

研究調査報告書要旨

目 次

【平成20年度調査】

海を守り、安全で安心できる海へ

- ー海事セキュリティに関する日米協調についてー……………【No.1】
- 循環資源物流に対応した内航海運活性化方策に関する調査研究報告書……………【No.2】
- 「公共交通支援センター」の情報収集・提供等調査活動業務報告書 ……【No.3】

研究調査報告書要旨

海を守り、安全で安心できる海へ —海事セキュリティに関する日米協調について—

1. 調査の背景及び目的

(1) 調査の背景

2001年9月11日の米国同時多発テロは世界に衝撃を与え、日本としても忘れることはできない。その後の国際情勢、社会経済情勢、世界各地の様々な対立、紛争等がそれぞれ相互に作用しながら、テロの脅威は高まり、私たちはそれに対峙していかなければならない。世界各地ではテロ事件が多発し、国民の安全な生活を脅かす重大な問題となっており、テロ事件の発生について引き続き予断を許さない状況である。加えて、ソマリア沖では高額な身代金を要求する海賊事件が頻発しており、国際社会がその対応に向け協力しているところである。

日本は四面を海に囲まれ、その海は諸外国へと繋がっている。この海からの脅威を払拭するためには、官のみの取り組みだけでは困難であり、民間及び諸外国との連携協力が不可欠である。平成19年4月「海洋基本法」が制定され、平成20年3月には「海上基本計画」が策定された。その中で「海洋の安全の確保」についても必要な措置をとることが明示されており、国民の海事セキュリティへの関心は一層たかまわっているところである。

このような中で、日米協調のさらなる促進を目指す上で、その政策決定の一助となるべく最近の米国における国内的、国際的な連携協力の取り組みについて取上げ、分析をするものである。

(2) 調査の目的

本事業は、米国における海事セキュリティ政策の動向等を調べ、日米協調の構築及び事案対応における共同対処等の能力向上を図っていくという観点から、分析、情報発信を行い、海事セキュリティの向

上に貢献することを目的としている。

2. 調査研究の方法及び項目

本事業の背景及び目的は前述したとおりで、同時多発テロの経験を期に、世界で最も進んだテロ対策を講じた米国の、中でも海事セキュリティ対策の動向を米国沿岸警備隊（USCG）を中心に収集、分析し、日米協調の構築に係る調査研究を行うことであり、そのため、3カ年計画の2カ年目にあたる今年度は、次に示す調査方法、項目について調査研究を実施した。

(1) 調査方法

海事分野のセキュリティに精通した中堅幹部クラスの調査役を当機構在ワシントン研究室に派遣し、同室を拠点としてUSCGを中心とする関係機関等から情報収集・交換を行うとともに、米国における海事セキュリティ政策の動向、日米双方に将来的に実現することが望ましい共通制度について調査・研究を行った。

また、広い米国で情報を収集するため、資料検索、文献収集・レビュー、USCGによるセキュリティ関連施策の収集・整理等、作業の一部については、在ワシントンに本社を置く米国の民間調査機関ATS Corporation社へ委託して行った。

(2) 研究調査項目

本年度の研究調査項目は次のとおり。

1. 米国海事分野におけるセキュリティ関係情報の収集
2. 海事セキュリティ政策の動向把握
3. 日米双方に将来的に実現することが望ましい共通制度等の提言

2. 調査研究の内容

ここでは、報告書にまとめた調査研究内容を要約して紹介する。

(1) 米国が考える海上における重大なテロリズムの脅威

米国における海事セキュリティを考察するにあたり、現在、どのようなテロの脅威が米国で議論され、どのような形態が優先順位の高いものとして捉えられているのかについて、ここでは触れている。

① 小型船舶を使った自爆テロ、大量破壊兵器(WMD)等の脅威

9.11米国同時多発テロ以降、様々な取組みが実施されてきているが、米国にとって海上における最大の脅威の1つが、間違いなくテロリスト集団が核兵器又は他の大量破壊兵器(WMD)を取得し、米国主要港湾都市地域で使用する可能性であると考えられている。様々な取り組みの多くが、海上輸送用コンテナ及びコンテナ船での大量破壊兵器の探知に焦点が置かれている一方、このような脅威は、低運賃のばら積み貨物船、漁船、ヨット、モーターボートを含む様々な小型船舶に搭載される危険性もある。

