

1. 講演①「環境負荷の少ない総合的な都市交通政策の実践に向けて」

大阪大学コミュニケーションデザイン・センター 特任教授 土井 勉

皆さん、こんにちは。ご紹介いただきました土井です。私は日常的な交通と環境の問題についてお話をさせていただきます。

さて、2015年11月にパリでとんでもないテロ事件が起り、フランス国内は非常に騒然としていましたが、それでもあえて COP21 をパリで開催するということは、テロに屈しない強い意志で、環境問題について議定書をまとめられたということを感じます。外交レベルでも環境問題について重視されており、私たちの生活にもこれが反映してくることをご理解いただけたら嬉しく思います。

そこで、先ず温室効果ガス排出量の部門ごとの内訳です。運輸部門は2割ぐらいで、その9割が自動車です。もちろん船舶や航空機もありますが、圧倒的に自動車が多く、そのうちの約6割が乗用車から出ています。私たちの日常生活を支えている交通の環境負荷が大きく、中でも便利で快適な乗り物である自動車が環境に対して大きな負荷があることになります。

今日のテーマは、環境に配慮した都市交通政策です。ここで都市とは大都市だけではなく、人々がいるところ全てが都市だと考えても良いかと思えます。多くの場合、人は一人では生きられない生命体ですから、人が集まって住む状況を都市とここでは言っています。人々が共に生活するエリアにおける交通政策は、これからどういう考え方をしたらいいのか、何を実践したらいいのかについてお話ししたいと思います。

その前提として、私たちの社会にはいろいろな価値観を持っている方がいらっしゃいます。自動車についても、環境サイドから自動車を一方的に抑えたいという気持ちを持っている人が多いと思います。私も割とそういう気持ちは持っています。でも例えば、小学校に行くと、親御さんが運輸系の仕事をされていて、よく自動車を使っておられるご家庭のお子さんもいらっしゃいます。そういうところで頭ごなしに「自動車は環境負荷が大きいんやで」と言うと、その子どもにとって、親は環境負荷の多い仕事をしているので良くないのかなと思う可能性もあります。

そうではないのです。そういう人たちが一生懸命、運輸の仕事、輸送の仕事、人や物を運ぶ仕事をしていただくから、私たちの生活が成り立っているわけです。

ですから過度な負担を環境に与えるような自動車の使い方は控えましょうというところからスタートし、いろいろな価値観を持つ人たちが一緒になって前を向いてもらうやり方をしていく必要があります。

そのためには、自動車を一方的に控えましょうという話だけではなく、必要によっては自動車も重要な局面があるわけですから、多様なモードをうまく組み合わせていくことが、私たちが住みよい社会をつくっていくため、そして私たち自身がよりかしこくなるために必要ではないかと思います。

その結果、みんなが住みやすい社会ができ、環境負荷の少ない社会が実現できれば、それに越したことはありません。

資料の中には入っておりませんが、こんな写真があります。なぜこんな写真を入れたかです。これはオーケストラの写真です。1 つずつの楽器は素晴らしいし、演奏家は一流です。お1人で演奏されても、とてもいい音楽を奏でることができると思います。ただ、みんなが集まっても、自分勝手にがらがら音を鳴らしても、なかなかいい音楽にはなりません。交響曲というのは、みんなが指揮者のタクトを見ながら、調和のある音を出すことで、人に感動を与える音楽をつくることができます。

私たちの社会にもそういうところがあり、特に環境政策などについては、もちろん一生懸命やる人たちががらがらやることも大事なことです。全体に調和あるかたちをつくり上げていきたいなと思っています。そういうイメージをこれでお伝えできればと思います。

この図は、皆さんもよくご覧になられると思いますが、人1人を1km運ぶのに、交通手段別にどれぐらい環境負荷があるかを表したものです。自家用自動車は147、バスはその3分の1ぐらいで、鉄道はさらに小さいです。だったら交通手段は環境負荷の小さなバスや鉄道だけでいいのかというと、当然そうではなくて自動車も必要などころがあります。先ほども申し上げましたが、過度な自動車の利用は控え、適切にバス、鉄道を組み合わせいく生活をする中で、全体の環境負荷を抑えていくことが、これから目指していく交通システムの姿になっていくと思います。

交通手段といっても、自動車、バス、鉄道やLRTなどいっぱいあります。バスについても高度なバスシステムであるBRT、普通のバス、コミュニティ・バス、タクシーなどもあります。最近では、自転車、超小型モビリティのシェアリングシステムもよく話題になります。自動車も、もしかしたら情報技術と自動車を組み合わせて、シェアリングすると公共交通に近いかたちになっていく可能性もあります。こうした、どんどん新しいモード、新しい手段ができ、それを応用することによって、さまざまな使い方ができることも、頭の片隅に置いていただけたら嬉しいと思います。

従来の交通政策は、自動車を中心にした道路行政と、自転車、歩行者、歩きやすい歩道をつくることや、バス、コミュニティ・バス、鉄道など、それぞれ担当している行政の部

門や交通事業者の方々が異なります。

これまではこれで良かったわけですが、全体のまちの移動を距離の特性、あるいは利便性の特性で考えていくと、自動車の占める領域を少し小さくして、バスや鉄道の役割を大きくしていく交通政策を考えていくことができないでしょうか。そういうことに取り組もうとすると都市のあり方から考える必要があります。すなわち都市政策と交通政策のマッチングになっていきます。

エリアや都市によって、この図の手段ごとの丸の大きさが違います。また、変えていくことが期待されます。こうした政策をバランス良く実施していくには、市民の皆さんの合意が必要です。誰かがやってくれるのではなく、市民が自分たちのまちの交通手段の在り方を議論し、望ましいかたちをつくり出していくことが、都市政策と交通政策が融合した総合交通政策の要になると思います。

総合交通政策で、特に交通政策あるいは公共交通のことを考えると、それぞれに得意分野があります。

これは、移動するとき何をどれぐらいの割合で使っているかを調べたパーソントリップ調査の結果です。横軸が平方キロ当たり何人いるかという人口密度で、縦軸が分担率です。鉄道とバスの利用の割合を足した公共交通が青色で、赤色が自動車の分担率です。人口密度が少ないところは、自動車の分担率が非常に高いです。人口密度が高くなると、公共交通の分担率が自動車よりも大きくなります。

移動する場合、自動車よりもバスや鉄道を使う地域が結構あります。人口密度 5,000 人/ha ぐらいを境界にして、それより人口密度が高いと公共交通が使いやすいです。こういうところでは、自動車はできるだけ控えて公共交通を使いやすくする政策が成り立つと思います。一方で人口密度が小さなエリアでは、分担率が小さいので鉄道やバスが中心になるのはなかなか難しいです。しかし、ここでも鉄道やバスを使っている人たちはいらっしゃいます。自動車利用だけではありません。自動車を中心に公共交通をサポートしていく仕組みを考えていく必要があります。こうしたエリアの特性を理解した上で、どういう政策をつくっていくかを考えておかなければなりません。

大事なことは、これから人口が減少することです。人口密度が少なくなっていくます。そうすると自動車型のまちになりやすくなるため、今まさにやらなければならないのは、できるだけ人口密度の高いエリアを残す、あるいは人口密度を高め、そのエリアで公共交通型の環境負荷の少ないまちをつくっていくことです。言葉を換えると、コンパクトなまちをつくる、あるいはネットワークを良くしてまちを使いやすくすることです。そういう

都市構造にしていく必要があることを、データから見るができると思います。

よく言われるように、コンパクト+ネットワーク型の都市構造ですね。コンパクトというのは、強制的に中心に集めていくことではなく、人々が望ましいかたちを選択していくプロセスを通じて、こういうものを実現していくことになると思います。移動手段として、自動車だけではなく、公共交通もちゃんと使えるまちをつくっていくためには、人口密度をそれなりに保っておくことが大事になると思います。

先ほどから総合交通政策と言っていますが、政策とは一体何でしょう。高度成長期には、要望があれば、あれもこれも何でもやりますと言っていましたが、あれかこれかを選択しないといけない時代になってきました。限られた予算、限られた人員、限られた都市空間に何を入れていくかの、優先順位を決めていくことが政策になっていくと思います。

ミュンヘン市（都市計画・開発設計部長）のヴァルター・ブーザーさんが日本にいられたときに、貴市の都心部ではどの交通手段を優先的に政策を組んでいくか、お話をすることがありました。自信満々に、「ミュンヘンはずっと歩行者が歩きやすい空間を徹底的につくります。これはまちの活性化のためにも欠かせません。2番目は自転車、3番目がバスとLRTです。最後に自動車です」と言われました。

最後が自動車ということですが、自動車については何も考えないということではなく、自動車もちゃんと政策をつくりますと言われました。

私は、「自転車とバスの順番が逆ではないか」と質問しましたが、「ミュンヘンでは自転車を重視している」と答えられました。「バスがサービスできる道路やバス停は決まっているが、自転車はもっときめ細かく移動できるので、ミュンヘンでは自転車がより走りやすい空間をつくっていきたい」と言うことでした。

中心のまちをどうつくっていくか、まちづくりの一環としてどういう交通手段を重視するかはミュンヘンだけではなく、世界でも結構ポピュラーな話になっています。

環境首都といわれていますドイツのフライブルク、フランスのストラスブールは、歩行者が歩きやすいことをベースに考え、まちづくりをされています。それをサポートする公共交通、自転車を重視しています。その外側に自動車を止めておくかたちになっています。

都市によっては、都心部の電車、バスが無料です。これは、デパートのエレベーターやエスカレーターが無料なのと同じです。都市の中で人々が水平に動くことをサポートすることで、都市の中での滞留時間を増やし、消費を上げて、都市の活性化を高めることを意図されているからです。そのためのツールとして公共交通を位置付けると、無料でも、みんなでお金を出し合って支払ったらいいではないかといった仕組みができることになりま

す。

今まではこういうやり方で良かったのですが、「しかし」です。これは人口ピラミッドです。人口ピラミッドは、もともと頂点があって下が広い三角形ですが、ピラミッドになかなかならず、どんどん少子化が進んで、既に人口減少社会を私たちは体現しています。

これから近畿圏の人口がどうなるか推計すると、2010 年から 2030 年で 1 割ほど減ります。これを覚えておいてください。ところが、近畿圏の将来の交通量は、1 割ではなく 16% ほど減ります。なぜ、こうなるのでしょうか。

これは、縦軸に 1 人の人間が 1 日にどれだけ交通するかという交通量の生成原単位を、横軸に 5 歳刻みの年齢を取り、昭和 55 年、平成 2 年、平成 12 年、平成 22 年と 10 年ピッチで色を変えています。この紫色は 5 年前の平成 22 年のデータになりますが、若い人の生成原単位が減り、高齢者のものは増えています。高齢者は元気で、よく出歩く人たちが増えているのかもしれませんが、それまでに比べて、高齢者が出歩いているのは、もう 1 つケースがあります。自分の面倒を見てくれる人がいなくなったので、仕方なく出ていく人たちです。これは、良いのか悪いのかは評価が分かれるところですが、そういうことも含めて、こういう人たちが増えています。

一方、減っている年代は気になるところです。将来も生成原単位が減少したままどうなるのでしょうか。

生成原単位が減って、人口が減って、交通そのものをする回数も人口も減るため、園生合計として交通量が減ります。交通量が減る時代になってきたということです。今までは交通量が増えて困るから、渋滞問題をなんとかしようということで道路や高速道路をつくったり、鉄道の輸送力増強を一生懸命やってきましたが、交通量が減るということは、とても大変です。

これだけでは分かりにくいので、2010 年に比べて 2030 年がどれくらい変化するかを示しました。鉄道、バスなどの交通手段別にし、合計は 84% ぐらいになります。自動車も鉄道も減ります。バスはあまり減りません。徒歩も自転車も減ります。これは、今と交通のサービスなどの条件が変わらない仮定して、計算しています。

鉄道がこれくらい減ると、おそらく鉄道のサービスは下がります。運賃収入で営業している前提が変わったらまた別の話になるのですが、もしそのまま運賃収入で鉄道を営業しているとすると、収入が大きく減少すればサービスは下がることになります。サービスが下がると利用者はもっと減ります。減った利用者はバスに行く可能性もありますが、自動車に行く可能性もあります。鉄道、それに公共交通全体の存続の危機を迎えるかも知れま

せん。

したがって、これから公共交通がなくならないようにするためには、全体が減っていくことに対して、サービスをいかに確保していくかが非常に重要なテーマです。

人口密度を高めましょうという話をしましたが、それと同時に公共交通のサービスをいかに使いやすいものにしていくか、サービスを上げていく必要があります。幸か不幸か自動車交通量も減ります。自動車の利用が減るということは、渋滞箇所が減る可能性があります。

