

江戸川区地域公共交通活性化協議会 委員にインタビュー しました

#001

主旨・目的

江戸川区地域公共交通計画では、施策の1つとして「公共交通の情報提供」を位置付け、公共交通に対する利用者の関心を高めるための取組を推進し、地域公共交通の維持・拡充に貢献する地域風土の醸成を図ることとしています。この度、公共交通への理解や利用促進に繋がる情報提供として、江戸川区地域公共交通活性化協議会の委員へのインタビューを掲載します。

今回インタビューした協議会委員



東京海洋大学大学院 海洋科学技術研究科教授
2023年4月より 福島学院大学 マネジメント学部教授
寺田 一薫氏(会長) (写真右)

交通ジャーナリスト
鈴木 文彦氏(副会長) (写真左)

インタビュー内容

1. 普段はどのようなお仕事をされているのでしょうか。

現在のお仕事

寺田会長：

現在は、大学で経済・経営系科目教員を務めています。サラリーマン、大学経済学部教員を経て、現職に就いています。関心と授業科目が合わない研究者も多いのですが、私の場合は合っていて、交通経済論、都市交通論、物流経済論担当です。加えて、港に関する研究や、国の労働、消費者行政、保険関係の審議会委員もしています。

鈴木副会長：

一言では難しいですが、肩書は交通ジャーナリストです。20年程この肩書を使っています。

もともとは、大学院の修士課程までは交通地理という分野を専門にしていました。卒業後、『鉄道ジャーナル』という月刊誌のライターとして仕事をスタートしました。大学院在学中から書いていたので、成り行きで専属のライターになりました。10年程、毎号記事を書いていました。

仕事を始めて40年近くになります。20年位前から、『鉄道ジャーナル』の取材を通じて得た人のつながりの中で、地方自治体のアドバイザーや、交通事業者のアドバイザー、年に1つ、2つくらい国の委員会に参加する仕事をするようになり、これまで続けてきています。

学生時代にバスの現場でアルバイトをしていたので、ずっと現場に近いところで仕事をしてきました。取材などで交通事業者や自治体に出向くことが多く、その中のつながりで発生した仕事が多いです。長年を経て、交通事業者とのつながりはかなり強いものがあります。

仕事の比率としてはバス関係が7割を占めます。鉄道ジャーナルで30年程ローカル線の記事を書いていたのでローカル線の問題に詳しく、ローカル鉄道に関する仕事が2割5分を占めます。残りは、最近避けて通れなくなったタクシーに関する仕事です。

バスの車掌のアルバイト経験が現在に繋がる

寺田会長：

鈴木先生とは40年前くらい前に出会い、私鉄総連（日本私鉄労働組合総連合会）で当時、中堅バス会社が潰れて地域交通の危機の話があった時に、シンポジウムで声をかけていただきました。

鈴木副会長：

寺田先生とは大学院の頃からの長い付き合いです。学生時代のアルバイトは大学院時代でなく、学部時代でさらに前になります。山梨県出身で、東北大学に通っていたので、夏休みや冬休みといった長期休暇の時に地元の山梨交通で路線バスの車掌をやっていました。大学卒業後東京に帰ってきて山梨交通に連絡をしたら、「鈴木君悪いねえ、ワンマン化してしまったんだよ」と言われてしまいました。その後、研究生を1年やり、大学院に在籍する間は東都観光バスで貸切バスの車掌（保安要員）のアルバイトをやりました。結果として路線バス2年、貸切バス4年くらい現場にいました。

寺田会長：

学生の頃、同じ系列の国際興業バスで1シーズンだけ貸切バスの車掌をやりました。当時はわりと定番のアルバイトでした。

鈴木副会長：

当時は、大型の貸切バスは必ず添乗員を乗せないといけませんでした。

寺田会長：

現在、自動運転のバスに乗務員を乗せることについて検討していて、車掌の経験が生きており、「何でもやってみるものだな」と思っています。

道路運送法の整理としてはほとんど車掌と似た「自動運行従事者」（仮）の制度が2023年の制度改正で設けられる見込です。

「自動運行従事者」（仮）の点呼やアルコールチェックについて検討する際に、当時、乗務後点呼のようなことをしていたのを思い出しました。最長、16時間の勤務で、学生にとっては良いアルバイトでした。

