

## 1. 基調講演

### 「地方から始まる新たな交通政策を考える」

富山大学副学長・京都大学名誉教授 中川 大

ただいまご紹介いただきました富山大学の中川でございます。どうぞよろしくお願いたします。

今日は第 11 回 EST 普及推進フォーラムということで、日ごろ公共交通の推進を通じてまちづくりや環境対策等に関してご活躍の皆さんがお集まりの中で、また本日は大臣賞や優秀賞などを受賞された日ごろ大変ご活躍の皆さんもお集まりになっておられる中で、お話をさせていただくことを大変光栄に存じます。

私からは、「地方から始まる新たな交通政策を考える」というテーマでお話をさせていただきたいと思っています。

先ほど国交省や環境省からもお話がありましたので、今日は公共交通が大事だということもその話は省略させていただいて、これから将来に向かってどういうことをやっていったらいいのかとか、あるいは今地方ではどういう状況にあるのかということについてお話をさせていただこうと思います。

#### 【1. 右肩上がりの時代は終わった】

まずは、一番申し上げたいことからお話をさせていただこうと思っています。最初に書いております「右肩下がりの時代は終わった」ということです。ぜひこの認識を共有できればと思っています。多くの一般の皆さんは、地方の公共交通なんてもう駄目だと思っておられるかもしれませんが、実は既にそうではない時代を迎えています。

モータリゼーションの進展、すなわち自動車の普及率や免許の保有率はずっと前に頭打ちになっています。富山などの地方都市では既に 15 年ぐらい前から頭打ちになっていて、モータリゼーションが進展しているから公共交通が衰退しているというのは、過去の話として考えなければいけない状況になっています。そうなってからもう 10 年以上たっているということになります。

地方の公共交通の話をするときには、人口が下がるとか、高齢化・少子化が起こるとか、言われていますけれども、例えば高齢化・少子化は公共交通にとってはプラスとマイナスの両面があって、必ずしもマイナスだけに効くわけではなくて、プラス・マイナス両面があるということも後でお話しさせていただきます。

それから、環境志向の高まり、健康志向の高まり、観光・インバウンドの増加など、増加要因はどんどんと膨らんでいっているという環境になっています。

今日は、特に受賞された 2 つの地域の方々、地方鉄道について大変前向きな試みをしておられる 2 つが大臣賞を受賞しておられることもありまして、地域鉄道のことについて少し、我々としてデータを作ったことをここに並べております。「右肩下がりの時代は終わっ

た」というのは、単なるお題目だけではなくて、鉄道統計年報などを見ればすぐに分かる話です。多くの地方鉄道の中で、地域鉄道や軌道、地方鉄道と一般的に言われているものと、J R の地方ローカル線なども含めて、全路線について輸送密度が上がっているか下がっているかを数えてみた結果をこの表に示しております。輸送密度の定義等の説明も省略させていただきますけれども、一般的に見て 4,000 人未満の線は厳しい路線だと言われておりますが、1,000 人から 4,000 人までの輸送密度を持っている路線を上げています。ここからわかりますのは、地域鉄道や軌道などでは輸送密度が増加している路線のほうが多いということです。それに対して J R 路線と、旧国鉄・旧 J R 路線の多くは減っています。実は、今日このデータをお示ししようと思ひまして用意していたのですが、先週、東洋経済の臨時増刊号でも輸送密度のデータが発表されていました。

上の論文と下の記事では、比較している年次が少し違って、路線の分類も若干違いますが、これらの表からわかる傾向はほぼ同じです。すなわち、中小私鉄や路面電車では増加している路線の方が多いという状況です。第三セクター鉄道も、増加している路線のほうが多い状況になっています。一方で、残念ながら J R は増えているところが少ないということです。

何が違うのかということについては、分析をするには時間がかかって、それだけで相当長く話をしなければいけないと思いますが、今日はこのあと京都丹後鉄道や福井県の話を含めて具体的なお話を伺えると思います。やはり努力しているところは何が違うのかということは、後でお話が伺えると思っています。

ちなみに、増えている路線の名前をここに挙げております。ひたちなか海浜鉄道、万葉線、えちぜん鉄道、福井鉄道、あるいはときでん交通とか、こういったところが増えていつているわけです。詳しい方々ならよくご存じだと思いますが、ここに並んでいる路線は、自治体をはじめとする地域が非常に前向きに取り組んでいて、地域と鉄道事業者が協力をしながら鉄道の活性化に向かって進んでいるところです。

J R は増えているところが少ないのですが、その理由の 1 つとして、J R は地域と連携しながら地方路線の活性化をしていこうというノウハウに乏しいという点をあげることができそうです。

逆に地域の側からは、J R は会社全体としては黒字だから J R に任せておけばいいだろうということで、頼りきっている面もあるかもしれません。そういう意味では、地域鉄道は地元が頑張るかどうかによって結果が違ってくることははっきりしています。

つまり、地方の自治体、あるいは住民の皆さんが鉄道に対して熱意を持って取り組んでいるところは増えているところのほうが多いということです。だとすれば、減っているところはちょっと努力が足りないのではないかと。10 年前だったら減っていても仕方ないねという言いわけは効いたかもしれませんが、近年はもうそういう言いわけは通用しない状況になっています。減っているところは工夫や努力が足りないからなのではと考えなければいけない時代を迎えていると、こういうデータから言えると思います。

J R の中では増えているところは少ないですけども、実はいくつか増えているところもあります。たとえば姫新線ですね。今日は姫路市からも来ておられまして、そういう話も伺えるかと思えます。姫新線は、姫路市をはじめとして沿線の自治体が J R などと一緒にやりながら前向きに進めておられて、非常に大きく回復している状況になっています。

それから、高山線の J R 西日本区間も、富山市が J R と一緒になって増便の社会実験を行ってきた路線です。J R の路線でも地域ぐるみで、あるいは自治体と一緒に努力をしていっているところは伸びていっているところも出てきています。

ここまでの結論としては、まずは伸びていっているところのほうが多いという状況にあるということ。そして、その伸びていっているところの多くは地域と連携しながら進めているところであるということで、逆に言えば事業者任せにしているようなところはなかなかうまくいっていないということがかなり鮮明に表れ始めていると思えます。

富山県の中でも増えている路線と減っている路線があります。福井県も同様です。今日来ておられますえちぜん鉄道は、事故があって、バス代行になったりしておられる時期もあったので、一時非常に下がっていますけれども、現在は 2000 年の数字も超えてきています。やはり少しでも利便性の向上につながることを地域ぐるみでやって、利用促進活動にも取り組んでいるかどうかということが鮮明にこのあたりでも出てきていると思えます。

いくつかの路線についてどういう利用動向になっているのかということ調べてみた中で、これはひたちなか海浜鉄道の事例と富山市内の軌道線の事例です。どちらもあるところを底にしながら上がっていっている状況にあります。この両方がだいたい 2005 年ごろから上がってきているということで、10 年前ぐらいに底を打って、そこからは上がり始めていっている状況にあります。

E S T 普及推進フォーラムは 11 回目ということのようですので、10 年ぐらい前からしておられるということです。ということは、このフォーラムが始まったころから地方の鉄道は上昇に転じているということも言えると思えます。これは今日お集まりの皆さんはご努力・ご尽力されてきた一つの成果でもあります。多くの人に少し発想を変えてもらって、前向きな方向に変わってきているということアピールしていったほうが、さらにその次につながっていくと思えます。

富山県では、富山県全体で鉄道、軌道、バスのいずれもが、近年、増加しています。これは、先月、富山県の会議で示された資料です。富山県の場合は新幹線が開業しましたが、これを簡単に新幹線ができたから上がったということで済ませられる問題ではないということは皆さんよくご存じだと思います。こういう結果を残すためには、それなりの計画をもって、それなりの努力をして、地域の公共交通網を作り上げていったということがあるということです。それともう一つぜひ注目していただきたいのは、平成 28 年のところに線を引いてみますと、平成 27 年は 25 年に比べて上がっていますが、さらに平成 20 年や平成 15 年などと比べても実は上がっているということです。ずっと下がり続けてきたわけではなくて、必死の努力によって懸命に下げ止まりの傾向を維持してきて、そして近年になっ

て上がってきています。

結果として、新幹線ができたから上がったのではなくて、平成 15 年、14 年以上前に比べても上がっている状況にあるということです。特に目立ちますのは、軌道系が平成 15 年は 483 万人だったのが、822 万人と画期的に増えているということもあります。これもやはり自治体の側が利便性の向上に努めてきたことによってもてきわめて大きな結果が出てきているということです。そういったことも含めて、現在は上がり始めている結果になっております。

今日は京都府からもお越しですが、例えばこれは京都府の鉄道のグラフです。複線化とか高速化とかいろいろなことを着々と進められてきたことによって、鉄道の利用者数が上がってきています。それから、府全体のバスの利用者数もやはり同じです。2005 年ごろから上昇に転じている状況になっています。

例えばこういうことの中に、これは京都市営バスの京都の全体網を記入されていますけれども、京都市営バスも以前はどんどん下がってきたのが、このころから上がり始めていつている状況になっています。市バスについてどういう状況で変わってきたかといいますと、2000 年代の初めごろですね。2003 年、2004 年ぐらいのころは、京都市の市バスは大赤字を抱えていました。年間 10 億を超える赤字を出して、累積赤字は 160 億に達していました。

次のグラフをお見せしますが、大赤字を抱えている状況だったので、それまで京都市交通局は何をやってきたかという、と、と、と運行本数を下げて利便性を下げました。それはなぜかという、赤字だから運行本数を増やすわけにはいかないということで、と、と利便性を下げてきて、そして赤字になって、また利便性を下げるとい、京都の中心道路である河原町通の運行本数ですら極端に下げている状況だったわけです。

そのまま続けていったのでは先がないということで、大きく方針が変わりました。利便性向上に向けて大きく方針転換されています。いま国交省の事務次官をしておられる毛利さんが京都市の副市長で来ておられたころでして、このころから公共交通への取り組みを強く進めていかれて、いろいろと手を打つことによって利便性が向上して、利用者数も上がっていつています。現在の門川市長もそれを継続されて、その結果として、以前は 160 億円の累積赤字だったのが現在は 20 億円を超える利益剰余金を出している状況です。

こういう話をしますとそれは京都だからできるのではないかと。あれだけ観光客も来ているから好調なのは当たり前だと、多くの人が思われるかもしれませんが。実は、今急が増えてきた観光客でもっているわけではなくて、この 10 年、15 年間の間に何をしてきたかということが今の結果につながっています。その間着々と準備を進めていつたから、いまこのような成果が出てきているということです。

ですので、これはやはり市の行政が交通局も一緒になって努力をして、市民も努力をして盛り上げていつたからだと思えますけれども、私たちも一緒に取り組んできた中で、それは京都だからできるんだらうと何回も言われました。でも、本質はそうではないと思っ

ています。

京都でいくら成功させても京都だからと言われてしまうということで、ちょっと違うところでもやってみようということで取り組んだのが富山県下新川郡朝日町というところで、人口 1 万 2,000 人の町で、過疎地にも指定されている町です。しかも、東京の有識者と称する人たちに消滅可能性都市と名指しされた都市でもあります。そういうところでやっても伸びるということを実績として残していけば、それは京都だからできるということとは言わせないということです。

この町で、2012 年に京都大学が社会実験としてコミュニティバスを走らせました。それまで町がバスを走らせていたんですが、その利便性を大きく向上させまして、いろいろな利用促進の施策を行っていきまして、その後 62 カ月連続で前年を上回っています。先月、雪がかなり降りましたので、どうかと思っていたのですが、先月も対前年同月を上回るという結果になりました。現在、62 カ月連続で対前年同月を上回っている状況になっています。

これを見ますと、京都は 150 万人の街ですし、こっちは 1 万 2,000 人の町です。150 万人の街でも以前は駄目だったのが今は大きく改善されていっているし、人口 1 万 2,000 人の町でも利用者は伸びていっている状況になっています。おそらく、今日ご参加の皆さんは 150 万人と 1 万 2,000 人の間のどこかではないかと思いますので、そういう意味ではこの町でも非常に大きな可能性があると考えたほうがいいと思います。

ただ、もう一つ重要なのは、日本の場合、公共交通は何で評価するかということ、一般的に言われていることを見ていきますと、やはり採算がとれるのかということが一番大きな基準になっているように思われます。

それで、これを見ていただくと分かりますけれども、ここは採算とれているかという、全然採算なんかとれていないですね。そもそも公共交通は採算をとるためにやっているのではなくて、市民や町民に対してどれだけの効果をもたらすことができるのか、いろいろな成果をもたらすことができるのかという、そのことから評価をされなければいけないということです。少なくとも、こういう結果を残していれば、町民の中であんなものに税金を使うのはけしからんと言う人はほとんどいないということで、われわれの町の一つの誇りであり、消滅可能性都市と言われてもこれだけの結果を残せるんだということが示されれば、ぜひ町のために私たちも頑張ろうということで、皆さんが頑張ってくださいという結果が残ってきています。

