

乗って残そう！生活路線バス
みんなで考え行動しよう！地球温暖化防止

公共交通を考える市民の集い



- 7月13日（日）午後2時～
- 長野市生涯学習センター
（TOiGO WEST 4階）

主催：「公共交通を考える市民の集い」実行委員会
後援：長野市／長野市教育委員会

プログラム

◆開会のあいさつ

◆実行委員長あいさつ 茅野 實 (県環境保全協会・会長)

◆問題提起「公共交通の『今』を考える」

講師：鈴木文彦氏 (交通ジャーナリスト)

◆シンポジウム

《コーディネーター》

鈴木文彦氏 交通ジャーナリスト

《パネリスト》

鷲澤正一氏 長野市長

茅野 實氏 集い実行委員長・県環境保全協会長

青柳正博氏 川中島バス代表取締役社長

若林 茂氏 県私鉄労働組合連合会書記長

◆閉会のあいさつ

講師のプロフィール・鈴木文彦（すずきふみひこ）さん

1956年（昭和31） 山梨県甲府市生

交通ジャーナリスト

特定非営利活動法人日本バス文化保存振興委員会（NPOバス保存会）副理事長

月刊雑誌「鉄道ジャーナル」にレギュラーとしてバス・ローカル鉄道の記事を執筆するほか、バス・鉄道に関する論文・取材記事多数あり。国土交通省の「今後のバスサービス活性化方策検討小委員会」などの委員を務めるほか、地方自治体の交通政策・交通事業者・交通労働組合等でアドバイザー、講演活動を行う。また、バスマップ等のインフォメーション制作、バス関連イベントのコーディネートも行う。主な著書に『路線バスの現在・未来』『バス車両の進化を辿る』など。

<学歴>

東北大学理学部地学系卒業（1981）

東京学芸大学大学院修士課程（地理学）修了（1984）

公共交通の『今』を考える

交通ジャーナリスト 鈴木文彦

1. これでよいのかマイカー依存社会

<ポイント>・少子高齢化社会～高齢ドライバーの安全問題

これからの移動を誰が支える？

- ・送迎の負担
- ・地球温暖化の防止～喫緊の課題
- ・交通混雑による経済的損失
- ・マイカーから公共交通への転換の必要性

2. 公共交通は重要な社会資本

<ポイント>・規制緩和～乗合バス・地方鉄道廃止の動き

- ・交通空白地域の存在～交通弱者の足
- ・市町村合併で交通はより大きな課題に
- ・公共交通は社会的なインフラ（公共財的位置づけ・社会資本）
- ・しかし公共交通の経営は大都市圏以外では成立が難しい
- ・このギャップをどう埋めていくかがこれからの大きな課題

3. なぜ公共交通が活性化できなかったのか

<ポイント>・公共交通の社会的な位置づけの曖昧さ

- ・交通事業者の意識改革の遅れ～発想の転換
- ・赤字補助による対策に終始
- ・他人任せの公共交通対策
- ・落とし穴に陥っていた行政
- ・コスト負担と責任分担のあり方を考える
- ・「対策」から「政策」への進化

4. これからの公共交通政策の考え方

<ポイント>・交通はネットワーク

～広域的な交通体系づくりと個別地域の対応策は車の両輪

- ・全体計画＋短期・中長期計画
- ・既存交通機関の評価～新しくつくるだけが改善ではない
- ・機能分担による体系づくり～メリハリをつけた交通体系
- ・幹線機能と支線機能を組み合わせる
- ・公共交通のメニューと適材適所
- ・わかりやすい交通
- ・「環境」の観点からの負担のあり方の検討

5. 利用してもらえる地域公共交通をつくる

- <ポイント>
- ・交通は利用してもらって初めて存在価値がある
～空気を運ぶバスへの支援では住民コンセンサスは得られない
 - ・コンセプトの曖昧さとニーズ調査の不足
 - ・どんな人がどこへ何をしに行きたいのか～本音のニーズの発掘
 - ・成功事例に影響されないこと～現地に合った自前の計画
 - ・弱者に配慮した公共交通
 - ・外来客・観光客に配慮した交通機関
 - ・「使える」公共交通へ

6. 持続できる公共交通

- <ポイント>
- ・バスは万能ではない～バスの可能性と限界の両方を見極める
 - ・バスの限界を超えた部分～乗合タクシー・デマンドシステムなど
 - ・なるべく低コストのシステムを考える～小需要に見合った負担
 - ・重いシステムを導入すると続かない
 - ・どこかに過大な負担がかからない方式
 - ・きちんと採算性・負担のあり方の議論をする
 - ・身の丈にあった計画を
 - ・まちづくりと“人が動くこと”は一体
 - ・福祉・教育・観光など多分野との連携と役割分担
 - ・地域の実情に合った仕組みをつくる
 - ・「利用して残す」「乗って生かす」ことが基本

7. みんなが公共交通の当事者

- <ポイント>
- ・大切なことは持続させること
 - ・他人任せからの脱却
 - ・行政が一方向的に与える仕組みからの脱却
 - ・本当に必要なものなら地域のみなでつくり支えることが必要
 - ・みんなができることを考え実行～行政・事業者・住民の役割分担
 - ・お金は出せなくても知恵を出し汗をかく

8. 地方自治体・交通事業者・住民の役割

- <ポイント>
- ◆地方自治体
 - ・社会資本たる公共交通に積極的に関与する
 - ・効果的な財政負担～赤字補填から社会的投資への転換
 - ・満遍なく拡大することが公平ではない
 - ・自ら頑張るところに優先的に財政支援するのはむしろ公平
 - ・住民が動くきっかけづくり
 - ・「当事者」間のコーディネーター～信頼関係づくり
 - ・「人」づくり・「人」の発掘
 - ・現実とどうしたいのか、どう考えているのかを明確に情報公開
 - ・「本気」で取り組む姿勢

- ◆交通事業者
 - ・元気になるために～発想の転換とモチベーション
 - ・運行のノウハウ／安全・非常時対応力
 - ・事業者による提案・プロポーザル
 - ・適切なインフォメーション
 - ・もう一度利用者の視点に立って
- ◆住民
 - ・本当に「なければ困る」のか～地域で十分な議論
 - ・行政や他人を当てにする意識からの脱却
 - ・地域バス交通を自分の問題として

できることはいろいろある

例えば～自分たちのバスは自分たちでつくる／電気や水道と同じライフライン～その存在に対して「基本料金」／少しの不便は我慢して地域みんなのために公共交通を利用する／何らかの形で資金負担する（回数券購入・会員制など）／10年先の必要性のため今からみんなで基金を積み立てる／バス停を自分たちで作る・維持する／沿線の企業・商店・病院などに協賛を求める

みんなが「当事者」になって地域交通をつくり・守り・育てる

【メモ】



川中島バス

4路線「維持困難」

長野市に提示 減便など11路線

事業再生中のアルピコグループ傘下の川中島バス（長野市）は五日、長野市内を中心に運行する生活路線バスの見直し案を市に提示した。関係する計三十二路線のうち四路線は「現状では維持が困難」として廃止する可能性を示したほか、四路線を減便、七路線を短縮または他路線と再編する一との内容。アルピコホールディングスの堀籠義雄社長は、取材に「（市など）合意できれば今年中にも見直したい」と述べた。

【関連記事3面に】

堀籠社長と、川中島バスの青柳正博社長が同日、市役所に鷺沢正一市長を訪ねて説明

した。見直し案で「維持が困難」としたのは長野市街地と松代地区を結ぶ「金井山線」、「松代篠ノ井線」、篠ノ井地区を走る「青池線」、長野駅など市中心部を運行する「県庁循環線」。平均乗車密度は三・〇―五・六人で、いずれも採算性の改善が見込めないとした。

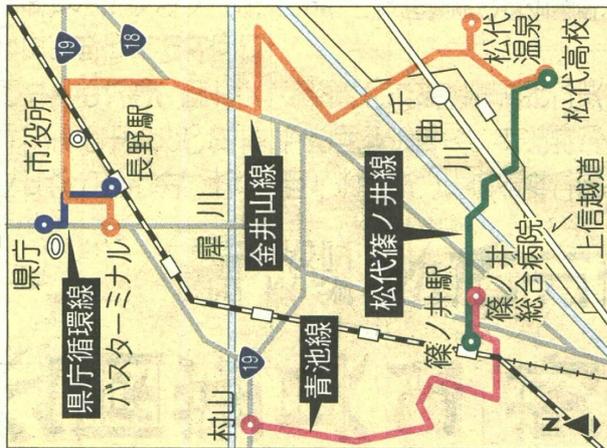
また、「犀北団地線」など四路線は、利用が低迷している昼間の時間帯などを減便する考え。「小市線」など不採算の三路線を含む七路線は、近隣の路線同士との統合や距離短縮を検討する。

