

公共交通の利用促進とモビリティ・マネジメント

佐々木良
SASAKI, Ryo

国土交通省総合政策局交通計画課長

1—はじめに

近年、モータリゼーションの進展等に伴い、公共交通の利用者が減少している。国土交通省では、これまでの事業者に対するアプローチである公共交通の利便性の向上を強化するとともに、新たに利用者に対するアプローチであるモビリティ・マネジメントを推進している。

2—公共交通を取り巻く環境

2.1 公共交通の現状

平成5年度から平成16年度までの約10年間における自動車・鉄道・乗合バスの各交通機関による輸送人員の変化を表—1に示す。この10年間で、自動車による輸送人員が約11%増加している一方で、鉄道は約-4%、乗合バス約-30%と公共交通による輸送人員は減少している。

■表—1 各機関別輸送人員

交通機関	平成5年度	平成16年度	変化
自動車	約349億人	約389億人	+11.5%
鉄道	約227億人	約218億人	-4.0%
乗合バス	約62億人	約43億人	-30.6%

2.2 公共交通衰退の諸要因

近年の公共交通の衰退を引き起こしたものは何であろうか。最大の要因はやはり、モータリゼーションの進展である。さらに、それに伴い人々のライフスタイルが自動車中心に変化してきていることが挙げられる。この傾向は特に地方で顕著である。

また地方自治体や企業等により、このような生活様式を助長するようなまちづくりが行われていると言う点も見逃してはならない。例えば、大規模駐車場を備えた郊外のショッピングセンターなどが増加することにより、人々が自動車で買い物に行くような現象である。この結果、駅前の商店街を核とする公共交通が衰退し、ついには公共交通を足にした消費活動が難しくなってしまう。地方自治体自身も、庁舎、公立病院、図書館等の公的施設を郊外に移転させることによ

り、公共交通の衰退を招いたところが見受けられる。

さらに、バスや鉄道等の交通事業者自身がマーケットの変化に対応した利用客を増やすような努力を適切に行ってきたかという点、必ずしもそうではないようにも思われる。

2.3 公共交通の活性化・再生の必要性

自動車利用者が増加し、公共交通の利用者が減少する傾向にあるが、以下の点から過度にマイカーに依存せず、公共交通の活性化・再生が必要である。

まず、少子高齢化の進展である。2000年に17.3%であった高齢化率は2040年には33%まで増加すると予測されており、2005年の国勢調査の時点で既に21%になっている。これは、現在の世界の中で最も高い割合である。加速する高齢化により、自動車の運転ができなくなる方、運転ができてでも運転したくない方の増加が予想され、これらの方のための外出機会を公共交通で確保する必要がある。

次に、地球温暖化問題である。2004年2月にロシアが批准したことにより京都議定書が発効した。現在、日本のCO₂排出量のうち運輸部門の排出量は約21%を占めており、その9割が自動車からの排出によるものである。CO₂排出量の削減策を講じるとき、過度な自動車利用の削減が必要である。

さらに、地域の活性化の観点からも公共交通の活性化・再生が有効であると思われる。

3—環境対策としての公共交通利用促進とモビリティ・マネジメント

3.1 京都議定書によるCO₂排出目標

2005年2月に発効した京都議定書における日本のコミットメントは、1990年を基準としたCO₂排出量を2010年までに全体で6%削減することである。この6%の削減量については、それぞれの温暖化対策要素ごとに、表—2の通り削減目標を定めている。そのうち運輸部門は、1990年の2億1,700万tから2003年に2億6,000万tまで増加してしまったものを、2010年までに2億5,000万tに減らすという計画になっている。

■表—2 京都議定書による温室効果ガスの排出抑制・吸収の量の目標値

区 分	1990年	2003年		2010年		基準年総排出量比
	百万t-CO ₂ (a)	百万t-CO ₂ (b)	部門毎の基準年比 (b/a)	百万t-CO ₂ (c)	部門毎の基準年比 (c/a)	
1. 温室効果ガスの排出量	1237	1339		1231		-0.5%
エネルギー起源CO ₂	1048	1188	13.4%	1056	0.8%	0.6%
産業部門	476	478	0.4%	435	-8.6%	
運輸部門	217	260	19.8%	250	15.1%	
民生部門	273	366	34.1%	302	10.7%	
家庭部門	129	170	31.8%	137	6.0%	
業務その他部門	144	196	36.1%	165	15.0%	
エネルギー転換部門	82	86	4.9%	69	-16.1%	
代替フロン等3ガス	50	26		51		0.1%
非エネルギー起源CO ₂ , メタン, N ₂ O	139	125		123		-1.2%
2. 森林吸収源対策						-3.9%
3. その他(京都メカニズム)						(-1.6%)
			計+8.3%			計-6%
						1%=12,370千t

