

1. 基調講演

「地球にも人にもやさしい持続可能な交通の実現に向けて～交通政策基本法をどう活かすか～」

名古屋大学大学院環境学研究科 准教授 加藤博和

今日は貴重な時間をいただき、私が考えていることをお話することができて非常にありがたく思っております。いつもそうなのですが、忌憚なく思うところを話したいと思っています。

今日は冒頭に EST の話をさせていただき、それから「交通政策基本法」を絡めて、特に私がボランティアで取り組んでいる、公共交通をどのように立て直していくかという話を交えながら、今後どうしていったらいいのかについて私見を述べさせていただきます。

【交通政策基本法について】

まず、皆さんに問い掛けたいのは、今日の資料にもあると思うのですが、「交通政策基本法」をちゃんと読んだことはありますかということです。これによってどんないいことがあって、何ができて、何がしたいのかをきちんとまとめていただきたいと思います。

もともと「交通基本法案」というものがありました。それが、いろいろと検討され、法案として出てもなかなか通らないことがずっとありました。これが、自公政権になり「交通政策基本法」とちょっと名前が変わり、2013年11月1日に閣議決定され、あっという間に成立して、12月4日に施行しています。

交通政策基本法の中で特に見ていただきたいのが、第2条から第6条の基本理念です。ここに、交通とはどうあるべきかが書いてあります。

しかし、これを読んでいただいて、「ありがたいね」で止まるとよくないです。ありがたいので、これを踏まえて何をやるかというところに進んでいただきたいのです。毎日読めとか、覚えろとは言いませんが、最低限必ず1回精読してください。

理念はひとつとおりきっちり整理されています。教科書に使えるぐらい整理されていると思っています。

【交通政策基本法第4条(交通による環境への負荷の低減)】

交通政策基本法の第4条に、「交通による環境への負荷の低減」ということで、「環境」という言葉が4つ入った文章があります。ただ、理念法なので、ふんわりしたことが書いてあって、具体的にどうやってやるかが問題です。このことは、後半のパネルディスカッションで国の方にお伺いしたいと思っています。

【なぜ「EST」なのか？】

EST (Environmentally Sustainable Transport) を、なぜやらなければいけないかです。

今は CO₂、などの温室効果ガスを出しても、それに対して幾らお金を払うというのは気にしていませんが、実は払っています。一昨年の4月から地球温暖化対策税が実施されますので、化石燃料を消費すると必ず払うことになっています。しかしながら非常に少ない額なので、まだ実感していないと思います。これが、今後だんだんと上がっていきますので、CO₂を出すとお金がかかる時代になってくるということです。これは、温室効果ガスを出したら将来困るからです。

日本のほとんどが自動車依存型、つまり化石燃料依存の高炭素型交通体系です。自動車に依存したライフスタイルやまちづくりではお金がかかるので生き残っていけないというのが、これからの時代です。つまり、お金を払わないで暮らそうとすると、自動車を使わなくても移動しやすい大都市に住んで、旅客交通の大半をITに変更して引きこもりになるのが一番いいのです。でもこれはあまり楽しくない世の中になってしまうということです。

これは、私の中ではあってはならないことです。ITもいいのですが、自由に動ける社会であってほしいと思っています。自動車依存型が駄目だというのは、ちょっと語弊があるかもしれませんが。要するに低炭素であればよく、自動車依存であっても低炭素であればいいのですが、低炭素型の都市構造や交通システムにするためには、結構な時間がかかります。何十年という時間とお金もかかります。しかも車は便利ですからなかなか抜けられません。

低炭素社会の当面の目標は2050年にCO₂ 80%減です。これは、京都議定書や、先ほどの話とは段違いのものなのですが、科学的・学術的には、このぐらいやらないと地球温暖化はすごいことになると言われております。

例えば、先日大雪が降りました。大雪が降ると寒いので温暖化とは違うと思ったら、とんでもない話です。要するに、蒸発が増えて低気圧が発達しやすくなって、雨も雪もすごく極端に降るようになるのが、温暖化の一つの極相です。そのようなことが、異常気象ではなく当たり前のように起こる時代になったら大変なことになります。そのことが怖いのです。それを防ぐために36年後にCO₂ 80%減が必要です。

そのためにもESTです。低環境負荷、低炭素で快適な交通と、それを支える都市地域をつくっていかねばいけないということです。

【交通起源のCO₂ 排出】

エネルギー・資源枯渇、食糧不足、生物多様性の喪失といった世界を脅かすような地球環境問題によって、特に途上国は破滅的な影響を受けます。そこで難民が出たり、戦乱が起こると世界の安定を乱すので、地球環境問題は、国連でいうと安保理の案件になります。化石燃料消費、温室効果ガス排出は、それらをすごくスピードアップさせるものなのです。ですから、元の化石燃料消費をどうやって抑えるかが大事です。

交通によるCO₂排出は、大体どこの国でも人間活動全体の2割から3割で、日本は18%です。そして、旅客と貨物が半々で、9割が自動車で、エネルギーの9割以上を化石燃料に

依存しています。化石燃料はどんどん値段が上がっています。要するに、需要に対して供給が追いつかない状況になっています。これは、途上国がどんどん消費するようになっていくからです。

そういう観点からしても、化石燃料に過度に頼らないまちづくりや交通をやっていかないと、特に地方都市は大変なことになるということです。

【交通からのCO2を減らす方法】

では、どうしたらいいのでしょうか。その方策は、①エコドライブ、②低炭素な車に置き換える、③低炭素な交通手段に転換する、④余計な移動をやめる、の4つに分けられます。

この中で、「①エコドライブ」はすぐできますが、根気がないと続かないと思います。注意しなければいけないのは、これから電気自動車や燃料電池自動車が入ってくると、モーターなどの特性によって、エコドライブのかたちも変わってくるということです。ですから、エコドライブを頑張ると2割ぐらい排出を削減できるといわれていますが、これだけに頼っているわけにもいきません。

「②低炭素な車に置き換える」ことは、効果が一番大きいです。これで6割から7割ぐらい減らすことができるといわれていますが、全体の需要が上がってしまったらそれだけでは足りませんし、6割から8割まで減らすのは大変です。6割減は100を40にすることです。8割減は100を20にすることです。ですから、6割から8割まで減らすのは、40を20にするということですから、半分です。60から80というと、あと20減らせればいいと考える人がいるのですが、とんでもない話です。素晴らしい性能の車をみんなが買って、そのうえで半減です。とてつもない目標です。

ですから、「③低炭素な交通手段に転換する」か「④余計な移動をやめる」こともしなければいけません。具体的には、乗り合い・相乗りにするとか、冗長、渋滞、空車がないようにするとか、移動が多く生じないような立地や生活・生産スタイルに転換しなければいけません。

【自動車と乗合交通で「地球へのやさしさ」はどれくらい違うか？】

低炭素は、普通に聞くとすごく説教臭いわけです。欲を封じろみたいな感じがするでしょう。それではダメで、自然と暮らしていても低炭素になる世の中に変えていかないといけないと思います。

そのときに、車を低炭素のものに買い替えていくのと同時に、乗合交通に変えていきます。これは、全国平均の車両走行に伴う人キロ当たりのCO₂排出量ですが、要するに、1人が1キロ動くとCO₂がどれだけ出るかという実績を見ると、乗用車が169g/人キロ、バスが49g/人キロ、鉄道が18g/人キロです。だから、自動車よりも乗合交通に変えたほうがいいですよと、鉄道やバスの車内広告に時々出ています。

実はそう簡単な話ではありません。これは全国平均です。全国の圧倒的多数な鉄道やバ

スは、東京や大阪で走っています。つまり、この 18 とか 49 は、東京や大阪の値だと考えていいのです。ですから、田舎へ行くはずっと高いのです。どうしてかという、人が乗っていないからです。お客さんが少ないと、同じバスや電車であったら、1 人当たりの CO₂ は多くなってしまいます。一方で車は、都会よりも田舎のほうが道が空いていて燃費がいいですから、CO₂ 排出量は少ないです。

実は私はそういう計算をするのが専門ですが、真面目に計算すると、鉄道・バスと車の効果が逆転したこともあるのです。ほとんどの田舎の鉄道で、特にディーゼルは逆転に近い状況に既になっています。

ましてや、今の電車やバスだと不便だから乗らないなんていったら、仕方がないので新しく走らせるとか、増便しなければいけないでしょう。そうすると、ますますガラガラになります。あるいは、建設のときに CO₂ が出ます。そういうものも足していくので、大変なことになるわけです。ですから、基本は、たくさん乗り合える公共交通をどうやってつくり出すかという話になります。

【LC-CO₂ 最少となる基幹交通モード】

これは少し前にうちの研究室で行った研究ですが、中部運輸局管内の愛知、三重、静岡、岐阜、福井のそれぞれのところで、LRT と、BRT と、乗用車のどれが一番 CO₂ が少ないかを計算した結果です。

そうすると、LRT が一番少ないのは、静岡市と名古屋市だけです。ほかのところだと、例えば LRT をつくったとしても、つくるときの、あるいは運行による CO₂ 排出量に比べて、人があまり乗ってくれないので、豊橋や豊田では BRT のほうがいい結果になっています。さらに、津市や四日市市では自家用車のほうが良いという結果になっています。恐ろしいことです。

でもまだ大したことはありません。2050 年の状況を見てください。名古屋で辛うじてバス、後はみんな自家用車です。人口が減ってしまって、バスや電車に乗る人が非常に少なくなります。人口密度がどんどん減って公共交通の効率が悪くなるので、放っておいたら、みんな自家用車でないと駄目になるという世の中になることが予想されます。

【日本の人口上位 100 都市における人口密度と乗用車保有率】

これを防ぐためにどうしたらいいかというための一番のポイントは、集まって住むことです。これは、横軸が人口密度で、縦軸が乗用車保有率ですが、反比例しています。ですので、低人口密度・高乗用車保有率の状態から、高人口密度・低乗用車保有率の状態に持っていかなければいけません。これが、まさにコンパクトシティです。

ちなみに、私が住んでいる名古屋は、道路が非常に広いので、人口密度も高いのですが、自家用車も便利な所です。今、名古屋でも、道路をもう少し狭くして、公園や緑道に変えていったらいいのではないかという道路空間再配分をやり始めています。

ですから、集約型都市、コンパクトシティに切り替えていかななくてはいけないということですが、コンパクトシティというのは、べつに低炭素だけではなく、財政、インフラ、建物の劣化、高齢化、ユニバーサルデザイン、防災、減災といったいろいろなことに対して非常に効果的であるといわれています。

実際に全国的に見ても、コンパクトシティは雪国ですごく進展しています。除雪が大変だから、バラバラに住んでもらうよりも、集まって住んでもらって、そこで除雪をしたほうがいいという考えに基づいています。

以前は、コンパクトというと、違うところに住んでいる方々にとってはその施策が好ましくないで、自治体も言いづらかった状態でしたが、最近はこういうことが顕著になってきたので、だんだんビジョンとして言いだされてきています。

【集約型都市・地域構造への転換】

これは富山市の都市計画マスタープランで、これは名古屋の都市計画マスタープランですが、同じような感じです。団子と串ということで、公共交通が今きちんとあるところであれば、この串である公共交通を魅力的にしながら、その駅や停留所に団子をうまくつくりまします。TOD (Transit Oriented Development 公共交通指向型開発) ということで、駅や主要停留所の周りに施設や家を配置して、公共交通と、徒歩、自転車であるべく暮らせるようにします。別に車も使ってもらっていいのですが、日常のことであれば、公共交通と徒歩だけである程度できます。

これは名古屋での計算ですが、緑が人口密度が低く、赤が高いところです。名古屋でさえ、放っておくと、2005年に比べて人口が減少するので、緑色が多くなります。

【低炭素社会は「低炭素」なだけでは実現できない】

ところが、その間にどんどん郊外に住むことをやめて、都心3区に行っていただく一極集約のストーリーと、成り行きストーリーとで比較して計算してみますと、CO₂は成り行きに比べて集約型のほうが3割ぐらい削減できます。一方で、今のまちづくりそのまま人が集まっても、ごちゃごちゃしていて、住んでいいことはありません。都市計画、あるいは建物のつくり方を見直さないで集まると、CO₂排出は少なくなるけれども、住み心地も悪いということです。そうなると、誰もそんなところに住まないで、自律的には集約はできません。

低炭素なまちづくりや交通を実現していくためには、環境だけではなく、コストやQuality of Life、防災といったことも含めたトリプルボトムライン、環境、経済、社会の3つの側面を同時に満たす施策をやる必要があります。

実は、公共交通を基調にして、徒歩あるいは自転車でまちをつくっていく「交通まちづくり」といわれるものは、お金も少なく済むし、Quality of Lifeも上げられ、低炭素で、トリプルボトムラインを全部満たせるような非常にハッピーな方向として考えられるわけで

す。

【低炭素で魅力的な交通まちづくり】

左側はドイツのカールスルーエ市中心部の少し古い写真ですけれど、ヨーロッパの30万とか50万人の程度の都市であれば、都市の魅力を上げ、環境をよくし、福祉、健康、コストといった観点から交通体系を再編し、モータリゼーションからの脱却を図っています。これは政策として非常に受けるものであって、首長さんや議員さんもそれを公約に掲げないと勝てません。そういう当たり前の施策として位置付けられています。

ところが日本だとそうではありません。例えば、福祉というキーワードが出てくると、こういうものよりももっと違うことに使うほうが福祉なのではないかとおっしゃる方がかなりおられます。でも、まちの中に誰でも乗られる気楽な交通機関を整備し、豊かでにぎやかな空間をつくり出して、車を持っていようがなかろうが、ユニバーサルな空間をつくり出せば、そのことこそが福祉になるのではないのでしょうか。あるいは、そこで人が歩くことによって、いろいろな人と会って話をし、それによって人が健康になります。そうしたら、将来的には医療費が削減されます。これが福祉そのものだということも、われわれは訴えかけていかなければいけません。なおかつ低炭素ということです。

今回大賞を受賞された富山市さんはそれをずっとやられてきたわけです。そのポイントは、新しいものをどんどんつくるではありません。もともとJR富山港線があり、私も何回か乗りましたが、やる気が感じられないものでした。それにそれなりに投資をして、LRTという小じゃれたものを入れることによって、非常に魅力が高くなりました。その結果、同じ線路なのにまちの軸になりました。そうすると、そこがにぎやかになって、人が集まってくると、住みたくなる人も出てきます。そこを中心に「コンパクトシティがいいじゃないか」となります。