② エネルギー関連施設等への脅威

エネルギー物資の海上輸送には、多くの関係者が参加する国際供給チェーンが必要である。エネルギー物資の海上輸送は様々な国の港湾施設で始まるが、これらの輸送には、多くの様々な会社が所有する船舶と各国政府の管理が及ばない広大な海上輸送ルートが必要とする。こうした国際供給チェーンは、テロ攻撃に脆弱である。港湾施設は海陸によるアクセスを有さなければならず、また、人口密集地に近い場合が多く、攻撃に対し脆弱である。同様に、船舶も脆弱である。船舶は予め決まったルートを航行し、ルートによっては攻撃の可能性をうまく避けられない水域の通航が必要なためである。テロリストはそのルート上の最も弱い部分を見つけ出し、攻撃する。

③ 原子力発電所への脅威

現在、米国には原子力発電所が104ヶ所あり、国内電力需要の約20%を発電している。これらの安全確保は最優先課題の1つである。保安対策としては、フェンス等物理的障壁、武装警備員の配置、侵入探知システム、エリア監視システム、アクセス制限及びアクセス許可要件

の厳格化等の多重的アプローチで実施されている。また、連邦政府、州及び地方当局とのパートナーシップも構築されている。

(2) 小型船舶に対する保安対策

米国においても最近、小型船舶に対するセキュリティ対策の重要性が喫緊の課題であるとの認識のもと、検討が進められている。その成果の一つとして、08年4月に国土安全保障省より、「国土安全保障省小型船舶保安戦略」が発表された。

(3) 安全で安心できる海をいかにして守っていくか

① 関係機関の連携協力

米国においては、以下に掲げる組織が海上保安に関係する業務にあたっており、相互に連携協力を進めている。

- ・国家安全保障省政策室(DHS Office of Policy)
- ・国家安全保障省情報・分析部(DHS Office of Intelligence and Analysis)
- ・国家安全保障省運用調整室(DHS Office of Operations Coordination)
- ・米国コーストガード(USCG)
- ・税関・国境警備局(US Customs and Border Protection)
- ・核防護事務所(Domestic Nuclear Detection Office)
- ・入国管理・関税法令執行局(Immigration and Customs Enforcement)
- ・運輸保安局(Transport Security Administration)

② 官民協力への取組み

米国における官民協力への取組みを紹介する。

- ・セミナー、シンポジウムの開催
2007年6月、バージニア州アーリントンにて、国土安全保障長官、コーストガード長官、連邦政府職員及び民間関係者が一同に会した国家小型船舶保安サミットを開催した。同サミットにおいて、さらに地方レベルの会合、集会が必要との意見を踏まえ、全米各地で小型船舶に関する安全、保安についての議論の場が設けられた。

③ 国際的な連携協調の推進

- ・情報収集
米国コーストガードは、米海軍等と共同で、船舶自動識別装置(AIS)情報に関する国際的情

報管理共有センターを設置し、国際的な情報共有を進めている。

・情報共有の推進及び取扱い注意の情報

様々な情報を様々な機関で情報共有を進めるにあたり、セキュリティ上取扱いに注意すべき情報の問題を考慮しなければならない。正確な情報の収集、共有及び活用が、海上における安全確保に貢献することは疑いがない。

・海賊対策

米国コーストガードは、米海軍及び他の機関とともに、世界中で起きている海賊行為に対応している。アフリカソマリア沖、アデン湾等で発生する海賊行為に対処するために、大型巡視船の派遣を行っている。

・シップライダープログラム

この取り組みは、当該外国海域において、外国政府取り締まり機関職員による法令取締りのために、米国コーストガードの巡視船等に乘船させ、当該国の職員と米国コーストガードが共同して、適切な海上パトロールが行えるよう、支援するものである。

本プログラムによる協定は、カナダ、南米、中米、カリブ諸国で締結され実施されてきたが、最近では、締結国が広げられ、中国、アフリカ、及びパラオ、ミクロネシア、マーシャル諸島、クック諸島等の国々とシップライダープログラムに関する協定が締結されている。

(4) 米国各地における具体的な取り組み

ここでは、米国主要港湾及び各都市におけるセキュリティ対策の具体的な事例を紹介している。

- ・米国主要港湾
- ・ロサンゼルス／ロングビーチ港
- ・ニューヨーク／ニュージャージー港
- ・ヒューストン港
- ・チャールストン港
- ・サバンナ港
- ・ノーフォークハーバー港
- ・タコマ港、シアトル港
- ・ボルチモア港
- ・オークランド港
- ・ボストン港
- ・ホノルル港
- ・マイアミ港

(5) 海上保安機関の能力向上

ここでは、米国の海上保安機関の能力向上に資す

る委員会の設置、役割、米国コースト業務遂行能力の向上方策を解説した。

(6) 日米協調を考える

米国では、国土安全保障省及び米国コーストガードにとって、海事セキュリティ関係業務が最優先課題の1つとして捉えられるようになって以来、様々な取り組み、技術革新によって、海上における保安対策について目覚ましい改善が行われてきた。これは、連邦政府、州、地方機関及び民間を含めた多くの関係者が、連携協力を行うという強い意識で十分に意思疎通を図ってきた結果である。

