



特集 環境と人にやさしいバス

一般社団法人 日本自動車工業会

美しい地球を次の世代に引き継ぐために、 あなたもエコドライブしませんか。

エコドライブをご存じですか。

それは、環境を守るために、いつもの運転をちょっと工夫する、誰にでもできる簡単な運転方法。

たとえば、アクセルをゆっくり踏んだり、ブレーキを早めにゆっくり掛けたり。

ただそれだけで、CO₂の排出量が抑えられ燃費も向上します。穏やかな運転だから、安全運転にもつながります。



いつもの運転に、やさしさをプラス。 **エコドライブ10のすすめ**

7 **タイヤの空気圧から始める点検・整備**
タイヤの空気圧チェックを習慣づけましょう。

1 **ふんわりアクセル「eスタート」**
発進するときは、穏やかにアクセルを踏んで発進しましょう。

4 **エアコンの使用は適切に**
暖房のみ必要なときは、エアコンスイッチをOFFにしましょう。また、冷房が必要なときは、車内を冷やしすぎないようにしましょう。

8 **不要な荷物はおろそう**
運ぶ必要のない荷物は車からおろしましょう。スキーキャリアなどの外装品は、使用しないときには外しましょう。

2 **車間距離にゆとりをもって、
加速・減速の少ない運転**
走行中は、一定の速度で走ることを心がけましょう。

5 **ムダなアイドリングはやめよう**
待ち合わせや荷物の積み下ろしなどによる駐停車の際は、アイドリングはやめましょう。^{*1}
エンジンをかけた後すぐに発進しましょう。^{*2}

9 **走行の妨げとなる駐車はやめよう**
迷惑駐車は、渋滞をもたらし、燃費を悪化させるのでやめましょう。

3 **減速時は早めにアクセルを離そう**
信号が変わるなど停止することがわかったら、早めにアクセルから足を離しましょう。
減速時はエンジンブレーキを活用しましょう。

6 **渋滞を避け、余裕をもって出発しよう**
出かける前に、渋滞・交通規制などの道路交通情報や、地図・カーナビなどを活用して、行き先やルートをあらかじめ確認し、時間に余裕をもって出発しましょう。

10 **自分の燃費を把握しよう**
自分の車の燃費を把握することを習慣にしましょう。

※1 交差点で自らエンジンを止める手動アイドリングストップは、以下の点で安全性に問題があるため注意しましょう。(自動アイドリングストップ機能搭載車は問題ありません)
・手動アイドリングストップ中に何度かブレーキを踏むとブレーキの効きが悪くなります。・慣れないと誤動作や発進遅れが生じます。またバッテリーなどの部品寿命の低下によりエンジンが再始動しない場合があります。
・エアバッグなどの安全装置や方向指示器などが作動しないため、先頭車両付近や坂道での手動アイドリングストップは避けましょう。
※2 -20℃程度の極寒冷地など特別な状況を除き、走りながら暖めるウォームアップ走行で充分です。

安全運転で楽しいドライブ!!

クルマの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-untten.com>

JAMA 一般社団法人 日本自動車工業会
JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

〒105-0012 東京都港区芝大門 1-1-30 日本自動車会館

CONTENTS

特集 環境と人にやさしいバス

環境負荷を低減するバスの取り組み 2
／中央大学研究開発機構 機構教授 秋山 哲男
交通エコロジー・モビリティ財団 課長代理 岡本 英晃

地域交通を支えるバス 7
／交通ジャーナリスト 鈴木 文彦

シリーズ 飲酒運転防止対策の経緯と今後の方向性について 第一回
飲酒運転防止対策に関する社会意識調査 13
／一般社団法人 日本自動車工業会 飲酒運転防止技術分科会 渥美 文治、小林 雅明

記者の窓
「バイクと情緒性」 17
／日本経済新聞社 香月 夏子

Topics

- 会長コメント
・安倍改造内閣について 18
- 浜松バイクまつり ～バイクの日スマイル・オン2014～
ー浜松駅前広場・浜松市ギャラリーモール「ソラモ」にて8月21日（木）に開催ー
- 「第2回 BIKE LOVE FORUM (BLF) in 浜松」～浜松から新たな挑戦～
ーオークラクトシティホテル浜松にて8月22日（金）に開催ー



表紙イラストレーション

クルマのある風景

おおにし ゆうた
大西 悠太

東京造形大学 造形学部

9月の中秋の名月をモチーフにしました。
未来の空飛ぶ車に乗ったうさぎが月見を
しようとドライブしています。

『JAMAGAZINE』では表紙に、美術を
専攻している大学生などの皆さんの作
品を掲載しています。

環境負荷を低減するバスの取り組み

中央大学研究開発機構 機構教授 秋山哲男
 交通エコロジー・モビリティ財団 課長代理 岡本英晃

はじめに

環境負荷の軽減は地球温暖化を少しでも遅くするためあらゆる分野での対策が必要である。バスにおいても環境負荷をどのように軽減すべきかその役割があるはずである。本論では、バスがアプローチすべき環境問題に焦点を当て、バスにおける環境上の課題の整理、軽減するためのツール、そして都市全体での環境負荷軽減のアプローチを述べる。

1. 交通における環境負荷の現状

2012年度のCO₂総排出量は12億7,600万トンである。このうち運輸部門が2億2,600万トン（17.7%）を占める。さらに運輸の中で自家用乗用車が1億1,354万トン（50.2%）、自家用貨物車が3,831万トン（16.9%）、営業用貨物車が3,694万トン（16.3%）、このうち公共交通であるバスは413万トン（1.8%）、タクシー346万トン（1.5%）であり、公共

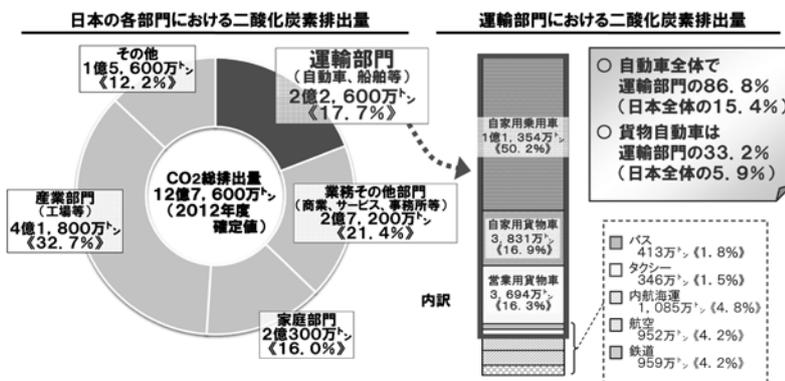
交通の環境に与える負荷はかなり少ない（図1）。

以上のことから運輸部門の二酸化炭素対策は50%を占める自家用乗用車の排出量を減らすことで効果が得られるが、バスの対策を強化しても二酸化炭素発生量が少なく、その効果はほとんど期待できない。しかし、公共交通を利用しやすくして、できるだけ自動車を使わないで済む都市・交通環境を作ることの効果が大きいと考えられる。

従って、バスに関しては二酸化炭素を直接減らす効果よりはむしろ、バスの利用環境を整えて、モビリティの転換を図ることが効果が大きいことがわかる。同時に、自動車を使わないで住むことができる都市構造や公共交通が使いやすい地域をめざすことである。

また、交通機関の輸送量当たりの二酸化炭素排出量（旅客）（2012年）は鉄道がもっとも少なく22g/人キロであるが、バスは60g/人キロ、自家用乗用車は168g/人キロと自家用乗用車がバスの3倍弱の排出量である。つまり、自家用乗用車からバスへの転換は二酸化炭素排出量からも意味ある選択である（図2）。

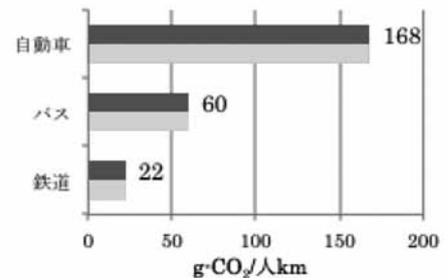
図1 ● 運輸部門の二酸化炭素排出量



※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分

出典：温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」より国土交通省において作成

図2 ● 輸送量当たりの二酸化炭素排出量 (旅客2012年度)



出典：国土交通省：環境：運輸部門における二酸化炭素排出量・国土交通省 2012年 国土交通省ホームページ (http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

2. バスのさまざまな環境対策の課題

バス交通の環境対策の課題を表1に示した。環境対策は、①都市・道路のインフラ、②バスの走行インフラ等、③利用者支援、の3つがある。従来までは第一の課題である都市空間と道路の再整備はほとんど手をつけてこなかったため、この点に重点を置いて『3. 都市や道路空間の再整備（旭川市を事例）』で論述する。第二のバス走行インフラや第三の利用支援については、『4. バス環境改善の総合的アプローチ（岐阜市を事例）』においてさまざまな地域で手をつけていること、などから、必要性が高いものやわかりにくいものについてバスの環境の技術的課題を整理する。

