

1. 講演①「地方小都市における交通まちづくり」

東京大学大学院工学系研究科 教授 原田 昇

皆さん、こんにちは。東京大学の原田です。本日は「地方小都市における交通まちづくり」という題で話します。

私の所属する都市工学専攻は、都市を考え、みんなと一緒に住んでいる都市をどういう形にしたらいいかを考えます。都市工学専攻の中には、都市デザイン、防災、地域計画、住宅等の研究室がありますが、その中の 1 つとして都市交通研究室があります。都市交通研究室は、もともとまちづくり、暮らしやすいまちをつくるために交通の面からどうするかを、都市のほかの先生方と具体的に考えています。最近では、社会基盤の方も「都市」と言われますので、社会基盤の人たちとも、建築の人たちとも一緒に交通の在り方を考えています。

【地方小都市における交通まちづくり】

下書いてあるのは、そういう研究会をやっていく中で、2006 年に出たのが（『交通まちづくり 世界の都市と日本の都市に学ぶ』）で、2015 年に出たのが（『交通まちづくり 地方都市からの挑戦』）です。最初の 3 年間は交通工学研究会でまとめたのですが、その後、土木学会で、総勢 60 人ほど入っていただいて、地方の実際にやっておられる先進事例を踏まえながら、まとめています。

先ほど堀内市長からご説明がありましたが、公共交通戦略推進協議会に昨年から入らせていただいて、この建物にも何回か通わせていただいています。建築の大野秀敏名誉教授と、社会基盤の羽藤英二教授と、私です。大野先生の強い引きがあり、また黒部が非常に面白いことができそうでポテンシャルも高いということですが、東京大学の教授が 3 人黒部へ来る日が何日かあり、これは何か成果を出さなければいけないだろうということですが。

【本日の話題】

本日の話題を並べてみました。まず、地方都市の厳しい状況です。これはもう皆様お分かりのことですが、一応おさらいします。特に、暮らしやすいまちをつくるということと、車に頼らない生活をする方向に舵を切らないといけないのではないか、という趣旨の話をしていきます。

続いて、交通まちづくりとは何かということで、公共交通を軸として、まちづくりと一

体に進める交通計画はなにかという話をします。

3 番目は気分転換ですが、公共交通に限らず地方都市はいろいろ頑張っておられます。人口が少ないから、規模が小さいからといって様々なことができないわけではありません。むしろ、いろいろできるのだということで、少し事例を挙げます。

4 番目で、実際に活力あるまちを創るということで、京都でやっていることも含めて、居場所と居場所をうまくつなぐ新しい交通システムが必要だというお話をしたいと思っています。

【拡散型から集約型への転換のイメージ】

この図は、平成 18 年ですから、かなり前のものです。最近になって「交通政策基本法」ができ、コンパクト+ネットワークという考え方が起きる、あるいは、土地利用を与えて後は交通を何とかしろよというやり方ではなく、土地利用も交通と一緒に変えていく方向に変わっています。これは、その最初に方向転換した際の分かりやすい図で、国土交通省の社会資本整備審議会から出たものです。

左上の昭和 30 年～40 年ころは、市街地が非常に固まり、人口の山が真ん中であって、街並みがしっかりしていて、その周りの比較的近くに皆が住んでいました。そういったところに自動車が入ってきました。自動車は非常に便利なもので、24 時間 360 度いろいろな所に自由に動けるわけです。それ自体はメリットですが、そのためにまちが溶けて流れていったり、広がっていったりすることになります。このままでは右下のほうになってしまうので、右上のほうの今のコンパクト+ネットワークのような方向を目指していきます。

【特に地方都市では】

次にこの変化を多面的に見ます。まず、皆さんにお配りしたものの裏に 1 枚入れてありますが、1 億 2000 万人から 3000 万人減っていきます。どこから減るのかというと、大都市ではなく地方都市から減ります。非常に大変な人口減少の問題があります。

さらに規模で見ます。これは人口規模別の平均で見たもので、もちろん減らない所もありますが、小さい地方都市ほど人口の減り方が激しいと予測されています。

シャッター街という意味でいくと、商店数が年間にどれくらい減ったかを追ったのですが、小都市ほど非常に厳しくなっています。

この図は、北陸信越の従業就学人口と車利用率です。国勢調査のデータファイルがオープンになっているので、今日の開催地に合わせて北陸信越でつくって持って来たものです。

69%から 87%で非常に高くなります。黒部市も、ご多分に漏れず 85%以上となります。車の依存率が非常に高いこととなります。

【こんな指摘も】

これは、増田寛也さんが「都市が消滅する」と言って、出生率の地域的な違いを見ているものです。全体の出生率は 1.4 くらいで、東京は非常に低くて 1.15 で、沖縄が 1.86 です。地方に若者をとどめて、職場もあって働ける環境にし、家庭を築いて、人口も回復していくという地方創生の 1 つの根拠になっている図ですが、実は地域差があるということです。南のほうは出生率が高いけれども、北のほうは必ずしもそうではありません。

その流れでもう 1 つ言われるのは、高齢化の話です。わが国は超高齢化社会に向かっていますが、地方の高齢化は既に進んでいて、やや収まりつつあります。少なくとも規模で見ると、これから伸びるのは東京、大阪、名古屋です。ものすごい数の高齢者が来るということで、国の審議会などでは、東京都市圏で増える高齢者が問題だというのが大方の意見です。私は、高齢者が東京で増えるのは何とかなるから大丈夫で、地方が頑張らなければいけないよと一応意見は言うのですけれども、ほとんどかき消されています。

下のほうには、一人暮らしの高齢者がどれ程増加するかが書いてあります。一人暮らしで、寂しい高齢者という意味でも、数としては東京が非常に多いのですが、多くは、ある程度動き回れる、あるいは非常に活発に動いている高齢者です。実際に人の動きを調査したところ、若者よりも高齢者のほうが動いているという話があります。全国パーソントリップ調査の平均でも、20 代の若者が 70 代の高齢者より動かないという衝撃的な結果がこの間出て、「びっくりしたね」と関西の先生に言われて、改めて、びっくりしなきゃいけないことなのだと思いますが、最近見慣れてしまっています。

北陸信越地域に着目すると、出生率は全国平均よりやや高いくらいでしょう。高齢化の数値は既に高いが、量としてはそこまで多くありません。一人暮らしの高齢者世帯の割合についても、それほど高くありません。皆さん、一緒に住んでいるとか、そういう形もあります。従って、良し悪しの考え方、少子高齢化についても様々な捉え方があり、地方都市では少子高齢化をむしろいい面として捉える見方もあります。

これはおまけに付けていた資料ですが、車社会に対してどうするかです。先ほどの車に頼らないでも暮らせるまちにすることに対して、今まで見たものの中から分かりやすいと思う資料で、RACDA（NPO 法人公共の交通ラクダ）の岡将男さんが出したものです。

ラクダは LRT の全国の NPO の親玉の一人ですが、最初は「LRT」についてだけ言っていたのです。そのうち LRT のグループも、LRT だけ言ってもなかなか人がついてこないで、バスも一緒にやらなければいけないということで、「バスマップサミット」を開催しました。2009 年に「人と環境にやさしい交通を考える全国大会」を行い、2009 年 12 月から交通のセミナーを大学で行っているときに、岡さんが「やはり歩くのが一番重要だね」と言いだしたのが、この図だったのです。

今日も黒部駅前の通りを歩きましたが、水が流れて車道の雪は非常にきれいに消えるようになっているのですが、歩道の雪は消えるようになっていません。先日、雪のときに来て、非常に立派な市役所に入って会議をしたのですが、市役所から電鉄黒部駅まで結構雪の中をずっと行きました。僕は普通の靴を履いていたのですが、羽藤先生が穴の開いたような靴を履いて、靴下がびちゃびちゃになりました。その辺りを考えて、車を中心に取り組みを進めるのか、人を中心に進めるのかは非常に大事な話です。

これも大事な話ですが、人生 85 年として、20 歳で運転できるようになって、70 歳でもし免許を返納すると、85 年の 35 年は電車やバスが必要です。今は少々状況は違いますが、当時は働き盛りの若い人たちの意見が非常に強くて、車に乗っている人も多く、公共交通に思いが至らない印象だったので、こういうことを言っていました。今は、逆に高齢者のほうが自分たちのことを考えるけれども、若者のほうに思いが至らないということが言われるようになりましたが、85 分の 35 という数字があります。

大野先生は、『<小さい交通>が都市を変える』という本を出されています。もともと建築で設計をされている先生で、東京の都市構造、fibercity を世に出しておられます。東大の新領域創成科学研究科におられるときに、大学院の論文と一緒に積み重ねていかれたものなので、共感できることがあります。

この中には、単身世帯が多くなるとか、情報社会が崩壊している、地域コミュニティも近代的になっていると書かれています。車に乗って目的地に着いて、降りて、そしてまた車に乗って帰っていき、その間に誰にも会わない暮らしができるようになっていきます。あるいは、コンビニがいろいろな所にあって、お一人様の暮らしを支える技術ができています。これにはいい面も悪い面もありますが、僕はいつも嫁さんに「私がいなくなったらどうするの？」と脅されて、何も言えませんが、一人暮らしを支えるコンビニがあれば、ある程度は何とかなります。

そういう状況ですが、本来は、みんなが助け合って暮らす中で、交通も考えないといけ

ません。小さい交通に乗って、みんながわいわいと交流しながら動くような暖かい社会、寂しくない社会をつくりたいというのが、大野先生の主張です。

これは配った資料にはないのですが、最近出版された『フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか』という本です。正確には 15 万人以上の都市です。書評を書くために、ヴァンソン藤井由実（著者）さんに確認したら、人口 15 万人以上の都市にはシャッター通りはないけれど、それ以下の所ではフランスでもシャッター通りはありますと言われました。

大切な点は、基本的に考え方が違うということです。この本の中のストラスブールは、低床の LRT で非常に有名です。世界遺産があるような所に非常に近代的な LRT が入り、本当に素晴らしいことです。前は 1 つだったのですが、既に 5 路線、6 路線あり、そこで徒歩憲章が制定されています。「車が出現した 20 世紀に我々は大きな自由を手に入れたが、同時に人と交わる機会が少なくなった。車の登場で人々は自分の閉鎖空間に閉じこもり、そこに潜り込み、そこに紛れ込むよそ者には厳しい目を向けるようになった。まちを歩きもう一度市民がすれ違う都市空間を取り戻そう」ということです。

なかなか冬の寒さの厳しい所で難しいこともあるのですが、建物の中、あるいは、建物を少し出た所も含めて、みんなが集まれるような場所をつくって、そこに誰でもアクセスできるようにして、みんなが出てきて人と触れ合う、そういうまちを取り戻したいのです。これが僕の一番強い思いで、「交通まちづくり」をやっているということです。

【2. 「交通まちづくり」とは】

「交通まちづくり」とは、暮らしやすいまちの実現に貢献する交通計画です。土地利用を与えられて、交通量が予測されて、それを何とか処理するために道路や鉄道をつくるという古いタイプのものではありません。これで働きに行けるのか、買い物に行けるのか、通院できるのか、生活支援サービスを提供する場所にもきちんと行けるのか、これらの暮らしを支える形で、交通サービスが提供されていなければなりません。そのためには、土地利用と交通を一緒にやらなければいけません。

居場所という言い方をすると居場所を本当にやっておられる方に、もっと私は丁寧にやっているのにその言葉を使わないでと言われそうな気がするのですが、分かりやすく言うと「居場所」です。みんなが集まる拠点が居場所で、それを支えるような交通サービスをうまく組み合わせて、誰もが暮らしやすいまちをつくるのが「交通まちづくり」で、

我々が共有してやろうと言っているものなのです。

我々が先導したわけではありませんが、富山市さんにおいて公共交通を軸とするコンパクトシティの取り組みが進んでいます。もう少々遠いですが海の京都ということで大きな枠組みの中で、観光地と一体となった鉄道の再生をやっています。「歩くまち京都」というのも、藤井聡先生が非常に頑張っています。市長も頑張っていますし、市民も頑張っていますが、まち全体で歩くまちに変わってきています。

【暮らしやすいまちに貢献する交通まちづくり】

「暮らしやすいまち」は、若者も、子育て世代も、働き盛りも、高齢者も、男性も女性も、生きていくために必要な活動はもちろん、それに加えて、それぞれの人生を豊かにする、個人の望む活動を居心地のよい仲間たちと共に展開できるまちです。こうであったらいいと思うのです。

