

4. パネルディスカッション

EST実現に向けた地域戦略の方向性

司 会：加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科准教授

パネリスト：浅野智恵美 環境カウンセラー

石黒 一之 八戸市都市開発部都市政策課長

大野 栄嗣 (社)日本自動車工業会拡大地球環境部会副部会長

桑田 俊一 国土交通省総合政策局環境政策課長

谷口 綾子 筑波大学大学院システム情報工学研究科講師

日比 義三 三岐鉄道株式会社常務取締役自動車部長

(加藤)

名古屋大学環境学研究科の加藤と申します。今日はよろしくお願ひします。この時間は、「EST 実現に向けた地域戦略の方向性」ということで、特に国内の地域で、具体的にどう進めていったら良いのかということについて、2時間議論させていただきたいと思っております。それにあたりまして、午前中、基調講演の方で、藤井先生から、総力戦でやらないといかんというお話が出ました。まさに、わたしもその通りだと思っております。実際に、ゴー様から総力戦をどういうふうにもソウルで展開されて、結果として、どういう良いものができたのか、ということのご紹介をいただいて、多くの方が、あれはうらやましいなど、あんなふうにできたら良いなど思われたと思います。一方で、日本を振り返ってみると、あれだけのことをやろうとすると、いろいろな問題があるということは、またこれも皆さんお分かりだと思ひます。いろいろな問題があるからできないとか、大変だとか、あるいはできている所をありがたがっているとかでは変わっていかないということですので、今日こちらに、まさに総力戦を戦っている、あるいは戦おうとしている最前線の皆さんにお集まりいただきました。そういう総力戦を戦っていく中で、いろいろと思っておられることがあるということなんで、お話を伺っていきたくはすし、わたし自身もその一端をやっていると思ひますので、わたし自身の話もちよっとさせていただきたいと思っております。よろしくお願ひします。最初にわたしの方から、そもそも、この EST とは何なのか、それから、なぜこんなことをやらなきゃいけないのかということについて、ごく簡単に、パワーポイントの方で説明させていただきたいと思ひます。

まさに「EST 実現に向けた地域戦略の方向性」、舵を切るのは今だと、今やらないと駄目だと、わたし自身は思っております。いろいろな人から、「加藤さんは焦っているんじゃないか」とか、「ちょっと急いでいるんじゃないか」と言われることがあります。

名古屋大学大学院環境学研究科 附属
交通・都市国際研究センター
第2回 EST普及推進フォーラム (08/01/25)
EST実現に向けた地域戦略の方向性
-カジを切るのは今! -
人と環境にやさしい『持続可能な』交通のかたらしを明らかにし、
実現のための“現場で役立つソリューション”を提案する!
Think Globally! -所懸命
遍材通所 Act Locally!
名古屋大学大学院環境学研究科
(地域公共交通プロデューサー)
加藤 博和
Nagoya Univ. HAYASHI, KATO, & ALPKOKIN Lab.

しかしながら、実際、地球温暖化に関する意識というものは、最近、特に今年に入って高まってきています、まさに今年 2008 年というのは、地球温暖化対策の年です。いよいよ第 1 約束期間が来しました。もう既に 6 パーセント減のその目標の年に入っています。そして、「北海道洞爺湖サミット」がありますけれども、ここで「地球温暖化防止」というのは、主要テーマになっています。日本でやるわけですから、また京都議定書のように、イニシアティブを發揮しなきゃいけないということになっています。

ところが、今一生懸命やろうとしている京都議定書、これは、あくまでも地球温暖化防止の第一歩に過ぎないということなんです。それは、地球温暖化を防止する、あるいは許容範囲に食い止めるためには、地球の平均気温の上昇を 2 度以内に抑えなければいけない。そのためには、2050 年の世界の CO2 排出量を現在の半分以下にしなきゃいけない。ところが、途上国でこの 2005 年から 2030 年の間に CO2 が 2.5 倍増えてくる。これは経済発展に伴ってちょっと抑えることはできても、かなり抑えるということは容易でない。とすると、すでに排出量の多い日本はじめ先進国がもっと減らさなきゃいけない。となると、2050 年に日本は 1990 年に 60 から 80 パーセント減が求められる。こんな目標を言われてしまうと、京都議定書も危ういの、何なんだという話になってきます。それから、2050 年は 42 年先ですが、交通とか、まちづくりを考えたら、そんなに長い時間でもありません。

ですので、2050 年に向かって、今何ができるかということを考えなければいけないということになります。環境のことだけでなく、いわゆるサステナビリティ、持続可能性というのは、環境もありますけども、経済的にも持続しなければいけない、社会的にも持続しなければいけない。この 3 要素のバランスが重要です。20 世紀は、経済や社会を優先し環境のことはあまり考えてこなかった。21 世紀は、むしろ地球に人が住めなくなったら、もう元も子もないから、まずこの制約を考え、その中で社会や経済のことを考える時代になってくるだろうということで、今「EST 環境的に持続可能な交通」をやらなければいけないということになってきているんだと言えます。

実際に OECD では、90 年代からこういうことを予見して、EST プロジェクトというものをやってきてい

今年は「地球温暖化対策」の年

- 京都議定書第一約束期間(2008-12年)の1年目
 - 日本の削減必要量は、1990年比6%減。
 - ポスト京都の議論も始まる
- 北海道洞爺湖サミットの主要テーマ
 - 日本はじめ主要国のイニシアティブが問われる

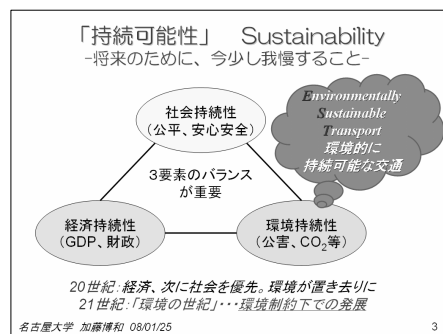
名古屋大学 加藤博和 08/01/25 1

「京都議定書」は第一歩に過ぎない

- 地球温暖化・気候変動が、人間活動による温室効果ガス排出が原因で進行しつつあることは疑いない
- 許容範囲に食い止めるためには、地球平均気温の上昇を2℃以内に抑えることが必要
- そのためには、2050年の世界のCO₂排出量を現在の半分以下に抑えなければいけない
- 既に排出量の大きい先進国は、削減量も多くないといけない
 - 途上国 2005～2030年でCO₂排出2.5倍増。これを完全にやめさせるわけにいかない
 - そうすると、日本は、2050年には1990年比60-80%減が求められる？
- 京都議定書達成も危ういの、2050年目標達成など夢のまた夢？
 - そして、残された時間も多くない

2050年のために今から何ができるか？
CO₂排出量の約2割を占める運輸部門はどうか？
(京都議定書目標達成計画では甘い目標設定だったが、次は？)

名古屋大学 加藤博和 08/01/25 2



OECD-ESTプロジェクト
-EU諸国は90年代から予見していた-

定義：公共衛生や環境システムに害を及ぼさない交通システム
(a) 再生可能資源：再生速度を上回らない速度で活用
(b) 再生不能資源：代替資源開発速度を上回らない速度で活用
→ 要するに、環境が受け止められる枠内に活動をとめること

EST 基準	項目	目標
EST 基準	CO ₂	1990年から50～80%削減
	PM	1990年から55～99%削減が望ましい
	NO _x	1990年から90%削減
	騒音	騒音レベル昼間55db、夜間45db以下
	VOCs	1990年から90%削減
	土地利用	1990年と比較し、緑地の修復・拡張

バックキャストिंग (backcasting)
→ 「これを達成するためにどのような施策が必要か」という発想

名古屋大学 加藤博和 08/01/25 4

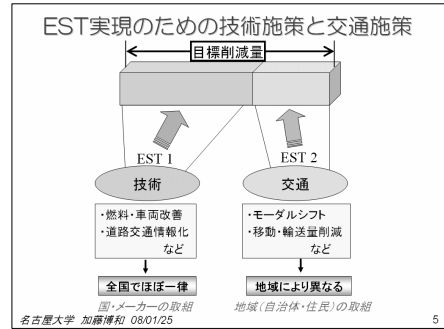
ます。具体的には EST 基準というものを作って、これを守らないと駄目ですよと示した。つまり、バックキャストिंगですね。達成するために、どのような施策が必要かを考えなければいけないという発想でやろうと提案した。

そのためには、必要な削減量を「技術」でやるのか、それとも「交通」の方でやるのか、この2つの要素が必要であろう。「技術」の方は、全国ではほぼ一律だから、国・メーカーが一生懸命頑張らしましょう。「交通」の方は、地域によって取組みが異なるので、自治体や住民の皆さんが頑張らしましょうという仕分になる。

その時に、CO2 が特に問題になる。CO2 以外は技術の方でかなりできる。ところが CO2 だけは、それでは追いつかない。とすると、技術の向上だけで補えない部分は交通活動の変更でカバーする。といっても移動を止めるわけにはいかないんで、有力なアプローチとしては、「車を賢く使う」という言葉が出てまいりましたけれども、そのために、乗合交通を充実するという構造的な方略。それから、モビリティ・マネジメントという心理的方略。このパッケージが絶対に必要になってくる。これは、もう地域が主役とならないとできない。それを主導するために、この EST モデル事業というものがあります。

この EST モデル事業について、後でご説明いた لكنですが、そういうことは、既にヨーロッパあたりではかなりやられています。トランジットモールとか、シームレスとか、TOD とか言われるような施策をやっているということですが、これは、もともと、もっと広い意味の持続可能性を考えている。車に頼り過ぎないことが市街地の賑わいを復活させ、持続可能な地域を作るということで、環境は後についてきたという側面があります。

日本ですと、わたしが取り組んできた岐阜の場合、全く逆です。ほとんど公共交通がうまく機能してこないということで、路面電車は 2005 年 3 月でなくなりました。これは日本の今の姿ですが、多分 20 から 30 年前のヨーロッパの姿でもあったらう。ですから、本当はそんなに長い時間を取れないんですが、20 から 30 年後は、こうしていかなければいけないという話になってきます。ですので、気の長い取組



最も問題なのはCO₂

- CO₂以外は、自動車技術向上等でカタがつきそう
- しかし、CO₂は自動車技術向上やエコドライブだけでは追いつかない見込み

→ では、何が必要か?

- 技術向上だけで補えない部分を、交通活動の変更でカバーする。といっても、移動をやめるわけにはいかない
- 有力なアプローチ(クルマを「かしこく」使う)

「乗合交通充実」(構造的方略);と
「モビリティ・マネジメント」(心理的方略)のパッケージ戦略

- 地域(自治体・住民)が主役となる取組が重要
- それを主導するためにESTモデル事業がある

名古屋大学 加藤博和 08/01/25

人と地球にやさしいまちを支える公共交通

- Transit Mall(トランジットモール): 公共交通機関の通行を許している歩行者専用道路
- Seamless(縫目のない): 郊外鉄道から都心路面区間に直通。電停から街へのアクセスもラクラク
- Transit Oriented Development(公共交通指向開発): 公共交通利便性が得られることを前提としたまちづくり

ドイツ・カールスルーエ市 (人口約28万人)の中心部

これらを「パッケージ」として「戦略的に実施」

(日本よりも乗用車保有率が高い)ヨーロッパ地域政策のトレンド
クルマに頼りすぎないことが市街地の「にぎわい」を復活させ
持続可能な地域をつくと政治的支持 → 環境意識は後に加わる

名古屋大学 加藤博和 08/01/25

ところが、日本は・・・

-故: 名古屋鉄道岐阜市内線-

軌道敷内に自動車が入り可能

2005年3月末で廃止(この状況では当然)
これが日本の都市の姿であり、
20-30年前のヨーロッパの都市の姿でもあった
→ 日本の20-30年後は?

待つのに危険な電停

Photo M. Fukumoto

名古屋大学 加藤博和 08/01/25

みが必要であるとともに、そのために今何ができるかということを考えなきゃいけないということなんです。

本日議論したいことは、どういう態度でそれに望む必要があるのかということなんです。これは一言で言えば、長期を見た短期計画、これが必要になってくるだろう。それから、どういう態勢で望む必要があるのか。ここには、総力戦の最前線の方に集まっていたいたんですが、この皆さんが、どうやって意識を共有し協働し、ムーブメントを作り出すかということが重要になってくると思っています。ですので、今日は、まさにこのメンバーの意識共有も図っていきたくて考えていまして、その為にいろいろとご意見をいただきたいと考えています。

では、今、日本で、どういう取組みを行おうとしているか。あるいは、行っているか、ということについて、国土交通省の桑田さんの方から、ご紹介いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

(桑田)

それでは、わたくしの方から、そもそも温暖化をめぐるわが国の置かれている状況につきまして、総論を簡単にご紹介した上で、運輸部門を中心とする国土交通省の取組み、その中での EST といったことを、ざっとイントロ的にご説明させていただきたいと思えます。

本日議論したいこと

-EST推進のためのステークホルダー各位にご参加いただいて-

- **どういう態度で臨む必要があるか?**
 - 地球環境に配慮しない地域生き残り戦略は今後ありえない
 - 「クルマに頼りすぎない(かしく使う)」ことがポイント
 - 「長期を見た短期計画」の積み重ね
 - ...2050年のために今日何ができるか?
 - 地域の実情に応じた「適材適所」の取り組み
- **どういう態勢で臨む必要があるか?**
 - 目標達成のために関係者が意識を共有し協働
 - EST実現のための「ムーブメント」形成戦略策定が急務
 - 構造の方略と心理の方略<MM>の運動(広義のMM?)
 - ・ 個人・事業者の自覚と行動の変革
 - ・ 基幹公共交通の充実を軸とした交通「システム」再編
 - ・ CO₂排出の多い移動を減らせるコンパクトシティの三位一体

名古屋大学 加藤博和 08/01/25 9

環境的に持続可能な交通
Environmentally Sustainable Transport

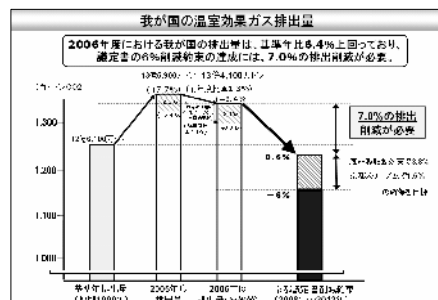
環境的に持続可能な交通(EST)の普及展開にむけて

平成20年1月25日

国土交通省 総合政策局 環境政策課

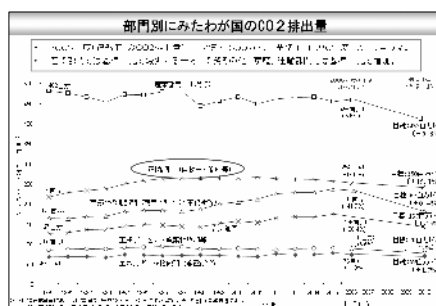
運輸部門の地球温暖化対策

まず議論の大前提として、今 CO₂ の排出についてどういう状況になっているかということなんです。先ほど、加藤先生の方からご紹介がありましたとおり、2008年から、いわゆる京都議定書の約束期間が始まったわけですが、その議定書の約束では、わが国はこの基準年である1990年の排出量に比べて、マイナス6パーセントまで削減しようというのが、国際的な約束事になっているわけがございます。ただ、すべてCO₂なり温室効果ガスの排出量を減らす



