

川崎市長 阿部 孝夫 殿

川崎市バス事業経営問題検討会 委員各位

市バスと市政が連携し、持続可能な地域交通の利用推進を！

— 市バスの経営戦略と川崎市の交通政策に関する提案書 —

拝啓 川崎市および川崎市バス事業経営問題検討会（以下、貴会）の委員の皆様におかれましては、日頃より私たち市民の生活に欠かせない公共交通網の維持・発展にご尽力いただきありがとうございます。

当会は、自動車をもたらす様々な公害や気候変動などの環境問題を鑑み、クルマに頼らず持続可能な地域交通の利用をすすめることが必要であると考え諸活動を行っている市民有志が集まって本年発足し、川崎市を中心に協議・活動をすすめているところです。

本年度より開催されている貴会会議には、本会会員が傍聴させていただいておりますが、その中では公共交通への高い意識と見識を持って議論していただいていることに感謝し、まずは厚く御礼申し上げる次第です。

さて、当会では、路線バスをはじめとする公共交通網は地域生活を支える要であるとともに、持続可能な地域交通の利用をすすめる観点からもますます重要性が高まるものと考えております。特に最近では、1990年代より議論が本格化した気候変動（地球温暖化）問題はもとより、石油をはじめとする枯渇性エネルギーの使用に依存した社会・経済の構造、およびそれを根底から揺るがし始めたエネルギー価格の上昇傾向などを受け、欧米諸国でもエネルギー効率に優れた公共交通機関の役割が見直され、もちろん大気環境保全や渋滞対策、交通権保障など様々な観点からも、公共交通の利用をすすめるための各種施策が実施されています。

一方、日本国内では公共交通網が高度に整備され、欧米諸国に比べてよく利用されておりますが、この公共交通は、日本の「高度経済成長」を支えた原動力になったとも指摘されています（提案書※1を参照）。ところが、残念ながら1970年代以降急速に進んだ「モータリゼーション」の煽りを受け、世界の流れと逆行するかのようになり、つい最近まで公共交通離れの進行が止まらない状況にありました。そうした情勢を踏まえ、別紙提案書の内容を川崎市および貴会での検討課題としていただきたく、ご提案申し上げます。

末筆になりましたが、今後とも川崎市および貴会の取り組みが、川崎市域においての公共交通の利用をすすめ、クルマに頼らず安全・安心かつ快適で持続可能な市民生活の実現につながることを期待しております。

敬具

2008年 7月 xx日

持続可能な地域交通を考える会 (SLTc)
<http://sltc.jp/>

担当：井坂 <isaka @ sltc.jp >

URL: <http://sltc.jp/query>

FAX: 020-4664-6084

市バスと市政が連携し、持続可能な地域交通の利用推進を！

— 市バスの経営戦略と川崎市の交通政策に関する提案書 —

2008年 7月 xx日 持続可能な地域交通を考える会

<http://sltc.jp/>

私たちは現状の「クルマ社会」が引き起こす様々な問題に向き合い、徒歩・自転車・公共交通の利用をすすめることでクルマに頼らない持続可能な地域生活の実現に向けた諸活動をすすめております。川崎市民の日々の生活を支える川崎市バスの経営問題が議論されているこの機会に、ぜひ以下の提案も併せて議論していただきたく思い、ご提案いたします。

1. 他の公共交通機関との連携をすすめること。

路線バス事業の主な競合相手は「マイカー」であり、同業者や鉄道事業者ではないと考えます。また、利用者から見て公共交通機関が単独で目的を達する場合は限られ、多くの場合は他の交通と併用されるものですから、乗り換え可能な近隣の公共交通機関との連携を強めることで、利用者の利便性を向上させることにより、ひいては市バスの経営改善にも帰結するものと期待されます。

つきましては、市民の利便や公共サービスの価値向上はもとより、市バスの営業戦略の一環としても、市バスを含む公共交通網全体の価値を高めるための施策を打ち出すために近隣で営業する各公共交通機関との連携をすすめることを提案いたします。

2. 公共交通の利用をすすめる必要性を改めて確認すること。

自動車の増加は大気汚染公害（川崎市は依然として全国でも最悪水準）や気候変動（地球温暖化）の主因になっています。

川崎市はかつて工場等の固定排出源を主因とする深刻な大気汚染公害を経験し、それについては対策が進められました。ところが、残念ながら自動車つまり移動排出源が原因の公害は悪化し続けており、川崎市全域で見るとかつては臨海部のみのものであった公害が内陸部へと拡大している状況にあります(※2)。おのずと喘息などの公害病に苦しめられる市民も増加の一途を辿っている(※3)のですが、残念ながら問題意識が高まっているとは言えない状況にあります。