説明を受けた鷺沢市長は

「赤字を単に市が補てんするというのは市民に理解が得られない。市全体のバス路線網をどうしていくか十分検討させてほしい」とした上で、取材に「（廃止は）市の補助額を試算して判断することになる」と述べた。

市は今後、川中島バスとともに、市内で路線バスを運行する長電バス（長野市）も加えて対応を協議していく。

川中島バスが「維持が困難」とした4路線



高齢者ら影響を心配

川中島バス沿線に病院や高校 路線見直し案

川中島バスが五日、長野市に示した不採算バス路線の見直し案。廃止や統合の検討対象となる路線の多くは、篠ノ



井や松代町など市南部や西部の中山間地を通る。沿線には基幹病院や県立高校もあり、高齢者らは暮らしへの影響を心配する。個々の路線ごとに詳細なデータや住民への影響度、代替策などを見極める市の役割は重い。

【1面参照】

「維持は困難」とされた四路線の一つ、青池線。この路線に乗って県厚生連篠ノ井総

川中島バスが「維持は困難」とした松代篠ノ井線の路線バス5日、長野市のJR篠ノ井駅前

合病院に通う男性(80)は「困ったことになる」と漏らした。マイカーはなく、妻と合わせて月に数回はバスを利用する。廃止となれば、別路線のバス停まで三十分は歩かなければならないという。

同じく四路線の一つとなつた松代篠ノ井線を利用する松代高校の男子生徒(16)。篠ノ井駅から学校まで、定期券でバスを利用しているという。

「働いている親に送迎は頼めない」と困惑する。川中島バス側がこの日示した、四路線を走るバスに平均して何人の乗客が乗っている

減便・短縮・統合の対象路線

川中島バスが示した見直し案で「維持は困難」とした4路線以外の対象路線は次の通り。

【減便】▽犀北団地線▽北屋島線▽大豆島線▽東通り線

【路線の短縮・統合】▽小市線▽新町大原橋線▽高府線▽運転免許センター篠ノ井線▽北原篠ノ井線▽三本柳線▽綱島線

の市川専一郎課長は「全体をならした数字。朝夕などの実態も把握し、きちんと話し合う」とする。

五月に路線維持に向けてバス事業者と連携を深めることなどを市に要望した「長野地区公共交通対策会議」の竹内久幸代表委員(県議)は「予想よりも廃止・減便路線が多かった」とした上で「ノーマイカー運動の復活など、利用を促す仕組みも必要。一般企業の連携も得て進める必要がある」と指摘する。

市は十日の交通対策審議会でのこの日の見直し案を説明し、対応策を話し合う方針だ。鷲沢正一市長は「バス路線は公共的なインフラ。思い切ったことをやらない」と話し、利用促進策も含めて考えていく姿勢を示した。

審議対策交通市

川バスの協議申し入れで

促進策や現状訴える

市民や交通事業者、行政機関などで構成する長野市交通対策審議会（会長・宮崎一治長）は10日、市役所で開き、川中島バスIIが不採算路線見直しの協議を市に申し入れたことを受け、公共交通の問題点や課題、利用促進策について意見交換した。委員からは「バス停にバスの位置が確認できるGPS（衛星利用測位システム）を導入して」「市街地への一般車の乗り入れを禁止したら」など具体的なアイデアが上がった。

一方で、鉄道・バス事業者の委員は、利用者の減少が続く中で採算性のある有効な利用促進策を見いだせない現状を訴えた。

今後、出された意見を基に協議を進め、利用促進策の提言をまとめる方針。宮崎会長は「長野方式の良い対策

が出てくればいい」と期待を込めた。出席委員の意見要旨は次の通り（順不同）。

荒川正秋委員（長野国道事務所計画課長）
土地開発、宅地開発が進む中で、バス路線は旧態依然のルートで利用者の望む発着点になっていない。目的地の玄関まで送ってくれるような利便性を考え、きめ細かなルート設定が必要だ。

岩松昇二委員（長野南警察署交通課長）
車や免許の保有率が伸びており、公共交通離れを招いている。「免許更新しなくなっても車がないと生活できない」というお年寄りがいることを踏まえて利用促進策を検討しないといけない。



意見を述べる審議会委員

（2面に続く）

市交通対策審議会委員の意見

(1面から続く)

笠井忍委員 (公募委員)
バス停付近に駐輪場を設けた
り、パークアンドバスライド
を推進するため郊外の施設に
駐車場を借りてはどうか。現
在あるお得な切符は、観光だ
けでなくもっと身近なことに
利用しやすくして。地域住民
にバス路線の現状に関する情
報を伝えてほしい。

近藤淑子委員 (市男女共同
参画団体連絡会会長) 乱暴
な話かもしれないが、まず行
政トップや議員、公務員がノ
ーマイカー運動の先頭に立っ
ては。今日は南地域の住民、
明日は北地域の住民と分けて
乗車呼び掛けるのも一案。

高木直樹委員 (信州大学工
学部教授) 温室効果ガスを
削減するには交通問題に早急
に着手しないといけない。い
かにマイカーを降りてバスに
乗るか、課題解消の方向性を
含めて長野広域の交通体系の
将来ビジョンを示すことが必
要だ。

酒井正子委員 (市民生児童
委員協議会第三地区会長)
骨折したときにバスでは自宅
近くから病院まで行けずタク
シーを利用した。ぐるりん号
は田の字に市街地をくまなく
走り、お年寄りが病院の玄関
近くまで行けるようにしてほ
しい。

神津雄平委員 (長野電鉄執
行役員鉄道事業部長) 鉄道の
乗降人員は、ピーク時の昭和
42年に比べて4割まで落ち
込んでいる。屋代線は最近10
年間の累積赤字が約19億円。
長野市や北信地域の交通体系
を考える中で、解決策を見い
だしたい。

竹内勇夫委員 (公募委員)
思い切った先行投資が必要。
バス停を整備し、バスの
位置が確認できるGPS (衛
星利用測位システム) を設置
したらどうか。鉄道・バス共
通のICカードの導入はぜひ
進めて。バスの専用路線をつ
くり、魅力ある乗り物の導入
を併せて考える必要がある。

鈴木立彦委員 (川中島バス
本社営業所次長) これから

の公共交通は福祉の側面が強
くなる。乗りやすい交通機関
にするのがわれわれの役目だ
が、個々のニーズに応えると、
他のお客さんは不便になると
いうジレンマもある。

中村誠委員 (長野中央警察
署交通管理官兼交通課長)
道路管理者としてバスの定時
性の確保のため、バスレーン
や優先道路の設置、違法駐車
の取り締まりを行っている。
個人的には長野駅にバス路線
の案内人がいれば利用しやす
いと思う。ドライバーは優し
い運転を心掛けてほしい。

土井秀樹委員 (長野運輸支
局首席運輸企画専門官) 代理
の皆川明夫さん 行政は継続
的な協議の場を提供し、でき
たものを評価していく体制づ

お得な切符身近に



見直しが迫られているバス路線

くりを進める。事業者は常に
情報発信し、経営状況もある
程度公開すべき。住民は協力
だけでなく運営部隊になるこ
とが必要だ。

濱中勝人委員 (市区長会副
会長) 見直し案の前に沿線
住民と前向きな話し合いをし
たのか。あまりにも営業第一
主義で住民軽視。企業や商店
は社員通勤に公共交通利用を
呼び掛けたらどうか。交通弱
者に留意し、利用者の行動に
合った運行計画を出してほしい。

三野たまき委員 (信州大学
教育学部准教授) 営業努力
だけでは解決しないことが分
かれば協力しようとの態勢が
出てくるのでは。例えば長野
駅の半径1*以内は一般車乗
り入れ禁止など、そのくらい

ICカードの導入

路線見直しが必要

やらないと無理。苦しさをチ
ャンスに変えるような考えを
実行して。

新名俊郎委員 (公募委員)
朝はバスの本数も多いが、
昼は30分も待つ。一方で、2
社のバスが同じ時間帯に重な
って来ることもあり、これでは
市民は乗らなくなる。今の
バス路線はほとんど長野駅に
向かうが、病院など顧客ニ
ーズに合った路線見直しが必要。

柳沢吉保委員 (長野工業高
等専門学校教授) サービス
を上げればコストがかかるこ
とは認識しないと。地域住民
と事業者、自治体が、路線維
持に幾らかかるか共通認識し
た上で、地域住民が主体とな
ってコストとサービスを考える
必要がある。

山口治男委員 (長電バス常
務取締役乗合バス部長) 利
便性というが、収支を無視し
てやっても乗ってくれるの
か。われわれは公共交通事業
者であっても公営交通ではな
く、採算が確保できないもの
を永遠に維持するのは不可
能。即減便とか廃止とか考
えていないが、路線がどうあ
るべきかの視点で上期には一
定の方角を出したい。

