

1. 講演①「観光地域づくりと持続可能な交通」

筑波大学 特命教授 石田東生

石田でございます。過分なご紹介をいただきまして、また、お呼びいただきましてありがとうございます。今日、「観光地域づくりと持続可能な交通」というタイトルでお話をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

今日の私のタイトルには「環境的に」という言葉が入っておりません。全体のタイトルに逆らうように申し訳ないのですが、へそ曲がりなものであえて抜かせております。理由は後ほど申しあげます。

東京で色々なところと新しいモビリティのあり方ということについて議論が非常に活発になされております。「MaaS」という言葉をお聞きになったことがあるかもしれません。Mobility as a Service ということで、北欧のフィンランドから発生して、新しいモビリティのサービスを、ビジネスモデルをきちんと変えて提供しようといったものであります。あとで若干説明させていただきます。

その時によく使われる言葉が、環境も大事だが、もうちょっと広く、経済とか、人材とか、ファイナンス等も考えた上で、ビジネスモデルも含んだシステムのことを考えないと駄目だろうという意味で「エコシステム」という言葉が使われます。だから、CO2 削減だけではなくてももうちょっといろんなことを考えて、「海の京都」のような、あんまり大都会でないところで持続可能な地域とか、交通を考えていくということが必要だと思っておりますものですから、「環境」という言葉をあえて外させていただきました。

ご紹介いただきましたとおり、社会資本整備審議会道路分科会長を仰せつかっております。ですから公共交通を中心とした議論の場へ来ますと若干居心地の悪い気分がいたします。高速道路ができたおかげで公共交通、鉄道が駄目になったということもお話をよく伺います。それも一面の事実であらうかと思えます。先ほど、西脇知事のあいさつ文の中で、京都縦貫道を言及していただいてちょっと居心地がよくなりました。いろんな公共交通、新しい公共交通収容する空間としての道路も大事ですので、そういう話も出てくるかと思えますけれども、ご容赦いただければと思います。

弁解が長くなりましたが、今日の話の概要です。皆さん、ひしひしと日常生活の中で感じられていると思いますが、日本は全体として色々な危機の状況にあらうかと思えます。特に中山間地域、地方部というのはその程度がひどいものだと思います。そこでどう頑張っていくのか、交通を整備する社会資本政策のあり方ということをいろんなところで考えておりますので、まずそういったものを共有させていただきたいと思えます。

そこで期待がもたれているのは観光でございます。観光地域づくりへの期待と若干の懸念もあります。そういう中で、先ほど申しましたように、モビリティということこれからどう考えていくかということは極めて大事だと思います。その先進地として海の京都が輝いているのではないかなと私自

身は思っていますので、その辺の期待を最後に述べさせていただければと思っている次第でございます。

こんな話をすると暗くて嫌になりますが、5 年ぐらい前から東京で民間の団体、経済界が多いのですが、日本プロジェクト産業協議会という団体で、これからの日本を民間の立場から考え、明るい希望がもてるような提言をしようという活動を続けています。最初に、今の日本を一言で言うと何だという議論をしまして、それで出てきたのが「劣化する日本」ということであります。5 年前から比べるとさらに劣化が進んでいるのではないかと考えています。

人口減少とか、超高齢化で地域が壊死をするということもあります。大都市は OK かということそうではなくて、量的にこれまでと異次元の高齢問題が起こるだろう、そういう中で生活基盤が損なわれ、文化等も失われ、そういうところには誰も投資をしてくれないという下降スパイラルがどんどん進んできてしまっています。あまつさえ気候変動とか、大きな地震も懸念されています。そういうところでどうするんだということを考えた場合、手をこまねいていていいとは決して思えません。

そこで、やはり、社会資本政策というものを、もう少し元気を出して選んでいかないといけないのじゃないのかということを私自身強く思っています。ところが、これを妨げるものがあります。それは何かというと財政危機であるという認識でございます。日本の危機か、財政の危機か、どっちが大事かということ、私は日本の危機のほうが大事だと思います。ところがよく言われるのが、財政危機が一番であるということです。予算編成なんかは特にそうでした、プライマリーバランスということをよくお聞きになろうかと思います。

実は、こういう発言があったのはもう随分前です。1995 年の 10 月に参議院の大蔵委員会で、当時の大蔵大臣の武村さんが、お隣の滋賀県のご出身だったかと思いますが、こういう発言をされております。「刻々年々、国の財政が健全でない方向に進んでいることに対して強い危機感をもっております。国家の柱である国の財政の健全化という大きなテーマに全力を挙げていきたい。」これで財政危機だ、だから、財政を立て直す緊縮財政だということになっていったわけであります。

ところがその結果、例えば、国債の残高が減っていけばよかったのでありますけれども、このころの国債の残高は、実は 225 兆円でした、昨年は 864 兆円に増えています。危機は改善されていません。政府の純債務残高というのは、このころは先進国で最低レベルだったのですが、いつの間にやら最高レベルまで増えています。緊縮財政でやっているのに一向に改善されておられません。

緊縮緊縮でやってきたこともあり、経済が全く成長せずに、したがって税収も伸びずに国債残高が増加しているといえるのではないかと思います。その重要な一部が、国の将来に対しての投資を怠ってきているということがあるのではないかなと思っています。こちらはよく使われるグラフです。1995 年を 100 として、その後、各国の公共事業費がどの程度伸びたかというものです。ほとんどの国が伸びているのですが、唯一日本だけが半分以下に減っています。

イギリスは 3 倍、アメリカは 2 倍、お隣の韓国は 2.5 倍と増加しています。そういう状況の中で、日本だけが半分以下に減っています。日本は、財政危機が厳しいから緊縮財政なんだといわれているわけです。じゃあ、ほかの国は、財政状況は厳しくないのかということとそんなことはなくて、いずれも非常に厳しい状況です。実際に世界最大の政府債務を抱えている国はアメリカ合衆国です。

けれども公共事業、社会資本整備は増強しています。どうしてかということ、グローバルな競争にさらされているからです。観光客も、製造業も国際競争の中で、観光客誘致、企業誘致をしているわけです。特にハイテク産業になればなるほど足が速い。もう、環境の悪いところにはとどまってくれない、条件のいいところへどんどん行ってしまう。だから、頑張ってるんだと、苦しいけどやるんだということでもあります。日本は、それを、ある意味、私に言わせればさぼっているということです。世界各国の状況と比べましても、過小投資が顕著ではないかなと思う次第です。

実際、これは、われわれの生活にも現れてきております。一人当たりの名目の GDP は、20 年前は、世界 3 位で 42,500 ドルあったのですが、2015 年になると 26 位に下がって 32,500 ドル。名目にありますが、4 分の 3 に減りました。こういう国も世界の先進国では日本だけです。貧乏になったということでもあります。

昨今のインバウンド観光客の激増といってもいい状況は、日本へ来ると割安感があるからです。デフレで割安で、日本人が貧乏になったので相対的に金持ちになったように感じられるという、そういう心理的な要因が非常に強いのではないかなと思っている次第です。ちょうど 30 年前、20 年前に、日本人が団体でヨーロッパに、アメリカに安い物を求めて、ブランド物を求めて行っていたのとまったく同じようなことが、逆に、東南アジアの方、中国の方から日本が見られているという状況になっている次第であります。

インバウンド客の増加は、観光という観点からすると非常にありがたいことではありますけれども、こういう考え方をすると一抹の寂しさを覚えるのは私だけではないのではないかなと思います。そこで、どうしたらいいかということです。

少し勉強の話になります。「イノベーション」という言葉を紹介させていただきます。イノベーションというとハイテクとか、生命科学とか、ナノテクとか、宇宙とかという先進科学というイメージが非常に強くあります。もともとのイノベーションというのは、そういうものではなかったという話です。

こういうことを世界で初めて言い出したのは、オーストリアの経済学者のシュムペーターという方です。彼には、「経済発展の理論」という、経済がどういうメカニズムで発展していくのだろうかということを種々縷々論じた著書があります。その大事な一部だと思いますが、こういうことが書いてあります。経済学者でありますので、生産ということに興味があったということです。

シュムペーターの定義によると、生産とは、我々が利用し得るいろいろな物、これは原材料であつ

たり、半製品であったり、あるいは工業用施設であったりするものを、いろいろな力、これは労働力であったり、技術力であったりするのですが、それらを結合することであると定義づけています。その新しい形を新結合といって、それが経済を発展させる、成長させるドライビング・エンジンになるんだという主張を 100 年以上前に「経済発展の理論」で披露されています。

面白いのは、この新結合の例を 5 つ挙げられておられますが、その中で交通が大きな位置を占めていることです。新しいサービスや商品の提供や生産方法の改革がまず挙げられていて、これらは工場の中の話ですが、3 番目が新しい販路の開拓でこれは、交通であったり、道路であったりするわけです。あるいは半製品の新しい供給源の獲得もそうです。新しい組織の実現は、交通とか通信によって、新しい人と人とのコミュニケーションができて、出会いがあって、新しい組織ができると事業の形が変わるということでもあります。

こういうふうに考えていくと、シュムペーターさんが挙げられた 5 つの例のうち、3 つまでが交通絡みです。そういう観点からすると、イノベーションと我々には関係ない、とは言えないのではないかと。これまでは交通制御や ITS に ICT の技術を持ってくればいいのではないのと思われていたかもしれませんが、そうではないのではないのか、社会や経済を動かす力、イノベートする力は交通にもあるのではないかなと思っています。

私が分科会長を務めている道路分科会は、5 年に一度、国交大臣へ向けての提言、建議を行います。2017 年 8 月に建議を作成したのですが、建議のタイトルを「道路・イノベーション」とさせていただきました。公共交通でなくて申し訳ないのですが、道路分科会ですので仕方ありません。「みち」の機能向上・利活用の追求による豊かな暮らしの実現へというサブタイトルも付けています。これは、社会経済を改革するという大きな挑戦と我々自身の意識改革を道路政策として提言し、そして、きちんとやり遂げるんだということを主張させていただいたつもりです。

公共交通も、そういう意味では、いろんな形でイノベーションをするということが現に始まっていると思います。そういうことを力強く歩まなくてはならないのではないかなと思っています。では、そういう世界を劇的に変えた例を少しご披露させていただきたいと思います。これも道路の例で申し訳ないのですが、相当古い 80 年前の例でございます。皆さんご存じのルーズベルトのニューディールです。

ニューディールというと、政府がお金を使って需要喚起をして景気を刺激するという、フロー効果が経済学のほうでは中心的な扱いになっております。私が、今日ここでお話しさせていただきたいのは、ニューディールによってつくられた道路がその後どういう機能をもって活躍したか、その社会資本施設の本来の機能がどういうふうに発揮されたかという話です。そういうことをストック効果と申し上げています。

その例として、観光とも無縁ではない Scenic Byway という話をさせていただきます。写真がルー

ズベルト大統領です。余談になりますが、対日宣戦布告をした時のアメリカ合衆国大統領です。なんか乗せられたのではないかという話もあります。戦争中に日系人だけを強制収容所に入れ、イタリア人、ドイツ人は入れなかったのにということもあります。広島と長崎に落とされた原子爆弾を開発するマンハッタン計画を強力に推進した大統領です。日本人としては、ちょっと微妙な感覚もありますが、ニューディールでは大変に素晴らしいことをやっているなという話です。

その例です。Scenic Byway という話です。Scenic Byway については、初めてお聞きになった方が多いかろうと思います。どういう意味かと申し上げますと、Scenic というのは、景色がいいとか、美しいとかっていう意味です。Byway というのは、ハイウェイ、高速道路の、幹線道路のそばにある、脇にある Byway という意味です。寄り道とか、脇道とかいうものです。地域を楽しみながらゆっくり走る道だとお考えいただければと思います。

全米で 1 番の Scenic Byway とされているのが、東海岸にある Blue Ridge Parkway です。全長 800 km で、相当長いものです。1934 年にルーズベルトのニューディールで建設が始まりましてかなり短期間の間に完成しています。どういう場所につくられているかというと、Shenandoah というアメリカでも相当大きな国立公園の中です。国立公園の中ですから立地が非常に厳しく制限されています。国立公園内の山中に、何も無いところに延長 800 km の道路をつくったわけです。

一見すると、今の考え方では「何だ、こんな無駄なことをして」と言われても仕方ないと思います。日本的 B/C では 100% 事業採択されない道路です。わが国では、道路事業を決定する時に、費用便益分析をやっています。費用は、建設費用と維持費用です。便益として、時間節約、費用節約、事故減少の 3 便益を計上することが基本ですが、すべての便益のうちの道路混雑を解消する時間節約効果が約 8 割を占めるといわれています。BRP では道路混雑どころか、もともとは自動車交通も何もなかったわけですから時間節約便益というのは絶対ゼロです。

とすると、日本的な今の道路でやっている B/C というのはゼロなわけで、日本では、こういう道路はもう頑張ってもつukれないということになります。これをニューディールでやったのです。私も、最初は、政府がお金を使うことに意味があるんだろうと思っていたのです。ちなみに、こんな気分のいい、細部まで気を遣ったデザインがされている道路です。

現地を訪問した折に小さなミュージアムにたまたま立ち寄りしました。そこで驚くべき発見をしました。ルーズベルトさんがつくったんだというパネルがあったりします。そこを見ていましたら、こんな小さなパネルを見つけまして、この時にもものすごく感銘を受けました。何を書いてあったかというと、「美しい景色は、バージニアの次の大きな収入源となるだろう」ということを、1932 年の決定の前に当時のバージニア州知事がラジオで演説していたわけです。

単に政府がお金を使って道路をつくる。それで地域にお金が回るというだけではなくて、いい道路をつくって、景色のいい道路をつくと観光客が来てくれて、今の非常に狭い範囲の便益はゼロだけ

