

1. 講演①

「クルマに頼り過ぎない環境負荷の少ない交通システム」

石田 東生 筑波大学システム情報工学研究科 教授

ご紹介いただきました、筑波大学の石田でございます。長丁場でございますけれども、よろしくお願いいたします。

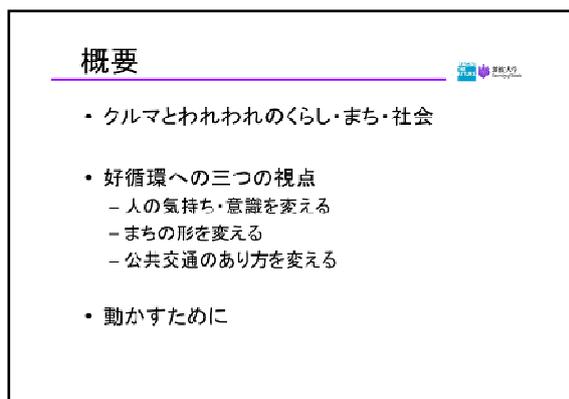
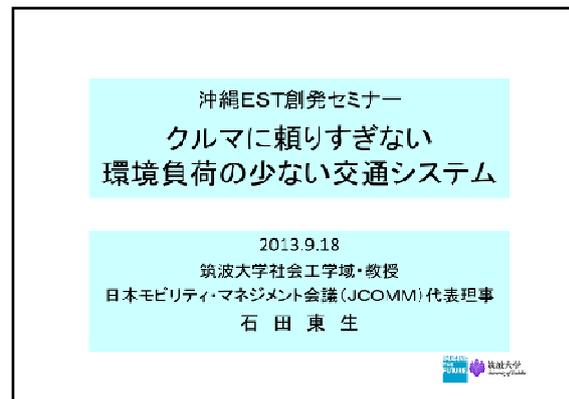
私は出番が二つございまして、この講演と、パネルディスカッションをさせていただきます。私の後には、小嶋会長が最先端のビジネスの世界の話をいろいろお聞かせくださるだろうと思っております。

また、パネルディスカッションの中では地元那覇、沖縄での取り組みのご紹介をさせていただきます。

そういう中で私の役割を考えたときに、大学の人間ですから現場をあまり知らないで、そういうところで知ったかぶりをしても仕方がありませんので、皆さんがこれから那覇、沖縄、日本、世界の問題を考えていただくときにフレームとなるようなもの、考え方の広がり、視点を共有できたらと思っております。そのことがパネルディスカッションの中で現場の実際の問題に連なって発展できればと思ひまして、パワーポイントを用意してまいりました。

まず、今日のお話の概要でございます。クルマに頼り過ぎないということの戦略を考えるうえでは、クルマというのはどういう敵なのか、どういうものを我々にもたらしたのかを、お分かりだと思いますけれども再認識する必要があるということです。それを踏まえたうえで、このままで良いとはどなたも思っていないわけで、好循環を考えるときの三つの視点をご提案申し上げたいと思っております。最後は結論でございます。

まず1番目は、クルマと我々の暮らし、都市、社会ということでございます。



クルマの魅力は何だろうかと考え、やはり便利なことなわけです。しかも非常に安くなったということでもあります。どうして便利が良いのかと言いますと、お金持ち、そうでない方、様々いらっしゃいまして費用の制約は人によって違いますけれども、万人に共通なのは時間の制約でございます。老若男女、お金持ち、そうでない人にとって、1日は24時間しかございません。その24時間をいかにうまく利用するかでございます。

そのことを説明したくて、沖縄で地図をつくればよかったのでしょけれども、東京の地図を使い回して持ってきました。一番内側は半径5キロメートルの徒歩対応で

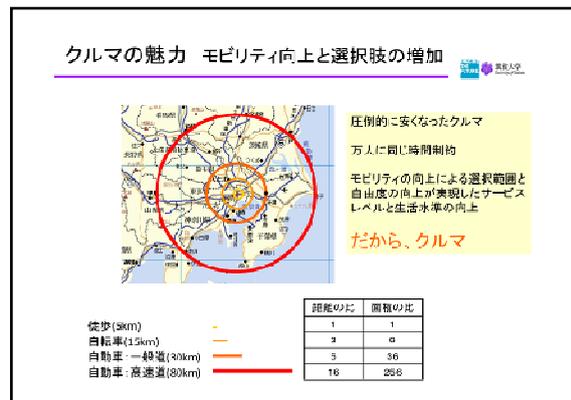
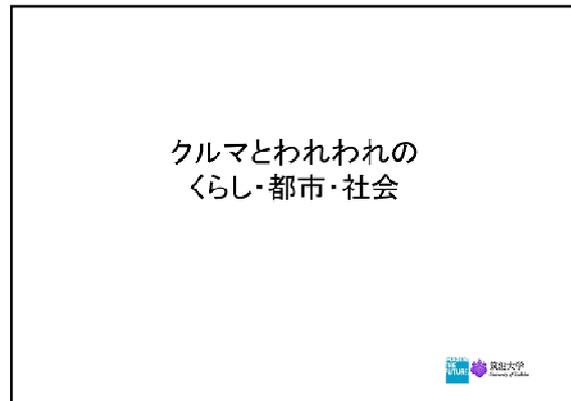
2番目が半径15キロメートルで、自転車対応です。3番目が30キロメートルで、下道を使ったときの自動車対応です。一番外側が半径80キロメートルで、高速道路を使ったときの自動車で、1時間で到達できる場所でございます。

距離の比は1対3対6対16でありますけれども、面積ですから二乗で効いてきます。ですから、高速道路を1時間走ってたどり着ける範囲は、徒歩に比べて実に256倍もあります。その中で、いいお店とか、スーパーマーケットとか、レストランを自由に選べるわけです。それは、取りも直さずその人の消費生活を豊かにするわけです。

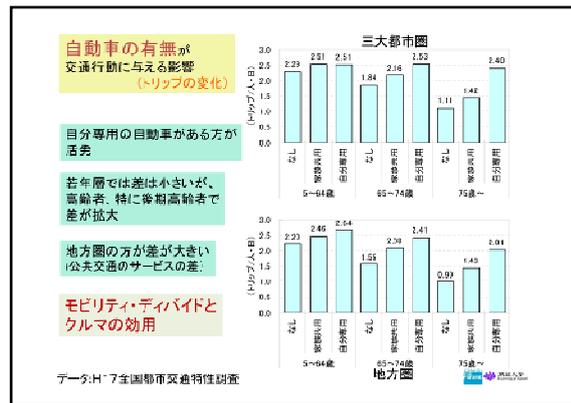
速く良いモビリティは、こういう恩恵を与えてくれます。これは、われわれの消費生活だけではなく、物流にとっても全く同じものがございます。物流は、こういうことが国境を超えてさらに水平展開をしているわけでありまして。

そういうことを欲しているし、クルマが安くなって買えるようになったので、沖縄県も100万台を超えたというお話がございました。日本全体で見ても、伸びは増加して、台数が減る状況ではありません。しばらくは、徐々にではありますけれども、保有台数そのものは伸びていくだろうということもございます。

もう一つ、2番目の良いことです。



これから日本は超高齢社会を迎えるわけ
でございます。これは、上が3大都市圏、
下が地方圏で、「5歳から64歳」、前期高
齢者の「65歳から74歳」、「75歳以上」の
後期高齢者の三つの階層ごとに、一番左側
から「自分の家にクルマがない人たち」、「家
族共用のクルマがある人たち」、「自分専用
のクルマがある人たち」を示しています。



交通の用語でトリップと言いますが、1日にある目的を持ってある地点からある地点へ移動すると1トリップでありますけれども、それがどうなっているかを示したものです。

「5歳から64歳」のところは、学校もあるし、仕事もありますので、クルマの有る無しに関係なくそれぞれ結構トリップが多いですけれども、これが前期高齢者、後期高齢者になっていきますと、クルマの有る無しがずいぶん影響してまいります。ただ、注目していただきたいのは、前期高齢者であっても、後期高齢者であっても、自分専用のクルマを持っておられる方は、若年層とそんなに変わらないということでございます。

それに対して、後期高齢者でクルマを持っておられない方の平均のトリップ数は1ぐらいでございます。1度自宅を出て、買い物に行って、また戻ってきますと、最低2トリップになります。これは、クルマを持っておられない後期高齢者の方は、二日に1回ぐらいしか外出されていないことを意味します。そういう意味で、社会参画や社会貢献がなかなか難しくなっています。

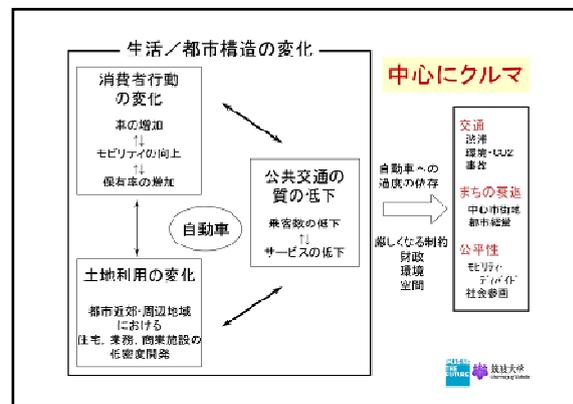
そういうふうにクルマはモビリティを与え、社会貢献活動をしていただき、後期高齢者、前期高齢者の生きがいにもつながっているということでございます。やはり何のために生きているかという、社会やみんなと仲良く楽しく、あるいは協調して貢献して生きていくことが喜びでありましょうから、そういうことをクルマがある種保証している部分があるということです。クルマがない、動く手段がないことを私はモビリティ・ディバイドと言っていますけれども、これからの超高齢社会においては、非常に大きな問題になってくるだろうと思います。これを保証しているクルマのプラス面、光が当たっている面を無視することはできないということでございます。

3番目です。上は昔ながらの密集市街地で、下は郊外住宅地です。郊外住宅地は、公共交通の便はあまりよくありません。従ってクルマへの依存度が強うございますけれども、

はまだ CO2 換算しておりませんが、一人 1 日にどれぐらいのエネルギー消費をしているかを計算したものでございます。

都心部は公共交通のサービスレベルが非常に良いので、エネルギー消費が低うございます。一人平均で 2000 カロリーぐらいです。この黄色が昭和 53 年で、後ろへ行くと時代が下がってくるのですが、あまり増えておりません。ところが、郊外部になりますと、つくばが描いてございますが、増えておりまして、その増加量は年々増加しています。東京都市圏は、北米の都市に比べるとコンパクトで CO2 の排出量が小さいといわれていますが、実は郊外へ行くとアメリカの町と肩を並べるぐらいのところまで行っておりして、もうよそ事ではないということでございます。

こういうふうに見てまいりますと、我々の消費者行動の変化は、クルマがあればモビリティが向上するからクルマを買うんだということございました。これが、家族の中で、最初にお父さんのクルマが来て、次はお母さんのクルマが来て、そういう家庭で育った娘さん、息子さんも、免許年齢に達したら当然のごと



く免許を取って、アルバイトをしてクルマを買うということでございます。そういうことが、都市構造の変化にも鋭く表れております。こういうことを、戦後モータリゼーションが起こってからずっとやってきたわけでございます。

その結果、公共交通の質の低下が起こってしまっているというのが、きょうの中心テーマでございます。日本の公共交通は独立採算制が原則でございます。そうすると、お客さんが少なくなって採算が悪くなったところは、何とかしてコストカットをしなければいけません。本数を減らすとか、揚げ句の果ては路線の廃止ということになるわけです。そうすると、我々としては、バスがなくなってしまったからクルマを買わないといけなくなるわけでございます。

これがずっと続いていて、その中心部に自動車がいって、良い面もあるけれども、いろいろな問題を引き起こしています。交通では渋滞、環境、事故が問題です。まちの衰退では、中心市街地の魅力喪失、都市経営が難しくなってくるとか、公平性では、クルマを使えるといいのだけれど、そうでないと姥捨山状態になるということでございます。

これを変えていく必要がありますが、敵はなかなか強大でございます。でも何とかしないとイケないということで、三つの視点として、まず人の気持ち・意識を変える、まちの形を変える、公共交通のあり方を考えることを、ご提案申し上げたいと思います。

人の気持ちと意識を変えるということで、私はモビリティ・マネジメントを一生懸命やっております、それのご紹介でございます。消費者行動の変化にどう立ち向かうかという話でございます。

自動車を使う理由をよく考えてみました。いろいろあると思います。千差万別だと思います。便利だから。時によってはほかに交通手段がないからという言い訳めいたこともよく言われます。皆も使っているから。私一人の影響は小さいだろうということも、よく言われます。私が自動車を使うから、道路が混雑する。CO2が増える。公共交通が成り立たない。都市の姿が変わる。先ほどご説明したことでございますけれども、でも私一人ぐらいはどうだっていいだろうということで、意識的、無意識的に無視をするということでございます。

かくいう私も、つくばという新しくできた町で東京の都心ほど公共交通がよくありませんので、忙しいとか言いながら自動車通勤をしまして、なるべくバスを使うようにしたいと思うのですけれども、なかなか難しいです。そういう難しさがあるという

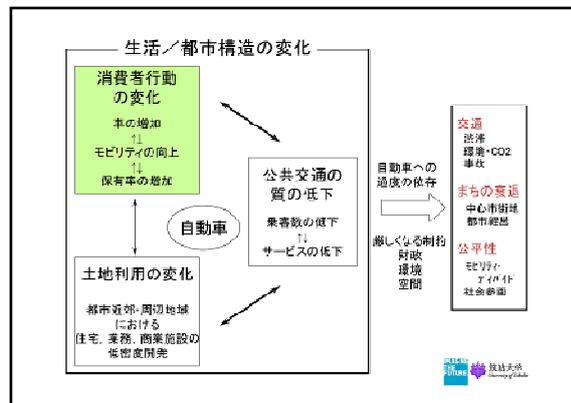
好循環への三つの視点

- 人の気持ち・意識を変える
- まちの形を変える
- 公共交通のあり方を考える



人の気持ちと意識を変える

- 社会的ジレンマ問題とモビリティ・マネジメント(MM)
- 多様なMM

自動車を使う理由

便利だから(他に交通手段がないから)
皆も使っているから
私一人の影響は小さいだろう

以下の、意識的・無意識的無視

私(みんな)が自動車を使うから

道路が混雑する
CO2が増える
公共交通が成り立たない
都市の姿が変わる

誰かが迷惑を被っている
それは将来の自分かもしれない



ことが、非常に大きな問題だと思います。

でも、誰かが迷惑を被っているとか、それは将来の自分かもしれないということを知っていただくということです。今は、自分で自動車が運転ができて自由にどこでも行けるから関係はありません。でも、私は今 62 歳ですので、あと 10 年ぐらいでクルマが運転できなくなるかもしれません。そのときにバスがなくなっていれば困るわけです。そういうことを、今からみんなでどう考えていくかだろうと思います。

こういった問題のことを、社会的ジレンマ問題と申します。本来は悪いことだけれども、自分一人ぐらい環境によくないことをしても大して問題にならない。みんなもやっている。分かっちゃいるけどやめられない。あるいは、そういうことをしても正直者がばかを見る変な社会ということもあるかもしれません。

これらに共通するのは、短期的、利己的にメリットのある行動を取れば、ここだけの損得で考えれば絶対にクルマなんだけれども、将来的、あるいは社会的にメリットが低下してしまう状況がよくあるでしょう。交通だけではございません。風景の問題もそうだと思います。自分のおうちはみんなの景色という感覚の問題とか、ごみのポイ捨てとか、節電とか、いろいろ難しい社会的問題は社会的ジレンマ問題と言えらると思うのですけれどもそういう問題があります。

今はこの範囲のことしか考えないのだけれども、もう少し将来とか社会のことを考えるようにみんなで変わっていかうではないですかというのが、モビリティ・マネジメントでございます。

