

## 1. 基調講演

### 「交通基本法と環境負荷の少ないまちづくり」

筑波大学大学院システム情報工学研究科 教授 石田東生

今、紹介いただきましたけれども、私なりに少し補足説明をしたいと思います。今日、基調講演を仰せつかった理由ですが、後ほどまた国土交通省からちゃんとした説明はあるのかと思いますけれども、交通基本法案の検討小委員会が昨年末、非常に精力的に議論がなされまして、そのメンバーだったものですから、議論の概要とその中での個人的な印象を披露せよということだと思います。そして、その中で自動車とまちと暮らしの関係を考えた上で、新しいまちと交通と環境のモデルをつくり世界に提案することが、多分日本の国家戦略になっていくのではないのでしょうか、あるいは、なっていくべきですというお話をさせていただきたいと思います。それと EV や PHV への期待と関心が非常に高まっております。ものすごく大事なのですが、それだけに頼りすぎるのはちょっと危険性もある。こうした EST、モビリティ・マネジメントやまちづくりが大事という話を最後にさせていただきたいと思います。今ご紹介にあずかりましたが、交通基本法案検討小委員会のほかにも、環境モデル都市やその後継の環境未来都市で様々な国の環境を軸線にすえた様々な国家戦略、まちづくりの在り方についての議論に様々なところで参画をさせて頂いています。

#### 【交通基本法案検討小委員会の議論の概要】

最初に検討小委員会における議論についての私なりの印象です。偏った印象だと思いますので最初にお断りしておきます。交通政策審議会と社会資本整備審議会の3つの分科会が協働をして、大事な交通基本法案を考えるときの視点について、集中的、精力的に審議をしようということです。11/15、11/29、12/8、12/24 と4回ありました。時間が限られておりましたので、論点の明確化をしようということでした。求められる交通政策とはどんなものだろうか。あるいは、その中で皆さま方の関心の高い「移動権」とか「移動権の保証」ということをちゃんと議論しましょうという話。あるいはパネルディスカッションの中心テーマになろうかと思えますけれども、利用者目線・国民目線というものはどうのように考えるべきか。そういう中で関係者の責務、役割分担を考えましょうということでした。国土交通省の総合政策局が事務局をやられて、超人的な努力によって深い議論が、短期間ではありましたができたと思います。しかし、時間不足で検討不足というのも偽らざる心境です。

#### 【交通をめぐる基本的認識】

交通政策については今までにも様々なキーワードが挙がっています。「少子高齢化・人口減少」、「地球環境問題の深刻化」、「国際競争の激化」という転換期に、交通の施策の基盤

たる「交通基本法」が本当に大事だという認識は委員の間で共有されていたと思います。交通はよく派生需要だといわれます。とすると、根源的需要とは何だろうかという問いが必ずあるわけです。そして、それは「交流」なのではないかということです。交通は大事だけれども、何のために交通するかというと、それは文化の交流であり、人の交流であり、モノの交流であって、そういったものの総体が今後の日本の発展基盤、経済基盤になっていくのだろう。そういう考え方をぜひ法律の中に反映してくださいという意見がありました。従来の運輸行政が「交通事業者」に過度に集中していた、そういう事実もあるでしょう。ですから、それだけではなくて、まちづくりの課題なども含めて、まさに環境交通まちづくりですが、総合的かつ計画的に推進すべきである。このように考えると、今は非常に重要な時点であり、交通基本法が定められることはタイムリーなことだと思います。

### 【移動権について】

皆さま方、ご関心の「移動権」です。背景としては地域公共交通が本当に生活者としては大事だけれども、崩壊の危機にさらされていますし、ユニバーサルデザインとか、移動の公平性という観点からも大事です。ところがそういう重要性・必要性の認識は示しつつも、法律にすることに関していうと、様々な点で問題があるのではなかろうかというのが、16名おられる委員の方の大多数でした。例えば、法律論で考えると実体的にきちんと権利として定められるのだろうか。あるいは、行政が担うべき責務としてきちんと位置づけられるのだろうか。そのときの財源の問題はどうするのか、負担の問題はどうするのか。あるいは、新たな公共の試みが様々なところでなされています。それは先ほどの表彰された5つの例からも分かることであります。五カ所だけでなく、全国の至る所で様々なアイデアを出して頑張られている。そういうのも過言ではないと思います。このようなことも考え合わせると、今明確に「移動権」およびその「保証」を法律の中に明文化するのはなかなか難しいのではないかという意見が多かったと思います。

### 【利用者目線・国民目線について】

次に、利用者目線・国民目線です。これも大事な視点だと思います。先ほど申しましたけれども、従来、業行政に過度に集中しているということがありました。そういう中で利用者目線・国民目線は非常に大事だけれども、でも基本的には交通市場の機能の中でちゃんとやるべきである。特に移動権、利用者目線といった場合には、地域公共交通が中心になりますけれども、交通基本法ですから広く交通を考えなければいけない。国際的な交流もあるし、物流もあるし、都市間の交通もある。そういう中で、生活交通・地域交通のみから利用者目線・国民目線だけを重視するというのは、逆に針が振れ過ぎないかなという懸念を示される方もおられました。

そういう観点から、特に3つの課題にきちんと言及しようということです。まちづくり、地球環境問題、観光立国推進という観点からの利用者目線とか国民目線についても、よく

考える必要があるという話でした。

### 【個人的印象】

この4回の短期集中の議論ですけれども、大きな成果が得られたのではないかと思います。1つは「交通」とか「交流」の重要性の認識をきちんと示したこと。言葉が過ぎますが「ばらまきにつながりかねない移動権」については一定の歯止めを示すべきではないかということも重要です。「利用者目線」についても消費者は王様というだけではなくて、様々な人が、専門家も、役所も協働してコラボレーションして「利用者目線」というものを考える。その1つの重要な視点として、利用者目線・国民目線があるのではないかと私は個人的に思っています。それともう1つ、交通基本計画と社会資本整備計画の連携も非常に重要です。

しかし一方で、時間不足はいかんともしがたいこともありまして、重要な点が、まだまだもっと議論したいことがあります。それは国際交通、幹線交通、物流、技術開発の問題、地域特性への考慮がなかなか十分にはなされなかったという印象もあります。特に都市を中心に議論が展開されていました。田舎の方、DID 外の交通の問題、モビリティの公平性、負担の問題というのは重要な問題ですので、その辺について議論がちょっと足りないかなという印象もあります。

### 【自動車とまち・くらし】

以上を踏まえて、今後の交通政策・まちづくりについて話を進めさせていただきたいと思います。皆様は既に大変よくご存じで、今さら私ごときが言うべきことではないのですが、やはり今後のいい交通・まちづくりを考えるときには、これまでの暮らし方を振り返ってみななければならないことが大事だと思いますので、その辺から話を進めさせていただきたいと思います。

この表にある1955年は、トヨタ自動車がトヨペットクラウンを発売開始した年です。ちょっと古いのですが、2003年と1955年とで比較してみたいと思います。トヨペットクラウンのカタログ価格は、1955年は122万円で、2003年は406万円でした。一見、高くなったようですが、時点調整が必要です。この間に日本経済は飛躍的に発展しました。1955年の1人当たり名目のGDPが9万4000円で、2003年は390万円になっています。先ほどの価格もGDPもいずれも名目価格ですので、BをAで割ってみると1955年は13年分の1人当たりGDPでトヨペットクラウンがようやく1台買える。2003年はこれが1年分になりました。すごく安くなって、必要な人は買えるようになったので、1955年、今から55年前は100人に1台の割合でしかなかったのですが、今は1.7人に1台の割合なのです。

### 【自動車の魅力】

どうして自動車を買うのかというのをお示しするのにこういう絵を作ったのです。同心

円が4つ描いてあります。一番内側が時速5km、徒歩対応。その次が時速15kmで自転車対応、30kmで下道の自動車対応、一番外側が高速道路ということで、時速80kmぐらいで走っているでしょうということです。速度の比はそれぞれ1:3:6:16ですが、面積比はその二乗ですから、徒歩と高速道路で比較すると、1時間に到達できる範囲の面積は実に250倍を超えます。万人に共通な制約というのは時間制約です。どなたにとっても1日は24時間です。ですから、いい消費生活を送るためには、様々なところで、いいサービスを手に入れたい。いい学校があればそこに子供様を入れたいし、いい住宅地があれば多少不便でもそこに広いい家に住みたいし、スーパーマーケットもそうですし、様々なレジャーもそうです。こういう選択の自由を自動車くれたのだらうと思います。そのことが取りも直さず、我々の消費生活を非常に豊かなものにしてきているということです。ライフスタイルを考えると、頭の上までどっぷり自動車に浸かっているのかもしれない。

これはある意味では非常にいいことです。この図は日本全国のパーソントリップ調査の結果を示したものです。上が三大都市圏、下は地方圏で、年齢階層別に一番左が5~64歳、生産年齢人口と若年層、真ん中が前期高齢者、一番右側が後期高齢者の方の1日あたりどれくらい交通移動をしているかを示しています。そしてさらに、自分専用の自動車がある、家に自動車がある、自動車がないという3カテゴリーで区分してあります。まず驚きますのは、後期高齢者の方であっても自動車があれば若年層の方とほとんど変わらないくらい活発に交通行動をされていることです。それだけ、たぶん社会参画もされているのだらうと思いますが、なくなった瞬間に約半分に減ります。三大都市圏では後期高齢者の場合、ない場合は交通行動が、トリップが平均1.11になります。地方圏に行きますと、0.99になります。朝、家を出てどこかに買い物に行って、また帰ってきますから、1回外出すると必ず2トリップされますので、1.11とか、0.99というのは2日に1回ぐらいしか外出されないということです。自分専用の自動車があると、結構活発に外出されていますが、ないとその差が非常に大きく出てくる。それは公共交通のサービスレベルがあまり高くない地方圏において、格差が若干大きいように思います。そのことをどう考えるのだらうかと。社会参画とか公平性の課題も同時に考えないと、公共交通だけ準備すればいいというものでもないようにも思います。逆に言うと、自動車の社会的な便益というのはこういうところにもあるのかなと思います。

これは金沢市の郊外化と人口密度分布の変化です。こういうところで公共交通が苦勞されているとは思うのです。1960年には中心部に赤い人口密度の高いところがありましたけれども、金沢市としては人口は増えているのですけれども、20年後には赤いところはなくなっている。2000年にはさらに人口は増えたのですけれども、さらに市街地化したところが増えています。圧倒的な郊外化・低密度化が進展していて、同時に自動車への依存度が上昇している、公共交通は苦戦を重ねている、CO2が増えています。これはもう全国いたるところで見ることができる状況です。

上の写真は東京の密集市街地の絵です。下の写真は結構良い感じの郊外住宅地、金沢も

新しくできたところはこういうところが多いかと思います。どちらがいいかというと、すみません、私は個人的にはやはり郊外住宅地に住みたいのです。広い家があったり、庭があったり、住環境がよくて、豊かな生活で、災害のときも助かりそうな気がします。一方でエネルギーとか CO2、コミュニティーの間、隣近所付き合いという観点から、課題を抱えていることも事実です。

そのほか買物行動にも影響を及ぼしています。これは新潟県長岡市から持ってきたデータです。昭和 55 年には 7 割ぐらいの方が、中心市街地すなわち駅前商店街で買物をされていたけれども、急速に低下をいたしまして、平成 4 年には 2 割を切っています。これらの方が今はどこで買い物をされるかという、ロードサイド店に行かれています。これが、中心市街地の衰えや、交通混雑問題など様々な問題を引き起こしています。

### 【まちづくり上の課題：中心市街地の活性化】

豊かな生活を追い求める消費者行動の変化があります。車が増加をすると、モビリティが向上する。そうすると、最初は家に 1 台だったのですが、そのうちお母様のための 2 台目、子供様が免許年齢に達すると「私の車」ということで、保管場所に制約がなければ、3 台でも 4 台でも買われているところが多いのです。消費者の生活行動がそのようになってきているので、デベロッパーや商店主もそれに対応した立地戦略を取ります。郊外化、低密度開発が全国いたるところで起こっている。金沢市内でご覧いただいたとおりです。それと共に公共交通の質の低下が起きる。お客様が少なくなる、収入が減る、赤字になる、コスト削減のための頻度の低下や路線の廃止という悪循環があります。このように消費者行動の変化、都市の外延化・低密度化、公共交通の衰退が相互に関連して、状況がどんどん進む。そしてその中央に自動車があるという構図を高度成長以来、ずっと続けてきたのです。

それがそのまま、様々な問題に繋がってきていることは、皆さまがよく認識されているとおります。交通問題だと渋滞の問題、事故の問題、あるいは CO2 の問題、環境の問題です。まちの衰退、中心市街地がどうなっているのかという問題とか、あとは何度も強調するようではありますが、やはりモビリティ・ディバイド（公平性）の問題が今後特に、超高齢社会を考えていく上では非常に重要なポイントになってくると思います。しかも何度も強調していますが、これが本当に社会の底深い、奥深いところから起こってきている。これに対応を処して、流れを逆転させていく。コンパクトなまちづくり、公平な、あるいは誰もがハッピーに暮らせて社会参画、社会的活動が十分にできる。そういうところへもっていくのは、相当大変なことだろうという覚悟はしなくてはならない。そういうところに交通基本法が今まさに成立しようとしているのは、非常にいいことです。交通基本法への期待はいやが上にも高まっていくところです。このような状況で、検討小委員会があくまで法案を考える論点の整理の一部をしたという性格のものです。今、法律案の作成作業を国土交通省で精力的に推進されていますので、強く期待したいなと思っています。

