

第7回 EST普及推進フォーラム

「交通と環境配慮を考える ～交通政策基本法の制定を受けて～」

(14/02/21、東京・ルポール麹町)

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～

地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科准教授
国土交通省交通政策審議会委員
運行管理者資格(旅客)所持者
加藤 博和

ところで、ちゃんと読んでますか？
「交通政策基本法」

これによってどんないいことがあるの？
何ができるの？ 何がしたいの？

読んでもしないのに喜んでる方を
よく見かけるもので…

名古屋大学 加藤博和 14/02/21

1

交通政策基本法

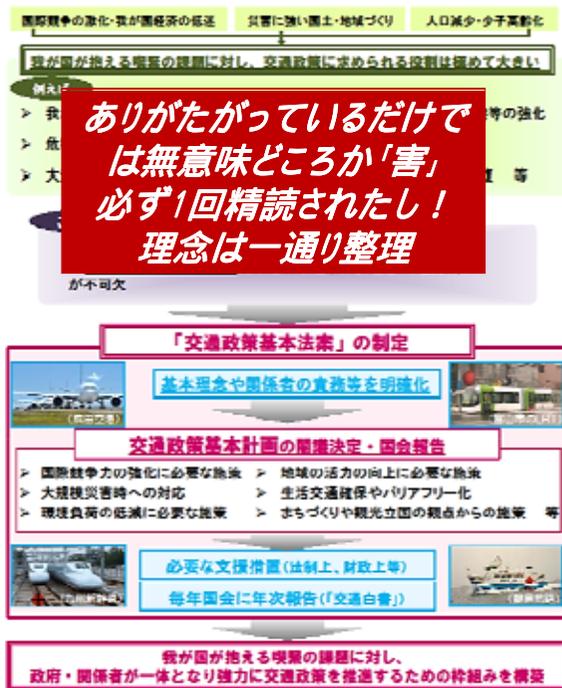
(11/1閣議決定、

11/27成立、12/4施行)

基本理念(第2～6条)

- ◆ 国民生活の安定向上・国民経済の健全な発展に不可欠。需要の充足が重要
- ◆ 交通の機能確保・向上が必要。災害時への対応にも配慮
- ◆ 環境負荷削減を念頭に
- ◆ 交通手段間の適切な役割分担と、有機的・効率的な連携
- ◆ 関係施策との連携、関係者間の連携による推進

名古屋大学 加藤博和 14/02/21



2

交通政策基本法第4条

(交通による環境への負荷の低減)

交通に関する施策の推進は、**環境**を健全で恵み豊かなものとして維持することが人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであること及び交通が**環境**に与える影響に鑑み、将来にわたって、国民が健全で恵み豊かな**環境**の恵沢を享受することができるよう、交通による**環境**への負荷の低減が図られることを旨として行われなければならない。

ふんわりした感じ
具体的にどうやってやるかが問題
(パネルディスカッションの課題)

名古屋大学 加藤博和 14/02/21

3

なぜ「EST」なのか？

Environmentally Sustainable Transport

- ◆ 「温室効果ガスが排出できなくなる」「コストになる」時代へ
 - ◆ 地球温暖化対策税もついに2012年4月から実施。順次上がる予定
- ◆ 自動車依存型(つまり化石燃料依存 = 高炭素型)の交通体系とライフスタイル、まちづくりでは、生き残っていけない
 - ◆ 自動車を使わなくても移動しやすい大都市に住み、さらに旅客交通の大半をIT利用へ変更する方が、低炭素・低コストで高いIQOLが得られることに
- ◆ 自動車依存型からの脱却(都市構造や交通システムの変更)には長い時間と多額の費用がかかる
 - ◆ いったん入るとなかなかやめられない。ポヤポヤしている暇はない
- ◆ 2050年(日本はGHG80%減)に向けた戦略を立て、動き出す時！
 - ◆ まだ36年もあるし、もう36年しかない