モビリティ・マネジメントは、平たく言

社会的ジレンマ問題

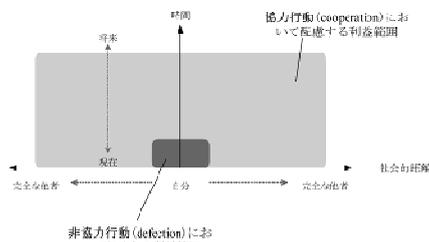
- 本来はわるいことだけど、自分一人ぐらい環境によくないことをしても、たいして問題にならないよ
- みんなもやってるし...
- わかっちゃいるけど、やめられない
- 「悪いものは悪い。私はしない。」という正直者が、ばかを見えしまう

これらに共通するのは、

- ・ 短期的・利己的にメリットのある行動を取れば、
- ・ 社会的・長期的なメリットは低下してしまう状況

社会的ジレンマ

協力行動と非協力行動の模式図



モビリティマネジメントとは

一人一人のモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向注)に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策

国内外で多数の実施例と大きな効果が報告
自動車利用率の低下 10-15%
公共交通利用の拡大

更に拡大中

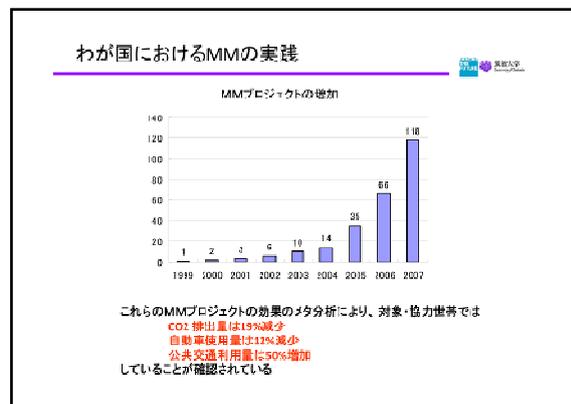
個人——居住地・ライフスタイル選択
企業——通勤支援・業務展開

うと一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化をすることを促すコミュニケーション、情報提供を中心とした交通施策でございます。

交通施策、計画というときに、バスを新設したり、運賃を割り引くとか、いろいろございます。あるいは、道路を造る、ターミナルを整備することもあるかと思えますけれども、モビリティ・マネジメントは、丁寧なコミュニケーションをすることによって皆さんに変わっていただくということが狙いでございまして、安上がりですけれども、知恵と手間がかかるということでございます。

既にたくさんの実施例がございまして、ご当地でもたくさん行われております。カーフリーデーにおけるいろいろなコミュニケーション活動は、その最たるものだと思います。

これはモビリティマネジメントプロジェクトの増加でございますけれども、1999年にわが国で最初に始まって、2007年に100を超えるプロジェクトが全国で起こってございます。まだまだコミュニケーションをさせていただく相手の数は限られていますけれども、その限られた数の中でいうと119、あるいはここに書いてある全例



200を超えるような報告書をまとめましたところ、CO2排出量は20パーセント近く減少し、自動車の使用量は12パーセント減少し、公共交通の利用量は50パーセント増加しているという成果報告がございまして。

ですから、もう少し積極的にやっていただければありがたいというのが、日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）の大きな願いでございます。

実は今、モビリティ・マネジメントの拡大を考えております。いろいろな情報提供をしながら、意見を伺いながら、みんなでいい交通のあり方と、その中での個人のかかわり方をお考えいただくという、コミュニケーションを主たる手段とした施策でございます。

MMの拡大

- モビリティ・マネジメント培われた技術・蓄積の活用
- MMの拡大
 - モビリティ(交通、賢いクルマの使い方、...)
 - まちづくり
 - モチベーション
 - みんなの幸せ
 - 未来
 - ものあはれ
 - 本居宣長によると日本文化の本質
 - 情(こころ)が感じること(聞くこと)

MM（モビリティ・マネジメント）のM

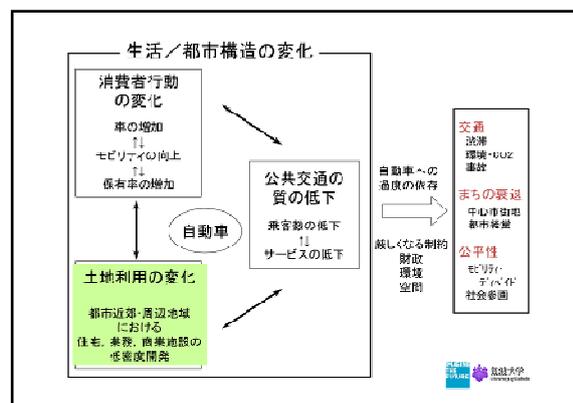
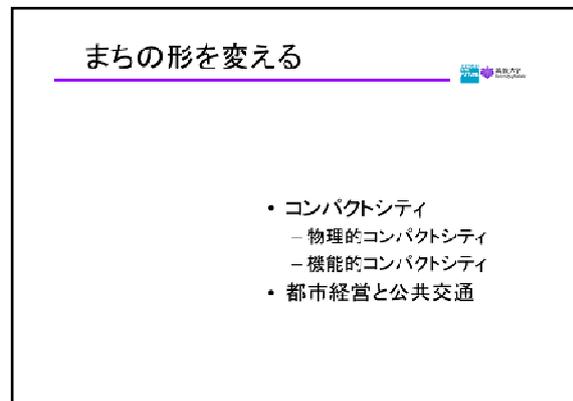
に相当する交通、まちづくり、我々の社会というものに関係するものがないかと結構必死で考えましたところ、モビリティ、交通、賢いクルマの使い方です。ほかに、まちづくりマネジメントも MM ではないかと思っております。

皆さんに一生懸命やっけていただいておりますけれども、それが継続しないと力になっていきませんので、その気持ち（モチベーション）をどうマネジメントするかも重要な MM ではないかと思えます。みんなの幸せとか、未来とかも MM でしょう。

最近本を読んでいて見つけましたけれども、本居宣長という立派な国学者によりますと、日本文化の特徴、特質、本質は「もののあはれ」だとおっしゃっています。「もののあはれ」というのは、高校のときの三夕の歌（さんせきのうた）ぐらいしか覚えていませんけれども、本居宣長によると『古事記』ももののあはれ、『源氏物語』ももののあはれです。もののあはれというのは、心や情を感じる、動くことだと、本居宣長さんが書かれています。皆さんに協働していただく、あるいは貢献していただくためには、心が動かないとどうしようもございません。そこにどう肉薄していくかということで、もののあはれマネジメントをモビリティ・マネジメントにぜひ入れようということで、日本モビリティ・マネジメント会議の中で提案しています。多数には至っておりませんが、しつこく、しぶとく声を掛けていきたいと思っております。

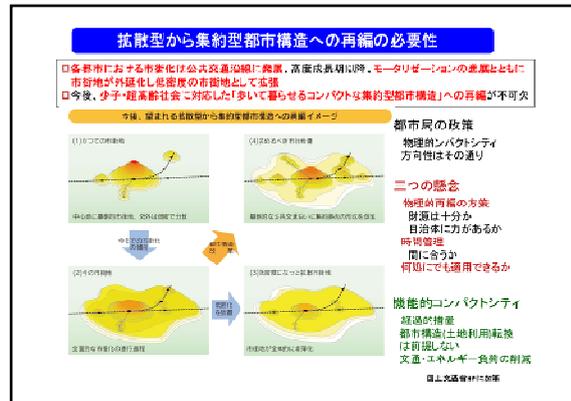
2番目がまちの形を変えるということです。コンパクトシティの必要性でございます。あるいは、都市経営と公共交通をどう考えるかということです。

これは国土交通省の都市局で言われていることですが、昔は自動車が多かったので駅前、あるいはバス停付近の密集市街地に密度高く住んでいました。ところが、自動車が来て郊外に住めるようになったので、どんどん山が低くなって、市街地が外延化し、低密度化が起きているということでございます。これは金沢市の例でお見せしたとおりであります。



このまま行くと、たぶんこうなってしまうのだろーと思います。これはやっぱり大変で、まちがまちでなくなるということです、何とかコンパクトなまちづくりにしようということをおっしゃっています。

方向性はそのとおりだと思います。コンパクトシティです。いろいろな意味で公共交通が成り立つ、都市経営もできるということだと思いますけれども、私は懸念が三つぐらいございます。



1 番目は、物理的再編の方策が本当にできるのかです。市街地の再整備に財源は十分かとか、自治体の力が本当にあるのか、国民の協力を得られるのかということでございます。

2 番目の懸念は、時間管理でございます。福島（原発事故）の影響もあって、日本では CO2 の排出量がえらい勢いで伸びて、なかなか大変なことになっています。ことし 11 月にワルシャワで COP19 が予定されていて、そこで日本は国際公約を求められています。安倍総理が、鳩山総理の国連演説の「2020 年までに 25 パーセント」はゼロベースで見直すけれども、世界へ挑戦しているという主張はしたいということでございますが、昨今の異常気象とかを考えた場合に、達成に 100 年かかるようでは困るわけです。そういう時間的な管理の問題です。

3 番目の懸念は、どこにでも適用できるのだろうかということでございます。金沢市の市街地の拡大は、田んぼをつぶしてスプロールしていったわけでございます。そういうところは縮退する、引き揚げることは大いにあり得るとは思いますけれども、条件が不利だから、経営にお金がかかる、あるいは交通にお金がかかるからといって、伝統的な集落も縮退をして誰も住まなくして引き揚げればよいという粗雑な展開論がよく聞かれますが、地域地域の歴史とか、文化、伝統を考えた場合に、本当にどこにでも展開できるのかということがございます。

そういう意味でいくと、私は、機能的なコンパクトシティのあり方を考えてもいいのだろーと思います。要するに、経営とか、環境への負荷が小さくなるような工夫を、みんなですればいいと思うのです。そういうことを真面目に追求しないと、こういう概念図だけを描いていて大丈夫かなという気もしております。

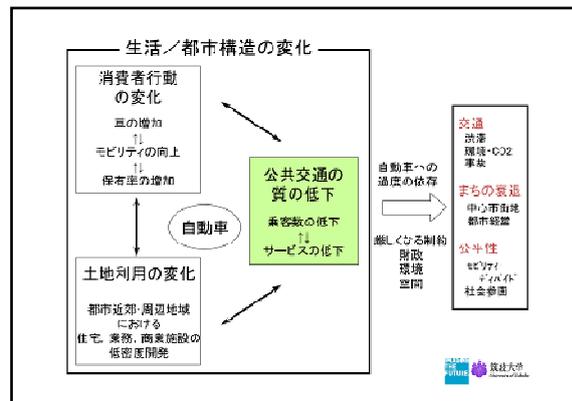
3番目が一番大事な問題で、公共交通のあり方を変えることでございます。公共交通の質の低下をどう防ぐかでございます。公共交通への期待は高まる一方でございます。でも、厳しい現実があることも事実でございます。環境に優しく、安全で、公平で、空間効率性があって、地域の活性化と開発につながる公共交通万々歳でございますけれども、利用はずっと減少し続けて、経営は苦しいです。後で、小嶋会長からたっぷりこのへんの話をお伺いしたいと思います。自動車使用がなかなか減ってくれません。これをどうするかです。

都市経営の中で公共交通の問題をもう一度考え直さなくては、まちそのもの、われわれの生活が成り立たないということだと思います。そういう中で、「交通基本法」が難産してございますけれども、ここをどうするかということが基本中の基本になるのだろうと思っております。

これは、バスが減っているというよく見る絵でございます。一般路線バスの費用の維持状況でございます。平成20年度の赤字が2700億円でございます。道路政策で、有料道路に料金割引があって、高速から自動車への転換がずいぶん進んで、高速で儲けて一般路線のほうに内部補助をしていた構造が崩れてしまいました。一般路線（生活路線）が非常に厳しくなっております。そこをどう考えるかです。

公共交通のあり方を変える

- 公共交通への高まる期待と厳しい現実
- 交通基本法への期待
- 都市経営と公共交通

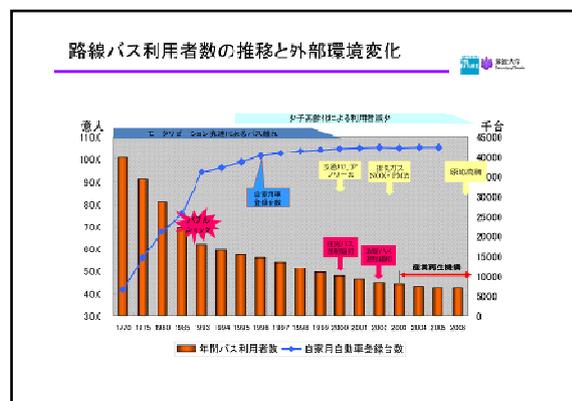


公共交通 高まる期待と厳しい現実

高まる期待
環境
安全性
公平性
高い空間効率性
地域の活性化と開発

厳しい現実
減少する需要
苦しい経営
増大する自動車使用

期待が先行するが、現実には厳しい。
都市地域経営の中で位置づけられていない。
→交通基本法への期待



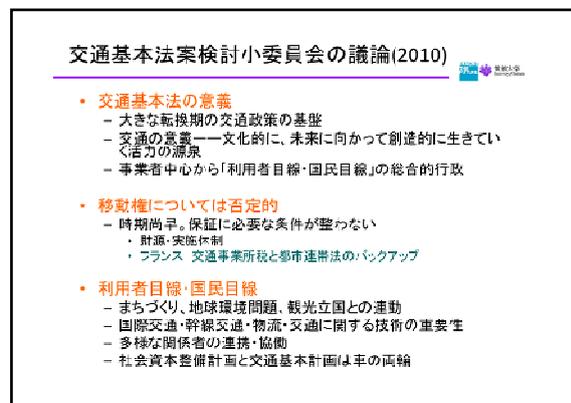
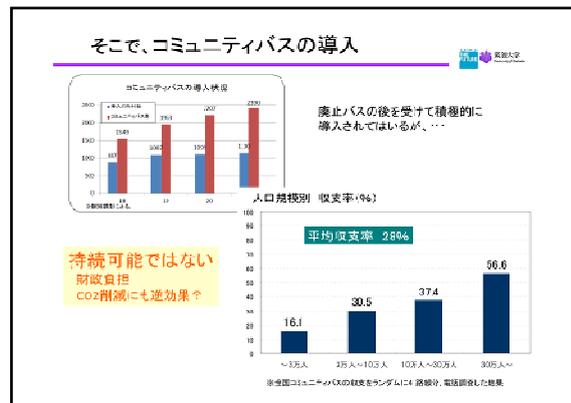
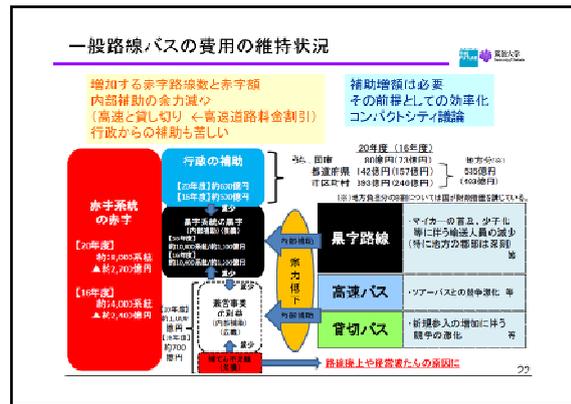
2700 億円という大きいようだけれども、高速道路の料金割引は国債整理基金から3兆円出ています。これは景気対策としてやったものでございますので、そういう使い方なのかもしれませんけれども、3兆円をたった5年で使い果たしてしまいました。1年間で6000億円です。どこへ行ってしまったのでしょうか。そういうことをもっとよく考えていただかないと駄目です。公共交通はまちの基本でございます。生活を支える基本でございますので、そういうことをもっと言わないといけないと思います。

