

1. 講演①「子どもと楽しむ公共交通」

呉工業高等専門学校 教授 神田 佑亮

呉高専の神田です。今日はよろしくお願ひいたします。

私自身は、中国地方、あるいは近畿地方をはじめとして、各地で公共交通の利用促進、利用者を増やす活動に携わる機会をいろいろ頂戴してまいりました。今回は、子どもと楽しむというテーマをいただきましたけれども、もともと公共交通の利用促進は大人をターゲットにした事例が、今まで全国各地で多く取り組まれてきていました。子どもに関して、小学校などの教育機関で展開される事例は、ここ最近ものすごく増えてきましたが、子どもは小学生だけではありません。学校以外の活動でも、もっともっとその楽しさを伝えられる可能性があると思って、今日はいろいろお話しさせていただきます。

もともと公共交通と子どもは融合性があると思ったのは、研究者の立場ではなく、実は家族と向き合っているときに、それを自分の肌で感じたところがあります。家族でどこかに行くときに、家内とどの交通手段で行くかでもめることがあります。ちょっと大阪市内の地図を出します。昨年3月まで大阪に住んでいて、ちょうどこのあたりに自宅があって、よく買い物に行くのは梅田あたりに行っていました。距離にすると、車でざっと西に4、5km。とは言え、公共交通利用促進に取り組んでいると、車で行くのはすごく心が痛いので、当時住んでいたところからは電車で行く経路も、そしてバスで行くダイレクトなルートもありました。

地図でわかるように、自宅から駅は結構距離が近いのですが、一方でバス停は比較的微妙に離れていて、歩いて10分ぐらいの場所でした。家内からすると、子どもを連れて歩くのは、どうやらすごく嫌なようでした。「バスは一発で行けてすごく便利だ」というような、公共交通論者みたいな主張を家庭でしてしまって、よくこれがぶつかっていたわけです。

そのときに、子どもの様子を観察していると、結構面白いものが見えていました。例えば、これは子育てとも少し関連しますが、10分歩くのは自分以外の家族はみんな嫌がるというのが見てとれます。特に子どもにとって、10分なんて1km弱ぐらいの距離で、どうしても喜んで歩きません。でも、大して通行量もない道なので、遊びながら歩いていくと、子どもは喜んで歩いていきます。

子どもは小さいときに、体を動かせば動かすほど育ちが良くなるということも言われていますので、わざわざ無理強い運動をするよりは、こういったかたちのほうが自然だと思いました。実際に、公共交通と車移動の消費カロリーは、倍・半分です。自分自身が今

の職場に車で行くのと、バス・電車で行くのを比べると、もっと違いは大きい。この数字は、子どもにとっては体を動かす機会とすると大きいと思います。

バス停で待つときに、子どもがじっとしているのは難しいです。バス停でうろちょろして、自転車でぶつかりそうになることもあります。だけど、べつにけがをするほどの危険ではありません。「きちんとしていないと危ないよ」ということを伝えるには、ちょうど良いです。電車はものすごいスピードで通過するので、身の危険に対するリスクも非常に大きいのですが、バスは比較的まだけがをすることはないという話を直接できるチャンスもあります。

子どもは、黙っておとなしくなった途端に退屈になってきて、「まだバス来ないの？」みたいなことを言い始めますが、「いや、ここはみんなの乗りものだから、待たなきゃいけないだよ」という話もできます。道德の話もできるチャンスもあります。

それでも暇なので、バス停の時刻表に数字を見て関心を持って、「これ何？」という話をします。「これは何時何分にバスが来るという表だよ」という話をします。ちょうど、このとき長男が小学校 1 年生ぐらいだったので、引き算をさせるにはちょうどいい題材でした。今の時間と、その時刻表の数字を引いて「何分ぐらいに来る？」という問題を出します。1 問終わったら、「次のバスはどれぐらいで来るだろう」と、子どもの教育というよりは、自分がいかに子どもを暇にさせないかみたいな題材も揃っていました。時刻表というのは、数字があるので、この数字分だけの問題のネタはあると思います。親子両方ともにストレスがなく待つにはちょうどいいのかもしれない。

家内からすると、バスの中はどうか混んでいるイメージがあって、すごく抵抗感があり、やはり乗るとすごく混んでいました。バスの車内は電車に比べて、非常に照明も薄暗い。子どもを連れていきますので、近くに座っていた無愛想なおばちゃんが席を譲ってくれました。正直、譲ってくれるとは思わなかったので、お礼を言ったところ、おばちゃんのポケットからあめが出てきました。

大阪だけなのかもしれないですけど、あめをカバンやポケットに常備しているおばちゃんがたくさんいらっしゃいます。そのあめを頂くことで、車内で見ず知らずの怖いおばちゃんと子どもと家内が話をしている構図も、なんとなく生まれてきます。どうやったら初めて会った人と話ができるというコミュニケーションを、ひよっとしたらこれを通じて子どもや家内が得ているのかもしれない。

バスに乗って外の景色をずっと見ている、運賃表示器もちかちかと代わるので、「あの地名はどうやって読むの？」とか、「あの数字は何？」という話もしてきます。「運賃だよ」

という話をすると、ちょっとがめつい計算ですけれども、「今乗っているお客さんが運賃を一人 230 円払ったらいくらになる？」という話も、題材として出してみました。バスの中で子どもが騒がないためにスタートしたのが、案外こういったかたちで、子どもが自然に考えられるネタがすごく転がっています。座席にある「次止まります」のボタンもすごく関心がありました。その早押しをしたがりました。

子どもの成長と公共交通への関心を、自分の体感的に、横軸に年齢、縦軸に子どもの関心を引いてみました。今、うちに間もなく 2 歳になる子どもがいて、手に取る本は大体電車の本であったり、電車のおもちゃを飾っていて、こんなカーブを取っているのかなという感覚があります。

最近出版された福山市立大学の弘田陽介先生の本を読んでみますと、子どもの成長と合わせるとこういうフェーズのようです。小さいときまず絵本を目にすることで、電車とかバスに興味を持ち始めます。それから、10 ページぐらいの平仮名の本を読み始めるのは、2 歳、3 歳ぐらいかなと思います。そこで物語を理解していきます。その中で、お子さま、あるいはお子さまのおうちの方は、電車やバスにまつわる本を手にしたことがおありかと思えます。そうして、どんどん子どもたちの想像力が膨らんでいって、ちょうど小学校に入るころに、ルール、マナーをそれを通じて覚えていきます。

そこからは、恐らく女の子と男の子では関心が分かれていきますが、ずっと鉄道やバスが好きな子は、好きな状態が続いていくと思います。右肩の下がりはいろいろ変わってくるのでしょ。こういったかたちで子どもの成長とも公共交通はうまくすりつくというのは、感覚的にも思いますし、書かれているものを見ても確かにそうだということです。

ただ、魅力的な素材を多数含んでいるのですが、今までいろいろな公共交通の事業者さん、特にバス会社さんとお話をしたときに、自分のところの商品にすごく自信があるとおっしゃっている事業者さんと、ほぼお会いしたことがありません。今日は「子どもと楽しむ公共交通」というテーマが設定されていますけれども、ここを論じなければいけないと思います。

これはとある幼稚園で、バスの工場見学とモビリティ・マネジメント、教育プログラムを一緒にやったときの写真です。ヘルメットをかぶっているのは、幼稚園の年長さんで、後ろにいるのは、その保護者の方々です。よくありがちな風景なのですが、これを実現するまでにすごく苦労がありました。

リフトアップされた車両なんかを見ると、絶対子どもはすごく喜ぶます。保護者も間違いなく喜ぶはずだという話をしたのですが、特に公共交通事業者の皆さんは、普段

の体制も含めて日々路線を走らせることでいっぱいいっぱいになっていて、これをやってもどうかなみたいな話を繰り返して、なかなか実現しませんでした。ところがやってみると、参加された方も喜びましたが、実は事業者の方が一番喜んだという写真です。

これは大阪市の幼稚園のプログラムです。初めに親子には座学で学んでから、バスを 1 台用意してもらいました。それで、普通に工場見学に行っても面白くないので、すごくこだわったのが、貸し切りなのですけれども、路線バスを使って、実際のバス停からバスに乗って車庫見学に行きました。そして最後は、バスを使った 1 日を各家庭でどう過ごすかを親子で考えてみてくださいという課題を出しました。

そうすると、この右下は恐らく保護者の方がすごくサポートをされたのだと思いますけれども、子どもたちのバスで出かける絵には、笑っている人の姿が見られます。それだけ子どもはわくわくして、バスで出かけることに強い期待をしていることが見てとれるかと思えます。

このプログラムを実施したのは夏休みの前でした。それで夏休みの宿題として画用紙に絵を描いてもらって、夏休み明けに持ってきてくださいという仕掛けをしました。その宿題を出そうと思うと、実際にバスに乗らないと描けません。親子で愉しんでもらう仕掛けと、実際にバスに乗るきっかけが絶対できる、それをやりたいがために、夏休みを挟みました。恐らく、人間は 1 回何かを経験すると、以降そのことに対してのハードルがぐっと下がると思えますので、画用紙とバスとバスの車庫を使ったといったところです。

これはちなみに貸し切り運行でしたが、今、運輸局からの指導で、貸し切り運行ではしるべき対価を払いなさいということになりました。そういう指導があるという関係で、ただで行けるところに、いくばくかのお金が発生しましたので、もしほかの地域でされるときには、そこはうまくやってください。

これはお手元に入れていたと思うのですがすけれども、左側はアンケートのポジティブな回答で、右側がネガティブな回答です。上から、「バスのお出かけで子どもたちが喜びそうだと思いますか」という問いに関しては、8 割ぐらいの方が、喜びそうだと答えてくださっています。「今後バスを利用してお出かけしたいと思いますか」という問いにも、同じような傾向の答えが出てきました。

こういう取り組みは、メディアの反応が非常によいように感じます。このときも午前中に NHK が取材に来て、昼のニュースで放映をしました。これは大阪で今までに 3 回実施しましたが、1 回目と 2 回目も来ていただきました。たぶん同じような仕掛けが何度も通じそうなコンテンツであるのは、経験的に間違いないという気がしています。

先ほどの外出論争に戻ります。これはある日の嫁さんとのやりとりです。嫁さんから、「梅田に買い物に行きたい」という話に来て、「いいよ。でも車で行くのは嫌だ。ちょっと昼に酒を飲ませてくれ」と言うと、「昼からお酒？ まあいいけど」、「まあ、いいじゃん、たまには休みぐらい。梅田までバスで行こう」と返すと「嫌だ」と返ってきました。「なんで？ 乗り換えしなくていいから楽じゃん」と言うと、「バス停まで遠いし」、「10 分ぐらい歩けばいいじゃない」と返すと、「バスは遅れるし」、「休みなのにちょっとぐらい遅れたって全然構わないじゃん」、「中が狭いし、子どもが中で騒いだらどうする？ 座れなかったらしんどい」と。あめちゃんの経験をしてこんなことを繰り返しています。「ようそんなに文句が出るよね。大したことないじゃん」と返すと、「男は子育てしないから、そんなことしか言えないのよ。中に乗っているお客さんも怖そうだし」と、もう半ば言いがかりみたいなメッセージがまた返ってきました。「いや、それは偏見だよ。バスで行くぞ」と。しつこく繰り返しても、「あんたはどうせ何を言っても聞かないでしょう」と、無理やりバスに引き込むような話がありました。

そうした、子どもと公共交通を含めてバスを題材としたときに、愉しめる要素は一体何かを考えますと、子どもが絶対にわくわくするというのは大きいでしょう。学校で習っていることと実際の社会を関連けられるということもあります。それを親が直接教えられることも、すごく大きいと思います。

ところが、公共交通の移動に慣れない方々、特に男性よりも女性です。子どものことをずっと考えていなければいけないというときに、それを初めてやる負担感というのは、すごく大きいし、ちょっとやそつとでは消えないといったところもあるかと思います。そうすると、子どもと愉しむと言いつつも、恐らく子どもの裏にいるお母さん、あるいはお父さんといかに愉しむのかを考えなければいけません。こういった取り組みをしたときに、子どもが喜ぶメニューはすごく考えられると思うのですけれども、親の視点がもっともつと必要だと思います。

利用者を伸ばそうとするのなら、「ターゲットは誰か」ということを考えます。なぜ、公共交通に乗らないのか、魅力は何かです。魅力は自分が認識をしないだけで、探すといっばい出てくるはずですが。それに対して、最近こういうことをやる時の答えとしては、特にお母さん方がストレスを感じることなく愉しむことができるのかどうかの視点がすごく重要だと思うのです。ずっと子育てに追われていて、外に出たいのです。バスや電車で行ってもいいけれども、そこで子どもが騒いだら困ります。そこを何とか解消できないか、なのです。

そういったときに、モビリティ・マネジメントが使えるはずだと思います。バスはどこからどこに運行をするのではなく、六次産業化みたいな話です。そのサービスをもっと発展させて、いろいろなものをくっつけていくことで何かできないのかと思います。それが、今までの運ぶ交通手段ではなくて、1 日そこに身を預けていると愉しめるサービスという発想があってもいいのです。

こんなことを繰り返して行って、話題をずっと発信して行って、3 カ月に 1 回ぐらいやっていると結構存在感が高まってくるでしょう。また、体制をどういうふうにつくるのかといったところもポイントになってきます。これは経験的になのですけども、どこかと 1 対 1 でやるよりも、複数、その組織人を巻き込んだほうが、恐らく正解が続く可能性があると思っています。自分からそこに入っていきたい人もいますし、誰かから声が掛かるのを待っている人もいます。

この前、お母さま方と話をする機会がありました。バス会社や鉄道会社の方々は、利用者を増やしたいので、それに対して割引切符を売るなど、お金を工夫するケースは結構されています。ところが、ちゃんと製品を設定したものの、売れている自信がないケースも結構あります。

一方、観光はパンフレットなどあちこちであふれていますが、実際に人が来るまでできているのかという、現場としてはノーに近いと思うのです。パンフレットがいっぱい並んでいる姿はありますが、その中で、ぐっと目をひくものを取って実際に行った経験がおありの方はそれほどいないと思います。観光の方は人を呼びたいはずですが。

お店に目を向けますと、同じようにお客さんを呼びたいと思っている人が多数います。子育て世代のお母さん方は、電車やバスで出るのは子どもが不安だという話がどうしても出てきます。こういった方々を動くものとしてつなぐのが交通です。困っている人だらけなところの人と人をうまくつなげることによって、愉しんでいながら利用者を増やせないのかなということです。そこに、がめつい表現をすると、ビジネスのチャンスがある気がしてしょうがないのです。

これをスキームにします。コーディネーターというと、すごく大きな感じがしますが、私は外出をしたいので、子どもを預けて、その機会をつくりたいとか、何かをしたい人だと思ってください。こういった方が、子育て世代のほかのお母さん方に、お出かけツアーをやってみませんかという企画を出します。お出かけツアーをやるのなら、絶対に目的地や立ち寄る場所が要ります。そうしたときに、公共交通の事業者の皆さんとも連携をします。地元の商店街の方々なんかの企画を巻き込んで持っていきます。そういった 1 日の組

み立てをつくったうえで、行政とも連携をしていくと、恐らく、子育て系の部局がうまく取り次いでくれると思うのです。そうしたかたちで広報のサポートをしてくださって、観光関係に話を持っていきますと、ここもサポートをしてくださる仕組みが、恐らく仕上がるはずですよ。

