

# 地域交通および環境シンポジウム2021

in Kyushu

## パネルディスカッション (コーディネーター資料)

2021年11月1日～5日公開

コーディネーター： 大井 尚司(大分大学経済学部門)

# パネルディスカッションのテーマ(前段として)

## 「サステイナブルな地域・公共交通」(のためには?)

👉 「領域(エッジ)」の崩壊、横断化;

主体、目的(観光など)、手段、地域、コミュニティ、環境、福祉、技術  
— これらを「面」としてつなげる(つながる)のが「移動」

「競争」から「共創」へ、「共同」から「協働」へ;

たとえば上記のようなものをどうつなぐのか←技術革新の効果  
今ある資源(複数事業者のネットワーク、環境、施設)のつなぎ方は  
現有資源の「使い分け」(タクシーと相乗り交通<小型>)  
適正規模(どこまでを求め、どこまでを達成するのか)  
データ・新技術とアナログ・交通事業・観光

(実は)歩いて生活・観光できる、のサポートが「交通(乗り物)」

人が動くことがなければ交通は(もっといえはまちは)要らないのかも  
歩き動く仕組みを作れば「自己治癒力」「よい環境」「健康」「対話」(持続可能)

# パネルディスカッションのテーマ

スライド2に対する様々な視点～これを議論します

(1) 現状、現場で何が起きているのか(課題、問題の「見える化」)

地域交通(地域振興)、都市・広域交通(協働)、観光

(2) 将来に向けどう動くか(新技術等をどう使い、使いこなすか)

モデルをどう育てるか:先に取り組まれている事例の紹介

(ICT、環境(グリスロ))

(3) 国の方向性はいかに?

国土交通省(運輸、地方整備局)

## (1) 現状、現場で何が起きているのか(課題、問題の「見える化」)

- **【産業としての課題】コロナ前からの「持病」の『加速』: 運転士不足**

「人を運ぶ」という仕事に就かなくなる？(労働環境？)

経済が動き出しても、元の通りに動けなくなる？

\* まちのためになる、という仕事ならば従事する人はいる(枝光)

; 夢を持てるか、やりがいを見出せるか

- **【社会的使命と経営の相反する要求】行きつ戻りつの現状**

商業施設の開業による輸送人員増の経験、そしてコロナ減

高速・貸切の悪化→その運転士で不足解消→復調して不足感、休みがネック

事故の増加(車内事故)→技術面で解決しないか

\* ソーシャルビジネスとしての突破口はないか？

## (1) 現状、現場で何が起きているのか(課題、問題の「見える化」)

- 【地域とつながる観光・交通の重要性】

= 意識的に、きっかけ、社会受容性

マイクロツーリズム→車→渋滞、では町とつながらない

人を戻すには「観光と地域の関係性」をどうするか

地元の人が「新たなものに挑戦、一歩」、の**きっかけ**を:実は大変

「枝」の重要性: 「時間・地域に合わせる生活」ができるか

( \* 物流の親和性; 地域に入っている)

## (2) 将来に向けどう動くか(新技術等をどう使い、使いこなすか)

- **技術の裏付けがないサービスはない、の反対**  
新技術を使うものは、これまでのノウハウの裏打ちが必要  
(これまでのノウハウは実は真実。ユーザーに向き合う。)  
リアルでやっていることを、デジタルの側に積み上げていくか
- **モノには限界がある: 限界を理解した上での**  
検討ステップを踏む、地域を見る: 地域ごとの課題にはそれぞれの解が  
決済システムの技術革新、新技術の発出 ⇔ 耐用年数の問題、 の解決  
ICカードのリプレイスにかかる費用確保の問題、どこまでついていくか  
→ 「みんなで持つ」への意識転換(コストシェアの考え方: 九州で一つ、など)  
安全が確保できるかの限界(速度差の問題: グリスロ)
- **あるべき姿を持つ(見せる)→ちゃんとそれに合うのか?**  
「駐車場のまち」が本当にいいまちか?  
どういう地域に変わっていくのか、のビジョンを  
特別視してくれることも実はメリットか?

### (3) 国の方向性はいかに？

- 「地元合意」の制度設計：活性化再生法改正など

計画策定よりも合意を得るプロセスが大事：協議会、地域の声など  
利害調整の問題：行政の責務としての「コーディネート」  
制度運用のグラデーション（柔軟化）

- 「技術」は「豊かな人の暮らしの充実」という立ち位置で

グリスロ：観光交通としては認知 ⇔ 生活交通はこれから  
「貴重な人材」を大事に、かつ「技術」をリアルにどうつなげるか  
スマートシティ：交通、地域、街の在り方、MaaSの活発化：地域で使う＋汎用性  
技術を使い、エビデンスによる、「公共交通」「観光」の社会受容性の確保

- 全国初のモデルをつかってほしい（作りたい）

九州全域で「つながって」できるMaaSのモデル  
公共交通の確保・持続可能性により暮らしが豊かに、を地域に伝える取り組み

# まとめにかえて(参考)

## ◎観光における「DMO」、交通運輸の「運輸連合」「MaaS」の本来の考え方にならう

Destination＝地方 を Management＝運営・経営 する

→ 観光限定ではない： 地域で何かを生み出すものは全て  
営業収入だけでなく税財源も地域のKPI

\* その考えで交通を重視するDMOは海外に多数

運輸連合は「オール移動で考える連合体」(会社合併等しないものも含む)

「MaaS」は「移動→目的」ではなく「目的→移動」の一体的考え方

👉 サステイナブルのカギは「オール地域の共創」では??

= それをしている時点で「MaaS」は当然内在される仕組み

～ なぜか技術・補助制度優先で利用者不在が日本の現状では?



# まとめにかえて一サステイナブルな交通（観光）とは ～社会に受容される、新技術とアナログの化学反応？～

- **まずは「社会受容性」か：多様な主体が連携・協働できることが大前提**  
産業として（労働力を提供して、支援してよいと考えるか）  
まちのなかにある「存在」として（地域・住んでいる人の理解）  
コミュニティとのかかわり方：インフラの作り方とも関係して
- **「現実」と連続した「技術・将来」「限界」、を意識していく**  
新技術・新手段の限界～地域・現実を見て、適用可否をみる  
ノウハウ、地域、リアル、課題、の裏打ちに尽きる
- **「モビリティ技術のもたらすもの」は？ーその限界を知り、克服する**  
車社会の限界を知ったはず（コロナ禍でも、コロナ前でも）  
道路、空間、地域の使い方再考： オーバーツーリズムの反省、グリスロの貢献
- **じつは「適切なシェア（共創・協働）」の在り方に関する知恵の出しあいか？**  
新技術に関するインフラ投資・開発におけるシェアリング  
乗務員（人材）、車両、資源、空間など（従来のものも）