

1. 基調講演

「くらしを支えまちを楽しくするバス路線をみんなで作くりませんか？」

加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科 准教授

名古屋大学環境学研究科の加藤といいます。遠いところへお招きいただいて本当にありがたいと思っています。仕事も名古屋中心でやっていますので、本日は、吉田先生が三沢や八戸でかなりしっかり仕事をされていて、恐らく吉田先生の意図としては、この地域をきちんと見て名古屋で仕事をやれという意味だと思います。タイトルですが、「くらしを支えまちを楽しくするバス路線をみんなで作くりませんか？」という明るめのタイトルにしました。

今日は、青森空港を出まして青森駅までシャトルバス、それから野辺地まで青い森鉄道、ここまでは良かったのです。野辺地駅で降りてバスのりばに行きますと、タイトルと全く真反対の楽しげさが全くないという状態です。ここから三本木営業所行きのバスに乗りました。ずっと貸切で走ってきまして、途中から3人おばあさんが乗ってきまして十和田市駅で降りました。するとそこもこういう調子なのです。どうですか、これ。くらしを支えまちを楽しく過ごそうと全く真反対。私が最初というか、今日これだけでもいいのですが、皆さんにお伝えしたいと思ったのは、こんなことでいいのかということです。私は十和田市駅から十和田市中央まで歩いている間に機関車トーマスを思い出しました。ご存じですか、機関車トーマス。トーマスの口ぐせは何なのかというと、失敗ばかりしていますが、「僕は役に立つ機関車になりたい」といつも言っています。公共交通は、みんなそう思っているのではないですか。役に立ちたい。それが何ですか、これは。全然応えていないのではないですか。こんなので、はっきり言ってもう話にならないと思います。誰が使うのですか、こんなことで。役に立たないのではないですか。

何年か後に、私はきっとまた来るでしょう。その時まだこの調子だったら本当に怒ります。これは、しゃれにならないです。やっぱりこういうところから改めていかないと、もう話にならないと思います。

一昨日は、新潟にいたのです。9月4日から6日で佐渡で研究室合宿があったのですが、私はちょっと遅れて、5日の午後に入ることになりました。5日の午前中は新潟の中心部で、朝6時から起きだしてうろうろしていました。「新潟BRT」と呼ばれるものを見るためにです。

これについて皆さん聞いておられますか。今日行くといいですよ。無料です。ICカードのシステムが不具合がありまして、昨日と今日は無料で、お金を取らないで走っています。これは極めて賢明で、そういうところで変なトラブルがあるよりは、もう無料にしたほうがいい。これは間違いないでしょう。それから、乗り継ぎを前提とするシステムになったので、乗り継ぎする上に運賃収受でややこしいと大変なので、運賃収受はしないで、ある種の実験としてやるのもいいのではないのかと思います。

ただ、私は新潟に4日の夕方に入りました。4日の新潟のバスと5日の新潟のバスに乗ったわけです。そうしたら、4日の夜、何本かバスに乗りましたけれど、明日から変わるという雰囲気が全くないのです。今まで何十年やってきたものが明日から変わるのに考えられない、ほぼ何の告知もないのです。私が新潟駅から乗ったバスで、これは明日から乗り換えになるバスというのがありました。運転手が何か言ったらいいと思うのです。「明日から乗り換えになって、ちょっと申し訳ないですがよろしく」とか。しかし何もないのです。これも考えられないと思いました。

BRTと言っていますが、新潟の取組は具体的には連節バスを入れたりとか、幹線と支線にネットワークを分けまして、幹線は幹線なり、支線は支線なりのサービスの提供をするということで効率化するというものです。これ自体は日本がいろいろな都市でやろうとしていること、あるいはやってきたことの一つの応用例であると考えています。少し具体的に、楽しいまちとかそういうことの前に、基本的な条件として、今やはり日本の中では無駄にバスがたくさん走っていることがあるというのは、間違いないわけです。確かに9月4日の夜の新潟を見ても、空バスがどんどん走っています。どうしてかということ、郊外のいろいろなところに行き先があって、でも都市部は同じところを通るので、結局みんなながら。だけれど乗っている人は郊外まで行くので便利。ですからバス会社にとっては非常に非効率ということです。これだと経営ができない、そのため補助金がたくさん必要になります。だから今回のことをやっているわけで、これ自体は決して悪いことではありません。

以前は、とにかくバスを走らせるというのがいいという時代がありました。例えば九州のほうの大きなバス会社で10年ほど前に私は講演させていただいたことがあります。講演後、幹部の方とお話したときにおっしゃったのが本当に忘れられないのです。うちとはとにかくどれだけバスが並んでるかが勝負です。並べていないと買ってくれないから。よく分かります。露出することが大事。だけれど、あまりに並びすぎなのです。今となってみ

たら、たくさんバスを走らせてもそれに見合う利用がない、あるいは走らせるにも金がかかるということで、なかなかできなくなってきました。つまり今はどうすれば少ないバスでたくさんの方に使っていただけるかということが大事になってきます。だけれど、実際に皆さんがやっていることというのは、たくさんの方に使っていただけないところは切るという、そっちをやっているのではないですかということなのです。本当は、たくさんの方にどう使っていただけるかということを考えなければいけない、その方法がよく分からないので、たくさんの方に使っていただけないところはやめようねという方向にいつまっています。これがやむを得ないとしても、乗り継ぎというのが非常に大事になるわけで、今回その肝となるところの IC カード、つまり乗り継ぎ割引をできるようにする、ここがダウンしているということなので、本当に痛いところを突かれたということです。しかし、IC カードがどうか言う以前に、そもそもお客様を見た再編と言えるのかどうかというところから考え直さなければいけないのではないのでしょうか。つまりそれは、再編する前日の夜の段階で何ら説明がないとか、あるいは停留所の掲示を見ても意味が全く分からないとか、そんなことで「変えました。乗ってください。何とかバスを守らなければいけないので、迷惑掛けますけれどもお願いします」なんて頼んで、誰が使ってくれるかということです。公共交通だからいいだけで、普通の商品だったらアウトでしょう。だから、あってはならないなということを強く思っています。ちょうど凶らずも今日三沢でこのような機会を得られましたので、非常に今強くそういう気持ちを持っているということをお話した次第です。

もう少しだけ暗い話をします。これは昨年の 11 月に、あるバス会社が出したプレスリリースになります。要するに、廃止、減便をさせていただきますというのが書いてあるのですが、理由が、燃料費が高くなりました。運転手が足りません。車両にお金がかかります。だからやめさせてもらいたいという、そういうプレスリリースなのです。私はこれを見たときにも、本当に衝撃を受けました。

今までのバスの廃止とか減便の告知というのは、モータリゼーションが進みました、過疎化が進みました、高校生も少なくなりました、利用が少なくなったのでやめさせてもらいます、ということだったのが、今や供給側の都合です。供給できないのでやめさせてくださいという時代になってきたということです。もちろん、なぜ供給できなくなったかという、儲からなくなったからということがあられるわけです。つまり今は、そう簡単にバスサービスは買ってもらえません。では買ってもらおうといろいろ考えようと思っても、買っ

てもらえるようなサービスを作り出す仕組みやノウハウが不足しています。あるいは考える人がいないのです。買ってもらえないとやる気も出ません。どうでしょう？今日、私が野辺地で乗ったバスの運転手は、私が乗ったことでやる気を出してくれたかな。私が乗らなかつたら、ずっと誰も乗っていなかったわけです。乗ってくれて良かったなと思ってくれたらいいのですけれど。そんなことが毎日続いていたら、やる気もなくなりますよね。だからサービスも劣化します。さっきの駅前のああいう風景になるわけです。そんなやる気が出ないような職場に、お金をもらって誰が働きたいと思うのでしょうか。国土交通省も、いろいろ運転手確保とか言っていますけれど、その根本をやらなければ働く人などいません。だからやはり、魅力的な路線バスを作り出すということをやっていかなければ、運転手だって集まるはずがない。あるいは給料だって出せないのです。

バスの後方に、バス・タクシー乗務員募集なんて出していますけれど、これだって当たり前にやっていますよね。でも、最悪でしょう。こんなのを出して、誰が来ます？ここに告知するのは、自社商品の宣伝であるとか、あるいはもし運転手を確保したいのであれば、嘘でもいいので「業務拡張のため」と書いたらどうですか。最近、真に受けて、拡張するわけでもないのに「業務拡張のため」という広告を出す事業者も出てきました。大型二種免許を取っている方は、ここに運転手募集が出ている会社は労働条件が悪い会社だよと考えているわけです。年中出している会社は、非常に悪い会社だということも思っているわけです。だから絶対ここに出してはいけないのです。ここには自社商品の宣伝を出さなければいけないのです。最近はそのを飛び越えて、バス運転手募集ではなく、地域を支えませんかと募集している事業者も出てきています。確かにバスの運転は地域を支える仕事ですが、そうすると応募が倍とか3倍ぐらいになるらしいです。そうなのです。バスの運転あるいはバス会社というのは、地域を支える仕事なのです。ただ運転する会社ではないのです。ただ本当に、そう言えるのかどうかということです。これがバス活性化委員会のミッションだと考えています。「加藤先生、そんなこと言うけど、うまくいかないんですよ。今まで1回もそんなにうまくいったことないじゃないですか」とおっしゃる方がたくさんおられます。それはそうです。そう簡単ではありません。どうしてもこの業界には、成功体験が必要です。暗い話ばかりで待遇も悪い企業に若者が入るわけがありません。運転手不足解消は「前を向く業界」にならないとできません。利用が減るほど税金が還付される、補助をたくさんもらえるように路線をいじる、という負け犬根性で、こんなことで存続するわけがないのです。どう脱却するか？そのときに、例えば高校生や大学生の定

期券を全線定期にして、かなり安くするという大胆な政策を西鉄が取ることで、九州全体のバス利用者数が、西鉄も含め全部のバス利用者数が、ずーっと減少だったのが増加に転じたのです。西鉄だけの増加ではないです。九州全体の増加になった。このエコルカードという成功例があります。

十勝バスの話は有名ですが、戸別訪問・セグメント別案内パンフ・パック販売で顧客を掘り起こす。お客さんはそのへんにいるはずなのに、何も訴求してなかった。きちんと、うちの商品が何なのかと、うちの商品を使って何ができるかという宣伝をすれば、お客さんは来てくれます。それを地道にやったことで、こちらも30年ぶりの増加になったのです。それと福島交通のように、会社に通う方に使っていただくために、本人に言うよりも、当然会社のお金で定期券は買っているわけですから、会社に言ったほうがいい。では大口割引をやったらどうかと。そこにどんどん営業したらどうかということをやったことで増益をはたして、ベアを実現したのです。バス会社でベアというのは、とんと聞かない言葉だったわけですが、言っただけでは悪いですけど、福島交通でベアですよ。やればできるのです。それから、これは名前を出してほしくないというので出しませんけれど、ある会社は、ずーっとここ三十何年、利用者数が減少、そしてそこで自治体と一緒にやってやったことで、ある路線が増客しました。そのときに、その増客の結果を見て、初めて前年比100パーセント以上というのを見たという。今まで前年98とか97とかしか見たことなかったのが、初めて3ケタの数字を見た。できるんだねと素で感動したという、あるバス会社の役員。これは普通の会社から見ると考えられないほどレベルの低い話ですけど、これでもバス会社にとっては成功体験なのです。そして今、この会社は生まれ変わったように頑張っています。でもこの地域も成功体験があるではないですか。八戸の、この共同運行。これは本数は減らしたのに利用が増やせたという、最もバス会社にとってはありがたいことですよ。でも利用者にとってもっとありがたかったので利用が増えたわけです。つまり頭を使って路線を立て直せば、まだまだ訴求できる余地はあるということです。それを身をもって示した例だと思います。

これをみんなが全国で競ってやれば、十分余地はあるはずですよ。これからも利用を増やしていける、あるいは皆さんにもう1回バスを見直していただける余地は、十分どころか十二分に十五分にもあると思っています。ということで前置きが長いのですが、本日も一緒に考えていただきたいことというのは、どうすればバスを含めた地域公共交通が息を吹き返す、そして事業が息を吹き返す、そして生き活きとしたものになるのかというこ

とを皆さんで考えてみたい。そのためには、バスや公共交通事業者が地域や利用者にありがたがっていただけて、地域を持続的に支える公共交通網・サービスを実現できる、そういう会社になるということが大切です。そして地域住民の皆さんに、人ごとではないんだと、きつとこの地域でも、あるいは全国いたるところでそうだと思うのですが、勝手にやっている。地域の住民の皆さんは、バスなんか勝手に走っていて、われわれは何言ったって関係ないと思っている方がほとんどだと思うのです。そうではなくて、われわれが何かやれば、言えば変わるのだということを思ってもらうのです。そして自治体には、まさに機関車トーマスです、きちんと公共交通の役に立つように生かしていくための構想、戦略、戦術。ここをきちんと磨いていただく。そして事業者には、後でお話ししますが、企画、提案、サービス力をつけていただく。これらを束ねるキーワードが、これも後で説明しますが、「現場起点」「一所懸命」「適材適所」という三つです。小さくていいので、さっきの成功体験、一步踏み出す。そして、事業者が元気になってほしい。そうなればきつと人が集まって、どんどん明るくなっていけるはず、このプラスの回転にどう転換するかということが私の一番の願いというか、ミッションだと考えています。

これは北海道のある市の駅前バスのりばです。駅からバスに乗ろうとすると、何か迷路のようで案内板がいろいろあるんです。いっぱいあるんですけれど、どれを見てもさっぱり分かりません。これなどバス停は右だと書いてあるのに、左前方に見えているのですよ。行きたいじゃないですか。で、みんな横切って行くから、バリケードを築いてどんどん行けなくしたという、こういう人間の心理を全く考えていない駅とかバスターミナルを作り出してしまうのです。全くおもてなしのかけらもないようなバスサービスだなということになります。すなわち供給者目線なのです。要するに、バス交通は全国の大半の地域で、一見さんお断りということです。それほど不便でないのに知られていない、分かってもらえていないという場合が結構あります。あるいは、でもどこでも行ける自家用車と違って、公共交通は、特定の時間や行先しか利用できない。ただこれというのは、逆に特定の行先とか、あるいは時間には非常に便利ではないのという考えも出てきます。

だから、なぜそういう時間にそういう場所に走らせるかということを使いたい人にきちんと分かってもらえれば使ってもらえるはずなのに、そのへんを漫然と宣伝しているのか、していないのか分からない。とにかく走っているよとか、時刻表見てもさっぱり意味が分かりません。こんなのを使っているのだったら、レンタカーの予約をしたほうがマシだねという話になってしまいます。使えない人は結構いるはずですよ。だから使い方が分かるよ

うにするということは非常に重要で、十勝バスの社長の、路線バスは不便ではなく不安というのは非常に名言であって、はっきり言って多くのところでわざと分かりにくく見せているのではないのかなと思えるほど、分かりにくいのです。逆に言えば、そうたいして金をかけなくてもやれることはいっぱいあるし、それさえもやっていないのです。だから、それぐらいまずやりませんか？ここからやり直さないと。そのときに全国的に MM をやるのかバスマップを作るとか、いつもそれなのですけれど、それは必要ですか？ 停留所の時刻表もまともに読めないのに、そんなのをやって何か意味があるんですか。私はまず停留所の時刻表をどうやって見やすくするかということから始めるべきだと思います。だから、そういうことから始めない人というのは、バスに乗ったことがない人でしょう。使ったことがないから分からないのです。