誰が火をつけるかというところだけだと思います。世の中でいわゆるコーディネーターといわれている方、あるいは公共交通のバス、鉄道会社の方々が直接されてもいいと思いますし、地元の商店街でされてもいいと思います。そこにヒントを得た人がやっていけばいいのです。これをやることによって、行政からすると施策が進みます。子育て世代の方々からすると、外に出られて気分転換になり、お客さんが増えて、売り上げが増えます。

拠点と人と交通というものを誰かが結び付けてしまえば、愉しさが回るはずなのです。恐らく、これは誰も損をしないかたちでもあります。愉しむ 1 日をつくる、ライフスタイルをつくるどころが重要だと思います。

お金の勘定もしっかりしていただきたい。最近ある地域で、2 から 3%の利用者が h 率づけたところに、MM を実施し、減少傾向が収まったという話がありました。2000 人ぐらいが乗られていて、お金の換算しますと 1 年間に 300 万円ぐらいの増収効果があったはずなのです。民間企業の考え方からすると、そこから 1 割 2 割ぐらいの広報費、活動費を使ってもいいはずなのです。1 割の 30 万円 40 万円の予算を取って広報し、利益が 300 万円があがるのであればそれはやるでしょう。こういった活動の予算を取ってこようと思うと、大変かもしれないですけども、ここは先行投資だと思って、やりきる覚悟を、行政なり事業者には必要だと思っています。

とにかくバス、鉄道は廃れて、車に負けていくものではなく、可能性としてはすごくあります。後はそれを料理、味付けをして見せていくのです。普段ない日常、普段入れない姿が多数あると思います。それをいかに結び付けて、利用者を引き付けていき、バス・鉄道ファンを増やしていくのかです。そういうところを今後考えて、実行していかなければいけません。そういうことを常々感じて、こういった観点で、いろいろやっていきたいですし、あちこちに拡がっていけばいいと思っています。

このあたりで話題提供を終わらせていただきます。

2. 講演②「私の鉄道・バスの楽しみ方」

交通ジャーナリスト 鈴木 文彦

ただいまご紹介いただきました、交通ジャーナリストの鈴木でございます。今日は「私の鉄道・バスの楽しみ方」というお題をいただきましたが、私がそういう話をするのは果たして適役なんだろうかとちょっと疑問に思うところがありました。それは、私は正直言って、鉄道やバスに乗っていれば幸せな人間ですし、近くにバスがあればそれだけで楽しい人間です。子どものころからそうでした、趣味が高じて今の仕事をやっている人間ですので、私が鉄道やバスをこうやって愉しめますよ、楽しみましょうと言っても、「それはあなただからでしょう」と言われて終わるのではないかなという気がしました。

私もそろそろ 60 年ほど生きてきまして、そのうちの 50 年以上は鉄道やバスと共に生きてきましたので、私が接してきた鉄道・バスの歩みのようなものを、最初のところは写真などを見ていただきながら、今後に向けて考えることに少し触れていければと思います。

資料集はモノクロの印刷であり見やすくありませんので、スライドをご覧ください。

最初は私がどんなふうに通と接してきたかという話を少しします。ここはもう聞き流していただければと思います。私は 1956 年の生まれです。当時はこんな昔のバスと接しながら山梨で生まれました。子どものころから、山梨県のバスや鉄道と接してきたわけですけれども、これはたまたま私の自宅に残っていた古い山梨交通のバスの写真です。これ以降の写真は特記してあるもの以外は、私が自分で撮った写真で構成しております。

11 歳のときに、鉄道やバスの写真を撮り始めました。ですから、私は写真歴が長いのです。これがごく初期に撮った山梨県内のバスの写真です。こんな時代から、バスに接してまいりました。

当時、山梨県内を走っていたこの電車との出会いが、私の鉄道への興味をかき立てました。これ以来、鉄道にのめり込んでいくわけです。

私が住んでいた甲府は、戦前につくられた電車や蒸気機関車がまだまだ大活躍をしていた時代であります。

その後、今、住んでおります東京に移るわけですけれども、中学、高校あたりになってきますと、その趣味が高じてきました。全国へ鉄道やバスを追いかけて進出をするようになります。当時は、まだ蒸気機関車が普通に活躍をしていた時代で、これは九州を走っていた SL です。SL がブームになるちょっと前ぐらいの時代に、全国に SL を追いかけて旅をした時期があります。

その時期に初めて山口県も訪れました。昭和 48 年のころになります。どちらも小野田の近くで撮った写真です。山陽本線の駅構内にまだまだ SL がいた時代に、初めて山口県に来ておりますが、このときは山口県が主目的で来たというよりは、山陰のほうに行きたくて、行きがけに宇部や小野田で途中下車をしたようなかたちでした。

これは宇部の駅から、こちらへ向かって走る宇部線の戦前型の電車です。こんなものを撮りながら、1970 年代はまだ鉄道が輸送の主役だったころです。このころの鉄道にずっと接して過ごしてまいりました。

この頃、美祢線が石灰石輸送で非常に隆盛を極めていました。どちらかという、旅客列車よりも石灰石のほうの主役で、石灰石輸送の貨物列車が、旅客列車の倍ぐらい走っていました。それから、南大嶺から大嶺へ向かう支線があって、たまたま私が行ったときは客車しか付いていなかったのですけれども、通常は客車と貨車が一緒に付いた混合列車で走っていました。

山陽本線も新幹線が岡山開業のころですから、まだまだ九州方面に向かう特急列車が次から次へと走っていました。普通列車も昔の湘南形電車が主役で走っていました。

それから、先ほど山陰へ行く途中というお話をしましたが、私は山陰本線の風景が大変好きで、山陰本線はかなりこまめに歩きまわっていました。ここに写っている写真はディーゼルの急行と、ディーゼル機関車が引く列車ですけれども、SL もかなり走っていましたので、SL の写真などを撮りながら、こういった海岸風景を愉しみながら、この地域を回っていった覚えがあります。

このころは、まだまだ地方鉄道もかなり走っていたころです。中国地方でも、岡山の笠岡から延びていた井笠鉄道や、いわゆる軽便鉄道という地方鉄道などもまだまだ地域の中で活躍をしていた時代です。

そして、私は大学時代に宮城県のほうに移るのですが、このときに東北の地方のバスの厳しい現状と出会うことになります。それが、実は今の私の仕事につながっているわけです。大体 1970 年代ぐらいを境に全国のバスの利用者数は減少に転じはするのですけれども、まだまだ利用者は多かった時代です。そういう時代に東北のバス事業は、既にかんりの過疎地域で利用が減り、路線廃止が進み、経営ができなくなっていく状況が目立ってきた時代でした。そういうところに大学時代に接している中で、バスでも、特に地方バスに関心を高めていった経緯があります。

この写真なども、東北地方ですので、かなり山間の豪雪地帯へ入り込んでいくバスです。左側の写真は、岩手県内のバス会社が統合したばかりだったのですけれども、赤字会社同

士が合併をし、その課題がいろいろ噴出をしていた時期でした。ここに並んでいる 4 台のバスは、全部色が違いますが、全部同じ会社のバスです。それぞれが、結局、合併前の会社の色のまま、運行の仕方も昔のままで、結局、赤字会社が合併をして、赤字がどんどん膨らむという状況を迎えていました。

こういうところを目の当たりにして、やはり地方のバスを何とか考えていかなければというあたりが私の原点だと思っていたところでは。

この時代に、山口県内にもバスを見にきています。山口市のバスは市営バスが中心だった時代です。それから山陽急行バスという、下関と宇部山口を結んで一般道を走るバスがありました。これは、宇部新川の駅前で撮った宇部市営バスです。ちょっと変わったタイプの車両なのですが、その説明はマニアックになるのでしなくておきます。

そういったようなことで、私は鉄道、バスの世界にのめり込んでいくわけです。

ここからが、鉄道、バスを愉しむという、いただいたテーマに沿って、子どものころからの経験を通して、鉄道やバスを愉しむというのは、どういうことなのかというあたりにちょっと触れておきたいと思います。最初に申し上げたように、「それはあんただからだろう」と言われればそれはそれで結構ですので、ちょっとお聞きいただければと思います。

1 つは、接している交通、あるいは見かけた交通の歴史や文化に思いをはせるという部分です。最初のタイトルで、交通は文化という副題みたいなものを付け加えておきましたが、やはり交通の歴史は、地域の歴史や文化史でもあります。そういう意味で、地域に根づいた交通には、文化的な側面が非常に大きいと思います。その一端をお話したいと思っています。

これは今でも走っている船鉄のバスです。これは皆さんもご存じのように、船鉄というのは今でも正式名称は船木鉄道株式会社という鉄道の名前が付いています。昔は船木鉄道という鉄道が走っていたわけですが、鉄道は既に廃止されて長いです。今でも、その鉄道の遺構みたいなものが残ってしまっていて、これは昔の鉄道の橋梁の残骸です。そういったようなものが残っているところを、今は船木鉄道のバスが走っているわけです。

この船木鉄道がなぜ走り始めたかにちょっと思いをはせてみますと、もともと鉄道がなかったころの旧山陽道は船木村を通過して、東西に走っていたわけですが。ここに山陽鉄道が鉄道を走らせるときに、船木でぐっと曲がって、現在の宇部・小野田のほうを通るルートを選択したわけです。

なぜ、ここを通らなかったかという話のときに、全国にはいろいろな話があります。よく、この沿道の人たちが、煙で農産物が枯れる、火の粉が飛んで火事になる、機関車の

音に驚いてニワトリが卵を産まなくなるとかの理由で反対をしたからだという話が残っています。船木にも残っています。果たして、それは本当なのだろうかという話です。

もし、この旧山陽道沿いに鉄道を引こうとしますと、2カ所で峠を越えなければなりません。この峠を真っすぐに越えようとする、かなりの急勾配になることと、当時の技術ではそんなに長いトンネルが掘れませんから、迂回をしないと難しかったのです。それに比べて、宇部・小野田のルートは厚東川にずっと沿って、平地を少し下って西に行ってから、小さな峠を越えて厚狭のほうに戻れたのです。こういうルートだったわけです。

ですから沿道に反対され、その当時こちらでは工業化が進みつつあるから、このルートを選択したんだとよく言われるのですけれども、こちらの理由はそれなりにあったとしても、実際には、このルートのほうが峠を越えなくて済んで、資金的にも技術的にもよほど早くこちらに鉄道を引くことができました。当時は、やはりなるべく早く関釜航路などのある下関へ鉄道を到達させたいという意思が働いていましたので、そういう理由のほうが実は大きかったのではないかと思います。

昔から言い伝えられている鉄道忌避伝説などによく言うのですけれども、それが本当かどうかをたどっていくと、非常に面白いところがあります。

結局、山陽鉄道が宇部・小野田のルートを通ったことによって、船木のほうは鉄道が通らなくなりました。つまり、山陽鉄道のほうが栄えていくのに対して、だんだん寂れていきました。山陽鉄道は明治40年の国有化で山陽本線になりましたので、この山陽本線に結び付ける目的で船木鉄道という鉄道ができたという経緯です。

こういう局地鉄道の歴史を含めて、過去の交通の事情や歴史に思いをはせるというのも、1つの愉しみ方なのかもしれません。

もう1つは、交通の文化的な価値を高め、記録に残すということです。これも私はずっとやってきたことでもあり、1つの愉しみ方だと思います。この写真は、比較的最近で、数年前にこの近くで撮った写真です。これも、今となっては、ある意味過去の記録になりつつあります。つまり、宇部線のこの電車は、今ではみんな「からし」みたいな色になってしまいました。この色自体がほぼ残っていないです。そうなってくると、やはりこれは歴史の証人になってしまいます。

私もずっと50年近く、いろいろな鉄道やバスに関わってきましたが、私はべつにコレクターというわけではありません。ただ、ものを捨てることができないものですから、子どもの頃から手に入ったものは全部取ってあります。その結果として、この50年の成果として、例えば、バスに車掌さんが乗っていた時代の遺品、あるいは、この「200円」なん

という値段を見ていただければ、時代がわかると思いますが、下関駅の駅弁の包装紙があります。

写真もずっと撮ってきたわけですが、この過去の写真をいろいろ分析してみると、昭和 40 年代半ばぐらいの、周りに待っている人の服装や、街並みといったものが、やはり歴史を感じさせる記録になっていると思っています。

これは、船木鉄道です。ここのページだけは私の写真ではありません。これは船木鉄道が会社で持っている昔のバスの写真です。こういったものを、やはりきちんと保存し、あるいは分析し、どういう意味合いを持つかというところもたどってきました。実は、船木鉄道の 100 年史をはじめ、幾つかの鉄道、バスの社史などにも協力させていただきました。

そんなことをいろいろやってきまして、今、私は本物のバスを保存する事業をやっております。車自体は、この 3 台のボンネットバスと、左側の箱型のバスを含む 16 台のバスの実物を保存しています。これも、やはり文化を伝えることだと思って、そろそろ十数年になります。ちなみに、この右端の車は昨年 NHK の『ひよっこ』で出てきたバスです。撮影にも、私は立ち合って協力をしてきました。当時の風景を再現できるのも、現物が取ってあったからだと思っています。

もう一つ、鉄道、バスの楽しみ方として、実際に走っている鉄道やバスをいかに上手に利用していくかという話です。そういう方は非常に多くなっていると思います。

例えば、非常に発達している高速バスを、廉価で、しかも快適な移動の方法として、上手に活用していくというものです。最近では、個室になっているような高速バスや、両側一人掛け、パーテーションで仕切ったようなバスなど、いろいろなバスが出ています。

あるいは、今はもうできなくなってしまったのですが、私はもう十数年、山口市のお手伝いをしていまして、山口市で夜近くまで用事があって、翌日は東京で会議に出なくてはいけないときに、新山口から広島までこだまで、広島からは当時走っていたブルートレインに乗って、浜松とか、静岡で降りて、東海道新幹線で向かうというようものです。ミステリーの 2 時間ドラマやなんかのアリバイ工作で使われそうな移動です。そういう知識の集積から出てくる使い方、上手かどうかはよくわかりませんが、そんなようなことも楽しみ方の 1 つだと思います。

もちろんマイカーでずっと道路を見ながら走るのではなく、ゆっくり車窓を見ながらというのも楽しみ方の 1 つです。

そして、自分で愉しみながらわかっていくことは、愉しんでいただくためには、やはり鉄道やバスをちゃんと知ってもらわなくてはいけないということだと思います。そんなお

手伝いを、私ももうここ 10 年以上してきておりますけれども、これは山梨県で調査をした結果です。バスに乗らない人に対して、バスになぜ乗らないのかという調査をしたところ、わからないから乗らないという人が圧倒的に多いのです。

今はご存じのように、テレビ各局で、バスを乗り継ぐ番組がたくさんあります。そして、視聴率も非常に高いのです。私も NHK のお手伝いをしたことがありますけれども、視聴率は高いのですがだからといってバスに乗る人は全然増えていません。もちろんローカルバスというのは地域のニーズに合わせてつくっていますから、必ずしも旅行者が使いやすいものではありませんが、やはり非常に大きな理由はわからないから乗らないということだと思います。わからないから使わない、使えないという路線バスの問題点を洗いだし、課題解決に向けていろいろ動いているというのが、最近の私の活動の 1 つでもあります。

