

1. 基調講演

「持続可能な地域づくりにバス交通はどう貢献できるか？」

名古屋大学大学院環境学研究科 准教授 加藤 博和

名古屋から来ました加藤博和と申します。きょうはちょっとややこしいことが起こっています。もしかすると何で同じ人が2人いるのだと思われたかもしれませんが、別人です。親戚だったら同じ名前は付けないので、親戚でもありません。

私が生まれたのは岐阜県の高治見というとても暑い所で、生まれてからずっと名古屋とその周辺にいます。過分にご紹介いただいたのですが、要は名古屋の辺りの公共交通の仕事をやってきました。いろいろな他の仕事に携わる機会もあり、特にここ10年ぐらひは国の制度の変更はずっと関わってきました。自分が携わってきたことについて皆さんがどのように思い、使っておられるか、非常に関心があります。

本日は、自分がどういうことを考えて、現場でどういう仕事をしているかも交えながら話をさせていただきたいと思います。タイトルは「持続可能な地域づくりにバス交通がどう貢献できるか？」です。地域公共交通は元気な地域づくりの肝腎要です。先日、ある会議で、公共交通は肝臓や腎臓の類だとおっしゃった先生がおられました。要するに、特に肝臓などは悪くなるまで症状が出ず、ずっと耐えてくれているということです。日ごろ車に乗っておられるような方ですと、地域公共交通の恩恵は全く感じないかもしれません。しかし、先ほどの話にもあったように、実際に悪くなってくると人口減少という形で地域の体力を弱めるのです。

では、どうやってその肝臓や腎臓を鍛えていったらいいのでしょうか。まず問いかけをします。地域公共交通はどうして必要なのでしょう。きょうは関心が高いばかりだと思いますので、よどみなく答えられると信じています。なぜバスなどが必要なのでしょう。ないと何か困りますか。使う気になりますか。お金を出していただけますか。乗り方は分かりますか——ここはさすがに知らない人もいるかもしれませんね。そして、本日はどうやって来ましたか。ここは高梁市内では一番公共交通が便利な所だと思いますので、当然公共交通で来られたと信じたいところです。

私は今朝名古屋を出まして、ちょっと早く着いたので成羽まで往復してきました。市内循環バスが16分で上って下りてくるということで、これも乗り、計3本乗らせていただきました。

地域公共交通への取り組みはどんどん広がっています。本当にものすごくやっているところから、何もやっていないところまでさまざまです。何もやっていないならまだしも、敵対するような、追い出すようなところもあります。本当は必要なのにやっていないところは手遅れかという、手遅れであるところもありますが、十分取り返しが利くところもあると思っています。非常に先進的なところでも、決してレベルは高くありません。また、10年前は先進的だったのに、今は本当に悲惨になっているところもたくさんあります。国

土交通省が10年前に発行した事例集を一回ご覧になると面白いと思います。7割ぐらいは見る影もありません。栄枯盛衰、下克上とは本当にこのことです。

それらの取り組みは本日のタイトル「持続可能」とは全然違って、一時的なものでした。特に言えるのは担当の方が頑張ったということですが、それでは駄目です。やはりバス会社や自治体や地域の皆さんが、「これは大事だから何とか頑張っていこう」という気持ちを持ってずっとやっていかないと、地域公共交通はどうにもなりません。

最初に、私がとても苦しんでいる現場を紹介します。岐阜県の白川町と東白川村をご存じでしょうか。岐阜県で白川というと白川郷を思い浮かべるとと思いますが、白川郷は飛騨で白川町は美濃です。美濃と飛騨は全く違います。私の生まれた多治見は美濃です。この白川町と東白川村は、岐阜県の真ん中辺りの同じ領域にあります。民営のバスが補助金をもらって、4つの谷を1日数便走っています。要の所にJR白川口駅があるので、そこに列車が着く前に4本のバスが集まってきて、列車が出ていくと4本出ていく、つまり接続しているのです。そういう意味では、ここからJRで美濃加茂や下呂のほうへも行けるので、外から来ても行きやすい感じでした。

その便を走らせるためには運転手が8人必要なのですが、3人しかいなくなりました。どれだけ募集しても全く集まりません。結果的に、今年の4月から土休日は全休です。それから、7時台の運行をやめざるを得なくなった2つの谷からは、高校に行けなくなりました。この2町村にはタクシーが1台しかなく、貸切バスもありません。私はこういう所の仕事にばかり呼び出されています。いわばステージ4です。ここは5年間で人口が9%減り、県内トップです。高校も10年前に閉校しました。高校生が町長に「高校生はこの街に住んではいけないのですか」と投書しました。この街は持続可能でしょうか。全く逆です。消滅決定です。

何とかしたいということで、両町村とも、いくらでもとは言いませんがさらに補助金を出すと言っています。しかし、運転手がいなくてどうしようもありません。どうやって集めればいいのか。バスの運転手の給料はこの10年で2割減、労働時間は2割増です。給料は全事業者平均では3%減っていますが、バスの運転手は20%減です。バスの運転手の平均年齢は50代に入り、タクシーは60代に入ろうとしています。高齢化しているので辞める人が多く、待遇が悪いので新しい人が入りません。ということで、残っている人はどんどんきつくなり、安全性も懸念されています。最近、先ほどの白川町のように「運転手がいなくて減便です」という張り紙を出すところが続出しています。コミュニティバスの入札も不調で、誰も手を挙げません。半年、または1年延期したところが出ています。

車両に関しても、インバウンドが多くなって貸切バスの受注が増え、また貸切バスの運賃が上がったことで乗客の要望が高まり、ぼろいバスではなく新しいものを使わなければいけないということになりました。そのため車両不足になり、ひどいときは2年以上の納車待ちでした。車両メーカーは「いつまで買ってくれるのですか。今は買うと言っている

けど、10年後も同じペースで買ってくれますか。買ってくれないのだったらラインを造ることはできません」と仰っています。

つまり、この悲惨な状態を乗り越えるためには、10年後であってもきちんとこの路線バスが続いている必要があります。これは運転手も同じで、先ほどの白川町のように、本当になくなってしまいかもと思ったら人は来ません。それから、車内を見てお客さんが大して乗っていないとやる気も出ません。つまり、誇りとやりがいを持てる職場と、安定的な路線維持による車両確保体制をつくらなければいけません。今や私も、公共交通をどうやって守るかという仕事だけでなく、運転手をどうやって集めるかというリクルーティングまでするようになりました。そこまで来てしまったということです。

では、そこまで無理をして公共交通を守る必要があるのでしょうか。「乗らないけれども何となくあったほうがいい」「隣の町でも走っているから」などと言うのは絶対にやめてください。はっきり言ってこれが一番迷惑です。車と運転手を切実に必要としているところがあるのに、乗らなくてもいい人のために走らせられたら本当に困ります。乗り合っただけでこそ乗合自動車です。

それから、地球環境に優しいかどうかについて。実は私の専門は地球環境なのですが、公共交通もやっているのです。しかし別に専門でなくても、空バスを走らせたらいけないということは分かります。むしろCO₂やNO_xをたくさん出します。

では弱者のために必要かという、実はバスや鉄道というのは「ザルの福祉」です。停留所や駅まで行けて、ダイヤなどを理解してきちんと自分で乗れる人でないと使えません。本当の福祉とはちょっと違い、ザルですくう感じなので、もっと細かい網やろ紙も必要なのです。すなわちタクシーや福祉輸送などです。

バスも含めて、地域公共交通は手段であるということです。また、利用され、ありがたがられるものでなければ、存在意義も、税金を投入する意味もないのではないのでしょうか。走っていればいいという問題ではありません。どうすれば運賃や税金を払ってもらえるか、意義が見出せるか、運転手が働く気になるかを真剣に考えましょう。例えば高梁市だったら、高梁市では公共交通がなぜ必要なのか、このために必要なのだと。それを支えるためにこのバスは走っていて、この運行にはこういう意味があるのだと。それから運転手の募集も、「高梁市の改革を支えるスタッフとして来てくれ」というふうに、かなり組織的にやっついていかないととてもうまくいきません。

私があることに気付くきっかけになったのは、この13年前の仕事です。ここは熊野市紀和町という所で、以前は独立していましたが今は熊野市に合併しました。13年前の人口は1700人、老年人口比率は54%で、離島を除いた4島で一番高齢化率が高い自治体でした。紀和町から熊野市の中心部まで車で40分でしたが、ここの地方からは高校に通うことができませんでした。ですので、高校生が自宅通学できるようにしてもらいたいと頼まれました。

私はそのときはまだ分かっておらず、「下宿でいいのではありませんか」と申し上げまし

た。「別に下宿をすれば高校に通えるのに、どうしてバスを使うのか」「バスは赤字に決まっている、これは大変ですよ」と申し上げました。実際、当時のこの人口の中で高校生は8人だけでした。8人全員が下宿していました。バスには、もちろん他の町民も乗りますが、高校生は最高で8人しか乗らないということです。このバスに意味はあるのかと聞いたら、「このバスを走らせるのかどうかに紀和町の存亡が懸かっています」と仰いました。高校に通えないと、若者が残らないからです。そのときは「宇宙戦艦ヤマト」を想像しました。1年以内に帰らないと地球が滅亡するみたいに、このバスを走らせなかったら町は滅亡するという想像をしました。

こうなったら徹底的にこの下宿生を戻し、中2、中3の生徒がこれから高校生になったときに、きちんと通える高校に行かせようと考えました。私はこの後も同じような仕事をたくさんやってきました。こういうバスを走らせると、小さい子どものいる親御さんが、都会から移住して例えば町営住宅などに入ってくるようになります。理由を聞くと、高校に通えるようになったからというのが多いです。わざわざ親子の触れ合いがあるからそういう所へ行くのに、15歳で外に出て別れるなら行く意味がありません。「だから大事なのだ」と何回も聞いたし、何回も感謝していただきました。この感謝された経験があったから、今もこの仕事をやっているようなものです。

つまり、公共交通において必要なものをきちんと整備することでQOL（クオリティー・オブ・ライフ）を確保し、地域消滅を食い止める。このバスは熊野古道瀬流荘（せいりゅうそう）線という名称で、熊野古道の所を走っています。もちろん一般の方も使いますし、瀬流荘はすごくいい温泉ですので、観光にも使えます。行き先は木本（きのもと）高校です。この学校は熊野市駅から500mぐらい先ですが、あえて木本高校の玄関まで乗り付けることで、車による送迎から、何とかバスにシフトさせようと思いました。途中で住んでいる子もいるので、車で送迎してもらっているその子たちにも乗ってもらえるようにしました。当時の町と県に入っていて、協同でこのバスをつくり上げました。

先日、中部運輸局の地域公共交通確保維持改善事業の第三者評価委員会に出席した際に、熊野市に聞いたら、この13年間はあまり利用者数が変わっていないらしいです。すごいと思いませんか。紀和町の人口は3割以上減ったのに、利用者数が変わらないのです。本当にそんなことがあるのかと、僕はすごく驚きました。しっかり乗っていただいて、実質的な利用は逆に増えているということです。このことによって、自分としては紀和町の消滅を、少しは遅らせることができましたと思います。

つまり、おでかけができるのはとても大事だし、それは地域公共交通がある理由なのです。ですが、私を含め、きっとここにおられる多くの方は車を自由に使えます。東京から来られた方は違うかもしれませんが、私は名古屋で車社会なので、車を使う人ばかりです。車があれば公共交通は要らないでしょうか。あるいは、車社会では近くに車を使える人がいるので、自分で運転ができなくても誰かに乗せてもらえばいいでしょうか。

