございました。

### 3. 講演②

#### 「事例紹介：公共交通利用促進への取り組み～伊予鉄道～」

伊予鉄道株式会社運輸事業本部自動車部次長 玉井 伸二

伊予鉄道の玉井です。どうぞよろしく申し上げます。今日は事業者の立場からE S T事業の取り組みについて発表したいと考えております。

まず最初に、松山市の公共交通を簡単にご説明させていただきます。伊予鉄道は創立が明治20年、翌明治21年から鉄道線運行を開始いたしました。明治33年には南予鉄道と合併しまして、現在の鉄道線の基礎ができあがりました。軌道線、いわゆる路面道線ですが、こちらのほうは松山電気軌道と合併しまして、大正10年には路線の概要ができあがっております。一方、バスの方は、昭和19年三共自動車と合併して以来、昭和40年代まで路線を拡大していったという経緯がありまして、この松山市を中心とする公共交通は、鉄道・軌道・路線バスともが伊予鉄道が一社で担ってきたという経緯がございます。これは決して自慢しているわけではございません。こういう歴史の課程で、結果的にそういう一社独占のような形が形成されたというふうにご理解いただければと思います。

松山市は人口が51万人。松山城から放射線状に道路が伸びておりまして、東の東温市、南北の松前町、砥部町、伊予市を含めると、人口64万人が伊予交通の公共交通対象の人口となります。図の赤い線が鉄道線です。松山市駅を中心に3線から運行されております。まず北西に伸びまして、三津浜港、高浜港、松山観光港と接続しております、高浜線。そして、東へ伸びて、松山市、東温市と国道11号線に平行して伸びている横河原線。そして南西、松山市、松前町、伊予市、こちら国道55号線と平行して伸びている郡中線の3本でございます。オレンジ色のところが軌道線、路面電車で、市内中心部を利用するのに欠かせない交通手段となっております。バス路線については、路線図を掲載しております。松山市駅を中心にバスが放射線状に伸びているというふうにご理解いただくといいと思います。いずれにしても、この松山市の公共交通というのは、鉄道線と路線バスが郊外から市内中心部へのアクセスを受け持って、市内中心部の移動は路面電車が受け持っているというような仕組みとなっております。

そういう環境の中で、現在松山市は「地球にやさしい日本一のまちづくり」を基本理念といたしまして、E S Tの事業に取り組んでいるわけです。過度の自動車交通から、自転車、公共交通の利用促進を促して、環境負荷の低い、バランスのとれた持続可能な交通体系を目指しています。E S Tモデル事業に関しましては、平成16年度に実施地域として選定され、平成17年度から事業を進めております。その中で特に路線バスにつきましては、他の交通機関と連携した施策としまして、現在オムニバスタウン計画を平成17年度から事業を進めております。伊予鉄道はこれらと連携して、E S Tモデル事業に取り組んでいます。それがこちらに書いています「いきいき交通まちづくり宣言」で、平成16年度から平成20年度までの5年間をかけてやっています。これがわたしどものE S Tモデル事業の取

り組みです。これが本日のメインテーマなのですが、わたくしどものコンセプトを理解していただくために、まず平成13年度から取り組みました「サービス向上宣言」のほうからご説明をさせていただきたいと思います。

9ページは昭和40年頃から平成12年度までの伊予鉄道電車・バスにおける乗客数の推移です。鉄道軌道でもピーク時の約半分、バスにいたってはピーク時の14%にまで乗客数が落ち込んだということになっています。これは松山市だけの特徴ではございません。全国各地でも同様の現象がみられております。この大きな原因として、やはりモーターリゼーションの進展ということが考えられます。この利用客減少による収支の対策としまして、不採算路線の整理、いわゆる路線縮小や、あるいは運賃値上げを行いました。こういったものが更なる利用客の減少を促し、悪循環に陥ったのは事実だろうと思います。さらに利用客の減少に伴い、将来的な運輸事業存続への危機感といったものが、非常に大きく膨らんでまいりました。その中で、中長期的構想による公共交通再生への取り組みが始まりました。その背景には、松山市駅ターミナルの増築工事が平成13年度に完成するということがありまして、電車・バスで中心市街地へ人を集めよう、そのために今までの収支改造という目線ではなくお客様の目線で利用客を増やそう、というコンセプトでいろんな施策に取り組みました。それが「サービス向上宣言」です。

