

1. 報告

「運輸部門の地球温暖化対策と環境的に持続可能な交通（E S T）の現状について」

北陸信越運輸局交通環境部環境課長 佐々木 紀彦

ただいまご紹介いただきました、北陸信越運輸局交通環境部の佐々木でございます。私からは地球温暖化の原因となっているCO₂の排出ガスの現状、それに対する国土交通省の対策、それから、E S Tについて、かいつまんでお話をさせていただきたいと思っております。

最初は、現状の確認ということで、資料を付けさせていただきました。2005年から京都議定書目標達成計画が始まっております。それから来年度から京都議定書の約束期間に入るということで、現在は大変重要な時期と認識しております。次に、地球温暖化の原因となるCO₂の排出量の現状であります。1990年に比べまして、2005年度の確定値になりますが、量にして約1億トン、率にして7.8%のCO₂排出量が増加しております。京都メカニズム、それから森林吸収対策という部門を控除したとしても、率にして約8.4%量にして約1億トンの削減が必要になるということになります。日本人は一人1年間約10トンのCO₂を排出しておりますので、これは、1千万人分のCO₂の削減に相当しておる訳でありまして、非常に厳しい量の削減を迫られているなど認識しております。

次が各部門別に見た排出量であります。一番削減が進んでいるのが産業部門で、5.5%減。それから運輸部門では、18.1%増、あと業務その他部門が44.6%増、家庭が36.7%増、こういう状況になっております。運輸部門は率的には増加していますが、後700万トン減らすことで目達計画が達成できるということで、一番目達計画に近い位置にいますと言われております。産業部門は、率・量共にもっと削減していかなければならない訳ですが、ここはこことしても、一番やらなきゃいけないのは、伸びが大きい業務その他部門、家庭部門といったところであり、この増加分をどう減らしていくかがこれからの大きな課題となっております。

これは運輸部門におけるCO₂の排出量を見たものであります。1997年からその他輸送機関（バスとかタクシーとか航空とか）、それから貨物自動車、これらが減少傾向にあります。2001年からは乗用車を含めた運輸部門全体としての排出量が減少しております。2005年度の排出量は2億5,700万トンということで、あと700万トンと減らすことが必要な訳ですが、大変なのはこの自家用乗用車の増加量でありまして、運輸部門についても自家用自動車からの排出量を減らしていかなければ対策としては進まない、ということになります。

これは、運輸部門として進めている対策であります。ソフト施策と、それからハード施策があります。ソフト施策では、走行形態の環境配慮化ということで、例えばエコドライブの導入とか、EMSの導入とか、それから、交通流対策でのE T Cの導入の促進も入ってきます。ハード施策としては、自動車単体対策といたしまして、トップランナー方式による排出量の削減を進めております。また、道路整備を含めた各種の施設を整備して、例

えば車のスピードをできるだけ下げないようなかたちにして、その車からのCO₂の排出量を減らすような施策を進めております。

それから、物流の効率化としまして、グリーンパートナー方式による物流効率化、それから、使用自動車の大型化、積載率の向上等による大型車対策なんかも行ってまして、全体として自動車輸送の効率の向上を図ってCO₂の削減対策を行っております。

この資料は、今話したことと同じような内容になりますけども、エコドライブ、それから大型トラックに対する速度制限、クリーンエネルギー自動車、バイオマス由来の燃料の導入による削減、これらを行ってCO₂の削減を図っておるということでもあります。

国土交通省としては、今お話申し上げましたような、ここにあります施策を行うことにより全体としてCO₂排出量を低減のするということで、諸施策を進めているところであります。

その結果としてどうなるかが、この表であります。国土交通省の交通政策審議会環境部会のほうで取りまとめた予想です。現行対策が進んだケースと進まないケースとに分けておりますが、対策が進んだ場合には目達計画を達成出来ますが、進まない場合には達成出来ないと予想しております。現時点で対策が進んでいるケースは、トップランナー方式による自動車の導入、それから大型車の速度制限の抑制、そういうものが目達計画より進んでおります。進んでいないケースでは、アイドリングストップ車、バイオマス原料による燃料の導入が進んでおりません。こういう状況ですので、目達計画に規定されている10年度に2億5,000万トンのCO₂排出量を達成するためには、今お話ししたような各種施策をより積極的に進めていく必要がある、ということでもあります。

また、今の国全体でやっている政策も含めての話になりますけれども、中環審、産構審、環境合同部会の中間報告の中で公表されている内容では、京都議定書で約束している6%削減に1.5%から2.7%足りず、目標の達成は非常に厳しい状況にあるとされております。

IPCCの第4次評価報告書によりますと、世界中で1990年レベルの50%以下にCO₂排出削減をする必要があるとされております。その際、日本とすればそれ以上、60%か80%以上求められる、ということでありまして、現在の京都議定書を達成したとしても、さらなる高いハードルが待ち受けているということとであります。

次に、ESTの話に入ります。OECDは経済関係の政策をいろいろやってきているわけですが、そのOECDが新しい政策ビジョンとして提唱したのがESTという考え方でして、再生速度を上回らない速度で再利用可能なシステムをつくっていくというものであります。

このOECDの報告を見ていきますと、CO₂とか騒音だとか、それからNO_x、PM、そういういろんなものを削減しなければならないと言っておるわけですが、CO₂に関して言えば、やっぱり60%から70%減らさないとならないと言っている訳でして、さっきの申し上げたIPCCの話と同じようなことがここでも言われております。

1990年比で50%削減っていうことになるわけですが、これと同じようなCO₂排

出量であった時期を見ても、日本でいえば昭和 35 年から 40 年ぐらいの社会がそう時期にあたると思います。私は東北地方の生まれなんですけど、ストーブは薪ストーブ、交通機関っていうのは自家用車がようやく入り始めたばかり。それから、公共交通機関っていうのは、バスと鉄道しかなくて、バスも 15 分に 1 回の割で、しかも、いつも満杯状況。もちろんエアコンとかないわけですけども、そういう環境の中で昭和 35 年から 40 年頃は暮らしていました。今、こういうことをやろう、そのレベルに現在の生活レベルを低下させていこうとしても、非常に難しいのかなと、そう思っております。そういう厳しい話もあるがこれからポスト京都議定書へ向かってやっていかなければいけない。現在の目標を達成した上で今の 50%以上削減へと、取り組んでいかなきゃいけない、そういうことになります。当然、今言った昭和 35 年、40 年の生活レベルへ逆戻りするっていうことは無理な訳でありまして、そのためにはいくつかの技術革新をやらなきゃいけない。我々として、それに向かって努力して行かなければならないと思っております。

このESTにつきましては地方自治体さん、いろいろ力を尽くされているわけです。

添付されている資料は、各地の取り組み状況になります。時間がなく、また、細かく承知している訳ではないので、参考としてご覧いただきたいと思っております。

このようなことを、今まで国としてはESTモデル事業として、NEDO の補助を活用して取り組んで来た訳です。しかし、関係省庁による集中的な支援といっても目に見える訳ではない、調査費だけでなく事業に対する支援が欲しいといった、ここに掲載されているような要望がでて来ました。また、使い勝手の良い補助金が欲しいといった要望もありまして、同じ石特ではありますが、今までの NEDO から環境省のを活用しようということが出てきたのが新しい「低炭素地域づくり面的対策推進事業」という補助制度であります。

これは、今までの EST だけでなく、それからMMの推進についても補助していきましよう。公共交通機関利用の普及・促進、それからこれですね、自家用車からのバスへの転換事業といった従来の補助ないものについて補助していこうと、こういう制度になりました。今までの NEDO の補助金に比べれば格段広い範囲で使えるようになっております。

これがこの補助制度のスキームでありまして、地球温暖化対策地域協議会で取りまとめたものを、まず地方運輸局を通じて国交省へ申請する。そして、国交省の認定を受けたうえで環境省へ申請するということになっています。中身的には、プランニング事業とマネジメント・ハード事業という 2 つの事業になっています。プランニング事業というのは EST とか、実証実験とかのソフト事業に対する支援で、実施主体は、これは民間事業者等ということになっております。等というのがついていますが、これは、環境省が契約したのコンサルを使って自治体が事業を実施するということになっております。マネジメント・ハードは自家用バスやバスロケーションシステムといったハードな部分の導入事業ということで、これは民間事業者が行うことになっております。

それから、あと国交省の中ではこれと別にしまして、活性化再生法っていうのもできておりまして、そちらは 30 億あります。両方合わせて 50 億となりますが、これで漸く、こ

ういう地域のE S Tといいますか、自治体の環境施策の推進に役立てる補助金メニューがそろってきたのかなあというふうに思っております。

非常に雑ばくな話で申し訳ございませんでしたけども、国土交通省の施策とE S Tを簡単にご説明をさせていただきました。

2. 講演①

「モビリティ・マネジメントのはじめ方とつづけ方」

大阪大学大学院工学研究科ビジネスエンジニアリング専攻准教授 松村 暢彦

こんにちは。大阪大学の松村と申します。この道に入りまして15年ぐらいたちます。私が助手のころは、交通需要マネジメントを研究テーマにやってきました。パーク&バスライド、パーク&ライド、それから時差出勤などの効果測定をシミュレーションでやってきたという半生を歩んできました。

そういうことをやっている中で、TDM というものの限界っていいんでしょうか、いくら行政が公共交通を使いやすくするとか、それから自動車から公共交通に乗り換えてもらおうという政策をうったとしても、実際利用されている方々が意識しているかどうかというのが、甚だ怪しいなあということを思っていました。

ある研究会で、偉い先生がこうおっしゃったんですね。「TDM、TDM と言うけれども、松村君はどう考えているのだ。TDM と言うからには、潜在需要までマネジメントしなきゃいけないよ。」ということ言われたんですね。その当時、まじめにそのことについて考えて私は、「そんなの無理やなあ」と感じました。地方公共団体が住民の方々の潜在需要までコントロールしていくっていうのは、「これはもう無理や」というふうなこと考えたときに、じゃあ本当の潜在需要をコントロールできるのは誰かと思うと、やはり移動されている自分自身じゃないかということを考えまして、それからモビリティ・マネジメントというような施策はどうかを検討し始めました。それが2000年ぐらいですから、まだモビリティ・マネジメントというものが世に出てまだ6年、7年というぐらいのことです。

今日は、まず「モビリティ・マネジメントとは」というお話を簡単にさせていただきまして、その後、はじめ方とつづけ方というふうな話にしたいと思います。ただ、つづけ方というとなんとなくダラダラと続けたらええんかというふうなこともありますので、少し育て方という点に重点をおきながらお話をしたいと思います。

MMの背景には、先ほどご説明があったように、環境問題の深刻化、運輸部門の関与、それから国交省の中でもコミュニケーション型行政というふうなことが言われ続けていることがあります。それからNPO活動が活発になってきまして、いろいろ市民で活動されている事例が増えてきたことを受けまして、MMというような考え方が浸透してきたように思います。

では「MMって何だろうか」ということなのですが、最初に横田部長からご紹介ありましたように、一人ひとりのモビリティが、社会の個人にも望ましい方向に自発的に変化をすることを促すコミュニケーションを中心とした交通施策という、仰々しい定義をしています。イメージ的には、環境家計簿を想像してもらえると、だいたい近いかなあと思います。