例えば、きょう私は公共交通で来ましたから車は使えません。そうすると、車を使える

方に比べてものすごく劣等感があります。自分では動けず、誰かに頼らなければいけない状態です。バスやタクシーがあるから何とかあります。なかったらどうするかというと、どうしようもありません。ちなみに、ここへ来る前に総社市で途中下車しましたが、総社はほとんどバスがなく、新生活交通システムといってデマンド交通を行っています。ですが、当分の間は市民の方しか使えないと書いてありました。ここでは私は市民ではないし車も乗れないので、動けないということです。バスを無目的に走らせても意味がないので、これは仕方のないことですが、その辺をどうしていけばいいのかというのはとても大事なことです。

今は物が来てくれるという時代でもあるし、IT も使えます。おでかけしなくて済むのはいいけれども、だからと言っておでかけが自由にできず、駅に降りたら立ちすくんでしまってどうしようもない。これでいいのでしょうか。そんな街が人口減少を食い止められるのでしょうか。とても食い止められません。なぜかということ、日本の中にはもっと便利な所がたくさんあるからです。おでかけしやすくすることは、生活と地域を生き生きわくわくさせるための大事な方法の一つだと考えています。そのためには、公共交通を「乗って楽しく」「降りても楽しい」ものにすることが大事です。乗って楽しいというのは、その交通手段自体が楽しいということです。降りても楽しいというのは、例えばこのように、必要な所、行きたい所、行って楽しい所があるということです。正直に言うと、私は結構バスの客を増やす自信はあります。ただし、降りて楽しい所がないと引きようがありません。そういう意味ではここはいい施設を造ったと思います。ただ個人的には、本日ここに来られているたくさんの方のうち、どのくらいがバスや電車で来られたかが気になっています。

いずれにせよ、おでかけを提供して「乗って楽しい」「降りても楽しい」環境をつくり、それによって地域の QOL を高め、安心安全を守り、豊かさを増進させてこそ公共交通は存在し続けられます。そうすることで、それに支えられた地域も持続可能になるのではないかと考えます。ですが、それはどうしても赤字を伴います。税金を投入しなければなりません。それは健康保険と同じ、交通保険だと考えてください。赤字路線を維持するためには、当然誰かが尻拭いをしなければなりません。例えば、バス運行のためには年間数千万円規模の欠損補助と、時には協賛金や負担金が必要だとします。この数千万を人口の数人で割ると 1 人数千円で、これが保険料です。全部かぶればバスはもっと高いのですけれども、補填しているので安くなっています。これが自己負担です。健康保険だと 3 割なわけですが、例えば高梁市ではこの自己負担は何割がいいのかをきちんと考え、議論しなければなりません。それから、その自己負担と保険料を合計してバスを何台走らせてどういう運行をするのか、それだけやって、お金を費やして意味があるのかということも議論しなければなりません。地域公共交通会議というのはそういうことを議論するところです。それから地域公共交通網形成計画というのは、会議の結果を受けてどうするかを書くものです。

私のようなバス路線を作る人間は、保険料を自己負担してもらえるサービスをつくり、

それをうまく PR して意識共有を進めることが仕事です。これはバス会社や自治体に頑張ってもらわなければいけません。そうすることで、この地域は車がなくてもおでかけ環境が確保できて、それなりに暮らしていけますよというアピールができるわけです。結果、アピールを受けて実際に使った方や、使わなくても税金を払っていただける方にも責任や参画意識が生まれて、皆さんにご意見や温かいお言葉を頂きながら改善していけるようになります。

その際、少々注意する点があります。今は乗らないけれども、将来車が運転できなくなったら利用したいという方、手を挙げてもらえますか。全然いないですね。こんなに少ないですか。私はこの土日に、愛知県知多半島の真ん中の半田市という所で、9カ所ワークショップをやりました。すごいでしょ、2日間で9カ所も回りました。130人ぐらいの人と話をしました。その方々にこれを聞きましたら、130人のうち115人が「そう思います」と答えました。しかしこれははっきり言うそです。

なぜかという、公共交通より車のほうがもともと便利だからです。便利だから使っているのに、車が運転できなくなるほど頭や体が弱った後で公共交通に替わるわけがありません。ここは大事なところ。今の車社会では、車に乗っている人は偉いし元気なのだ勘違いしている人がたくさんいますが、とんでもない話です。バスや電車に乗れる人が元気なのです。私もそうですが、もう歩きたくないときに車に乗るのです。車に乗っている自分はすごいなどというのはとんでもない勘違いです。それは化石燃料の力を借りて自分の体力を使わないで動いているだけであって、全然立派なことではありません。もちろんバスも化石燃料を使っていますが、たくさんの方が乗れば使う量は車の数分の1です。その少ない地球の恩恵を受け、そして自分でも歩き、頭も使い、乗って降りることは、元気な人にしかできません。結論として、車が運転できなくなったときに公共交通を利用できるはずはありません。つまり、そのときが自由に外出できなくなるときです。人は放っておけば寝たきりになるまで車に乗ります。

だから免許に関しても、私はいろいろな人の免許返納の話を聞きますが、息子さんや娘さんに羽交い絞めにされて警察まで行って無理やり返納させられる人がそうです。その後「免許がないから暮らしていけない、生きていけない」とずっと言うそうです。何十年もずっと車に頼って暮らせば当然そうなってしまいます。つまり練習が必要です。50代以降になったら、月1回でいいからバスやタクシーに乗る練習をしたほうがいいと思います。「将来の自分には関係があるかもしれないけれど、今は関係ない」と人ごとのように感じるとしても、関係はあるのです。自分がそうなるのです。そうならないうちにどうしたらいいかを考えておかなければなりません。

もう一つ大事なことがあります。これは、横が肥満率、縦が歩数です。歩数が多いと肥満が少ないという関係が出ています。歩数が多いところは都会、少ないところは田舎を指します。車に頼ると肥満が多くなり、健康を害します。寝たきりになるまで乗るといいましたが、車に乗ってばかりいると寝たきりになるのも早いということです。人生、どちら

がいいですか。そしてこれは先ほども出ましたが、認知症であると診断されたら免許取り消しです。3月12日、つまり来月です。きょうは2月28日なので、2週間後からこの制度になるのです。警察はこれから先の事務量がものすごく増えるので、本当におののいています。検査をして免許も取り消していかなければいけません。普通に講習をやって継続していけばそんなに手間は掛かりませんが、水際で防がないととんでもないことになってしまいます。けれども、取り上げられたほうは暮らしていけなくなるので、本当に切羽詰まっています。

これは愛知県のデータですが、高齢者の死亡事故の割合が増えています。車の安全性能がどんどん高まっているので、事故の総数は減っています。高齢者の事故の数や死者数も減っていますが、他の年代の減りに比べてずっと少ないということです。運転してはいけない人、するのが嫌な人。本当は運転するのは嫌だけれども仕方がないから乗っている人も多いです。今の大半の地域では、そういう方は生きていくために運転を余儀なくされているのではないのでしょうか。自動運転の一般化は2030年代以降なので、その方たちは恩恵を受けられません。つまり、安心して免許を返納できて、運転できなくても暮らしていける社会づくりが急務です。

そしてもう一点、自動運転ができれば公共交通は要らないかという、これもとんでもない話です。少なくとも東京では、みんなが勝手に自動運転にしたとしたら道路は一発で麻痺します。だから当然、山手線やメトロなどは今までどおりです。ただし無人運転にはなるかもしれません。しかし、線路上を走っている電車が現在も自動運転になっていないということは、車の自動運転の実現もとても大変だということです。

それはいいとして、乗り合うということの意味です。乗合交通機関は同一方向にまとまった交通需要がないと存在できません。つまり先ほど言ったように「乗って楽しい」掛ける「降りても楽しい」ということです。例えば、きょう私は成羽へ往復してきましたが、定時定路線は結構走っています。ここで言うとこの沿線は便利なので、そういった線の所にぎわいが出せます。フルデマンドになると、結局病院などの特別な施設に集中してしまって、点でしかにぎわいません。

乗合交通機関が上手く機能していない場所は、魅力がない、つまりにぎわいのある場所がない所です。あったとしても駐車場がたくさん要るなど、車では運び切れない場所です。それからこれは意外と忘れがちですが、歩いて鑑賞するに堪える景観が必要です。運転手は景色を見られないので気になりません。皆さんが地元でいつも車を運転している所を、歩いて周りをご覧になられたらすぐ分かると思います。運転していると気付きませんが、本当にひどい景色が広がっています。公共交通が維持できない、イコールにぎわいがない、イコール個性がない、イコール町が衰退するということです。ですので、いろいろなことをどう考えたとしても、乗合公共交通というものはきちんと頑張らないと駄目なのです。

そう考えたときに、今の鉄道、バス、タクシーはどうなのかというと、本当の公共交通ではありません。自称公共交通です。私はそれを「2つの『バイ』」と言っています。1つ

は「ショーバイ（商売）」、つまり採算性を重視している、あるいは赤字を少なくすることを重視しているものです。この典型はタクシーですが、事業者バス路線もそうです。もう1つの「バイ」は「アリバイ」です。「あること」が大事だというもので、これはデマンドが典型であり、コミバスも同じです。日本の公共交通の9割以上は商売路線かアリバイ路線のどちらかです。私はこれを自称公共交通と言っていて、本当の公共交通だとは考えていません。本当の公共交通は地域や利用者にありがたがっていただけるものです。「ありがたい」というのはあることが難しいという意味であり、もともと大変なもので、ないほうが普通なのです。つまり、ありがたがっていただける公共交通というのは、本当にみんなで支えて大事だと思わなければとても維持できません。商売でできる、走らせておけばいいというのは安直であり、それは公共交通とは言いません。事業者主導で自治体が補助する自主運行バスでも、自治体主導で事業者が受託運行するコミバスでもありません。対等の立場で一緒になって走らせる路線です。こういうものを全国で作り出してほしいと、私は今、すごく思っています。本日は説明しませんが、実はこれは地域公共交通再編実施計画という考えそのものです。高梁市も作っておられますけれども、こういうことに思いを至らせておられるでしょうか。地域公共交通再編実施計画とは、事業者路線でもなく、あるいはコミバスのような自治体路線でもなく、対等の立場でパートナーシップを結び、みんなが支えていく路線をつくる計画です。

その例をいくつかお見せしたいのですが、これはご存じでしょうか。神鍋高原と書いてあります。神鍋高原線です。運賃表示器に江原駅という所が出ていますが、「200」「200」「200」と並んでいます。200円上限運賃を採用しています。私も今、乗車証明書を持っていますが、これを持っているといろいろお得なことがあります。また、こんな田舎の路線なのになんと電源コンセントが付いていて、携帯やスマホの充電が可能です。この車両はWiFiも使えます。暇な高校生たちはスマホを見ています。

この路線は全但バスの路線です。全但バスは10年前に大変な経営危機になりまして、「路線バスはほとんどやめさせてください」と仰っていました。1年間話し合っただけで、全部ではなく3割ぐらいをやめて、あとは補助で持たせることになりました。しかしこの神鍋高原線については、朝の7時台に高校生が1人も乗っていなかったということで、そこは切ってしまいました。先ほどの話ですが、高校生が乗らない便があるのなら他に回したほうがいいのです。乗っていない時間帯に回す便はありません。7時台には一番車が必要なので、この時間の便を減らせば全体的に車両が減らせます。しかし、これは致命的でした。今までこの沿線は高校生にとって、乗ろうとすれば乗れたけれども乗らなかった路線でした。それが乗れなくなってしまいました。先ほどの話ですね。「行けるけれども行かない」と「行けない」の差です。「行けない」になってしまったのです。

