

## 1. 基調講演

### 「現場・利用者起点でバスサービスを『守り』『育て』『活かす』方法」

名古屋大学大学院環境学研究科 准教授 加藤 博和

名古屋大学環境学研究科の加藤といいます。今日は、会津若松へ 20 年ぶりに来ました。前に来た時は学生でした。そんなに長く空けるつもりはなかったのですが、やはり仕事がないとなかなか来られません。今回、とてもありがたいことにこうして呼んでいただきましたので、すごくいいなと思ってやって来ました。

今日は 7 時 5 分の名古屋発ののぞみで来ましたので、まだ会津若松のバスをじっくり見ていません。明日の午前中ぐらいいまいますので、またきちんと見ていろいろなことを考えていきたいと思っています。そういう意味では会津若松の現状を分からない状況で話しますので、少し的外れなこともあるかもしれませんが、何卒ご容赦ください。

タイトルは「現場・利用者起点でバスサービスを『守り』『育て』『活かす』方法」ということで、特に事業者の提案が今こそ求められると考えています。まず皆さんに伺いたいのですが、「公共交通はどうして必要ですか？」と聞かれたら、どのように答えますか。実際に、例えば「なぜバス路線が必要ですか？」と聞かれたときに、よどみなく答えられる人は決して多くないと思います。少なくとも自分が乗っていれば、日常的に使っていれば言えるかもしれませんが、でも自分が使っているからというだけでは、「それは公共ではない」となりますので、「公共交通がなぜ必要か」と聞かれるとなかなか答えられない訳です。

「ないと困ることがありますか？」。この会津地方で公共交通がないと困る人がどれだけのいるか考えると、決して多くないと思います。「使う気になりますか？」。どうでしょうか。皆さんは使う気になるのでしょうか。「お金を出していただけますか？」。出していただかないと赤字になるので、続いていきません。「乗り方は分かりますか？」。さすがに乗り方ぐらいいは分かるだろうと思われるかもしれませんが、アンケートを取ると「ずっと乗ったことがない」「一度も乗ったことがない」「乗り方はまったく分かりません」という方がたくさんおられます。そして、「ところで、今日どうやって来ましたか？」。まあ今日の趣旨を考えれば、どうやって来られたかというのは当然決まっていると思います。

昨日、私がいた所について紹介します。昨日は岐阜県白川町・東白川村にいました。岐阜県白川というと、白川郷の合掌集落を想像するかもしれませんが、白川郷は飛騨地方の白川でして、この白川町は美濃地方の、岐阜県は美濃と飛騨がありますが、白川郷は飛騨で白川町は美濃です。岐阜県の真ん中辺りにある町のことなのですが、白川町の人口は 1 万人を割りました。隣の東白川村は 2 千人強です。過疎地域で、谷が 4 つありまして、それぞれ 1 日数便のバス、これは濃飛バスです。こちらも会津乗合自動車というバス会社の名前ですが、こちらも社名は濃飛乗合自動車です。バスを日本語でいうと乗合自動車です。全国でも乗合自動車という名前は数少ないのですが、偶然一致しています。濃飛バスは名鉄のグループになります。

この濃飛バスが JR 白川口駅、白川駅ではなく白川口という所があるのですが、中心から少し離れた駅になります。ここから 4 つの谷に向けて、最盛期には列車が 1 時間に 2 本ぐらいい着きますので、その直前にバスが 4 台集まって来ます。列車が出るとバスも 4 台が一ツと出るという感じで、結構便利でした。けれども赤字なので、町が補助を出して運営していました。どうせ 4 つの谷を走るということで、JR と接続であればダイヤも JR が変われば変わるというだけなので、地域公共交通会議という会津若松市も持っておられる会議はずっとつくっていませんでした。

ところが何と昨年になりまして、ここは 4 台のバスを走らせるためには運転手が 8 人必要なのですが、3.5 人になってしまいました。もう皆さん、やってくれない、辞めてしまう。どれだけ募集してもまったく集まりません。それで今年の 4 月から大減便になりまして、しかも土曜と休日はまったく走らなくなりました。そのため 2 つの谷で高校に行くことができなくなりました。実はこの町はタクシーも 1 台しかなく、他にバス会社もありません。既に県内トップの人口減少率で、ここに高校があったのですがその高校もなくなっていて、JR で乗り換えないと行けません。それである高校生が町長に手紙を出しました。「この 4 月にバスの減便があって、自分で通学ができなくなりました」「つまり、この町に高校生は住んではいけないということですね」。そういう投書をされたわけです。

私は「どうやってここで高校生が住んでいけるか」と考えます。なぜなら、高校生が住めない町は滅びるでしょう。15 歳で外に出なければいけないような町は存続できません。どうしてもこれをやり切らないとこの町は滅びてしまうので、今必死になって何とかこの町にバスを戻そうと頑張っています。

公共交通がなぜ必要なのか、いろいろな理由がありますがけれども、要は「おでかけが誰でもできること」です。それが地域公共交通の一番の存在意義です。逆に皆さん、「車があれば公共交通は要らないのか?」「車が運転できなくてもみんな車を持っているから、誰かが乗せてくれるから、それでいいのか?」「いや、出掛けなくても向こうから通販や移動販売車が来ればいい」「出掛けるのも SOHO であるとか、テレビ会議とかチャットとか SNS とかそういうものがあれば、出掛けなくても会ってしゃべれるような感じになるよ」とおっしゃるかもしれません。では、公共交通は要らないのですか?

要らないかもしれないけれども、「出掛けられない」というのはとても寂しい地域です。出掛けなくて済むのはいいけれども、「出掛けられない」というのは全然意味が違います。いざというときには出掛けられる、人に会いに行ける、物を買に行ける。こういうのはとても大事です。つまりおでかけをしやすくするというのは、家にこもっても暮らしていけるというのではなくて、外にいろいろ出て、いろいろな方と会って、いろいろなものに触れたりすることで生活、そして地域を「いきいきわくわく」させる。そういうためにとっても大事なものだと思ってもらえればいいです。

ただ公共交通だけで考えると、「移動できればいい、ここからここへ行ければいい」と考えてしまうのですが、「いきいきわくわく」を考えたら、「ただ動ければいい」だけでは駄

目です。具体的には乗って楽しいもの、降りても楽しいものでなければいけません。つまり乗って楽しいというのは、交通手段自体が楽しいこと。降りて楽しいというのは、行きたい所に行けるということです。「この会津地方の公共交通はそうなっていますか?」「乗って楽しいですか?」「降りて楽しいですか?」。ここをよく考えていかないと良くなりませんということをまず言うておきたいです。そして、おでかけを提供することで地域の Quality Of Life (生活の質) を高め、安心安全を守り、豊かさを増進させます。これが公共交通です。まさに生活の基盤です。

これを説明しますと、「なるほど加藤さんの言うことはよく分かった」。「だけど今は要りません」。「10年ぐらいすると年を取ってくるので使うかもしれません」。「5年ぐらいしたら使うかもしれません」という方がよくおられます。そういう方は税金から公共交通に負担してもらうことを許してもらえるのでとてもありがたいのですが、将来使うかもしれないというのはうそなのです。絶対に乗ってくれないのです。なぜなら公共交通のほうが大変なのです。公共交通のほうが楽だと思っているとしたら、今も乗るでしょう。公共交通のほうが面倒くさくて、より、乗るのに体力を使うわけです。ですから、体が衰えてきたから乗るといふのはあり得ません。今、車に乗っている方は将来もずっと乗られて、寝たきりになるか死んでしまうまで乗り続ける。

車はカーナビ、オートマ、衝突軽減ブレーキまで付いていて、半自動です。それに比べて公共交通などは、今日でも会津若松の駅からここに来るのにイチイ色々調べなければいけません。頭を使います。元気な人でないと公共交通は乗れません。結論、車が運転できなくなった時に公共交通が利用できるはずがない。つまりその時が、自由に外出ができなくなる時です。では自動運転があればいいかということ、自動運転は20年後ぐらいに本格化すると考えています。

そういうことで、今60代や70代の方はあまり恩恵を受けられません。私はありがたいことに40代なので、年寄りになった時に、まあそこまで生きていくかどうか怪しいですが、生きていたとしたらお世話になると思います。

では、地域公共交通とは何なのでしょう。どういう意味なのか誰も説明していません。これは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」という、2007年に施行されて2014年に大きな改正が出た法律です。これは2007年の時も2014年の時も衆参両院とも全会一致という素晴らしい法律です。反対が0なんて、めったにありません。この法律に書いてある地域公共交通の定義は、「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう」ということです。

ここで大事なことは、タクシーも公共交通だということです。そしてこの公共交通を一体誰が守っていくのかということも、この法律に明確に書いてあります。まず、誰が守らなくてはいけないのか。市町村は主体的に取り組まなければいけないと書いてあります。会津若松市、他の市町村の皆さん、ご存じでしたでしょうか? こちらのほうは「そんなもの当

然知っている、今頃言うな」という顔をしてらっしゃいますね。

2番目に頑張らなければいけないのは、都道府県です。必要があると認めるときは主体的に取り組めます。次に、事業者です。旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実とあります。つまり情報を出していただき質を高めるということが、事業者がやるべきことです。いま、JRの廃線問題が問題になっています。そうすると多くの地域で「JRはけしからん」とか「国は何をやっているんだ」とか、首長さんなどがおっしゃるわけです。彼らは法律を読んでいないのです。

全会一致で可決したこの法律で、10年前から市町村がやらなければいけないと書いてあります。それをそんな「事業者がやれ」とか「国がやれ」とか言っているのは、ピント外れもいいところです。あえて言えば「自分たちが主体的にやるので、他の人たちも付いてくる」という法律に、既になっています。なぜかという、そうでなければ持たないということ。

国は何をやるのかというと、情報、研究開発、人材育成です。情報を集めて、研究して、人を育てる。大学の先生みたいです。国はこういうふうに一歩引いてしまっています。だからまず皆さんに申し上げたいのは、自分たちがやらなければいけないということです。それでこの「自分たち」というときに、法律上は市町村と書いてあるので、そうすると住民の皆さんも安心するかもしれません。「あ、市役所がやってくれるんだ」。これはとんでもないということを、この後、言いたいと思います。

なぜかという、この「コミュニティバス」というのが走っています。コミュニティバスは全国いろいろな所にありまして、その一番のきっかけになったのは東京都武蔵野市の「ムーバス」です。これは1995年の運行開始なのでもう二十歳を超えまして、今21歳を迎えます。逆に言うと、まだ21年しかたっていません。ここのバスは20年で4,000万人乗りました。だから年に200万人。すごいですね。

このコミュニティバスとは何なのかというと、例えば会津バスですと路線やダイヤをどのように走らせるかということと、実際に運転手を雇って車を買って走るということを一緒にやっています。ですが、コミュニティバスは路線を決めたりダイヤを決めたりするのは自治体だということです。それでバス会社に委託する。それをやると何がいいかというと、あくまでそのバスは商売ではなく、その地域に必要な足を確保するために役所がやるということなのです。

例えばこのムーバスにおいては小回り循環、停留所間隔200メートルで、普通より半分ぐらい近いです。道が狭いので、バスが小さいです。運賃は100円。これは全部赤字になる設定ですね。ちょこちょこ止まって、バスはたくさんの客が乗らないし、運賃は安いし、これをやると赤字になってしまいます。ですけど、これが武蔵野市のこの地域に必要なことから、市が運営して、足りないところは税金から払うようにするというので、今までの路線バスが商売となるとできなかったことをできるようにしたのです。そして地域に合った地域に必要な公共交通を実現するために、地域の皆さんと市役所と事業者がかなり密に話

し合った結果できたものです。

それが 20 年たって今は全国至る所にありますけれど、残念ながらさえません。なぜさえないかという、猿まねが多いからです。つまりこの武蔵野という所は、とても人口密度が高い所です。そして東京 23 区の隣なので、もともとみんな鉄道やバスにたくさん乗っている所です。つまり車にあまり依存していないのです。そこでやっていることをそのまま、例えば会津若松でやったら、まったく違う所なのでまったくピント外れになってしまいます。でも残念ながら日本の至る所でこれと同じようなバスが走って、失敗をそこら中でやらかしているということです。

