

第10回 暮らしの足をみんなで考える全国フォーラム 2021 開催記録



2021年に第10回目の開催を迎えた「暮らしの足をみんなで考える全国フォーラム」は、2020年同様、オンライン形式で行われました。

コロナの影響を考慮しつつ、暮らしの足の問題を解決するために「YouTube」配信や「Zoom」を活用して集った、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など約200名の関係者たち。

「オープニングトーク」、「講演」、「パネルディスカッション」をはじめ、全国の事例を紹介する「ショートプレゼン」や、複数の会議室の中からご興味のある会議室にお入りいただく「なんでも井戸端会議」など、さまざまな「気づき」の場が生まれました。

これらの多様な場で展開、共有された本音の語り合いやヒント、メッセージの一部をご報告します。

(左は、「第10回 暮らしの足をみんなで考える全国フォーラム」のチラシ)

- 開催日時:2021年10月31日(日) 10:00~16:30
- 参加者:204名(視聴者)
- 開催方法:オンライン開催(YouTube配信、一部Zoomを使用)
- 参加費:1,000円
- 主催:暮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

* ショートプレゼン、講演の発表資料、アンケート集計結果を、ホームページに掲載しておりますので、ご覧ください。

■プログラム

- 10:00 開会の挨拶
- 10:10 オープニングトーク
- 11:00 ショートプレゼン
- 12:10 休憩(昼食)
- 13:00 なんでも井戸端会議
- 14:40 講演
- 15:30 パネルディスカッション
- 16:30 閉会の挨拶



■開会の挨拶(10:00~)

総合司会 村上 早紀子(福島大学経済経営学類准教授)



開会に先立ち村上准教授より、全国各地からご参加いただいた皆様にお礼のことばが述べられました。次に、双方向を意識した参加方法(#(ハッシュタグ)での書き込みや、質問(Sli.do(スライドウ)での匿名質問)、アンケートについて案内がありました。

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(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、本日の趣旨、目的などが述べられました。

まず、ご視聴の皆様に向けて選挙当日にもかかわらずご参加いただいたことへのお礼が述べられ、続けて、第10回目となる本フォーラムのテーマ「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！」が紹介されました。続けて「くらしの足」すなわち「くらしの観点」から考え、最終的にはつくりだすために、「ここで知り合い、語り合うことを実践につなげていく。それを、さらに続けていくこと」を目的としてあげられました。また、日本全国から参加されている多様な立場の皆様に向けて、「同じ立場の方の話を聞いて共有することもあれば、違う立場の方の話を聞いて気づきを得ていただくこともあると思います」と話され、「実践」へのつながりが本フォーラムの目標であることが示されました。

■ショートメッセージ

寺田 吉道(国土交通省 公共交通・物流政策審議官)



「開会挨拶」に続く「ショートメッセージ」として、寺田公共交通・物流政策審議官から「今日は朝早くからお疲れさまです」と、参加者へのことばがありました。そして「地域の足、くらしの足は大切なことですが、行政側からまだきちんとした答えが出ていないのが問題だと思います。先輩が努力して、法律等この15年ほどでだいぶ変わった・進んだと思いますが、現状を考えると課題は山積だと思います」とお話があり

ました。続いて「コロナの影響が出ており厳しい状況ですが、逆にもっと工夫しなくては！ と関心を持っている方が増えていると思います。コロナは大変ですが、ひとつのきっかけでもあります。この状況を転機と考えて、今日行われる活発な意見交換、刺激的な話し合いを楽しみにしています」と、あたたかいメッセージをいただきました。

■オープニングトーク(10:10～)

テーマ：“新しい暮らしの足”と“のりしろビト”、集めました。

コーディネーター：若菜 千穂(NPO 法人いわて地域づくり支援センター)

登壇者： 畠田 紀之(千葉県南房総市役所)

:北嶋 史誉(エムダブルエス日高)

:本田 貴久(愛知県新城市役所 総務部行政課公共交通対策室)



冒頭、コーディネーターの若菜氏より、“のりしろビト”というキーワードについて、「今年度策定された第2次交通政策基本計画のポイントに『多様な主体が連携・協働しつつあらゆる施策を総動員』とあり、また計画推進に『地域の交通をデザインする人材の確保・育成』が求められている」と述べられました。

そして、「登壇者3名が各分野で壁を乗り越え、コーディネートの役割を担う“のりしろビト”としての新しい取り組みを行っている。登壇者のお話が、みなさんのヒントとなりますよう」という趣旨を示されました。



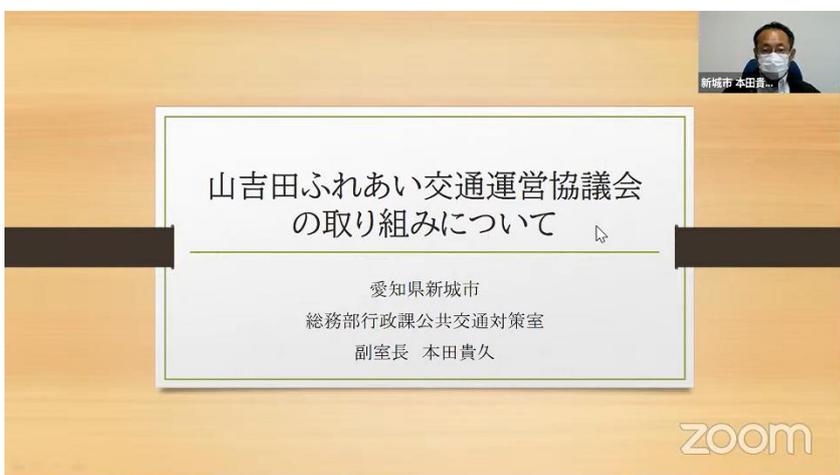
「ヒトがキー。ヒトに注目をしたい」という若菜氏のお話を受けて最初のご登壇は、千葉県南房総市役所の轟田氏。高齢化率 50%超の山間の富浦地区で行われているユニークな自主運行「そら豆バス」が紹介されました。地元タクシー会社が廃業した(頼める相手がいない)ことにより交通空白地域となったのをきっかけに開始された「そら豆バス」は、耕作放棄地に会員がそら豆等の栽培の労務提供をし、得た利益を元に会員の自家用車により「気軽なお出かけ」を実現するものです。

この事業は、「協働」の視点で考え、高齢者の健康維持を目的としていることが特徴です。そして、「地域公共交通事業者との話し合いを十分に実施し、公共交通事業とそら豆バスの利用とをうまく“つなげて”共存していくもの」という説明がありました。



次にエムダブルエス日高の北嶋氏から、群馬県で実証実験中のデイサービスの送迎車を活用した DX「福祉 Mover」システムの導入が紹介されました。これはデイサービス送迎車が利用者送迎中に、非通所日で在宅している高齢者のリアルタイムのデマンド(スマホアプリ、コールセンター)を受け、寄り道や相乗りすることを含む送迎をするものです。送迎ルート・送迎車の決定はクラウド上の AI により即時に決定され、タブレット導入により運行効率化も実現しています。また、市町村が利用対象者を年齢、要介護

