

## 1. 講演①「観光振興と環境負荷軽減を両立する交通システムとは？」

首都大学東京大学院都市環境科学研究科 教授 清水 哲夫

皆さん、こんにちは。今、ご紹介をいただきました首都大学東京の清水と申します。本日は、こちらで 40 分程度の話をしてほしいということで、「観光振興と環境負荷軽減を両立する交通システムとは？」という非常に壮大なテーマを頂きました。なかなか一人で全てしゃべり切るものではないと思いますから、主として観光の分野と交通の分野の現状がデータ上でどうなっていて、それに対して私がどういう思いで研究活動しているか、事例を幾つか紹介させていただき、この話題の一部にでもお答えしようということで内容を用意してまいりました。

お手元の資料は参考資料です。私は、配分された時間の倍くらいのスライドを準備してくる癖がありまして、恐らく全て伝え切ることにはできないと思いますので、ご興味がおありでしたら、後日、参考資料をご覧ください。本日は重要なポイントだけを集中的に説明したいと思います。よろしくお願いします。

本題に入る前に、観光は、もちろん北海道でも重要ですし、日本でも重要です。世界でも、今後成長が期待できる限られた産業の 1 つという認識です。そういう意味では、世界中で限られた人口を観光客としていかに獲得するか、その勝負の世界に 21 世紀はなっています。各地域で観光資源を磨いて、できるだけたくさんの観光客に来ていただくことを全うしなければなりません。

それを徹底すると、環境という面では非常に厳しいと思っています。京都議定書の次にパリ協定で再び CO2 削減が世界の興味を引くようになりました。私自身が一番恐れているのは、例えば、国際公約で日本が CO2 を減らさなければいけないという宿題が出た場合で、各産業で一律何パーセント減らすという話になると、観光はなかなか厳しいと思っています。

観光は、基本的にヒトやモノが動く世界です。振興すればするほど負荷が高まります。しかも、観光産業は今、日本の経済統計で独立の産業部門になっていないため、各関連産業がどのくらい貢献しているかを積み上げて、計算上観光産業とせざるを得ない状況になっています。そのうちで交通は、観光産業を構成する各産業要素のなかでも結構重要な地位を占めており、CO2 という意味でも非常に重要な地位を占めています。観光振興と環境負荷の軽減を両立するためには、まさに運輸部門、交通が非常に大きな役割を果たさなければなりません。私のように交通を研究しながら観光もという専門性を持った研究教育

をしていると、そういうことを強く意識せざるを得ません。

そういった意味で、本日の内容は、まずメインに CO2 を置き、CO2 排出における観光と交通の関係を最初に話します。次に、日本の観光市場の最新の現状を、政策・施策・データの面からお示しします。最後のパートで、私が特に環境負荷低減という意味で取り組んできた、もしくは違う意図で始めたのですが読み替えれば環境負荷低減ということが出来るような研究について、少し事例を紹介します。

これは、本日ここにご参加の方は、一度は見たことがあるグラフだと思いますが、私自身はいつもこのグラフを意識しています。このグラフは交通機関別の排出原単位です。左側が旅客で、右側が貨物です。本日は取りあえず旅客だけを見ていただきます。人が 1 人 1km 動くときに排出する CO2 の量は、自家用自動車は圧倒的に多く、次の航空も CO2 を大量に排出しています。バス、鉄道と、どんどん排出原単位が落ちていくため、単純に CO2 を削減するという意味においては、なるべく鉄道、バスを使用した方が良いという話になります。

しかし、それはなかなか難しいのです。日本のような島国では、インバウンド観光客はほぼ航空でしか来られません。北海道を含めて日本の地方部では公共交通では動きづらく、レンタカーや自家用車で動かなければいけないことになり、どうしても航空や乗用車をたくさん使わなければなりません。

一昔よりはシェアは低下していますが、総 CO2 排出量に占める運輸部門のシェアは 17% です。そのうち自動車に起因するものが約 9 割となっています。日本の場合、運輸部門から CO2 を減らすことは、とりもなおさず自動車の努力に依存しています。

自動車の内訳をさらに細かく見ていきますと、意外と家庭利用の自動車によるものが多いため、一般市民の観光を含めた自動車利用を減らしていかないと、CO2 の削減に対して大きな寄与はないだろうと思っています。

自動車保有台数を世界各国で比較してみます。データが 2008 年で少し古いですが、例えばアメリカは人口当たりの自動車保有台数が世界 1 位、イタリアは 2 位です。こうした国と日本の状況を比べて、赤 (transport) の部分だけを見ていただきますと、日本は運輸

部門が寄与する CO<sub>2</sub> の排出量が 2 割程である一方、イタリアは 25%、アメリカは 30% です。日本の運輸部門はすでにかなり努力を行い、排出量が少ない中で、さらに知恵を絞って減らすという非常に難しいチャレンジが待っていると、私自身は捉えています。

少し難しい話になりますが、私の研究室で、観光産業が CO<sub>2</sub> 排出にどれほど影響を及ぼしているかを細かく見る分析を行いました。この研究はたまたま韓国の留学生と行っており、日本と韓国の交流量も多かったため、双方の観光産業の活性化とが CO<sub>2</sub> 排出負荷に及ぼす影響を分析しました。

産業連関表というものがあるのですが、一番細かいものは 2005 年現在で 403 部門あります。日本では 403 産業別に 100 万円生産当たりの CO<sub>2</sub> 排出量データを環境省がつくっています。そういったデータと、経済当局が公表している産業連関表を、日本と韓国の両方を合体させて分析しました。

韓国は産業連関表が粗く、韓国側に合わせて、25 部門で比較しました。両国とも、観光産業が産業連関表上で独立の部門になっていないため、各産業から観光部門分を抜き出して合算して観光部門とし、日本の表では、日本に来る韓国人によるものと、韓国人以外の外国人と日本人によるものの 2 つに分けます。同様に韓国の表は、韓国に来る日本人によるものとそれ以外に分けて、相互の移動が増えたときに CO<sub>2</sub> 排出状況がどうなるかを分析しました。

結論だけ簡単に申します。各産業から観光産業を作り出す過程では、観光以外の 25 部門で、観光消費統計調査のデータを活用し、例えば運輸部門は総消費額のうちの二十数パーセントが観光によるものだと特定していくマス。運輸部門内の観光関連シェアは大きく、観光産業の中で消費額や生産額で運輸産業が大きく寄与していることになります。

これを、100 万円当たりの CO<sub>2</sub> 排出量データで単純に割ります。重厚長大な産業の排出負荷はもちろん高いのですが、第三次産業に相当する産業部門の中では、観光部門は、運輸がかなりのシェアを占めていることもあり、100 万円当たりの排出量が高くなってしまいます。

韓国は、日本より確としたことは言えないのですが、国内観光産業市場が活性化すると、排出量がだいぶ多くなります。今は少ないのですが、今後多くなるということです。日本と韓国の観光産業が共に活性化していくと、産業部門に寄与する CO<sub>2</sub> の排出量はどんどん増えていくというような結果になります。

日本では 2010 年現在の観光産業は、総消費額・総生産高の 3%程を占めており、韓国の場合、日本よりもだいぶ少なく 1.5%程です。彼らはまだ伸びる余地があります。日本の韓国人によるシェアは 0.68%にすぎず無視できるような量ですが、韓国の日本によるシェアは、韓国の全旅行産業の中の 6%弱を占めているため、大きな数字です。

CO2 ベースの産業連関表を書き換えると、日本では CO2 排出量のうちの観光産業が占める割合は 5.64%になり、先ほどの金額ベースと比べると、その寄与が随分大きくなります。基本的に観光振興を行うと CO2 排出量が増えますが、より厄介なのは、観光振興が活性化したときにほかの産業でも CO2 を増やすリスクが高くなっていることです。

産業連関分析は、自産業が生産高を増やしたときにそれがどこに波及するか、周りの産業が生産高を増やしたときに自分産業にどう波及するかを分析することができますが、金額ベースでこの分析を行うと、観光産業は、自分産業の活性化による波及効果が全産業平均よりも低くなっています。数値が 1 を超えると平均よりも大きいと見ていただければいいのですが、CO2 排出量ベースでは、残念ながら、自産業が活性化したときにほかの産業でも CO2 を増やすリスクが高い産業になっています。

そういった研究をしたものですから、冒頭の問題意識が出てきました。

ご存じのように、日本でも LCC のような、新たな航空のサービス形態が入り始めました。日本では 4 年くらいの歴史しかないため、東南アジア、ヨーロッパ、アメリカのように航空市場の中で 3 割から半分のシェアを占めるほどではなく、10%も行っていないくらいですが、主として首都圏空港の容量に悩まされながら、少しずつ成長しています。

LCC も、現在は大都市と地方を結ぶだけにとどまっています、もう少し地方空港相互に展開してほしいものだと思います。西日本はいいのですが、東日本はまだ来ていないのです。北海道も国内線では千歳だけだと思います。観光振興としては何とかしてもらいたいのですが、LCC を導入すると CO2 が増えることになってしまいます。

アジア近隣諸国のメガキャリアは、この 10 年くらいで日本の地方へのフライトを増やしています。韓国は昔から多かったのですが、中国、台湾系を含めて日本の地方にフライトを出てくるようになっていきます。

北海道は、10 年程前からフライトが増えてきたのですが、整理縮小が進んだ感じがあります。昔は確かに女満別、釧路までチャーター機が結構飛んでいたと思うのですが、最近

は恐らく少ないと思います。定期便が旭川から撤退するとか、そんな感じだった気がする  
ため、地域の観光振興ということで、航空会社にもう少し頑張っていたかなければいけ  
ないと、個人的には思っています。

最近では、そういう間隙をぬって、国際線 LCC が韓国を中心に日本の地方に入り始めて  
います。韓国が行っているものですから、どちらかというと西日本が中心で、北海道を含  
めた東日本へは進出が芳しくないのが現状です。

こうした航空も増えていくと CO2 が増えていくため、我々としては、何かを考えなけ  
ればいけないことになってきます。

2 つ目の話題です。観光が今どうなっているかを、政策と施策とデータから見ていきま  
す。こちらは枚数が多いため、効率的に行きたいと思います。

内閣が非常に熱心に観光振興に取り組んでいることもあり、現場の感覚からすると、も  
のすごくハードルの高い目標が設定されています。

昨年、インバウンドの人数が 2000 万人を超える直前で止まりました。今年は、10 月の  
段階で 2000 万人を超えているという報告があり、今年の終了時点では、恐らく 2400 万人  
という未知のゾーンに入ると考えられます。

インバウンドの人数が増加していることに非常に気を良くして、内閣では 2020 年まで  
にインバウンドで 4000 万人、2030 年までに 6000 万人という非常に意欲的な目標を掲げ  
ています。人数だけに目が行きがちですが、我々として大事なものは消費額です。せっかく  
来ていただくのならお金を落とさせていただきたいということで、旅行消費額についても目  
標値を定めています。現状が 3 兆円を超えるくらいですが、2020 年で 8 兆円、2030 年で  
15 兆円という野心的な目標を掲げています。

片や、日本人の国内旅行消費額が頭の痛いところで、現状が 20 兆円くらいですが、実  
は減少傾向にあります。目標としては、2020 年までに微増の 21 兆円にして、2030 年  
には 22 兆円です。容易に想像できますが、人口が減るわけですから、一人当たり、かなり  
のお金を使っていたと達成できません。

今、観光産業はものすごく光が当たっていて、国の中で予算が増えていますけれども、  
冷静に考えるとばら色ではありません。インバウンドについては、少なくとも 4000 万人、  
6000 万人、8 兆円、15 兆円を達成するにあたって、今後の想定を明確に考えなければい  
けません。目標の数値の背後にどういった戦略があるかは、必ずしも明確でないのです。

私自身のセンスと、今までの経験で、インバウンドの分野をどうしていくかという結論を書きました。恐らく急激な成長はありませんが、安定成長であると考えています。ただ何の危機も起きないという条件付きです。紛争が起きたりすれば、恐らくあっという間に激減する、極めて脆弱性の高い産業だということを意識しなければなりません。

ただし、成長しようとしても、今は容量（キャパシティー）制約に苦しんでいます。特に大都市で、東京、大阪はホテルが取りづらいため、成長が抑制される可能性があります。ですから、民泊は非常に大事な政策になります。

現状では、東アジアと東南アジアの割合が、インバウンドの旅行者の中で 8 割を超える程です。恐らくアジアからの来客の伸びのほうで、それ以外のところよりも速いでしょうから、ますます東アジア、東南アジアに特化した国際観光市場になると思います。

東アジア、東南アジアに特化した国際観光市場となると、平均滞在日数と一人当たりの消費が落ちてくるだろうと思っています。リピートで繰り返すたびに観光消費が下がるような研究もあります。今後は、主としてリピーターを相手にせざるを得ない市場環境になり、どのように一人当たりから稼ぐかが問われています。のんきに人数を言っているだけでは駄目なのです。

人数を達成しようと思うと、様々なやり方があります。簡単に言うと、それがいいかどうかはともかく、東アジア圏域から来やすくするだけで、ほとんど達成できると思っています。片道 4 時間くらいで行ける場所では、頑張れば週末観光が可能となるでしょう。周りの国が国内観光市場が魅力不足で苦しんでいる中で、彼らに国内旅行感覚で日本に来てもらうことを徹底することが、今後の日本の地方の生き方ではないかと思っています。

残念ながら欧米系からの観光客の誘致は、フライトの関係でどうしても大都市が中心とならざるを得ません。地方への誘客は、東京とのセットで考えなければいけないと思います。

観光振興をどうやって達成するかを考える際に、少し儲け方についてブレークダウンしたいと思います。まずは、その地域の観光での売り上げ、生産（「地域の総観光生産額」）は、「消費額」に「地域での調達率」を掛けたものです。たくさん売れても、資材を外から調達していれば、地域にはあまりお金が落ちません。

「地域の総観光消費額」は、「一人当たり観光消費額」×「観光入込客数」になります。地域観光振興が生産額を上げることだと単純化すると、ターゲットは 3 つあります。1 つ

目は域内調達率を上げること、2 つ目は一人当たりの観光消費額を上げること、3 つ目は入込客数を上げることです。これらの組み合わせで生産額を上げることを実現するように考える必要があります。

地方では、人口増加が期待できない中で、交流人口を増やすという視点で観光に期待する議論があります。最近では統計もしっかりしてきたので、その意味は自分で計算できます。日本では定住者一人がその地域で年間 120 万円くらいのお金を落とします。