最近ではデマンド交通というのがはやりですけれども、デマンド交通も同じ傾向があって、「どこどこでうまくいったから、うちでも同じことをやろう」と言って次から次へと失敗しているのですが、デマンド交通の悪いところは失敗に気づきにくいことです。なぜかという、デマンド交通はお客さんがいなければ呼ばれないので、補助金もかかりません。だから下手すると、呼ばれないほうが良いと思ってしまうのです。コミュニティバスは乗らないと補助金が増えてしまいます。でもデマンド交通は乗らないと補助金が減るので、改善する気が起こらないわけです。とてもやる気が出ない公共交通です。

それも含めて私は、地域公共交通というのは日本にはあまりないもの、自称しているだけのものが多いと言っています。自称地域公共交通は 2 つの「バイ」です。1 つ目のバイは、商売です。採算性を追求します。この一番典型的なのはタクシーです。けれどもバス路線でも事業者がやっているものは商売。もう 1 つは、アリバイです。「あること」が大事です。デマンド交通は、まさにアリバイです。

私はこの商売やアリバイのバスとかタクシーとかデマンドというのは、公共交通ではないと思います。本当の公共交通は、それがあって地域や利用者の皆さんに本当の意味でありがたがっていただけだと思います。それは事業者が走らせて自治体がお金を出す自主運行バスでも、自治体が決めて事業者に委託するコミュニティバスでもありません。一緒になって走らせるパートナーシップのバスだと思います。

今、日本の中でいろいろな取り組みをしていますが、私がやらなければいけないと思っているのは、この商売でもアリバイでもない、お互いがパートナーとなって「一緒になってつくっていこう」というふうに変えていくことです。つまり「何々やって」とか「なぜそれをやらないのだ」というのは、ないということです。「お前はこれをやらなければいけないから、俺はこれをやる」といった「お互いさま」というのが、これからの公共交通に必要なことだと思います。

その例を少しづつ見せたいのですが、1 つはこの福井市の殿下地域という所の、地域の皆さんが「殿下かじかポッポー」という名前を付けて、何か不思議な名前ですが、そういう名前でも乗合タクシーが走っています。これは地域住民の意見の集約の他、定期的な高齢者に予約方法の周知や、時刻表やチラシを全戸配布するなどの利用促進運動に、地域の皆さんが自主的に取り組んでいます。つまりこの運行協議会、これは自治会ですけれど

も、自治会でこのバスをどのように運行して、どのようにしてたくさんの方に乗っていたかということ全部考えてやっておられるということです。先ほどのご紹介で出たように、会津若松でもそういう取り組みをされているということです。

これはいいのですが、これだけだとこの地域の中だけしか走りません。やはり福井駅とか中心部へ行きたいとなった時には、こちらの路線バスに乗り換えます。この路線バスが「清水グリーンライン」という名前です。大体路線バスというのは「なんとか線」という名前が多いと思うのですが、ここは清水グリーンラインという何か小じやれた名前にしています。そしてこの小じやれたバスは何かといいますと、この殿下という所がある清水地域というのは、バス路線が3本ありました。けれども3本にばらけているので全部本数が少なくて、赤字もすごかった。そして3本とも「やめたい」というのがバス会社の考えでした。

それで県と市とバス会社で話し合いをして、「では1本にしよう」となりました。この清水の真ん中辺り、田んぼの真ん中に、プラントという大きなショッピングセンターがあります。ここに行く路線にしてしまおうとしました。ただし30分に1本です。0分、30分、0分、30分と、分かりやすいようにしました。そして清水地域の中は「ほやほや号」という乗合タクシー、デマンド交通でこのプラントから乗り継ぎができるようにしました。それで、「これだと清水の中も動けるし、乗り継いで福井駅にも行けるし、とても便利だよ」ということになりました。

そして「殿下かじかポッポー」はもともとあったのですが、これもつながるようにして、このプラント3がここの待合室や乗降場所を造ってくれました。プラント3はとても大きなショッピングセンターなので、行きたい先です。乗り継ぎをさせるのは、行きたい先でないとなかなかうまくいきません。広場だけ造っておいて何も無い所で「はい、ここで乗り換えてね」とやっても、人は乗り換えません。そんな所でわざわざ乗り換えるのは嫌ですよ。ですからこういう行きたい所にきちんと乗り換え所を造っておくというのが非常に大事です。これはかなり頑張っておられます。幹線も地域内の「かじかポッポー」も両方、利用者がどんどん増えています。そして当然プラントも、バスで来てくれて利用する人がいるので、これも助かり、だんだんと拠点になっていきます。

これがこれからの仕組みです。つまり地域内は地域の皆さんが考えます。幹線はもっといろいろな所を結ぶので、自治体などが主になって考えます。そしてそれを交通事業者がどのようにやればいいのかを考えて、全体としてうまく結び付けます。結び付ける時には大型店とか病院とかの方々が、そこが一番行きたい所なので、そこでうまく結び付けるようにいろいろ工夫をします。これはきれいにできているでしょう？ 福井駅から日赤病院を経て、プラントまで行く。そしてプラントのこの清水辺りは「ほやほや号」と「かじかポッポー」でうまく全体をカバーします。

これは国土交通省の「国土のグランドデザイン 2050」です。2050年に日本がこうなっていてほしいという、つまり、今はそこら中、好き勝手に人が住んでいます。けれども人口

減少がこれからどんどん進みます。この状態だと各地がスカスカになってしまって、お金はかかるは、サービスは下がるは、もうとんでもないことになってしまいます。だからダイエットしましょう。シェイプアップしましょう。なるべく軸を決めてその近くだけに住むように、だんだんと、今は 2017 年ですけれども 2050 年までの 33 年の間に、ゆっくり進めていこうとしています。

地方創生の小さな拠点というのも同様です。勝手にそれぞれにつくるのではなくて、ある程度中心に集めましょう、あるいは集落の所に集めましょう。そこを結んでコミュニティバスとかデマンド交通とかをつくっていきましょう。だから別に都会だけではなくて田舎でもやらなければいけません。

つまり、まちづくりや村おこしなどに貢献できる、おでかけネットワーク。これが地域公共交通網形成といわれているのですが、2つの柱があります。1つは地域内で誰でも安心して暮らせる。それは地域がやらなければいけません。つまり車を使えなくても生活に必要なおでかけ、通学、通院、買い物等の移動を保障する公共交通サービスや徒歩環境です。これは単に走っていればいいのではなくて、それを使って暮らしていくことができる、そういうことが根本です。

それから、地域の間は誰でも楽しくお越しいただける交流です。これはどちらかという自治体が頑張ってくれます。そして来訪する方も域外に出掛ける方も、分かりやすく使いやすい。つまりこれは「運んでいる」ではなく、「行きたくなる。住みたくなる」。この、暮らしていけて、行きたくなって、住みたくなるということは、とてもにぎやかな地域になることでしょう。これが地域公共交通網形成の 2 本柱です。きっと会津若松市の地域公共交通網形成計画もこういうことが書いてあるのではないかと思います、まだ読んでいないので、これからじっくり読ませていただきたいと思います。

それでこちらの「地域主導」ですけれども、名古屋周辺でものすごくやっています。めちゃめちゃやっています。これは最初の時はもっと字が大きかったのですが、どんどん小さくなってきています。その中で今年の 1 月 13 日、ちょうど 1 年前に豊橋でできたもの。みんなでお祝いして、このたった 1 台のバスのために 3 年間検討して。それだけやっているので、絶対成功させなければいけません。ですから見直しとか利用促進は自分たちでやっておられます。それを市役所が助けるというやり方です。これがコミュニティバスというものです。地域の皆さんが自分たちで考えて、「つくって」、「守って」、「育てる」。これがコミュニティバスです。そしてどのようにしてそれをやる気にさせるかというのが、市役所であるとか国とかの仕事になっています。つまりそれを私は「一所懸命」と言っています。1つの所に命を懸ける。

バス 1 台を、住民、利用者、交通事業者、沿線企業、市町村といった関係される方が、人、金、心、口。気付いてなかったのですが、ある方が「これは Man、Money、Mind、Mouth、全部 M だよ、4M だよ」ということを言いました。こういう、人、金、心、口という、それぞれを出す。負担します。そしてここからが大事なところで、みんな対等な

ければいけません。先ほどからパートナーシップと言っています。パートナーシップというのは誰が偉くて誰が従うとかではなくて、お互いが対等です。自治体がどうだからとか、事業者がどうだからとか、そうではありません。つまり住民も主役になっていかなければいけません。そのときに大事なのは、言いつ放しにしないことです。できることをやります。これをやることで信頼関係がつけれます。

つまりいい公共交通は、それを支えている人たちが多様で、しかも仲がいいです。ただし、仲がいいのですが妥協はしないということなのです。これが本当のコミュニティバスを生み出すことなのです。中身は、意識がきちんと共有されなければいけません。それから本音で議論しなければいけません。そして、決まれば迷わず実行ということなのです。その中で適材適所というのがすごく大事だと思います。先ほどもコミュニティバスの話、デマンド交通の話をした時に、他でやっているのと同じことをコピーしてやってもうまくいかないと言いました。そうではなくて、公共交通はその地域によって何がふさわしいかふさわしくないかが、とても変わってきます。ですから適材適所が大事です。

それでそのときには、これです。横軸は時間。ダイヤがあるものからダイヤがないものまでの、ダイヤの自由度です。縦軸は路線。停留所も決まっている所からドア to ドアまでの、経路の自由度です。昔は定時・定路線のバス、法律でいうと乗合、ダイヤがなくドア to ドアのタクシー、これは法律では乗用といいます。乗合と乗用の 2 つしかありませんでした。ところが今はこんなにできます。これは 2006 年の道路運送法改正から制度化されて、それまでは特例でやっていたのですが、大っぴらにできるようになりました。

選択肢はたくさんあるのです。コミュニティバスでもデマンド交通でも、ここをこのままやればいいのかということではなくて、うちの地域ではどういうものがふさわしいかということをお自分たちで決めて、おかしければ変えていけばいいということなのです。決め打ちはありませんということなのです。

例えば、京都府京丹後市の例を話します。京丹後市は 6 町が合併した所で、そのうちの旧丹後町という所は皆さんもご存じの方は多いと思います。世界的にメジャーな予約配車システムを日本で初導入して公共交通空白地有償運送を始めました。公共交通空白地有償運送ですので、車両ナンバーが白です。この地域はタクシー会社がない所なので、タクシーを呼びたくても呼べません。そのため、この NPO の方々がこの地域でタクシーをやっています。世界的にメジャーな予約配車システムはウーバーというものですが、これで予約配車できるということで、クレジット決済ができるからおばあさんが安心です、ってクレジット決済をスマホでって、こんなのはおばあさんは誰もやりません。やるわけがない。20 年先のおばあさんだったらできるかもしれませんが、今のおばあさんはできません。ですので、最近は現金決済ができるように進化しました。

一方、京丹後市の網野町とか久美浜町では、NPO が立ち上がらないため、このリーフ、電気自動車をタクシーで使うことにしました。このタクシーはただのタクシーではありません。実はこんなことができます。買い物代行、見守り代行、図書館代行、病院予約代行、



小荷物輸送サービス。これを客貨混載といいます。お客さんだけではなく荷物も運んで、御用聞きとかいろいろなことをします。しかもこれは緑ナンバーです。これはタクシーでいいですか？ タクシーですかね？ いや、実はタクシーではなくバスなのです。

どういふからくりかという、見た目はタクシーでも、許可はバスなのです。乗合タクシー。これは、タクシーの許可ではなくバスの許可にしていることで、いろいろなことができるようになったのです。先ほど言ったこんなこともできますし、運賃が 500 円均一もできます。タクシーはメーター制だからできませんが、バスなのでコミュニティバスと同じように均一料金というのができます。