トリガーとして「乗る路線」をつくるのが非常に大事です。乗る公共交通をつくらないと、コンパクトシティは実現できません。

しかし、日本にはそういう財産が結構あります。これは静岡鉄道の新静岡駅です。日本だとそう認識されないのですが、私はこれをLRTだと考えています。12時20分、26分、33分と、6分から7分間隔で電車が走っています。当然バリアフリーで、気軽に乗って、気軽に降りられます。欧米の人から見たら、これはLRTだと思ってしまう。日本には、こういうものがいっぱいあるのです。あるのですが、日本のいいところを忘れて、どんどん違う方に行ってしまっています。

名古屋の基幹バスはBRTです。これもありますが、ちっとも普及していかないわけです。ですが、やる気になったらできるのです。

LRTやBRTを、今、国として推進しようとしていますけれど、もともと日本にもある「お値打ち」で、安くお得な交通機関です。私も名古屋人ですけれども、名古屋人の大好きな、お値打ち交通機関です。なるべく金を使わずに、利便性、快適性を高めるといえるのは、

福祉が大事で、お金がないこれからの日本が進んでいくべき方向そのものであって、なおかつ低炭素なので、いいことづくめではないですか。

【公共交通を運賃採算だけで運営するのは、今やかなり困難】

日本では、公共交通事業が今まで商売でやってこられたところに不幸がありました。ヨーロッパですと、商売ではなくて政策でないとできないのです。政策でやることになったら、税金投入が当然になるのですけれど、日本だと、公共交通をやるともうかる時代が結構長くあったので、「こういうところを公共が助けるのはどうなの？」という話が、いまだに出てきます。

日本の常識あるいは奇跡で、鉄軌道がモータリゼーションより先行したので、運賃収入とその関連事業で経営ができるビジネスモデルが、特に民鉄にはありました。モータリゼーションが進んでくると、商売ではできなくなって、特に地方部では公益事業としてやらなければいけない時代になってきました。この転換を直視しないといけません。

【日本の地域公共交通は「滅びの道」に入った！】

ところが、日本の公共交通は、まだそれと逆の方向へ行き続けています。ごく一部には増えているところもありますが、全国的に減少は止まっていません。そのために経費を節減してきたのですが、かなり極限になっていて、例えば、バス会社の本社で事業改善を検討できる人がカットされていて、自社で新しい施策とか企画公募は全くできないところがたくさんあります。私自身は、そういうところへ行って助けるボランティアをやってきたのですが、本当にかわいそうなぐらい人がいません。

さらに運転のところまで切っているのが、基本的な安全性や、従業員の技量、やる気の確保ができずモラルが低下するところまで行っているわけです。それでもどうしてもないときには、利便性を下げるわけですが、利便性を下げたらお客さんは逃げてしまって、しかも鉄道会社、バス会社が昔から地域公共交通を担ってきたという評判や信頼を損なう、まさに基盤を失うことにつながります。

ところが、世の中ではサービス社会とあって、どんどん目が肥えてきます。需要は減少しているのに、現状ではそれを賄う運転手さえ確保できません。要するに、こんな仕事はバカバカしいという状況になってしまっていて、人がいなくなることで地域公共交通が破綻する状況が、ここ1、2年で非常に深刻になってきています。つまり、必要なお金が、事業者や従業員の皆さんに支払えていません。運賃収入だけでは、全く払えないという現状です。

【危機から再生しつつある公共交通の「ツボ」】

ここからなんとか抜け出さないといけないのですが、救世主が現れました。ご存じですね。和歌山電鐵株式会社社長代理兼ウルトラ駅長という、すごい肩書をお持ちの「たま」

女史です。

私は、このたまという女性に非常に嫉妬しています。どうしてかということ、私は小学校の卒業文集で「駅長になります」と書いたのです。今44歳になって、まだ諦めていませんが、ほぼ無理だと思っています。後で、小嶋さんに、無人駅のどこかをやらせてくださいとお願いしようかと思っています。

公共交通を頑張ってなんとかしようとしている人は、「かわいい」と言っている場合ではありません。駅長、役員がネコで務まる時代ですから、怒りに震えています。でも、こういう時代です。「たま」や「アテンダント」が地方鉄道を復活させるいろいろなトリガーとなりました。ただし、確かに象徴ではありますが、それだけで公共交通が守れるというものではありません。

私は土木工学が専門で、古い人間なので、やはり基本が大事だと思います。公共交通はダイヤ、駅、車両、他モードとの連携といったことを、サービスレベルを高めるために抜本的に改善して利便を高め、それを基盤としてさらに地域での存在感を出し、見込み客へもアピールできる流れをきちんとつくっていかなければいけません。ただネコを1匹入れただけでは駄目なわけです。その動物にそんな過大なことを背負わせるのは、むしろかわいそうです。

ですから、ほかのところで動物駅長をいっばいまねしましたが、全部ダメでした。そういうのをネコマねとか、猿まねとか言うかは知りませんが、全然ダメです。

一番大事なことは、地域がその路線に存在意義を見いだして、自分たちで守ろうとすることだと思っています。

【交通政策基本法第9条(地方公共団体の責務)】

そういう意味で「交通政策基本法」を見ていただくと、第9条に「地方公共団体の責務」があります。地方公共団体は施策を策定し、実施する責務があります。今日出てこられている方は、責務があるかないかは別として、自治体で交通政策をやらなければいけないと考えている方ばかりだと思いますけれど、ここにいない多くの方は、「なぜそんなことをやらなければいけないのか」と思っている方が多いでしょう。「全く迷惑だ。鉄道会社、バス会社がきちんとやらないから、うちがやらなければいけなくなった」みたいなレベルで考えている方が、全国には圧倒的にたくさんいます。

それから、「基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない」と書いてあります。いい話ですが、やるとなったら、それこそ全国行脚をしまくって、徹底的に普及啓発しないとできないと思っています。なぜなら、自治体は公共交通に取り組む理由を分かっていないからです。

【自治体は公共交通に取り組む理由が分かっていない！】

これは中部運輸局が2009年に採ったアンケートです。コミュニティバス運行において重

視する役割を採りました。1位は公共交通空白地対応、2位は廃止代替対応、3位は移動制約者対応です。どうですか。これでよろしいですか。私はこう言っています。公共交通空白地対応、あるいは廃止代替対応は、お客さまを見ない、まさに供給者側の自己満足発想だと言っています。埋めればいい、バス会社がやめてしまうから代わりに走らせればいいという考えは、最もやってはいけません。そこにいる人が一体何を望んでいて、どこへ行きたくて、何をやりたいのかをきちんと調べて、「それに対して全部はできませんけれど、これだけしかお金もないし、あなたもそれだけしか払えないのなら、こうやれますか」という話を繰り返して、それで合意して、納得して、公共交通はつくっていかなければいけません。

【今日的な公共交通の付加価値とは】

移動制約者は、バス停まで歩けるのですかという話です。コミュニティバスで本当に対応できる人たちなのかという話が出てくるでしょう。ですから、この1位、2位、3位というのは、全く分かっていないということです。

つまり、福祉、生活交通、住民が保証される機会、Quality of Lifeなどがどのようなものがきちんと整理できていません。または、公共交通の意味や、乗合交通の意義が分かっていないのではないのでしょうか。とにかく運べれば何でもいい、埋めれば何でもいい、入札で安ければ何でもいい、という考えではないですか。

先日、ある自治体のコミュニティバス運行会社が倒産して、その日から走れなくなったから代わりに公用車が走っているというニュースが入りました。そういうことが平気で起こるわけです。全く話にならないです。公共交通にはどういうことが必要なかをきちんと考えていない結果です。私は、「交通政策基本法」が必要な理由がここにあると考えています。

【地域公共交通維持は「健康保険」のしくみと同じ】

あとはお金集めです。私は健康保険と同じように、交通保険といえればいいといつも割り切って申し上げています。赤字路線を維持するためには、誰かが尻ぬぐいをしなければならず、昔は事業者の内部補助で帳尻を合わせていたのですが、今や事業者ももうかる口はありません。

ですから、例えば、地域を走るコミュニティバス等が年間数千万円かかるのに対して、人口が数万人だとすれば、1人当たり年数千円の保険料を支払う計算になります。そして、運賃が100円であれば、この100円は自己負担にあたります。まさに保険料と自己負担です。こういうふうに住民の皆さんにご理解いただいて、うちの地域では、1年間にそれぞれ皆さんから数千円を集め、1回負担は100円でバスや電車を走らせていますが、何千円を払うつもりになりますか、100円を払うつもりになりますか、もっと払えますか、ということ問い掛け、さらに保険料と自己負担の割合をどのぐらいにしたらいいかということ、

きちんと議論することが非常に大事だと思っています。

【みんなで「一所懸命」支える】

公共交通をつくっていくものとしては、保険料や自己負担を払ってもらえるようなサービスをつくって、それを案内、PRして、意識共有を進めます。こういうことを頑張っていかなければいけないので、そのために公共交通のコンテンツをどう良くしていくかを考えるべきです。そして、負担する方は、負担によって責任や参画意識も生まれます。

【使いこなしていますか？地域公共交通会議】

実は地域公共交通会議、あるいは法定協議会といわれるものは、こういうことを議論するものです。運輸局がつくれといったからつくったというレベルの問題ではないのです。

地域公共交通会議は、地域公共交通を、関係する地域住民や利用者や交通事業者や沿線企業や市町村が、人や金や心や口を負担して支える。そして、誰も偉くなく、みんなが対等に言い放しにせずに行えることをやる。みんなが信頼関係を持つ場です。

今、公共交通をめぐる人たちは仲が良くないです。特に、市町村と事業者の仲がいいことはあまりありません。事業者の中でけんかをしているとか、市町村同士でけんかをしていることはよくあります。けれども、この地域でどういう交通が必要かを真面目に考えて、限られたお金や資源の中で何ができるかを突き詰めれば、何年かやるうちに絶対に一緒になれると考えています。

私は何カ所かで公共交通の仕事をやっていますが、最初からこういう体制はどこにもありません。最初は、公共交通がどうして必要かがさっぱり分かっていないのです。そこから始めて、それぞれに何ができるかということ、どんどん考えていただき、時には大げんかをして、最後にはこの地域で何が必要かということ、納得して、それぞれができることをやっていたのです。

そうになったら、どんどん公共交通も良くなっていくし、その地域もいい地域になっていくということ、今までたくさん目の当たりにしてきました。これが、私が公共交通の仕事から抜けられなくなった理由です。そこまで突き詰めて考えてもらわないといけないと思っています。

【地域公共交通総合連携計画の策定・失効の状況】

これも非常に腹ただしいことです。「地域公共交通活性化・再生法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）」改正の話が先ほど出ましたけれど、この法律に基づく地域公共交通総合連携計画が各地で規定されています。これは非常に使い勝手のいい計画です。私自身もいろいろやってきました。全国では500ぐらいあるということです。連携計画をつくって事業をやると、2008、2009、2010年の3年間は補助金をもらえました。ところが、2011年以降はもらえなくなりました。もらえなくなった瞬間に、多くがやめてしまいました。

た。自治体は、お金がないのならやめたほうがいいといってやめます。だけど、今までにつくった計画に付加価値があったのかを考察していないということでもあります。

やる気のある自治体は制度をフル活用して、どんどんといい公共交通をつくり出しています。一方で、金の切れ目が縁の切れ目と考えている自治体もあります。今、公共交通をめぐる自治体間の格差は本当に雲泥の差です。ものすごいところと、どうしようもないところが、この差になっています。

ですが、なるべくなら、どうしようもないところも引き上げていきたいのです。そのために「交通政策基本法」はどうあるべきかも考えないといけません。

新しく始まった地域協働推進事業という制度がありますが、これはまた連携計画がないと補助がもらえないということをつくったものです。その結果、連携計画をつくる自治体がでてきていますが、また金かよというのが結構見られます。

【交通政策基本法制定を受けた地域公共交通活性化・再生法の見直し】

この「活性化・再生法」の改正案が国会に出ています。地域戦略との一体性、総合的なネットワーク形成、多様なモードの組み合わせ、広域性、住民等関係者の連携、数値化した目標設定など、いろいろなキーワードがありますが、今までの「活性化・再生法」の反省を踏まえて、いろいろな見直しが行われるとともに、連携計画が形成計画に変わるということで、私自身は既に活用法を研究しています。

これが改正されたら、自分の現場で一体何が使えて、今までできなかったことがどうできるようになるのかは、もう既に考えています。

「交通政策基本法」や「活性化再生法」をツールとして捉えて、自分たちが地域でやりたいこと、公共交通をこうしたいということに対して、どうやって使いこなし、場合によっては、「これはおかしい。世の中をよくするためにはもっと法を変えましょうよ」と働き掛けることさえ、皆さんにやってもらいたいと思っています。

【公共交通活性化・再生 5つの鉄則】

そのための5つの鉄則です。目的の明確化、適材適所、一所懸命、組織化、カイゼン、この5つの言葉をどこかに貼っておいていただいて、毎日読み上げて、目的は何だ、ここにはどういうものがあるのか、みんなはどうやって懸命にできるのか、どうやってつながれるか、どうやって今の悪いところを良くしていけるか、こういうことを常に考えていたきたいと思っています。

【公共交通は会議室ではなく現場を走っている】

最後です。現場は人も金も心も口も全然足りません。皆さんもぜひ現場へ出ていただいて、地域の皆さんと、一所懸命になってESTをカタチにする取り組みをお願いいたします。そして、「交通政策基本法」の実践を通じていい日本をつくっていきませんかということで、

皆さんと一緒に仕事をできるといいと思っています。
どうもありがとうございました。

2. 授賞講演①

「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～富山市の LRT をはじめとした公共交通活性化の取り組み～」

富山市長 森 雅志

この度は栄えある賞をいただき、誠にありがとうございました。

公共交通政策の基本的なことについては、先ほど加藤先生から詳しくお話がありましたので、私はいただいた時間の中で、富山市のさまざまな取り組みを、現象としてこういうことが起きてきたということを含めて、事例報告という立場でお話をさせていただこうと思っています。

【コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築】

人口減少の中で、いつまでも一定程度のにぎわいがある、年を取っても将来が楽しみだ、あるいは、若い人たちから見ても、このまちであれば将来ずっと住み続けてもいいと思っただけのような魅力的なまちをつくっていくことが大変大切だと思っております。