表1 ●バスのさまざまな環境対策の課題

| 分野 | 対策の内容 | 対策メニュー | |
|-------------|-----------------|---|---|
| 都市・道路空間の再整備 | 都市空間のコンパクト化 | バス路線沿線の高密度化 | |
| | バス停に都市機能の集約化 | 交通乗換拠点（トランジット・センター） | |
| | バス路線整備と拠点開発 | 都心・郊外までのバスネットワークと乗換拠点 | |
| | 自動車等からのバスへの転換 | 幹線軸の組み立て 支線の地域に合わせフィーダーサービス 乗換拠点 | |
| 道路空間の再整備 | 停車・発車しやすいバス停の設計 | パーク&バスライド サイクル&バスライド | |
| | バス走行の優先 | テラス型バス停 くの字切欠型バス停 | |
| | バス走行空間の拡大 | バス専用レーン バス優先レーン | |
| | | バス走行車線の確保 トランジットモール | |
| バス走行インフラ等整備 | バス路線のわかりやすい階層化 | バスをゾーン別に バスを方向別に | |
| | バス停のわかりやすい配置 | ターミナルのわかりやすい配置 | |
| | 快適なバス停環境 | バス停のわかりやすい情報提供 デジタルサイネージ | |
| | 車両 | エンジン発生源対策 | 電気バス、 ハイブリッドバス 燃料電池 |
| 利用者支援 | 案内 | エンジン発生源対策 | |
| | 信号 | バス信号による優先対策 | 電機バス、 ハイブリッドバス 燃料電池 |
| | 行動・意識 | 路線をわかりやすくする | PTPS（バス先出し信号） |
| | 移動抵抗 | 人の心に訴える行動対策（MM） | わかりやすいマップ わかりやすい方向幕（番号の）階層化 都心や駅周辺のバス案内図 バス車両の色で区別 |
| | アクセシビリティの向上 | わかりやすいマップ 教育プログラム 乗換移動距離を最短 上下移動を最短に | |

出典：秋山、岡本作成

3. 都市や道路空間の再整備

わが国は過去何十年もバスに合わせた都市空間や道路空間を根本的に考えることをほとんどやってこなかった。すでに手遅れに近いが、われわれの子孫などに受け継ぐためにもこれからの努力が重要である。加えて将来の新たな課題である人口高齢化（30年後に高齢者40%）、や少子化（合計特殊出生率（一人の女性が一生に産む子どもの平均数）がここ10年1.2~1.4の間、2.0以上でないと人口は増えない）の問題を都市・交通でどのように受け止めるかである。加えて、オリンピック・パラリンピック、特にロンドンの基本的な3つの考え方（レガシー、サステイナブル、インクルージョン）も加えて考える必要がある。

このことを前提にして、旭川市を事例にコンパクトな都市を造るための方法を示す。

3.1 バス路線の整備と都市空間の再整備

①都市やバスの整備重点地域を決める

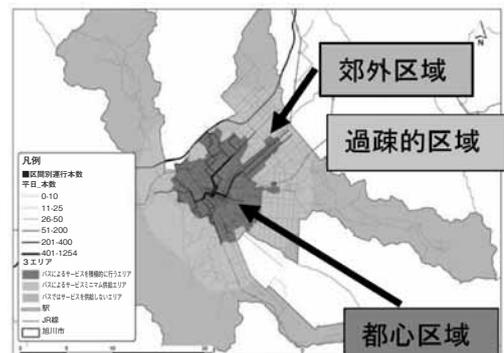
まずどの地域を重点に整備するかを決めるために都市を人口密度による3つの分類を行った。図3に3つの地域を示し、表2に旭川市の3つの区分の人口とバスの路線延長の指標を示した。これは各地域において、バスサービスをどの程度期待できるかを示したもので、行政・市民ともに理解していただくものである

図3で、都心区域はバスサービスが十分可能な地域であり、郊外地域はバスサービスがぎりぎり可能な地域、過疎的地域はバスサービスが基本的に困難な地域、である。

②都心から郊外（幹線）と支線を分ける

都心地域のバス改善の最大の課題は、バス路線

図3 ●旭川市の3つの地域区分



出典：旭川市市民ワークショップ資料より

表2 ●旭川市の3つの地域区分の人口とバスの指標

| エリア | バスサービス水準 | 人口数・(%) | | 65歳以上人口数・(%) | | 面積(%) | 人口密度(人/ha) | バス路線延長(km)・(%) | |
|-------|-------------|----------|------|--------------|------|-------|------------|----------------|------|
| 都心区域 | バス積極的供給エリア | 330,576人 | 93% | 70,908人 | 90% | 10% | 42.2 | 181km | 60% |
| 郊外区域 | バスミニマム供給エリア | 21,035人 | 6% | 6,538人 | 8% | 24% | 1.2 | 88km | 29% |
| 過疎的區域 | バス維持困難なエリア | 3,297人 | 1% | 1,331人 | 2% | 65% | 0.1 | 33km | 11% |
| 合計 | | 354,908人 | 100% | 78,777人 | 100% | 100% | 4.7 | 302km | 100% |

出典：秋山哲男 交通政策基本法以後の高齢者の足を守る公共交通計画 都市問題2014年6月号 pp.80-

の幹線軸と支線を分けることである。幹線・支線をなぜ分けるかの理由は、都心の特定路線にバスの系統が過度に集中し、サービス水準が過剰になっているが、他方で郊外はサービス水準が低く地域の人々の足を守れていないからである。

③幹線の過度なサービスを適正にする工夫

幹線バス交通サービスは図4に示した中心部から地域の拠点までである。幹線軸に30系統近くのバスの系統があり、バス車両は片道1時間に60本程度走行している。つまり1分に1本である。しかし、利用者には5分に一本でも十分である。幹線軸のバスの運行本数を減らしバス車両の容量（一般バスの65人乗り）を増やすこと（115人の接続バス）でドライバーが半減し、環境にも経済（コスト半減）にも効果がある。

④支線交通手段の整備

また、支線の交通サービス地域は、図4の支線サービス地域である。このエリアの運行頻度は、多くても30～40分に1本程度で、60分に1本あるいはそれ以下のサービス水準の地域が多く、利用者の1日の生活時間の中で期待されないバスになっている。これらのサービス水準を増やす（15～20分に1本）ために、快適環境（雨風や寒さ暑さなどを防ぐ）を提供できる拠点を造る。支線を担う交通手段としてコミュニティバスとデマンドバス等を地域のニーズに合わせて組み立て直す、などが不可欠である。従来のようにバスサービスがないところを狙ってコミュニティバスを運行するな

ど、他のバスの需要を奪うような小手先計画は決してやらないことである。支線地域もコミュニティバスにするかデマンド交通にするのか選択の問題ではなく2つのシステムの組み合わせを地域で展開することで解決できる。バス離れが起きやすい郊外地域の改善によって、郊外地域居住の高齢者や子どものモビリティを守ることができる。

⑤地域の拠点（トランジット・センター）

地域拠点は幹線と支線を作るための都市空間＋交通の拠点施設として不可欠である。この場所の機能は最低限、乗り換え拠点が不可欠である。

○乗換拠点—この空間がないとバスの幹線支線を分けて運行することができない。

○地域拠点が存在することで、付加的でかつ必要な施設である買い物のコンビニや店舗、病院・介護施設、教育（塾等）・文化（習い事の教室・カラオケスタジオ）・スポーツ施設（ヨガ・体操教室）などがあるとさらに充実する。

⑥移動困難者のSTサービス運行

旭川市の都心区域に9割（7万人）を超える高齢者が居住する。このうち、バス交通が利用困難な認知症の人や歩行困難者などは少なくとも高齢者の1～5%程度（700～3,500人）は確実に存在し、おそらく現在でも外出できないで諦めている人も少なくない。こうした人に対するサービスが急がれる。

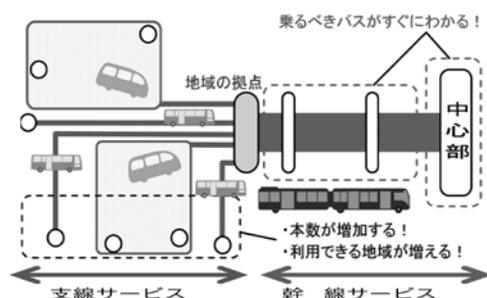
3.2 道路空間の再整備

道路の空間を強化することでバスの走行や運行をよりスムーズ、あるいは速達性を高める働きがある。

①バス停から走行車線への出にくい条件を解消

バスが道路沿道に1メートルぐらい窪んだバス停車空間に停車しているために、走行車線に出ようとすると自動車の通過がなくなるまで待たなければならない。これを解消するバス停が、テラス型バス停（歩道より1メートル程度車道側に突き出しているもので、停車後走行車線に停車してい

図4 ●幹線サービスと支線サービス



出典：旭川市民ワークショップ資料(八千代エンジニアリング・藤田・森作成)より

るので自動車を待たずにすぐ出発できる。また、くの字型バス停は、前の車両だけ停車帯にあるが、車両の後部は走行車線に残っているので、これもいつでも出発できるメリットがある。

②バス専用・優先レーン

バスに優先権を与えバスの速度を速くするために車線をバスが優先的に利用できるものである。しかし、乗用車の割り込みなどで必ずしも十分な機能を発揮しているとは言えない。

③道路空間の再配分でバスの走行空間確保

従来まで、車道は自動車が中心で多くの車線はバスも自動車の一部として走行している。この考えを変えて4車線の内2車線を公共交通に割り振って、その空間をバスやLRT等の専用走行空間とするものである。

3.3 バス走行空間での再整備

①バス路線の再整備

バス路線の再整備は、都市空間・道路空間に影響するものから路線の軽微なものまでである。ここでは、バスの走行を幹線軸を明確にし、方向別・ゾーン別にわかりやすいネットワークを持ったバス路線を形成することを強調したい。

