

1. 講演①「モビリティ・マネジメントと交通・環境・まちづくり」

京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻 准教授 神田佑亮

神田でございます。今日はどうぞよろしくお願いたします。

今回、特に中国地方、あるいは岡山で話をさせていただく機会を頂戴いたしまして、自身は非常に嬉しく思っております。

と言いますのが、生まれが広島で、大学を卒業するまでずっと広島におりました。また高校3年間は岡山で過ごしております、明日はセンター試験なので下見に来る学生さんがたくさんいましたけれども、まさに20年前、岡山駅を西口で降りて、当時、これほどきれいではなく、ごちゃごちゃとした状態だったと思うのですが、そのときに降りて、岡山大学まで国道53号をずっと歩いた20年前の記憶を思い出しながら、この会場に入ってきました。

先ほどご紹介をいただきましたが、大学を卒業しまして、コンサルタントで十数年勤務をしております。その中で、岡山に関していくつか携わったプロジェクトがありまして、そのうちの1つが自転車のまちづくりをどういうふうにしていくかでした。

岡山は、全国のほかの都市に比べまして、ものすごく自転車の比率、利用率が高いのです。特に、朝、国道道路を通られたら分かると思うのですが、大学生がばっと集まってきます。駅の東側も、電車に来て、駅の駐輪場に置いている自転車をそのまま持って行って仕事場まで行かれる方もたくさんいらっしゃいます。岡山は自転車が進んだまちとしても、全国的に認知をされているまちなのです。

なぜ岡山がそういうポテンシャルを持っているのかと言いますと、いくつか自然環境的な要素と言いますと、1つは、やはり「晴れの国おかやま」だけあって雨が少なく、非常に暖かいということです。もう1つは、非常に平らな地域なのです。戦災で焼けてしまった後に復興を遂げた都市ですので、ものすごく区画が整理されているので、比較的真っすぐいろいろなところに行けるという特徴があります。

今回は、特に中国地方の中でも岡山からのご出席の方が非常に多いとお聞きしておりますけれども、この先のまちづくり、あるいは交通を考えていく中では、少しは整っていると感じているのです。では、これをどういうふうなかたちで展開していったらいいのだろうかというものを、今回お話をさせていただければと思っております。

全国各地に行って、まちのことや、交通の話をしていただきます。そのときに出てくる話で、公共交通で、特にバスの利用者が減って行って、これをどうしていかなければい

けないのかという話は全国共通で出ています。これは、行政の方々、地方自治体、市役所、県の方々、あるいは、公共交通事業者も、これが目下の悩みなのではないかと思います。

その中で、中心市街地が衰退して、シャッター街が増えてきてしまっているのを一体どうすればいいのだろうか。郊外にスーパーが行って、そこにお客さんが吸い取られてしまっています。この先、まちの中心部でどうやったらいいのだというのは、全国共通の悩みかなと思っています。

渋滞もあります。これは、ある地域のバスの乗降客数がどれくらい推移したかというデータですが、全国各地を見ると、平成に入ってからずっと右肩下がりに入って、平成 12 年台に入って、ちょっと持ち直しているのです。このとき、当時の運輸省（現国土交通省）がオムニバスタウンという施策をかけていました。特にこのころから ITS が始まってきましたので、全国各地のバスにてこ入れをした時期です。それで一瞬戻しますけれども、ずっと下がってきています。それが、恐らく全国共通の実態ではないかと思います。これはある地の商店街ですけれども、これを一体どうするのだというのが問題としてあるわけです。

このまま放っておくと、モータリゼーションがどんどん進んでいって、高齢化が進んでいって、この流れに身を委ねて廃れると言ったら言葉が悪いのですけれども、その中で回ってしまわなければいけないのかなど。何か手を打たなければいけないけれども、実際に手を打とうと思っても予算が付かないということが実態ではないかと思います。

交通の問題を考えていったときに、公共交通の利用者が減っているのを何とかしなければいけない。渋滞を何とかしなければいけない。中心市街地も何とかしなければいけない。これがまちの問題としてあるのですけれども、もう 1 個加えて言うならば、いざ何かをしようと思ったときに、市民の方々が積極的に入ってきてくれないという問題もあると思います。

例えば、地元の商店街の方、自治会の方とかが入ってきてくださっても、自分の利益を心配されてしてしまうので、全体的にうまくいかないといった課題を、特に住民の方々の最前線で対応されている方々はお感じになっていると思います。

そのときに、モビリティ・マネジメントという手法が出てきました。この言葉が出てきたのは 2000 年頃からなのですけれども、今回のこのお話では、モビリティ・マネジメントが具体的にどんなことをやっていくかの説明はいたしません。概念だけを説明します。

昔、交通渋滞が起きていました。平成 10 年過ぎぐらいに TDM（交通需要マネジメント）という手法がはやり始めます。

これまでは、渋滞をするのは道路が足りないからで、道路が足りないから道路を広げていきましょう、バイパスをもう 1 本つくっていきましょうというのが、道路整備であったと思いますが、どうやらそれでは追いつかないので、車を使う人を減らせれば渋滞は減るだろうといったかたちで、バス優先レーンができていたり、駅前広場をきれいにしていったり、時差出勤をやっていきました。

そのときに、パーク&ライドの施設をつくりました。施設をつくっても、うまくいったパーク&ライドの駐車場がどれぐらい全国にあるかというところ、たぶん失敗した地域の方が多いいと思います。それはなぜかと言うと、パーク&ライドからこういうふうに使ってください、あるいは、もしここに 1000 人ぐらいの方が乗り換えてくだされば皆さんの力で渋滞が消えるかもしれないというやりとりがなかったのが、1 つの原因ではないかと思いません。

モビリティ・マネジメントには、行政サイドで使いやすい交通手段を用意しておいて、ぜひとも減らすように皆さん一緒にやっていきませんかと言語掛けていく、コミュニケーションを取っていくのが、モビリティ・マネジメントの基本の考え方としてあります。

車が道路を走っていますけれども、車を運転しているのは人なので、その車をつかさどる人に対していろいろな働き掛けをしていって、果たして自分がやっていることは社会にとって良いのか悪いのかを考えていただきましょうというものが、モビリティ・マネジメントの基本的な考え方になります。

どんな効果があるのかを話していきます。皆さん、ご自宅のそばにバスが走っている事実はご存じだと思うのです。ところが、休みの日にちょっとバスでお出掛けしましょうといったときに、電車なら大体何時ぐらいに行ったら何分に電車が来て、そこから電車に乗っていけば、大体岡山駅に何時に着いて、そこから路面電車に乗って表町に行けるという感覚は分かると思うのですけれども、バスは線路が見えません。何時何分に走るということほとんど知らないと思うのです。

あるいは、自分の家と、自分の身近な駅を通っているバス路線は知っているかもしないですけれども、バスのネットワーク（を知りません）。これは京都のある地域のバス路線図ですけれども、大して人口のいない地域でも、ものすごくいっぱい走っています。

実はバスがこんなに走っていると、商品を知ってもらいます。啓発するチラシと言いますけれども、こういったかたちで知っていただきまして、併せてアンケートをやっていきます。これは専門用語で言いますと、TFP（Travel Feedback Program）アンケートと言い

ます。

アンケートは、お客さんの意見を吸い上げてフィードバックをするという使い方が皆さんの一般的な認識だと思いますが、このアンケートは、「もしバスを使って通勤を試してみようと思ったときに、どういうふうな行動をしますか」という質問をしています。これは一体何を狙っているのかと言うと、この質問に答えようと思うと、バス路線図を見て、時刻表を調べていかなければ書けません。普通に渡していたらチラシで終わってしまいますが、これを見てもらって、実際に何時何分に乗ることをシミュレートしないと書けません。バスを試してみるきっかけを与える TFP アンケートをやっていくというのが、基礎手法の 1 つです

ただ、考えるまでいっても、実際に行動までしなければ使いません。人間はものすごく食わず嫌いな性格があって、実際にやれば気が付くのですけれども、初めて行動を実際に起こすまでのハードルが高いので、実際に一緒に乗ってみましょうという問い掛けをやります。

今、公共交通の例を出しましたが、全国でのスタートは公共交通を何とかしていこうと始まっていて、地域の方々とかといろいろやりとりをしながらやっていくかたちです。

そのときに必ずメッセージとして発していることがあります。一人一人が地域のことを考えていって、普段のライフスタイルや行動を変えていきます。ぱっと車で行ったら確かに楽かもしれませんが、でも、バスも完全な公益事業ではありませんから、乗らなければ結局便数が減ってしまいます。そうすると、自分がバスに乗ることは、地域にとってものすごく良いことですから乗りましょうよというかたちで、コミュニケーションを語り掛けていながら価値観を変えていきます。

そして、みんなでバスに乗りましょうという呼び掛けをしていって、最後には地域を良くしていこうという魂を共有していくのが、モビリティ・マネジメントです。

ですので、過去の事例は、今インターネットで検索していますが、アンケートを配ってやるのがモビリティ・マネジメントだというのは手法の説明であって、地域や社会のためにというものを皆さんで共有をしていきたいと思いますというのが、モビリティ・マネジメントの目指している精神です。

少し心理学的な話をします。マーケティング的な観点もありますし、免許の更新や教習所に行ったときの話に非常に近いのですが、人が何かをやらしてもらおうと思うと、一番初

めに、まず知ってもらわなければ始まりません。それで、今まで何をやっていたかと言いますと、広告を認知してもらうところからです。そこから、やってもらうという判断の段階です。広告を見たときに、この商品を買おうかというのが判断の段階です。後は、では買いに行くぞという最後の後押しまでをコミュニケーションでサポートします。

だから、例えば、パーク&ライドの駐車場ができましたというチラシを渡しただけでは、認知の段階だけで終わってしまいますので、アンケートを通じて、あるいは社会実験がこの行動に当たるかもしれませんが、駐車場ができたので試験的に皆さんで使ってみましょうよと勧める。今から新しいこと、あるいは何かの問題に地域の方々と一緒に考えていかなければいけない場合には、知ってもらう、やろうと思ってもらう、実際にやるという 3 点セットが必要だということも理解しておいてください。

結局、コミュニケーションを図るということは、ものすごく大きなことがあります。アンケートなり、場合によっては顔を合わせながらやるのですけれども、僕自身がモビリティ・マネジメントを現場でやっていてこれは大きいなと思ったのは、こちらがこういうかたちで施策を展開したいと思っているということを伝えることができます。一方で、私たちはこうしたいけれども、バスの便数が使いづらいから終バスを遅くしてくれというようなニーズが返ってきます。

恐らく、今までの交通の中で、こういったきめ細やかなニーズを幅広く取ってくることは、なかなか多くはなかったと思います。ニーズを聞いたときに、もしこういうふうなニーズがあるのなら、ちょっと対応してみようという動機が公共交通事業者側にも生まれてくると思うのです、5 分だけバスを遅くしてくれと言われたら、ダイヤの数字を変えてみようかなと思うかもしれません。このコミュニケーションの存在はすごく大きくて、その積み重ねが地域を良くし、それぞれのニーズをカバーしていきます。この全般がモビリティ・マネジメントです。

実際どんなことが起こるのか、これは島根県の松江市で平成 19 年から地道に取り組んだ事例です。3、4 年ぐらい、職場ぐるみで取り組んでみませんかと繰り返して、やり始めて 3 年目か、4 年目の秋の 1 週間に、市民の皆さん、車を使うのをやめて通勤しましょうよという取り組みをしています。

それ以外に道路をつくったとかは全然ありません。ただ、何年か繰り返し地道にやることによって、普段の交通量が減ってくれたのです。割合としたら 10%とか、23%減っているのですけれども、交通の世界で交通量が 1 割減るといえるのは、ものすごく大きいです。

渋滞は、1 時間に 1000 台通れる道路があつて、1001 台になった瞬間に 1 台余りますので発生します。特に地方都市はそうです。1 時間当たりに通れる 1000 台をわずかに超えているから渋滞が発生しているというのが実情です。

松江でも、10%渋滞が減ることによって、もともと 3Km ぐらいあつた渋滞がほぼ解消しました。交差点の改良とか、特にハード整備に事業費が付かない時期だったのですが、コミュニケーションだけで、ぐっと大きく皆さんが変わっていく力を持っております。社会実験のときではなくて、普段の交通量がこれだけ減ったということです。

2 つ目に、松江市の場合はバスの利用者が増えていきました。ずっと底打ちで来て、平成 21 年で年間に 385 万人なのですけども、ここから職場でずっと大きくやっ払いこうという取り組みを始めていって、右肩上がりに転じます。ここから 403 万人ぐらいで、プラス 20 万人ぐらいが年間に伸びています。数字で見たらたった 5%ぐらい伸びたかたちですけども、これを運賃で見えます。ちょっと安全めに初乗り運賃を 150 円とすると、これだけで 3000 万円の増収が、地域の公共交通事業者にもたらされているわけです。

ここに行くまでに、これだけの資材代とか、調査代とかは、ここまで掛けていないのが実態です。そうすると、費用対効果がものすごく大きいわけです。特に地方都市においては、行政からバス事業者にお金を補てんしているケースがあるので、直接補てんをするよりは、モビリティ・マネジメントにお金を掛けて戻すほうが、結局バスの利用本数も増えて、みんながハッピーなかたちで実現することも可能です。これは実際に松江で実証されました。

3 つ目です。これはなかなか大きいと思うのですが、グラフはすごく見にくいのですが、横の棒グラフが上、下に並んでいて、上は職場ぐるみでうちの会社は MM に協力してもいいよという会社、下は、あるけれども参加しませんといった質問を、それぞれ比べています。職場ぐるみで、うちの会社はやるよと、松江では「まつエコ宣言」というものをやっていたのですが、何が変わったかという、「地域活動へ積極的に参加しようと思いませんか」では、もともとポテンシャルが高い人が宣言をした可能性はありますが、明らかに MM に協力をしてくれた人が大きいのです。

さらに「交通行政に関心」でも、やはり大きいです。「市がやるまちづくりに対して協力をしようと思いませんか」というのも大きいです。結局、市がこういった問題を抱えていて、コミュニケーションでみんなで何とかしましょうという働き掛けを行うことによって、市民が興味を持ってくれて、協力してくれるようになるという効果があるのです。モビリ

ティ・マネジメントを手法として捉えるのではなく、みんなでまちを考えるとというコンセプトでやっていけば、こういったものも実現していきます。

実際にこれが松江で実現されています。ちなみに、余談ですけれども、僕は初め、松江でこのプロジェクトをやれと言われたときに、正直嫌だと思っていました。岡山は結構バスが路面を走って、公共交通が便利な場所なのですけれども、松江でバスに冬に乗れと言ったら嫌だし、便数もそれほどないし、市民の方々の感覚からして、車をやめてバスを使えと言ってもいやだという状況で、結果を出す自信がなかったからです。

