くらしの足をみんなで考える全国フォーラム 2019

— 開催レポート —

2019.12.16　Plan to Create

くらしの足をみんなで考える全国フォーラム 2019

10 月 27 日（日）フォーラム 2 日目の基調討議より

はじめに

2019 年 10 月 26 日（土）・27 日（日）の 2 日間に渡り「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム 2019」を開催いたしました。今年で 8 回目となるフォーラムには全国から交通事業者、企業、非営利団体、個人、国・自治体、財団、大学・高専など様々な分野、立場の皆様 347 名に参加いただきました。

今年は毎年好評のポスターセッションを 2 日間開催、フォーラムの内容をリアルタイムでイラストに書き起こすグラフィックレコーディングを行うなど、新たな取り組みにもチャレンジしました。

キーワードは「MaaS」「のりしろづくり」そして今年のフォーラムの副題にもある「殻を破る」でした。参加者の皆様がくらしの足を守る最前線の活動を知り、課題を見つけ、語り合う良い機会となりました。

各セッションにご登壇いただいた方の発表資料はこちらからご覧ください。
→ 2019 発表資料
https://zenkokuforum.jimdofree.com/開催記録/2019 記録/発表資料 2019/　へリンク

1. 開催概要

日　時：2019 年 10 月 26 日（土）13:30～17:40（懇親会 18:00～19:30）
　　2019 年 10 月 27 日（日）　9:30～16:30

場　所：東洋大学 白金キャンパス（東京都文京区白山 5-28-20）

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

協　力：東洋大学

後　援：
国土交通省、厚生労働省、（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研究センター、（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）全国個人タクシー協会、（一社）全国子育てタクシー協会、（一財）全国福祉輸送サービス協会、全国交通運輸労働組合総連合、日本私鉄労働組合総連合会、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：東京交通新聞社

2. 「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム 2019」の開催にあたって

実行委員長 岡村 敏之（東洋大学国際学部教授）

日常の生活での様々な移動に困難を抱えることで、地域社会から取り残されかねない人々が全国にいます。また、人々の移動を支える担い手側も、交通業界・地域社会ともに厳しい状況になりつつあります。一方で、「くらしの足」の課題は、このフォーラムを始めた 2012 年頃から比べても、社会的にも認知され共有されつつあります。また、情報技術をはじめとした技術の進歩と普及が、新たなくらしの足の姿を創り出したり、様々な社会課題の有りようを変化させたりしているともいえます。くらしの足に新たな潮流が生まれる気運を感じます。

今年のフォーラムの副題は、

「本音で語り合おう、知り合おう、そしてこれまでの殻を破ろう！」

です。くらしの足の課題が社会的に認知され、新たな技術の可能性も広がりつつある今こそ、「横の連携」だけでなく「殻を破る」段階へ、そしてさらなる高みへと進んでいくべき時宜と言えます。そもそもくらしの足の課題は、「それぞれが自分の持ち場で頑張っていけばおのずと道が開ける」というほどシンプルなものではありません。

今年のフォーラムでも、全国の異なる地域で同じような課題を抱える関係者どうしで、ぜひ交流していただいて、それぞれが抱える問題解決のヒントを得る「気づき」の場として、この場を積極的に活用してください。たとえば MaaS（Mobility as a Service）について理解する機会となる期待や、これまで「型」や「殻」とは思っていなかったことが実はネックになっていたのではないか、という気づきがいろいろあるのではと期待しています。

（配布資料より、抜粋）

3. 開催報告

■ 第 1 日目（10 月 26 日）
開会～趣旨・進行説明
くらしの足概論、ポスターセッション（1 日目）、
懇親会（参加希望者）

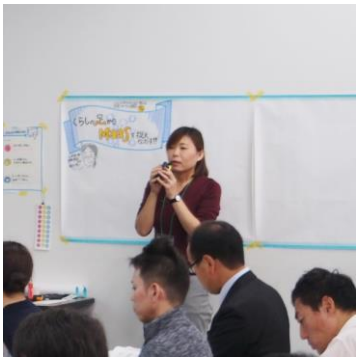
1 日目受付風景

開会～趣旨・進行説明
13:30～13:40
冒頭に岡村実行委員長より開会の挨拶として、「本音で語り合おう、知り合おう、そしてこれまでの殻を破ろう！」のテーマについてお話があり、参加者同士の交流を呼びかけました。その後、司会進行担当の大野悠貴委員（名古屋大学大学院研究員）よりフォーラム全体のスケジュールの説明がありました。

続いて今回のフォーラムで初めて実施するイラストを使った、リアルタイムの議事録作成「グラフィックレコ―ディング」について、ご協力いただく中嶋伸恵さん（合同会社おでかけカンパニー）より説明がありました。

