

公共交通機関の存続も容易ではなく、まさに生活交通の危機に直面しているわけです。なお、平成の大合併前の旧市町村単位で考えれば、こういう地域はもっと多いと思われます。

さて、それ以外の市町村は、しばらくの間は老年人口が増えていきます。老年人口のピークの時期は地域によって異なりますが、日本全体では平成 54 年に老年人口のピークを迎えると推計されています(※1)。そういう高齢者が増える時代の交通に求められるのはどのようなことでしょうか？

通信の世界では数年前によく「ラストワンマイル問題」という言葉が使われていました。光ファイバなどの通信インフラの整備に当たって、最寄り基地局から加入者の自宅までの区間が最大のネックになるということを表した言葉です。公共交通に置き換えると、「駅やバス停など」と「目的地や利用者の自宅」の間が「ラストワンマイル」あるいは「ファーストワンマイル」ということになります。公共交通ではあまり顧みられなかった問題ですが、これからはどうでしょうか。例えば、徒歩による行動範囲が狭くなりがちな高齢者にとっては、駅やバス停までの距離が従来と同じでも、歳とともに負担感は大きくなってきます。また、バス路線が廃止されると最寄りの公共交通機関までの距離は突然長くなることになります。「ファーストワンマイル問題」「ラストワンマイル問題」の重要性は従来より大きくなってきていると思います。

デマンド交通の一部には、運行エリア内に極めて密に乗降場所を設定している例があります。これは「ファーストワンマイル問題」「ラストワンマイル問題」の解の一つとして有効だと思えます。都市の構造そのものを見直し、コンパクトシティを目指す取り組みはある程度の時間を要しますが、有効性の高い解だと思えます。しかし、特に地方部においては、徒歩と公共交通だけで交通を完結させるのはなかなか困難でしょうから、徒歩以外の私的交通を有効に活用することも考える必要があります。

さて、徒歩以外の私的交通に共通する特徴の一つに「利用者が自ら乗り物を用意する必要がある」ということがあります。このため徒歩以外の私的交通と公共交通とを乗り継ぐ場合には、その結節点で「乗り物を始末する」必要が、公共交通から徒歩以外の私的交通に乗り継ぐ場合は「乗り物を用意する」必要が生じます。これが円滑にできないと、公共交通が使いにくいと、目的地まで私的交通のみで行くことになりがちです。

利用者が「乗り物を始末する」(逆方向の乗り継ぎの場合は「乗り物を用意する」)方法としては、①どこかに置いていく(あらかじめ置いておく)、②誰かに持ち帰ってもらう(誰かに持って来てもらう)、③公共交通に持ち込む(同)、④手放す(入手する)の4つの類型が考えられます。①は駐車場や駐輪場に駐車するというので、ターミナル駅や空港では旺盛な駐車需要がありますし、都市部の駅周辺では合法、違法問わず多くの自転車が駐輪されている状況が普通に見られます。②は結局のところ送迎であり、自宅側では家族、目的地側では訪問先による送迎がよく見られます。③の一般的事例にはフェリーがあります(注2)し、④は目的地の最寄り駅や空港などでレンタカーを借り帰途で返却するのが典型例です。

これを円滑にしようという取り組みとしては、例えば、①については、駅に無料駐車場、駐輪場を整備することで利用者が増加したという事例があります(※3)。また、一人乗りの小型モビリティの開発が進められていますが、これには駐車スペースが少なく済むという利点があり、従来型の自動車より公共交通との相性がよい可能性があります。シニアカーをお使いの方の中には駅やバス停の近所でシニアカーを預かって欲しいとお思いの方がいらっしゃるかもしれません。③に関しては、区間や混雑状況にもよりますが自転車を輪行用の袋に入れて持ち込める場合があるようです。さらに欧米では路面電車に(折りたたんだり、分解せずに)そのまま乗り込める例もあるようです。④については、カーシェアリングやレンタサイクルなどが普及しつつあります。

以上、とりとめの話となってしまうました。利用者を安全に、快適に、速やかに、確実に移動させるというのが交通事業者の使命であるとすれば、ここで述べたような種々の取り組みは必ずしも公共交通の王道ではないかもしれません。しかし、少子高齢化という厳しい環境で地域の交通を維持し、少しでも発展させるためには、乗る前、降りた後の利用者がどうしているか、ということも含めてシームレスに考えることも大事だろうと思います。他にも私的交通と公共交通を円滑につなぐような取り組みや工夫があれば、是非ともお知らせ頂きたいとお願いを申し上げて、私からのご挨拶とします。よろしく申し上げます。

出典：

※1 国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(平成24年1月推計)