そして3年がたち、当然利用はどんどん減りました。普通はそこで終わりなのですが、豊岡市はとても忍耐強いのか、どうせ乗っていないし運賃を下げても補助が変わらないので、運賃を200円上限にしてしまいました。ただ、「これで2年半続けても利用が増えなけ

ればそこでおしまいです。だから利用促進をやってください」と住民に宣言しました。そこでようやく危機感を持つようになり、利用促進運動が出ました。

結果は利用者 3 割増、高校通学は 0 人から 40 人に増えました。運賃を下げているので、当然運行補助は年間で 200 万円増えました。しかし、そこに乗っていた小学生は教育委員会から通学定期の補助を受けていたので、その運賃補助分の 300 万円が減り、全体では 100 万円減少になりました。これはとてもきれいな過ぎる例で、実際はこう簡単にはいきません。国土交通省はこういう例を多く宣伝するので、これをやるとすごく補助が減ると勘違いをして、実際にやったらものすごく補助が増えたと言ってやめてしまう。補助が減ればいいという問題ではありません。補助が増えたとしても利用が増えて、それによって地域公共交通の価値が上がればいいのです。そこを勘違いしてはいけません。ここは、偶然にも補助も減ってとてもよかったという例です。今も手綱をゆるめず、決してずっとやっていくとは言わず、あと 3 年実験をしてまた 3 年後に決めるということです。

そしてこのときにどういうことが起こるかですが、私が一番大事だと思っているのは、バス会社の心の展開です。この 2007 年の段階だと、やる気が損失していたと思います。赤字まみれで客は乗っていないし、車もボロボロではやる気もなくなりますよね。商売にも慈善事業にもなっていないので、経営危機というか、はっきり言って事業をもうやりたくないのです。けれどもこの運動をしたことによって利用が増え、地域の皆さんがありがたいと思ってくれるようになったそうです。そして、運転手が後ろを見ればお客さんが乗っているのです。私も乗りに行きましたが、昼でも結構乗っています。面倒かもしれないけれども、もうかるわけでもないけれども、地域や自治体とともに取り組むことで地域をよくできる、これが本当のバス事業の醍醐味ではないでしょうか。多くの地域のバス会社はこれを忘れてしまっているのではないかと思います。本当はやめたいけれども、つまりやる気がないけれども、補助をくれるからやっている。本当はもっとこうしたいと思うけれども、補助をもらっているので、余計なことを言ってもなかなか通用しないから黙っている。その繰り返しで今の状態になったのではありませんか。けれども、みんなの力を借りればもう一回生まれ変わることができるのです。

もちろん豊岡市役所も何もやっていないわけではなく、率先してバスを利用しました。市長が懇談会に出たら「おまえがまず乗ってから言え」と言われたので、それなら乗りますと言って乗るようになり、職員もそれに続いたといえます。ここが始まりでした。やはり率先実施というのは大事です。そして今、公共交通計画においては事業者路線、「イナカー」といわれる市の 79 条の路線、市街地循環バスの「コバス」、「チクタク」という地域主体のボランティアのタクシーの 4 種類にしました。それぞれ路線存廃の基準を明確化することで、要は入れ替え制にしたのです。つまり、利用が少なければこちらになり、多ければこちらになるという、J1 と J2 のようなものです。豊岡市はこのように、地域の力も借りながらこの 4 つで地域全体を網羅するというやり方を採っています。

2007 年に地域公共交通活性化再生法ができてから、間もなく 10 年がたちます。持続可

能な公共交通の形成のために一体誰が頑張らなければいけないか、この法律の中に書いてあります。皆さんの中で読んだことがある方はちょっと手を挙げてください。きょう来ておられる方には、必ず3月中には読んでいただきたいと思います。読まないで単位を出しません。寝なければいけないのに眠くならないときに読むといいです。法律を読むとすぐ眠くなるので、睡眠薬みたいなものです。4条を読んでください。中に何が書いてあるかというと、4条3項には「市町村」が「主体的に取り組む」と書いてあります。つまり、公共交通を一番頑張らなければいけないのは市町村と10年前から法律に書いてあるのです。市町村の方、ご存じでしたか。全国にはいろいろな公共交通の存廃の話がありますが、いまだに市町村では「県や国やバス会社は何をやっているのか」と言っている人たちがいます。はっきり言って論外です。法律に関係なくこれは市町村の仕事であり、それが素直に法律に書いてあるだけです。都道府県は、必要があると認めるときは主体的に取り組むとあります。政府は、先ほどの三重県の例のように広域的なときには出てきます。事業者は、質の向上と情報提供を充実させてくださいとあります。ここで大事なことは、事業者は公共交通を維持する直接の努力はしなくていいということです。そうではなく、自分たちがやっているサービスをよくして、どういう状況かという情報をきちんと出してくれということです。

ここは国です。情報、研究開発、人材養成です。これをまともにやられると、もう僕はこの講演はできません。これはまるで大学の先生の仕事です。このような感じで法律に書いてあるのです。つまり、国はいろいろバックアップはするけれども、やらなければいけないのは自治体なのです。事業者は、維持することよりも、自分たちのやっているサービスをよくすることを頑張ってくれ。また、いかに利用されていないか、利用されている方や運転手は何を考えているかをきちんと伝えてくれと法律に書いてあるのです。

そして、その後には何をしなければいけないかということです。これはずっと前の、三重県鈴鹿市のコミュニティバスの運行会社のポスターです。「買い物に便利、通学に便利、何かと便利」。この高梁市のバスはどうですか。僕はまだきょうの3本しか乗っていないので分かりません。これはきっと、20本ぐらい乗ると分かってきます。何かと便利な公共交通とは何でしょうか。例えば総合病院に乗り入れることはみんながやります。勝利の方程式です。これは本当に、何かと便利ないい公共交通と言えるでしょうか。決してそうではありません。どうしてかというと、病院は行きたくない所のはずです。病院に行きたくて行く人はいますかと聞くと、「高齢の方は行きたい人が多い」という反論が絶対にあると思います。けれど、それは地域としては絶対におかしいことでしょう。病気になったら行く所に行きたいというのは、そこしか行く所がないということです。そのくらいその地域は貧困だということです。本当に病気になったときにはそこに行くけれども、違うときにはもっと楽しい所に行かなければなりません。多くの地域はそういう所をつくられていないので病院になってしまうのです。そして公共交通も、安直に病院に行けばいいことになってしまいます。これは私自身も猛省しているとはいえ、バス屋としては乗るところに引き込む

のは当然です。これはまちづくりときちんと一緒になってやらないといけないところです。

では、商店街から要望を聞いて路線を引くのはいいことでしょうか。商店街が何もやってくれなければ当然共倒れです。私も何回もだまされましたが、「やってくれるのだったら引きますよ」と言って引くと、何もやってくれないのです。引いたら終わりのところが多いです。公共交通というのは引いた瞬間がスタートです。引くまでも大変ですが、その段階はまだ準備に過ぎません。よく言っているのですが、公共交通は引いてから毎日が投票です。私は、自分の作ったバス路線にみんなが毎日投票していると考えています。そのバスを見たときに頭がどれだけ見えるかというのは、投票箱にどれだけ自分への票が入れているかと同じ感じですが、ただしきつきから言っているとおり、ありがたがられることが大事なので、利用が多く収支率が高ければいいというわけでは全くありません。

そして、公共交通づくりは集まりたい場所づくりとセットであるべきです。集まりたい場所の中でバスと相性がいいものは、商店街、産直、ショッピングセンター、図書館、生涯学習、温浴などです。反対に運動公園やホームセンターなどは全然駄目です。そういった相性のいいものとバスを結び付けることで、おでかけが楽しくなり、暮らしや地域が楽しくなることが本当の公共交通の付加価値です。

そのためにはどうしても、デマンドであったら系統、ダイヤ、乗降施設、車両というバスの基本コンテンツを磨き上げなければいけません。この4つの不備を改善する余地は十二分に残されています。今まではさぼっていたのです。改善のきっかけはコミュニティバスでしたが、「小さいバスでないといけない」「ワンコインでないといけない」などの訳の分からない新しい固定観念を植え付けてしまいました。しかしそうではなく、適材適所でないといけないのです。そういうものは相性や車両停留所のデザインでカバーできるわけがありません。中身が悪いのです。そして、運賃はどちらかという後に考えることです。使いたいと思わせるものをつくったときに幾ら取れるかということです。「ワンコインだから乗ってくれ」などというのはあってはなりません。

このように、今までに考えられなかった地区、ダイヤ、車両による運行が今は可能になっていて、発想を自由にすることで新たな展開が生まれると考えています。中でもバスは自由度が高く、基本コンテンツが変幻自在です。ですので、いろいろな社会的ニーズや地域の変化に対応しやすいです。鉄道だとそこはとても難しいですし、お金も掛かります。

そういう意味ではバスを使うのはとてもいいのですが、それゆえに分かりにくい面もあります。私はきょう高梁市のバスセンターを見ました。新しくできたばかりで恐縮ですが、はっきり言って全く分からないので直したほうがいいです。ここが大事なところで、公共交通は不便だとみんなは言いますが、実はそうではなくて、単に一見さんお断りというのが多いです。初めて高梁市に来てこんなひどいことを言うなんて、私は本当にひどいやつですね。けれども正直に言います。あのバスセンターで一见さんお断り感を感じました。見ても分かりませんでした。路線図がきちんと出ていないし、その路線図と時刻表の対応がないと分かりません。乗り場の停留所ではこれが横に貼ってあるので、ここから見たと

きに見えません。張り出していけばいいですが、構造的にそれができない所もあります。とても分かりにくいです。新しく造ったのにどうしてこういうことになったのでしょうか。

公共交通の場合、本当に不便なことも多いですが、それほど不便ではないのに見せ方が悪くて不便だと思わせてしまうことも多いです。公共交通は、いつでもどこにでも行ける自家用車と違って、特定の時間と行き先にしか利用できません。しかし逆に言えば、特定の時間や行き先に行けるという分かりやすさもあります。そこが行きたい所であればそれなりに使える可能性があるのに、認識されていないのです。あるいは、たまに使いたい、環境のために使いたいと思っても、使い方が分からずに車を使ってしまう人もいます。十勝バスの社長が「路線バスは不便でなく不安だ」と仰っていますが、私も本当にそう思います。高梁市に来る前にバスを調べましたが、とても時間がかかりました。調べてみたらそれなりに使えると分かりました。僕みたいなバスマニアなら分かるまで時間をかけますが、普通の人はそんなことは考えず、すぐにレンタカーを借りるなりしてしまいます。あるいは人に乗せてもらうか、タクシーに乗るでしょう。分かるようにしておかないと使ってくれませんし、それはそれほど費用の掛かることではありません。今は広島バス案内を例に出していますが、前は全く分かりませんでした。今でもすごくとは言えませんが、ちょっとは分かるようになりました。つまり「見せる化」です。これはただ案内を出せばいいというわけではなく、わくわくするということです。これを見たら、高梁市にはこんな面白い所がたくさんあって、これはいい、どこに行こう、どこにでも行ける。ここに行ったら面白いな、ここでこのまま30分待っていてもいいなと思えるようなラインナップになっているか、訴求しているかどうかが大切です。単に掲示すればいいというレベルの問題ではありません。

そのためには、例えば車に乗れない人は当然、公共交通を使う有力な層なので確実に囲うと思いますが、通院であれば病院だけではなく処方箋薬局まで囲い込むのです。高校通学だったら高校別の時刻表を出すとか、部活対応とかをきちんとやっています。こういうところをやらないととても使ってもらえません。確実に囲い込まないと送迎されてしまいますし、送迎する人にとっても負担です。そして、乗れる人の中で関心の高い方については、1年に一度でいいから、例えばノー残業デーのような日や飲みに行くときなどに乗ってもらえるようにします。買い物の場合には停留場をどこに置くかを考えたり、特典を出したりします。観光だったら一番やりやすいです。見て乗って楽しいバスにします。例えば、私がきょう乗った市内循環バスは芽があると思います。もっと何かをすればとてもいろいろなことができそうだと思います。ですが、今ネットで出てくるような案内ではさっぱり分かりません。私もきょう来てから知り合いに「これに乗る」と言われて初めて分かりました。