## 【小括】

自動車の巨大な効果と影響があります。大きく深刻な課題という認識と、だからこそ挑戦をしていくのだという気構えが要るのだらうと思っています。

## 【国家戦略としての低炭素まちづくりと交通】

低炭素なまちづくりと交通は、私は非常に大きな国家戦略ではないかと思っています。これは交通基本法の重要な論点の1つでもありますので、ぜひそういうところを目指して法案審議をしていただきたいと思います。

ここで、日本のCO2削減に関する国際公約を見ておきたいと思います。現在の国際公約は、1990年比で主要排出国の国際枠組みへの参加という条件付きであります。2020年までに25%、2050年までは条件なしで80%削減となっていて、法律化を目指して今、検討が進められています。交通の専門家としてみると、これらの目標の達成への道は必ずしも容易ではありません。でも、高い目標への挑戦だからこそ、世界的・国際的にも非常に高い評価を頂いていますし、そのためにあらゆることへの総合といいますか、統合をやっているかなくてはならないとも考えます。だから、環境未来都市は21の国家戦略プロジェクトの一つに位置づけられていますし、そういう中から新しい産業が成長することも期待されています。自動車産業やエネルギー産業だけではなくて、まちをどうつくっていくのか、その中で市民と一緒にどう協働・協力していくのかと、交通やまちを整備する・改善する。そういう新しいソフトがこれからますます必要になってくるのではなからうかと思ひまして、そういう意味での産業という言葉を使わせていただきました。

しかし、心配なのは国際公約目標が急激に上昇していることです。京都議定書は6%です。こういうことを最初に政治家でおっしゃったのは、安倍首相で「美しい星50」を2007年に発表されましたが、そこでは50%削減でした。福田首相は洞爺湖サミットにおいて世界全体で50%削減、日本はトップランナーとして2050年までに60%から80%削減、麻生首相は80%削減、鳩山首相は2020年までに25%と2050年までに80%削減を国連総会で公約されました。目標の明示は素晴らしいことですが、本当にきちんとした技術的裏付けや政策ロードマップがあつてのことかなと若干心配な面もあります。

ここでは、高い削減目標がどれくらい大変かを見るために、過去を振り返ってみたいと思います。この図は20世紀の日本のCO2の排出量の推移を示しています。本当だったら8割減というのはこういうところですよとお示ししたかったのですが、後ほど使いますデータの関係で6割減のところこんな感じですよとご披露したいと思います。1965年は1990年比で6割減ぐらいです。そのときにどうなっていたか、再び1965年と2005年の日本での比較になります。CO2の排出量は1990年比の約40%ですので6割減。GDPは111兆円に対して505兆円。1人当たりでいっても4分の1ぐらいでした。社会資本のストック量は57兆円と787兆円でした。随分、経済規模が異なっています。その反面、年間労働時間

が随分短縮されています。日本経済の生産性・効率性が上がって、これぐらい豊かな、あるいはいい社会資本ストックの下で、様々な産業、生活が営まれているということです。初任給も10倍ぐらい違います。自動車台数は先ほどお見せしましたように、これも10倍ぐらい違うのです。とすると、何も技術開発を進めなければ、あるいは社会システムの開発を進めなければ、6割減と言った瞬間にこのような生活スタイルを本当に辛抱できますかということになります。活力とか、これから国際化を迎えて日本の東京だけではなくて、様々な日本の各都市が、あるいは村が、世界を魅了するようなどころにならなくてはならないのですが、本当に大丈夫かしらということです。

再強調しますがけれども、目標達成は本当に難しい。特に2020年はもう明日の話です。都市・交通システムは急には変わりません。例えば乗用車の平均使用期間、社会に存在する時間は平均13年です。ということは、毎年社会に存在する自動車の13分の1ずつしか変わっていかないのです。明日から全部100%EVしか売ってはなりませんということになったとしても、全部EVに変わるのは13年後です。平均的に見てですから、実際はもっと時間がかかります。都市構造や交通システムの変化は数十年です。要するに高度成長時代から、どんどん、どんどん、年とともにこのように変わってきたものを、また戻っていくとか、また別のところにもっていくには大変な苦労だと思います。2050年といえば時間的余裕はあるのですが、これも大変なことです。開会挨拶で総合政策局次長がおっしゃっておられましたけれども、今後の日本の経済は東アジアとの関係なしでは考えられない。そうすると、国際航空が非常に活発になってくる。電気飛行機というのは考えられませんから、飛行機は今と同じような化石燃料を燃やして飛んでいかざるを得ない。その需要が飛躍的に増えるでしょうし、そうならないと多分、日本の経済の繁栄はあり得ないということです。交通の中で80%削減と言った瞬間に、飛行機用にある割合はリザーブしておかないとたぶんだめではないかと思うのです。そうすると、都市交通はゼロ・エミッション化ぐらいまで考えて頑張っていないと、8割減はなかなか難しいのではないだろうかと考えます。そこに向けてどう進んでいくかです。でも、世の中の議論を見ていると、この8割はすべて平等に平均に8割でいいという議論があるような印象を受けるのですが、そこをどう考えるかです。だから、そういうことをいろいろ考えると、国家戦略で新しい産業として本当に全員でスクラムを組んで取り組んでいかなくてはならないだろうと思います。

### 【CO2削減策の因数分解】

CO2の排出量を4つの項に分けています。第一項は消費エネルギー当たりのCO2の減少で、化石燃料への依存をどう減らすかということです。ソーラーや風力、あるいは原子力による発電も重要な技術になります。第2項は移動当たりのエネルギーをどう減らせばいいか。エネルギーの効率的な使用です。これには車両技術の革新に加えて、公共交通の活用、モビリティ・マネジメント、エコドライブの推進が中心になるだろうと思います。第3項は、

アクティビティを保ったままで、つまり産業活動、生活、消費のレベルを維持したままで必要な移動をどう減らしていくかということです。コンパクトな都市への誘導や情報網による代替により交通需要を減少させ、能率的・効率的交通の実現を図るものです。最後はアクティビティのレベルを下げましょうということです。これは先ほど申しましたように、何ら技術革新なしに6割減を達成しようとする、我々の生活は1965年の東京オリンピックのころ、あのころは、経済成長の真最中で、オリンピックが開催できるほどの経済力も備えた、明日は昨日より明るいという感慨をほとんどの国民が抱いていた時代であり、ハッピーだったのかもしれませんが、しかし、現在の日本の状況を考えると、単純にアクティビティレベルを下げることはできないだろうと思います。とすると、自動車・交通・まちの統合的アプローチがどうしても必要になってくるでしょうということです。

### 【EV・PHV 普及への取り組みと期待】

EVやPHVなどの、現場ではCO<sub>2</sub>を出さない、あるいはエネルギー効率にすぐれた新しい技術に任せればいいのではないかという話もあります。実際、様々なEVやエコカーがもう販売されていますし、電動バスも実証実験を重ねていまして、実用化も目前のところに来ています。あるいは行政からも、車両開発、充電施設などのインフラ整備が積極的に行われていますし、昨年のエコカーの売れ行きを見ても分かると思いますが、インセンティブとしての減税や補助金が大きな効果を持っています。EV・PHVの普及戦略は大変大事なことです。

経済産業省では去年の4月に「次世代自動車戦略2010」を出されています。次世代自動車の普及に向けた様々な戦略を総合的に試みる中で、普及目標を明示されています。2020年には新車に占める次世代自動車の割合が、民間ベースだけ2割にも達しないけれど、何とか5割ぐらいまでもっていきたいし、2050年には7割ぐらいにはもっていききたいという目標です。そのためにありとあらゆることをやりましょうということです。国土交通省におかれましても、電動バスや駐車場への充電施設、超小型車の実証実験、環境対応車を考えた「まちのあり方」を考えることも取り組まれています。

こういうところで議論がたくさん進んでいまして、様々な工夫をされていますが、EV・PHVに期待できるCO<sub>2</sub>の削減量はどれくらいかという問題です。2020年を考えたときに、経産省の政策目標から私が勝手に粗い試算をしたものをお見せします。経済産業省の2020年の新車販売を50%にあげる戦略が成功したとしても、2020年時点で、EV・PHVが全保有台数に占める割合はそれでも25%なのです。乗用車の平均使用期間は13年です。この間社会にあるわけです。これを単純に年間の新車への移行率に換算すると、8%でしょう。出発点の2010年で平均割合は10%、これもエコカー減税と補助金がありますから10%という高い水準です。そして、2020年に5割ぐらい。そうすると新車販売に占めるEVの比率は2010年から2020年の間の平均で3割ぐらいだと思います。この割合でEVが社会に浸透していくわけですが、2020年におけるストック量は24%ぐらいになります。燃料節約



率は5割で、発電所で電気を起こすときにもCO<sub>2</sub>が出ますのでゼロにはならない。このように粗い計算ですが、EVの普及による削減量は交通部門の6～7%にしかならないということです。一方で、2020年の削減目標は25%ですから、4分の1ぐらいです。EV普及はもちろん重要ですが、モビリティ・マネジメントやエコドライブ、都市交通戦略や都市政策の重要性がいや応無しに認識されるわけですし、これらすべての総合的統合的アプローチが問われています。

### 【小括:EV・PHV 普及への取り組み】

各地で実証実験をやられていまして、成果は出つつあります。やはり、現実に様々な不具合が出てきますので、それを発見して解決をするというステップが必要です。また、これらの試みでは実に精力的にデータがとられていまして、これらは今後の政策の方向を考える上でも、日本の国家戦略を考える上で非常に重要な世界標準化を目指す上でも大事です。でも2020年の目標は先ほども申し上げましたが、非常に高い。高いからあきらめるかという決してそれはあつてはならない。2050年は2020年の先にあるわけです。2020年がうまくいかないと2050年はあり得ません。市民・民間だけでは非常に厳しいので行政にも頑張ってもらいたいと思います。ここで一つお願いがあります。行政の主要な方法として、社会実験・実証実験があらうかと思います。その効果は大きいかと思いますが、予算制約が厳しくあまり大規模なものはないと思います。しかし、EVなどの新しい技術の急速な社会への普及には、クリティカル・マスの突破が重要です。未来への先行投資でもあるので、クリティカル・マスが突破できるよう大規模な社会実験や実証実験をぜひお願いしたいと思っています。

### 【交通まちづくりとモビリティ・マネジメントへの期待】

最後に、交通まちづくりとモビリティ・マネジメントへの期待を述べさせていただきます。モビリティ・マネジメントでよい交通習慣を形成し、交通システムやまちのコンパクト化を図ろうとするのは、皆様ご存じのことばかりですので、ここは飛ばします。モビリティ・マネジメントには力があります。モビリティ・マネジメントをよく考えてほしいということです。

交通基本法の話になりますけれども、本当は狭い意味での利用者目線だけでは、モビリティ・マネジメントという発想は出てこないのではないかという気がします。ユーザー、乗客としての視点も大事ですが、それだけでは自分に今ここで便利な自動車を使って何が悪いという消費者としての奢りにどう対処するかという視点が落ちるわけです。それは大事だけれども、様々な人と専門家も行政も利用者様も1つのテーブルに着いて、よく考えた上での利用者目線という、そういうことではないかなと思います。モビリティ・マネジメントがうまくいっているということは、どうもそういうことではないのかなと思います。

おかげさまでモビリティ・マネジメントの実施例が非常に増えています。それも実施例

からデータを丹念に取って作っていただいた表です。随分効果が出ています。CO2 の排出量は 19%、自動車使用量は 12%減っています。あるいは公共交通の利用量は 50%も増加しているという実例が全国から挙がってきています。ただ、これは非常に質の高い、緊密なコミュニケーションをして、そこで協力いただいた方からだけのデータです。これをさらに大きく広げていくことが、効果目標を達成するためにも必要だろうと思います。そういう観点からすると、モビリティ・マネジメントは大事だけれども、それをどう拡大していくかということが大事だと思います。

「MM」と書くともビリティ・マネジメントなのですが、今日のお話の中ではまちづくり、環境づくり、協働という様々な話をしてきましたので、「MM」はモビリティ・マネジメントだけではなくて、まちづくりマネジメントでもありたい、これも MM です。あるいはモチベーションをどう維持して頂くかということで、モチベーション・マネジメント、これも MM です。民間によるマネジメント、これも MM かなと思います。自分で書いて、これはちょっといかんだらうと思ったのは、マインド・マネジメントというのがあります。あまりよくないと思うのですが、これも MM です。もう1つ、ライフスタイル・マネジメント、これは M の前の L ですが、このようなものが必要なのかなと思います。

#### 【最後に】

最後にありたい姿を申し上げたいと思います。魅力と活力にあふれたまち、環境負荷がほとんどないまち、モビリティ・ディバイドのない社会を実現し、世界のリーディングモデルにぜひなりたいと私自身は思っています。そのためには、自由に、自立して、安全・快適に、環境・他人・街に優しく、みんなが移動できるということが非常に必要ではないか。そのための交通基本法をぜひ実現していただきたいと思っています。