例えば、こういう路線図を見せられても、よそ者にはほとんど理解ができません。これは、具体的にどこのものを出すか迷ったのですけれども、差し障りがないように、もう既に廃止になってしまった九州の荒尾市交通局の市営バスの路線図を持ってきました。正直申し上げますが、宇部の市営バスの停留所に貼ってある路線図はこれと同じレベルです。ほとんどよそ者には理解ができません。こういうところから、理解できるものに直していかなければいけません。

そういうことで、私もいろいろなところで関わっている中で、2008 年に大阪市営バスのマップを全面的につくりかえのお手伝いをしました。とにかく市バスのラインと地下鉄のラインだけが入ってしまっていて、なんとなく大阪市らしい、大阪市のかたちに見えるなぐらいのものでしたが、全部普通の地図の上に乘せて、民間や JR などの他社の鉄道との接続もきちんとわかるようにしました。それから、頻度の高い、たくさん走っている路線は太くしました。今はこのかたちでずっと大阪の市バスマップは続いています。

お客さんにも、取りあえず評判がいいです。それから、案内をするほうも、やはり案内がしやすくなったという声もいただいています。

知ってもらおうという意味では、乗り方教室みたいなものは有効ではあるのですけれども、先ほどのお話にもありましたように、子どもたちはそれなりに興味を持ってくれます。ただ、子どもたちの親の世代が既に完全なマイカー世代です。家庭に戻ってしまうと、公共交通を使う習慣がないために、結局、元に戻ってしまうことが多いです。そういう意味では、なるべく親の世代の人たちにも一緒に聞いてもらえるような乗り方教室の展開も必要だろうと、私は思っています。各地でいろいろな情報を流しておりますけれども、このへんは説明しませんので、後で資料をご覧ください。

それから、ちゃんと人が案内をすることをベースにわかりやすくしているケースが幾つかあります。これは私が提案し、バス会社の方が聞いてくださって、ターミナル駅にバスの案内の人を置いている岐阜の事例です。ほかに盛岡や静岡など、いろいろなところでこういう動きが出始めています。だから、これはハードを改善するというよりも、人の力でインフォメーションをしていくということです。その部分が今後大切になってきます。

愉しく交通を見てもらおう、あるいは接してもらおうということで、私もいろいろなところでイベントなどの仕掛けをしてきました。これは山梨県でやったイベントです。あるいは、非常にローカルですけれども、鳥取の若桜で鉄道とバスの両方の事業者の共催で、イベントを行いました。

そして、なるべく興味を持ってもらうために、多少の仕掛けをすることも必要です。お手伝いをしてきたものとして、例えば、クリスマスの時期に乗務員がサンタクロースの顔をし、装飾をしたクリスマスバスのようなものを走らせるとか、キャラクターを採用したバスを走らせるとか、出雲大社の縁結びに引っ掛けて出合いを演出した電車を走らせたり、ちょっとした工夫で車内を和ませるといったようなことをやってきました。このへんも事例ですので、時間がありませんから飛ばします。資料集をご覧ください。

また、これは途中の停留所の案内を、1 停留所ずつ、「次はどこそこです」と沿線の子どもたちにやってもらったケースです。こういったようなことなども含めて、愉しくバスや鉄道に接してもらおうことが大切だと思っています。

バスについていえば、高齢者にはやはり乗りやすいバスが必要です。子どもたちには、乗ってみたいくなるバスが必要でしょう。女性にとっては、きれいで安心して使えるバスにしていく必要があります。そして、みんなにとってわかりやすいバスをつくっていくことに加えて、イベントなどの話で申しあげましたように、利用促進はどうせやるなら、愉しくやりましょうということを、最後に申し上げます。すみません。私も時間を延ばしてしまいましたけれども、終わりにさせていただきます。ありがとうございました。

3. 事例紹介「宇部市のモビリティ・マネジメントの取り組み」

山口大学大学院創成科学研究科 准教授 鈴木 春菜

山口大学の鈴木です。今日はよろしくお願ひします。

私は 2010 年に山口大学に着任しまして、この 3 月で丸 8 年になります。最初は宇部市に 4 年間住んでいました。そのときは学位を取ったばかりの若手研究者は全然お金がないので、車も持たず、しかも学会で東京や大阪に行くと、どうしても飲んで帰ってきます。仕事の後のビールのおいしさを知ってしまいまして、どうしても空港や駅からタクシーで帰ることが多かったのも、あまり苦を感じることなく自動車を持たずに 4 年間過ごしました。その後、結婚をして市外に移りまして、昨年出産をしまして子連れになりました。そういうわけで、この 8 年間、市の中と外から、それから、酒飲みの立場、子連れの立場、いろいろな立場で宇部市の公共交通に携わらせてもらいました。

私の立場は、残念ながら文彦先生のようなバスや鉄道があるだけで嬉しいという立場ではなく、公共交通の必要性は都市計画や交通計画からもう痛いほどわかるけれども、そんなに好きというわけではないのです。でも、使いこなしたら便利ということも、すごくよくわかります。

学生時代にイギリスに留学を 3 カ月していたことがあるのですが、土日は毎週 1 泊 2 日で、高速バスでイギリス内をずっと回っていました。「君は旅行しに来たのか」と指導教官の先生に言われるぐらい遊び回っていましたので、公共交通が使いこなせると活動の幅が広がることは、良くわかっていて、できるだけ学生や、来た人が宇部の中を満喫できる公共交通になるといいなと思って、8 年間やってきました。

今日は宇部市のモビリティ・マネジメントということですが、そもそもモビリティ・マネジメントというのは何かということです。今日初めてモビリティ・マネジメントという言葉が聞かれた方もいらっしゃると思います。そういった話と、宇部市で行われている取り組みを簡単にご紹介します。よろしくお願ひします。

まず、モビリティ・マネジメントとは何かです。モビリティ・マネジメントとは、まず、私たちが理想とする交通環境があるとします。交通はいろいろなものに関わります。健康、利便性、経済的な交通、使いやすい交通、社会とのつながりをつくる交通、まちのイメージをよくする交通、都市戦略にも沿った交通など、いろいろなつながりがありますけれども、人にもまちにも理想的な交通環境があります。その実現に向けて、インフラ整備、規制、法整備を通じて、長期中期の戦略でいろいろ動いていきます。それと一緒に短期的に

は人の心にも働き掛けて、人の行動を直接的に理想の交通に近づけていくということが必要です。人の心にも、インフラ整備や法規制にもいろいろなものに働き掛けて、理想の交通に近づけていくことだと、私は考えています。

難しい定義ですと、一人一人の移動が社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策ということです。つまり、人の心や行動に働き掛けて、人にもまちにも良い交通を目指して、できることからこつこつ戦略的に実践をするということだと思っています。

では、この、人の心や行動に働き掛けるとは、具体的には何に働き掛けるのかということです。まずは理屈です。なぜ公共交通を使うのか、あるいはどうやって公共交通を使うのか、使い方がわからないと使えません。あるいは、公共交通とは、どんな役割があるのかといった理屈に働き掛けることが重要です。人は理屈の部分で納得をすると、行動につながります。

しかし、私みたいに頭ではわかっているけれども、なかなか行動が変えられないといった人も多いです。ですから感情です。この理屈と感情の両方にバランスよく働き掛けることが、公共交通の意思決定には必要だろうと考えています。

では、まずどんな理屈に働き掛けるかです。1 つは知識です。自分の移動が何をもちたらし、車を使いすぎると環境にどんな影響があり、公共交通の利用が増えると、地域がどうなるかというような知識です。

また最近私が研究をしている内容では、おしゃれというものもあります。車は気軽に移動ができて、ほかの人の目を気にする必要がないので、バスや電車よりも身だしなみに気を付けにくくなります。移動をするときに服装に気を配る人は、車では約 25%ですが、公共交通では約 64%でした。

具体的に身だしなみに気を付けるということは、例えば、運動着を使って移動するのに抵抗がありますかという質問をしました。運動着というのは、ジャージーやスエットのことです。電車やバスは、8 割以上の人々がジャージーやスエットを着ては乗れないということですが、車の移動での抵抗は 30%ぐらいに減るということです。

このジャージーやスエットを着て電車に乗ったら何がいけないのかということです。これは宇部新川の駅で、うちの学生に普段着と、ジャージーやスエットを着て同じポーズをして写真を撮ってもらいました。そして、それぞれの写真を、それぞれ別の 250 人ずつに見てもらって、写真を評価してもらいました。

そうしますと、運動着の写真のほうが、ださくて暗くて田舎っぽくて、不潔でかっこ悪

くて嫌いという結果が出ました。つまり、同じまちでも、ジャージやスエットを着ている人が多いと、何かださく見えてしまうということです。車ばかりに乗っていて、少し身だしなみの意識が低くなると、公共景観が悪くなってしまう可能性が考えられます。

こういうふうに分の移動が、どんな影響をもたらすかという知識を与えていくということが、理屈に働き掛けることにつながります。

それから、先ほど文彦先生にもご紹介いただきました、使い方も重要です。

あるいは、ほかの人がどんな行動をしているかを伝えていくことも重要です。人間は自分がしていない良いことは、ほかの人もやっていないと思ひ込む傾向があります。ですから、実は自分はやっていないけれども、ほかの人はこんな良いことをしていることを知ると、社会に対する信頼が高まって、自分もやってみようということにつながります。

それから、道徳や責任感や公共心に働き掛けることもあります。

具体的に実行計画をつくってもらおうという、理屈に働き掛ける方法もあります。

一方、感情に働き掛けるというのは、どのようなところに働き掛けることができるでしょうか。まずは親しみやすさです。愛着を持つと、それを使ったり大切にしようとすることがわかっています。親しみやすさや信頼感、満足感、地域イメージを育むことが考えられます。この満足感のところ、公共交通が快適よく、親近感、特別感、高級感、帰属感があると、わくわくした気持ちを育むことにつながると思ひます。

こういう理屈と感情にいろいろ働き掛けるながら、公共交通の利用を促進します。本来モビリティ・マネジメントは公共交通だけではなく、自転車やカーシェアリングの利用など、いろいろなものに使えるものですが、今日は公共交通に絞って話をさせていただきます。

この公共交通の利用促進で、誰が働き掛けるのかは、神田先生もお話をされていたように、誰でも思ひついた人がやれるというのが、このモビリティ・マネジメント、公共交通の利用促進だと思ひます。

宇部の場合、私が把握できていないものもあるかもしれませんが、宇部市役所さん、宇部市の交通局さん、JR 宇部線の利用促進協議会さんも取り組まれております。宇部市地域温暖化対策ネットワークさんは、2011 年ごろからスマート通勤の促進をずっとされております。

宇部未来会議さんでは、居酒屋、飲食店利用者さんに何時が終バスですというポスターを居酒屋のトイレに貼ってあったり、居酒屋のはし袋に書かれたりされています。新川で飲んだらという文字を見るだけで、お酒を飲みたい人たちはざわつきます。あそこのお店に行きたいという気分が高まるフレーズなのですけれども、そういう利用促進をされてい

ます。新川で飲んだらバスを使ってもいいし、泊まってもいいし、電車、タクシーを使ってもいいし、いろいろな帰り方があるという情報提供をされて、これはもちろんバスの利用促進というよりは、地域の活性化を目的にされていると思いますが、バスの利用促進にもつながっていると思います。

うべ交通まちづくり市民会議さんも、自転車の利用促進やマナー促進などに取り組まれています。このように思いついた方が誰でも取り組みます。

それでは、私が取り組んできた宇部の MM について、ご紹介します。私が着任したのは 2010 年の 4 月ですが、4 月 6 日に初めてやった仕事です。それはバスマップの改善です。先ほど文彦先生がご紹介されたのは、たぶんこれだと思うのですが、宇部市の交通局さんで作成されているバスマップです。

これを転入者の窓口でもらったのですが、地名を見てもわからないので、どのバスに乗ったら行きたい場所に行けるのかが全然わからなかったのです。それで、地図に落とししたバスマップに改訂をしまして、転入者の窓口で配布しました。その結果、宇部市の居住者のバス分担率、バスの使用率は 1.7% だったのですが、バスマップを配布された転入者は 3.9% がバスを利用しました。もともと引っ越した人というのは、バスを使いやすい傾向にはあるので、その機会をちゃんと捉えて、バスの利用につなげることができたと思っています。

それから、もう 1 つの効果です。バスの利用の直接的な影響ではないのですが、このグラフは横軸が自動車の利用率で、縦軸が宇部市への愛着です。自動車の利用率が高い人ほど宇部市への愛着が低いということで、転入してすぐに自動車に乗って道路だけを見るのではなく、転入してすぐに徒歩、自転車、バスに乗る機会をつくって地域に触れてもらうことで宇部への愛着を育むことにもつながると考えています。

バスの乗り方、電車の乗り方もこの 7 年間、毎年毎年細かく修正をしていただいています。今年度の最新版ではかなり見やすくなっています。今年はデザイナーさんにも入ってもらって、きれいな地図になっておりますので、ぜひご活用いただけたらと思います。

それから、こちらは私がほそぼそとやっております、予算のある年には印刷をしているものです。今日、市外から来られた方の中には、新山口で降りて接続が悪くて途方に暮れた方もいらっしゃると思います。実は新山口から宇部新川までの移動には 3 通りあります。宇部線と、山陽本線経由の宇部線と、高速バスです。これはバスも電車もそれぞれ 1 時間に 1 本しかないのですが、全部合わせると 1 時間に 3 本になります。

今はナビタイム等で検索をすると出てくるかもしれないのですが、2010 年頃はナ

ナビタイムにバスの検索がなかったもので、自前でこういう時刻表をつくって出張に使っていましたが、便利だということで、編集して皆さんにお配りしました。ナビタイムで調べても便利なのですが、やはり印刷してあると、新幹線の時刻と見比べながら出張の予定を立てられますので便利だと思います。地方では、ばらばらになっているサービスを、うまく使うと便利ということも多いので、いろいろと可能性があると思います。

それから、子どもを巻き込んだ MM をご紹介します。最近は取り組めていないのですが、2010 年頃の取り組みです。ガリバーマップを使った授業というのがあります。これは 6m × 8m の大きな地図を印刷して、そのうえで自分の交通行動を再現して、自分の交通行動がまちに及ぼす影響を考えるというものです。

それから、宇部の MM でこれを紹介しないわけにはいかない、ミステリーバスオリエンテーリングです。パネルディスカッションのときに、宇部市交通局の古谷さんからもぜひご紹介いただきたいと思うのですが、このオリエンテーリングは私も噂だけ聞いていて、毎年予約がすぐに埋まるという取り組みです。これは親子が対象の取り組みで、親子がまず朝集まって、謎の男のバスマンから指令を受けます。

後でやってもらいたいと思いますが、そのときはノリノリで、全員でこのポーズをするそうです。そして、バスマンから与えられた指令を遂行し、訪問した地域の企業で地域の産業について学ぶというオリエンテーリングです。これは特別に運行しているバスではなく既存の路線バスを使っているもので、必要なのはその調整と、バスマンのコミットメントということで、追加の費用は大きくはないのですが、とても効果が大きな取り組みだと思っています。

それから、宇部線利用促進協議会さんが取り組まれている、はなびーる電車もすごくいい取り組みだと思っています。私は愛知県の豊橋市の出身なのですが、豊橋市の路面電車では、おでんしゃとか、納涼ビール電車というのをずっとやっていたので、「電車でビールとか飲みたいですね」とずっと言い続けていたので実現したのではないかとちょっと思っています。