一方で予約制といっていますけれども、8時半から5時半まで電話をすればすぐに来ます。それからこれは駅で待っています。これは網野駅の前で待っていますけれど、駅に列車が来る頃にこのタクシーが来て、降りてきた人を乗せていきます。駅待ちもやります。普通のデマンド交通だとやりません。タクシーだと普通にやります。実は許可がどうかは関係なく、この地域にこれが必要だからやっているということで、適材適所をやっています。しかもその地域の皆さんが必要なサービスまでやってくれます。とてもすごいことを公共交通という枠の中でできます。それは地域公共交通会議で承認されるとできます。国もいいことを考えてくれました。そういうことをできるようになったというのがすばらしいです。

この地域公共交通会議というのは 2006 年にできた仕組みですけれども、とてもいい仕組みだと思っています。この地域公共交通会議は、2006 年の道路運送法改正の検討会議に参画する中で提案したものです。全国一律の道路運送法という法律だとできないことでも、その地域でやろうとなって、バス会社、タクシー会社の皆さんも「それならやれるね」「われわれの商売もそれで食われたりすることはないよね」と認めれば、一定の範囲で枠を越えたことができる、それが地域公共交通会議です。

それは先ほどのような少し変わった EV 乗合タクシーみたいなものだけでなく、普通の路線バスでもこの会議を使うとより効率的に変えることができます。路線バスというのはあまり地域公共交通会議で話し合ったりしないものだと思いますが、実際に地域の皆さんと話し合っただけで変えた例もたくさんあります。

市川市という東京のすぐ隣の市ですけれども、ここにある柏井線という路線です。これは京成バスが運行する路線で、バス路線がなくなりそうにもない所なのですが、それでも利用が減ってきたということで減便をしました。そうすると住民の皆さんが怒ってしまって、「出て行け。俺らがやる」と言って、運動を始めます。そして NPO でバスを買い、運転手を雇いました。

それで市役所も入って、市役所と、この NPO、しかも NPO も 2 つに分裂したので 2 つの NPO と京成バスと 4 者で協議しました。結果、「やっぱり京成に運行してもらいたいね。だけど今のままだと本数が少ないので、本数を増やすために住民はいろいろ協力しますよ」となりました。そして市役所は「その 1 年間、補助金を出して増便します」と。「た

だ、1年たってもお客さんが増えなければ打ち切ります」という、1年の約束で頑張るというのをみんなで決めました。そうしたら何とすごくお客さんが増えました。結局、補助はいらなかったとなりました。

事業者の幹部の方などに聞くと、「最初はこんなことをやってどうするのと思っていたけれども、やってよかった」と言っていました。なぜかという、「路線が良くなった」。そして「お客さんと運転手さんとのコミュニケーションがとれるようになった。ありがたいな」と思ったそうです。つまり勝手に事業者が走っている商売公共交通から、パートナーシップの、みんながこれが必要で、「ありがたいな」と思ってもらって、そしてバスの運転手やバス事業者にも「ここで商売するのはいいことだな」と思ってもらえるようになる、そういう公共交通に変わったということです。

そしてそれを法律でサポートするのが地域公共交通会議です。別に、同じことがこの地域ではなくてもできるということです。こういう例はたくさんあるのですが、もう時間もきているので、要は「地域が主役となって『おでかけ』手段をつくり直す時代になりました」ということを言っておきたいです。公共交通が必要な理由、それを法的に維持する必要性を地域の皆さんが自ら明らかにして、それをどのように具体化するかを地域自ら考える。これはたくさんの方がやり方があります。そしてそれを誰がどう支えるのかを地域自ら決める。

つまり「おでかけ」の保証水準は地域や自治体が自ら決めて、実情に合わせてコントロールします。それから「おでかけ」を考えることというのは、「乗って楽しい、降りても楽しい」なので、乗る手段が楽しいことも考えるけれども、行き先があるかどうかです。例えば皆さんは、公共交通という病院をすぐに思い浮かべると思います。けれども病院というのは楽しい所なのではないでしょうか。病院は行きたくない所ですよ。つまり公共交通で一番利用があるのは病院だという所は、悲しげな地域です。ただ、反論はあると思います。「いやいや、病院へ行くと仲間がいるから楽しいです」。それは病院の間違った使い方でしょう？ 病院は病気で行く所なのです。つまりそこは、病院が楽しい所になるほど、行く先がない地域です。

となると、その地域には病院ではなく純粋に楽しめる、そして病気でないときに行く、そういう新しい、集まれる場所をつくっていかねばいけないということになります。実際にそういうふうになんか新しく集まれる場所をつくって、そこへ行ってから、その先に病院があるという路線をつくっている都市があります。そうすると「今日はあなた、調子が悪いから行ってらっしゃい」と言ってみんなが送ってくれます。そのうちに自分も「私はここから先、バスに乗って行かなければいけないけれど、治ったらここで降りて行きたいな」と思える。そうすると元気になれる。そういうことをやっているわけです。こういった「おでかけ」確保策というのは自治体の重要な仕事であって、そこに参画・協力するのは住民・利用者の権利であり義務でもあるということをおきたいです。

それだけで終わると事業者のことを言っていないので、事業者のことを言っておきます。

事業者は何ができるかという、3つの力が必要です。1つは企画力ですね。つまり住民や自治体がいい路線やいいダイヤをつくったりすることはできません。こういう部分のことが欲しいとか必要だとは言っても、ではそのためにはどういうふうにバスを回したらいいかというのは、事業者がやることなのです。ですから事業者が住民や地域の意見を聞いて、「うちならこれだけ走らせられるよ。補助金はこのぐらいでいけるけれど、どう？」というふうに提案できる企画力がとても大事です。

2つ目が、それを提案してきちんとPRするとか仕掛けるとか、地域に対してアピールして地域を盛り上げる中でやっていく、そういう提案力です。そして3つ目は、実際に乗ったら運転手さんがいい人だったとか、椅子が座りやすいとか、そういうサービス力です。この企画力、提案力、サービス力というところを発揮して、事業者さんに実際の運行をやっていただく。この地域・行政・事業者という三位一体ができれば、公共交通というのはすごく良くなっていきます。

地域公共交通には、住民、市町村、交通事業者、学識者、運転者団体、道路管理者、警察、都道府県、運輸局、いろいろな人たちが関わっています。これは地域公共交通会議のメンバーです。こういう皆さんが、そういう今のことをよく分かっていただいて、そのために「俺は何ができる、俺は何を見ていかなければいけない」というのをきちんと考えていただき、意見を言っていただきます。その中でやはり一番の主役は住民でしょう。住民が、自分たちがここでおでかけができるようにするために一体何が必要なのかを考えて、「私たちはこういうのがやりたいのですけれど」と言っていただきます。けれども「できないよ」とか「それはお金がかかるね」とかが出てきたら「どうやったらできるのかな」というのをみんなで考えます。これが地域公共交通会議のあるべき姿で、まさに「一所懸命」です。

そして具体的にどのように進めているか、これはテスト必出事項ですからメモしておいてください。5つの鉄則を述べます。1つ目が「目的の明確化」です。2つ目が「適材適所」、3つ目が「一所懸命」、4つ目が「組織化」、5つ目が「カイゼン」です。さらにもう1つあります。「現場・利用者起点」です。

住民こそって1人でも多く1回でも多く利用、収入増加の他なし、百回の陳情より一回の利用、百聞は一乗にしかず、バスは会議室でなく現場を走っている。ぜひ自分のお金で乗って考えてほしい。公共交通に正解はない、教科書も存在しない、頼んでもやってもらえない、ましてや講演で教えてもらえたら大間違いです。正解は地域のみんなでつくり、全国に発信する。国の制度や著名な成功事例は半分合っているが半分間違っていると思うくらいがよい。まねをしないこと。そのためにも自分たちの現場、自分たちの地域、自分たちが利用者として何が必要かということからスタートする。そして一所懸命にやってください。これを計画にもきちんと書いておくということをやりたいと思っています。本日はどうもありがとうございました。

## 2. 取組報告

### 「地域との連携・協働によるバスづくり

#### ～地域公共交通網形成計画・再編実施計画策定の取組～

会津若松市企画政策部 地域づくり課長 井島 慎一

会津若松市の地域公共交通を担当しています企画政策部の地域づくり課の課長をしています井島といいます。これからビデオを含めまして約 20 分弱ぐらい説明をします。現状と課題、地域住民の皆さん方によるコミュニティバスの取り組み、これらの取り組みを踏まえて全市的に協働のバスづくりをどのように展開しているか、この 3 点をご説明させていただきます。

本日はじめて会津若松市へお越しいただいた方もいらっしゃると思いますが、どうでしょう、大きく感じられたか小さく感じられたか。会津若松駅からいらっしゃる方は、ここまでで大体 3.5 キロメートルぐらいあります。中心部から南北に見ると、これは直径 5 キロぐらいで、半径だと 2.5 キロぐらいです。またこの東西ですと半径 1.5 キロメートルぐらいということで、コンパクトな大きさとなっています。コンパクトな大きさですので、自転車とか場合によっては歩いてでも移動できてしまいます。そういったなかで、バス等の公共交通をどのように考えるかという課題があります。

コンパクトな都市構造の場合、中心部はバス事業者による循環型の交通ということがあります。他方で、この白い所が会津若松ですけれども、周辺地域と結んでいる幹線系統と広域的な幹線系統は放射状に延びている状況です。

また、会津若松の路線バスで、バス停から 300 メートルの範囲内に入ってくる人をカバー人口といっていますけれども、それから 300 メートルよりも外にはみ出してしまう所、これはご覧のように 75%、25%ということで、このようなカバー人口になっています。

昭和 40 年から 50 年経過しました。全国的な傾向になりますが、自動車の保有台数が増えています。バスの利用者数はグッと減っています。この 10 年間だけをみた時に、平成 17 年に路線バスの走行距離が廃線等で減ってしまっていて、利用者は平成 20 年ぐらいまではグッと減っているのですが、震災の影響の一時的な影響もありますが、下げ止まりつつあるのではないかと思います。平成 22 年から連携計画を策定して、事業者、住民の皆さんと一緒に取り組んでいる一つの成果ではないかと考えています。

また昨年度、網形成計画も策定しまして、様々な取組をおこないまして、平成 27 年度に少し増えている状況にあります。

本日は地域住民の皆さんを起点とした協働による地域公共交通ですので、まずは 1 つの例として金川町・田園町住民コミュニティバスの取り組みをご紹介をさせていただきます。まずは私の話よりもビデオを、5 分間ぐらいありますのでそちらをご覧ください。

<ビデオ再生>

ありがとうございました。いかがでしたでしょうか。今ご覧いただきました最初は平成23年とありますけれども、まず実験運行から始めています。実証運行前からいろいろな調査をして、企画をはじめました。やはり1年間、実証運行をしたのですが、残念ながら本格運行にすぐにはいけませんでした。先ほど少し出ていましたけれども、利用者が1日4人ぐらいという状況でした。そこでまず1年間かけて、なぜそういうことだったのだろうという検証をアンケートをとりながら徹底的に行いました。さらにそれも踏まえて、「何とかいけるのではないか」といった希望を持ちつつ、実際に「バスが欲しい」という方も何人かいらっしゃいましたので、こうした方々との意見交換し、あるいは口コミで拡充していく運動を展開しました。

こうしたいろいろなことを平成22年から始めているので、ここまで丸4年ぐらいかかっています。こうした取り組みを経てようやく「これならいけるのではないか」ということになり、平成26年ですからもう2年半ぐらい前になるのですが「いこう」ということで、地元住民の方々にバスの運営主体の協議会を設立していただいて、それ以降、毎月1回この協議会を開催して、ここまで丸2年運行をしてきました。

基準としていたのは1日当たり大体5人ぐらい最低乗っていただければ、何とか全体的な予算としていけるのではないかと考えていたところ、1年目はご覧のように14人で3倍近くなり、2年目は少し落ちてはいますが11人ぐらいということで、目標は達成しています。