宮崎一委員 (公募委員)
公共交通の原点である「移動
する自由」が確保されることが
大切で、本来国や県がやる
べき事業を赤字会社に押し付
けてきた。市や県は交通政策
を早急につくるべきだ。

吉澤久子委員 (市交通安全
推進委員会副会長兼母の会部
会会長) 親切な運転手がいる
一方で、こちらが「ありがとう」
と言っても知らん顔の運転手
もいる。運転手の態度一つで
また乗りたくなってしまう。

若林英男委員 (公募委員)
車優先社会がもたらす弊害
を知ってもらい、ヨーロッパ
の先進事例を長野市で実現可
能か検討する。バス・電車の
沿線にたくさんの方が住むよ
うな町づくりを進め、バス路
線の利便性を図るために公共
施設を再編する。車所有者の
課税を多くする。

車の乗り入れ禁止

生活路線バス 赤字11億

県内9社06年度 県会委で説明

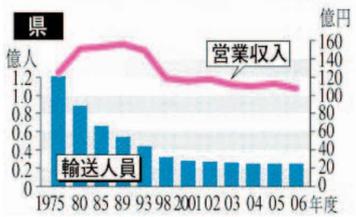
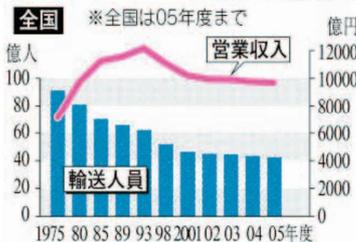
県に窮状を訴え

県内で路線バスの縮小・廃止が相次いでいることを受け、県会公共交通対策特別委員会(木下茂人委員長)は八日、県バス協会と県内のバス会社九社の社長らを参考人として招き、バス事業の現況を聞いた。協会側は、九社が直営運行する生活路線バスの赤字総額が二〇〇六年度、計十一億一千四百万円を上ったとし、バス路線維持に向け県の補助制度拡充など六項目の支援を要請した。



県内の乗り合いバス事業の現況について説明する藤沢秀敬・県バス協会長(中央)ら。八日、県議会棟

乗合いバス事業の実績 (県バス協会調べ)



同協会の藤沢秀敬会長(伊那バス社長)と、長電バス(長野市)、川中島バス(同)、上電バス(上田市)、千曲バス(佐久市)、松本電鉄(松本市)、おんたけ交通(木曾町)、諏訪バス(茅野市)の九社社長らが出席した。同協会の倉島義和専務理事は、〇六年度は高速バスなどを含めた路線バス(乗り合いバス)事業全体でも全九社が赤字となり、赤字額は計五億

千九百万円に達したと説明。自主運行の生活路線バスの赤字を、高速バスや一部の定期観光バスの利益で穴埋めして路線を維持している状況と

行政支援 妙案浮かばず

「事業者の努力だけでは維持できないところまで来てい」(藤沢秀敬・県バス協会長)。八日の県会公共交通対策特別委員会では、県内で路線バスを運行する九社の社長などが口々に窮状を訴えた。バス会社側は公共交通網の維持には行政の支援が不可欠とするが、県は新たな財政支出には慎重で、妙案は浮かんでいない。

各社は、路線バスの利用者低迷に加え、最近の原油高による燃料費の高騰が追い打ちを掛けていると説明。「〇二年度に二億一千万円だった軽油代が、昨年度は三億七千万円に増えた」(川中島バスの

青柳正博社長)。「これ以上の高騰ではやっていけない」(千曲バスの高畑清司常務)といった声が続出した。

県の補助制度への不満も目立った。県は〇五年度、赤字バス路線を維持するための県費補助制度をやめ、予約に応じ運行する「デマンド交通」や小型の「コミュニティバス」などの新交通網導入の支援に切り替えた。これに対しバス会社側は「一年ごとの入札による委託運行では、安定的な経営ができない」(信南



強調した。

経営悪化の背景には、高いマイカー普及率や過疎化などで、県内では路線バス利用客の落ち込みが全国よりも大きいことがあると指摘。支援策として、県税の軽油引取税を實質的に免除する制度の創設、低燃費車両や低床バスの購入に対する県の補助制度の拡充、マイカーから公共交通への転換、市町村と連携した公共交通施策などを求めた。

藤沢会長はこの日、「経済原理だけでは片付けられない。強力な行政施策が必要」と求め、特別委員の木下茂人委員長も「予想以上に切実な状況。早急に手を打つ必要がある」と県側に要請内容を伝える意向を示した。

ただ、県や市町村も財政状況が厳しく、支援の拡大は容易ではない。低床バスなどの補助金の導入について、県は取材に「国、地方、バス事業者の役割分担が明確でない」(交通政策課)と慎重な姿勢を示した。軽油引取税の實質免除についても「税収減につながる」(同)と否定的だ。

県内では、経営再建中の松本電鉄が路線バスの一部廃止などを検討。信南交通も生活路線バスの直営からの撤退方針を打ち出すなど、「不採算路線」を見直す動きが表面化している。県は国が本年度始めた「地域公共交通活性化・再生事業」の活用などを通じ、市町村と連携して活路を探る方針だが、具体化を急がなければ後手に回りかねない。

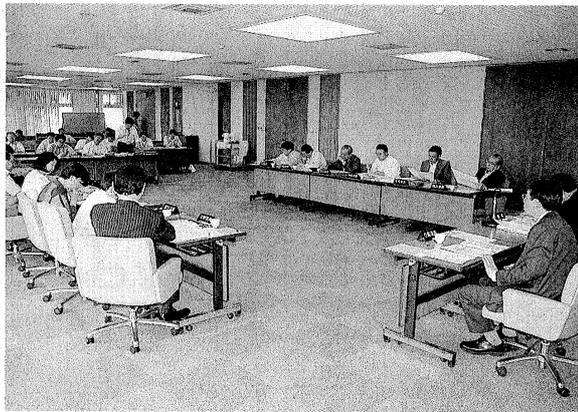
(牛山健一)

県会公共交通対策特別委

路線バス再生へ決議

県に有効な措置求める

県会の公共交通対策特別委員会(木下茂人委員長)は一日、統廃合計画が相次ぐ生活路線バス問題で、県に「持続可能な公共交通事業の再生に向けて有効な措置を講じる」よう求める決議案を可決した。また政府に對しても、国土交通省が本年度創設した「地域公共交通活性化・再生総合事業」の拡充や十分な予算確保を求める意見書を可決した。いずれも全会一致。



地域公共交通の再生を求める決議案を可決した特別委員会

特別委で県側は当面のバス問題対策を説明。国の再生総合事業を活用し、住民ニーズに合った路線や運行方法を再構築するよう市町村に促す基本姿勢は維持しつつ、県とし

ての利用促進策も強化する考えを示した。県がバス、鉄道などの事業者団体や県市長会・町村会など二〇〇一年に設置した「県公共交通活性化協議会」

再生総合事業の対象に認定された市町村と、八月に「利用促進連絡会(仮称)」を設立、連携を強めることや、県ホームページで公共交通機関の割引サービスなどの情報を発信する新事業を始めたことも説明した。

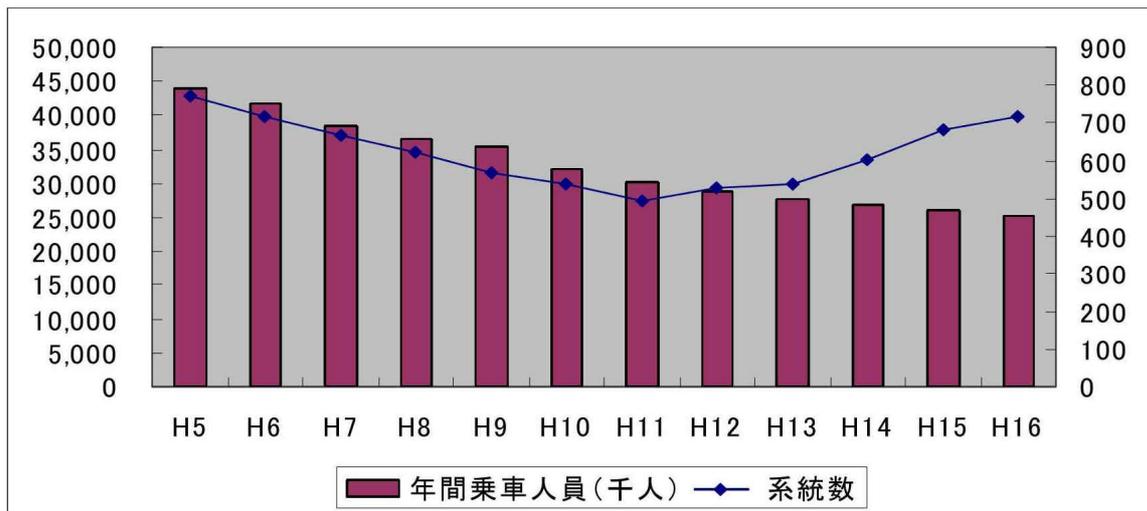
これまでに国が再生総合事業に認定した県内市町村・地域は十九件。うち九件については、実証運行や車両購入費など新たな交通システムを試行する経費を三年間、二分の一以内で補助する。残りの十件は計画づくりを進める調査費が補助対象。

