

モビリティ・マネジメント推進セミナー

～ 公共交通活性化に向けて ～

講演録



モビリティ・マネジメント

平成22年1月22日

ホテルモンテ エーデルホフ札幌

北海道運輸局交通環境部

北海道では、広域分散型の地域構造と積雪寒冷地等の影響により、クルマへの依存度が高い地域であり、公共交通衰退の問題も多々見られることから、これらの特性を踏まえたモビリティ・マネジメントの展開が必要となっています。

このため、北海道運輸局では、モビリティ・マネジメント導入の手引きとして「北海道におけるモビリティ・マネジメント推進マニュアル」の作成を進めてきたところ、自治体等の皆様方にご利用頂ける準備が整いました。

そこで、この度、モビリティ・マネジメントの普及推進を目的として、本マニュアルを活用したセミナーを北海道運輸局と(社)北海道開発技術センターの共催で、下記のとおり開催しましたので、その概要を紹介します。

なお、セミナーには、地方自治体や交通事業者などから107名の参加がありました。

プログラム	
13:00～13:05 (5分)	開会挨拶 北海道運輸局 次長 和田 昌雄 氏
13:05～13:20 (15分)	北海道におけるモビリティ・マネジメント推進マニュアルの解説 (社)北海道開発技術センター 企画部 研究員 大井 元揮 氏
13:20～14:10 (50分)	講演1 「モビリティ・マネジメントについて」 講師 京都大学大学院 教授 藤井 聡 氏
14:10～14:40 (30分)	講演2 「モビリティ・マネジメントの事例」 講師 筑波大学大学院 講師 谷口 綾子 氏
14:40～14:50 (10分)	----- 休憩 -----
14:50～15:10 (20分)	キーノート 「北海道におけるモビリティ・マネジメント実施の課題」 (社)北海道開発技術センター 理事 原 文宏 氏
15:10～16:30 (80分)	パネルディスカッション「北海道におけるモビリティ・マネジメントの展開について」 コーディネータ ----- 北海道大学大学院 准教授 高野 伸栄 氏 パネラー ----- 京都大学大学院 教授 藤井 聡 氏 筑波大学大学院 講師 谷口 綾子 氏 国土交通省総合政策局 企画調整官 中村 広樹 氏 (社)北海道開発技術センター 理事 原 文宏 氏

開会挨拶

司会 お待たせを致しました。

只今より、国土交通省北海道運輸局及び(社)北海道開発技術センターの共催による「モビリティ・マネジメント推進セミナー」を開催させていただきます。

私、本日の進行を努めさせていただきます「北海道運輸局交通環境部環境課の福田」と申します。どうぞよろしくお願い致します。

始めに、主催者を代表して「国土交通省北海道運輸局の和田局次長」より、挨拶がございます。



国土交通省北海道運輸局
次長 和田 昌雄 氏

只今、ご紹介を頂きました「北海道運輸局次長」の和田でございます。

本日は、時節柄何かとお忙しい中、加えて、足下の悪い中、本セミナーにご参加を頂きまして、大変ありがとうございます。

また、日頃より、国土交通行政に関しましては、深いご理解とご協力を賜っておりますことに、本席をお借りして厚く御礼を申し上げます。

さて、新年早々、道東方面では例年にない大雪に見舞われ、国道が寸断されましたし、先日は季節外れの雨となりました。また、海外に目を転じますと、昨年末、欧米では例年にない大寒波に見舞われたとも聞いているところであります。このような気候変動は、もしかすると、地球温暖化とも関係があるのかもしれない。

この地球温暖化につきましては、皆様もう既にご承知のこととは存じますが、京都議定書¹により、日本では温室効果ガスの排出割合を2008年度～2012年度の約束期間中に「1990年度比で6%」とすることとされているところです。

昨年11月に発表されました「2008年度(平成20年度)の速報値」を見てみますと、「1990年度比+1.9%」となっています。2007年度の排出データと比べますと、金融危機による急激な景気後退に伴い、産業部門をはじめとする各部門で減少したことにより、全体として6.2%の減少となりました。しかし、2012年度迄の約束期間中に「あと8%近くを削減しなければならない」という状況になっております。

加えて、京都議定書後の枠組みを議論した昨年12月のコペンハーゲンでのCOP15(第15回気候変動枠組条約締約国会議)におきましては、日本は、「2020年迄に1990年比25%とする方針」を改めて世界に示したところであり、低炭素社会の実現に向けた努力を一層払っていくこととしているところです。

今回のセミナータイトルになっております「モビリティ・マネジメント」は、このような地球温暖化の進展に歯止めをかけるとともに、衰退の著しい公共交通の維持・復活を目指す手段ともなるものであると考えております。

本日は、この「モビリティ・マネジメント」において学会の第一人者であります「藤井先生・谷口先生・高野先生」にお出で頂いております。お忙しい中、本当に有り難うございました。「運輸部門」における温暖化ガスの排出抑制と、環境的にも持続可能性のある公共交通の実現に向けて、ご提言等を頂ければと考えているところです。よろしく願い致します。

以上、簡単ではありますが、本セミナーの開演に当たり、主催者を代表しての挨拶とさせていただきます。

1 京都議定書 1997年に京都で開催された地球温暖化防止京都会議(COP3)において、先進国の温室効果ガス排出削減について法的拘束力のある数値目標などを定めた文書。京都の名を冠して「京都議定書」として採択された。温室効果ガス(おんしつこうかガス、Greenhouse Gas, GHG) 大気圏にあって、地表から放射された赤外線の一部を吸収することにより温室効果をもたらす気体の総称。京都議定書における排出量削減対象は、二酸化炭素(CO2)、メタン(CH4)、亜酸化窒素(N2O)(一酸化二窒素)、ハイドロフルオロカーボン類(HFCs)、パーフルオロカーボン類(PFCs)、六フッ化硫黄(SF6)の6種類。

司会 和田局次長におかれましては、この後、別に会議が設けられておりまして、この場で退席ということにさせていただきます。どうぞ御了承の程よろしく申し上げます。

それではお手元の資料を確認させていただきたいと思います。

一つは、「モビリティ・マネジメント推進セミナー講演資料」と題された - 本日の講演資料があります。もう一つは「北海道におけるモビリティ・マネジメント推進マニュアル」が席上に配られていると思います。

「講演資料」の1ページ目にセミナーのプログラムが書いてございますので、このプログラムに従いまして議事の方を進めて行きたいと思いません。

さて、北海道運輸局におきましては、北海道における「モビリティ・マネジメント」の推進を一層促進していくため、主に自治体関係者を対象とした「モビリティ・マネジメント推進マニュアル」の作成を進めていたところ、この度、漸く完成版ができあがりしました。

そこで、このマニュアルのとりまとめに当たり大変ご尽力を頂きました「北海道開発技術センターの大井元揮研究員」より、マニュアルの解説をお願いしたいと思いません。

「北海道におけるモビリティ・マネジメント 推進マニュアル」の解説



(社)北海道開発技術センター 企画部
研究員 大井 元揮 氏

ただ今、ご紹介を頂きました北海道開発技術センターの大井と申します。

早速ですが、こちらのテーマにあるとおり「北海道におけるモビリティ・マネジメント推進マニュアル」の解説ということで、僭越ながら私の方から、解説をさせていただきたいと思いません。

本日お配りしている、「北海道におけるモビリティ・マネジメント推進マニュアル」ですが、ページ数と致しましては、だいたい本編で 50 数ページ、全部で 100 ページぐらいというところがございます。これを全てご説明していきますと、時間がいくらあっても足りませんので、要点をいくつかつまんでご説明をしていきたいと思いません。

最初に、マニュアル作成の背景と目的といたしましては、これは皆さんご存じの通りと思いますが、近年運輸部門からのCO₂排出量削減の重要性というものが高まっています。

これは、過度にマイカーに依存したライフスタイルから、公共交通の利用を中心とした交通行動への転換が求められている。というところがございます。このようなことから、北海道においても全国においてもモビリティ・マネジメント(MM)が、いろんな地域で実施をされている状況でございます。

特に北海道においては、広域分散型の地域構造であることから公共交通の空白地域が見受けられます。

また、冬期の厳しい気象環境等の地域特性があるということで、こういったことを踏まえたモビリティ・マネジメントの展開が必要なのではないかということが背景の一つとしてございます。

北海道では、モビリティ・マネジメントを推進する実務者が、自治体・企業等を含めて不足しているということが考えられます。そういった意味では、モビリティ・マネジメントを推進するための実務者の人材育成が急務となっているのではないかと思います。

こういった背景を受けまして、このマニュアル

は、北海道の地域特性を考慮したMM施策について検討し、MM施策を推進するための人材育成を目的とするということで、進めてきました。

マニュアルの作成に当たっては、検討会を1回開催しています。この構成員といたしましては、国土交通省として北海道運輸局、北海道開発局です。また、自治体として広域自治体である北海道です。さらに、MMにご熱心に取り組んでいる - 札幌市、帯広市、千歳市、恵庭市、当別町にも参加いただいております。バス事業者としては、函館バス、十勝バス、北海道拓殖バスに参加いただいております。有識者といたしましては、この後のパネルディスカッションでコーディネータを努めていただきます高野先生にも参加いただきました。また、コンサルタントとしてドーコン、日本データサービス、弊社が参加しました。

検討会での課題といたしましては、行政、バス事業者、コンサルタントの視点で、どのようなMMマニュアルであれば使いやすいか。という点について、重点的にご議論させていただきました。

例えば、対象（誰をターゲットにするか）、何を目的に（どのような利用のされ方を想定するのか）」、また、このマニュアルを作るに当たっての留意点であるとか、事例をどのように入れていくかということについて議論しました。

全体の構成といたしまして一番凝ったところは、技術的な説明はかなり簡略化しました。また、北海道内で実践された事例を数多く紹介したというところが特徴となっています。

目次構成ですが、「はじめに」の項目で、マニュアルの背景と目的を明確化しています。

二点目は、「モビリティ・マネジメントの基礎知識」の項目で、MMの定義、手法、対象、留意点をできるだけわかりやすく説明しています。

三点目は、「MMの専門的用語解説」の項目で、頻繁に使用される用語をということで、例えば、「トラベル・フィードバック・プログラム」²であるとか、「コミュニケーションアンケート」と

が、「行動、実行意図」などの用語を解説しています。

四点目は、「モビリティ・マネジメントに関するQ & A」の項目で、「地域の公共交通活性化に取り組む担当者に向けて」というサブテーマがありますので、主に実際の担当者に向けて発信しようということを考え、それに沿ったような形で代表的な「設問」と「解説」を記載しております。

五点目は、モビリティ・マネジメントの実践ということで、取り組みのテーマ別に、その実践方法を、具体例を交えつつ紹介しているということです。

最後に、「モビリティ・マネジメントの評価」の項目で、施策評価の考え方や用いるデータを簡潔に解説し、参考資料としてMM実施に関する補助制度、支援制度の紹介と国内の事例等を紹介しています。

何点が工夫した点がございりますが、簡単にご説明させていただきますと、「モビリティ・マネジメントの定義をわかりやすく解説」、「モビリティ・マネジメントといえますと、語感としては一般的に、直接的につかみづらい」、ということがあるのかなという思います。

また、MMの定義といたしましては、「ひとり一人のモビリティ（移動）」が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策ということであります。これも一般的にはなかなか理解しづらい部分があるのかなということを想定しまして、読み手がMMの重要なポイントを押さえつつ、更に、MMが目指そうとする形というものを理解するということが出来るような記述を目指しました。

MMの重要なポイントといえますのは、資料3ページに書いています - バスの利用者、クルマの利用者を全体的にも個別的にも「人」として捉え、そのひとり一人に丁寧に語りかけることで、その意識に働きかけることでもあります。

2 トラベル・フィードバック・プログラム(TFP:Travel Feedback Program) モビリティ・マネジメントの技術のうち「行動プラン法」、「フィードバック法」を組み合わせたもので、ひとり一人の自律的な行動変化を促すコミュニケーション型のプログラムです。参加者ひとり一人の外出行動を記録していただいて、その結果を診断する取り組み。

また、さらにMMが目指そうとする形というものには、人々が自発的に行動を変化させ、よりよい社会に一步でも近づくことを目指そうとすることでございます。

また、工夫した点の二番目といたしましては、MMの手法をやさしく説明しているという点がございます。

いわゆる「コミュニケーション手法」、「依頼法」であるとか、「行動プラン法」、「アドヴァイス法」を組み合わせた「トラベル・フィードバック・プログラム」であるとか、いろいろな方法がございしますが、これを完璧に説明しようすると、アカデミックになりがちというところがあると思います。

これは、読み手が辟易してしまうかもしれないという課題もあると感じまして、各手法について、簡略かつ明確な定義をしつつも、簡易な、かみ砕いた言葉で換言し、具体例をイメージ図とともに紹介することを考えました。

資料3ページに記載しました「アドヴァイス法」の説明の部分は、MMの手引きであるとか、注釈部分で書かれているところですけども、その「換言」の部分です。

クルマの代わりにバスを利用する際に、必要となる情報（バス停の位置や時刻など）を個別（ひとり一人）に、あるいは集団（企業や学校など）に提供し、実行に移す際の抵抗（わかりにくさ）をできる限りなくす方法を、ひらたい形で換言をしているところが特徴です。

また、その右の図は、苫小牧で実施した「エコ通勤」に関する事例ですが、そのコミュニケーションツールというものを掲載しています。

また、三番目として、コラムの活用で読み手が、ふと疑問に思うことや容易に理解しづらい（であろう）」ということについて、疑問とその回答や一口メモと言った形でコラムを掲載しています。

時間も限られてございますので、例の2だけをご説明いたします。

一口メモとして、日常を振り返れば当たり前のこと！ということで、仕事の場面、教育の場面など、人に何かをしてもらうときは、その人が気持ち良くできるようなコミュニケーションのとり方、その人がやる気になるようなコミュニケーションのとり方をするものと思います。

MMが重要視しているのは、そのような人間と人間のやり取り、人間の気持ちなのです。といった分かりやすい疑問であるとか、一口メモをコラム的に配置しているところがあります。

四番目として、「担当者の疑問に答えます」ということで、読み手である自治体の担当者の視点として、あまりMMを知らないということを想定すると、例えばMMの理解とは別に、公金で行う以上その効果が気になるとか、複雑だし、これまでに取り組んだことがないので、実施は自分たちにできるのだろうかとか、お金の確保は？であるとか、興味があるけれどどこに相談すればよいのか？であるとか、担当者自身はやる気になったけれども、上司、首長を説得する資料が欲しい、といった疑問に答える形で、MMに関する代表的な質問、疑問について、費用対効果、困難性、予算の確保、相談先ということで「Q & A形式で明瞭化」しています。

ここでは、全国事例を多くご紹介をさせていただきながら説明をさせていただきました。

工夫した点の五番目として、MMで何をしたいのか、できるのか、ということです。

各自治体の担当者様におかれましては、実施する技術者も様々だと思えます。そこでいわゆるMMの実践として、5ページにあります五つのテーマ別に、それぞれの地域特性など、手法別に具体的な道内の事例を活用しながら紹介させていただきました。

一番目は、「公共交通担当視点」ということで、地域のクルマ利用を減らし、公共交通利用を増加させたい。

二番目は、「公共交通担当者的、管理者的視点」

ということで、通勤者のクルマ利用を減らしたい。

三番目は、「公共交通担当者的視点さらに教育的視点」ということで、児童・生徒の公共交通利用を増加させたい。（学校MMといわれるものです。）

四番目は、「三番目と同様」で、交通教育を通じて、中長期的視野で公共交通を活性化させたい。

五番目は、「まちづくり的視点・商工的視点」ということで、商店街と連携して、まちの活性化を図りたい。といった五つのテーマ別に具体例を示しながら、紹介、説明を行っています。

この様な形でマニュアルを作成していますが、ただ冒頭にも申し上げたとおり、MMの事例というのは北海道においても、全国においても増加している傾向があります。

そこで、このマニュアルについても、いわゆる継続的な運用又は課題という部分については、活用といえると思いますので、今後、この活用と改善を繰り返しながら完成度の高いマニュアルを作成していきたいと思っています。

具体的には、改善の部分で言うと、さらに検討を加えて内容を精査するとか、情報を常に更新していくこととか、また活用方法では、こういったセミナーを何度か開催しながら、人材育成に努めていくことが考えられるかと思っています。以上で説明を終わらせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

司会 有り難うございました。

それでは、講演に移らせて頂きます。始めに、「モビリティ・マネジメントについて」と題して、「京都大学大学院の藤井聡（ふじい さとし）先生」よりご講演をお願い致します。