いずれにしても、地方の公共交通はもう駄目だという発想から施策を組み立てていっているのか、そうではなくてもっと前向きな方向があり得るはず。うまく施策をとって、そして行政や住民も責任を持ちながら進めていけば、前向きな方向が見られるんだと考えることが非常に重要だと思います。

今日、国交省の方がたくさんお見えですけれども、国交省のホームページの中にも、例えばこういうふうに「地域公共交通の現状」として、「モータリゼーションの進展により、

地域公共交通の位置づけが相対的に低下し、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況である」というふうに断定しておられますけれども、同じ国交省が発表されている国土交通白書などでは、このように実際には 10 年以上前に下げ止まっていることが明らかにわかるグラフが載っています。

例えば地域公共交通網形成計画は、積極的にいろいろな自治体が入り込んでいっているわけですが、やはり多くの場合、近年のモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しているという表現があります。

ですが、先ほどから申し上げていますように、モータリゼーションの進展、あるいはマイカーの普及は 10 年以上前に頭打ちになっています。なぜ、まだ 10 年前のことを近年のモータリゼーションの結果と言わなければいけないのか。どちらかという、これは決まり文句としてただ書いているだけなのではないかとも思います。このへんは発想を変えた方がよいのではないかと思います。

多くの地域では地域公共網形成計画を策定していますが、もともと下がるのが前提のような発想になっているものが多いようです。いくつかの都市の計画を見ますと、とにかく右肩下がりのグラフが最初にドンと出ているところが多いです。これは将来人口を想定したグラフですが、右端は 2060 年です。地域公共交通網形成計画は目標年次が 5～6 年で作られていますので、計画策定のために人口を推計しなければいけないとすれば、10 年ぐらいいまでの範囲で検討すべきでしょう。新幹線を造ろうというのであれば、40 年後の人口はどうなっているかというのは重要かもしれませんが、地域のバス網をどうしようかというときに、こういうグラフがある必要があるのかどうかです。

わざわざうちの町は駄目だということを言う意味があるのか。このあたりもしっかり考えて、こういう下向きのグラフがかなり多くの町の地域公共交通網形成計画で使われていること自体、非常に懸念しています。本当に真面目にその地域のことを考えて作っているんだろうかと。よその地域の網形成計画を見てきて、拝借をして同じグラフをうちの町でも作ろうというので作っているのではないかと思えるぐらい、非常に後ろ向きのデータが載っていることがあります。

ですか、一つ面白いものを見つけました。これもある都市部の地域公共交通網形成計画の中に書かれているグラフです。これはもともとデータソースとしては同じ、人口予測データとか、これは人口の変化データですけども、少子高齢化が進んでいることについて、多くの場合、それはマイナス要因だと言われているわけですけども、このグラフはちょっと面白いなと思いました。バス利用対象階層人口の推移ということで、15 歳から 19 歳までの人口は下がっていくけれども、70 歳以上の人口は上がっていくんだから、その両者を足してみるとバス利用対象階層人口は増えていっているというデータを示しておられます。

つまり、後ろ向きなことばかりが起きているのではなくて、これから前向きな政策をしていくと、乗ってくれる可能性はたくさんあるというグラフを載せているということです。このあたりにもやはり、もう駄目なんだと思っているのか、これから頑張れば可能性

があると思っているのかというところが出てきていると思います。

## 【2. 先行する国々の成功要因】

先行する国々ということで、これも皆さんよくご存じのように、アジアの都市でもヨーロッパの都市でも、公共交通の利用者は上がっていているところのほうが多い状況になっています。公共交通の利用者が上がっていているのは世界の常識であると思ったほうがいいです。日本も若干遅ればせながら、その傾向が見られ始めていると見たほうがいいです。

ただし、ほかの国も何もやらずに上がってきているわけではなくて、便利にすること、あるいは運賃施策などいろいろなことをやっていっているから上がっていているわけです。一つはダイヤを便利にするということですが、これだけ話しても 1 時間くらいかかりますので全部飛ばします。ダイヤを便利にすること、あるいは IT システムを導入することによって、情報を的確に、リアルタイムで発信していくことです。あるいは、乗り換えも含めてダイヤを便利にしていくと。国全体で乗り換えの便利なダイヤを作っていくとか、こういう方向にも進んでいます。

これは例えばオーストリアとかスイスとかハンガリーの事例を挙げていますがけれども、このあたりの国へ行きますと、ローカル電車に乗りましても、車両の中に当たり前のようにディスプレイが置かれています。これはローカル電車の各駅停車の車内です。ディスプレイにはさまざまな情報が提示されていて、次の乗り換え駅で何線に乗れるかということが書いてあるのは当たり前です。システムによっては、そちら側の遅れなども表示されます。次は何分に出るとということが書いてあるのは当たり前であって、さらに何分遅れているという情報まで出る場合もかなりあります。

このようなシステムの構築はそんなにお金がかかるものではありません。皆さん、よくご存じのように、車両を 1 両買うのに億単位の金がかかっている中で、こういうディスプレイ・システムなどを導入するのはそれほど高いお金でもないのに、日本ではまったくそのあたりにはお金は回っていないような状況です。利用者サイドから見たときに、利用者に提供されているデータの質は、これらの国と比べれば格段に落ちている状況にもなっています。

車両の中にディスプレイが置いてあるというのは、特急レベルでは当たり前ですけども、日本ではまだ新幹線にすらこういうディスプレイはほとんど置いていないですし、新幹線の中で次の乗り換え駅で乗り換えられる電車の時刻などが的確に表示されるシステムはまだ導入されていません。海外から来ている人の多くは、日本はまだこんなことをやっているのかと思っているに違いないと思います。

このあたりも、地方鉄道でも非常に大きく変化をしていっている状況にあります。例えば、駅舎とかプラットフォームとか、それから無人駅などでもこういったディスプレイがあつて、無人駅でも列車の到着時刻、遅れの状況、接続列車の状況等々も表示されるのが

当たり前になってきています。

なぜこうなっているのかというのは、改めて申し上げなくても分かると思いますけれども、鉄道事業者任せにしているのではなくて、自治体として、あるいは国全体として、地域として取り組んでいるからです。例えば、駅舎のデザインなども非常に優れたデザインになってきて、いつも日本の地方鉄道の駅舎と比べたりしているんですけど、駅舎などもやはり鉄道事業者に造ってくださいますと言っているだけではなかなかいいものになっていきませんが、地方においては駅のすぐ近くにある地域の公民館などのほうがよほど立派な建物が建っていたりするという状況になっています。そういうものと一緒にやり始めていくところなどは、お客さんも集まり始めています。駅が町のにぎわいの拠点になって、そして鉄道の利用者も増えていっている状況です。今日このあと、そういう事例も聞かせていただけるかもしれませんが、そういうことで発想を変えていったところはどんどん変わっていているということです。

### 【3. 都市構造の変化と公共交通政策】

それから、これは先ほど国交省からもご紹介がありましたが、例えば富山などは公共交通を軸としたまちづくりをしていっているということです。これは飛ばさせていただきます。将来の町のことを考えれば、走っている電車が何千万円の赤字か黒字かという話ではなくて、都市全体でどういう都市になっていっているのかということが重要だということです。環境負荷を高めているのも、やはり都市が低密度に拡大をしていって、自動車に頼らざるを得ない社会になってきているということが非常に大きな原因だということも含めて考えれば、公共交通を便利にして、コンパクトな町にしていくことは、世界の大きな流れであると言っていると思います。

### 【4. 小さな改善から大きな改革へ】

これまでどうしたらいいのか分からないという発想のところは、何もやっていない、あるいは新しい方向に向かって進んでいないところは厳しいと思われるかもしれませんが、どんどんと新しい方向に変わってきているところがあるということで、環境の時代、高齢化の時代、これは公共交通に追い風が吹いていると考えて、当たり前だと考えたほうが良いと思います。

多く言われてきたのは、不便だから乗らない、乗らないから便利にできないと。こういうニワトリが先か卵が先かみたいなことが言われていますけれども、そういう発想そのものがまったく変わる必要があって、こういうことではなくて、やはり先に便利にしなければ乗ってもらえません。今は不便ですけども、乗ってくれたら便利にしますから何とか乗ってくださいますとお願いしては乗るものではありません。先に便利にすることによってしっかりと乗ってもらうという方向を目指していくということで、これは自治体が主体的に取り組めば十分に可能なことです。



結局、これまで続けられてこられたのは、採算をとることを前提とする、つまり事業者にお任せというふうにしていくと、実はサービスの水準が低下して、利用者が減る、そして赤字が拡大していくというネガティブなスパイラルから抜け出すことはまったく不可能であると言わざるを得ませんが、そうではなくて、発想を変えて市民の利益の最大化、市民にとって便益が最大化される方向を目指せば、実は便利になっていき、お客さんが増えてきています。

採算がとれるかどうかまではまだ言い切れないというか、地方では採算というレベルで考えれば、難しい場合も多いわけですが、少なくともネガティブスパイラルからプラスのスパイラルに変えていくという方向には向かっていくことはできます。そのためには、採算をとることを前提にするのではなくて、市民の利益を最大化することを目指すと。これは世界各地でもやっていることでもありますし、いくつかのところでも、日本の中でも取り組みが進められていることだと思います。

それから、いま岡山では、バスネットワークのあり方についての大きな問題が提起されていまして、いろいろな議論がされているのですけれども、これは多くの場合、世界的にはほぼ結論が出ている問題です。例えばロンドンとかソウルとか台北では、路線やダイヤや運賃は、公的機関によって統一的に管理されていて、運行事業者はそれぞれの路線において契約関係を結んで、競争しているというシステムが定着してきています。

公共的なサービス水準を維持した中で、民間が合理的な競争を行っていく仕組みです。日本では、それを地域公共交通網形成計画の中に書き込んでいくことはできないことはありませんが、世界の流れから見ればまだまだ緩いと思いますし、これから進んでいってほしいと思います。ぜひ、前向きな発想から新しい仕組みが出来上がってほしいと思います。

## 【5. おわりに】

最後に、もう一度繰り返しになりますけれども、公共交通は右肩下がりの時代は終わったということから、工夫したか工夫しなかったかによって、これからは差がついてくる時代だと言えらると思います。これまでなかなか答えが見つかってこなかった地方にこそ、これからは大きな可能性があると思っています。今日ご参加の皆さん方と力を合わせながら、われわれも頑張っていきたいと思っていますし、皆さんのさらなるご尽力・ご努力にも期待したいと思います。時間が超過してしましまして、大変申し訳ありませんでしたけれども、これで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。

## 2. 受賞団体講演①

### 大賞 国土交通大臣賞「人と環境にやさしい地域鉄道を目指す京丹後鉄道の取り組み」 WILLER TRAINS 株式会社 代表取締役社長 寒竹 聖一

皆さんこんにちは。このたびは身に余る賞を頂きまして誠にありがとうございます。賞に至るというより、むしろ取り組みを皆さんにご紹介させていただいた上で、地域鉄道の再生について参考になればと思っています。私どもは上下分離をスキームとしておりまして、この上下分離の利点を十分に生かした上で鉄道が持つメリットを一つ一つ愚直に実行していったことが結果につながった次第です。

#### 【鉄道事業再構築実施計画】

上下分離についてあらためてご紹介をしますと、私どもは運行会社に過ぎません。下の基盤を整備しているのは北近畿タンゴ鉄道。そして、このスキームをしっかりと維持、見守っているのが京都府で、この三位一体がうまく機能していると私どもは自負しています。このスキームとするときに、私どもの親会社は高速バスを生業とするのですが、バスを運行する事業が果たして鉄道の安全をしっかりと守れるのか、こういった議論も私どもに運営を任せるときにあったと聞いております。

この上下分離のメリットは何かといいますと、装置産業において資産投資に関する悩みは私どもにはないです。これは自論ですが、公共交通手段たるべきものは本来、上下分離だと思っています。私どもの親会社の高速バス事業では、道路、バスターミナルは行政のもので、航空事業も空はみんなのもので、空港は国のものとしたときに、鉄道だけが自社でやっています。つまり装置産業というのは、施設を維持するというときに常に経営者はジレンマに陥っているという状態が起きるのです。

これが上下分離の中で見事に役割分担されて、私どもが業務に当たる予定の 10 年間、この基盤整備のための計画、施工がなされていく中で、運行して気が付くところは、下会社に対して「こういったことが起きています」といったことを歯に衣着せず、しっかりと安全維持のために伝えることができます。1 週間に 1 回、こういった会議をしています。場合によっては京都府さんも参画します。加えて四半期に 1 回、鉄道施設・車両の維持・修繕業務を私どもは受託していることになっていて、その履行について監査を入れます。年に 1 回、モニタリングと称して、レポートを下会社の方に提出しなければいけないという、常にそういったお互いがお互いの緊張感を持って、要はこの安全のためのスキームを維持しているということです。それを前提にしながら、私どもは運行に専念した自由な経営が可能になってくるということです。