②バス停の再整備

バス停留所を高規格にし、雨や寒さなどから守る全天候型、わかりやすい情報提供、バリアフリーなどさまざまな整備を行うことである。

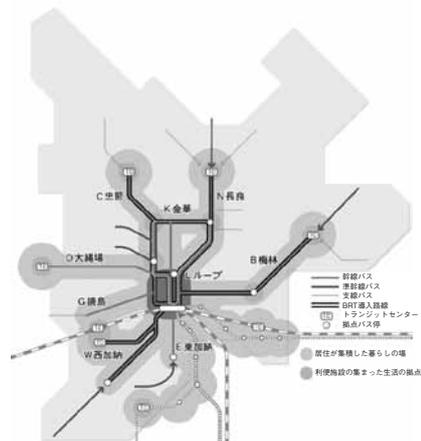
③信号（PTPS）によるバスの優先化

バスをできるだけ速く走行させる対策で、バスが通行する場合の信号を優先的に青信号に変えていくシステム（PTPS：PublicTransportationPrioritySystem）などである。

4. バス環境改善の総合的アプローチ

岐阜市の名古屋鉄道は利用者減少に抗しきれず、路面電車の全面撤退を表明した。その後岐阜市は、努力をしたが利用者増は見られず、平成17年3月末で全面廃止が決定した。これにより岐阜市は総合交通計画の見直しを迫られるという最大のピンチに立たされたが、大きな変革のチャンスでもあり、市民を交えた市民交通会議を開催し、路線バスとコミュニティバスによる公共交通ネットワークを確立するということを決定した。これ

図5 ●岐阜市の幹線バスネットワーク



出典：岐阜市総合交通戦略（2014-2018）、平成26年3月、岐阜市

を背景に、岐阜市は「岐阜市総合交通戦略」を平成18年度に策定した（図5）。

4.1 岐阜市総合交通戦略とは

(1) 基本方針と総合交通戦略の目標

「公共交通を軸に都市機能が集積した歩いて出かけられるまち」であり、この目標を実現するために5つの戦略を柱とした。

- ①BRTを軸とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築
- ②中心市街地活性化と都市の再構築に向けた交通体系の確立
- ③健康（幸）・環境負荷の少ない質の高い交通環境の創出
- ④まちの活力、暮らしを支える道路整備と道路空間の活用
- ⑤自動車を前提としない交通手段の選択が定着する活動の推進

(2) BRTを軸にした公共交通ネットワーク形成

岐阜市では路線バスのシンボルとして、連節車両を導入し、バス優先レーンやPTPSの導入による定時性、速達性の高い公共交通軸を構築し、支線バスやコミュニティバスとのネットワーク化を図ることである。具体的には以下に述べる。

①幹線軸（BRT）と公共交通ネットワークの形成

バス路線の再編と乗り継ぎ拠点の整備を一体的に行い、その起終点にトランジットセンター（乗換拠点）を設け、バスの効率的運行と乗り換えやすさの確保に取り組んだ（写真1）。

②バスレーン、PTPS等のバス走行環境整備

幹線バス路線にバス優先レーン（カラー舗装化）

写真1



岐阜大学病院前のトランジット・センター

写真2



バスレーンの走行環境整備

とPTPSを導入することにより、バスの走行環境を改善し、定時性、速達性の確保を図った(写真2)。

③連節バスの運行

大量輸送が可能でシンボル性、快適性が高い連節バスを導入し、運行の効率化を図るとともに、バスネットワークの幹線軸を強化した。

④ICカード導入の検討

運賃の収受方法を改良するため、ICカードを導入した。

⑤ハイグレードなバス停環境

バス待ち環境改善のため、バス停の整備やバスロケーションシステム表示機の設置、モバイル用バス路線・時刻表探索システムの導入などを行った。

⑥パーク＆ライド等の推進

パーク＆ライド、サイクル＆ライド推進のためのバス停、駐輪スペースの整備や駐車場紹介システムの充実。また幹線バス路線上でのバス停やトランジット・センター近傍での自動車・自転車駐車スペースの確保や情報提供、PRを図り、バスへの利用転換を図る。

⑦市民主体の運行計画づくり

地域住民が主体となり、運行計画の策定や利用促進策の実施などを行う地域が支えるコミュニテ

ィバスの運行を行っている。

地域住民が主体となり、計画段階から参画することにより、自らが経営感覚を持つとともに、効率的な運行となる。また、利用促進に取り組むことで、「地域で支える」という意識を持たせ、交通事業者は運行、行政は収支率や補助額のチェックを行い、持続できるコミュニティバスを構築する。

⑧評価

バスの年間利用者数について、これまで減少傾向であったものの、増加傾向に転じており、また中心部への出勤目的での自動車分担率が減少している。

さらにコミュニティバスについては、本格運行11地区、試行運行3地区となっており(26年3月末時点)着実に運行が進められており、路線数の増加に合わせて、着実に利用者も増えている。

おわりに

①地方自治体の努力と環境負荷軽減の都市づくり

交通における環境負荷の現状から、自動車をいかに減らせるかが重要な課題であり、そのために都市空間、道路空間、バスのさまざまな工夫などの総合的なアプローチなくして環境改善は極めて難しいことがわかった。都市の総合的アプローチによって、フランスは地方都市(ストラスブール、ボルドー、ナントなど)をいくつも成功に導き、公共交通を中心に据えた都市構造に変えている。日本でもできないはずはないが、行政がしっかりしたプランナーと市民と協働で作り上げる忍耐を持てるかどうかである。

②新しいバス経営と地域社会への貢献

バスの経営は難しく、どこも赤字に悩まされている。バスを単独で考える時代から、バスを動く公共施設として自治体は考えを改めてほしい。しかし、コミュニティバスやデマンドバスの運行を自治体主導で計画・運行することは良い場合もあるが、多くは木を見て森を見ずの対策で、必ずしも都市と交通の総合的な視点からは望ましくない場合が多い。ロンドン市ではレンタル自転車を公共交通の一環として整備している。地域におけるバスの公共性をもっと認識し、人口超高齢社会や環境負荷軽減の役割を考慮した総合交通計画を立てていただきたい。

(あきやまてつお・おかもとひであき)

地域交通を支えるバス

交通ジャーナリスト 鈴木 文彦

はじめに

高齢社会・人口減少社会に突入しつつある今、地域の生活交通の問題は各地にとって大きな関心事である。なぜなら、とりわけ地方においては、スーパーや病院をはじめとする生活に必要な施設の立地が希薄となり、人は「移動」を伴わないかぎり、生活が維持できなくなりつつあるからである。加えて地方では市街地の空洞化が著しく進行し、過去の生活・行動パターンでは買い物すら十分にできない。しかし多くの人が移動をマイカーに頼っている地方の実態のもとでは、バスなどの公共交通は利用者が減少し、事業として成立させるのは非常に困難になっている。そして現実にはバスの撤退が進んだことによって、マイカーを使えない、あるいは今後使えなくなる高齢者をはじめとする“移動制約者”の交通手段が危機に瀕しており、いわゆる「買い物難民」は全国に拡大している。そのことは地域に住み続けられるかどうかという、究極の問題に関わっているのである。

1. 地方の公共交通の現状と課題

●このままではもたない公共交通事業

現在、免許取得可能年齢層の大半が免許を保有し、高齢者層を含む多くの人が移動をマイカーに依存する現状と、需要の基礎となる人口の減少によって、乗合バスなどの公共交通機関の利用者は限定され、年々輸送人員が低下している。また、

高齢化の進行によって特に団塊の世代がリタイヤしたことにより通勤需要が大きく減少、一方で少子化によって通学需要もジリ貧状態となり、公共交通、特にバスが最も真価を発揮する“大量集約輸送”の必然性が減退した。これらの結果、交通事業者の経営事情が極度に悪化している。

そうした実態の中、2002年の道路運送法改正による需給調整規制の撤廃、いわゆる規制緩和によって、乗合バスの参入・撤退の手続きが簡素化されたことにより、参入の少なさに比べて、撤退の動きは活発化している。同年以降2012年までに全国で廃止された（代替のない）バス路線は12,000kmにも及んでいる。さらにこれまでは、国や地方自治体の補助制度によって路線維持がなされてきたものの、財政事情の悪化などによって、それも難しくなりつつある。

2012年10月、岡山県西部から広島県福山市にかけての地域で乗合バスを運行する井笠鉄道(株)が、事業継続が困難となり、わずか半月の猶予によって全面撤退した。貸切バスを含めて100台規模のバス事業者の撤退は初めてのケースで、これまで国や市町の補助金でなんとか路線維持をしてきたものの、利益の出ない現実の中でついに退職金すら支払えない状況に陥り、破たんしたものである。このケースは幸い、隣接事業者によって7割程度の路線については減便の上バスサービスが確保されたが、これだけの規模の赤字必至の事業を引き継ぐ事業者は一般的には期待しにくい。この問題が示したものは、今当たり前に走っているバスが

1ヵ月後もそのまま走っているという保証がまったくないほど、地方の公共交通の実態は厳しいということ、さらに単に「赤字の一部を埋める」補助金政策は限界で、決して持続性のある交通確保にはつながらないということである。

2014年に入ってから、小規模ながら栃木県内の乗合バス事業者が1社、突然撤退するなど、持続性に危機感を募らせる現象が続いているばかりでなく、バス運転者の不足や燃料価格の高騰など、事業環境はさらに厳しさを増し、もはや地域公共交通の維持・活性化は一刻の猶予もない状況となっている。今後高まることが予想される公共交通へのニーズと、経営的な現実とのギャップは大きな課題である。

2. 過疎地域におけるマイカー依存社会の課題と高齢者の移動手段

●高齢社会の交通事情

高齢者を中心とする運転免許を持たない層の移動手段の確保は、すでに30年来の課題であったが、現状は高齢者の多くが運転免許を持っている時代となり、地方都市や中山間地域では、1世帯に3~4台のマイカーが普及した結果、とりあえずマイカーで生活交通のほとんどを賄うことが可能のように見える。しかし、高齢ドライバーの増加は安全面で大きな問題をはらみ、実際にはもう運転したくない、やめたいと思っている高齢者が少なからず存在する。なかなか統計上は見えてこない部分であるが、高齢ドライバーの多くは“長距離”“高速道路”“街中”“夜間”の運転はしたくないと思っている。山口市でのヒアリングの際にある高齢者がつぶやいていた「オレの免許は“〇〇（居住地域）限定免許”だ」という言葉が印象深かった。