県交通政策課によると、本年度、同事業で県関係の補助総額は二億円以上になる見通し。ただ来年度以降、試行経費の補助を求める申請が全国的に膨らむことが予想され、県や県会は国の来年度予算概算要求に向け、同事業の予算額を本年度(三十億円)から大幅に増やすよう求めていく方針だ。

1 県内におけるバス利用の推移

マイカーの急速な普及や近年の少子化等により、県内においても乗合バスの利用者数は減少傾向にあり、平成16年における乗合バスの年間延べ利用者数は約2,500万人となっているが、これは30年前（昭和49年）の利用者数約1億3,000万人の1/5以下であり、10年前（平成6年）の利用者数約4,200万人と比較しても40%程度の減少となっている。（図4-1）

図4-1 長野県における乗合バス輸送の推移 (単位：千人、系統)



[国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局作成「運輸要覧」]

(2) 市町村負担の状況

県内においては、市町村が直接或いは事業者への委託によりバスを運行したり、バス事業者に対して補助金を交付するなどして、運行を維持しているバス路線が増加している。そのため、バスを運行させるために県内市町村が財政負担している額は、平成16年度においては約17億4,100万円であり、そのうち約1億6,400万円を県が助成しているものの、市町村の実質負担額は15億7,700万円にのぼっており、負担額の8割が特別交付税に算入されているとはいえ、市町村財政を圧迫する大きな要因となっているところである。（表4-2）

表4-2 市町村が財政負担するバス運行経費（平成16年度）

○ 直営・委託運行分

(単位：千円)

区分(市町村数)	年間運行経費	年間運行収入	県補助金	その他特財	市町村負担額
直営(22市町村)	422,180	96,313	42,253	80	283,534
委託(61市町村)	1,638,444	483,330	113,445	23,677	1,017,992
合計(76市町村)	2,060,624	579,643	155,698	23,757	1,301,526

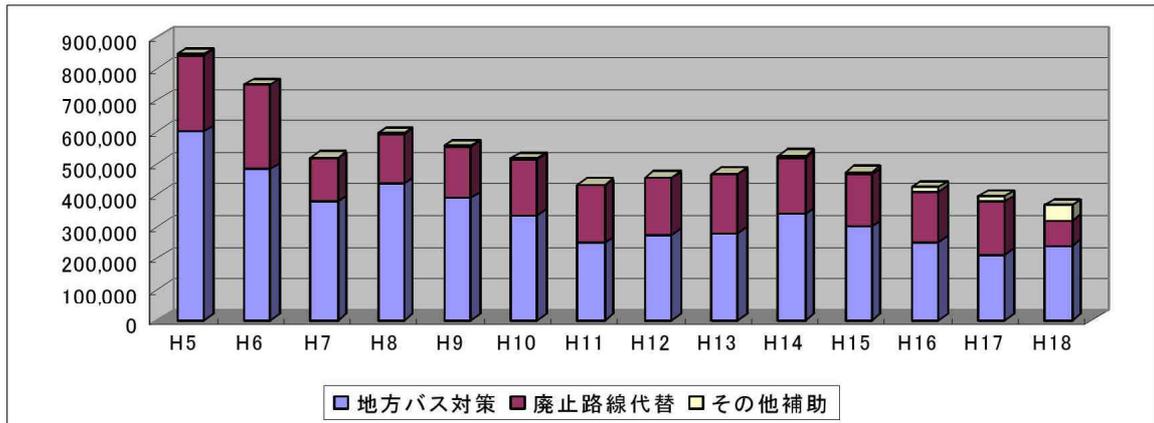
○ 事業者補助分

(単位：千円)

市町村数	経常経費 (A)	経常収益 (B)	赤字額(A)-(B)	市町村補助金額
26市町村	633,372	264,233	369,139	283,409

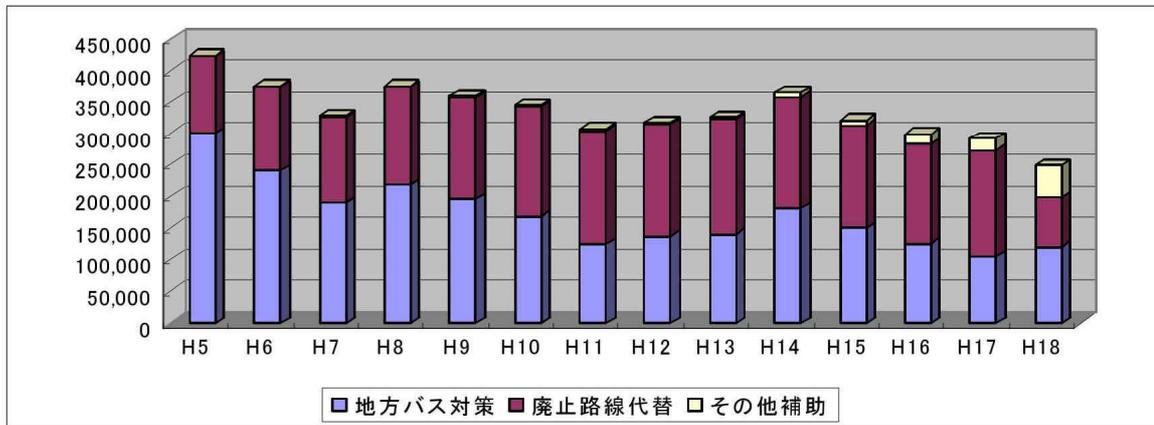
[企画局交通政策課資料]

図 4 - 4 バス運行維持に対する補助額（国庫支出含む）の推移（単位：千円）



[企画局交通政策課資料]