そのためには社会資本、これはハードだけではなくてソーシャルキャピタルの活用も含めたものです。社会資本整備の主役は市民であるということや、そのためにはより良い意思決定とコラボレーションのための情報公開とコミュニケーションが何より必要とされているのではないかと思います。この点、この EST シンポジウムとか、あるいはエコモ財団の表彰制度は、非常に大事で価値のあることだと思います。

ご静聴いただきありがとうございました。

## 2. 受賞講演「松山市における EST の取り組み—まつやまエコ交通チャレンジ!—」

松山市都市整備部総合交通課 主査 遠藤敬二郎

松山市におきましても他の地方都市と同様、自動車依存型のライフスタイルが進行しています。そのような中で環境に配慮した交通の実現というのは、実は本当に非常に厳しい状況です。そういったことから、こちらの副題にありますように、こうした交通にチャレンジということで、様々な取り組みを交通事業者様だったり、関係団体と進めています。本日はそのようなご紹介をさせていただきながら進めてまいりたいと思います。

### 【松山市の概況と交通体系】

松山市は四国愛媛県の県庁所在地です。人口は約 51 万人、そのうち DID の人口は 42 万人。比較的市街地に人口が集積しているという特長があります。また、温暖な気候と平坦な地形、それとコンパクトな市街地ということもありまして、自転車利用が非常に盛んだということも 1 つの特長です。道路網ですが、市内を中心にして放射環状型の道路網が形成されています。また、そこを伸びますように郊外電車があるという状況です。また特長としては、市内の中心に環状機能を有した路面電車が走っているのも本市の 1 つの特長です。

こちらは松山市のご紹介になります。松山市は「いで湯と城と文学のまち、松山」と呼ばれまして、毎年多くの観光客にお越し頂いています。写真左にありますように松山城が松山市のど真ん中にありまして、そこから路面電車で 10 分ほど行けば、真ん中にあります道後温泉に行くことができます。また、右下の写真ですが、松山は夏目漱石の小説『坊ちゃん』の舞台であります。その中で「マッチ箱のような汽車」と紹介されています坊ちゃん列車が、半世紀ぶりに復元されて現代のまちを走っています。また右上ですが、最近松山市は『坂の上の雲』を軸としたまちづくりを進めています。これは司馬遼太郎の小説を軸にしたまちづくりを進めていまして、ここに出てくる松山出身の秋山好古・真之兄弟、こうした方の足跡を残したミュージアムが平成 19 年に完成して、新たな観光資源として皆様にお越し頂いている状況です。

### 【交通政策の方針】

松山市も他の地方都市と同様、少子高齢化の問題や中心市街地の低迷、また自動車依存型のライフスタイルと様々な課題を抱えています。その中で基本理念としましては「地球にやさしい日本一のまちづくり」というのを掲げています。そういった中、交通体系については 3 つの柱を建てて、これをバランスよく進めていく。そしてゆくゆくは、自動車交通から自転車交通、公共交通への転換をうながしていく。この 3 つの柱と適切な転換を大きい柱にしています。

まず 1 つ目が自動車交通の円滑化に向けてですが、幹線道路の立体交差化、放射環状型

の道路ネットワークの交差がやはり渋滞してきます。このような部分の立体交差化を進めています。それと現在、左下にありますような松山外環状道路というものを国土交通省、愛媛県、松山市が連携して、平成 20 年代の後半になります。完成を目指して現在工事に着手しています。また右側ですが、こちらは陸の玄関口であります JR 松山駅の立体交差化の事業にも着手しています。こちらに合わせて駅前広場整備や土地区画整理事業、それと右上にありますように、それに合わせた路面電車の延伸も計画されています。

続きまして、柱の 2 本目の自転車の利用促進です。自転車の利用促進に向けましては、まだ実証実験の段階ですが、走る環境と止める環境を整備することをコンセプトに、左上のような自転車道の整備や、左下のような自転車の共同利用コミュニティサイクルの整備を進めています。また右側ですが、これはまさに今ひと月の期間で実験中です。なかなか都市の中では自転車専用の空間を創出するのは非常に難しいので、今は車と自転車がうまく共存できないかというのをテーマに、このバス優先レーンの一部に緑色の破線、カラー舗装を引いて、うまく共存できないかどうか検証しています。これについては正直、賛成・反対様々な意見が今届いていますので、結果を見ながら、これから本格導入するのかを考えていきたいと考えています。

柱の 3 点目、公共交通の利用促進です。松山市には公営の電車・バスはございません。すべて民間である伊予鉄道様が運行しています。民間事業者様の取り組みについて、我々行政は費用の一部を支援するという状況になります。なかなか公共交通は厳しい状況ですけれども、このような取り組みによって若干ではありますけれども、最近利用者が増えているというのが他都市と比べても少し特徴的なのかなと思います。具体的には左上にあります低公害バス、こちらについては現在 6 両の CNG バスと、2 両のハイブリッドバスを導入しています。また、IC カードの導入、バスロケーションシステム、ハイグレードバス停と書いてありますが上屋とベンチの付いたバス停。こちらについても事業者様が実施するだけではなくて、各道路管理者が道路の施設として少しでも数を増やしていこうということで協働してつくっております。その後は右下にありますような低床の軌道です。電車も 10 両入れています。

#### 【松山市における EST の取り組み経緯】

こちらは EST に関する取り組みです。松山市は平成 16 年度に EST の事業選定をいただきましたが、時を同じくして四国で初となるオムニバスタウンの指定を受けています。その後、平成 17 年からはこのオムニバスタウン計画に基づく事業を展開してきました。ハード面については先ほどご紹介したような 3 本の柱で整備を進めながら、ソフト事業としまして、このあとご紹介しますようなモビリティ・マネジメントです。それとモビリティ・マネジメントの中に小学生を対象とした環境教育を、こちらの表を見て頂くと分かりますが、平成 17 年の採択以降、1 年も途切れることなく継続してやっている、このようなことも特長かなと思います。また最後のほうにありますのは、自転車利用促進です。自転車に

便利なまち松山の中で、もっと正しく使ってもらうための取り組みを、NPO 様と協働しながら行っています。

持続可能な交通体系の構築です。左にあります水色の枠で囲まれていますのは、これまでどおり行われていましたメディア等を通じた広報活動です。このようなことは事業者様が中心になって取り組んで頂いています。こうしたことによって広く市民の方に普及啓発活動ができますが、なかなかそのことによって皆様が交通行動を変えるまでにはいかないのが現状です。そういったことから、我々松山市ではターゲットを定めて、そのターゲットに合ったモビリティ・マネジメントをしていこうとしながら、2つの柱を建てています。1つは現在の交通行動の変容を促す動きとしまして、主に大人、通勤者を対象としたトラベル・フィードバック・プログラムというのを実施しています。併せて将来の交通体系のことも考えたいということで、これは伊予鉄道の事業者様が中心になっていますが、小学生を対象とした環境教育を進めています。このような取り組みによって達成感・楽しみに気づいてもらいながら、自発的に交通行動を変えてもらうことを「まつやまエコ交通チャレンジ!プロジェクト」としています。

#### 【TFP(トラベル・フィードバック・プログラム)】

こちらは取り組みの EST の1つ目のトラベル・フィードバック・プログラムです。ご存じの方も多いと思いますので簡単にご説明します。現在の行っている交通行動をまず知って頂いて、その中から少し環境に配慮したことができないか、こうしたことを我々が提案させていただきます。実際にエコ交通を体験して頂いて、実際にどうだったか、本当に目標どおりできるのか、やはり難しいのかということ、体験を通じて感じてもらうという取り組みをしています。

こちらは「まつやまエコ交通 2000 人チャレンジ」と題しまして、平成 19 年国土交通省と松山市が連携して実施した施策です。こうしたときにやはり難しいのは参加者を募ることです。今回参加を募るにあたっては、交通事業者である伊予鉄道様にご協力いただきまして、参加いただいた方には 2000 円分の IC カードのチャージ券を発行していただきました。このように事業者様も協力することによって、参加のすそ野を広げたいということで行った取り組みではありますが、なかなか参加というのは難しい。713 人の参加にとどまりましたが、このあとご紹介するように非常に有意義なものでした。まずトラベル・フィードバック・プログラムの流れです。最初にモニターの説明会を行います。今回は受賞のときにも講評いただきました携帯電話の GPS 機能を行動の履歴を送るものに使っていますので、その説明をかねてモニター説明会を行っています。2 番目は実際の交通行動を 2 週間とっていただきます。そのあと参加者によるワークショップ、これで皆様の交通の診断がどうであったか、皆様と話し合うことによって気づきが生まれるという流れです。その後 2 週間、実際そこで提案されたエコ交通にチャレンジしていただきます。そしてまた最終に診断しっぱなしではなく、またワークショップを開催して皆様で本当にできたのか、ど

うだったのかを話し合うことで効果を定着させていくという5つの流れを踏んでいます。

こちらは従来の紙ベースのアンケート形式と今回使ったGPS携帯の特長をまとめたものです。どうしても紙ベースのものですと、最終的に被験者様が記憶をして紙に書きとめるということで、どうしても記憶があいまいになります。今回2週間の記録ということで、途中でやはり面倒にもなりますし、まとめて書くことにもなろうかと思えます。そうすると、さらに記憶に依存した書き方になりますので、なかなか本当の交通行動が分からないということもありまして、今回はGPS携帯を使って、その携帯を移動するごとに操作することによって、その移動の位置・時刻、経緯がわかるようになりました。

こちらはそのGPS携帯を使った行動の把握のイメージです。最初にパソコンで事前設定を行っていただきます。その後、出かけるたびにGPS機能のついた携帯を持って頂いて、出るたびにボタンで操作をしていただきます。そして帰るとパソコンのWebサイトにアクセスして頂き、その実際行った交通というのが目で見えるという形になっています。こちらは外出時の携帯電話の操作のイメージです。外出時に「外出ボタン」、それと移動手段、例えば電車・バスであるとか、そういうものを押して頂いて、乗り継ぎが発生すればそこで違った交通のボタンを押していただきます。そして到着すれば到着ボタンを押して移動のトリップは完了になります。こちらは1日の行動を終えたあと、パソコンのWebサイトにアクセスしていただいたあとのイメージ画面です。左側にありますのは、その日の移動に関するCO2の排出量、カロリー消費量が表示されます。また右側はアニメーション形式で1日に動きながらどういうところを通るかというのを把握できるようになっています。こうしたことで自分の移動の数値、経路が見えることによって、参加者様は非常に継続意欲がわきますし、楽しみながらやって頂けるが今回の特長です。

続いては改善計画です。改善計画も同じように画面上で出ます。ここでご紹介しているのは自転車を選んだ場合とありますが、場所によっては近い時刻表を見ながら電車・バスを使った場合の移動経路というのもプランとして提示されます。その提示されたものへの移動のアニメーションや、CO2排出量が分かります。特に右下については環境へのイメージ、健康へのイメージということで杉の木、何本分のCO2に寄与するとか、自転車にした場合はジョギング何分ぶんに関係するのをお見せしています。

ワークショップの実施です。ワークショップは日常の交通を把握していただいたあとと、エコ交通を実際にやっていただいたあとの2回やっています。その中で皆様と話し合うことで、ひと月のうち、このようなところは環境に配慮したものに変わられるとか、そういったものを皆様に話し合っただけより意識を定着するというのを目的にしています。こちらはワークショップの効果を示したものです。3回同じ質問をしています。1回は最初何も知らないとき、そしてもう1回は2週間の現在の行動を把握したとき、そして最後は実際にエコ交通にチャレンジしたあとの3回同じ質問をしています。環境への意識というのは私の勝手な想像でいくと、どんどん意識は高まっていくのかなと勝手に想像していましたが、一番環境に高い意識を示していただいたのは真ん中にありますような、実際にエコ交通に

チャレンジする前です。やはりエコ交通にチャレンジしてみますと、途中雨の日、様々な状況で実践しにくいことがあると思うのです。そういったことで最終的には自分の身に合った環境意識が生まれているのではないかなと思って、我々は真ん中のデータではなくて、最後にあるデータは身近なデータとして意識してこれから活用していったほうがいいのではないかとこの取り組みを通じて感じています。

取り組み結果を数値化したところ、今回、被験者様の CO2 は大体エコ交通にチャレンジして 25%削減という結果となりました。ただし、こちらについては先ほど石田先生からありましたけれども、こういう積極的なものに参加していただいた方の結果としての 25%削減ですので、なかなか皆様こまではいかないかもしれないのですが、このような取り組みや気づきによって少しでも多くの方に貢献活動ができるのではないかと考えています。

今回、GPS 携帯を使ったのにはもう 1 つ理由があります。これは今後の交通計画に役立つためです。実際、パーソントリップとか、今回にありましたような紙ベースのアンケート形式ですと、どうしても被験者の記憶に頼る部分もありますし、紙だと「ゾーン」間の移動ぐらいまでしかわからないところがあります。今回 GPS を使うことによって実際の経路まで分かりますので、自転車が一体どういうところを通っているのか、幹線道路なのか、路肩の広い道なのか、裏道なのかということも分かります。また、GPS でするので速度情報も分かりますので今後の交通計画に使えると考えています。これが交通計画の発展イメージです。自転車のネットワークをこのような線に沿って構築したり、駐車・駐輪の交通行動など様々なものにこれから活用できるのではないかと考えています。