この取り組みで特にいいと思っているのは、Facebook で実況中継をしているところです。こういうのが盛り上がっていますとか、花火も始まりましたとかいう中継をされていて、主催者がすごく愉しんでいるのが伝わってきます。こういう愉しそうだなという雰囲気演出するとか、利用者が愉しそうだな、加わりたいなと思うには、やはり主催者が自らが愉しむことが必要だと感じています。

最後に、今年度、宇部線の草江駅で取り組まれた駅舎アートです。これはアーティスト

を招いて、無人駅をアートにするという取り組みでした。プロジェクトの前に住民自らで草江駅を清掃していただいて、住民の皆さん、教育機関、事業者が連携して取り組むことで交流にもなりました。アートにするだけではなく、皆さんが自ら清掃したりして、みんなが駅を大切にするきっかけになったということです。人間というのは、ほかの人が大切にしているものに触れると嬉しく思います。ですから、すごい好循環が生まれていると思います。

私どもの研究室では、この駅舎アートの効果について、先月アンケート調査を実施しました。その結果を示します。回答者の個人属性では、21 年以上住んでいる人が 73%で、宇部線は 80%の人が週 1 回以下の利用で、ほとんど利用しない人が半分程度でした。分析の結果、半分以上の人が宇部線をほとんど使っていないのに、公共交通が生活に必要なだと思いますかと聞いたら、70%が「とてもそう思う」、「少しそう思う」が 25%ということで、使っていない人が多いのに、90%が必要だと思っているということでした。

宇部線に愛着を感じますかというのも、6 割の人が、とてもそう思うということで、使っていなくても、宇部線に強く愛着を感じているということです。宇部線を利用している人と利用していない人で比べてみても、この傾向はほぼ同じでした。ただし、これがプロジェクトの効果かなと思っているのですけれども、草江駅ではほかの駅と比較して、強い愛着を感じる人が 10%ぐらい多かったという結果でした。

このプロジェクトの結果で、草江駅のアートが完成した影響で今まで以上に宇部線を利用しようと思いますかという質問にも、約半数がそう思うと答えました。このプロジェクトを認知した人の、約半数の人の心を動かしたということがわかりました。

細かな結果は省きますが、草江駅以外の駅の住民にも、プロジェクトを知った人には満足度や利用意向が上がったという効果があったということで、宇部市全体にも広い効果がありました。それから、プロジェクトの満足度が高い人は、地域が元気だとか、長く住みたいとか、地域を大切にしたいと強く思う傾向があるということで、地域の活力を生み出す効果というのも、この駅舎アートという取り組みにはあったと考えています。

それ以外に、私が携わせもらった山口全体の MM では、みんなが利用したくなる生活交通推進会議というところの取り組みとして、幸せのハートのつり革があります。これは先ほど文彦先生が紹介されていた島根の一畑電車に私が乗ったときに体験したハートのつり革をやりたいと思って話したら、ぜひやりましょうということになって、私が出雲大社まで行って、このつり革を持って祈祷をしてもらったという思い入れの深い取り組みです。

やはりみんなが利用をしたくなるのは、乗務員さんもうれしいバスということで、乗務員

さんの満足感を高めるためにあいさつ運動にも取り組みました。

ここまで山口の宇部で取り組んできた MM について、ご紹介してまいりましたが、わくわくすることが必要な理由について、もう少しだけお話をさせてもらいます。

今までご紹介してきたように、わくわくする MM というのが、利用をもたらし、地域のもっと公共交通を使っていこうという機運や雰囲気高める効果があるのですが、それに加えて、もう一つ大きな理由があります。それはモチベーションをつくるということです。

わくわくする MM は、大体担当者がすごく真剣に悩んで議論をしているときに、「でも、これをめっちゃやりたいんですね」と思いついたプロジェクトであることが多いです。そういうプロジェクトは、やりたいエネルギーが強いので、やっている人の原動力を生み出していると思いました。担当者や職員のモチベーションを支えるものがないと、利用促進も続きませんので、そういう点が持続的な交通をつくっていくのに不可欠だと思っています。

宇部では先ほどご説明したように、いろいろな取り組みが行われていまして、宇部線の利用者は最近微増です。宇部市交通局の路線バスは、最近減便の影響もありまして微減ではありますが、これまでの大幅な減少からは少し落ち着いている傾向になっています。

宇部市では、先ほど市長さんのご挨拶にもありましたとおり、国のいろいろな法律の改正の動向に合わせて、本当に適切なタイミングで公共交通を検討する協議会が立ち上げられたり、交通網計画がつけられたり、再編実施計画がつけられたり、このたびは交通創造コンソーシアムが結成されたということです。いいタイミングで計画のフレームができて、それを実行するための体制が整っています。恐らく、いろいろ嬉しい取り組みを続けてこられてきたので、こういう長期的な計画を実行するためのモチベーションにもなっていると考えています。

私の研究の 1 つに、ポジティブ心理学があります。ポジティブ心理学では、悪いことばかり考えていると、気持ちが落ち込んで対象のものがかすんでみえるのです。良いところを考えると、愛着が湧いて行動をしたくなるという理論があります。都心と地方や、郊外の良いところは違うので、同じ尺度で考え、どうせ地方は車がないと駄目だからといって、思考を停止していたらもったいないと思います。良いところを探せば、公共交通はもっと素敵になります。そういうことで、わくわくして、もっと公共交通の良さを引き出す取り組みは、長期的にいろいろな網計画をつくったり、プランを実践していく原動力になると考えています。

そういうことで、今日のお話をまとめます。まずモビリティ・マネジメントはターゲッ

トを明確にし、理屈と感情の両方に働き掛けて、人の行動の変化を促すような取り組みです。

公共交通のわかりやすさや楽しさを伝えることで、利用を促進して、地域の力を高めていく可能性があります。

楽しい MM は、関係者のモチベーションを高めることを通じて、長期戦略を実現することにもつながります。

それらを今日お話しさせていただきました。公共交通はすごく大切だと、私は思っています。ですから、みんなで無理なくその価値を使って高めていけることを、みんなで楽しく考えて、取り組んでいけたら良いと思っています。

これで、私の話題提供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。

4. パネルディスカッション「みんなで愉しむ宇部市の公共交通」

呉工業高等専門学校 教授	神田 佑亮
交通ジャーナリスト	鈴木 文彦
JR 宇部線利用促進協議会 会長	伊藤 一統
宇部市交通局企画営業係長	古谷 信弘
中国運輸局交通企画課長	北川 由佳
コーディネーター：山口大学大学院創成科学研究科 准教授	鈴木 春菜

鈴木：山口大学の鈴木です。先ほどの前段の講演では、神田先生から公共交通には子どもや保護者が、いろいろな社会について学ぶ価値があるというお話をいただきました。それから、鈴木文彦先生には、鉄道を学ぶというか、鉄道そのものが地域の歴史的、文化的な価値があるというお話をさせていただきました。この文彦先生のお話を伺っているだけで、『ブラタモリ』を見ているような、奥深い面白さがあると思いました。私からは、宇部でどのような取り組みがされてきたのかというお話をさせていただきます。

今日のパネルディスカッションの目的は、先ほど市長がご挨拶をいただいたように、宇部市では他市に先駆けて、日本の中でもフロントランナーだと思っておりますけれども、網計画、公共交通の形成計画や、再編実施計画が策定されまして、公共交通を便利にする下地ができてきたという状況です。短期中期のプロジェクトベースで盛り上げていく、いよいよ利用者が公共交通を使っていくフェーズになっていると思っています。そのために、交通創造コンソーシアムができたということで、実践の枠組みもできてきました。いよいよ公共交通を使っていくために、愉しさをどうやって引き出していくのかが必要だと思います。そういったことについて、愉しく議論ができればなと思います。短い時間ではありますが、よろしくお願いたします。

前半では、いろいろな立場の方にパネルディスカッションにご参加をいただいておりますので、子育て世代、鉄道愛好者、事業者、利用者という立場から、公共交通の愉しさとは何かを改めて共有したいと思っています。

後半ではその愉しさを引き出して、地域で共有をしていくためには、どんな取り組みが必要かを考えていきたいと思っています。議論の後に質疑の時間を設けて、ぜひフロアの皆さんとも意見交換をさせていただきたいと思っています。どうぞよろしくお

願います。

それでは、まず前半は私の公共交通の愉しみということテーマにいたしまして、パネリストの皆さんに、公共交通に感じる愉しみや、公共交通を通じて得られた発見などを、それぞれのご経験を通じてお話をいただきたいと思います。

また、このパネルディスカッションからご参加いただく伊藤会長、古谷係長、北川さまからはそれぞれ話題提供を短くしていただければと思います。

まず、JR 宇部線利用促進協議会の伊藤会長から、協議会での取り組みや、自己紹介、コメント等をいただきたいと思います。よろしく願います。

伊藤：ご紹介にあずかりました伊藤と申します。公共交通の利用促進の会合の類では、他のところでは、大体私みたいな年齢の人間ではなくて、もっと年配の方で、経済団体の長の方がなっているのが常かと思います。それを逆に、ということでもないのですが、先ほど鈴木先生からお話がありましたように、愉しむことを重視して、この協議会を運営させていただいております。おかげさまで、近隣の小野田線や山口線の事務局の方に来ていただいたときにも、会合が自分たちのところ比べて非常に愉しいという感想をいただけるような感じでやっております。さらに、今年はまた草江駅の事業もやりましたが、そういう楽しいことができています。

私がこういう職をさせていただいています背景は、NPO 法人のうべネットワークという法人の代表をしていることがあります。皆さまには、宇部市民活動センター青空といったほうがわかりやすいかと思います。そこを運営している団体です。まちづくりのことを主に考えてやっているところですので、公共交通を専門に考えているのではないのですが、やはり公共交通というのはまちづくりの中の重要な要素です。先ほどモビリティ・マネジメントということもおっしゃっていますけれども、それもまちづくりを念頭に置いてのことだと思います。

私はこちらの出身ですが、20 年近くこちらを空けて U ターンしてきた人間でもあります。U ターンしてきたところ、やはりこの寂れ方にはがくぜんとしました。もともと宇部ではなく、隣の小野田の出身なのですけれども、かつては小野田から宇部を見た場合に、「まちに行く」という表現をしていたのです。ですから、宇部新川駅のあたりは「まち」でした。先ほど、鈴木さんの写真の中に「クシベ」と宣伝を描いたバスが写っていました。ああいうバスが本当にまちを走っていて、新川駅の界わいは「まち」という位置付けだったのです。それが今のような状態になっ

ているのを見たときに、やはりこれは何とかならんかなというのが、正直なところでした。

前は高知県のほうにいたのですけれども、高知県でも公共交通に関わった経験がございまして、そのへんも活かして何かができればなと思ってやっているところです。

うベネットワークは、うべ探検博覧会というイベントをやっております。これは、もともと観光事業として、宇部市から委託を受けて行っていたものですが、その子ども向けバージョンのキッズうべたんというのがあります。JR 宇部線 100 周年のときに、鉄道に特化したイベントを行うなどをして、非常に好評を博して、それから鉄道やバスに引っ掛けたようなことをやっております。

同じようなことを、高知県でもやっていました。高知県にいたときには、先ほどバスのバスマンというお話があったのですけれども、高知県ではバスと電車と路面電車もありますので、全部使ってウォークラリーを親子ですするというイベントをやっていました。参加者は 100 組ぐらいあって、ものすごく盛り上がる取り組みでした。宇部市営バスでされているのと同じように、路線のバス、電車等を使うということで、何か特別な列車を仕立てるということではなかったのですけれども、非常に好評でした。

こういうものでは、今日のテーマの愉しむということのとおり、子どもたちは非常に愉しんでくれますし、親御さんもそこで新たな発見等をしていただけるということで、親子で公共交通に親しむ機会を持ってもらえます。先ほど、お母さんがハードルになるというお話もあったのですけれども、そのへんのハードルを越えていくには、まずインセンティブ、親しみを持つきっかけが必要かと思います。こういう愉しむことを親子でできることはすごく大切なことです。

しかも、神田先生からもお話があったのですけれども、複数の団体が関わっています。いわゆる協働というやつです。これでやっていくことで、広がりや成功の確率も高くなっていきますので、そういうことが大切です。

そういう意味で、先ほど鈴木先生からご紹介いただいた、本協議会が行っている草江駅の取り組みは、まちづくりの点から考えていきたいのです。今後できましたら、JR 宇部線の駅ごとに、ずっと地域を巻き込みながら仕掛けていきたいと思っています。一言で言いましても、なかなか大変で、草江駅も大変だったのですけれども、そういうことを仕掛けていきたいと思っています。公共交通を盛んにするという

のはもちろんですが、そのための事業をきっかけに地域を活性化して、地域のいろいろな英気を高めていくことにつながると思っています。JR 宇部線は残念ながら、ほぼ無人駅です。しかしこれを逆手にとって、この駅舎を地域に愛される資源として有効に使うことを含めて考えていければと思っています。

本業は教育学と社会学の研究者ですので、子どものことをはじめそちらとも結び付けて、いろいろなことを仕掛けていきたいと思っておりますので、よろしく願いします。

古谷：宇部市交通局で路線バスの担当をしております古谷と申します。

私は交通局に入りまして、10 年間路線バスの担当として現場でいろいろな取り組みをさせていただきました。その中で、本日の愉しむというキーワードで、取り組んでいることの幾つかをご紹介します。大きなものが 3 つと、さまざまなものをまとめて紹介させていただきます。

1 つ目が、先ほど鈴木春菜先生からもご紹介をいただいた、ミステリーバスオリエンテーリングでございます。こちらは平成 25 年から実施しておりまして、昨年の平成 29 年分で 5 回ほど実施をいたしました。夏休みの数日間で、今回は 6 日だったのですが、通常走っている路線バスを乗り継ぎまして、交通局のバスマン、今年からは交通戦隊バスレンジャーと名を改めました。そのバスレンジャーが指定をするポイントの、民間の団体の施設やときわ公園などを回りまして、そこで出されたクイズを解いてもらうという企画です。

この左側がちらしなのですが、募集時には、日にちと集合時間と場所と解散時間しか書いておりません。ミステリーですので、どこを回るとか一切内容は知らせないまま、お昼ご飯だけはああることをお伝えしています。

毎年、予約開始と同時に交通局の電話がパンクをしまして電話がつながらないとか、予約が既に埋まっているとか、大変ありがたいことに人気の企画となっております。参加された方は、A 班、B 班の 2 班に分かれ、指令書を見て、植物館や空港などへ指定された便で、それぞれの場所に行きます。そこには、クイズが置いてありまして、そのクイズを 1 問 1 問解いて回って、帰ってきたら、解いた言葉が 1 つの文章になっていて、みんなで答え合わせをします。そして、皆さんに、抽選でちょっとした景品をお渡しするという企画となっております。

私自身は宴会も好きですし、飲んだり、歌ったり、踊ったりするのが大好きな

ほうなので、何をしても、とにかく自分も愉しみたいと常日ごろから思っていて、このバスオリエンテーリングについては、興味付けもあるのですけれども、今年からバスレンジャーを登場させて乗ってもらっています。ちなみに先ほど、ぱっとした写真で見えづらかったので、あの参加者に強制しているポーズをちょっとやります。指を 3 本して、のけぞりながら、「ミステリー」と言うのを、バスレンジャーが参加者全員に強制で奇声を発せさせます。