バスについては、配布物、掲示、車両 LED 表示、車内案内、ウェブサイト、案内所、系統図、時刻表、のりば案内、系統番号・愛称、経由・行先、いろいろな要素があるのですが、これらがばらばらだから分からないということが結構あるのです。三沢の場合は、そこをかなりやっておられるわけです。ただ少しくどいかなという、ちょっとそこまで盛ると情報が多すぎて、なかなか分からないなというのがありますが、不足しているというよりはずっといいのかなという気がします。それから、路線をいじらないでダイヤをいじらないで分からせようとしても、元が複雑だから分からないというのもあります。これは案内を考えると認識できるのです。案内しようとしても複雑で案内できない。つまりこれは、普通の方に使っていただく以前に分かっていただくことができない。だったら、まず分かっていただくために、分かる路線に変えるべきではないかというのが出てきます。これが路線再編の大事なポイントです。

だから新潟の場合も、ある特定の幹線の部分に乗客や需要集中しているので、そこを分かりやすくしましょうというコンセプトでやっているわけです。そこは非常に評価できる場所なのです。分かりやすい案内にしないと使ってもらえない、しかし何を案内すべきか分かっていないのかも……これが実態なのかなという気がします。つまり、今の路線の中で乗っておられる方がいますので、そういう方はその時間にそこへ行きたいという需要があるわけです。そういう方々に、ちょっと 30 分早めてもいいかとか言ったときに、「30 分早めて何するの？」と言われて、「それはよく考えていません」というのが現実なのではないでしょうか。あるいは 30 分早めて、こういう人に乗ってもらいたいのですと言っても、実はそういう人たちに、その心は伝わりません。だから実際に変えても乗ってくれません。

今まで乗っていた人は乗らない、だからいなくなってしまうのです。それで再編はうまくいかない。こういうことが多いのではないかと思うのです。

案内は、これは私も少し関与した京都駅の北口烏丸口の例ですが、京都は非常にバスが分かりにくかったわけですが、少なくともこういう統一案内板が必要ということで、どこののりばで、どこの系統で、何分に出るかということがスパッと分かるようなものを一番前に置く。しかも、だいたいバスの行先というのは、ターミナルかど田舎かどちらかであると。ど田舎は示してもそこへ行く人はいないので訴求力がありません。それよりも、途中の行きたいところを表示したほうがいいのです。京都の場合は、金閣寺だとか清水寺だとかそういうところがあるわけで、そういうところを中心に表示をするということを昔からやっていますけれど、特に強調してやることにしたということです。それに合わせてこういった地図や、あるいはこの表示、こういうものを全部統一した。それで、きちんと乗りばまでたどっていくとたどり着けるとい、お客様目線での見直しをやったということなのです。京都は路線が膨大で、お客様もすごくたくさんいるし、かなり金をかけてこれをやられました。なんと驚いたことに、方向幕に戻したという、これは驚きでした。だけれどそれは、利用者にとって分かりやすいのであったら、そちらのほうがいいというお考えの下にやられたのであって、それで実際に分かりやすくなったので、決して間違った方向ではないのかなと思うのです。

京都はこれをやっただけでも多くの方が、「京都のバスって変わったね」とおっしゃっているのです。多くの路線は変わっていないのに、見せ方を変えただけで「京都のバス、ちょっと変わったよ」という話が出ているわけです。でも本当はそれだけではなく、もっと根本的に変えていかないといけないのかもしれないかもしれません。そのためには、いつも言っているのですが、現場を見て、固定観念に囚われず現場を変える。まずは、一体この路線というのは誰が使うのだろう、俺がこの路線をいじっていいとなったら、一体誰に使ってほしいのかを考えるのです。だとしたら、何分に設定したらいいのだろう。どういうふうに停留所を置けばいいのだろう。どういうふうに経由したらいいのだろう。そういうことでいろいろ考える中で、今までの固定観念に囚われない新しいデザインが出てくるのです。それと今と同じ調子で、どこを変えたらいいのか、いや、ここを取ってしまうと、これは難しいから、やっぱりここは動かさないよね。だけどこっちはできるんじゃない？そういうことを自分の中でも考えて、いろいろな人と議論しながら作っていく、これが大事だと思います。そのポイントが二つです。一つが、お客様や地域のニーズに応えるコンテンツ。見か

けでなく本当のニーズは何なのか。それから安全は当然大事です。コミュニティバスなどで、けちってたくさん乗るところをまわろうとしたために、運転手がとんでもなく息切れしてしまった。あるいは、これではお話にならないというふうに指導を受けて、本数を減らさなければならなくなった、こういうのが最近相次いでいます。そんなことでは、運転手が居つくわけではない。どんどんどこかへ行ってしまう。安全を大前提にして移動サービスを通じて、地域に利益をもたらせるにはどうしたらいいのか、ここを考えなければいけません。

そして、お客様や地域に選んでいただけるサービスというのは何なのでしょう。そのポイントは、利用者が運賃払っていただけるかどうか、自治体・地域に補助金や負担金を払っていただけるかどうか。この補助金とか負担金というのは、今まで赤字をカバーするというものがそうでしたけれど、これは運賃の一つとして考えるべきでしょう。自治体や地域にとって、その路線が必要であれば、乗らない人も含めてそのバスにお金を払わなければならない、だから乗らないけれど運賃だという、この発想でなければいけないのです。そうではなくて、あのバスがなくなったら困るから、とにかく赤字補填という、こういう発想はやめなければいけません。今までそれをやり続けてきたから、路線がずっと延命してきてしまったのです。改善ではなく、ずっと延命してきたという、これが現状なのです。

日本の場合は、多くの地域でバス会社は独占ですので、あるいは鉄道会社も独占ですので、これができる事業者は残っていけるのだけれど、そういう事業者や、それをサポートできる自治体がある地域も残っていける、これが1対1だという、選べないというところでもどかしいけれど、逆の言い方をすれば、事業者と自治体が心を合わせてやれば、パートナーシップ——いろいろな困難を乗り越えて、より良い公共交通網を作りだしていける可能性があるということを意味していると思います。今この話をしたのですけれど、実はこの考えが、改正地域公共交通活性化再生法における地域公共交通再編実施計画の考え方なのです。どうも運輸局が再編実施計画の説明をされると、全然そういう説明をされないのですけれど、私自身は作るほうに関わっていましたから、再編実施計画というのは何なのかと言ったら、ここなのです。自治体と事業者が心を合わせて公共交通をどうしていったらこの地域が便利になって魅力的になるかを考えて、納得できて、そこで協定を結べる。そういうところであつたら、国としては、いろいろ恩典を与えますよという、そういうシステムを作り出せば、じゃあやってみようか、今までいろいろけんかもあつたけど、心を合わせてやってみようかという自治体や事業者が増えてくるのではないか、これが地域公

公共交通再編実施計画の考え方ですから、ぜひそれをしてほしいです。

先日、岐阜市が第一号認定を受けました。私は岐阜県飛騨市を担当してまして、まもなく認定を受けるところです。どちらも今まで散々けんかがありましたけれど、最終的には地域を良くしていくためには、やはりお互いが腹を割って話をし、公共交通を良くしていくために協力して頑張っていかなければいけないという納得をして、それで計画を作って認定を受けます。これはもし皆さんもそういうきっかけであるとすれば、網計画は当たり前ですけど、再編実施計画もやっていただけるといいなと思います。

そのためにどうすれば、「くるり」と変えることができるのかということなのですが、四つのポイントがあります。一つは、一体バスに乗るのはなぜか。この付加価値を認識する必要があるということです。今、モータリゼーションの社会なので、普通に動くと言ったら車に乗るわけです。そこをあえてバスに乗るのはなぜなのか。どうしたら車より付加価値が出せるのか、ここを追求しなければいけないのです。ここで諦める人がいるわけです、そんな車に勝てるわけがない。しかしそうでもないのです。みんな 100 パーセント車が好きで乗っているわけでもないのです。他の手段と比べて何が強みかという差別化を考えないといけないのです。だけれど、みんながそれを受け入れてくれるわけではないのです。例えば 20 代女性だったら受け入れてくれるとか、60 代男性だったら受け入れてくれるとか、こういう顧客の特定をしなければいけません。そして四つの P というのがあるので、商品、価格、販促、販路。この四つをどういうふうアレンジするかということです。

この四つのポイントについては、マーケティングの教科書の一番最初ぐらいに書いてあることの受け売りです。

今までで一番そういうふう近づいたのは、コミュニティバスです。コミュニティバスというのは、企画・運営と運行を分離する、つまり採算に囚われないような企画づくりができるのです。公共交通というのは赤字でも仕方がない。利用者からの運賃だけではなかなか運営できません。これは世界的には常識です。日本では、そうではなかったですけど。お客様あるいは地域の皆さんにありがたがっていただけるためにどういうコンテンツでなければいけないかを企画することと、企画された路線をどういうふううまく運行するかということと一緒に考えるとなかなか難しいのです。だからこれを分けたのです。分けることによって、やはり採算を考えるとできないような、新しい基本コンテンツの設定ができ、それによって地域にあった、「わかりやすく」で「使いやすい」公共交通が実現した。これがムーバスであった。ただ、ムーバスというのは、人口密度が平方キロで 2 万人

を超えるような、多分青森県内ではそんなところは全くない。愛知県でもそんなところはほとんどありません。という非常に特殊なところでできたものなので、このコンテンツも極めて、この地域に特有のものに過ぎません。ところがこれが、皆さんが見に行くと、うちでもこの同じような小さいバスを入れようとか、循環バスをやろうとか、100円バスをやろうというふうに、形だけ真似るといって、まさにサルマネを日本中でやっしまいました。このサルマネというのは非常に問題で、結局これも地域を良くしようとか、もっとたくさんの方に利用していただくという視点が全く抜けているのです。ここでいいのがあった、これうちでやればうまくいくのではないかという、非常に上滑りな考え方で入ってしまったのです。最近では、コミュニティバスに人があまり乗らない、減ってきたということ、デマンド交通にされるところが多いのですが、デマンドでもサルマネをやっています。しかもコミュニティバスは、利用が少ないと、収入が減ってくるとか、利用者数が減ってくるとか、すぐ分かるのですけれど、デマンドは利用が少ないと支出も少ないので、露見しない。私は、ある自治体の担当者に言われたことがあります。先生は公共交通利用促進と言われるのですけれど、迷惑です。デマンド交通をたくさん使われたら、補助金がたくさんいるので困ってしまうのです。やめてもらえませんかと言われたことがあります。ふざけていると思うのですけれど、だけれどその自治体は、やっぱり何で公共交通を作ってどうしてたくさんの方に外で出ていただきたいかということを全く考えていないということです。出たいのに出てこれない人もいるから、仕方なく補助金を出してやっていると、そういうレベルの発想しかないのです、きっとその自治体は。非常に悲しいことだと思います。

だけれど当然、たくさんの方に利用されたら、それはデマンドでも補助金どんどん上がっていきますね。だから、そこでどうやったらそのたくさんの方がもっと東になって乗っていただけるかというのが乗り合いです。これをデザインするということが必要になってくるのです。これこそ自治体がやらなければいけないことでしょうか？ みんなばらばらに動くのだったら、政策でも何でもないではないですか。そういう人たちは、どうやったら東になるのか、これをやるのが政策でしょ？ 実はこれって、国土交通省が言っているコンパクト&ネットワークではないですか。できるだけ東になって住んでいただき、できるだけ東になって動いていただくにはどうしたらいいのでしょうか。

1990年ぐらいまでは、成長していたからみんなもばらばらでも良かったのです。今は人口は減少し、資源もなく、エネルギーだってないのです。CO2 だって出してはいけない、

そういうときはどうしたらいいかと言ったら、もう少し固まらなければいけない時代でしょ。となったら、そのために何ができるかという一つの確信は、まさに乗り合いです。なのに、どうしてデマンドをやろうという話が出てくるのかということです。デマンドはやむを得ずやることなのです。そして、コミバスのもう一つの弊害だったのは、市町村が丸抱えすることで住民・事業者がモラルハザードになるということです。市がやってくれるからいいんだ、あるいは市がやってくれるからこっちにもまわしてもらわないと困ると。事業者は、そんなところにまわしたってお客さんいないからやめたいと言えましたが、市はなかなか言えません。だから、どんどんと野放図に路線がぐちゃぐちゃと入って、結果的に「この路線、もう不便で乗らない」というのが、そこらじゅうにできあがるのです。そして、そんなのではバスは駄目だということでデマンドになるという、これは公共交通で地域を幸せにしようというのとは、全く真反対の方向です。

総合病院乗り入れは路線バス勝利の方程式。これをやったら利用が増えるから。私もたくさんやってきました。今日も野辺地で野辺地病院を見てきました。病院は、各地を訪れたらだいたい見に行きます。のりばはどこにあるのかとか、病院の中で案内をやっているかどうか、そういうことを見ます。これは公共交通を作るのに基本です。ですけど、本当にこれは勝利の方程式なのでしょうかという問いかけです。だって、病院というのは行きたくない場所ではないですか。皆さん、病院へ行きたいですか。行きたくないところへ連れて行くバスが、幸せをつくり出すバスなのでしょう。とてもそうは言えないでしょう。でも高齢者は病院しか行くところがない、あるいはみんな病院に集まっているから病院が楽しい場所なのです。病院でこそ、みんなと話ができるからです。そこを実は、われわれは、バスを病院に集中させることで強いてしまっているのです。

一方で、商店街のほうから、大型店ばかりに入れてないで、商店街にもバスを入れてよと頼まれることがあります。これは本当にいいことなのでしょう。商店街が頑張ってくれなければ、お客さんは来ませんよね。商店街が盛り上がってきたら、われわれが入れさせてくれというのでないと。あるいは、どうせ入れるのだったら、商店街と一緒にあって商店街を盛り上げる政策をやりましょう。分かった、やろうよ。こういうところでもない入れる気にならないです。つまり公共交通は、集まれる場所、あるいは集まってほしい場所とセットであるべきなのです。私は、総合病院が一番のターミナルになるような地域というのは、そういう楽しい場所がない地域、だから非常に悲しい地域だなというふうに考えています。ある自治体は、病院の手前に生涯学習センターと温水プールがあります。こ

れはいいですね。病院へ行く人は本当に病気の人だけ。手前の生涯学習センターや温水プールは座席もいっぱいある場所、そこでほとんどおじいさんおばあさんは降りていただけます。そうするとどうなるかというと、医療費が確実に減ります。高齢の方は必ずどこか悪いので、病院へ行ったら医療費を使われます。それが使われなくなります。しかも生涯学習や温水プールなどで元気になっていただける。元気になったらまた街へ展開していただけると、いいことづくめではないですか。

その市は、そういうことを意図的にやっているわけです。その病院が私立なのでかもしれません。市立病院だとやっぱり入れなければいけないという、あるいは入れてどんどん来てほしいというところがありますけれど、そこは私立だから、そこまで市のコミュニティバスに優遇しなくていいというところがあるみたいです。だけれど、こういうことというのはすごく大事だと思いませんか。あるいはこういうものをつくり出すということと、バスをつくり出すというのを一体的にやるということです。これもバスツアーだとか、あるいはバスパックの考え方と同じです。どういうところへみんなが行きたいのか、それとバスをどう組み合わせるか。だから普通の乗合バスも同じなのです。それによって「おでかけ」が楽しくなり、おでかけを楽しくするためには、さらに、その最寄の停留所は施設になるべく近く、あるいは施設に入ったり出たりするときに安全で渋滞にも巻き込まれない、つまり自家用車の駐車動線とはなるべく切り離れたところになければいけない、でも便利なところとなると、施設を作るときからそういう場所を確保しておかなければいけません。ですから、施設がどういうふうに作られるかを早期にチェックしておかないと本当にいいバスは作れないということになります。逆に自宅最寄の停留所は、よくフリー乗降だとかデマンドにするということの理由として、停留所が遠いとおっしゃるのですが、停留所自体が待ちやすければ、別に停留所まで歩いてきて、そこで待っていて、いろいろしゃべっていたら、むしろバスが来ると、「いやちょっとバス早すぎるよ」という人だって出てくるのです。つまり、停留所が憩いの場になれるかどうかということです。憩いの場であれば、みんな歩いてきます。物理的に歩けないところはしょうがないですけど。だから、フリー乗降がいいかということ、そうでもないと思っています。