「EST」・・・低環境負荷・低炭素で快適な交通と、それが支える都市・地域

交通起源のCO₂排出

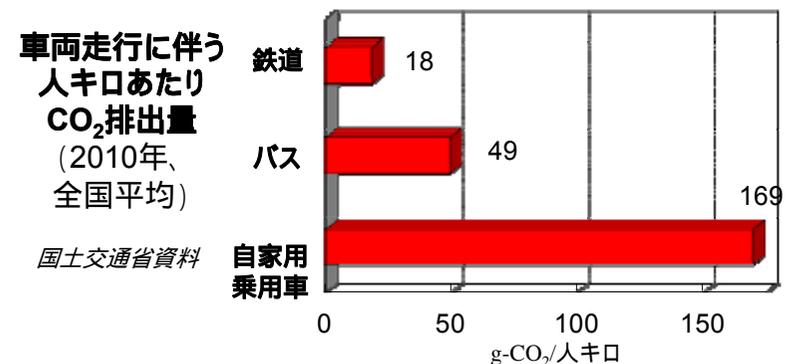
- ◆ 人間活動全体の2～3割(日本は18%)
- ◆ 旅客と貨物で半々
- ◆ 9割が自動車
- ◆ エネルギーの9割以上を化石燃料に依存

交通からのCO₂を減らす方法

1. エコドライブ
2. 低炭素なクルマに置き換える
3. 低炭素な交通手段に転換する
4. 余計な移動をやめる
 - ◆ 乗合あるいは相乗りにする
 - ◆ ムダな移動(冗長、渋滞、空車)がないようにする
 - ◆ 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する

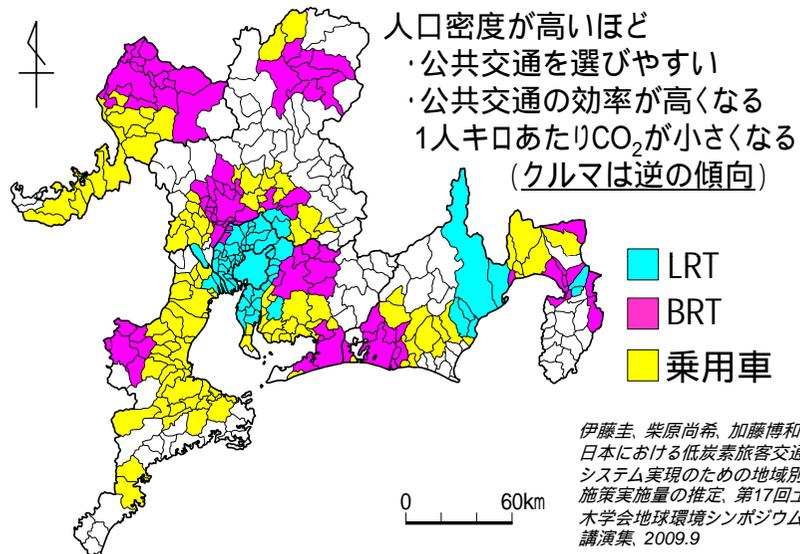
「むりやりやらされる」のではなく、「自然とできている」世の中に変えていくことが必要

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？



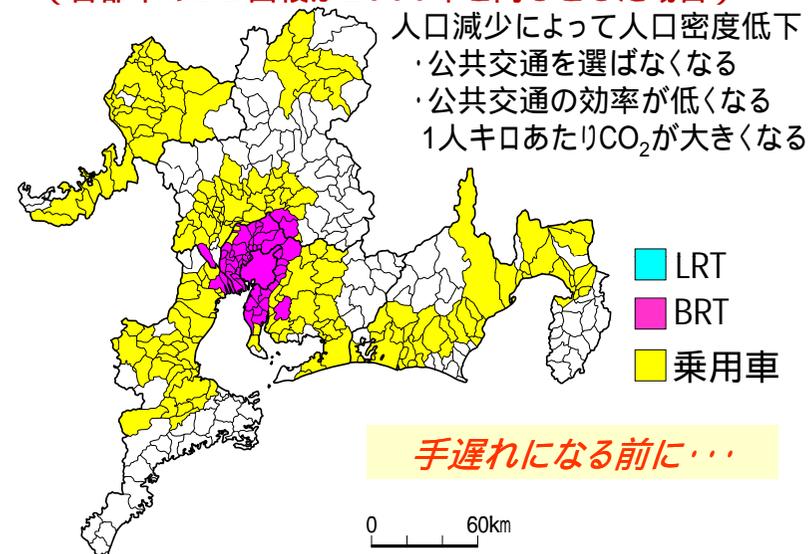
自動車より乗合交通の方がCO₂が少ないのは当然
乗り換えるだけで大きく減らせる
しかし、転換してもらうために本数や路線を増やすと逆効果の場合も(建設時排出卓越、ガラガラ) **たくさん乗り合う工夫が重要**

