

## 1. 基調講演

### 「日立市における公共交通をとりまく市民・行政の取組み」

茨城大学工学部都市システム工学科 教授 山田 稔

最初のスライドですが、細かい字になってしまいますので資料もご覧下さい。日立市の地域公共交通をめぐって、これまでどういう取組みがなされてきたのかということ、箇条書きで整理しました。2003年の道路運送法改正、2006年の道路運送法改正、2007年の地域公共交通活性化・再生法。国の法律の流れで、日立市内でも同じタイミングで、行う内容が変わってきています。

一番上は、交通事業者を中心にバスをサポートしてきた時代の話です。皆さまもご存じだとは思いますが、2003年に道路運送法改正による規制緩和で撤退が比較的自由になったことを受けて、行政も少し心根を入れ替えて、やるべきことができてきたという流れですが、その以前に何をやっていたかということ。

例えば、日立市の場合、1980年に、パークアンドバスライド社会実験を行っています。この時期の課題は、道路交通のマイカー通勤が非常に大変な状況になっていて、少しでも渋滞を緩和するための公共交通への転換を目指しています。その後、1985年に高速道路が開通し、1996年には高速道路を使ったパークアンドバスライド社会実験を行っています。道路を何とかしないといけないため、公共交通を活性化する考え方は、昔からあったと思います。

1986年に第1回日立都市圏パーソントリップ調査を行っています。2001年に第2回として、県北臨海都市圏パーソントリップ調査という名前で、市民の皆さんの交通の実態を広く効果的に把握し、それに基づいて交通計画を立てていこうという動きもありました。

1986年の時点では、まだバスを何とかしようという交通計画にはなっておらず、マイカーと大きく公共交通という仕分けになっています。2001年になると、もう少し具体的に公共交通を今後どうしようかという発想もでてきます。

日立市内は山間地を構えておりますので、不採算のバス路線というものが注目されるようになってきました。お手元の資料には、東河内線、諏訪鉾山線とありますが、県の資料によりますと、1998年から何がしかの補助が報告されています。

道路運送法改正前の部分この一番下を書いてありますが、2004年のバスロケの実験。これも道路交通を何とかしたいということで、国土交通省の道路関連で、バスを国道6号の

プローブカーとして使えないかという発想から、バスロケが実験的に行われました。マイカーから公共交通へという大きな流れがあるものの、具体的に、では公共交通で何をやったらいいかというような手段がなかなかないまま、いろいろ模索していた時代だったと思います。

日立市の考え方も少し転換が見られたのが2003年の道路運送法改正を受けてです。「日立市公共交通のあり方を考える会」が、2003年の8月にスタートしています。これは市が主催で、市民の方、それから交通事業者というような立場の方に入っていて、これからどうしていくのかを議論する会がスタートしました。道路運送法の改正によって、不採算路線がどんどん減っていくことが懸念されます。それに対して何を行っていくのかというような流れで、こういう会ができました。

これにつきましては、後ほどもう少し詳しくお話をさせていただきますが、撤退したい路線でも、廃止になる前に、地域コミュニティーに話をしていただければ、何とかできるんじゃないかという市民の側からのご意見が結構ありました。その辺りの論調に提言「公共交通維持に関する基本方針」というものがまとまって、パートナーシップ協定をスタートする流れになっています。

2007年の地域公共交通活性化・再生法。この法律の下で、国の補助金を使って、市町村の中の公共交通の補充に使っていくということが法制化されて、これ以降は国の制度を活用して、計画をつくってから手足を動かさないという指導もありましたので、こういう計画づくりをやりながら、さまざまな事業を運営していくという流れに入ってきました。

2000年辺りまでは、マイカー依存や郊外の住居への対応が、交通政策の重要課題でした。1986年、2001年、いずれもパーソントリップ調査のデータですが、公共交通の分担率が10%前後になっています。これは当時のデータであって今はどんどん減っていますが、地方都市で10%は大きいと言えます。

日立市は、地形が細長く、JRの駅がたくさんあり、鉄道移動の割合が比較的高いことが、特徴としてあげられます。また、公共交通への関心も高い市民もいました。

山間地と市の中心部を結ぶバス路線に対して、2000年前後から、行政から補助を出すようになりました。

2003年にバスの規制緩和を受けて、市民参加の「考える会」がスタートしました。この「考える会」の議論では、ここが日立市の一つの特徴なのですが、既存の地域コミュニ

ティー、いわゆる町内会が小学校区ごとに集まったものを「学区コミュニティ」などと呼んでいますが、そういう地域の単位で公共交通を考えています。

この時の提言の中には、「責任と費用の分担」というキーワードで、地域のコミュニティが公共交通の責任、それから費用を分担する。その一方で、この規制緩和を受けての撤退路線を行政が支援をする。その撤退した後を受けるための受け皿として、行政も重要なのですが、地域コミュニティが頑張りましょうというような流れが出てきました。

空白地域については、地域主導で地域の公共交通を走らせる流れも出てきています。2005年から坂下地区で「みなみ号」、次に中里地区で「なかさと号」、諏訪学区は「ふれあい諏訪号」といった、これまでにない区間を運行する辺りに、地域が主導性を打ち出すという流れが出てきました。空白地域は、地域主導で運行する、その費用と責任を分担する。そうなったときは、行政も責任を持つという形で動き出しました。

それから、公共交通が存在する地域、バスが存在する地域についても、パートナーシップ協定方式の対象に含まれるということが、「考える会」の結論となっています。実際にパートナーシップ協定は2008年ごろから動き出しました。

2006年に道路運送法の改正、2007年に公共交通活性化・再生法、これ以降は、国の制度をきちんと活用できるものは活用していこうという流れで本日に至っています。

2年ほどかけてさまざまな議論が行われましたが、2005年に日立電鉄の鉄道が廃線しました。8年経って、廃線敷をBRT化し、2013年から今までの3年間、BRTが運行しています。こういう流れが同時並行に進んできました。

次にお話しさせていただきたいのは、なぜ日立の公共交通を考えるという時に、地域の既存コミュニティ、これを柱に据えたのかという話です。手元の資料には、市民参加の背景と書いていますが、この地域のコミュニティについては、日立市はかなり特徴のある地域と考えています。私の所属している大学の人文学部の先生方からいろいろ教を請うて、昔こうだったという話を伺いましたが、戦前、1920年から1945年にかけて、新住民によるコミュニティができ、人口が急に増えました。戦後の1950年代、1960年代、人口がさらに増えています。これは、まず鉱山、続いて工業が興り、特に東北地方から多くの労働力が入ってきたと言われていました。

そういった方々が、生まれ育った地域と同じようなコミュニティを日立につくろうとした、そういった傾向があったという話を聞いています。そのため、自分たちでなんとかやっていくということ、それから、隣近所の付き合い。新住民によるコミュニティって

何だということなのですが、いわば、東北の昔からの近所付き合い、そういうものが、日立市で言うところの新住民のコミュニティーになっているという説明を私は受けたことがあります。

コミュニティー論になると、どうしても昔から住んでいる方は、さまざまな権利を持って商売をされて力を持っているものです。新しい方、公共交通もどちらかというと新住民の方が使われる場合が多いのですが、新住民が、その人口比率を見ていただいても大部分を占めるように推移しています。

これは先見の明があったのだらうと思いますが、1971年、当時の市長が、企業の依存体質から転換して行政、市としても自立していかないといけない課題と言いました。「上り詰めた太陽」という表現があったという話なのですが、この1971年、人口の推移をみていただいても、上り詰めた太陽という表現が、図の最後の2000年ぐらいまでを見据えた的確な認識だったと、今にして思い起こされるところです。この時期に何をしたかという、先ほど申し上げた地域のコミュニティーを、自治会、それが集まって小学校区単位のコミュニティー、さらに、その小学校区単位のコミュニティーを市内で集めて、全市レベルの協議会をつくりました。その後、1989年から、市民運動推進協議会、それから日立市コミュニティー推進協議会、といった形で名前が変わりました。このような動きの中で、地域で多くのことを考えるようになってきました。

1973年に茨城国体がありました。それに向けて、道路の環境美化の活動がありました。2000年に介護保険がスタートして介護予防事業、そういった高齢者を対象とした活動は1990年代から、介護保険法がスタートした後もかなりの地域コミュニティーの活動の中心になっています。こういったことで、日立市の地域コミュニティーは、他と比較しますと、かなり意識が高いところがありまして、具体的には、居住者のニーズに根差して、さまざまな新しい発想、行政から言われたことをやるだけではなくて、何をやるべきかを考えられるような組織になってきました。

また、小学校区単位が一つのまとまりとして活動しているのですが、特にその小学校区の中で不便なところ、あるいは困っておられるところ、そういうところを学区全体の力で何とかしようという発想の活動があります。日立市内で話を聞くと、この辺りをあまり強く意識している方はあまりいらっしゃらないのですが、実は外に行くと、ここですごく苦勞している。やりやすいところだけ自分たちのコミュニティーがやりましょうという方向になっていることが多い。この辺りが、後ほど出てくる不採算路線とそうでないところの

路線というのを地域の中でどう考えていくのか、こういった発想、その辺を行う基礎になっていると、私は理解しています。

では、公共交通に対して、こういった地域のコミュニティー、あるいは、一般の市民がどういうふうな理解をしていたのか、それも主に 2003 年の以前の辺りから。少し資料をかき集めて整理しました。

私の研究室で行った調査ですと、20 年ほど前の 1996 年に、この年に統計がありまして公共交通の分担率が 10%でまずまず利用されているということだったのですが、例えば車を使わずに通勤をされておられる方にアンケートを取りますと、半分ぐらいの方が、マイカーは使いたいんだけど使えないとか、車がないとか、勤務先で駐車場がないとかご意見をいただきました。あるいは道路が混んでいるから、やむなく公共交通を使っているという意見もありました。この調査対象者では半分位はマイカーを使用されている方がいらっしやって、決して、自分たちが公共交通を使っている、将来も使い続けたい、自分たちはいいことをやっているんだという自慢をされている方はそれほど多くなかった。

それから、2001 年のパーソントリップ調査の時に、付帯票ということで市とか県がいろんなアンケートの質問を追加しているのですが、結果を見て愕然とした記憶があります。三択で、交通整備で 1 つ選んでくださいという質問が入っていました。1 つ目が歩行者・自転車の交通安全の確保、2 点目が自動車のマイカー、3 点目が鉄道・バスでした。結果は、鉄道・バスが 2 割ほどでした。公共交通を使っている方はトリップ数で 10%位なので、それほど多くないのですが、使っていない方でも公共交通は都市の機関であるということで、本日お集まりの皆さまも当然そういう認識だと思いますが、その辺りがなかなか理解されていない傾向があると思います。

さらに 2001 年以降も、居住形態が戸建てに移行して、市内の集合住宅に住んでおられた方が市外に転居されるだとか、それから、マイカーの保有も 1 世帯 2 台、その 2 台目を通勤に使う、こういう実態が日立市内で結構あった。これも、先ほどの 1996 年に行った私の研究室の調査なのですが、車をお持ちの台数が 1 台以下の方は、半分以上の方が買い物を中心にその 1 台の車を使っているという方が多かった。日立市街地の比較的バスの便利なところで、当時は 10 分間隔でバスが走っていましたが、複数保有になると、その複数を通勤と買い物のそれぞれに利用していました。当時のバス利用者は通勤が多かった。1996 年。

それよりももっと後になって、バスからマイカーに移ったらしい。こういう動きがその後も続きました。このグラフ、バス利用者の推移ですが、今の話は 20 年前、図より前です。

図では10年前で5,000人/年、その後の10年で、特に2010年辺りまで、それが6割位になっている。さらにその前から見ますと、もっと減っているということです。割と最近まで右肩下がりのバス利用者の減というのが続いてきた。

1997年に、「バスを考えるアンケート作成委員会」という市民グループが存在していたという資料が、私の研究室に残っています。私自身、ここには関与していなかったのですが、前任の教授が顔を突っ込んで、一緒に考えていたようです。当時、何が行われていたかと言うと、バス利用者の人数、それからこれはバスを使わない人にもアンケートを行ったという意味では、バス会社ではあまりやらないところできていました。また、社会的価値がどのくらいあるのかという辺りの評価を、このアンケートで行っていました。一方で、バス停の新設という要望を、具体的な場所を提案して、実際にバス事業者がバス停を増設しています。1999年辺りにバス停の数が増えています。このようなニーズの把握、利用者に則した計画の試みがありました。

モビリティ・マネジメントにトラベル・フィードバック・プログラムというものがあるのですが、2002年に、私の研究室で、試しに行ったことがあります。バスの様々な情報を示して、自分たちでバスが使えるか、自分たちで行動のプログラムを作成して、紙に書いて提出していただきました。結果、約40%の人がバスって便利なんだと感じていました。これだったら、マイカー利用を減らしてもいいかもしれないと反応をされた方がいらっしやったということです。またこういう調査は母数がある時何となく公共交通に関心の深い方、関心の強い方にどうしても偏る傾向があります。それでもその中で要望のある方が、少しはいた。こういう意識を持っている方もいらっしやるということが分かった。