続きまして、宇部市交通局の 2 つ目の取り組みはハートのつり革です。先ほど、鈴木先生のモビリティ・マネジメントの取り組みの中でもご紹介いただきまして、鈴木先生に出雲大社へ持って行っていただいたつり革が、写真に大きく写っているものです。これを、11 月から 3 月にかけて、山口県内のバス事業者のバスに 1 個から 2 個取り付けております。交通局でも、この 12 月に取り付けております。後からご紹介いたしますが、ピカピカ光るイルミネーションバスに取り付けるとか、インスタ映えする写真をぜひ撮っていただければというのもあり、通常時は、通学で学生さんが多い便に取り付けています。

次はイルミネーションバスです。これはクリスマス前後の 11 月から 1 月に、宇部市内のときわ公園、山口宇部空港、宇部新川駅周辺のイルミネーション会場 3 か所を、臨時バスを走らせてつないでおります。その臨時バスは、車にイルミネーションを施しまして、車内もシャンデリアのようにイルミネーションを施して運行しております。運転手は、この写真では後ろを向いておりますが、サンタの衣装を着てバスを運転しております。

取り組みはほかにもいろいろやっております。みんなの〇〇（まるまる）バスとして、車内を 1 つの団体さんが自由に飾り付けるバスがあります。バスの中にたくさん吊り下げの犬や鳥とか、かわいい手づくりの人形が飾ってあるバスもたまにあるのですが、そういったことをしております。

ほかにも、バスの乗り方教室は当局でもずっと実施しております。小学生の社会見学で来ていただいたり、たくさんの方に体験していただいております。

また、学校ごとに通学の便で、ときわ動物園入園料と 1 日乗車券のセット割引や、夏休み、冬休み、春休みの期間中、小学生が 1 乗車 50 円で乗れるということも 50 円バスのちらしを配布しています。それから、運転免許証を自主返納された方に 100 円の券が 11 枚付いている回数券を宇部警察署で配布していただいております。

私どもはバスに乗っていただくことが、まさしく仕事なわけですけれども、お客

さまにまずは興味を持ってもらって、バスのことを知ってもらえませんか利用していただけます。そういったことにつながる取り組みを、今のところはしております。私自身も愉しめるように仕掛けているつもりです。今日初めて知ったという方は、詳しくお知りいただければと思います。以上です。

鈴木：ありがとうございます。バスミステリーオリエンテーリングの愉しさが伝わったと思います。

続きまして、北川さまより運輸局の取り組みやご自身のご経験などについて、よろしく願いいたします。

北川：中国運輸局交通企画課の北川です。普段の業務では、今日何度かご紹介のありました、地域公共交通網形成計画や、再編実施計画といったものを担当しております。主に自治体の方と公共交通を今後、維持・発展させていくには、どういう取り組みが必要かというお話しております。

本日はまず、運輸局の仕事というよりも、どちらかというと私の普段の行動をご紹介します。それで「公共交通と私」というテーマを付けてみましたが、あまり深い意味はありません。

今年に入りまして、東京から山口宇部空港に年末年始のお休みの最後に来る機会がありまして、1月7日の12時半に宇部空港に着いて、宇部空港から宇部新川に行くバスに乗りました。そのとき1日乗車券が使えるということがわかったので、車内で購入させていただきました。その後、まだ初詣をしていなかったもので、琴崎八幡宮にバスで行きましてお参りをして、宇部中央に戻って来て、そこからときわ公園にバスで行きました。

そのときは、めぐり一ではなく、普通のバスだったと思います。ときわ公園に行ってみたら、石炭記念館というのを初めて知ったので、中に入ってみますと、人形があって、当時はこうやって石炭を掘っていたというご紹介をいただいて結構面白かったです。その後、ときわ公園をぐるっと回って、オブジェを見たりして、世界を旅する植物館が4月にオープンするということで、また来ないと思って、今度はめぐり一に乗りました。めぐり一に乗って、宇部新川に5時に着きました。

この後、妻崎にあるホテルに泊まる予定でしたので、1日乗車券で宇部新川からバスに乗ろうと思ったのですが、バス停がずらっと並んでいる中に、そっこのバス停があるかなと思ったら、実は反対側でした。そのとき、ちょっとバス停を見失ったので、1本逃して、次のバスに乗りましたが、もうちょっとここを案内し

ていただけるといいかなと思います。

ホテルの近くに着いて一人で焼き肉を食べました。そうしたら、私が座っている前に、明治維新のキリンビールのポスターがあって、キリンビールも明治維新の宣伝をしていると思ひまして、その日は寝ました。

翌日は船木鉄道さんのバスに乗って、本山岬まで行ってみました。場所でいうと小野田市が一番端っこで、取りあえずそこで降りて公園をぐるっと見ました。こういうときには、大体この折り返しのバスにすぐに乗りますので、次の発車時刻は知っているのですけれども、一応運転手さんに「何分発車ですか」と聞いて、私は次も乗りますよというアピールをしてからバスを去ります。また折り返しのバスに乗って、小野田駅に戻って、その後、また厚狭駅までバスで行って帰りました。毎週大体こんなことをしています。

これは、先ほど鈴木先生の資料にもあった、宇部市交通局の路線図です。見づらいたと思います、なんとなく赤で囲んでいるところは、当日私が通り過ぎたポイントです。ポイントとしては、下半分という感じなのですが、乗り継ごうと思えば、結構普通の人には難しいです。私もジョルダンさんの乗り換え案内で調べながら行きました。

今日はいろいろな方がもうお話になっていることですが、車と公共交通があったときに、それぞれどういうイメージがあるのかを比較してみました。ここに書いてあることでは、語りきれないので、なんとなく車のほうが自由で、公共交通は不自由です。車は自分の好きなようにできて、鉄道とバスは自分ではないほかのものに規律されている世界というのが大きなところと考えています。さらに、鉄道にはあまりないのですが、バスについては、どこに連れて行かれるのだろうかという不安感がどうしてもぬぐえません。

大人というのは車に乗るものであって、バスは何らかの理由があって車に乗れない人が乗るものだというイメージが、皆さんが気付いていないうちにちょっとあると最近考えています。中高生がバスに乗るのは当たり前ですが、大人がバスに乗るというのは、ある意味かっこ悪くて、一旦バスを卒業して、また乗れなくなったら、バスに乗るというサイクルが、なんとなくできているように思っているところです。

乗ってもらうための話は、やはり快適さとわかりやすさの提供に加えて、何か付加価値を付けることが、今後必要だと思っております。これは行政的な観点から、公共交通が必要であるというときに、私はまだ乗りたくないという方がいっぱい

らっしゃると思います。ただ、乗らないけれども、公共交通の発展・維持に負担をしてもいいのではないかなと思っています。

年末にスイスに行きまして、そこに住んでいる人と話をしていると、スイスの方は割と老若男女が当たり前バス・電車に乗っているということでした。それは日本人とは行動が違うように思うのですけれども、なぜだろうかという質問を受けました。会社の形態や、国が置かれている状況の違いもあると思うのですが、そこを今考えておりますので、ここで投げかけさせていただきます。

わかりやすさという意味では、こちらはサンデンバスさんの情報提供です。左側の図を見ていただきますと、鉄道の線とバスの線を重ね合わせて表示されていますので、これはすごくわかりやすいと思いました。バス停が駅の名前であることは当たり前にあるのですけれども、実はバス停と駅がちょっと離れていることも往々にしてありますので、こういうふうに描いていただくと、バスが持つ不安感が薄れると思います。また、乗り継げるものをわかりやすく描いていただくと、これだけでだいぶハードルは下がると考えております。

こちらは防長バスさんです。防長バスさんは観光に特化したページをつくっておられます。主要観光地の路線案内というかたちで、例えば、新山口駅から東萩駅に行くバスはこれですというのが、ホームページの中の別のページでもわかるのですが、このページを見ると、観光地から観光地に移動するというものを抜粋して表示されています。

一方、中国地方だけでも、会社によってはホームページに路線図が載っていない会社が実はあるのです。バスの時刻表と運賃が載っているだけで、地図情報が一切ない会社が、割と大手の会社さんでもあります。

最後に、最近あった不思議なことです。乗り換え案内で調べたときに東陽小前行というバスに乗ってくださいと書いてありました。バス停の時刻表にも東陽小前 16 時 15 分と書いてあったのですけれども、バス停の前に止まっているバスが、久保団地というバスでした。その周辺にほかのバスがないので、運転手さんに聞いてみたら、「これが 16 時 15 分だよ」と言われて乗りました。運転手さんに聞くと、「行き先の東陽小前というのは、久保団地の中にあるから、昔から久保団地行と表示をしているのですよ」と言われました。乗れたのでいいかなと思いましたが、後で会社のホームページを見てみると、会社のホームページの時刻表は、たぶん周辺の市と共通の時刻表なので、久保団地と表示をされていました。たぶん地域の方はわか

るのですが、やはりバスはすごく不思議だなというのが、つい 2、3 日前の出来事です。以上で終わります。

鈴木：ありがとうございます。

大人が愉しむためには、どうしたらいいかということも、この後ぜひ議論をしていきたいと思います。それから、北川さんのお話を聞いていると、公共交通を愉しむには、ハプニングを愉しむマインドも必要なのかなと思いました。そう言われて見ると、私も間違えて違うバスに乗ってしまったことが、後々すごく面白い笑い話として使えたことがあります。公共交通は思い出ができる移動が多いと思いました。

続きまして、先ほどご講演をいただいた神田先生に、これまでのパネリストの方のご発表へのコメントや、公共交通の愉しみについて改めてお話しいただければと思います。

神田：今、皆さんの話をお聞きしていて思ったのは、やはり愉しむということは共通していると思うのですけれども、その愉しみ方が人によってばらばらです。これに 1 つの可能性があるという気がしました。特に地方に行けば行くほど、普段の生活は車で成立をしてしまっています。車とけんかをしてもしようがないので、車では愉しめないことで、公共交通を使うきっかけをつくってあげなければいけないというのが共通のことだと見てとれました。

自分自身は、まず広島で過ごして、就職をして 7 年か 8 年ぐらい東京にいて、そこから大阪に行って、今に至るという感じなのですが、東京にいたときには東京にいたときなり、公共交通の愉しみがありました。特に大都市は、休日のほうが鉄道や公共交通の利用者の需要が落ちてしまうので、そういうときに連休パスとかが出まして、JR 東日本であれば南東北まで一定の金額を払えば使えるというパスがありました。

そのときに僕はどんな使い方をしたかを思い出しますと、山梨でワインを飲んで、そのまま 1 回東京へ帰って、上越新幹線に乗って越後湯沢に行って、そこで日本酒を飲んで帰ってくるみたいなこともしました。それは、電車に乗りたから乗ったというわけではなくて、そこに行きたい何かがあって、電車が便利だから使ったということと、乗り放題でただであるということもあって乗せられました。

いろいろなかたちの愉しさを実現していけばいいと思ったのと、その愉しさは本当に乗りものが好きだという方の愉しさもあれば、その愉しさを持っている人は、後ろにいろいろなグループがある気がします。その方とうまくつながっていくと、

例えば、乗り鉄に対して、乗りバスというのはあまり聞くことはないですけども、乗りバスの方のグループを愉しませるツアーという商品ができると、自然とその人たちだけで広報が広がって行って、お客さまの層が広がっていくというのも、鈴木文彦先生の話の聞きながら感じました。

こってり好きな方は、内容によってこってり度が全然違います。恐らく、鈴木先生の裏側にも似たような趣味をお持ちの方のグループがたくさんいらっしゃると思います。大量な方を相手にするのではなく、むしろあるコアな層を相手にして、そこを満足させていくほうが、最終的には利用者も増えていくのかなと思います。

バスマップ、あるいは時刻表の話は、たぶん自社の商品に対する手入れがほとんどできていません。それはそれでやらなければいけないのですが、別の言い方では、公共交通の利用を促進するプロジェクトに携わったときに、大体失敗をした記憶がないのです。なぜかなと思ったときに、恐らく今までほとんど何もしていないので、何かをすれば絶対にプラスになるであろうぐらいの心構えで最近はいます。自分がやった取り組みがプラスになってはね返ってくる可能性がすごく高いです。そうするとやっているメンバーたちも元気になります。

使うほうの愉しみをより出すというところと、関わっているほうの愉しみを生み出すという両方が、今の公共交通に置かれたところからすると、結構簡単に実現しやすい気がします。今日皆さんのお話をお聞きしていても、やはりそうかなと改めて確信をした次第です。

鈴木：ありがとうございます。先ほど、鈴木先生からお話をいただいたように、やはり協働するというところで、担い手側の愉しみをつくっていく可能性も大きいということとですね。それから、やはりマーケティングをしっかりと、公共交通をしっかりと商品にしていくということが必要ということでした。あるだけで使ってもらおうという時代ではなく、しっかりと使ってもらえる体制をつくって、そのための情報整理もきちんとしなければいけません、何もされていないことが多いので、やればやっただけリターンがあって、結構やりがいはあるということですね。ありがとうございました。

それでは、鈴木文彦先生、私は公共交通にそんなに乗るのが好きというほどではないので、そういう人もいる中で、パネリストからのコメントがいろいろありましたが、コメントか何かありましたらお話ししたいと思っています。

鈴木(文彦)：パネリストの皆さんへのコメントというほどのものはないのですが、実は私

は10年ぐらい前に、ずっとレギュラーで書いている『鉄道ジャーナル』という雑誌で宇部線草江駅というタイトルのコラムを書いていたのです。それはどういう内容だったかという、山口宇部空港からあれだけの近さにあって、空港連絡の手段として、もっと活用ができるというものでした。例えば、東北本線の駅（二枚橋駅）が花巻空港に比較的近いからと、花巻空港駅に名前を変えたのですけれども、全然近くなく、2kmぐらい離れていて、誰も空港駅として使っていないのです。そんなのに比べると、よほど空港駅として使えるという話で、草江駅をちょっとテーマにコラムを書いたのです。

実際に私も何度か空港連絡という意味で草江駅を使っていますけれども、大体電車から降りた人のうち、2人ぐらいは空港に向かって歩いていく姿が見えました。だから、わかっている人はそういう使い方もするんだなという気がします。

実は今日ここへ来る途中に草江駅で途中下車して、駅を見てから「めぐりーな」でこっちへ来たのです。以前に訪れたときに比べて、きれいな駅になっていたのは事実です。やはりあれをすることによって、地域の人たちの関心も高まります。

似たような取り組みは、ほかでもあることはあるのです。私も関わった、ある小さな第三セクターの鉄道で、駅に高校生に壁画を描いてもらって、それを無人駅に提出したところ、高校生たちが自分たちの駅だと思ってくれました。それまでは窓が割られたり、壁に穴を開けられたり、いろいろないたずらがあったのが、その壁画ができてからピタリとそれがなくなっているのです。

つまり、防犯や駅を大切にすることでもその取り組みが役立ちました。それを私は見ていましたので、これはいい取り組みだなと思っていました。今日は、ちょうど電車が来たところの写真も撮りましたので、ほかでも紹介をさせてもらおうとは思っています。

鉄道の場合はどうしても車両が注目されるのですが、私は一番大切なのは駅だと思っているのです。駅というのが、地域のある意味、核になって、それでその地域のコミュニティーができていくような歴史を持っているわけです。駅を愉しくし、みんなに関心を持ってもらって、より地域の核としての役割を持ってもらう流れをつくれれば、まだまだ鉄道の駅というのは、仮にそれが無人駅であっても、地域の中でまちづくりに活かしていける場所だと思うのです。