なぜこういうふうになったかと言いますと、われわれ行政が公共交通を使ってくださいと働き掛けるときに、今その瞬間から公共交通に完全に切り替えなさいと言ってしまいがちなのです。そうではなくて、週に1回、月に1回でいいから少しずつ変わってくれということをお願いしました。要は、その地域の方々の考えと思いに合わせていかに展開するかが大事です。

岡山でも、実はされています。「スマート通勤おかやま」は、国土交通省の岡山国道事務所と岡山市が連携されてやっています。職場ぐるみで通勤に取り組みましょうといったかたちで、これもかなり長い歴史をもってされています。今年の取り組みをホームページで拝見すると、倉敷の医療施設、福祉施設の方がものすごく顕著な取り組みをやっていることを取り上げて、過去に新聞か何かでも取り上げられたことがあります。そういったかたちで、各地でも広げられています。

ここからは、モビリティ・マネジメントの取り組みで地域の方々にお話しする際に話している内容を少ししていきます。

いつも、いろいろな地域でモビリティ・マネジメントをやるときに、ちょっとアドバイスのお話をすることがあります。このときに必ず話すのが、交通とまちはものすごく絡んでいて、地域の方々からすると、バスは不便だから何とかしてくれという問い合わせを行政にするのです。

バスは確かに不便です。行きたいのにバスがないと、それをほったらかすと外出しなくなります。家に引きこもったりするかもしれません。家の中にずっといると不健康になっていきます。外出しないということは、人がまちを歩かなくなるから、賑わいがなくなって、治安も悪くなって、人口が減ります。人口が減るということは、バスのお客さんが減るわけだから、また不便になっていきます。

こういう仕組みがあるから、結局、今のまま放っておいて、便数を増やしても、ここは

何とかなりませんから、これはみんなで考えないといけません。

これを前向きに変えていきましょう。バスを便利にしていって、外出をして、健康にして、まちに賑わいをつくって、人口が増えるまちをみんなでつくっていかないといけないという話を必ずします。

具体的には京都市の伏見区です。京都の南側です。京都はものすごくバスの利便性が高い地域です。とは言っても、京都もほかでもなく、合併で大きくなったまちで、このエリアはもともと農村だった地域です。ですから、地下鉄が通っていないので、バスが主体のまちで、バスでも1時間に3本ぐらいしかないの、何とか増やしてくれという声が地元の方々から出てきています。

どんなことを今やっているかという、1番初めに公共交通でどういうふうに出掛けているか、あるいは公共交通が使えない場合にどういうふうな外出をしているのかというアンケートをしました。冒頭で紹介しました時刻表とバスマップを配って、どういうふうに使えるかを考えてもらいました。

そうすると、誰から利用促進をやっていくべきなのかが見えてきました。夏休みお出掛けプロジェクトというものをやったのですけれども、お子さまのいらっしゃるお母さま方がバスを使ってくれる可能性があり、どうやら好きで運転をしているわけではないということがアンケートを通じて出てきます。

そうすると、まずは第1ターゲットとしてお母さま方がお子さまを対象に、親子で一緒に外出をしましょうということをやりました。あとは、この地域の公共交通がいかあるべきなのかという議論をワークショップでものすごく出してくれました。2カ月に一遍ぐらい繰り返していきました。そうすると、市の交通局も、地域の方々がこういうニーズがあるのなら終バスを遅くしましょうとか、便数を試験的に増やしました。そこからどういうふうにもた使っていくのかというのを今、議論も進めてきています。

夏休みお出掛けというのは、小学生向けで、小学生が外出を意識した時刻表と路線図をつくっていきました。こういったお出掛け先もありますよと。今までの公共交通利用促進を考えたときに、車の利用者をいかにこちらに転換させるのかという観点でやっていたケースも多いかと思えますけれども、これをちょっと発想を変えて、そもそもお出掛けのきっかけをつくります。その外出にバスを使ってもらいましょう。もう少し自然体な呼び掛けをやっていきます。

どんな感じだったかです。取り組みを始めたのがちょうどこのへんなので、その間の利

ユーザーを見ていくと、こういった取り組みを地域の方々とやることによって、利用者は増えていきます。お出掛けチラシを配ったのが平成 25 年で、そこからワークショップを広げていきました。このときは、昨年とほぼ微増だったのが、お絵描きイベントというのを地域の方がやっていって、ダイヤを変えていくと、次の年度ぐらいからぽこっと変わっていき、大体 15%増が短期で実現しています。

こちらで使ったお金は、市が持っていた事業費は 100 万円か 200 万円ぐらいのわずかなものです。それでもここまで伸びることが可能です。やはりコミュニケーションの力で多くの方々に密に考えてもらい、その成果がこういったかたちで実現しています。

重ねて申し上げますけれども、京都市のバスが便利だからという地域環境でやったというのではなくて、京都の郊外でバスが 1 時間に 3 本ぐらいしか走らないところでやっても、効果が出てきます。

また、環境との連携です。郊外のショッピングセンターに車で CO₂ をまき散らして買い物に行くぐらいなら、駅近くの商店街にバスで行くともものすごくいいです。実は、まちなかはこれだけ良いお店があるということを引っ掛けたモビリティ・マネジメントです。

これは大阪の池田市で、ちょっと複雑なのですけれども、環境の仕組みと引っ掛けて、地域の環境団体と少し連携をしながらやりました。

環境地域通貨というものを発行していて、これをお店で使えるようにします。市民の方々が 1000 円を払ったら、1100 円分の地域通貨を得られます。1000 円というお金は運営資金というか、太陽光発電設備のお金としてプールして使っています。お店に行くと、商品地域通貨を使って買います。

ただ、全額使えるのではなくて、例えば 1000 円の商品があったら、1000 円のうちの 50 円を使っていいです。950 円は現金で払ってください。よくある地域通貨はそのまま全部使えるものが多いのですが、これは 50 円分しか使ってはいけません。

地域通貨が使われたものはお店が負担をし、お店とすると、ラーメン屋なんかで配っている 100 円引き券と同じような感覚で処理します。買う方は、1000 円を払って 1100 円を使えるので得です。普通の地域通貨では、これを原資としてまた戻したりするのですけれども、これはこの地域の環境とか、振興のために使っていくかたちで、まちに出て地域通貨を使っていくことを推奨するようにしました。

そういったかたちで環境資金も集めて、まちも活性化をし、公共交通も使ってもらおうという複雑な取り組みもやっています。

ちなみに、このペイしたお金は3割ぐらいしか使っていません。使っていないのが良いか悪いかというのもあると思うのですけれども、いろいろな店を認識してもらった効果も大きいですし、1000円を払った分については、恐らく地元に対する応援代として払ってくださった分もあるのかなと思います。店によっては、自分の店が売った金額よりもたくさん使ってしまった店もあって、それを持った人が商店街を回遊する効果もありました。

最近、エコモ財団で推進されているのは学校教育で、こういったものを持ち込む企画も結構あります。私はこれを幼稚園でさせていただきました。幼稚園でなぜやったのか言うと、幼稚園には保護者の方が付いてきます。これが保育所だとお母さん方は仕事に行ってしまうのですけれども、幼稚園は奥さんが仕事をされていない方が多いので、幼稚園に送って来ていただいて、そのまま交通の話を保護者の方にすることがしやすい環境にあります。親子でどこに外出をするのかを考えてもらうこともやっていき、親子で、ここに何時何分のバスに乗って行きますという発表をしてもらいました。実はこれはNHKニュースに取り上げていただきました。

こういったモビリティ・マネジメントの取り組みは、できるだけ新聞とかテレビとセットで組んで、メディアに取り上げていただくと、参加された方も、これだけ大きいことに参加できたというのがありますし、何よりも取り組んだわれわれがものすごく元気がもらえるというのもあるので、いろいろなピーアールが幅広く広がっていくという意味もあります。

防災なども認知をして、判断をして、行動という繰り返しなので、避難計画をつくったときに同じことをやっていけば、住民との間で、ここに逃げるというかたちをつくっていくこともできます。時間があまりないのでこれは飛ばさせていただきます。

利用者増に向けて、地域の方々に必ず話していることがあります。増便、始発、終バスを増やしてほしいとなると、やはり利用者を増やすしかないのです。増やすしかないときに、バス会社が確かに先にやっていかなければいけないのは、地域の住民の方々が言う責任として、知ってもらう、乗ってもらう、実際に乗ってみるということと、どういうふうに使いたいのかというアンケートを採って、1回地域で議論をすること、コミュニケーションを交通の問題の中に入れて込んでやっています。

もう1つ、地域の方々に主張しているのは、地域の方々と、行政と、交通事業者の三者がきっちりと連携していかなければいけないことです。それで、より良いまちとか、便利な交通というのは一体何なのかというのを三者が共有しないと、単に便数を増やしました

で終わってしまうかもしれません。住民の方々も、特定の住民、高齢者の一部が便利になるけれども、一般の若い世代は使えないバスのダイヤになってしまったりします。そういうものもあるのです。

区役所は、まちづくりの観点から入ってほしいですし、公共交通事業者は交通サービスの高度化という観点で入って行って、住民の方々は単なる要望として入るのではなくて、議論として入っていきたいのです。とにかく、ずっと文句を言って実現しないよりは、こういうふうにしたいというものを早く実現しないと、結局、住民の方々自身もハッピーにならないでしょう。

より良いまちを早くつくるためには連携をしていくことが大切です。今までは、住民の方々が役所に行って、こうしてくれという要望をあげて、それを公共交通事業者と役所の間で調整して、なかなかうまくいきません。なかなか要望ができませんというお返しを繰り返すよりは、このかたちでいくと、ものすごくスムーズですし、お互いのニーズが通るのですよというの、モビリティ・マネジメントの考え方を応用していったまちづくりのやり方があるのです。

モビリティ・マネジメントを進めていくうえでの課題の話をしていきます。1つ目は、もともとモビリティ・マネジメントは人々の交通手段を変えるのではなくて、ライフスタイルを変えるということが重要です。もともとモビリティ・マネジメントが使われた始めた 2000 年代前半のあたりは、運輸局はバスの利用促進、あるいは環境負荷軽減で、整備局は渋滞解消というミッションをやっていきました。バスの利用者を増やそうと思うと、車から取ってくるかたちで展開されました。

それをやってしまうと、便利な方に戻ってしまいます。そうすると、交通手段を変えるのではなくて、ライフスタイルを変えるようなコミュニケーションを図るというものです。

われわれは交通需要予測をやっていきます。そのときに、まず、どれぐらいその地域から人が動き始めるかという発生と、その地域に何人住んでいるかも指標になると思います。あとは集中で、どこに行っているのかです。職場がどのへんにあるというものです。その組み合わせで、ここからここに行く人が何人というかたちで分布を求めていきます。

そこから、例えば岡山から倉敷に行く人は、通勤者ベースで十数万人いるというのが決まったら、そこから車で行く人が大体何割という予測をしていきます。あとはどの経路で行くかという配分をして、道路の交通量、あるいはバスの利用者数を予測していきます。

モビリティ・マネジメントでやっているのは、恐らくここをどれだけ取っていくかで、

モビリティ・マネジメントそのものが流行り始めた時期のやり方は、ここにフォーカスしています。

ただ、そうではなくて、ライフスタイルを変えてほしいということは、実はここにフォーカスをしていて、利用者を増やそうと思うと、ここで取り合うのではなくて、この分布で取り合ってほしいのです。家にじっとしているぐらいなら、どこかへ外出をしてくださいというのも一緒に促進するものです。

あとは、ここで企画を取り合っということなので、ここプラス行き先の創出、行き先を新たにつくり出してあげる。それがライフスタイルの変化です。まちの魅力が高まったら、公共交通の利用者が増えます。要は、今まで引きこもっていたのが、まちにいっぱい出掛けようと思うようになっていくと、公共交通の利用者がおのずと増えるのです。そうすると、公共交通でまちに出てくる人でまちの人が増えていって、まちの魅力が高まって、結局、まちと交通はものすごく表裏一体、密接に関係したもののなのです。

そういった中で、ライフスタイルを変えるというのは、こういった外出の仕方、1日の過ごし方があると積極的に提案していくべきではなかろうかと思うのです。

2つ目が、思い切ったモビリティ・マネジメントの展開です。2000年代前半は、モビリティ・マネジメントにいろいろな行政が予算を持っていたので、結構大きいことができていたのですが、最近付かなくなりました。行政の担当者が一人こぢんまりとやっているケースが多いのです。

そうすると効果は小さいので、どうせやるのなら、バスの利用者が20万人伸びると3000万円が返ってくる計算なので、それで返ってくるということを基にもっとしっかりした事業費を確保してやっていくべきでしょう。

3つ目は、公共交通の事業者の方々ができれば企画の段階から参画をしてほしいのです。走り始めてどうのではなくて、どんなことをやったら利用者が乗りそうだというマーケティングもやってほしいと思うのです。

これは2014年12月に新たに通したバス路線で、1日1本あたり何人乗ればいいという予測をしていたのが、MMを掛けることによって、出だしから倍ぐらい乗って、増え始めたというケースもあります。

累計利用者数でいくとこれだけ増えて、計算すると半年で600万円ぐらいの増収につながっています。そういったかたちで投資をすれば必ず返ってくるというのが、秘めているものであります。

恐らく、こういったアプローチを今までバスに対してやっていなかったのだと思うのです。行政は行政でもものすごく広報力を持っていますし、どんなことがいいのかというのは、現場の公共交通事業者がよく分かっているはずなので、意見交換をしてやっていくのが非常に大きいと思っています。

民間の方を巻き込んでください。地元の商店や、クリエイターです。クリエイターは、ものすごくピーアールをするのがうまいです。クリエイターは結構いろいろなところにいます。こういった方々を巻き込んでいきます。

番発展型の都市ビジョンを描く、ビジョンに基づき、行政機関が連携して MM を展開で、私が最後に言いたいことは、都市がどういったかたちで今後発展をしていくのかです。交通というのは、都市があつての交通なので、今後この地域がどういうふうに成長をしていくのかというビジョンをぜひとも描いたうえでやってほしいです。

まちのあり方というものが、20年、30年たったときにどうだったのかです。高度経済成長期には、右肩上がりのビジョンが描けたと思います。私が小さいころは、広島県内のある所に住んでいまして、広島のみちなかへ出るのもものすごくワクワクしました。中心に行ったら、そごうがあつて、そごうの屋上の遊園地に行くのがすごい楽しみでした。ところが、これが郊外化して廃れていきました。

