

1. 報告「運輸部門の地球温暖化対策の現状とESTに向けた取組みについて」

北陸信越運輸局交通環境部 環境課長 平尾 和也

まず、国内の CO₂ の排出量のことをお話する前に、世界的にはどうかということを見ていただきたいと思います。

ここに示してございますが、左側の図は世界の国別 CO₂ の排出量でございます。2007 年度の排出量では京都議定書による削減義務が免除されている中国が 21 パーセント。議定書を批准していないアメリカが約 20 パーセント。EU 諸国で 11 パーセントになっておりますが、これは各諸国を集めたものが 11 パーセントになっております。ついでロシア、インド、そして我が国が多く排出している現状となっております。日本は 07 年度におきまして 4.3 パーセント、13 億 6900 万トンの CO₂ を排出しております。

右側の表、世界の CO₂ 排出量の見直しを見ていただきますと、このまま何もしなければ全世界的に右肩上がりが増加傾向となっていきますので、各国が削減に向けて取組んでいかなければいけない状況をご確認いただけたらと思います。

我が国の CO₂ 排出量の削減につきまして、削減目標は議定書約束期限の最終年度であります 2012 年度までに基準年比、1990 年度の排出量の 6 パーセント減、11 億 8600 万トンと設定している状況でございます。

その際には、森林吸収源対策と京都メカニズムの削減量を実体的な排出量から差し引くことが認められておりまして、2012 年度の実効ベース目標は 12 億 5400 万トンとなっております。2007 年度の排出量 13 億 6900 万トンより 2012 年度までの 5 年間において 8.6 パーセント、1 億 1500 万トンの削減をしなければならない状況でございます。

CO₂ 排出量のうち当局が関与している運輸部門の割合ですが、08 年度で 19.4 パーセント、2 億 3537 万トンでございます。その内訳は右側のほうに示してございますが、このような数値になっており、CO₂ 削減の政策の対象として対応できにくい自家用車両の排出量が運輸部門の約 49 パーセント、半分近くを占めております。この削減量を含め、目標を達成しなければならない内容となっております。

次に各産業部門別の推移ですが、産業部門が基本的に減少傾向に向かっております。テレビコマーシャル等でご存知の通り、環境対策をいろいろ行っていることが徐々に反映されている結果と思われま。

運輸部門は 2001 年度をピークとして減少傾向にあり、2010 年度の目標値をほぼ達成できるかなということになりつつあります。

業務部門、家庭部門は年々増加しつつあり、1990 年比約 3 割増という結果になっておりますので、このへんの削減に向けて対策が担当する省庁さんの政策により行わなければならない現状でございます。

削減に向けて家庭部門ではエコキュート設備、ガスヒートポンプ方式、太陽光発電などの導入補助政策がされているところでございます。

エネルギー転換部門が減少していない大きな原因としては、原子力発電がどうしても計画通り運転されていないことがあげられております。

運輸部門の排出量の推移ですが、貨物自動車は下の青色の部分を示しており、1996年度をピークとして減少しております。その理由としては、トラック輸送の効率化によるものと思われ、貨物の集約化や輸送ルート of 適正化、鉄道、船舶を利用した輸送方法の変更、モーダルシフトなどによる輸送の工夫によるものと思われま

す。自家用自動車の排出量は車両単体の燃費の改善や、低公害車の開発導入の増加により、少しずつ減少傾向にあります。今年度は税制等の補助制度が低公害車の導入、買い換えに対して優遇されていることから、低公害車の増加により大幅なCO₂の排出量の削減につながることを期待されているところでございます。エコ減税と呼ばれるものです。

運輸部門の対策では、自動車単体対策、走行形態の環境配慮化の対策で、具体的には自動車の燃費改善、低公害車の普及促進、エコドライブの普及促進、バイオマス燃料等のメニューがあります。さらに交通流対策で、この対策には自転車利用環境の整備、ITPSの推進、ボトルネック踏切への対策などが含まれております。それから、公共交通の利用促進の対策による削減があげられており、鉄道等新駅の整備、既存鉄道、バスの利用促進、エコ通勤の推進などのメニューにより削減を図ることとなっております。

また、資料の右側にある内容で家庭、業務部門の対策を行っております。自動車交通分野の対策、従来からの主要施策の着実な実施として、ひとつは新車燃費の向上。その中身は燃費基準による技術開発の促進、次世代バス、トラック等の技術開発の加速、環境対応車の普及促進、優遇税制、車両導入補助等による、環境対応車の普及。運転方法の改善として、エコドライブ、エコドライブ支援装置等の普及促進。公共交通機関の利用促進。この中には利便性向上等による公共交通の利用促進などが入っております。トラック輸送の効率化。トラック輸送効率化による環境負荷低減に向けた事業者と荷主との連携強化などがあります。

新たな施策についての野心的検討として、更なる新車燃費向上、環境対応車普及。技術の進歩に対応した燃費基準の設定。優遇税制、車両導入補助等による環境対応車の更なる普及、地域交通、地域物流の革新を促す新型実用車両の開発促進があります。

地域単体での取組み推進、環境対応車を活用したまちづくりとしては、自治体、地域事業者の主導による地域単位での環境対応車の導入、環境対応車を活用した持続可能なまちづくりなどがあげられております。

次に自動車の使い方の更なる改善には、燃費計等の普及によるエコドライブの更なる普及・徹底。エコ点検・整備・検査による使用過程車からのCO₂抑制対策。

市場メカニズムを活用したエコトラック輸送の推進には、自動車運送事業者によるCO₂削減努力の相対評価、付加価値・経済価値の創出があります。

先程述べました交通流対策の効果はと言いますと、交通の流れの円滑化による走行速度の向上が挙げられており、といってもスピードをすすめているわけではございませんので

限度がありますが、このスムーズな運転により実効燃費を改善し、自動車からの CO2 排出量を削減いたします。

さらに、環状道路等幹線道路ネットワークの整備を進めるとともに、自転車利用環境の整備、ITS の推進があります。

ITS とはインテリジェント・トランスポート・システムという英語の頭文字でありまして、最先端の情報通信システムを用いて渋滞や交通事故といった道路交通問題の解決を目指す次世代交通システムとして、日本や欧米で国家的プロジェクトとして推進されています。カーナビゲーション・ETC 等がひとつの例です。

ボトルネック踏切等の対策により、交通渋滞に巻き込まれない、あるいは交通渋滞を作らないことにより、CO2 の排出量を削減する対策を行っております。

次に物流の効率化として、グリーン物流パートナーシップ会議、物流統合効率化法、省エネルギー法、これらの制度により物流の効率化を総合的に促進していく対策です。

海運グリーン化として、スーパーエコシップ、船の燃費改善、省エネ船を普及させていくということ。トラックも大型化し積載量を増やすということで一度に多くの荷物を運ぶということ。鉄道貨物へのモーダルシフトではトラックばかりに頼らないで、鉄道とか船に運ぶモードを変えて、一度に沢山運ぶということを図り、CO2 の削減を図る対策を行っております。

公共交通機関の利用促進対策として、鉄道等新線の整備と既存鉄道、バスの利用促進があり、これには IT 技術の活用、IC 乗車券、LRT 整備の促進があり、ここに示されておりますのは、富山市のライトレールの路線図でございますが、全国では福井市、岡山市等において LRT 整備が構想され、新潟市さんにおいても新たな交通システムの導入ということで検討委員会が開催されたと聞いております。鉄道とバスとの乗り継ぎ利便性向上、バスロケーションシステムの導入といった施策を主体的に考えたものです。

それと、赤い色で示してありますが、エコ通勤があります。通勤は毎日なわけですから、マイカーを利用している人は鉄道、バスなどの公共交通機関、あるいはバスなどを使わなくても自転車などにより CO2 を排出しないものに通勤形態を変えてもらうというソフト面の対策としてこういうものが取り組まれております。

ここで少しエコ通勤優良事業所認証制度についてお話したいと思います。この制度はエコ通勤の取組みを自主的にまた積極的に取り組む事業所のやる気を認証しましょうという制度でございます。国土交通省交通計画課と交通エコロジー・モビリティ財団が事務局となり、有効期間は 2 年ということで実施しております。取組み内容によっては、2 年後に更新できます。費用は無料でございます。

認証されました事業所については国土交通省のエコ通勤ポータルサイトのホームページにも掲載し、PR を行います。各事業所の CO2 削減量は京都議定書の目標量達成計画実施報告の中に算入されるということになります。

全国では 264 事業所が認証され、北陸信越運輸局管内では 118 事業所が認証されており、

その大半は八十二銀行様でございます。本日の講演にも八十二銀行様のエコ通勤の取組みのお話がございますので、皆様もご参考にさせていただき取組んでいただければ幸いに思います。

ESTモデル事業についてですが、これは今まで述べてきた内容を取り込みながら、かつ環境の改善にも役立つ事業を平成16年から平成18年の3年間にモデル的に全国27ヶ所で実施されました。この実施成果のデータベースを構築し、広く情報発信に努め進めており、環境的に持続可能な交通体系を目指す自治体への参考になればと思っております。

最後にエコ通勤の例としてですが、広島県尾道市の日東電工の事業所の取組みがあります。もともとこの場所には公共交通路線がなくマイカー通勤のため、従業員専用としてはじめたバスがあり、最後には近隣住民が利用できるバス路線になったという取組みです。これは大臣表彰を受けました。CO₂ 排出削減では少しの削減量でも多くの人が毎日取組んでいただければ、結果的に大きな削減量となりますので、このことを皆様にお願ひしまして私の報告を終わらせていただきたいと思います。

2. 講演①「モビリティ・マネジメントによるエコ通勤について」

筑波大学大学院システム情報工学科リスク工学専攻 講師 谷口 綾子

ただいまご紹介にあずかりました筑波大学の谷口と申します。今日は新潟に呼んでいただきまして、まことにありがとうございます。私は新潟市役所さんに何度か呼んでいただいて、たぶん5回か6回くらい伺ったことがあるのですが、その最初の時に子供を連れてきてまして、とても良い思いをしました。食べ物が美味しいというのがすごく印象的で。今日も新潟に行くんだよと言ったら、うちの子がとても羨ましがって。今は小学生になってしまったので、一緒に来れなかったのが残念です。

今日は「モビリティ・マネジメントによるエコ通勤について」ということでお話をさせていただくのですが、最初に資料に入っているものがものすごく大量にありまして、40分というお時間の中でそれを全部説明するのは難しいので、かなり抜いています。新しく追加したのも少しだけあるのですが、ほとんどは資料に入っていて、ただ場所がばらばらになっているということで申し訳ないのですが、そういうことでお話をしたいと思います。

モビリティ・マネジメントそのものについては、今日はそんなに詳しくはお話しません。エコ通勤をどうしてしなければいけないのか。それと事例ですね。こんな方法がありますよということ。最後に広報活動がとても重要だと私は思っています、それについてお話ししたいと思います。

まず、人間は動物です。動物というのは文字のとおり動く物であると言えます。草とか石とは違う。動物というのは、人は動物ですけど、動かないと生きていけないというのが宿命になっています。動いてエサを探したり、繁殖相手を探したりということをしないと生きていけないのが宿命です。

人間は、人が生まれてからずっと、とにかく快適に移動するための手段を改良して作ってきたわけですね。速く快適に移動する手段として、たとえば馬車、自転車、鉄道、クルマ、バス、飛行機、船といったものを編み出してきたということがあります。

