

# 第 11 回 暮らしの足をみんなで考える全国フォーラム 2022

## 開催報告

**暮らしの足を 第11回 みんなで考える全国フォーラム 2022** 本音で語り合おう、知り合おう、そしてこれからのお出かけをつくりだそう!

本フォーラムは、暮らしの足の問題を解決するため、当事者、行政、研究者、バス・タクシー事業者、福祉・介護・医療従事者、NPOなど、多くの関係者が集まり、地域を越え、立場を越え、利用者・生活者の目線で本音を語り合い、それぞれの抱える課題解決のヒントを得る「気づき」の場です。

【日 時】 2022 11.19(土)・20(日)  
19日:13:30-17:00 / 20日:9:30-12:20

【場 所】 東京大学(本郷キャンパス)  
工学部2号館 213号大講堂  
※オンライン配信あり(YouTube)

【参加費】 2,000円

セッション① バス＆タクシーセッション  
【海人島】で届けよう 旬のかけの橋  
村瀬 茂高 氏(丸井E&P株式会社 代表取締役)  
加藤 輝也 氏(株式会社アイン ビジネスプロモーション 部長)  
渡野 吉光 氏(一般社団法人静岡TaaS 代表理事)  
コーディネーター 眞野 健一 氏(有隣舎社 代表取締役)

セッション② デジタルバス＆タクシーセッション

基壇講演 バスによる持続経済の魅力と可能性  
中村 文彦 氏(東京大学大学院 特任教授)

セッション③ バス＆タクシーセッション  
【持続性】の課題が実地でできることはもうないのか?  
中村 文彦 氏(注)  
鈴木 文彦 氏(交通ジャーナリスト)  
荒玉 賢 氏(神戸市交通局 副局長)  
後田 眞 賢 氏(バスマップ 代表)  
コーディネーター 大井 真司 氏(大分大学 教授)

申込方法は裏面へ  
申込締切:11/17(木)

2022 年 11 月 19 日・20 日の 2 日間にわたり、「暮らしの足をみんなで考える全国フォーラム 2022」を開催しました。

第 11 回目を迎えたフォーラムは、3 年ぶりとなる対面式開催と同時に、2020 年・2021 年と同様のオンラインを併用した“ハイブリッド開催”となりました。

本フォーラムは、暮らしの足の問題を解決するため、当事者、行政、研究者、バス・タクシー事業者、福祉・介護・医療従事者、NPO など、多くの関係者が集まり、地域を越え、立場を越え、利用者・生活者の目線で本音を語り合い、それぞれの抱える課題解決のヒントを得る「気づき」の場です。

(左は、「第 11 回 暮らしの足をみんなで考える全国フォーラム」チラシ)



●開催日時:2022 年 11 月 19 日(土)13:30—17:00

11 月 20 日(日)9:30—12:20

●参加者:224 名(開催関係者含)

●開催方法:対面(リアル)開催(東京都文京区・東京大学本郷キャンパス。工学部 2 号館 213 号大講堂)、オンライン開催(YouTube 配信)

\* 対面開催実施に際して、感染予防のため、人数制限実施。会場ではマスク着用、手指の消毒等のご協力をお願いしました。

●参加費:2,000 円

●主催:くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会(実行委員長:岡村敏之・東洋大学国際学部教授、副実行委員長:加藤博和・名古屋大学 大学院環境学研究科教授)

●共催:公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団

●後援:国土交通省、厚生労働省、経済産業省、(社福)全国社会福祉協議会、東洋大学国際共生社会研究センター、名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的共発展教育センター、(一社)日本民営鉄道協会、(公社)日本バス協会、(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会、(一社)全国タクシー協会、(一社)全国子育てタクシー協会、(一社)全国福祉輸送サービス協会、日本私鉄労働組合総連合会、全国交通運輸労働組合総連合、全国自動車交通労働組合連合会、(特非)市民福祉団体全国協議会、(特非)DPI 日本会議、(特非)全国移動サービスネットワーク

●メディアパートナー:株式会社東京交通新聞社

## ●プログラム

### ◆1 日目:11 月 19 日(土)

13:30～ 開会の挨拶、ショートプレゼン

14:00～ セッション 1 パネルディスカッション

「みんな」で助けよう お出かけの和-「競争から協調、そして共創へ」

みんなで作る新たなモビリティサービスとは？

15:40～ セッション 2 デジタルポスターセッション

くらしの足を確保するための取組を紹介しませんか？

### ◆2 日目:11 月 20 日(日)

9:40～ 基調講演

バスによる幹線輸送の魅力と可能性

10:10～ 話題提供

10:40～ パネルディスカッション

幹線としての路線バスにできることはもうないのか？

●問い合わせについて:以下の連絡先をホームページに掲載。

くらしの足をみんなで考える全国フォーラム事務局  
担当: 清水

〒112-8608

東京都文京区白山 5-28-20

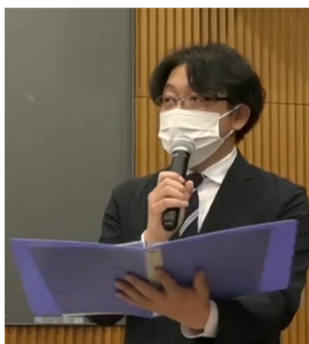
東洋大学 岡村研究室内

e-mail: kurashinoashi.forum@gmail.com



**1 日目： 11 月 19 日(土) 13:30～17:00**

## ■開会の挨拶(13:30～)



**総合司会 新井 啓明氏**

(くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員、東京都小平市役所)