「自動運行従事者」（仮）

国土交通省の「自動運転車を用いた自動車運送事業における輸送の安全確保等に関する検討会」で、旅客/貨物自動車運送事業者が、従来と同等の輸送の安全等を確保しつつ、自動運転車を用いて事業を行うことを可能とするために具体的に講ずべき事項等について検討しています。

[自動車：自動運転車を用いた自動車運送事業における輸送の安全確保等に関する検討会 - 国土交通省 \(mlit.go.jp\)](#)

「自動運転車を用いた自動車運送事業における輸送の安全確保等に関する検討会報告書」（令和5年1月）

[001582761.pdf \(mlit.go.jp\)](#)

鈴木副会長：

興味がある人には良いアルバイトだけれども、やはりきついこともありました。朝4時に出勤するときもあり、給料も特別に高い訳ではありませんでした。

昭和50年代、路線バスはお客さんが多い時期でした。甲府に岡島百貨店というデパートがあり、その前のバス停から年末年始に多くのお客さんが乗ってきました。

寺田会長：

バスガイドさん、車掌さんはプロ意識があり、大学生のアルバイトにとっては恐れ多いものがありました。

運賃箱とワンマン化

鈴木副会長：

運賃箱はワンマン化されて必要に応じて作られたものです。

昭和30年代後半からワンマン化が始まりました。地方でも昭和40年代にワンマンバスが一定程度増えてくると、ワンマンバスには運賃箱が付いており、車掌が残っている車両にも中ドアに運賃箱を置いているバス会社もありました。私が働いていた山梨交通では運賃箱に投入する形ではなく車掌が運賃収受を担当していました。

寺田会長：

サプライヤーの方が一生懸命売り込んだので、昭和50年代くらいからはバス会社間の運賃システムに差がなくなりました。

鈴木副会長：

運賃箱の主要メーカーは、今2社くらいしかなく、当時も4社くらいしかありませんでした。ですので、各社同じような運賃システムになっていく訳です。

もともと路線バスの車掌は中卒の女性が多かったです。昭和30年代になると女性の職種が増えてきて、進学率も上がってきて、バス事業者は中卒女性が採用できなくなってくる訳です。それが実際ワンマン化の動機になっています。ワンマン化するのは人件

費を減らすためだと思っている人が多いですが、実際には**車掌不足の問題**が先にありました。

寺田会長：

何人か男性の車掌も採用していました。なぜかというと、昔は女性の労働は23時まででした。深夜バスは車庫に戻るのが23時を過ぎる便もあり、男性車掌が担当していました。現在もバスが23時頃に終わってしまうことや、深夜バスが23時から割増運賃になることは、その名残です。

鈴木副会長：

昭和30年代は高度経済成長期で需要は高くなり、深夜の需要もどんどん増えていきました。郊外に住宅地が増えていくと、郊外になればなるほど遅い時間帯のバスの運行が求められました。そうすると、深夜には女性車掌を乗せられず運行できないので、ワンマン化をしようということになりました。**深夜時間帯へのダイヤの延長がワンマン化の動機**になっている会社はたくさんあります。

ワンマン化が昭和30年代に始まり、遅いところでも昭和40年代始めに始まり、**昭和50年代にはだいたいワンマン化**されました。私が学生時代を過ごした仙台の宮城交通では、昭和50年代始めワンマンバスは40%でしたが、山梨交通は昭和52年頃に約9割ワンマンバスになりました。どうしても道路事情でワンマン化できないところがありましたが、そのために新たに車掌を雇うわけにはいかないので、アルバイト募集の張り紙がバスターミナルに貼ってありました。「これは、俺のためにあるバイトに違いない!」とすぐに電話して、すぐに採用してもらいました。