岡山を見ますと、イオンができました。これは都心に行く魅力がものすごくできた大きいことだと思うのです。イオンは大体郊外にできてきて、まちの中心部の敵であるケースが多いのですが、みちなかにできたのは、ものすごく大きいです。

問題は、岡山のまちのつくりは、駅があつて、天満屋とか、表町の筋があつて、その商店街がにぎわつて、岡山の中心部の商圈を形成したと思うのですが、イオンに人が集まったときに、どうやって東側まで持って行くのかです。これは、岡山の30年先を見て考えていかなければいけない課題です。

これはドイツのミュンヘンの写真です。路面電車が通っていて、人々が歩いているのです。この歩いて結ぶという機能を、まちを1つの点ではなくて、まち全体をどういうふうにつまえていくのかです。その中で、1本、2本、3本の道路をどうつくっていくのかを真剣に議論していかなければいけない問題だと思うのです。

特に東京、大阪とかの大都市にいますと、タワーマンションが建ち始めています。岡山も、恐らく電車通沿いに1個でかいのがどんと建っていますし、いくつか今後は建ってくると思うのです。すなわち都心に人が住むという状態が今後起きてきます。

日本全体で見たら右肩下がりでも人口減少かもしれませんが、岡山に活力がないと、岡山周辺のまちも賑わいません。岡山自身がほかの地域を支えていくことを考えていくと、どう成長していくのかを今後真剣に議論をしていくべきですし、中心市街地を活かすのか、あるいはこのままの状態ですらだと空洞化させるのか、今はものすごく大きな転換期になると思います。そういった中で、どういった将来を描いていくのかというものを、ぜひとも考えていくべきだと思います。

ビジョンが確定した段階で、国、県、市、警察も含めた行政機関が連携して、辛抱強いです。人の意識は短期で変わりませんし、習慣に基づいて行動しています。私は 37 年培った習慣をすぐに変えろと言っても無理な話です。長くじっくりとやることも必要になってくると思います。

今後、まちづくり、都市づくりをやっていこうと思うと、強い意志と、トップがこういうふうなかたちで、このまちをつくっていくというビジョンが必要なわけであって、それをいろいろな方々とコミュニケーションを取りながら実現していくことが、この先のモビリティ・マネジメントのあり方かと思います。

少々時間を超過して恐縮ですが、以上で終わります。ありがとうございました。

2. 講演②「松山市におけるモビリティ・マネジメント施策等の事例紹介」

松山市都市整備部総合交通課 課長 石井朋紀

松山市役所の総合交通課の石井と申します。よろしくお願いします。

今日はモビリティ・マネジメント等の施策ということなのですが、ここ 4、5 年はモビリティ・マネジメントをしていませんので、全体的な松山市の公共交通施策について、お話をしたいと思います。

松山市の公共交通は、市の交通局はなくて、伊予鉄道という民間事業者 1 社で、路面電車、郊外電車、バスを請け負って、交通事業者と一体となって展開をしています。地方都市の交通事業者では、行政側の施策についてこられない事業者も多いと聞いていますけれども、松山市の場合は比較的うまくいっている状況にあります。

ここは岡山なので、松山と言っても、皆さんはほとんど分かると思いますけれども、関東に行くと、「松山ってどこ？」という方もいらっしゃるので、一応地図をつくらせていただきました。道後温泉や、松山城という観光地がありまして、基本的には観光で食べているまちになっています。

最初のあいさつで、環境負荷ということでお話をされていましたが、もう 1 つ高齢化の時代を迎え、公共交通の維持は非常に大事なことで、4 ページの図面は離島、島しょ部、山間部は本当に著しく高齢化で人口減少が進んでいます。そういう部分の路線維持に苦労している状況です。

ちなみに、松山市の中心部はこの辺です。このへんは山間部、これは離島という状況になっています。

これは将来の人口推計で、42 年前から出しています。平成 42 年は 3 人に 1 人が高齢者ということで、そういう中で公共交通施策を今から準備しておかないといけない状況が来ています。

これは人口減少が著しいところで、高齢化の率が非常に進行しています。郊外は特に高齢化率が高いということで、公共交通が大事になってきます。

これは、国勢調査における公共交通や利用者の分担率です。やはり地方都市は、公共交通の分担率が非常に少なくなっているということです。1990 年は 10% 近かったのですが、近年では 5% を切り、非常に少なくなってきました。

これは昭和 40 年代のピーク時からの鉄軌道の輸送量です。ぐっと激減して、施策をいろいろ展開してから、若干持ち直している状況になっています。

バスもやはりひどい状況で、平成 12 年あたりから若干よくなりました。これは行政側ではなくて、伊予鉄道が料金値下げや、バスロケーションの整備などを自主的にされて、持ち直しています。その後、オムニバスタウンとかの施策をさらに打っていったことで、若干増えています。

最後に、去年ぐらいに山間部の枝線を廃止したことで、利用率が下がっています。日に何人かしか乗らない路線は、住民も「要らない」という話があり、路線が減ると当然利用者も減っていますけれども、実質横ばい、または増加の状況になっております。

これが市街化区域と公共交通のカバー圏域です。例えば 1 日に 1 本山間部に行くバスは、朝夕、子どもの通学バスになって、バスのサービス水準はありますけれども、不便地帯は、市街化区域内でも残っています。大体 8 割は今のバス、電車等でカバーしている状況になっております。

バスの収支は、基本的に黒字は 2 路線ぐらいしかありません。人口 10 万人ぐらいのまちに、基幹バスに値するものは黒字なのですけれども、こういう方向に鉄道がありますので、残りのバスは大体赤字です。特に山間部は収支率が赤いことになっています。事業者も、どうしようかとなっているのが現状です。

松山は城下町なので、中心部に松山城があって、同心円的に放射状に広がっているのですけれども、鉄道がない部分をバスの基幹路線として補完していくということです。基幹のバスは赤字と言っても、黒字の路線もあるし、赤字の比率も低いということで、基幹バス、鉄道、路面電車をどのようにつなげていくかというのが、松山の公共交通の活かし方ということで施策を進めてきました。

タクシーも一応公共交通ということで、若干増えたり減ったりしていますけれども、そんなに劇的な変化はないような状況になっています。

公共交通だけの話になると非常に範囲が狭いので、人が住んで移動が発生するということで、松山市の場合は集約型のまちづくりで、中心部と郊外部の拠点に人を集めて賑わいを保つ集約型都市を目指すというマスタープランがあって、それを支える交通計画です。これは自転車や、歩行者空間などのハード整備も一体的にやっていますけれども、プラス公共交通のサービス水準を上げて利便性を高めるまちづくりです。将来ビジョンを持った中での公共交通施策をしています。

ここからはオムニバスタウンの話になります。平成 17 年から、伊予鉄道と一緒にオムニバスタウンということで、さまざまな施策を展開させています。ここには、1、2、3、4

と書いていますけれども、1つ1つパワーポイントで説明をしていきたいと思います。

中心部からバスがありまして、郊外の駅から電車に接続するループバスを出して交通不便性を消します。アクセス不便地域は、サイクル&バスライドで、駅やバス停に自転車の駐輪場を構えています。

ICカードは、伊予鉄道1社なので、比較的全国でも早く始めていて、今35万枚ぐらいです。ただ、高齢者の方はなかなかICカード化が進まないという現状があります。定期はICカードでしか発行しないのですけれども、ほかの運賃はまだ半分ぐらいは現金で、もう導入してから長いのにICに転換が進まないで、伊予鉄道も嘆いている状況です。

ノンステップバスは今、随時入れています。伊予鉄道の松山市を走っている全車です。全部では松山市周辺もあるので160台ぐらいあるのですけれども、松山市内の割り当ては118台なので、7割ぐらいになっています。1本ぐらい待つと、停車場に必ず来ます。1.56回に1回の割合では来る状態になっています。

これがサイクル&ライド、パーク&ライドです。松山市駅という大きなターミナルがあるので、もう1つ大きなターミナルを拠点とする考え方と、パーク&ライド用の駐車場をつくっています。松山市の場合は、基本的にはサイクル&ライドです。

この施策を導入するときに、半年ぐらいにわたって、郊外の結節点の住民の方を公民館に金土日、朝昼晩と呼んでヒアリングを行いました。「皆さん、公共交通に転換するにはどうしたらいいですか」と聞くと、まず車でそんなに渋滞していない30分圏域では、車を置いて、電車とかバスに乗り換えるのなら、そのまま中心部に行きますので、では、何をしたらいいかというと、「駅とバス停に駐輪場を構えてくれ」と言われたので、基本的には駐輪場を構えるということで展開をしています。北条という合併したところは、山間部ですごく急な山を抱えていますので、ヒアリングに行くと、自転車では帰りが登れないということで、そこだけパーク&ライドで駐車場を構えています。まちの状況と住民の意見を聞きながら施策を実施しています。

ハイグレードバス停というのは屋根付きで、椅子があって、バスロケがあるということです。これはオムニバスタウンのときのアンケートで、料金とか、サービスとか、環境を直してくれたら公共交通に転換する可能性があるかと答えられた方が非常に多かったので、道路管理者と事業者が協力をしながら、均等な割合で負担をして、バス停を24カ所、設置していきました。全体的に見ると、そんなに多くはないのですけれども、サービス向上

の1つです。

もう1つはバスロケーションです。バスがいつ来るのか分からないということで、現在116基、松山市内にあります。入れるところは全部入れています。沿道利用で駐車場があると、置かせてくれないので、もう入れられるところはほぼ入れているという印象です。

あとは、バスの基幹路線の南と北の部分で、快速バスを出しました。通勤者が多く乗降客が多いバス停しか寄らないというスキップバスをつくって、所要時間を減らすことによって、利便性の向上を目指しています。

あとは、案内です。松山市は観光都市なので、観光客や普段使わない方でも分かるようにということで、看板や乗り継ぎ案内を設置しております。

これが、交通結節点箇所です。ここは三津です。これは、坊っちゃん列車が昔、ここから松山に入っていました。夏目漱石のおった駅なのですけれども、その三津という駅と梅本という南側の市の境界です。そこに駅前広場整備とループバスを回すことによって、病院や商業施設に行くことができます。電車はほとんど遅れることはないのですけれども、遅れても、バスは電車接続ということで待ってくれています。

プラス、今、郊外線にはこの2つを整備する以前から、久米駅から余戸駅から電車接続のループバスを走らせています。現在、郊外駅から4路線、ループバスを出しています。やはり鉄道という信頼性が高い乗り物と、路面電車、郊外電車、バスという交通モードが3つあり、バリアになるものは乗り継ぎと、物理的なバリアとして料金があるので、料金も今後は考えていかないといけないと思います。そういう部分をうまく活かしながら事業を実施してきました。

これはPTPS (Public Transportation Priority System) です。これは警察の行政です。バス優先レーンで、バスが来たら、信号が優先的に青信号になるというものです。これはバス優先レーンなので、時間は最大で3分縮まっていますけれども、これは最大であって、なかなか効いていないのが現状です。バス専用レーンでは違うのかと思いますけれども、若干効果があるということです。

もう1つは、まちなかで都市改変事業ということで、当然公共交通で入ってくると、断面輸送量というか、断面で人を運べるのが大きくなりますので、そういう部分で、空間に余裕ができたところは、車の空間を絞って、歩行者や自転車に分け与える事業も、市内で順次実施していきます。

このロープウェイ通りをはじめ、今はまだ松山市駅というターミナルから前の道が6車

線あるのですけれども、もう今は事業化しています。フードを入れて 6 車線 40m の道路を、2 車線の道路にして、あとは歩行者と自転車に分け与えるという事業も実施をしています。

子どもの環境学習を 9 年前のオムニバスのときから始めました。これは、教育委員会に行く時間を取ってくれないということで、なかなか難しいのですけれども、理解がある校長がいらっしゃるしまして、個別にこの校長はいいぞみたいな話を聞くと、その校長のところに行って、何とかしてくれみたいな話でやります。

バスに乗ったことがない子どもが大体 8 割いるということで、整理券が何のためにあるかが分からないので、伊予鉄道のバスを運動場に持って行って、1 時間目はバスの乗り方を教えます。最近では IC カードにタッチして降りるという練習をして、その次の遠足は公共交通を使って、お母さんやお父さんと一緒に校外学習に出るというものを 9 年間やっています。のべ 4155 人ということになります。

追跡調査はできていないのですけれども、この事業が終わった後に作文を書いてもらいます。「今までは郊外のお店にいつも日曜日はお父さんと車で行っていたけれども、月に 1 回は中心部に公共交通で買い物に出ることにしました」という作文を書いてくれる子どもさんもいまして、なかなか感動した覚えがあります。そういうかたちで継続していくことが、やはり力になるのかと思ひまして、これはずっと続けています。

結節点はこういう駐輪場をつくっているのですけれども、効果は、先ほどの三津駅は、結節点事業をしてから、乗降客が急激に増えました。これが梅本駅で、ここも急激に増えました。がんセンターが中心にあったので、中心部に残ってほしかったのですけれども、郊外に移転したということで、その通勤客です。これがたぶん交通不便地帯を消したということで増えたのかなということです。特に公共交通を入れてくれという要望の強いところだったので、うまくいったと思います。

これはもう現在できていますけれども、なかなか上から写真を撮ることができないので、回転広場にバスが着いて、すぐに降りられるという三津駅でございます。

ちなみに、この土地は伊予鉄道が所有していた土地なのですけれども、普通は行政が駅前広場を出すときは買収をするのです。ただで出せということで、伊予鉄道が梅本駅も三津駅も持っていた土地の上に、松山市の横断が街地区を整備したという状況になっています。

地方鉄道ならではのというのは、こちら側に構内通路を取っています。裏側の方の家から

もアクセスができるようにしています。従来は構内踏切がなくて、この辺に住んでいる人はぐるっと回ってきたので、苦情が多かったということで、やはり 15 分に 1 本なので、1 両編成なので構内踏切が取れたというのが非常に大きいです。構内踏切を渡ることで、バリアフリー化もして行って、地下の通路にエレベーターで降りる必要がなくて乗っていけるということです。地方なりのバリアフリー化ができるという活動です。

これは整備前の写真です。こういうふうに煩雑に自転車を置いていたり、駅舎も古かったのですけれども、新しくなりました。電車、バスの乗り継ぎシステムをしていくというふうな状況になっています。

これは梅本駅です。これも、駅前広場に合わせて、駅舎を伊予鉄道がちゃんとしていただきまして、バリアフリーストレもつくっていただきまして、地域の皆さんにもよく利用されるようになりました。

