

#### 4. パネルディスカッション

---

### ESTの取組み状況と今後目指すべき展開について

司 会：町永 俊雄	NHKアナウンサー
パネリスト：太田 勝敏	東洋大学国際地域学部教授
高森 長仁	富山市都市整備部交通政策課主幹
デービッド・カーター	MVA コンサルタンシー プロジェクト・ディレクター
福本 秀爾	国土交通省総合政策局次長
星野 知子	女優

#### (町永)

みなさんようこそいらっしゃいました。今日これからは、「環境にやさしい交通とはいったいどうあったらいいのか」というテーマで話していきます。

この環境にやさしい交通、みなさんどんなことを想像なさるでしょうか？ 例えば燃料電池を使った自動車であるとか、あるいはもっと自転車だとか、徒歩を利用しようとかいろいろなことを考えるかもしれません。非常に身近な課題でもあるんですが、同時に、これは今私たちが直面している、21世紀の最大の課題のひとつと断言していいと思います。

環境問題とも深く結びついております。それは一体どういう環境問題なのか。ちょっと最初に視野を大きくしてそのことを考えていきたいと思っております。

みなさん、このごろよく聞くようになりました、地球温暖化と言う問題であります。この冬特に実感なさった方が多いのではないのでしょうか。地球温暖化という課題につきましては、2005年の2月16日、皆さんおなじみの京都議定書が発効いたしました。この京都議定書では、二酸化炭素などの、温室効果ガスを1990年を基準といたしまして、2008年からつまり来年から2012年までの間に、先進国の中で少なくとも5%削減しましょうということを目標にしておりまして、国ごとに削減目標が変わっておりまして、日本は6%を削減しようということになっています。

さあ、これを達成するためにはどうあったらいいのかということで、出てきたのがこの環境にやさしい交通ということです。具体的に一体どういうことなのか、そして、どうあるべきか、これからさまざまな取り組みを見ながら話し合っております。

早速ですが、今の現状は一体どうなっているのか。国土交通省総合政策局次長でいらっしゃいます、福本秀爾さんから、この地球温暖化、今の現状をちょっと報告していただきたいと思っております。

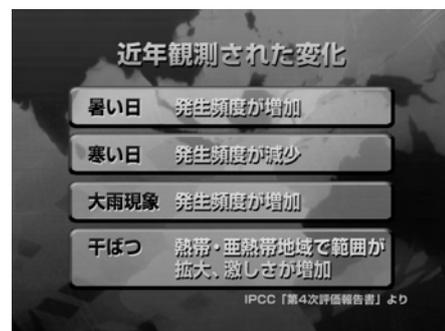
#### (福本)

はい、それではスライドをお願いします。

気候変動に関する最新の科学的な分析結果をご説明いたします。この2月1日に、国連の機関でございます、IPCC気候変動に関する政府間パネルが第4次の評価報告書を取りまとめたところでございます。

これによりますと、これまでに観測された変化といたしまして、20世紀中に気温は約0.7℃上昇いたしました。また、海面水位は12～22センチ上昇しているということを確認しております。また今回の報告書ではこのような気温の上昇の原因が、人為的な二酸化炭素によるものであると、90%以上の確率で断定をしておるというものでございます。

近年これまでに確認されました変化をまとめておりますが、真夏日のような大変暑い日が増加したという一方で、真冬日のような寒い日が減少いたしてございます。また、洪水災害をもたらすような大雨現象が増加し、また干ばつ、熱帯や亜熱帯で範囲が拡大するとともに、大変激しくなっておるということです。



次に、将来予測についてでございますが、このスライドとあと2枚のスライドは、地球シミュレーターというスーパーコンピュータを使いました予測でございます。世界地図上に気温の上昇幅を示してございまして、下のバーにございますが、上昇幅が大きいほど赤色、オレンジ色、黄色と色を変えてございます。

ただし、気温の上昇幅につきましては、約100年前の1900年からの差をとっております。このスライドは、1990年のものでございまして、先ほど申しあげましたように、特に目立った色のついた地域はないということでございます。しかし、先ほど申しあげましたように、20世紀中に0.7℃の気温の上昇があったということでございます。この画面の表示としてはやや緩やかな表示ということでございます。



このスライドは、最近の2007年のものでございまして、北極などで赤色となっております。気温の上昇が表れてきておると。顕在化しつつあるということでございます。これはこの10数年間の気温の上昇が急激であったことの表れではないかと思っております。



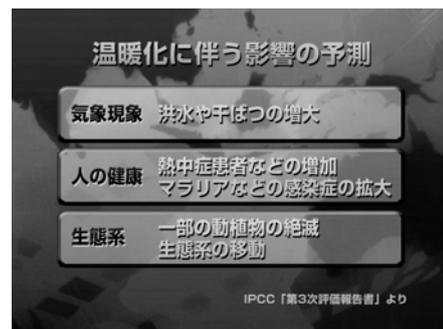
このスライドは、2100年のものがございます。全世界的にオレンジ色、あるいは黄色となっております、気温の上昇幅はかなり大きなものになっておるということでございます。特に高緯度地域、更に北極などでは、上昇が非常に著しくなると予想いたしております。



次のスライドには、将来の影響予測をまとめておりますが、21世紀中に気温は1.1°Cから、6.4°Cの範囲で上昇し、海面水位は18から59センチの範囲で上昇すると見込んでおります。



その結果、洪水や干ばつが増加する、あるいは熱中症、マラリアなどの感染症が増加する、あるいは拡大すると。さらには一部の動植物においては、絶滅も予想されると、こういう状況でございます。なおこの評価はIPCCの第3次の評価報告書によるものでございまして、この分野の第4次の評価は、本年の4月に取りまとめられるという予定になっています。



### (町永)

最新の情報を見るのはこわいようなね、状況になっております。今の色の変化を見てもみるみる地球が温暖化によって色の変化が見えるという。言ってみれば地球環境といえますと、何となく私たち身近でない、まだまだ先のことだと思いがちなんですけど、次の世代にこの地球を私たちは引き継ぐことができないという危機に直面しているといったところで。

福本さん、そういったことで本当に直面した課題ということで、日本の削減目標2008年から2012年の間に、温室効果ガスを6%削減、これは一体どういう現状になっていますか。

### (福本)

それではまたスライドでご説明したいと思います。よろしくお願いたします。

京都議定書で定められました、6%削減というものを達成いたすために、政府では2005年の4月に京都議定書目標達成計画を策定しております。

この計画においては、温室効果ガスごとの対策、さらには公的機関の率先的な取り組み

などの、横断的な施策を盛り込んでおまして、政府では官民一体となって、目標達成に向けて取り組みを進めておるといこととございます。

日本の温室効果ガスの総排出量は、京都議定書の基準年の1990年度では12億6千100万トンでしたが、2005年度には、13億6千400万トンということで、基準年の8.1%増で推移をしておるとい、こういう状況でございます。

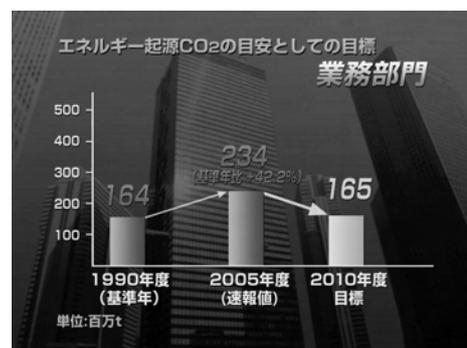
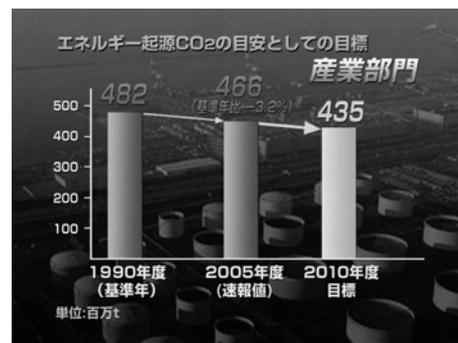
これを2008年から、2012年の約束期間の目標に到達させるためには、正味の排出量を、ここにございます通り、8.7%削減するという必要がございます。

いわゆる吸収源対策、森林等の吸収でございます。そういうもので3.8%を吸収する。あるいは、京都メカニズムによります、排出圏の取引ということで1.6%を何とか確保いたしまして、これらによりまして、6%の削減という厳しい目標を達成するという計画になっておるところでございます。

次に、産業、業務、家庭、運輸の各部門ごとの推移と、その目標でございますが、このスライドは、産業部門でございます。いわゆる工場、企業というようなこととございますが、CO<sub>2</sub>は1990年度以降減少しております。2005年度は4億6千600万トン。2010年度には4億3千500万トンに削減をするということで、そういう意味では大変頑張っていただいております。

次にオフィスビルや事務所、学校、病院などの業務部門でございます。こちらのほうは、2005年度には1990年度よりも42.2%もの増加をいたしております、2億3千400万トンになっております。これを2010年度には、1億6千500万トンに抑制するということとしておとこでございまして、大変これも厳しい状況でございます。

家庭部門でございますが、2005年度には37.4%も増加をいたしております、1億7千500万トンになっております。これを2010年度には、1億3千700万トンに抑制すると。こちらも大変厳しい状況でございます。



運輸部門でございますが、1990年度、2億1千700万トンでございましたが、マイカーの使用が大幅に増加したと。あるいは車も増えたということから、2005年度には18.1%も増加をいたしまして、2億5千700万トンになっております。

今後、さらなる燃費の改善、あるいは渋滞の緩和と、物流の効率化、あるいは公共交通機関の利用促進などに取り組むことによりまして、2010年度には2億5千



万トンに抑制するということが私どもの計画でございます。よろしくお願いいたします。

### (町永)

福本さん、この産業部門は頑張っているんですが、その他の部門はなかなか苦しいし、特に運輸部門ってやはり自家用車が割合としては多いということになりますかね。

### (福本)

そうですね、自家用車あるいはトラックでございますですね。そういう車の部門で何とか削減を大幅に勝ち取っていきたいというようなことでございます。

### (町永)

東洋大学の国際地域学部、都市交通政策がご専門でいらっしゃる、太田勝敏さんにお話しをお伺いしたいんですけど、運輸部門がなかなか苦しいって。これ、いわゆるわたしたちの暮らしに、一番身近な車の問題になりますかね。

### (太田)

そうですね、運輸というのは鉄道と航空といろいろありますけど、やはり国内ということになりますと、人の場合も、それから物の輸送もトラックとマイカーということになりますけれども、どうしても自動車交通になってきてますからね、この部門をどう減らすかというのがやっぱり一番大きな課題ですね。

### (町永)

そうすると、運輸部門をどうするかということが地球温暖化をどう対策をするのかにつながるといことになりますね。

### (太田)

そうですね、一つ大きなキーポイントだろうと思います。

**(町永)**

現状はどうなっていますでしょうか。

**(太田)**

そういう意味で皆さんも実感していると思いますが、車というのは非常に便利なものです。例えば、富山市その他では一世帯あたり、1.7台とか1.6台とかですね、そんなレベルで普及してますから、やっぱり地方部では、車がないと生活できないようになっているということですね。