このような海事セキュリティに関する現状は、日本のそれと極めて類似している。日本においても、海上保安庁を中心として、各種施設、機関において取り組みがなされているし、国際的連携協調の推進は大きなテーマとなっている。

本報告書で紹介している米国の各種の取り組みは、日本においても大いに参考と成る者である。海事セキュリティに関する話し合いは様々な機関、レベルで行われ、今後益々重要になっていく中で、米国内における取り組みを国際的な問題と考えずに理解していくことが大切である。まさにこのような思考が、日米の協調に繋がっていくものである。

4. 事業の成果、達成状況

米国沿岸警備隊（USCG）及び米国国土安全保障省（DHS）を中心とした情報収集、分析を行い、調査研究を進め、米国における海事セキュリティに係る政策動向及び取り組みを理解し、情報発信等を行った。これらの調査研究を通じ、米国コーストガード等に対する人的交流を深めた。また、日米の海上保安専門家を招いて「日米海上保安セミナー」を開催して、日米双方の意見交換の機会とした。これらの活動により、当初の事業目標を達成できたと思料する。

報告書名：

海を守り、安全で安心できる海へ
—海事セキュリティに関する日米協調について—
(資料番号200092) A4版187頁

報告書目次：

- 第1章 米国が考える海上における重大なテロリズムの脅威
- 第2章 小型船舶に対する保安対策
- 第3章 安全で安心できる海をいかにして守ってい

くか

- ・官民協力への取組み
- ・国際的な連携協調の推進

第4章 米国各地における具体的な取組み

第5章 海上保安機関の能力向上

第6章 日米協調を考える

【担当者名：伊藤卓郎、和平好弘】

【本調査は、日本財団の助成金を受けて実施したものである。】

財団
法人 運輸政策研究機構

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-18-19 虎ノ門マリビル
TEL：03-5470-8405 FAX：03-5470-8401

研究調査報告書要旨

循環資源物流に対応した 内航海運活性化方策に関する調査研究報告書

1 調査の背景と目的

廃家電、廃自動車、廃プラなどの循環資源は、産業活動において今や重要な資源であり、その活用のために、広域的な流動が求められている。こうした循環資源の広域流動を担う輸送機関として、安価で大量輸送が可能な海運の役割が期待されている。しかしながら、廃棄物処理法の規制を受ける場合があること等により、必ずしも海運利用は進展していない。特に、離島における廃棄物の処理にあたっては海運による本土への輸送が不可欠となる場合が多いが、効率的に対応できていないケースも多いのが実態である。

本調査は、主として離島における循環資源の輸送を担うことによる内航海運の今後の活性化方策、及び廃棄物等の適正処理方策を検討・提案することを目的として実施したものである。

2 調査の経過

本調査は、平成19年度から2ヶ年に亘って実施したもので、平成20年度はその最終年度である。平成19年度調査では、離島における循環資源の発生・処理・輸送の実態把握、内航海運による循環資源輸送の必要性・事業性の検討、内航海運による循環資源輸送の課題の整理を行った。

平成20年度調査では、これらを受け、モデル地域における実証実験を実施した上で、離島における循環資源の広域流動を担うネットワークの構築方法を提案した。また、循環資源を取り扱うために内航海運等が備えるべき機能・要件や、克服すべき課題と対応策を検討・提案した。

本調査の実施にあたっては、永田勝也 早稲田大学教授を委員長とする委員会を設置し、ご指導・ご

協力をいただいたほか、実証実験の実施においては、関係自治体、各事業者の方々にご協力をいただいた。

3 モデル地域における循環資源の輸送計画の検討

離島からの循環資源の輸送は、既存航路とトラック輸送の組み合わせにより、品目ごとに個別に行われているため、高コストの負担に直面している。これに対し、対象離島の循環資源の効率的な輸送計画を策定し、背後にリサイクル企業群を擁するリサイクルポートに船舶により直航し、リサイクル工場群（エコタウン）に輸送する「離島循環資源・広域リサイクルネットワークシステム」が、19年度調査において提案されたところである。

20年度調査では、長崎県対馬市をモデル地域とし、島内で収集された循環資源を北九州リサイクルポートに直送、処理する実証実験を行うことにより、「離島循環資源・広域リサイクルネットワークシステム」の効果検証や実現に向けた課題の抽出を行うこととした。