その環境家計簿で、例えば省エネということですね、冷蔵庫の開閉回数減らしましょう

というのであれば、単に冷蔵庫の開閉の回数を減らすということだけですから、かなりイメージをしやすいのです。しかし、車からバスに乗り換えるといったときには、様々なハードルがあります。実際に乗り換えてみようと思うと、自分の最寄りのバス停はどこだとか、頻度はどのくらいあるとか、料金はいくらとか、そういうふうな情報をいちいち自分で取得した上でそれで乗り換えるか乗り換えないのかを考えなければなりません。その部分を支援しようというのが、MMの近い考え方ということです。

その支援の仕方というのが、単に時刻表や地図をお配りするというふうな方法もあれば、少し工夫をこらして、最初にアンケートを行って、それに基づいてアドバイスをしてあげるというような方法もあります。そうすると、「あなたはCO₂これくらい出していますよ。そのうち車が占める割合が80%くらいになりますね。それでしたら、あなたのこの部分をバスに乗り換えたらどうでしょうか。ついては、時刻表はこれを使ってください。」というようなアドバイスをしてあげることができます。より手が込んでくると、先に現状のアンケートをお伺いして、コミュニケーションした後に、「実際にどういうふうな行動をされましたか」ということを再度お聞きして、「これくらいよくなりましたね」ということを再度コミュニケーションしてあげる方法もあります。これをトラベル・フィードバック・アプローチ、TFPと呼んでおります。

こういうような非常に手の込んだ方法のものもありますけど、実施されているのは、ワンショットTFPと言われるものが多いと思います。もしくは、通勤者の視点に立ち、ホームページを介してTFPをやっていくという、そのどちらかのタイプのMMが最近はやが普及しています。

様々なかたちで人は移動しますので、その移動するポイントポイントで、コミュニケーションをとっていくことができます。住民を対象にしたようなMM、職場や学校教育という場で「公共交通はこういうふうに大切なのですよ。実際公共交通使うにはこうしたらいいのですよ。」という情報をいろいろな場所で提供していくというような方法です。どれくらい効果あるのかということで、ここ5年くらいの間に、様々なかたちで報告されています。その結果、おおよそ公共交通利用が30%くらい増えて、自動車利用が10%減るという効果が得られています。ただし、これはこれまで大都市圏でされている事例が多いですので、すべての地域で効果が当てはまるという数字ではかならずしもございません。しかし、公共交通がある限りにおいては、きちんと情報をお伝えするということが、公共交通の利用が増え、さらにはCO₂の排出量が減る効果はあるということです。

では、「MMってどうしたらええねん」ということなのですけども、パーク&ライドであれば、その形をまねればいいのです。郊外に駐車場を設けてあげて、そこにバスを用意して、パーク&バスライドするというふうなことをすれば、「パーク&バスライドできました。」というかたちになるのですけども、MMというのは、非常にやっかいです。単にTFPの形をまねれば、それでその場所に応じたMMなるかっていうと、少しあやしいのです。

「MMの極意はなんやねん」ということなのですが、2つあげられます。1つは、「豊かな

社会像を考える」ことがあげられます。これがないとなかなか一般の方々に自動車利用から公共交通にということを行うには、非常に難しいのです。環境だけではやはり心に響く人と響かない人がいますし、その地域に応じた豊かな社会ってというのはどういうものなのかということを考えてもらうことを、まず地方の行政マンの方にさせていただきたいと思えます。

ここで一般的な話をしたいと思えます。自動車に依存した社会のしっぺ返してというのはやっぱりあるというのですね。これも最初のお話にあったとおりです。これはいつも小学校5年生に向かってする話とほぼ似ていますけども、「イオンに早く行きたいなあ」というふうに思って、何をを使うか考えると、「車なら早いなあ」と思って車を使うのですね。そういう人が自分一人だけだったら早いのですけれども、こういった人たちがたくさんいたらどうなるかという、当然道混んでいますね、そうすると遅くなってしまいますね。結局、早くつこうと思ったにもかかわらず、遅くなってしまうこともあるということで、一般的には渋滞となります。こういうジレンマに相当するような話ってというのは、禁酒なんかもそうですね。もうお酒やめよう、やめよう、と、ついつい誘われると行ってしまったりか、ダイエットもそうですね。そういうふうな私たちで、全部自分に跳ね返ってくるのであればいいのですけども、渋滞の問題は、社会全体に影響を与えるというふうなことで、社会的ジレンマと言います。社会の問題ですから、みんなで解決していく必要があるということです。

この社会的ジレンマを解決する方法として、1つは、これまでやってきたような公共交通機関を便利にするというふうなやり方もあれば、それともう1つは、MMといったような私たちで、コミュニケーションをとっていく方法があります。渋滞問題だけではなく、車を使うことで余計なCO₂がたくさん出てくるという話になれば、地球温暖化ということもなりますし、それから、排気ガスが出るという話になれば、地域の環境問題にもつながるということです。さらには、車を使うというようになるという背後には、電車・バスを使わなくなるということがありますので、そうすると電車・バスが不便になっていくということです。自分たちが使わなくなるとだんだん、だんだんバスの便数が減ったりとか、そうすると近い将来には路線が廃止になったりとかするということです。それが悪循環をもたらすということですね。そこに高齢化社会がやってくると、自動車をあきらめざるを得ないという方にとっては、不便な電車、バスしか使えなくなってしまうということになりまして、移動の不公平の問題も起きてくるということです。ということで、渋滞問題や地球環境問題、地域環境問題、移動の不公平、それから交通事故の問題もそうですね。さらには、健康問題ですね。欧米諸国では今、肥満の原因は車だということが言われています。国家プロジェクトとして、車から公共交通に、歩く、自転車という動きが始まっています。これらはみんな社会的ジレンマなんですね。みんなこういうふうな社会がいいと思っていないのですね。それぞれ個人個人、心の響くところ違うわけですから、適切に情報を提供していくということが必要になってくるわけです。そもそもは、最初になんとはなしに使

った、早く着こうと思ったという、このほんのちょっとした思いが、もしかすると非常に大きな問題につながっていくかもしれないということに基づけば、少しは車を見直すきっかけにもなるのじゃないかと思います。

そこで登場するのが公共交通です。いつも公共交通の3つの機能と3つの役割という話をします。公共交通には場所と場所をつなぐ機能があります。それは駅と買い物施設、駅と市役所をつなぐというような機能がありますので、そこはたくさん人が移動します。つまり大量輸送機関です。この文脈において渋滞の緩和や環境の改善といった面に役に立つといいますね。それ以外には、人と場所をつなぐという効果も公共交通にはありますね。ある人が病院に行きたい、そういうふうな希望をかなえるための交通手段として公共交通があるのです。そういう意味では福祉機関という役割もあるといえます。それともう1つは、人と人をつなぐのですよということです。公共交通機関の中には、見ず知らずの人たちが、ある一定の時間、ある一定の空間の中で、閉じ込められるわけですね。その中でその個人と社会の付き合い方っていいでしょうか、その場の雰囲気を読んだりとか、その規範を読んだりとかするような協力的な効果っていうのがあるはずなのですね。ですので、公共交通機関は、教育機関としての役割があります。公共交通は、これらの役割があるからこそ、その地方行政が支援するようなことができるのだというふうに考えています。

それともう1つ、極意ということであると、相手の立場から考えるというのです。情報をもたらした人の側ですね。考えたときに、今の公共交通はどうなのか、どんな情報がほしいのかっていうふうなことを考えてみようと思います。その1つは、自動車以外の交通手段があるかですね。もしバスがなければ自転車であったりとか、コミュニティバスということもあるかもしれません。それから、自動車以外の情報が、きちんと伝わっているのかどうかですね。そういうふうなことを考えていただきたいと思います。

結局、MMはおせっかいする。他人が別に考えていないことをちょっと考えてくださいよというふうなことで、いろんな方にもっていくわけです。非常にMMはおせっかいな交通政策です。そういうことを念頭におきながら、相手の立場からMMを実施していくことを考えると、結局どうということになるでしょう。小学校でよくした「いつどこで誰がどうしたとか」と同じです。適切な人に、適切なときに、適切な場所で、適切なものを、適切な方法で、提供すればいいのですね。それぞれの場所において、住居であったり、職場であったり、それから学校という場はあるのです。考える要素としてはたぶん「人」と「場所」と「時」と「もの」と「方法」に帰着するんじゃないかなあというふうに思います。

こうことを考えると、MMは事例の数だけやり方があるんだろうと思います。ですから、これがMMだというのは、バリエーションが非常に幅広いんだろうと考えています。

その1つの事例としてあげておきたいのが、転入者を対象者にしたMMです。大学のあたる近くの地方公共団体、吹田市でやった事例です。何で転入者ということなのですが、これは新しい生活を始めるといったときにはいろんな情報集めますね。買い物どこに行くねんとか、それから散髪はどこでするとか、銀行のキャッシュコーナーどこにあるとか、そ

ういう情報いろいろ集めます。そのいろいろ集めるときに、公共交通の情報もきちんと与えてあげると、その後の生活が変わっていくんじゃないかなということ考えた次第です。これは、私が学生のとときに箕面市に引っ越したのですが、その当時、1990年に分別回収を箕面市さんが始めてはったんですね。そのときに、転入届を持っていくと、窓口でかごを2つ渡されまして、青いかごと緑のかごがあるんですね。青いかごのほうにびんを入れてください、緑のかごのほうには缶を入れてくださいということでもらったんですね。それで、そういうものが分別回収かと思ったのです。それ以降やるようになったのですけれども、それまで全然意識にもなかったようなことが、転入をきっかけに始まった経験があったので、きっとMMにも応用できるんじゃないかなと思ってチャレンジしたものです。

それともう1つの理由は、その場所での車利用がまだ習慣化していないんですね。習慣って非常に怖いもので、何も考えずに車に乗るようになってしまいます。

つまり、話を聞く耳と柔軟に考える頭を持っているのは、たぶん転入者にあたるんじゃないかなと思います。

先ほどの方程式でいくと、転入者の方に、転入したてのときに、転入届の窓口でそのときに地図であったり生活情報であったり時刻表っていうものをお渡しすれば、手渡しでお渡しすれば何らか変わる可能性があるんじゃないかなということで実験をしました。実際は、バス停ごとにプリントアウトできるような時刻表があればいいんですけども、吹田市ではこういうふうなものがなかったので、ホームページからダウンロードして、全部プリントアウトして配るという手間をしました。それから、こういう交通マップをつくりました。2001年当時こういうふうななんてことない地図なんですけども、バス停がはっきり書いてあって、バスの路線がある、つまり自分の最寄りのバス停が分かるというような地図がなくて、このような地図を用意してあげて配ってみると役立つんじゃないかなあと思っていました。

制御群というのは情報提供していない方が、単にアンケートを淡々と3年間行ったということです。統制群は若干バスの利用頻度が減少気味になっています。情報提供してあげると、50%以上利用が増えるということですから、最初に捕まえておくとその後、その公共交通の利用者としての可能性があるだろうということです。この効果自体は、場所の公共交通のサービスレベルに応じますけれども、ただ言えることは、最初に捕まえることで非常に効果的になるということは、公共交通サービスレベルいかに問わず有効な考え方であると思います。こういうのがおおよそのMMのイメージです。