3.2 運輸部門のCO₂排出量推移

次に、運輸部門におけるCO₂排出量の内訳の推移を図—1に示す。運輸部門全体では、1990年以降増加し続けていたが、1997年をピークに減少傾向を示しており、これまで講じてきた対策が成果をあげつつあるといえる。しかしながら、輸送機関別に見ると、貨物自動車・公共交通による排出量がともに減少傾向に転じている一方で、自動車による排出量は増加を続けており、1990年と比べると2003年には50%近く増加している。近年の自動車メーカー各社の取り組みにより自動車単体の対策は進んでいるものの、自家用自動車の量そのものが増加(3,489万台→5,502万台、58%増)していることが主要因であろう。

3.3 運輸部門における地球温暖化対策

昨年2月の京都議定書発効を受け、4月に京都議定書目標達成計画が策定された。運輸部門についても、排出量の現状を踏まえて計画が策定された。運輸部門の温暖化対策の概要を図—2に示す。ここでは、低公害車の促進な

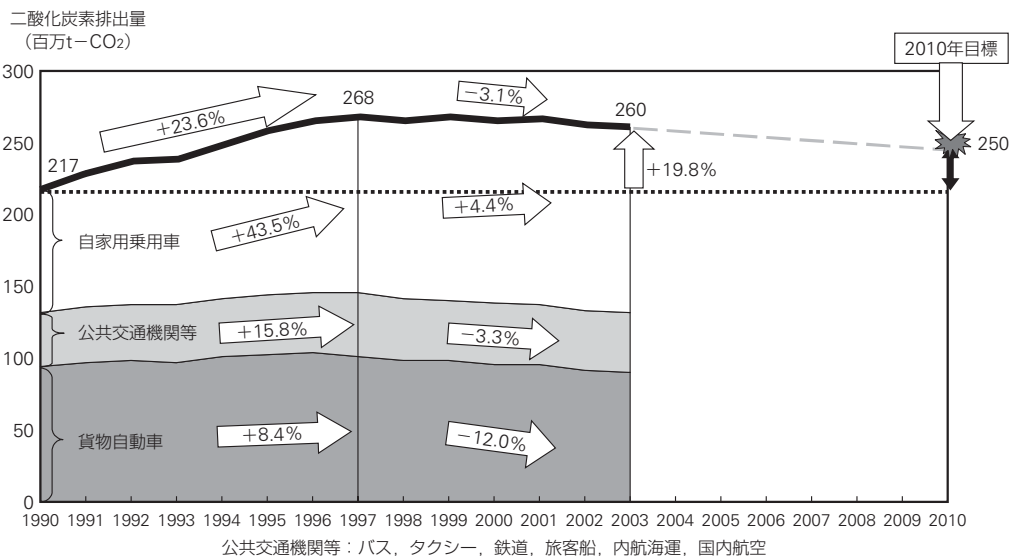
どの自動車単体の対策やエコドライブの普及等走行形態の環境配慮化、交通流対策といった自動車交通対策により約1,330万t、物流の効率化及び公共交通機関の利用促進等、環境負荷の小さい交通体系の構築により約1,120万t、合計約2,450万tの削減を目標としている。

公共交通は自動車に比べてCO₂排出量が少なく、単位輸送当たりCO₂排出量はバスで自動車の1/3、鉄道は1/10程度と環境負荷の小さい交通機関である。公共交通機関の利用促進等の削減目標値は280万tとなっており、通勤交通マネジメント等のモビリティ・マネジメント等によるCO₂排出量削減は85万tを目標にしている。