度等を勘案して認定することで交通事業者との調整をしています。この取り組みにより高齢者の自立支援、介護予防が図られました。そして、高齢者率が高い地域で法人を超えて車両を利活用することは、“サステナブルな取り組み”であるというお話でした。



3例目は新城市役所の本田氏から、愛知県新城市の交通空白地の事業協力型自家用有償旅客運送の取り組みについての紹介でした。運営母体である「山吉田ふれあい交通運営協議会」は、地元住民の熱意や廃業を決めた地元タクシー会社による協力と車両の提供、隣市タクシー会社の新城への出所と運行管理委託協力により開始されました。市・運行母体・事業会社の3社が“嘘偽りのない、互いを尊重する思いやる気持ち”を持って話し合いを定期的に行って運行されていますが、本田氏の「公共交通担当につく

前に市民協働の担当であったことも、地域でのつながりと信頼関係の構築に一役買った」というお話が印象的でした。

最後に若菜氏より、「選択肢を増やし全体のパイを広げることで、くらしの足の健全化が図られること。それから嘘偽りのない関係を築くには、思いだけではなくデータの可視化も重要なこと。また関係者が定期的に顔を合わせる機会をつくることも大切であると改めて感じられた」と話があり、「オープニングトーク」が締めくくられました。

■ショートプレゼン(11:00～)

取り組みを紹介いただき、全国の仲間と共有する時間ともうけた「ショートプレゼン」。
大テーマ「コロナ禍、そして、その先に向けた熱い取り組み！」のもと、2つのテーマに関する事例が発表されました。

●テーマ:「コロナ禍、そして、その先に向けた熱い取り組み」

進行: 福本 雅之(おでかけカンパニー)

【テーマ1: コロナ禍を乗り越えるための創意工夫】

コメンテーター: 篠原 俊正(株式会社ハートフルタクシー取締役副社長)

大石 信太郎(実行委員、近畿運輸局 自動車交通部) *「Sli.do」紹介

登壇者: 岡 伸治(阪神バス株式会社)

木多 央信(岡山県久米南町役場)

篠原 俊正(株式会社ハートフルタクシー)



冒頭、進行担当の福本氏より、「ショートプレゼンでは、コロナ禍、アフターコロナで何ができるかについてのヒントとなる取り組みについての発表をお願いしたい」という趣旨が示されました。

ショートプレゼン 11:00-12:00
「コロナ禍、そして、その先に向けた熱い取り組み！」

【テーマ1】 コロナ禍を乗り越えるための創意工夫
(コメンテーター: 篠原 俊正 (株)ハートフルタクシー取締役副社長)

ピンチをチャンスに変える、行政・交通事業者・地域住民などの多様な担い手による取り組み

- ① 阪神バス (兵庫県尼崎市)
自動車教習所の無料送迎を路線バスで代替
- ② 「カッペーのりあい号」(岡山県久米南町)
利便性向上と運行効率化によるデマンド交通の持続的な運行に向けた取組
- ③ 海老名市内おでかけ支援サービス「ガーデン号」
地域の薬局を中心とした企業と提携した、民・民によるフルデマンド交通

また、「ショートプレゼン」では、登壇の皆様のお話のあと、「Sli.do」により受け付けられたコメントやご質問にそれぞれ返答いただきました。

【テーマ 1: コロナ禍を乗り越えるための創意工夫】

コメンテーターの篠原氏より、コロナ禍とともに今後の人口減少・高齢化による地域の交通崩壊危機の喫緊の課題への対応として、地域の事業の継続、住民の交通利便性向上、地域貢献という三方よしを実現した事例を紹介する趣旨が述べられました。

阪神バス株式会社<会社概要>

1. 会社名 阪神バス株式会社 HANSHIN BUS CO.,LTD.
2. 本社所在地 〒660-0072 兵庫県尼崎市大庄川田町108-1
TEL：06-6416-1351（代表）
3. 設立 2005年12月14日
4. 事業内容
 - (1) 一般乗合旅客自動車運送事業（一般路線バス・空港バス・高速バス）
 - (2) 一般貸切旅客自動車運送事業
 - (3) 不動産賃貸業

◆一般路線バス
 ・阪神線 ・尼崎市内線
 ◆空港バス
 ・伊丹空港線(大阪線・神戸線・西宮線・山崎線) ・関西空港線(大阪線・神戸線・西宮線・常陸川線)
 ◆高速バス
 ・宇和島線(豊村・豊村) ・徳島大塚線 ・徳島神戸線
 ・今治線(豊村・豊村) ・三田大塚線

1つ目の事例は阪神バスの岡氏より、阪神バスが兵庫県尼崎市において不採算路線を整理する中で新しく取り組んだ「路線が重複していた自動車教習所の無料送迎を同社の路線で代替する取り組み」が紹介されました。

自動車教習所はバスを廃止することによりコストを削減。阪神バスは固定収入の確保。そして、教習生にとっても利便性が向上するという「三方よし」の仕組みを実現している事例でした。

利便性向上と運行効率化によるデマンド交通の持続的な運行に向けた

木多央信（久米南町総務企画課）、橋本成仁（岡山大学）
 服部哲（株式会社エスアールティー）、松藤渉（株式会社未来シェア）、宮下和也・臼井早音（株式会社バイタルード）

久米南町について

- 町内に民間路線バスはなく、町内に残っていた個人タクシーも廃業
 - 新たに民間の交通事業者を誘致し、2016年度からデマンド交通「カッピーのりあい号」（事前予約制・定時運行）の運行を開始

AIを活用した予約・配車システムの導入

- 朝昼の特定の便に利用が集中する一方、午後の輸送力には余裕があることが問題
 - 2020年1月に予約・配車システムを導入し、利便性向上と運行効率化を図るとともに、車両の空きスペースを活用した貨客混載を実施
 - 輸送資源の効率的な運用・活用により、暮らしやすい持続可能な地域の実現を目指す

まず久米南町について簡単に説明させていただきます

人口・世帯数 約4,500人、約2,200世帯
 高齢化率 約45%（県内の自治体で1位）

次は久米南町役場の木多氏から、交通空白地域となった岡山県久米南町に交通事業者を誘致して実現したデマンド交通の「カッピーのりあい号」についての事例紹介でした。

AIを活用した予約・配車システムを導入、運行の効率化と利用者の利便性を向上させた結果、利用者と外出頻度が増加したということです。

また貨客混載をすることにより、持続可能な地域の実現に寄与し、行政負担も増えず、交通事業者の収益も拡大して「三方よし」の仕組みとなっている事例でした。

フルデマンド無償乗合「ガーデン号」

えびなを大好きな地元の企業が手を組んで、『住みたいまち、住み続けたいまちえびな』を目指して、お出かけのサポートに立ち上がった

2021年10月31日 えびなお出かけ交通プロジェクト、くらしの総合フォーラム

3例目は篠原氏から神奈川県海老名市での「民×民のCSRの取り組みの実証運行」の事例紹介でした。

ハートフルタクシーが運行をしているオンデマンド交通「ガーデン号」の取り組みについて説明がありましたが、ハートフルタクシーでは民間調剤薬局と協働して薬局への無料送迎のシステムを構築。市内地域の移動困難者の外出を支援しているとのことでした。