ど、将来的な大きな効果が出るはずだという、そういう信念を述べたものであります。それが今どうなっているかという、先ほど、アメリカで 1 番の Scenic Byway になっていると申し上げました。年間 2,000 万人の旅行者が訪れる。観光旅行消費額も 22 億ドル、2,500 億円ぐらいで、地域経済にもものすごい貢献をしています。

今のわが国の事業評価ではこんな道路はできません。公共交通はもっと厳しい状況にあらうかと思っています。最初は、B/C ができて、それが 1 を超えれば補助が出ることもあるでしょうが、それができたとしても、今度はもう 1 つ、強い段階の制約条件の経営がどうするかということがあります。でも、こういう山の中につくっても、最初はお客さんは誰もおられません。そういうことをこれから本当にどう考えていくんだろうかというふうに思います。

ちなみに、この地域にも関わることで鉄道の B/C で少し思ったことがあります。北陸新幹線のことです。自民党の中でプロジェクトチームをつくって、費用便益分析の結果、小浜回りということになって、舞鶴回りの路線は消えてなくなりました。本当にそれでいいんだろうかということを実はかなり思いました。というのは何かと言うと、山陰新幹線との関係とか、日本海側をどうネットワークするかという観点が評価の中にはまったく入ってなかったからです。

Blue Ridge Parkway を構想・計画・整備した人たちは、定量的な便益の計測はしなかったかもしれないけれど、景観・風景というのはすごい価値を生み出すという固い信念のもとに意志決定したわけです。この Blue Ridge Parkway だけではなくて、こういうように Scenic Byway として地域に恩恵をもたらしている田舎の道路がアメリカの中にたくさんあります。そういうことをわが国の観光地域づくり、地方創生のためにどう考えていくのだろうかということも非常に大事なことです。これは道路だけではなくて、例えば、鉄道とかバスなどモビリティのあり方をどう考えるのかという点に関して、大きな教訓と勇気をいただいている例だと思います。

ちょっと話がそれましたけれども、そういう中で、観光地域づくりをどういうふうに考えていけばいいのかということです。皆様方がご存じのようにインバウンド観光客が増えています。9 月は台風災害のせいで、こしばらく初めて前年度同月比を下回りましたが、10 月はまた増加に移ったということで順調に進んでおります。

昨年は 2,800 万人を超えました。今年は確実に 3,000 万人を超えています。政府もこれを非常に大事な政策の 1 つとしてお考えのようです。首相が座長を務められる「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」の下に、官房長官も入っている計画を着実に推進していくための会議が、定期的に開催されていると聞いております。

この 3 つ視点から、①観光資源の魅力を極め、地方創生の礎にし、②観光産業をわが国の基幹産業とし、③すべての旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できる環境にするんだという、非常にいい目標、目的を書いていただいております。具体的な数値目標も書いてあります。皆様方がよくご存じ

のものは、訪日外国人観光客数でオリンピックの年に 4,000 万人が目標として定められています。4,000 万人という数字はなかなか厳しいかもしれませんが、昨年時点で約 3,000 万人で 4 分の 3 を達成していることもあり、オリンピック効果もありますので、何とか頑張れば到達可能な数字ではあると思います。

人数はいいんですけども、私は、それより大事なのは、やはり地域や経済のことを考えるとどれだけお金が地域に落ちるかということです。この政府目標は 8 兆円です。8 兆円の政府目標に対して、去年は 4.3 兆円しか実は落としていただけませんでした。人数は 4 分の 3 なのに金額は半分ということで、このままでは目標達成はなかなか難しいのではないのかなと思っています。

これを上げるためには、やはり、お一人当たりの日本でお使いいただくお金を増やしていただくしなく、そのためには、地域に来ていただく、より長く楽しんでいただく、そのためにも地方地方のいいところに行っていただき、そこでおもてなしを受けて、日本を好きになって帰っていただいてリピーターになっていただくという、そんなことが大事かなと思いますが、なかなかそうはなっていないという面もあります。

戦後、今がたぶん 3 回目だと思いますが、2 回ぐらい「観光ブーム」と呼ばれているものがあったと思います。最初は何かという、1960 年代の旅行ブームです。新幹線ができた、高速道路ができた、遠くへ簡単に行けるようになった。高度成長で所得も上がった。大型の温泉観光地を中心に旅行ブームが起きました。そして、何が起こったかという、ホテルや、旅館の大型化が起こって、囲い込むようになって町がさびれてしまったのです。別府とか、熱海が典型例だと思います。あるいは、天橋立もそういう面があったかもしれません。そういう中で、町がさびれて魅力が損なわれ、お客さんが来なくなってしまいました。

今天橋立も後ほど申し上げますように、まさにそういう動きがありますが、町をもう 1 回再生して魅力的にしようということでもあります。そこで、交通というのが見直されているところです。80 年代はリゾートブームでありました。これは、今さら多言を要する必要はないかと思います。今は 2003 年からの V J C とインバウンド増加です。単なるブームに終わってしまう可能性もあるのではないかということは若干危惧をしています。ですから、観光地域づくりとか社会資本政策との連動が極めて重要だろうと思っています。

そこで、繰り返しになりますが、モビリティというのが極めて大事だなと思いました。自由に移動できることです。モビリティは人の幸せに本当に直結していると思います。第一に大切なのは、我々は生存しなくてはなりません。安寧な暮らしとか、強靱な国土とか空間でありまして、衣食住の問題ではありますが、それだけで人は本当に幸福になれるだろうか、生きがいというところがあって、これは、学んだり、働いたり、育てたり、遊んだり、交流したりということですが人間は極めて社会的存在ですので、それを支えるモビリティがちゃんとしていないと人の幸せはあり得ないと思っています。

モビリティを取り巻く状況は急速に変化をしています。自動運転になったり、新しいモビリティサービスであったり、シェアリング等をどう地域に、あるいは観光地域づくりに活かしていくかということ問われているのだろーと思ひます。残念ながらモビリティというのはちよつと言葉がすぎるかも分りませんが、剥奪されているのではないか。それは何かという、公共交通が残念ながらやはり衰退をしている感が拭えないと、道路が交通事故等もあり危ないのではないかと思ひます。危ないので、徒歩とか自転車で外出しない。

C02 削減でじつとしていなさいということとか、免許返納運動があります。モビリティ産業も危機であり。自動車産業も本当にこれから車が売れるのか、シェアリングでどうなるのということでありますし、インフラもなかなかできてないということでもあります。結果的に地域の存続にも赤信号が灯っています。冒頭申し上げました、日本の危機ということの一端がこの辺になるのではないかなと思ひます。住めない、来てくれない、活躍できないということです。

モビリティをめぐるいろんな技術です。車両とか、空間とか、制度とか、受容性とか、統合システム技術とか、いろんなものがあります。そこの大変革が必要ではないかなと思ひています。そこで、SDGs というこれも最近はやっている言葉です。これが出てきてよかったなと本当に思ひております。

冒頭申し上げましたように、環境、C02 だけという、本当に解がないような状況に追い込まれかねないということも言えるかと思ひます。働きがいとか、経済成長とか、住み続けられるまちづくりとか、あるいは、もともとありますが、気候変動に具体的な対策をちゃんとやろーという。海の豊かさ、陸の豊かさ諸々というようなことがありますので、こういう中で総合的にいろんなところを考えて、みんなでよく考えるということが大事なのではないかと思ひます。

そこで、冒頭申し上げました、MaaS というものです。MaaS というのは、(Mobility as a Service) ということです。その頭文字をMaaS というもので、2014 年にフィンランド人の修士課程の女子学生が、彼女の修士論文の中で「MaaS」という言葉が初めて使われました。非常に新しい考え方です。女性の新しい発想の言葉です。

これは何かというと、多様な多数の交通手段を統合的に総合的に、あたかも 1 つのサービスであるように IT の力を借りて提供しようとするものです。鉄道も、バスも、タクシーも、シェアシステムも、自転車も、歩くということも、いろいろなモビリティサービスを 1 つのスマホアプリで、探索・予約・決済・評価までを含めて提供するというものです。この実現型は、今、ヘルシンキであるのですが、「MaaS グローバル」という会社が、各モビリティサービスを提供しているバス、鉄道、タクシー、シェアサービスをしている会社と BtoB、ビジネスとビジネスの間で契約を結んで、各モビリティサービスを買います。それを MaaS グローバルという会社が、1 つのスマホ上のアプリケーションを提供して、そこに市民が幾ばくかのお金を出して加入すると、検索、予約、決済、評価までがすべ

てできる非常にいいシステムです。

今、ヘルシンキでは、最高のものでいうと 7 万円。少しお高いようですが、7 万円払うと、近距離だったらタクシーも無料、バスも無料、鉄道も無料、シェアバイクも無料というサービスを受けられます。急速に発達してまだ始まって 1 年半ぐらいしか経ってないのですが、フィンランド市民の 10% がその加入をしているという状況です。わが国でも検討が始まっています。

自動車メーカーも、トヨタさんもソフトバンクと連携をして、これからは自動車単体を売るばかりではなくて、モビリティサービスを提供する会社が変わっていくんだ、という宣言をしました。もっと先からやっているところでは、ベンツをつくっているダイムラー社とか、世界で一番大きなフォルクスワーゲン社とか、モビリティサービスのための新しい会社をつくってどんどん展開しています。

日本では、それだけではなくて、鉄道会社がやっています。あるいは、新しい方々が、スマホのアプリとか、あるいは、そういう新しいビジネスチャンス求めて、そういうのをプラットフォーマーと言いますが、そういうことをやっています。私自身も、参画、議論させていただいております。経済産業省とか、国交省とか、内閣府の未来投資会議だとか、社会の実装に向けて頑張っているところでは、

その中で、日本独特の新しい概念で期待が集まっているのが観光 M a a S というものです。考えてみると、旅行とは、移動することと、宿泊することと、観光体験が目的です。これは食であったり、見物であったり、いろんなイベントに参加をするアクティビティということもあります。その総合体験です。それをきちんとした形で提供をする、交通・宿泊・観光体験を一括提供するという事業システムとか、サービス提供システムとか、それを一括して簡単にアクセスできるアプリがいります。

これは観光地域づくりのバックボーンとして重要ではないか、あるいは期待できるのではないかという議論がもう始まっています。伊豆とか、箱根と書くと分かってしまいましたが、東京の大手の私鉄会社が結構一生懸命やられて、社会実験も始まっております。こういう新しい動きを実現するためには、結構いろんなことを考えなければいけないだろうと思っています。

特に、伊豆とか、箱根みたいなある程度の需要が現にあるところではなくて、そうではないところで厳しい状況にあらうかと思います。こういったモビリティの必要性とか、重要性とか、効果と負担を徹底的に考えることがこれから求められているのではないのかと思います。そういう中で、ビジネス慣習の再考をするということです。

これまで、タクシーはタクシーの中で、バスはバスの中でとやっていました。統合して、購入して、それをお客様にどういう形で提供するか、というような考え方です。あるいは、まちとモビリティのあり方をもう 1 回ちゃんとよく考えるということです。あるいは、それを支えるシステムや仕組みをきちんと考えるための運用をきちんとする、あるいは、データ上の情報提供をきちんとするためのデータ連携のあり方をどうするかとかです。

あるいは、そのためのいろんなインフラであります。施設だけでなく制度もあります。例えば、シェアライドは議論が分かれるところではありますが、そういった時の事業免許のあり方とか、あるいはドライバーのあり方とか、後ほどご登壇される、あいさつの中でご紹介されましたけれども、WILLER さんが貨客混載をやっておられますが、そのための制度はどうあるべきか、そういうことを考えて一緒にやるんだったら、それは地域の交通サービスを独占的に提供するということになるので、独禁法をどうするのかとかみたいな大きな問題もあろうかと思います。

そういうことをずいぶんいろんなところでやっておられます。海の京都を私は 3 年前に見せていただきました。その時の印象では、それからさらに進んでいるのではないかなと思いますので、後ほどのパネルディスカッションに期待をしています。まず WILLER さんが入って、鉄道のデザインが一新された。あるいは鉄道だけではなくて、バスとの連携とか船との連携とか、あるいは天橋立の傘松公園のケーブルカーとか、リフトにもすべて海の京都のロゴマークが付いていて、空間の一体化というのを演出しています。

そういうことがあると街並みも変わっていきます。天橋立の駅前に新しい商売が始まりました。レンタカー屋さんとは思えないようなレンタカー屋さんが出ていたり、打ち捨てられていた物置がラーメン屋さんに生まれ変わっていました。こういうことが確実に起こってきています。交通が変わるとまちが変わり、人の動きも変わります。それがさらに良くなっていくという上昇スパイラルがあるようにも思います。

そういう中で、地域のDMOの方がつくられた案内地図があります。感心して、こういうのすごいよねということで、全国で勝手に使わせていただいております。国宝の「天橋立図」の雪舟があって、それを活用した地図をつくられています。こんなこともやっておられます。

海の京都は、空間の一体性とか、そこでの交通のあり方とか、まちとの連携のあり方とか、いろんな知恵を出されて、それが形になってきているという観点から、本当に先進的で輝いているのではないかなと思います。これをさらに加速していくということが、日本の観光地域づくりをさらに推し進める上で非常に重要なことであって、期待をしたいと思っている次第です。

これが最後のスライドになります。地方部でより危機が鋭く、激しく厳しい形で現れていると思います。それを救うためには社会資本政策とか観光政策が重要で、動き出しているのだけれども、頑張っていないといけないのです。中でも、モビリティとか、モビリティサービスの向上が本当に求められているのではないかなと思っています。これも動きがあります。しかし、まだまだ障害も多くて、なかなか旧来からのビジネス習慣から脱しきれないところです。