この辺りは、関係というのは後でまた出てきますが、地元の皆さんがあくまでも主体になっています。先ほど活性化再生法の第4条で「市が主体的に」という加藤先生のご紹介がありました。実はこの事業に関しては本当に主体的、起点になっているのは地域住民の皆さまで、われわれ行政はその次に主体的にやらせていただいています。先ほどのビデオでもありました、スーパーで買い物をするポイントがたまって、場合によってはそのポイントだけで毎月の定期券が買えるという方もいらっしゃいます。先ほどからキーワードとして利用者の方々が起点になるという話が先生からも出ています。われわれとしても本当に利用者が起点という、さらにみんなと一緒に考えるということで、この事業についても取り組んできました。

この取り組みを通じて、これは次に行くために総括しておきたいと思いますが、繰り返しになりますが利用者目線、利用者起点で考えてきたということが、1つ学んだことです。より小さな単位、見える単位、考えられる単位で、集落・町内会単位に落とし込んできました。さらにデータをいろいろ活用しながら、とにかくみんな考えていきました。ただその時にあくまでも、繰り返しになりますが利用者の皆さんが起点になってくる。その上で、みんなで協働するというやり方です。昨年作った網形成計画の中でも、この「守り育てる」という戦略を立てた上で会津若松市の郊外部にあたる北会津、河東、湊を重点地区として、今、再編実施計画の策定に皆さまと一緒に取り組んでいる状況です。

先ほど見ていただいたビデオでも少し出てきましたけれども、金川町・田園町という空白地域が市街地にあります。市街地の方には実は22カ所ぐらいがこのように、ちょっと見えにくいですが、この緑の所を中心として、なぜ金川町・田園町から始めたのかということについては、ここに高齢者の率、それから数、密度、それぞれについて22地区で相対化をしています。偏差値というものを使って相対化しているのですけれども、そうするとこの金川町・田園町エリアが総合的に高齢者の皆さんが多いので、ここから着手しました。これが優先順位の問題で、データの見える化に取り組みました。

金川町・田園町という小さな取り組みを、市全体の公共交通にどのように展開していくのかということについて触れていきたいと思います。これは重点地区においても利用者起点ということで、グループインタビューを非常に重要視してきました。

どの自治体の皆さんも取り組んでいらっしゃると思いますが、バスの乗降調査です。どのバス停で何人降りて何人乗ったとかという。これを私どもは地域の住民の皆さんとの意見交換の時に必ずお持ちして、意見交換の材料にさせていただいています。

会津若松市の場合はGIS（地図情報システム）が非常に充実してしまっていて、地図上で指定をするとそこにどんな方が何人いらっしゃるのかというのが即座に分かります。例えば、河東地区に53の部落・集落がありますが、各集落の人口はもちろん、バスのメインの対象者になる高齢者の1人暮らし、とりわけ女性の皆さんはどのぐらいいるのだろうということ、それから高校生です。メインのターゲットになる高校生も何人ぐらいいるのかということに住民の皆さんにイメージを持っていただくために、横軸に単身の1人暮らしの高齢者の数、それから縦軸に高校生の数です。両方とも右上にいけばいくほど高齢者の数多くて、高校生の数もいるというかたちになります。これを共有しながら、いろいろなことを考えてきました。

これは先ほど紹介したGISで、そのままのものですが、赤い所が人口集中していて、かつ路線バスも通っていて、数が多いということです。それからこの緑の所については路線バスも当然走ってはいないのですけれども、人口はまだある。それでこの青の所です。路線バスは走っているけれども、人口はまばら、さらに利用者も少ないということで、こういったことも共有、見える化をしています。

これがより詳細なかたちです。つまり今見ていただいたのはあくまでも机上のデータになりますので、まずはそれを整理した上で地域に入ります。例えば、河東地区に八田野地区という所がありますが、人口は350人です。1人暮らしの高齢者は4~5人ぐらいいらっしゃる。ここでまず、本当に困っていらっしゃる方はどんな感じなのかということ、集落に入っていろいろな話を聞き取ります。それはわれわれだけではなく、それこそ民生委員やいろいろな方々にご協力をいただいて総動員でヒアリングをし、徹底的にこの困っている方の調査に入ります。

今申し上げたようにGISデータなどを持ち寄り、聞き込んで「この方、この方」といういろいろなデータを、見える化します。その上で今ご覧いただいているように地区にいる

いろいろなものを落とし込みながら地域の皆さん、それから市の職員、場合によっては議員さんにも入っていただいて、まさに対等の立場でいろいろな話をして、「ここはどうしようか」と話します。そのときに単なる要望会ではなく、皆さん冷静かつ実質的な議論が可能になっていて、むしろ単なる要望的な話になると「いや、それは違うのではないか」ということがこの場でも出てくるということをわれわれは体験しています。いずれにしても目標というか議論している単位を自分の身近なところに小さく落とし込むことによって、全員が当事者になって真剣に考えていくという効果が得られているのではないかと感じています。

この辺は後ほどのパネルディスカッションで北会津の話が出てきますので、そこでまた取り上げられると思いますが、北会津地区の中で「このエリアの中をどうしようか」というのはもちろん住民の皆さんが一番よく知っていらっしゃると思います。他方でこのエリアには幹線も通っています。この幹線についてもここに住んでいらっしゃる皆さんの目線で「どのようにしたらいいのだろうか」「乗り継ぎはどのような所だったらいいのだろうか」というようなことを、中心部の路線再編とは別の視点で地域から住民の皆さんを起点とした検討を今しているところです。

これは湊地区という 2,000 人ぐらいの過疎地域で、地域活性化協議会という地域自治運営組織がありますので、今いろいろな活動をしています。その中の一環として、近くの地区内にある特別養護老人ホームのバスをお借りして、いろいろなイベントに合わせて実証実験をしています。

その上で今、地方創生の交付金を活用して今年から 3 カ年の事業で湊地区において、単なる人の移動ということではなく物の移動や循環を、この交通サービスを軸として、小さな拠点的な考え方も入れて計画・実証していこうとしています。

私のほうからは、先ほど金川町・田園町という小さいエリアを協働の住民を起点とした、連携した協働で一緒にみんなで考えてつくりあげるという話をさせていただきました。それを他の地区で自主的に展開していくに当たり、さらに困っている地区で同様のものを今展開しています。こうした活動、つまり住民を起点とすること、その上でみんなで一緒に考える。その時、行政としてもいろいろな工夫をしながらデータを使えるようなかたちで提供させていただき、みんなで一緒につくりあげていく。そういった意味では、会津若松市の地域公共交通の施策については、プロセスを最も重要視してきました。再編実施計画は来年度までかかる予定ではありますが、皆さんと一緒にやるプロセスをさらに大切にしながら会津若松の公共交通を育てていきたいと思っています。

### 3. パネルディスカッション

#### 「地域との協働で進めるバス交通のこれからを考える」

パネリスト：名古屋大学大学院環境学研究科 准教授 加藤 博和  
金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会 事務局長 二瓶 庄平  
会津乗合自動車株式会社 代表取締役社長 佐藤 俊材  
会津若松市企画政策部 北会津支所長 酒井 忠  
コーディネーター：福島大学経済経営学類 准教授 吉田 樹

吉田：それでは後半のパネルディスカッションに入らせていただきます。第1部で加藤先生からの基調講演、それから井島さんから今会津若松でどのような動きをしているのかというところについて、それぞれご報告いただいたところです。今日のこのセミナーのキーワードが「地域の皆さんと一緒に」、もっと言うてしまえば「いろいろな人が一つにつながって公共交通というものをこれからどのように考えていけばいいのか」というところが、ポイントと思っています。ですからこのパネルディスカッションでは本当にいろいろな主体の方、行政の方、それから実際に金川町・田園町で頑張っておられる方、それから公共交通事業者の方などのいろいろな立場の方々にお話しいただきたいと思っています。

冒頭、私自身がこの問題についてどのような問題意識を持っているのかを話します。その後、本日まで登壇のパネリストの皆さまにそれぞれ自己紹介も兼ねながら、今取り組んでおられる内容をお話しいただきます。その後、会津若松で今後皆さんがどのようにつながって地域公共交通を良くできるのか、そしてこの地域を元気にすることができるのかというところのヒント、その鍵となるものを皆さまと共有できればと思っています。

先ほどの加藤先生の基調講演でも「国土のグランドデザイン 2050」というキーワードが出ていました。コンパクト+ネットワークな国土、あるいは地域を目指していくと書かれていますが、その後を読んでいきますと「対流型国土の促進」というキーワードが書いてあります。ちょうど先週末が大学入試センター試験でしたが、対流が物理の問題で出たかどうかまったく分かりませんが、この対流というキーワードは理科の話で皆さんも聞かれたことがあるかもしれません。

水とか空気が温まるメカニズムのことを対流といいます。今ここに下手な絵でビーカーを書きましたが、私はこんな実験をした記憶があります。このビーカーの中に発泡スチロール製だったかプラスチック製だったかは忘れましたが、球を沈めておきました。これをガスバーナーか何かで温めるわけですが、そうするとこんなに速くはないですけれども、時間短縮のために5倍速ぐらいにしていますが、こういうかたちで球が動き出したというような実験をしたわけです。

その時にわれわれは、このように習ったのです。なぜこのような対流という動きが



発生するののかという、3つの要素が必要だということです。1つは当然温めなければいけないわけですから、温める熱源が必要です。それから温度差が生じることが必要です。その温度差があることによって密度が変わるわけですね。つまり相対的に軽い部分が上にあって、その周りというものが重力により沈み込むわけです。つまり温度差と重力と熱源というこの3つの要素があることによって、対流という現象が発生すると言われていています。

今日は別に理科の話でここに来ているわけではありませんから、これを公共交通で地域をどのように元気にするのかというところに置き換えたときに、多分この3要素は置き換えができるのではないかと考えます。

温度差は、地域ごとの魅力の違いと私は思っています。いろいろな人が集まるようなちょっと賑やかな場所というものがあれば、少し憩える静かな場所もあれば、安心して住める場所もあれば、それぞれの地域の魅力がそれぞれ違うことによって、人々は動こうというインセンティブが働きます。ところが最近の特に地方部などを眺めてみますと、ここは郊外なのか街中なのか何かよく分からなくなってしまっている。つまり地域ごとの魅力差が相対的に少なくなってしまっています。だから動こうとするようなインセンティブが働かない、そういった地域がよくみられます。

そして重力のような役割を果たしているのが、本日テーマにしている地域公共交通だと思っています。そしてこの熱源については、ここに「まちづくり」と書かれていますけれども、言ってしまうとここがいろいろな皆さんが連携してかたちにするという、そういうプロセスなのだろうと思っています。それをまとめたものが皆さまのお手元の最終スライドになりますが、地域に異なる魅力があることによって地域間の人々の動き、対流というものが生み出されるのではないかと考えます。本日テーマの地域バス交通というのは、欠かせない役割を担っています。地域バス交通活性化セミナーと書いてありますが、もちろん地域の鉄道やタクシーも同じような役割を果たしています。

そこで大事になってくるのは、そういった地域のバス・鉄道・タクシーがあることが直ちに大事だというわけではなく、一歩先を見たい。つまりそれが暮らしや観光のどのような場面でどのように使ってもらいたいのかというところを、私たちが発想して発信していかなければいけないだろうと思っています。

日本の地域公共交通、特に本日はバス事業にスポットが当たっていますが、ずっと右肩下がりな道を繰り返してきたわけですね。もちろんマイカーが1つの要因になっていることは事実なのですが、決してそれだけではありません。その1つの大きな問題に、「負のスパイラル」というキーワードがあると思っています。どちらかといえばわが国の場合、特に乗合バス事業の場合、採算部門の収益で不採算路線の穴埋めをするという、それを内部補助というのですけれども、こういう原則がずっと貫かれてきました。そうであるが故にお客さんはどんどん右肩下がりな道を繰り返してきた

わけですから、儲けは少なくなります。そして高速バスや貸切バスは本来儲けられる部門なのですが、競争はだんだん激化してきます。そうなってくるとこの内部補助というスキーム自体が成り立ちにくくなります。

