

第2回公共交通利用推進等マネジメント協議会 議事要旨

日時 : 平成17年7月13日(水) 15:30~17:00

場所 : 経済産業省別館10階 1031号会議室

米国オレゴン州の事例について、インセンティブの具体的な内容は何か教えて欲しい。欧州の事例について、地方部の都市でのモビリティ・プランの策定は難しいのではないかと思うが、具体的な事例を紹介して欲しい。日本の企業が取組を行っていく際の参考になると思う。

インセンティブの中身については、州に提出して個別に審査を受けることになる。米国では1人乗りの乗用者をいかに減らすかがポイントとなっており、カープーリングを進めることも一つの大きな対策となる。

欧州の事例について、地方部の都市においては、バスについて環境負荷の低減効果のPRをしたり、平地が多いことから自転車や歩行への利用転換をPRするなど、鉄軌道以外へのシフトも行っている。現在、ベストプラクティスをまとめているので、またご説明させていただきたい。

通勤対策事業について、通勤対策が目的であれば、バス車両が低公害車両であることにはこだわらなくてもよいのか。

モデル的な取組について支援するというスキームであり、省エネ面及び環境面からのリーダーシップ的な存在となっていただくためにも、バス車両は低公害車両を導入していただきたいと考えている。各ブロックで数箇所程度のモデル事業を選定し、実施していくことになるのではないかと考えている。

今回の支援制度において、自治体の負担は必要なのか。

現時点では、自治体負担を必要としないスキームを考えている。地方ブロック協議会には自治体にも参加していただいております、自治体独自の取組などと連携して進めていただきたいと思います。

地方部の民営鉄道においては、利用促進を図るべき鉄道インフラの存続自体が困難になっている地域がある。このような事情も理解していただきたい。

地方部の民営鉄道では安全の話が問題になっているのではとの認識を持っている。国土交通省において、近代化補助などの支援制度があるので、こちらについても取り組んでいくという立場である。

従業員は通勤に公共交通機関を利用しているのか。

時間通りに出勤することが重要であるので、原則として公共交通機関での通勤としているところが多いようである。

大都市では公共交通機関を用いて通勤をする機会が多いと思うが、地方部では公共交通機関を用いて通勤するという環境が整っていないため、マイカー通勤が多いと思う。

従業員の多くは運転手であるが、始発や最終バスに乗務する場合は、営業所に行くための公共交通機関がないなどやむを得ない事情もある。

都市部と地方部はわけて考える必要がある。

社員に対し、自社交通機関を用いて通勤することへのインセンティブを与えられるかどうかは課題であると考えている。

経済界は従業員に対して公共交通機関での通勤を奨励しようとしている反面、交通事業者は従業員に対して公共交通機関での通勤を周知しきれていない、ということであれば、ご検討いただきたらと思う。

資料4 - 5の奈良県のような事例は、今回の支援制度の対象と成り得るのか。

事例の詳細な内容を聞かないとわからないが、需要サイドの取組に対して支援するというスキームなので、樫本チェーン京田辺工場がバス運行を委託する、というやり方であれば、対象に成り得ると考える。

まちづくりの観点も重要である。郊外の乱開発による都市の拡大を止めずに、中心市街地へのマイカー規制を実施しても、効果は薄いと思う。コンパクトで賑わいあふれるまちづくり政策とも連動して進めて欲しい。

本協議会でのターゲットは、個人のモビリティを変える、まちの形を変えることの市民合意を得る、という二点である。日本は都心のマイカー規制を行っていない点が海外と大きく異なっている。銀座のように休日だけの取組では、魅力的な空間にすることはできない。市民からも商店街からも反対され、マイカー規制が実施できないというのが実態。意識改革に取り組んでいくことが重要では。

車のランニングコストは公共交通機関より割安なため、一旦車を保有すると使わないと損だと考えるようだ。

公共交通機関は赤字経営でも継続していかなければならない、というコンセンサスが必要では。公共交通機関の費用負担についての議論がそもそも必要なのではないかと思うが、本協議会でそこまでの議論は可能か。

費用負担の話まで幅広く議論をおこなうと、論点が広がりすぎてしまうため、公共交通機関の利用意識を高めるという観点からの議論を行っていきたいと考えている。供給サイド及び需要サイドの取組を促進するための啓発活動として何ができるか、また意識改革を進めるために何ができるのか考えているところである。

費用負担の話は、本協議界ではなく国土交通省において考えていただきたい。例えば補助率の決まっている地下鉄整備への補助について、併せてバリアフリーを行うことにより補助率の嵩上げを行うなどということを検討してみてもどうか。自治体にインセンティブが働くこととなる。このような点も含めて議論してもらいたい。