



## ESTとは何か？

-京都議定書目標達成は、あくまで最初の一里塚-

- 交通に伴う様々な環境負荷を減らし、持続可能な社会を築く一助となること(OECDが提唱)
- 環境負荷にはいろいろあるが、最も問題なのはCO<sub>2</sub>(ほかには自動車技術向上等でカタがつく見込み)
  - 放っておけば、2100年には全球平均気温が現在より2.4-6.4 上昇
  - 3 以上上昇の場合、地球環境に深刻なダメージが懸念
  - それを防ぐためには、日本の交通部門CO<sub>2</sub>排出量を2050年頃までに1990年比60-80%削減する必要
  - 自動車技術向上だけでは追いつかないと予測
- では、何が必要か？
  - 技術向上だけで補えない部分を、交通活動の変更でカバーする
  - その有力な手段が「公共交通利用促進」

名古屋大学 加藤博和 07/02/14

## 「EST普及推進フォーラム」ラウンドテーブル2 (07/02/14) 地方都市においてEST対応型 公共交通体系をいかに作りあげるか？



人と環境にやさしい『持続可能な』交通のかたちを明らかにし、  
実現のための“現場で役立つソリューション”を提案する！

Think Globally! 一所懸命  
適材適所 Act Locally!  
Nagoya Univ. HAYASHI, KATO, & ALPKOKIN Lab.

名古屋大学大学院環境学研究科  
(公共交通プロデューサー)  
加藤 博和

## 「使いやすい乗合交通とまちづくり」 への転換がEST実現の第一歩

- 自由に動きたい。でもクルマを使いすぎるのもダメ・・・  
MMが有効なのは、既存の公共交通が有効活用されていない場合。  
しかし、日本の地方都市の大半は、公共交通が根本的に貧弱なので、使いようがない。使っても環境改善効果が少ないし、取り組みも持続しない。  
環境にやさしく、便利に動ける「自家用車に代わる」  
新しい魅力的な移動手段をつくり出すことこそ根本的。  
その**主要キャストは「乗合交通」しかありえない！**
- ただし、乗合交通が機能するためには、**乗り合う機会が増加するような空間構造やライフスタイル**がその地域で成立することが必要  
**まちづくりとの連動**・・・当然、長い時間がかかる

名古屋大学 加藤博和 07/02/14

## 人と地球にやさしいまちを支える公共交通



ドイツ・  
カールスルーエ  
市中心部

ヨーロッパのトレンド：  
クルマに頼りすぎないこと  
で市街地の「にぎわい」  
を復活する目的  
(LRTが求心力を生む)  
環境意識も後に加わる

- トランジットモール
  - 郊外鉄道～都心の路面電車が直通：“seamless”(継目のない)
  - 公共交通利便性が得られることを前提としたまちづくり：“TOD”(Transit Oriented Development: 公共交通指向型開発)
- まちづくりや福祉に役立つ公共交通機関は  
「エレベーター」「エスカレーター」のような存在

名古屋大学 加藤博和 07/02/14

## ところが、日本は…

-日本最悪の路面電車・故:名古屋鉄道岐阜市内線-



名古屋大学 加藤博和 07/02/14

4

## 「地域公共交通」衰退の理由の整理

-時代から取り残された公共交通-

- **路線網:「マネジメント力」の欠如**
  - 旧運輸省の許認可と地域独占事業者の運営による内部補助スキームが生んだ、住民と自治体のモラルハザード
- **路線:基本コンテンツに関する「技術革新」の欠如**
  - 基本コンテンツ…系統・ダイヤ・乗降施設・車両  
何十年もほとんど変化なし。バスとタクシーの垣根(運賃は基本コンテンツに応じて分かりやすく設定すべきもの)
- **業務:客商売(「サービス業」)というスタンスの欠如**
  - 「公共交通」というレッテル。「輸送」という“乗せてやる”発想
  - 前時代的なPR方法と接客
- **産業:「需要創出」への取り組みの欠如**
  - ライフスタイルを創造したクルマ、乗り遅れた公共交通
  - 「交通は派生需要」という発想が公共交通の進歩を止めた

名古屋大学 加藤博和 07/02/14

5

## 日本の公共交通利用促進を巡る状況

- **モータリゼーション依存型**で進展する都市域の**スプロールの拡大**とそれに伴う**ライフスタイル変化**に公共交通が全く対抗(対応)できていない
- LRT、DMV、コミュニティバス、DRTといった新モードがもてはやされる一方、**既存モード(鉄道、路線バス、タクシー)**はあまり省みられていない
- 何も変えなくとも、**意識啓発**だけで利用転換が図られることを期待するくらい
- 公共交通衰退を人のせいにすることが多い  
**自らの根本的な体質改善に手を付けず、新しいものに手を出せばよいという発想ではダメ(特効薬なんかない!)**