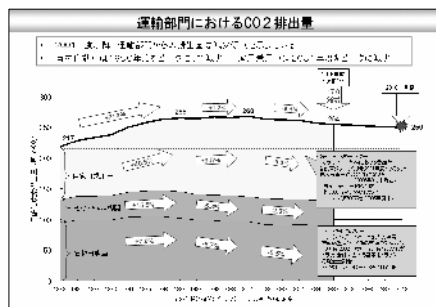
ことで実現する必要はなくて、その内の、一部 1.6 パーセントは、京都メカニズムと言っておりますけれども、例えば、わが国が途上国での CO2 の排出量の削減分を購入するということで補っても良いし、あるいは 3.8 パーセントは森林を吸収源として位置づけることによって、それでまかなっても良いということになっております。そういったものを差し引きますと、温室効果ガスの排出を減らすという意味では、ターゲットは、マイナス 0.6 パーセントとなります。このターゲットと比較して貯金がどうかといいますと、去年の秋に 2006 年度の速報値が出ましたけれども、実はプラス 6.4 パーセントというのが、残念ながら現況でございます。プラス 6.4 をマイナス 0.6 に。トータルすると 7.0 パーセントの排出削減が必要だということです。とにかく、わが国としては、世界をリードしていくためには、わが国自身がこの目標を実現できないことには、本当に説得力がございませんので、わが国挙げて取り組んでいこうとしている状況でございます。

その中で部門別に見てみるとどうかということですが、国土交通省的に関連が深い分野は、「運輸部門」、それから「業務その他」、「家庭部門」と、この辺りが非常に関連が深いわけでございます。この中で特に問題視されているのは、「業務その他」、それから「家庭部門」。これが、それぞれ 41.7%、30.4%ということで随分 90 年に比べてアップしているわけで、これを



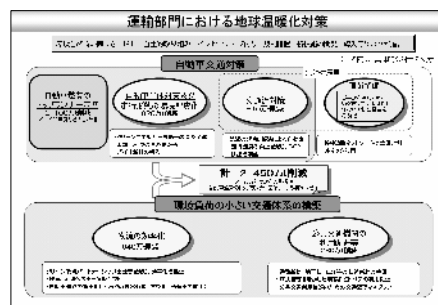
とにかく何とかしようよというのが大きな課題なんです。そういった中で、「運輸部門」、これもプラス 17%ではございますが、ただ、これはですね、2001 年をピークに少しずつ減ってきております。その辺をもう少し詳しく見てみます。

これが、その「運輸部門」に特化した絵ですが、2001 年をピークに、それから減ってきているということで、減ってきている要因としては、例えば乗用車、これはまさに 2001 年から減ってきています。トップランナー基準だとか、それにリンクしたグリーン税制といったものの効果が出てきているのかなと思います。それから、貨物自動車につきましては、むしろその前から

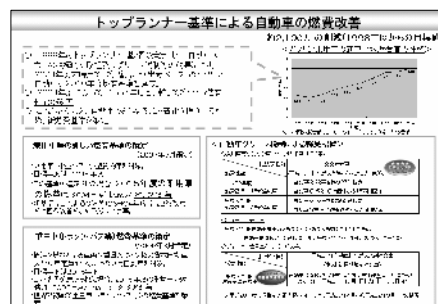


ピークアウトしているわけでございますけれども、これについては、トラックの大型化だとか、それから自営転換と、そういったことが功を奏しているというふうに、われわれは分析しております。いずれにせよ、そういった流れの中で、趨勢から考えてきますと、この 250、つまり 2 億 5 千万トンというのが運輸部門のターゲットなんです。何となく、そのターゲットは、ストライクゾーンというか、射程に入ってきているかなというふうに考えております。ただ、そうは言っても、わが国全体として非常に厳しい状況に置かれているわけですので、今回目標達成計画を見直す作業を進めておりますけれども、そういった中では、こういう状況に甘んじることなく、運輸部門もさらなる協力をするといったことで、関係の皆様方にもご協力をお願いしているというのが現状でございます。

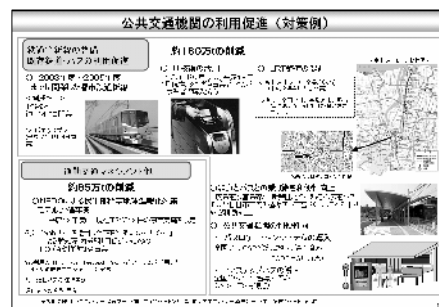
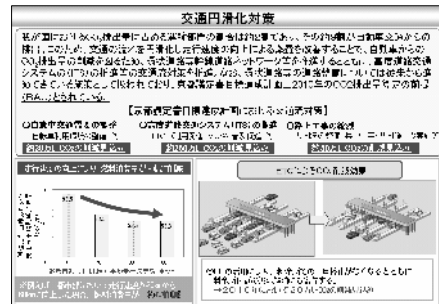
運輸部門における地球温暖化対策。国土交通省が推進している対策の体系でございますが、大きく2つに分かれます。1つは「自動車交通対策」。それからもう1つは「環境負荷への小さい交通体系としてのアプローチ」ということです。自動車交通対策は、これも大きく2つに分かれます。1つは「自動車の単体対策」ということで、「クリーンエネルギー自動車」とか、あるいは「エコドライブ」だとかといったのが1つのまとめり、それから、もう1つは「交通流対策」ということで、渋滞をできるだけなくすような、そういった整備をしようと、そういったものです。それから、もう1つは「環境負荷の小さい交通体系の構築」。これも「物の流れ」と「人の流れ」に大きく分かれます。「物の流れ」、つまり、「物流の効率化」といったことと、それから「人の流れ」、つまり、「公共交通機関の利用促進」といったことに分かれます。ですから、EST というふうに考えてみると、「公共交通機関の利用促進」といったところが一番大きく関連はしますが、ただし、そういった中でも、都市内の渋滞の緩和といったことで、道路の整備、交差点の改良なんていうのも入ってきます。そういった意味では、交通流対策等々にも関連してきますということで、EST というのはですね、こういった中で広く関連してくるというふうに考えて良いかと思います。



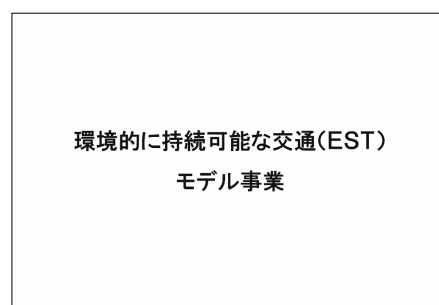
以下ですね、それぞれの細かい施策を書いていますけども、ちょっと時間の関係もございますので省略いたしまして、1点、「トップランナー基準による自動車の燃費改善」だけ、一言コメントしておきます。これにつきましては、そもそも、1999年のトップランナー基準の策定以降、随分効果が上がってきています。2004年度末時点の出荷ベースでございますが、約8割以上の自動車で、すでに2010年度の環境基準を達成しているということで、燃費も随分改善してきております。こういった状況を踏まえまして、さらに意欲的に燃費を改善しようということで、乗用車につきましては、昨年7月に新しい2015年度を目標とする燃費基準を策定いたしました。それによって、2004年度と比較して23.5パーセントの改善を目指そうというものです。それから、トラック・バスにつきましては、これは実は2006年の3月にすでに策定しておりますが、これも2015年度を目標とした燃費基準でございますが、これ実は世界で初めてでございます。このような乗用車それからトラックそれぞれについて意欲的な燃費基準を策定した上で、これを実現していくための方策ということで、自動車グリーン税制があります。これも今回期限が



切れますので、延長について議論を進めてきましたけれども、その結論といたしましては、新しい基準を読み込んだ上で燃費基準を若干深掘りするというふうな形で、乗用車のグリーン税制は更新されるということで話が進んできております。それから、新しくディーゼル乗用車についてもですね、税制上のインセンティブといったものを創設する方向で、これも検討が進んできているというところでございます。こういった努力によって暫定的ではございますが、わたくしどもとしては、年間 300 万から 350 万トンぐらいのさらなるCO2削減が実現でき、マイナス6パーセントの達成に貢献できるのではないかと考えているところでございます。



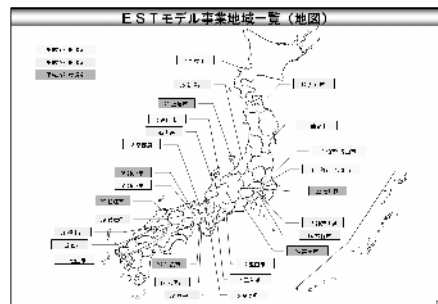
EST の話ですけれども、そういった中で、平成 16 年度から EST モデル事業ということで、3 年間やってまいりました。



モデル事業も様々な努力、それこそ総力戦的に取り組んでいこうということですが、まさに見てのとおりでございます。1つは公共交通機関をどんどん利用していただくじゃないかということで、通勤交通マネジメントみたいなものがあり、あと LRT、バスといった様々な面でのメニューがございます。あるいは、交通流対策というところで、道路の整備、あるいは、警察と連携したところの交通規制といったものも要素に含まれます。それから、歩行者・自転車のための基盤の整備でございますとか、低公害車対策、それから普及開発。本



当に考えられるものすべてリストアップした形の中のメニューから、選択していただいて、良くなる所にモデル的にやっていただくということで進めてきております。その中では、例えば CO2 の排出削減等の目標も設定して下さいねということをお願いしてやってきております。これまでの3年間で、トータル27の地区でやっていただいております。その中には、本日これからご発表があらうかと思っておりますけれども、八戸市さんの事例だとか、それから、三重県さんの事例というの、その27の内に含まれるということでございます。以上、わたくしの方から、ざっと、温暖化をめぐる運輸部門の取組み、それから、その中でのESTといったことをご説明させていただきました。以上でございます。



No.	実施地域	概要
1	東京都	東京都庁、東京都立大学、東京都立病院などでの実施
2	千葉県	千葉県庁、千葉県立大学などでの実施
3	埼玉県	埼玉県庁、埼玉県立大学などでの実施
4	茨城県	茨城県庁、茨城県立大学などでの実施
5	栃木県	栃木県庁、栃木県立大学などでの実施
6	群馬県	群馬県庁、群馬県立大学などでの実施
7	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
8	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
9	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
10	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
11	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
12	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
13	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
14	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
15	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
16	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
17	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
18	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
19	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
20	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
21	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
22	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
23	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
24	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
25	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
26	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
27	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施

No.	実施地域	概要
28	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
29	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
30	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
31	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
32	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
33	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
34	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
35	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
36	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
37	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
38	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
39	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
40	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
41	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
42	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
43	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
44	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
45	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
46	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
47	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
48	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
49	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
50	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施

No.	実施地域	概要
51	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
52	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
53	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
54	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
55	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
56	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
57	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
58	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
59	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
60	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
61	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
62	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
63	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
64	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
65	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
66	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
67	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
68	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
69	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施
70	東京都	東京都庁、東京都立大学などでの実施

(加藤)

どうもありがとうございました。国のESTに対する取組みについてお話しいただきました。京都議定書の目標を達成していく、さらに長期的な目標を達成していくというためには、先ほど申し上げましたように、交通体系の方の対策とともに、むしろ自動車の技術、あるいは燃料の技術、そちらの方がかなり大きなウェイトを占めるとも言えます。極端に言えば、そちらの方でやっていただいたら、こういうフォーラムをやる必要がないということになるわけですが。その辺り、今どういうふうな自動車業界の方が頑張っておられるのか。その辺の状況を、今日は自動車工業会の大野さんが来ておられますので、コメントをいただきたいと思っております。お願いします。

(大野)

2010年に向けた運輸部門という話に限って申し上げますと、今、桑田課長さんおっしゃったように、増加していたのが右肩下がりに舵を切ることができたということで、第1ステップとしては、良くやったなという気がしております。特に諸外国へ行くと、日本は運輸はうまくいってますねとよく言われるので、今のところは良かったなと思っています。燃費もかなり改善しましたが、やはり削減分の半分ぐらいじゃないでしょうかね。残りの半分は、さっき総力戦という話がありましたけど、既に総力戦でやっているから、これだけ舵が切れたんだと思っています。2020年、30年という中長期の話、今後どうなっていくかと言いますと、まだ舵切ったといっても、90年比プラス17パーセントぐらいございますから、延々と下げていかないといけないわけですね。それは、やはり車業界も燃費向上にこれからも努力いたします。従来車で、2010年、15年、20年ぐらいまでは、燃費どんどん良くなるんじゃないかと思うんですが、やっぱり機械物でございますので、限度がございます。その先は、やはりクリーンエネルギー車等々に期待しているわけでございます。今各社相当開発に力を入れているわけなんです。そうやって、車の燃費もどんどんこれからも良くしてまいります。大雑把に言って半分ぐらいは、他の「エコドライブ」「交通対策」いろんな総力戦でやらないと、「クールアース50」のような世界には対応できないんじゃないかと思えます。言い換えますと、ESTというのは相当重要なプログラムではないかというふうに思っております。

(加藤)

どうもありがとうございました。ということで、このフォーラムはやっぱり必要である。これをきちっとやっていかないと、自動車メーカーさんに頑張ってもらっただけでは足りないということです。わたしが、これと同じことを言ってもあまり説得力がないんですが、自動車メーカーの立場から語っていただくと、納得いただけるんじゃないかと思えます。ということで、これから地球温暖化対策は、何十パーセント減という形でやらなければいけない。そのために交通部門で何ができるかということ、真剣に考えて実行に移していかなければいけないということで、ESTモデル事業が今、27の都市で行われているということになります。その中で、既に良く紹介されているところとか、あるいは、逆に、こういう言い方をしてはいけないんですが、展望があまり見出せなさそうところは、今回はご遠慮をいただくことにしました。結構頑張っていて、結果が出てきそうなんだけれども悩んでおられるというぐらいのところをお願いしたいと思えました。そうやってしまって良かったか分かりませんが、八戸市さんをノミネートしたということになっています。八戸市さんは、17年度の選定ということで、今年取組みの2年目に入っています。八戸市役所の石黒さんの方から、取組みの方ご紹介いただきたいと思えます。よろしく願います。

(石黒)

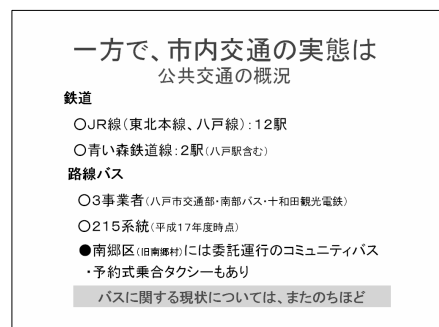
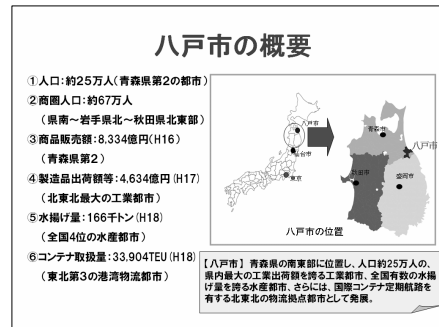
八戸市の石黒でございます。どうぞよろしくお願いたします。本日は、うまくいってない地方都市の代表ということで、事例を紹介しろというふうにご指名いただいたんじゃないかというふうに思っております。当市で実施しております EST モデル事業につきまして、ご報告させていただきます。