「サービス向上宣言」は平成13年度から平成15年度まで3年間、毎年4月と10月に施策を打ち出し3年間で6回の施策を実施しました。手法としましては、鉄道、軌道、バスと一体となった策を展開しております。施策内容としましては、こちらに書いておりますように運賃値下げであるとか、利便性の高い企画乗車券の発行、あるいはダイヤの再編成とか、バスロケーションシステム、超低床のバスや路面電車の導入などを実施しております。このサービス向上宣言の取り組みというのは、我々事業者にとりまして、お客様目線という大きな意識改革をもたらしてくれたと思っております。14ページは平成12年度から15年度の公共交通施策の効果の表です。例えば12年度と15年度を比較しますと、鉄道・軌道・バス合計では11%の利用増加、路線バスにいたっては、ダイヤの再編成を行なった結果もありまして、38%の利用客が伸びているという結果になっております。ただこれによって、伊予鉄道の収支が改善されたかといいますと、決してそうではないわけです。もちろんサービス向上宣言というのは、さきほど申しましたように、短期の収支改善が目的ではなくて、まず利用客が右肩下がりなのをとにかくなんとかしようというものでした。そうしてお客さんを増やして、事業の存続そのものを確保する。そしてその上で、中長期の視点から収支改善を図っていくというのがコンセプトですから、第一段階の目的は果たしたと言えます。ただ、交通事業者の取り組める施策には限界があるわけです。例えば交通改善。こういったものはさすがに一事業者では無理なわけです。やはり、役割分担というものを明確にして、行政自身が進めるまちづくりと連携した公共交通の構築というものが必要になってきます。もちろん、その「まちづくり」が車社会を中心としたものであれば、我々交通事業者は消え去るのみですが、幸いにも松山市はさっきも申しましたように、

自転車や公共交通を中心に、環境負荷の低い、地球にやさしいまちづくりというものを目指しておりますので、伊予鉄道もそれに連携して、平成16年度からあらたな取り組みとして、「いきいき交通まちづくり宣言」を展開するようになったわけです。これが私共のE S Tモデル事業の取り組みです。

この「いきいき交通まちづくり宣言」の施策の取り組み。これは平成16年度から20年度までの5年間にかかって取り組んでおりますが、基本となる柱が3本ございます。まず一つは交通拠点駅構想の推進と路線再編。二つ目が交通I T化の推進。三つ目が行政のまちづくりとの連携ということになります。いずれにしても、いきいき交通まちづくり宣言というのは、平成13年度から始めました、「サービス向上宣言」を基本精神として引き継いだ、E S Tモデル事業の施策展開だといえると思います。以下に施策の紹介をさせていただきます。まずはI Cカードの導入です。伊予鉄道が平成17年の8月に、鉄道・軌道・バス・タクシーに導入いたしました。平成6年度に電車・バス共通の磁気式のプリペイドカードを導入していたわけですが I Cカードの導入によりまして、タクシーにも利用を拡大することができました。現在は伊予鉄道グループの百貨店や飲食店、売店などで幅広く利用ができるようになっておりまして、現在は18万枚発行されております。これに加えまして、いよてつ高島屋の顧客カード19万枚にもI Cチップを入れておりますので、実質的には37万枚が松山市で使用されている状況です。今後も地元商店街と提携しまして、より利便性の高いシステムを目指しているところです。

次に総合情報システムです。この総合情報システムはG P Sによるバスロケーションシステムを電車に活用して、電車とバスの乗り継ぎ時間というものを表示するシステムです。拠点駅や公共施設、あるいは電車、バス車内に乗り継ぎ情報をL E D画面でリアルタイムに出しております。

次の交通結節点整備というのは、駅前広場のバス停整理を行ないまして、その地域内と駅とをループバスで結ぶ事業です。平成17年度には鉄道横河原線の梅本駅と、高浜線と古町駅で行っています。この21ページの写真は、梅本駅の駅前広場の写真です。このバスの左側がホームで、正面のほうに駅舎がございます。