ファイナンスの仕組みがないとか、あるいは国の規制のあり方がまだまだ行き届いてないとか、いろんな問題があります。海の京都は、モビリティサービスでも、トータルデザインでも、まちづくりでも本当に進んでいると思います。成果を挙げています。さらに加速をしていただければありがたい

なと思います。こういった話については、パネルディスカッションで進めたいと思っている次第です。

以上でございます。ご清聴いただきましてありがとうございました。

2. 講演②「人と環境にやさしい地域鉄道を目指す京都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。先ほど紹介がありました寒竹です。よろしくお願いいたします。私は「人と地球にやさしい地域鉄道を目指す京都丹後鉄道の取り組み」ということでお話しします。もともと鉄道自体が既に環境に非常に優しいと言われておりますので、鉄道を使っていかに地域を盛り立てていくかというところを我々は目指しています。

実は私どもは4年ほど前にこの京都丹後鉄道の運行を担う会社ということで上下分離方式で手を挙げました。この上下分離方式ですが、この規模で、加えて運行会社がいわゆる本当の民間、鉄道と特に連携したことがないところに広く公募するといったスキームは、どうも日本で最初だったということとであります。

上下分離のスキームについては、皆さんには釈迦に説法なので詳しくはご紹介しませんが、私どもは鉄道をやるに当たって、何でここに手を挙げたのかをスライドから外れて私見を申し上げます。専門家に言わせると「何を言っているんだ」と怒られるかもしれませんが、そもそも公共交通手段におけるスキームとは、私は上下分離が必然だと思っています。

全国津々浦々見てみますと、あるいは世界を見渡してもそうだと思います。もともと WILLER 株式会社は、いわゆる高速バスをなりわいとしておりました。高速バスの道路は行政のものです。それからバスターミナルも、一番大きいのが新宿バスタとありますが、あれも行政が造っております。

私の職歴は航空会社に30年ほど勤めました。空は皆のものですし、空港は国のもの、船のモードにしても同じです。船も海はみんなのものですし、港は港湾のもので、そうしたときに、実は上下分離をしていない公共交通手段は鉄道ぐらいです。

ところが、昔は一番大きな鉄道は国鉄と言ってまして、全部国がやっていたのです。実際に今はJRがやっていますが、JRが今やっているのは国から払い下げられた施設を使ってやっていますので、基本は広い意味において上下分離です。加えて今非常に話題になっている新幹線もほとんど9割近くがいわゆる公費が使われるということもあります。「頑張ってるぞ」と言って民が頑張っているのは唯一リニアモーターカーぐらいです。

それから、いわゆる民鉄は鉄道というよりもデベロッパーだったということも考えると、やはり公共交通手段における上下分離は、ある意味、私は必然だと思っていました。ということで、今回の手挙げは、われわれは非常にスムーズにできました。

合わせて、地元の方にはこれも釈迦に説法ですけども、私どもは距離が114 kmもある鉄道で、実は関西圏において114 kmというのは結構長いのです。これも関西の方にしてみると当たり前のことですけど、一番長いのが南海電鉄で150 kmぐらい、次が阪急電鉄で140 kmぐらいです。次に京阪が100

km ちょっとなです。114 km というのは関西でベスト 3 とかベスト 4 に入ってくる距離です。もっと詳しい方は近鉄があるではないかと言う方がいらっしゃるのですが、近鉄は中部まで行きますので、関西圏というと、私どもは 3 番目とか 4 番目に長いのです。

つまり、これだけの鉄道の財産をこの地域が持っていると言えると思います。そうすると、この鉄道が持つ価値をいかに最大化していくか、既にこういったものがあるわけですから、すごく恵まれた地域だと言えると思っています。

実際、この 114 km のもう一つのジレンマがありまして、価値を上げるにはいわゆる観光がありますが、これが 30 km とか 50 km だと観光でもなりわいができるのです。例えば山陰のほうでいうと若狭鉄道は 14~15 km しかありません。そうすると、いわゆるピンク色の S L を使って土日に人を集めて、あとは普通にやっていくということができます。114 km を維持するためには観光もそうですけれども、やはり地域の方にもしっかりと利用してもらって、そして地域の方にもそういった価値を見いだしていただかないといけません。非常にやりがいのある、皆さんに対しても非常に貢献できる鉄道だと私どもは認識しまして、手挙げをしました。

その中で、3 つの柱を挙げて私どもは手挙げをしております。1 つは地方の創生であり、地球環境の保全であり、経済の活性化ということです。これもよくよく考えてみると、鉄道がおのずと持つ、いわゆる貢献をする 1 つの要素と思っています。当然、先ほど言いましたように鉄道が活発になっていけば、地域は非常に元気になっていきますし、先ほど言いましたように鉄道はおのずと環境に優しいものとなります。

加えて経済の活性化です。実は先日も舞鶴の方々と懇談をすることがありまして、舞鶴は丹後神崎という海水浴場を持っています。その海水浴場は、実は京都縦貫道だとかいろいろな高速道路ができて非常に便利になって、神崎が夏休みの間賑わっているのです。賑わう 1 つの発端として、水害がありまして、私どもの鉄道が止まっていたというのもあったのですけれども、それで車で結構バーベキューされていたのです。バーベキューをするのはいいのですけれども、みんな食材を京阪神の安いスーパーで買ってききて、神崎でバーベキューをした後、ごみだけ残して帰っていくというのです。つまり、お金はちっとも落とさずに、ごみだけ残して帰っていくというのが車だと、これはたぶん偏った意見になるかもしれませんが、舞鶴の観光をされている方がそういうことをおっしゃっていました。

しかしながら鉄道というのは、よく言われる、旅情を楽しむ駅弁というやつです。移動しながらも消費をしていくのです。そして、駅ごとにいろんな形で町歩きをしていけば、そこにちゃんとお金が落ちます。ですから、鉄道はおのずと経済を活性化していくのではないかと考えている次第です。

そういうことでは上下分離の中で、先ほど言いましたように、鉄道が持つ一番の価値が環境です。これに対して何をしているのかということでもあります。先ほど石田先生からも話がありましたけれども、一番大きく取り上げられているのが貨客混載です。このおかげで EST の国土交通大臣賞も

いただいておりますけれども、後で詳しく説明します。これが非常にメディアにも取り上げられて、ちょっと言い過ぎではないかという話ですが、「ローカル鉄道の救世主」と言われています。

では、これがどういうスキームなのかということです。スキームの前に、まず地域が抱えている問題点はどんなものがあつたのかという話です。これは順番でこういうふうに書いていますが、はっきり言うと私どもが一番問題を抱えていました。地域の人口は減る、普段、特に昼間にスペースが空いたまま列車が走っているということです。

では、この空いているスペースをうまく利用する方法はないのだろうか、常にこれを考えていました。そうしたときに、実は順番でいうとまず考えたのが都市型の貨客混載です。私どもがこれを行った結果、メディアにも取り上げられたのですが、実は都市圏では既に貨客混載は始まっていたのです。それは何かというと、いわゆる宅配業者のドライバー問題です。それから、都市圏におけるCO₂問題をどう解決するかということで、単純に宅配事業者がトラックの代わりにバスだとか列車を使いましょうという、あくまでも宅配事業者のソリューションだったのです。

それをヒントに、実は私はここでヤマトさんとか佐川さんに声をかけました。そうすると、残念ながらここにはそれだけの物流がない、トラックをこれに代えたところで、トラックはそんなに走っていないというんです。

それで、これはどうしたものかと外に目を向けると、道の駅さんがいわゆる産直野菜を売っているのです。その産直野菜を農家さんから集めているのですが、ご存じのとおり丹後半島はめちゃくちゃ広いのです。ここから農家さんが道の駅さんに物を運ぶのに片道1時間ぐらいかけています。そうすると当然、農家さんは高齢者が多いので、なかなかそれが集まらないということです。

加えて農家さんにも負担がかかっています。農家さんに負担がかかるからといって、実は道の駅さんが集荷にあたるとまたこれも時間がかかるので、農家さんの一番近い駅に持ってきてもらい、加えてそのまま列車が走っていきますので、道の駅さんの近くに行ったら、それをピックアップしてくださいというスキームに変えました。

これは、言ってみると当たり前のことではあるのですが、なかなかそういったところのバインディングというか、要はきずなというかつながりが難しかったということです。問題を皆さんが抱えていくと、そこではソリューションがちゃんとあるのです。したがって、コミュニケーションをどうとっていくかということがとても大事なのかなと思っています。そうすることによって、当然CO₂も削減しますが、ここはちょうど水害で農作物がまったくとれなくて、その前までは非常に利用も多かったということになっております。

加えて、お店さんはこうやって丹鉄野菜というシールを貼ってブランド化を図っています。その結果、私どもはスペースを有効に使っていただけます。農家さんはデリバリングの時間が短縮されますので、農業に専念できます。そして、道の駅さん、販売業者はこうやってブランド化することによっ

て、このステッカーが貼ってある野菜から先に売れるそうです。ブランディングというのはとても大事なんだと思っています。

これも少し話がずれます。なかなか地方はいいものがあります。特にこういったとれたて野菜は非常にいいものがあります。そんなのがこういう形でブランディングされてないがゆえに、なかなか差別化ができていないということで、そういったヒントも少し与えることができたかなと思っています。

実は、もう少しからくりを言いますと、私どもはそういうことではあのスペースを移動倉庫みたいな形にしています。移動倉庫といっても専有するスペースが大人 4 人分なのでちょうど 4 人分の運賃を 365 日分いただくということでやっています。その結果、私どもも安定的な収入が入ってくる。載せようが載せまいがそれが入ってきますし、農家さんは特にそこには何の関与もしていなくて、道の駅さんがその料金を払っています。道の駅さんは積めば積むほど 1 個あたりの単価が安くなっていきます。それぞれがいわゆるメリットがあるということでは三方両得ということです。「ローカル鉄道の救世主」と言われている次第です。

実は、これも私どもはいろいろところで紹介をしております、本当にこういったものがローカル鉄道の一つの安定的な収入源泉になればなと思っていますし、それで地方の農家さんに対する負担の軽減になってくれれば、まさに地方が元気になるのかなと思っています。

それがここに書いてあるとおりです。農家さんのシーンがないのですが、農家さんがこういった箱に野菜をぼんぼんと詰めて、4 席のところがちょうど貨客混載スペースです。ここに農家さんが勝手に入ってきて置くのです。置いたあとは、この方は道の駅さんなんですけど、峰山の駅に行くとそれをピックアップして、実際に自分の店に持っていくということで非常にシンプルです。

これも大事なことですけれども、よくあるのがこういった新しいスキームを組むことによって、かえって手間をかけることです。かえって手間をかけるということは、そこにコストがかかりますので、結果的にそれが消費者に跳ね返るということは非常によろしくないと思っています。ということで、ここのポイントは、問題を抱えるものたちが直接話し合っ、そして問題をどうやって解決するかというのをそれぞれが自分で汗をかきながら一つの形にしていくといったことが、とても大事ではないかと思っています。おかげさまでこういった形で、これがこの場を生んでいると思えば、実際に関与している皆さんのとても大きな励みになるのかなと思っている次第です。

おかげさまで、こういった大臣賞を得ることができました。ここにももう一つ、裏話というか、秘話というか、事件がありました。これが実は貨客混載ということでは許可をもらわないといけないのです。私どもはいわゆる旅客の運送です。いわゆる貨物の輸送ということであれば、国土交通省です。ところが、輸送するのがいわゆる生鮮野菜です。先ほど言いましたように、これが宅配事業者であれば運ぶ物は登録していますので、そこに生鮮が入っても別におかしくないんです。生鮮とは、皆さんのお口に入るものですから、衛生問題、管理の問題が発生するのです。そうすると、実はここにあり

ますとおり、国土交通省だけではなくて、農林水産省の許可も得なくてはならないのです。

私どもは実は農林水産省さんにはまったくチャンネルもないし、農林水産省がどこかというのもまったく分からないときに、今日いらしているのですけれども、近畿運輸局が全部やってくれたのです。農水省の許可を得るのはこういった書類が要るんですよと、実は省庁の垣根を越えたのです。

つまり、先ほども先生の話にもありましたが、これからの時代、垣根を越えていかないとはいけません。垣根を越えることによって、いろいろな問題が解決していきます。つまり、問題のあり方自体が非常に複雑化していると思っています。

今日はたまたま国の方もいらっしゃいますし、行政の方もいらっしゃるのであえて言います。これが先ほど言いましたように、事業者は生きるか死ぬかなので、すぐ問題点を解決するべく話し合うんですけれども、そういうレベルで国は常に意識にあると思っていいと思います。許可が下りるのがすごく早かったです。6ヶ月ぐらいかかると言われていたのに2〜3ヶ月で許可がおりたのでびっくりしました。

それぐらい、こういった問題を本当に最初に共有し、一步踏み出せるのは地方なのではないかと私はあえて思っています。そういうこともあって、非常にメディアにも取り上げられましたし、地方で非常に歓迎する行政さんも集まっていたということでもあります。このへんのまとめは先ほど話したとおりですので飛ばします。

加えてこんなこともやっています。廃品回収です。これは駅で天ぷら油を回収して、福祉事業所を通じてバイオ燃料にします。バイオ燃料にしているのは福祉事業者ですが、当然買い取ってもらった収入を沿線の花壇の維持に使っています。「天ぷら油で花が咲く」。これがスローガンです。主要な有人駅に全部天ぷら油の回収ボックスを置いています。よくあるのが、特に枕木の名前をつけますネーミングライツとかいろいろありますが、単にお金を出してこういったものが出した結果として出てくるということではなくて、地域の方が困っているものを駅に持ってきてください。それで、私たちがそれを何とかします。加えて、何とかしたものはちゃんと鉄道に還元されるという、それこそ本当の意味でのリサイクルというか、そんなことを目指しています。