### 【小学生を対象とした環境教育】

続きまして、EST の取り組みの 2 つ目、少し将来を意識したモビリティ・マネジメントということで、小学生を対象とした環境教育です。こちらは交通事業者の伊予鉄道様が中心になって、小学生を対象にエコ交通の環境学習を実施して、これまで 23 校 2402 人の小学校の方に参加して頂いています。この出前授業は 2 日間で構成されていまして、まず 1 日目は学校にバスを持っていきます。そこで IC カードの使い方の体験と、環境のビデオを見ていただきます。こういうことで、使い方と環境について学習した、そのまた別の日に実際学校から電車・バスを乗り継いで、様々な目的地に行って、そこでお弁当を食べて帰るという取り組みをしています。このように第一弾で知ること、勉強をすることで実体験をします。特にこの下の「使うこと」ですが、この電車・バスというのは一般の方もお乗りになっています。そういったところで当然ですけれども、乗車マナーといった社会勉強の場にも活用されています。

こちらは小学校のホームページをコピーしてきたものです。今回の小学校を対象とした環境教育は最初からうまくいったわけではありません。やはり学校にこういうのをお願いに行くと、「総合学習の時間は使いにくいね」とか「外出したときの子供の安全性が心配だ」ということがあります。最初はなかなか積極的な参加をいただけるという状況ではあり

ませんでした。しかし、継続してやっていると、そういった取り組みのよさを感じて頂けるようになりまして、このように学校でも紹介していただけるようになりました。最近では募集を上回る学校の要望があつて、申し訳ないのですがお断りしている状況だということをお断りして聞いています。このような地道ですけれども、長い関係が相互の理解・協力を生んで、これが実のあるモビリティ・マネジメント活動になるのではないかと思います。ちなみに参考ですが、我々のような地方都市では親世代のマイカー化が進んでいますので、大体7割ぐらいの子供は今まで一回も電車・バスに乗ったことがないということだったそうです。当然、知ることがない場合はこうした電車・バスを使うという気持ちになりにくいと思います。こうした気づきの体験が非常に有効であり、我々地方都市には非常に有効であると感じました。

こちらは小学校の学習後の環境への意識と感想文です。学習後に環境の意識が高まることは想像どおりですが、こちらのある子の感想文では、やはり「楽しかったよ。また乗ってみたい」という感想がありました。このように子供が楽しいという感じ方をすれば、親と乗る機会も増えるかもしれませんし、そういったことで家庭内で環境の話も出るかもしれませんので、将来を対象にしたモビリティ・マネジメントとして始めましたが、実は身近なところから環境を考えるという意味でも有効だったのではないかと考えています。

### 【自転車を活用した EST】

こちらは EST の取り組みの3点目、最後になりますが自転車を活用した取り組みです。松山は本当に自転車に便利なまちで、車に乗って駐車場に止めて歩いていく時間に、自転車で行けば実はその方が早いということが本当によくあります。このような自転車の気軽さ・便利さをまず知ってもらおうということがありまして、地域の NPO 様と協力して、まず知ることとしてワークショップ・シンポジウムを開催し、そのあと実際に使うこととしてサイクリングイベントを実施しています。サイクリングイベントにつきましても、こちらの写真左側は市街地を走っています。どちらかというとも日常の交通で自転車を使うイメージのときにどうか感じてもらう。右側は河川敷のサイクリングロードですが、余暇として楽しみながら自転車に乗る。このような部分で自転車の魅力を感じてもらうことを進めています。

### 【今後の目標】

今後の目標ですが、今までご紹介した EST の取り組みによって知ること・使うことまでは結構可能になったと考えています。EST の拡大において最も大事なことは自発的に使い続けることだと思います。我々地方都市の場合は、公共交通のサービスも大都市ほど本当にいいものではないので、なかなか簡単に車から転換することは難しいのです。このような取り組みを通じて、無理なく自発的に考えていくことが非常に大事なのかと思います。それについては行政だけでは当然無理ですので、事業者様や、市民と一緒に取り組みを今



後も進めていきたいと思えます。

### 3. 受賞講演「大丸有地区等におけるグリーン物流と環境交通の総合的な取り組み」

大丸有・神田地区等グリーン物流促進協議会

大丸有地区・周辺地区環境交通推進協議会 事務局長 折原 清

#### 【活動の目的・テーマ・体制】

目的は先ほど石田先生から最後の締めところで「ありがたい姿」ということで3～4点ご説明がありました。資料には書いてありませんけれども、活力、魅力、さらに環境負荷がない、さらに世界のリーディングモデル、トップランナーになりたいというような大それた考えももちながら、さらに3年、4年で形ができるというものではなくて、10年さらに20年かかるというご指摘もございました。そういう認識で私どもはテーマとして「グリーン物流」と設定しました。グリーン物流とは何かという非常に難しい面もございますが、それと「環境交通」という二つのテーマに分けて、そして具体化を目指すことで、ここに二つのメンバー構成が書いてありますけれども、行政や警察等が共通ですが、やはりプレーヤーでグリーン物流というならば、物流事業者様等、そして環境交通というならば、バスやタクシー、そして自転車等にかかわる民間の事業者様、そういう方たちが入った、かなり幅広の協議会をつくって、10年ちょっとやってきたというところです。活動のフィールドは大丸有地区として、東京駅の周辺にあります大手町、丸の内、有楽町を合わせた大丸有地区、そして粋な江戸の文化の香り漂う隣接する神田、さらには電気街の秋葉原というところに設定して活動しています。

取り組みのポイントは3点あります。今述べましたように「グリーン物流」さらには「環境交通」という2つのテーマを重ね合わせながら、効率的に、持続的に取り組んできているという点。2点目が先ほどの3つのエリアと述べましたけれども、フィールドの拡散、さらには分散化を避けたいということで、エリアを限定してトライアルを続けてきているという点です。さらに3点目がかなり多くのステークホルダーが存在するという領域で、そういう方たちの合意形成をいかに図るかということから、多くのステークホルダーの方たちに集まって頂いて、連携をとることで進めています。それらがポイントです。

#### 【グリーン物流の取り組み概要】

最初にグリーン物流について説明をさせていただきます。グリーン物流につきましては、先ほどタカイ先生のごあいさつの中にもありましたけれども、この間10年来取り組みをしてきています。平成12年頃は、それこそ東京駅周辺におきましてはまちの再構築が始まるうとしている時期でした。かれこれ10年ちょっと前、まだ10年ちょっと前です。そういうまちの再構築に併せて、これは偶然ですけれども、物流を最初のテーマに設定し、様々な方たちと検討を毎年続けてきているのです。

1つのポイントはここにありますが平成13年、最初の大規模な実験をやりました。その大規模な実験の中身は、日本で初めて業界言葉になってしまいますが、「横持ち」と「縦持ち」

という共同配送を両方併せてやったというところなんです。そして、それこそ右上の写真が今ある丸ビルの写真ですけども、この丸ビルが竣工する1年前にこの実験をやりました。そして、横持ち・縦持ちということで佐川様、ヤマト様等を含めた大手5社がスクラムを組んで、日ごろはお互いに足を引っ張り合っている会社ですけども、世界で初めて同じテーブルに着いて、5社が共同でこの事業をやったのです。結果として、1つのビジネスモデルにもなっていますが、丸ビル等では、大手運送事業者が現在も共同でスクラムを組んで縦持ちをやっています。それがビルのセキュリティ、さらには効率的な施設の活用に繋がって、かなり大きな広がりをもっていると私どもは認識をしています。一方、横持ちについてですが、東京駅周辺では単なるオフィスのまちではなくて、今は多面的な機能が集積するまちになっており、物流量、貨物交通量等が増大しており、交通量を減らす、さらには、CO2を削減することが大きな課題となっております。

そのような課題認識のもと、現在の取組みの一つは低温貨物の共同配送です。大丸有地区は、まち自体が百貨店になっているという面もあります。低温貨物、いわゆる食品が日本全国で約2割を占めているというデータがあります。大丸有地区では、まだ正確なデータではありませんが、3割ぐらいを占めていると直感的に思います。自営事業者を含めた運送事業者が個別に配送しているフィールドです。その構造を共同配送に転換していく構造に転換できないかという大胆な提案をしています。現在、運送事業者と連携して実証実験を実施しており、これを23年度も継続して行い、平成24年度に本格展開していきたいと考えています。

二つ目は、共同配送とは違った観点でEVの活用です。ここでは例えば電気スクーター(トヨタ車体が開発しているEVコムス)を活用した取組みです。積載量は30kgが上限である等の制約がありますが、それをどう改善していくかということが今後の課題です。丸の内新聞社という大丸有地区、永田町、霞ヶ関を対象に20数社の新聞の共配を行っている会社と連携して、このコムスを使ってもらい、具体的に国土交通省や警視庁、大丸有地区内のビルに新聞を配送する実験を行いました。さらには電気商用車です。これも業界が今注目をしています、物流事業者との連携で、この活用のトライアルをしています。

こういう中で今後のひとつの方向としましては、共同配送をどう具体化していくかというのが課題になっています。百貨店等におきましては共同配送がかなり進んでいる。それはひとつの強制的な力があることと、参加者がわかりやすいという背景があります。そういう中でこれも石田先生の基調講演の中にありましたけれども、ICTを活用した共同配送、新たな運送モビリティの活用を行うことによって、CO2が商品レベルでどれだけ減ったか、それを瞬時にわかるようなシステムを作って、購入者がそれをわかりながら買える。そしてビルのテナント等もお客様が増えるという実経済に繋がっていくというシステムを作っていくかということで、これはまだ現在検討中ですけども、こういう方向での取り組みを現在考えています。

### 【環境交通の取り組み概要】

グリーン物流とセットで取り組んでいるテーマは「環境交通」です。自転車、さらにはEV、そしてバス等を含めて、様々な試みをやっています。それをただ個別ではなくて、まとめてやろうということで、ハイブリッドバスを東京駅をまたぐ広がりで行う実験を行い、これは既に丸の内シャトルという形で具体化しています。そしてさらに自転車の活用、すなわち、コミュニティサイクルの実現に向けた取り組みを行っています。また、電気自動車（EV）のカーシェアリング、さらにはコミュニティタクシーということで検討しまして、1年ほど前から日の丸リムジンという会社がこの車を2台導入して、大丸有地区を中心とする広がりで行っている。さらに行政におきましてもEVを使ったカーシェアリングというものが具体化している。そしてEVの活用促進を支える基盤である急速充電器が日本で設置密度として一番高いというまちなっています。そのような具体化の成果が見えている。そしてCO2等につきましても、実験対応でもまだそれほど大きな数字ではございませんけれども、いくつかの数字が計算されているところです。

そして、さらにこれをまちの中にクローズするのではなくて、まちからの連携ということで、新しいアプローチを仕掛けていこう。そしてインフラシステムがどうあるべきかということで、東京都心の千代田区さらには港区、中央区、都心3区から隣接する横浜、埼玉等だけではなく、関越ネットワークをつなげて富山まで、そのような広がりで行っている。対して構造的に変えていくかという政策的な検討も現在進めているところです。

さらに自転車につきましては、先ほど出ましたものもありましたけれども、千代田区においてもハード的には自転車レーンの設置、さらにはポートということで駅周辺の公有地を活用、さらには千代田区の中に立地しています外資系ホテルと連携し、BMWなどかなり高価な自転車を使って、外人の方にもコミュニティサイクルを体験してもらおうという検討をしています。さらにもう1つのポイントは、行政指導ではなくて地元の商店街・大学との連携。そしてただ単に場所を貸してもらうだけではなくて、神田にあります雑貨屋や神田明神等の店舗や施設、さらには専修大学、日本大学、法政大学等と連携して多面的な実験を行っています。これらの取り組み結果等を踏まえて、千代田区は平成23年度に本格的なコミュニティサイクルはどうあるべきかの検討に入る状況に至っています。

最後に環境交通につきましてもよりさらにステップアップして、1つはまちの広がりを拡大していこうということ、新しい手段を考えていこうということで、「電池推進船」を新たにデリバリー、さらには観光という両面で活用して組み合わせられないか検討しています。フィールドとして、水辺のネットワークがかなり広がっていると同時に、流通産業が集積している江東区と千代田区が連携し、新しいシステムを構築してかなり大きなCO2の削減につなげていけないかの検討を現在しています。

#### 4. パネルディスカッション「『利用者目線』の環境・交通まちづくりを目指して」

コーディネーター：東洋大学国際地域学部国際地域学科 教授 太田勝敏

パネリスト：筑波大学大学院システム情報工学研究科 教授 石田東生

帯広駅モビリティ・センター運営協議会 原文宏

(社団法人北海道開発技術センター理事)

横浜カーフリーデー実行委員長 大内えりか

金沢市都市政策局交通政策部交通政策課 課長補佐 松本季之

国土交通省総合政策局 環境政策課長 加藤 久喜

環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課長 山本昌宏

太田：ご紹介がありましたように、これからの時間はいくつかに分けて議論したいと思っています。最初に今回の大賞で奨励賞や優秀賞で先ほどご講演頂いていなかった3つのケースということで、最初に帯広のケース、それから横浜カーフリーデーのケース、金沢のケースをご発表頂くのが第一段階です。第二段階として、今回のテーマでございます「利用者目線」の話です。先ほど石田先生から交通基本法との関係での議論の状況のお話を伺いましたけれども、それも含めてそれぞれご意見をパネリストの皆様にごいただくことにして、時間がありましたらぜひ会場の皆様からも、そのあと5分ぐらい質疑の時間をとりたいと思います。そうすると、そろそろ時間切れということになりますので、最後に一言ずつパネラーの皆様からご意見を頂くという形で進めさせていただきます。