#### 【鉄道事業に応募した理由】

ちなみに、私どもが掲げた 3 つの柱は、公共交通を通じた地域経済への貢献と言いまし

て、地方の創生、地球環境の保全、経済の活性化です。鉄道がなし得る当たり前のことです。この 3 本の柱に基づいたもので一つ一つを履行していく、実行していくということです。

### 【WILLER GROUP 組織図】

私どもの会社をご紹介します。親会社の WILLER 株式会社は高速バスを運営するというより、IT 事業の会社です。旅行会社であり、ウェブを通じたいろいろなマーケティングの会社です。ここが色々な企画なり、マーケティングをしています。そこに子会社として、WILLER EXPRESS JAPAN という高速バスを運営する会社、その並びに WILLER TRAINS という、私どもの会社があります。

ウェブ、IT 事業というバーチャルな産業の中に、運輸という業態の中でリアルなものを持っているということです。インターネットで告知したことが絵に描いた餅になってしまって、信頼、信用を失ったり、リアルなものが愚直にいろいろなことをやっているが、伝え切れていないので知られないという話があります。

最近はやりの言葉に IoT という言葉がありますけれど、この運輸の中の IoT をグループ会社の中でやっています。つまり企画なりアイデアをどんどんウェブを使って発信し、そして、リアルな会社が実行する。もしくはリアルな会社が当然、現実のものとしてお客さまに触れ、私どもは行政、下会社と三位一体でやっていることに対して、こういうことだったらもっと実現可能だといったことをウェブを通じてマーケットに発信していくことで、皆さんにも知られるようになったし、いろいろなマーケティングを通じて、市場が望むものを実行してきました。

まさに WILLER 株式会社の中にあるレールウェイビジネスという部隊と私ども丹鉄が常にやりとりをしながら、公共交通手段がマスで捉えるところに対して、本当にマーケットが何を望んでいるのかといったことを One to One、つまり潜在的なマーケットをしっかり実現していくといったことをやっている次第です。

### 【マーケティング力】

WILLER 会員は 370 万人おまして、年に 1 回、マーケティングをしています。非常に単純で「丹鉄を知っていますか」から始まって、『『くろまつ』に乗ったことはありますか』、「何で乗らないのでしょうかね」と、そんなプリミティブな質問から始まって、いろいろ階層を深くして、いわゆるインサイトマーケットが持つ隠れたニーズを常に調査しています。

### 【WILLER TRAINS VISION】

私どもの路線は 114km あります。これが 30km だとか 14km の路線であれば、観光に特化して土日にお客さまを集めてやっていく経営が可能なのですが、114km もあると、地域を意識しながら地域の足、加えて観光、これを両輪としてしっかりと回していかないと生

業がなされないということです。それが先ほどの 3 本の柱につながっていきます。要は交通革新とまちづくりをやることによって、地域の価値を上げていく。鉄道の役割はまさにこれなのかなと思っています。

### 【沿線地域における社会環境の革新】

そういうことで、当然、交通の高次元公共交通ネットワークの実現ということなのですが、高次元公共交通ネットワークというのは 2 つあります。一つはいわゆるバスとかタクシーとかレンタサイクルみたいな、物理的なネットワークの実現。もう一つが情報ネットワークです。WILLER 株式会社の IT が得意とするところでもあります。例えば有名な観光地に伊根という町がありますが、最近はやりの「NAVITIME」とか乗換案内「駅すばあと」ではバス停の名前を入れないと出てこないのです。本来、観光地と観光地を公共交通機関でどう結ばばいいかということが案内されていなくてはいけない。インタラクティブに、スマホとかを使って出てこなくてはいけない。こういうものがまさに情報ネットワークづくりだと思っています。まだここは道半ばではあるのですけれどもこんなことも考えています。

当然のことながら、雇用の創出、そしてまちづくりのための教育ということもやっています。教育の場ということについて、京都新聞で取材をいただきました。旅育というのをやっています。最近では企画型修学旅行というのがあります。高校生が自分で行きたいところで何を勉強するかみたいなことをやっています。丹後半島を旅育の場にして、アプリを使って行きたいところ、勉強したいものをつないでいくと修学旅行のプランができるのです。加えて、ちゃんとそこは丹鉄を利用するというのがあって、そうやって高校生が来ます。

言葉はあまり良くないのですが、サケの川登りみたいなもので、高校生が 1 回そこで経験をすると、大学になって、もう一度行きたい。大人になって温泉とか美味しいものを食べに行きたいとか、何度も来る。高校生マーケットはとても大事なのだと思っています。旅育と称して、丹後半島を教育の旅の場にするということもやっています。

### 【BRANDING】

いわゆるイメージ戦略で、ピンク一色にして明るく楽しくいい町にする。冬は雪ばかり降って薄暗いですがここにはピンクの華やかな色合いを付けていく。加えて、実は鉄道を使う旅はシニア、それも女性の方が多いのです。今日は結構シニアの方がどちらの方もいますので、違っていたらごめんなさいなのですが、私どものマーケティングのデータによると、この 2 つの層の旅行のキーワードが「食」、もう一つが「縁起」「ご利益」とかなのです。

私どもの線路がちょうど宮津を中心としまして、東側が西舞鶴、西側が豊岡、南側が福知山で、これを全部、頭文字を取るととても縁起がいいのです。加えて、私どものこの沿

線はパワースポットがいっぱいありますので、縁起三線と称して出していきます。加えて、当時、私どもが北近畿タンゴ鉄道さんから引き受けたときの駅名が何を示しているかよく分からないということで、全部観光地の名前に変えました。そうすることによって、「NAVITIME」とか出てきます。かぶと山に行きたいのだけれども、どうしよう。かぶと山と入れると、駅がかぶと山ですから。そんなことをしながら。もちろん地域の足という意味においては、いわゆる福知山病院口といったような、つまり駅そのものが何の目的のために行くのかという、そういったネーミングにどんどん変えていっています。そうすることによって分かりやすい鉄道になっていくと信じている次第です。

### 【2015年5月31日「大丹鉄まつり」】

開業のときに始めたお祭りなのです。これは成功例をつくるために私どもでやりました。そうすると当時としては珍しく1万人ぐらい人が集まったのです。こういったものをやると人が集まるよという実例を私どもとしてまずやってみたということです。

これは開業のときにやったのですけれども、2年目、3年目はやっておりません。内情を話しますと、一つの成功例として私どもはやったわけなので、以降は地域の方と一生懸命、相談、算段をしているところです。

### 【丹鉄フォトコンテスト】

これがイメージ戦略の最たるものなのですけれども、霧鉄、海鉄とあって、写真コンテストをやっています。今、インスタグラムでやっています。2015年から始めました。

実は京都丹後鉄道というのは海岸線を通る非常に風光明媚で景色の綺麗なというのが一番の売りだったのです。ところが来られたお客さまに、特に秋口、冬、それから春も、福知山線はものすごく霧が出るので「全然、外が見えないじゃないか」と怒られまして、それで始めたのがこの霧鉄です。一番右の上にありますけれども、すごく幻想的なところを丹鉄は走っているのです。これをウェブで使って、きれいな写真を出すのです。そうすると、お客さまは真っ白の中なのですけれども、「こんな幻想的なところを走っているんですよ」と言って、観光列車でちゃんと案内をすると、フォトコンをやっけて以来クレームは本当にゼロになりました。まさにそういったことを逆転の発想でやりながら、さっきの話ですがネット戦略をばんばん打ちます。

海鉄は、当然本当に綺麗なところですので、綺麗なところを見ましょうということです。加えて、撮った場所を我々に教えてくださいとします。これには効果が2つあります。一つは、当然立ち入り制限区域に入っていませんよねという、自らを戒めてねという話です。もう一つは、優秀者の方の写真はここから撮りましたというのを全部お知らせしています。そうすると、ここに来ればこの景色が見られるかもしれない。これがまさにお客さまを呼ぶのです。従って、ただこういった写真を綺麗な場所ですよ。あるいは霧鉄といっても、外が見えなくても、こんな幻想的なところを走っているのですよという以外に、次の副次

効果というか、当然、権利は私どもの方に帰属をしますので、これをいろいろなところで使っています。これをもとにポスターを作ったり、缶バッジを作ったり、もちろんウェブにもどんどん使っています。そんなことをやって、いろいろなことを知ってもらおうといったところに非常に注力しています。

### 【貨客混載】

環境にやさしい鉄道の取り組みということで貨客混載のお話をすると、よく貨客混載というのは都市型の貨客混載が有名です。これは宅配業者のドライバー不足問題を解決するためにやっているのです。従って、貨客混載の主体は宅配事業者なのです。つまりトラックの代わりに列車やバスを使ったりします。ところがこのエリアはそんなに宅配事業者がトラックを運送させるだけの物流は実はないです。これもやはり地域の方と話をしていくと見えてくるのです。農家さんの高齢者問題です。農家さんが、最近は産直と称しまして、いわゆる農協さん、JAさんに頼らずに、いわゆる道の駅とかで産直野菜を売っているのですけれども、片道1時間ぐらいかけて農家さんの高齢者が軽トラを飛ばして行っているのです。またそこに野菜なり果物を預けた後、1時間かけて自分の畑に戻ってくるのです。

産直屋さんは高齢者が軽トラを飛ばしてくるので、農家さんを増やすことがいいことなのかよく分かりません。高齢者がどんどん増えているのに、高齢者のドライバー問題を道の駅さんが助長させているようなものです。そういうことと併せて、当然しんどくなりますので、道の駅さんに持ってこないのです。これを農家さんに近くの駅まで持ってきてもらい列車に積んでください、列車が道の駅の近くの駅まで来たら、道の駅さん取りに来て、勝手に下ろして持って行ってくださいということを始めようと思いました。これをする、我々はお客さまがいらっしやなくてもその場所を月額で貸すことによって安定収入が得られます。農家さんは当然、車で片道1時間かかっていたところが10分とか15分で行けてしまうので、農作業に専念できます。道の駅さんは契約農家さんを増やせます。この野菜に「産直丹鉄貨客混載野菜」というシールを貼っていただいていますので、そのシールでブランドにもなっています。従ってこれは三方両得なのです。このスキームは貨客混載ということで、われわれの管理監督者である国土交通省の方に申し入れたところ、要は野菜を動かすというのは衛生上大丈夫なのかという話が農林水産省からコメントがありまして、国土交通省さんと農林水産省の2つの省をまたがった許可というのも全国初の話です。

こんなことで、結構メディアにも取り上げられまして「ローカル鉄道の救世主」とか言われて、非常にありがたい話ではあります。

### 【廃油回収】

次に、天ぷら油の回収です。駅のにぎわいをどうしたらいいかということで、とにかく駅に人が来てもらわなくてはいけない、列車に乗るために駅に来るだけではなくて、ここ

が何となく集まる場所にしたいと思ったところ、廃油を集めることを駅でやらないかというところでやりました。

ちなみに集めた油で得た収入は沿線の花壇の整備に使っています。花壇の整備に幼稚園の子とか、シルバーの方とかにやってもらって、幼稚園の子に例えばハンカチを配るとか、そんな原資に廃油の買い取りをもって充てています。上下分離というのがまさに官民と、官民の民の中に地域の人というのが入ってくるのです。当事者意識が出てくるというのがまさに上下分離のいいところかなと思っています。このスローガンが「天ぷら油で花が咲く」といって、これを駅のポスターにして、いろいろな形で地域の方に油を持ってきてもらいます。

丹後地区というのは環境にもものすごく厳しいし、分別ごみもものすごく厳しく、廃油をどうしたいのだろうというところ、私どものところに持ってきてもらい皆さんに還元するといったことをやっていきながら、地域の方と一体となってやっています。

#### 【列車アイドリング】

私どもは気動車が主流ですので、アイドリングストップをやっています。トラックやバスですら最近ではアイドリングストップをやっているの、何でやっていないのだろうという話ではあります。いったんエンジンを切ると、始動するのに全て最初から点検から何かやら直すので、運転士は大変です。それでもやってくださいと言って、やっと実現しました。こういったことをどういうスキームでやっているのかというのは、先ほど下会社との面談会を1週間に1回と話をしましたが、それ以外にも京都府さんとの会議が5市2町も入れて2ヶ月に1回。それから利用促進協議会、それからまさに2次交通との連絡会。こういったものを地域連携会議なんかも含めて定例化することによって、常にコミュニケーションを取っています。これも民だけだったら集まってきません。上下分離だからこそ集まってくるとしています。