EST 事業のご報告に入ります前に、若干当市の概要をご紹介します。当市は青森県の南東部に位置しております。人口は約 25 万人、北東北最大の工業都市でございます。また、全国有数の水産都市、あるいは、国際コンテナ定期航路を有する物流拠点都市でございます。

ちなみに、当市は北緯 40 度 33 分に位置しております。ニューヨークなどの都市と同緯度でございます。北東北にありながら、積雪量が少ないというところが大変大きな特徴となっております。

交通アクセスでございますが、陸海空の交通インフラが充実しております。特に平成 14 年 12 月に開業いたしました東北新幹線「はやて」によりまして、東京まで約 3 時間で直結しております。

次に、市内の公共交通の概況でございますが、鉄道は「JR 線」と「青い森鉄道線」。路線バスは 3 事業者がおります。バスに関しては、後ほど再度ご説明いたします。



当市では、「環境先進都市」の実現をうたって「環境基本条例」を平成16年12月に制定しております。ただ、どちらかと言いますと、資源循環、あるいは、ごみ減量といったところに重点を置いておまして、正直なところ、運輸部門における環境対策は不十分であると言わざるを得ません。当市のバス分担率は約15パーセント弱でございまして、地方都市といたしましては、高い方ではないのかなと思います。自動車登録台数は、この10年間で2割ほど増えている一方で、乗合バスの利用者数につきましては、4割以上も減少しております。決して環境に優しい交通環境にあるというふうには、ちょっと申し上げられません。

平成17年10月には、当市が主催いたしまして、「公共交通及び地球温暖化対策」をテーマとしたセミナーを開催しております。全国から150名を超える皆さんに参加していただきました。本日コーディネーターをお務めの加藤先生からも貴重なお話をいただいております。

東北運輸局のお勧めもございまして、セミナーの開催と並行いたしまして、「環境行動計画モデル事業のEST部門」への応募の準備を進めました。仙台市さんに続きまして、東北で2番目の地域選定を受けました。

当地域でのEST事業でございしますが、公共交通の再編・再構築及び道路環境の整備等を進め、環境負荷の低減を図ることを計画の骨格としております。

「施策の構成」でございしますが、大まかに、ご覧の4つのカテゴリーで構成しております。それぞれの施策に連なる各種事業につきましては、当市のほか、国・県・バス事業者およびNPO法人等多様な主体が取り組んでおり、その横断的な連携によりまして施策

環境政策に対するスタンス

「環境先進都市」の実現をめざして
環境への負荷の少ない持続的に発展することができる
環境先進都市八戸をつくりあげていくため、
「八戸市環境基本条例」を制定(平成16年12月)

ところで、運輸部門の環境対策は？

モータリゼーションの進展	10年間で2割増!
市内自動車登録台数	H7:15.1万台→H17:17.8万台
乗合バスの利用者数減少	10年間で4割減!
市営バス輸送人員	H7:1410万人→H17:832万人

プレEST事業として

「公共交通から考える
環境『そしてまちづくり』」をテーマに
平成17年10月、八戸市主催で
『都市交通再生&地球温暖化対策
セミナーin八戸』を開催

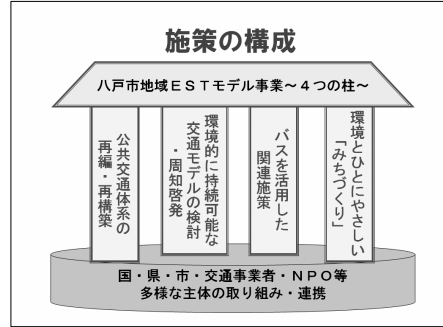
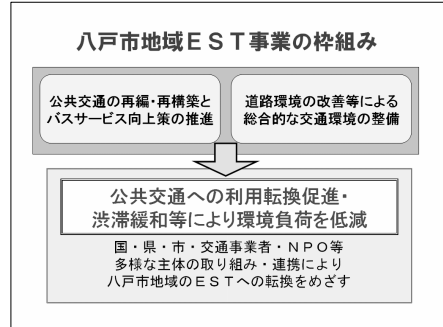
本日のコーディネーター加藤先生にもご登壇いただきました

そして、EST事業へ

- 国土交通省環境行動計画モデル事業(EST部門)に応募
- 平成17年12月、地域選定を受ける(東北地方で2番目)

◎テーマ:
「環境先進都市～八戸」の理念に相応しい環境的に持続可能な交通(EST)への転換

◎事業実施期間:
平成18年度～平成20年度



を推進しております。

施策の1つ目は、「公共交通の再編・再構築」でございます。施策の内容につきましては、生活交通再編モデルの検討など4つの施策でございます。

2つ目は、「環境的に持続可能な交通モデルの検討・周知啓発」でございます。施策の内容につきましては、ご覧の2施策でございますが、「トランジットモール」の社会実験を、平成17年、18年の2回実施しております、各種課題の検証をしております。

施策の3つ目に、本市交通部が主体となり取り組んでおります、バスを活用した関連施策を掲げております。ここでは主にサービス面の向上による利用促進対策をメニュー化しております。

施策の4つ目は、「環境とひとに優しいみちづくり」でございます。ここでは、平成20年度までの事業期間内に完了が見込まれる道路改良工事や歩道整備などをメニュー化しております。

主な取組みを幾つかご紹介いたします。1つ目は、東北運輸局さんの「公共交通活性化総合プログラム事業」といたしまして、市内の不採算路線を対象にいたしまして、実証実験を実施したものでございます。地元の学校法人の協力を得まして、スクールバスとその運転手を、いわば地域の資源と捉えまして、これらを活用した実験を行っております。「地域資源を生かし

施策①
公共交通体系の再編・再構築

施策の内容	事業主体
南浜地区・美保野地区生活交通再編モデルの検討(公共交通活性化総合プログラム)	国土交通省、八戸市
南郷コミュニティ交通事業の再編	八戸市
公共交通再生プラン策定事業	八戸市
路線の移管・再編による運行効率化	八戸市、八戸市交通部

施策②
環境的に持続可能な交通モデルの検討・周知啓発

施策の内容	事業主体
トランジットモール導入の検討継続	八戸市
広報、CATV、各種イベント等の活用による周知啓発	環境省、八戸市

施策③
バスを活用した関連施策

施策の内容	事業主体
低公害バス(新長期規制適合バス)の導入	八戸市交通部
環境定期券、こども探検エコバスポートの発行	八戸市交通部
新バスロケーションシステムの導入	八戸市交通部
ITSサービスの利用促進	八戸市交通部、NPO青森ITSクラブ
種差海岸遊覧バス「ワンコインバス・うみねこ号」運行事業	八戸市、八戸市交通部
日曜朝市循環バス「ワンコインバス・いさば号」運行事業	八戸市、八戸市交通部

施策④
環境とひとにやさしい「みちづくり」

施策の内容	事業主体
国道45号八戸南道路の一部区間暫定供用開始	国土交通省
国道45号八戸バイパス(新井田～妙)の4車線化	国土交通省
県道八戸野辺地線の道路改良事業	青森県
歩道整備(くらしのみちゾーン形成事業など)	八戸市ほか

主な取組み その1

持続性の高い地域交通実現のための再編モデル実証実験
(平成18年度東北運輸局 公共交通活性化総合プログラム)



- ・市営バス不採算地域にて、「地域資源」(大学のスクールバス、運転士)を活用し実験運行
- ・1日1往復の無償運行(11月15日～22日の15日間)
- ・期間中12人/日の利用


結果として・・・

- 市営バスの路線廃止凍結 → 再編は一旦見送りに
- 地域資源の活用・・・運営体制の仕組みづくりの議論が不可欠

ていかに持続させていこうか」という命題の下に実施した実験でございましたが、住民主体の運営体制の仕組み作り、あるいは既存のスクールバスを活用することの制度的な制約などが今後の課題として残ったところでございます。

次に、本市交通部が商品化した「こども探検エコパスポート」をご紹介します。この取り組みは学校の休み期間中における、いわゆる1日フリーパスでございますが、次代を担う小学生にバスに乗る楽しさや便利さを知ってもらいまして、「環境に優しいバスの有益性をアピールしよう」というコンセプトで実施いたしました。

主な取り組み その2
こども探検エコパスポート (市交通部自主事業)



- ・平成19年7月から小学生を対象に販売(1枚100円)
- ・夏・冬・春の休み期間中、市営バス全路線を1日乗り放題
- ・販売実績: 約1200枚(7~12月)

目的

次代を担う小学生にバスに乗る楽しさや便利さを知ってもらい
⇒ マイカーに過度に依存しない「環境にやさしい交通」をアピール

周知啓発事業といたしまして、地元のケーブルテレビを活用したメディア戦略を試みております。昨年の2月から3月にかけて、環境省さんの事業を受託した環境系のNPO法人が、ESTをテーマにした自主制作番組を企画し放映しております。またご覧の映像は本市環境政策課の職員が出演するレギュラー番組、この中でオリジナルキャラクターのエコレンジャーが、さきほどのエコパスポートをPRしている模様でございます。

主な取り組み その3
CATV(八戸テレビ放送)による周知啓発事業



- ・平成19年2月に環境省事業で受託したNPOがESTをテーマにした番組「市民・環境にやさしいバス」を制作・放映
- ・市企画番組「エコレンジャーとエコな仲間たち」でも、「環境にやさしい交通」を話題に

平成19年8月には「エコレンジャー」が「こども探検エコパスポート」をPR

次に、本市の路線バスを取り巻く課題についてお話しさせていただきます。他の自治体さんでも同じような問題を抱えているのではないかと思われますが、本市でもモータリゼーションの進展等により、多くの運行系統が不採算となっております。路線バス事業は行政からの補助なしでは持続維持できないというような状況でございます。また市内のバス路線は、中心街から放射状に路線網が形成されております。市内居住地の約9割以上がバス停から半径500メートル圏内にあると、そういうような過剰なサービスが逆に災いいたしまして、目的地や経路地が分かりにくい複雑な系統の非効率な運行形態となっていることも課題になっております。こうした実態につきまして、加藤先生からは「総花的だけど華がない。たくさんバスが走っているんですけども、利用者はそれを実感できないような状況になっている。」というようなご指摘をいただいております。

八戸市における路線バスの実態
「総花的だけど華がない」by加藤准教授

- 全系統の3/4が不採算系統
 - ⇒ 民営路線の大半が国・県・沿線市町村により欠損補助
 - ⇒ 市営路線には一般会計から約6億円の繰り入れ(H18)

事業者の企業努力には限界。だが市の財政も・・・

- 市内居住地の90%超がバス停から半径500m以内でカバーされているが、複雑な系統になっている
 - ⇒ 利用者にとって目的地や経路地がわかりにくい
 - ⇒ 幹線区間でほぼ同時に複数の便が運行されるなど、過剰に運行されている

「集中と選択」・・・便利にみせる工夫が必要

このような背景もございまして、平成 18 年 9 月、各界の有識者からなる委員会を設置いたしまして、「持続可能な乗合公共交通のあり方」をテーマにご検討いただきました。昨年 3 月には「八戸市公共交通再生プラン」として取りまとめております。

主な取り組み その4
八戸市公共交通再生プラン策定事業

- ・平成18年9月、策定委員会を設置
 - ⇒平成19年3月、プランを策定
- ・乗合公共交通の持続可能な供給により、市民の移動を適切に確保するため、2つの「戦略」を設定

【戦略1】 バス路線網の幹線軸を設定し、サービスの充実と運行の効率化を図る

【戦略2】 市民のモビリティ（移動のしやすさ）を持続的に確保する仕組みをつくる

そして、喫緊に取り組むべき具体的な施策として、ご覧の3つのアクションプランを設定しております。

主な取り組み その4
八戸市公共交通再生プラン策定事業

- ・2つの戦略」を実行に移すため、喫緊に取り組むべき具体的な施策を3つの「アクションプラン」として設定

- (1) 八戸駅線の共同運行化
- (2) 地域公共交通会議の設置
- (3) 地域協働型公共交通システムの導入促進

ここでアクションプランの1つでございまして「八戸駅線共同運行化プロジェクト」についてご紹介いたします。当市の中心街は、新幹線八戸駅からバスの運行距離にいたしまして約6キロから7キロのところに位置しております。現在、この間を各事業者がそれぞれ任意のダイヤ・ルートで運行しているわけですが、平成 17 年度のダイヤでは、全系統合わせまして1日約 150 往復の路線バスが走っておりました。当プロジェクトは、市内で最も過密で非効率な運行形態となっている、この八戸駅線の運行の効率化を図ろうとするものでございまして、

八戸駅線共同運行化プロジェクト
「競合」から「共生」へ

現 状	4月以降
<ul style="list-style-type: none"> ・約150往復/日の運行本数 ・各事業者がバラバラに系統・ダイヤを編成 	<ul style="list-style-type: none"> ・2社2系統のダイヤを平準化(10分間隔のヘッドダイヤに) ・共通定期券も発行予定

約3割の運行効率化の見込み ⇒ 環境負荷低減も！

当プロジェクトは、市内で最も過密で非効率な運行形態となっている、この八戸駅線の運行の効率化を図ろうとするものでございまして、首都大学東京の吉田樹先生にコーディネーターをお願いし、関係事業者にも同じテーブルで検討に参加していただきました結果、本年の4月から、市交通部と民間事業者1社の2事業者による共同運行化が実現する運びとなっております。他都市では既に行われていることとは思われますが、当市にとりましては、バス事業者同士の競合の歴史から共生の一步を踏み出したところでございまして、なお共同運行化によりまして、現行の3割程度の運行の効率化、合理化が図られるものと見込まれております。コスト的にも環境的にも負担が軽減されるものと期待しているところでございまして、

ここで、これまで EST の各事業を進める中で、特に公共交通の方向性に関して感じたことを申し上げます。LRT の導入等画期的な取組みに踏み込める自治体は、今般の財政状況を考えますと中々に多くはないと思われまふ。そこで、既存の路線バスの再生、あるいは有効活用が問われるわけですが、バス事業者も苦しい台所事業にございます。いわば事業者もあるいは自治体そのものも、経済的な持続性を高めないと、環境的に持続可能な交通の実現は非常に難しいのかなと考えております。当市におきましても、廃止路線の代替交通手段といたしまして、「コミュニティバス・タクシー事業」を実施しておりますが、単に行政が事業者に委託するのではなく、受益者負担のあり方をはじめ、市民と事業者、行政との共同の役割分担を考えていかないと、本当の意味での地域に根ざした持続性を維持できるものにはなっていないのではないのかなというふうに感じております。地域住民自ら公共交通をつくり、守り、育てる環境を整えることが、公共交通への利用転換にも繋がり、市民レベルでの EST 普及に結びつくのではないかと思います。