これらの取り組みは「『えびな』を大好きな地元企業と交通事業者及び地域住民の『三方よし』の仕組みによる」と話されました。

最後に、登壇されたお三方から「三方よし」についてのメッセージをいただきました。

久米南町の木多氏は「関係者が良いと思うところを少しずつ積み上げて調整を継続していくことにより、実現できている」と述べられ、阪神バスの岡氏は「相手のことをより深く知ることにより実現できたことだと思う」と話されました。また、ハートフルタクシーの篠原氏からは「今回の事例を参考に、まずやってみる。『自分のところだけ良い』というサービスはもう成り立たないと考えて、新しい事業を構築していくことが持続性につながる」という提言がありました。

【テーマ2:移動の価値、再発見 — アフターコロナのヒントを社会学の視点から探ってみよう!】

コメンテーター:大野 悠貴(名古屋大学大学院研究員)

大石 信太郎(実行委員、近畿運輸局 自動車交通部) *「Sli.do」紹介

登壇者:中村 美那子(静岡県函南町社会福祉協議会)

松田 悌一((一社)おでかけリハビリ推進協議会 代表理事)

鈴木 久夫((一社)運輸デジタルビジネス協議会)



【テーマ2】移動の価値、再発見-アフターコロナのヒントを社会学の視点から探ってみよう! - (コメンテーター:大野 悠貴 名古屋大学大学院研究員)
 「やはり実際に見て・聞いて・触ってみないと」「やっぱりこの時間・場所でないと」といった、移動の先でたらされる「体験」「交流」の大切さに着目した取り組み

- ①「かなみおでかけサポート」(静岡県函南町)
地域住民がボランティアとして居場所への参加を「移動」の面からサポート
- ②「おでかけリハビリ」(北海道函館市)
～買い物・食事・交流で人・町を元気に!～「おでかけリハビリ」のご紹介
- ③「コロナ禍の新たな移動促進ワーケーション、関係人口へつなぐ」
地域事業者や自治体も参画するワーケーションプラットフォームのエコシステム

【テーマ2:移動の価値、再発見 — アフターコロナのヒントを社会学の視点から探ってみよう!】

まず、コメンテーターの大野氏から「テーマ2は俯瞰的に社会的視点から『移動』という“人の行為”や“移動の価値”を考えていく」という趣旨が示されました。

コロナ禍で通勤など移動が必要ではなくなった一方、わざわざ出かけるということは目的地で得られる「特別な体験に接続すること」で、そこに移動の価値が見いだされることとなる。また非日常的なイベントだけではなく、「日常的な交流」も移動の価値になること

とから、「日常的な交流としての移動」にフォーカスした事例を紹介する旨が示されました。

かなみおでかけサポートのしくみ (月～金運行/1台で運行中:2)

活動概要
高齢者等の居場所への参加を移動の面でサポートすることで、地域での自立した暮らしの継続を目的とした住民による会員制・有償の支えあい活動

ボランティアの役割
運転ボラ:車両の運転担当
同乗ボラ:バックの際の安全確認、利用会員の対応等(踏み台設置・荷物持ち等)
【共通】居場所での参加支援(前払200円/回は↑に対するもの)

社協の役割
会員登録、運行調整(送迎時間調整、ボラ活動ソフト作成等)
ボラ養成、フォローアップ研修
ボラ連絡会の開催等

運営費
町総合事業による補助金
共同募金配分金
県社協助成金等を活用

①社協職員との情報共有・点検や消毒後の出発 使用する車両:社協車両
*町総合事業補助対象

②利用会員の乗車場所をまわる 移動に対する料金は無料 (行) (帰)

③居場所に参加!
各曜日ごと利用会員を居場所(2ヶ所)へ送迎
居場所では、体操をしたりお茶をのんだり...
自分のしたいことを選択する

選択肢のひとつ 買い物に行こう!
毎日の食料雑貨の買い物にお困りの方向けに運行調整
希望者は居場所からスーパーへ
お買い物後は、再度居場所へ戻り合流

1つ目の事例は函南町社会福祉協議会の中村氏より、静岡県函南町の「かなみおでかけサポート」についての紹介です。認知症などの方が外出を「ポジティブな経験」とできるよう、外出予定のお知らせや外出時の手荷物・服装のさりげない気遣い、買い物時のつかず離れずのフォローなどを話されました。

この取り組みは「人との会話・交流の機会」への「接続」をすることで「おでかけの楽しさ」を持つ事例でした。

～買い物・食事・交流で人・町を元気に!～
「おでかけリハビリ」のご紹介

おでかけリハビリ

THE GREAT AWARD
RE
審査員特別賞
受賞

2021年10月

一般社団法人 おでかけリハビリ推進協議会
代表理事 松田 悌一
(函館朝市協同組合連合会・事務局長)

2つ目の事例は、おでかけリハビリ推進協議会の松田氏より、北海道函館市の朝市への「おでかけリハビリ」が紹介されました。

高齢者施設の入居者が朝市にでかける「商福連携」を行うことで移動の目的地側が主体となり、タクシー会社も協力した取り組みです。

高齢者が買い物を楽しみ、目的地及び施設でボランティアが活動して、地域での交流を行っています。



3例目の事例紹介の前にコメンテーターの大野氏から「先にお話しいただいた2つの事例は“コロナ前”からの取り組みですが、最後のお話は“コロナ後”の事例となります」と説明があり、運輸デジタルビジネス協議会の鈴木氏が話されました。それが、コロナ禍になってからの長野県で行われた、「地方への移動をセットにした『ワーケーション×Maas』プロジェクト」取り組み事例です。このプラットフォームは地方での移動をセットにし、観光、ヘルスケアや地方での職業体験、地元住民との交流も組み合わせた提案でした。

最後、大野氏から(社会学的な視点から)「ワーケーションはテレワークで zoom(乗り物)とインターネット(道路)を通して『精神的な移動』をする一方、そこでしか得られない体験で『身体的な移動』を行っていることになり、全体的なトリップ数が増大する可能性のある取り組みである」という見解が示されました。そして、まとめとして「アフターコロナで人間らしく生きるよりよい社会の構築には、『身体的移動』と『精神的移動』を選択できる冗長性が不可欠である。『おでかけ促進』『公共交通利用促進』には、日々の営みの中で、目的地で得られる『交流』につながる移動の提供が必要であろう」と、締めくくられました。