こちらはハイグレードバス停です。このバス停は利用者の多いバス停や病院に隣接するバス停を中心に設置をしております。平成18年度から設置が始まりまして、21年度までに順次増設をして行く予定です。さらにパーク&ライドの駐車場です。これはバス停の駐車場を整備して、そこから中心部までバスを利用してもらうことによって、自動車交通量を削減しようということです。実際これは非常に公共交通の利用においては、大きな効果があると思います。

これはP T P Sでございます。これはバスが通過する際に、信号機を調節して、バスの定時制を確保するシステムです。これは平成18年度から松山市内で運行本数の多い国道33号線に導入しております。こちらは松山市内の小学校を対象にした「交通まちづくり学習」です。授業の中でこの学習を開催しまして、環境問題の重大性、公共交通の利用、普及啓

発を行なっています。実際やってみるとバスや電車に乗ったことがないという最近の子供の多さにびっくりさせられるんですが、元々子供というのは電車やバスが大好きですから、喜んで電車やバスに乗っている姿を見ますと、やはりこの事業はずっと継続する必要があるなとつくづく考えさせられます。

このフィールドミュージアム構想というのは、松山市が現在司馬遼太郎の小説の『坂の上の雲』の題材として取り上げられていることから、市内全域を一つの博物館ととらえた、フィールドミュージアムを押し進めようというものです。伊予鉄道も連携しまして、回遊性のある市内を公共交通で巡回できる交通施策を展開しています。

以上、E S Tモデル事業の事例発表をさせていただきました。ただ、我々事業者にとりましては、依然として収支改善という非常に大きな問題を抱えています。わたしどもバス事業における生活交通路線部門というのは、やはりずっと赤字が出ております。そして、最近になりまして、黒字路線と赤字路線の温度差がますます激しくなっているのが現状です。先ほどご説明しました「サービス向上宣言」や「いきいき交通まちづくり宣言」で、中心部交通に関しましては一定の効果が出ている反面、過疎地の不採算路線の赤字額が拡大しております。さすがに何か手を打たなければならないというところまできているというのが現状です。ただ、事業者の収支改善ということになりますと、例えば減便といったことが考えられると思います。ただこれは交通空白地帯の拡大をもたらすわけで、公共交通利用の促進にまったく相反する行為となるわけです。ここに事業者として、非常に大きなジレンマがあります。ただこういった中で、道路運送法の改正に伴ないまして、現在、自治体や地域住民を中心にした、地域公共交通会議を組織する動きが活発化しています。愛媛県でも既にいくつかの自治体を中心に立ち上がっています。過疎地、あるいは公共交通空白地帯の住民の足を確保しようという動きが全国各地で広まっています。やはり、地域の人たちが「公共交通は交通事業者任せにすればよい」という考え方が、おそらく従来からの考え方だったと思います。特に過疎地においてはそういう傾向が強くありました。ただ、そういう考え方から、まちづくりの中で公共交通というのはどうあるべきかという考え方が広まっているというのは、わたしどもにとっては非常に心強いことだと思っております。そして、何よりも環境の問題を軸としたE S T事業の推進は、今後我々事業者が公共交通を存続させていく上で、最も大きな原動力になると確信しております。関係官庁ならびに関係者の方々に、ますますのご尽力を賜りますようお願い申し上げます、以上でわたしの発表を終らせていただきます。どうもありがとうございました。

#### 4. 講演③

##### 「事例紹介：広島市における環境にやさしい交通体系づくり」

広島市道路交通局道路交通企画課交通円滑化推進担当課長 立岩 薫

ただいまご紹介にあずかりました広島市の道路交通局の立岩と申します。それでは早速20分ばかりですが、「広島市における環境にやさしい交通体系づくり」ということで、事例を報告させていただきます。