岡村 敏之 委員長

大野 悠貴 委員


中嶋 伸恵 さん

① くらしの足概論　― くらしの足から MaaS をとらえなおす ―
13:40～15:20

様々な場で語られるようになった MaaS（マース、Mobility as a Service）について、いま一度原点を確認しながら、地に足の着いた取り組みにつなげる方法を探りました。

本セクションでは、参加者がリアルタイムにアンケートへ回答、匿名で質問を投稿し、登壇者がその場で回答できる Web サービス「Slido」を使って進められ、200 件を超えるアンケート回答と 127 件の質問が寄せられました。

コーディネーター
伊藤 昌毅
東京大学 生産技術研究所 特任講師

登壇者
細谷 精一
前橋市 政策部 交通政策課 課長

黒澤 隆由
株式会社ディー・エヌ・エー オートモーティブ事業部 プロダクトマネジメント部 部長

伊藤 昌毅 氏

冒頭、コーディネーターの伊藤氏より MaaS についての説明、フィンランドの Whim（ウィム）を例に海外の事例や国内の交通事業者、行政の MaaS 関連事業についての取り組みについてお話がありました。今後の MaaS の課題について、独占禁止法の適用除外など事業者間の競争よりも協調が必要だと訴えました。また MaaS が及ぼす都市への影響、公共交通にシフトしていく可能性について、自動車産業が基幹産業である日本はどうするべきか、関連分野との関係も含め考えていく必要があると説明、日本・世界はこれからどうなるのか？私はどうするべきか？と問題を提起しました。

細谷 精一 氏

続いて細谷氏が登壇、前橋市の交通再編に向けた、高齢者の足を守る取り組みについて紹介、地域の過度な車社会と高齢化という現状から浮き彫りになる交通課題と、その解決に向けた様々な施策について説明がありました。くらしの足を確保していく施策の中で最も重要なのは地域・民間の自主的な取り組みであり、タクシー事業者をどのようにして地域公共交通のなかに取り込んでいくのかが大きなポイントになると締め括りました。

藤垣 洋平 氏

細谷氏の講演後、コーディネーターの伊藤氏からの紹介で小田急電鉄株式会社、次世代モビリティチーム主席 MaaS デザイナーの藤垣 洋平氏が急遽登壇、小田急電鉄が 2019 年 10 月より実証実験を行う MaaS アプリ EMot（エモット）について説明がありました。その中で藤垣氏は MaaS パッケージを形成するには交通事業者・観光事業者の連携、適正な収益配分が必要不可欠であると訴えました。

黒澤 隆由 氏

次にディー・エヌ・エーの黒澤氏が登壇、AI、IT を用いた配車アプリ MOV（モブ）のノウハウを活かして、交通不全解消への取り組む計画について説明しました。黒澤氏はタクシー乗務員のスキルに大きな差があるという現状を踏まえ、タクシープローブ情報（車両から収集される交通情報）から AI で需要予測をおこなう「お客様探索ナビ」の導入（予定）や、お客様アンケート機能を改善、開発に役立たせるなど、具体的な取り組みについて話したうえで、公共施設への配車端末設置、既存無線との統合、「ゼロ円タクシー」のようなタクシーに新たな付加価値を提供する施策、日産自動車と協業しているロボットタクシー事業 Easy Ride など、今後力を入れていく課題について語りました。