今がチャンスです。こういうことを見越したうえで、例えば道路の空間を再配分していくことができそうです。今まで 4 車線だったのが、自動車交通量が減ることによって、車道は 4 車線を 2 車線にして、残った 2 車線をバスの専用レーンにして LRT を入れる、あるいは安心して通れる自転車レーンにしていくなど、道路空間の新しい使い方に変えていくことが可能となります。

道路空間の再配分の話をつかりやすくいうと、環境負荷の話とともにこちらです。車が 50 台あります。人は 50 人です。1 台の車に 1 人が乗っているとこれだけの車の量になるわけです。50 人が集まって電車とバスに乗ると、1 台で済みます。駐車場も全然違います。

富山県高岡市で撮影された写真を、とやま環境財団から頂きました。見える化ということのはこういうことです。車と公共交通の輸送力の差が分かる、非常にインパクトのある写真です。

自動車が渋滞して、その渋滞している自動車の空間を拡大するよりも、公共交通をしっかり入れたら、意外に小さい空間で人々を運ぶことができることになると思います。この計算の根拠はよく分かっていないところがありますが、自動車と鉄道では単位幅当たりで 77 倍ぐらい鉄道が有利だと言われたりもしています。

有名なストラズブールの写真です。昔は自動車が止まっていたですが、そこに新型の路面電車、LRT を入れました。京都市の最近話題になっている四条通の歩道拡幅です。両方とも私の写真ですが、少し前までは車が 4 車線で、3.5m の歩道が両側にあっただけです。この幅員 15m で 4 車線の車道には 1 時間当たり 2200 人で、歩道は 3.5m × 2 (両側) で 7000 人ぐらいです。7000 人がこちらに押し込められて、2200 人のために 15m 4 車線の空間があってもいいのかという話で、歩道を拡幅して歩きやすくなりました。

日本の大都市部では初めての試みで、賛否両論の意見がありますが、歩行者にとっては歩きやすくなりました。

これは某外国の写真ですが、ロードダイエットです。道路空間の再配分です。ロードダ

イエットをして、自転車が走りやすい空間を入れました。今のところ京都は大都市の中で非常に先進的な事例になりますが、もっともっといろいろなことを日本の中で試みることを期待されていくと思います。

LRTを入れるという話もよく出てきますが、こういうものとセットでないとなかなか入りにくい、あるいはシステムとしてうまく運用できないということもあります。このあたりはこれからいろいろな議論をしていかないといけないと思います。

これはまさに地域のまちづくりと関係します。なぜなら、行政だけで勝手にそういうことはできないからです。自動車は減っているが、道路を狭くすることによって走りにくくなります。しかし、自動車は少し走りにくくなるかもしれないが、例えばバスが走りやすくなり、LRTが導入できます。あるいは、自転車空間をしっかりとつくることができ、安全に自転車を走らすことができたなら、そちらの方が良いのではないですかということ、市民と一緒に考えていくのが、これからの交通政策の重要なテーマになっていくと思います。

このままの趨勢でいくと先にお話にしたように公共交通の存続も危ういことになる可能性があります。公共交通がなくなると大変です。これから利用者が減っていくことを甘んじて待っていると、バスの路線はどんどん減っていきます。路線が減っていくと、再生できなくなるのです。車庫用地はどうするのですか。あるいは、バスのドライバーさんをどこで手当するのですか。もう一回運行をやろうと思うと大変です。バス停も駅も、運行に対するスキルは見えないものですが、たくさんのソフトが積み重なり、バスや鉄道というシステムが出来上がっているわけですから、なくなっていくと、これを再生するのは並々ならぬことになります。

今は、我々が築いてきた資産をうまく利用し拡大していくラストチャンスに近い状況に、あるのではないかと思います。

今、私たちのする判断や行動は、次の世代にとって大きな影響を及ぼします。子どもや孫の世代から「何をやってたんや」と言われる可能性もありますので、今まさに望ましい方向に取り組んでいきたいと思います。

公共交通の存続のためには、いろいろな言い方がありますが、まずはサービスを充実して利用促進をすることではないかと思います。

そうすると公共交通のサービスは6つぐらいに分解できると思います。「安全と接遇は当然として」と書いていますが、①「路線・系統」②「ダイヤ」③「運賃」④「車両」⑤「バス停・駅・乗り換え」⑥「情報提供」です。これらをうまく組み合わせて、公共交通

を利用してもらうようにするのです。その心は、使いやすい公共交通の仕組み＝モビリティの向上をすることで、「公共交通もええやん」「では、自動車から転換を検討しよう」ということで手段を転換してもらいます。あるいは、今までどこにも行っていなかった人が、「公共交通ええやん」「使いましょう」「バスや鉄道を使ってどこかで出ていきましょう」「観光にも行きましょう」、働き場所も「こういう働き方ができるんだよ」ということをいろいろと見だしていただくことが可能になります。

そのためにも、6つのサービスをうまく組み合わせることが大事です。

ここでは6つのサービスの中でも重要性を忘れがちな情報提供についてお話します。

これは明石のたこバスナビのバスロケーションシステムで、バスが今どこを走っているのかがすぐ分かる仕組みです。チカチカ動いているもので、バスが今どこを走っているかが数秒単位で分かります。ここにバス停、こちらにもバス停があります。自分の待っているバスが近くまで来ているから、そろそろ出て行った方が良いというのが、スマホで分かります。

日本の場合、鉄道のダイヤはかなりしっかりしていますが、バスは行ってしまった後なのか、もう少し待てば来るのかがよく分かりません。頻繁に来る大都市部は良いのですが、郊外に行けば1時間に1本のバスをバス停で待つのは不安です。早めに行って待つのですが、バスが遅れてきたら悔しい思いをし、遅れると思って遅く行けば、行ってしまったかどうか不安になります。

バスロケの仕組みを入れていくことは、情報提供で大事だと思います。これは、今まですごく高価なシステムだったのですが、今は簡単にできます。スマートフォンにはGPSが入っていて位置情報が分かります。皆さんは、移動するときにスマホのGPSを使って、自分の位置はどこかを調べられることがあるかもしれませんが、バスのドライバーさんがGPSを積んで走行すると、バスの現在位置をつかむことができます。それをバス会社のセンターサーバーが受けて、この地図の上に落としていくと、こういうものができます。非常に優れた仕組みです。

こういう新しい情報技術をどんどん採り入れていくことが、これから期待されるようになると思います。

たこバスナビの方法は、いろいろなところで最近やられています。学会でも発表している仕組みです。情報提供の在り方として、ユニークな発想で多くの人々が使いやすい情報を提供する仕組みを考えていただいて、実際に実行していただけるとすごくいいと思います。

最後に公共交通が赤字の話をしたと思います。公共交通が赤字だからなんとかしろという話は、公共交通を行政で担当されている方は、たぶん 1 回は言われていると思います。私はいろいろところで、実際に公共交通のお仕事をされている行政の担当者の方と、年に 30 箇所ぐらいは話をしています。昨日も九州の佐賀県の人たちと話をしていましたが、皆さん赤字の話は結構気になります。

しかし、人口密度の低い地域では公共交通は必要ですが、運賃収入だけで運行費用を賄うことはなかなか難しいことです。運賃収入だけで変動費と固定費を賄うことができずに、赤字が発生しているものも多くあります。

この運行を支えるために、行政側から補助金を出します。この補助金が赤字補填になります。赤字だという考え方をすると、次の政策としてどういう政策をしたらいいと思いますか。普通の人なら、赤字を減らすと言います。赤字をどれだけ減らすのか、いつ黒字転換をするのかという話になります。赤字を減らす一番良い方法は、費用を下げることです。費用を下げるということはサービス水準を下げたり、運行を廃止することです。

しかし、こうした赤字対策をするために公共交通に補助金を入れているのかというと、そうではありません。人々の足をこの補助金で支えているのです。この補助金は単に赤字補填ということではなく、地域をサポートしているお金です。

先日、武雄市の図書館へ行ってきました。武雄市の人に「あの図書館はどれぐらい市が出費をしているのですか」と聞くと、TSUTAYA やスターバックスが出店していますが、その家賃収入で運営費用を賄っているわけではなく、市から一億円ほどのお金を出しているということです。それが赤字だといって問題になりますかと聞きましたが、問題になりませんと言われました。

公共交通に出している補助金は、図書館の運営費を行政が負担することと似たようなことになりませんか。図書館があるから、皆さんは勉強ができる空間があったり、知的な空間を楽しめたり、本が読めたり、文化的な素養が高まって善良な市民がたくさん育っていくことと同様に、移動をサポートすることによって、人々がさまざまな社会的な活動に参加をすることができ、健康を維持することができたりするということを、この補助金でサポートしていることになるのです。単なる赤字ではありません。

ただ、これだけで言っていると定性的な話になり、図書館と比べてもどうも分が悪いので、定量的に計算をする「クロスセクター効果」という概念を引っ張ってきました。公共交通への補助金がなくなることによって、バスや鉄道が運行できなくなります。そうすると、他の行政分野におけるさまざま行政コストが上がります。例えば、バスで今まで通っ

ていた人たちが、病院へ行けなくなるので、病院送迎バスを出したり、お買い物のサポートをしたりしなければなりません。あるいは、学校に行くためのスクールバスを出さないといけません。そういう行政コストを足し合わせて、この補助金よりも大きければ、その補助金を出している意味があるということです。

このクロスセクター効果をできるだけ定量的に数字が可視化できるように今、一生懸命に分析などをやっています。こういうことを皆さんと一緒に勉強できればいいと思っています。

赤字だから財政や議会の方もいろいろなご意見をいただく場合があります。公共交通の補助金の部分を切りだしたら赤字の補填かもしれませんが、社会的な公共交通の持っている役割を考えると、補填にとどまりません。

地域における外出を支える交通手段の選択性について自動車からバス・鉄道・タクシーなどの公共交通、自転車や徒歩など幅広く存在することで、多様な人々に対して適切な交通手段を提供できることとなります。こうした移動に関するインフラが充実することで多くの人たちにとって気持ちいい社会をつくっていくことにつながっていくと思います。

ご清聴ありがとうございました。

2. 講演②「広島市の交通政策について」

広島市道路交通局都市交通部 交通対策担当課長 浅尾 浩哉

広島市の道路交通局都市交通部、交通対策担当課長の浅尾です。広島市の交通政策について、説明させていただきます。

まず広島市の概要を紹介させていただきます。次に本市の公共交通の現状と課題、公共交通体系づくりの基本計画について、お話をさせていただきます。最後に公共交通施策の取組事例について紹介させていただきます。

本市の概要についてご説明します。本市は中国地方の広島県の西部に位置し、人口は 119 万人を擁しています。8 つの行政区で構成されています。

地理的特徴としましては、市域面積が 905km² で、太田川の流域に位置しております。3 方向は山々に囲まれ、南が瀬戸内海に面しております。東西が約 47km、南北が 35km で、平地の割合は、わずかに 17%しかありません。その平地部のほとんどが市街化区域となっており、市域の 18%を占めております。中でも太田川河口のデルタ市街地に商業・業務機能の大半が集積している状況です。

公共交通の現状と課題について説明させていただきます。この図は、本市の鉄道系の公共交通機関の現状を表したものです。黒の点線で示しているのが、広域的な交通を担っています JR 線です。オレンジで示しているのが、都心と市の北西部を結んでいます新交通システムのアストラムラインです。赤色と緑色の線で示しているのが、広島電鉄で運行していただいている、市内路面電車と宮島線です。その他に、路線バスも民間 12 社により運行していただいております、600 系統という路線が営業されています。

このグラフは、本市における公共交通機関別の乗車人員の推移です。水色の棒グラフが市内の公共交通機関の利用者数を示しています。アストラムラインが開通しました平成 6 年度は 67 万 6000 人で、ピークでしたが、平成 24 年度には 55 万 6000 人まで減少している状況です。

折れ線グラフは、公共交通機関別の利用者数を示しております。赤色がバスで、一番減少が著しく、平成 24 年度のバスの利用者は平成 3 年度の 55%までに落ち込んでいる状況です。

その他の鉄道系の交通機関につきましては、近年ほぼ横ばいで推移している状況です。

路面電車の現状について説明させていただきます。路面電車は、デルタ周辺の交通結節点から都心へのアクセスを担っている公共交通です。左上の棒グラフは、路面電車の運行時間内訳を示したものです。運行時間の概ね 5 割が、乗降時間や信号待ちという停車の時