いろんな交通手段があるのですが、それをあえて3つに分けるとすると、まずひとつは『個人の足』ですね。自転車、バイク、クルマというのは、道路さえあれば自分の好きに使うことができるものです。

地域の足。バスや路面電車、鉄道というのは、みんなで使うものです。これを『地域の足』と私は言っています。

もうちょっと『広域の足』というものもありまして、これもみんなで使うものですが、鉄道、新幹線、飛行機など遠いところに行く時に使う交通手段ですね。こういうのがある。

地域の足、広域の足というのを公共交通というふうに言っています。

さて、これは自動車と公共交通の長所と短所を表にしたものです。1987年に発表された文献に書かれているものですが。

まず電車やバスのメリット。友達と会話できる、移動中本を読むことができると、ふた

つ挙げられています。

一方で、自動車のメリットというのはとても多いですね。移動時間が短い、出発、到着時間が自由、経路選択が自由、沢山荷物が運べる、いちいちお金を払わなくていい、自慢できる、プライバシーが守れる、気分が高揚する、沢山あります。

一方で自動車の短所というのは、渋滞することがある、ガソリンなどの維持費がかかるというのがあります。これは1987年の論文なのですが、もし今であれば地球環境問題、環境負荷というのがこれに加わると思います。

一方で電車やバスのデメリットというのは、自動車の長所と逆ですごく沢山あります。たとえば経路を自由に選べないとか、荷物を運べない、いちいちお金を払わなきゃいけない、駅、停留所まで遠い、快適とは言えない、自慢できない、天気によって左右される、混雑する、職員の態度が悪い、衛生的でない、騒音がする、危険がある、移動時間が長いなど、沢山デメリットがあります。

こういうふうにと考えると、皆さんがどういう生活をされているのか私は存じ上げてないのですが、普通の人々が普通に考えて、ああ、そうだな、まったくその通りだなと思うと思います。もう自動車の圧勝です。多くの方はだからこそ車通勤を望むのですね。公共交通のほうが不便なのは当たり前です。よっぽど東京とか大阪の都心でないかぎり車のほうが便利です。

実際に私は今、筑波にいますのですが、これは茨城県のデータ。面白いので持ってきたのですが、旅客運送分担率の推移です。青がJR、水色が民鉄、緑がバス、オレンジが自家用車です。バスや青いところがどんどん減って、オレンジのところがとても増えているということがわかります。

茨城県はモータリゼーションが進んだ県で、たぶん全国でも3番目か4番目くらいに進んだ県で、2003年の時点で89.5パーセントですので、おそらく今は、9割くらいを自動車に依存しています。

つくばではもう車がないとほとんど生活できません。東京から電車に通っているのですが、私はつくばに車がないのですが、大学からほとんど一歩も出ない。大学の中でしか暮らしていないです。だから、私はつくば市内のことはまったく知らないんですね。という状況になってしまう。車がないと動けない。

しかし、エコという観点からは、これは皆さんご存知かと思うのですが、自動車というのはとても効率が悪いんですね。1人当たりになるととても沢山CO₂を出す。車を使っているかぎり、この効率の悪さはどんなに頑張って燃費を良くしてもなかなか直らないという話を、トヨタの方がおっしゃっていました。

これを1世帯あたりで考えてみると、一般家庭で消費するエネルギーの半分くらいは自動車の利用で消費されているんですね。つまり、車を持っている家と持っていない家と比べると、持っている家は持っていない家の、1台持っていたとして倍くらいCO₂を出しているということになります。

それから、いろんなエコ活動を10年くらい流行っているんで、こういうエコ活動をやっている方は沢山いらっしゃると思います。たとえば冷暖房を1度調節する。冬は寒いのを我慢して、夏は暑いのを我慢して1度調節するのを1年間続けて、32キロCO₂が減るそうです。それから、60ワットの照明をこまめに1時間ずつ消してそれを1年間続けて2キロくらい減ると。テレビを1時間減らすとか、冷蔵庫を整理する、追い炊きを1回減らす、大体このくらい減るんですね、いろんなエコ活動で。

で、1日1分車を控えるというのを1年間続けると588ということで、他のことを沢山我慢して、暑いのも寒いのも我慢して、テレビも見ないで、電気もつけないで暗いところで、シャワーもさっと入るということを1年間続けても、その人が車を使っていると全部チャラになってしまうというくらい、自動車から出るCO₂というのはすごく多いですね。

ただ、この事実はあまり知られていません。というのも、こういう事実を公表しようとすると、マスコミの方に公表しようとすると、新聞もテレビもラジオも自動車会社さんが大口のスポンサーですので、あまりこういうことを言いたがらないのです。で、彼らが何を言うかという、アイドリングストップですと。アイドリングストップなら車が売れなくなりませんから、自分の商売には差し支えないということなのです。

アイドリングストップを1日5分1年間続けて、55キロくらいとなっています。今の車はアイドリングではあまり燃料を消費しないのです。コンピュータで制御してカットしているからです。

ここままで、エコは大事かもしれないけど、そうはいつでも企業にとって一番大事なのは経営状況だと。なんだかんだいってきちんとお金が回らないと。エコが大事だってわかっていますよ。でも、それが第一にはなかなかならないと私は思います。(企業の方が)おっしゃる通りだと思います。

ただし、今回エコモ財団さんと運輸局さんで進めているエコ通勤というのは、環境にとってのみ望ましいわけではありません。ということこれから説明したいと思います。

まず、企業の経営者・管理者の立場で考えると、車通勤のコストというのはいろいろあると思います。

たとえば、直接的なコストとしては駐車場のコストです。駐車場のために不要な土地を借りているかもしれない。それから、職員の安全管理の問題。交通事故リスクですね。場合によっては従業員の通勤手当の費用。

これは電車代や出す代を出すよりも、車のガソリン代を出したほうが安いというように考える企業もあるかもしれないのですが、この駐車場のこととか事故起こした時にどうするとか、そういうこともトータルで考えると、そんなにもしかならなければ安くないかもしれないということです。

それから、間接的なコストとしては周辺渋滞に伴うコスト。周辺の道路が渋滞したら社会にも迷惑かけますけど、自分たちの行動も時間通りに行かないわけですね。

それから、地域渋滞に関わる企業イメージですね。あそこの会社の車でいつも渋滞して

いるんだよなっていうことになりかねないかもしれません。

トヨタに勤めている友達がいるんですけど、トヨタの通勤は当然車で通勤していて、あの辺りの道路はすごいことになっているそうですね。「トヨタ渋滞」と言われていると聞いたことがあります。

それから、環境配慮に関わる企業イメージですね。企業の CSR としてクルマ通勤としてよくないのではないかという問題です。

クルマの事故リスクというのは、20 歳から 70 歳まで 50 年間運転しつづけたとすると、1 年 1 万キロですね、300 人に 1 人が事故死して、250 人に 1 人が死亡事故の加害者になるというデータがあります。

私はこれは高い確率だなと思うんですけど、多分、皆さんの身近でも交通事故で亡くなった方がいらっしゃるのではないかと思います。私の身近でも学生時代の友達がふたり亡くなっていますし、ひとりは今でも後遺症で苦しんでいますね。加害者になった人というのは、私は幸いにして知らないですけど、つくばの学生に聞いても、交通事故にあったことがある、死ななかつたにしてもケガしたとか、結構あるんですね。事故にあったことがない人のほうがもしかしたら珍しいかもしれないです。皆さんはもっと高い確率であるのではないかと思います。交通事故って滅多にないよ。車は便利なので、交通事故のリスクを低く見積もってしまうという、そういう心理的なバイアスも指摘されているくらいです。交通事故は結構怖いですね。

次に、今までは企業や管理者の立場だったのですが、今度は通勤者本人の立場で考えます。ここでクイズです。どっちの街が体にいいでしょう。大都市と地方都市。これは小学校 5 年生に、私が授業に行った時に出す問題なんですけど。まあ、普通は B って言いますよね。だって、空気もいいし、自然も沢山あって。なんですけど、これは大都市というふうにしています。何か体にいいかっていうのはいろいろあるんですけど。

たとえば、肥満者の割合と運動量の関係。これは男性のものなのですが、縦軸が運動量です。歩数ですね。横軸が肥満車の割合です。つまり、これを見ると左が上のかたまりになっているのがわかりますが、大都市というのは歩数がとっても多いんですね。神奈川とか東京とか兵庫とか大阪とか愛知とか埼玉ですね。このへんは公共交通を使っているの、歩数が多いです。肥満率も低い。

一方で地方都市、岩手、高知、徳島、北海道、群馬、鳥取、奈良、茨城、このあたりは歩数が少なく、肥満率が高いんですね。ちなみに、新潟は真ん中くらいですね。新潟はこのへんですね。歩数が少なく、肥満率はそうでもないですね。あと、北陸だと長野がこのへんですね。

これは茨城県の小学校で授業したものなので、茨城県は太っている人が多くて、歩かないんだよということを言っています。

それから、交通手段別の消費カロリーを比べると、いろんな試算ができるんですけど、自動車より公共交通のほうが消費カロリーが多いということです。

それから、通勤手段と肥満率についても、我々の分野の人だけじゃなくて、医学の疫学をやっている分野の方々が通勤手段と肥満率の研究をしています。あきらかに徒歩や自転車、バスや鉄道で通勤している人よりも車で通勤している人のほうが肥満率が高いんですね。

私は筑波大ですけど、筑波大の教職員は9割くらい車で通勤しているんですが、筑波大には6000台の駐車場がありまして、とても広い駐車場なんですね。いかに大学に近いところに停めるのかというのを毎日争っているんですね。大学に近いところに停めたいというのは、歩きたくないからですね。そうやって、ますます歩かなくなるんですね。という悪循環ができています。

これは同じことを別のデータで言っているんですけど。国別の肥満度と徒歩・自転車・公共交通の利用率です。オレンジが肥満率で、緑が自動車以外の利用率ですね。アメリカは皆さんご存知のように、ハリウッ드의映画はかっこよくてキレイな人がいっぱい出てくる。あんなのはかなり虚構の世界で、実際に行くともものすごく太った人が沢山います。30パーセントの人が肥満ですね。90パーセントが車での移動となっています。それがカナダとかイギリス、フランス、イタリア、ドイツ、スウェーデン、オーストラリア、オランダ、デンマークとなっていて、右に行くに従って肥満率は低くて、自動車以外の利用率が高くなっているというキレイな相関があることがわかります。

もし、メタボが気になるのであれば、ジムに通うのもいいんですけど、もしかしたらクルマ通勤をやめたほうが安上がりでメタボ解消につながるかもしれないということですね。

それから、車の維持費。1日あたりクルマにどれくらいかかっていると思っていますか。1000ccのクルマを持っているだけで、1日1500円から2000円くらいかかるという試算があります。

これは東工大の藤井先生の試算ですが、東京だとちょっと駐車場代が高いですね。つくばでも同じように試算したところ、それでも1300円から1500円くらいかかっていると。

私の学生は親にクルマを買ってもらって、それで持っているだけなのですが、それでも1日に1000円とか1300円とか、保険、税金でそれだけかかっていると。もっと排気量が多いと税金も高いですし、もちろん購入代金も入れるともっとかかっているんですね。それを割返すと3000円から5000円、1日にかかっています。これはすごく多いですよ。1日ですよ。ということです。

次に地域全体の視点で考えると、今、地域のコミュニティーが崩壊するとか、ソーシャル・キャピタルがだんだんなくなっているということが言われていますが。ある実験でクルマを沢山使っていた人に2万円くらい渡して、強制的にクルマを使うのをやめさせるという実験を行いました。そうすると、地域風土との接触が増えるという因果関係があるというふうに報告されています。