■実行委員会からの報告

くらしの足フォーラム実行委員からのご報告

☆昨年のフォーラムで、「呼び名」を募集し、フォーラム参加者約500人中約50件のご意見をいただきました。

☆多数のご意見を頂戴し、誠にありがとうございました。

意見募集 くらしの足フォーラム実行委員からのご報告

「乗合タクシー」「自家用有償旅客運送」

※これらの「呼び名」について意見を募集します。各運送の利便性や地域性等の存在が、より言いやすくなるような呼び名を募集いたします。
(「乗合タクシー」とは「乗合」ではありません。)
※候補から選ばれる「呼び名」とその理由を教えてください。
※他にもっと良い呼び名がある、という方も、ぜひ教えてください！

意見募集 くらしの足フォーラム実行委員からのご報告

「乗合タクシー」

▶タクシー事業者が自治体と連携する等により提供する乗合の運送サービス。地域のニーズに応じて多様な形態で運行。

【候補】①乗合ワゴン/乗合セダン
②プチバス
③ちょこバス(チョコバス)

①~③の候補から良いと思う呼び名と、その理由を教えてください。

他にもっと良い呼び名があるという方も、ぜひ教えてください！

意見募集 くらしの足フォーラム実行委員からのご報告

「自家用有償旅客運送」

▶バスやタクシーが運送を行うことが難しい場合に、市町村や住民がつくる組織が対価を受け取って運送を行うサービス

【候補】①コミキャブ ⑥np移動サービス
②白キャブ ⑦マイカー有償運送
③ウェルカー
④Jモビリティ
⑤Jライド

①~⑦の候補から良いと思う呼び名と、その理由を教えてください。

他にもっと良い呼び名があるという方も、ぜひ教えてください！

2020年の本フォーラムで「乗合タクシー」、「自家用有償旅客運送」の呼び名を募集した結果、参加者の皆様から多数のご意見をいただきました。ありがとうございました。この結果や取り組みについて、午前部の終了時に大石実行委員より報告の時間がありました。

* 詳細は、ホームページ(PDFファイルにて掲載)をご覧ください。



■なんでも井戸端会議(13:00~)

午後の部のスタートは、新しい試みとなった「なんでも井戸端会議」です。
あらかじめ参加者に呼びかけた14のテーマの中から、申し込みの際、希望テーマを選択していただきます。
実際にはテーマ以外の会議室を当日に変更したり、はしごする方もいらっしゃる「自由に出入りする場」となりました。

なんでも井戸端会議参加方法

複数の会議室の中からご興味のある会議室にお入りいただき、議論に参加する形式で行いました。

【パート1】(前半)13:00~

- 1: 互助による移動支援 ~知りたい人! 伝えたい人! 集まれ! ~
- 2: 「暮らしの足」のつむぎ方
- 3: 公共交通オープンデータを作ろう、活用しよう!
- 4: 新人・若手向けグループワーク「マイ利用促進プロジェクトを始めよう!」
- 5: おでかけの愉しみを創り出すオンデマンド交通
- 6: 交通ネットワークについて考えよう
- 7: 地域公共交通プロデュース協会設立準備会
~ 『考える』から『動く』そして『前に進める』へ~
- 8: 首都圏近郊のこれからの公共交通

【パート2】(後半)13:45～

9:「地域公共交通のトリセツ」読者の集い

10:コミュニティ交通を成功させるために。お悩み聞きます！ ～コロナ禍で急拡大する交通空白地～

11:地方運輸局担当者に聞きたい・伝えたい ～みんなで一緒に何ができるか～

12:「交通診断」のスキルを身に付けよう、磨こう

13:デマンド交通・今むかし

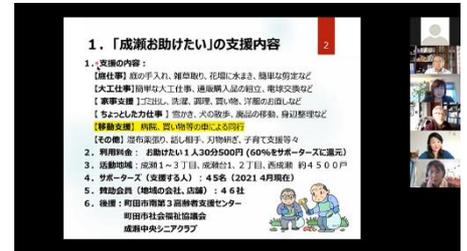
14:どのようにしたら運輸事業に従事する人が笑顔になるのか

【パート1】(前半)13:00～

1:互助による移動支援 ～知りたい人！伝えたい人！集まれ！～

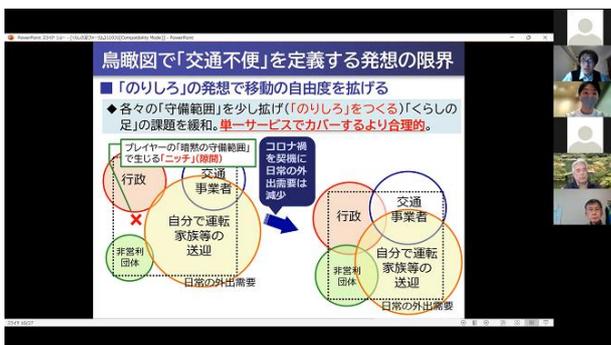


コーディネーター:河崎 民子、伊藤 みどり
(NPO 法人全国移動サービスネットワーク)



コロナ禍であっても「くらしの足」の確保は待たなし。閉じこもりがちな高齢者のフレイル進行も大問題。支えあいの地域づくり、ウチはこんなふうやってるよと発表して下さる方を事前に大募集します。買い物支援やサロン送迎などでお悩みの方の疑問や要望なども事前に受付けています。

2: 「くらしの足」のつむぎ方



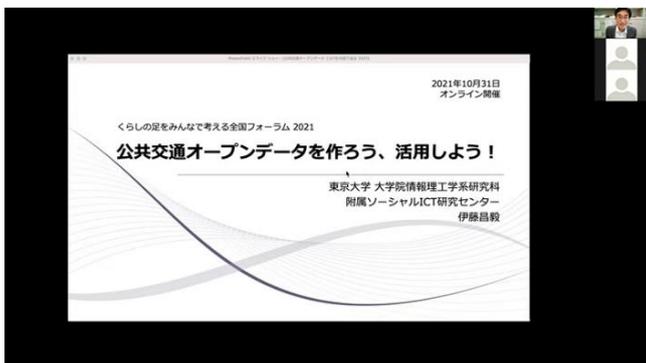
コーディネーター:吉田 樹
(福島大学教育研究院准教授)



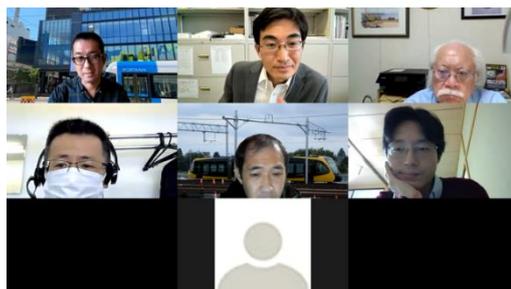
昨年 11 月の地域公共交通関連法改正では「輸送資源の総動員」というキーワードが示されました。しかし、多様な「くらしの足」をどのように結びつけていけばよいのか、また、様々なプレイヤーとどのように対話していけばよいのか、実務的な課題は少なくありません。

この井戸端会議では「輸送資源の総動員」に関わる具体的な「お悩み」をいくつかご発表いただき、それを題材に参加者のみなさんと「くらしの足」をつむぐための「勘どころ」を考えたいと思います。

3: 公共交通オープンデータを作ろう、活用しよう!