また高齢者も通学の子もたちも、マイカーによる送迎によって移動しているケースが多いが、送迎行動もさまざまな負担をとまなうのに加え、現在地方では“高齢者の送迎を高齢者が行ってい

る”のが実態で、今後少子化と人口流出によって新たな送迎の担い手は生まれにくい。一見なんとなくかなっているように見えるマイカーによる送迎は、実は危うい仕組みなのである。

●マイカー社会に限界

しかしマイカーが全国的に普及し始めた1970年代以降、地域の構造はマイカー社会に合わせた形で変化してきた。商業施設はマイカーでアクセスしやすい幹線道路沿いに、大規模な駐車場を伴って立地し、役所などの公共施設や病院なども、新築に合わせて郊外に移転し、広い駐車場を用意した。旧来の中心市街地は訪れる人が減り、街なかを歩く人が減って空洞化し、多くの市町村が「地域活性化」を標榜するのとは裏腹に、さびれていく一方の状態である。

公共交通はもともと、鉄道駅とそれを中心に発達した旧来の市街地をベースにネットワークを育ててきた。バスやタクシーは旧来の市街地にアクセスしやすいように組まれているため、中心市街地の動向とリンクするように利用者が減少したと見することもできる。そして“時代の変化に対応できなかったことが利用者ニーズに合わないものになり、利用者を減らした”という分析もあながち外れてはおらず、そのことは逆に現在地方のバス路線でも、現状のニーズを反映した大型ショッピングセンターにアクセスする路線が意外に好成績を上げていることから証明される。

しかし、マイカーの普及は人々の行動範囲を拡大させ、移動ニーズを複雑化させた。その“少数分散型”とでもいうべきマイカーによる移動ニーズを、“大量集約型”を本来の姿とする公共交通ですべてカバーすることは不可能である。これが、高齢者がマイカーをやめたいと思ってもやめられない、免許返納の制度はあってもなかなか実際の返納者が増えていかない理由と言える。

とはいえ、都市においては深刻な交通渋滞を惹



近年の地方バスは中型～小型が主力 病院路線などではバリアフリー対応で日野ポンチョが主力車種に（明光バス）

起し、地方においては街の構造自体を変化させたマイカー中心の生活パターンは、さまざまな社会の仕組みを大きく変貌させている。このようにマイカー依存社会は、かなりの無理の上に成り立っていると見る事ができる。そのことをつきつめると、5年後、10年後には公共交通が確実に必要とされる時代が来ると考えられ、公共交通に対する社会的期待は大きい。

3. 地域公共交通における新たな試み

●コミュニティバスの課題と今後

1990年代後半以降、市町村による住民の移動支援対策として急速にクローズアップされたのが、いわゆるコミュニティバスである。コミュニティバスの多くは既存交通機関が対応できなかった「交通空白地域」が主な対象となり、主たる利用者はほかに交通手段を持たない高齢者である。事例は大都市圏や市街地でかなりの利便性を提供するものから、過疎地域の福祉バスの要素の強いものまでさまざまである。コミュニティバスが高齢者の外出支援につながり、市町村の交通への主体的な関わりを促したことは画期的であったが、その後、利用者が少なく、財政負担が看過できないほど増大した市町村が続出した。“空気を運ぶ”バスへの財政支援では住民コンセンサスは得られず、見直しを余儀なくされるケースが増え、コミュニティバスは現在、曲がり角を迎えている。

コミュニティバスは、時として政治的な道具に

なりやすい側面を持っている。このため住民より市町村の事情、例えば首長の公約や議会の意向によって“走らせること”が目的になってしまうケースが少なくない。またとかく成功事例や周辺地域の動向に左右されやすく、それによって「循環ありき」「100円運賃ありき」などおかしな“常識”さえ生まれている。住民要望と称する“大きな声”をすべて採り入れてしまい、あるいは行政がやる以上公共施設を結ぶべきと考えて長大かつ複雑なルートを設定してしまうといった、ニーズや機能についての“思い込み”も多く、行政が陥りやすい落とし穴は多い。

それらは近年見直されつつあり、運賃なども適正化の議論が進みつつあるが、いずれにしろ、まずだれのためにバスを走らせ、どんなニーズをカバーするのかというコンセプトの設定と、その地域のどんな人が、どこへ、何をしに移動したいのか、何に困っているのか、そうしたニーズを本音の部分でしっかり捉えることが重要である。そして、周囲や先行事例に惑わされず、自前の計画をつくること、そして走らせたらかちんとフォローアップして改善を図り、持続できるものにしていくことが大切である。場合によっては「利用されないものならやめる」という勇気も持たねばならない。

●地域の身の丈に合った小規模交通システム

過去の地域公共交通は、すべての機能を乗合バス輸送に負わせる形で成立させてきた。すなわち、戸数の少ない末端の集落までも「バス」を通すことが住民の要望であり、自治体の責務と信じられてきた。しかしバスはあくまである程度まとまった需要をカバーしてこそ真価を発揮する。ところが現実にはその限界を超えた小規模需要しかない地域も少なくない。その場合、必ずしもバスという形態にこだわらず、適材適所の交通手段を選択することも視野に入れるべきであろう。今後営業

バスを運転できる大型二種免許保有者が確実に減少する中で、すべてをバスでカバーしようとする、幹線輸送など本来バスが担わなければならない部分が、マンパワーの問題で確保できなくなるおそれがある。

こうした小規模需要への対応については、通常のバスより小規模なシステムのメニューの中から、その地域の実情に合ったものを選択することになろう。コミュニティバスに準じた小型バスのシステム、乗合タクシーなどがメニューとして考えられ、これらの運用方法の中に、需要に応じて運行するデマンド交通という選択肢がある。

デマンド交通は現在最も注目されている手法ではあるが、若干“ブーム”の様相を呈していることに注意する必要がある。それはちょうど1990～2000年代のコミュニティバスと状況がよく似ており、地域への適合性などより“デマンドを導入すれば問題が解決する”とばかりに導入することが目的化してしまう傾向にある。デマンド交通が道路運送法上で乗合交通として整理された2006年ごろの段階では、大きく2種類のシステムが普及を後押ししていた。しかし実際には過大なシステムを必要としない過疎地域のケースが多かったことや、システムにかかるコスト負担の問題で、一定数を超えてからの導入事例が伸びず、現在はそれらのシステムは事実上拡大していない。その代わり、アナログ的に人の手でオペレートする手法と、タクシー配車システムなどを改良した簡易で低価格のシステムを採用する事例（クラウドシステムなど）が見られるようになった。

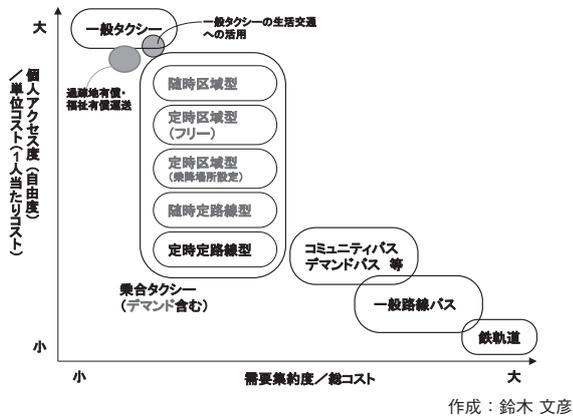
今後も、技術的にはデマンド交通を適切かつ効率的にオペレートする手法が開発されていくであろうし、ごく小規模で分散した移動ニーズに対して、デマンド交通の果たす役割はあると考えられる。しかし、現状のように、それをコミュニティバスの延長で行政の事業として財政負担をベースに進めていくとすると、行政サービスとしてすべ

き範囲について、議論を深める必要がある。筆者は、行政サービスとしてのデマンド交通は、設定は区域型でもよいが乗降地点を指定し、運行ダイヤ（何時の便というように）が明確であるべきで、かつ運賃も利便性に対応して、ある程度利用者負担を考慮すべきと考えている。それより随時性・随意性・低廉性を高めると、地域的な公平性などの点で際限なくなり、財政負担がかさむばかりか、一般のタクシー事業に影響を及ぼすことになりかねない。しかもデマンド交通は乗合が実現してこそ本来の公共交通としての真価を発揮する。住民・利用者に単なる“安いタクシー”と思われるようではいけない。

デマンド交通はそのシステムそのものが救世主ではなく、地域に適した仕組みをつくり上げてこそメリットを発揮できるということ、かかるコストや規模などが“身の丈”にあったシステムでなければ続かないということを忘れてはならない。また、自家用車をベースとした過疎地有償運送という手法があり、2014年に事務・権限が市町村に委ねられて導入しやすくなったが、担い手の問題や持続性の課題が大きいこともあり、営業のタクシーすら地域にない場合など、事業での対応が不可能な場合の最後の手法と考えるべきであろう。

新しい仕組みを投入することだけが改善ではない。近年急増しているデマンド交通の事例を精査してみると、通常のタクシーを利用することに対して何らかの支援の仕組みを構築したほうが負担も少なく、利便性も高められると思われるケースが散見される。既存のシステムを上手に活用することで、より効率的かつ便利な交通の仕組みがつくれる場合もあることを知っておきたい。また福祉輸送に特化したいわゆるスペシャルトランスポート（ST）と乗合の公共交通との関係はきちんと整理することが大切である。そうでないとどちらにとっても使いにくい中途半端なものができてしまう（図1）。

