

## 1. 基調講演

### 「日本のバス 100 余年のあゆみから考える岩手のこれから」

鈴木 文彦 交通ジャーナリスト/NPO 日本バス文化保存振興委員会副理事長

司会のご紹介にありましたが、私は東北大学の出身です。そのため、仙台におりまして、今から三十数年前になりますが、そのころから東北のバスをかなりめぐっておりまして、岩手県のバスとの付き合いはもう 35～6 年になります。

最初にバスの歴史を少しお話しします。この写真は 1980 年前後に今はなき花巻バスセンターで撮影したものです。この写真を見て岩手の当時の状況を思い起こせる方はだんだん少なくなっているのではないのでしょうか。4 台バスが並んでいる光景を見ていただくと、普通はたくさんのバス会社が来ていると思われるかと思います。実は岩手県交通が合併で成立してまだ間もないころでして、一番右側が岩手県交通になってからのオリジナルのカラーで、今でも一関市内で走っています。

右から 2 番目は前身の花巻バスという会社のカラー。3 番目が前身の岩手中央バスという会社のカラー。そして一番左側は岩手中央バスに合併した前の花巻電鉄のバスのカラーです。これはもうすでに合併した後ですので、実はこの 4 台全然違うカラーのバスが並んでいます、1 つの岩手県交通の写真です。

私が岩手に来て、岩手県のバスを目の当たりにいろいろ見た時代は、宮城県内も宮城交通が 1970 年に合併してまだそれほどたたない時期でかなり混乱をしている時期でして、こういった地方バスの状況を目の当たりに見ていたのが私の今の仕事をするきっかけになりました。そういう意味ではこの写真は私にとって非常に象徴的な写真です。

日本のバスはちょうど昨年で 110 周年になりました。1903 年、明治 36 年に事業としてバスは京都でスタートしています。

全国少しずつ差はありますので、岩手の場合はここにも書いてありますように、バスの発祥は 10 年後の 1913 年とされています。盛岡～宮古間で走ったのが最初とされています。この事業は一旦やめられているのですが、いずれにしても岩手でバスが走った最初には日本のバスの発祥から 10 年後になります。

日本の近代交通は鉄道からスタートし、鉄道は比較的大都市を中心に発達していきます。これに対してバスは、例えば東京みたいなところに先にできてだんだん地方に広がっているような印象があるのですが、実はそうではなくて鉄道が行き届かないところに先にバス

が発達した傾向がみられます。そのため東京あたりよりも地方のほうがバスの発祥は早かったと言えます。

都市部は鉄道があって路面電車があって人力車や馬車があるということで、それで何とかなっていました。地方の場合は交通手段がなく、初めての近代交通が自動車です。スタートすることがよくありました。そのため大正期を通して各地に小さなバス会社がどんどんできていきます。

昭和に入ったころには小さな事業者があちこちにあって、例えば岩手でも水沢と北上の間では何社ものバスが、いわば今で言えばダンピングをする、客取り合戦をするわけです。そういう時代を経てだんだんとお互い疲弊してきますので統合が進んでいくわけです。

戦時期に入りますと厳しい状況になります。なかなかガソリンも手に入らないため、木炭や薪でバスを走らせたりしました。そして戦時期には、いわば国策として交通事業は地域ごとに統合していこうという流れが出てきます。そのため岩手県内では、岩手県南自動車、岩手東部乗合自動車、岩手中央自動車、岩手県北自動車が戦時期に統合しています。

戦後になりますと、しばらくの間、昭和 30 年代ぐらいまで、バスにとって非常にいい時代になってきます。つまり需要がどんどん増えてきます。まだマイカーがありませんから交通手段と言えば鉄道かバスになります。復興が進むと経済が発達していきますので、そういう移動の需要はどんどん増えていきます。これに従ってバスは走らせれば儲かるという時代がここに生まれるわけです。

そういう中で、国鉄（今で言う JR バス）も岩手県内ではバス路線を広げていった時代があります。戦前から二戸や沼宮内では走らせているのですが、ここにきて一関や岩泉などに新たな営業拠点をつくって国鉄バスが県内を走りました。この写真は、バス黄金時代のいわゆるボンネット型のバスがたくさん走っていた時代の様子です。

※がついている写真については、もう今から 20 年ぐらい前に岩手県交通の釜石営業所に伺ったときに助役の方からいただいた写真ですので県南部の写真が多くなっています。

バスの発達の過程で長距離路線が伸び、観光バスが伸びていったのもこの昭和 30 年代～40 年代にかけての時期です。

その中で、岩手東部乗合自動車（東部バス）というのは岩手県南バスに合併しています。

黄金時代に少し陰りが出てくるのが昭和 40 年代です。岩手県は比較的過疎化の進行が早く始まりましたので、沿線の過疎化で利用者が減少傾向になっていきます。これが昭和 40 年代です。この写真はまだバスに車掌が乗っていた時代で、これもだんだん知っている方

が少なくなりまして、私などはちょうど学生時代に山梨県で路線バスの車掌をアルバイトでやっていた時期もあるものですから、そういう記憶が薄れていくのが非常に残念なのですけれども、バスというのは今では運転手1人で運転するのが当たり前になっていますが、車掌が乗っていた時代があります。

岩手の場合は労使紛争などがありましてかなり遅れ、昭和50年代の半ばぐらいにはほぼワンマン化が終了しています。

この頃、事業としてかなり厳しい状況が出てきます。宮城県では1970年に3社が合併して今の宮城交通ができます。それから遅れること6年、昭和51年に岩手県では岩手県南バスと岩手中央バス、花巻バスの3社が合併して今の岩手県交通ができるわけですが、やはり合併したからといってすぐに状況が好転するわけではないという中で、先ほどお見せした個々ばらばらの寄せ集めのような感じの状況がしばらく続いていく状況にありました。

南側の3分の2を岩手県交通、北3分の1を岩手県北自動車、その間に国鉄バスが一部の地域を走る形で岩手県のバスは構成され、そのころ岩手の都市部を除きますと、非常に広大な過疎地域が広がるような状況になりました。その中でバスはだんだんと非常に厳しい状況にさらされていくわけです。

もちろんいろんな工夫も当時なされました。今でも続いている施策ですけれども、80年代ぐらいにはフリー乗降バスといって停留所以外でもバスの乗り降りができたり、メロディバスといってメロディを鳴らしながらバスが走ったりもしました。

ただ、なかなか経営が好転するところまでにはいたらなくて、分社化をしたり、あるいは一部路線を廃止する流れが続いていくことになります。そのころ(1978年くらい)の一関の駅前の様子です。あまり変わってないです。右側が当時の国鉄バスです。まだ車掌が乗っていたバスですので、真ん中にしかドアがありません。このホテルが後ろにほとんど変わらない状況で見られます。後ろの東横インはまだありませんので、多少は違うんですけども乗り場のイメージもそんなに変わらないままです。

左のカラーのほうはその少し後ですけれども、駅舎も今は看板が大きくなっていますけれども、駅のつくりそのものはあまり変わらないままで、写っているバスは宮城交通のバスです。当時宮城交通の塗色は、社長の娘がデザインしたそうです。私はあのデザインが非常に好きで、今の単純な紅白になったときに非常に残念な思いをしました。ああいう曲線でデザインされたバスは70年代では非常に斬新なデザインでした。