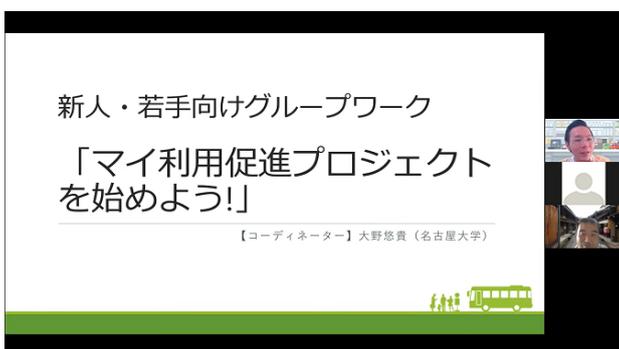


コーディネーター: 伊藤 昌毅(東京大学大学院准教授)

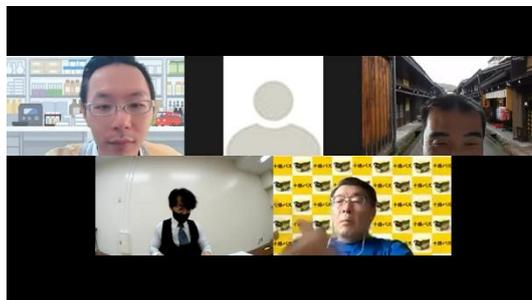


世界で使われる GTFS 形式が、日本のバスでも普及しています。乗り換え案内に必要な情報をまとめて格納したファイル形式ですが、今日は皆さんの自己紹介を皮切りに、日頃取り組んでいらっしゃることを中心にうかがう時間にしたいと思います。

4: 新人・若手向けグループワーク「マイ利用促進プロジェクトを始めよう!」

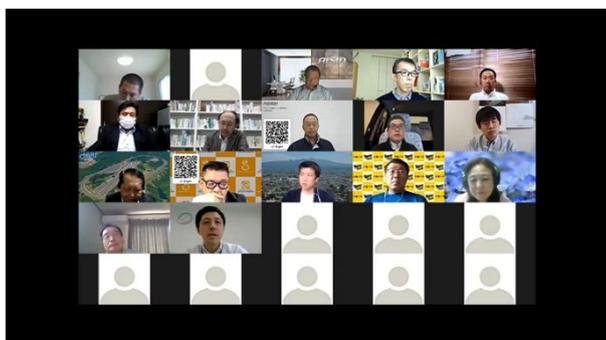


コーディネーター: 大野 悠貴(名古屋大学大学院研究員)



ワークショップ形式で、「あなたらしい」電車やバスの利用促進プロジェクトを参加者のみなさんと一緒に考えます。入社したての新人さんから、平成生まれの人までをターゲットに想定しています。少人数のワークショップ形式で行います。

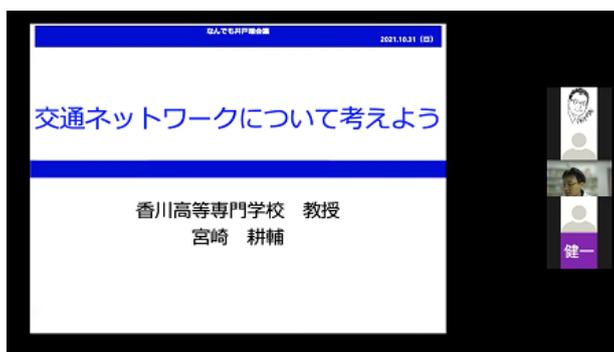
5: おでかけの愉しみを創り出すオンデマンド交通



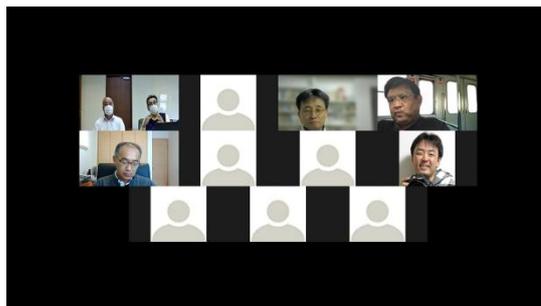
コーディネーター: 福本 雅之(おでかけカンパニー)
野々山茂男(株式会社アイシン)

オンデマンド交通といえば「廃止バスの代替手段」「高齢者の通院・買い物の足」と思い込んでいませんか? でも、工夫次第でもっと楽しいおでかけのツールになる可能性がオンデマンド交通には秘められています。この井戸端会議では、目的地であるお店や施設と連携しながら、オンデマンド交通を「楽しい移動手段」として活用するためのアイデアをみんなで考えたいと思います。

6: 交通ネットワークについて考えよう



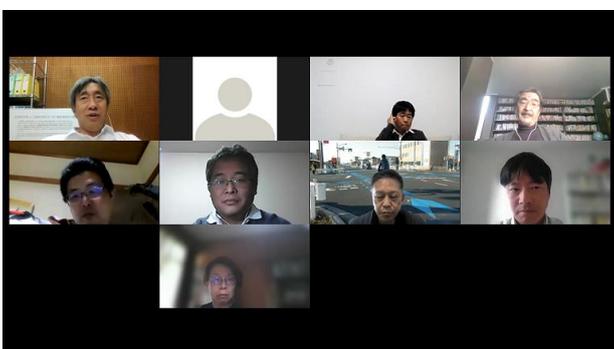
コーディネーター: 宮崎 耕輔(香川高等専門学校教授)



幹線バスー支線バス、循環バス、シャトルバスなど、運行形態によるバスの名称があります。どこにバスを走らせようかということに目が行きがちです。また、日本では、公共交通か自動車か、あるいは公共交通か福祉交通かといった議論になりがちです。いろいろと考えることはありますが、最も大切なことは、皆さんがどんな交通手段でもまちを行き来しやすいようにすることではないでしょうか。

この井戸端会議では、どのような交通ネットワークを構築すればよいかについて、いっしょに考えましょう。

7: 地域公共交通プロデューサー協会設立準備会 ～『考える』から『動く』そして『前に進める』へ～



コーディネーター: 加藤 博和

(名古屋大学大学院環境学研究科教授)