そんなものを含めて、ごく身近なところの交通、せいぜい1キロ2キロのところまで何も考えずに車に乗ってしまうというような、そういう車は便利なゆえに、どうも使いすぎているようなことがあるということでやっぱり、車の保有というよりむしろ利用の仕方ですね。これもそれぞれ工夫していただかなきゃいけない。そんな状況にきているかと思えます。

**(町永)**

環境のことを考えると、車をなるべく使わないようにして。そうすると、変わる手段としては公共交通。

**(太田)**

あるいは徒歩、自転車もごさいますし。その前にまず、まちづくりのほうから、あんまりそんなに遠くまで行かなくてもすむような、コンパクトなまちづくりとっておりますけど、そういった種類のことが必要かと思えます。

**(町永)**

なるほどね。つい使ってしまう、私も。言われてみて、ついそのコンビニまでって、自転車で行けばいいところを車で行ってしまう場合があつて、それが便利な暮らしというふうに錯覚しているところがあるんでしょうかね。

**(太田)**

そういう意味では、ちょっと福本さんのお話しにもございましたが、2012年までに6%というのが日本の状況です。ただ世界的にみますと、中長期、2000・・・これは20年後、あるいは2050年ということになります。すでに20%ぐらい減らそうとか、60%、80%減らすというのは、EU等で2050年ではそういうことが必要だという議論が始まっているわけですね。

**(町永)**

じゃあ6%ではとても・・・。

## （太田）

けたが違うということですね。そうなりますと、単なるそういうことだけではなくて、いろんな技術革新であるとか、抜本的なことを考えないといけない状況という……。

## （町永）

心がけも大事だけど、それだけでは追いつかないところもあるというところで、実は今日この問題は、特に国内だけの問題ではなくて、地球の視野で考えようということで、イギリスからもパネリストの方においでいただいております。

イギリスから交通問題の専門家でいらっしゃる、デービット・カーターさんにおいでいただいております。交通問題のコンサルタントとして活躍なさっています。

イギリスの場合、取り組みはどんなふうになっていますでしょうか。

## （カーター（同時通訳））

イギリスでもやはり同じような問題があります。日本で直面なさっておられるのと同じように自動車の利用も増えていきますし、小売業、それからレジャーなどの施設が郊外に移動してしまっています。それから車をどんどん使う、バスの利用は減っている。そしてバスの便数自体も減っています。そうすると、社会的に格差がある層にとっては、移動手段がないという問題もおきています。

しかし、良い例もいくつかあります。都市によってはうまくいっているところもありますし、混雑課金をするということによって、例えばロンドンでもより公共交通の利用が促進されています。

それからスターン報告書が出てきまして、気候変動ということは、必ず話題になるようになっていきます。

そして、地球温暖化ガスを 1990 年のレベルに比べて 15%削減するという京都議定書の目標を達成しました。ただし、その多くは産業部門の発電の変更によるものです。

それから、排出権取引によっても更に 2 倍の成果を達成できると思います。しかし、二酸化炭素については、進捗が遅いようです、それから交通部門からの排出量が増えています。

自動車業界は、燃費の良い、ハイブリッド車両などの技術で対応しようとしています。これはプラスの変化だと思いますが、しかし全体的に自動車の利用が増えているということで、自動車からの CO<sub>2</sub> の排出が 1990 年比 10%も増えています。ですから、持続可能な交通の利用をより促進していく必要があります。

## （町永）

ロンドンでは非常に積極的な取り組みがされているという、後ほどまた、カーターさんには詳しく報告していただきますけど。

これまでのところ、地球の温暖化と環境にやさしい交通というのはどうも、非常に結び

ついているという指摘が出ました。星野さん、今までのところどんなふうに。

**(星野)**

非常に結びついているんですけれども、その広い世界とそして自分の日々のこととを直結して考えるということはなかなか難しく、私も自分で車でいつも移動しているんで、ちょっと今日ここにいるのも心苦しいなという感じなんですけど、ただ、地球温暖化、環境問題を考えるときに、とっても今までは我慢しなきゃいけないし、ちょっと便利なのを不便にしなきゃいけないっていうことで、地球・環境問題を考えなきゃいけなかったのが、でももしかしたらこれはひとつ、まちづくり、まちの活性化、経済効果もあるというプラスの面もものすごく大きいということの環境問題を考えるということなので、すごくやる気になりそうな気がします、自分でも。

**(町永)**

そうですね。我慢、我慢ばかり言われるんじゃないかと、そっちのほうがいいですよって。

**(星野)**

いいこともたくさんありますよってということだと、みんなひとりひとりが自分でできることっていっぱいあるので、それは大きな力になりそうな気がします。

**(町永)**

生活者がそうやって踏み出すことができるかどうかという、そのあたりをずっとお話しをもう少し進めていきましょう。

もうひとかた、今まさに我慢、我慢だけじゃなくて、いいこともあるよという、そんな取り組みをしているという方、富山からおいでいただきました、新しい公共交通に取り組んでいらっしゃる、その実践者のお立場から、富山市の都市整備部交通政策課主幹でいらっしゃる、高森長仁さんです。

高森さん、どうですか、富山は地方都市の場合の現状も合わせてどんな取り組みというふうに。

**(高森)**

そうですね、やっぱり東京や大阪、大都市と違いまして、多分大都市では交通政策というところ、かなり密度の高い都市でございますので、中心部へアクセスする渋滞緩和、あるいは安全な大量輸送ということが、大きなテーマかと思えますけど。

私ども、富山市のように、30万あるいは40万の地方都市では、先ほど太田さんもおっしゃったように市街地がどんどん拡大し、郊外へ流出して、車がないと生活できないと。更に高齢化が進んで、富山市でも約3割の方が車がなくて不自由していらっしゃる。車が

使えないという状況になっております。

そういったなかで、地方都市での交通政策というのは、そういったいろんな課題を全部含めて、一つとらえて、まちづくりとして取り組まなきゃいけないというふうに感じております。

そういうことで、地方都市では特に富山もそうですけども、とにかくそのこれからの少子高齢がどんどん進んでいきます。効率的な都市構造といいますか、コンパクトなまちづくりが非常に重要になってくるということで、そのためには公共交通の活性化が欠かせないというふうにとらえております。

ですから、地方都市では、公共交通活性化がまちづくりとして取り組んでいかなければいけないというふうに考えております。

### **(町永)**

はい。今の高森さんのご発言は大変重要な視点で、私たちは地球規模の環境も考えなければならぬ、温暖化対策としても考えなければならぬという問題と、環境にやさしい、例えば車、交通ってことを考えると。この間に距離がありますけどもう一つの要因があります。今言った地方都市の場合、特に少子高齢化の波をもろに浴びている。そのまちづくりをどうすればいいのかってことも合わせて考えますと、ずっと一つの線で結ばれてくるような感じがいたします。

そうした中で、まさにこの運輸部門、交通から考えた地球温暖化対策というのが今日のテーマである、E S T。英語の略ですけど、「Environmentally Sustainable Transport」ということになりまして、星野さん、E S Tって言うと何だかよく分かんないですね。

### **(星野)**

今ね、やっとな高速道路のE T C。あと、やせるためのE M Sとかいろいろありますから、どうもこれ、日本語に、もうちょっといい日本語にしてくれると、私たちにも取り組み易いかなって感じがしますね。

### **(町永)**

私もそう思います。

環境にやさしい交通ということでね、話を進めさせていただきたいと思います。

その環境にやさしいってというのは、単に地球規模の環境だけじゃなくて、地方都市の、あるいは私たちの暮らしという、社会環境にもやさしく。星野さんの言葉で言うと、「お得だよ」という環境を提供することになるかもしれません。

さあ、実際に具体的な取り組みはどんなのがあるのか、先ほど高森さんちょっとおっしゃいました。富山での取り組みをご覧くださいませう。

## 【ビデオ上映】

富山県富山市、2005年4月に7つの市町村が合併し、人口は42万人。面積も富山県全体のおよそ3分の1を占めるほどにもなりました。

富山市では車社会が進み、1世帯あたりの車の保有台数は1.62台と、県庁所在地では福井市に次いで全国2位。交通手段の中で自動車を使う割合も72%と全国でもトップクラス。市民が自動車に大きく依存しています。

中心部の人口密度は、県庁所在地では全国で最低レベル、少子高齢化や核家族化が大きな要因です。公共交通機関の利用者も減少の一途をたどり続けました。

こうした中、去年の4月、富山市に新しい公共交通機関が誕生しました。次世代型路面電車・LRT、富山ライトレールです。愛称は港を意味するポートと、路面電車のトラムを組み合わせ、「ポートラム」と名づけられました。

富山ライトレールは利用者の減少が続いていた、JR富山港線の路線を活用し、路面電車化。JR富山駅北口と、富山市の北部岩瀬浜駅を結ぶ全長7.6キロの区間を走ります。

富山市では、富山ライトレールを環境的に持続可能な交通、ESTモデル事業の中核に位置づけています。そして既存の鉄道やバスの他、駅の南側に広がる路面電車などの公共交通と連携させることで、これらを串に見立て、それぞれの地域の拠点をだんごとする「串団子のまちづくり」と呼ぶコンパクトなまちづくりを進めることにしました。

近年、富山市の新興住宅地には車を家に格納する住宅も多く見受けられます。雪国でも生活の足として車は欠かせない存在になっているのです。そんな郊外に住む市民にも新しい変化が生まれようとしています。

富山ライトレールの郊外の駅周辺には大型のスーパーなどもあり、買い物客などの貴重な足としても利用されるようになってきたからです。またフィーダーバスと呼ばれる定期バスが連携して運行され住民にとってより便利になっています。さらに線路は騒音や振動の少ない、樹脂で固定されており、電車の乗り降りにも段差がなく、高齢者も安心。ICを組み込んだプリペイドカードを使えるなど、誰もが利用しやすい公共交通機関です。

運行時間も以前のJR富山港線は、1時間にわずか1本でしたが、富山ライトレールは通勤時間帯には10分間隔。日中でも15分間隔です。

「富山港線の時はほとんど乗ってなくて、時間も1時間に1本とかしかなかったので、あまり乗ってなかったんですけど、今は本数が多いので、子供がちょっと支度に時間がかかってもまた次すぐ来るので、すごく利用しやすくなりました。」

「時間的にもいいです。喜んでおられます、皆さん。」

一方、今、富山市は中心市街地に建設されるマンションなどの居住施設に対して、公的な補助を行っており、マンション着工戸数も大幅に伸びています。富山市は商業施設や病院、各種施設などを生かした、新たなまちづくりに取り組み始めています。