(1) 対馬市における廃棄物処理の現状

対馬市が所在する対馬島は、釜山まで約50km、博多まで約140kmと、朝鮮半島と九州本土の間に位置する「韓国に最も近い島」である。

対馬島内で廃棄物の焼却・処理・最終処分施設を有する「対馬クリーンセンター」では、ごみ焼却施設においてガス化溶融炉が2基稼働しているものの、故障やトラブルにより1基ずつ修理・補修しながら交互運転しており、稼働率の低さ・運転経費の負担が課題となっている。また、島内に2ヶ所ある最終処分場のうち、対馬市一般廃棄物最終処分場

は、平成21年ごろを目途に埋立完了の見込みとなっている。

また、対馬市においては、ボランティアによる海岸漂着ごみの清掃活動が積極的に実施されているが、回収された海岸漂着ごみの処理費用が十分に確保できないため、大部分は、回収後、対馬クリーンセンター・北部中継所や、清掃活動を行っているNPO法人のストックヤードに保管されている。

対馬における循環資源等の多くは島外搬出されており、厳原港から博多港まで海上輸送し、その後、搬入先の再資源化工場や引取先までトラックで輸送されている。

(2) 北九州リサイクルポートの概要

リサイクルポートは、循環型社会の実現を図るため、静脈物流の拠点となる港湾における既存ストックを最大限に活用し、エコタウン事業と連携しつつ、物流コストの低減及び環境負荷の軽減を主眼に置いた総合的な静脈物流拠点の形成を図るものとして、港湾管理者からの申請に基づき国が指定を行うものである。北九州港は、平成14年5月に東京港などと共にリサイクルポートの第1次指定を受け、平成19年6月1日に「北九州リサイクルポート」の供用を開始した。

同施設は、水深-5.5m、延長100mの公共岸壁(2,000DWT級)1バースと荷捌き地を有し、直背後に立地する「北九州エコタウン」の企業においてリサイクルされる循環資源など(建設混合廃棄物、使用済自動車、廃家電、シュレッダーダスト等)を取り扱っている。

(3) 対馬における循環資源の望ましい処理・輸送のあり方

対馬における廃棄物処理については、前述のような焼却施設、埋立処分場に関する課題を抱えていることから、リサイクル可能な循環資源は島外に輸送して処理することが今後も増えると考えられるが、全体コストに占める島外への輸送費の割合が高いこともあり、コストの低減が大きな課題のひとつである。その反面、コストを重視しすぎると、劣悪で問題のある処理、リサイクルを惹起するおそれがあることから、信頼性の高いリサイクル企業との継続的な取引の下で、処理・リサイクルを推進することが課題である。

以上のことから、対馬における循環資源の望ましい処理・輸送の考え方を、以下のとおり設定した。

- ・島内での埋立ゼロ(処分場の整備を必要としな

い)を目指し、循環資源の分別・収集を徹底し、質の高いリサイクルを目指す。

- ・各循環資源の個別的な輸送ではなく、複数種類の循環資源を組み合わせ、年間を通じて計画的に北九州リサイクルポートへ海上輸送する。
- ・信頼性の高い輸送を目指す。

3 内航海運を活用した循環資源物流の実証実験の実施

(1) 実証実験の目的

実証実験は、長崎県の対馬における循環資源の輸送計画を策定し、その一部として、複数の循環資源を積み合わせた貨物船がリサイクルポートへ直航することをトライアルすることにより、「離島循環資源・広域リサイクルネットワークシステム」の効果を検証し、実現に向けた課題の抽出を行うことを目的に実施した。輸送する品目は、一般廃棄物、海岸漂着物、産業廃棄物からそれぞれ選定した。

(2) 実証実験の実施状況

実証実験は、対馬における島内輸送、厳原港における荷役(船積)、厳原港～北九州港間の海上輸送、北九州リサイクルポートにおける荷役(船卸)、リサイクル企業までの輸送・空コンテナ回収の各輸送段階を経て実施した。

厳原港では、博多港との定期貨物航路の発着する物揚場において、11月22日午後から本船への循環資源の積み荷役を行った。船舶への積み付けは、できるかぎり荷姿をユニット化したことにより荷役効率が向上し、船積作業は3時間弱で終了した。

循環資源の受け手となる北九州港側では、24日深夜に厳原港を出港した本船が25日朝にリサイクルポートに着岸し、揚げ荷役を行った。作業は8時から準備を始め、片付けを含めすべて終了したのは18時半となった。17時以降の残業が発生することとなったものの、全体としては順調に実施することができた。

リサイクル企業への搬入は、すべて実験日当日に終了した。2段階の処理が必要となった海岸漂着物についても、分別後の2次処理先へすべて当日内に搬入することができた。

(3) 実証実験の結果

今回の実証実験では、6種類の循環資源(海岸漂着物、廃蛍光管、空き缶、古紙、木くず、漁網類)をエコタウン企業5社に搬入した。輸送した純重量(コンテナ等の容器の重量は含まず)は、合計62ト