開会に先立ち、総合司会・進行役の新井実行委員より、3年ぶりの会場での開催＋新型コロナウイルス感染対策をふまえてのオンライン開催の実施という“ハイブリッド開催”であることが述べられました。

また、全国各地からご参加いただいた皆様へのお礼のことばの他、双方向を意識した井(ハッシュタグ)での書き込みや、終了後のアンケートのお願いがありました。



**くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会委員長 岡村 敏之氏**

(東洋大学国際学部教授)

次に実行委員会の岡村委員長から、ご挨拶がありました。本日の開催が初の“ハイブリッド開催”であることが述べられ、「これまで『くらしの足』はいろいろな視点で開催してきましたが、今回は交通システムの供給側の工夫や期待、話題提供をしてもらう予定です」と説明がありました。

そして、「懇親会の場をもうけることはできませんが、休憩時間などをご活用いただき、交流を深めていただけたら」と、3年ぶりのリアルな出会いへの想いを発信されました。

## ■ショートメッセージ



**鶴田 浩久氏**

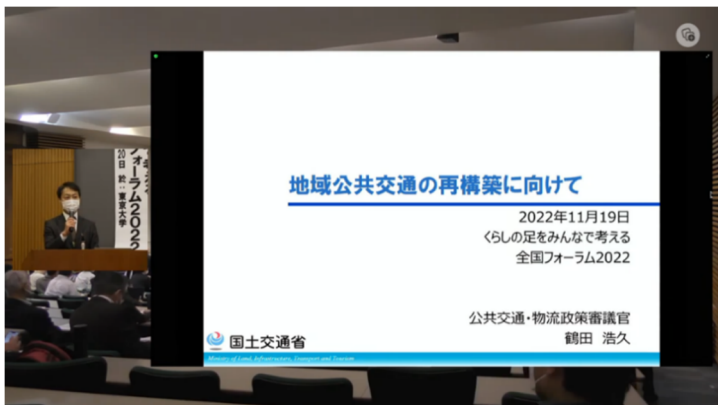
(国土交通省 公共交通・物流政策審議官)

引き続き、「ショートメッセージ」を述べられた国土交通省の鶴田公共交通・物流政策審議官は2015年の本フォーラムに参加された際のエピソードに続き、「地域公共交通の再構築に向けて」というテーマで参加者へのメッセージを送りました。

「地域モビリティは過去数年利用者が減り、担い手がひっ迫し赤字事業者の割合が増え、路線の廃止など本質がコロナ禍であぶりだされています。戦後の交通政策の大きな流れの中で、高度成長期陸海空の法整備で事業者の活動領域を定めた後、民営化・規制緩和への流れがありました。

2000年代に入って地域公共交通の活性化法及び再生に関する法律の制定・改正がなされたなかで、今年からは国土交通省のローカル鉄道の検討会と提言、地域交通のリ・デザインの検討会と提言がされました。

政府でも今年度からはコロナ禍以後の政府の予算確保と法改正を検討中であり、変化を起こしていきたい。昨年出版された「地域モビリティの再構築」に考えるヒントがあること、民間と公共のサービスの役割分担、費用の負



担は誰がするのか、費用構造の見直し(供給の集約と省人化)が必要である、と考えています。日々どのように考えるのかが行政の仕事なので、本日はヒントをいただきたいと思います」と、資料のご紹介とお話を頂戴しました。

(フォーラムへのオンライン参加者には、写真のような配信がされました。(以下同:YouTube オンライン配信画面より抽出))

## ■セッション1 パネルディスカッション(14:00~15:40)

テーマ:「みんな」で助けよう お出かけの和-

「競争から協調、そして共創へ」みんなでつくる新たなモビリティサービスとは？

### 【話題提供】

〈登壇者〉

- 「サブスクの mobi の現状と今後目指すもの」  
村瀬 茂高氏(WILLER 株式会社 代表取締役)
- 「デマンド交通「チョイソコ」による地域との向き合い方」  
加藤 博巳氏(株式会社アイシン ビジネスプロモーション部部长)
- 「元システム屋がタクシーの「タク放題」にチャレンジした理由」  
清野 吉光氏(一般社団法人静岡 TaaS 代表理事)

〈コーディネーター〉

貞包 健一氏(くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員、  
有限会社三ヶ森タクシー 代表取締役)

### 【趣旨説明】



まず、コーディネーターの貞包氏からパネルディスカッションの趣旨説明がありました。「北九州市三ヶ森ではバスの運行が1時間に1本もなく、半径1キロ圏内の移動は自転車、徒歩、自家用車、タクシーの利用になってしまいます。そこでタクシー定期券、フリーパスなどを提供していますが、運賃が安い、ドアツードアに近い、短距離が利用可能、といったバスとタクシーの中間のサービスが必要ではないか、法体系もあっても良いのではないかと考えてきました」と話された後、「本日のパネラーの皆さんの新しい取り組みを伺って、皆で方向性を考えてみたい」と、目的が述べられました。