LC-CO₂最小となる基幹交通モード:2000年

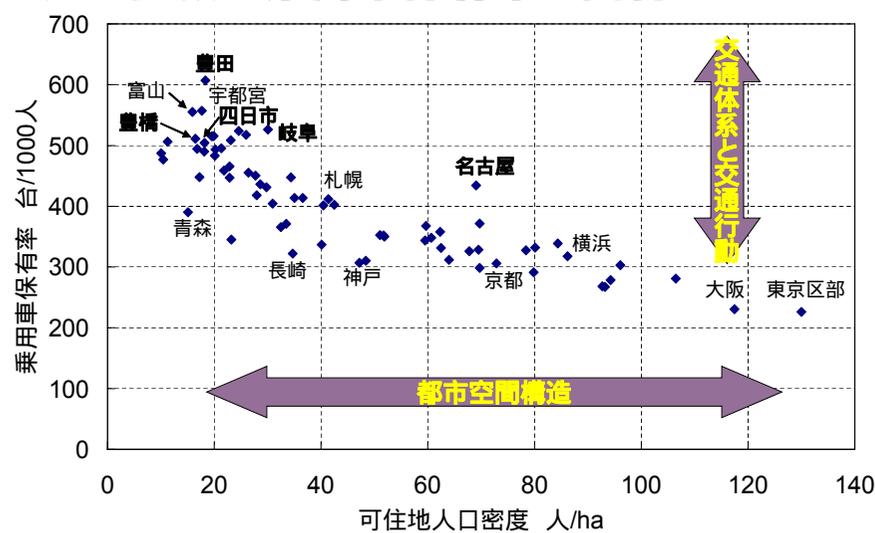


LC-CO₂最小となる基幹交通モード:2050年

(各都市のDID面積が2000年と同じとした場合)

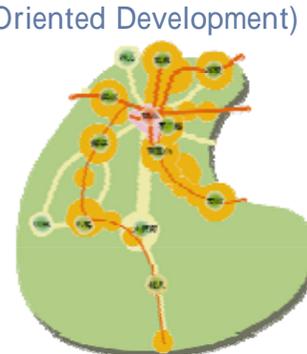


日本の人口上位100都市における人口密度と乗用車保有率の関係(2000)



集約型都市・地域構造への転換

- ・ 低炭素化のみならず、財政難、インフラ・建物劣化、高齢化、ユニヴァーサルデザイン、防災・減災への対応(コンパクト化施策は雪国で早く進展)
- ・ 自治体レベルでもビジョンとして提示される時代へ
- ・ 団子(集約市街地)と串(公共交通)、あるいはTOD(Transit Oriented Development)

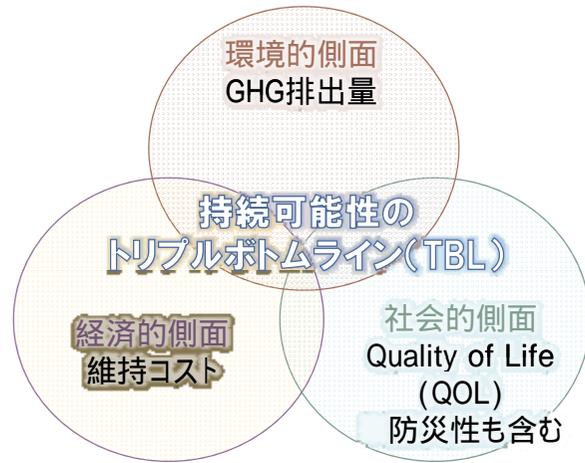


富山市都市計画マスタープラン



名古屋市都市計画マスタープラン

低炭素社会は「低炭素」なだけでは実現できない



低炭素制約の中で「住みやすく、低コストな」まちづくりを提案しないと、合意形成も持続もできない

世界では「低炭素」で魅力的な交通まちづくりがアツイ！



魅力向上・環境・福祉・健康・コストの観点から、交通体系再編、モータリゼーション脱却を「政策」として強力に推進
市民の支持も得られる
(首長・議会選挙で勝てる公約)