2002年ごろから、今度は地域のコミュニティー、特に小学校単位のコミュニティーについてですが、ここで交通というか、足の問題に着目されたコミュニティーがありました。高齢者を集めて、介護予防の体操を行う集まりを主催する。日立市内はどこも開催していますが、参加する高齢者の交通手段がない。これを何とかしないといけないため、2002年ごろからシルバーカーを使うような方に、主催者がマイカーを使って出てきていただきました。もちろんそういうお年寄りが通常の買い物、通院に行くときの交通の実態としては、ご家族で付き添っていただけの方がいらっしやる所はいいのですが、そうでないところはさまざまな不便が生じています。

それから、ちょうど時期を同じくして地域の店舗がどんどん減っていき、逆に大きなスーパーが増えたりしている。そういった問題、そういうところに注意がいくようになってい

るといふことで、地域のコミュニティーも、かなり自発的にこういった問題に取り組むような動きが見えてきました。もう少し時期が下がり、最近ですと、あそこのコミュニティーがこういうことをやっているのだから、うちも考えなくては行けないとか、そういう動きも出てきています。

これは少し前にできた日立市公共交通体系計画の策定で行ったアンケートの結果ですが、バス路線に対する補助について、現行水準の補助が必要だという方が25%位、それから、少し減らすのはやむを得ないけれど補助をしないとやっていけないことを認めていただいている方は35%位で、これ足しますと6割ぐらいが補助がないとバスは無理、そういう路線があるということ認識されているということです。

では、費用はだれが負担すべきかになります。一番多い意見が、地域住民と市が費用負担、それに次いで、市だけが費用負担になります。納税者の立場で回答されているので、自分の税金が使われるのではなく、必要としている地域住民が負担すべきである、こういう意識だとは思いますが、そういう費用と責任の分担という形にかなりの理解をしていただけるようになりました。

それから、行政以外に誰が頑張るべきかという話ですが、市民一人一人が利用促進などで頑張るべきだと答えていた方が50%位、地域コミュニティーの組織的な活動が40%位。自分たちの地域でパートナーシップや乗合タクシー事業などをやりますかと言うと、2割位になります。意識の上ではかなり理解は進んでいるという結果になっています。これも公共交通に関するアンケートですので、やはり関心の高い方に偏っている可能性があります。

「公共交通維持に関する基本方針」について少しご紹介をさせていただきます。先ほども申しましたが、「責任と費用の分担」があります。それから、パートナーシップ協定を結びましょうという話。それから、先ほどの繰り返しになりますが、バス路線が存在しているところでは、路線廃止をする前に、できれば1年ぐらい、地域が検討する時間的な余裕を確保することとなっています。1年たってやっぱり地域が頑張っても利用の減少を食い止められないのだったら、それは諦めないと行けないという議論をしていました。これが現在のパートナーシップ協定につながっています。

当初、パートナーシップ協定本来の形としては、地域と事業者、行政の3者で頑張っていて、バス事業者は協定の期間の間は路線と便数を維持します、という、例えば1年間の契約を結ぶということです。その間に地域が積極的に利用を維持・促進させるということです。

減りつつあったのが減るのが変わった、その辺りの結構効果があるのですが、そういうことを地域が頑張るので、少し路線の撤退は待ってください、こういう関係が作れないかという事で、当時、提言がありました。

実際に動き出したのは、地域公共交通活性化・再生法による国の補助金で、少し試験的に増便を試みようとか、あるいは経路を変更してみようとか、そういう辺りの行政のほうの財源が確保できて実証運行部分の費用を補助できるということになって、この実証運行部分で「地域は利用者を確保します、それから、行政は試験期間については費用を持ちます、バス事業者は、その実証運行の期間が終わった時点で、利用者増も見られるのであれば、その後、継続していきます」。当初の路線を維持するという動きから見ると、プラスの部分、運行を便利にする、サービスを便利にする部分での協定という位置付けになっています。

具体的に行ったことですが、大きくは、計画をつくるということと、実施段階でのさまざまな活動に分かれています。計画立案の段階につきましても、地域自身がニーズを把握するという事です。さまざまな調査から始まり、アンケートの配布・回収、そういったことを地域自身が行って来ました。それから、路線が話に出てきますと、取捨選択が必要になってきます。対象をどこまでにするべきか、あるいはサービス水準、ここまでだったら落としても大丈夫だとかの議論、ダイヤの検討、接続、こういうようなところの案を出すことを行って来ました。実施段階については、試験走行や様々な情報の提供、地域の他の活動との連携。こういったものも含まれています。

行政から、地域の方にいろいろなことをやっていただく必要がでてきて、私たち BRT の開業も地域の力を生かして、私たち BRT を活用していこうということで、地域のコミュニティー、それから事業者の方、周辺の方々に、その一帯の事業者の方、それから、近くに高校がありますが、これらの方々による私たち BRT サポーターズクラブができました。

パートナーシップ協定について、得られた成果になりますが、地域によって、路線によっては、利用者減少を食い止めて大幅増加につながったところもございます。これはこれまでなかったところへ路線を変更しまして、そちらを走れば利用者が増えたということです。これはまだ市から公表されていない、分析中のデータなのですが、パートナーシップ協定がないところと比べると、協定がある方がバス利用率が高いそうです。また、協定がある方が公共交通に対する関心が高いということで、当初狙った成果はできています。ただ、やはり限界もありまして、かなり周辺の様相が大きく変化した場合に、その責任の分担、

費用の分担というのは誰がするのか、これは実は何も謳っていません。今、非常に悩ましいのは人口が減少し、放っておいても、利用促進を一生懸命行っても人口が減るに比例して利用者数が減っていきます。さらに、バスやタクシーで移動が困難な方、介助が必要な方の交通、これについてもパートナーシップの中では、なかなか議論ができていません。あとは地域への来訪者、これにつきましても、どのようなニーズがあるのか、そのニーズ調査をどうやったらいいのか、この辺りがどうも残されている課題と考えています。

## 2. 特別講演

### 「住民・利用者の参画によるバスサービス充実を進めるための秘訣

#### ～バスが地域に『次の息吹を吹き込む』～

名古屋大学大学院環境学研究科 准教授 加藤 博和

日立は何回か来たことがあるのですが、ほとんど短時間、1時間ぐらいの滞在でした。日立の駅前のちょっと周りぐらいしか歩いたことがなかったので、今日は出張してもここへ来るまでに、それでも2時間ぐらいしかなかったのですが、ちょっとだけバスに乗らせていただいて、実情を見ることができました。今日はすぐ帰らなければいけないのですが、また、日をあらためて、ちょっとのんびりしたいなと思います。

今日の話は、「住民・利用者の参画によるバスサービス充実を進めるための秘訣」ということで、副題、「バスが地域に『次の空気を吹き込む』」これ、英語で言うとどうなるかと言うと、「インスパイヤー・ザ・ネクスト」ということで、日立ですので。ぜひこれ出しておかないといけないなということですよ。いい言葉ですね、「インスパイヤー・ザ・ネクスト」というのは。これを日本語で言うと、次の息吹を与えるというのですが、それをどうやったらできるのかという話をさせていただきたいと思います。

このセミナー、「協働」ということが一つのキーワードになっています。それについて、いきなり土木屋なのに法律の話をするのは僭越なのですが、交通政策基本法と呼ばれている法律をご存じですか。知っていても知らなくてもどちらでもいいのですが、実は、そういう法律があります。

その第11条に、知らなくても既に、国民の役割が決まっています。国民等となっています。すぐ等を付けるのが法律のよくないところです。等が何なのだろうかと聞きたいところです。どんな役割があるかと言うと、「自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むように努める」らしいです。やらなければいけないそうです。そして、「積極的な役割を果たす」全く欲張りですね。忙しいのに主体的とか積極的とかやっている暇があるなと思います。一応法律的にはそうなっているのです。

さらに連携です。「国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者、交通に関する作業を行う者、住民その他の関係者が連携し、協働し」その後、「行われなければならない」これは余計ですね。いくら法律と言ったって。「行うことが望ましい」とか、「行うといいことがある」と書けばいいのに、「行われなければならない」という、何というお

せっかいな法律です。おせっかいはいいとして、実際連携するといいいこともいろいろある。ただ面倒なこともあるよということ、私もいろいろ体験してきましたので、少しお話をしたいと思います。

実際どうすればできるのか。やってもいいことがなければ意味がないので、どうすればいいことがあるのかという話です。よくこういう図が出てくるわけです。自治体と事業者と住民が三位一体となって取り組めばいいことがある。これ、一体誰がそんな確信を持ってそんなことを言うのでしょうか。その三位一体でいいことができるかどうかなんて分からないです。なぜかと言うと、自治体は必ずしも公共交通に詳しくはありません。日立市は、まだ詳しいほうだと思うのですが、全国的に見たら、全然詳しくないところもたくさんあります。

それから、事業者が路線維持への自覚があるかどうかということです。これ、山田先生からのお話もありました。あるという保証はありません。そして、事業者、日立電鉄交通サービスはこういうことはない確信しておりますが、全国を見ますと、十何年も前にあった規制にいまだに毒されているのか、「これからこんなことやりたいんですけど」と言う、「いや、うちは金もらっときゃいいんで、ノウハウはありません」というふうに言ってしまう事業者もいる。

しかもこの3つが決して仲がいいわけではないとなると、コーディネーターやアドバイザーが大事で、茨城の場合は山田先生がおられますので盤石だと思うのですが、全国的には山田先生が何百人もいればもっといいのですが、残念ながら、何百どころか何人もいないというのが現状でして、私みたいなのが忙しいということになっています。

そんなことで、現状だととてもお寒い状態なのです。私はこれから、網形成計画を説明したいのですが、網形成計画は、これを突破するためにあると思っています。その網形成計画というのは、山田先生からもご説明あったように、地域公共交通活性化・再生法に基づいた計画なのです。公共交通にとっての憲法のようなものだと考えてください。これをつくらないで、場当たり的でない地域公共交通政策ができるのか。つまり、ちょっと何か言われたからちょこっと変えるとかっていう、場当たりでは駄目です。公共交通というのは芯が通っていないといけない。

住民や首長、議員、他の部局の皆さんがいろいろおっしゃっているわけで、あるいはお願いしなければいけないこともあるわけで、その皆さんに公共交通の必要性を訴えられるのかと言ったら、そういう計画もないのに訴えられるわけがないでしょうということで、

当然つくらなければいけない計画だと考えます。日立市ではずっとこういう計画はつくっておられるのでいいわけです。それから、公共交通はなぜ必要なのかということが分かっていないのでは適切な政策はできない。だから、そういうことをきちんと押さえておかなければいけない。

計画の中に、どういう方向に向かっていくかという「戦略」、それから、誰が何をやるかという「役割分担」、そして「PDCA」—Plan Do Check Action— という、どういうふうに行ったことを見直して次へ進んでいくかという、これを書かなければいけない。それから、担当者が大体3年ぐらいで変わってしまうので、「遺言」ということを、縁起の悪い言い方ですが、これは、担当の方に結構喜ばれまして、自分が辞めた後、後任に、計画を読んでおくと、この通りやればいいと言ったら、簡単に引き継ぎができてよかったとおっしゃる方がたくさんおられて、担当の方にとっては遺言として書いていただきたいということです。

そして、この地域公共交通網形成計画は、形成計画、形成計画と言う方が多いのですが、国土交通省の本省にもそういう方がおられて、不見識だなと思っています。形成計画というのは、ただつくる計画という意味で、何のことやらさっぱり分からない名前です。そうではなくて、網計画と言っていただきたい。網をどうつくるかという計画なのです。どうしてかと言うと、もともと地域公共交通網計画とあって、「形成」はなかったのです。何でそんなことを知っているかと言うと、私が名前を提案しましたから。

そうしたら、内閣法制局へ持っていったら、「形成」を入れろと言われたので入れたということにして、「形成」は入れなくていいのです。何でそんな勝手に入れられた文言を役所は略称に入れるのかと。これは意味が分かっていない。心は「網」にあるのです。どうやってそれぞれの路線を「網」にして束ねてうまく全体的で機能するかという計画なのです。それは、違う言い方すると、従来はコミュニティバスとかデマンド交通ばかり自治体は計画をつくっていたのです。そうではなくて、日立市であったら JR や日立電鉄交通サービスの路線が非常に大事ではないですか。そこも含めて計画をつくらないと駄目ですよということを意味しています。

それからもう一つ、生活交通確保維持改善計画という難しい名前の計画があるのですが、これは、つくと国からお金がもらえるという大変ありがたい計画です。一方、網計画はそれだけではお金がもらえないので、いろんな自治体が、「金ももらえないような計画、意味あるのですか」と私に仰います。そう言われると「ああ、あなたは金をもらうた

めだけに計画をつくのですか」と。「それはおめでたいですね」というふうに言い返してけんかになるわけですが、計画は金をもらうためにつくるのではなくて、自分がどういふことをやりたくて、どういう方向に進むためにということを書くことが計画なので、結果として国はお金をくれて、それが計画を作るインセンティブになるということなのです。ここを勘違いすると、結局自分がやりたいことのために何かやっているのではなくて、お金が欲しいから何かよく分からない書類を作っているということになって、すごく時間の無駄になってしまいます。

