

1. 講演①

「『バスの力』で地域を元気に！～地域公共交通戦略の勘どころ～」

吉田 樹 福島大学経済経営学類 准教授

皆さんこんにちは。福島大学経済経営学類吉田と申します。本日のタイトル、地域公共交通戦略の勘どころ、バスの力という言葉を使わせていただきました。公共交通の力、あるいはバスの力というところが、まちづくりというところに非常に密接に関わってくる、そして役立ってくるというところがあるわけです。私は司会からも紹介いただきましたが、全国各地で地域公共交通会議のアドバイザーをしています。本日お話しする中にも栃木県や青森の八戸など、私に関わってきた事例を中心に紹介していきたいと思います。

理由は分からないのですが、福島県の地域公共交通のアドバイザーには全く入っておりません。住んでいるのは宮城県の仙台ですが、宮城県にも全く入っておりません。

地元には全く入っていないのですが、なぜか近県には沢山お手伝いさせていただいておりますので、純粋な視点でこの郡山について「こんな事が足りないのではないか」という話をしたいと考えています。1つ目、本日参加されている皆さんはそれぞれ地域公共交通に関して関心がある方、あるいは現場に携わっている方が非常に多いと思います。ですから公共交通は必要だと頭の中でいつも考えているのです。私もその1人です。ところが一般の市民の人は必ずしもそう思っていないことが非常に多くあります。私は埼玉県の飯能の地域公共交通についてお手伝いをしています。飯能というのはご案内の通りに、国際興業のバスが路線の中心になっていますが、事業撤退、飯能の営業所をたたむという話しが2年前くらいからありました。議論した結果、飯能市が一定の財政負担をしていく中で、国際興業に残っていただくことになりました。それが一番リーズナブルでかつシンプルで皆さんにとっては一番幸せであるという判断をしたわけです。そういった議論の過程で、なぜ国際興業という営利企業が運行して、しかも一部の人しか役立っていない、一部の人しか使っていないところなのに、なぜ税金を投じなければいけないのかという批判がやはりあったわけです。つまり私達が普段生きている中のところでは、バスを初めとした地域公共交通を別に当てにしなくても、無くても生活には困らないという人が沢山いるわけです。でもやはり公的支援を投じながら守っていかなければなりません。なぜ守っていないのかというところを私達はシャープにしておく必要があります。2つ目、地域公共交通、確かに後で出てきますけれども、使われていないわけです。使われないけれどもそれが本当に

当たり前なのか、何をしても利用者が増えないという呪縛の中に私達は捉われすぎているのではないかとそう思っています。3番目に地域公共交通というのが、まちづくりの視点と一体に考えていかなければならない、実はそれが本日閣議決定された地域公共交通活性化再生法の改定案にも前面に出てまいります。まちづくりの地域公共交通づくりとはどうやって結びつければいいのかも考えていきたい。この3点を念頭に置きながら話しをしていきたいと思います。まずこの右肩下がりというところは、非常によく見る図なので細かい説明は止めます。しかしながら1968年をピークとして今年2014年ですから、50年弱だっています。40数年来、ずっと右肩下がりだったという業界も非常に珍しいわけです。こうしたお客さんが減っていった、それを食い止める事ができなかったということは、私は単にマイカーのせいだけではないというふう考えています。バスというのはマイカーに対抗すべく利便性向上を図っていかなかった。売れない商品があったらどうやって売るかを考えなかったのではないかと考えています。例えば、私も仙台の自宅に帰るのは早くて夜の8時です。遅くければ10時、11時になるのは当たり前なのですが、お腹ペコペコになりますので、だいたい8時とか10時くらいに近くのスーパーに行くと、たいがい売れ残ったお勤め品と貼ってあったコロッケがいるわけです。昨日は雪が降って雪が積もっていたので、夕方6時くらいから50%オフくらいで30円のコロッケを昨日の夕食にいただきました。そういうふうには売れない商品があったら値下げをしようという事を考えます。それが通常の商品です。ところがバス交通の場合にはそうはいきませんでした。お客さんが減っていったら、その分をなんとか現金収入で確保しなければいけなかったから値上げをしました。それでも立ち行かなくなったら、コストを減らすために減便をします。更にひどければ廃止をします。だから相対的に魅力を低下させてしまった、そこが大きな問題です。その中で2002年、規制緩和がありました。規制緩和というのは色々な評価があります。少なくとも乗合バス事業で何が変わったのかですが、元々は交通事業者による独立採算の原則の中で運営をしてきました。すなわち儲かる路線の儲けを使って、儲からない路線の穴埋めをしてきました。その代わりにエリア独占というところが、事業者には認められてきたわけです。ところがその中でもお客さんがずっと右肩下がりです。そうすると儲かる路線自体が少なくなってきます。それをどういうふうにするかという、労働集約型産業ですから人件費を減らしていくしかない訳です。しかし人件費を減らすと言っても、最低賃金がありますから限度があります。そうすると徐々に徐々に路線を切っていくしか方法はない。つまり広く薄くネットワークを維持するしかビジネスモデルを描けなかったのだ

す。ですから利用者が減ると廃止、減便をします。更に利用者が減ってしまうという悪循環が止まりませんでした。

その中で規制緩和がおきました。規制緩和というのは特に実務において、今日は自治体の行政の皆さん、あるいは普段地域公共交通会議の現場で携わっている事業者の皆さんが沢山いらっしゃると思います。その中で出てきた国庫補助路線、今で言う地域間幹線の地域協議会が設置されるようになり、今までは赤字事業者というところの補助から、路線単位の補助になっていきました。どの路線が必要なのかを県の協議会で認めない限り、国はお金を出さないよという仕組みに変わりました。そして2006年には地域公共交通会議の制度ができ、翌7年には活性化法の協議会、多くはこの2つを合わせて2法協議会としていくところが非常に多いです。地域公共交通をマネジメントする責務は、地方行政に投げられていきました。こうした流れの中で12月4日に交通政策基本法が施行されました。本日閣議決定された活性化再生法の改定案はそういう流れのなかでできています。しかし、こうした流れの中においても、郡山は色々な交通政策を頑張っています。県内でも頑張っておられる方だと思います。それでも利用者の減少とサービス水準の低下というものが、歯止めがかからない。これが郡山の自家用車の所有の台数と免許の保有者数です。確かに増えています。でもこの10年間で1.1倍くらいです。ところがバスのお客さんは10%減るのだったらわかりますが、実は2割減っています。10年前と比べて79%です。その中でも定期輸送人員、主に通学交通ですが、そこは確かに郡山の場合には多様な高校がありますので、非常に頑張っているのですが、定期外収入の落ち込みというところが著しいわけです。少子高齢化だからバスのお客さんが減るのだと言います。少子化はわかります。学校もお客さんが減ります。でも郡山はまだ0.96ですから、なんとか頑張っています。食い止めています。高齢化はむしろ公共交通を重宝されてしかるべきです。なぜなら運転をするのが難しくなってくるはずですから。にもかかわらず、そうしたお客さんというのが73%しか出ていないわけです。規制緩和後の悪循環がなぜ止まらないのか私達は考えていかなければなりません。誰が地域公共交通を支えてくるのかという話しです。事業者さん頑張ってください。福島交通さん頑張ってください。それもあると思います。ただ注意しなければいけないのは、確かに行政、国に関しても地方行政にしてもそうですが、補助路線というものがあります。その場合多額の赤字を背負うリスクというのは事業者さんにとって避けることはできます。けど儲かりません。だから経営上のインセンティブとならないわけです。国のサバイバル戦略では、地域間幹線の中に事前算定方式が原則になっています。

そのニュアンスというのが、いわゆる一儲けしてもかまわないよという事ですが、地方行政レベルのところの補助制度というところが、そこに追いついていないです。色々な問題があります。だから補助路線を沢山持っていたとしても、一儲けができないので経営上のインセンティブとはなりません。その結果自社の商品である、路線やダイヤを改善するような取り組みが遅れて、広告である路線図等の提供も十分ではないです。私も本日郡山に来て、久々に県南地域のバス路線図いただきました。ちゃんと郡山ではくれました。福島市でもくれます。福島交通さんの営業管内はいいのですが、事業者さんによっては時々「路線図ください」「何に使うのですか？」と言われます。路線図というものは、それが無いとお客さんが乗る事ができません。つまり商品カタログ、広告です。にもかかわらず「何に使うのですか？」と逆に質問されます。これではお客さんは乗ってきません。そこを改善しなければいけません。私は「自由研究で使います」と言いましたが、子供は2歳なのでまだ自由研究をやる年ではないです。でもそうではないと貰えなかったのです。

次は行政です。確かに不採算のバス路線の運行費の補助はしています。けれども今の運行費補助は今年の路線の維持に役立ちますが、投資ではありません。5年後10年後に役立つような支出をしていません。これで本当に守れますかという事です。市民の皆さん、今日たくさんいらっしゃっていますけれども、そもそも公共交通に対して意見したり、あるいは改善に役立てる、そういう場というものが用意されていないわけです。だから事業者、行政地域の責任分担というのが非常に明確になっていません。この中に我が国の地域公共交通の減少が40何年間続いてきたところの元凶があるのではないかと考えています。市民は非常に不安です。新潟県の佐渡市の地域公共交通会議で「なぜあなたはバスを利用しないのですか」という調査をしました。もちろん自分で運転するというのが1位なのですが、2位に上がってきたのが、そもそも出かけないから。つまり車が運転できなければ、移動する事を諦めてしまうのです。だからこそ車を持っている人も含めて、将来の外出に大きな不安を感じているのです。交通、移動すること、お出かけすることをためらうというのは、本当にご本人の積極的な選択の中ででてきているのでしょうか。外出しにくい環境というのは、実は社会が作ってしまっているのではないのでしょうか。そしてこういうような交通に対する不安が高い地域は、本当に将来に生き残れるのでしょうか。そういう観点で地域公共交通の必要性を導き出していかなければいけないと思っています。そうすると私は地域公共交通に3つ必要な理由があると思っています。その中の1つが市民のお出かけを守るという視点です。確かに車は便利です。だけれど車が無ければお出かけが著しく

制約されてしまうような地域に、果たして住み続ける事ができるのだろうかという話です。これは青森県の佐井村で私が大学院の時にに行った時の調査です。佐井村というのは下北半島の大間の南側のところにあるのですが、非常に交通は不便です。牛滝地区と福浦地区という 2 つの地区がありますが、ここは路線バスの路線がありませんでした。しかも坂道は非常に危険なので、とてもじゃないけれども冬の時期は車も入り込むのもためらいます。タクシーの営業所もありませんのでタクシーを予約する事も中々難しいです。実はそういう非常に不利な条件を抱えている、それが佐井村です。唯一頼りになるのは船です。青森市と佐井村のまち中を結ぶ船というものはありますが、それであっても 2 月の場合はほとんどの日が欠航です。そのような地域、佐井村全体でどうやって普段の利用交通手段、お出かけしているか調査しました。マイカーがある人はマイカーで出かけるというのはわかります。ところがマイカーが無い人、一部地域で路線バスがありますから、それを使っている人はいます。誰かに乗せていってもらおうという事もやっている人もいます。けれども、この 63%の交通手段とは一体何かというと、徒歩です。この村は漁師町です。いわゆる若い人、働き手の世代というのは網の仕事をしています。そうしてしまうと、車を運転できる人はみんな昼間でかけてしまいます。でもおじいちゃん、おばあちゃん、車を持っていない人たち、出かけたいたいの昼間なのです。そうすると昼間出かける手段がない、タクシーも来てくれない、歩くしかないのです。この集落に閉じこもったとしても、お店があるわけではありません。医者があるわけでもありません。集落に閉じこもる、それしか選択肢がないのです。ちょっとでも具合が悪くなったら入院しか選択肢がないのです。こういう村に果たして住み続けることができるのであろうか、そこなのです。2 番目が今日のテーマにもなっている環境です。車に依存したライフスタイルの限界というところなのです。もちろん地球環境的に持続的ではないというのもあります。家庭の中で出されている二酸化炭素の割合としては、マイカーは相当な割合を占めています。一方でコミュニティという要素があります。コミュニティバスという言葉が使われる場合がありますけれども、人と人が繋がる、交流する機会というものが失われてしまうというところがあるわけです。例えば車で走らせています。知っている人が前から来ました。挨拶しようと思って、突然車をキーと止めて窓をウィーンと開けて、手を振るということをしたら「私連れ去られるのではないかと身構えます。でも、車の中、つまりバスの中、あるいは電車の中であれば、誰かに会ったら普通に「こんにちは」としたり、お話しをしたりできるわけです。だから公共交通というのは、人と人が繋がる機会を作る道具でもあるわけです。その機会、