ンであった。

海上輸送距離は166.7kmで、従前ルート（博多港まで海上輸送の後、博多港から北九州エコタウンまでトラックで陸送する）の約1.5倍となったが、荷揚港から北九州エコタウンまでの陸送距離は1.1kmで、従前ルートの約70分の1に短縮された。その結果、所要時間は8.0時間から9.6時間に増加したものの、総輸送距離は204.2kmから180.8kmに短縮された。

1船分の輸送費（荷役費を含む）については、従前ルートと比較すると実験ルートの方が37.8万円少なく、17.0%削減された。なお、今回は実験としての実施であったが、今後の関係者間の取組や支援措置によるコスト低減を考慮するとさらなる削減が可能であり、従前ルートと比べた削減効果は3割以上になると試算された。

また、循環資源1トンあたりのCO₂の排出量については、実験ルートの方が11.2kg少なく、従前ルートに比べて56%削減された。

（4）対馬から北九州エコタウンへの一括輸送に関する問題点の整理

① 対馬側における保管場所の確保

- ・ 厳原港では、産業廃棄物の保管は認められていないため、現状では利用岸壁までトラックによるピストン輸送を余儀なくされており、適切な場所に十分な広さの保管施設の確保が必要となる。
- ・ 海岸漂着物を保管できる施設が厳原港から遠い場所にしかないため、海岸～保管場所、保管場所～港湾が分かれた輸送になることが大きな負担であり、適切な場所に保管場所の確保が必要である。

② 北九州リサイクルポートの改善

- ・ 現状の利用量では使用料が割高になる。長期的には、利用量の拡大の下での使用料の低減が進むことが期待される。
- ・ 専用バースであることによる使いやすさがあるが、岸壁の飛散防止用の囲いの高さ、早朝・夕方における照明施設の性能に起因する使いづらさもある。

③ 事前の情報情報の重要性

- ・ 船社－荷役・輸送会社－リサイクル企業間において、搬入する循環資源の情報（搬入量、荷姿、容器等）を適切に共有することにより、受入側の待機時間、準備態勢などにロスが減り、効率化が進む。

④ 手続き等の簡素化

- ・ 今回は実証実験ということで簡略な手続きであったが、通常時においても、例えば実績もあり優良な船社や荷役業者については、手続きの簡素化を図るなどの措置も必要と考えられる。

⑤ 帰り荷の確保の必要性

- ・ 今回の実験では、帰路、博多港において一般貨物を荷積みして厳原港へ戻るというルートとしたが、全体的な輸送コストの低減・効率化のためには、北九州港から対馬への輸送貨物の確保が課題である。

4 「離島循環資源・広域リサイクルネットワークシステム」の提案

（1）「離島循環資源・広域リサイクルネットワークシステム」の検討

今回実験した【対馬～北九州港】（A：単独島嶼タイプ）とともに、【対馬・壱岐～北九州港】（B：連島タイプ）、【八重山諸島・石垣港～那覇港・中城湾港】（C：拠点離島タイプ）をケーススタディとして、「離島循環資源・広域リサイクルネットワークシステム」についてその効率化等の試算、課題の整理を行った。

試算の結果、いずれのケースにおいてもコストが低減することとなり、「離島循環資源・広域リサイクルネットワークシステム」の有効性が確認された。その一方、2島以上の集荷では荷役費等が嵩むこと、海岸漂着物の収集・輸送・処理費が高いこと、より広範な品目の取扱の必要性などが、採算性確保のための課題として挙げられた。

また、離島からリサイクルポートへの複数循環資源の海上輸送を安全、効率的に実施するためには、関係行政機関、民間企業間を調整して実施を推進する「コーディネーター組織」が必要であることも提言された。

（2）「離島循環資源・広域リサイクルネットワークシステム」における内航海運の活用について

本調査で得られた知見を基に、「離島循環資源・広域リサイクルネットワークシステム」における内航海運の活用についての考え方を、以下のとおり整理した。

1) 離島からの循環資源輸送と内航海運

- ① 基本的に循環資源は島外へ搬出、リサイクル
・ 財政負担が大きいこと等の観点から島内に最終処分場は設けず、焼却灰を含む循環資源

は、島内でリサイクルできるものを除き島外へ搬出し、有効活用を図ること。

② 内航海運の活用

- ・島外への循環資源の搬出には内航海運を活用し、リサイクル工場の集積するエリアに直航すること。
- ・活用する船舶・航路（フェリー・貨物船／定期・不定期航路）は、各島の状況に応じて決めること。