そして「連携」です。いろんな「連携」を書いていかなければならない。それから「協議会」。これも後で話をします。こういうことで、地域公共交通網形成計画という地域公共交通に関わる「憲法」のようなものを、それぞれの自治体あるいは行き来が多いところ、複数の自治体で作っていただきたいということなのですが、ある自治体の地域公共交通網形成計画の中にあつた図です。推進体制と書いてあるのですが、私はこの図を見ても、さっぱり推進体制が分からないのです。

これを見て分かります？ 何か人がいっぱい書いてあつて、Plan Do Check Action で、これは推進体制って言えるのでしょうか。さっき私の申し上げた地域公共交通網形成計画というのは、これを見たらどうやって公共交通の政策をやつていったらいいか、それぞれがどう動いたらいいのか、あるいは、何で公共交通をやらなければいけないのか、どういう網を作ったらいいのかということが書いてあると言いました。こういうのは、全然そのようなものがないのです。でも別にこれは偶然挙げた計画なのですけれど、全国ほとんどこれなのです。つまり、全然分かっていないということです。

自分たちが何のために計画をつくつて、しかもなぜ公共交通をよくしなければいけないのかというのが全然考えられていない、こんなやつが出てくるということなのです。だから、日立市も、今日来られているところの自治体の方、あるいは地域の皆さんは、こういう図は一切使わないでほしい。きちんとどうやってやらなくてはいけないのかということを示した計画をつくつてほしいと思っています。皆さんにお伝えしたいこと、1つ目、地域公共交通づくりは地域づくりとつながりが深いですという話。2つ目、自治体に加え地域住民と利用者が頑張らないと公共交通はよくなりません。3つ目、しかしそれを唱えているだけでは無意味。具体的な体制をつくり進める必要があります。それはさっきの図の本来の図です。本来掲げているものです。そうやってみんなで公共交通を魅力的にできれば、地域も魅力的にできるというふうな流れです。

私も田舎の仕事をいっぱいやっています、最近はこちらに行きました。すごい雪でしょう、これ。先週会議をやったんですが、もう埋もれるかと思うような状況でした。ここは岐阜県白川町。岐阜県の白川と言うと、白川郷が思い浮かぶと思うのですが、ここは白川村ではなくて、白川町という別の自治体になります。ここは谷が深いところで、木曾川の支流の飛騨川があるところなのですが、そこからさらに4つの谷が分かれていて、それぞれに1路線ずつ路線バスが走っている。1日数便、大体6便から7便、8便ぐらいありまして、このバスが谷の一番奥まで、一番遠いところだと駅から1,440円という、町内なのにもうすごい額なのですけど、走っています。でも、これを使うと通勤通学や通院来訪が可能です。

ところが、この4月から大減便になるのです。しかも土休日は全面運休になります。何でこうなると思います？ 運転手がいなくて。この営業所の定員が8人なのですが、今、4.5人しかおらず、さらに、4月からは3.5人になる予定なのです。募集しても全く来ません。もうしょうがないので、僕が大型二種取って行こうかというぐらいの勢いで取り組んでいます。何でそういうことになるかと言ったら、この地域自体がもう魅力が非常に薄くなっているということだと思ってしまうのです。

だから、この地域で働いていただいて、支えていただけることがすごく生きがいとなっていくような、つまり、単にバスを存続させるだけではもう駄目で、地域をよくしていく中で、その担い手として運転手さんにも来てもらわないと駄目だという、そこからやらなければいけないということで、私がこれまでやってきた中でも非常に大きな仕事になると思っています。もう全く勝算ありません。でも、他に誰もやることもないと思うので頑張っ取り組もうと思います。なので、2年後ぐらいにその話をしなかったら、「あ、加藤はあんな偉そうなことを言っていたけどやらかしたな」と思ってください。よく失敗をします。うまくいったら、「5年頑張ったよ」って言いますので、いいですね。

でも、ここはすごいですよ。こんな大雪でも、集落の奥まで外来者の私が行けるわけですよ。何の苦もなく。大雪であっても、運転手は慣れていまして、もう訳もなく運転していくわけです。

結構途中で立往生しているクルマがあるのです。ですが、このぐらいの大雪であってもバスで行けるのです。つまり、公共交通のありがたさが分かります。公共交通によっていろいろなところへ「おでかけ」できるようになる。その「おでかけ」を提供することで、

地域の Quality Of Life、生活の質を高めて、安心安全と健康を守り、豊かさを増進させる役割があります。

これは、自分が歩いたり走ったりできる、クルマに乗れる、そういううちはそんなに感じないありがたさですが、それができなくなってくるとどんどんと感じてきます。これがまず押さえておかなければいけないことかなと思っています。ぶっちゃけ、不採算のバス・鉄道は本当に必要なのかといったときに、この地域でも、日立電鉄鉄道線がなくなったとかいろいろあったわけですけど、やはり、乗らないけれどあったほうがいいのか、隣で走っているのでうちでもあったほうがいいのかというのはやはり駄目です。地球環境に優しいとかというと、これ乗っていないと、空バスじゃしょうがないということです。交通弱者のために必要かと言うと、私は「ザルの福祉」と言っていますけれど、バスとか鉄道というのは大まかにしか救えない。全員を救うことはできません。ですから、タクシーとか福祉のいろいろなサービスとかと併用してやらなければいけない。特に大まかに救うほどたくさん需要があるところがバスや鉄道が残るところなのです。

これらを考えた上で、まさに網計画にならなければいけないというのは、鉄道やバスやタクシーやいろいろな輸送サービス、いろいろなを含めて、公共交通全体が手段なのです。その手段をいろいろと組み合わせ、利用されてありがたがられる、ありがたがっていただけるようなものに組み上げる。これを行ってこそ、税金を払って、そこから公共交通を維持するという意味が出てくるということなので、逆に言えば、つくる人たちは、どうやったらそうやってお金を払っていただいて、ありがたがってもらえるかということをもっと全身全霊をもって考えなければいけません。

そう考えたときに、先ほどの白川町を見ていただいて分かるように、全国の地方部でもう地域公共交通は崩壊寸前の状態に陥っています。以前は、クルマに乗るからとか、子どもが少なくなったとか、人が少なくなったと言っていたのですけれど、最近は運転手がない、燃料が高いから、今は安くなりましたけれど、2~3年前は高かった。それから、車両が高くなった。でも、もともとは、どんどんと利用が少なくなって、その結果事業も縮小せざるを得なくなったというイタチごっこを繰り返したことによって、仕事もどんどん減ってくるし、利用者にとっても使えなくなってくるし、あるいは、事業者や運転手にとってもやる気がなくなってくるという、負のスパイラルになったわけです。

そうすると、ありがたいことに、今は乗らないけれど、将来クルマが運転できなくなったときに利用したいと、だから、税金払ってもいいよとおっしゃっていただける方がたく

さんおられます。利用しないのにお金を払っていただいて本当にありがたいです。ありがたいのですが、将来乗ってくれるともっとありがたいのですけれど、残念ながら将来ほとんど乗っていただけないのです。どうしてかと言ったら、今健康な時に、公共交通を使わなくてクルマに乗っている方が、どうして、年寄りになって体の調子が悪くなった時に、クルマではなくて公共交通に乗れますかということです。

健康なときだってクルマのほうが楽なんです。調子が悪くなってきたら、もっとクルマのほうが楽なんです。だから、永遠に手放さないのです。手放す時は、寝たきりか事故を起こしたかお亡くなりになる時ということになってしまいます。つまりクルマの運転ができなくなった時に、公共交通が利用できるはずがない。つまりその時が、クルマに乗れなくなった時が、もう社会生活ができなくなる時ということなのです。なので、公共交通を守るために非常に大事なポイントの一つとしては、クルマに乗れるうちに、バスにも乗れるようにしておくという、これをやっておかないといけない。それが乗れるようになっていけば、例えば免許返納するというのもちょっと選択肢に入ってくるのですが、全くバスとか鉄道に乗ったことない人が、自主返納やれと言ったってやるわけないわけです。だって、公共交通が全く分からないのですから。

だから、クルマに乗れるうちから、バス、鉄道に乗れるように慣れていただくことが必要なのです。つまり、今は乗らないけど将来は・・・というのは人ごとです。将来の自分は乗るけれど、今の自分には関係ない。だけど、金ぐらい払う。そうではなくて、今慣れておかないと将来困る、あるいは今困っている人たちがたくさんいるから何とかしないといけない。そういう当事者意識をもっていただくというのも非常に大事なことなのです。

クルマに乗れない人は、確実に囲い込むことができるし、例えば通院とか高校通学とかも囲い込みが徹底的にやれる。クルマに乗れる人は、関心が高い方を見つけ出して、1年に1度でいいから乗っていただく。そうすると、例えば、日立市で1年に1回、つまり1往復で2本バスに乗っていただいたらどのくらい増えるでしょうか。結構増えるんじゃないですか。今全国的にバスの利用客が少ないので、市民に1年に2回だけ乗っていただいただけでも結構増えてしまう。

こんな調子なのですけれど、今まで地域公共交通って何なのか全く説明していませんでした。地域公共交通というのは、地域公共交通活性化・再生法に定義があります。2条の1項、「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう」要するに、住

んでいる人が買いものに行ったりとか人に会ったりする、あるいは学校に行ったりする、それから、観光とか来訪した人にも使える。そして、鉄道、路面電車、バス、タクシー、船、これが公共交通機関です。特に、タクシーが入っているところには注意してください。

これらを維持するために、それぞれが何をやらなければいけないかということも4条に書いてあります。一番やらないといけないのは市町村、主体的に取り組みと書いてあります。都道府県は、必要があると認めた時は主体的に取り組みと書いてあって一歩引いています。バス会社、鉄道会社は、質を高めると、それから情報を出せと書いてあります。つまり、鉄道・バス会社は、維持そのものは、お金を出すとかそういうことではなくて、いいものをつくって、それから情報を出してくれと言われていています。

面白いのは国です。本当は笑ってはいけないのですが、「情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上」って、これ大学の先生ですか。国が大学の先生の仕事をやってもらったら、私や山田先生も含めて国に雇ってもらえたら一番いいのですが、多分無理だと思います。だから、公共交通を国はこういうふうにしただけしてくれないということなのです。地域で、特に市町村で頑張っていないと駄目だと、もう法的にはそうなっています。

では公共交通、公共交通と言っていますけれど、実際、日立市は分かりませんが、全国的に公共交通と言ったときに、本当はそうでなくて自称のものが多いいのです。どうなっているかと言うと、2つの「バイ」です。1つは「ショーバイ」路線。採算性が大事で、そんな地域にとってありがたいこと、それしかないというものです。これは事業者路線の多くがそうなっている。それからもう1つは、「アリバイ」路線。つまり、走っていればいい、あればいい。乗っていても乗ってなくてもどうでもいい。これが、コミュニティバスとか特にデマンドがそうです。あればいいんです。デマンドなんて一番ひどくて、乗れば乗るほど補助金が増えるものだから、乗らないほうがいと考えている自治体が結構います。

とんでもない話ですが、乗れば乗るほど補助金が増えるようなものを、システムとして供給することがいいのかどうか。コミュニティバスだと、乗れば乗るほど費用が減るからやる気が出ます。やっぱりいいことをたくさんやったほうがいい、嫌だったらその見返りがあるというものでないと駄目なのではないかなという気もしています。このショーバイとアリバイ、あればあるだけいいのですが、全然ない場合だと力が出ない。だから、網をつくらなければいけないでしょう。その網をつくることで、ショーバイだろうがアリバイだろうが何でもいいので、地域や利用者にとりあがっていただける公共交通をどう

やればつくり出せるかということ、まさに協働でやらなければいけないというのがあります。

まだまだちょっと考えなければいけないことがあります。今昔は、バス会社が「企画・運営」することと「運行」することの2つを一緒にやっていました。ところが最近はそのではなく、ある会社が別の会社に運行だけは任せて、その親会社というか委託するほうの会社が全部決めてしまうというやり方、それからコミュニティバスは自治体が企画してバス会社が受託するやり方、それから、高速ツアーバスというのがありました。これは、旅行業者が決めて、お客も集めてバス会社に走らせるというやり方でした。今は高速乗合バスになっています。

これらはすごく合理的な気もするのですが、バス会社にとっては、全然付加価値が出せないのです。とにかく「俺の言う通り走れ」と。「俺が客を集めてくるから」ですので全く何も言えません。高速ツアーバスの事故であるとか、いろいろ出ているわけですが、実はそういうところに一因がある。自分たちが創意工夫する余地がほとんどなくて、やろうとすると、いかに金をけちるかしかないというわけです。まだ軽井沢のスキーバス事故は原因はよく分かりませんが、昔の高速ツアーバスと同じ構造になっています。

そうすると価格と柔軟性で勝負するしかない。その結果、安全性が損なわれる可能性が高まります。例えば、ここに「運転手募集」と書いてあるわけですが、全国どこのバスを見ても、車両の後ろに「運転手募集」と書いてある。それだけ足りないということですが、こんなところに貼って一体誰が応募するのかと思っています。むしろ、ここに出すというのは、うちは待遇が悪い会社だと公言しているようなものだということ言われてきました。今、全国津々浦々これなので、全国至るところ待遇が悪いということになってしまうのです。