風土との接触が増えると、地域愛着度が強くなるという因果関係が報告されていて、これを合わせると、クルマばかり使っていると地域愛着がなくなるという結果があります。

これはちょっとさっと説明しますが、東工大の学生を対象にした実験で、子供の頃にクルマばかり使っていた家で育った人間は、大人になると、つまり大学生になると傲慢なやつになっているということが、統計的に示唆されました。これもびっくりしたんですけど。これは東工大の学生ですので、全部にあてはまることではないかもしれませんが、こういうこともあります。これは多分、お母さん達にはグサッとくるデータだと思います。実際、私もこれを聞いて、子供をクルマに乗せるのをちょっとやめようかなと思いました。

それと、ある保育園で園児に通園している時の絵を描いてもらいました。歩いて通園している子は、草とか花とか犬とか、そういう道ばたの様子をいきいきと描いていた。自動車通園している園児は電信柱とか信号とか、子供は座高が低いので、あまり外が見えないんですね。なので、そういうことしか描かない。かなり灰色でダークな感じの絵だったそうです。通園の交通手段で、絵の雰囲気が違う、と、スズキフミヒコ先生という交通ジャーナリストの先生がおっしゃっていました。

通園、通学の手段が子供の原風景に大きく影響するという可能性は、私はあると思います。これは研究ではないので、統計的な示唆とかそういうのではないのですが。多分、ずっとクルマにばかり乗せられていると、そうじゃないほうに比べて、ちょっと淋しいものがある可能性はあると思います。

それと、自動車利用の社会的デメリットですね。道路行政にも、地方行政にも、運輸行政にも、都市行政にも、いろんな行政問題としてデメリットがあると。

つまり、クルマの便利さ故に多くの職員がクルマ通勤を希望します。

私も札幌にいる時はクルマで通っていました。わざわざ 25000 円くらい払って、会社が入っているビルの駐車場を借りて、それで通勤していました。ある時、会社が中央区にあって、北大に行ったり、札幌市役所に行ったり、国土交通省の北海道支局に行ったり、そういうふうに全部クルマで行っていたんですね。

ある時、万歩計をつけてみて、1日ずいぶんいろんなところを動き回って、はっと見ると、800歩くらいしか歩いてなかったですね。それですごくびっくりして、私も自転車で通勤したりとか、歩くようになったのですが。

エコの観点からも、社会的な観点からも、管理者の立場からも、それから職員ひとりひとりの観点からも、クルマは必ずしも望ましいものではありません。

エコ通勤とはいったい何かというと、クルマ利用が環境に大きな影響を及ぼしていることに着目して、それから健康とか交通事故の問題にも配慮しつつ、できるだけクルマでない他の手段での通勤を呼びかけていく取組みのことを言います。

できるだけと言っているのは、どうしてもクルマでなければならない日とか、クルマしか使えない人とか、お子さんを送迎しているとか、介護とか、お見舞いに行かなきゃいけないとか、そういうことがあるんですね。ですので、できるだけ、できる範囲でということ提唱したいと思います。

コミュニケーションの主体としては、交通施策やモビリティ・マネジメントと言うんで

すけど、これにエコ通勤は有効に機能するということが知られています。今日はモビリティ・マネジメントについてはあまり詳しく説明しません。もしご興味があれば、資料や本をご参照ください。

職場のモビリティ・マネジメントによるエコ通勤の取り組み例を紹介したいと思います。

ひとつ目は職員への情報提供です。クルマ通勤の皆さんにクルマ以外での通勤を考えてもらう機会を設けるといいます。

普段、クルマで通っている人はクルマ以外の交通手段のことなんか、まったく考えていません。とりあえず、会社に行くといったら自動的にクルマになります。ですが、そういう機会を提供することで、よくよく考えてみると、自転車、バス、電車で通勤できるかな、そういえば今日は飲み会があるから電車やバスで行きましょうかという人がいるかもしれないですね。

たとえば、明石市の取り組みで、1度かぎりのアンケート調査、TFP と言っているんですけど、それでクルマ通勤者の10パーセントがクルマ通勤を完全にとりやめたというデータもあります。

それから、京都の宇治市の取り組みで同じようなことをやって、クルマ通勤者の12.8パーセントがクルマ通勤をやめたというデータがあります。

このためには、これは宇治の事例ですが、この3点セットがとても重要です。ひとつは動機付け冊子です。どうしてクルマをやめなきゃいけないのかということをやちゃんと説明できなければいけないんですね。なんでそんなことやらなきゃいけないの？と言われた時に、こうこうですよとちゃんと説明できて、かつそういうふうに言われた人が納得できるようなことをしなきゃいけない。それが動機付けの冊子です。ここでは環境のことで、すとか、休日ドライブの憂鬱と、あとクルマ利用と健康の問題が入っています。

それで、じゃあ、やらなきゃいけないだと思っても、それをどうやってやればいいのかという方法がわからないと、なかなかクルマ通勤はやめられません。

そこで、宇治では通勤マップを会社ごとに作りました。たとえば、これは宇治の任天堂さんはムラサキとか、どここの会社はアオとか、会社ごとにこういうのを作ると。鉄道やバスの路線図を描いたり、タクシー乗り場とか、自転車置き場とか、クルマ以外の通勤に使う情報を、この裏に時刻表もあるんですけど、すごく丁寧にまとめて、デザインにも配慮して作りました。これを社員みんなに配ったんですね。

それに加えて、コミュニケーション・アンケートというのを行いました。ただ単に動機付け冊子と地図を配っても、何だこれって捨てられますよね。捨てられないようにするために、これはアンケートです。この地図と動機付け冊子を読んでから、このアンケートに教えてくださいということをやります。それでいろいろ聞いて。

通勤にクルマを利用している方にさっきの地図と動機付け冊子を読んで、もしクルマじゃなくて公共交通で行くとしたらどうやって行きますかというのをシミュレーションしてもらいます。机上シミュレーションですね。もしどうしても行かなきゃいけなかったら、

ここまでバスで行って、ここから電車に乗り換えて、自転車はここに置いておこうかなとか、そういうことを考えてもらいますね。これは行動プランによるコミュニケーション・アンケートですね。

これをやることで、1回、こうすればいいのかということシミュレーションしてもらえると、クルマを使うのをやめるハードルが下がるということが知られています。こういうことをやって、その1年後に2割のクルマ通勤者がクルマ通勤を減らしていた。それから、鉄道利用者が増えていた。バス、徒歩、自転車も増えていたということがあります。こういう情報提供というのは、上手くやればすごく効果があるということが言えます。

2つ目ですが、通勤バスの運行ですね。これは可能なかぎり複数企業で共同しつつ、通勤者のための通勤バスを導入するというものです。これは全世界的にいろんなことされています。イギリスでもイタリアでも行われています。

まずは何をしないといけないかというと、従業員の通勤者の居住地を調べて、それから何で通っているのかとか、どういう交通機関があるのかとか、そういうことを調べる。で、そのデータを複数の企業で共有する。場合によっては、交通事業者とか電車事業者とか交えて上手くコーディネートできれば、とても便利な通勤手段になるということが知られています。

京都市の久世工業団地では、工業団地でバラバラに所有していた通勤バスを共有化して、工業団地が主体的に運行することにして、これまでバスがなかった企業も利用できるようになりました。

それから、資料には載せてないですけど、北海道の当別町では、そこでは大学と大きい病院と食品の会社があったんですね。どれも大きい会社だったんですけど、それぞれがそれぞれ送迎バスを運行していました。それを当別町がコーディネートして、一緒に運行しませんかと。そもそも、病院に行く人と通勤通学する人数ってそんなにかぶらないので、通勤通学は時間が決まっていますけど、病院は早く行く人もいますけど、そんなにかぶらないことが多いので、上手く割り振れたということです。これは地域公共交通の賞をとっているはずですよ。

それから、3つ目です。通勤交通手当の変更です。通勤手当を改変して、クルマ通勤から他の手段への転換を促すというものです。動機付け冊子とかも、どうしてクルマをやめなきゃいけないのかというのに有効なんですけど、一番すぐに皆さんが反応するのはお金ですよ。通勤手当がもらえないのであれば、電車やバスで行こうかなということになるかもしれません。

たとえば、名古屋市役所では自転車利用者に対して報奨金をあげます。クルマ利用者には通勤手当を減額します。今、クルマを使っている人は通勤手当を減らしますと。そうすると、5キロ圏内のクルマ通勤者が減少したというデータがあります。

それから、ヤマハ発動機の自主的な取り組みですね。直線距離で2キロ以上徒歩、自転車で通勤する場合に月2000円の手当を支給するとかですね。ちょっと後で紹介しますが、

ヤマハさんはすごくきめ細やかなことをやっています。これは自動車会社ではなくて、バイクが主流の商品ということも、もちろんあると思います。

その他の取組みとしては、クルマ通勤の許可基準の改変。大学キャンパスなどでは、しばしば採用されます。たとえば、筑波大では駐車場はそれまでは無料だったんですけど、今は年1万円になりました。それでクルマがだいぶ減りました。年1万円でもずいぶん安いんですけど、それでも学生のクルマ通学はあまりなくなりました。

それから、駐車場を減らして、自転車の駐輪場に変更するといったこともありえますと思います。

それから、自転車通勤の奨励ですね。たとえば、自転車駐輪場を作ったり、シャワーやロッカー室の整備。自転車通勤で一番ネックになるのが、この時期自転車で通勤すると汗だくになりますよね。それで、ちょっとシャワーを浴びれるようなスペースを用意しておけば、さっぱりして勤務に臨めるということで、シャワー室を作るとというのが有効な方法かもしれません。職員の健康管理という位置付けも可能かと思います。

それから、採用基準の見直しとか、企業や寮の立地の検討ですね。これはより抜本的です。ただ、企業の立地があまりにも公共交通が不便なところだとエコ通勤もやりにくいので、移転の機会があった時にもうちょっと便利なところにしようかと。あるいは、若い人なんかは寮に住んでいることが多いと思うんですけど、寮をもっと公共交通の便利な通いやすいところに作ろうということですね。

これがさっきのヤマハ発動機さんの取組みの例です。エコ通勤で、自動車から徒歩に転換した人は月1000円の手当。自転車に転換しても月1000円の手当。ごめんなさい。これは資料にはありません。これは2009年の仙台のESTセミナーでヤマハ発動機のフトハシさんという方が発表された資料から使わせていただいているものです。それから、二輪車購入、EVレンタルをすると、キャッシュバックをすると。いくらかは忘れてしまったんですけど。レンタル費は月3150円です。それから、公共交通にクルマから乗り換えると、乗り換え手当を月に2000円あげると。通勤バスは路線を見直して増便する。というようなことをやっています。

ヤマハさんがすごく素晴らしいと思うのは、これは後でも言いますが、いろんなことをやっているもののデザインが、たとえば配る冊子ですとか、ポスターですとか、そういうもののデザインがとても素敵で、私はとても感心しました。

いずれにしても、まずはどういうふうに進めていくかのプランを立てることが第一歩です。ただ単に何の目標もなく、計画もなく進めるというのは無理ですね。まず、目標を決めます。自動車通勤者の何パーセント転換とか、公共交通のモビリティの向上とか、そういう目標を決めます。