##### 「帯広市における地域を巻きこむ交通環境改善」

原：それでは帯広で実施していたことを簡単にご紹介させていただきたいと思います。我々がこれまでやってきた取り組みを一覧表にしたものです。一応平成13年から、様々な公共交通の取り組みをしてきています。当初はいろいろフレックスバスとか、迂回型路線バスなど交通システム、バスシステムをどう乗りやすくするかということをしていろいろ実験しまして、それらの結果をもとにどんどん実際に帯広市のまちの中の運行につなげていった。そのあと、それに並行するように利用促進を様々な形で、WebやTFP、学校教育など、ありとあらゆる利用促進をやってきています。中には平成21年になるとESTということで、バスマップなども作成させて頂いています。

こういう活動をする中で、我々が活動する拠点が必要だろうという話になってきました。その1つのきっかけがNEDO様の事業を受けて、エコバスセンター「りくる」というものを帯広駅の前に新築いたしました。これは常設でほぼ1年間設置し

て、ここの機能そのものは公共交通に対する利用促進と、もう1つは廃食油（てんぷら油）の回収を進めようということで設置したのです。これがひとつのきっかけになって、今の帯広駅のモビリティ・センター運営協議会が出来上がっています。この協議会は帯広市内で路線バスや乗合タクシーを運行している交通事業者4社と、帯広市役所、バイオディーゼルを作っている会社、そして北海道開発技術センターで構成しています。それが核になって、実際いろいろやるときには市民の方々、団体の方々、企業の方々に参加して頂いて実施するということをしています。

### 【廃油回収と公共交通利用促進】

その中で今回特に我々の活動で一番のテーマですが、てんぷら油の回収という部分と公共交通バスの利用促進という2つの異なった環境配慮行動を1つにすることによって、両方にプラスプラスの効果が出るということを説明させていただきたいと思います。

これは循環の絵です。実は最初に帯広市ではこのてんぷら油の回収とその利用が既に行われていました。実験的に1台のバスに燃料として使っていたのです。帯広市内全部で路線バスサービスは140台ぐらいありますが、この140台全部に廃油を回収するボックスを乗せて、全市でこのようなバスに全部乗せて廃油を集めて、その集めた廃油でバイオディーゼルを作って、そのバイオディーゼルでバスが動くという形のシステムがついに出来上がります。そのあと、今度は食用油そのものもみんなで作ろうということで、こちらに「イエローリボンプロジェクト」とありますが、住民の方々にひまわりやなたねの種を配って、十勝圏域全域で植えて、これから食用油を作って、使い終わった廃油を今度はこちらで回収して、バイオディーゼルにして、また燃料として使うというような1つの循環をつくりました。

このようなことをやってアンケート調査をやってみますと、実際のアンケート調査の結果だけからですが、廃食油のてんぷら油の回収に協力された方は、基本的に路線バスの利用促進に繋がる可能性があることが、ある程度傾向として統計的に確認することができました。実際、こうした活動が2つの違った環境配慮行動によって、実は両方の環境配慮行動がプラスプラスになるという、シナジー効果的なことを生み出す可能性があることを確認できました。実際、バスでてんぷら油を回収した一番の効果は、非常に大きな広告宣伝効果があります。これがきっかけになってバス以外の市内の様々な箇所にこうしたボックスを置かせてほしいと広まって、おそらく日本全体の中でも1つのまちの中で、これだけの廃油を回収するシステムが構築されているのは、なかなかありません。

### 【その他の取り組み】

それ以外に実際様々なことをやっていますが、環境問題教室ということで出前講

座もやっています。これは帯広市内全域の小学校でこうした講座を開いて、これについてはモビリティ・センターのバス会社の方々がバスを学校に持って行って、そこで実際に子供たちをバスに乗せたり、乗り方を教えたり、座学を教えたり。実際にてんぷら油を利用したバスを持ってきますので、皆様、においをかぐと本当にてんぷらのおいがするので、非常に臨場感があります。実際、帯広のまちを走っていると、このバスが走ってくるとすぐに分かります。本当に明確にわかるぐらいにおいがするので、そういった意味では自分の持っていったてんぷら油でこのバスが走っているのですと、確認がきちんとされるということです。これも非常に効果があって、帯広市内の小学生でこの授業をやった小学生と、授業をやらない小学生に無料バスのお試し券を配りますと、授業をやらない小学生というのは大体バスに乗ってくれるのが6%ぐらいなのですが、授業をやった小学生は30%ぐらいが乗ってくれるということで、非常にこれは効果があると確認されています。また最後に、これはESTで作らせていただいた分かりやすいバスマップなのですが、これは全戸配布させていただきました。ESTのときはESTの予算でできたのですが、そのあとはなかなか難しいわけです。毎年、若干背中を割ったりいろいろするものですから。それでたまたま北海道新聞が販促用に出しているマップがあって、それを我々がESTで作ったマップに代えて頂いて、それを毎年全戸に配布するので、そのマップのところだけはモビリティ・センター運営協議会が監修をして、発行は北海道新聞にやって頂くということで、毎年必ず新しいマップが全戸に配布できるという体制をつくることが、非常に大きかったなと思います。

ほかにもたくさんありますが、2つの環境配慮行動をやったことが大変プラスになったり、それからそのことが意外と小学校に対してもいい効果があったこと、特に広報的な部分では広く広がったことは効果があったと思っています。

太田：大変面白い有意義なWIN・WIN効果といいますか、相乗効果があることで心強く伺いました。

### 「横浜カーフリーデー2010&モビリティウィーク」

大内：2010年のカーフリーデーは9月23日に開催しました。「バス再発見」というテーマで開催しまして、横浜市内を走る全バス事業者様10社ありますが、そのバス10台が全部、日本大通りというところに並んだのです。大変壮観でした。

### 【カーフリーデーとは？】

今日は皆さまにカーフリーデーについてご説明していきます。カーフリーデーのねらいは温暖化をみんなに知ってもらう、ストップ温暖化です。それから、公共交

通を推進する。人や自転車の空間を優先すること。それから、車ですと通り過ぎてしまうような商店街や、地域の歴史や文化の香りのする魅力的な場所、地域の資産を再発見してもらうことがねらいになっています。

カーフリーデーというのは、1997年にフランスのラ・ロッシュェルというところで、まず「車のない日」が発端となっています。車と都市・車と地球環境・車と都市文化を考える1日なのです。車に頼らなくても都市では日常生活に支障がないことを実感してもらうために、市民1人1人が車から開放された都市環境の体験をすることです。1998年からはフランス全土に「素晴らしい取り組みだ」ということで広まりました。そして2000年にはEUのプロジェクトとなり、2000以上の都市で現在9月22日に開催されています。

カーフリーデーとは具体的にどういうことをするのか申しますと、都心部の一定エリアの道路を閉鎖して、車の利用を制限するのです。1日、車の入らない都市空間を体験します。そのために公共交通を増便したり、運賃の値下げをしたり、中心部の外周部で車を降りてもらうこととなりますので、パーク&ライドのため駐車場をつくり、そこの送迎便の運行、貸し出し自転車です。これはヨーロッパなどでは今いろいろと貸し自転車を推進しています。それらを都市の外周部・中心部に配置する。そして車に代わる手段のサービスを提供するのです。

### 【モビリティウィークとは？】

次にモビリティウィークです。これは2002年からは9月23日だけではなくて、その前の1週間を「モビリティウィーク」としまして、1日のカーフリーデーが1週間になったわけです。そして新しい都市交通を考える交通週間として位置づけられたのです。カーフリーデーはその最終日の中心的なイベントととらえられています。

世界のカーフリーデーの様子です。これはフランスのリヨンです。車が通っていた道路を歩行者であふれています。そして先ほどの自転車です。これはフランスの様子です。やはり同じように自転車や歩行者です。そして車止めをしている看板があります。これはブリュッセルの様子です。これは中国です。カーフリーデー。ジャパン、日本のカーフリーデーの窓口をして頂いているモチヅキシシイチ様のお話によりますと、中国では170以上の都市でカーフリーデーを開催したそうです。アジアではソウルなど大変進んだカーフリーデーが開催されて、ヨーロッパに見学に行かなくてもアジアで見学すれば十分なほどに進んでいるというお話を伺いました。

いよいよ横浜のカーフリーデーです。先ほどのお話のように2010年にはバスをテーマにしました。本当に10台のバスが並びました。壮観で、様々な会社のバスです。このように自転車のラック付きバスや、バスガイドが乗っているバス、バスの中にバス会社様がそれぞれのグッズ販売をしたりしました。これは若者たちがカーフリ



ーデーに賛同してくれまして、ダンスパフォーマンスをしてくれている様子です。ほかにも音楽やダンスなどのパフォーマンスを皆様がしてくれました。これはそのときの様子です。当日は大雨で、どしゃ降りといってもいいぐらいの雨だったのですけれども、大勢の方々が参加してくださいました。当日の壮観な様子です。ほかに環境、交通、福祉、芸術という様々な40近い団体がブースを出して、そこでそれぞれの活動の説明をしたり、パネル展を同時に開催しました。それから、みなとみらい線という電車がありますが、日本大通り駅の構内でフリーマーケットも開催したり、歴史ウォークを企画したりしました。子供たちがスタンプラリーの原紙なのですが、10社のバスそれぞれにスタンプを置いて、みんなバスに乗ってこのスタンプを押して回って、家族がみんな楽しそうでした。カーフリーデーでは、毎年横浜市の教育委員会を通して3万枚のチラシを小学校に配ります。子供たちが家族連れで大勢来てくれます。「みらいのバス」の絵コンテストを開きまして、表彰式などを後日行って、大変子供や家族が喜んでくれました。関連イベントとしまして環境シンポジウム等を行って、市民、行政、バス事業者様と乗りやすいバスはということで、会場の皆様と意見交換をしました。

太田：様々な市民団体が参加して、まちと車との関係を考え直すというひとつのきっかけになったという状況です。世界全体で今そういう動きがあるということでご理解いただければと思います。

#### 「金沢バストリガー協定―産学官の連携による公共交通利用促進―」

松本：まず協定にいたる背景について説明します。平成6年に金沢大学が郊外の新キャンパスに移転をしました。この移転に伴いまして学生の通学手段の確保が必要になったことや、通学の学生の自動車利用による交通事故が増加したことなどによりまして、大学としてもなんとかバス利用に転換したいという思いから、利便性の高いバスが欲しいという状況にありました。一方でバス事業者である北陸鉄道も当時利用者の減少による収益の悪化に対して、効果的な対策が見当たらず、そして利用者の反応もなかなか鈍いという中で、バス事業者だけの利用促進に限界を感じていた時期でした。こうしたこともあって金沢市と北陸鉄道は平成18年、当時市内のバス利用状況についての分析を共同で行っていました。その中でも金沢大学の路線周辺について、居住人口に対しての利用が少ないという結果を得ており、市としてもなんとかして両者の思いをつなげる方法はないかなということで検討を重ね、行きついたのがこのバストリガー方式でした。

バストリガーの考え方です。乗せる側と乗る側の双方、それぞれが工夫や努力をすれば、お互いのニーズを実現できるのではないかということところです。利用者側の

利用する方の大学側は利便性の向上を求めますし、交通事業者側については収支採算性の向上を求めます。このことを実現するにあたりまして、交通事業者側の立場としては、もし利用者の増加が得られない場合でも、一度料金を下げるとなかなか元に戻せないというリスクが大きな障害となっていました。こうしたことを踏まえて、市が仲介するという立場で、事前に努力の内容と目標を設定し、もしも目標が達成できなかつたら、元の料金に戻すことを協定の中で約すということ。つまり、交通事業者にとって最大の壁であった心配事を取り払うことで、この取り組みを大きく前進させることができました。ちなみに「トリガー」とは引き金・誘因ということです。銃の引き金が離したら元に戻るということになぞらえて、十分に利用されなければ元の運賃に戻すという意味です。一方で閉塞感のある公共交通活性化の誘因になってほしいという思いも込められています。

### 【金沢バストリガー協定の具体的な仕組み】

金沢大学におけるトリガーの具体的な仕組みです。これはわりと単純で、乗せる側の北陸鉄道様は利便性の向上策として運賃を下げる。それに伴って増えるであろう利用者に対する乗りこぼしなどが発生しない程度の増便を図るというものです。一方大学では利用を促進する努力として、大学をあげての周知・指導を図り、また、自動車利用の制限も併せて行ったと聞いています。料金が減りますので、その分を利用者の増加でカバーするために採算ラインを設定する。協定する前の利用者数と比較し、1.89 倍乗れば元が取れるということで、この実験を1年間行って目標が達成できれば次年度も継続しますし、達成ができなければ運賃を元に戻すことも含めて見直しをするという協定です。こちらの図は対象区域を表しています。今回の対象区域は大学からおよそ5キロメートル程度の区域内です。学生からは「歩くには少し遠いが、バスの料金が高くて利用しづらい」という声が多く、潜在需要が集中していると事前に見込まれたエリアになっています。