路線バスを民間ではできないので、コミュニティバスが導入されているのですけれども、当然民間さんの事業が成立しなくて引き揚げたところに乗り込んでいくわけですので、収支率は悪いです。人口別の収支率を描いてございますけれども、このような状況でございます。

それは税負担でということなのですが、一方で自治体はお金がないので、なかなか難しくなっていることも事実でございます。持続可能でないということで、財政負担が相当厳しいものになってきているということです。このへんは本当にどうするのでしょうか。

そういう中で、私も参加させていただきましたけれども、交通基本法案の検討小委員会の議論がございました。この中で、小嶋会長とは若干意見が違うかも知れませんが、「交通基本法」の意義が非常に高いというのは一致していると思います。移動権ということが、民主党政権のときによく言われましたけれども、われわれの議論の中でも、まだ少し早いのではないかとということでございます。ただし、利用者目線、

そういう中で、私も参加させていただきましたけれども、交通基本法案の検討小委員会の議論がございました。この中で、小嶋会長とは若干意見が違うかも知れませんが、「交通基本法」の意義が非常に高いというのは一致していると思います。移動権ということが、民主党政権のときによく言われましたけれども、われわれの議論の中でも、まだ少し早いのではないかとということでございます。ただし、利用者目線、



国民目線は本当に大事だということでございます。

基本理念を定めたり、責務を定めるのは、国、地方自治体、事業者、国民のみんなで考えないといけないということで、いいところまで行ったのですけれども、民主党政権が代わってしまって、今はちょっと難しいことになっております。自民党の先生方は、中身を見ていただければ、最初の民主党がつくられた法案の内容とずいぶん違っているのに、「あれは民主党の法律だろう」と言われて、大事な法律が棚晒しになってございます。

そういう中で、いかに総合的な取り組みをされているか、価値をいかに広く考えておられるかということで、富山の例を紹介させていただきます。

昨年、JCOMM の大会を富山で行いまして、富山の森雅志市長にご講演いただいたスライドを借りてきております。森市長が強調されておりましたのは、お客さまが増えていることです。特に日中の買い物の使用と、高齢者が増えています。高齢者に外出していただくと、元気になられて医療費が節約できます。その効果は連結していませんけれども、非常に大きいとおっしゃっていたのが印象に残ってございます。

人口動態も、森市長は「串とお団子」のまちづくりとおっしゃっていました。串が主要な交通動線で、鉄道であったり、ポー

交通基本法案の要点

- 交通施策の基本理念を定めたこと
 - 基本的ニーズの充足、交通の機能の確保と向上、環境負荷の低減、各主体の連携と分担、連携による施策の推進、交通安全確保、...
- 責務を定めたこと -- 国、地方自治体、事業者、国民
- 基本的施策を定めたこと
- 交通基本計画について明記したこと
 - 国に策定を義務づけ(総理、経産、国土大臣)
 - 地方自治体はできる規定
 - 交通施策の目指すべき姿をわかりやすく提示し具体的目標を設定
 - 社会資本整備計画と交通基本法は車の面論と規定
- 国会への年次報告を義務づけ

都市経営と公共交通

富山LRTのもたらしたもの

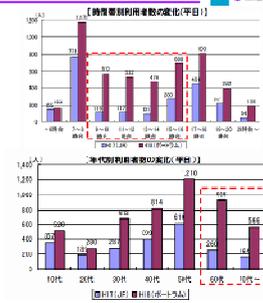
- 買い物行動への効果
- 土地利用への効果



JCOMM富山大会における森市長の講演から (2012.7)

ポータルによる変化

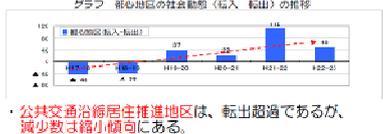
乗客増
特に大きいのが、
日中 買い物・私用
高齢者



人口動態

都心地区と公共交通沿線地区

都心地区の居住人口は増加
グラフ 都心地区の社会動態(転入・転出)の推移



公共交通沿線居住推進地区は、転出超過であるが、減少数は縮小傾向にある。
グラフ 公共交通沿線居住推進地区の社会動態(転入・転出)の推移



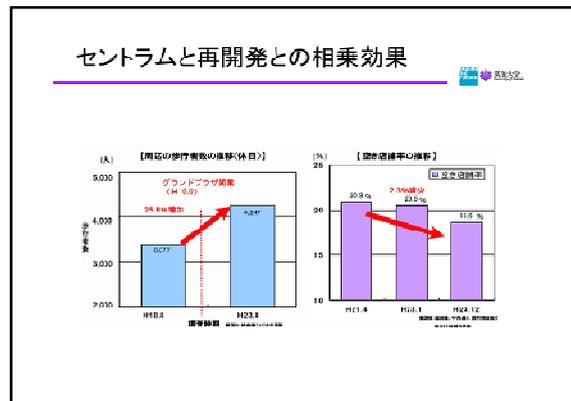
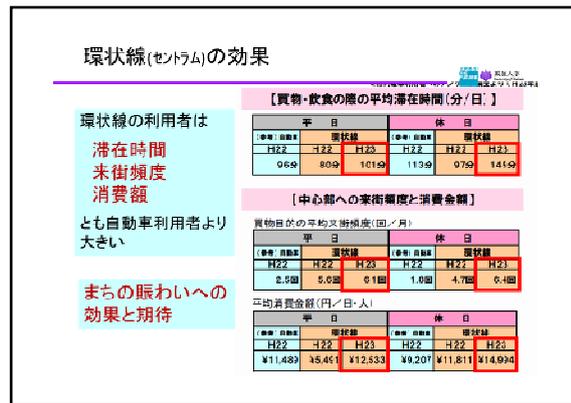
トラムであったり、幹線のバス道路であったりします。そういう公共交通の便利などところに団子（コンパクト）に住んでいただけるとありがたいよねということがございます。

中心地区の居住人口は増加に転じておりますし、公共交通沿線居住推進地区、要するに団子の部分は、まだ転出が超過していますけれども徐々に治まりつつあります。これぐらいの長い目で見ますと、どうもいいことになってくるということです。

都心の商店街の活性化に関しても効果があるということです。自動車で来られている方と、LRT で来られている方で、滞在時間、来街頻度、消費額を調査された結果、LRT、ポートラム、あるいはセントラムのほうがより高い頻度で来られるし、一度来られると長く滞在されるし、お金をたくさん使っていただいています。こういうことが富山市の経済に貢献し、まちなぎわいにも貢献しているということがございます。

LRT 自体は赤字ですが、高齢者に元気があり、中心部が活性化するというので、都市経営から見たときに大きな効果があります。ちゃんとやれば市民の交通行動は確かに変わります。都市経営と交通まりづくりの総合性をどう考えていくかが非常に大事だということを、まさに実証していただいております。

いろいろな難しい問題はありますが、今動かさないと駄目で、時間的余裕、財政的



- ### 富山LRTのもたらしたものの
- 富山LRTは赤字だが、...
 - 都市経営から見ると大きな成果
 - 高齢者の元気化 → 社会福祉
 - 中心部の活性化 → 税収増(固定資産税、法人税、消費税)
 - 都市のコンパクト化
 - 富山LRTからのレッスン
 - 市民の交通行動は確かに変わる
 - MM, インセンティブ, ...
 - 都市経営と総合性
 - 中心部の活性化、都市のコンパクト化にも効果
 - 総合的施策が必要

- ### 動かすために
- 人を動かす
 - 拡大MM
 - コミュニケーション参画型行政
 - 総合政策
 - 交通だけでなく、都市経営
 - 健康・福祉・安全・安心・税収・都市活性化
 - 交通基本法の必要性和重要性
- ご清聴、ありがとうございました。
ishida@sk.tsukuba.ac.jp

余裕があまりないところに差し掛かってきていると思います。そのためには人を動かすことが非常に大事で、モビリティ・マネジメント、あるいは、もののあはれ・マネジメントで、人を動かすためのコミュニケーション参画型行政が非常に大事だと思います。この中にも関係者の皆さんがたくさんおられると思います。やればやるだけのことがあると、いろいろなところで報告されておりますので、諦めずにちゃんと続けていていただきたいということをお願いしたいと思います。

それと総合政策です。昔からいわれているようでありますけれども、交通だけでなく、都市経営そのものです。それには健康・福祉・安全・安心・税収・都市活性化ということがあろうかと思えます。難航を極めております「交通基本法」はその中のキーになる基本法でございますので、この重要性を最後に主張して、ぜひいろいろなところに働き掛けて、人を動かす、まちを動かす、国を動かす、あるいは世界を動かすことを目指して頑張っていきたいと思えます。

私のつたない話はこれぐらいにさせていただきます、終わらせていただきます。どうも、ご清聴いただきましてありがとうございます。

2. 講演②

「存続危機にある地方公共交通の救済策」

小嶋 光信 両備グループ代表兼CEO／

一般財団法人地域公共交通総合研究所 代表理事（理事長）

改めまして、皆さん、こんにちは。両備グループの小嶋でございます。今は、一般財団法人地域公共交通総合研究所を主宰しています。今、最後の踏ん張りをしておかないと、地方の公共交通が危ないのです。実はほとんどの人がこの危機を感じていないので、私どもとしては、この事実をしっかり国民の皆さん方に理解していただいて、21世紀に間違いのない地域交通を残していきたいと思っております。

お話の前に、まず自己紹介をしておきます。岡山市という大阪から170キロメートルぐらい離れた都市、恐らくテレビでご覧になったことがあるかと思いますが、日本三大奇祭の一つである「裸祭り」で有名な西大寺（観音院）という町がありまして、そこから日本三名園の一つ「岡山後楽園」まで走っていた西大寺鐵道という小さな軽便鐵道が当グループの発端でございます。

今、私どもは運輸・観光・情報関連・生活関連の55社で、年商1200億円、経常で49億円、社員総数が8500人ぐらいの企業グループで、公共交通はその中で12分の1ぐらいの100億円ぐらいです。利益は1パーセントも出ません。1億円弱ぐらいでなんとか維持をしているかたちです。私どもは、103年前に創業して以来、公共交通

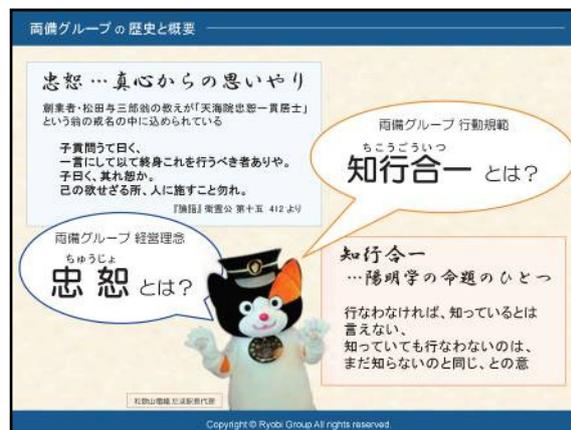
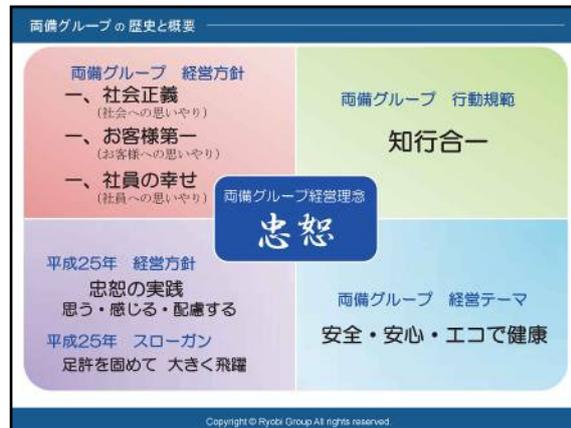


で地域に育てていただいたのだから、なんとかして公共交通をなくさないように、あらゆる努力をしようと思って存続に努めているところでございます。空運の一部を除く、運輸・観光・交通関係はほとんど手掛けています。

私どものグループの特徴は、非常に古い言葉ですが、中国の思想家・哲学者である孔子の言葉である「忠恕（ちゅうじょ）＝真心からの思いやり」にあります。これは創業者の言葉ですが、100年経ったときに、次の100年をどうやってグループを率いていくかと考えた際、日本に一番欠けているのは、本当の真心からの思いやりではないでしょうか。我々も事業をやっているうちに、だんだん失っていくのは、これかもしれないということで、新たに「忠恕」を経営理念に置きました。

もう一つは、今、テレビや新聞やこういう会でも、みんなで一生懸命いろいろなことを言っているのですが、口ばかりで、ちっとも行動に移っていきません。私どもでは「知行合一（ちこうごういつ）」で、良いと思ったことは必ず実行しましょうということで、企業のオペレーションをしております。

続いて、公共交通の取組みですが、私が平成11年に両備グループの代表になり、ちょうど2010年に創立100周年を迎えるときのトップでしたので、われわれの基幹的事業であった公共交通は、10年もたてば大赤字の事業になってしまうことが分かりました。これをどうするのかとあって、対策をいろいろと研究しました。ご承知のとおり地域公共交通はピークのときから半分ぐらいまでにお客さまは減ってしまっています。



先ほども石田先生からお話があったように、スプロール化によって街は扁平になり、交通渋滞が慢性化し、路線バスが定時制を失い、悪循環から公共交通のお客さまがさらに減り、マイカーが増えるという図式でした。

ここでなんとかしようではないかということいろいろ試みましたが、2002年に規制緩和があり、結果的に一番ひどかったのは、この沖縄で、次が九州でございました。沖縄は、ご承知のとおり四つあった公共交通会社のうちの三つが倒れました。九州は、西鉄さんを除くほとんどが倒れるか、もしくは自主再生されていきました。九州産交までも倒れるというすごい勢いでした。

そして、平成 22 年度のデータを見ますと、三大都市圏以外で 30 両以上を持っている一般乗合バス事業者では、なんと赤字の会社は 88 パーセントで、全国に黒字は 12 パーセントしかありません。全国です。その中の 2 社が私どもですから、基本的には、いかにこの事業がビジネスになっていないかがお分かりになると思います。

今日はショッキングなお話をしなければいけません。地域の公共交通を民間に任せ切った先進国は、日本以外にはどこにもございません。ナッシングです。日本人は全部、民設民営で、民間が地域公共交通の事業をやるものだと思いますし、法律もそのようなかたちをしていますし、行政もそういうかたちで指導してまいりました。しかし、これはわが国だけの常識で、日本は公共交通のガラパゴスなんです。なぜかと言いますと、地域公共交通は民間では成り立たないからです。

なぜ成り立たないかということ、簡単なビジネスモデルでお話し申し上げます。マイカーのない時代は、100人が100人公共交通を利用されていました。100人が100人利用するときの売り上げを100といたしましょう。そして、経常経費が90といたしましょう。100マイナス90イコール利益が10というビジネスモデルだったとしましょう。



ところが、売り上げがすぽっとマイカーで 50 抜けたわけです。ということは、売り上げは 50 です。ですが、経費は、例えば電車で 100 人乗っていたお客さまが 50 人になりますと、電車を半分にちぎって走るかと言うと半分にはできず、同じ編成の電車が走ります。コストは下がりません。

では、バスです。バスに 50 人乗っていて、それが 25 人になりました。ではコストは半分になりますか。バスをちぎって走りますか。運転手さんが半分で行きますか。できないのです。簡単に言うと、装置産業という部類に入るものなのです。従って、経費は減りませんから、売り上げが 50、売上マイナス経常経費が 90、イコール経常利益がマイナス 40 というビジネスモデルになってしまったということです。

それを『ドン・キホーテ』みたいに、民間会社が一生懸命歯を食いしばって頑張りさえすれば、成り立つのですか。本来のビジネスモデルをしっかりと理解しないと、簡単に言えば、203 高地で戦っている兵隊みたいなものでございます。

その事実を、かなりの時間を費やして証明しました。しかし、証明はしたけれど、ヨーロッパでは、マイカー時代へ移行した際に、もう公共交通は成り立たないことを知っていました。賢いのです。