そういう要素の中の一つとして、低炭素社会の実現に向けて何ができるかということなのだろうと思います。それは、さらに言えば、移動手段をどうするか、暮らし方をどうするかにつながり、それが将来の健康、あるいは介護予防といったさまざまなところにつながっていくと思っています。

そういうことを実現するために、まずは公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりをちゃんとやっていこう、さらにはライフスタイルそのものを質のいいものにしようということです。先ほど言いました、おしゃれという事柄も含めて、ヨーロッパ型の社会をつくれぬのか、そして、いくつになっても働ける環境も同時につくっていけないかという思いで取り組んでいます。

【富山市のまちづくりの基本方針～コンパクトなまちづくり～】

最初に言いました、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりですが、三つの柱が大きなポイントだと思っております。一つは既存の公共交通ネットワークに、公費投入を積極的にやることによって、質の高いものにもう一度再生させていこうということでございます。

富山市は、幸いなことに交通ネットワークが富山駅一極にほとんどの結節をしているという特徴がございます。これが、駅とバスターミナルが離れているとか、JR と私鉄の駅が離れているという都市構造とは違って、取り組みやすかったという要素が出発点としてあります。従って、横軸で移動する公共交通網はないのですが、とにかく富山駅まで出れば、なんとか市内の隅々へ公共交通で移動することができるということです。

ですが、間引きがあったり、頻度が下がってきて、駅も古い、トイレも汚いというよう

な中で、民業であるはずの交通事業に積極的に公費投入をすることをまず決断いたしました。ここが大きなポイントだろうと思います。

2番目は、そのうえで、公共交通沿線に住む人を緩やかに誘導して行って、コンパクト化をしていこうということです。この限りにおいてトリップ長が短くなりますし、職住接近になったり、さまざまなことでCO₂の低減に寄与できると考えました。

ここの政策のポイントは、例えば、駅から500メートル以内に質のいい居住空間をつくった人に補助金を出しています。これは非常に不公平感があふれる施策です。600メートルの地点につくった人には1円も出さないのですが、500メートル圏内の人には補助金を出します。でも、これぐらいやらないと、人を誘導してくることはできないと思っています。駅前の遊休地を持っていた人が質のいい集合住宅を建てた場合、1棟丸ごと借り上げて公営住宅にすることなどもやっております。

今まで、いきおい自治体は地価の安いところに公営住宅をつくってきました。そこに今一人暮らしの高齢者が残されているわけです。これからは人口が減っていくことははっきりしているわけですので、これからつくる公営住宅は、歩いて暮らせる、公共交通を利用しやすいところにつくっていく視点も非常に大事だと思っています。

さらに3番目は、中心市街地に足を運んでみたくなる魅力的な中心市街地をつくります。違う言い方をすると、中心市街地に積極的に投資をするということです。この三つの導入を進めてきております。

【中心市街地・公共交通沿線居住推進地区の設定と居住人口の目標】

この取り組みを具体的に始めた当初、居住推奨エリアの居住人口構成は、全市民のうち28%でございました。それを20年から25年後に40%ぐらいにしたいというのが、われわれの計画でございます。現在32.2%まで構成比が増えてまいりました。

この取り組みのためには補助金と併せて、新たに駅をつくるアプローチもあります。駅から500m以上離れている住宅団地に駅をつくれば、駅から500m圏域が広がりますので、それもカウントしていくことなども同時に進めております。

誤解のないように申し上げますが、この計画が達成できても6割の方は郊外に居住をします。郊外居住を全否定しているわけではありません。農業の方も、林業の方も、あるいは子育てを郊外でしたい方も、大型犬を飼っている方もいるわけです。しかし、28%を40%にできたとしたら、この限りにおいて、将来、市民の行政維持管理コストの増加を抑えることができると考えています。これが、今のわれわれの責務だと思います。

少なくとも人口が減るのを分かっているながら、郊外に大型の住宅団地をつくることは、もうしません。除雪の延長は伸びていく、ごみの収集する範囲は広がり続けていく、道路の維持管理コストは増えていく、こういうことに歯止めをかけることが大変大事だと思っています。

【公共交通の活性化～LRT ネットワークの形成～】

そのために、さまざまな取り組みをいたしました。まず一つは、先ほど加藤先生からもご紹介がありました、JR 西日本が経営しておりました富山港線を市が引き受けて三セクをつくり、そこにさまざまな補助金を入れて LRT 化したわけでございます。緊急雇用の予算を使って、アテンダントを付けたり、新駅を五つつくったり、さまざまな取り組みをしてまいりました。

【富山ライトレールの整備とその効果】

その結果、年々落ちていた JR 時代の利用者が、一気に 2 倍強に増えました。ここでのポイントは、沿線人口が増えたわけではないのに、なぜ利用者が 2 倍強に増えたのか、誰が乗りだしたのかということです。昼間の時間帯に 50 代、60 代、70 代の特に女性が乗り始めたわけです。1 時間に 1 本の時代には乗りませんでした。あるいは、階段があって、ホームがあって、改札があった時代は乗らなかったけれども、15 分に 1 本、LRT 化して、バリアフリー化され、65 歳以上は 100 円という均一運賃にした結果、中高年の方が外出し始めたという現象が起きました。これが先ほど言いました、元気な高齢者をつくることになり、将来の医療や福祉につながっていくだろうと思っております。

通勤に際しても、25% 近くの方が、マイカー通勤やバス通勤から LRT にシフトしたという現象が起きております。これは、CO2 の低減という意味で、非常に大きな成果だろうと思っております。

【市内電車環状線の整備】

2 番目にありましたのが、奇跡的に市内の真ん中に残っておりました市電の南側だけがなかったわけです。昭和 27 年に廃止されておりました。これを復活させたというのが 2 番目の取り組みでございます。この結果、市の中心部に路面電車のサークルができました。この路面電車のサークルを、新しい車両を 3 両購入しまして、毎日 1 日中ぐるぐる周回しています。

市の中心部に路面電車の周回する環境をまずつくって、今、富山駅の新幹線の工事をしておりますが、将来工事が全て終わって、在来線の高架化も終わりますと、新幹線や北陸本線の駅の中に LRT の電停をつくります。電停自体は来年の 3 月に完成させる予定でございますので、来年の 3 月に新幹線で来ていただければ、エスカレーターで地上へ降りると、そこに LRT が待っていて、市内の南のほうへ移動することができます。西から南から、この LRT のサークルに LRT の線が接続してくるネットワークを、最終形としてつくりたいと思っております。

なお、この時期から国土交通省におかれては、平成 19 年の「地域公共交通活性化法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）」の改正によって、軌道法であっても上下分離が適用になりました。従って、この赤い部分の軌道は市が保有しており、新しく買った 3

両も市が保有しています。ですから、この部分では、富山地方鉄道という民間会社が、市の保有しているものを使って運行して、利益が出た範囲で賃料を市に納めていただきます。市はそれで維持修繕をするという構造です。

この結果、経営面で何が起きるかというところ、減価償却が発生しませんし、固定資産税を納める必要がありません。民間事業者にしてみると、非常に前へ出やすい状況が生まれてきます。

その意味において、これからの地方交通の大きなポイントは、上下分離を拡大していくことだろうと思います。利用者が減る、採算が合わない、成り立たない、地域の足をどう守るかは、やはり行政が前へ出て、民間と一緒に経営していくことに尽きると思います。このポイントは上下分離と、公費投入だろうと思います。こういうことのベースになるのが、「交通政策基本法」だと思っておりますので、私も、個人的にこの法律の成立を大変喜んでおります。

【市内電車環状線の整備効果】

この環状線ができて4年目に入りました。3年間のデータが取れましたけれども、非常に面白いデータが出てきております。まず利用者の7割は女性です。3年間の推移を見ますと、男性はほとんど利用が横ばいですが、女性は45%も増えております。今年はずっと増えると思います。中でも65歳以上の女性は61%も利用が増えてきました。これも先ほど言いました、家に閉じこもりがちだった高齢者に外出機会をつくれます。これは将来にとって、非常に大きな効果を生むと思っております。

基礎自治体の市は、国民健康保険のデータはあります。しかし、協会けんぽのデータは手に入らないわけですので、ここを、協会けんぽと交渉しております。これがもらえると、あるエリアごとの一人当たりの医療費がどう推移したかをしっかり見ることができます。本当は、国レベルでしっかり進めてほしいと思っておりますが、富山市内だけで協会けんぽと協議を始めたところですので、こういうデータも将来お示しできればと思っております。

6割以上の高齢者が外出し始めた結果、簡単にいうと、滞在時間が15%伸びて、消費金額が2割伸びる現象が起きました。車で買い物に来ると、目的のものを買ってすぐに帰ってしまうわけですが、電車で来ると、ゆっくり滞在します。面白いのは、平日の平均消費金額が車で来た方よりも1.5倍も多くなりました。最初は、なぜなのかよく分からなかったのですが、結果的に飲食が増えるということです。家族で来て、電車で来ていますから、昼からでもビールを楽しんだり、買い物が終わってから家族でゆっくり夕食を楽しんで帰るということが起きました。

市内に唯一ありますデパートの上の店に協力をいただきまして、3年前と比較すると、アルコールの販売額が119になりました。大変素晴らしいです。アルコールが素晴らしいかどうかは分かりませんが、ライフサイクルに変化が起きたことだけは間違いありません。

これは、A地点からB地点を移動する交通に投資したわけですが、ものの見事に、

一人一人の生活、暮らしぶりに刺激を与えたと思っております。これが交通の意義だろうと思う次第です。

【生活交通の確保～地域自主運行バスの導入支援～】

先ほど、加藤先生からお話がありました、地域自主運行バスは、私どももやっております。この例でいくと、1所帯当たり400円を7000世帯が出します。地域の企業も負担をし、運賃を100円払ってもらおうというような財源をつくって、これが整ったところだけコミュニティバスの新設を認めて、市は20分の9だけ負担する制度にしております。

丸抱えでやってきたコミュニティバスは持続性がありませんので、やはり一定程度、特に20分の11はなんとか地元で財源をつくっていただき、それができたところは認めていくというふうに変換をいたしました。

【モビリティ・マネジメント】

こういうことに加えまして、モビリティ・マネジメントが非常に大事だと思っております。地元の放送局と組んで、さまざまな放送を流したりしておりますが、新たな公共交通を利用した人のアンケートの中では、この放送が刺激になったという声が非常に大きいです。そういう意味で、モビリティ・マネジメントは、一生懸命やれば十分成果につながると思っております。

先ほどのご報告にありましたように、子どもの環境意識は全然違いますので、小学校レベルでのモビリティ・マネジメント教育をきちんとやるのが大事だと思っております。

【公共交通の維持・運行・支援等に関する予算額】

この一覧表の合計8億3200万円は、私どもの市の平成25年度の一般会計において、ハードではない交通にかかる運用・運営について補助金その他です。例えば、生活路線の赤字補てんや、地域自主運行バスや、後から申し上げます65歳以上の方が中心市街地まで降りると100円という「おでかけ定期券」など、さまざまな交通事業に負担している金額です。8億3200万円です。

私どもの市の一般会計総額は1524億円ですが、最近、事務的経費が半分を超えてしまい、政策的経費が45%しかありません。この政策的経費に対して、8億3200万円が占める割合は1.2%です。これを課題だと感じる方もいるでしょうし、もっと出してもいいと感じている人もいるでしょうけれども、これからの基礎自治体は、一定程度は交通政策にきちんと出し、予算化をし、事業者と一緒に進めていくことを避けられないと思っております。これは過疎バスも含んでおります。

同じ規模の自治体の方もいらっしゃるでしょうし、いろいろな規模の自治体の方がいらっしゃると思いますけれども、それぞれの自治体ごとに、このあたりは考えていただく必要があると思います。

【中心市街地の活性化～おでかけ定期券事業～】

「おでかけ定期券」という制度は、65歳以上の方だけが会員になれる制度で、年会費1000円を払っていただきますと、ICカードをお渡しします。これでバスに乗って、中心商店街で降りると100円で降りられる制度です。郊外のショッピングセンターの前で降りると、まともに払わなければいけません。帰りも、中心商店街から乗ると、岐阜県の県境まで行っても100円です。

この建前は、中心商店街に人を呼び込むための施策ではありますが、期待しているのは、高齢者の外出です。毎日平均2523人がこの制度を利用して100円でここにこしてバスに乗っているわけです。わが市の65歳以上人口は10万人です。2523人が毎日乗っているということは、2.5%の高齢者が毎日外出しているということです。従って、将来の医療費や、介護予防という意味で大変意味があると思っております。

これは最初は紙でやっていました。その当時は1年間の年会費を500円にしていまして、市がもっていたのですが、ICカード化するとき一気に1000円に上げました。一気に倍増させるのは非常にひどいやり方ですけども、皆さんはもう癖になって染みついたので、500円が1000円になると大変負担だと言いつつ、会員はあまり減りませんでした。

今は2万4000人ほどが会員です。1000円掛ける2万4000人で、2400万円が入ってきます。この事業に負担しているのが、約7000万円ですから、そこに2400万円を充当すれば、富山市の負担は、先ほどの8億3000万円の中にあるということです。

高いか安いかは一人一人で評価が違うと思いますが、私は妥当だろうと思います。これで、高齢者がこれだけ毎日外出していますから、交通のコストだけにとどまらない評価をしていくことが、大変大事な視点だろうと思います。

【中心市街地の活性化～自転車市民共同利用システム(アヴィレ)～】

それから、自転車市民共同利用システムでございます。パリのヴェリブと全く同じものを、現在市内に15カ所のステーションを置いて、150台運用しております。どのステーションで出した自転車であれ、30分以内であれば、違うステーションに返そうが無料で乗れるものです。この結果、まちの中心部に出てきてさえもらえれば、この自転車のシステムと路面電車のサークルを使って、車がなくても自由にまちを移動できます。だんだん増えてきまして、今年度は2カ所ステーションを増やします。来年もまた増やそうと思っております。

【コンパクトなまちづくりの効果】

そういうさまざまな取り組みに併せて、中心部に高齢者賃貸住宅や、質のいい集合マンションなど、どんどん投資が生まれてきました。郊外に1戸建てを持っている高齢者が、

まちの中にも居住空間を持つ現象が起きてきました。例えば、冬場は街中で暮らすとか、月に一度だけ家へ帰るといった人たちがどんどん増えてきました。これからのトレンドではないかを見ております。そこにも交通需要者の伸びが期待できると思います。