例えば、この地域であれば会津乗合自動車により一体的に路線が守られてきました。守らなければならないことが制度的にも要求されていました。そうすると、薄く広くネットワークを維持するという、バス会社の皆さんはそういう行動にしか出られなかったというところが 2002 年ぐらいまで続いてきたわけです。

このグラフですが、これは東北地方では人口増加傾向の私が住んでいる宮城県仙台市の市営バスの状況です。横軸がサービス水準を示していて、縦軸がどれだけのお客さんを獲得できているかということを示したものです。サービスが 1%増えたり減ったりしたらお客さんはどうなるかを示したグラフなのですが、サービスをずっと 1%低下させたらお客さんは 1.4%逃げてしまいました。サービスを 1%減らして例えば利用者が 0.5%しか逃げなかったのであれば、交通事業として効率的になったといえます。しかしながらその分おでかけできる人は少なくなったので、本日のテーマに照らしてみると問題が残るわけです。サービスを減らしたらそれ以上にお客さんが減る。これが負のスパイラルの正体です。それを多くの自治体が断ち切れずに本日に至っています。

これを断ち切るための方策は、全国的にもいろいろな所で展開されてきています。この会津若松市では公共交通網形成計画が描かれているわけですが、そこではこの軸をどのように定めるのかとか、拠点をもどのように定めるのかという、この赤く囲んでいる所の議論がされてきました。あるいは本日のもう一つのテーマになってきます、地域の皆さんにどれだけおでかけをしてもらえる環境をつくれるかという、ここの緑色の一番下の所ですけれども、それについて計画でも描こうとしてきて、具体的にかたちにしようとしてきています。

軸と拠点を公共交通網の中で明確にする際、全部を結ぶというやり方があるかもしれませんが、どう考えても非効率です。そのため、循環で結びます。先ほど加藤先生からも武蔵野のムーバスのお話が出てきました。私自身も武蔵野市のムーバスに関わっていますが、13分で1周できます。1台の車両で1時間に3本出せます。頑張れば4本出せます。しかも人口密度が高いから、それなりに勝算があります。でも地方部であれば、この団地からコンビニまでの循環距離はすごく長くなるわけです。そうすると同じ1台で勝負するのであれば運行頻度が減ってしまいます。そうすると利便性はなかなか上がりません。そういうジレンマに陥ってしまうわけです。

コンパクト+ネットワークで「拠点が大事」と言われているわけですが、例えば、こういうかたちで拠点を設定しよう。それで毎時 50 分にいろいろな方向から路線がやって来て、毎時 00 分、つまり 10 分後に出て行くという話であれば、「乗り継ぎは必要かもしれないけれども、でもいろいろな方向に行けるね」ということになり

ます。この場合はたまたま病院を起点にしていますが、あまり楽しくないです。ここが誰か人が集まるような場所とか、集まってもらいたい、集めたい場所という所に設定をするといいわけで、それがこれから会津若松の中でどのように描けるのが課題です。

一方で最近ではデマンド交通であれば乗り継ぎなんかせずに全方位に行けるではないかとよく言われますが、デマンド単体ではこういう人が集まる場所や集めたい場所を生み出せないことが如実に分かっています。ですから今、会津若松では1つの路線に注目するのではなく、なるべく複数の、そのエリア全体を見通したようなネットワークについて着目されていると思っています。

今週月曜日に私は茨城県筑西市を通過しました。真岡鐵道に乗って栃木県の益子という街に行ったので通過するついでに降りました。私がまだ東京の大学に勤めていた時に行ったことがあったのですが、2007年10月に市内全域でデマンド交通にしてしまいました。それと同時に路線バスが市内から全部なくなりました。つまり路線系交通がなくなって10年経ちました。もちろん、デマンド交通「のり愛くん」の停留所はないし、案内も駅前には全くありません。10年前の写真を先ほどパソコンから探したのですが見つからなかったのも、ウィキペディアのものを使わせていただきますが、スピカという再開発ビル、この時点でも若干空き床は発生しているのですが、まだボウリング場は残っていますし、1階にスーパーがあります。まだ人が行く所、人の顔がみえました。

そういえば地下1階に喫茶店があったので、ここで昼ご飯を食べようと思い降りたのですが、こうなった訳です。3階4階は工事中。5階のスポーツクラブとパソコンスクールと保険屋は残っていますが、1階と2階はすべて市役所です。6階は商工会議所が入っています。この工事中では何をやるのかと思い探してみたら、こんな紙を見つめます。2月13日全フロアオープン。「すごい。何ができるのかな」と思ったら、市役所が全面移転。

後で聞きますと、これは商業ビルなので商業床を残さなければいけないそうです。メンテナンスはデイリーヤマザキ（コンビニ）です。・・・これは寂しいな。本当に人が行く場所がまったくなくなってしまったな。おかげで私は食糧難民になりました、そのまま真岡まで行って腹を減らしたまま講演をして、おかげさまで1.5キロ痩せました（笑）。健康にはよかったのかもしれませんが、人が全然歩いていないのです。これは寂しい。「ああ、ネットワークがなくなり拠点がみえなくなるというのは、こういうことなのか」ということを、ひしひしと感じて帰って来ました。

でも海外はそういう路線系をうまく生かして人が集まるような場所を結構つくっているわけで、何か会津にもできないのかなと考えています。会津若松市の地域公共交通網形成計画にこのように書いてあります。「会津若松駅から西若松駅まで、ここを軸とします」。そこに竹田病院という大きな病院があります。それで商業床が残っ

ている神明通り。ここの周辺にいろいろな目的地があります。それから観光客も含めたターミナルが会津若松駅です。この若松駅と神明通りと竹田病院という 3 カ所を拠点として、その拠点間を結ぶ軸が計画には描かれています。

先ほどの井島課長の説明にも「市街地は意外と小さいよ」という話がありました。城下町ならではの難しさはあると思っていて、軸から離れた面的な市街地をどのようにカバーするのか。結構その部分で人は貼り付いているのだけれども、面的に広がっている。そこをこの線的な軸に対してどのように有機的につなげていくのかというところも、これからのネットワークづくりでは勝負していかなければいけません。実際、市内循環バスの再編を会津バスはやっておられるので、その話も後ほどしていただきたいと思っています。

そういう軸となるような交通の一方で、高齢化も少子化も核家族化も進んできます。やはりどうしても移動に隙間が生まれてきます。その隙間というものを具体的にどのようにカバーしようかという話は路線再編の中で、北会津の中でも議論が展開されていますので、その話も後ほどしていただきたいと思っていますし、本日、加藤先生がご指摘されたボトムアップというのは、そういうところを一つ解決していくための手段です。そこのところを今回は金川町・田園町では実際に展開されておられます。

これからパネラーの皆さまに自己紹介を兼ねて、今どのような取り組みをされているのかというところをお聞きしたいと思っています。

佐藤：会津乗合自動車の佐藤です。今、吉田先生から紹介がありましたが、用意した資料で説明をさせていただきます。

当社はみちのりグループに入っています。会津乗合自動車は震災の年に破綻しまして、国から支援を受け、企業再生支援機構に入り、国から支援を受けながら事業を継続しています。企業再生支援機構からみちのりグループに入ることになりまして、現在、みちのりグループはバス会社が 6 社、モノレールが 1 社、海外旅行を専門にする代理店が存在しています。

福島県では隣の中通りでは福島交通がみちのりグループですし、南会津からすぐ下に行くと那須に東野交通がみちのりグループに入っています。グループを合わせると車両が 2,000 台で、2,000 台というのは日本最大のバスグループである神奈中さんや西鉄グループにも匹敵するぐらいです。

グループ各社の事業の資料になりますが、バス会社は非常に閉鎖的な世界で、周りの会社が何をやっているのかが全然分かりません。私たちは東北域で「こういう失敗があった」とか情報共有をグループで行うことができます。

会津バスの取り組みですが、本日は若松市で行っている利用促進策にフォーカスして話をします。

一昨年に行った路線再編です。若松市の方は覚えていらっしゃると思いますが、市内のバス路線は非常に複雑怪奇でした。循環バスについては、1週1時間以上かかる駄目な路線の典型でした。

1週1時間以上もかかるので、人は乗っているのですが運行収支は赤字でした。まずはこれを見直そうということで、徹底的に乗降調査による見直しを行いました。次第に利用実態がみえてきまして、この上のほうが住宅街、新興団地です。この団地の所からこの駅のほうからこちらに中央病院という大きな病院があるのですが、この中央病院とか、あと高校が3つあります。それから市街地はこの下のほうから3つの流れがあることが分かります。これに合わせてバスを改編しました。そしてこの長い3つの路線に直しました。

直した際に、例えば利用者に分かりやすいように赤丸とか緑丸とか青丸を付けました。今回見直しをした路線で、青と赤はいいのですけれども、この緑の部分の乗降が非常に少ない。ここにバイパスが通っているので、人が住んでいない地域なのです。そういう地域にバスを走らせてもあまり人は乗り降りしませんので、この辺を再編で見直していくことにしました。

バス会社が単独でできることはやはり少ないです。バスは動かすのが原則なので、地元商業施設と協調しました。先ほどポイントが付くというような話がありました。スーパーと協調してスタンプサービスという、交通費に還元されるというサービスを行っています。ポイントサービスは正直「宣伝になればいいや」程度のものですけれども、年間百何十冊出るぐらいになっていて皆さんに交換していただけるので、バスで買い物に行くお客さんはそれなりに多いのではないかと感じています。

先ほどの話で高校生はバスのメインの利用者であるという話がありました。高校生に少しでも使ってもらえるようにするにはどのようにすればいいか、分かりやすい定期券を作ろうとなりました。先ほどから「分かりやすい」という言葉ばかり使っていますけれども、実に分かりにくいことばかりです。発売される前に何があったかということ、端数定期を売っていたのです。「1カ月プラス15日間ください」とか、夏休みまでなのに1カ月プラス、一生懸命その人が計算しているのです。「12日間ください」という、本当に分かりにくい売り方をしていたので、それだったら1学期・2学期・3学期で区別しました。

併せて高校への訪問販売も実施しました。基本的にバス会社は偉そうなので、定期券が欲しければ来てくださいというスタンスだったのですけれども、「買っていたけるのならこちらからお伺いします」という訪問販売を始めました。

高校生の利用促進で、通学定期券プラスワンサービスがあります。これは定期を持っている高校生は、定期券でない区間も100円で乗れるサービスです。残念ながらあまり知られていないというのが現状で、利用率が悪いので高校生に紹介してください。

観光需要の創出です。会津は観光地ですので、高速バスと観光シーズンのバスとセットにして、地元の施設と特別な食事が付いているセット券を販売しました。

若松起点のチケットですが、喜多方ラーメンになります。喜多方のいろいろな店舗を回ったら特典を受けられるというチケットを作っています。

路線バスを活用した観光需要の創出で、既存の路線だけではどうしても限度があります。路線バスなので、観光地というよりも住宅街が多い。私たちはせっかく路線認可を受けた会社ですから、「もう自分たちで作ってしまえばいいのではないか」ということで、季節限定であるとかイベント限定で特別に路線バスを発車することがあります。例えば、桜の季節に桜循環バスをやっています。これは去年から始めたのですが、去年はすごく人が乗ってくれて「おおー」と思っていたら桜が早く散ってしまったので（笑）、桜が咲いていない時にバスが走っているというオチがあります。

こちらは初詣バスで今年やっていました。伊佐須美神社に初詣に行く方がかなりいますからちょっと走ったのですが、何人かはこの「金のえんぴつ」を交換しに来てくれて、「受験生頑張れ」という感じです。

先ほどから「分かりやすい」という言葉を何回も使っていますが、ホームページもかなりリニューアルしました。当初うちの会社のホームページがすごく見にくくて、しかも写真が古い。「いつの写真だよ」と言われて、昭和40年ぐらいの写真が載っていたのです（笑）。実はここに「グルメ+高速バス」がありまして、2つに分かれているのですが、もうすごい延々とスクロールしてようやく目的のものにたどり着くというぐらいみにくい、どこに何があるか分からないホームページでした。みやすくしたところ、アクセス数が2倍、限定企画の売上が3倍になる効果が出ました。併せてホームページを改修した時に、また「分かりやすさの追求」で、こういう路線検索システムを作りました。どこに行きたいかを打ち込むと、勝手に「この路線でこういうふうに行ってください」とか「こういうふうに乗り換えてください」とでます。皆さんにぜひ活用していただきたいと思うと同時に課題として感じているのは、先ほどの加藤先生のお話ではないですけれども、やはりおじいさんおばあさんはこういうものを使いこなせません。

