

第20回全国バスマップサミット in TOKYO江戸川が開催されました



写真はバスマップサミットセレモニーの様子

掲載目的

江戸川区地域公共交通計画では、施策の一つとして「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、総合文化センターで開催された全国バスマップサミットの記事を掲載します。

会議の趣旨・経緯

バスマップサミットが始まった2003年当初、公共交通は運輸業界の規制緩和による減便等が行われていました。しかし、市民や利用者が公共交通の維持に係る議論をする場がなかったため、市民中心に議論していこうとしたのが全国バスマップサミットの始まりで、今では、市民団体、行政、事業者、その他様々な関係者が一堂に会することを実現しています。

江戸川区は歴史的に鉄道の発達が遅く、当時はバス交通が区民の足となっていました。その後、東西に鉄道網が整備され、南北はバス交通という形で、バスの利用者は変わらず維持されているといった特徴があります。以上のことから、江戸川区で開催する運びとなり、「『地域の体幹』こそ大切だ！ー軸となる基幹交通を見せる重要性ー」というテーマでシンポジウムが開催されました。

司会・進行役



井上 学

(龍谷大学/
全国バスマップサミット実行委員会)

パネリスト紹介



鈴木 文彦
(交通ジャーナリスト)
全国バスマップサミット実行委員会



四方 晴喜
(駒澤大学文学部地理学科 二年)



三浦 裕樹
(京成バス株式会社 取締役営業部長)



内山 元亮
(江戸川区都市開発部まちづくり
調整課交通調整係)

パネルディスカッション

江戸川区の交通の特徴について

井上 学 バスなどの公共交通を考えるにあたって、「体幹」と「バスの存在を知られていない」といったことなどが思いつきますが、パネリストの皆さんが普段思っていることとかを発表いただければと思います。

四方 晴喜 ここでは、区外に住んでいる私から見た江戸川区のバス路線について印象に残った事例を紹介しようと思います。まず、シャトルセブンという急行バスについてです。葛西臨海公園駅前ではそのバス停の位置について案内が主張されていたり、バス停の色が違うなど“急行バス”であることが強調されていると感じました。また、車内ではえどがわ区民ニュースというものが流されていて地域に根差しているなと思いました。

都営バスのうち、「京葉交差点」というバスでは多くの乗換する利用者が見られ、区民の方がバスを使いこなしていると思いました。京成バスのバス停では系統別にどの方面へ向かうのかなどの乗り方についても記載があり、すごく分かりやすいインフォメーションだと感じました。

環七シャトルバス（シャトル☆セブン）



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

井上 学 江戸川区にお住まいの方からしたら普通のことかもしれませんが、これが外から見た時の発見なんですね。区としてはどういった取り組みをされたのでしょうか。

内山 元亮 まちづくりの中では、区民の方から様々な要望を受けます。そういった地域の声に答えながら一つ一つ実践してきたことが、その分かりやすさに繋がったのではないかと思います。

井上 学 事業者さんとしてはそういった要望に対してどのように応えて、どのような課題があると考えていますか？

三浦 裕樹 地元からの要望は行政を通じて事業者へ伝えられますが、伝えるだけで終わる場合が多いです。しかし、江戸川区は自分ごととして関わってくれています。その例として、環七通りを走るシャトルセブンは区からの実証運行の委託として始まりました。本格運行後も利用実態の調査を区が実施し、今後について

の話し合い等を行っています。そういった連携が大事だと考えております。

井上 学 行政としては伝えて終わりではなく、その後も重要であるとのことですね。長く公共交通に関わる鈴木先生としてはいかかでしょうか。

鈴木 文彦 私の経験から言ってもそうですが、関係する事業者と行政がいかに信頼関係を作れるかが大切ですね。江戸川区と事業者で培われてきた信頼関係は、非常に大きなものがあると思います。

江戸川区では、非常に多くの方がバスを利用されています。その背景としては、もともと鉄道が少なく、バスの果たす役割が大きいことにあります。その後、東西線・新宿線・京葉線が通ることによって東西方向の移動は鉄道が担うことになりました。鉄道の発達に伴って、バスの役割はいかに鉄道駅にアクセスするかとなり、今の南北方向に基幹的なバス路線ができました。

基幹軸的なバス路線というのは、まちづくりとともに変化してくるものであり、その地域の強みや健全さというのは今回のテーマである「体幹」がきちんと備わっていることが大事だなと思います。



体幹を維持する方法について

井上 学 もともと都心への「体幹」があったけれども、鉄道の開通によって変わったんですね。そういった軸が変わるときに大概うまくいかないものですが、江戸川区ではうまくシフトした理由はどこにあるのでしょうか。