#### 【沿線地域の交流人口を増やす企画乗車券の造成】

地域の方にレジャーとしても鉄道が使えるのですよということで、家族という単位を一つのターゲットにしましてお出かけきっぷというのを作っております。

#### 【2017年パターンダイヤ化と利便性向上へ】

ダイヤも便利にしなくてはいけない。このパターンダイヤというのをアドバイザーである中川先生のリーダーシップの下に実行している次第です。

#### 【2018年パターン化拡大・滞在可能な時間拡大】

2018年、今年の春のダイヤもさらに進化したパターンダイヤになっていきます。加えて、特急なんかをどんどん変えています。特急はJRさんの協力なしにはできないの

ですけれども、いろいろやっていくと、JRさんも我々に協力的になってきています。

### 【丹後くろまつ号】

私どもの資産として、こういった観光列車にいろいろな力を入れてやっているわけです。特にこの「くろまつ」は、中でいろいろなお食事を出しているのです。1回1万円ぐらいの料金で出しているのですけれども、ここを出しているものはみんな地のものです。これは私どもがやっているのではなくて、地元の料亭さんやホテルさんがやっています。我々は仲介をしているだけです。つまり商売の場を列車というものとして供給しているのです。なので、地域の経済にも当然、効いてきます。

単線の宿命なのですけれども、臨時列車は1つの駅に下手をすると30分ぐらい止まります。その間に、特にこの観光列車のときは地元の方が集まってきてマルシェを開きます。とにかくお金を落としてちょうだいということをやっています。まさにこういったことを、観光列車を走らせるだけではなくて、いかに地元の人とやっていくか。こういったものが大事かなと思ってまして、先ほどの「くろまつ」「あかまつ」「あおまつ」。これがそれぞれにいろいろなニーズに合わせた運行になっています。

### 【2016年：愛される鉄道を目指す】

これは「たんてつこども新聞」です。沿線の小学生全員にこども新聞を配っています。これもとにかく鉄道に興味を持ってもらって、先ほどの家族お出かけきっぷで実際に鉄道に乗ろうといったことをやっています。

そんなことをやっているのと、地元の高校生から「車両を1台、貸してくれ」、「夏休みにお化け屋敷を列車の中でやりたい」と言われました。こういうことをいろいろやっていくと、地元から見たときの鉄道の垣根がどんどん下がってくるのです。そうすると、向こうからどんどんアプローチが来ます。こんなことをしながら、お化け列車をやって、あのエリアは皆さんお盆とかに帰省するので、子どもが来るのですけれども、その子どもの思い出になります。ここで楽しい思い出を持って帰っていくということで、中の装飾、実際に演じているお化け、これはみんな高校生がやっています。私どもは実は貸しているだけで、何のリソースもかかっていないのですけれども、だんだんこういったことがうまく回ってくるようになっていくのです。

### 【丹鉄ビジネススクール】

一昨年からはビジネススクールをやっています。これは都市型のいわゆる民鉄さんがやっているデベロッパーみたいところを自社でやるのではなくて、仲間を集めてそして、鉄道を基軸に起業しましょうというためのビジネススクールを開いています。

### 【エモーションの創造】



丹鉄ファンドとって、お金も貸します。一昨年受けた受講生が去年起業しまして、ここにプラレールを敷き詰めまして、おもちゃ列車を去年は5月から11月まで、毎月1回走らせました。ちょうどお座敷列車みたいで鉄道が一つのレジャーになります。鉄道を基軸とした企画会社を設立しまして、こういったことをやってくれています。その会社さんが企画した内容であり、丹後王国さんとタイアップをした内容です。

それから、114kmのカフェができましたみたいなブランド戦略もやっています。

### 【JR連携企画】

私どものゲートウェイは全部JRに押しえられています。従って、JRとも協力をどんどん進めています。私どもの列車「くろまつ」と、JRの「天空の城竹田城跡号」を連結して、天橋立から城崎温泉に行つて、城崎温泉からずっとJR山陰線を通つて福知山まで来る。こんなことをJRとやっています。これも全部JRとやっているイベントです。

### 【2017年4月 施設見学&あかまつ乗車体験開催】

私どもの資産である工場、車庫、こういったものも公開していきながら人を呼ぶといったことをやっている次第であります。体験学習ということで、子供達とか学生に、特に鉄道に興味を持ってもらうということをやっている次第であります。

先ほどいいました上下分離というもののスキームをうまく利用して地域の方を巻き込みながら、そして、鉄道というものに「この指とまれ」をしていきます。そうすると、何とJRさんですら一緒になってやりましょうと言ってくれます。

先ほどのパターンダイヤもそうです。パターンダイヤを先に私どもがやるとJRさんがそれに合わせて乗り継ぎを全部組んできました。先手必勝ではないですけど、いろんな意味で鉄道の使命は何だという、いわゆる、正義、大義。これを先ほどいいました愚直に私どもがやった結果がこれまでの成果であるのでしょうか。今回は、それを皆さんに評価していただいたということを大変光栄に思いまして、改めて御礼を申し上げるとともに、私どもの講演を終わらせていただきます。

### 3. 受賞団体講演②

#### 大賞 環境大臣賞「福井県におけるクルマに頼り過ぎない社会づくり」

福井県におけるクルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議事務局 次長 平林 透

皆さん、こんにちは。福井県の平林と申します。このたび、大賞、ありがとうございます。先ほどの川本副会長の受賞コメントを少し深掘りして、3点説明させていただきます。

全国トップクラスの自動車依存社会の福井でなぜクルマに頼り過ぎない社会づくりなのかというのが1点目です。2点目は事業者、住民、自治体など、オール福井でのハード・ソフト両面の取組みの内容。3点目としまして、この受賞をきっかけに、今後、考えていること。この3点について説明させていただきたいと思います。我々、県の立場ですので、事業者と自治体がどう連携しているのかが参考になればと思います。

福井県は、このルポール麴町から距離にして511km、鉄道で4時間5分、飛行機で4時間20分のところにございます。

#### 【福井県内のアクセス】

日本一クルマが多く、鉄道網はJRが3つ、福井鉄道が1つ、えちぜん鉄道が2つ残っております。

2月4日から大雪だったんです。センター試験があった1月13、14日に電車が立ち往生し、1月18日に急遽関係者会議をしました。行政は、今までは道路管理者だけだったのですが、交通関係者も入れて次に備えようとなりました。次はないかなと思っていましたら、引き続き大雪でした。五六豪雪以来の37年振りです。6日から福井県庁で県の災害対策本部をまた開いております。本日も多分5時ぐらいから開かれておまして、私も毎日出ておまして、4日、5日からほとんど帰っておりません。

ご記憶かどうか分かりませんが、国道8号で1,500台が立ち往生して自衛隊に応援をいただいたという中で、1月13日のセンター試験の時が教訓ににあったので、軌道部分の除雪を道路管理者にさせていただくとか、県の職員、市の職員が電停の除雪をすとかです。電停を除雪したり、軌道部分を道路管理者に除雪してもらうことを学びました。これは、富山さんがやっているのを聞いて、急きょ入れた取組みです。

昨日、8割程度までバスは復旧しました。鉄道はほぼ復旧しています。ただJRの越美北線は一部できていません。

#### 【福井県内のバス・鉄道の利用状況】

福井県内のバス・鉄道の利用状況は結構伸びています。JRも10年で2%ほど伸びていて、福井鉄道、えちぜん鉄道はごらんとおり23%とか、15%伸びているような状況です。その中で注目いただきたいのは、福井県の世帯当たり自家用車保有台数が1,749台。この数字は、29年3月末の数字です。14年から16年連続日本一。これは、日本一というのは

誇っていいかどうか分かりませんが、日本一です。これが実は、福井県のキーワードの 1 つです。

#### 【両地域鉄道の通勤定期利用者数が増加】

昨年から今年にかけての福井鉄道、えちぜん鉄道が、通勤定期が天井だと思ったのにまた利用者数が伸びました。相互乗り入れの影響で伸びたというような数字でございます。

#### 【乗り入れするふたつの事業者の概要】

えちぜん鉄道、福井鉄道。こちらはタイトルにもありますが、再生をした象徴的な、地域再生で復活した 2 つの鉄道です。

注目いただきたいのは、12 年 12 月、13 年 6 月にえちぜん鉄道の前身の京福電鉄が二度の正面衝突事故を起こしました。ちょっと記憶が定かでないと思いますが、12 年 12 月 17 日、廃線になった路線から 2.5mm のブレーキが折れまして運転士が死亡しました。

わずか半年後に同じように、今度は運転手が信号を見落としたミスで、ATS も付いていないというようなところなんです。翌日から全線においてバス代行になりまして、いわゆる「負の社会実験」と言われるものが起きました。

#### 【平成 13 年 9 月県議会から京福越前線存続対策プロジェクトチームへ】

この時には日本一クルマを持っているので、クルマで大丈夫というふうに思ったので、この中で、県議会等々でどうしようかという検討の中に、見ていただきますと、9 月議会、土木部の協力の中でというところと、京福越前線再生プロジェクトチームとあります。その段階では、電車を存続するのに併せてバス専用レーンの可能性の可否の検討と、当時は車、バスでいいじゃないかという話だったのですが検討しているうちにバスが遅れるのでマイカーで行こうとして大渋滞になることがわかりました。

沿線住民が存続を訴えるような駅伝大会とかもありました。

13 年 12 月 19 日、県議会で存続が認められ、その翌年の 1 月 22 日に知事と沿線市町村長との会議で存続が決まったというところでございます。

14 年 4 月 1 日には、新鉄道会社支援室というのができました。室長は現在の福井市長。当時は県の職員でした。参事は前回の県の教育長。総括主任は、現在の鉄道関係とか、バス関係をもっています総合政策部長、私もいました。一番下には現在のえちぜん鉄道の専務がいました。というようなメンバーで会社を立ち上げた形になっております。

えちぜん鉄道の存続を受けて、福井鉄道も 18 年度に赤字によって自主的な経営再建を断念という中、すぐさまバスではなくて鉄道で存続しましょうというような話になりました。

その結果、えちぜん鉄道は 12 年間で 47% 増。内、通勤定期は 82% 増。福井鉄道のほうも同様に 26% 増、62% 増という会社で再生をしたということでございます。

### 【福井県知事のマニフェストに記載】

福井県知事がマニフェストをつくっております。常々こういう言葉の力、地域公共交通機関の活性化とか、えちぜん鉄道の円滑な運行。さらに、福井鉄道との福武線との相互乗り入れの実施をこの段階から言っています。15年からまだ走っていないのに言い始めているというようなトップの意思表示がありました。

### 【県総合政策部交通まちづくり課 組織図】

現在の交通まちづくり課の組織図です。私は一番下の室長という並行在来線対策室。もともと地域鉄道を支援する仕事、地域鉄道支援グループでございしますが、そちらで、えちぜん鉄道、福井鉄道の支援をしている仕事をして、2年間して相互乗り入れを見取った後に、現在、並行在来線対策室という第3の地域鉄道を立ち上げる仕事をしております。

福井県知事のマニフェストの中で、15年春、地域公共交通機関の活性化とあります。

何をしたかといいますと、パークアンドライドの駐車を、えちぜん鉄道は13年に385台だったものを29年度に916台、福井鉄道は19年度に125台だったものを29年度には357台にしています。すべて無料の駐車を整備しております。パークアンドサイクルライドは、県立図書館、福井市の南体育館とか、県立音楽堂で計30台分を設置しました。

### 【えちぜん鉄道の新駅設置】

えちぜん鉄道で3つの新駅、福井鉄道でも3つの新駅をつくりました。

なぜ通勤定期が伸びたかと言いますと、仮説ですけど赤字で書いてありますが、自家用車保有台数日本一が支える福井型通勤形態の通勤定期の増です。

福井市中心部に公共施設、大手企業が多いので、自宅から勤務先まで約20km、自家用車のみの通勤でいきますと、駐車場代が持ち出しになります。一方、勤務先からパークアンドライド駐車場に行くガソリン代は出ますし、鉄道の通勤定期代も出ますので、持ち出しなしでいけます。駅勢圏が一気に遠くなりまして、パークアンドライド駐車場まで10km以上クルマに乗っている方もいらっしゃいます。という中で、伸びてきたというところがございます。

3番目に電車だけではなくて、カー・セーブとかいろんな取組みが必要だろうというところで、知事の言葉の中でクルマに頼り過ぎない県民運動というのを打ち立てようというのが出てきました。

### 【福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議】

それを受けまして、表彰式でここにご登壇いただきました川本先生も副会長ですが、福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議というのができました。

受賞の時のコメントでは、今日、県議会がスタートしておりまして、私しか来ておりませんが、事務局長の猪嶋が申し上げていますのは、オール福井の住民での取組みというよ

うなことを嬉しいと述べております。

#### 【カー・セーブ運動の PR】

地道な取組みの 1 つが、カー・セーブ運動の P R 等々でございます。

#### 【「自転車利用で 3km」運動の推進】

「福井バイコロジスト宣言」は、自転車の宣言を書きましょう、併せて、自転車の来場を促進したり、レンタサイクルや「自転車の駅」を設置した取組みでございます。

#### 【福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗り入れ事業】

福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗り入れの概要でございます。2 年前、28 年 3 月 27 日に 26.3 億円で完成しております。もともと一番便数が少ない 9 時から 15 時の時間帯に便数を増やしました。