実際、このおかげで駅に賑わいが出ております。加えて、幼稚園生がチューリップの球根を植えますと言ったら、我々がほいほい行って球根を渡してあげます。そんなことを遠足の場所にまでというとなんですけれども、おかげさまで、廃油回収量はだんだん伸びて、冬の間、春先は減るんですけど、またぐっと今伸びているという感じです。

これも、もう少し裏話をします。各市町にこういったものがあるんですが、私どもの沿線は回収してもらっている事業者は1箇所、1社に限定しています。そのおかげで、10あたりの単価が市町が単独でやるよりも3倍ぐらいの値段でとってもらっています。集中購買をさせるということです。もちろん、市町の廃品業者も大事なことですし、それは当然行政さんが、例えば図書館に置いてみたりだ

とか、市役所でやってみたりだとか、そういうことをやっています。駅は駅にわれわれの鉄道がありますので、それも一つの垣根を越えて、一つのところに集約をしていく。そうすることによって、廃品事業者がさっきの「天ぷら油で花が咲く」をやりたいんですよ、と言ったら、その趣旨にも賛同していただいたというのもあって、それぐらいの価格で買い取ってもらっています。

これも何が言いたいかというと、先ほど言いましたように垣根を越えるということです。それから、一つの大義をもって賛同したら、すごく大きな力になると思っています。すごく我田引水的な言い方をすると、鉄道だからこそういったことができるのかなと思うと、市町をまたがって走る鉄道といったものの、我々の一つの貢献かなと思っています。

それから、アイドリングストップです。これもトラック事業者さんがよくやっています。止まったときには要するにエンジンを止めましょうという話です。これは簡単なことのように、実は鉄道事業者はめちゃめちゃ大変です。規定であるんですけど、エンジンをカットすると次にエンジンをかけるときに始業点検をしないといけないんです。実は大変です。したがって、30 分以上停車するときは止めてくれというふうに、ちょっとインターバルを設けてはいるんです。そうしないと、始業点検の時間をさっ引かないといけません。

ところが、それだけ大変なことが、このアイデアは乗務員からだったのです。それはなぜかというと、われわれのミッションは、つまり鉄道が持つ価値は何かといったときに、環境の保全ということをしかりと社員にも伝えていきます。そうすることによって、実は乗務員からこういったものが上がってきました。本当に自分から大変なことを、本来鉄道が持つ価値、それから鉄道が持つミッションを実現するためにやろうということでやっています。もちろん、全員が全員ではないので、いろいろ言われる乗務員には、今度はこちら側から鉄道が持つ価値、鉄道が持つミッションをちゃんと実現しましょうよと言います。そもそものアイデアは乗務員から出てきました。

そうすることによって、ディーゼルエンジン、燃費がいいとはいっても、特に列車に積んでいるエンジンはあれだけの大きなエンジンですので、その効果は絶大なものがあります。そして、これは後で資料を見ていただけたらいいと思いますが、非常にCO₂の削減ということにおいてはとても大きな貢献をしていると思っています。

加えて、そういった鉄道の価値を上げるためには地域の連携が一番大切です。実はこれが何だかんだ言って一番楽しいです。みんな元気になります。われわれも元気になります。「こども新聞」というのを出しています。鉄道の良さとか鉄道の持つ利便性も含めた良さというものを、こども新聞を沿線の小学生全員に配っています。これは実は行政との連携です。印刷費の半分を行政に持ってもらっています。加えて、配るのも、われわれは行政の方、教育委員会に配るだけで、あとは行政の方が配ってくれています。そうやって鉄道そのものを子ども時代から親しんでもらっています。

ここはあまりレジャーとか、エンターテインメントプレイスがないので、列車に乗ること自体が土

日の過ごし方みたいな、そんなふうにしてとにかく家族で楽しんでもらうためには、まず我々としては、子どもに興味を持ってもらうようにします。子どもが電車に乗りたいたいと言えばお父さんとお母さんはついていきますので、1人ついてくれば3人分の利用があるということで、まずターゲットは子どもだというふうにしてやっています。

加えて、そんなことをやっていると、これは幽霊列車です。これは一昨年ですけど、沿線の網野高校というところが列車1台貸してくれというのです。これもさっきのエンターテインメントと一緒にです。ここは若い夫婦が夏休みの間、お子さんを連れて帰省する場所です。ところが、ここには当然ディズニーランドもU S J ありません。そうすると、列車をおばけ屋敷にしたいと言うのです。これは、網野高校の演劇部が考えました。地元由来する怪談を話して、それだけの雰囲気にしたあと、トンネルに入ったら電気をポンと消して、演劇部ですからお得意の化粧と演技で子どもをギャン泣きさせるということをしています。こんなのも鉄道そのものを身近に感じてもらう一つの施策だと思っています。

合わせて、これが鉄道のおもちゃ列車といって、お座敷列車のあるところにはあります。ここにプラレールを敷いて、これは割と連休のときなんかにはやっているんですけども、子どもと一緒に要するに列車の中で楽しんでください、ここは一種の遊園地です、というふうにやって、これを連休中には走らせていました。大体2ヶ月に一回は走らせていました。

そして、こういった、特に我々1人ではどうしようもないので、ゲートウェイをJRに押さえられていますから、JRとの連携も非常に強くしています。今年の夏は城崎温泉と天橋立を直接つないでいます。天橋立という観光のキラコンテンツと城崎温泉という観光のキラコンテンツを結ぶことで、いわゆる周遊旅行を創出しています。

要は、観光もいろいろなパターンがあるのです。目的地に行って帰ってくる、周遊旅行というのは何かというとやはりモータリゼーションに一つ勝つためには、こういった周遊というのを創出していくのが大事だと思っています。

加えて、この周遊の究極がぐるっと北近畿です。これがJRの「天空の城 竹田城跡号」と我々のくろまつ号を連結して、福知山から天橋立に行って、城崎温泉へ行って、そしてまた福知山に戻ってきます。それから、今度は逆パターンで舞鶴に行って戻ってくる、こういった北近畿圏をそれぞれ観光列車を連結することによってぐるっと回ります。観光列車の連結というのは、恐らく日本で初めてだと思います。

つまり、JRが持つそういったコンテンツと、我々が持つコンテンツを結ぶことで、一遍に両方が楽しめますよ、これもさっきもありました垣根をなくす。いわゆる民の垣根です。これは同じ事業者だから当然のことなんですけども、そういうふうにして、つまり鉄道そのものの価値、鉄道があるということにおいての町の価値、地方の価値を大きくしていくのが大事だと思っています。

以上で話は終わります。あと余談をしますと、この春から 114 km カフェと称して、宮津の駅にもアンテナショップを土日祝日だけオープンしています。そこには丹鉄珈琲というものを出しています。ここは本物があると言っていいです。本物を体験できる場所でいうと、そこで出すコーヒーはスペシャルティコーヒーというものを出しています。豆から焙煎、それから輸送。その品質管理をきっちりしていると、コーヒーの協会からスペシャルティコーヒーという称号をもらえます。世界で 5 % ぐらいだそうです。その豆を使ってコーヒーを抽出しています。いわゆる、ここで取れたもの以外のものをやるときには、偽物というか半端ものを出すのは失礼ですから、我々はそこまでこだわったコーヒーを出しています。そういうコーヒーを出す横に、いわゆる地域厳選のお土産品ということで、全部材料はここのものを使ったお土産を置くと、相乗効果でそこのお土産の販売額、販売量が他のお店よりも高いです。

つまり、先ほどの貨客混載でもありましたけれども、ここから我々が目指すべきところはいろいろな意味でブランド力の発信が必要になってくるかなと思いますし、我々は鉄道というものを使って、色々な意味で色々なところをつなぎ合わせていながら、より付加価値のあるものを提供するとともに、ここのブランド力を高めていきたいと思っています。以上で私の話は終わります。どうもありがとうございました。

3. 講演③「京都府におけるグリーンスローモビリティの取り組み」

京都府建設交通部交通政策課長 八田 直哉

皆さん、こんにちは。京都府交通政策課の八田でございます。本日、京都府の G S M、Green Slow Mobility の取り組みということで事例を紹介させていただきたいと思います。これまでの講演の内容とは異なりますが、事例発表ということですのでよろしくお願いしたいと思います。

これは資料のほうにはついていないのですが、いきなり G S Mと言われても何のことか分からないと思いますので、簡単な説明だけさせていただきたいと思います。詳しくは後ほど国交省の三重野さんからしていただけたと思います。

G S Mといますのは、Green Slow Mobility の G、S、Mをとったものでございます。何かといいますと、見ていただいたら分かりますように、簡単に言えばゴルフカートのような乗り物にナンバープレートをつけて、公共交通として使っていくということです。定義としては 1 人乗りとかではなくて、4 人以上乗れないといけないようでございますけれども、こういったものを今 G S Mと呼んでいます。

特徴は、Green なので二酸化炭素排出量が少ない、Slow なので時速は 20 km未満、20 km未満といえますのは、一般的には時速 30 km未満であれば事故を起こしても死亡事故につながる確率は非常に少ないスピードでございます。低速で安全、あとは Small、小型なので狭い道でも走れます。Open、窓がなくて開放さが心地よいです。冬場は寒いかも分かりませんが、こういった特徴を持っているということで、この取り組みの紹介をさせていただきます。

京都府における Green Slow Mobility の走行実験の取り組み一覧です。28 年から取り組みをしております、28 年には南丹市美山町、木津川市の木津川台で、1 週間ずつですけれども実施しております。美山町ではイベントでの送迎、住民商店での旅客・貨物の輸送です。木津川市では防犯活動での移動手段といったことで活用させてもらっています。

29 年には伊根町と和束町で、一月間ずつ無償で観光客とか地域の方の輸送について実験をしたところです。現在、伊根町の舟屋の里地区で有償で公共交通としてどのような利用が成り立つかということについて実験をしているところです。

これは 29 年度に伊根町で実験をしたときの概要です。運転主体としては伊根町観光協会が主体となりまして、7 月 22 日から 8 月 20 日の 30 日間、夏休みの間に実施しております。このときは定路線方式ということで、舟屋の里伊根から伊根湾めぐりの遊覧船乗り場まで、道の駅から遊覧船乗り場の間を一日に何回か往復して、観光客の方を中心にご案内しました。

実験で使用した車両ですが、先ほど紹介しました、ヤマハ製のランドカーということで 4 人乗りを

2 台、ヤマハさんのご協力をいただいて実験をしました。

このときは無償で案内をしました。利用者数はそのとき、一月間で 572 名、一日に大体 20 人ほどの方の利用がありました。平日も祝日もほとんど変わらない利用者数の密度でした。夏休みだったということもあるかと思っております。外国人が 77 名ほどおられました。

そのときのアンケート結果では、伊根町までの交通手段は意外と公共交通で来られている方が多いのですが、乗り心地の満足度や観光満足度としては「よい」という答えが非常に多くなっております。

我々が一番注目したのは有料の場合の価格設定です。どれぐらいならお金を出しても乗ってもらえますかというアンケートをとりました。一番多かったのは 500 円で、6 割ということです。この価格が今年の価格設定の根拠になっています。その結果は後ほどお話いたします。

こちらは、今言ったコースです。遊覧船乗り場から道の駅の舟屋の里伊根の間を一日に定期的に往復しました。途中に駐車場もありまして、途中での乗り降りも可能としました。こちらはそのときの様子です。非常にたくさんの利用客があったということです。

このときは、この小さい 2 台を使ってやったのですけども、4 人乗りですので、運転する 1 人を除くとあと 3 人しか乗れません。4 人連れの家族の方とかグループの方は分乗できれば分乗していただきたりしたのですが、みんな一緒に乗れないということで利用を諦められたという方もいらっしゃったというのが実情です。

もう一つは、和東町でも 11 月に実験をやっています。同じような形でやりました。このときもヤマハ製のランドカーの 4 人乗りを 2 台お借りいたしまして、実験をやっております。このときは和東町の茶畑の間、非常に狭い道で勾配が多いところですよ。そこをこのランドカーに乗って観光周遊の案内をするということで実験をしました。このときの利用者数も一月で 497 人、約 500 人の方に利用いただきました。平日が大体一日平均 9 人、土日祝日が平均 30 人ということで、やはり土日に観光客が集中していることもあって、土日の利用が非常に高くなったということです。

和東町でも同じようなアンケートをしています。和東町に来られた交通手段としては自動車が非常に多かったということです。伊根町も和東町もどちらも鉄道が通っていないエリアです。乗り心地満足度、観光満足度は、どちらも「よい」ということです。同じような価格に関するアンケートは、これも 500 円というのが圧倒的に多かったということです。私の感覚としては 250 円か 200 円ぐらいかなという感覚ですけど、500 円という答えが非常に多かったという結果になっています。

これがそのときのコースです。ここに和東茶カフェというのが府道沿いに拠点としてあります。こちらからずっと上がって行って、お茶畑を走って、茶園というのがあります。ここの茶園を回って帰ってくるといったコースです。これがそのときの写真です。非常に風光明媚なよい景観の茶畑を走っていくということで、ここは軽トラで走れることは走れますけども、普通の乗用車ではとても走れるところではありません。四駆の軽トラがやはり必要というところを、このランドカーでゆっくりと走っ

で楽しんでいただきます。この二つの無償での実験を去年にいたしまして、この成果を踏まえて、今回伊根町で 2 回目の実験をしているということです。

今年度の実験のお話をする前に、伊根町の概要についてお話をします。伊根町は人口 2,135 人、2,100 人ほどの人口で、世帯数としては 926 世帯という非常に小規模な町です。移動等に関しましては、鉄道がなくて交通としてはバスが主体の地域です。バスは大体 1 時間に 1 本程度で観光施設の一部にも停車しておりますが、こういう細かいところまではなかなかすべてを網羅するところまではできていません。タクシーの営業所はありません。観光客が最近非常に増えてきたのですが、観光客の移動については自家用車が主体ということで、これは伊根浦地域の生活道路ですが、こういった道に観光客の自家用車が乗り込んできて、歩いている観光客の方とか地域の人たちと、そんなにひどくはありませんが、狭隘なところに集中して危険な状態もあるといったことが課題となっております。