東京は、移動さえすればいろいろな所に仲間がいるので大丈夫なのですが、リタイアして自分の地域社会の中に落ちついたときに、本当にこういう生活を送れるかどうかは、全然自信がありませんが、とにかく、人のネットワークをつくらなくてはけません。人のネットワークをつくり、行く場所を見つけ、行く用事を見つけ、積極的に出掛ける、そういうマインドでないとなかなかうまくいかないと思います。

これは実践をしている人が、非常に近くにいます。うちの嫁さんがそうです。今 10 個から 12 個くらい活動しています。なぜ、そんなにやるのと聞いたら、「うちにいたらぼけちゃうでしょう」と言われます。もうちょっとうちにいてほしいと思います。

しかし、非常にいいスタイルで活動しています。ずっと中学の先生を忙しくやっていて、男性のように働いていたのが地域社会に入ってぱたっと倒れるように、うまく引き継げないのではないかと思ったのですが、自分の趣味を増やして、習いごとをして、いろいろやっています。東京は、そういうことができる場所があるということもあるのですが、地方小都市でも、そういうことをやろうと思ったときに、できる場所があり、車を使わなくても出掛けられる交通サービスがあるようにしたいのです。

そういう暮らしやすいまちのイメージを共有して、それに向かって頑張って、子どもを育てる方、高齢者、若者、あるいは、海外から来る人たちもいます。そういった方たちの居場所をつくって、うまくつなぐような交通サービスを、できれば今ある新しい技術を活かして、今までより低廉で便利になるかたちで提供したいのです。

【「交通まちづくり」の計画プロセス】

この図は教科書に載せているものですが、目標を共有して、関係者の同意を取って、100%の同意は世の中にありませんので、いろいろな意見があるのですが、その中でこの方向で行こうという同意を取って、市長が頑張り、YKK が頑張り、大学の先生も頑張り、交通事業者も頑張り、市民の方にも頑張ってもらって、この中で推進するようなコアみたいなものができて、失敗を重ねながらぐるぐる回っていくと、非常にいいまちができるのだらうと思っています。この図のように計画を実現させていきたいということです。

【明るい将来 1. 暮らしやすいまち】

これは、富山市さんのコンパクト+ネットワークの図です。富山市さんはそれなりの規模があるのですが、富山市長さんが、「富山市の規模で環状方向に公共交通の軸をつくるのは無理なので、とにかく都心に出られるように公共交通の軸をつくる。都心に出てきたら、いろいろなことができて、そこで楽しんで帰れるように、そこだけは頑張る。」という説明をされています。

劇場に車でない移動手段で来て、お酒も飲んで買い物をして帰るようなこともできています。お年寄りが孫と一緒にでかけるような仕組みもできています。今、日本だけではなく世界的に着目されているものです。

右側の「集約型都市構造」は、平成 18 年頃から国でも言われていることなのですが、楽しく歩ける「都心」を強調したいのです。

「公共交通の上下分離」も今は採り入れられましたが、社会的に必要な公共交通を、赤字という理由でやめないためにはどうしたらいいかが考えられ、上下分離が必要だということでした。

密度の低い所がありますので、そこはデマンド型、SNS、IT を利用した新しい公共交通を行いたいのです。

できれば、社会的費用も低減したいのですが、これはなかなか合意ができないところです。

【明るい将来 2. 活力ある超高齢社会】

もう 1 つは、東京大学の高齢社会総合研究機構 (IOG The Institute of Gerontology) で行っていることですが、活力ある超高齢社会をつくるのが今は求められています。

【「活力ある超高齢社会＝健康長寿社会」を創ること】

これは 3 年くらい前のものですが、日本は、死亡数最頻値が男性は 85 歳、女性が 90 歳で世界一の長寿国ですが、寝たきりになって動けなくなるのは男性で 2 年弱、女性で 3 年強あります。ここの部分をいかになくすか、いわゆる健康寿命を長くすることを目指しています。

社会全体が、高齢者が生き生きと社会の中で活躍できるようになることです。要するに、きょういくときょうよう、今日行く場所、今日する用事、今日会う仲間があって外に出られる仕組みがある社会をつくっていかなくてはなりません。それは個人の問題ではなく、社会的な問題です。

これは、IOG 機構長の大方潤一郎先生がつくった GLAFS の趣旨説明資料から抜粋したものです。GLAFS というのは、活力ある超高齢社会をつくるリーダーを育成するという大学院の教育プログラムです。

日本は急速に高齢化が進行しているのですが、アジアの諸国の高齢化もどんどん進み、いろいろなまちで問題になっているということです。

【具体例：柏市・豊四季台地域のまちづくり】

「医・食／職・住」という生活がしやすくなるサービスを一体として提供するような「Aging in Place」のコミュニティです。社会の中で高齢者が尊厳を持って暮らしていけるコミュニティをつくりたいということで、柏の葉などでやっているものです。高齢者の居場所をちゃんとつくるのが非常に重要です。

【公共交通に対する問題提起】

公共交通についても「交通政策基本法」ができて、コンパクト＋ネットワーク、しかも上下分離で公共交通を整備できるようになりました。この変化の中で、地方自治体がしっかりと公共交通網連携計画を立て、全体の調整をなさいと強調された裏には、正しく公共交通の促進が行われていなかった歴史があります。

金沢大学の高山純一先生が 2008 年に土木計画学春大会交通まちづくりスペシャルセッションで発言されていました。公共交通が民間の責任にさせられ、赤字になると市町村も補助を行うけれども、赤字がある一定のところへ行くと「もうやめ」という状況になってしまいます。行政も、交通業者も、利用者の市民も反省するところがあると言ったのです。

それが、高山先生の発言の趣旨です。

そのような状況を方向転換し、悪循環から好循環にしましょうということです。

この鍵となるのは、地方公共団体が中心になり、バス会社やタクシー会社、いろいろな人に一緒にテーブルに並んでいただき、全体として暮らしやすいまちにするにはどうするのかを、調整を取りながら検討していくことができるかどうかで、「地域公共交通活性化再生法」の一番重要なところだと思っています。

黒部市さんの戦略会議を行っていて、公共交通の会議では、例えば中川先生がつくった計画があります。理屈としては非常によくできているもので、本来ならうまくいくものですが、先ほどもあったように実際の利用は少々少ないという中で、新しい交通サービスも入れながら、さらに良くしようというのが今の目論見です。

【3. 先進事例に学ぶ】

3番目は気分転換です。今回のお題は「地方小都市における持続可能な交通まちづくり」です。黒部市で行われることとなり、これは断るわけにはいかないと思いましたが、個人的に、地方の小都市での交通まちづくりはこれまでやったことがありませんでした。交通まちづくり研究会の活動では、珠洲市に高山先生の紹介で行って見学したり、セミナーをしたりしたことはあるのですが、ほかの場所はあまりありませんでした。しかし、公共交通に限らずに、近くで聞いた気になる所はどこかなと書き出したら、これ程になりました。

喜多方市は、横浜国立大学の准教授の野原卓さんが、整備に取り組んだ都市です。野原さんは東京大学都市工学科の都市デザインのご出身で、交通まちづくりの授業で毎年来てもらい、それぞれのまちでどんなことを頑張っているかをご紹介いただいています。これは、喜多方市のふれあい通りです。喜多方市が蔵の街と言われますが、アーケードになっていて、そのアーケードを取ってみたら、景観がばらばらで何ともなりません。そこで、喜多方市を整備するのにどうするかというのを、野原さんが取り組みました。

彼は、歩道に埋まっている共同溝に電線などを入れる部分を公共側で持ってもらって、アーケードを取り払ってもらったので、空間的な余裕ができて、その空間をよりうまく使いながら景観を修正することができたと説明しています。

まちのアーケードを取って、少し公共投資をして、景観をきれいにするだけで、まちがよみがえり非常に立派なものになります。ここは授業では聞いたのですが、行ったことがないので、もうちょっと暖かくなってからいこうと思っています。

次は、小布施町です。人口は小さいのに100万人を超える人が来るということで、すごいことです。個人の庭を開放したり、いろいろなことをやっています。ここは、「修景」でまちをつくったと説明しています。文庫本も出ていますが、こういうやり方もあります。

まちのなかの道路は、クルマ中心のデザインになっているのですが、歩行者が歩いて楽しいデザイン、歩いて楽しい場所にするという工夫もやらないといけないと思います。

これは健幸都市です。実際に都市工のまちづくり大学院の首長講義で聴いたのは伊達市の話でした。健幸都市は何都市かあるのですが、ここでは、見附市がリーダーということで、その資料をつけましたが、非常に多くのことをやっておられます。コンパクトシティも出てきますし、拠点をつくって、幾つかの公共交通を組み合わせる移動手段を確保する工夫もしています。その中でコミュニティバスへもそれなりに出資しているようで、非常にうまくいっています。

健幸都市のポイントは、高齢者がまちへ出て歩くことによって、医療費が下がるということですね。

黒部市さんは、まだ今建設中ですが、病院も非常に立派なものができるので、高齢者が集まっていくような場所もできるのではないかと期待しております。

【先進事例から見えるのは】

何かきっかけがあれば、いろいろな場所で、いろいろな形で、様々な工夫で成功しているまちがあります。地方小都市でも、国の様々なプロジェクトに採択されれば、立派な社会実験を実施できます。外部資金は、うまく目的に合うものを探して取れば非常に効果的に使えると思います。

今回地方創生のお金が取れた黒部市さんの実力はすごいと思います。我々は心配していたのですが、全然問題なく取りました。新たな公共交通導入社会実験を行う先には、これまでにない豊かな暮らしが待っていると思います。しかも黒部市さんには、YKKさんの本社機能もあり、いろいろな鉄道が残っており、新幹線も来て、市もしっかりとした計画案を持っているので、これまでにない豊かな暮らしを獲得する可能性は高いのではないのでしょうか。

【4.「活力あるまち」を創る】

一般的に言うと、活力あるまちをつくるのは、「さまざまな活動に参加しやすい活力あるまち」を目指し、「地方小都市にふさわしい都市の形とは何か」を考えて、「新しい居場所

と新しいネットワークの構築ができないか」を検討し実施していくことです。何カ所もつくるわけにいかないとすれば、まちのへそにあたるような中心地に居場所をつくり、そこに必ずやって来られるようにします。可能であれば中心地を歩けるような場所にすることを考えたいということです。

【「居場所」=豊かな都市空間】

居場所は、地方小都市だけに限ると少ないので、様々なものを並べていますが、今からお見せするのは、「気の合う仲間と好きなことができる居場所」を創ろうとする動きが非常に沢山あるということです。

【都市内街路空間の有効利用】

これは、20 年以上前になりますが、外国帰りの院生が書いた修士論文で着目した「street as living space」です。第一の場所、第二の場所、第三の居場所のサードプレイスを何とかしようということですが、ドイツのドレスデンのまちで調査を行うと、その場所へ行って知らない人と知り合うことも含め、まちへ出て人と交流して楽しむことが実際に行われていると言うのです。

実際にいろいろなところにオープンカフェができるのです。道路上を沿道の敷地や建物と連続するかたちで非常にきれいにつくるという、ヨーロッパやアメリカの都市でやられているオープンカフェそのものが増殖しているということではないかもしれませんが、いわゆるチェーン店のカフェの表に座るところがあるといった場所が増えており、それは、東京大学の敷地の中にもあります。オープンカフェに座っている人と、まちを歩く人が、お互いに見る、見られる関係があるような、まちに開いた居場所が今どんどんできています。

【表参道のオープンカフェ利用者の意識】

これは 2002 年にアニヴェルセルとバンブーというお店で行った調査です。表参道は突出した所ですが、その当時でも、見る見られる関係はそんなに嫌ではないことが、調査の結果から判明しました。

【Parklet】

オープンカフェを超え、アメリカではパークレットというものがあります。駐車場で料

金を払い数時間借りられるため、最初はゲリラ的にそこに椅子や花壇を置いて、自分たちのスペースとしてつくって、店とまちが連動したスペースをつくっていました。それがどんどん広がって行って、正式な制度として認められたかたちになり、「PAVEMENT TO PARKS(=P2P) PROGRAM」と言っているものです。

村山頭人さんは、今は東大都市工学科にいますが、この写真は、彼が名古屋大学にいた時に貢献した、錦 2 丁目の歩道拡幅社会実験です。パークレットという考え方は、なかなか日本では法律的にも難しいところがあるのですが、今どんどんいろいろなところで増えている実験的な取り組みです。実際にある道路にウッドデッキを敷き、みんなが座って楽しむ場所にする実験は拡大しています。