岩手県のバスが新たな時代に移っていくのは大体80年代に入ってからだと認識してくだ

さい。これは全国的にも同じ傾向ですが、ある意味岩手は少し先取りしています。それは都市間の長距離バスが発展していく時期にある。その先導役を果たしたのが岩手県北バスが運行した 106 急行バスで、盛岡、宮古間の国道 106 号の改修に合わせて走らせた急行バスが先鞭をつけています。

さらに東北新幹線が盛岡開業したことによって盛岡から先の各地を結ぶ高速バスが非常にいい成績を残します。今では高速バスのネットワークは仙台を中心としたネットワークが大きいのですが、東北の高速バスの発達そのものは盛岡からスタートしたと言っても過言ではありません。

そういう中で 88 年には夜行高速バスもスタートし、高速バスネットワークが広がってきます。

岩手のバスを特徴の 1 つとして、盛岡市がオムニバスタウンの指定を受けてさまざまな取組みをします。後ほど申し上げますがバスネットワークの組み方として非常に典型的な方式でやったゾーンバスシステムを早く採用したのは盛岡市で、左側の写真は盛岡の松園バスターミナルですが、もともと何もない、ちょうど松園ニュータウンの入口、いわゆる首根っこのところに乗継ターミナルをつくって、団地内へのバスと基幹バスを接続させる形態をとりました。もともと何もない浄水場の跡地に市がつくったターミナルだったので、ここで人が乗り換えをするために集まってくるということが契機になりまして、これは 2 年前ぐらいの状況ですけれども見ていただきますとこの辺にコンビニができたり、あるいはファッションセンターしまむらなど、いわゆる郊外店がこの近辺に集まってくるようになりました。いわばバスの結節ターミナルが新たな人の流れと町の形態をつくっていった 1 つの例になります。

都心循環バス「でんでんむし」が走り始めたことによって盛岡の町中の交通が大きく変わりました。都心循環バスは全国でもたくさん走っていますが、あまりいい成績を残していません。この「でんでんむし」はいわば地方都市の都心循環バスの中では恐らく全国一の利用客数を誇っていると思います。直近の正確な数字は何っていませんが、1 日当たりにすると 3,000 人に近い人数を輸送し、これだけの機能を果たした都心循環バスというのは大都市福岡でそれを超えるものがあるぐらいです。そういう意味では盛岡でやってきた事業のバスにとっての意味合いというのは非常に大きかったと思います。

歴史の最後では、東日本大震災を乗り越えてバスが非常に活躍し、バスの存在意義を非常に高めたことを言い紹介したいと思います。これは私が現地で見えてきたものです。例え

ば震災から 1 カ月弱ぐらいの時期の山田町の状況です。ここで待っていたおばちゃんたちは、「バスが戻って来てくれたおかげで私はこの町でこれからも生きていけるんだ」というふうにはっきりとおっしゃっていました。それだけの意味をバスの存在は持っていると思います。

こちらは大槌を走っている県交通のバスですが、ご覧のように東京都の都営バスのカラーをしています。これは都営バスが無償譲渡してくれた車ですが、宮城、岩手、福島県で津波で流失したり、あるいは壊れて使えなくなったバスの代替として、全国から多数の支援がありました。これはバスという業界の非常に大きな力だと思っています。この全国からの無償譲渡の支援がなかったら、多分震災後のバスはスムーズに動かせなかつたろうと思います。

そういうようなことを乗り越えて、今の岩手のバスが形成されていますが、今の状況が決してこれからバラ色の夢が見える状況ではないのは皆さんも周知のとおりだと思います。非常に日本の今のバスを取り巻く状況というのは厳しいものがあります。

かつては免許を持たない人の足をどうするかということがかなり問題になっていましたが、今は、免許年齢に達した人の大半が免許を持っている時代になっています。そういう意味では高齢者を含む多くの人移動をマイカーに依存していると言えるような状況と、需要の基礎となる人口が全国的に減少するということによって、乗合バスを初めとする公共交通機関の利用者が限定されて年々輸送人数が低下している状況にあります。

特に少子高齢化による影響は、バスのような交通機関に非常に大きくなっておりまして、いわゆる団塊の世代がリタイアをしたことによって通勤利用者が大きく減少しています。一方で少子化がありますので、少子化によって通学需要、特に高校生の通学が全国的に低調する中で、いわばバスにとって一番真価を発揮する、いわば得意な集約輸送の必然性が減少しておりまして、そのことが交通事業者の経営事情を悪化させることにもつながっていくわけです。

このような実態の中で、2002年に道路運送法が改正になりまして、需給調整規制の撤廃ということで乗合バスの参入撤退の手続きが簡素化されています。このことによって参入がほぼ自由にはなっているのですが、あまり儲からない事業にそうそう参入があるわけではない中で、参入の少なさに対して撤退の動きは加速する傾向にあります。法改正以後 2012年までの 10 年間、全国で代替手段なしに廃止されたバス路線は、ここにもありますように 1 万 2,000 キロに及びます。

さまざまな補助制度によって延命させていたケース、補助金制度によってかえって首を絞めるような状況になったケース、あるいは補助金そのものが財政事情の悪化によって続かなくなったケースなど、補助金によってカバーするということも難しくなりつつあります。

一昨年(2019年)の10月、岡山県西部で一定のエリアを運行していた井笠鉄道というバス会社が事業継続が困難となりまして半月後にやめるといって事業をやめました。もともと非常に厳しい状況ではあったのですが、利用者が戻ることもなく経費がどんどん増大していく中で、これまで国や市、町の補助金で何とか路線を維持してきたものの、ついに退職金も払えないような状況になって会社が破たんしたわけですが、貸切バスを含めて100台規模のバス事業者でした。この規模のバス事業者が撤退するというのは初めてのケースでした。

このケースの場合は幸いに隣接する地域の事業者がこの会社の路線の7割ぐらいを引き継ぎました。したがってまったく撤退したところにバスが走らなくなってわけではないのですが、引き継がれたところでもサービスは低下し、まったくバス路線がなくなった地域もあるということで、一般的には100台規模のバス事業者の赤字が必至な事業を引き継ぐ事業者が出てくることは非常に考えにくいと言えます。

この問題の示したものは何かというと、今当たり前にバスは走っていますけれども、このバスが1カ月後同じように走っているということが保証できないぐらい今のバス事業を取り巻く環境は厳しいということです。

すべてが同じように危機的な状況にあるかということと必ずしもそうではないですが、それにしてもこれまでの大体10年ぐらいの間で地域を代表するようなバス事業者が何社も破たんし、とりあえずは何らかの形で支援を得て事業を継続していますけれども、非常に際どいところで支えているという状況にあることは事実です。

破綻した会社は補助金をもらっていたわけですが、単に赤字の一部を埋めるような補助金政策というのは恐らくもう限界で、決して持続性のある交通政策にはつながらないということも表わしていると思います。

今年に入ってからも栃木県内で小さな会社ですが乗合バス会社がいきなり事業をやめました。これも隣の事業者が地域から補助金をもらって新たにその区間を走らせるということで、とりあえずバスなしという事態は回避されましたが、こういうことがいつでも起きかねないと思います。

それに加えて今非常に大きな課題は、バスの運転者がなかなか集まらない。場合によると運転する人がいないから減便をせざるを得ないというようなケースが今もうすでに少しずつ出始めている状況です。

さらに燃料は高騰し、非常に条件が悪くなりつつあり厳しさを増しているということで、もはや地域公共交通の維持とか活性化というのは一刻の猶予もないのではないのでしょうか。