### 【実施結果】

バストリガーの利用状況、結果についてです。ご覧のとおり、目標ラインについては実験初年度の18年度については1月、19年度以降はすべて11月に目標ラインをクリアしています。21年度の実績で申しますと、35万人以上の方が利用して、当初実験前は11万7000人ぐらいでしたので3倍以上の方が利用したという結果になっています。協定はこの3月で協定期間5年間を満了することになっています。その成果として、すべての年度で目標数値を大きく上回ることであっただけでなく、トリガー区間以外の金沢大学への関係路線全体でも大幅な利用者の増加が見られました。全体路線で大体4割以上増えたという結果が出ています。一方で、利用者が増えた代わりに、総収入は増えましたが輸送量の増加に対応したバスの増便に

伴う経費が増えまして収益の悪化に結びついたことや、天候や長期休暇などの影響によって偏った輸送需要があり、これを平準化する必要があるのではないかという課題が見つかりました。

### 【今後の対応】

こうしたことを踏まえて現在新しい協定の締結に向けて調整を進めています。新たな基準による目標設定と定期的なフォローアップ、あるいは輸送需要の平準化と効率的な輸送体系構築の検討、さらなる利用者増加手法の検討などを行っていき、持続性のある WIN・WIN の関係の確立を目指してシステムの改良を図っていきたいと考えています。トリガー方式を定着させまして、さらなる公共交通の利用活性化を図れればと考えています。

太田：非常にユニークな協定という形で、新しい大学内やそういう大規模施設での公共交通の使い方についての1つの事例が出てきたように思います。

石田：筑波大学ではバスを使いましょうということをやっています。筑波大学はちょっと方式が変わってしまっていて、地元の関東鉄道というバス会社、今日もおみえですけども。そこから定期券を大量に、今は8000枚ぐらい、6000万円ぐらいで大学が一括して購入をしています。売れ残りは全部大学が負担をするということで、バス会社様にはリスクがない。その代わりに、超高い割引率をお願いしますということでやっています。おかげさまで、最初発売したときは3000枚ちょっとでしたが、今は8000枚までいきまして、筑波大学の教職員を合わせて2万人ぐらいですから、もう少しで半分ぐらいの1万人に届きそうですので、そこを目指せということでやっています。

太田：大学を大規模交通発生源として捉えた大きな取り組みです。様々なアイデアがあるということです。パネラーの方でご質問はありませんか。

それでは第2ラウンドということになりますが、今回のテーマの利用者目線です。先ほど交通基本法の絡みでは石田先生にご紹介いただいたところですが、こうした点をめぐって EST との関係でどんな形で進めたらいいのかということを含めてご意見をいただければと思います。

最初に、石田先生のほうで、もし追加的なことがございましたら。

石田：先ほどの基調講演でたくさん申し上げましたので、あまりございませんが、ひとつ、少しだけ言わせてください。

本当に今、交通基本法とか、それに対しての交通政策は大事な時期だと思っています。

ます。ところが本当に不思議なのですけれども、なぜ選挙の争点になかなかならないのだろうなど。例えば、隣の韓国のイ・ミョンバク大統領がソウルの市長をされていたときに、バスの再編をやられましたし、まちの中から高速道路を撤去するという実験で非常に評価が高くて、それで大統領になられました。今のパリ市長も LRT や自転車などの手腕が問われて、サルコジの次の大統領になるのではないかとされています。なぜ、大事なのではないのだろうか、そういうことの1つになればいいなと思っています。

先ほど申しましたように、非常に難しい問題です。本当に様々なことをしないとだめだろうということです。都市と交通と移動手段と人をどうパッケージ化していくかということです。そのときに大事な視点はイノベーションをどう考えるかなのです。つらつら考えますと、交通だけではなくて日本のイノベーションというのは、工場の中、研究所の中では素晴らしいものがたくさんあると思いますが、それがなかなかうまく社会化をしていかないところに最大の問題があるのではないだろうかと考えています。電気自動車でもいいものができていますし、LRT の技術もあります。電気バスもあります。それをどうパッケージ化していくかということが実は本当に大事で、そういう観点から EST や、EST の目標を追求する中で培われてきた様々な人たちとちゃんとコミュニケーションをする、パッケージ化するという技術が非常に大事だろうと。そういうことが今問われていて、EST そのものの目標だけではなくて、この中で培われてきた様々なネットワークや、それを含んだ技術、システム化の知恵があっちこっちで活用されないとうそだし、されるようなものになりつつあるのではないかと考えています。

加藤：まず、交通基本法のどういう検討をしているかということで、検討過程を少しお話ししたいと思います。いろいろ精力的にやって頂いているのですが、なかなか突っ込み不足という厳しいご指摘も石田先生から頂いています。先ほど選挙の争点にもなっていないという話があったのですが、行政の中ではやはり政権交代に伴って進め方を根本的に変えなければいけないという話がある中で、人口減少や高齢化の進展、地球環境というものをベースにして、しっかり交通と社会資本整備の重点計画の見直しをやっていきます。その2本柱でやってほしいということが、政務サイドのほうからお話があって検討を進めてきたところです。

先ほどの論点の法制度のお話がありましたけれども、その前に政務三役からなる検討会が立ち上がって、意見募集を行って、昨年6月に基本的な考え方を用意いたしました。その上で論点としていくつか石田先生のご説明にあったところを整理させて頂いて、現在法案の策定の作業中ということで条文化の詰めが私どものほうでも、現在、条文に障害が発生して、まさに今作業中ということです。そういう中で時間はもちろんないのですが、危機感をもって意欲的に私どもとしては取り組んで

いるということです。

それから、非常に難しい課題だという点がありました。まさに国土交通省のシナジー効果が今問われているのではないかと思います。先ほどございましたように、これまでの交通計画は事業者中心ということが多かったのです。当然、運輸省だけでやると事業所中心にならざるを得ないのですが、国土交通省ということで現在の体制は社整審と交政審の両方でやっています。作成の自由型にも交通の舞台に加えて、道路なり、まちづくりも入ってトータルで精いっぱいシナジー効果を出すようにやっています。それから併せまして、時間がなくて基本法ということで理念はつくりましますけれども、そのあとの基本計画というところでさらに詰めていきたいと思って、現在作業をしています。

利用者目線の環境交通まちづくりということですが、考え方は松山市のご説明にもありましたけれども、公共交通機関、自転車等の対策、普及啓発を一体的にやるということです。何度も出ていますけれども、考え方としては地域の特性に合ったものをやることと、最近の状況ですので過大な投資は行わない。インフラ整備も維持管理だけで精いっぱいになるような状況が近づいていますので、そういう中での身の丈に合ったことをやることと、その裏腹ですけれども、ハードとソフト両方でやっていかなければいけないと思います。

そういう中で、ぜひ環境担当としてもお願いしたいのは、普及啓発の中で今日もパンフレットが入っていますけれども、エコドライブということです。運輸部門でCO2は2割出していますけれども、かなり削減が進んでいるのはもっぱら事業者の方がモーダルシフトをして頂いているのです。いかんせん、半分は自家用車から出ているのですが、その削減が進まないという中で、エコドライブを一応やって頂くと分かってやっている人から聞きました。皆様、エコドライブをしていると大体思っているのですが、実際はしていない。一度、講習会なりに出るとすぐに1割2割は減るそうです。そのまま続くかどうかわかりませんが。これから先減らしていくためには、ぜひそういう取り組みもして頂いて、利用者目線というのは権利だけではなくて、裏の責務と併せて初めて利用者目線となって、持続可能なものになるのかなということです。

最後に、国土交通省としての取り組みの中で、法案の理念もさることながら、来年度の予算の中で300億ほど「生活交通サバイバル戦略」ということで予算を取っております。これはどういうことかという、まさに公共交通機関が持続可能ではないという中で、各主体が連携して頂いて、その計画に基づいて取り組みを実施するという場合には、出だしのところだけではなくて、継続的なところの支援も含めていろいろ検討してみようということです。制度設計は今大急ぎでやっているところですが、いずれにしても各主体が連携して計画に基づいてやるものについて、国としても支援していこうということです。そういう形もあいまって、さ

らなる環境的に持続可能な交通が進むようにということでやっていけるかなと考えています。

山本：環境省として先ほど松山の取り組みでもご紹介がありましたけれども、かつて平成17年ぐらいから EST モデル事業ということで、国土交通省様とも連携しながら各地のそういった EST にかかわる取り組みをハードも含めて支援してきました。全国各地 30 ぐらいの地域でこのような取り組みをやる。そこは結構モデル的、ショーウインドウ的な部分があったかと思いますが、だんだんそういったものが成熟していった、その後、そういったものを核に持続的に、自立的に進んでいくような取り組みを、模範になるような取り組みをつくっていきこうということで、平成 20 年、21 年あたりは普及推進事業ということで取り組みを支援させて頂いてきた。そのような取り組みを通じて、かなり EST の取り組み自体は関係者の間では認知もされ、進んできたというところがあるのですが、まさにこれからがひとつ正念場かなと。今回いろいろ講演の中でもありましたように、大きな転換時期を迎えていて、これをどうやって定着して、みんなが、利用者側がきちんと持続的に活動していただけるようなものにしていくのかというのが大事な場面に来ているのかなと思います。

昨今、実は EST のモデル事業も事業仕分けに遭いまして、残念なことにその影響もあって直接的なこういう取り組みに対する支援が、今環境省ではいったん整理させていただいたことになっています。そこで一番問われてきた、何でも国がお金を出して支援してやるというスタイルは、これからは地域主権ということもありますので、なかなか難しい時代になってきています。まさに地域が地域の様々な特色を生かして、様々な関係者と関係者をうまく結び付けながら、どうやって自立的な、継続的な取り組みをしていくのかというのが非常に重要なポイントかなと。そういう意味では、本日大変いい事例のご紹介があったと思います。異なる活動をそれぞれうまく結び付けることによって、シナジー効果で両者がより盛り上がっていくような取り組みに繋がる。それが成功すると、そこに乗かってまた新たな取り組みの展望が見えるという帯広の取り組みもありましたし、金沢のバストリガーの取り組みも、バス事業者と大学を市が、行政がうまくつないであげることによって大変な成果を出している。そのように様々なノウハウや知恵をおもちの関係者がいて、そこをどううまくつなぐかというところが、これからはすごく大事なかなと感じています。それを環境省はもともと国民運動ということで、クールビズなどの情報発信もしてきましたので、これから EST についても積極的に情報発信はやっていきたいと思っています。いい事例をどんどん皆様にも情報発信をして、そこからその地域に合ったものをうまく酌み取って頂いて、地域で実践をして頂くことだと思います。

これから環境省として応援できるツールは、現在 2 つほどあるかなと思っています。1 つは「チャレンジ 25 地域づくり事業」ということで、これは 23 年度新規予

算で約 30 億円の予算を、予算が無事通れば来年度から執行できるということです。今月にも公募をスタートさせようと思っています。これはどういうことかという、いろいろ技術的にこういうことができるかとわかってはいるネタがあっても、なかなかそれを事業化するためには効果を実地でかなりしっかりした規模で、例えば2年3年という期間で継続して検証しなければ、なかなか事業化に踏み切れないというような取り組みについては、環境省として公募して応募された方に対して、これを積極的に支援する。ただ、対象は民間事業者ですので、バス事業者やその他民間のセクターに対して応援する。ですから、行政関係者、例えば先ほどの金沢の例のように、うまく民間事業者をつないであげてコーディネートして、その地域に合った新しい EST なり、交通システムをつくっていく手助けをすることが出来る。そのための1つのツールとして応援できるような事業があります。

もう1つは技術。情報通信も含めて様々な技術が進んできていますが、それをうまく交通システムの中に入れていこうとすると、その技術と技術をうまく組み合わせたりすることも必要ですし、それを実地にいろいろデータを探りながら検証して技術としてブラッシュアップしていくこともあって、そういう技術開発を応援するツールも環境省は来年度予算、トータルで 62 億円の予算がありますので、これも民間事業者や大学、研究機関などが積極的に活用して頂くことをご検討いただければと思います。今ちょうど来年度事業を公募していますので、来年度に間に合わなくてもその次ということもあります。そういう国の支援のツールもありますから、そういうことを積極的に使っていただきながら、いろいろ地域の施策を考えて頂くことが大事なと思います。結局、やはり利用者が本当に継続的にやることは、地域に合った、地域の人々が共感するようなものでないといけないということです。そういうことを地域発でどんどん創意工夫していただけたらと思います。

原 : 利用者目線という意味では、これは帯広でずっと進めてきたこういうバスの利用促進やバスのシステム開発においては、結構利用者に厳しい立場でやってきたのかもしれないと思います。先ほど加藤課長の話もあったのですが、実際例えば帯広などでは、郊外に行きますとバスの便数もすごく少ないのです。大型バスに1台あたりに乗っている人数が1人を切るケースがかなりあります。要するにこれは逆に言うと、地球環境に悪いわけです。ですから、地域としてはバス路線ぐらい走らせてほしいという話があるのですが、乗っていないバスを走らせても何の意味もないわけです。そういうことをきちんと地域の人たちに知らせなければだめです。まず、きちんとしたデータを取って、その上で地域の方に「これは乗っていませんね」ということを明確にした上で、この形では乗れないとするのであれば、そういったところは路線バスを全部廃止して、デマンド型の、交通需要があったときだけ行く乗合バスに、郊外から全部代えてしまったのです。そうすると、今度はドア・ツー・ド