また、地球温暖化対策の観点からも公共交通の重要性は高まっています。日本全国で自動車からの温室効果ガス排出量は全体の2割ほどを占め、特に「マイカー」は1990年比で52.6%もの激増を見せる(※4)など、その対策が急務になっているためです。川崎市では、こうした問題は認識こそしているものの(※5)、残念ながら実効的な対策が進んでいない状況です。

かつて自動車による大気汚染に悩んだ欧米の都市では、中心市街地に「マイカー」を入れないかわりに路線バスやLRTなどを整備することで大気質の悪化を食い止めました。こうした状況を踏まえて考えれば、市バス自身の環境対策を一層推し進めることはもちろんですが、さらに川崎市域の公害対策の一環として路線バスの利用をすすめる施策を打ち出す必要があると考えます。

3. 川崎市においてモビリティ・マネジメントを推進し、その中で路線バスの利用促進をすすめること。

しかし、残念ながら川崎市において交通分野での環境対策の取り組みは弱く、特に京都議定書の履行に向けた具体的な取り組みが求められていた近年は、実効性が疑わしい(※6)「エコドライブ」くらいしか実施されていないという状況にあります。

市バスが公営で維持されていることの背景には、そのひとつに路線バス事業の公共性の高さがあると認識されていることに異論はないことと思います。この公共交通事業は、欧米諸国においては（義務教育や他の社会保障と同様に）そもそも黒字を期待される性格のものではないのですが、日本では驚くことに近年まで黒字事業であったことから、赤字化の理由をその内部に求めてしまう傾向が強いのかもかもしれません。

しかし、そもそも路線バス事業において近年赤字傾向が定着しつつある理由は「モータリゼーション」に伴う公共交通離れであり、欧米の事例がそれを証明しています。特に路線バスにおいては、「マイカー」の濫用とそれに伴う定時運行の阻害や客離れに主因があると見ることができますから、市バス内部の経営問題を検討することに加え、市バスの赤字化をもたらした外部要因のひとつである地域交通網の在り方の問題を想起し直す絶好の機会と捉える方が、より前向きな対策を打ち出すことができるものと認識すべきです。

たとえば、渋滞対策と称して野放図に道路を増やし続けた結果、「マイカー」利用を誘発し、解消するはずであった渋滞はむしろ各地に拡大している状況ですが、残念ながら今までの反省が活かされた様子は感じられず、たとえば「少子高齢化の急速な進展」や「地球環境問題の深刻化」を認識しながらも、数十年前に描かれた「都市計画道路整備」計画が、相変わらず需要管理を伴わないまま今なお進められようとしています(※7)。しかし、こうした需要後追いの「道路整備」偏重政策は遅かれ早かれ行き詰まることは不可避であり、欧米の都市はもとより、最近では韓国、中国、台湾、モンゴルといった諸国においても交通需要管理(モビリティ・マネジメント)が実践されはじめています(※8)。

実際、路線バスの利用増は渋滞緩和に大きく貢献すると指摘されています(※9)。渋滞対策として道路を増やすのではなく、今後は路線バスの利用者を増やすための施策を実施すべきです。

川崎市においても、欧米や他のアジア諸国で実践されている先進事例から真摯に学びとり、実効性のある交通需要管理政策を実施することを提案します。

4. 「CCかわさき」などの市の政策と連携し、「市バス」であることの意義を発揮すること。

市バスが公営交通として存在していることを活かす方法のひとつとして、市政と連携・協調することをご提案いたします。市の内局でありながら市政からの独立を求められるのはむしろ不自然なことと思うのです。市も、せっかく公共交通を運営しているのですから、それを最大限活かすことを考えていただきたく思います。しかもそれが環境改善にも活きるのですから。

たとえば、委員の方より度々ご提案されている「市バスは川崎市のラッピングバスと認識すべき」とのご指摘は、まさにその通りだと思います。この考えを逆に捉えれば、川崎市はせっかく市政を広報する機会をみすみす逃していると見ることもできるでしょう。もったいないことです。

ところで、福岡市では「クルマからバスへ」乗り換えることが環境にやさしいことを説明するリーフレット(※10)を配布し、バスの時刻表や路線図などとともに配布することで、路線バスの利用をすすめる呼びかけがされています。こうした取り組みを実施している地域は少なくないものの、地域によっては代替手段となる公共交通の利便性が悪化している地域が少なくないことなどから、公共交通の利用がすすまない場合もあるようです。

一方、私どもでは各地で交通問題に取り組む市民活動と協議させていただく機会があるのですが、その度に「川崎市は今でも充分に公共交通が便利なのに、なんで出来ないの?」といったご指摘をいただいています。

言うまでもなく、川崎市内ではいわゆる交通弱者ばかりではなく、通勤などでも路線バスが高度に利用されていますし、地球温暖化対策で「公共交通の利用」を心がけている市民が半数近くにのぼる(※11)など、関心は高まっています。ところが、休日になると「マイカー」で道路が溢れ返り、新築の戸建て住宅やマンションには必ずといっていいほど駐車場が確保され、住民が増えるとともに「マイカー」も増えてしまう、といった実情もあります。各地で行われているモビリティ・マネジメントの取り組みを、なぜ交通至便な川崎市こそが率先して行わないのか、不思議でなりません。