それから、いついつまでに何をやるのか。呼びかけたりとか、通勤バスの実施や共同化、自転車通勤の奨励、レンタサイクルシステムへの参加、通勤補助制度の見直し、そういうものをいつどうやるかというロードマップみたいなものを作ることが不可欠だと思います。

それから、取組みの担当と体制ですね。やると決めた時に誰かひとりにはかなりの権限を与えて、担当者を決めないといけないと思います。どの部署がどういった対応をするのか。主たる担当者は誰になるのか。社長さん、トップがそういうふうを決めないと、上手く進まないと思います。

たとえば、私の知っている仲良くさせていただいている大学の准教授の先生が、ある時、大学の本部から、お前は交通の専門なんだから学内のクルマを減らすようにいろいろ施策を立てろと言われてたらしいのですが、そこでその先生はすごく困ったんですね。准教授の先生なので、教授の先生方にはものを言いにくいですし、しかも大学の駐車場は研究室毎の既得権になっているわけです。もしクルマを減らそうとすると、誰かがクルマをやめなければいけないわけで、すごく沢山イヤがらせのメールが来たと。俺たちの通勤手段をなんで変えなきゃいけないんだと。お前は絶対に教授に昇任させないとか、そういうイヤがらせがあったというふうにお聞きしています。

ですので、トップから権限をちゃんと持たせて担当者をきちんと決めるというのは、とても重要だと思います。

筑波大には石田東生先生がいらっしやって、もちろん学内でもすごく偉い先生なのですが、その先生でも新しいことをやろうとすると、たとえば駐車場を1万円にしようとした時に大反対にあったとお聞きしています。抵抗は必ずあるので、そこをきちんとこれが進むべき方向なんだというふうに言っていけないといけないと思います。

職場のモビリティ・マネジメントによるエコ通勤の推進は、環境問題の点から求められているだけじゃなくて、地域、経営、そして職員といったさまざまな観点からの合理性を持つものです。

もちろん、最初から抜本的な取組みというのは難しいと思うんですけど、まず何ができるのかな、できたな、じゃあ、次これやってみようなかというふうに徐々に漸次的にやっていくということが重要だと思います。

これは近畿のデータなんですけど、大半の事業所が自動車通勤削減の意向を持つということがあります。それから、大半の事業所がエコ通勤に対して協力的だというデータもあります。通勤の問題について全体で取組んで、それで本当に環境問題や通勤問題が改善しているということは非現実的なことではなくて、皆さんの企業の、あるいはまわりのエコ通勤が実現していけば、本当に現実になるというふうに思います。

より詳細はエコ通勤のホームページがあります。それからモビリティ・マネジメントについては藤井先生と一緒に書かせていただいた本があります。それから、モビリティ・マネジメント会議のホームページにいろんな事例が出ていますので、ご参照ください。

この後はちょっとおまけですけど、広報の重要性ということでお話をしたいと思います。「車は人の心を動かすためにある。これまでも。これからも」日産スカイライン。すごくカッコいいですね。

でも、最近見たコマーシャルだと、マークXというんですかね、佐藤浩市さんがコマー

シャルしている。すごくかっこいいですよ。本当に、あれ欲しいなと思う方の気持ちも私もとてもよくわかります。

それから、「自由と日本全国とラクティス」。これは若い人向けのコマーシャルだと思うんですけど、もうクルマさえあれば、そこに道路があればどこにでも行けるんですよ。これは本当に自由で素晴らしいことだと思います。という感じを演出した、とても上手な広告だと思います。

それから、これは何年か前で今あるか見てないんですが、「Life is Drive いつの時代も、クルマはみんなの夢だった。クルマとともに歩んできたあなたの Life is Drive をぜひ、語ってください」というのがウェブサイトにあって、そこに自分のクルマとの思い出が投稿できるようになっています。それをまた共有して閲覧できるようになっていて、いやあ、クルマっていいよねというイメージを高めるんですね。

もう、クルマのある生活は楽しくて、かっこよくて、快適で便利でというイメージ戦略を、自動車会社は 1960 年代から今までずっと継続的に流し続けていて。間違いなく皆さんはそれの洗礼を受けているんですね。

クルマ 1 台あたり 10 万円くらいが広告費だと言われています。テレビ CM の放送回数もすごく多いですね。これにすごいお金がかかっているらしいです。

クルマとかしこくおつきあいできるために、エコ通勤をすすめるためには、使いやすい公共交通の整備だとか、公共交通の路線図などの情報提供というのは必須なんですけど。それだけじゃなくて、ちょっとした遊び心でエモーションに訴えかけるような、そういう広告ですね。そういう広報の戦略も必要だと思います。

エモーショナル・キャンペーンって何かというと、クルマはかっこいいというのは、私もクルマはかっこいいと思うんですけど、でも、公共交通も場合によってはかっこいい。クルマは場合によってはかっこわるいというようなイメージを、そういう戦略を進めていくことが必要ではないかと思います。

これはウィーンの交通局のバスのエモーショナル・キャンペーンなんですけど。この人たちはバンドです。音楽をやっている人たちです。普通、プロの音楽をやっている人たちは自分のツアーバスを持っていて、そこに機材を積んで、自分たちもそれに乗って移動するんですね。この人たちはアマチュアなので、路線バスが僕らのツアーバスだということを楽しそうに待っているというイメージ戦略のポスターです。ちょっと難しいんですけど、こういうひとひねり、ふたひねりくらいあるものをウィーンの交通局ではずっと続けておられます。新潟市役所さんでも素晴らしいイメージ戦略をされていますね。

こえはイエテボリのものですか、これはイギリスのトラベルワイズのものですか、こういったものが良い戦略だと思います。

この日曜日に開通式があったかしてつ（鹿島鉄道）バスというのがありまして、これは茨城県の石岡から右のほうに走っていた鉄道なんですけど、これが廃線になりました。代替バスが運行を開始したんですけど、利用者は廃線直前の 5、6 割になってしまっています。

鉄道の跡地をバス専用化できないかという検討をしました。BRT、バス・ラピット・トランジット化ですね。

これは石田先生を中心にして検討委員会を設置して、茨城県庁、石岡市役所、小美玉市役所と関東鉄道バス事業者さんなど、いろんな尽力で 2010 年の 8 月 29 日に運行を開始しました。より利便性の高いシステムと適切な情報提供と、しかも利用促進をきちんとやろう。イメージ戦略とかブランディングもきちんとやりましょうということで、これからもどんどんやっていく予定なんですけど。

たとえば、こんなポスターを作っています。かしてつがバスになって帰ってきます。鉄道の跡地ですので、鉄道ってすごく真っ直ぐな道なんです。真っ直ぐズドンと抜けていて、遠くに筑波山が見えるところがあって、素晴らしい道なんです。こんなところをバスを走らせたら、きっと気持ちいいだろうということで、こういうバスになって帰ってきますよというポスターですとか。

あと、これはですね、線路の跡地にヘビイチゴという植物が生えていまして。公共交通に乗ると季節の移り変わりがとてもよくわかるんですよ。ああ、ヘビイチゴが生えてるなとか、コスモスが咲いたなとか。そういう季節の移り変わりをバスに乗って感じてほしいということで、これを使ったり。

これがかしてつのロゴマークです。これはデザイナーさんが考えたものですね。統一デザインの開通時利用促進物。これは幟です。これは団扇。イメージは日本の伝統柄の麻の葉という柄みたい「か」という字を並べてにしたものです。あと、ティッシュもこういうふうイメージ戦略で統一しています。

それから、沿線には高校が沢山ありまして、高校生ターゲットということもあって、ただの通学路がいつか一生ものの記憶になるというキャッチコピーで、利用促進をこれから高校生ターゲットでやっていこうと思っています。

クルマはかっこいい、便利という凝り固まった固定観念を持つ中高年もそうですけど、特に若い人に積極的にアピールしたいと思っています。公共交通を使うということがかっこいいんだということをやりたいと思っています。

日本のMMもいろいろブランディングをやろうとして、頑張ってるんですけど、MM、エコ通勤を含むツールデザインって重要だと思うんですけど、デザイン=奇抜な意匠ではなくて、機能的かつ美的に優れたツールこそが人々の態度や行動を変容させるはずなんです。そういうものこそがエコ通勤を成功させると思います。

ヤマハさんの事例が成功しているのは、私はデザイン力というのが確実にあると思います。エコ通勤を成功させるためには、真剣にクルマ抑制を訴える姿勢と少し遊び心ですね。そういうものがあるといいではないかと思っています。

3. 講演②「事例紹介:新潟市のノーマイカー(エコ通勤)に向けた取り組み」

新潟市都市政策部 都市交通政策課長 松田 暢夫

皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました、新潟市都市交通政策課の松田でございます。よろしく申し上げます。本当に猛暑のなか、ご苦労さまでございます。

私は朝、バスで通勤していますが、バスに乗りながら、この猛暑、酷暑と交通行動がどういう関係にあるのかなとつまらないことを考えながらバスに揺られているのですが、おそらく、自転車、徒歩からマイカー、バス、電車に切り替っているのではないかなと思っています。

というのは、私の場合は比較的恵まれていまして、朝だと7分間隔くらいでバスが出ています。でも、私が乗るバスというのはほとんど決まっているんですね。皆さんもそういうご経験をなさっているかもしれませんが、バスの乗客はだいたい同じ顔ぶれですよ。ですが、この酷暑のなか、見知らぬ人が結構乗ってきます。それも、停留所にして2つ、3つの区間なんです。というのは、その方たちは新潟駅まで行く停留所からお乗りになるんですけど、通常は徒歩や自転車の方がバスに乗っているんじゃないかなと思うんです。

もうひとつ、首都圏からいらっしゃっている方もおられると思いますが、電車のクーラー。あれはすごくいいですよ。もう、バスに乗るとスーッとします。あるいは、首都圏の方も電車に乗るとスーッとすると思いますけど。あの快感。こういう小さなことでも、公共交通のメリット、良さ。そんな小さなことも、私は声を大きくして市民の皆様、ユーザーの皆様伝えていくのもモビリティ・マネジメントの一つと思いながら、毎日バスに揺られています。そんなことで、いろいろ考えながら、都市交通政策に取り組んでおります。

今日は県外の方もいらっしゃると思いますので、ちょっと新潟市の都市構造を説明いたします。これが新潟の中心部。ここが本日の会場になっています。新潟市は平成17年に広域合併いたしまして、このあたりが合併地域でございます。ここが旧新潟市。都心及び都心周辺部とその合併地域の拠点があります。これらの連携を密にして、新潟市全体を発展させていこうということで、都市構造的に見ますと、田園に包まれた多核連携都市ということになっています。これが日本海側初の政令指定都市、新潟の都市構造でございます。

「にいがた交通戦略プラン」というここ5年から10年の交通政策をまとめたものですが、他の都市でも同じことを明確にしていると思いますけれども、多様な交通手段を選択できるまちづくり、これを明確化しております。こういう4つの柱で施策を推進しております。

私ども都市交通の基本的概念図でございますが、ここが都心ですね。都心及び都心周辺。で、4軸あります。新潟は政令都市になって、8つの区に、ちょっと見にくいかもしれませんが、ピンク色でおだんごがありますが、これがひとつひとつの区で、全部で8つございます。周辺の区から都心に向かう4軸があります。

この4軸のうち3軸はJR東日本の電車で結ばれています。日中でも20分ごと、朝はもっと頻発しておりますが、一定のサービス水準があるわけで。こちらの南区という方面だ

けが鉄軌道がございません。しがたいまして、この南区は鉄軌道に代わるべくバスを骨格幹線に位置付けまして、公共交通の利便性を強化しなければいけないと。この放射ですね。都心にいかに簡単に早く結びつけるかということが、ひとつ重要な政策です。