### 【話題提供】



次に、ご登壇いただいた3名様から、話題提供としてそれぞれの取り組みをご紹介いただきました。(抜粋)

#### ●村瀬 茂高氏(WILLER 株式会社 代表取締役)

現在チャレンジしているサービスの紹介、現在の状況、現時点でわかったこととお話し、議論したいと思います。

「mobi」アプリのコンセプトは「共有交通—みんなでつくる、「ちょい乗り」サービス」。通院、買い物など半径2、3キロ内をハイエースのような車両で自由に移動する。アプリや電話で申込受付し、AIを使って効率的に配車をしていくサービスです。また定額(サブス

クリプション)も始めました。

コロナ禍後は、対面の重要さの再認識、サービス業の担い手不足、インバウンド増、高齢化、地方の人口減の課題などの変化のなかで、日本の課題解決のサービスを海外でも拡げていくのが重要なポイントです。デマンド交通では、地方でも都会と同等あるいはそれ以上の快適な暮らしができることなどを目指していますが、これによってマイカーの所有台数を減らし、住民参加型の移動サービスを仕組化していきたいと思えます。

これまでやってきた状況では、高齢者だけでなく子育て世代の利用も多く、アンケートでは移動量も増えたという回答も得ています。住民参加型として乗降ポイント変更の仕組み化が見えてきましたが、まだAIのチューニング等の課題整理が必要です。また、地域ごとに課題が違い、地域の人と一緒に考えることが重要なポイントです。



#### ●加藤 博巳氏(株式会社アイシン ビジネスプロモーション部部长)

2018年に開始した新規事業の乗り合い送迎サービス「チョイソコ」を紹介します。この事業の特色は、「エリアスポンサー」という各地域での自治体、企業の協力先を持ち、立ち上がったあと地域担当者が持続させるためにノウハウのシェアをし、地元企業との協業で外にでる楽しみを提供していることです。

多くの高齢者に継続的に外出してもらうイベントの工夫をしておりますが、コストをカバーするうえでデマンド車両をプラットフォームとして企業・自治体と地域に様々なサービスを組み合わせ提供しています。

各自治体で交通の取り組みだけでなく、他も含めて移動「社会インフラ」となることを目指しています。



#### ●清野 吉光氏(一般社団法人静岡 TaaS 代表理事)

タクシー業界の持続発展と構造的課題の解決のため、2022年5月に立ち上がった「しずおか TaaS(Taxi as a Service)」をご紹介します。静岡市のラストワンマイルの足を担い、タクシーの生産性、社会的地位を上げるために、静岡市で実験しています。これは、タクシー業務の支援、旅行、教育、人材不足の解消のサービス提供を目指しているものです。

現在、「共同配車とタク放題」1年間を実施。共同配車はタクシー会社をM&Aし、センターの開設と「タク放題」配車業務を開始、他社の「業務委託」の形で実施しています。また、タク放題(募集型企画旅行)は7月から実証実験を開始しています。タクシーの生産性を高めるために10時から17時の時間帯で実施していますが、利用者の拡大が大きな課題です。いままでタクシーに乗らなかった、「数百メートル」の利用が多いです。

#### ●パネルディスカッション

お三方からの話題提供の後、全員揃っての「パネルディスカッション」となりました。

まず、コーディネーターの貞包氏より、「サービスを始めたきっかけは？」という質問があり、WILLER(株)・村瀬氏は「コロナ禍により生活様式が変わり、地域コミュニティができるようになったし、作りたいと思っている。地域の課題解決と地域の便益ができるきっかけになるのではないかと述べられました。さらに「今は事業化するためにどうしたらいいかを考えている」という発言もありました。



また、(株)アイシン・加藤氏は「新規事業を検討するなかで、「CASE」の「C」と「S」を事業内容としている」と述べられ、(一社)静岡 TaaS の清野氏は「タクシー業界の持続発展と構造的課題清野氏よりソフトハウスを経営する中で、タクシーも付加価値を高めなければならない。恩返しとしてプラットフォームを創りたいという想いで始めた」と話されました。

次に「各社の取り組みの「特長」は？」という質問について、村瀬氏は「デマンド交通を地域の状況を調査することが大切。縦割りから横断的にすること、地域の住民が自分のこととして取り組むことが重要」、加藤氏は「必ず担当が事前に地域の事情を調査すること、継続させること、パッケージができていることが強みになりつつあること」と、清野氏は「「タク放題」の会員を増やす利用者に利便性のあるエリアの設定、価格・メニュー設定を柔軟にすること、乗務員の質を高めることの必要であり試行錯誤中」と、それぞれお答えくださいました。



会場から村瀬氏に対して「地域の事前の調整の進め方についてお聞きしたい」という声をいただいた村瀬氏は、「交通事業者のみならず、すべての移動に関わる事業者を整理することにより“見える化”をしていく収益の多様化につなげていくこと。そのために人材の育成が大切であることを感じている」と述べられました。