道路も、一旦車の空間にしたからそのままにするのではなく、まちの要請に合わせて、道路区分を再配分します。再配分するとき、人を中心とした再配分にします。駐車場をつぶしてこういった場所にする取組みも、行われています。これはサンフランシスコです。車社会のような所でもやられているということです。サンフランシスコは、道路空間は、都市の 25%を占める重要なオープンスペースであると捉え、道路空間を非常に質の高いものにする取組みを一生懸命行っているということです。

【市役所大通りまちづくり手帖】

これは、石巻市の市役所大通りです。石巻の市役所大通りは、少し寂れていたところで、震災が来ました。あまり条件の良くないところですが、将来的にどうするか、それぞれが建て替えるのならこういう風にしましょうという基本的な原則を話し合っ、まちづくり手帖をつくりました。建て替えを行う人はこれに従ってやってください、そうすると、歩いて楽しい街並みができますよというものです。これは、まちづくり手帖そのものがありますので、見ていただければと思います。

これは北本駅というところで、東京から北へ、高崎線で大宮を超えて熊谷の手前にあるのですが、北本駅の一部がこんな空間になっているということです。

これは東大とは違う大学が中心になったものですが、「つくる」と「つかう」の両面の市民を入れた会議を開いています。どういう空間にしたらいいのかを話し合っ、決めたということです。鉄道駅は、乗り換えの場所で、人が集まっているので、いろいろなことが楽しめる空間にしようというものです。しかも、できればまちのブランドになる空間づくりをしたいという事例です。今のはお手元がない、追加した資料についてのお話です。

ロンドンにエキシビジョンロードというものがあって、左と右は同じ場所です。博物館

がある通りで、左側は車の通りという感じがしますが、右は歩行者と車との境界がないような一体的なデザインにしています。歩行者に遠慮して、車の通る場所はゆっくりと通ります。こんなところまで考え方が変わってきています。一般にシェアードスペースと言います。埼玉大学の久保田尚先生に言わせると、「シェアードスペースはわが国ではまだまだできないよ。歩行者がいる中に車が遠慮して入ってくるというかたちでないといけないのに、そういうマインドがわが国ではなかなか難しい」とおっしゃるのですが、場所によってはこれくらいのことはやりたいと思っています。

【SMN(スマートモビリティネットワーク)】

交通のネットワークの話は、ワールド・ビジネス・カンファレンス・サステイナブル・モビリティで、世界の自動車会社が集まって、将来の交通はどうするのだということで、MIT等、幾つか世界の大学を巻き込んでやったプロジェクトがありました。

そのとき既に、将来の公共交通は車1台1台をシェアしてやる可能性が非常に高いと言われていたのです。それは我々もそう思っていました。この日本列島の形をした図は、豊かな生活をするのにこんな風に役立つということを示したもので、「スマートモビリティネットワーク」の概念を提示したものです。

これは柏の葉という、東大の柏キャンパスのあるところで、社会実験をしたものです。具体的には、オンデマンドバスと自転車の共同利用、モビリティ・マネジメントの3つを同時にやったときに、人の動きも、車両の動きも取れるかたちにして、人の動きのモデル分析もできましたし、それを基に配車を検討することもできました。あるいは、ある人はあるパターンで生活をしていれば、きょうは病院に行く日なので、病院に行くタイミングに合わせて配車をすることもできます。

【事例. 柏の葉の取組み】

実際に柏の葉ではこのようなかたちで取組を行っていました。地元に行って説明をしたときに、我々はこんなバスの少ないところで、駅から離れたキャンパスなんてとんでもないなと思ったのですが、柏の葉キャンパスの地元の人は、「バスの本数が増えて良かった」とおっしゃったのです。もともとのレベルが違うということです。

駅から、普通に大学まで行けるとするのは非常に重要で、オンデマンドバスと自転車の相乗りの実験を行い、システムとしては非常に良かったです。これに参加した人の中では、車の利用が減りました。ただ参加者が少ないのです。東大の先生、職員、学生はなかなか

言うことを聞いてくれなかったのです。

今回の黒部では、「おでかけ便」と「いますぐ便」のような形で行いました。このプログラムはいろいろと難しいのですが、そういうこともやりました。

プローブパーソン調査で、携帯電話を持ってもらい、ある間隔で居る場所を取ります。これを取ると、どういうふうに動いているかが分かります。車両の動きもちろんわかりますので、車両の動きと人の動きの両方が分かって、人がどの辺に集まっていて、行きはどうしている、帰りはこうしているということが分かります。YKK さんの通勤バスの増便と一般開放も含めて、こういうこともやっています。

【小さい乗り物により広がる豊かな暮らし】

大野先生は、先ほどの小さい乗り物が一押しなので、こういう図を描いておられます。この図は関係者の間で共有されるには至っていませんが、私は、そうかなと思っています。特に、真ん中に十字路があるのですけれども、私もあの辺が歩いて快適な所になるといいと思っています。

【5. おわりに】

最後に PDCA (plan do check action) です。マスタープランがあって、地域公共交通総合計画があって、地域公共交通網計画があって、交通まちづくり創生事業があって、これらが回っていくわけです。誰もが自由に移動し活動できる都市を目指します。ただ、全ての場所ではできません。富山市さんは都心方向に公共交通軸をつくりつつあります。中心になるような部分に居場所をつくって、そこに来られるような新しい交通サービスを提供するための取り組みを、今、頑張っているところです。

その中で、これは交通まちづくりの議論を始めた当初に整理したのですが、地域のことを分かっている人がいて、専門のことがよく分かっている人がいて、実務について分かっている人がいて、最初はギャップがあるのですが、話し合いながら、同じ方向を見つめていけば、このギャップが少しずつ埋まっていくのではないかということです。

3 つに大きく、くくっています。実際はこの緑の丸の中も様々ですし、専門家もそれぞれ分かれるのですが、大きく分ければ、この三者のギャップを埋めるようなかたちでいきたいということです。以上です。

2. 講演②「エコカートによる地域活性化」

輪島商工会議所 会頭 里谷 光弘

皆さん、こんにちは。輪島商工会の里谷と言います。

今の事例発表なのですが、原田先生のお話が全てです。あの問題を解決するには、どうしたらいいかと考えて行ったのが、今からお話しする事例です。これで終わりというわけにもいきませんので、私が二度も三度も皆さんに同じこと、訳の分からないことを言わないように、パワーポイントに職員が写真とかいろいろ付けたので、一応説明をさせていただきます。

【A 地域の問題】

エコカートによる地域の活性化です。今ほど原田先生のお話が全てなのですが、地域の問題点をお話ししたいと思います。

その前に、輪島市の概要です。輪島市は、皆さんのお手元にも資料があると思いますが、人口は 2 万 8000 人程です。昔々は 5 万人くらいでしたが、少しずつ減って、平成の大合併でまた 4 万人近くになって、また減ってきました。輪島は年間に、私の若いときから見ると 500 人くらいは必ず減っていきます。10 年で 5000 人、20 年で 1 万人になります。

地域の問題は、能登半島の一番北は珠洲だと言われていますが、輪島です。輪島の主産業でほかの地域とちょっと違うのが、輪島塗という伝統工芸と、中心的な存在の朝市と、観光です。輪島は観光と伝統産業のまちです。ある意味で経済生産性があまりないまちです。人もたくさん来ます。百何十万人来るので、その観光客を大事にしたいということで取組を行っています。

整備された街並みですが、今、輪島には商店街が 6 つあります。6 つのうちの 1 つが今映っていますが、きれいに整備されているのですが、残念ながら人が歩くまちではありません。全く人がいません。

私が地域の問題の中で考えたのが、輪島みたいなまちは日本にたくさんありますが、エレベーターのないデパートをつくって、それを横にしたものが、大体地方のまちだということです。コンパクトシティとか、いろいろなことをおっしゃいますが、国の政策の中には、このエレベーターが入っていません。

それは東京でつくりますから、東京にはエレベーターがたくさんあります。地下鉄もたくさんあります。交通機関に全く不自由がないので、たぶん忘れてしまったのではないかと

と思います。

輪島は特に移動ができません。デパートが横にされて、エレベーターがない状態です。先生の先ほどの講演の中にも入っていましたが、人が移動できないとコミュニケーションができない、お話ができない、一人ぼっちになるということで、なぜエレベーターを付けてくれないのかを考えました。例えば、デパートでエレベーターを稼働させるには、公共交通は費用対効果あまりにも効果が悪すぎるのです。田舎へ行くと、必ず話があります。乗らないから来ないのか、来ないから乗らないのか、どちらが先なのか、いろいろな議論がされています。地域の問題の中で、移動手手段の不足が一番の問題点です。

これに対して、財源の不足です。これからどんどん地財源が不足します。輪島にもコミュニティバスが走っていますが、年間に維持だけで 1200 万円くらい掛かります。運転手さんは、小さな輪島みたいなまちでは、一番経済性の高い、一番報酬の高い人が運転手をするわけですから、当然、コミュニティバスを動かす安全・安心を考えると、費用が増大します。

【B 環境】

次が環境問題です。輪島は観光と漆器の町ですから、環境が悪くて、食べものもまずく、水も汚く、空気が悪いと誰も来ません。世界農業遺産「能登の里山・里海」に選ばれたり、海女さんが採るアワビは、普通のアワビの 3 倍程の値段です。

今、様々な環境問題が出ていますが、エネルギーの不足、騒音、ゆとりがないことが問題です。そこで、環境にも、人にも優しいエコカートを使うと、エネルギーは問題なし、騒音にも問題なしです。ゆとりがないという点も、輪島で走らせるカートは大体時速 19km です。19km というのが 1 つのポイントで、これがゆとりを増幅するということです。

エネルギー問題に必ずついてくるのが CO2 です。これは当然、電気自動車ですから、ゼロです。騒音がない静かな街をつくれます。観光地で皆さん生き馬の目を抜くような動きがいいのか、ふわっと空気が流れるほうがいいのかを考えると、このカートが 19km で走ることによって、街全体の車が 19km にだんだん合わせて、街自体の空気がゆっくり流れるということで、輪島にとっては経済性が高いと考えています。

【C 経済】

経済の問題です。住民の多くが、1 回の外出で済ませるとというのが、輪島の大体の現状です。それは、大型店舗へ行って、1 回で全ての買い物をする行動がほとんどです。先ほ

ど、6 商店街があると言いましたが、6 商店街の地元の人の購買というのは、ゼロにどんどん近づいています。大型店舗に行くか、外出しないで、ネットショッピングで済ませます。

このカートを走らせることによって、商店街に出るようにしましょうと取組んでいます。現在は 3 コースくらいしか走らせていませんが、これを輪島の中心市街で 9 つくらいのコースをつくって、その中にカートを 2 台くらいずつ走らすと、来ないから乗らないのか、乗らないから来ないのかという議論はなくなります。大体、1 コース 10 分弱で必ず来るようになるということで、商店街に出てもらいます。商店街の消費を増やしましょうと。

市内 6 つの商店街が、輪島らしい景観を形成はしていますが、人が来ない、買い物に出ないというのが現状です。

この後、高齢者の問題が出るのですが、それも関わりがあります。商店街に出て、ゆっくりと買い物をするためには、帰りの担保が要ります。私は恐らく高齢者になっても、問題は幾つもあると思いますので、これも経済に延長してくると考えます。

それで、このカートが動くと買い物に出ますから、人と接する機会が多くなってきます。

【D 高齢化】

高齢化の問題です。輪島は 42.5% くらいの高齢化率です。日本で上から数えると、本当に金メダルか、銀メダルか、銅メダルというところです。高齢化の問題の中には、外出不足が 1 つあります。そして、これが一番の問題なのですが、依頼ストレスです。なぜ、大型店舗で買いものを 1 回で済ませるか、その理由は、高齢者になると、誰かに頼んで買い物に連れてきてもらわなければいけないのです。頼む回数が多ければ多いほど、ストレスがたまります。そう考えると、1 回頼んで乗せてもらって、全て買って帰ります。高齢者に商店街に来てもらうためには、自分の意志で、人に頼まずに商店街に行けなければなりません。この依頼ストレスをまず取ってあげることが 1 つです。

それから、乗せてもらって、買って、すぐ帰って、テレビを見るか、ネットでショッピングをするかとなると、様々な取り組みに参加できません。高齢者には、いろいろなところに参加してほしいのです。

少し話は変わりますが、今、輪島では、日本版 CCRC ということで、実験的な地方創生の事業に取りかかっています。これが、高齢者も障害者も若者も子どもも移住者もリタイアした人も、みんなごちゃ混ぜになって、街の中のどこかに集まって、気軽に話をする場所をつくる取り組みを行っています。国の事業でやっているのですが、これもエレベーター