内山 元亮 江戸川区内の鉄道駅では駅前広場を整備しており、バスから鉄道への乗換がスムーズに行えることが、広く利便性が確保されているところなのかなと思います。

三浦 裕樹 今の時代、運転手不足や人口減少、少子高齢化など明らかに日本という国がダウンサイジングしていて、コロナ禍でさらに加速したように思います。その中で、バスでなければいけない場所はバスが担うことで、鉄道との役割分担を明確にする。乗換の手間がかかる等ありますが、公共交通の維持のために必要であることは理解してもらえるよう情報発信することが大きなポイントかなと思います。

四方 晴喜 利用者としては「乗換したくない」「払うお金を少なくしたい」など考えるといます。ただ、今のお話を聞いて

ていて、もうちょっと広い視点で捉えていくことが大事で、そういう視点が広がっていくことは大切なのかなと感じました。

井上 学 運転手不足問題の時代が来て、様々な課題が上りますが、多くは枝葉のことばかりで気づけば「体幹」となる路線が心配になってしまっていることが多い。それについて何かありますでしょうか。

鈴木 文彦 「体幹」という切り口で話す交通の問題というのは、過疎地域であろうが、地方都市であろうが同じ問題を抱えています。だからこそ、**基幹交通をしっかりと確保して育てる**、これが必要です。これからは、いかにある資源を有効に活用して最適なものを作っていくかが大切で、**バスならバス、鉄道なら鉄道が一番適したところで役割を果たしていく**。そのうえで、交通空白地域をどうするかはそれぞれの地域の人たちの中で選択していく、基幹交通へ繋いでいくことで交通のネットワークを作っていくんだろうと思います。行政、地域、事業者も含め、みんなが考えていかなければならないことだと思います。

三浦 裕樹 一般路線の主たる路線を動脈、コミバスは毛細血管とすると、コミバスやデマンドといった毛細血管側の話は進み、逆に動脈側の話がされずにどんどん細くなり不便になっていく。これをいかに戻していくかが今後のポイントだと思います。

必要な支援について

井上 学 私の経験でも、枝葉に力を入れすぎて、体幹が崩れ始めたという事例を目の当たりにしたことがあります。そうになってしまう前に、幹となる場所に支援をいただく方法はあるんでしょうか。

内山 元亮 区としては、地域公共交通計画や利便増進実施計画という行政計画を広く区民に見えるところに出しています。そうすることで、枝葉の議論をするうえでも、これがベースなんですと提示しています。今のバス事業者が支えてくれているネットワークがまず大事というコンセプトをもって、その維持のために公共交通を皆さんで使い続けてくださいということが、我々が一番伝えたいところです。

江戸川区地域公共交通計画

[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)

江戸川区地域公共交通利便増進実施計画

[江戸川区地域公共交通利便増進実施計画について 江戸川区ホームページ \(city.edogawa.tokyo.jp\)](http://city.edogawa.tokyo.jp)

四方 晴喜 こままでの話を聞いて、地理学と共通しているなと思うところがありました。交通の話をするとき、23区全体で考えるのか、江戸川区として考えるのか、江戸川区のある地域について考えるのか、このスケールの違いで考える項目が違ってくるこ

と、スケールの違うものの組み合わせなど、この視点を両方をもって考えていくが必要なんだなと話を聞いて思いました。

井上 学 まち全体の話なのか、もう少し小さいエリアの話なのかで大きく議論は変わってきます。「体幹」というのは、まち全体を考えるとときに重要なコンセプトだということですね。

三浦 裕樹 体幹の維持の話で言うと、便数や運賃も重要ですが「**定時性**」が大きなポイントだと思っています。環七通りは少なくとも2車線確保されていて、車の量が多くても流れるくらいの処理能力があり、これによって定時性が確保されていることがこの区で体幹が維持できる大きなポイントだろうと思っています。

また、同じ環七通りで都バスさんが相当な便数を出しています。それにより、当社のバスに乗りなかった場合は都バスさんに乗っていただいております。その逆もまたしかりです。当社含め**限られたリソースを最大限共通化**することで、住民が一番喜ぶ形になっていると思います。

鈴木 文彦 現状、リソースが限られているということは、ほぼすべての事業者が認識しています。前は事業者間でエリアの維持のために反発しあっていたと思うんですが、ここ10年くらいはお互いに情報交換をしながら、一番良い方法を探すというような流れになっていると思います。