まず広島市のE S Tモデル事業につきまして、策定の定義になりますがご紹介いたします。平成16年6月に本市では新たな交通ビジョンを策定いたしました。「ひと・環境にやさしく、活力のある広島の交通体系をめざして」ということで、交通理念を掲げております。過度に自動車に依存した交通体系の軸足を公共交通にシフトしようとする市の取組みの方向性をより明確化したということです。平成17年7月に、このビジョンにもとづきました、3カ年の短期施策を盛り込んだ推進プログラムを取りまとめました。E S Tモデル事業はこうしたビジョン、それから推進プログラムをふまえて、平成18年2月に策定しました。

E S Tモデル事業の概要です。テーマは「広島における「ひと」・「環境」にやさしい交通体系づくり」です。事業の期間は18年度と19年度の2か年です。公共交通、道路、交通需要マネジメントといった各分野ごとに環境負荷をどう低減していくかを盛り込んだものです。E S Tの主な事業をいくつかご紹介する前に、広島市の公共交通の現状について簡単に紹介させていただきます。広島市は人口117万、約900平方キロメートルの地域でございます。多くの種類の公共交通機関が存在しておりまして、まずJ R。さらに新交通システムのアストラムラインというのが北西部に延びていますが、18.4キロございます。それから、市の東部にはJ R山陽本線、瀬野駅からスカイレールがあります。このスカイレールというのは、広島市の東部にある住宅地でありまして、スカイレールタウンに短距離交通システムとして建設されました。自宅とJ R駅を結ぶ住民の足といたしまして、平成16年8月に住宅販売事業者が導入をしたということです。それから路面電車のほうですが、営業の長さ、宮島線を合わせますと35.1キロ。これは全国1位です。乗車人員も平成18年度時点ですが、約15万7千人。これも全国1位を誇っています。では公共交通機関の乗車人員はどうかということを少し見てみます。7ページは昭和62年度から平成18年度までの過去20年間の公共交通機関の利用者数の推移を示したグラフです。一番上の折れ線は広島市の人口なんですけど、毎年増加しています。公共交通機関の乗車人員はアストラムラインが開業した平成6年が1日約68万人ございました。これをピークに年々減少して、14年度を底としまして、近年は横ばいであるという状況です。

それでは事業者側のE S T事業の主な内容につきまして、ご紹介させていただきます。まず、公共交通面といたしまして、路面電車のL R T化ということです。左上がグリーンムーバー・マックスという超低床車L R Tです。これまでに22編成が導入されています。

右下は原爆ドーム前の電停で、この原爆ドームを出ましてすぐ目の前に、広島カープのフランチイズ球場がございます。プロ野球開催時には非常に多くの利用者で混雑するという事です。

次に広島の北のほうの交通結節点の改善。これはJ R可部駅です。平成 18 年度から 19 年度にかけて、国土交通省さんと市が約 12 億円をかけて、可部線の最終駅の駅前広場の整備を行なっております。

次に、交通需要マネジメント分野の取り組みです。一点目はマイカー乗るまゝデーです。ノーマイカーデーの推進ということで、平成 17 年度から実施を始めました。18 年度からは一般公募によりまして、名称を「マイカー乗るまゝデー」としました。これは広島弁で乗らないようにしましょうという意味です。平成 18 年 7 月から毎月 22 日をマイカー利用を控える日と定めまして、継続的に実施し、さらには 18 年度と 19 年度の 11 月には推進キャンペーンとして集中的な取り組みを行いました。さらに今年度の 7 月からですが、毎月 2 日 12 日 22 日の月 3 日に実施日を拡大しております。この実施日拡大にあわせまして、車の利用を控えた取組み報告がいつでもでき、その人の環境への貢献度が確認できる WEB サイト「マイカー乗るまゝデーくらぶ」というものを開設しております。19 年度の実施結果です。これは推進キャンペーン期間中だけですが、環境に優しい交通をしていただく方というのをモニター募集いたしました。4407 人の方にモニターになっていただきまして、述べ 10,727 人が自動車利用を控えた結果を、環境にどれだけ優しいかということで、CO2 排出量に換算したところ、約 39 トン削減という効果が得られました。ただこの取組みにより、渋滞が顕著に短くなるという効果までは見られておりません。