最近バス会社をお願いしているのは、せめて業務拡張と書けよと、うそでも。そうやって書くと、減便とかできなくなってしまうのですが、うそでもいいから、業務拡張と書かないと、減便しているのに募集しているということは相当ひどいなということになってしまう。だからやる気を出すために、できれば、この地域を支えるバス運転手募集中と書く。全国、もう既にやっているところがあります。地域を支える仕事と書いて、よく見ると運転業務をお願いしますと書いてある。だましているのかと思うような募集ですが、そのほうが応募が多いらしいです。

単にバスを運転するというだけではなく、地域を支えるために。これが、採算性のない

公共交通の付加価値です。地域のためにバスを運転するというのだったら、やる気が出るんですということらしいです。やる気のない人ばかり集まって、しかも人が足りないとなると、事故のリスクが出てくる。運転手が足りないのでいろいろな健康の異常があっても運転させざるを得ないとか、あるいはそもそも検査を受けさせることができない。運転手も検査を受けてどこか引っ掛かると、食えなくなってしまうということもあって、なかなかそういうところの問題が出てくる。

こう言っていると、ものすごく暗い話になってしまうのですが、そんなことはない。成功体験があれば浮かび上がることができる。つまり、今までのような暗い話ばかりで待遇も悪い企業に、若い方が入るわけがないということです。だから、運転手が集まると、バスが、公共交通がもっと乗っていただけるようになるためには、やはり前を向かないといけない、うそでも。現状だと、通常なら利用が減るほど収入が減るのに、補助路線だったら税金投入が増えるという仕組みだし、補助をたくさんもらえるように、補助制度に合うように路線をいじるという負け犬根性がかなりある。

こういうところから脱却して、逆の言い方ですが、こんなに地域で愛されて役に立っているのに、補助を出せないなんて補助制度がおかしいと言えるぐらい、われわれがつくっている路線というのは、こんなにすごいと言えるような路線を事業者がしてくれるかどうか。でも事業者だけではつukれない。やはりそれは、地域の皆さんと一緒にやってやらないとできません。そのためにも3つの力が要ると思っていて、企画する力ですね。それから、提案する力、そしてサービスの力という、この3つが必要です。

バス会社って、すごく真面目で、奥ゆかしくて、とにかく皆さんの分からないところで頑張っていて、雨が降ろうがやりが、やりが降ったら走らないかもしれませんが、雪が降ろうが何だろうが正月であろうがお盆であろうが、ずうっと走り続けるというのが、バス会社の美学だという、これは本当に大事な美学なんですけれども、それだけだと、残念ながら今は見向きしてもらえない。それだけではなくて、走り続けている結果として、われわれはこんなに皆さんの生活を楽しくできますよと、そういう提案をして、しかも実際乗ってみても「ああそうだよね」と思えるようなサービス力も出していないといけないと思います。

事業者はそういうことなのですが、自治体はこれに対して、こんな仕事ができる。自治体は「おでかけ」、公共交通でその地域の移動を確保するというのをやるということが、さっきの地域公共交通活性化・再生法にも書いてありました、それを実現するために、

どうやってそれを実現するかという戦略をつくらなければいけない。これが網形成計画です。

網形成計画というのは、まさに公共交通のネットワークをつくって、それをどうやって維持発展させるかということを考えなければいけないし、さらに、それぞれのところで、事業者や地域の皆さんが頑張っておられるわけで、そういう皆さんをどうやって支援するかという、戦略をつくる、ネットワークを維持発展する、そして、それぞれをサポートするという、その3つが大事です。こういうことを網形成計画にきちんと明記して市民の皆さんに読んでいただいたら、なるほど、うちの市はこういうことをやろうとしていて、われわれにこういうことをやってほしいと言っているのかと考える。では、われわれがこうやってやったら、市がこういうふう支援してくれる、それではやろうか。そんな難しいことだったらやめておこうとか、そういうふうな取捨選択ができます。

一つの実例をちょっとお見せしたいのですけれど、これは有名ではない例ですが、私は有名ではない例をなるべく説明するようにしているので、有名なのは他でいくらでも見れるので、いつも無名なものを紹介するようにしています。これは福井市の清水グリーンラインという路線です。これ、名前がいいでしょう。普通は日立電鉄交通サービスの路線でも、何とか線という名前でしょう。これはコミュニティバスではないですが、清水グリーンラインという名前なのです。どんな路線かと言うと、この清水というのは、もともと旧清水町、独立の自治体があったのですが平成の大合併で福井市に合併しています。

ここと福井の駅を結ぶ路線は3本あった。それぞれが絡み合っている路線で、それぞれ全部本数が少なくて利用もすごく少なかったということなのです。このままだと廃止になってしまうということで、県と市で協力してもう根本的にやり直そうということで、具体的にはこの清水のど真ん中にプラント3という大規模小売店舗がどーんとできたということで、ここにお願いしてここを終点にする。そして福井駅との間を1つの路線に統一してしかも30分に1本、これはダイヤが分かりやすい。とにかくここを往復するという路線にしたということなのです。

そうすると、今まで通っていたところが通らなくなる、どうしようというときに、今まで通っていたところも含めて地域を網羅する、今度は乗合タクシー「ほやほや号」という乗合タクシーを走らせる。朝晩は通学者が多いのでバスで直通するのですが、昼間は少ないので、デマンドでこのプラント3から乗り換えれば行けるというふうにしたのです。さらに、実はもともとこの地域では、日立市の中でいろいろやっておられるような地域主

体型の公共交通がある。「殿下かじかポッポー」という乗合タクシー、これは地域の皆さんで決めた名前です。これも走っていたので、プラントに乗り入れて路線バスにつなげたらいいなというふうにしたのです。

そして、プラントは、乗降スペースとともに待合所も新設していただいたということで、幹線は事業者が運行して、地域内の乗合タクシーはタクシー会社と地域の住民の皆さんでそれぞれ行っている。さらにプラントが乗り継ぎ場所を提供する。みんながそれぞれ協力して、全体をネットワーク化したということです。

これが待合所です。それからそこに電話があつて、電話を取ると、タクシー会社さんへつながって運行してもらえます。そういうやり方です。全体をこうやって連携させるというのはとても難しいことですが、うまくやるとそれぞれうまく機能するという典型だと思ってください。

この方法は、別に国土交通省の仕込みでも何でもないので、地域で考えてやっていたのですが、国土交通省の「国土のグラントデザイン 2050」にコンパクト+ネットワークというキャッチフレーズがありますけれど、それとぴったりだった。それぞれの地域にきちんと拠点をつくって、この場合は大規模店舗でしたけれども、拠点をきちんとつくって、そこに幹線を集中させて、その前にばらばらと住んでいるところは、その拠点からまた公共交通をつくれればいい。さらにその公共交通は、先ほど映した殿下かじかポッポーのように、地域で自分たちでどのように走らせたらいいかということを考えて、市役所といろいろ協働して、市役所からお金をもらうけれど、自分たちで営業活動とか協賛金集めを行って、路線とかも全部考えて運行している。

これと、この幹線バスをうまく結び付けば、地域の中でもプラントとか他のいろいろなところへ行けるし、それからさらに福井の街なかへも行ける。そうしたら、そこからまたどこかへ、金沢とか大阪だとかへも行ける。そういう全体としての網をつくっています。それぞれがそれぞれのできることを、幹線は事業者が得意だから事業者が頑張っていって、フィーダーは1台の車を地域の皆さんで支える。こうやってやれば、全体として費用も少なくて済んで、利用も増えて、すごくいいことがある。

つまりこれからは、地域が主役となって、「おでかけ」手段をつくり直していく時代で、お上に言われたからではなくて、自分たちがこの地域を守るために必要なことから、自分たちでどんどんやる。法制度もこの10年来の改正でそうになっています。公共交通が必要な理由、それを公的に維持する必要性を地域自らが明らかにして、それをどのように具体化

するかを地域自ら考える。さらに誰がどう支えるのかを地域自らで決める。それで「おでかけ」を自分たちでどのくらい保障するのか、この地域でどんな「おでかけ」を保障しなければいけないのか、それから「おでかけ」を考えることでその町をどうしていったらいいのかも一緒に考えることができ、それが自治体とともに、住民・利用者の皆さんが考えることができるという権利でもあるし、考えなければいけないという義務でもあろうというふうに、私は考えています。

こういった取り組みは、日立市で、福井の清水地域で、そして名古屋周辺でも、行われていることがたくさんあります。1月13日にも、これは直前の12日ですが、豊橋市で「スマイル号」という新しい公共交通ができて、私も出発式を見に行ってきましたけれど、本当に楽しいです。自治会長が満面の笑みをたたえて、「何年も頑張ってきてようやくこれができました」とおっしゃる。これと言ったって9人乗りのジャンボタクシーが1台走るだけです。「これのために、もうどれだけ頑張ったか分からん」。「できてほんとによかったけど、だけどこれからが本番で、このバスを守っていけることが地域を守っていけることに他ならないので、加藤さん、ちゃんと手伝ってよ」と最後にそれを言われるので、そこで、「なんだ、仕事かよ」となるのですが、でもこうやって見たら、本当にいいなあと思います。

これを地域だけだったらやっぱりできないので、市役所にうまく助けていただいて、しかも幹線バスとか鉄道とどうやって連携するかということも一緒に考えていただく。これは、日立市もやられていることだと思いますけれど、全国にどんどん広げていかなければいけないと思っています。

他にもいろいろあるのですが、地域公共交通会議、これも日立市にもありますが、地域公共交通会議というのは2006年の改正道路交通法でできた仕組みで、今や大半の市町村が設置しています。これについては、コミュニティバスの路線を変えるとか、あるいはデマンド交通を新しくつくるのだがどうしたらいいかと運輸局に聞きますと、そのためにはこの会議がないとできないからつくりなさいと言われて、自分たちがつくりたいわけではなく、つくれと言われてからつくっているところが多い。

でも、それは違って、この地域公共交通会議というのは、本来は市町村の公共交通は市町村の自らが決める、そのためにこの会議を開いてねっていう特区制度なのです。つまり、この会議で、地域として必要な路線を自ら協議し認定することで、各種の許可が簡略化・弾力化、運賃であるとか路線の設定だとか使用車両を弾力化することができるのが

この会議の意味なのです。それで、コミュニティバスとかデマンドというのは、普通の道路運送法ではできないのだけれど、地域で話し合っ決めてくれればできるという、つまりまさに特区なのです。ところが、運輸局もそういう流れをうまく説明していないために、市町村がこの制度のありがたさを分かっていない。「なんだ、会議でいろいろな人を集めないといけないのは面倒くさいな」ということになって、面倒くさいからしゃんしゃんで済ませようとか、なるべく最少の回数で済ませようとかそういう発想になってしまう。

そして、こういうふうに説明するとよく分かっていただけると思うのですが、普通の民間バス路線も全部認定できるのです。だから、本来、地域公共交通会議においては、コミュニティバスとかデマンド交通とか地域主体型だけではなく、路線バス全体の議論をすべきです。議論したほうが、いろいろ手続きが簡略化するので、バス会社も楽はずなのです。けどしない。何でしないのかと言うと、路線バスに手を突っ込むだけのスキルが、やはりまだまだ自治体にはないのです。ここをやはり考えていかないと、地域公共交通網形成計画にもいかないと思います。

地域公共交通活性化・再生法のキーワードを6つ言うと、地域のまちづくりとかの戦略との一体性。ネットワークを総合的につくる。鉄道とかバスとかタクシーとか、いろいろなものを組み合わせる。広域性というのは、例えば日立市の中だけで生きている人は少なく、他の市や町へも日常的に動いていると思うので、そういう範囲で考える。住民の皆さんともっと連携しなければ駄目。目標をきちんと定量的な数値として決める。目標が抽象的だと、何をしたいか分からない。

そのために、この地域公共交通会議とか協議会のマネジメント、運営を行い、意見がたくさん出るようにして、さらに地域公共交通網形成計画を作成して方向も明らかにしてくださいねということを国としては推奨していて、推奨されていることを別に真に受けてやる必要もないのですけれど、私の中ではこういうことをうまく、できれば「ずるく」活用して、その地域のやりたいことをやっていただければいいかなと思っています。

最後、みんなの想いで、地域公共交通を地域の手に取り戻し、役に立つものに現場で変えていくというのが、私は住民、あるいは自治体、交通事業者の協働の結果だと思っています。つまり、住民は、その地域に必要な「おでかけ」が確保されることが望みであり、自治体は、その地域が豊かで魅力的で人口が減らない地域になることが望みであり、事業者は、自分たちの運行しているバスの存在意義があって、しかもできればもうかるという、そういうものであることを望んでいて、運転手さんは自分たちが運転している後ろで、お

客さんがそれなりに乗っていて楽しそうにしている。やりがいがあって苦しくない。そして、自分の身を削って安全を守れないようなことが決してないということを望んでいると思うのです。

これを全部実現することができるのは、みんなが安心して住み続けられる持続可能な地域を支え得る、みんなが利用したくなる持続可能な公共交通をみんなで守り育てる体制。まさにこれをやるために協働は必要であって、協働をお題目とか訳の分からない図で描くのではなくて、本当に自分たちでどうやったらできるのかというのを真剣に考えて、やってほしいのです。そのためにも、現場がどう動いているか、特に事業者の現場の担当の方、住民の皆さんで乗っておられる方にどんどん出てきていただきたい。意見を言って、議論をして、取り組みに参加して、評価することで改善を進めていける「場」をつくり広げる。そして、誰の指図を受けるのでもなくて、人任せにもせず、できる範囲でしかし賢く、うまく制度を使いこなして「行動」する。