**環境的にも営業的にも
持続可能な交通をめざして**

- ◎地方財政が厳しい中、バス事業者の体力そのものが「持続」しないと、環境も「持続」できないのでは？
 - ⇒地方のバス会社は新車購入もままならぬ現実
 - ⇒バス会社同士、客を取り合ってる時代ではないのに...
- ◎LRT導入・ICカード導入など羨ましい話だけれど...
 - ⇒中小自治体...新規の財政投入には高いハードル
 - ⇒むしろ今走っている路線バスをどう「再生」させるか
- ◎EST...市民レベルでの意識啓発もさることながら、「協働型」公共交通の仕組みづくりも必要
 - ⇒従来型の欠損補助や行政委託の代替バスで十分か？
 - ⇒地域の意思決定をどう吸い上げるか？

ここでは、地方からの問題提起ということでコメントさせていただきます。当市の場合、EST の地域選定を受けてはおりますが、運輸部門における環境対策につきまして、専門的かつダイナミックに推進できる体制になっているとは、正直申し上げられません。また環境負荷の改善目標であったり、フォローアップにつきましては、専門的な知識がないまま、どう客観性を担保して良いか悩んでいるところでもございます。有識者の方々が指摘されているところでもございますが、多くの自治体において、今だに公共交通に対する「ノウハウなし」、「人材なし」、といった実態があるのではないのかと思います。また路線バス等の公共交通に対する取組みは、今や地方が主体と、そういうトレンドになりつつありますが、現在の地方自治制度の枠組みの中で、自治体固有の業務として、市民の皆さん、あるいは、自治体自身から認知されているのかという疑問があります。そういう意味では、今回の EST モデル事業の普及推進が、地方自治における交通、環境政策の位置付けを考えさせる契機になることを期待しているところでございます。

EST普及に係る根源的な課題とは

そもそも... 我が八戸市もそうですが

- 公共交通対策、殊に運輸部門の環境対策を多くの地方自治体が固有の業務として認識しているか？**
 - ⇒ 専門のノウハウ・スタッフを持たない現実
 - ...正直、自信がもてない改善効果数値の目標設定・実績検証
- 公共交通対策は、地方自治制度や地方財政制度において「普通のもの」とみなされているか？**
 - ⇒ 路線維持補助や低公害バス購入費に対する特別交付税は制度化されているけれど...バス対策は特殊な財政需要？
 - ⇒ 補助金・交付税=必ずしも財政・人事を説得する材料とならない
 - ...首長の特命でもない限り、ダイナミズムを発揮できない？

ESTモデル事業が、地球温暖化対策という視点にとどまらず、地方自治における交通・環境に対する考え方を問う契機となれば！

わたくしからのご報告は以上でございますが、最後に当市の観光 PR を少しさせていただきます。約 800 年の歴史がある郷土芸能、国の重要無形民俗文化財にもなっております「八戸えんぶり」が、来る 2 月 17 日から 20 日までの 4 日間、当市中心街をメイン会場

2月17日開幕！「八戸えんぶり」 ローカル・グルメ！「八戸せんべい汁」

はちのへの観光

名勝地！「種差海岸」 日本一の山車祭り！「八戸三社大祭」

八戸市における EST モデル事業 **《Fin》**

に開催されます。この時期八戸市にお立ち寄りの予定のある方は、是非この「えんぶり」をご覧くださいと思います。これで終わります。どうもありがとうございました。

（加藤）

はい、ありがとうございました。何年かしますと、この八戸市の観光の中に「EST」が入ってくることを楽しみにしたいと思っています。八戸市さんはこれから結果が出てくるということになります。まだいろんな取組みをしていかなければいけないということですね。それにあたりまして、報告を聞いていただいたご感想やコメントについて、他のパネリストの方から伺いたいと思います。まず谷口先生ですが、先生はいろんな所で、モビリティ・マネジメントの取組みをやっておられてまして、わたしも深くお話を聞きたいといつも思っているんですが、いつもお忙しそうで、中々お話が伺えないので、この機会にお話をお聞きしたいと思います。この八戸市の状況についてお聞きになって、どのようなご感想あるいはコメントをお持ちかお聞かせいただけますか。

（谷口）

はい。まず感想的になってしまうのですが、ここに「施策の構成」という4つの柱があって、その内の1つに「周知啓発」というのが入っているんですね。周知啓発が1施策なのではなく、各施策について周知啓発が1つ1つ必要になるのが当然と思うんですよ。例えば、「トランジットモール」のことをするのであれば、それに対する周知啓発をきちんとやらなければいけないし、「環境定期」、これも非常におもしろい取組みだと思うのですが、これに対する周知啓発もきちんとやっていかなければいけない。そういう意味で、いろいろな施策をしているのですが、全部ばらばらにやっているイメージがあります。せっかくやっているんだから、それを全部まとめて、「こんなことやっているよ」というのを、一人一人とコミュニケーションしていくというようなモビリティ・マネジメントが、必要なのではないかなと思いました。というのが1点です。それと、行政の方や事業者の方が頑張るというのはもちろんそうなのですが、もうちょっと、市民の方々にももちろん頑張ってもらいたかねばならない。そういう意味で、意識啓発のためには安上がりでできるような、例えば転入者に対して情報を配るですとか、大学や市役所という組織を対象としたモビリティ・マネジメントを、あるいは企業の組織を使って安上がりに実施できるモビリティ・マネジメントをやるのかですね。そういう工夫もあっても良いのではと思いました。以上です。

（加藤）

ありがとうございます。いろいろ出ましたね。役に立ちそうな話がいっぱい出てまいりました。次に浅野さんですが、わたしもいろんな所でお会いしてまして、環境のことについていろいろ取り組んでおられる主婦ということなんですが、ただの主婦とは思えない、パワフルに活躍されている、「スーパー主婦」と、わたしは勝手に呼んでおります。今日は「環境

カウンセラー」という肩書きになっています。あと、始まる前に浅野さんから、会場に女性あまり居ないねという話があって、その時にわたしが思ったのは、「だから EST って中々できないのかな」という気もしたんですね。浅野さんが、環境問題に取り組んでおられて、あるいは今のお話をお聞きになって、どのようなコメントをお持ちかお聞かせいただけますか。

（浅野）

まず八戸さんの事例を伺いまして、「市の取組みその2」に、「こども探検エコパスポート」のご紹介がありました。これはとても魅力的だなと思ったところです。確かに EST は長期ビジョンということですが、バックキャストイングで考えますと、加藤先生も言われたように、今から粛々とやらなければいけない。そうなりますと、運転免許を持っていない交通弱者といわれている 18 歳未満のお子さんたちも、ターゲットとして含まなければいけない時代になってきていると思います。今回の資料の中に、1 枚まったく EST と関係ないパンフレットが入っています。これは、環境省さんからシンポジウムの事務局に送っていただいたものですが、わたしは今、NHK の「どーする？地球のあした」という環境教育番組のウェブで、子供たちから寄せられた質問の回答者を務めさせていただいております。日々いろんな質問が届きます。僭越ですが、カテゴリーは地球温暖化とエネルギーです。昨日届いた質問は、「ストップ温暖化に向けて、浅野さんがやっていることは何ですか？」というものでした。ちょうどわたし頭の中に EST がありましたので、「わたしはガソリンを月に 2 回入れていた、満タンにしていたのを、今では 1 回に減らしています。」と回答をさせていただきました。この回答は、ここ 1 週間ぐらいでウェブにアップすると思います。1 週間前には、「環境省は、どうしてストップ温暖化の方針を出さないの？」というような手厳しい質問も、全国の子供さんから来ています。毎日のように温暖化に関するニュースが流れていますので、子供たちも自分たちのことと思うようになったようです。一方で、わたしは豊田市民として、27 の EST モデル事業のうち、16 年度から始まっている所に住んでいる者の一人です。豊田市にはいろんな施策があります。市民の一人として手ごたえとして感じているのは、例えばエコドライブの宣言をウェブでしますと、このようなステッカーがもらえます。これを車に貼ります。わたしは今日のためにこのステッカーを 1 枚もらってきたんですけども、エコシールという本当に小さなインセンティブですが、20 枚貯めると 100 円としてお買い物に使えるシールも一緒にいただきました。また、「豊田おいでんバス」が昨年 11 月から走り始めました。豊田市は 2005 年に合併して、愛知県で一番広い、918 平方キロメートルのとても広いまちになりました。合併した旧小原村や旭町、稲武といった所は、高校生がその町から公共交通で学校に通えないため、高校生になったら下宿を余儀なくされています。その点、地域を結ぶ、拠点を結ぶ省 CO2 型のバスがあるのは、やっぱりうれしいなと思います。市民の立場で考えますと、市民の積極的な関与、コミットメントがない限りは、持続可能な交通社会はないんじゃないかと思います。そのためには、人々の中にわくわく感も必要と感じているところです。

（加藤）

ありがとうございました。本当にその通りですね。豊田でもいろいろやっていますけれども、それが、市民にどういうふうに浸透しているかということと考えたら、まだまだやることがあるのかなという感じもしますね。続きまして、大野さんですが、八戸はバスもいっぱい走っていますけれども、やはり、それだけで交通を賄うということは全くできないわけで、自動車がずっと主役であり続けるというのは明らかであります。そういうことを考えますと、メーカーのお立場としても、こういう地方都市でどういうふうに乗るべきか、あるいは、どういう車を供給していくべきかということについて、いろいろとご意見が出てくるんじゃないかと思うんですが、その辺りからコメントいただけますか。

（大野）

やはり、どこでも、燃費の良い車を選んでいただくとか、いろいろございます。八戸さんは、どちらかというとならぬ北の方の地方でいらっしゃいますので、「エコドライブ 10 か条」の中で特に北国で役に立ちそうなポイントを2つご紹介したいと思います。啓発をいろいろやっていただくと、他の市でも役に立つのではないかと思います。まず1番目ですが、暖機運転は最近の乗用車では必要ございません。水温計が真ん中なるまで待つただかなくても、エンジンをかけたら直ぐスタートしていただいて結構でございます。これはあまり知られていないんですが、結構効きます。それから2番目です。昨年の12月に、ある新聞の読者の投書欄で見つけたんですけども、秋田の女性の方が、「わたしはエコドライブをしているので、寒くても暖房の温度設定を一番クールにして運転しています。」という投書をしていました。実は、普通の車ですと、暖房の設定温度を低くしても、ほとんど燃費に効きません。わざわざ寒い思いをされて非常にお気の毒だと思ったんで、新聞社に問い合わせましたら、非常に親切に訂正記事を載せていただきました。冷房は大分効くんですが、暖房は暖かくしていただいても、温度は関係ありません。クールビズと違って、エコドライブは難しいものですから、わたくしどもお役に立つところがもしあれば、ご協力したいと思います。その辺もよろしくお願ひしたいと思います。

（加藤）

ありがとうございます。よく問題になることですが、環境問題というのは、皆さんに分かっていただくこと自体も大事なんですけど、正しい情報を出すということも、もう1つ大事です。環境問題というのは、EST がらみでもそうですけれども、全く効かないこと、あるいは逆効果になることを、実は一生懸命やっているということもありますので、これはきちっとチェックしていく必要があると思います。わたくし自身は、CO2 削減ができる政策とは何かということの研究している人間なので、そういうところでもアウトプットしていきたいと思っています。それから桑田さんですね。八戸市さんは今苦勞されていると、一生懸命頑張っていますという話なんですけれども、そういう状況の中で、この EST

モデル事業の現状、その他の自治体も含めて、今どのような状況なのか。あるいは、八戸市さんに対して、どういう手助けができるか。手助けを長くしゃべっていただけると、一番良いんじゃないかなと思います。よろしくお願いします。

（桑田）

ESTは、27の地区で取り組んでいただいておりますけれども、確かにすべてがすべてうまくいっているということではなくて、いろいろと本当に場所々々で、それぞれの状況で苦労される中で、本当に担当者の方にご努力いただいているというふうに思っております。そういった中で、わたくしどもも、実際に事業やっていたりしている方から伺うところによりますと、やはり、幾つかご要望が出てきておまして、その代表的なものをご紹介します。1つは、モデル事業という位置づけ上、やむを得ないのかも分かりませんが、どうしても先進的な事業を中心に採択するというようにしてきておりました。そうではなくて、普及促進的なものにだって、もっと目を向けるべきだとか、きちっと支援すべきではないかといったご意見がございます。また、モデル事業という制約の中で、実際に事業をやる期間が短すぎる、とてもあわただしくて、事業なんかやっておられないというご意見もがございます。あるいは、事業効果を算定するにも結構一苦労なので、そういった調査に関して支援してもらえないだろうか等々、ご意見をいただいております。今後わたしどもとして、ESTをどのような形でご支援していくかということについては、後ほどご説明の機会があるかと思いますが、若干先走って申し上げるとすると、今申し上げたような、各地域のご要望を踏まえまして、より使い勝手を良くするといったことも含めて、環境省あるいは警察庁さんと連携しながら支援していきたいというふうに思っております。そういった中で、例えば、今八戸市さんの方で困られている点ということで、例えば目標設定等についてもノウハウが中々ないというふうなご指摘もございました。目標の設定の仕方だとか、CO2の削減の効果の算定方法などといった、それに関する情報、ノウハウについても、先進事例から整理した上で、皆様方にもきちっと提供させていただきたいと思っております。あるいは、そもそも公共交通政策自体が、自治体の業務としての位置付けが、いま1つ明確はでない面があるというふうなご指摘もございました。やっぱり、公共交通政策というのは、今後ますます重要になるかと思っておりますけれども、それにつきましても、昨年、そういった公共交通の活性化に関する法律ができましたので、それを踏まえて、支援してまいりたいと思っております。その際、まさに今日総力戦という言葉が、何度も何度も繰り返しておりますけれども、地域ごとに、住民の方だとか、交通事業者の方々、行政の方々、そういった方々が集まって議論していただいて、総力戦として、こういったことをやりたいという、そういった部分を、特に重点的にご支援させていただければなといったことを考えております。是非お使いいただければと思います。以上でございます。

