

パネルディスカッション

転換期の地域モビリティと未来へのデザイン再構築

第1部著者から4名

- 加藤 博和 名古屋大学 (第3章)
- 岡村 敏之 東洋大学 (第1章-1, 第4章)(モデレータ)
- 伊藤 昌毅 東京大学 (第1章-1, 第5章)
- 神田 佑亮 呉工業高等専門学校 (第7章)

加藤、岡村、神田の3名から5分程度で話題提供
その後の60分程度で討議

質疑時間はとっていませんが、ぜひQ&Aへの入力を。

本シンポジウムのこれまでの討議内容から

(1) 基調講演 家田 仁 教授(政策研究大学院大学)

講演の最後の部分(まとめ)

- 根拠の薄い**願望的見通し**の下に問題を先送りし、**対策が後手**に回りがち
 - 例: 公共交通は「誰かが維持してくれる」「残っていることそのものが重要」という意識がどこかに
- **従来の体制と方法に固執**するあまり、**大きな変革**を避けがち
 - 例: 従来の「常識」「認識」にも(無意識に)固執していないか?
- **新たなコンセプトや科学的知見**が内部から生まれにくく、**外国から移入に依存**しがち同時に**外国の事情に疎い**
 - 例: 移入・導入した「制度」や「技術」に魂が入っているか?
- 行政は**努力している**ことのアピールには力を注ぐが**実施的成果**への関心が薄い
 - 例: 中途半端な模倣にとどまり、「実証実験の屍」が積みあがっていくのはなぜか?
- **個の自由と社会的義務**といった**本質的課題**に目を背けがちで政策の**理念的主張**が薄い
 - 例: 近視眼的(だが必要な)「対策」が、目指すべき「地域社会」像に基づく施策に昇華できるか?

これらは、我々(と敢えて言いますが)の内部にある「不都合な真実」。
本書の各章・節には、上記5点に相当するより具体的記述が各所に。

(2) 鼎談

森前市長：ゆるやかに街を変化させる

「楽しい」「おいしい」「おしゃれ」が外出のポイント

富山会長：交通産業は限界費用が低く、破滅的な競争を仕掛
けやすい構造

マーケット構造の問題と、個々の事業者の問題
加えて、「回復不能」となるような破滅を避ける

小嶋理事長：「競争」政策の転換

公共交通の財源の確保（例：目的税）

「乗って残す」……

(3) ショートプレゼンテーション

□ 鎌田実先生

- 高齢者：社会性の維持がフレイルの抑止につながる
- どのようなモビリティ像を目指すか？
- 交通事業でカバーできる部分とできない部分の明確化

□ 伊藤昌毅先生

- 「ITは地域モビリティにどう役立つか？」は、もはや意味がない
- 部分的にデジタル⇒DX(皮がアナログのデジタル饅頭)へ
- 連携できるか？交通の課題を交通の世界だけで解決しようとするしない

□ 柴山多佳児先生

- 赤字補填ではない考え方
- 政策の転換：会計上の透明性確保と、交通を都市政策につなげるための大きく2点から

本書のポイント(編著者の言葉より)

目前の大きな課題に目を向けつつも、本書の多くの部分では、コロナ禍の有無にかかわらず地域モビリティを論じている。

なぜなら、地域モビリティの意義と課題は、コロナ禍により外的環境は大きく変化しても、その**本質は大きく変わるものではない**からである。むしろ、より**顕在化した**と言ってよい。

(中略)

「潮の流れ(外的環境)」が変われば、目指す先へ向かうための「舵取り」は変わる。

本書は、「地域モビリティ」という船を、コロナ禍もふくめた様々な社会の変化のもとでも、**行先を適切に定めてそれを見失わずに舵を切り直して操っていく、すなわち「再構築」していくための「羅針盤」**である。