大事な機会を失ってしまっています。3番目がまちづくりの視点です。特にまちなかの賑わいを演出するところのポイントです。よく出てくる図なのですが、ストラスブールはフランスの東部にあります。そこのビフォーアフターです。アフターではトラム、路面電車を優先しています。ビフォーでは自家用車でもっぱらまちに人が来ていました。なにが違うのか、ビフォーを見てください、アフターを見てください。もしかしたらビフォーもアフターもまちに来ている人は同じかもしれませんが、数えていませんからわかりません。でも何が違うのでしょうか。車に乗ってきている人達は、身近なところに車を停めたがりです。路上駐車がひどいので、このお店に行きたい人は、ここからわずかに数100メートル、あるいは、数10メートルの歩道の幅しか歩いていない。買い物が終わったら車に乗りつけてどこかに行ってしまうはずですが、だからまち中に人の顔が見えません。ところが、バスとか路面電車どちらでもかまいませんが、停留所で人が待っているわけです。つまり公共交通というのは、停留所で人が待つ、人が停留所に滞留してそこを起点として人がまち中を回遊します。私達は車が混雑していても、賑わいとは言いません。だからまちに人の顔が見える道具として、演出する為のツールとして、実は地域の公共交通というのは、もっと使えるはずですが、本日のタイトル、バスの力という提案は私がしました。福島県内、デマンド交通も沢山あります。でもデマンドには出来ないけど、バスには出来るというのはここなのです。デマンドは特に最近ドアツードアですからこれと似ています。確かに足には使えますが「まち中に人がいっぱいいるね」という演出には使えません。バスの力、バスとデマンドの1番の違いはここにあると思います。バスが無くなるとまちはどうなるのでしょうか。これは栃木県の足利で私もお手伝いしているところで、あえて出していますが、現在の写真です。ここは昭和60年代に東武バスがほぼ全撤退してしまっていますので、今はバスがちゃんと走るようになっていますが、それでも人口16万都市にしては非常にバスが少ないわけです。まちなかにはバスを見かけることはほとんどありませんし、一応みずほ銀行とルートインはあるのですが、生鮮食料品を買うスーパーもなかなかアクセスがしづらくなっています。ところが昔はこれほど人が賑わっていたのです。バスがここに東武バスがちゃんといるという証拠がここにあるわけですが、全然雰囲気が変わってしまったわけです。その1つの背景は、モータリゼーションで郊外にアピタという大型のショッピングモールができました。それから足利市の商業の売上額はぐっと高まります。ところが1990年代半ばになると路線バスが順次廃止をされていきます。それと期間を同じにして、商店数は元々右肩下がりだったものが、ついに商店の販売額も右肩下がり繰り広

げるようになってしまいました。どちらが先なのかはわかりません。バスが無くなったから、売上高が減ったのか、売上高が減って人が来なくなったからバスを無くしたのか、両方理由があると思います。しかしながら密接に関連しているところはこのグラフからおわかりいただけだと思います。これを模式図にすると、昔はまさに色々な機能があったのです。だからそこに向かってバス路線を引けば、バスも沢山の多目的にお客さんが乗ってくれますし、おでかけの用事を足しやすいし、そういう発想だったのです。ところがまちなかの機能が縮小して、ロードサイドに商業の中心が移り、なぜか田んぼのど真ん中に医療機関が移るとというのが我が国の状況です。

そうすると、例えばここの団地に住んでいる人が、ここのショッピングモールに行きたいという時には、バス路線網というのは基本的にはまちなかを起点にしていますので、わざわざ乗り継がなければなりません。そして医療機関がこんなところに出来たら、医者通いの人達のための路線をつくらなければいけないのです。本来だったら多目的でいける、稼ぐのです。朝晩は通勤、通学の人が出て、昼は買い物と通院の人が出て、だからこそ一日のダイヤが成り立って、それでようやく収支があってきます。ところが、医者通いの時間帯にしか作れないような路線というのをわざわざ設定すれば、これは補助路線になるのかもしれませんが、それほど本数は出せません。なぜならお客さんの乗る人数に限られています。そうすると、必然的に不便になります。だから迂回も乗り継ぎも多くなる上、不便なサービスになってしまうので、利用者がついてこないし、事業者にとってみても、ネットワークが複雑化して運行の効率化が図れません。今のまちの構造とバスの状態というのが、こういう状態に陥ってしまっているわけです。日本の公共交通とまちなかとの関係ですが、よく私も地域経済論という授業を担当科目としているせいもあって、商業とか観光の事業者の方と色々な意見を交換する機会があります。その中でもよく言われるのが、駐車場が不便だから人がこないのだと言われます。けどこの結果は明らかです。地方都市では駐車場が満車になることはほとんどありません。空車が目立っています。あちこちに駐車場がぼんぼん出来ています。供給力もどんどん増えています。運賃も競争が多いので下がります。あの名古屋市でさえ、2000年の時点で、市の駐車場計画にはもはや供給過剰というフレーズがすでにあつたのです。ドアツードアがマイカーの売りですから、目的地の近くで駐車してまちなかを歩かないです。そういう中で、例えばこれは奈良市にある奈良町というまち歩き型の観光地です。せっかく修景して、色々な小物屋さんがあつて楽しい町なのですが、そぞろ歩きするにも細い道をヒュンと車が走り抜けていきます。走る車

を避けないと、観光することができない。車を前提としたまちなかというのは、非常におもてなしに欠けているわけです。そうしたなかで、公共交通を使ってもらうためにはどうすればいいのでしょうか。まちづくりとどう連携をしていけばいいのでしょうか。その話を次にしたいと思います。ここからが、著作権の問題で皆様のお手元にあえて外した資料が出てまいります。私の大好きなテレビ東京系のローカル路線バス乗り継ぎの旅、第16弾、危なかったのです。これは知っている人は多いと思いますが、これは蛭子さんと、太川陽介が、マドンナを連れて3人組で、この回の場合は、館山からバスを乗り継いで、会津若松まで行くと、結論は郡山で駄目だった、時間切れになってしまったのです。那須町のところで、那須町の町営バスに乗ってなんとか乗り継ぐというシーンが出てきたのですが、あの那須の町営バスも実は廃線というところになってきていまして「どうしようか、ただここは路線以外走ることがないから残しましょう」という結論にしたのですが、残してよかったなって思ったのですが、その那須町を抜けた後に白河に入ってくるわけです。そして太川陽介さん、もう16弾です。バス旅慣れています。福島交通さんの時刻表を見ています。なんて言ったかという「全然路線図がないな」とお怒りでした。旅なれた太川さんですら、白河駅前で迷っています。これは福島全部共通しています。ポイントは全部終点が基本的に書いてあるのですが、終点よりも経由地が知りたいのです。つまりこの路線に乗ればどこに連れて行ってくれるかという事を知りたいのです。よく飛行機と新幹線の違いと言われることがありますが、飛行機と新幹線の1つのビジネスモデルの違いというのは、飛行機というのは、羽田から札幌便というのがあったら、東京のお客さんと札幌のお客さんしか運べないのです。ところが鉄路というのは、東京からずっと福島を経て、仙台を経て、盛岡を経て、青森を経て、北海道に行くわけです。東京から仙台の人も使えるし、仙台から札幌の人も使えます。つまり途中の停留所で乗り降りがあるからこそ、いい路線になるわけで、そこのお客さんを取れるのが、飛行機との大きな違いです。

だから路線バスの強みというのはまさにそこにあるはずで、そこが生かしきれていないわけです。そして郡山にやってきました。11番乗り場で須賀川から乗ったところのバイパス経由で降ろされて、11番乗り場が一番端ですから、全てのポールを1つ1つ見て回ろうとします。そして5番ポールだか6番ポールの脇ぐらいにある時刻表のところにあたったのですが、やはり経由地が書いていません。手前に運賃表とか路線図があるところはあるのですが、どうも見落としてしまったようです。そして次に蛭子さんがしびれを切らして、乗務員さんに聞いて結局駄目だということがわかったのです。この状態です。せつかく整

備されていても、旅慣れている人でも、この状況です。だから一般の観光客のお客さんには全然わかりにくいのです。それを問題だと思っています。郡山は本数は走っています。桑野三丁目は私が一番郡山で行くところです。私がいつも来ているスーツだとか上っ張りというのは大きなサイズでないと着られません。その大きなサイズを専門的に扱う店が東北では桑野三丁目にしか店がないのです。ですから私はわざわざ桑野三丁目まで出てまいります。ですから新幹線で郡山まで来て、桑野三丁目のバスが一番よく使います。この路線で見たら、「あ、そろそろ服を買いにきたんだ」と思ってください。10分間隔で動いているのです。でも経由地点も書いていないし、行き先だけしか書いていないので、みんなが桑野三丁目に行けるかは全然わからないわけです。だから共通した掲示表記がないので、10分間隔であることが非常に読み取りにくいのです。そして循環系統は充実しているのですが、コスモス循環と言われても、どこ通るかわからないし、福島市だったらももりん1コースってさっぱりわかりません。8番、9番乗り場はどちらも市役所を通るのですが、市役所という表記が9番乗り場にしかありません。福島も郡山もネットワークと本数というのは、民間の福島交通の1社の中にあって、本当に充実しています。いいと思います。だからこそもったいないのです。この辺なんとかしたいですというところが素人目から見た郡山に対する意見です。でもこのような事をやっても、本当にお客さんは乗るのでしょうか。郡山で調査をしたことが無いからわかりませんが、私が埼玉県の秩父で調査を取った結果では明らかに出ています。それは何かというと、普段の生活で公共交通が無いと困るという人がここにいます。その中で自宅の最寄のバス停がわからないという人が、36.1%もいます。普段から必要がないという人、この人がわからないと言っても、中々乗ってくれないかもしれないです。乗らないと、無いと困る、生活ができないと言っている人にも関わらず、バスの事がわからないという人がまだまだいるのです。だからまだ取れる市場というのがあるのです。それを解決しようとしたのが、青森の八戸の取り組みでした。八戸の中心街というのは、山形市も共通していますが、一方通行です。三日町、八日町というバス停がありました。これは南部バスさんが八日町と言っていて、八戸市営バスが三日町と名乗っていたので、その名残が残っているわけですが、まさか3と8が同じ場所にあるなんて誰も思わないわけです。しかも八戸駅から乗ると、行きは三日町で降ろされて、帰りは裏通りの六日町で乗らなければ行けないのです。それもわかりません。でも一方通行を解消するというのは非常に難しいです。だったら中心街ターミナルを統一して、1番乗り場、2番、3番、4番、5番という番号で制御するようにしましょう、そしてそれぞれの停留所のどこ

の路線で止まるかというルールもめちゃくちゃだったものを、1番乗り場はこっちに行く方面、2番乗り場はこっちに行く方面、3番は南に行く方面、5番は東に行く方面というような形で、要するに1番、2番、3番、4番、5番という停留所と、番号でどの方面に行くのかというのを1対1対応をさせました。その時はアルファベットのものができました。この中心街ターミナルを基点として、どの方面に行くのかというところを、八戸の場合にはアルファベット1文字で表しています。これを南部バス、八戸市営、そして十和田観光三社全部共通して入れました。したがってこれは南部バスさんの方向幕ですが、方向幕なので色が入っています。

もちろんLEDでは色が入りません。ただ方向幕とLEDの改修というのも八戸市の地域公共交通会議の中でやり遂げたのです。こうすることによって、わかりやすさが増してきたわけです。一方でもっと人口が少ないところでも、青森の三沢の場合にも色々な工夫をしました。三沢はご案内の通りに、米軍関係の方が多いので、漢字だけで情報を取ったとしても、中々わかりにくいのです。そこでうさぎと亀を付けました。亀はとにかく市街地の病院とかスーパーとかをちょこちょこ回るルートはかめです。駅とまちと郊外の団地をダイレクトに直線的に結ぶのを、早いからうさぎとしました。ですから亀とうさぎだけで制御しています。だからじいちゃん、ばあちゃん達は亀とうさぎだけを見るのです。それだけだと、方面がわかりにくいので、病院に行くのは、病院のマーク、駅に行くのは駅のピクトグラムを付けています。だからうさぎと亀だけで制御しているというわけです。ただ問題なのは、これは私が書いたのです。図画工作は2です。この亀が豆に見えると聞かれました。「豆バスが来ないんだけど」「豆？豆ってなんですか」って聞いたら「バスについてっぺ、豆」「あ、亀か、あれ亀なんですよ」って言ったら「亀に見えねわ」とおばあちゃんから言われて、シュンとして地域公共交通会議に出席したのを今でも覚えています。でもこういうふうにして、見る事ができるのです。方向幕はまだまだ変えられます。海外に行くと、バスの標柱は道しるべになっていますから、八戸などもそうしたのです。1番から5番というフラグを高々と掲げる、そうしたデザインにしました。ターミナルと言っているわりには、ターミナルビルはありません。だからまち1つをターミナルという、青空ターミナルと位置付けて、情報・発券機能は既存の施設に委ねました。公共交通を道具として、まちなかの回遊性を高めるという事に期待したからです。このような感じでこれはユーチューブからの画像です。八戸の中心街の「はっち」というところの再開発ビルがありますが、そのところの1階のところにこういうデジタルサイネージがあって、情報を

案内しつつ、全ての乗車券、高速バスも高速乗合も含めて、購入することが出来るような窓口、3 事業者ワンストップの窓口というものをこの中につくりました。こうすることによって、おもてなしの向上も図っています。そして空き店舗を活用して、モビリティマネジメントを拠点にするということもやってきたわけです。