訪日外国人一人が 1 回来ると 13.7 万円なので、10 人来れば一人定住者を呼ぶことと同じ効果があります。これが日本人の国内旅行者では、26 人相当、日帰りでは 83 人相当です。あながち考えられない数字ではありません。

観光客を呼ぶと、地域ではいろいろなコンフリクトはあるとは思いますが、訪日外国人の観光消費金額等を少し見てみると、そういった不満もありながら、何とかせざるを得ないと感じます。

これは、日本の観光消費額の内訳です。青い部分が日本人の宿泊です。緑が日本人の日帰りです。黄色は日本人が海外旅行に行くときの日本国内の消費分です。赤が外国人の日本国内の消費分になっています。

グラフを見ていただきますと、赤のコントリビューションはものすごく小さく、最新のものでインバウンドはたかだか 10%弱です。問題は、日本人の宿泊がどんどん減少していることです。ですから、観光産業全体としては非常に苦しいのです。

先ほどの内閣の目標値で、仮に 2030 年にインバウンド 15 兆円、国内で 22 兆円を達成しようとする、35%くらいまでインバウンドの割合を上げていく目標ですが、今このグラフを見ていると、かなり道のりが険しいと感じます。しかも、人口減少下で維持しながらという話であり、これはとても厳しいということがご理解いただけると思います。

日本人の観光実施状況ですが、この 10 年の一人当たりの発生回数が減少しています。理由を見ると、可処分所得が伸びていない、休みの日数が伸びていない等、様々な要因が重なっています。

観光も、大都市圏の人は観光に出やすいのですが、地方の人が出にくいというのが、明らかに統計に表れています。特に海外はひどいものです。日本国内でも観光需要に格差が

あることを、きちんと捉えなければなりません。

この 10 年くらい、観光庁（国土交通省）は宿泊旅行統計を実施しています。私もその作成に参加して思い入れがある統計ですので、毎年状況をモニタリングしています。宿泊旅行は、現在、日本全国で 5.5 億泊くらいあり、そのうちの 5000 万泊が外国人によるものです。外国人の GDP 上のコントリビューションと同じで、基本的には 1 割くらいが外国人によるものです。上が日本人の宿泊者数で、下が外国人の宿泊者数で、左側から都道府県別に多い順で並べています。

後でご覧いただくと分かりますが、北海道はいいところにいます。しかし、日本の地方の圧倒的多くは、数が少なくて苦しんでいます。ものすごく格差があります。

訪日外国人の来訪状況を見ていただきますと、先ほども言いましたように、東アジア、東南アジアで 83.5%なので、インバウンドはほぼこの人たちです。

これは、国籍別・都道府県にこの数年どういった感じで泊まっているかを、単に並べたグラフです。これは中国人のケースです。恐らく皆さんも実感があると思いますが、北海道は上昇しています。東京、大阪もそうです。しかも、ゴールデンルートといわれている静岡、愛知もが大きく伸びています。台湾やタイでも、大体似たような傾向を示しています。

一方、欧米系の方々は、関西では大阪よりも京都に泊まっていて、かつ東京が圧倒的に一人勝ちで全体の 5 割以上を占めています。欧米系の方々は、なかなか大都市から出ていかないのが現状です。地方としては、大都市から出てこない欧米系の方々をどうやって分散して持って行くかが課題です。こちら（東南アジア圏域）のほうは、恐らく航空サービスの関係で直接持って来られると思うのですが、欧米のほうはなかなか厳しいです。ですから、同じインバウンドの対策でも、アジア向けと欧米向けは変えなければいけないと思います。

消費やどのような交通機関を利用しているかは、最近ものすごく詳細にデータが取れています。交通の観点では、今、観光庁が行っている、「旅行・観光消費動向調査」というコアな調査が重要でしょう。



「旅行・観光消費動向調査」を見ると、日帰り宿泊を合わせて、半分以上が自動車によるものです。

国土交通省で 5 年ごとに行っている「全国幹線旅客純流動調査」の 2010 年のデータでお示ししますと、生活圏を超える休日の交通は 8 割以上が車で生じています。

200km 未満の移動では車利用が全体の 3 分の 2 で、短い区間は車が圧倒的に強いのです。

日本の都市間交通流動のマクロな姿は、近い距離を自動車で動き回ることが圧倒的に多いというようなものなので、今回の主題にもあるように、自動車系の交通をどうするかが、CO2 排出対策の意味で非常に重要だということが分かります。

観光の政策では、恐らく今、各地で慌ただしく動いているものは、DMO (Destination Marketing Organization) です。それぞれの地域できちんと観光振興する母体を整備しましょうと提言しています。その際に、従来の観光協会等ではなく、地域間の連携に対して国が支援することを、この数年続けています。

これは、とりもなおさず観光地を広域化することです。特にインバウンド対応ではものすごく広域化しなければなりませんし、日本人相手でも、最近の需要の減少を見ますと、かなり広域化しないと旧来的な観光資源だけではその地域は立ち行きません。しかも、日本人に 1 泊ではなく 2 泊してもらうように働き掛けないと、需要減にはなかなか立ち向かえません。ですから、日本人に対しても観光地域を広域化することを、この 10 年間一生懸命やっているのです。

北海道の中では、ブランド観光圏として釧路、富良野に活動していただいておりますが、これは、有力な広域観光圏を選定して各種支援しています。広域な観光地内でいろいろな魅力資源を開発して、それらを交通でつないでいく。その発展には交通が大事なのです。どんな二次交通を入れるかで、観光圏の浮沈が決まると思っています。

広域観光周遊ルートのように訪日外国人を対象とする施策では、ますます二次交通が重要になります。

残り 5 分強ですので、3 つ目の話を簡単にして終わりにしたいと思います。観光庁や国

土交通省の施策、政策に様々なかたちで協力し、研究としてもいろいろデータを分析していますので、それらの経験から私見を述べたいと思います。

これは結論です。観光交通として採るべき戦略ですが、環境という意味では、今まで話してきたインバウンドをどう考えるかだと思っています。

観光を振興することは、ヒトの移動を活性化することなので、必然的に移動量が増加し CO2 の増加は避けられません。トータルで減らそうと思ったら、モノの移動量を減らすしかないのです。その地域だけで調達できないものをいろいろな所から持ってきているのですが、それらをできるだけ減らします。要するに、地産地消を本当の意味で徹底して、モノの移動量を徹底的に減らしたうえで、ヒトの移動量を増やす戦略です。トータルで何とか現状維持で許してということが、恐らく採るべき戦略だと私自身は思っています。

航空は、圧倒的な技術革新は今後生まれにくく、せいぜい燃料消費効率のいい機材を入れる程度しかないと思います。地域の二次交通として、いかに環境負荷の小さい輸送システムを入れるかが、観光分野で最大の鍵を握ると思っています。

日本の公共交通は運賃が高過ぎるとか、特に都市間の移動料金が安いという問題があり、結局は、家族旅行は車で行ったほうが断然安くなってしまいます。ここに切り込まないと、声高に環境といっても、なかなか公共交通にシフトしません。ですから、幹線公共交通利用に対して財政的に何か支援があればなど、個人的には思っています。

先程のモノの移動量を減らす話は、東大と国際連合大学と首都大学東京と佐渡市が協力をして、地域のエコビジネスとしていろいろな自然資本を使い、島を自活できるようにするという壮大な研究プロジェクトがありました。残念ながら 2 年で終わってしまったのですが、発想としては非常に面白かったので、少々紹介します。

もちろん自然資源を使った地域の活性化ということで、農業と観光は非常に重要だと捉えていました。佐渡は結構温暖な地域で雪が少なく、真ん中に広大な平野があって、ここで米をつくっています。周りの丘陵地帯では、果物を含めた畑の生産物をつくっています。海産物も暖流と寒流が適度に混ざっていて、いろいろな魚がいます。いい食材があるのですが、残念ながら市場が島内になく、多くは一旦島外市場に出ていくのです。新潟市内の市場でごちゃ混ぜになって再び佐渡に戻ってくると、全く違う地域の産物が入ってくるという状況のようです。しかも、汽船で運んでいるわけですから、輸送料もかかります。「なぜ、こんなばかなことを」と言っても、それが現実なのです。

片や、島内の旅館やホテルでは地域の食材を使いたいという需要が高いのです。そこで島内の物流を少し見詰め直し、しかも島内の各地で生産している生産物の情報を管理するようなことを考えました。生産者と需要者を ICT で直接つなぎ、商談成立後にそれを低コストで輸送するシステムを開発しようと働き掛けましたが、興味は持って頂いたものの最終的には頓挫してしまいました。こういった取組みを行ってくれるところがどこかにないかと、最近、機会があるたびにこの話をします。

生産者と消費者が参加する食料の出荷購入システムみたいなものをつくります。それと輸送が連動して、島内にあるあらゆる交通手段で運んでもらいます。場合によっては通勤者やバスに運んでもらい、なるべく新たな交通需要を発生させずに、農産物を運びます。生産者側も、数が少ないと自分で直売所まで持って行くのはばからしい話ですが、「トマトが 10 個取れました」「キュウリ 5 本取れました」くらいの生産量で、ぽんと籠に入れると運んでくれるような仕組みであれば、今までは自家消費されて市場に出てこなかったような農産物も出てきます。こういうものをホスピタリティー産業が高度に利用すると、観光振興と農産物の利用がうまくできるという話です。

それからもう 1 つ、最近、環境という意味で、私自身がライフワークとしてやりたいことがあります。北海道とは関係ないのですけれども富士山です。今、富士山が世界遺産になって、夏には多くの登山客が殺到します。冬はもちろん登ることはできず、麓地域で遊ぶしかないので。天気データを調べてみると、夏に来て雲がかかっている富士山がほとんど見えないことが多いようです。逆に冬のほうの天気が良いので、富士を遠くから見るといって冬はお勧めです。何とか 5 合目まで登れる輸送手段をつくってあげれば、クリアに新宿の夜景が見えるでしょう。

やりたいのは、富士を通年通して観光地と演出するための登山鉄道構想です。山梨県を含めいろいろな人と話をしてみると、実際に事業化しようとする事業者は富士急行以外にはあり得ませんが、実は彼らもチャンスがあればやりたがっているのです。登山鉄道を入れて富士の環境保護をすることの意味は、要するに、鉄道を利用すると登山者数規制をやりやすいのです。

入山総量規制や協力金をうまく効率的に回収できるスキームにし、しかも冬にもサービスできる体系で、冬に山に登って楽しめるようなことを行い、最終的には環境維持に役立つことを今できないかということです。

ただ登山鉄道だけですと、主として富士急が通っている沿線地域しか興味がないという話になってしまうので、そうではなく、登山鉄道の魅力で観光客を集め、それを公共交通で周辺地域に展開しましょうという話にしなればなかなか地元と説得できません。ただ、富士山内と山麓地域の観光資源が融合して魅力ある滞在型観光地へと変貌する。このくらいの発想がないと、この地域はすぐに駄目になってしまうでしょう。何とかこの地域全体のムーブメントになるように頑張らないといけません。

お金が結構掛かりますので、恐らくこのあと京都の事例で報告されるような上下分離方式をやらざるを得ないでしょう。整備費用は公的などころが出して、運行は富士急が担当するようなことになるでしょう。

最後に、観光の中で CO2 というのと、どうしても言葉狩りで悪者になる可能性がありそうですが、ヒトの動きを活性化しながら全体として減らしていくことを、みんなで考えなければなりません。その際に、環境負荷削減というだけでは重苦しいので、乗って楽しむといったことと一緒に達成していく発想が重要かもしれません。豪華な列車や、シーニックバイウェイの話が後であると思いますが、そういったものに行くのがよいのかもしれませんが。楽しいものを付加していかないと、なかなか一般市民に訴求していきません。

こういった取組みがビジネスに昇華していかないと、なかなか進まないのが現実ですので、運輸産業としてどういう動きができるか、議論できればと思います。

ちょっと時間を超過しましたが、これで終わりにします。どうもありがとうございました。

## 2. 講演②「『海の京都』を中心とする観光まちづくり」

京都府建設交通部 交通基盤整備推進監 村尾 俊道

ただいまご紹介いただきました、京都府の村尾でございます。

自己紹介をしたいと思います。私自身は役所に入って 30 年になるのですが、最初はずっと計画マンをやっていました。都市計画、道路計画、総合計画と計画をやってきましたのですが、あるとき、総合計画に位置づけた一丁目一番地の施策が全く動いていかない事態を目の当たりにして、これではいけないと思いました。

要は、計画は、実現してなんぼやと思い、それ以降は、どうしたら世の中に交通政策が実現していくのかを自分の研究テーマにして取組んできました。2 回ほど大学院に行ったのですが、研究テーマはまさに、どうしたら交通政策が実現するのかでした。つまり、何をやるのかと、どうやるのかの 2 つがないと、政策、施策は実現していかないのです。

大学の先生は、コンテンツの話をしていただけます。どんな施策がいいのか、世界にはこんな実例があるといった話はいくらでもしてもらえますのですが、それぞれの地域でなぜその施策が実現したのかは、なかなか教えてもらえません。そんなことを日々考えながらこの 10 年ほどやってきました。交通だけでもかれこれ 20 年くらい関わっています。

結局人がやっている事ですので、自分がやってきたノウハウを皆さんにできるだけお伝えすることも必要ですし、基本的な考え方をみんなに持ってもらうことも必要ですので、今、大阪で NPO 法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾をやっています。きのうもその発表会をやっていました。

日本の交通政策がなぜ動いていかないのかというと、多くの地方自治体に交通の専門家がいないことがあげられます。この間まで福祉をやっていました、商工をやっていましたという人が、いきなり交通政策の担当になるわけです。

そうすると、交通事業者の人たちとまともにコミュニケーションができません。市町村の方が、JR と交渉に行っても、けちょんけちょんにやられて帰ってきます。ことほどさように、世の中にプロが育っていないというのが、今の日本の交通政策の実態です。そのため、何とかプロを養成しなければいけないということで、再生塾は、休日にやっています。

それだけではなく、京都府では、京都大学と連携協定を結んで、京都交通政策研究ユニットを京都大学の中につくってもらい、役所に勤める人たちがオフィスアワーにきちんと学

ぶ機会を、をつくるようにしています。

ユニットは今年で 8 年目ですので、京都でご紹介する取り組みが進んだのも、自治体の中にユニットや塾の卒業生が散って、交通政策や他の組織風土を理解した人がだいぶ増えてきたからです。