また、「自家用有償旅客運送など地域で規模が小さい採算のとれないサービスにとって代わるのが可能か？」という質問については、村瀬氏は「これから一人ひとりに丁寧にサービスを組み込んでいくことが重要なポイント」、加藤氏は「ボランティアでは継続性が難しい。サービスのユニット化で運べるものを増やし、ビジネスとして持続性のあるものにするよう考えている」というお話がありました。

ディスカッションの最後、貞包氏の「このフォーラムが、各地域の移動を考えるきっかけになれば良いと思います」ということばをもって、セッション1が締めくくられました。

## ■セッション2 デジタルポスターセッション(15:40~17:00)

テーマ: 暮らしの足を確保するための取組を紹介しませんか？

〈司会進行〉 大野 悠貴氏(暮らしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員、弘前大学 客員研究員/モビリティプロモーション 代表)

### 【趣旨説明】

司会進行役の大野氏が、弘前市の弘南バス(株)の利用促進のアイコンキャラクター「バスプラ博士」の扮装で登場。「ラジオの公開収録のコンセプト」ということで、音楽が流れる中での親しみやすい出で立ちが、会場の雰囲気を一気に和やかにしました。



そして、「バスプラ博士」の紹介とやりとりによる11団体のデジタルポスターセッションが行なわれました。

【デジタルポスター発表】

●バス事業者の取り組み

① 松江市交通局「子どもから高齢者まで—松江市交通局の全世代に向けた利用促進の取り組み」

(交通局運輸課 課長 佐藤 広樹氏、副主任 阿部 耕太郎氏)

一畑バス(株)、一畑電鉄(株)との連携の取り組みをご紹介します。

一畑バス(株)、一畑電鉄(株)に呼びかけたところ、賛同していただき、共に活動していることや、「高齢者の IC カードを使ったバス乗り方教室」など、新型コロナウイルス禍の危機感がきっかけになって生まれた利用促進策が、「共創」「連携」によるもの、と発表されました。



② 国際興業(株)「飯能地区における地域旅客運送サービス継続事業—路線バス事業者自らが受け皿となるケース」  
(運輸事業部業務担当課長 久武 雅人氏)

埼玉県飯能市の取り組みをご紹介します。

バス路線廃止で大型バスからワゴン車両への変更となった定時定路線を、同社が受託。市が地域住民と話し合いを重ねて浮き彫りになった“新路線”について、「引き受け手」として「地域のために」汗を流そう」と決心した経緯・背景を話されました。



③ 大分交通(株)「LIVNE を活用した空港バスのスマート決済」

(大分営業所長 蛭谷 憲治氏)

LINE を活用した空港バスのスマート決済についての多様な事例を、ご紹介されました。

LINE から空港リムジンバスの乗車券を購入できたり、LINE で友だち登録をすると購入チケットをプレゼントできるユニークなサービスを提供。今後は、他の路線への拡大、交通状況のメッセージ送信を検討されていると発表されました。



## ●タクシーの取り組み

### ① (株) 电脑交通「新しい地域交通の実装」

(地域交通支援グループ 近谷 朋輝氏)

新潟県の自治体への配車システム、共同配車について、実例をまじえながらご紹介されました。

そして、「共同配車は固定客をとられないかという懸念があるが、利用者のメリット、配車リソースの削減ができる」などの提案をされました。



### ② (株) システムオリジン「遠隔点呼の可能性について考えてみました」

(広報セクション 辻 裕氏)

運行管理の遠隔点呼システムについて、ご紹介されました。

遠隔点呼を活用した運行管理の外部委託についてのご説明の後、「将来はタクシーでも受委託が認可されると、事業の合理化が実現される」など、様々な提言をされました。



### ③ (一社) 全国子育てタクシー協会「子育て家庭に移動支援はどうあるべきか—全国調査から地方に即した施策提言をタクシー視点からも考えてみよう」

(代表 大野 慶太氏: 東宝タクシー 社長)

支援策を実施している全国 520 自治体を対象に調査し、203 自治体から得られた、「子育て家庭の移動」に関するアンケート結果を発表されました。

「移動補助金があってもタクシー代金は高いので、交通関連事業者と、子育て支援の自治体内部署・NPO などの連携が必要」と提言されました。

(同協会のホームページにて、アンケート結果を公開予定)





●異業種

① J:COM(株)「社内営業車相乗りの取り組みについて」

(イノベーション推進本部 桑原 弘樹氏、花本 駿大氏)

社内営業車相乗り「J:COM MaaS」の取り組みについてご紹介されました。

訪問先で駐車場を探さなくてもよいなどの現実的なメリットに加え、定年退職したベテラン職員がミニバン相乗りの中心ドライバーとなったことで、「結果として若手社員のメンター(相談者)としても活躍している」と発表。また、社員向け事故の削減を目指していることを述べられました。(写真:ベテラン職員がドライバーになる際の教育担当・花本氏のお話)