そういう意味で、このときは、当然やっている人も愉しかったでしょうけれども、それを見た地域の人、近くの人のお楽しみにもつながっていくことですので、こう

いった発想が大切だなと思っています。

今はもうこれだけマイカーで移動をするのが当たり前で、地方では 8 割、9 割方がマイカーに依存をしている時代ですから、この全てが公共交通に移行するのは、輸送力からしても無理ですし、マイカーが普及したことによって、人の行動は非常に多様化しています。これを公共交通でカバーをすること自体は無理だとは思いますが、ただ、少しでも公共交通に興味を持てば、その楽しさも少しずつ見えてくる部分があります。そのためには、知ってもらう工夫を事業者自身もそうですし、行政からもやっていく必要があるだろうと思います。

北川さんのお話にありました、バスの行き先のお話などは、今までのバスのインフォメーションの非常に大きな問題であった、わかっている人がつくっているから、わからない人には全くわからない情報になってしまっている、典型的な例だと思います。そうではなくて、本当に知ってもらうための工夫が必要だと思います。

今まで乗っていなかった人が乗れるような仕掛けや、関心を持ってもらうような仕組みをつくることによって、今まで普通にマイカーを使っていた人が、年に 1 回でも 2 回でも、ちょっと興味を持ったバスや鉄道に乗ってもらうということになれば、つまりゼロがプラスになるわけですから、事業者にとっても増収なのです。

何か取り組みをしようと思います。例えば、割り引きみたいなことを導入したとしますと、いや、これで減収になったかなと、まずそこからスタートをするケースが非常に多いのです。効果がない、あるいはマイナスになるという発想ではなくて、今まで乗っていなかった人が新たに知って乗ったら、プラスになるという考え方で取り組めばそれが楽しみにつながります。先ほど、神田先生がおっしゃったこととほぼ同じことなのですけれども、そういう発想を持って、いろいろやってみる必要があると思います。以上です。

鈴木：ありがとうございます。確かに何かを使えるというのは、それだけでわくわくすると思います。今のわかりにくい情報提供のままだと、「使える」という感覚が抑えられてしまって、それだけで使いたくないと思ってしまいます。使えると実感するだけでわくわくするのだなと思いました。

パネリストの方に、公共交通が持つ楽しさがどこにあるのかというお話をいただきました。この後、公共交通の楽しみを引き出すにはどうしたらいいのかということで、特に宇部市のような地方都市で、公共交通の楽しみを引き出すにはどんなことに取り組んでいったらいいのかということを考えます。マイカーから公共交通に

利用転換をしてもらったり、バスを使ってもらったり、再編実施の計画も実施されてきて、どんどん便利になっていったバスや電車をどうやって使ってもらうのかということについて、今お持ちのアイデアやお考えについて、まず宇部の公共交通を最近ご利用になっている北川さんから、お聞かせください。

北川：宇部に特化したものというより全体で使えるものなのですが、やはり先ほど鈴木先生もおっしゃっていたように、外から来た人にどうやってもらうのかは、まずゼロから始めてプラスに転じるという意味で非常に重要だと私も思っております。

少し行政っぽい話もさせていただきますと、国土交通省運輸局では観光も所管しております。日本国内の観光もそうですし、外国人観光客は特に日本人よりも国内で車を使う割合が少ないので基本的に公共交通で移動をする人が多いのですが、どうやって乗ったらいいか、何に乗ったらいいか、どうやってお金を払ったらいいかわかりません。ですから、あまりニーズほど使われていないのではないかとこの問題意識があります。

行政としても、最近公共交通をどうやって観光客にってもらうのかということを一生涯懸命働き掛けしているところです。

宇部市さんの今年の取り組みとして、バスのロケーションシステムの導入を進めていただいております。そちらは観光客にもわかりやすいように、多言語の表示も含めて対応をいただいているところです。やはり観光客に対しては、観光地の情報とバス情報をセットでお渡しするのが一番効果的だと思っています。

例えば、琴崎八幡宮や、ときわ公園に行きたいときに、何時のバスに乗って、何時間観光をしたら、このバスで帰れるというものを、何パターンか提示していただければ、そのどれかだったら、私の行動に当てはまるから使ってみようというふうになり、すごく使いやすいと思います。

「ぶらりぶらぶら のんびり路線バスの旅〔防府編〕〔周南編〕」というものを、先日、周南市在住の局の職員にもらいました。これは、非常に中身が素敵です。絵もかわいいのですが、ここが観光地で、こういう回り方で行ったら回れますということと何時間コースですということが記載がされています。ご覧になりたい方、ここにきていただければと思います。こういうかたちで、交通局さんのホームページにちょっと載せていただくと、宇部市内の観光が非常にしやすいと思います。

先ほど鈴木先生から、大人が公共交通を愉しむにはどうしたらいいかというご提案がありました。私が中国地方をぶらぶらしている中で、やはり大人として嬉しい

のは、おいしいものとお酒と温泉かなと思います。自堕落な感じですがけれども、それを愉しむために、公共交通はすごくマッチングはすると思います。車で行って温泉に入ってのんびりして帰るというだけでもいいですがけれども、せっかくなら、その周辺をぶらぶらして、面白いものがあつたら見て、おいしいものを食べて、温泉に入って帰りたいです。せっかく行ったのなら、そういう行動をしようと思う方のほうが多いと思います。

宇部市さんも、今後はレンタサイクルやカーシェアリングもお考えだということをお聞きしました。普段レンタサイクルを使うときに、片道はレンタサイクルで行ってもいいけれども、帰りも自転車で帰るのは嫌だなと思うことは結構あります。特に道中に温泉があるとなおさらです。ここで自転車を置いて帰れたら最高なのだと思うことが、私個人はよくあります。

ですから、シェアリング・エコノミーの導入をされる場合には、ぜひ公共交通とのマッチングやセットも考えていただければと思っております。片道は車や自転車で、日本の規制がまだありますけれども、今後はセグウェイなども、片道は乗って、帰りはバスで帰れるという乗り捨てができる仕組みを整えていただくと、公共交通の利用促進にもなりますし、利用する人にとっても、いろいろな景色を見ながら、そのまちを愉しめるということで非常にいいのかなと考えます。

賑わいをつくるときには、やはり公共交通です。道を歩いている人がいない町はたくさんあります。バスに乗ることで、道を歩く人ができて、その人たちが賑わいをもたらすのは、皆さんも実感されるころだと思います。それに結びつく何かもっといいアイデアもいただければと思います。

鈴木：ありがとうございます。前半の部分は利用者の目的を合わせてサービスをつくっていくということでした。転入者や観光客が公共交通を使って何をするのかということも併せて情報提供をすることが必要です。しかもかわいく、スタイリッシュにして、わかりやすくすることです。かわいいとか、スタイリッシュというのは、情報がわかりやすい、受け取りやすいという効果があります。伝わりやすいかたちで情報をちゃんと伝えていくということですね。そして、新たに大人の公共交通の利用促進のためには、私もお酒が大好きですがけれども、グルメやお酒とか、利用者の目的を新たに創造していったら、そこにうまく公共交通やパーソナルモビリティをマッチングさせていくことが必要なのかなと思います。

それから、後半の賑わいをつくるというのは、みんながいいアイデアがないかな

とっているところだと思います。ぜひこの後のパネリストの方から、何かアイデアがあればお聞かせいただきたいと思います。

それでは次に、今日宇部市の公共交通を利用された鈴木文彦先生に連続で申し訳ないのですが、宇部の公共交通をさらに愉しくするにはどうしたらいいか、まちの中に賑わいをつくるにはどうしたらいいかということについて、ご意見がありましたらお願いします。また、神田先生のお話にもありましており、バス、鉄道に乗る人が愉しめる、バスや鉄道に乗るのが好きな人が愉しめるような取り組みは、どんなものかについて、何かお考えがあればお聞かせください。

鈴木(文彦)：難しい話なのですけれども、バスや鉄道が好きな人は黙っていても乗るのです。逆を言うと、車が好きだという人は、やっぱり車に乗るのです。だから、その中間の人をどうするかということが1つあると思います。そういう意味では、私はちょっと逆説的ですが、車は本当にそんなに楽しいものなの、良いものなのかという問いかけを試みる必要があると思っています。

例えば、免許返納で、免許を返してしまって、車が使えなくなったら生活ができないという話を聞きます。そう言われると、確かにそういう面はあると思いつつ、私なんか地方の状況を見ていると、もしかしたら100m先のコンビニに車で買い物に行けなくなるから不便だと言っているのではないかという気もします。ある程度の人はその人なのではないかなという気もします。本当に車を使わないことが不便なのだろうかという問いかけも必要かなと思います。

昔、私は幼稚園教諭とか保育士を養成する短大の非常勤講師をやっていたことがあるのですが、その卒業生のついでで、幼稚園児に自分のうちから幼稚園までの道のりを絵で描いてちょうだいという調査をしました。

私は地理学の出身でしたので、どの程度子どもたちが地域のことを認識しているかを知りたくてやりましたが、結構面白い結果が出ました。お母さんに徒歩で送り迎えをしてもらっている子どもの絵は、途中にきれいなお花が咲いているとか、ここにケーキ屋さんがあるとか、犬がいるという絵を描いていました。ところが、マイカーで送迎をもらっている子どもが描いた絵は、本当はここでお見せできれば良かったのですけれども。

鈴木：ありますよ。

鈴木(文彦)：あるとありがたいです。(注：データを鈴木春菜先生にさし上げてありました)。そのほうが説明しやすいです。

マイカーで送迎してもらっている子どもは、道路しか描いていないのです。つまり、画用紙いっぱい道路が曲がっている絵しか描いていなくて、全くほかの回りのものが見えていないのです。

恐らく、子どもの感覚がマイカーのスピードにはついていけなくて、周りを見る余裕がないからだろうと思っていたのです。それだけの違いが出ることに愕然としました。そのときに、やっぱりマイカーで送迎するのは正しいやり方なんだろうかという疑問を持ったことがあります。すみません。本当は私がちゃんと用意をしてあげれば良かったです。この話はするかどうかを迷っていたのです。

そういうことを考えたときに、当たり前みんなマイカーで送り迎えをしているのですけれども、それは子どもたちの日常的な感覚や、先ほど出てきました健康の話も含めて、本当にマイカーにどっぷり漬かっていることは正しいのだろうかという問いかけも必要かなと思っているところです。

それから、マイカーは実は結構お金が掛かっていることに意外と気が付いていないのです。公共交通、バスの話になると、運賃が高いという声がよく出てきます。でも、本当に高いかを考えてみますと、結構車にも金を使っているのです。

私はまず自分の車で計算をしてみました。そうすると、車の購入費用を案分したり、税金や保険などを加算していくと、大体 2,000cc クラスの車を持っていると、車は持っているだけで 1 日 1,700 円ぐらいかかっています。これは、まず自分の車で計算して、そういう数字が出ましたので、1,500 円ぐらいとっておこうと思っていたら、岐阜市がマイカー社会に対して、公共交通利用促進などを啓発するのに、1,700 円と書いてあったので、1,700 円でいいかなと思いました。

(ここで子供が描いた絵が映写)

これが先ほど言った話です。これが、マイカーで送迎されている子どもが描いた絵です。それから、1 つ前のものは、徒歩で送り迎えをしてもらっている子どもが描いた絵です。歴然とした差が出ているのです。本当にマイカーで送迎されている子どもは、道路しか描いていないのに対して、これはもちろん幼稚園児が描いた絵ですから、これは何、これは何と先生が聞いた結果ですけれども、例えば、ケーキ屋さんとか、お花屋さんがちゃんと描かれているのです。これだけの差が出るということを見ていただければと思いました。

お金の問題などもいろいろ考えてみたときに、本当にマイカーを使うことが、自分や社会にとって正しい選択なのかということ、ぜひ問いかけてほしいのです。

最初に言いましたように、バスが好きな人、私なんかは黙っていてもバスに乗ります。ただ、私自身も車が必要なときには使います。2種は持っていませんけれども、大型を持っていますから、バスだって運転をすることはできるのです。でも、私はバスが好きだから、バスに乗ります。

逆に車が大好きな人は、いくら公共交通と言っても車に乗りますが、その中間の人がたくさんいるはずなのです。たぶん、それは全体の両側の 5%とかです。車が好きな人のほうは 10%かそこらはあるかもしれません。両サイドなので、たぶん全体の 7割ぐらいの人は、べつに公共交通はそれほど好きでもないし、車も好きで運転しているわけではなく、必要に迫られて運転しているという程度の人だと思うのです。

そういう人たちに、車のほうの是非についても投げかけていただきたいという気がします。ちょっと逆説的な話でした。

鈴木：ありがとうございます。バスに乗るのが好きな人は、黙っていても乗るということがわかりました。文彦先生に先ほどご紹介いただいた車の絵の話は、私も山口県の教育委員会で講演をさせていただいたとき、すごく反響がありました。知らず知らずのうちに、移動が子どもの感性を育てているというのは、私も自分が子どもを育てる世代になって実感しています。

自分の習慣に子どもを合わせていたら、子どもの感性が本来、近くで歩いていると犬とか、ミカンの匂いとか、そういうものをかげるはずなのに、そういうものが薄くなってしまう可能性があるなとちょっとぞくっとしました。そういった子どもへの影響についての情報提供をすることも、重要だと私も常々思っています。

やはり、子どもや親子を対象とすることが、皆さんのお話を聞いていると、取り組みやすいし、親子で体験をするのも貴重な機会となるということで、公共交通の 1つの重要な価値なのかと改めて感じています。

一方で、北川さんからもご紹介をいただいたように、今、あまり使っていない大人を開拓していくというのは、新たな需要をつくっていくことにもなりますので、こちらも積極的に何か取り組みを考えていく必要があると思います。

そういう話を踏まえて、伊藤会長と古谷係長から、今後、宇部の公共交通の利用促進を活性化していくために、どんなことに取り組んでいきたいとか、こういうアイデアはあるけれども、何かこういうことで困っているとか、そういったようなことがあればぜひお聞かせください。まず伊藤会長からお願いします。

伊藤：難しい問いかけです。今、協議会では、美祢線、小野田線、宇部線を使ってスタンプラリーをやっています。スタンプを集めて、抽選で賞品がもらえるというもので、300人以上の方が参加をしているように聞いています。そういうもののベースにも、1つ「親しみ」があります。「久しぶりに実家に帰省してきて、そんなことをやっているのをポスターで見て懐かしくなって参加してみた」という声もあるらしいです。

昨年の暮れに、佐賀駅に行ったら、ちょうど、ななつ星 in 九州が止まっています、うれしい思いをしました。昨年度は岡山の新見に仕事がありまして新見に行くと、トワイライトエクスプレスに出会うことができました。これも嬉しかったです。列車にはそういうわくわくするものがあります。

我々が小さいころ、ブルートレインの運転手は1つの憧れの職業でした、今はもうそんな時代ではないですが、ちょっと前に京都の鉄道博物館にオープン前に行かせていただきましたけれども、あれはやはり大人にとっても楽しいです。

子どもということ言うと、きかんしゃトーマスというアニメがありまして、大井川鐵道へ行くと走っています。これはすごく子どもたちが乗ってきます。

それから、高知県は面白かったです。私の実家は北部なので旧船木鐵道の遺構に小さいころからずっと親しんできたのですけれども、ああいうものが高知県のほうにあったのです。それが遺構ではなくて、本物の鐵道になったごめん・なはり線というのがあるのです。これは、アンパンマンの作者がキャラクターを各駅に全部1つずつつくったのです。大人気でそれを目掛けていく人も増えている状態です。そういった、さまざまな愉しみを持って、愛着を持つというのが1つ必要です。