間で占められていることが分かります。

右上のグラフは、路面電車の表定速度の推移を表したものです。平成 22 年度は 10km/h 以下となっており、定時性、速達性に少し課題があるといえます。

下の表は、主要駅から都市間の所要時間を表示したものです。札幌市さん、仙台市さん、福岡市さんと比較させていただいています。本市においては、ほかの 3 市に比べると、主要な JR 駅から都心までとても時間がかかっている状況です。

バスの現状について説明させていただきます。まず都心部におけるバス路線が過密状態になっています。この図で、市内中心部におけるバス路線の運行便数において色分けをしております。濃い赤色は、1 日当たり 3000 便以上となっている路線を示しております。例えば、広島駅から市内中心部、紙屋町の間には、1 日当たり約 3800 便が運行しており、過密状態で非常に効率の悪い運行となっています。

また、市中心部のバス停において、朝のピーク時を中心に、バスによる渋滞が発生しております。定時性、速達性に悪影響を及ぼしている状況です。こうした過密を解消し、路線の適正化によるバスの事業の効率化を図る必要があると考えております。

これは郊外部におけるバス路線の現状です。この図は、市北部の可部地区を例として示したものです。バス路線がそれぞれの団地から都心へ直通していることによって、可部などの拠点地区までのアクセス性の低い地域がある一方で、拠点から中心部へのサービスについては、過剰となっている状況が示されています。バス路線については、利用者が減少した路線の減便を行い、減便が不便さを増長し、さらに利用者が減るといった悪循環に陥っている状況です。最終的には路線の廃止に至る場合もあり、サービスレベルの一層の低下を招いている状況が伺えます。

市中心部におけるバスの過密状態を効率化させ、公共交通サービスが行き届いていない郊外部について、日常生活を支える公共交通を確保し、今後、バスの活性化を図っていく必要があると考えています。

次に、本市が昨年 2015 年 8 月に策定しました、公共交通の体系づくりの基本計画について説明させていただきます。先ほどの課題等を踏まえ、めざすべき公共交通体系ということで、都市全体、都心、デルタ市街地、郊外部の 4 つの都市空間別に整理しております。

中央に、区分ごとの取り組み方針を整理しております。都市全体では、都心と拠点地区を連携強化する公共交通ネットワークの形成、都心では、デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化、デルタ市街地では、デルタ内の移動の円滑化、郊外部では、持続可能な生活交通の確保を掲げております。

これらを踏まえ、めざすべき公共交通体系と取組方針を実現するために、4 つの階層性のある公共交通ネットワークの形成を目指すことにしております。

この図は、階層性のある公共交通ネットワークのイメージ図です。公共交通のネットワークを上から順に、4 つの階層に機能分類をしています。1 つ目が基幹公共交通です。速達性、大量性、定時性に優れたサービスを提供するネットワークです。JR、アストラムライン、広島電鉄の宮島線、基幹バスなどが該当します。

2 つ目がデルタ内準基幹公共交通です。デルタ内の各エリアから都心、または拠点地域へのアクセスを担うネットワークで、路面電車、路面バスが該当します。

3 つ目が郊外部補完公共交通ネットワークです。郊外部において、主に基幹公共交通までのアクセスを担うネットワークです。これについては、路線バスが該当します。

4 つ目が地域公共交通ネットワークです。主に郊外部や中山間地域において、日常生活ニーズに対応した交通を確保するために、安定性、継続性、柔軟性のあるきめ細やかなサービスを提供するネットワークで、乗合タクシーや地域バスなどが該当しています。

こうした階層ごとの公共交通ネットワークにおいて、また各ネットワークを結び付ける交通結節点において、役割に応じた機能を確保する必要があると考えています。

次に、公共交通施策の取組事例について、階層ごとにご紹介します。

基幹公共交通ネットワークの取り組みです。JR 可部線の電化延伸事業です。これは、もともと JR が通っていましたが、一旦廃止されました。この度約 1.6km の電化延伸を行っています。JR 可部線は、市の中心部から市北部の地域拠点である可部地区を結ぶ、基幹公共交通ネットワークの一翼を担う路線です。平成 29 年春の開業を目指して、工事を進めている最中です。

イメージパースにあります、2 つの新駅を設置し、駅勢圏の拡大により、基幹公共交通ネットワークの機能向上を図りたいと考えております。

次に、アストラムラインの延伸事業についてです。このアストラムラインの延伸事業は、市北西部にて都市づくりを進めている西風新都と、都心の更なるアクセスの向上を推進していくために、現在終点駅の広域公園前駅から、JR 西広島駅までの延伸を事業化することにしております。

今後環境影響評価や、都市計画法などの手続きに取りかかり、平成 30 年代初頭に事業着手し、平成 40 年代初頭の全線開業を目指している事業です。

開業されますと、JR 山陽本線とアストラムラインにより西風新都、デルタ区間の循環が形成され、基幹公共交通ネットワークの機能向上につながると考えております。

次に新白島駅の整備事業について紹介します。基幹公共交通ネットワークである JR 山陽本線とアストラムラインの交差点部に新駅を整備するという、交通結節点の取り組みを行いました。JR 西日本、アストラムラインの運営会社、本市が共同で取り組み、2015 年 3 月に開業しております。

アストラムラインの駅舎は少し変わった形になっておりますが、デザインコンペにより採用した、シェルで覆われるような特徴あるデザインとなっております。

新駅開業後は、アストラムラインおよび JR の利用者が増加しております。基幹交通であるアストラムラインと JR 山陽本線との交差点部の交通結節点を設けて、本市の公共交通ネットワークを強化することで、活性、活力とにぎわいを目指すものとなっていると考えております。

2 つ目の階層のデルタ内準基幹公共交通ネットワークの取り組みです。路面電車の LRT 化について紹介します。この図は路面電車の路線網図です。デルタ周辺の交通拠点から都市を結ぶ路線で構成されております。全部で 7 路線 8 系統、全長 19km が運行しております。

本市の路面電車は民間事業者であります、広島電鉄において運行しております。100 年以上の歴史がある電車です。現在、速達性や定時性や、輸送力の向上、バリアフリー化推進、交通結節点整備など、路面電車の LRT 化により機能強化を図っているところです。

路面電車の LRT 化の主な取組は、超低床車両である LRV の導入です。広島電鉄では、平成 27 年 3 月末時点で全 135 編成に対して、30 編成の LRV が導入されております。全ての路線で運行されています。LRV の導入は従来の車両に比べまして、加速・減速性能にも優れているためスピードアップを図ることができ、乗降口のバリアフリー化などにより、乗り降りの容易性が増し、乗降時間の短縮など、速達性の向上にもなっております。

また、車両の環境性能とし、消費電力が在来車と比較すると約 12%改善されております。ブレーキの抵抗により発電する回生電力量などが、在来車の 2.1 倍向上する、省エネルギー型の車両です。

本市としましても、LRV を導入することを促進するために、現在 30 編成ほど導入されておりますが、そのうち 24 編成に対して一部補助をしている状況です。今後も LRV の導入につきましては支援をしていく予定です。

LRV 導入以外については、1 つ目が電停の改良です。これはバリアフリー化を進めています。現在、市内で 17 電停を整備済みです。今後も広島電鉄と連携し、電停の整備を進めていくことを考えています。

次に左下の写真です。これは民間資金を活用した広告付き電停上屋です。バスでは全国的に多く実績がある、エムシードゥコー株式会社の広告付きバス停上屋がありますが、これを電停でやった事例です。

ただ、これは広告を出せるのが軌道側だけで、まだ車道側での広告が認められていない状況です。そのため、広告収入が半減するという一方で、その他の電停にはまだ広がっていないというのが課題です。

次に路面電車の優先信号です。電車が接近したら、青色信号を通常よりも長く表示して、速達性を上げるというものです。今、交通管理者にも協力していただいて、市内 4 カ所において設置されていますが、今後も優先信号については速達性が向上するよう、設置拡大に向けて協議を進めていきたいと考えています。

もう 1 つが電車の行き先や待ち時間を表示するロケーションシステムです。今までは、電車が来るということだけを表示していましたが、到着電車の車両の種別、到着までの時間、外国語表記などを行って、利便性を向上しているところです。

次に交通結節点を改善した取組事例です。これは市内デルタ北部に位置します、JR 横川駅で行ったものです。2000 年から 2004 年の 5 年間で駅前広場を改善しました。これは、着手前の状況の写真です。黄色い丸で表示されていますが、ここがもともと電停が道路中央に位置していたところです。

再整備後の現状です。路面電車の電停を広場内に移設することによって、JR と路面電車の乗り継ぎを 180m から 40m に短縮したものです。そうすることによって、乗り継ぎの利便性が向上されました。併せて、都心に直行する路面電車の運行も開始され、都心へのアクセス向上が図られたものです。

次に路面電車の LRT 化に資する取組として、広島駅南口広場の再整備等について紹介させていただきます。広島駅は広島の陸の玄関口として、JR、路面電車、バスなどの公共交通の結節点になっています。ただ、南口広場はバスの降車場が駅と離れていて、JR との乗り継ぎが本当に不便な状況です。待合場所や憩いの場といったにぎわいや交流空間が少ないなど、さまざまな課題を抱えています。

また、広島駅と都心部を結ぶ路面電車の現在ルートは図のように、迂回したかたちで運行しており、速達性や定時性にも課題があります。

こうした課題の解決のために、2014 年 9 月に広島駅南口広場の再整備等に係る基本方針を策定しました。今後、駅前大橋ルートの整備について、事業着手に向けた手続きを進め、平成 30 年代半ばの完成を目指し、現在進めております。こうした取り組みを確実に

実現して、路面電車を活かしたまちづくりを推進するとともに、利便性向上の観点にたった公共交通ネットワークの形成を図りたいと考えております。

次に、デルタ内の公共交通ネットワークに関する取組として、今行っている都心部におけるバス再編の取組を紹介させていただきます。

先ほど都心部において、バスの路線が過密状態であるという説明をさせていただきましたが、この状況を解消する手法として、重複路線をドッキングする社会実験を行っております。

赤色の路線と緑色の路線を 1 つの系統にし、重複している区間の解消を行うものです。これによって、重複の解消により生じた車両や運転手などの余裕を使って、新たに青色の路線の運行に充てているものです。この社会実験の結果を踏まえて、今後のバス路線再編の参考にしていきたいと思っております。

3 つ目の階層です。郊外部の補完公共交通ネットワークの取組です。現在、具体的な取組はございません。これはイメージでございます。上の図にありますように、郊外部の団地から都心へ直通する路線の一部を、郊外部の拠点地区などを中心としてフィーダー化し、下の図のように、都心から拠点地区は基幹バスで、その先の地域については、フィーダー化するようなかたちで考えています。

ただ、朝のラッシュにつきましては、都心への直通便を残すなど、地域の需要に応じた最適な運行形態となるよう、今後取り組んでいきたいと考えているところです。

これは、4 つ目の階層の地域公共交通ネットワークの取組です。これは乗合タクシーの取組を紹介させていただきます。高齢化に伴い、公共交通サービスが行き届いていない郊外の住宅団地など、移動に制限を受ける交通弱者が増加しております。日常生活を支える公共交通の確保が重要な課題となっております。このため、地域が主体となった乗り合いタクシーの運行の取り組みに対して、そのおのおのの段階で適切な支援を実施し、地域における生活交通の確保を図っております。現在、広島市の中では 3 地区において、乗合タクシーが本格運行している状況です。

さらに、中山間地域などで、利用者のニーズに応じた運行ルートやダイヤなどを設定します。これはジャンボタクシーですが、普通のセダンの小型の車両を使い、ドア・ツー・ドアのサービスの提供が可能となるデマンド運行も考えているところです。

これまで 4 つの階層で公共交通施策の取組について紹介させていただきました。この図は、基本計画に示しています、目指すべき公共交通の体系の形成イメージです。今後は平成 26 年度に改正されました、地域公共交通の活性化、および再生化に関する法律に基づ

く法定計画を策定することとしております。今年度は 2 回ほど、地域公共交通活性化協議会を開催して、形成計画を策定するために取り組んでいるところです。この法定計画が策定されますと、法制上のさまざまな措置、財政的な支援が受けられるというメリットがあります。本市としては、こうした計画に基づいて、交通事業者等と調整を図りながら、公共交通を充実、強化し、自動車から公共交通への利用転換を図るとともに、環境的に持続可能な交通体系を構築していきたいと考えているところです。

ご清聴ありがとうございました。

3. 講演③「堺市の公共交通施策について」

堺市建築都市局交通部 部長 平松 美孝

皆さま、こんにちは。堺市の交通部の平松です。本市が取り組んでおります公共交通施策について、紹介させていただきます。

まず、堺市の公共交通の現状について説明させていただきます。

本市は、近畿のほぼ中央部に位置しております。平成 18 年度に政令指定都市に移行しています。位置的には関西国際空港、大阪市さんといった位置関係から、いろいろな鉄軌道網が堺市に入っております。また、比較的新しい高速道路網が今も大和川線というかたちできつつございます。交通利便性では非常に優れている点があるというのが、1 つの特色となっております。