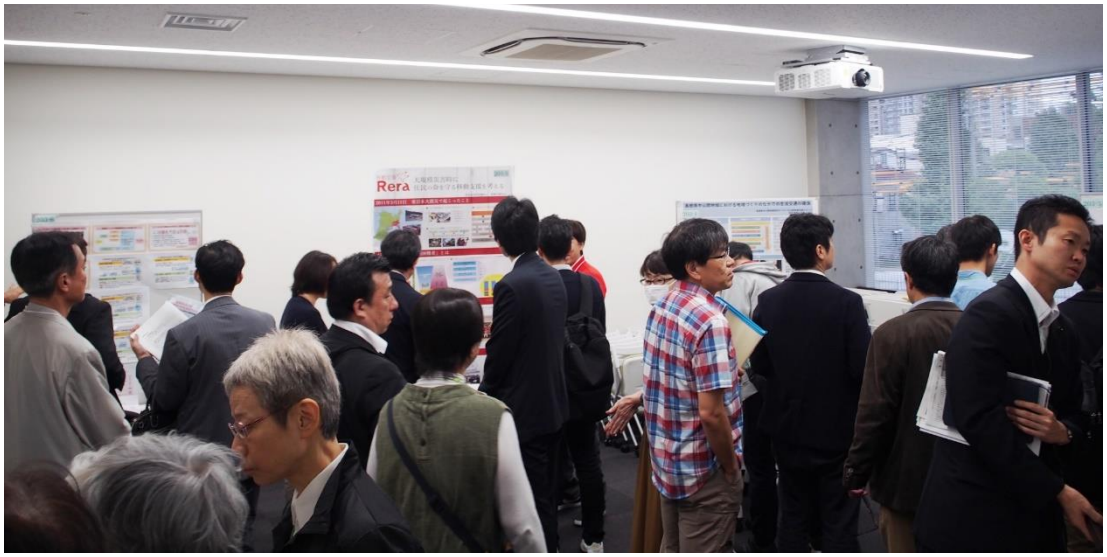
ディスカッション

左から伊藤氏・黒澤氏・細谷氏

3 者討論はコーディネーターの伊藤氏が Slido からの質問を取り上げながら進行、最後は時間が足りなくなるほど多くの意見が交わされました。MaaS における問題点として事業者間の不仲・競争をどう連携させるか、という課題について細谷氏は「行政主導の不和改善を」と持論を展開、黒澤氏は「IT 事業者が間に入って進められることがある。」と参画する姿勢を示しました。その他、細谷氏からは「MaaS 実現の壁は行政内にある。議論が足りていない。」という意見や、黒澤氏からは「交通事業への参画は長期的に見て収益が見込めると思う。過疎地でのインフラ整備については、都市部での収益を上げてこれに充当する。」と全国一律のサービス提供目指す決意が語られました。

くらしの足概論終了後、中嶋さんが描いたグラフィックレコーディングに多くの参加者が集まり、印象に残った部分のイラストに「よく分かった」「もっと知りたい」「共感」などのリアクションシールを、より詳しい感想や意見がある参加者は、備え付けの付箋に書いて貼り付けていました。フォーラム初日のセッションからグラフィックレコーディングには大きな反響がありました。

② ポスターセッション（1 日目）
― くらしの足のために日夜がんばっているみんなの活動報告 ―
15:40～17:40



全国各地でくらしの足のために活動する団体の取り組み、サービスの告知をポスターにまとめて報告するポスターセッション。今年は地域住民、事業者、研究者、自治体、企業など 46 団体が出展しました。好評につき昨年まで 1 日開催だったポスターセッションを 2 日間に拡大、初日から多くの参加者で賑わいました。1 日目はコアタイム（出展団体の説明員が常駐する時間）を設けて参加者からの質問に答えました。

移動困難者の支援活動事例や交通機関の利用啓蒙、交通事業者の雇用促進、ICT を活用した交通サービスなど多くの事例紹介があり、参加者はもちろん、出展団体の間でも広く情報交換が行われたとても貴重な時間になりました。

会場で展示されたポスターのデータはこちらからご覧ください。
→ ポスター出展 2019
https://zenkokuforum.jimdofree.com/開催記録/2019 記録/ポスター出展 2019/　へリンク

コアタイムの実施風景

③ 懇親会　― 地域を越え、立場を超えた交流 ―
18:00～19:00

1 日目のプログラム終了後、東洋大学 B1F 食堂にて希望者による懇親会が行われました。130 名を超える参加者が終始和やかな雰囲気のなか挨拶を交わし、それぞれの地域や活動の課題などについて熱く語り合いました。

冒頭に鎌田実 実行委員会顧問（前実行委員長・東京大学教授・交通政策審議会委員）をはじめ来賓の皆様からご挨拶いただきました。終盤には実行委員会メンバーの紹介があり、鳩山紀一郎 実行委員（長岡技術科学大学特任教授）より、長岡（新潟県）で開催されるくらしの足をみんなで考える全国フォーラム 2020 についての紹介がありました。参加者の興奮冷めやらぬ中、2 日目に向けて英気を養い、懇親会が終了しました。

懇親会風景

くらしの足について同じ思いを持つ人同士が全国から集まったフォーラム１日目は、１年ぶりの再会や新しい顔ぶれとの交流があり、2 日目に行われるオープンカンファレンス、グループディスカッションなどに向けて、より深い議論に弾みをつける１日となりました。

■ 第２日目（10 月 27 日）
趣旨・進行説明～ショートスピーチ
基調討議、ポスターセッション（2 日目）、オープンカンファレンス、グループディスカッション、白熱討論
閉会

１日目受付風景

趣旨・進行説明～ショートスピーチ
9:30～9:50
はじめに岡村実行委員長より１日目の総括と２日目のスケジュールについて説明がありました。その後、１日目と同様に大野実行委員より１日目から行われている「グラフィックレコーディング」について説明がありました。続いて「地域公共交通におけるイノベーション」と題してショートスピーチが行なわれました。

