

第1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3月23日（水）15：00～16：30

場所：合同庁舎2号館高層棟2A会議室

公共交通は環境にいいものだが、ヨーロッパと異なり日本ではマイカーの所有コストは高いが追加負担コストが低く利便性が高い。公共交通は1回のコストが高い上に利便性は悪い。例えばミュンヘンでは都心部の駐車料金を上げて、都心に入る途中でマイカーから降りる仕組みをつくっている。そのような経済的なインセンティブを与える必要があり、経済面からの調査が必要だ。

駐車場料金も今回の議論の中にある。駐車場料金と他の施策との組み合わせも考えながら、この協議会の場で議論していきたい。

企業とのコラボレーションは非常に重要であるが、その関係で1つデータを紹介したい。名古屋市で企業を対象に「通勤モードのシフトを望んでいるか」とアンケート調査を行ったところ39%の企業で「減らしたい」という回答があった。「減らすことを考えていない」と答えた企業は16%である。39%の企業に「なぜ通勤モードをシフトしたいのか」と理由を聞いたところ、通勤途中の事故リスクの軽減、駐車スペースの限界、遅刻の減少の3つの理由が挙がっていた。上からではなく、具体的にこのような通勤モードシフトを希望している4割の企業の意向を汲み取るところからはじめると、企業とのコラボレーションもうまくいくだろう。

省エネ法が改正され、荷物を発注する荷主には厳しい規制が敷かれたが、通勤交通を発生させる企業には努力義務がおかれているに過ぎない。今回の省エネ法改正の中で、荷主と同じように通勤交通の発生者である企業にも計画作成、報告義務を課すべきだったのではないか。

今回の改正は需要側に規制を敷くものであったが、荷主への規制はこれまでの取り組みで既に進んでいたことであるが、一方旅客では意識が浸透していないこととその効果の算定が図れないため、今回の改正では努力義務規定をおくことにした。この協議会を通じて旅客側の意識改革を図り、実効ある対策を実施していきたい。

4つ意見を申し上げたい。(1)物流と異なり、これまで人流はかけ声のみの対策だった。大手民鉄でも近年、この10年程前から見ると乗客が1割減、関西民鉄においては3割減にもなっている。今年は京都議定書の発効もあり好機だと考えているので、企業とも連携しながら有効な対策が実施できることを期待している。(2)この協議会の枠組みでは地域レベルでの取組が非常に重要。至急地域レベルでの協議会を立ち上げていただくと共に、民鉄協としても各地域の協議会に協力していきたい。(3)一般的に公共交通は通勤・通学の場面での使用が多い。そのために通学、つまり学校や子供に対して公共交通の重要性を訴えていく対策が必要である。生活実感のある事例を増やし、教育にもコミットしていくべき。(4)公共交通全体として取り組む必要があるため、他モードとも協力しながら進めていきたい。

交通エネルギーのデータについて、特に地方レベルの交通エネルギーデータが整備されていない。CO2削減量などは各県のガソリン販売量から算出していくことになるが、実のところわからないものが多い。大都市部と地方部では異なる対策を実施する必要があるが、実際「どう違うのか」をしっかり検証していく必要がある。この点も視野に入れて取り組んでほしい。

また、大都市部と地方部の間の中間都市への対策は大きな問題である。例えば名古屋は「大きな地方」といえ、そういうところで公共交通が成り立つのかという議論がある。このような属性ごとの区分けをきちんと整理した上で議論を進めていくべきであり、そのためにはまず実態を調べる必要がある。

教育については、文部科学省にも話をしているところ。地域協議会では教育委員会等も参加するため、教育についても議論を進めていくことができる。効果の算定手法については、今後モデル事業の効果を積み上げて手法を検討していきたいし、成果を図る観点からも取組みを推進していく。TDMパッケージなどの複合的な施策もあるが、モデル事業はパターンわけできる事業を行うことで効果の算定手法を検討していきたい。