便数を増やすことで人を増やそうということで、距離は 26.9km、えちぜん鉄道は 6km、福井鉄道は 20.9km です。黄色とオレンジがつながってなかったのを、それをちょっとつなげるだけで済みます。

#### 【相互乗り入れのための基盤整備】

26.3 億円でした。このように、学校とか、公共施設とか、大手企業はいっぱいあって繋がればいいことが起きるなとわかっていたんですけど、えちぜん鉄道には低床車両がございませんでした。こちらを環境省の二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金をいただきまして導入しています。2 台で 6.3 億円。併せてえちぜん鉄道は、低床車両が走る駅がございませんので、ごらんのとおり高い床のホームと低い床のホームを整備するのに約 20 億円。これらは、足し算しますとすべて国、県、市、行政だけです。事業者様からはいただけないです。これはいわゆるみなし上下分離になっているのです。実際、事業者様は、これを発注、管理、運行の維持費とかがかかってございます。

#### 【乗り換え利便性の向上（福井駅西口での各種交通の結節）】

同じ日に福井駅がかなり変わりました。福井鉄道が 143m 伸びたということになって「ふくチャリ」という自転車と、J R 東口のえちぜん鉄道、タクシーというモード 6 つが全部結節したという瞬間です。

#### 【公共交通の接続の強化（路線バス）】

これによってさらにバスは、京福バスさんが「京福バスナビ」やバスロケーションシステムをつくりました。あと、お客様が乗るか乗らないか分かりませんが、800m の圏内は 100 円にするサービスを展開しました。

駅前が閑散としていたんですけれども一気に風景が変わりまして、人であふれるような形になりました。バスターミナルの効果は非常に絶大で、延伸を反対していた地元商店街の方々も、今は一言も言わなくなりました。

#### 【相互乗り入れのための基盤整備（定時性の確保）】

相互乗り入れで難しいのが、必ず遅れる路面電車である福井鉄道の影響がえちぜん鉄道に出ます。それを電停の幅を広げたり、走行空間を拡幅したり、右折分離式信号を導入したり、電車の PTPS を入れたりしました。これも、警察のご協力、道路管理者のご協力で完成したというものでございます。

#### 【相互乗り入れで利用者が増加】

相互乗り入れ開始後 1 年間の利用者は、2.8 倍です。もともと相互乗り入れしていないのに何であるのかという疑問になるところがありますが、えちぜん鉄道と福井鉄道は近いところに走っておりまして、連絡運賃を平成 24 年 10 月にやっておりました。連絡運賃で安かった、乗り継ぎもできやすかったので、お客様は当然乗ってくれると思っていましたが客足は伸びませんでした。やはり、乗り換え抵抗があったみたいですね。つながった瞬間にその数字が 2.8 倍になりました。これは、絶大な効果だと思います。さらにすごいのは、えちぜん鉄道本体、福井鉄道本体もマスコミさんの宣伝効果もあったのか、それぞれ伸びていったというような結果です。

#### 【平成 30 年「福井しあわせ元気」国体・障スポの開催】

今年 9 月、福井国体がでございます。

#### 【国体へ向けた整備】

福井国体までにさらに磨こうということで、相互乗り入れのところの田原町駅「田原町ミュージズ」というちょっと音楽ができるような待ち合い施設を福井市がつくっております。

また市役所前電停は、相互乗り入れで乗り換えが増えている電停なんですけど、今まで行き違いだったので相対のホームに変わりました。これによって非常に乗り換えが便利になりました。電停名を 3 月 24 日のダイヤ改正に合わせて、「市役所前」は全国に沢山ありますので、「福井城址大名町」と歴史を感じさせるような電停名に変えようということで事業者様と話をしまして、3 月 24 日に、ダイヤ改正で変わります。

えちぜん鉄道の福井駅は、2014 年の時には下を走ってたんです。左側が新幹線の高架なんですけど、その上に現在走っています。仮で走っておりまして、ちょっと茶色く見えるのがえちぜん鉄道の新駅です。こちらのほうもこの夏には完成します。併せて今度の 9 月の国体までには JR に高架が入るといような感じで現在進めております。

### 【福井県高速交通開通アクション・プログラムの策定】

5 年後の 35 年春には、北陸新幹線が敦賀に開業します。開業だけでは駄目なのでいろんなことをやっていこうという中で、アクション・プログラムを策定しました。

### 【基本戦略「交通の革新」による地域交通ネットワークの強化】

並行在来線と地域鉄道、バスを一体的に組み合わせ、経営とサービスを強化ということがうたわれています。何ができるかというのはこれからです。併せて、IC カード、車の自動走行、観光客向けのカーシェアリング等々がうたわれています。

### 【福井駅および駅周辺のまちづくり】

動き始めていますのが何点かあります。市内循環鉄道、民間の再開発事業に合わせた歩行者と鉄道が共存できる空間の検討です。いわゆるトランジットモールを真ん中辺りの再開発に合わせてやっていこうというような動きがございます。

29 年 4 月 10 日から、日産自動車の電気自動車を 12 台、宿泊施設でカーシェアリングが始まりました。

### 【交通機関への再生可能エネルギー活用事業】

再生エネルギーです。これはえちぜん鉄道、廃線になった永平寺線のスタートする永平寺口駅ですが、回生エネルギー、あと太陽光をためるような蓄電池を約 2 億 3,000 万円ぐらいの事業費を使って、今年実験をしております。30 年度は、えちぜん鉄道の福井駅、福井鉄道の北府駅などで整備をしていきたいと考えております。

### 【ラストマイル自動運転 実証実験の実施②】

あとは自動走行です。廃線になった永平寺線が歩行者道になっています。強制的に廃線になりましたので、永平寺口からちょうど 6km 先に永平寺という大本山、56 万人の観光地がございます。その間には小学校もございます。老人の施設もございますので、非常に自動走行としては向いているので、29 年度から実験がスタートして、30 年には本格化します。

### 【自動運転に向けての取組み（1）】

ヤマハの自動車をもとにして産総研が入っています。

### 【自動運転に向けての取組み（2）】

パナソニックも自動走行の実験が入っています。35 年春の新幹線開業予定に向けて何ができるかと思っております。

### 【第 2 回ふくい交通フェスタ 開催】

並行在来線で何ができるかということでございます。

行政として事業者の方々と一緒に昨年、1周年記念で「ふくい交通フェスタ」を開催しました。本来は絶対入らないキーボとレトラムを福井駅に並べました。今年も事業者様にお願いをして、3月24日にハピテラスでやっていきたいと思っています。オール福井の取組みということで頑張っていきたいと思えます。またぜひとも、福井国体は今年です。

5年後の北陸新幹線にお待ちしておりますのでお越しく下さい。以上でございます。ありがとうございました。



#### 4. パネルディスカッション

##### 「地方から始まる新たな交通政策を考える」

コーディネーター：東京大学名誉教授 太田 勝敏

パネリスト：富山大学副学長・京都大学名誉教授 中川 大

姫路市 副市長 黒川 優

株式会社桐生再生 代表取締役 清水 宏康

国土交通省総合政策局環境政策課地球環境政策室長 堀江 信幸

環境省水・大気環境局自動車環境対策課長 高澤 哲也

司会：では続いて、パネルディスカッション「地方から始まる新たな交通政策を考える」に移ってまいります。

討議に先立ちまして、まずは、第9回EST交通環境大賞優秀賞を受賞されました姫路市、そして、奨励賞を受賞されました株式会社桐生再生、株式会社シントウギャザー、群馬大学、桐生市、そして、弟子屈町地域公共交通活性化協議会、さらに川崎市からの取組みということでそれぞれご発表をいただきます。

黒川：失礼いたします。まず、優秀賞受賞、本当にありがとうございました。ここからは公共交通を中心とした姫路市総合交通計画の取組みについてご紹介させていただきます。

##### 【姫路市の概要】

姫路市は、兵庫県の南西部に位置しており、世界文化遺産・国宝姫路城を有する人口約 53 万人の中核市です。JR 姫路駅を降り北口に向かいますと、正面が姫路城です。駅からお城までを大手前通りと申しまして幅員 50m の道路が南北に通っており、駅から約 300 メートルをトランジットモール化して、人と車が共生できるような形での駅前広場をつくりました。

##### 【姫路市内における公共交通の現状】

姫路市内の公共交通の現状ですが、鉄道では JR 西日本の山陽新幹線、山陽本線、播但線、姫新線。私鉄では山陽電気鉄道の本線と網干線の合計 6 路線があります。鉄道駅は全 31 駅あり 2005 年に J R 山陽本線ひめじ別所駅、2008 年はりま勝原駅、2016 年には東姫路駅と新駅が開業しています。また、路線バスは 112 系統が運行されています。他にも姫路市には家島諸島という離島がございまして、現在、5 つの定期航路が運航しています。

### 【公共交通を中心とした姫路市総合交通計画の策定】

こうした本市の公共交通利用者は 2005 年頃まで減少を続け、事業者の採算性やサービス水準の低下など厳しい状況にあったことから、課題解決に向け公共交通を中心とした姫路市の総合交通計画を策定しました。今回、優秀賞をいただいた本計画の概要ですが、姫路市特有の交通の現況と課題を踏まえ、施策展開に 3 つの柱、すなわち「公共交通の利便性の向上」「公共交通の利用環境の改善」「参画と協働の推進」を掲げ取り組んでいます。

### 【計画の目標】

計画の目標として、2 つ具体的な数値目標を設定しました。1 つは、2007 年度を基準として、市民お一人お一人が公共交通を利用する回数を年間 20 回増やそうということです。2 つ目は、今回ご評価いただいた点ですが、二酸化炭素排出量を年間 1 万トン削減するというものがございます。

### 【JR 姫路駅北駅前広場「播磨の中核都市にふさわしい都市の顔」】

具体的な取り組みをご紹介します。まず J R 姫路駅北駅前広場周辺の取り組みです。先ほどご説明を申し上げましたが、歩行者優先のまちづくりとするため駅前広場を整備し、全国でも前例のないトランジットモールを官民が協働して、2015 年 4 月に完成をいたしました。また、併せてバスロケーションシステムやシェアサイクルも導入し公共交通の利便性向上を図っております。

### 【シェアサイクル「ミミちゃん号西松屋チェーン姫ちやり」】

シェアサイクルは「ミミちゃん号西松屋チェーン姫ちやり」という名称で、中心市街地に 20 か所のポートと 180 台の自転車で運用しています。鉄道やバスの 2 次交通としてご利用いただいております。2016 年の導入以降、観光目的だけでなく通勤等にも広く利用され、回転率は約 2 倍です。2017 年度より地元企業である西松屋チェーンにスポンサーとして支えていただいております。

### 【JR 姫新線における取り組み】

先ほど中川先生のお話の中にもありましたが、J R 姫新線における取り組みについてご紹介します。本線は平成に入り利用者が年々減少していたため、2006 年から、J R 西日本と兵庫県、そして、沿線市町が協力いたしまして、新型車両の導入や地上設備の改良による高速化、増便社会実験を実施し、速達性や快適性を向上させる取り組みを行い、また、それらを契機として「チャレンジ 300 万人乗車作戦」を展開し、マイレール意識の醸成に努めてまいりました。その結果、利用者数は右肩上がりです。V 字回復し、現在も 300 万人を超える乗車を数えています。

### 【公共交通空白地における取り組み】

公共交通空白地における取り組みとしては、家島諸島においてコミュニティバスを導入しています。運行を地元自治会に担っていただいております、これまで公共交通機関のなかった島内の足として定着しています。

他にも今回ご紹介できませんでしたが、パーク&ライドや離島航路維持に向けた取り組みなども進めています。

### 【公共交通利用者の推移（1993～2016年度）】

この表は、本市における公共交通の乗車人員の推移を示したものです。2009年度の計画取り組み以降、乗車人員が増加に転じ、2016年度には、1日当たり乗車人員は、1万2,000人増、年間で約444万人増加しました。

### 【環境改善量の推計（鉄道・路線バス）】

最後になりますけれども、2016年度の環境改善量です。推計値ですが、CO2排出量約6,000t削減となりました。今後、計画目標であります2020年度、1万t達成には、さらなる取り組みの強化が必要と考えています。今後とも、市民や事業者との参画と協働のもと環境的に持続可能な交通政策の推進に取り組んでまいります。ご清聴ありがとうございました。

司会： 黒川様、ありがとうございました。それでは、続きまして、株式会社桐生再生代表取締役清水様より発表をいただきたいと存じます。

それでは、清水様、どうぞよろしく願いいたします。

清水： ただいま、ご紹介いただきました株式会社桐生再生の清水宏康と申します。よろしくお願いを申し上げます。パワポには載っておりませんが、桐生市のちょっとご紹介をさせていただきます。