先ほど「乗っていて気持ちいいバス」というのがありましたが、ここ2~3年になって当社の運転手の対応が良くなったと言っただけのようになりました。それは自然に良くなったわけではなくて、研修をしています。地域柄非常に、特に男性は無口・無骨な感じの地域ですから、運転手はどこで何を言えばいいか分からないのです。ですから、基本を示してあげましょうということで研修ビデオを作って分かりやすくみんなに解説しました。

持続可能な地域ネットワークの構築に向けて、バス会社の地域貢献とは何かというと、移動需要の創出があつて、やはり人に乗ってもらって、収益の改善をして、こ

ういった流れが出てくるというのが大事ではないかと思っています。

今後はどのようなことに取り組んでいかなければいけないかというと、例えば、スクールバスの路線化が1つ考えられます。これは郡山でやった例ですが、郡山の湖南高校から郡山市までのスクール専用バスです。湖南地域は交通不便地域でしたので、地域の皆さんもこれをぜひ使いたいというので、地域の皆さんも乗れるようにしました。

ICTを活用した交通ネットワークの充実で、路線改編の話をする時に運転手が一生懸命乗降調査をした話をしましたが、こういうデータがあると非常に効率的にダイヤや運行ができます。ただそれをいつも運転手が手でやるわけにはいかないのので、ICカードの導入を進めていきたいと思っています。

当グループの福島交通の例ですが、ICカードを導入して利用が伸びました。2014年のデータしかないのですが、この次の年も伸びていて、105%か106%ぐらい伸びている。

高齢者福祉対策で、当社独自で高齢者フリーパスがあります。福島市では既に無料パスがありますので、これによって利用が増えるのです。これも次の年で106%か107%に増えています。

福島交通の人と話すとき彼らが必ず言うのは、高齢者が外出するようになるということです。それで街がすごく活性化するようになる、街に人が出てくるようになるのです。出てくるだけではなくてそこでお金を使うようになるので、商店街とかも潤い始めるといった効果が出てくるというのがあります。

二瓶：金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会の事務局長の二瓶といいます。先ほど会津若松市企画政策部地域づくり課の井島課長からコミュニティバス「さわやか号」運行に至るまでの経緯についてお話がありました。

まずは初めにビデオをご覧いただきたいと思います。これは9月29日に行われた協議会と、さわやか号運行の様子です。この日は福島自治研修センターが視察といえますか見学にお出でになったところですので、これを申し添えてビデオをご覧いただきたいと思います。

#### <ビデオ再生>

次にスライドで説明させていただきます。この表紙は昨年の10月期の協議会の開催前にコミュニティバスさわやか号を横にして協議会のメンバーを撮った写真です。皆さんの笑顔を見てください。何かを感じ取っていただければと思います。

これからお話しする内容ですが、2期目の取り組みと実績を振り返り、3期目の運行に向けての考え方についてお話をさせていただきます。





きるものと考えて、次のことにつなげてきました。

先ほどのビデオでもありましたが、今までは週に4回の運行でした。月・火・水・木曜日ということで運行していたのですが、このアンケートの結果、平日すべての運行をお願いしたいという希望が強くあって、利便性と費用の関係について検討し、また運行実績などをもとにつぶさに分析し、協議会で議論しました。左のほうの表を見ていただくと分かりますが、1月の運行を基準にしてどのようなかたちでいくか。このままやった場合、費用についてはこれだけ上がります。運賃についてはそのままのかたちで収支率を見た場合は35%です。期待するアンケートの結果をそのまま鵜呑みにはできないけれども、何とかこれで金曜日の運行もできるのではないかという決断をしました。それで、10月から金曜日にも運行するということが決定したところです。

おでかけの機会づくりとしての交流の場として、6月から第3木曜日、10月からは金曜日の運行がありましたので金曜日にしましたが、ランチ会を企画しています。12月までに計7回開催し、のべ92の方が参加されています。中には90歳になられる1人暮らしの方も誘いに乗っていただいて参加され、大変喜ばれています。このランチ会の企画も利用促進につながってきています。

取り組みの中で停留所の増設についても提言し、実施しました。地域の中での利便性のため増設を検討し、決定した場所の土地所有者のご理解とご協力があって、停留所の増設ができました。また、金曜日の運行、運行時間の変更、停留所の増設などを盛り込んだ新しいリーフレットを作成し、地域内の全戸に配布するとともに隣接町内会の方にも回覧をお願いしながら利用拡大に努めてきました。

地域住民が主体となるコミュニティバスの運行については、先ほどもお話がありました。全国的にも珍しいとして、発足当時から新聞・テレビ等で報道され、注目されてきました。そうした観点から「地域福祉を考えるフォーラム」や「おでかけ交通博」での発表、それから協議会への視察、見学の申し出に対する受け入れなど種々ありました。

私たちのさわやか号は、まだまだ駆け出しです。試行錯誤の中でうろうろしており、このようなところでの発表については面はゆいところがありますが、取り組んでいくことをお話しすることによって、改めてこのコミュニティバスの運行の意義について見つめ直すことができ、私どもも意を新たにしているところです。「おでかけ交通博」では私たちの取り組みを発表するばかりでなく、他の参加団体の取り組みも積極的に取材し、私たちのコミュニティバスの取り組みの参考にしています。本日は協議会の方々も出席されていますので、ご紹介したいと思います。

実は私どもの協議会は「おでかけ交通博」ではこのような会津木綿の法被を着まして、会津木綿と会津若松市のPRに努めているところです。中には「この法被を売ってくれないか」という話もありました。「これは市から借りているもので、会津若

松市にまた来てください。話をさせていただきたいと思います」ということで、私も大事にこれを使わせていただいています。

この表は運行開始から昨年の 11 月までの運行実績です。この表でもお分かりかと思いますが、運行開始当時は地域の関心の高さがあつたり、当時は豪雪だったので。その中でのコミュニティバスの存在であり、利用される方が多かったのかと思われていたのですが、去年は暖冬の影響により利用客が少なく、このまま推移すれば元の木阿弥になりかねないという思いから、先ほどお話ししたとおり昨年の 6 月から定例ランチ会の取り組みをしました。1 日当たりの利用客が 11 人と回復傾向を示すようになったところで、私たちの取り組みは利用者のニーズに合った利用促進の取り組みが本当に大切だということがよく認識することができました。

毎月 1 回の定例協議会の前にも役員会を開催し、議題や運行状況についてこまごまと打ち合わせを行っています。午後 6 時から始まる会議があり、終了時には軽食をとりながらさまざまな話題に花を咲かせることもあります。もちろんこれは自費で調達したものや差し入れによるもので行っています。寄付金は使っていません。

運行 2 周年記念の取り組みは岩手県立大学の宇佐美先生をはじめ協議会のメンバーに加え、地域の方々に大勢ご参集していただきました。来賓の方々からのお話の後に仕出し弁当の他、手作りのイモ汁、手作りの甘酒、手作りの漬け物、それから果物にちょっとお酒を用意して、楽しいイベントになりました。

3 年目を迎えたさわやか号の運行については、これからもさまざまな問題が提起されることが予想されますが、このバスの運行に至った経緯と関係者の熱意を胸にし、地域の足として長く継続して運行に努められるよう、責任を果たしていきたいと考えています。たかが 8.8 キロ、1 日 3 便、停留所 15 カ所という本当に小さなコミュバスです。地域にとってはなくてはならない交通の足として必要とされる大きなバスとなるよう守り育てていきたいと思っていますので、関係者の皆さんの温かいご支援とご助力をお願いしたいと思います。それを祈念しまして私の発表とさせていただきます。

酒井：北会津支所長の酒井です。今の取り組みについてご説明をさせていただきたいと思っています。現在、北会津地域には北会津地域づくり委員会というものがあります。そこが中心になっていまして、北会津地区の交通再編を考える取り組みを行っています。

地域課題の解決に向けた取り組みということで、多くの地域住民の方々にご参加いただいています。北会津支所もその委員会の一員として参加していますので、本日は住民の視点に立った立場からお話しできればと思っています。

地域の概況ですが、北会津地域につきましては平成 16 年 11 月に会津若松市と合併しました。合併前は北会津部落ということでした。余談になりますが、合併は福島

県内第1号でした。北会津地域は50町内会、50の集落に分かれています。人口は約7,400人で、世帯数は2,350です。面積については24.18平方キロです。この辺りもちょうど北会津地域なのですが、山がありません。平らな地形で、全域が舗装整備を完了した田園地帯ですので、主な産業は農業です。左下は地域のマスコット、ゲンジボタルをモチーフにしまして、愛称はピカリンです。

北会津地域の公共交通の現状と課題について、地域を運行している路線は4路線あります。そのうち1路線がコミュニティ路線で、路線バスのうち3路線は、会津美里町という所があるのですが、そこと会津若松市とを結ぶちょうど停留地が北会津地域になります。その先、会津若松市と北会津地域の間には1級河川があります。川には橋が架かっていますので、どうしても路線がその橋を通るところから重複する部分があります。

コミュニティバスですが、市の合併により運行を開始しました。愛称は、先ほどの地域マスコットがピカリンですので、地域に愛着を持ってもらおうということで「ピカリン号」と付けました。地域のバス路線については、平成18年の12月以降にピカリン号が運行したのと同時に、北会津地域を通過して会津若松市に行くバス路線が廃止されました。

右上に丸で囲っている部分がありますが、市街化区域になっていて、地域の人口の30%、2,000人以上がここに集中しています。その他については集落が散在してまして、当然沿線の人口も少ないということです。

先ほど井島から説明がありましたが、GIS（地理情報システム）により、どこに単身高齢者がいる、あるいは高校生がいるのかを知ることが可能になりました。市町村合併があった中で、地域の方から特に町のコミュニティバス、ピカリン号について見直しをという声がたくさん寄せられました。やはり集落が散在していますので交通空白があります。その見直しをどのようにしたらいいのか、今現在、取り組んでいます。

北会津地域づくり委員会で検討しているのですが、これは平成25年7月に合併地域で設立しました。この地域づくり委員会はどのようなものかといいますと、住民参加・協働のまちづくりの実現に向けて、地域の身近な問題・課題を話し合い、解決に向けた取り組みを実践しながら地域一体となって取り組む組織としています。委員会では毎年総会を開いて、今年どういったことをやるのかを検討するのですが、やはり委員会の中で地域課題に取り組むべきだろうという意見がありまして、平成28年度の取り組みでは公共交通の見直しということで、「北会津地域の“ようたし”を考える」という名前で取り組みを開始したところです。

地域づくり委員会では23団体の方が代表ということもあるのですが、やはり地域を考えると、その代表の方だけでは駄目ではないかということで、ピカリン号サポート委員会を立ち上げ、区長が町内会全員、民生委員会が民生委員全員にお声掛

けをして、地域づくり委員会が中心になりながら地域のことを話し合ってきました。さらにバスの利用者も含めてることになりまして、6月から始めました。月1回程度の意見交換で、グループワーク、利用度の実態、利用対象の意見交換会などを行っています。

最初に進めたグループワークですが、参加者は多い時で40名、平均30名で意見交換を行っています。その際に、この地域は上・真ん中・下というふうに、昭和の合併で分かれていたのが一緒になった地区ですので、まずは自分の出身地区に行く、あるときは無作為でA・B・Cと分かれてそれぞれ意見交換をするということで、偏らない工夫をしています。

平均30名の方がそれぞれの思い、あるいは立場、自分所にバスが走っていると「もっと走ってくれ」とか、走っていない所は「せめて」と、そういったさまざまなご意見、ご要望が出されています。