次に交通と環境学習の実施ということで、先ほど伊予鉄道さんのほうからも少しご報告がございましたが、これは環境省さんのほうから E S T モデル事業推進費ということで全額補助をいただいて実施したものです。この学習のコンセプトは、交通と地球環境をテーマにした体験・実践型の学習を通じて、環境問題に関心を持ち、環境に優しい行動がすすんでできるという態度を育てるということで、昨年 11 月から今年 2 月にかけて、広島市の五日市観音小学校の 5 年生 109 名を対象に、総合学習の中で実施しております。カリキュラムですが、まずは地球の温暖化の現状と仕組みとか、水素自動車の仕組みや環境への効果を学習してもらおう。それから課題の認識ということで、車に比べて電車などの公共交通機関は環境に優しい乗り物であることを学習していただきました。体験・実践として、校外学習ということで、実際に電車とバスの体験乗車をしていただきます。さらに大阪大学の大学院の松村先生に実際に来ていただき、交通すごろくゲームをしました。これは社会的ジレンマの概念や公共性について学習するゲームです。それから、NPO の団体の方に来ていただいて、廃牛乳のパックを使ったリサイクル工作をやったり、最後に児童がポスターを作成いたしまして、保護者の方に見ていただいて、それをショッピングセンターや公共施設などの郊外施設に掲示するというを行いました。この結果、子供たちにアンケート調査を行なったところ、車よりも電車やバスを利用したほうが良いと回答した児



童が、実施前は30%ものが実施後には87%になりました。ただ学習の効果が継続するかというのはいさし疑問があります。もう一つ、このポスターを見て、保護者さんの意識が随分変わって、我々も環境にやさしい、子供の手前、環境にやさしい交通手段をとらなきゃいけないという、副次的な効果もあったように思います。

以上がこれまでの取組みです。今後の施策展開について少しご紹介させていただきたいと思ひます。まず公共交通についてです。共通ICカードの導入ということで、既に今年の1月から導入が始まっております。このカードの特徴といたしましては、一点目は路面電車、路線バスや、宮島との連絡船も含めまして、九つの交通事業者による共通ICカードで、最大10%の割引が効くということがあります。それから、二点目はプリペイド機能に定期券機能の付加ができるということです。さらには、この9月中旬に広島銀行さんが、電子マネーとしても利用できるよう、交通事業者と連携されたということです。

次に白島新駅の設置検討です。平成6年度のアストラムラインの開業にあわせて、JR可部線とアストラムラインの接続駅は建設されたんですが、いろいろ事情がございまして、山陽本線との交差部には駅が設置できませんでした。ということで、開業後すでに10年経過しておりますが、新駅を是非とも実現したいということで、現在広島市で関係機関と協議しながら、検討を進めていきます。

それから、交通需要マネジメントに関してです。一つ目は、トランジットモールの導入検討です。これは市中心部のメインストリートにおいて、一般車両の通行を制限し、歩行者や自転車、公共交通機関に開放するという方法ですが、日本では10年前から16都市で社会実験が行なわれております。二つ目は、環境にやさしい自動車専用レーンの導入検討というのがございます。バス専用レーンというのはたくさんございますが、それに加えまして、ハイブリッドカーなどのエコカーや軽自動車も含めた自動車専用レーンができないかということで、現在、実現化について意見交換等を行なっております。

最後に道路関係ですが、自転車都市ひろしまの推進です。本市では19年度から「自転車都市ひろしま」の推進を掲げまして、自転車の利用促進を展開しているところでございます。その一つが平成18年度から取り組んでおります、歩道上での歩行者空間と自転車空間の視覚的分離ということで、写真の右上にございますが、路面表示により、自転車と歩行者の歩道上での視覚的分離を行うものです。これは計画延長約25キロあり、現在4キロ程度の整備が終っています。広島は自転車利用が非常に多いといわれているんですが、利用者の意識というのはあまり正確につかんでおりません。そういったことで、まずそういった現状を詳しく調査しようということで、本年度は近々にアンケート調査をやりたいと考えております。こうした結果を踏まえまして、より計画的、効果的に自転車利用環境を整備していきたいというふうに考えておりまして、来年度は走行環境整備計画を策定、あるいは自転車専用帯が設置できないかとか、そういう可能性も探していきたいというふうに考えています。以上で広島市からの報告は終らせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