その「串団子のまちづくり」の中核を担う富山ライトレール。その利用者数を開業前と比較すると、平日の利用者は2.2倍、休日は4.9倍と大きな伸びを示しています。新型路面電車・LRTの特長は、エネルギー効率の良さにあります。輸送量あたりの二酸化炭素CO<sub>2</sub>の排出量は鉄道を100とした場合LRTは150、バスの200、自動車の760に比べ、環境にやさしい交通機関と言えます。富山市ではこうした環境的に持続可能な交通・ESTモデル事業により、2007年度中には2004年度比でCO<sub>2</sub>排出量をおよそ0.6%削減することを目標にしています。

**【ビデオ終了】**

**(町永)**

さあ、VTRで富山ライトレールという事業についてご紹介いたしました。

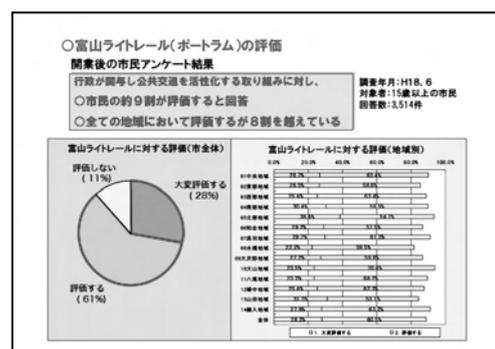
単に新しい交通体系を導入するだけでなく、まちづくりに結びつけたのが特徴かなと思うんですが、高森さん、なぜこうした事業に取り組むようになったのか、そして、現在の状況はどうなんでしょうか。

**(高森)**

はい。まずこのビデオにも、映像にもございましたように、富山市ではコンパクトなまちづくりを進めたいと。その手法として、全国でも恵まれた鉄機道といいますか、鉄道や路面電車が残っております。市内で約100キロ近く残っております。そういったものを活かしてまちづくりを進めようということから、この旧のJR線を再生して、便利なものにして、その沿線に人や諸機能を集積するという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実施したわけであります。

その利用状況等について、ちょっと簡単に説明したいと思います。スライドをお願いいたします。

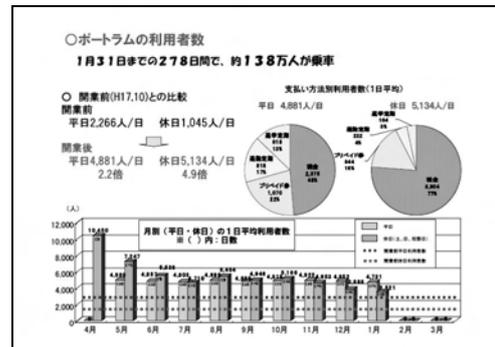
昨年の4月に開業いたしましてその後、この取り組みに対して、アンケートをしてみました。ちょっと小さくて申し訳ございませんが、要するに、行政が今回まちづくりの方針に基づき、積極的なこういったライトレールの整備に対して、参加したと。行政が参加して実施したという取り組みに対してどう思いますかというアンケートをしました。そうすると、9割の方が賛成するということがございました。



特徴的なのは、右側にちょっとございますが、各地域合併していろんな地域も富山市になったわけですが、ライトレールというのはほんの一部、北部地域の一部の方々だけが利用になれるものでございますけれども、この右の棒グラフを見ていただきますと、市域全域の方が8割を超える評価をいただいております。これは一定の地区だけにそういっ

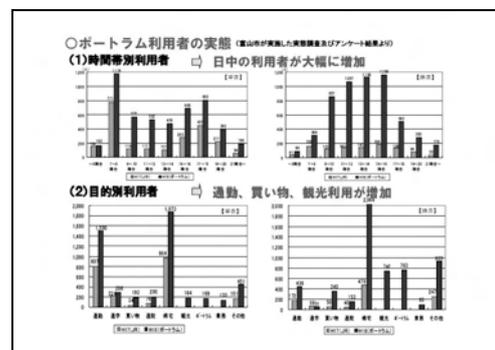
た事業をやったのではなく、将来的には全域にそういう取り組みをして欲しいという期待の表れかとも思っております。

具体の利用状況ですけれども、開業後、約、平日では4千人、休日では5千人ぐらいでずっと推移しております。好調に利用していただいております。



具体の、こういった方が増えたかということ进行调查しております。開業前のJR時代が少し青色の棒グラフでございます。赤いほうが開業後のグラフでございます。

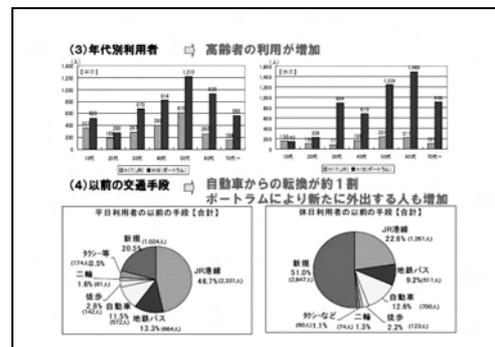
まずは時間帯別でございますが、日中の利用が大幅に増えております。これまで通勤通学をメインに使われておったJR線ですけど、ライトレールになったとたん、日中、特に休日の日中利用が大きく伸びております。



それから目的別ではもちろん通勤が増えてございますが、特に休日を見ていただきますと、観光、ちょっと見にくいですが、あるいはポータラムといった、もともとのJR線ではない目的、もともとJR線は通勤通学だけでしたけども、そのポータラムにのりたとか、その沿線を訪れてみたいという需要が発生しております。

それから年代別で見ますと50代以上、50代、60代、70代の方々が、非常に伸びておるということも判明しております。

最後に、手段分担といいますか、以前がどういいう手段で移動していらっしゃいましたかという問に対しては、もちろんJRもございますけど、自動車であったという方が平日で11%、休日で12%強ということで、約1割の方が自動車から、ライトレールに転換されたという事実も分かっております。



それから、新規という青色のグラフ部分ですが、新規という方もいらっしゃいます。これはそのポータラムができる前は特に移動していなかったと。極端に言えばですね。ポータラムができたことによって、外出機会が増えましたという方がいらっしゃいます。

こういったことを整備効果としてまとめてみますと、とにかく高齢者の日中の外出機会が非常に増えたということがございます。それから自動車からポータラムへ転換した人が約1割いらっしゃると。それによって当然CO2の削減も果たせるということでもあります。それから特に、私どもが目指します、沿線でのまちづくりという観点からも調査をした結果、例えば沿線の商店街で、朝市が復活したという地区もございます。それから終点駅の岩瀬浜というところがございますけども、そちらは昔、JR時代は特に観光地でもなんでもありませんでしたが、その岩瀬地区で、修景的なまちづくりも進めています。要は古い町並みがございますので、そういったところを保存するという取り組みをしております。

○ポータラムの整備効果	
(1)高齢者の外出機会の増加	60代以上の利用平日3.5倍、休日7.4倍
(2)自動車からポータラムへの転換	平日572人(11.5%)、休日700人(12.6%)
(3)転換によるCO2の削減	H18目標: 73t-CO <sub>2</sub> /年(474人が転換) H18実績: 89t-CO <sub>2</sub> /年(572人が転換) ※20%UP
(4)沿線の賑わい創出	
①沿線商店街の賑わい	ライトレールの開業に合わせて朝市が復活
②終点駅周辺地区(岩瀬地区)の歩行者の増加	
国指定重要文化財「森家」(旧田舎問屋)の入館者数の大幅な増加	
平成17年 14,774人 → 平成18年 44,774人 ※300%UP	
※H17年5月～12月とH18年5月～12月までの比較	

そういったところに歩行者が非常に増えたと。要は観光に訪れる方がたくさんいらっしゃると。ある文化財への入館者数ですけども、昨年と開業前の同時期を比較してみますと、300%、3倍にも増えているという状況で、高齢者の外出機会、あるいは沿線のにぎわいという効果が発生しておるという状況です。

#### (町永)

これ高森さん一口で言うと地域が生き生きとしてきたということですね。

#### (高森)

そうですね、こうやって数字でも分かりますし、実際乗っていらっしゃる方も、どことなくうれしそうに、乗っていただいているというのが、やはりうれしいですね。

#### (町永)

さあ、パネリストの皆さんどんなふうにご覧になったのでしょうか。

カーターさん、交通問題のコンサルタントとして、この富山の取り組みはどんなふうにご覧になりましたか。

#### (カーター (同時通訳))

いろいろな意味で富山は、似ているところがあると思います、私たちがイギリスの路面電車でやろうとしていることと似ているところがあると思います。サービスも改善されますし、便数も増える。そしてアクセスが良くなって、これまで移動ができなかった人もモビリティが高まるという結果になっていると思います。

ノッティングラムで調査を行ったのですけれども、車いすに乗っている人たち、それから子供をベビーカーに乗せて押している親たちが、生活の質が高まった、外出できるというふうに答えています。今までは外にでられなかったのに、外出できるようになった。社会

的に他の人と関われるようになったということは重要だと思います。

それから、古い町を活性化するというのも重要だと思います。以前は、交通ネットワークとは離れたところは寂れてしまうということがありましたけど、そういった所にアクセスしやすくする、そして地域社会がもっと生き生きしてくるという大変プラスな面があると思います。

同じような問題、同じような状況が日本でもみられていると興味深く思いました。

### **(町永)**

50代から70代の人たちも、車をなかなか使えないような人たちも外へ出かけるようになったということです。星野さん、どんなふうに。

### **(星野)**

老後は富山に住みたいです。

### **(町永)**

新潟ですよ。

### **(星野)**

そうですね。そういうふうに思いました。

それにこのライトレールが段差がなくて、お年寄りでもスムーズに乗れる、それから、デザイン的にもとても飾りがなくて、威圧感もなくて、とても町にとけ込んだ感じですし、すごく町の人たちにとってはうれしいだろうかと、うらやましくなりました。

二つ質問があるんですが、今いいことばかりを見せていただいたようなんですが、やってみて、問題点は本当に一つもない状態なのかどうかということと、多分今、私なんかであれば、うちの実家がある新潟はできるだろうかというふうに思うんですが、このくらい、富山ぐらいの規模だから、うまくいくのか、それとも大きかったり小さかったりすると難しいのかそのへんの規模の問題も高森さんいかがでしょうか。

### **(高森)**

まず問題点でございますけど、こちらについては今ほど星野さんおっしゃったように、非常に便利なシステムとなっています。トータルコーディネートですとか、いろんな意味で、欧米に負けない本格的なLRTとして、システム自体は特に苦情等はいただいていません。ただ、今、旧のJR線で市内線もあるんですよ。富山駅の南側に。それと早くつないで欲しいと、そうするともっと中心市街地へ早くアクセスできる、乗り換えなしでアクセスできるという、そういう改善要望はたくさんいただいております。まあ、ライトレールの効果の一つかと思えます。