では実際こういうふうなMMを始めてみようということなんですけども、これもいろいろなパターンがあって、ここで網羅するっていうのは難しいかと思うのですけども、いくつかのパターンがあります。

1つは、小さく始めてみるということです。これは関西のほうでモビリティ・マネジメントの始まった事例は、ほとんどこのパターンですね。課の中でなんか始めてみましょうっていうのがたいいていこのパターンです。それからもう1つは、地域環境が変わるタイミ

ングがあるときに行うということと、それとプロジェクトにのってみるということですね。お誘いがあったときにのってみるということです。それと、種類は違うのですけれども、出前講座があるという場合があるのかなと思います。

小さく始めてみるということなんですけども、まず1つは、実際マテリアルがあるかどうかというのを調べてみてください。1つ重要なマテリアルは地図だと思うのですね。公共交通の情報っていいでしょうか、バス停や路線がのっているような地図があるかないかっていうのが、これかなりMMの効果の成否を左右します。役所で入手できるような地図っていうのがたくさんあります。公園地図であったり史跡の地図、観光マップであったりとか、郊外のマップであったりとか、福祉のマップであったりとか、たくさんありますけども、ただ、これをいろいろ集めてみても、バス停が載っているような地図っていうのは極めて少ないのですね。しかもいろんな縮尺で書いてあったりとかしますので、なかなか使えるような地図がないですけども、もしも使えるような地図があればチャンスですね。その地図を転入の窓口で使ってみることをやってみると、それで立派なMMになります。ですので、役所で入手できる地図を調べてみるというんじゃないかなと思います。

それと、業務でアンケート調査やる。交通に関するアンケート調査といったときに、そこにTFP的なものを入れるパターンもあります。そういうものがある場合には、業務内容のアンケート調査を使えばいいでしょうし、それから市制モニターアンケートは、たぶんどこの市さんでもされていると思います。そういう中にMMを入れてみるということもあるんじゃないかなあと思います。

それともう1つは、地域環境が変わるタイミングがあるのですね。新しい交通手段ができるということです。コミュニティバスが走りだすとか、それから新しい路線が開通するといったときに合わせて、公共交通の情報をきっちりお届けするというふうな場合があるのだらうと思います。これはもう一大チャンスですね。こういう機会がなかなかその地域においては無いので、最初のときにMMをカバーしているということが重要だらうと思います。開通を控えるといろんな業務が立て込んできて、忙しいのは非常によく分かるのですけども、そのときに併せてMMのことも少し考えておくのが重要ではなからうかと思えます。

それと、大規模アンケート調査例にすると、パーソントリップ調査があるという場合ですね。このときも福井都市圏で実際に事例はありますけれども、パーソントリップ調査の付帯調査を使っていくということもあるだらうと思います。

それから、開発があるときですね。新しい住宅開発があったりとか、工場が来たりとか、それからショッピングセンターができたり。こういうときに併せて公共交通がどういう情報があるのかっていうようなことを調べて、その対象者に対してお配りするというのもあるだらうと思います。こういう事例も各地でございます。

それから、プロジェクトにのっかってみるのですね。今日お集まりの方々、たぶんEST事業に非常に関心をお持ちだと思います。こういうEST事業にのってみるということ

もお勧めしますし、その場合に汎用的なツールがある場合ですね、こういうのはホームページを使っていろんなTFPのプログラムっていうのが今ございます。それを使えば通勤者に対してすれば、MMが手軽にできるということでございます。

さらには、横の連携の情報って書いてありますけども、通勤者MMが最近出ています。これは、事業者で独自に通勤者対策として事業者が公共交通機関に変わってもらう。その効果を環境報告書に載せるというふうなことが、広がりつつあります。そういう横の連携がある場合、地方公共団体が音頭をとってあげて、つないであげるというようなやり方もあるんじゃないかなというふうに思います。特に最近は、この効果が大きいということが注目されておりまして、通勤者MMの事例が増えていくんじゃないかなと思います。

あとは出前授業型があるというんですね。これはもうあまり時間がないのでお話しませんが、自治体が学校教育に関与するので、いろんな価値があると思うんですね。小学校で総合学習の時間が削減はされますけどもまだございます。それを使って、環境から地域を考えるということがあります。そのテーマに公共交通なりその地域の交通を考えてもらうということもあります。その1つの方法としては、出前講座を使う場合もあれば、その先生方の方つてを使う場合もあれば、こういうふうなE S T事業の中のプロジェクトで使っていくということもあります。出前講座で学校から依頼があればそれにお応えするというふうなかたちになりますが、このポイントは、その出前講座のメニューの中に、こういうようなMM的な要素っていうのを書いておくっていうのが重要ですね。例えば、兵庫県では、あるプログラム用意しておりまして、その中にMMが入っております。もう1つは「つて型」ということで、教員の方々と仲良くなるということですね。行政の方が日頃から仲良くなっておくと、学校のほうに電話されて、出前講座をお願いするというのもあるかと思いますが。私自身は、ある教員の方々と仲良くなって研究会をやっていくうちに、学校教育の中で交通を題材にしたプログラムができるんちゃうかということで、いろいろつくった経緯があります。このつて型っていうのも捨て難いと思います。良い出会いとか、付き合いを継続していくことが重要ではないかなと思います。それともう1つは、プロジェクト型ですね。プロジェクトつくってきたっていう場合に、学校教育でどうしようかっていうのはたいていこのパターンになろうかと思いますが。これは非常に手間がかかります。行政機関が教育委員会に依頼して、教育委員会から小学校に依頼、紹介を経て、その中で手を挙げてもらったなら、行政機関に連絡が来て、じゃあっていうことで小学校に提案して行って、その学校からこんなんでお願いしますというかたちで、その場合に交通事業者さんに協力依頼をして、一緒に出前講座しましょうというように、ぐるぐる、ぐるぐる回るんですね。ですので、時間がかかるので、早め早めにコンタクトっていうのが重要かと思うんです。1つの例として、京都府久御山町という町がございます。町の中には鉄道駅がなくて、公共交通はバスのみというようなところです。久御山町さんもコミュニティバスを走らせておりまして、コミュニティバスの条件があんまり良くなく、空気を運んでいるのかということが議会の質疑が出るような場所です。そんなところの都市計画課

が、なんとかしたいといふうなことで、京都府のE S T事業の中で手を挙げられまして、学校教育と一緒にやっていくことをされた事例です。導入は国語の「森林のおくりもの」から入りまして、公共交通、コミュニティバスの説明をして乗車体験しました。その後、私の授業をして、発表会をしました。単純な流れですけれども、これでも15時間かかるのですね。学校教育で15時間とっていきのがかなりの労力がかかります。ですので、これくらいできるやろうと思うような量のだいたい倍から3倍ぐらいの時間を考えておけば、小学校には受け入れられるような時間数になるのかなあとと思います。

始め方のいくつかのパターンと書いてありますけれども、まずは小さく始めてみると。そのためには、入手できる地図を調べてみましょうということです。それから、地域が変わるようなタイミングがありますね。そのチャンスを逃さない。いったんチャンスを逃してしまうと、もうそこに集まるような人も、公共交通という選択肢はもうなくなっちゃうので、最初が肝心だということです。それから、プロジェクトへののってみたいということ。これは案ずるよりも産むが安しという場合が多いんじゃないかなあと私の身の回りの行政の方を見ていると思います。出前講座をやるという場合には、学校の現場がやっぱりおもしろいですね。子どもたちっていうのは、非常に正直なので、その公共交通についていろいろな機会を設けたり、時間を費やしてあげると、目の色が変わってきます。非常に学校の現場はおもしろい場所だと思います。

3点目の話で、モビリティ・マネジメントの育て方です。いったん地方公共団体の方が始めた場合に、いつも議論になるのが、いつまでするねんっていう話ですね。最終的には地方行政がずっと面倒見ていくっていうのは、たぶん難しいと思うのです。それをいろんな方に渡していくというふうなことになろうかと思うのです。1つの方向は、交通事業者に渡していく、もう1つは、学校教育に渡していく、さらにもう1つは、地域の住民の方に渡していくというかたちになって、最後、残りの部分っていうのを行政が面倒みていくかたちになろうかと思っています。

じゃあ、それを渡していく際に、いろんな留意点があるんじゃないかなあと思うのです。渡していくについても、最初はやっぱり広げていくときに行政計画の中に位置付けてあげることによって、MMが全庁的に、全役所的に認知されるということもありませんし、それから大きく育てるときにはプロジェクトをとってみたいということもあれば、いろんな人を巻き込んでいくには、効果を測定する、集計的な効果を出すということも必要な場面もあるでしょう。そして、最後一番重要だと思うのですが、担い手を育てるということも重要かと思っています。行政計画に位置付けるには、京都府の事例が一番適しているんじゃないかなと思います。交通基本計画や推進プランをつくられて、その中にMMの文字を入れていくというふうなことをされています。

プロジェクトをとるという場合においては、その効果は、質の良いマテリアルをつくることができるということです。いいものをつくりたいという場合には、やはりこういうようなプロジェクトをとってあげると、そのお金でマテリアルをつくることのできるの、

その原資をもとに継続していくっていうこともできるんじゃないかなと思います。あと大規模に実施することができるとか、たくさんの方々が関与することができるということがあります。

それから、効果を測定し、集計的な効果を出すというふうなこともあります。効果を出していこうと思うと、実施地区を絞っていくセンスが必要です。うまくされた事例は、京都府の宇治だと思います。大規模事業者がたくさん集まっているところのポイントをねらうとよいです。さらには、ボトムネックが明確であると。ここの事業者さんが協力してくれたら、今混んでいるここのポイントの渋滞長が減るだろうという先の見込みがあつてから、その事業者にアタックするということですね。そうすると、集計的な効果が見込まれます。効果が出てくるということと、交通事業者連携させるということ言えば、分かりやすいバスサービスということが重要です。大分市が成功事例だと思うんですけども、複数あるバス事業者同士を連携させて、集計的な効果を出していくということがございます。

あと残り10分弱ですけども、担い手を育てるという話を少ししたいと思います。1つは、役所の中の人材発掘が必要かなと思うんですね。交通の部署だけでなく、環境の部署の生きのいい若手の人間を引っ張っていくとか、いろんなやり方を工夫が必要です。兵庫県もそうですし、枚方市もそうです。そういう自分の役所の中に担い手をつくっていくということが1つはあるかなと思います。

それともう1つは、たぶんここが本命だと思いますけども、地域のNPOや団体との連携は、たぶん一番いい筋なんじゃないかなと思います。ただ、地域のNPOでも、交通のことをやっているNPOってほとんどないのですね。そうじゃなくって、交通をテーマにしていなくとも、子育てであったりとか、地域の安全であったりとか、防犯であったりとか、そういうふうなことをテーマで伝えているようなNPOさんってたぶんおありだと思うんですね。そういうところに話をもっていくことがあるんじゃないかなと思います。うまくされている事例でいうと、これも京都府南部の話なんですけども、京都府南部の地域で様々な女性団体にお声をかけられて、集められて、ワークショップをしていって、それからその次の年度の地図づくりと取り組みのかたちでつなげられているような事例もございます。こういうかたちで地域のNPOと連携していくということもあるのではないかなと思います。