のないデパートと一緒にです。街の中を自由に動ける手段がないと、いくら真ん中に集まる場所をつくって、温泉やレストラン、カフェをつくっても、そこに行けなければ、誰も集まりません。それをこのカートで解決したいのです。

実は、輪島が一番尽くして、公道にカートを走らせたのは日本で初めてです。2016 年 11 月には、公道を走るだけではなく、実験区間 2km ほどを全くの自動運転をさせています。これも日本で初めてです。自動運転をして、運転手をなくして、経済効果を上げるということもあるのですが、それはちょっと置いておきます。

我々は、自動運転をすることによって、安全確保もできますから、シルバー人材の人に乘ってもらいます。シルバー人材の収入源ができます。そのお金を持って、今度はカートのお客さんになって、げたを履いて、ちょっとカートに乗って、6 つの商店街へ買い物に出てもらいます。そして、懐かしい人とコミュニケーションを取ってもらいます。42.5% の高齢者が持っているお金に、カートを運転することで得た収入にプラスアルファして消費できることを考えています。

輪島の話です。現在はこの 3 つを柱にしています。東京で言うと、銀座線ができた当時ということで、今のところ、市民は 30% くらいしか乗っていません。ほとんどが観光客です。観光客のためにやるのは、良くないと言う人もいます。東京にとっての銀座線と一緒に、全部の地下鉄の線路が網羅されると、地下鉄をなくしては生きていけない時代ができます。輪島も 9 コースをつくって、しっかりやっていきたいと思えます。

すると、高齢者は気軽に外出ができますし、自分の意志で行動ができます。いちいち頼まなくてもいいのです。それで、観光客とも交流しますし、若い人とも交流するでしょう。同級生とも会って「あんた、元気で生きとったか」という話もするでしょう。

雇用の創出は、カートの運転手はシルバー人材でやっていくことで増やしていきます。

【E 観光】

最後は、観光です。輪島は、今このような街です。ここをカートが走っています。朝市があります。これは輪島工房長屋というところで、足湯やいろいろなものがあります。ここはキリコ会館です。漆器組合で、漆器の会館も新しくできました。このカートを走らせることによって、観光客の滞在時間を増やし、移動範囲を広げます。今までは朝市と美術館だけを見て帰った人に、もう少し足を伸ばして、漆器会館などいろいろなところを見てもらうことも考えています。

ゆっくり歩いて買い物ができます。帰りの担保がしっかりされていますから、買い物を

していて、外へ出ると、必ずカートが来ますので、それに乗って帰れます。消費意欲も増幅してくれればいいと考えています。観光に関しては、そういうことを考えています。

【F 漆器】

漆器に関しての影響となりますと、輪島の産業を支える輪島塗です。このグラフを見ていただくと分かりますように、漆器産業の占める割合は非常に大きいです。皆さん、ご存じのように、沈金とか、蒔絵とかのいろいろな手法がありまして、「ジャパニイコール輪島塗」と言う人もいる程、知名度があります。

販売店だけではなく、飲食店の活性化も漆器と一緒にいきます。輪島は、漆の匂いがする街ということで、輪島の飲食店は漆器を使うと、80%くらいの補助を受けます。10万円の漆器を買うと、市が8万円くらい補助をします。これは一瞬びっくりします。ほかの市でこんな話をする、「輪島で商売をしようか」と言う人もいるくらいです。輪島は、そのようなかたちで、伝統の保存を目指しています。また、輪島の海の幸と、酒とのコラボレーションやフレンチと輪島塗のコラボといったものも宣伝し、消費を拡大しようと考えています。

輪島には旧市街地が1つあり、それ以外に、30分くらいのところに、3つから4つのまちがまた別にあります。これは9ホール要らないのです。2ホールでも、2コースでもいいのですが、ここにもカートの配置をして、まちとまちはバスで往復します。そういった形でつなげていけば、おばあちゃんはバスに乗ってまちに向かい、カートで自由に移動や買い物ができて、ストレスも解消できて、いろいろな話ができて帰れます。

まちの中はカート、まちとまちをつなぐのはバスで、それ以外の場所から出歩く人は、超小型モビリティです。二人乗りや一人乗りの超小型モビリティをシェアしたり、個人で所有をして、自宅に持って出ていけます。この3つを組み合わせると、いいまちになると考えています。

本日は朝から新聞をにぎわした輪島でございますが、輪島はカートも日本で初めてなのですが、住民投票も初めてだそうです。いいのか、悪いのかは分かりませんが、ご清聴ありがとうございました。

3. パネルディスカッション

「地方小都市における持続可能な交通まちづくり」

輪島商工会議所 会頭	里谷 光弘
YKK 株式会社 副社長 黒部事業所長	井上 孝
富山地方鉄道株式会社 自動車部長	福澤 聡
黒部市長	堀内 康男
北陸信越運輸局 交通政策部長	清水 巖

コーディネーター： 東京大学大学院工学系研究科 教授 原田 昇

原田：では、パネルディスカッションの進行をいたします。本日は「地方小都市における持続可能な交通まちづくり」ということで、最初は環境に優しい小さい交通をつくるということ。少し広く捉えると、車に頼らないでも暮らせるような、生き生きとした活力のあるまちをつくるということ、考えたいと思っております。

前半は、ポテンシャルが高い黒部市の取り組みの紹介で、皆さんと情報を共有させていただきたいと思っております。後半は、これをベースにディスカッションとなります。

少し時間に余裕がありますので、発表をじっくりやって、よろしくお願ひしたいと思っております。

最初に黒部市の堀内市長から、「黒部市における交通ネットワークを生かしたまちづくりの取り組みの紹介」ということでお願ひしたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

堀内：皆さま、お疲れさまです。市外の方もずいぶんおられるようですので、まず「黒部市における交通まちづくりの取り組み」ということで、現状とこれまでの取り組みを簡単に説明させていただきます。

【黒部市の人口分布】

黒部市につきましては、昭和と平成の合併を経て地域が拡大したこともありまして、人口の集積地が分散しているのが大きな特徴です。この赤丸で囲まれている箇所が、昭和の合併によって、海南部の生地と石田と三日市の3つが1つの人口集積地になりました。それから、平成の合併のときに、旧宇奈月町と旧黒部が合併しましたので、だ円形の赤丸の地域も人口集積地の1つになったという特徴があります。

いずれにしても、原田先生の先ほどのお話にもありましたように、低密度化がかなり進んでまいりました。

最も人口が集積しているのが、市役所のある三日市地区です。平成 22 年の国勢調査では、面積が 1.82 平方キロで、人口が 5169 人ということで、DID（人口集中地区）と認定されたところです。ちなみに同じ人口規模である隣の魚津市さんは、DID が 4.27 平方キロで 1 万 5344 人ですので、面積的には約 2 倍、人口では 3 倍、魚津市さんのほうが DID が進んでいます。

しかしながら、平成 27 年度の国勢調査の結果、大変残念ではありますが、三日市地区が DID の要件から外れました。平成 27 年度の国勢調査のときには、幾つか特徴がありました。例えば、YKK 株式会社さんが今進めておられます茅堂でのパッシブタウンが、ちょうど工事前で全部退室されて、あの地域の人口がゼロでした。そういう時期でありましたので、この後の三日市地区の人口が増えることを期待しているところです。

【移動履歴調査】

これは 2016 年 9 月と 11 月の 2 カ月間に、450 人のご協力をいただいた移動履歴調査です。その結果、非常に広い範囲を自動車で移動しておられることが分かり、公共交通が発達しづらい状況にあったという結果になりました。特に黒部の方は、魚津や富山市に、土日を中心に買い物などに出掛けておられることがよく分かりました。

【移動履歴調査（手段・目的）】

これは、平日と休日の移動履歴調査の結果です。自動車で移動をしておられる方が圧倒的に多いです。特に休日を見ていただきますと、鉄道やバスの利用が極端に少ないということです。平日については、通勤などに鉄道やバスを利用しておられる方が一定程度おられることは分かりましたが、いかに車に依存しているかが、この結果でよく分かりました。

【黒部市の鉄道（新幹線開業前）】

これは、新幹線の開業前の黒部市の鉄道の状況です。黒部市は鉄道が発達しており、新幹線開業まで JR 北陸本線には黒部駅と生地駅の 2 つの駅がございました。そして、富山地方鉄道さんの駅が 20km ほどの区間に 15 の駅がありました。

【黒部市の公共交通（新幹線開業前）】

新幹線開業前の鉄道以外の公共交通は、青色の部分が生地三日市循環線という、

生地と三日市を結ぶ路線バスを運行しておりました。そして、緑のラインの中山間地の山手方向に向かう池尻線も運行しておりました。愛本地区、宇奈月方面は、愛本コミュニティタクシーを運行し、さらに公共交通の不便な前沢、田家地区については、デマンドタクシーを運行しておりました。

年間 3 万 6613 人の平均的な利用で、市民一人が年間わずか 0.8 回の利用しかなかったという実績でありました。

【黒部市の公共交通（新幹線開業後）】

新幹線開業後、宇奈月方面からのデマンドタクシーなどの運行を少し延長させていただいております。平成 27 年の 3 月には、北陸新幹線が開業し、黒部市の公共交通の形成計画を平成 27 年の 4 月の策定によって、新幹線の二次交通、および生活路線としての公共交通を整備することといたしました。

【黒部市の公共交通網（H28 年 12 月）】

その結果、新幹線市街地線、黒部宇奈月温泉駅から、あいの風とやま鉄道の黒部駅までの運行を始めました。そして、石田地域と三日市を結ぶ石田三日市循環線を運行し、新幹線駅から YKK さんを経由して生地方面へ、新幹線生地線も運行をしました。また、立山黒部アルペンルートの営業シーズンにおきましては、1 日 1 便ですが、宇奈月温泉から立山方面へのアルペンライナーも運行いたしました。公共交通の不便な村椿、大布施、荻生地区にはデマンドタクシーを走らせ、これで交通空白地域を全て解消しました。

その結果、利用者は平成 26 年度の 3 万 6600 人に対して、平成 28 年度の実績が 5 万 3298 人と約 1.5 倍になりました。しかし、1.5 倍にしかならなかったという状況です。

【各市町の新幹線アクセス交通】

新幹線市街地線というのは、あいの風とやま鉄道を利用して、新幹線に乗る方のための路線バスを運行したつもりでしたが、結果的には隣接している魚津市さん、朝日町さん、入善町さんにつきましては、それぞれ自分たちの移動手段ということで、新幹線のアクセス交通を準備され運行されました。

その結果、新幹線市街地線につきましては利用が非常に少なく、1 便当たりの平均利用者数が 1.4 人です。また、隣接の市町のアクセス交通についても平均 3 人未満ということで、これも低迷しています。この辺の整理をどうするかが、大きな課題だと思います。

【利用者増加への取組み】

市としましては、利用実態に基づいたルートやバス停の見直しにより利便性を高めるとともに、バスの車内に子どもたちの絵を飾ったり、お試し乗車会を開いたり、免許返納者に対する回数券購入助成や、イベントとのタイアップを図ったり、さまざまな手段で利用者の増強に努めておりますが、なかなか効果が挙がらないのが現状です。新幹線の開業に合わせて立ち上げ、一様の完成を見た本市の公共交通網ですが、大変苦戦しているのが正直なところです。マイレーン、マイバスということで、住民の皆さん自らが育てあげる公共交通という意識を持っていただくことが大切と考えています。利用者が深く定着していくことに対して、自分たちの生活そのものを見直していくことが非常に大事ではないかと考えているところです。

【持続可能な公共交通の必要性】

今後、さらに高齢化社会が進展し、運転することが困難になる人がどんどん増えていきます。黒部市も、高齢者の免許返納につきましては、返納後数年間、今は5年程度を考えておりますが、無料パスを出すことも検討を進めているところです。ぜひ、自動車に過度に依存をしないように見直していただきたいと思っております。

過度に自動車に依存をしないまちは、大変暮らしづらいまちにもなります。今後、1つの選択として、鉄道やバス、デマンド交通などを選択できるまちが非常に重要です。それらを持続可能にしていくには、住民の皆さん方には少なくとも月1回以上、公共交通を利用する生活に見直していただきたいと思っております。

そのことによって、黒部市においては、4万2000人ほどの人口ですから、やはり4万回ほどの公共交通の利用が年間増えれば、持続可能な公共交通ということで運行できないかと考えております。そういうまちになることで、地方小都市で生き残り、評価をしてもらえるまちになれると考えております。