井上 学 限られたリソースの中で今の品質を維持しながらもう少しサービスを上げていくか。当然体幹となっているところにもいろんな支援が必要になってくる。その支援ってどんな取組があるでしょうか。

内山 元亮 我々自治体が住民の方々に一番近い所として何ができるのかと言ったら、事業者が大変なところをサポートすることです。

三浦 裕樹 日本では基本的に民間で事業が成り立っています。一方で、欧米等は公的資本の中で明らかに国・自治体というのが運営して全てをまかなっていますが、今の時点では、側面のサポートをしていただきつつ、事業としては民間がやって、体幹路線を支えていくべきだと思います。

鈴木 文彦 県庁所在地クラスの都市から非常に大きいくらいの都市ですと基本民間が運営して、行政はその環境整備等の部分でそのお手伝いをするといったような形が私は望ましいと思っています。行政が**お金を含めどのように関わっていくか**を少し整理することで、これからの議論につながるんじゃないかなと思います。

井上 学 四方さんどう思いますか？

四方 晴喜 行政や事業者サイドの考え方は納得する部分が多かったんですけど、利用者目線からするとどのように理解すればいいかわからない部分があるなと感じました。

鈴木 文彦 山口市の話で恐縮ですが、地方のバス停の時刻表は上から発車時刻が書いてあって、行き先が記載されているものが

あります。バスが少ない等の意見が出てくる中でどう理解してもらおうか考えた結果、東京では当たり前のような表示の仕方に作り替えてもらいました。その後、おばあちゃんたちが「最近バス増えたね」って言うてくれました。実際には何も変えてないんですけども、ちょっとした見せ方一つでだいぶ違ってくると思います。

四方 晴喜 今回の会を通して、事業者や行政サイドがどういう風に利用者の方に伝えていくかといった事例をいくつかお話しいただいたんですが、それは利用者としても知りたいと思いました。なんでこういう風に考えられているんだろうといったところは疑問に思ったので、いろんなことを知っていききたいなと改めて感じました。

井上 学 私としては江戸川区がこういうところであることが知れて嬉しかったです。バスマップはただマップを作って情報発信するだけではなくて、今地域で抱えている課題というのも実は可視化されているものであると。その中で、事業者、行政、さらに市民の利用者の方々の三者の理解が必要だということです。データを可視化することで、みんなの理解をする一助となるようにすることが必要なだろうと私は感じました。一つの方法として体幹に着目しながら、地域の交通を支えていくということをぜひ地域に戻って皆さん方に伝えていただければいいなと思います。

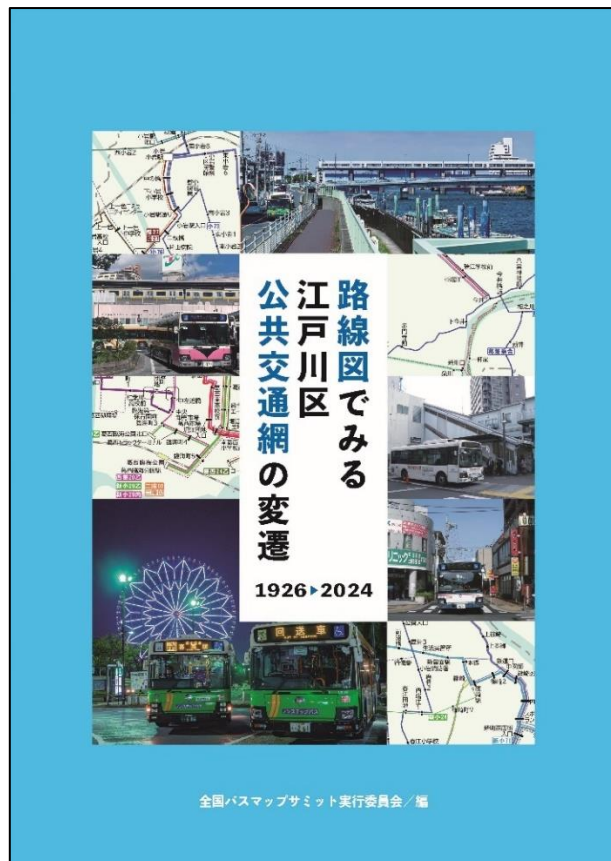
バスマップ及びポスター等展示

全国バスマップ等の展示が行われ、多くの来場者の関心を集めていました。



記念冊子の作成

江戸川区での開催に合わせて、区の公共交通網発展の歴史を紹介する記念冊子を作成していただきました。



※記念冊子は、江戸川区中央図書館でご覧になれます。