当時は、ワンマンバスの場合「ワンマン」の**緑色の表示**をしないといけなかったことになっていましたが、基準が変わり、今は義務ではないです。

昔は「満員」といった表示もありました。これ以上載せられない時に「満員」の札をフロントに出して**通過**していました。甲府で一度だけ出したことがあります。乗務員としては気持ちいいものです。

2. 公共交通について自ら取り組んでいることを具体的にお教え頂けますでしょうか。

講義・計画策定・アドバイス



寺田会長：

都市交通論の講義で、鉄道、LRT、ゴムタイヤトラム、BRT、バス、デマンド交通、タクシー、バリアフリーなどについて講義しています。

また、江戸川区でも行っているような、地域公共交通計画策定やコミュニティバス計画策定に関するアドバイスもしています。

文科系で携わる人があまりいないということで、最近では、自動運転について、法的な側面やビジネスとしてどうするか、バスだけでなくトラックやタクシーをどうするのかということを検討しています。

また、人手不足の問題に関しては、運転士だけではなく、路線バスでは運行管理者も必要で、運行管理者をどう確保するのかという運行管理のアドバイス、2024年問題と言われている運転者労働時間見直しのアドバイス、事故防止のアドバイスといった公共交通に関するお手伝いをしています。

運転者労働時間見直し

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件」（令和4年厚生労働省告示第367号）により令和4年12月23日に改正され、令和6年4月1日から適用されます。

[自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）](#) | 厚生労働省 (mhlw.go.jp)

山口市公共交通ふれあいフェスタ

山口市公共交通週間（令和4年10月24日から10月30日）のお知らせ - 山口市ウェブサイト (yamaguchi.lg.jp)



出典：山口市公共交通委員会 Facebook

[\(20+\) 山口市公共交通委員会 | Yamaguchi-shi Yamaguchi | Facebook](#)

バスとタクシーのひろば

主催：小平市

協力：小平市地域公共交通会議、

コミュニティタクシーを考える会、にじバス協議会、

コミュニティ交通をみんなで考える会、

株式会社ブリヂストン、西武バス株式会社、

立川バス株式会社、関東バス株式会社、

銀河鉄道株式会社、京王電鉄バス株式会社、

トーション交通株式会社、小平交通有限会社、

美玉交通有限会社、三幸交通株式会社、

三和交通多摩株式会社、NPOバス保存会、

株式会社新東京自動車教習所、小平警察署

[バスとタクシーのひろば イン 小平 2022【終了しました】](#)

| [東京都小平市公式ホームページ \(city.kodaira.tokyo.jp\)](#)

公共交通のイベントを仕掛ける



鈴木副会長：

雑多に何でもやっています。変わったところでは、公共交通のイベントを仕掛けています。自分が好きだということもあります。長く続けているところでは、山口県山口市の「山口市公共交通ふれあいフェスタ」や、東京都小平市の「バスとタクシーのひろば」があります。行政や事業者呼び掛けるとだいたい参加してくれます。公共交通のイベントを仕掛けていったことに関しては草分けになると思います。バス事業者が1社だけでやったり、バス協会がやったりするイベントは昔からありますが、地域が中心になって行うイベントはまだなかった時に呼び掛けて始めました。

「山口市公共交通ふれあいフェスタ」は、最初にバス事業者に呼び掛けたところ、タクシー、JR、航空会社も参加したいということで一緒にやることになりました。

小平市は地域公共交通会議に参加しているバス事業者が6社あり、「全事業者のバスを集めたら面白いのではないか」という話をしたら、バス事業者が乗り気になり、市役所の担当者にバス好きな人がいてイベントとしてやろうということになり、地域公共交通会議にはタクシー会社も参加していることからタクシーも参加することになり、8年前に始めました。タクシー会社にはUDタクシーといった特徴的な車両を持ってきてもらいました。

バス車両の保存

鈴木副会長：

名刺に書いてあるNPOバス保存会についてお話しします。元々、日本バス友の会というファンの集まりがあり、そこでバスの保存をやることになり、私を中心となってバスの保存を始めました。だんだん台数が増えてくと任意団体では限界があり、2003年にNPOを立ち上げました。