<http://www.ipss.go.jp/syoushika/tohkei/newest04/sh2401top.html>

※2 国立社会保障・人口問題研究所 『日本の市区町村別将来推計人口』(平成20年12月推計)について

<http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson08/t-page.asp>

(上記urlの「2. 推計結果のデータ」の結果表Ⅱ、結果表Ⅳ)

※3 第4回交通の諸問題に関する検討会 資料4-1-2 48頁

<http://www.mlit.go.jp/common/000172443.pdf>

注釈：

注1 ※1の推計と※2の推計とでは予測の時点が異なることにご注意下さい。※1は最新推計ですが、これと同じ予測時点での市区町村別の推計は未発表。

注2 車いすを「乗り物」と解釈すれば多数の事例が存在しますが、車いすはむしろ「靴」と同じ概念の物という想いもあり、道交法の「車両」の定義にも車いすは含まれていないことから、あえて紹介をしていません。もちろん車いすを公共交通に持ち込め、そのまま利用できるということが、重要であり望ましいことであるということとは言ってもありません。

(2) 「地域公共交通のあり方を交通基本法とともに考えるシンポジウム」の開催について

本年4月13日(金)に東京にて、地域における公共交通の維持に関する様々な取り組みについての具体的な事例紹介や、有識者によるパネルディスカッション等を通じて、幅広く地域の公共交通の確保維持に関する課題の共有を図るとともに、解決の方向性を探るため、シンポジウムを開催します。詳細につきましては現在調整中であり、決まり次第、ご案内します。

開催日：平成24年4月13日(金)

時間：14:00～ シンポジウム、18:30～ 懇親会

会場：(独) 国立大学財務・経営センター 学術総合センター 一橋記念講堂

(東京都千代田区一ツ橋2丁目1番2 / 東京メトロ 東西線 「竹橋」駅 1b出口)

参加：【シンポジウム】無料、【懇親会】会費制

多数のご参加よろしくお願い致します。

※参加のための事前登録方法等については、後日国土交通省ホームページにおいて掲載予定です。

(3) エコ通勤に取り組むシャープ(株)堺事業所を大臣表彰しました

国土交通省では、平成18年から環境保全活動に顕著な功績のあった事業者、事業所、団体に対して、交通関係環境保全優良事業所等表彰を行っています。

平成23年はシャープ株式会社堺事業所(グリーンフロント堺)が、エコ通勤優良事業所認証制度の認証・登録事業所の中から受賞し、平成23年12月13日、国土交通省において表彰式が執り行われ、前田国土交通大臣から表彰状と副賞が贈られました。

シャープ株式会社堺事業所の取り組みの概要を紹介します。平成19年にシャープ株式会社を含め、液晶パネル生産や太陽電池生産の関連企業が、大阪府堺市の工業用地に集結して工場建設を開始しましたが、最寄り駅から約5km離れている上、路線バスが運行していなかったことから、従業員はマイカー通勤を余儀なくされる状態でした。そこで、以下の取り組みを、グリーンフロント堺に立地する他の企業16社と連携して実施することにより、グリーンフロント堺全体において高いエコ通勤比率(約92%)を達成しています。

- グリーンフロント堺共通ルールにより、公共交通機関もしくは自転車による通勤を原則として、マイカー通勤を原則的に禁止
- マイカー通勤禁止の代替輸送手段として、通勤シャトルバスをグリーンフロント堺にて独自に借り上げ、現在は、路線バスとして運行し、地域住民も利用
- 天然ガスステーションを設置し、低公害バスの導入を促進
- 大規模な駐輪場を整備し、自転車通勤を促進
- 公共交通機関沿線の物件を寮・社宅として借り上げ、エコ通勤しやすい環境を整備

※過去の表彰団体の事例等は「エコ通勤ポータルサイト」をご覧ください。

(<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/ecommuters/index.html>)

エコ通勤優良事業所認証制度は平成21年6月に創設され、通勤手段をマイカーから、より環境負荷の少ない公共交通機関や自転車等へ転換する「エコ通勤」の取り組みを積極的に推進している事業所(企業、地方公共団体、各種団体など)を認証・登録し、国民に広く紹介する制度です。

また、各自治体で独自に取り組んでいるノーマイカーデー等の取り組みとの連携を図っておりますので、

エコ通勤の取り組みに興味がありましたら、各地方運輸局の環境課または、公共交通政策部交通計画課までお問い合わせください。

(4)「地域公共交通マイスター制度」について（関東運輸局）

地域の安全・安心な移動手段を確保していくため、地域公共交通の活性化・再生の重要性が高まるなか、地域の果たす役割が増加しています。しかし、公共交通に対して熱心に取り組む地域がある一方で、取組が進まない地域もある状況です。

このような地域間の差は、公共交通に対して熱意・ノウハウを有し、関係者との調整能力のある人材の有無によるところが大きいことから、多くの地域でこうした人材を育成することが重要な課題となっています。