昔は貸切バスや高速バスが非常に儲かっていましたので、そういうところの儲けで何とか地場路線もカバーする内部補助ということができましたが、今貸切バスがほとんど儲かる事業ではなくなっています。それに加えて高速バスも、一応高速バスは事業としては悪い事業ではないんですけれども、じゃあそれだけの利益が上がるかという、ものすごい利益が上がる事業でもないんです。そのため、やはり基本的には地場路線を何とか利用者を増やして収入を上げることを考えていかないと、本当に1カ月後はバスがなくなっているかもしれないということになりかねません。

車両についてもなかなか新車で更新するということではできませんので、今の岩手県内のバスも首都圏からの譲渡車が非常に増えています。中古車も値上がりをしていまして、なかなか中古車で車両を代替するということも厳しくなりつつあり、本当に取り巻く状況は厳しい状況ばかりで、ここまでの話だけで言うと皆さん非常に暗い気持ちになってくるのではないかと思います。そういう中でもどう考えていくのかというあたり、決して私は暗い話で終わるつもりはありませんので、この先へ進めさせていただきたいと思います。

先ほど推移のグラフを出しましたが、マイカーが普及してくるに従ってバスの利用者が減少してきた状況があるわけです。しかしながら高齢者を中心とする運転免許を持たない層の移動手段の確保というのはもうすでに20年、30年来の課題としてあったわけですが、先ほど申しましたように高齢者の多くが運転免許を持っている時代になって一家で3台、4台マイカーがある時代になっています。その結果、とりあえずマイカーで生活交通のほとんどを賄うことが可能のように一見見えます。

しかしながら1つは高齢ドライバーが非常に増えている。そのため安全性で大きな問題をはらんでいるということ。それから高齢ドライバーの本音がどの辺にあるかということ、これは高齢者に直接聞いてみないとなかなか出てこない話、なかなか統計的には出てこない話なんですけれども、実際にはもう運転はしたくない、あるいはやめたいと思っている高齢者が少なからず存在するという実態があります。

加えて、例えば高齢ドライバーの多くは長距離、高速道路、町中、夜間になるべく運転

したくないという人が増えています。

私はもう 12 年ほど山口市の交通政策のお手伝いをしていますが、山口市の山間部でいろいろと高齢者の方と直接お話をした中で出てくるのは、多くの方が「俺の免許はどこそこの限定免許だ」という言い方をされる。これはどういうことかと言うと、どこそこというのは自分の周囲の地域のことを言うんです。つまり普段慣れている自分の地域のちょっとしたところだったら車で移動するのに全然怖くもないしいいんだけど、先ほど言ったように町中へ出るだとか高速に乗るだとか夜走るだとか、そんなことはしたくないんだということをおっしゃる方が非常に多い。

それじゃあ車が使えなくなったらどうするか、今の状況だけを見ていると送迎で何とかなっているように見えます。高齢者にしても通学の子どもたちにしてもマイカーによる送迎によって移動しているケースがかなりありまして、送迎行動も 1 つの移動手段ではあるんですけども、実は送迎というのはする人もしてもらう人もそれなりの負担を伴っています。今後少子化や人口流出がありますので、新たな送迎の担い手というのは生まれにくいのです。

現状、山口市の山間部のある 65 歳ぐらいの男性が「今俺が 70 代とか 80 代とかの人を病院に送り迎えしているけども、じゃああと 10 年したら俺の面倒は一体誰が見てくれるのかな？」とつぶやいていました。今は高齢者が高齢者を送迎しているというのが現実にある。そう考えてみると、送迎ですべてがまかなえると思うのは早計なんだろうと思います。

マイカーが全国的に普及し始めた 1970 年代ぐらいから後、地域の構造自体がマイカーに合わせた形で変化をしてきました。商業施設はもとより病院だとか役所などの公共施設といったものが新築するたびに郊外へ移って行って広い駐車場を持つようになりました。その結果として昔からの町がすたれていったという現実があり得るわけですけども、そういうことで多くの市町村で地域活性化といったことを言いますが、実態はそれとは裏腹にだんだんと市街地がさびれ郊外にそういった車を中心とした施設が広がっていくということを繰り返していった状態です。

公共交通というのはもともと鉄道駅、あるいは市街地を中心につくられてきた歴史があります。そういう中でなかなか新たなマイカーに向けてつくられた地域に対応できなかった面があるのは事実ですし、逆説的に言うと、今例えばイオンのショッピングセンターみたいなところに路線バスをアクセスすると、その路線は結構乗っていたりするんです。例えば盛岡市でもイオンに駅から直行するバスがあります。恐らく昼間だけで見たらイオ

ンに行くバスに一番お客さんが乗っているんだろうと思います。そういうニーズを拾っていくというのも1つのバスのあり方ではあるんだろうと思います。

いずれにしてもマイカー中心の地域構造になっている中でどう考えていくかということですが、マイカーを持ったことによって人々の行動というのは大きく変貌しましたので、いわば少数分散型とでも言うべきマイカーによる移動ニーズのすべてを公共交通でカバーするという事は難しいというのは事実です。

ただ、そうは言っても、今まで申し上げてきたようにさまざまな課題をマイカー社会自体が抱えています。今後、そのままマイカーに依存した社会を続けていくということほどこかで無理が生じるのも事実です。そういうことから考えますと、やはり5年後、10年後に向けて公共交通というものの意味であるとか、あるいは期待というものは大きなものがあると言っていいだろうと思います。

そういう意味で公共交通というのはやはり私は社会的なインフラとしてとらえて、みんなできちんと維持し、続けていくということが必要だと考えています。

もっとも大切なことは、「持続できる地域公共交通」ということで、そのためには地域の交通ネットワークをビジョンを持って構築することが必要であって、誰かが負担をすれば何とかそれでできていくというものではなくて、やはりみんなが協働していく必要があり、役割を分担していく必要があるだろうと思います。

さまざまな交通機関があります。これを効率性に、経済性をきちんと配慮して、適材適所で選択していく必要があると思います。

地域公共交通の中でバスを中心とした地域公共交通はどんな形のものが今選択されているのでしょうか。これは大槌町の仮設住宅をきめ細かく回っている町民バスです。非常にかわいいデザインで今評判になっているものです。

90年代の後半から2000年代に入るところにかけてコミュニティバスという手法が全国に広がりました。これは一関のなの花バスですけれども、今日来てみましたら車両が変わってましたので、次からは写真を入れ換えたいと思います。

コミュニティバスは1990年代後半以降に市町村による住民の移動支援対策として急速にクローズアップされてきたものです。コミュニティバスの多くは既存の交通機関が対応できなかった交通空白地域をカバーするという事で、主な利用者はほかに交通手段を持たない高齢者が中心で育っていきました。

事例は大都市圏や市街地を走るものから、どちらかというと福祉バスの的に週に何回か地

方を走るといようなものまですごく幅広くあります。そういう中で90年代の後半に東京都の武蔵野市であるとか杉並区のような非常に大都市圏の住宅密集地域を走る100円バスが非常にマスコミで評判になったのがよし悪しだったんですけども、そういう条件下で成り立ってきたものが1つのひな形になってしまったことによって、かなり地方に同じような形が蔓延する結果になりました。いわば一種のブームのような状況を生んでしまったわけです。