図1●公共交通のモードと自由度・コストの関係



4. 持続可能な地方の地域公共交通とは

●公共交通に対する意識改革

日本においては、公共交通は歴史的に事業ベースで運営され、行政あるいは社会的な関わりや位置づけはほとんどなされずに現在に至っている。このため“バスはバス事業者が走らせるもの”というのが、長年にわたるバス交通に対する一般の考え方であった。バス事業の経営が成立しにくくなると、今度は“ダメになったら行政が補助を出してなんとかしてくれる”時代となった。現在もこの段階を地域住民もバス事業者も抜けていないのかもしれない。コミュニティバスという手法が行政の参加という新たなインパクトをもたらしたが、半面行政がつくり与え、“おんぶにだっこ”の仕組みをつくってしまった面もある。

しかし今、行政による補填にも限界が見えてきた。現実には地域公共交通を事業として成立させることは難しく、今後ますます「公」が関わっていくことが求められるとしても、今後どこまで財政負担が可能かまたは住民合意が得られるか、そして本音で求められるサービスのレベルなどを議論しなければなるまい。

交通は一過性のものではない。大切なのは「持続」させることである。つくることがそのときお金がかけられればできる。しかし持続させるため

には、どこかに過大な負担がかかる方式は避けるべきである。すなわち、地方交通において単純に採算を取ることは難しいという現実の中では、なんらかの形でコストと運賃収入の差額を埋める必要があるが、それをすべて行政が補填するという“丸抱え”の仕組みでは、続かなくなるのは明らかである。不足する部分をどのようにカバーし、だれがどのように責任分担するか、あるいは目標を設定するかが問われることとなる。このとき、事業者の努力を促しそれが報われる仕組み、及びコストを減らす視点だけでなく利用者を増やして増収を図るという利用促進の視点を忘れてはならない。

●政策としての交通ネットワークの構築

地域交通を考えると、とかく具体的なバス路線廃止への対応や、交通空白地区をカバーするコミュニティバス新設などの“対策”に終始し、地域全体を見渡すことを疎かにしてしまうケースが少なくない。しかし、交通はネットワークを形成して初めて成り立つものであり、個別の対応策の寄せ集めでは機能しない。地域全体の交通をどのように構築するかという視点を忘れず、全体を見渡し、先を見据えた「交通政策」をしていく必要がある。地域の公共交通体系ビジョンをつくることと、生活エリアの課題解決をすることは、いわば「車の両輪」であり、個々の課題解決は全体の体系の中に位置づけてこそ本当の効果を発揮する。

そのためには地域公共交通を、基幹的機能を果たす幹線とそれをサポートする支線、周辺地域を巡回またはシャトルする生活交通（コミュニティ交通）に機能区分し、それらを組み合わせるための「結節点」をきちんと確保・整備することによって、それぞれの地域ニーズに効率的に対応するシステムを構築する必要がある。すなわちしっかりした幹（幹線）から枝（準幹線・支線）が伸び、それらに葉（生活交通）が繁り、相互に養分を授受して1本の木として育っていくという考え方で



基幹交通としての幹線大型バスと域内の小型バスを組み合わせた地方バスネットワーク（熊本県上天草市）

ある。そして幹線や比較的距離の長い準幹線などはバスに集約するなど、それぞれに“適材適所”の車両やサービスを配置することが必要である。

前節でのべたように、今後の“少数分散型”の交通ニーズをカバーする手法としては、乗合タクシーやデマンド交通などは有効である。しかしこれらは、単位コスト（たとえば乗客1人にかかるコスト）が大きく、これらですべてのネットワークを確保しようとする、莫大な財政負担をしなければならず、費用対効果や地域的な公平性の問題は必ず残ってしまう。これを回避するためにも、ネットワークにメリハリをつけ、基幹部分にはバスを配置して上手に連携させることが望まれる。

●みんなが当事者となってつくり育てる公共交通

この手法は、もちろん地域の形態によって適合性に差はあるが、うまく機能させれば効率化しつつトータルでサービスが向上できる手法であると同時に、責任分担の整理がつけやすくなる。例えば、

- ・幹線＝ある程度の事業採算性を見込める形にしてバス事業者の独自性を発揮させよう。必要に応じて行政が基盤整備などの支援を行う。
- ・準幹線・支線＝地域の交通体系上必要なルートを確認する観点から行政の支援または委託をベースにバス事業者が運営する。
- ・生活交通＝生活エリアの地区・住民が主体となって形成・維持・育成し、行政が支援しつつバスまたはタクシー事業者がノウハウを提供して運行を行う。

といった仕組みの構築である。

地域交通にとって大切なことは、地域のニーズに合った交通サービスを適切に提供することと、それを持続させることである。これらを踏まえたうえで、持続できる地域公共交通への方向性を考えると、沿線地域の参加を促し、事業者と行政、住民がみんなで作って、育て、維持していく方式への転換が望まれる。すなわち、本当に必要な地域交通であるならば、その持続に向けての責任を、行政と事業者と、沿線住民を中心とする地域が協働しつつ分担するという考え方である。

バス・タクシー事業者はプロとしてのノウハウを十分に発揮して安全・確実な運行に責任を果たすとともに、新たな需要開拓と利用促進について努力と提案の余地がある。行政は公共交通の必要性を再認識し、「社会的インフラ」という観点からしっかりと位置づけをした上で、行政による社会的投資としての支援と、地域交通形成のコーディネーターとして地域と協働しつつ“汗をかく”意思をもち、市民参加を促すことによって、公共交通を維持・育成することを考えなければならない。

また住民は単に事業者や行政への要望の段階から、地域公共交通を自分自身の問題として参加するという意識改革が望まれる。住民の関わり方には、単純に資金負担する方法だけでなく、バス停の設置や維持、利用促進の支援、沿線企業等の協賛などさまざまな選択肢があり、関わる主体も自治会をはじめ、商工会やNPOなど、幅広く考えられる。こうしてそれぞれが「当事者」意識を持って関わることで、地域の公共交通を活用し、持続させるために必要である。

なお、こうした仕組みをつくって公共交通の持続性を高めるうえで、事業者と行政、住民の信頼関係の構築も重要である。全国にさまざまな取り組みが見られるようになってきたが、改善事例が進められるケースのほとんどは、相互の信頼関係ができたところであることは、示唆に富んでいると言えよう。

（すずき ふみひこ）

シリーズ)

飲酒運転防止対策の経緯と今後の方向性について

【第一回】飲酒運転防止対策に関する社会意識調査

渥美 文治、小林 雅明 [一般社団法人 日本自動車工業会 飲酒運転防止技術分科会]

1. はじめに

近年におけるわが国の飲酒運転防止対策は、平成14年以降、道路交通法及び刑法の改正・厳罰化がたびたび行われてきたことに加え、平成18年に福岡県で発生した飲酒運転による死亡事故をきっかけとした、社会全体の幅広い取り組みも実施され、飲酒運転事故は大きく減少してきた。

平成24年の飲酒運転による死亡事故件数や交通事故件数は、図1に示すように平成15年に比べ約3分の1に減少しているが、近年は下げ止まり傾向であり、飲酒運転事故の根絶にはいまだに至っていない。

今後も飲酒運転根絶に向けた取り組みを継続的に実施するため、自動車工業会では、飲酒運転対策に関する社会意識調査と、関係省庁や有識者を交えたシンポジウムを行い、今までの対策の整理と今後の方向性について議論する場を設けた。

本連載の第1回目となる今号ではまず、近年の飲酒運転防止対策に関する社会意識について、インターネットを用いて調査した結果について述べる。

2. 社会意識調査の実施と結果

1) 社会意識調査の方法と対象

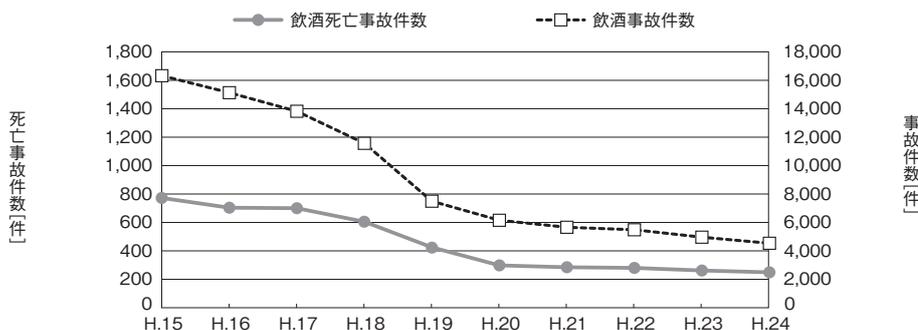
社会意識調査における調査概要及び調査対象を下記に示す。

- ①調査時期：平成25年8月
- ②調査方法：インターネットを用いた調査
- ③調査地域：全国
- ④調査対象条件：20歳以上の男女
(男女比6：4、自動車を運転する人を対象)
- ⑤有効回答数：1,568名
(各年代の内訳は表1を参照)

表1●年代別有効回答数と割合

| | 人数(人) | | 割合(%) | |
|-------|-------|-----|-------|------|
| | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 |
| 20代 | 183 | 125 | 11.7 | 8.0 |
| 30代 | 187 | 127 | 11.9 | 8.1 |
| 40代 | 182 | 125 | 11.6 | 8.0 |
| 50代 | 189 | 128 | 12.1 | 8.2 |
| 60代以上 | 193 | 129 | 12.3 | 8.2 |
| 小計 | 934 | 634 | 59.6 | 40.4 |
| 合計 | 1568 | | 100.0 | |