日本では富山が先行
きっかけ: 既存の「どうしようもなかった」鉄道線をLRT(Light Rail Transit)化(富山ライトレール)
冴えなかった路線が、
まちの軸として誇れる存在に
コンパクトシティへ展開
トリガーは「乗る路線」



低炭素で魅力的な都市・交通システム 実現のための長期的な循環

< 交通戦略 >

コンパクト化を誘導する交通システム
公共交通・非動力交通の充実



< 都市計画マスタープラン >

公共交通を有効に機能させるコンパクト化
公共交通指向型ゾーニング・施設再配置

これをやりとげるためには大変なエネルギーが必要だが・・・
40年計画で頑張ればよい(その間に建物は半分以上建て替わる)

都市の低炭素化の促進に関する法律(エコまち法)

2012年8月29日成立

支援制度 http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/eco-machi-shien.html



交通政策基本法第10条

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

1. 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に**重要な役割**を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する**施策に協力するよう努めるものとする。**
2. 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、**当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。**

今のままではムリ？

公共交通を運賃採算だけで運営するのは、今やかない困難

日本の常識 = 奇跡: 鉄軌道整備がモータリゼーションに先行
・運賃収入と(信用をバックにした)関連事業で収益を得るビジネスモデルが成立する「おめでたい時代」が長く続く
・しかし、これは世界的に極めて特殊。今や大都市圏以外では全く持続可能でない

公共交通は、収益事業(商売)から公益事業(福祉)へ
・公共交通網維持のために公的補助が正当化されるべき時代
→ **公的補助 = 地域全体が公共交通の存在に支払う「料金」**
・日本では「古きよき時代」の記憶があるため、「発想の転換」がまだ遅れている

日本の地域公共交通は「減びの道」に入った！

- ◆ **利用者減少が止まらない！**
 - ◆ **対応1: 経費節減**
既に極限。給与削減ばかりで従業員のやる気も出ない事業改善検討要員がカットされ、自社で新規施策や企画・広報ができない状況に
それどころか、基本的な安全性や、従業員の技倆・やる気の確保ができずモラル低下
 - ◆ **対応2: 利便性切り下げ**
利用者がますます減り、地域の評判も下がる悪循環に
- ◆ **一方で安全性・利便性やサービスレベルへの要求は強まるばかり！**
利用者が減少しているのに、それをまかなう人員(特に運転手)が確保できない(関越道事故の背景)
「担い手がなくなること」による地域公共交通の破綻が現実に必要なお金が事業者や従業員に支払えていない

危機から再生しつつある公共交通の「ツボ」



和歌山電鐵株式会社社長代理
兼ウルトラ駅長
「たま」女史

「かわいい」と言っている場合ではない！
何と、駅長・役員は猫でも務まる時代に？

- ・「たま」や「アテンダント」だけで守れたわけではない
- ・**基本コンテンツ(ダイヤ・駅・車両および他モードとの連携)の抜本的改善による利便性向上を基盤に、地域での存在感醸成と見込み客へのアピール**

(廃止か否かではなく)再生するか否かは紙一重の差
地域がその路線に存在意義を見だし、
自分たちで守ろうとしたかどうか？

交通政策基本法第9条 (地方公共団体の責務)

1. 地方公共団体は、**基本理念にのっとり**、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた**施策を策定し、及び実施する責務**を有する。
2. 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、**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。