それはまず、現場で皆さんが動くことが大事になるわけで、冒頭の挨拶で、明日から頑張ってくださいというふうに挨拶がありましたけれど、もう私の話を聞いたら、体がうずうずしていますよね。僕もうずうずしていますよ。もう名古屋に帰ろうかなあと。そう思っていますけれど、そうすると事務局に怒られてしまうので、もう少し我慢して、パネルディスカッションでさらにモチベーションを上げます。皆さんも帰ったら、こんなこと言わなくても、もううずうずしているから動いていただけたらと思うのですが、今日からぜひやっていただきたいなと思っています。私自身はそういう皆さんの手伝いをすることを非常に楽しくやっていますので、もし何か機会があれば呼んでいただきたいなと思っています。また茨城のほうには来させていただけいと思っています。今日はどうもありがとうございました。

### 3. パネルディスカッション

#### 「住民・自治体・交通事業者の協働で作りあげるバス交通のこれからを考える」

パネリスト：茨城大学工学部都市システム工学科 教授 山田 稔  
名古屋大学大学院環境学研究科 准教授 加藤 博和  
塙山学区住みよいまちをつくる会 会長 西村ミチ江  
日立電鉄交通サービス株式会社 取締役社長 土屋 静治  
日立市都市建設部 都市政策課長 赤城 正敏  
国土交通省関東運輸局 交通政策部長 澤井 俊  
コーディネーター：流通経済大学経済学部 准教授 板谷 和也

板谷氏：山田先生と加藤先生から大変貴重なお話を頂きました。バス交通がなぜ必要かという話は、もう繰り返す必要もないかとは思いますが、現状、バス交通は大変厳しい状況に置かれているということ、あらためて指摘させていただきます。路線バスによる輸送は自動車の1割以下であり、茨城県内でも普及率がピークのさらに半分以下になっているという状況がございますし、そもそも路線バス全体の収支というのを比べてみると、実は、ここ20年以上にわたって業界全体として黒字になったことがありません。

個別の会社では黒字はありますが、全体としてはそうなっていません。

口さがない方々からは、鉄道あるいは自家用車に全部置き換えてしまってもいいんじゃないかというような話まで聞かれるような状況です。しかしながら、免許を持っていない方々、中学生・高校生そして高齢者、特に女性の方々にとっては、バスはなくてはならないという方々がたくさんいらっしゃいます。そうした方々のために、少し今の状況を変えていったほうがいいのではないかと考えている次第です。ただ、バスには多々問題があります。どこでどのような問題があるかというのは、地域によってだいぶ違います。日立市では、いろいろな問題をこれまで長きにわたって地域との協働の下で解決してこられているということですので、それらについてもう一度整理をしておく必要があると思っています。

本日は、パネリストとして山田先生、加藤先生に加え、日立市の関係の方々にご登壇いただいていますので、まず日立市、日立電鉄交通サービス、それから住民として関わっておられるお三方に、平常どのような形で取り組んでおられるかということについてご紹介をいただきたいと思います。その上で、加藤先生、山田

先生にコメントを頂きまして、日立市のバス交通に関わる課題の抽出をしていきたいということです。そこでの議論をもとに、住民と自治体と事業者の協働でつくりあげるバス交通について、日立市でどのようにしていったらいいのか、そしてそこから全国一般的な議論として、どうすればよいかを考えていきたいと思えます。

特にバス事業者のあり方、さらには愛される路線バスに必要な要素といったところについて、中心的に議論していく予定です。最初に日立市の赤城部長から、日立市の政策についてご報告頂きたいと思えます。それではよろしくお願ひいたします。

赤城氏：この図は、本市の行政区域を表してあります。市街化区域について、日立市は、行政区域の5分の1しかない、南北に長広い市でございます。そして、西側、図面の左側が山間部ですので都市計画の区域外となっており、地域全体に公共交通施策が及んでいるということが分かります。

こちらの表ですが、上段が段階別に分けた公共交通施策です。地域住民との協働の内容が書かれています。それらを順を追ってご紹介したいと思います。

まず、第1段階で取り組みましたのが、先ほどからあります道路運送法の改正によって、路線バスの減便、廃止が進む中で、日立市においても、その間に、路線バスが30%も減少しました。そのため、まずは公共交通がない地区、公共交通不存地区の解消ということに取り組んであります。平成17年に坂下地区において「みなみ号」、平成21年には中里地区、山側の山間部でございますが、デマンド式の乗合タクシー「なかさと号」を運行しています。坂下地区は、先ほどの図面の下側の農用地帯と考えていただひて構ひません。

これらの地区はいずれも高齢化率が非常に高い地域であるという背景もござひます。さらに運行に当たりましては、住民と行政の協働、その中でも先ほども山田先生からありましたが、責任と費用の分担をキーワードとして掲げて、運行を地域住民主体で行うこととし、費用についても運行経費の3割は運賃収入と地域負担金、残り7割が市ということで、各世帯から現在も年間2,000円の負担金を集めて運行しています。当初、移動手手段の確保については、当然行政がやるべきだ、ふざけるなという話もござひましたが、先ほどありますように、地域にとって使

しやすい交通、これからをずっとあり続ける交通、愛される交通とするには、当事者意識も大事ということと、もう一つ行政的に言えば、税制の税負担の公平性もあります。加えて、日立市ではコミュニティーという、非常に地域がつながった組織がございしますが、その背景もございまして、地域の方々の理解を得まして、今も自主運行を続けております。毎年毎年その中で運行内容の見直し、地域の時代にあった運行見直しを行ってございまして、非常に安定した利用率を誇っています。

次に取り組みましたのが、市街地西部の丘陵地にある通称山側団地のパートナーシップ事業です。昭和40年ごろの高度成長期に一気に造成された団地でございますので、市街化区域ではございましたが、山側団地地区では非常に坂が多くて、しかも高齢者率が一気に上がるということで、また、バス事業所としては通勤利用者の減少から減便、廃止も当然ということでございまして、この地区を何とかしなければいけないと始めたのが、パートナーシップ事業でございます。

このパートナーシップ事業は、先ほど山田先生から説明いただきましたが、地域と交通事業者と行政がそれぞれ責任と役割分担で路線を維持していくということございまして、地域住民は、地域の特性に合った利便性の高い運行内容を計画立案し、それを願いますとともに自らが利用促進活動を進める。交通事業者は地域住民の意見を極力聞く。その代り、事業目標である利用率の向上を願います。行政は調整・仲介になりますが、交通事業者の運行見直しを後押しするような実証運行の経費を負担するという取組になります。平成21年度の諏訪学区を皮切りに、中丸団地、高鈴台団地、塙山団地、青葉台・堂平団地、5地区で実施しておりまして、市内バス利用者数が年々減少する中、対前年比で100%を上回る地区が多い状況であります。

各地区とも、非常に地域の特性に応じたバリエーション豊かな運行内容の見直しとなっており、この事業の成否は、パートナーシップ事業の委員の方々の地域への熱い思いであり、本日のパネラーとしてご出席いただいている塙山団地の西村会長はじめ、本日も各地区から大勢の方々にご来場いただいております。本当にこの場を借りまして、あらためて御礼を申し上げます。また、現在6地区目として、山の神団地との、パートナーシップ協定締結に向けた取り組みを進めており、今後も実施地区の拡大を進めていきたいと考えています。

次に、第3段階になりますが、今までは、市の郊外部、どちらかと言うと外側の対策だったのですが、そうこうしているうちに、どんどん市街地部の路線バスの利用者が減少していきました。日立市は県内でも渋滞がひどい地区ですが、これがバスの信用性を大きくなくしている。もう若い人などはバスが日立市にあるという意識も頭の中にないという状況でございます。このため第3段階として事業を進めたのが、ひたちBRT事業です。

この事業は、市街地を南北に縦断する旧日立電鉄線の跡地を活用して、バス専用道路を整備することにより利便性の高いバス輸送環境を実現するもので、平成25年3月に第1期区間を開通させました。この事業においても事業推進のキーワードは、地域との協働でございます。

事業計画の段階から、実はひたちBRTサポーターズクラブという応援団を組織させていただきました。これが先ほどありました地域住民や商業者、もちろん学校、企業などさまざまな関係者が集い、まず自主的にやらなくちゃいけないということで、バス停の位置を決める、バス停の名前を決める、ルートを決める、さらにはバスのデザイン募集とその審査を実施する。さらには、毎年、利用促進活動を継続的に展開するというところでございまして、この推進力のおかげでBRTが運行できております。利用者数は、一般の路線バスが走っていた頃と比べて5倍に膨れ上がっており、これも住民と協働して進めてきた結果だというふうに考えています。

最後に、今後の展開でございますが、これまで述べましたように、日立市の公共交通の取り組みにつきましては、地域、交通事業者、行政の協働、連携であります。私としてはまだまだ甘いところもありますが、市民の生活実態をいかに把握して、適切的確な公共交通施策をどのように展開するかということが大きなポイントだと思います。現在、この取り組みを企業、事業者に広めるべく、昨年度から、いわゆる企業版パートナーシップ事業の取り組みを始めております。今後は大規模事業者や学校との連携を通して、さらに裾野を広げて、全市的な公共交通活性化に向けた取り組みにしたいというふうに思っています。

先ほど活性化法の話がありましたが、日立市においても、今年度、日立市公共交通網形成計画の作成を進めております。ひたちBRTなど幹線とフィーダーをどうやってつなげばいいか。BRTを沿線利用者だけではなく、広く市民の利便に供

するためにはどうすればいいのか。他の交通機関を含め、全市的にどうやって総合的なネットワークを構築していけばいいのか。そういうことを検討しています。

最後に、ひたち BRT のまちづくり事業を紹介したいと思います。立地適正化計画は今回の主題ではないと思うのですが、本市の取組は、公共交通によりまちづくりを進めるという一つの大きな例と捉えています。ひたち BRT 沿線に居住機能や利便施設を集約する。そして、JR の各駅周辺については、都市拠点性を高めていく。そういうコンパクト&ネットワークづくりを日立市は進めています。

ご案内のように、人口減少や高齢化が進み、日立市は全国で第二位の社会人口減という現実がございますが、このひたち BRT を柱とした活性化を進めることが、多分、他市にはまねのできない日立市のまちづくりを将来にわたって支える事業と考えておりました、その取組は簡単ではないというのは分かってはおりますが、これまで以上の地域住民、そして企業、交通事業者と手を携えながらその歩を進めていきたいと考えております。

板谷氏：ありがとうございました。続いて、日立電鉄交通サービスの土屋社長からご報告をお願いします。

土屋氏：初めに日立電鉄交通サービスの会社概要です。かつては不動産、物販、レストラン等の経営もしておりましたが、現在は路線バス、高速バスさらにはタクシーを含めました交通に特化した事業を展開しています。会社の規模は、連結で、従業員数が 640 名、売上高は 53 億円です。

次に会社の沿革です。よく、日立電鉄と日立電鉄交通サービスの関係は如何に？というご質問を受けます。この沿革に従って説明をさせていただきます。左側にあります日立電鉄ですが、1927 年に地元の資本で、常北電気鉄道という会社を設立いたしました。その年から路線バス、その翌年から鉄道事業を開業いたしました。1941 年には日立製作所のグループに入っています。そのことから社名を日立電鉄株式会社に変更いたしました。

その後、路線バス、貸切バス、それから鉄道事業を営んでいましたが、ご承知の通り 2005 年 3 月に鉄道事業の営業運転を終了いたしました。一方、右側にあります日立電鉄交通サービスの成り立ちですが、1999 年に日立電鉄から分社した日立

電鉄バスを設立いたしました。その後 2005 年に、同様に分社をした日立電鉄観光、日立電鉄サービスを統合しまして、新たな日立電鉄交通サービスを設立したところです。左にあります通り、鉄道営業運転を終了し、その後、約 4 年間をかけて清算事業を行いまして、日立電鉄は、2009 年 3 月に会社を解散しました。従いまして、現在のバス運行につきましては、こちらの日立電鉄交通サービスが行っているということです。

次に乗合バス事業の現状です。表は乗合バスの乗車人員の推移を示しています。棒グラフが当社の乗車人員の推移です。年間 2,000 万人を割りましたのが 1993 年。この年は 1,980 万人ということでしたけれども、それからこのグラフのように、年々下がっておりまして、直近の 2014 年度には、年間 370 万人まで落ち込んでいます。1993 年に比べ率に致しますと 19% ということです。上の折れ線グラフが全国の乗車人員の推移、下の折れ線グラフは、茨城県の推移ということで、これと比べていただきましても、当社の落ち込みがいかに大きいかということがお分かりになるのではないかと思います。

次のグラフは乗合バスの運賃収入とコストの関係を示しています。この棒グラフの赤い部分が運賃収入の合計です。一番右の 2014 年、直近をご覧くださいましても、この棒グラフの赤い部分の金額と、棒グラフの 10 億円を超えた金額が、経費の合計でございまして、この差がそのまま路線バス事業の赤字ということになるわけです。