② (株)NOAA「もっと自由にやりたい所に行く方法(車いすと意識しない電動車いす)の普及」

(事業本部長 西原 基成氏)

コンパクトで折り畳みでき、自転車感覚で運転できる電動カートJOYカートをご紹介されました。

「将来的にはシェアサービスも」、「自由な移動はくらしの足も課題。普及を目指したい」と述べられました。

また、「JOY カート」を会場で試乗できる体験が関心を呼んでいました。



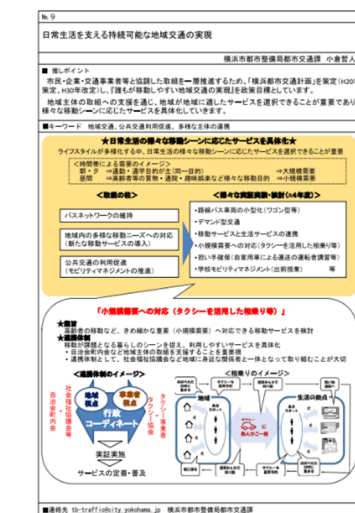
●行政の取り組み

① 横浜市都市交通課「日常生活を支える持続可能な地域交通の実現」

(係長 小倉 哲人氏)

小規模需要に対応(タクシーを活用した相乗り等)した移動サービスの取り組みを発表されました。

取り組みが可能になったきっかけは、「昼間の需要を社会福祉協議会に働きかけて、ニーズを把握していったこと」などで、地域に身近な関係者との連携を大切にしていると話されました。他にも商業施設等さまざまな場所でニーズ把握を行っており、「高齢者の日常を知っている関係者が移動づくりに重要」と述べました。



② (一社)グローバル交通推進機構「地域に合った移動の仕組み作り」等の助成事業から見てきたもの

—トヨタ・モビリティ基金(TMF)のチャレンジを通して—

(田中 巖氏)

トヨタ・モビリティ基金「地域に合った移動の仕組みづくり」助成の活用について、「手順書」、「処方箋」(いずれも Web)をまとめた活動をご紹介されました。

助成の活用事例をまとめ、共通ポイントを可視化したことから、自治体などで活用されているとのこと。「需要調査、仕組みづくり、評価までを時系列でまとめた取り組み」と説明されました。



③ 綾西みんなの足「楽しいお出かけと暮らしの足をつくる綾西みんなの足」

(コーディネーター 太田 淑夫氏)

神奈川県綾瀬市で「楽しいお出かけと暮らしの足をつくる」取り組みを行なっている太田氏は、オンライン参加で発表されました。

2018年より始めた「綾西みんなの足」は、「楽しい」お出かけと暮らしづくりが特色。積極的に参加する住民が多い地域はかつて新興住宅地だったとのことですが、「生活支援だけではないお出かけが求められるようになった」と住民団体の活動を楽しむ様子をご紹介されました。



勢揃いされた 11 団体の皆様。  
手前は司会進行の大野氏。

## ■ビデオメッセージ

1 日目の最後、プログラムにはない「サプライズゲスト」からのビデオメッセージが紹介されました。



### 藤井 直樹氏(国土交通省 事務次官)

鎌田実行委員会顧問のご紹介の後、ビデオでご登場いただいた藤井事務次官からメッセージを戴きました。

「地域公共交通は、コロナ禍による需要の減少がより深刻になっている状況にあります。政治、行政分野でも議論が多くなってきており、国土交通省でも資金的支援の拡大、制度の見直しを進めています。フォーラムのテーマは時宜を得たものであり、この2日間の発表と議論が、公共交通に携わる方に今後に向けての新たなきっかけになることを期待したいと思っています」と、あたたかい激励を頂戴しました。



ビデオメッセージをお寄せくださった藤井事務次官  
(会場左:鎌田実行委員会顧問)



場内の様子

## 2日目：11月20日(日) 9:40～12:20

### ■2日目・開会の挨拶(9:40～)

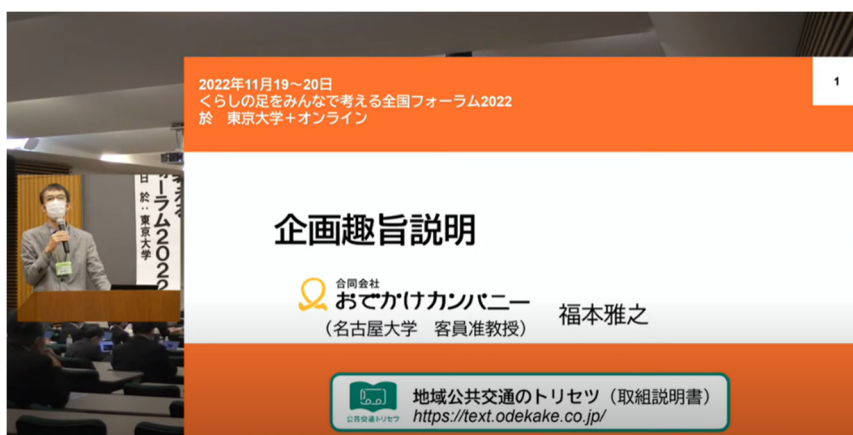


総合司会 村上 早紀子氏

(くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員、福島大学)