さて、これからの地域交通の戦略としてどのような事が私達に求められてくるのかというところを残り 10 分強でお話ししていきたいと思います。12 月 4 日に交通政策基本法ができました。交通が国民の自立した日常生活、社会生活の確保、そして交流の機能を有する以下略と書いています。要は地域公共交通考える時に何が大事かという、交流と定住という 2 つのキーワードです。交流というのは、お出かけという事です。つまりモノやサービスを調達するというのは今の時代であれば、宅配サービスでも移動販売でも色々なソリューションがあります。だけれども交通政策基本法の中に位置づけられている話というのは、自らがお出かけをしてモノやサービスを調達する機会の大切さ、つまり移動、交通そのものの価値を重視しているわけです。それがないとコミュニティが持続していきません。そして移動手段が使えるということです。こう考えていくと、地域公共交通というのは単なる収益事業ではなくて、公益事業として位置付けていくことが大事です。では実務でどうすればいいのか。やはりお出かけできるサービスを提供できるかという話しです。バスがあることが直ちに大事ではありません。通学できない、買い物できない、通院できないでは全然意味がないのです。私がお手伝いしている栃木県北のある自治体のところでは、1 時間に 1 本くらいのバスがあったのですが、終点で降りてもスーパーや病院や学校に全然行けませんでした。終点から徒歩 30 分のようなところがあったわけです。そのため 1 週間で 2 人しか利用していませんでした。ここにも税金が投じられているのです。だったらどのみち公的支援で税金が投入するのだったら、お出かけの機会を広げる投資として考えませんか、不採算だったら以下に減益を大きくできるか、つまり正便益不採算ということを考えていかないといけないです。

それを地域公共交通会議で議論したのが、冒頭ご紹介した栃木の足利でした。足利は日赤病院が移転したのです。その時にシャトルバスをやろうとしたのですが「それはやめましょう」という話をしました。どうしてかという、シャトルバスをやってもこの青いラインのエリアにいる人は、外来受付に間に合うのです。だから医者に行けるのです。裏を返せば、シャトルバスをいくらまち中と病院の間を出したとして、このエリアの人しか医者通いに使えない、役に立たないのです。だったら医者通いを出来る範囲を広げるために、

考えようよという事です。その為には投資が必要です。つまり今まで3台でまち中全部を回しきっていたバスを、最低5台にしなければなりません。つまり経費がかかります。だからこういう選択にせまられたわけです。経費は上がるけれども、市民の皆さんが病院に行ける機会を獲得するか、それとも経費はそのままにしておいて、ここの部分については二の次にするのか、どちらにするのかというところを、地域公共交通会議、それから市議会の皆さんとの勉強会の中でやってきたわけです。喧々譁々の中で、やっぱりお出かけを広げる範囲を拡大しましょうという話になりました。そうしたら対前年比でずっとお客さんが増えていまして、現在31ヶ月連続で対前年比増を更新しています。だからやり始めた当初、1ヶ月で9200人くらいしか乗っていなかったのですが、今で1万7千人くらいです。倍まで成長しました。そしてある程度人口が大きくなってくると、幹線軸を明示していく事が重要になります。これは青森の八戸なのですが、2つのバス会社が競合していた八戸市の八戸駅から中心街、7キロくらい離れていますが、ここの共同運行化ということをおこないました。トータルでは便数が減っているのですが、10分間隔になりました。そして2つのバス会社の定期券を共通化して、乗り場も共通化しました。たったこれだけの調整をおこなったことで、お客さんが増えて、都市によっては変動がありますが黒字ということもできる路線になったわけです。八戸市は公共交通計画の中でそうした幹線軸というものを明確に設定しています。そうすることで、トータルでは人口が減るかもしれないけれども、幹線軸の減少幅を抑える事ができれば、長い目でみれば集約的な都市構想を緩やかに指向する、まさにまちづくりの関係の事だって、公共交通が仕掛けられるわけです。しかし、この八戸駅線が共同運行化をおこなってきたときに、こんな指摘がありました。「良くなったね。だけど最終新幹線に接続するバスがないよね」確かにそうなのです。でも市営バスにしても南部バスにしても、この1本を確保する為には、1つ仕業、ローテーションを増やさなければいけません。めちゃくちゃ経費がかかります。だったらタクシーにバスの経路を走ってもらおうという発想になったわけです。こうする事によって、全部の新幹線に中心街に向けて接続する便ができました。これは事業者ごと、交通手段ごとという政策では、全然駄目で、あわせ技の連携という取り組みで、存在感というものを出してやる。この存在感をどこで考えるのか。じつはそれが地域公共交通会議なのです。コミバスやデマンドの導入の時だけやるというのは、全く意味がありません。色々なことに使えます。だから制度を使いこなして、やりたい事を計画的に推進していくという姿勢が大事なのです。青森県八戸の場合には、公共交通会議の本会議というところは年間5回やっていますけれど

も、その下の分科会は色々な議題がありますけれども、最低月 1 でやっています。月 2 の時もあります。中々頻繁です。その中で色々な議論をやってきたわけです。そうした成果もあって、平成 22 年では八戸関係のバス路線で年間の乗降客数 618 万人だったのが、平成 24 年には 676 万人まで増やしました。

八戸市は郡山都市圏よりも小さいのですが、乗降客数は郡山より多いはずですが、だからまだまだやれるのです。でもこの協議会、規制緩和から活性化再生法というところまで、色々な政策の変遷を経ています。私が今日 1 つ強調しておきたいのは、全体計画という視点です。今地方の実務ですと、生活交通ネットワーク計画というもので、フィーダー計画、幹線計画があります。けどこれは縦割り型の補助事業計画に留まっています。出口戦略が全然議論されなくて、単なる書類づくりに終わってしまっているという計画が非常に多いのです。私が 55 分で作文できたネットワーク計画もあります。私が 55 分で書けるような計画だったら、それが 5 年先、10 年先にまちづくりに役立つわけじゃないですか。ちゃんと熟議しなければいけないです。だから全体計画、連携計画というものが必要なのです。つまり何を目指して地域公共交通の政策を進めるのか、その為の道しるべや責任分担というのをちゃんと議論していかなければいけないのです。地域公共交通の活性化再生法というのは、総合事業と今までぶら下がっていたのですが、それが無くなりました。だから作ってもメリットがないと思っている自治体の方も、場合によっては運輸支局の方も沢山いらっちゃって、期限切れ計画が続出していますし、新規の計画も低調です。でもそこを変えていかなければいけないです。連携計画は何を考えればいいですか。次の世代を担う担当者への遺言にしてくださいと申し上げています。つまり、1 年、2 年で公共交通が抜本的に良くなりません。私に関わっている八戸も今年で 11 年目に入ります。11 年目で色々な事をやってきて、やっとお客さんを増やすというところまで糸口が掴めたのです。でもそれは 11 年一貫した目標があったからなのです。だからその為には全体の計画というのは必要です。交通政策基本法の中にも、その辺が明確に位置付けられています。特に大事なのは、交通事業者と行政がどうパートナーシップを組んでいくのかというところが、非常に重視されています。最後に、地域レベルで交通を考えるという話です。色々な支え方があります。山形市の明治地区というところは、ずっと私も関わっていますが、週 1 日しか県庁所在地なのにバスが走っていません。でも中には店も病院もないです。そういう不便な地域でした。だから地域住民の人からは「せめて週 2 日はバスが欲しい」という話がありましたが、そうそう上手くいきません。なぜなら他の地域も週 1 日しか走っていないと

いう地域があったので、山形市に陳情に行っても「他にもあるのでここだけ特別視するわけにはいかない。公平です」と言われるのが関の山です。だから地元の住民の人は立ち上がりました。車両を小型化して経費を浮かして、乗り切れなくなると悪いから事前予約にします。だったらデマンド運行になるので、歩行が辛い自宅のおばあちゃんのお家の前にバス停を作ってあげようかというような事も、地域ぐるみで考えているわけです。こうした地区レベルのサービス水準というのは、会議室では全然決められないです。地域の中に入っていないと決められないのです。でも山形市として何もしていないわけではありません。協議会が自らタクシー会社と契約をしているのです。でも協議会と契約うんぬんというのは、地域公共交通会議と関連を持たせなければいけませんから、その部分というのは山形市が全ての責任を負っていますし、山形市は協議会の活動を支える為に、活動費として年間最大 200 万円の補助をしています。どういうふうに走らせてくださいとうるさいことは言いません。協議会の中でどういうふうに走らせるのかという計画は、全部地域公共交通会議の中に協議会から上がってきます。それに基づいて地域公共交通会議の場で必要かどうかという判断をしていくというこういう仕組みです。こうする事によって、協議会、地元の人達は自分達が欲しい交通を自分達のオーダーメイドで作れるようになったので、地域のモチベーションというものが市町村は仕掛けて持続させるという事です。こういう事も市町村行政の中で出来るのです。そしたらお客さんが増えているわけです。このような事もあります。これ、加藤さんという運転手さんです。花束を渡しています。地元の小学生です。このような現場は中々見ないはずなのです。でも地域の人達が事業者の人達と一体となって、あるいは山形市と一体になって、このスマイルグリーン号名づけられたバスを守っているわけです。運転手さんという現場の先端にいる方に花束を渡している。お給料きつと安いと思います。だけど、誇りを持てる現場というのをいかに生み出せるか、そして 5000 人乗客達成したらこのようなセレモニーです。地元のおばちゃん達がクスマ玉を作って、おじちゃんがクレーン車で持ち上げて、市役所の人がブレスリリースかけて、みんなで取材をしているわけです。「あ、お母さんが出てきたね」夕方のニュースで言うわけです。まさに地域公共交通とお茶の間に明るい話題を運ぶじゃないですか。そのような事だって出来るのです。だから地域公共交通をよくしてお出かけを守っていく為には、行政と事業者と地域の三位一体でなければいけないのです。ただ三位一体といっても、この 3 者それぞれの最初の出発の思いが違いますから、一気に同じ方向に話しを進める事が出来ません。時には対立する事だってあります。そこに重要になってくるのが、翻訳

者なのです。私が現場に入っていったというのは、そういう翻訳者としての活動です。つまりやるのは市町村であり、地域であり、事業者であって、自分は直接何かやるわけではありません。ただ、3者の思いを斟酌して三位一体の文化を作り上げる仕事人なわけです。自分がどれだけ役に立っているかわかりませんが、実はこの人材が決定的に足りません。これは大学の教員だからできるという話しでもないです。行政でも、事業者出身の方でもいいですし、地元のじいちゃんでもいい、パーソナルティが必要です。だから色々な人が自分達のレッテルを超えて、こういう翻訳者の人達をしっかりと全国の中で作っていくということが、これから本当に求められるというふうに思っています。しかしこういう例えば、三位一体の文化というのは、一朝一夕に出来るものではありません。特に地域公共交通会議の場合、本当に三位一体というのがどうやって実質化できるのかわからないのが多いです。私もお手伝いしている茨城県の五霞町もそうでした。地域公共交通の誰もユーザーではないので、全然地域公共交通の話が出来ません。だからみんな同じ土俵ではないのです。でも何か変えていかなければいけないという思いは、小さいながらもあるのです。だったら本当に町民の皆さんが地域公共交通、日々のお出かけに対して、どう思っているのかというところを、ちゃんと情報を集めましょうという話になりました。どうしたかという、地元のふれあい祭りという秋の収穫祭があります。その祭りに地域公共交通会議自らブースを出してしまったのです。そこで今地域公共交通に関して、このような事を考えているよ、お出かけで困っているのですか、みんな委員の人達が出て行って、ここで話しを聞くわけです。そしたら共通した問題意識が皆さんの中に芽生えたのです。それがつむぎ合わせて地域公共交通会議の議論が活発になりました。そのお陰で多分日本初だと思いますが、茨城県五霞町を基点として、埼玉県まで延びる県跨ぎフィーダー路線を10月2日から運行しています。県跨ぎフィーダーです。10月1日が仏滅だったので、この日は縁起が悪いから辞めましょうということで、10月2日になりました。これも地域公共交通会議で決めました。そういう面白いこともあります。まさに体を動かすという事が非常に大事だと思います。

最後は駆け足になってきましたが、公共交通づくりというのは、お出かけの機会を拡げる投資として考えましょう。全体計画はあまり話しができませんでしたが、この後のパネルディスカッションなどでも少し付け加えさせていただこうと思っていますが、次世代のに向けたメッセージとしてちゃんとしたものを作って、それに向けてやっていきたいです。先進事例で真似をする場合がよくあるのですが、ほぼ上手くいきません。形ではなくて仕

組みから作りましょう。三位一体でお出かけを守る文化、つまりパートナーシップをどれだけ築けるかが大事です。そう考えていくと、本当に地域公共交通づくりというのは、現場に近いですから、まちづくり、地域づくりの学校なのです。だから地域づくりの第一歩として、地域公共交通づくりは使えます。存在感ある地域公共交通を作り上げる覚悟が必要です。その為には「いいな」と思える事をやりぬく、突破力というものが現場では求められると思います。

2. 講演②

「みちのりホールディングスによる公共交通活性化の取組」

松本 順 みちのりホールディングス代表取締役

ただいまご紹介いただきました松本でございます。前職では産業再生機構というところにいまして、九州のバス会社等の再生に携わりました。7年前に民間に戻りました後、一貫して地方の公共交通を中心とする事業の再生又は経営にずっと携わってまいりました。その経験の中で感じた事なのですが、地方の路線バスネットワークというのは、民間事業者に対する補助金政策でもって、実質的には PFI のような仕組みを整えていく事が長い間模索されてきました。ですがその PFI のシステムとしてはまだ不完全なところが多いです。これをしかしながら持続的なものに作り変えていくためには、今申しあげました補助金の仕組みを抜本的に見直していかなければならないです。そういう主旨の事は私は感じております。昨年東京でこのエコモ財団さんのセミナーがおこなわれました時も、そういう話しをさせていただきました。今申しあげました、補助金の仕組みを変えるという事ですが、3つあります。補助金は単年度で拠出されるわけですが、これを長期契約化します。それから先ほど吉田先生も言っていたのですが、民間事業者に一定の利潤を提供して、事業者を動機づけする仕組みを作ります。3つめが、設備投資であるとか、社員の処遇の向上を阻んでしまうブロック減価基準、この概念を見直す、この3つです。