結局のところ、私たちはそれぞれの組織の文化にそまっているのです。ですから、文化の違う組織の人とコミュニケーションすることが、すごく難しいものです。

それで、KTR（北近畿タンゴ鉄道）の上下分離の話です。結局、人が減り需要がどんどん小さくなっていっているわけですから、鉄道を再生するというのは、その地域の交通需要をもう 1 度膨らませなければならないということなのです。

北近畿タンゴ鉄道は、第三セクターで赤字経営が続いてきました。その根本的な理由は、鉄道会社の経営が下手だったというより地域全体の活力がなくなっていて、年々利用者が減り、元気がなくなっていたからなのです。ですから、地域自体をもう 1 回元気にしていくこととセットでないと、この鉄道は再生しませんでした。

まちづくりは一人ではできません。行政だけではできっこないです。そういう意味では、いろいろな人たちとコミュニケーションをしっかりと取ることが非常に大事になってくるのですが、それがなかなかできなかったのです。なぜなら、それぞれの文化、常識が違うからです。鉄道会社やバス会社の方々の常識と、役所の常識は全く違います。全然話が通じません。危機感を共有し、コミュニケーション一つのチームになることがすごく大事です。

この鉄道は、三セクの中で日本一の赤字会社を 18 年くらいずっと続けてきました。しかし、それはすごく胸を張れることだと、いつも申し上げているのです。なぜなら、地域の交通にそれだけ税投入をしてもいいのだという理解がある地域だからです。だからこそ、今もこの地域で鉄道が元気に走り続けているのだと思います。

多くの地域で今、廃線の問題も出てきているのですが、税金を投入することに理解がないのです。自分たちのインフラだという意識がないのです。鉄道はあって当たり前、バスは走っているのが普通で、それは民間事業者がやっているという常識が、日本中に敷衍しているのが実際です。

しかし、この地域は違いました。国鉄から第三セクターになって、廃線を乗り越えてやってきているので、廃止をしないことに、皆さんが真剣に戦った時代がありました。それ以

降、必死になって守っていく意識のある地域になったのです。そういう意味では、公共交通に税投入に対する理解があったわけです。

しかし、鉄道の存続はそんなに簡単な話ではありません。これは最初に申し上げておきますけれども、要は、日本中で第三セクターの赤字補填をしている。このスキームである限り、日本中の鉄道は消えてなくなるしかないと思っています。

なぜか分かりますか。赤字に対する補填をしているときに、行政の人間は「赤字額を減らしてください」、「赤字額は小さいに越したことはない」としか言わないのです。その結果、真面目な鉄道会社は何をするかといたら、一生懸命経費を節減します。社員の給料を減らします。サービスで先送りできることは先送りします。せっかく税投入して地域で残していこうとっているのに、気が付いたら、誰も使えないようなぼろぼろのひどい状態にしかなくなっていかないです。私たちは、赤字補填とってお金を払っている限りは、地域から鉄道をなくす事になりかねません。

ですから、KTRを再生するとき、どうせ税投入するのなら、自分たちの乗りたい鉄道にしよう、自分たちの地域が本当に欲しいと思っている、自分たちが誇りに思える鉄道にしようということで取り組んできたつもりです。

今だから言えることですが、やり始めたときは、本当にひどいものでした。この後のシンポジウムも含めて、私が言いたいことは、投資が必要だということです。必ずお金を使わなければ駄目です。自動車は放っておいても性能が良くなり、道路も、高速道路もどんどん良くなってきました。それに対して鉄道は何もしなかったわけです。これでは相対的な格差は広がる一方です。

ですから、私たちは、公共交通が自分たちのインフラだと思うのなら、しっかりとお金を投入しなければなりません。時代にふさわしい乗り物にしていかなければ、誰からも支持されるものにはならないわけです。ですから、投資が必要です。

鉄道車両は 30 年程使えます。車両をつくるにも時間がかかりますから、少なくとも 10 年先にこの地域がどのような状態、あるいは鉄道を使っている鉄道会社はどのような状態なのかを考えていなければなりません。投資をするというのは、10 年先、20 年先の未来をみんなで一緒に考える活動なのです。

私が申し上げたいことは、地域で公共交通を何とかしようと本気で思うのなら、ちゃんとお金を投資しないとなりません。みんなで一緒になって、地域全体をどうしていくのかの物語を考えなければなりません。これが、今日私がわざわざ京都から来てお伝えしたかつ

たことです。

本日ご紹介する、「海の京都」のエリアは遠いです。まず、札幌から大阪へ行っていただいて、大阪空港からさらに 2 時間かけて、ようやく天橋立に着きます。結構遠いですが、たまには行ってみてください。

それで物語、観光まちづくりをする上での物語です。もともと日本の文化は大陸から入ってきました。最初に日本に入ってきた地域は、案外、丹後半島だったりします。「海の京都」という地域は、古代からの遺産が非常に多く残っています。天橋立の反対側、天橋立のちょうど正面に元伊勢籠神社があります。そこはもともと豊受大神がいて、その後伊勢のほうに移られたという、場所なのです。天橋立は、ご覧のとおり海を渡る参道なのです。

最近、イグノーベル賞を立命館大学の東山篤規先生が受賞されました。股のぞきは皆さんご存じですか。前かがみになって股の間から見ると、実際よりも小さく見える効果があるというので、イグノーベル賞をもらってしまった人です。ぜひ、天橋立に来ていただいて、股のぞきをしてください。

参道はこんな感じで、延々と松並木が続いています。

「海の京都」の取り組みでは、5 市 2 町で、7 つ市町がございます。その中で、1 つの市町については、1 カ所ずつ、とにかく思い切りとんがった観光地づくりをしましょうという運動をしています。

その拠点間をめぐる交通が、北近畿タンゴ鉄道なわけです。第三セクターとして 114km の営業路線があります。関西でいうと京阪電鉄よりも、路線延長が長いということで、それなりの距離を持った鉄道会社で、5 市 2 町に 2 府県にまたがって、9 の自治体があります。

ご多分に漏れず、年々利用が減ってきていました。沿線地域人口は減るわけですが、とりわけ、駅周辺から従業員人口がどんどん減って行って、要は都市構造自体が沿線立地型へ変わっていったということです。

私は平成 24 年に交通政策課長に戻ってきたのですが、そのときは、このような状態でした。北海道で冷房はあまり関係ないかもしれませんが、関西で夏に冷房が効かないのは最低です。雨が降っても、窓を開けて走らなければなりません。それは、みんな真



面目にやったからです。真面目に赤字を減らそうとしたからです。

半年かかってまとめた中間とりまとめは「愛される KTR」。「沿線の人々が誇りを持って、生き生き暮らし続け、域外の人たちに自慢できる、地域に愛される鉄道として、その価値を発揮できるよう、後世にしっかりつないでいく」ということを掲げて、この取り組みを進めていきました。

どのように残すかというときに、鉄道の経営が下手くそなのか、地域が疲弊しているのかをはっきりさせようということで、上下分離をし、民間企業に行っていただくことになりました。要は経営をガラス張りにしたかったのです。

どのようなスキームがいいのかを考える中では、従来の第三セクターの KTR は、線路電路、車両まで全部保有をすることにしました。

このスキームをつくるときに、在阪の民鉄、総合商社、投資ファンドなどの方々にお話を聞きました。その際に言われたのは、リスクの取り方をはっきりさせておくということでした。ですから、リスク分担表をつくりました。こういうケースは自治体が責任を持ちますという約束事を一覧表にしたうえで、公募をかけました。

そして、上下分離をするまでに、鉄道の車両を直しました。普通列車に関しては、冷房も内外装もみんな直しました。一番初めにやったのが、あかまつ、あおまつを水戸岡鋭治先生にお願いしたことです。水戸岡先生がおっしゃったのは、「田舎の列車のほうがかっこよくなければ、都会に出ていった子どもが帰ってこない」ということでした。実際につくったら、本当にそのとおりだったと思いました。それまで、沿線の首長の中で、当時、野田川町の町長、与謝野町の初代の町長をしていた太田貴美町長は、高校生に混じって自ら KTR に乗っていたのです。その人が、「ようやく乗りたい列車が出てきた」と言われました。

これ以降、沿線の自治体の対応が変わりました。こうしていいもの、本物を見せたら、この鉄道をみんなで支えていこうという気持ちの一つになったのです。

この車両は平成 2 年につくった車両なのですが、大阪まで運んで、工場ですべてリニューアルしています。あかまつ、あおまつ、しろまつ、くろまつと今は、4 色できています。

ぜひ来ていただいて 4 色制覇をしていただけると嬉しいです。くろまつは食堂車になっています。

これはちょうどあかまつ、あおまつが走りはじめたときに、子どもたちが描いてくれた絵です。ブランコ、滑り台、虹と同じように、あおまつが走っています。みんな嬉しそうにして乗っています。下の絵は、あかまつ、あおまつ、線路で、まさに線路、電路、車両も、みんなが手を握って支えている、今の KTR の上下分離を表している絵を見事に描いてくれました。きっと、子どもたちは手を振っているという絵なのだと思うのですけれども、上手に描いてくれたと思っています。

駅を降りてからどのように回るのかです。従来の路線バスは、それぞれの市町単位で切れていました。今は、この地域は、どこの市町でも、市町域であれば 1 乗車 1 回 200 円です。丹後半島は全て 200 円です。半島をぐるっと 1 周する観光周遊バスもつくっています。新たに KAMOME6 という観光船は、天橋立から舟屋で有名な伊根の間を結んでいます。それぞれデザインを意識して、バス、船、駅舎、船着き場のデザインを統一しています。

出来上がったものがこれです。これは天橋立の駅舎です。駅舎自体はもともとの形をほとんど変えていませんが、色を塗り直し駅広を改修しました。目の前を走っている府道は、もともと 2 車線の道路だったのですが、1 車線にして、両側の歩道をつくりました。案内サインです。

これは船着き場です。船着き場もデザインを改修しました。天橋立の向かい側の傘松公園を上がっていくケーブルカー、船、バスといったデザインも全て統一されました。

駅前だけではなく、文殊地区のそれぞれの店自体も、改修の補助をきっかけに、店舗の改修がどんどん進んでいます。右上の黒い建物は、レンタカー会社で、もともと空き店舗でした。皆さんが本気になってやってくれています。

補助を活用して、改修を行ってくれた件数が 40 件を超えました。こういった形で一気に地域の意識が変わってきています。

平成 27 年の 4 月から京都丹後鉄道という新しい名前で、WILLER TRAINS が運営を始

めています。

最初に彼らがやったことは、「地域とともに」ということです。地域向けのイベント「大丹鉄まつり」を行ってくれました。沿線から 1 万人を集めています。最初の 1 年間、なかなか収益が上がらなかったのは、格安のチケットを多く出し、とにかく WILLER TRAINS という会社は地域のために活動する会社なのだということを一生懸命アピールしてくれたからだと思います。

この 5 市 2 町の沿線の方々、北部地域連携都市圏という宣言をしています。お互いの都市機能を補完し合う都市圏連合のようなものをつくり、日常の利用を促すようなことを行っているわけです。

一番右の端にあるのが舞鶴市なのですが、舞鶴は病院が非常に多いのです。舞鶴は高度医療、綾部や長田野には工業団地があります。福知山は大学、高校など教育、宮津は観光といった形で、それぞれの町が自分たちの都市機能を高度化し、お互いがお互いの町の機能を使い合っています。

1 年目の成績は、何とか対前年比 1.3% 増でした。思ったほど伸びなかったのですが、右肩下がりの状態からすると、5 年ぶりによく伸びたというのが正直なところです。

この下の写真は「丹後の海」という特急列車になります。これも、車両は全て自治体がお金を出して列車をつくっています。

実は、改装してきた列車の車両数が 4 編成までできました。ようやく時刻表に書けるようになりました。これまで 1 編成、2 編成の間では、「丹後の海」列車使用と書けなかったのです。それがようやく 4 編成までできましたので、本日から毎日、京都駅と丹後地方を結ぶ列車に、「丹後の海列車使用」と書けるようになったのです。これで巻き返しを狙っています。

2 年目のダイヤ改正の際には、お隣の兵庫県の城崎温泉との連携ダイヤを行ってくれました。食堂車のくろまつ号は、3 カ月ごとに走るコースとメニューを変えています。

最近では、『丹鉄子ども新聞』や、ディズニーとのコラボレーション、くみはまライナーです。くみはまライナーは JR の車両が城崎から久美浜駅まで直接乗り入れるものです。

丹鉄ビジネススクールと鉄道ファン創設です。これは社員も含めて沿線の人たちの地

域おこしです。丹鉄が主催をするビジネススクールで、起業の支援をします。そこで出てきた様々なアイデアに投資をし、実際に駅でおもちゃ列車を走らせたり、駅の中で子ども向けのイベントをすることなどが、進んできています。ビジネススクールは第 2 期が今年も始まります。

「帰っただいでキャンペーン」です。

今年、JCOMM マネジメント賞をいただきました。そのときにお話した、最近嬉しかった話がきっかけになった取組です。

京都府の職員の募集説明会をちょうど 1 年前に行いました。そのときに、11 月から「丹後の海」が走りだしていたこともあって、来ていた学生諸君に「丹後の海を知っていますか」と聞いたのです。そうしたら、何人かが手を挙げました。そして、そのうちの 1 人が「実は私は丹後出身です。この間、母親から今度新しい特急列車ができたから、それに乗って帰っただいでと言われた」と言うのです。これはもう、やったなという感じで嬉しかったです。それで、今年「帰っただいでキャンペーン」なのです。

本日は、京都駅と沿線各地で、「帰っただいでキャンペーン」をやっています。年末年始は、ぜひ新しくなった「丹後の海」に乗って帰っただいでというキャンペーンを行っています。

鉄道駅では、駅のにぎわいをつくるための「駅再生プロジェクトアクションプラン」を行っています。

今、JR の駅もそうなのですが、1000 人未満の駅はほとんど無人になっています。京都府内でも 3000 人未満なら、半分以上は無人駅です。人気がない駅は、どんどん寂しくなっています。設備投資もされず、トイレも臭くて、誰も使わなくなります。ですから、京都府ではそういう無人駅を有人化するためのアクションプランをつくりました。この沿線では丹後由良駅と久美浜駅で駅再生プロジェクトを行っています。駅舎を使って、地域の人たちが、昼間に活動をしてくれるような拠点づくりをするのです。金額は本当に知っていますが、駅の内装をちょっと触って、昼間に人がいる環境をつくってあげるだけで、それで本当ににぎわいが出てくるのではないかなと思って取り組んでいます。