いろいろ言ってきたのですけれど、ターゲットを明確にすること、基本コンテンツを磨き上げる……基本コンテンツを説明していなかったですね。系統、ダイヤ、乗降施設、車両、この四つです。「お値打ち」って分かりますか。名古屋弁という説もありますが、値段の割にはすごくいいもの、こんないいのにその値段？という、そんな安いのか？これがお値

打ちと名古屋は言います。お値打ちと思わせるのです。名古屋人の好きな言葉です。お値打ちというのは運賃設定。こんなに便利なのに、この値段でいいの？とどうやって思わせるかということです。そしてさらに分かりやすく、おしゃれで、心に響く。これがバスはあまりできていないでしょう。皆さん、道端の停留所で待っていたらどうですか。すごく劣等感を感じるでしょう。車でどんどんびゅんびゅん走っていく人がたくさんいて、みんな見るわけです。「何やってるのかな、あのおじさん」と。時々、「どうしたの？乗せていくよ」と。「いや、俺はバス乗りたいから待ってるんだ」と。「いや、バスいつ来るか分からないから乗っていけばいいじゃない」別に頼んでもいないのに乗せてくれるという人もいます。それくらい哀れみを持たれているわけです。こんな劣等感を持たせていいのかと。そうではない、「あの人、バス待ってる。うらやましいね」どうやったらそれを思わせられるか。こういうところに知恵を絞らなければ、バス産業なんて発展するはずがないでしょう。自治体とか国が支援するというのは、そういう余裕ができるということです。バス事業は全部赤字なので、そんな余裕がないわけでしょう？そんなことに頭を使っている暇があったら、別のことを考えたほうが良いということだから、よけいに新しい発想が出てこない。だけれどそこに自治体や国や、あるいは住民の皆さんが協力していただけることで、それで今までにない新しい発想が出てくるのでしょうか？それが「一所懸命」なのです。つまり、公共交通を良くし、それを使って地域を良くしていくために、それに関連する地域住民や、利用者や交通事業者や沿線企業や自治体、そしてこの後ろに国のバックアップがある訳です。

それがあって、その人たちが人、金、心、口。このどれかなら出せるでしょう？やる気があれば、俺は金はないけど、このバス大事だと、そう思う心だけは持っているよ。心だけでも持ってもらえればいいではないですか。今、地域で「このバス大事だから、何とかしなきゃいけない」と思ってくれる人が本当の意味でどのくらいいますか。ないよりあったほうが良いと思う人はいても、ないと駄目なんだと、そのために俺は何かできることないかと思ってくれる人はどのくらいいるのでしょうか。できれば口を出し、金を出し、それから手を出してくれる人がいてくれるほうが良いです。だから、やり方はさまざまなのです。なおかつ大事なものは、みんな対等であることなのです。今あるバスというのは、実は事業者がリードしている路線バスと市町村がリードしているコミュニティバスの二種類でしょう？だから駄目なのです。市町村だけでも事業者だけでもうまくいかないのです。バスはみんな支えないとうまくいかないのです。その例をお見せします。

兵庫の全但バスという会社があります。その神鍋線というバスがあります。2007年9月にこの会社が路線バスをほとんどやめさせてくださいと、そういうところにまで追い込まれました。1年間議論して、3割をやめることにしました。そのときにこの神鍋線というのは、市内の路線なので市の補助路線として存続ということにしたのですが、なんと朝7時台の便を切りました。他にまわしたのです。どうしてかと言うと、もうこの朝7時台の便は高校生は乗っていなかったのです。だから切って良かったのです。他にまわしたのです。だけれど高校生が乗っていなかったではなく、これで高校生が乗れなくなったようになったのです。高校生さえも乗れないこの路線が存続するはずがないでしょう？これは3年経って、全く利用が出ません。市が補助しているのに。ここで市はどうしたかと言うと、もうやれないからやめると普通は言うところが、もう運賃200円でいいと、それ以上取らない。実は全部乗ると600円ぐらいするのです。それを200円以上取らないことにしたのです。その上、7時台ももう1回やりますと。だけれどこれを2年半やって利用が出てこなかったら、本当にやりませんという宣言をしました。2年半待つて良かったですね。半年でやめると言っていたのを2年。住民とか沿線の施設に、「だからいろいろやってください」とお願いをしました。この3年間で利用者が3割増、高校生が0から40人です。要するに手当たりしだいに中学卒業する生徒をみんな乗せていったという感じです。運行補助は、運賃を下げているので利用者が増えても年間100万円増えました。ですがこの路線は小中学生の通学も使っていたので、そっちの定期券が安くなっているのです、これは300万減で、なんと補助金は減ったということになりました。これはまた都合がいい話です。利用が増えて補助金が減ると。最高ですね。しかもわれわれのように一般客が行っても200円上限なのです。3年経ちまして、あと3年間実験するらしいです。まだ本格にならないのです。やっぱりまだ不安ですよ。これで本格とやったら気が緩むかもしれないということで、これから3年また実験やりますということです。これで、この全但バスさんは大きく変わったと思っています。つまり、このときには、どうせバスを走らせたって誰も乗っていないではないか、もううちの会社なんてあってもなくても関係ないという、そういう思いがあったのです。

だったらやめたらいい。だけれど、それをやめたらうちの会社はどういう意味があるのか。ところがこういうことを市役所やあるいは地域の皆さん、施設の皆さんとやることによって、すごく盛り上がったわけです。ただ、事業者にとっては、ほとんど収入は増えていないですよ、結局補助金で補填しているから、ほとんど増えていません。ただ、事業

者から見たら、こんなことをやるのは面倒かもしれないけれど、やったから儲かったわけでもないんだけど、地域や自治体とともに取り組むことで、地域を良くできる、ここの地域は盛り上がっているではないか。そして自分でバスで通学できる地域である。はっきり言ってバスで通学できないような地域というのは、どんどんファミリー層の人口は減るでしょう。だから衰退の一途です。だけれど自分で通える足があれば、いてくれるでしょう？ だからこれはすごく大事なことなのです。地域にとっても役に立つということができた、これが路線バスの醍醐味です。そんな儲かるものではないけれど、すごく地域が盛り上がる、これをやらなければいけないのです。まさに全但バスはこれで転換したのです。俺たちがやらなければいけないのはこれなのだと、だから今、生まれ変わってやられています。こんなのを出しまして、これもおもしろいと思っています。通学通勤エクス便と、ぼちぼち便という。これ何なのかと言うと、通学通勤は早く行きたいので、停留所は少なく、バイパスとかを通過して短絡している。ぼちぼち便は、高齢の方が家に近い停留所でなければいけないので、旧道を通って停留所が多いのだけれど、確実に病院とか施設のほうへ行っていただけると。この二つが走らせられるようになったのです。それぞれ満員なのです。路線バスでこれができるのです。コミュニティバスではないのです。

同じようなことがもう一個。あつちは田舎でしたがこっちは都会です。市川市といったら東京のすぐ隣です。この柏井線という、京成の路線です。こちらもすごく歴史のある50年以上走っている路線ですけど、利用が減ってきたので、京成が減便されました。そうしたら地域の皆さんが怒ってしまって、NPOを作りまして、もう京成の路線はやめさせて、NPOでバスを走らせるから、それをやろうという運動が起こってしまったのです。これは大変です。市が入って、市とその団体と事業者である京成で場をもちまして、何とかならないかと、どうにかうまくできないかという話をしたのです。結果として、この団体の皆さんがいろいろな協力をするという条件で増便をしよう。補助は市が出していこうということをやったのです。ところがこれがおもしろいのです。これをやると決めたときに、地域公共交通活性化再生法ができて、連携計画の仕組みができて、総合事業という支援制度ができた。だったらこの協議組織を法定協議会にして、作ったこの計画を連携計画にしたら、補助が半分もらえて得だと、さっと移行したわけです。それで結果どうなったかと言いますと、大幅に増客して補助不要になりました。これは何かというと、もともとこの路線は自治体から見れば、まあ何もなくても走っているよねと感じる。事業者はどんどんお客さんが減ってきてやれない。住民は、何でやめるんだと。そういうふうに三つの

心が全部ばらばらだったわけです。最初は大げんかだったらしいです。それはそうでしょうね。だって京成バスをやめさせて新しく NPO で走らせると言っていたぐらいですから大げんか。話し合いにもなっていなかった。ところが今は、酒を一緒に飲めるようになってきたと、同志になってきたと言うのです。それはそうですね、こういう結果を出せたのですから。

それが国の支援でできたという、これがまた格好いいではないですか。みんながやりたいことが全部合わさって、この一つの路線がすごくいい形で生まれ変わるということになって、みんなハッピーになったのです。これも路線バスですよ。コミュニティバスではないです。そのため皆さんに、あと少しだけこういうふうにやってほしいというのを言います。

例えば地域公共交通会議というのがあるでしょう。地域公共交通会議というのは、デマンドとかコミバスとかのための会議だと思っていませんか。とんでもないです。地域公共交通会議というのは、一般乗合なら何でも議論できる場なのです。私などから見ると、一般乗合なら何でも議論できるのに、どうしてコミバスとかデマンドしかやらないのかなと不思議でたまりません。コミバスと路線バスは、何ら変わりはないでしょう？ 生活のために利用している路線だと。なのにどうして地域公共交通会議になるとコミバスしかやらないのでしょうか。意味がさっぱり分かりません。でも、少し理由が分かるのです。運輸局がそうやって説明をしているからです。コミバスとかデマンドは、地域公共交通会議で認定されないとできないですよ。つまり運賃をかなり下げたり、あるいは路線不定期、区域運行といった許可を得るためには、地域公共交通会議で協議が調わなければいけないから、そのために開いてくださいと運輸局が市町村に言っているからです。それを市町村は、ああ、この会議はコミバス、デマンドのためなんだと思ってやっているのです。だけれど法律を見ると、そんなこと一切書いていないです。一般乗合路線なら全部いいのです。同様に、活性化再生法の法定協議会もそうなのです。法定協があって連携計画、網形成計画、それから特定事業、新地域事業とありますけれど、これらは何を考えているかという、全てのモードを扱いましょうということです。全てのモードどころか、DMV だとか、IMTS だとか水陸両用車、こんなのも全部扱おうねと、こういう協議会なのです。なのに実際に総合事業でやったところの 9 割がコミバス、三セク鉄道でした。そういうふうに皆さんが、制度があるのに全然活用してこれなかったというのが実態なのです。

確かに地域公共交通活性化再生法が昨年 11 月施行して、やれることが増えました。でも、

改正前に皆さんがどのぐらいやっておられたかといったら、私から言わせれば 2 割も使っていないです。改正前の法律でさえも。新しい法律になって、どれだけ使いまわせます？ 皆さん。使い倒してほしいなと思っています。私はこの改正に関わった人間ですから、当然 100 パーセント使います。こんな便利なものはないので。でも、これも間違えてはいけません。使うことを目的にしてはいけません。あくまでも目的は、地域公共交通、バス交通を盛り上げることによって、地域を良くすることですから、そのために使えるのだったら使うということであって、時には反することもあります。これは制度的な問題です。それは使わなくていいし、そのときは私にも言ってください。加藤がいろいろ偉そうなことを言ってるけど、使い勝手悪いじゃないかと言っていただいたら、私も使いやすくするように何とか頑張ります。そうやって制度を盛り上げて、公共交通も良くして、地域も盛り上げていきましょう。そういう気持ちがなかったら、良くはなっていないと思います。

いろいろ言いましたけれど、あと二つだけです。これもテストに出ますので。五つの鉄則。大きくは、答えは現場にある、現場にしかないことなのですが、現場は行かれていない方も多いと思いますので、この五つのキーワードを言います。一つ目が「目的の明確化」なんで公共交通をやるの？ 一体これによって何を得ようとしているのかということを確認にします。二つ目は「適材適所」言い方を変えるとサルマネは駄目ということです。三つ目は「一所懸命」これはこの後のパネルディスカッションのテーマにもなることですが、多くの関わっている方がフラットに意見を言い合って、決まったことはどんどんやっていこうという体制です。つまりお願いから参画自立への転換です。そして「組織化」。ばらばらでは駄目で、地域もあるいはいろいろな主体もうまく組み合わせてやっていこう、あるいは自治体間などもそうですね。そして「改善」。多くのコミュニティバスの出発式を見てきましたけれど、準備に一生懸命やっているのですが、出発式が終わると自治体の皆さんとか事業者の皆さんはどこかへ行ってしまって、取り残された私が全く全然関係なくてマニアで乗りに行っているだけなのに、これどうやって使ったらいいですかねとか、お金どこに入れたらいいんですかね、降りるときどうしたらいいんですかねと聞かれて答えなければならない。みんなそんなことさえも知らないのです。お金は運賃箱に入れるんだよ。お釣り出ないからちゃんと先にこっちで両替してねとか、降りたいときにはここボタン押すんだよとか、それさえも知らない人たちが今たくさんいるわけです。バスは何十年も乗ったことがない、車掌さんがいるときから乗ったことがありませんというお年寄りがいっぱいいるのです。そういう人たちに教えていく、分かっただかく、そこをやるためには、

出発式もいいですけど、その後が大事でしょう。そんなことをやらないで、利用が出ないって、出ないに決まっています。だから運行が始まってからきちんと改善していくという、五つ目。これも非常に大事です。

そして、こういったことをおさえながら、みんなの思いで地域公共交通を地域の手に取り戻して、役に立つものに変えていこうということで、住民の皆さんにこの地域では、おでかけができる、そして暮らしていける、そこそこ充実できるという環境づくり、自治体はこの地域が豊かで魅力的、人口減少がそんなに起こらない、できれば増える、どんどん来てくれるというそういう思い。事業者さんは、自分たちがバスを走らせて、そのことによって、その地域が豊かになるという、そういう存在意義を感じることができ、収益も出るという事業運営。運転手は、後ろを振り向いてもお客さんがいない、俺は一体何をやっているのだらうと、そういうことではなく、たくさんの方がわいわいと乗り合っていたら、やりがいが出て、苦しくないという仕事場。これら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。そのためにも、現場を見る、現場を見ることが今日多く集まっておられる自治体の担当者の方、事業者の皆さんのよりどころです。そして、意見を言って議論をして取り組みに参加をして、強化をすることで改善を進めていける場づくりを公開の場で行うのです。誰の指図を受けることもなく、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をする。それは、まず、現場であなたが動くことから始まります。どうですか。体がうずうずしてきました？してますよね？もう、現場へ行きたくなつたでしょう？なっていないですか。皆さんが、今、体がうずうずしていただけていたら、私の話術も通じたかなと思っています。もしまだ不足な方は、この後パネルディスカッションを聞いていただいて、なんていうのは吉田先生に失礼ですね。もっとうずうずするために聞いていただいて、ぜひ今日から動けるようにしていただけるといいなと願っています。

2. パネルディスカッション

「バスから考えるまちづくりのチャレンジ

～多様な主体の連携をどうデザインするか～

パネリスト：加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科 准教授
伊地知恭右	特定非営利活動法人まちもびデザイン 事務局長
白石鉄右エ門	十和田観光電鉄株式会社 代表取締役社長
山形 徹	星野リゾート青森屋 支配人
岩織香奈子	三沢市政策財政部政策調整課 交通政策係長
コーディネーター：吉田 樹	福島大学経済経営学類 准教授