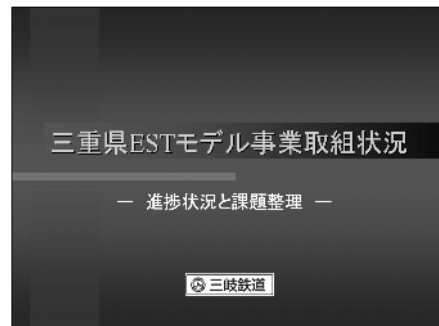
（加藤）

ありがとうございます。先ほどお話しいただいた時に比べると、なんか桑田さんの語調

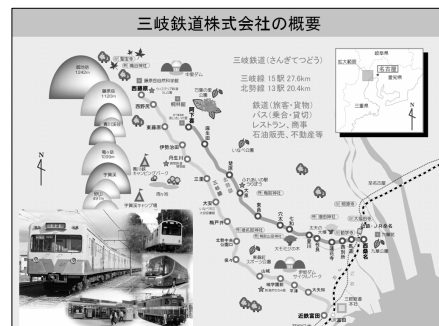
がちよつと思いが入ってきているかなと、段々雰囲気出てきたかなと思っています。石黒さんにも、このご感想を後でまた伺いたいと思いますので、よろしくお願いします。自治体の取組みというのは、いろいろあるわけですが、日本では、公共交通は、ほとんどの場合、事業者が独占という形でやってきているわけです。その事業者の皆さんにやる気になっていただかないと中々変わらないということも現実です。極論では、それに任せておいては中々できないので、公営とか、補助で丸抱えするとか、そういう選択肢もあるのかもしれません。一方で、事業者の中には、いやそうじゃなくて、うちがそういうことは一番良く知っているから、うちがやっておくのが一番良いんだとお考えの所もあります。今日の三岐鉄道さんが、そういうふうにお考えなのかどうか分かりませんが、わたし自身、EST ということを実質的な結果を出しているという観点から見て一番頑張っている事業者は三岐鉄道であると考えております。三岐鉄道さんは中々こういう所でお話する機会がなかったんじゃないでしょうか。一体皆さんどこを見てるのかなと、ずっと思っておりました。わたしが司会になった以上、是非三岐さんに来ていただきたいと思っておりました。そういうことで、日比さんに今日来ていただいて、取組みをお話ししていただきたいと思っております。ちなみに三重県は、平成 16 年の EST モデル事業の選定ということになっておりまして、三岐鉄道さん以外にも、三重県の中でいろんな取組みが行われておりますけれども、三岐さんの取組みを中心にご説明をいただきたいと思っております。では、よろしくお願いいたします。

(日比)

皆さん今日は。三岐鉄道の日比でございます。



まず、EST モデルの説明に入る前に、皆さん、わたしどもの三岐鉄道が、どこにあるのか、一体どんなことをしているのか、ということをご説明をさせていただきたいと思っております。わたしどもは三重県の北勢の方、四日市、桑名、いなべ、東員町で営業しております。桑名なんかは、最近名古屋圏で住宅事情も良くなってきました。その中で、下の黄色い線が三岐線、これは従来から、わたしどもが、もう 80 年弱営業しているところです。それと、上のオレンジ色の西桑名から阿下喜という線については、15 年の 4 月大手の「近畿日本鉄道さん」が、廃線をしたということで、届出を運輸局さんにされました。ただ、沿線の住



民さんの強い要望ですね、どうにか残らないかということで、わたしどもの従来からの三岐線のエリアということもあって、お引き受けをしました。それで三岐線についてはですね、「東藤原」という、上から3番目にあるんですが、そこで太平洋セメントさんが採掘をしておられますセメントを四日市の方へ運んでおると。日本で私鉄で貨物を運んでいるのは、わたしどもだけという珍しい鉄道でございます。それと、その上のオレンジの北勢線については、ナローゲージと言いまして、特殊狭軌の鉄道でございます。これも日本に2路線。それともう1つ観光路線として黒部のトロッコ電車ですかね、その3路線があるだけと、これもまた珍しい鉄道でございます。それで、やはり皆さん、鉄道、常にそうなんですけれども、今少子化等で乗客が減っております。それで、わたしどもは、下の沿線の星印が付いてるんですけれども、上からいきますと「西藤原」という所に「ウィステリア鉄道」というのがありまして、これはミニSLを走らせてですねお子さんに楽しんでいただいています。それと、5つ目に丹生川駅というのがありまして、これは「貨物鉄道博物館」といまして、貨物列車、貨物貨車、それを静態保存しておるということで、これも日本に、わたしどもしかありません。これは鉄道マニアのボランティアで運営されています。それと、上の北勢線について、阿下喜では、先ほど申し上げたナローゲージ、これ軽便鉄道と言うんですけれども、「軽便鉄道博物館」というのを、地域の皆さんに自主的にやっていただいているというような会社でございます。

さて、EST 事業にですね、どのように取り組むようになったかと申し上げますと、平成 15 年、これは三重県さんが、全国に先駆けて地球温暖化対策ということで、「三重モデル」というのを開始されました。ちょうど北勢線をわたしどもが受けたのが 15 年ということで、それに鉄道事業者として参画をさせていただきました。それで、16 年に、今までいろいろお話が出

ている EST の事業が開始されました。それに、三重県さんと協調して、手を挙げさせていただいて、初年度の 11 事業の中に入れていただいたという状況です。具体的には、どういうことをしているのかということをお申し上げますと、主にですね、上側の北勢線、このリニューアル。今まで廃線に近くなった鉄道でしたので、ほとんど整備もされておられません。リニューアルということで、EST モデルには採択されたものですね、わたしども鉄道事業者がリニューアル計画通りに駅を新しくしたいから、周りにパークアンドライドの駐車場をつくっていただくよう沿線自治体をお願いをしているという状況で進めております。それで、どのように目標を設けたら良いかということなんですけれども、一応各駅から、先ほど見ていただいた上側の各駅から西桑名までの距離。これで算出しようと。それは、例えば、真ん中の方の「東員」というところからですね、西桑名へ行っていただくお客様。これは無料の駐車場をつくっておりますので、その駐車台数で、お客様が 1 台あたり 1 人乗っていただいて往復の距離を換算をして、年間 273 トン減らそうじゃないかとい

三重県ESTモデル事業概要

鉄道整備・駅周辺整備事業と連携し、鉄道・バス利用者の利便性を高めながら、集中的に普及啓発やパーク・アンド・ライドを実施することにより、環境負荷の小さい交通への転換を促す。

さらに、その方法の検証と地域交通計画を提案し、実践活動の定着と拡大を図る。

対象エリア：三重県北勢地区（四日市・桑名・いなべ・東員）

目標

平成19年度までに対象エリアCO2排出量を年間273t-CO2削減(事業実施前との比較)

2023年1月17日現在(単位：t-CO2)

うことで取組みを開始しました。

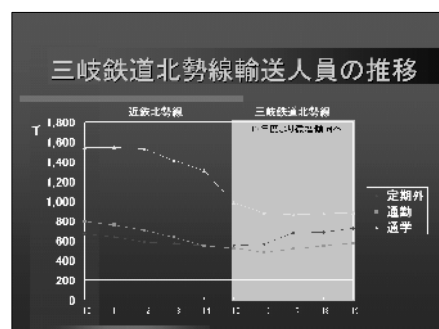
それで連携事業としましては、いろいろ書いてございますけれども、一番のメインがパークアンドライドの駐車場ということですね。これは、まちづくりの交付金等の事業と一緒に進めていこうということをメインにやっております。今まで北勢線には駐車場は1台もございませんでした。それで2年間の間にですね、右は在良駅の7台から、一番上は阿下喜駅の21台まで、これを2年間で整備しました。鉄道の設備を2年間で、国交省さん、県、市、町、それをひっくるめて補助をいただきながらつくるということは、今までかつてなかったんじゃないかと思います。それ程、国交省さんはじめですね、地方公共団体の皆さんにはお世話になっております。



それで、まずですね、他の事業では何をするんだというので、先ほど駐車場も申し上げましたけれども、時間を短縮すること。一番上の阿下喜駅から西桑名駅まで52分かかっていたのを42分にしよう。これは非常に難しい問題です。なぜかと言いますと、新幹線の品川駅ができて、名古屋から渋谷、新宿へ行くのに、10分短縮できたというニュースがありました。それを考えると、これだけ20キロの路線で10分短くしようとするのは非常に難しい。これは非常なことで、ましてや国交省さんの認可を受けるとなったらですね、おそらく何十年もかかったろうと。それを3年でやらせていただいたということです。それと、お客様サービスとしては、冷房化。これは1両も冷房車両はありませんでした。それをなんとか24両中の8両ですけれども冷房化を行ったということです。それと、当社の社長のモットーで、駅のトイレは綺麗にすると。それはなぜかといいますと、女の人が寄る駅にしたいということで、待合室とトイレを綺麗にするということです。上の東員駅、あれは運転手と従業員の宿泊施設を兼ねていますので大きな施設になっていますけれども、下の大泉駅、大きな駅のように見えますけれども、一番左端の一角、あれが大泉駅です。あとは、いなべ市さんの「うりぼう」といって、地域の農産物の販売所を併設しているというような状況です。



じゃあ、こういうことでどれくらい輸送人員が増え



たんだということなんですけれども、左の近鉄北勢線の時代は、見ていただくと分かるように、通勤、通学、定期外とも、減少しております。それで、今申し上げたように、無料駐車場、駅の改良、時間の短縮ということを行ってですね、この19年度にやっと上向いてきているかなあと。これも皆さんご存知のように、鉄道の乗車人員が増えるということは、ほとんど考えられない部分の中で、これだけ増えていると。沿線の市町にですね、各駅に無料駐車場を整備していただいたのと、駅の統合、曲線改良と、国交省さんも早く承認をしていただくというようなことで、協力をしていただいたということで、これだけの乗車人員が増えております。

パークアンドライドの駐車場利用率100パーセントというのは、これは、大手スーパー、書店、そのこの駐車場の一角に駅を設けさせていただいて、40台の契約をしたんですけれども、お客さんは40人どころじゃなくてですね、その3倍以上が、その本屋さん、スーパーの駐車場に止めて通勤をされているという状況です。

そういうことですね、先ほど申し上げたように、目標の数字と比較するという事で伸び率を計算しましたところ、年間293トン削減されたということで、一応は当初の目標は達成されたのではないかとということをご報告させていただきます。

最後に今後ということなんですけれども、午前中にですね、藤井先生のご講演をお聞きしまして、わたしどもがやっているのは、構造的な方策なんだということで、今後心理的な方策、コミュニケーション施策、その辺が非常に重要ですね、いくら駐車場、駐輪場を作っても、利用していただく人のモラルもあると思うんです。その辺をですね、いかに高めていくかということが非常に問題かなと思っております。それと、あと沿線の企業さんをお願いするに当たってもですね、中々企業さんに受け入れて貰えない。それは、なぜかという、やはり早さですね。従業員さん自分の自宅から会社までドア・ツウ・ドアで、自動車なら行けるんです。それに対して、企業さんに「お願いします」だけでは中々無理かなと。そこで、どんなインセンティブをその企業さんに与えられるんだということも考えていく必要があるのかなということを思いました。以上でございます。

成果が見受けられる事業

■ 三岐鉄道(北勢線)整備事業
(11ヶ所を以て隣近鉄から譲受後)

- 沿線市町が、各駅に無料P&R駐車場を整備
- 鉄道会社が、駅の統合、曲線改良、行違い設備の整備等で、増便とスピードアップ

→ H17年度乗車人員7.0%増(対前年比)
 H18年度乗車人員2.5%増(対前年比)
 → P&R駐車場利用率 平均100%超(H19.6)

目標達成へ

■ 三岐鉄道(北勢線)整備事業の効果

- P&R駐車場利用率(稼働率)
 目標75% → 結果100%
(鉄道P&R駐車場以外への鉄道利用者も含まれる)

目標算出根拠となる利用率からの伸び率より
 → 年間293t-co2削減されたこととなる。

課題を検討 (通勤交通マネジメント)

- 企業・団体との協働体制の構築
- 企業の取組実施支援とインセンティブの明確化
- 持続性のある取組み(フォローアップ)
- 企業・従業員への啓発(地道な働きかけ)等
- 駅アクセス・イグレスの悪さ
- 運賃の設定
- 公共交通利用促進策の活用

今後の課題について...

リニア工事後の活性化対策、従業員通勤による排出(VV)を従業員に訴えシステムの構築、行政庁の企業及び個人への取組みに対する継続性

(加藤)

はい、ありがとうございます。三岐さんが、何がすごいと思うかということは、もともとやっておられた三岐線にせよ、北勢線にせよ、もう鉄道としては難しい地域だと思うんですよ。でありながら、乗客を増加に転移させている。あるいは減少させない。しかも、そのやり方が、従来の鉄道ですと、駅を増やして乗客を増やしてきたのに、ここでは駅を減らして乗客を増やすということをやろうとしているんですね。駅を減らしても、スピードを早くして、パークアンドライド駐車場を整備して駅勢圏を広げれば、今の車に慣れたお客さんのどれだけかは掴むことができるはずであると。これは、まさに構造的方略にあたるものである。ただ、それはやって、それなりに使われているんだけど、通勤客のようなどころへ浸透をさせる為には、さらに意識付けをしていかなければいけない。心理的方略が必要である。そういうところは、やはり今の交通事業者は非常に苦手というか、意識がないところであるんで、そういうところに自治体の交通戦略も係わってくる。それが、EST にとってなくてはならないものだということです。まさにそれが浮き彫りになったような話だと思います。先ほど八戸市さんがすごい PR をされていましたが、こちらにも行かれて、どういうことをやっているかをご覧になると良いと思っています。そういうことですが、浅野さん、こういう所が三重県にあります。豊田と比較してというと、まずいのかもかもしれませんが、こういう所に住んでいたらどうかとか、どう思われましたか。

(浅野)

そうですね。わたしもこちらに来る前に、三岐鉄道さんのウェブを見させていただきました。様々な、本当に細やかな、そして、ユニークな取組みをされていると魅力を感じた 1 人です。三岐鉄道さんが先ほどおっしゃられたとおりで、少子化でお客様の絶対数が減っている中、いかに顧客を増やすかというのは、特に地方の鉄道の様子を見ますと、頑張れと思う 1 人です。わたしの住んでいる豊田市は、自動車の分担率は 71 パーセントで、名鉄と愛知環状鉄道という第三セクターがありますが、いかんせん鉄道が走っている地域は、市の西側の一部ですので、使いにくいなあと感じています。お話に出てきましたパークアンドライドは、駐車料金が無料ということもありまして、うれしいと思う施策の 1 つです。そして、もう 1 つの事例として、わたしが今日持ってまいりましたのは、「京阪電気鉄道さん」の CSR 報告書です。2007 年度のパートナーシップ大賞の授賞式が、昨年 11 月 10 日に日本財団ビルでありました。こちらは EST の取組みで受賞されたわけではないんですが、京阪電鉄さんと「石坂線の 21 駅の顔作りグループ」が、「点から線へ、線から面へのまちづくり事業」を行われまして、それが全国各地から集まったいろんな事例の中で、グランプリをとられました。どんなことをされているかというと、石坂線には 21 の駅があるんですけれども、そこに NPO と京阪鉄道さんがタイアップして、21 の駅の顔作りをされています。それぞれの駅には、ちょっとした展示スペースが有ります。石坂線の沿線には、たくさん学校の学校が点在していますので、沿線にある小学校や中学校、それから高校、大学までを巻き込んで、そのスペースにさまざまな展示をしていただく。それがきっかけとなり、