2日目の開催に先立ち、司会・進行役の村上実行委員より、公式ハッシュタグでの書き込み、Facebook や Instagram でのご投稿についてご案内、および「ぜひ皆様のご意見やご感想を書き込んでいただき、当フォーラムを拡散してください」というお願いがありました。

### ■振り返りと趣旨説明



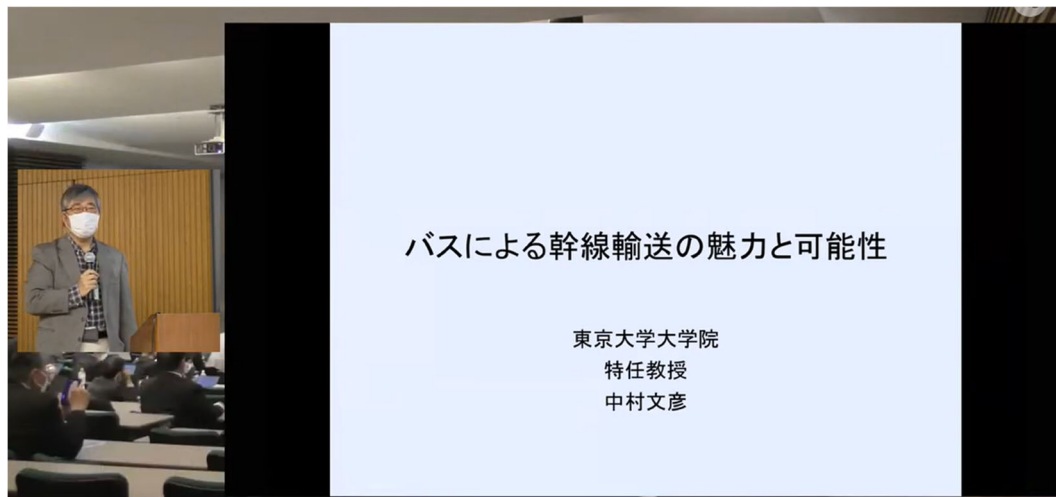
福本 雅之氏

(くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員、合同会社おでかけカンパニー)

次に、福本実行委員より1日目の振り返りと2日目の趣旨が説明されました。

「くらしの足のフォーラムが始まって以来、また昨日もオンデマンド交通の話が多かったと思います。オンデマンド交通は大切ですが、小さいです。事例も増え、このフォーラムの一定の役割を果たしてきたと考えますが、これは木でいうと「枝や葉」の部分で、一方「幹」の鉄道・バスは人材不足等の課題をかかえています。この課題について考えなければならないのではないかと、というのが本日の企画のきっかけです」と、述べました。そして、「1980年以降バスレーンの活用や共同運行などが実施されましたが、なかなか広がってこない。バスをもう一度考えるきっかけとしたいと思います」と話されました。

### ■基調講演(9:45～10:10)



「バスによる幹線輸送の魅力と可能性」

講話：中村 文彦氏  
東京大学大学院新領域  
創成科学研究科  
特任教授

(以下、抜粋)

公共交通は、移動の選択性と自由があることと乗る場所まで歩いていくことが基本で、「信頼できること」、「そこまでの移動が楽しいこと」である意味を解いていきたいと思っています。



バスは、即地性、多様性、しぶとさが強みであり、民間・行政・公社が「計画・運営・運行」を分担して行なっていることも前提となります。

海外のBRTの事例(インドネシア・ジャカルタのトランスジャカルタのバス専用レーンの例等)では、バスの路線を組み替えながら都市計画を立てています。

1番目の論点として、バス幹線の速達性、定時性の意味とどこをゴールにするかの議論が足りないのではないかということ。個人的には速達性はこだわりすぎず、定時性は信頼感につながるので工夫すべきだと思います。

2番目の論点として、輸送力にこだわるべきか、ということ。理論的には条件を付されると有限になり、その基準があいまいです。積み残しは避けるべきだが、こだわりすぎるべきでないと思います。

3点目の論点として、「駅・ターミナル・停留所」にこだわるか、ということ。場があってこそ街は元気に持続します。アクセスが容易になることが拠点形成の要です。

アクセスが容易になることが拠点形成の要です。

4点目の論点として、幹線輸送が「ネットワーク・地理的視点」にこだわるか？ということ。ネットワークの視点は重要で、まず既存の幹線を強化すべきであり、そうならないなら理由を分析する必要があります。

5点目の論点として、バスの存在感(信頼感)を高めるために運行頻度とブランディング、情報提供が重要ということ。具体的には、①駅や停留所への歩きやすさ、②市民が信頼し自慢する、③駅や停留所、車内が楽しい、などがあげられると思います。以上のような論点をふまえて、バスの強み＝魅力と可能性になっていくと思います。

## まとめ

バスによる幹線輸送: 魅力と可能性

移動の意味、公共交通の意味、バスの強み

論点

- 速さ こだわりすぎず
- 輸送力 こだわりすぎず
- 駅・ターミナル・停留所 place makingとつなぐ
- ネットワーク・地理的視点 重要
- 存在感 頻度とブランディングと情報提供
- **Walkable、Reliable、Enjoyable** へ