吉田氏：それでは、パネルディスカッションを進めさせていただきたいと思います。先ほどの加藤先生からもご講話をいただきましたけれども、バス事業者だけでもない、行政だけでもない、そういった中で、いろいろな主体がパートナーシップを組んでいながら、どうやっておでかけしやすい環境を作っていくことができるのか、それがおそらく一つのポイントだというわけなのです。では具体的に、最初の一步をどう進めていけばいいのでしょうか。実は私も、あちこちで現場に関わらせていただいていますし、今日皆様にお越しいただいているこの三沢も、アドバイザーという形で関わらせていただいている経緯もあるのですが、私自身も悩みながら、そしていろいろ積み上げながらここまで来ているというところがあります。今日は、この三沢地域あるいは八戸を含めてということになりますけれども、この地方で地域交通、あるいは交通から考えるまちづくりといった面に関わっておられる皆様にご登壇をいただき、議論を深めてまいりたいと思っております。それです、私のパワーポイントがいきなり出てきていますけれど、趣旨説明も含めながら、少しお話をするところから皮切りにスタートをさせていただきたいと思っております。タイトルが「バスから考えるまちづくりのチャレンジ～多様な主体の連携をどうデザインするか～」今日のタイトルでございますけれども、こちらに東北運輸局「地域公共交通東北仕事人」という名称が書かれてございます。

最初にそれを宣伝しておかなければいけないのですが、一応これは東北運輸局の中で、これは地域交通に関わっている学識者、有識者だけではなく、NPO、交通事業者の皆さん、あるいは行政の担当の皆さんなども加わっていきながら、東北 6

県の地域交通をどう良くしていくかと。その牽引役となっていくような仕事人の組織というところがこれでございまして、私自身もメンバーとしてお手伝いさせていただいております。さて、今日の残り約 2 時間弱でございますけれども、皆様と一緒に考えていきたいことがあります。「くらしの足」とここに書いてありますけれども、今日は地域のバス交通を中心に語っているわけですが、「くらしの足」となるようなバスというのは、なぜ必要なのでしょう。なぜバスを中心とした交通政策というものを私たちが考えていかなければいけないのかということは、やっぱり私たちの頭に常に入れておかなければいけませんし、議論を深めていかなければいけないことだと思っています。特にこの三沢もそうなのですが、地方都市の乗合バス事業というのは、基本的に不採算です。だから公的支援を投じながらやっていくとしているわけですが、そこまでして、なぜ維持をしていかなければいけないのでしょうか。やっぱりここに私たちは、よどみなく答えなければいけません。そして、加藤先生がよくご講演の中でも、「つくり」「守り」「育てる」というキーワードを掲げてらっしゃることも多いわけでありますが、では「くらしの足」となるバスというのは、誰が作って守って育てていくのでしょうか。交通事業者、このエリアで言えば十和田観光電鉄が中心ですけれども、例えば十鉄の取り組みだけで十分と言えるのでしょうか。行政、三沢市ですけれども、公的支援を投じればはたして十分と言えるのでしょうか。そこに地域ですとか、いろいろな利用者さん、それから地元で営みをしている皆さん、どういうふうに関わっていけばいいのでしょうか。そのあたりを今日は考えていきたいと思えます。

二つ目が、あえて今日はバスから考えるまちづくりとチャレンジというテーマ課題になっておりますけれども、そもそもバスとまちづくりの接点とは一体何なのだろうかとこのところも少し考えておきたいと思えます。「バスは高齢者や高校生が使うもの」。私は福島大学に勤務をしております。最近、わが大学もようやくと言いますか、場内の駐車場代が有料化されるという議論が出てまいりまして、それで、では職員何人に影響があるんだという話だったのですが、私は構内乗入申請をしていません。ずっと公共交通で通っているのです。そういう私と同じような人は、全 500 人の職員の中で、ごく少数しかいないのです。みんな車をあてにして過ごしているのです。変わったやつだと私はよく言われるのですが、公共交通は高校生や高齢者とか、免許を持っておられないような方が使うものだという

ふうにどうしても固定観念が働かし、マイカーがあるからバスは必要ないというふうに思っている市民の皆さんも非常に多いし、最近では例えば、移動販売があるから、バスなんかとりあえずいいよね。でもこんな発想では、バスだけではなくて、私はまちも廃れると思っていますし、だからこそ、何をしても使われないというふうに思われがちな公共交通からどう脱却を図るべきなのでしょうか。そのために一歩を踏み出すためには、どういう知恵が必要なのでしょうか。そこも今日のディスカッションの中で考えていきたいと思っています。

先ほど加藤先生のお話の中で、佐渡市というキーワードが出てまいりましたが、私も昨年度まで新潟県の佐渡市の公共交通活性化協議会のアドバイザーを務めておりました。その中で、なぜあなたはバスを利用しないんだとアンケートで尋ねました。自分で運転をするというのは分かるのですが、そもそも外出しない、できないという回答が結構いるのです。島ですから非常に高齢化率も高いです。人口 5 万 9,000 人の島なのですが、高齢化率は 4 割を超えています。その中で車を持っている人も含めて、10 年後を想定してもらったときに、外出に対して大きな不安を感じている人が、不安を感じていない人よりも卓越しているわけです。つまりこうして、交通すること、おでかけすることに躊躇するというのは、はたしてご本人の積極的な選択なのでしょうか。そして外出しにくい環境というのは、社会が作ってしまっているのではないのでしょうか。そしてこういう交通、おでかけに対する不安が高い地域というのは、特に今日は三沢という小規模自治体を取り上げるわけですが、将来も生き残っていけるのでしょうか。やっぱりそういう尺度で地域の公共交通をどう良くしていくのかということを考えていかなければいけないだろうと思っています。その中で出てきたのが、交通政策基本法だったわけです。

ここには、「生活」という言葉と「交流」という言葉が書かれています。生活を支えるバスとは一体何なのでしょう。それは日常の暮らしの中で「使える」ということです。だから走っていることそのものが直ちに大事だというわけではなくて、それを使うことによってどんな活動目的が達成することができるのでしょうか。例えば買い物に行ける、学校に行ける、医者に行ける、お風呂に行けるでもいいでしょう。例えばそういったような活動目的がどれだけ活性できる「品質」を確保しているか、そういう尺度で考えなければいけませんし、そして人々がお

でかけをするというのは、まさに交流ということですから、交流を生み出す道具、装置として、地域の公共交通というのを考えていかなければなりません。であるとするれば、この生活を守り、交流、言ってしまうえばおでかけの機会を作る。実はまちづくりの接点というのは、そういうところがあると私は思っていますけれども、それを牽引する役割として地域交通政策は考えていかなければいけないだろうと思っています。

しかしながら、ずっと右肩下がりというグラフが出てきている中で、非常に悪循環がわが国の場合ずっと続いてきたわけです。つまり、広く、浅くネットワークを残してきて何とか維持してきたのです。だけれど、加藤先生の今日のご講話にもあったように、事業者単独では考える限界というところがだんだん見えてきているところもあるわけです。そうした中で、では一体誰が地域の公共交通を支えるのだろうか。ここにも市町村のところに「事業者頼み」or「行政丸抱え」と書いてありますが、コミバス、デマンドはどちらかという行政が丸抱えする、そういう構造ですし、それから補助路線を含めて、事業者さんが例えば十和田観光電鉄という名前で運行しているものについては、なるべく十鉄、頑張ってください。事業者頼みにしてしまうのです。そして逆に言うと事業者は、補助金を受ける、もらう、申請するという関係はあるのかもしれないけれども、一方に投資をすることができるところまでの体力がだんだん失われてきているのです。では地域、市民あるいは交通以外の事業者の皆さんはどうしているのでしょうか。多分こういった場面に関与する余地というものが、ほとんどないわけです。でも何とか地域の交通を良くしていこうという思いがあるから、例えば今日も70名あまりの皆さんがこの場にお集まりいただいているわけです。けれども、誰も能動的にそこに対して関与できているわけではないのです。しかもこの三者というのが、どういう役割、責任分担を担っていけばいいのかというところがはっきりとしていません。実はそれが大きな問題だったのです。

これは皆さんのお手元の資料になくて、たまたま加藤先生のお話を聞きながらパソコンを探していたら、7年前に私が三沢に初めて来たときのパワーポイントが見つかりました。これは三沢の駅前です。今日もたくさんの方が、特に12時35分発の駅シャトル線にご乗車いただきましたけれども、例えばこれ、11時34分に三沢駅を出る当時の十和田観光電鉄の路線バスです。これはこの市役所公会堂前こ

の周辺に来ることができます。お客さんは誰もいなかったのです。ところが従来走っていた三沢の100円バスは、1分後に来るのですが、20人のお客さんが出て立ち席になっているのです。だからほぼ1分違いで同じほうに向かっていくバスというのがあるのです。だから先ほどの加藤先生の議論を借りれば、乗務員不足や車両更新、これは7年前だとそんなに話題になってこなかったかもしれませんが。でも今となつては、1分おきで同じ方向に来るとするのは非常に非効率な話ですし、一方で市民の皆さんにとってみたら、路線バスが必要だよという図式ではなくて、100円バスが必要だよという図式だったのです。ではこういうことをどう打破していけば良くなっていくのでしょうか。実はそれが、私が7年ぐらい前だと思いますが、最初に三沢に来させていただいたときの大きな課題として考えていたことです。そうした中のところで、では具体的に三沢ではこの何年間、どういう形で取り組んできたのかというところを、まずは岩織さんから話しいただければと思います。

岩織氏：三沢市政策調整課の岩織と申します。まずはご説明に入る前に、このたびは当市の取り組みを紹介する機会を与えていただきまして、大変ありがとうございます。この場をお借りして事務局をはじめ、関係者の皆様方にお礼申し上げたいと思います。それでは私のほうから、三沢市のコミュニティバス「みーばす」におけるこれまでの取り組みについてご紹介させていただきます。

三沢市では、中心市街地に立地していた市立三沢病院が郊外へ移転するのを機に、平成22年3月に「三沢市地域公共交通総合連携計画」を策定しました。この計画では、市立三沢病院の移転に伴うアクセス確保や、市内公共交通相互の結節機能の強化、中心市街地活性化への対応など、地域固有の課題解消とともに、計画に掲げる基本理念、「まちづくりを支え、市民に愛され、信頼される公共交通」の実現へ向けて、地域主体の参画、協働のもと、三沢市における地域公共交通の活性化および再生を総合的かつ一体的に推進するための各種取り組みをまとめています。利用促進の取り組みは、この連携計画に掲げた六つのプロジェクト、「便利になる新公共交通バスシステムプロジェクト」「デマンド型サービス等調査・検討プロジェクト」「市民に愛されるわかりやすいバス交通プロジェクト」「利用者にやさしい利用環境整備プロジェクト」「手軽に利用できるバス料金プロジェクト」「協

働によるバス利用促進プロジェクト」に沿った形で進めてまいりました。本日は主なものを紹介させていただきたいと思います。

まず「便利になる新公共交通バスシステムプロジェクト」として、従来の 100 円バスと路線バスを再編し、新しいコミュニティバスの導入を図るため、平成 22 年 11 月から実証運行を開始しました。利用状況や地域住民の意見を反映させながら、3 回に渡り、路線、ダイヤ等の改正を行い、平成 24 年 4 月から本格運行へと移行しております。平成 22 年度以降、「みーばす」の利用者は、微増ではありますが、増加傾向で推移しており、夏期よりも冬期の利用者数が多いといった状況になっております。次に「市民に愛されるわかりやすいバス交通プロジェクト」では、バスの路線図および時刻表が一体となった公共交通ガイドを作成し、市内主要施設への設置、市ホームページでの情報提供、バス車内への設置等により幅広く周知しております。また、異なる運賃体系を利用者へ分かりやすく伝えるため、車両方向幕にかめとうさぎの二種類のピクトグラムを採用したほか、コミュニティバスの愛称とラッピングデザインを公募し、親しみやすさを目指してきました。

「利用者にやさしい利用環境整備プロジェクト」としましては、冬期の積雪などバス遅延の影響に対して、利用者への適切な運行情報提供を目的にあしあとランプを設置しており、これまでに市役所公会堂前、ミスビールドーム、三沢駅前の 3 カ所のバス停に設置しており、利用者の多いバス停から優先して整備を進めています。

また、利用者が多く、冬期の厳しいバス待ち環境が懸念されていた市立三沢病院へは、待合室に大型モニターを設置しております。どちらもシンプルで分かりやすいと利用者大変好評であります。現在は中心市街地にある商業施設スカイプラザ内に、あしあとランプモニターを増設する作業を進めておりまして、年内には設置されることとなっております。ここでは、3 カ所のバス停情報をモニターおよび音声案内でお知らせすることにしておりまして、商業施設と連携した新たな取り組みの一つであると考えております。さらにバス停の改修につきましては、第一弾として、ひまわり部分の統一化を図り、第二弾として時刻表の表示を改良し、これまでにはなかったコミュニティバスの路線図を掲示することとしました。これによりまして、バスの時刻だけではなく、どの路線に乗ればどこまで行けるのかという情報を知ることが可能になりました。その他にも近年では、モビリ

ティ・マネジメントに力を入れており、以前より問題になっていた市北部地区と市街地 100 円区間との運賃格差是正策として、「北浜木崎野線オトクな 2 枚きっぷ」という企画乗車券の販売や、乗り案内リーフレットの作成、小学校での乗り方教室の開催、公共交通利用促進イベントとして市内で開催されたグルメイベントでのコミュニティバスのブースの出展や、バスの体験乗車会の実施等、広く市民に知ってもらうための取り組みを進めております。また、コミュニティバスではございませんけれども、利用者増が急務となっている三沢空港と八戸市をつなぐ空港連絡バスについては、星野リゾート青森屋をはじめ、十和田観光電鉄とか、さまざまの方のご協力により、バスの往復運賃と入浴料、それにランチがセットになり通常よりも大変お得な日帰り温泉バスパックを企画することができまして、空港利用者以外の方におでかけの機会を提案する大変良い企画ができたと考えております。このパックですが、昨年度は平成 27 年 1 月 5 日から 3 月 31 日までの販売でしたが、販売終了後にも数件の問い合わせがあったと伺っております。また、本年度は平成 28 年 1 月 5 日から 6 月 30 日までの半年間で販売することも決定しておりまして、昨年よりも多くの方々に利用していただくために頑張りたいと思っております。

今後の取り組みとしまして、当市では、三沢市地域公共交通網形成計画策定に向けた業務を進めております。平成 22 年に三沢市地域公共交通総合連携計画を策定し、計画に基づいて事業を実施してまいりましたが、達成することができなかった問題点、さらに計画策定から 5 年が経過し、市を取り巻く環境やライフスタイルの変化により、新たな問題点や課題も出てきていると思いますので、まずは利用実態や市民の意向を把握した上で、将来にわたって持続可能な、乗ってもらえる公共交通を目指して計画を策定してまいりたいと考えております。最後に、いろいろとご説明してまいりましたが、当市の取り組みとしては、一度に大きなことはやっていないのですけれども、一歩ずつこつこつとできることから少しずつ積み重ねてきたことが、今につながっているのではないかなと思います。今後も市民のおでかけの足としての公共交通を守るために、多様な主体と連携し、まちづくりを支え、市民に愛され、信頼される公共交通を目指して進んでいけたらと思っております。

吉田氏：ありがとうございます。それでは引き続きまして、十和田観光電鉄として、今度はどういう現状あるいは活性化に向け取り組みをされているかというところについて、ご発表いただきたいと思っております。

白石氏：本日はこのような機会をいただきまして、なかなか大変なこの乗合事業者ではあるのですが、現状と取り組み、それと今後についてご説明させていただきます。最初に、わが会社の状況、創業からのことにはなりますけれども、大正 3 年の 6 月に鉄道から始まった会社です。そういうことでずっと来まして、大正 15 年、旅客自動車運行等々を経まして、バス運行に関しましては、約 90 年間という状況になります。平成 22 年から三沢市様の市立病院新設に伴いまして、コミュニティバスの運行を開始いたしました。

24 年度 3 月末には、当社鉄道を終了と同時に翌日 24 年 4 月 1 日から十和田～三沢間鉄道代替バスを運行しております。乗合バスにつきましては、十和田市を拠点に、十和田～三沢、十和田～八戸、十和田市～青森等々を幹線として、あとはその他路線バス、高速バス、三沢市様のコミュニティバス、おいらせ町民バスなどを運行いたしております。26 年度では 156 万 6,000 の輸送実績がございます。これは 1 日平均 4,000 人、そのうち先ほど 156 万 6,000 の話させていただきましたけれども、定期券が 79 万、その他 77 万、この定期券はほぼ学生さんという感じで捉えておりますので、やはり十和田観光電鉄の主たる部分の一角として、通学生の足を担っていると、そんな状況でございます。