それと、富山市でこういった取り組みをやった一つの特徴といたしましては、もちろん公共交通ですので利便性向上というのは非常に重要ですけども、まずはまちづくりのビジョンを掲げたということにあらうかと思います。これは市長をはじめ、職員も積極的にいろんな機会のときに地域の方々、市民の方々に富山市はこういったまちづくりを目指します。そのためにはこういった公共交通が必要ですよということを訴え続けてきました。

ですから、他の都市の参考になるかどうか分かりませんが、そういったことが明らかになれば、行政も積極的に関与できるのかなと思えました。

#### **(町永)**

だから、90%の人が指示してね。鉄道もない、利用する地域以外の人も支持しているというのは、おらほの町が良くなるという、そういう感じなんですかね。おらほと言ってるのかどうか分かりませんが。

太田さん、どんなふうにご覧になりました。

#### **(太田)**

今のお話しにありましたような、やっぱり市民が理解しているということですよ。確か、公共交通の計画を何か作っておられましたよね。

#### **(高森)**

はい、今年度策定中です。

#### **(太田)**

自治体ですとね、やっぱり問題になるのは、こういったライトレールがどうして日本で普及しないかとか、あるいはこういう新しい試みはなぜ富山だけなのかというようなのが、大変大きな課題だろうと思いますが、一つは予算の話ですね、これはまあ、新しい仕組みが動き出すということで、また福本さんからご紹介があらうかと思いますが、少なくとも海外がヨーロッパ、アメリカで公共交通を採算ベースだけでやるとどうしても限界があるということが、30年、40年ほど前からだんだん分かってきて、それに対して市民がやはり、モビリティの確保といいますか、高齢者、お年寄りの方がすぐ乗れる公共交通をきちんと市として、市のサービスとしてやっていくことが重要だと。そういう了解ができたんですね。これはやっぱりまちづくりのビジョンの中に、そういう誰でもが自由に基本的な動きができますと。そういうことは大事にしましょうといことで、例えば皆さん、建物に入るとエスカレーター、エレベーターでお金取ってないですよ。それとまったく同じで、中心市街地の中で自由にそういう移動できる仕組みが無料で、公共でやるべきだという考え方もかなり欧米では認められているわけです。

そろそろ日本も、コミュニティバスその他でだんだんとバラバラと、公共交通についても取り組む姿勢が出てきますが、残念ながらまだ公共交通は自立採算性で全部やってくれ

ということだけでできてますから、そういった社会の中ではかなり難しいことですね。

そのへんの仕組みを変えなきゃいけないっていうことがあります。

**(町永)**

単体だけで採算が取れるかどうかだけじゃなくて、そのことによって町が生き生きするという、その分のコストを考えたら十分採算が合うと。

**(太田)**

それから皆さん、元気になって、先ほど高齢者の方ですね、そういう問題がありました。が、実は外へ出るようになれば、介護保険とかそういうところが、ずっと安く済むわけですよ。それで生きがいといいますか、ある地域に長く安心して生き続けられるということの中ではそういうベースとなる交通手段、公共交通ですね。それもぜひ一緒にやっけないといけないということですね。

**(町永)**

これは大事な視点かもしれませんね。

ライトレールのちなみに採算はどうなってます。

**(高森)**

採算は、当初正直なところ 10 年ぐらいは赤字を想定しておりましたけども、これだけ乗っていただいて、初年度から黒字ということを見込んでおります。

**(町永)**

そうですか。それは素晴らしいですね。

さあ、福本さん、今もね、太田さんからも指摘がありました。これ国のモデル事業になっていますね。

**(福本)**

はい、そういう意味では大変優等生が富山市の例でございますけども、平成 16 年度から、私ども関係省庁と、ご協力いただきまして、E S T のモデル事業を実施をいたしております。具体的には、このような E S T の実現を目指す、先導的な地域を広く募集をいたしまして、その中で意欲のある地域、革新的かつ、総合的な取り組み、いわばまちづくりと一体となったような、そういう取り組みを、お出しをいただきますと、私どものほうから支援策を、そこに集中的に講ずるということで、町ごと変えてしまおうと、いわばそういうような取り組みを始めておるということでございます。

具体的には平成 16 年度 11 カ所、17 年度に 10 カ所、今年度 6 カ所ということで、現時点で 27 カ所取り組んでいただいております。

先ほどもご説明ございましたように、具体的なCO<sub>2</sub>の削減効果というものも、計算をして、出していただくということになっておりまして、そういう意味でも大変な効果が上がってきております。私ども、今後とも続けていきたいと思っております。

**(町永)**

福本さん、お立場からしても、CO<sub>2</sub>の削減には効果ありと。

**(福本)**

はい、大変効果が出ております。

**(町永)**

そうですか。これは直接我慢しなさいじゃなくて、こうやれば町がみんな生き生きとしてくる中でCO<sub>2</sub>の削減にもつながるということで、これはぜひ、今後の発展に期待したところであります。

一つの地域での取り組みをご覧いただきました。もう一つ、海外に目を転じまして、この地球温暖化というのは非常に切実な問題であることは確かであります。そのほかに交通問題やさまざまな問題を引き起こしております。そんな大きな課題にどんなふうに取り組んでいるのか。ヨーロッパ各国は以前から大変強い関心をもって取り組んできてまいりました。

オランダなども自転車を利用したまちづくりなどもやっているんですけど、次は先ほどデービット・カーターさんからもお話がありました、イギリスでの取り組みをご覧いただいて、この環境に優しい交通のあり方、具体的にどんな点が課題なのか、そしてどんな展望があるのか、更に話しを進めていきたいと思えます。

それではVTRご覧下さい。

**【ビデオ上映】**

イギリスの首都ロンドン。世界有数の金融経済の中心地です。自動車も中心部に向かって集中し、道路は常に混雑した状態にあります。

このロンドンで、今世界中から注目されているのが、市内中心部に乗り入れる車から通行料を徴収するといういわゆる「ロードプライシング」の政策です。

画期的なのはそのシステムです。規制地域の境界などに監視カメラを設置。流入する車両のナンバープレートを撮影し、即座に所有者を割り出し、課金するというものです。規制地域にある、およそ 900 台の監視カメラから、映像が監視センターに集められます。市の自動車保有者のデータベースと照らし合わされ、その日のうちに支払いがなければ更に罰金が課せられます。

ロンドン運輸局ではこの制度により、導入前と比較して、規制地域の渋滞率は 30%、交通量は 15%減少し、二酸化炭素CO<sub>2</sub>排出の削減にもつながっているといえます。

「人々の歩行や自転車、公共交通機関の利用促進につながり、特にバスの利用増があります。これまでどうしてもできなかった自動車依存からの脱却に成功しつつあり、公共交通機関利用率4%増という、他のどこの欧州都市にも勝る数字を達成しています。」

一方、こちらはロンドンより北へおよそ200キロの距離にあるノッティンガム。ロビンフッド伝説で知られる、ノッティンガム城などの歴史遺産にも恵まれた、イギリス中東部の中核都市です。

ノッティンガム市と、その周辺域で構成された、グレーターノッティンガムと呼ばれる地域には、およそ63万人の人々が暮らしています。その地域がイギリスにおいて、もっとも環境にやさしい交通体系を築いているといわれています。

評価の一つが、ノッティンガム・エクスプレス・トランジット、NETの導入です。3年前の春に開通、中心部は道路上を走行し、郊外では専用軌道を走る全長14キロのLRTです。全部で23ある駅のうち、5カ所では大型のパーク&ライドのシステムが取り入れられています。多くの利用者が最寄りの駅から自動車を使い、そこからNETを利用できるよう、3千台分の駐車スペースがあります。

この駐車場を利用するヘレンさんは、GNPという団体に勤めて交通政策に関わっています。ヘレンさんもNETの利用者の一人です。

NETはバス路線や、鉄道への乗り換えも便利なほか、さまざまなメリットがあるとヘレンさんは言います。

「これは一日乗車券で、NETにその日のうちは何度でも乗り降りできます。他にバス共通券や、割引のシステムもあります。」

こうしたメリットが利用者を増やしています。

### （スーパー）

劇場に行くのによく利用します パーク&ライドを利用すれば とても安全です  
劇場帰りに夜道を歩くのは 怖いですから 便利です

市の中心部に入ると、NETはスピードを緩め、学校やオフィス街、商店街などに止まります。

「ここがいつも利用している駅です。歩いて5分ほどのところに、私のオフィスがあります。このあたりには、NET、バスと登録したタクシーの通行だけで、一般車両は入ってこれません。」

以前は車で溢れていた、この広場一体も、車の進入が規制されてからは、人々の憩いの場となっています。

### （スーパー）

昔は自動車ばかりで危険でしたが 今は子供からお年寄りまで すべての人に優しい通りに なったと思います

とてもこの場所は好きですよ ノッティンガムでも特にね

今では車の進入を規制した通りに人気のお店が集まり、更に人が集まる好循環が生まれています。

### （スーパー）

歩行専用区域はお店にとってどうですか？

お客さんを迎えるのに とてもよい場所です 外が自動車道よりは 間違いなく条件が良いですね

ノッティンガムの交通政策でも特にユニークなのは、情報戦略です。その要となるのが、ビッグ・ホイールと題されたキャンペーン展開で、ホームページに特に力を入れています。

ヘレンさんが勤めるGNP、グレーター・ノッティンガム・パートナーシップがその運営をしています。

「ビッグ・ホイールのホームページにアクセスして、出発と目的場所をそれぞれ入力して検索すると、最適な公共交通機関のルート、時刻表などを見ることができます。

そのほか、交通利用に関する、あらゆる情報に加え、ノッティンガムの旬の情報を入手できます。」

ノッティンガムの交通政策の根本は、インフラ整備の企画や活用方法に渡って、行政、病院、学校といった公共機関、さらには、企業、市民が一体となった立案、運営にあります。ノッティンガム市と共にキャンペーンを展開するGNPがその中心となって活動しています。

「今まで、交通政策の広報に努めてきましたが、NETやバスの利用促進、市中心部における歩行者優遇などへの理解は進んだと思います。これからは、自動車利用に依存している人々のライフスタイルを転換させるようなマーケティング、広報戦略を進めたいと考えています。」

市の担当者は公共機関、市民、さらには企業が一体となった活動のためには、行政がリーダーシップを取るべきだといいます。

「例えば、通勤・プランナーズ・クラブという企業、公共機関などで組織された通勤、通学、通院における交通利用についての研究会があります。それぞれがもつ情報を共有したり、お互いの意見を交換してさまざまな課題を検討したり、検証しています。そしてそれらを実際の交通政策の立案や、実施を進める際に役立てています。」

### 【ビデオ終了】

#### （町永）

イギリスでの取り組み、とりわけノッティンガム市での取り組みをご覧ください。

デービット・カーターさんにお話しを更に詳しく補足していただく前に、高森さん、路面電車の導入など、富山との共通項もあったと思うんですけども、おたずねになりたいこと、あるいはこう思った、そのあたりはいかがでしょう。