もう 1 つは、屋根付きの駐輪場を整備しました。夜が暗くて、ちょっと治安が悪かったから、若い女性や、子どもが中心部の塾から帰るときに、非常に不安だという親御さんが多かったのですけれども、駐輪場は照明が付いていますので、安心感が増したという副作用もありました。こういう接続バスが出てきました。

路面電車についても、バリアフリーを順次進めておりまして、今、27 駅中の 11 のバリアフリーが完成しています。電車も低床車両を順次導入している状況です。

郊外駅も今、33 駅中 21 がバリアフリー化になっているということで、年に一駅ずつですけれども、順次ハード整備も実施しています。

一昨年、道後温泉駅でモビリティセンターという社会実験をしました。駅に来た方が自転車や、車や、小型モビリティなど、自分の好きな交通手段を選んで、要するに公共交通を補完する末端の足を確保することで、公共交通の転換を図る社会実験をしています。これは試行錯誤で、今後どう事業を展開していくかは検討中ですが、こういうものも実施しています。

松山あたりは 3 つの交通モードがあります。これの料金と、物流のバリアをどのようにしていくかが非常に大事で、それを考えた交通施策をうまく考えています。伊予鉄道と協力しながらやっていったということです。ハード整備については、順次やっていけるのですけれども、ソフト施策でより一層の充実を図りたいということで、今後、ソフト面にも力を入れて公共交通への転換を目指していきたいと考えております。

以上で終わります。

3. 講演③「岡山市における公共交通の利用促進に関する取組の事例紹介」

岡山市都市整備局街路交通課 課長 林 恭生

ただいま紹介をいただきました、岡山市役所の街路交通課長をしています林と言います。どうぞ、よろしくお願いいいたします。

私からは「岡山市における公共交通の利用促進に関する取組の事例紹介」ということで、まず岡山市の現状と将来と、岡山市の目指す都市の姿、あるいは交通の姿を簡単に紹介させていただきます。その後、交通戦略で目標に挙げております、都心と地域拠点との連携軸の強化に向けた施策、あるいは都心内の回遊性の向上に向けた交通施策を紹介させていただこうと思います。併せて、先ほど岡山は自転車というお話もありましたように、自転車先進都市おかやまの推進についても簡単に紹介させていただこうと思います。

まず、岡山市の人口です。まだ微増傾向にございまして、社会保障・人口問題研究所の推計では、平成 27 年の今年をピークに減少に転じる見込みとなっています。25 年後の平成 52 年には 65 万 1000 人まで、5 万人ぐらい減少する推計がされています。そのときの高齢者の割合は 32%、若年層が 11.3%ということで、かつてない少子高齢化時代を迎えると予測されています。

交通の利用状況のお話です。平成 6 年と平成 24 年にパーソントリップ調査を実施しておりまして、そのときの代表交通手段のグラフになっています。これを見ると、薄緑色のところ自動車の分担率が 4.1%増えて、平成 24 年には 59.5%です。一方で徒歩は 4.4%減って、13.8%ということになっています。公共交通全体が、バス、路面電車、鉄道を合わせても 7%台程度という低い利用状況になっています。このことから、自動車の依存がさらに進行していることが分かります。

市街地の状況です。右上の図が、DID 区域の変遷図でございまして。最も濃い色が昭和 40 年当時の DID 区域になっています。徐々に色が薄くなる区域へと広がっていった様子が見てとれます。

下のグラフのとおり、DID 面積はこれまでの 45 年間で約 4 倍に広がっております。一方で人口密度は半減しておりまして、低密度に拡散した市街地が広がっている状況になっています。

これらを踏まえまして、岡山市では目指す都市の姿を右の将来都市構造図のとおりとしております。真ん中の赤い点線を都心拠点としておりまして、これを中心に赤い丸の地域拠点や、オレンジ色の生活拠点を 3 本の環状線、その外に緑のガーデンリングで包み込む

ような、公共交通を軸として、歩いて暮らせるコンパクトな都市を目指すこととしております。

一方、目指す交通の姿は、平成 21 年に策定しました「都市交通戦略」では、岡山市にふさわしい交通として、誰もが利用しやすい公共交通、人と環境にやさしい LRT、岡山の気候や地形に適した自転車の 3 つを岡山にふさわしい交通と位置付けております。戦略目標を都心と地域拠点との連携軸の強化と都心内の回遊性の向上として、様々な施策を実施することとしております。

(1) 岡山駅における交通結節機能の強化

これまでに実施してきました施策や、現在進めている取り組みについて紹介させていただきます。

はじめに岡山市の公共交通の核とも言える、岡山駅における交通結節機能の強化についてでございます。この図は岡山駅の平面図で、中央が線路になっております。上が姫路・大阪方面で、下が福山・広島方面です。真ん中の青色が、平成 21 年の 3 月に完成しました東西連絡通路でございます。3 階レベルの新幹線と 1 階レベルの在来線の間を東西に連絡する自由通路で、幅員 10 メートルの立体都市計画の決定をしております、駅の橋上化と同時に整備をしております。

赤色が翌年平成 22 年 5 月に完成した西口広場でございます。駅の橋上化とともに、JR は線路の再編を行っております、線路用地をスリム化いたしました。その残った土地を広場用地として、従前広場面積約 4000 平米から約 1 万 800 平米と、約 2.7 倍に広場面積が拡張し、2 階デッキと合わせて、1 万 3500 平米に広がったということで、非常に機能的な施設配置が可能になって、皆さんからも使いやすくなったというお言葉もいただいております。

緑色は東口広場のバス乗り場です。平成 25 年 4 月に、それまで会社別だったバスバスを經由地、あるいは方面別に整理統合しております。

(2) 吉備線 LRT 化の検討

これは、今進めております吉備線 LRT 化の検討ですが、吉備線は岡山と総社を結ぶ、約 20Km の鉄道路線です。岡山市の都市交通戦略では、総社の方に向かう一宮・高松方面軸について、新駅の設置や高頻度な運行に対応した吉備線の LRT 化を検討することを位置付けております。交通戦略の策定後、JR と技術的な検討を進めてまいりましたけれども、平成 26 年度から、総社市と JR と共に計画素案の作成に着手しております。吉備線の

LRT 化によって、これまでの低密度に分散した沿線地区をコンパクトな市街地に転換させていきたいと考えております。

(3) 岡山駅東口広場バス乗り場の方面別化

かつてのバス乗り場は、バス会社ごとに分かれておりました。同じ経路地、あるいは方面のバスがあっちとこっちから出ていました。こちらのバス乗り場で待っていたら、別のところからバスが発車して、悔しい思いをしたという状況でした。そこで、バス会社ごとではなくて、経路地、あるいは方面で、乗り場を再編しました。ここでは青色の市役所経路などは、4 番、5 番、6 番で、日赤病院を通る系統は 3 番、4 番と隣同士に並べ替えていただきまして、すごく利用しやすくなりました。

一方で、赤丸をしております県庁経路のバス路線は、1 番、9 番、11 番とまだ 3 カ所に分散したような状況で、市としても方面別化を完結させたいということで、バス利用者のご協力もいただきながら、協議を今進めているところでございます。

(4) 鉄道新駅・新改札・駅前広場等の設置

鉄道の取り組みです。少し特徴的なのは、山陽本線沿線で、もともと駅間が比較的長距離だったこともありまして、平成 17 年には岡山と庭瀬の間に北長瀬駅が新しくできました。それから、平成 20 年には、岡山と今度は東側の高島駅の間に西川原駅ができました。また、オレンジ色で書いています庭瀬駅、高島駅、瀬戸駅という 5000 人以上が使う主要駅は、それまで片側にしか改札口がありませんでした。平成 19 年に JR によって岡山地区に自動改札機の導入が行われましたので、それを機会に反対側にも自動改札機を設置いたしました。新しく改札口ができて、周辺の人が便利になりました。

これらの整備と併せて、駅前広場や、送迎場の整備も行っております。

これらの一連の整備によって、鉄道の利用者は平成 19 年から 25 年までの間で、約 8% 増加したような状況になっております。

(5) パーク&バスライド (P&BR)

バスの取り組みです。バスの乗り換えの促進策といたしまして、平成 12 年からパーク&バスライドに取り組んでおります。設置にあたっては、スーパー等の協力をいただいて、駐車場の一部をパーク&バスライドの駐車場として活用させてもらっています。利用にあたっては、50%オフの専用の定期券を利用者に買っていただきます。それからスーパー等の場合は、1 カ月当たり 3000 円の商品券を購入していただくこととなります。そのスーパーで使える商品券となっております。

平成 24 年には、国道 2 号の高架下にも新設をしております、現在 8 カ所で稼働率が 62%です。隣の赤磐市にも 1 カ所稼働している状況です。

(1) わかりやすい案内情報の構築

また、わかりやすい情報案内をしようということで、岡山駅に観光を意識した岡山城と岡山後楽園を経由する路線バス、あるいは路面電車の乗り場を案内する案内板を設置いたしました。これと併せて、バス乗り場や、路面電車の電停にもそれぞれの事業者のご協力をいただいて、同じ写真を使った連続性のある案内をしていただいております。

また、岡山駅で直近のバスの発車時刻が分かるデジタルサイネージを設けております。

(2) 駅前広場への路面電車乗り入れ調査・検討

今年度から岡山駅東口広場での路面電車の乗り入れの検討を始めております。下の図は立面図になっておりますけれども、平面、高架、地下の乗り入れ、あるいは歩行者デッキで連結する 4 つのパターンで今検討をしております。今年度中を目途に案を絞り込んでいきたいと考えております。

(3) モビリティ・マネジメント①

岡山市でのモビリティ・マネジメントは、ちょっと定義が違うかもしれませんが、おかやま交通探検隊ということで実施しております。小学生の親子や大学生を対象にしてゲーム感覚で、バスや路面電車などの乗車体験をしてもらって、こうしたらもっと使いやすくなるのではないかと改善提案などをしていただいております。これについては、日を改めて、市長への報告会もやって、マスコミ等にも積極的に取り上げていただいている状況です。

(3) モビリティ・マネジメント②

これは松山市に近いと思いますけれども、小学生を対象にしたバス教室を実施しています。路線バスについて、やはり勉強してもらって、そもそもの関心を高めて、利用促進を図っていきたいと思っています。現在は、小学生だけが対象なのですが、来年度はできれば親御さんも一緒にやっていただけるような取り組みにしていけたらと思っています。

このほかに、モビリティ・マネジメントに近い取り組みとして、市外から転入してこられた方に、バスマップの配布も岡山市では行っております。

(1) コミュニティサイクル「ももちやり」

「ももちやり」について簡単にご紹介いたします。「ももちやり」は都心部に、写真のよ

うなサイクルポートを現在 25 カ所設置しております。230 台の自転車が、どのサイクルポートでも貸し出し、返却できるシステムで、平成 25 年 7 月にスタートをしております。

交通系の FeliCa 対応の IC カードなどで、そのまま利用することができて、乗りやすい自転車を選んだということもありまして、1 台 1 日当たり 2.82 回転と、相当使っていたいている状況です。

(2) 自転車レーンの整備（市役所筋）

もう 1 つ、自転車の取り組みといたしまして、自転車レーンの整備を紹介いたします。昨年 12 月に市役所筋でイオンがオープンしました。渋滞緩和対策と併せて、自転車レーンの整備もいたしました。自転車は原則車道の左側を走行することになっておりまして、写真のように幅員 1.5m から 2m の自転車レーンを新設しております。

また、左下の写真はちょっと分かりづらいのですが、逆走防止の看板も設置しております。

一方で、ゆっくり走る自転車、逆向きに走る自転車については、自転車歩行者道の車道側を例外的に走行可能として整備しております。

また、右下の写真のように、荷さばきの駐車場所を固定化しておりまして、貨物車が駐車中の際には自転車は歩道側の 1m 幅の迂回路を通行してもらうようにしております。

岡山市ではこれらの取り組みを、市民の皆さまや交通事業者のご協力をいただきながら進めております。私からの発表は以上でございます。ありがとうございました。

4. パネルディスカッション

「環境負荷の小さい交通への転換を目指して」

京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻 准教授 神田 佑亮

松山市都市整備部総合交通課 課長 石井 朋紀

NPO 法人公共交通の交通ラクダ (RACDA) 会長 岡 将男

岡山電気軌道株式会社 代表取締役専務 磯野 省吾

国土交通省中国運輸局交通環境部 部長 大釜 達夫

コーディネーター：岡山大学大学院環境生命科学研究科 准教授 橋本 成仁

橋本：では早速、「環境負荷の小さい交通への転換を目指して」と題してパネルディスカッションを進めていきたいと思っております。今日は、前に座っていただいております 5 名の方とディスカッションを進めていきたいと思っております。

このパネルディスカッションの趣旨なのですが、当然、今日ここにお集まりいただいた方々は、環境負荷の小さい交通は非常に大事というところまでは同意した上で、このシンポジウムに興味を持って参加していただいたと思っております。

ただ、岡山市を見ていただきましても、政令指定都市で非常にたくさん公共交通が走っていて便利で、自転車も含めて、地形的にもいろいろな交通手段の使い勝手が良いということになっておりますが、自動車の分担率を見ますと、全国の政令指定都市の中では、むしろ高いということになっております。

こういうことを踏まえた上で、環境負荷の小さい交通体系、そういうまちをどういうふうにしてつくっていくのかを考えたいということでございます。

では、早速、時間もございませんので、それぞれパネルディスカッション、パネラーの方にまず自己紹介を兼ねて、皆さまのモビリティ・マネジメント、あるいは環境負荷の小さい交通、そのまちづくりに関する取り組みをご紹介いただいて、話を始めたいと思っております。では神田先生からお願いいたします。

神田：改めまして、京都大学大学院工学研究科の神田です。よろしくお願いいたします。最近のモビリティ・マネジメント、あるいは環境負荷の小さい交通のまちづくりに対して、今、いろいろやりながら思っていることです。今日のお話でも申し上げましたけれども、もともと公共交通利用促進、あるいは渋滞対策としてやっていたモビリティ・マネジメントが、ものすごく幅広く使えるようになり、可能性が出てき

たということです。

災害対策でも使えますし、誰とコミュニケーションをどういうふうにとっていくべきなのかの考え方を変えていくことによって、いろいろなことに応用ができます。今まで、住民の方々と行政、あるいは B to C に近いかたちでやっていたのが、これが B to B と、巻き込んでいる方々を全体として見たり、コミュニケーションを図っていくかたちで、最近、モビリティ・マネジメントに取り組んでいます。