頑張っしてほしいけど・・・

自治体は公共交通に取り組む理由が 分かっていない！

- ◆ 市町村が、市町村運営バス(コミュニティバス)路線の役割で重視する項目 <中部運輸局調査、2009>
 - ◆ 1位:公共交通空白地対応
 - ◆ 2位:廃止代替対応
 - ◆ 3位:移動制約者対応、目的・機会確保対応
- 「公共交通空白地」「廃止代替」
 - …お客様を見ない、まさに供給者側の自己満足発想
- 「移動制約者」…発想はよいが、コミバスで対応できるか?
- 福祉とは、生活交通とは、住民が保証されるべき機会・QOLとはどのようなものがきちんと考えられていない?
- というか、公共交通の意味が、乗合交通の意義が分かっていない?
- だから「安ければ何でもいい」になる
(これこそ、交通政策基本法が必要な理由)

クルマはたしかに便利だけれど・・・ -今日的な公共交通の付加価値とは-

1. **モビリティ・ディバイド(移動制約者)の発生**
 - …クルマが使えるかどうかで、暮らしが全く違う
 - 送迎してもらえばよいとはいえ、自力で通学・通院できないような地域では安心して暮らせない。これでまちが生き残っているのか?
2. **クルマに頼った社会構造の行き詰まり感**
 - …クルマ社会による地域コミュニティ分断・衰退
 - 「乗合」によって「コミュニティ」を守り、つくりだす
 - 歩かないと不健康。生活習慣病増加。PPK(ピンピンコロリ)にならず
3. **地域づくりへのマイナス**
 - …クルマ依存による中心市街地空洞化と郊外スプロール
 - まちのかたちは発散、個性(地域らしさ、景観、風土)を失い、賑わいも生まれにくい
4. **地球環境・エネルギー面からも必要に**
 - …「乗合」による環境負荷削減・省エネ

要するにEST:「安心で魅力的、かつ低炭素」なまちにならない
だから「だれでも乗れる」公共交通は必要(社会的意義がある仕事)
しかし、1~4は「外部経済効果」(代金を払ってもらえない)
市場原理ではうまく供給できないので、地域で支える仕組み必要

地域公共交通維持は 「健康保険」のしくみと同じ

赤字路線を維持するためには
当然、だれかが尻ぬぐいしなければならない
昔は事業者の内部補助で帳尻が合ったが・・・

- ◆ 一般に、コミュニティバス・路線バス運行に、年間数千万円規模の欠損補助<時には協賛金・負担金>が必要(住民1人あたり数千円) **保険料**
 - ◆ コミュニティバスを安い運賃で利用する(ワンコイン<100円>運賃など) **自己負担**
- 保険料と自己負担の割合をどの程度にすべきか(だれがだれだけ出して支えるか?)**
これだけの負担をしてバスを運行する意味があるのか
基本は「保険料・自己負担を払ってもらえるサービス」をつくり、それをうまく「案内」「PR」し、意識共有を進めること
負担してこそ、責任も参画意識も生まれる
(この中身を議論するのが**地域公共交通会議・法定協議会**)

生活を支える「おでかけ」(移動)

- ライフラインとしての公共交通 -

- ◆ 生活に必要な仕事、コミュニケーション、物資調達…
「おでかけ」できなければ大幅に制限される
- ◆ 「つながっている」「いざというとき使える」という安心感
- ◆ 「おでかけ」することで元気になれる
だれでも乗れる「おでかけ」手段は
QOL(生活の質)を保障する役割
なくてはならない「インフラ」?
どうやって確保・維持・改善するのか?
「インフラ」なら、行政任せでいいのか?
そもそも、今の公共交通等が「おでかけ」手段と
して機能しているのか?(むしろクルマが保障?)