日本では、免許を持たないような 18 歳未満の学生や子どもたち、そして免許を持っていても高齢となって運転ができなくなったり、免許を取れなくなったりした人たちだけが公共交通を利用します。

つまり、今、キセルと言ってお分かりでしょうか。昔、たばこを吸うときに、がん首と吸い口があって、胴が竹のキセルがありました。このがん首と吸い口みたいなもので、真ん中の（胴の）時代にマイカーに乗っている人たちには、公共交通なんてなくてもいいとか、逆に邪魔だと思っている人たちがかなりいらっしゃいます。学生のときには、自分は乗らなければいけないと思っていたのですが、今はそうではないと思ってしまって、忘れ去られているような公共交通になっています。

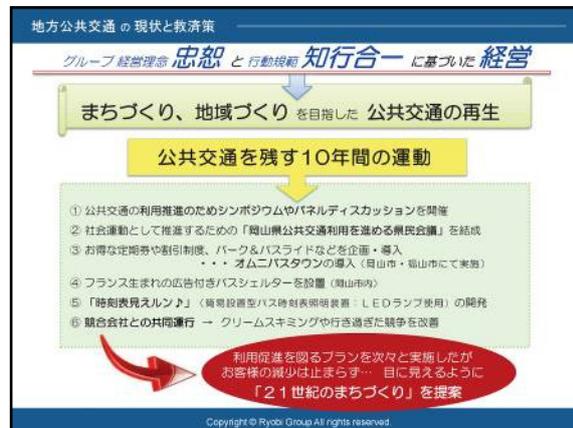
ヨーロッパでは、いわゆる交通弱者に対する移動を守っていかなければいけませんということで、公設公営の公営企業体で公共交通を維持しました。ところが、公営でやりますと、サービスが悪いとか、コストが高くなるとか、いろいろな問題があって、現在では公設民営というかたちを採っています。

ところが日本は、JR でご承知のとおり、公設公営であったものが逆に民設民営に切り替わりました。世界とは全く逆方向の動きをしてしまったのが、この規制緩和の動きです。

余計な話ですが、経済学を勉強している人間はよく分かる話です。本来、規制緩和というのは、供給のほうが需要よりも少ない産業に対して行うものなのです。逆に、需要が少なく供給過多の産業で規制緩和を行うと、過当競争によってその業界は滅びるだけです。

現実にタクシー（業界）は、滅びる寸前のところまで供給過剰で苦しんでいます。この前も那覇でタクシーの運転手さんに「どう水揚げは？」と尋ねたら、「14 万円です」と。「それは手取り？」と言ったら、「違う、売り上げが月間に 14 万円です」と。これも供給過多の産業が規制緩和になってしまったことが原因なのです。

そして、問題解決のためにいろいろな取り組みを試しました。パネルディスカッションや、公共交通を進める県民会議、オムニバスタウン等々。このフランス生まれのバスシェルターは、ぜひ那覇市で取り上げていただきたいです。エムシードウコーといって、私どもが三菱商事と一緒に引っ張ってきた広告会社ですけれども、バス停



に広告を付けることによって、フランスに見られるような素晴らしいバスシェルターをタダで設置・維持できます。その他に、夜間見辛いバス停の時刻表を LED ランプで見やすくしたり、競合会社とクリームスキミングでやり合わないよう協業・連携したりといういろいろ試しました。

しかし、公共交通の活性化という面では、あまり効果がないということが分かりました。公共交通を活性化するのではないのです。何を活性化しなければいけないかという、実は街を活性化しなければいけないのです。動きのない街をいかに動きのあるような街に変えていくのかということが一番大事なことです。

それではと、「歩いて楽しいまちづくり運動」を提唱いたしました。そうしましたら、市民の皆さん方が、「小嶋君、大変だね、君。公共交通でみんなが歩いてしまったらなくなってしまうじゃないか」と心配して下さいましたが、これは大きな間違いです。マ



イカーか、歩くかの選択肢なのです。マイカーに乗られたら、もうドア・トゥ・ドアで、基本的にはほとんど歩きませんし、公共交通も使いません。歩いて外出すると、雨が降ったり、行き先が遠方だったりすれば、バスや電車を利用される。つまり、公共交通を使わなければならないのです。歩いていても疲れれば乗るといのように、歩くという選択肢の中には、様々な面で公共交通があるということがお分かりになると思います。

実は街もそうなのです。マイカー社会になったら、歩きませんから、商店街はほとんど滅んでいってしまいます。駐車場のある店にお客さんが集まり、それ以外のところはどんどん寂れます。街は賑わいを失い、死んだような街になっていきます。

これが基本にあって、「これからは歩いて楽しいまちづくりなんだ」と言っても全然ご理解いただけなかったのが、「21世紀の乗り物はこれなんだ」と言いつくったのが、私も岡電（岡山電気軌道）の MOMO という電車でございます。水戸岡鋭治さんという、LRT も含めて世界一流の鉄道のデザイナーが岡山市の出身で、水戸岡さんは、ハウステンボス号、湯布院号、リレーつばめ等々をつくった先生です。富山ライトレールでは、私どもがデザインした電車が走っているわけでございます。

そして、これからは都心居住ですよということで、岡山市内の中心部・岡山駅前に 108 メートルのグレースタワーをつくりました。実は 108 メートルにしたのには理由がありません。煩惱の数の百八つです。このままやったら百八つになってしまいますよと言いつくりました。

それから、中心市街地の空洞化した地区の開発を手がけました（出石小学校跡地整備事業～おかやまインターパークス～）。これが先ほどもお話したフランス生まれの無料でつくれるバスシェルターです。

このように、まちづくりのためにいろいろなことを試みましたが、なかなか理解をしていただけませんでした。そこで、岡山市内でエコ公共交通大国をつくらなければいけないのだという提案をした、というお話をいたします。

口だけでは駄目なんだということで、これだけの再生をさせていただきました。公共交通の再生において、最初に公設民営の有効性を確かめたのは、津エアポートライ



ンです。三重県の津市から中部国際空港(セントレア)への海上アクセスをつくりました。その次は、南海電鉄貴志川線が倒れることになって、私どもが2006年に和歌山電鐵の再生を始めました。そして、広島県の東部から岡山県西部を運行していたバス会社が倒れて、その再生をしました。一番直近では、去年10月12日に破綻を発表して、その19日後には事業を廃止してしまった、岡山県の西半分を運行していた井笠鉄道の救済を行いました。名前は鉄道ですが、バス会社でございます。

いろいろな救済をやってまいりましたが、その中の幾つか楽しい話として、このたまちゃんのお話があります。たまちゃんの話詳しくお話ししていると、時間がなくなってしまうので、また何かの機会にお話させていただきたいと思いますが、見てください、この堂々たる駅長さんぶりを。この目がまた凄いのです。私はこの目に魅せられて駅長に任命したのですが、日本人でこういう目をしている人はなかなかいません。素晴らしいネコちゃんでございます。

現在の地域公共交通衰退の原因としては、基本的に、2000年、2002年にやった規制緩和がミスリードでした。規制緩和という嵐の中で、東京などの大都市圏だけで通用する論理が、国の論理になってしまいました。そのために地方は全く力を失ってしまったというのが実態でございます。もちろん公共交通はバタバタと倒れ、生き残っても9割近くは半身不随の赤字です。三位一体改革によって財政のほうもズタズタというようなかたちで、実のところは大変な日本の地域の問題を起こしてしまったのが実態だと思います。

ところが、我々がいくら規制緩和は失敗だったと言っても始まらないので、まず実証しようということで、津エアポートラインで公設民営の有効性の実証をいたしました。これが大成功したので、今度は和歌山電鐵です。5億円の赤字を出していた鉄道です。3億円の収入で5億円の赤字を出すというとんでもなく収支率の悪い事業でございました。これを公設民営のかたちにし、基本的には私ども独特の経営システムである両備グリッドシステムを入れ、5億の赤字を8200万円まで縮め、10年間継続して運営をするという方式でございます。

おかげさまで、先ほどのたまちゃんの効果もあり、いちご電車、おもちゃ電車、たま電車というユニークな電車の魅力と、地域にお住まいの6000人のサポーターの皆さんのご協力によって、190万人が215万人までお客さまが増えました。このこともあって、鉄道だけ、法律的に公有民営のやり方ができるかたちに法制化されました。

その次に、日本で最も凶暴な労働組合といわれた会社で、燃える高速バスというのが7

年ほど前、NHK で取り上げられ、話題となったことがあったと思いますが、その会社がばったり倒れました。その中国バスを再生することで私どもは何を証明しようとしたかという、補助金行政の問題点です。本来は、ほとんど黒字で一部の赤字を補填するものが補助です。全体はなんとかやりくりできるけれども、ここの赤字の部分だけなんとかしてあげればなんとかなるね、というのが本来の「補助」でしたが、先ほど収支率を見ていただいたように、ほとんどが赤字というところは、補助ではないのです。それがなかったら成り立たないというのですから、実は補助ではなく主たる財源になってしまったのです。この補助金行政には二つの副作用があります。

一つは、経営のモラルハザードを起こします。二つ目は、労使関係の不仲を引き起こします。両備バスは 103 年間、補助金をもらわないで生き残ってきた企業でございます。今は残さなければならぬ路線の分だけは頂くようにしていますが、基本的には補助金は頂きません。ですから、なぜ補助金をもらった会社が倒れたのかが分かりませんでした。

それで、この会社を再生することによって分かったのは、なんと、その補助金をもらっていた会社は、私どもが 3000 万円を買っているバスを 4000 万円を買っていました。燃料を 1 リットル当たり 10 円高く、バスの部品は 3 倍もしていました。人件費も黒字の私どもよりも高かったのです。倒れた後、経営者に「なんでこんなことしたの？」と聞いたら、「コストを下げたら補助金が減ります。だから、私たちの仕事はいかに赤字を増やして、補助金をたくさんもらうかなのです」と。

それは違うんじゃないのか？と思いますが、錯覚を起こすのです。自分たちが赤字を減らしていくと、どんどん補助金が減っていきます。だから、補助金をもらうために赤字を増やすのが、経営努力だと思ってしまった経営者の方々(会社)が多かったのです。

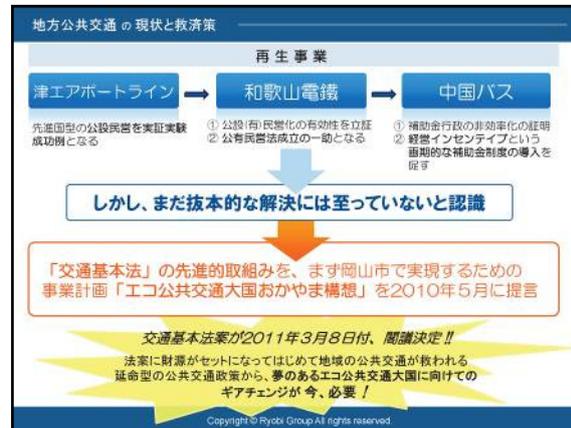
労働組合は、ストライキをやろうが、お客さまに乱暴な運転や態度をしようが、乗客が減ろうが関係ありません。国や行政からお金を頂ければ俺たちは食っていけるんだと、一般のお客さまに対しては、全くサービス等の努力をしませんでした。

現行の補助金行政がこういう問題を引き起こしたということを証明して、経営努力をしたら逆に良いことになるようにすることを提案しました。補助金は赤字を減らせば減って、黒字になったら無くなるのです。補助金は損益がゼロのところまでしかないということですから、一生かかっても黒字の会社にはなりません。そういうことをもうやめようというので、経営のインセンティブを入れていただきました。これは、「地域公共交通活性化法」の中で、基本的には経営努力をするような補助金制度に改めましょうということで実現し

ました。

しかし、これは大変なことで、補助金で利益を認めることになりますから、賛否両論がでてきます。そのため、利益ということではなくインセンティブだということにしました。

そして、最後が「交通基本法」でございます。ところが「交通基本法」は、自民党政権のときに交通権というかたちでマニフェストに入れてもらって 2000 億円の予算を計上していただいていた。ところが 2009 年 8 月の衆院選で政権交代となり、民主党政権となりました。民主党には、交通の「こ」の字もマニフェストにはございませんでした。



それで、岡山県出身の衆議院議員全員に集まっていただいて、バトル論争をいたしました。日本の公共交通の陸も海も、地域において全て無料にしても 7000 億円です。高速道路に 2 兆 5000 億円を使ってしまうのと、どちらが国民目線ですかという話をしたら、「それは、あんた、そうやな」ということで、当時、高井たかしさんという衆議院議員が、当時の国土交通省の三日月大造政務官のところに行って、「これは大変や」ということで検討会議をやってくれました。

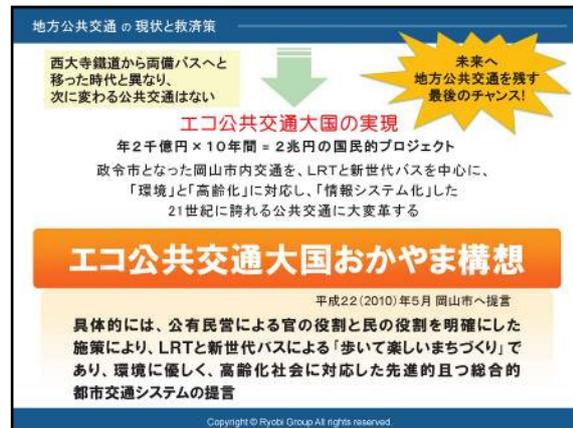
最初は、公共交通のあり方検討委員会とか、訳の分からないかたちだったのですが、徐々に交通基本法の検討会議になってきていました。先ほど、石田先生からもありましたように、実は三党合意まで取って、11 ある国土交通省の法案の中で、上から 3 番目まで持ってきましたが、ご存知の通り、民主党が倒れました。

今度は自民党政権です。先ほどのお話のように「民主党がつくった法案だから」ということですが、今度は名前が「交通政策基本法」に変わります。次の通常国会には必ず出てくるとは思いますけれども、これが通らないと現在瀕死の公共交通を助けるのは無理でございます。

今の「道路運送法」、交通関係の法律は競争自由の原則です。儲からなかったらやめなさい、駄目な会社は倒れなさいという法律でやってきたから、どんどん路線がなくなり、会社もバタバタ倒れていったわけです。このまま蛇口を開いて、バケツの底を開けたままにして、地域の公共交通を助けるというのは無理でございます。こういったことが、今まで

私どものやってきた運動・取組みの大半でございます。

ですが、せっかく「交通政策基本法」ができて、財源がなかったらへのかっぱなのです。ところが今、財務省にそれをきちんと説明できるだけの材料がありません。そこでつくったのが、エコ公共交通大国構想です。2000 億円を 10 年間、2 兆円の国民的なプロジェクトにして、基本的には環境に優しい LRT や、電気バス、公共交通



を中心にした社会にすることによって、環境と高齢化に対応し、情報をシステム化した 21 世紀の公共交通をつくっていくという提案です。

自動車産業が今、日本最高の輸出産業になっていますけれども、21 世紀はエコ公共交通のシステムが、最高に、世界に貢献する日本の輸出産業になると叫び歩いているわけでございます。それが、私どもが提言している「エコ公共交通大国おかやま構想」です。

岡山は、この構想のときに 30 億円を 10 年間で 300 億円出します。岡山の経済は（日本全体の）約 1.5 パーセントですから、2 兆円の 1.5 パーセントで、ちょうど 300 億円になります。岡山程度のことを、全国の主要な都市で実施していったら、最低でも年間に 2000 億円、10 年間で 20 兆円かかります。そして、時限立法として 10 年間やりましょう、世界に誇れる公共交通の大国をつくらうではありませんかというのが、財源を説明するためにつくったプランでございます。