桐生市は、1300年の歴史がございまして、徳川家康が特別に天領としてつくられた織物工業団地でございます。今から426年前に、荒戸新町といって織物をつくらせたというふうなことでございます。非常に急速な発展を遂げます。300年以上にわたって江戸幕府の保護を受けまして。そして、皆さんもご存じのように、足尾の銅山と桐生の絹が幕府、徳川の幕府を支えたということでございまして、300年以上にわたっての富が大変な活気を呈しまして、私が子どものころでは、織り子さんが1万5,000人もいたため、非常に華やかな町でございました現状はどうかといいますと、今、人口は11万ぐらいで、今でも線維産業は、就業人口の30%が線維でござい

ます。男性の方は、背広以外のワイシャツ、ネクタイ、靴下すべてつくっております。女性の方は、ニット、それから、化学染料のものは別でございますけど、ほとんどのものをつくっております。皆さんは、何気なく桐生製品を着ているんですけど、何で今は、桐生が、地方で見えなくなってしまったかというのは、デザイナーズ・ブランドなんですね。

私がよく桐生を訪れる方に申し上げます。バーバリーの定番は 30 年にわたって桐生で織っておりました。それはなぜかという、当然ながら 1300 年の織物の歴史で技術的には世界一でございます。ですから、三陽商会さんが、バーバリーと提携をして 30 年間定番なものを桐生で織っておりました。残念ながらメイド・イン・桐生は出ません。そんなように、今、デザイナーの皆さんがいろんなものをつくっております。

### 【環境に優しい低速電動バスの開発とその普及の取り組み】

私どもが環境に目覚めるなんていうことはなかったのです。観光に目覚めることもなかったです。ですから 10 年前まで桐生市には観光課というのがなかったんです。ですけど、今から 10 年前に、メイド・イン・桐生を少し徹底的に売り込んでいこうということで 1 つできたのが、環境先進都市を打って出ようと、ここでございます「環境に優しい低速電動バスの開発とその取り組み」ということでございます。産官学民でございます。

私は民間でございまして、60 歳まで桐生信用金庫というところに勤めておりました、観光業務なんてまったくできなかつたんですけども、大学の先生方と市の方たちと皆さんでやっているうちにこの電動バスに出会いました。私は、株式会社の社長になって、土日祝日は市内観光でこの電動バスを動かしています。ですから、桐生へ来られますと無料でいつでもまちなかで乗れるという現状でございます。シンクトゥギャザーというのが次でございます。この会社は昔スバルに務めていた方が早期退職をしまして、自分の夢のある車をつくりたい、電気の自動車をつくりたいということで、このような非常にちょっとユニークな形の電動バスが出来上がりました。当然ながら、基本的な発想は群馬大学の先生が中心となりました。本当に高速を求めるものは速くなっていきます。でも、普段の地方の生活はスローでいいんじゃないかという発案のもとに、桐生市さんと皆さんで協力しながら産官学民でこの事業が始まりました。

### 【時速 19 km の低速電動バスの開発経緯】

この写真に載っているようにいろんな使い方をしております。まずは、速度が 19 キロ。これは、皆さんが、日本の法律の中で、当然ながらシートベルトがいらぬのは 20 キロ以下ということで、私どもは 19 キロに定めて。ですから、どんなに踏ん

でも 19 キロ以上は出ません。19 キロというと、「え、そんな遅くで」って言いますけど、自転車の大変スピードのある自転車には追い越されるぐらいで、信号から信号へ行ってもすぐ追いつちゃうんです。

先日は、豊島区でも、あるいは銀座でも全部動かしましたが、逆にいうと渋滞でわれわれのほうが動けなかったという結果になるぐらいに、今は低速でゆっくり見られるのがよろしいようでございます。私が、ずっと地元の人脈をもっておりまして、いろんな先生方の要求、あるいはシンクトゥギャザーさん、そういう会社の要望をあっちこっちとスイッチする、連絡する、コーディネーターというところまで言いませんけど、お手伝いをしてまいりました。

### 【低速電動バス eCOM-8（愛称：まゆ）の特徴】

これが、一番最初の低速バス eCOM-8 です。8 というのは、Electric Communication、つまり、車の中が合い向いなんです。ベンチシートでございます。10 人、運転手を含めて 10 人乗ります。そして、その向い合った中で、おばあちゃん、おじいちゃんたちが乗るともうしゃべりまくります。走り始めると、あの学校が私が出た学校、あそこは私の実家があるところとかいって、非常に面白いです。

あるいは、観光客が来ると、私どもは、ガイドをしながら走るんですけども、昔の群馬大学の卒業生が来たり、いろんな方が訪ねてきます。海外からも来ます。そうした時に、会話が非常に弾み、コミュニケーションが非常にとれるということ、私どもは一種の売りにしております。天井には、太陽光パネルが載っているんですけど、実際には 10% ぐらいから保管しかできません。車庫に帰ってきて 8 時間充電しまして 40 キロの距離を走るという低速のものをつくりました。

### 【桐生市内での低速電動バスの運行】

市内の観光に関しては、まったく問題はございません。私どもでは、4 年間実績を残し、5 年目に入りました。非常に皆さんにも好評を得ているところでございます。

ですから、これが、先ほどお話ししました桐生市の駅からまちなか観光ルート。それから、桐生市には、無料の動物園・遊園地がございまして、動物は 115 種類。ライオンが 5 頭、キリンがいたり非常に種類も多くて無料なんです。ですから関東一円、千葉、埼玉、幼稚園や保育園で見学に来ると、必ず家族連れで来ます。

遊具も 100 円とか、50 円と安いものですから、お子さんが 1 人 1,000 円使うのは大騒ぎです。そういうものが逆にいうと集客につながりまして、年間、動物園・遊園地に 100 万人来ます。ですから、こういうちょっと不況な時代という語弊がございまして、厳しい時代に、家族連れで来て桐生を堪能してくれています。しかも、私どもは、まゆ（MAYU）で遊園地までお連れするものから、皆さん、ご家族、おじいちゃん、おばあちゃん、夫婦、子どもたちみんなに乗って、本当に

遊具の一環として今活躍をしております。

27 年度、28 年度の実数が載っていますが、これは、あくまでも乗った人数です。保険の関係でお名前を出していただいている乗っていますが、それ以外に、乗り降りする人たちは数えてごさいません。本当に約 10 万人近い人たちが乗っております。

### 【高齢地域の暮らしの足運行試験結果】

次の大きな柱でございませう。私どもが、盛んに行っているのが、最後のワンマイルです。公共交通にお年寄りが近づけないのをどうやって補完するか、研究しているところでございます。今月の 21 日には、2 回の実験を行って、町内の人たち、行政、皆さんが集まりました。電動バスまゆは、白ナンバーなんです。

つまり、私が言いたいのは、最終的には、町内の人自分たちで運転をして、どうやって自分たちの足を確保するかです。つまり、公共交通につなぐ最後のワンマイルをお話申し上げています。そういうことが一番大事だということで、我々もいつも協議をします。大学の先生方、行政、我々民間人、それから、公共交通を専門に考えている人たちが集まって会議をやっておりますが、一番大事なことは、どうしても地方の場合には、財政が厳しくなっている中で、自分たち町内の足をどういうふうに確立させていくかというのは、ずっと大学の先生方のテーマとして研究をして、我々もお手伝いをしているところでございませう。

### 【地域全体で支える「ラストワンマイル」の地域交通】

ここに、先ほどお話し申しました「ラストワンマイル」というのが書いてございませう。中心街の公共交通にどうつなぐか、駅を中心としてどう活用するのかというものを、各地区で 3 年目に入ります。やはり、ちょっと過疎化地区、大変な過疎化地区、まちに近いけども、わずか 200m、300m を荷物を持って歩く老人たちをどうやって助けてあげるのか、そういうものを考えますと、これからは産官学民です。

そして、自分たちのお金を出し合って、自分たちの足をどうつくるかというのは、これは、私たち地方の小さなまちの深刻な問題でございませう。実験をやるたびに、どうして無料でできないのかとか、何で我々がお金を払わなくちゃならないのか、ですけども、それをやっていかないといずれかは、公共交通でも非常に厳しい時代が来ると思われるので、我々民間人のほうで一緒にお手伝いをしながら、今、研究をしているところでございませう。

以上でございまして、我々は、これから、皆さんからいただいたこの受賞を機会に、ますますワンマイル、本当に最後の公共交通として、地域の支えになれるような活動をしていきたいです。今回の受賞は、本当にありがとうございました。

司会： 清水社長、ありがとうございました。

それでは、続きまして、弟子屈町地域公共交通活性化協議会事務局、山口様より発表をしていただきたいと思います。それでは、山口様、どうぞよろしく願います。

山口： 皆さん、改めましてこんにちは。弟子屈町からやってまいりました山口と申します。交通アクセスの関係で昨日から、北海道を出発して昨日から東京入りさせていただきました。昨日、何名かの方に話を伺う機会がありまして、「今年の東京はどうですか」「関東はどうですか」「寒いですか」「暖かいですか」って伺いましたら、皆さん、とても寒いと、今年は寒波の影響で非常に寒いんだということをおっしゃっていました。

私が住んでいる弟子屈町はどうかと言いますと、6時半にJRに乗ってきたんですけど、氷点下25度でした。25度がどういう感じかと言いますと。晴れているんです。空気は澄んでいまして、風もなく無風の状態なんです。なのに雪らしいものが白く見えるんです。何かなと思うと、空気の中の水分が凍っちゃっているんです。いわゆる、ダイヤモンドダスト。こういったものが目の前をチラチラしているというところからやってまいりました。

### 【弟子屈（てしかが）町の概要】

弟子屈町なんですけど、弟に子どもに屈すると書いて弟子屈と読みます。誰も、これ見て分かってくれません。先ほどの姫路市様が、県の中でもなかなか場所をという話なんですけど、北海道の中でも弟子屈町は読んでもくれませんし、場所も分かってくれません。でも、布施明さんの「霧の摩周湖」のまちだと、あるいは昭和の大横綱大鵬、「巨人・大鵬・卵焼き」。の出生地だと言っていたら、聞いたことあるよというふうに答えていただける方が多くいらっしゃいます。今、うなずいていらっしゃる方はある程度年代が上の方だと思っております。

弟子屈町の主産業は、農業と観光のまちでございまして、観光資源としましては、今申し上げました世界有数の透明度を誇る摩周湖、カルデラの日本一の大きさを誇る屈斜路湖、今も噴火を続ける硫黄山、ほかには温泉もたくさんあります。こういった自然環境が豊かだということで、昨年8月に地域の念願でありました「阿寒国立公園」という名称が「阿寒摩周国立公園」と名称が変わりました。

### 【弟子屈町の人口・世帯数の推移】

弟子屈町の課題ですが、基調講演の中で中川先生のお話でもあったとおり、弟子屈町の人口はどんどん減ってきております。高齢化も進んでいるんですけど、高齢

化が問題ではなくて、人口が減っていることです。見事な過疎地のある右肩下がりの棒グラフですけど、いきなり、地域内経済が縮小するというので、これを何とかしなくちゃいけないなということです。

#### 【これまでの取り組みの経緯 その1】

摩周湖というシンボルも掲げているということで、これらを改善するために、釧路公立大学様、国土交通省の北海道運輸局様、同じく北海道開発局様、その他、多くの団体の支援をいただきながら、平成 20 年に地域公共交通活性化協議会を設立、公共交通に係る連携計画を策定しました。この計画期間につきましては、平成 21 年から 30 年度まで 10 カ年を計画期間としております。

#### 【弟子屈町公共交通総合連携計画】

計画の基礎となる部分ですけど、生活環境、自然環境、そして、観光です。この弟子屈町に関連する 3 つの要素を軸とした計画としております。

#### 【地域公共交通活性化・再生総合事業】

観光交通の部分につきましては、摩周湖アクセスの改善、こういったところの取り組みをしております。ほかの地域も、今は取り組まれていますけど、当時では珍しかった BDF 燃料を使ったり、2 日間の乗り放題のチケットを販売したり、あるいは、レンタサイクルを実証実験的に実施しております。これは今も継続されております。

#### 【利用者数の推移】

利用者数についてなんですけど、下の水色の部分が夏の販売で、上の濃い色の部分が冬になります。28 年の夏はちょっと少ないんですけど。これは台風の影響で少なくなっています。冬の利用者数がどんどん増えてきているのは、インバウンドです。割合にしますと夏が 2 割ぐらいがインバウンド、8 割が国内、日本人の方、逆に冬は、2 割が日本人、8 割がインバウンド、アジア系の方が多くいらっしゃいます。

#### 【これまでの取り組みの経緯 その2】

今度は、地域住民が使う、地域生活パスです。こちらにつきましても、市内線のバスを、アンケート調査、ワークショップ、体験試乗会などをしまして、利用者の利便性を向上するためのものとしております。とは言いつつも、事業費の問題だとか、今後ますます増えるであろうインバウンド、こういった方々への対応が 31 年度以降の計画に反映させなければいけないというふうに考えております。

#### 【終わりに】



北海道は、まだまだスキーやスノーボード、ウィンタースポーツ、そのほか、ラーメン、カニ、お寿司など、そういった食べ物とか、いろんな楽しめる要素があります。ぜひ、北海道へ遊びにいらしてください。