藤井先生は、京都大学大学院工学部で土木工学を専攻し修士課程修了後、京都大学工学部助教授、東京工業大学大学院理工学研究科教授を経

て、2009年より京都大学大学院工学研究科教授に就任しており、国土交通省交通政策審議会委員やあいちエコモビリティライフ推進協議会アドバイザーなどを歴任しております。

藤井先生、どうぞよろしくお願い致します。

講演 1

「モビリティ・マネジメントについて」



京都大学大学院
教授 藤井 聡 氏

ただ今ご紹介にあずかりました、京都大学の藤井でございます。

本日は、「モビリティ・マネジメントの推進マニュアル」を使って、北海道でMMを推進しているという対談にお呼びいただき、どうもありがとうございます。

私の役割は、「モビリティ・マネジメントについて」というタイトルで、MMとはどういうものか - ということのご説明を申し上げることと考えております。私の後には、谷口先生からより具体的にどういう事例があるのか、さらに細かいところをご説明いただけるのではないかなと思います。

従いまして、私の方からは、MMの基本的考え方を担当するところが役割だと考えています。

MMでございますが、この取り組みが始まりましてほしい10年くらい経ちます。まだ、10年しか経っていないのですが、ようやく10年を

迎えたとも言えます。1999年ぐらいから、この取り組みをやっている、札幌都市圏中心にも全国的にも広がってきているという歴史がございます。

交通計画の皆様でありますと、例えば「TDM（トランスポーテーション・デマンド・マネジメント：交通需要マネジメント³）」という言葉になじみのある方がいらっしゃるのではないかと思います。その取り組みは20年、30年ほど進められてきていますが、どういう取り組みか、ざっとご紹介いたします。まず、交通渋滞を解消するのに道路を作ってきたわけですけど、そうではなくて、利用の方を変えていきましょう、利用の方を少し削減していきましょう、調節していきましょう、ということが「TDM」という考え方であります。

そんな考え方がそれなりに長く言われてきてはいたのですけれども、それをさらに進化させたといえましょうか、TDMをするのではなくて、「モビリティ」というものを「マネジメント」する。そういう考え方を取り入れる。これが、ここ10年ほど言われてきていることです。

とは言いながら、先ほどのご報告の中でもございましたけれども、「モビリティ」というのは中々日常では言わない言葉ですし、「マネジメント」というのは行政とかで比較的使われるようにはなりましたが、中々なじみのない言葉じゃないかと思えます。

したがって、「MMという言葉は何か」と思っている方が沢山いらっしゃると思うのです。その正確なイメージというものが中々掴みづらいのではないかと思います。私の方からは、「モビリティ・マネジメント」というのは、こんなもんですよ」というイメージをお伝えすることができればと、そんなことを考えております。

どういうお話からさせていただくかというところですけど、まず定義ですね。MMを言葉で説明すると、こういう感じになります。

まず、MMとは何かというと、「一連の持続的な取り組み」を言います。何かマネジメントですから、ずうっと取り組みするということです。

「マネジメント」とは、これは、管理という日本語があるのですが、管理とはちょっと雰囲気が違うのです。マネジメントというのは、「ずうっと何かやっていくこと」です。

最近のはやりの言葉ですと、タウンマネジメントという、ご存じの方もいらっしゃるのではないかと思います。町のいろんな問題について、あれこれ話し合い、いろんな問題を解消していく。これが、タウンマネジメントです。

管理ということでは、マネージャー、経営という考え方です。会社の経営もそうです。会社の経営者が何をしているか。会社の組織の中では色々な問題が起こります。最近、発注が減っていると、職員がこんな問題を起こしているとか、給料が低いことに不満を持っているようだとか、或いは、ずうっとお付き合いさせていただいている企業さんが倒産してしまって代わりを探さなければいけないとか、ほんとに色々な問題が起こります。

経営というのは、そういう問題に対して、臨機応変に、ずうっと面倒を見ていくことがです。これは「一連の取り組み」なのです。これが、「マネジメント」という言葉の感覚、感触です。管理というよりは、経営という言葉に近いと思えます。また、何かをずうっとやり繰り返してきて、問題が有りながらもやっていくというのが、「マネジメント」です。タウンマネジメントというのは、町の問題を色々と経営していく。経営では無いのですけれども、そういったことに取り組んで改善していこうと努力する。これは、非常に泥臭い、非工学的なものです。

私は工学部の人間ですが、「マネジメント」というのは、きわめて非工学的な取り組みなのです。めちゃめちゃ「泥臭い」、中小企業の「おっちゃん」に例えると一番分かりやすいです。泥臭

3 TDM (Transportation Demand Management: 交通需要マネジメント) 自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取り組み。

くない組織って、つぶれてしまいます。

私は、奈良県出身ですけれども、山を超える
と向こうに東大阪というところがあります。東大阪
というところは中小企業がいっぱいありまして、
僕の友人に社長やっている人がたくさんいるの
ですが、もう泥臭いです。学生の頃とか、若い頃
は、スツとしていたのですが、最近なんかは、め
ちゃめちゃ親爺になっているのですよ。人間とい
うのは、ああいう経営を何十年も、僕の友人です
から、20年位ですけど、10年20年やっている
と、何か深みのある顔が出来上がってくるのです。

これは何を言っているかと言いますと、「マネ
ジメント」というのは非常にそのような“泥臭
い”、“人間的な”、“人間くさい”ものだ、と
いう感触をまず御理解いただきたいのです。何か
研究者とか、一応僕も研究者の端くれなんですけ
れども、理系研究の顔なんか、全然中小企業の親
爺と違う顔ですよ。ブルドッグ顔で全然無いで
す。中小企業の親爺はブルドッグのような顔をし
ていますけれども、顔自体はエンジニアとかいう
のは、スツとしていたのです。

何度も言いますが、中小企業の親爺みたいな取
り組みをしていますと人間臭い顔になってきて、
ブルドッグみたいな顔になってくる。深みのある
顔になってくるのです。そう言うものが最終的に
訪れるような取り組み、それが「マネジメント」
なのです。

まず、今申し上げたのは、「マネジメント」と
いう言葉の語感を説明させていただきました。

次は、「モビリティ」です。これもまた分かり
にくい言葉ですね。

「モビリティ」という言葉は、比較的行政の中
では使われるのですけれども、ごく普通のおばち
ゃんは知らないですよ。普通のおっちゃんも
「モビリティとは、なんじゃそりゃ！」と言うよ
うな話です。

ところが、「モビリティ」に対応する日本語と
いうのは無いのです。近い言葉は、交通ですけれ

ども、交通と言う言葉も、何か非常にエンジニア
な、工学的な、システムティックな、無機質な感じ
がします。何か数字の羅列みたいな感じがします
よね。

交通と言うと、僕は、ずうっと交通の研究者で
すから、一般の方に、どういう風に分かりやすく
言ったら良いかということ、もう20年くらい
考えているのですが、やはりなかなか難しいので
す。交通と言う言葉は一般的ではないですよ。な
らなくて、もっと人間的な表現でいうと、「移動」
というのがあります。この「移動」というのは、
何とか合いそうな言葉です。

ところが、英語の「モビリティ」というのは、
今言った移動というニュアンスも、交通というニ
ュアンスも、流動というニュアンスも全部入るの
です。英語のモビリティというのは、もともとモ
バイルカーゴといいます。モバイルといいますの
は、ムービー、ムーブです。動くということから、
「モビリティ」というのは「動き全体のこと」を
言っているのです。「動きそのもの」なの
です。それをまずは御理解願います。

従って、ひとり一人が朝どこかに行って、夕方
に帰ってくるのが、「モビリティ」です。それ
と同時に、札幌の都市圏があって、ここに千歳が
あって、ここで車がこういう流れを作って、さら
に電車も札幌まで流れているという状況、流動の
状況。これも「モビリティ」です。

そう言ういろいろな移動現象に関して、泥臭
く、人間臭くマネージしていく。それがMMなの
です。な。「モビリティ・マネジメント」のニュ
アンスとはそう言うものです。

もう少し言葉で言いますと、いろいろな交通上
の問題というのがあるのです。今日、ご列席の皆
様におかれては、交通上の問題、色々なことを想
起されるのではないかと思います。ここの路線
は、経営きついな、ここが渋滞している、なんと
かならないか、或いは、行政的な観点でここにち
ゃんとモビリティを確保しないといけないのに、

需要が薄いから、そこでは交通事業が成り立たない。だから、どうしてもここでは公共交通サービスを提供できない、とかです。

或いは、場合によっては環境グループの皆様におかれましては、公共交通やモーダルシフトは大事です。或いは、中心市街地活性化を考えていらっしゃる部局の皆さんにおかれては、最近お客さんが少ない、駅前などに来ないで、みんな車で郊外に行ってしまうことも問題です。昔はみんな電車使ってくれて、ここで買い物してくれたのに、みんな車でどっか行ってしまっている。交通にまつわる問題というのは、実に沢山あります。

そこで、ここに書いてあるところの様々な交通上の課題ということで、渋滞対策、中心市街地活性化、地域モビリティの確保と改善等ということです。

そういうことに向けて、ひとり一人の意識に働きかけるコミュニケーション施策を中心として、多様な施策を実施していく一連の持続的な取り組みです。そう言う交通の問題があるときに、経営者のように、地域の問題を色々考えながら対処していこうと、色々な取り組みをやっていくことがMMです。

ここで重要な言葉が出てきます。先ほど、「コミュニケーション」と言いましたが、経営者というのは、そろばん勘定も大事ですが、何が一番大事かという、「人と人の付き合い」です。これが、できない経営者は駄目です。それが出来なくてもやっていけるような仕事というのはあるかもしれませんが、ちゃんと人と付き合いが出来ない経営者は駄目です。普通そんな会社が栄えているような状況を見ると、その社会自体が何か病んでいる感じです。まともに挨拶出来ない人間が上になっていくような社会というのは、社会自体がおかしいわけですから、経営者というものは、すべからず、挨拶がちゃんと出来ます。当たり前前のことです。

更に言うと、市長、首長、たまたまなのですけ

れども、このモビリティの行政の業界で非常に有名な名物市長として、富山市長がいらっしゃいます。彼は、「LRT」⁴など、どこも導入できないところ導入してみせたのです。さらに、それを拡大しようとしています。さらに都心部に、再配置をして、きれいな広場を作って、そこに人々が集まってくるような、そんなイベントも成功させています。非常に活力のある行政を展開されています。これは市というものを一つの組織として考えると、非常にマネージャーとして成功している事例でないかと思います。

また、別の市ですが、この市は渋滞だらけなのですけれど、「渋滞をゼロにします」という大変なマニフェストを掲げています。それは無茶ですと言いながら話をしていたのですが、また、この方もお話しの上手な方でした。おそらくは、若い方でこれから業績を積み上げられる方でしょうから、どういう実績を上げられるのか分からないですけれども、マネージャーとして期待できると思われたからこそ、選挙に勝ったのでしょう。そういう首長の選挙を見ていると、まだ幾ばくかの希望を持ったりする今日この頃であります。

何でも「コミュニケーション」がきちんと出来て、人間としての深みがある、それがマネージャーとしての、最大の素養です。それさえあれば、多少知識が無くても専門家をつれてくれば良いのです。それがマネージャーということですね。その時一番重要なことは、「コミュニケーション」であります。

このモビリティ行政、運輸行政、交通行政、この中で色々な取り組みがされてきました。けれども一番関わられていなかった部分で、今までのモビリティ行政の歴史の中で、或いは、行政と言わず、モビリティ研究という歴史の中で、関わられてなかった部分、それを一言で言えば「コミュニケーション」です。人と人の付き合いの仕方、気持ちと気持ちの通じ合いではなかったかなあ、と私は強く感じています。

4 LRT (Light Rail Transit) 低床車両、低騒音、高速化など利便性を高めた新しい路面電車システム。

残念ながら、ここで出てきた言葉三つとも英語です。「モビリティ」、「マネジメント」、「コミュニケーション」、何故そうなのでしょう。

私は、作家・村上春樹が好きなのですが、一番最初に小説を書いたときに何故、彼があんなに大成功したかと言うと、最初に小説を書いたときに、一度英語で書いたそうです。全部英語で書いてから和訳したそうです。そうすることで、変な語感というものを全部払拭して、非常に新しい文体というものが出来上がっていったわけです。

ある市長と話をしているときに、印象的な台詞がありました。何かの話をしている時に、ある種コミュニケーション戦略の話をしている時に、それを語られるときに何と言ったかということ、「先生、シャバってというのは、そういうものだから。」なるほど！僕は感銘を受けました。確かにシャバってというのは、そういうものだな。

マネージャーというのは、「シャバのダイナミズム」と言いましょうか、シャバの動きの根幹の行動を、シャバの動きが何かということを肝で分かなければ駄目だと思いました。

難しいです。日本語というのは、何故その日本語に無いかということ、日本人は心の中にあることを語ろうとすることを止めたからです。「ダイナミズム」とか、「シャバ」とか「モビリティ」、「マネジメント」、「コミュニケーション」とか、非常に分かりにくい概念を使わないと、今ここでやろうとしていることが伝わらないのです。非常に残念ですが、それが今の日本の言語空間です。

さて、シャバの論理としてモビリティの問題を変えていこうとするのですか、交通戦略を動かすときにどうするかという話をしたいと思います。あるいは、交通の話、モビリティの事業に関する行政の話をしてく上で、何故MMが大事かという話をしたいと思います。

まず、我々大学の交通研究のことを、少しご紹介いたします。交通の問題で色んなことがござ

います。渋滞、お客さんが少ない、それを改善するためにはどんなものがあるか。

一つは、誰もが当然ながら、当たり前のようにすぐに分かる問題ですけれども、交通環境の改善です。

今、お客さん乗らないのです。と言う時に、「そうしたら、公共交通を便利にしたいいいのではないですか。

今、便利にしても、すごく綺麗になっても、やっぱり頻度が少ないと乗らないです。

そうしたら、5分に1本ぐらいバスを走らせればいいのではないですか。

いや、5分に1本走らせても、まだ2、3分待たないといけない時に寒いですし、何か暖かくなるといやです。

それなら、バス停の中に暖房器具入れて暖かくしたらいいのではないですか。

でも、歩いていくのがいやです。

そんな話です - これが交通環境の整備の論理です。これは、街がなかったら無理です。

公共交通というものは、砂漠があって、ここに人が住んでいる狭いところがあって、こんな状況の中で初めて公共交通が出来るのです。砂漠の中で、そういうような、ポンポンポンと家が縞のようになっていて、そんな状況の中では、公共交通というのは、きちんと広がるのです。人口がきちんと集積していれば、公共交通は業として成り立つのです。

ところが、広いところにビー玉をばらまいてじっと待っていると、そのうち止まります。はい、ここで公共交通の事業をやってみましょう。無理です。そんなのは。集まっていないですから。バラバラに人が住んでいるのですから。そんなバラバラに人が住んでいるところに無理して公共交通を通そうとするから、めちゃめちゃ遠いコミュニティバス路線が出来上がるのです。

当然ながら、これは、無理なのです。無理だからどうするかということ、バス停を作って、そこま

で皆さん、散らばったビー玉さん歩いてきてくださいと頼むわけですが、歩いてきてくださいと言っても来ないです。

したがって、人口が集積していなければ、公共交通の事業は、事業として成立しないわけです。公共交通を活性化するためには、必然的に街作り施策を展開して、人々を集積させていかなければならない訳です。という風に交通計画の研究がなされています。

このように、交通計画と土地利用計画というものを一体的に進めることで、初めて都市交通というものがあるべき姿に向かっていくのだと思われているのです。

しかし、お気づきの通り今申し上げた論理は、あくまでも理系的な、工学的な論理にしかすぎないのです。今申し上げたストーリーの中には、一切シャバの論理は含まれていません。人間の心というもの、人間の顔というものが一切出てこないです。だからこれだけでは、都市交通戦略は前に進まないです。

何故ならば、「TOD」⁵というのがあるのですが、土地利用政策というものを書けるのですが、みんなが、もっと郊外に住みたいとか、僕は、あっち行きたいとか、好き勝手なことを言うわけです。もしここで、政府の力が無茶苦茶強かったとしたら、「お前ここから動くな、お前ここに住め」とか、強制的に人々の土地利用を介入できるほどの強大なパワーを政府が持っているのならば、街作り政策が徹底的に進められて、それを通じて人々を集めて、公共交通を走らせることができますが、そうじゃなく今の日本は、自由があります。住むところも自由、行くところも自由、使う交通手段も自由、何やっても自由、公共の福祉に反しない限りは、何やっても良いのです。公共の福祉に反しない限りは、みんな自由なのです。それが今のシャバの状況なのです。