あと学習と実践をバランスよくということですね。ここで1つの例を紹介しますが、地域のNPOと協力した持続的な活動という、これは枚方市です。枚方市には枚方環境ネットワーク会議というNPOがございます。そのNPOと協力してやってやった事例です。去年の3月にバスタウンマップをつくったのですね。せっかくつくったのを披露しようというふうなことで、単に駅前のラックに置くだけでも良かったんですけども、せっかくつくったのですから、少し広い方々に披露しようということになりました。広い方々に対してアピールしようというふうなことで、「バス乗ってスタンプラリー」をやりました。

このようなスタンプラリーをやると、186名の方が集まってきました。これはまったく動員なしです。動員なしで集まっていた方に、最初、「まち」と「くらし」と「バス」の話ということで、私のほうから10分弱ぐらいお話をし、その後、もうレッツゴーということで、スタンプラリーのほう実施。その後、15時半に再集合してビンゴゲームをして景品を渡して帰ってもらうというような内容です。中心メンバーは、主婦の方なのですが、その方が非常にパワフルで、我々が普通にビンゴゲームの景品とかっていうようなことを考えると、安いところで買うかなと思うのですが、いきなりそのおばちゃんが携帯電話に電話したんですね。どこに電話しているんやろうなあと思ったたら、グリコの工場さんに電話して、「これこれこういうようなイベントすんねんやけども、ちょっとポッキー出してくれへんか」という話をされて、グリコさんもよくできた会社やなあと思うんですけども、「なんぼほしいんですか」ということ言われて、200個やと言ったら、ちょっと考えさせてくれと言われて、それから3日後にOKということで200個のポッキーを参加賞として配りました。それ以来、半年に1回ぐらいのペースでイベントやっているのですが、そのたびごとにグリコさんに電話してポッキーをねだるので、グリコさんからは、「いつまでやるのですか」ということを最近言われています。別のおばちゃんは、景品やったらちょっと店あたるわということで、トトトッと回りはったんですね。ちょうど銀行の合併があって、東京三菱銀行が東京三菱UFJになったときに、前の東京三菱さんでつくられたディズニーのキャラクターの人形があって、これが山ほど倉庫に残ってはったそうです。「これもう使えへんので、あげますわ」ということでした。そんなこんなで、ほとんどただでこういうイベントをやっています。このようなチームを一応つくっています。これも最初は公共交通活性化プログラムを地区で策定するというように、行政プログラムにのったようなかたちをまず組んで、枚方市役所の中に認知してもらって、その後マップをつくりました。そのバスマップをつくるのは、公共交通活性化プログラムのフォローアップ事業で、近畿事務局のほうに面倒見ていただいて、それでマップのお金を出していただくということでやりました。近畿事務局と枚方市と、公共交通事業所とNPOとタックを組みながらやっていきました。マップなんですけども、こういうふうな透過型のクリアファイルにしました。これなんでこういう形にしたかという、「後で更新していこう」という意図がありました。クリアファイルのほうに、行政が載つけることができるような情報にし、この下のほうの白い紙のほうにはNPOが載つけることができるような情報というふうなことにしました。その地域でおいしいお店屋さんであったりとか、それから非常に教え方が上手な塾であったりとか、そんな情報を載つけてあげて、それを挟み込めばそういう地図になるというしかけを用意したような地図をつくって、それを配布しました。

イベントのときの様子なんですけれども、だいたいこんな感じですね。駅前広場に集まってもらって、こんなかたちで話を聞いてもらったりとか、スタンプラリーのポイントでは、非常にお手製なんですけども、こういうふうなかたちでスタンプを集めてもらったりしました。車いすの方も参加してくれていました。これは本当にびっくりしたんですけれ

ども、生まれて初めてバスに乗りましたっていうふうな方もいらっしゃる、個人的にも非常に良かったなあというふうに思います。こういう環境関係のNPOだけではなくて、福祉の関係のNPOの方々に最初に参加してもらったので、その後いろんなかたちで協力をしてもらっています。高齢者の方々にも参加していただきました。参加者のアンケートなのですが、だいたいこういうふうなことをするとバスマニアの方が非常にたくさん来られるのです。見ていただいたら分かるんですが、半分以上が月1回以下の方が参加していただけるということで、普段あんまりバスを利用されない方に参加していただけたというのが、非常に良かったなあと思うのです。年齢層も幅広く参加していただいています。おもしろかったであったりとか、バスをもっと利用しようと思ったと、いうふうなことを思っていたという事です。つまり、バスを考えると、もういきなり環境からいく場合もあるかもしれませんが、こういうふうなかたちで普通のイベントの中に入れていくとか、それから普通の方を対象として、その方々が参加しやすいようなものっていうものを考えてみるのもいいことかなと思います。

これは少し見にくいですが、最初は定期的な行政機関とNPOとの話し合いから始まったのですが、その当時はまじめにこの地域のバスの路線をどうやったらいいねんみたいなことを考えていたのです。そういうふうなこと少しちょっと路線変えましょうっていうので、公共交通活性化基本計画を策定するということを通じてワークショップなんかをやっていたということです。その中で、自治会や住民との交流でだんだん、だんだん幅が広がっていったという関係性を表しています。

今説明したのが、ここですね。バスのってスタンプラリーっていうのがここでした。その後、お店編をつくったりとか、それからスタンプラリーの店舗編があったりとか、それから、四季とバスの旅の編をつくったりとか、同じような各地でスタンプラリーやったりとか、今年はバスタウンマップをつくり、枚方市全域のやつをつくって、配っています。今週末、実は、枚方八景スタンプラリーっていうのをやります。こういうふうなバスマップができましたっていうことをお披露目する予定にしております。

ということで、持続的にやっっていこうと思うと、誰かなんか担うような主体っていうのが必要になってくることになります。そのパートナーっていうのが誰かなあということを見極めたときに、こういった思ったいろんな方に協力してもらえると活性化しますので、どんどん、どんどん広がっていくと思います。特に、担い手を育てるということは、持続的なMMでは必要不可欠なんではなかろうかと思います。

まとめです。すいません、時間がないですね。ぜひ一度されてみてはどうでしょうかということで、最後に1通のお手紙を紹介します。これは、私がMMをもうやめようかなあと思った時期に頂戴したはがきです。「このたびは大変な便利な資料たくさん送っていただきまして誠にありがとうございました。車の免許のない2歳児を持つ母親としてはまさに必需品、バス停などへメモしに行こうと思っていた折でしたので、封を開けるなりワアアッと歓声をあげてしまいました。乗り物にまつわる思い出を娘にいっぱいつくってあげら

れます。誠にありがとうございました」っていうはがきを頂戴したんですね。その当時、交通工学の先生方から非難ごうごうでした。「人間の道德観をいろいろ左右するようなほど、おまえは偉いのか」というふうな質問をたびたびされてへこんでいる時期でした。そのときにちょうどこのはがきが来て、「自分はもうこの人のためにMM的なコミュニケーション的な活動っていうのをやっていこう」と心に決めました。こういうふうなものを、求められている方絶対いらっしゃると思うんですね、地域にね。その方のために情報を提供していく方法っていうのは、私は地方公共団体の役割としてはまだまだあるのじゃないかなと思いますので、ぜひともMMに限らず、E S T事業を進めていってもらえれば、より良い日本社会になると期待しております。

以上で発表を終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

3. 講演②

「事例紹介：豊田市におけるチャレンジECO通勤の取組み」

豊田市都市整備部交通政策課副主幹 石川 要一

ご紹介いただきました、豊田市役所交通政策課の石川と申します。よろしく願いいたします。

それでは、私のほうからは、豊田市における通勤交通マネジメント、チャレンジECO通勤の取組についてということでご紹介をさせていただきます。

まず、皆さんのお手元の資料にないのですが、豊田市の概要から少しお話させていただきますと思います。緑色が愛知県ですが、豊田市が2005年4月に合併をいたしました。人口が約42万人、面積が918平方キロメートル、愛知県の約2割程度が豊田市です。このあたりも岐阜県、このあたりが長野県ということで、お隣の県とも接しておる大きな都市になりました。土地柄よく見ますと、森林が約7割ということで、日本の林野率とほぼ同じです。車のまちということで、産業も生活も自動車中心、乗用車の保有台数は世帯あたり1.7台というような現状でございます。これが豊田市の現在の都市構造ですね。これ白い部分がもともとの豊田市ですが、本当は赤い所です。豊田市、昔は挙母市と呼んでおりましたけれども、トヨタ自動車さんのお名前をお借りしまして豊田市になりました。もともとは豊田市もこのような町村と合併をいたしまして大きくなってきました。それが平成の大合併で、ほとんどが山林ですが、大きな都市になりました。ただ、浜松市自体よりもまだだいぶ小さいです。

将来の都市構想は、こういったかたちにしたいというふうに考えています。これは現在つくっております第七次豊田市総合計画の中で多角ネットワーク型都市構造です。具体的には、もともとあった都心部が、トヨタ自動車の本社を中心とした産業的な核になります。そのようなところが2つ核としてあって、もともと合併で多くなりましたので、それぞれがある程度の規模の核をもうすでに持っているということで、そういった核を基幹となる道路交通、公共交通できちんとネットワークをしまして、できるだけこれらの核に集約していきたいと考えております。これはよく見る絵ですけども、豊田市の代表交通手段の推移ということで、パーソントリップ調査が中核都市圏で4回行われています。昭和46年から始まりまして、40年分になります。もともと自動車は47.4%だったのですが、現在は71%、通勤で見れば8割を超えております。鉄道は、だんだん増えております。こういう自動車は増えているんですけども、バスはもう壊滅的で0.4%になっています。

これらから考えると、自動車が非常に増えまして、朝夕に激しい渋滞が起きています。渋滞損失でいけば年額で500億円であるとか、CO₂は84万トンも出ているという試算があります。

そういう背景から、豊田市における環境的に持続可能な交通（E S T）モデル事業を始めまして、今年で3年目になります。

事業の概要といたしましては、豊田市ならではのということを出していきたいので、TDM施策の推進ですとか、ITS技術を活用した総合交通対策をおこなう、人と環境にやさしい先駆的な交通まちづくりを進めてきました。目標といたしましては、ここで数値目標掲げておりますが、19年度までに大中エリアの公共交通機関の利用者を7.2%増やしたいということを目標にいたしまして、様々な事業を組み合わせでパッケージングにして、総合的に推進しています。

その中で、今日はTDMの社会実験ということで、チャレンジECO通勤という取り組みについてご紹介いたします。平成5年からTDMの取り組みを継続的に行っております。こういう一定の効果をあげるために、中心市街地の主要な事業者38社とTDMの研究会という組織をつくりまして、民間の方々と一緒にTDMを研究し、取り組んでいく体制を整えています。大企業のなかには、トヨタ自動車ですが、独自に通勤シャトルバスを取り組み始めて、大きな成果をあげています。

ただし、これらが恒常的な行動理由につながっているのか、継続は力とは言うものの、もう少し工夫が必要ではないのかと考えまして、社会的な変化としてCO2削減の話がでてきたことから、先ほど松村先生からお話ありましたように、MMについての社会実験も行っています。

私ども豊田市を南北に第三セクターとして愛知環状鉄道が走っています。今回、私ども考えましたのが、豊田市の渋滞の原因は、豊田市の中だけで考えていたのでは解決できないのではないかと考えまして、第三セクターの愛知環状鉄道を1つの切り口にいたしまして、愛環鉄道の沿線の4市で広域的な取り組みをしたいと考えました。南から行きますと岡崎市、豊田市、瀬戸市、春日井市の4市が共同して取り組めないかということで、広域的にやっておこなうこととなりました。