コミュニティバスが結果的に高齢者の外出支援につながったことは事実ですし、それからコミュニティバスということをやったことによって、それまでほぼ交通には無関係だった市町村が直接的に交通にかかわったということがいわば交通の歴史の上でも私は大きなことだっただろうと思います。

ところがその後、利用者が伸びない、あるいは財政負担が看過できないぐらいに大きくなってしまったといった市町村のコミュニティバスが全国で続出するようになりました。いわば空気を運ぶバスに財政負担をしているというような状況が問題視されるようになってきたわけです。それが2000年代の後半ぐらいです。今はどちらかというとコミュニティバスというものが見直しの時期を迎えていると言っているのかもしれないと思います。

コミュニティバスにはいろんな課題がありまして、時として非常に政治的な道具になりやすい側面を持っています。このため実際の住民のニーズがどうかというようなことよりも、市町村の事情、もう少しはっきり言うと例えば首長がやると言ってしまったとか、あるいは議会の圧力が非常に強いとか、そういうような住民とは関係ない意向によっていわば走らせることが目的になってしまつてつくったコミュニティバスというのが全国少なからずあります。大体そういうところが今曲がり角を迎えていると言っているんだろうと思います。

先ほどの武蔵野市の事例が広くアナウンスされたことによって、コミュニティバスたるもの、循環にすべきであるとか100円運賃でやるべきだとかおかしな常識さえ生まれてしまつて、今この辺は実は見直しの傾向にあります。特に運賃についてはこれを見直していく傾向が強まっていますけれども、やはりこういうものは何のために走らせるのか、誰のために走らせるのかといったことをきちんと議論し、どういうニーズをまかなっていくのか、誰がどこへ何をしに行きたいのか、こういったことがベースになっていかないといいものはできないし、また住民に支持されるものもできないということです。

走らせたならそれで終わりではなくて、きちんとフォローアップをして評価をする。その

ことによってどう改善していくのか、あるいは改善できないのだったら勇気を持ってやめるという選択肢もあるわけです。そういうことをせずにズルズルと財政負担をしながら続けているコミュニティバスが非常に多いのが今の状況です。

地域交通の特に生活交通に当たる部分の選択肢というのはいろいろあります。これはさまざまな交通手段を1つは需要の集約がどれだけできるかということによって表わした図です。横軸は需要がどれだけ集約できるか。鉄道が一番集約度が大きくて、路線バス、小型バス等、タクシーベースのもとで最終的には一般タクシーは一人一人のドア to ドアのニーズに対応するわけです。

需要の面で言いますと、今言ったように縦軸はどれだけ個人アクセス度が高まるかということ。この関係図をつくってみますと、もう1つ実はコストの配分というのがどうなっているかというのがこれと同様になってきます。つまり全体にかかるコストはこちらに行けば行くほど大きくなります。鉄道が一番総コストは大きい。一方これを縦軸で見えますと、今度は単位コスト、1人あたりにかかるコストはどうかというと、上に行けば行くほど大きくなります。

このことは運賃と重ね合わせて考えていただけるとよくわかると思います。鉄道がなぜ初乗り運賃140円とか150円で成り立っていて、タクシーが700円とかそのぐらいになるのかというのは、こういう単位コストがどのぐらいになるかということで1人の運賃を決めていると思っていただければ非常に意味がわかるかと思えます。

本来は運賃というのはそういうかかるコストなどを反映したものであるべきだと私は思います。実は今このコミュニティバスから今後デマンド交通を含む乗合タクシーの部分はかなり政策的に決められていますので、実際にかかるコストからすると低く抑えられている。ではそれを誰が負担するかと言うと今の行政が負担しているという格好の図式になっています。これがどこまで続けられるかという問題がありますので、少しこういったことを改めて見直してみる必要があると思います。

今、デマンド交通が全国的に増加しています。昔はどちらかと言うと地域の交通確保というのはバスを走らせることでした。どんな末端の集落でも人が住んでいる限りバスが行くべきだというふうな考え方が強かった。ただ、これはさすがにバスの限界を超えたものについてどこまでバスがやるべきかという議論が起こって、少しずつ変わってきたんですが、今度は逆に小さな需要に対しては車を小さくして、その代わりどンドンぎりぎりのところまで入り込めという形の中でデマンド交通がかなり浸透してきています。

実際、デマンド交通というのはその名前のおり需要に応じて走らせるという意味で、利用者側からすると利便性は高いのですが、先ほどの図で見ていただければわかるように、かかるトータルのコストは見かけ上は低いんですけども、実際 1 人あたりにかけているコストは非常に大きくなっています。

現在もっとも注目されている手法ではありますが、若干ブームの様相を呈していることに注意する必要があって、ちょうど 1990 年代～2000 年代にかけてのコミュニティバスと状況が非常によく似ています。ということはつまり、これもやはり政治の道具になったり、あるいは思い込みで路線を広げてみたり、デマンドさえ導入すれば問題は解決するとばかりに導入することが目的化しているケースが目立つようになってきています。

デマンド交通が道路交通法の中で乗合交通として整備されたのが 2006 年の道路交通法改正のときです。この段階ではわりと大きなシステムを導入して行うデマンド交通というのがそれなりに数多くあったんですけども、これ自体は実際にデマンドを導入するところどころがシステムを必要としないような、例えばタクシー会社が名前を聞けば、ああ、あそこの人ってわかるぐらいの地域だったところが多いこともあって、実際にシステムにかかるコストを負担しきれなくて、今はそういった大がかりなシステムというのは、今まで導入したところはとりあえずまだそれでやっていますけれども、新たな導入ケースというのはそんなに出てきておりません。

ただ、さまざまな形でデマンドが増え続けているのは事実ですし、今後技術的にはデマンド交通を適切かつ効率的にオペレートする手法というのは多分開発されていくことだろうと思います。

こういった小規模で分散した移動ニーズに対してデマンドは確かに果たす役割は大きいし有効ではあるものの、現状のようにそれをコミュニティバスの延長のように財政負担でこういったものを作っていくときに注意しなければならないことがあります。それは果たして行政サービスとしてやるべきことはどこまでなのかという話です。

デマンドもいろんな課題を持っていて、本来これは乗合の交通ですけども、乗合率というのは非常に低くて、実際に複数のデマンドを集約して複数人が乗車して運行されているケースがどのぐらいあるかというと、全国おしなべて見た場合、多分 2 割いかないと思います。そういうことになると、タクシーとどこが違うのかという話になってしまう。利用者には単に安いタクシーと思われてしまうことが非常に多いのです。

そういったことも含め、自治体が行う交通サービスとしてどこまで行うべきかという議

論は必ずする必要があるということですし、それからデマンドにも適、不適がありますので、すべてがデマンドを導入すれば解決するというものではないということを知っておく必要があると思います。

もう 1 つ大事なことは、デマンドにしてしまったところというのは、よそからその地域を訪ねて来た人にとっては使える交通機関がないということです。よそから来た人がこの地域で動きたいと思ったときに、駅を降りて定時定路線のものがなくなっていたら恐らく普通のタクシーを使う以外は動きようがない。普通のタクシーもだんだんと今地方からは撤退する傾向が明らかにあります。そういう中で考えたときに、私は行政サービスとして財政負担によってデマンド交通をするのであれば、どれだけのコストをかけるべきかという議論をきちんとした上で、区域分けするのは構わないんですけども、完全なドア to ドアでどこからでもいいですよじゃなくて、それをきめ細かくてもいいから必ず乗降地点を設けるということと、運行ダイヤを設定すべきだと思います。