今年、こういう状況で再度実験をしました。今年度の実験としては、こういう道路が狭隘な地域における地域住民の方、または観光客の新たな交通手段として G S M が活用できないかということを実験しています。合わせて予約システムやバスのロケーションシステム、またはキャッシュレス決済など、I C T 技術も用いて、本格導入に向けた課題といったものを抽出していこうということでやっています。さらに、この実験につきまして検証のための調査も委託しており、有償運行における利用状況や収支採算性の検証、あとは事業モデルとしてどんな形ができるのかといったことを検討するための調査を一緒にやっています。

実験期間については、11 月 1 日から 11 月 30 日で毎日運行をしております。運行主体は一般社団法人と書いていますが、先ほどと同じ観光協会です。運行地域としては伊根町の伊根浦地区です。今回も使用車両につきましては、ヤマハ製の電動小型低速車両ということで、今回は前回乗りこぼしがあったということもあるので、2 台のうち 1 台は 6 人乗りの大きいランドカーをお借りしているということです。

有償運行の概要です。これは有償運行になると運送事業になってまいりますので、好き勝手にやっていいとはいきません。そのため、今回の法令根拠としては、公共交通空白地有償運送ということで有償運送を実施しています。この公共交通空白地有償運送という言葉はあまり聞き慣れない方もいらっしゃると思いますが、国交省の定義でいいますと、「タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、特定非営利法人等が実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって自家用自動車を使用して、当該法人等の会員等に対して行う輸送サービス」ということになっております。いわゆる緑色のナンバーではない車でこの地域に限定して、非営利行為によって、地域の人たちの手によって運行しているということで、特別に認められているケースになっております。こういう制度を活用して、今回有償運送の実験を行いました。

法手続きについては、地域公共交通会議がありますが、これの承認と国土交通大臣への登録といった手続きがあります。運行管理者 1 名を置いて、国土交通大臣の認定講習を受講した登録ドライバーを 10 名、これは講習を受けていただき、10 名養成しまして運行しております。

運行方法は、平日は生活拠点施設である診療所等を回るコースを定時定路線型のデマンド運行を予約に応じて運行するという形で業務をやっています。土日祝日は主として観光客ということで、先ほどの同じようなコースを伊根湾めぐりの舟屋と道の駅間の定時定路線運行を実施しています。運賃は 500 円を設定しました。地域住民の方が乗る場合は 300 円、子どもの方は 200 円で設定しています。

この走行実験ですが、自治体の方がいらっしゃれば参考までに申し上げておきます。走行実験に関わる経費は、運転手さんの人件費が当然必要です。地域の方ですが、ある程度お願いしているので人件費が必要になってきます。あと、運転手待機場の借り上げ費、車両充電設備等の施工費、自動車保険料、広報用チラシの作成費とか、停留所案内板の作成、あとはアルコールチェッカーです。こういうものを整備していただかないといけません。それと、運転手の講習料や登録手数料といったものが費用としてはかかってきます。これは先ほどの調査費と合わせまして町と府が半分ずつ負担して、実験を行ったということです。

コースとしては、これは分かりにくくて申し訳ないのですが、平日は伊根診療所からずっと回って、道の駅には行かずに伊根郵便局からこちらの集落を結ぶこのコースです。これを一日 8 往復ほど実施運行します。休日は点線の遊覧船乗り場から道の駅の間を運行する計画になっております。

これが今回試行の予約システムです。町の防災システムを活用して、防災システムを管理しているデンソーさんに協力していただいています。少し細かくて、不慣れな人には難しいかもしれないと思います。

これがバスロケーションシステムで、バスが写っていませんが、実際にバスが走って行くとバスが画面の中でちょこちょこ動くシステムです。こういったものをスマートフォンなどで見られることになっております。

そのほか、QR コードを使ったキャッシュレスサービスも実施しております。

それで、今のところの状況を簡単にご報告しています。この前の 11 月 1 日から 9 日間、この資料を送付したときには大体 42 名ほどの利用でした。現在、11 月 1 日から 21 日の 20 日間は伊根町住民の方の利用は 16 名、観光客等が 80 名の合計 96 名の利用がありました。あと 10 日間ほどあります。前回無償のときには大体 1 日平均 20 人ほどの利用がありました。今回は有償で、500 円なり 300 円というお金をとって、昼間については予約システムを導入しているなど、いろいろな形の抵抗が働いているのか、また季節的にも少し寒いところがありますが、一日あたり 5 人ということで 4 分の 1 になっている状況です。

今後、この 2 つの実証実験の結果等を踏まえまして、今回は利用しなかった人へのアンケート、観

光に來られた方で乗らない人をつかまえて何で乗らないのかということをきちんと確認するなど、しっかりと検証した上で、この **Green Slow Mobility** をこういった観光と地域住民の足として使えるところにおいて、地域の公共交通の一つとして導入できないかということを府としても積極的に進めてまいりたいと思っております。十分な検証を下うえで、次の成果へと向けて動いていきたいと考えています。

以上、私からの事例の紹介です。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「環境にやさしい「海の京都」を目指して」

WILLER TRAINS 株式会社 代表取締役社長 寒竹 聖一
一般社団法人京都府北部地域連携都市圏振興社（海の京都DMO）
取締役・総合企画局長 宮田 英樹
京都府建設交通部交通政策課長 八田 直哉
国土交通省総合政策局環境政策課 課長補佐 三重野 真代

石田： パネルディスカッションを進めてまいりたいと思います。先ほど基調講演として、モビリティのあり方、環境との絡み、あるいは地域づくりとの関係において話をしました。それを鉄道という観点から、あるいは鉄道だけではなくて、道の駅とか、新しい試みとして貨客混載という観点から寒竹社長、そして、Green Slow Mobility の理念と展開とについて、八田課長にお話をいただきました。この3人に加えまして、正式名称は長いので、海の京都DMOと言った方が簡単でいいと思うので、DMOの宮田局長と、Green Slow Mobility を国交省において積極的に展開されている三重野さんにも加わっていただき、5人で、これからこの地域を中心にしながらも、新しいモビリティのあり方、地域のあり方について、議論を進めてまいりたいと思っています。できましたら、皆さま方からもご意見を頂戴して、議論を進めてまいりたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

それでは最初に、先ほど寒竹社長から京都丹後鉄道について、熱い心のこもったご説明をいただきました。さらなる丹鉄の活性化と地域へのなじみ方、あと地域への貢献のあり方について、順にご発言いただければと思います。まず寒竹さんから、時間がなくて申し訳なかったのですが。

寒竹： もうほとんど早口でしゃべり尽くしてしまったのですが、実はそれ以外にも私どもは年に1回ビジネススクールを開催しておりまして、そのビジネススクールのキーワードが、鉄道を使って起業しませんかということをしています。つまり、先ほど言いましたように、いろいろな方々が協力しあって、一つの大きな成果としていくといったことで、まさに本来われわれが1人でやるという、そういったことではなくて、いろいろな協力者を得て、そして一つの価値を生み出す。つまり、われわれの一つの考え方として、一人勝ちをしない。われわれがいわゆる入り口となって、そして、そういった入り口からいかに協力者、そして鉄道が走るその周りの人たちに、それが還元できるかということをスローガンに、私もこれからあの手この手、いろいろ繰り出していきたいというふうに思っています。

石田： すみません。もうちょっと具体的に教えていただければと思います。ビジネススクールで、何人ぐらい参加されるのですか。

寒竹： ビジネススクールで、参加としては 5～6 人ですが、そこで実際に皆さんのアイデアをいろいろ実現していきます。その彼らの構想をテストケースとして、われわれの鉄道を使って実際にやってみます。それが実際に成功すると、これは起業できるのではないかとって起業します。事実、今 3 回やっている中の第 1 回生が、実は起業しています。先ほどありましたおもちや列車、あれをビジネススクールの第 1 期生がやっています。彼らがその列車を企画して、彼らがお客さまを実際に集めて、私どもはどのようなビジネスモデルになっていたかという、乗ったお客さまから運賃をもらうだけです。実際にその企画で参加料というのをいただいて、その参加料の運賃を引いた分を全部彼らが持っていくとか取るというふうにして、結果的に彼らもちゃんと利益が出るし、乗っている方は楽しめます。実際それが成功するかしないかは、ビジネススクールの開講中に実際やってみました。そうしたら、もうほぼ満席状態になって、これはいけるということで、そんなことを実はやっています。

石田： 高校生もおばけ列車でまた起業するようなことを考えている人がいるのでしょうか。

寒竹： あれから、とにかくあの列車を使って何かしたいなというのがいっぱいあって、結構実はあれはあれで本当に列車の捻出が大変で、まあ、うれしい悲鳴ではあります。

石田： ありがとうございます。では続きまして八田課長。府の立場からというと、ちょっと難しくなりますが、個人的でも結構ですので、どうしたいという思いがありましたら、お伺いしたいと思います。

八田： 私どもは今、京都府としまして、上下分離後、民間の新たな発想のもとで、先ほどご紹介がありました、寒竹社長がいろいろな取り組みをやっておられます。石田先生の方からもちょっと紹介がありました。京都府としては観光振興によって利用促進を図ろうということで、海の京都の取り組みを一生懸命進めています。

それともう一つ、上下分離をした後の自治体としての責務があります。要はインフラである下の施設です。これは KTR、昔の北近畿タンゴ鉄道という会社が三セクで運営して施設を保有しています。実質的には、沿線自治体と京都府が管理、保有しています。われわれの責務としては、WILLER さんが機嫌よく運営していくために、しっかりと管理して、安全で魅力ある鉄道を提供できる施設にしていけないといけないという大きな責務が残っています。

この施設整備については、この上下分離が決まった時点から、ずっと取り組んでおります。これまで、あおまつ号、あかまつ号、くろまつ号といった車両の改修、これをまず何よりも第一に取り組み、その後、特急丹後の海、この改修についても自治体でやってきたということでございます。そのほか、施設がかなり老朽化しておりますので、これを国の支援も受けながら更新してって、老朽化対策を進めて、施設をきっちり安全にしていこうと今やっています。

しかしながら、ここ 2 年間、大雨による災害が 4 度ほど発生しております。その都度鉄道を

運休してもらわないといけないということで、利用客の伸び悩みの一つの原因になっています。そのため、施設をすぐ直すということともう一つ、この利用客の落ち込みをカバーしようということで、皆さんのお手元のパンフレットにある復興周游パスを発行しております。これは、WILLER TRAIN、丹後鉄道だけではなく、地域の京都バスと丹海バス、この3社が企画して周游パスを造成し、この割引分を府が補助するという形で発行しています。皆さん、ぜひこれを利用していただいて、地域の振興にも生かしていただきたいと思いますと思っています。

石田： ありがとうございます。続いて、DMOの宮田局長にお願いします。今、八田さんが行政の立場として責任という言葉が使われました。宮田さんはどちらかというと、期待の方が大きいと思います。その辺からいかがですか。

宮田： ありがとうございます。まず、石田先生のお話をお伺いして、私はほっとしました。道路の話がされました。そもそも環境に優しいというテーマですが、実はわれわれ、こういう観光地を周遊してもらうのに、実際のところはタクシー会社とかレンタカーとか、そういうところとも組んでいろいろやっていますので、あまり環境、CO2 削減と言うと、僕が何かここでうそをついているみたいになるので、それはありがたかったです。

それともう一つ、交通も観光体験という言葉がありました。僕はまさにそのとおりだと思っています。そういう視点で、観光客目線とか地域住民の目線、まあ、私は別に住民代表でもないのですが、そういうことでお話をさせていただけたらと思います。

私は、実はここに来る前に振興局にいました。交通の関係をしていたので、私が感じているだけかもしれないのですが、この地域は公共交通が非常に課題になっていますが、ある意味、交通に対しては非常に先駆的な取り組みが多い地域だと思っています。もちろん丹鉄さんの上下分離は大きな話ですが、それにこだわらず、この地域は2市2町で200円バスという路線バスを走らせています。あと、お隣の京丹後市さんでは、EVタクシーを走らせたり、スマートフォンを活用した交通空白地の有償運送などもやられています。そういう意味では、さまざまな取り組みが展開されている地域だと思っています。

ただ、残念ながら、丹鉄さんの利用が伸びているかというと、そうではない。28年度は181万人から178万人、29年度は3万人ほど減っている。これは当たり前のことだと思います。この地域は人口自体が減っていますので。京都府でも国勢調査ベースでは1%、府全体で減っていますが、この地域は7%減っています。非常に減少率が多い中で、地域住民の方の利用が減るというのは、これは当然のことです。ただ、伸びしろがないのかというとそうではなくて、観光客の方が非常に増えています。

昨日も、宮津市の漁師町で、ととまーとという観光施設がオープンしてまして、またお帰りにでものぞいていただけたらと思いますが、観光施設がたくさんこの地域にできております

し、観光誘客については、各行政さんに力を入れていただいているという状況があります。特にそういう中でインバウンドの方が非常に増えていますので、そういう面で丹鉄さんの利用は、今後全く減っていくわけではなくて、うまく活用できるのではないかと考えています。

私、先週も橋立駅に行きました。視察で学生さんを案内していたのですが、みんなお弁当を買って、「丹後の海」という 6 時過ぎ発の列車に乗ろうとしたのですが、インバウンドの方がいっぱい、お弁当は買ったけど、座って食べられる状態でないというぐらい、外国人の方が増えています。特にこの地域はアジア系の方が非常に多く、台湾の方は、28、29 年の比較で 1 万人ぐらい増えているという状況があります。