4台はナンバーを取っているので公道を走行できます。ボンネットバスが3台と、昭和30年代まで主流だった、日野自動車(株)製の床下にエンジンのついた箱型の車両が1台です。この4台はイベントにも出していますし、元山形交通のボンネットバスはNHKの朝ドラ「ひよっこ」にも出演しています。Kの朝ドラ「ひよっこ」にも出演しています。

NPOバス保存会

日本のバスの歴史の中で、後世に記録すべき貴重なバスの実物を実際に走っていた当時のまま保存し、それをベースにバス文化の向上・普及を図りつつ、将来的にはバス博物館的施設の設置を目標として事業を行っている団体です。



[NPOバス保存会 | 特定非営利活動法人 日本バス文化保存振興委員会 \(bus-museum.jp\)](#)

最近では、2022年11月に三重県伊勢市で「懐かしのボンネットバス 38年ぶりに伊勢を走行!!」というイベントを行いました。保存している元三重交通(株)のボンネットバスを伊勢市に里帰りさせて、公共交通に注目してもらいイベントをやりたいという伊勢市からの依頼があったので、伊勢市まで持っていきました。ものすごく好評でした。涙を流して喜んでいる人がいたり、昔、三重交通(株)のハンドルを握っていた方の遺影を抱いた奥様が乗ってこられて、当時の思い出話をしてくれたりするなど、とても良いイベントができました。

懐かしのボンネットバス 38年ぶりに伊勢を走行!

2022年11月、元三重交通のボンネットバスが三重県伊勢市に“里帰り”しました。伊勢市の公共交通利用促進に向けた企画として、三重交通の全面協力のもと実施されました。



写真：NPOバス保存会
伊勢地域観光交通対策協議会

[お知らせ | らくらく伊勢もうで \(rakurakuise.jp\)](#)

元三重交通(株)のボンネットバスは、DPFというディーゼル自動車から排気される粒子物質を排出しないようにする装置を付けています。そのため、東京都心も走行できます。

我々は1986年にバスの保存を始めました。山形交通のボンネットバスを引き取ったのが最初です。その時から基本的に当時のままの姿で残していこうと決めています。引き取る時に事業者から了解をいただいて、社名も塗色もそのままにさせてもらっています。それが今回の伊勢市のイベントに繋がりました。

寺田会長：

旭川電気軌道でも取り組んでいましたよね。

鈴木副会長：

旭川電気軌道の会社創立100周年を記念に3軸バスの復元をしました。普通のバスは2軸です。ボロボロの状態から知っていますが、当時の状態に完全に復元して、非常によくできています。原形のまま残していく文化が育っていくと良いと思っています。

NPOバス保存会では、現在、ナンバーのついていない車両も含めると17台のバスを持っています。ナンバーのついている車両は車検整備を行うので良い状態で保存できますが、ナンバーのついていない車両は劣化が激しいものもあります。バッテリーにつなげばエンジン自体はかかりますが、車庫が屋根付きでないので外観が酷くなってしまいます。今後保存の仕方を考えないといけないと思っています。バスの保存は、1986年から30年以上続けてきていて、仕事というよりは私のライフワークとして仲間とやっていることです。

令和に復活！1963年製の3軸バス「MR430」

1963年(昭和38年)に旧旭川バスが導入し、1978年(昭和53年)で廃車となった後も場所を転々としつつ保管されていた廃車体を旭川電気軌道が譲り受け、会社創立100年の記念事業の一環として走行可能状態までレストアしました。

[令和に復活！1963年製の3軸バス「MR430」 - 旭川電気軌道株式会社 \(asahikawa-denkidou.jp\)](#)

3. 最近の公共交通の動向については、どのようなお考え・ご認識をお持ちでしょうか。

公共交通のあり方の議論が不安定

寺田会長：

2002年に実施された乗合バス事業の規制緩和後20年を経て、公営バスに近い方式の復活や、上下分離方式でバス会社への委託による運行を行うべきという議論が流行ってきていて、民間活力の過小評価を心配しています。