その中で、CO2削減を1つの目標としてとらえまして、トラベルフィードバッククラブプログラムを取り入れました。それによって、持続可能で自発的な行動変容を促していきたいと考えました。

それでこれはチャレンジECO通勤の概要でございます。平成17年では、11月14日から18日までの5日間、ECO通勤を目的としてトラベルフィードバッククラブプログラムをやってみました。私どものITSという切り口はやはり全面的に出していきたいので、Web上で、TFPの支援システムを開発して、皆さんに使っていただきました。

いろんなステップを踏んでやっていただいたわけですが、簡単に説明をさせていただきます。まずはじめに、参加登録を従業員の方にしていただきまして、現在どんな交通手段で通っているか入力していただきました。それからWeb上であなたの今の通勤手段では、どのぐらいのCO2を排出していますよという情報を提供しました。次のステップとして、ECO通勤のプランづくりをしていただきました。これは、従業員の方々が無理なくチャレンジECO通勤をやらせようということ、実施可能なECO通勤の計画を立ててもらいました。ただ、そのときに、車で普段通ってみえる方で、例えば鉄道の駅がどこに

あるかはお存知でしょうが、バス停がどこにあるかは分かっていない。ましてや何時にバスがそこに来ているかなんてまったく分かっていない状況ですので、「みちなびとよた」というポータルサイトを立ち上げまして、その中で自宅の住所、それから会社の住所等入力していただきますと、会社に到着したい時間を入力することによって、あなたのうちの近くのどここのバス停で、何時のバスに乗ってくださいという情報をお伝えできる仕組みを開発しまして、活用していただいています。また、E C O通勤の実施状況を記録していただきますと、今日E C O通勤やっていたことによつて、どれだけのC O 2を削減していただけたかということ、視覚的にすぐ分かるようにフィードバックしています。そのときに、実験終了後にやってみるとどうなのかアンケートしました。さらに、ダメ押しで実験から2カ月程度後に再度アンケート調査をしました。今でも使っていただけますとか、皆さんに使っていただいて、こんな大きな成果があったんですよっていうことをフィードバックさせていただきました。これが、そのシステムの画面で、車で通っているとC O 2がたくさん出て、地球が大変なことになっちゃうよっていうことを、ちょっとここであまりいい絵じゃないですが、こんなことを入れながら先ほどご説明しましたステップ1、2、3、4をここでクリックしていただいて、それぞれの入力画面に入っています。

これは少し分かりづらいかもしれませんが、現況の通勤パターンを入力していただいたり、計画をつくってもらふところの画面です。何時に出てどこ行っていますかとか、手段は何ですかということ、基本的な事項としてここで入力をしていただいております。これが実際例えはこの方は、普段このぐらいのC O 2を出しています。チャレンジE C Oの1日目は時差出勤をして、4%ぐらい減りましたとか、2日目はちょっと普段どおり車で通っちゃいました。3日目は、公共交通使ってみました。4割ぐらいC O 2が減りました。ということ、すぐにフィードバックをさせていただきます。

下のほうでは、全体ではどのような状況か分かるようにさせていただきました。これが検索画面です。何時にどこに行きたいといった情報を入力していただきますと、歩いて土橋の駅まで行って、そこから電車で行ってという情報が、また、7時29分ここを出て、到着29分で運賃が400円ですよという情報が、この画面でお知らせいたします。併せて天候はどうですかなんていうふうなこともお知らせをさせていただきました。

今はもう少し工夫をしまして、ボタンを1つ設けて、そのボタンを押すと、この方が使われる土橋の駅の時刻表から帰りにたぶん乗るであろう降りるであろう駅の降りる駅の時刻表をプリントアウトして、それを財布の中に切っ込んでおけば、いつでも使えますというボタンを用意しております。

これが実験の結果ですけれども、参加登録者が1,660名ございました。交通手段の変更が65%で時差出勤が35%。どうしても時差出勤っていうのは、会社とか勤務先のシステムがありますので、皆さんやれるわけじゃないということで、通勤手段の変更が多かったという状況です。C O 2の削減量は、だいたい2日間で平均40.6%の削減ができました。

これは、幹線道路を車で走らせて旅行時間を計測したその成果ですが、国道の 248 号線、これは岡崎市から豊田市に入ってくる国道ですけども、8.1 キロで最大で5分ぐらいの時間短縮ができたという結果が出ております。同じく国道 113 号線でも、このあたりとこのあたりですね。5分ぐらいの時間短縮、8.1 キロで5分ぐらいの時間短縮ができたという結果も出ております。

これがその成果っていうことで、実験後に参加していただいた事業所から、いろいろなお話をいただきました。このシステムなかなかいいよね。自分ところの事業所でこのシステム使わせていただいて独自に取り組みたいっていうふうな問い合わせもいただきましたし、交通事業者からも利用促進として一緒にタイアップしてやらないかねって、そんなご提案をいただいたりしております。

これはTFPの成果ということですが、そういうCO2削減の効果を直接話して、ECO通勤への取り組み意欲ということで、大いに取り組みたい、できるだけ取り組みたい、合わせて80%位の方が今後も行ってくれそうだというアンケートの回答いただいております。

これは実験終了後、2カ月後にもう一度アンケートしてみましたが、回答していただいた中のですけども、そのうち80%の方は実験後もECO通勤を実施していただいておりますという成果が出ております。

以下が、これはちょっと分かりづらいのですが、実験前でECO通勤みたいなそういった取り組みがあなたはどう思っていますかっていうことを聞いてみて、これがそうなんですけれど、実際取り組んでみたら、環境に関する取り組みが、非常に関心があるっていう方が7割以上になったということは、はじめはあまり感じなかったようで、やってみたらまあまあ関心が出てきたということにつながる資料です。

それから、今回のTFP支援システムの評価ということですが、とても役立つ、役に立つって言われた方が非常に多かった。それから、取り組みの支援になるかということでも、一定の評価をいただいたと感じています。しかしながら、いろんな問題点がやはり出てきて、1つは、メールアドレスというものが、個人情報観点から、なかなか事業所で取りまとめすることができないとか、今回の募集は、事業所単位じゃなくて個人単位でやったものですから、例えば事業所ごとの集計というものができなかった。それからメールアドレスを持たない、いわゆるインターネットの環境を持たない方への参加の対応がなかなか難しかった。あと、会社の中で、同一アドレスの共有、例えば課で1つしかアドレスを持っていないっていうところもたくさんあったので、複数の方にまとめて課でメールが届いてしまい、直接的なコミュニケーションができなかったということもありました。

まとめですが、環境対策におけるTFPを実施したことで、一定の取り組み意欲の向上を促すことができたと思っております。

これは国土交通省で行いました、国道施策創発調査からの提言をそのまま移しているん

ですけれども、やはり継続的に行っていくためには、民間の事業者の中に、こういったコーディネーターになっていただくような方は必要になってくると思います。この辺がこれからのポイントになってくるのではないのかということで、これも私どもも非常に痛感をしたところでございます。その反省を踏まえまして、昨年度また沿線用地でチャレンジE C O通勤に取り組みました。今回は、万歩計を参加登録していた方にプレゼントさせていただきまして、地球にいいだけじゃなくって、あなたの体にもいいですよということを、少し訴えたいということで、こんな取り組みをさせていただきました。事業所にも間に入っていたいて、事業所から従業員へ参加を呼び掛けていただきました。

取り組みの結果ですが、C O 2排出量の削減については、だいたい 27%ぐらい平均で削減ができました。歩数ですね、歩く歩数はだいたい 14%ぐらい平均で増加しました。これが取り組みの結果で少し面白かったところで、載せさせていただきましたけど、まずこういったE C O通勤の取り組みの中で、何を重要視しますかと聞いてみたのですが、まず地域登録の方も含めて見てみると、地球温暖化というのが1位なんですね。第2位が省エネ、第3位が健康。だけでも継続してこれまでもずっとやってきていただいている方に、豊田市で見ますと、1位は健康、2位が省エネ、3位が地球温暖化ということで、まるっきり順位が逆になっている。ということは、どうもとっかかりが環境にいいよとか、そういったことを言うと、じゃあちょっとやってみようかなあっていうふうになるんですけど、それを継続してもらおうと思うと、やっぱり自分にも何かいいことがないとやってくれない。たまたま今回は万歩計を使って健康をちょっと訴えてみたということです。

これはアンケート結果にもしっかり出ていまして、時差出勤なんかをやって渋滞を避けられて良かったという方と同じぐらい、歩くことも多くなって、健康に役立ったっていう方がこういうふうになります。今後のE C O通勤の継続については、8割ぐらいの方がこれからも取り組んでみたいとお答えいただきました。

これで最後ですけれども、取り組んだ結果を今回せっかく事業所単位でやらせていただきましたので、いろんなところでこんな事業所ががんばっていることを宣伝させていただきたいたく、パンフレットに入れさせていただきました。あそこがやっているのにうちがやってないけどいいのかなあとか、そんなことで新たに取り組んでいただけたところが少しでも増えたらいいなあと思いました。それから、お遊び的なところあるのですが、ランキングも入れまして参加していただいた事業所の中でも、もっとがんばろうというふうになっていただけたらいいなあと考えました。

少し時間がオーバーしてしまいましたけれど、以上私ども豊田市の取り組みということでご紹介をさせていただきました。ありがとうございました。

4. 講演③

「事例紹介：浜松市における公共交通に対する取組み」

浜松市都市計画部交通政策課課長 朝倉 義孝

ただいま紹介をいただきました浜松市都市計画部交通政策の朝倉と申します。よろしくお願いたします。

浜松市は、平成9年度に全国に先駆けましてオムニバスタウンの指定を受けました。今日までノンステップバスの導入、ICカードの導入、はたまたハイグレードバスストップ等のオムニバスタウンの政策の展開をしてまいりました。その結果、若干ですが、自動車交通の削減とか渋滞解消、環境負荷の軽減、また超高齢化社会への対応に対しても効果を上げてきているものではないかということで感じております。

今日は、浜松市における公共交通に対する取組みということで、オムニバスタウン計画についてご説明をさせていただきます。

浜松市の立地等の紹介ですが、皆様ご存じのように、西に浜名湖、東に天竜川に挟まれた地にあります。また、ちょっと資料には載っておりませんが、浜松は古くから輸送産業等のメーカーが多くありまして、現在特に軽ナンバーワンということで、スズキの本社の工場がありました。それとか本田技研工業、それとかヤマハの業種もあつたりですね。また、楽器では、ヤマハ、カワイ、ローランド本社がありまして、世界に名だたる企業の本社があるというようなところでございます。

本市の状況なんですけれども、平成17年の7月に12市町村が合併いたしまして、人口では82万人、面積としましては1,511平方キロということで、この面積につきましては、高山市に次ぐ全国2番目のまちの大きさというようなことで、また今年4月1日には政令指定都市に移行したところであります。先ほど豊田市さんのほうで、合併に伴う森林の面積のお話がありましたように、浜松も北のほうは直接もう長野県と接するというので、森林の占める面積については、市域の68%が森林というような政令指定都市です。