そこで、関東運輸局では、すでに利便性向上等の成果を挙げた取組や先進的な取組を実践する地域において、その取組を中心となって推進し、知識・経験・熱意を有する方を「地域公共交通マイスター」に任命し、あらゆる機会を利用してその知識・経験・熱意を広めていただく「地域公共交通マイスター制度」を創設いたしました。

マイスターを任命するにあたり、有識者、報道機関代表者、各交通事業者団体代表者の計8名からなる選定委員会を設置し、平成23年4月に13名の方々に初代マイスターにご就任いただきました。初代マイスター13名の取組や経歴等は、関東運輸局のホームページに掲載しております。

(http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kikaku_kankou/meister/date/meister_itiran.pdf)

また、関東運輸局としても、「第1回地域公共交通マイスターワークショップ」の開催（平成23年6月）や局主催の自治体職員を対象とした研修へのアドバイザーとしての招聘（同年8月）等、マイスターの知識・経験を多方面に発信していただく機会の提供を行っております。

マイスターの方々からは、各地域の課題等について、ご自身の経験等を踏まえ、ご協力できる部分については、積極的に対応させていただきたいとの意向をうかがっております。

もし、マイスターへのご相談等の希望がありましたら、是非上記ホームページに掲載した13名の一覧で連絡先をご確認いただき、ご希望のマイスターにご連絡をされますようお願いいたします。

(5)「平成23年度交通まちづくり教室」を開催しました（中部運輸局）

中部運輸局では、平成24年2月2日に「平成23年度交通まちづくり教室」を開催しました。当日は、「10年に一度の寒波」による大雪にもかかわらず、自治体や事業者、総勢40名の担当者の方々に参加いただきました。

当初予定していた中部技術事務所での「交通バリアフリー体験会」は、雪のため残念ながら実施できませんでしたが、車いすを使ったUDタクシーへの乗車実演やUD車両のメーカーの方による車両紹介の説明などを代わりに行いました。

学識者講義（名古屋産業大学 伊豆原浩二教授、中部大学 磯部友彦教授）では、交通政策のみの視点ではなく、福祉やまちづくりを含めた幅広い視点を持つことの重要性について講義して頂きました。

また、世代や地域によって「交通」に関する価値観や習慣が違うこと、利用者がどのようなライフスタイルを持っているかなどを理解することの必要性についてゼミ形式の講義を行って頂きました。

この講習を通じて、高齢者、障がい者はもとより、すべての人々の移動に係るユニバーサルデザイン化の推進の重要性、まちづくりの一環としての公共交通のあり方についての認識を深め、学識者との対話や体験を通じて利用者目線での行政を行うためには何が必要かを考えていただきました。

今後も、受講者の皆様から頂いた意見を参考に、自治体や事業者の担当者の皆様にとって有意義な研修を開催していきたいと考えています。

(6) 近畿運輸局～「地域公共交通確保・維持・改善のためのセミナー」を開催しました

近畿運輸局では、1月19日（木）に大阪市内において「地域公共交通確保・維持・改善のためのセミナー」を開催しました。

当セミナーは、本年度から創設された「地域公共交通確保維持改善事業」を有効に活用いただくことを想定して、学識経験者や自治体・事業者の担当者による理論的・実践的な情報提供や議論を通じて、地域公共交通の確保・維持・改善に取り組む意欲・活力やエネルギーに溢れる人材の育成を目的として開催したものの

です。

今回、自治体の交通政策担当者や交通事業者等を対象に参加者を募集したところ、定員250名に対し、300名近くの申し込みがあり、地域公共交通の確保・維持・改善への関心の高さを窺い知ることができました。

当日は、3人の講師の先生方から生活交通の確保維持をテーマとした講義をいただくとともに、事例報告として、自治体交通政策担当者によるバス情報ネット検索への取組やNPO法人による実務者育成に向けた取組について報告いただきました。

【当日行われた講演・報告】

- ① 「地域最適な生活交通の確保維持に向けて」
国土交通省 総合政策局 公共交通政策部 交通支援課
企画調整官 廣田 健久 氏
- ② 「地域公共交通においてバスが担うべき役割とその実現方策」
鳥取大学大学院 工学研究科
教授 谷本 圭志 氏
- ③ 「バス情報“見える化”への取組 ～バスが見えれば、地域が活きる～」
兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課 地域交通係
主任 荻 裕之 氏
- ④ 「まちづくりと交通政策に携わる実務者育成の重要性ー再生塾の実践を通じて」
《第4期アドバンスドコースの発表 長岡京市及び北近畿タンゴ鉄道の課題及び解決策の提案》
特定非営利活動法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾
理事長 土井 勉 氏
再生塾 第4期アドバンスドコース塾生
- ⑤ 「地域鉄道の確保維持改善に向けて」
交通ジャーナリスト 鈴木 文彦 氏