そしてそれを実現するためには、実は公共交通事業者には3つの力が必要です。1つ目は「企画力」、2つ目は「提案力」、3つ目は「サービス力」です。お金がもうからないと、この企画・提案・サービスはどんどん減退してしまいます。実際にバス会社はここができる人を

切ってしまいました。なので、本当は公共交通事業者がやるべきこの部分を、今は自治体や地域も一緒になってやらなければなりません。ここを頑張らなければいけないということを事業者にもう一回思い出してもらわないと、浮かび上がってこないと思います。

そう考えると、私がいつも言っている「一所懸命」という言葉の重要性も分かっていただけかと思えます。一所懸命とは、地域公共交通システムに関係する住民、利用者、交通事業者、沿線企業、市町村などの方々が人・金・心・口を負担します。なおかつ、冒頭に申し上げたようにみんな対等です。言いつ放しにせず、できることをやることによって信頼関係が醸成されます。これが、コミュニティバスでも事業者路線でもなく、つまり商売路線でもアライバイ路線でもない本当の意味での公共交通です。これが、地域がみんなで支え、みんなに「これがあってよかった」「ありがたい」と思っていただけの公共交通のつくり方です。こうすることによってこの「一所懸命」という意識を共有できます。公共交通を自らつくり、守り育てることの必要性をきちんと考えるということです。

2. パネルディスカッション

「ひと・まち・自然にやさしい持続可能なバス交通を目指して」

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
成羽地域まちづくり協議会 会長 平松 英之
備北バス株式会社 代表取締役 政森 毅
高梁市市民生活部市民課 課長 戸田 隆弘
中国運輸局交通政策部交通企画課 課長 北川 由佳
コーディネーター：米子工業高等専門学校教養教育科 准教授 加藤 博和

加藤（コ）：ただ今ご紹介いただきました、米子から参りました加藤です。ちょうど両サイドにダブル加藤が並んでいます。名古屋の加藤先生は多治見の出身ということですが、私は広島県の三次市の出身で、備北交通というバス事業者があります。備北バスが岡山県にあることは昔から存じていましたが、高梁市は比較的通過することが多く、きょう初めて高梁駅で降りました。12時42分に高梁バスセンターを発車する市内循環の北ルートに乗ろうと思ったところ、ちょうど名古屋大の加藤先生が別のバスから降りてこられて、一緒に北ルートに乗ってまたこちらに戻ってきました。後半のパネルディスカッションは、「ひと・まち・自然にやさしい持続可能なバス交通を目指して」ということでパネリストの皆さんにご登壇いただいています。高梁市はご紹介にもあるように、平成27年3月に地域公共交通網形成計画を策定されました。翌年の8月には再編実施計画を策定されているということで、最初に中国運輸局の北川課長から、中国管内の地域公共交通網形成計画の策定状況等をご説明いただきます。高梁市の位置付けを確認してから、戸田課長に高梁市の形成計画等のご説明をしていただきます。その後に加藤先生も交えてパネルディスカッションを進めていきたいと思えます。北川課長、どうぞよろしくお願ひします。また、少し自己紹介などもしていただけたらと思えます。

北川：ただ今ご紹介いただきました、北川です。私からは、最初に資料と別にお配りしていたこの青っぽい紙で少しお話をさせていただきます。

私自身のことを申しますと、昨年の4月より、約1年弱の間中国運輸局で勤めています。出身は石川県金沢市です。昔を振り返りますと、幼い頃から比較的バスで移動していたと思えます。幼稚園のときも、帰りには幼稚園の先生に園の最寄りのバス停まで送ってもらい、路線バスに乗せられ、降りる停留所で親が待っているという通学スタイルでした。小学校の途中から国立に行ったのですが、郊外に移転しましたので、小学校から高校が終わるまで同じバスで通っていました。今は車の免許は持っていますが運転していませんので、基本的にはバスや電車、たまにタクシーで中国管内を移動しています。

では、資料をご覧ください。1 ページは、中国管内での地域公共交通網形成計画と再編実施計画の策定状況を示した資料です。青く塗ってある部分は、既に地域公共交通網形成計画が策定されている自治体です。中国管内では 20 強の自治体において策定していただいています。特徴的な部分としては、鳥取県ではエリアを 3 つに分け、県が主導で策定をしています。また、島根県では一畑電車の周辺ということで、松江市と出雲市が連携して計画を策定しました。現在策定中の区分で言うと、広島県の福山市と岡山県の笠岡市は隣接していて経済圏が同じということで、2 市で連携して計画を策定中です。また、来年の 4 月で廃線が決定している三江線の沿線自治体につきましても、2 県と沿線 6 市町が連携をして、現在地域公共交通網形成計画の策定に取り組んでいるという状況です。そして先ほどご説明がありましたが、高梁市では既に再編実施計画を策定いただいています。現在のところ、中国管内で策定しているのは高梁市のみです。

裏の 2 ページをご覧ください。先ほど絵でご覧いただいたように、中国地方をはじめとして全国でも網形成計画の策定はどんどん進んでいます。実は、国土交通省は 2020 年までに網形成計画を 100 件策定するという目標を掲げていたのですが、1 年ぐらいでそれを突破しました。今は約 200 件ありますので、既に目標としては意味のない数値です。一方で再編実施計画につきましては、今、全国で 13 件が認定をされています。また、広島県の東広島市、廿日市市、山口であれば宇部市で策定の動きがあります。特に東広島市は、もう再編実施計画という名前の計画がパブコメにかけられていますが、認定にはまだしばらく時間がかかるだろうという状況です。再編実施計画の策定に時間を要している理由を考えますと、複数の事業者が地域におられる場合につきましては、事業者や路線の調整に時間を要することが原因だと感じています。高梁市においてはこの場所はまさに駅と隣接しており、もともと交通結節点だった場所の機能をさらに高めた形です。交通結節点の整備とバスの再編を合わせて実施された、非常に秀でた例だと思います。東広島市や宇部市も、現在結節点の整備を進めようとしています。整備を完了するにはやはり 2~3 年、あるいはそれ以上の時間がかかるという中で、結節点の整備とバス路線再編のタイミングをどのように合わせていくか、非常にご苦労されている印象です。では、そういったご苦労を含めて高梁市からお話しいただきたいと思います。

加藤 (コ) : 北川課長、ありがとうございます。中国地方の地図で見ますと高梁市が紅一点という状況です。その責任者である戸田課長のほうから、ご説明いただけますでしょうか。北川課長のように自己紹介も含めてお願いします。

戸田 : 高梁市市民課長の戸田と申します。本日は全国各地から高梁市にお越しいただき、このセミナーにご参加くださりましてありがとうございます。遠くは北海道からい

らした方もいらっしゃるということで、本当にありがとうございます。

高梁市は、ご覧のように周囲を山に囲まれました中山間地です。私は生まれも育ちもこの高梁市内で、自宅はここから車で 20 分少々行きました高梁市有漢町です。通勤は自家用車です。有漢町には石の風車という公園があり、羽の直径が 2 メートル 42 センチもある石製の大きな風車が、ススキの穂が揺れる程度の風で回ります。一度ゆっくりとご覧いただければと思います。高校も市内にあり、バスで通いました。備北バスにはお世話になりました。その後は公共交通バスなどを利用する機会も少ないわけですが、先般、職場の旅行で名古屋のほうに行ったときには当然新幹線を使いました。また、向こうの JR やバスを乗り継いでいろいろなものを見させていただきました。ということで、公共交通もぜひ自ら利用していきたいと思っています。

それでは高梁市が策定しました地域公共交通網形成計画についてご説明したいと思います。お手元の封筒の資料の中に形成計画の概要版をお入れしています。こちらは開いていただきますと見開きになっていますが、まず「計画の策定にあたって」というところからです。この計画を作る前に、高梁市地域公共交通総合連携計画を策定しました。5 年前、平成 22 年の 3 月のことです。平成 16 年 10 月 1 日に周辺の 1 市 4 町が合併して発足した高梁市にとって、公共交通に係る最初の総合的な計画でした。「市民の生活を支えるための持続可能な公共交通体系の構築」を掲げ、乗合タクシーの本格導入や、生活福祉バスのダイヤの見直し等に取り組んでまいりました。その結果、公共交通利用者の減少に一定の歯止めをかけることはできましたが、まだまだというところもありました。さらに利用者が減少し、効率的な運行が求められるという中で、今回の地域公共交通網形成計画を策定したところからです。この計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定の計画という位置付けであり、また、高梁市の上位計画であります「高梁市新総合計画」にも関連しています。計画の区域は市内全域であり、期間は平成 27 年度から 31 年度までの 5 年間です。また、各種のアンケート調査や各事業所のヒアリング等を行って、公共交通の利用実態とニーズの把握等を行っています。

そういった中で「地域公共交通の課題」です。ここに 1 番から 5 番までの課題が書いてあります。1 つ目は「残る交通空白地域の解消」ということで、地域を定めて交通再編を順次実施していますが、高梁地域の周辺部や有漢地域、人口が比較的多い中心市街地にもまだまだ交通空白地域が点在しています。その解消を進めるということです。2 つ目は「地域公共交通利用者の減少」です。今後 10 年間で利用対象者が 16%減少すると予測しています。主な利用者であります運転免許を持たない高齢者が減少することによって、公共交通全体の利用者が大きく減少する見込みです。そういった中で公共交通をどのように進めていくかという課題があります。3 つ目は「公共交通関連財政支出の削減」です。公共交通の利用者は減少しますが、

関連の財政支出は増大していきます。これをいかに抑制していくかということも市としての課題と捉えています。4 つ目は「見直し基準の再設定」です。路線バスの利用の少ない区間、また、乗合タクシーを含めた見直し基準の再設定も、この計画の中で定めていきたいと考えています。そして 5 つ目は「公共交通に関する住民意識の啓発」ということです。公共交通をさらに住民の方に利用していただくということで、積極的な周知や意識啓発も進めていこうと考えています。

そうした中で、3 番の「目指す地域公共交通の将来像と計画の基本方針」です。将来像として「ひと・まち・自然にやさしい公共交通」というものを掲げ、3 つの基本方針を定めています。1 つ目は「まちづくりと連携した持続可能な公共交通」、2 つ目は「まちの魅力を高め、人々の交流を促す公共交通」、3 つ目は「協働による公共交通の維持・発展」です。

ここに載せた高梁市の地図にオレンジ色の丸が 3 つありますが、こちらを交通拠点と位置付けました。ちょうどこの場所であります高梁駅周辺、そして成羽病院の周辺、それから川上町地頭地区の周辺です。ここには病院等が集積し、商店もあります。これらの交通拠点を結ぶ幹線では路線バスを充実していこうと思います。交通拠点へのフィーダーにつきましては、その地域に合ったいろいろな公共交通を導入していこうと考えています。

そして 4 番の「計画の目標」ですが、それぞれの基本方針ごとに具体的な目標値を定めました。「基本方針 1」の「まちづくりと連携した持続可能な公共交通」で言いますと、「交通空白地域の居住人口の割合」は現行の 19%から 10%以下に、「人口 1 人あたりの財政負担額」については 7,083 円から 7,000 円にしたいと思います。この数値は横ばいのように見えますが、人口が減りますので実際には削減が図れます。