< 注意点 >

- ・興味本位の方、お勉強やヒョーロンだけしていただきたい方はお断りします。
- ・日本に必要で、全く足りない「地域公共交通プロデューサー」になって活動したい、そのために労は惜しまない、という方のご参加をお願いします。定員は無量大です。

8: 首都圏近郊のこれからの公共交通



コーディネーター: 板谷 和也(流通経済大学教授)

1980年代以降大きく人口が増加した首都圏近郊の自治体は、その多くが「急激な高齢化」「旧住民と新住民の対話不足」「まちの中心の変化」といった共通の課題を抱えています。

これらの課題に対応できる公共交通のあり方とはどのようなものか、現状では解決策が十分に見出されてはいません。

こうした地域の現場を知る皆様どうして意見・情報交換をしませんか。

【パート2】(後半)

9:「地域公共交通のトリセツ」読者の集い



コーディネーター:井原 雄人(早稲田大学スマート社会
技術融合研究機構研究院客員准教授)

地域公共交通のトリセツ(<https://text.odekake.co.jp/>)は、
地域公共交通の計画の 策定・改定や運行を改善したい
という行政・交通事業者・コンサルタント・学識者・NPO・地
域住民などの皆さんに、分かりやすいテキストを提供する
ために 2020 年 5 月より公開されました。

この集いではトリセツ編集会議のメンバーを交えて、これ
までの記事に対する質問やこれから取り上げて欲しいテ
ーマなどについて緩やかにお話していきたいと思ひます。

10:コミュニティ交通を成功させるために。お悩み聞きます！ ～コロナ禍で急拡大する交通空白地～



コーディネーター:石橋 孝三
(株式会社光タクシー 代表取締役)
神力 潔司
(学校法人九州国際大学 法人事務局長)

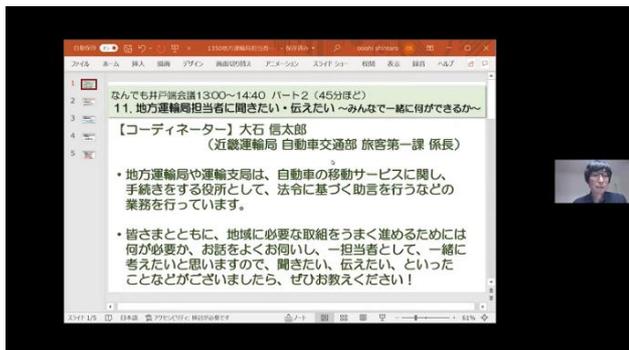


コロナ後は、過疎地は元より市街地においても交通空白地が急拡大します。移動不自由は当然、地域住民の暮らしの質を低下させます。更に地域人流の停滞は、「お出かけ目的地」の消滅を意味します。

街区は将来的に、コンパクト化へと向かわざるを得ませんが、その中心を担うべき「お出かけ目的地」を持つか持たぬかが、今後、地域住民の生活・資産価値を決定していきますし、「おでかけ手段と目的地」を無くした住民の外出機会減少は、少し間をおいて、保健福祉に重大な影響を及ぼすでしょう。

さあ皆さん、既に遅きに失っていますが、今から知恵を出し合えば縮退社会に適した街区設計を始められる地域があるかもしれません。

11:地方運輸局担当者に聞きたい・伝えたい ～みんなで一緒に何ができるか～



コーディネーター:大石 信太郎
(近畿運輸局 自動車交通部 旅客第一課 係長)

地方運輸局や運輸支局は、自動車の移動サービスに関し、手続きをする役所として、法令に基づく助言を行うなどの業務を行っています。

皆さまとともに、地域に必要な取組をうまく進めるためには何が必要か、お話をよくお伺いし、一担当者として、一緒に考えたいと思ひますので、聞きたい、伝えたい、といったことなどがございましたら、ぜひお教えください！

12:「交通診断」のスキルを身に付けよう、磨こう



コーディネーター:若菜 千穂

(いわて地域づくり支援センター常務理事)

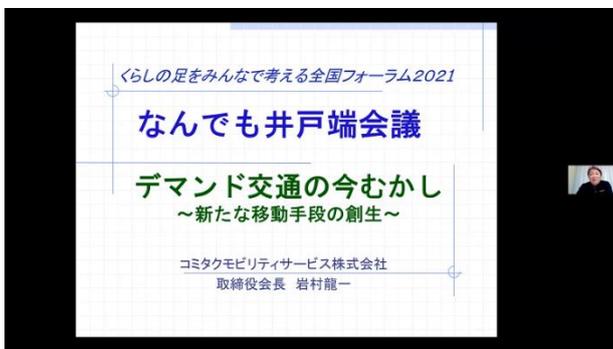


行政による交通計画の策定に必要なだけでなく、地域住民で何とかしようとした時にも、まずは自分たちの地域の公共交通がどうなっていて、どのような人が関わっているのかを正確に把握することが重要です。

私が いの一番で行う交通診断の手順は、1)集落ヒアリング(車を持たない人の移動実態の把握)、2)事業者ヒアリング(バス、タクシー、その他の個性を知る)、3)そして乗ってみる。

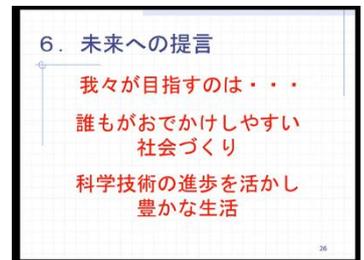
知るスキル、診断するスキルについて語り合しましょう。

13: デマンド交通・今むかし



コーディネーター:岩村 龍一

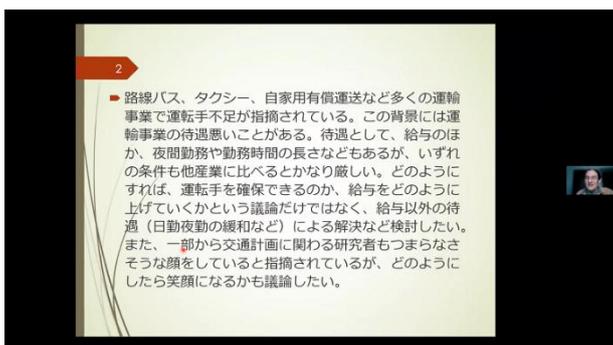
(コミタクモビリティサービス株式会社 取締役会長)



「デマンド交通」という呼び名も含め、デマンド交通のあり方をこれまでの経緯を振り返りながら、できるだけ広い範囲で皆さんと意見交換したいと思います。

タクシー業界、バス業界の方はもちろん、行政の方、福祉方面の方、ご興味のある方なら、どなた様も大歓迎です。

14: どのようにしたら運輸事業に従事する人が笑顔になるのか



コーディネーター:猪井 博登(富山大学准教授)