登壇者
瓦林 康人
国土交通省大臣官房 公共交通・物流政策審議官

瓦林 康人 氏

瓦林氏は「地域の足問題は大都市部を除く全ての地域に共通する深刻な問題」と位置づけ、高齢者の交通事故対策、地方路線バス事業の厳しい経営状況と人手不足、自治体の公共交通専任担当者不足などの現状を、データをもとに説明しました。また現在の地域交通の維持・見直しのための制度・施策や検討会の現状、地域における MaaS プロジェクトの推進についての課題を挙げたうえで、「持続可能な施策でなければならない」という考えのもと、地域公共交通活性化再生法等の見直し、地方バス事業の共同経営・経営統合に関する独占禁止法適用除外に関する特例法の整備を検討していると発表しました。

① くらしの足 基調討議
― おでかけを豊かにする「のりしろづくり」のすすめ ―
9:50～11:20

くらしの足をより豊かにするためには何をするべきか。それは行政、交通事業者、非営利団体、家族や地域ができること、守備範囲を拡大してそれぞれに重複した部分、いわゆる「のりしろ」を増やしていくことである。というテーマで行政、交通事業者、非営利団体を代表して 3 名が登壇しました。

移動サービス提供の隙間を埋める鍵となる「のりしろづくり」について、登壇者がそれぞれに意見を述べ、議論を行うことで、参加者全員がこの問題について考える良い機会になりました。

<u>コーディネーター</u>
吉田 樹
福島大学 経済経営学類 准教授

<u>登壇者</u>
高橋 正貴
岩手県北上市都市整備部都市計画課 課長補佐

鈴木 立彦
長電バス株式会社 乗合バス部長

中根 裕
NPO 法人全国移動サービスネットワーク 理事長

吉田　樹 氏

最初にコーディネーターの吉田氏がおでかけを豊かにする「のりしろづくり」について、各地方都市のデータや施策を挙げ、その必要性を訴えました。おでかけしたくなる魅力的なモビリティサービスの整備、MaaS プラットフォームなどのモビリティツールに求められるビジネスとインフラの対話、助け合い輸送と在来の公共交通、貨物輸送と旅客輸送（貨客混載）、交通事業者同士のライバル意識などの対立軸を見直し、互いの得意分野を活かし「競争→共創」していくことで、くらしの足を支える施策の空白を埋めていき、さらに利用者の選択肢が広がる「のりしろ」部分ができる（＝お互いの殻を破る）ことで、新しい「おでかけ産業」を創り出すことができると提案しました。

高橋 正貴 氏

登壇者のスピーチは岩手県北上市の高橋氏でした。「“あじさい都市きたかみ” 実現のための交通ネットワーク」と題して、北上市におけるのりしろづくりの取り組みを紹介しました。その中で高橋氏は乗合タクシー、自家用有償、互助による輸送などを地域の実情に合わせて整備する必要性と、幹線交通・拠点間交通と都市拠点が交わる交通結節点のコミュニティスペース化、各施策を運営するキーマンを持続させることの必要性を訴えました。

鈴木 立彦 氏

2 番目に登壇した長電バスの鈴木氏は、交通事業者（バス事業者）の立場から取り組む「のりしろづくり」について発表しました。地方バス事業者は一部赤字路線において行政の補助が必要となることや、乗務員不足が深刻化しているという厳しい現状について説明がありました。その現状を踏まえ同業他社との協力体制、貨物輸送事業者との協業、行政の側面支援など、持続可能な公共交通を目指した取り組みを紹介しました。

中根　裕 氏

最後に登壇した中根氏からは、自身が理事長を務める全国移動ネットの活動について紹介がありました。中根氏は誰もが自由に外出できる社会と市民の生活権の一部である「移動権」の確立に寄与することを通じて、SDGs（持続可能な開発目標）理念の通り「誰一人取り残さない」社会の実現を目指して活動していると説明しました。そして移動の問題は交通事業者だけの問題ではないこと、大切なのは「魂」の入った外出支援サービスの提供、人の問題であることを訴えました。

ディスカッション

左から吉田氏・高橋氏・鈴木氏・中根氏

各登壇者の講演終了後、コーディネーターの吉田氏を進行役に討議が行われました。「のりしろづくり」には「持続性」が必要という高橋・鈴木両氏のスピーチで共通のキーワードに触れて、吉田氏より持続性についてどのように考えているか、という質問からスタートしました。