図1●飲酒運転による交通事故件数の推移



注) 原付以上運転者(第1当事者)の飲酒運転による交通事故件数の推移(各年12月末)
(公財)交通事故総合分析センターの集計結果による

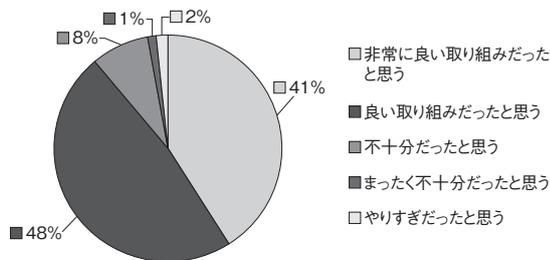
2) アンケート集計結果

①飲酒運転防止の取り組みについて

設問：平成18年に発生した福岡県での飲酒運転事故以降（または5、6年前から）、日本では社会全体として職場などでも飲酒運転防止の意識が高まり、いろいろな取り組みが行われました。これらは、良い取り組みだったと思いますか。（回答は1つ）

調査結果（図2）：平成18年の福岡県での事故以後の取り組みについては、良い取り組みであったとの意見が多く、89%を占める。

図2●取り組みについての調査結果

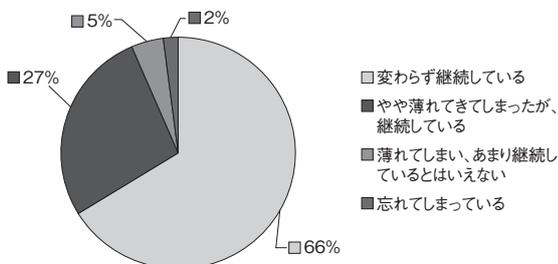


②意識の高まりの継続について

設問：現在、あなた、または、あなたのまわりで、飲酒運転防止の意識の高まりについては継続していると思いますか。（回答は1つ）

調査結果（図3）：飲酒運転防止の意識の高まりについては、継続しているとの意見が多く、93%を占める。

図3●意識の高まりの継続についての調査結果

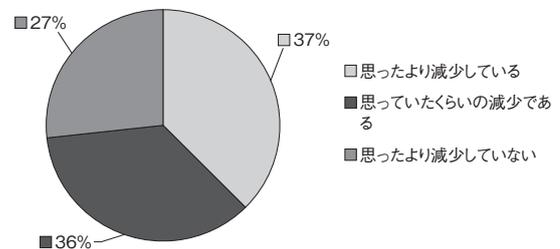


③飲酒運転事故の減少について

設問：日本では社会全体として飲酒運転防止の意識が高まり、飲酒運転による事故発生件数も減少しています。この減少にいついて、どのように思いますか。（回答は1つ）

調査結果（図4）：飲酒運転による交通事故数が「思ったより減少している」が最も多く37%であったが、「思ったより減少していない」との回答も27%あった。

図4●飲酒運転事故の減少についての調査結果

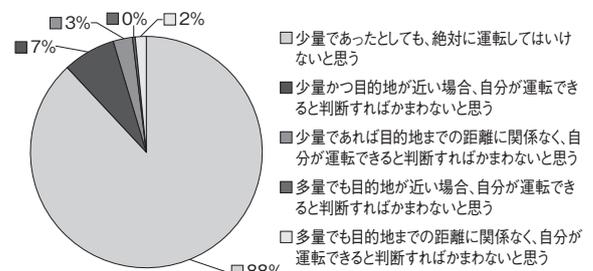


④飲酒運転に対する考えについて

設問：飲酒運転について、どのようにお考えですか。最もお考えに近いものを1つだけ選択してください。（回答は1つ）

調査結果（図5）：たとえ少量であっても絶対に運転してはいけないとの考えが多く88%であったが、依然として少量または自分が大丈夫だと思えば運転しても良いとの考えが12%あった。

図5●飲酒運転に対する考えについての調査結果

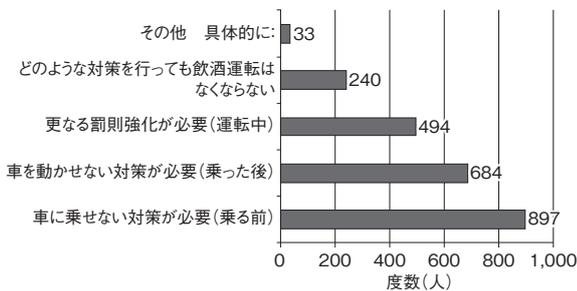


⑤ 飲酒運転がなくなることについて

設問：飲酒運転の罰則が強化されたにも係わらず、飲酒運転はなくなっていない。あなたはそれについてどう思いますか。（回答はいくつでも）

調査結果（図6）：「車に乗せない対策が必要（乗る前）」との意見が最も多く、ついで「車を動かさない対策が必要（乗った後）」であった。

図6●飲酒運転がなくなることへの調査結果

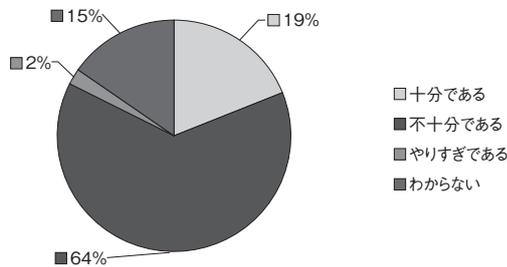


⑥ 飲酒運転撲滅への取り組みについて

設問：現在の日本の飲酒運転撲滅への取り組みについて、どのように思いますか。（回答は1つ）

調査結果（図7）：飲酒運転撲滅への取り組みについては「不十分である」との意見が多く64%を占めており、「十分である」の19%を大きく上回っていた。

図7●飲酒運転撲滅への取り組みについての調査結果

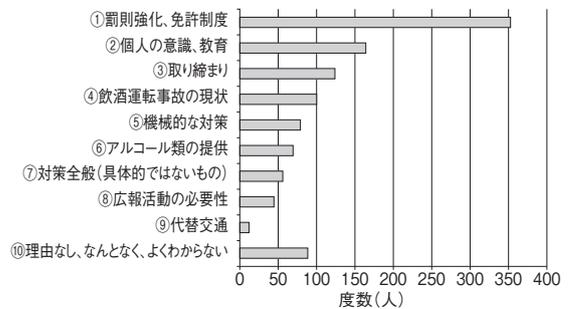


⑦ 「不十分である」とした理由について

設問：日本の飲酒運転撲滅への取り組みについて、どのような点が不十分だと思いますか。（フリーコメント）

調査結果（図8）：不十分とした理由については、更なる罰則強化や免許制度の見直し（飲酒運転した人は二度と運転免許を取得できない制度とするなど）についての意見が最も多かった。次いで、個人の意識改革や教育が必要との意見が多かった。

図8●「不十分である」とした理由についての調査結果

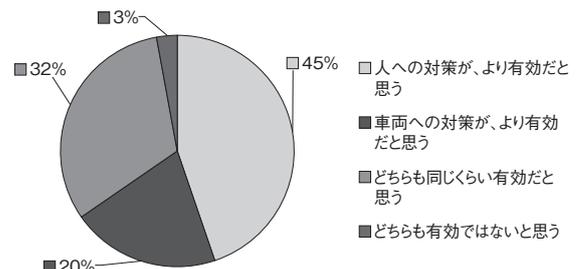


⑧ 飲酒運転をなくすために有効と考える対策の方向性について

設問：飲酒運転をなくすためには、車両への対策（アルコール・インターロック装置の装着など）と、人への対策（講習、カウンセリングなど）のどちらが有効だと思いますか。（回答は1つ）

調査結果（図9）：飲酒運転をなくすためには人への対策が有効であるとの意見が最も多く45%を占めていた。次いで、どちらも同じくらい有効だと思うとの回答が多く32%であり、アルコール・インターロック装置の装備等への期待も見られた。

図9●飲酒運転をなくすために有効と考える対策の方向性についての調査結果

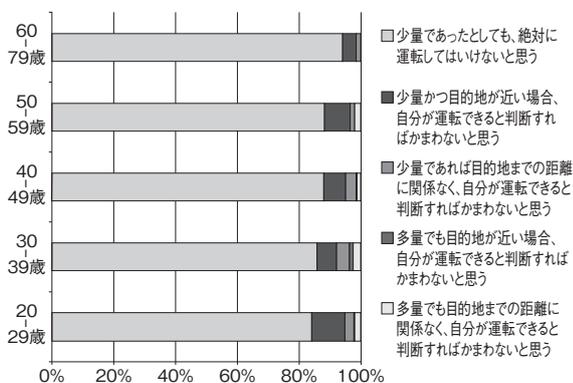


⑨ 飲酒運転に対する考えと年齢層による違いについて

設問：飲酒運転について、どのようにお考えですか。最もお考えに近いものを1つだけ選択してください。(年齢層とのクロス集計を実施)

調査結果(図10)：各年代とも、少量であっても絶対に飲酒してはいけないとの意見が大多数をしめるが、若年齢層ほど、飲酒運転を許容する比率が高い傾向とみられる。

図10 ● 飲酒運転に対する考えと年齢層による違いについての調査結果



3. 社会意識調査のまとめ

1) 飲酒運転に対する考え方について

飲酒後の運転は絶対にしてはいけないとの意見が大多数を占めるが、自分が大丈夫だと思えば運転しても良いのではとの意見も依然としてあることがわかった。また、低年齢群では飲酒運転を容認する比率がやや高い傾向にあると思われる結果が得られた。