## 5. 意見交換

### 「環境にやさしく、まちを元気にする公共交通利用促進」

横浜国立大学大学院工学研究院教授 中村 文彦

伊予鉄道株式会社運輸事業本部自動車部次長 玉井 伸二

広島市道路交通局道路交通企画課交通円滑化推進担当課長 立岩 薫

国土交通省中国運輸局交通環境部長 余米 紀彦

司会：交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部審議役 市丸 新平

司会：これより、本日も講演いただいた方々と参加者の皆様の意見交換を始めさせていただきます。意見交換の討論者を紹介させていただきます。皆様から向かって右側から、横浜国立大学大学院工学研究員教授の中村先生、伊予鉄道株式会社運輸事業本部自動車部の玉井次長さん、広島市道路交通局道路交通企画課の立岩課長、国土交通省中国運輸局交通環境部の余米部長さん。まず意見交換に先立ちまして、あらかじめ回収させていただきました質問表をもとに内容を進めさせていただきます。質問表は最初の余米部長からのご報告に対して2点きております。それから中村先生の講演に際する質問が2件。そして、これは質問ではなくてご提案ということで、公共交通をより使いやすくするための動機付けとの提案がきております。まず報告に関しての質問を読ませていただきます。

わたくしたちの市では環境に配慮した都市交通計画を考える会を環境省の補助事業で行い、同時にLRTを導入しようという新交通システムの協議会を国土交通省の補助事業で行なっています。市民参加の会の意見は参考にするということで、メインは国土交通省の事業が優先されています。いつも思うのですが、省庁一緒にできないのかと思います。一つの市民会議に環境省も国交省も経産省も同席し、一緒になって考えるという方法はとれないものか、そういう事例はあるのか伺いたいということです。中国運輸局の余米部長お願いできますでしょうか。

余米：ご質問につきまして、一つの市民会議というのは、NPOが参加する市主催の会なのか、そこがご質問を伺った限りでは分かりませんが、個別の会議に関係する全省庁が参加しているか、というデータはもちあわせておりません。ただ、今回の報告資料の中では出ておりませんでした。公共交通の活性化のために国土交通省が出した法律があり、それに基づいて地域が公共交通を見直す場合に、市民や行政が参加するシステムが動いております。その中に例えば環境省の方が参画することも場合によってはあろうかと考えております。また、省庁が調査や情報収集において、お互いに協力するというやり方も取れるのではないかと考えております。

司会：ありがとうございます。今の回答に関しまして、もし他の講義者の方からコメン

トがありましたら、お願いいたします。では、余米部長のほうにもう一つ質問をきていますので、読み上げます。

スライドの 22 ページのモデル事業の成果のとりまとめについて。E S Tデータベースというのは、事例収集的なものになるのだろうか。なにかしらモデル化、ガイドラインの作成を行なう予定はあるのか。そしてもう一つ。E S Tはいくつかのモデル地域にあるように、通勤圏単位（複数の市町村）で取組むのが最も重要であると考えているが、どうだろうか、また町村単位はどう関わるのか、という質問です。

余米：お答えいたします。まず前半のデータベースにつきまして、先ほど訂正させていただきましたが、21 年度、来年度構築をして、その次の 22 年度に公表するべく準備を行っているというのが現状です。データベースにつきましては本省で現在検討中ですので、具体的にはまだ流動的ですが、事例を整理し、その中で例えばある人口規模の海沿いの地域であった場合には、これくらいの CO2 を削減できるのではないかと、そういうものをつくってみたいと思っているようです。ただし実際のデータベース構築作業が来年度のことになりますので、まだ確実にこういうことをしますとお答えすることはできません。後半につきましては、EST の概念自体が、環境的に持続可能な交通体系ということで、その中で公共交通利用への転換であったり、自動車交通の低公害化であったり、その中で自治体の枠を越えた連携が必要になってくることもあるかと思えます。