高橋氏：
持続可能性とは費用を少なく抑えることではなく、利用者を増やすためにお金を使うことだと考えている。
吉田氏：
持続可能性には様々な解釈があり、今現在厳しい状況にある交通路線を持続させることやその地域の人々の暮らしを持続化させることなど、さまざまな文脈があるので、目指していく方向とやり方を理解しないと問題解決できない。
鈴木氏：
大多数の方が必要と感じるサービスであること、事業者同士の連携がないとサービスは持続しない。
吉田氏：
目に見えて利用者が少ないという顕在需要と、外出できない状況に置かれている人の需要、潜在需要あるので、需要を正確にとらえることは難しい。ただ目の前の路線を持続することだけでなく、その先にある地域の人々の暮らしを持続化するという意識が大切。（中根氏に向かって）一方で有償運送についても持続可能なのか、と問われることも多いのでは？その点はどうお考えか？
中根氏：
自家用有償運送が持続するという保証はない。地域の中でも問題意識の高い

人、使命感のある人が多いが、若手が少なく、次世代に繋がる（持続できる）かは疑問。継続に大壁が多い。今我々が一番大きな壁だと思っているのは運理協議会だ。ちょっとしたボランティアで移動サービスが行なえるようになって欲しい。

吉田氏：

のりしろという言葉をもう一度考えてみると、長電バス鈴木さんの言うように企業としてはキャッシュフローを良くすることでのりしろを作ることができる、補助金もこれにあたるのだと思うが、もともと地域の同業他社で勤務していた鈴木さんに聞きたい。地域のバス事業者同士がなぜ結びつくことができたのか。

鈴木氏：

端的にいえば時代が変わった、ということ。昔のままの競争意識では立ち行かない。人や車両、路線など各社が手を携えていかないと事業は続かない。

吉田氏：

供給効率を高める施策として各社の得意分野を活かすなど、交通事業者としてできることはまだある。一方で供給が届かないニッチな領域において、事業者以外の団体が自家用車を使ってサービスを展開する場合など、プレーヤーが多いほど「協議会」という場でのりしろづくりの合意形成をする必要がある。その部分に問題があると中根さんは指摘しているが、（高橋氏に向かって）様々な施策を展開する北上市の協議会はどのように運営されているのか。

高橋氏：

運営協議会で合意形成する前に、検討段階からの対話を行っている。それ以前に普段から信頼関係を持って本音で話し合いができる環境づくりが必要。

吉田氏：

日々対話ができる素地が必要。隙間を埋める、のりしろを作るには連携、協業、そして日々の関係作りが必要不可欠であるということ。これは登壇者全員の共通認識であると考えている。

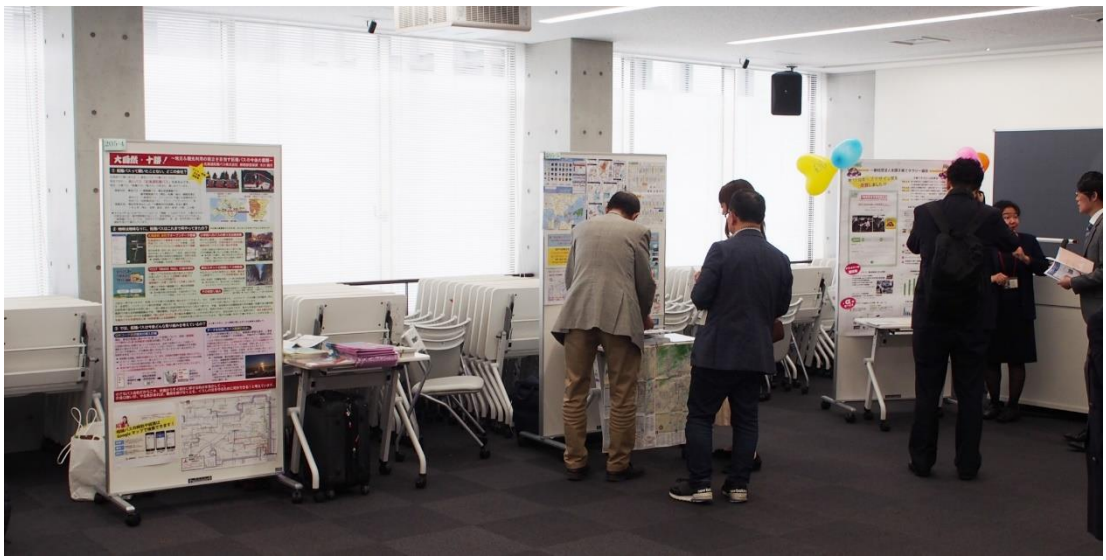
と活発に意見交換を行い、基調討議を終了しました。

谷田貝 哲 委員

竹ノ内 博美 委員

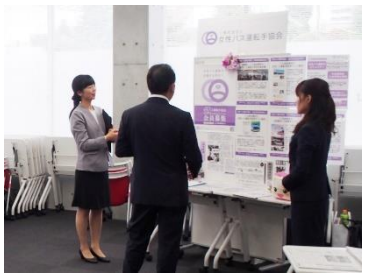
基調討議終了後、午後に行われるオープンカンファレンスとグループディスカッションについて、担当の谷田貝哲 実行委員（一般財団法人地域公共交通総合研究所アシスタント研究員）と竹ノ内博美 委員（株式会社東京交通新聞社）より説明がありました。