また、先ほどから皆さんが触れておられますように、昨年交通政策基本法が成立をいたしました。そしてまた現在先ほど閣議決定という嬉しいニュースも教えていただきましたが、地域公共交通活性化再生法の改正案が示されます。こういう法律が本当の意味で活用されることによって、私は地方の交通からぐっと力強く、先ほど私が申しあげました PFI 的な状況に近づくことができるのではないかと考えております。つまり、交通政策基本法というのは、一口に言えば、総合的な交通ネットワークの構築に対して、国がそのコミットメントを明確にしたものです。そして交通ネットワークはいくつかのバスだけではなく鉄道なども含めて多様な交通網との組み合わせによって、全国レベルで構成されるべきものですから、このような基本概念というのはとても重要です。また再生活活性化法の改正については、単一の路線ごとではなくて、一定のエリアを面的に切り取って、そしてそのエリアの中で合理的に構築された公共交通ネットワークを国が柔軟に補助、支援するこういうことを明確にしたものだというふうに理解しております。これは一定のエリアの交通

ネットワークが一体的にインフラとして PFI 化する、そういうイメージにかなり近づくと私は感じております。これからも私達みちのりグループは主に路線バス事業の担い手として、また福島市では福島交通で飯坂線という鉄道もおこなっていますので、公共交通事業者として、その存在するエリア全体の交通ネットワークの維持に取り組んでまいります。その中で今回の国の取組を存分に活用させていただきたいと考えております。又そのようにして、民間が国の枠組みを活用して、自らの事業の民間らしい活性化に向けて努力し続けるという事が、本日のセミナーのテーマにもなっておりますような、過度な自動車依存からの脱却に繋がると私共は信じてこの事業に取り組んでおります。本題として上げられていますのは、私共のグループがどのような事に取り組んでいるのかという事で、トピックスのご紹介のような形でこれからお話しをさせていただきます。その前に話をわかりやすくする為に、今の私どものグループの構成であるとか、グループ全体の経営手法の事をご紹介したいと思います。福島交通、茨城交通、岩手県北バス、関東自動車に続いて、昨年の 8 月ということになりますが、会津乗合自動車、通称会津バスがグループに加わりまして、全部で 5 社になっております。会津バスはやや小ぶりなバス会社でございますけれども、歴史の街、会津若松を代表する存在でございます。タクシーも相当な台数、111 台と書いてありますがそれを有しております。先ほど触れましたその地域の路線バスの実質的な PFI、その実現の為に私は必要な事柄として、補助金改革のほかに PFI、プライベート・ファイナンス・イニシアティブのファイナンスの受け手でなければならない民間のバス会社の企業改革、これを通じた信用の回復が必要です。これも昨年のセミナーで申し上げました。この民間のバス会社の信用を回復する為には、財務戦略、そして事業戦略の両立が必要です。

会津バスは震災の直前に、財務的には破綻をいたしまして、その後に財務的な回復措置は完了したものの、現実の問題としては、横たわる原子力災害に端を発する風評被害の問題であるとか、又は昨年幸い NHK の大河ドラマ八重の桜ブーム、これがございました。これが去る中で、事業運営をしていく、これは容易な事ではございませんが、地域の住民、そして観光に訪れる皆様方にこれまでとは一味違うバスや観光のサービスを提供できるように、ベテラン、若手問わず社員一同と共に、種々の改善努力をおこなっているところでございますので、この点についてはご期待いただきますようお願いいたします。グループの経営はこの図のように、縦串と横串の組み合わせでおこなわれているということでございます。縦串の経営能力というのは、みちのりホールディングスが各地に送り込んでいる

経営陣が、以前からいるいわゆるプロパー社員と極めて緊密にコミュニケーションを取りながら、日々取り組んでいるわけでございます。更にそこに加えて、持ち株会社に在籍する人間が、横串の業務を分担するという形をとっているわけでございます。例えばここに経営管理とかビジョン共有といったようなテーマがありますが、これについては私自身が横串の責任者として、5社の現在の状況に照らしながらも共通化であるとか、共有に取り組んでいます。乗合バスであるとか、高速バス、旅行事業といったような事業分野別に手法の共通化、共有に取り組むことを自らの職責としている持ち株会社のものもおるわけでございます。また共同購買といったようなテーマに関しても、各社の社員同士が適切な設備投資の実践の為に、かなりの頻度で情報を共有しております。車両のスペックをできるだけ共通化するというようなことにも取り組んでいます。又、ここに書いていないのですが、安全管理、事故防止という交通事業者の普遍的なテーマについても、間もなく本格的な横串の取組を開始する予定にしております。こういう経営手法の効果、これをもう少しわかりやすく示しますと、このような感じになります。私共のグループの会社だけではなくて、地方のバス会社もそれぞれ長く続く不況の中で、自らの事業を少しでも改善しようということで、努力を続けていることと思いますが、そのような苦闘の中で生み出された1つ1つのベストプラクティス、最善の運営手法を相互に横展開することが効果を持ちます。こうすれば5社それぞれ、いわば5倍のスピードで事業の改善を成し遂げていくことができるのかもしれませんが。これからトピックスをいくつかご紹介しますが、私共のグループの場合には、1社がまず行い、それがドンドン他の4社に広がっていくということになります。

この春、福島交通では県内の他の路線バス事業者とも協力をしまして、福島県全県バスで、路線バスや高速バスを利用した個人旅行をご提案する事を計画いたしております。これは日ごろ、ほぼ日常生活のようにのみ、利用されている路線バスの収入を一定のレベル以上に維持して、又は増やして、人口が減少傾向にあっても、これからも長く生活を担う路線として維持していく為に、生活目的だけではなくて、観光目的のお客様にも1人でも多く利用してもらい、運行の経済的な効率を高めていこうという取組です。

乗合バスの乗車券と温泉であるとか、食事であるとか、各種体験、拝観、そういった事が全てセットになったお得な切符を作ってそれをご利用いただくという事です。こういう取組は実は国内で他の地域ですでに始められているわけでございますが、福島交通としてはそういった取組を参考にして、新しいエッセンスを加え、意欲的に取り組んでおります。詳しくは会津バスやその他の協調予定の会社と細かくすり合わせした上で、発表いたしま

して、広報活動をおこない周知を徹底して、観光客のみならず、地元の人達にも地域再発見の目的でどんどん使っていただくというふうに思っております。

それからこれは今の路線バスの旅の話なのですが、岩手県北バスのバージョンでございます。例えば、宮古の味を満喫散策コースというコースですと、朝盛岡を出ます。宮古駅前までバスで行きます。そして宮古駅前から10分歩いて市場に行きます。そこで地元の食材で昼食を取ります。その後、市場から路線バスで景勝地、浄土ヶ浜に行つて、散策をします。そして盛岡に再び路線バスで2時間くらいかかりますが、戻つてきて19時頃に盛岡に着きます。これでお一人様3800円です。こういうバスの旅というのは、以前から日帰りバスツアーという形で沢山おこなわれており、皆さんもご存知かと思ひます。この日帰りバスツアーと言ひますのは、最少催行人数が例えば25人と設定されていまして、旅行会社が貸切バスの手配をして催行されます。あくまでもバスツアーということになります。この取組の場合には、1人でも、または夫婦二人でもいつでも日にちを選ばずできます。そういう点が魅力でございます。先ほどこれも吉田先生がかなり詳しく触れておられましたが、世の中のテレビ番組で路線バスが一種のブームなのです。4月と10月の番組の改編時期になりますと、必ず太川陽介が出てくるわけです。わざと不便なルートに乗合バスで行つたりします。地元のご飯を食べたり、バスとバスの乗り継ぎの時間があまりにも長いから、その間にご飯を食べようとか、お風呂に入ろうとか言つて、観光地に立ち寄ります。それが見る方によっては珍道中で面白いです。もちろん私も先ほど吉田先生が言われた番組を、今年正月一生懸命見ていました。私がやつているバス会社が2つも3つも出てきて、そのたびにハラハラしました。一種の路線バスの旅と言ひますのは、ブーム的な状態になっているわけです。以外とこういう取組は、この岩手の取組も、福島を取組も静かなブームになるかもしれません。

この取組について言へば、例えば会津バスで言つと、会津若松・喜多方間の路線バスを利用した形で準備を始めたりもしてあります。宇都宮でも餃子を兼ねて何かできないかと検討してあります。どうぞ期待してください。観光ネタとの関係でもう少し言ひますと、海外インバウンドの話しを少ししますと、栃木の関東自動車ですが、成田空港と栃木各地を結ぶ高速路線バスを多数運行してあります。ですが、外国人の利用が少ないという現状がござひます。成田に入つてくる個人の外国人旅行者、これを直接栃木や日光東照宮に連れて行くにはどうしたらいいのかと言つたような事も、関東自動車の大きな今年のテーマにいうふうに私は考へておひまして、最低限度の言語対応、宇都宮から日光への乗り継ぎ

といったようなことについても、関係者への働きかけを始めているところでございます。

次は茨城交通の取組なのですが、昨年東京の秋葉原発着で茨城県の笠間に行き、更にそこから益子まで行ける、こういう高速バスを開始しました。4月に始めましたが、おかげさまで好評でございます。9月には土日祝日1便増便しております。新聞に一面トップで載ったこの写真は、笠間の市町さんと益子の町長さんの握手をする写真でございます。両方とも焼き物の産地です。益子焼はその昔、笠間焼きから分かれたそうです。今どちらかと言うと益子の方が、全国的に焼き物の産地として有名ということもあってか、最近は行き来がないです。これを機にお互いの来訪客を増やしていこう、相乗効果を出していこうということで、かさましこ協議会というのが両自治体の間で作られました。茨城交通のWebサイトでもこの協議会の情報を紹介したりしています。業界の方ですと、何となくお気づきになるかもしれませんが、茨城交通の高速バスが県境を越えて栃木に行くこと、これは慣習上ややためらいがどうしても生じるという事情がございます。しかし私共の場合には、栃木県最大手の関東自動車グループ会社であるということもあって、容易にそういう問題を乗り越え、社会的にも意義のある路線を打ち立てる事が出来たのではないかと自負しておるわけでございます。

次が会津の例です。企業再生支援機構の再生支援の下で実現した取組です。私共のグループとしても評価しておりますので、その取組を簡単にご紹介します。端的に申し上げますと、見直しの前は住民の使う路線バスと、観光客の使う周遊バスが分かれて設定されてきました。「あなたは住民だからこっちのバス、あなたは観光客だからこっちのバス」というふうにされていました。合計の利用者数が年間26万人でした。それが色々な障害を乗り越えて、生活路線と観光路線を、どちらでも同じバスに乗りましょうと一体化しました。そうしたところ、一体後の1年間で利用者が急増しました。こういう効果を得たということでございます。ただここで出来ている数字、47万人、前が26万人、これは八重の桜ブームを背景としていますので、今後がちょっと難しいというのが実情かもしれません。図の中で黒い点線で書かれている四角い部分は、基本的に元の生活路線です。赤いラインが観光路線です。観光は当然その名所、旧跡の対象の関係で、色々行くわけです。ですがこれだと住んでいる場所によって、地域住民はとても不便な思いをしますから、これには乗れないということになるわけです。一方で住宅地はこの辺だそうです。私も住んでいるわけじゃないので、よくわかっていません。この辺に駅があります。という事は、朝はこの住宅地から駅に向かう人が多いです。夜はここからこっちに帰ってくる人が多いです。そこで、

通勤、帰宅時間だけ、要は朝方はこの赤いところを通らずに、このまま素直に真っ直ぐ曲がっていきます。夕方はこういうふうに戻ります。こういうふうはこの路線を工夫して、昼間は観光客用にちゃんと名所、旧跡を周りながら行くというふうにしました。そうしたところ、かなりよかったという事です。もちろん、観光客から見ても、住民から見ても 2 つの路線が一緒になっているわけですから、便数が増えています。その意味で利便性がかなり高まって、利用者の増加に繋がったと見ることもできます。この件は自治体、すなわち会津若松市とも住民への周知などの面で、大変なご協力をいただきました。まさに官民協業的なプロジェクトになったということが言えると思います。

次に先ほど吉田先生から福島県内、郡山を例にとって、バスの乗りにくい、わかりにくいという事について厳しいご指摘を頂戴いたしました。大変参考になるご指摘でした。一方でインターネット上ではこういう事もおこなっています。私共のグループでは、今はまだ会津バスは入れていませんが、4 社で Web 上での検索機能を導入しています。検索システムを入れると、Web サイトの訪問者数が飛躍的に増加するという傾向があるという事が事実でございます。ですから沢山の人が見に来ます。このシステムは特にランドマーク検索という特徴があります。すなわち、来訪者というのは通常知らないまちに行った時に、自分の行きたい場所の近くの停留所が何と言う名前かは知りません。住民でも行った事のない場所に行こうとした時に、その最寄の停留所の名前が何と言うかわかりません。そういう時に、自分が行きたい場所、すなわちランドマークの名称からまず検索します。例えば、盛岡の石川啄木記念館に行きたいと言ったような時に、表示されているようにランドマークのところを押すと、カテゴリが表示されますから、そこから博物館、美術館を選ぶと、そのエリア内の博物館や美術館が表示されます。その中から石川啄木記念館を見つけてそこをクリックします。そうすると、この場合は出発地が盛岡駅という事になっていますが、日時を入れますと、そこに指名されているように、盛岡駅東口 14 : 27 分発と出て、乗ると 15 : 04 分、37 分で最寄の停留所に到着する、下車後徒歩 5 分で啄木記念館に行けるという事がわかります。更に画面には地図表示というものがあります。この地図表示をクリックすると、地図が表示されて、停留所から啄木記念館までの行き方まで地図上で表示をされるということでございます。こういうものは、凝れば凝るほどお金がかかります。しかし懲り方を間違えなければ、余計にかかったコストは回収できるというふうに私共は考えております。ぜひご利用ください。