2) 離島からの循環資源の海上輸送における配慮事項

① 循環資源輸送のみによる定期運航は困難

- ・一般に循環資源は運賃負担力が小さいため、これのみによる定期航路の開設・運航は非現実的。

② 既存の内航海運事業者との競合の回避

- ・生活、産業物資等を輸送している既存の内航海運事業者と競合することは、回避すべき。

③ 搬出する量・品目に見合った輸送方法

- ・島から搬出する循環資源の量・品目が少量の場合はフェリー、より大量の場合は貨物船が適当。

3) 今回の実験等による内航海運活用への示唆

① 既存の離島航路の活用

- ・一般に離島においては、人口減少・高齢化に直面し、航路維持自体が課題となるところも少なくない状況にあることから、新たな航路開設ではなく、既存の離島航路の活用が現実的（既存航路の振興にも寄与）。
- ・船舶をチャーターする場合も、当該離島の船舶の使用が望ましい。

② リサイクルポートにおける新たな航路開設による循環資源輸送

- ・リサイクルポートにおける航路開設においては、一般貨物（生活、産業物資）とともに、循環資源輸送を対象に事業採算性を検討することが必要（循環資源輸送ニーズがあることにより、一般貨物を中心とする航路開設が可能となることも考えられる）。

5 おわりに

離島からの内航海運によるリサイクルポートへの循環資源の直航・海上輸送は、実証実験においてその有効性が確認され、多くの関係者から支持を得ることができたと言える。

離島～リサイクルポート間の内航海運による直航・海上輸送を柱とする「離島循環資源・広域リサイクルネットワークシステム」は、これにより初期の検討・実験の段階を終え、今後は様々な離島地域での検討、実験等の実施、さらには実現に向けた諸取組を実施する段階であると考えられる。

民間、行政の関係者による継続的な取組により、離島における循環資源の処理・輸送に関する諸課題の改善が図られることを期待するところである。

報告書名：

循環資源物流に対応した内航海運活性化方策に関する調査研究 報告書

（資料番号200093）A4版226頁

報告書 目次

序 章 調査概要

第1章 モデル地域における循環資源の輸送計画の検討・策定

第2章 内航海運を活用した循環資源物流の実証実験の実施（モデル地域）

第3章 「離島循環資源・広域リサイクルネットワークシステム」の提案

第4章 実現に向けて

おわりに

【担当者名：石井正樹、浦口尚貴】

【本調査は、日本財団の助成金を受けて実施したものである。】

財団法人 運輸政策研究機構

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-18-19 虎ノ門マリビル

TEL：03-5470-8405 FAX：03-5470-8401

研究調査報告書要旨

「公共交通支援センター」の 情報収集・提供等調査活動業務報告書

1. 業務の背景と目的

(1) 業務の背景

急速な少子高齢化の進展により、我が国は人口減少社会への大きな転換期を迎えている。その中で、活力ある地域社会を築くためには、地域の一人ひとりが自由に社会活動に参画し、自己実現を図っていけるような環境整備が必要である。地域公共交通は、この環境整備の一要素として、また、地域のライフラインの一つとして極めて重要である。しかしながら地域公共交通の現状は、利用者数の減少から、地方鉄道、路線バスともに民間交通事業者による経営が厳しくなり、路線の撤退が進み、市町村や地域住民等による各種支援がなければ維持・存続ができない路線が全国的に増加している。このような中で、国は平成18年10月に施行した「改正道路運送法」や平成19年10月に施行した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を制定し、制度的、財政的に市町村に対する支援を行なってきた。

これら国の支援等を受けて、市町村は、地域公共交通の活性化・再生に関し、これまでの民間交通事業者への財政補助による側面支援から、市町村が中心となって交通事業者、地域住民、関係機関等の多様な主体の連携により、地域公共交通のあり方を検討し、合意形成を図りつつ推進する必要性に気が始めている。

(2) 業務の目的

本業務は、当機構内に平成19年4月に設置した「公共交通支援センター」（以下「支援センター」とする）による全国自治体における地域公共交通活性化に関する情報提供等の平成20年度の活動を紹介するものである。

2. 業務活動の方法及び項目

「支援センター」では、地域の公共交通活性化等の取組を支援するため、全国市町村の交通担当者からの相談を受け、参考資料を提供するとともに、全国の地域交通事例を収集しデータベース化してホームページに掲載し、情報提供を行っている。また、市町村の交通担当者等を対象とした研修会を開催し、人材育成の支援を行っている。更には、ホームページに登録している地域交通に造詣の深い交通アドバイザーに、市町村からの相談要請に応じて現地に無償派遣するアドバイザー制度を実施し、全国9地域の地域交通活性化・再生への取組みを支援してきた。本業務は、3カ年計画で、本年度はその初年度であるが、次に本年度の業務の進め方、各業務の項目を示す。