【交通まちづくり創生事業】

そこで、この利用の少ない状況を打破するために、今、YKKさんなどと連携をしています。黒部市は公共交通を維持したい、利用者を増やしたいという目的がございますし、また、YKKさんは社員の自動車通勤を減らしたい、駐車場問題、あるいは交通安全対策、また、本社機能の一部移転などで、転勤の方々の移動手段を確保したいという思いが合致しております。そこで、交通まちづくり創生事業などを通して、全国区になれる先進的な地方小都市の取り組みを進めていきたいのです。

そのためには、本日のようなセミナーを開催したり、東京大学の教授の皆さんや、

交通事業者、市民の皆さん方と連携して、このような交通まちづくりを積極的に取り組んでまいりたいと考えております。いろいろな点で、ご支援をよろしくお願い申し上げます。私からは以上です。

原田：ありがとうございました。黒部市の先進的な取り組み、新幹線の開業前からその前の合併の話も含めて、経緯も含めてご説明いただきました。市民の方々に、少なくとも、月に 1 回以上乗っていただければ 4 万人増えて、その辺が 1 つのまず目標であるというお話でした。連携をしていきたいのは大学、市民の皆さんです。市の関係者、YKK の関係者、交通事業者の関係者もおられますが、もう 1 つ市民という顔を持っている方も多いと思いますので、ぜひ、市長と共に取り組んでいただければと思います。

続いて、富山地方鉄道株式会社の福澤自動車部長に、お願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

福澤：富山地方鉄道の福澤です。日ごろより、地元では「地鉄」というふうに愛称を付けていただいて、列車、バスをご利用いただいています。この場をお借りし、厚く御礼申し上げます。

さて、本日、大変恐縮ではございますけれども、私自身はこういった場で弊社の取り組みについてお話しすることは初めてです。資料づくりを直前までやっておりました。本日は大変恐縮ではございますが、皆さんのお手元には資料が無いと思っております。後日、主催者側のホームページにアップされるということですので、本日は画面を見ながらのご説明とさせていただきます。

いただきましたタイトルは、「地方小都市における持続可能な交通まちづくり」です。事業者として、どのような取り組みをしてきたかといったところかと思えます。実は「地方小都市における持続可能な交通まちづくり」というのは、言ってみれば、我々が永遠に悩んで、日々苦心しているところです。

北陸新幹線が予定どおり開業し、その前と後で、弊社がどのような取り組みをしたか、限られた時間ではございますけれども、かいつまんでご紹介させていただきます。この後の、我々公共交通事業者がどう考え、どう進んでいこうとしているのかといったところを話しさせていただければと思っております。よろしくお願いいたします。

【1 当社の概要と現状】

まず当社の概要を簡単にご説明させていただきます。現在は、富山県内で、電車、

路面電車、バス事業の展開をいたしております。主に富山県の東半分の呉東地区と
言われるところで、黒部市さんまでの電車、バスを展開させていただいております。

創業は昭和 5 年です。それまでに県内にたくさんございました中小鉄道会社、バ
ス会社を統合して、昭和 5 年に地方鉄道として発足しました。

【運輸事業の営業状況】

現在の営業状況をお示しします。我々の成績、通信簿といったところです。私も
この会社に入り 30 年ほどたつわけですが、入社以来、地方の民間、公共
事業者のどちらも一緒だと思いますが、合理化の歴史です。昭和 40 年代にモータ
リゼーションが終わりまして、利用者はどんどん減っている状態です。とにかく効
率を高めて収益をアップせよという至上命令がございます。

現在、鉄道におきましては営業キロが 93.2km で、これは地方の民鉄としては非
常に長い距離です。軌道は富山市内 7.6km、乗り合いバスが 2366.9km で、これを
展開しているところです。

会社全体の収益をざくっと申しますと、現在、鉄道は非常に苦戦しております。
軌道勢は、富山市さんが進めているコンパクトなまちづくりというところで、ご利用
は横ばいから若干増で頑張っているところです。こちらのほうは、採算としては
ほぼ合っている状況です。

こちらの事例も考えたのですけれども、やはり路面電車がある都市は非常に特殊
な例で、ここの話は恐らく相当なボリュームになると思いますので、省略させてい
ただきます。

一方、乗り合いバスは、高速バスと言われるものも含めてですが、いわゆる生活
路線、路線バス、乗り合いバスにおきましては、補助金なしではやっていけません。
事業者といたしましては、高く需要のある高速バス路線網も逐次増やしていき、補
助金をいただきながら、何とか採算が合っているというのが現在の状況です。

【鉄道線の利用状況の推移】

鉄道だけの利用状況の推移です。平成 8 年度をベースとしています。列車走行キ
ロ、輸送人員、輸送密度を 5 年刻みでお示ししておりますが、非常に減っています。

平成 25 年度になりますと、元年と比べて輸送密度、輸送人員がほぼ半分になっ
ています。非常に大きなきっかけとしましては、北陸新幹線の開業がありました。
平成 27 年度は、我々もいろいろと二次交通として期待される面もございました。
我々も新幹線効果に期待して走行キロを増やしたり、たくさん電車を走らせた

いったところでは。

輸送人員もおかげさまで、平成 25 年度に比べて、ずっと下がってきたところが若干伸びました。それでも、平成元年と平成 27 年度を比べますと、走行距離は 97.1%ということで、一生懸命走らせてはいるのですが、輸送人員が 58.6%、6 割程度で、非効率だというところで日々苦心しています。

【軌道線の利用状況の推移】

軌道線は、先ほどの話にも出ていますが、富山市で環状線をやっていただいています。我々の方は運行の方を受託しています。そういった部分も含めてですが、同様に平成元年対比で、107.7%と走行距離は増えております。輸送人員も、鉄道ほどではないのですが 77.2%という推移です。

【乗り合いバスの利用状況の推移】

乗り合いバスも、高速バスを含めていますので、路線バスだけですと相当厳しい数字になります。平成元年度に 248 両ございました車両は、現在 174 両です。平成元年から 20 年になり、かなり路線を統廃合しました。各自治体の方にも大変なご苦勞をおかけ致しました。

そういった状況の中で、現在、コミュニティバスを自治体の下で一生懸命、空白地帯にならないようにしていらっしゃるところの一部の運行を、我々が受託させていただいています。

こちらのほうも、新幹線開業前後をご覧くださいますと、平成 25 年、27 年を比べると、車両数はほぼ変わらないのですが、走行距離におきましては、ずっと下がってきたものが平成 27 年度はちょっと増やしました。これは、二次交通が非常に期待をされているところです。鉄道に比べ、バスのほうが目的地まで行きやすいからです。要は、需要があるところに走らせられるというメリットがあり、当社としては、従来にないかたちで積極的にルート展開させていただいたつもりです。

ただ、残念ながら輸送人員は、平成 27 年は若干増えていましたが、先ほど申しましたように高速バスの路線も入っていますので、路線バスとしてはかなり厳しい状況です。ちなみに平成元年に比べて、30%という状況です。

電車、バス、どちらも、こういう状況の中で我々は運営させていただいているところです。

【Ⅱ 当社の取組み事例について】

新幹線開業に向けて、いろいろ利用いただける仕組みについては、大小様々な取

り組みがございますが、まずは IC カードの導入を富山県、沿線 9 市町村、富山ライトレールもご協力いただき用意しました。これは、平成 22 年から順次、軌道、バス、鉄道と段階的に導入して、平成 26 年に 10 万枚を達成しました。

IC カードのご利用により、通常運賃より割引きさせていただいていることもあり、かなり浸透してきております。それまでの生活路線の減少率に若干歯止めがかかったところもございます。ご承知のとおり、私どもが想定した以上に全国大手の 10 カードの共通化が思ったより早く進みまして、これについても、いろいろと論のあるところではないかと思えます。

ただ、我々、地元の民間事業者としましては、この設備は、行政の力添えもあり入れさせていただいているわけですが、今後の維持更新といったところでは、かなり分不相応といえる費用が掛かっていることも事実です。

【「えこまいか」の他者連携】

我々は「えこまいか」と名付けております。富山市さんや立山町さんにおかれましては、職員証としての代替です。富山大学の学生証といった形で、使うか否かに関わらず広く持っていただくことで、ご協力いただきながらやっています。

新年度の 4 月から富山駅前に太原学園さんという専門学校でも、学生証としてお持ちいただくことで、現在準備を進めているところです。

【利便性向上への取組み（立山町）】

そのほか、特に鉄道に限りますと、ハードの整備と、運行本数の維持が、どうしても大きくなってくると思えます。これを 1 つのゴールとしたわけではございませんが、複合施設に入っの駅運営や、パーク・アンド・ライドといった取り組みを、沿線の自治体さん、地元にご協力いただきながら展開しているところです。

【電鉄魚津駅前広場の整備】

また、こちらは、電鉄魚津駅前です。電鉄魚津駅は、当社の鉄道線の高架駅で非常に古いものでした。喫緊の課題であったわけですが、魚津市さんにもかなりご協力いただきまして、新駅舎を竣工する運びになりました。

【北陸新幹線との連絡 新黒部駅開業】

黒部市さんにおかれましては、先ほど市長からもいろいろとお話がありましたが、弊社と新幹線を併設します新黒部駅をつくらせていただきました。そこから、地方鉄道による二次交通といった展開を行っているところです。

【宇奈月温泉駅の整備】

ちなみに観光地の宇奈月温泉駅では、黒部市さんのほうで駅前広場の改修や、弊社の関連会社のくろなぎ温泉という宇奈月温泉の元湯の会社が、昨年、宇奈月温泉駅のホームに足湯施設をつくらせていただきました。

【軌道線新車両の導入】

富山市だけに限定される話ですが、LRV 新規路線の新車両が充実されております。平成 21 年には、富山市さんがやっておられる環状線のセントラムです。こういった車両を現在、3 編成保有しております。当社オリジナルの T100 形のセントラムが、平成 22 年 4 月に導入され、現在 3 編成です。この後も、許される限りどんどん更新していきたいと思っております。

【観光列車の運行】

そのほか、鉄道におきましては、観光列車の運行をしております。「アルプスエクスプレス」というのは、お好きな方はお分かりかと思いますが、西武鉄道さんの旧レッドアローです。こちらが、従来非常にもったいないと言われたのですけれども、いわゆる生活路線として使っていたところでした。こういったものを観光列車としてブラッシュアップして、もちろん生活路線にも回さなければいけないわけですが、観光列車として運行させていただいております。

平成 25 年 8 月には、京阪さんのテレビカーを改造しまして、「ダブルデッカーエクスプレス」として、観光列車的な内装外装を施して走らせています。

路面電車でも、「レトロ電車」ということで、水戸岡鋭治先生のデザインで、レトロな感じの路面電車を走らせています。主に観光用として走らせていますが、通常の時間でも走っておりますので、普段生活路線として利用される方も、お乗りいただけます。

【Ⅲ バス事業の取組み】

一方、バス事業におきましては、観光地への手段として期待されています。路線は従来のものを持ちながら、新幹線の開業を機に何とか運営を補填して支えていける観光路線の充実を目指して、広く取り組んできました。

1 つは、「ぶりにバス」です。富山のブリ、カニといった海産物特産品です。こういった名称を付けて、新湊方面に出させていただきました。去年が 2 年目ということで、おかげさまで予約が徐々に増えてきております。生活路線とは直接関係がないものでございますけれども、我々としては、こういったところで得られた原

資を生活路線の維持に回していきたいということで、今後ともたくさんのご利用を期待したいと思っています。

【アルペンライナーの運行】

同様に、こちらは、どちらかというとも鉄道のかたちのものです。黒部から立山までは、電車の乗り継ぎも、直通もあります。その補填という意味で、宇奈月温泉から直行バスを、これも今年で 2 年目ということで、運行しております。

予約制の導入など、いろいろありますが、お客さまによっては、目的によっては電車がいい方もいらっしゃるでしょうし、乗り継ぎが不便だから、なるべく最短で行きたいという方もおみえになるかもしれません。そういった意味で、黒部アルペンルート の 室堂 までの直行バスを運行しました。こちら、今年魚津市さんにご協力いただき、利用実態としては少なかったのですが、おかげさまで 2 年目の今年は前年のまま、それなりの利用がありました。今後、大事に育てていきたい路線です。