もうひとつは都心部。都心内の流動を誰でも気軽に移動できる都心内の交通システム、公共交通の利便性の向上。これも大きなひとつの課題です。

それと各区内の生活交通。区バス、住民バスという政策をとっておりますが、そういうものを中心とした区の中の生活交通の確保、向上も課題になってございます。

後先になりましたが、新潟市における交通手段の変遷ということで、ご多分に漏れず、平成 14 年には新潟都市圏で自動車分担率が約 70 パーセント。今日はエコ通勤の話でございますが、通勤目的だけ見ますと、都市圏で 78 パーセント。全目的では約 7 割ですが、通勤になりますと更に上がりまして 78 パーセントでございます。

CO₂ の排出量ですが、2005 年。これは新潟市ですが、この青いところが運輸部門。1990 年に比べてずいぶん伸びていますし、全国的に比べましても運輸部門の比率が新潟市は高こうございます。1 人当たりの CO₂ 排出量を県庁所在地で比較すると新潟市はワースト 3。水戸、山口に次いで新潟市が 3 番目になってございます。私どもはこういう状況を見まして、過度なクルマ依存からの脱却が大きな課題となっております。

私どものモビリティ・マネジメント施策ですが、2、3 年前から少しずつ取り入れて、できる範囲で一生懸命やりはじめておりますが、全体的なモビリティ・マネジメントのお話をさせていただきます。全市的なモビリティ・マネジメント、そして個別のモビリティ・マネジメントと、自発的な交通行動の変容を私どもも市民の皆様と取組んでいくというものです。

まず、全市的なものと市民フォーラムですとか、都市交通マップ。個別ですと今日のエコ通勤も含めまして、学校のモビリティ・マネジメントですとかいろいろ取り組みをしているところでございます。

たとえば、市民フォーラム。バスの中でワークショップみたいなものを行ったり。これもワークショップですが、こちらにいらっしゃるのは谷口先生でございます。

都市交通マップ。先程、谷口先生からも、情報を的確に与えることが大事だよというお話がございましたが、私どもも市民団体、新潟大学、新潟市が共同で、特に市民団体の方が中心になりまして、今日もいらっしゃっているようですが、こういうバスマップを作成いたしました。

もうひとつ、中心市街地モビリティ・マネジメントというものも取組んでいまして。今、新潟の古町地区というところ、老舗の大和デパートが撤退したり、相当疲弊しております。

これは大和デパートの撤退前、昨年 3 月に行った社会実験なんですけど、中心市街地の商店街さんは車で来られるお客様には駐車券のサービスをします。しかしながら、バスで来られた方にはサービスはないというところから、環境にやさしいバスで来られた方には何かしたらいいんじゃないかということで、新潟市のほうから呼びかけまして、交通事業

者さんと商店街さんで、具体的に言いますと 2000 円以上お買い上げの方にバス券 200 円をお渡しするというような取り組みをしました。

その後、古町地区、大和デパートなり老舗の本屋さんが撤退した後に、地元の方もやっぱりこういうことをやらなきゃいけないということで、一部動きが見えはじめています。そんな効果が現れているのかなと思っています。

あるいは、バス利用促進のモビリティ・マネジメントなどにも取り組んでおります。学校にも出向いて、やはり小さい時から公共交通の重要性を勉強していただくということもやっております。

ここからがようやく本題になりますが、エコ通勤・ノーマイカーデーの取り組みでございます。

「隗よりはじめよ」ということわざがある通り、まず新潟市の職員からやらなきゃいけないという発想を持ちまして、平成 20 年 6 月から新潟市の職員を対象に月 2 回、第 2、第 4 の水曜日、この日どうしてもダメな場合は前後してもいいんですが、職員ノーマイカーデーを実施しております。

平成 21 年度を見ますと、これは 1 年間でございますが、延べ参加人数が 24000 人。だいたい月に延べ 2000 人くらいの職員が参加しております。少ないかもしれませんが、一定の CO2 削減には寄与しております。

同じ年の 11 月から、全市的なノーマイカーデーを実施したわけですが、新潟県庁のほうでも 11 月から県職員のノーマイカーデーを実施しております。

市役所の職員が先行したわけですが、全市的なノーマイカーも平成 20 年の 11 月から実施いたしまして、昨年 2 回目を実施して、今年 3 回目を 10 月に実施する予定でございます。一過性といえ一過性ですが、とにかく市民の皆様のきっかけづくりとして、いろいろ公共交通に乗って体験して、おそらくいろんなご不満とかご意見もあると思いますが、そういうものもひとつの目的だったのかなと思っています。

私どもの特徴として、こちらに記載しています特典、インセンティブとして 1 回分のバスの片道の無料乗車券を配布します。

それから、パーク・アンド・ライドにも一生懸命取り組んでおりますが、そういうものも合わせ技で、ぜひノーマイカーデーの期間中にパーク・アンド・ライドをご体験してみたいかがですかということで、併せて実施しております。

それとあとレンタサイクル。スマートクルーズというスポーツタイプの自転車の無料貸し出しなども行っております。

先程、先生のほうからもいろいろ PR が重要だよという話でしたが、これは平成 20 年に本格的にノーマイカーデーに入る前、1 年前にちょっとプレ的なものを新潟国道さんと一緒に行いました。「健康のためにすこしは歩かなきゃ、と思っているあなたにかぎってすぐ車を使う」というパロディ風なキャッチコピーで目をひきながら、エコ通勤の理解を深めていくということも考えて取り組んでおります。

先程言いましたように合わせ技としてパーク・アンド・ライド。これはイオン新潟南ショッピングセンターの中に 30 台のパーク・アンド・ライド駐車場を設けて、路線バスがこの横を通っているんですが、これに合わせて構内に入っただいて、非常に至近距離で乗り換えができるという仕掛けをしまして、パーク・アンド・ライドのモニター的なものを募集したりもしました。

こちらがスマートクルーズ。これはだいたい 1 台 10 万円するスポーツタイプの自転車でございます。最近、全国的に自転車ブームになっております。それと、非常にかっこがいいですね。ひとつの都市の構成要素として格好もいいですし、機能的ですし、健康にもいいということで、自転車は着実に都市交通としてのシェアを伸ばしていますね。こんなのも合わせてノーマイカーデーを実施しております。

ノーマイカーデーの実施結果でございますが、20 年度は 4500 人の方が参加して、21 年は天候などの理由もありまして若干減りましたが、3500 人の方が参加しています。

普段、マイカーご利用の方が別の交通手段に転換していったわけですが、その内訳でございます。自転車が一番多かったですね。これは昨年と比べますと、自転車がずいぶん増えて。今私が言ったような理由もひとつあるのかもしれませんが、自転車が増えて。あと、バスと電車がこのような比率で使われているということになっております。

実際、CO₂ の削減量はどのくらいかという、このノーマイカーデーの期間中だけで 20 トンないし 15 トンくらい削減されています。平均的な家庭で 1 日当たり排出する CO₂ に換算しますと、1400 世帯から 1000 世帯くらいの CO₂ がこのノーマイカーデーによって削減できたということでございます。

ノーマイカーデーに合わせていろいろアンケートを施したわけですが、この 21 年のところを見ていただきますと、クルマ利用を控えるべきだと思いますか。これは全国どこのモビリティ・マネジメントのアンケートを見ても、だいたいそう思うと多くの方がマルをつけるんですね。だから、気持ちの上ではマイカーを控えるべきだということもうわかっていらっしゃる方がほとんどだと。

ただ、実際のところエコ通勤をやり続けますか、やりますかという段になると、そこは減ってくる。その理由は公共交通の利便性が高くないとか、残業があるとか、いろいろな理由があるので、致し方ないとか当たり前の数字なんです。

だけど、月 1 回程度だったら実施していいというのが 56 パーセントと相当いらっしゃいますので、このへんを粘り強く継続的にいろいろ活動をしていけば、もう少し上のほうに上がっていくだろうと。その時に重要なのは、適正な公共交通の利便性の向上もあわせてやらなければいけないということは言うまでもありません。

ノーマイカーデーについての細かい個々の意見ですが、今も言いましたように公共光交通手段を充実すれば私も参加してもいいよという方が一番多かったです。

ノーマイカーデーを実施して、その後に参加企業の中から昨年度、3 社ピックアップしまして、もう少し突っ込んだアンケートをしました。社員の方にアンケートをする前に担

当者の方にもヒアリング調査をしました。じつは私はここが一番重要なところだと思っています。担当者の方はおそらく総務課とか庶務課の方。この方とがっちり連絡を取り合っ
てパイプを作ることが重要なのではないかということで、こんなアンケートもやりました。
先程、先生からもお話がありました動機付けのこういうパンフレットも同封しまして。こ
れが新しいバージョンでございますが、こんなものも同封しながらどういう状況になれば
エコ通勤を実践できますかというアンケートを施したところでございます。

これをやって、その後、そう大きく改善はじつはしていませんが、ある1社において
はノーマイカーデーの参加者が増えたり、月に1回程度あるいはそれ以下かもしれませんが、たまにはマイカー以外の通勤も若干増えてきたんじゃないかという担当者のお話も伺
っているところでございます。

いろいろ私どもも取組んでいまして、これもよく言われることなのですが、大きくグル
ープを3つに分けますと、もうあと一押しでエコ通勤に切り替えるグループ。先程、言いま
したように、車じゃなきゃダメなんだけど、天気の良い日とか特別な日はマイカー以外で
もいいかなというグループと、なにがなんでもクルマじゃなきゃダメだと。公共交通の利
便性が極めて低いところは、やはりここはやむを得ないのかなと。私どもはこのグル
ープを中心に、まあ、全体的に底上げをしなければいけないと思っております。

新潟の公共交通の利便性にいろいろ問題はありますが、いろいろな路線を見ていけば、
電車は日中でも20分、朝はもっと多いです。幹線のバスを見ても、たとえば新潟大学線な
んて朝夕は頻発していますよね。そういう沿線に住んでいて、その沿線にお勤め先がある
ような方でもマイカーの人は絶対いるんですね。そういう方をまずターゲットにして、い
ろいろモビリティ・マネジメントを取組んでいかなければいけないかと思ってお
ります。

私どもの組織的なお話ですが、ノーマイカーデー実行委員会というものを、じつは今年、
モビリティ・マネジメント推進協議会というものに改組しました。この理由は、ノーマイ
カーデーも非常に意味のあることなのですが、年に1回ノーマイカーをやっているだけで
は発展性はないわけです。ですから、ノーマイカーデーをきっかけに恒常的なエコ通勤に
是非つなげていきたい。エコ通勤だけじゃなくて、中心市街地へのお買い物も是非マイカ
ー以外の手段で来ていただきたいと思っていますし、いろんな広がりを見せるモビリテ
ィ・マネジメントを展開するために、推進協議会を7月に設置いたしました。

参加する人のメリットというところも強調しなければいけないのですが、健康というも
のが一番身近なのかなと。先生もおっしゃっていましたが、私もそうなのですが土日
にお金を払ってジムに行き歩いていたり走ったりしているんですね。あるいは夜、通勤の
帰宅時に歩道を歩いているご夫婦なんかを多く見かけます。通勤時にこそ歩いたり自転車
に乗ったりすれば、時間も節約できるし一石二鳥かなということで、健康という切り口か
ら攻めることが重要なのかなと。ということで、今年度は消費カロリーマップを制作して
いきたいなと思っております。