路線バス、タクシー、自家用有償運送など多くの運輸事業で運転手不足が指摘されている。この背景には運輸事業の待遇が悪いことがある。待遇として、給与のほか、夜間勤務や勤務時間の長さなどもあるが、いずれの条件も他産業に比べるとかなり厳しい。どのようにすれば、運転手を確保できるのか、給与をどのように上げていくかという議論だけでなく、給与以外の待遇(日勤夜勤の緩和など)による解決など検討したい。

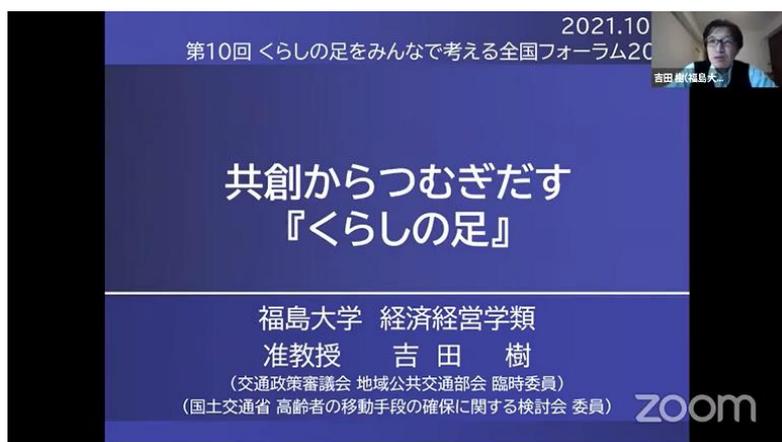
また、一部から交通計画に関わる研究者もつまらなさそうな顔をしていると指摘されているが、どのようにしたら笑顔になるかも議論したい。

また、一部から交通計画に関わる研究者もつまらなさそうな顔をしていると指摘されているが、どのようにしたら笑顔になるかも議論したい。

■講演(14:40～)

【テーマ:共創からつむぎだす『くらしの足』】

吉田 樹(福島大学教育研究院准教授)



はじめに吉田氏から、この講演では本フォーラムの第10回目の開催に際し、これまで氏が関わった事例などをまとめたものであること。

また、コロナ禍によって皆が「おでかけの価値」を再認識したが、地方では「でかけにくい」状況が地域経済・社会のゆがみを大きくしている現状があり、本フォーラムの「おでかけの足を作り、守り、育てる」という原点は変わらず、見失うべきではない、と語られました。

そして、オンライン利用の拡大により多くの市民が移動の問題を「自分ごと」としてとらえられてい

ない現状で、くらしの足への共感をどう得るかが問われていること。また大都市圏も含めた移動ニーズの小口化が進み問題も多様化していること。担い手の不足(運転手、運営側)や支える人と使う人の分離が進む状況をどのように解消していくか、という課題が出されました。

昨年改正された交通政策基本法第2条には、交通の役割として「生活を支える(国民の自立した日常生活及び社会生活の確保)」という視点と「交流を創出する(活発な地域間交流及び国際交流)」視点があります。

これらを成り立たせる「くらしの足」は、大都市圏と地方圏で比重は違うものの、ビジネス(経済)と合意形成(社会)によって、プレイヤーが「つむいでいく」チャレンジが必要です。その合意形成の場が「地域公共交通会議」であり、それを明文化するものが「地域公共交通計画」です。

また昨年改正の地域公共交通関連法では「共創」のメッセージが鮮明に描かれています。「輸送資源の総動員」「共同経営(交通事業者間の調整)」を進める一方で「束ねて減らす(利便増進実施事業)」もメッセージとなっています。

OD、GTFS化でデータ利活用が進み、くらしの足の課題が「見える化」されています。今後いっそうの事例を収集し「地域公共交通計画」に盛り込まれていくべきではないか、と述べられました。

また、当該改正法の「輸送資源の総動員」は、その本来の目的が見失われがちであり、プレイヤー間でも総論賛成であっても各論で行きづまることがある。そこで行政、非営利、事業者、地域住民各プレイヤーが「守備範囲」を少し拡げて「のりしろ」をつくっていき、すきまをカバーしていくやり方が、これからの「くらしの足」にとって大切ではないか、と話されました。



吉田氏が関わった「のりしろ」を拡げる取り組みの具体的事例として、青森県田子町のスクールバスとバス患者搬送バスを統合したコミュニティバス、「ご当地ルール」で空白地有償運送の合意形成を実現した飯能市や、データで課題を客観化にすることにより事業者間の合意を生み出した八戸市の路線バスの例が示されました。

さらに自治体、交通事業者、地域住民のプレイヤーの協議の場に入ってストーリーづくりができる第三者(翻訳者)の育成とネットワーク形成が急がれること。時間軸を考慮しながら「できること」から小さく始めて積み重ねることで、くらしの足を「つむいでいく」ことが可能であると話されました。

最後に、日本で昔からある鉄道会社の開発による「移動とセットの楽しいおでかけ」と同じような仕組みは、これから「Maas」で再構成することによりつむいでいけるのではないか、という思いが伝えられ、パネルディスカッションに引き継がれました。

■パネルディスカッション(15:30～)

コーディネーター: 吉田 樹(福島大学教育研究院准教授)

登壇者: 鎌田 実(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、東京大学名誉教授、日本自動車研究所代表理事・研究所長)

加藤 博和(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副委員長、名古屋大学大学院環境学研究科教授)

井原 雄人(早稲田大学スマート社会技術融合研究機構研究院客員准教授)

藤垣 洋平(東京大学先端科学技術研究センター特任助教)



講演に引き続き吉田氏から、パネルディスカッションの論点として、

①くらしの足をつくり、守り、育てるための「関係者間の共創」や「地域資源の活用」をカタチにする上でのポイントはなにか。

②新たな道具(情報技術・小さな交通)をどう活かすか? が、示されました。

最初の議論は、①の論点である「輸送資源の総動員」の進め方についてでした。

まず加藤氏が「現状の公共交通は地域資源の組み合わせ方がうまくいっていない。うまく進めるにはボトムアップでやったほうがよく、地域公共交通プロデューサーとして関わるなかで多くの現場は“目的意識が希薄”と感じる。目的と手段を混同せず、地域の課題を解決するというアウトカム(成果)志向となるべきである。また自分たちのやり方にこだわらず、やり方を変えて踏み出して欲しい」と述べられました。

「やれることが法令・通達に明文化されていないことで、進めにくい状況」に対して、鎌田氏からは「実施事例を周知させていくことが重要ポイントである」と話されました。井原氏からは「加藤氏、吉田氏などがやっていることを参考に現場が進めていけば良いのではないかと。地域住民が自治体に問い合わせをすると堅い回答になるので、現場の第三者や協議会から問い合わせをすると良い」とアドバイスがありました。