地域づくり委員会はいろいろな立場の人がいますので、そういった方が検討することで地域の意見や要望を調整しながら共通の課題ができつつあるのではないかと、地域全体のことを考えてバス運行のあり方を検討できたらといったご意見もいただいています。

次に行いましたのが需要の事態把握です。先生のお話にもありましたように需要の見極め、地域の実情把握のため、記名式のアンケートを実施しました。その際に協力していただき主体的に関わっていただいたのは、地域づくり委員とか、あるいは区長とか、包括支援センターの方で、50集落すべてに調査員が行ったり電話をしたりしました。バスの利用対象者の可能性のある方ということで、新たなニーズができますので、そういった方を中心に110名から記名式のアンケートを回答いただきました。このアンケートは記名式でもありますし、実質的に配布した需要に基づいていますので、今後のバス運行の検討に大変重要なものになりました。またこの需要の実態把握とあって、地域の協力がなければまともになかったという意味でも大変貴重なものです。

さらに実際にバスを利用している人、あるいは利用対象者といわれる人の意見交換会を実施しました。委員会で検討した内容あるいは運行のイメージなどを、実際にバスを利用する方々に集まってもらって意見交換し、バスを使う人、あるいは地域づくり委員などが一緒の場に検討することができました。

利用対象者から広域なバス路線、あと今後検討していく中での地域内運行についての意見もいただいたところです。これをまとめた中では、利用対象者との意見交換は行政、地域づくり委員と共に、バスに乗る人のことを考えて運行のあり方を検討できたことでよい機会になった、あるいは利用者との意識の共有が図れたということです。

最後になりますが、地域に必要とされる公共交通を目指すためには、現在は北会津

地域におけるバスネットワークの再編イメージということでここにありますように、路線バスと地域内の交通を基に意見交換をして、意見をいただいています。地域づくり委員会で次回、1月15日を予定していますが、前回いただいたご意見をまとめながら運行内容の素案づくりに向けて、現在検討を進めています。まだまだこの北会津地区のコース再編に取り組んでいる途上ではありますが、地域として必要とされ、また地域に利用される公共交通としていくためにも、平成29年度も引き続き地域の方々と一緒に取り組みを進めていきたいと思っています。

加藤：いろいろなことをそれぞれやっておられて、決して珍しいとかそういうふうには思いませんけれども、頑張っているというのはよく分かりました。細かい疑問になってしまうのですが、この住民主体のバスを走らせるというのは、最初の2~3年というのは勢いで可能ですけれども、私自身が関わる取り組みで10年以上がいくつかありますが、皆さんもうかなりくたびれています。

会津若松のこの取り組みが続いていけるのかどうかは、もう一工夫必要で、よくあるパターンとしては、あまりにも頑張り過ぎてしまっている人たちが10年間同じことはできないということです。うまく世代交代し、次の人をつくっていかないといけない。数年はいいですが、あとのほうを考えるととても負担に感じるというのは、現在、私も苦しんでいます。

その時（10年後）になって育てようとしても育たないし、むしろ今までやってきた方に圧倒されてしまってできないということも結構あります。今こうして頑張っておられる時から次、次の次を考えなければいけないと思います。

路線バスが幹で、各地域のバスが枝。幹と枝というふうにと考えると、あるいは葉といてもいいかもしれません。葉だと考えると、やはりそのつながりです。全国で幹を頑張る、枝を頑張る、葉を頑張るとするのはたくさんあるのですが、幹と枝と葉がうまくつながるとするのはとても少ないです。地域公共交通網形成計画といっているものは網なので、全部つながってほしいです。つながることでお互いを使うことができるので、まさに人間の血管です。大動脈から毛細血管まで全部、あとリンパとかそんな所も全部つながって、体全体がずっときれいなままにする。それをやろうとすると、その結節点とか拠点が重要という話になり、その辺りというのは、私は先ほど病院の話をしました。病院だけではなく小さいところだとコンビニとか公民館とかもあるかもしれません。大きなところであればショッピングセンターとかがきますが、そういうところとうまく結び付いていくことが鍵になってきます。

商業施設とかに協賛してもらおうとか協力してもらおう、あるいは特典を付けていただくこともよくあることですが、それも含めてどういうふうに、結節点とか行きたい所、拠点をつくっていくことと、この幹、枝をどのように育てるかということを経

び付けるかというのが、これからかなり大事なことになる。その2点を取りあえず、どのように意識しておられるのかを聞きたいと思います。

吉田：ありがとうございました。1つめの質問ですが、毎年1回、会津若松市で公共交通のセミナーを開催しています。確か昨年だったか一昨年だったか、シャボン玉という話をしたと思うのです。まずシャボン玉のようなかたちで1ついろいろな動きが湧き上がってくるけれども、シャボン玉というのはいつかはついてしまいます。でもついてしまうと移動手段、暮らしの足というおでかけのきっかけが失われるから、また誰かがシャボン玉をたくさん吹き続けなければいけません。ですからつくるといことも大変なのですが、続けるということの仕組みづくり、どのようなかたちで続けようとしているのかという大事な仕事があります。

その辺りを二瓶さん、どのようなかたちで金川町・田園町は乗り越えようとしていらっしゃるのですか？

二瓶：私どもの協議会のメンバーはほとんどが高齢者です。何人かは若い人がいらっしゃるけれども、すぐに高齢者になります。町内会もほとんど定年以降の方です。その方たちが一緒やっているので、今本当に苦しいところにいます。これの次の担い手をどのように育てていくのか、中に入れていくのか。今いろいろなかたちで仕事をやっておられる方、そういう人たちはみんな車を持っています。ですからこういうコミュニティバスが本当に必要なかどうなのか、あまり気にしていないのです。今一番大変な思いをしているのは、高齢者のご夫婦が両方とも大変な状況になってきて免許証を返納、車も売却するというような状況の時に、どのように動いていくのか、自分たちの生活をどのように守っていくのかということ、今の人はまだ聞いていないのです。これを私たちがどのように知らせて、「一緒にやりましょう」ということで巻き込んでいくか、本当に今のところどうしたらいいのか分かりません。ですからいろいろな機会を見て、こういう話をしながら巻き込んでいく。そういう機会を私どもで持って、例えば町内会の総会などの時にはほとんどの組長さんが来るので、金川町には77組あるのですが、その組長さんが会に来た時にそういう話をさせていただくようなかたちで、次につなげていきたいと考えています。

本当に町内の役員でさえこんな状態である中で、私どものこのコミュニティバスは、それこそ足の不自由な人、車のない人、交通手段を持っていない人、そういう人たちをどのように抱えていくか。お金に余裕がある方はタクシーでいいです。けれどもそうはできない人もいます。その人たちをどのように守っていくか、この担い手をどうするかというのを、本当に皆さんと一緒に考えていきたいと思っています。

加藤：よく分かりました。私が先ほどお話しした時に、やはり練習しておかなければいけないというのは言いました。60代、70代になった時から始めても遅いので、「自分は乗っているけれどもこういうことが大事だから」「時々自分も使っておきたい」という人を増やしていくというのはすごく大事なことだと思います。

松阪牛でよく知られている松阪市ですと、市は地域公共交通を走らせるための住民協議会を立ち上げることをコミュニティバス運行を検討する前提としています。運行開始にも条件がありまして、全世帯が年100円以上の協賛金を払うというのがあります。これが実は至難の業で、年100円といえば払えそうなのですが、「私は絶対に使わないから絶対に払いたくない」という人がいます。それでも「これはこの地域にとって大事なことで、あなたがこれを大事だということを納得して払ってくればこの地域の困っている人が助かり、もし自分がそうなった時にも乗れる」というふうな理解をしていただいています。やはり若い方も含めて、あるいはまったく使わないという方も含めて、町内全体で深く交流会を開く仕組みは大事だと思います。

お祭りとかイベントとかをやるというのも、そういう意味ではとても大事だと思います。何周年だとか何万人だとかという中で面白いイベントをやりながら、「それはこれがきっかけでできたことで、これは大事だからみんなで支えよう」という認識をきちんと広めていくというのは大事です。

吉田：ありがとうございます。今、加藤先生からお話を伺っていてちょっと思ったのですけれども、意外と、実は私も夏には妻の実家、新潟の山のほうなのですけれども、そこに帰る時にいつもお祭りがあります。そのお祭りの時に私は婿さんと言われていて、山車を迎えなければならないです。

人口がどんどん減っていく中で私のような婿さんを含めて、やはり地域の若い人から年配の方、ベテランの方まで、みんなが支えていて、何とかその地域はお祭りを維持しています。それでお寺も維持しているわけです。私も年末年始の初詣はそのお寺に行きましたし、そういうふうなことによって維持されているわけで、地元の寺を守るとかお祭りを守るといふところと何か一緒なのです。公共交通は、みんなが信仰するわけでもないし、みんなが使うわけではありません。「使う人はすごく限られているよね」という考えがあるから、なかなか続けられない気がするのです。私が関わってきていた山形市の明治・大郷地区の「スマイル・グリーン号」です。先ほどおでかけ交通博という、これは年に1回東北運輸局と福島大学の共催で行政とか地元で頑張っておられる交通事業者の皆さんが一堂に集まっただけで交流するイベントで、年1回やっているのですが、そこで金川町・田園町の皆さんとも交流させていただいています。

ここは2009年からもう自主運行バスが始まっているのですけれども、最初の3年

はグンと伸びたのですよ。ところがそこからずっと徐々に減ってきたのです。その理由というのは非常に明快で、先ほどの二瓶さんのパワーポイントの中にもありましたが、定期券を買っている人の比率と収支率というのがほぼ同じ、連動している。つまり定期的に使っている方がかなりの利用人数とか収支を支えている構造だと思います。

ところが3年ぐらい経つと、その方が何かけがをされて、それをきっかけにしてこの町を出て、5年ぐらい経つと、お亡くなりになった方も実際いらっしやって、そうして利用者は減ってくる。減ってくると雰囲気はだんだんなくなってくるし、こういう数字を見ると「なぜ地域とやっているのに減ってくるのだ」というふうに審議会の中でも思われてしまうかもしれないし、行政の皆さんも思ってしまうかもしれません。

ここをどのように打破していくのかという時に、たまたま去年の10月から隣町まで運行エリアを拡大するという1つの大きなイベントがあったのです。隣町には温泉がありまして、その温泉に行くツアーを定期的にやってみようではないかということで、去年の10月から毎月展開しています。

皆さんの写真をおみせしますが、この地域はみんな男性だったのです。それが、女性に裾野が広がっていることがお分かりいただけます。もともと考えていらっしやる方の平均年齢が60にいつているかどうかというところでしたが、今は大体67～68歳なのですけれども、女性の方とか最近リタイアされた61～62歳の方がこの中には含まれています。

この皆さんは、ほぼ全員が免許をお持ちです。ですので、普段の通院や買い物にはスマイル・グリーン号という乗り物は使いません。ですが「温泉にみんな楽しく行けるのだったら、おでかけしたいよね」ということになり、使ったわけです。それがきっかけになって、温泉以外の需要が170人で過去2番目に多かったのです。要はそれ以外の時に使っている人が中に出てきたのです。つまり温泉とかそういう普段の生活交通ではないところでおでかけをしたことをきっかけに、「あ、実はこういう乗り物だったんだ」ということで慣れたお母さんたちが、「今日は雪が降り始めたからちょっと大変だね」という時に使ってくれました。それで取りあえず利用人数というものが、ようやく回復しました。ただ、そこからさらにそのまた担い手というところに行くまでは、さらにもうワンステップ上がらなければいけないのですけれども、8年間苦闘しています。

金川町・田園町も、多分似たような経験をこれからされていくのかもしれない。その時に、先ほど「慣れてもらう」ということがありましたけれども、やはり普段の通院・買い物など生活の中での交通プラスαの部分で、地域の皆さんの交流と合わせ技でやっていただく。例えば総会とかも今はここでやっているわけです。使ってもらふことと合わせ技にして運営していると、だんだん地域の皆さんが工夫した