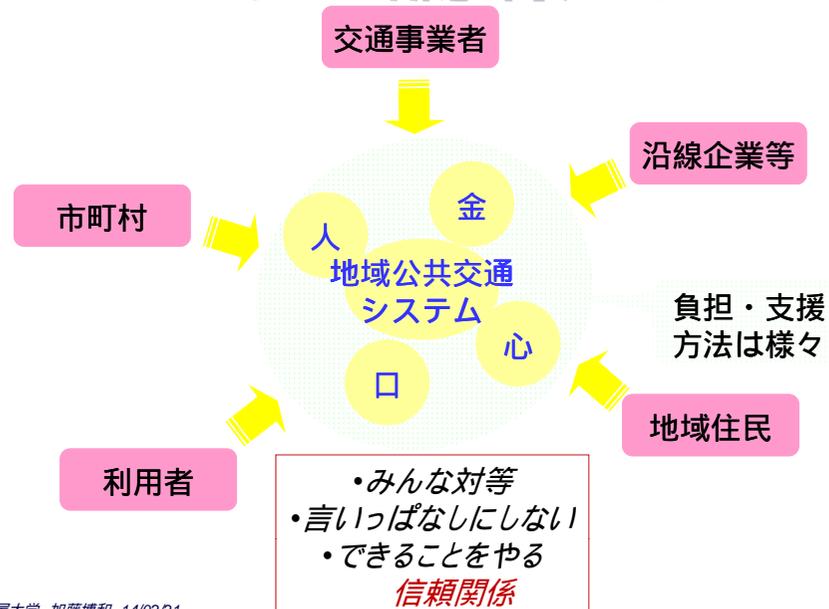
交通政策基本法第16条

(日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等)

国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

移動権に代わる規定

みんなで「一所懸命」支える



おでかけ環境の「調整」「組織化」

「補助」「コミバス・デマンド」でない、自治体の新たな役割

「おでかけ」確保戦略の確立

公共交通戦略:「地域の一体感」「住民のQOL向上」「訪問者の利便性確保」のためのネットワークづくり

福祉交通戦略:「移動制約者対応」の必要水準と方法の基準づくり
移動手段確保の「担い手」は問わない(いい担い手が出てくるしくみこそ「戦略」)

交通ネットワークの維持発展

結節点整備(停留所、ターミナル、駅広、P&R・K&R)
共通運賃・共通案内等のソフト的シームレス化
事業者間の調整・連携の模索(新たな交通秩序の確立)

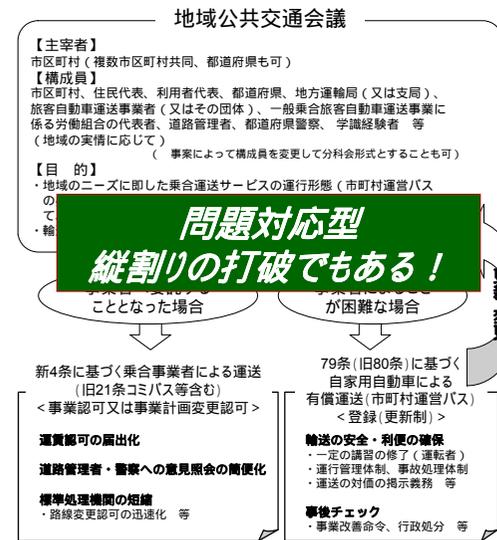
各交通システムのサポート

「適材適所」となる運行手段のコンサルティング
「戦略」に適合する交通機関の公認・広報・案内
「担い手」となる事業者・NPO・住民組織の側面支援

交通政策基本法第6条 (連携等による施策の推進)

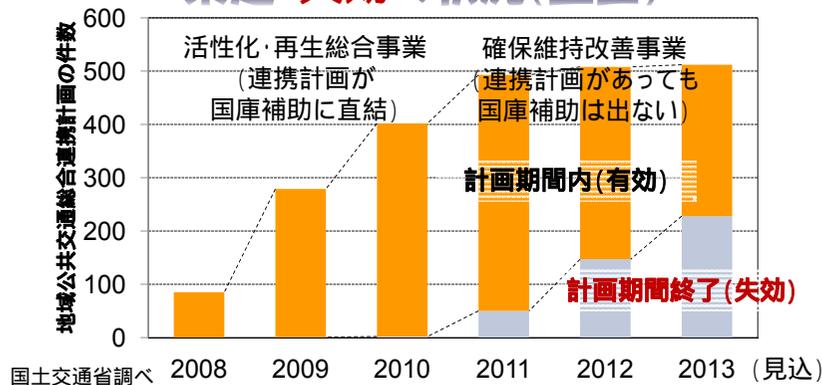
交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者(以下「交通関連事業者」という。)、交通施設の管理を行う者(以下「交通施設管理者」という。)、住民その他の関係者が**連携**し、及び**協働**しつつ、行われなければならない。