先月、シンガポールの方に、私もこの地域の売り込みでセールスに行ったのですが、エージェントの方は、丹鉄さんの観光列車を知っていました。素晴らしいと、移動しながら食事ができるというのはすごくいいという話で、それも、単なる移動手段ではなくて、観光体験ということで、非常に感動されていたということがあります。

あと、JR さんと連携している、関西ワイドエリアパスといって、外国人の方のフリー切符があって、JR から丹鉄にも入ってこられることになっていますので、それが 5 万人ほど利用があって、今年も 9 月までに 25,000 人ほど利用がありました。これは、去年の同期が 23,000 人なので増えています。私は、逆に、災害があったので減っていると思っていたのですが、比較すると外国人の方が増えているので、年間ではさらに人数が増えてくるのかなと思っています。こうした方々に対する利用促進が、これからは非常に有効ではないかと感じております。

石田： ありがとうございます。人口減の中で、いいところでいい企画があるだけで、インバウンドが増えて期待できるという話でございました。

最後になりましたけれども、三重野さん。後で、グリーンスローモビリティはお話しいたきますけれども、ここは鉄道ということでコメントをお願いします。

三重野： 国土交通省の三重野です。今回、WILLER TRAINS さんと北近畿タンゴ鉄道の協議会の皆さんですけれども、EST の国土交通大臣賞というのを、昨年受賞していただきました。そのときの選考に私も携わらせていただきましたが、評価した点が、先ほどのお話にもありましたが、今回、鉄道を残すことはもちろんすごく大事なことで、鉄道にお客さんに乗ってもらうことは、本当に不可欠なことです。単に鉄道だけではなくて、鉄道を使って地域のいろいろな課題の解決に取り組んだという意味で、本当に京都丹後鉄道さんの取り組みは素晴らしいなと思っています。

先ほどお話もありましたが、環境のために、環境にいいことをするだけでは、もうできない時代が来ていると思っています。環境を通じて、いろいろな地域課題を解決できるような環境の取り組みを進めることが大事であるということが、昨今言われている中、貨客混載ですと

か、先ほどの農業振興にも資するですとか、そういった一見鉄道と全く関係ない、移動と全く関係ないようなことに取り組んで、ある意味促進的に地域の活性化に主動的な役割を果たしたという意味で、京都丹後鉄道さんの取り組みは非常に素晴らしいなと思っていたところです。

もう一つ、モビリティを今後進めていく上で、すごく大事なのではないかと考えているのが、先ほどお話もありましたけれども、乗ること自体に付加価値を持つということは、すごく大事だと思っています。当然ですけれども、くろまつ号、あかまつ号、あおまつ号などありますが、先ほどお話もありました、そういった素晴らしい観光列車に乗って、食事を持って乗ること自体が楽しいから、それに乗って、さらに乗った先が楽しくて、そこを楽しむというような、乗ることと乗った後のことがセットで楽しいから、その観光地に行こうかと思うのではないかと思います。そういったことをトータルでされて、しかも沿線自治体の方とも協力して、協議会としてこの京都丹後地域全体の活性化も併せてされているという意味で、京都丹後鉄道さんの取り組みは非常に素晴らしかったのではないかと感じております。

石田： ありがとうございます。京都丹後鉄道さんは、本当にいろいろなところで頑張っておられて、行政としてもしっかり支えていきたいという、力強いご発言をいただきました。どういう形で頑張っていられるかということ、三重野さんには、本当に要領よく、手際よく、簡潔にまとめていただき、期待をしているということです。

さはさりながら、厳しいところもありますので、その辺について、最後の方になると思いますが、いろいろなところとまたさらに連携を重ねて、深めていく必要性も出てくるのではないかと考えておりますので、お願いしたいと思います。

2 回目は打って変わって、鉄道は幹線ではありますが、もうちょっと地域に面的にゆっくり個別にサービスできるという観点で、八田課長からご紹介のございました、グリーンスローモビリティの可能性です。これも、観光地巡りとか鉄道との連携が非常に大きな期待となってくるかと思います。それについて話を進めてまいりたいと思います。

最初に三重野さんから、国交省のグリーンスローモビリティの取り組みに関してのご発表をお願いしたいと思います。

三重野： グリーンスローモビリティについて簡単にご説明いたします。グリーンスローモビリティという言葉ですが、聞いたことがある方はどれくらいいらっしゃいますでしょうか。ありがとうございます。この言葉、別にどこかに定義が載っているものではありませんで、私が考えた言葉になります。私が、去年和束町で初めてゴルフカートに乗りまして、すごく素晴らしいなと思って、これを推進するために何かいい言葉がないかなと考えてつくった言葉です。今年の6月ぐらいに世の中に出てきた言葉になります。

そういう意味では、概念が6月にできまして、まだ本当に半年もたっていないぐらいなので

すが、今は毎日のようにいろいろな地域からお問い合わせをいただいております。こういうモビリティを求めていますという声を、大変いただいているところです。

実際、グリーンスローモビリティという言葉は出なかったのですが、大きくこのゴルフカートのタイプと電動バスのタイプと 2 つあるのですが、ゴルフカートの方は先月、『ワールドビジネスサテライト』の方でも出ましたし、このバス型の方は、先週の日曜日の『がっちりマンデー！！』でも放映されております。そういう意味では、こういった低速のモビリティを使って地域の交通課題を解決することが、非常に注目を集めてきていると思っております。

そのグリーンスローモビリティが何なのかということですが、この定義も私が勝手に考えたものにはなります。電動で時速 20km 未満で公道を走ることができる、4 人乗り以上のモビリティとしております。電動でとしているには、電動自動車ということですが、時速 20km 未満というのは、ポイントだと思っています。時速 20km 未満が何を意味しているかということですが、車の保安基準が違うということになっております。このゴルフカートを見ていただくと、例えばドアや窓がなかったり、これはシートベルトもない乗り物です。それで公道を走っていいというのは、時速 20km 未満を境に元々法令の規制が緩和されているためです。

バス型につきましても、これは見づらいなのですが、シートが対面型になっております。これも、普通のバスでは認められていないのですが、向かい合って座席をつくっていいというのも、時速 20km 未満だから認められています。要はこういった構造になっているので、乗って非常に楽しいということが、大きなメリットとしてあります。

もう一つが、時速 20km 未満ですので、比較的高齢者の方が運転しても安心であるということです。2 種のドライバーの方がすごく不足していると言われている中、そうすると、1 種の免許を持っている方はたくさんいるわけです。そういった方々を地域のドライバーとして、地域の足を確保していく際に、こういった低速のモビリティであれば、それを担える方がたくさんいらっしゃるということも、大きなポイントではないかと思っております。

もう一つが、4 人乗り以上に非常にこだわっております。これは、軽自動車以上のナンバープレートも取ってもらうのですが、要はこれでいわゆる乗り合い事業ができる。バス事業、タクシー事業、あるいは自家用有償旅客運送という形で、お金を取って、地域の足の公共交通として運営できる。単なる観光客のレンタカー的な使い方だけではなくて、地域の足の公共交通として使えて、かつ観光客の足としても使えるモビリティとして、このグリーンスローモビリティを推進しているところです。免許返納の高齢者のお話などもありまして、今全国のあちこちで取り組みが進められようとしております。

グリーンスローモビリティの特長ですが、ちょっと重複になりますが、5 つあります。Green、Slow、Safety、Small、Open でございます。一番下に書いてあるとおり、各種乗合事業ができ

て、お金を取ることができるということです。特にこの Open というのが、乗って楽しいというのが普通の車になかなかないうなものになっていますので、見た目は車ですが、実際に乗ってみるとトロッコとか馬車とかそういった感覚に近い車ではないかと思っております。

「リーフとか軽自動車とかハイエースとかと何が違うのですか」と、よく聞かれます。先日、たまたま福岡県の方でグリーンスローモビリティ研修会というものを開いていただきまして、そこに、このグリーンスローモビリティを先進的にやっておられる輪島商工会議所、大分県姫島村、東京都豊島区がお越しになって、彼らがこのモビリティをなぜ地域に入れているのか、という説明をしていたときに、たまたま共通したワードが出てきました。それが「これは単なる移動手段ではなくて、コミュニケーションの装置なのだ」ということです。要は単に移動するだけではなくて、これは乗って楽しいので、おしゃべりをしたり楽しい気分になって、町にどんどんにぎわいをつくってくれるという意味で、ただの乗り物ではない、付加価値を持った公共交通になれるというところが、このグリーンスローモビリティの本質的な意味の一つではないかと思っております。

また、このモビリティは、ラストワンマイルという意味でもすごく注目されております。いろいろな住宅地とかニュータウンのラストワンマイルで入れようとしているときに、やはり住民の方がおっしゃるには、ただの乗り物ではなくて、自分たちの町の誇りになるような、自分たちがつくって自分たちが使う乗り物なのだから、自分たちが使っていて誇りになるようなモビリティが欲しいとおっしゃる方が多いそうです。そういった方々からしても、こういった乗り物は非常に特別で、普通の車と違って、そういった想いを持つことができる乗り物であるということで、ぜひ入れたいというお話をいただいています。そういった点が、普通の車と違うかなと思っております。

実際の使い方としては、今説明しましたような、地域住民の足としてラストワンマイル的に使って、家から既存のバス停までの足とかで使っているケースがありますし、観光客の周游のモビリティとして、まさに鉄道やバスを降りたあとの 2 次交通、3 次交通として使われたりしております。

全国的な事例になります。例えば今年度の走行実績はこれだけあります。パターンがいくつかありまして、一つが伊根町とか和束町とか京都市も大原で走りましたけれども、そういう観光地で使っているという事例です。観光地で使っている場合、運営主体は伊根町さんの伊根町観光協会でしたり、左下にあります大分県姫島村はエコツーリズム協議会がやっています。また、どちらの地域もそういう観光の主体が担い手になっているのですが、地域住民の輸送まで担っているというところが非常に特徴的です。

観光の派生的なものとして、青森県の奥入瀬溪流で走らせているのですが、奥入瀬はマイ

カー規制を溪流沿いに 10km ぐらいしております、その規制区間の足として、歩行者以外にこのグリーンスローモビリティを走らせる実験を 10 月にやりました。最近、トランジットモールみたいに、マイカー規制を観光地でしていきたいというお話を結構伺います。マイカー規制をしたエリアでは歩くだけだと足りないの、こういうグリーンスローモビリティを入れてはどうかというお話を聞きます。時速 20km というのは、スイスの実験で聞いたところによりますと、車より人が優先されるスピードだということです。人が歩いていても非常に安心な車のスピードが 20km であるということです、そういったマイカー規制をした道にとっても、すごくいいモビリティだと思っております。

あとは、住宅地に入るケースです。例えば松江市さんですと、社会福祉法人の方が担い手になっていたり、その下の岡山県備前市も介護福祉課がやっている事業になります。そういう福祉関係の方が、グリーンスローモビリティを住民の足として入れようとされる動きもあります。

最後が、中心市街地に入っている例で、豊島区の池袋とか沼津市があります。この豊島区の池袋は、来年 2019 年 11 月から、実際池袋の駅前で 3 ルート走ることになっております。このバス、水戸岡鋭治さんデザインのバスを 10 台走らせるのですが、このバスの運行主体は、なんとこちらにいらっしゃる WILLER です。非常に注目される取り組みだと思っております。

実際に地域の方にグリーンスローモビリティをどういうふうに活用したいですかとアンケートを採ったところ、一番多いのが地域の足。特に今までバスが入っていなかったような道ですとか、高齢化が進んでいる道、ラストワンマイル対策です。その次が、観光客の足の確保ですとか、また高齢者の福祉対策としても、お出掛け高齢者あるいは楽しく過ごしていく高齢者のためのモビリティとして入れていきたいというお声がありました。

国土交通省としては、全国の 5 地域でただいま実証調査を行っております。この中で福山市については、公共交通事業者さんがグリーンスローモビリティの実証調査に関わってくださっています。

環境省の予算になるのですが、来年度にはこういうグリーンスローモビリティの購入費の補助も予算要求をしています。来年度からは補助事業もありますし、先ほど言いました実証実験を引き続き行いますので、本当に幅広い形でいろいろな地域の導入に際しての支援を行ってきたいと考えています。以上になります。

石田： ありがとうございます。質問していいですか。たくさん導入例があつて心強いのですが、お金を取っているのはどれぐらいありますか。

三重野： 今お金を取っているところは、伊根町だけです。そもそもお金が取れるということが分かったのが、この 6 月からになっていまして、そこから検討されているのですが、お金を取っているところはほとんどないのですが、豊島区は来年度からバス事業でお金を取る決まっていま

す。

石田： お金の話になってすみません。先ほど八田課長から、今年からお金を取ったら、まあ季節も違って観光客数がずいぶん違うと思いますが、少し減り気味かなという印象を私自身受けました。そういうことも踏まえて、これから京都での可能性を、もう少し八田さんお願いできますか。

八田： その可能性の話をさせていただく前に、今現在、地域公共交通が抱えている問題というところをしっかりと踏まえておかないといけないと思っております。そこを簡単にご紹介します。

モータリゼーションの進展で、バスの乗車が減ったりとか、鉄道の乗車が減ったりとか、よく話が出てまいります。実際に何が起こっているかという、必ずしもそうではないという現状がございます。パーソントリップ調査の中で見ますと、公共交通の分担率が今は実質的に近畿方面でも上がってきております。京都府内の乗り合いバスの利用者についても 24 年から 28 年のこの 5 年間ほどの間に 1 割増えているのが実態です。