そのようなところでは、出来ることと言ったら、ここに住んだら良いですとか、ここにちょっ

と住んで欲しくないのですが、ここちょっと税制を優遇するからこっち来てねとか、言うぐらいです。あまりがちりとは誘導はできないです。強制できないです。

したがって、残念ながら、とにかくバラバラに住みますし、そこに一生懸命公共交通を走らそうとすると赤字が止まらない状況になってきます。

どうしたら良いでしょう。この21世紀のシャバの論理の都市交通政策論は、どうしたら良いのでしょうか。と言われた時に、「いや困ったなあ」と言うしか無かったです。無理だからどうしたらいいのだろう。

そこで、そう言う状況だったら、みんなに色々語りかけたり、働きかけることによって、ちらばったビー玉さん、こっこのそばに住んでくださいとか、そこに住んだままで良いからバス停まで歩いてくれると言ってみたらどうでしょう。ここで初めてシャバの論理が入ってくるわけです。

人間の行動を変えようというのは、人間の行動を変えようとするからには、一番極端な言い方をすれば、「粹」に感じてもらわないと人間の行動というものは、変わらないです。「粹」に感じるというのは言い過ぎですが、何と言いますか、「なるほどなあ」、「確かにそれやってみよう」、「～ということでもあるんだ。」とか、何か心の中に気づいたとか、やってみようかという思いがなければ人の行動というのは当然動かないです。

そこで、「シャバの論理」における人心の、人の心の問題というのが都市交通計画の中に立ちあられるわけです。これの都市交通戦略では欠いていましたが、今は、人間に話しかけよう、働きかけようとしているわけです。もしも仮に、この都市交通に関するマネージャーであるならば、ブルドッグ顔したマネージャーです。人間顔でなくてブルドッグ顔したマネージャーであるならば、これに気づかないわけがない。ブルドッグ顔したほんまもんのマネージャーは、シャバの論理

5 TOD(公共交通指向型開発) 公共交通の駅を中心に周辺の整備を行っていくという考え方で、以前は我が国もそうしていた。

が分かっていますから。シャバの論理が分かることで一番大事なのは、人間が一番大事だと分かっている。それを心の中で、肝の中で分かっていることです。

人間にどう働きかけるか、皆さんにどういうように伝えていくか、メッセージを働きかけていくかということが、当然ながら交通政策の中で語られるべきなのです。そういうことで、人の行動に、意識的に働きかけることを通じて、公共交通をもっと使ってもらったら、或いは、中長期的には駅前に住んでもらったらということをしつづつ誘導していこう、説得していこうと、そう言う形で良い形に変えていこうというのがMMの考え方なのです。

もう少し理系的な言い方をするとこうなります。もし仮に便利な交通整備をつくして、街づくり施策をやっても、人々がずっと車を使い続けている限り、その公共交通には乗らないです。買い物するときなど、その便利に環境整備された街の中に行かずに、やはり郊外の方に行きます。何故ならば、公共交通よりも車の方が暖かいですし、出発時刻も全部選べるし、だいたい公共交通の場合は早く家を出る必要があるからです。しかも中心市街地に行くのだったらバスに乗ったりとか、面倒くさいです。車で渋滞している中心市街地に行くのは面倒くさいですが、郊外みたいにするところだったら、スーと行って、スーと帰れる。しかも安い物があるわけです。そうすると、いくら公共交通を便利にしても、いくら街づくり策をやっても結局、都市交通というものは豊かにならないです。

ところが、今から申し上げるのはシャバの論理であります。ビルゲイツの論理ですけれども、そっちの言葉で言うならば、マーケティングをちゃんとかけよう、ということなのです。ちゃんと良い製品を作っても、マーケティングをちゃんとかけないと売れるはずがないです。マーケティングをかけないと、公共交通がいくら便利になっても

誰も乗らないです。いくら中心市街地が魅力的になっても誰も行かないです。やはり、みんな郊外の方に行ってしまうと、一生懸命お金をかけても、公共交通にはお客さんは乗らないですし、中心市街地は活性化しないです。

したがって、合理的な経営戦略というものを考えるのならば、それなりに技術改革をする一方で製品開発をする。一方で、プロモーション、マーケティングというものをきちんと対応しなければならない。どちらの言い方でも結構ですが、どちらかを御理解いただければ、それで良いと思います。

実は同じ事を言っているのです。心のある経営者というのは、そういう風な気持ちで、シャバの論理の気持ちで、そういうビジネスの言葉をちゃんと使い分けているはずだろうと思います。そこは少し余談ですけれども。

ビジネスライフというのは、プロモーションなのです。もっとこう、土臭く言うならばシャバの論理で経営者として、ちゃんと人間と人間の付き合いの中で、ちゃんと交通の問題を確保していきましょう。これがシャバの論理でのMMの説明なのです。どちらでも結構です。

さて、車の利用を促進しようとする、どんなことを言えば一般の人の心に響くかということ、ここにちょっと書いてみました。

その一つはこれです。肥満の話ですね。「奥さん、車ばかりずっと乗っていると、肥満になりますよ」、例えば、車で通勤している人というのは、だいたい30%弱の人が肥満なのです。ところがバスとか、鉄道とか自転車とか、徒歩とかで通勤している人は20%弱しか肥満の人はいないのです。「奥さん、車は便利と思って使っているかもしれないけれども、そんなことしているから肥えたりするのです。健康とか大事だと思いますから、車使うのを止めてバスとか使ったらどうですか」、と言うような話が良いわけです。

或いは、環境とよく言われますが、最近は小学

校とかでも地球を壊さないためには、ちゃんとテレビをこまめに消しましょう、蛍光灯も消しましょう、リサイクルをちゃんとしましょう、とってますね。それは確かに全部良いことなのですが、それをどんなにやったとしても実はあまり大したことないのです。

例えば、テレビを観ることを1日60分減らすとことを1年間続けたとしても、1年間のCO₂削減量は10kgぐらいしか無いのです。多く見込んででも、10kgとか20kgとか100kgぐらいなのです。ところが、車をたった1日10分減らすだけで、1年間毎日ちょっとずつ積み重ねて減らすだけで、580kgのCO₂削減量にもなるのです。これを20分減らしてもらったら、その倍ですから1倍以上のCO₂を削減することができるのです。

もしも、賢い皆さんがCO₂の排出量に配慮しながら、エコな暮らしをしたいなと思っていらっしゃるなら、一番最初に考え直して欲しいのは、車の利用をちょっと減らしてもらいたいということなのです。皆さんご存じでしたか。ご存じなかったら、車の利用を減らすと言うことが、エコにつながると思いながら、ちょっと自分の車の使い方を考えてみてはどうですか。

他の論理としては、公共交通に乗ったら例えば1回200円、往復400円です。場合によっては往復で500円とか、600円かかる。家族で行ったら約2,000円から3,000円くらいかかる。皆さん高いと思っいらっしゃるのではないですか。

車でいったら駐車料金が300円くらい、ガソリン代を入れて全部合わせて多分500円くらいです。公共交通で行ったら、2,000円から3,000円かかる。車の方がずっと経済的で楽だと思って車を結構使っている人が多くないですか。

ちょっと冷静に考えてみましょう。その車は、実際いくらお金をかけて買いましたか。それは、200万円ぐらいするのではないですか。200万円ぐらいして、しかも車検だとか、税金だとか、等々入れて計算したことありますか。計算してみたら

1日当たり1,000円とか2,000円とか、掛かっていませんか。ちなみに私は大学生の時、車を持っていましたが、1日あたり1,250円かかっていた。車によっては、だいたい1日1,500円ぐらい掛かっています。

そんなこと考えたら、実は、車乗っていたら自分でメンテとかしなければいけません、タクシーとかの方がメンテされているし、公共的に使われているから、そっちの方が安くつのではないかと計算してみたら、そっちの方が安いのです。

車をずっと乗らない人生を今、仮に30歳の時に選んだとして、30年間生き続けたら、3,000万円くらいはもうかります。その3,000万円あったら、今すぐ車やめて、バスとか乗りながら、もうちょっといい家を買ったり、或いは、都心部に住んだり、あるいは世界一周旅行に毎年行ったり。そういう人生もいいのではないのでしょうか。と言うと、「あ~そうか」と言われる人もいられるかもしれませんが。

そういう形で一つずつきちんと工学的なデータを活用しながら、シャバの中で、シャバの人々の心が動くようなメッセージを一つずつ言っていくのです。そういうまじめなデータがたくさんあります。ただ、そう言ったまじめな研究データをしゃべらなければ、人の心には届かないのですよ。そういった事をきちんと伝えることを通じて、世の中の問題を解決していきたいと思えます。

そして、MMの一番重要なことはMMマニユアルの2ページ目の定義に「ひとり一人のモビリティ(移動)が~」と書いていますが、ここは、今まではモビリティとか、一連のマネジメントとか、コミュニケーションとか話しましたが、この定義の中で重要なことがもう一つあって、「社会的にも個人的にも望ましい方向に」という一言です。

どちらかという今まで、社会的に望ましい方向性について話しました。皆さんがバスを使って街中で買い物するようになったら、街も活性化す

るのではないですか。公共交通も良くなって、地球温暖化もなくなって、社会的にもっと良くなりますよ。と言いました。

しかし、それは社会的な話ではないのです。今言ったのは、健康とお金と出費の話。これどっちも、その人個人の幸せについて書いているのです。不健康なことは、ものすごく不幸な状況ですから、不健康にならんようにと。不健康だと、お金も知らず知らずのうち使っているのです。

環境とか都市とか社会的な背景もありますが、一方で、それが人様にとってどういう風な、沢山の幸せに対して、どういう風な意味があるのかという話しがたくさんあるのです。そうじゃないとシャバは動かない。それがシャバの論理になっているわけです。

このような非常にサイエンスティックなエンジニアリングなものの話を活用しながら、いろんな形で住民に公共交通について考え直していただくものを提供していくわけです。そうして行くと、実は、人々は意識や行動を変えていくのです。

それが実証されたからこそ、北海道運輸局も行政としてやっていくためのマニュアルを作って、きちんと行政として、いろんな自治体さんをはじめ、交通事業者さんのご協力を頂きながら、MMを進めないといけないと思った訳です。もし仮に、一切シャバの論理に有効性が無かったとすると、理想論を言っているけど、そんなことで世の中は動きません。やっぱり銭くれるかタダにするかしないと、誰も公共交通に乗りません、と言うような世知辛い世の中だったら、MMマニュアルを作ろうという話も持ち上がるはずもないです。この論理で色々な問題を解決してきた、あるいは、そういった問題を解決してきた実績があったからこそ、行政の中でも、財政の厳しい中で財源を獲得することが可能になった。そういったところを谷口先生が非常に詳しく話して頂けるのではないかと考えています。

ざっとだけご紹介しますと、例えば、マスコミ

を使って、この「リビング京都」という新聞で、その地域の奥様がよく読まれる「びっくり地域情報紙」ですが、その1ページを買い取って、それに「賢いクルマの使い方」等についてどういう風な意味があるかをたくさん書きました。たくさん書いて提供すると、年間のCO₂が4,000~9,000トンもの削減効果がありました。B/Cで40倍、社会的利益で言うと、年間10~13億円位の利益があったわけです。

具体的には、3ヶ月後の調査で「新聞記事を良く記憶していて、クルマの利用を減らした」という人が3%いた。50万人の人口の3%だから、1万5千人の人々が乗用車の利用を減らして、公共交通の利用を増やしました。それらを全部合わせて計算すると、13億円位の利益になったのです。

たった、新聞の1ページを買い取ったのが2回あっただけです。それで、これだけの利益です。このような取り組みって運輸行政に今までになかったのではないかなと思います。

あとは、通勤者にマップを配付したりして、シャバの論理を配ったりとか情報を提供すると、その駅の利用者が4割ほど増え、その後何もなくても1年後も伸びていたり、そういった結果が得られています。これもまた、谷口先生があとで話されるかと思っています。

あと、「中心市街地に来ておいでやす。街中に来てね。ただし、クルマじゃだめよ。」という話を1万5千人の京都市民にしたら、公共交通が増えたのです。公共交通で来る回数が増えて、クルマで来る回数が減ったのです。クルマ利用が減って街中にバスが増えるという、理想的な結果が得られたわけです。

最後に、福岡県のものすごい田舎で、その中心市街地周辺の皆さんに、買い物と暮らしと地域についての情報を提供すると、店の売上げが4.9%~5.7%とだんだん上がっていったというデータもあります。

さらに、「居住地誘導TFR」という新たなコ

コミュニケーションが働くと、ちゃんと住んでくる人が増えてくる。バス停圏内まで3分で行けるとか、きちんとした情報提供をすると40%になる。何も提供しないと15%、すごい違いです。きちんとした情報提供をすると、単に公共交通を使うだけでなく、公共交通を使う様な場所に住むようにすら人間というのはなるのです。それが、シャバの論理なのです。

我々は、そういった事を理解しながらこの様なことを考えていかねばならなりません。コミュニケーションしながら、沿線住民に対してモーションをかけたり、買い物に対して、引っ越しに対してだったり、通勤・小学校でやったりとか、いろんな取り組みが考えられます。

そんなことで、細かいところは資料をご覧頂ければと思いますが、MMの語感についてご理解いただければ、このお話の意味があったかと思えます。どうもありがとうございました。

司会 藤井先生、ご講演大変有り難うございました。藤井先生のご講演に対しての質問等につきましては、この後に行われます「パネルディスカッション」の中で受け付けたいと思えますので、よろしくをお願いします。

講演の二つ目は、「モビリティ・マネジメントの事例」について、「筑波大学大学院システム情報工学研究科の 谷口綾子（たにくち あやこ）講師」より、ご講演をお願い致します。

谷口講師は、平成9年に北海道大学大学院工学研究科の土木工学を専攻修了した後、平成15年には同大学院工学研究科の都市環境工学を専攻修了して学位を取得。その後、東京工業大学工学部の研究支援員や東京都立大学大学院都市研究科の非常勤講師等を経て現在に至っており、国土交通省交通政策審議会委員や運輸審議会運輸安全マネジメント部会委員などを歴任しております。

では、谷口先生、よろしくをお願い致します。

講演 2

「モビリティ・マネジメントの事例」



筑波大学大学院
講師 谷口 綾子 氏

ただ今、ご紹介に預かりました筑波大学の谷口と申します。

今の藤井先生のお話が非常に熱いお話でしたので、できるだけそれを冷まさないようなお話をしたいと思えます。

今、ご紹介を頂きましたとおり私は札幌の出身で、年3、4回ぐらい実家のある札幌の方に帰ってきていますが、その度にもものすごく変わっているなというのを実感いたします。

特に今回帰ってきて、札幌駅からここまで歩いてきた時にびっくりしたのは、西武デパートが閉店していたことです。本当にびっくりしました。あと、今東京に暮らしているのですが、一番大きく感じるのが北海道の冬です。今、東京では雪は全然なく、梅やスイセン等の花がたくさん咲いています。頭では分かっていたのですが、札幌の雪というのは、北海道に住んでいる人達の意識にもすごく影響している大きな特徴なのではないかなと思えます。あとでそのことをお話しできればと思えます。

今日は藤井先生に「モビリティ・マネジメントの語感」について、お話しいただきましたので、私の方では事例をいくつかご紹介したいと思います。

MMを実施する場合には、いろんな「場」があ

ります。世帯を対象に、地域を対象に行うものや、学校を対象にするもの、或いは職場、企業を対象にするものなどがありますが、今日は特定路線の利用促進、或いは大学の事例などを説明しご紹介したいと思います。

一つ目は、龍ヶ崎市という茨城県の町の利用促進の事例です。上野から仙台へ行く JR 常磐本線があるのですが、その茨城県にある佐貫駅というところに龍ヶ崎市があります。人口は約 8 万人で、JR 常本線磐線というのが基幹の路線なのですが、そこから関東鉄道竜ヶ崎線という私鉄が、竜ヶ崎駅まで二駅だけの、全部で駅が三つだけの小さいローカルな私鉄がありまして、それと路線バス、コミュニティバスがあります。

ここはコミュニティバスを市役所が計画し、導入しました。このコミュニティバスを入れる際、路線バスと競合させないようにするため、朝の通勤通学は避け、昼間の市内移動だけで実施しました。そのため、非常に使いやすく、分かりやすい、明快なコンセプトになり、すばらしいコミュニティバスシステムとなっています。

A ルートは、佐貫駅と市役所をつなぐ路線。B ルートは、「済生会病院」という大きい総合病院と「湯ったり館」という温泉施設をつなぐ路線。C ルートは、福祉センター周辺と中心部をループする循環ルート路線を導入しています。