最後になりますが、将来のエコ通勤ということで。私どもは現在、中心部の基幹公共交通軸というものを想定しているんですが、都心の拠点を結ぶラインになりますが、現在はバスです。それを交通の利便性をもう少し高める必要があるんじゃないかということで、次世代型のバスシステムと呼んでいる BRT、LRT、小型モノレールの3つのシステムを対象に昨年度から検討調査を開始いたしました。

今年度、検討委員会の第1回を開催したのですが、環境負荷は1人1キロ移動する時のクルマに対する比率ですが、こういった数字になります。もっと言いたいのは、先生がおっしゃったように、クルマはかっこよくて公共交通は……というお話がありましたが、公共交通も是非かっこいいと言いますか、乗せさせるような仕組みとして、こういったかっこいい車両、存在感のあるものを実現する必要があります。

当然、それは付録といえれば付録で、一番重要なのは都市交通の機能が一番重要で、そこを議論したうえでのかっこよさになりますが、そこも忘れてはいけない。特にモビリティ・マネジメント的に見ると、その存在感、乗ってみたいくなるような雰囲気というのが重要なかなと思っております。今年度末までには、どういうものがいいのかという導入の方向性を明らかにしたいと思っております。

これが想定ルートですが、新潟駅、万代、古町、県庁を結んで、鳥屋野潟南部、ビッグスワン、野球場、市民病院を結ぶようなライン。あと、朱鷺メッセに行くようなラインを想定してございます。

公共交通や自転車を利用することがスマートと言われる時代が来ることを祈願いたしまして終わらせていただきます。

4. 講演③「事例紹介：八十二銀行のエコ通勤の取り組み」

八十二銀行総務部環境室 宮島 浩一

ただいまご紹介にあずかりました、八十二銀行総務部環境室の宮島と申します。本日はこのような盛大な会にお招きいただきまして、まことにありがとうございます。私どものエコ通勤の取り組みで、本日皆様にひとつでもご参考になる部分がありましたら幸甚に思います。それでは、「八十二銀行のエコ通勤の取組み」ということでご紹介させていただきます。

まず、私ども八十二銀行でございますが、長野県に地盤を持つ銀行でございます。私は総務部環境室という部署でございます。環境室という部署は全国の銀行を見ましても、非常にめずらしい部署でございます。

実際の業務内容は、環境にいいことは何でもやろうというスタンスでして、銀行の内部の環境改善も当然のことながら、地域社会でも環境にいいことは率先して協力していこうということで。私の業務としては、銀行内外の環境改善のお手伝いをするを業務としております。ですので、全役職員をあげて環境保全活動に率先して取り組んでおります。

具体的な業務といたしましては、ISO14001の管理、環境法規制の対応、環境ボランティアの企画等を行っております。

本日こうしてエコ通勤優良事業所のセミナーにお招きいただきましたのは、昨年9月に私どもの130事業所がエコ通勤優良事業所に認証いただきました。これについて中心にご説明させていただきたいと思っております。

それではパワーポイントの資料に従いまして、ご説明させていただきます。

八十二銀行のご紹介でございますが、長野県に基盤を置く地方銀行でございます。事業所数は国内155、海外5。そのうち135、ほとんどの部分が長野県に支店がございます。グループ法人13社。従業員数は4469名。グループ法人を含めまして6000名でございます。こちらに長野県の地図がございますが、南北に広い県土でございますが、このほぼ全域を八十二銀行は営業店網としてカバーしております。

八十二銀行の環境保全活動でございますが、豊かな自然環境に恵まれた長野県に基盤を置く当行は、環境に配慮し、自然環境と共存しながら地域社会とともに発展することを目的に、従前より環境問題への取り組みを進めております。

こちらの写真でございますが、「八十二の森」活動ということで、八十二銀行として長野県に4ヶ所、こうやって職員がボランティアとして参加して森林整備をしようという活動を行っております。ここにいるのが頭取で、私もこのへんにいるんですけど、非常に多くの職員がこういったかたちで参加してございまして、今年も合計8回で毎回100名以上の者が参加して森林活動を行っております。

こういったことを最近、一生懸命行っておるのですが、それ以前からも環境活動の歴史ということで、平成11年に地銀ではじめてISO14001認証を取得しております。また、平

成 17 年には銀行界ではじめて環境会計を導入いたしました。同じ平成 17 年には地球温暖化防止活動環境大臣賞を銀行界ではじめて受賞しております。そして、この「八十二の森」活動につながる部分ですが、長野県と美ヶ原県民の森森林整備協定を締結し、22 年にはその対象を 3ヶ所拡大し、現在では 4ヶ所で「八十二の森」活動を行っております。

銀行界でも最近、エコ活動や森林整備活動への注目が高まってきております。当行もエコ通勤や森林整備についての講演、取材依頼をいただくことが大変増えておりまして、内外から高い評価をいただいております。銀行界の環境活動のフロントランナーとして、エコ活動を更にレベルアップしてまいりたいと考えております。

それでは、今日の本題のエコ通勤についてご説明させていただきます。まず当行のエコ通勤の前に、我々が地盤を置く長野県の通勤状況についてご説明させていただきます。

先程、新潟市さんからもお話いただいたんですが、長野県も非常に高いマイカー通勤者割合となっております。マイカー通勤者割合が 75 パーセントと高い割合でございます。

理由といたしまして、豊かな自然に恵まれた環境で、県土の 8 割が森林で山間部が多く、クルマでないと難しい地域というのがあります。郊外にひろがる製造業の集積地。産業といたしましては製造業が盛んでございまして、これらの大規模工場が移転するケースが最近増えております。3 番目に公共交通機関が十分でない地域の存在があります。

これらにより高いマイカー保有率、全国 2 位ということでございます。人口 1000 人当たりの自動車保有台数においては、長野県は群馬県に次いで第二位でございますので、長野県もマイカー通勤社会、マイカー天国という表現が言えるのではないかと思います。

公共交通機関が十分ではない地域があるという点でございますが、長野県全体で見ますと、長野、上田、松本という人口が多い地域につきましては電車の運行が 1 時間に約 2 本以上ということでございます。ただ、佐久町、伊那、飯田といった南信のほうで電車の運行本数が 1 時間に約 1 本といった地域がございまして、同じ県内でも鉄道の利便性に差が出ているという状況でございます。

先程ご説明させていただきましたが、県内のマイカー通勤割合は 75 パーセント。ひっくり返しますとエコ通勤割合は 25 パーセントで、全国のエコ通勤割合 37 パーセントを大きく下回る数字となっております。後程ご説明させていただきますが、八十二銀行のエコ通勤割合は約 70 パーセントでございます。長野県のエコ通勤割合 25 パーセントの地において 70 パーセントのエコ通勤割合でできているということが、当行が頑張っているかなと自分たちでは思っているところでございます。

自動車などの運輸部門から排出される温室効果ガスは、県内排出量全体の 25.15 パーセントを占め、全国平均 18.96 パーセントに比べ、高い状況になっております。ですので、長野県としてもマイカー通勤をエコ通勤に切り換えようというのは重要な環境施策になっております。ですので、県としてもいろいろな施策を打っているところでございます。

それでは、具体的に八十二銀行のエコ通勤の取組みです。当行は実は 40 年以上前から徒歩・公共交通機関によるエコ通勤を実施しております。この正確な開始年月は不明でござ

います。今 60 歳くらいの人でも自分が入った時からもう公共交通機関での通勤が義務付けられていたということで、実際は 50 年なのか 60 年なのかはちょっと不明です。創立はだいたい 80 年なのですが、そのような歴史がございます。

この徒歩・公共交通機関による通勤促進策として今我々がやっていることを、立ち止まって考えてみるとこういうことじゃないかと思えます。まず第 1 に社内規定によるマイカー通勤の原則禁止。2 番目に社員寮・アパートの整備。3 番目に交通費の補助でございます。これの具体的な内容についてご説明いたします。

社内規定によるマイカー通勤の原則禁止でございますが、社内規定により通勤は徒歩または公的交通機関を利用することを義務付けております。一部のマイカー通勤者を除いて、正社員のほとんどは公共交通機関により通勤しております。現在では徒歩・公共交通機関利用の社風が定着しております。

これはですね、私も大学を出て八十二銀行に入社したんですが、入った時、まわりの先輩すべてが公共交通機関による通勤で、マイカー通勤という人はひとりもいませんでした。逆にマイカー通勤だと、「あの人変ってるね」という社風がありまして、極めてめずらしい。銀行員の真面目な性格で、ダメと言われたらなんとか我慢して 1 時間半とか 2 時間近くかけて通ってくる人もいるのですが、結構自分たちの努力でなんとか補っている部分が多いような気が致します。

ただ、例外といたしまして、公共交通等による通勤が不可能な者は厳正な審査の上、マイカー通勤を認めております。公共交通機関利用時の片道通勤時間が 1 時間 20 分以上の場合、未就学児や要介護等を知人や施設等へ預ける必要がある場合等です。ただ、これの対象は現在、ほとんどはパートタイマーの者になっておりまして、正社員のほとんどは公共交通機関による通勤をしていると思えます。

続きまして、社員寮・アパートの整備でございます。長野県内外に社員寮・アパート等を確保し、可能な限りエコ通勤が可能な住居を職員に提供しております。寮 23 ヶ所、アパート 35 ヶ所、社宅 44 ヶ所の他に借り上げアパートを用意し、合計 1217 名の職員が入居しております。

こちらはこの地区に寮、アパートがございますということでございます。ほぼ県内すべてを網羅しておりまして、当然、関東の方にもございます。私は自宅が長野市にありまして、今長野の本店におりますので、たとえば上田くらいまでの勤務なら電車に乗って上田に通いなさいということなんです、たとえば松本とか木曾、飯田とかになりますと、こちらのアパートに入り公共交通機関を使って支店に通いなさいというのが当行の今のスタンスですね。大多数の職員がそういう仕組みに慣れておりますので、マイカーで長野から松本まで通うという人はほとんどおりません。

こうした公共交通機関を利用した通勤方法、40 年位前からずっとやっているものに新たな価値を加えていただいたのが、エコ通勤優良事業所でございます。我々は公共交通機関をずっと使っているよねということは自分たちでは非常に認識していたのですが、ただ、

対外的にこれを公共交通機関で通っていますというのをただ言うのもなにかはばかる感じがして、そんなにPRはしてこなかったのですけど。先程のエコ通勤優良事業所の制度ができて、ならばこれは我々がずっとやってきた活動ではないかということで、21年の7月に金融業界ではじめてエコ通勤優良事業所の登録を受けました。

そして、9月には認証登録を130事業所へ拡大し、全国最多のエコ通勤優良事業所を持つ企業グループになっております。現在でも全国でたぶん260超の事業所のうち129が八十二銀行の事業所となっております。

このエコ通勤優良事業所認証登録の効果でございますが、登録前と登録後でエコ通勤者数の推移を集計いたしました。21年の8月、登録前にはエコ通勤者数は3341名でございますが、登録後9ヶ月たちました22年6月には3441名に増えました。これはプラス100名。率にするとプラス0.9パーセントと僅かなのですが。