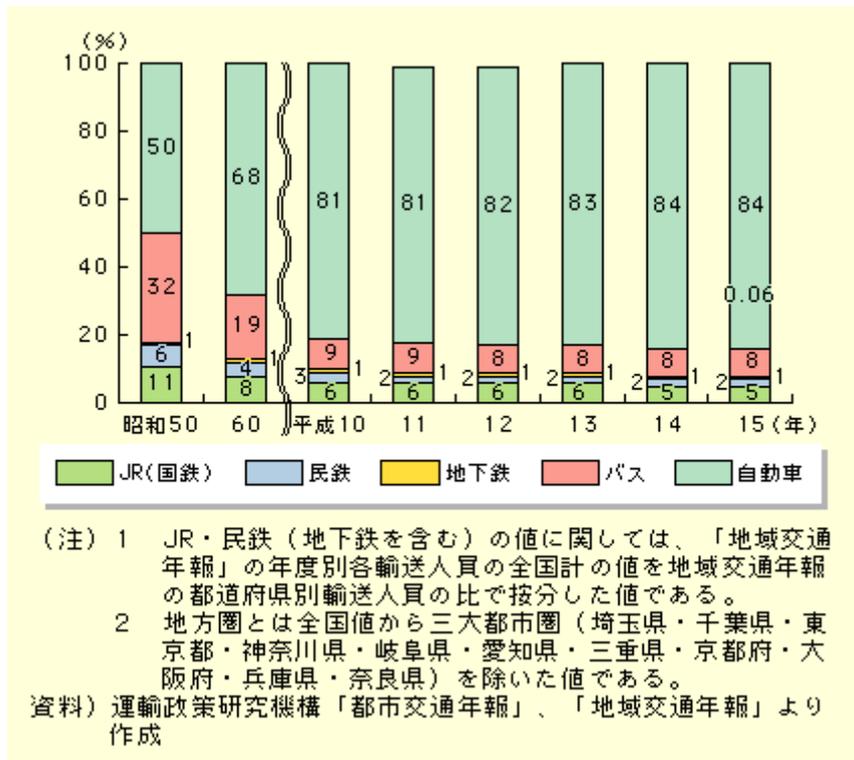
図 4 - 5 バス運行維持に対する補助額（県負担分）の推移（単位：千円）



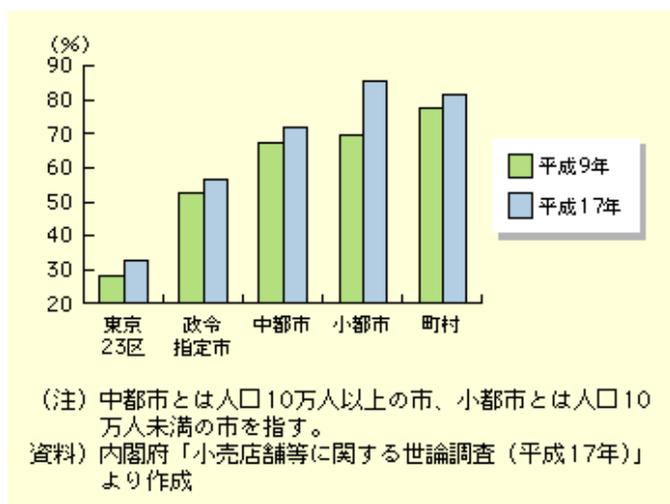
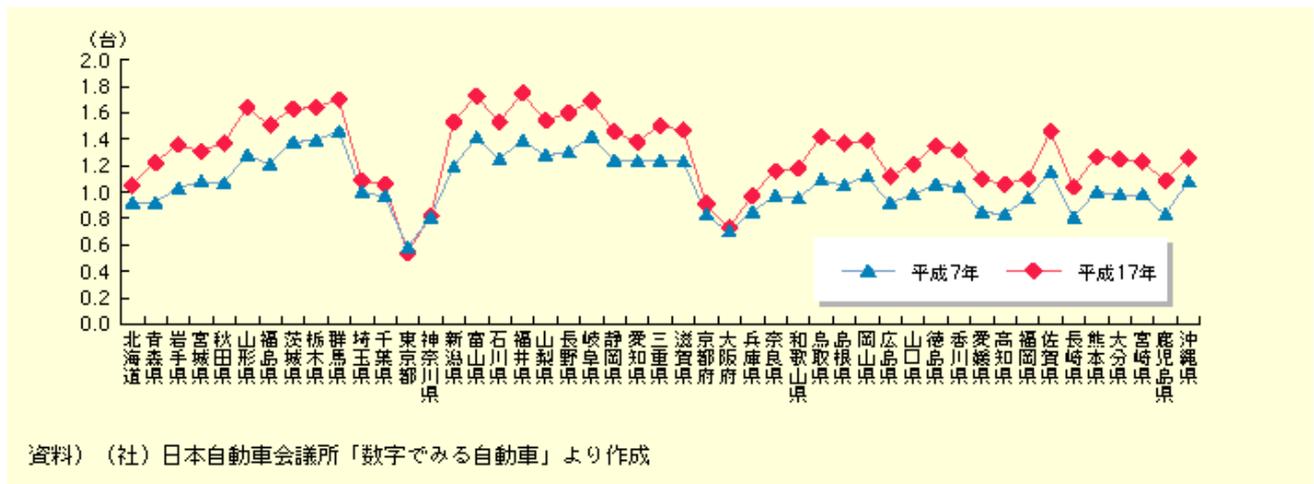
[企画局交通政策課資料]

国土交通白書（2007/2008）より抜粋

◆地方圏における公共交通分担率の推移（07国土交通白書より）

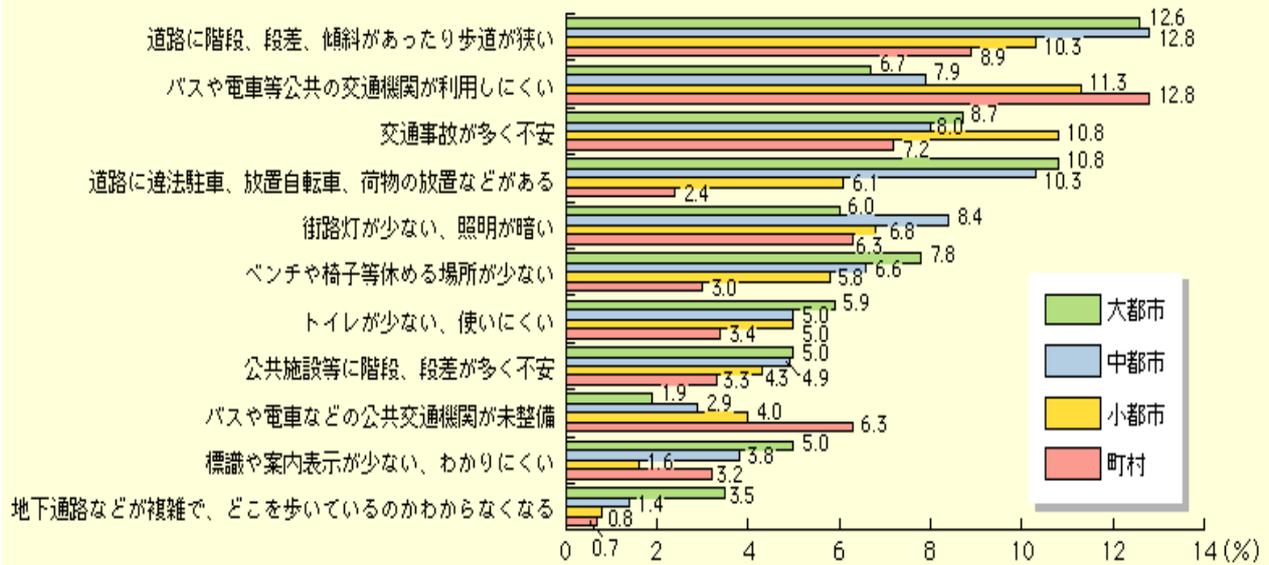


◆一世帯当たり自家用車保有台数の推移（07国土交通白書より）



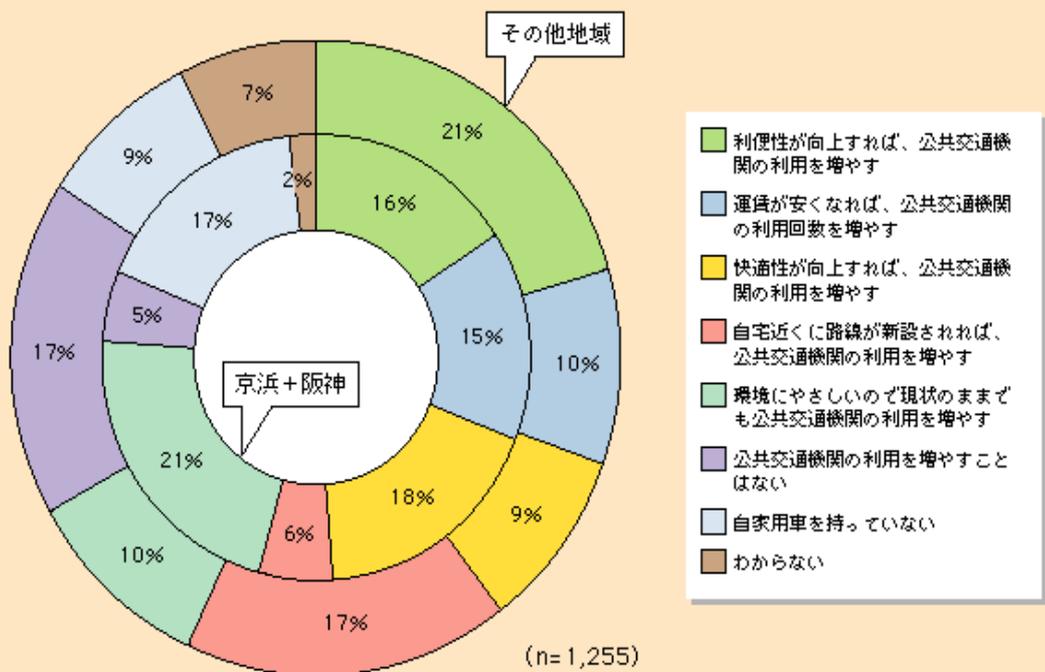
◆買い物での自家用車利用状況（07国土交通白書より）

◆外出時の傷害（07国土交通白書より）



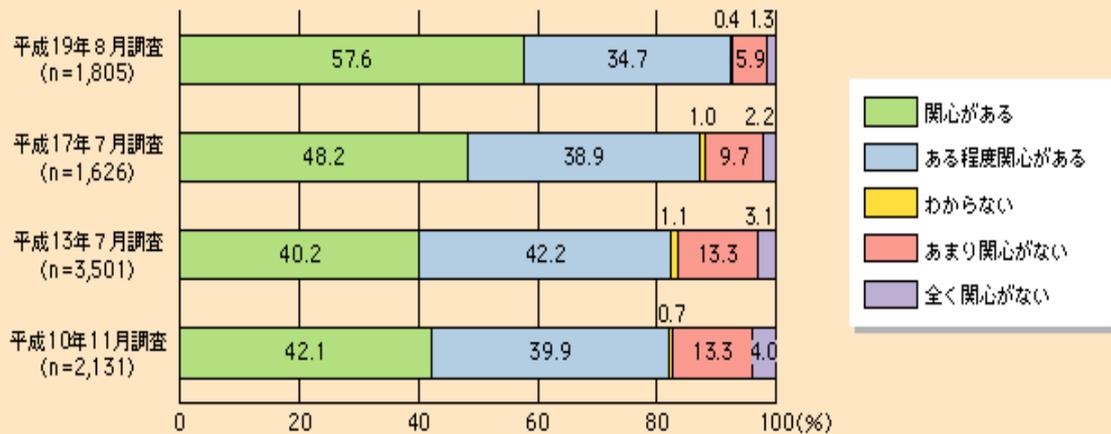
(注) 1 「特になし」と回答した人は、大都市63.1%、中都市59.7%、小都市62.2%、町村64.5%
 2 中都市とは人口10万人以上の市、小都市とは人口10万人未満の市を指す。
 資料) 内閣府「高齢者の日常生活に関する意識調査（平成16年）」より作成