2002 年 7 月からになるので、もう 7、8 年前に導入されていますが、バス利用者は年々増加していたものの、近年では増加率が低下し頭打ちとなっています。増加率は頭打ちではあったのですが、システムとしてはとても合理的で、使いやすいものでした。ここで、MM の一プログラムである TFP (Travel Feedback Program) ⁶ を実施いたしました。

ターゲットエリアは全部を対象にするのではなく、福祉センター周辺と中心部をループする「循環線」をターゲットにしました。

実験の手順は、まず利用データを取りました。

それから事前のアンケートを取り、バス停から 300 歩以内に住んでいる方々に、「今の様な交通手段を使っていますか」ということを事前に調査しました。それからステップ 2 として「コミュニケーションアンケート」と「行動プラン」の作成依頼をお願いしました。「バスに関する意見要望を何かありましたらお書き下さい」と、アンケート票の中に記入欄を大きく取って、収集しました。そのうちの一部の方からいただいた意見、要望に対して丁寧に返信するという作業を行いました。

それで最後に事後調査ということで、事前調査と同じような交通行動と意識の調査を行いました。

資料 26 ページにあるとおり、このフルで全部やったものを「丁寧 TFP 群」、意見要望など丁寧に返信を行ったものは「通常 TFP 群」、比較グループとして「制御群」と分けました。利用促進のキットは、龍ヶ崎のバスのイメージカラーが山吹色でしたので、それに合わせていろいろな色を考えて作っています。

「行動プラン」というのは、バスをどのように使うのかをひとり一人シュミレーションしてもらったためのアンケートを活用した手法で、全部アンケート形式で書いてあります。例えば、プログラムのパンフレット、動機付けの冊子のようなものと、バス利用プラン、ひとり一人のために作ったもので、「あなたの家からだったら、このバス停に行って、こういう時間でこう行けば循環線に乗れますよ」と教えてあげて、それを見て、この 2 つをご覧になった上で「龍ヶ崎市のコミュニティバスを使うことがありますか」と聞きました。

選択肢は、「絶対にない」、「あるかもしれない」、「ある」の 3 つです。この「絶対にない」というのは、私も藤井先生に教わったのですが、「絶対にない」ですかと言われると、「絶対ということはないけど」と、多分皆さん思われるので、

6 TFP (Travel Feedback Program) 地球温暖化防止を目的に習慣的になっている過度なマイカーの利用を見直し、コミュニケーションを通じてながら、「かしこいクルマの使い方」を考え、実践していくプログラム。

そういう意味で「絶対がない」に付けさせないために、「あるかもしれない」、「ある」を用意しています。そして、「絶対がない」と付ける人は本当に少ないです。

「あるかもしれない」と答えてしまった人は次の設問に行きまして、「それはどのような用事ですか」と。用事は？「市役所に行く、朝 10 時ぐらい」。どこからどこまで？「自宅から市役所前」とひとり一人に書いてもらいます。そして、その設問項目の下にある、「その用事を実行する時の経路を路線図になぞってみてください」の設問に、記入した「どこから」と「どこまで」の場所に×印をつけてもらい、「このバス停まで歩いて、バスに乗って、ここで降りて…」というように、その間の経路をなぞってもらいます。

この「行動プラン」の作成をすることで、公共交通を使うイメージトレーニング、シミュレーションのようなものをしてもらいます。このプランを作ることで、公共交通を使うハードルが下がるということが藤井先生のご研究などで学術的に示されています。

それでは次に「ニューズレター」です。資料 28 ページにある「ニューズレター」は、2 ヶ月に 1 回出し、去年まで出していました。非常に好評で、いろいろな方からたくさんのお手紙をいただいています。

表面には龍ヶ崎のバスの話、運転手さんインタビューや、コミュニティバスの誕生秘話というものを掲載し、裏面には藤井先生のコラム「かしこいクルマの使い方」をはじめ、バスを活かした地方都市のまちづくりの研究で有名な横浜国立大学の中村文彦先生のコラムを掲載しています。

また、意見要望への返信は、いただいた意見や要望に対して一つずつ内容を分類し、それに適した答えを私と学生でまず作成し、それを市役所の担当者にご確認いただき、それから中村先生と藤井先生にもご確認いただくというような何重にもチェックを入れ、返信文を作成しています。

例えば、バスの早発について、よくいろいろなところで問題になるかと思いますが、バスに乗ろうと思って、バス停に行ったらバスがこなかった。「早く行ってしまったのではないか」という意見。苦情があった時に、どうやって答えたかという、「バスがこなかったことにつきましては誠に申し訳ございませんでした。日時が特定できないので、正確にはお答えできないのですが、その多くが車両故障や事故渋滞でバスが大幅に遅れたか、点検や車両故障などで、その日は黄色の車両の普通のバスではなくて代車で運行していたということがあります。これまでも早発は絶対ないように指導していましたが、あらためて嚴重注意いたします。今後とも十分に気を付けていきますのでよろしくお願いいたします」と丁寧に返信していきます。

また要望として多くある例として、「バス停を家の近所に、持ってきて欲しい」というもの。そういう意見要望には、「このバスルートはあらかじめ交通行動の調査を行って、それに基づいて作ったものです。ですので、ご要望にはすぐにお応えすることはできないのですが、もし次回、交通行動の調査を行うことが出来て、そこに実態があることが分かりましたら、是非計画させていただきます」ということを、きちんと誠実にお答えするということをしています。

配付回収率は、実験の結果なのですが、「制御群」の変化を 1 として他の群をその比率で見たものです。資料 29 ページは、バスの利用回数です。1 週間当たりのバスの利用回数が「通常 T F P 群」がちょっと下がったように見えますが、「制御群」と有意な差がありませんでしたので、残念ながら「通常 T F P」では変わらないという結果となりました。

ところが、丁寧に意見を返信したグループは 1.3 と利用回数が増えているという結果が得られました。これは実験したアンケートの事前、事後が取れた人の中だけの結果なのですが、それでも

圧倒的に優位値でした。

もうひとつ、集計的效果として巡回バスの利用者数が増えている。頭打ちだったと冒頭で申し上げましたが、この利用促進を行った後に、ほんの少し伸びたような感じがします。もう少し分かりやすく見てみると、バス利用者数の前年度増加数というのは、例えばAライン、Bライン、Cラインというのは減っており、頭打ち感がありました。ルーブラインも減っていたのですが、MM実施後に持ち直した。これはMMの効果でないかと、我々は集計的な効果でないかとらえています。

もうひとつ、バス利用者への丁寧な返信というのは、とても重要だと私は考えております。同じような事例がポローニャの交通局でもありまして、いただいた意見要望には2ヶ月以内に絶対に丁寧に文書で答えるというものです。

余談ですが、今、バスの接客サービスが、どのくらいバスの満足度に影響をしているのかと言うと、「バスの運転手さんの態度が悪い、運転が悪い」、それがどれだけバス利用者を嫌な気分させているのかの研究を進めていまして、その中でいろいろなバス事業者にヒアリングをしているのですが、つい先週、東京バスという東京の大手のバス業者にヒアリングしたのですが、そこで面白かったのは、バスの運転手の多くは、前職がトラックの運転手だったとおっしゃっていました。

運転手を採用するとき、もちろんずっとバスの運転手だった方もいらっしゃいますが、大型免許を持っているということでトラックの運転手から転職してきた方が多いとのことでした。

東急バスの子会社にあたる東急トランセは、トラック運転手の採用は控え、自社で大型二種をとらせることにし、前職を全く問わずに募集したそうです。すると元ホテルマンや、パティシエなどのお菓子職人など、様々な職種の方が集まりました。その方たちを運転手として自社養成したとこ

ろ、接客サービスへの評価や、お客さまの評価が、大変高まったとお話を伺いました。接客サービスというのはとても重要であって、トラックの運転手をしていただいているという意識が、もしかしたら今でも薄いのかもしれないなと思いました。

次は、筑波大学の取り組みの事例を紹介したいと思います。

筑波大学は、東京から約60km北にある茨城県つくば市にあります。大学内では、無料で学内を巡回している旧学内バスが走っており、運転手さや車両など運行にかかる経費全てを大学が負担していました。ところが、運転手の高齢化と車両の老朽化、大学が独立行政法人化し、それに伴い予算も縮小され、旧学内バスの運行が独自では難しくなっていました。

そこで、学生とプロジェクトチームを組み、バス運行について検討をはじめました。新しいバスシステムは、地域のバス事業者に運行を委託し、もっと便利に、地域の方も乗れるバスを考えて、つくばエクスプレスが停車する筑波駅まで、バス路線を延長し作成しています。

まず、バスの定期券というものを導入しました。利用証として、学生証や職員証に、バスの定期券となるシールを貼ります。これは、絶対に偽造ができないように作成しています。しかしながら導入してすぐの頃は、バスの利用証の累計の売り上げ枚数は伸び悩みました。当初の需要予測は、6,000枚ぐらいでしたが、実際はその半分の3,000枚程度しか売れませんでした。

何故バスに乗らないかということ、当時、時刻表がない、ちゃんとした路線図もない、申込み方法が私でも良くわかりませんでした。例えば、今まで自転車や車で通学していた人達には、どういうバスを使うライフスタイルがあるのか想像できません。もう筑波は車社会ですから。

原さんの資料にある北海道における車の分担率は7割、8割くらいですが、茨城県ではもう9

割が車です。バスの利用率は1%~3%程度。茨城県は、圧倒的な車社会なのです。大学生はお金がないはずなのですが、車をもっている学生が大変多くいます。

2006年のデータですが、大学1年生だと、まだ免許を取っていないので車を持っていないですが、大学4年生だと6割くらい車を持っています。この車社会の中で、どうやって、どうすればバスへの転換が図られるのかが非常に難しいところです。

とても便利なバスシステムがあるのに利用者が伸び悩むのは、やはりプロモーションの部分やMMの部分がとても重要だと考え、バス定期利用証の販売促進を行いました。いろいろな要素を一つにまとめたチラシの配布を行うことにしました。チラシは、「乗り放題定期券はいかがですか?」というもので、事務組織を介して2万部程を、一度に配りました。

この「乗り放題定期券」は1枚4,200円で販売。大学のバス全て、また大学を通るバスも全てが1年間乗り放題になる券です。1日当たりになると、約12円になる、割引率97%引きという破格の金額です。このくらい安いのに、学生の中には高いという評価の人もいるので、「これはとっても安いのだよ」ということをきちんと教えることも必要だと最近思っています。

動機付け冊子は、「こんな使い方がありますよ、申込みは簡単ですよ、路線図はこれですよ、それから申込書はここにあるから、ここに書いて学生証と一緒に持って行けば良いですよ」と、すごく簡単なものです。資料37ページが時刻表です。それと一緒に、つくば市内のバスマップをおまけとして付けております。

その結果、バスの交通機関分担率がとても増え、倍ぐらいになっています。今はもっと増え、利用証の販売枚数も最初3,000枚くらいだったのが、次5,600枚、そして2007年には6,000枚、2008年7,000枚、2009年のデータをまだ貰って

ないのですけれども増えている状況になっています。

MMは、バスの利用促進に一定の効果がありましたが、とても便利で安い割には、まだバス利用証を持っていない学生もいます。それは何故かということで、何人かの学生にインタビューをしました。

すると、「バスを使わないのは、家がバス停から遠い」という話をいろいろなところで聞きました。それではコンパクトシティは夢の又夢ですので、バス停近くのアパートを自発的に選択してもらようなコミュニケーションが出来ないかということで行われたのが、「居住地選択MM」。引越しMMと言われるものです。

居住地選択には皆さん多分いろいろな要素を考えてから住むと思います。家賃とか、築年数とか、間取り、広さ、安全性、地域特性、通勤のし易さ、お子さんの教育環境、いろいろなことがあると思います。当時、筑波では学生が引っ越すときに、公共交通の利便性ということは、全く考慮していませんでした。多分、札幌ぐらいの大きい都市ですと駅から何分、バス停から何分は、一番最初に検討するような事項だと思うのですが、そういう観点が無いようです。おそらく今、地方都市でも同じようなことがおきているかもしれません。駅から何分、公共交通から何分を考えないで家を造ってしまう。そこにもきちんと焦点をあてて選んで欲しいということです。

仮説としては、「公共交通の利便性に焦点をあてたコミュニケーションを行えば、公共交通の利便性の高い地域に引っ越すでしょう」というものです。実験は筑波市内のアパートへ引っ越しを予定している学生に、学部の1年生と入学予定の高校生にコミュニケーションを取る。学生を対象としているのは、筑波大では大学の敷地内にとっても沢山寮があり、1年生はほとんど寮に入ります。なので、1年生が優先的に寮に入るので、2年生になると引っ越しをしなければならない。その民

族大移動的なものが起きるので、そのタイミングを狙うということを考えました。

制御群は、何もあげない。住宅情報提供群は、今まで筑波で普通に配られていた住宅情報を提供。もうひとつは、資料 42 ページのように今まで配られていたものにバス停から 200 メートル以内の物件にだけ赤で印をつけていきます。「バス停近くをがんばって選びましょう」などとは、まったく一言も言っていないのが、この黄色のバスフォーカス群です。もう一つは、バスフォーカス群の赤い印を付けた住宅情報にプラスして動機付け冊子、「バス停近くに住むとこんないいことがありますよ、バス停近くに住みましょう」という動機付けの冊子です。

その後、その次の 4 月に、「どうして引っ越したのですか」というアンケートを実施しました。住宅情報の提供は、こんな普通の住宅情報。バス情報成果群は、こんなバス便利マップというのを基本に付けて、地図にはバス停から 200 メートル以内に赤く塗っています。それから、動機付け成果群には、これに、資料 42 ページにあるデザイナーに依頼し作成した動機付け冊子を付けました。

その後、いろいろな指標をとったのですが、まず、「現在のアパートは、現在のお住まいはバスに乗るときに便利な場所にあると思いますか？」という問いに対しては、動機付け冊子の人だけが有意に高かった。オレンジの人はバスに便利な場所に住んでいるとは思っていないのですね。

結果、「どこに住みましたか？」と言う問いに対して、バス停まで徒歩 3 分圏内に住んだかどうか GIS に落とし込み、それで何%がバス停の近くに住んだのかを表したのが資料 44 ページのグラフです。

制御群と住宅情報群、普通の情報だけを提供された群は、何も提供されなかった群とほぼ一緒です。15%ぐらいしかバス停の近くに住まなかったのですが、バス停に近い物件に赤く印を付けただ

けで、それが倍の 31%になりました。さらに、動機付け冊子をあげると 2.7 倍にもなりました。これは本当に私も学生も多分藤井先生もびっくりしたと思います。

また、バスの利用回数ですが、実は、2007 年の秋にコミュニケーションをして、2008 年 4 月に「どこに住みましたか？」と問いかけすることにしたのですが、2008 年の 4 月の時点でバスの利用回数を調べたときに、制御群、普通の情報群、バスフォーカス群、動機付け冊子群の有意差をとったのです。どこにも有意差がありませんでした。むしろ、住宅情報提供群、普通の住宅雑誌の方がバスの利用回数は多くて、どうして引っ越したのにバスの利用回数が上がっていないのだろうと思い、その 8 ヶ月後にフォローアップ調査を行いました。

2008 年の 12 月に、「自宅からバスの利用回数を教えてください？」というのを見ると、あきらかに制御群と住宅情報提供群が低く、バス停近くに引っ越した黄色と紺色は、高いという結果が得られています。ちなみに大学からバスを使っている回数、それはこの黄色い人達は少なく、家が近いから家から使っているということなのでしょうけども、動機付け冊子群の人達は、大学からバスを使っている回数が統計的に有意の結果になっていることが示されています。

広報の重要性ということを少し説明したいと思います。

「車は人の心を動かすためにある。これまでも。これからも」これは日産スカイラインのコマーシャルです。もう 2、3 年前ですが、これを見て私も、こういう車に乗って海辺をドライブしたいと思っていました。やっぱり、クルマのある生活は、楽しい！かっこいい！快適！便利！というコマーシャルを自動車会社はもう 1960 年代から、もうすでに 50 年程続けてきています。この広報活動費というのは累積したら大変な額になるのです。

だいたい車 1 台当たり平均すると 10 万円から 15 万円ぐらいが広告費と言われています。例えば、200 万円の車を買うとすると本当は 190 万円なのです。莫大なお金をかけて自動車会社は宣伝してきたのです。

車は「カッコいい、楽しい」というのは、ある意味、本当にかっこ良く楽しいということもあるのですが、車会社のイメージ戦略の一部で成果ということもいえると思います。

公共交通もカッコいい！公共交通を日常で使うライフスタイルは、私はカッコいいと思うのですけども、そういうキャンペーンというのは、まだ日本ではほとんどされていないのです。日常の足としての公共交通のイメージを向上させたいという思いがあります。