次に乗合バスの輸送人員、お客様の数です。これも昭和 45 年に比べますと、だいたい平成 26 年度は当時の 13 パーセントの利用となっております。自家用車の普及とか、いろいろな要因はありますけれども、いずれこの世界も利用者減少には歯止めがかかっておりません。そういう状況です。それから先ほど先生の基調講演の中にも、バス乗務員の不足、これは全国的にあります。私どもの会社の乗合バスの乗務員の 50 歳以上の年齢の者が全体の 80 パーセントを超えています。こういう現状の中で、将来本当に乗務員を確保する、これ事業者各社の悩みです。そういうこともありまして、二種免許を取る助成金、例えば自動車学校に行く総費用の 50 パーセントを会社でもつですとか、来年あたりから新卒者 21 歳、普通免許を取ると 21 歳 3 年経過するとまた二種を学校に行って教習を受けられると。

3年後です。高校であれば3年後、専門学校であれば1年後と、もうそろそろそういう時代に入ってきたのかなと考えています。実際に現場を預かっていると、この乗務員不足に関しては、非常に今後の事業の運営そのものを左右する状況になっております。50歳以上の乗務員が私どもの会社でも全体の80パーセントになっているということなのです。

次に、最近の路線バスの活性化対策、活性化の部分として、比較的土曜日曜枝線のほうが休みの路線がありますので、三沢市とイオンモール下田、要するに土曜日曜は人が移動する場所に片道300円バスの三沢市とイオンモールのバスを昨年9月から運行しております。それから三沢市、八戸市の協力を得まして、八戸～三沢空港線のバスを青森屋の日帰り温泉パック、それから八戸市などの協力をいただきまして、八戸から十和田市の現代美術館バスパックなど、現在実施しております。

さて、ここからが本題になろうかと思えます。乗合バス、これは私、会社もそうですけれども、考えというのは、もう公共物であるのです。公共物であるという認識を関連する方々には持っていただくこと。例えば学校であると、病院であります。バスというのも、やはり公共物であると。例えばバスに乗って子どもさんたちは学校を往復します。バスに乗って年配者は病院に行くんです。そういうことを考えれば、学校とか病院とか、公民館、銀行郵便局も含めて、バスの立ち位置というのは、あくまでももう公共物という捉え方、考え方をしないと、なかなか存続については難しいのではないかと考えています。これは当然、地域、自治体、それから事業者も含めてそのような気持ちにならないと、維持、存続はできません。特に地方、同じエリアにあっても、その住民が減少して、限界集落の部分は今そこまで来ております。

結びです。地域の方々、それから実際に乗られる方々が、要するにバスが必要なんですと声を出していかないと、なかなかまわりが反応してこない。ですからバスを必要であることを訴えて、まずは今そこに住んでいらっしゃる方々が、バスを使っていただくと。そうすることによって、地域の大事な足が残ってゆく、そういうことになります。これには当然、役割分担等も必要になります。バス事業者は、まずいろいろ幹線の部分は確保しつつ、近隣から直近の幹線のバス停まで一部地元の企業、法人等も含めて、そういう有償の交通事業者というのでしょ

か、そのような感じでバス事業者、地域住民がいろいろ役割を分担していかないと難しいのではないかと考えています。本当に繰り返しになりますけれども、われわれバス事業者は、過去からいろいろ事業運営のために費用削減をして、いろいろな部分で企業努力は今後も惜しみません。自治体それから地元地域の方々と連携をして、さらには役割をおたがいに分担しあって、今後この路線、地域公共交通を存続させていければという思いでございます。

吉田氏：ありがとうございました。バスは公共物だという認識を持っていただきたいところとか、あるいは地域の皆さん、利用者の皆さんがバスが必要だよと声を上げてもらいたいというところをお話いただきましたが、そのために事業者として何の仕掛けができるのかというところが一つ論点になってくるということもあるかと思います。そこはまた後ほど加藤先生にもお話をお伺いしながら、また議論を深めていきたいというふうに思っています。

それでは引き続きまして、今度は、交通以外の事業者のお立場というところ、先ほどから出てきています八戸～三沢空港線を活用したバスパックというところでもご協力をいただいているわけでありますが、星野リゾート青森屋から、山形支配人にお越しいただいていますので、ご報告いただきたいと思います。

山形氏：皆さん、こんにちは。星野リゾートの山形と申します。このたび、私ども星野リゾート青森屋では、自社で緑ナンバーのバスを保有しておりまして、それを利用して県内の四季折々をお客様に体感していただくために、自分たちでバスツアーを企画して運営しています。これからざっくりですけれども、四季折々で行っているバスツアーをご説明させていただきたいと思います。

まずは春夏期ということで、八甲田の「雪の回廊」と「酸ヶ湯温泉」ツアーということで、八甲田の雪の回廊をご覧いただく、あとは先生からお話がかったように、酸ヶ湯というのは最近、降雪量が日本一だということで非常にもてはやされているので、そこに関しては、非常にお客様の食いつきというのでしょうか、そういうところがいいということで、こちらのほうに関しては4月の1日から4月の24日まで毎日運行ということで、工程的には8時に出て12時半には青森屋に帰ってくるという行程、こちらが一つ春のツアーということで開催しております。

続きまして、こちらは「八戸うみねこツアー」という行程でして、こちらは蕪島というのも最近非常に有名になってきているところと、あとは種差海岸も国立公園にもなりまして、こちらのほうの部分も散策していただく、あとは、うみねこという響きがありまして、近場に遊覧船その他があって、うみねこにかっぱえびせんをあげると、うみねこが寄ってくるみたいな、そういう遊覧船の部分もつけているツアーでございまして、こちらは9月30日で一旦終了しています。

続きましてこちらは、奥入瀬溪流という自然を切り口にしましたツアーでございまして、こちらは私どもの姉妹施設、奥入瀬溪流ホテルのほうにバスで移動していただいて、そちらで奥入瀬溪流を散策してまた帰ってくるというツアーでございまして、こちらはもう4月25日から11月23日の奥入瀬溪流ホテルがクローズしてしまうのですが、そちらのほうのところまでやっているツアーです。こちらでも奥入瀬の溪流を散策していただくということで、自然を体感していただくというツアーで、こちらでも好評を博しているツアーでございます。続いて冬の季節です。冬は「ストーブ列車」と「立佞武多の館」ツアーというツアーをやっておりました。これは12月2日から次の年の3月31日まで毎週火・木・土ということで、こちらでも皆さんご存じのとおり、ストーブ列車に乗って、するめを焼いて、ちょっと日本酒を飲んだりというツアーです。それから今有名になってきたのは、立佞武多もありまして、こちらのほうの1時間ほどいろいろな館内説明を受けて帰ってくるというところでもございました。立佞武多から青森屋に戻ってくるという行程でございます。続いてこちらは、「八甲田樹氷」ツアーというツアーでございまして、こちらのほうは、ご覧のように八甲田にはブナの有名な樹氷がたくさんありまして、そちらのほうを体感いただくということで、八甲田ロープウェーと酸ヶ湯温泉さんとからめた形で運用をしております。それで昼食は八甲田ホテルさんでとるということで、夕方にはまた青森屋に戻ってくるのですが、こちらでも一日だいたい40人ぐらいは参加されるツアーでございます。そちらのほうは毎週月・水・金ということで、これは来年の1月5日からなのですが3月31日までやっているバスツアーでございます。

続いてもう一つ、先ほどは「奥入瀬溪流ツアー」という形でやっていたのですが、これの冬バージョンの「奥入瀬溪流ツアー」という形でやっております。これは毎日やっています。これは9時に出て1時に帰ってくるという形のツアーです。

三沢市さんとタイアップ企画ということで、日帰り温泉バスパックということで、私どもの温泉とお食事が付いたパック、これを1月5日から3月31日まで行っております。先ほどお話があったように、また来年度も行うことでこちらは企画している最中ということでございます。あとはもう一つ、三沢市様とタイアップをしている企画が、三沢アメリカンバーを巡るバスツアーということで、私どものお食事を終わったお客様がバスで三沢の米駐屯地とかのようなアメリカンバーと言われているところがあるのですが、そちらのほうに行って、アメリカの方、異文化の方々との交流をしていくという形のツアーも、これ今もまだやっております。これは毎週水・木・金・土・日ということで出発で私どもでやっております。それから期間限定ということで、今の下北のワインのほうが非常にシードルワインで有名になったので、そちらのほうも私どものほうで行って、あと尻屋崎のほうの寒立馬を見て帰ってくるというツアーも、これも期間限定ですがやっております。

あともう一つ、シードルとったりんごでできた発泡性のワインがあるのですが、これも非常に有名になってきていましたので、そちらのほうを巡るツアーということで、弘前のりんご園に行った後に、青森市内にバスで行ってそれで青森屋に帰ってくるというツアーも行っております。

最終的に言いたいのは、青森県の優位性というのを考えたときに、何が切り口としてあるのかなど。先ほど加藤先生のほうからもいろいろありましたが、例えば古代遺跡であったり、伝統芸能であったり、夏祭りであったり、工芸品、あとは自然、普通の自然もありますし、温泉もあるし、郷土料理もありますし、三方が海に囲まれているという青森県自体の特異性もありますし、あとは私が今お話ししているような方言という言葉もあると思うのですが、この魅力をいかにそういうふうなバスツアーに関して取り入れていくのが、私どものバスツアーを組む上で非常に重要なことなのだなというふうに思っております。ですから、私どもはまず利用してもらうために、先ほどからお話ししているところです。

事業者といってもわれわれ観光事業者ですので、宿泊者の方限定にはなってしまうのですが、このような形で現在行っています。

吉田氏：ありがとうございました。最後のほう、青森県で優位性というのは何なのか。私

も特に八戸の仕事をして12年になるのですが、たまに言われるのが、何もないところでしょうかと言われることもあります。いやいや結構おもしろいところもあるのかなというところが私も12年来ていていつも感じるところではあるのですが、そういう魅力と、今青森屋からご紹介いただいたのは、そのバスパックのようなものもあり、一方でいわゆる募集型企画旅行としてやっているものというところも含めてお話をいただいていますので、例えばそういうところと、今回テーマになっているような路線バス、あるいはもっと広げる地域鉄道といったようなところというのは、どういうふうな形でタイアップできるかどうかというあたりのところも、後ほどディスカッションのところで少し深めていけるとおもしろい思いながらお聞きしました。

それでは今までのご発表などをお聞きになっていく中で、続いて伊地知さんにお伺いしたいと思うのですが、伊地知さんご自身も後ほどご説明いただきますけれども、八戸を拠点に活動をされていまして、ご本人は実は北海道にも拠点がおりなのですけれども、その中でモビリティ・マネジメントですとか、あるいはバスパックですとか、そういったところに多数関わっておられます。伊地知さん、今までの三沢市の取り組み、あるいは十鉄や星野リゾートの取り組みなどを伺いになっていて、ご感想でもいいですし、コメントでもいいですし、一言いただけますでしょうか。

伊地知氏：NPO 法人まちもびデザインの伊地知と申します。今、吉田先生のご紹介にもありましたとおり、私は普段は北海道の札幌にありまして、ある会社に勤めているわけなのですが、八戸のほうにこのNPOの法人を2年ほど前に立ち上げまして、そちらで事務局として携わらせてもいただいているという中で、このNPOに限らず、いろいろな北海道であったり青森県内のMM等々、公共交通計画などをお手伝いさせていただく機会が多かったのですが、本日は加藤先生のお話を皮切りに三沢市や十鉄、そして星野リゾートからお話をいただいて、おそらく連携というところに一つ今日の大きなポイントがあるかと思っていますのですが、連携をしたときに先ほど加藤先生のお話の中にもありましたが、事業者の心に火が点いた、点火した瞬間というか、点火するような取り組みがあって、そこから事業者のあり方、振る舞いが変わってきたというようなお話もあったかと思います。

実際に例えば三沢市あるいは十鉄、そして星野リゾートはまた少しお立場が変わってくるのかもしれませんが、こういった移動とかいうものに関して、魅力と移動をセットにするという、それに限らずいろいろな連携、自分のところ以外の人との連携というのは、例えば市民だったり、商店街だったり、何かしらの施設だったりいろいろあるかと思うのですが、そういった方々との連携というところで、自分たちの心に火が点いた瞬間とか、それをきっかけに各担当者を誰か一人でもいいかと思うのですけれど、その方の振る舞い方が少し変わってきたとか、そんなものがもしあれば、連携の具体例と一緒に教えただければ、また皆さんの参考にも一つなるのかなというところで、ご質問とさせていただきます。

吉田氏：ありがとうございました。これは質問というところでも承りました。これは十鉄にお話しいただいたほうがいいですね。

白石氏：連携には、民民同士の連携とか、官民その他事業者もいろいろあるかと思いません。加藤先生の一番最初のスライドに、今日か昨日来ましたと、この風景は何なんだと、お話にならないというあの画面がでまして、私は心臓が止まりそうになりました。実際問題として、先生がご覧になったあの風景が、今の私の会社の現状かもしれません。普段は、私も毎日あの風景を自宅から実は通勤しているのです。さしても気にも留めないというのが現状です。たまに来る方、初めての方が、「え？何これ。こんなところってあるの？」と、バス停の名前が十和田市駅、でも駅ってどこなの？と。そんな雰囲気なんかないんでしょう。やっぱりそのあたりも含めて、私のところの会社の現状かと思えます。本題の質問、連携ですけれども、やっぱりそのあたりも含めて、事業者単独での部分の限界というのはあります。これはかねてから事業者のほうもいろいろ会社を本来の姿にするべき政策をやってきていますけれども、さっきの加藤先生のお話の中で、やっぱり中にいるばかりではなくて、まわりのほうからいろいろ、バス停それから行先、デジタルの方向幕ではないけれども、昔式の方向幕で行先が分かればいいよねと、そういうことになると、やっぱり維持するためには、まず利用する方々とのコミュニケーション。さっき言いました自治体とそれから地域住民に本当に使ってもらえるのか、使いたいバスであるのかも含めて、関係者のコミュニケーション、これ

が次に進む一歩かなと。多分小さいコミュニティからだと思います。部落の集会とかそういうものから集まって、本当にそこにいる人たちがバスって本当に必要なの？と。ただ、バスがなかなか中心街から端っこまで行けない部分がありますので、先ほど私が申しましたとおり、ある程度の役割分担は必要かなとそういうことはあります。そのあたりの連携する前の地域とのいろいろな話し合いがまず必要かと思います。

吉田氏：ありがとうございました。やっぱりコミュニケーションをとっていくことが連携を深めていくところの第一歩。その前提として、交通事業者単独でやりきれない部分もやっぱりあるのだというお話もあったかと思います。一方で、先ほど公共物としてバスは考えるべきではないか、あるいはその過程の中で、今度はバスが必要なんだよというところを利用者があげていってもらえる必要はないかというお話をいただきました。

そういうところも含めて、加藤先生、やっぱり何をしていかなければいけないのかご意見ありますか。

加藤氏：バスが公共物かどうかというのは、僕はやっぱり決まりきったものではないと思っています。公共物であるバスと、単に勝手によく分からないけれど走っているバスというのがあります。これは先日も別の講演をしたときに申しましたが、実は日本のほとんどのバスは公共物ではありません。勝手に走っているものなのです。これは民営のバスでもそうだし、コミュニティバスでもそうなのです。本当に皆さんが必要としていて、あるいは必要だからちゃんと残って欲しいと本当に意味で思っているバスというのは、本当に少ないと思っています。そうでなくて漫然と使っている、あるいは漫然と走っているというのが多いです。これは本当に公共物としてのバスといえるようにするということが大事で、そのためには事業者のご努力だけでも駄目ですし、あるいは自治体がいろいろ知恵を絞るだけでも駄目ですし、住民の皆さんもそういう広い気持ちはないわけなので、そのご意見だけでもできません。やっぱりみんなが意見をきちんと言い合って、その中で公共物としてのバスというのは何なのかということを考えて、そういうふうに変えていくということが必要です。その場が協議会であるとか、地域公共交通会議であ