先ほど、鈴木先生から、感情と理屈というお話がありました。頭ではわかっているけれども、行動は変えられないという、感情の面では難しい話です。ですが、もうちょっと下げていって、ただ単に親しむというところからはじめることではないでしょうか。特に子どもの時代に親しむということは、後々まで尾を引いてくれます。草江駅のプロジェクトなんかも、子どもさんがよろこんで参加してくれました。おかげで、草江駅を自分のもののように思ってもらえています。鈴木さんからご紹介がありました、ほかの駅のお話でも、やはり高校生がということでした。そのへんから、まず入っていってもらいたいのではないかなと思います。

2つ目は、協働するというのが1つのキーワードになると思います。交通に関しても「結節」を考えていく必要があると思っています。特にまちづくりの観点から、交通結節を考えていく必要があると思います。昔、宇部新川というところが宇部の

中心で、非常に栄えていました。いろいろな理由があるとは思いますが、その1つとして、「乗り換え」があったと思います。宇部新川駅のそばに、今言うコンビニみたいなものですが、国鉄の物資部がありまして、そこで買い物できました。その反対側に弘済会の食堂がありました。なぜ、そういうところが成り立つかというと、そこで乗り換えるので、その待ち時間に引っ掛かるのです。

今も東京とかに行くと、コンビニが駅ナカにたくさんできていますので、乗り換えるときにちょっと買い物をします。そうするとそこにお金が落ちます。そういう交通結節を考える必要があります。つまり、複数の交通事業者が連携をしてやっていくという、先ほどコンソーシアムというお話が市長からもあったように、交通結節を考えて事業者通しが連携していく必要があります。

さらにハブ交通です。宇部市営バスのマップのお話がありましたが、路線をシンプルにしないと、たぶんマップもシンプルにならないので、外から来た人にはわかりにくいです。鉄道とバスが、ある程度役割分担をします。ご紹介があったように、草江駅ということですので、やはり空港と結節をしない手はないと思います。今、長門市という元気な市がありますけれども、その市長さんともお話をしましたら、もう空港から長門市まで直通列車を、という話もいただきました。そういうことも含め、いろいろ考えてみたいものです。

協議会の体制についても、私は宇部線の協議会の会長なのですが、その事務局とは、山口線、小野田線、美祢線を引っ張ってきて、それらが一緒になって考えないと宇部線だけで考えてもどうしようもないといつも話しているところです。協働してやっていくということが、これからなにより必要です。

もう一つ言いますと、やはり感情面が「愛着」であれば、理屈のほうでは「利便」を考えないといけません。ドラスチックな利便性としては、先ほど北川さんからお話がありました、利用しない人たちが負担をするという考え方です。私も全く賛成です。最近、いつも言っているのですが、「宇部市営バスは全部無料にしましょう。福祉サービスとして走らせましょう。その経費は市民みんなで負担をしていきましょう。」と。公共交通というのは、そういう性格を持ってもいいのではないのでしょうか。宇部市営がそういうことをされると、宇部市営に乗る人が増えて、当然そこからほかの公共交通に乗り換えて利用するようになります。公共交通全体の利用者が増えていくはずですが、そういう大きな流れへのインセンティブとして、宇部市営バスは宇部市民を無料にすることを考えてみてもいいのではないかと

う、ちょっと夢みたいな話をしておきたいと思います。

鈴木：ありがとうございます。次に古谷さん、お願いします。

古谷：宇部市営バスが無料は良い話だと思います。ただし、ただでも乗らないということもありまして、丸 1 日無料にしても利用してもらえないサービスというのは、バスに限らず若干あります。まず私どもとしては、やはりお金を払ってでも使ってみようというのを、ぜひやっていきたいと思っております。

3つあるのですが、1つは、知っていただくことです。バスがそもそも外出のときに頭になれば、何も始まりませんので、知ってもらうための興味付けを、今やっているものをしっかり高めていくことです。例えば、ホームページの案内にしても、先ほど北川課長がおっしゃったように、バスの方向幕とホームページの案内と、時刻表が違うといったところの統一性をしっかり見直しを図っていくとかです。

昨年缶バッジを独自でつくってイベントに販売しました。今、持っているバスは 78 台あるのですが、78 種類のバスのフロントを写真に撮って、セットにした缶バッジを出してみました。セット品は残念ながら、まだ販売実績がないのですが、単品は 1 つ 100 円で 80 個ぐらい今売れています。意外だったのは、バスの写真の缶バッジよりも、むしろバス停の名前を入れた缶バッジに人気がありました。赤い丸の中に宇部駅、宇部新川駅、宇部市営バスと小さく描いた缶バッジが割と人気がありました。

自分が知らないところで、市営バスをもっと愉しんでもらえる情報の出し方です。イベントなど、外に出て、いろいろな方に、交通局のほうでのサービス提供のフィードバックというか、サービスを体験された方の反応などを見ながら、面白い仕掛けや取り組みをやっていきたいと思っております。1つは知っていただくということです。

もう 1 つは、知ったものを体験するということです。交通局で私自身がこだわって長くやっているのは、乗り方教室です。いろいろな団体向けに乗り方教室をやっています。小学校もそうですし、成人団体、年配の方向け、障害者団体にもやっていますし、いろいろな団体にもやっています。

整理券を取ります、乗ったら座ってください、降りるときはここで払いますというのが基本ではあるのですが、やはりやり方や説明の仕方で、食い付きがずいぶん違うのです。

特に小学生では、ノンステップバスが、乗りやすくするためにバスの進行方向に向かって左側から乗るときに、ドアを開けると自動で下がります。ニーリングとい

う機能です。ドアが閉まると、それが水平に戻ります。これを何も言わずに体験させると、非常に盛り上がります。バスの乗車口にインターホンがあって、乗る前に運転手さんとお話ができるとか、意外とこっちが当たり前に思っている情報をきちんと説明して体験してもらおうと、ものすごく食い付いて喜んでもらえます。

それを家に持って帰ってもらって、晩ご飯の中で話題にしてもらいます。こういった体験をしっかりといただくうえでは、しゃべり方1つもそうですけれども、細かい情報や話し方や組み立てをしっかりとやっていきたいと思います。

最後に一番大事なのは、私たちバス事業者はダイヤが商品です。その商品の見せ方で、バスの行き先、停留所、時刻表の見せ方、それからバス停に貼る路線図、停車一覧表等の表に出る情報が全て統一されて、探しやすくわかりやすくということです。

今これをつくっているから終わりではなく、それが始まりです。皆さんからのいろいろなご意見をいただきながら、少しずつかたちを変えていきます。今使っている方はそれで慣れていきますので、一度に大きく変えると混乱を生じます。今使っている方からのご意見をいただけるだけ少ないようにしながら、わかりやすいかたちにどんどん変えていきたいです。

北川課長がおっしゃった外国人だけではないですけども、観光客の一見さんや、よそ者でも使える市営バスになっていけたらと思います。そのためにコンソーシアムのお話もありましたが、いろいろな団体の方と連携をしてご意見を聞かないといけないと思っております。そこには、宇部市の一部ですので、そういった信頼や、安心感というのをしっかり活用しながら、交通事業者としても、公営交通の交通事業者として存続ができるようにやっていきたいと思っております。

鈴木：ありがとうございます。伊藤先生と古谷さんから、子どもや、いろいろな人を引き付ける力が、公共交通にはいろいろとあるのですけれども、その人によって違ったりするので、コミュニケーションを図りながら探っていくことが必要ということかと思えます。

結節点が重要ということとも共通しますが、情報をわかりやすくシンプルにすることが必要です。ダイヤの魅力、ダイヤがいかに便利でも、それがわからなければ、伝わらなければ、使ってもらえないので、その魅力を引き出すためのデザイン、統一感といったものも、ぜひ鉄道とバスと一緒に情報が得られるような、同じようなフレームで得られるような仕組みが宇部で必要なのかなと私も思いますので、ぜひ

コンソーシアムでご検討いただければと思います。

それでは、今のお話を踏まえまして、神田先生からもコメントをいただきたいと思います。神田先生のこれまでのご経験を通じて、そういった取り組みを続けるために必要なこととか、何か、今後この地方都市で公共交通の情報発信をするのにこういうのが必要なのではないかというのでお考えがあれば、お聞かせいただきたいと思います。

神田：先ほど古谷さんがおっしゃったようなことは、まさにそうだと思っています。値引きとか無料にして利用者を拡大するようなことは、絶対にやめたほうがいいと思っています。自社の商品は使えないというのをピーアールしているようなものです。

そういった観点の中で、特に宇部だと、市営の交通局といったかたちで、公的な機関でもあります。また、多くの中国地方のバス事業者、鉄道事業者は、何らかの行政からのサポートが入っている地域も多くて、公的な機関だということから考えていくと、1つ、市民の方々とか、乗られる方々が困ったところに着目してみるのもありなのかなと思っています。

市民全員がというかたちではなくて、もう少し細かくターゲットを捉えていったほうが良いと思うのです。例えば、高齢者が困ったとき、移動が困ったのではなくて、独り暮らしになって足も悪くなって外に出るのがおっくうになってきて、誰かが働き掛けてくれると外出できるのに、したいのに、と困っていらっしゃる方は結構いらっしゃると思うのです。

例えば私自身が京都でやった取り組みで、総本数が多くないバス路線の利用促進の中で、わざわざバスに乗らなくてもいいくらいの距離を、みんなでバスに乗って、バス停を4、5個くらい行ったところにちょうどお寺があったので、お寺で座禅してお茶を飲んで話をして、またバスで帰っていきましょうねというような、自治体主催のツアーをコーディネートして、やったことがあって。初めは20名くらい募集のところぎりぎりかき集めて20人くらいだったのですけれども、やり始めて4、5年たってもまだ続いていて、今は枠を増やしている状態になっています。

なぜ初めに乗らなかったのかというと、バスの乗り方がわからなかったし、わざわざそんなのに行かなくてもみたいな話だったのが、これがあるので出掛けるきっかけができるようになったとおっしゃる独り暮らしのお年寄りの方々が結構いらっしゃいます。そういった方々の、外出の困ったに対して、今ある路線バスをうまく使ってもらって、結果として収益が上がりますけれども、それはお礼の意味だ

とっていて、そこで儲けることは、たぶん良いことをして儲けたということなので、これも全然あるべきだと思います。

お年寄りだとそういう困ったもあるでしょうし、別のケースで、例えば私自身のような子どもを持っている世代が、夏休みが嫌いで、子どもが結構家にいる時間が長い。そうしたときに、和歌山でやったのか、錦糸町でやったのか、バスの乗り方教室をわざと丸一日かけてやったのです。これはなぜ丸一日かけてやったかという、親御さん同伴は要りませんとやったときに、保護者の方は、朝預けてもらうと、取りあえず夕方まではそこで預かっておくということで、保護者の困ったに対応できるのです。

そうすると、子どもが一人でずっと家でエアコンをがんがんにかけていられるよりましでしょう。それで、社会見学みたいなかたちもできてしまうので、それで利用促進が進めば、これも全然ありなのかなとっていて。

宇部は、去年、中国運輸局のプロジェクトで、企業と連携した利用促進の取り組みをさせていただきました。そのとき、路線によって住まわれている方が全然違うのです。例えば、ここはやたらと宇部興産の関係者の方が住んでいる家があるといった路線もある。そうすると、さっきおっしゃったように、そういったエリアでは、さっき鈴木先生からお話がありましたように、新川の飲み屋で終バスは何時みたいな情報提供をすることによって、帰るのに困ったというニーズが満たせるはず

です。そうすると、困った人に対してピンポイントで、困らないような解決策を提案していくための情報提供、モビリティマネジメント、そういったことをやっていって、市内一円にバスがこういうふうになりましたということも重要だと思うのですが、そこに特化していろいろ落としてみるのも、結構ありなのかなと思います。困った人をつかまえて、そこで答えをお渡しして利用者が増えるということが、一番近道な気がするので、今の路線の特性を活かした、そういったきっかけというのはありなのかなと思います。

観光客の方々に対しては、もっとふっかけていいとっていて。例えば、僕らも普段の生活で、わざわざ海鮮丼 1 杯 1,500 円くらいのもを食べたいから、2 時間かけてどこかに行くみたいなことは、平気でやるわけなんです。そうすると、地方に来たときに恐らく一番困るのは、交通と食事のはずです。

例えば、今、東京に出張に行きますといったときには、ネットで飛行機でも新幹

線でも申し込んで、ホテルはセットになっていて、後は説明書があって自分で行ってちょうだいねといった経過になっていると思うのですけれど。それをうまく活用して行って、バスをベースに旅行業みたいな組み立てをしていき、バス、プラスお昼、プラス何かで、バスの運賃はノーマルの設定をしておきます。それを見たら、どこに行ったらいいというようなアレンジもできています。昼のご飯は、実はクーポンに含まれています。それを出せばいいのです。そういったかたちにやると、バスという商品を活かした付加価値が高いものができる気がしています。それも、その金額で買ってくださるということは、そこに価値があるということなのです。

例えば一気にバス停の情報を変えとか、ターミナルの情報提供をやっていくのは、なかなか時間がかかる話だと思うのですけれど、ターゲットをつかまえてしまえば、紙切れ 1 枚である程度の情報の提供はできてしまうと思うので。そういったかたちでの観光客の皆さんに対する、短期的なケアの仕方もありそうな気がします。

そういったきめ細やかさが、今の交通のネットワークを活かしたいろいろ検討があったうえでの最適解だと思うので、それはそれで活かしていきながら、困ったに対応するサービスを模索していったほうがいいのかというの、自分がいろいろやってきて、今日の話聞いて思うところです。

鈴木：はい、ありがとうございます。移動だけではなく、目的地というか、どういう人を喜ばせたいか。独り暮らしの老人の方を外に連れ出して喜ばせたいとか、そういうことも考えて、いろいろ目的を合わせてセットにすることで、公共交通の役割を確保していくことが必要です。確保していくというのも変なのですけれども、商品として儲けることではなくて、誇りを持つことを考えていくということが、ずしつと来ました。

それでは、ここまでの議論、あるいは前段の講演者の講演に対して、フロアからの質問やコメントを受け付けたいと思います。何か、パネリストや講演者に質問したい、こういう宇部の公共交通について意見を言いたいといったことがありましたら、ぜひこの場で挙手をいただきたいと思います。いかがでしょうか。はい、よろしくをお願いします。

会場 1：すみません、交通局の古谷さんに教えていただきたいのですけれど。今の公共交通網として、市営バスを補うためにコミュニティータクシーとかを設けられていると思うのですけれども、基本的には市営バスが行けない所とかを空間的に補うとい

う位置付けで相互補完していると思うのですが、例えば発想を変えて、同じ路線を市営バスとコミュニティータクシーを一緒に走らせて、利便性を向上します。要するに交通の幹を太くして、そこをよりよく使っていただくというようなことです。

そこで、さっきの位置付けであったようなナビをすれば、市営バスもコミュニティータクシーも、一番手近に使えるものが使えるというような、そういうような使い方ができないかという気がするのですが。それについて、古谷さんの考えを教えてくださいたいと思っています。