そのうちの鉄軌道は、このように多くございます。駅の数には 29 駅、路面電車の停留場は 15 ということで、駅密度等も高くなっているというのが、本市の鉄軌道の状況です。

これは、バス路線の現状です。駅を中心にフィーダー型のバス路線が、市内をこういうかたちで網羅している現状です。

これは、堺市の人の動きです。平成 2 年から平成 12 年、22 年と 10 年置きデータになっております。この中では、自動車の割合が平成 2 年から 12 年には大幅に増えましたが、平成 12 年から 22 年に関しては、自動車の分担率が下がり、その代わり、鉄道の分担率が増えました。バスについては、同じ数字になっていますが、堺の特色として、自転車の分担率が増えたあたりが、1 つの特色となっています。

公共交通乗降客数の推移です。以前は、減少傾向がかなり続きましたが、近年は概ね回復傾向に入ってきております。

堺市内のバス路線につきましては、平成 19 年度以降は退出した路線がないということで、公共交通の確保・維持ということでは、事業者さんに非常に頑張ってもらっています。

次に本市のさまざまに取り組んでおります観光の情報について、お話をしたいと思います。本市は、特色として歴史があるということで、その歴史に関するさまざまなキーワードがございます。古代、中世、近世、近代、現代ということで、教科書にも載っている仁徳天皇陵古墳をはじめ、千利休、刃物、与謝野晶子さんといったところが、堺の特色の 1 つとなっているところです。

この観光資源を活かすべく、本市としては観光戦略を立てています。市の中でも、旧市街地と呼ばれるエリアと、仁徳天皇陵のあるエリアを二大エリアとして、観光の取り組み

をしております。

ただ、堺市自身は観光の取り組みを古くからしているわけではなく、ここ 10 年ぐらいですが、観光ビジター数についてはなんとか増えてきています。いわゆる観光都市と比べると、まだまだ数字的には低い状況です。

観光の思い切った取り組みは、堺市の中心部に新しい文化観光拠点として、「さかい利晶の杜」というものをオープンいたしました。この名称は、千利休と与謝野晶子さんから、それぞれ一文字ずついただきまして命名したものです。この中ではお二方の検証を中心に、楽しんでいただくような施設として、また民間の飲食施設も併設し、多くの方に来ていただいているところです。

次なる取り組みとしましては、仁徳天皇陵をはじめとする、百舌鳥・古市古墳群という、世界に誇れる古墳群を、ぜひ世界文化遺産に指定をお願いしていきたいということで、現在、国内推薦に向け、さまざまな取り組みを行っているところです。

特色としては、百舌鳥と古市と 2 つエリアが分かれていること、それぞれのエリアにかなり古墳が現存しております。これは堺の交通の上でも特徴になるのですが、いろいろな資源が広く分散しており、古墳も分散しているため、実際に回ろうとすると、かなり大変な状況です。

これは、教科書でもご覧になったことがあると思いますが、一番メインの仁徳天皇陵古墳です。大きさが全長約 500m あり、5 世紀頃にできたといわれております。

こういった観光の状況を踏まえ、我々は公共交通施策を展開しております。4 つの観点で施策に取り組んでおります。

方針 1 は公共交通ネットワーク、方針 2 は地域内公共交通の充実です。これは、端末交通と考えていただけたらいいかと思います。方針 3 は公共交通の利便性向上です。方針 4 は公共交通の利用促進といったことで、取り組みを進めております。

具体的な取り組みで申し上げた方が分かりやすいかと思います。これは廃線の危機となった阪堺線で、超右肩下がりのグラフになっております。10 分の 1 という超減少があり、特に堺市内はやめたいと事業者さんからも申し入れがありました。これについて、支援ということで、国庫補助等のいろいろな財源を活用し、10 年間で 50 億円という取り組みを現在も進めており、ちょうど中間点です。

具体的には、290 円という 2 区間運賃であったものを均一にしました。その当時は 200 円としましたが、現在消費税がかかって 210 円になっています。

バスについては「おでかけ応援」という類似の施策を行い、65 歳以上の堺市民の方は、

カードを見せれば 1 乗車 100 円です。ゾーンチケット的なものにも取り組んでおります。

施設の高度化としては、停留場の新設、改修、IC カードの導入です。これに加えて、阪堺さんへの低床式車両（LRV）の導入を支援しています。命名を堺トラムとさせていただきました。「茶ちゃ」、「紫おん」、「青らん」という 3 編成を入れさせていただいておりますが、先ほど、数を多くするところだと言われた広島市さんが、22%ぐらい既に LRV の占有率があるということですが、残念ながら阪堺さんの場合は 8%ぐらいのため、まだまだ取り組みが必要かなと、感じたところです。

これらの取り組みによって効果が出ているかが一番重要かと思います。今のところは如実に効果が出ていると、我々は捉えております。現在、収入から推計した利用者数が V 字回復しています。一番低かったときは 1 日 2 万人を割られていましたが、平成 26 年度では、2 万 2000 人まで回復し、1 割増を超えるような傾向にあります。平成 27 年度につきましても、この増加傾向は続いています。先ほどの観光の取り組みなどをこれから展開していくことで、さらに拡大しないといけないと考えております。

おでかけ応援は、バス事業者さんと始めました。現在は、南海バスさん、近鉄バスさん、それからちょっと名称は違いますが阪堺さんとやっている制度です。1 乗車 100 円で高齢者の方々に乗っていただく制度です。利用日をどんどん増やしていっております。当初は月に 1 回だったものが、2 回になり、平日全部になり、直近では毎日いつでもにほぼ近くなっています。阪堺さんについては正月三が日は使えませんが、そういった拡充をしたところ、本当に多くの方が利用されております。平成 26 年度トータルでは、533 万人とご利用が増えてきております。このあたりの効果は、これからまた分析もしていけないと考えております。

もう 1 つ制度として、バスでも鉄道でもなかなか行きにくい、空白地域と呼んでいるところに居住をされている方を対象にやっている、乗合タクシーの制度です。

デマンド型ですが、ドア・ツー・ドアではなく、バス路線の代わりということで、止まる停留所や停留所に止まる時刻を一応決めており、バスのように走るということです。予約がなければ走りませんので、実際のバスと違うのは、決まったところを決まった時刻でずっと走るのではなく、デマンドのあるところだけに乗って走っていきます。一番短絡で言うと、家の近くの停留所から駅までの走行というケースが多いです。まだ実証運行中で、4 月から本格的に行います。

経費的にも無駄な運行がありませんので、非常に安い経費で事業者さんにやっていただいております。最近、この制度に対するお問い合わせ、ご視察が非常に増えています。

この施策により、堺市の人口で申し上げると、92%が鉄道やバスでカバーできていましたが、それにプラス5%ということで、人が住んでいないところは別として、住まわれているエリアでは97%が公共交通でカバーできています。

公共交通を考えていくうえで、堺市でたくさんの施策ができているわけではありませんが、現状としては97%の数字と、先ほどのおでかけ制度による増加、阪堺線の利用者増加というのが、非常に大きいと考えております。

これからどうやって増やしていくのかというプラスの部分です。これは南海バスさんと協力して進めている事業です。観光関係ということで、堺は観光の取り組みがまだまだこれからということで、ループバスという施策です。「さかい利晶の杜」や、世界文化遺産を目指します仁徳天皇陵古墳周辺を結ぶかたちで、「まち旅ループ」という少し特色のあるポイントをしたバスを、土日祝に運行しています。時間帯や便数は、必ずしも便利というレベルではありませんが、走らせているところです。

こういった乗り物を利用いただくときに、乗ったり降りたり何度もしていただいて回遊をしていただきたいのですが、そのときに一番問題になるのが運賃です。海外のフライブルクはじめ、いろいろな先進市では、観光客がホテルに泊まると、そのまちでただで公共交通が使えるものをくれたりします。

そういうことを堺市ではできておりませんが、おもてなしチケットを阪堺線の支援のときに、何か堺市的なものを持ちたいということもあり、つくりました。リニューアルしたので、少し変わっておりますが、現在は2つのパターンでやっています。

1つは、阪堺線の全線が乗れるものと、バスについては青色のエリアのバスとセットになった700円の1日乗車券と、阪堺線の我孫子道から南側の堺市内区間と、先ほどの青いところに加えてオレンジの部分のバスも乗れるチケットを、1日500円で提供しています。こういうものを提示し、どんどん乗り降りをしていただいて、回遊していただくということで、外から来られた方にぜひともご利用いただきたいということで行っております。

ご紹介したように、公共交通機関、観光施策は違う施策ではなくて、多分に関連している施策だと捉えております。「おでかけ応援」「乗合タクシー」「ICカード」を最近、事業者さんに取り組んでいただいてほぼ完備となりましたが、それらと観光の世界文化遺産や「さかい利晶の杜」の重なるところに、堺トラムや阪堺線、「おもてなしチケット」です。それから「まち旅ループ」は、まだこれからもう少し中身を濃くしていきますが、施策ごとの重なりの部分について、どうやってスポットライトを当て、最小のコストで最大の効果をどう上げるかに注力していきたいということで、堺市としてはこれらの施策を進めて

いこうと考えております。

最後に付け加えさせていただきますと、いわゆる EST 的なことでは、自動車交通との関係ということで、先ほど道路空間再配分というお話がありましたが、堺市では公共交通に加え、自転車という非常にいい取り組みを頑張っております。自転車の分担率が、他都市に比べて高い数字が出ていると思います。コミュニティサイクルだけではなく、自転車の走行レーンも含めてそういった取り組みをするとともに、自転車産業が豊かなまちですので、観光に近いような話で、産業的な部分の自転車とも連携しながら、自転車施策を進めています。

この 2 つの施策を進められれば、EST というところに持っていけるのかなと考えております。

最後に、これは私の個人的な提案で、ご紹介をするのがいいのか分かりませんが、「自動車が集まれば渋滞、人が集まればにぎわい」というのが、私の持論でございます。この点は大きくて、同じように集まっても、片一方迷惑になり、片一方は喜ばれます。そういった視点で、今後も堺市の施策を進めたいと考えております。ご清聴ありがとうございました。

4. パネルディスカッション

「環境にやさしい都市交通施策とまちづくりに向けて」

広島市道路交通局都市交通部 交通対策担当課長 浅尾 浩哉

NPO 法人堺観光ボランティア協会 理事長 川上 浩

南海電気鉄道株式会社 経営政策室経営企画部 部長 三田村 克己

南海バス株式会社 常務取締役 企画部長 兼 総務部長 大野 秀雄

堺市建築都市局交通部 部長 平松 美孝

国土交通省近畿運輸局 大阪運輸支局長 滝口 敬介

コーディネーター：

大阪大学コミュニケーションデザイン・センター 特任教授 土井 勉

土井：これからパネルディスカッションを進めさせたいと思います。

「環境にやさしい都市交通施策とまちづくりに向けて」ということで、先進的な取り組みをされておられます広島市のお話をいただきましたし、地元の堺市の話もいただきました。今日はパネリストの方々は、堺市を中心にさまざまな活動をされている交通事業者の方々、あるいは観光についての取り組みをされている方もいらっしゃいます。こうした皆さんの方から最初に、今日のテーマについて、パネリストの皆さんがお持ちのお話を、自己紹介も兼ねてお話しいただいた後で、意見交換をさせていただきたいと思います。

まず、三田村部長さまよろしくお願ひいたします。

三田村：南海電鉄の三田村です。どうぞよろしくお願ひいたします。

私からは、南海グループの取り組みといたしまして、「公共交通利用促進・環境への取り組み」と題し、ご紹介したいと思います。

大きく5つの点からお話ししたいと思います。1から4につきましては、利用促進の施策です。5番は当社の環境への取り組みを簡単にご紹介したいと思います。

1番目は、利便性・快適性の向上のための取り組みです。現在、当社では駅バリアフリー化の推進を行っております。写真にありますようなエレベーターやスロープを設置することによる段差の解消や、多機能トイレの整備などを進めています。

堺市内の駅におきましては、連立（連続立体交差）事業を行っている浜寺公園駅を除いて、基本的なバリアフリー化は終わっております。

次に駅の改良です。三国ヶ丘駅を昨年度までに建て替えを行いました。主な目的は、ラッシュ時における JR との乗り換えに伴う混雑緩和でしたが、併せて自由通路の設置や屋上に「みくにん広場」と名付けられました広場を設置したりしております。また、併せて建物の中に商業施設も併設し、利便性の向上を図っております。