じつは我々事務局といたしましては、この69.1パーセントの段階ですでにだいたいエコ通勤ができていない3割の部分は公共交通機関が発達していない地域にある支店か、もしくはお子さんを幼稚園に送らなければいけないパートタイマーの方だから、我々としてはかなり限界に来ているだろうという読みを持っておったのですが、実際に9ヶ月経ちますと、僅かではあります但し更にエコ通勤割合が向上いたしました。

それは、今までマイカー通勤はダメだというスタンスでおったんですが、それが能動的に公共交通機関による通勤がエコにもいいのですよということで、職員が能動的に公共交通機関による通勤に取り組んできているのかなということを感じております。

また、地域別エコ通勤割合の把握も開始いたしました。当行全体のエコ通勤割合は70.5パーセントですが、地域別にエコ通勤割合は大きく異なります。

各地域のエコ通勤割合は右の図の通りです。公共交通機関が十分でない地域はエコ通勤が難しいと考えております。長野県でいいますと北信、長野市を中心とした北信ですね。あと、県外、東京等は当然なんですけど、公共交通網が発達している地域ではエコ通勤ができる公共交通機関がありますので、率が高く上がるんですが、やはり南信ですね。南の方、あと、東信ですね。こういったところはエコ通勤割合が低いという状況になっております。

こういった数字につきましても、多分そうだろうなということを今まで感じてはいたんですが、こういう集計をとってはじめてそれを再認識した次第であります。

エコ通勤優良事業所認証登録による効果の3つ目ですが、職員の意識の向上。これまで事故防止の観点から行ってきた徒歩・公共交通機関等による通勤から、エコ通勤優良事業所認証登録により、自分たちの通勤方法がCO2排出が少なく、環境にやさしい通勤手段であることを再認識する機会となりました。

現在では、通勤時以外も可能な限りマイカー使用は控えるよう呼びかけております。先程発表された方のご説明の通り、家庭の中で排出するCO2といたしましてはマイカーが最も大きい割合ですので、これを職員向けの資料の中でPRいたしまして、通勤時はどうしてもマイカーを使ってしまう人は土日には避けましょうという呼びかけをしています。

実際、長野県の県下一斉ノーマイカー通勤ウィークに私どもも参加しておりますが、その参加方法は、八十二銀行はすでにエコ通勤をしているので、その期間だけ劇的にマイカー通勤の人を変えることはできないけれども、そのかわり土日は使わないように呼びかけますということを職員には呼びかけております。ですから、近距離への移動は徒歩や自転車で行きましょうということと呼びかけております。

続きまして、エコ通勤による健康維持。「はちにチャレンジ健康習慣」。ウォーキングと生活習慣改善プログラムによる健康づくりでございます。キャンペーンを実施し、職員の健康増進につなげております。

これは徒歩通勤をサポートするものでございますが、参加者全員に万歩計をあげまして、その万歩計で1日何歩かというのを記録をとどめていただいて。1日1万歩の達成賞が255名、1日8千歩達成者が健歩賞ということで、いろいろプレゼントをしております。昨年は1583名が参加しております。これもエコ通勤をすることで健康を維持しようというのは、職員のエコ通勤に対するモチベーションアップに一役買っているのかなというふうに感じます。

これまで八十二銀行内部で行ってきたエコ通勤のための実践したことですが、地域社会、主に長野県でやったことですが、まず社団法人長野県環境保全協会の総会にて、山浦頭取が県内企業トップへエコ通勤を勧める内容をスピーチいたしました。

このエコ通勤という言葉がまだ認知度が十分ではないと感じておりますので、我々はエコ通勤という言葉メディアやこういうところを通して発信していくことで、エコ通勤ということを県民の方が知るきっかけになれば非常に素晴らしいかなと思っております。

他にも、長野県主催の「県下一斉ノーマイカーデー通勤ウィーク」への参加。地元テレビ局の番組でエコ通勤をPR。長野県最大の環境フェア「信州環境フェア」、これは来場者が16000人くらいございますが、そこでもエコ通勤をPRしてございます。

今後、我々八十二銀行が目指すものでございますが、2点ございます。まず、当行のエコ通勤割合の維持・向上。公共交通機関を最大限に利用し、維持することが重要。率先して公共交通機関を利用し、地方交通網の維持とエコ通勤割合向上を両立させたいと考えております。

今回、このセミナーに参加させていただくにあたりまして、我々のエコ通勤の取組みというのはどういうことなのかということをお我々スタッフで突き詰めて考えたんですが、やはり一番は公共交通機関がなくなればできなくなってしまう。やりたい気持ちがあってもできない。やはり、公共交通機関を使って維持していくことが最も大切だという結論に至りました。

また、お取引先企業・地域社会を巻き込んだ活動という部分では、私どもは銀行でございますので、環境格付融資という融資商品がございます。こちらはお取引先企業の環境活動を評価いたしまして、環境活動が優れたお取引先企業へは金利の割引等を行っております。この評価項目の中にエコ通勤への取組みを入れまして、お取引先企業がエコ通勤を開

始する、考えるきっかけづくりをお手伝いしたいと考えております。お取引先へのインセンティブ付与によるエコ通勤の拡大というものを目指しております。

以上で用意したパワーポイントはすべて終わりましたが、我々は自社のエコ通勤割合の維持向上と、もうひとつ長野県自体のエコ通勤割合を向上させたい。こんなところを目指して今後も活動のレベルアップを図っていきたいと思います。私からの発表は以上でございます。ありがとうございました。

5. 意見交換「通勤から考える地域の交通と環境 ～エコ通勤のすすめ～」

筑波大学大学院システム情報工学科リスク工学専攻 講師 谷口 綾子

八十二銀行総務部環境室 宮島 浩一

新潟市都市政策部 都市交通政策課長 松田 暢夫

北陸信越運輸局交通環境部 環境課長 平尾 和也

司会:交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部審議役 市丸 新平

谷口 補足は特にないのですが、ふたつの事例をお聞きして、非常に面白かったです。八十二銀行さんにお聞きしたいのですが、今雑談でもお話していたのですが、最後のページにお取引先企業・地域社会を巻き込んだ活動というのがありまして、環境格付融資の評価項目にエコ通勤への取組みを入れているということで、取引先にもエコ通勤を勧めるという素晴らしい取組みだと思うのですが、これはたとえば個人のお客さんにも金利優遇とかそこまでは行かないとしても、なにかシール1枚あげるとか、クルマで来なかった人に1枚あげるとか、そういうふうにもし出来たとして。それがたとえば新潟市役所さんでそういうことをする銀行さんができたとしたら、長野の状況を私はちょっとわからないんですけど、街の中にクルマで入ってくる人がいるわけですよね。それはそれで公共交通の利用促進にもなりますし、企業も嬉しいし、お客さんもエコポイントをもらって嬉しいし、それは何に還元するかはわからないんですけど、そういうような個人にも応用できそうな仕組みだと思ったのですが。そのあたり、今企業さんの反応はどんな感じなのか。お取引先の企業の反応は、じゃあ、エコ通勤やろうかなという感じがあるのかどうかと、あと、個人向けにできる可能性があるのかどうかということをお教えいただけますか。

宮島 個人のお客様へのインセンティブの部分ですが、じつはもうスタートしております。これはですね、エコメリットという商品になるのですが、ハイブリッド車、低圧ガス車につきましてはマイカーローンの金利優遇を実施しております。これはかなり歴史がありまして、最初のプリウスの発売の頃からスタートしております。

それと個人のお客様については、太陽光発電を付けたりと、環境配慮型住宅でエコキュートを付けたりとといったことにつきましても、住宅ローンの金利優遇を行っております。

谷口 エコ通勤のイギリスの例で言いますと、イギリスでは企業でトラベルプランを作らなきゃいけないんですね。交通計画を企業として作らなきゃいけないんですけど。通勤交通はもちろんですが、業務交通もそうですし、あと来訪者の交通というのも全部トラベルプランの中に入れなければいけないんですね。その来訪者にどういう交通手段で来てもらうかというのも結構重要だと思うのですが。たとえば、個人の方がお金をおろしに来ますよね。そのお金をおろしに来たり、融資とか金利とか意外に来訪者の交通をなんとかするとか、そういうことはいかがでしょう。

宮島 じつはこれも実施しております、インターネットバンキングを全店で強力に推進しております。先程もご説明いたしましたが、ISO14001 を取得しておりますので、全店に環境目標がございます。これは自らの CO2 の排出量を減らすということと、お客様の環境改善を数値化して実践しようというものです。そのなかでインターネットバンキングにつきましては、これを導入することによってお客様の来店時の CO2 排出が減りますので、これをやりましょうということを前提にやっております。

松田 谷口先生のお話を聞きながら思っていたことをちょっとお話しさせていただきたいと思います。子供の絵、たとえばマイカー通勤した子供は無味乾燥な絵しか描かなくて、徒歩の子は草とかを描くという、そういう情緒的といいますか。それと、地域愛着というお話があったと思いますが。で、諸々公共交通、エコ通勤のメリットを先生流にお話なさっていて。

私もいつもそういうことを思っていて、職場でいつもそういう話をするのですがけれど。朝、通勤してきますと、こんないい点があったよと。他の若い職員もこんなこともあるねという話をしたり、飲んだ時に話をしたりするのですけど。

最初にワトソンさんのメリット、デメリットの話がありましたが、あの方はちょっと長所が少なかったなど。公共交通の長所が本を読めるとということと、お話ができるということだけで。その後、先生がいろいろお話されたのが私は真の姿だと思っています。

何が言いたいかということ、私はそういうことをもっと伝えなければいけないと思っています。最初から、はなから公共交通はダメだと思い込んでいる人がじつは多いんです。先入観ですね、これは。我々もとにかくそういう先入観があります。あの人はこうだって。おそらく、市民の皆さんもはなから公共交通なんかダメだよと。だから、いい点を、いや、こんないい点もあるって。さっきも私が言ったように、夏にクーラーが効いた電車やバスに乗った時の爽快感。マイカーだと暑い車内に乗り込むわけですよ。そんなことひとつとっても非常にメリットがある。

あと、私の知り合いに新潟の自動車販売の社長さんがいらっしゃいまして、その方が、俺は自動車を販売しているけど、最近クルマにあまり乗らないで公共交通に乗るようになったと。そうすると、すごく解放感があると。クルマから解放された感じがしていいという方がいらっしゃいました。そういう方がお話をするとすごい説得力があるなど。

また、交通事故のリスク。特に公務員なんて非常にリスクが大きいですね。まあ、民間会社さんも非常に多い。そういう目に見えないリスクみたいなものがあって。あるいは、駐車場だって非常に煩雑だ。その社長さんはそんなところから解放されたということをおっしゃったと思います。メリットというのはすごく多いと思うので。とにかく、私どもは、デメリットは表面化していますが、メリットを伝えること。これが重要なこと。

その伝え方も、我々が口で言っても説得力がないので、いろんな先生とかのお話を聞いて

たり、あるいはマスコミの力が大きいと思うので。私どもはそのへんを研究する必要があるのではないかと考えております。

谷口 非常に重要なお指摘ありがとうございます。伝え方って結構、難しいんですね。今どういった方がいらしているのか、ちょっと私はわかってないのですが、もし行政機関の方がいらしていたら、行政、特に自治体の方、国土交通省とかもそうかもしれないですけど、デザインとかキャッチコピーとか、専門外ですごく苦手ですよね。でも、自動車の会社というのはそういうところに莫大なお金をかけているんですね。それが人の心を動かすのにすごく重要なツールだということをよくわかっているのです。コピーライターは糸井重里さんみたいな人がいますし、デザイナーさんは佐藤可士和さんとか、ああいう人にバンバン頼んで何億というお金を動かすんですね。広告代理店も含めて。そこまでお金をかけることはできないでしょうし、そこまでする必要はないと思うのですが、でも、プロの手を借りるといってそういう選択肢も、そういう予算を、たとえば20万とか30万とか100万とかでもいいので、ちょっとはそういうところに割くということも必要なんじゃないかと思います。八十二銀行さんはそういうことをされていますか。