以上で、私からの説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

司会： 山口様、ありがとうございました。

それでは、続いて川崎市環境局環境対策部大気環境課田中様から発表をいただきたいと思います。それでは、田中様、どうぞよろしく願いいたします。

田中： 皆様、どうもこんにちは。私は、川崎市環境局環境対策部大気環境課の田中と申します。本日は、奨励賞の受賞、どうもありがとうございます。このような場で発表させていただく機会がありまして、大変光栄に思います。

川崎市はその昔、大気汚染に苦しんだまちでありましたが、近年ではその大気環境は改善されつつあります。本日は、その大気環境の改善の一役を担っております本市独自の取組みのエコ運搬制度について簡単にお話しさせていただきます。

#### 【川崎市の大気常時監視測定網】

まず、エコ運搬制度の創設の背景から入りたいと思います。川崎市は、こちらのスライドにありますとおり、大都市の東京、そして横浜の間に位置する都市であります。特徴としましては、この赤い丸で囲ってある臨海部の地域に多くの工場、事業所が集積しております。これに伴いまして、非常に多くのトラックが流入、走行する地域でございます。特にこの赤い点線で示した産業道路と呼ばれる道路では、1日の交通量が約3万7,000台。その半分の50%はトラックが走行していきまして、非常にトラックの交通量が多い道路となっております。乗用車に比べてトラックの環境負荷が高いため、この産業道路ではかなり環境負荷が高いことが予想されると思います。それは、大気環境のデータから見ても明らかとなっております。

川崎市は、全部で18地点、大気の状態を自動で観測する測定局が18地点ありますが。特にこの点線の赤丸で示した池上測定局では、約30年前から二酸化窒素の環境基準が達成できていないという状況が続いておりました。こういったことから、トラックから排出される窒素酸化物の削減、そして、地球温暖化防止の観点から、二酸化炭素の削減を目的にトラックに対して何かしらの環境配慮を促すことができないか、促すような仕組みが必要なんじゃないかということで、エコ運搬制度が平成22年4月に創設されました。

#### 【エコ運搬制度の概要】

このエコ運搬制度の概要を申しますと、市内の荷主・荷受人が主体となって、全

国の契約先の運送事業者や取引先事業者に対して、環境に配慮した運搬、通称エコ運搬を書面等により要請することが市の条例で規定されております。具体的なイメージをお話しさせていただきますと。例えば、市内の工場が自社で契約している運送事業者を使って何か製品を出荷させようとする時に、市の条例に基づいてエコ運搬の要請を書面で行いますと。この要請票にはエコドライブの実施だとか古い型式の自動車の不使用、あと最新型の低公害、低燃費車の使用などが記載されております。この要請票を受け取った運送事業者は、この要請に従って、川崎市内を走行する際はエコドライブの実施だとか低公害、低燃費車を使って運搬をするといったことで、環境に配慮した運搬がされるといった図式となっております。

#### 【これまでのエコ運搬要請件数について】

このようにエコ運搬制度では、市内の多くの荷主、荷受人が全国の運送事業者などに対して、こういったエコ運搬の要請を行うことで、市内のみならず、川崎市に流入する全国の運送事業者に対して環境の配慮が促される。そういった仕組みとなっております。

さらにこのエコ運搬制度では、環境負荷が大きいとされる一定規模以上の事業所を指定荷主、指定荷受人と定めておりまして、この指定荷主、指定荷受人にはエコ運搬の要請の義務やまた要請書面の写しを保存する義務、さらにはそのエコ運搬の実績を川崎市に報告する義務がかかっております。このような規模の大きい指定荷主、指定荷受人が市内で約 120 事業所ございまして、川崎市ではこの約 120 事業所の報告書の取りまとめやエコ運搬の要請件数の集計を毎年行っております。このように、これまで実施されてきた要請件数としましては延べ 74,155 件と、かなりの数の要請が市内の事業者からなされてまいりました。

#### 【市のエコ運搬制度の推進活動】

川崎市としまして、エコ運搬制度の手引きやチラシを使って啓発を行ったり、エコ運搬フォーラムを開催するなど、制度推進の活動を行ってまいりました。また、運送事業者を中心として、エコ運搬制度の浸透度を測るためのアンケート調査を行い、その実態把握にも努めてまいりました。

#### 【エコ運搬制度の効果】

こういった事業者の要請活動や市の制度推進活動により、エコドライブにご協力いただいている事業所の登録数がエコ運搬制度施行後、急激に上昇しております。このことから、エコ運搬制度はエコドライブの推進に大きく貢献していることが分かりました。

### 【池上測定局の二酸化窒素濃度の経年推移】

こちらは長年、二酸化窒素の環境基準を達成できていなかった池上測定局の濃度の経年推移を表したグラフになります。横軸が濃度を表していき、この赤のラインが環境基準のボーダーを表しております。エコ運搬制度が施行されたばかりのときは、環境基準はまだ達成できていない状況でございましたが、その後、数年して、平成 25 年度に初めて悲願の環境基準を達成することができました。さらにその後、平成 27 年度、28 年度と環境基準を連続的に初めて達成して、市内の大気環境は改善されております。改善の理由としましてはさまざまな要因が考えられますが、1 つにはエコ運搬制度により、多くの事業者、運送事業者が環境配慮に取り組んでいただいたことが 1 つ、こういった改善のところで大きいのかなと思っております。

拙い説明ではございましたが、私からの説明は以上となります。皆さん、ご清聴ありがとうございました。

司会：田中様、ありがとうございました。

さて、それでは続いてはパネルディスカッションに移らせていただきます。それでは、ここからの進行につきましては、太田先生にお願いいたします。

太田：予定では 1 時間程度ということだったのですが、すでにかなり時間がかかっておりますので、5 時 15 分ころ終わりですね。20 分程度ということで、3 分の 1 にぐっと圧縮して、重要なポイントだけを確認するような形にならざるを得ないと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。大賞につきましても、優秀賞、奨励賞の取り組みについて、今回、表彰されたそれぞれの取り組みについて紹介がありましたので、まず取り組みで特にというのがございましたら、どなたでも結構ですから、1 つ 2 つ出していただいて、それからその後に「地方から始まる新たな取り組みと交通政策」という、このパネルディスカッションの主要なテーマについて、一言ずつご意見を頂ければと思います。その後、お一人程度ですが、会場からも特に質問がございましたらということで、その後は一言ずつ最後の取りまとめと、そんな形で、大変コンパクトなパネルディスカッションということですが、よろしくお願ひいたします。

それでは最初に各地の大変面白い取り組みが多かったと思いますが、紹介いただきましたが、何か特にこの点だけはやっぱり明らかにしておいた方がいいんじゃないかと、そういう種類の質問がございましたら、お願ひしたいと思います。パネリストの皆さん、何かございますでしょうか。

では 1 つだけ私の方からです。中川先生の先ほどのお話が非常にインパクトが大きいのですが、では、なぜそういう右肩上がりの現象が少し傾向を変えた。理由として何か挙げられるものを、これからの政策に関係しそうなものももしございましたら

たら、一言二言、教えていただければと思います。

中川：ありがとうございます。今日はたくさんのお話を聞かせていただきまして、やはり受賞された皆さんが大変な努力をしておられるということが一番の要因だと思います。規模の大きい町から小さな町まで、また、物流から旅客まで、さまざまな試みがあったわけですので、一つ一つの成功要因は一言では言い切れない部分があるかと思いますが、全体を通じて感じさせていただきましたのは発想を大きく転換している部分があるということです。前向きな取り組みを進めていけば、大きな結果が得られるということを信じて、その方向に向かって努力をしておられるということが印象に残りました。

それから、連携ということだと思います。特に交通政策は自分自身の身近なもの、あるいは自分自身の責任であるという発想が出てきているということで、誰かがやってくれるものであるという見方をしていたところから自分たちの仕事である、自分たちの役割であるという発想に変わってきているということも重要だと感じました。

例えば連携という意味で言えば、産官学といいますか、寒竹社長のお話にもあった中で、私はすごく素敵だなと思いましたのは、上下分離を行うことによって事業者と行政、あるいは民との間の垣根が低くなったということです。こういうことは進めてみて、実際に体感して、現場でやっておられるなかで初めて分かっていくことだと思います。多くの場合、事業者の側ももっと行政や市民と一緒にやりたいと思っているし、市民や行政も事業者と一緒にやりたいという思いを持っている人が多いと思うのですけれども、なかなかそういうように進んでこなかったところがこれまで残念だったところなのかなと思います。そこを打ち破って、新しい発想に変わって、新しい方向に向かっているという試みが、今、小さな町から大きな町まで、あるいは地方から大都市圏まで、いろいろなところで起こり始めているという。こういうところを今日、感じさせていただきました。そのあたりが素晴らしかったなと感じております。

太田：ありがとうございました。それぞれの地域の問題があるのですけれども、それぞれの人たちが自分の地域の当事者意識ですね。それから、その取り組みによって変えるのだという事例がいろいろなところから出てきたという話は、私は大変、興味深いと思います。

私の方で追加するとすれば、こういった公共交通といいますか、車離れという別の表現がございしますが、それは別に日本だけのことではないのです。むしろ欧米で、これは非常に不思議なのですが、同じ頃、広く認められて、ピークカーというのがどうなのかといういろいろな問題意識がありました。ただ、ごく最近、この数年間、実はアメリカなんかは再び景気が良くなったせいか、自動車交通が増えてきたという報告もございます。

だから、どこまでするかというのはありますが、世界全体で、車先進国といわれたところで、1人当たりの車の保有量、あるいは1人当たりの年間の自動車走行量は減っているのです。アメリカも1人当たりで見るとそうではないかというデータもあります。

ですからいずれにしても、これは日本だけではなくて、やはり時代のいろいろな背景、世界的なこういう情報化時代とか車離れの若者の行動、ライフスタイルが少しずつ変わってきているということを含めて、大きな時代の流れも一つの背景にあります。その中で、またそれぞれの地域の努力の仕方でもその効果が違ってくるのではないかと理解してもいいのかなというのが私のコメントです。

何か関連してといいますか、それぞれ受賞でございましたら。なければ、すぐに結論に行ってしまうのですが。時間的なものがございませんので、それぞれ、今日、いろいろお伺いした中で、今日のパネリストの皆さんがどういうことを「地方から始まる新たな取り組み」ということでお考えになっているのか。それを一言二言頂いて、少し議論ができたらと思います。それでは中川先生は今お願いできましたので、黒川副市長さんをお願いしたいと思います。

黒川：今、それぞれお話を伺って、やはり行政の役割というのがずいぶん変わってきた、というよりは我々自身が考え方を変えていかなければならないのではないかということを実に考えさせられました。これまで我々は官民連携や市民参画など参画と協働ということが言葉としてはよく使うのですけれども、実際、我々が具体的に市民の皆さん方と、あるいは事業者の皆さん方とどういう関係をつくっていったらいいのかということ、今の時代に合わせて改めて考えなければならぬのではないかと強く感じました。

太田：この場合、官というのは中央官庁だけではなくて、地方も含めてという意味ですね。分かりました。ありがとうございました。それでは桐生再生の清水さん、いかがでしょうか。

清水：今、お話がございました産官学民の一番大事な部分、民ですね。どうやって巻き込むか。これは実は群馬大学さんが非常に役目を果たしていました。私どももよく言うのですけれども、行政の半歩前、民間がやりやすいところから、費用をかけないで何かできるのか、そういうものを群馬大学さんが提案していただいて、我々も自分たちの町をどうやったらそういう最後のワンマイルの部分を手助けしたり、観光の案内ができるのかということ。我々も実はNPO法人で最初始まりました。今から10年前でございます。そして、途中から株式会社にならされて、させられてという表現は良くないですけれども、せざるを得なくなりまして、銀行から、私も66歳で3,000万の借金をして85歳まで返済しています。でも、これも町の中に一つの新しいものを定着させるために努力すればできるのかなと思って、私どもにも若い職員が入ってきまして、一生懸命やっています。

どこまでが成功といえるか分かりませんが、これから本当に地方の小さな町がどうやって生き残っていくか。それにはやはり皆さんの交通の足が、本当に行政が用意するものだけではなくて、自分たちでやるというのが大事な気がします。以上でございます。

太田：ありがとうございます。大学という話が出たので、私どもは非常に興味を持つのですが、やはり東京の大学というよりはむしろ地元の大学ということで。大学の先生方の意識も変わってきていますでしょうか。ちょっと私どもは全国を見ていますと、かなり地方再生ということが大きな問題になってきて、学部単位で新しいものをつくるということだけではなくて、いろいろな自主的な行動を始めると。それが町中の空き家を利用するとか、そういうことがいろいろと出てきたので、大変心強く思っていますが、やはり大学という知恵を出しに来たのだと思うので、数歩先の知恵を出して、そして、自治体の半歩先につなげていくと。そういうシーンのことかなと思いました。