【着地型商品の造成】

そのほか、観光地を結ぶ、いわゆる着地型商品というもので、貸し切りバスが入ってきますけれども、目的に応じてセットした商品を展開しております。

五箇山は非常に人気があるところです。こちらの利用が徐々に伸びてきています。

【高速バス 名古屋線 1 日 14 往復に増便】

路線バスとは直接関係がないのですが、高速バス名古屋線を 1 日 14 往復に増便しました。これは、昨年から立て続けに 1 往復ずつ増便しまして、現在 14 往復です。これが最終的かと思いますが、そちらのほうに訪日外国人の方が非常に増えていて、特に昇龍道関係の移動といったところで、また見込みも増えてきています。特に高山、白川郷は、非常に外国人の方が増えています。

そういう中で、富山名古屋線の本数増を図って充実したものにしていきたいと思っています。名古屋から直接富山に入られる足を確保しようということです。

原田：すみません。時間がちょっと超過しています。黒部の報告もございますので。

福澤：すみません。

では、最後にまいります。先ほど、市長からお話でしたが、事業者側として、いろいろとご協力をいただいていることです。まず「くろワンきっぷ」の販売です。黒部市内の電車、バスが 500 円で乗り放題の企画です。平成 19 年から始まって、現在も定着しております。

「ゴールドパス」という 63 歳以上を対象とした定期券についても、補助をいた

だいております。「おでかけ support 運賃」ですが、こういった運賃の割引制度のところにもご協力をいただいています。

「ふれあい福祉交通利用券」の受け入れです。こういったところでは、いろいろと対応して、利用者を増やしていこうという投資もいただいています。

鉄道のほうでは、増発実証実験ということで、うちと魚津市と電車の増発をやっております。

新幹線市街地線は非常に苦戦しています。我々事業者としても、いい方法はないと思っているのですけれども、努力させていただいています。

現在、南北循環線では、黒部市さん YKK さんということで新たな取り組みについても若干サポートさせていただき、今後乗り合い路線として十分成り立つことを考えていらっしゃるところに、協力させていただいています。

時間を超過して、駆け足になりました。恐縮です。当社の現状と取り組みの紹介につきましては、以上のとおりです。本日も、この後いろいろなお話で、いいアドバイスをいただければと思います。よろしく願いいたします。

原田：ありがとうございました。

続きまして、YKK の副社長、黒部事業所長の井上様からご発表いただきたいと思っております。よろしく願います。

井上：井上です。日ごろ、私ども YKK グループの事業をご支援いただきまして誠にありがとうございます。この場をお借りしまして御礼申し上げます。

EST ということなのですけれども、私のほうからは全体像としてお話させていただきます。

【YKK グループ 企業概要】

まず、私どもの企業概要です。創業は 1934 年ということで、82 年が経過しております。事業の紹介です。YKK のブランドでファスニング事業、AP のブランドで建材事業です。これが 2 つの大きな事業です。それを支える工機技術本部があり、大きな組織とすると、このような編成になっています。世界 71 カ国地域で 114 社です。従業員数は 4 万 4000 人、国内 1 万 7000 名で、今では海外のほうが多いということです。

【YKK 精神/経営理念/コアバリュー】

これは、YKK 創業社長の吉田忠雄が唱えた「善の巡環」という YKK 精神と我々が話しているものです。これが、私どものいろいろな取り組みの基礎になっており

ます。それを実現するために、経営理念ということで、7つのキーワードがございます。左側にあります円も、社会に対するかたちでございますが、顧客、社会、社員に対して、その成果を回していくということです。社会、あるいは地域に貢献をすることが、我々の1つの使命だと思っております。

【黒部事業所の概要】

黒部事業所はファスニング事業、AP事業、工機技術本部の全てが集まっております。大きな工場は、真ん中にあります黒部工場、あるいは古御堂工場と呼んだりもします。それから、新幹線駅の近くに荻生製造所、海岸沿いには、黒部越湖製造所、あいの風とやま鉄道の前には、黒部牧野工場があります。従業員数は、6300名ほどです。かねがね言いますと、7000名ほどでした。

そこでマイカー通勤の話がいつも出るわけです。8割から9割がマイカー通勤ということで、7000人を掛けますと、やはり6000名近くがマイカー通勤をしています。

【YKKグループ 黒部事業所の役割（黒部から世界へ）】

こちらは私どもの取り組みとして、黒部を技術の総本山として、黒部から世界にいろいろなものを発信していきたいと思っております。真っ先にやっていますのが、黒部に本社機能の一部移転です。右側にありますYKK50ビルに本社から230名ほどが移ってきております。そのほか、YKK AP R&Dセンターは、日本中の設計者、お客さま、ビルダーさんたちを集めて、事業のいろいろなことを決めていくところです。あるいは、工機技術本部は、本業そのものを強化していこうという取り組みと、技術の総本山を支える環境づくりということで、パッシブタウン、あるいは黒部駅前のK-TOWNです。そして、公共交通社会実験です。このような取り組みを今行っています。

【機能移転のメリット/デメリット】

本社機能一部移転では、移った人間が満足しているかの調査がございました。OKを押していただけたらよいのですが、満足しているかどうかに対しては、65%がほぼ満足という一方、35%は満足していません。満足の状況を見ると、業務上、仕事がしやすくなった、環境が良くなった、連携がしやすいです。要するに、技術の総本山ではあるのですが、管理部門と技術が融合するようなかたちが少しずつ出ているのではないのでしょうか。通勤時間が都市部に比べると短くなっています。それは良くなっています。

一方、悪いと感じるのは、まず交通です。交通が 72%です。本人は、車を持っていますが、家族が悪いと感じることがあります。満足、不満足はいろいろあるのですが、交通に対する切り込みが必要だと強く感じております。

【YKK センターパーク 産業観光】

YKK センターパークは、産業観光の話です。知事の要請を受けて、2006 年に当初は「YKK ツアーズ」というかたちで始めました。その後、センターパークに場を広げ、第 2 ステージとして 2 万名が来られていました。一昨年の新幹線開業と同時に、センターパークをリニューアルオープンしました。セキュリティゲートを右側から真ん中に移し、土日をはくくめてご利用いただけるような環境づくりをしました。

今では 4 万人の方が訪れています。黒部の 1 つの立ち寄りスポットとしてご利用できるのではないかとということで、いろいろなご紹介をここでしていきたいと思っています。

【地域交通充実に向けて】

交通まちづくり「黒部モデル」に向けて、私ども YKK グループも積極的に関わりたいと思っています。新幹線の開業の 2015 年 3 月から、この赤いラインの宇奈月温泉駅からセンターパークを、弊社のシャトルバスで結んでいます。その後、生地の魚の駅まで延伸しまして、昨年 6 月に新幹線生地線ということで、いよいよ公共交通に組み入れられました。

昨年 11 月からは、南北循環線の社会実験を始めております。これは青い部分です。内回りと外回りがあります。黒部市公共交通戦略推進で、黒部市の社会インフラと YKK 社員のインフラをくっつけてみたいということです。青いところに社員寮、あるいは社宅等々がございます。この人たちには、積極的に青いバスに乗ることを勧めています。

将来的に、私どもは社員の通勤形態を変えていきたいのです。マイカー通勤から公共交通を利用した通勤へ変えることが望ましいと思っています。黒部市の高齢化社会に対するまちづくりに対して貢献していきたいと思っています。

【南北循環線社会実験の成果は？】

社会実験は、2016 年 11 月から始めて 2 月まで 4 カ月ほど走っております。いろいろなことが見えているのですが、1 つは切り替えのメリットです。交通渋滞が多くあるわけですが、朝晩の交通渋滞を解決したいのです。駐車スペースです。6000

台もの駐車は相当なスペースになってまいります。通勤途上の事故もリスクとしてございます。転勤者の利便性の求めに応えるものです。環境への配慮で、CO2の削減です。

正直、企業側にメリットがあるかという点、案外ないのが実際のところですね。なかなか減りません。通勤手当等々がダブルで給付していますので、ゆくゆくこれをどう持っていくか考えているところです。いずれにしても、地域と一体となって進めていかなければならないと思っています。

公共交通で行こうと、いろいろPRを打っていただいたり、社内的にも打っておりますけれども、日中、あるいは休日の利用が少ないのです。社員の通退勤はありますが、一般の利用がほとんどありません。社員ばかりが占有しても意味がないものですから、公共交通という以上は、みんなでやりましょうという流れにつなげたいと思っております。この黒部市交通まちづくりに、皆さんにご賛同いただいて、産学官の協働が必要だと強く思っています。

【黒部市の総合戦略とYKKの重点施策】

これで最後です。堀内市長が語られている黒部市総合戦略を拝借いたしました。黒部市の人口ビジョンと総合戦略に、YKKの基本戦略を併せて行ったわけではないのですが、いろいろやりました。技術の総本山づくり、あるいは本社機能の一部移転、国際人材の育成、パッシブタウン、駅前单身寮、最近ではハラル食堂も考えております。企業内保育所、Kホール、カフェボンと、やはりまちづくりも必要だと思っています。

新幹線生地線バス、南北循環線が今、一番大きな問題です。これ以外は自分たちが粛々と取り組めるのですが、公共交通に対する変革、改革が一番のポイントかと感じます。

地方創生黒部モデルへ貢献するつもりで、全体的なことを進めてまいりたいと思っていますので、引き続きよろしく願いいたします。以上です。ありがとうございました。

原田：ありがとうございました。社会に貢献する企業がしっかりと、実際に自分の企業バスも使いながら、市の戦略と併せながら取り組まれています。YKKに勤めておられる家族の人たちが、まず公共交通を利用するように説得していただいて、市民の皆さんの利用にまで広がるといいと思っております。どうもありがとうございました。

かなり先進的な取り組みをいろいろやられていると思いましたが、黒部市の取り組みについてご発表いただきました。先ほど発表いただいた里谷会頭から、コメントをいただきたいと思います。

里谷：異論もございませんし、コメントもありませんので、運輸局の清水部長の話を知りたいと思います。

原田：会頭から言われたので、清水さんお願い致します。

清水：北陸信越運輸局、交通政策部長の清水です。よろしく申し上げます。

まず、輪島商工会議所さんの取り組みについてコメントさせていただきます。地域の問題をあぶり出して、その解決に向けてエコカート、公共交通機関の確保に動き出したことは、アイデアとしても非常に素晴らしいです。さらに話題性もあって、エコでもあり、かつ地元のライフスタイルを変える可能性すらあるということで、ぜひこれを発展させていただければと思っています。

運行コストについては、ご紹介がありませんでしたが、輪島は朝市も有名ですし、塗りものも有名ですし、おいしい魚介類、温泉という観光資源もあるので、運賃を取るという意味ではなく、いろいろなものと結び付けて収支が安定すると、公共交通として理想になるのかなと思いました。

今、会頭がおっしゃった、黒部市さん、富山地鉄さん、YKKさんの取り組みについてコメントさせていただきます。

黒部市さん自身も、公共交通に問題意識を持っておられ、意識も高く、しっかりやっておられるうえに、YKKさん、あるいは富山地鉄さんとよく連携されている印象です。そのうえ、東京大学の先生方の協力も得られ、これ以上望むものがない素晴らしい布陣で進めておられ、鬼に金棒ではないかと思います。

特に、YKKさんがやっておられる南北循環線社会実験は、YKKさんの郷土愛あふれる取り組みですが、地方自治体の財政から公共交通に出せる額は限られているわけです。そういう意味では、素晴らしい取り組みだと思います。

持続可能性の観点から、こういった取り組みをさらに進めていただいて、YKKさんだけでなく、地元のほかの企業の方々、あるいは市役所の方、病院、学校の職員の方々、一般市民に参画してもらえる仕組みをつくっていかれると、さらに可能性があると思いました。以上です。

原田：ありがとうございました。

ここから後半です。黒部市および北陸信越地域においても、コンパクトなまちづ

くりと連携した持続可能な地域公共交通を実現するための課題や、交通体系のあり方、こんなことをした方がいいのではというアイデア、そういったことをパネリストの皆さんに出していただき、少しまとめたところで、皆さんからのコメントをいただきたいと思います。

順番をどうしようかと思ったのですが、先ほどの順番どおりでいきたいと思います。まず、市長から、市長の立場でコメントを、言えることと言えないことがあると思いますが、できればこういうことをやりたいとか、やったほうが良いというアイデアをいただければと思います。よろしくお願いいたします。

堀内：先ほども言いましたが、とにかく住民の皆さん方の車に依存した生活を見直してもらうことが非常に大事です。月に1回以上、できれば2回、3回公共交通を意識的に利用してもらう生活にしてもらいます。そのときは、少し面倒くさかったり、不便かもしれませんが、そのことによって地域の評価が将来かなり上がっていくという意識を、みんなで共有することが非常に大事です。