(1) 業務の進め方

本業務の実施に当たっては、喜多 秀行 神戸大学大学院教授を座長とする顧問会議を設置し、年度内に3回開催し、顧問会議の先生方、国土交通省のご指導・ご協力をいただいた。また、全国の市町村、交通事業者等にアンケートおよびヒアリング調査へのご協力をいただき、業務を実施した。

(2) 業務項目

本年度の業務項目は次のとおり。

1. 「支援センター」ホームページ（以下HPとする）の全面リニューアル
2. 公共交通活性化等の事例収集と整理
3. アドバイザー制度の実施
4. 研修会の実施
5. 市町村等からの相談受付

6. 広報用パンフレットの作成

3. 業務の内容

ここでは、報告書にまとめた各業務の内容を要約して紹介する。

(1) 「支援センター」HPの全面リニューアル

「支援センター」HPの全面リニューアルにより、市町村交通担当者等のアクセスを容易にし、また公共交通活性化等に関する事例、文献、法律、統計、支援制度等について、より分かりやすく、検索等を行うことが可能となることを目的としている。

現行の「支援センター」HP（Web）を利用していただく方々（全国市区町村の公共交通担当者）を対象に行ったアンケート結果に基づいて、新規Webウェブの設計やリニューアル構築の方策を検討した。

その結果、新たなウェブ画面のデザイン、カラーリング、フォント等を検討し、試案を作成した。更に、より多くの市町村職員や交通事業者等の関係者にWebを利用していただくために、「支援センター」として提供する情報の充実を図るため、Webの内容コンテンツを追加、更新を行い、平成21年3月に「支援センター」HPの全面リニューアル版に更新した。

(2) 公共交通活性化等の事例収集と整理

全国市町村の交通担当者が公共交通活性化の事例等について最新の情報を得られるようにすることを目的に、次の3つの作業を実施した。

① 既存掲載事例の情報充実化

既存の「支援センター」HPに掲載していた約200の地域公共交通活性化事例は、9つの参考事例集から抽出された事例である。本業務において、参考事例集の充実を図るため54の参考事例集を新たに追加して、事例の検索、抽出、掲載を行った。

これらの作業により、既存掲載事例数は、181に、また、新規の文献から抽出された事例は752事例となり、リニューアルHPで提供する事例数は、合計で933事例となった。

② 詳細事例の情報収集・掲載

新規追加事例752の中で、特に詳細な紹介が市町村の交通担当者に参考となると考えられる事例は、現地ヒアリング等を実施し、より詳細情報を収集し、1事例2頁の詳細事例として58事例をまとめた。

詳細事例の内容は、「基本情報」（事例名、

自治体名、人口、面積、人口密度、運営主体、交通機関の写真など）、「プロフィール」（当該事例の概要）、効果（利用者数の推移、収支、補助金の種類・額など、当該事例によって得られた効果を定量的に記述）、「ここに注目」（工夫された点、うまくいった点、困難への対応、他事例への教訓となる事項など）、「もっと詳しく」（参考となる文献、HPのURL等）これらの事例は、別途個票を作成し、紹介ページを設けることとした。

(3) 新聞・通信社等の情報検索サービスからの事例収集

新聞・通信社等の情報検索サービスから、東京では把握しにくい地方都市の地域公共交通に関するニュースを2007年4月～2009年1月末の期間から検索した。

検索項目は、「地域公共交通」、「乗合タクシー」、「LRT」、「コミュニティバス」、「デマンド交通」、「デマンドバス」、「デマンドタクシー」等である。

検索の結果、220の記事を要約し、HPに掲載した。

(4) アドバイザー制度の実施

本業務は、地域における公共交通活性化に造詣の深いアドバイザーを「支援センター」ウェブサイトに掲載することにより、市町村がアドバイザーと接触し、地域の公共交通の実情に応じたアドバイスを容易に得られる環境を整備することを目的として設けられた制度であり、派遣の形態により次の2種類の事業から成り立っている。

① 自治体によるアドバイザーの招聘事業

② 運輸政策研究機構による無料派遣事業

本年度は、「支援センター」Webに62名のアドバイザーがリストに登録され、全国9地域に無料アドバイザーを派遣した。

(5) 研修会の開催

本業務は、市町村の公共交通担当者、交通事業者、NPO等の地域交通に関心のある方々に対して、公共交通活性化への意識啓発、広報、人材育成等のため、地域公共交通に関する法令、助成等の支援制度、計画策定手法、進んだ事例紹介、総合連携計画事業実務のポイントなどについて、造詣の深い講師陣から分かりやすい講義を受講し、知識を習得することを目的としている。