これは、「丹後の海」の車両です。こんな感じで、皆さん、非常に協力いただいでいて、沿線の木材を使ったりしています。左側のランプシェードは金箔が貼ってあるのですけれ

ども、京都表具組合の人たちが貼ってくれました。このヘッドレストのリネンはシルクなのですが、丹後織物工業組合につくっていただきました。沿線の素材を使った車両になっておりますので、京都にお越しになって、ワンデートリップでこの列車に乗って丹後のほうまで来てください。

時間になりましたので、私の話は以上とさせていただきます。ありがとうございました。

### 3. パネルディスカッション

#### 「観光振興と環境負荷の小さい交通システムの両立に向けて」

首都大学東京大学院 都市環境科学研究科 教授 清水 哲夫

京都府建設交通部 交通基盤整備推進監 村尾 俊道

十勝バス株式会社 事業本部長 長沢 敏彦

一般社団法人 シーニックバイウェイ支援センター 代表理事 原文 文宏

北海道運輸局 交通政策部長 春名 史久

コーディネーター： 北海道大学大学院公共政策学連携研究部 教授 高野 伸栄

圓山：時間になりましたので、これよりパネルディスカッションを始めます。

本日の出演者を紹介させていただきます。向かって左側から、首都大学東京大学院都市環境科学研究科・清水教授です。京都府建設交通部・村尾交通基盤整備推進監です。十勝バス株式会社・長沢事業本部長です。一般社団法人シーニックバイウェイ支援センター・原代表理事です。北海道運輸局・春名交通政策部長です。コーディネーターは、北海道大学大学院公共政策学連携研究部教授・高野先生にお願いしています。それでは高野先生、よろしく申し上げます。

高野：皆さん、どうもご苦労さまです。よろしく申し上げます。

本日は、「観光振興と環境負荷の小さい交通システムの両立に向けて」ということで、パネルディスカッションを進めてまいります。

このパネルに先立ちまして、清水先生、村尾さんからお話を頂戴いたしました。清水先生からは、本日のテーマとして、観光を進めるときに環境負荷の総量を小さくするのは、そう簡単なことではないということで、いろいろなお話を頂戴しました。

村尾さんからは、タンゴ鉄道の再生についてお話しいただきました。本日のテーマとは少しずれるかもしれませんが、北海道では今、鉄道が大きく方向転換しようとしています。村尾さんがおっしゃるところの赤字補填的な発想で JR 北海道がどんどん縮小し、利便施設が撤退しています。そういったものをどう考えるかです。地方ごとでいろいろな取り組みがされていますが、村尾さんがご紹介いただいた取り組みが参考になると思って聞いていました。

これまでのモビリティマネジメント（MM）では、交通と環境で考え、通勤・通学・都市内の交通を環境負荷の小さいものにしていくため公共交通機関に乗り換えるなど、いろいろな取り組みが進んでいますが、本日は、観光を対象にして環境負荷についても考えてみようというのがテーマとなっています。

通勤交通などでは、見た目がそれほどよろしくなくても、速くて安ければ皆さんが利用しますが、観光になると、まさに光を観るということで、格好いいものとか、乗ってみたいなと思うものでなければ乗りに来ません。通勤のようにわざわざそこに来る理由はないのです。

そういう意味では、環境に優しいとか、格好いい、スマートであることは、観光交通について極めて大きな事柄です。まさにそれがあかないかが、観光交通が発展するかしないかに関わってきます。通勤・通学といった都市内の交通とは、完全に分けて考えなければなりません。

北海道では、自然の世界遺産もあり、一般的には観光のイメージが強い土地柄だと言えると思います。背景として、皆さんがそういったイメージを持っていただいている中で、そういうものをより強く感じていただけるような交通機関の取り組みがなければ、今後の発展はありません。

清水先生のお話にありましたように、インバウンド観光は非常に大きく見えますけれども、消費額はそれほど大きくありません。日本の人口が右肩下がりの状況の中で、さらに北海道に来ていただき観光地域間競争に勝ち残るためには、格好いい、環境に優しいといった事柄をより進めていかななくてはなりません。

観光と環境を考える機会を与えていただきましたので、そういう方向でまずパネリストの皆さんに話題を提供していただきます。その後でフリーにディスカッションし、今後の提案、アイデアを出していただきたいと思います。

フロアの皆さんの人数もちょうどいい加減で、こちらからも顔がよく見える状況になっておりますので、フロアの皆さんとディスカッションできればいいなと思っております。

導入が長くなってしまって大変恐縮です。最初は、北海道運輸局の春名部長から話題提供をしていただきたいと思います。お願いいたします。

春名：まとまった形にはなっていないのですが、本日のテーマに関わるので、運輸局で行った取り組みも含めた資料をご用意させていただきました。

道内のバス利用の状況です。バス利用は、全国的にもピーク時の昭和 43 年度か

ら 60%程度落ち込んでいます。道内では、全国の減り方よりもさらに大幅な減少を見せています。昭和 44 年度ピーク時の年間 6 億 4000 万人から平成 26 年度の年間 1 億 8000 万人強まで、70%以上の落ち込みになっています。

一方で、北海道に入ってくる訪日外国人観光客は、大変な勢いで伸びています。平成 20 年の 70 万人弱から平成 27 年の 210 万人弱と、3 倍程度の伸びになっています。

人口減少時代においては、生活交通需要の確保が厳しくなる中で、公共交通の維持を図るために訪日外国人観光客をはじめとした観光客需要を取り込むという発想があります。それはなかなか難しいという話がありましたが、手だてとして重要ではないかと思っています。

しかしながら、訪日外国人観光客を公共交通に取り込めていないのが現状です。これは、新千歳空港に向かうために最後に利用する交通手段です。国土交通省の航空局のアンケート調査から持って来たものです。左のグラフは、新千歳空港から国際線で出国する外国人の数字です。貸し切りバスが 6 割ほどを占めています。一方、鉄道、アクセスバスといった不特定多数のお客さまを対象とする交通機関が 3 割程度になっています。一番右の国内線利用者は、鉄道とアクセスバスを合わせて 7 割弱になっています。国際線利用の外国人と比較して、不特定多数のお客さまを対象とする交通機関の利用が多い状況になっています。

こちらが、出国外国人の空港への最終アクセス交通手段について、全国の空港で比較した資料です。新千歳空港は、先ほど述べたとおり、貸切バス、レンタカー、自家用車といった交通機関の利用が多いです。私的交通という言い方が正しいかどうかは分からないのですが、不特定多数のお客さまを対象としてはいない交通機関の利用が、3 大都市圏、ほかの政令都市と比べても多い状況です。逆に言えば、定時定期路線の交通機関、すなわち不特定多数のお客さまを対象とする交通機関の利用が、三大都市圏、ほかの政令都市と比べて少ない状況です。

また、レンタカーだけを見ますと 5.3%で、那覇空港の 20.6%を除いて、新千歳空港は多い状況になっています。

道内のその他の空港として、旭川空港、函館空港が挙げられますけれども、この 2 空港は貸切バスの比率が、全国の他の空港と比較して高いです。新千歳空港と比較しても断然多い状況です。レンタカーの利用は、新千歳空港と比べて断然少ない状況です。定時定期路線の交通機関、すなわち不特定多数のお客さまを対象とす



る交通機関の利用は、全国的に見て極端に少ない状況になっています。

道内のレンタカー利用の伸びです。平成 20 年度比で、訪日外国人来道者数が 301.8%になっていますが、道内の訪日外国人へのレンタカー貸出件数は 586.8%と 2 倍程度の伸びになっています。こうした状況の中、どうにかして観光客の移動ニーズを生活交通サービスを提供する交通機関の需要に取り込むことが大事になってくると思います。

生活交通ニーズと観光交通ニーズの両立が難しいのは、例えばルート、ダイヤ、速達性といった部分で、必ずしも双方のニーズが一致しないからです。両方のニーズを両立させる必要があります。

こちらは、生活交通ニーズと観光交通ニーズを両立する工夫を行っている、埼玉県東秩父村の事例です。ここは、消滅可能都市 896 自治体中ワースト 20 位という過疎地指定になっている村です。全国的にも有名になったバス会社ですが、イーグルバスという会社がバス路線を運行しています。

この地域のデメリットは、人口減少、高齢化、バス利用者減少、村に産業がないことで、過疎地によくある問題を有しています。

一方、メリット、チャンスとしては、東武東上線という東京池袋から出ている私鉄電車の駅からアプローチできますので、多くのハイキング客が訪れます。また、自然を活かした観光資源も豊富です。駅と山間部の中間に和紙の里という観光施設があるそうです。

バス路線としては、青いところがイーグルバスの路線です。東武東上線小川町駅から和紙の里を通過して、南側の山間部のほうに入っていきます。緑は白ナンバーの村営バスですが、東武東上線とか、JR 八高線が通る寄居駅を出発して和紙の里までという路線になっています。

この和紙の里をバスの拠点として、住民の生活機能施設、観光客のための観光施設を導入して、住民も観光客も集まるようにしています。その拠点から、季節に応じた花畑等にデマンドでアクセスさせることで、東京方面から電車で来る観光客を取り込んでいます。

その結果、平日は通勤客などもまばらなのですが、土日休日ともなると、ハイキング客でバスが満杯になって、続行便を出すこともあるような状況になっています。

高齢化で定年退職者が増加し、通勤バス利用が年々減っているけれども、通勤バスに乗らなくなった元気な退職者を乗せています。その人数は毎年増えています。

このように、生活交通路線をうまく観光客のニーズを取り込んだものにする事で、交通機関のサステナビリティ（持続可能性）が上がる例になっています。

十勝バスの長沢本部長からお話があるかと思いますが、十勝バスさんは、バスとタクシーを乗り継いで行く観光プランをつくったりしています。観光として新たに路線を引くのではなく、既存の生活交通路線をこうすれば観光交通として使えます。そういった売り方、PR をされていますので、斬新な発想だと思っています。

こちらは、生活交通に観光ニーズを取り込むため、北海道運輸局で導入を促進している案件です。十勝バスさんや道内のバス事業者さんが今取り組まれていらっしゃる、スマートフォンを活用したバスロケーションシステムを紹介します。

特に寒い冬の期間は、時刻通りバスが来なくて観光客が寒いバス停で待つ場面が多々あります。そこで、スマートフォンで乗りたいバスの運行状況が分かれば、暖かい所でバスを待っていただけるというメリットがあります。そこに多言語対応されたバス路線の検索システム機能も付加することで、地域になじみのない訪日外国人旅行客も含めて、簡単にバスで目的地にたどり着けるようになることが期待されます。

取り組みの効果として、道内の導入状況です。旭川電気軌道と道北バスの 2 社が、昨年 11 月から目的地検索機能を有するバスロケシステム「バスキタ！」の実証実験を行って、本年 4 月から導入しています。

道東・道北のバス事業者 11 社が、目的地検索機能を有する「もくいく」を順次導入しています。このうち十勝バス、北海道拓殖バスでは、「もくいく」にバスロケ機能を付加して導入されています。ふらのバス、北都交通も平成 28 年度内に導入しています。恵庭市、千歳市でも実証実験を実施するといったバスロケ導入の動きがあります。

札幌市にバスロケは導入されていないのですが、現行の検索システムの多言語化を図る改修を行っていると聞いています。

これが、旭川で導入されているシステムです。出発地として、GPS によってシステムユーザーの現在地に近いバス停を表示するものです。バス停名を入れなくても、バス路線のバス停を調べられます。そのバス停を地図表示できるので、実際にバスに乗るときにバス停を探しやすいです。そのほか、乗るバス停を地図上から選ぶことや、バス停名から選ぶこともできます。

これは目的地検索です。観光施設等のリストから目的地を選び、乗るべきバスが

分かるシステムです。バス停から目的までの道順も表示できます。地図上から目的地に行ってバス停を選ぶこと、バス停名からも選択できるものになっています。その他、観光施設等の詳細情報の表示も可能です。

このように乗るべきバスの検索ができるだけでなく、乗るべきバスの運行状況、遅延情報も調べられます。バスが遅れているようであれば、バス停の近くのコンビニで待っていたりすることが可能です。そのほか、乗ろうとするバスの現在位置を表示したり、乗る車両がバリアフリーなのかも確認できるものになっています。

こちらは同じ旭川市のシステムですけれども、スマートフォンだけではなく、デジタルサイネージでバスの運行状況を確認できます。スマートフォンを持っていない方もいらっしゃるので、交通拠点となる駅、空港、バスターミナル、病院や大型商業施設、コンビニといった所に、バスの運行情報を表示するデジタルサイネージを設置しています。

提供情報は、スマートフォンのために導入しているシステムをそのまま流用できます。デジタルサイネージ機器も、汎用品を使って費用をさほど掛けずにできるものになっています。例えば商業施設でも、このようにデジタルサイネージを使うことで、バスに乗ろうとする方がお店で待つ間に買い物ができることもあり、バス会社とデジタルサイネージ設置施設の管理者、双方にメリットがあります。

北海道運輸局は旭川で、旭川電気軌道さん、道北バスさんと一緒に、商業施設にデジタルサイネージを設置する実証実験を行っています。このデジタルサイネージは英語表示と日本語表示が交互にできるので、訪日外国人等も利用できるものになっています。スマートフォンのシステムはまだ多言語化されていないようですが、将来的には複数言語での情報提供を予定しています。

バスは、路線数、バス停数が多く、鉄道よりも地図上に分かりやすく路線やダイヤを表記することが困難です。バスマップもありますけれども分かりにくいのです。そのために、よそから来た観光客、特に訪日外国人旅行客は、鉄道と比較してバスを乗りこなすのが難しいのです。

乗るバス停の位置がどこか、目的地最寄りのバス停はどこか、そこからどれくらいで目的地に着くのか、ダイヤはどうなっているのか、運賃は幾らか、不安がいっぱいです。こうしたシステムは、そういう課題を解決する手段として有効です。利用者は、バス停に行かずともバスの運行状況を把握でき、外国でもどこでもバスの利用法を調べられます。

もう 1 点、今進めている案件をご紹介します。これは、訪日外国人を対象とした都市間バスの周遊パスです。取り組みの効果を見てください。発売期間は、平成 28 年 11 月 1 日から平成 29 年 3 月 27 日までです。5 日間券が 7500 円、3 日間券が 4500 円です。販売場所は、新千歳空港、札幌駅などですが、券購入時、インバウンド観光客向けの「HOKKAIDO X」というウェブで事前予約が可能です。各種 Web、ブログ、メルマガ、海外で開催する旅行博での紹介等、周知策を実施しています。