もう 1 回高速バスの話しですが、今年の 7 月から郡山発着で、宇都宮を經由して名古屋

発着という高速バスの運行を始めました。これが単に 1 路線増えただけのようにも見えるのですが、実は公益連携の賜物でございます。国内の高速バスのネットワークにも繋がりますと私共は見えています。乗り降りのお客さんの数を見てみると、ある日の実績から抜き出したこの 15 人の日、15 人乗って、郡山発で名古屋に行きました。郡山で 8 人乗って、宇都宮、鹿沼、佐野で合計して 7 人乗りました。そして 15 人です。15 人では足りないのですが、27 人乗った日もあります。これはある 2 日間だけ抜粋しています。この場合には福島県で 13 人、栃木県で 14 人です。これが特に 8 人、7 人というパターンで行くと、片方だけしか止まっていなかったから、とても採算ラインには乗らないです。2 人の乗務員で運行していかなければいけない、コストのかかる運行でございます。

しかし、2 つの都市を呼ぶことによって、このバスは採算ラインを超えることができます。私共の予想通りのこういう形になってきたという事でございます。この路線のアンケート調査の結果などを見ると、名古屋の方から福島、郡山に来られた方々の多くは、大変ありがたいことに観光の目的で来られてらっしゃいます。嬉しいことなのですが、出来ればさらにそこから会津若松まで行ってもらおうかという事で、乗継割引の設定を現在準備をしているという状況でございます。こういう形で交流人口の増加に貢献できるというのが、私共としても大変嬉しいことでございます。みちのりグループの語っている高速バスというのは、今はこのような感じになっています。細かくて少しわかりにくいというのがあるのですが、これが個別の路線としてのみ現在は機能しているといふふうに考えられます。しかしここから先は 2 つやりたい事がありまして、1 つは高速バスと一般路線の乗り継ぎ利便性を施すことです。これは日常生活に使われている一般路線バスを高速バスのフィーダー線にしてしまうという発想です。また逆に言うと、高速バスで当地を訪れたお客さんに、路線バスで目的地に移動してもらおうという事です。そこに書いてない、実は昨年 2 月か 3 月から岩手県の久慈市を出て、盛岡に寄って、東京を結ぶ夜行バスの運行を始めました。結果どうなるかハラハラしていたのですが、たまたま NHK のお陰であまちゃんの大ヒットで本当にありがとうございました。多くの利用者が首都圏から久慈までこうきてこうきて東京まで行くわけです。利用していただいて、東京から久慈までバスに乗って到着して、その後そのまま路線バスに乗り換えて、海岸付近を観光してもらったり、三陸鉄道に乗ってもらったりいたしました。後は高速バス同士をネットワーク化するという事もやっていきたいです。予約システムの集約化であるとか、乗継割引、期間フリー乗降券の設定といったような事に、共同運行会社のご理解を得ながら取り組んでまいりたいというふうに考え

ております。私はこれからのバス事業のテーマ、3Kなどと最近言っています。語呂合わせで恐縮なのですが、1つは今申し上げた観光、もう1つが交通ネットワーク、それから環境ということです。別にエコモ財団さんだから申し上げることじゃないですけども、これも去年も申し上げたのですがもちろんエコだけでは駄目で、エコノミーでもサステナブルでなければ駄目なのですが、これは岩手県北バスが昨年導入した電気バスのお話でございます。ホームページ等でも紹介をさせていただいておりますので、時間もなくなってきましたので、是非ご関心のある方は岩手県宮古駅前から景勝地、浄土ヶ浜までの間、さらにそこから基本的に車両乗り入れを規制している、浄土ヶ浜園内まで入っていきますので、是非一度お試しいただければというふうに思っております。この環境適用型、低炭素型のバスというのは、一般のディーゼル車両と比べると、現時点においてはまだなおかなりの経済性の問題があります。要は車両の値段が高いという事です。これは中古車のディーゼルエンジンをモーターに載せ変えただけなのですが、そのかかったコストの総額はとてじゃないですが、民間のバス会社だけでは賄えるようなものではございませんでした。

ただ、大変ありがたいことに、ご提供いただいた技術の内容がよかったようで、基本的に故障もなく、又段々と私共の車両整備の担当者もこの電気バスの扱いに慣れてきているという状況でございます。その中で、少し話しがそれるかもしれませんが、岩手県北バスの営業エリアである宮古市では、スマートコミュニティの計画が進行しました。そのスマートコミュニティ計画は自治体、エネルギー関係の大企業を巻きこんだ多様な取組です。その地域のエネルギーマネジメントが主題なのですが、野菜工場とか小規模水力発電とかそういうプロジェクトの総合体です。その中で岩手県北バスは、第1号事業として本年の春からカーシェアリング事業を開始することとしています。PHVプリウス8台導入いたしまして、宮古駅前や宮古市役所などに置いて、また観光ホテルにも1台置くつもりですが、観光客と住民の両方に利用していただくという事でございます。「バス会社がカーシェアをやって損していないのですか」とよく言われるのですが、私共は相互の需要喪失効果の方が大きいというふうに思っております。もとより盛岡、宮古間、2時間かかりますが、路線バスの方が利便性が鉄道より高いのですが、したがって利用者も多くて、これが多くの方が路線バスで移動されるのですが、宮古に着いた後に足がない状況です。そこでカーシェアリングの車両があれば、それなりにご利用いただけるのではないかと考えております。住民も基本的にお金さえあれば、一家に大人の数と同じだけ車の数があるという、福島県もだいぶ同じような状況かもしれませんが、そういう地域柄ではありますが、そういう中

で1台でも家庭で所有する車を減らしてもらうということで、カーシェアリングを使った方が経済的に有利だというような状況になるのではないかというふうに期待をしております。又、このプロジェクトは国立公園内、浄土ヶ浜の入り口に、超小型モビリティ、2人乗りを配備することも予定しております。それから今調整中ではあるのですが、宮古市の公用車をカーシェアリングの形で提供する、要は市役所が公用車を使わない土曜日曜に、観光客や地域住民にその車を使ってもらおうという仕組みも導入したいと考えていまして、関係各位にお願いをしております。この公用車のカーシェアリングという考え方は、他の地域でも参考になるのではないかというふうに思っております。

それから安全に関する取組に少し触れようと思っていたのですが、これはドライブレコーダーに関することです。会津バスはまだなのですが、他の会社は4社とも全車両にドライブレコーダーを装着されております。もちろん事故の原因究明に用いられるのですが、運転手の安全研修に用いられるというところが非常に効果的です。運転手達にとって自分達の会社の運転手が経験した事故、又はヒヤリハットの映像というのはとても身につまされます。真剣に見入ります。そういう傾向がございます。接遇面の教育です。運転手が乗客とどのようなやり取りをしたか、音も拾えますからそういう面でも有効に活用していく事が出来るというふうに考えております。ここは飛ばして、最後が震災絡みの話なので、お話しが反れてしまいます。これは岩手県北バスがやっている仮設住宅周りの路線バスです。これは地域公共交通確保維持改善事業、国のご支援を頂戴しながら、アンケート調査を取って、仮設住宅の方々が必要と思う生活路線を担うという事です。これも引き続きおこなわれているところでございます。更に話しが反れて大変恐縮なのですが、福島交通と茨城交通は震災絡みで言うと、3年前の3月11日当日に国から依頼を受けて、原発付近の住民の非難輸送を一斉に実行いたしました。

特に多くの台数を動かしたのは福島交通だったのですが、ほぼ迷いを見せる事なく出勤してくれた多くの運転手達とこれを支えた現場の管理者に対して、私は経営者として、又一市民として、心から敬意を抱いております。実際の輸送は困難を極めました。病院から乗せた避難者が、医師の付き添いもなく、車中で亡くなったという例はお一方ではございません。更にその後もいかに現場がそういうふうに使命感を抱いて出動しようとしても、生活交通の維持に努めようとしても、燃料の供給不足の問題がありました。皆さんもよく覚えておられると思いますが、東北太平洋側のバス会社は軒並み、運行停止の寸前までいきました。自家用車が流されてしまったり、又自家用車があるけれどもガソリンが入って

いないから走れない、鉄道も止まっているそういう状況の中で、唯一とも言うべき移動手段であった路線バスが止まってしまったらどうなるのでしょうか。私はこの事を震災直後の被災地の実情として、各所でできるだけ皆さん方に訴えてまいりましたが、先ほど来皆さんが触れておられる交通政策基本法の成立に、大規模な災害が発生した場合の施策、これが明確に盛り込まれた事について、大いなる安堵といたしましょうか、期待を感じているところでございます。話が半分それでしたが、もう 1 つだけお話しします。運転手不足という公共交通の維持に関わる大きな問題について述べたいと思います。少し戻って、この赤い字が民間のバス会社の乗務員の給与例です。青は全産業平均です。全産業平均がこういうふうに 2000 年とかの段階と 2011 年と比べて低いという事です。ここら辺が日本全体が直面していたデフレに代表されるような経済的な問題を表しているわけです。一方でこの民間のバス会社の給与の減り方は何だという事です。これは別にデフレというかそういう話しではないのです。この間ずっと先ほどの吉田先生の発表の中にもありましたけれども、売上が減り続けて、お金がうまく回らない状態にならないようにするために、経営者が致し方なく乗務員の給料を下げたわけです。結果的に公営バスのコストが高いといのは、別の話なので、別の機会に議論させていただきますが、結果的にここの差が大きく広がってしまいました。一般の乗合バスの運転手というのは、ご存知の方もおられるかと思いますが、だいたい朝 6 時に出勤です。すぐハンドルを握り、昼間は中休み 4 時間くらい取れるのですが、その後夕方、再び常務を続けて夜 8 時か 9 時に帰るとというのが、典型的なパターンです。職業として労働環境が好まれるということには中々いきません。その上、人の命を預かるプレッシャーがあります。更に今申し上げたように、給料があまりよくないです。つまり仕事としてのハードシップ、処遇がバランスしていないということです。だから運転手が集まらないのです。女性を活用するとよく言いますが、そういう労働環境と処遇のアンバランスであればそれも簡単な事ではありません。そのような中でもグループ 5 社の中では、運転手不足の程度にそれぞれ差があったりします。

うまく集められている会社もあります。そういうその度合い、施策の中身を色々比べて少しでも解決に近づけるヒントが得られるのではないかと考えているところでです。色々話しのそれたところもありましたが、だいぶ時間がたちましたので、私共が取り組もうとしている事、今のような話しの中からお察しをいただければ幸いです。現実の経営、各種施策の検討に、ぜひ活かしていただきたいです。そうしていただければ、これ以上のことはございません。これからも私共のグループの挑戦にエールを送っ

て、そういう事をお願い申し上げまして私の話しは以上とさせていただきます。

3. パネルディスカッション

「『バスの力』を考える～郡山都市圏で過度な自動車依存から脱却するための方策」

パネリスト： 福島大学経済経営学類 准教授 吉田 樹
福島交通株式会社 代表取締役社長 武藤 泰典
NPO 法人まざっせ KORIYAMA 代表 宮川 雄次
郡山市総合政策部 総合交通政策課長 浜津 佳秀
コーディネーター： 日本大学工学部土木工学科 教授 堀井 雅史

堀井氏：それでは後半のバスの力を考える、郡山都市圏で過度な自動車依存から脱却するための、対応策についてパネルディスカッションを始めさせていただきます。まず始めに、本パネルディスカッションの目的について説明します。郡山都市圏では他の都市圏と同様に、少子高齢化が進み、広大な市街地を有しているということから自動車中心の交通システムになっています。それにより公共交通を利用する機会の減少、更にサービスレベルの低下、又これも同じ事の繰り返しで悪循環に陥っているという現状であります。車中心社会に基づいた、大型商業施設の郊外の立地というのも進みまして、まちのあり方自体も車を放さないような仕組みが変わっています。このような中、福島県では車に頼らざるをえないようなまちは持続可能ではないという考え方で、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを目指し、平成 18 年にはその第一弾として郡山市で歩いて暮らせるまちづくりの社会実験を実施しています。これは、使いやすい交通システムに関する実験であります。駅前大通りのトランジットモール化、あるいはパークアンドバスライド、循環バスの運行実験等というものをおこなっております。また郡山市には、郡山都心交通マネジメント検討会というものがありまして、郡山の都心交通に係わる問題、対策を考えるという組織であります。この中でバスの位置情報を携帯のメールで送ろうというバスメールという社会実験もおこなっております。これも 18 年です。色々このような感じでおこなっております。さらに平成 18 年から、資料にも書いてありますが、郡山都市圏の総合都市交通計画を策定するためにパーソントリップ調査、第 2 回目ですが、それを実施しております。その結果として交通の分担率が非常に高いという結果が得られています。皆さん方の話からすでに出ていると思いますが、自動車の過度の依存というのは、高齢化社会とか地球環境問題においても、持続可能ではないという事で、その調査の最終的な郡山都市圏の