登壇者が関わる「地域公共交通会議」の場を建設的な議論の場にするための方策として、加藤氏からは「できればコーディネーターと有識者が役割分担するとスムーズ」、吉田氏からは「地域の現場に関わる人が進めやすい環境を整えることが大切」、藤垣氏からは「早い段階で関係者が表明し合えるようにするとやりやすい」と意見が出されました。鎌田氏からも「事前協議でしっかりと議題をつくるのが大切である」との話がありました。

そして地域公共交通会議について加藤氏、吉田氏が「各自治体で積み上げた実績は大きいものであり、地域で公共交通に思いを持った人が関わり、発言していくことが重要である」と話されました。

次に②の論点で、藤垣氏から「お出かけの価値創造に対する Maas の取り組み」について紹介がありました。「コロナ禍における Maas は、これまでのつなぎの『量』の追求から、『質』への転換が行われている時期である。混雑を避け、目的地への移動連携、目的地での体験の『質』が求められている。また乗り放題サービスにした場合、タクシーの条件設定が課題となる」というお話があり、鎌田氏から「どのようにしたら自分たちのビジネスにつながるかは、深く・細かく議論を掘り下げることが必要である」とアドバイスがありました。加藤氏からも、「(「オープニングトーク」で紹介された)新都市の事例のようにタクシーの存続が難しくなっている状況で、タクシーを公共交通機関とどう結び付けるか。価格設定をどうするかなど、パッケージになって予約できるような仕組みで価格設定ができるのではないかと意見が出されました。さらに加藤氏は、テーブル設置、Wi-Fi(ワイファイ)整備による会議参加など、「公共交通で移動中の人を自由にする価値提案をしたい」と話されました。また藤垣氏も、「移動の途中でもアクティビティができる交通結節点のあり方と連動した提案。サービスを使いやすくする仕組みづくり。データ分析による定額サービスの在り方を考えていきたい」と述べました。



最後、各登壇者からの一言では、鎌田氏から「高齢ドライバーの免許返納後の移動の足を公共交通に移したい」、加藤氏から「公共交通を移動だけでなく地域をつくっていくための大切なツールとすることに協力したい」、井原氏から「地域で有識者も資源として総動員したら良いのでは?」、藤垣氏から「くらしの足の取り組みの成功・失敗事例も資源としてうまく使い、分析・活用していけるようにしたい」と、熱いメッセージが示されました。

熱い意見がかわされた「パネルディスカッション」の最後、コーディネーターの吉田氏が「くらしの足を考えるフォーラム開催 10 年の間にその仕組み、道具、考え等は大きく進化しているが、依然として解決すべき課題も多く存在している」と話されました。そして、「このフォーラムが参加者の打ち手の役に立てれば良い。来年はぜひ対面で開催したい」と締めくくられました。

■ 閉会の挨拶(16:30~)

実行委員会副委員長 加藤 博和(名古屋大学大学院環境学研究科教授)



はじめに副委員長の加藤氏から「みんなで考えることはとても大事で10年やってきましたが、“考えて・実行して・新しいものをつくりだしていく”ことが大事だし、変わっていかないと、と思います」ということばがありました。そして、「今日をきっかけに動いていただき、『一年後にはここで事例を発表するんだ』という思いでやっていただけると良いと思います」と参加者の皆様に呼びかけました。

実行委員会顧問 鎌田 実(東京大学名誉教授、日本自動車研究所代表理事・研究所長)



また、実行委員会顧問の鎌田氏は、「今日はオンラインでの開催でしたが、ここで議論する、あるいはこれから何かやりたいことを話し合うことができたら良いと思っていました。来年こそはリアルで行って、皆さんと時間を分かち合えたらと思います。10年という年月を重ねてきた歴史のある会です。来年以降もますますパワーアップしていけたらと思いますので、よろしくお願いいたします」と、参加者へのお礼と来年への思いを述べられ、閉会の結びとなりました。

■アンケートから(自由記述より、抜粋)

- ・公共交通についてまだ学び始めたばかりなので、今回のフォーラムで新しい知識、これからの計画策定に関する新しい見方について理解できました。初めての参加だったので、機会があればまた参加したいと思います。今回は発表者たちの素晴らしいご講演を聞いてとてもありがたいです。
- ・本日のフォーラムを踏まえ、今後、切実な思いをもって、地域公共交通に取り組みたいと思いました。なお、それぞれの事例において、自治体が組織内で例えば財政出動についてどのようにオーソライズしているのかについて、より知りたいと思いました。
- ・ショートプレゼンにて、交通以外の視点 おでかけをつくる・サポートする視点の気づきが得られました。
- ・今後確実に生産年齢人口が減るので、ドライバー不足が深刻化し、大都市圏こそ悲惨な状態になると思っています。これは従来の制度論では解けないので、例えば女性ドライバーの就業継続のため、保育環境整備に厚労省予算の職場保育やファミリーサポートと組み合わせるなどの取り組みが今後必要になっていくのではないのでしょうか。それには地域側(自治体や住民組織)の主体的な関与も必要です。ほとんどの交通事業者は余力も肌感もなく、対応出来ないと存じますので。
- ・有識者や現場に関わっている方々の成功例や実践例を中心にフォーラム全体が進んでおり、利用者目線からかけ離れている気がしたのは気のせいでしょうか？ 公共交通維持のために少なからず税金が投入されるわけですから、独走だけは避けてもらいたいです。偏った方面への参加者募集(告知)ではなく、様々な角度から参加してもらうことを検討するのもひとつの方法だと考えます。決してこのフォーラムを否定しているのではなく、公共交通の持続性を考えたうえでの感想です。
- ・福祉タクシー(介護タクシー)は公共交通機関の中のタクシーに分類されるとはいえサービス形態は全く異なります。ドア to ドアではなくベッド to ベッドです。身体介助も行います。必要に応じて通院や買い物の同行もします。その観点ではフォーラムで表現される「くらしの足」の中でも究極のサービスを提供する事業であると理解しました。いわば「くらしの手足」です。ですので、他と比較して高額になるのは仕方ないと考えています。もしフォーラムが利便性や料金の平準化を目指しているなら賛同しづらいです。しかし利用者視点では私たちも足としての選択肢の一つですし、交通弱者の一助になりたい、外出の楽しみを感じてもらいたい気持ちは同感です。このフォーラムが各事業者に対しての押し付け(だけ)になるのではなく、利用者側に公共交通やそれぞれの特性を理解してもらうきっかけに(も)なれば良いと思いました。参加させていただいて良かったです。ありがとうございました。
- ・やはり、リアルでないと名刺交換が出来ないのが、残念です(繋がりに期待する部分も大きいので)。ぜひ 2022 年は、リアルとオンラインの併用で開催頂ければと思います。そして、私はリアルで参加したいと思います。
- ・現地開催型が復活しても、オンライン併催は継続してほしい。(地方なので移動費用が尋常でない)

(終)

多くの皆様、ご参加、ご協力をありがとうございました。

* 写真画像は YouTube、Zoom 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)