これが浜松市のバス輸送人員の推移ということで、浜松の場合、過去には浜松の市営バスがあつたわけなんですけれども、その市営バスも昭和61年に廃止ということで、公共交通のバス利用者のピークとしましては、昭和40年の9,700万人がピークで、それ以降、だんだん下降いたしまして、昨年の18年度については、3,000万人まで減少ということで、40年のピークと比較すると約70%の減少ということで、公共交通、特にバス交通については、非常に厳しい状況になります。

このようなことから、市営バスが撤退した後、本市のバス路線事業ということで、61年以降市民、事業者、行政で今後のバスをいかにしたらいいかというような協議会を設置いたしまして、昭和61年からは、かなり全国的には早いと思うんですけれども、バスロケーションシステム等の導入をいたしました。その後、先ほど来お話しましたように、平成9年12月に全国第1号ということで、オムニバスタウンの指定を受けたところでございます。

次にオムニバスタウンの計画の概要ですけれども、4つの柱としまして、政策の柱としまして、バス走行環境の改善、これにつきましては、バスレーンの設置、それとかあとでご説明しますけれども、ゾーンシステムの導入、それとバス交通円滑化のための交通施策等の整備・改善、これにつきましては、ノンステップバスの導入に向けた車道の改善等をいたしております。次に、バス利用の向上につきましては、これは言うまでもなく超低床ノンステップバスの導入、それとICカード化、あとバス停留所のハイグレードバスストップの導入。それともう1つは、バス社会的認識の高揚、啓発ですけれども、これについては、子どものバス教室等を行っているところでございます。

次が補助事業等の実績でございますけれども、オムニバスタウン計画については、5年で終わりということですが、本市の場合、3年延長していただきまして、ICカード化を3年間でしております。

次にこのオムニバスタウンの事例の紹介ですけれども、本市の場合、中心商業地を取り囲むかたちで、ちょっとかたちは四角いのではないんですけれども、五角形の形で、駅の北側約37ヘクタール、それを一応そのシステム区域ということで指定しまして、外周道路の整備、それと区域の中の交通規制等の政策を展開しております。特に、区域の真ん中に位置します、これ鍛冶町通りと呼んでいるんですけれども、ここについては公共交通、バスとタクシー以外は、通らないようなかたち、すなわちトランジットモールにしようということで、平成10年度に実験等をしたわけなんですけれども、これについては市民の方からの賛否両論がありまして、まだ導入には至っていないというふうなところです。

要するに都心循環バスでございます。これは、各都市どこにもあるような、街中を回るようなバスですけれども、このバスについては、平成14年から運航しておりまして、都心部の回遊性の向上に努めているところです。

次にバスレーンのPTPSシステムですけれども、バス専用レーンにつきましては、約市内5.2キロ、これにつきましては、舗装につきましてはカラー舗装化をしたと。それと、バス優先レーン、これについては約10キロ、これも一部カラー化をして、一般の車道と差別化を図っているというようなことをやっております。

あとPTPSにつきましては、平成10年の3月から導入しておりまして、平均で走行時間が2、3分短縮したというような実績が出ております。

次にバス車両の導入ですけれども、ノンステップバス、これにつきましては、一応市内を運行する約400台のバスのうちの半分の198台を目標に補助をしていくということで、現在18年度末で177台のノンステップバスの導入をしております。

次にバス停であります、バスロケのシステム、文字表示の装置を付けました、ハイグレードバス停、こういったものを50箇所設置しております。

それともう1つは、バス停と駐輪場がセットになっているバス停も12箇所整備をしております。これによりまして、広く自転車に乗ってまずバス停まで来ていただいてバスに乗り換えるというようなことで、約300台近くの駐輪施設を設けております。

次にバスロケーションシステムですけれども、昭和61年にバスロケを導入しまして、約400個所のバス停にバスロケを設置したと。それとあと主要な公共施設、病院、それとか警察署ですね、そういったところの待合所にもバスのロケーションシステムを、表示盤ですね、設置したというような状況です。

それと、平成12年からパソコン、携帯電話によるバスロケーションシステムの配信を行っております。これは61年にやりました、ちょっとアナログ的なものとはまた違いまして、具体的に自分のいるバス停、乗るところのバス停を入力しますと、何分後にバスが来るよ、いくつ前のバス停に今バスがいるよというような情報が得られるということで、特にこの携帯電話については非常に評判がいいということで、1日1万2,000件ぐらいのアクセスがあるということです。

それと、ICカード、ナイスパスと遠鉄さんは呼んでいるんですけれども、これの導入を行ったと。現在これは、バスと鉄道、両方共有になっているわけなんですけれども、26万枚、もうすでに発行していると。浜松市の市民の約3割の方がICカードを持っているというような状況です。

特にこのカードは一般的なカード、定期、浜松市カードというのがございますけれども、これについては、70歳の高齢者の方について、年間6,000円のバス、ないしは鉄道利用できる料金を入金すると。そういったことによって高齢者の社会への外出を応援する、支援するというような市の施策でございます。

次に、ICカードを導入した効果でございますけれども、ここにありますとおり、平成16年から導入している中で、比較してみますと、導入当時から比べると、特に降車時間が27%短縮したというような結果となっております。また、ICカードの普及により、バスの降車スピードがアップし、それによりバス後ろにつく車の渋滞が緩和されたと。それと今後の展開、現在も含めてなんですけれども、カード利用者の情報がカードに入っておりますので、それをもとにバス利用のODとか、時間帯、利用者の特性などが得られる。それをもとに新たなダイヤの設定とか、路線の新規の設定など、そういったものに情報が活かされるというようなイメージで、今のところカードの利用を図っているということでございます。

これがその他のオムニバスタウンの実施の施策ということで、まず初乗りの料金の値下げをしたりとか、あと運行の工夫の中では、レイニーバスなんですけれども、前日、翌日の降水確率が50%以上の場合はバスを増便するとか、あとこのモーニングダイレクトっていうのは、いったん浜松駅経由じゃなくて、各路線から、特に高校なんですけれども、高校へ直接バスを運行したりとかいうようなこともしております。

次にオムニバスタウン事業の評価でございますが、先ほどから簡単にちょっと説明させてもらいました個別施策の実施により効果があったということで、特にバス専用レーン、優先レーンを設けたことによって、バスの運行時間が2分ないし3分短縮されたと。それと、バス停付近に駐輪場を設けたことによって、バス停直近の方じゃなくて、その周りに

住む方が自転車に乗ってバス停まで来たというようなことから、約8%の利用者が増えた。それと運賃値下げにより、9%の利用者増があったというような効果が現れております。それともう1つは、ICカードの普及により、27%降車時間の短縮により、交通渋滞の緩和につながったというような結果も出ております。それと、もう1つは、バスロケーションシステム、これによりまして、待ち時間に対するいらいらの解消とか、アクセス回数から見られるように、かなりバス利用者が携帯のバスロケの画面を見ることによって、バスの運行についてかなり高い関心を示してもらっているというような効果も出ております。それと、あと全体の利用者なんですけれども、平成14年度までは、毎年減少率が4、5%あったわけなんですけど、ここ2、3年は1、2%下げ止まりということで、若干下げ止まりになっているんじゃないかというような評価もしております。

次に効果が十分でなかった点、これにつきましては、いろいろ施策の展開をしたわけなんですけれども、なかなか利用者増には結び付かないと、直接結びつかなかったというような、数字的にはかなり厳しいかたちで出ております。

次に、ここからは今後のバス利用促進ということで、取り組みについてちょっと簡単にお話させていただきますけれども、オムニバスタウン構想の後を受けるようなかたちで、1つはミニバスターミナル構想の展開、それと先ほどご講演等にもございましたMMの展開、それと地域公共交通の促進と、こういった3本柱で公共交通、バス利用の促進を図っていくというふうなことで、特にこれが浜松場合、既存のバス路線がすべて放射状線になっておりまして、いったん浜松駅すべてが集中して、そこで乗り換えて、また各方面に行くというようなかたちで、特に朝夕の渋滞時、都心に近づくにつれてバスが団子状態になったりとか、渋滞をしてしまうというようなことが現状として起こっていると。こういったことを受けて、将来のバス路線としては、浜松へ放射状線にすべてのバスが向かうのではなくて、幹線、支線、それぞれの使い分け、特性をもとに使い分けをして、郊外部にはこういったミニバスターミナルを設けて、そこから例えば浜松駅までには急行バスを走らせるとか、またそのミニバスターミナルからは、支線のバスを走らせると。将来的にはこんなかたちでバス路線を計画的にやっっていこうということで、現在いろんな展開をしているということでございます。

これが昨年、浜松の市内2個所でパーク&バスライドをして急行バスを走らせる実験。それと同じように、大型商業施設にパーク&バスライドの施設と、その大型商業施設を軸にして、地域を回る循環バスを試験走行させて実験をしたというような、バス実証実験と呼んでいるんですけれども、こんなことを約3カ月間やりました。

直接的には、これは実証実験ということで、こういったことで急行バスに乗る人、巡回バスに乗る人、どのくらいいるんだろうとかいうような効果測定をしたわけなんですけれども、間接的には、市民の方にバスに関心を持ってもらうということも二次的な意味合いとして持って行った実験であります。

ここにもありますように、実験によりバスのことを考える機会になったというようなア

ンケートのお答え。それとか、これ高齢者の方に多いんですけども、これからもバスを利用していきたいというような意見もお伺いしております。

これは冒頭松村先生のほうからご紹介がございましたけれども、これについて、今年度から浜松もMMについての展開を予定しております。

時間の関係でだいぶはしょった説明になって申し訳ありません。浜松の場合、ここにありますように、平成21年の9月から、浜松国際モザイカルチャーを、66日間開催ということで、また機会があればぜひ浜松へお越しいただきたいと思っています。

5. 意見交換

「地方自治体からはじめるモビリティ・マネジメントについて」

大阪大学大学院工学研究科ビジネスエンジニアリング専攻准教授 松村 暢彦
豊田市都市整備部交通政策課副主幹 石川 要一
浜松市都市計画部交通政策課課長 朝倉 義孝
中部運輸局交通環境部長 横田 玲子

司会：会場から質問というよりも、日ごろからの悩みということで次のコメントがきています。通勤通学に持続的に事業主は関与できるのでしょうか。個人の時間、考えまで踏み込んで対策するには、通勤通学バスとしてコストをかけないと相当難しいと思いますが、さらにそこでできるところとできないところがあると思います。また、高くて不便なバスにどうMMができるのでしょうか。自由がきくマイカーに太刀打ちするには、現状のバス運行では非常に難しいと思います。貧しい者こそマイカー生活にならざるを得ない状況です。時間、運賃、ライフスタイル、余裕がないと公共交通ってというのが使えないものだと思いますという、日ごろの悩みをいただいたということでございまして、まず松村先生にコメントをいただきたいと思います。

松村：非常にありがたいコメント、質問ちょうだいしました。私もこれ日ごろから悩んでいます。MMやっていると、どうしてもこういう課題に突き当たるのですね。不便なことをどうしたらいいか。関西地方の最近の様子を見てますと、結局トップダウンというのがかなりきいてくると感じています。1つは京都府の綾部市では、交通事業者がバスをやめますよという話になったときに、結局、市さんが引き取られて自分たちでいいバスをつくっていこうということで、市民の方々と一緒に市民バスといったようなものをつくられます。その乗客数ではかなり増えているというふうな話もあります。それから、京丹後市でも市長自らこの地域の公共交通活性化するのだということで、200円均一の区間のバスをつくられて、乗客数非常に伸ばしているそうです。料金制度と併せてMM的な要素で鉄道とバスとの乗り継ぎを、ホームページとそれから時刻表通じて、きっちり情報提供しています。