司会：ありがとうございました。それでは次に中村先生への質問です。一つ目が、都市計画にかかわっている県職員の方からの質問です。都市計画マスタープランを策定するにあたっての指標を何にするべきか思案中です。現在の都市計画、拡大する都市を制御する思想で展開してきましたが、人口減少社会を迎え発想の転換が必要です。そこで、都市経営コストを分析する方法が、国土交通省で検討されているところですが、持続可能な都市づくりの観点からすると、環境面からのアプローチも欠かせないと考えます。CO2 排出量等の設定による、都市のコントロールが可能なものか、または他に適切な指標でも結構です。あればお考えをお教え願いたいという質問です。

中村：すごく難しい質問ですが。今日お話しした、環境的に持続可能な交通という視点からお答えしますと、ヨーロッパではいくつか指標があって、車を使わないで、例えば普通の生活ができるか、つまりアクセシビリティを具体的に指標化する。一方で、CO2 排出量というのはある設定をすれば出てくるんですけども、少し疑問を持っているところがあります。質問に関しては、まず指標としては、車を使わないような移動、都市生活の中で LRT とかアクセシビリティが高まるか、それに対するコストがどうか、その結果としてCO2 が出るか、それを組み合わせることで指標は出来る。ただ、その設定によって都市のコントロールが可能かということ、いくつかの代替的な複数の土地利用の案を作って、それを比べ

る中で、都市をコントロールしていくというのは、いまその方法を模索しているところで、少し時間がかかると思っております。

進行：ありがとうございました。中村先生へのもう一つの質問は、海外における公共交通のコストはどうなっているのかということです。

中村氏：ランニングコストで言いますと間違いなく高いです。逆にいいますと、日本の鉄道事業者、バス事業者がいわゆる優等生で、ものすごくコスト感覚に優れている。そういう意味で、同じだけのサービスをするのにかかっている費用はちょっと高めである。じゃあそれはどうやって賄っているかということになるが、コストに対して、運賃収入で全部まかないなさいということを継続でやっているところはほとんどない。運賃収入以外でどうまかなっているかということ、補助金もあるし、都市によっては公共交通をサポートするための消費税やガソリン税の導入をしているところもある。

司会：ありがとうございました。次は質問ではなくて、提案ということです。これは、自治体の方、あるいは先生、事業者の方、どなたでも結構ですので、もしコメントがありましたらお願いします。

公共交通が使いやすくなる、安全になるだけでは、市民が公共交通機関を選択する動機付けとして十分ではないような気がします。人がある場所からある場所へ移動するというのは、移動そのものが目的ではなく、移動した先での行動が目的としてあって、移動はそれを実現するための手段であるはずです。従って市民は自発的に公共交通機関を選択したくなるしかけを考える上で、人が何故移動するのかに注目し、公共交通機関を利用することで、得られる利益をうまく生み出すものが一つの戦略的システムであると思います。例えば、バス利用者には買い物クーポンを発行する（ICバスカードを使ってクーポンシステムを構築できるのでは？）など。それから買い物を目的として移動する場合、クーポンがもらえるのならバスを使おうと思わせる。また自転車ならば駐輪券を提示すると割引がある。買い物額により駐輪券がもらえる（デオデオさんがされています）やはり、利用者のお財布に訴えかける魅力も大切だと思います。

といった提案です。これについて、どなたかコメント等ありましたらお願いいたします。伊予鉄道の玉井次長、お願いします。

玉井：例えば、私どもは平成13年度からサービス向上宣言というのをやったんですが、利用客に何らかのインセンティブを与えるというのは、当然一つの戦略的な考え方だと思います。13年度からお客さんが増えたというのは、もちろん一つには運賃値下げもありましたが、「お帰り切符」というのがありました。実は、松山市駅というところに、私どものグループの百貨店があるわけですが、その近くに1500台収容の立体駐車場があるんですが、