総合都市交通計画の中では、自動車交通の分担率を8%下げましょうというのを目標に様々な都市交通の施策を策定して、それを受けて郡山市は総合都市交通計画を定めました。それをまとめ、さらに平成23年3月11日に起きました東日本大震災を経験して、災害に強い交通システムを構築していきましょうということを加えた、後で説明があると思いますが、郡山市の総合交通戦略というのを立てています。そして現在にいたっています。

先ほどのまちづくりの話も出てきましたけれども、公共交通の活性化というのは、当然中心市街地との活性化とも非常に密接に絡んでいますし、地方の生活の足をどう確保していくかということに繋がってきますので、そういう事を考えると重要な点はまだあるというふうに私は考えております。本日は外部、内部の有識者、又は交通事業者、さらには行政の立場から郡山市のバス交通を活性化するためのよいアイデアを出していただきたいと思います。パネルディスカッションは2部構成といたしまして、前半は郡山都市圏における公共交通の課題についての意見をいただき、後半で課題解決に向けた方向性、あるいは方策について議論をしていただきたいと思います。それでは前半の課題について、初めに行政の立場である郡山市総合交通政策課浜津課長より郡山都市圏における公共交通の課題、さらには今申しあげました総合交通戦略についてご紹介をお願いします。

浜津氏：郡山市総合交通政策課課長浜津でございます。私の方から地域公共交通の課題と総合都市交通戦略の現状について説明させていただきたいと思います。表題ですが、郡山市は面積757.06平方キロメートル、人口約33万人の中核市でございます。郡山市は東北の玄関口、福島県の真ん中に位置しまして、高速交通網として東北と関東を結ぶ東北自動車道、太平洋と日本海を結ぶ磐越自動車道、この2つが郡山で交差するとともに、4つのインターチェンジを有する等、高速交通網が充実してございます。また東京から郡山市を80分で結ぶ東北新幹線の他、東北本線、磐越東線、磐越西線、水郡線という鉄道網を有する等、交通の要衝、陸の港と言われており、人、モノ、情報が行きかう東北有数の交流拠点都市となっております。郡山市の交通を取り巻く現状と課題になりますが、その1つとして、過度な自動車依存からの脱却と公共交通の利用促進が上げられます。このグラフは平成18年度に実施したパーソントリップ調査における、交通手段分担率の結果になり

ます。これによると、移動手段における自動車の分担率が 71.8%と全国平均の約 44.7%比べても著しく高く、過度に自動車に依存している状況にあります。次にこちらは赤い部分ほど、65 歳以上の人口割合が高い地域を示しています。郊外部においては、高い高齢化率が示されており。近い将来郡山市においても、人口減少とともに、郊外部以外における高齢者の占める人口割合の増加が予想されます。こちらの図は DID 地区の拡大を示した図でございます。昭和 60 年度青い部分の DID 地区が、平成 12 年には赤い部分まで拡大しております。一方で人口の伸びはそこまで著しくなく、DID 地区の密度が減少傾向で低密度な市街地が拡大している状況になっております。続いてグラフですが、こちらも平成 18 年度に実施したパーソントリップ調査の結果になりますが、距離対別の代表交通手段として短い距離の移動においても、自動車の利用が多い事がわかります。過度な自動車依存からの脱却と公共交通の利用促進とあわせて、短い距離において有効な自転車や徒歩での移動を促す環境整備が求められていることが見受けられています。続いてはこちらの図になりますが、これも平成 18 年度に実施したパーソントリップ調査の結果になりますが、郡山市内の移動目的先はどうしても病院や公共施設等が集中している、郡山駅や市役所などを含む旧市内に集中しておりまして、交通渋滞が発生している状況にあります。

交通手段の緩和を図る道路整備や、ソフト施策が求められることが見受けられます。こちらの図は郡山市内、各地域のバスの運行本数を示したものです。郊外部を中心に、利用者の減少などによる路線の廃止に伴い、バスサービス水準の低い地域が広がっている状況でございます。このグラフは JR の郡山駅利用者数の推移を示したものであります。郡山駅では平成 18 年には約 670 万人の利用者数が、平成 23 年には約 580 万人と減少傾向にあります。平成 24 年度は約 634 万人と増加に転じておりますが、これは震災による復興関係の事業の効果があるのではないかと考えられます。しかしながら平成 18 年と比べると、約 36 万人、5%の減少にあります。次にこちらのグラフは郡山市のバスの利用者数の推移を示したものです。バスの利用者においても、減少傾向にあります。平成 21 年度、約 533 万人で下げ止まり、増加に転じております。こちらは福島交通さんや関係者との利便性の向上に努めた結果が少しずつ現れたあるものであるとともに、高速バスの進展などが要因と考えております。次にこちらの図は、郡山駅前に西口側の中心市街地

の歩行者数の推移を示したものであります。平成 25 年度においては、イベント等の関係で、増加しておりますから、その辺で少し歩行者数の増加が見られておりますけれども、休日、平日ともに、全体的には減少傾向にあります。このような中、郡山市においては平成 23 年 6 月に郡山市総合都市交通戦略を策定し、基本理念であります、すべての人が安心して、円滑に移動できるまちの実現に向け、4 つの戦略目標を掲げ、その達成に向け重点的に取り組む施策を重点プロジェクトとして設定し、各種交通施策を展開しております。例えば、今おこなっている事業としましては、スライドの左側であります、JR 磐越西線の郡山駅、喜久田駅間に新駅の設置を重点プロジェクト事業として推進しております。現在は JR 東日本と具体的な協議を進めております。又スライドの右側ですが、仮称郡山中央スマートインターチェンジの設置事業を展開しており、3 月からはネクソ東日本により測量等が予定されていまして、平成 29 年 3 月の供用開始を目指しております。バス等、公共交通に関係するものとしましては、使いやすい公共交通体系づくりの目標に向け、交通結節点としての機能強化を重点プロジェクト事業としてあげております。こちらは公共交通の利用促進の為、パークアンドライド等を推進し、鉄道や駅等の交通結節点の機能強化を図るものであります。続いて、公共交通サービスの充実を重点プロジェクトとしてあげておりますが、こちらについては色々と検討事項があります。利用環境の事など、まちなかと住宅地、更には郊外地域についてそれぞれにあった政策を展開したいと考えております。例えばまちなかにおける 1 つの検討案件としましては、現在走っているまちなか循環線の拡充を考えております。スライドの左側になりますが、現在走行しているところとは別の郡山駅の西側にある文化センターや図書館方面への拡充を検討していきたいと考えております。

スライドの右側になりますが、合わせて各種施設との割引券と一体になったバスの 1 日券の導入などソフト施策の展開も検討していきたいと考えております。次に多くの住宅地を運行する路線バスなど、公共交通サービスの充実に向けた、公共交通ネットワークの再編であります。スライドはイメージ図になりますが、現在は郡山駅を発着点としたバス路線となっておりますが、これを郡山駅と交通結節点を軸に、郡山駅以外の駅との発着や、新たな循環線など市民のニーズにあった、今以上に使いやすいネットワークになるよう検討してまいりたいと考えてお

ります。さらに郊外部における公共交通サービスの充実としましては、地域の実情によって異なる地域交通のあり方について、市民との協働による郡山型地域交通システムの構築を検討していきたいと考えております。例えば路線バスに変わる小需要、低密度に対応した地域の主体の地域交通システム型について、地域の皆様と一緒に検討してまいりたいと考えております。郡山市としましては、これらの各種施策の展開により、理念にございますように、すべての人が安心して円滑に移動できるまちの実現を図ってまいりたいと考えております。

堀井氏：どうもありがとうございます。それでは今の郡山市の発表に関しまして、パネラーの皆様からご意見をいただきたいと思っております。まず始めに NPO 法人まごっせ KORIYAMA 代表の宮川さん、簡単に自己紹介をいただいて、郡山市の公共交通の課題は何ですかという事をお話ください。

宮川氏：皆様、こんにちは。NPO 法人まごっせ KORIYAMA の代表を務めております宮川と申します。私は郡山に何十年としまして、仕事の傍ら、まちなかの賑わいや都市政策について関わらせていただいています。郡山はどこの都市とも同じで、いわゆる都市化の中でのドーナツ現象で、中心市街地が拡大し、都市はどんどん大きくなりました。今現在、人口は 34 万弱になっています。当然その中での公共交通のあり方として、色々なバス路線等が増えていきました。ただしこのまちなかに住む人口というのが減ってまいりまして、先ほど駅の乗降者数の変化がありましたが、実際にその 600 万人のバス利用者があるにもかかわらず、中心市街地の歩行者が減少しています。さらには中心市街地において人が住まなくなってきた現状があります。震災以降、駐車場が利用されて中心市街地で買い物をする方が増えています。中心市街地に関するアンケートを行ったところ、やはり駐車場が不便であるということで、車中心の社会にも関わらず中心市街地で駐車場が不足しているという結果が得られています。バスについて、ちょうど私達のまごっせプラザに面する駅前大通りに、今は移転してしまったのですが、郡山駅へ向かう停留所がありました。そこでの乗降者をみていると郡山市のバス交通において、様々な課題があるのではないかと感じています。

堀井氏：ありがとうございます。続きまして、武藤社長、郡山市のバスを運営している立場として、郡山市の課題は何でしょうか。

武藤氏：あらためまして、福島交通の武藤でございます。普段より公共交通のご利用につきご支援、ご理解いただきましてありがとうございます。今日は公共交通を活性化してまちを元気にするというので、郡山市さんからもご説明いただいた、郡山市の都市計画の中での考え方に対して、その課題を3つほどあげさせていただきたいと思います。1つは我々の事業者としての反省も含めてですが、自治体とのコミュニケーション不足です。これは明らかにあると考えております。もちろん法定協議会等は多々設立されておまして、その中で出席者の方々とは協議をしているわけですが、もっと会議以外のところでの協議というものを増やしていかなければいけないと感じております。正直申しまして、郡山都市圏において、特に市街地地域の路線バスの本数というのは、この30万人強の都市にしては、まだ維持されている方だと事業者としては自負しております。ただその路線を自治体と一緒にどうしたらお客様目線で乗客を増やしていけるか、時間を割いて協議を重ねてきているかという、そこは多少疑問が残るところがございます。補助金の財源限度について色々話しにはのぼるのですが、吉田先生からもありましたように、補助金を投資として考えながら各路線の活性化のために何ができるのかということをしっかり話しあっていかなければいけないと思います。2つ目の課題としましては、郡山市街地および駅を中心した特に朝夕の渋滞問題です。事業者としては安全な輸送はもちろんのこと、定時制の確保がお客様へのサービスとして非常に大切になります。特に郡山市街地の朝夕の渋滞、駅を中心とした渋滞というのは激しくて、そこ時間帯の定時制が守れない事による、お客様からのクレームも多々発生しています。ぜひこれは警察等とも話をしなければいけないと思うのですが、この郡山都市における交通渋滞の解消について取り組んでいかなければいけない課題だと思っております。

最後は先ほど松本からも申し上げましたが、郡山都市圏においても乗務員不足は深刻な問題でございます。例えば、美しい都市圏の公共交通のビジョンを描けたとしても、それを実際に運行する公共交通の交通事業者、運転を担当する乗務員としての人的資源が枯渇しては、それは絵に描いた餅になってしまいます。

この乗務員不足を解消しながら、いかに住みよいまちづくりに貢献していくかという事が課題1つです。

堀井氏：ありがとうございました。引き続きまして、吉田先生、色々な地域で公共交通に携わってまして、郡山市のバスの課題は何であるというふうに考えていますか。

吉田氏：3点お話ししたいと思います。まず1点目が先ほどの浜津課長さんからのご紹介の中で、分担率というのがありました。23 ページの下のところグラフが出ているわけですが、バスの強みの距離帯がないなというのを真っ先に感じました。自転車がだいたい2キロ未満ぐらいのところでは強みがありますが、郡山市ではどの距離帯においてもバスの分担率は0.8%とか1%とか1.3%で、「この距離帯のところではバスがよく使われている」という強みがないのです。郡山駅を起点として、例えば郡山市役所の周辺でだいたいその辺で2キロ強になってくると思います。黎明高校の前に沢山のバスが走っていますし、第六中学校の前にも沢山のバスが走っていますし、南に目を転じれば、永盛のほうにも沢山の路線があるわけです。それぞれの系統群というのが、それなりに本数がかなりあるのですが、乗り場が郡山駅前でまちまちだったり、系統番号の数字だけではどこに行くかという行き先がわかるのですが、どの経路を辿っていくのかというところが掴みにくいので、人口が集中している、あるいは目的地に集中しているエリアで、お客さんを取り逃しているのかなと感じます。環境問題を考える場合、一日2、3本のバスしかないような地域の人達に車からバスに乗ってくださいと言っても、それほど環境に対する効果はないはずで、それなりのバスの本数があって、それなりの人口密度があるところに、バスに乗ってもらった方が効果として高いわけです。強みとなる距離帯がないということは、少し問題かなと思います。それが1点目です。2点目が今武藤社長のおっしゃった事と共通してくるのですが、走行環境です。実は私は妻の実家が新潟なもので、大学で勤務が終わったあと、郡山駅からよく夕方5時台の高速バスに乗って、妻の実家に行く事がよくあります。大概、郡山駅前からインターまでで40分強かかって、インターから乗ったら新潟までがえらく早いです。新潟駅前に定刻に着くという状態です。したがって、本来であれば郡山の中のところでもう少し円滑に走れば、バスも含めて色々な競争力が増して