「高校生のうちバスで通学する生徒の割合」は 23%から 25%へ、「満足度」につきましましては 2.85 から 3.0 へということでそれぞれ目標を立てています。

「基本方針 2」に移り、「市街地循環線の利用者数」につきましましては 3 万 600 人から 3 万 2000 人に、「沿線の施設等と連携した公共交通の利活用」につきましましては 0 件を 3 件に、「観光施設と連携した公共交通の魅力を高める取組」につきましましては 4 件を 6 件にという目標を掲げています。

そして「基本方針 3」の「協働による公共交通の維持・発展」のところでは、「住民との情報・意見交換」は年 9 回を 15 回に、「バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合」は 52%から 60%に、「公共交通の利用者数」は路線バスを 163.4 人から 157 人に。また、年間利用者数は 1 万 5619 人から 1 万 5000 人にしたいと思います。今後、利用者全体の数が減りますので、これらの数字も現状維持、もしくは若干上向きな目標となっています。

こういったそれぞれの目標を実現するために、具体的な事業を展開していきたいと考えています。それが 5 番です。全て細かくご説明するのは時間的に厳しいので、

かいつまんで申し上げます。

まず「地域公共交通の再編」というところです。「地域の生活に根付く公共交通網の構築」という辺りでは、先ほど言いました3地点を交通拠点として公共交通体系を再編していきます。また、デマンドや区域運行を基本とした公共交通を導入することで交通空白地域を解消し、交通拠点を結ぶ民間路線バスの充実を図ります。そして、高校生が生活福祉バスの最終便を利用できるよう、民間路線バスのダイヤを見直します。生活福祉バスと民間路線バスとを乗り継いでの高校通学の可能性についても検討していきます。そして、「民間路線バスのダイヤ・運行ルートの見直し」につきましても、低利用路線の減便・路線の短縮、また、JRとの乗り継ぎの改善を図ります。

「施策の展開(2)」に移りまして、スクールバスの混乗化というところです。学生数が年々減ってきていますので、そういったバスについては一般混乗化を図っていくことも考えています。

次に「まちの魅力を高め、人々の交流を促す公共交通」というところです。「公共交通を利用した中心市街地への来訪促進」ということで、「中心市街地や地域拠点への来訪機会の増大」を考えています。ここ備中高梁駅を交通拠点とし、地域公共交通を再編します。市街地循環線のダイヤの見直しや、交通拠点を結ぶバス路線と生活福祉バスの乗り継ぎの改善も考えています。それから「交通拠点の機能向上」では、駅やバスセンターの整備に合わせて時刻表や路線図等を整備したり、バス乗降口の段差を解消したり、バス停・駐車場・駐輪場、シニアカー等の置き場を整備したりということも計画に掲げています。「事業者・住民等と連携した公共交通の利活用」というところでは、公共交通を利用した荷物配送サービスの可能性調査や、地域産品の集出荷の事業化の可能性調査を掲げています。また、タクシー事業者と連携した救援事業の検討も行いたいと考えています。

「観光振興のための公共交通の基盤強化」というところに移ります。まず「観光客に配慮した公共交通網の構築と周知」ということで、観光客の移動需要に応じたダイヤの改正や、観光周遊バスの見直し、乗り継ぎ時刻を記載したPR冊子の作成を行います。また、外国人向けの表記の充実やPR等も行います。次に「観光乗合タクシーの充実」ということです。現在、観光客の方が乗合タクシーで備中松山城等へ行かれることがありますので、そういったコースの連携や、乗務員のホスピタリティー向上にも取り組んでいきます。

次は「協働による公共交通の維持・発展」というところです。「定期的・継続的なモニタリングの実施」や「運行見直し基準の設定」ということで、低利用路線等への見直し基準の設定をしていきます。

「また乗りたいと思わせる運行サービスの提供」というところでは、「交通事業者による利用促進」ということで、マナー向上研修やマニュアルの作成も行ってまいり

ます。さらに「安全で信頼性の高い運行の実施」ということで、人に優しい丁寧な運転を徹底します。

「公共交通を地域で支える体制づくり」というところでは、「地域との協働による活動組織づくり」を行います。住民が参画した活動組織づくりや、住民が主体となった乗合タクシー等の運行の拡大推進等を図ります。また、「公共交通の積極的な利用」ということで、住民との意見交換会やワークショップの開催、冊子の作成、乗り方教室や出前講座等の開催、モビリティ・マネジメントの実施等の計画を掲げています。

こういったものを総合した形で、今回、公共交通網形成計画を策定しました。そしてこの計画をより具現化するという形で、昨年6月に公共交通再編実施計画を策定しました。ちょうどこの建物が今年2月にオープンしましたので、ダイヤ改正を含め、一部の路線の見直しも行ったところです。

加藤（コ）：戸田課長、ありがとうございました。活性化再生法4条にありますように、市が主体的に取り組まれたということだと思います。この計画を策定されるに当たって、もし何か工夫された点や苦勞された点がありましたらご紹介いただけますか。

戸田：高梁市はこういう地形ですので、なかなか効率的に見直しをするのが難しいところがあります。地図上では隣の所のように見えても、実際の現場では谷を越えて次の山へという場所もあります。そういった辺りで、市民の方に満足していただけるような新たな公共交通をどのように確保していくかについては、地域の方の意見も十分聞きました。特に広島県境側、つまり高梁市の西部側につきましては山が非常に急峻で道幅も狭いです。その理由からデマンド型の乗合タクシーが検討され、小型な車両でドア・ツー・ドアが実現しました。このように、地形に合わせた新たな手段を検討していくところで若干の苦勞があったかと思います。

加藤（コ）：ありがとうございます。1市4町が合併して高梁市になったわけですが、地域が抱えている状況がそれぞれ違っているという中で計画を策定され、地域の方の意見もしっかり聞かれたということでした。本日は事業者や住民代表の方もパネリストとしてご登壇いただいています。続きまして、高梁市を中心として乗合バスを運行されている事業者である備北バスの政森社長から、自己紹介を兼ねて備北バスの現状や課題などをご説明いただければと思います。

政森：備北バスの政森です。最初に名古屋大学の加藤先生から、私どもとしてはちょっと頭が痛い発言をいただきました。また、将来についての発言には少し戸惑いも覚えています。

私が生まれた所は高梁市です。今から 30 年前に備北バスに入社しました。私は備北バスの運転手を希望していました。入社した時は、何も言わなくてもバスの利用者はたくさんいました。平成 2 年ごろから少しずつ利用者が減少し、その中でわれわれはどのようなことをしたらいいのかを考えました。取り組みとしては市内循環バスの運行、また、平成 10 年には川上町の一部で生活バスを運行しました。平成 20 年ごろから少子高齢化の時代に入り、公共交通の利用がますます減少し、定時性は失われてきました。私どもは路線の廃止、路線に合った車両の更新、そしてダイヤを見直して運行時刻を変更しながら、路線の維持に取り組みました。私どもの路線が走っている新見市、吉備中央町、真庭市の一部でも、高梁市と同様に路線の維持に取り組んできた次第です。

私どもの課題ですが、今後 10 年から 15 年の間には高齢化も進展します。環境問題、また、日常生活における健康問題に関わるマイカー使用問題の解決のために、地域公共交通の存在がますます重要になると私は思っています。公共交通の空白地に乗り継ぐ現在のバス路線の充実も必要です。

交通事業者の中で 1 番問題視されているのは乗務員の不足です。また、2 番目に問題になるのは車両です。この地域では新しい車両は購入できません。地域によって道路状況はさまざまであり、ここは行政の方針で、低床の車両用には造られていません。これに対応するには、全国を駆けずり回って中古のバスを購入しなければなりません。しかし 12~13 年前のバスでも車両の価格は何百万円であり、その 1 台のバスを購入したいところは何 10 社といるのです。このような点から、購入の資金確保、設備投資は難しい状況です。それでも、私どもはバス協会を通じて国へしっかりと要望していきたくと思っています。

そして、少子高齢化が進む近年、地域の方々の足を確保していかなければなりません。自治体と交通事業者が一体となり、各地域に入ってしっかりと運行ルートを見直ししながら、いろいろな走り方をすることで改善策が出てくると思っています。一つの例を挙げますと、停留所の設置場所の見直しです。いろいろな話を聞きながら取り組みたいと思います。また、幹線バス路線を維持し、スクールバスと混乗したバスを運行することによって人とのつながりを持ち、医療・福祉・教育・商業施設との連携を取りながら進めたいと思います。それが空白地の解消と高梁市の活性化につながると私は思います。そして、乗務員の教育や健康管理をしていくことで、交通事業者として地域の方々に安心・安全なサービスを提供していく所存です。交通事業者として、これからもしっかりと前を見ながら取り組んでいきたいと思っています。

加藤 (コ) : ありがとうございます。今、各ルートに入っているいろいろな運行改善を図っておられて、例えば停留所の設置場所の見直しなどをされているということでした。備北バスは地域に具体的にどういう形で入っていかれて、住民の意見を聞かれるので

すか。

政森：生活福祉バスやデマンドタクシーなどをする前に、私は公共交通会議を通して地域の声を聞きます。地域にいる方の声を聞かずに進めてはいけないと思います。その地域に合った運行形態にするということに力を入れています。

加藤（コ）：そうしますと、市の地域公共交通会議等で、いろいろな見直しに関して対等の立場で発言されて、市や地域と協働でそういった再編を実施されていると理解してよろしいですか。

政森：そうです。地域公共交通会議というのは一番の諮問委員会で、市民の代表の方もいらっしゃると思います。会議をさっさと終えるのではなく、いろいろな意見を聞きながら、バスの運行について議論をしていきたいと思っています。

加藤（コ）：ありがとうございます。続きまして、その会議の副会長も務めておられます、成羽まちづくり協議会の平松会長にご発言いただければと思います。どうぞよろしくお願いします。

平松：失礼します。大変緊張しています。半分認知症ではないかと思うような年になってから、この席に座らせていただきます。大変厚顔無恥といたしますか、お恥ずかしい思いです。住民代表ということで、日ごろ個人的に感じることを述べさせていただきます。

本日の「持続可能なバス交通を目指して」という演題ですが、住民代表としましても、1キロ、あるいは2キロ利用ただけで、バスに対する愛着というか、利用頻度というかが全然違ってくるのかなという思いがあります。実は私は、ここから西へ8キロの成羽町下原地区に住まいを構えています。幸いなことに、備北バスの路線バスが1日に25～26本あります。土日はその半分程度になりますが、大変利便性の高い所です。先ほどご紹介いただきましたように、私も7年前から公共交通の委員として参加しています。実はそれまで、個人的にはほとんどバスに乗ったことがありませんでした。その頃からずっと可能な限り、今でも月に数回は必ず備北バスにお世話になっています。

これは前々から地元住民や身近な人から声としては聞いていたのですが、この度、大変うれしいことがありました。この場を借りて皆さまにご報告させていただきます。この高梁市のバスセンターから私が住んでいる成羽川上地区までの平日の最終バスは、今までは8時でした。土日になると7時です。これは夏場ですとまだ明るいですが。しかし、このたび21時15分のバスが設けられたことを知りました。これ

は地元住民からの要望もあったと思います。隣に運行会社の社長がいらっしゃるので、私からお礼を申し上げたいと思っています。

この便を継続していただくためには、いかに皆さんが利用するか、いかに皆さんへの周知を徹底するかが肝要だと思います。微々たる力ではありますが私も努めさせていただきます。今のところはこの辺で、最後にお礼という形で締めさせていただきますと思います。