2) 飲酒運転撲滅をめざしたこれまでの取り組みについて

平成18年の福岡の飲酒運転による死亡事故以降の取り組みについての評価は高く、現在もその意識は継続されているとの意見が多い。その一方、現在の日本の飲酒運転撲滅をめざした取り組みに

対しては不十分とする意見が多かった。その理由としては、さらなる罰則強化を望むものや、飲酒運転者には二度と運転免許を取得させるべきではないとの意見が多かった。

3) 飲酒運転撲滅に向けた対策の方向性について

さらなる罰則強化や免許制度の変更(飲酒運転した人は二度と運転免許を取得できない制度とするなど)についての意見が最も多かった。また、講習やカウンセリングなどの人を対象とした取り組みの実施が必要と考えられており、飲酒者を車に乗せないことが重要との意見が多かった。

4. おわりに

インターネットを用いた飲酒運転対策についての社会意識調査を実施した結果について述べた。その結果、近年の取り組みについては一定以上の評価が得られているが、さらなる取り組みも強く期待されていることがわかった。

調査の中で、今後も取り組みを特に期待されている「さらなる罰則の強化」や「人を対象とした教育やカウンセリングの充実」については、当該調査以降も継続して新しい対応が追加されている^{1) 2) 3)}。

次号からは、2013年11月に関係省庁と有識者を交えて行われた、「飲酒運転防止についてのシンポジウム」で報告・議論された、「今までの飲酒運転防止対策の整理と今後の方向性」について、2回に分けて報告する予定である。

(あつみ ぶんじ、こばやし まさあき)

(参考文献)

- 1) 法務省HP
<http://www.moj.go.jp/content/000109875.pdf>
- 2) アルコール健康障害対策基本法案
http://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_gian.nsf/html/gian/honbun/houan/g18501019.htm
- 3) 警察庁 取消処分者講習の運用について
<https://www.npa.go.jp/pdc/notification/koutuu/menkyo/menkyo20140224-1.pdf>

「バイクと情緒性」

香月 夏子

日本経済新聞社



◇先日友人と旅行に出かけたときのこと。飛行機の中で機内誌の時計のページを熱心に見ている彼女に、どんな時計がほしいのか尋ねた。挙がるのは海外のブランドの名ばかり。「日本メーカーは？」と聞くと、「海外のメーカーのほうがおしゃれだし」。そういうものなのか。特に気にとめずにいた。

◇8月末、静岡県浜松市で開かれた「第2回 BIKE LOVE FORUM」に参加した。国内のバイク市場を再び盛り上げるための施策について、企業や業界団体、地方自治体の方々がそれぞれの立場で発表されていた。この会場でくしくもまったく異なる立場の人から同じ言葉を聞いた。

ひとり目は、業界外の方とのディスカッションに登場した株式会社セーの石川涼社長。メンズブランド「VANQUISH (ヴァンキッシュ)」などを手がけ、最近では動物などをモチーフにしたマスクが女子高生を中心にヒットした。石川社長は自身で考えたという若年層向けの二輪車を見せながら、「いまバイクに必要なのは、荷物がたくさん入るとかそういうことじゃない。もっと情緒的に訴えるなにかがないと新しい顧客は増えない」と強調していた。二人目はある二輪車メーカーの役員。今後の課題について大型車事業の育成を挙げたうえで、「大型車はブランドづくりが重要だが、情緒性が絡むから一朝一夕にブランドを確立することは難しい。長い目での取り組みが必要だ」と話した。

◇二人の話の中に含まれていたのが「情緒」と

いう言葉。この話を聞いたときに、思い出したのが冒頭の時計のエピソードだ。「なんとなくおしゃれ」という言語化するのが難しいこの感情を満たすものこそが、ブランド力であり、売れる嗜好品の秘訣なのだろう。二人が話すようにこの情緒性こそが、日本を中心とする先進国向けのバイクに求められている一番の要素だと思う。

◇インドやインドネシアに比べて日本市場は小さい。安全・環境規制の強化や消費行動の変化など市場環境も厳しい。日本市場の再活性化に取り組むよりも、アジアで必要とする市場に売り込む方が効率的とみる向きもあるかもしれない。ただ私はチャレンジするに値する目標だと思う。日本市場を再興するということは、製品のデザインやコンセプトなど情緒に訴えかける部分を磨き、ブランド力のある製品開発につながるからだ。これまで日本メーカーは利便性や性能といった面で強みを発揮してきた一方で、ブランド力という分野はやや不得意だったようにも見える。バイクに限らず、洋服でも時計でも自動車でも多くの分野でそうだった。いまだどの業界も解決していない課題をバイク業界はつきつけられているのだと思う。ただ課題の中にはビジネスの可能性が眠っている。わくわくするようなバイクの未来を取材していきたい。

(かつき なつこ)

会長コメント

2014年9月3日

●安倍改造内閣について

本日発足した新内閣は、これまで安倍政権が取り組んでこられた日本経済の再生をさらに力強く推進していく布陣となっており、安倍総理のリーダーシップのもと、日本経済を本格的な成長軌道に乗せていくための施策に全力を挙げて取り組んでいただけると期待しております。

その中でも、法人実効税率引き下げの着実な実施や、TPP、日-EU EPAをはじめとする経済連携協定の推進など、国内の産業競争力の維持・強化に向けた施策の実行とともに、自動車ユーザーの過重な税負担軽減の実現をお願い致します。

我々自動車業界としても、「経済の好循環」に向けて積極的に貢献してまいります。

浜松バイクまつり ～バイクの日スマイル・オン2014～

—浜松駅前広場・浜松市ギャラリーモール「ソラモ」にて8月21日（木）に開催—

1989（平成元）年に、バイクの語呂合わせから8月19日に制定された「バイクの日」。目的は、バイク事故の防止をめざし、バイクの安全運転とその楽しさを広く訴えることにある。これまで毎年8月19日に一般社団法人 日本自動車工業会（以下、自工会）とNMCA 日本二輪車協会（現、一般社団法人 日本二輪車普及安全協会）は東京で「バイクの日」イベントを開催してきた。しかし、今年（2014）は8月21～24日に「浜松バイク



柳委員長あいさつ



池会長あいさつ

ウィーク」というイベントに合わせて、東京・首都圏以外で初めて「バイクの日」イベントが開催された。ご存じのように、浜松はバイクのふるさとであり、現在も日本の4大バイクメーカーのうち3メーカーが静岡に拠点を構えている。

こうして8月21日、浜松駅前広場・浜松市ギャラリーモール「ソラモ」において、「浜松バイクまつり ～バイクの日スマイル・オン2014～」と題してイベントを開催。当日は天気にも恵まれて、12時45分からメインステージ上で行われた開会挨拶からスタート。まず、主催者を代表して自工会・二輪車特別委員会の柳弘之委員長があいさつに立ち、「自工会ではJapan Riders マナーアップ宣言という活動を推進しております。自らマナーアップの宣言を行い二輪車の事故を防ごうという試みで、すでに約8,000名の方より宣言をいただいております。こうした取り組みを通じ、二輪車交通事故件数を少しでも減らして参りたいと考えます。また、このようなイベントを通じて、二輪車交通事故件数が減少につながるとともに、一人でも多くの方々にバイクファンになっていただきたい」と述べた。続いて、自工会の池史彦会長が壇上に立ち、「自工会では8月19日のバイクの日に、毎年二輪車ユーザーに限らず広く一般の方々に向けて、交通安全意識の啓発とバイクの魅力を感じていただくためのイベントを開催しておりますが、今回は浜松バイクウィークに合わせ開催することになりました。そして、このようなさまざまなイベントや活動を通じて、多くの方々にバイクに「観て」、「触れて」、「乗って」その楽しさを感じてもらおうとともに、一件でも二輪車交通事故を減らすことで、国内市場の活性化並びに愛されるバイク社会の構築をめざしていきたいと考えております」と挨拶。

この後、メインステージ上ではご当地アイドルステージ、静岡県警・浜松中央署による交通安全教室などが開催された。そして、会場内に設置された特設コースにおいては、13時30分からと15時40分からの2ステージ、バイクトライアルデモンストレーションが行われた。参加ライダーは、2013年度MFJ全日本トライアル選手権スーパークラスシリーズチャンピオンの小川友幸選手と同シリーズ2位の黒山健一選手で、軽妙なトーク、迫力と驚きのパフォーマンスで訪れた観客を魅了。その他、会場内には国内4メーカーの最新モデルに直接触れてもらえるバイク展示コーナー、白バイ展示コーナー、ライディングトレーナーなども設置され、賑わいを見せていた。特に子どもたちに大人気だったのがキッズバイク無料体験。子ども用の電動バイクを自ら運転することで、バイクを操る楽しさを実感しており、バイクを降りたときには満面の笑みを見せていた。

16時55分からはメインステージ上でトークイベント「バイクと私」を開催。参加者は、鈴木康友・浜松市長、元

GPライダーの宮城光さん、トライアルデモンストレーションに登場した小川友幸選手、黒山健一選手、ご当地アイドルのメンバー2人も加わり、バイクに関する思い出や印象、今後のバイクへの期待などについて熱いトークが繰り広げられた。トーク終了後、壇上から交通安全祈願のもちまきが行われ、「浜松バイクまつり ～バイクの日スマイル・オン2014～」は終了した。



子どもたちに大人気。キッズバイク無料体験



トークイベント「バイクと私」

「第2回 BIKE LOVE FORUM (BLF) in 浜松」～浜松から新たな挑戦～ —オークラアクティシティホテル浜松にて8月22日（金）に開催—

一般社団法人 日本自動車工業会（以下、自工会）は、8月22日（金）に全国オートバイ協同組合連合会など関係団体と、経済産業省及び地方自治体の15団体主催による「第2回 BIKE LOVE FORUM (BLF) in 浜松」を開催した。