そうすると、それは続けていくことによる可能性は、本当に大きいと考えています。もう 1 つは、いかにまちの魅力を高めていくのかです。交通の問題だけではなくて、都市の問題と交通の問題はセットで考えていかなければいけないでしょう。そういう中で、いかにまちの持っているものを高めていくかです。これは人の魅力を高めていくかと併せて、最近に取り組んでいる状況です。

石井：改めまして、松山市の石井です。

公共交通のサービス水準とか、住民ニーズをつかむときに、アンケートだけだと真のニーズは分かりません。郊外駅の結節点で、住民に対して直接効聞くという場が非常に必要かと思います。来年度からは、伊予鉄道とバス路線の再編に入ることによって、今、地元を回ってしまして、1 つ気付いたことがあります。郊外の山間部や、枝線のバスは、手上げ方式で、バス停でなくても止まってくれます。そのぐらい交通量が少ないところの高齢者の方にヒアリングをすると、「やはり車は捨てられないけれども、まちなかの交通が多いところは、もう怖くて走れない。だから、枝線から出たところに駐車場をつくってくれと、人が少ないところは運転できるから、してほしい」というニーズがあるのが分かりました。デマンドバスとか、有償運送みたいなことを従来考えていたのですけれども、そこで幹線までは車で出てきていただくと、バスの運転手が空くということで、幹線のサービスに回れるということなので、そういうヒアリングが非常に大事かと最近痛切に感じているところです。

岡：公共の交通ラクダの岡です。この公共「の」が付いているところが実はポイントです。やはり、われわれは自動車社会にいますので、公共交通だけを論じても、全体の 7% にしかすぎません。自動車も使いたいわけです。自動車も便利に使いたいけれど、自転車も公共交通も使いたいというところから、この名前をつけました。

私は、1995 年に路面電車の環状化をやるために、ベネッセという会社の会長の福武

總一郎さんに言われて会長に就任したところから入っています。LRT は、路面電車+都市近郊鉄道+交通計画ではないかというところから、このラクダはできています。従って、都市計画、交通計画、MM で、つまりバスをちゃんとしない LRT はないというところからスタートをしているのです。

実は LRT というのは、民主主義の学校と言われています。これだけの自動車社会の中で、道路をつぶして路面電車を走らすというのは、あほちゃうかです。そういう意味においては、本当の市民合意をつくる必要があります。

そういうことになると、ラクダはある面で、政治団体として活動してまいりました。ロビー活動をやり、国会の議連をつくるということで、一昨年、「交通政策基本法」をつくる時も、国会議員たちと裏で電話のやりとりがあるわけなのです。市民運動というのは、政治団体であるということが非常に重要な部分です。

ラクダは今年 20 年なのです。何をやってきたかというところ、路面電車だけではありません。1997 年に路面電車サミットというのを岡山でやりました。

1999 年にはバスマップを制作しています。バスマップは 7 版ぐらいまでやりましたけれども、現在は、岡山市が印刷していただけるようになって、なんと転入者も配られています。倉敷市もやっていただいています。バス協会もやっていただいて、われわれとしては、もう理想的な状況です。あとは、もう少し部数が増えたらいいなというところまでやってまいりました。

同時に 2003 年にバスマップサミットを岡山で開催しました、最初は運輸局と一緒にやっています。

今日のこの資料の一番裏に第 12 回を姫路と京都でやると書いております。ぜひ、参加していただきたいのですが、12 回毎年やっているのです。これは運輸局とやったり、やらなかったりしているから続いています。オムニバスはつぶれてしまいました。予算がないと、つぶれてしまうと困るので、われわれはやるならやるのです。続けるという意味を持って、市民で集まっているのです。

こういう中で、われわれは全国でバスマップが約 30 団体、路面電車が約 70 団体ありまして、私はなんとなく全体の代表です。なんとなくと言うのは、お金を一銭も集めていないのです。ネット上でつながっている友達で、結構鉄道オタク、バスオタクが楽しんでいるという感じなのです。

そうは言いながら、われわれは楽しく飲んで、歩けるまちづくりをしようと思って、

飲んべえがなるべく公共交通で飲み屋に行きたいというところから運動を始めています。極めて真面目にそれをやってきたのです。ですから、いろいろな団体をつくって行って、ラクダができました。これが非常に大事なのです。10年たって、ようやくラクダができて、10年たって、富山でライトレールができて、20年たって、ようやく岡山市で、LRTの検討が本格的に始まるという過程を楽しむ部分もあるわけです。

さはされど、全国に仲間を広げていくのは、やはり政治的影響力を広げていこうということがあったわけです。当初は、ラクダ高岡が1998年にできて、これは市の担当者が呼んでくれたのです。一緒になって、ラクダ大阪や、高岡をつくって、万葉線も存続に成功、えちぜん鉄道に成功、可部線失敗、岐阜の名鉄市内線失敗に、富山ライトレールができて、和歌山電鉄ができた。お隣の磯野さんに2回ほど電話をして、「和歌山やっちゃってくれ」と言ったことがあるのです。そういうことで、市民団体を楽しみながらやっています。各地に市民団体を1つ1つ作りながらやっていったのです。これが、全国路面電車ネットワークになっています。

MOMOという電車は、岡山電気軌道が2億3000万円で最初買っていたのですが、これは2003年に導入されました。われわれは500万円を集める募金を行いました。しかし、国土交通省に対してロビー活動もやって、議連も作りながら、水戸岡鋭治さんにデザインを頼むのはわれわれがやったのです。それは、なぜかと言うと、私が鉄道オタクだからです。水戸岡さんを知っていたという単純な話です。お願いをするときに、2つだけお願いをしたのです。恋が生まれるようなかわいいデザインにしてくださいと、もう1つはお酒のグラスを置く台をたくさんつくっておいてくださいと。始めからそのつもりで税金を使ったということなのです。

ここも大事なことですが、かわいいとか、楽しいという価値観がまちづくりには必要で、そういう乗り物をつくりましょう、そういうまちをつくりましょうという意思があったということです。だから、私自身が楽しんでいきます。

実は今日は走らないけれども、ワイン電車というのを毎週やってまして、私がワインを好きだからです。こういう運動の継続を、市民を巻き込んでやるというのは、すごく大事なのです。みんながそういうつもりにならないと、電車をつくっても意味がないのです。これが、やはり民主主義の形ではないかと思っています。

そういう意味で、われわれがやるイベントは必ずマスコミ受けをするネタをやるの

です。テープカットを必ずやります。そこには幼稚園児を必ず連れてきます。そうすると、動きがあるからテレビカメラが来るのです。そういうことを小さくても、毎月繰り返しています。

この作業が非常に大事だということです。ワイン電車が楽しいと乗ってくれば、乗ったことがない人が乗ってしまうのです。楽しい、貸し切りができるみたいな話です。市民運動というのは、やはりテンションを維持することが非常に難しいです。実は LRT なんて、なかなか 10 年 20 年でできないと思うのです。バスマップぐらいなら、みんなのできるというところからスタートして、今、全国に運動が広がったということでございます。

磯野：岡山電気軌道と和歌山電鉄を担当しています、たま駅長の部下の磯野でございます。

これは私どもが全国的に今有名になりました、小嶋光信でございます。そして、右側がたま駅長です。今、たま基金も総裁になりました。社長を抜いて総裁ということで、今一番偉いのは、たまかなと思っています。笑顔が非常に素晴らしいお二方で、社員には見せない笑顔なのですけれども、最初に代表をして、この写真を撮ってきました。

まず、私ども、岡山電気軌道、岡山電鉄というのは、両備グループの 1 社でございます。今、グループの中は 56 社と書いていますけれども、これは平成 24 年度の数字で、今は 48 社でございます。毎年、数が増えたり減ったりしていますので、毎年この数字は変わっております。数が少なくなったというよりも、増えていますけれどもホールディングス化をして減っているということです。今、全体では総社員数が 8500 名、総売上が 1350 億円で、今、経常利益は 50 億円を少し超えています。グループの特徴の 1 つは、郷土の発展の寄与ということで、皆さま、よくご存じの竹下夢二は今年生誕 130 周年といわれますけれども、夢二の生家や、夢二美術館、少年山荘を公開・保存をしているのが 1 つの特徴です。

もう 1 つは会社の中で信託経営というのがございます。これは全ての会社において、小嶋、松田堯が会長、社長をしております、経営責任を請け負います。会社においては全てにおいて代表権を持った専務や常務が、執行責任において会社を運営していくといったかたちです。これは、二つの会社では珍しいことかと思えます。

もう 1 つ現在行っておりますのが、再生と発展の提案ということで、津のエアポートラインの公設民営から始まりまして、まだここには数カ所しか書いていませんけ

れども、岡山で中国バス、神戸のバイクルーズと、最近では井笠バスの再生を両備ホールディングスで行っております。これが特徴でございます。

もう 1 つつい最近の特徴と言いますのが、地域総合公共交通研究所を立ち上げて、現在 5 か所ぐらいの地方の鉄道やバス、フェリーの再生をどうしたらうまくいくかというコンサル事業をしています。大きなことはやりません。地方の小さいものをやっていくということでございます。

皆さん、ここだけ忠恕（ちゅうじょ）だけは覚えておいてください。「心からの思いやり」を大切に、経営理念として、グループ 48 社をしております。

私どもがやっているのが和歌山県の貴志川線ということで、岡会長から電話 2 回で請け負ったという、とんでもないことなのですけれども、そういったことを今やっております。

両備グループでこれまでにずっと行ってきたことは、規制緩和から、これでは公共交通が地方はなくなるということで、小嶋がいろいろな仕組みを考えながら、岡山市と協力をしながらオムニバスタウン、パーク&ライドや広告付きバス停のデュコー社のバスシェルターや、夜中に見えないので、LED の照明の開発をしたり、水戸岡先生の MOMO、KURO の電車を導入しました。岡山市中心部への 108 メートルのマンションが今 2 棟建っていますけれども、グレースタワーを建てております。それから、グループの主要な取り組みということで、1 つはシンボル車両でソーラーバスです。これは 6000 万円か、7000 万円と、かなり高いバスで、松田副社長の発案で、水戸岡先生デザインです。その下は、「サイバス」と言いまして、前後に自転車が積めるようになっています。これを改造してつくりました。あとは、電気バスといった取り組みをしております。

面白開発ということで、豆腐製造機や、ホーバークラフト、イータッククリンといったものの開発をしております。

それから、京山に大きな四角い建物が今建っています。追尾型の太陽光発電によって、やさい蔵の運営をしています。

地域公共交通総合研究所では、こういった内容をやっています。5 分ということで、もう 5 分経ちましたので、一応、両備グループの紹介をしておきます。ありがとうございます。

大釜：中国運輸局の大釜です。私の方からは、交通政策が対応すべき社会、経済の動きで、

MM と関連性が強いもので、まず地球環境問題、2 番目に人口減少、高齢化社会を挙げたいと思います。

地球環境問題については、我が国の二酸化炭素排出量のうち運輸部門の占める割合は約 2 割で、そのうちの半分がマイカーとなっています。この二酸化炭素排出量を削減するにあたり、MM を活用して、自動車を賢く利用するライフスタイルが必要です。

それから人口減少、高齢化社会については、事業者では採算が合わなくなり、高齢者の自動車を運転できない人数もさらに増えてくることが予想され、公共交通の重要性が増大してきます。そういうことで、公共交通維持、利用促進を図る観点から MM を活用した取り組みが必要と思います。

そういった中で、中国地方の取り組みとしては、神田先生からもありましたけれども、松江市は交通渋滞、CO2 削減、公共交通利用促進の観点から、行政、民間事業者を対象とした職場 MM を実施しています。意向調査アンケートを行い、その結果を踏まえて企業訪問し、まっエコ宣言をしてもらいます。市内の事業者ができることから、できるペースで、できる人から取り組みを行っております。それを、松江市一斉のノーマイカーウィークで実施をして、全市民への取り組みと発展させていきます。

神田先生も岡会長も言われたように、やはりプレス戦略は必要で、ストーリー性を持たせたプレス戦略といったものが、活動にあたって必要です。

それから福山の事例では、都市交通問題で、渋滞、地球温暖化問題の解決を図る観点から始まっておりまして、会員制の通年的なノーマイカー運動です。地元の FM 局の既存の会員制度に、このノーマイカー運動をプラスさせており、新たな仕組みをつくるのではなくて、既存に 1 個プラスさせることで仕組みづくりの負担を軽減させています。

会員になりますと、月 1 回参加状況を報告することと、参加意欲の高揚を図るために、企業に協賛を募って会員に特典を与えることを行っています。

それから、県レベルで山口県では、利用者、事業者、学識経験者、行政などで、生活交通推進会議を設置しています。活動内容は、親しみやすいマスコットキャラクターやノベルティグッズの作成、ホームページのサイトや、各市でも行っている公共交通教室も展開しています。

新たにお楽しみプロジェクトとして、クリスマスにはサンタクロースの格好をした運転手になるとか、ハートつり革バスといって出雲大社で心願成就の祈祷を受けたハート型のつり革 2 つを県内の事業者でリレー方式にてつなげ、もしそういうバスに遭遇したらラッキーですねという話題づくりを行っています。

それから、山口市の事例は個別のコミュニティバス導入についてです。導入にあたり、意欲のあるところは手上げ方式で、月 1 ペースぐらいの勉強会を重ねて、地域主導で運賃やルートを検討しました。独自の収益策も、地元から協賛金をもらうとか、ミニコンサートなどのイベントを開催するとか、そのようなことを考えてもらいながら、一定の収支率や、乗車率のボーダーラインを設定して、地元の人たちで頑張ってもらうことも行われております。

毛色が変わったことで、広島県では新たな取り組みとして、住民参加型のイベントの公共交通を活用したロゲイニングを実施しました。ロゲイニングというのは、普通体力を使って、走りながらチェックポイントを通過して、高得点のポイントを競うものです。広島県の取り組みは、走る代わりに公共交通を使いながら、一定時間で回って競うもので、平成 25 年から実施しております。実施にあたっては、乗り換え検索にあらかじめ停留所の時刻表の情報をコンテンツプロパイダーに提供し、検索しやすいようにした上で行っています。

私の方からは以上です。

橋本：はい。ありがとうございます。

とにかく、今、自己紹介をいただいた 5 名の方でお話を進めるわけですが、環境に負荷の小さい交通といっても、都市の規模、あるいはその特徴によって、議論する内容が全く変わってくると思います。そこで、今日の最初のテーマなのですが、岡山市の交通戦略でも LRT が非常に大事で、全国的に見ても、富山の LRT を軸としたまちづくりや、それに契機を得て、各地で LRT、路面電車を活かしたまちづくりというアイデアが出てきています。これは世界的にも非常に強い流れとして、出てきているキーワードにもなっております。