してきて、何とか無事に9年目が迎えられそうになりました。

おそらくこういう小さな交通がこれから大事になっていく時に、もう一方で「全体をネットワークとしてどのように考えていくのですか？」が、加藤先生からのもう1つのサジェスションと思うのですが、ではその辺を会津バスはどのように考えているのでしょうか？

佐藤：そこが私たちとしても非常に悩ましいところです。やはりこの地域で、だから郊外に大型店舗があるか、郊外に何か遊びに行ける所があるか、中心部ですけれども、なかなか今はちょっと町が沈んでいてそういうところがありません。ちょうど先ほど話題に出ましたけれども、楽しくないけれども病院に集まるという状況になってしまっているので、取りあえず私たちは既存の病院であるとかそういうところをつかむことはできない現状になっています。先ほど取り組みのところで話しましたが、市の方々に外出を促せるように皆さんが集まれるような場所であるとか、そういった機会の1つとして、老人福祉の施策として何か補助を出すとか、そういうことに取り組んでいていただきたいというのが、会津バスとしての願いです。

吉田：ありがとうございます。一方でこれから、先ほどの加藤先生のお言葉をお借りすれば幹と枝と葉ということでしたけれども、それをこれから組み合わせてネットワークをつくっていかうとしているのが多分、北会津だと思っているのですけれども、その中で、「路線がこういうかたちで残っていて、面的にカバーするような乗合タクシーのようなものをここで」という図が最後に出てきたと思うのです。そうするとやはりいずれにしても「地域の皆さんが集まる場所がない」というところが多分出てくると思うのですけれども、その辺りというのはどのような感じで考えていらっしゃいます？

酒井：地域内交通の中で、南北100キロ、東西4キロ、この下のほうに丸で囲ってある所があるのですが、ここは先ほどご紹介に出た西病院という病院です。その先にアピタとかヨークベニマル、西若松駅がありまして、地域の中でアンケートをとった際に西病院の利用が結構多かった。買い物ですとアピタ、ヨークベニマル、そしてその先の西若松駅まで行けば若松駅まで行けます。あと他にもこういったルートもあるので、この地域内公共交通を考えるとそれぞれのポイントがあるのですが、最終的にはこの西病院まで来られるようにしたいと思います。西病院からは定時制も守られていますので、定期的にこの西若松まで行けるようなルートをつくれなにかというお話をさせていただいています。

誰でも地域内公共交通に乗っていただければ西病院まで、通院する人もいれば、その先の西若松まで行く人もいます。それはどちらでも行けるようにしよう、病院を

回ってからでもいいし、あるいはヨークベニマルやアピタとかそういう所に行けるようにしよう、そういったものもできないかということで、今検討しているところです。

加藤：少しヒント的なことを申し上げます。お年寄りの交通を考えるのであれば、大体三角形といわれていて、まず病院へ行く、それから買い物とかに行く、それで帰るといったパターンが多く見られます。ですから行きが西病院で、帰りが西病院からしか帰れない。10時台ぐらいであればそれでいいのですが、11時台からとなるとそれこそ西病院からアピタとかに行けるといいですね。

その三角形がきちんとできるようになれば、昼から後はむしろヨークベニマルとかアピタから出したほうがいいかもしれない。その辺は「今どうされたいか」というのはまたあるのですけれども、意見交換をする中で、「病院にまず行って、何か買って帰るといった動きがありますか」と聞きたいです。これはまた地域によってやり方が違うと思います。

金川町・田園町の取り組みは3便あって、最後に竹田病院に行く路線にして途中で買い物を意識したほうがいいと思います。この地域は狭い所なので結構コンパクトにできるのですけれども、北会津はこれだけ広がった所で全部の集落をやっつけようとする、どうしてもデマンド交通になってしまった時に、拠点になる、午前はどちらかというと病院、午後はスーパーとかを行き来できるようにすることが大事だと思います。

吉田：ありがとうございました。先ほど私も、その拠点の話をし少ししましたが、人が集まるような場所を例えば行政が何か設定すればいいといっても、まったく新しく造らなければならないのであれば、そこに割く人材をどうするのかとか、そこにどのようなコンテンツを出すのかという、結構それはそれでまた時間がかかることかもしれないです。

地域づくり委員会もあつたりするので、そういう拠点がこれから造られるかもしれないのですけれども、このネットワーク再編にすぐに結び付くわけではないという時に、どのようにして勝負するか。先ほどの加藤先生のヒントの中で、行きは病院で帰りは買い物なのか、アピタであれば食事もできますのでそういうケースだとしたら、例えば単純に病院と自宅との往復しかできないという話であれば、基本的に楽しくないという話がありましたけれども、病院で出会った人を連れ添って「ではまたどこかに出掛けようか」というようなシチュエーションにはなりません。

ところが午前中に病院に行って誰かと出会ったわけだけでも、まあ行けないかもしれませんがそういう選択肢を残しつつ、例えば慢性的なところの診療という話であれば、「では帰りはちょっと、ここで会ったから一緒に出掛けようか」という

ことで、次の移動を2人でしてくれます。そしてまた2人で次の移動をしてくれるということになったら公共交通の維持の点でもいいし、おでかけの機会の創出にもなっているかもしれない。

先ほど三角形という話がありましたけれども、拠点という「点」というところだけで勝負できないケースの場合は、既存の所をどのようにうまくつないでいって、1日のライフスタイルというものを提案できるのかというところが、もしかしたら再編のみそかもしれません。そこに具体的なネットワークを当てはめていくところに何か、いわゆるパッケージ化していくということが1つのヒントとしてはありそうかな気がします。

さて最後、残り10分となりましたけれども皆さまのお手元に、実はパネラーのお手元に画用紙とマジックが用意されているかと思います。それぞれ皆さんは、実際には実践的にやっているお立場の皆さまばかりなのですけれども、ではこれからの会津若松の地域の暮らしの足を守って、おでかけのきっかけをどのようにつくっていくのかというところで、それぞれ皆さんご自身ができること、やりたいことを宣言して、締めにしたいと思います。加藤先生は最後に締めでお願いするとして、まずは佐藤さんからお願いします。

佐藤：私は「考える」というふうに書かせていただいたのですが、交通事業者というのは保守的なので、一度落ち着いてしまうとその腰を上げて考えることもやめてしまい、日々運行していればいいというふうになってしまうことが多い。そうはならないように、常にどのようにすればお客さまに乗ってもらえるのか、考え続けていきたいと思っています。

二瓶：私は「支援の輪」でまとめさせていただきました。実はある時の会合の後、宴会がありまして、その席でちょっと私が、何というか、嫌な思いをしたことがあります。金川町・田園町コミュニティバス、「あと何年続くか分からないけれども、すぐに破綻するよ」というふうに言われました。私たちは一生懸命やっているのに、こういうことを言うかと思ったのですが、これはちょっと違うな、こういう激励の言葉だなと思いました。そうしたことを考える人もいれば、「何とか頑張ってくれ、そのうち乗るから」とかという話もされています。

いずれにせよこの協議会を何とか運営しながら、このコミュニティバスの継続運行には、一生懸命支援して下さる方々がたくさんいないと、うまくいかないという思いです。三位一体といいますけれども、4者、あるいは今こちらにおいでになっている吉田先生、それから宇佐美先生には、常に私どもの後ろ盾になってご指導いただいています。こうした方々の支援があったからこそ、こちらのほうが動いていけます。中には夜中まで仕事をしていただいている地域づくり課の職員の方、

本当に頭が下がる思いです。私どもはその期待に応えられる地元の協賛というか、支援の輪をつくっていきたいと思っています。全体の支援の輪をとりながら、これからは何とかやっていきたいと思いますので、皆さんのご協力をお願いしたいと思います。

酒井：今回、北会津地域の交通再編を取り組ませていただいています、その中で特に感じたことは、地域の中の声です。先ほど言いましたが、多い時で 40 名、平均でも 30 名以上の方が参加していただいて、自分のこととして意見交換ということで来ていただいています。あと、私たちの地域の力ということで、地域には多くの人材がいるというのを再認識をさせていただきました。ほぼ夜の会議なのですが、にもかかわらず多くの方が、特に若いお母さんお父さん、保護者会の方も入っていただいているのですが、そういった方に集まって来ていただき、地域課題で将来の自分たちのこととして真剣に意見交換をしていただいている姿を見て、大変心強く感じています。

地域との協働ということで、こういった取り組みは地域に合ったやり方というのが必ず見つかります。本日は各団体や先生方のご意見、取り組み内容を取り入れながら、みんなが「これは必要なのだ」あるいは「やってよかった」と思えるような取り組みにしていきたいと思っています。

加藤：「熱い思い、クールな行動」です。熱い思いは結構できるのです。クールな行動が、なかなかできません。つまり今のお話にもありましたけれど、「そんなにやってもどうせうまくいかないのではないか」とおっしゃるのは、とても冷たい思いで冷たい行動です。普通に考えたら、「俺たちは何とかしてここにバスを走らせたいのだ。そのためにいろいろなことを頑張ろうと思うのだけれども、それをやっても車というのはすごく便利なものだし、やはり出掛けていない人が出掛けようとするのはとても大変なことで、そう簡単には変わらない」という、冷静に、客観的に考えると、そういうところがあります。そういうことをきちんと踏まえて、自分たちがやっていることはすごく熱い思いでやっているのだけれども、それは必ずしもみんなが共有している思いではないから、実際にそういう熱い思いを持ってやっているときでも、本当にそうではない人も実際に利用してくれて、その熱い思いを共有してくれるためにはどうすればいいのかということを考えることが大事だと思います。ついでながら、私自身が言ったのがこれです。「バスで、結果を出す」。これはどこかの政党のキャッチフレーズを見て思い付いたのですが、ここで大事なのは、「バスで」というのは、バスがたくさん乗ればいいというのがゴールではないということです。バスを、公共交通を良くすることで、地域を良くできる。先ほどの笑顔です。あるいは社内の楽しそうな雰囲気。あれが本当にその地域にとって必要なことです。

それからきっと、拠点をうまくできれば、北会津支所は今どういうふうに使っているのか分かりませんが、全国的にはああいう支所とかというのはあまり有効活用されていない所が多いです。そういう所を楽しい所にできないかということと……分かりませんが、行っていなくて言っているの（笑）、実はものすごく面白い所かもしれないのであれですが、それが面白い所になったら、若松のほうから行く人が出てくるでしょう？ そうしたら交流になってくるわけです。それで楽しくなってくるのではないですか。そういうことも含めて、バスにどのようにしてたくさんの方が乗ってその中で笑顔になっていただくかということで、地域を良くするという結果を出すことをずっと思って私は頑張ります。

それで私は名古屋のほうで結果を出しますので、会津のほうは全国2番目ぐらいで（笑）、うちが1番で皆さんの所が2番になるぐらいの支援をします。そういうことで、本日は本当にいい話をきかせていただいてありがとうございます。

吉田：私自身一番やらなければいけないのは、まず痩せる（笑）。朝から頑張れたのですが、夜の懇親会は外せません。

まとめて考えますと、やはりこれかなと思っています。まあ公共というか交通と、特に今日はバスが中心です。バスの運行というのは、多分人と場、あるいはコトと最近よく言われます。そういうストーリーをたくさん提案したい。私自身は考えています。先ほどの路線図を使った北会津のビデオの中でも、どのようにして皆さんに歩いて回ってもらえるような、おでかけしてもらえようなきっかけをつくることができるのか、そういうきっかけをつくるのが例えば金川町・田園町のような地域で奮闘されている皆さんの担い手や裾野を広がることにもつながるかもしれないし、あるいは地域が元気になるというきっかけになるかもしれないし、そうしたら生活交通自体も元気になるきっかけになるかもしれないわけです。

そういう人と、それから場、あるいはコトというものを、どのようにストーリーづくりをすることができるのかということも私自身も一生懸命考えてみたいと思っています。明日、エクスカージョンがありますが、おちょこバスというものを私の大学の学生が考えてくれて、それを明日からやってみようと思っていますけれども、そういうことをたくさん地域の皆さんと一緒に考えていくということも「地域と協働で進めていくバス交通のこれから」というところでは大事なきっかけになってくるのではないかと考えています。