加藤（コ）：月に数回バスを利用されているということで、名古屋大の加藤先生の最初の話ではありませんが、元気でいらっしゃる実証例という感じです。後段、いかにみんながバスを利用するか、いかに周知を徹底するかということをおっしゃいました。平松会長、もう少し踏み込んで、地域ができることというのは何かありますか。

平松：私は個人的に、朝の便は別として、最終便が 8 時から 9 時 15 分になって一番利便性を感じて喜んでいるのは県南に通学している高校生だと思います。部活をやっている人たちの場合、家に帰るときには必ず親御さんが迎えに来ていました。9 時 15 分だと少し遅い気もしますが、多少待ったとしても、8 時台に乗れなかった高校生が利用すると思います。

加藤（コ）：そうすると、高校生を中心にその辺りをターゲットにして、地域で PR 活動などに取り組むこともあるかもしれないですね。今、高梁市の戸田課長、備北バスの政森社長、成羽まちづくり協議会の平松会長にご発言いただきました。ここまでお聞きになられて、名古屋大学の加藤先生、何かご質問、コメントなどがありましたらお願いします。

加藤（バ）：いろいろなことをやっておられることは分かりました。網形成計画もものすごくたくさん書いてありますが、こんなにできるのでしょうか。教科書のような感じですね。これはいいことも悪いこともあるわけで、教科書みたいにすごく整ってはいるけれども、現場は教科書とは違います。この内容だけを見ても、実際にどうやって進めるかというのはいかがい知れません。今、ネットにつないで地域公共交通会議の議事概要などを見ていました。この中で特に進めたいこと、あるいは悩んでいることなどを後で教えてもらえたらと思います。

それから備北バスについてです。今、21 時 15 分の話が出ましたが、これは岡山 20 時 11 分発、倉敷 20 時 29 分発の普通列車に接続する感じですか。

政森：そうです。

加藤 (バ) : そのことに対してどういったアピールをされているのかが気になります。つまり、以前だとこのように増便されたらみんなが知っていました。でも今の時代、成羽のどのぐらいの人がこれを知っておられるでしょうか。その便が増えたことによって、今まで岡山や倉敷や総社で何分に乗らなければいけなかったのが何分まで遅くできるのか、そのことで一体何ができるのかというのは、今はもうみんな調べてはくれません。ただ増やしたというだけだと、ちょっときつい時代になりました。だから、「今まではできなかったこれができるようになりました。だからぜひ行きも帰りも乗ってください。それに当たってはこういう定期券もありますよ」のような。ここの図書館は何時までですか。

政森 : 9時です。

加藤 (バ) : では都合がいいですね。「図書館の終わる時間にもちょうど接続してありますよ」のようにすると非常に多角的に宣伝ができると思います。ちなみに、いつ増便されたのですか。

政森 : 最近です。

加藤 (バ) : これは PR のために 1 枚ビラをつくって、高校生などの全員に配ってきちんと周知していいぐらいのものだと思います。これを備北バス、あるいは市役所はどのようにやられているのかが気になりました。

それから、きょうは成羽に往復してきましたのですが、平松さん、成羽はどのような感じですか。私も本当に 15 分ぐらいしか滞在しなかったのですが。まず印象に残ったのはあの、あいさつ橋というのでしょうか。何橋というのでしょうか。バスが通っていました。

平松 : 総門橋です。

加藤 (バ) : 総門橋の所に「あいさつ橋」と書いてあって、中学生とすれ違う度にみんな「こんにちは」と言ってくれて、恥ずかしくなっていました。帰りの運転手もみんな「こんにちは」とあいさつをしていました。これは成羽の文化なのか、何かの決まり事なのか分かりませんが、とても印象に残りました。私みたいに怪しげな人間が歩いていても、みんな必ずあいさつをしてくれるような街は結構全国にあります。ちょっと恥ずかしくなります。いろいろ引きつけるものがある所でした。こういった、成羽にどうやったら来てもらえるかということと、バス、つまり公共交通を結び付けてアピールしているのでしょうか。そのような点が何かあるのなら

教えてほしいと思います。つまり、逆に言うところ物足りないのです。正直に言うと、「こんなものができた」、「これだったらバスで来て1時間ぐらい滞在するのもいいかな」と思える所だということに、行って初めて気付きました。せっかくバスがあるのですし、このように「来てもらう」ということも考えたほうがいいかと思います。停留所は一応、観光案内所なのですよね。観光案内所が逆にあったので、入ってもなかなか気付いてもらえませんでした。1分ぐらいいたら「こんにちは」と言ってくれました。なので、あまり人が来ないのではないかという印象を受けました。外へ出て行くだけではなくて、交流なのでもっと中へ引き込んだほうがいいです。せっかくこんなにバスがあるのですから、「高梁市まで来たら成羽に来なければいけない」「川上来なければいけない」というふうでなければいけないと思います。

加藤（コ）：今のご質問は、成羽の地域とバスとをどのように結び付けるのかということでしたが、平松会長、何かありますか。

平松：こういったことは今まで全く考えたことがありませんでした。唐突ですし、どう答えていいのか苦労しています。市長の冒頭のごあいさつの中にもありましたが、観光地はこの地域にもあります。しかしわれわれは日常的に接していますので、松山城もほとんど見たことがありません。全国的には随分と有名な街ですが、ここに住んでいる者は考えたことがないのかなと思います。

加藤（コ）：加藤先生から、このようにバスを活用して地域を盛り上げていくという新たな視点も提出していただきました。またお考えいただければと思います。

加藤（バ）：一言いいですか。もっと言うと、成羽のバスターミナルのすぐそばにセブンイレブンがありましたね。けれどちょっと離れているので、全然結び付いていないと思いました。もう少しあの場所を違ったふうに、例えば学生や外から来られる方がもっとたまる場になればとても面白いと思いました。今のままだと、あの場所はちょっと手持ち無沙汰だと思います。

平松：あそこはここ2年ほどの間に公共の複合施設ができます。また、このような場で発言することではないとは思いますが、高校生のたまり場になってしまうとよし悪しの部分があるのです。私が住んでいる地域ですのでよく存じていますが、一時期、夕方になると、高校生が男女で近くの公共施設にたむろっていました。近くのコンビニにたむろっていたこともありました。

加藤（コ）：分かりました。ありがとうございました。21時15分というバスができたこと

に関してもご質問がありましたが、政森社長、PRについてはいかがでしょうか。

政森：PRは現在していません。この9時の運行についてですが、岡山へ通勤、通院された方は、やはり遅いバスを利用して地元へ帰られます。私どもがこの9時15分の便をつくる2~3年前にも同じ案があったのですが、実現しませんでした。PR不足なのも確かですが、今回の9時の運行については、いろいろな方にご利用いただくために実施したわけです。

加藤（コ）：これは実験のような段階ではなく、本格的に運行されている感じですか。

政森：はい。私どもは、今から数年前に最初に案があった時分には、利用が少ないのではないかとということで断念しました。今回実現した中で、私はこれを放課後運行としてやっていきたいと思っています。

加藤（コ）：覚悟を持ってやっておられるということですね。分かりました。それから戸田課長に対しては、この網形成計画が少し網羅的であるというご意見がありました。これは27年度から実施されているということで、2カ年度が終わろうとしています。一体どこに重点が置かれるのか、どこが進んでいてどこが進んでいないのか、その辺りを教えていただけたらと思います。

戸田：高梁市では、交通空白地の解消という大きなテーマの下に、地域を分けて順次公共交通の再編を進めています。これをまず市内全域で行いたいと思っています。それに当たっては、本当に地勢や地形、住民のニーズが違いますので、その地域に合った交通体系、交通手段を選んでいきますので、それを順次市内全域に巡らせていきます。それで終わりではないので、実態調査といいますか、利用状況についても随時把握し、見直し等もしていきたいと考えています。

また、今後の取り組みとして考えているのはやはり利用促進です。せっかく新しい手段をつくっても、利用していただければ意味がありません。どうしたらご利用いただけるか、地域の住民と一緒に考えていきたいと思っています。そういった意味では、どんどん地域に出向いて住民の意見を聞き、また、利用者の生の意見を聞くことが重要だと認識しています。

バスの21時15分発の便につきましては、今回のこのバスセンターができたことによる大改正がありました。それを受けて、路線バス、生活福祉バス、JRの時刻表を載せた、高梁市の新しい時刻表を作成中です。これは近々全戸配布することを計画しています。まず手元でその時刻表を見て関心を持っていただき、そこから利用につなげていけばいいと考えています。

加藤（コ）：ありがとうございます。網計画を作られて、何かよかった点はありますか。

戸田：計画を作ったというよりも、それに伴って実証運行などの新たな交通手段を始めたことで、今までなかなか利用できなかった人から、例えば買い物に行けるようになった、通院も楽になったという声を聞くのが一番うれしいです。

加藤（コ）：そういった「ありがたい」本当の公共交通が高梁市にできつつあるのでしょうか。本日は、これから計画を作られようとしている自治体からも参加されています。北川課長、高梁市が行っているこの計画の策定のメリットや、あるいは策定後の注意点やアドバイスなど、何かありましたら教えていただければと思います。

北川：策定のメリットは、交通というものを地域全体で考えるきっかけになるという点だと感じます。先ほど加藤先生からもありましたが、国は一体何をしているのかというところは置いておいて、地方公共団体が主体となって事業者の方とコミュニケーションを取っていくわけです。今まではそのような機会はなかなかなかったと思います。交通会議という場で議論してきたことを土台として、新しいイメージ、ビジョンに向かって物事を進めていくための指針が網計画だと感じています。いろいろな自治体の方々から、網計画になかなか具体的に書き切れないという悩みはお聞きしています。しかし、具体化できない中でも何とか網計画を作って、作った後で具体化をしていくほうが現実的なやり方だと現時点では感じます。

加藤（コ）：1 時間ほどたちまして、パネリストの皆さんに一通りご発言いただきました。フロアの皆さんからもご質問等をお受けしたいと思います。どなたでも結構ですし、前半の加藤先生の基調講演に関するものでも結構です。どなたか手を挙げていただければと思います。

質問 1：両加藤先生、それから北川課長、戸田課長、政森社長、平松会長、きょうは貴重な話をありがとうございます。高梁市では網形成計画を作られて、再編実施計画まで作られたということでした。再編実施計画の中でどういったことを進めていこうとされているのか、その辺りで、もしきょうお聞かせいただければお願いします。

加藤（コ）：ということで、では戸田課長にお伺いします。

戸田：昨年の 6 月に作成しました再編実施計画の当面の取り組みを書いています。これは

網形成計画を具現化する、いわゆる具体的な実施事業ということで取りまとめています。大きくは4つあります。1つ目は交通拠点を結ぶバス路線の充実ということです。先ほどの網計画で、高梁市内には3つの交通拠点があると言いました。昨年12月から、その3つの拠点を結ぶ川上町地頭・高梁駅間の増便をしています。その代わりといたしますか、高梁市から井原市へ行って乗った便については、利用がほとんどないという状況から同時期に廃止しました。そして今回の2月1日の備北バスのダイヤ改正に合わせて、この3つの交通拠点を結ぶ幹線の増便も図っているところです。

2つ目は中心市街地のバス路線の充実です。この2月のダイヤ改正に合わせて、高梁市街地の循環バスを日曜・祝日も運行することによって充実を図っています。

備北バスの政森社長のおられる松原地域につきましては、一部でバス路線の延長をしています。また、昨年10月から乗り合いのデマンド型のタクシーを運行しています。このように順次地域ごとに交通再編を実施しているという状況です。