そういうことで、LRT、あるいは路面電車、軌道系の公共交通をうまく活用して、どう環境負荷の小さい交通を実現していったらいいのかについてご意見を伺いたいと思います。特に、今ここにいらっしゃる磯野さんや岡さんは、岡山に住まれて、この状況をよくお分かりなのですから、中心市街地に新たに大型の商業施設が

できました。まちの状況が変わったタイミングなのです。こういうことも想定しながら、どうすれば環境負荷の小さいものにまちを変えていくことができるのかについて、ご意見をまず伺いたいと思っております。

最初は大釜さんに聞いてみたいのですけれども、環境負荷の小さい交通の転換は、国としてどういうふうと考えて、どういうふうなスタンスでやっていこうとしていらっしゃるのかをお願いしたいと思います。

大釜：先ほど 1 回目で、地球環境問題と人口減少、高齢化の問題を言いましたけれども、国土交通省の地球温暖化の問題への施策をどのように位置付けられているかというところ、物流の効率化とか、公共交通の利用促進、コンパクトシティの実現などとなっています。地球環境問題からすると、それぞれが並列的になっているわけです。別の観点から国における施策の最近の動きを見てみますと、やはり公共交通の利用促進、コンパクトシティを密接に考えた方がより効果的ということです。これは地方では公共交通が減少し、公共交通のネットワークは縮小し、サービスは低下が懸念されています。その一方で、人口減少社会において、地域の活力や維持、強化をするには、コンパクトシティプラスネットワークの考え方の中で、公共交通のネットワークを確保するのが重要になってきました。そういうことから、国として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律を、昨年施行しています。

具体的には、自治体を中心にコンパクトシティ化のまちづくりの施策と連携して、地域交通ネットワークの再構築をしていきます。郊外部でも、利便性、快適性、合理性を兼ね備えた新たな交通サービスを地域の事情を踏まえ提供していくことになるわけです。地元岡山については、既に路面電車が走っています。先ほど、岡山市からの事例紹介があったように、吉備線の LRT 化についての検討が進められており、既存のものをうまく有効活用をしていくことが環境の負荷を小さなものに転換していくのに、非常に重要だと思います。

私は実は 3 年半、富山に住んでいました。ライトレールはもう始まっていたのですが、中心部の環状線化が始まる時に、ちょうど住んでおりました。富山市のライトレール化の効果で見ますと、平日の乗客の 2 割が、これまで利用のなかった高齢者の方でした。さらに高齢者の方の健康も考えて、新たにおでかけ定期券をつくって、割安でまちなかに行ってもらうことで歩く距離を長くし、健康増進効果

を高める副次的な効果を期待し、その効果を定量化して市民の方に情報提供をし、納得させているということも行われておりました。

地元岡山には、既に路面電車もありますし、そういったものをうまく使っていけば、より市民の生活が豊かになっていくのではないかと考えております。以上です。

橋本：ありがとうございます。実際に富山に住まわれたことがあり、その変化を体験されて、それを今お伝えいただきました。

そういう意味では、岡山も路面電車があり、富山に負けないぐらいのポテンシャルがあるはずだと思っております。

石井さん、松山も同じく路面電車を持っていて、今までも MM をやられてこれ、交通計画の体系づくりで非常に重要な役割を担っていると思っておりますけれども、松山の方の経験から、LRT、あるいは路面電車をどう活用して、環境に優しいまちをつくっていったらいいのかということで、何かあったらご示唆をいただければと思います。

石井：松山市はドイツのフライブルグ市と姉妹都市になっています。これは、交通という観点全然ない部分になぜだか姉妹都市提携をして、フライブルグが非常に有名になった後に、日本の各都市が姉妹都市になりたいといったみたいなのですけれども、1カ国1都市ということで、松山市は常駐の職員も昔から交代で行っていた時期もあったぐらいです。それを見ると、LRTのシステムが、意外と中心部プラス広域のところと、沿道の住民が非常に多いのです。全体の7割から8割は沿線に住民がいます。日本の場合は、居住地が自由ということで、なかなかそこに居住地を持って行くことができないと思います。

ただ、マンションのデベロッパーに聞くと、路面電車の駅線圏内にあるマンションは完売が他の地区に比べると早いということです。

もう1つは、JR松山駅から2駅ぐらい路面電車で行った古町という、郊外線と路面電車の両方が乗り入れている結節点があるのです。道後温泉の方がマンションは人気があったのですが、価格が高いということで、準工業地域でマンションも建てられる古町はマンションが非常に多くなって、校区の小学校は唯一教室が足りなくなったという松山で一番マンモス校になっています。

そういう民間の開発によって、そういうのがもたらされるということで、住み替え行動について、路面電車に2、3度乗ってもらおうと、住み替えや土地利用も含めて、

行政側は検討する必要があります。それは短期的にすぐにはいかないかもしれませんが、そういう施策も、交通のサービス移動ともに、土地利用の何らかの施策も要るのかなという思いがあります。

それと路面電車の場合は、例えば、郊外へのバスの乗り継ぎがうまくできるようになると、さらに利用が上がるのかなということで、サービス水準プラス乗り継ぎと、居住地をセットでやっていくとより進むと思います。ドイツ並みの居住地域やその沿道にはならないかもしれないですけども、徐々にしていくのも1つの戦略かなという思いはあります。

橋本：ありがとうございます。非常に深い話をしていただきました。いきなりフライブルグが出てきて、国際的な話にまでなってきました。いずれにしても、路面電車やその路線の周辺の土地利用がどんどん変わり、人気が出て人が住むようになって、まちが変わっていくというところは、非常に興味深くお聞きしました。

神田先生、事前の講演では、土地利用と交通、あるいはその関係、将来のまちづくりという視点で、いろいろお話をいただいたのですが、神田先生から見て、LRT、路面電車の世界的あるいは国内の事例でも構いません。どういうふうにご利用していけばよろしいかというところをお話いただけますでしょうか。

神田：LRTの活用という観点で、やはり路面電車も交通の1つなので、人を運ぶ、言い換えれば、地域と地域を結ぶ機能があるかと思います。路面電車で、郊外からまちなかに来る路面電車は、郊外に住んでいる方が便利になるということで、たぶん岡山に関しては、岡山の都市内の地域同士を結ぶことを考えなければいけないと思っています。

ここで、なぜ、環境負荷の小さい交通を目指さなければいけないのかということ再度整理します。当然、環境負荷が小さい方が、地球に優しいからというのは、ずっと入ってくると思うのですけれども、今、岡山が置かれている環境を考えると、今後、人口がずっと減少していく中でも、地域は発展をし続けてほしいのです。そうしたときに、どこ勝負をすべきなのかです。僕は東京や大阪と勝負をして、その活力をできるだけ引っ張ってこなければいけないと思うのです。活力を引っ張ってきて、岡山市が元気になって、岡山県全体が元気になるというシナリオを全体に描いていかなければいけません。

そのためにまちがコンパクトで、機能が集約をしていて、ビジネスや生活をしやすい

い環境が整っていて、例えば、岡山市に転勤といったときに、郊外にいろいろなものが分散している土地では、自分は仕事で行った方がいいけれども、奥さんは車が運転できません。どこに住もうかと生活の環境も考えると、単身赴任で行くしかないという選択をしてしまうわけです。そうすると、まちの魅力が下がっていくのです。まちに機能が集約をしていて、いろいろなものが歩いていけることが、まちの成長にとって重要だということが、1つ生活の観点に置き換えてみてもいいと思います。そういった中で、LRTを含めて、どう盛り上げていくのかです。私は高校で出てきた15歳のときに、岡山市の路面電車を実際に見て、自分だったら、もう2本ぐらい線を引きたいと思った路線がありました。1つは市役所筋をずっと南に行って、市役所の前で乗って、岡山大学の病院に持って行って清輝橋につなぐというルートで、それをずっと延ばして東山の方に行けばいいけれども、ここはたぶん道が狭いから難しいだろうと高校生ながらに思ったルートが1本です。あと、先ほど延ばしたルートを大元駅ぐらいまで持って行けたらいいなと思ったのです。

なぜ、これを思ったかという、当時、私の祖母が岡山大学病院に入院をしていて、いざ、見舞いに歩いていくと、すごく大変でした。

ただ、なぜできないのだろうと、当時の岡山の交通ネットワークを考えたときに、北から国道53号線、あるいは180号線で、津山や新見から下りてくるところから2号線に出ようと思うと、通過交通が中心を通過せざるを得なかったのだと思うのです。ところが、今は道路がどんどんできてきて、中心部の道路の環境もずいぶん変わってきたと思います。こんなところにLRTを通す、あるいはここの車の機能を取ってしまえば混雑するというのが、恐らく20年前の議論だったと思うのですが、今、中心部の自動車交通負荷が小さくなっている状況を考えると、議論をして、これが実現する余地がかなり以前に比べて大きくなってきたと思うのです。

もう1つ今後考えていくべき課題としては、イオンが駅近くにできたという中で、東側のこれまで栄えてきた天満屋、あるいは表町一帯をどうするのかです。これをいかに結んでいくのかです。LRTで結ばなければいけないです。LRTというよりも、もっと視点を広げて、車以外の交通手段の自転車や徒歩やLRTでそこを結ぶ機能を考えていくべきと思っています。

これを裏付ける資料が1つあります。5年ぐらい橋本先生と一緒に、岡山市中心部でどういうふうに自転車が動いているのかというアンケートをしました。地名を付

していないのですが、駅の場所が大体お分かりいただけると思います。これは自転車の動きをあえて出していますけれども、車以外の歩行者の動きも含めて象徴していると捉えています。

そうすると、桃太郎大通りも比較的多いですけれども、県庁通りに結構人が多いと見てとれます。ということは、この横の動きをとにかく強くしてあげなければいけません。

そうすることによって、岡山駅周辺の点ではなくて、東側も含めた面として岡山市中心部の総合力を高めていける可能性を、この 2 つの横方向を LRT などと結ぶことで高めていけると思っています。

橋本：ありがとうございました。

京都大学の先生とは思えないぐらい岡山のことが詳しくて具体的なお話をいただきました。非常に分かりやすくデータを出していただけて、やはり実務経験があるというのは良いことだと思います。

さて、岡山の話になってきましたので、磯野さん、まさに今、12月5日以降、岡山中心部の交通、あるいは人の流れ、土地利用のあり方ががらっと変わってくるタイミングに差し掛かっていると思います。そのときに、路面電車を運行していると言いますか、まち交通計画のキーパーソンに当然なったわけなのですからけれども、岡山というまちで、路面電車はどう活躍していくのでしょうか。路面電車だけではなくて、通り、電車という話も出てきたと思いますけれども、どうしていけば、より皆さんが使いやすくなるのかをお話しいただければと思います。

磯野：それでは岡山電気軌道の立場ではなくて、一般財団研究所の研究者として、お話をさせていただきます。

今、いろいろなところで路面電車、鉄道を廃止して、バスにしようという地方がたくさんあります。全国的にいろいろ資料を調べております。なぜ、鉄道や路面電車でなくてはならないのかということ、まず研究者としてお話をします。

例えば、岐阜の路面電車がなくなり、バスに転換されました。本数は路面電車の倍になっています。乗客がどうなったかですが、4割減で、6割に収まっています。これは、全国で一番転換率がいいとされています。60%が最高です。他の全国平均で見ますと、路面電車、鉄道が廃止でバスにし、本数が増えて便利になるのですが、60%減で、4割しか転換しないと実績がほとんどであります。これは、資料

としても出ています。

これがなぜそうなるのかということ、まず皆さんに知っておいてほしいと思います。今、私どもの路面電車も 9500 人ほど運んでいますけれども、恐らくこれをバスにすると、3500 人ぐらいしか運べません。あとは、自転車、タクシー、マイカーに移って行って、高齢者の方は外出せずに認知症が増えていくと私は確実に思っています。

そういったことが、私どもの路面電車の役割であります。先ほど、神田先生や、松山さんの方から、知ってもらう、乗ってもらうといった施策が出ていました。岡山でも、いろいろなもので知ってもらいます。ただ、目的地から目的地に運ぶということではなくて、その中に楽しさを加えてやっていきましょう。これは、路面電車です。ギャラリー電車や、クリスマス電車、コンサート電車といろいろやるのですが、バスでもやったことがあります。バスは乗りません。電車でないと、お客さんが来ません。これは、やはり電車の特徴かと思います。そういったことで、知ってもらう、乗ってもらうです。目的地から目的地に運ぶだけではなくて、とにかく乗ってもらわないといけないので、楽しさで乗っていただくです。

それから、子どもたちから、公共交通に親しんでもらうということで、私どもはもう 20 年前から、車庫見学、電車の運転教室に関しては 15 年なのですけれども、運転教室は三日ほどで 200 名を募集します。夏休み期間中、すぐに埋まってしまいます。この人たちが大きくなって、公共交通に興味を持って乗ってもらうために、今、そういったこともやっております。婚活電車もやっております。

私どもは電気軌道と言いながら、ほとんどバスで経営をしているのが実態なのですけれども、やはり、路面電車や鉄道は非常に大事なものだ、私どもの会社でありながら、全国のコンサル事業を引き受けていくと、だんだんその良さの実感をしていきます。以上でございます。

橋本：ありがとうございます。

そう言えば、私も岡山に来る前に愛知県にいたことがあって、そのときに、豊田市で鉄道が廃線になって、全く同じ頻度、全く同じ料金でバスを走らせたのですけれども、結局、お客さんは半減したという経験がございます。今、磯野さんがおっしゃった数字は、かなり似たような数字だなと思っておりました。そういう意味で、軌道系、あるいは鉄道が非常に重要な役割を果たすのだろうというようなことだと

思います。

岡さんは、まさにそれを非常に早い段階から主張をして、活動をして、全国的に有名なラクダを動かしてこられて、ある意味、市民団体、政治団体的な側面もあるのですけれども、市民から見て、そういうものは、どういうふうに活用できるのか。どういう視点で、市民が活躍をしていけばいいのか、何かお話をいただけますでしょうか。

岡 : 今日たくさんしゃべりたいことがあるのですけれども、時間もないので、パワーポイントを使います。

私たちは、『クリーンモバイル都市・岡山を目指して』という冊子を 1500 部ぐらいつくって、1000 円で売っています。皆さんもよければ、ホームページを見てやっていただきたいのですけれども、広報活動をいかにやるかです。これも、市民の立場に立っていかにやれるかが大事だと思います。