公共交通、特にバスは地域ごとに多様であるにも関わらず、ステレオタイプ型の海外事例や、ショーケース的な国内事例の賛美論が蔓延し、有名事例が超有名事例になっていると思います。バランス良くいろいろなところを見るのがなくなって、あり方の議論が不安定になっていると思います。

コミュニティバスやデマンド交通が目立ち過ぎていて支線の議論ばかりするようになり、広域の幹線の議論を先にすることが少なくなっていると感じます。国の政策も漸く転換しましたが、江

江戸川区は先に幹線の議論をしているのでお手伝いしがいがあると思います。

また、車両やネーミングに拘りすぎて機能を論じないのはいかがでしょうか。開通式が目的になってしまっていることが多すぎます。車両は中古車でも良いかと思います。日本ほど鉄道等に愛称をつける国はないと思います。海外では、列車番号だけのところもあります。名称の公募や塗色で揉めることは意味のないことかと思えます。名前は後からついてくれれば良いと思います。コミュニティバスの検討では、先に車両を決めてしまい、その後路線を考えることも多いですが、それは本末転倒だと思います。走りたい場所で走れたり曲がれたりしないとイケません。昔、三角バスという、トンネルを走るためにトンネル断面に合わせた形のバスがありましたが、車両選びが目的化してはいけません。

鈴木副会長：

国の法整備の流れもあり、公共交通に期待と関心が高まるようになったのは良いことだと思います。自治体が主体となって公共交通を計画し運営することは望ましいことですが、本来の公共交通のあり方よりも議会や首長の意向が優先されたり、運行すること自体が目的になってしまったりするケースが全国的に目立ちます。公共交通のネットワークや手法（モード）、車両の選択の際に、公共交通の本来の姿よりも形やアピール性などが重要視されがちなのは気になることです。公共交通というのは、最終的に地域にどのようなネットワークを構築するかということと、地域の実態に合っているかどうか重要です。根本的には間違っている方向に進んでいるとは必ずしも思いませんが、1つ1つを見るとこれでいいのかと思うことはたくさんあります。

交通こそがこれからの交通の救世主」とばかりに意識がそちらに行ってしまう、デマンド交通を運行することが目的になってしまう傾向があります。デマンド交通が本当に適しているところと、そうでないところがあります。私からすれば、乗用タクシーを活用すればいいようなところでデマンド交通を運行しているところもあります。また、自家用有償運送や共助による無償の移送の事例が出てくると飛びついてしまうものです。これらは絶対に無理してやってはいけないのですが、能力を超えたようなところまでやろうとしてしまうことがあります。コミュニティバスやデマンド交通は、世に出始めて10数年経つので、これから綻びが見えてきて見直しの時期がくると思います。綻びが出ないように、私が関わった地域では意見を言ってきたつもりですが、限界を超えたことをやろうとしたり、適していないことをやろうとしたりする事例が目立ちすぎる気がします。

寺田会長：

成功例に学ぶことが多いですが、特にデマンド交通は失敗も多いので、失敗例に学ぶことも大事だと思います。半年間利用者のないデマンド交通の話聞いたことがあり、そのような事例も横展開していると思います。公共交通として、定期的な利用者数が年間10万人以下で好事例となることはあまりありません。各事例を客観的指標で捉えられるようになると良いと思います。

鈴木副会長：

ある地域のデマンド交通では、1人の高齢者が集落から7kmくらい離れた市街地に出かけるために使っていました。1人の高齢者のためにハイエースが回送で迎えに行き、送迎して、帰りも送迎と回送を行っていました。さすがに事業者が「こういう形で

やるものではない」と自治体に進言して、この地域では一般の乗用タクシーの利用に切り替えました。デマンド交通の運行という地域のロイヤリティを確保するという側面もありますが、車両と乗務員の往復経費がかかり、税金を使ってやる事業として正しいのかという議論をもっとちゃんとしなくてはいけないのではないのでしょうか。