次に、バスの乗務員の年齢構成と、車両の使用年数を示しています。左側がバスの乗務員の年齢です。30 代以下の者、それと 40 代の者を合わせまして、28% ということになります。同様に、60 歳以上の者も 28% ということで、高齢化が進んでいることがお分かりいただけると思います。それから、車両も残念ながら 20 年を超えたものが 47% を占めています。

今まで申し上げた現状の問題点を整理しますと、1 つ目は乗客数が年々減っているということ、2 つ目は売上とコストがアンバランスであるということ、3 つ目は乗務員が高齢化していること、4 つ目は車両が高年式化しているということが、挙げられます。

次に、乗車促進の取り組みの状況です。先ほど来、パートナーシップ協定については、各先生からご紹介頂いている通りですけれども、私からは、最近の実績を

ご紹介申し上げます。現在、パートナーシップによる運行は市内 5 地区で行われております。それぞれの内容はそちらに書いてある通りでございます。右側にありますが、パートナーシップの始まる前年に比べて、2014 年度はどれぐらいの乗車人員になったかということです。諏訪地区につきましては、始まります前年度に比べますと 94%ということですが、やはりこれは人口減少等の影響であろうかと思っています。しかしながら、一番落ちました 2011 年に比べますと、106%になっており、一旦減少した後、諏訪地区の役員の方を中心に乗車促進運動を展開していただいたことから 2011 年以降右上がりになっていく結果につながっていったのではないかと思います。

同様に、高鈴台団地地区におきましても、初年度前年に比べますと、98%ということですが、最も落ち込みました 2011 年に比べますと、100%を維持しているという状況です。それから中丸団地、さらには塙山団地、そして一番新しい堂平・青葉台団地地区につきましても、このように協定前年度に比べますと、100%を大きく超えているという数字になっています。

次に、ひたち BRT の乗車人員を示したものがこのグラフです。鉄道廃線後は、代替バスを運行しており、その代替バスの乗車人員を目標人員にしようかという案もあったのですが、それでは目標が低過ぎるということで、この BRT 路線単体の損益分岐点を出しまして、それが平均 470 名ということでしたので、まずこれを目標人員に設定しました。初年度の 13 年上期は残念ながらその目標には満たなかったのですが、このグラフの通り、その翌期から直近の期まで大きく目標を超えまして、右上がりに乗車人員が増えております。右のグラフが土日でございますが、土日もこのように目標人員を大きくクリアして、現在も目標を達成しています。

それから、当社が独自に行っています乗車促進の施策の事例ですが、まず 1 つ目には、IC バスカードシステムです。これは、2007 年の 10 月から導入をしたわけですが、このカードシステムを導入したことによりまして、お客さまの乗降データ、乗車場所、降車場所、など種々のデータが取れます。それから、到着時刻も把握ができることから、その後のバスダイヤの編成に大いに役立てているところですが、また、このシステムを使いまして、運賃サービスにも活用をしています。チャージしていただきますと、1,000 円の場合には 100 円のプレミアムを付けてい

ますが、プレミアムを付けることが出来ることも、このカードならではのサービスではないかと思っています。

それから、法人向けの乗車実績定期券というものを、2009年から導入しています。この定期券は利用した分だけ後日請求するというものです。使った分だけしか請求出来ないとしたら、乗車人員が減ってしまう、あるいは収入が落ちてしまうのではというご疑問もおありだと思いますが、これまで法人の方で現金支給していたものが、現物を支給することによりまして、結果として、乗車人員の増につながったということです。

2つ目には、高齢者対象の施策ということですが、65歳以上の方を対象として、ニコニコ定期券を発売しています。

また、学生を対象とした格安の定期券ということで、日立の全線のフリー定期、あるいは、日立駅と190円区間の月間1,000円定期等を販売しています。今はJRの駅から学校までという定期券なのですが、ご要望もございますので、自宅から駅まで、あるいは自宅から学校までの格安定期も導入しようか検討しているところです。それから、小学生・幼児対象ということでは、春休み・夏休み・冬休みには、小学生は1回に50円の均一料金で乗車できる。さらには、各学校を巡回しまして、バス乗り方教室を開催しているところです。

今まで申し上げてきたことに加えまして、乗合バス事業の課題でございますが、まずは、先ほどから申し上げている通り、収支のバランスをよくしなければいけないということです。それから、2つ目には乗務員が高齢化していますので、新たな乗務員の確保ということです。現在、全国の大型二種免許の保有者は約100万人ですが、このうち、若年層、30代は全体の7.7%、60代以上が実に56%ということだそうです。

そういうことから、当社としましては、2013年から乗務員養成制度を導入しまして、高校を卒業した学生さんを整備工として入社頂き、3年間整備の勉強をして、なおかつ整備の資格を取って、それから、年齢になりましたら大型免許を取ってもらうという制度です。恐らく今年の中ごろには最年少のバス運転手が誕生するのではないかと考えています。特に整備の資格を取りますので、整備のことが分かる運転手が誕生することを今から楽しみにしているところです。

3つ目にバリアフリー、それから環境配慮、安全運行がやはり大きな課題です。そ

して、われわれの最も不得意な分野だったのですけれども、利用しやすい路線バスのためにということで、時刻表だとか案内板が見にくいということがございますので、こういったものの改善、そしてバスマップについても現在作成を進めているところです。

板谷氏：それぞれ厳しい事業環境の中で奮闘されておられていることがよく分かります。ありがとうございました。続いてパートナーシップ事業につきまして、埴山地区で関わっておられる西村様から、住民の側から取り組んでおられる事案についてご説明させていただきたいと思えます。

西村氏：今日は私たちの地区以外に4つの地区と一緒にやっておられまして、5つの地区でパートナーシップ事業に関わっているのですけれども、特に埴山のところだけをお伝えいたします。埴山は平成25年に輸送運行を開始いたしました。パートナーシップ協定を結んだ年でございますけれども、で、24年には既に25年からパートナーシップ事業でもというふうに決めました時から、バスのパートナーシップ事業を24年の乗車率を110%を目指すことにいたしました。

そのために、バス停の増設ですとか、バス停の名称変更ですとか、バス停の位置をずらしたり、ベンチの施設とか、それからハイカードを、さっきおっしゃっていたバスカードを持つ人を増やすことが戦術だということで、私たちの住民の中でたくさんのバスカードを持つ努力をしたわけです。私たちの路線は埴山団地というところから国道6号を経て、6号を走って、多賀駅に行く。そして、その延伸は多賀病院まで行くという路線です。

バスカードを増やすため、事前にバスカードの予約をしていただきました。トータルで、売上が280万円になりました。そんなふうに、たくさんのことを準備してきたところですが、私たちは、この時期、平成18年からタクシーを利用して、ジャンボタクシーを利用した学区内から埴山交流センターまで来てそこで楽しんでいただくような、木曜サロンという高齢者が集まれる場所を毎週木曜日に用意しました。

そこに行く人たちの足を、実は私たちのマイカーでスタートさせたところですが、先ほどお話がありましたように、道路運送法が変わりまして、平成18年頃からそ

のことが不可能になりました。それで、タクシーと委託契約を結んで私たちはそのバスを使った高齢者の輸送を始めていきました。同時に平成 25 年頃から 3 カ月かけて、その学区内を回る循環バスを回してみたいということで 3 カ月やらせていただきました。

これがなかなかですね、さっき講演の中でもございましたけれども、あつたほうがいいのですけれども、乗ることはしないという状況があつて、みんなボランティアが毎日そこに乗って、どこから何人乗ったのかというようなことをずっと調査し続けたのですけれども、断念しました。とてもとても追い付くような数字ではありませんので。今では、タクシーを使って相乗タクシーを出していただいています。それが学区内の高齢者の移送サービスとして、今でもそれをやり続けています。

先ほどご紹介したように、バスの増便がされた時に、増便増便とさっき言ってくださいましたが、そうですね、どこに出すのかというような調整が、実は今既にあつたですね。朝、始発のバスに 2 人乗せていただいて、ヒアリング調査みたいのがあつた。その時には日立電鉄に「2 人は乗りますが無料をお願いします」ということで、ずっと乗りながら多賀病院まで行って、もう一度帰ってその団地のバスに乗ってというような調査をさせていただいて、本当にこの時間でいいのかというようなことを調査させていただいた後、決定していくということにいたしました。

支援を受け続けながら、立札を立て看板をやっているのですが、ずーっとやり続けるとあまり効果がないので、担当するポイントというところで、それを年 4 回ぐらい 1 度入れてはまた出して、時期が来たらまた入れて、そこに立ててというような作業ですが、ずっとしていただいているところです。それと JR のダイヤ改正に合わせて、バスの時刻表を、日立電鉄と当初から打ち合わせていただいて、早めにバスの時刻表を印刷をし、日立電鉄に配布をしていったところです。それをコミュニティーの情報誌がございますが、かわら版という、毎月発行しているもので、住民の方にお知らせするというようなことを行ってきています。

それからバスに乗ってみようということで、学校でも今やっていますとおっしゃってくださったのですが、私たちも年に 1 回大きなお祭りを 7 月に行いますが、サンタ祭りの会場に体験教室を設けています。で、乗り方、乗ってみましょうとい

うことで、バス路線、もう夏ですので、そのバスの中大変涼しいので、公道ということがありますけれど、たくさんの方に体験をしていただいています。そこでやはりカードの販売とかチャージとかというようなことをさせていただいています。

それからここですね、やっぱり皆さんの中に 普通の人の中にバスというものを常に持っていただくというのは大変難しいことです。やり続けていてもマンネリ化してきますので、バスの乗車率アップのための作戦アイデア会議を開催し、バスにどういうふうにしたらつながってくれるのかねということで、アイデア会議をやったところですが、子どもたちにポスター募集したらどうだろうかとか、ハイカードのチャージの時のプレミアムがバスの PR というような感じで、私たちがかわら版なるものを情報誌の中でお知らせしていくことも。山側道路というちょうど山側にとっても景色のいい道路があるのですが、そこも見つくりたりして紹介して、そこへ車で行くのではなくバスをご利用していただいで、循環していただきます。

今申し上げた道路が、こんなにも諏訪のマルトというところ辺りまでスーパーにつながってますので、その辺の昼間の循環バスをできないだろうか。それから、バスとタクシーの組み合わせというのがあると、私たちが夕方、季節のいい時にちょっと一杯というふうなときには、行きはバスで行けるのですが、帰りがうっかりすると時間が過ぎておまして、その時には帰りはタクシー、その代り半額でいいというようなことはできないだろうか。

それで、これ以外に、塙山団地内のフリー乗車を実現したい。高校生 1 カ月定期も 1,000 円とかですね。それからバスの乗り方教室を今小学校でやっているとおっしゃっているのですが、子ども用の、今は定規みたいなものをお土産というようなものを一人お帰りに配っていらっしゃるのですが、それを子ども用のバスの乗車券にしたらどうですかとかいう、この 3 点については、日立電鉄に、「PR 賞をください」と言いました。

それと同時に、私たちたくさんの事業を 1 年間コミュニティーでやっていますけれども、できるだけ路線バスを使うということを心掛けてきました。例えば、子育てママ学習会という子育ての支援をしていますけれど、その人たちの遠足は路線バスを使って、団地の方に往復していただく。あるいは体験隊というのは現地

まで往復をさせていただいたりするわけですね、できるだけ会議や懇談するときについてはバスをご利用くださいとか、そんな地道な努力をしてきたところです。こんないろいろな課題をご紹介させていただきました。

板谷氏：そうしたことを住民の側から積極的にしていただける事例は、全国的にも数が少ないと思います。極めて献身的に進められているということが分かりました。ありがとうございました。

さて今度は、国土交通省関東運輸局交通政策部の澤井部長さまにお話をいただきます。こうした政策に対して支援するメニュー等についてご紹介いただきたいと思います。

澤井氏：あらためまして澤井でございます。今日はパートナーシップ事業を中心に住民と事業者と市役所の協働ということで、お話をいただきまして、私ども、国あるいは関東運輸局におきまして、この日立市の取り組みというのをぜひ関東管内、さらには日本全国に広めていきたいと思っています。

どうしてそういうふうにするのかということ、簡単にお話ししたいと思っておりますが、今、地域の公共交通の現状をかなり大ざっぱに申し上げますと、皆さんご案内の通り、路線バスを撤退させずに自治体を中心になってコミバスを走らせたり、デマンドをやったり、あるいは市内に循環バスを走らせてみたりとか取り組まれておるとは思いますけれども、正直言って、あまり利用者がいなかったり悩まれているところが多いと思っています。

逆のパターンもありまして、利用者、あるいは市民の皆さんの言うことを聞き過ぎて、いろいろなことをやってしまって、コミバスをやりました、デマンドをやりました、スクールバスを走らせました、病院送迎バス走らせましたといった、何でもやってしまった地域が、いろいろな重複が出て無駄が出て、市の財政負担だけでも2億円にもなってしまって、とても維持できません、こういうところも逆に出てきたりして、なかなか難しい状況になっているというのは多くの自治体の現実かと思えます。