ここでご紹介したいのが「エモーショナルキャンペーン」ということで、資料 48 ページはウィーン市の交通局、正確に言うと交通公社なのですが、ウィーン交通公社のポスターです。この人達は、アマチュアのロックバンドです。プロのロックバンドというのは自分のツアーバスを持っているので、それに自分も乗るし機材を乗せてみんなで移動するのですが、この人達はアマチュアなので、その辺を走っている路線バスを「ぼくらの（コンサート）ツアーバスだ」と言っている。楽しそうにバスを待っているというポスターです。

あと、資料 48 ページは、東京メトロです。東京メトロは、通勤通学時には非常にすごい混雑なるので、そこは、これ以上の利用促進は考えていないと思いますが、彼らの狙いは土曜日や日曜日に電車を使ってもらいたい、地下鉄を使ってもらいたいという狙いだと思います。東京の地下鉄は、少し垢抜けない、汚くて、暗くて、少し臭うような、そんなイメージが私はあるのですが、そういうイメージをなんとか払拭したいということで、こういうものを作っているそうです。

それから、茨城県では公共交通の主要な顧客で

ある高校生を対象に、高校入学前の説明会の時に動機付け冊子を全員に配布する取り組みをしています。動機付け冊子を 3 万部印刷し、中学生が高校生になるときの入学説明会で、全員に配布しました。

「高校へは、環境に優しいバスや電車で行きましょう！環境にもいいし！高校生が新たに社会性を身につけるためにバスや電車はとっても重要な空間です！規則正しい生活をするにも役立ちます！色々出来ることがあります！おしゃべりしたり本を読んだり！ちょっと仮眠をとったり！いろいろなことができます！自転車よりも安全です！公共交通の利用者は減少し続けています！気づいたら無くなっていた。ないということがないように是非皆さん乗ってください！」ということを親御さんと学生に言っている、動機付け冊子です。

資料 50 ページは、演出が上手な例として、バスの無料おためし券を配る時に、ただ単に回数券をむきだしに配るのではなくて、この事例では、「カーユーザー（車利用者）のサバイバルキット」という中に、「急の時にはこれを！エマージェンシー・チケット・バウチャー」として、「緊急の時にはこれを使って下さい」という封筒の中にバスのおためし券が入っています。ぽっと渡されるよりも、本当に困ったとき、車で出られない、どうしようという時に、バスのチケットをあげる。単に演出なのですけども、こういうふうにあげるのはとても上手な演出だと思います。

同じく、これは仙台のパークアンドライド⁷の PR ポスターですね。「つながるエリア拡大」車に乗ってきてバスに乗って一個にまとまってく。お昼ごはんの時、合い席できますか？とよく言っていますよね、オフィス街なんかでは。

それで車が混んでいるときに、合い席できますか？と言ってびっくりしている。合い席はバスならできます、電車も出来ます。公共交通というのは合い席なのです。

7 パークアンドライド(park and ride) 最寄り駅又はバス停まで自動車アクセスして駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地まで移動する方法。

最後に、資料 51 ページは、かし鉄バスというものの利用促進事例です。鹿島鉄道という私鉄が茨城県にあります。平成 18 年 3 月に廃線になりました。今、代替バスを運行しているのですが、利用者は半減してしまいました。何故かという、平行する国道、平行していた国道を走っているのですが、そこは渋滞がひどくて定時が保てないのです。

鉄道の跡地は、真っ直ぐな道になっているので、その跡地をバス専用道化できないかという検討を、筑波大の石田先生を中心に行っています。今年の 3 月には運行が間に合いませんが、5 月くらいには、運行開始を予定しています。

そこで利便性の高いバスシステムができないか。そこできちんと適切な情報提供をしていかななくてはいけないということと、プラス利用促進をしなければいけないということで、トータルデザイン検討チームを設置し、そこでいろいろなことを今、検討しています。デザイナーやフリーライター、建築士など、いろいろな方が検討チームに入っています。

そこで作ったポスターが、資料 52 ページにある「かし鉄がバスになって帰ってきます」とか、「お気に入りのバス停があります」、車だと気づかないような季節の移り変わりに、バスだと気づくのです。雨が降ったら、また景色が全く変わってくるのです。

ただの通学路は、いつか一生モノの記憶になる。こんなふうに、クルマはカッコいい！便利！と、凝り固まった固定観念をもつ中高年、私を含めてですが、もちろん次代を担う若者にも積極的にエモーショナルな、公共交通を使うライフスタイルって結構いいな！カッコいいな！ということをアピールしたいと思います。

また、日本の MM ブランド戦略として、いろいろなことをしています。このプロジェクトのロゴは、藤井先生におっしゃっていただければ自由に使えます。関連イラストというのも自由に使えま

すので、是非機会があればご連絡いただければと思います。

MM のツールデザインは奇抜な意匠というふうに思われてしまいがちなのですが、そうではなくて「機能的だけではなくて、かつ、美的に優れたツール」というのを目指すことがコミュニケーションには重要ではないかと思います。

MM というのは、真剣に車抑制を訴える姿勢です。先ほど藤井先生が熱く語ってくださったように真剣になると、ちょっと遊び心。藤井先生も遊び心をお持ちなのですが、遊び心があるといいと思います。

次に、参考文献として、資料 55 ページのようなものがあります。

以上で私からの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。

司会 谷口先生、ご講演大変有り難うございました。谷口先生のご講演に対しての質問等につきましても、この後に行われます「パネルディスカッション」の中で受け付けたいと思います。

さて、ここで 10 分ほど休憩の時間をとりたいと思います。

セミナーは、14 時 55 分から再会させていただきます。

----- 休憩 -----

司会 それでは、セミナーを再開致します。

次は、この後に予定しております「パネルディスカッション」に向けまして、「北海道におけるモビリティ・マネジメント実施の課題」と題し、「(株)北海道開発技術センターの 原文宏理事」より基調報告を頂きます。

原理事、よろしくお願い致します。

キーノート

「北海道におけるモビリティ・マネジメント 実施の課題」



(社)北海道開発技術センター
理事 原文宏氏

こんにちは。北海道開発技術センターの原でございます。

ディスカッションに先立って、北海道の中でのいろいろな現場の方をさせていただいている関係で、そういった中からMMをする上での課題を私なりに考え、問題提起をさせていただいて、この後のパネルディスカッションでの議論にしたいと考えています。

資料 57 ページに、我々が関わってきた北海道のMMを並べてみました。これはほんの一部であり他にもありますが、藤井先生がおっしゃったとおり、1999年にTFPのパイロット調査を札幌で行いました。おそらくこれが日本で最初であり、そういう意味では誇りに思っています。それから、先程の谷口先生が我々の会社におられましてこの様な事業を始めまして、2000年くらいまで実施し、2001年の効果検証があり、平岡公園小学校や日新小学校の学校MMなどを行い、2004年に藤井先生に入らせていただいて、帯広のフレックスバス⁸を実施しました。

ちょうどこの頃、中村調整官も帯広におられて、北海道のMMに携わってきた方が本日全員揃いました。そういった意味では意味深いなあと思っています。

ただ、こうやってみると一見、事例がたくさんあるように見えますが、全体として北海道における公共交通とかモビリティの中できちんとやられているのは、必ずしも多くないと思います。

そこで、北海道でのMMとして、資料 58 ページをお見せしたいのですが、バスの利用人員は昭和40年～60年位迄に一気に右肩下がり、平成15年頃だと1/3くらいに落ちていて、若干最近、横ばいだが、V字回復とはなっていません。

それに比べて軌道系となると、比較的横ばい状態ですとできていますが、いずれにしても利用者数は急激に下がっています。

その背景は、その下の交通機関分担のシェアの構図です。バス、そしてハイヤー・タクシー全部右肩下がりになっておりますが、右肩上がりなのは自家用車のみです。

要は、公共交通から自家用車にシフトしているという構図になっています。先程、90%あるのではとありましたけど、北海道では、特に地方に行くとその傾向が強く、自家用車に依存した状態が大きくなっています。

自家用自動車が増加すると公共交通機関の利用が減少し、結果としてバス路線がますます減便して、利用者が減る。するとまた減便・廃止されて、また利用者が減る。と、この様に延々とマイナスのスパイラルとなってしまうということが、これがバスを中心とした公共交通の現状ではないかと考えているわけです。

そこで、公共交通が衰退している背景に、過度にマイカーに頼ったライフスタイルの方々が多くを占めている状況があると思っています。ただ、車はもちろん便利。快適さ便利さは当然であるが、便利な反面の問題もあります。

当然、交通渋滞、交通事故の増加、排気ガスの増加、運動不足になりがちです。車を中心とした地域においては、大きなショッピングモールが郊外に出来て、大きな駐車場を持って、車で買い物をするのがライフスタイルとなってしまうとい

⁸ フレックスバス フレキシブルバスとも呼ばれ、起終点と出発地点のダイヤが決められているが、路線沿いのある幅の地域にミーティングポイントと呼ばれるバス停を多数配置し、利用者の乗降車の要請のあったバス停のみを通るルートを選択するもの。

う事が、生活を便利にする反面、結果的に市街地の商店街が衰退していく状況にあります。

結果として、こういった事が新たな問題として、CO₂増加、地球環境問題、交通弱者である高齢者問題、運動不足からくる不健康。移動しやすさのみに頼った結果、コミュニティそのものが衰退することになってしまいます。

自治体では公共交通の再生が大変というような事になっているが、いろいろある車の便利さの中で、ちょっと内部経済的要因等がすごく大きくなってきて、そして今、公共交通を中心としたまちづくりという流れがきています。

ただ、公共交通中心としたまちづくりの中で、大多数の人が新しい交通システムというものを指向されます。特に行政の担当者や交通事業者の方も含めてですが、公共交通を中心としたまちづくりを考えると、すぐに、新しい公共交通システムの構築を発想される方が多いように思います。

資料 59 ページに、新しい交通システムと神話と書きましたが、こういう公共交通の仕事をしていると、行政の方や交通事業者にお会いして、よくいきなり言われる事は、循環バス走らせたい。という事ですね。

例えば、武蔵野市で走らせているいわゆる「ムーバス」というやつで、これは、住宅地の細い道をコミュニティバスとして、しかも路線がこのように循環に走っているというものです。

確かに利用者が増えており、非常にうまくいっているし、全国的にも広がっております。どこの交通事業者の方もある意味では、自治体のトップの方にも影響が大きいのかもしれませんが、とにかく、循環バス、コミュニティバスを是非走らせたい。と、どこに行っても言われます。

ただ、実際これにより、たくさんの循環バスとたくさんのコミュニティバスが作られて、実際走らせているが、結果として、あまりにも乗っていない、という場所が非常に多いです。

特に、こういう人口が多く比較的高齢者が多

い、もともとバス需要が高い地域にバスを走らせる事は非常に意味はあるが、元々需要のない場所にこの様なバスを走らせても、そんなに簡単に人は乗ってくれないです。

そして、最近また出てきたのが、デマンドバス神話といいますが、デマンドバスを走らせたい。といきなり言われる自治体が多いことです。これは、デマンド用のバスがあって、需要があるところを回って人を乗せますという事で、確かに、人がいないところにはバスは行かないというメリットはあるのですが、基本的に、たくさんの需要があるところにデマンドバスを走らせるのは、非効率なものです。

当然、路線バスを走らせる方が順当です。どうも、交通システムということだけから入っている傾向があります。これは北海道だけでなく、単純にこういうシステムを入れたとしても人は乗りません。

そこは、藤井先生、谷口先生の話聞いて、実態として分かってきていると思いますが、やはり、コミュニケーションが重要で、バスに乗ることの意味とか、それから1つのきっかけを正確に需要に伝えていく。

また、需要そのものがどういうふうに必要なのか、きちんと調査し、どういうシステムが一番いいのかをきちんと選択していくのが極めて重要です。ですから、「交通システム+コミュニケーション」が公共交通の基本的考え方であって、どうしても交通システム側にまだまだ偏重した意識があります。

こういった事が、全体のお金を考えたときに、交通システムが100でコミュニケーションが0というようなケースもあるけれど、やはり、ある程度のバランスをとって実施しないと、公共交通本来の意味がないと思います。

いま、コミュニケーションというのを比較的、MMというような意味としておりますが、本来、MMの意味からすると、全体がMMだと考えてい

ます。いずれにしても、公共交通そのものを作っていく上で、交通システムとコミュニケーションを常に両輪として考えていかなければならず、やはり単純にシステムだけでなく、色々な神話だけをもって、ただバスだけを走らせても、なかなか乗らないという事です。

もう一つ、バスの利用促進とか公共交通計画の決定とかを見ていて感じる事として、公共交通の重要性とか言いましたが、やはり、今置かれてる中で非常に理解が深く、そういった事に積極的に取り組んでいる行政・交通事業者の方がいらっしゃる中で、なかなかコミュニケーションの重要性についてよく理解されている方が、まだまだ少ないのが現状です。ですので、こういった機会に、北海道運輸局で作っていただいたが、もっとも地域において、こういった事をやって、こういった理解を持っていただきたいと思っています。

あと、効果が見えにくいという部分がありますので、この辺はもっとよくわかりやすく、地域の方々、行政の方々がもっとよく伝える事をしていて、そういう積み重ねの中で、こういう疑問を持つ方を少なくしていく事が課題だと思います。

また、「継続性とフレキシブルな取り組み」が資料 60 ページにあります。ある意味、公共交通というものに疑問に思う事があり、よく実験という事をやるが、大体、1 回で終わってしまう取り組み・事例が多いです。

実際は、実験やって、結果として問題はここここで、それを修正して、またその交通システム側とコミュニケーション側の両方の変更を順次かけていながら、なんとか 2 年・3 年とやっていく中で、やっとある意味適切な地域の公共交通に収斂していくと言うのが、我々が今までやってきた経験からの内容です。

とにかく継続性が担保される事が重要であり、その中でフレキシブルにコミュニケーションのやり方だとか、バスそのものを運行させるシステムだとか、そういった事を変えて、より地域に合

った形にしていく必要があります。ですから、世代とか住んでいる方とかを含めて、どんどん変わっていくので、そういう変化に対して対応していかなければなりません。交通システムとコミュニケーション変更ということについて、柔軟性を持って行われる事が必要になってきます。

もう一つは、財源と組織です。比較的交通システムとか、そういった部分については予算はあるが、コミュニケーションとかには、なかなかそういった予算を当てる事が難しい。こういった財源をどうやって作っていくのか、この財源の問題も一つあると思っています。

あと一つは、推進母体が曖昧だという事です。誰がやるのだ？例えば、私としては誰がやってもいいのですが、どなたかにリーダーシップになっていただかなければならない。

今まで行政や交通事業者の方だけでやってきたが、住民等も入れて地域毎にきちんと動く推進母体を作る事が重要だと思っています。特にコミュニケーションとかの部分での課題等を洗い出しました。

それから、北海道特有の問題として、昨日もかなり吹雪いておりましたが、雪の問題です。

例えば、冬の路上駐車は、除雪作業そのものが行き届かなくなり、結果的に地域の交通障害につながります。交通が麻痺すると地域だけでなく、社会全体にまで影響します。

この他に、異常降雪時のマイカー利用の問題があり、資料 60 ページのこれは平成 8 年 1 月 9 日に札幌市で交通機関が麻痺したときですが、朝 1 便のみバスが動いたが、その後、マイカーが路上駐車して、放置車両がたくさん出てきて、結果的に交通が麻痺した。

例えば、こういうときには、「マイカー通勤をやめてもらえませんか」とのアンケートを市勢調査の中で実施したのですが、全体の 2 割くらいの方が、それでもマイカーで行く。という結果となり、その辺の感覚が、単純に道路や除雪の原因と

はならない。行動そのものから変えていかなければならないと考えています。

路上駐車による除雪作業の遅延、交通渋滞、冬になると夏よりも非常に深刻化、異常降雪時のマイカー利用等々、単純に交通システムとかでなく、住民なり個々の交通行動等をもっと考えなければならぬ事がたくさんあります。

ただ、こういった行動について、まだMMの実施例はありません。この辺が我々として、もっと取り組んでいく課題かなと考えています。

さて、北海道におけるMMを簡単に項目的にまとめると、地域特性として、まず、マイカー利用率の高い地域でのMMがあります。

先程、北関東の利用率の高さを紹介していただきましたが、北海道も北関東ほどでないが、7~8割のマイカー利用率があり、かなり高いと考えています。

そういったところで、MMをやるのは非常に難しい。強固にマイカー利用の習慣がある方々を公共交通にシフトさせるのは、非常に難しい問題で、帯広でもアンケート調査をしましたが、結果として、バス料金を半額にしてもマイカーからバスに移行する方は、1%程度でした。要するに、お金自体でのインセンティブはあまり効かない事が分かりました。