◆どうすれば公共交通の利用回数を増やせるか
 （地球温暖化に関する意識調査H19年12月）…（08国土交通白書より）



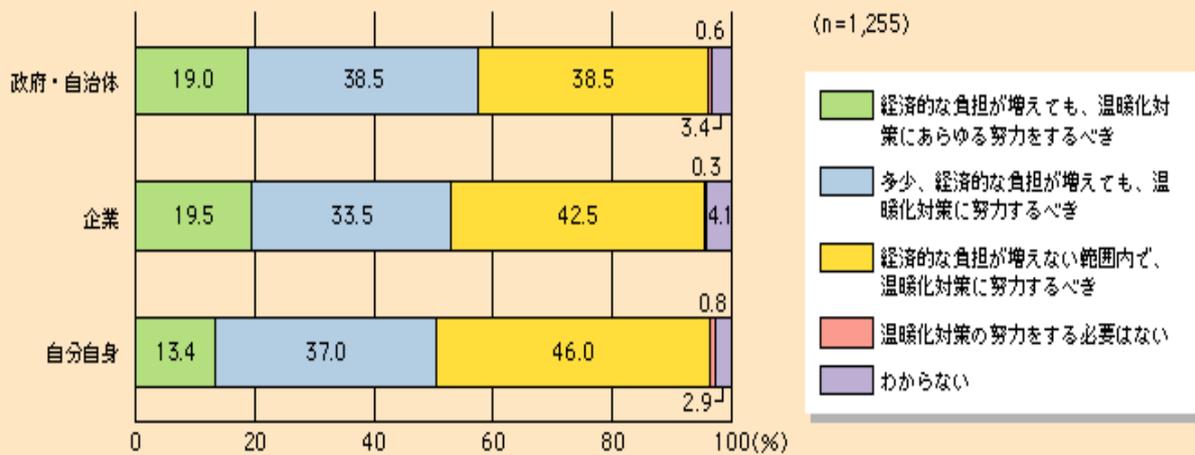
(注) 「京浜」とは東京都区・横浜市・川崎市を、「阪神」とは大阪市・堺市・豊中市・池田市・吹田市・守口市・八尾市・寝屋川市・東大阪市・尼崎市・明石市・西宮市・芦屋市・伊丹市・宝塚市・川西市をいう。