そういった取り組みの結果、中心市街地における転入・転出の差は、6年連続転入超過になりました。それまで三十数年間は転出超過だったわけですが、仕掛けてきましてから、6年連続転入超過です。

転入超過という言葉にとどまっているのは、中心部ほど高齢者が多いので、亡くなる方の数に追いつかないので、人口増とまでは言えないのです。しかし、社会的動態は、6年連続プラスでございます。

そういったさまざまな取り組みの結果、CO2換算の話はあまりできないかもしれませんが、成果として評価をいただければと思っております。

【コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築と包括的な施策展開】

いずれにしても、最後に言おうとしたことが、先ほどの加藤先生と全く同じ事柄になっていまして、環境価値の創造と、ソーシャルキャピタルを上げていくことと、経済的価値をセットで考えていく政策の運用が基本だろうと思っております。先ほども申し上げましたが、まだまだ道半ばではございますけれども、ぶれずにしっかり進めていきたいと最後にもう一度申し上げて、お話を終わらせていただきたいと思います。

誠にありがとうございました。

3. 授賞講演②

「公共交通利用で『歩いて楽しいまちづくり運動』」

両備グループ代表兼 CEO 小嶋光信

両備グループの小嶋でございます。今回は大変光栄な賞を頂き、ありがとうございます。今、富山の森市長さんの話を伺って、ああ、地方はどこも同じような課題を抱えているのだなと思いました。岡山発の取り組みをお話いたします。

私どもは題して「公共交通利用で『歩いて楽しいまちづくり運動』」です。先ほども出ましたように、2002年の規制緩和でもって、これは恐らく大変なことが起こるなと思いましたら、案の定、全国で30数社の公共交通が倒れました。それ以来なんとかしていこうと取り組んできたことについてお話ししたいと思います、その前に少し私どもの企業をご説明します。

【両備グループの歴史と概要】

岡山市の東側に旧西大寺市というのがあり、そこから三名園の一つ岡山後樂園まで走っていた西大寺鐵道という軽便鐵道から私ども両備グループが生まれて、今104年目でございます。グループ事業には三つのコアがあって、運輸観光関連と、情報関連、生活関連で56社、1200億円、社員総数が8500人程の規模の私鉄グループに入りますけれども、情報系の社員が1200人ぐらいおり、かなり大きなウェイトを持っているところが他にあまりない特徴の会社でございます。

忠恕（真心からの思いやり）を経営理念として、基本的には社会でお困りになっていることを、本当に思いやりを込めて、すぐやる、必ずやる、できるまでやるを信条として取り組んでいこうという企業です。

【公共交通政策への危機感】

私は平成11（1999）年に両備グループの代表になって、公共交通への危機感を痛感しました。一体どうしていけば、この車社会の中で公共交通が共生できるのかと調べてみると、日本を除く先進国の中で、公共交通を民間に任せきった国は1国もなく、日本が公共交通のガラパゴスになっていたことが分かりました。では、他国が一体どんなやり方かというところ、公設民営という方式をしていることが分かりました。

しかし、そんなことをその当時言ってみても、公共交通は民間がやるものだと思われていた時代ですから相手にされません。そこで、まずできることからやりましょうということで、さまざまな展開をいたしました。

【公共交通再生への取り組み】

ここに現在の公共交通の姿がありますが、151社のうち133社が赤字のバス事業、91社

のうち 69 社が赤字の地域鉄道、これが果たして事業と言えるか考えてください。地域では、「民間の経営が下手くそだから、おまえのところは赤字を出しているんだ」と締め上げられているケースが多く、地方の公共交通事業者は「俺たちはこんなに頑張っているのに全然認めてくれない」という心の擦れ違いが起こっていることも事実です。

そこで、公共交通を残すためのさまざまな運動に取り組みました。お得な定期券をつくってみたり、公共交通の利用を進める県民会議を立ち上げてみたり、利用促進のため夜間照明のあるバス停もつくりました。今は当たり前になりましたが、フランスからただでつくってくれる格好のいいバスシェルターを全国で初めて岡山に 2 基導入しました。これが全国的に普及したわけでございます。

【歩いて楽しいまちづくり運動】

そのようなことを様々しましたが、結局、街(地域)が元気にならなければ、公共交通は活性化しないことが分かりまして、今、富山の森市長さんが仰ったような、公共交通を利用して「歩いて楽しいまちづくり運動」を始めたわけです。いろいろな取り組みをして参りました。

中心市街地からスプロール化した人口が、今度は市街地へ回帰してくるように、「MOMO」という電車を 2002 年に登場させました。そして岡山市のど真ん中に 108m の高層マンション「グレースタワー」を建設しました。108m というのは、人間の煩惱の数にしたのですが、これからはまちの中に住むということを提案しました。

おかげさまで、私どもの MOMO も今では、妹分になる富山ライトレールさんをはじめ、全国各地で華々しく活躍していることを、大変に嬉しく思っています。

それで、歩いて楽しいまちづくり運動をどんどん展開することで、まちが元気になるとともに、市民も元気になり、環境にも優しくなると取り組んで参りました。最終的には、いくつかの企業を再生しながら、まち、地域をつくっていったわけでございます。これが、私どもが再生していった数々の企業です。

【両備グループの公共交通再生への取り組み】

地域で活動をするときに一番障害になったのは、日本人の常識でした。公共交通を再生するというと、行政からお金が欲しいのかと思われているケースが非常に多かったもので、これはもう口で言っても駄目だ、公設民営をなんとかしなければならぬと思っていたときに、中部国際空港の開設にともなって三重県の津市の方から私どもに海上アクセスをつくるための何かいい知恵がありませんかとお相談があり、実施計画としてご提案したのが、純粋な公設民営案でございました。

これが大変うまくいったということで、南海電鉄貴志川線が、2004 年に廃止を発表されて存続へ向けた住民運動が一気に燃え上がった和歌山で、地域の皆さんからのご要望を受けて、和歌山電鉄貴志川線というかたちで再生させていただきました。

一つ申し上げると、例えば人件費を半分ぐらいにしたわけですが、これは、両備グリッドシステムとも呼んでいます。地方の鉄道やバスは、たいてい朝晩しか忙しくないのです。昼間は空気を運んでいるような状態になります。しかし、人は8時間雇わなければなりません。

従って、グリッドシステムというかたちで、基本的には運転をしている人たちも、朝晩以外の暇になる時間は営業をしたり、ホームを掃除したり、電車を掃除したり、8時間働く仕組みをつくります。地方では、大手企業の人件費の大体7割ぐらいですから、0.7の人員で0.7の費用としますと、 0.7×0.7 で0.49です。必然的に5割ぐらいの人件費に抑えることができます。そして、余剰の人員がなくて、きちんとその職場に適した人材配置にすることが、安全面においても非常にいいのです。実は、多過ぎることもいけないし、少な過ぎることもいけないのです。

そこで、公設民営の実証をして、次の中国バスで補助金制度の副作用を実証させていただきました。経営的に中国バスの場合は、私どもより、バス本体が1000万円高く、燃料はリッター当たり10円高かったです。部品代は3倍でした。なんでこんなことをするのだろうと思ったら、コストを下げると補助金が減るという全く間違った経営のモラルになっていたわけです。労働組合の皆さん方も、お客さまが見えなくなってしまって、行政がお客さまのように見えてしまっていました。ここに揺さぶりをかければお金が出るというので、この中国バスは、頻繁に争議をしてやって、結局は倒れてしまった会社です。

そこで、補助金制度は大事なもののだけれど、インセンティブを入れることによって、経営的に努力をしたらプラスになるという意識に変えていただけるように、いろいろな運動をしました。

この中国バスの管区に、宮沢洋一さんという議員さんがいて、宮沢さんが私のところに中国バス再生のお礼に来られたときに、「先生、こんなことをやっていたら大変なことになりますよ。地方の公共交通を守るためにきちんとした法律をつくらねば」とお話しして、地域公共交通の活性化と再生を目指した法律整備へ向けて検討に入ってくださいました。

そうしているうちに、自民党政権が倒れて民主党になり、マニフェストを調べてみると、公共交通の「こ」の字もなかったもので、すぐに、地元選出の民主党の4人の議員方とバトル論争をして、「高速道路で2兆5000億円をパーにします。日本の地域公共交通を、海も陸も全部ただにしても7000億円でおつりが来るのです。どちらが国民目線ですか」とお話ししたら、当時の国土交通大臣政務官の三日月大造さんが、「それは何かやんなきゃいけない」ということで、「交通政策基本法」のかたちことができました。

これも三党合意までできましたが、残念ながらまた政権が替わりました。政権が替わったら、これは野党がつくった法律だからそんなに緊急性はないと言われているうちに、これが、本当に不思議なことですが、今まで私どもは岡山を中心に公共交通を次世代へ残せるよう取り組み、全国各地での再生にも取り組んで参りましたが、なんと地元・岡山の井笠鉄道という会社が、一昨年10月12日に突如、経営破綻を発表して、19日後の10月

31日に営業を停止してしまうという事態が起こり、国、県、市からの要請を受けて、それに対する緊急代替輸送をいたしました。

こんな会社（経営破綻寸前の会社）があることが、なかなか分かりませんでした。今まで再生されてきた30数社の会社は、ほとんどホワイトナイトがなんとなく引き受けて、地域には何事もなかったようなかたちで過ぎていったために、問題が分からなかったわけです。しかし、井笠鉄道の突然の経営破綻と運行停止という事態が発生して、ここに来て初めて、公共交通の会社がどれぐらい病んでいるかが分かりました。規制緩和をしてしまったために、行政の方は経営の状態が全然分からなくなってしまったわけです。それで、もう1回調べられて、倒れる寸前の事業者がかなりの数に上ることが分かって、「交通政策基本法」が、にわかに政策として緊急性のあるものだという認識をいただけたと思っています。

従って、私どもが再生事業としてやっていったのは、いくら口で言ってみても誰も信じていただけないことを一つ一つ実証していきながら、「これはこうなんです」と導かれるようにやってきたのが実態でございます。

【エコ公共交通大国おかやま構想】

先ほど、和歌山のたまちゃんのお話がありましたけれども、一番大事なのは、市民が本心に地域の公共交通を残していこうという強い意識を持っているかどうかです。物心両面の汗をかくことを中心にして行政が動きます。実際に再生に取り組むのは事業者ですが、寂しく、うらぶれて、お涙頂戴みたいにして行う再生は、ほとんどうまくいきません。いかに楽しくやるかです。

先ほど、加藤先生からお話がありましたように、一番大事なのは、楽しいということです。その鉄道やバスがあると、人生が楽しくなります。その仕組みとして、楽しいことをいっぱいしました。基本的には、ホップ・ステップ・ジャンプで、知ってもらい、乗ってもらい、住んでもらうというのが私の施策です。

その中の一つが猫の駅長の「たまちゃん」ですが、私は、たまちゃんを使って公共交通のお客さまを増やそうとしたのではなく、たまたま開業の日に住処を失ってしまった三毛猫のたまちゃんを、駅の中の公共の場に住まわせてあげるために駅長に任命したのです。

嘘と思われるかもしれませんが、朝の6時から夕方5時まで、駅長帽をかぶって、改札台の上に乗って、朝はお客さまの見送りをし、夕方はお客さまをお迎えし、暇なときはホームで安全確認をしていたそうです。

これが全国のインターネットや、世界各地のニュースになって、フランスでは「ネコを探して」という映画でもとりあげられました。sterling（主演）たまちゃん、co-sterling（共演）私でございます。たまちゃんは、ドイツ語も、フランス語も、英語も流ちょうに「にゃあ」としゃべります。そういうようなことで楽しく取り組むことによって、多くの市民の皆さんが和歌山鐵道を応援してくれています。

その姿というのは、「もう 69 の鉄道は放っておいたら全部つぶれるね。やりようがないね。だけど、小嶋さんの言っている公設民営を、できないかもしれないけれどやってみるか」というような経緯でやらせていただいたのが実情です。そういうような経緯でも、地域に役立てていただくだけではなく、日本の公共交通の次の道しるべに、少しお役に立ったのかなと思っています。

ただそれをやるのなら、いわゆるお互いにパッチワークをするだけのことでございます。今滅びてしまう公共交通をただ残すだけでは意味がありません。今、森市長のお話を聞いて本当に感心いたしました。私は、「エコ公共交通大国おかやま構想」という提言を 2010 年に岡山市へ出しています。基本的には、2000 億円×10 年間の 2 兆円の国民的プロジェクトとして、LRT や次世代バスを使って、環境と高齢化に適応して、情報システム化した 21 世紀に誇れる公共交通を大変革しようと言っています。

今困っていることだけを助けるのなら、恐らく数百億円規模で終わってしまうでしょう。滅びていく地域をただパッチワークしただけで、元気になるものではありません。しかし、このエコ公共交通大国構想を実現することによって、高齢化社会を世界で一番早く迎えるだろう国を、残念ながら、現在はエコで健康だとは言いがたい状況ですが、地域が元気に、安全・安心にやっていけるようなかたちに一刻も早くしなくてはなりません。それが、実は自動車産業と共に日本を背負っていく輸出産業になっていきます。その前向きなところも一緒に考えて、ただ穴の開いたところにもものを詰めることだけを考えずに、もっともっと前向きなことをやってほしいという願いを込めて出しました。

それで、まず岡山市街地の中で路面電車を環状化する案を書き、これによって点在している三つの商店街を結んで商業的に 1000 億円ぐらいの GDP 拡大がある等々を提言しました。プラン詳細は、施策の効果予想等をグループHP等へも出していますので、ぜひご覧ください。これからの 21 世紀の高齢化社会、地域の衰退を救っていく一つのツールになるのが、この公共交通であると思っています。また、それを先進的に全国に先駆けて実施された富山市の皆さんに心からの敬意を払うとともに、「その電車が古くなったらうちのほうに回していただけませんか」とは言いませんが、共にこの LRT を発展させるために頑張っていきたいと思っています。

今日はこういう機会をいただいたことに対して、心から感謝申し上げますとともに、皆さま方とともに、本当に世界に誇れるような、環境に優しい公共交通を発展させていけるように頑張りたいと思いますので、これからもよろしく願いいたします。

どうもありがとうございました。

4. パネルディスカッション

「交通政策基本法を活かす～地域交通の環境負荷低減に向けて～」

コーディネーター：東京大学 名誉教授 太田勝敏

パネリスト：名古屋大学大学院環境学研究科 准教授 加藤博和

日立市都市建設部 公共交通政策課長 赤城正敏

国土交通省総合政策局環境政策課 地球環境政策室長 堀江信幸

国土交通省総合政策局公共交通政策部 参事官 島田勘資

環境省水・大気環境局 自動車環境対策課長 大村卓

太田：それでは、これからパネルディスカッションということで、「交通政策基本法を活かす」というテーマで、地域交通の環境負荷低減に向けて、5時ごろをめどに議論をさせていただきますと思います。