また、もう一つ大きな課題としては、マイカーから公共交通にシフトさせる際の問題として、最近、北海道には、公共交通の無い地域が山のように出てきています。特に地方に行くと、代替交通機関が無い。そのため、マイカーが唯一の交通機関となっている地域で、MMをどう考えていくのかという事があります。

先程もお話ししました、冬期におけるMMであります。

次の大きなもう一つは、財源・人材・組織があり、行政・交通事業者の理解、MMの継続性、そして、財源・組織というものがあります。

ここで、問題提起という事で、一つ簡単に紹介

させていただきますが、交通機関が乏しい地域が北海道に多いなかで、交通脆弱地域で、バス・タクシー事業者が全然無い、もしくは、事業規模が非常に小さい。なおかつ、住宅が分散していて運行効率が悪い。この様に公共交通に不利な要因が非常に多いということですが、こういった地域において代替交通機関としてのマイカーの選択がMMとしてあるのかと思います。

もう一つは、マイカー利用率の高い地域で、効果的なMMはあるのか、冬期についてはMMの有効性及び手法はどうするのか、MMの継続性、フレキシブル化させた交通システムの変更をどの様にして実現していくのか、ということです。

財源・組織について、バスは国交省、スクールバスは文科省、STS⁹は厚労省、民間では病院送迎バス・ショッピングセンター等々、様々なモビリティがあるが、こういった体制を効率的なモビリティにするにはどうしたらいいか。効果的なMMを考える上で体制を構築するには、どうしたらいいか。まあ、こういった問題があると感じているところです。

いずれにしても、こういった課題を北海道の中でどの様に実現していくかという事で、この後のパネルディスカッションの中でヒントを得られればいいなあと考えています。

最後に、今までMMをずっとやってきましたが、一番のMM効果は何かと考えますと、先程の谷口先生とうちの大井の二人が、ほぼ毎日車で通勤していたが、その二人が、完全に車をやめて、なおかつ、車を売ってしまったという事が、一番の効果かなと考えております。

以上、雑駁ではありますが、私からの問題提起とさせていただきます。ありがとうございました。

司会 谷原理事、基調報告、大変有り難うございました。

それでは、この基調報告を踏まえまして「パネルディスカッション」に移らせて頂きたいと思

ます。会場をセット致しますので、少々お待ち願います。

それでは皆様、お待たせを致しました。これより、「北海道におけるモビリティ・マネジメントの展開について」ということで、パネルディスカッションを行っていききたいと思います。

なお、これからのパネルディスカッションの進行にあたりましては、「北海道大学大学院工学研究科の高野准教授」をお願いしてまいります。高野先生、どうぞよろしくお願い致します。

パネルディスカッション

「北海道におけるモビリティ・マネジメントの展開について」



コーディネータ

北海道大学大学院准教授 高野 伸 栄 氏

パネラー

京都大学大学院教授 藤 井 聡 氏

筑波大学大学院講師 谷 口 綾 子 氏



国土交通省総合政策局企画調整官 中村 広 樹 氏

(社)北海道開発技術センター理事 原 文 宏 氏

高野氏 皆さんお待たせいたしました。これからパネルディスカッションを始めさせていただきますと思います。

それでは、パネルディスカッションをしていただく方をご紹介させていただきます。まずは、一番近いところから先ほどご講演いただきました、京都大学の藤井先生です。どうぞよろしくお願い致します。

藤井氏 よろしく願いいたします。

谷口氏 筑波大学の谷口先生です。どうぞよろしくお願い致します。

中村氏 中村です。どうぞよろしくお願い致します。

原氏 先ほど、ご講演をいただきました北海道開発技術センターの原さんです。

高野氏 先ほど、司会の方からご説明がありましたように、藤井先生、谷口先生、それから原さんのものもそうですけども、講演に対する質問がございましたら最初にお受けして、ここで返答をさせていただきたいと思います。どの先生の講演に対する質問でも結構ですので、質問がございましたら今、出していただけますでしょうか。...なかなか無いようですね。

それでは、パネルディスカッションの最後のところで、時間がありましたら、また質疑をお受けしたいと思います。

それでは早速ですが、今日のパネルディスカッションは、皆さんの講演を受けて、非常に北海道としてはある意味、そんなでない事例といいますが、特に最後の原さんのご講演にもありましたけれども、冬期におけるMMだとか、マイカー利用率が高い地域、或いはバスなどの交通機関があまりない地域、皆さんが全国で行われているMMというのは、そういう代替バスがそれなりにあったりする地域の場合が多いのですけれども、一応この北海道でセミナーをやるという設定として、こういう北海道における特有な問題を少し皆さんのお知恵を拝借しようというのがテーマだと考

えております。

この北海道の地域特性を踏まえた上で、まず、それぞれの示唆がないかというようなこと、二番目に、財源、人材、組織がありますけれども、色々なモデル事業の実験費用が、たまたまその年予算を付けることができたとか、そういうことで行う場合が多いのですが、継続的にずっと末永く行うためには、こういうやり方があると、いわゆるサステナビリティ（持続性）という、それは環境問題だけではなくて、事業の持続性というのですかね。そういうものについて考えて行こうと大きく二本立てになってございます。

まずは、「地域特性」、マイカー利用率、代替交通機関があまりない、さらには冬期、こういうことについてパネラーの皆さんにご意見をちょうだいしたいと思います。

こちら側から座っている近い順番ということで、藤井先生、こういう北海道のような地域でMMというものをどう考えたら良いか少しコメントをお願いします。

藤井氏 この、マイカー利用率の高い地域、代替交通機関がない地域、こういう地域は日本の特殊な都市圏を除いては、東京とか大阪とか名古屋を除いて、ほとんどの地域が、マイカー利用率が高いですし、代替交通機関が無い地域というのは広大に広がっている。

そういう意味で、この問題というのは北海道での問題でもありますし、日本全体の問題でもあるのですね。冬期における、というのは、かなり北海道の問題なのですけど…。

先ほどの話の続きと言いますか関連で申し上げますと、MMは、いわば薬のようなものではないかと考えます。処方箋、薬の漢方薬みたいなもので、先ほどの三つの、交通政策、まちづくり政策、人に対する政策と、三つのトライアングルみたいなものというお話をしましたが、その交通政策とか、まちづくりとか、どうしてもバスに乗るところの薬としてMMがあります。

そう考えますと、マイカー利用率の高い地域で何が問題なのか、代替交通機関のない地域というのは何が問題なのか、冬期において何が問題なのかということを考えてところからMMの活動が始まると思います。MMについての一連の実践が始まると思います。

あくまでもMMは、のべつ幕なく自動車が公共交通に転換するというところだけのマシンのように考えるという意味では、あくまでもMMというのは、ある地域の問題点に、そこにだけ効く薬であると、まずとらえる必要があるのではないかと思います。

したがって、あえて逆のことを申し上げると、車を使って、他に何も手段がないところで、しかもコミュニティもすごく豊かで、家族もすごく仲良くて、自然も豊かで、そこで車で楽しく暮らしてらっしゃって、CO₂の排出量もそんなに無いと、そんな幸せにしていたら、それはそれで良いというところがあります。

それはそれで、一つ押さえておいたうえで、それにもかかわらず、そういう地域が、何が問題なのか。モビリティで考えますと、これは要するに高齢者の方のソーシャル・エクスクルージョン¹⁰の問題になるのだと思います。

これは何かといいますと、高齢者の方は車使えないですから、車の使える方は一番の所では別に楽しく幸せに暮らしていると思うのですが、車を運転できないお爺ちゃん、お婆ちゃんは何にも出来なくなる、家に居るしかない。

この社会が、姥捨山を許容する社会であるならば、それで良いとなるかもしれませんが、そんなことは絶対に無いわけであって、決して今がそういう状況、時代ではありませんし、そのソーシャル・エクスクルージョンの問題は、深刻な問題、高齢社会が進展しますと、場合によっては人口の2割、3割どころか、半分近くがそうなっていると、中山間地の農村なんかでは、若い人が帰ってこないですから、ほとんど高齢化率が高い

10 ソーシャル・エクスクルージョン (social exclusion) 福祉用語で社会的排除と訳されている。なぜソーシャル・エクスクルージョンは大きな社会問題となるのか。それは、社会への参加機会を失うということがシチズンシップを失うことへとつながるからと考えられている。

というのが全体的な傾向になっています。

そんなところでずうっと車を使っている、60代くらいであれば良いですが、70代の後期高齢者になった時に、どうするのですか、ということです。

そうならないためにも、やはりその地域において公共交通のモビリティを確保しておくことが非常に大事な大問題なのだろうと思います。おそらく、マイカー利用率の高い地域、代替交通機関がない地域は、そういうところではないかと思います。

こういう地域にどういう風に、MMという薬を処方していけば良いかということ、お爺ちゃん、お婆ちゃんでも移動できるようなモビリティを、今のうちから確保するような方法はないかと、じっくり考えていくことではないかと思うのです。

それは、路線バスかもしれませんし、循環バスかもしれませんし、自前のバスかもしれませんし、乗合タクシーかもしれませんし、場合によっては電話を受けての過疎地何とか交通かもしれません。

ある日突然皆さんが75歳になって、さあ今からバスとかを入れましょう。となったって、どうしようもないです。

ですから60歳ぐらいの頃から、そういうことが大事だという話をしておく、当然ながら、そういうのがあれば、私はまだ車使えるけれども、バス使えるときはバスを使おうか、と言ってくれないければ、その地域のモビリティはもたないです。

自治体がもちろんお金を払うのも良いですが、その自治体もいつまでも運営できないと思います。コミュニティバスの赤字補填をずっとやっていくのは難しいですから。やはり住民の方も、この地域のモビリティを確保するためには住民の方も利用するという協力を、バス事業というものに供出しなさいといけない、ということに気づいてもらうことが必要です。

このようなトークを中山間地で、地道にしていると、お爺ちゃん、お婆ちゃんが「そうだよなあ」と言って、バスを無理して使っていくうちにバスが残って行って、良い方向にいくのではないかと...一例なのですが。

どこに問題の構造があるのか。その問題の構造を解消するために人間というものが、どういう役割ができるのか、ひとり一人の住民がどういう役割ができるのか、それぞれの方に、どのようなコミュニケーションを図るのか、というような戦略を考えて行くことが一番、二番はMMであるのかなと思います。

高野氏 藤井先生のお話の中では、高齢者の足ということで、公共交通というのは一種の装置である。そういうものを確保するというお話だったと思うんですけど...

例えば、今日ご参加の各自治体の方もいらっしゃいますが、札幌市でも駅前の西武デパートが閉店、小樽市の丸井デパートもだいぶ前に閉店しています。都市の中心部や、まさに駅前が空洞化しています。その様な中で、色々な活性化といいますが、人を集めるという意味での施策を藤井先生、色々やっておられると思うんですけども、その辺については何かありますでしょうか。

藤井氏 先ほど少し話しましたが、京都市で「歩くまち京都」ということを掲げまして、1月23日、今度の土曜日ですけれども、「歩くまち京都」を推進するための戦略を発表することになります。

歩くまち憲章ということで、みんなで歩きましょう。ということで、憲法みたいなものを地域で憲章として宣伝するのです。

そこでやはりビジョンとしているものは、かなりご指摘ご紹介やお話をいただいた、京都も140万の都市ですけれども空洞化とまではいかないですが、そんな地域がすごくあって郊外化が進んでいる。

京都が京都らしくあるためにも車をちょっと控えてもらいたい、という気持ちが正直、僕はあ

って、お客様を郊外から街中に呼び戻そうという活動を、これからの交通戦略の中で大きな一つの柱としてたてたいです。

そういうMMを展開していこうということを今考えているところです。

高野氏 ありがとうございます。そういう意味でも、北海道もそういうところが多いので、そういう観点からのMMもということなのですからけれども。

谷口先生いかがでしょうか。先ほどご紹介がありましたとおり、学生時代から車派で黄色い軽のスポーツカーに乗っていた人が、車を捨てて自転車にというのが想像つかなかったのですが…。

谷口氏 藤井先生がおっしゃっていた、何が問題なのか。というのを押さえた上で、今、先生が高齢者の問題をおっしゃっていましたが、高齢者の方に変わっていただくことというのは結構、そうはいってもエネルギーがいると思うのです。

もう何十年も生きてこられた方で、そういう方々の意識変革というのは、うまくいけば、ころっと、凄くうまくいくのでしょうかけども、なかなか難しいところがあると思います。

もう一つ高齢者といっしょに交通弱者というか、ターゲットとなりうると思うのが高校生です。中学生、高校生という彼らは、これから大学に進学したり、中学から高校に進学、就職、結婚など色々なライフステージがこれから待っている世代です。

そういう人達に、マイカー利用率が高い地域、或いは、代替交通機関がない地域のそういう人達をターゲットにして、凄く長期的なスパンになってしまいますけれども、まずは、意識を高めるとか、少なくとも人生の節目、節目の時に交通手段について、ちょっとは考えてもらうような、そういうコミュニケーションをするというのが一つあると思います。

先ほどご紹介した高校生を対象とした公共交通の利用促進ということを活用するののも一つの

手かなと思います。

これは実際に、その後に効果を測定したのですが、前年の高校生と比べて、それを配った高校生の方が公共交通の利用率が高かったのです。こういうことが、一つあると思います。

北海道の冬期におけるMMですが、私も札幌出身ですので、問題は非常に強く認識しています。是非、まず一つ一つ実験をして、効果があったら、効果があったよ。ということを全道的に広めることが、北海道だけではなく、北陸地域も同じように雪の問題を抱えていると思うのです。ただ、福岡だとか雪は、ここまで問題にはならないと思うのですが、雪の問題は日本だけではなく、カナダだとか同じような問題が起きているという話がありますし、北海道だけではなくて広い範囲で同じような問題があると思いますので、まず実験して、それを広めて、それから政策を考えるということが必要だと思います。

北海道特有の問題として原さんが上げられていたものの中で、路上駐車による除雪作業の遅延ですとか、降雪時の交通渋滞ですが、この辺は割りと日常的に起こる問題なのでMM的なコミュニケーションに適している感じがするのですが、異常降雪時というのは、かなり「リスクコミュニケーション」+「クライシス」、非常事態となりますので、その辺の違いを考慮しないとうまくいかないのではないかと思います。もし実験されるのであれば、是非一つ一つやっていくことが必要かと思っています。

高野氏 高校生のお話がありましたが、小学生だとかにも色々と授業されていますよね。そういう意味では、北海道でも小学校でやったりとか、それから中学校でやったりとか、あまり利用率が高くない地域、バスがあまり充実していない地域で、そういうことをやっているんですけど、小学生時代にやるということは、その小学生はまだ大人になっていないのですけど、どういう効果があるとお考えですか。

谷口氏 やっぱり中学生ですと言われたことをそのまま真に受けなくて、ちょっと斜めから見たりするのですが、小学生は言われたことをそのまま染みこむように受け取るのです。

染みこんで、そのまま埋もれてしまうかもしれないのですが、一度は通っている水みたいに通っていると私は思っています。小学生の3年後に効果が残っているかというのを調査したのがあるのですが、一応残っています。

交通環境教育などを受けると、やっぱり車のことをちょっと考える癖がついているということが分かりました。それが大学生まで残っているのかは、今後の課題だと思います。

高野氏 その問題という意味では、北海道の地域では渋滞といものはあまりないですが、体の中にそういうものを染みこませておくということが、さっきも藤井先生がおっしゃっていましたが、高齢者の足として、どうしても必要だという時に、自分の気持ちの中にしっかりと残っていくのですか。

谷口氏 ちょっと言い忘れたのですが、子供を通して親に、お父さん、車にあまり乗ったらいけないのだよ。と子供に言ってもらう、というのがとっても効果的だと思います。

全然違う話なのですが、私、手がもの凄く荒れるのですが、あまり自分では気にしていません。と言われて、凄くドキッとして、子供に言われるとすごく効きます。子供に、お母さん、環境に悪いよ。と言ってもらおうというのも一つだと思います。

高野氏 どうもありがとうございます。今のお話のとおり高齢者の足とか、例えば交通基本法とかがいろいろ御議論されていると思いますが、いかがですか中村さん、今のお話を聞いて。