(7) 近畿運輸局～ 冬の京都観光をお得で便利なカードで！

「歩くまち・京都」を目指す京都市において、京都市内に路線を持つ鉄道事業者7社、バス事業者8社及び京都市が連携し、京都市内ほぼすべての電車・バスが自由に乗り降りできる企画乗車券「電車・バスでまわる『歩くまち・京都』京都フリーパス」(1日券2,000円、2日券(出発地から京都までのJR往復乗車券・特急券とセット。例えば、福岡市内発28,500円))が、好評につき昨年度よりも利用範囲を広げて発売中(～3月22日)です。

今年度から、①1日券においてもJR西日本の路線が利用可能、②特典施設が増加、③首都圏でも発売開始(東京・新宿・品川・新横浜等のJR東海ツアーズで2日券(3,500円)販売中)、④ホテルグランヴィア京都やホテル京阪京都のコンシェルジュ(フロント)で発売開始、とますます便利で購入しやすくなっております。

1日券は既に昨年度を上回る約1,100枚、2日券も昨年度同時期より2割多い約1,000枚(1月30日現在)が発売されております。

観光庁及び近畿運輸局においては、官民一体となった観光振興・公共交通の利用促進につながる本取組を応援しています。

- 京都市歩くまち京都推進室HP (京都フリーパス)
<http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/soshiki/9-5-0-0-0.html>
- 京都ミニフリーパス(2日券:3,500円、JR東海ツアーズ各支店で発売)
<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/kikaku/kikakuka/freepass.pdf>
- 近畿運輸局プレス(京都フリーパス)
<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/press/files/1321850450.pdf>

(8) 近畿運輸局～ 「モビリティ・マネジメント セミナー2012」の開催について(ご案内)

全国で様々なモビリティ・マネジメント（MM）の取り組みが展開されており、近畿においても各地で継続的な取り組みが実施されています。

多くの地域で重要な課題となっている公共交通の利用促進を図るためにも、MMは有効な手段であり、近畿運輸局では自治体及び交通事業者の交通政策担当者を対象にMMに関するセミナーを開催いたします。

今回のセミナーは、MMの基本的な考え方を学ぶとともに、地域・職場・教育現場など様々な分野で取り組まれている各地の事例のご紹介を通じて、地域の実情に合ったMMを推進していただくためのきっかけを提供することを目的としています。

主催 国土交通省近畿運輸局

日時 平成24年2月24日（金） 13:00～16:00 ※受付12:30～

場所 大阪歴史博物館 4階講堂

定員 200名（入場無料）

お問い合わせ・お申し込み先

近畿運輸局交通環境部環境課 06-6949-6466 E-mail: ko-koukan@kkt.mlit.go.jp

（9）お願い

本メールは、様々な情報等を展開することにより、国土交通省総合政策局の公共交通施策全般について、皆様に感心を持って頂くことを目的とするものですが、これに加えて地方運輸局独自の情報発信も積極的に行って参りたいと考えております。

つきましては、皆様におかれまして、関係者皆様（配信先は以下のとおり。）へお伝えしたい情報等がありましたら、本メールを通じてお届けしたいと考えておりますので、下記メールアドレスまでご連絡くださるようお願いいたします。

mailto: kinki-kikakuka@kkt.mlit.go.jp

（配信先）

- ① 有識者 ② 近畿内府県庁 ③ 近畿内全市町村 ④ 近畿内バス関係団体・タクシー関係団体
- ⑤ 船舶関係団体 ⑥ 鉄道関係団体 ⑦ ④～⑥の団体に所属していない交通事業者

□近畿運輸局のプレスリリース、最新情報はこちらをご覧ください。

<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/>

□近畿運輸局のホームページ「地域公共交通の確保・維持・改善」につきましては、こちらをご覧ください。

<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/kansai/program/index.htm>

■国土交通白書最新版（平成23年8月26日公表）は、こちらをご覧ください。

<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h22/hakusho/h23/pdfindex.html>

■国土交通白書（平成13年度～平成21年度版）は、こちらをご覧ください。

<http://www.mlit.go.jp/statistics/file000004.html>

■国土交通省各種白書（観光白書等）は、こちらをご覧ください。

<http://www.mlit.go.jp/statistics/file000003.html>

■国土交通省総合政策局ホームページTOPは、こちらをご覧ください。

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/index.html>

■国土交通省鉄道局ホームページTOPは、こちらをご覧ください。

<http://www.mlit.go.jp/tetudo/index.html>

■国土交通省自動車局ホームページTOPは、こちらをご覧ください。

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/index.html>