行政で担当されている方々は、日々そういう悩みをお持ちだと思うのですね。ですけども、1つはトップダウンを待つだけではなくって、日ごろから困っている方々に対して、いかに情報を提供していくか。それでそれが数につながることも最初のうちではありますが、自分たちの地域に公共交通があることを、すべての方々に知っていただくというのは、今日お話した公共交通の3つの役割の2つ、3つというところに役立ちますので、私はMM的な要素は、必ず必要だと思うのです。その上で、だんだんとあたままで来て、トップのほうから変えていこうというふうな判断になるのではということを感じてい

ます。ここでは、本当にコメントでしかないのですが、日々の担当者の苦勞ががトップの意識改革につながるんじゃないかと思ってがんばっていただきたいと思います。

司会：ありがとうございます。そのほか、松村先生のコメントに関してでも構いませんし、本日の講演を通じて感じたことでも構いませんので、ほかの講師の方々からもコメントいただきたいと思います。まずは、石川様、一言いただけないでしょうか。

石川：先ほどのご質問に関連しますが、私ども豊田市で昨年度公共交通基本計画をまとめました。そのときに、基幹バスと地域バスという、浜松市にも同様のものがあつたのですが、基幹バスのサービスレベルいったいどの辺に設定すればいいのかということ、非常に迷っていて、住民の方にアンケートをさせてもらいました。そのときに料金をどうするんだとか、運行時間帯どうするの、時間の本数はどのくらい走らせればいいのかみたいなこといろいろ聞いたのですが、料金よりも使える時間帯に走ってほしいというのがすごくあつて、じゃあ社会実験やってみましょうということになり、予算を取ろうとしました。はじめ思ったのは、バスの料金を思い切り下げて、本数そのままにして料金を思い切り下げたらたくさん乗るのではないかと、そういう社会実験やりたいということで予算取つたんですけど、結局それは認められなくて、もっと論点を絞って、重点的にやれということになりまして、結局何やつたかといふと、半年間ぐらいなんですけど、ある路線の運行本数を倍ぐらいに引き上げて、朝の6時から夜の10時まで走らせてみたんです。そしたら結局、本数倍になつたんですけど、利用者倍になつたかといふと、やっぱりならなかつたんです。3割以上利用者が増えたということで、結局現在もその社会実験は継続するようなかたちで、本当は途中でやめるはずだつたんですけど、非常に人が増えたということで継続になり、それが結果として基本計画の中のMMにつながつてきたということがあります。

ですから、もう料金減らす、少なく、安くすることばかりじゃなくて、やっぱり使えるような時間帯にサービスレベル、そういったサービスレベルで走らせてあげれば、結構利用者が使つていただけるんじゃないのかなあということが、その実験でわかつたと感じています。豊田市での事例として紹介をさせていただきました。

司会：ありがとうございます。続きまして、朝倉様、いかがでしょうか。

朝倉：先ほどの説明の中で、ちょっとだいぶはしょつたような説明で申し訳なかつたんですけども、昨年公共交通の活性化プログラムの実証実験ということで、今、豊田市さんからお話がありましたように、基幹バスっていうか、急行バスを走らせてパーク&バスライドの実験をしたわけなんですけれども、これに62日間、平日やつたわけなんですけれども、最初の計画ですと朝通勤時間帯7時前から3本の急行バスが、浜松の郊外から走ら

せて、浜松駅に来るまでの途中で4車線の広い道路に出るところについては急行ということでバス停を飛ばして走らせたというような実験なんですけれども、目標としては、朝3便バスを走らせたわけなんですけれども、25人ぐらい乗ってくれたらいいのかなあというようなことで、そういった目標数値を設定して実験を行ったところ、実際試験運行期間中は、15、16人ということで、かなり計画との開きがあったというような結果で出たわけなんですけれども、その実験が終わった後も、朝3便出していた急行バスについては、2便に減じた中で、現在も継続して急行バスについては走らせていると。それもだんだん半年、もうすぐ1年近くになるんですけれども、だんだん利用者のクチコミとか評判を聞いた中で、現在だと当初計画していた25人ぐらいの乗車率になっていたということで、なかなか短い実験の中では効果を出すのは難しいんですけれども、やっぱり実際効果を出すのは半年ないし1年は十分かかるかなあというようなことを、今回の実験の中では出ております。特に、今走らせております急行バス2便ですけれども、観光バスタイプのバスをバス事業者さんが走らせており、路線バスタイプではないので、当初からおおむね皆さん座って行けるということで、かなり利用者から評判がいい。

それと、もう1つは、始点の部分で何か所か停留所に止まって、中間の停留所飛ばして急行で走るわけなんですけれども、路線バスを追い抜くときの気分がいいとか、そういったような優越感に浸れるというような、そういったようなアンケートの中では出ているということで、なかなか浜松の場合、先ほどお話申し上げていますように、本当に工業都市というか、メーカーの都市で、朝起きて一日の最初の行動が車に乗って一日が始まるというようなことで、おそらく今パーソントリップ調査やっているんですけれども、豊田市さんと同じように今回のパーソンでは7割が楽に超えるような、自動車の分担率になるんじゃないかなあというようなまちでありますので、なかなか公共交通に転換させるというのは難しいと。昨年やった実験については、すべてではないんですけれども、先ほどご紹介したように、急行バスについては、それなりの引き続き運行できている数字をあげているようなところがございます。やっぱり継続は力と言いますけれども、短期の実験であきらめるんじゃないなくて、やっぱり続けていくというのが必要じゃないかなと感じているところです。

司会：ありがとうございました。最後に横田様、いかがでしょうか。

横田：今ご質問のあったような交通不便なところはどうするんだっていう声は私もよく聞くんなんですけれども、一方で今日の講演を聞いておられますと、浜松市さんのように、非常に進んだ公共交通施策が行われている地域でも、それでも十分でなかったということもあって、モビリティ・マネジメントというのを考えられているというのも、大変興味深い点ではないかなというふうに感じました。

ですから、都心部であれ地方部であれ、地方部でもいわゆる交通空白地帯のようなところ

ろは、またちょっと性質が違うのかもしれませんが、いろんなかたちで取り組みができるのではないかと思います。

今日、松村先生のご紹介にもありましたコミュニティバスしかないような地域でもMMを住民の方と一緒に取り組んでいるといったお話もございました。実際、交通エコロジー教室という形で運輸局でも環境教育として取り組んでいるものがあるのですが、非常に評判がいい。危機感を抱いているNPOの方っていうのは、そういった地域ほどかえってあるのかなあとも感じていまして、まずはそういった方と一緒に取り組みを始めているといったきっかけから、その地域の交通をいろんなかたちで改善していく取り組みが始まるのではないかなと思います。

今、そういう意味では、いろんな地域で都心部では都心部という、あるいは地方では地方という、事情それぞれありながら1つ環境っていうのがありますけれども、公共交通にとっても1つターニングポイントの時期なのではないかと、今始めなければならぬのではないかというふうに感想を持っております。

司会：ありがとうございました。気付けば、終わりの時間までもう30分を切っているという状況になっております。会場の皆様からこれは聞いておきたいというご質問、あるいはご意見、あるいはコメントでも構いませんので、やりたいと思います。挙手でお願いをしたいと思いますが、どなたかいらっしゃいますか？

会場：豊田市の石川様にお伺いしたいのですけれども、チャレンジECO通勤についてでございます。企業における協力依頼をするときに、商工会議所に協力を依頼したそうですが、その点におきまして、注意した点とか、配慮した点がございましたら教えていただきたいと思います。

それともう1点ですけれども、最後のチャレンジECOに参加した事業所のランキングをされていると思います。こちらのほうは企業に対して何かコンセンサスというか、了解みたいなものを得ていたかどうかお伺いしたいと思います。お願いします。

石川：ご質問ありがとうございます。私どもが平成17年に行ったときは、まず商工会議所の中の会員に、いわゆる企業の経営者に、商工会議所だよりみたいなのが出ています。そこにこの取り組みをどうしてやるのかということ掲載をしていただきまして、まずはその経営者にこういったことでこういう取り組みやるんですということをご理解をいただいて、その後、私どもが実際に企業の中のご担当の方、いわゆる総務の方だったり人事の方だったり官財の方だったり、そういった方に直接お伺いして説明をさせていただく、そういう二段構えで行いました。いきなりご担当の方ってやっぱりまずいだろうということで、ですから商工会議所の方にいわゆるトップダウンのようなかたちでやらせていただいて、私どものほうは下からちょっと攻めるっていうかたちを取らせていただきました。

やはり120社ぐらい当時たしか回ったと記憶しています。岡崎市だとか瀬戸市ですとか、春日井市と一緒にチームをつくって、豊田都市交通研究という私ども財団法人があるんですけど、そこ職員の方と一緒にたしか4案ぐらいつくって順番に回って、1社ずつ真夏のすごく暑いときでしたけどね、汗かきながら担当の方にご説明させていただいて、ご理解いただきました。

それから、ランキングにつきましては、こういったことをやりますよっていうことを、当初に少しご説明させていただいてやったということで、特にこれを出すときに、こういうふうに出しますよっていうことで了解いただいたということはありません。

会場：事業者の人間なので、事業者の立場というよりも少し一市民としてコメントします。先ほどからずっとご説明、ご講演お伺いしております、やっぱりバス、鉄道、こういう公共交通機関ご利用されている方が1割か2割ということで、自家用車は7割です。そういうところいわゆる公共交通に対するいろんな施策を打つということに関するコンセンサスが市民の方にどれぐらい得られるのでしょうか。浜松市のターニングボードの話の中で、やはり賛否両論とおっしゃられておりましたが、必ずこういうものがでてくるのかなと考えました。環境問題の1つのキーワードになると思うんですが、なかなかごみの問題も同じなんですけど、全体としては当然のことと分かるのですが、実際じゃあ自分たちの生活にどこまで許容できるのか、非常に難しい問題がいっぱいあります。結果的には安易に流されちゃっている。こういうところをジレンマという言葉も出ておりましたけれども、実際、こういうふうに環境問題を前面に打ち出してやっていくんだぞという強い意志を持たないと、やはりなかなか進まないのか、なんか少し質問になってないんですけども、事業者としてお客さんが乗っていないような路線にバスを走らせていると、結局環境問題として、マイナスなのかと思います。タクシーでも運べるようなお客さんは、大きなバスで軽油を使って走ることに、逆に経理の仕事の中で罪悪感を感じるようなことも時としてあるものですから、その辺のところもやっぱり政策的な部分、そういうところでいかに環境問題進めていけるだけの今の何て言うんですかね、雰囲気づくりどのぐらいまでできているのか聞きたいと思います。

司会：ありがとうございます。まずは松村先生と、あと国土交通省様ですかね、どちらかといえば。とりあえず、まず松村先生にお伺いします。

松村：公共交通の意義、社会的な意義だと思います。先進諸国を見ると日本だけなんですけど、公共交通民営で一生懸命がんばっているっていうのは。やはり欧米諸国を見てみると、税金が入っているんですね、運営に関しても。それがどのようなこと意味しているかという、市民の足を確保するには、公共交通なりそういう機関が必要である。それは市民の税金で賄うべきであるというコンセンサスが得られているのでそうなっているわけですね。