#### （高森）

非常によく似ているというか、見させていただきました。一つ質問は、トランジット・モール、あったと思うんですけど、ああいったトランジット・モールというのは日本ではなかなか道路、規制の関係で、なかなか実現しておりませんが、そもそもそのトランジット・モールを導入した経緯というのを少しお聞きしたいんですけど。

#### （カーター（同時通訳））

いろいろな意味で、まず方向性を示したわけですけども、それは市の中心部に足場をつくりたいというものです。そうすれば市の中心部に住民が戻ってくると思ったわけです。

自動車のアクセスをあまり制限しすぎないということも重要だと思いました。そうしないと、市の中心部が活気を失ってしまうからです。そのために、パーク&ライドなどの代替的な手段でアクセスができるように、それから路面電車、そしてバスネットワークを拡充するということが方針に盛り込みました。

自動車が市の中心部に入らなくても代替的な手段で、市の中心部に行けるようにということを考えたのです。それはそう簡単ではありません。トランジット・モールを導入するには、市の中心部が死んでしまわないよう代替的なアクセスの手段を含めた、さまざまな対策が必要です。アクセスしやすさと、経済性と環境と全部バランスを取るのはなかなか難しいことです。ある程度のスペースや市の中心部にある施設などの整備も必要です。

#### （町永）

高森さんいかがですか、よろしいですか。

**(高森)**

はい、ありがとうございます。

**(町永)**

これは非常にカーターさん、路面電車、今のトランジット・モールの話もありました。いろんなものが組み合わせられないと、効果があがらないということなんではないでしょうか。

**(カーター (同時通訳))**

そうですね、フルレンジで地域交通を考えるということが重要だと思います。目標を設定して、そして、どのような進捗なのかモニターしていくのも重要です。そしてターゲットを決めて、アクセシビリティ、公共交通の利用、そして事故など、モニターをしていくことが必要だと思います。枠組みを持って、一貫性を持って、進めていくということが重要だと思います。

一貫性があったのは、政治的な意欲、それから政治面での交渉、政治的な環境が安定しているということ、政治家と、市当局との協力があったということがあると思います。

統合的なアプローチをとることによって、市の中心部に持続的なアクセスがある、しかもこれが経済成長につながるということが重要です。市の中心部を単にそのまま維持するというだけではなく、それを発展させていく、混雑を増すことなく、また環境的な排出を増やすことなく、人をもっと集めるということです。ですからインフラもかかわってきます。路面電車、パーク&ライド、バスなどのインフラも加わってきますけど、マーケティングで認知度を高めるということも重要です。つまり、ビッグホイールの取り組みです。

ビッグホイールでは一貫性のあるさまざまな資料を使ってマーケティングをしました。いくつかここに資料がありますが、同じロゴ・イメージをずっと使っています。そして例えば、これは1年間の計画を立てられるようなカレンダーですが、9月22日の「世界カーフリーデー」や、インターナショナル・ウォーク・トゥ・スクール、みんな学校に歩いていこうというような1週間などのキャンペーンを紹介して、市民が参加できるようになっています。

**(町永)**

カメラの方に見せていただけますか。大変分かりやすい、子供たちも分かりやすいイラストがたくさん入っていて、中もカレンダーになっているんですね。

**(カーター (同時通訳))**

カレンダーで中に書いてありまして、新年の決意、自転車に乗りましょう。2004年に、国内自転車ネットワークの組織では2億回以上、自転車に乗った人がいましたというようなことを書いてあります。

それからバレンタインの日、今日ですね。

**(町永)**

放送は先です。

**(カーター (同時通訳))**

失礼しました。

**(町永)**

いえいえ。

太田さんね、カーターさんがコンサルタントで加わったというノッティンガムの取り組みは、最初は非常に行政的な力によって動かして、あとは一般の市民の皆さんにキャンペーンを非常に分厚くやっていますね。

そのあたり、太田さんどのようにご覧になりました。

**(太田)**

そういう意味では、日本も交通需要マネジメントというような言い方で、15年ぐらい前からだんだんと、車の使い方を工夫しましょうということをやっているんですが、まだまだ実験段階的なんですね。バラバラなんですね。イギリスで、じゃあどうして成功したのかと、やっぱり、一つはローカル・トランスポート・プランという、地方交通計画という話が出ましたけれども、行政ベースの公的な計画でですね、総合的に、公共交通も道路も、あるいは鉄道も一緒に考える交通計画をみんなで作りましょうと。それがないと、国からの補助金は出ませんよと。そういう枠組みが決まっているということですよ。それを実施するために実は、先ほど広域のグレーター・ノッティンガム・パートナーシップですか、という言葉が出てきましたけれども、都市圏全体で、企業や、学校とか病院とかいろんな、市役所と一緒に、モビリティ・マネジメント、あるいはTDMをやるという仕組みをつくっていると。そのへんが一番大きな違いじゃないでしょうか。

ですから、大規模に組織的にやっていく体制、これをやはり日本でもそろそろ取り組まなきゃいけないだろうと思いますね。

**(町永)**

日本だと福本さんがおっしゃる・・・、このあと聞きたいんですけども、行政だけがこう一生懸命やって、あとの市民までがつながっていかないから、相当隙間ができてしまうという。そこをつなぐ線で、福本さん、行政の役割をどういうふうにするのか、どうやって市民までつなげていくかってのがこれからの課題だと思うんですが。

**(福本)**

そうでございますね。大変難しいというか私ども、どちらかというと不得手な世界なん

でございますが、そういう意味でNPOの方々とか、今大変な活動がございます。私どもも一生懸命コンタクトを取って、連絡を取って少しずつ一緒に交通問題を考えようというような取り組みを始めておりますが、今、カーターさんにご紹介いただいたようなところまでいけば大変私どもとしてもいいのかなと思います。そういう意味で一步一步、これから積み上げていくということかなとは思っております。

**(町永)**

最初に行政者も含めて、分厚く計画をきちんとたてて、あとは下からの市民の支えがきちんとないと、これは持続的にサステナブルにいかないという気がしますね。

**(福本)**

そうでございますね。

**(町永)**

これ、やはりビッグホイールというキャンペーンが大きな効果があったということなんでしょうか、カーターさんそのあたりいかがでしょうか。

**(カーター (同時通訳))**

はい、とても効果がありました。民間にかかわってもらう上でも、それから学校の参加を募る上でもとても効果的でした。多くの学校が通学のためのプランに加わっています。それから、5万人の社員、従業員が会社のトラベルプランに参加しています。ただもちろん、難しいというところもあります。この勢いを続けていくということが重要で、続けるためには地方政府の働きかけも重要ですし、企業の取り組みも重要です。ですから企業が、それから地方自治体の中でトラベルプラン担当者を置くことも重要です。

やはり成果は上がっています。まだ10%しか自動車の利用は下がっていませんけれども、安全も高まりましたし、子供ももっと安全に事故もあまり遭わないですむということですので、パートナーシップが重要だと思います。

ノッティンガムは、もしかしたらイギリスの他の都市とはちょっと違うかもしれませんが。と言いますのも、全てにおいてパートナーシップというかたちをとっているからです。

**(町永)**

これは例えばロンドンなどの場合ですね、自動車を入れない、課金制度もある、反発もあるんじゃないかなと思ってるんですが、そのあたりはどうですか。

**(カーター (同時通訳))**

かなりの抵抗が最初にはあったと思います。ですが、リビングストンというロンドンの市長は大変なやり手で、リビングストン市長だったからうまくいったと言えるでしょう。

今は受け入れられています。もちろんまだ反対している人たちはいます。それから課金をする地域を広げるということに対する抵抗もあります。それから、混雑課金の引き上げなどについては、やはり抵抗があります。今は8ポンドの課金なのですが、25ポンドまで引き上げるかもしれないと。排出量に応じて、課金を高めていく。排出量が多い自動車の場合には課金を高くするといっているのですが、一部で抵抗があります。

そういうことになると、抵抗勢力が手を結んでしまう可能性もありますが、今のところはうまくいっています。公共交通にはかなりの投資が行われています、バスも便数を増やすために、そして新しい路線をつくるためにもかなりの投資を行っています。路面電車はかなりコストがかかりまして、建設をするのはゼロから始めると難しいのですが、バス路線を拡充することで、抵抗を和らげることができています。

また、渋滞が緩和されてきていることも認識されています。混雑していると道路を横切ってしまうという人もいたのですけれども、今は車がスムーズに流れていますので、そういうこともなくなってきました、そのようなメリットも市民は感じているんだと思います。ビデオでもありましたように。

#### **(町永)**

星野さん、どんなふうにご覧になりますか。

#### **(星野)**

やっぱりロンドンの課金は、日本人の体質にはあまり合わないようなというか、私はやってほしくないなと思いますが、でもそれくらいしないと、やはりそれぞれの人にきちんと伝わらない問題になっているというふうに、戒めとして私たちはロンドンの課金を知らないといけないんだろうと思います。

ノッティンガムのまちを大勢の人がぶらぶら歩いている姿を見ると、ああ、本当はまちってこれが本当のまちなんだなって、改めて。自動車がびゅんびゅん行き交うところをまちだって今まで錯覚してたんだけど、本当は人が住むところがまちなんだなって。人が自由に安全にいられるところが本当のまちなんだなっていうこと、今の映像だけで、これが自然の姿だって思いますね。

そのためには、まず日本で言えば、あれだけの何千台の駐車場をどこかに確保することがまずとても難しいと思いますし、ただ、バスとか電車とかそういう公共の交通機関をそれぞれもうちょっと一本化する、私たち利用者からすると一つだよって思うような、切符にしる、乗り換えの便利さにしる、そういうことからだけでも、今私たちはできるし期待してもいいんじゃないかなというふうに思います。

#### **(町永)**

太田さん、今、星野さんが提言したように、こっちのほうを選択してもいいなって思わせるような考え方を提示するのも大事ですね。

### **(太田)**

そうですね。やっぱり車というのは普通の便利さがありますからね。やっぱりイギリスなんかの言い方で、スマーターチョイスという言い方で、より賢い選択をとということで、ただ車しかいけないというんじゃなくてね、公共交通でちゃんと快適に行けますよ、速く行けますよ、場合によっては安く行けますよと。そこまでサポートしているんですね。そのためにはやはりインフラとして、先ほどあったような、ライトレールを作るってのも一つですし、あるいはバスのサービスの回数を増やすとかですね、あるいはそのためにはやっぱり道路の一部をバスが速く行けるように、そういうふうにバスレーンを作っているわけですね。自転車のほうも安全に走れるような、そういう一応区分された自転車レーンを作っていると。

やっぱりそういうサポート体制も合わせてやらないといけない。そうすると日本でやる場合には問題は、新しく道路をつくるのは非常に難しいですから、現在ある車とどういうふうにそこを折り合っていくかでしょうね。だけどいろんなところで違法駐車なんかしているところは、ああいうところは違法駐車ごと取っ払ってバスレーンにしたらどうかとか、そういうことが少しずつ始まってきたというふうに思います。