◆地球環境問題に関する関心…（08国土交通白書より）



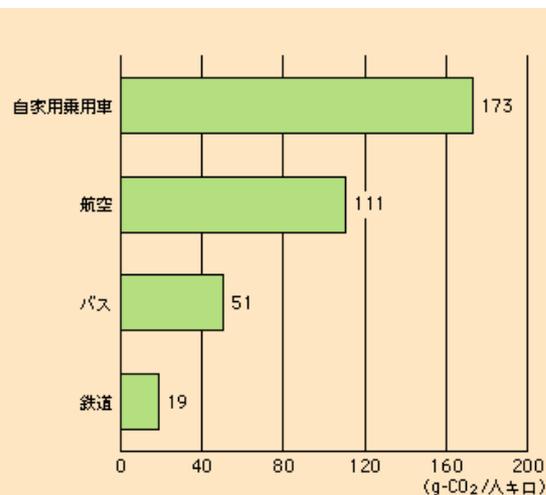
資料) 内閣府「地球温暖化対策に関する世論調査」(平成19年8月)より作成

◆地球温暖化対策に伴う経済的負担に対する国民意識…（08国土交通白書より）



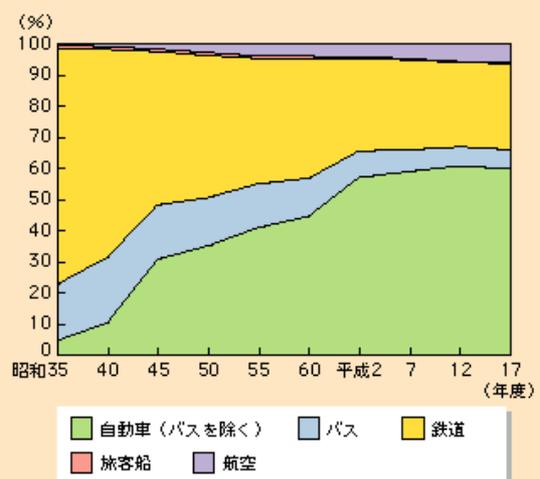
資料) 国土交通省

◆輸送量当たりのCO2排出量（H17年度）…（08国土交通白書より）



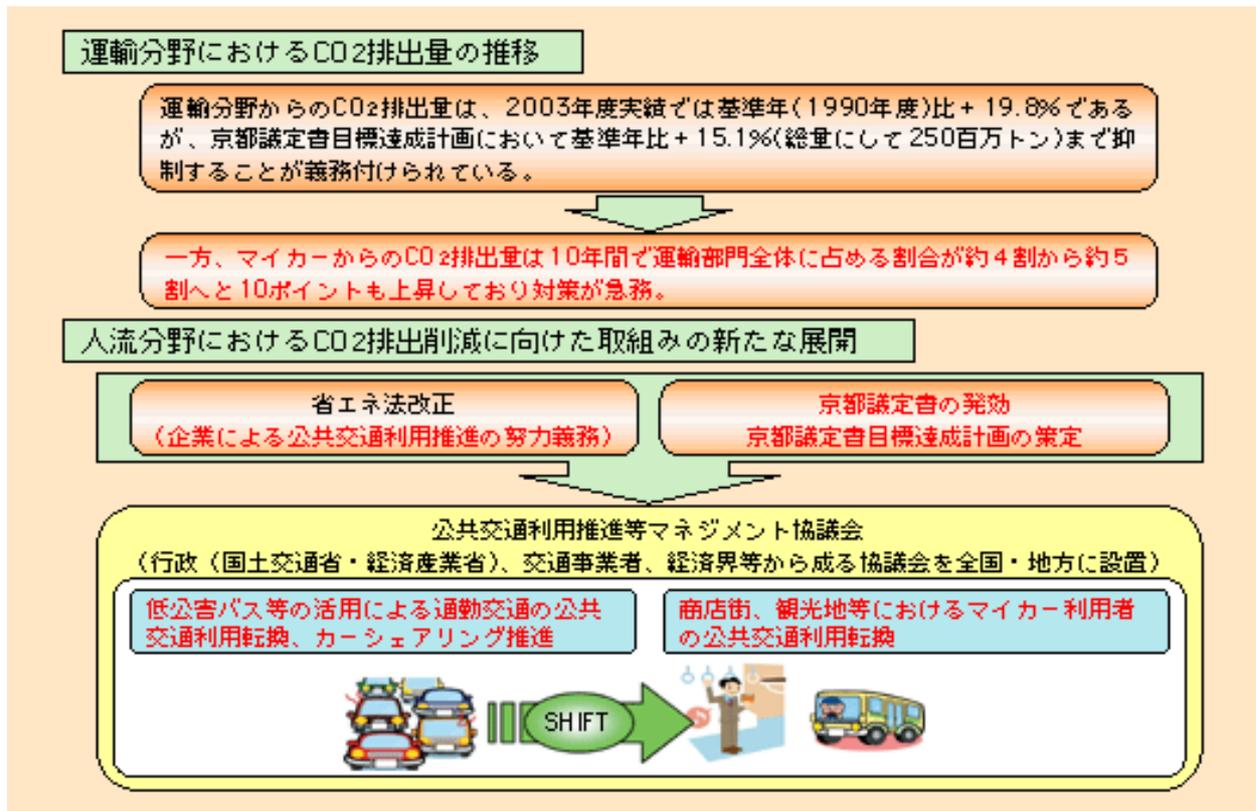
資料) 国土交通省

◆08 旅客輸送の分担率の推移（ひとキロベース）…（08国土交通白書より）

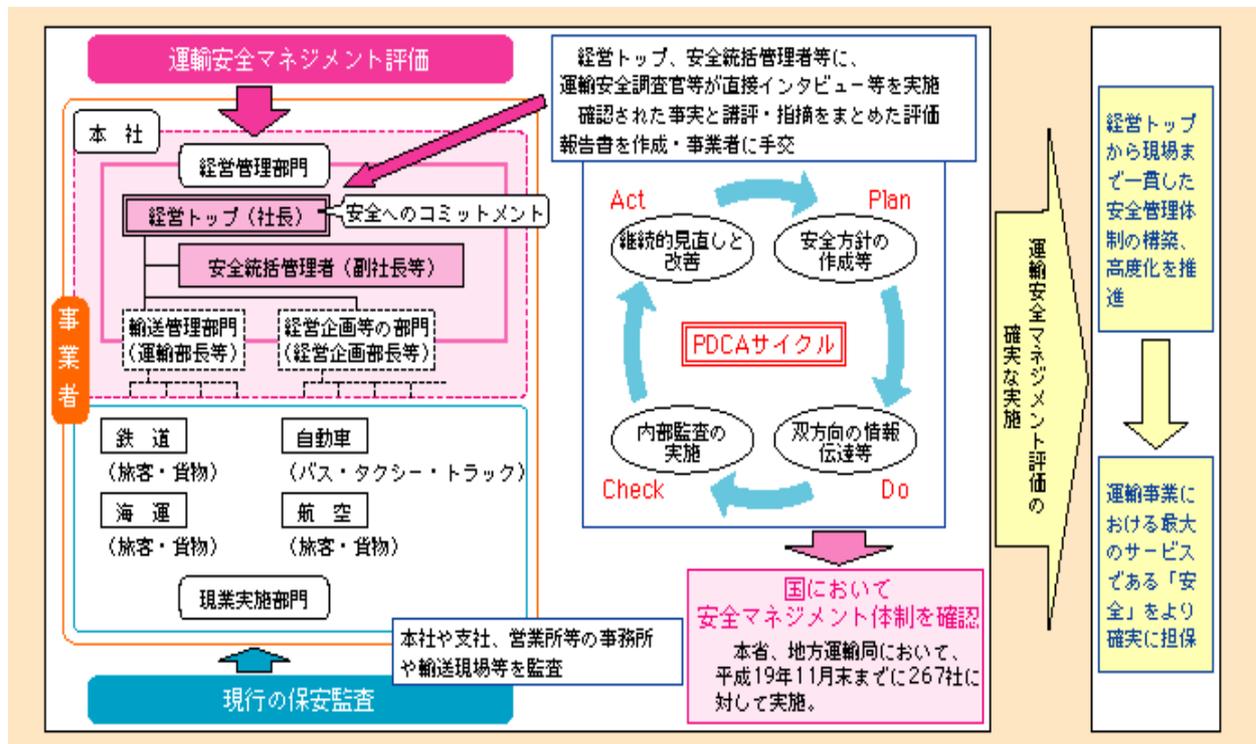


(注) 平成2年度より自動車には軽自動車及び自家用貨物車加わったので、昭和60年度以前とは連続しない。
資料) 国土交通省「交通経済統計要覧」

◆公共交通利用促進等マネジメント協議会…（08国土交通白書より）



◆新たな運輸安全マネジメント評価の実施イメージ…（08国土交通白書より）



地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して

交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会報告書（平成19年7月5日）

地域公共交通の現状と課題

公共交通サービスの低下

- ・地方都市、過疎地域における交通空白地帯の出現
- ・都市部における交通渋滞等によるバスの走行環境の悪化等

交通事業者の大半が赤字

- ・地方鉄道事業者の約8割が赤字
- ・乗合バス事業者の約7割が赤字
- ・一般旅客定期航路事業者の約7割が赤字（平成17年度）

公共交通からマイカーへシフト

- ・自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向



自家用乗用車等による交通渋滞



平成19年4月に廃止された鹿島鉄道

地域公共交通の活性化・再生が喫緊の課題

地域公共交通に関する施策展開の目標

高齢者等の地域住民の移動手段の確保



福祉有償運送（長野県中川村）

安全・安心で質の高い輸送サービスの提供



高サイトレール（富山県富山市）

まちづくりとの連携



横安江町商店街のトランジットモール（石川県金沢市）

観光振興による地域活性化



観光の目玉の一つの坊っちゃん列車（愛媛県松山市）

地球温暖化等の環境問題への対応

CO₂排出量の自家用乗用車との比較

○バス—約3/10
○鉄道—約1/9

福祉・文教施設との連携



バスの出前授業（山梨県）

一 主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援一

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針 (国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定
※国家公安委員会、環境大臣に協議

1. 計画の作成・実施

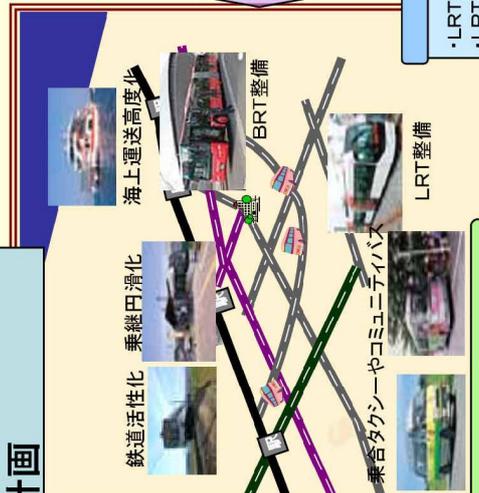
協議会

- 市町村
- 公共交通事業者※
- 道路管理者
- 公安委員会*
- 住民*
- 等

※鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域の公共交通の活性化や地方鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTやBRTの導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。国は、これを総合的に支援。



【地域公共交通特定事業】

- ・LRTの整備
- ・BRTの整備
- ・海上運送サービスの改善
- ・乗継の改善
- ・地方鉄道の再生

- ・協議会の参加要請承諾義務 (*公安委員会、住民は除く)
- ・計画策定時のパブリックコメント実施
- ・計画作成等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

- ・予算等
- ・計画策定経費支援
- ・関係予算を可能な限り重点配分、配慮
- ・地方債の配慮
- ・情報、ノウハウの提供
- ・人材育成
- 等

国による総合的支援

法律上の特例措置

- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ・LRT車両購入費、BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化
- ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
- ・関連交通事業法の事業許可等の手続の合理化
- 等

2. 新たな形態による輸送サービス等の導入円滑化

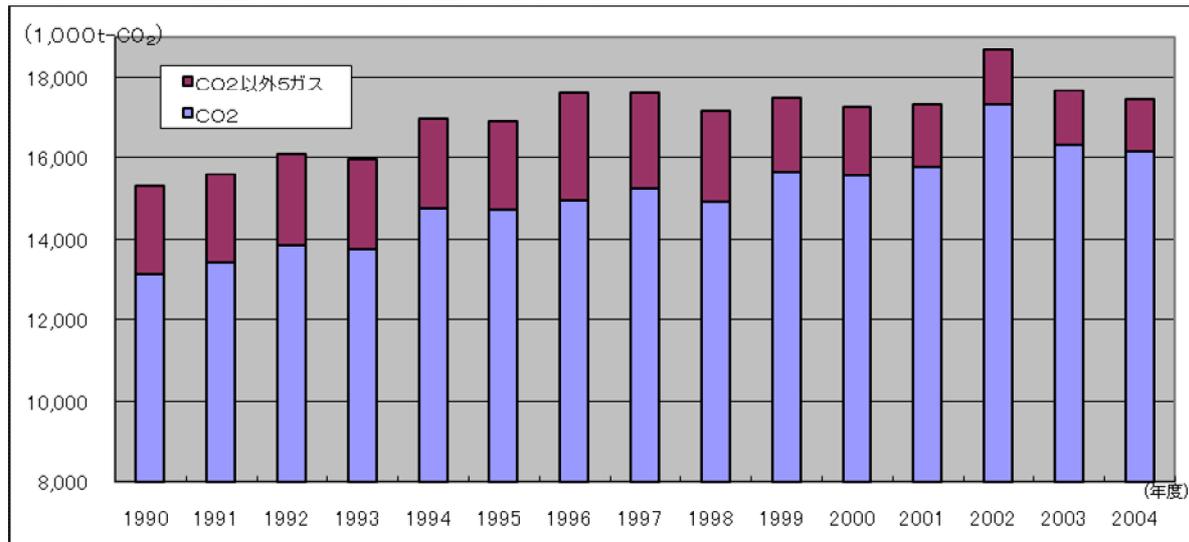
関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等



注1 LRT (Light Rail Transit)
低床・リアフリードesignの新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

注2 BRT (Bus Rapid Transit)
輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