我々もそういった例、あるいはそういうことにならないようにうまくやってきた例、いろいろつぶさに見ていますと、先ほども少し申し上げましたけれども、う

まく行っている例というのは、共通して、住民参加なりあるいは協働といったものがうまく機能しているということでございます。それはどうしてかということなのですけれども、まず乗らないほう、乗らなくて困ってしまっているほうに関しては、ある意味、利用者のニーズをよくくみ取れてないということでございます。大抵そういう場合調査を適当にやって、パーソントリップ調査の結果なんかから路線を決める。それもその途中段階でいろいろな声に押されて、余計なところまで走ってしまったりするというのはあります。

いずれにしても利用者のニーズというのがきちんと反映されていないというのが一つの理由。逆に、いろいろやり過ぎてしまったというのは、そういうところ、ある意味、市の財政の提案といったものについて、きちんと理解を市民の皆さんに頂かないままにやってしまったが故にそうなってしまう。だからきちんと市民の理解をいかに得るかということが重要なわけです。その時に必要なプロセスというのは、市民の皆さんも巻き込んで、ある意味、住民の皆さんと自治体の皆さんと事業者の皆さんが、同じ目線で同じ、ある意味制約とか問題を抱えながら最適解というのを見出し、見つけ出していく作業と一緒にやっていく、これが一番効果的な方法なのではないかというのは、今我々が考えていることでありまして、そういうことを、この関東の中で非常にうまくやっていたらっしゃるのは、日立市だということでございます。

特に西村さんのお話を伺っていてそう思いましたのは、ほとんど西村さんの話は普通の自治体だと市役所の職員の方が話しているようなお話だったと思うのです。例えば、バス停の位置はここにしたらいいだとか、あるいはイベントをこうやってやりましょうとか、あるいはバス・タクシーの連携をうまくやりましょうという提案をされたりとか、これは普通であれば、自治体の職員がやっている。それもやっていないところがいっぱいあるのですけれどもというところ。そこまである意味、住民の皆さんが熟度というのが高まっているというのは、非常に素晴らしいことだとは思いますが。

我々、国として今やろうとしていることは、こういうパートナーシップみたいな取り組みをいかに広めるかでありまして、その広めるためのコツがどこにあるのかということを一生涯懸命今勉強しているというところでもあります。で、恐らくここにいらっしゃる自治体の皆さん、私どもも今、約 65 の自治体の皆さんとそれこ

そ網計画をつくる取り組みを一緒にやっているのですが、一番ハードルが高いのが、住民参加や協働のところでございまして、まさに二の足を踏んでいる自治体が多いので、それはなぜかと言うと、今申し上げたように、住民の皆さんの理解を得るといのはすごく難しくて手間が掛かって、場合によっては争いごとのようなことになってしまうという恐れを、非常に自治体の職員の方は持っていらっしゃるし、それはあながち間違ってもいないというところもあります。そういう意味で、我々も先ほど申し上げたように、日立市がどうやって、住民の皆さんの理解を得てきたのかということをしっかり研究して、それで皆さんにもお伝えしたいと思っています。

その点について一つ申し上げると、やっぱり恐らく一つは、ここにいらっしゃる赤城課長に初めて会った時におっしゃっていた話で印象的なのは、「手間が掛かります」と言っていました。本日お話ししますと、かなり気さくな人で、あんまりへこたれない感じの人だなという印象を持ちました。やはりこれが大事なのだろうと思います。手間を惜しまず、へこたれず頑張るというその粘り、それともう一つは真面目な話なのですけれども、情報開示が非常に大事だと思います。なかなか市の財政とか、皆さんも知っているようで知っていないかと思います。自分たちが一体幾ら、どれだけ交通にお金を投入できるのかということも、やはり知った上で議論していかないと、何でもかんでもやってくれ、何でもかんでもやってほしいという話になります。そういう意味で、情報開示というのは非常に重要なポイントなのではないか、このように思っているところでございます。

最後、宣伝になってしまうのですが、先ほど加藤先生のほうから国の責務が知識の集積と仰っていましたが、結構真面目に進めています。先ほど申し上げましたように、これも加藤先生がおっしゃっていたので、私も心の中でうなずいていたのですが、三位一体の協働だと言うけれども、自治体は公共交通のことをあまり知らない。大きな声では言えないのですが、加藤先生がおっしゃられていた自治体がいっぱいあるのは事実でありまして、我々はそういうところも含めてきちんとレベルを上げていくというか、ちょっと上から目線の言い方になってしまうのですけれども、行っていかなければいけないと思っています。

そういう意味では、まさにこういう日立市の取り組みのノウハウをきちんと整理をして、他に横展開するかして皆さんにお伝えをしたいと思っていますところであ

ります。そのために、今、関東運輸局で「がんばる地域応援プロジェクト」を進めています。これは一言で説明すると簡単なのですが、要は自治体を応援するということです。特にどういう面かと言うと、先ほども申し上げたノウハウの部分で、あるいは情報の部分で支援しようという、そして加藤先生から、それは自分たちでやってみろと言われるかもしれませんが、そういう取り組みを今進めています。

日立市を含め、今 65 自治体と一緒にいろいろと、一言で言うと、良質な網計画をつくろうというプロジェクトであります。今、65 自治体と一緒にやっていますが、大きなところでは東京都から小さなところでは 3,000 人の東秩父村というところまで、いろいろなバリエーションがありますので、今後、公共交通網形成計画をつくってみたいと思う自治体の方、あるいはわが町でつくりたいと思っていられる住民の方は、あるいは、もちろん事業者の方でも、ぜひ関東運輸局にご一報いただければ幸いです。

板谷氏：ありがとうございました。ここまでのお話につきまして、加藤先生と山田先生からコメントをお願いいたします。

加藤氏：パートナーシップ協定の考え方は非常にいいなと思っています。ところが他の自治体へ展開しない。どうやったらできるのか考えているのですが、そのためにいろいろ伺いたいことがあります。そもそもどういう協定を結んでいるのでしょうか。よくあるのがトリガー方式で、住民の皆さんが不便な路線を便利にしてほしいといった、事業者は「だったら乗るよね？」と聞いてくる。あなた方が乗ってくれたらできるって感じで。乗ってくれるのだったら増便します。1年ぐらいの実験で、増便して、あるいはいろいろな取り組みをやって、それで乗ってくれなかったらまた戻しますというようなことを行うトリガー方式が全国的にあります。日立市のパートナーシップとどういう違いがあるのか、確認させてください。それから、今、網計画を策定しているとのことで、ホームページも拝見させていただいたのですが、住民の皆さんが思っておられることをきちんとルール化して、さらにそれをどういうふうにボトムアップして計画に入れ込んでいくかが大事だと思っているので、それが 5 地区、それから 6 地区になろうとしているこのパー

トナーシップのやり方を、どういうふうにそれぞれの地区で情報共有しているかとか、あるいは、みんなで勉強して思っていることをやってみましょうかというところをどのようにやっておられるのか、さらに他の路線とどういうふうに結び付けるか、そしてそれを計画に結び付けていくために、どういうふうな形で、例えばそれぞれの地区の代表の方が地域公共交通会議に出られるとか、日立市ではどういうふうに行われているかをお聞きしたい。

あと、事業者は、特にいろいろ行われていて、参考になることが多いとは思っています。一方、パートナーシップ協定に対して、例えばそういう会議に参加されているかどうか。全国的には、事業者は必ず入るわけです。入らないと、持ち帰ってどういう状況か事業者に聞いてみるといったら、それだけで1カ月たってしまうわけです。そんなやり方は駄目で、そこにおられていろいろ話をして、時にはけんかにもなります。そんなのできるわけないと、お金がもったいないから。いや、お前らがちゃんと走らせないから駄目なんだと、そういうやりとりも当たり前にあります。しかしそういう面あらずして、綺麗事言っても何も進まないと思っているので、そのあたりで事業者はどういうふうに腰を入れてやっておられるかをお聞きしたい。

山田氏：国の役割として、情報整備と仰いました。これは先進事例を整備するということになると思うのですが、私が危惧しているのは、さまざまな形の冊子なりウェブなりに、日立の取り組みがさらっと出て、1ページ2ページぐらいにまとまる。それを見られて、さまざまなところがまねをして、しっかりまねをすればいいものを、中途半端なところでつくったということにならないようにということを非常に危惧するところでございます。

例えば、関心のある方は日立までお越しいただいて西村さんから話を聞くとか、そういう辺りをもっともっと充実するような形でやれば、地元としては有効であるかと思うのです。価値があると思っているのですが、その辺り、加藤先生あるいは国のほうでどのようなお考えなのかなということをお聞きしてみたいなあと思いました。

それから、先ほどの加藤先生のご質問のトリガー方式との違いを私からお話ししたほうがいいのかと思うのですが、そもそも制度設計の際にトリガー方式を参考

にして、基本的には同じだろうと思います。ただ、理念として一つ違うのは、先ほど私の話の中にもありましたように、バス事業者が撤退をしないと、もし来られたときにも、待ってくださいと言える。そういう形でも使えるようになっている。もちろんその他さまざまな形での協働の在り方がありますので、そういうものをパートナーシップの中で織り込んでいます。

パートナーシップ協定をやりましょうと言って地域に入ったときに、「協定書の文面は、これだけしかないのか」というようなご意見を頂いたことがあったのですが、原則としては、やはり紳士協定で、書面に書いてあることが理念であって、その考え方で具体的なことを一緒に考えていきたいと思いますというような形で実際動いています。呼び方はいろいろありますけれど、もっともっといろいろな可能性を考えて、やっていきたいと考えています。

赤城氏：トリガー方式についてのご質問ですが、パートナーシップとして一緒に行動するというのはやはりトリガー方式も同じような方式なのですが、違いは、単発的な取り組みではなく、パートナーシップ事業を結んだ地区とは、これからの人口減少や生活環境の変化を踏まえながら、将来にわたって継続していくというふうに考えていますので、実際目標数値の設定とかいろいろあり、バストリガー方式と似たようなものと言われておりますが、総合的な目的意識が少し違うと考えています。

また、パートナーシップ事業実施地区において、パートナーシップ連絡推進協議会をつくりまして、そこでお互いの情報交換とかあるべき課題についての議論を進めていただいております。これら意見を踏まえまして、公共交通網形成計画も立案しているところであります。

板谷氏：ありがとうございます。そういう情報提供などを含めて、枠組みもきちんとつくってやっておられるということだと理解しました。西村さん、これについていかがでしょう。

西村氏：私たちは法律のことがよく分かっていないので、何とも申し上げられないのですが、ただ地域にいれば、こんなことをやってほしいとか、こんなことが必要になっ

ていくねということ、ある時、先生方が、それはこういうことだよと整理をしてくださるような何かそんなものになっているというふうに思っています。法律があるから私たちこうやるというような枠組みの中ではなく、やりたいものを作る。あるいはやらなければならないものを作って来たというふうに思っています。

板谷氏：ありがとうございます。あと、土屋社長、いかがでしょうか。

土屋氏：事業者の立場やいかに。対応やいかにということかと思えますけれど。パートナーシップ協定の協議が始まる時から、コーディネーターである日立市からの呼び掛けで、当社の責任者と担当者と一緒に会議に出席しています。その後開催される毎回の会議も彼らが出席して、事業者としての意見を述べさせていただいています。できるだけ、その場でイエスノーが言えれば良いんですけども、時には持ち帰る案件もありますが、出来るだけその場で判断をできる者が会議に出席するという対応をさせていただいています。

板谷氏：ありがとうございます。澤井部長、山田先生からのご指摘について如何でしょうか。

澤井氏：山田先生がおっしゃっていたように、中途半端にまねしてはという危惧でしたが、現実にあると思います。さすがにこの日立市のパートナーシップ事業というのは、ある意味レベルが高過ぎて簡単にまねできないので、そこを中途半端にまねするというのはほとんど多分、例えば、「このパートナーシップ協定を結ぼうぜ」と市役所の職員がある地区に行ったら、「おまえ何言ってるんだ」と帰されるに決まっているので、そう簡単にこれは中途半端にまねされることは不可能な世界だとそういうふうに思っていますが、ただ、おっしゃるように中途半端にまねするパターンというのは、結構、失敗例はたくさんあります。

最近多いのはデマンドなのですが、とにかく、やはり高齢者が増えてきて、ドア・ツー・ドア、サービスがいいから、コミバスやめてデマンドにしまえという、こういう市民の声というかこれが多くて、市長が「うん、その通りだ。やっぱりこいつはドア・ツー・ドア、デマンドやれ」と、こうになってしまうパターンは結

構あります。我々がそこにいたら、もし本当にそういう訴えがあったら、いろいろ知恵がありますので、それをうまく、丸く収めるための知恵はお貸ししますが、いずれにしても、我々のほうではどういう場合にはデマンドで、どういう場合にはコミバスでというような基準というか目安なるものを持っていますので、そういうところでは、そういう意味では、我々のほうに相談をしていただければ、きちんと適切なアドバイスをできるような体制にはなっています。

板谷氏：ありがとうございます。

日立市の交通についての課題整理という主旨で議論を始めましたが、ここまでの議論を通じて、日立市のこのパートナーシップ事業は極めてレベルが高いというのがパネリスト全員に共通の理解と私は思いました。こうした取り組みを全国に展開するというのは、今もおっしゃっていただいた通りなかなか難しいと思いますが、そうは言ってもコツのようなものがあるかもしれません。私からも少し質問としてさせていただくのですが、そうした施策を実施する際に、進め方として工夫したことや、あるいは実際に苦労されたところというものがあるようでしたら、赤城課長、教えていただけませんか。