ということは、こういうことを進めるためには、やっぱり地元の人が参加して、我が町はこうしたいんだと、そういうビジョンがないと、行政が一生懸命バスレーンを入れても反発を買うだけということになっちゃうと思いますね。ですから、そういう仕組みづくりが私は大事だと思います。

### **(町永)**

ですから、ロンドンの場合だとか、かなり協力的に積極的にやってるけど、まず市長が明確なビジョンを打ち出したってことは、高森さんの富山の場合もやはり、首長が明確なこういう町にしましょうっていう、これが大きかったようですね。

### **(高森)**

そうですね。本当、先ほども言いましたけども、私ども職員以上にですね、毎週土日にタウンミーティングというものを開催して、市長自らビジョンを市民に示しております。

### **(町永)**

市民意識までつなげていくという、先ほど福本さんがそのあたりなかなか行政者としては苦手なところだと言ってましたけど、ノッティンガムの場合もライフスタイルの転換を図りたいというふうに関係者の方がおっしゃっております。そのあたりをどういうふうにして喚起していくのかっていうのはどんなふうにお考えになりますか。

福本さんいかがですか。

### **(福本)**

大変難しい話なんでございますけれども、たまたまといいますか、私ども昨年来から審議会をずっと開きまして、地域の公共交通をどうするかということを勉強してまいりまして、法案というかたちで策定をいたしております。そういうことで、その中身についてはまた後ほど、ご説明させていただきますけれども、やはり地域が主体となって、今、太田先生もおっしゃいましたように、自分たちの町をどうするんだと、そういうところから始まらないと交通だけ取り出して電車を引くとかバスを整備すると言っても結局は残っていけない、サステイナブルではない、というようなことでございますので、先ほど申し上げましたように、行政だけではなくて、いかにウイングを広げていって、NPOの方々、あるいは地域の方々と共に作り上げていくのかなど。ある意味協議体を作って、その中でいろいろ議論をしてつくりあげていくのかなどは思っております。

### **(町永)**

太田さんはこういったお立場から提唱なさってる、モビリティ・マネジメントという考え方があそうですね。

### **(太田)**

そうですね、いろんな言い方がありますが、交通のもともとの需要といいますか、使う側ですよ、この人たちにやっぱり移動の時にもうちょっと車の使い方を考えていただきましょうと。もう少し、違うかたちで動けないのか、あるいは、同じ行くにしても、同じ都心へ行って何かしたいときにバラバラ何回も分けて行くんじゃなくて、まとめて土曜日にやってみましょうとか、いろんな仕方で車の利用をもう少し減らすことができるんじゃないかと。問題はそれをどういうふうに、実際に運動としてやっていくかですね。それが私どもも提唱しておりますけれども、ある種のトラベルプラン、先ほどノッティンガムでいろいろ出てきましたが、緑のトラベルプランと言いますが、移動の計画ですね。これをそれぞれ個人なら個人レベルでまず車をどう使っているかという、日誌を書きまして、一週間とかそういう方に書いていただいて、その中でじゃあ車の使い方、10%減らすにはどうしたらいいかということを経験家のアドバイスをいただきながら、考えていただく、そうすると、それによって、いろんな環境にもいいし、自分にとっても燃費が安くなるし、ガソリン代が減りますと。ということを実感していただくと。そういうものを個人レベルでやったり、あるいは事業所単位ですね。そういった仕組み、トラベルプランで事業所単位で、お客さん、それから従業員の通勤ですね。これをどのように減らしたらいいかということを経験的に計画を作ってもらいましょうと。それを報告したり、公表すると。そしてそのための専門家を教育して育てるということまでやっているわけですね。ですからそういう仕組みがいよいよいろんな経験が分かってきましたから、ぜひとも日本で入れてほしいと。

### **(町永)**

そうですね。理念だけいくら呼びかけても、具体的な選択肢をどう示すかということで。カーターさんノッティンガムの場合、VTRの中にできましたけど、A地点とB地点をつなぐのはどうしたらいいのかっていう、パソコン上で検索すると公共交通機関を使って一番環境に優しいルートが出るという、大変ユニークなシステムも考え出しているようですね。

### **(カーター (同時通訳))**

このシステムは、イギリスですずっと開発をしてきたシステムなんです。また商業的なプロバイダもありまして、そういったところから、ソフトが出ています。ノッティンガムではこれを携帯電話でも使えるんです。そこがいいところです。

技術はどんどん良くなっていきまして、施設の管理なども上手にできるようになってきます。国家的なシステムを作ろうという動きもあります。

また、個別の企業レベルでも行っており、どうやって通勤するのか、路面電車、バスの経路、料金、それからディスカウントがあるのかどうか、例えばシーズンチケットを使い割り安で公共交通機関が使えるかなどの情報を得ることができたりします。

それからKPMGという国際的な金融関連のサービス企業が、OYSTERカードというスマートカードというものを出していまして、ロンドンで使えます。KPMGの社員は、ロンドンで、環境への負荷を減らすためにこのカードを使って公共交通機関を利用しています。

規模は小さくても、そのエリアに密着したサービスは大きなメリットがあると思います。ノッティンガムのシステムも優れていますが、全体の中の一つの取り組みということで、良い情報の提供と認知度を高めるということが重要です。

### **(町永)**

はい。そういったソフト開発は日本は得意だからね、やってもらいたいと思いますが、今パソコンでやっても一番安くて一番速く行ける経路しか出ませんから。そこをちょっと考え直したほうがいいかもしれませんね。

### **(太田)**

そうですね。ITS技術のほうではすぐできる話なんですね。ですから、それをいかに皆さん使っていただけるかと。豊田市のほうではトヨタのITSのセンターがございまして、そこでは公共交通を含めてルートなんかをリアルタイムで紹介していますから、いくつかそういうものはすでに始まっているわけですね。

### **(町永)**

ITSといったら Intelligent Transport Systems というかたちでね、交通手段自体が情報化していこうというかたちで今取り組まれていますけど。

さあ、さまざまな取り組みを見てきました。ヨーロッパでの取り組みも見た上で、さあ日本です。ああいうふうに私たちがライフスタイルの転換につながるような、新しい環境にやさしい交通体系はどうあったらいいのか。もう一回国内に立ち戻って考えてみたいと思います。それではこれから、さらに私たち自身がそうした選択ができるのかどうか、そんなことも視野におきながら、名古屋での取り組みをご覧ください。

### 【ビデオ上映】

愛知県名古屋市、人口 222 万人。車を通勤に使う市民の割合は、東京大阪にくらべ、およそ倍以上の 7 割近くと、まさに自動車依存型の交通体系となっています。

そこで名古屋市では、2004 年に公共交通と自動車の利用の割合を現在の 3 対 7 から、2010 年には 4 対 6 にするための「名古屋交通戦略」を立案。さまざまな取り組みを進めています。

「まず目標を三つ立てました。一つは環境にやさしい交通、二つ目が、町のにぎわいを支える交通、三つ目に安全快適な交通ということで、この三つを満足させるといったものが、将来的に必要な交通であろうというふうに考えられています。

ただし先ほど申しましたように、4 対 6 というのは、目標を 2010 年ごろと、いうふうに考えておりますので、あと 3 年ほど。何とか公共交通のほうを増やしていくと、自動車を減らしていくといった、結果を何とか出していきたいと思っておりますので、走り始めたところではございますけども、あまり、待ったなしかなと。」

名古屋交通戦略の重点の一つとして、中心部に入ってくる自動車の数を減らす政策があります。もともと名古屋市では、市の中心部と郊外を結ぶ、基幹バスが運行されています。基幹バスは道路の中央部を優先的に走行でき、定時運行が守られており、そのため年間 960 万人以上の人々が利用します。

また、名古屋市では郊外から中心部に入ってくる車をできるだけ少なくするために、現在郊外の駅前に 14 カ所のパーク&ライドを設置しています。市民に車を駐車してもらい、ここから公共交通機関に乗り換えるように働きかけているのです。

このバスは、全国で唯一のガイドウェイバスです。普通のバスとして運行され、ここから専用軌道を走ります。パーク&ライドを利用する乗客も数多く乗っています。このバスの強みは、郊外から中心部に向かう交通渋滞の激しい区間は、高架式の専用軌道を走ることです。通勤時間帯に 30 分ほどかかっていた区間をわずか 13 分で結びます。

「絶対にその時間に着くのでそれがいいですね。」

「信号もないから、だいたいピッタリで着くからいいと思います。」

ガイドウェイバスの乗客の多くは、終点から他の交通機関へ乗り換えます。こうした交通の要所から JR、私鉄、市内を走る地下鉄など、公共交通を利用してもらおうというの

も、名古屋交通戦略の大きな柱の一つです。

まちづくりも交通戦略の一つです。「駅そばルネサンス」と名付けられた事業で、駅の回りに商業施設や公共施設などを集め、住民にとって魅力ある便利なまちづくりを目指したものです。また、名古屋市では自転車道の整備にも力を入れています。歩道を自転車用と歩行者用に分離した、通称「コリドール線」と呼ぶ、自転車走行空間を作ることです。2010年度には97キロメートルを整備することが目標です。こうしたことで、名古屋市では、自動車に依存しない交通体系を目指しているのです。

愛・地球博が開かれ、環境に対する意識が高まったと言われる名古屋市。環境にやさしいライフスタイルの普及にも力を入れています。通称「交通エコポン」地下鉄などの公共交通を利用すると、ポイントが貯まります。このポイントは、エキスポマネーに換算され、さまざまなエコ商品に交換するか、植樹への寄付にすることができます。去年の10月から本格的にスタートし、数多くの市民が参加しています。

「子供にはね、とても励みになるみたいで。基本的に植樹を目的にポイントは貯めているつもりですけど、実際商品とかを見ると、何かちょっとね、欲しくなったりもするみたいなんで、子供は結構励みになっているみたいです。」

総合的な面から、新しい交通体系の構築を目指した、名古屋市の名古屋交通戦略。2010年までに通勤にかかわる二酸化炭素CO<sub>2</sub>の排出量を1990年比で10%削減する目標を立てています。

この施策に携わった名古屋大学の森川高行教授に車社会日本の今後の交通政策について伺いました。

### （森川）

やはりこれからは、現在の車ですね、これをずっと使い続けるというのはかなり持続可能性からいって難しいと思いますんで、やはり、車からより環境にやさしい交通へ自然に人がシフト、変わっていくようなことを考えないといけないですね。日本はもうすでにかなり成熟した社会ですので、無理矢理、人に車をやめろとか、公共交通に乗りなさいって言ってもなかなか変わってくれませんので、人が変わりたくなるような、交通システムですね、車からより環境にやさしい交通システムで、人が自然に変わりたくなるような施策を打っていかないと難しいと。しかもそれも一つだけの施策ではなくて、施策の組み合わせですね。でもってその人の行動を変えていってもらうということが重要だと思います。」