② ポスターセッション（2 日目）
― くらしの足のために日夜がんばっているみんなの活動報告 ―
11:30～13:20



2 日目のポスターセッションは 1 日目にじっくり見学できなかった方や 2 日目から参加の方が来場していました。途中でオープンカンファレンスが開催されたこともあり、1 日目よりゆっくりとポスターを見学できました。説明員が常駐するコアタイムは 1 日目のみでしたが、説明員が在席しているブースもあり、見学者の質問に対応していました。

ポスターセッション（2 日目）風景



③ オープンカンファレンス

― 参加者同士、自由にテーマを決めて意見交換しましょう ―

12:20～13:00

1 日目に募集したテーマから興味のあるものを選んで議論に参加するオープンカンファレンスは今年も大盛況でした。MaaS 関連のテーマとその他のテーマで教室を 2 つに分けて開催、参加者はテーマをはしごしたり、お昼ご飯を持参したりして、自由な雰囲気のなか多くの意見交換がなされました。

オープンカンファレンスのテーマ

教室	提案者	テーマ名	テーマ概要
301	高山 芳樹 （北海道大学）	非 IT 的 MaaS （アナログ MaaS）	現在の日本の MaaS はアプリ開発が最重要視されており、スマホのバッテリー切れや災害時などアプリが使えない場合、アプリに頼らずバスのルートや時刻を案内する必要がある。その情報の提供および広報の手段を考える。

教室	提案者	テーマ名	テーマ概要
301	内山 幸治 （個人）	MaaS の限界	MaaS でできることはどこまでか。その限界はどこか。
	間　貞麿 （あいだ企画）	MaaS と観光	MaaS は観光にプラスかマイナスか。カーシェアばかりになると公共交通はなくなるのでは…。
304	遠藤 準司 （NPO 法人全国移動サービスネットワーク）	登録不要の移動支援について	住民が手作りする“小さな交通”としての移動支援の役割や位置づけ、可能性について語り合いましょう。
	野田　悟 （国際興業株式会社）	公共交通の「運賃」について	事業者・利用者・行政それぞれの立場によってとらえ方や考え方が異なる運賃について、色々な人の意見を互いに知る場としたいと思います。
	阿部　等 （ライトレール）	鉄道の未来	鉄道をもっと便利にし、社会で役立つものにする方策。
	伊藤 昌毅 （東京大学）	公共交通オープンデータ	GTFS データ整備、バスロケ、ダイヤシステムなど
	山口 和久 （東農鉄道株式会社）	乗務員不足をどう考えるか	バス乗務員の不足を事業者の目ではなく、一般の方からの視点ではどう思っていらっしゃるか！
	加藤 博和 （名古屋大学）	急募！！地域公共交通プロデューサー （地域に貢献できるお仕事です）	MaaS の大前提として、公共交通をどう立て直すかをリードできる人材が必要。それをやろうという方、ぜひご参加を！

オープンカンファレンス実施風景

④ グループディスカッション
― 「くらしの足」について、本音で意見交換しよう ―
13:40～15:20

参加者をグループ分けしたリストをもとに 31 グループに分かれてディスカッションを行いました。全国から集まった参加者が自分の地域の課題、取り組みの成功例、失敗例などを参考にしながら「何とかしたい」という熱い気持ちを共有して地域の課題を話し合いました。

自己紹介のあとグループの進行役、発表役を決定、テーマを決めて議論がスタートしました。いま話題の MaaS をテーマに取り上げるグループや、持続可能性、雇用の確保、自家用有償運送についてなど、熱い議論がなされました。

グループディスカッションでの発言（抜粋）

MaaS 関連

・ MaaS には日本風アレンジが必要。もっと話題化しなければならない。
・ 誰のための MaaS なのか。AI は 60%、人は 40%程度が良い。
・ コミュニティをまとめるキーマンが必要。
・ MaaS は定食。でもメニューを作りきれていない。
・ 収益の上がる MaaS の仕組みづくり。
・ MaaS にバリアフリー情報を。駅構内の MaaS も大切。