その百貨店でお買い物をすると、その駐車場 2 時間無料になるというのがあります。お客様から、「電車やバスで来いと言われるけれども、車で来るとインセンティブがある。電車やバスではどうしてインセンティブがないのか」という声がありまして、帰りの電車代、バス代はお客様の負担を肩代わりする。3000 円お買い上げいただいた方に 300 円の「お帰り切符」、鉄道線、軌道線、路線バスのいずれも使えるチケットを発行しました。確かにこれは好評を得ました。ただ、運賃施策は私共事業者にとっては怖い面もあります。たしかに電車やバスというのは移動手段であって、目的ではないんです、乗ることが目的じゃないから、極論すれば手段である公共交通にはただでも乗らないかもしれない。ただそれでは運輸事業者は成り立っていかない。ですから、平成 13 年度にお客様が増えたのは運賃値下げやお帰り切符、あるいは高齢者に安くて割安なシルバー定期券の発行という運賃施策も大きな影響はありましたが、同時にダイヤの再編成やバリアフリー、バスロケーション等、できることを一つ一つ取り組んで行く事でおお客様の理解を得たのではないかと思います。お客様の目線で総合的な施策を展開しないと、運賃を下げるだけではお客様は乗ってくれないと、そういう気がしています。

司会：ありがとうございました。もっと質問があるかと思しますので、会場の方、質問していただければと思います。先ほどのように難しい質問だけではなくて、普段思っているような疑問点とか、この際に聞いていただければと思います。どなたか挙手していただければと思います。

質問者：公共交通機関の運賃を下げるというだけでなく、例えば商業施設などと連携するなど、もう少し広い範囲で公共交通機関を利用するインセンティブを作っていくことはできないか。

司会：玉井さん、お願いします。

玉井：確かにそれはあります。今うちの進めている中で、一つ可能性があるのは I C カードの活用はかなり可能性があると思います。伊予鉄の場合は、I C いーカードということをやっているんですが、商店に加盟店になっていただいて、各商店で買ったらポイントがもらえる。チャージ額が増えるわけですから、その分で、電車やバスも乗れますし、普通の買い物にも使える。そういうことでいいますと、わたし自身も I C カードでの期待というところはあります。

司会：ありがとうございました。それでは時間もなくなってきましたので、最後に講師のみなさま、今日の他の方々の講演、あるいは今回の意見交換で出た話等に関しまして、何かご感想とか、コメントとかございましたら一言ずつお願いします。まず余米部長からお

願います。

余米：本日、たくさんのご意見と会場の皆様方からの質問やご提案をいただきました。広島市さんの取組み、または交通事業者さんが市民の視点に立ってどういうことができるのかという伊予鉄さんの話、さらにはさまざまな国内外の事例を紹介しつつ、固定観念を揺さぶっていただいた中村先生に感謝したいと思います。以上です。

司会：ありがとうございます。立岩課長、願います。

立岩：今日はいろいろな事例を紹介させていただきましたが、国の政策でありますとか、特に中村先生のご講演には非常に勇気づけられました。やはり地域の行政が情熱をもって取り組むということが非常に大事だということで、そのような点でも本日は非常に勇気づけられたというふうに思っております。

司会：玉井次長願います。

玉井：今日はわたし自身がいい勉強になったと思います。中村先生のご講演は大変ためになりました。事業者として耳の痛いところもありましたし、逆に励まされたこともありました。結局は地域住民の方、あるいは事業主が公共交通のありかたを市民と一緒に考えていかないといけないと思っています。こういった事業をますます続けていっていただけたらと、事業者の立場からそう思います。

司会：ありがとうございました。それでは中村先生願います。

中村：本日はどうもありがとうございました。本日も講演下さった伊予鉄道というのは、地方都市の公共交通事業者で唯一 V 字回帰を実現した世界的に見てもものすごい経験をされている事業者さんです。また広島というのは、一県での交通実態調査ということでは、日本で一番最初にやったところなんです。ご提案にもありましたが、この今のタイミングをちゃんと活かして、きちんとした調査、今までの調査が良いか悪いかは別にして、今では、交通事業者は IC カードを持っていますし、あるいは GPS つきの携帯とかがありますから、正しい調査ができるのかもしれませんが、自治体に、自転車がどうなっているのか、車はどうなっているのかなどのデータを蓄積していくことが大事だと思いました。以上です。どうもありがとうございました。

司会：ありがとうございました。これで意見交換を終了させていただきます。それでは本日も登壇いただきました方々にあらためて拍手をお願い申し上げます。