阪堺電車関係は、超低床車両導入や石津北停留所を新設、既存の宿院停留所でバリアフリー化に対応する等の改良を行っています。

2 番目に運賃の割引です。まず、泉北高速鉄道関係では、南海グループ化に伴い、普通乗車券の南海泉北乗り継ぎ割引を、それまでの 20 円から 100 円にアップいたしました。また、泉北高速鉄道線内の通学定期を約 25% 値下げさせていただきました。

阪堺電車関係では堺市と大阪市にまたがる区間の運賃割引、また、満 65 歳以上の堺市民の方を対象に、運賃を 100 円にさせていただいております。

その他、各種企画切符を発売いたしまして、お出掛けにご利用いただけるようにしております。堺市内からのお出掛けについては画面上のようなもの。また、堺市内の施設へのお出掛けにつきましては画面下のようなもの、入場券とセットになったものを発売しております。

3 番目に、駅近での商業施設の展開をご紹介したいと思います。駅の近くの商業施設は、電車でかなりのお客さまにご来場いただけるということで、公共交通の利用促進につながると考えております。難波におきましては、昭和の時代に「なんば CITY」、平成に入ってから「なんばパークス」を開発し、運営しております。ちなみに、なんばパークスのお客様の約 7 割が電車を利用して来場していただいているという調査結果も出ております。

堺市内におきましては、南海本線の堺駅前に、「プラットプラット」を建設、運営しております。こちらにも一定数、電車やバス、自転車に乗って来ていただいているという調査結果も出ております。

4 番目に沿線 PR・イベントの実施を紹介させていただきます。

当社の沿線情報「NATTS」です。こちらを毎月発行し、駅などに置きまして、配布させていただいております。キャッチコピーは「南海電車乗って、今日はどこいくの？」になっており、沿線の観光や店舗情報、イベントなどを紹介させていただいております。

ホームページでは、「ナニワやさかい」というサイトで、新世界、住吉とともに堺

につきまして、観光やグルメ、ショッピング情報などを提供させていただいております。こちらのテーマも公共交通の利用と街歩きとなっております。

イベントの実施ですが、さまざまなものを実施をさせていただいております。沿線ハイキングにつきましては、今年度は約 65 件実施しております。沿線外ものもございますが、堺市内のものもたくさんあります。これらを実施することにより、利用促進を図っております。

最後に 5 番目に、環境への取り組みについて、簡単にご紹介させていただきます。当社では、省エネ車両の導入や駅上屋で太陽光発電を実施し、CO2 の排出量削減に努めております。また、社員の環境活動への参加促進や自治体と連携した環境イベント開催、環境保全活動などを行っております。

これらの取り組みを評価いただきまして、「第 7 回 EST 交通環境大賞」の「環境大臣賞」の受賞が決定いたしました。これも、皆さまのご理解とご協力をいただいたことだと、この場をお借りいたしまして、お礼を申し上げます。

土井：ありがとうございます。それでは、パネリストの方に、順番にお話ししたいと思っております。大野さん、よろしく申し上げます。

大野：南海バスの大野です。弊社における、環境と観光についての取り組みを紹介させていただきます。

最初に、弊社の概要を申し上げます。まちの中を走る一般路線バスを中心とし、長距離の高速バス、関空と各エリアを結びますリムジンバスの運行が、主なバス事業になっております。

特に堺市を中心に住民の方の足となる路線バスがメインとなっており、環境に優しい車両の導入を進めております。

まず環境ですが、いわゆるハード面、環境に優しい車両ということで、排気ガス抑制のため、CNG（天然ガス）車両を導入しております。

写真の左側は、ボディーの側面に「人に環境に優しい天然ガス自動車」と書き、PR しています。この車両は、主に堺市中心部、堺東、堺の間で走っています。堺浜、液晶のディスプレイ工場があります臨海エリアの路線バスとして、この CNG 車両につきましては、合計 12 両走っています。右側の写真は、臨海エリアの堺浜にありますガスステーションで、ここでガスの充填を行っております。

続きましてハイブリッドバスです。マイカーでプリウスなどは皆さんよくご存じなので、どういう仕組みなのかよく分かっていらっしゃると思いますが、バスにつき

ましても、ハイブリッドバスを堺市役所があります堺東駅前から西区の区役所に通じます堺東・鳳線、鳳シャトルと呼んでおりますが、この路線で導入しております。ハイブリッドバスに置き換えることで、燃費が向上し、ノーマルなバスと比べましたら、大体 12～15%ぐらいは燃費が向上すると言われております。

バリアフリー化も進めております。ノンステップバスの導入や、IC カードシステムが使えるようにすることで、乗り降りを便利にし、公共交通機関への利用促進を図っております。

この乗り降りの時間を短縮することは、バスの定時性の確保につながり、無駄な時間をかけないという観点からも、バリアフリー化は燃費の向上にも効果があると思っております。

IC カードシステムにつきましては、弊社は 6 カ所営業所を持っており、3 段階に分け、順次システムを導入しております。平成 28 年 4 月には、関空島内の路線を管轄する空港営業所に導入する予定になっております。

ソフト面につきましては、アイドリングストップなどを各営業所だけではなく、本社員なども乗務員への指導を行っております。アイドリングストップをきちんと行っているか、乗り心地がどうなのかなどのチェックを行っております。

例えば、急加速や急ブレーキを踏んだり、右折や左折のときには結構横 G がかかりますが、こういったことは乗り心地にもつながり、燃費にも影響してきます。人が乗ったときの感覚と、バスの車両にはドライブレコーダーを積んでおり、そちらのデータを利用し、安全面や環境に配慮したという観点からも、アイドリングストップをきちんと行っているかなどのチェックも行い、地道に指導しております。実際に行っている取り組みとしまして、「We Love Eco 運動」を実施しております。ドライブレコーダーを使い、アイドリングストップ以外にも、安全運転の項目のデータやエコ運転の項目のデータを点数化し、上位者を表彰する制度を設け、乗務員に対して、環境に対する意識啓発を行っております。

観光に関しましては、平成 27 年 3 月から堺まち旅ループバスを運行しております。土日祝日の運行で堺東の駅前から 8 時 30 分出発の便から、30 分間隔で 1 日 19 本運行しております。

運行ルート載せています。南北に鉄道線が走っております。西の方から南海本線、真ん中に阪堺線、東の方には南海高野線と JR 阪和線が走っております。鉄道の縦系に対し、バスが横系の位置付けで、各観光スポットをぐるっと一回りで回るよう

につないでおります。

同じような観光ループバスを平成 28 年 3 月から大阪市内で運行開始を予定していますので、ご紹介しておきます。大阪市内を 13 カ所、なんばからあべの、大阪城、梅田、心齋橋と、主要なスポットをぐるっと一回りするようなバスを運行する予定にしております。屋根のないオープントップバスを運行することになっております。以上、南海バスの環境と観光の取り組みでございます。

土井：ありがとうございます。最後におっしゃった **Osaka Wander Loop** バスは、天井のないオープンエアということですが、1 乗車の料金はいくらぐらいですか。

大野：これは、観光を目的として、いろいろなエリアで乗り降りを自由にしており、そのスポットスポットでご協力いただくお店やいろいろな施設の割引を特典として付けるガイドブックのようなかたちのものを乗車券として準備しております。少しお高いのですが 1 乗車 3000 円ほどかかります。普通の観光バスは、1 回乗ったらそのまま下りることはできませんが、このバスはそれぞれのスポットで乗ったり下りたり自由にできます。金額的には高いと思われるかもしれませんが、メリットは十分あると思っています。

土井：ありがとうございます。

そういった観光の話も含めて、川上さんからお話しただけだと思います。よろしくをお願いします。

川上：NPO 法人堺観光ボランティア協会の川上です。

私たち協会は現在、会員数が 235 名で、堺を内外に発信しております。本年度に団体ツアーを請けた件数が約 1000 件、ご案内した人数が 20 万人になるのではないかと考えております。観光ガイドのみならず、堺が堺であり続けるために、観光を通してまちづくり、人づくりにも参画し、楽しみながら生き活きと、平均年齢は 70 歳以上ですが 1 億総活躍の一翼を担っている団体です。

ご講演などから得ました我々がしていること、あるいはほしいこと、質問事項をまとめましたのでご案内させていただきます。

まず、南海さん、受賞おめでとうございます。私たちは地元ですので、南海が良いという、よそで聞きましても非常に誇りに思います。南海電鉄はスピードが早過ぎて駅名が見えないとか、よそから来た人は言われますが、それも褒められているのだなと思っています。

間もなくしますと、南海高野線沿線には 2 つの世界遺産が含まれてきます。これか

ら南海がますます脚光を浴びるのではないかと思います。

自動車流入の話が、先ほどございました。これを、私たち協会は自家用車に同乗した案内はしませんとはっきりうたっております。でも他地域から堺へ来られる人は、自動車に来て頂いていいのです。それをどこかの駐車場、現在ですと「利晶の杜」の駐車場へ止めて、その後、公共交通機関や自転車、徒歩で一緒に回り、堺をご案内する。それをお客様には勧めております。

観光バスの場合は仕方ないですが、観光バスでも、今は利晶の杜に止めっぱなしにし、阪堺線で回るツアーもありますし、おすすめもしております。

先ほど広島でのパークアンドライドのお話がありました。どこかまで自家用車で行き、その後、公共交通機関というものです。あのスタイルは今、観光の中で私たちが目指しているなかの一つです。

次に、人口減少の歯止めをどうするのかという難しいお話がございました。他府県、よそのまちから来た人をご案内しているだけではなく、私たちが現在、力を入れているのは地元の人です。地元の方にとにかく堺を知っていただく。堺、自分が住んでいるまちに誇りを持っていただき、その得たことをまたよその人に話してもらい、住みたいまち、住みたいまちにしていく、これがまちづくりだと思っております。

人が増えれば、まちは活気づきます。まちが活気づいたら良いスパイラルになっていくという思いで、堺の人たちが、自分の住んでいるまちを知り、誇りを持ってもらう。そのお手伝いをしたいと考えて活動しています。

都市政策研究所での市民研究員としての活動でそのあたりを考えています。我々に案内を依頼される人の平均年齢は、我々より上ということにもなりかねませんので、30代、40代の女性にターゲットを絞り、その人たちをどう呼び込むかという研究を現在、行っている最中です。

堺まち旅ループという話がございました。まち旅ループバスを利用して、堺の1日観光というのをプレスリリースいたしました。そういう要望があったら私たちガイドがお客様と一緒にバスに乗り、1日中ループバスに乗ったり降りたりしながらご案内する、そういうツアーを企画いたしました。ループバスの運航日である土日祝に募集して催行します。受付は名鉄観光に頼んでおり、1人1日2700円です。もちろんそのループバスの日券や、各所の入場料も含まれています。

また、広島市さんのお話を聞き、広島といいますと公共交通の一番先端を行ってい

るような印象を受けておりました。紙屋町などという名前が出てきましたが、私らが学生のときからにぎやかな所です。しかし、結構大変な問題があることが分かりましたが、的確な改善目標がありますので、やはり先を走っているということで、参考になるなという気がしました。

ただ、その中でまず 1 つは、路面電車は 5 割の時間が止まっている。これは、堺がどうなのか把握できていませんが、5 割も止まっていないと思います。5 割止まっていたら、例えば広島駅から紙屋町まで歩いた方が早いのではないかという気もしますが、それは後ほどご案内いただけたらと思います。

また、アストラムという話がございました。15 ページの上の図面ですが、これを見たときに、広域公園前駅へものすごく曲がって行きますが、真っすぐの道はないのか、または真っすぐな道には何か交通機関がないのかなという気がしました。

最終的には、これが環状になるということですので、それで解決するのだろうなと思いましたが、平成 30 年の話で、結構ゆったりしておりますが、広島といたら自動車のまちのような気がしますので、そのあたりに気を使ってゆったりと作業をしているのかなという気もします。この真ん中が山なのか、何なのか、遠回りして行っていますので、道路があるのなら自動車の方が速いような気がしております。そのあたりが、私が気付いた質問事項です。以上です。

土井：どうもありがとうございます。今回、新たに登壇された方々の自己紹介と、現在の取り組みをご紹介いただいたと思います。

先ほど既にご発表いただいた講演者の皆さんから、先ほどのご講演に付け加えることがあれば、お話しいただければと思います。浅尾さんお願いします。

浅尾：広島市の浅尾です。

交通結節点ということで、先ほど横川駅と広島駅について、また、アストラムと JR を結んだ新白島駅について説明させていただきました。どちらかという鉄道関連の交通結節点について広島で取り組んでいるのかなという印象を受けられるかもしれませんが、他にも、路面電車と路面電車、路面電車と路面電車という言い方は少しおかしいのですが、広島電鉄では市内は路面電車の軌道系で、宮島線は鉄道系というかたちで接続しております。