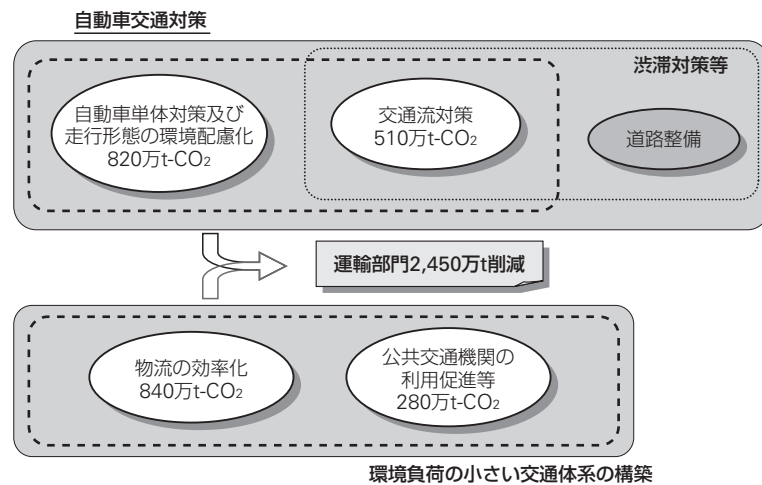
3.4 公共交通利用促進におけるモビリティ・マネジメントの位置づけ

従来の取り組みは、鉄道の高速度・近代化や、バスロケーションシステムや共通カードの導入により、公共交通機関をより便利なものにして利用を促進するものであった。

これまでの取り組みに欠けていたのは、利用者とのコミュニケーションをとり、それを通じて利用を促すということであり、



■図—1 運輸部門におけるCO₂排出量の推移



■図—2 運輸部門における地球温暖化対策

そうしたコミュニケーション施策の核となるのがモビリティ・マネジメントである。例えば、企業との連携などにより企業を通じて従業員への啓発活動やコミュニケーション施策を行う通勤交通マネジメントなどが挙げられる。トラベル・フィードバック・プログラム(TFP)などを用いた通勤交通マネジメントは現在日本各地で実施され始めており、徐々にその効果が現れているところである。

今後は、交通事業者への支援をさらに進めていく一方で企業や利用者にも働きかけ、交通事業者・行政・企業・利用者が連携することにより、公共交通の利用を推進していくべきであると考えている。

先述の京都議定書目標達成計画により事業者との連携による通勤交通マネジメントを推進していくことが閣議決定されたことに加え、昨年10月に改正省エネ法が施行された。この改正により企業等の事業者に対し、従業員の通勤における公共交通機関の利用促進その他の措置を的確に実施するようにとの努力義務が初めて規定された。

これらを受けた具体的な取り組みとして、交通事業者、経済界、行政からなる公共交通利用促進等マネジメント協議会を設置した。協議会は中央マネジメント協議会及び10地方マネジメント協議会で構成されており、各主体間のパートナーシップによる活動の強化を図っている。

(<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/suishin/suishinindex.html>)

さらに、NEDO(独立行政法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構)の「民生部門等地球温暖化対策実施モデル評価事業」を活用し、公共交通機関の利用促進事業が創設され

た。これは、省エネルギー効果の高い実証モデルを設定し、当該モデルの省エネルギー効果及びトランスファー可能性を評価するためのデータの収集及び解析を行うモデル事業に対して補助率1/2・上限1億円の支援を、構想段階でありシミュレーション調査等を行うことにより事業化提案を行うFS事業に対して上限2,000万円の定額支援を行う仕組みである。

本年5月、先述の「公共交通利用推進等マネジメント協議会」の中央協議会において、18件の取組を推薦決定し、8月にNEDOが同取組への補助金約5億円の交付を決定したところである。

4— 終わりに

国土交通省では、今後も地域における多様な主体による総合的、計画的な公共交通活性化・再生の取組や新たな輸送形態の導入を支援するなど、さらなる公共交通の利用促進を進めていきたいと考えている。本年8月に、今後、都道府県、市町村、交通事業者、道路管理者、警察、地元団体等からなる協議会等による都市・地域総合交通戦略の策定を支援し、同戦略に基づく取組を国土交通省として総合的に支援することとし、その具体化を検討しているところである。モビリティ・マネジメントも重要な施策の一つであり、他の施策と組み合わせることにより、一層、効果があがると考えている。公共交通の利用をさらに推進すべく、自治体や企業等を支援するための予算、税制措置等、総合的な施策が展開できるように努めてまいりたい。