寺田先生が話していた上下分離方式についても、誰かが経費を負担します。例えば、自治体が税金を使ってインフラを持ち、鉄道会社が運行する場合、鉄道を利用する人がどれだけいるのか、その区間を鉄道として税金で支える理由が成り立つか、そういう議論もこれからしていかななくてはいけないと思います。

4. 江戸川区の公共交通事情や取組等について、どのような印象をお持ちでしょうか。



幹線交通からテコ入れしたパイオニア

寺田会長：

江戸川区については、環七シャトルバスの検討委員会からお手伝いしています。

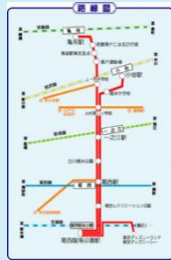
幹線交通から先にテコ入れしたパイオニアとしてうまくいっていると思います。理想に近いと思います。国の政策も幹線交通といった公共交通軸から検討するように転換していきました。

強いて言うならば、幹線交通とコミュニティ交通のような支線交通の間の、20分おきくらいに走っている準幹線のあり方論の検討がこれからだと感じています。

隣接自治体との広域連携をより良くしていけば、東京近郊は市街地がつながっていたり自治体の境目に駅があったりするので、うまく整理できると良いと思います。広域連携については、協議で解決するか、あるいは、地域公共交通計画の中できちんと取り組むべきかと思っています。

環七シャトルバス（シャトル☆セブン）

JR小岩駅・亀有駅を起終点とし、一之江駅・葛西駅・葛西臨海公園駅を経由して「東京ディズニーリゾート®」を結ぶ、急行路線バスです。



環七シャトルバス (シャトル☆セブン) 江戸川区ホームページ
(city.edogawa.tokyo.jp)

コミュニティ交通(上一色・興宮町・小岩周辺地区)のコミュニティ交通の実証(試験)運行

江戸川区では、駅やバス停留所から遠い地域におけるコミュニティ交通の導入に向け、事業効果等を検証するため、上一色・興宮町・小岩周辺地区をモデル地区として、実証(試験)運行を行っています。



コミュニティ交通 江戸川区ホームページ
(city.edogawa.tokyo.jp)

交通事業者との体制づくりが重要

鈴木副会長：

江戸川区は、私が関わっている地域の中でも格段にバス利用者が多い地域です。バスサービスの提供状況から見てもトップクラスです。1日数本しかバスを運行していない地域が多い中で、こんなに恵まれた地域は中々ないかと思います。公共交通への依存率も高いです。公共交通事情が非常に恵まれた場所という印象を持っています。

これまでは、各事業者の経営判断で運行していて問題ありませんでしたが、コロナ禍の影響で利用者が15~20%減った状態で推移しています。東京都交通局の経営資料を見ると、江戸川区内の路線のうち黒字路線が5~6路線あったものが、2路線に減っています。バスの運賃は儲けが出るように作られていないので、利用者が減れば当然の結果です。今後、安泰とは言えない状況が来るとすれば、区と事業者の意向を分かった上で、公共交通をどう育てていくかを考えないといけないと思います。情報交換等を通じて事業者との信頼関係を築き、次の施策を打てる体制を作ることが重要だと思います。

今後はメリハリをつけていかないといけません。全路線を押し並べて同じことをやっている、本来伸びるべきところが崩れてしまうかもしれません。生かすべきところに投資をしていかないといけないと思います。

5. 最近注目している交通に関するトピックをお教え頂けますでしょうか。



自動運転の法的・ビジネスモデル的枠組み

寺田会長：

バス・タクシー・トラックの自動運転の法的・ビジネスモデル的枠組みについて、今後どう生かすか考えていかないといけないと思います。バスはビジネスモデルが出来つつあると思います。一部が自動運転に置き換わり、ニュータウンなどではやりやすいと思います。ただし、今のままでは速度が遅いので、相当イライラすると思います。

タクシーやトラックについてはまだわかりません。タクシーが自動運転になると、レンタカーようになってタクシーが消えてしまうかもしれません。トラックも積み付けをフォークリフト等で人がやらなくてははいけません。社会実装の先の、実用化の段階でどのような形になるのかわかりませんが、運転士不足の問題もあるので、考える必要があると思います。