簡単に目的をご紹介します。「交通政策基本法」が2013年11月27日の参議院本会議で可決成立し、12月4日から施行されています。これにより、交通に関する施策では、少子高齢化への対応、環境負荷の低減を含め全体的な立場から考え、国、自治体、交通事業者、国民それぞれが、そこで掲げられます基本理念に基づいて施策を検討して実施することになりました。この法律の理念、内容、ポイント等が、公共交通をはじめそれぞれの地域交通における環境負荷低減を推進するうえで、いろいろな可能性を含めているということで、皆さんでその内容について理解を共有して、地域ごとに適切な取り組みができることが非常に重要だと思っています。

この法律は既に施行されておりますが、制定後、国等による同法のシンポジウム、セミナーはまだ行われていないようです。その結果、関係する自治体や、事業者等の皆さん、今日ご出席の多くの皆さんは、これに対する理解がまだ十分には進んでいないと思います。

このため、このパネルディスカッションでは、まず前半で、国土交通省の担当の方から同法の概要についてご紹介をいただき、パネリストと議論することで、その内容についてお互いの理解を深めていきたいと思っています。後半は、この法律の制定を踏まえ、このフォーラムで表彰した団体の具体的な取り組み事例を通じて、この法律を、地域交通の環境負荷低減にどのように活かしていくことができるかを中心に、検討できたらと考えています。

それでは最初に、「交通政策基本法」の理解の促進という立場で、この概要について、島田参事官からご紹介をいただければと思います。

「交通政策基本法の概要について」

島田：国土交通省総合政策局で交通政策基本法を担当しております、島田と申します。ま

ず、お手元の資料をご覧ください。4-5 ページからでございます。「交通政策基本法」の経緯から、ご説明させていただきます。

【交通政策基本法の経緯】

私は1年半ほど前に今の部署にまいりました。その当時、「交通基本法というものがあるよ、それを担当するんだぞ」という命を受けまして、1年半たったわけでございますが、ようやく法案が成立をしました。皆さんご案内のとおり、非常に歴史のある、さまざまな議論がこれまでにされてきた法律でございます。国会の場に出てきましたのが、平成14年でございます。「交通基本法」は、民主党、社民党の議員提案で平成14年に出されました。それ以前にも、国鉄時代から「交通基本法」の議論はずっとされておったようでございます。その後、平成18年にも一度出てきましたけれども、いずれも廃案になりました。

平成21年に政権交代で民主党が政権を取られて以降さまざまな議論の末、平成23年3月8日に、内閣提案で「交通基本法」が閣議決定し、国会に提出されました。ただ、この三日後に東日本大震災が発生したこともあり、国会では災害対応が最優先ということで、しばらく審議がされていませんでした。

その後、1年半ほどたちまして、ようやくそのほかの法案についても審議が始まり、8月22日に「交通基本法」の参考人質疑まで行ったわけですが、このころの国会は非常に緊迫しており、結果的には平成24年11月16日に衆議院が解散され、これも廃案になりました。

その後、さらに政権交代が行われました。この「交通基本法」については、まさに今の時代に必要なものであることから、政府提案で改めて国会に出そうということになりました。その後、いくつか条文の修正等をさせていただいたうえで、11月1日に閣議決定して出させていただきました。

臨時国会に法案を出すというのは、あまりないのですけれども、できる限り早くやろうということで提出させていただきました。自民党、公明党の与党は当然のことながら、民主党、維新の会、社民党、みんなの党、日本生活の党と多くのご賛同を得て、12月4日に公布、施行させたという経緯をたどっています。

【交通政策基本法とは】

お手元の資料に、交通に関する施策の基本理念を書いています。これまで、こういった交通全般についての理念を規定する法律がございませんでしたので、今回初めて基本理念を書いたということでございます。

それに加えて、施策の基本的な方向性を定めました。その方向性に沿って、政府が一丸となって取り組む枠組みをつくりました。われわれは、俗に「理念法」とか、「枠組法」と言っておりますけれども、これはあくまでも理念を定めたにすぎない

ものでございます。これから「交通政策基本法」をどう活用するのかは、われわれ、あるいは関係する皆さま方の腕次第と考えております。

【交通政策基本法の位置付け】

それでは、「交通基本法」を、なぜ今この時期に出したかというお話でございます。ご案内のとおり、今、わが国では人口減少が非常に危惧されております。国全体というより、むしろ地方においてポディブローのように厳しく効いてきている状況の中で、これからの日本がどうあるべきかという議論を今、国土交通省の中で進めております。

下のほうに、新たな国土のグランドデザインと書いています。人口減少、あるいはグローバリゼーション、さらには巨大災害の切迫、そして最近特にいわれておりますインフラ老朽化といった、これまで経験してこなかった非常に深刻な課題が出てきております。

こういったことに対して、これまでの右肩上がりの経済の中での対処ではなかなかうまくいきません。人口が減ってきますと資源をどう配分していくのかというところで、かなりあつれぎが発生いたします。資本主義でございますので、マーケットに任せればということになるわけでございますけれども、どうしても市場の失敗というのも出てまいります。

そういった中で、いかに痛みを和らげながらしのいでいくか、資本主義体制の中でいかに人々の幸せを維持していくかです。そのために、従来は官か民かという二項対立するような議論がありましたけれども、官と民の両方でしっかりと対処していかなければなりません。今回は、「交通基本法」という昔の法律の名前に「政策」を入れたわけでございますけれども、交通政策というものをどういう方向性を持って進めていくのかを、官と民の両方が手を取り合って進めていかなければなりません。

そのためには、しっかりとした計画をつくる必要があります。マーケットだけでは、なかなかうまく進みません。そのあたりを、今回の「交通政策基本法」、あるいは、それに基づく基本計画でしっかりと方向付けをしていきたいと考えています。

特に「社会資本整備重点計画法」が平成15年につくられています。いわゆるハード整備のものは、平成15年の時点で、かなり具体的な計画策定スキームつくったわけです。これは、従来の港湾整備とか空港整備などの計画を取りまとめ、さらに重点化するかたちで一本化したものでございます。

こういったハード整備、インフラ整備のものと車の両輪となって、ネットワーク的なもの、ソフト的な計画もしっかりとつくって、その両方で国全体の姿をつくっていかうということ。それが、今回の「交通政策基本法」の趣旨でございます。

【交通政策基本法の概要】

一方で、具体的な内容は、その他の基本法に比べて、法律の条文にかなり細かく内容を書いているのが、この法律の特徴だと私は思っております。

環境負荷の低減という意味では、第23条に、温室効果ガスの排出抑制、あるいは交通の円滑化、モーダルシフトのことが書かれています。今回は、法律で初めてモーダルシフトを規定したり、かなりいろいろと苦心をしながらつくった法律でございます。環境負荷低減のほかにも、第16条の「日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等」といったところも、今日のご議論の中でかなりいろいろと出てきている視点の一つかと思っております。

交通に関してかなりオールオーバーな内容で、ほとんど全てを網羅したうえで将来どうあるべきかを規定し、それについての具体的な計画を、交通政策基本計画というかたちで閣議決定する。そういった大きなしつらえをした法律でございます。

交通政策基本法の概要は、このような内容でございます。

太田：ありがとうございます。短い時間ですけれども、基本的な枠組み、内容についてご紹介をいただきました。先ほど加藤先生から宿題が出ましたが、皆さんはかなりご覧になっているという前提で、中身の理解をさらに深めたいと思います。加藤先生から、既にいろいろ質問をいただいているのですが、特にこの点はということで、追加、確認したいことがございましたらお願いします。

加藤：私は、公共交通の現場に入りまして、どうしたらお客さんが増えるか、地域にとって役に立つかをいつも取り組んでいるものですから、こういう法律ができますと、その法律ができたことでどれくらい自分たちが助けてもらえるのかをすぐ考えます。2月12日に出た「活性化・再生法」改正案のようなものであると、かなり分かりやすい感じがします。法律ができてからもっと詳しいことが出てきますが、法律を読んでも、こういうことに使えるのではないのかなということが出てくるわけです。

一方、「交通政策基本法」は、そのさらに上位のところにあるので、それぞれいいことは書いてあるのですが、これがどういうふうにならぬ世の中に浸透していくか、あるいは、どういう仕組みとなっていくかに非常に興味があります。

その意味で、「交通政策基本法」の制定を踏まえた今回の「活性化・再生法」改正ですが、ほかにも「道路運送法」やいろいろな法律も少しずつ変えていくことになるでしょう。「活性化・再生法」自体がアンブレラのような、各事業ごとの法律の上に傘になっているような法律でもあるので、「活性化・再生法」を変えればそれでいいのかもしれませんが、細かいところをいろいろ見ていくと、それぞれの事業法

も変えていく必要があるのではないかと思います。そういうことは、どういうスケジュールを考えておられるかというのが1点です。

例えば、運輸局や支局といった国の出先の皆さんが、この法律をよく理解していただいて、具体的な業務に取り組んでいただくとか、自治体の担当、事業者の皆さん、住民の皆さんにこの考え方を周知していくとか、自治体が持っているいろいろな補助制度を変えていくとか、運用を変えていくとか、事業者と自治体のパートナーシップの在り方を考え直すとか、そういうことをどんどんやっていかなければいけないと思うのです。それを進めていくために、国としてどういうアクションを起こしていこうと考えておられるのかを確認したいと思います。

太田：ありがとうございます。それでは、もう少し関連したことにつきまして、自治体と言いますか、日立市の赤城課長に関連したコメント、疑問点等をお願いしたいと思います。

赤城：日立市の赤城と申します。よろしく願いいたします。

コメントということなのですが、その前に若干、本市の状況を簡単に説明したいと思います。先ほどの授賞式で、部長から「日立製作所で発展したまち」ということがございましたが、今は非常に厳しく、人口減少が止まらない状況にあります。この前、新聞紙上でも騒がれましたが、社会減少数が全国第2位です。また一方で、高齢化が全国を上回っているひどい状況です。高度経済成長期に日立製作所が伸びたときに、沢山の従業員が移り住み、そのときの方々が65歳、70歳を過ぎており、5年後は40%を超えるのではないかという状況なのに、路線バス、公共交通の利用者はこの20年で6分の1になりました。このままいくとサービスが低下し、利用者も更に低くなります。これは、地方都市の全国平均を大幅に上回る利用者の落ち込みと考えています。

私は公共交通政策課長で、専門部署の課長なので、これはまずいということで、「活性化再生法」の連携計画に基づいて、交通不存地区の地域公共交通の立ち上げを一生懸命やってきました。山側団地と呼んでいる丘陵地帯の団地では、地域住民、交通事業者と行政でパートナーシップ事業により公共交通の利用促進を図り、国土交通大臣賞をいただきました。

けれども、市街地の利用者減少が止まらず、非常に困った状況という中で、今回、交通の基本となる「交通政策基本法」が施行されたことについて、そこに携わってきたものとしてのコメント、評価でございます。

1点目は、先ほど富山市長さんもおっしゃっていたのですが、民間事業者を行政が支援することに対して、いまだに議会でも批判的でございます。今回、国の責務になったことと、社会基盤として必要な施設だとなったことにおいて、日立市につい

て公共交通政策は一般会計の 0.05%ぐらいで、全然桁数が違いますが、できれば、いろいろな施策がしたいところですので、この法律によって地方都市を応援していただければと思っています。

2 点目は、パートナーシップ事業です。日立市は、パートナーシップ事業を全市的に展開していこうと考えております。役割分担、責務が明確になったということで、この環境が整ったと思っています。

最後に、疑問点ではありませんが、注目をしたいのは、つまらない小さい話ですが、地方都市の公共交通が非常にひどいことになっています。今日は日立電鉄交通サービスさんも来ておりますが、今年度見込みで運行赤字が 2 億円を超える状況の中で、第 2 条の基本認識において、需要が適切に充足されること、日常生活のための交通手段の確保があります。この「適切な充足」は、地方都市においてどのようなレベルを想定していて、そのために具体の施策として国、地方公共団体の役割があると思うのですが、どのように展開していこうとしているのでしょうか。私ども地方都市においては、ここがたぶん一番気になる場所だと思いますので、もしお答えいただければありがたいと思います。以上です。

太田：ありがとうございます。それぞれのお立場から一番関心のあることで、公共交通を中心とした議論が出ております。私どもから多少付け加えるとすれば、全体としての国の基本計画をつくるということで、具体的にどんなかたちで、どういうふう国民の意見を踏まえてやるかです。

内容的なものでは、物流関係も当然入ってきます。私が注目したのは、いろいろな交通手段をきちんと挙げて、それぞれの役割が重要だという点を指摘している中で、歩行者、徒歩、自転車というのがきちんと入っています。

当然自動車が入っていますが、日本はこれだけの車大国でありながら、今まで自動車交通行政がなかったのではないのでしょうか。自動車の生産についての対策や、自動車の環境問題に対する対応や、個別のものはありませんでしたが、自動車交通をどういうふう位置付けるかで、特に公共交通との間でどんな役割分担をするのかです。

また、最近見直されています徒歩、自転車といった身近な交通が、欧米では非常に重要だという認識になってきています。

そういう中で、まさにそのあたりを踏まえた基本的な交通政策、国の考え方が出て、それをそれぞれの地域に下ろすときは、地域のいろいろな状況がありますから、いろいろな立場からそれを議論すべきだろうと思います。少なくとも、基本計画の内容を考えつつ、どういうかたちで、いつごろから議論が始まったのかとか、そういうものが出てきて、それを受けて地方はどういうふう備えるか。そのあたりを、現在までのところで結構ですから併せて教えていただければと思います。そういうことでは、基本的なロードマップになると思います。

島田さん、お願いします。

島田：まず、この法律そのもので、具体的に何が変わるのかというお話がございました。おっしゃるとおり、あくまでも基本法でございますので、これそのもので何かはすぐ変わるものではないというのは、そのとおりでございます。

ただ、今回この基本法を出すにあたって、具体的に何か効果の出るものを、当然われわれも考えていたわけでございます。先ほど、加藤先生からもお話がございましたが、「地域公共交通活性化再生法」という法律の一部改正を、この「交通政策基本法」と併せて、先週の水曜日、2月12日に閣議決定して、国会に提出したわけでございます。