JR のレールパスは外国人観光客に人気がありましたけれども、このような周遊パスは、目的地と路線がセットになることで利用可能な交通機関の一覧性を持たせることができます。支払えば乗り放題ということで、運賃の心配がなくなります。こうした取り組みも、公共交通機関へ観光客ニーズを取り込むためには必要になるのではないかと思います。

範囲としては、札幌を中心とした道央で、非予約制の都市間バス路線や札幌市内、小樽市内の均一区間が対象になっております。北は旭川・富良野・留萌、東は夕張、南は室蘭、西は岩内のエリアをカバーしています。

長くなりましたが、以上です。

高野：どうもありがとうございました。質疑は、後ほど時間を取りたいと思います。

それでは、続いて原さん、お願いいたします。

原：シーニックバイウエイ支援センターの原でございます。

シーニックバイウエイを聞いたことのない方も多いと思いますが、今、北海道全体で 12 の指定ルートと、2 つの候補ルートがあります。全部で 400 団体くらいの地域の方々と、「魅力ある観光空間づくり」「美しい景観づくり」「活力ある地域づくり」の 3 つのテーマで取組を行っております。

空知や日高が空いている状況ですけれども、シーニックバイウエイに参加しようということで準備会のようなものが立ち上がっております。将来的には、このような準備会もシーニックバイウエイのメンバーになってくれるので、ほぼ北海道全体を網羅するようになると思います。

私どもは、シーニックバイウエイ支援センターで 400 団体の地域を全道的に支援する立場の組織です。本日は観光と交通・環境というテーマですので、我々が関わっている観光と環境・交通に関わる活動をご紹介します。

我々は今まで地域の資源、特に潜在的な資源を使ったツアーづくりを、地域の

方々と進めてきております。ここにシーニックワイナリーツアーとあります。今は非常に盛んになっているのですが、我々がワイナリーツアーのようなことを始めたのは非常に早いと思います。我々は、こういったワイナリーツアーのようなものと地域のイベントを組み合わせ、旅をするようなプログラムをずっと行っております。

今は商品化されて、北海道の様々なバス会社や旅行会社から出ています。現在は昔ほどこういったことをご案内はしていませんが、たまたま、さぼーとさっぼろさんという、会員が 6 万人くらいいる共済組合から頼まれて、ツアーをつくっています。これは価格が 4000 円くらいなのですが、なぜ安いかというと、共済組合が補助しているからで、本当は 8500 円くらい掛かるツアーです。本日はバス会社の方もいると思いますが、貸し切りバスの値段が非常に上がってしまって、同じサービスでも単純に 3000 円から 4000 円上がってしまう状況です。今は貸し切りバスツアーをつくるのが結構大変で、つくってもなかなか人が集まらない感じではないですか。

1 つのツアーがきっかけで、北海道のワインとチーズを海外の方々に売るということです。北海道のワインとチーズは、国内では有名なのですが、海外へ輸出するにはまだ知名度が低いため、ツアー的な要素も含めて、北海道のナチュラルチーズとワインを海外の方にも知っていただくということで、このような取組みをしています。

これも、北海道のワインの会社の方々と、チーズをつくっている方々と協同し、フランス語でワインを VIN と、チーズを FROMAGE と言いますので、VINFROMAGE HOKKAIDO 北海道という活動を行い、海外の方向けに、北海道のワインとチーズを知っていただいています。実際に海外に行き、食品を食べてもらったり、日本に来ていただいた方々に回っていただくツアーを幾つか行っています。

もう 1 つ最近取り組んでいるのは、ボランティアツーリズムです。本日皆さんに、今年の「雪はねボランティアツアー」というチラシを配らせていただきました。ここに出ているだけで 6 つあります。基本は、企業の CSR 活動とリンクさせて、豪雪地帯に住んでいる独居の方々の家にボランティアでツアーに行こうということで、始めました。

結構好評でずっと続いています。チラシを見ていただいたら分かるのですが、「岩見沢美流渡日帰りツアー～がっつり雪はね」と書いてあります。昼食&温泉付きでお一人さま 2000 円というものです。非常に安いのです。

なぜ安いかというと、バス料金は企業とか個人の寄付で出していただいて、自分たちの昼食代と保険代と温泉代は自分たちが持つという基本的なスキームをつくってあります。苫前古丹別 1 泊 2 日ツアーを初めて実施しますが、流雪溝の雪はねに除雪ボランティアで行ってみようというツアーです。これは、国の助成金をもらってチャレンジして、ある程度スキームができれば自前に下ろすような形にしています。

そのほかにも、国際交流で、外国からの留学生だけのボランティアツアーもあります。それだけではなく、夏も地域のものを使った新商品開発をしようということで、酒づくりを行っています。その売り上げの一部をこのツアー料金に入れていただくスキームをつくり、クラウドファンディング的なかたちで、ボランティアバスのほうに寄付していただくような仕組みとしています。

いろいろな形で仕組みをつくり、今までの社会福祉協議会というスキームだけではなく、様々なステークホルダーを巻き込んで、参加しやすい環境をどうつくるかということを検討しています。実際に雪はねで移住をやったら、6 組 13 人来て、そのうちの 1 組が本当に移住しました。そういう意味では、6 組で 1 組移住したというのは結構いい話題になったと思っています。

最近ですと、突然、ニセコクラシックのボランティアを派遣してもらえませんかと言われ、行ってみたら、レースには出ない自転車人口が多くいて、ボランティアに行きますと言われました。これは結構面白かったです。今年も行うと思います。こういったボランティア施策もやっています。

シーニックバイウェイ北海道は、運輸局、北海道の官庁さん等と連携して主に支援的なことを提案させていただいているのですが、最初に始めたのが 2004 年です。そのときに千歳空港のレンタカー会社で 1 年間に借りられている外国人のレンタカーの数は 450 台でした。先ほど春名部長からお話がありましたが、外国人のレンタカー観光は、4 万台を超えています。12 年間で 100 倍になっています。そういう意味では、1 回当たり北海道で 13 万円程使っていますから、100 倍になったということは、非常に大きいと思いました。

これは、シンガポールからのドライブツアーです。スタートが鹿児島でフィニッ

シュが北海道の、29 から 30 日間で 120 万円のツアーです。1 カ月もよく運転すると思うのですが、結構人が来ているのです。これはメモリアルで行ったのですが、最後に北海道の更別スピードウェイ（十勝インターナショナルスピードウェイ）のサーキットでフィニッシュさせて、皆さん非常に喜んで帰られました。

このように、モビリティは観光において非常に重要です。確かにドライブパックを推進してきたのですが、最初に始めたころに、新聞の投書に、「国のやっていることは変なのではないか。日本で CO2 削減といってドライブ観光を振興しているのはどうなのか」と書かれたことがありました。

調べてみると、確かに運輸部門は多くの CO2 を出しているのですが、その中の観光部分はそれほど多くないような気がしました。それにしても、言われることは確かだということで、ドライブ観光を推進するに際しては、基本的にエコカーを使います。バスを使ってもエコカーを使っても CO2 は出ます。

そういったことで、「シーニックの森」が全国に 5 カ所あります。観光で出した CO2 の一部でいいから植樹で相殺しませんかということで、観光客の方々からお金を集め、シーニックの森に差し上げて、植樹してもらっています。これはオフセットクレジットとは関係ないのですが、意識を持っていただくために、ボランティアツアーに一定量のカーボンオフセットの料金を入れさせていただいています。こういった形で環境に負荷を与えている分を相殺する活動も行っています。

スイスモビリティを北海道に導入しようと取り組んでいます。スイスでは、マウンテンバイク、クロスバイク、インラインスケート、カヌー、ウォーキング、この 5 つの原動機を使わないモビリティをスイスモビリティということで指定して、スイス全国にナショナルルートを設置し、エコモビリティそのものを観光にする事業を取組んでいます。スイスの推算だと、年間 300 億から 500 億程の観光波及効果があるといわれています。

これを北海道に入れたいということで、実際にスイスへ行っていろいろな調査を行っております。結構重要だと思ったのは、レンタサイクルのシステムもそうなのですが、物流です。自転車に乗ります、カヌーに乗りますといっても、大きな荷物を持って移動できません。その際に素晴らしいのは、荷物を鉄道に乗せれば、駅留めでその日のうちに着くことです。自分が泊まる所の駅に鉄道で持って行って、なおかつ鉄道の駅まではホテルの人が取りに来てくれます。そこはぜひ北海道でも学びたいところで、我々もヤマト運輸さんに入ってもらい、実際に 1 日で持つ

ていけるか実験を行っています。

もう 1 つは、公共交通との連携です。バス、電車などに全部バイクを持ち込めます。しかも輸行バッグなしで持ち込めるところが重要です。北海道は何とかこういった形にしていきたいと思っています。

我々は今、北海道エコ・モビリティ研究会をつくっています。宗谷シーニックバイウエイ、天塩川流域ミュージアムパークウエイと連携して、これを導入するために、取組んでいます。

シーニックバイウエイの 28 ページに、今モデル化しようとしている 3 つのコースがあります。旭川空港から宗谷岬までの 300km のロングライドの自転車だけのツアー、スローライドのところでは天塩川を自転車とカヌーとウォーキングで過ごすツアー、自転車と公共交通による利尻島一周のツアーです。これらを導入することによって、北海道で交通と環境の両立ができていったらいいと思っているところです。

最後は都市型の取り組みです。札幌市内で、「ポロクル」と、ベロタクシーを行っている「エコ・モビリティ サッポロ」と我々が組んで「さっぽろサイクルラボ」をつくり、都市型のサイクルツーリズムを行っています。我々は特に公共交通と連携しています。地下鉄、バスと連携して、折りたたみ式の自転車を使ったツアーを行っています。

地下鉄、バス会社が自転車に乗せることのハードルが高くて難渋していますが、そこを何とか下げたいと思っています。以上です。

高野：ありがとうございました。

スイス・モビリティをご紹介いただきました。先ほどの清水先生のお話の中で、北海道まで来る一次交通は航空機ということでしたが、二次交通を自転車か歩きで行くとすると、ほとんど人間の排出 CO<sub>2</sub> のみで済むので、いい結果になると思います。

原さんは、北海道で自転車に乗ることは、どれくらい魅力があることだとお考えですか。まちでママチャリくらいしか乗らない人にとっては、よく分からないのですが、そのへんをご紹介いただけますか。

原：サイクルツーリズムでは、しまなみ海道が世界的にも有名です。海外でも「しまなみ」が取り上げられています。行って見て分かるのですが、1 回走ればいいかなという気がするのです。



そのため、しまなみの方々は非常に危機感を持っており、しまなみから四国全体、広島側は鳥取から島根のほうまで行くようなルートの連続性をつくろうとしています。広がりというか、面的な展開をしています。

北海道は既にそういったフィールドがあり、宗谷岬の最北端で自転車を掲げて写真を撮っている絵があるのですが、『サイクルスポーツ』元編集長の宮内忍さんは「自分たちが学生のころ、宗谷岬は既にサイクリストの聖地だった」と言われています。要するに、あそこまでたどり着いて、自転車を掲げて写真を撮るのが 1 つのステータスだったと言っておられました。

そういった時代があったのですが、今は「しまなみ海道」が先んじています。しまなみ海道も、今のようになるのに 10 年かかっていないと思います。しまなみ海道に行っていてよく分かるのですが、今治市長、尾道市長、広島県知事など、皆様がサイクリストになって行政指導で思い切り引っ張っています。社会基盤としての瀬戸大橋が核心にある中で今の状態ですから、私は北海道が本気で取り組めば世界的なレベルになり得ると思うし、そうなりたいと思っています。

高野：ありがとうございました。そのへんはまた、いろいろとディスカッションしていただきます。

長沢さん、お願いいたします。

長沢：十勝バスの長沢と申します。限りある時間ですので、細かいところまで申し上げませんけれども、当社は平成 25 年に、第 4 回 EST 交通環境大賞の奨励賞を頂きました。そのときの内容も含め、取り組みについて前段でご説明させていただきます。その後、奨励賞を頂いた以降の活動をご紹介します、事例を紹介させていただきます。

会社概要です。当社は創業以来バス事業一本で、乗合バス、貸し切りバス、この 2 本の大きな柱で経営をしてきたわけですが、近年は、ハイヤー事業、介護事業、学童保育事業も行っております。これを始めた理由は、「一生涯利用していただける企業をめざして」いるからです。

バス事業だけでは、生まれてからバスに乗れるようになるまでの方、体が弱って残念ながらバス停まで歩いていけなくなった方、そういった方々のお世話はできません。当社を何十年もご利用していただいても、そこでお客さまと縁が切れてしまうのは寂しいということです。バスに乗るまでの学童保育事業を立ち上げました。バスに今まで乗っていたけれども、足腰が弱ってドアツードアでない利用できない方への福祉ハイヤー事業や、外出そのものも厳しい方に食事などのお手伝いをし

たいということで、介護事業を立ち上げてきています。

高齢化でこういった需要が多くなるから立ち上げたのではなく、あくまでもバス事業を中心にして、必要な周辺事業を新規事業として展開しています。

事業規模は、十勝管内をエリアとして、19市町村の中の1市13町村で運行しています。以前は清水、新得、豊頃、浦幌もエリアとして運行していましたが、利用者の減少に合わせて国の補助を頂いて運行していたのですが、補助を打ち切りに伴いやむなく廃止した経緯がございます。

十勝管内のバス利用者の推移です。先ほど春名部長から、道内平均で70%減という話がありましたが、十勝においては、それをさらに上回る83%減です。これは平成22年度の数字です。昭和44年をピークに、この間は毎年2%、3%、多い年で5%くらい減っていますが、少しずつ緩やかに減っていくものですから、バス会社としても改善改革を加えていきませんでした。気が付いてみたら、ここまで減っていたという感じになると思います。

これが1年でどんと10%とか15%落ちたら、大変なことだとなるのですが、本当に緩やかな減り方で、毎年なぜここまで決まったようなスピードで落ちてくるのかというくらいの落ち込みをしていました。実に40年間で5分の1以下までになっていました。

年々利用者が減っている中で、当社としては、人員削減、路線削減を繰り返してきたわけですが、2008年の燃料高騰のとき、あらゆる経費削減と合理化をやってきて、乾いた布を搾り取るくらいのところまで来ていました。これ以上ほかに経費削減は無理だということで、人を増やすしか方法はないという結論に達しました。