るというのが私の言いたかったことです。その観点から、岩織さんにまず聞きたいのは、平成 22 年に再編をやられています。それから網計画を今策定されようとしています。そこで協議会とかいろいろな調査をしていると思うのですが、そういう関係された皆さんとどのくらいご意見を言い合って、それをどういうふうに取り入れて新しいものを作ろうとしているかと、そのあたりの工夫というのは、どんなことをやられたり、考えたりされているのかというのを伺いたいと思います。

岩織氏：平成 22 年の計画策定のときは、どの程度話し合いを持ったかというのは、あまり確認できていません。

加藤氏：でもそれは連携計画に書いていなければいけないことなのです。皆さん、連携計画とか網計画に何を書いたらいいのか分かっていないというのがあるのではないのかなと思っています。実は連携計画、あるいはこれから皆さんが策定されるかもしれない網計画というのは、一体この路線網というのをどうやって作ったのか、なぜこういう路線にしたのかを書かなければいけないのです。だから、どういう話し合いがあったかとか、どういう意見があったか、その中の何を取り入れたか、何を妥協したのか。だから担当であったら、連携計画は覚えているほどではないですけど、いつも携行していると思うので、ぱっと言えないといけません。もしかするとそういうところが弱いのかもかもしれません。あと関連して私は網計画、連携計画は遺言とも言っています。今、ご担当は岩織さん何年目ですか。

岩織氏：3 年目です。

加藤氏：ということは、前の連携計画を見ておられなかったですね。だからその連携計画を策定された方が連携計画を遺言として作ったということです。自治体の担当の方は、ほとんどどんどん代わっていきますから、たまに 10 年ぐらいやっている不幸な方がおられるわけですけど、多くの方は 3 年とかで代わっていきます。だから事業者は、もっと固定してほしいとおっしゃる方が多いです。公共交通は専門的だから、もっと固定してほしいのにどんどん代わってしまうから、政策も

変わって困るとおっしゃるのですけれど、自治体の仕組みとしては、どんどん変わっていいのです。変わるべきなのです。むしろ、公共交通で考えていただいたDNAを市役所のそこらじゅうに撒き散らしてほしいのです。だけれど、公共交通の政策自体がぶれてはいけません。だから自分がそのときに考えていったことが計画に掲げなければいけないのです。ところが多くの計画は分厚いですが、そんなことは全然書いていなくて、薄っぺらい調査結果とか、よく分からない方向性とかしか書いていない。だからぜひ網計画はそういうふうに作っていただいて、今私が申し上げたことに対して、「すみません、ここに書いてあります。私も参加してこうやりました」といっていただけるような計画にしてほしい。吉田先生のアドバイスが入れば、そうなることは疑いがないと思います。他の皆さんもおられますので、計画というのはそういうものですよというのを知っていただきたいと思います。

それで白石さんに伺いたいのは、公共物として主張できるかどうかという点です。ただ、高校生が半分だったらスクールバスでいいのではないですか？あるいは、高齢の方だったら福祉バスとかデマンドとか、タクシーのほうがよいかもかもしれません。御社としては、いやそうじゃないんだと、これは地域にとってすごく大事な、われわれがやっている路線というのはかけがえのない路線なんだ、そういうことを言えるかどうか、あるいはそのための取り組みはどのようなものをされているかというのを伺いたいです。

白石氏：先生のお話の中でも、バス会社がほとんど、特に自分のバス会社は黒字のバス路線がないことが現実としてあります。そうは言いつつも、われわれも含めて今日もたくさんのバス会社の方もいらしていますけれども、なぜ今、続けているんですか、何十年も。これがやはり乗合バス、路線バスというのは、先生がおっしゃったように、例えば学校であればスクールバスとか、福祉関係であれば福祉バス、確かに今直行直通のバスもないことはないのですけれども、基本的に通常の路線バスに子どもさんであったり、病院にはお年寄りの方が利用している現実あります。先ほどの話に戻りますけれど、何十年も赤字をやって、補助金をいただいても全額ではないものですから、それもやっぱり路線バス乗合バス、事業者は今続けているということになれば、やはり考え方とすると、なくてはならない公共施

設、公共物というふうには私は考えたいというところです。

加藤氏：私は結構意地悪で、こういうことを突き詰めているいろいろな会社の役員の方とか社長と話をして、実は撤退に追い込んだこともあります。「先生がそう言うから、確かにずっとうちはこだわってきたけど、いろいろ考えてみたら、いらなかった。だからもう、このこだわり捨ててやめる」と仰った事業者もあります。ですが、これは後でもつめて言いますが、御社の路線を乗ってみて決してそうではないと思いました。ただ、やっぱり活かせていないのです。これは深く考えていないのだと。やっぱりずっとやってきたということに依拠すると深く考えないのです。ずっとやってきたから、これまでこうだったのだから、これからもこうやるべきという発想が多い。しかも国の補助金もそれに整合するようにできています。やっぱり今ちょっとそこを外す必要があるのかなと思いました。そうすると、本当の意味で公共物としてわれわれがやっているということが主張できるのかなと思いました。

吉田氏：はい、ありがとうございます。重要なお指摘をたくさん頂戴したかと思います。私も冒頭言いましたけれども、どうやってこれを不採算の中においても、税金を投下しながらやっていくのかというところをよどみなく答えられるかどうかという話をしましたが、それによどみなく答えられるだけの工夫を、あるいはそれだけの論拠を持ってやっていけるかがポイントになってくると思いますし、もう一つは、先ほど岩織さんと加藤先生のやりとりのところもありましたが、実は三沢市の連携計画に書いてあります。しかも議事録に全部出ていますので、見れば分かります。ただ、これは私は自戒を込めて言いますが、それを平成22年策定当時から今日の公共交通会議に至るまで、実は復習ができていない。だから毎年どういう事業が推移してきたかということは見えていても、担当者も代わっていく中で、あるいは市民委員も変わっていく中で、実は何年か前こうだったよねというところがなかなか会議の中で復習できていない、共有ができていないのです。そこがやはり一番大きな問題であることを、ある意味私も自戒を込めて考えさせられたところです。

それでは、続いてのところのラウンドに移ってまいりたいと思いますが、多様な

主体というところ、今日はこの三沢の地域の皆さんで関わっておられるところの皆さんが中心にお集まりいただいていますけれども、その連携というところをどうデザインしていくか。先ほど白石社長からも、コミュニケーションが第一歩だという話をいただいています、どうコミュニケーションしていけばいいのかというあたりのところが一つ鍵になってくるかと思います。

三沢市では、公共交通ガイドという時刻表を作っております。これはダイヤ改正のたびに作っていますが、年一回作るとは限りません。複数になったことも何度もあります。これは 21、31、50、20、30 と系統番号が入っていますが、先ほど 100 円バスという従来走っている市街地循環路線と十和田観光の一般路線で全然同じ方向に行くのだけれど、これだけ違う、これが問題だねと。実はこれが三沢の現在の連携計画における最大の問題意識です。しかしそれが何かのきっかけがないと、路線を見直すことができないといったときに、ちょうど三沢市立病院の移転という話があったので、ではその新しい病院までのアクセスとこのへんのところの打開策を一体的に行いましょう。ここには北浜線とか北浜木崎野線とか出てきていますが、北浜線というのは、もともとは現在という地域間幹線系統です。つまり国から二分の一、県から二分の一、それぞれ運行費補助が出ていた路線なのですが、いわゆる輸送量という、要件を満たす必要がありますが、それを割り込んだのです。ですから実質的には市単独補助、青森県の場合には県単独補助制度がありませんので、赤字が出た分は事業者が負担をする、もしくは市町村が負担をするという状況になったのです。

だったら、いっそのことコミュニティバスといわゆる事業者路線というところの垣根をできるだけなくしていこうということなのです。ここにはうさぎとかめのマークがたくさん並んでいます、実はコミュニティバスとして、いわば三沢市地域公共交通会議で中心的に考えているのは、この赤く囲った部分なのです。ところがここは系統上で言えば、通常は事業者が市からの運行費補助を受けながら通常のいわゆる事業者路線……あまりこういうわけ方するのは好きではないのですが、そういう役決めを捉えるということです。だからそういう意味で言えば、曜日・時間帯によって「責任分担」というのが明確になっている一方で、しかし使う人にとってみたら、これがコミバスで、これが事業者路線なんていうことを見せる必要はないわけですから、利用者には「みーばす」という、あくまで一つ

のサービスに見せているということをやってきたわけです。その結果、コミュニティバス、みーばすの場合には、先ほど岩織さんからもお話がありました。冬の利用が多い、これは微増で推移しています。しかし、みーばすの範疇としてやっていない路線がいくつか残っていますが、ここは減便を上回る輸送人員の減少率だというわけです。だから、かたや維持、微増で、かたやそうではない。上の連携している路線のほうは、それなりにやれているけれども、そうではないところがなかなか立ち行かなくて、トータルではお客さんの数が減っているように見えるのです。この両者の差をどう読むかなのです。つまり、行政と事業者の連携、役割分担が明確なところと、そうでないところの差なのではないか。こういう捉え方をすることができると思っています。

一方で、先ほど見せ方といいましたが、調べたけど使えないよとか、そもそも調べ方が分からなくて使えないよとか、そもそも公共交通利用に選択肢がないところがあります。そもそも使われない理由というのはいっぱいあると思っています。その中で、例えば三沢も方向幕があるのですが、いろいろな情報が書いてあります。これは豆じゃありません。これはかめですね。枝豆の豆に見えるとおっしゃる方も市民の中におられるのですが、これはうさぎです。

実はうさぎとかめがいます。うさぎは短絡ルートです。駅を起点としながら、こちらの系の市役所公会堂前、中心市街地と郊外の浜のほうの団地を短絡ルートで結ぶのは、うさぎが書かれていて、かめというのは、のんびり、逆に言うときめ細やかに街中を中心に病院も含めて循環するところがかめというような形で、あるいはこういう図記号なども使いながら、分かりやすく見せようということをしていますし、一方先ほど岩織さんからご説明がありましたが、この市役所公会堂前 2 番のりばというのは、ちょうどこの公会堂のところの脇にあるバス停ですけれども、そこでこの「あしあとランプ」というものが点灯していて、これは、接続するバスがきちんとつながるよという意図もあります。実は三沢の場合、こういう形で今日もこれあるわけですが、朝晩と昼で運行ルートを変えろという再編を行っています。これは連携計画に基づいてそうになっています。浜のほうの六川目あるいは北浜方面というところから、朝晩は直接三沢駅に乗り入れます。ところが昼の場合には、やはり医者通いをする人が多いので、市立病院のほうに直行させます。すると市役所から三沢駅方面に行くものがないの

で、いわゆる駅シャトルという、ここで言えば緑色の線で書かれていますが、それがこういう形で市役所公会堂前タッチするというような枠組みになっています。だから限られた台数で、なるべく行けるネットワークの範囲を広げるためにというニュアンスで、こういう再編を行ってきたというところがあるわけです。それが分かりやすく伝える道具の一つのコミュニケーションのツールとして、あしあとランプがあったり、あるいはうさぎとかめが存在しているということになるのです。

しかしながら、これはどこの元駅とは言いませんが、この様子で地元の人はお分かりいただけだと思います。今日たまたま私は時刻表が欲しかったので、「時刻表もらえませんか」と言ったのですが、どうも私よりも先にこの同じ窓口で「時刻表がありますか」とお聞きになった方がいらっしゃるようです。おそらくここに出席されている方だと思います。「何で今日こんなに聞く方が多いかよく分からないんですけど、とりあえず営業所に聞いていますからお待ちください」と言うのです。「でもみーばすの時刻表って、三沢市が出してんじゃないですか」「それも営業所に聞いてます。あなたどこから来たんですか」「私は仙台から来ました」と。住まいが仙台なのですね。「じゃあ取りに来れないですね、さようなら」これで終わりなのです。これでは何ともさびしい。つまり、これが現場レベルで連携ができていない最もまずいところ。たまに私も聞いているのですが、今回ほど、こういう形でまさに教科書的にと言いますか、まさにこういう形になると思っていまらなかったけれど、結局このダイヤは普通時刻表がなくても、「どこに行かれるんですか」と聞いてくれれば、まだコミュニケートできるのですが、これではお客さんとコミュニケートはできない。やっぱりここをもう1回打破しなければいけないなと思ってまして、三沢の場合には、駅舎が廃止されている現在になっていますから、今あの拠点を再整備することを市として動いているようです。だからそうなったときには、こういうような答え方にならないように、これはもう網計画の中にきちんと書き記しておかなければいけないなと思っています。

一方で多様な主体との連携というところで、まちづくりとの接点というところを考える必要があると思っています。それは地域公共交通の問題が非常に多様化、深刻化しているということに加えて、最近コンパクト+ネットワークという話をよくされていますが、地域の拠点、これは街中と郊外の小さな拠点ということな

のですが、それを設定して、その交流機会を高める基盤として公共交通網を確保する。そうすれば地域間、あるいは地域内の経済循環が高まる道具として公共交通を考えましょう。あるいは今日の一つのテーマになっているわけですが、環境問題ですね、「低炭素都市の創出」というところにもつながってくるだろうと思います。だからバスを交通政策単体で考えないということです。われわれのくらしやまちと一緒に考えていくということが非常に大事になってくるだろうと思います。でもそう考えて非常に大上段的すぎて、どうやって第一歩を踏み出していったらいいかわからないという話があると思います。

でも身近でいろいろな例があるのです。例えば八戸市営バスだったら、こういうコンビニあるいはそういう本当に身近な拠点でバスの接近表示を掲出するプロジェクトを行っていますし、たまたま八戸の取り組みが始まったあとに海外に出張したら、これはドイツの国鉄にある駅なのですが、これはどう見てもサンドイッチ売り場、パン屋さんです。パン屋さんのところにきちんと現在の鉄道の運行情報というのがリアルに流れるわけです。これはカールスルーエですが、私が去年誕生日9月18日を迎えたときにお祝いをしてもらったのでバーに行ったのですが、非常に明るい頃、お前こんな昼からどうやって飲んでいるんだと思われそうなので拡大しますが、夜7時7分ですから、退勤時間、もう大丈夫な時間です。こういうバーの出口のように身近な場所に、「あと何分でどこに行くものが来ます」と出ているわけです。だから非常に生活に密接なところに情報提供がされているというおもしろさがあるわけです。一方で、バスパックの取り組みというところが八戸を中心に県内でたくさん行われているわけですが、これはほとんどの五戸町でやっているケースですけれども、『『おいしい』は、まちと公共交通を救う！』と書いてありますが、何も交通利用者、バスの利用者だけに限らず、逆にまちと連携することによって地域経済の活性化にもつながって、先ほどコミュニケーションという話もありましたが、まさにまちの人たち、まちで営みをしている人たちと公共交通というところのコミュニケーションをする一歩としてもこういうバスパックは有効に機能するのではないかと考えております。

それから非常にいろいろなやり方で地域の移動手段を確保することができるよというような話が、こちらの山形市の例でございます。時間も少し押し気味でありますので、ここの説明については割愛させていただきます。ただし、こういう形

で地域の人たちが自分たちで自ら考えてこのようなのをやるわけです。地元の人たちが集まります。こういうセレモニーのようなものを作って、地域の人たちがみんな思いを継承しながら移動手段を持っていくというのも、最近では東北地方の中でもいくつか事例としても出てきています。地域づくり、まちを考える、くらしを考える道具として交通政策を考えるのです。だから公共交通の取り組みというものをあくまでも交通だけでは考えない。そこがもしかしたらいろいろな人と多様な主体でコミュニケーションをしていくような仕掛けになってくるのではないかと考えております。それでは、いろいろな各地で事例を積み重ねていますが、伊地知さんにも少しその連携の事例というところで、ここでご紹介いただきたいと思っております。