古谷：ある 1 つの区間を移動できる手段とか、便がたくさんあるというのは、まさしく移動サービスが充実するということなので、非常に良いことかなと思います。そういった公共交通については、今あるものを維持することが今の流れになっております、と言いますのも、子どもが少なくて将来の担い手が減るとか、高齢化によって現役世代が減っているという現状からしますと、今の交通局の便数とか運行規模をまずは維持することが当面の目標でして、宇部市の中での主要幹線というのを設定して、等間隔運行を実施しているところです。

おっしゃるようにコミュニティータクシーが、そのバスのルートも一緒に走れるようになれば、もちろん地域の方からすれば乗り継ぎがなくて目的地に行けるということなので、利便性は非常に上がると思うのですが、それを長期間維持できるかという、少し現状だと難しくなるのかなと思います。

というのは、コミュニティータクシーで長い距離を運行すれば、それだけ経費も掛かりますし、経費を賄えるだけの人が利用になるのであれば、バスに乗っていただいてもいいのかなという気もするので、2 つのサービスがそこに複合してあるというのは、維持できれば一番いいことなのですけれども、今の私が交通局の路線バス担当として、運営状況とか、収支とかを見ながら運営する意味では、厳しいのかなと思っています。

ただ、コミュニティータクシーが地域の方の有志や NPO 法人とかで運営されていて、維持が可能であれば、そういうものも実際はありなのかなと。家から病院まで連れて行かれているサービスは、見方によってはコミュニティータクシーにも捉えられるものなので。幼稚園のバスとかは、現実にはバスの路線とかなり多くをかぶって、その人たちの目的を果たすために、ある一定の人たちだけを運んでいるので、それを地域と捉えるなら、誰が担い手さえあればできるのかなとは思っています。

鈴木：ありがとうございます。コミタクやコミバス、いろいろな種類の交通手段が増えて

きまして、それぞれうまく使えば本当に便利な半面、公共交通を使うと、どうしても結節、乗り換えができてしまいます。それをいかに便利にわかりやすくシンプルにするかというのは、すごく重要なことだと思います。

特に地方都市では、待つ時間がどうしても長くなりますので、いかに快適に待てるかということも、すごく真剣に取り組んでいく必要があるかなと思います。新宿の高速バスは、今まで平均の待ち時間が 13 分くらいだったのがバスタ新宿という立派なものができたら 2 時間くらい平気で待つようになったという話もありますので、いかに快適に待つかというのも今後の課題かなと思いました。ありがとうございます。ほかにご質問等、ありましたらよろしくお願いします。

会場 2：宇部線と宇部市営バスの連携がうまくいっていないと思います。結節点の話がありましたけれども、例えば電車を降りたら乗りたいバスが目の前で出ていったとか、そういったことが何度かありました。そこが、宇部新川に限らず、いろいろな所でそれが実現できれば、もっと効果が上がるのではないかと思います。

鈴木：ありがとうございます。古谷さん、そういったようなことについて、何か協議するような場はあるのでしょうか。

古谷：JR のダイヤと交通局の市営バスのダイヤの擦り合わせというのは、今のところはないです。JR のダイヤをどう変えるかの情報は、私たちもホームページとか時刻表を見たりして拾ったりしていますけれども、話し合いはまだそんなになかないかなと。

今おっしゃった乗り継ぎは、例えば JR で宇部駅、宇部新川駅まで来られた方が住宅地までバスに乗って帰るのはとても大事なことで、朝夕の宇部新川、宇部駅については、バスのダイヤをできるだけ住宅地から宇部新川に着くバスは、宇部線とか山陽本線とかそういったものの接続を見ながら設定はしております。夕方はそういった電車が下関方面、山口方面から宇部駅、宇部新川駅戻ってきた時間帯にバスが各住宅地に向けて出るように、できるだけそこに揃えております。

ただ、全ての JR の便に対してバスの時間をやるというのは、宇部市内だけを移動する方にとっては、学校の時間とか、通勤の時間とか、そういったものがあるので、今のところ、全てのバスのダイヤを JR の宇部新川、もしくは宇部駅に合わせるといことは、技術的にできていないです。ただ、できる範囲で重要だと思われるところはできるだけ合わせています。以上です。

鈴木：ありがとうございます。この時間はこうだ、この学校のこの授業に出るのだとか、そういうローカルな意見があつたら、ぜひ交通局さんなり協議会さんなりに集約し

ていただいて、具体案の改善につなげていただければと思います。ありがとうございます。

それでは、司会の不手際で大変申し訳ないのですが、時間が迫っておりますので、質疑はこのあたりにさせていただきます。最後にパネリストの皆さんに一言ずつ、感想と期待、今後の宇部の交通利用促進に関する期待について、一言ずつコメントをいただきたいと思います。古谷さんから、よろしくをお願いします。

古谷：今日のこの場も含めまして、さまざまな方からいろいろなご意見をいただいたものを、バスに乗っていただけるようないい商品の見せ方、いい商品のつくり込みに、ぜひ活かしていきたいと思っております。

バスそのものには、交通手段としていろいろな意味合いがあります。先ほど伊藤先生がおっしゃったように福祉という意味でもバスには非常に強い要素ですので、交通局に寄せられている期待を、しっかりかたちにできるように、今後も業務をしていきたいと思っております。

鈴木：それでは次に伊藤先生、よろしくをお願いします。

伊藤：先ほどダイヤの話がありましたけれども、そういう話は協議会でも出るのでけれども、当然、採算の取れる事業をする事業者の間の話ですので、なかなかそれは簡単にはいかないのが現実です。

先ほど無料にしたらと言ったのは、この点があって言わせていただきました。無料にしたから利用が増えるということを狙うのが主目的ではなくて、無料にするという発想がないと、採算を考えて路線を減らしたり、コースを考えたりということに、どうしてもなってしまうということを恐れているのです。結局、本数がないと利用する側は利用しません。東京へ行くとすごくよくわかるのですけれども、時刻表なんか一切見ませんからね。行ったら便がありますので。そうでないと利用できません。

高知にいたときもそうなのですが、路面電車もあってありがたかったのですが、ある程度本数があるので飲みに出るときは車でなくて路面電車にしようかという選択肢を考えることができたのです。ところが、こっちに来たら、飲みに出るから電車にしようなんてことは、まず考えられません。今日も実はこういう場ですから公共交通を使って来たかったのですが、無理なので送って来てもらったという現実があります。そのへんはちょっとドラスチックなことを考えていかないと、恐らく、先ほどの市長のお話でも、新しい交通、自動運転というので厚

東駅から公園までというのを考えているとおっしゃっていましたが、自動運転が実現してくると、本当に無料化というか、ありとあらゆる所を公共交通が走り回って、自家用車はぐっと減るといったシーンが映画とかの世界にありますけれども、そういうことの実現に近づいていくのではないかなと思うので、先取りして考えてもいいかなと思います。

古谷さんが福祉ということをおっしゃってくださいましたが、とにかく宇部市が苦しんでいるのは人口減で、この人口減の状況に対してどういうことができるのかなと考えた場合に、公共交通はものすごく大きな可能性を持っていると思いますので、運ぶメディアというだけではなく、そうじゃないメディアとして公共交通を考えていくというのも、今後は必要だと思います。

ごく簡単なところで言えば、この間、佐賀の市営バスの中で面白いものを見ました。佐賀市の広報紙が、バスの一番前の席の一番わかりやすいところにありました。これだったらバスに乗っている人は広報紙を見ますねと。よく、市の広報紙なんて誰も見ないという話があるのですが、そういうメディアとして。宇部市も実は、発達障害時のキャンペーンなんかを市営バスでラッピングさせてもらったりということをやっているのですけれども、そういう使い方もありますねと。どうしても運ぶというのを中心に考えてしまうのですけれども、楽しむという今日のテーマから言えば、そういうことも考えてもいいのかなと思います。

幼稚園、保育園という話も出たのですが、保育園は送り迎えで、幼稚園は園バスなのですけれども、園バスをどんなに楽しいものにするかというのが、園児の獲得戦略の最たるものになっているので、トーマスだったり、アンパンマンだったり。そこまでは市営バスは無理でしょうけれども、また楽しいバス企画をいろいろ考えていただければいいかなと思います。どうもありがとうございました。

鈴木：はい、ありがとうございます。それでは、文彦先生お願いします。

鈴木（文彦）：今日のセミナーの目的みたいなところに、公共交通にマイカーにはない楽しみや価値を見つけることが重要という文言があります。楽しみについては今までもいろいろ言ってきましたので、価値を見いだすにはどんなことを考えていかなくてもいけないかなというあたりのところに、ちょっと触れておきたいと思うのですけれども。

1つは、公共交通の価値を発揮するためには、ちゃんとつながっていることが必要です。先ほどのダイヤの関係、あるいは複数の交通手段のつながりだとか、いろ

いろ話に出てきましたけれども、きちんとつながっていることが交通ネットワークということであって、それができているかどうか非常に大事なことです。ですから、それがまず必要であって、もちろん本数が多いに越したことはありません。ただ、限られた資源の中でやるとすれば、ちゃんとつながっていれば行けるという状況をつくっていくことが必要です。

先ほど結節という言葉が出てきましたけれども、その結節をするにあたってはいかに負担なく繋げるかです。あるいは多少そこで時間があつたとしても、そこで快適に過ごせるかです。そういう工夫によって、乗り継ぎ抵抗を減らしていくことができれば、十分ネットワークとして機能します。そのことが価値につながってくるだろうというのが 1 点です。

もう 1 点は、そのネットワークは、それぞれいろいろなかたちがあります。先ほども路線バスがあり、JR があり、コミュニティータクシーのようなかたちがあり、いろいろなかたちがあります。これは、それぞれ適材適所で上手に組み合わせなければいい話なのですけれども、そのそれぞれの関係者と、宇部市なら宇部市の行政、国もそうです、県もそうでしょう。そういう行政と、その沿線に住んでいる市民の皆さん。それぞれがみんな、この公共交通、鉄道やバス、コミュニティータクシーのようなものに対して、人ごとではなくて自分も当事者としてものを言い、関わってほしいのです。

その関係者が本音でものを言い合うことによって、それが恐らく相互の信頼関係につながって。信頼関係ができたところは必ずうまく行くというのが、私の今まで交通に関わってきた持論です。ですから、ぜひ宇部市でもそういうことを続けて、公共交通の価値を見つけていただきたいと思います。以上です。

鈴木：ありがとうございます。それでは次に、北川さん、お願いします。

北川：最後のほうで盛り上がった、つながっていること接続が大事だというのは本当におっしゃるとおりで、ハード面とソフト面いずれにしてもお金も掛かりますし、異なる事業者間の調整等が発生するものですので、恐らくそこが行政の出番なのだろうなと思います。国としても、宇部市さんと協力しながらやっていきたいと思っています。

観光については、皆さん頑張ってくださいたいと。私も職員という立場ではなく、一観光客としてお手伝いに来ますので、いろいろ取り組みを進めていただければと思います。以上です。

鈴木：ありがとうございます。神田先生、お願いします。

神田：先ほど困った人を見つけてと申し上げましたけれども、困っている人とうまく付き合うことが一番大切なのかなという気がしていて。

そこで聞くであろう生の声にできるだけ触れていって向き合うことで、恐らく自社、あるいは他の市民の方々含めて認識していなかった公共交通の価値というところに気付くはずなのです。あちこちやっていたときに、あ、そうなんだということが結構あって。ダイヤをちょっとだけこう触ってくれたらなとかいうところも含めて改善をしていくことで、信頼関係が恐らくできてくるはずです。

その声に応える利便性の向上を繰り返すことで信頼関係ができていくでしょうし、そうしてできた信頼関係によって利用促進につながるはずで。先ほど、何もやっていないから利用者が増えるんだみたいなことを自虐的に言いましたけれども、実際、たぶんそういった関係が出来上がって行って、応援団ができることによって利用増につながって、それが年に平均で 2、3% くらいの増になってしまったりするわけです。

路線全体はすごくマクロで幅広い話かもしれませんが、案外ミクロで見ることによって、いろいろなものに波及する可能性はあるのだらうなというのが、今まであちこちでやってみたところの感覚としてあるので、困った方と向き合うそこを助けるという発想は大切に、自分自身も含めて大切に、今後も行きたいなと思いました。

鈴木：ありがとうございます。すごくいろいろな議論をさせていただいて、私自身も非常に勉強になりました。

稚拙ですが、簡単にまとめさせていただきます。3点、今日のパネルディスカッションで、皆さんにお話しいただいたことをまとめました。まず1つ目は、神田先生がおっしゃったような、困った人ですとか、親子、大人、高齢者といったいろいろなターゲットが、今後便利に公共交通を利用していく可能性があるということです。いろいろなターゲットと積極的にコミュニケーションを取って、目的地とセットになった移動を提供していくこと、いろいろなグループ・集団と協働して、いろいろな商品としての公共交通、移動と目的地を合わせた、行動を合わせたものを提供していくという視点が重要なのかなということ。利用しなかった人も、草江駅のアートプロジェクトによって愛着を持つようになって、少しずつ利用するようになっていったようないいプロセス、いい循環ができたらいいなかなと思います。

それから2つ目ですが、公共交通の価値ということで、先ほど文彦先生にご指摘

いただいたように、ネットワークとして存在するというのは、とても重要な価値だと思います。机上では網形成計画ですとか、再編成実施計画等によっていろいろ便利にはなっているのですけれども、それをいかに利用者に伝えていくかということです。宇部市の場合は、主要幹線化というものに取り組んでいらっしゃいますし、ほかの地域でもいろいろ取り組みがあるかと思いますが、便利になっていることをいかに伝えていくかで、利便性の向上や、結節点を便利にする、あるいはシンプルかつわかりやすく情報を提供していくというような利便性の向上に真剣に取り組む必要があるのかなということです。

それから、公共交通というのは文化そのものという価値があります、その文化の価値を子どもですとか、高齢者、大人、それぞれに伝えていくことで、地域や公共交通について誇りや愛着を持ってもらうような取り組み、主催者がわくわくするような取り組みを通じて、そういうものを利用者の方に持っていただけるような取り組みをしていくことが、重要なのかなというふうに、勝手ですが、まとめさせていただきました。

最後に少し加えさせていただきたいのですが、先日ラジオを聞いていましたら、あなたのまちは住みやすいですかというトークテーマで、山口県のラジオでトークをしていました。お便りの 80%が交通に関することでした。交通が使いやすかったら山口県は住みやすいと思うということでしたが、その中で 3 件、宇部からのお便りがありまして、3 件とも宇部は公共交通が便利だとおっしゃっていました。宇部の公共交通が使えるようになれば便利なのかなと思いますので、まずは使ってみてもらえるようなきっかけづくりを、これからもいろいろと皆さんと一緒に考えていけたらなと思っております。

今日の議論が宇部の公共交通の改善ですとか、利用促進、ならびに皆さんがそれぞれの場でご活躍されている地域での公共交通の改善に少しでもつながれば、嬉しいなと思います。ありがとうございます。

それでは、このあたりでパネルディスカッションを閉じさせていただきます、司会のほうにお返ししたいと思います。よろしくお願いいたします。

司会：鈴木先生、ありがとうございました。それではパネルディスカッションを終了させ

ていただきます。本日出演いただきました方々に、改めて拍手をお願いいたします。ありがとうございます。先生方、ありがとうございました。

それでは、本日の第 36 回 EST 創発セミナーin 宇部が、皆さまの交通環境対策の促進に一層つながることを期待しまして、終了とさせていただきます。長時間にわたりご参加いただき、ありがとうございました。

またアンケートも、お帰りの際に受付の回収箱にご提出ください。本日はありがとうございました。

(終了)