名古屋大学 加藤博和 07/02/14

6

## EST推進のポイントは「基幹公共交通の充実」

- **自動車ではマネできない高速性と定時性、そしておトク感をいかに出すか?**  
郊外の無料P&R、待たずに乗れ、専用レーンで信号待ち知らずの高速安定走行。集客施設・地区へ楽々アクセス。  
これをどう実現するかに注力し、そのための手段は何でも動員することが必要。(何か特効薬があるというわけではない、総合力の勝負)
- **基幹公共交通路線の充実は「ESTの基幹」でもある。**  
公共交通は「ザル」なので、すべてをすくうのはムリ。  
(コミュニティバスやDRTはここを勘違いしているため、利便性も効率性も低く、カバーする需要も小さく、環境改善効果も期待できない)  
**ある区間を徹底的に便利にし、そこに大きな流れをつくり出す。そのインパクトが住民の意識を変え、ライフスタイルや立地選択を長期的に変える原動力になる**(ex. 富山ライトレール)。  
方法は、都市構造によって**LRTかBRT**かのいずれか。日本では直行性が担保できるBRTが有効である場合が多い(GWBやDMVは亜種)。  
(市街地の範囲が不明瞭な日本の都市では、中途半端な軌道系交通は多くの人に乗り継ぎを強要することになり、自動車どころかバスにも勝てない)  
既存の鉄道・路面電車を活用する場合、多くは、軌道と駅施設を徹底的に改良しないと話にならない(ex. 三岐鉄道北勢線)。

名古屋大学 加藤博和 07/02/14

7

# 基幹公共交通を生み出す 地域公共交通再編戦略をどう進めるか？

競争力の高い基幹路線をつくり出すためには、  
地域の公共交通網を根本的に再編することが求められる

基幹路線と支線とのメリハリをどうつけるか？

直行させるか？ させないとすれば結節をどう担保するか？  
(結節点整備、運賃・ダイヤのシームレス配慮)

基幹路線をいかに(相対的に)便利にするか？ (高速性・定時性・低廉性と自動車抑制策)それを実現する運営形態とは？

基幹路線に乗客を集めつつ、地域の一体感を醸成できるような  
支線をどう「つくり」「守り」「育てる」か？  
(地域参画型の導入、少量乗合輸送手段・車両の開発)

# EST実現の主戦場は「現場」にある

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」による、基幹モード・結節点整備の支援
- 改正道路運送法による、支線・端末モード整備の支援

自治体・地域の主導的参画による公共交通網再編を軸としたEST推進が可能に

今後は、地球温暖化対策を追い風に、財源も充実していくであろう

少子高齢化・人口減少・経済成熟時代では市街地コンパクト化は必然。それを支えうるエンジンとなりうるのはクルマでなく公共交通

「公共交通とまちづくり」がより高いQOLを地域に実現するソリューションは示せるか？

地域・利用者の当事者意識、事業者の商品企画・サービス力、そして自治体のビジョンとコーディネート力が問われる

ヒョーロンカは掃いて捨てるほどいる。  
現場で活躍できる「仕事人」を求む！

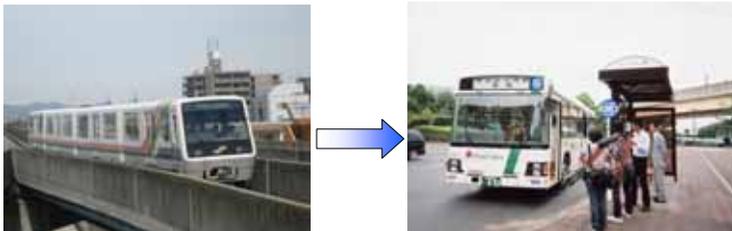


加藤博和

検索

”Think Globally, Act Locally”

地球環境負荷を削減できる交通システムの実現方策を研究しながら  
地域の現場でよりよい公共交通を生み出す仕事にも取り組んでいます



「廃線」処理を「敗戦」処理に終わらせないために・・・  
「理想のニュータウン」桃花台（愛知県小牧市）で  
新交通システム「ピーチライナー」2006.10.1廃線後の  
公共交通ソリューションに、関係者の皆様と取り組んでおります