◆図 3 - 1 温室効果ガス排出量の推移グラフ（1990～2004 年度）



◆表 3 - 1 温室効果ガス排出量の推移表（1990～2004 年度）

年度	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
県内CO ₂ 排出量	13,126	13,408	13,874	13,768	14,789	14,754	14,957	15,245
1990 年度比	—	102.1%	105.7%	104.9%	112.7%	112.4%	114.0%	116.1%
県内温室効果ガス総排出量	15,311	15,598	16,095	15,968	16,985	16,906	17,609	17,598
1990 年度比	—	101.9%	105.1%	104.3%	110.9%	110.4%	115.0%	114.9%

年度	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	全国 2004 排出状況
県内CO ₂ 排出量	14,938	15,664	15,579	15,796	17,336	16,334	16,150	1,287,602
1990 年度比	113.8%	119.3%	118.7%	120.3%	132.1%	124.4%	123.0%	112.5%
県内温室効果ガス総排出量	17,179	17,475	17,252	17,331	18,673	17,667	17,450	1,356,989
1990 年度比	112.2%	114.1%	112.7%	113.2%	122.0%	115.4%	114.0%	107.6%

◆第4章 温室効果ガスの削減目標より

1 削減目標

2007 年 6 月に開催されたハイリゲンダム・サミットでは「2050 年までに世界全体の温室効果ガスの排出量を少なくとも半減することを真剣に検討する」ことが合意されたほか、同年 12 月に開催された気候変動枠組条約第 13 回締約国会議(COP13)では、京都議定書後の新たな枠組みを 2009 年までに合意するとして行程表「バリ・ロードマップ」が採択されるなど、温暖化対策のための長期的な取組が始まろうとしています。先進国の一員である日本の削減量は、長期的には 50%をはるかに超えるものとなることが予想されます。

このような動きの中で、この計画を長野県での温室効果ガスの長期的な排出削減を可能にするための第一歩として位置づけ、適切な削減目標を設定し、その目標達成に向けて着実に取り組む必要があります。

この目標は、人口減少などによる温室効果ガスの排出量の減少や、長野県の森林吸収量を加味しただけでは達成できません。県民一人ひとりが第5章で述べるような様々な取組を行っ

ではじめて達成できるものです。

(1) 目標年度

目標年度は、「京都議定書」の第 1 約束期間(2008 年～2012 年)の最終年度である 2012 年度とします。

(2) 基準年度

基準年度は、「京都議定書」の基準年度である 1990 年度とします。

(3) 目標

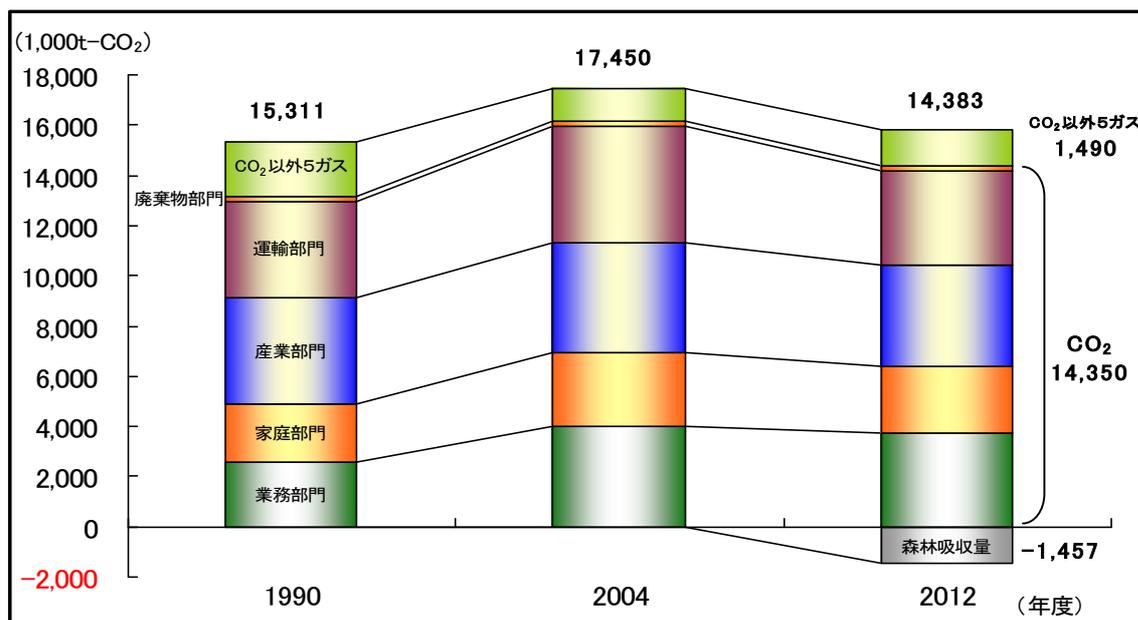
県内における温室効果ガスの総排出量を、2012 年度までに、1990 年度比で6%削減します。長期的には 2050 年度までに 50%を超える削減を目指します。

* IPCC 第4次評価報告書第3作業部会報告書では、2050 年に産業革命からの世界の平均気温の上昇を 2.0～2.4℃に抑えるには、二酸化炭素排出量を 2000 年比 50～85%の削減が必要と報告されている。なお、2007 年 12 月に開催されたCOP13 では、EU(欧州連合)が「先進国は 2050 年までに 1990 年比 60～80%の温室効果ガス排出量を削減すること」を求めた。

◆表4-1 部門別目標

部 門	二酸化炭素排出量(千トン-CO ₂)			原単位あたりの削減目標 (2004 年度比)	
	2012 年度	2004 年度	1990 年度		
二酸化炭素	業務部門	3,600	4,005	2,578	—
	家庭部門	2,600	2,919	2,317	420kg-CO ₂ /一世帯
	産業部門	4,050	4,404	4,201	—
	運輸部門	3,950	4,638	3,870	400kg-CO ₂ /一車両
	廃棄物部門	150	180	154	39kg-CO ₂ /一世帯
	小計	14,350	16,150	13,126	—
二酸化炭素以外の温室効果ガス	1,490	1,300	2,186	—	
森林吸収量	-1,457	—	—	—	
計	14,383	17,450	15,311	—	

◆図4-1 温室効果ガス排出削減目標



家でできる温暖化対策

私たちの生活を見直し、二酸化炭素の排出を減らすためにはどうすればいいのでしょうか。
まず、下に挙げた10の取り組みのうち、できるものから始めてみましょう。

1 冷房の温度を1℃高く、暖房の温度を1℃低く設定する

カーテンを利用して太陽光の入射を調整したり、クールビズやウォームビズを取り入れることにより冷暖房の設定温度を工夫して過ごしましょう。

年間約33kgのCO₂の削減、
年間で約1,800円の節約



6 風呂の残り湯を洗濯に使いまわす

洗濯や庭の水やりのほか、トイレの水に使っている人もいます。残り湯利用のために市販されているポンプを使うと便利です。

年間約7kgのCO₂の削減、
年間で約4,200円の節約



2 週2日往復8kmの車の運転をやめる

通勤や買い物の際にバスや鉄道、自転車を利用しましょう。歩いたり自転車を使う方が健康にもいいですよ。

年間約184kgのCO₂の削減、
年間で約9,200円の節約



7 ジャーの保温を止める

ポットやジャーの保温は利用時間が長いと、多くの電気を消費します。ごはんは電子レンジで温めなおす方が電力の消費は少なくなります。

年間約34kgのCO₂の削減、
年間で約1,900円の節約



3 1日5分間のアイドリングストップを行う

駐車や長時間停車するときは車のエンジンを切りましょう。大気汚染物質の排出削減にも寄与します。

年間約39kgのCO₂の削減、
年間で約1,900円の節約



8 家族が同じ部屋で団らんし、暖房と照明の利用を2割減らす

家族が別々の部屋で過ごすより、暖房も照明も余計に必要になります。

年間約238kgのCO₂の削減、
年間で約10,400円の節約



4 待機電力を50%削減する

主電源を切りましょう。長期間使わないときはコンセントを抜きましょう。また、家電製品の買い換えの際には待機電力の少ない物を選ぶようにしましょう。

年間約60kgのCO₂の削減、
年間で約3,400円の節約



9 買い物袋を持ち歩き、省包装の野菜を選ぶ

トレーやラップは家に帰れば、すぐごみになります。買い物袋を持ち歩けばレジ袋を減らせます。

年間約58kgのCO₂の削減



5 シャワーを1日1分家族全員が減らす

身体を洗っている間、お湯を流しっぱなしにしないようにしましょう。

年間約69kgのCO₂の削減、
年間で約7,100円の節約



10 テレビ番組を選び、1日1時間テレビ利用を減らす

見たい番組だけ選んでみるようにしましょう。

年間約14kgのCO₂の削減、
年間で約800円の節約



全国地球温暖化防止活動推進センター

<http://www.jccca.org>

JCCCA
Japan Center for Climate Change Actions

7 / 1 3 「公共交通を考える市民の集い」実行委員会
事務局 長野市県町532-3 県労働会館内
☎ (235) 3325