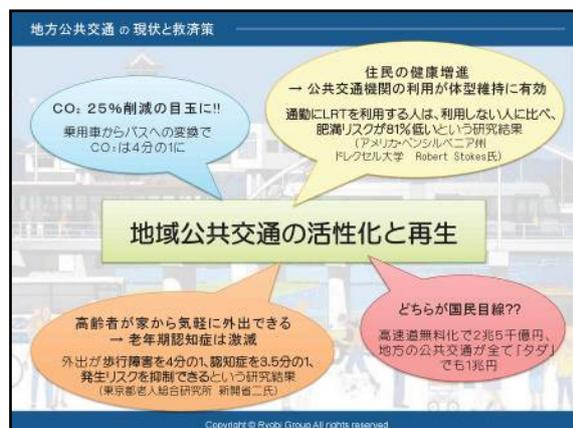
岡山市には今、清輝橋線と東山線の二つの鉄道路線があります。それを市役所のほうに延ばして行って、環状線にしていきます。そうすることによって、1000 億円ぐらいの商業活性化ができると提案をしています。もちろん環境に優しくて、高齢者にも優しいです。



ところが、私どもがこの構想を発表したら、どこで間違えたか知りませんが、異業種の方が、これを循環バスでされました。お客さまはほとんど乗られず、自分たちのもくろみの半分もお客さまが来なくて、それで

もまだ路線を増やしていけば何とかかなると思っていらっしゃるようですが、先ほど言ったように、ビジネスモデルにならないものを、いくらやってみても成り立たちません。

もう一つは、鉄道とバスのそれぞれに良さがあり、また、悪さもあります。鉄道で成り立っても、バスでは成り立たないのです。逆にバスで成り立っているけれども、鉄道では駄目なのです。当然ながら、同じ乗り物ではないのです。私どもは、鉄道（軌道）も、バスも、フェリーも全て経営していますから、どこがどういうふうになっているかが分かるので、いろいろな提言をしています。町の中心部は基本的には LRT です。軌道の駅からバスがそのままシームレスに入っていくって、そこで電気バスが充電して、また郊外に戻っていくかたちがいいのではないかと提言しています。これが、私どもの2011年、やっどこきっとこ、二代目のMOMOを登場させたときの様子でございます。



基本的には、公共交通の活性化と再生ということですが、実は環境問題が原子力問題ですっ飛んでしまいました。しかし、今の天候異変というものを考えたときに、そして、海面がどんどん上がってくるという問題を考えたときには、CO2の問題は避けて通れないと思います。忘れてはいけません。

エコであると同時に、富山ライトレールの富山市長もお話しになったように、公共交通は、住民の健康増進になってエコでヘルシーなのです。ここが一番大事なことです。通勤にマイカーからLRTに変えると、肥満リスクが81パーセント減ります。これはアメリカのペンシルバニア州のドレク

セル大学の先生が発表されています。

もう一つは、高齢者の問題と、財政上の問題です。財政上の問題は、道路目的税であったものが環境税に変わっていくわけですから、2兆5000億円の約1割、2000億円～2500億円を公共交通に振り向けていく必要があるわけです。これは交通の問題だけではないということを理解しないで、交通の一点で議論をする限り、ほとんど議論だけで100年かかってしまうと思います。このへんの考え方をしっかりすることが大事だと思います。

そして、これが市民の肥満防止にも有効であるという研究の一部を紹介してありますので、また後からでもご覧いただきたいです。

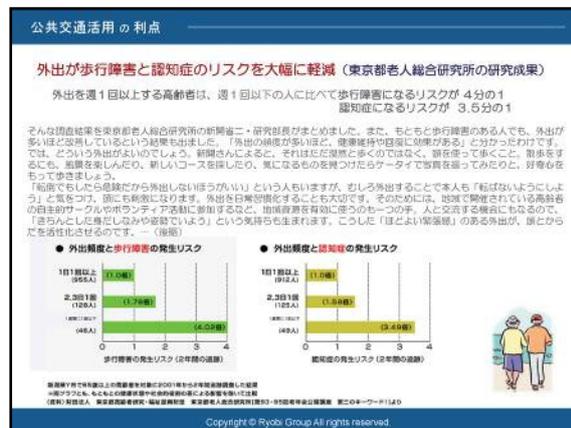
そして、これが東京都老人総合研究所の研究成果です。外出を週1回以上する高齢者と、毎日1回以上外出する高齢者とを比べてみると、なんと肥満リスクは4分の3

も軽減され、また認知症も3.5分の1になるという研究結果で、これが一番分かりやすい研究かと思います。

私が申し上げたいのは、今、88パーセントある133社のバス会社の半分が、この5年から10年のうちにつぶれると思います。私の予想は今までほとんど外れていませので、外れてほしいと思いますが、実は成り立たないことにつかえ棒だけをしている限りは、もたないということです。

その証明を私が去年の2月に発表したら、その10月12日に先ほどお話しした井笠鉄道が倒れ、10月末までに運行を停止するという事例が起きました。国、県、市、事業者からも、なんとか救済してくれというご依頼もあり、緊急代替措置というかたちで今年3月まで代替運行をしました。

公設民営でも経営できない路線は、公設民託方式で、民間に委託するかたちしかできません。ここは全ての路線が赤字で、収支率が50パーセント以下で、再生の絵は民営では描けません。いくら公設にしてみてもオペレーションができないという環境の中を、私ど



10人だけが要するという「公共交通」ならば、そのうち無くなってしまいます。ただ、人生においては初めと最後は必ず使う移動手段が公共交通であって、もし一番元気なときに「こんなものは要らない」と言っていたら、地方は人の住めない地域になってしまいます。それをぜひご理解いただいて、公共交通について、みんなで維持していけるように頑張っていきたいと思います。

ご清聴どうもありがとうございました。

3. パネルディスカッション

「クルマに頼り過ぎない環境負荷の少ない交通環境の実現に向けて」

両備グループ代表 兼 CEO /

一般財団法人地域公共交通総合研究所 代表理事（理事長） 小嶋 光信

NPO法人しまづくりネット 理事長 中村 司

那覇市都市計画部都市計画課 交通計画グループ 担当副参事 中本 徹

内閣府沖縄総合事務局運輸部 企画室長 小野 協子

コーディネーター：筑波大学システム情報工学研究科 教授 石田 東生

石田：打ち合わせをしていたわけではないのですけれども、前半の講演の部では、期せずして、小嶋会長も公共交通の範囲の中だけで考えては駄目で、まちづくりとして考えないといけないということと、もう一つ非常に重要なことは、今、動かさないと我々のまちに未来はないということをおっしゃいました。私もそのような主張をさせていただきまして、よかったですと思っております。

パネルディスカッションでは、ご紹介がございましたように、沖縄、那覇の3人のパネリストの方にお越しいただきました。沖縄、那覇という所は、日本全体の条件が厳しい中でもとりわけ厳しいと思います。そういう所で試みられていることをご紹介いただいて、具体的にこれから、まちや公共交通のあり方をパネルディスカッションで検討してまいりたいと思っております。それが目的でございます。

できれば、後ほど皆さんとぜひ意見交換をしたいと思っておりますので、こういう場ではなかなか手が挙がらないのですけれども、何かございましたら、どんどん手を挙げていただきますとありがたいです。何か引っ掛かることがありましたら、メモを取っていただきながら聞いていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

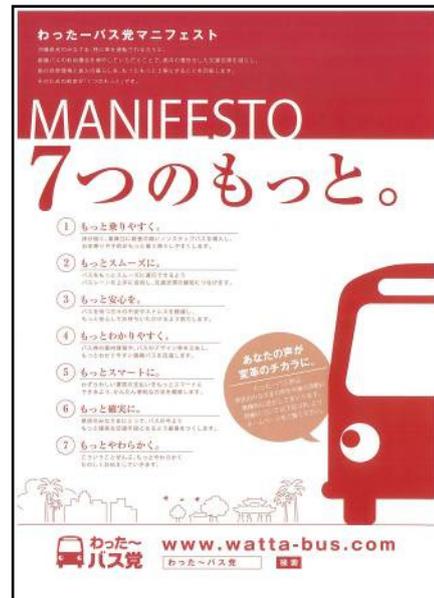
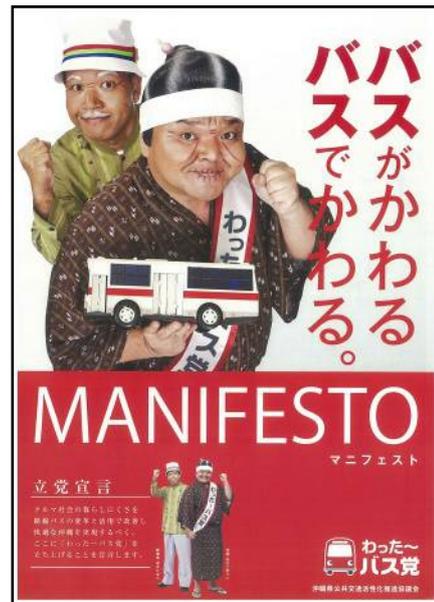
それでは、まず私のお隣の小野室長から順に話題提供、情報報告、あるいは試みの報告をしていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

小野：私からは、国土交通省として全国的に進めていることのご紹介と、沖縄県で現在どういう動きがあるのかをご紹介をさせていただきます。

国土交通省では、環境に優しく住民の生活の足としても重要な公共交通の維持・確保のために、地域公共交通確保維持改善事業を進めております。飛行機や船とかも

まとめてなのですけれども、全国で予算規模で305億円以上の支援をしています。地域の中で住民や行政、事業者、幅広い関係者に集まっていたいて、協議会を開き、そこで地域の方々が皆さんで合意して必要だと思われたものにつきましては、生活交通ネットワーク計画を作成していただいて、どういう路線で、どういう内容で走らせるかを考えていただきます。それに対して、運行のための赤字分の半額補助などもしております。

ただ、公共交通は、走らせてただけではお客さまに乗っていただけませんので、いくら環境に優しいといわれましても、それだけでは皆さま方がバスとかに乗ろうとは思いませんので、利便性の向上が非常に重要になってきます。今の事業の中でも、利便性の向上のためにICカードや、バスロケというものに取り組んでいただくようお願いしておりますし、バリアフリー対応で、ノンステップバスなどの導入を働き掛けているところでございます。全国的にこういう動きがありまして、沖縄県さんのほうでは、私ども国土交通省の補助事業ではないのですけれども、同じような方向性を向いたものといたしまして、配布資料で赤いパンフレットをお配りしているのですけれども、沖縄県が中心になりまして、沖縄県公共交通活性化推進協議会さんのほうで、「バスがかわる、バスでかわる」をモットーに、『わった〜バス党』という取り組みをなさっ



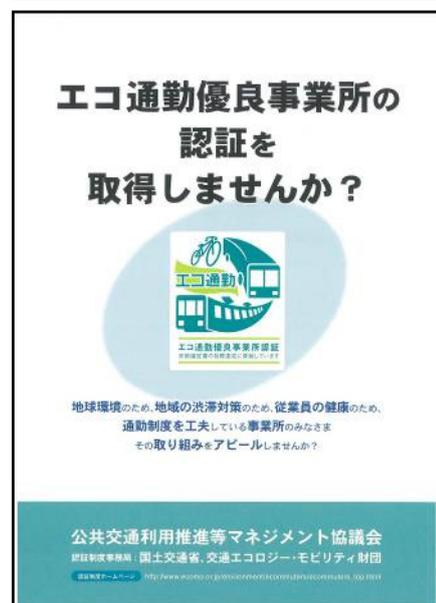
ております。

こういうふうなキャンペーンも打っていただきまして、この裏のところに七つの「もっと」が書かれています。「もっと乗りやすく」でノンステップバス、「もっとスムーズに」バスレーンの導入、「もっと安心を」これはバスロケーションシステムとか、時刻表検索とか、そういう話だと思いますけれども、そういうものにつきまして今、県が中心となって取り組まれております。

きょうは関係者の方々も多いので、ご存じだと思いますけれども、「バスなび沖縄」ということで、バスロケと時刻表検索は今年度から稼働しておりますし、外国語対応も進んでいるところです。今から IC カードも本格的に中身を詰めて導入が図られるでしょうし、もろもろ広く取り組まれているところでございます。

こういうふうな住民の方々に対するキャンペーンも非常に有用なので、これから沖縄県さんは継続的に行っていくかと思いますが、ほかに国土交通省が進めている、住民の方とか利用者の方々に対して、こういう取り組みをしませんかという働き掛けの一環で、「エコ通勤優良事業所の認証を取得しませんか？」というパンフレットもお配りさせていただいています。

国土交通省では、通勤を、マイカーではなく公共交通や自転車を使いませんかということ働きかけております。全国では 600 以上も



認証を受けていますけれども、残念ながら、沖縄県ではいまだ認証を取っているところがありません。皆さま方でこういう取り組みをなさっていただきますと、今もれなく沖縄初という肩書が付きます。エコ通勤に対して、ぜひ皆さま方にも関心を持っていただきまして、よろしければ取り組みをしていただければと思います。私からは以上です。

石田：どうもありがとうございました。

次に中本さんをお願いしたいと思います。ご存じのように那覇市では「誰もが移動しやすいまちをつくる」というのが、那覇市総合計画の基本的概念の一つになっております。まさに今やっておられるモビリティウィークとか、カーフリーデーの責任者でございますので、そのへんの取り組みについてご紹介をいただきたいと思っております。お願いします。

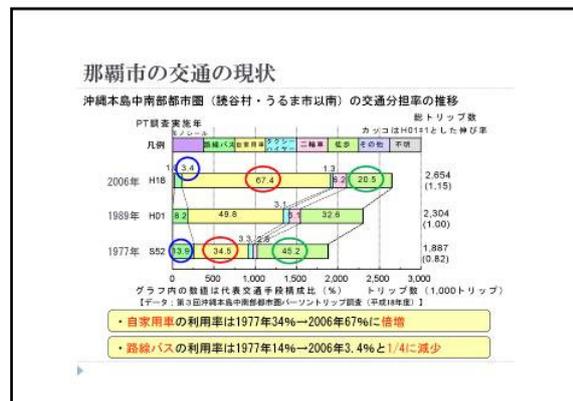
中本：ハイサイ、グスーヨ、こんにちは。
那覇市都市計画課の中本です。よろしくをお願いします。

今、石田先生から責任者という話だったので、私は責任者ではなくて、市長が責任者ですので、よろしくをお願いします。

きょうは9月18日ということで、うちなーしまくとうばの日、9と1と8で、「くう」、「とう」、「わ」ということで、いわゆる方言を使いましょうという日になっていきますので、たまにそういった言葉が出たり、あるいは聞きづらいのはたまたま沖縄言葉だったと理解していただければと思います。

私からは、那覇市の交通についてご説明します。

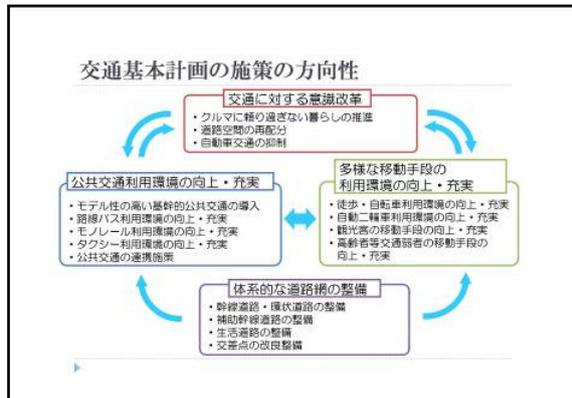
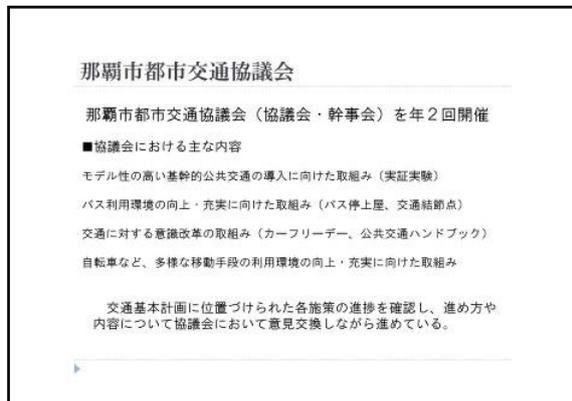
過去30年ぐらい前、昭和52年と平