ここに写っている岐阜県可児市のデマンドはそういう形で整備をしてデマンドを動かしているところです。そういうところはきちんと行政サービスとして機能していると私は思っています。

新しい仕組みを導入することだけが改善ではありませんので、デマンド交通の事例などを精査してみると、通常のタクシーを利用することに対して何らかの仕組みをつくったほうがよほど住民のためにもなるしタクシー事業のためにもなるというケースがたくさんありますし、今あるバスを有効に使うことによってそれを十分に機能させたほうがその地域にとっていいモビリティが確保できるケースはたくさんあります。

最後の地域交通モードとして過疎地有償なども今年から仕組みが変わりましてかなり市町村の自由度は高まった面はあります。これも持続性の問題だとか安全性の問題だとかさまざまな課題があることも事実で、本当に最後の手段と思っていたほうが当面のところはよさそうな気が私はいたします。

スクールバスを路線バスと統合させるような形で上手に組み合わせるやり方もあります。ただ、最近父兄が一般客と混乗するということに対して非常にアレルギーを持っておられるケースが増えていて、なかなか混乗が進まないケースが少なからずあります。ただ、同じところを路線バスとスクールバスが別々に走っているのが本当にいいのかどうかというあたりは地域できちんと議論する必要があるかと思っています。

石巻市などの場合は路線バスが全部スクールダイヤをつくって学校の前まで乗り入れる

ような形で路線バスがスクールバスの役目も果たしているというケースです。

時間がなくなった中でちょっと申し上げておきたいのは、バス交通をネットワークの中心として考える考え方です。これまでどちらかというところ公共交通に対する意識はバスはバス会社が走らせるものと思われてきたわけです。だめになったら行政が何とかしてくれるということで、どちらかという依存意識が非常強かったんですけれども、それに対してだめになってきたときに赤字路線の補助金政策を昭和40年代の後半ぐらいから導入していったわけですが、そのことが逆に今度は何も考えなくても基準に合えば補助金が出てしまうような仕組みだとか、後追いで対策しかしない、いわば何も考えない交通ができてしまうということに非常に大きな問題がありました。

地方交通は事業として成り立つケースは非常に少ないということを考えると、やはり公的ななかかわりというのが求められているのは事実です。ただ、どこまで財政負担をするのか、あるいはどういうふうに財政負担をするのか、どういう財政負担だったら住民の合意が得られるのかというあたりの議論は今まで実はあまりされてこなかった。仕組みの中で補助金を出していただいただけというところが非常に多い。この辺をやはりきちっとこれから議論する必要があるのと同時に、今まで申し上げてきたように、バスのようなある程度集約した交通機関と地域の中を細かくカバーするような小規模な交通手段をどうやって役割分担をし、上手に組み合わせることが長続きする方法なのかということも各地域で議論する必要があろうかと思います。

先ほど申し上げましたが、一番大切なのは持続できる仕組みです。公共交通というのは今あればそれでいいというものではなくて、やはり5年後、10年後も続けていく必要があります。そうでないと本当に必要だという人が増える時期に公共交通がなくなってしまったということになりかねない。そういうことを考えると、やはりそれを見据えた政策をこれからしていく必要があるかと思います。

そのためには十分に役割分担、適材適所で機能分担をした上でのメリハリのあるネットワークをつくっていく必要があるかと思います。つまり基幹の部分と生活交通、生活に密着した部分というのを上手に組み合わせしていく、組み合わせっていくという考え方がこれからは必要になってくるかと思います。つまり幹線である幹の部分と枝の部分、それからいわゆるコミュニティ交通の部分の部分を分配しながら組み合わせると1本の木のように構成していくという考え方が必要になってくるかと思います。

典型的な形で言いますと、東京都檜原村のケースのように複数の地域を結び、鉄道駅や

町と結ぶ基幹の部分はバスが担う。それに接続する形でそこから派生するなかなかバスでは分担しきれない需要をバスの結節点に集めてくるといったものをタクシーベースの交通機関が担っていく。これを結節させる。それもできればすぐ目の前で結節させて乗り継ぎで少なくできるような仕組みをつくっていく。こういうことによってネットワークを構築していくということがこれからこれをやることによって効率的かつ複数のニーズに合った形態が生まれてくるのではないかと思います。

こういったような形をとっているところが現在たくさん出つつあります。この辺の事例はいくつかお見せしておりますが、例えば道の駅を利用するとか、あるいはコンビニを利用するなどいろいろな方法が結節点としては考えられます。

そういう中で最後に、じゃあ持続できる公共交通に向けて何が重要かというときに、地域の関係者が一つ一つきちんと自分たちの問題としてとらえて、そこに行政がどうかかわっていくかといったようなことの仕組みをきちんと地域でつくっていくということが必要だと思います。

先ほど申し上げた基幹交通については、例えばある程度の事業性というものをまかなえるような形をつくっていった、いわばそこに需要を集中するような形をつくった上でバス事業者が独自性を発揮しながら行政の支援または環境整備をする。それに派生する支線についてはなかなか事業としては成り立たないということをベースにして、ネットワーク上必要であればそれについては行政の支援または委託によってバス事業者が運行する。生活交通については地域の住民が主体となって作り・守り・育てる仕組みを形成する。行政が住民に対して一定の支援をしながら、実際の運航はバス事業者なりタクシー事業者が一緒になってノウハウを提供して行く。こういったような役割分担をした上でこれを組み合わせるということによって、とかくばらまきなどになりやすい仕組みを排除することも可能になってきます。

それぞれがどんな役割を果たすかということについては、ここに簡単にまとめてありますが、特に行政の方には満遍なく拡大することが決して公平ではなくて、地域の人たちがちゃんと取組み、頑張っているところに対して支援をしていくという考え方をぜひ私は持っていたきたいと思っています。

住民の方たちも当然自分自身の問題として頑張ってやっていただかなければならないんですけれども、ただ、住民の方はそういうことにまだ慣れていませんので、そういうことを考えるきっかけづくりはぜひ市町村行政の方にやっていただきたい。チャンスができれば

ば今の住民の方たちというのは問題意識もそれなりにありますし動いてくれます。そういうきっかけづくりはぜひ行政の担当の方にやっていただきたいと思います。

そういうことを組み合わせていくことによって、みんなが自分自身の問題として、当事者として交通にかかわっていく、それがバスなりあるいは地域交通を将来に続けていくことにつながっていくんだと考えられると思います。

最後に、今までいろんな地域でいろんな取組みがなされてきましたが、それがうまくいった、あるいは次の段階へ着実に進んだ、こういう事例を見てみますと、これは私の見方ですけれども、やはり行政と住民と交通事業者の三者に信頼関係が出てきたところがやはり一番うまくいっています。それぞれがお互いを信用しないで疑心暗鬼になっているところは次の段階に進むことがなかなかできません。そういう意味では今それぞれの市町村で地域公共交通会議があつたり、あるいは法定協議会があつたりすると思います。こういう場というのは私は何かを合意するだけのことでなくて、さまざまな意見交換をせっかく関係者が集まる場ですので、ここで本音の議論ができるようにして、時にはその後懇親会などをやって本音が出し合えるような場に育てていくことが必要だと思います。そのことによって信頼関係ができれば交通というのは必ずいい方向に向くと私は思っていますし、私はそう思って今まで私がかかわってきたところでは信頼関係をつくることに努めてきたつもりです。