伊地知氏：多様な主体との連携の事例ということで、主に事業者と行政では自治体、運輸局とおられるわけなのですが、その中に市民なり学校なり、その他の企業・施設等がどのように関わっていけるのかという事例として、まず施設との連携でバスパックという事例がたくさん出てきておりました。まず、十鉄バスと星野リゾートとの連携により企画・販売された温泉バスパックについて、実績だけご紹介しますと、今年の1月5日から3月31日までの間で68枚、月23枚程度の販売がありまして、片道1,400円ぐらい運賃は一般的にパックとして高い料金設定になるのかもしれないと危惧されたのですが、他のパックと比べても遜色ない利用があったという実績がございます。続いて、八戸市の事例です。こちらは住民との連携ということで、バスでのお出かけを促す一つのツール、きっかけづくりとして「バスさんぽ」なるものが作成されております。こちらを地域の方と一緒に作ってみようではないかということで、八戸市の鮫という地域で、写真にもありますとおり地域住民の代表の方にお集まりいただいて地域の魅力、資源を考えていただき、その中からどれを掲載するかをご相談した上で作成しました。今後は、これを活用しながら、まち歩きのようなものを地域の人と一緒に企画していくことで、より地域の方との連携を深めていくというか、先ほど来、連携の中で重要になってくるのは、自覚していただくこと、公共交通が必要であるとか、自分たちの生活で今後も欠かせないものであるといったことの自覚があり、かつその後実行がというような流れでのご説明も皆さんからあったかと思っておりますが、そういっ

たものを意図的に戦略的に作ろうとしています。

これがうまくいくかどうか分かりませんが、そのような戦略的な思考を持って進めようとしているものが八戸市です。続いて、学校企業との連携ですが、こちらは各地域でもよくやられているかと思います。学校での出前講座というのですが、帯広市では平成 19 年から継続的に毎年数校ずつ実施しているところですが、これに関係している関係者が多いというのが重要なところかなと思っています。環境課、運輸支局、エコ ERC になります。帯広では路線バスに BDF を一部入れているのですが、その BDF を製造販売しているエコ ERC、そして当然ながらバス事業者ということで、こういった多くの方々が関係しながらバスの出前講座を作り上げていっているという、これを平成 19 年からずっとやり続けております。実際に短期的な効果として、出前講座をやったところとやっていないところで比べれば、お試し券を配ったときに利用率が 6 倍違うとか、長期的な効果で言えば、出前講座 3 年後から中学生高校生の定期券の販売が少しずつ伸び始めるなどの効果が出ているというところもございますので、こういった連携というのも意味があるし、先ほど来のコミュニケーションというところでの意味もあるし、そして成果も出てくるというところがございます。

最後は、あまり硬くない形での一つのまちとの連携というところで、これは札幌市の駅前通りで、非常に交通量の多いところなのですが、これをホコテンにした上で実施したものでございます。こちら、交差点です。何もないのですけれども、ここに子どもたちが、今のところ何か分からないですけれど、こうやって大きなシートをどんどんどんどん運んで、つなげていくわけです。今、向こうではトラムといって要は新しいかっこいい路面電車が新しく走っているのですが、その PR イベントなのですが、先ほど来、子どもたちが持ってきていたシートがこのようになっていて、この写真だと鮮明でないので分かりにくいのですが、上から見ると結構立体的に見えるのです。これが市内のルートを表しているもので、それを子どもたちが先ほどのこのような形でトラムに乗って、この路線を走っていくという PR イベントでございます。小学生を対象にしたアートスクールと一緒に考えて実行したイベントでございます。このような少しキャッチーなものといえますか、いろいろ取り組みもございますので、まちとの連携といっても何をすればいいのかわからないといったところがあるかもしれないのですが、切り口

はいかようにもあろうかと思えます。

吉田氏：ありがとうございました。それでは、お三方に少しお話を伺っていきたいと思います。まずは青森屋の山形さんにお伺いしたいのですが、ある意味で言ったら、交通手段、公共交通を守るという取り組みをする人たちの外側におられるお立場だと思うのですが、ただその一方で、例えば青森屋は、一つのこの三沢地域においては有力なディステーション、目的地となっている施設だと思うのです。そういった中で、では交通というところと、この目的地というところをどういう形で連携をさせていけばいいのか、あるいはこういう課題があるのではないだろうか、ここは分からないです、広めに考えていただいて結構なのですが、何かコメントがありましたらお願いしたいと思います。

山形氏：そうですね、私どもは、今おっしゃったように自社でそういうような観光的なバスツアーを組んでいる事業者ですので、今すぐに公共的なものがありますかと言われたときには、なかなか考え方的には思いつかないというところがあることはありますが、ただこれは宿泊業者という観点でお話をさせていただくと、先ほどお話ししたように、自社でバスを持っていますが、数に限りがありますので、そういうところでは公共機関の方々が一般の乗合バスではない考え方というのでしょうか、観光という切り口で何か戦略を立てていただければ、われわれそこに宿泊しているお客様を集客するツールとして選択肢の一つになり得るのかなという形では考えることは可能です。

例えば三沢でも、いろいろな三沢の航空科学館であったり、寺山修司記念館だったり、いろいろなところの観光施設があるのですが、私もそこに行こうとなると、やはり自前のバスで出すと言ったものの、自社バスには数に限りがありますので、公共機関のバスがホテルに迎えに行く、それで私どもの宿泊のお客様が乗っていく、また帰ってくるというのがもしあるのであれば、考えられる余地はあります。

吉田氏：ありがとうございました。自社で車両を持ってらっしゃる台数も限りもあるし、そういう意味でいったらより広い範囲というところで旅をしてもらうという選択肢として、公共交通とアクセスができれば連携するということもできるのではな

いかというところだったかと思います。では続きまして、今度は十和田観光電鉄白石さんにお伺いしたいのが、先ほど来、ちょっとまた加藤先生を含めたディスカッションの中もあったと思いますが、十鉄として、これから多様な主体とコミュニケーションをされていこうという中で、こういうことをやってみたいとか、あるいはこういうところを考えたいのだけれど、なかなかうまくいかない、発想できないというところでも結構ですので、何かコメントがありましたらお願いします。

白石氏：私どもも、今一番悩んでいるのが、さっき人の問題、ドライバーのお話をしました。それ以外にでも、やっぱり車両の更新です。本当に実はこの3~4日前に、私は十和田市に住んでいて、私の高校時代の先輩から朝電話がきました。おいおい、現代美術館に10月に全国のB-1があるんだけど、現代美術館前を走っているあの古いバスないよね。あのバスって、あんなにいっぱいあるけれど。これは特殊な例かも分かりませんが、そういうことで本来であれば観光バスもそうですけれども、通常の路線バスもどうしても車両の更新が観光よりも路線のほうがちょっと遅くなっているというのは、現実かもしれません。私どももいろいろそのへんも含めて、過去から比べればだいぶ改善はしたとは思っています。そういうことで路線バスの活性化も含めて、例えば普段の路線、月曜日から金曜日までの生徒さんであり病院である分を会社として維持していく基盤として、例えば最近の活性化対策として、青森屋の宿泊と現代美術館とか、そういう若干観光とかそういう部分を、それから三沢から下田の買い物バス、イオンのバスとか、そういう部分で会社の基盤をある程度しっかり整えておく状況を作りつつ、さっきの公共できる部分を維持していかなければいけないのかなと。これが実際問題として、現実にあります。ある程度の事業の部分をするには、それなりの基盤の部分がある程度確保しておかないと、なかなか次の段階へ進めない。従来にないのを今少しずつ増やししながら、まず基盤を作って、通常の路線を維持していく体力を作っていくというのが現実かもしれません。

吉田氏：ありがとうございました。今、そのバスパックもあるいはシャトルバスも含めて、そういう生活交通というだけではなく、ただ生活交通というのがやっぱり主流にはなってくると思うのですが、一方で訪れる人たちというところにどういうもの

を提案していくのかというところも、一つやはり必要になってくるのではないかと
というところのご意見も伺いました。その青森屋の山形さんからのお話も含め
てということになれば、例えば青森屋から今は三沢駅へ送迎バスみたいなものは
確かあったですね。

山形氏：はい、あります。

吉田氏：どのぐらいの本数ですか？

山形氏：毎日 00 分と 30 分と、1 時間に 2 本、青森屋から三沢行き。毎時 05 分と 35 分に
三沢駅から青森屋にということで、時刻表に関係なくその時間で朝の 8 時から夜
の 19 時まで動いています。

吉田氏：ありがとうございます。ということは、かなり本数として多い。逆に言うと、青
い森鉄道はピーク時以外はほぼ 1 時間に 1 本ですから、そうするとそれ以上に走っ
ているわけですね。それがきちんと三沢駅までやってくる。三沢駅からは、青
い森鉄道があってそれで青森方面、あるいは八戸方面に行くことはできる。では
そこでバスはどう応えていくのか。例えば十和田市に行くのは代替バス、路線バ
スになっているわけですし、あるいは市内のさまざまなところに行くのでしたら、
みーばすをはじめ、あるいは十和田観光電鉄の通常の路線というところがあるの
ですが、例えばそういうところがうまくリンクをしてくる、三沢駅というものが
そういったようなところがあてにされる拠点、ここにすればいろいろな方面に行
けるんだよという拠点になるのであれば、逆に言うと行動の幅を広げるチャンス
にもなるのです。それを分かりやすく伝える媒体として、例えば時刻表とか路線
図やガイドもそうですし、あるいはそれをさらに分かりやすくするためにパッ
ッケージにするという方法があるかと思います。だからそういう意味で言えば、ど
ういうネットワークを組んでいくのかというのは、実は非常に大きな視点だとい
うことになります。三沢の場合、もともと交通政策係というものがなく、連携計
画ができてから、三沢は空港もありますから、そういう意味で言えば非常にモー
ド数としては多いということもありますので、ある意味、市の中でも政策の優

先順位が上がっている傾向にあるのかなと認識をしていますけれども、これに今網計画をこれから作っていかうというところなのですが、そういったところで、こういうところを頑張っていきたいとか、こういうところをせっかくこの際だから、例えば加藤先生に聞いてみたいとか、ありましたらお話しいただければと思います。

岩織氏：私は交通政策を担当しておりますけれども、公共交通としてのバスのほかにも、三沢空港がございますので、空港の利用促進ですとか、そういったことも担当しております。今、空港からの二次交通ということで、八戸市方面へは空港連絡バス、また、十和田市方面へのアクセス手段がなかったということで、十和田方面へは乗合タクシーの運行をしております。あと、よくお客様から、市内の航空科学館ですとか、寺山修司記念館ですとか、そういうところには「みーばす」でどう行ったらいいのかとか、そういうお問い合わせもあるのですが、実はみーばす、あとは十和田観光電鉄さんの路線バス以外に、観光のほうで、ぐるっとバスというものも、毎日ではないですが運行しております、うまく活用すればそちらのほうも利用できるような形になっているのですが、それがうまく利用者の方に広報できていないというのが現状でして、それをいろいろあるものをどうやってうまく伝えていったらいいのかというところがとても難しいところではあります。

吉田氏：ありがとうございました。三沢市も空港もあるし、一つ空港があるがゆえにというところもそうだと思うのですが、ある意味で言ったら、広域的な範囲でネットワークを考えている。

しかも、実は三沢駅というのは、市の中でいったら端っこで、すぐ隣町に行くわけなのです。そういう意味では市内だけ閉じているネットワークだけを考えるわけにはいかないという事情もあるかと思いますが、その一方で観光関係のシャトルバスもあり、そういう情報をどう分かりやすく提供していけばいいのか、見せていけばいいのか、そこを悩まれているというお話を伺いました。そこも踏まえて加藤先生、全体を通して、この三沢あるいは今日も新青森からずっと来られたと思いますけれども、何かアドバイス、あるいはここはこうしたほうがいいのか

はないかというところがありましたら、お聞きできればと思います。

加藤様：今日すごく失敗しました。何を失敗したかと言うと、十和田市中央でそばを食べなかったということです。これが私の中で失敗なのです。そばを食べていれば、もう少し十鉄に優しかったかもしれません。何が言いたいかと言うと、十鉄のそばは非常に有名なのです。それだけのために三沢とかに来る人がいるかどうか知りませんが、有名です。ただ、三沢で食べられるなら、十和田市まで来なくていいかもしれません。ところが、十和田市中央には実は三沢で食べられないより貴重なものがあります。これを食べに来ませんかと例えばやったとしたら、きっと問い合わせがあるでしょう。そういうことを仕掛けるというのは、僕はあるのかなと思っています。おちゃらけたようなことを言っているようですけど、要するに何かと言うと、例えば私は三沢のことを今まで全く知らないわけです。三沢駅の周辺だけしか行ったことなく、今回初めてこんな中まで入ってきました。そういう私を地域の皆さんはどこに連れて行きたいですか。例えばその連れて行きたいところにバスで行けます？と考えたら、きっとほとんど駄目でしょう？だけれど何か引っ掛かるものがあるかもしれませんよね。それをみんなで必死になって考えてほしいと思っています。実は山形さんにお伺いしたかったのはそこです。今の路線バス網で、あるいはダイヤで、例えば御社がこういうところは企画造成されているツアーとかで、こういうところは行っている、結構メジャーなところですよ。だけれど三沢の中に、こんないい店とか、こんなにいいところがあると、だけれどそれだけのためにツアーを組むといってもそんなの2、3人しかいない。だったら路線バスで行ってもらった方がいいのです。そのために、行って帰る往復運賃と、その入場料とか、あるいは食費とかを合わせて少し割引になるようなツアーを、そんな企画切符を作ったとしたら、御社として何か所か提案できますか。そんなことを考えたことはありますか。

山形様：実際は先ほどご案内したように、ほとんど連泊とか、そういう形でないと利用できない宿泊の形態になっているのです。例えば8時に出て16時に帰ってくるとなったら16時に帰ってくるということは、その日も泊まらなければいけないということになると、やはり連泊しなくてはいけないという形になってくるので、わ

れわれのキーワードは、1泊の宿泊のお客様が利用できるものがないか今後考えていかなければなりません。例えば9時に出たら、お昼ごはんを食べて1時ごろには八戸の駅に着いてもう帰れるというふうだと、われわれツアー一行程としても短縮できますし、集客にもつながるかなと思っていて、それはいかにでもできます。

加藤様：なのでいろいろ考えてくるというのは、十分あると思うのです。そうすると実は路線バスの問題点が出てくるのです。これは朝行ったら夕方しか帰れないのに、本当は行きたい人がいるはずなのに、それは数人とかかもしれないけれど、そういう人に対して、そういう路線はないから訴求ができない。だったらこれは例えば毎週何曜日だけ増便して、そこで集中的に切符を売って、有名にしていってほかの曜日にも運行できるねというふうにして、例えば広げていくとか、そういうことができると思うのです。それは、今観光を例に言ったのですが、それだけではなくて生活交通でも同じだと思うのです。

例えば、この地域の高校生の中でバス通学している占有率というのはどのくらいありますか。これが非常に重要だと思います。しかもそれが定期券を買っているのか、それとも回数券なのか。つまり、毎日乗ると決めているのか、たまにしか乗らないのか。あるいは下手すると回数券も持っていないくて、本当に時々しか乗らない、そういう人もいるかもしれないでしょう。これは中学3年生の進路を決める段階から囲いこまなければいけないですよ。つまりどこの高校へ行くかということと、そこはバスで行けるところだというセットで情報をインプットしていかないと、高校に入ってから本当にその人がバスに乗ってくれるかどうかという保証はないのです。だから先進的なところでは、もう中3からどんどんバスと高校とセットで売り込みをやっているわけです。今まではそうではなくて、高校生というのは、遠い高校はバスで通うものだと。だからそのあたりにバスを引いておけば、それは調べて行くでしょうということだったのですが、どうでしょうか、今、この地域でも親御さんの送迎とか多いのはないですか。お父さんだけではなくて、お母さんだってお姉さんだってお兄さんだっ持っているわけだから、送迎してもらえるのです。クラスで一人が送迎になると、いいねとなって、今少子化なので、どんどんバスとか自転車を送迎に変わります。いったん送迎にいつてしまったら、もうバスに戻ってくれません。