中村氏 国土交通省の中村でございます。私は、先ほどご紹介いただいた環境政策課という部署におりまして、冒頭の和田次長の挨拶にもござい

ましたが地球環境問題にも取り組んでいる課でございます。そういう環境面からの関係で公共交通の活性化・利用促進など、いろいろなことをやっております。

「チャレンジ25」、CO₂の1990年比25%削減というのが今の政権での中期目標となっておりますので、そういった地球温暖化対策関係の仕事とともにやっております。

今日は主催者であります北海道運輸局の環境課の仕事を本省からサポートしているという立場で、また、行政の代表として、ここに座らせていただいております。

それとは別に、原さんからご紹介がありましたとおり、私は2001年の夏から3年ほど、帯広市役所に在職しておりまして、まさに今日のテーマである地域公共交通の担当をしておりました。今から思うと、先ほどから先生方のお話を聞いて頭がいたいと思っていたのですが、新しい交通システムを入れることを一生懸命やっておりました。

帯広市はご承知の通り、駅の周りは市街化されておりました都市部的な地域があって、人口もほとんどそこに集まっています。一方で南には山並みの方まで農村部が広がっており、家が点在するような地域になっております。このように都市部と農村部という異なったエリアをかかえています。そこでそれぞれにデマンドバスと乗合タクシーを導入することを目指して、計画作りから、運行の始まる頃までやっておりました。まさにそのシステムは、既存のバス路線は赤字が多かったり、農村部においては、1日2便くらいのバスでお客さんが乗っていない便もあるというようなそんな状態だったものですから、これは何とかしなくてはいけないという思いで検討を行ったものです。

そう言う意味で本日は、国という行政の代表という立場に加えて、帯広という北海道の一自治体で実際に取り組んだ経験者、今日ご参加の自治体の皆さんの立場の代表でもあるという二つの

側面をもってこの場にいさせていただいていると考えています。

その経験からいいますと、新しいシステムを導入して便利になったはずの乗り物なのですが、それが実際の利用増に直結しない場合もあります。私が帯広に来まして実感しましたのは、どこもそうなのかもしれませんが、潜在的な利用の可能性や要望ですとか、或いは公共交通に関するアンケートを市民の皆様にご質問すると、「公共交通は必要ですか、バスは必要だと思いますか」という問いに対しては、イエスという答えが圧倒的に多いのです。が、「実際に乗りますか」という問いになると、とたんに「乗る」という率は下がりますし、「実際にバスに乗ったことが無い」という人も相当数います。

「現在の自分は日常生活でも乗らないけど、高齢者や将来自分が歳を取った時の足のためにバスは必要」というようなお話になってしまうのです。

先程来、藤井先生からお話がありましたとおり、一人ひとりの公共交通を使うことについての意識というのが、どうしても必要ではないかと。特に北海道のように、農村部など広い地域に人が散らばって住んでいるようなエリアが沢山ある地域においては、やはりシステムだけではなくて、人の意識、生活スタイルを含めた、そういうようなところに何か働きかけをしていかないと、なかなか公共交通の維持というのは難しいのかなあと実感として改めて思っているところでございます。

また資料の方は改めて簡単にご説明しようと思いますが、そういう意味で公共交通は非常に今、厳しい状況になっております。

その対応として現在、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」という法律があります。今日ご参加の皆さんは、ご承知の方が多いと思いますが、私が帯広にいたころにこのような法律があれば良かったと思っているような制度です。

また、地域の公共交通だけではなくて、全国的な交通問題も含め、将来に向けての基本となるべき制度、法制というのをやはり作る必要があるのではないかとということで、辻元副大臣と三日月政務官の主催で「交通基本法検討会」を去年から立ち上げております。これまで4回、一昨日4回目が行われまして、特に、ここ2回においては中小都市ですとか、町村部の地域の首長さんや事業者の方など、3回目には北海道から当別町の泉亭町長さんにもお出でいただいて、地域の実態等のお話を伺っております。

その中で、マイカー利用率の高い地域ですとか、代替交通がない地域では、特に過疎地域など北海道でもあてはまる地域が多くあると思っておりますが、交通システムの導入とそれを利用する住民の意識を変えていくというやり方というのを両輪としてやっていく必要があると、我々も改めて考えているところでございます。

また、財源とか制度については、後半の部分であらためてお話ししたいと思います。

高野氏 どうもありがとうございました。藤井先生の話にもありましたが、「人、街、交通」という、そういうつくりの中でということですが、まさに地方に行けば行くほど、その三つが一緒にならないといけないと思っております。

中村氏 MMの非常に大事なところのお話を伺って思ったのは、市役所にいた者の実感として、市町村というのは地域のことを考えて色々な課題に対応していますが、正直申し上げて公共交通に関する施策の優先度は非常に低いのではないかとことです。

どうしても医療ですとか、福祉ですとか、子育てとか、非常に大きな問題がありまして、そこが優先されるのは当然だと思います。が、それに比べても公共交通の問題に対しては、行政側も市民の皆さんも、先程申し上げたとおり「今は車使えるので」という意識を持っている方が圧倒的な多数ではないでしょうか。地域公共交通の問題を

差し迫った課題と捉えている人達はマジョリティではなくて、行政側である市町村も、最終的には議会に反映される住民の意識も、施策の優先度、財源の優先度すべてについて、地域の交通問題というのは公共交通の課題に取り組んでいる我々の意識に比べると低いのではないかと、という認識をもっています。

我々も省内でいろいろと議論していますが、この状況を変えるというのは予算措置の面も含めてなかなか容易ではないと思います。MMなどで人々の意識を変えることによって、結果として人々の行動も変わることが期待できますが、付随して行政なり議会の中での公共交通に対する問題意識があきらかに変われば、それによってお金も付いてきますので我々行政側としては、そういう効果も今後、期待していきたいと思います。

高野氏 ありがとうございます。

先ほど原さんの講演の中で、よく、「循環バスをやりたいのですよ。」と言われるとか、「デマンドバスをやりたいのですよ。」と言われるとおっしゃっていましたが、その話と、さっき藤井先生がおっしゃっていたように、何が困っているのかと言うと、例えば、「何か他でもやっているし、環境に何か対策しなければいけないから循環バスやりますか」。そういうような発想だから難しいという気がするのですが、そういう意味でこの地域特性でいうと、何が困っているかという部分を含めて、原さんいかがですかね。

原氏 地域というか比較的公共交通があるところは、例えば、札幌とかというところは、ある意味で交通弱者にとってはあまり問題ないところなのですが、地方に行けば行くほど高齢者とか、免許を持たない人とか、そういった人達と免許を持っている人達との差というのがもの凄く大きくなっています。

結果的にそういう人達にとっては外出機会が減ったりして、これからはそういった地域が沢山出てきて、例えば、行政的な面から見ても、事業

的な面からみてもB/Cが合わないわけです。だから、そういったところで、交通事業を続けていくということについて、どうやってやるであるとか、それを維持していくとなると、担い手の関係を今までの行政と交通事業者だけの関係でなく、もうちょっと違った関係をどう使っていけるかとか、そういったところを地域の方々を含めて色々話し合っ、もう一回再構築していく覚悟が多分必要だと思うのです。

その根底の所に行かないで、何か交通機関を何とかしてくれと言う時に、「最近ちょっと話題になっている循環バスをあそこで見えた。何か乗り心地が良かったぞ！」みたいな、どこか、そういったところに行ってしまうのです。

本質的なところをやるのは本当に泥臭いところで、すごく大変なのですが、当別町さんでも民間の事業者がお金を出して、また一つの新しい関係を作って動かしていますけれども一番最初、要するに民間の事業者にとにかく1千万円以上のお金を出せというわけですよ。

この部分というのはもの凄く大変なことで、この小さな町においては、いろんな意味でのしがらみとか施設的な問題、いろんなことが絡む中で、そういう話をしていく訳ですから、そこに、手なり、何なりを突っ込んだ要素が必要なのだろうなと思います。私も苦労したところです。

こういうマイカー利用率の高い地域のMMをどうするかというところで、北海道全体的にかかると思っているのですが、やっぱり交通計画で5カ年とか10カ年の交通計画みたいなものを作るのはあるのですが、こういうMM的なものにきちんとテーブルをもっている町というのは一つもなく、例えば、「これからは、5年間で学校MMを市内の学校全部に普及させて、5年生にはこれから必ずこういうことをやるようにしましょう。」というのは、多分、自治体や自治体の教育委員会などが動けばきちんとできることなのです。

これから必要なことは、いろんな方法論というのは確立されてきたし、それぞれの効果というものも検証されてきて、効果があるということが分かってきたわけですから、いわゆる交通システムとしての交通計画とあわせて、MM的な交通計画、5カ年とか10カ年計画をきちんと持って、交通計画に学校をまきこんで、そういった形で作っていくことが重要だと考えています。

2番について、代替交通機関がない地域、これは今、本当に公共交通が無い町がどんどん増えているのですが、これは交通事業としてはもう成り立ちません。こういうときはマイカーというものを公共交通として見るという方法もありますが、もう一つは新しい交通事業体を作り、それはNPOかもしれません、そこに対するNPOなりが新しい交通事業体として運行できるための組織を設立するノウハウだとか、組織を運営するノウハウだとか、そういったことまで含めたコンサルティングなり支援なりが、多分必要なのだらうなと思います。

これからそういったNPOが、もしかしたら、そういった北海道の交通空白地みたいなところばかりに、モビリティを走らすような、全道的な交通NPOみたいなものができたら、それはそれでひとつ面白いと個人的には思っています。地域にはそういう例はあるので、そういう統合した形のものがあればと思っています。

あと、もう一つさっき言ったのは路上駐車の問題です。雪出しというのは、かなりモラル的な部分のモラルハザード的なところには、れっきとした教育というものが必要だと思うのです。そういう意味では、実は我々が一番最初に学校教育をやり始めたところの校長先生をやっている「シンポ先生」が中心となって動いてきた結果、札幌市の方は教育委員会等が斬新な取り組みとして、札幌市の小学校全てで小学生に除雪に対する授業を今年からやるということを決めました。

そういう点では、潜在的にもっと他のことにま

で広がっていけばと思っています。効果の検証などは、なかなか時間がかかるかもしれませんが、長い目で見れば、きっと良い結果がでるのではと思っています。そう言った意味では、ひとつは市長のもとで、きちんとやることと、そういう教育というベースのところの基礎が出来てきたので、より広がっていけると思います。

高野氏 最初の方のご指摘で、いろいろなMMとか、プロジェクト、実験とか、そういうのはありますけれど、5カ年計画がいいのかわかりませんが、計画化、制度化など、そういうことについてはまだ余り全国的には事例はないのですか。藤井先生どうですか。

藤井氏 MMに限らず、おそらく交通計画でも、何でもそうですが、現状ではやっていないが、あることをやると良いというものがあった時に、通常それをどうやって、やっていけば良いか分からないし、何から手を付けていけば良いか分からない。

ですから、それらやるにあたっては、できるだけ合理的にやるために計画をもってやるという計画論が当然ある話なのです。現状にないことをやるからこそ、計画が必要なわけです。道路計画だって、都市計画だって、全部そうなのです。理想の都市があったり、理想の道路網があったりとかして、MMもおそらくはそれと同じような合理性をもつものであると考えるわけです。そうすると、当然ながらMM計画なるものがこれから出来ていかないとはいけませんね。

ところが、先ほど申し上げましたけれども1999年からMMが始まってきましたが、もう10年です。この10年というのは、長いのか、短いのか、色々なとり方があるかもしれませんが、合理性を、まずはそこに、モビリティ・マネジメントに行政がお金を付けても良いかどうかということ、合理性があるかどうか判断することを一番先にやるべきで、計画論に値するものかどうかという判断期間だったのだらうなと思うのですね。

それで最初は5~6年も当然必要だったと思うのです。5~6年間くらいたってMM交通計画を立てるべきだなという議論があって、いろんなそう言う議論に、我々も議論のページが移りつつあります。

そんな中で、MM行動計画を立てている事例が四つほどあると思います。一つは、一番先駆的な事例ですが、京都府のTDM行動計画 - これは2005年ぐらいのです。今もやっている - これは、EST¹¹とをからめながらやったのです。これは、担当者の村野さんという方が、MMは絶対合理性がある。ということを確認して、それで色々と知事などとも調整をしながら、色々な学識経験者を呼んで委員会を立ち上げて、MM行動計画を京都府が作ったものです。

それに基づいて、いろいろな自治体で今やっておられるという状況でございます。これは地元の熱意の一担当官の気概だけで作ったケースです。

それ以外のMM計画と言えそうなものは、二つありまして、それは福井県ともう一つはまだできてないですが、総合都市交通計画を立てる「パーソントリップ調査」¹²です。

いわゆるこれは、都市局の主導で都市局の意思があって、ここの都市局の中で、パーソントリップのあり方研究会に私を含めているような方が入っています。

MMは、合理性がありますから、こういう行動計画を立てていって、パーソントリップで総合交通計画を立てるときに入れてもらってもかまわないです。

その中で主導していって、そこでは総合都市交通計画をタハラ先生がさらにまとめていただいて、「交通、街、人」の三本柱を立てて、これに対して都市交通戦略をやっていきたいと思います。ということで、その中の一つに、MMが入っているのです。

それから、もう一つは京都市です。これは1月23日にできる総合交通戦略ですが、コンセプトは

「人、街、交通」の三本柱なのです。これは基礎自治体の首長の気概で、「やろう、やるんや、歩くまち京都やるんや」、歩くまち京都ということを実現するためにモーダルシフトをどうしたらいいか。と調べたら、MMがあるやないか。これをしっかりやっっていこうということで、かなり財源措置も実行措置も組織力も一番付いている形で、MM交通計画が作られているということです。

何故そういうところで一番力をもちうるかというと、政令指定市って、それなりの財源と組織力があって技術者もいて、それなりの体力のある自治体なのです。しかも首長がめっちゃめっちゃやりたいと、基礎自治体の場合は首長が行こうという感じでなければ動かないところがあります。

スター課長、スター部長がいて出来ないのは、首長と意見が分かるとそこまで財源が付かないですから、それでも何とか頑張ったのが京都府で、自治体もやる気ないことはないのです。福井県も。

それぞれの計画というのは、どういう歴史で、どういう思いで、誰が判断して出来たかによって微妙な違いはあるのですが、今のところは、三種類の計画が出来つつあって、これからこの三種類を組み合わせたとか、発展をしながら次の10年は、総合都市交通計画であり、MM行動計画がありということになるのではないかなと感じています。

高野氏 10年経ってようやく、MMに対する信頼度が浸透してきて、次に、制度化になってきたのです。市民権を得てきたという事です。

大きな2番のテーマであります「財源・人材・組織」といいますか、これについて、せっかく中村さんの方で資料を用意していただいていますので、この説明をお願いしたいと思います。

中村氏 お手元の資料 65 ページ以降にパワーポイントで 20 数枚のものを用意しております。ご参考になればと思いますこれだけの分量のものを持

11 EST (Environmentally Sustainable Transport: 環境的に持続可能な交通) OECD (経済協力開発機構) が提案する新しい政策ビジョンであり、長期的視野にたつて交通・環境政策を策定・実施する取組みです。人々に対して未来の交通のあるべき姿を示すことにより、人々の意識改革を促し、環境負荷の少ない交通行動や生活様式を選択することを期待するもの。

12 パーソントリップ調査 (person trip) どのような人が、どこからどこへ、どんな目的で、どんな交通機関を使って移動したかを調べる調査。

ってきましたが、せっかく用意して頂きましたので、時間もありませんが簡単にあらましかいづつまで説明させて頂きたいと思います。

目次に3つありまして、「地域公共交通の活性化・再生」、「低炭素地域づくり面的対策推進事業」、「エコ通勤の推進」です。冒頭で大井さんから説明のあった運輸局のMMマニュアルの参考資料の中に資料は違いますが、テーマとしては全く同じものが3つ並んでおりますので、両方併せて改めてお読み頂ければと思います。

まず、「地域公共交通の活性化・再生」です。活性化・再生総合事業の話は、今日お集まりの方は皆さんご存じだと思いますので繰り返しません。法律が出来て、3年間の支援が出来るようになりました。帯広にいたときにこれがあれば、もう少し良い取り組みが出来ていたのではないかなあと個人的には思っています。

残念ながら今年の「事業仕分け」に当たってしまっ、最終的には「各地方自治体の判断に任せる」という結論になりました。国がやる事ではないという意見もありまして。先程ご紹介しました交通基本法検討会ではこの結果について、全く地方の事を分かっていないのではという厳しい意見もありました。

結果的には、総合事業の来年度予算は1割減の40億円となり、前年と同程度を確保する事ができました。引き続きよろしくお願ひしたいと考えております。バスとか離島航路とかそれぞれのモードもあわせて、総合的に地域交通を国土交通省としてもバックアップしていきたいと考えております。

次に地域公共交通活性化・再生総合事業の北海道における実施状況を事例として三つあげております。帯広市、当別町、長沼町であります。別に、帯広にいたからここにあげた訳ではありませんで、事業の内容に、モビリティ・マネジメント、利用促進策が入っているものをピックアップしました。