その中で、取り組んだことは、(1)バスを利用しない理由の解消活動、(2)カテゴリー（ターゲット）を絞った営業活動、(3)手段提案ではなく目的提案による影響強化、この3つになります。それぞれについてポイントを説明していきます。

不安を解消するための徹底的な周知強化を行っています。最初は、営業強化をするために、ポスティングから始めて、お客さまの家に行って、直接お客さまと対話をするようになりました。

その中でお客さまの本音を聞き出すことができました。私どもとしては、バスの利用の仕方は知っていて当然という前提で「バスに乗ってくださいね」といった話をしていたのですが、そもそも乗り方すら分かっていませんでした。バスの後ろから乗っていいのか、前から乗っていいのかも分からない方も非常に多かったです。

マイカーが年々便利になると、バスはほそぼそとやっていかなければならないものなのだろうなと思っていましたけれども、不安が大きいということで、不安解消活動を行いました。バスの乗り方を記載したパンフレットをつくって、市内で配ってもらったりしました。地元のケーブルテレビ局のコマーシャルにも、バスの乗り方の動画を流してもらったりなど、さまざまな取り組みをしています。

エリアを限定した営業強化も行っています。広く浅くやるのではなく、選択と集中ではないのですが、1つのエリアに集中的に目的別にお客さまのところを回っていくと、バスに乗りたいというよりどこかに行きたいということで、バスに乗るのはあくまでも手段で目的ではありませんでした。そういった目的を前面に出したチラシをつくって配布したり、説明したりする取り組みもしています。

対象者を絞って、高校生、高齢者、自治体の職員に限定したチラシ等をそれぞれ作成して、毎朝学校の前でチラシを配ったり、役所の玄関前でチラシを配ったりしました。それぞれのターゲットに合わせたチラシをつくって、集中的に配布しました。

当社は手段会社であって、目的にはなり得ません。徹底的に目的提案をしていきたいということで、観光地に目を付けて、バスト観光地を組み合わせた日帰り路線バスパックを平成 22 年につくりました。初年度は 5 コースで始めたところ、1 年目で 2000 人程の利用がありました。今は 30 近くのコースをつくって、年間利用者が 5000 名程までになっています。

今まで地域密着型といわれ、本当に地域の生活交通路線として支えてきたのですが、観光客の方に乗っていただくことによって生活交通を支えることができるのではないかとということで、観光利用を進めていきたいと思っています。

もう 1 つ、BDF 運行についてです。平成 19 年から、バイオディーゼル燃料をつくる元となる廃天ぷら油などを車両で回収する取り組みを行っています。

このような取り組みを進めてきた結果、平成 23 年度のアンケート結果から、環境意識の高い人ほど自家用車の利用を控えて公共交通に乗る行動を起こしていることが分かりました。

小学校への出前講座も行っています。これも 2007（平成 19）年から、小学校を中心として各学校に、環境問題とバスの乗り方教室を、帯広市、北海道運輸局、バイオディーゼル燃料をつくっている会社の方、当社が出向いて、子どもたちが親しみを持ってもらおうという取り組みをしています。

今年に入って、8月4日から、ヤマト運輸さんと客貨混載輸送を行っています。足寄から陸別までの間で、お客さまと荷物も輸送していこうという取り組みです。ヤマト運輸さんのドライバー不足の解決策と、トラックをバスにすることで、片道分バスを運行しなくてもいいことによる CO2 削減に向けた取り組みにもなっています。

近年は、タクシー事業者と連携した協議会を立ち上げました。バスだけでは、バス路線にある観光施設しか回れません。バス路線以外ではタクシー業者さんにも手伝っていただきたいということで、ライバル関係にあったバスとタクシーが手を取りあって十勝にどんどんお客さまを運んで来ようという取り組みです。このようなパンフレットをつくって取組んでいます。

バス業界の大きな問題として、ドライバー不足があります。今後、ドライバーを確保していくために、ドライバーに魅力を出していかなければならないということで、ドライバーコンテストを開催したり、運転体験会を実施しています。

先ほど北海道運輸局の春名部長からも話がありましたが、ICT を活用した路線バス検索システム、バスロケーションシステムも導入しています。

今後は、ICT を利用してさらにバスを活性化させていかなくってはなりませんので、乗降カメラセンサーを取り付けて、お客さまの日常の動向を調べています。しっかりとデータを取って、そのデータを見たうえで、今の路線がいいのか、今のダイヤがいいのか、きちんと検証してさらに改善を加えていきたいと思っています。

十勝バスの取り組みについての説明でした。ご清聴、ありがとうございました。

高野：ありがとうございました。ご承知のように、十勝バスさんは、右肩下がりがだった乗車人員を右肩上がりにされました。アンビリーバブルということで、マスコミ等々でも取り上げられています。

十勝バス利用者が上昇したのはいつからですか。

長沢：先ほどのグラフは平成 22 年までですが、平成 23 年度にわずかではありますがありますが、0.5%増加しました。以降、乗合バス全体で増加傾向にあり、5 期連続増収になっています。

高野：ありがとうございました。先ほどのスライドの中にも出前講座が出ていましたが、今年まで 3 年間、帯広市の小学校向けに環境教育の資料をつくったり、実際にプログラムを展開させるための教材をつくっています。そのベースは、今お話があった出前講座です。こちらの出前講座がすごいのは、昼前に座学を行い、その後でバス

に乗せてもらいバスの乗り方教室をやって、なおかつ帯広の森など、自然との触れ合いができるような所に出掛けて行って、木を切ったりしているところです。

バスの乗車を体験するのは、全国でもなかなかありません。原さんから、バス料金が安いという話がありましたが、バスを 1 台、常に出前講座のために持っていてもらっています。伺ったところ、そういった体験付きの講座はあまりないという話もお聞きしています。

そういった努力が、先ほどの成果につながっていると思います。

先ほどのご講演を踏まえて、ご三方から話題提供をいただきましたが、感想、ご質問を、先ほどご講演いただいた清水先生、村尾さんからいただきたいと思います。まず清水先生から、お願いします。

清水：3 名の方にお話をしていただき、どうもありがとうございました。

私は、本日は観光の立場で話そうと思います。今、伺っていて感じたことが何点かあります。

まず、サイクルツーリズムです。これはどんどんやっていただいたほうがいいと思います。最近、観光への参加形態が個人化したりして、汎用的な旅行モデルがない時代になってきました。多様なニーズに対応する中で、サイクルスポーツはもちろんスポーツのオプションの 1 つですが、これは大衆化しないわけですね。私はやらないです。100km も延々と走りたくないです。

ただ、こういうタイプのサイクルツーリングは、1 回来ると、2 回目に来る可能性が低いかもしれません。先ほど原さんの言われたネットワーク化で、どんどん距離を延ばしていくとか、どこかのほかの所につながるとかで、相互に融通し合うのがいいでしょう。ある地域を走ったら、今度はこちらとか、同じサイクルツーリズム内での協力関係が非常に重要になると思います。

また、観光を産業として捉えたときに、お金を使ってもらいたいのですが、サイクルツーリズムはこれが課題だと思っています。例えば、自転車を止めて買い食いしますか。乗っているときは楽しいのだけれども、施設に寄っていません。来てくれるのだけれども、冷静な目で見たときに、お金が落ちていないケースがあると思います。

きちんと調べていないのであくまで仮説レベルなのですが、もしそうだとしたら、サイクルツーリズムの企画を前提にしても、ある程度のところでお金を落とす仕組みと組み合わせていかないといけないと思います。サイクルツーリズムでヒトは来

ているのだけれど地域経済のためにならないリスクもあり得ると思います。

ここは工夫してやっていただく必要があると思います。取り組み自体、環境という意味では非常に素晴らしいのですが、産業として捉えるとそういった心配があります。

もう 1 つは、バスの乗り方が分からないという課題です。私は恒常的に公共交通を利用する都会に住んでいて、乗り方が分からないというシチュエーションが分からないので、箸の上げ下げまで教えないと分からないのかという感覚も正直あります。

バスの乗り方が分からない人でも、東京に来たり、海外旅行に行ったりして、バスや鉄道を使わなければいけないわけです。

先ほど話したように、地域の方は都会の方に比べて旅行していないのです。外の世界の結構常識的なところが分かっていない可能性があります。

これは観光産業でも同じです。観光産業の人たちは、自分が観光しているかという点と意外とそうではなく、非常に古い自分の常識に捕らわれて変革についていけない部分もあります。そういった意味でも、自分から外に出て行って世界を知ることが大事です。周りから自分の地域を見たときに、ちょっと不便だとか、これではいけないというマインドを醸成することも非常に重要だと思って、今の話を聞いていました。

高野：ありがとうございました。

まず 1 点目については、サイクルツーリズムのネットワーク化や、サイクルツーリズムをいかに消費、地域経済の活性化につなげていくかということでした。その辺りは、原さん、いかがでしょうか。

原：まったくおっしゃるとおりです。しまなみ海道でも、非常に走る人は、尾道まで新幹線で来て自転車を組み立て、往復すると 150km の距離を 1 日で帰ってこられます。

そうすると、途中では、せいぜい昼ご飯を食べて、自動販売機の水を買うくらいの感じです。戻ってきて、自転車をばらして、新幹線で帰ってしまう人もいるわけで、決して経済効果があるわけではありません。

そういった人たちがいてもいいのですが、滞在し、楽しんでもらい、できればお土産を何個か買ってもらえるような状況をつくっていかないといけないと思っています。

北海道の場合は、北のほうは、30km くらい走っても家が 1 軒もないような所で

す。休憩ポイントを新たにづくらなければならないくらいですそういった中では、ゲストハウス、空き家、民泊を含めた簡易な宿泊施設です。

お土産を買っても背負って走れませんから、安く自分たちの泊まるホテルまで届けることも必要でしょう。これは一度やってみたいと思っているのが、ガイドライドです。ガイドライドで、一定のガイドがいて、サポートカーも付けて、ガイド料金ももらって、いろいろな場所を紹介したり、地域のお店で昼食を取っていただいたりします。お土産屋さんで買い物をすると、サポートカーが積んでちゃんと持って行きます。

そのような取り組みを行っている人たちがいるのですが、少々高いのです。ガイドが 1 日 3 万円と、ドライバー込みのサポートカーが 5 万円で、1 日 8 万円から 10 万円程のお金が掛かります。5 日間だと 50 万円くらい掛かるわけです。そこを地域でやって安くしたり、ゲストハウスのようなところにも来やすい環境をつくり、より地域消費につながっていくかたちをぜひつくっていきたいと思います。

北海道の中でスイス・モビリティというのがありましたが、スイス・モビリティには 3 つあって、全道州をまたいでいくナショナル・ルートと、リージョナル・ルート、ローカル・ルートの段階があります。ナショナル・ルートは全道のネットワークになっているので、国道沿いです。サイクリングのネットワークが北海道の中に 1 号線から 10 号線まであり、メッシュのようになっているような全長 5000km くらいのネットワークができるといいなど、個人的には思っています。

高野：ありがとうございます。そういうガイドは、必ずしも物を売り買いするだけではなくて、人という意味で、あまり安くしなくてもいいのではないかと思います。高所得者層であれば、高いほうがいいのではないかと思います。

原：いろいろな人たちがいます。かなり走りたい人たちは、お金を払ってくれますが、そうではない人たちもいます。そうでもない人たちは、1 日に 30km でも 40km でいいのだけれども、ちょっと体験したりしたい人たちもいます。そういったことを含めて、観光ガイドが中心で、サイクルガイドのノウハウが多少あればいいのです。

しかし、1 日 100km 走る人たちになってくると、それだけの走力を持ったガイドでなくては駄目なのです。そこはプロフェッショナルなサイクリストのような人たちがならなくては駄目なので、高くでも来てくれます。実際に、それで成立しているガイドが二桁近く道内にいると思います。

台湾、香港、シンガポールから来るインバウンドのサイクリストの人たちは、そ

れくらいのことを払っても走りたいという人たちが来ています。

そうでもない人たちは、地域でローカルガイドが案内して、ちょっと安いお金で、関わってくる形ができたらいと思っています。

高野：スイス・モビリティに関連すると、北海道内は、国道でも携帯電話の不感地帯がやたらとあり、それを何とか外さなくてはならないと、言っているのですけれども、なかなか実現しません。

例えば不感地帯でも Wi-Fi が使える環境の研究をしたこともあるのですが、そういったインフラも必要になってきますね。

原：そうですね。

高野：分かりました。

原：緊急事態のね。

高野：緊急事態ですね。

それともう 1 つ、清水先生からあったのは、バスの乗り方が分からないという話です。うちの学生にも、観光に行ったときの問題点を書けといたら、札幌出身のやつが、「東京観光に行ったときに電車に乗れない。とてもじゃないけれども、電車を乗りこなすことができない」と書いてきました。札幌出身の人間でもそういうことを言うのです。ある程度慣れないと、電車を乗り継げないと言われました。

帯広に住んでいる子どもたちは、いつもお父さんが運転する車に乗っている人間なので、バスの乗り方を知らないという話になったと思うのですが、長沢さん、何か経験はありませんか。

長沢：乗り方もそうなのですが、バス停を見ても、行き先しか書いてありません。途中でどこを通ってくるのかも分かりにくいので、ここに行きたいのだけれども、どのバスに乗ったらいいのか分からないというのも、不安要素かなと思います。

20 年前は、学生のとときにバスを使って通学していたけれども、車を持ってから 1 回もバスに乗ったことはないという方も、実際はかなりいらっしゃいます。そのときから車両の装備も変わっています。いざ乗るとなると相当勇気が要るのです。そういったお客さんは恥をかきたくないということで、身近にあれば車を使ってしまおうということなのです。

乗り方が分からない方については、乗り方をしっかり教えてあげる必要があるだろうと思います。車を持っていても、たまに飲みに行くときは、バスで飲みに行こうかとなります。今だと、家族に送ってもらうことになっていると思います。車を



持っている方がバスの乗り方を知るだけでも、将来につながっていくと考えています。

高野：他のお客さんの前で恥をかきたくないという発想があるのですか。

長沢：それも、どうしたらいいかなかなか聞けないと言います。運転手に聞けばいいのですけれども、運転手も運転に集中しなければいけないだろうとか、いろいろ気を使って声を掛けるのが悪いと思っている方もいらっしゃるようです。だから、誰に聞いていいのか分からないということもありました。なので、こちらのほうから攻めていくことによって、不安を解消することによって、少しでもバスの利用に結び付けていければと思っています。