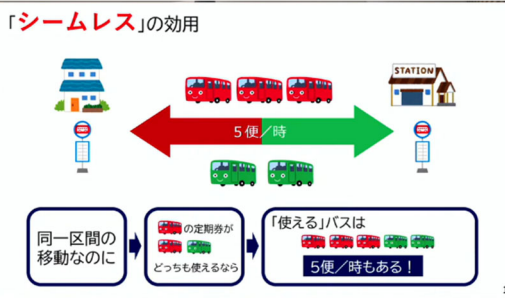
## ■ 話題提供 (10:10~10:40)

パネルディスカッションに先立ち、「話題提供」として、お二方にご登壇いただきました。(抜粋)

### ● 「バスによる幹線輸送の魅力と可能性」

「路線バス事業者間での「シームレス化」をキーとした 利便性・生産性向上事例紹介

児玉 健氏(神戸市交通局 副局長)



事業者の立場で、京都バス(株)勤務時代の取り組みを紹介いたします。

かつて京都市で熾烈な競争をしていた京都市バスと京都バスが同一運賃、異なるバス会社間の利用を可能にし、ダイヤも

シームレス化しました。これにより客数が増加し、神戸市でも同一の取り組みを始めました。

バス輸送サービスは競争(乗客困り込み、利益の最大化)から協調(公共交通回帰、シェアの回復)へ、そして共創(おでかけ創出、資源有効活用)へ、という考え方がよいと思いますし、「シームレス」が創る“未来”になると思います。

## ●地域交通ネットワークにおける基幹となるバスの可能性

鈴木 文彦氏(交通ジャーナリスト)



コロナ禍で公共交通の利用が激変し、持ち直したものの、このままでは基幹交通が“もたない”のではないかと考えています。

これから智恵の勝負になり、適正化・メリハリのある公共交通を作っていく必要があります。

そのため地域・自治体にはさま

ざまな手法を総動員することが求められています。特にドライバーの不足を広く認識する必要があります。

まず、今の公共交通を持続させることからスタートし、これからは基幹交通をしっかり位置づけ、活かせる環境づくりが求められているのです。デマンドと基幹交通のノウハウは違い、幹線の交通と地域の交通を上手に結節する必要があります。また基幹交通を活かすために、定時性はポイントとなります。それは、交通規制のみで実現できるケースもあると思います。

### ■パネルディスカッション(10:50~12:20)

テーマ: 幹線としての路線バスにできることはもうないのか?

〈登壇者〉

中村 文彦氏(東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授)、鈴木 文彦氏(交通ジャーナリスト)、児玉 健氏(神戸バス交通局)、谷田貝 哲氏(くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員、バスマップ沖縄 主宰)

〈コーディネーター〉

大井 尚司氏(くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員、大分大学経済学部 教授)

### ●テーマについて~幹線としての路線バスにできることはもうないのか?

谷田貝 哲氏(バスマップ沖縄 主宰)

はじめに、谷田貝氏から、わかりにくいとされていた沖縄の路線バスを活用してもらうために作成した「バスマップ沖縄」の紹介がありました。沖縄は復帰 50 年で車が 6 倍以上に増え、車優先の交通施策がされている現状であると説明があり、「バスが遅れて利用が減少していく現象を何とかしたい」という問題提起がされました。



### 【パネルディスカッション】



講演、話題提供にご登壇いただいた 3 名に谷田貝氏が加わって、パネルディスカッションが行なわれました。(以下、抜粋)

写真: 左より、大井氏、谷田貝氏、児玉氏、鈴木氏、中村氏

●大井氏(コーディネーター) 本日は、お話しいただいた中で、それぞれにお感じになられたことや、これを聞いてみたい、ということを展開できると良いのでは、と思っています。まず、中村先生、いかがでしょうか？

●中村氏 神戸市交通局の児玉さんのお話をうかがいたいのですが、取り組みのご苦労や、そこで気をつけた点をお聞かせください。

●児玉氏 交通局とのやり取りで気をつけたところは、「京都の都市交通の市営は市営交通が担うもの」というスタンスで臨んだことです。社内にもストーリーを作って、コミュニケーションに気をつけました。

●谷田貝氏 紙マップの限界を割り切って作りました。「初見の視点」を失わないように気をつけました。

●中村氏 「閉鎖性」「しごとさ」の点で海外事例は両極端です。競争する例も、地域全体のマスタープランがある事例もある。個人的には、可能であれば鉄道とバスで平行路線でも役割分担をするのが良い、と考えています。

●児玉氏 複数事業者の連携のため、まずは運賃制度から始めました。それからダイヤ、停留所、現在運行系統のオープン化です。既存の囲い込みから一歩踏み込んだため、結果として参入業者の利益が増えました。

●大井氏 次に「幹線」「ネットワーク」の見直しについてですが、なぜ進まないのでしょうか。中村先生の20年前の著書『バスはよみがえる』の中にある「路線網を見直す努力」が、今もすすんでいないのでは？ と思うのですが、ここをテーマとした議論に入りたいと思います。