最後のスライドは私の解釈です。私は今度の新しい法律というのは、交通にとって非常にありがたいことだと思うんですけども、持続性と適材適所という考え方が基本にあつて、それらを連携したネットワークとしてとらえるというのが私の以前からの持論が裏付けされたのではないかと思つてありがたいと思つたのですが、そういうことがはっきりと言われているということと、地域住民というのは決して部外者ではないんだ、今まで地域住民がどうかかわるかということは何も言われていませんでしたが、今度は少なくとも部外者ではないという位置づけになりましたので、やはり地域住民がきちんと一緒になって考えるような仕組みづくりが必要になってくると思います。

先頭に立つて動くのはやはり自治体の役割だと思います。自治体が先頭に立つて事業者との信頼関係をきちんとつくり進めていく、いわゆるパートナーシップを築くことによって一歩先へ進めていくことができれば、バスにとって厳しい状況はあるのですが、バスにできることはまだまだたくさんあるので、それをきちんと引き出せるのはそういった信頼関係を地域の中でつくっていけるかどうかにかかっている気がいたします。

手前みそになりますが、実はこういう動きを私は山口県山口市で先導してきたつもりです。そういう意味で資料にはこの後山口市でどんな取組みがなされているかということをおつけしています。これについては説明はいたしませんので、ぜひ参考にご覧になっていただければと思います。

## 2. パネルディスカッション

### 「『バスの力』で地域を元気にできるのか？」

パネリスト：鈴木 文彦 交通ジャーナリスト

NPO 日本バス文化保存振興委員会副理事長

菊池 広人 特定非営利活動法人いわて NPO-NET サポート 事務局長

伊壺 時雄 岩手県交通株式会社 取締役社長

畑中 幸夫 軽米町役場総務課 主任主査

村上 秀昭 一関市市民環境部協働推進課 課長補佐

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始めさせていただきたいと思います。コーディネートを務めさせていただきます福島大学経済経営学類におります吉田です。今日のタイトルが「『バスの力』で地域を元気にできるのか？」、これは私が発案したという話を最初にご紹介いただきました。同じエコモ財団の地域バス交通セミナーで2月に郡山で開催いたしましたときにも「バスの力」をキーワードとして私もお話させていただいたという経緯もございます。地域の公共交通が非常に大きな課題を抱えているのですが、先ほどの鈴木先生のご講演にもございましたけれども、新たな流れが出てきているのも事実で、冒頭の吉田部長のごあいさつにもありましたけれども、いわゆるまちづくりとの連携がこれからの地域交通政策に問われてくるという話もありました。ですからまさに新しいこれからの政策に向けて地域の公共交通、今日来られている皆さんは自治体の皆さんが3分の1、事業者の皆さんが3分の1、そして全国적으로活躍されている現場の皆さんが3分の1という形だと思いますが、それぞれの皆さんがどういう形でやっていかなければいけないのかというところを少しずつ整理できていけばいいのではないかと考えています。

冒頭、まず第1ラウンドということで2つの時間帯に分けてパネルディスカッションを進めたいと思っております。前半はまず私のほうで少し論点提起をさせていただいた後、いわて NPO-NET サポートの菊池さん、そして軽米町の畑中さんに、それぞれ皆さん現場に携わっておられる方なのでそれぞれの思いのたけをおっしゃっていただきます。そこに今度は残るパネラーの皆さんでいろいろな質問なりご意見なりを出していただきながら進めていくというのが第1部です。

第 2 部はご当地というところで、ここは一関ですけれども、一関の村上さん、県交通の伊壺社長のお二人にいろいろなお話をしていただきまして、前半でお話いただいた方にまたいろいろなご意見をいただくということで第 1 ラウンド、第 2 ラウンドでキャッチボールをさせていただきながら進めてまいりたいと思っております。

まず、私からの論点提起ということで、今日はたくさんの皆さんが来られていますけれども、地域公共交通政策には常識という名の非常識がたくさんまかり通っていると私は思っています。確かに利用者が減るというのは当たり前なのですが、その中でいろいろなブレイクスルーで頑張っているところもある。

マイカーと少子高齢化がバス利用者減少の要因ですが、少子化はわかりますが高齢化だったら頼られるわけですから、でも頼られていないというところはマイカー以外にも原因があるのではないかと。

それからいわゆる市町村の地域公共交通会議でコミバスやデマンドのことをやったりするのですが、より多くの人が使っているのが通常の路線バスや鉄道、あるいはタクシーだったりするわけです。なぜそういうものを取り上げないのか。

そして協議会に来られている方は、例えば老人クラブ連合会といったような団体の代表の方がいらっしゃるわけですが、いや、私使っていません。でもそれでは議論は進まないです。もっと使っている利用者の声を会議室に届けることができないのか。

自治体のバスやデマンドというところで⑤、⑥番、ドア to ドアがいいだとか交通空白を埋めるものだとありましたが、先ほど鈴木先生の論点提起にもありましたが、何でコミバスってみんな 100 円でやろうとするんですかね？ 何でデマンドって 300 円でやろうとするんですかね？ 武蔵野はコミバスは 100 円ですが、武蔵野と東北は全然違うじゃないですか。デマンドを最初にやった、今止まっていますけれども福島の南相馬市小高区は 300 円です。だけれども小高と全然違うところでも 300 円が一番多いんです。なぜ素性が違うのに 100 円、300 円にこだわるのかわからない。

私も含めてですが学識者の提案をそのまま実践すればうまくいくとも限らないし、今特にあるのは国や県の支援、特に国の支援制度が変わってきますから、国の支援制度がよくわからないからやりたいことがやれませんかと言っている自治体さん

が非常に多いので、それも困るなど。こうした常識なのか非常識なのかよくわかりませんが、これから通用していくとは到底思えないのです。

冒頭、鈴木先生からお話がありましたが、バスのお客さんはずっと右肩下がり。これもめずらしいんです。45年間ずっと右肩下がりで続けられてこられた業界って非常にめずらしいんですが、ただ一方でさっきモータリゼーションという話もしましたけれども、今日のテーマになっているバスというのはマイカーという強烈なライバルが現れて利便性の向上が図られればよかったのですが、逆で、お客さんが減ったら便数を減らしたり値上げをしてさらに廃止に追い込まれていく、ずっとそういう形で魅力を低下させてしまったわけです。

その1つの要因がここに独立採算原則という言葉が書いてあります。2002年に乗合バス事業の規制緩和がなされました。それによって本来規制って何だったかと言いますと、需給調整規制と言います。つまり儲かる路線や部門、先ほど高速バスや貸切というキーワードが出てきましたけれども、そういう儲かる部門、儲かる路線の儲けを使って儲からない路線の穴埋めをしていく。しかし路線バスのネットワークとしては1つを独占的に担うことができる条件で路線バス事業というのは営まれてきたわけです。

ところがこんな右肩下がりですから、儲かる部門はどんどん減っていく。でも地域独占が認められてきたわけですから、バス会社としては末端の路線を切ることにはなかなかはばかれる。だから広く薄くネットワークを残していくしかない。そうすると利用者が減ってサービスが低下してまた利用者が減るという悪循環がずっと続いてきた。

2002年の規制緩和というのはまさにそれを打破しようとしたものであって、それ以降出てきた地域公共交通会議やら活性化再生法の一連の流れというのは、まさにそういった悪循環を断ち切るためにできてきた仕組みや制度だったのです。しかし問題なのは誰が地域のおでかけや地域公共交通を守っていくのかという話です。