赤城氏：パートナーシップ事業を最初に行ったのが、諏訪学区ですけれども、確かに最初は非常に難しい取り組みでしたが、諏訪学区の住民からの要望というか、何とかしたいというような熱い思いがありまして、これは絶対に成功したいという行政の思いがありました。当初は数値が悪くこのままではとても成果が上がらないという危機感が非常に強かったことから、議論を重ね最終的には前年比 100% 超えを達成しました。

なんといってもこの成功のカギは地域の担い手という方が諏訪学区におられたということです。これが一つの成功体験、成功事例として他の市民に広がりその後、中丸団地と高鈴台のように、様子を見ながらうちの団地の路線バスも何とかならないかみたいなことで基本的にはそこから連鎖が始まったんだなと思っております。行政はやらないとという雰囲気ではなく、行政もやりますから地域も一緒になって考えてくださいというスタンスも大切と考えています。

板谷氏：ありがとうございました。

私からはもう一つ、土屋社長さまに質問したいと思います。こういった形でパートナーシップが進んでそれぞれに協力をしていくことで、持続可能なバスサービスが実現できているとよいと思うのですが、こうした状況下で今後も継続的に安定したサービスができるかどうかということと、ここを少し改善すれば経営的に安定するというような点についてお気づきのことがもしありましたら、コメントをいただけませんかでしょうか。

土屋氏：我々事業者の立場でも、乗客数を減らさないということが大きな命題ですので、そういう意味からも、パートナーシップで地域の方が関心を持ってバス運行に関わりいただくということについては、好ましいと思っています。5地区、既にやっておりますけれども、これまで試行的にやったものも含めて途中でやめたもの、西村さんからご紹介いただきました循環バスなど思ったような成果が出なかったようなものは、私ども事業者の意見だけではなくて、地域と話をさせていただいてやめさせていただきました。しかしながら他の地区につきましては、当初始めたものは、先ほどご紹介した通り、実績も出ておりますのでこのまま続けていきたいと思っておりますし、できれば日立市のもう少し広い範囲に、この方式を広げていきたいなと思っております。

板谷氏：ありがとうございました。

ここまでのご議論を通じてお気づきの点がありましたら、コメントをお願いいたします。加藤先生、いかがですか。

加藤氏：ありがとうございます。いま、パートナーシップ協定やトリガー方式のほかにデマンド交通の話も出ました。実はトリガー方式やデマンド交通は、曖昧な形で導入されることが多く、その場合、大半はうまくいっていないのが現状です。トリガー方式で、皆さんがやりたいと言ったらやれますよ、ただし目標達成できなければやめますよという、最初は取り組んでもなかなかうまくいかず、結構多くのところが落伍しているのが現状です。

ならば、利用がある時だけ走るデマンド交通がいいのではという話になるのです

が、走らせてみると、ドアツードアで任意の時間に走るから使いやすいはずということのアリバイにして、実際はそれほど利用されない、いや、利用しづらいということがよく見られる。例えば、私はよく経験しているのですけれど、タクシーを普通に乘ったら 5,000 円ぐらいかかるところを、デマンド交通なら 300 円で行けるとします。しかし、走っているのは同じタクシーですから、乗り合っていないければ差額はまるまる税金から補填されているわけです。そして、乗り合いはなかなか成立しません。結果、デマンド交通といっても税金で安くしているタクシーであって、近所の方から「あの人は税金たくさん還付されているね」と言われるという話を各地で聞きます。しかし、利用が少ないと税金投入も少なくなるので、実は自治体にとっては決して悪い話ではない。そんな実状を皆さんどう考えていますかね。

トリガーやデマンド交通は、現実にはこういう形でアリバイとして使われることが多いのです。ここを一体どうやったら突破できるか考えないといけない。パートナシップにしても、デマンドあるいはコミバスでも、形は何でもいいんですけど、公共交通を自治体が走らせているところで、なかなかうまく突破できていないところが多い。今、日立市から熱い気持ちがあると持続するという話が出ました。その結果としてあとで成功体験が出てくるとよく言われるんです。これは非常に大事です。日立市の場合は 5 カ所ではうまく進めている。

ただし、これも注意しなければいけなくて、私が関わっているところは、もう 10 年超えているところがあるのです。そうすると、熱い人がもう燃え尽きそうなのです。だいたい、3 年と 10 年が一区切りになりますね。というのは、3 年は需要の一巡なのです。仕事や学校の区切りの関係で、3 年間増え続けるのだけれども 4 年目からは落ち着くことが多い。さらに、よく乗っていた人が病気になるとか寝たきりになるとかで乗らなくなって下がり、一方で新しい乗客が入ってこないということがよく見られます。そうして 10 年たつと、今度は維持のために頑張っただけやってきた方々が活動できなくなってくるということです。今年は地域公共交通会議の制度ができた 2006 年からの 10 年目ですので、だんだんそういうことが増えてくる。日立もこれからそういう状況になる可能性がある。

新しい方がなかなかいままでの盛り上がりになんか新しく入ってこない、つまり新陳代謝ができないというのもあるんですよ。そんなことで、持続可能というのは、盛

り上がる人がいる間でも何年かできればいい、という割り切りもあるのですが、それだと、ずっと生かしていくということに関しては非常に不安があります。熱い気持ちとか、どうやったらもっとたくさんみんなでできるかとか、代替わりしていけるかとか、そういった地域をどうやって継続的によくしていけるかという中で、日立市としては、そういうことがパートナーシップであるとかコミュニティを大切にしてきたという伝統となっているようですが。その辺りはどう考えているのですか。

赤城氏：行政としても先ほども言いましたように、一部の人だけ熱いと継続性が大丈夫なのかどうか課題となります。現在、網計画をつくっておりますが、その一つのポイントとして、パートナーシップ事業をまちづくりを含めて、もっと地域の人を取り組みやすい、そして委員だけが重荷を背負わない、継続的に楽しめるような、そういったシステム、もうちょっと分かりやすいシステム、もうちょっと分かりやすい役割分担にしようということで、議論を進めているところです。なかなか加藤先生がおっしゃったように、継続性は難しい問題でございます。議論が固まっておりますが、大きな課題だと認識しております。

加藤氏：網計画は今年度中に策定を考えているのですか。

赤城氏：平成 28 年を考えています。

加藤氏：この件については、性急に進める必要性はないと考えています。また、網計画は、つくった 5 年間ずっと決めた内容を守っていく必要はない。進めてみて問題があれば、また考えて、いいものができたらいいし、おかしかったら変えればいいと思うのです。だから、そういう PDCA をどうやって進め、見直し改善していくかというのは網計画にきちんと書いておいてほしい。その中でやはり一番尊いのは、パートナーシップを組んでおられる現場の皆さんですから、やはり自分たちで頑張ったことはきちんと反映されるんだという満足感を与えられるような仕組みにしていくべきだと思います。

澤井氏：実践化ということで言いますと、北九州で面白い取り組みをしているのは、市の職員が何々地区は誰さんが面倒を見ているというのを継続的にやられています。課の職員が、何々地区は誰、何々地区は誰と。それで、今それをやっているところですので。その北九州の一つ得意芸がありまして、これは需要度を当てるといいう技があります。で、大概需要予測というのは、外れるのが当たり前という世界でありまして、私は、あるところでそういうふうにしやべっていたら、その後、即座に否定されまして「うちでは当たります」と言われました。「なんで当たるの？」と聞いたら、その地区その地区で担当がきちんとウォッチしているので、どのくらいその需要があるかというのはほぼ当てることができますというわけです。少なくともパートナーシップを使える市側の体制というのは、これに尽きているのだなと思いました。

板谷氏：ありがとうございます。ここで会場からご質問をいただきたいのですが、どなたかいらっしゃいませんか。

質問者：日立市のパートナーシップ、とてもうらやましくお聞かせいただきました。私も那須塩原市におきましては、今年度から来年度、再来年にかけて、那須地域4市町を網羅するような公共交通の実態調査を掛ける予定でおりますが、それに合わせてできるか分からない、あくまでも私個人の考え方なのですが、4市町の網計画をつくっていきたいと考えております。その中で一番重要なのが、住民の方、利用者、こういった方々からの意見を取るということは、今の那須塩原市にとってはものすごくハードルが高くて、那須塩原市だけでも11万6千人の人口がいます。また、ものすごく広いものですから、その他に大田原市や那須町や那珂川町という他の市町も含むとなると、パートナーシップを、住民に参加していただくような、そういったノウハウがあれば、ぜひ日立市の方に個別にお伺いしたいと思いました。

板谷氏：そうしたら、お一人ずつ手短にご回答いただければと思いますがいかがでしょうか。お願いします。

西村氏：お聞きしたら 11 万 6 千人とおっしゃいましたけれども、それでも私アンケート用紙を取るときというのはこんなふうを考えているのです。住民がちょっとまちづくりにもものを言えるチャンスだというふうに思っておりまして、ぜひとも一気にやるのかブロックごとにおやりになるのか分かりませんが、一度お聞きになる。そして言った人はやはり少なくとも責任は半分ぐらい持つのではありませんかね。そんな気がしますので、行政などでおやりにならないことをお勧めしたいと思います。

赤城氏：いちばん最初に発表したように、全市的にいろいろな施策を打ってきて、いろいろな失敗をして、いろいろな意見をいただいて、今、に至っております。コミュニティ組織という背景はありますが、地域と意見交換のキャッチボールができて、そこから少しずつ広まっていくものだと思います。

加藤氏：まずはカミングアウトということ。基本的に自治体の公共交通担当と言ったって、訳が分かっていない。俺たちがやって俺たちだけでいいものつくれるはずがないのだから、皆さんと一緒にやらないといけないので、一緒に頑張ってみよう、これを言うってことです。2 つ目が、小学校区が一番いいと思うのですが、もともと議論している組織の単位で行う。4 市町全体でやったら、議論として成立しないでしょう。それだけ広い範囲で検討しなくても、それぞれの小学校区でやるとか、地域自治区でやるとか、そういうところでやる。それから、さっき需要予測の話が出ましたけれど、あれは予測ではなく数え上げです。つまり、こういう目的のためにこういうサービスをこの地域でできるようにする。そうしたらそれによって生活を変えてそういうふうになる人はどれくらいいるのかと数え上げができる。これをやるためには、その地域の皆さんと一回、公共交通を変えることで何がしたいかということ懇ろに話す。これが非常に重要で、これを本当に地域を徹底してやる。そして仲間になる。最終的には 4 市町でまとめていくにしても、それぞれのところでオリジナルなものが出て、さらに地域間を結んでいくにあたって国と県に助けていただくシステムがあるわけで、それをうまく結び付けることで、全域のネットワークをつくっ

ていくということです。

例えば高山市は、10市町村が合併し、面積は日本一の2,200平方キロです。私はここの公共交通に関わっています。そこから長野県南信州14市町村は、2,000平方キロ弱で14人も首長がいる。この14市町村一体での網計画の策定を手伝っています。

みんなばらばらのことばかり言うわけです。でもいいんです、ばらばらで。それぞれがそれぞれでいたいから、それぞれの自治体を結成しているのです。だけど、つながっていかないと、それぞれの地域が、村や町が生き残っていけないでしょうというその意識共有だけは作ってやる。その中で全体ルールはこちらでやる。だけど、それぞれがやりたいことは、それぞれきちんと話し合っ上へ上げるなり自分たちでやるなりしよう。それを日立でも僕はやられると思う。その結晶が幹線のBRTであり、支線のパートナーシップであると思います。

山田氏：私のほうからも1点だけお話しさせていただきたいと思いますが。当面狙うのは「私たちが考えた公共交通だ」と思ってもらえるようにすること。そのために、どういう表現で、どういうステップを踏むのかという辺り。これが一つの目標だと思います。「今日は乗っているかな」と皆さんが思うようなそういうものを目指していく、そのためのプロセスとしてやはり「自分たちが決めた」と思ってもらう。そのためには、達成する目標を市民でしっかり決めていただく。「今日は乗っているかな」が気になれば次のステップとして利用促進という話になっていくと思います。

土屋氏：日立市の高齢者人口が増えて、2025年には高齢者が人口の37%なるやに聞いていますが、そうしますと、保険診療費だとか公的な支出も増えていくのではないかと思います。そうならないように、できるだけ出かける機会を作って元気な高齢者をつくって、バスに乗ってもらって、ということをしていきたいなと思います。そのためにも地域と行政と事業者3者がそれぞれの役割を分担してやらないといけないなと思います。先ほど加藤先生のおっしゃった通り、やるのは今だという気がしました。

板谷氏：やはり、施策は最初だけではなく継続してきちんと進めていくことが大変大事だと思います。日立市のやり方はすごく先進的で学ぶべき点がたくさんあるのですが、決して完成形ではなく、これからもさらに改良を重ねて、多くの先人の方々のご意志を継続して伝えていくことが一番大事だと考えます。これでパネルディスカッションを終了します。ご静聴いただきましてどうもありがとうございました。