高野：分かりました。

それでは、次に村尾さんから、コメントをいただけますでしょうか。

村尾：長長沢本部長の地域密着のイベントは素晴らしいと思って聞いていました。京都も非常に頑張ってきたため、平成 17 年を底にして、最近のバスの利用者は減っていない。ずっと増え続けています。

私自身は平成 16 年度から 19 年度くらいまで MM を嫌というほどやりました。その結果見えてきたことがあります。MM をやっていい地域と、やってはいけない地域があることが分かりました。せっかく情報提供しても、これでは使えないというレベルの地域があるのです。交通サービスの質が一定レベルにないと、情報提供だけでは交通行動はなかなか変わらないことが見えてきました。そのため、最近、先ほどの車両もそうですけれども、バスのダイヤを見直したりしてきました。

私もバスで通勤をしております。毎日運転手さんの真後ろに座って、運転手さんを観察していた時期が 2 年ほどありました。なぜ毎日バスが遅れるのだろうと思ったのが、そもそものきっかけです。

最初は、天気とかバスの車両をずっと記録していたのですが、全く相関性が見いだせませんでした。バスの運転手さんが、自前の時計を右側に置いていたり、メーターの上に置いていたり、左に置いていたりしていました。時刻表の掲示場所も右に置いたり、左に置いたり、真ん中に置いたり、いろいろやっておられる事に気づいて、そんなところと相関があるのかと思って記録を付けたのですが、ほとんどありませんでした。

最後に運転手さんの名前を記録したところ、この人の時はいつも遅れるというのが見えてきました。結局のところ、運転手さんがバスの定時運行をどれくらい意識

されているかだと。バスのサービスは、ほとんど運転手さんで決まってしまうのです。

京都市内で、通勤のためのバス、新しいバス路線を始めるに当って、運転手さんを全員集めてもらい、この話をしたのです。通勤のお客さんは、通勤手当をもらっているからお金はあまり問題がないわけです。それよりも、確実に時間どおり走ってくれることがいかに大事かという話を申し上げました。

それと、サービスが悪かったら利用者が悪いということをご自己主張しないと改善しないと思うのです。

嫌だと思ったら利用者がそういうことを言うていくことで、徐々に改善されていきますので、皆さんは賢い利用者にならなければいけないと、僕はいつも言っています。ちょっと話がはずれてしまいました。

原さんの取組については、列車への自転車の乗り入れが課題ですね。KTR時代に自転車を積み込める列車をつくったのですが、使われていないのです。それは、ほとんどワンマン運行をしているからです。

ワンマン運行をすると、後ろから乗って前から降りなければなりません。なおかつ、ホームとの段差が結構あります。後ろから載せて、スペースに置きますが、降りるときにお金を払うために、それを持って前に行かなければなりません。これが結構面倒です。

自転車を載せるための段差解消、ほかのお客さんも乗っている中で、自転車を持っでごめんなさいと言って前に移動するなど、丹鉄ではだいぶ工夫がいろいろあると聞いていました。

春名部長の話においては、訪日外国人向けのバスチケットが安くなったというお話を聞いて、日本人にも安いバスチケットはないのかと言いたいという話です。

それだけではなく、鉄道事業を支援している立場からすると、非常に困った話が競争問題です。最近、関西でも高速道路網が非常に充実してきたため、高速バスがほとんど遅れなくなっています。まして西山天王山という阪急電鉄の駅の真上にバス停をつくっているのです。過去には、高速バスは遅れて心配だから使いたくないと思っていたものが、確実に時間どおりに走ってくれるサービスに変わってきています。そのときに、バスのほうが安いのです。

そうすると、中距離の距離帯でバスと鉄道が明らかに競争しているのですが、競争条件は全然違います。京都でも、福知山ー大阪間は高速バスと特急を使うのでは

ば時間が一緒ですが、料金は、バスと、特急では大きな価格差があります。

先ほどの北近畿タンゴ鉄道でも、昨年の夏に高速道路ができて、今までの鉄道、バスという所要時間の順番がひっくり返ってしまったわけです。一生懸命、特急を使ってくれと言いながら、現実には多くのお客さんがバスのほうに流れてしまっているわけです。

ですから、「特急車両を良くして京都からのお客さんを何とか」と言っているのですが、その横で高速バスがどんどん良くなっていくのです。現実是非常に難しく、関西にはそんなところがいくらでもあります。

今までの日本では、高速バスのネットワークづくりを計画的に行っていないと思います。鉄道網はそれなりにやってきたのですが、高速バスのネットワークを計画的に行ってきたという話を聞くことがありません。

先ほど代替バスの話を聞いたのですが、それだけ高速バスの競争力が高まったということだと思います。そういったところも、どのようにしていけばいいのかと日々悩んでいますので、春名部長から何かいいコメントを頂けたら嬉しいなと思います。

高野：ありがとうございました。

1 点目は、賢い利用、お客さまのニーズをどう吸い上げるか、利用者が事業者に不満をどう伝えるかということです。本日は十勝バスさん以外にもバス事業者さんが来られていますので、ほかの方でも結構です。

運転手表彰がまさに長沢さんのスライドにもあったのですが、お客さんの対応について、運転手さんにどういう教育をされているのですか。

長沢：もちろん教育は行っています。素晴らしく良くなる乗務員は、どんどん良くなります。中間層は、全体の 5 割 6 割くらいいますが、そこも良くなってきます。しかし、残念なことに全体の 2 割から 1 割は、いまだにお客さまからお叱りを受けるような乗務員がいるのも事実です。

お客さまから電話やお手紙を頂くと、私どものほうからおわびの対応をさせていただいています。お客さまには、「教育をしている最中でございます」と正直に申し上げますが、残念ながら、言って変われる人間と、変われない人間がいます。どちらかという、言ってすぐに変われる人間は少ないと思っています。

罰則規定とか、強制力を持ってやる場合はまた別だと思います。例えば、基本的に、マイクは適当に使わせていますけれども、ここ何十年運転一本でしゃべったこ

とがない人だと、声を発すること自体も、本人にとってはハードルが高いのです。そんな中でも、少しずつ挨拶から始めるといった様々な提案をしながら、少しずつマイクを使うようになってきたり、今やっとお客さんからコメントを頂くようになりました。

ただ、現状を話すと、まだまだ教育は発展途上の段階というのが当社の実態だと考えています。教育を根強くやっていかなければならないと思います。

高野：教育は、具体的にどういうことでやられているのですか。やり方です。

長沢：集団で行う講座のようなかたちで、社内で行います。シフトの関係で一度に全員でやれないので、個別に空いた時間に対面で本人に伝えるといった方法です。不手際はありますが、接客マナー研修も行っています。回数的には 1 回くらいしかできない等、まだまだ改善を加えていかななくてはなりません。

高野：運転手さんが絶対的に不足しているため、あまり厳しくはやらないですか。

長沢：そんなこともありません。それは別です。採用試験もきちんと行います。運転手が不足しているといえども、接客ができないのであれば、時代にそぐわないと思います。

高野：ありがとうございました。

2 点目は自転車の乗り入れです。札幌でも、地下鉄や、バスに乗り入れる実験を行ったのですが、現実に行っていますとどうですか。

原：現実的にならない 1 つの理由には、その車両だけ貸し切りのサイクルトレインでないと裸で載せられないといった意見があり、結局、輪行バッグで持ち込まなければなりません。しかし、この前走っているときにあられが降ってきて、幌延駅から 30km くらい乗ったのですが、輪行バッグもなく、農協の A コープというところで漬物用の袋を買って、それに入れて JR の人にこれでいいかと言ったら、いいと言うから、これであればべつに付けなくてもいいのではないかと思いました。

それはそれでいいのですが、おっしゃるとおり、混雑している所に自転車を載せるのは、最初の段階では厳しいと思いますが、ローカルな所や、時間帯によっては大丈夫でしょう。そういった場所は、降りてからの二次交通に困る場所が非常に多いのです。観光ポイントは、駅から 5km とか 10km あるような所ばかりですから、公共交通と自転車を組み合わせるようなかたちが、丹後半島などでも結構有効なのではないかと思っています。

ハードの問題はありますが、10kg を切るような自転車に乗っている人たちが多

いので、抱えてもそれほど問題はないと思います。

法律的な問題はないのです。裸で載せたから法律的に罰せられるとか、そういうことはないのです。周囲のことを考えて袋に入れなさいというだけで、道路交通法上は、自転車をバスに載せては駄目というルールはないと思うのですが、どうなのですか。

高野： どうですか。

原： 私も実際に、ママチャリ等を載せているのを見ました。その代わり、別料金を取られます。けれども、人より高いのです。それでもいいのです。

そういった意味では、乳母車を公共交通に載せる人に対してあれだけのリアクションを起こす民族はどうかと思うのです。ヨーロッパなどに行くと、非常に混雑しているところに 3 台くらい自転車を載せても誰も嫌な顔一つしないのです。その辺りの文化的な違いがあるのかと思っています。

そういう意味では、ぜひ村尾さんにも自転車で乗っていただきたい。僕も、自転車で乗るまでは、車を運転していたときに隣に自転車が走っていると邪魔だと思っていたのですが、自分が乗ると、配慮して走らないと駄目かなと思います。

尾道に行った際も、尾道交通のバスの運転手が、結構サイクリストなのです。バスの運転手がサイクリストで、会社まで自転車で来るのです。そういった人たちがバスの運転手だと違うだろうと、個人的に思いました。

高野： ありがとうございます。

最後の 3 点目、なかなか難しい質問です。高速バスと競うということでは、北海道は駅の売店もどんどん閉まっていったり、動くエスカレーターが廃止されたり、次々に施設の予算がカットされていきます。高速バスのは、高速道路の延長が延びているため速く・近くなり、なおかつ安いので、ますますもってバスの利用が増えるということです。

春名： 両方あればあるで、需要を取り合う面もあるし、補完する部分もあります。北海道の場合、鉄道で行ききれるところが少なく、バスがあることで行ける所が結構あるので、それは連携できる部分だと思います。周遊パスを日本人にも安いものをとという話がありましたが、なかなかバス会社さんには厳しいです。新規需要にならないものに対して安くするのは、なかなかハードルが高いです。今回、そういった意味で外国人オンリーのパスになっています。

そういった取り合う部分と補完する部分の問題はあるのですが、一方で、帯広と

札幌間とか、鉄道が止まっていた所を頑張ってバスが機能していました。

そういった機能もあり、計画的なバスと鉄道の役割分担というのは、簡単には答えが出ないというのが本当のところです。

村尾： 私たちも高速道路が延びるタイミングで、それなりの対策を行いました。何をしたかということ、鉄道の車両をよくすることです。JR は一番新しいタイプの列車を入れてくれました。僕らも、KTR の特急車両を徹底的にリニューアルしたのです。

鉄道の旅にあって車の旅にないものは、列車の中を歩き回れるところです。丹後の海の何がいいかということ、非常に多くの絵が飾ってあるのです。水戸岡鋭治先生のデザインです。それを見てもらうだけでも意味があるくらいです。

列車の旅は、座席にじっとしていなくてよく、歩き回れるというのが特徴です。

高野： 分かりました。だんだん時間も近づいてきたのですが、本日は専門の先生もおられるので、フロアから質問をいかでしょうか。どなたでも結構です。いかがですか。

会場 1： どうもありがとうございました。

本日お伺いして一番感じたのは、道外の鉄道の話と、道内の鉄道の話が全く違って、何か外国の話聞くような感じでした。原さん等が一生懸命いろいろなさっているのはそのとおりなのですが、シーニックバイウェイが北海道でこれだけ広がりを見せている中で、それと同じくらい鉄道の沿線で利用促進活動とか、いろいろ取り組まればよいのではないかと。京都府さんもいろいろおやりになっているので、資金を出すと、利用促進をやると、沿線の自治体が鉄道に更に詳しくなって、幾らくらいお金が掛かっているとか、保線とかで JR 北海道の言っている額が本当に妥当なものなのか、そういうことで利用者のみならず、いろいろな方が検討していれば、こんな状況にはならなかったという気がするのです。

そういった中で北海道が悲劇的なのは、北海道運輸局と開発局は全く別で、開発局のほうは予算を持っているにもかかわらず、鉄道のほうを支援する動きがなく、本来であれば、例えば道路財源の一部を提供して、「鉄道事業法」ではあまりにも厳しすぎるものについては「軌道法」に格下げして、道路財源の受け皿事業として鉄道のほうに回すと、こういったことを抜本的なことを前からやっていたら、こういう事態にはならなかったと思います。

この前も荒井さとし議員が、国会の討議の中で、「北海道運輸局さん、今回の JR 北海道のことについてどうお考えなのか」とお尋ねしたところ、答えられないで、本省のmatterだとおっしゃったそうです。

9 月にも今回と同じようなテーマでイーグルバスさんの話を伺ったことがあるのですが、バスの人ばかりなのです。それで地域交通が活性化されていくのもありますけれども、様々な手段を道内でどうしたら適用できるかとか、そういう話が全く出てこないのです。

当局の運輸局さんも、バスだったら非常にいいのですが、鉄道は贅沢だという固定観念があまりにも強過ぎて、何も動いていないのです。この状況を一体どう考えるかです。失礼な言い方をしたと思いますけれども、こういう中でどうするかということで、来月に道庁で何らかの結論が出て来るそうですけれども、これが各沿線の協議にどのような影響を与えるかです。

沿線ではいまだにほとんど何もつかんでおらず、取りあえずは廃止を拒否して、ある所はしょうがないから廃止もやむなしとする、そういうことが多くなりそうです。そうならないために、知恵と工夫を、道外や海外からたくさん呼んで来る必要があると思うのです。

それを、ここにいらっしゃる皆さま方もぜひ銘じていただきたいと思います。

高野：ありがとうございました。この答えは、最後にひと言ずつで言っていただこうと思います。村尾さん、ちょっと考えてください。

ほかに質問、いかがですか。

会場 2：質問になるのかと考えていたのですが、個人的にとっても気になるのが、タイトルが観光振興と環境負荷の交通エコシステムということで、片一方は清水先生がおっしゃったように、振興すれば当然 CO2 が出ます。そういう中で、全体のボリューム感として、北海道の人口減少の速度がものすごく速いのです。全国の中でも北海道が一番速いということで、2015 年で 536 万人くらいいた人口が、2030 年で 472 万人くらいまで一気に下がります。

2030 年は、北海道新幹線が札幌に来ています。その中で、意志決定を 5 年前にしなければならぬ並行在来線の話があり、函館からニセコとかいろいろあるわけですが、ここを切り離していく中で、参考になる話もいろいろあったと思うのですが、もう動き出さなければいけないのかなと思います。