アで、自分の家からバス停に行くまでかなり歩かなければだめです。そんな感じなので、実際問題、バス停などあまりないのです。だから、ドア・ツー・ドアぐらいにしてもちょうどいいぐらいのバス停間隔にすることで、実は地域の人たちの利用頻度は少しずつ上がってくることもあります。利用者目線といったときには事実をまずはっきり知らせることが非常に重要なと思っていますし、その事実に基づいた上で、ではどういう形態になるのかということは、議論として重要だと思います。ですので、公共交通については地域のサイドとして、やはり作った以上は乗る責任というか、守る責任みたいなことも一方ではあることが本当に重要だと思いますし、そのためには事実をはっきり見せるということは重要であると思っています。

あともう1つ、今回我々のやっているモビリティ・センター、エコバスセンター「りくる」をある程度評価していただいたのですが、毎日課題が起こる。それを1つずつ何とか乗り越えてきて今があるということで、そういった意味では継続することの力は大きいと感じています。これで10年ぐらい帯広は公共交通対策に取り組んでいるのですが、そこで継続できたということが一番の結果かなと思っています。その継続できた1つの大きな要因というのは、1番は帯広市役所という行政の人たちが積極的にチャレンジをしたこと、住民側に対しても、バス会社に対しても、かなりはっきりと事実を言いながら、こういう方向にいこうというようなことや、新しいシステムを入れるときも、それに対して積極的にトライしていただいたことが、まず1点すごく大きいと思います。

もう1点はこうしてやってきた10年の中で、一番意識が変わったのはバス会社の方々です。最初は路線バス会社が2社ありますけれども、これはたぶん国交省が出入りを自由にした結果です。最初に最も市場を取り合う戦争が起こったのがその2社で、かなり熱くもめまして、最終的には僕も思っていたのですけれども、運輸局まで出て裁定に乗り出しという、なかなか全国でもまれに見る状態でしたが、今はかなりそういった方々が、まず底辺を上げることにに対してはみんなで手を組もうと。だから、まずバスに乗せるところまではみんなで作ろうということに意識がきましたし、今まで乗せてやるということから、結構小学校などにチラシを持って行って、送迎で来るお母様方に「バスに乗りましょう」というチラシを配るぐらいにまでなりました。そういう意味では2つ目としては、バス会社の方々の意識もだいぶ変わってきたことは、続けられてきた大きな理由かなと思っています。

3つ目、我々としては継続することをみんな共通の認識として持っていると感じています。こういうことをみんなで継続していこうと。継続するためにはどうしたらいいのかという中で、財源、組織、陸路もできれば我々としては法人化して、そこが帯広市のモビリティに関する総合的な案内や、様々な住民や利用者からのニーズを吸い上げるような場所にしたいなとみんな思っているのです。そういった組織をこれからきちんとつくる上で、そういった部分においてはいろいろな公的な支援を



いただきたいと思います。その3つぐらいが我々のやってきたことのひとつの成果かなと感じています。

大内：今は車社会ということで、様々な深刻な問題を車社会が起こしているわけです。ぜひ、私は行政の方も車社会優先から、公共交通優先へということの強いリーダーシップをとっていただきたいと思います。でも、公共交通を進めるにしても、やはり利便性が高くなければ利用者は利用しないのです。昨年9月20日に先ほど申し上げたように、バスのシンポジウムを行いました。そのときに、バスの事業所様同士の、運輸連合がドイツにありますけれども、日本では運輸連合のようなものがまだ大変少なく、問題はそこがうまくいけば事業者様にもいい、そして利用者にも、大変両方がよくなるのではないかとあります。そして廃止路線も実は横浜の方では大変問題になっているのです。この事業者同士の協働が始まると、費用の面の公平性は保たれることも海外の事例では大変知られているところなんです。

それから、バスに乗っても横浜は大変道路が混んでいまして、バスがスムーズに動かない、定時性がなかなか確保できないのです。それでポートランドなどではご存じのように、3車線のうちの2車線がバス専用道路、そして1車線がマイカー通りなのです。そういうことによって、バスの定時性が図られることになります。その結果、渋滞はなくなります。そして交通事故がなくなります。環境破壊も大変低減されますということに繋がるのです。私がそういうことを横浜などで申しますと、「でもね、そうすると車の車線を減らさなきゃならないのですよね」という声が出てくるのです。でも、私は車を減らすためにと言いたいのですが、行政の方というか、車を減らすという認識がほとんどない。バスやLRTを通して、マイカーの車線を使うという話をすると、もう全然です。車の車線を削らなければなりませんということが返ってくる。マイカーを減らすということは、私は大変大事なことじゃないのかと思っています。

それから、消費生活というか、資源やエネルギーは日本では使い捨てということで、何か車社会も似ているなと思うのです。つくり得、売り得、買い得といいますか。そのために社会の外部費用を与えながら、それを買う人、使う人たちは全然その費用を負担しない。そして、車による様々な問題を日ごろ乗っている人たちが自分で負担するという暮らしの中の様々な廃棄物の問題でも、日本では資源やエネルギーをほとんど輸入している中で、大変無駄をしているのです。その費用の負担というのは、車の中でも車の本当の外部費用を内部化して、環境税など課税をして、それでその税収を用いて環境にやさしい様々な交通の方に税収を振り向けていく。このように海外で様々ないい事例がたくさんあり、財源がない、財源がないということをよく聞くのですけれども、たくさんのモデルが海外の交通政策の先進都市に

はあると思いますので、ぜひ行政の方たちはそういうものをどんどん取り入れて頂いて、利便性の高い公共交通にしてもいいなど。車よりも便利だし、様々な意味でいいことがたくさんあるという気持ちになるような、そういう誘導政策をどんどん取り入れていただけたらと思っています。

太田：車社会をどう考えるかということと、もちろん切り離すことはできないということでしょう。それぞれの地域での車の役割というのはもちろんありますので、その中でどのようにバランスをとっていくかというご指摘かと思います。いずれにしても、工夫の余地はいろいろありそうだというご発言だと思いました。

松本：金沢市でいろいろやらせて頂いていますが、利用者目線というのは直接的にどうかわかりませんが、先ほどのトリガー方式とはまた別の趣で取り組んでいるのが「歩けるまちづくり」の事業です。先ほどのトリガーも、それからこの歩けるまちづくりの事業も1つの特長は、役所はそんなにお金をかけていないのです。そんなにといいですか、実際ほとんどかかっていない。歩けるまちづくりというのは、歩行者公共交通優先の取組の一環です。金沢のまちが420年以上にわたって戦災や大きな災害に遭っていないということもありまして、萩など他の城下町についても見られるように、今でも、江戸時代の図面を用いてまちの中を歩けるようなところがたくさんあります。その風情が金沢の特長なのですけれども、逆に車の面からいうと非常に使い勝手の悪い道路がたくさんあります。まちなかについては道路容量が隣の富山市や福井市比較しても非常に狭い。そういったことで、細い道をいかにうまく使うか。そうした場合に、一つの方法としてマイカー利用を極力抑制することになるのです。

この歩けるまちづくりという事業では、ひとつ大きな柱として通過交通の抑制というのをやっています。私どもが直接取り組んだ事例でもあるのですが、金沢には武家屋敷地区があります。金沢に来られた方は、大体兼六園と武家屋敷に来られる方が多いのですが、この中にもお越しになられた方がおみえかもわかりません。その武家屋敷地区も本当に昔ながらの図面どおりのまちが残っています。そういったところに学校も、保育所も、福祉施設もあって、現在でもたくさんの方がお住まいです。昔はそれこそ人と馬しか通っていなかったのですが、3年ほど前までは、一方通行の狭い道をたくさんの方が車が抜け道として使って通りました。大体12時間測定で5000台です。国道1車線並みぐらいの車がそこを通過して、お年寄りもお子様も車をよけながら、肩身の狭い思いをしていた地区なのです。ここを何とかして歩行者に安心して歩いていただけるようなところをしたいということで、平成14年に一度、行政主導になるのですが交通規制の案を県警と共同で提案しました。ところが、これが住民の猛反発という形で一度白紙に戻った経緯があります。

ただ、住民の方も通過交通は抑制したかったのです。いわゆる地区内に入ってくる5000台の車は何とかして減らしたいと。そういう意味では総論的には賛成意見がたくさんあった。ところが、いざ具体的な話になると、「え、私たちまで不便になるの」となり、いわゆる各論の部分で話が進まなくなって、白紙に戻ったという経緯があります。これを平成19年にもう一度、住民の方々と一緒になって打開策、何かいい方法はないかというのを共に検討した結果、地域内の方々の不便はできるだけ少なくして、通過交通が最も効果の出るようなところを、部分的にでも規制をしてみないかと。地区の方々と検討した結果、そのような案が最終的にまとまりました。平成20年に歩けるまちづくり協定というものを結んで、交通規制以外にもいろいろあるのですが、ひとつの大きな目的として通過交通を抑制できたという例がありません。

そのときは35の町会の方々と様々な話をさせて頂いて、やはりそれでも様々な反発や意見が出てきました。最終的に地域住民の方々も「これでいこう」ということで交通規制を実施した結果、通過交通が半減以上、5000台の車が2000台強ぐらいに減りました。実施後には、住民の方々から「安全になったな」、「静かになったな」、「なぜかわからないけれども、ごみまで減ったな」というような声を私は直接たくさん耳にしました。やはり、まちづくりはこうでないといけないのだな。生みの苦しみは当然あるのですが、やったあとに住民の方々が「よかった」というものでないと、やはりまちづくりではないのだ。ただ、やるときに本音がどこにあるかがわかる。だから、利用者の方の目線というと、どこにあるのだろうか、そこを浮き彫りにすることも非常に大切ななと思っています。

この長町武家屋敷地区のそういった経験、ノウハウなどを参考に、おせっかいといえやおせっかいなのですが、それぞれの地区ごとに事情が違いますので、地区にお住まいの交通安全推進委員会の方、小学校の関係者、もちろん町会の役員の方、地元の方々と最初から同じテーブルにつき、この地区の問題は何か、改善できることは何かを一緒になって考える。それこそ利用者目線からスタートした検討会を立ち上げて進めています。そういった手法をやり始めて、既に1つの地区と協定を結んで、朝のごみ出しもできないほどの通過交通の流れを時間帯の規制を用いてほとんどゼロにしたというケースもあります。

先ほど言いましたけれども、利用者目線というのはやはり住民の方々が、やってよかったと最後に必ず効果が還元されるためには、住民の皆さま方の本音の部分、我々なりに一生懸命探しながら一緒になって考えることが必要だな、大切だなと思っています。

太田：貴重な体験といたしますか、事例で。まちづくり全体が、そういうケースが多いかと思えますけれども、環境を絡めた交通についてもまた同じことが言えると思えます。

会場から1つか2つ、ご意見等がございましたらお聞きして、それからまとめに入りたいと思います。

質問①：今、利用者目線という話をさせていただきましたが、私も同じような。バスや電車に乗る方の立場から、小さいお話をして、先生方がどんなお考えか伺いたいと思います。

今日この会場に来られるような方々や、あるいはバス・電車で容易に乗り降りできる方。もちろん、バス・電車が走っているの話です。そういう方はわりあい健康、あるいは具合が悪いとしても少しという方が多いのです。様々な団体あるいは障害をもっている方のお話を聞いて、「なぜ意外にバス・電車に乗らないのですか」と伺うと、本当は運転免許も要らないし、乗れば乗りたいけれども、こういうことで乗れないのだということをとくさん伺いました。ハードの改修はすぐにできないことが多いのですが、そのうちでソフトの改修だけで意外と簡単に乗れそうな場面をとくさん体験したので、そのうちいくつかをご紹介します。

1つは、バス停というのはいわば無人駅です。駅員も誰もいない。そこに行ってバスに乗ろう、どれに乗ろう、いつ来るかなど。時刻表を見て、バスが来るかなど待つときに、普通の人はずぐ時刻表が見られて、路線図が見られます。ところが見られない方々もたくさんいます。例えば私などが横浜市でものすごい数の路線があるところに住んでいますけれども、路線図は多色刷りになっています。そのうち、路線が分離できない色使いがあるのです。例えばそういうのをモノクロで補助的に図示するというのは、バリアフリーの法律の中でそういう概念はあるのですが、ほとんどの事業者では実施されていない。だから、その無人駅で、乗る人が全部頑張らなければいけないところで、例えば少し点字の時刻表を入れるとか、路線図のカラーバリアフリーを行うとか、あるいは車いすの人は低い路線図しか見えないのです。だから、時刻表も低い位置にもう1つ設置する。それはそんなにお金がかかることではないのです。例えばここにいらっしゃる国交省の課長などが、そういうことにも積極的に配慮しなさいというのも、できるだけ法律がいいのですが、当面は指針として出して頂くことで、全バス事業者が「うちもやらねば」と考え実践し、やったところは評判がいい。あるいはバスに乗る人が喜んでもっと乗るかもしれない、そのようになってくれればと思います。

横浜の実例では、周辺の乗り換えのためのバス案内の図を付けてくださいとお願いするのに、個人で私はやりましたけれども15年もかかりました。こういう時代にこんなことではいけません。いろいろ考えますと、皆様携帯電話があるから、携帯電話で検索してください。時刻表はぬれていても大丈夫でしょうと言われてしまっていて、バス停といたら、わかって乗れるのが普通だと思うので、もっと乗りやすく、気持ちよく乗れるように、ソフト面での工夫もぜひやっていただきたいと思