そのほかにも、これから「交通政策基本法」に基づく基本計画の策定作業が出てまいります。この基本計画策定の中で、ほかにどのような制度をつくれればよいか、まさに今、省内で議論を始めたところでございます。

今回のこの基本法で、特に地域の交通については、自治体の方にかなりコミットしていただきたいと思っています。自治体に行きますと、交通行政を明確に担当していらっしゃる部署を持っておられない自治体がかかなり多いという印象でございます。富山市さんは、まさに首長さんの熱意で、大きく交通行政に力を入れていただいているという意味で、非常に希少な例です。むしろ、しっかりと取り組んでいた自治体のほうが少数派でいらっしゃいます。

これからは、自治体が交通行政にもっと力を入れていただけるような環境づくりが必要です。そのために、そもそも国は交通政策をどうしたいと思っているのかと、当然聞かれるわけでございます。今回、この交通政策基本計画を閣議決定しますので、さまざまな省庁との調整を図る場を、今回初めて交通の世界でつくったというのが大きな意義があると思っています。

そういった省庁を巻き込んで、どこまで前に進む計画をつくれるのかというのは、これからは恐らく正念場ではないかと思っています。

実は先々週、「交通政策基本法」に関して、法律制定のお知らせとその趣旨についての文書を、1700の全ての自治体に運輸局を通して流しています。そのうえで、ご意見をいただきたいということで今、アンケート等を実施しております。そういったところでも、自治体の方にもしっかりと内容を把握いただいて、ご意見も頂戴し、基本計画の策定を進めてまいりたいと思っています。

それから、さまざま交通手段を使って、その中で自転車交通についての行政というお話がございました。今回、法律の国会審議の場においても、自転車にもっとしっかり光を当てるべきだというご意見もございました。実は、法律の附帯決議にも「自転車走行環境の改善などの施策を総合的に講じるべきだ」と付けられています。

どういった交通手段を選択するのかというのは、最後は利用者の選択に任されて

いるわけでございますけれども、行政の側では、なるべく選択の幅が広がるような仕組みをつくるのが、われわれの仕事ではないかと思っております。それだけではなく、例えば、先ほどモビリティ・マネジメントという話もございましたけれども、公共交通を使っていただきやすくなるような施策も現在既にやっていますので、全体としてなるべく持続しやすい交通体系を選んでいただけるような環境づくりが、行政の役割だと思います。その中で、使いやすい環境づくりに努めることが重要ではないかと思っております。

太田：ありがとうございます。具体的にいつごろから議論が始まるのでしょうか。特に基本計画をつくるのは、今年度中にやるとか、そういう種類の議論はまだ進んでいないのでしょうか。

島田：まだ明確なものはございませんけれども、今のところ、今年の夏ぐらいまでには一定の取りまとめをしたいと思っております。法律上、交通政策審議会、社会資本整備審議会の意見を聞いたうえで、国民の方からもご意見を頂戴するパブリックコメントをすることも法律上規定していますので、そういった手続きを順次進めていながら、できれば今年なるべく早い段階で、基本計画をつくれるようにと考えております。

太田：ありがとうございます。これは、始めてみるといろいろな広がりになる可能性もありますので、ぜひ、いろいろな交通手段をきちんと認識したうえで展開できるように、われわれはまちの交通システムというような言い方をしておりますので、都市とか地域についてそれぞれの特性を活かしたかたちでどう使うかの決定は、もちろん自治体が行うわけでしょうけれども、その基本となる考え方を整理していただければと思います。

今日のタイトルが EST と環境との関係ですが、今まで議論に出ていない点について、例えば 23 条に環境負荷の低減が述べられていますけれども、具体的にどんなかたちで施策を考えていらっしゃるのか、その辺りを堀江室長、よろしく願います。

堀江：国土交通省の総合政策局で地球温暖化、あるいはエネルギー対策、特に運輸部門を担当しております堀江と申します。

EST や運輸部門における環境負荷低減につきましては、皆さまご案内のとおり、現状ベースでいいますと、運輸部門がわが国の CO2 排出量の約 2 割を占めていますので、これをなんとかしなければいけないということでございます。一方で、われわれは、車についても着目しています。われわれとしては、車と公共交通は、どちら

らも経済社会活動を発展させる重要なインフラだと考えております。そうしますと、車と公共交通のベストミックス、すなわち賢い車の使い方が肝であろうと思っています。

車につきましては、先ほどからずっとございますように、環境負荷の少ない車を開発、普及していくということです。また、環境負荷の少ない自動車の使い方をモビリティ・マネジメント等で推進していく、あるいは、道路環境整備で交通流を円滑化するような ITS といったものを進めていくというのが、まず一つございます。

その次に、車からより環境負荷の少ないモードにシフトさせます。これは、いわゆる公共交通への推進ということでございます。これ自体が、そもそも環境負荷低減につながるのですが、その中でも、さらに公共交通機関の運行効率を向上させることが、エネルギー消費の効率化につながって、全体的な CO2 削減にもつながるでしょう。

また、機械や機材、関連施設を低炭素化させます。いわゆる駅舎や、車内灯、車体の軽量化等も、エネルギー効率につながりますので、こういったものについても、われわれは推進していきたいと思っています。

今後の見通しですが、これはまだ確たるものはございませんが、今、世界各地の都市でいろいろと実証実験等をやっておられるのが、公共交通のそもそもの動力エネルギー源を、現在の化石燃料や系統電力以外の水素、バイオガスといった自然再生可能エネルギーで行うことです。こういったものでバスや鉄道が動くまちは、将来見据えていかなければいけないと思っております。

私どもといたしましては、結局のところ、こういうかたちで車や公共交通機関をそれぞれ考えるわけでございますが、最後には、各先生がおっしゃるように、まち・都市構造にも大きくよっていますので、コンパクトシティをかたちづくるということでございます。われわれが運輸部門で環境というものを捉まえるときによく使っているフレーズといたしましては、交通体系と、乗り物と、まちづくりの三位一体の取り組みを進めていくことが肝要であると考えています。

簡単でございますが以上でございます。

太田：ありがとうございました。それでは、大村課長から、環境省という立場では、どんな議論が進んでいるのでしょうか。今の 23 条がらみを中心かと思いますが、どんな状況でしょうか。

大村：環境保全を、いろいろな施策にインテグレートしていくというのは、1990 年代から「環境基本法」ができて当然となっておりますので、今回の「交通政策基本法」におきましても、基本計画の策定におきましても、環境保全について非常に配慮したものであると思っています。

環境保全の歴史を振り返ってみますと、地方公共団体の果たす役割が非常に大きかったです。住民に一番近く、一番利益を受ける、あるいは影響も受ける方々が参加し、それを地方自治の中に活かしていくことが非常に大事だったわけです。

ですから、今回も、国全体の施策が明らかになり、それが地方公共団体にも、どううまく反映していくかです。おそらく、それは個別法など、いろいろな仕組みによって、具体的に担保が必要になってくると思っています。そのあたりについて、連携協力をしていきたいと思っています。

皆さんから、本当にドラスチックな対策をしていくには都市の構造が大事だということと、地域交通の担い手とのパートナーシップが非常に大事だという話もございました。本当にそこに理念を示しつつ、ツールを出していくことでは、環境省としてもいろいろやっていきたいと考えています。

地方都市の未来の姿ということで、今日はいろいろご議論がありましたけれども、もう一つ忘れてはならないことでは、大都市でまだまだ環境改善ができていないところがあります。これは、大変難しいのでなかなか解決が進んでいなかったことではありますけれども、こういった大きな枠組みの中でいま一度考えていきたいと思っています。以上です。

太田：ありがとうございます。今回はさまざまな観点から、いろいろな交通手段の特性を活かしながら、環境だけではなく、暮らし、なりわいの両方を含めたかたちで交通をどう育てていくかが大事だと思います。私としては、今後そういうベースができるだろうということで、それをいかに活用するかの第1歩が基本計画の中身だろうと思います。

交通に関しましては、法律の中の最初のほうにありますけれども、安全関係は別の基本法がございます。また、環境、地球温暖化それぞれのもがありますが、いずれにしても、私どもの目指す交通関係は、温暖化の話等を考えますと、かなり長期的な視野を念頭に入れながら、今日できることをとにかくやっていかなければいけないと思っています。

そういう意味では、短期長期の話が一緒に絡まってきますので、整理をするのがかなり難しいとは思いますが、大きな技術革新が起こっています。いろいろな分野で情報化が起こっていますし、特に世界的な企業の動きもございます。

そういう中で、交通との関係で、情報関係の変化は非常に大きいし、車自体が非常に変化しているということで、車で環境負荷がぐぐっと減る可能性もあります。ただ、そういうシナリオで技術革新がうまくいく場合と、現在のようなかたちが少しずつしか改善が進まない場合など、不確実性が非常に高まっているのではないのでしょうか。そういう中では、別のシナリオの場合にどうかという複眼的な目で見てもおかしいといけないでしょう。基本計画の中では、さまざまな角度からものを見て、

新しい状況に対応できる方向性を間違えないかたちでの議論、政策を出していただければと思います。

ここからは、もう一つの環境負荷低減の実際の取り組みについての活用状況ということで、後半に移りたいと思います。地域での具体的な取り組みとして、日立市の事例のご説明を、赤城さんからお願いしたいと思います。

「誕生『ひたち BRT』～新しいまちづくりへの第一歩～」

赤城：時間もございませんので、今回受賞いたしました事例を簡単に紹介させていただきます。

【日立市の現状と課題】

先ほどお話ししましたように、日立市は茨城県の北東部に位置するという一方で、人口減少、高齢化がひどい状況でございます。

日立市の市街地は南北が 30 キロ、東西が 2 キロぐらいの非常に細長い平地しかありませんので、すごい交通渋滞が発生しております。ちなみに国道 6 号が主要の幹線道路でございますが、その旅行速度は県内も含めて非常にひどい状況です。これが、たぶん富山市さんと決定的に違うことだと思います。この交通渋滞が、バス交通の信頼性を失う原因となり、そこから BRT の導入が始まりました。

【日立電鉄線の歩み、全体計画概要】

先ほど、受賞理由の中で、地方鉄道を活かした新しい交通システムと言っていたのですが、私と隣の常陸太田市さんを結んでいた地方鉄道日立電鉄線が、日立製作所の躍進とともに非常に活躍したのですが、平成 17 年に利用者の減少と、施設の老朽化により廃線となりました。

これをどうするか市と事業者で協議した結果、市が、ただというわけではないのですが、寄付等で跡地を取得して、その活用方を平成 21 年度に取りまとめました。その方策が BRT になるわけですが、交通渋滞の緩和を図りつつ、自動車交通に過度に依存しない環境に優しいまちづくりを目指すきっかけになります。

この絵にあるように、電鉄線は長かったのですが、一番交通渋滞がひどい南北の部分 8.5 キロを BRT として整備する計画になっております。

【事業効果】

その事業効果です。バス交通の中で費用対効果を出せというのは難しいのですが、計画の中で出したのは、道路交通渋滞の緩和ということで、これはパーソントリップから出したのですが、BRT の導入によって、その断面における自動車交通量が最

大 3.1%減少するでしょう。その交通量から考えますと、CO2 は 13%削減します。環境対応車両を導入しましたので、車両性能面での削減効果も期待できるということでございます。

【第 I 期区間の整備概要】

この第 I 期区間の整備概要でございます。実は 3 期に分けた整備を進めて、第 I 期区間につきましては、1.3 キロの専用道路ということで、JR 大甕駅にタッチする部分の整備をしたところでございます。写真にございますように、今回の BRT の特徴は、歩道を併せて整備しています。写真の真ん中にバスが走っておりますが、その脇に 3.5 メートルの歩道を設置しております。

これは全国初の試みでございます。最後に説明するまちづくりに必要不可欠な機能ということで付加しているところでございます。

そうしますと、単線ですので、バスが走る道路は 4 メートルしかなく、ところどころに待避のスペースを確保しています。併せて、この第 I 期区間については、2013 年 3 月 25 日の開通でまだほやほやでございますが、その結節点として、交通ターミナルや交通広場をつくっています。

【運行管理システムと車両】

先ほど単線という話もございましたが、どうしても安全なすれ違い等が必要ということで、日立製作所の協力を得ながら新たに IC タグを使った運行管理システムを導入しました。これにより、交差点における誤進入防止の遮断機の自動開閉や、バスの迎車システム、擦れ違いのシステムが採用されています。

日立市は津波の被害に遭いまして、この第 I 期区間の久慈浜地区は甚大な被害を受けました。その中で事業開始になったわけですが、避難路としても有効ということで、夜の避難の誘導灯になるように、光エネルギーも採用している状況でございます。

車両につきましては、富山市さんの LRT はきれいなすてきな乗り物でございますが、本市におきましてもバスのイメージを払しょくするべく、ラッピングということで、公募で市民等のデザインと、筑波大学の山本早里先生に監修・デザインをいただきながら、2 台の専用車両、ブルーラピッドと、サクララピッドを導入しています。

【サポーターズクラブ】

今日が一番ポイントになると思うのですが、資料の車両の下にサポーターズクラブというのがあると思います。これは、地域のコミュニティ、地域住民、沿線企業、高校、もちろん商業団体、大学も含めて、ひたち BRT を盛り上げていこうという広

援組織でございます。

いろいろな利用促進活動は当たり前に行っているのですが、何が一番いいかというと、運行ダイヤや停留所の場所を全てここが決めます。なぜかというと、主体的にやった取り組みに対する自分の評価、達成感が収益となってきます。そういうかたちで、サポーターズクラブは今も続いております。3月にいろいろなアンケート調査も実施しまして、JRに合わせたダイヤ改正や、ルートの変更を進めています。

【利用状況】

次が利用状況でございます。第Ⅰ期区間は、運行距離が短い区間でございます。しかも津波の被害に遭って、多くの方が移転されています。その中で、利用については非常に厳しいんじゃないかという話でございました。ただ、パーソントリップと採算性からは、平日の1日470人と立てたところではございましたが、おかげさまで、高校生の利用が多かったということもございますが、目標は達成している状況でございます。

【今後の展開】

最後に今後の展開です。ここが一番強調したいのですが、実は第Ⅱ期区間、第Ⅲ期区間、全部が中心市街地に向かっていくような計画になっております。右側の表に赤い部分がございますが、南北にずっと北進する事業計画でございます。それに合わせてまちづくりを変えていこうというものです。実は、BRTは単なる移動手段ではなく、まちづくりを変えるツールだと考えております。