このコンセンサスを日本で得られないっていうことは、私はないと思うのですね。その1つのきっかけとして環境っていうのが当然あるでしょうし、それからその環境ではないような場所では、福祉という面でもあろうかと思うんです。そういうふうな意味で大きな追い風っていうのはあるだろうなあと思っています。

ただ、ある意味赤字バス路線に対して、補助を垂れ流しにしているんじゃないかというふうな非難も一方ではあろうと思うんです。全国見回したときに、全部がそうとは絶対言いませんけれども、ある路線においては、走らせておいていいじゃないかというふうなことで、垂れ流しになっているような場合もあるかなあということも思うので、やはりがんばっている公共交通の事業者に対しては、それなりにメリットは享受できて、そしてがんばれないっていうふうなところは、もう退出願うというやり方っていうのも、今後考えていくべきと思います。それは、より公共交通のサービスレベルを上げるというふうな観点から、交通事業者の選別も、今後必要になっているのかなあということも、一研究者として感じているような次第です。そうすればその市民のコンセンサスもついてくると思います。

司会：ありがとうございました。続いて横田様をお願いします。

横田：欧米とは歴史的な面も違って、制度が違っている面もあるかと思うんですけれども、現在、地域公共交通活性化再生法という法律もできまして、地域でなかなか営業上立ち行かない路線は、じゃあどうしたかたちで地域の足を確保していくのかということ、オープンな形で協議会を作っていて、そこで議論をして、公的な負担をある程度入れて維持していくのか、あるいはどんなかたちで行くのが望ましいかコンセンサスをそこで得ていただくといったしくみができてございます。

ですから、事業者としてのタイミングが当然あると思いますけれども、それは事業者さんだけが悩むことではなくて、地域の住民の方、自治体の方と一緒にオープンに議論して、コンセンサスをまきにつくっていくことが必要ではないかと思います。

会場：相模原市でも今交通環境対策を行ってしまして、様々なパーク&ライド等の施策を打ち出しているところなのですが、やはり個人個人のマインドが変わらなとなかなか爆発的な効果が出てこないっていうような現状、少し壁にぶつかっているところです。

それで来年度、再来年度の間に、転入者MMとか、あと教育MMなことやっていきたいと思っております、教育MMのところでも今後打ち出そうとしたときに、進め方として3種類の方をご享受いただきましたけれども、実際に出前講座等々で施策を展開しようとしたときに、例えば15時間のカリキュラムございましたけれども、どのようなことを伝えていけばいいのか、環境からのアプローチのお話がありましたけれども、もしそういった我々の市が教育、学校教育MMやっていく上で、調べたほうがよい指導があったら少しご享受

いただければと思います。よろしくお願いします。

松村：ありがとうございます。学校教育でのMMは非常に難しいんですね。一番大切なのは、教育を手段としないことだと思いますね。つつい行政の担当者の、上に説明する方法としては、こういうふうな教育現場で、環境的な効果ありますよという話し方をしますよね。役所内はそれでいいと思うのです。予算を通したり、プロジェクトを通したり、僕はそれでいいとは思っているのです。ただ、それと同じような調子で教育現場に行くと、十中八九嫌われるんですね。教育は手段じゃないよと。子どもの教育のためにやっているのだから、支援のために何ができるのですかっていうふうな観点で、その教育の現場では対応しなきゃいけないのですね。ですので、行政マンの方に求められるのは、自分の役所内で話すときの目線と、教育の現場で話すときの目線っていうのは、ちょっと違うっていうのがたぶん難しいところだと思いますね。

なので、教育の現場に行くときは教育は目的であるというふうな感じで行くと、公共交通を使って何を伝えるのかっていう話になるので、それだといろんな接点やっぱりあるんですね。小学校3年生の社会科になると、地域の交通を学ぶような単元は必ずやりますから。残念なことに、鉄道の駅はたいていここ入ってくるんですけども、バスなんて絶対入ってこないですね。バスの路線は教えないですから。そういうところに公共交通の役割として入れていくとか、それとかあとは工場見学なんかがよく3年生の社会科に入ってきていますけれども、そういうときにバスに乗って行ってみるとかいうふうな感じで、わりと自然に公共交通を使うことを入れていくようなプログラムっていうのは可能だと思います。それがもし無理ならば総合的な学習の時間っていうので、環境を考えて、そこで自分たちの生活における環境改善、環境負荷の低減っていうのを考えてみたら何ができかなっていうところから考えると、もう同じようなスタンスですね。冷蔵庫閉めるのもそうだし、テレビを消すのもそうだし、ゲームを減らすのもそうだし、車を控えるのもそうだしっていうふうなオプションの1つとして考えてもらうようにすると、ごくごく自然に子どもたちの考えとしては車減らしたほうがちょっとええかなあみたいなきことはつながることが多いですね。

私の経験なんかでも非常にこれだなあと思ったのは、ある女の子が発表してくれたんですけども、友達と塾に行くのにそれまでは別々に車で送ってもらっていたんですね。それを学校で総合的な学習の時間のきっかけで何ができかっていうふうに考えたら、A子ちゃんと一緒に塾に通いましたと。そうすると1台の車になったということなのですけども、それ以上に彼女が楽しかったのは、その送迎の時間で何々ちゃんとしゃべれるのっていうのが、それが楽しいっていうのですね。たぶんそんなことだと思うのですよ。

たぶん先ほど豊田市さんのところで、健康っていうふうなものが継続のキーですよっていうふうな話が出ましたけれども、たぶんそういうような自分がそういうふうな行動をとっていて楽しいなあ、いいなあと思うようなところが実感としてわかないとやっぱり続か

ないんですね。その小学校で半年後にアンケート取ったんですけども、やっぱりそういう行動をやっている子が続いているんですね。なので、環境で押すと、それはそれできれいに教育でおちるのですけれども、それだけではないような要素っていうのも、中で入れておくっていうのがミソかなあというふうなことになりますね。

教育というのは非常に難しいのですけれども、ポイントは教育を目的としないということが一番のポイントで、あとはいろんなコミュニケーションの取り方になりますので、また後で秘策をお教えします。

1つだけ言っておきます。現場の先生とコンタクトを取って一番最初に話しに行くときに、地形図持っていくといいです。地形図、最新の地形図っていうのは大きな本屋さんに行けば手に入るのですけれども、過去の地形図っていうのも、インターネットで1部 500円で手に入るんですね。そういうようなものを3時点ぐらい持って行くと、たいていのその鉄道事業者の路線っていうのは入っているんですね。そうすると、自分たちの地域が変わってきた、それ見てもらって暮らし方が変わってきた。将来どうなっていくだろうっていうようなことを考える材料として、うまく機能する場合があります。なので、地形図戦略っていうふうに言っているのですけれども、一番最初にそういう具体的なものを持って行って、これを置いていきますという話にすると、ちょっと向こうは得した気分になって、主体的に取り組むっていうことが多いですね。そうすると来年、再来年というふうに続いていきますんで、そうでないと、本当に嫌々1年間されるだけで、もう後できないですよ。そうすると、教育現場を荒らし回っていると同じなので、そういうふうなことだけはしないように心掛けていただきたいと思います。

会場：豊田市の方と浜松市の方にお伺いしたいのですが、交通弱者とかいう、そういうところがだいたい高齢者が多いという中で、自分で移動できなくなった人を、どういうふうサポートしていこうか、今お考えになっているのかお伺いしたいのですが？

石川：私ども豊田市、先ほども少しご紹介させていただきました。昨年度公共交通基本計画っていうのをつくりまして、いわゆる地域の核と、市の中心市街地は路線バスで結びましょう。地域の中は、地域の住民の方が主体となつてつくる地域バスで網羅しましょうという二段構えの公共交通の施策を進めていこうと考えています。すでに合併した町村部の地域の中で、地域が主体となったバス運行が始まったところがいくつかあります。1つは10月から旭地区で始まりました。ほかの地区でも、今自分たちの地域のバスをどうしていこうかという研究組織を立ち上げまして、自分たちでも考えていくんだと検討されています。来年あたりは、その辺が少し姿を現してくるのかなということで楽しみにしているんですが、決して毎日朝から晩まで走るっていうことじゃなくて、いわゆるデマンド系のバスを考えていただいて、行きたいときにちゃんと迎えに行きますみたいな、そういったいろんな先進事例を私ども紹介させていただいて、その中で自分たちの地域に合った地域の足

を確保する形で、今勉強会をしております。

朝倉：浜松市ですけれども、今ご質問にありましたように、浜松の場合、12市町村が合併したことで、それぞれ特に今お話にありました、龍山村とか、佐久間町とか、水窪町とか、本当に長野県に近いような市町村と合併したわけなんですけれども、それぞれの町が合併以前から、ようは町営バスを運行しておりました。現在は合併しまして2年目ということで、町村合併の協議事項の中で、平成21年までに1つの市としてのバスの方針みたいなのをつくっていかうということで、12市町村それぞれのバスを再編していくというような今方針で事業を進めているということで、現在はそれぞれの地域で合併以前から運行していたバスを今もやっていると。正直な話、市営バスですね、形としては市営バスのようなかたちにはしましたというような状況です。

先ほどもちょっと申し上げましたように、今年から19、20、21、3カ年でパーソントリップ調査、それと合併して新市になりましたので、市の新しい総合交通計画の策定を現在進めております。その総合交通計画の中の分野別の計画の中で、そういった公共交通計画もさらに検討していきたいというようには考えております。

具体的な動きとしましては、例えば佐久間町、旧佐久間町の中では、タクシーもないということで、ようはもうバスしかないような地域で、非常に高齢者の方困ってしまっているということで、NPO法人が過疎地有償運送ということで、今年の8月に過疎地の有償運送を立ち上げて、8月から自家用車を2台導入しまして、過疎地有償運送を運行していると。当面車を最初を買ったり、パソコン等を使っての予約システムとか、車両を置く車庫とか、かなり初期投資にお金がかかるというようなことで、市の単独費でそういった車両の購入費に対しての補助も行っているというような状況です。

あともう1つは、先ほど豊田市さんのほうからも話がありましたように、浜松の場合、現在ですと1億9,000万ぐらい、2億弱ぐらいバスに投資しているわけなんですけれども、そういった要は少しでも地域のバスとして受け止めて利用してもらいたいということで、旧浜松の一部ではまったく赤字で路線バスが退出するっていう部分を、市が欠損金については補助金を出して運行していると。ですけど、地域の人も、そのうちの欠損金の5%ぐらいは負担してくださいよということで、欠損金に対しての若干の地域の負担をいただいていると。そういったことによって、地域のバスというか、乗らないとまた赤字になっちゃうよということで、かなり皆さん地域の方がバスに対しての注目というか、愛着まではいってないのかもしれないんですけれども、利用しようという気運が高まっているというような状況です。

司会：はい、ありがとうございます。こちらでよろしいでしょうか。意見もそろそろ尽きたようですので、このあたりで意見交換を終了させていただきます。

本日ご講演いただきました先生方に、改めて拍手をお願いいたします。先生方、ありが

ありがとうございました。