今では「青春同窓会号」という電車や、「文化祭号」が走っています。沿線以外の高校生から、自分たちも関わりたいという申し出があり、京阪電鉄の電車を車内だけでなく外側までいろいろと飾るんです。書道があったり美術やイラストがあったり、手作りの物などで、天井から床まで飾っています。もう1つのトピックスは、「青春と電車の初恋」と題し、21駅ありますので、21文字のメッセージという初恋をテーマとしたコンテストも開かれています。去年最優秀賞だったのは、ちょっと言うのも照れくさいんですが、「さよならも好きも同じ駅」というのが選ばれて、それが電車の外側に、どっと大きく書かれているんです。そんなのが毎年走ります。鉄道が地域に密着しているからこそ、地域の顧客は増えなければなりません。石坂線も数年前までは、お客様は微減だったらしいんです。滋賀の町のひとたちは、京阪電鉄さんを「おけいはん」と呼んでいます。町の人たちがこの町の電車を支えたい、好きだから一緒にやりましょうということで、石坂線を中心にまちづくりから始まったんです。今では横ばいから微増にお客様は増えているということです。2008年の京阪電鉄さんのCSR報告書には、パートナーシップ大賞のグランプリをとったことをばっちり載せますと、ご担当者は言われていました。EST というと確かに交通の世界です。交通だけに特化した施策で突き進むのも本線ですが、横道かもしれないけれども、まちづくりや人の巻き込み方も大切だと感じました。持続可能という意味でも、面白く、そして楽しいといった要素が施策に加われば、環境に配慮した交通の普及は進むと思いました。以上です。

（加藤）

はい、ありがとうございました。次に、谷口先生に伺いたいんですが。先ほどの三岐さんのデータ見ますと、定期以外は増えているけれども、定期はあまり増えてこない。要するに買物とか、普通の外出であったら乗る気になるんだけど、毎日というところとまだまだ難しいというのもある。それから、実は三重県では、これ以外にも通勤交通マネジメントの取組みをやろうとしてきた。これは、中々うまくいかないということで、その辺りでモビリティ・マネジメントが果たす役割というのは非常に大きいんじゃないかと思えます。三岐さんのこの取組みを、もっと大ブレークさせようとするれば、本当にそれと一体となってやっていかないといけないと、わたし自身強く思っているんですが、その辺りで、谷口先生のアドバイスを是非いただきたいと思うんですが。

（谷口）

はい。通勤交通マネジメントについてということで、今お話を伺って、ちょっと感じたことがあったのですけれども、1つはですね、これは、どなたが主体でされたんですか。企業に対してアクセスしたのは、公的主体がやったものなののでしょうか。例えば市役所の方がされたとか。

(日比)

そうですね、三重県の地球温暖化対策室でございますので。

(谷口)

はい、分かりました。ちょっとその辺が分からなかったのです。もし事業者さんがされるとしたら、ちょっとそれは難しいのではと思ったのが1つでした。それと、この事業所の通勤交通マネジメントにつきまして、全国のいろんな事例を分析した論文・報告がありまして、その中では、事故が減るとか、駐車場の土地の借り代が減るとかですね、遅刻が減りますよ、ISOの一環として良いですよとか、あとCSRになりますとか、会社によって違うんですけども、いろんな動機付けが企業の交通マネジメントには有効であるということがわかっています。それと、企業の方が心配しているのは、これをやったら従業員が反対するのではないかと考えていることです。この指標が、通勤交通マネジメントをやろうと思う行動意図に、マイナスに効いていたんですね。ですので、例えば、まず従業員の方に、個別にTFPみたいなことをして、それで従業員の方の意識が「ちょっと、やってみようかな」というふうになったタイミングで、会社の方に組織的に変えていただく等、そういう、従業員対象にしたものと、会社の組織を対象にしたものと、両方、一緒にやっていかなければならないのではと思いました。というのが1点です。あと1点ちょっと別の件なんですけれども、交通事業者の方のいろんな努力という意味で、簡単に安上がりに利用促進ができる「ボローニャの事例」があります。それが、どういうのかといいますと。ボローニャも非常にお客さんが減っておりまして、国からの補助がある時かなり減らされるということが決まりました。その時に、もうこれじゃやっていけないということで、今まで「ユーザー」と言っていたのを、「カスタマー」と言うふうに言い方を変えて徹底的に顧客対応をしました。いただいたご意見には迅速に対応しますし、しかも誠実にちゃんとした人が返すと。なるほどなあと思って、同じようなことを龍ヶ崎市のコミュニティバスについて実験したんですけども、丁寧に丁寧にいろんな方のご意見に対応したグループと、ご意見だけ伺って、それに対応しなかったグループとで比較したんですけども、やっぱり、丁寧に対応したグループの方がバスの利用回数が増えていたのです。あともう1つ。「伊予鉄さん」が乗務員の教育を非常に丁寧にやったというお話を伺いました。伊予鉄の電車やバスはとっても感じが良いんですね。また乗りたくなる。そういうような利用促進の方法もあるんじゃないかなと思いました。以上です。

(加藤)

どうもありがとうございます。交通事業者さん自体の意識を変えることもあるし、それから、いろいろと連携してやっていくべきこともあるということです。それから、石黒さんですね。八戸の場合ですと、JRあり、青い森鉄道あり、バスも3社あり。3社は、錯綜しているというか、無秩序に走っているという状況です。先ほど「総花的だけど華が無い」という言葉を出していただいたんですが、まさに、そういう状況です。自治体として、

事業者はどう向き合っていくか、あるいは、最終的には協働連携しなければいけないということなのですが、先ほど、ちょうど八戸駅と中心街の間で共同運行ができるようになるという話も出てきましたけれども、これから、どういうふうに、その辺りをやっていかれるかということをコメントいただけるとありがたいんですが。

（石黒）

先ほども、ちょっとご説明いたしましたけども、当市の場合はですね、非常に事業者間の競合ということで、表現はちょっと良くないかもしれませんが、仲が悪いということですね、1つのテーブルで、いろいろ、こう調整をするということが、中々実を結んでなかったというのが実情でございました。今回、加藤先生のアドバイスですとか、先ほどちょっとご説明した「公共交通再生プラン」ということで、このままの状況でいったら、3社とも駄目になっちゃうでしょうと。やはり将来を考えるのであれば、ここで本当に腹を割って話し合いをしなきゃ駄目だろうということで、それまでは事業者だけで、いろいろ協議をしてたんですけども、わたしが交通担当ということで、都市政策課のわれわれ担当が、そこに入っていきましてですね、お互いに腹を割って話し合える、そういう場を、いろいろ怒鳴りあいながらでしたけども、なんとか作ることができた。それが、今回の取組で、共同運行化に繋がったんじゃないのかなというふうに思っております。当市の場合、非常に市自体も、担当が勝手にやったら良いだろうというような感じですね、市の内部での連携というのが、うまく図られていなかったという部分もございました。最近、やはりこれは公共交通だけに限らず、市の事業すべてが、やはり横の連携が無いと駄目だというようなことを、本当に全職員が意識しだしてきたのかなと。そういうこともございまして、実は今回の共同運行化もですね、1年でなんとか目途をつけることができた。この辺もそういう下地が徐々に整ってきたのかなと、そういうふうに感じております。これを契機といたしまして、どんどん八戸駅線以外にも、同じような状況でございしますので、バス事業者さんといろいろ協議を進めていって、なんとか良い公共交通体系を構築していきたいというふうに考えているところでございます。

（加藤）

はい、ありがとうございます。EST というのは、最初聞くと、地方自治体とか事業者にはあまり関係のない話なのかなと思われる方が多いんですけども、やり始めると、実は、例えば、サステナブルなまちづくりとか、サステナブルな事業者であるとか、あるいはサステナブルな市役所であるとか、そういうことにも通じてくる。そういうこととは、かなり一心同体なことであるということが、多分皆さんも聞いていただいて、何かおぼろげに見えてきたんじゃないかなと思うんです。とは言え、この EST の困ったところは、とにかく 2050 年とか、あるいは喫緊には議定書とか、そういうものを、クリアしなきゃしょうがないという大前提がある。まさにバックキャスティングの世界であるということがあります。そのために、こういう動きを喚起しながら、試行錯誤がありながらも、全体として進

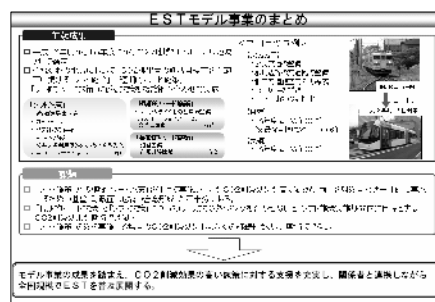
めていく。あるいは、やる気を持っている地域をもっと引き上げていく。そういう話も、国のレベルとしては、出てこざるを得ないということになります。そうなった時に、このESTモデル事業が、これからどういうふうに展開されるのか。あるいは、自治体とか事業者さんとか、いろんなステークホルダーとどう連携していくのかということについて、多分国土交通省は、わたしが言うまでもなく、いろいろと考えているじゃないかなということで、桑田さんの方で、そういう話をご用意いただいているということですので、その辺りご説明をいただきたいと思います。よろしくお願いします。

(桑田)

今、本当にご指摘のとおりですね、EST、あるいは、持続可能な環境に優しい交通体系作りというのは、短期的に勝負するという話では決してなくて、それ自身、本当に2050年に向けて、わが国が低炭素社会をつくっていく上での、1つの重要な戦略的な構成要素の1つとなる。そういった意味で、きちっと腰をすえて取組みを進めていく必要があると、そういうふうな性格のものだと思っております。



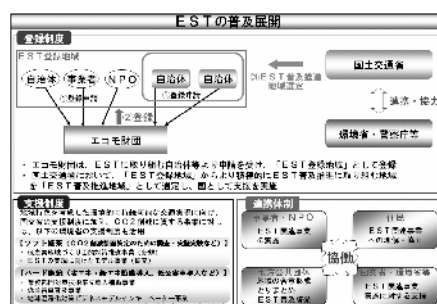
そういった中で、27地区でESTモデル事業やった中での、今時点でのまとめでございますけれども、ここにあるのは、有名なですね、富山市の事例ということで、LRTを活用すると、そういった公共交通の整備だけではなくて、駅周辺の拠点整備だとか、あるいは、都心居住政策と関連させるというふうな様々な取組みを組み合わせることによって、18年度には、年間



460トンのCO2削減というような目標値に対して、ほぼそれに見合った実績が上がっていると、そういうふうな事例でございます。いずれにしても、この27地区、それぞれ様々なメニューを組み合わせさせていただいておりますけれども、ざくっと整理すると、1つは「ソフト施策」。それから、「ハード施策」があるのですが、これは2つに分かれております。「短期的ハード施策」というのは、本当にESTを行うことを主目的とするようなハード、施設整備。それから、より長期的な、より大きな、基幹的な施設整備。これは、ですから、その目標というのは、ESTだけではなくて、様々な目標を実現するための、基幹的なハード整備というふうに分けて考えることができると思われまして。こういった分類に着目してですね、これまでの取組みをざくっと整理しますと、ここに書いてございますが、いろいろな施策の組み合わせの中で、例えばソフト施策だけで勝負すると、ソフト・ソフトの組み合わせっていうのもなくはないんですけども、どうしてもCO2の削減効果があまり出

てこないし、ソフトだと、それが終わっちゃうとですね、どうしてもそこで断ち切れちゃうという、そういうリスクも常につきまとうのかなと思っております。そういったソフト施策と、この短期的ハード施策、まさに EST のために行う、例えばパークアンドライドの駐車場整備とかですね。そういったものを組み合わせてやると、1桁オーダーで CO2 の削減効果が高くなるということです。ただし、一方で様々に、まさに今日ご報告があったとおり、財政面だとか合意形成など中々難しい面があるけれども、効果は随分上がると。さらに、長期的なハード施策、基幹的な交通基盤の整備とうまくタイミングが合えば、また、CO2 削減効果という面ではですね、1桁オーダーが上がってくるというイメージでございます。極めて図式的に、ざっくりと言えば、このソフト・ソフトの組み合わせというのは、年間何十トンというオーダーですね。それが、ソフトと短期的ハードが組み合わさってくると、まさに何百トンというオーダーになってくると。それが、さらに、それに長期的ハードが組み合わさってくると、さらに、その上のオーダー、つまり何千トン、あるいは何万トンというオーダーの削減数値になってくる。ざっと、そういうふうなイメージですけども。そういうふうな中で、やはりできるだけ CO2 の削減効果が高いものについてですね、支援を充実させていきたいなと、こういうふうに思っております。

具体的なスキームといたしましては、要はこれまでモデル的にやっていたものを、むしろモデルということではなくて、まさに全国展開、一般施策として全国展開していきたいということです。そのための枠組みとして、「エコモ財団」にですね、EST をやろうとする、これは自治体に限らず、様々な事業者も含めて登録していただくと。登録された中で、特に国として



支援していくのは、どうしても自治体になってしまいますけれども、登録された自治体の中で、一定の、例えば、CO2 の削減目標がきちっとできているだとか、そういった一定の要件を満たす計画を作っていただいている所は、いわば支援の候補者リストということになるんですけども。その中からですね、CO2 の削減効果が高いだとか、そういった望ましいものを対象として地域選定をした上で、そこに対して、環境省・警察庁などと連携しながら、重点的に支援をしていきたいというふうに考えております。支援制度、施策としては、従来の国交省の支援制度をもちろん使えるわけでございますが、それに加えて、ソフトの施策ということで、CO2 削減の計画策定でございますとか、あるいは、先ほどもちょっとございましたけれども、様々な効果を測定するための調査だとか、そういったソフト施策に関する支援も充実させようとしております。その他ハードに関する支援、例えばバスロケーションシステムを整備したりだとか、そういったものについて、うまくこういった事業を組み合わせさせていただいて、ご利用をいただくというふうな枠組みで進めたいというふうに考えております。以上わたくしどもの考えていることの枠組みでございます。

(加藤)

はい、ありがとうございます。わたし、昨夜国土交通省の方へ、全く別のことで伺いまして、その時に本省の方が仰っておられたのは、「われわれもいろいろ考えているんだけど、もしこれで問題があったら忌憚無く実際の現場、地域、そういう所からどんどん意見を言って貰わないと不安ではない。どんどん出して下さい」ということがございました。もしかしたらそうではなくて、既に自信満々なのかどうか、ちょっと分かりませんが、今は良いチャンスでありまして。ここで、こういうやり方について、もっとこうして欲しいとか、これは非常に結構だとか、そういうコメントも聞きたいということで、日比さん、何かコメントいただけますか。

(日比)

はい。先ほどソフト施策、長短のハード施策ということで、3つあるというようなお話だったんですけども、わたしどもから言わしていただけると、もう1つあっても良いのかなと思います。「継続的なフォロー施策」ということです。これは細かいことではあるんですけども、例えば、無料の駐車場を設けました。ところが、朝急いでお客さんが入ってみえるわけですね。その時に前の人が出られないような止め方をされていくわけです。駐車場が足りなくなるという状況、これは、午前中に藤井先生仰ってみえた、自転車の駐輪場と同じ状況があるんです。それに対して、わたしどもの従業員が朝整理をする。「ここは止めちゃ駄目」だとか。それも罵声を浴びせられながら、「ここしか止められないじゃないの」って言って止めていくんですね。そういうことを考えると、継続的にフォローしていただかないと駄目なのかなと思います。この状況で駐車場がいっぱいなら、もう1つ作りましょうとか。それとも、ラインを綺麗に引きましょうとか。そういう細かいフォローをしていただきたいなと思います。「作ったからそれで良いんじゃないの。後の管理はお宅やんなさい」ということでは、ちょっともたないのかなという気はします。