本年度は、地方鉄道活性化・再生に関する研修会とバス・タクシー活性化・再生に関する研修会を開催し、それぞれ定員を超える参加者を得、盛況であった。2回の研修会の演題と講師は、次のとおりである。

① 地方鉄道活性化・再生に関する研修会

1) 新法と総合事業の解説

野俣光孝 国土交通省総合政策局交通計画課長

2) 地方鉄道活性化方策の事例と示唆

今城光英 大東文化大学経営学部教授

3) 地域公共交通の計画策定手法について

元田良孝 岩手県立大学教授

4) 事例紹介 地方鉄道活性化の成功事例

磯野省吾 和歌山電鉄株式会社専務

5) 地域公共交通活性化・再生総合事業の実務のポイント

廣田健久 関東運輸局交通企画課長

② バス・タクシー活性化に関する研修会

1) 新法と総合事業の解説

松本勝利 国土交通省総合政策局交通計画課地域振興室長

2) 地域公共交通の課題と今後の活性化方策について

鈴木文彦 交通ジャーナリスト

3) 地域公共交通の計画策定手法について

元田良孝 岩手県立大学教授

4) 事例紹介 デマンド型乗合タクシー

遠藤準一 山形県川西町役場産業振興課商工労政主査

5) 事例紹介 乗合タクシー「いない号」

狩野之義 石巻市企画部総合政策課課長補佐

6) 地域公共交通活性化・再生総合事業の実務のポイント

廣田健久 関東運輸局交通企画課長

(6) 市町村からの相談受付

「支援センター」は、平成19年4月1日に設置され、同日から自治体、交通事業者等からの相談サービスを開始した。相談件数は、平成19年度では38件、20年度では25件、合計63件あった。

相談者は、63件中、最も多いのが市町村の26件。

続いて報道・マスコミの6件、大学、NPOが各5件、交通事業者、研究機関、国交省・運輸局が各4件、コンサル会社が3件、議員、メーカーが各2件、その他2件となっている。

相談内容は、多岐にわたっており、開所当時は支援センターのサービス内容に関する質問・相談が多かったが、次第に地域公共交通の課題解決の相談が増加し、コミュニティバスやデマンド交通の先進事例紹介に関する相談が増えた。最近では、総合連携計画の作成や法定協議会に関する相談が増えている。

(7) 広報用パンフレットの作成

「支援センター」の市町村への支援活動、情報提供、各地の多様な交通手段による活性化事例の紹介等を内容とするPR用パンフレットを4000部作成し、全国の市町村に配布した。

4. 事業の成果、達成状況

本年度は3年計画の初年度であったが、年度当初に掲げた目標に対し、十分に目標を達成することができた。具体的成果は、次のとおり。

① 全国各地の公共交通活性化事例の収集

概要収集約930事例、詳細事例58事例をまとめ、HPと報告書で情報提供できることとなった。

② 情報提供システムの検討

顧問会議、全国市町村の交通担当者に対するアンケートを通じて、望まれる提供情報の内容、WEBによる提供方法、HP画面デザインのリニューアルについて実施し、報告書印刷、HPを更新した。

② 人材育成支援業務の実施

研修会は、12月に「地方鉄道活性化・再生に関する研修会」を1月に「バス・タクシーの活性化・再生に関する研修会」を全国の市町村交通担当者を対象に開催した。

アドバイザー制度については、9月に無料派遣の公募を行い、全国9地域から派遣の申込みがあり、10月から2月にアドバイザーを派遣し、相談を実施した。いずれの地域も課題山積で、公共交通の存続、代替手段等、アドバイザーの指摘は的確で、派遣は地域へのかけがえのない支援となった。

報告書名：

「公共交通支援センター」の情報収集・提供等調査活動業務 報告書

(資料番号200094) A4版295頁

報告書目次：

- 第1章 公共交通活性化の事例収集と整理
 - 1-1 事例集出典資料の拡充・事例追加
 - 1-2 詳細事例の情報収集・作成
 - 1-3 新聞・通信社等の情報検索サービスからの事例収集
- 第2章 「支援センター」HPの更新・追加、全面リニューアル
 - 2-1 現行ウェブ内容の部分更新、追加情報の検討
 - 2-2 利用者アンケートの実施
 - 2-3 現行ウェブの全面リニューアルの検討
- 第3章 人材育成支援業務
 - 3-1 アドバイザー制度の実施
 - 3-2 研修会の開催
- 第4章 顧問会議の開催概要
- 第5章 相談受付
- 第6章 パンフレットの作成

【担当者名：野田雅夫、和平好弘】

【本調査は、日本財団の助成金を受けて実施したものである。】

財団法人 **運輸政策研究機構**

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-18-19 虎ノ門マリビル
TEL：03-5470-8405 FAX：03-5470-8401