●中村氏 「自治体が事業者と一緒に全体を考えなければいけない」という気持ちで書きました。制度が出来上がっていき、自治体と事業者と運輸行政の関係は近くなっています。自治体が様々な関係者を“横ぐしでコミュニケーションしていく”というフェーズです。実証実験できるケースもできているので、やれることをうまく活かして具体的な例を重ねていく状況であると考えています。

●大井氏 今の制度変更は、“チャンス을 いただいている”と思います。経験の蓄積は大事であり、伝え、共有していかなければならないです。

●鈴木氏 20年のうち、10年前に制度が出来つつありました。事業者も、10年ほど前から運転者不足などでバスの限界が見え、スタンスも変わりつつあります。今が過渡期であり、チャンスなのではないかと思っています。

●大井氏 コロナで、本質的なところが浮き彫りにされたと思います。事業者の人材も入れ替わり、勉強している。そういう方がこれから原動力となって、変えていくのではないのでしょうか。

●児玉氏 この10年で、行政もバスに興味をもつようになってきました。また、事業者も幾度か失敗をしてきました。バスルートは、地域住民にとって文化圏です。これまで経験値でやっていたことを、時代、社会に応じて変える機会なのではないかと思っています。

●谷田貝氏 沖縄ですが、バスと行政が連携をされていないので、「もったいない」と思う事例がありました。時間がかかっても、もっとコミュニケーションをとっていくべきと思っています。

●大井氏 今は、鉄道とバスの両方の特性をシェアしながら残していくという課題が大きいです。

●鈴木氏 鉄道とバスの「活かせるところは活かすべき」です。私がかかわっている群馬県では、既存のローカル鉄道を基幹交通に組み入れる計画が事例としてあります。

●大井氏 続いて、「幹線」バスの今後の可能性について。まちの「インフラ」に位置づけられるようになって、使ってもらえ、生き活きとしたものにできるのか、という話題に入ります。

●谷田貝氏 地方では自家用車が日常的に使われるため、バスの社会的地位が低いです。

●児玉氏 輸送ファクターではなく、「バス停の充実」に取り組んだ経験があります。ベンチを置く、上屋をつける、電灯をつける、などです。バス利用だけでなく、「地域」で利用されることが重要なのではないのでしょうか。まず、地域にバス停があることを認知していただくことです。



●鈴木氏 存在感を高める工夫を、地域の行政、住民で行なうのが望ましいです。運行は事業者のノウハウでやるが、環境を整える部分は行政の投資など、仕組みをうまくつくと幹線バスが意味をもちます。新潟では、役割分担を行なうてうまくいっています。大規模な改良でなく、交通規制、バス停のパークアンドライド、コンビニ利用など、地域で見つけて工夫できるものもいろいろあると思います。

●中村氏 交通規制は、いくつか事例があります。道路交通法で歩行者のことを考えていなかったり、レーンもうまくいかなかったりしますが、定量的な判断が必要です。地方の事例を、過去も含めて“カタログ化”しておくとういと思います。たとえば、車で出かけた際に、カーナビで混雑とわかった。その場合、公共交通に乗り換えるサジェスチョンや、店へのマップをバスの情報とつなげるなどが、考えられます。

忘れてはいけないのは、「誰に観てもらうか」です。届かないところに、どこかの議論や、地域住民の移動に関するデータを集め、バスの路線を検討する時代に来ています。「バスに乗ることはクールではない」という人を、どのように持ってくる？」などの発想があると、バスがインフラになるのではないのでしょうか。

●大井氏 「不確実に手は出さない」が、今は過渡期であり、課題を見出すいいチャンスなのではと思います。



地域を巻き込む仕掛けとして、「立場」も含めたシームレス化をしていくこと。誰に対して乗ってもらいたいかをユーザの目線に立ち、供給制約の我慢をうまくシェアリングすることによって、バスの社会的地位と公共交通の「不便の益」をつくるチャンスとなっていくと思います。

## ■閉会の挨拶(12:20～)



くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会顧問 鎌田 実氏  
(東京大学名誉教授、日本自動車研究所代表理事・研究所長)

閉会のご挨拶として、実行委員会顧問の鎌田氏は「今回は新型コロナ禍でなく“ハイブリッド開催”になりましたが、“会場 100 名”と制約をするなどリアルの場をつくることを計画してきました。会場では名刺交換等ができて、やはり開催してよかったと思いました」と述べました。

そして、「2日間でいろいろな示唆が得られました。個人的にはカーボンニュートラルに向けた動きが、今後インパクトのある話になると思います。その中で公共交通・モビリティサービスがどのような役割を果たすか、気になっています。2023 年はその話題や、今回いただくアンケート、議論をもとに企画したいと思いますので、よろしくお願いします」と、結ばれました。

(終)





たくさんのご参加、ご協力をいただき、ありがとうございました。

\* 写真画像：実行委員が撮影した写真の他、YouTube より抽出、加工いたしました。

(まとめ・作成：NPO 法人せたがや移動ケア)