BLFは、昨年鈴鹿で第1回が開催され、二輪車のビジョンや課題の共有、また利用環境の改善、モビリティの共存のあり方について議論が行われており、第2回目となる今回は「Side A 新たなバイク文化の創造」と「Side B バイクコラボ」の2つのセッションが行われた。

開催に際して、池史彦自工会会長は、今年5月に発表した「二輪車産業政策ロードマップ」について触れ、「2020年までにグローバル市場のバイク2台に1台を日本ブランドに、国内市場においては国内販売100万台という目標は現状を踏まえると非常に高いハードルであるが、行政府、関連団体、地方自治体が一致団結して目標達成に向けて取り組むことが極めて重要である」と述べた。

「Side A」は、各団体がそれぞれの取り組みを紹介するセッションで、はじめに自工会（世古二輪車企画部会長）と全国オートバイ協同組合連合会から、各団体の「二輪車産業政策ロードマップ」の進捗状況について説明が行われ、引き続き浜松市による「バイクのふるさと浜松としての取り組み」について、市担当者の説明と2014ミス浜松グランプリによる市内の人気ツーリングコースの紹介が行われた。次いで、日本二輪車普及安全協会と全国二輪車用品連合会による「かわいくグッド♡マナー JAPAN RIDERS 宣言」のプレゼンテーションが行われ、グッドライダーとしてJAPAN RIDERS 宣言をした方々のビデオの紹介と、胸部プロテクターの普及促進などについて紹介が行われた。

バイクコラボと題した「Side B」も3つのテーマで構成され、それぞれのコメンテーターがバイクに対する思いや期待を述べた。

最初に、今年24回目を迎えた下北沢音楽祭（7月に開催）とバイクのコラボの様子が紹介された。下北沢商店街は

東京オートバイ協同組合と「バイクふれあいタウン下北沢」を調印し、バイクのまちとしてまちづくりをめざすこととしている。壇上で、しもきた商店街振興組合の理事長が「私はバイクの免許を持っていないのですが、免許取ります」と発言し、大きな拍手を浴びていた。続いて、新聞配達を支えるバイクという観点から、日本経済新聞社がバイクとのコラボで新たなバイク・ラブ・ストーリーを提案するという発表がなされ、同社が支援している奨学生と川島隆太東北大学教授が登場し、心温まる話題を提供した。その中で川島教授は、（この奨学生の方々のように）仕事で使うバイクなのか、私のように趣味で使うバイクなのかの方向性をはっきりさせることが重要と指摘した。

最後に、二輪メーカーの企画担当者と、アパレルブランドVANQUISHの石川涼氏（㈱せーの代表取締役）と、フォトグラファー・アーティストのJulie Wataiさんとのディスカッションがあり、これまでと同じような広告告知では誰もいないところに呼びかけているようなものという指摘もなされた。

総括に立った柳弘之自工会二輪車特別委員会委員長は、「ロードマップをスタートし、いくつかの分野で進捗は見られた。本日示された課題をしっかりと踏まえ、ロードマップの目標達成に向け一步一步前進させていく」と締めくくり、非常に熱のこもった内容の第2回BLFは終了した。次回（第3回）は熊本での開催が予定されている。



池会長あいさつ



自工会による「二輪車産業政策ロードマップ」の説明



総括する柳二輪車特別委員会委員長



来年は熊本で開催

ホームページ Homepageのご案内

自工会インターネットホームページ [info DRIVE]

<http://www.jama.or.jp/>



●自工会会員各社のホームページアドレス

| | | | |
|-----------|---|-----------------|---|
| いすゞ自動車(株) | http://www.isuzu.co.jp/ | 富士重工業(株) | http://www.fhi.co.jp/ |
| 川崎重工業(株) | http://www.khi.co.jp/ | 本田技研工業(株) | http://www.honda.co.jp/ |
| スズキ(株) | http://www.suzuki.co.jp/ | マツダ(株) | http://www.mazda.co.jp/ |
| ダイハツ工業(株) | http://www.daihatsu.co.jp/ | 三菱自動車工業(株) | http://www.mitsubishi-motors.co.jp/ |
| トヨタ自動車(株) | http://www.toyota.co.jp/ | 三菱ふそうトラック・バス(株) | http://www.mitsubishi-fuso.com/ |
| 日産自動車(株) | http://www.nissan.co.jp/ | ヤマハ発動機(株) | http://global.yamaha-motor.com/jp/ |
| 日野自動車(株) | http://www.hino.co.jp/ | UDトラックス(株) | http://www.udtrucks.co.jp/ |

●自工会会友のホームページアドレス

ゼネラルモーターズ・ジャパン(株) <http://www.gmjapan.co.jp/>

●主な自動車関係団体のホームページアドレス

| | | | |
|-------------------------|---|-------------------------|---|
| 一般社団法人 日本自動車部品工業会 | http://www.japia.or.jp/ | 一般社団法人 自動車再資源化協力機構 | http://www.jarp.org/ |
| 一般社団法人 日本自動車車体工業会 | http://www.jabia.or.jp/ | 一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会 | http://www.jaspa.or.jp/ |
| 一般社団法人 日本自動車機械器具工業会 | http://www.jamta.com | 一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会 | http://www.mfj.or.jp/ |
| 公益社団法人 自動車技術会 | http://www.jsae.or.jp/ | 一般社団法人 全国レンタカー協会 | http://www.rentacar.or.jp/ |
| 一般財団法人 日本自動車研究所 | http://www.jari.or.jp/ | 自動車基準認証国際化研究センター | http://www.jasic.org/ |
| 一般財団法人 日本自動車研究所 JNXセンター | http://www.jnx.ne.jp/ | 一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会 | http://www.jucda.or.jp/ |
| 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会 | http://www.jada.or.jp/ | 公益社団法人 全日本トラック協会 | http://www.jta.or.jp/ |
| 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会 | http://www.zenkeijikyo.or.jp/ | 一般社団法人 全国自家用自動車協会 | http://www.disclo-koeki.org/02b/00479/index.html |
| 一般社団法人 日本自動車会議所 | http://www.aba-j.or.jp/ | 一般社団法人 日本自動車リース協会連合会 | http://jalanet.jp/ |
| 一般社団法人 日本自動車連盟 | http://www.jaf.or.jp | 公益社団法人 日本バス協会 | http://www.bus.or.jp/ |
| 日本自動車輸入組合 | http://www.jaia-jp.org/ | 公益社団法人 全国通運連盟 | http://www.t-renmei.or.jp/ |
| 一般社団法人 自動車公正取引協議会 | http://www.aftc.or.jp/ | 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会 | http://www.jatma.or.jp/ |
| 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会 | http://www.jimpsa.or.jp/ | 一般財団法人 自動車用品小売業協会 | http://apara.jp/ |
| 公益財団法人 日本自動車教育振興財団 | http://www.jaef.or.jp/ | 自動車税制改革フォーラム | http://www.motorlife.jp/ |
| 公益財団法人 自動車製造物責任相談センター | http://www.adr.or.jp/ | | |
| 公益財団法人 自動車リサイクル促進センター | http://www.jarc.or.jp/ | | |

編集後記 Editor's Notes

◇少し前になるが、「安全運転講習」を受講する機会があった。よく考えてみたら、免許取得以降初めての経験で、最近ペーパードライバーになりつつも運転を再開したかった自分には、非常に有意義な時間となった。

◇危険を察知、体感するさまざまなプログラムに、目から鱗が落ちてばかりだったが、それでもこの日一番心に残ったのは「安全の心得」だ。

◇インストラクターに何度も言われた「安全は挨拶から」。時間と心に余裕をもって、マイカー、天気、周囲のすべてで笑顔でしっかり対話をする。そうすれば、必然と「怒り、焦り、奢り、緩み」に

よる事故は減るはずだ。

◇だれしも免許を取得したころは、おそらく当たり前のように気にしていたことが、時間とともに薄れていく。運転に慣れ、そして技術が向上すると、それぞれのペースが形成され、周囲と噛み合わない場面が出てくるのだろう。

◇それ以降、無理な割り込みにもイライラしない自分、危険回避のための十分な車間距離を意識しながら、無事に運転を再開。皆さんも、インストラクター曰く“愛情車間距離”をぜひ実践してみてください。(M)

JAMAGAZINE編集委員 (会報分科会)

分科会長：日産自動車(株)/志水純之

分科会委員：いすゞ自動車(株)/金子恭子、川崎重工業(株)/森 卓也、スズキ(株)/望月 英、

ダイハツ工業(株)/中大路康太、トヨタ自動車(株)/三好幸子、日野自動車(株)/柳澤昌詩、

富士重工業(株)/川原麻美、本田技研工業(株)/阿部友香、マツダ(株)/矢野圭子、

三菱自動車工業(株)/稲田 開、三菱ふそうトラック・バス(株)/品田善之、ヤマハ発動機(株)/鎌田陽子、

UDトラックス(株)/栗橋恵都子

自工会事務局委員：大上 工・藤巻篤史・岡田 徹・林 公子・木村真帆

JAMAGAZINE 9月号 vol.48

発行日 平成26年9月15日

発行人 一般社団法人 日本自動車工業会

発行所 一般社団法人 日本自動車工業会

東京都港区芝大門1丁目1番30号

日本自動車会館

郵便番号 105-0012

電話 03(5405)6119 (広報室直通)

印刷 こだま印刷 株式会社

©禁無断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



JAMA

JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

自工会インターネットホームページ「info DRIVE」URL <http://www.jama.or.jp/> 自動車図書館 TEL 03-5405-6139