私は、今月に入って、このようなたくさんの方にお会いする場が何回もあるのですが、常にこのことはお願いをしています。そのときは「そうだね」と納得された顔をされているのですが、その後、公共交通を利用していただいているかという、恐らくそうではないと思います。

これは、市長も呼び掛けなければいけないですが、バス路線から離れた所の方に利用してくれというのは現実的には難しいので、沿線に住まれる方が自分たちの市民運動として、意識して利用していただくことが重要です。それには少し時間がかかります。声をかけられて、すぐに自分の生活を見直すことは、なかなかできません。少し時間はかかりますが、着実にやっていかなければいけないと思います。

加えて、乗ってみたいと思うようなバス、あるいは目立つようなバス停がないと、ずっと気持ちを持続することは難しいのだらうと思います。今、YKKさんと一緒に取り組んでおります南北循環線は、特に目立つ路線です。中央小学校からパッシブタウンの前を通って、市民病院や黒部駅まで行く一番目立つ通りに準備しておりますが、おしゃれなバス停や、乗ってみたいと思うようなバスを着実に進めていきたいと思っております。

そのことによって利用者が増え、成功路線、黒字路線のバスを1本つくります。そして、それをほかの路線にもつなげていきたいと思っております。まずは1本、きちんと成功路線をつくりたいと思います。ぜひ、ご利用いただきたいと思います。

原田：ありがとうございます。大変クリアなお話でした。

続いて、福澤さん、よろしいでしょうか。

福澤：まさに今、黒部市長さんが言われたように、お客さん、住民の方、沿線の方が乗りたいバスは、我々事業者として、これまでの努力が十分足りなかったと重々反省しています。いずれにしても、沿線住民の方のご理解がなければ、なかなか乗っていただけないことは、我々としても十分分かっているわけですが、事業者として、今までそういった取り組みも十分にあったのにと、じくじたる思いもございます。

昨年 1 年の状況を見ておりますと、YKK さんのモデルは非常に規模が大きいのですが、富山市内の私立学校さんがスクールバスの通学を路線バスでできないかといったところで、5 系統で実施させていただいております。

割と広く県内の私立の学校では、生徒さん集めも苦勞をされていらっしゃるということで、そういった意味では通学の便も 1 つの PR ポイントになるのもありだと思いますが、ほかの事業者さんもやっつけいらっしゃる場所なので、なかなか大きく入ってはいけません。

南北循環線もそうですが、それで、朝夕の通学・通勤などの利用はたぶん担保できたと思います。では中間帯の利用はどうするかです。その辺が確立できれば、本当に黒字路線として自立できると思います。そういったところの組み合わせに、どういったものがあるのかです。高齢者の方が日中お出掛けになるところに、路線なりダイヤなりで、我々がいかにうまくサービスできるかです。朝と昼と夕方効率よく使えれば、これほどありがたい話はないわけです。幾つかの部分をもっと集約して、南北循環線を 1 つの事例として少しずつ結果を出して、モデルとして確立できればと思っております。

原田：ありがとうございました。井上所長、お願いします。

井上：私は、今、始めております南北循環線を、まずきっちりと成功に導きたいと思っています。そのためには、できるだけ協力もいたしますし、地域に対する呼び掛けもさせていただこうと思っています。

先ほど堀内市長もおっしゃいましたが、過度にマイカーを使っているとつくづく感じます。私も 40 年ほど前に東京からこちらに来ているわけですが、当時は大型バスが人を運んでいました。会社に行くと、大型バスがたくさんあって、人が集まっていた。それが、いつの間にか、1 人 1 台という姿になりました。

まちの景観も変わったように思います。特に国道を中心とした所に商店ができて、

当時も道路沿いだったかもしれませんが、それが極端になっています。駅前には閑散とした状態です。まちには歩いている人がいません。都会から来て驚くのは、歩いている人が少ないことです。こういう状況は、健康的に見ても良くないわけですから、過度にマイカーに頼る生活を変えていくべきだと思います。

先ほどのストラスブールの例で、徒歩宣言というお話をお聞きしまして、まさにこういうことが必要だと思いました。黒部市はスポーツ都市宣言等をされていますし、いろいろな意味で公共交通も積極的にやっていますので、市のほうから大きなメッセージを発信していただいて、市民一人一人がそういうところなのだという意識を持って、まちを歩くようにならないかなと思います。

暮らしやすいまちづくり、居場所づくりというお話もありましたが、歩きたくなるようなまちだったら、外来者も来られると思います。外来者は要らないかどうかは分かりませんが、活気を出すのは外来者が訪れるまちだと思うのです。

今、南北循環線や生地線を見ていると、生地線のほうが一般の利用が多いのです。これは外来者だと思います。南北線は生活利用がほとんどですが、生活利用だけでは駄目です。要するに外来者が来られるような、見られるまち、集まれる場所、そういうスポットが沿線にないと駄目なのではないでしょうか。

私どもがやっているパッシブタウンの周辺のまちづくり、あるいは黒部駅前のK-TOWNがどう変わっていくかは知りませんが、歩きたくなるようなまちづくりをしています。健康で言うならば、市民病院も通過するわけですが、いろいろ大切なポイントは必ず公共交通が通るように、行き着くところは都市計画で、かなり時間をかけてやっていかなければいけないという気がします。

とは言え、何とか南北循環線の周辺、あるいは公共交通周りのスポットづくりを、皆さんで協力してやっていかなければいけないと感じます。以上です。

原田：ありがとうございました。

さて、会頭、今回は何かいいアイデアはございましたか。

里谷：現在は、商工会議所の職員の安全・安心も大事なので、カーンを全部で4台運転しています。将来的には、安全・安心の確保のできる電磁誘導線で自動運転化すると、シルバー人材が運転できます。そこに行くまでは、何とか維持をしないとイケないと思っています。

よくある質問は、「これはどうやって維持していくのか」というものですが、私の答えは、1億円も掛けて川に橋を架けて、毎年維持費を掛けていて、有料にする

という話は誰もしません。なぜ輪島の橋は有料ではなくて、市民の足になるカートは有料なのかという聞き方をします。

基本的には無料だと思っています。維持するのに掛かる費用は住民サービスです。経済界が協力すればやれると思っています。これを有料にしたら何の意味もないのです。特に国土交通省は高速道路も無料化という流れの中で、そんなものを有料にしたらいけません。皆さんは、新幹線、飛行機、バスなど民間会社が運営する、要するに収益を目的としてやっている交通を見てそうおっしゃいますが、輪島のこのカートは、まちの中をしっかりと自由にスリッパで買い物に行ける、老人に優しいインフラ、社会資本、社会保障だと考えています。維持に関しては無料がいいと思っています。以上です。

原田：ありがとうございます。清水さん。

清水：まず、南北循環線につきましては、先ほど申し上げたとおりです。こちらの取り組みについて、地域の巻き込みもしっかりして進めていけると思います。

もう 1 つは、北陸信越地域の公共交通の活性化再生の関係の計画が各地から出てくるわけですが、それを見ている関係で言わせていただきます。一般論として、鉄道の利用に対する問題意識が弱いことが、北陸信越地域全般に言えると思っています。

黒部市につきましては、あいの風とやま鉄道と、北陸新幹線、富山地方鉄道さんという 3 種類の鉄道が走っているのは、地方自治体としては珍しい地域だと思っております。特に宇奈月温泉から黒部まで、地鉄さんが 20km を走らせているのは特徴的で、恵まれた地域だと思っております。

鉄道の利用者はどんどん減っております。鉄道は一度廃線になると絶対に戻りません。黒部の鉄道は重要な資産、地域の宝であるという意識を持つことが重要だと思っています。

その意味では、黒部市さんが取り組みを進められている地域公共交通網形成計画では、目標として市内鉄道の利用者数を掲げられております。私鉄さんとしても、切符の販売、西魚津・宇奈月温泉からの増発実証実験をやられているということで、非常にしっかりと取り組んでおられる感じがございます。

取り組みとして何があるかということでは、結局、皆さんがおっしゃっていたことと被ることが相当あるのですが、市民が公共交通を自分たちのものとして捉える意識が大切だと思います。毎日の生活に鉄道が入り込み、鉄道に乗るのが当たり前

というライフスタイルに持っていくことです。言うのは簡単ですが、実際は難しいので、どういったことをやるかがポイントだと思います。具体的にやるとすれば、エコ通勤や、堀内市長がおっしゃった月 1 回公共交通を使いましょうというのを運動化するとか、そういったことをやって意識を変えていくことになるのではないかと考えております。以上です。

原田：ありがとうございます。だいぶ方向性が出てきたような感じがします。今の輪島のカートをぜひ無料でというのは、国の担当者の考え方として、水道をひねったら水が出るように、重要なところの移動は待っていたらすぐ来る当然のサービスとしてやるべきだと強調していた時期もありました。必要なものは、みんなで負担して支えることが恐らく望ましい方向だろうと思います。

世の中は、どちらかと言うと、働いた税金を貧しい人にやるのも納得していません。ちょっと寂しい、冷たい社会になっていますが、本来は、貧しい人も、富んだ人も、高齢者も、若い人も、公共交通はみんなで支えるものでいいのだと思います。皆さんがそういうことを考えておられるので、非常にいいと思いました。

時間が伸びたり縮んだりしたのですが、大体予定どおりです。せっかく皆さんにお忙しい中を来ていただいていますので、2、3、質問、あるいはコメントをいただきたいと思います。手を挙げていただいて、名前をいただいて、もしどなたかに特別にお聞きしたいことがあれば、それも指名をしていただければと思います。いかがでしょうか。

会場 1: 輪島商工会議所の専務をしております坂下です。輪島エコカートにつきましては、この会場においでになる皆さんにも、大変ご支援をいただきまして、本当に感謝しております。

市長さんに教えていただきたいのですが、いろいろと事業者の皆さん、大企業の方、支店の方が協力して盛り上げていこうというのは、大変素晴らしい取り組みではないかと思っています。

そこで、それに乗って出掛けていく動機、商店街の通りのにぎわいづくりについて教えてください。参考にしたいと思っています。よろしくをお願いします。

堀内：ありがとうございます。先ほど言いましたように、平成 27 年に国調の結果、DID が外れたということで、市街地の人口減少は進んでおります。そういう中で、中心市街地の活性化は非常に重要だと思っています。今、新しい庁舎も建設しました。いろいろ議論はあったのですが、市街地から出ませんでした。市街地で市有地に建

設させていただきました。病院、学校はその周辺に共存と言いますか、市街地に立地しておりますので、そういうところを中心に公共交通の移動をつくっていきたくて考えております。

商店街の活性化については、徐々には増えておりますが、まだまだ少ない状況です。そこで、きょうも商工会議所の皆さんも来ておられますが、そこににぎわいをもう一度取り戻そうということで、毎年イベントを幾つもやっております。そういう中で、DID も平成 32 年には復活させることも、宣言しております。そういう中で人口の集中地区をつくっていきたくて考えています。

原田：ありがとうございます。続いて、いかがでしょうか。

会場 2：本日はありがとうございました。私は黒部市で働いて、都合 12 年、黒部市に住んでいます。本日のお話をお伺いして、非常に先進的な事例も勉強になりました。ハードかソフトかの話になってしまうのかもしれませんが、公共交通を運用するにあたって、そもそもまちとしての仕組みがどう整備されるべきですか。基礎体力の話も、併せて原田先生にお伺いしたいと思います。

私が個人的に思っていることを言うと、黒部で働いて会社を行き来するだけなら何も思わなかったのですが、いざ子育てをして、子どもを学校に送ろうとすると、歩道が少なく、子どもがおっかなびっくり、車がもうはるかかなた、いなくなるまでずっと止まっていたりします。バス停に行こうと思っても、そこまで歩くのが怖くて、車に乗ろうかとなったり、様々なことがあります。

井上さんがおっしゃったように、歩きやすいまちづくりの前に、安全・安心とか、いろいろな部分が要素として出てくると思っています。黒部の人は我慢強いので、まちの人が意見を言わないのかと思うのですが、そういった部分も含めて、原田先生に、手前でどういうものが必要かをお伺いします。

原田：手前というか、現状で、なぜ皆さんが歩かないか、なぜバス停まで行けないか、なぜ子どもが歩かないかなど、今言われたような問題が積み上がってきていますので、我々がいつもやっている公共交通戦略会議のようなところで、「こういう問題がある、じゃあそのためにどうしよう」とうまく話し合う仕組みが必要だと思います。