去年の12月にできた交通政策基本法では、私も前段の交通基本法のとときに国の委員会の委員としてかかわらせていただきましたけれども、生活と交流が1つの大きなキーワードとなりました。つまり地域の公共交通というのは市民の暮らしを守るためのものである。だから走っていることの存在価値というものもあるのかも

しれませが、より重視されるのは、それを使ってちゃんと医者に行けるよ、買い物できるよ、学校に行けるよ、そういう日々のおでかけに使えるということが重視されるべきである。そしてもう1つが交流を支えるという概念です。

例えば何かがほしいといったときに、自分で買いに行くこともすれば家族に頼むということもあるでしょう。いろいろあると思います。それから移動販売や配達サービスに頼むというものもあると思います。でも交通政策の上では自らが自立しておでかけできるような環境というところを大事にしているわけです。つまりそれがないと人と人が交流するという大事な場面が失われてしまうわけです。

だから地域の公共交通というのは、まさに人々の暮らし、生活と交流を支える道具である。であるとすれば1つの民間の事業者、例えば今日は県交通が出てきますけれども、1つ岩手県交通という民間の企業がよくなるかどうかということ以前に、公益事業として考えていかなきゃいけない。それがこれから求められる視点なわけです。

じゃあ一体誰が最終的に守っていくのかといったときに、今回の交通政策という方法の中では、特に地方行政というところで役割を、しかもそれが「前面に立ち」という言葉が最近国土交通省のさまざまな文章の中からも出てきます。ですから地方行政の役割というのは非常に大きく求められているということが最近の要請でもあるわけです。

ところが最近、地域の公共交通はお客さんが減ってきているというところにおいてもいろいろ変わってきています。これは規制緩和前後、1993年から最近までにかけて前の年と比べてバスのお客さんが47都道府県どうなったのか、その変化率というものを求めます。その変化率の標準偏差とか散らばりです。だから各都道府県が同じように変化しているんだったらこの数字は小さくなります。この数字が上がるというのは都道府県によって多い、少ないという公共交通の利用者の変化率に県ごとの格差が出始めているというのが数字が上に上がっているのです。ガンガン上昇しているんです。それがいわゆる大都市圏と地方圏の間かと思いきや、地方県の中でその格差が広がっているのです。だから東京と岩手が広がっているわけではないです。もしかしたら宮城と岩手、青森と岩手、秋田と岩手といったような地方圏の中での格差が広がっているのです。

だからもはや地域公共交通のさまざまな諸課題というのは全国一律の政策では対

応しきれない、だからこそ地方行政の役割が問われているのです。

しかし、地方行政だけが役割を担っているわけではない。三位一体、本来であれば事業者、あるいは地域というところが三位一体でやっていかなければいけないということが言われている。だけれども今までの文化というのは三位一体ではなかったわけです。それぞれお金のやり取り、あるいは陳情するという関係はあるかもしれないけれども、誰がやっていくのか。誰が地域の交通を守っていくのか、よくしていくのか、その責任分担が明確ではないというのがわが国の非常に大きな問題だったのです。

そうした中で先週も「クローズアップ現代」の中で取り上げられましたけれども、乗務員の不足、そして労働時間が長いわりに所得が低い、これが非常に大きな問題をきたしているわけです。だから単に公共交通がマイカーという強烈なライバルが現れてお客さんが減ってきた、それが問題だよ、過疎地域で人口が減っている、だから利用者が減ってきた、それが問題だよという単純な図式だけで解けない、そういう時代に差しかかっている。そんな中でさらにまちづくりなんていうキーワードが出てきているわけです。

海外では中心市街地のマイカーを規制しながらうまくモビリティを道具として、移動手段を道具として地域の魅力を高めていこうという施策が打ち出されてきています。ところがわが国の場合には残念ながら街並みの観光地というところでもそぞろ歩きをしている観光客の脇を車がピューっとすり抜ける。これが当たり前のわけです。こうした車のアクセスを前提としたようなまちなかでは楽しむ場、憩う場、集う場はつくれないわけです。

そして多くの人が外出をあきらめています。佐渡市は人口 5 万 9,000 人、高齢化率 40%いきました。自分で運転するからバスは利用しないというのはわかるんですが、2 番目にきたのがそもそもでかけないというんです。そして将来の外出に対して車を持っている人も含めて非常に大きな不安を抱えている。不安を感じない人よりも多いんです。つまりこうしておでかけをためらうというのは、実は社会がつくってしまっているんじゃないか。そうした交通への不安が高い地域というのは本当に将来生き残れるんだろうか。そういう視点で考えないといけない。そうすれば公共交通というのはおでかけを可能にできるようなサービスを提供するというのが重要な視点です。

都市部においては 30 分刻み、1 時間刻みという幹線時刻を設定していく。後ほど北上の例を菊池さんからもお話が出ますけれども、そういうところは有効に機能しますが、末端部ではなかなかそこまできっちりとしたダイヤは組めないかもしれない。だとしたらちゃんこのバスに乗れば病院に行ける、学校に行ける、そういうおでかけの機会を広げるための投資として役立てなければいけないわけです。どのみち不採算だったらいかに便益を上げられるか、いかにメリットを上げられるか、そういう視点で考えていかなければいけない。

これをいくつか具現化したのが栃木の足利だったのです。私もお手伝いした中なのですが、外来の受付時間帯に病院が移転する。外来の受付時間帯に今まで間に合ったのは青い丸がついているバス停のエリアだけだったんです。その範囲を広げていこうということで考えてきたわけです。つまり公共交通を使ってちゃんと医者通いができるよという人を増やす、そのためにバス路線の再編をしようという目標があったんです。その結果お客さんを増やすことに成功してきたわけです。一方でなかなかお客さんが増えないかもしれない。だけど公共交通を道具として、地域のおでかけの手段を道具として地域の人たちがにこやかになる場面もあります。これは私もお手伝いした山形の明治・大郷地区の町内会が頑張っているスマイルグリーン号という自主運営のバスです。乗客が 5,000 人になったときに、突然くす玉を婦人会の皆さんがつくりだして、誰かがクレーン車を持って来て釣り上げているわけです。市役所の皆様がプレスリリースをかけてくれたので、その日の夕方のニュースに全部載りました。公共交通がきっかけとなってお茶の間うちの町出たね、お母さん出たね、よかったねという明るい話題を運ぶこともできるんです。

しかし、こうした地域のおでかけ手段を守る力を組み立てていくためには、いろんな主体がかかわっていかなければいけない。だけどそれぞれ共通言語がないんです。だから翻訳者が必要になる。その翻訳者というのが東北の場合だったら地域公共交通東北仕事人の役割だし、ほかの運輸局にも同じような仕組みというものができていきます。公共交通は誰かに負担がのしかかりすぎてもなかなかうまくいかない。だから制度が変わっても現場が変わっていないと何かがよくできない。でもそのためにはこうすればいいというような勝利の方程式がすぐ見つかるわけでもなく、まずは地域のおでかけを何とかよくしようという思いを持つよ