成 18 年の間で比較しますと、バスの量は4分の1まで減っています。その中で、クルマはどうなったかという、約2倍に増加しています。その中はどうかという、朝のピーク時には、そのクルマの9割は通勤で一人乗りです。その結果どうなったかという、クルマの時速は朝のピーク時で13キロメートルです。これは一般的な自転車と同じスピードとなって、那覇市はこのように交通混雑しています。

そういう中で、われわれは、那覇市交通基本計画を2010年3月に策定しております。その基本理念として、「なはの自然・文化が息づく交通まちづくり～人中心のまちづくりをめざして～」ということで、今はクルマが中心のまちになっていますが、それから人中心のまちへということであります。基本目標としましても、誰もが移動しやすいまちをつくるということです。

同時に、那覇市総合交通戦略も策定しました。具体的な施策パッケージや、地域ごとの施策、スケジュール、目標値、役割分担、推進体制などを盛り込み、関係機関の総力による取り組みを示しております。その中で、交通基本計画の施策の方向性が主に四つございます。一つ目



は、交通に対する意識改革です。これが本日のカーフリーデー関係の話が主となります。二つ目には公共交通利用環境の向上充実です。三つ目には、多様な移動手段の利用環境の充実です。最後の四つ目に、体系的な道路網の整備となっています。

交通に対する意識改革では、例えばカーフリーデーです。クルマに頼り過ぎない生活を社会に提案するイベントとして、毎年やっております。

さらに、那覇市の公共交通ハンドブックということで、那覇市に転入された方に、那覇市の公共交通が充実していませんとまでは言わないですけども、かなり使えますということで、クルマに移る前に配っています。

2012年に「なはモビリティウィーク&カーフリーデー」を実施しました。例えば、牧志駅に隣接している国際通りのさいおんスクエアで、イベントを開催しております。さらに、

「まちなかウォーク」ということで、ガイド付きで中心市街地を歩いて楽しんでもらいました。これはことしも5コースを予定しております。

さらにセグウェイです。立ち乗り電動二輪車は環境に優しいということで、試乗会をしております。さらに市内の小学生にポスターコンクールをやって、表彰して、子どものときからそういった意識を啓発してもらおうということで、那覇市長が表彰しております。「自転車のまちめぐり」ということで、過度にクルマに頼らないということで、自転車の快適性をきっかけにってもらおうということで、ことし3コースを予定しています。

当日21日には舞台イベントも実施しております。

お手元に「まちなかウォークと自転車めぐり」の受け付けチラシが配られていると思いますが、ことしも実施します。無料ですので、ぜひとも皆さん、ご参加、受け



付けをお願いします。

「なはモビリティウィーク&カーフリーデー」は、今年で第7回になります。イベントとしては、21日（土）と22日（日）です。隣のさいおんスクエアでやります。これはヨーロッパを中心にやっていますけれども、世界的なテーマとしては、「Clean air - it's your move!（きれいな空気はあなたの一歩から）」ということで世界的にやっています。

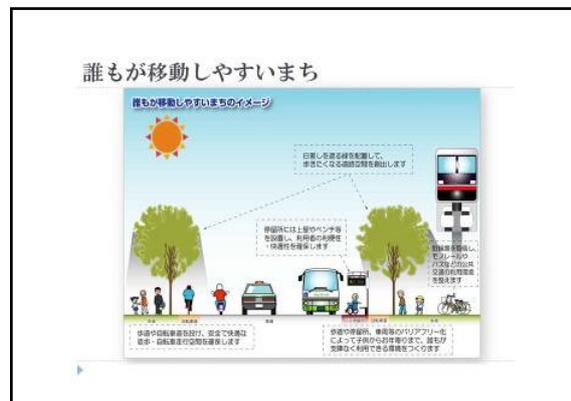
現在、世界では2000以上の都市、日本では13の都市が同じ日にやります。カーフリーを宣言をしませんかということで、これは宣伝になるのですが、去る16日から22日の七日間、クルマに頼り過ぎない生活を心がけてもらうということで、カーフリー宣言をお願いします。この七日は世界的にも共通した日です。抽選でモノレール1日乗車券が当たりますということで、これも皆さんにお配りしたチラシの中に入っていますので、よろしくをお願いします。

最終的には、誰もが移動しやすいまちということで、こういったイメージをしています。モノレールがあり、その下には駐輪場があり、木陰があり、バリアフリーの施設があり、バスがあり、バイク、自転車、歩道があって、木陰で快適な自動車交通をつくることをございます。以上です。

石田：ありがとうございます。

これまでのお二方は行政のお立場でございましたけれども、3番目の中村さんは、しまづくりネットというNPOで頑張っておられる方でございます。民間のお立場と言いますか、また見え方が違ってこようかと思っています。話題提供、あるいは問題提起をお願いしたいと思います。

中村：こんにちは。先ほど講演を頂いた先生方のお話から、きょうは四つのキーワードを頂いて、それらに関連した、私の経験からの話をしたいと思います。



一つ目のキーワードは、“知行合一”です。難しい言葉で私は初めて聞きましたが、私どもが今 NPO として取り組んでいる意義は、「Do-Tank」であるということです。私はコンサルタント(=シンクタンク)として今まで調査・計画の報告書をいっぱい積み重ねてきましたけれども、これが市民の中でなかなか使われていないということが反省としてありました。自分でつくった計画は実践して、市民の生活の中に行き渡らせようというのが「Do-Tank」です。

ここに私どもの取り組みを幾つか書いてありますけれども、この中からキーワードに関連するものについて話をさせていただきます。これは、観光客向けのレンタサイクルです。

平成 17 年に県庁前駅で始めて、今は美栄橋の駅のところに自分たちで事務所を構えて、事務所の費用を払って、自転車の管理・運営費を捻出しながらやっている取り組みです。石田先生が言われた“粘り強く”取り組むことの重要性を、ここで学びました。これが二つ目のキーワードです。

観光客向けレンタサイクルは平成 18 年から事業実施していますけれども、平成 20 年から対前年比がどのぐらい伸びるかということを見て

特定非営利活動法人しまづくりネットの概要紹介

■活動目標
経済／環境／健康・福祉のバランスのとれたまちづくりに貢献する

■活動の基本理念
シンクタンクを超えた、
Do-Tankを標榜するコンサルタント

■Do-Tankの取り組み方法
各種計画を作成し、事業化し、自ら実施・運営する。
NPOの特性を活かし、県民との直接コミュニケーションを図る。

これまでの主な取り組み

1. 観光客向けの有料レンタサイクル運営
2. 自転車利用者のための周遊観光情報提供
3. 新都心地区無料レンタサイクル運営
4. モノレール駅から駅勢圏内居住エリアへの自転車ネットワーク計画策定事業
5. エコドライブ普及活動(出前講座+エコドライブ体験)
6. エコ交通啓発のための出前タウンミーティング実施
7. 国道58号バスレーン活用の宇地泊パーク&バスライド参加者募集と管理運営
8. 国道58号バスレーン活用促進のためのバス利用に関する情報提供

観光客向け自転車レンタル事業の概要 (H18年度作成)

◆事業背景
那覇都市圏における交通渋滞損失金額 → 全国でも最悪のレベル
渋滞により発生する多くの排出ガス → 地球環境問題、生活環境問題
高齢化等による交通弱者の増加 → 公共交通体系強化へのニーズ

◆事業目的
モノレールの端末交通手段として自転車利用を普及させることで、モノレールの活用、すなわち公共交通の利用促進に取り組み、渋滞の解消や環境問題の緩和等に寄与することを目的としている。

◆H17年度の事業
①2か月間の試行
②さまざまな事業課題の発生

◆H18年度事業の目標
①ビジネスとして成立させる基盤づくりの完了
②平成18年度は450(台/月)のレンタル
③毎月総走行距離4,500km/月の車走行削減

月	延べ日台数	平均距離	総走行距離
8月	101台日	24.1km	2,434km
9月	192台日	30.7km	5,984km

9月の総走行距離5,984kmのCO₂削減量は、500mlのペットボトル約2,058本の体積に相当する。



として、いろいろなところに挙げていくことが大事だと思っています。

石田：ありがとうございました。お三方からご発表を頂きました。これに関して、小嶋さん、何かコメントなり、ご質問なりがありましたらお願いしたいと思います。

小嶋：本当に地道に苦勞をされていると思います。那覇市の皆さんが、クルマに過度に頼らないまちづくりということで、まちづくりの視点ははっきりされているのですが、これは那覇に限らず日本全体がそうなのですけれども、では、どういう社会をつくっていったら、どう手を打つかです。

先ほども言ったように、いろいろな乗り物をつくって、それを利用してくださいという取組みをやって、それなりの成果が出ていると思います。では、それで公共交通を中心にした社会ができるかなということなんです。

韓国の場合は、まず公共交通のまちづくりをしっかりとやって、五十幾つあるバス会社の共同事業化をしていって、バスレーンを整備して、高速道路を外して元の川に戻して、一人乗りのクルマに賦課金をかけて、バスレーンをふさいでしまった乗用車に対しては罰金をかけていきました。要するに、国民合意として公共交通を使う生活に戻りましょうということ、政治も行政も市民も一体になってやったんです。あの東京と同じぐらいの街であるソウルがそこまでやれました。

それより小さな街は、もっとできるのではないのでしょうか。恐々やっているところに、なんとなく日本の一皮むけないところがあるという気がします。行政としては、本当にいくらやっても、笛吹けど踊らずみたいな感じです。一方、NPO の皆さん方は一生懸命やるけれども、本当に小さな成果しか出ません。

これを、どういう社会運動にしていくかというところが、一番の問題ではないかという気がいたします。

石田：頂いたシナリオでは私も何か言えということになっておりまして、本当に条件の厳しいところで頑張って、総合的な取り組みをされておられるということなのですけれども、クルマ社会からなかなか脱却できないというのは、小嶋さんがおっしゃったとおりでございます。

渋滞しているけれども、なかなかそれを解決できません。何が悪いのだろうかということ、それは難しい質問なのですけれども、3人に本当にこれが何とかならないかとか、ここを何とかしないとイケないねというところがございましたら、お願いします。

行政の方に制度が悪いとはなかなか言いにくいと思いますけれども、あえて踏み込んで話していただけたらありがたいと思います。いかがでしょうか。どなたからでも結構です。

中本：行政的那覇市役所です。

制度の話です。今われわれは那覇市交通基本計画をつくっていますが、その中で、県と那覇市と中部で基幹バス構想をやっています。先ほどバスレーンの話があったのですが、そのあたりが厳しい話がありました。那覇市は、那覇市内でモデル性の高い基幹的公共交通を目指しています。具体的に言えば、まずはバスレーンを強化して、需要に合わせて BRT をつくり、できたら LRT まで持っていきたいということがあります。

ただ、その段階の中でバスレーンの話があったのですが、どうしても専用レーンが必要でございます。それを確保するには用地買収して広げるのか、あるいは地下から行くのか、空から行くのか、そうでなければ、現道の 4 車線あるうちの 1 車線は公共交通に譲ってくださいというときに、どうしても市民、交通事業者、そういった方々のご理解を、われわれが示す必要があるのですけれども、どうしても示しきれないのが、なかなか難しいところです。

中村：先ほど、先生から人の意識を変えるという一つ大きな言葉がありました。これは難しいですけれども、地道にやらなければいけないです。私どもの自転車の利用率を見ても分かるように、8 年たってやっとこんな状況に至っています。8 年もです。10 年ひと昔ということで本当にひと昔になりそうになっても、続けていけば成果はでるのです。人の意識も、少しずつみんなが話をして、続けていけば変えることができると思います。

私は、前から提案しているのですけれども、カーフリーデーを、公共交通を考える人たちのシンボルにしていったらどうかと思っています。提案していましたよね。アメリカのフリーメーソンという秘密結社は、怒りの金づちか何かを付けているらしいですが、ああいうものの代わりに、私たちみんなでこれ（カーフリーデーのかりゆし）を着て、一般の人たちから「あの人はまた同じ服を着ているね」と言われるぐらい着て、そこでそのかりゆしの由来を説明をしていくといった地道な取り組みが必要かなと思います。

いろいろな機会を捉えてやらなければいけないと思います。

石田：ありがとうございます。

小野：バスレーンのような供給側の取り組みはかなり進んでいます。進んでいるというか、進めようという機運はあるのですけれども、住民側の意識はまだこれからの部分があります。公共交通は、歩いていただかないと始まらないのですけれども、沖縄はまだ歩くという機運が足りませんし、なかなか関心を持ってもらえません。そもそもバスを利用しようという発想がない方も多いと思いますので、そこについて、地道に長期的な取り組みになりますけれども、『わった～バス党』みたいな取り組みでキャンペーンを張って、皆さまの目にどういふふうに触れさせていくのか、いろいろ考えながら、そういうのがあって初めて、市民の方々や県民の方々からバスレーンを後押ししようという機運が出ると思いますので、住民に対するモビリティ・マネジメントが今後は大切だと思います。

中村：先ほど私は少し遠慮して、市民、県民からと言ったのですけれども、そこまで言われると、「そうではない」と言わないといけないと思います。

今、バスレーンをかなりの人が使っています。交通転換しているのです。使わせるためには仕組みをよくしないとイケないのはもちろんの前提です。仕組みをもう少しよくして、もっと乗られるようにしようということを誰が一番最初にできるかという、行政側だと思います。行政というか、交通管理者も含めて、ものをつくるとか、管理する人が一番今ネックになっていると思います。その部分をちゃんとしていただくことも必要だということです。NPOからの意見でした。

石田：ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思います。

小嶋さんが最初におっしゃった、韓国ソウルの例ですが、前の大統領の李明博さんが、ソウル市長の時代に大英断をやられたわけです。たぶん、そういう強いリーダーシップが今、必要だと思います。

すみません、ちょっと話が生臭くなって申し訳ないですけど、残念なことに、日本の市長選挙とか知事選挙で、これほど大事な交通が争点になることがありません。これはなぜだろうと思いますが、そういうことも含めて考えていかないといけないという気がしています。

そのためには、市民の人にいろいろなことをお分かりいただくことです。分かっておられるようだけれども、お分かりになっていない部分が結構あるのだろうと思うのです。

これは、沖縄と反対の寒い北海道帯広のバス経営者の方から伺ったのですけれども、バスが不便だから乗らないのではなくて、バスに乗るとどこへ行くか分からない、どこで止まるか分からないので不安だから乗らないことに気が付かれて、ローラー作戦をやられています。小嶋さんの会社でも、本当に乗客対応は丁寧にやられていますけれども、そういうところからのコミュニケーションが、ずいぶん効いたよということがございます。

そのためには、行政の方の大きな役割だと思いますけれども、いろいろな政策や施策を分かりやすいかたち、あるいは効果が皮膚感覚で分かるようなカーフリーデーなど、市民巻き込み型の実践を繰り返すことが非常に大事だということを、ご報告を聞きながら伺いました。

私が言いたいのは、このほかのディスカッションでも冒頭で申し上げましたけれども、いろいろな人を巻き込んで、今動かさないと、我々のまち、あるいは日本の将来は本当に暗いと思うのです。そこをうまくやると、特にいろいろな意味で条件の厳しい那覇でうまくやっていただくと、非常にありがたいし、先進性、価値がさらに増すだろうと思います。

そういうことを、いろいろなことでぜひやっていただきたいと思いますが、私がこういうリクエストをしても、「そうはいっても難しい」とか、「なかなか大変だ」という反論があろうかと思いますが、お願いしたいと思います。