何を言いたいのかというと、単に路線網をデザインするとか、ダイヤを考えているだけでは駄目で、一回それを使ってその地域の皆さんどこに行っていたか、どういう暮らしをいただきたいとか、あるいは観光客の方には、この地域のまさに光を観ると言いますが、どんな光を観てほしいのか、その光というのはどこに何時にあるのか、それに対して路線バスで担保できるのであったら、それをパックとか企画切符として売って行って、星野リゾートとかと組んで売り出していけば行ってくれる人がいて、それが何かのうわさになってどんどん広まるということが起こるのではないかと、やっぱりこういう回転を作り出してほしいのです。そのためには、ちょうどこのメンバーがいいですね、皆さんから見て右手のこのメンバーで、例えば3時間ぐらい話し合ったら、そういう案が10個や20個出てくるのではないですか。その中の1個でも2個でも企画にする。大半は多分スカなんです。失敗するんです。でも私はイチローよりも打率がいいことはないと言っていて、今のイチローはあまり打率良くないですかね。すごいバッターでも打率4割はいかないでしょう。だからバスの企画だって4割いくわけないです。1割でもいったらいいんじゃないですか、と思っていっぱい出してみても、例えばそういうパックとかであれば、どんどん切り替えていくだけでもいい。路線を変えるといたら大変ですから。むしろそういうことをやることで、どこを変えなければいけないかというネタを出していけばいいんじゃないでしょうか。そのためにも、運んでいる事業者と運んできてもらっている事業者、それからその地域を見ている自治体、それから使っている住民、そういう皆さんが連携する、話をしてみんなで一緒になって実行していくような場を作る、私はそれが非常に大事だと思うし、その第一歩として実際にやる、これが大事なのではないかと思っています。

吉田氏：ありがとうございました。

加藤氏：どんどん、うずうずしていただきたいんですけど。なるかな。

吉田氏：そうですよね。結局、バスパックは今、八戸ですと10あるはずなのです。休止中も含めたら10ぐらいやっているんですけども、当然ながら、これ伸びてるねと

いうところもあれば、これはあんまり駄目、これは意外にいいねというのがあるわけですが。でも極めて身軽なわけです。失敗したからってたいして金かかっているわけでも、誰かに迷惑がかかっているわけでもないし、逆にうまくいったら良かったねという話にもなりますし。逆にそういう手軽なところから第一歩を踏んでいくということが大事だと思いますし、一方で今のネットワークあるいは今のダイヤ、時刻表というところで、どんな活動ができるのかというところをしっかりと私たちとしても押さえておく。

それで本当に見せたいところ、バスを使って行ってもらいたいところに今の時刻やネットワークでは行けないね、パックが組めないね、提案できないねという話になったら、それは結局修正すればいいわけです。だからそういう形で、網を形成していくという発想が必要なのではないかと、今の加藤先生のお話からも伺っていたところです。

ここでもしもフロアの皆さんから1~2件ご質問があれば、お受けしたいと思いますが、どなたかいらっしゃいますか。

小渡氏：大変におもしろかったです。三沢市公共交通会議の委員をしております小渡です。

非常に反省したのは、公共交通会議の議論が十分なものであったかどうかということについて、本当に反省しました。各会代表の人たちの議論というのは、本当に限りがあって、もう少し多様な人たちの考え方とか生活の実相を知るための努力が必要かなと痛切に思いました。公共物という白石さんのお話があったのですが、例えばヤマト運輸が地方の公共交通といわれるものを担当したら、どんなものを開発し、どんなふうなものを展開するかと、私はときどき夢に見るのです。それが、ないものを全部作ってきているのです。そういうアプローチの仕方というか、取り組み方、それに代表されるような今までもこういうものがあるということを決めて、その範囲内でものを考えるのではなくて、新しいものを提案できる要素がたくさんあるという、そういう柔軟な考え方で公共交通会議もそれから星野リゾート青森屋にもお願いしたい。これは再三、私は公共交通会議でも言っているのですが、「うちのおじいちゃん、十和田電鉄のバスの運転手やってるんだよ」と、すごく誇らしくお孫さんが話せるような状態を必ず作れるはずなので、ぜひご努力いただきたいと思います。あと加藤先生、やはり細かい

ことから大きいことまで、たくさんのバス事業者それから自治体と組んで、いろいろなことをやっていると思うのです。その中で、参考にできると言いますか、学べると言いますか、そういうものというのはいかなるものを見たら分かるのでしょうか。

加藤氏：一応大学の教員なのですけれども、本を書いたことがなくて、非常に文章が進まないタイプで、いろいろな原稿は書いていますが、それもいつもいろいろな方にお叱りを受けるのですけれども、遅れてばかりです。原稿は断片的なものばかりですけれども、必要であれば見繕ってお送りすることはできますが、本とかそういう形にはしておりません。吉田先生は大変すばらしい本を書いていまして、タイトルは何でしたっけ。

吉田氏：「生活支援の地域公共交通」です。

加藤氏：ごめんなさい。そういったいろいろな方がご経験、あるいはいろいろなご研究から書かれたものがありますので、見ていただくといいなと思います。貨客混載は、バスについてはもともとできます。それから再編実施計画という難しい計画に位置付けられれば、自家用でもできます。

しかしながら、タクシーといわゆる一般的な貨物との乗入はありませんということで、これは国の審議会のほうでこれをやっていこうということの提案を私も入ってやりまして、私の席の隣がヤマト運輸でしたが、ヤマト運輸は、それぞれの地域からご提案とかがあれば積極的に考えたいとおっしゃっていました。それぞれの地域で考えていただければいろいろなことができるのではないかなと思っていますし、国のほうは貨客混載についていい例が出てくれば、それをまた全国に広げるようなことを考えていると思うので、どんどんと提案されればいいのではないかと思います。それから、あつてはならない地域公共交通会議の法定協議会というのをぜひチェックしていただきたくてこれを 10 個出しますが、10 個とも、こんなのやってないと、そんなところあるの？と思ってもらえればいいのですが、残念ながら多くのところの方が 8 以上当てはまっています。

折角の法定協議会で、別に国として大きな縛りをかけているのではなく、地域でいろいろないいことを考えてくれば、国としてはもうそれに対してバックアップ

するよというのが今の地域交通活性化再生法の考え方なので、皆さん萎縮せずに、
どんどんと新しいことを考えてやっていただければいいと思います。

村上氏：弘前大学の大学院生の村上と申します。本日は自治体職員や事業者の方々が多い
なかで、学生として、研究がてらお邪魔させていただいております。本日、加藤
先生のお話の中でもありましたけれど、地域や事業者、行政の仕組みについて吉
田先生のスライドでも拝聴しました。伊地知さんから地域住民の方々との連携
のお話を拝聴して、住民が交通に参画していく可能性というのが非常に重要だ
なと思いつつ拝聴していました。実際に計画をみても、住民が主体となってとい
う文言は結構多く見られるのですが、実際そこからもう一步踏み込んで具体的に
参画していくことの意義というか、そのあたりについてなかなかまだ私自身も追
及できずにいる最中です。そのあたりにもう少し踏み込んでアドバイスいただけ
ればと思いました。

吉田氏：ありがとうございました。確かに連携計画あるいは網計画の中でも、地域住民の
皆さんと、あるいは今日の多様な主体と連携してとありますけれども、それを具
体的にもう一步踏み込んでいったときに、何でそれが必要なのか、それを実現す
るために何が必要なのかというところがあったかと思います。

加藤氏：今おっしゃったように、大半の連携計画、網計画は、そのところが全く内容が
ないことしか書いていないのです。私は一番最初にそこを見ます。一番最後の数
ページです。PDCA だとか市民参画だとか、進行管理だとか、ほとんど同じコン
サルが作っているのかと思うほど、同じようなことしか書いていない、中身がな
いのです。それでは駄目なのです。

少なからず自治体では、市が主体となるようなバスを走らせるとしたら、その地
域で協議会をきちんと作って、運行について検討をしてある程度協賛金を集める
とかそういうことをしなければ走らせないということをやっている。例えば名古
屋周辺でも、ものすごくたくさんあります。岐阜ですと、ちょうど 9 月 1 日に 2
路線増えて 18 路線。これは大変です。18 路線を市役所の職員が面倒を見るとい
うのは、大変なのですが、利用はやっぱり多いわけです。地域が責任を持って、

あるいは地域がどのくらい収支があるのかとか、利用がどうだとか、どこの方が問題を言っているのかとか、そういうことを全部把握して考えていかなければなりません。例えば、ある程度地域に責任とあるいはやれることを持っていただいて、市や事業者がそこに対して参画していくという仕組み、これを連携計画とか網計画とかに書いて、うちはこうやっていくんだと。ただしこれは支線であって、幹線のところはもっと違う枠組みでやると。こういったことは、よく行われていることなので、やはりただ意見を言うだけでは駄目です。その結果、何かできる、やっていただく。参画というのは、ただ言うだけではなくて、実際に体を使って動いていただくということも含めて、きちんと網計画の最後のほうに一つでも二つでもあげていく。あるいは事業計画の中にこれも市民だとか非常にふわふわと書いてあるところがありますけれど、そうではなくて、連携計画、網計画の事業計画の中に必ず地域公共交通会議の各メンバーの名前を1個でも2個でも入れていく、あるいは入ってほしい方には地域公共交通会議に入ってください、そういうふうにして実際のプレイヤーが必ず責任を持って地域公共交通を作っていくことに参画していくような体制づくりをする。こういうことを考えるのが網計画の策定の作業だと思うのです。それが全然やられていないというのは、ちょっと悲しいことです。弘前でぜひやってください。

吉田氏：ありがとうございます。それでは、最後のまとめに入ってまいりたいと思います。今、それぞれのパネリストの皆さんのところには、だいぶ当初予定よりも丈夫でしたけれども、丈夫な厚紙とマジックがあります。今日のこの半日、午後からの加藤先生の基調講演に始まり、今のパネルディスカッションも含めて、これからの三沢地域あるいは三沢以外でも結構ですけれども公共交通をどう良くしていくのかというところを中心にしながら、一言、こういうこと大事だねというところの皆さんメッセージをここにお書きいただければと思います。ではお書きください。皆さんがだいたい揃ったぐらいのところ披露していただきたいと思います。

皆さん、揃いましたでしょうか。それではお出しただければと思います。ではどうぞ。加藤先生は最後にご披露いただくとして、伊地知さんからお願いします。

伊地知様：「外との小連携、中との密連携」。まず最初に先ほど来の外との連携というのが大切だという中で、小さなことでもいいから何でもいいのでやっていただいて、その後に先ほど来少しずつ出てきていますけれど、例えば受付の方の対応、乗務員の方の対応、あるいはインターフェースになるところのバス停なり乗り継ぎ施設等での対応、そういったところの部分というのは、多分、中の意識改革が進まないことにはなかなか進められないと思うので、外での小さい成功体験をきっかけに、中でそういったものを共有しながら前向きなドライブがかかっているような、そういった動きというのを意識的にと言うか、戦略的に言ってもいいと思うのですが、戦略的にそういう手順を踏んでいただければ、もっともっといろいろな方法で良くなっていくのではないのかなと思いました。

山形氏：「地元魅力の再発見」。先ほど私のパワーポイントにもありましたが、青森県の特異性というところをもう少し深掘りして、三沢地域でもそうなのですが、いろいろな魅力があります。その魅力をいかにわれわれのほうで、お客様のほうに発信して集客率を上げるかといったときには、先ほど加藤先生のお話があったときに、ちょうど話ししましたが、短時間で終了できるツアーというのがわれわれにとって非常に必要不可欠なところではありますので、先ほどの話のとおり、自治体の方々、あとは運行事業者の方々とも連携をして、私ども年間でだいたい14万人ぐらいの宿泊客がいらっしゃいますので、その方々にいかにPRできて、今後、地元のほうにお金を落とさせていただいてという形で、地元の活性化につながるような形で今後努力していきたいと思っております。

白石氏：「事業者として必要されることを目指す」。交通事業者として、この輸送の部分が売りですね。この売りたい部分をお客さんが買ってもらえない状況を作るということは、私たちはその部分から逸脱している。私たちの輸送がお客様に買ってもらっていただける、要するに利用していただけるという状況、先ほどもちょっと時刻表のご案内も含めて、やはり少しずつ今のお客様たちが何を欲しがっているのか、私たちが交通事業者として何をすべきか考える。この基本の部分に立ち返ることだと思いました。

岩織氏：「コミュニケーション」。これまでの十鉄の白石社長のお話の中にもありましたように、役割分担ですとか、コミュニケーションですとか、そういったキーワードが出てきましたけれども、やはり多様な主体が連携していくためには、コミュニケーションを密にすることが一番大切ではないかと考えています。メールだけではなく、会話をたくさんすることによってそれぞれが抱えていた問題ですとか、思っていることというのを共有することができると思っておりますし、しだいにコミュニケーションを取っていく中で自分たちの役割や責任を自覚して、おたがいの信頼関係が最終的には生まれてくるのではないかと考えております。

加藤氏：「腹を割って話し合おう！そして、一步踏み出そう！」。本日は白石社長が、だんだんと声が明るくなったというのが良かったと思っています。それが狙いだったので、明るくなっていただくことになりまして、最後すごく嬉しいです。やっぱり多くのところで、主体間の連携と言っても、おたがいが分かっているというのが多いのです。例えばバス会社は、何を苦しんで、何を悩んでいて、一体どうすればいいのかということ打ち明ける機会が実はないのです。あるいは行政、自治体の皆さんだって、では公共交通っていろいろな要望だとか、自治体とかでいろいろな政策があるけれど、どうやって実施したらいいか、事業者もなかなかうまくできない、あるいは住民の皆さんのご要望とかをどうやってまとめていったらいいのか分からない、これをやろうとしたら、腹を割って話し合うしかないのです。それがいろいろな機会を使って、地域公共交通会議をはじめ、いろいろな機会を使ってやっていただきたいなと思います。その上で、一步踏み出す。結局、いろいろな固定観念だとか、それまでのずっと継続でやってきたことを一步踏み出していかなければ、新しいことはやっていけないのです。一回一步を踏み出してみれば、そこに新しい世界がありますので、それをぜひやっていただきたいなと思っています。

吉田氏：「臆せず一步を踏み出す、つくりこむ」。加藤先生から、一步を踏み出すとありましたが、臆せず一步を踏み出す。これが大事だと思います。どうしても、これをやってもうまくいかないだろうな、めんどくさい、でもまずやる。でもそれをやったら、徹底的に作りこんでくださいということです。そんなに人間は器用ではあ

りませんから、毎日毎日いろいろなことが処理できるわけではありません。ただ私は不器用なので、いつまでたってもダイエットができません。だからそういう意味で言ったら、一つのことを決めたら、それを作りこむ、そういうのを腹を割るといところが重要になってくるだろうと思っています。

ということで、今日はたくさんのご意見をいただきながら、多様な主体の連携をどうデザインをしていくのかというところを、この三沢の例を一つキーワードにしながら、ディスカッションをしてみました。限られた範囲の時間帯ではございましたけれども、活発な議論ができたかと思っています。今日を契機に、この地域の輪が広がって、次に三沢にいらっしゃっていただけるときには、一歩も二歩も進んでいるような姿をお見せできるように、私自身も精進していきたいと思っています。