それと、TMO（中心市街地活性化事業）の話も、札幌程の大きさをやらなければなりません。私がいる所でも、建設部さんでいろいろ動かしていることがあるのですけれども、本当に仕掛けていけないといけないのかと思いながら聞いていました。

皆様の話は非常に参考になって、そのとおりでなと思いながら聞いておりました。十勝のほうでのサイクルツーリズムは、私もこの前、試走で 50km くらい走ってきたのですが、CO2 という観点ですとか、アジアの中のスイスといいますか、雪が降って人を多く集めることができる地域は北海道だと思いますので、優位性を活かしていかななくてはならないと思います。

人口減の速度の中で、今、先生がおっしゃったような JR 北海道が撤退していく沿線の話と、高速道路が全道でつながっているわけではないので、道の駅をうまく使いながら導入にネットワークを進めていくのかを総合的に考えていくと、競争資金を供給していくといいますか、高速バスの計画を本当にやっついていかないと、JR 北海道が開放をやめるという話になってくると思います。

そういう意味で、もう企画して仕掛けていかなくてはいけないのかなと思いました。質問ではなくてすみません。

高野：いいえ、貴重なコメントをありがとうございました。

本日のテーマの「観光振興と環境負荷の小さい交通システムの両立」は、マッチングさせるのはなかなか難しいテーマだということは、清水先生も冒頭から言われたところですが、いずれにしても環境は北海道の一番の特徴だと思います。これを活かすための交通ということで、将来に向けてこういうことをやるべきというお考えを、最後に皆さん方からお話いただければと思います。

まず長沢さん、お願いいたします。

長沢：本日の先生方のお話は参考になりました。いずれにしても、少子高齢化、人口減少を避けて通れない時代に入っておりますので、観光客需要のことを言うと、いかにリピーター客を増やすかです。あの地域にもう一度行きたいと思っていただけるかだと思います。

私ども交通事業者は、観光に欠かせないものだろうと思います。そのまちな行っても、行きたい所の半分も行けなかったとか、迷いながら行くと 3 軒回るところが 1 軒しか回れなかったといった地域には、二度と行きたくないと思われてしまうのだと思います。

今後、地元以外のお客さまがこちらに来たときに、分かりやすく提供できるような表記関係で、必要なことは最低限やっついていかなければなりません。当面、オリンピックが開催される 2020 年に合わせて計画的にやっついていかなければならないと、私どもは考えております。



今は物余り時代というか、観光客の方があのまちにもう一度行ってみたいと思うのは、優しくしてくれたとか、おもてなしなどによるのかなと思います。そういう対応が本当に重要になってくると思いますので、あの地域で活気があると言われるまちを目指して、バス会社として地域に貢献できることを積極的にやっていきたいなと思っています。決意も含めて述べさせていただきました。以上です。

高野：ありがとうございました。続いて、原さん、お願いします。

原：1つは、環境ということで、わざわざ不便にして、不便にしても来る場所もあるわけです。だから、環境とか健康ということそのものが、不便であっても観光資源となり得るのかどうかです。北海道も、全部でなくてもいいのです。例えば札幌とか、道東とかになる必要はありません。

そういう意味では、いろいろなバリエーションの中に、不便の魅力的なものが多少あってもいいのかなと思います。それは環境とか、健康とかに魅力的な場所が観光資源になってもいいのかなと思う中で、うまくやっているようなものがあるのかと思っています。

もう1つは、二次交通の問題もありましたけれども、村尾さんのところもそうだと思うのですが、観光地から観光地までの移動距離が長いので、乗り物に乗っている時間が長いのです。移動そのものが楽しくないと、旅そのものも楽しくなりません。移動そのものが観光資源化できるところが、重要なポイントだと思っています。

移動している間が楽しければ、多少長くても楽しいのです。そういった意味でも、自転車を含めて、歩く、カヌーのような移動が観光化されることがとても重要なのではないかと考えています。

最後にタケダ先生のことなのですが、JR 北海道さんはウエルカムなのです。昔、JR 北海道さんと協同してやろうという動きもあったのですが、そのころは会社の壁も厚くてなかなか一緒にこの仕事ができませんでした。

もう1つ個人的なことと言うと、JR 北海道さんとか行政ということもありますが、地域住民が乗っていない、空気を運んでいるような公共交通は駄目だと思うのです。どんなかたちでも人が乗っていることがまず重要なのです。そういった意味では、守りたいと思わないとなくなってしまう可能性が高いのです。我々も含めてですけれども、北海道民が残したいという気持ちを強くしないと、残らないのではないかと個人的には思っています。以上です。

高野：ありがとうございました。春名部長に伺いまして、いろいろ出てきて、組織とし

での答えはなかなか難しいと思いますので、個人的な答えで結構です。お話をお願いします。

春名：個人的な見解を話します。

村尾さんがご説明された話は、北海道に足りないのかなと思っています。地域自治体を中心に鉄道のあり方を考えるスタンスの部分は、まだまだ足りていないのではないかというのがあります。

先ほど活性化法の話の、バスの話しかないというところですが、活性化法というのは、自治体が提案を出していくという仕組みですが、そこでバスの話しか出てこないのです。デマンドとかはあるのですが、鉄道の話はないわけです。そこが北海道と本州の違うところかなと思っています、ここは正直、個人的に悩んでいるところではあります。

そういうことで、質問に答え切れなかったかどうかは分からないのですが、観光のほうに話を持っていくと、観光も似たような話があるのかなと思っています。観光関係者とか地域の方が、よく路線の採算性を考慮せずに、この路線があるといいよねと言うケースがあると思いますが、路線というのは口を開けていれば天から降ってくるものではありません。その路線自体が運賃収入によって採算が取れるのか、そうでなければ、この路線があることで便益を受ける地域とか観光関係者が、運行するための運行コストを負担するなり、具体的な収入増が実現するような協力をするなりといったことが必要になってくると思います。

観光振興を考える地域において交通を考える際は、交通は交通事業者が責任を持って運行せよという交通事業者任せのスタンスではなくて、地域の観光振興にとって本当に必要な路線であれば、その地域でどうやって持続性を持たせていくか。そういうスタンスに立つべきなのかなと思ったりしています。

高野：ありがとうございました。では、村尾さん、お願いします。

村尾：先ほどご質問について思うところを申し上げたいと思います。鉄道は贅沢品かという話に関して言うと、それが外部の人々のためだけの投資であればできないと思います。地域の人たちが使うもの役立つものだからこそ、自治体はお金を出す理屈が立ちます。観光列車をつくって、よその人が乗るためだけに税を投入することは、合意形成できないです。

僕らが一番最初にやった「あかまつ号」「あおまつ号」「しろまつ号」は、全て普通列車です。普通列車で、地域の人たち、地域のお年寄りが喜んで乗ってくれるよ

うな、地域の人たちが豊かになるようなところから投資を始めました。

地域の人たちが利用する中によそ者が混じっていくストーリーだったら、税投入する理屈が出てくると思うのです。

次に、乗って守ろう運動はよくあると思うのですが、それはすごく悲しいです。頑張りましょう、頑張りましょうと言っても使えないからです。だったら、その前に使えるようにしろよという話です。

だから、乗って守ろう運動をするくらいだったら、ダイヤを良くするとか、車両をきれいにするといいことから始めてくれと言いたいのです。私のところは、乗って守ろう等はあまりするなと言っているくらいです。まずは、サービスを良くする活動をしようと言っています。

鉄道というのは、1つの市町で完結しないで複数の市町をまたがっているの、広域自治体が関与せざるを得ません。北海道さん、あるいは国が関与していくのは必然だと思います。

そのときに、行政マンでは鉄道のことは分からないのです。知らないで、分かりようがないのです。何が分からないと言ったら、費用構造さえ分からないのです。

北近畿タンゴ鉄道の時代は、京都府が半分近く出資しているのですが、我々もそれに経費が上がってきていたのですが、安全という名のブラックボックスがあるのです。これだけ要りますと請求書が回ってきて、それをお支払いするだけです。これは安全上要りますからとか、これが壊れましたと請求書が回ってくるわけです。

それは、会社の経営者自体が現場のことを分かっていることが原因である可能性があります。少なくとも KTR の時代はそうでした。

今回、上下分離するとき何が一番手間が掛かったかというとデューデリです。要は費用構造がどうなっているかを監査法人にお願いして、それぞれの費用がどれだけ掛かっているのかが分かったから、上下分離ができたのです。ですから、この費用構造が、分からないところが、鉄道事業の再生を難しくしているのではないのだろうかと思います。

この先、複数の市町を連れていかなければいけないときには、組織的に学習、みんなと一緒に頑張って勉強していくことが大切です。そのときに集まっているメンバーが、恐らく普段から鉄道に乗っていないのです。乗っていない人たちだけが適当に議論していても、答えはないです。

担当者会議で、参加者に乗っているのかと尋ねたところ、市町の担当者もみんな

乗っていないのです。だから、朝から晩まで全部の列車に乗ろうと言って、みんなで役割分担して乗降調査をやりました。実際に乗ることで、あの列車はこの駅でこんな人たちが使っているのだというのを、担当の人たちが何となく認識できました。

みんなで 1 つずつ階段を上がっていき、ようやく合意形成につながっていくということだと思います。それで初めて物語ができてくるし、投資をする地域の未来を語るといったことになってくるのです。

みんなが集まって、みんなが一緒になって勉強していくことによって、未来がきっと見えてくるのかなと思います。以上です。

高野：どうもありがとうございました。では、清水先生、お願いします。

清水：なかなか難しいご質問で、既にだいぶ言われてしまったこともありますし、北海道のセンシティブな問題なので言いにくい気分もありますが、あえて言わせていただきます。

先日、JR 九州が上場しましたが、その事業構造を見ると、収益の中で輸送セグメントが占める割合はたった半分なのです。本州会社の JR 東日本、JR 西日本、JR 東海は、7 割から 8 割が輸送セグメントで、残りが関連ビジネスです。東京圏の私鉄も、純粋な鉄道事業だけではなくて、生活関連にも力を入れています。

今までの話を聞いていると、北海道も、条件は厳しいにせよ、こういうことを考えないと、鉄道だけ切り離してもしょうがないのではないかと思います。生活ニーズと観光ニーズ、村尾さんのコメントの中でも、鉄道だけではなくて周りと連携してという話がありましたが、まさにそれを徹底するしかないのではないかと、鉄道を維持する観点からは思うわけです。

苦境のときに、工夫した人とか、工夫した地域は、いろいろな意味で勝っているのです。地域全体で、単なる維持だけではなく、より使えるようにしていくというのは、泣き言も多いかもしれませんが、泣き言を超えて考えなければいけないのかなと、本日の話を伺っていて思いました。

利用の対価を適正に取らなければいけないのです。先ほどよそ者には税を投入できないということがありましたが、これはまさに正しいと思います。ただ、受益が証明できれば、税を入れる意味はあると思います。税金の中の観光の占める割合が高いので税を入れるというのは、ロジックが成り立つと思います。

ですから、結局は、需要をいかに創造するかの話だと思うのです。観光と生活でかなりそれぞれの関連のシェアで使うモデルを行えば、どちらの意味でも恐らく税

金を投入できることになると思います。

先ほど割引の話があったのですが、これはなかなか難しく、割引くという事は、正当な対価を取っていないということなのです。ローカルな人には、なかなか正当な対価を取るとするのは難しいかもしれないのですが、観光客にはいろいろな人がいて、高くても払ってくれる人もいるし、安かろうのような人もいます。高い金を払える人からいかに高く取るかを徹底したほうがいいと思うのです。

先ほどは時間がなかったので言わなかったのですが、富士登山鉄道の例です。五合目までは、夏の期間はマイカー禁止で、麓の駐車場に止めさせてバスで輸送しているのです。ほとんどの人は山に登ることが目的なので、すし詰めバスで 40 分間我慢してくれということなのです。

実は、登山鉄道にする場合、余計時間がかかるのです。坂に弱いので登りは 1 時間半かかります。1 時間半を楽しんでもらわなければいけないのです。そのときに例えば 2 万円を取る勇気があるかです。ものすごくいいサービスをして、非常に楽しい状況で過ごしてもらい、2 万円払って山に登る価値があると言う人もいでしょう。

一方で今までのように安かろう悪かろうでぎゅうぎゅう詰めで何とか登りたい言う人もいます。このとき同じ区間で異なるサービスを設定して、それぞれの運賃を定める。鉄道でいうと 1 等、2 等、3 等みたいなものかもしれませんが、そのようにして取れるところから取るようにできるのかを考えてみたいと思っています。

地域の公共交通も、今は一物一価というか、1 つのサービスに利用者は同じ価格を払うのですけれども、ここを何かもう少し差別化できないかを、そろそろ真面目に考えないと、割引きで何とか乗ってもらうことを続けるだけになるような気がするのです。

恐らく鉄道だと、バスよりもコストが掛かるので、こういったことを何か考えて、うまく鉄道事業の中に組み込んでいくところまで絵を描かないと、なかなか厳しいのではないかと、本日の話を聞いていて、思いました。

一見環境の話とは関係なさそうですが、そういったことを徹底して、公共交通に乗って行けば、環境負荷軽減を同時に達成できるのです。以上です。

高野： どうもありがとうございました。時間を既にオーバーしてしまいました。

村尾さん、長沢さんということで、全国でも公共交通を右肩上がりに変えた極めてユニークなことを成し遂げた人にお話を聞かせていただきました。

村尾さんはいつもエネルギーをあちこちで発せられていて、そういったエネルギーを皆さまが吸収して、我々は、タケダ先生がおっしゃっていたように、本州の鉄道は北海道の鉄道と雰囲気は全く違うと痛感しているのですが、そういった中で、北海道に来ている人はものすごく増えているわけです。何を見に来ているのでしょうか。それは、北海道の自然だったり、食べ物だったり、いろいろなものがあると思うのですが、せっかくある電車の役割を我々はもっと自覚して、普段何げなく生活しているのですが、外国の方がわざわざ金を払って寒い思いをして見に来るものがあります。

それに我々が気付いていない部分もあろうかと思しますので、我々も旅行して、観光客になってほかの国を見てきて、戻ってきて北海道の良さを確認しながら、どう活かすかを考えなければならないと感じています。

全然結論とかまとめではないのですが、非常に論点がたくさん出て、皆さん方が少しでもコメントを持って、本日お考えになっていることに関係していただけると大変ありがたいと思います。

以上でパネルディスカッションを終わらせていただきます。どうもありがとうございました。