(加藤)

はい、ありがとうございます。続いて、自治体ということで、石黒さん何かどうですか。

(石黒)

先ほどソフト施策の充実が図られるというようなお話でしたので、非常に心強く思っております。われわれが、例えば、改善効果の数値を設計して出すというような場合に、中々専門的な知識がないという状況なので難しいという状況でございます。コンサルタントさんの協力を仰いだりして、なんとか出してるわけですけども、そういう意味では、こういう所に少し目を掛けていただければというのが1つです。独自の形で出す数字というのは、本当に良いのかなという不安が少しございます。そういう意味では、同じ物差しで数値が出せるようなものを整備していただければというふうに思います。以上です。

(加藤)

いつも、それを言われるとつらいところですね。わたくし自身が、そういう部分を研究しているものですから。全体としては、これだけ減らせというのがあるって、一方で、自治体ではこういう値が出ている。あるいは、プロジェクトではこれだけ減ったという値が出ているとき、その整合性は取れるのかどうか。あるいは、そもそも、その値は妥当な値なのかとかですね。そういうことは、非常に悩みどころなので、「もっとお前ちゃんと研究やれよ」という話だと取っておきたいと思っております。それから、谷口先生ですね。今のお話のように、先ほどのところでも、普及啓発というのが項目として出されていますが、そうじゃなくて、例えばハード施策か、構造的方略か分かりませんが、どんなものにも、それをどうやって使ってもらおうかというのが、必ず対になってあって、パッケージとしてやっていく必要がある。さらに、そのいろんな施策が、またパッケージされるということが必要となってくると思うんです。国の施策だとどうしても、これとこれとこれとこれがメニューがあって、それを包むように連携があったり、その中にまた普及みたいなものがあったり、MM があったりするという感じがありますね。わたしは、そういうのがまずいんじゃないかという認識を持っているんですが。谷口先生の方で、どうお考えかをお聞かせいただきたいんですが。

(谷口)

わたくしも、加藤先生と全く同じく考えておまして。ちょっと先ほどの桑田様のご発表で気になったところが、このソフト施策と短期的ハード施策と長期的ハード施策という分け方ですね。ソフト施策の下の2つのところが、どちらかという藤井先生が仰っているような心理的方略の方に入っていて、加藤先生が今仰ったように、どの施策にも全部必要なことなんですよ。ですので、こういうふうに分けると分かり易いんですけども、ちょっと違う気もしました。先ほど日比さんが仰っていた「継続的フォロー施策」というのが、まさに PDCA でちゃんとマネジメントしていくという意味で、わたし自身はこういう「継続的フォロー施策」とこういうのを全部あわせてモビリティのマネジメントだと思っておりますので、加藤先生と全く同じ意見です。

(加藤)

今の2枚のスライドを相当直さなければいけませんよというご意見だったような気がします。

(桑田)

ソフトとハードということの言葉の問題だけなので一言だけ申し上げます。ここで言うソフトというのは、これは本当に行政的な分類で恐縮ですけど、質的には、いわゆる基盤整備のためのいわば投資的な経費と、そうではない経費で頑張る施策というふうな、そういう組み合わせです。この組み合わせが政策意図という枠組みの中で、確かにこれが一番分か

り易いのかどうかというと、そこは別の切り口があるかも分からないので、先生の仰るように逆に分かりにくいことなのかもしれないということがひとつ。それから、もう1点だけ、せっかく3つの箱の話が出たので、もう1つだけ申し上げます。あえて「短期的ハード施策」と「長期的ハード施策」って分けているもう1つの意味は、ESTを進める上で、何が政策変数になるかというふう考えた場合に、ソフト施策と短期的ハード施策というのが、明らかに手駒としての政策変数になり得ると思うんですが、長期的ハード施策というのは、それは中々政策変数として位置づけるのは難しいんじゃないかというのが、われわれがやった1つの結果なのですね。つまり、それは様々な目的の下にやっているものなので。従って、そこでの1つのポイントは、そうはいっても長期的ハード施策というのは、ESTの世界での政策変数ではないにしても、ESTがうまく絡むことによって、本来の長期的なハード施策としての役割というか、ベネフィットというのは随分大きいものであろうと。そういった意味で、何がポイントかと言うと、長期的なハード施策を行う部門とESTを行う行政の中の部門が情報をいかに共有して、タイミングをマッチングさせるかというのが、非常に大きなポイントじゃないかと思うわけです。そういった意味で、先ほどの八戸市さんの石黒課長さんが仰ったように、いわば、横の連携が重要だといったことに、段々ですね、認識が高まってきたというのは、とても良い事だと思います。以上です。

(加藤)

はい、分かりました。言葉の問題なのかもしれませんが、もしかすると、ソフト施策、ハード施策という言い方そのものが、EST的じゃないよという話になってきたかもしれないですね。もっと違う発想で、違う仕分けで取り組まないといけないんじゃないかという問題提起なのかもしれません。ここまでずっと、いろいろとご意見を伺いながらやってまいりました。わたしの方は、今の議論と直接繋がるかどうか分からないんですが、後半戦という感じで、ESTをやっていくときに、何が重要で、どういうことをやらなきゃいけないのかという個人的な意見を若干用意させていただいたんで、その話もさせていただきたいと思います。

ESTということを考えるときに、自治体とか事業者さんがどういうことを考えているかといったら、大半のところはそれどころじゃない。バス会社、鉄道会社はもう何をしたら良いのか分からない状態であろうと。それから、そこで働いている運転手の方、あるいは職員の方、もうなぜこんな仕事をやらなければいけないのかと。給料も安い。それから、市町村は、モデル事業に参加される場所は別として、ESTを仕方なくやらされているという自治体が非常に多い。あるいは、やろうとしていても、やれる態勢がないと。交通に係る担当者が、市役所の中で数分の1人しかいない。数分の1人というのは、1人で何個もやっていて、その1つが交通であるということであるとか。それから、国や都道府県は、これは現場と

お先真っ暗 地域公共交通関係者のいま

- ・ 何をしてもよく分からない輸送事業者
 - 労働供給不足、補助・委託料低下、燃料高騰、バリアリ対応によるコスト高、NOC/PM対応、企業会計方式変更といった逆風にもまれるばかり
 - ESTに加え、地域活性化、移動制約者対応、飲酒運転対策といった順風に乗る提案が何もできず(極限までリストラし、考える余裕なし)
- ・ 意欲低下が著しい輸送産業従事者
 - 安い給料、薄れる使命感
 - 職場の魅力がない結果、人不足と高齢化
- ・ 地域公共交通の存在意義を理解していない市町村
 - 実用ではなく「パツ」で見で判断する傾向(コミバス流行は典型)
 - 「役に立つ」という発想で公共交通を考える土壌がない(やっかいいもの、あってもなくても大差ない)
- ・ 補助金の出し方が分からない国・都道府県
 - 現場を見ていない(公共交通を路線図と表でしか評価できない)
 - 自分たちの持つ制度が何をもたらしているかを考える想像力がない
- ・ モラルハザードを強くない住民・地域
 - 全国的には「お祭り(犠牲)型」のまま
 - 情報が伝わっていないので参加など無理(バスの地域協議会など)

名古屋大学 加藤博和 08/01/25

11

かなり離れているので、お金を配るにしたって、どう配るかわからない。そして住民や地域は、「交通は、鉄道・バス会社がやってくれるものでしょう。行政がやってくれるものでしょう。」と持っているということで、大半のところは、もう本当にお先真っ暗です。これを、どうやって盛り上げるかということを考えなければいけない。


富山市が注目されている。富山市において注目すべきなのは、非常に悪い言い方で恐縮なんですけど、はっきり言って、もともとどうしようもなかった鉄道線を素晴らしいものに変えたということ。これを、さらに富山市内にあるいろんな他の既存鉄道、主要バス路線に広げていくということで、その結果として「コンパクトシティを目指す」という市民合意を取っていくということに、どう学ぶかということだと思います。

それから、BRTは、ソウルでもかなり展開されているということで、うらやましい話なんですけど、実は名古屋に基幹バスというのがあります。先ほど桑田さんのスライドの中に、小さく出ていた基幹バスの写真は3車線区間の所でした。3車線区間の写真を出すと、名古屋と違ってうちにはあんな広い道路はないからできないって必ず言われるんで、わざわざ2車線のところを撮ってまいりました。2車線でも、その気になったらできるわけですよ。やろうと思えばできます。やると実際、インパクトも得られます。

環境負荷削減の効果の高いのは、基幹公共交通をどうやってESTの目玉商品としてアピールするかということだと思っています。すなわち、ある区間を徹底的に便利にし、そこに大きな流れを作り出す。そのインパクトが地域の住民意識を変え、ライフスタイルや立地選択を長期的に変える原動力になる。モビリティ・マネジメントをやるとすると、こういうことがあってくれると、ものすごくやり易いわけですよ。やはり商品のないところで物を売ろうとしたら、これは本当に苦しいことだと思うんです。ところが、富山のライトレールであるとか、先ほどの名古屋の基幹バスのような例は、良い商品があるわけですね。でも良い商品は黙っていたら、それなりにしか使われない。でも、そこで良い啓発、良い利用促進施策をやっていけば、何倍にも何十倍にもなって、さらにあそこはうらやましいなということになって、日本全体に広がっていく。そういうことを狙う必要があると思っています。

「全国最先端のEST政策」富山市

- 富山ライトレール：既存の「どうしようもなかった」鉄道線（JR富山港線）をLRT化
 - 基幹となる鉄軌道整備への積極的な関与・補助
 - 冴えなかった路線が、まちの軸として誇れる存在に
 - その取り組みは、さらに他の既存鉄道・主要バス路線へ
- コンパクトシティを目指す総合計画
 - 鉄軌道沿線（コリドー）への公共施設・公営住宅再配置
 - ※そうしないと、合併でさらに広がった「カスカカ」の市域がもたない、という危機感



名古屋大学 加藤博和 08/01/25 12

今、世界で大流行の交通機関「BRT」
Bus Rapid Transit
-安くて効果が高い。実は名古屋にもある-



基幹バス新出来町線（中央走行方式）
郊外部の片側2車線道路区間でも実施

名古屋大学 加藤博和 08/01/25 13

EST推進のポイント
「基幹公共交通の充実」

ある区間を徹底的に便利にし、そこに大きな流れを作り出す。そのインパクトが地域の住民意識を変え、ライフスタイルや立地選択を長期的に変える原動力になる。モーダルシフト効果が大きく、コンパクトシティ形成にも資するので、長期的な環境負荷削減効果は絶大

※考えてみれば、これは日本の民族のお家業だったが、政策ではなかった。今こそ、これをEST実現のための政策として行う時代

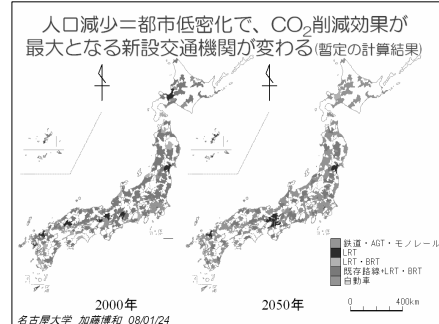
- 郊外の無料バスや通勤バス・DRT、待たずに乗れ、専用レーンで信号待ち知らずの高速安定走行。集客施設・地区へ乗アクセス。
- これをどう実現するかに注力し、そのためのあらゆる手段をうまく組み合わせ動員することが必要。（何か特効薬があるというわけではない。総合力の勝負）
- 既存の鉄道・路面電車を活用する場合、多くは、軌道と駅施設を徹底的に改良しないと話にならない（ex. 三岐鉄道北勢線＜新名所引き上げ改修＞）。

※基幹公共交通を形成できない地域空間構造では、EST施策は自動車技術向上やカーシェアリング・エコドライブ奨励くらいしか考えられない。形成するためにはコンパクトな市街地形成が必要

名古屋大学 加藤博和 08/01/25 14

三岐さんは、駅を間引きしてパークアンドライド整備することで、その路線の魅力を高めることを徹底的にやっているという例そのものです。ただし、それにモビリティ・マネジメント施策をきちっとやっつけていかないと、さらなる効果は出てこないということになります。

あともう1つ気をつけなければいけないことがあります。これは、「人口減少イコール都市低密化でCO2削減効果が最大となる新設交通機関が変わる」というもので、うちの学生が今修論で計算しているものです。まだ暫定の結果ですが、今それぞれの地域でどんな交通機関を新設すれば、CO2が一番削減できるかというのを、それぞれの市町村単位で計算したものです。緑が鉄道、青いところがLRTとかBRTを整備すると、CO2削減効果が高いというところですよ。2000年ですと結構青かったり緑だったりするじゃないですか。ところが、2050年の人口3割減の世界では、都市が低密化して、もうほとんど公共交通は意味がないという時代になってしまうということなんですよ。自動車が良いいところというのは、公共交通は何を整備してもその都市構造では無駄ですということですよ。CO2削減効果はありません。公共交通を整備しても、がらがらでしかありません。自動車より効率が悪いです、という世界が、全国に展開されるということになってしまいます。ですので、この50年間にこうならないように、まちづくりもきちっと締めていかなきゃいけないということになるんです。そのためにも基幹公共交通は非常に重要なんです。基幹公共交通の周りに、都市をコンパクトに集める。それが楽しくて豊かな生活であるということ、どうやって世の中に常識としていくか。これが、まさにESTのやらなければならないことだと思っています。



そういう意味で、合理性と実効性に裏打ちされた目的意識の共有なくして、ESTは実現できないんだということを強く思っています。リーダーシップ、これは富山が、市長さんが頑張ってきた。ソウルでも、市長さんが、今度大統領になられますけれども、頑張ったということ。その方が頑張っているだけで上滑りするんで、それに共感した関連する皆さんが、協働する必要もある。組織は生き物であると藤井先生は仰いましたけれども、まさに脳となるリーダーの方が、みなぎる気持ちをたぎらせ、それで、いろんな人たちを巻き込んでいくということが、まさに協働であり、組織化であろう。こういうことがあって欲しい、使ってみよう、その近くで暮らしたいと思わせるような提案型も必要である。CO2削減しなければ駄目という説教型では駄目であるということですね。それから、お得感。お値打ちという言葉は、名古屋弁らしくて、他の地域では通用しないようです。お値打ちというのは、費用対効果が高いということですよ。何だかんだ言って、不便では話にならないわけ

合理性と実行力に裏打ちされた目的意識の共有なくしてESTは実現しない

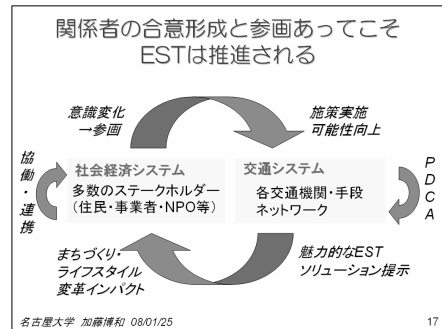
- リーダーシップと協働(組織化)
 - 要はやる気の問題。「地域をより魅力的なところにするために」心をつなげることができるか?
- メッセージ性
 - 「あってほしい」「使ってみよう」「その近くで暮らしたい」と思わせる「提案型」交通システムをどう仕立てるか?
- おトク感(名古屋弁では「お値打ち」)
 - 不便では何ともならない。安く便利、使いやすくておしゃやれなものをどうやってつくり出すか?
- CO2削減効果が得られる施策の選択
 - この根本的なところの認識が間違っていない問題は、意外によくある