西広島駅で接続していますが、以前は、市内線の路面電車から鉄道線への乗り換えが行われていました。広島電鉄としても、これは利便性に問題があるということで、平成 13 年に、一括乗り入れができるように西広島駅を、乗り継ぎの利便性、交通

結節点として乗り継ぎを良くするために改良しています。今は広島駅から西広島駅を経て宮島まで行く路線を一本で、乗ったままで行けるように運行されています。また、3方向が山で、南側が瀬戸内海であり、海の玄関口として広島港があります。そこについても、港から出てすぐに路面電車に乗り継げるよう、平成15年に広島県が旅客ターミナルを改装したときに合わせて、路面電車の電停位置をより港側に変え、乗り継ぎを良くする交通結節点の改良をしていただいております。バスなどいろいろありますが、今後進めていきたいと思っています。交通結節点は、公共交通の乗り継ぎの利便性を高める大事な所ということで、ご紹介させていただきました。

土井：ありがとうございます。次に平松さん、お願いします。

平松：阪堺線のスピードの話をしていただこうと思います。

阪堺線の表定速度は17km/hぐらいだと認識しており、かなり速いです。原因は単純で、専用軌道で鉄道のように道路と一緒に走らない区間が堺市内でもかなり多いです。堺市内に阪堺線は8kmぐらいありますが、そのうち併用軌道は2.5kmぐらいしかありません。どちらかという、専用軌道の方が圧倒的に多い。そこは鉄道系になりますので表定速度は速いのですが、逆に併用軌道の所は、信号に引っ掛かり「なんでこんなに遅いんや」「見えているのに来ないやんか」というような声がたくさんあり、信号を工夫して速くできないかというご要望もたくさんあります。

そういったことに対する答えにはなかなかないところはありますが、これは試験中なので正式にやっている取り組みではないのですが、先ほどご紹介しました堺トラムの位置情報を少し変わった方法で試験配信をしています。

ご紹介だけになります、Twitterで「堺トラム」「茶ちゃ」というふう調べますと、今、茶ちゃがどこを通っているかということが分かるようなかたちのものを試験配信しています。ちなみに、私は今、手元で見ているのですが、「青らん」が46秒前に松虫という停留場あたりにいたとか、2分前に茶ちゃが寺地町あたりにいたということが分かります。普通はロケーションで、地図の上でどこを走っているか分かるようにしますが、そういうものが難しかったのもあるのですが、こんなことを工夫してやっています。先ほどはご紹介できませんでしたので、ご紹介させていただきたいと思います。以上です。

土井：ありがとうございます。では滝口さんお願いします。

滝口：大阪で支局長の滝口と申します。よろしく申し上げます。

私どもは、平成27年7月近畿運輸局に、交通政策部と観光部をつくり、地方交通と観光をどういうふうと考えていく受け皿をつくりました。今日のこのセミナーに参加させていただいて、国としてどういうふうに関わっていくかということも、私自ら勉強して帰りたいと思っています。

まず、先ほどお話ししていた感想を少しお話しさせてもらいたいと思います。

土井先生と広島市さん、堺市さんからお話がありましたが、ここで感じたのは、社会の変化と都市構造の変化に沿った交通システム・公共交通でないといけないというのが、より具体的に分かりました。

特に土井先生のお話にあった交通政策の作成に当たっては、まず環境負担の少ないことが大前提であり、環境に優しい交通システムです。それに加え、人口変動、交通量の減少といったことに対応したものでないと、地方交通としてこれから役に立っていけないということだと思いました。

現在、大阪府内の各自治体を回っており、そこでよくお話を聞かせてもらうのが、1つは少子高齢化問題です。労働人口が減少していますから、公共交通に乗らない流れがどの市町村でも出来上がっている、そういう事情に遭遇しております。

従って、それに対応したまちづくりや交通ネットワークが、各自治体のテーマにもなっています。テーマと言えればかっこいいのですが、悩みです。先ほど赤字負担の問題もありましたが、どのようにしていったらいいのか。今まではたくさん移動される方の足確保というかたちでしたが、それでもゼロではないのです。生活で公共交通に乗らないといけない人がいらっしゃいますから、それをどのように解決していくかというのが、これからのテーマだと思っています。

2つ目は、観光の話です。どの自治体も地域の活性化を観光でやりたいと言われます。しかし、「自分の自治体だけの観光ではなかなか集客できない。ぜひ堺市さんにパートナーシップを取っていただいて、一緒にやりたいんだ」と、南海本線沿線の自治体の方も、高野線沿線の自治体の方も、同じようにおっしゃいます。

昨年観光部、交通政策部ができましたので、地方の公共交通を守るために、国も皆さんと一緒に悩んでやっていきたいと思っています。そういう意味では、今日のセミナーでいろいろなことを聞いて帰りたいと思っていますし、ぜひ、後でも発言をさせていただきたいと思っています。以上です。

土井：ありがとうございます。今回、ここ堺市で、環境に優しい交通体系をいかにつくっ

ていくかについて、これからさらに議論を深めていきたいと思っております。

前半のお話をお伺いして、いくつか私も皆さんにお伺いしたい点もあります。それも含めて話を進めていただければと思うのですが、1つは、これはすごいデータだと思ったことがあります。堺市さんの発表資料ですが、公共交通の乗降客の推移ということで、長らく減少傾向にありましたが、近年は概ね回復傾向にあるということです。これは大変興味深いデータです。

乗降客数の下げ止まりあるいは回復について、阪堺線ではサービスレベルを上げたといいますか、運賃を下げて利用者が増えたというお話がありましたが、どうもそれ以外にも増えている要素があると思います。これについては南海電鉄さん、南海バスさん、堺市さんも含めて、なぜこういうふうになっているのか、背景や理由が分かれば、教えていただくと、今日ご参加の皆さんにとっても、これから考えていくうえのヒントになるのではないかと思います。

分からなければ、また調べるということでも結構です。現場でお仕事をされていて、こういう実感があるよということでも結構ですので、ぜひお話しいただければ嬉しいなと思います。もしかしたら、運輸局さんも何かコメントがあれば、その点でお話しいただければなと思います。

川上さんから質問をいただいたので、その点についてもお答えをいただければありがたいなと思います。川上さんはいろいろ質問をしていただいたのですが、私も思わずうなずきたくなる話があります。それは、新しいプログラムを発表したときのお話でしたが、このお話の前提に、30代、40代の女性の気持ちをいかにつかむかについてずいぶん研究したとお話しされたと思います。研究結果をまだ聞いていないので、こういうことだというのがもしあれば、それで私たちはこういうプログラムをつくったのだよということを、部外秘は抱えていただくとして、お話しただけの範囲で結構です。そういったお話も少し教えていただければ、ありがたいなと思います。

30代、40代の人に来てほしいないつも思うのですけれども、思う気持ちはあっても、どこから手を付けていったらいいのか分からないというのがよくありますので、ぜひそういう点もお願いできればと思います。

2回目のお話になりますので、今日のテーマの1つに、できるだけ事業者の方々、行政の人たちと手を携えていくという話があったと思います。堺市を舞台にしたベースのお話をお伺いすると、行政と事業者の方々結構うまくタッグを組まれて

いるのかなと聞こえます。なぜ、そういうことができているのか、教えていただければありがたいです。

市民の皆さんをどう巻き込んでいくのかという話は、これから議論を深めていく話の 1 つになると思います。市民の皆さんにも参加いただいて、自分のこととして、例えば交通の問題を考える。交通は難しいかもしれないけれども、環境の問題を自分のこととして考えていただいて、交通の問題を自分の日々の交通の仕方についても気が付いてもらうような話でも結構です。市民と皆さまの事業との関係についても、教えていただければありがたいと思います。

広島市さんも、いろいろな先進的な取り組みをされているように感じておりますので、ぜひそういうお話もいただければと思います。

たくさんお話させていただきましたが、答えられるもの中心でも結構です。そのお話をいただいて、また議論を深めることができればと思います。ぜひお答えいただければと思います。宜しく申し上げます。

浅尾：広島市です。

まず、事業者とのタッグの話をさせていただきます。先ほど LRV について、現在、広電さんに 30 編成ほど入れていただいて、そのうち 24 編成は市も支援をさせていただきます。どのぐらいの金額の支援かという、現状は 1 編成の 4 分の 1 程度の支援です。年に 2 編成ずつ広電さんに頑張って導入していただいておりますが、広島市が支援できるのは、1 編成分について 4 分の 1 程度です。広電さんは、バリアフリーの向上ということで頑張って、2 編成ずつここ 5 年ぐらいは入れていきたいという思いを持っていただいて、さらにバリアフリー化を進められているところ です。

また、低床バスというよりも、低公害バスを毎年 5 台程度、金額は微々たるものですが、支援させていただきます。実際に 46 台ほど、広島市の交通事業者さんに入れていただいている状況です。それが、環境に優しい取り組みでの大きな話としてあるのかなと思っております。

質問にありましたが、路面電車の運行時間の 5 割が停車しているという話ですが、市内線は 19km で電停数は 61 もあり、電停間は短い状況です。そうすると、行っては止まり、行っては止まりという状況です。信号で止まり、電停があつて止まるという状況で、表定速度が 10km/h 弱の状況になっているということです。ただ、歩くのとどうかと言われると、歩くよりも格段に速く動いていると思われま

ほど言いましたように優先信号を今は 4 カ所しか導入されていませんが、交通管理者の方と相談しながら、更に設置できるよう進めていければと思っているところです。

アストラムの件は、今やっと立ち上げたところです。先ほど言いましたが平地は 18% のデルタ部分しかありません。後は山、山というような状況です。現在のアストラムは高架上で運行しています。山の中を通し西広島に下ろそうという考えをしています。大きく回っておりますが、今のところは、山を通し、その中にある団地なども通して利便性を高める計画となっています。まだ、正式なルートは決まっておられません。これから検討していくところです。

土井：ありがとうございます。

引き続き、川上さんからお話しいただければと思います。よろしくお願いします。

川上：先ほどのご質問にお答えします。まず今から 2 年前まで、まちづくり委員会というのがございました。そのときに、住んでいる方が自分のまちに誇りを持てたらどうかというような話が出ました。自治会長さんにまず、自分のまち、小さい範囲を案内できるように勉強してもらいました。その人たちがガイドするということで、堺市が広報に出しました。そんなもので来る人がいるのだろうかと思いましたが、結構集まり、案内してもらいました。

来た人はやはり 60 歳以上です。そんな人がいっぱい寄ってきまして、その人たちに自治会長がいろいろなこととお話する。我々がツアーガイドでやるようなこととはまた違う、奥深い昔話が出てきたりして面白かったです。

それが終わり、私は都市政策研究所の研究者ですので、次は今からこの堺に住んでいる人がもっと誇りを持ってもらうためにはどうしたらいいかということを考えました。そこでターゲットを 30 代、40 代の女性に絞りました。

ところが、我々のイメージの 30 代、40 代の女性は子育てや仕事をもっており忙しいため、本当に来るのだろうか。来ないのだったら来ない理由をアンケートで知ればいいのかということで、アンケートづくりから始めました。

これについては我々の感覚が間違っており、多くの方が集まり、感想も頂きました。30 代、40 代の女性は「堺ってすごい」と感嘆されました。「では、あなたはこの堺を誰かにガイドしてみたいと思いますか」と聞くと、80% 以上の方がガイドしてみたいと言ったのです。これも意外です。

我々が 30 代、40 代を選んだ理由は、子どもに話してくれるだろうというのが狙い

です。子どもに話したら、子どものときから自分の住んでいる場所、自分のふるさとに誇りを持てるようになり、大人になって堺のことを発信してくれるだろうと思いい、ターゲットを絞ったのは当たりでした。

その全体の発表会が3月にあります。これは、たぶん広報に載ると思いますが、一般の人でも誰でも来られるようなところで、2年間やってきたことの発表会です。

土井：地域の人と行政が手を携えて、今やっておられることはまさにそういうことだと思いますがいかがでしょう。

川上：市役所そのものではないのですが、都市政策研究所も外郭団体ですし、まちづくり委員会は、今でいう区民評議会の前身ですので、各区がやっている部分に私が参加して、お話をして、そういう企画をやっていたということになります。

土井：地域の方の状況をよくご存じだということですね。例えば、これから環境問題とか子どもさんを育てるときの意識と、交通の問題を別物ではなく、うまく結び付けると、環境に対する負荷も、ご本人も変わっていく可能性があります、そのあたりで何かつかんでおられることがあればお願いします。