くるのですが、やはり著しく走行環境が悪いというところが 2 点目です。これはハード整備が伴ってくるものなので、それこそ総合交通体系戦略に書きたい内容です。3 点目は、何でもまちなか循環線拡充するのかがよくわかenaarいという話です。循環線を拡張しても、循環線は使ってもらえるかもしれませんが、周りの路線が使ってもらえないという問題もありますし、それほどまちなかで A に行ったら B に行って C に行くという買いまわり行動というのは現実にあるのかと言ったら、多分そうじゃないと思います。それだったら、星総合病院は駅裏に移りましたので、総合病院とネップキッズとイオンタウンとまちなかのところには、福島交通さんの 5 番 A と 5 番 B とそれに該当する系統になっていますが、そのあたりのところの駅の東西というところに分散してしまった施設というものをどうやって結びつけて、逆に目的地として東口の方が多くなりつつあるので、その人をいかに西に持ってこれるかとか、その為に循環線をやるというのであればよくわかるのですが、なぜこのエリアなのかなというのが理解できませんでした。

堀井氏：郡山市側からの公共交通の現状と課題、立場さらには郡山市の総合都市交通戦略について、説明がありました。それに対して、それぞれのパネラーからバスが使いづらい、乗りづらいとの指摘、事業者としては自治体とのコミュニケーションが不足しているのもう少し戦略的なコミュニケーションが出来るような機会が欲しいであるとか、お二人の方から言われていますが、走行環境が悪いので渋滞の緩和をどうするかということを検討する必要があるのではないかという指摘をいただきました。それから分担率、バスの強みの距離帯がないということで、それも使いづらいということに繋がるのかもしれませんが、その様な課題があるという事です。まちなか循環線の話が出ましたが、一応東側の星病院とか、そういうところを通るバスは設けております。それは設けておるのですが、それ以外の私が別に説明することではないのですが、それ以外に西側の人達の足をどう確保するかということで、この循環バスを設定しているようです。

後半は郡山都市圏の課題解決に向けた方向性は方策を検討するという事で、今度は逆に吉田先生の方からお願いします。先ほど色々な地域の再生事例というのをご紹介いただきましたが、郡山都市圏のバスの課題を解決するための方向性、方策はいかががすべきとお考えでしょうか。

吉田氏:続けてになりますが、これも3つお話しします。1つ目がやはりパートナーシップ、先ほど武藤社長さんもおっしゃいましたけれども、郡山の1つの強みというのは、1社しかないところでこれだけのネットワークと本数が残っているというのは逆に珍しいです。同じ県庁所在地で若干人口規模が違いますけれども、例えば山形市ですと、まちなか循環バスは頑張って10分に1本走らせているのですが、郊外路線で1番多いところで30分に1本、しかもいわゆる地域間幹線、隣町と山形市を結ぶというそこしか残っていません。市内でこれだけのネットワークと本数を残しているというのは、早々ないわけです。逆にそれをその資源を有効に使っていく、その為には、郡山市と福島交通とのパートナーシップをしっかりと強めていくところが大前提になってきます。その上で2番目としては、本日私の講演の中でも話をさせていただきましたし、先ほどの強みがないというところと共通してきますけれども、郡山駅を基点にするのはいいと思っていますが、そこからどちらの経路を通って行く路線なのかというところをもう少しわかりやすくできないでしょうか。例えば、安積黎明高校の前と言ったら10分に1本以上の本数があるわけで、第六中学校の前も10分に1本あります。同様にビッグパレットの周辺もかなりの本数があるわけです。だから区間としてこの方面に行くのはこれだけの本数があるのだよということをもっと少し見せられれば、郡山駅から西側のところの3、4キロの距離帯では、バス利用に傾いてくると思います。むしろそこが人口密度が高い地域ですから、訴求力があるだろう、これは環境面にとっても、お客さんを集客する面にとっても訴求力が出てくるだろうなという気がします。3点目は、長期的な戦略やまちづくりの戦略とどう結びつけるかです。今始めて総合交通戦略を見せていただきましたが、色々な重点プロジェクトを準備されていると思いますが、それぞれの作り込みをしっかりとしていく事が大事です。例えば郡山型地域交通システムというのがありましたけれども、先ほど私が紹介した山形市と何が違うのでしょうか。郡山型とは何ですかところから始まるのですが、それもやはり明快な計画、何をするためにこれをやっていくのだというような、計画自体の目的の明確さというものに裏に乗せていかないと、結局は行政のお膳立てするだけの事業で地域と実質的な協働ができないまま終わってしまう可能性があります。同じような話は中心市街地の活性化とバス交通の戦略というのを結びつける話で

も全く同じです。

だからこの総合交通戦略を実際にどういう出口戦略を描いていけるのか、これは時々状況によって変化してくると思いますけれども、常に出口戦略というところを意識して取り組んでいくというのが、重要だと思います。

堀井氏：ありがとうございます。それでは宮川さんお願いします。

宮川氏：まず私達はバス利用者として、まちなかのバスの利用について、実際にノルカを持ちながら検討させていただきました。駅を起点にしているバスをそれほど使っていないねという話ができました。なぜ使わないかという、そもそもバスで移動するほどの距離がなくて済んでしまうというのがまず1つです。もう1つバスを使わない理由として、郡山のバス路線体系が非常にわかりづらいことがあげられます。行く先として、コスモス経由や旧国道経由とありますが、今の若い人に旧国道と言ってわかるのでしょうか。終着を利用する人にとっては利用しやすいかもしれませんが、経路が非常に使いづらくなっているのではないかと思います。先日、郡山駅からさくら通りを上って行きまして、10分に1本バスが走っているところがあるのですが、時間がないから急いで行こうと二人で歩いていったのですが、よく考えたらバス乗った方が早かったと着いてから気づきました。それほどバスに対する意識がなくなっている状況があります。そのため、もう少し路線図にわかりやすさがあればよいのではないかと感じています。また、これは郡山市としての総合的な話になると思いますが、バスの発着、今はロータリーですが、ロータリーからバス専用道路にでて、すぐ左折して駅前大通りに行くのですが、その路線とバスの連携が駄目でそこで渋滞を引き起こしています。バスの料金体系について、私も勉強不足なのですが、先ほどでました距離別ということですが、朝の現状を見ますと、まず電車で郡山駅に来て、ここからまたさくら通りを上っていくと安積黎明高校がありますが、ここをほぼ皆さん歩いていきます。この距離、時間帯であればもっとバスを利用してもいいのではないかなと思うところはあります。実際高校生もいますし、歩いて通学する現状もありますし、逆に帰る時間は皆さん歩いて帰ってくるというような路線になっているので、もっと公共交通についての全体としての取組を現状に合わせていくと、もっと使

える便利さが生まれるのではないかなというふうに考えています。先ほど駐車場の話をしますと、郡山市の政策としてパークアンドライドを進めておりますが、どこに駐車できるのかが分からないと、パークアンドライドとしては、まちまでバスで行く、そこから二次交通等と出ていくので、これは非常に問題になると思っております。我々も取り組んでおりますが、再来年度、福島県のデスティネーションキャンペーンがあります。JRを使って、福島県内に観光で人を連れてくるとありますが、間違いなくこれは郡山駅が中心になります。郡山市が観光都市になって時に分かりづらいバスが利用されるのか、大きな課題があると思います。

堀井氏：ありがとうございます。続きまして武藤さん、交通事業者として今後どのようにしていけばよいというふうにお考えでしょうか。

武藤氏：吉田先生、宮川さんから色々ご意見いただきまして、確かに路線図のわかりにくさは、正直わかります。私も福島交通に来て初めて路線図を見たときは、何が何だかよくわかりませんでした。これがただバス会社の中にいると、それがバス会社の常識になっていくのです。客観的に外の目で見ると、全然わからないのだけれども、社内用語が社内で使われますので、それがその路線図の常識になっていく、そういうところが非常に怖いという事を、改めて認識しているところでございます。そこら辺は地道な改善といたしますか、吉田先生等のご意見をいただきながら、改善していかなければいけないところだと思います。郡山市さんとコミュニケーションを我々としてはこれからどんどん活性化をさせていきたいと思っております。特に震災前から弊社、宮川さんの方からもお話しがありましたが、ICカードノルカを導入しております。現在発行枚数が7万4千枚を超えておりますし、これによって弊社の全営業エリアのお客様の乗り降りのデータが日々蓄積される仕組みが整っております。年間約1000万人のお客様が弊社のネットワークの中でバスを利用いただいております。乗降データを合わせますと、のべ2000万件のデータが毎年蓄積されるシステムになっております。弊社の中ではこの乗降データと、地図上の人口メッシュ情報等を合わせながら、吉田先生がおっしゃいました、郡山市の人口密度が高いところを、本来通らなければ行けないのに通っていない路線ですとか、通っているはずなのに需要がうまく拾いきれていないと

いう路線というのが、客観的に目に見えてくる仕組みができあがりつつあります。こういったものを客観的に示しながら、将来に向けて路線地域の活性化の為に何が出来るのかということ、具体的に自治体さんとの間では協議していきたいと考えております。交通渋滞に関しましては、これは是非試験的にでも結構ですので、対策を実施していきたいと思っています。警察を含めて、協力をいただいでる事なのですが、なかなかBRTとかそういったものを一足飛びにやろうと言っても難しいので、まずは、バスの専用道、優先道の考え方を時間帯でも結構なので、実験的に取り入れていくと、そのことだけでも一定の交通渋滞が解消され、バスの定時制が確保されると思います。自家用車利用の方々にしてみると、より交通渋滞が発生するようなことになり、結果的に車で市街地に行くのを辞めようというようなインセンティブになるのかもしれないのですが、そういったことも是非やってみたいと思います。もう少し制度的に進めていくのならば、首都高で検討されていらっしゃるが、渋滞箇所ほど料金を高くする、例えば渋滞の時間帯には課金しますよと、郡山市の中かでも一部の道路の一部の時間帯で渋滞というのは発生しますので、そういうところに関して、ある程度渋滞コストというものを自家用車利用の方々にご負担していただくような仕組みも、考えていただければと考えています。

最後に乗務員不足の課題ですが、これの解決の為に1つ考えられるとしたら、ネットワークの統合化というものを考えていきたいと思っています。皆さんご存知のように、大型ショッピングモールが郊外に出来ると、ショッピングモールが独自にお客様輸送の送迎バスを出しています。病院さんが患者さんの送迎バスを出してみたり、はたまた路線バスが走っているにもかかわらず、スクールバスを別途用意してみたりといった現状ございます。乗合バス路線の上に2重にも3重にも同じようなネットワークを引いているというところがございます。そこに無駄な社会コストが発生しているというのが事実だと思います。それを関係者が協議の上、ネットワークを統合化する、そうしますと結局大型免許が持っている方々がそれぞれ大型バスを運転しながら、各ネットワークを形成しておりますので、例えば4重になったネットワークを1人の乗務員でカバーすることができれば、3人の余剰人員が浮いてくるわけです。そういった方々を新たなネットワークの形成に向けていくという、そういった取組も進めていければと思っています。これ

は乗務員不足の解消ということだけではなく、沿線の商業施設ですとか、旅館、病院等がその路線を維持するために、間接的にでもお金を拠出することにもつながります。今まで当然お客送迎のコストをかけていたので、そのコストの一部を間接的にでもバスを利用してくださった患者さん、お買い物のお客様に還元をすることによって、間接的にその沿線の施設が路線維持コストを負担するような仕組みができあがってゆくのではないかと考えております。

堀井氏：ありがとうございます。次は先ほど郡山市の浜津課長だったのですが、都合によりピンチヒッターが来ました。佐藤さんが代わりにお願いします。

佐藤氏：すみません。課長の浜津が急遽急用で席を外すような形になって申し上げないです。私は浜津の部下の佐藤と申します。先ほど郡山市の施策としましては、浜津が話したとおりなのですが、武藤社長からも話があったように、郡山市の実情にあったバス、ネットワーク、こちらの方をいかに実施していくかです。例えば従来のネットワークシステムを活かしながら、新しいまち、住宅、住民の方が住んでいるところを現状にあったような形で、ネットワークを再建していくようなことを郡山市としても検討していきたいです。当然バス事業者さん、福島交通さんと連携しながら、いかに効率よくやっていくか、そして先ほど話したように、その中では病院さんが独自にやっているようなバスの連携とか、そういった課題も色々あると思います。一步一步ちょっとづつになってしまうと思うのですが、よりよい交通体系を目指して郡山市としてやっていきたいと考えております。

堀井氏：ありがとうございます。パネラーの皆さんから課題解決に向けての方向性について色々お話をいただきました。やはり行政と事業者とのパートナーシップ、コミュニケーション不足があって、郡山市の方からも回答がありましたけれども、需要に見合ったようなルートの新編、客観的なデータに基づけられたルートの新編ということになるのですが、そういうことも積極的にやっていただいて、住民の足を守ってくれるような工夫ということも重要です。それから色々な交通サービスとバスサービスを統合して上手くやっていけば、乗員不足とかにも対処できるのではないかと、というアイデアも積極的に取り組んでいく必要があるのでは

はないかという事です。バスマップがわかりづらいという話がありましたので、バスマップは作っているのですが、是非知らない人が見てもわかるようなバスマップを作ってほしいと思います。先ほどバス情報が地図に出るという話がありました。