運転士の労働問題

寺田会長：

運転士の労働問題について、2024年4月からは運転者労働・運転時間規制が見直しされ、1日拘束時間が約1時間減ります。偶然、コロナ禍で夜の移動が減り、遅い時間帯のバスが減ってもあまり混乱しない可能性も出てきています。2027年から再度議論が始まることが決まっているので、さらに1時間短くなったら対応が大変だと思っています。路線の維持だけでなく、夜の交通の時刻表についても考えておく必要があると思います。夜の時間帯では支線バスを減便し、近くまで歩いて幹線バスを使ってもらうということを考える必要が出てくるかと思っています。

朝のラッシュ時間帯の減便は鉄道で少しやり始めましたが、それほどできないので、終バスの繰上により一部の運転士に早く帰ってもらう形になります。

もう一度短縮を行ったとしても、運転時間の10時間という上限はほぼ国際相場なので、運転士の長い昼休みはむしろ短くなります。利用者が少なくても、昼間の時間帯にやるサービスが充実する可能性もあります。通院の帰り時間帯の11時台だけのバス等の

展開がある気がします。時間管理の視点が大事になってくるかと思っています。

自治体委託のコミュニティバスも運転士の昼休みなどがある程度考慮して委託をする必要があるかと思っています。

自動運転の実証実験

寺田会長：

自動運転については、短期間の実験だけで終わっては意味がないので、**長期的視野に立って検討できると良い**と思います。

鈴木副会長：

自動運転が普通の交通手段として実用化し普及することは、私が現役の間にはないと思っています。現在、バスの自動運転の実験は1台で動かしていますが、普通の路線バスで実用化して、将来的に無人化しようとする、営業所での**複数台の制御が必要**になります。そこまでの技術はまだできていません。**実験の積み重ねが将来に繋がっていく**ことはあるので、実験としてやるのは結構だと思います。

モード・組織を超えた取組

鈴木副会長：

独占禁止法特例法の成立を契機として、複数のバス事業者が連携して地域のネットワークを同じサービスレベルに揃えてトータルで維持活性化し、あわせて、不足するドライバーをはじめとする資源を有効活用しようという動きが出てきました。中でも徳島県南部で見られる**並行する鉄道とバスの共通乗車の取組（運賃共通化）**は、双方を補完し共倒れを防ぐ方策として注目されています。また、これまで別の存在だった鉄道とバスを技術的にリンクさせ、道路と線路の両方を走れるようにしたDMV（デュアル・モード・ビークル）もやはり徳島県と高知県にまたがる地区で実用運行を始めました。モードを超えたり、全く別の組織体系が一緒に物事を考えたりすることがもっと早く必要だったと思います。ようやくその兆しが見えてきました。

DMV（デュアル・モード・ビークル）

線路と道路の両方を走る乗り物で、2021年12月から主に徳島県海陽町と高知県東洋町を結ぶ海岸線を運行しています。

[DMV（デュアル・モード・ビークル）とは？ | 阿佐海岸鉄道株式会社 \(asatetu.com\)](https://www.asatetu.com/)

パーク・アンド・ライドの取組

鈴木副会長：

交通関係で活躍している学者の動きを見ていると、マイカーを否定する人が多いです。しかし、マイカーを否定しても何も始まりません。特に地方に行くとマイカーが果たす役割は大きいものがあり、これだけみんなが当たり前に使っているものを否定しても何も始まりません。

山口市では、バスがサービスしているところまでマイカーで来てもらい、バスが機能しているところではバスで移動してもらうパーク・アンド・ライドの仕組みを作ろうと思い、バス停留所に数