川上：これは、成功する成功しないは別にしまして、堺に車で観光に来たら、駐車場代は高くなります。遠い所から現地まで歩かなければいけないということを案内しながら、なるべく徒歩か自転車でやりましょうという方向付けをしています。

堺に車で来ないようにしようと思ったら、駐車場税などをつくって税金を上げることによって駐車場代を高くしたらいけないのではないかと私は思います。現在、堺市内でそれほど駐車場は空いていないため、ちょっとぐらい値段が上がっても止める人は止めるのではないかなという感覚です。

阪堺線は、堺の観光にとっては絶対必要なものです。阪堺線を使うことを意識的にしております。阪堺線の中、何人か、例えば10人、20人連れておりますと、ばらばらに座られるとあの中で話をするのは非常に抵抗があるので、後ろなら後ろに固まってくださいねというようなことを言いながら、車窓の案内に加えて、環境に非常に優しいのが鉄道ですよというようなことをっております。

先ほどありましたように自動車は、悪者みたいにされていましたが、だんだん良くなっているのです。自動車もハイブリッドで非常に環境が良くなっている、ということですが、3人、4人でしか来られないでしょうという話をしながら、大量に乗れる交通機関、特に堺市内の観光は阪堺線がベストですよというようなご案内は、絶えずしております。

土井：ありがとうございます。阪堺線の利用者が増えた一端は、もしかしたら、今の話の成果であるのかもしれませんが。

平松：阪堺線の利用者が増えた要因は、冷静に分析をしていく中で、大阪市側での沿線のまちづくり、人が集まるような所ができたということで、ご存じの「あべのハルカス」や、近鉄もあります天王寺界限が良くなったことは事実です。また、タイミンが非常に合ったというのも事実です。

逆説的に言うと堺の方は、来ていただけるようなものが本当にあるのかというのが、その当時の悩みでしたが、川上さんを含めいろいろな方にお話を聞けば聞くほど、そんなことはないよということが出てきました。実際に OD 調査を、毎年平日と休日に分けてやっているのですが、大阪の方に向いて行く方と、堺においでいただく方は、平日でも大体 2 対 1 ぐらいの感じですが、休日になると、堺の方の割合が増えるということです。

きついことを言われる関係者の方は、堺市がそんな施策をやって大阪市に人を運んでいるだけじゃないのというようなことも言われましたが、実際は、ふたを開けてみるとそうではなく、いわゆる交流人口が目に見えて増えたのかなと思います。

南海本線や高野線で交流される方々が反対に散っているという部分もないとは言いませんが、新規の利用をだいぶ呼び込めたのではないかとというのが 1 点です。

それから、大阪側でいろいろな取り組みをされている方々ともよくお話をしますが、そういった方は、行政をそれほど意識しているわけではありません。逆に阪堺線沿線での人の交流、またそれがお互いの地域の活性化や阪堺線そのものの沿線文化みたいなものにつながらないのかということで、ここは当初予想していなかった市民の方との関わり方につながっているということが 1 つです。

それは、決して鉄道に興味がある方々だけではないに、沿線のまちづくりに興味がある市民団体の方々とも接点がどんどん広がり、私は市内では、「あんたは本当に交通の担当か。何か訳の分からないことばかりやっとなやないか」というようなことも言われるぐらい、非常にたくさんの方とこの仕事を通してお知り合いにならせていただくことができました。

そのことは、ひるがえってみると、利用者が増えていくことの直接的なつながりではないのですが、そのように思っていたということと、先ほど川上さんがおっしゃっていたように、阪堺線はまちづくりの上でぜひとも必要だと強く言っていた方がたくさんおられたというところに、この仕事をやっている、非常に

力強く感じたと思っております。

土井：ありがとうございます。鉄道、バスを残そうということではなくて、どういうふう
に生活に活かしていくかということが大事だという話です。

私たちは交通無しに 1 日も生活することはできません。そのときに、どういう手段
を使うのかということになると思いますが、あまり光が当たらなかった阪堺線が、
今はすごく盛り上がってきているのは、絶え間なく努力をされた沿線の皆さんの成
果でもあります。利用している人たちも、これはいいなということで利用されて、
1 回乗ってみると、またいいなということで、プラスのスパイラルになってきてい
るのを目の当たりにしている感じがします。

今日ここにお越しいただいている皆さんの中でも、もしかしたら、うまく動かして
いくヒント、利用者を増やしていくヒントをお持ちのような気がします。

次に三田村さん、お願いします。

三田村：平成 20 年以降ぐらいから堺市内のご利用のお客さまの数が横ばい、むしろ増えて
いるのではないかと先生からご質問がありましたが、実は、この資料を頂いたとき
に、私も結構意外でした。

会社では、南海線や高野線はどうなのかというのは、毎年整理していますが、市単
位の集計は、あまりやっておられませんでした。全線的に見ますと、空港線の関空か
らのご利用の分を除けば、全体的に言えば横ばいに近いものの、やはり微減傾向か
なと認識していたところでした。

資料を頂いてから十分に、そのあたり検討する時間もなかったのではっきりとは言
えませんが、堺市内の高野線の方は、高齢でリタイアされる方もいらっしゃる一方
で、若い世代の利用もあるのではないかと思います。マンションが建てられたりす
ることによって、新たな世代が来ていただいているというふうなこと、あるいは、
専門学校も含めて駅前に学校が来たりというのもあります。そういう効果が積み重
なった中で、若干増えていると思います。

それに加え、短期的な状況です。平成 25 年ですと、これは消費税改定前の駆け込
みで定期を買っていただいたなど、前半のところではリーマンショックの影響、そ
ういう効果もありますが、全線を見比べた中でも、堺市内については、そういう要
素があつて若干増えていると、分かる範囲ですが、思っています。

当社として、ご利用の方々の環境意識につながる施策としては、例えば、高野山の
世界遺産切符というのがございます。これは、高野山へ行く電車、またはバスの乗

車券をセットにしたものですが、昨年度と今年度分であったと思いますが、まずは電車バスのご利用が環境負荷が少なく、環境に優しいということに加え、それでもいくらか CO₂ が発生するので、南海は十津川村の方に「なんかいの森」という森林を持っていますので、そこで吸収される CO₂ の量をクレジット認証いただき、その分、車に比べて少ないですが、排出される CO₂ をオフセット、相殺する、そのことも併せてご紹介した企画切符を発売しています。

そういうことを有効に行い、先ほど最後の説明の方で言いました、いろいろな環境施策、市民団体の方と環境施策をさせていただくなど、そういうことも含めてやっていくことによって、お客さま方の環境意識の向上につなげていきたいと思っています。

土井：ありがとうございます。利用者が増えたのは、まさに沿線のまちづくりが堺市さんを中心に進んできたということがあるというお話でした。

切符でカーボンオフセットがあると紹介されていましたが、それは面白いですね。

そういう事例はあまり聞いたことがないのですが、ほかにもあるのでしょうか。

三田村：すみません。勉強不足で、私自身が知っている範囲では、ありません。

土井：そういうことがあれば、さらに重要な環境政策になるかもしれません。ありがとうございます。

続きまして大野さん、お願いします。

大野：乗降客数が平成 15 年から 20 年までで若干下げ止まりつつあり、そこから後はほぼ横ばいの状態にあります。これも、先ほどの平松部長からのご説明がありました、「おでかけ応援バス」の制度が非常にうまく効いてきたのかなと思っています。その意味で、弊社と堺市と共同で取り組んだ、いい事例だったと思っています。この推移を見ますと、平成 16 年度からスタートし、最初は月 3 回、5 の付く日を利用日としてスタートし、高齢者の社会参加を目的に事業を開始したものです。平成 18 年度になると、5 と 0 の付く日で、平成 19 年度には、私ども南海バスだけではなく、同じ堺市内を走っています近鉄バスさんも加わりました。平成 22 年度には、阪堺さんも加わり、平成 25 年度には月曜から金曜までのウィークデーに広がり、昨年 11 月から毎日運行に変わっていきました。どんどん広がることによって、ご利用をさせていただく数が普通でしたら人口減少の中で下がっていくのかもしれませんが、横ばいになってきたと思っています。

この施策につきましては、利用される方にとっては、外出をするいいきっかけにな

りますし、それが健康につながります。また、バス事業者の私どもにとっては、少子高齢化に伴い、生産年齢人口がどんどん減ってきている中で、本来でしたら減ってきますと、路線減便を考えなければいけません。いろいろありましたが、これは1乗車が100円とはいえ、新たな顧客開拓につながりました。利用者が増えれば、全路線維持につながったということで、そういう意味では両者がWin-Winの関係になっていると思います。

ほかの喜んでいただいた事例で、近隣の河内長野市におきまして、「フリー乗降制度」を設けております。「フリー乗降制度」というのは、バス停以外のところでも自由に乗り降りができるという制度になります。こちらは南海高野線の千代田駅が最寄り駅になり、そこから西の方へ、小山田荘園という住宅地に向かう路線と、もう1つ、同じく高野線の三日市町駅から南の南青葉台という住宅地へ向かう路線につきましては、住宅地に入るところからフリー乗降ができるようになります。

どういうやり方をするかと言いますと、乗っていらっしゃるお客さまが、降りたいと思ったら、乗務員に声をかけていただき、「次の交差点のあたりで降ろしてください」というと、運転手はもちろん安全をきちんと確認して交差点の付近で止めてお降りいただきます。逆に降りたい方がいらっしゃった場合は、タクシーと同じような要領で、乗る意思表示をしていただきます。そういうことで、自由に乗り降りができる制度になっています。

この「フリー乗降制度」は、やろうと思ったときには、住民の方々のご理解が非常に必要です。安全を確保しなければいけませんので、その意味でも、その住宅地の交通量が多く、どこかの住宅地からよそへ通り抜けができるような道路になっていたりすると、乗り降りが危険になるため駄目です。そういう意味では、警察と協議をしていかなければいけません。安全がきちんと認められて初めてフリー乗降ができますので、ハードルは高いので2カ所しかできていませんが、住民の方といろいろ話をしながら、喜んでいただけるようなやり方に取り組んでおります。

土井：ありがとうございます。バスは必要だけれど、今は車に乗っているため、当面は乗らないが、年をとったら欲しいという人のご意見は、私もいろいろなところでしょっちゅう聞きます。住民の人が必要だと思ったら、乗ってもらわないと継続していきません。フリー乗降なども、地域の人と一緒にうまくやっていくということで、自分たちの乗り物ということ意識をつくっていくというのが大変大事なかなと感じた次第です。

平松さんも先ほどの話以外にもされたいことや、質問が足りないようでしたら、どれだけでも質問をお願いします。

平松：先ほどの公共交通の乗降客数の推移が、いわゆるなぜこのような現状になっているかという分析です。正確に分析できていないので申し訳ないのですが、1つは先ほどからご紹介している「おでかけ応援」などの分析で、車の場合はドア・ツー・ドアで、当然行き先まで行くという乗り物ですが、公共交通は必ず乗り換えが必要です。100円でバスに乗っているだけかということ、実はその先で駅が目的になり、駅で鉄道利用にどうも乗り換えられています。

ご紹介した乗合タクシーは、駅への利用がほとんどです。要は公共交通に取りあえず乗ってしまった方は、その後、目的地まで嫌でも公共交通で行くわけなので、当たり前と言えば当たり前です。まさに外出の機会を増やすことが、公共交通の場合は、今日のテーマの低炭素や、EST に実はつながるということが、だんだん数値を見て少し理解が深まってきたところがあります。

交通というのは、たくさんデータが集まる分野と考えています。そういうデータを今まではあまり活かしきれていなかったと、国土交通省さんも最近盛んにおっしゃるのですが、事業者と行政が協力関係を保っているいろいろなことをやっていこうというときに、さまざまな側面があります。お互いにそういったデータをうまく使って、より市民の方々のニーズに合ったものや、今まで見えていなかったポイントをしっかり見える化して、我々行政が公金を投入し、こういう取り組みをやっていることの説明責任の部分も含め、きちんとお示しをしていかないといけません。それが、これを持続していくうえでの1つの重要な部分かなということです。その意味では、ICT 力を使っていかないといけないと思います。

本当は南海バスさんからご紹介をいただく方がいいのかもしれませんが、その意味で、南海バスさんのバスロケーションの取り組みをされたいというご相談もいただいております。実は、我々は今日発表していますが、来年度の予算に向け、市からの補助も来年度予算に提案していくということで、発表させていただいています。