清水：そうですね。特に群馬大学さんの場合は国立大学校から一般公立大学法人に変わりましたので、地域貢献に非常に力を入れ始めてます。ですから、今、完全自動運転の実験も町中でやっておりますし、それからもうすでに電気自動車の中にそういう自動実験の装置も全部、取り付けて実験をしておりますし、そういう意味ではやはり自分たちでどういう地域貢献ができるかというのが地方大学の大きなテーマであるようでございます。

太田：ありがとうございます。それでは引き続きまして、堀江課長様からいかがでしょうか。

堀江：国土交通省でございます。私は環境部署の者としてここに来ているのですが、もともとは運輸省に入りまして、公共交通なり、交通政策をどうしていきたいかなという事で入ってきました。

今日、いろいろと事例をお伺いいたしまして、いろいろな方々と同じ感想を持ったのですが、地域でいろいろな方との連携なり、協力なりによって、かつ、それを地道に、着実にやっていっているという。そういう場所は本当に着実にその成果を出しているなと感じました。

特にそういう取り組みがどうやったらできるのだろうかということで、いろいろと事例を拝聴しておりますと、やはり今回のプレゼンテーションで私が一番感じたのは、公的主体も、事業者も、そこに住んでおられる方々もやはり地元を愛しているのだと、好きなのだという愛着感がその中にすごく感じるのですね。特にちょっと、これは感覚が違うのかもしれませんが、駅名をいろいろ変更された。あれも確かに駅名というのはマーケティングの観点からするとそうかもしれないのだけれども、やはり地元の方からすると、本当に自分のところに愛着のあるようなものが全国に発信する駅名なり、バス停なりというのはものすごくうれしいことで

あって、それをみんなで考えてやっていくのだという、そういう取り組みは非常に面白いし、やはりそこに愛情というのか、愛着があって根付いていくのだなというのは感じました。

私も 10 年超前に 1 地方自治体の部長でちょっと出向して、そのときは 30 万を切っていた自治体なのですけれども、やはり同じように人口が減少して、バスをどうしようかということになったのですけれども、私が着任して非常にショッキングだったのは。私の経歴を見ると、実際にどこに行ったか分かるので、それは見ないでいただきたいのですけれども。当時は自治体の方が、いや、交通政策は地方自治体の仕事ではないのですとはっきり言う人がいるのです。私はちょっとそれはそうかなということで、若干、ちょっとショッキングなところがあったのですけれども。それからだいたい 10 年たって、若干、変わってこられて、今日もいろいろと自治体の方のお話を聞いていて、やはり時代は変わったなということで大変うれしく思っているのですけれども、やはり自治体を中心として、地域の方々を地元の愛着というか、愛情で結び付けて、地道にやっていくというのが非常に重要だなと感じた次第でございます。以上でございます。

太田：ありがとうございます。官は、ある意味では当たり前のことかもしれませんが、それをきちんとやるということなのでしょうね。ありがとうございます。

それでは高澤様。

高澤：環境省でございます。今日のテーマであります「地方から始まる新たな交通政策」ということで、今日の発表を聞かせていただいて、いずれの取り組みも地域の幅広い方の連携で、今日の発表の時間は短かったのですけれども、本当に時間をかけて作り上げられてきたのだなというもので、さすがに素晴らしい取り組みがそろっているなという感想であります。

本当に地方部は都市と比べて、少子高齢化とか人口減少とか、そういった影響がより深刻だと思うのですけれども、そういった中でいかに地域を活性化していくかという話を、たぶん細かいところの積み重ねのところ、工夫があるところだと思いますので、こういった事例をどんどん広めることによって、他の自治体さんなり、地域でもぜひ参考にできるところはしていただいて、地方の活性化が図られて、より環境政策というか、環境保全にも資するようなことにつながればうれしいと思っています。

太田：ありがとうございます。交通というのは暮らしから生活の全てに関わっているのですね。だから、それが環境であったり、経済そのもの、雇用とかそういうこともありますから、やはりベースとしての交通。そこで今回は特に公共交通といった大きなテーマでしたけれども、こういったことの重要性を改めて思い出させていただきました。

それはやはり行政としては当然、自分のこととして。というのは、ちょっと前ま

で、交通を担当する人が特に市町村のレベルではほとんどいなかったのですね。道路政策課はあったかもしれないけれども、交通政策という意識はなかったのですね。それがもうすっかり変わってきていると、私は思っています。特に交通政策基本法とかいろいろな形で、そういう仕組みもだんだん出てきているということで、これからはそれをいかに使っていくかという時代かなと思います。

一応、パネリストの皆さんのご意見をある程度、お伺いできたのですが、会場からもしこの点だけはぜひ、せっかくこの会に来たんだから、聞きたいということがありましたら、お一人かお二人かという程度になってしまいますが、お手を挙げていただければと思います。

それでは、いろいろ忖度していただいているようで。時間的にないということなので、各パネリストの皆さんが、特にこれからに向けて、こんなことをとということで全体的なこと、あるいは何かアイデアとしての段階で結構だと思いますので、ご感想などを頂ければと思います。では、中川先生からよろしいですか。

中川：今日、いろいろな話をお伺いした中で再確認できたと思いますのは、やはり地方を含めて非常に新しい動き、あるいは新しい発想で前向きな動きが出てきているということだと思います。

われわれは、世界各地のいろいろな町を回りながら感じてきましたのは、20年ぐらい前までは、明らかに日本の公共交通は世界最高水準であって、他の追随を許さないぐらいすごかったと思います。地方の小さな町へ行っても公共交通がしっかり動いているというのは世界の中でも非常に先進的だったと感じていますが、この10年間ぐらいに世界の多くの都市、多くの国では考え方や発想を大きく変えて、非常に大きな前進を図られている。その中であって、実は日本は20年前、優秀だったがために、それと同じようなことをし続けてきているのではないかと感じられる面がありました。

だから、ここはやはり大きく発想を変えて、技術的には明らかに優れたものを持っていますし、大きな政策の転換をすることによって、改めて世界に誇れる地方の公共交通システムをつくっていけるはずだと思います。

今日、お話を伺った中では、かなりそういう芽が出てきていると思いますし、地方の側は決められたルールの中で精いっぱいできることをやっていますけれども、国の大きな方針も含めて、変わっていくことによって、非常に大きく前進できると思いますので、ぜひ世界の先進的な流れをくみ取りながら、今日の流れが続いていくようにと思います。

こういう仕組み、あるいはこういう試みにとって一番重要なのは継続的に、前向きに進んでいくということだと思いますので、新しくできている芽を育てるような、そういったことが引き続き続けられていくといいなと思います。期待したいと思います。よろしくお願いします。



太田：ありがとうございました。では、黒川さん、いかがでしょうか。

黒川：行政的には都市計画という観点から町の構造を考えなければならないということが一つあります。その中で、われわれも立地適正化計画を今年度中に策定する予定です。立地適正化計画の基本理念はコンパクト・プラス・ネットワークであり、特にネットワークをまちづくりと一体となった形で公共交通をどうやっていくのかということをお我々はこれからしっかり考えていかなければならないと考えています。

その中で、やはり市民意識の変革、改革も必要になってくると考えております。本日の議題である環境であったり、中川先生がおっしゃった健康であったり、こういうものがキーワードとして非常に大切になってくるのではないかなと考えております。今後とも姫路市、周辺の市町も含めて、広域的に公共交通を捉えながら、政策を進めていけたらと考えております。以上です。

太田：ありがとうございました。それでは、清水さん、いかがでしょうか。

清水：今日は非常に大きなシステムの変更だとか、いろいろなものを勉強させていただきました。ですけれども、われわれは本当に民間として、行政とどう向き合って、あるいは市民とどう向き合って、どう手伝えるのか。そういうものをこれからも続けていって、成功例というところまで行けるかどうか分かりませんが、10年、20年と続けていって、「あのシステムが良かった」と言われるように頑張っていきたいと思っております。以上でございます。

太田：ありがとうございました。堀江さん、いかがでしょうか。

堀江：国土交通省といたしまして、冒頭、中川先生に認識がちょっとということがありました。もう一回、その認識をきちんと改めた上で、特に地方自治体様、あるいはその地方で頑張っておられる事業者様というところで、われわれとしても深く入ってコミュニケーションを取ることがなかなかできていない部分があったと思いますから、今後、今もやっておりますけれども、これからはもっともって地方に入って、いろいろな方とコミュニケーションを取りながら、地域はどういうことを考えているのかということをもう少し努力してまいりたいと考えております。以上です。

太田：ありがとうございました。それでは、高澤さん、お願いします。

高澤：環境省の方でも、最近、環境と経済の発展と両立といったところをキーワードとして取り組みを進めているということで、まさに本日、こういった皆さまの取り組みはそれぞれの地域で環境対策を進めながら、それぞれの地域の創意工夫で活性化を図ろうということで努力されているという点ですごく勉強になりましたし、明るい話題と言ってはあれなのですけれども、すごく力をつけられました。

地域で細かく見てみると、それぞれ独自の資源というか、そういったポテンシャルがどこかにあるのではないかなと思いますし、本日の方々はそういったものをしっかりと地元の意向と共につかみ取って、うまく発信したり、検討して進められ

ているということだと思いますので、いかにこの地域資源を活用するかということが重要であると考えさせられたところでございます。

環境省でも公共交通の利用促進の支援もやっていますので、引き続きそういったこともしっかりとやっていきたいと思います。以上です。

太田：ありがとうございました。ということで、大変短いパネルディスカッションですが、私の方から、今日、あまり議論されなかったことは、今日は公共交通を中心にESTの話をしてしまいましたが、ESTのベースを考えると、やはり車を使うといろいろな問題点があります。車の重要性は当然、認識した上で、それをいかに賢く使うか、問題を起こさないようにするにはどうしたらいいかという視点で公共交通、あるいは今日、議論はされなかったが、徒歩とか自転車ですね。それは健康とかそういうことを考えますと、まず第一にはやはり徒歩、自転車というものを町の中でどう生かしていくか、この中にコンパクトというのが当然ありますし、それが公共交通へのアクセスの一番重要なということでもありますので、やはり自治体を含めた交通政策としては、そういういろいろな交通手段を考えてほしいです。

今日はあまり議論がなかったもう一つの点は新しい技術ですね。低速の電動自動車がありました、その中では当然、自動運転の話が大きく取り上げられていました。ただ、これはやはり時間がかかるのですが、ただ、そのときにいろいろつながる車の技術とか安全性に関わる技術、これらはまさに公共交通のいろいろなつながり方に、その他、サービスを向上させることで、非常に大きな力を持っているわけです。

それから一方、下手をすると、逆に運転者不足が逆の逆手に取られて、運転者は要らないよということになってしまうのではないかという恐れもありますが、実際、私自身が恐れるほどのことではないのではないかと。そういう時代はそう簡単には来ないし、それでは済まされないサービスを実は交通は行っています。ただ動かすだけではありません。そういう付加価値を付けているようなサービスを現在のタクシー会社、現在の公共交通もやっているのです。それは自動運転で全部代えられますかというのは非常に非現実な話なので、ちょっとそれを恐れるよりもむしろ自動運転の技術をうまく公共交通なり、歩行者、自転車の安全にどう使うかという、そちらの方にもう少し目を向けてやっていただいたらどうかと思います。

そのときにはやはり自治体の役割は非常に大きいと思うのです。街路環境、道路環境をそういった方向に、今の道路の使い方からそちらに変えていくということを含めて、やはり市民を巻き込んでいかなければいけないのです。

別世界の自動運転環境に関心を持っていますので、いろいろな文献を読んでいますと、やはりこの数年でまた考え方が違ってきました。自動運転は楽観的に見えるだけではないのだと。もちろん時間はかかるけれども、いいところも非常にあります。ただ、下手をすると、100年前の自動車依存社会のときに十分、市場を管理しな

かった。その失敗をまた繰り返して、自動運転で交通量が増えて、環境が総合的に悪くなってしまうのではないかという懸念も指摘されているのです。ですから、ここでやはり立ち止まって、もう一度、車社会の問題は何であったか。それを市場に任せるだけでいいのか。ある程度の管理がやはり必要だと思うのです。それを担うのは官で、特に自治体が自分たちのまちではこういうまちにしたいので、交通はこうしたいのだと。だから、自動運転については、あるいはその技術についてはこういう使い方に限ってくれとか、そういうことを議論しなければいけないのです。そういう時代になっている。その辺の議論をまた、これは短い時間ではもちろんできない話ですので、ちょっとそういう問題意識。車依存社会になった原因をもう一度、考え直して、新しい技術が同じ問題を引き起こさないかどうか。そのためには今から何かをしなければいけないだろう。アメリカでは特にそんなことを都市レベルの交通専門家の団体でからすでにいろいろな提案がされています。そんな検討が実は日本は非常に遅れていると思ひまして、ぜひともその点をまた皆さん、考えていただければと思ひます。

ありがとうございました。では、ちょっと大変長くなってしまいましたけれども、これでパネルディスカッションはおしまいにさせていただきますと思ひます。