雇用関連

・ バス業界運転士不足と車両不足。マニュアル車両に乗務できる免許所持者が少ない。
・ 運転手の定着のために待遇改善が必要。
・ デイサービスなどの介護施設の車両遊休時間の活用という方法もあるが、ドライバーの成り手がいない、安全面、保険などが不安。
・ 行政の推進する交通事業は現場と乖離している。運行管理者が少ない。
・ 安全で事故の起きない労働環境の整備、ルール作り。

地域公共交通関連

・ 持続可能性を高めるには集客のアップが不可欠。専門性が必要。
・ 自助から共助へ。
・ 地域交通はライフライン。電気・水道・ガスなどと同じ。
・ バス停の認知向上、環境整備。
・ バスの利用促進施策の必要性。地方で車が運転できる人は自家用車が一番便利。バスは使わない。
・ 交通で地方創生、地域の魅力づくり。
・ 交通事業者の現場を知り、役割を知ったうえでお互いの立場に立って話をする。学識者だけではダメ。

自家用有償運送関連

・ 運営協議会をもっと機能させたい。
・ もっと分かりやすく参加できる仕組みであるべき。
・ 対象者を限定せずに移動困難者にも移動を楽しんでもらえるサービスを。

その他

・ 市民が市街地におでかけしたくなる仕組みづくり。
・ 健康のために外出を促進するべき。行政に福祉関連予算として補助・支援をして欲しい。
・ 出かけたくなる外出先、滞留して話ができる場所が欲しい。

グループディスカッション実施風景

⑤ くらしの足 白熱討論
― 本音で知り合おう、語り合おう。そして業界の殻を破ろう ―
15:30～16:30

フォーラムの最後のセッションは「くらしの足 白熱討論」でした。セッションの副題はフォーラムの副題と同じ「本音で知り合おう、語り合おう。そして業界の殻を破ろう」です。2 日間の交流、意見交換を通じて最後に大きな殻を破り、真に必要とされる「おでかけの足」になるため、各分野を代表する 4 名が登壇し、それぞれの立場から意見を述べました。文字通り 2 日間で最も白熱した議論が展開されました。

<u>コーディネーター</u>
清水 弘子
認定 NPO 法人かながわ福祉移動サービスネットワーク

<u>登壇者</u>
山塚 伸吾
第一産業交通株式会社 交通事業部 営業推進課長

蔵持 京治
国土交通省総合政策局 交通政策課長

加藤 博和
地域公共交通プロデューサー / 名古屋大学大学院環境学研究科 教授

登壇者の発言要旨

コーディネーターはかながわ福祉移動サービスネットワークの清水氏が務めました。各登壇者の発言と登壇者から指名を受けた参加者の発言要旨は以下の通りです。

地域の力で支え合う社会を（清水）

清水 弘子 氏

- デイサービス運営の社会福祉法人の車両が昼間の時間帯で余っている。買い物支援などに利用したい。
- タクシーが移動支援で動いているといっても、各自治体から全国移動ネットに相談が多数ある。現状足りないということ。タクシーにもっと動いて欲しい。
- 月 1 回の外出のために作成しなければならない書類が多すぎる。
- 自分たちの活動は「交通」ではなく「福祉」「助け合い」だと思っている。交通だけで括って欲しくない。
- 交通（国交省）は縦割りで横の連携がないのでは？
- 行きたい時に行きたいところへ行けるように。MaaS の取り組みが大切。
- 神奈川県タクシー協会とは 10 年以上の付き合い。障がい者移動支援で連携している。お互いに競合とは思っていない。

タクシー業界がやれることはまだある（山塚）

山塚 伸吾 氏

- 地域交通に対するタクシー会社の関与はさまざま。当社（第一交通）はいただいた話は断らない。会議などに必ず出席する。
- タクシー協会を経由する話は進みづらい。
- 人員不足でバスが減便、廃線となると受け皿はタクシーになる。
- タクシーも積極的に MaaS の中に入っていく必要がある。
- 地域のタクシーについて現状分析が必要。行政や自治会長などとしっかり対話していく。
- 全国ハイヤー・タクシー連合会から地域公共交通会議に人材を派遣するなど検討したい。
- タクシー業界が今やっていることが上手く伝わっていない。乗務員の採用についてもいろいろと頑張っている。

使命感を持って制度の見直しをしていきたい（蔵持）

蔵持 京司 氏

- （地域交通が抱える課題について）各事業法の規制を少しずつ緩めていき、

地域交通活性化再生法の枠組みの中で取り組んでいきたい。

- 運賃・供給量の連携をすると独禁法上のカルテルにあたる。地域に確認を取りながら適用除外を作っていく。
- 提出書類が多い点については見直しが必要。せっかく提出していただいているデータなど十分に活用できていない。
- 厚労省との連携、最近助け合い輸送のハンドブックを作成した。地方行政を管轄する総務省との連携も進めている。
- 車は 100 年に 1 回の変革期と言われている。地域交通活性化再生法の見直しなど、今まさに変えようとしている瞬間。まわりの意見を聞いて進めていきたい。