私どもは、平成21年から、まち・公共交通づくりをやってきましたが、まず市街地のろっ骨をしっかりとしないといけないということで、BRTを南北の柱と位置付けて、そこに東西のフィーダー（支流）をどう組み合わせるか、そこに結節点を入れて、できれば沿線に、富山市さんのものまねではございませんが、いろいろな施設を誘導します。

先ほど言いましたように、山側に高齢化率が40%、50%を超える団地がめじろ押しにありますので、そういう方々を沿線に、強制ではなくて緩やかに持っていけるかです。そして、日立電鉄線は労働者の輸送手段でございましたので、沿線企業とに連携できるかがキーです。もちろんエコ通勤もございますが、未来都市モデルプロジェクトに日立製作所が手を挙げていまして、日立市スマート工業都市というプロジェクトをやっています。それで、エネルギーの最適化も含めて、日立市を環境都市のショーケースにして世界に売っていこうという計画の一つのプログラムとして、BRTがあります。

BRTの運行システムも、その一環でございます。将来は、取りあえず電気バスということで、今、メーカーと協議をし、その電気バスが最適に運行できるシステム

は何かということの実験も、一緒に日立製作所でやっています。乗り換えによる環境もあるのですが、それ以上に、この BRT を核としたまちづくりを進めて、環境により優しいまちにしたいと考えております。

この図面でいきますと、歩いて暮らせるまちづくりというイメージなのですが、こういうものが第Ⅱ期の供用開始予定が平成 29 年 3 月で、それに間に合うように各種土地利用施策、具体的支援策を、ハード整備も含めて進めていきたいということで、今年度に BRT を活かしたまちづくり計画をとりまとめたと考えております。

富山の LRT が有名なのですが、BRT は日立市といわれるように、そして、平成 29 年 3 月には大賞を取れるように頑張っていきたいと思っております。ご清聴ありがとうございました。

太田：ありがとうございました。日立と言えば、私どもの関係で、日本で最初の大規模な社会実験として、特に企業城下町的な性格もございますので、通勤時のパークアンドライドを、1970 年代にしたことを覚えています。南北交通は昔からの課題ということで、今回のご発表では、今後のスマートシティ的なかたちで、工業都市としての特性を活かしながら、そういうものやっていく中の一つという位置付けは大変興味深く伺いました。

加藤先生、日立市さんのお話、あるいはそのほかを含めて、地域の取り組み状況で、何かコメントはございますでしょうか。

加藤：私自身は、この日立の BRT は非常に大事な取り組みだと思っています。これまでもそうですが、これからも、日本は何もしなければ鉄道廃線はどんどん出てくると考えられます。ところが、鉄道廃線というのは、多くの地域で、鉄道を残すことそのものに異常に着目してしまっていて、その地域の公共交通体系をどうしたらいいのかという視点が抜け落ちていることが非常に多いのです。そうしますと、鉄道がなくなると決まってしまうと、もうみんなやる気をなくして、なんでもいいみたいな感じになってしまいます。結果的に廃止後の代替交通もいいものができなくて、ただ同じところを走っていて、渋滞に巻き込まれて遅いなどという声が出てきて、利用が少ない状況が見られます。

それに対して、私は、岐阜や、桃花台線といったところで廃止代替バスの計画に携わる中で、地域全体の見直しをやってきたのです。そのような状況のときに、日立市さんや、日立電鉄さんのもととあった廃線敷を使って、専用道にして代替バスを走らせることができれば、専用道ですから渋滞とかはないわけですし、短絡する場合もありますし、非常に利便性が高くできます。

鉄道のほうがいいと考えられる方がたくさんおられますが、鉄道の場合は利用が多くないと採算性が合わないから、公費を投入してもいいといっても、非常にたく

さん投入しなければいけないので、専用道であっても需要がそれほど多くない場合は、バスという選択も十分あり得ます。

ですから、鉄道かバスかというギリギリのところ、こういう新しい取り組みをやるのは非常にいいのです。鉄道ですと、たぶん日立電鉄の場合はほかの設備も老朽化してきていましたので、お金がかかったと思いますが、バスでやることで、そこまでお金をかけずともできましたので、私自身は悪くない選択だったと思っています。

もちろん、積極的に鉄道をやめろという意味ではありません。これは鉄道、代替バスのみならず、いろいろなところで応用できることだと思います。BRT 全体をもっと日本の中で普及させていくときの、一つの先駆的な試みと考えていいと思っています。

BRT や LRT は、この EST を考えるうえでは非常にポイントになるものだと思います。コミュニティバスやデマンド交通といったものを EST だとおっしゃる方が非常に多いのですが、1 台当たりの乗り合いが少ないとか、デマンド交通ですと、空車は少ないですが迂回が多いということがあって、実際に計算すると、それほどよくないのです。

ところが、BRT や LRT になるレベルまで乗り合うような公共交通は、非常に CO₂ 削減効果も高いです。魅力も高いので、車からの転換も多く見込めます。そういう基幹的な、たくさんの方に乗っていただける公共交通を、全国にどれだけ増やすことができるかです。しかもあまりお金をかけずにです。

環境負荷の計算は、交通量が 3% 減で、環境負荷が 13% 減というのは、どういう計算でしたか。渋滞が解消されるからですか。

赤城：そういうことです。

加藤：それによって、交通量削減だけではなく、燃費がよくなるとか、そういった効果も出てくるということですか。

赤城：そうです。それによって渋滞が緩和されて、速度が上がって、燃費がよくなるという計算です。

加藤：それが専用道であるうえに、別のところを走っているの、ますます効果が大きいということも期待されるということですね。分かりました。

太田：ありがとうございました。BRT においては、まだいろいろな議論があろうかと思いますが、少なくとも一つの選択肢として提案されているということです。ですから、

ほかの地域もその効果を非常に気にしておりますので、客観的な数値がだんだん出てくるのが非常に重要かと思っていますので、ぜひお願いしたいと思います。

それでは、日立さんの実際の事例や、加藤先生からコメントもいただきましたが、「交通政策基本法」制定の地域の受け止めで、期待されていることなど、島田さんから追加がございましたらお願いします。

島田：私も、6年ほど前に関東運輸局の交通環境部長をしていましたときに、鹿島鉄道の廃線敷にBRTを走らせるという活性化プログラムの補助の担当をしておったときの経験でいきますと、これは、事業者さんだけでやることは非常にむずかしいと感じました。これは自治体が主体になってやっていただかないと、いろいろな関係機関からのご意見が出てきますので、非常に難渋すると思います。バス会社だったら、まずそんなことはやる気にはなれません。そこを、自治体さんがぜひ引っ張ってやっていただくと大変ありがたいです。

そのためには、いろいろな仕組みを国としても用意する必要があるだろうと思います。例えば、公共サバイバル事業で、来年度予算要求で、今までは民間事業者さんへの車両購入費補助だったのですが、自治体さんが車両を購入して民間事業者に貸し付けをするリースの場合も、車両購入に補助が出せるようにするとかで、自治体の中で議会なりに説明をするときに、「これは国の支援があるからお得ですよ」と、まさにお得であることをアピールできる仕組みを国もできる限り用意したいと思います。

その一方で、自治体の方にもぜひお願いしたいのは、交通を維持することを念頭に置いたまちづくりをやっていただきたいのです。いくらバス会社が頑張っても、県立高校は最近生徒数が減って、どんどん統廃合するのですけれども、わざわざバス路線と違うところの県立高校に統廃合するのを、実際にいくつか見た覚えがあります。

それは、地元のご事情なり、敷地が広くないと校舎を増築できないなどがあるのですけれども、地域の公共交通事業者にとって、定期券で乗ってくれるお客さんは半年先までの運賃を前払いをしてくれるとか、2年先の生徒数も大体把握できるとか、定期のお客さんはありがたいのです。そういった施設がなるべく交通の便利なところに統廃合をできるとかは、まさにまちづくりそのものだと思うのです。

そういったことを、なるべく配慮していただけるように、国からもいろいろと働き掛け、ないしはいろいろな仕組みをつくっていくことが、これから必要なのだろうと思っています。

太田：ありがとうございます。日立市の例で、少し環境負荷との関係について、何かコメントをいただきたいと思います。堀江さん、大村さん、お願いいたします。

堀江：私も地方運輸局に勤務したことがございますし、自治体に2年間出向していたこともございますので、市という立場で交通問題に取り組まれるご苦労は大変理解もいたしますし、いろいろご努力をされていることには敬意を表したいと思います。

1点お聞きしたいことがございます。これは日立市さんだけに限らないことかもしれませんが、日立市さんの今回の例でお聞かせいただきたいのは、地方のまちづくりなり、交通問題に取り組むときに、表現が非常に難しいのですが、平たく言えば、環境にやさしいまちなり、都市を目指し、そこから公共交通というものを選択するという発想で、市民の方が立っておられるのかです。

今回のテーマに非常に似ているのですが、高齢者もいるし、空白地帯もあるから公共交通をとにかく維持しましょうといったときに、公共交通を維持確保すると環境にもやさしい、「にも」優しいという言い方があるのです。これはわれわれが今後、運輸の関連行政を進めていくうえで結構重要なポイントで、地方に行けば行くほど「環境にもやさしい」というニュアンスがまだ残るのです。公共交通を進めていくうえで、行政の意識はだいぶ変わってきていると思うのですが、市民の方々自体は、どんな状況なのでしょう。率直に日立市さんに、どんな感じかお聞かせいただけますか。

赤城：非常に難しい質問なのですが、日立市はどちらもだと思っています。日立市の事情でいくと、環境都市宣言を平成17年にやっています、日立市は鉾山から生まれ、煙害に悩んだまちということで、お天気相談所も市が独自に持っているような歴史がございまして、非常に市民の意識が高いです。

日立市は、コミュニティ自治が発達してしまっていて、24の小学校区全てにコミュニティ組織があります。そこへごみの削減や、再生資源をもう10年前からやっているような取り組みで、それが一つの推進力になって、環境に対しては非常に意識が高いと思っています。

企業につきましては、先ほど言いましたように、スマートシティ構想があるということも追い風になっています。では、それは環境なのか、交通なのかというのがありますが、実はこのBRTを契機に昨年、日立市で環境基本計画の改訂版をつくりましたが、そこにきっちり、マイカー利用者の乗り換えによる環境負荷の低減ということを施策の重点事業に掲げております。そのために円滑に市民が利用しやすい公共交通ネットワークの再編ということも、しっかり環境基本計画に位置付けております。

そういうことで、どちらかと言うと、どちらもだということで、私どもがつくったサポーターズクラブはそれらのコミュニティの役員とか、沿線企業とか、それら個々が集まっていて、非常に意識の高い方々が、環境もちろん、公共交通利用に

ついても、両方で進めていくというかたちです。

BRTは第I期で500人乗っていますが、代替バスで1日100人です。500人ということは5倍の利用者ということで、いかに専用道路を活用した交通システムが効果的かということ、これから分析はしていきたいと考えております。以上です。

太田：ありがとうございました。大村さんのほうからお願いします。

大村：環境と意識の話が出ましたが、最初は、温暖化対策とおっしゃっていました。昔と違って、今は環境への取り組みは難しくなっているのです。昔は、大気汚染でも騒音でも環境問題が目に見えていました。今は、地球温暖化になって、目に見えづらくなっていて、それを温暖化に対する外部経済を内在化するのが税の発想で、これで目に見えていくということです。

今度、もう一つ大事なのは、この税で取ったものを対策につなげていくということなのです。今、私どもは、地方公共団体の都市の構造に対する取り組みが非常に大事だと思っております、この温暖化対策で出た税を使っていこうと考えています。

国土交通省さんと連携強力いたしまして、来年度に低炭素交通システム構築事業の要求をしております。これは、日立市さんや、富山市さんでもいろいろ取り組まれているような活動を、対策税を使って支援し、そこからまた経験を抽出して広げていくための知見を積み重ねていくことが非常に大事だと思っております。こういう面で、地方公共団体、あるいは地域の交通の担い手の方の取り組みをご支援していきたいと、私たちは考えております。

太田：ありがとうございました。いろいろな展開が期待できそうだということで、嬉しく思います。ぜひ会場からもご質問を受けたいということで、一人、二人受けて、それから、最終的な取りまとめに入りたいと思います。それでは、今までいろいろな議論をさせていただいたのですが、会場の方でご意見、ご質問のある方は手を挙げていただいて、所属をお願いします。

会場1：今日はどうもありがとうございます。2点コメントというか、意見として言わせていただきたいと思います。まず、1点目は、今日のメインテーマである、自動車、公共交通へのシフトという話の中で、パークアンドライドの話がもうちょっと出てもいいのかなと思いました。それは、もう先生方はご案内のとおり、日本の都市構造はヨーロッパと全く違って、非常に拡散しているということで、それを全て自動車から公共交通に移すのは無理だというのは自明だと思います。

そうすると、富山市さんがおっしゃっていましたがけれども、ある一定のエリアを

決めて、そこまでは皆さん、どんどん車で来てください、そこから公共交通に乗ってくださいという施策を進めるにあたっては、パークアンドライドは非常にいいです。実際、ヨーロッパに行くと、パークアンドライドを導入しているまちは非常にたくさんあります。

その議論をする際に、非常に問題になるのが、例えば、神戸のショッピングモールとか、中心市街地にある商店街さんだと思うのです。ずっと皆さんのディスカッションの中で、政府一丸となって、いろいろなステークホルダーでこの話を進めていきますと言っておられることですから、ぜひ商業をやっている方々も中に巻き込んで、パークアンドライドの話も進めていっていただけると、さらに目指しているものが実現できると感じました。それが1点でございます。

2点目は、モビリティ・マネジメントの中で、特に子どもに対するモビリティ・マネジメント教育が大事だということがあったかと思います。そこの関連で、ぜひこれも今後の議論の一つとしていただきたいと思うのが、電車やバスにベビーカーを持ち込むことの是非です。

地方の都市だけではなくて、東京においても、子どもができるまでは当然電車で行きます。ところが、子どもができるとベビーカーがどうしても手放せず、本当だったら電車で行けるところを、ベビーカーを持ち込むことに非常に抵抗を感じる、もしくは周りの目が厳しいので、車で行かざるを得ないということで、車生活に入ってしまうと、それがそのまま習慣化するがために、子どもが小学校、中学校になっても車の生活をしてしまうという例があると思います。ですので、ベビーカー問題は、地域の事情にもより、恐らく各事業者さんもオーケーのところと、駄目というところがあると思うので、今後ご議論いただけたらなと思います。