名古屋大学 加藤博和 08/01/25 16

で、やはり便利でなければならない。便利であるとは、2つの意味があって、移動しやすいということと、しやすいかしくいかは別として、それを使うことが非常に豊かな気持ち快適な気持ちになるということです。そういうものを、どう作り出すか。そして、根本的には、それがCO2削減効果がなければ、最初から話にならないので、これは、きちっとチェックしておく必要がある。こんなことだと思っています。

それが、社会経済システムの中でステークホルダーが協働連携し、意識が変わり、それによって施策ができるようになり、交通システムが変わる。さらに、それによって魅力的なESTのソリューションが提示されて、まちづくりやライフスタイルを変革して、また経済システムに戻る。この流れを、どうやって作り出すかということこそ、これから42年間やっていかなきゃいけないことなんだと思っています。

こういう周回の中で、日本は明らかに周回遅れしていると考えています。それは、今日のこのパネルディスカッションとは反対で、「シンク・セクショナリ」、「アクト・セクショナリ」だということです。それぞれの方は、真面目にいろいろと考えて一生懸命やっているけれども、それぞれの所で最適化しようとしていて、全体を良くしようという気持ちはあっても、その為の行動はしていない。「シンク・グローバリ」というのは、長期的・大局的なビジョンを持つこと、それによって意識共有すること。例えば、公共交通事業では、おれたちは「地球を」「地域を」救う仕事だという自覚を持っていただく。空気がでもなんでも良いんです。それから、「アクト・ローカリ」というのは、わたしはいつも「適材適所」と「一所懸命」という言葉を使いますが、細かい仕事はどうでもいいわけじゃなくて、細かい仕事をやることこそ「シンク・グローバリ」に繋がるんだと。それをやらずして、とにかくお金を使えば良いとか、変えれば良いとか、それでは何も進みませんよということだと思っています。さらに、今だとそういうことが起こるのは偶然でしかないので、必然とするにはどうしたら良いかと言うと、その為わたし自身は、「地域公共交通プロデ



日本の都市・交通システムが「周回遅れ」から戻るために

現状は“Think Sectionally, Act Sectionally”

- Think Globally へ: 長期的・大局的ビジョン
 - 本気で交通を変えるためには2050年を見ないとダメ
 - そのくらいかかる仕事だし、今始めないといつまでも変わらない
 - 「地球を」「地域を」救う仕事である、という意識の共有
- Act Locally へ: 「適材適所」と「一所懸命」
 - 「現場」が動き出すために必要な3つのソリューション:
 - ビジョンに合い地域に合った「魅力的な代替案」
 - それを実現可能とする「ビジネスモデル」(資金循環)
 - そこにごつづけ、地についた取組を持続させる「運動論」(DM)

→ このような流れの発現を「偶然」でなく「必然」とするには？
私が地域公共交通プロデューサー(「臨床医」となった理由

名古屋大学 加藤博和 08/01/25 18

まず、第一歩！

- 停留所掲示から見直ししてみてください -

- 現状でやれることはたくさんある
 - 公共交通衰退を人のせいにはしない。原因は自らにある
 - 金をかければ良いものができるのは当然。ローテクでよいので着実に改善することが大事。今までやってなさすぎた
 - 新商品(LRT, DMV, コミバス, DRTなど)に飛びつく前に、まず既存モード(鉄道, 路線バス, タクシー)を見直す
 - ライフスタイルやまちづくりとの関係を意識する。だれが使ってくれるか、喜んでくれるかを常に考える「ホスピタリティ」
 - 路線をつくり込むのも大事。路線網をデザインするのも大事。
- 公共交通システムを地域で支える体制づくり
 - 公共交通維持を自己目的化しない
 - 意識+組織+資源(金・人)の3点セット
 - 常に「新鮮さ」を持続させる(何ヶ月おきに必ず見直し、新しい企画を実施し、それを知ってもらう)

名古屋大学 加藤博和 08/01/25 19

EST実現の主戦場は「現場」にある

- 今年「地球温暖化対策」の年でもあるが、「地域公共交通再生」元年でもある
 - 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(07年10月施行)による、基幹モード・結節点整備の支援
 - 改正道路運送法(06年10月施行)による、支線・端末モード整備の支援
- 自治体・地域の主導的参画による公共交通網再編を軸としたEST推進が可能に
- 地球環境対応に加え、少子高齢化・人口減少・経済成熟時代では市街地コンパクト化は必然。それを支えるエンジンとなるのは公共交通
 - より低い環境負荷と高いQOLを地域に実現する「公共交通とまちづくり」のソリューションを示し、着実に進めていけるかどうか、地域間競争の1つのポイント(それがヨーロッパの経験)
 - 地域・利用者の当事者意識、事業者の商品企画・サービス、そして自治体のビジョンとコーディネート力が問われる
 - ヒーロー力は多いが、いくらでも前に進まない。ESTへの高い志を持ちながら現場で活躍できる「仕事人」求む!

名古屋大学 加藤博和 08/01/25 20

ユーザー」と名乗ってしまっていて、研究は2050年にCO2をどれだけ減らさなければいけないかということをやっていますけども、実際には臨床医もやっています。現場へ行って、どうやって変えたら良いかを一生懸命やっているということになります。皆さんも是非第一歩から見直して欲しいと思います。ESTのために現状でやれることはいろいろ有ると思います。こんなわた



しの思いをちょっと語らせていただきました。ちょっと、呆れられたかもしれませんが。あと時間が10分となりました。皆さんに、1分40秒ぐらいずつで、最後にこれをおきたいということをお願いしたいと思いますが、浅野さんの方から、まずお願いできますか。

(浅野)

わたしは、交通の専門家ではありませんので、この中では本当に初心者マークだと思っています。一方で、27のESTのモデル事業が進行していることを知らない国民は、99.999パーセントを占めるのではないかと思います。ここにいらっしゃる方々は交通のご専門で、本当に熱く語られています。EST、そしてITS、TDM、BRT、LRTなどの意味を、ほとんどの国民は知らないのではと思います。ちょうど今月1月19日に、わたしは「環境ITSシンポジウム in 豊田」に、このような形でパネラーとして係わらせていただいたんですが、さっきの5文字を知っている国民は、本当に何人くらいいるんだろうと思います。そのような中、エコドライブの出前講座を、豊田市役所交通政策課さんと一緒にタイアップで実施しています。とはいえ、ママ仲間は「エコドライブって何？」といったレベルです。一方で、豊田市には中心市街地でお買い物をする、インセンティブとして100円をバックしてくれる仕組みがあります。豊田の「おいでんバス」に乗ったという証明があればということですが、17歳の高校生の娘は、このチラシをお買い物の時に貰ってきて、とても喜んで帰ってきました。分かりやすく、17歳の子でも喜んでくれるような施策は、身近で取り組みやすいソフト面の1つだと思います。最後に、もう1点紹介します。「エコママ」という雑誌があります。これは日経BP社から出ているもので、読者はパソコンのメール配信を通じて編集部と繋がっています。通常はウェブから情報を入手しています。時折このようなフリーペーパーの雑誌が送られてくるんですけども、若いママを対象にしている雑誌です。その中には、多様な技術を組み合わせ、二酸化炭素排出量を減らす、クルマづくりにとどまらず、ドライバー交通システムの支援ということで、「燃費ランキングをウェブでやりましょう」といったゲーム感覚で競い、楽しみながらエコ運転を実践できる、新しい仕組みの呼びかけが掲載されています。もう1つは、「千城台ウエルガーデンヴィレッジ」という、千葉県の新しいニュータウンが紹介されています。ここには、環境への配慮としてカーシェアリングシステムがあります。「クラブハウスに2台の車がありますから、賛同する人はカーシェアしましょう」と、若いファミリーをターゲットに、チラシ感覚でPR

される時代になりました。こういうようなソフトの作り方、そして情報の発信の仕方、使い方は面白いなあと思いました。以上です。

(加藤)

はい、ありがとうございます。石黒さんの方からお願いします。

(石黒)

今日はですね、こういう場で発表させていただいて本当に勉強になったと思っております。藤井先生も仰ったように、本当に EST と言うのは総力戦というふうに感じておりますけども、まだまだ、当市の場合はそういう環境になっていない。これから、われわれ担当者といまして、総力戦を組めるように、市民、事業者、行政、コミュニケーションを図って、そういう環境づくりに取り組んでいきたいと思っております。今日のご報告も、どちらかという、ちょっと自信がないという、下を向いて発表させていただきましたけども、そう言っておられない。前を向いて、ふんどしを締め直してかかっていきたいというふう考えております。以上です。

(加藤)

はい、ありがとうございます。大野さんお願いします。

(大野)

今日は、やはり EST って中々難しいもんだなというのを勉強させていただきまして、ありがとうございます。最後にあえて、ちょっと大きい話をさせていただくと、最初に、冒頭国土交通省からありましたように、日本の運輸部門は曲がりなりにも CO2 排出量が減少し始めておりますけれども、世界で同じような運輸部門の CO2 のグラフを書くと急増しております、今いろんなシナリオを書いておりますが、これを右肩下がりにするのは容易ではありません。ですから、グローバルで見ると、運輸部門の CO2 はセクターの中でも深刻な方だと思っております。これから、総力戦で、日本で一生懸命頑張って、世界に発信していく、日本のノウハウを他の国にも広げるぐらいのつもりで、一生懸命みんなで頑張りたいと思っております。

(加藤)

ありがとうございます。本当そのとおりですね。日本でできなかつたら、世界に発信することができませんから、何ともなりません。桑田さん、よろしくお願いします。

(桑田)

最後に個人的な思いを、ちょっと込めさせていただきますと。今日お話を聞いていて、わたしのサイドとして、キーワードとしては、3つあります。1つは「総力戦」、それから

2つ目は「市民」、3つ目は「まちづくり」だというふうな印象を受けました。わたしも、やっぱり EST を、環境に優しい地域づくり、環境に優しいまちづくりの中の1つの大きな象徴的なパーツとして埋め込みながら、まちづくりとして取り組んでいくというのがとても重要だというふうに思います。では、まちづくりは何かと言うと、これは、わたしの考えですけれども、それは一定の目的を実現するために、3つの政策変数、つまり、「空間・場」、それから「サービス」、それから3つ目は「担い手」、を一定の制約の中で、最適な組み合わせを探っていくというのが、わたしは、まちづくりの本質ではないかと思っています。こういうふうな視点で考えると、例えば、石黒課長が仰った、EST の取組みの一環として、スクールバスなり運転手を地域資源だというふうに見つけ出して、それをその中に埋め込むという発言ありました。わたし、これすごく重要だなと思ったんです。そういう様々な資源。これ NPO さんも含めて。そういういった様々な資源をうまく見つけ出して、それをうまく組み合わせていくと。そうすれば、本当に良い地域ができると思いますし、わたくしどもも、そういったものをきちっと支えていく。そういった心構えが重要じゃないかなというふうに思っている次第でございます。以上です。

(加藤)

本当に最初と変わっちゃいましたね。どうもありがとうございます。谷口先生お願いします。

(谷口)

今日はいろいろな事例を聞かせいただき非常に面白かったです。特に印象に残っていたのが、八戸市さんの一番最後のご発表ですね。「EST モデル事業が地球温暖化対策という視点に止まらず、地方自治における交通環境に対する考え方を問う契機となれば」というのが非常に印象に残りまして。いろいろな地域でモビリティ・マネジメントをしていると、CO2 削減、環境と言って、それだけで意識が変わる方というのは、かなり意識が高い方だけなのが現状です。多くの方はそれだけでは変わらないと。恐らく同じように、環境とか環境に優しい交通と言って、意識を変える行政の方ってあんまりいないのではないかと思います。余裕がある自治体だけ、あるいは、意識の高い職員の方がいらっしゃる自治体だけではないかと思います。そういう意味で加藤先生のスライドの 17 枚目にありますように、まちづくりですとか中心市街地の活性化ですとか、あるいは健康の問題、メタボ症候群とかですね、あと交通渋滞も入りますし、健康とか交通事故とか、そういうことも動機付けの1つになり得ると思います。環境に優しい交通を実現するための動機付けですね。それで、その関係者も巻き込んでいくようなことが、これから重要になるんじゃないかと思います。そういう意味で 17 枚目のこのスライド非常に印象に残りました。以上です。

(加藤)

はい、どうもありがとうございます。日比さんの方からお願いします。

（日比）

一言申し上げますと、EST が広がっているかどうかというのは別にして、特に地球温暖化なんかというのは、国民の皆さんほとんどが耳にして、天候がおかしいねということは考えていると思います。そんな中で、ちょっと思ったんですけれども、鉄道の駅のそばの学校にですね、先生の車だと思しき車がたくさん止まっております。おまけにボールが当たらないようにネットまで張ってあるんですね。小学生に、「温暖化とは何？」、「どうやってしたら防げるの？」と聞かれた時に、その先生方は何と教えるのかなと、ふと思います。そういうことで、行政の方々、それと、わたしども事業者ともども、旗を振ってばかりではなくて、旗をかざして、やっぱり一緒に歩いていく必要があるのかなと感じております。本日は、どうもありがとうございました。

（加藤）

そうですね、今通学が自動車にどんどんシフトしていますからね。少子化で子供さんがかわいいから、あるいは危ないから送っていくということで、朝の校門の前は大渋滞という状況。地方都市では当然の光景になっていますからね。そういうところも考えていかなければいけませんね。どうもありがとうございます。2時間ずっとやってきましたけれども、まとめということは、時間もないし能力もないのでできませんけれども、わたし自身が申し上げたいのは、ただ1つで、わたしはあくまでも臨床医なんです。現場でどうやって、EST という高尚なところまで行くかどうか分からないんですが、とにかくその地域に必要な公共交通は何なのか。ある時には、これはもう、ここでは無理という宣告をすることもあります。いずれにしても、そうやって一生懸命やっている所を応援して、支援して良いものを作り出すということに生きがいを感じている人間です。EST をこれから一生懸命やっていくとすれば、そういう現場での取組みを、次から次へとやっていくということしか有り得ないと思っています。ですので、是非、これは毎年このフォーラムで言うことなんですが、皆さんにも、次には発信できることを、今から取り組んでやっていただきたい。そうすれば、何かできるはずだと是非思っていたきたいと思います。今一生懸命、そうやって、わたしは、自分の「思い」というか、「念」を、「テレパシー」を伝えているつもりなんですけど、どのくらい伝わっているか分かりません。本当に、やらなきゃしょうがないと思っていますので、わたしも、また現場に戻って頑張ります。是非皆さんと一緒に頑張ってやっていきたいと思っています。ということで、今日は本当にどうもありがとうございました。