### 【ビデオ終了】

### （町永）

名古屋といたしますと、皆さんご存じのように車社会の典型の一つのような地域ですので、そこからどうやって車社会から公共交通にシフトしていくのか、いろんな知恵が盛り込ま

れていたと思うのですが、皆さんどんなふうにご覧になりましたですか、太田さんいかがですか。

**(太田)**

今の中でちょっと紹介がなかったんですが、私が注目しているのはですね、市が率先してやってることもあるんですね。通勤の手当ての見直しというようなことで、例えば従来は短距離の自転車利用、あるいは自動車利用、同額で月額 2,000 円でしたかね、払っていたんですね。それをこういう新しい政策の中で、自転車については 4,000 円お払いしようとして、車のほうは 2,000 円ですというようなかたちで、通勤手当の支払い方ですね、そこに環境にやさしいものを優遇するということを積極的に始めてるということもございます。

関連しているいろんな事業所というのものも、いろんな先ほどトラベルプランというお話をしましたけど、企業によってはやはりそれがいわゆる I S O の 14001 とかですね、今よくやる C S R ・企業の社会的責任と、そういう中に環境にいい通勤手段を推薦していますとかですね、そういうことも組み入れたかたちで環境報告書が書けるとか、そういうことになるといろんなインセンティブとして働いてくるだろうと思いますね。そういう一つひとつは細かいかもしれませんが、そういう積み重ねでいろんなかたちで参加できる、アイデアはもういろいろ出てきていると思いますね。

**(町永)**

いろんなアイデアを積み重ねていけばいいというわけで。  
星野さんね、環境万博と言われた愛知「愛・地球博」それをずっと引きずるようなかたちで「エコポン」という取り組みも・・・。

**(星野)**

私の中ではもう愛・地球博はあそこで終わって、それで名古屋は、名古屋だというだけだったんですけど、実は暮らしていらっしゃる方たちは、愛・地球博のその心意気みたいなものがずっと生きて今、あるんだなと思って、尊敬しますね。

**(町永)**

あれ本当一つひとつはね、小さな取り組みですよ。お子さんが喜んでところが・・・。

**(星野)**

V T R に出た 10 歳ぐらいのお子さんが、今こういう環境の中でいて、あと 10 年たったら自分も車を運転する年になるんですね。その時に意識が全然私たちとは違うと思うんですね。だから 10 年環境問題取り組みなんてのは、すごい短いわけですけど、その間に子供はどんどん大きくなって、その頭の中はまったく違ったものになってることにすご

く希望がありますね。

**(町永)**

そうですね、意識をどう変えていくのかっていうのが、一切いろんなもの、行政もそうですけど市民レベルからもいろいろな手だてがありそうですね。

**(星野)**

そういう人たちで、まちづくりをしていくわけですから、今度はね。

**(町永)**

カーターさんは住民意識というのは大変重要だって、先ほどいろいろパンフレットを見せていただきました。名古屋での取り組みに合わせて住民がどうやって意識を変えていくのか、そのあたりはどんな意味合いがあるというふうにお考えですか。

**(カーター (同時通訳))**

一つ重要なこととして、態度、考え方を変えるということ、今もお話しがありましたように、今の時代の子供たちは10年後には自動車を使う、あるいは公共交通を使うようになるわけです。その時に選択できるようにすることが重要だと思います。5年前、10年前には選択肢すらなかった、自動車だけしか選べないのであれば、自動車を選ぶのが当然だったかもしれません。

イギリスでは、これは日本でも問題だと思いますけども、公共交通というのが、他の人のためにだけあるのではなく、私のためにあるんだと態度を変えることが重要だと思います。

誰もが、もっと公共交通が必要と言います。でも他の人が使うもので、私はマイカーで行きたいと思っているのです。そういう考え方を変えることが重要だと思います。

子供たちを巻き込んでいくというのはとても重要だと思います。子供を参加させ、楽しんで経験する、そして電車やバスに乗るのが自然なことだと考えるようになる、そういった意識を育てることが重要だと思います。

名古屋のいろいろな取り組み、大変興味深く見ました。

特に高架式のバス専用軌道といった大型の交通政策、これは私たちもぜひ取り入れたいと思いました。

**(町永)**

今、その住民の意識という点でそれぞれその評価をしていただきましたけど、高森さんのところでは、高齢者の方が今まであまり出歩かなかった方も出歩くようになった。若い人たち、あるいは子供の皆さんの変化みたいなのは見られましょいかね。

### **(高森)**

そうですね、残念ながら、そのアンケートなり、利用実態調査だけでは今のところ見えておりません。今、私も名古屋の取り組みを見させていただきまして、やはりそのきっかけというのは非常に重要だと思いました。交通エコポンですか、そういったものをきっかけとして、どんどん市民にPRをしていくということ。私どもの富山市でも、例えばバスなんか乗りましょう、乗りましょうと言っても、なかなか乗りにくいと。というのは路線自体が非常に始めての人には分かりにくいと。バス停行っても路線が書いてないとかですね、満足に書いてないとか、そういったことはありますので、やはりそういう地道なところから、例えば市内公共交通マップを作って市民に提供するとか、そういったきっかけ作りというのは非常に大事なかと。それと、自然に転換していくんだという、先生のお話しもありましたけども、私どももやっぱりまさにその通りだと思っています。車社会ですけど、これは全く否定することはできません。これまでいろんなインフラ整備をやってきたわけであって、それをいきなりこう否定するというわけにもいかないと思っています。

やはりその公共交通の魅力を高める、より高めて、転換したくなるようなシステムを作っていきたいというふうに感じました。

### **(町永)**

車社会ということ言えば、これなかなか難しいとこなんですけど、車を実はそんなに否定しているわけじゃなくて、本当の車の運転する楽しさであったり、我々がこう得た、一つの車社会との共存がどうあったらいいのか、そういった意味では星野さん実は車を運転するのが大好きだとおっしゃってましたけど。ね、車を車庫に入れたままというのもちょっと切ないかなという気もしますが。

### **(星野)**

そうですね、本当に車を運転するのが好きというよりも、つい家からエンジンかけて行っちゃったほうが楽だからということで行ってしまっているんですが、でも考え方によっては、それよりも、むしろ楽だったり便利だったりするんだったら、いくらでも車ではなく出かけると思うし、それがひいては環境問題に、少しは貢献してるという、逆ですよ。環境問題にいいから車に乗らないとか、そういうことではなくて、自分が行きやすく、生活しやすいから、それが車に乗らないことになってしまったってことぐらいの社会になるのが一番いいと思いますね。

### **(町永)**

私は中高年ですので、健康問題もあって、最近自転車に乗るようになりました。駐車場の心配をしなくてすむということと、まちの風景がガラって変わって来ますね。季節の風だとか、そういったものを実感できると、これは随分得がたい体験ができるかなと思ったんですけど、そういったことなんですかね。

**(星野)**

そうですね、自転車も日本の場合には本当に自転車道路があまりなくて、私もこの前坂道でころんですごいケガをしたんですけど、やっぱり自転車も危険だし、人とぶつからないようにしたり・・・。

**(町永)**

今度は自転車と歩行者の間の問題があるから、そのあたりも・・・。

**(星野)**

きっちりと、やっぱり人、自転車、車、それからバス、これをまず日本は早めにきっちりした道路にしないと、大変だろうなという気がします。

**(町永)**

それは福本さんへのご質問ということになるかと思います。どうですか、本当にそのあたりは。

**(福本)**

おっしゃる通り、歩道の整備とか、自転車道の整備とか進めております。これは温暖化対策ということも併せてやっております。

ただ、なかなか都心では地価が高い等々もありまして、なかなか目に見えるかたちで整備はされてございませんが、例えば国会議事堂の前からそういう自転車道が整備されておったりしますので、地方でもかなり長距離の自転車道も整備されております。

おっしゃるように、町の中で自動車と自転車道と歩道と、いわば3段階あるようなものというものが理想ではないかと思いますね。パリなんかにもそういうのができておるやに聞いておりますし、そういうことでこれからも頑張っていきたいと思います。

**(町永)**

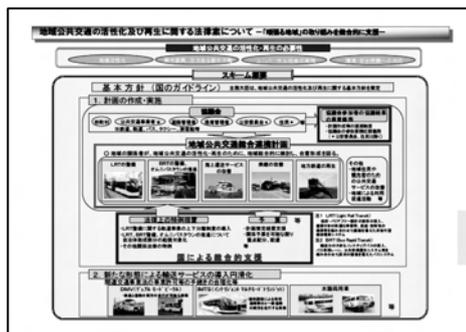
そうですね、車から公共交通機関ですよって言われても、そのあたりの整備がされていないと、選択ができないということですね。そういった意味では新しい法律もできて、この問題をどういうふうに進めていくかということですね・・・。

**(福本)**

それでは説明させていただきたいと思っておりますけども。

先ほどもちょっと申し上げたんですが、国土交通省におきまして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」というものを通常国会に提出をいたしました。

この法律は、地域公共交通の活性化と再生に向けまして、国が総合的な支援を行おうというものでございます。大きく二つの柱がございまして、一つが国が定めます基本方針に従いまして、地域の公共交通の総合連携計画を作成し、また実施をしていただくというものでございます。この計画は市町村を中心に、地域の関係者が参加していただきます、協議会で種々議論していただきまして、作成していただくものでございます。



具体的なその計画の中身でございますが、真ん中のほうに、ちょっと見えづらいかもしれませんが、写真を入れてございます。富山市さんのようなLRTの整備と。あるいはBRTと言っておりますが、先ほど映像で出ました、名古屋の基幹バスのようなものでございます。そういうものの整備、あるいは新しい乗り継ぎの改善というようなことで、同一平面で電車とバスの乗り継ぎができると。富山市のほうでも取り組んでいただいております。そういうもの、あるいは地方鉄道の再生という、大変苦しい鉄道の再生。それ以外にも地域の足の確保を図ると、こういった問題も含めまして、この事業に盛り込んでいただくと。その盛り込まれた事業に対しまして、法律上の特例措置を講じたり、あるいは国として、予算上の重点配分をするというようなことをしまして、総合的にバックアップをするというものでございます。

2点目は、これはちょっと明るい話題といえますか、最近新しい形態の輸送サービスが出てきていると。一番下の左側でございますんですけども、鉄道と道路の両方の走行が可能な車両と、DMVと言ってありますが、これが今、実験中でございますが、この4月からは、JR北海道さんのほうで、試験的営業運行というものが始まる。レールも走るし道路も走るというようなものでございます。あるいは先ほどトヨタのお話し、あるいは豊田市の話もございましたが、磁気誘導で、専用道路を走りながら、かつ一般道路も走るという、IMTSと、またカタカナでございますけども、そういうものが勉強されております。今後こういうような、新しい輸送モードが出てくるのではないかと。どちらからいって、いいところ取りと。バスのいいところ、レールのいいところを取るような、そういうような新しい輸送システムというものが、ぼつぼつ出てきつつあるんで、そういうものの導入の円滑化を図ってやろうと、手続きの一本化を進めるというようなこと、この法律の柱になってございます。