います。

質問②：石田先生と国交省の加藤課長から、ある程度交通基本法が見えてきたのですが、2つか3つ見えないところがあります。1つは市町村の計画、あるいは国が計画するとか、どこが主体となって計画するのかという議論と、どこまで国が責任をもったり、市町村が責任をもったりするのかというのがよく分からなかったというのが1つです。

2つ目は計画の範囲なのですが、活性化・再生法するときにはバスについて400ぐらいのうち、たぶんほとんどやっていたと思うのです。アメリカにあるADRトランジットだとか、あるいはダイアラーマイトというイギリスのようなものは、ほとんど計画対象になかったと思うのです。それをどう保証していくのかというのを、計画のレベルでコントロールできるのかどうか交通基本法として重要です。

それから3つ目ですが、予算の配分の問題があると思います。これから計画をつくる際に、都市部はかなりもうかっている事業者がたくさんいるのですけれども、郊外へ行くともうからない。1つの都市でそういう部分があったときに、そのあたりは都市部の全体の再編も含めて考えていけるのかどうか。比較的もうからないところだけをやるのかどうか、そのあたりもよく見えないのですが、そのあたりがもしわかればありがたいと思います。

太田：かなり専門的なご指摘があったと思います。それぞれの地域が自ら主体的に決める部分と、制度としてどの辺の議論がされているか、もしあとで回答できるのであれば、回答して頂きます。

それでは今のことを含めて、それぞれ最後に一言ずつ、今後のこのようなESTの推進をどのようにやっていったらいいのかということで、今日全体を振り返ってコメントをいただければと思います。

石田：質問②ですが、小委員会ではそういう話をする時間がありませんでした。

今日は「利用者目線」という言葉が中心のキーワードになって、非常に大事な言葉だと思います。ただ、狭い意味にとらえるべきではないのではないかと思います。公共交通の利用者だけではなくて、まち、地域、国、社会の利用者、主役ですから、そういう意味では国民目線ということも同時に考えないといけないだろうと思うのです。あえて、それを踏まえて言うのですけれども、一皮むけた利用者目線とか、国民目線ということが大事だと思うのです。加藤課長が「権利だけではなく、責務も考えた利用者目線」とおっしゃいましたけれども、まさにそのことだと思っています。これが2点目です。

もう1つ、利用者目線ということの大事さは、国民、利用者、市民の方々という

のは交通システムを動かす、変えていく、本当にメインのドライビングエンジンになると思うのです。そういう観点から成功体験や、参加感、貢献している感というものをどう演出するか、共有するかと、そういう意味での国民目線、利用者目線は非常に大事だなと思いました。そういう意味からすると、原様のてんぷら油のおいがするバスというのは、そのことがわかるわけです。あるいは大内様のカーフリーデーも、そのことが本当に共有できる。あと松本様はおっしゃいませんでしたが、トリガーというのは一人一人の責任を明確に意識させるという、そういう意味での価値も素晴らしいと思うので、その辺をどう演出していくかというのが極めて大事だと思いました。

原 : 私もいろいろと取り組んでいて、最終的に今一番現実として思っているのは、今までのバス行政というか、それがバスの交通事業者と行政という枠組みで行われたものを変えようという時代になっていると思うのです。では、そのあとにそれを担うのは、どういうスキームなのかというところが、そういったモデルがないのが現状ではないかと思っているのです。実際、公共交通会議ですとか、そういったものをつくって、かなり地域ごとにそういうものを決定しなさいということは法律的にできていると思うのです。では、それを実際に引っ張る集団とか、実際にアクションを起こすグループというのは、どういうものが中心になっていくのか。これは地域ごとに別々だとは思いますが、たぶん地域ごとにそういった人たちのグループが、きちんとある程度形成されて、それが継続的に維持できる体制が出来上がっていかないと、結局また一緒の形に戻ってってしまうのではないかという気がしています。そういった意味では、形が変わったとしたら、その新しい推進母体を地域の中にどのようにつくっていくかということを、我々自身も考えたいと思いますし、そういったものに対して、行政なり、企業なりもどういう形で参画したり、支援したりするのかということは、非常に喫緊の問題としてあるなということは、僕は問題意識としてもっています。

大内 : 低炭素社会をつくらなければという言葉は、もう様々なところで聞きます。そして何年度には何%、何年度には何%という言葉はしょっちゅう聞きます。でも、私は実際的に抜本的な対策等がほとんどとられていないような気がしています。これは国によって法制度という違いが背景にあることは感じるのですが、ぜひ、早くその辺をクリアして、環境先進国における様々な叡知ある環境にやさしい交通施策を、どんどん日本でも取り入れていただきたいと思います。ぜひ、将来の人々の暮らし、そのことに配慮してあげて、現代の私たちが責任のある対策をとってほしいと思っています。

松本：北陸は車の利用が非常に多く、自家用車の所有率が非常に高いところです。それこそ郊外の方に行きますと、高齢者が車をしゃんとして運転するという光景がたくさん見られます。軽トラックをうまく乗りこなしています。そういった方に、どのようにして運転できなくなる将来の不安を理解していただけるかな。なかなか難しい課題です。利用者会議などで常に参加頂くような方々の中には、今でも役所は何をしてくれるのかな、今度は役所に何を要望しようかなというような姿勢が見られます。そういったものを今後は、自分たちは何ができるかな。行政の検討した結果、やはりこのような支援が必要だなと、そういう形にもっていきたい、そうあるべきだと私は個人的に思っていますし、これからはお互いに要望する、それに応えるという対の関係だけではなくて、横の関係で一緒になって考えていく必要があるのではないかと思っています。

加藤：まず質問①について、障害者の方への配慮や、計画がどこまでいっているかというのがございましたが、担当課長ではありませんので、そこは答えるようにしっかり伝えますが、私のわかる範囲で申し上げますと、まず障害者への配慮、一般的には様々なもので書かれていますが、個別具体のところまで、なかなかしっかりとした個別で書いていないところもあるかと思えます。今、様々な見直し作業をしていますので、そこの担当課の方に今のご指摘のところをしっかりと伝えて、何がどこまでできるかと、ここで即答できませんけれども、少なくともお話のあったことはしっかりお伝えしたいと思えます。

それから、交通基本計画の方の計画主体ですが、国は法律をつくることを定めようと思っています。地方については、たぶん義務化は無理だと思います。今の地方主権の流れの中で、別のところで計画の義務付けをあるものが担当していましたが、それはやめろという話になっています。これからつくる話で、そこはできませんので。たぶん、できないと思います。そういうことからすると、しっかりとした分担関係に分かれて、国、県、市町村でできることはないので、そこは地域のほうで自主的にやって頂いて、それをうまく調整しながらやるしかないということです。

それから、予算なりがどこまで使えるかという話ですが、これはまさに今考えているところです。少なくとも公式に出している文章で読む限り、独立採算では確保ができない地域と、あるいは移動にあたってのバリアの解消に重点を置くことを書いてありますので、そこがメインになると思います。いずれにしても、地域の特性に応じて計画に従ってということですので、その中で地域の実情に合わせて進めていくのかと思います。

目標は非常に難しいという話が石田先生からありました。25%はとても厳しくて、80%はとても無理だろうというお話でした。ただ、交通の中では成功体験がありま

す。それは何か分かりますか。私の経歴を読んで頂くとわかるのですが、私はこの前に交通安全担当の対策の参事官をしていました。交通事故は昭和45年に1万7000人近くまで死者がいらっしゃいまして、21年に5000人をきりました。ちょうどピークのとときに、今基本法の話が出ていますけれども、交通安全対策基本法ができました。そのときに5000人をきるなど、みんな絶対に思っていなかったはずですし、私がいたときに5000人をきったのです。平成17年、小泉総理のとき1万人を5000人にするという目標が出て、それは絶対無理だろうというのが皆様のご意見でした。なぜできたかという、役所も一生懸命頑張ったのですけれども、国家戦略と併せて国民の皆様が一緒になって力を合わせていただけているかどうかということだと思います。春と秋の交通安全運動には全国で100万人以上の方が参加して頂きますし、私も何人もの方に会いましたけれども、本当に損得勘定抜きで熱心なボランティア活動をされているおじいちゃん・おばあちゃんやお母さんがたくさんいらっしゃいまして、そういう方のお力添えがあって今になっているのだと思います。交通安全はまだまだ課題がありますけれども、そこまできていますから、死者の数だけで物事を語れませんけれども、3分の1をきるのところまできています。そのような取り組みが国民の力を合わせればできるのだということを肝に銘じて。せっかく交通の成功体験ですから、ぜひ環境でも進めていけたらと思いますし、国としても精いっぱい力を入れていきたいと思っています。

山本：本当に温暖化対策ということで、様々な物事が大きく変わっていく中、例えば技術についても従来こんなことはとても面倒くさくてできなかったらうと思っていたことが、iPhoneなどのように携帯でもここまでのことができることになっています。あるいはCO<sub>2</sub>に今値段がつくようになってきて、カーボンオフセットみたいなことも事業になるようになってきています。それから、従来なかなか企業側に聞く耳をもってもらえなかったことも、やはり企業側の意識も随分変わってきているということで、これまでなかなかできそうになかったことが、工夫次第で随分できる可能性ができていのではないかと思います。だから、そこをいかに具体の施策につなげていくかというところで知恵も出し、そこで様々な関係者とも草の根の話し合いなどを通じて、様々なものを酌み取って、そういうものを具体化していくことがこれから必要なのかなど。特に80%削減となると、従来の社会とは違うものをつくっていかねばいけないので、従来の施策の延長を何とかやっていく、目先の課題だけを何とかするというのではなく、もう少し長期的な視野ももって何かできることはないかと一生懸命探して頂いて、環境のことに関しては我々も様々なノウハウがありますので、どんどん環境省を使って進めていただけたらと思います。

太田：ESTの問題ということで、その一番の課題は今まで様々なところで指摘されていま



す現在の車の使い方に対して、もう少し工夫できないかと。そこでチャレンジして減らすこと、あるいは社会的にうまく使うことで様々な問題が解決できる可能性もあるのではないかと。そのためにはやはり代替案をきちんとしなければいけないということで、様々な工夫の例があったかと思います。

先ほどの加藤様の交通事故の話でありましたが、実は今、政府で考えていますのは次期の交通安全基本計画、私はそこでも座長をさせて頂いています。つい先日、最終案をまとめている最中で、目標は24時間の場合の死者を3000人にしましょうと。これも1つの大きなチャレンジで、従来型ではかなり難しいのではないかと出ているのが出ています。だけれども、その先は交通事故のない社会という大きな目標があります。そのように考えますと、やはりチャレンジすべきターゲットが明確であるということは、ある意味でまとまりやすいことでもあるのです。工夫の余地はいろいろ出てくるかと思いますが、その辺をポジティブに我々は考えたい、皆様の知恵を出していただけるのではないかとということと、交通事故の問題は非常にはっきりした社会的な課題であり、悪いことですから、それを減らしていくことは皆様かなり一致するし、いろいろ工夫の余地があるかと思いますが。

温暖化の話もそういった面があると思いますし、今日のお話で様々な各地域でそれぞれの事情に合った中で、様々な工夫をしているということで大変私としては勇気づけられたと思います。一番のかぎはどうもステークホルダーそのものがうまく協力する場をつくる、そのためのリーダーシップのあるコアが継続的に、ベーシックなサポートをする仕組みにしないとダメだろうと思います。それが単に温暖化やCO2の問題だけではなく、それが安全にも繋がるし、そのほか様々なまちのにぎわいなども含めて、みんなが繋がってきてひとつのまちづくりの力になっていく。それを生み出す、ある種のソーシャルパワーといいますか、そういったものをつくるひとつのきっかけとして、ESTというの大きな我々としての取っ掛かりになるのではないかと、そういう意味ではトリガーになりうるかなという意味で勇気づけます。なり得るかなと、そういう意味で勇気づけられたといいますか。まさに交通サービスというのが基本的な我々にとっての生存、生きていく、暮らしていくの一番重要なサービスの1つなのです。これをみんなで支えていく。

車は非常にいい点もあるわけです。ですから、これも今まで様々な意味で投資してきたユーザーだけではなくて、私どもは車に投資し、あるいは運転能力ということで、それなりに大きな蓄積になっており、その有効活用という視点も重要でしょう。実は、昨年、日本全体で運転免許を持っている人が男性・女性を含めた合計で半分を上回ったのです。あと10年もたつと7割ぐらい、みんな車を経験した方、車を使えるという能力をもった方が高齢化する。ですから、それが問題のない形でむしろ車を使う、あるいは問題のない車を作って頂くことにもなります。新しい提案では二人乗りなどの小型車両やパーソナルモビリティビークルといったものを、軽

自動車とは違う1つのカテゴリーにしたかどうかという提案も議論されていると聞きます。まさに高齢化した人たちが安心して使える車があって、そこに環境性能をきちんと求めていく、あるいは安全性を求めていく。そういうことを含めて幅広く、モビリティ政策と私は言っていますが、そういった全体の国民を動かす戦略が今までなかった。特にオートモビリティといいますか、車を使うことに対する基本的な議論がなかった。今回の交通基本法はそういうことに正面から向き合うひとつのきっかけかなと思っています。そんな形の中で環境についても対応できるのではないかと感じまして、そういう意味では EST がひとつのきっかけづくり、地域にとっての皆様をまとめる力になる。そのために役所だったり、団体だったり、そういうコアになるものを育てていくことが大変重要かなと感じた次第です。