もう1つだけ、交通がいろいろオンデマンドであることは言うまでもありませんが、道路空間の再配分のところで改めて思ったのは、空間や時間、ものそのものを含めて、都市部ではどうシェアリングしていくかが、公共交通を考えていくうえでは非常に大きいと思っています。

逆にいうと、ビッグデータを使い、効率的なシェアリングをシステムとしてどのよ

うに構築していけるかというのが、交通行政を担っているものが1つ考えていかなければいけない方向かなと思っています。そういうところを我々としては視点に定めてやっていきたいと思っています。

土井：ありがとうございます。滝口さんからご意見をお願いします。

滝口：これまでの公共交通は、私どもが法律をつくっていますので、事業者さんからいろいろな許認可の申請が出て、私どもが許可等をして、バスが動く、鉄道が動く、船が動くということでした。これからも、各自治体の協議会で、「交通をどういうふうにするか。」ということ、相談していただきますが、その結論が出ると、私どもで許認可をするという体制は、今までと変わっていないのです。

平成25年12月に「交通政策基本法」をつくりましたが、これは何を意味するかというと、今までは国が交通網をどうするかというのを考えていましたが、地方の自治体の皆さんが、地域のデータを持っており、人口がどういうふうに変まっているかというのも、全てつかんでいます。従って、「交通政策基本法」は、自治体を中心となって地方交通を考え、私どももこれまでと同じように参加させていただいて、地方交通を共に守っていくことになります。こういった体制に平成25年になったということです。これが大きな変化です。

河内長野市をはじめ大阪の各地でもいろいろ取り組みをしています。その中でも、やはり住民が乗ろうという意識があるところが成功をしています。私たちが乗らないと、乗合バスや乗合タクシーも維持できないということを気付いてもらえた自治会なりが参加をすると、そこは維持をして乗客も増えていっています。

ここでは、自治体の方々のものすごい努力が見られます。自治体の方は、自治会などからいろいろな意見を聞かれており、中には、聞きたいこと以外の苦情を言われることもあると思いますが、それを乗り越えて、地域に足を運び、それが実を結んだところでは、成功例が、1つ2つ出てきています。これからは、私たちもこれまでと同様関係で関わっていきたいと思っています。ぜひ、よろしくお願ひしたいと思っています。

土井：非常に前向きな言葉をおっしゃっていただいて、有難うございます。

せっかく来ていただいているので、できれば多くの方からご質問を受けたいと思います。2つ3つ思っていたら、時間が足りませんので、お1人に限らせていただけたら、ありがたいと思いますが、手短にご質問をいただけたら、ありがたいと思います。パネラー全員でも、この人にこういうことを聞きたいということでも結構

です。ご質問をいただける方は挙手をいただければと思います。よろしくお願いたします。

会場1：泉北高速鉄道の泉ヶ丘に住んでいるものです。12月に特急ができ、区間急行が大幅に増えて、泉ヶ丘に住んで地下鉄に乗っているものにとっては、非常に不便になったのです。運賃も中百舌鳥で降りますから変わりません。

例えば、今日は12時36分にバスが乗るところに着きました。ところが電車は区間急行だったのです。48分の電車まで14分ぐらい寒風の中で待っていたわけです。今日はまだ寒い程度ですが、もっと寒いときもありました。夏になったら、うんと暑いだろーと思います。休憩室はありますが、1カ所だけで増設もされていません。そのへんは解決してほしいなと思うのですか、どう言ったらいいのかわかりません。特急を待つときがあるのです。1車両で車掌さんが1人しか乗っていません。乗客はいません。前には何人か乗っているかもしれませんが、泉ヶ丘駅で難波行きに乗る人はほとんどいません。僕の待っていた場所では、誰も乗りませんでした。特急だけは非常に無理解というような気がします。

中百舌鳥は止まらないため、次の電車に乗ると、地下鉄の切符を買うのに並んでいます。三国ヶ丘は特急も区間急行も止まりません。上に仁徳御陵が見えるところがありますが、そこへ行くエレベーターは、駅に勤めている人に聞いても分からなかったため、階段を上がって行きました。

JRは快速も止まっています。泉北鉄道は区間急行も特急も止まりません。例えば、今朝の時刻だけを見たら、中百舌鳥を通過するのが5本でした。普通と準急は6本だったと思います。朝の7時の時刻は、半分は止まりません。特急は、堺東も止まらないのです。

それをどうしていいのかわかりませんが、解決してほしいです。例えば、2月1日の朝日新聞の夕刊では、特急の良いことをいっぱい書いてありました。乗客の立場からの記事ではなかったような気がします。そのへんも取り入れてほしいです。要望というか、苦情というか、愚痴というか、そんな感じです。

土井：市民の利用者の方の声を今聞かせていただいたと思いますが、おそらく、お話しただいた内容に1つずつ答えていくというのも、容易ではないと思います。

会場1：結構です。それともう1つ、南海バスに乗りますが、時刻が土日と平日と違うのです。これは当たり前かもわかりませんが、時間によっても違うのです。本数によって違うのはわかりますが、微妙に変えてあるため、年寄りには覚えられません。そ

の2つをお願いします。

土井：事業者の方も行政の方もいらっしゃるのですが、今日いただいたお話も、すぐには難しいかもしれませんが、利用者のご意見として受け止めていただいたと思います。

時間もだいぶ押してきましたので最後になりますが、パネリストの皆さんから、これから環境にやさしい交通体系を進めていくために、どのような取り組みをしていくのか、あるいは具体的なアクションプランや、今日来られた皆さんに対してメッセージがあれば、簡単にお話をいただければありがたいです。浅尾さんからお願いします。

浅尾：今日は、特に堺市さんに関する話を聞かせていただきまして、広島としても、まだまだ考えなければいけないことがあると思いました。

今、広島は、バスの活性化に取り組んでいるところですが、交通事業者の方が複数で行われているため1社だけの対応ではなく、バス協会を通じて取りまとめていると思います。実は、バスロケーションも去年と今年で完成させていただいています。今後も交通事業者と当然地域の方の声も聞きながら、どういったかたちで再編に取り組めるか、よく考えながら進めていきたいと思っています。よろしく願いいたします。

土井：ありがとうございます。川上さんお願いします。

川上：私自身は堺区の間ではございません。観光というと何でも堺区で、阪堺線の話がものすごく出ますが、例えば、私が住んでいる東区は、あまり関係がないのです。ほかの区を巻き込んで堺全体の交通政策、あるいは観光として考えられるような状況まで持っていきたいです。簡単ではないかもしれませんが、絶えずそのことを考えております。

土井：ありがとうございます。三田村さんお願いします。

三田村：本日のセミナーの趣旨でございます、鉄道や路面電車、バスといった公共交通の利用は、CO2の排出量が少なく、環境保護につながるということですが、当社といたしましても、より多くの方にご利用いただけますように、地道な積み重ねとはなりますが、利便性や快適性向上を図っていききたいと思っています。

先ほどご意見をいただきましたが、我々といたしましても貴重なご意見として受け止めさせていただきます。すぐどうこうということはできませんが、今後を活かしていきたいと考えております。

まちづくりや観光の面につきましても、沿線は鉄道会社にとって財産です。いろいろ

るな面がございますが、関係者の皆さまと協力して取り組んでいきたいと考えております。

土井：ありがとうございます。大野さんお願いします。

大野：なかなかバスに乗ってもらえないという現状がありますが、乗ってもらえない理由の1つは、そもそもバスはどこから乗ってどうやって降りたらいのか分からない、あるいは運賃が非常に分かりづらいです。乗ったときに整理券が何番と書いてあり、自分が降りるときに何番の運賃がいくらだということで、慌てて財布からお金を出していただきます。待っていても、いつ来るのか分からないとか、交通渋滞など、いろいろあり、なかなか定時に来られないという状況があります。

乗り方が分からないということにつきましては、小学校に出向き、乗り方教室をやっています。昨年8月に国土交通省の主催で、河内長野市の1日交通環境教室で、バスの乗り方教室を開いてみました。

運賃につきましては、ICカード「PiTaPa」を導入しました。そういった新たなシステムを導入することによって、面倒な小銭を出す、出さないという話もありますが、運賃がいくらか分からない不安も解消されていっているのかなと思っています。いつ来るか分からないということにつきましては、バスロケーションシステムにより、より利用者の方に便利になるように進めていきたいと思っております。今後とも、そういう取り組みを続けていきたいと思っております。

土井：ありがとうございました。平松さんお願いします。

平松：先ほど貴重なご意見をいただきました。我々は、日々行政の中で、中百舌島の乗り継ぎだけではなしに、大変たくさんの方にご要望をいただいております。その声を事業者にお伝えして、少しでもご要望に近いように変えていくのが、我々の仕事であると認識しておりますが、なかなか実際のところというと、民業でやられている公共交通事業者さんが全ての要望にお答えできないのも、一方で事実でございます。そういった中で、どうやって最適解を見つけていくのかになるかと思いますが、そのために、具体的なデータも重要です。お声もちろん大切ですが、それだけで全てを変えていくことも、実際に難しいのも事実です。そこは、事業者さんがデータを示され、またそういったお声もある中で、より良くしていくために、それがまた利用者の確保にもつながるところまで何らかの形でお示しをしないと、実際は改善も図られていかないと考えたところです。

具体的な答えにはなっていないかもしれませんが、そういったことで今後も取り組

を進めたいと思っていますので、ご理解をよろしくお願ひしたいと思ひます。

土井：ありがとうございます。滝口さんお願ひします。

滝口：先生から後でまとめていただけると思ひますが、確かに自治体で内容は違ふと思ひます。自治体の中でも、堺だと区ごとにご要望、観光の内容も違ふと思ひます。なかなか全てを満たすことは無理ですが、いろいろな要望や特徴を捉えたうえで、ここから始めようという優先順位が一番大事だと思ひます。

私どもとしては、堺でこういったセミナーをするのは久しぶりで、スタートになったと思ひています。私どもがこれから力を入れていきたいと思ひているのは、生活で公共交通を使うことももちろんありますが、観光で公共交通を使うことが、結果的に環境に優しい事に繋がると思ひております。来月も堺市内の観光関係者に集まっただき、今日出たような意見も含めて、現場の声を聞かせることがしたいと思ひています。そして、次年度に何か取り組みができたと思ひております。

運輸局としては、これからもこういったかたちで自治体、または地域に出て、皆さんと同じように考えていきたいと思ひますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

土井：ありがとうございます。ほとんどまとめていただいた気がします。

今日は事業者、行政の方、観光のボランティアをやっておられる方という多様なポジションの方々が集まって、様々な話題が出て非常に幅広い話ができたと思ひます。ただ、限界もありました。例えば、タクシーの問題をどう扱うかということも、本当は議論をしたかったですが、そこまでは限られた時間では難しかったと思ひます。今日ご参加くださった皆さんの中に、もうひとつだったなという方もいらっしゃるでしょうし、これは面白かった、役に立ちそうだと感じられた方もいらっしゃると思ひます。

これは役に立ちそうだとすることを1行メモしていただくと、なんとなく良かったではなしに、今日はこれが良かったということで、自分の記憶に残っていくように思ひます。ぜひ1つでも2つでも、そういうものを持って帰っていただければ、ありがたいと思ひます。

私がすごく面白いなと思ひたのは、1つは利用者が増えているという話です。それは、まちづくりと連携するとサービス水準を上げていくことで間違いなしに利用者の方々がそれに応えていただけるということになるかと思ひました。

観光の話についてお話をいただきましたが、30代、40代の女性の方を味方にする

というのは、そのお子さんたちも味方にするということなので、観光だけを売りものにするのはもったいないですね。交通のことについて考える人たちも、ぜひ今までの視点とは少し違う見方で、30代、40代の女性とそのお子さんを視野に入れて、これからの交通や環境の在り方について、いろいろなメッセージをできるだけ送る、あるいは実際に行動をしてもらうターゲットにするのがいいと思いました。

最後に、データの話が大事だと何人かの方からいただきました。データはあくまでデータで、それだけでは何も語ってくれないのです。データを語らせようと思うと、仮説をつくらないといけません。なぜこういうことが起こっているのか、これからどうなるのかという仮説があると、データを分析していく目が見つかります。

利用者が増えているのはなぜだろう、幾つかいろいろなことを考えて、データを分析していくと、それに突き当たるものが何か見えてきます。そこをもう少し頑張れば、利用者の方々の心に届く政策ができる可能性があります。いろいろな人と話をすることが、仮説をつくっていくことにつながっていくと思います。皆さんの中でも、ぜひそういう議論を巻き起こしていただければと思います。

非常に素晴らしいお話をいただいたパネリストの皆さんに、僭越ですが拍手をお願いすることで感謝の意を表して、このパネルディスカッションを終わらせていただきます。ありがとうございました。