ということで、今後この法律、施行させていただく、国会で審議いただきますけども、通していただいて、施行のあとは、名古屋市さんのような大都市だけでなく、地方都市も含めて、地域が一体となった交通戦略というものをお作りいただくと。そういう輪が、全国各地に広がっていくということを通じまして、地域の公共交通の活性化、あるいは再生というようなことに取り組んでいきたいと思っております。

ただ、これはあくまでも、ある意味で、枠組みを作ったということでございます。この

中にいろんなものを盛り込んでいかないといけないと。そこに置いてはご議論ございますように、自治体の方がたのご努力、あるいはNPO、住民の方がたのご努力、そういうものもぜひ必要でございますので、ぜひご支援ご協力をいただきたいと思います。

**(町永)**

これは福本さん、公共交通の活性化の一つの法律の中に、温室効果ガスの削減の数値目標みたいなもの、盛り込まれるんでしょうかね。

**(福本)**

直ちにはそこは入ってございませんけども、このへんについては環境省さんとも協議をしておりますので、そういう意味で一緒に進めていくという施策でございます。

**(町永)**

省庁とも壁をこう取り払ってということですね。

**(福本)**

そういうことでございます。

**(町永)**

太田さんどんなふうにご覧になりました、こういった行政の・・・。

**(太田)**

ようやく総合的な交通の仕組みができつつあるかなと。これもやはり中央主導ではなくて、その地方自治体がそれぞれ連携して、こういうことに自主的に取り組めるような、やっぱり財源措置を伴うかたちで、それを道路に使おうと、あるいは公共交通整備に使おうと、それは全部地方の自主的な裁量だとかたちで、フランスの例がそういうかたちなんですけど、そういう次ぎのステップもみながら、むしろせつかくできる仕組みですから、これで新しい交通のイメージを各地域が競争して出してくると、あそこの町はこうやってるなとか、そういうことが分かると、だんだんと今のようなESTの動きも盛んになるんじゃないかと思っています。

**(町永)**

富山のように、地域の特性が活かされた、いろいろ交通システムが出てくればいいわけで・・・。一つポイントかなと思ったのが協議会を設置すると。一般の住民の人の声も反映させようというところが、なかなか新しいかたちですね。

**(太田)**

そうですね、それは全体的な交通手段をまとめてみようということですから、そこは非常に期待される場所ですね。

**(町永)**

そうですね、これからさらに議論も進むと思いますが、そんな法律も今、提出されているということでございます。

さあ、ここまで、環境に優しい交通、E S Tということで話してまいりました。いろいろな取り組みがあります、世界の取り組みも含めて、私たち住民がどう選択するのか、環境負荷にやさしい交通のほうがいいんだというふうに納得して選択できるかどうかということも含めて、話し合っただけです。

最後に福本さんのほうから、このフォーラムの感想も交えて、お話しをいただきましょう。福本さん、お願いします。

**(福本)**

本日は地球環境への負荷の軽減を目指そうという、E S Tの取り組みに際しまして、たくさんの方々にお集まりいただきまして、さまざまな議論をさせていただきました。大変ありがとうございました。E S Tは地域が主体となって、地域の創意工夫をまちづくりに生かしながら、環境負荷が、少しでも小さい交通体系を作ろうという、そういう意味ではユニークな取り組みでございます。かつまた国民一人ひとりの方々の方々の日常生活の中で、公共交通機関を選ぶという活動の中で、CO<sub>2</sub>を削減する、ひいてはそれが地球温暖化を防ぐと、いわばちょっと息の長い取り組みの第一歩といえますか、そういうものでございます。そういう意味で国土交通省といたしまして、今後とも、このE S T事業を積極的に推進をしてまいりますので、ぜひ、ご支援、あるいはご協力、あるいは率先してご参加いただくということをお願いしたいと思います。

**(町永)**

こうしたフォーラムもその一貫の・・・

**(福本)**

そういうことですね、ありがとうございました。

**(町永)**

ありがとうございました。高森さんいかがでしょう。

**(高森)**

今日は地方都市の担当者として参加させていただいたわけですが、地方都市は本当、少子高齢、あるいは中心市街地衰退、環境問題いろんなことが直面してござい

す。そういった意味からやはり交通政策もまちづくりと一体になって、取り組まなければいけないということを今日改めて実感いたしました。

そういった中で海外の事例、国内の事例も参考にさせていただきますと、やはり公共交通の活性化の取り組みが、環境問題、あるいは地域のにぎわい、そういったものに効果があるということも検証されております。

今後とも、先ほど国の新たな制度も整備されるということでしたけども、ますます将来のビジョンを明らかにして、市民の理解を得ながら、市民、事業者、行政が一体となって、取り組んでいきたいというふうに思いました。どうもありがとうございました。

### **(町永)**

高森さんちなみに今後の取り組みでこれをやりたいというのは、どんなことになりますかね。

### **(町永)**

メニューとしてはいろいろと考えております。現在も既存のJR線を、例えば日中に2時間に1本程度しか運行されていないJR線でございますけど、そういったものを、少し利便性をあげて、また皆さんに使っていただき、そしてその駅を拠点として、まちづくりを進めたいということで、昨年10月から増便を核とした社会実験を行っております。あるいは公共交通活性化計画という、将来の公共交通のあり方、ビジョンですね、そういったものも今年度策定し、そういったものを市民の皆さまにPR周知して、みんなで取り組んでいきたいというふうに考えております。

### **(町永)**

これはでも、考えてみれば大変なことつまり地域の側から公共交通を変革しようという動きでもありますもんね。

さあカーターさん、イギリスから来ていただきました、どんなことになりますでしょうか。

### **(カーター (同時通訳))**

二つ、お話させていただきます。

まず第一に、私たちは自動車に反対しているということではないということです。意欲的な目標があります、例えば名古屋でも70%から60%に自動車の利用率を削減するということですが、これは決して、車をなくしてしまおうというわけではなく、車を使うところを集中させるそして、公共交通を使ったほうが良いところは公共交通を使う、代替交通を使うべきところは使うと。

自動車はやはり大切な役割を果たし続けると思います。イギリスでは、アンチ自動車、自動車をなくそうと考えているのかと思われてしまいがちなのですけれども、そういった

メッセージにしないということが重要だと思います。

もう1点は環境面です。イギリスの環境大臣がこのように言っているのですが、どれだけ自分が排出しているのか理解をするというのが、最初のステップとして重要であると。例えば自分の車が1キロあたり220グラムCO<sub>2</sub>を排出していると分かると、ちょっと立ち止まって考えるようになります。

ですから中央政府、地方政府問わず、代替手段があるのだという情報を提供すること、その代替手段の開発を促進させること、そして私たちが環境負荷を減らす努力をするということが重要だと思います。

**(町永)**

はい、ありがとうございました。

星野知子さんいかがでしょうか。

**(星野)**

昔から日本は道路とかまちづくりとかってというのはどこか、お上がやるもんだみたいなところがあって、私たちはあきらめている部分がいっぱいあった歴史があるわけですが、でもこれからは環境を考えるという大前提のもとで、もちろん行政にはしっかりやっていただかなければいけないんですが、自分たちで、自治体や住民ができることも、このEST関連ではたくさんあるということ、今日分かりましたし、それが過疎問題や老人問題や教育問題、いろんな部分を含めて、個性あるすてきなまちづくりになりそうな気がして、とても希望が持てるシステムだと思います。それぞれの地域で、それぞれに合ったまちづくりとESTをぜひ考えていっていただきたいなと思います。

**(町永)**

はい。ESTのすてきなネーミングも星野さん考えてください。

**(星野)**

そうなんです、できれば日本語で。「串団子」ってのもとってもいいと思って。何かそういう誰にでも分かるような、それでいて何かしっかりとしていつまでもつづくような名前がESTというのは覚えられないですね。

**(町永)**

星野さんが富山の取り組みを見て、あのポータルがとってもデザインが優しくて、なじみやすいつて、そういうことが大事なんだと思いますね。

**(星野)**

そうですね、はい。

**(町永)**

太田さんいかがでしょうか。

**(太田)**

今日いろいろお話を伺ったんですが、やはりイギリスの地方都市でも十分ライトレールをちゃんと入れて、公共交通を整備し、中心市街地を歩行者、自転車が自由に走れる、そこに公共交通が入っていると。そういうまちづくりができるんだということですね。

ということは、いろんな工夫次第でいろんなかたちができるんじゃないかということで、私どもとしては、日本の都市でもぜひ、いろんな交通技術、少なくともITS技術、先ほどありました、インテリジェントな交通システムの技術というのは非常に日本は進んでいますし、環境自動車もちろんありますし、そういうのと組み合わせてやはり車社会の次の段階の成熟した車社会と言いますか、そういうかたちのものをぜひ日本で示していく、出していくということが必要で、十分それは可能だという感触を得ました。特にこれは、やはり交通まちづくりということでいろんな方がおっしゃいましたように、共同して、行政だけではできませんし、やっぱり企業、一般の住民の方、あるいは商店街の皆さんも一緒にやれる、そういう道具立てが世界を見回すといろいろできてきていると。それを組み合わせてやっていく、リーダーシップと言いますか、地域のリーダーシップがもう一度問われることかなと思いました。

**(町永)**

はい、ありがとうございました。

長時間に渡って、このEST・環境にやさしい交通体系のあり方はどうあったらいいのかということで語り合ってきました。冒頭に提示しましたように実はこの問題は私たちが直面する最大の危機、地球温暖化と深く結びついております。地球温暖化というのは本当に待ったなしであります。2℃の温度差があると、もう取りかえしがつかないと言われていたんですが、そのことにどう向き合うのか。でもあまりに規模が大きいですので、我々はどうとっかかりを作っていいかわからない。そこにこのEST・環境に負荷の少ない交通体系というのがあるんですね。その交通体系だけでなく、みなさんのお話を伺っていると、どうやら私たち、私団塊の世代なんですけど、息せき切って振り返ることなくかけ抜いてきたこの生き方をもう一回ちょっと立ち止まって、風の流れますとか雲の行き来などを見るという、そういった暮らしにちょっと転換する。こっちのほうがいいかもしれないところと結びつくと、大きく一気に変わるかもしれません。もちろんそういった、私たちのライフスタイルの転換だけではなくて、日本の誇る技術革新がここに加われれば、人類の英知として、地球温暖化にストップをかけることは確かにできるんだ。そういう確信を持って、このEST・環境にやさしい交通体系ということを提唱していきたいと思っています。今日はどうもありがとうございました。