先ほど申し上げましたとおり、現在、色々な場で公共交通について議論しています。個人的見解ですが、活性化・再生総合事業の中にMMを活用した施策を入れる事は重要であろうと考えています。義務づけとまでは行かなくても今後総合事業の中身として、利用しやすい交通システムを導入するという施策とともに、併せてこれをどう利用するかという施策を盛り込むことは不可欠ではないかと思ひます。

資料 70 ページ上は、先程の「交通基本法検討会」についてです。野党時代の民主党、社民党が議員立法として提案したものをベースにしつつ、辻元副大臣と三日月政務官をヘッドにして、関係者の話を聞くところから今始めています。

ポイントは、交通基本法の中身として「交通権」という移動に関する権利をどのように規定するかという点です。フランスでも似たような法制がありますが、そういうものを権利として認めるかどうかというのが大きな論点であります。

そのために、基本理念としてどういう内容とするのか、また、地域の交通計画をどうしていくのか、中身はこれからですが、50年後100年後にこれを作って良かったというような、制度、体系を作りたいという意気込みで今やっています。

また、これは地域・自治体の声があって初めて出来るもので、是非、いろいろな声を頂ければと思ひております。

資料 70 ページ下は、二点目の大きな事業で、そもそもは環境省の事業で国交省としても連携して進めている「低炭素地域づくり面的対策推進事業」です。

これは地球温暖化対策という大きな枠組みの中で、各自治体が事業計画を作り国がこれを支援するという制度になっております。CO₂の削減シミュレーションの実施や地域計画の策定、それに基づく公共交通利用促進のための事業について支援をするというものでして、委託事業がその計画策定で、補助事業がその事業の実施というイ

メージであります。

北海道内の事例などを参考に紹介させていただいております。

資料 73 ページ下ですが、三つめの大きな柱に、「エコ通勤」というのがあります。これはまさに MM の世界でございまして、「職場 MM」という意味合いがあろうかと思っております。

参考までに、エコ通勤するとどれくらい良いのか。運輸部門における CO₂ 排出の割合が全体の約 2 割を占めている中、乗用車に比べるとバスの方が CO₂ の排出量が 3 分の 1 と少なく、鉄道では、9 分の 1 になるという状況にあります。マイカー利用者の行動の変化につなげていきたいと思っております。

資料 75 ページ上、これは今年度の事例ですが、広島県尾道市に、日東電工という企業の事業所があります。そこが工場働く社員のために通勤バスを走らせて、エコ通勤、公共交通への乗り換えの取組みをされました。

そのバスが好評で、通勤専用であったバスを一般の方にも開放して地域住民の交通手段とすることになり、市民の足の確保にも貢献したという事で、今年度大臣表彰をさせていただきました。

また、この大臣表彰の他にも「エコ通勤優良事業所認証制度」というものがあります。国交省とエコモ財団とで一緒に、一生懸命取り組みをしている事業者を認証するという形で公表させていただいて、エコ通勤の取組みを促進していきたいというものです。

資料 77 ページ下にあるのが、先程少し触れました、活性化・再生総合事業に MM を盛り込んだものです。これは、昨年末に緊急経済対策を政府でまとめた際に、新しい制度を作ったわけではないのですが、総合事業の中にエコ通勤を取り入れた「通勤交通グリーン化推進プログラム」というものを追加的に案件募集したものです。北海道においては、恵庭市が認定されていますが、こういったものをさらに増やせばよいと思っ

ております。

最後に、ここまで話してきたのは、国交省としての支援策の内容ですが、実際には金額としてどれだけの支援が出るのかも、皆さんがご関心のあるところだと思います。

今、活性化・再生総合事業としてある条件が、計画策定費の上限が 2,000 万円とか、事業に関する補助が何分の一とかというものです。また、環境省の低炭素地域づくり面的対策推進事業は、先程ご説明したとおりです。

実は、昨年度というか去年の初め頃、夏ぐらい迄はさらに二つあり、一つは、道路関係の臨時交付金、「地域活力基盤創造交付金」というのがありました。現在、来年度の制度設計などを一生懸命やっているところで、まだ詳細は何も決まっておりませんが、ある程度は前のスキームが残るのではないかとされておりまして、「地域活力基盤創造交付金」の中身の部分がそのまま残れば、引き続き MM ですとか、公共交通に関してご活用いただける可能性はあるのではないかと思っております。はっきりした事は申し上げられません。

あと一つは、環境省が E S T や MM の普及促進の予算をもっていたのですが、これは残念ながら事業仕分けで廃止となってしまいまして、来年度は無いことになりました。大変申し訳ないと思っておりますが、このような状況でございます。

資料 78・79 ページは、直接、MM とは関係ありませんが、事業者の方々への宣伝です。環境に配慮した経営をおこなう事業者を認証する「グリーン経営認証」という制度があります。

また、「カーボンオフセット」¹³という事で貨物の運送とか公共交通利用において排出した CO₂ を利用者や事業者がそれぞれオフセットする、環境に対する意識を高めていただくという制度というか仕組みを始めておりますので、こういった事も含めて事業者・利用者の意識を高めていければと思っております。

13 カーボンオフセット(carbon offset) 日常生活や経済活動において避けることができない CO₂ 等の温室効果ガスの排出について、どうしても排出される温室効果ガスについて、排出量に見合った温室効果ガスの削減活動に投資すること等により、排出される温室効果ガスを埋め合わせる(相殺する)考え方。交通・観光事業者が容易にカーボンオフセットに取り組めるよう、支援システムの立ち上げが予定されている。

以上、駆け足ではございましたが、簡単な説明とさせていただきます。

高野氏 はい、ありがとうございます。一昔前に比べて、交通に関わる事例等も本当に大変たくさん出てきているという事が分かりました。

そういう中で、中村さんがおっしゃっていましたが、まだ自治体の組織の中では実態として交通に関する組織がしっかりしてない訳で、ある意味では、その辺がまだミスマッチなところもあるかと思えます。

原さん、北海道各都市の自治体の方とこういう制度の適用だとかについても色々やられているかと思いますが、この辺の制度をふまえて、「財源・人材・組織」というのがテーマなのですが、その辺いかがですか。

原氏 ポリューム感としてはまだ少ないと思います。事業額が非常に少ないと思う。財源がです。だから、どこからどうやって持ってくるのかという問題があると思います。やはり、先程の件もありますが、MMに対してそれなりに財源的に下支えがあって、ある程度できあがってくるのだと思います。

そういった意味では、先程からの話にもあるが、MMが一定の評価を得て、そして今、次のステップに向かっていく中で、制度なり財源なりという方向に、これからのいい方向に向かっていけば良いと個人的には思っております。

また、一つ大きいものを挙げれば、自治体さんの存在で、そこがイニシアチブをとり、まとめ役なりコーディネーターなりにうまくなっていただけかという部分が、極めて重要だと思えます。公共交通がないところに「MM」みたいな事をどう入れてくるのかというのにも必要ですし、逆に比較的公共交通があるところで、そういったところで利害調整をやりながら、より地域にあったモビリティをどういうふうに作っていくのかという事を考える場合も、自治体さんの役割は非常に大きいというか、あると思えます。

もう一つは、推進母体ということで、行政と交通事業者と住民の間くらいに何かそういった推進母体ができあがり、そこが全体的な活動の核となる。それには私的には「モビリティセンター」的なそういったものが各自治体・地域にあって、そういったものが、その地域の総合的なモビリティとしての一つの母体になっていく。ここに書いている帯広市の事例や当別町も、輸送サービスや民間の患者送迎とか学生の送迎とか色々なモビリティが走っていますから、そういったものをうまく統合するなり、うまく役割分担するなりして、その地域の総合的なモビリティを作っていくという、そういったことがあると考えます。

高野氏 なるほど、そういう組織論もありますね。

ところで、一度聞いてみたかったのですが、谷口先生はいろんな事をやっていますが、例えば、「お金をふんだんに出してくれる」と言われたら、どのような事をやってみたいですか。どういうプログラムをやってみたいですか。

谷口氏 「中心市街地活性化」、そして「まちづくり」、その辺をきちんとやりたいです。それもその商業の方は、あまり交通の方と一緒にしないことが多いじゃありませんか、割と。で、わいわいやるとか、そういった事例も少ないと思いますし、そういったところもきちっと入って、交通事業者も入って、もちろん行政の方も。やはり、交通は「線」で考えることが多く、それも非常に大切なのですが、「面的」にとらえる事をやればと思います。

高野氏 交通だけでなく、商業系も入って面的にということですね。

藤井先生は、お金をふんだんに使えるとしたら、何がありますか。

藤井氏 私はまずは、休暇を3年くらいいただきたい。その3年間で徹底的に、それこそ「まちづくり」に近いかと思いますが、どんな街でもいいですが、そこに住み着いて「民俗学的」な調査を

したいと思っています。何故かと言いますと、たぶん今の「まちづくり」の中で一番足りない部分がそういったところにあって、ほんとにその「風俗、民族、気候、風土」とか、そういうものをどういうふうに行政の中にくみ上げるのかという、まだまだ見えてないところですが、私個人としては、そのようなものをすくい上げていきたいです。その行政論的な、ある種行政的にシステムティックにやる一つのアプローチがMMであり、バスと交通に人間を取り戻すという活動について研究してみたいです。

そこで、交通の問題は何か、と考えたときに、民族の問題もあるのですが、ヨーロッパって本当に、交通の研究と交通の行政にお金を出しています。羨ましくてしょうがない。交通連合なるものがあって、政府も上物は事業者にやらすけれど、下は全部こっちでやりますわ。と言って、その上下を完全に分離してやっています。

私はよく、京都の事例を拝見する事が多いのですが、京都でタクシーによく乗ると運転手がよく、「なんか京都の地下鉄は、1日5,000万円づつ赤字出している、最悪ですなあ」と。これ、何で5,000万円出てくるかと言いますと、建設費を入れているからなのです。これは赤字とは言わないのです。

学校造ったって、誰も使わなくても、誰もお金払ってないのに税金使えばなし。学校については誰も言わないのです。それと同じように、交通も考えてもらえばいいのです。

ヨーロッパとかは、交通とか鉄道とかがきちっと認定されているのですね。で、これが日本の場合、公共でやるべき事と民間でやるべき事、それを上手にコーディネートしていくというか、バランスがよく出来ていない。本当は、公共でやるべき事を民間の方にかなりたくさんやっていただいていることがあって、そこをどうやっていくのかという、何とも言えない日本100年の歴史の問題みたいなものがあります。答えがないのです

が、ないところで、一つの一般的な答えみたいなものが、MMにあるような気がします。ここは、住民も含めてよう話し合って、どんな小さい事でもいいから、ヨーロッパで理想とするような、みんなの役割分担をしながら、国家の事、公共の事、民間の事、住民の事それぞれ配慮しながらまとまってやっていくような、そんな動きを突破口にしてきて、徐々に広がって行って、本当に人間を中心とした都市交通というのができあがったら良いと思います。

この様にやるにはやはり、コミュニケーションしかないと思います。日本の場合は、完全に権力が分散されて、どんどんバラバラになっていますから、それをつなぎ止めるのが、絶対に必要で、みんなでちゃんと話し合わないといけません。そのコミュニケーションを深めるという、この一番深い問題を解消する糸口が、MMに見られるのではないかと - そんなふう考えております。

高野氏 はい。ありがとうございます。

それでは、今、ご質問でも発言・意見をしたいという方でも結構です。会場からご意見を聞きたいのですが、いかがでしょうか。 - 質問は無いようですが、よろしいですか。

ここに、冬期におけるMMとありますが、冬期は非常に厳しい状況下にあります。自転車で5~10分で行けたところが、吹雪の中を30分かけて歩かなければならないという状態になるのです。ところが、どうやって、どこまで冬の交通をやるのか。交通基本法ではありませんが、どこまで皆さんのレベルでやるのかという問題があります。

冬になると、昨日もそうでしたが、吹雪いて交通渋滞が頻発するわけです。その様な状況がある中で、いつも冬期の問題を考えていなければならないのですが、そこまで考えてはられないから、根源的なところまで、レベル的なところまでは...

そんなこともあって、使えるお金とやれる事と

の議論までしかできないのです。この辺については、反省しなければならないと思いますが、この冬期の問題について、我々はどの辺のレベルを目指すべきなのか、その辺の議論をしておかないと、冬期におけるMMって何に、困っている事は何に、困っていることはたくさんあるのですが、どこまでそれを保たなくちゃいけないかということをお話を聞いていかなければなりません。

MMというと、単に、クルマからバスにませ替えるって事じゃないです。モビリティって事は、交通基本権というもののなかにもモビリティって言葉が出てくると思いますが、移動するという人間の欲求の最も根源的なものの一つだと思います。

それをどうやってマネジメントするかということです。そういった根源的なところまで立ち返っていかないと、いろいろなテーマ、或いは問題や状況が違いますから。ですから、迷っちゃって、すぐに、クルマからバスに載せ替えをしてしまっているような、MMの考えをしてはだめということをお話を聞いてきて分かってきました。

しかも、谷口さんもいろいろなMMをやってこられて、やりたい事って言う「まちづくり」だと。藤井先生も、一つの街に張り付いて考えていくという事をやりたいと言う。そういう事を考えると、地産地消というようなことを強く感じることができ、MMは深いと、しみじみと感じた訳です。

時間はありませんが、最後に一言づつお願いします。

原氏 いずれにしても、こういうMMについての理解を広く北海道の中で広げていく活動を、どんどん広げていく事によって、MMも進化していくと考えておりますので、今後も積極的に取り組んでいきたいと考えております。

中村氏 MMを取り込んで地域公共交通というものをよくしていくためには、「財源と人材と組

織」という、まさに我々担当レベルでも悩んでいるところではありますが、私どもも責任を持ってやっていきたいと思っています。引き続きこのような場なり、学会なりの場で、事業者等々の方々のお話が広がって非常にいい環境になっていければと思っています。

谷口氏 高野先生がおっしゃってありました、根源的なというところで、今、私は国交省の地域公共交通の活性化の評価をどうするかという委員会に入っているのですが、そこで一番問題になっているのは、自治体からあがってくる報告書の目標のところですが、実験をすること・コミュニティバスを走らせること、となってしまう自治体さんが多く、問題となっております。

どういう街にしたいのか、というのが欠如している感があり、高野先生あたりがご指摘されているとおり、そこが一番最初にないとだめだと思います。そこは、コンサルさんの強さというものももちろんあると思いますが、まず、みんなで一緒に集まって議論をして、議論が出来れば、飲みに行く、というように、継続的に続けるのが重要だと思います。

藤井氏 MMの語感がどういうものかという事からお話しさせていただいて、マネジメントとは一連の取組みというもので、この考え方は、実は、非常に大きな行政を転換してくる、チェンジになっている気がする訳ですね。

一発逆転方式の行政。例えば、ダム造ります。道路作ります。とか、それももちろん大事ですが、さっき谷口先生がおっしゃったとおり、「何かをつくる。」では、これやったら終わりですよ。改善とかではなくて、そういうのではなく、時々言われるものとして「漸次改善主義」というものですが、ちょっとずつ改善していく、こういう発想の転換が、MMにあると思います。

めっちゃめっちゃな状態でも、あきらめないで、少しずつ変えていこう。という精神の強さ、少し大げさですが、ちょっとずつ改善していこうと思う

と、今まで何もしゃべっていなかった関係者さんが、それならこれから考えてみようか。とか、今まで利用促進で困った困った言ってたけれど、チラシ一枚でも作ってみよう。とか、今日ご紹介したMMの取り組みみたいなものが、まさに改善するために出来てくると思います。

是非、一発逆転方式ではなくて、漸次改善主義ということで、今日帰りの電車やバスの中で考えて頂ければと思っています。

高野氏 ありがとうございます。

もう時間をオーバーしてしまいましたので、これにて終了したいと思います。

パネラーの皆さん、それから聴衆の皆さんへの感謝の意味を込めまして、拍手で終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

司会 パネラーの皆さん、高野先生大変ありがとうございました。あらためて会場の皆さんから拍手をお願いします。

以上をもちまして、「モビリティ・マネジメント推進セミナー」を終了したいと思います。

本日は長時間にわたり、また、ご静聴いただきました事を心から感謝申し上げます。

最初に申し上げましたが、MMマニュアルの余部を用意しております。よろしければ、受付に用意しておりますので、帰りにお持ちいただければと思います。また、同じような内容も北海道運輸局のHPにもアップしておりますので、ご活用願います。

それでは、足下に十分に注意していただきましてお帰り頂ければと思います。本日は、どうもありがとうございました。

(文責：北海道運輸局交通環境部環境課)