また、自転車の持ち込みについても、もちろん都市では無理なのですが、地方都市においては自分の自転車で駅まで行き、そのまま乗り、そこからまた自分の自転車で行くことができる、さらに公共交通シフトが進むと思っておりますので、ぜひ今後、取り組んでいただきたいと思います。

太田：ありがとうございます。ご意見ということで伺っておきたいと思います。そのほか、もしございましたら挙手願います。

会場2：1点だけお聞きしたいのですが、政策として、地域全体の公共交通のネットワークをつくるうえで、今は参入も撤退も自由、そして行政がコントロールしようと思っても、それは民間がやるということです。それを防ぐために、ヨーロッパでは運輸連合のようなかたちでやっています。公共交通を地域が主体になってやれる国全体としての仕組みづくりを検討して実施していかないと、事業者は事業者の戦略で進めます。ある事業者とこっちは違っていたとか、そのへんをなんとかしてほしいと

常に思っているのですが、何かご意見があればお聞きしたいと思います。

太田：加藤先生いかがでしょうか。

加藤：地域公共交通活性化・再生法改正案で、地域公共交通再編事業が出ていまして、事業者と自治体が合意できれば、そういうことができるという新しいスキームができました。

会場2：合意できるのですか。

加藤：はい。合意できればというところが大事なのですが、運輸連合もそうでした。自治体と事業者が合意してつくったものですから、合意なく無理やり買収とかをするわけにもいかないでしょう。そこで合意できないというのは、合意を強制的にさせるようなことまで望んでおられるのかもしれませんが、今の段階は一応そういうことです。

会場2：ある段階まで合意できても、ほかから参入するときに合意できない場合はどうするのですか。

加藤：その参入をするにあたって、法定協議会で協議するかたちになると聞いています。だから、地域公共交通活性化・再生法の改正は、今ある法定協議会はそういった機能を持つということで、非常に法定協議会のプレゼンスが重要になるという意味です。

太田：ありがとうございます。もう一人、お願いしましょうか。どうぞ。

会場3：国が今、交通計画とまちづくりの一体化をして、コンパクトシティという言葉がかなり出てきて、だいぶ昔からいわれているのですが、コンパクトというのは、どの程度までコンパクトにすればいいのかということが、数値的に分かればありがたいです。旭川市では半径5キロぐらいのところにほとんどの人口がいます。富山は、コンパクトといわれて、沿線のところに多少は住んでいるけれども、意外に結構拡散しています。どこまでコンパクトにするのかという目標が、どうも国は見えていないように思うのですが、どういう基準で出すかというのは、これから努力をしていただきたいというお願いです。

太田：はい。分かりました。まだ、いろいろあるかと思いますが、やはり時間がオーバー

しておりますので、今の質問を含めて、最終のコメントの中でパネリストの方にお答えいただければと思います。それでは島田さんからお願いします。

島田：先ほど、ベビーカーの話がございました。今回の「交通政策基本法」の中に、第17条において、妊産婦、乳幼児を同伴する者の円滑な移動というのを、今回法律として初めて規定をしました。現に今、ベビーカーの移動についての勉強会を、国土交通省の中でも進めています。いろいろ賛否両論がございますので、どうなるか分かりませんが、検討はしているということでございます。

それから、コンパクトシティの基準は国が一律に決めるべきではないかということですが、たぶんいろいろな歴史や地域の風土があると思いますので、これはなかなか難しいという印象を持っています。

いずれにしても、自治体なり、国なり、民間事業者が手を携えて、地域の交通事業をしっかりと守っていかねばなりません。今日は環境の話ですので、公共交通を使うことによって、なるべく環境負荷が少なくなるように、関係者がしっかり連携をすることが必要で、今回、交通基本計画をつくることで、地域でも計画をつくらうという機運が出てきてくれることを、われわれは一番望んでおります。

これから、ある意味、普及活動的に各自治体さんにわれわれ国の職員なりが押しかけて、交通に関する計画をつくってくれということ、恐らく、これから数年間かけて、うるさいと言われるぐらいやるのだらうと思っています。それによって、少しずつ地域で実際いろいろなことが出てきていただけることをご期待したいと思っております。

大村：私のほうからは、国際的貢献というお話をしたいと思っております。今日もいろいろプレゼンテーションがあったと思いますが、地域で公共交通を考えるときに、いろいろなメリットがあることが分かりました。これは途上国にとっては非常に大事な話です。途上国は今本当にモータリゼーションで、自動車が増えて、渋滞が起きて、大気汚染が起きて、大変なことになっています。彼らもこれをなんとかしなければいけないということがあるので、地域の交通体系を見直すことが非常に大事になってきます。特に途上国は今まさに発展しているときなので、今手を打たないと、自動車依存のかたちで何十年もロックインされてしまいます。今本当に変えてもらいたいのです。

私たちは、そういう視点を持っておりまして、今、日本でこういった取り組みや技術がありますので、こういうものを、もっとアジア諸国において議論をしていきたいと思っております。

その点で、国連の機関と一緒にあって、今、アジア諸国 24 カ国でアジア EST 地域フォーラムを進めております。去年は、富山市長にもおいでいただいて、バリ（イ

インドネシア)で会議をしたのですが、そういうところで、意見交換し、ぜひ、日本もそこに貢献して行って、アジア全体の都市に役立ってほしいです。

CO2 排出量も、わが国だけではなくて、どんどんほかの国が多くなっています。高齢化という話がありましたけれども、中国も高齢化しています。一人っ子政策がありますので、中国も高齢化です。ですから、日本のこういった取り組みを、ぜひ世界の市に伝えていくことで、私どももお手伝いさせていただいていることをご紹介申し上げました。ありがとうございました。

太田：ありがとうございました。グローバルな視点と途上国との関係で、今日はあまり議論をすることができなかったのですが、今日私は午前中に JICA の公共交通コロキウム の閉講式に出てきました。彼らは、日本はどのような経験を経て現在に至り、そこで公共交通がどうなったかに非常に興味を持っています。日本の地方都市の問題にも大変関心が高いということを実感しております。それでは、堀江さんお願いします。

堀江：先ほどのコンパクトシティの件は、島田参事官からもございましたけれども、一昨年末に「エコまち法（都市の低炭素化の促進に関する法律）」ができました。それでコンパクトシティという建設的な事例的なものも規定してございますので、そのあたりの法概要の部分をご参照いただければ、ある程度ご理解いただけると思っております。

私ども運輸部門の温暖化対策、エネルギー問題に関しましては、恐らく今年には温暖化やエネルギー問題についての、ある程度考え方を国民の皆さま方にお示しできるかと思っております。その中で、特に運輸、交通部門も非常に重要なファクターでございますので、それに基づいて、私どもとしては鋭意推進してまいりたいと思っております。

先ほど、日立市さまのプレゼンテーションで、特に市民の皆さま方の意識をお問い合わせさせていただきましたが、制度や仕組みができていても、温暖化や環境負荷低減は、最終的には人の意図、気持ちによってずっと続けていくということがないと、一過性のもので終わってしまうことを目の当たりにした事例がたくさんございます。

その意味で、行政だけではなくて、市民の方や、企業といったあらゆる主体が、自身の役割と責任の中で地球温暖化を防ぐという高い意識を持続させて進めていくことが非常に肝要かなと思っております。それが非常に難しいのですけれども、そういったことについても、特に自治体さまや、地域の皆さま方のご協力の下に進めていかれると思いますし、また、私どもも率先して、いろいろなところでご支援をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。以上です。

赤城：今日は本当にいろいろ勉強させていただいたのですが、取りあえず、地方都市である日立市は交通渋滞がひどく、これは環境に非常によろしくないので、できるだけ乗り換えていただきたいと考えております。

「交通政策基本法」につきましては、交通事業者が今疲弊している状況で、実際、今、日立市は、まちづくり協定を、交通事業者と行政で結ぶことを考えております。公共交通施策というのは、私はまちづくり施策だと思っています。地域住民、団地に、交通事業者も一緒に行って、どうしよう、ああしようとやっていると、共通の問題なので、地域が活性化し始めるのです。

例えば、パートナーシップの成功事例でいきますと、今まで落ち込んでいたのが、その団地については120%以上の利用促進になりました。そうすると、環境に対する意識も変わってきます。こういう草の根運動を、日立市は今、全部で6地区でやっています。現在は山側団地をやっていますが、これを全市的につなげていきたいと考えております。

例えば、パートナーシップは団地の住民だけではなくて、企業と交通事業者と行政のパートナーシップ、役割分担をしっかりと進めていきます。その皮切りとして、3月に交通事業者とまちづくり協定を結ぼうと思っています。この協定というのは、交通事業の責務、市の責務を明確にして、それぞれ頑張りましょうと考えております。これは、先駆的な事例になるかどうかは分かりませんが、今回の「交通政策基本法」をじっくり注視しながら、今後も日立市は進めていきたいと思っております。以上でございます。

加藤：本来こういう会ですと、やる気になるというコメントをしなければいけないのですが、私は、正直言って暗い気持ちでいます。

今日解決したかったのは、「交通政策基本法」ができることで、現場でどれだけやる気が出るかや、「実際こういうことができるよ」ということを示せるかを確認したかったので、そこに期待しているわけです。それに対しての明確なお答えはいただいていないと思っています。

平成19年に「地域公共交通活性化・再生法」ができ、平成20年から平成22年の間、活性化・再生総合事業ができて、そのお金があることによって、連携計画を全国で500を超える自治体がつくりました。確かに最初はお金をもらったからやったということも結構ありましたけれども、いろいろ議論をする中で、交通はこんなに大事なものだということで、今もすごく活発に活動されているところがあります。

一方で、これはきちんとしたやり方を採らなかったことが原因だと思っているのですが、結局、お金がもらえなくなったら、もらえないからやめるみたいのところ

が結構あるわけです。

その轍を踏んでほしくないのです。つまり、国が法律をつくったから、国が助けてくれると思ってしまいます。この法律のほとんどは、国がなんとかすると書いてあって、自治体はなんとかしてほしいとなります。

地方分権でもあるので、自治体をそんなに縛ることもできません。国がやると法律で書いてあるのなら、この分権社会であれば、地方に強制するべきではないと思いますが、本当に日本中で交通を便利にするということであれば、もっと国が積極的に関与してやるべきです。

しかしながら、そうではない法律体系になっていますから、国としては地域にどれだけやる気を出してもらおうかということ、営業活動をするなり、補助や支援制度をつくってやらなければいけないのかもしれませんが、その核となるのは自治体ではなく法定協議会であると考えます。

先ほど商業事業者の話も出しましたが、私は商業事業者と一緒にパークアンドライドをやるとか、バスを走らせるというプロジェクトを何個もやってきました。それを法定協議会化して、その中で仕事もやってきました。そういうことを今、私が申し上げると、そんなことができるんですかと考える方、あるいは意味が分からないという方もたくさんいるでしょう。

つまり、皆さんは、「地域公共交通活性化・再生法」も「交通政策基本法」も天から与えられたものと考えていて、実際にその与えられたものをどうやって活用するかというところまで頭が行っていないのではないですか。誰も助けてはくれません。法律はできたけれど、それを隅々まで読み、理解して、自分がどうやったら使えるかというところまで落とさないと、何もできないのです。

そのためには、例えば、協議会できちんと話し合う、あるいはただ単にお金を配るだけではない人材育成や、法定協議会などでセミナーをやる必要があります。あるいは、今、全国的に困っているのは、運営において事務局機能が弱いとか、モニタリングが弱いということがあるので、運営の補助を出すよりも、モニタリングや協議会の事務局をきちんとつくる補助を出したほうが、意味があるかもしれません。それは現場で仕事をしていれば全部分かることです。そういうことがまだきちんとできていないと思っています。

だから、本日私が観客席にいたら、法律はできたけれども、これから何をやってもらえるかが分からないからつらいと感じるでしょう。

本当に現場で生きる法律にしていくためには、本当に一所懸命取り組む必要があります。私もそのためにやれることはやりますので、ぜひ協力していただきながら、魂のこもった制度づくりに力を貸していただけるといいと切に願っています。

太田：ありがとうございます。いろいろな議論をさせていただきましたが、新しい法律

に期待しながら、やはり具体的な進め方について、もっともっといろいろな工夫があり得るのではないかという大きな方向が出たと思います。

一つは国の、これからの行政計画をつくる中で、今日のいろいろなご意見も反映させていただきたいです。私の印象は、加藤先生もおっしゃっていましたように、自治体自身が当事者意識を持って交通のことを扱うかたちに、だんだんなくなってどうしようもないということです。自らの問題だということです。

私は豊田市をいろいろお手伝いしていますが、持続可能な交通まちづくりという言い方で、まちづくりと一体的な交通整備で、今までハードの交通マスタープランの議論はいろいろしてきました。これは、パーソントリップ調査とか、そういうものがある一定規模以上のもものでは、ハード面である程度やっておりますが、ハードだけではどうしようもないのです。ソフトと合わせた総合的なまちづくりが、いよいよ「交通政策基本法」の下で、計画を自治体が当事者意識を持ってやるとなれば、交通手段では、私は徒歩と自転車が一番大事だと思っています。そこをサポートする意味で、公共交通があり、車があるといった種類でのコンパクトシティという議論かと思っています。

コンパクトシティが市街地全体を指すというよりは、それぞれの拠点ごとに、昔の近隣住区という考え方が都市計画でございます。徒歩10分圏ぐらいで日常生活がまとまるような区画があちこちにできて、それを結ぶのが公共交通だという、そんな種類の考え方もあり得ると思います。これはそれぞれの地域でいろいろ考えていかなければいけません。

いずれにしても、交通だけを考えても駄目だということが、今日はよく分かったと思いますので、まちづくりと考える。しかもその交通もべつに公共交通だけではありません。自動車をどう使うか、使わせないかということも含めて考えなければいけません。そうなりますと、健康等の関係その他から、徒歩、自転車をきちんと見直して、まちづくり全体の中でやるということを、ぜひそれぞれの地域で頑張っていたいただきたいです。そういう意味で、私もかなりこれからの展開を期待しております。

そういうことで、大変短い時間でしたが、新しい法律が出てきたばかりですので、これからもこの政策の中身の動きを皆さん注視していただくとともに、皆さんのほうから、いろいろなご意見等を関係者にも伝えていただければと思います。

今日はどうもありがとうございました。