交通では、「今こんなバスが走っていて、このバスがあるからこんなふうに外出ができる」とか、安全では、「こういうところは危ないけれども、こういう注意をして乗ればいい」といったことです。小学校 1 年生が外に出る機会が増えて、事故死がものすごく多いと全国紙に載っていました。ああいうことも含めて、みんな

話し合っていく中で、まちが良くなるのだと思います。

この間、市役所に初めて入りましたが、とてもきれいな市役所ですね。たぶん、病院も非常にきれいなものができるのだらうと思います。既に YKK のセンターパークのブラジルのコーヒーが飲めるカフェも、パッシブタウンもそうです。

そうしてみれば、この規模の都市にこんな素晴らしい施設があるのかということがあると思うので、そういうものの活かし方も含めて、どうしたいかを言っていたほうが良いと思います。

ほかにいかがでしょうか。

会場 3 : KNB のキシタニと申します。本日は、取材がてらまいりました。大変貴重なお話をありがとうございました。本日はせっかく輪島から来ておられるので、本日の話とは別なのですが質問させていただきます。

輪島は、何年か前に穴水から北の七尾線をなくして、鉄道をなくしたまちだと認識しています。輪島から金沢までは、北鉄さんが高速バスを走らせています。私は県外の人間なので分からないのですが、利便性の前に、先ほど清水部長がおっしゃいましたように、1 回なくなってしまったものはもう二度と返ってこないのです。今、黒部市は私鉄の 20km に及ぶ市内の線路を縦軸として活性化させようと一生懸命頑張っておられましたが、無くしてしまったまちからの苦い思いや、こうすれば鉄道を失わなかったかもしれないという思いがあれば、少しお聞かせいただけますか。

里谷： 鉄道を廃線したときに私はまだ若かりしころ、参加していました。我々は夜 6 時、7 時ごろから 12 時ぐらいまで集まる、商工会議所で、おにぎりを片手にダイヤを作成していました。輪島から金沢へ用事に行って、6 時から宴会をスタートして 8 時に終わって、二次会に参加したりすると帰りは 9 時で、9 時に輪島へ帰れる列車をつくったら乗ってくれるのではないかということを検討しました。

もう 1 つは、輪島の中の企業を全部回って、1 年間に県庁に行く回数を出してもらいました。県庁に行くときは優先的にのと鉄道に乗りなさいと言っても約束はなかなか守られないため、年の初めに 1 年分を買ってもらい、どこまで確約できますかという調査をしました。

全てクリアできたのです。残念ながら、もう終わった話ですから言いますが、旧国鉄の給与体系が全てのと鉄道に反映していましたので、小さな駅の駅長さんでも年収が 1000 万円を超えるのです。これでは切符をいくら売っても維持できません。

我々は何とか今のまま、のと鉄道をお願いしたいと取組んだのです。

そのときの私の感想です。事実ではないので適当に聞いてください。のと鉄道を廃止して空気を運ぶという批判を住民から排除するために、バス路線をしっかりとつくる、道路の改良をするバーターをして、そのときの経済界と政治家全てが廃線にOKしました。私は割と冷めているものですから、「しゃあないな」と言っていたのですが、私の前で、私よりもっと若い子が涙を流していたことを覚えています。

最後に県と市に「のと鉄道は空気を運んでいるかもしれないが、あれは床の間の掛け軸です。いつか必要になります」という最後の捨てぜりふで諦めたのです。

それが本当になってしまったのです。一昨年前『まれ』という連続テレビ小説が来まして、みんなこぞって私に「のと鉄道があれば良かったのに。観光客は倍乗ったのに」と言われました。そんなこと今更言っても遅いです。以上です。

原田:ありがとうございます。質問したほうが良さそうです。もう1つぐらいどうですか。

会場4:桜井交通のドライバーでヒノキと申します。普段は皆さんに公共交通をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。本当にご利用いただいていたら、こういうことを言わなくてもいいのですが、なかなかご利用いただけないのが実態かと思っております。

輪島のほうで先進的な取り組みで、電気自動車、ゴルフカートを使った取り組みをしておられるということですが、この黒部においても、でんき宇奈月プロジェクトで電気自動車を動かしております。こちらを、高いところから詳しくご紹介いただければありがたいと思います。

川端:でんき宇奈月プロジェクトのメンバーの川端です。商工会議所の会頭をしています。

里谷さんのようにうまくお話ができませんが、でんき宇奈月プロジェクトは10年程前から、宇奈月を電気のまちにしようと始めたプロジェクトです。もともと宇奈月というのは、黒部の電源開発から出てきたまちでございまして、その特徴を生かして、地域の宇奈月温泉街を電気自動車のまちにしたいという思いがあり、取り組みを進めております。

その仲間と一緒にスイスのツェルマットに視察に行きました。ツェルマットは電気自動車だけが走っております。そこで4、5人乗りのバスが走っていました。それを見て、こういうのが宇奈月に走ってればいいなということで、いろいろ調べましたが、日本国内でつくっておられませんでした。しょうがないので、自分でつくろうということで、弊社と、そのときは群馬県の会社と一緒に、運転手と合わせて

10人乗りのバスをつくりました。今は、宇奈月で3台、桐生市で4台、みなかみ町で2台とそれぞれの地域で走らせています。

我々は水平エスカレーターと呼んで、まさにエスカレーターみたいな感じで乗ってもらうというコンセプトです。輪島さんと一緒に19km走行します。19kmにした理由はよくご存じだと思いますけれども、20km以上にすると、いろいろ制約がございます。その19kmにしたことによって、まさに里谷会頭が言われましたように、ゆっくりとまちの中を観光や買い物に使っていただけます。4月から11月の運行です。

導入の経費は、市、国からいただいて運営していますが、運行経費がなかなか大変です。運行も市から補助をいただき、また地元の企業さんをお願いをして、ドライバーの費用を捻出しております。なかなか大変でございますが、今、宇奈月の1つの名物になっています。手を上げたら止まってくれますので、観光客の方にはかなり好評だと思います。利用者も3年で約2万人の方が乗られました。まさにスローモビリティの公共交通で、観光客のアッシーになっていると考えております。以上です。

原田：ありがとうございました。

私もこの間、軽井沢で小さな交通の集まりがあり乗らせていただきましたが、非常にいい感じでした。宇奈月温泉に今度ぜひ行きたいと思います。

そろそろ時間になるので、最後に、4名の方に、言っておきたいことをひととおり言っておきたいと思っております。順番どおりに行きます。よろしくお願ひします。

堀内：黒部は4万人あまりの小さな地方都市ですが、非常に恵まれた都市だと思っております。YKKさんのようなとどまる企業もありますし、環境にも優れております。景観、あるいは全国に通用する宇奈月温泉、黒部峡谷があつて、大きな観光資源もございます。非常に恵まれていると思ひます。

その結果、我々は、地方都市の中でも質の高い地方都市で選ばれるまち、住み続けたいまち、黒部市を目指していきます。そのためには、子育ても、教育も、医療も、インフラは質の高いものを求めるということで、先ほどもありましたように、黒部市民病院あたりは5年間かけて、100億円を掛けて増改築して、来月グランドオープンということで、体制は着々と整えているつもりです。

そういう中で、非常に難しいと思ひているのは、公共交通です。本日も話しておりましたが、県内で所得の水準が最も高いのは黒部市です。その結果、負担の大き

くなる部分もあるのですが、便利に生活することに慣れすぎています。そのことによって、公共交通などの維持が非常に難しいと思います。

しかしながら、自分たちのまちは自分たちでつくるという意識が非常に高い地域です。これを、先ほど言いました市民運動で、みんなで公共交通を支えていくことをきちんと理解して、それを二次教育していただこうと思ったら、できるまちだと思います。

先ほど、富山地方鉄道さんの利用促進を図るため、新幹線の開業前からやらないといけないということで、「黒部ワンコイン・フリーきっぷ」を10年間やってまいりました。これは本当に市民の皆さん方の力で続けてきた結果、地鉄さんの駅も新設しました。また利用も増えています。

こういうことは、バス路線でもできると思っております。それだけの意識がある地域だと思っておりますので、ぜひ不自由さ、不便さを理解して、協力することが環境に優しいまちだと私は思っております。便利な生活に慣れきったのではなく、先ほどツェルマットの話のように、スイスもそれをみんなが受け入れて、そういう生活にしていこうと進んだ、先進的な事業だと思っております。

そういうことを黒部でもできないかということで、これからも挑戦していきたいと思っておりますので、ぜひ、皆さん方のご協力をよろしくお願いします。

原田：ありがとうございました。

福澤さん、お願いします。

福澤：今ほど、市長からお話がありましたが、バス事業を考えてみますと、まずは朝夕の使用と、観光客ということでは、一番基本になるのは地元の方です。特に高齢者の方々は、これから運転することに不安を持たれる方が増えてくるのではないかと思います。杖をついたお年寄りが待ちづらいバス停もあります。感覚で言うてはいけないのですが、我々はダイヤや、経路、バス停などのハードにも一生懸命取り組んでいかなければいけないと思っています。いずれにしても、利用してみようと乗っていただけるようなものを進めていかなければならないと、本日はつくづく思った次第です。

原田：ありがとうございました。井上所長お願いします。

井上：先ほど、堀内市長が言われたとおりだと思います。私も先日まちづくり協議会に出ました。20回目でした。20年ということで、もうそれだけの歴史が黒部にあるということです。しかも、いろいろなプロジェクトやチームに分かれてなされています。

す。そういったところを見ると、後はそれをつなげることです。多少時間もかかるかもしれませんが、一人一人が入っていくことでつくり上げれば、先進的な事例として黒部は成功例になると思います。このへんの意識を高めるところは、みんなです。以上です。

原田：ありがとうございます。里谷さん、お願いします。

里谷：訳の分からないことを言っていますけれども、私は取りあえずカートをやります。皆さん、カートと自動車があれば、それで要らないと言う人が沢山いますが、これは大きな勘違いです。先ほどの9人乗りの電気バスも、地域によっては必要です。先ほどの記者さんの質問にお答えすると、鉄道は絶対になくしては駄目です。乗らないからといってなくすと、輪島はすごい損失をします。カートがあつて、超小型モビリティがあつて、中型のバスがあつて、かつ鉄道もあるのがいいのです。富山は羨ましい限りです。路面電車も、ライトレールも、新幹線も通っています。電車は絶対に必要です。のと鉄道がなくなってから、輪島が金沢駅の地図から消えました。なくなったまちです。ぜひ、なくさないでやってほしいと思います。採算だけの問題ではないと思います。以上です。

原田：ありがとうございます。清水さん、お願いします。

清水：地方におきましては、民間事業者だけに依存をした公共交通の再構築は困難というのが実態だろうと思います。そういった観点から、「地域公共交通活性化再生法」を改正したわけです。かといって、自治体だけでも、当然それは無理なわけです。やはり地域の事業者、自治体、住民一人一人の協力が必要だと思っております。マイカーが便利なのは、私も非常によく分かるところでございますが、他方、マイカーは高齢になれば、事故の確率が高まります。歩かなくなると、健康のリスクもあります。CO2の排出や、環境上のリスクもあります。そういったデメリットがあるわけです。公共交通はほんの少し不便というところはあるのですが、その不便を自分がすることによって、それはいずれみんなのためになり、最終的には自分に返ってくるという意識を、自分ごととして思っただけが大切だと思っております。以上です。

原田：ありがとうございます。大変に中身のあるパネルディスカッションをしていただいたと思っています。

幾つかキーワードが出てきました。もともと EST は環境に優しいということですが、歩くということと、子どもが安全にということを考える必要があります。本

当は、それを踏まえて、人に優しいまちをいろいろなところでちゃんと考えると、方向性は間違わないでできると思います。できれば、皆さんがまちに出て、好きな人と会って、好きなことをして、帰っていける仕組みを、輪島も参考にして、実現していけるといいと思います。

例えば、先ほどの病院もそうですが、様々ないいものが沢山できています。それと新しい交通サービスをうまく結び付ければ、利用者はかなり伸ばせるのではないのでしょうか。

市民の方にも、月に 1 回、あるいは月に 2 回、3 回協力していただきます。モビリティ・マネジメントも使いながら、そういう意識を変えていただいて、公共交通をどうするか、ただ言うだけではなくて自分で考えてもらう必要があります。幾つかやることがあると思いました。

以上、簡単ですけれども、パネルディスカッションのまとめとさせていただきます。本日のパネルディスカッションを聞いた皆さんが、いろいろ持ち帰っていただき、それを実際に広げたまちづくりができるように、それぞれのまちでそれぞれの立場でできることをしていただければ非常にありがたいと思います。

以上です。どうもありがとうございました。