では、地方はどうなのか。京都府の北部地方におきましてもかなり人数が少ないのですが、24 年には年間 215 万人ほどだったのが、現在 28 年では 217 万人ほどで、もう下げ止まりになって、これから上がっていきそうな気配が出てきています。しかしながらこの北部地域については、地方路線ということで非常に輸送密度が低く、採算性も悪いといった問題があります。国や地方の補助を受けたり、または市町村が直接運営したりしている路線が、現実的には 260 ほどあるということです。

これらの路線も非常に頑張っておりまして、運輸収入も上がってきていますが、それ以上にガソリンが値上がりしたりして、経費が増えている。何よりも深刻なのが、先ほどから話がありますけれども、運転手がいらないということです。運転手がいなくて、人件費が上がって、経営が悪化するというのは、皆さん簡単に想定できますが、これだけではなく運転手がいなくなると、路線を切らないといけないという事実が現実には起こってまいります。こういう問題は、これまでのように補助金で支援しても、解決できない問題になってきております。補助金で地方バスを維持確保していくというのは、そろそろ限界に来ていると私は今考えております。

そういう中で先ほども言いました、公共交通空白地有償というのが一つの地域交通の大きな切り札といいますか、確保の手段になってくるのではないかと考えています。

しかし、生活交通だけでやっていると、やはり採算性というのか、収支的には、実際にはもうかったら駄目よというところがありますが、現実的にはなかなか厳しいところもあります。このグリーンスローモビリティも、特に観光面での利用が見込めるところ、この伊根町や和束町を含めてですけれども、こういうところであれば生活交通プラス観光需要で、これをまた P R して、観光客を呼び込めるということにもなってまいり、このグリーンスローモビリティに

については、そういうところで、非常に大きな可能性を秘めているのではないかと考えております。

それと先ほど話がありましたが、もう一つよく言われるニュータウンが高齢化しているというのがあります。そこも利用率が下がってバスの便数も減りだしてきているという問題があります。ニュータウンまでバスで来た、でもその先を歩いて行かないといけない、先ほどもありました、ラストワンマイルとしての活用というのも、高齢化等進む地域では、非常に大きな可能性を秘めているのではないかと考えております。今実験をやっておりますので、これをしっかり地元の皆さんと共有させていただいて、一つのモデルをつくっていただければいいなと思います。

石田： 私が言いたかったのは、日本は本当に評価が短期です。供与開始後すぐに千客万来、満杯にならないと、しかられるわけですね。でも人の生活とか地域へのなじみ方は、そんなふうにならない。お金を取ってちょっと減りましたが、頑張ってくださいという意味で申し上げたかったので、別に非難しようとか、そういう気持ちは全くございません。大事な取り組みだと思えます。

またちょっと視点を変えて、宮田局長にお願いしたいのですが。グリーンスローに対してどういう期待感をお持ちですか。

宮田： 特に今回伊根町でやっていただいているのですが、聞いていますと、伊根町というのは比較的首都圏からのお客さんも来られていて、橋立なんかでバスで入ってこられる。小さいエリアですが、移動にどう回るか悩まれる観光客の方もいらっしゃるということで、そういう方々に対しては非常に効果的だと思っています。こういう取り組みが広がっていけば、すごくありがたいなと思っています。

実はほかの地域からも、伊根町さんの取り組みを見て、うちでもできないかという話を聞いたりします。僕は思うのですが、こういうシステムを作ったときに、動かすのは最終的に人になります。伊根町は、今は観光協会さんにやっていただいているのですが、事務局長が非常に熱心な方で一生懸命やっていただいて、この前見に行ったら、事務局長さん自身が運転されていたようなこともありました。やはりそういう熱心な人がいるから動くシステムなのです。

空白地の有償運送という制度にはいろいろ決まりがあって、そういう中で、誤解されやすいのがNPO法人でも収益は上げていい、要は社員に分配したら駄目な話で、労働の対価全然もらってもいいと解釈しています。だから、持続性を考えたら、稼げるシステムとしてこういうものがどんどん普及していったらいいなと思っています。そういう周知、普及の仕方みたいなところをご検討いただけたらありがたいです。

石田： そうですね。稼げるというか、地域のために再投資ができないと持続可能ではないので、

それぐらいのお金はいただけるような、そんなシステムでないと駄目だなと思いました。鉄道の補完をする、相乗効果が出てくるというので、グリーンスローはいいのではないかと思いますがいかがですか。

寒竹： 先ほどありましたように、ラストワンマイルをどう確保するかというところ。鉄道は、その線を動かすわけにはいかないですし、降りるところは駅と決まっています。そこからどうアクセスしていくかというのがすごく大事です。私は、申しましたとおり、事業者が協力していく中の一つの大きな役割になると思っています。実際、このグリスロですが、新しい仕組みということで言うと、テクノロジーをいかにしっかり入れた上で、その新しいシステムがいかにそういう新しい価値を生むかということも、大事だと思っています。

実は、特にこういった地方の場合は、データの集積、データの分析が大事です。ちょっと話がずれますけれども、実はわれわれは海の京都さんと一緒にインバウンド調査をやっています。インバウンド調査とは国籍を調べています。そうすると、官公庁が出しているビッグデータ、いわゆるビジットジャパンの国籍のトレンドと、北京都に來られている国籍のトレンドが全く違います。そうすると、そのデータに基づいた施策をしていくことで、インバウンドがどんどん来ています。従って、こういった新しい仕組みを入れるときに、そういったデータ集積みたいなところも視野に入れてやっていくのも、とても大事だと思っています。

そういうことをやる中で、運賃をどうするかとか、決裁をどうするかという話は当然出てきます。これは石田先生が言っていたような、M a a S という大きなところまで視点に入れるということなのだと思います。

そして最後、これですね。人の移動ばかりに注目していますが、大事なのは、観光客の大きなスーツケースです。

石田： そうですね。

寒竹： ここなのですよ。ここは、私どもが今始めた貨客混載、これでもってお客さまの動きとは別に、最後、お客さまがその荷物を必要とするところに、荷物が行っている、そういったことです。したがって、せっかく新しいものを入れるのであれば、今言ったような、新しい仕組みとデータを取る、そういったものと併せて、そういうふうに行ったときに人が動くというところに、ほかに何が、補完というか足りない部分があるのかというところまで詰めていくと、すごく面白いものができると思います。まさに貨客混載は私ども得意でございますので、「荷物だけ運ぶぞ」みたいなことをやっていきたいとも思っています。

石田： そうですよ。大きな荷物を持って移動するのは大変ですし、土産物も買っていただけないので、荷物をどうするかというのは、基本的に大事ですよ。そういう意味でも、宅配便さんとか、公共交通との連携というのが大事だなと改めて思いました。

丹鉄さんとグリスロのお話をしました。若干時間がありますので、もし何かご発言があればぜひお願いしたいと思います。いかがですか。最初の方は手を挙げにくいのですが、いかがでしょうか。

たまたま、ここに私の大学時代の教え子が鹿児島から来ておりまして、当ててしまいます。古川さん、お願いします。

古川： たくさんのお話をありがとうございました。鹿児島県交通政策課の古川と申します。普段、肥薩おれんじ鉄道、並行在来線の経営関係の面倒を見ております。今日は上下分離と貨客混載、このあたりが参考になるかなと思って参加しました。

おれんじ鉄道の方も、経営状況はかなり厳しいところです。上下分離とか貨客混載に取り組みなければいけないのかなと考えています。京都府さんの方で、上下分離に丹鉄さんが持っていたその経緯だったり、あとは、財源や合意形成とかはどうされたのか。もし教えていただければお願いしたいと思います。

石田： 八田さん、お願いできますか。

八田： 話せば非常に長い話になります。ご存じのとおり、北近畿タンゴ鉄道というのは、昭和 62 年に国鉄改革の中で経営分離された宮津線と、宮福線、この 2 つを引き継いで運営してきたわけです。最初の 3 年ぐらいは、ずっと旅客も伸びてきたのですが、それをピークにその後、年間 300 万人ぐらいあった旅客数が、180 万人ぐらいまで年々落ちてきた。その背景としては、どうしても延長が長いということもあるのですが、経営コストが非常に高く、旅客が伸びないということで、慢性的に赤字が発生してきます。その慢性的な赤字が発生することによって、三セクでやっていましたのであまり知恵がないものですから、ついつい修繕費をカットしています。そうすると、車両はボロくなる、線路もボロくなる、サービスが悪くなる、また人が乗らなくなる、こういう負のスパイラルが起きています。

そういった中で、いろいろなところから、議会も含めていろいろな声が上がって、このままでは駄目ではないのかというのが、皆さんの強い危機感として表面化してきました。このため、有識者会議を設置して検討していただく中で、一つの案として上下分離をして、われわれは施設管理に専念して、鉄道の運営は完全民間化する。民間の知恵を、力を使ってもらって、維持していくというのが提案されたのが、平成 24 年か 23 年だと思います。

われわれといたしましても、そうしていかないと、これまでのように、皆さん一生懸命乗りましようと言って鉄道を維持していくのは、もう無理だということまで来ていたので、その提案を受け上下分離に思い切って舵を切ったというのが、背景です。

当然、市町村との合意形成が必要ですが、そこは京都府が先頭に立って、それを進めていきました。これまで毎年どれだけ補助金を出していいかわからないというような運営だったのが、

今後は投資的経費に対してのみ支援していくと変更していくことで、つまりインフラの一つだということで合意形成を図っていきました。

石田： よろしいですか。ほかにいかがですか。

古川： ありがとうございます。

八田： 詳しいことが必要であれば、またあとで。

石田： いや。今の話、本当に大きな決断をされていていいと思ったのです。私は最初の講演の中で、アメリカの Blue Ridge Parkway の、日本の道路事業評価では絶対できない例のお話をしました。アメリカだけかということ、鉄道の分野でも、今から 150 年ぐらい前、新橋と横浜のものができて、そのあと、これを全国展開しようというときに、高校の教科書とか司馬遼太郎さんでは悪者になっている、山縣有朋さんという方が素晴らしいことをおっしゃっています。鉄道というのはこれからの日本を支えるのに非常に大事なもので、収益だけで判断したら駄目だと。彼は陸軍の軍人さんでしたから、国防という観点とか地域開発という観点から計測できないような、大きな効果があるので、短期の財布だけで考えていたら駄目よということを力強くおっしゃったので、日本の鉄道網が広がっていったということがあると思います。

先ほどの寒竹さんのお話とか、起業家が出ているとか、新しい地域があるとか、あるいはそれを使って観光地域づくりをやっているとかいうことが、もう現実になっているわけです。そういうものは、狭い意味での事業評価とか、採算分析とか経営評価には出てこないけれども、実はこれからの日本においてはそういうことの方をみんなで共有していくことが本当に大事ではないかと、私自身も本当に思います。ちょっと長くなってしまいましたが、コメントさせていただきます。

ほかにいかがですか。1 人出たので、出やすくなったのではないかと思います、よろしいですか。

そうしましたら、ちょっと早く進行しているのですが、今、幹線の本当に幹となる鉄道と、それを地域にどう伸ばしていくかという、グリスロ、面的サービスと、あるいはそれで地域の何を大切にするのか。観光であったり、農業であったり、いろいろな商売をされている人という話が出てきております。これからそれをどううまく組み合わせて、連携して、具体的に事業を展開していくかということです。

実際のビジネスでは採算とか地域の方への税負担は少ないに越したことはないわけです。そういう中でより良い姿を実現していくためにはどういうアクションをしていけばいいのか、なかなか難しいのですが時間はたっぷりございます。どういう順番がいいのかな。やはり民間から国へという順番で、最後に三重野さんに言っていただきたいと思いますので、寒竹さんお願いしたいと思います。

寒竹： どういったアクションということですが、これも一言で言える話ではなくて、いくつか分類
というか、分けていかないといけないと思っています。114km を維持するために、まずは地域の
の足。それともう一つが観光。加えて、観光にちょっと近いところで、地域の方のいわゆる
楽しみの提供。おそらくこの 3 つぐらいに分けるのかなと思っています。

まず地域の足というところでは、利便性の向上ということでやっていかなといけないとも
思っています。実際具体的なところで、ちょうど来年度、消費税改定があります。この消費税
改定に伴って、抜本的にいわゆる利用しやすい運賃にしたいと考えております。先ほども分か
りやすいというのもありましたが、どうしても鉄道というのが、昔ながらの距離に応じて 10
円、20 円、30 円とメーターが上がっていくようなイメージですが、どれだけ集約した上で分
かりやすくするか。どんどんそうやっていくと、結果的に、一番遠いところに行くと 2,000 円
近くなってしまいます。しかも単線ですから 2 時間ぐらいかけて、それだけ長く乗っている
というのはありますが、そういうのが本当にいいのかという話です。したがって、そういったこ
とを、もう本当に真剣に考えていかなければいけないと思っています。

そして観光の方は、価値をどんどん出して行って、その価値を見いだす方からしっかりと、
今言ったような対価をいただく。ただしその対価は、観光そのものが全て皆さんの協力の上に
成り立っていますので、これをどういうふうに分配というか、還元していくかということです。
例えば、くろまつなんかがそうです。くろまつの食事は地域の旅館さんとかホテルさんとか、
あるいは料亭さんから出してもらっています。一般的には駅弁スタイルで言うと、500 円
の駅弁を売ったのだから、50 円取って 450 円払いますよみたいな、そんなことは全くしていま
せん。旅館さんなり何なりにそのお金を全部出します。そうすることによって、結果的に彼ら
がいわゆる販路をそこに増やす、広げる、こんなことが実はできる、したがって価値を見いだ
して、その対価をちゃんと還元するような仕組みをつくっていきたいと思っています。