自分は怒っているのではなく焦っている（加藤）

加藤 博和 氏

- 運輸局、支局レベルで制度の理解が違う。必要な施策に対してどんな制度が適用できるのか前向きに考えることが必要。
- 現行制度で対応できなければ法律を変えるくらい、何とかしなければならないという思いが強い。
- （いただいた話は断らない、という山塚氏の発言に対し）地域公共交通会議の現場では断られている。地域と密に対話することが必要だということをタクシー業界内で共有して欲しい。
- 地域公共交通活性化協議会でタクシーが議論されないのはおかしい。
- （自分たちは「交通」ではない、という清水氏の発言に対し）そういうことを言っていること自体が「殻」だ。「のりしろ」を作るにはその考え方をすてること。
- 交通事業者は商売でやっている、自家用有償運送こそ公共交通だ。
- （自家用有償運送で提出書類が多いことについて）安全・安心を担保するた

めに必要なものはしっかり手続きする。その他不要なものはやめるべき。

- 福祉はなぜ交通を無視するのか？共生社会を目指すうえで連携は必ず必要。
- 公共交通空白時間輸送の必要性、データを精査して明確になればすぐに自家用有償をすぐに認めて欲しい。
- 今困っている人たちをなんとかしたい。自分は怒っているのではなく焦っている。
- 「くらしの足」と言っているのは「福祉」「交通」などの枠を超えたいから。仲間が手を携えて活動しなければならない。
- 規則、制度に対する理解を正しく持って、そこにどんな思いがあるかを分かって欲しい。そのうえで変えるべきものは変える。

参加者からの発言要旨

討論の中で登壇者より指名を受けて発言いただいた方の内容は以下の通りです。

早船 文久 氏

国土交通省 自動車局 旅客課長

（自家用有償運送に関する提出理書類が多いことについて）無駄な負担は直していく。ただ安全・安心して利用してもらうために作成しているものはこれまで通りお願いしたい。効率化についてはしっかりと検討していきたい。

鎌田 実 氏

東京大学教授 / 交通政策審議会委員

（2016 年、高齢者の移動に関する会議で座長を務めた鎌田教授へ清水氏より「地域の助け合い」について行政があまり動いていないのではないか、と発言があったことに対して）もともとは高齢ドライバーの事故多発対策で始まった会議、免許返納者に対する有働の受け皿、リソースがない。交通事業者にはこれまで以上頑張ってもらい、残りを福祉有償などでカバーしたいが、まだ形になっていない。社会福祉法人の地域貢献にも期待している。

岡村 敏之 氏

東洋大学 国際学部教授

（かながわ移動ネットの活動を視察して）乗り物（交通）を見に行った感覚ではなかった。お出かけ先で食事会を企画するなど、くらしの足のその先を考えて活動していた。地域にコミュニティを作っている。これからはそれが大切なのかも知れない。

伊藤 昌毅 氏
東京大学 生産技術研究所 特任講師
（清水氏より、行きたい時に行きたい場所へ行けるようにするには、MaaS の取り組みが大切ではないか、という質問に対して）連携がキーワードと言っているが実際に連携ができていることは少ない。一緒にやらなくてはいけないという使命感はみんな持っている。思いが強いから連携が難しくなっている。他人と握手をする作法をもっと知るべき。老獪な気楽さが必要。

左から清水氏・蔵持氏・山塚氏・加藤氏

最後に清水氏より「このフォーラムで活発に議論されたことを、研究者の方々が制度へとつなげてくれる。これからも皆さんと一緒にくらしの足について考えていきたい。」と締め括り、登壇者が笑顔で握手を交わして盛況のうちに白熱討論が終了しました。

グラフィックレコーディング（2 日目）

閉会
16:30

鳩山 紀一郎 委員

閉会に先立ち、鳩山紀一郎 委員（長岡技術大学特任教授）より「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム 2020」について、新潟県長岡市（アオーレ長岡）での開催を発表しました。

鎌田　実 顧問

最後に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 鎌田実 顧問（前実行委員長・東京大学教授）より閉会の挨拶がありました。鎌田顧問は「自動運転や高齢ドライバーの免許返納の問題について、警察庁や国土交通省、経済産業省が対応に動き出している。詳しい話は次回のフォーラムで話をしたい。みなさん、次回は長岡でお会いしましょう。」と閉会を宣言しました。