対策にはかけ声をかければ実行可能なもの、かけ声をかけても導入できないものの2種類がある。そのため、何をどのレベルに働きかけるのかについて明確化すべき、自治体の位置づけが不明確であり、もっとコミットさせるべきではないか、人口が50万人より少ない地域は車の使い勝

手を下げない限り公共交通のアドバンテージはない。そのためには警察や商店街など関係者との連携が重要、メキシコシティでは、奇数日は奇数ナンバー車、偶数日は偶数ナンバー車という通勤対策を行ったが、実際は車をもう一台購入したり、通勤に使用しなかった車で郊外へ買物に出かけていた。通勤だけでなくトータルとして対策を捕らえていくことが必要だ。

名古屋市は公共交通とマイカーの比率を3：7から4：6に変えようとしている。東京の8：2、大阪の7：3と比較すると確かに名古屋は地方であり、実行には今よりマイカー14%減、公共交通37%増が求められ、厳しい取組みが必要。名古屋市では実際にエコ事業所の認定、P&R駐車場の整備、事業所ごとのカーシェアリング、交通エコポイントなどが実施されている。交通エコポイントでは経済的なインセンティブが与えられることもあり、驚くべき成果が出ている。これはNPO、大学、名古屋市で行っているものの、現段階では「産」が参加していないため、今後は「産」も巻き込んでいきたい。

公共交通のピーク時への配慮はしているのか。また、企業は参加しないのか。

朝夕、昼間、休日でポイントに格差を設けている。今後は鉄道沿線の大型店舗とタイアップを図り、沿線大型店舗の買物についてもポイントが貯まるようにする。

交通エコポイントの取組みは非常に興味深い。人間は合理的な動物でもあるが、感情の動物でもあるため、ちょっと何かの働きかけを入れるとガラッと変ることがある。かけ声とシステムの2つを同時に行うことで大きな効果となる。

ところで、かけ声、つまりコミュニケーションによる交通施策であるモビリティ・マネジメントには2種類ある。1つはTFPs(Travel Feedback Programs)で個人に働きかけるもの、もう1つはOTPs(Organizational Travel Plans)で組織に働きかけるものである。働きかけるレベルが異なるわけだが、少なくとも日本ではTFPの事例は豊富にあるもののOTPsは事例が少ない。例えば、イギリスでは一定規模以上の企業にトラベルプランを作成させ、同時に無料で交通専門家のコンサルを派遣する。またローマでは、PT調査を実施して、その結果を受けてシャトルバスを作った。アメ

リカの南岸大気保全局では、エクセルシートの属性毎に数値を記入すればプラスマイナスの判定が出るようにし、プラスになれば自動車をへらさなくてはならずシートがクリアできるまで繰り返し行わせる方法をとっている。

事例は重要であり、データベース化すべきだ。行政としては、地方によって事情も異なるのだから、その事例を具体的に使える方法を考えるべき。

失敗事例もデータベース化すればよい。

公共交通を使って観光地に行く人が少ない。利用者の立場としては、公共交通をどれだけ交通手段の選択肢として考えているのか。「マイカーが楽」の思想をどこまで変えられるかが問題。

また、子供への取り組みとして教育だけでなく、子供が乗りたくなるような鉄道やバスなどを作ってはどうか。子供に連れられて、親も公共交通に馴染んでもらえるだろう。

地方部では実際のところ公共交通の利用推進は難しく、既存の枠にとらわれず制度面でのフレキシビリティが求められるが、それは対応可能なのか。

現行制度でも弾力的な使用は可能である。地方部においては、さまざまな施策の組み合わせを行い、魅力的なものにしていきたい。

カーシェアリングは公共交通の利用推進としては不適切ではないか。

CO₂削減は国家的なプロジェクトであるため、CO₂削減に寄与するものについては、取り組んでいきたい。また公共交通と連携したカーシェアリングなどいろいろなパターンがあり、必ずしもカーシェアリングと公共交通が対立軸になるわけではない。

検討項目の1つであるならわかるが、推奨メニューに入れるのはどうか。カーシェアリングがCO₂削減に寄与するかも疑問だ。

効果も重要だが、いろいろな対応策が考えられるため、最初から省くのはいかななものか。