中村：反論ではなくて賛成論で話をしたいと思います。

先ほど先生から、三つ挙げられた中の二つですが、まちのかたちを変えることと、公共交通のあり方を考えることが大事だと言われました。今、沖縄は、内地と同じような鉄軌道ができて、バスが改善されるなどして、公共交通がきちんと整おうとしています。

例えば、16年後に沖縄本島の公共交通軸の骨格となる鉄軌道を開通させようとしています。市民感覚で言うと遠い先の話です。今のバスレーンを、たったあの短い区間を延伸することにすら5年ぐらいかかっているのです、そのくらいの時間は必要でしょう。そうした中で、例えば、那覇から与那原までの国道329号では、バスレーンを使って、公共交通に利用する暮らし方が学習できている所です。そういう所は、骨格になる鉄軌道が来る前に先に端末交通システムをつくっておくとか、そういうことをもう始めなければいけないのです。

誰かがつくってくれるだろうということで待っているのではなくて、自分たちの暮らしを変えるのです。例えば、今クルマを買い替えようか迷っている人は、あと何年後に LRT ができ、それで通勤できるようになったら、あと 3 年ぐらい我慢して、そのときにクルマを廃車にして鉄道に乗り換えるとか、そういう仕組みができるわけです。

こういう取り組みを地域の中で合意していくことが必要かなと思います。今まさに那覇ではそういう時期なのかなと思います。

石田：今まさにということですね。

中村：はい。

石田：どうぞ、小嶋さん。

小嶋：先ほど石田先生も「これだけ大事な問題なのに」、NPO の中村さんからも「今やらなければならない」というご意見がありましたが、なぜみんなが燃えてこないのでしょうか。踊らないのでしょうか。

私は十数年前に、公共交通の利用を進めるシンポジウムへ事業者代表として出席しました。まず、県民の皆さま方に公共交通のあり方を知ってもらおうと思って、シンポジウムをたくさん開催しました。公共交通はこんなに大事なんだと、テレビでも、ラジオでも主張しました。その中のあるシンポジウムで、利用者代表として出席された、あるご婦人がこう言ったのです。「小嶋さん、公共交通、公共交通と言われるけれども、一体、市民・県民のうちどれぐらいが使っているんですか」と。「はい、100 人のうち約 1 割でございます」。岡山市の場合は平野が多いので、1 割のうちの 60 パーセントしか使っていないのです。ですから 100 のうち 6 人しか使っていません。

すると、その方が「そうでしょう、90 人はほかの公共交通よね。ほかの手段でもって動いているのよね。マイカーが 40 パーセント以上ありますね。自転車は 20 パーセントぐらいありますね。歩く人もどのぐらいいるかしらね。あなた、利用者が多いほうが公共交通なのよ。そんな 10 パーセントも使わないようなものが、何が公共交通なの。公共というのは、たくさん使われるのが公共なの」と言い放たれ、最後にこう言われたのです。「マイカーがあれば、小嶋さん、公共交通なんか要らないのよ」と。これはラジオの生番組でのパネルディスカッションでした。びっくりしました。我々は、公共交通、公共交通と言っているけれども、9 割以上の市民

はマイカーで十分生活できている。だから、そんなことでわあわあ騒ぐことはありませんと言われたのです。

私は本当にびっくりしました。公共交通の利用促進を訴えるシンポジウムで、「あんたたち要らないのよ」と言われて、唾然としましたが、ぐっところえて言いました。

「奥さま、18歳で免許を取れるまでは一体どうやって学校に通っていらっしゃいましたか」、「それは公共交通を使っていたわよ」と。「じゃあ、今はマイカーで不都合なしに生活されているけれども、もしクルマを運転できなくなったら、どうされるんですか」と質問すると、「それはそのときのことよ」と言われました。

「公共という意味は違うんです。たくさん使うから公共、たくさん使わなかったら公共じゃないということではございませんよ。公共というのは、いわゆる国民にとって、行政としてどうしてもやらなければならないもの。もうかつて、もうからなくても、国民の生活サービスのためにやらなければならないことを実は公共と言うんです。みんながたくさん使うというのは、公衆便所の公衆です。一番いい例が、おたくの近くにもある消防署です。消防署で1台何億円という消防車を用意して、毎日筋トレをしているレスキューの人たち。街にとって一番いいことは火事が1回もないことです。もし火事が1回もない街を達成したときに、費用対効果はどうなるんですか。何億円という消防車は車庫の中に眠ったまま。もちろん、消防士の方は力を持て余す。じゃあ、火事がないのだから、消防署は要らないと言うんですか。そんなことを言う人はいません、消防署は街を守るために要るわけでしょう。基本的には公共交通も一緒なんです。公共交通を使わなければ移動できない子どもたちやお年寄りがいたとするならば、どんなかたちにしても社会に残さなければならない。そういう交通手段だから、公共交通というのです」と説明したのです。そうしたら黙ってしまわれました。

ではなぜ国民運動にならないのでしょうか。今、言いましたように、現実問題、地方ではクルマがなくては仕事ができないのです。政治に参加する人たちが、例えば地域協議会をつくっても、そこに来られる先生方や、社会人として頑張っている人たちはマイカーで来ているのです。

ですから、基本的には100人のうち10人しか使わないので、多数決をやれば9対1で負けてしまうのです。だから国民運動になりにくいのです。なりにくいからそれでいいのかと言ったときに、きちんとした勇気とリーダーシップがなければ、こ

の問題は 100 年議論をしても進みません。従って、どういう社会をつくるかをしっかり決めなければいけないということが、先ほどからずっと申し上げてきたことなのです。

一番大事なことは、今日いらっしゃる皆さん方が本当にそのことを理解して下さって、そういう社会をつくるためのきちんとした政治、行政、市民運動の三つが一体にならなければ、本来の地域公共交通を 100 年の計でつくり上げることはできないのではないかと思います。これは、私自身がずっと今まで体を張ってやってきた「実感」でございます。

石田：ありがとうございます。

中本さんと小野さんはいかがでしょう。この際、言いたいことを言ってください。

中本：先ほどは、中村さんから「今やるべきではないか」という話がありましたが、県のほうでは、与那原から那覇市までの基幹バス構想がございます。もちろん沖縄市から那覇市までもありますが、その構想は、与那原の職員と、南風原の職員、那覇市の職員で、去年から、BRT（Bus Rapid Transit）を走らせられないかという勉強会をしています。ですから本当に意識としては今やろうという考えでやっています。もう一つは、那覇市は、県庁所在地で人口密度が 4 位です。東京 23 区、大阪市、横浜市、次の 4 番目に那覇市で 8000 名（8150 人/平方キロメートル）います。人間が強制的に住めない空港と自衛隊基地のような所を抜けば、もしかしたら 1 万人ぐらいいるかもしれないです。その市で、先ほど石田先生からコンパクトシティの話がありましたが、那覇市はコンパクトシティかなとは思いますが、その中で、どうしても交通問題だけは解決策があるようなないようなことで悩んでいます。

例えば、日曜日は、皆さんご存じのように、国際通りが 12 時から 6 時まではトランジットモールということで、人と許可されたバスだけが通っています。こういった感じで、これを終日やるために、今、通っているクルマをどうするのかといったあたりが、なかなか解決できていない状況です。

小野：沖縄総合事務局としては、地域をサポートすることしかできないので、感想になってしまいますけれども、沖縄県の各市町村の方々は、最近非常に交通に関して熱心に取り組んでおられると感じております。

その取り組み内容も、那覇市さんの説明を聞いても分かりますように、各時間帯に応じてどういうふうな交通手段を用意したらいいかという話もありますし、モビリ

ティーウィークみたいな住民向けのモビリティ・マネジメントもやっていますし、何を供給したらいいのかと、住民向けの意識啓発の両方をセットでやっていらっしゃるんで、そういう幅広い視野で取り組まれていて、特に那覇市周辺の都市部の方々は非常に頑張っていると思います。

もちろんいろいろな課題があるとは思いますが、こういう取り組みで、意識を高く持って皆さんを巻き込んでいけたらいいと思っております。

石田：公共交通の「公共」ですけれども、英語でいうとパブリックです。ところがパブリックは、あるときには公衆になるのです。公衆電話はパブリック電話です。あるときには公共になるのです。パブリック・トランスポートです。あるときには官、役所になるのです。パブリック・プライベート・パートナーシップが官になるわけです。どうして、こんなふうに日本語がいっぱいあるかというと、パブリックという概念が、日本の伝統的社会や歴史の中においてはなかったからです。そういうことも、こういうムーブメントがなかなか起こりにくい原因かも知れないと思っています。そういう意味では、今、那覇で鉄道、軌道、便利なバスレーンが整備されようとしていて、基幹的なところが出来上がりつつある中で、新しい交通システムとか、新しいまちのあり方とか、そこでの暮らし方を、皆さんが熱心に議論されているというのは、本当に意義深いことだと、今の議論を聞いて思いました。

ここで、先ほどお約束いたしましたように、皆さん方と意見交換をしたいと思えます。積極的に手を挙げていただいて、質問でもコメントでも結構でございますので、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。どなたかお一人手を挙げていただくと、後に比較的続くので、はい、お願いします。マイクがまいますので。

会場1：初めまして。こういうところで発言するのもしどきどきするのですが、一応、私自身は今回こういう会があるのを、個人的な興味半分に参加させてもらった個人です。今、那覇に住んでおまして、去年までは自家用車を持っていましたが、最近那覇市内の中心部に引っ越しをしたもので、そのタイミングで電動アシストの自転車に切り替えて、生活をしている人間です。100パーセント、自分の足は自転車だけで、バス、モノレールを使って生活をさせてもらっています。

那覇市の中心部は特に交通の便もいい所で、それでほとんどのことは間に合っていますのでいいのですが、実際にそういうふうにして使い始めて感じた感想を申し上げたいと思っております。個人のたわ言になるかもしれませんが、バス会社や関係者

が多いのであれば、参考にしていただきたいと思います。

一つ目が、公共交通といわれているものに関して、特に沖縄の場合は、利用者、市民が使いたいと思うきっかけがなかなかありませんでした。私は本土の人間です。20年前に沖縄に来てから、大学、一般社会人になってこちらに住んでいますが、全くもって市民が公共交通機関を使おうという意識がありません。最初からクルマがスタートというかたちができていると思います。

実際に、今 18 歳未満の学生の子が「バスを使っていますか」と言われたときに、今でも「いや、毎日、親が学校まで迎えに行っています」とか、「じいちゃん、ばあちゃんの買い物は、うちの父ちゃんがスーパーまで連れて行ってあげて、荷物を持って行ってあげますよ」ということは、結構ざらです。ほかのところに比べたら、もしかしたら、その比率が高いのではないかなというのを感じられます。

最近では、新しいノンステップバスが入りました。バスロケーションシステムが入りました。先週か、今週かにあったのですが、1000 円で二日間、沖縄のバスが全部乗り放題ですから乗ってくださいというのも、毎年、年に2回ぐらいやっているでしょう。私もそういうときは、こぞって遠距離に遊びに行かせてもらっています。そういうふうにして、魅力を掘り出そうという企画もされてはいるのですが、それを常に続けているかに関しては、まだまだ頑張れるのではないかなという感じはします。

最近では、那覇市内で市内線4番という新しい系統ができたのですが、それを半年か、3カ月間か、那覇市の実証実験ということでやっていただいたのですが、自分がこれに乗ったのは1回か2回しかないです。実際に4番になってからは、たぶんまだたっちはいないと思うのですが、乗っていません。乗る機会がないだけかもしれないですが、クルマを持っていない私でさえなかなか乗らないというのもあって、市民に「バスを使うとこういういいことがありますよ」という魅力を伝え切れていないと思います。自分の日ごろ思っていることを言わせていただきました。

石田：貴重なお話をありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

会場2：こんにちは。私は2年ほど前に那覇に来ました。その前に広島市内の宮島に近い所に住んでおりました。恐らく小嶋さんは大変よくご存じかと思いますが、いわゆる LRT ではないですが、広島電鉄という昔ながらのちんちん電車を使って、通勤をしておりました。

並行して JR も走っておりまして、バスも走っているのですが、例えば、広島電鉄であれば、かつて嵐山を走っていたちんちん電車があたり、古いレトロなちんちん電車もいろいろ走っている中で、全国からマニアの方が使いに来られます。それから、その職員の方々が非常に熱心で、言ってみれば、自分たちの給料が下がってでもいいから鉄道を存続させようという活動もされています。

一番使い勝手がいいと思ったのは、バスと広島電鉄の電車が 1 枚のプリペイドカードで乗り継ぎができることです。バス、電車の乗り換えがそのまま一律の料金でできるので、いったん降りてもう 1 回新しいお金を払う必要がないシステムがあります。那覇市内は今 220 円のバスが走っていますが、遠距離に行こうとするとバス代が高いということと、バスがメインの交通機関なので、外から来た人間にしてみると系統があり過ぎて、何がどこに行くのかが分かりません。そういったところで、恐らく市民の方も使い勝手の悪さを実感しているのではないかと思います。ですから、バスの便利さという意味で言うと、乗り換えをスムーズにできるやり方や、場合によってはモノレールとバスで一緒のプリペイドカードが使えるとか、定期が使えるといったシステムにすると、モノレールの沿線でない人たちはバスしかないですけれども、バスからモノレールに乗り継いだり、モノレールからバスに乗り継ぐ仕方が分かりやすく多様になってくると、非常に使いやすく、市民の方も、これならちょっと乗ってみようかなという動機付けにもなるといった気がしております。以上です。

石田：ありがとうございます。そうですね。料金の問題は本当に大きな問題だと思います。

世界で最初に始めたのは、40 年ぐらい前にドイツのハンブルグで、異なる交通事業者さんが集まって料金を一元化しました。今、日本国内でも、乗り換えると初乗り料金がかかります。遠くへ行けば、しかもバス路線がぶつ切れになっていますから、すごく取られます。そのへんも含めて、とにかく考え直さないといけません。

そのためには、小嶋さんが言われていましたように、地域の装置、都市の装置なのだから、みんなで普段利用していただくことです。それが公共の意味なのだということだと思います。私も申し上げましたように、まだ独立採算制でやりなさいというのが基本なのです。徐々に変わってはきておりますけれども、そういう意味で、料金とか、公的な負担をどうするかということは本当に大きな問題だと思っています。

お待たせしました。そちらの後ろに、手を挙げてくださった方がおられます。お願いします。

会場3：ちょっと論点がずれるのですが、まずこの公共交通を議論する前に、なるべく移動しないで済むのならそれに越したことはないという考え方もあると思います。例えば、在宅勤務でインターネットを使っている仕事がありますし、最近では、通信販売で本とかを買えるようになってきました。そういう考え方になると、なぜ移動する必要があるのか。働き方にしても、生活の仕方にしても、今はガラッといろいろなことが変わってきていると思います。

ですから、行政の方をお願いするのは、なるべく近くのコンビニでいろいろな印証も取れるようにするとか、行政サービスの対応もインターネットでやってもらえるようにすれば、わざわざ那覇市まで行く必要もありません。県も国もそうだと思いますが、インターネットを使って行政の効率化を図ろうという時代の流れになってくると、「移動するということ」は何なのか。

私は、移動する必要がなければ、なるべく自宅にいて、本を読んだりします。健康上は、(自宅で)ヨガをすることとか、散歩とかで公園に行けばいいのです。極端な話ですけど、移動すれば、飛行機も落ちるし、交通事故もあるし、コストもかかるわけです。だから、いろいろな価値観があると思いますけれども、無駄な移動が果たして必要でしょうか。

これは公共交通に対して失礼かもしれませんが、生活のために必要で、仕事や病院に行かなければいけないとか、人間の生活のためにどんな移動が必要かという原点を突き詰めていかないと、公共交通に対するニーズが分からないでしょう。観光で公共交通が必要なのは分かりますが遊びです。本当の日常生活で、何のために移動をするかを考えていかないと、公共性うんぬんといっても、なかなか国民の理解を得ることは難しいのではないかと思います。