これは「クリーン」になっています。「グリーンモバイル都市」にしようと思っていたら、原発事故があったので「クリーン」にしたのです。あれ以後、われわれは原発に頼らない事を言っていこう、それはエネルギー問題だということで、公共交通についても、エネルギー問題の面からも絶対必要だと思っています。それでこれを「クリーン」にしています。同時に、「おいでんせえ岡山」で原発避難者を岡山に呼ぶ運動をやっています。今は 1000 人以上になって、全国的に有名になってしまっています。

これも仕掛けていますが、この中で「環境に優しい」というのは、なかなか伝わらないのです。環境に優しい行動をしたら得になるということが分かりません。私たちは、十数年前、「RACDA アクション 5」というものをつくりました。まず便利だよ、安いよと言って公共交通に誘導するほかないのかなと考えました。

いろいろなイベントをやるのですけれども、目標を立てようということで、①最寄りの駅まで 5 分とします。②市内を 1 時間以内で移動できるようにします。これは乗り継ぎがよくないといけません。③ピーク時以外は座れるようにします。自動車は座れるわけです。④30 分に 1 本は必ず走っています。公共交通と言うのなら、30 分に 1 本はないと駄目でしょう。最後に、⑤岡山市内を 500 円で移動できるようにします。

この④番までは、チューリップで 10 年かけて実現しているのです。⑤番はなかつ

たのでここに入れたのですけれども、交通連合があれば自動的に安くなるのです。ここで重要なのは、岡山のように6社もバス会社があるところでは、乗り継ぎのたびに100円ずつ余分に掛かることです。これだけICカードができれば、ICカードを使って、乗り継いだら100円を市が負担する必要があると思います。そして、(利用者が)増えたら戻してもらえばいいわけです。そういう仕組みが要るだろうということで、「RACDAアクション5」をつくりました。この中には、環境の「か」の字もないでしょう。これが私たちのスタンスです。

分かりやすく表現するということで、こういう図をつくってみました。人生85年のうち35年は公共交通に頼らなければ生きていません。20歳までは車を持ってないです。70以降は免許を返上したい。でも、バスがないと困ります。35年です。しかも、私のようにしょっちゅう酒を飲んでいますが、毎日交通不自由者になります。

こういう呼び掛けをやっていきますと、最初は人生を80年にしていたら、「わしはもう80歳じゃ」と言われて慌てて85歳にしました。

地域で支えるために何かをつくらうということで、バス停アダプト運動をやりました。トマト銀行前と、ベネッセの前にベンチとトイレを設置しました。両方とも社長をよく知っていたので、おたくの土地を貸してバス停をつくってくれと話をしました。これは1年かかったのですけれども、結局ただで貸してもらって、バス停の整備はバス会社がやるという話ができ、こういうものをつくりました。

「道路構造令」とか、いろいろあると、歩道の上にバス停をつくれなわけです。こういう運動をみんなでやって、「管理を地元でやろう」みたいな運動をやるのが一番大事なのではないかと思いました。

この話を聞いた富山市長がめちゃくちゃ喜んで、「わしもやる」と言っていましたけれども、こういうのをぜひ皆さんのところでやっていただければ良いと思います。企業も地域も関係するということです。

岡山の場合は、JRの路線が8方面にあって、LRTに使えるところが220Kmぐらいあります。これを使い倒そうというのが、われわれの原点です。イオンの渋滞問題が大変ではないかということで、県警も大変だし、岡山市が予定していた交通実験がうまく調整できなくて実施できないことがあったのですが、結論から言うと、10万人来ても渋滞がありませんでした。

これはなぜかと言うと、そういう情報を入れて、県警も、岡山市も頑張ったのだけれど、岡山駅の結節点能力がめちゃくちゃあったことが分かりました。しかも、バスが結構走ったのです。

もう一つ大事なのは7番です。渋滞がするぞと言ったら、市民は情報に基づいて非常に賢く行動することが分かったのです。

そうは言いながら、東京大学の吉村研究室と RACDA で、MOMO が入ったときに交通渋滞をシミュレーションしようということで、10年かけて勉強しました。このプログラムは MATES (メイツ) というのですけれども、このプログラムを岡山県警が使って、渋滞予測をしたことが割と大きかったです。

このプログラムは自由に使える、ただで差し上げるようにしていますので、東京大学に申し出ていただければノウハウは提供いたします。こういうもので、ちゃんとした仮想実験ができてしまいます。これも非常に大事です。これからは IT をいかに使うかも大事だろうと思います。

そういう意味で、岡山もなかなかレールが延びていないのだけれど、いろいろ苦労したので、いろいろな連中とつながっていったことで、岡山市としては、渋滞対策という交通実験に成功したのだと言っていいのではないかと思います。

橋本：ありがとうございます。年末年始、相当渋滞するのではないかという情報を、いろいろなメディアを使って1年ぐらいつと流し続けていますと、人の行動がかなり変わりました。ある意味、まち全体が MM をやり尽くしているような状態なのだろうと思います。

岡山についてはまだ実験中ということで、恐らくどこかでまた、「意外と混んでいないじゃん」ということで、また車に、元に戻ってしまう人も出てくるのではないかと思いますけれども、こういうことをどんどん続けながら、情報を流しながら、皆さんの理解を深めていくようなことになろうかと思います。

さて、路面電車、LRT にフォーカスして進めてまいりましたが、残念ながらこの日本の都市や地域の中で、路面電車、LRT を持っているところは非常に少ないです。そういうものがない方が普通です。

でも、そういう都市、地域においても、環境負荷を考えていかなければいけないのではないかと考えております。さらに、そういうところの方が転換は難しいのではないかとさえ思えるのですけれども、皆さんはどういうご意見を持っていらっしゃる

るのでしょうか。LRT がないことを前提に、そういう地域ではどういうことをやったらいいといったご意見があれば、いただきたいのですが。

まず松山市で、中心部は確かに路面電車がありますけれども、郊外にはないでしょう。石井課長、何かご意見があったらいただければと思います。

石井：二十数年前に伊予鉄道から、ある郊外の団地の中に路線的にバス停を設けたいという提案を、その団地の方に話しに行ったら、「子どもがいて危ないから、バス停は迂回して違うところを通ってくれ」と言われたそうです。この 2、3 年前にその住民がやってきまして、「私たちは高齢化したのでバス停を団地に入れてくれ」と言われました。

なぜこういう話をするかという、問題に直面しないと皆さんはなかなか理解していただけないからです。家族の方で、共働きだけれども、お父さんお母さんが病院に通わなければいけないとか、問題に直面している方に説明すると、公共交通の大事さは分かっていただけで転換していただけます。その子どもさんも、路線を守るために、高齢家族で路線がなくなったら困るという認識を持つのですけれども、(問題に直面していない方々には) なかなかそういう認識を持つのは難しいです。

そういう方には、地道に地域を回って、タウンミーティングなどで説明しているのが実情です。これは地道な活動ですけれども、そういう状況です。

免許返納制度があります。松山市の場合は、年間 800 人ぐらいの免許返納をされた 65 歳とか 70 歳の方に対して、5000 円の IC カードクーポンか、タクシークーポンを差し上げています。返納するときにヒアリングをします。日常の足はどうしますかという、エリアを見ると、公共交通があるところの方しか手放さないです。たまに郊外の方もいて、公共交通が通っていないのにこの人はどうするのだろうかと思ったら、近くに娘が帰ってきたから乗せていってもらおうという方がいました。

そういうヒアリングをしながら、説明を地道にしていく以外には、なかなかないのかなと思っております。

橋本：ありがとうございます。回答が難しいというか、どこも悩んでいるような課題ですが、免許返納という話が出ました。岡山県も、おかやま愛カードということで、この 4 年間で免許返納をずっと増やしてきています。年間 4000 人ぐらいのペースで免許を返納していただいています。われわれが県警と一緒に調査しても、公共交通が便利なのが、免許を返納するための非常に重要な要件になっています。

そういうことを考えると、今使っていないからとか、使っているからとか、そういうところだけで判断するのではなくて、公共交通はある程度のサービスレベルを確保しなければいけないのではないかと思います。

神田先生、国内のいろいろなどところを見てこられたと思うのですが、どういふふうにお考えでしょうか。

神田：LRT が通らない難しい地域の交通はどうするかという観点でいきますと、うまくいっている地域の方々と話をすると、公共交通そのものが地域の方々同士の話題になっているケースが結構多いです。例えば北海道の当別町です。ここはコミュニティバスを走らせている地域なのですけれども、バスに乗ればそこで地域の方々と顔を合わせて話ができます。ずっとやっていて、今度はバイオディーゼル燃料で、天ぷら油を燃料に入れるなど、バスが工夫をしていくわけです。そうすると、今度は、バスが変わったねというかたちで、地域の方々と話ができしていきます。

そういうかたちで、正直、地方に行けば行くほど、バスは話のネタにはならないし、新聞を見てもどここの路線が廃止するとか、ネガティブな情報を見ることが多いのですが、MM を始めて思うのは、MM で、幼稚園の方を巻き込むとか、テープカットとか、そういう仕掛けさえうまくいけば、地方に行けば行くほど新聞に載りやすくなったりします。そういう特性をうまく使って話題をつくっていくことが非常に大切だと思います。

そういった仕掛けもそうですし、例えば、私の地元の広島県庄原市が何をやっているかと言いますと、両備グループの中国バスと、備北交通が地元のバス会社に行らっしゃって、バスに1回乗ったらはんこを押してあげます。10個たまって、それを地元の商店に持って行くと、地元の商店で割り引きが得られますといった仕掛けをやっています。

このコストは、行政はスタンプカードを用意するだけで、あとはバス会社の方で配っていただくかたちでやっています。そういった細かい仕掛けでも、話題をつくらうと思っただけでもできるわけです。そういったかたちで興味を寄せていくことは、交通レベルではできる話かなと思います。

もう一步踏み込んでやろうと思うと、特に地方に行けば行くほど中心市街地が寂れてしまって、中心が中心ではなくなっている状況になっていると思います。これは出雲大社の事例です。奥に載っていた写真は、恐らく10年ぐらい前の状態で、

隙間から見える状況を見ていただくと、どこにでもありそうな田舎の商店街を通っている道で、人も歩いていません。

私は出雲大社に初詣に何年も行ってはいますが、周りのお店などは、全くにぎわいのない状態でした。最近の出雲大社はどうなっているかということ、まず舗装が違っています。アスファルトの舗装からインターロッキングの舗装になっています。何もお店が紹介されていなかったのが、ぜんざい屋さんからスタートして行って、そこからずっとお店が広がってきて、今の状態になって賑わっているわけです。

これは一つの解釈では、ここを集中的に、皆さんが交通としての機能を持たせる通ですよということをインフラ側の整備ではっきりさせたケースです。そのことによってお店も出て行って、こういった交通の流れができてきました。どこがまちの軸、中心軸、魅力を集中させるべき軸地域なのかというものを、まちのあり方としてはっきりさせて、交通もセットでその上に載せていくことも大切なのではないかと思います。

地方の場合だと、一気にやるべき面積がそれほど広くはないと思うので、トップの一声で何かできるのかもしれない。

橋本：ありがとうございます。まさか出雲大社が出てくるとは思っておりませんでした。この道路づくりに私も関わっております。まさに道路空間だけではなく、そこをどうやって覚醒するか、どういうふうに歩いてもらうかといったことを、地元の人たちとかなり議論しながら計画づくりが進められてきました。ちょっとびっくりしてしまいました。すみません。

それはそれとして、公共交通の話に戻しますけれども、いずれにしても、この出雲大社だったら単に道路をどうするかということだけではなく、使い方とか、どういうふうに生活してもらうとか、そういうことを考えていったわけです。

恐らく公共交通も、基調講演の中でもありましたけれども、ライフスタイル、あるいは周辺の使い方などを考えながらセットしていかないと、うまく使っていないのではないかという気がしてきております。

そこで磯野さん、まさに電車だけではなくて、バスの方がたくさんやっていらっしゃるとか、研究員としても意思疎通できるということなのですからけれども、過疎地域が広がっているような状況で、一体どういうふうに、バスを中心として交通の転換、あるいは環境に優しいまちをつくっていくのか。何かご示唆いただけることが

あればお願いいたします。

磯野：まず、小さなことで交通の転換というよりも、交通が存続するか否かだと思います。

岡山もそれに近い状態ではあるのですけれども、まずどうやって維持していくかが、今の地方の公共交通の課題です。

そこで、われわれもよく言いますけれども、「事業者と市民と行政が一体となって」という言葉をよく耳にするのですけれども、市民の方とか、行政の方も、交通の問題だけになかなか取り組めません。

ではどうしたらいいのでしょうか。交通事業者が、究極はなくそうということで、何月何日に廃止しますということで盛り上がってきたのが大体のものです。和歌山電鉄貴志川線もそうですし、今コンサルをしているところもそうです。もうなくしたいと事業者が言って初めて、どうしたらいいのかということで盛り上がってきています。

私どもは、いろいろところでコンサルをする上においても、各地それぞれ処方箋が全て違います。一般的にこうであるというのはありません。その特徴を活かしながらやっていくのがやり方です。和歌山もそうですし、今やっているところもそうなのですが、その風景であるとか自然なもの、有名人、そういったものを利用しながら一緒にやっていきます。

交通は総合福祉交通ということで、これから高齢者が増えてくると言われていますので、高齢者の方にどうやって交通を利用していただくかです。今は、老人大学みたいなものを大学の中につくって、学生と一緒に勉強したりしています。それに鉄道やバスを使って行っていただいて、老人の方にできるだけ出ていただきます。そんな仕組みを提案しようとしています。

橋本：ありがとうございます。なくしたいと言われたときに、初めて大事さに気が付きません。普段から走っていると単なる風景の一部になって気にしなくなってしまう。公共交通の場合、利用手段としてあまり認識されない、選択肢に入れてもらっていないというのが一番大きな問題です。そこをどうやって見直してもらうかです。

神田先生の講演の中でご紹介いただいたように、認知、判断、行動という中のまず最初のところがうまくいかないことには、なかなか判断にもつながっていきません。これを使ってみようかとも思わないということだろうと思います。ある意味、市民の方に意識してもらおうというのは、恐らく岡さんは相当やってこられたのではな

いかという気がするのですけれども、何かありますでしょうか。

岡 : 私はもともと経営者をやっていたものですから、つくだ煮を売って回って地方市場を営業していました。商品は値段を書いています。バス停に行くと言値段は書いていないのです。普通の商品はどのようなものが書かれていますか、どこのルートを通るかも書いていません。そういう意味で、バス業界は不思議で、値段も書いていなければ、品質保証していません。それで商売ができていますので、すごい業界だなというのが、市民としての正直な感覚です。