宮島 広告宣伝費は一定の予算をとってPRしています。もうひとつ非常に効果があったのはですね、エコ通勤じゃないんですけども、ボランティアに八十二銀行が参加していますという内容のCMを作ったんですが、社員が参加している映像を組み合わせたCMを作りました。じつは、これまで社員が出ているCMというのはなかったんですけど、本当にやっているんですねということで結構反応が大きくて。これはちょっと先生の言ったこととは逆かもしれないんですけど、自分で出演して自分たちがやっていることをPRしたということが結構インパクトがあって、大きな反響がありました。

エコ通勤につきましては、エコ通勤優良事業所というのが非常にニュースバリューがありまして、県内でもエコ通勤をどう行っているんですかということをしていろいろ取材を受けたりして、広めていきたいと思いますということを言うようにしています。

平尾 先程から松田課長をはじめ、公共交通に関するデメリットというお話がありまして。当方のほうも公共交通の活性化ということで、本数の少ないようなバス路線とか鉄道等を作ったり、いろいろ取組んでおります。そういう意見を汲みながら、バス会社、地域住民と話し合いながらバスの増便等々を図っておりますので。特に山間地、山とか交通量の少ないところは移動の手段がないというベースがあると思いますので、その辺りの解消に向けて取組んでいるところでございますので、できるだけエコ通勤を進めていきたいと思っております。

会場 質問といたしますか、今お話を聞いておりまして、私どもがやっていることは間違い

ないなと思ったのは、エコ通勤を、まずはいろいろPRしたり、わかっただくということが今、大事な時期だと思います。その中で企業、やはり企業が動かないとなかなかエコ通勤というものができないと思います。私どもは、先程から、公共交通機関を使って何十年前からやっていますよという話なのですが。まあ、どこの銀行も裕福な時代があったのでしょね。結構そういうところで補助もできたと思いますが。今のこういう環境下で企業がエコ通勤をやるというと、先程も先生のほうからお話がありましたけど、非常にコストの面もありますので。しかし、企業が動かないとなかなか従業員というのは、エコ通勤というのは企業に勤めている方々の一番交通量が多いウエイトを占めているところなのです。そういうようなところで、我々八十二銀行は企業が動くためにですね、利子の評価に関わるようなエコ通勤の評価ポイントというのを、企業を応援していこうというようなことを、インセンティブを与えていこうというようなことをする。これがまずは最初だろうというような気持ちです。そんなことで、行政の皆さん等々おられますが、一般の方々にお伝えするという事は当然もちろんそうですが、企業を動かすということによって私たちもおりますし。それから、行政の皆さんや、それから我々も含めまして、どうやって企業のほうにアタックしていくか。そういうことも大きなテーマとして考えていただくほうが、私どもとしても非常に嬉しいなと思いますし。

それからもう1点。公共機関ですね。さっき平尾様のほうからお話がありましたが、長野県も非常に山間地域が多いので、マイカー通勤をせざるを得ない。それはしょうがないんです。それが今、私は歴史的に悪循環になっていると思うんです。というのは、マイカー通勤が多くなって、結局地域のバス路線を使わなくなった。バス路線を使わないから、バス会社は当然のこと維持できない。廃線ということ、または減線。悪循環で結局、交通機関がなくなってきました。公共交通機関がなくなるから、またマイカー通勤になってしまう。で、マイカー通勤で市街が渋滞する。渋滞するとバスがきちっと走らない。そのような繰り返しだということがございまして。マイカー通勤を控えていくようなこういう動きはですね、地域の公共の交通機関を更に発展させることによって、それがエコ通勤につながるということがございまして。また、バス会社への投資にもなりますので。そんなことを考えますと、地域の公共機関を使うことを、会社のそういう動きみたいな、結局、相乗効果で経済的にもそちらのほうが地域的にはいいということがあると思うので、考えていくということが必要かなということを感じました。

平尾 公共交通が衰退するというのは、移動手段がないお年寄りなり、運転免許を持ってない若い子供たち、そういう足もなくなってくるという事態に向かっているということなんです。少子高齢化ですか。それは新潟市、富山、石川、特に長野県は山に囲まれまして、地域間の差が非常に激しいところがございますので。特に長野のほうは地域公共交通協議会を立ち上げて、公共交通の路線をどう維持するか、あるいはどう利用するのかということは今盛んに行っている最中でございますので。これは協議会に任せればいいというので

はなく、やはり乗らなければどうしても衰退するに決まっていますので、そういうことも私どもは積極的に広報なりPRしていつている状態でございます。

今のは長野の話ですけど、これは新潟市のほうでもそうだと思うんですけど。新潟はまたいいところがございますし、長野とか横のつながりのバスの路線の関係もございましてしょうし。金沢は金沢で、あそこは昔の城下町でございますのでね、マイカーが増えてくると公共交通の進行する時間がかかってしまうという状況でございます。富山は今のところLRTとか路面電車、環境にやさしいことを利用して街をあげて市をあげての取り組みをやっている最中でございますので、当方のほうもいろんな面でPRして取組んでいきたいと思っております。

松田 市民への呼びかけも重要だけど、むしろ企業のほうが重要じゃないのというご指摘でしたが、私もその通りだと思います。企業がどう動いていくかということ考えた時にふたつ切り口があると思うのですが。ひとつは企業の社会的責任という切り口で、企業がどう取組んでいくか。これは非常に自発的な行為になるかと思いますが、それは社会の要請もあり、モビリティ・マネジメントみたいなものの雰囲気を作って賛同していくみたいな、ソフトランディングですよ。

もうひとつは、来年、交通基本法なるものが1月の通常国会に上程される準備がされているという話も聞こえてきますが、交通基本法の基本的な考え方はマイカー依存から公共交通へというもので。そういう国が法律まで作ってやっていく。法律自体ではそんなに細かいところまで規定されないとは思いますが。それに則ったところで、国家的に日本全体で何かそういうことを考えなければいけない。まあ、地方は地方で独自性ももちろん重要ですけど。そういうことも地方は地方で当然考えますが、国全体で考えていかなければいけない。そういう大きな構造的な枠組みを作っていないとダメなこともあるのかなと思っております。

私ども地方がどこまでできるかも考えないといけないんですが。そのへん私ども、国に対してエコ通勤みたいなものを制度設計といいますかね、住みやすいようなことを地方も考えるけど、国も是非考えてくださいというようなことを機会があるたびに国に出向いて、要望させていただいているところです。

一番わかり安いのは、今エコポイントってありますね。あれはエコカーとか電気製品を買えばポイントがもらえて、すごく大胆なことを政府はやったわけで。エコ通勤だって考えればいろんなことがあるのかなという気がしています。まあ、地方は地方でいろいろ考えていかなければいけないと思いますが。相当大きな構造的な問題だとは思いますが。でも、何か動いていかなければいけないとも思っています。抽象的な回答で申し訳ないのですが。

谷口 ご指摘どうもありがとうございました。ひとつこれをもしこういう機会があったら、

ご紹介させていただいてよろしいでしょうか。もしそうなった時に他の銀行さんがマネサされるかもしれないですよ。特にそれは問題ないのでしょうか。

宮島 全然問題ないです。

谷口 あと、今、松田さんがおっしゃっていた国がもっと支援してほしいというのは、私もおっしゃる通りだと思ひまして。ただ、いきなり義務化みたいなことをするのは反発も大きいので難しいと思うのですけど。イギリスでは州によって違うんですね。トラベルプランが義務化されている州と、そうじゃないところがあって。義務化されていないところは努力義務みたいな感じなんですけど。ただ、トラベルプランをちゃんと作っている会社は公共事業の入札の時に有利に働きます。そういうインセンティブを付けているんですね。

一方、イタリアは全部義務化したんですね。でも、イタリア人って、義務化しましたって言われると、一応受け入れたふりをするんですけど、守らないでなあなあにするんですね。みんな守らないでなあなあにして、今は結局あまり上手くいってないですね。

日本でもし国がやるとしたら、イタリアみたいには日本人はならないと思うんですけど、イギリスみたいにまずは地方に任せて、国ができるインセンティブを、企業がああ、やろうかなと思うようなインセンティブを考えることがすごく重要なと思います。

会場 新潟市の松田課長様に2点ほど質問したいと思っております。当市でも本年度から遅ればせながらモビリティ・マネジメントというものについて取り組みをはじめまして、きっかけとしましては、公共交通のハード面の整備がある意味で充実しておるものですから、生活幹線のバスですとか鉄軌道の沿線住民を対象にしたコミュニケーション・アンケートというのは今年度から取り組みをはじめているところであります。

それでですね、特に企業を対象としたエコ通勤、モビリティ・マネジメントの話を先程されていらっしゃるしまして、私も非常に重要だと思っていたんですが、特にノーマイカーデーを実施されているところからピックアップしてモビリティ・マネジメントの取り組みをされたということを非常にそうかと思つて拝聴していたんですが、これは実際に何か具体的に効果として現れているのかというのがまず一点ございます。

もう1点は、モビリティ・マネジメントの方法については単年度で事業が終わるというのは大変残念な話で、それを継続的に行っていくということが重要だと私も考えておるのですが、なかなか予算の問題などもありまして、ある程度の効果が見えないとなかなか次の年度の予算に反映できないということがあって、そういうジレンマに陥つたりしております。それで新潟市さんでモビリティ・マネジメント推進協議会を改組されたということなんですが、この協議会の役割といいますか、モビリティ・マネジメントにどういうふうにつなげていくかということの関係で、どういうふうな位置付けをしていらっしゃるのか。この2点についてお聞きしたいと思います。

松田 最初の質問は私どもが企業MMと称したものを少し説明しました。その効果ということですが、じつは科学的に検証はしていません。ですが、さきほど企業の総務課とか庶務課の人とのパイプが重要だという話をしましたが、そういう方たちにいろいろヒアリングといたしますか、あるいは電話の聞き取りもあるんですが、どうだというような、狭い意味の双方向的なコミュニケーションをとってはいます。しかしながら、全体的な効果はまだ把握していませんし、その担当の人いわく、そう大きな変化はない。ただ、スポット的にと言いますか、たまにエコ通勤をしている人は見受けられるみたいなことを伺っている程度で、統計的な処理はしておりません。まあ、一定の効果は少なくとも1社は見受けられたところでありませう。

モビリティ・マネジメント推進協議会の位置付けでございますが、今までもいろんな関係者の方、交通事業者さん、あるいは市民の代表みたいな方とお話をしながら取り組んできたこと、あるいは先生の指導も受けながら進めているのですが、やはり組織的にしっかりして、正式な場で議論をして意見交換をして明確にしたほうがいいんじゃないかということで設置をしました。その前身はノーマイカーデー実行委員会で、エコ通勤に関してはかなり意識の高い方々がもともといて、担当の方でいらっしやいまして、それを改組して、ノーマイカーデーだけじゃなくて、構造的にエコ通勤を取り入れていかなければいけないということと、それ意外の公的なMMもすぐにどんどん進んでいくとは思いますが、一歩ずつ着実に進めるために設置をしたところでございます。