日本の自治体ではいち早く地球温暖化問題に取り組み始めた川崎市(※12)では、ちょうど今、「CCかわさき」(カーボン・チャレンジ川崎)が実施されていますが、こうした市の施策と連携しない手はありません。市バスが市の一部であることを意識するのなら、市バスの経営陣から率先して市環境局に連携を呼びかけることもできるのではないのでしょうか。

5. 交通局が自ら環境広告・イメージ広告を打って市バスの利用をすすめること。

営業戦略、特に利用促進のための広告宣伝を行う必要があるように考えます。

欧州の都市では、市交通局がポスターやチラシなどで公共交通の利用を勧める広告を打つなど、公共交通のイ

メージ向上や、利用をすすめるための広告を行っている例も少なくないようです。同様の例は国内の民間事業者でも見られます(※13)が、残念ながら日本の公営交通事業者は自ら広告宣伝を行うことに及び腰になっているように見受けられます。

でも、市バスの車体広告(ラッピングバス)やバス停の広告は、路上を走る「マイカー」の利用者に訴えかける絶好の媒体ではありませんか。市に広告を出してもらうのも良いですが、余剰枠があるなら自ら活用してもよいのです。気候変動をはじめとする環境問題への取り組みが急務になっている中、一部の利益団体に遠慮する必要はありません。市バスは地域社会に貢献しているとの自信を持って、

「市バスは豊かな地域生活を支えています。」「市バスに乗って川崎散策をしませんか？」

「バスの利用者は環境にやさしい!」「あなたがバスに乗れば渋滞が減ってみんな快適に!」

といった環境広告・イメージ広告を打ってみるのも経営戦略では？

-
- ※1 柴田徳衛・中西啓之『クルマと道路の経済学』、大月書店、1999年、ISBN 4-272-14039-6、pp.188-「外から見た日本経済急成長の秘密」。
 - ※2 SPM より有害性が高いと指摘され、欧米諸国で環境基準が設けられるとともに日本でも環境基準の策定が検討されているPM2.5で見ると、2006年度のPM2.5濃度・年平均値は、池上自排局(川崎区・産業道路沿い)で32.0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、二子自排局(高津区・国道246号沿い)では35.6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ にのぼり、WHOガイドライン(2005年版で10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、WHO『Air Quality Guidelines Global Update 2005』)の3.5倍を超える高汚染を記録している。またオキシダントで北部地域の値が高濃度を計測する(神奈川県環境科学センター公表値)など、大気汚染は市内全域に拡散している。
 - ※3 厚生労働省『国民生活基礎調査 第4巻 健康』の変遷を見ると、1986年から2004年にかけて川崎市内の人口あたり喘息有症者数は2.8倍あまりに増加している。
 - ※4 環境省『2004年度(平成16年度)の温室効果ガス排出量について』
→http://www.env.go.jp/council/06earth/y060-35/mat01_1-1.pdf
 - ※5 川崎市「環境基本計画年次報告書」などを参照。
 - ※6 毎度これが最優先課題のひとつに挙げられ続けていますが(川崎市発行『川崎市地球温暖化対策地域推進計画』を参照)、その効果が挙げたという話はいっこうに聞こえてこず、そもそも市当局において効果が検証された形跡すら見られません。
 - ※7 川崎市発行『川崎市の道路整備プログラム<平成20年度~26年度>』を参照。
 - ※8 カーフリーデージャパン編『カーフリーデーアジア会議 in YOKOHAMA』、2008年。
 - ※9 上岡直見『自動車にいくらかかっているか』、コモンズ、2002年、ISBN 4-906640-52-4、pp.124-「渋滞の緩和に大きく貢献」。
 - ※10 「福岡における「かいこいクルマの使い方」を考えるプログラム」において配布された資料『クルマと環境のはなし』→http://www.qsr.mlit.go.jp/fukkoku/mobility/download_2_contents.html
 - ※11 『平成19年度 第1回かわさき市民アンケート』より。
 - ※12 川崎市では、1994年に環境基本条例を制定したが、その内容は全国でも先駆けたものであると評価されている(田中充『川崎市の環境基本条例に学ぶ』、コープ出版、1994年、ISBN 4-87332-046-1)。
 - ※13 たとえば西東京バスが「マイカー通勤を考え直しましょう。」と題したポスター広告を出す、神奈川中央交通では環境定期券発売時に「この美しい地球を守っていくために、お出かけの足を自家用車からバスに変更していただくことが、少しでも環境改善に役立つと神奈中は考え、環境定期券が誕生しました」と呼びかける、といった事例がある。