使いこなしていますか？地域公共交通会議 -「運輸局に言われてつくる」というのではもったいない-



「市町村の乗合公共交通を市町村が自ら決める」ための場
特区:地域として必要な路線を協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化(運賃・路線・車両など)路線バスよりかなり安い運賃(コミバス)、デマンド運行、タクシー車両利用が可能に
知られている
しかし、対象は乗合許可路線全部(一般路線バスも含めて)

地域公共交通総合連携計画の 策定・失効の状況(全国)



やる気のあるところはフル活用。しかし…
金(国庫補助)の切れ目が縁の切れ目?
計画の必要性が全然理解されていない証拠。情けない…
地域協働推進事業によって再び増加(またカネかよ)

地域公共交通総合連携計画って いつつくるの？ 今でしょ!

- ◆ 自治体地域公共交通政策の「憲法」
 - ◆ コミバス・デマンドだけでなく、一般路線バス・鉄道・船・一般タクシーを含めた包括計画として策定すべき
 - ◆ 「戦略」「役割分担」「PDCA」 目的と評価指標を明確に
 - ◆ 生活交通NW計画(路線網のうち国庫補助対象のもの)、地域協働推進事業計画(MM・PR等)は連携計画の詳細計画として位置づけられる
 - ◆ 担当者の「遺言」(政策の継続性)
- ◆ どう「連携」するかが書かれるべき
 - ◆ 関係者間、モード・路線間、生活圏内の「連携」
要するに「バラバラではダメ」
- ◆ 「協議会」は連携計画をつくり実行していく組織(予算が組める)
 - ◆ 取締役会。全参加者が事業に実質的に取り組む必要
 - ◆ 現場委員(住民・利用者・運転者)をできるかぎり活性化する
バス事業者や住民からでも連携計画の提案ができる

協議会運営における留意点

-意識共有と協働の場-

◆ 地域公共交通の「取締役会」

- ◆ 諮問機関ではないので、傍観者や評論家では困る。必ず何かをやる。
- ◆ 連携計画を議論し、実現する場に
- ◆ 関係者が一同に会することを生かす発想を
- ◆ 構成員が持ち寄って自主事業できるよう努力(特に利用促進事業。国からの補助がないから予算ゼロでは情けない)
- ◆ 公開原則によって緊張感をもたせる

◆ 現場委員の参画を意味あるものに

- ◆ 利用者・住民代表、運転者代表こそ主役
- ◆ 部会・地域検討会などで言いやすい環境をつくり、実質的な議論ができるようにする
- ◆ 車内や駅・ターミナル・停留所等での情報提供と意見募集

地域公共交通会議・法定協議会の活用例

-コミバス・デマンドだけいじって満足してませんか？-

- ◆ **A市: 路線バス・コミバスを一元的に見直し**
 - + ゾーン制運賃をコミバス・一般路線・国庫補助路線すべてに共通導入
- ◆ **B市: 無償バスも含めた検討**
 - + もとは有償コミバスだった路線を無償化後も協議
 - + 隣の自治体のバスターミナルへの乗り入れを実現
- ◆ **C市: 路線バス・定期航路を一体化したネットワーク実現**
 - + 路線・ダイヤ・運賃体系の改善(路線バスのままコミバス化)
 - + バス - 航路の連携強化。離島からバス乗継で学校・スーパーへ
- ◆ **D市: 各地区が運営協議会を設けて運行する路線の協議**
 - + 運営協議会を立ち上げないと路線を引かない(立候補方式)
 - + 協議会代表がオブザーバーとして参加し、定期的に路線の状況や地域の取り組みを報告。市は支援・評価・全体調整
- ◆ **E町: 民営バスとコミバスの連携策を協議**
 - + 乗継可能なバス停を新設し、行ける地域を広げる
 - + 公共交通空白地域解消のため、民営バスの停留所増設を協議し実現