それを変えてやろうということです。逆に言えば、これだけ遅れているのだから変えられるということです。面白いではないですか。市民運動としたら、仕掛けがあるということです。

スマート化、スマートシティという概念をちゃんと持って、皆さんは使ってください。IT の使い方が足りません。これだけの IT 国家でありながらほぼ使っていません。

ソウルの BRT では、バスが今混んでいて、バス停に何十人も並んでいると、その映像を見て臨時バスがぱっと来るのです。IC カードを使ったら、何人乗っているかも全部計算できるでしょう。ちょっと金を使えばそういうことができるのに、今の日本ではできていません。

従って、時間に来ない、のろい、座れない、かっこ悪い、高い、分からない。これで乗るわけがないです。私は商売人だったから分かりますが、こんなものに乗るわけがないのです。

これをちょっと変えればいいのです。どうすればいいかというのも、これだけメニューがあります。これが MM でした。

しかし、そうは言いながら、結局金がないからできなくて、私たちがこれを始めて、磯野さんと知り合ってから全国の廃止されそうな鉄道をどうやって存続させるかと、泣き言を聞いている状態がずっと続いていて、かわいそうでかわいそうでしょうがない業界なのです。

しかも、各地域でそれなりの企業であって、おまへのところはいろいろ儲けているからいいだろうと言われて、かわいそうなのです。みんな、他で儲けていても、本業は儲からないわけです。今は全国のバスになんと 7500 億円の費用が掛かっていて、売上が 7100 億円で、たった 400 億円の赤字なのです。だけど、その 400 億円

を賄えないものだから、今はどんどん廃止になっています。

これを変えるしかないというのが、交通政策基本法をつくろうということでした。1999年ぐらいからわれわれは取り組んできて、ようやくできました。これで、地方自治体が責任を持って財源を投入しなさいとなったわけです。今は、まだ財源がない状態です。それで交通計画をつくりましょうです。

つくったら財源が出てきますよという仕組みをどうやってつくるかです。大事なのは、交通連合を組むことです。もう合わない商売なのだから、みんなで一緒にやるしかないじゃないですか。次のテーマはこれです。

そしてそのときに市民の意見を吸い上げるのは、われわれのような市民団体です。いろいろなところへ行って意見を聞いてきます。例えば私たちは、プラレールファンや、バスファンを増やす運動をやっています。

いろいろなイベントへプラレールを持って行って、遊んで、そのときにお母ちゃん、お父ちゃんが付いてくるので、そこでアンケートを採って、バスマップをあげるのです。そうすると、うちの近所はこうで、ああで、困るみたいな話が出てくるのです。そうやって吸い取ればいいのです。それを、行政や事業者や、われわれのような分かった人間が言ってあげるということです。

そうは言いながら、お金の問題はちゃんとしないといけません。今日も国土交通省の方々がたくさんいらっしゃいますが、運輸関係を見ていると誠にお金がないのでかわいそうです。十数年前に、今の岡山の大森雅夫市長が道路局路線課の課長のときに、私たちは MOMO を買おうということで、いろいろ交渉に行きました。当時の道路の予算は、日本全国で 15 兆円です。鉄道は 1500 億円なのです。全国のバスの補助が何百億円かでしょう。これだけ桁が違ったら、官僚も仕事ができないでしょう。これが私たちの原点です。

そうこうしているうちに、完全なグローバリズムになって JR 各社も完全民営化になると、もう赤字ローカル線は維持できないという話になって、富山ライトレールの富山港線と吉備線をモデルにして検討しようというのが、吉備線の LRT 化だったのです。

そういう中で、今 15 年経ちましたけれども、岡電さんに来てもらって JR と勉強会をしてもらって、富山ライトレールができました。この中で、われわれが一番考えたのは、将来は道路もつくれなくなることです。そうなったときに、どうするのか。

高齢化社会になるので、公共交通もある程度維持しなければいけません。今の道路の発注額が、年間 7 兆 4000 億円ぐらいになっています。半減しています。都市計画道路は全部はつくれないわけです。そこで今の JR や道路を有効に使おうというのが、この吉備線の LRT 化の原点なのです。

ですから、あまり皆さんはご存じないかもしれませんが、三門駅のところを連続立体交差にする事業を中止したのです。これで 90 億円浮かしました。ここから先はあまり大きい声では言えないのだけれど、将来つくろうとしている総社方面のバイパスに 530 億円掛かるというのを見直さざるを得ないでしょう。そこだけではなくて、全体を見ると、そこが優先してつくれる状況にないだろうというのがありました。

その部分には高速道路が付いているのです。だったら LRT 化して、トータルで道路事業と合わせてどちらが得か考えてみようということです。これを 15 年前に JR とも議論し、当時の知事とか、国土交通省の幹部と議論して、この LRT 化を進めてきました。

ですから、私たちは、岡山だけではなくて、宇都宮だの、いろいろなまちの道路事業との関係で公共交通をどうするか、議論してきました。ここから先は、皆さんのまちで、今の JR の路線を使う方がいいか、バスルートがいいのか、どちらが得かということです。

そのうえで大事なのは、バス会社はバスを買えなくなっている状況です。運転手も、給料が安いから確保できなくなっています。大事なのは、バスを買って提供し、運転手は年間 500 万円ぐらい稼げるようにしてあげることができるかどうかです。それができれば路線も増やせるので、市民にいろいろやっていけばいいのですけれども、経営を考えると、お金の問題をちゃんとやらないと、どんどんバス会社はつぶれていきます。

それを各地で市民に訴えてほしいです。税金を使う話になったら、やはり市民に訴えないとできないです。バスはまだ無くなっています。ちなみに先ほどの両備バスの会長の小嶋光信さんが、「岡山でも 10 年たったら半分になるな」と言っています。

もう一つ、全国のバスを全部タダにしても 1 兆円も掛かりません。道路は 7 兆 4000 億円です。こういうことを知ったうえで、皆さんが各地でやっていただくことが必

要だと思えます。

橋本：ありがとうございます。とにかく公共交通の置かれた状況が非常に大変なことは、ここにいらっしゃる皆さんはもうよく分かっている話かと思えます。大釜さん、そういう状況の中で、公共交通、特にモビリティ・マネジメント、あるいは市民の意識ということで今日はずっとお話が来ているのですけれども、プレーヤーがたくさんいます。国もいれば、自治体、事業者、乗ってくださる市民の方、いろいろなプレーヤーがいるのですが、プレーヤーそれぞれにどういうことが求められるのでしょうか。

これから予算が減っていく中で、それぞれがどう振る舞っていけば、将来は明るくなるのか。何かお考えがあれば、教えていただければと思います。

大釜：石井課長からも話がありましたけれども、問題に直面しないと皆さんになかなか理解していただけないというのがありました。皆さんそれぞれが自分たちのこととして考えてもらうことが一番重要ではないかと思えます。

それぞれの代表の方が議論して、どんなことをしていったらいいかを考えていただければと思います。国としてもそういった仕組みづくりをしているので、議論に沿って計画を立てて、事業化していただきたいと思えます。国として予算の確保に努力していきますので、まず自分たちのこととして、もっと当事者意識を持って考えていただければと思います。

地元の方々が自分たちで考えないと始まらないと思えます。そういうところをお願いしたいと思えます。

橋本：ありがとうございます。なかなか答えにくい質問をおっしゃったので難しかったかと思えます。時間も押し迫っておりますので、ここで質問をお受けしたいと思えます。時間の関係でおひとただけになってしまうかもしれませんが、どなたか、もしご質問したいという方がいらっしゃいましたら、挙手をお願いいたします。一人だけと言われるとなかなか手を上げにくいものですので、質問がもしありましたら、また個別に申しただいてもいいかと思えます。

このパネルディスカッションを通じて、いろいろ意見があったと思えます。他の方のご意見も聞かれたと思えますけれども、参加してみて何かございましたら、それぞれひとつずつお願いしたいと思えます。

神田：ありがとうございました。人口の問題と交通の問題は、日々じわじわ変化していっ

て、それを 5 年か 10 年振り返られても、その問題の深刻さに気が付きにくいものです。これはものすごくややこしい問題だと思います。

今回、いろいろなお立場の方々に参加いただいたのですが、日々じわじわ流れる問題は、これは特に行政の方をお願いしたいのですが、危機感がなかなか湧かない問題でもあります。とは言っても、ぐっと行政が動かないと、この方向が上に向きにくい傾向があるので、ここはしっかりと取り組んでいただきたいと思います。公共交通事業者に対して言えるのは、認知、判断、行動の中で、特に認知にしっかり取り組んでいただきたいと思います。バスに乗りますと、車内にいっぱい広告がありますけれども、路線バスそのものの広告は全く見たことがないような状態です。例えばバス停など、バス会社が持っているインフラはものすごくあるので、バス停で広報をするとかで、とにかく知ってもらうようにしていけばいいのかなと思っています。

先ほど、将来は半分になるかもしれないという話もありましたけれども、何もしなければ半分になるのであって、何かやるべきことをやっていけば現行水準を維持する可能性は十分にあると思います。

そういった意味で、モビリティ・マネジメントで情報を与えて、理解してもらって、社会のために皆さんに動いてもらうように、広く呼び掛けていくことが大切なのではないかと思っています。

石井：松山市では、ずっと公共交通の利用促進に取り組んできているのですが、今日の皆さんの話を聞くと、まだまだやらなければいけないなという思いが湧いてきました。

難しい問題は、どの地方都市も一緒なのだな、岡山の抱えている問題も一緒なのだなと思いましたけれども、さらに公共交通が利用促進に転換を図れるようにやっていきたいと思っています。いろいろなことに試行錯誤してチャレンジしたいと思いました。

岡：実は、今日も全日空ホテルで「吉備邪馬台国東遷説」という講演を 1 時間しておりました、その後のパーティーに出てこちらに来ました。ようやく吉備線の路面電車化を岡山市が検討するところまで来まして、もう私の仕事は終わったかなと思っています。今度は、吉備線ができたときに面白いまちをつくりたいと思って、こういう本を書いています。先ほど十数冊売れたのですが、われわれは楽しくやりたいと

思っています。

されど、地域の歴史をちゃんと検証して、本も書いて、みんなで楽しくやろうということが大事だと思います。そういう意味では、日本にはまだまだ観光で飯を食おうという感覚が弱いです。瀬戸内海でも、瀬戸内海クルーズさえないでしょう。こういうものも、われわれは仕掛けてきているのです。

これは、王宮の埴輪みたいなものが出ていたので模型につくりました。私は鉄道模型オタクなので、これを全部自分でつくりました。その次には、邪馬台国は岡山だった楯築遺跡の模型をつくっています。これは 200 万円ぐらいで売りたいと思っていますが、考古学的にちゃんと検証したものをつくっています。

こういうこともやっていますが、東総社駅のデザインコンペです。4 年ほど前に、吉備線が総社まで LRT 化したらということで、デザインコンペをやったところ、世界から 130 人が応募してきました。鬼ノ城の石垣をモデルにしたこんなデザインが出てきたのです。デザインは大事で、こうやって吉備路に人を呼び込んでいくと楽しいです。こんな駅が 1 カ所できただけで観光地になるじゃないですか。

こういう夢を持ちながら、これからも楽しく遊んでいきたいなと思っています。皆さん、ぜひよろしく願いいたします。

磯野：エコ大国岡山構想を発表したかったですけれども、時間がありませんでした。パワーポイントにもあるのですけれども、そこはさて置きます。

まず、私どもが言いたいのは、先ほどの交通政策基本法の中に、財源を付けるという文字が入っていると思います。ぜひ、道路財源の一部を公共交通、環境問題の方に振り替えて転換してほしいと思います。

岡山市に対しては、この場所で申し訳ないのですが、地域活性化法一部改正法の中の協議会をぜひつくっていただきたいと思います。いつも言っているのですけれども、皆さんにも知ってほしいということで、今日も申し上げたいと思います。

私どもも岡山でなかなかうまくいきません。今は全国地方の公共交通を支援していきたいということで、いろいろなところで手助けをしています。そのことをどんどんやっていって、いずれ岡山の役に立ちたいと思っています。ぜひ、ここに来ている会場の皆さんも公共交通に思いをはせていただいて、今日はぜひ公共交通に乗っていただいて帰っていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

大釜：ここ地元岡山の話になりますと、市の方でもコンパクトシティ化の取り組みがあり

ましたり、地元の企業も一生懸命取り組みをされていたり、民間の応援団もいらっしやいます。他の地域から見ても、非常に頑張っている地域ではないかと思います。岡山において公共交通の維持活性化していくうえでも、MM 的な取り組みを粘り強く継続的にやっていかななくてはいけないと感じているところでございます。

公共交通の維持活性化させていく上では、まちづくり連携というのがありますけれども、観光、福祉、そのほか連携できるものは何でも連携してやっていかななくては いけません。いろいろなアイデアを考えていただいて、地元にあったものをして いただければと感じているところでございます。以上でございます。

橋本：ありがとうございます。少し時間が延びてしまいましたけれども、パネルディスカッションをさせていただきました。

私は特等席で皆さんの話を聞いているだけなので、役得だなと思っておりましてけれども、皆さんの意見を聞いていて感じたのは、私もいろいろなところでお手伝いをさせていただいて、公共交通の計画に関わることがあるのですけれども、その場に行くとしても料金がどうだ、どこへ止める、どのようなバスを走らせるかという話ばかりになってしまいます。

そうではなくて、基本は、どういうまちにしたいのかというところにフォーカスを当てていかなければいけないと思います。将来のこのまちで市民の方々がどういう生活をするのだろうか、そのライフスタイルはどうなっているのだろうか、そこに思いをはせないと、本当の意味での交通の計画ができないのではないかと、今回、強く思いました。

その際に、コミュニケーション、情報提供が非常に大事だなと思います。この岡山は、まさにイオンモールの話で壮大な MM をやっている真っ最中で、非常に効果的だということを自分たちで実証している最中です。こういうものを今後も活かしていきたいなと思います。そして、岡さんが何回も言っていたように「楽しく」です。やっている人が楽しそうでなければ、周りは付いてきません。楽しくなければ継続もできません。そういう意味で、楽しく、将来をきちんと見据えて考えていくことが、環境負荷の小さな交通、あるいはそういうまちづくりにつながっていくのではないかと思います。

司会が非常に不手際で、若干時間を延長してしまいましたけれども、ここまでにしたと思います。どうもありがとうございました。