加藤 (バ) : 今、何回か「充実」という言葉が出ましたが、一体何をもって充実と言っているのでしょうか。増便イコール充実なのでしょうか。なぜそんなことを聞くかという、この時刻表などを見ても全く充実していると感じないからです。充実したというなら具体的に「これができるようになった」「ここが分かりやすくなった」などの説明をしてほしいのです。ただ充実と言われても分かりません。それをやるのが網計画ではありませんか。

戸田 : 貴重なご意見を頂き、ありがとうございます。何が変わるかということですが、利用できる便数が増えるということは利用の可能性が増え、選択肢が広がるということです。私はそのような意図で、増便を意味するものとして充実という言葉を使いました。

加藤 (バ) : 充実イコール増便というのはとても底が浅いというか、それでは全然利用は増えません。増便をしながら、見せ方を考え、停留場をどうするかなどのいろいろなことをやっていくことが充実です。単に増便というレベルでしか考えていないととても難しいし、アピールもできないのではないかと思います。私は充実という言葉聞いていてそう思いました。もし、もうちょっと何かをやろうとされているのだったら分かります。幹線として位置付けるというのは、具体的には何をやろうとしているのですか。それは増便するというだけでしょうか。

加藤 (コ) : 増便プラスアルファだとか、見せ方。先ほど、全戸配布予定の時刻表も作成されているということでした。

戸田：高梁市のこの地形ですと、路線バスが運行する区域というのはある程度のキャパシティが必要です。そういった意味で交通拠点を結ぶものが幹線です。

加藤（バ）：なぜ幹線に位置付けたかではなく、幹線を充実させるとは一体何をやることなのかを聞いています。位置付けるのは分かります。

戸田：利用があつて初めて何かに結びつくわけですので、少しでも多くの方に乗っていただくために、手段として便数を増やすということです。

加藤（バ）：利用が少ないから減便してきたという歴史がありますよね。それなのに利用を増やすために増便するのでは、今までと何か変わりますか。要するに、便が増えるか減るかという考えから脱却しないとよくなりません。きっと他にもやっていると思うのですが、今話を聞いていると、そういった過去のトラウマから全く逃れられていないと思います。

政森：「充実」という1つの言葉が出ましたけれども、これは「路線を定着させる」という意味だと思います。なぜその路線を定着させるかについては、やはり2月からのオープンというか。医療関係や教育関係施設等の行き来のために、1人でも多くの方に私どもの路線を利用していただくことこそが定着と考えます。それに、備北バスの増便や9時台の運行は、実施しても分からないということはありません。利用する方がいる時刻を探したのです。バスだけの都合で路線を組んだわけではありません。

加藤（バ）：だとしたら、その増便によって一体どういう人がどうすればいいか、メッセージを出すべきではないですか。例えば岡山のどこの高校だったら、以前はある時刻までに帰らなければいけなかった。それ以降だとどこかまで迎えに来てもらったのが、自分で帰れるようになりますよ、だからそういう生活をしてくださいと言っていかなければなりません。単に21時15分の便を増やしたというだけでは、クイズでしかありません。今の時代は「21時15分の便を増やしました。使い方はどうぞ勝手に考えてください」では、それ自体を知ることにもつながりません。もっと他に面白いことがたくさんあるのです。「これをするのであなた方は何ができるようになる」という部分を追求する必要があります。単に便数を増やしたら、何かよく分からないけれども利用が増えるということはありません。みんながこういうピラを見てくれて、注目してくれる時代はよかったです。今は見てくれるかどうか分からないので、きちんと訴えなければいけません。それはもちろんバス

会社もですが、主には市というか、協議会がやらなければいけないことだと思います。そのために協議会があるのです。バス会社と自治体で協力してこういう増便を実現しようとしていて、これを皆さんに分かってもらうためにはそれぞれのチャンネルで何をやらなければいけないか。また、それぞれの皆さんにとってどのような恩恵があるのかを考えて、アピールを広げていかなければなりません。この協議会のパワーはまだ十分発揮されていないと思います。

加藤（コ）：ありがとうございます。思想や戦略などが非常に重要であり、単なる増便では過去のトラウマから脱却できないという厳しいご指摘だったかと思います。その他にご質問はありますか。

質問2：前半に加藤先生の貴重なお話を聞かせていただいて大変参考になりました。21 時に遅い便をつくったり、確かにいろいろとあると思うのですが、本日のお話を聞いてこれから先に大切なことが分かりました。加藤先生のこれまでのお話に十勝バスの話も出ましたが、私も十勝バスに行って勉強させてもらったことがあります。路線バスを利用するとこんなことができる、あんなことができるということをもっと PR していく必要があると思います。全戸配布する時刻表も、単に時刻を知らせるだけのものではいけません。例えば、この方面から来る人がこういうことをしたいのならこのバスを利用できますよという、情報とセットにしたような時刻表を備北バスで作っていく必要があると思います。全戸配布するのは市のお力なくしてはできないことだと思いますので、市の広報誌などにも情報を載せていただければいいかと思います。例えば、この図書館を利用するためには朝のこの便に乗っていけば昼ぐらいに帰れるだとか、そういった時刻表を載せれば非常に利用を促進できると考えます。

私は、本を読むのはあまり好きではありません。高梁市の図書館は以前はもう少し上手のほうにあり、非常に小さな目立たない所でした。子どもができたときに数回行ったぐらいで、わざわざ足を向けたイメージはありません。しかしこのたび大変立派な図書館ができましたので、つい最近、学校見学でバスを利用させてほしいということで、有漢地域の小学校の生徒から電話がありました。時間をお伝えして、実際に全員が乗れるかどうかという確認もさせていただき、バスを利用してここへ来られました。備北バスとしても、各方面の方が図書館とバスをセットで利用できるような取り組みをしていく必要があると思います。

増便をすれば便利になることは間違いありません。「利用しなくても済む」と言ってしまうと、本当に不便になるのは明らかです。ダイヤを再編する前にいじくらなければいけない部分もありますが、今あるものをどうすればより活用できるか。「不便ではなくて不安だ」という言葉は、以前北海道の十勝バスに行った際に勉強しまし

た。知らない所に行ったとき、あるいは運転ができなくなったときにどうやってバスに乗ればいいのか。自分の区域にどれだけのバス路線があって、このバスに乗ったらどこを経由してどの辺に行くのか。そういったことが分からずに不安に思われている方は確かにいます。それを払拭していくのが大切だと思います。公共交通会議においても、路線の再編に加えて、公共交通の利用促進のためにどのようなアプローチができるかという部分も議論していただければ、市のバスが本当に「ありがたい」ものになっていくのではと思います。

加藤（コ）：どうもありがとうございます。現在スクリーンに備北バスの系統略図が映っています。加藤先生も先程、備北バスの時刻表を持っておられましたが、従来にない、もっとアピールできるような路線図や時刻表が出てくることを期待したいと思います。ご意見として拝聴したいと思います。その他にご質問やご意見はありますでしょうか。

質問3：網計画（概要版）の3番「交通拠点の整理」についてお伺いします。

路線図を確認いただきたいのですが、地頭バス停と成羽バスセンターというものがあります。地頭バス停はベンチが置いてあって屋根があるだけのものです。もう1つの成羽バスセンターについては観光案内所ということですが、例えば何時から開いていて何時になったら閉まってしまうという情報がないと、次の駅まではちょっと遠いのです。実際にそのバスが9時までだということも含めて、そのバスが直行便を止めて、例えばそこに乗合タクシーなどを整備されるのはいかがでしょうか。鳥取県は雪国ですので、風よけや雨よけなども全部考えざるを得なかったのです。高梁市は晴れの国なのでそういったものは要らないのかとも思ったのですが、現実的な部分での今後の整備についてはどのようにお考えですか。

加藤（コ）：という質問ですが、戸田課長、いかがですか。

戸田：交通拠点の待合所等の環境整備ということですが、成羽のバスセンターにある観光案内所は数年前に新しくなりました。ここは21時15分発の便が出る頃には閉まっていると思いますが、この便は基本的には地元へ帰る方のためのもので、平日や土日の昼間の時間帯は当然開いていますので、観光についての対応もできますと思います。歩いて行ける距離に成羽美術館等もありますので、そういったご案内もできるだろうと思います。また、同じ成羽町にベンガラで栄えた吹屋という町があります。ここに行く場合は成羽のバスセンターから乗り換えをするのではなく、こちらの高梁バスセンターから出ている吹屋行きの直通路線バスを利用されると思います。もう1つの地頭のバスセンターはあまり整備されていませんので、こういった所を

どのように整備していくかは今後の課題だと考えています。この周辺にはツツジのきれいな弥高山があるのですが、こちらは路線バスで行くことはできません。生活福祉バスと乗り継ぐか、マイカーでの利用が多いのが実態です。こういった、それぞれの拠点のバスセンターの充実は今後の一つの課題と捉えています。

質問3：駐車場を広く整備して、マイカーに乗り換えられる整備をされるそうですが、幹線から支線に乗り換える場合に、1日に1回、または週に2回しかない乗合タクシーもありました。私の意見としては、その乗り合い環境ではかなりの待ち時間が発生すると思います。例えば鳥取ですと、私たちは、待合場所について「トイレを必ず整備してほしい」などと話したりしています。その辺りのことを聞きたかったのです。非常に大事なのは、乗り換えというのは高齢者にとってとても大きな負担が生じるものなので、例えば鉄道からの乗り換えだと、もう無理だという人もいます。鳥取県ではそういう議論をしていっています。乗り換え整備ということについて、ここではすごく立派になった高梁駅を中心に書いているのかと思います。ですが実際には3つの拠点があるわけで、その整備について聞きたかったのです。

政森：成羽のバス停や観光案内所について、岡山大学の橋本先生が最初に仰いました。路線バスを運行する中で、高梁市の図書館にしても、新しいバスセンターにしても、成羽にしても、それだけのお客さんが、「このバスはどこへ行くのですか。どこどこを観光することはできますか」ということがあります。われわれは本日のセミナーを受けて、「このバスは左へ行きますよ」「このバスは図書館に行きますよ」というところを観光協会に要望していきたいと思います。

加藤（コ）：平松会長、利用者や住民の視点からすると、待合環境に必要なものについては何かお考えでしょうか。

平松：私は地元に住んでいますもので、今までそこで乗り換えるという観点が全くありませんでした。今おっしゃった成羽のバスセンターで乗合バスからバスへということだと、川上町・地頭行きバスしか路線がないのです。他に外れる路線というのは、公共交通として市が備北バスに委託した週に何便かのバスしかありません。現実的に考えて、あそこで待ち合いや乗り換えをすることは無いと思います。ただ、タクシー会社は2社あります。観光ということだと、今もどなたかのご発言がありましたように美術館ぐらいです。

加藤（バ）：今度できるという複合施設のことを調べました。地域局、公民館、図書館、総合福祉センターを集約して、さらに文化ホールを付けるのですね。私が気になるの

は、バス乗り場を一体どこに置くのかということです。別に待合施設を置かなくても構いません。この複合施設の中のどこにバスが着くのかということが分かっているだけでいいです。

それから、タクシーの話も出ました。今までは、こういった施設のタクシー乗り場は道路の向こう側にありがちでした。これからはそういう時代ではありません。タクシーも公共交通ですし、成羽はどうか分かりませんが、存続が極めて難しいタクシー会社が全国的に多くなっています。そういったタクシー会社の乗り場なども全部集約していかなければなりません。これは「小さな拠点」といわれています。2018年度着工ということで、今まさに造られようとしているこの施設は、正しく公共交通の結節点でもあり、地域の皆さんが集まる場所です。