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

◆ 2月12日改正案が閣議決定、国会上程

- ◆ キーワード「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」
- ◆ コンパクトシティ化など、まちづくりとの連携。ハード整備支援
- ◆ 地域の関係者みんなで「考え」「つくり」「守り」「育てる」法定協議会のしくみをさらに強化。都道府県も法定協議会をつくれるようになる
- ◆ 連携計画は「形成計画」に。さらに自治体・事業者協働で「再編計画」を立案すれば協議会のガバナンスが強大に
- ◆ 国の支援を、頑張っている地域に重点化(H26予算要求)

実は今の制度でもけっこうできたのだが、
改正によってもっといろいろできるようになる。
本当にやる気があるのなら、知って使いになさないともったいない！

公共交通活性化・再生 5つの鉄則

～答えは現場にある！現場にしかない！～

1. **目的の明確化**
 - ◆ 公共交通は持続可能なまち・人づくり、地球環境対応の手段
 - ◆ 現場・利用者起点。公共交通担当者は「ライフスタイル・クリエイター」
2. **適材適所**
 - ◆ 固定観念に縛られず、地域の顕在・潜在ニーズを「澄んだ目」で見る
 - ◆ 前例・迷信・外見・他地域の優良事例や自慢話に惑わされない
3. **一所懸命**
 - ◆ 地域の、地域による、地域のための「地産地消」型交通
 - ◆ お願い型・評論型から参画型・自律型へ。担い手を生み出す
4. **組織化**
 - ◆ 場づくり: 連携・協働、必要十分な構成、行動が生まれる仕掛け
 - ◆ 方向性: 調整(コーディネート)・企画・・・「戦略」確立が必要
 - ◆ パラバラではダメ。ネットワークでないと機能しない
5. **カイゼン**
 - ◆ 目的が明確であれば、評価基準も明確なはず
 - ◆ 徹底して現場・利用者起点に立つことこそよりどころとなる
 - ◆ 失敗を恐れるのではなく、対応を間違えないこと
 - ◆ 国の制度も下から意見を出してアップデートしていくべき

人にも地球にもやさしい公共交通は 化石燃料だけでなく「みんなの想い」で走る

- ◆ 住民の想い: 必要なおでかけが確保された生活環境
- ◆ 自治体の想い: 豊かで魅力的な地域
- ◆ 事業者の想い: 存在意義があり、収益も出る事業運営
- ◆ 運転手の想い: やりがいがあり苦しくない仕事場

全部合わせると、

「安心して魅力的、いつまでも住んでいたいと思える
地域を支える公共交通を自ら守り育てる」体制

そのために大事なのが、

- ◆ 意見を言い、議論し、取組に参加し、評価することで、改善を進めていける「場」をつくり広げること
- ◆ だれの指図を受けるのでもなく、人任せにせず、できる範囲で、しかししかし「行動」すること

それは、「あなたがまず動く」ことから始まります！

名古屋大学 加藤博和 14/02/21

36

「公共交通は会議室でなく
現場を走っている」

現場は人も金も心も口も
全然足りません

皆さんも現場へ出て
地域の皆さんと一所懸命になって
ESTをカタチにする取組を、
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？

名古屋大学 加藤博和 14/02/21

37

加藤博和

検索

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/buskato)

公共交通戦略立案やコミバス・DRT導入、路線バス改編などに各地の現場でボランティア参加しています。
意識を共有できる方々とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！

東海3県の路線バス情報のページ

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/index.htm>

東海3県（愛知・岐阜・三重）の路線バス情報、特に、山間地域のバス・過疎バス・自治体運営バスなど、メジャーなメディアでは分からない情報を重点に提供

（本資料使用における注意）

本資料の著作権はすべて制作者に帰属します。ただし、一部、他の機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。

自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用いただけます。ただし、公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。

本資料は、国土交通省の担当部局による監修を受けたものではありません。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることがありますので、ご注意ください。

名古屋大学大学院環境学研究科 加藤 博和
kato@genv.nagoya-u.ac.jp
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>