台の駐車場を作る取組を進めています。ドアトゥドアで、一人ひとりの移動ニーズの末端まで対応する何らかの仕組みを到達させようとする、その仕組みがきちんと機能し、理解されるような税金の使い方をしながら機能を果たすのは恐らく無理です。それならば、マイカーを使える人は末端部ではマイカーを使ってもらい、公共交通が機能しているところ（幹線部分）では公共交通を使ってもらえるような仕組みを併用させておくと、本当に必要なところでは、福祉施策だけで済むかもしれません。こういったことを考えながら、バス停留所に駐車場を順次作っていったところ、5箇所になりました。作り始めた1年目は、習慣がないのであまり利用されていませんでした。最初に作ったところは、2023年4月で3年目になりますが、常に数台のマイカーが停まっています。バスを使って移動しているようです。マイカーを否定せずにリンクさせる方法があると思います。

地域の声として重要だったと思うことは、本人よりも家族の喜ぶ声が聞こえてくるということです。高齢のお父さんが市街地までの長距離をマイカーで行くよりは、近所のバス停留所までをマイカーで行き、あとはバスで行く方が、家族は安心感があるようです。この声が聞こえてきたことは、やっけて良かったと思うことです。狭い視野でバスの利用促進と言ってきたところを広げていかないといけないと思います。

6. 共生社会とSDGsについてのお考えをお聞かせいただけますでしょうか。



渋滞対策

寺田会長：

江戸川区や隣接する市川市、浦安市では、マイカーの利用が元々少なく、本当に必要な方だけがマイカーを使っている状態であり、他の場所と比べるとマイカーを抑制するのは難しいと思います。

渋滞をなくすことへの環境への貢献は大きいと思います。公共交通でできることというよりは、道路側の取組でできることという気がします。例えば、日本ではあまりやりませんが、極端な対策として**道路閉鎖**も考えられます。陸橋などの手前でマイカーの進入をブロックし、バス・ゲートというのですがバスだけ入れるようにした方が、みんなにとってWin-Winになる可能性があります。

共通認識を持つことが必要

鈴木副会長：

具体的に何をやるかの**共通認識を持つことが必要**だと思います。最近では、言葉先行です。言葉に対して持つイメージは人によって違います。具体的に何をやるかの共通認識がないと、ちぐはぐな議論になっていきます。あと、名前に引っ張られないようにしてほしいと思います。

7. ホームページを見ている皆様へ、メッセージをお願いします。

身近な困りごとを発信してほしい



寺田会長：

ご覧いただきありがとうございます。

公共交通は、暮らしやすさや環境にとっても大事な要素なので、議論が深まり関心が高まると良いと思います。住民の皆さんのための公共交通ですので、バスの議論に参加していただくことは大歓迎です。海外事例や有名事例を引き合いに出すより、ダイヤ等の率直な意見が重要です。

例えば、毎日バスを使っている人であれば「あと何分バスの時刻をずらして欲しい」といった、**身近な困りごとを発信**していただくと良いと思います。

公共交通を自分ごととして考えてほしい



鈴木副会長：

他の地域に比べると、江戸川区の方はバスに乗ったことのある方が多いと思います。公共交通のことは普通に生活していれば特段考えなくても存在しているものですが、生活や暮らしに直接関わっているものですので、他人事ではなく**自分のことだ**と思って考えていただきたいです。

江戸川区地域公共交通活性化協議会

江戸川区地域公共交通活性化協議会は、交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者代表、学識経験者、東京都、江戸川区等が参加しています。協議会において、地域公共交通計画の検討・協議・進捗管理や、一元的な情報提供・利用促進策の実施を行っています。

[江戸川区地域公共交通活性化協議会江戸川区ホームページ \(city.edogawa.tokyo.jp\)](http://city.edogawa.tokyo.jp)

江戸川区地域公共交通計画

江戸川区地域公共交通計画は、区内の公共交通に関する現状と課題及び目標について具体的に示すとともに、区民・利用者、交通事業者、道路管理者、公安委員会等の公共交通に係る多様な主体が参加・連携して持続可能な公共交通の実現を目指すための共有ビジョンとして、令和3年3月に策定しました。

[江戸川区地域公共交通計画について江戸川区ホームページ \(city.edogawa.tokyo.jp\)](http://city.edogawa.tokyo.jp)