先ほど、高校生がたまと悪いことをするというような話が出ました。私も悪いことをしていたのであまり人のことは言えませんが、今、「たまる」というのはとても大事だといわれています。一時期、高校生をたまらせないために、かなり強制的に家から校門まで行かせ、帰りもすぐ家に帰されるということがありました。ですが、そうすることで地域の中でのつながりがなくなってしまいました。以前だと、一緒に学校へ通っている友人というのは、高校が違ったり仲が悪くなったりしてもお互いに存在は意識していました。後で大人になって一緒に仕事をすると、「あのときは悪かったな」みたいな会話ができました。今はそれすらできません。もう全くばらばらです。それだとふるさととは全然一体化しません。なので、やはりどこか集まれる場所が必要だと思います。

今、現実には車社会はそんなものに関係なく勝手に動いているので、そんなものは不必要だという意見も分かります。ですが、これからふるさとを復興するためには、私はやはりこういった複合施設は必要だと思います。せっかくご寄付を頂いていい施設を造るのですし、公共交通もきちんとその中に組み込んでもらいたいと思います。先ほど、基本設計をやっているという情報が出ましたが、その辺りはどのような感じで造られるのですか。

戸田：今は基本設計に向けての地域の意見集約をさせていただいています。きょうも地元の議員がいらっやっていますので、必ずどこかでそういったご意見を拝聴することになると思います。非常にいいアイデアです。

加藤（バ）：ちなみに今の私の現場でも、バスに誰も乗ってないからと言って自家用車の乗降所を手前にして、今までは駅や施設の目の前にあったバス乗り場を向こう側にするというところが何件もあります。それでは駄目なのです。こうしていかなければいけないから、公共交通はこうして、ここにターンをしていくのだということをメッセージにして出していかなければなりません。

これは運輸局から言わなければいけないと思うのですが、立地適正化計画といわれるものがあります。要するに、ばらばらだと全部生き残れないので、うまく集約してコンパクト化していくというものです。実は、これと地域公共交通網形成計画とは一対だといわれています。それは当然で、ただ交通網を整備しても、そこに住んでいる人たちがどう動き、どこで何をすることと一体でなければ絵に描いた餅なのです。僕は地頭には行ったことがないので分かりませんが、そこは集まれる場なのでしょうか。この施設や結節点の整備は、そういうことを考えてやっていかないととても難しいかと思います。さらに営業所や折り返し地点などが一緒になっていると、なおいいということです。

加藤（コ）：立地適正化計画の話が出たのですが、北川課長、どうですか。

北川：どこを捉えればいいかが難しいのですが、先生がおっしゃるようなコンパクトプラ
スネットワークというものは、文言としては広まってきています。ですが、取り組みとしては広まり切っていないと感じています。先ほど先生がおっしゃったように、公共施設と交通の関係をどうするのかは大切です。さらに、この地域で言うと商業施設とどう連携していくかも重要だと思っています。病院は行きたい所ではないほうがいいですが、商業施設はみんなに行ってもらいたい場所です。中心市街地を活性化するという目的でバスをたくさん走らせても、中心市街地に誰も行かないのであればバスには誰も乗りません。最近ではむしろ観点を切り替えて、みんなが行きたい商業施設にバスを付けることが割と多いと思います。高梁市でもゆめタウンに備北バスさんが入られています。これは通常の路線バスとは別の位置付けで、ゆめタウンの専用バスとして運営されていると思うのですが、本日乗せていただきました。バス停が手前に置かれていたので、国土交通省職員というよりは1利用者として、そこがもう少し中にあるとうれしいなと思いました。一方で、買い物をしたら片道無料券を頂けました。1乗車100円なのですが、中の産直市で買い物をすると1乗車分の無料券が頂けます。なので、皆さんもこの後行ってみてください。まちづくりと言ったときに、行政観点だけのまちづくりではいけません。人の流れが無視されるようなことも起こりつつあります。人の流れに合わせる交通が重要かと感じています。

加藤（コ）：他にご質問はありますか。

質問4：本日は予定調和を打ち破るような素晴らしいご提案をいただきました。また、先ほど成羽についても、公共施設の結節点としての利用ということを考え、新しいセブンイレブンの路線も考えるべきではないかとご提案いただきました。本当にあり

がとうございました。

先生が成羽の停留所で降りられたとき、西の方の向かいに大きな石垣とコンクリート造りの建物があったかと思うのですが、これは安藤忠雄先生が設計して下さった成羽美術館です。石垣は江戸時代の陣屋の跡です。こういったものも、あそこで降りたら大抵気付いてくれるだろうと思って、地元の者はなかなか看板を出さなかったりもします。最終的に気付かれたところがあいさつ橋ですか。あれは正面の所にぺたっと「あいさつ橋」という名前が貼ってありますのですぐ気付きますが、本来は江戸時代の船着き場である総門なわけです。その「総門橋」という御影石でできた橋ですが、こういう言い方はどうかとも思いますが、よそ者の意見というのは本当に貴重だと再確認しました。

余談はこのくらいにします。普段、公共交通のことを考えるに当たっては、いろいろなセクションが関わってまいります。市民課、福祉課、そしてスクールバスや教育課、教育委員会などです。スクールバスを混乗にしたらどうかというときには、「国の補助ももらっているので、一般の方はご遠慮ください」などの縦割りの問題が出てまいります。公共交通会議を通じてまとめていくはずのそういったことが、末端の利用手段ということになると「これは教育委員会だ」「これは市民課だ」「いや、これは福祉のバスなのだ」となってしまうわけです。この問題は本市もうまく乗り越えていかなければと思っているのですが、先進事例がありましたらぜひ教えていただけたらと思います。

加藤（コ）：加藤先生、縦割りを乗り越えたような事例についてはいかがですか。

加藤（バ）：まず、スクールバスの混乗について、制度上は何の問題もなくできます。補助制度においても可能です。しかし私もいろいろなところで苦勞していて、PTAの皆さんが混乗を嫌がられることが一番のネックです。つまり、子どもが使うバスに訳の分からない人が乗ってくるのは困るということです。特に閉校するときには、学校がなくなる代わりにバスが入るのであって、それが路線バスならば皆さんのものであってわれわれのものではないので、それは承服し難いとおっしゃることも多いです。交付金についても、制度上は混乗せずにスクールバス専用としてのほうが多くもらえるので、そこもネックです。

その辺りは、混乗にすると上積みがあるような仕組みにしてもらわないととてもできないということで、国土交通省などにもいろいろお願いをしています。混乗にするとどういうメリットがあるのか、例えばお年寄りも使えるなど、そういうことをアピールしなければいけないと言っています。文部科学省もスクールバスの混乗についてはハンドブックのようなものを出されたことがあり、その中によかった例を載せています。また、常陸太田市では再編実施計画でスクールバスと路線バスを統

合しました。かなり運行量を減らし、通学する子どもやお年寄り、もちろん一般の方にも使っていただくような仕組みにしておられます。こういったことを皆さんにご納得いただければいろいろなことができると思います。ぜひそれぞれの地域で議論していただきたいと思います。私に相談していただいても構いませんが、その辺については運輸局が前向きにご対応くださると信じています。それでどうしようもないときは私に言っていただいたら、微力ながらお力添えができると思います。

加藤（コ）：どうもありがとうございます。そういった縦割りを乗り越えていくことが交通会議や網形成計画の役割ということですね。交通会議等もこのぐらい喧々諤々とやっていただければと思います。

北川：すみません、だいぶ時間が押していそうなので1点だけ申し上げます。恐らく交通行政自体が行政としてまだ若いといいますか、「交通なんて」と言うと非常に失礼なのですが、行政が交通に本腰を入れ始めたのはつい最近なのです。国土交通省も同様だと思います。なので、その市なり街の中での交通行政の位置付けというものを、関係の皆さまでもう少し高めていっていただく。また、交通行政は縦割りがある中で横を通す分野であるという認識を皆さんで共有していただく。その上で、実際にそういう動きができるようになるとよりよいのかなと思います。それは私も一緒にやらせていただきたいです。

加藤（コ）：私のきょうの役割は定時運行に務めることなのですが、いろいろなデマンドが発生しまして、定時運行が少々厳しくなりつつあります。ですがせっかくですので、最後にパネリストの皆さんに一言ずつ伺いたいと思います。きょうのタイトルは「ひと・まち・自然にやさしい持続可能なバス交通を目指して」でした。議論を通して、これから取り組むべき課題がたくさんあるということが分かってきたかと思います。それを踏まえ、今後どのようにアクションを起こしていくかという決意というか、そういったことも含めて一言ずつコメントを頂けたらと思います。平松会長からお願いします。

平松：自家用車は大変便利なものです。しかし、住民である私にできることとして、微力ですが、1日でも、1回でも多く公共交通を利用したいと思います。また、周りの皆さまにもお勧めしていきたいと思います。ありがとうございます。

加藤（コ）：ありがとうございます。政森社長、いかがでしょうか。

政森：事業者だけでは公共交通を守っていくことはできません。1人でも多くの方に利用し

ってもらう方法について、自治体や地域の方からもいろいろな意見を聞き、お互いに場を持ちながら考えていくのが一番だと思います。そのためには、私どもも事業者として企業努力が必要です。協力しながら、行政ともタイアップしながらやっていきたいと思っています。

加藤（コ）：ありがとうございます。この施策の中には交通事業者による利用促進として、改善提案を審議する場の創設や、利用促進活動を支援する制度の検討なども入っていますので、ぜひよろしくをお願いします。では戸田課長、お願いします。

戸田：きょうのセミナーの講演とパネルディスカッションを通じまして、本当に公共交通の大切さといいますか、いろいろな貴重な意見を頂き、参考になることが非常にたくさんありました。利用してありがたがられる公共交通を目指していきたいと思いました。

加藤（コ）：では北川課長、お願いします。

北川：私もきょうは反省した点があります。高梁市は再編実施計画まで策定をされているので、私としては一丁上がりといいますか、もう運輸局の手を離れたと思っていたのです。しかし利用促進という点においては、私どもももう少し一緒にやらせていただきたいと感じました。

現在 Google マップでは、岡山県も関与されて、例の最終便も含めた岡山県内のバスの情報をほぼ知ることができます。なので、バスを使って移動しようと思う人への情報は非常に充実していると思います。一方でバスを使ったことがない、またはバスの情報に普段触れることがない方への情報発信に関しては、やるべきことがまだまだあると感じています。

一点、ぜひ高梁市さんをお願いしたいことがあります。観光でバスを利用してほしいと思われるのであれば、この観光マップの中に路線バスの情報が一切ないのではどうしようもありません。例えば吹屋地区はバスで行けますし、備中松山城も近くまで行けるはずですし、成羽美術館については目の前にバス停があるわけです。全部の情報を書く大変だと思いますので、例えば「ここであればバスで行けます」程度のことを書いていただければと思います。市としてここは売れるという有名な観光地もあるかと思っています。なので、そこについては下のバスセンターが代表して、何番の路線バスに乗れば行けるかという情報発信をするだけでも違うと思います。また、この観光パンフレットの 21～22 ページにもおでかけプランのようなものが載っています。しかし、どうしても観光客は「これはバスで行っても帰ってこられないかもしれない」という不安を抱くと思うのです。なので、路線バスできちんと帰

ってこられるプランを作っていただければと思います。また、時刻表の話でもありましたが、バスは身近にあり、使えるものだと感じていただくためには、この辺りの飲み屋で最終バスの時間を発信したりすることも重要かと思います。ボランティアであれば、私もこういったことに参加させていただきたいと思います。

加藤 (コ) : どうもありがとうございました。今、大体定刻になりました。私からまとめる必要もなさそうですね。皆さんには、きょう議論されたいろいろなことを生かしていただきたいと思います。また、ぜひ備北バスや他のさまざまな公共交通にも乗っていただき、気付かれたことなどを市や備北バスにご提言いただくといいのではと思います。