それから、観光のマーケットで、一つわれわれがチャレンジしていかななくてはいけないのは
車で動いている観光ルートです。ここに鉄道をどう利用していただくかというところでは一つ
のターゲットは、日本海縦断ルートです。まさに金沢、敦賀、舞鶴、それからこっちの宮津の
方へ入ってくるルートが車です。あそこは鉄道の評価は別にしても、小浜線が走っていたり私
ども丹鉄が走っていたり、そういう中で実際に人が動いています。ここを日本海縦断ルートと
称して、もっと公共交通手段を使った観光ルートの創出、こんなことをやっていきたいと思っ
ています。

そして最後に、エンターテインメントで言うと、さっきも言いましたように鉄道の利用をどん
どんしてもらうにあたって、かえって利用する方からアイデアが欲しい。具体的には、実はつ
い先週ですが、くろまつを使って結婚式を予約したカップルがいました。去年は結婚式までの

移動にあかまつを使ってもらって、新郎新婦が参加者をもてなしました。どういうふうにするかという、あかまつの中で親族の紹介をします。そして、天橋立まで着くと、ずっと天橋立を、確か人力車か何かで上に上がって行って、籠神社で結婚式をする。そんなことだとか、くろまつで結婚披露パーティーを 1.5 次会と称してやる。1 次会から 2 次会までの会場を、もっと親しい人に集まってもらって、くろまつの中でパーティーをする。そんなこともしながら、いい思い出と併せて、鉄道でこんなこともできるのだということ、これをどんどん地域の方に使ってもらいたいと思っています。

そうすることによって、環境により優しい、先ほど言ったように海の京都とありましたが、おのずと鉄道そのものの利用が増えていくかと思っています。よろしくお願いします。

石田： ありがとうございます。利用する人からこんな使い方をしたいということは大歓迎で、最大限努力されているということですね。ありがとうございます。それと、ご質問したいのですが、料金は本当に大きな問題だと思います。端から端まで行くと 2,000 円を超える？

寒竹： 1,800 円ですかね。

石田： それとか、グリーンスローとの関係で言うと、乗り継ぎとかいろいろ今の日本では難しいこともあろうかと思います。その辺は、ぜひチャレンジしてみたいと考えてよろしいですか。

寒竹： チャレンジします。大変ですが。

石田： ありがとうございます。

寒竹： 収益性を損なわないよう頑張りますので、一つご理解をお願いします。

石田： ありがとうございます。私にできることがありましたら、応援させていただきますので、よろしくお願いします。

寒竹： はい。了解です。

石田： 宮田局長、いかがですか。

宮田： DMOとしてなので、どうしても観光地域づくり方面の話になってしまいます。取りあえず来年度に向けては、インバウンドがやはり増えてきていますので、丹鉄さんは非常に取り組みが進んでいるのですが、バスなどでは、まだまだ外国人に対する外国語のアナウンスとか、バス停のナンバリングとか、そういうところできていない部分があります。その辺は観光庁さんの補助金などを使いながら地域エリアで検討していくことを、今、交通事業者さんと相談しています。

グリスロもそうですが、こういう取り組みは非常に大事だと思っています。日本政府観光局などが、外国人の方が次回の観光目的として何を求めて来られるかというところで、やはり 1 番は日本食です。2 番目になると、外国人の方でもアジア系の方と欧米系の方とで分かれます。アジア系の方、特に東アジアの方はショッピングがあって、欧米系の方は、自然環境というの

が挙がってきます。自然環境を目的に来られる方については、この地域は非常に魅力があると思っています。特宮津・伊根湾では、「世界で最も美しい湾クラブ」に、伊根町は「日本で最も美しい村」連合に加盟されています。また京丹後では山陰海岸ジオパークがありますし、与謝野町のちりめん街道とか伊根の舟屋とか、重伝建の文化的景観もあります。こういう自然環境に恵まれた地域で、環境に優しい交通体系をつくるというのは、非常に意義があることです。

これも海外のエージェントと話したのですが、豊岡ではコウノトリが非常に有名で、コウノトリの話を聞かれ非常に感動されていました。その方は、コウノトリに感激されたのではなくて、コウノトリが住めるような地域づくり、要は農家の方などが環境に優しい農法を非常に大事にして、コウノトリが住める地域づくりをしているという、そういうストーリー性がすごいということで、ぜひこの地域を訪れてみたいという話になっているようなこともあります。そういう意味で言うと、こういう自然に恵まれた地域で環境に優しい取り組みをすることは、ストーリーもできてくると思います。そういう意味で、グリーンスローモビリティの取り組みというのは、われわれとしても応援していきたいと思います。

石田： 豊岡の話が出てきましたのであえて聞きますが、海の京都DMOともう少し広く考えたときに、さらに魅力が増していきますよね。そういうときの交通との関係とか、あるいはそういう広域の連携とか周遊とか協働ということで、ちょっとご意見を伺えるとありがたいです。

宮田： ありがとうございます。豊岡もDMOがあって、実は海外へのプロモーションなどは、豊岡のDMOと一緒にしたりもしています。若狭の方でも観光協会がありますので、先ほど日本海横断の話も出ていましたが、横軸での展開というのも今考えています。インバウンド向けに海外に発信しようと思うとやはり一つ大きなエリアで「来てください」という話をしないとなかなか来ていただけないので、他府県、圏域を越えた横連携が必要だと思います。

石田： ありがとうございます。ということで、結構いろいろなことを考えているのだけれども、いろいろお手伝いが欲しいという声も伺えました。その辺も含めて、八田さん、いかがですか。

八田： その前に先ほどの補足です。上下分離をすれば、全て三セク地方鉄道の問題が解決されたかのように、よその府県の方が聞きに来られたり、調査に来られたりするのですが、決してそんなことではありません。課題は課題としてどんどんあって、それは皆さんと一緒に毎日けんかのように言い合いながらです。

寒竹： けんかはしないです。

八田： しないですけど、非常に熱い議論をしながら前に進めているのが実態です。ただ、今非常にいろいろなことにトライされていますが、先ほどもありましたように、三セク時代にできなかったことで今やろうとされているのが、この料金の話、運賃の話です。三セクの時代に運賃を値上げするというのはタブーだったのです。それをいろいろな角度から適正な価格、また

乗ってもらえるような価格を考える時代が来たと言えます。それは一つの大きな転換だだと思います。これは上下分離をしないとできないかもしれないことだと私は思っています。

あと、そういうのも含めて、いろいろこれから運営はしていかないとはいけませんし、上下分離にあたっては、京都府を含め、沿線自体が、しっかり施設を維持していくという覚悟が必要だということも、申し上げておきたいと思います。

今後の地域の活性化というか、そういうことに向けて、今いろいろな話がありました。行政としては、しっかり観光地を結ぶ、地域を結ぶ、交通のネットワークをちゃんとつくっていくというのが大きな仕事だと思っています。それだけではなかなか面白くないかもしれないので、海の京都のエリアには鉄道もあって、いろいろな列車があります。タクシーもあればEVタクシーもあり、ささえ合い交通もあります。ケーブルカーもあれば船もある。あと、無いのはグリーンスローモビリティだなということで、ぜひグリーンスローモビリティもこの地域に入れていただければ、観光と共に乗り物を楽しむといったことも、将来夢ではないかもしれません。乗り物も楽しめ、観光も楽しめ、食も楽しめるといったような、素晴らしいことができれば、これはできないかもしれませんが、いいなと思っています。

石田： ありがとうございます。最後に、三重野さん、お願いします。お役人ですから、所掌業務を超えたような発言は極めて難しいと思いますので、所掌業務の中で結構ですので、お願いします。

三重野： 先ほど寒竹さんから、あかまつやくろまつで結婚式をしてという話がありましたけれども、グリーンスローモビリティを結婚式で使っている地域もありますので、人力車ではなくてグリスロで結婚式をしていただいて、鉄道を降りた後も楽しむのをいいかなと思います。

今後のアクションをどうしていくかということで、公共交通を使っていくときに、もちろんやらないといけないことがネットワークをつくっていくことがすごく大事だと思っています。グリーンスローモビリティは、そういう意味では2次交通とか3次交通を担えるものだと思います。住民の方はそれでいいのかもしれませんが、観光客の方は、別にネットワークができたから、その場所に行くわけでは決していないと思っています。私も、この環境政策課の前に京都市の観光部長をしておりましたが、そこに行くからには、先ほどお話もありました、ストーリーとか付加価値がすごく大事だとしたときに、この海の京都は、今回の京都丹後鉄道さんの取り組みもそうですけれども、すごくストーリーがある場所であって、もっとそういうものを発信したら、もっといろいろなお客さまが来るのではないかとと思っています。

そういう意味では、今、京都市には欧米の方がすごくたくさん来ています。今朝もお話を聞きますと、伊根町にもインバウンドが来ているといっても、まだアジアの方がすごく多いという中で、今後、欧米の方にもっと来ていただける余地がすごくあるのではないかと、個人的に

は感じています。

そうしたときに、どういうふうに関米の人を流すのか。海の京都まで行って、また京都に帰るのか。あるいは、海の京都を通過して豊岡の方に抜けていく、あるいは金沢の方に抜けていく。関米の方は、日本をどんどん縦断されていくというような旅行スタイルの方が多いですね。アジアの方は、1つのエリアだけを目的に来られます。なので、関米の方を誘致しようとする、もっとネットワークというか幅広いルートをどういうふうにつくっていくかというのが大事ではないのかなと思っています。海の京都も、せっかくこういういろいろなモビリティですとか、そのストーリーがある中、いろいろなインバンドの方を呼ぶときには、もっとルートを幅広くつくっていかれると、そういった付加価値が分かる方がお越しになると思いますし、遠くから来た人の方が、たくさんお金を落とす傾向もありますので、それは日本人も創ですから、その方が活性化につながる部分もあるのではないかと思います。

もう一つ、私がぜひご提案したいのは、伊根町をはじめとした、ここの海の京都がグリーンスローモビリティの聖地になることかと思っています。今のグリーンスローモビリティの聖地は輪島になっております。輪島商工会議所さんはずっとゴルフカートをされていますし、自動運転も色々とやられておられます。今、グリスロを入れたいという地域がいろいろ国交省にもお問い合わせされる中で、皆さん、「輪島に行って見てきました」と言います。輪島もいいのですが、これがだんだん、「伊根町に行って見てきました」という例もどんどん増えないかなと。やはりビジネストリップ、観光を進めていく上で、レジャー客だけではなくてビジネス客を取り込むのは、私はすごく大事なことだと思っています。

今回、伊根町観光協会さんの取り組みがグリーンスローモビリティの観点ですごく素晴らしいのは、まず運賃を取り始めているということ。これは本当に全国初で、まだ伊根町さんだけです。本当に素晴らしいということです。もう一つが観光協会さんが事業主体になっている、DMOが事業主体になっているというのはすごく素晴らしいと思っています。DMOがこれからどんどんいろいろな観光事業をして稼いでいかないといけないという中の一つとして、モビリティで付加価値を付けて観光客からお金を取るというのは、DMOの主力事業になってもいいのではないかと思います。海の京都DMOが、まさに全国の中でそういった先進的な取り組みをすれば、全国のほかの地域の本当にいい事例になると思っています。

今回の運賃も、今回の伊根町が素晴らしいのが、観光客と住民で運賃の差を付けているということは本当に素晴らしいと思っています。観光客の方は、私もそうですけど、来ると気が大きくなってどんどんお金を使いますので、だいたいモビリティが500円でも全然払います。たぶん観光客の感覚からすると全然高くない値段だと思います。そういう本当に払ってもいい人に対して、もちろん付加価値をきちんと付けながら、お金をもらって、それで住民の方に対し

て必要なサービスをしていくという、その価格差を付けながらされるという意味で、今回の取り組みは本当に素晴らしい先進事例だと思っております。国としても、そういうのをぜひ積極的に発信して、伊根町にどんどん視察が来るようにしていきたいと思います。視察に来るときにはぜひ京都丹後鉄道に乗って来ていただくようにしたいなと思っております。以上です。

石田： ありがとうございます。もう時間になりますが、私は最後に何か言わんといかんのですけれど、今、4 人の方々に素晴らしい最後のメッセージをいただいて、あまり言うことはないなと思ったのですが、ちょっと余計なことを 2 つぐらい申し上げたいと思います。

今日もインバウンドが非常に大きな話題になりまして、独自のデータを取っていて、そうするとターゲットが明確になります。それをずっと進めていただきたいのですが、外国人の方で最近増えているのが、FIT (Foreign Independent Tourist) です。個人の旅行客が増えています。日本に来られるのはもう 8 割以上そうになっていると思います。ところが、彼らのまだ半分近くが大都市にしか行かないのです。地域に行くのが公共交通が不便なので、どうも二の足を踏んでいるということです。そういうところを捉えるためには、交通がちゃんと頑張らなければいけないのです。

そういう意味でいくと、丹鉄さん、あるいはそれと連結したバス、さらに新しいグリスロというのが実現している、しつつあります。さらによくなっているこの地域は、本当に先進地域になっているでしょうし、さらに頑張ってください、こういうモデルが十分可能だということを日本全国に発進していただければと思います。

今日は外国人さんの話が多かったのですが、数の上で日本人にもっと頑張ってもらわんといかん。外国人のお客さまは増えているけれども、日本人の観光客数はむしろ減り気味で、あまり旅行消費額も増えていません。そのためにも、私自身もそうですけれども、来ていただきたいということだけではなくて、どこかへ行って宣伝する、どこかへ行って楽しんで、それをまたこの地域に持ってくることも、来てくださいばかりではなくて、交流とか連携とはそういうことだと思います。そういう点を通して、この地域のよさがさらに全国に広がっていく、素晴らしいさが広がっていくということになればいいのになと思いました。そういうことを最後に申し上げて、パネルディスカッションを終わりたいと思います。

本当にいろいろな素晴らしいアイデア、あるいは構想をご披露いただきまして、ありがとうございます。最後に、パネリストの皆さま方に大きな拍手でもって終わりたいと思います。

どうもありがとうございました。