ネット上では地図を見ながら目的地に乗っていれば行けるような検索サービスみたいなものですが、ただ私は今朝、福島交通の検索サービスを見たのですが、一本の路線でないと目的地が出てきませんでした。例えばバス停を知っている場合の状況というのが考えられるのですが、知らない人がうちの近くからバスに乗って、市役所に行きたいと言ったときには、そこのバス停がありませんと戻ってしまいますので、その辺をうまくもう少し改善していただければと思います。また、先ほど乗り換えという話がありましたが、乗り換えというところも考慮してそういうシステムにしていただけると、知らない人が来ても次の目的地がわかるような情報を提供すれば、新幹線に乗って、バスに乗って、行きたいところに行けることに繋がると思いますので、是非そういった工夫は今後市と事業者さんで、コミュニケーションを図っていただいて、改善の方向に進めていってください。それによってバスの利便性が上がりますから、当然利用される客も増えるということになりますので、そういう工夫が今後重要になってくると思います。それでは時間が少なくなってまいりましたので、最後に郡山都市圏のバスを活性化させるための具体的なアイデアについて、話をいただければと思います。

佐藤氏：先ほど郡山市の交通戦略の中で、使いやすい公共交通体系を作るという説明が浜津課長の方からありました。まず対象者、例えば駅前周辺のバスの利便性を上げるとか、次に市街地、郡山駅から市役所、その形態を公共交通ネットワークとして、うまくやっていただく事です。その後ネットワークの外の方の郊外部の交通、段階的に分けながら、出来るところから実施していくというような内容で、郡山市としては考えております。その中で、こちら郡山市だけでは出来ない部分、交通事業者さんのご都合とか、バスの本数、便数の他に時間帯であったりとか、そういう運用の面も当然ありますし、その辺を上手く連携しながらやっていきたいというのと、その情報をどのように発信していくか、こちら行政としての課題があるのですが、先ほどのバスマップ、わかりづらいとか、そういった話があるの

ですが、どうしても交通事業者さんが一番ご存知だと思うのですが、バスの情報というのはかなり多いものですから、一枚の地図にバスで全てを載せるというのは中々難しいです。ルートもわかる人はわかるというようになっている部分があるので、その辺の情報の出し方、そういったものを効果的にやっていきたいと考えています。そして最後に今全国的に展開しているような、バスロケーションシステムのあり方というのを、福島交通さんと一緒にバスの利便性向上に向けてやっていきたいなと思っています。ひいては中心の郡山市がやっていくことで郡山都市圏の交通の利便性の向上に繋がるかなと思ひまして、その辺を一步一步になります、進めていきたいと考えております。

堀井氏：是非よろしく申し上げます。続きまして、宮川さん申し上げます。

宮川氏：先生方の話にもありましたが、使っていただくにはわかりやすさということです。

是非路線図等、あの路線図を全て使う方というのはいらっしやらないと思うので、利便性にあった、多分今はデータを取りされているので、まちなかの部分とか、分けた形でもいいのかなと思います。

使う人にとってわかりやすいのを選択されるということで、是非やっていただきたいと思います。又、今後のということになりますが、今広がっているバス路線というところで、今後人口減少でまちなかが非常に便利になってきて、それを公共交通機関を使って、歩行者もあり色々な選択性の中でということもありますが、バスとかの幹線軸に人が住むというような事が整備等でも必要になってきますし、それを運用するというのも必要になってくるというので、長期計画等にはなりますが、今郡山市で進めている部分での新駅等、バスとか路線とか総合交通、こちらについてはタクシーというのも形も入ってくるかと思うのですが、そういった意味でも路線を中心とした、郡山市の今後の住環境を含めた公共交通計画を是非立てていただければと思っております。まちなかにとって必要なのは、先ほども言いましたが、駅の利用、バスの利用に対して、中心市街地の歩行者数を確保することになります。中心市街地で歩行者に滞留していただくためには、デジタルサイネージ等を活用しながら、バスの発着もそうですし、その中で色々な事を催事、色々な形の行事、色々なものが情報としてバスを使って、駅に行くのではな

くて、一步手前で降りるような仕組みであるとか、そういうのも連携しながらやっていきたい、そういう方針もありだと思えます。郡山のまちなかには多くの病院等がありますし、待ち時間の中でのバス時間、そういった情報と色々な形の施設連携というのにも必要だろうと思えます。先ほど武藤さんからあった、交通ネットワークという中で、これは本当に驚くのですが、今ホテルの送迎ということで、色々な形のあるのですが、歩いて2、3分すぐのところのバスの送迎をおこなっているホテル会社の状況があります。これでは非効率的な形になりますし、車の台数が増える、渋滞が増えるという点から考えると、環境面からも、そういうものを統一しながら、そこは福島交通さんと郡山市が行政と一体となって、どんどん交通ネットワークを取り組んでいただきたいと思えます。

堀井氏：ありがとうございます。続きまして武藤さんお願いします。

武藤氏：弊社としましては、今日の議論を受けまして、特にバス路線図を含めた、一見さんでも安心してバスをご利用いただける仕組み作りに積極的に取り組んでいかなければいけないと考えております。また、郡山市さんとの間では、ICカードのデータを最大限に活用した提案型の会話を行ってゆきたいです。弊社の方から「こうあるべきではないか」というようなまちづくりを絡めた提案というものをしながら、積極的にまちづくりに関与していきたいと考えております。最後に交通政策基本法の趣旨も踏まえて、吉田先生の話にもありましたが、まちづくりにおいてバスを使った交流というものは非常に大切な事だということを改めて今日認識させていただきました。講演の中で松本からも、弊社で路線バスの旅を企画しているという話もありましたが、是非、交流人口拡大のために移動手段としての路線バスとその目的をくっつける事によって、身近な旅を世に提供していきたいと思っております。先ほど佐渡の方で、車を利用するという事の次に、そもそも外出しないからという理由でバスを利用しないという話もありましたが、やはり外出率を高める、潜在的な需要を掘り起こすような、掘り起こせるようなそういった魅力的な路線バスを使った旅の商品を、メッセージとしてお客様に提供する事で、外出をしていただける、結果的に地域振興に繋がるような取り組みを積極的にやっていきたいと考えております。

堀井氏：ありがとうございます。最後に吉田先生お願いします。

吉田氏：もう言った事とっておりますが、うさぎと亀を投下させるしかないと思っています。「何そんなふざけた事言ってるのだ」と思われるかもしれませんが、ちゃんと根拠があります。

先ほど私は、経由地が大事だよという話をしています。安積黎明高校方面、第六中学校方面、ビッグバレット方面、どこをうさぎにするのか、亀にするのか、狐にするのか、狸にするのか、どれだけ動物が必要になってくるかわかりませんが、動物の人気動物の総選挙を地域公共交通会議でやってもいいと思っています。例えばどの方向に行くのかというのが、一目でわかるというような見せ方をするという事がすごく大事だろうな、それができるのが郡山だろうなと思っています。先ほど栃木の足利で、31ヶ月連続で、対前年比でお客さんが伸ばしたバスという話をしました。実は病院に行っている人というのは当然明らかに増えています。ただ病院に行く人って病院は楽しくないですから限界があります。どこのお客さんが増えているかという、アピタというショッピングセンターに行く人がすごく増えています。というのは、足利のネットワークでは、アピタが起終点になっています。どのバスを見ても、アピタアピタアピタアピタとしか書いていません。それがわかりにくい説もあるのですが、これで市民の皆さんはこう思っただけです。「とにかくあのバスに乗ればアピタには行ける」そのわかりやすさ一点でアピタの乗降は、昔だったら1日に10人しかいなかったのですが、今は100数十人というところまで伸びています。ですから病院だったら外来患者数、見舞いの人達というのは人数が限られますが、ショッピングセンター、ショッピングモールというのはまだまだ伸ばしようがあるわけですから、そう考えれば実は方向幕だとかサインというのは、いくらネットが普及してきて、スマホ社会になっている状況においても、一番市民の皆さんにポーっとしていても目に付くのがそこなのです。そこのところの見せ方ができれば、例えばうさぎも亀も狸も狐も全部郡山駅から10分おきに出ていますというふうになれば、仮に郡山市役所から郡山駅まで乗ってきて、そこからビックバレットの方に乗り継ぐという場合でも、今だったら訳がわからなくなっていますが、10分おきに全部出ているという話になれば、

5分6分バスが遅れたって1本待てばいいという感覚になります。だからそれぞれのうさぎ、亀、狐、狸が、それぞれの方面、ちゃんと毎日10分間隔で出ていますよ、しかもそこに低床式車両を集中的に導入します。東北の場合は雪のせいもあるのですが、観光地域に比べたら明らかにノンステップバス、ワンステップバスの導入比率というのが低い状況です。ですから全部関東のように、一律に導入できない、けれども特にこれからの交通政策基本法の中のところで、やはり移動の価値というのが重視されてきているという事であれば、お金さえ払えばどのような人であって、円滑に移動できる環境に少しでも近づけていく必要があります。だったらウサギ、亀、狐、狸のいわゆる幹線軸というところにこそ、ノンステップバスのような、低床式車両を集中的に導入させていくという事です。ここが10分に1本ちゃんと走るバスだよとなってくれば、多分郡山は学校も沢山ありますし、働いている人も沢山いますから、転入者も多いと思います。そういう人達が積極的に、その沿線に住んでくるインセンティブというふうになってくれば、長期的に見れば集約的な都市構造になってくるじゃないですか。だからやはりこの経路を通るこの路線、この経路を通る幹線軸というのはちゃんと設定して、そのところを分かりやすい時刻に整えていく、そこからスタートです。そこからそこに色々な投資を集中していく事によって、使い勝手がいい、使われる路線、ネットワークというものが出来上がってくると思います。どうしてもコミュニティバスとかそういうところに行政の政策は行きがちなのですが、公共交通というのは1路線で勝負しているのではなくて、ネットワークでお客さんを確保しなければいけません。そうするとネットワークが勝負になる以上、ここは幹線軸という見せ方をしっかりしていくことです。これが明らかに幹線軸を達成していく為には、本数を相当増やさなければいけないという場所だと上手くいきません。ただ郡山はこれだけの系統数、路線数、本数があるので、郡山ならやれるはずで。あとはやる気があるかどうか、突破力1つだと思います。

堀井氏：パネラーの皆さんどうもありがとうございました。今日は色々なアイデア、具体的な改善の為の提案を出されていると思います。これを行政も当然事業者とコミュニケーションを図りながら実行に移して行ってほしいと思います。

吉田先生の話の中で地域との三位一体という話がありました。地域を支えるとい

うことも重要なので、その 3 者が一体となって、この郡山市の公共交通をどのように活性化していくのがいいかというのを考えていく必要があると思います。私はプロフィールのところを書かせていただきましたが、郡山市総合都市交通戦略協議会の会長をしております。今回の皆さんの意見を参考にさせていただきながら、今後の戦略を練っていきたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。最後に三位一体の話しをしましたけれども、市民の皆さんも協力が必要ですから、その協力もお願いして、本日のパネルディスカッションを終了させていただきます。本日はありがとうございました。

岡本氏：それでは予定の時間がございますので、フロアーの方からご質問等がございましたら、挙手にて受けようと思います。いかがでございますか。マイクをお持ちしますので、ご所属とお名前を言ってご質問いただきたいと思います。

質問者：今日はありがとうございました。私は栃木県宇都宮からやってきました。宇都宮も関東自動車に関連されていますが、福島交通の武藤さんにお聞きしたいのですが、先ほど送迎バスとの連携というのが非常に重要だと私も思っています。皆さんが、高校は高校の生徒の為に個別最低 1 回で、出来るだけ地域から正門までもってくるわけです。企業は企業で個別最低 1 回で駅前から正門までもってくるわけです。そうすると本来そこには公共交通があったものが、お客が無くなりますから、公共交通事業者は撤退してしまうのです。そうすると沿線に住んでいる住民の方が、非常に不便になってくるというのですが、そういう事を解決する為には、事業者さんだけでは中々難しいと思います。そういう時には郡山市が仲立ちになって、企業とか商圈とか色々な学校とかで、うまくコーディネートをしてもらえればいいのですが、どの都市もそういう形になっていません。その辺を吉田さんのような仲介者が出て、連携していただけると上手くいくと思うのですが、その辺は何かご意見があればお聞きしたいと思いました。

武藤氏：おっしゃるとおりです。今福島県内、各自治体とも少子化の流れの中で、小学校中心とした学校統合が進んでおります。その中で出てくるのがスクールバスの話です。我々としては自治体さんに、路線バスをベースとしたスクールバスの形を

考えましょうという提案をさせていただいています。ただそこには教育委員会、父兄さんもいます。その狭間に自治体があるという流れです。それぞれその調整が非常に難しいのが実情でございます。だからそこをある程度中立的に大鉦を振るわれるような方々、吉田先生にはそのようなご経験も多々おありだとお伺いしていますが、そのような方々との連携は非常に貴重なことだと思います。

質問者：行政の方は今の意見でどのような形でアプローチをされますか。

佐藤氏：郡山市は会津バスさん、郡山市の湖南地域というところですが、その小学校の統廃合に伴って、バス路線を一部スクールバスとして実施しているという案件がございます。今後郡山市の方においても他のところで、小学校等を含めた統廃合で当然スクールバスという話が出てきますので、その辺をうまく現在のバス路線、一部変更するのであれば変更してうまく活用しながらやっていきたいと思っております。当然その中には小学校だけではなくて、病院バスとかそういったものも色々な部分で連携を図りながら、効率的にやっていきたいなどは考えておりますが、なにぶん行政だけ、交通事業者さんだけでは上手くいかないもので、1つのきっかけをどのように持っていくかという部分が課題としてありますが、今後何とかその辺を検討していきたいなどは考えております。