もう一つは、たまたまこの間の老人の日に、日本の国の25パーセントが65歳以上の高齢になっていると聞きました。これから、ますます高齢者が増えてくると、交通弱者が増えて、極端に言えば、寝たきりの人間が多くなってきます。買い物とかでも外に出なくなるし、なるべくうちで済まそうとして、買い物も届けてもらうとかたちで、公共交通を使う人たちはますます減ってくると思います。

ですから、これから、鉄軌道とか高額の設備投資をしていった場合、国も自治体も

非常に財政が厳しい状態で、果たしてこれが国民や地域住民のために好ましいかどうか、考えなければならない問題であるという気がします。

ちょっと整理します。私なりの解釈では、公共性というのは、本当に生活に必要な部分は何なのか。それからすると、これから日本の交通弱者は多くなってきますから、今のバスとかはあるかもしれませんが、交通弱者のニーズに対応できるようなことを考えて、これから10年先、20年先のことを考えているのでしょうか。道路の整備に関してもそうかもしれませんが、このへんのことをよく考えてこれから計画を立てていろいろやっていかないと、ミスマッチが起こって、高齢化社会で使わない時代になっていくのではないかと危惧しています。特に行政に関しては、お考えいただきたいと思います。

石田：貴重なご意見だと思います。非常に本質的な議論でございます。どなたに答えていただきましょうか。どうぞ。

中村：私が同じ市民の立場からお話しします。

例えば、経済でも、みんなが家で仕事をすることで成り立つわけがありませんし、趣味もみんなが違うので、家の中でずっと一生が終わっていいとは思っていませんので、遊びにも行きたいでしょう。あるいは、病院を家の中に持ってくるわけにもいかないの、そういう移動も必要でしょう。

そんな中で、先ほど小嶋さんのほうからありましたけれども、歩くことで健康になるということです。動かないでいると、痴ほうも増えるという話もありました。そういうことも含めると、今のお話はまだマイナーな考え方かなと思います。

もう一つ、沖縄のバスの利便性の話がありましたが、共通乗車券化とか、そこらへんについては、ぜひこの『わった～バス党』に入党してください。ここを見ると、この話が進んでいくことがお分かりだと思いますので、ぜひそこで見てください。ただ、もっと早くという話はあるかもしれませんが、現実に進んでいます。お願いします。

石田：どうぞ。

中本：那覇市です。先ほど、那覇市には来なくてもいいのではないかとのお話があったのですが、できたら那覇市に来ていただきたいと思います。

あまり動かないほうがいいのではないかとのお話だったのですが、地域の活性化というのは、人の動きや、ものの動きがあって、経済活動なり、活性化があると思

います。

先ほど、中村さんからあったのですが、もし人が動かないことをイメージすると、なんとなくこの地域は、生きがいがあるのかないかみたいなことになって、人、あるいはものは動いたほうが良いと思います。

会場3：でも、国は、なるべく行政効率を上げるために、税の申告もそうですが、いろいろとインターネットを使ってくれという考えではないですか。県も、どちらかというとそれに近いです。要するに、何も用がないのに、那覇市に行く必要がなければ、健康上の理由なら公園で散歩すればいいし、ゴルフに行って遊べばいいわけです。要するに、何のために動くかということを考えないと、ただ、漠然として、那覇市に人がたくさん来てくださいますと言っても、那覇市の庁舎は何のための施設ですか。行政サービスは何なのかということを考えないといけません。遊びに行くわけではないですよ。国はインターネットを使って行政効率を上げようということは明確にしています。県もどちらかというと近いと思います。べつに那覇市を批判するわけではないですけども、そういうことです。

石田：ご意見ですか。はい。

会場4：私はバス会社に勤務しています。沖縄は細長いです。沖縄の玄関口はやっぱり那覇市なのです。ここには物流、人の流れがあり、どうしても中心は那覇市なのです。

『わった〜バス党』にもありますけれども、「快適な」「利便性のある」とか、いいことばかり並んでいます。これを実現するためにはどうすべきか。那覇市の方が基幹バスとおっしゃいました。南風原町から与那原町までを、県主導で基幹バスを定期的にバスターミナルから出します。例えば20分ごとに出します。

これは、昼間も通じて終日バス専用レーンにしないといけません。昼間の物流で、私は運転手とかかわっていますので、昼間の混雑はひどいです。特に泡瀬から牧港あたりには夕方まで2時間かかります。そのところを終日上り下りバス専用レーンにしておけば、バスは定期的に流れていきます。

では、これから支線はどうするのですかという問題が出てくるはずですが。例えば、牧港で降りました。牧港から、普通は那覇からそのまま安波茶（あはちや）とか行けるのだけれど、そこがありません。そこを運行していたバスが、今度は浦添市の路線を開拓していきます。短くしていきます。

小嶋先生もおっしゃいましたが、私もよくBSの路線バスの番組をよく見るのです。

韓国は、グリーンとか、黄色とか、三つ色分けしてあります。近いバスは黄色で、グリーンは地方に出るバスなのです。三つしかないので分かりやすいです。それを考えてみると、東線、中線、西線に分ければ簡単なことなのです。この基幹バスはどこで U ターンするのですかということです。58 号線は確か伊佐でやろうとか、沖縄コンベンションセンターあたりでやろうとかいう話も聞きました。では、与那原はどこですか。与那原はあがり浜に県の土地があるので、そこを利用してそこまで連れて行こうかということです。ここから沖縄バスさんも、親慶原（おやげばる）のほうまで通っています。たったこれだけです。

そうすると、わざわざ地方から混雑する行き戻りを運転するよりも、運転手の負担も軽減されてくるのです。そういう構想をぜひ国土交通省と県が主導になってもらって、バス会社を集めて計画していただきたいです。

先ほど、向こうのほうでおっしゃいました乗り換え料金の問題です。個人的なことですけれども、私はことしで 67 歳になりますが、初めて東京へ行きました。乗り継ぎ、乗り継ぎで、息子にずっと付いていました。でも、東京の有楽町線に乗って見たら、これは若者なら非常に楽だなと思いました。たまたま日曜日だったので、バスに乗る人はやはりいなかったです。亀戸の森下というバス停から築地に行ったら、わずか 4 名しか乗っていませんでした。やはり休日の乗客は少ないです。

私が言いたいのは、とにかく休日、上り下りをバス専用レーンにしていれば、あとは各バス会社で自分たちが通っていた路線を開拓していけばいいのです。それをお願いいたします。

石田：小嶋さん、手を挙げておられましたけれども、よろしいですか。

小嶋：沖縄、那覇の皆さん方は大変ユニークだなというのが実感でございます。

ちょっと実験をやってみたいと思うのですが、今日この会場に、公共交通を利用して来られた方は手を挙げていただけますか。すごいです。立派です。これなら那覇は動くかもしれません。

私はこの前、長野に招かれて行きました。これは信越本線の長野以西、直江津までの区間が整備されて、北陸新幹線が延伸・開業されることになり、もう JR をやめてしまって、地元で勝手にやってくれということになり、今後の方向性を模索するための会へ招かれて講演をしたのです。

そこに、地域協議会の皆さん方が 13 人いらっしゃいました。この中で、日常的に

公共交通を使われる方はどのぐらいいらっしゃいますかと尋ねたら、お二人の男性が手を挙げました。あとの全員は、手が挙がりませんでした。そのお二人の方に、ひょっとしたら東京から来られた先生方ですかと言ったら、「はい、私は東京から来ました」と言われました。なんと、地元からその会場まで来た地域協議会の委員の人で、公共交通を使った人はゼロでした。

これが地方の実態です。仕事をしている人たちは、マイカーでなければ仕事ができなくなっています。そういうあり方の中で、どういう公共交通をつくっていくかと論じていかななくてはならないのが、本当の課題なのです。

でも、那覇の場合はこれだけ公共交通を使っていらっしゃって、どうしようかという熱い議論ができていいる場を私が見たのは、正直言って、大都市以外の地方都市では初めてです。だから、きっと動くと思います。

先ほど使い勝手の良し悪しの問題がありました。私どももカードをつくっています。そのカードは、全て JR の ICOCA と接続していきまして、JR も、われわれの鉄道も、軌道も、バスも、全部この 1 枚のカードで乗車・乗換えができるようになっています。広島も同じようになっているかと思っています。

ただ、残念ながら、乗継ぎ割引だけはうまくいきません。私どもの会社が二つありますけれども、同じグループの会社同士でも、乗継ぎでお安くしようと言ったら、「とんでもない。あんたのところでまけてくれ。うちではまけられない」となりません。経営の問題にぶつかると難しいというのが実態で、民間同士にこれを解決させようというのは、非常に難しいことだと思います。

従って、先ほど申し上げましたように、韓国にみたいに事業協同組合みたいなものをつくって、一つのネットワークにして、そこで全体のオペレーションを決めて、それぞれが成り立つかたちに持っていけない限りは、100 年議論をしてみても恐らく同じだろうと思います。

それから、先ほど、移動をしなくて済むのなら移動しなくていいではないかというご意見がありましたが、本当に素晴らしいご意見だと思います。

ただ、公共交通の場合はニーズがはっきりしています。通勤・通学・通院・ショッピング・行政機関に行くというような、生活にまつわる必要不可欠な移動をしなければならないときに、滞りなく、きちんとできるようにするというのが公共交通の基本的なニーズであり、役割だろうと思います。

しかし、それが全部、家の中で完結できる時代が来ないとも限りません。子どもたちが学校へ行かないで、インターネットで全部勉強してしまうこともあるかもしれません。しかし、社会の移動装置というものは、先ほどもご説明したようなかたちで、個々で完結するのではなく、集団で使うかたちになると、移動をやめることを連想するのはちょっと難しいというのが、私の感想でございます。

石田：はい。ありがとうございました。

もっと議論を続けたいのですがけれども、議論が冗長になってくると、時間になってしまうのが通例でございます。今回もご多分に漏れず終了予定時刻を過ぎております。ちょっとだけ延長させていただいて、最後に4人の方に、感想でも結構ですし、今日した議論の中で、具体的なアクションをやっていきます、あるいは続けますということがございましたら、短くお願いしたいと思います。

小野さんからお願いできますか。

小野：国の立場なので、自分たちが何かするという訳ではありませんが、今、県が中心となって、沖縄本島のバス会社4社さんと、ゆいレールさんみんなが協力して、IC乗車券導入や、時刻表を統一しましょうとか、いろいろな取組の検討が行われています。これからも行政も当然関与しますし、国としてのサポートをしますので、事業者さんの間でも互いに協力できるものは協力していく、競争になれば競争しながら今後も頑張っていたいただければと思います。

石田：それでは、中本さん。

中本：今回、モビリティ・カーフリーダーを紹介させていただきましたが、隣の中村さんに実行委員長をやっていただいております。ありがとうございます。

この啓発活動は、那覇市の基本目標であります、「誰もが移動しやすいまちをつくる」の施策の一つであります。この基本目標を達成するには、先ほど申し上げました四つの施策に総合的に取り組む必要があります。

とは言いましても、各施策には、短期的にできるもの、あるいは中期、あるいは長期にかかるものがございます。例えば、短期にできるものであれば、今回のモビリティウィークエンドカーフリーダーの啓発活動の継続、あるいは拡大です。また、バス停小屋やベンチの整備などがあります。また、モノレールとバスの利便性を高めるために、ICカードの導入を来年度から実用化すると聞いております。

さらに、平成31年春の開業を目指して、現在、モノレールの延長事業をやってお

ります。これも公共交通利用に大きく寄与するものと考えます。また、先ほどからありますバスレーンの連続性を確保して、クルマから路線バスへの転換を図るということで、今年那覇市では、まずバスの実証実験をしました。引き続きバスレーンの研究をしていきたいと考えています。

将来的には、移動拡大に併せまして、BRT、あるいは LRT へ事業展開をして、ほかの各施策と併せて、那覇市の基本目標である「誰もが移動しやすいまち」を目指したいと思います。

最後に、クルマに頼り過ぎない生活を心がけてもらうということで、お手元のチラシにカーフリー宣言がございます。これを、ぜひとも、皆さん、あるいは職場の方、ご家族もやっていただければと思います。

では、これを持ちまして、ユタサルグトゥ、ウニゲーサビラ、よろしく願います。イPPERニフェデービタン。以上、大変ありがとうございました。

石田：ありがとうございました。では、中村さん、お願いいたします。

中村：はい。私どものできることは小さいですけれども、EST を目指してこれからも頑張りたいと思います。そのときに皆さまからは、都市政策というお立場に立って、大きな視点から評価をしていただければと思います。評価をする立場によって、自分の立場からしか評価がされていないなど感じるものがよくあります。そのときに、ほかの立場から見たら、私どもがやっていることにどのぐらいの効果があるのかということに思いをはせていただければ、もう少し私どもの取り組み方も活発になっていけるのではないかと考えています。以上です。

石田：ありがとうございました。最後になりましたけれども、小嶋さん、願います。

小嶋：基本的には、このエコ・モビリティの運動は、エコ・ヘルシー・モビリティだと思います。ぜひ、そういうかたちで、エコと健康ということの一つのかたちとして推進していただきたいと思います。

もう一つは、公共交通を中心としたまちづくりです。基本は、まちづくり、街を活性化するためのツールとしての公共交通です。本気、根気、やる気で必ず実績を挙げていくようにされると、絶対に効果があると思います。

具体的に私はどこのことを言っているかというと、古島駅と、おもろまち、国際通り、旭橋ターミナルの5キロ間に本当に夢の持てる LRT をつくりたいのです。それを実現することによって街が変わります。見えるものが見える化をしない限りは、

街は動かないということです。以上でございます。

石田：ありがとうございます。

最後にまとめろということでもありますけれども、まず、本当にいろいろな方から、たくさん発言をいただきまして、よかったです。皆さんの関心の高さを表しているものだと思います。

しかも、那覇の可能性、中本さんから「基地その他を除くと日本で1番人口密度の高い県庁所在地であるかもしれない」というお話をいただきました。公共交通は、基本的に人口密度が高いところで成立性が高いわけです。そういうところの可能性を非常に感じましたし、いろいろな意味でプロジェクトが具体的に動きつつあります。そういうところで、非常に可能性が高いと思いました。ぜひ、那覇から素晴らしい発信をしてくださることを、期待申し上げたいと思います。

議論の内容については、まちづくり、都市の活性化と公共交通とか、今から始める、みんなで考えるという結構抽象的なレベルの話から、非常に具体的な話まで、幅広い議論ができたこともよかったと思います。

最後に、移動をどう考えるかということで、私は専門ですので、ちょっとだけ言わせていただきます。

交通経済学で最初に教えるのは、交通は、本来の活動目的を果たすためです。それは、ある場所で働くとか、あるところで生産をするため、そのために付随する派生需要であるという言い方をします。ということは、これはもともとないほうがいい、少ないほうがいいという原則で、今の交通経済学は成立しているのですけれども、私は本当かなと思っています。

それは、移動することが楽しい、外に出て人と会うことが幸福感につながるということなのだろうと思います。インターネットが発達して、あるいは宅配が来て便利になったかもしれませんが、私どもの大学のあるつくば市で高齢者の方に、どちらがいいかをアンケート調査しました。何でもかんでも家に持ってきてもらいます。家から出なくてもいいです。日常生活は不自由ございません。それと、自ら出て行って、友達と会って買い物をするのは、どちらがいいかと聞きましたら、圧倒的に後者のほうがいいという選択をされる方が多うございました。

そういう意味では、交通そのものが、これからの社会とか、都市において目的になり得る時代かなと思っています。そういうところを目指して、みんなでまちのあり

方、交通のあり方、社会システムのあり方を考えていくべき時期だろうと強く思いました。

そういうことをまとめにして、時間が10分ぐらい超過してしまいましたけれども、パネルディスカッションを終えたいと思います。活発な議論をいただきまして、どうもありがとうございました。