うな実践者の皆さんが集まっているいろんな考えを繰り広げていくような場づくりというものが必要になってくるわけです。

先ほど鈴木先生から話があった厳しさを増す地方バスという流れの中で、非常に地方バス事業者は疲弊している。だけでもその中で新しい時代に入り始めています。マイカーに依存し社会の限界というキーワードも出てきましたし、個別の施策の羅列でなくなる現実というのものもある。だからこそ地方行政の役割が問われるんだけど人手も不足しているし財政難。そうであれば形から入るのではなくてちゃんとした仕組みをつくっていく必要があるのではないかと。そして地域に味方を増やすということも考えられるんじゃないかと。今回の活性化再生法の改正の中のまちづくりとの連携というのはまさにそこに 1 つの大きな視点があると思っています。

今日いらっしゃるパネラーの皆さんは、皆さん実践されておられる方ばかりにお集りいただきました。したがってこれからは私は進行役に努めます。今日のパネルディスカッションの成否は吉田がしゃべりすぎないことだと思っています。それではパネラーの皆さんのご紹介をさせていただきながら、それぞれ皆さんに資料をおつくりいただいていますのでご報告をまずはお願いしたいと思います。

まず、いわて NPO-NET サポートの菊池さんからです。菊池さんは岩手の北上を中心に活動をされています。いろいろな市の機構の変更というところで担当の皆さん変わられたりいろいろしている中でも自ら力を注がれ、足を運ばれ、そしていろいろな形で地域の皆さんとつながっていきながら 1 つの地域交通とまちづくりの形をまさに実践的に取組まれておられる方です。

菊池氏：私どもの団体「いわて」という名前はあるんですけども、主に北上市のさまざまな地域づくりのお手伝いをする団体でございます。本日、私からは冒頭のあいさつで吉田部長がコンパクトシティというキーワードや、鈴木先生からさまざまな交通のネットワークというキーワード、それから今吉田先生からおもてなし、あるいはまちづくりとの連携ということが情報としてありましたので、それを具体的にどのように今実践しているのかということについてお話をさせていただきたいと思っております。まだまだ途中段階のものでございますので全部がいいというものではないのですが、北上では NPO と行政、地域一体となってこんな

形のことをやっていますよということでご紹介させていただきます。

お手元の資料ですが、スライドには資料に入っていないものもありますので、資料に入っているスライドはパップと流していきますので、画面を見てお話を聞いていただければと思います。

NET サポートはこんな仕事をしていますということでまちづくりのかなりマニアックな部分の仕事をしている団体でございます。その中で公共交通では特に 6 年前ぐらいからさまざまな形態の公共交通にかかわらせていただいております。そもそも北上市というところは一関から北に 45 キロぐらいのところで人口約 9 万 4,000 人、16 の地域で構成されている地区でございます、平成 3 年に 1 市 1 町 1 村と合併している町でございます。

こういった中で私たちは平成 20 年に北上市役所と一緒にコンパクトシティに関する勉強会を掲げておりまして、その中では 16 地区の皆さんとワークショップをした中では北上ではコンパクトシティという概念は「あじさい都市」という形で 16 地区、都市部から農村地域まであるのですが、16 地区を 12 地区にするようなコンパクトシティということではなくて、16 地区それぞれが持続可能な形になっていく、16 地区の中でも例えば効率化等々いろいろあるかもしれないのですが、16 地区がそれぞれの住まい方や暮らし方をちゃんと維持していくということが北上市の中での生き残り戦略になっていくのではないかとということでコンパクトシティを定義しております。

その中で、こちらの下にあるように中心市街地とか都市機能はそれを支える幹だとか根っここの役割であって、あくまでも地域が花ということでの地域づくりをしていきたいと思いますということでこういった検討する中で、各 16 地区と都市機能をつなぐための公共交通や地域間をつなぐための公共交通、16 地区それぞれが持続可能な生活を送るための生活の安心をどう実践するのかというところがキーポイントになるのではないかとということで公共交通への検討を始めたということが平成 21 年あたりからやらせていただいたんですけども、この中ではやはり幹線交通と車を持たない方、特に中山間地での足の確保をうまく実現していきましょうということで検討しております。

そうした検討を含めた中で北上市も公共交通ビジョンを平成 21 年にお手伝いさせていただきながらつくる中で、幹線交通と支線交通を具体的に明確に分けて、

幹線は事業者が中心に、支線のほうは地域のさまざまなアイデアを出しながら進めていきたいと思いますという状況でございます。

北上市のバス路線図も平成 20 年まではなかったのですが、今はこういった路線図をつくりながらやっております、その中では幹線、支線で役割分担で明確に分けて今進めているという状況でございます。

本題からはそれなのですが、支線交通に関しましては、今北上市では地域が運営するほうを地域で過疎地有償にするのか乗合タクシーの方向にするのか、コミュニティバスにするのか、その料金設定をいくらにするのかというところを検討していくということで、その方法は地域が決定していきましょう。その中で 1 つは決定をお手伝いしたり、運行経費の 50%を上限として補助していくという役割分担の中でやっているというところで、ある地域は過疎地をやっている、ある地域は乗合タクシーでやっていくけど値段はこのぐらいでこういった地域で運行するという形で地域それぞれの運行形態を今検討して運用しているところが北上市の特徴であると思います。

今日は支線交通ではなくて幹線の部分でご紹介させていただきたいと思います。一番楽しくやったのがまちなか交通点検ということでやらせていただいたのですが、市役所の方やバス事業者の方、市民の方に 8 時に北上駅集合していただいて、4~5 班に分かれて指令書と 5,000 円札を渡して 4 人一組でどこどこ停留所 2 つ回ってきて何時までにお昼を食べて戻って来てねということで、あなたは観光者の視点、あなたは高齢者の視点、あなたは子どもの視点でこうやっているとチェックしてきてくださいみたいなことをやり、その後ワークショップをするということなんですけれども、たったこれだけ半日のことをするだけでもさまざまな課題が見えてきておりました、そういうところを具体的にどう改善していくかということこの後考えるということでさまざまな場所で 3 回ですが観点を変えて実施させていただいたのがまず取組みの中でございます。

そういったところで見るとバスの乗り継ぎの部分での課題や、その中でもバスの時刻表があまり置いてないからバスにどうやって乗ればいいのか分からないということでロスもあるよねというところがあったり、そういうところが見えてきてきまして、ただ、私たちが見えている視点は目の前のことしか見えてないんですけれども、その後吉田先生にも入っていただいた中で、公共交通の専門家会議

とかでデータを詳しく分析していくと、こんな課題もあったんだということが見えてきたということで、そこで専門家の先生に入ってもらって違った視点でより課題が見えるようになったというところで非常に大きな成果がだと思っております。

その中でやってみたこととすれば、これは私たち NPO でつくったのですが、こういった漫画をつくって結構バスあるよということと、今までバラバラだったバスを全部並べてみるとこれぐらい本数があった、近くにこれぐらいあるんだなど 1 個 1 個色ごとにバス停は違うんですけども、歩いて 2~3 分のところにこのぐらいのバス停がありまして、これをまとめてみたらこれぐらい利便性がまちなかにはあるよねというところを PR させていただいたり、あとは地域の中でのバスに関する公共交通の勉強会といったものを開催させていただいたり、これはそのときに駅前にあった路線図が見れるような状況ではなかったもので、そういったところもバスの路線図の変更も市やバス業界、県交通さんと一緒にやらせていただいたという変更を平成 21 年、平成 22 年でやらせていただきました。

その中で、じゃあバスの停留所をもう少し固めていったらうまくいくのではないかと、これは北上市さんが主体的に今度やっていただきまして、外側にあったバス停を全部 5a、5b にまとめ、集約させましょうということで、そこでまちなかバスターミナルということである程度路線を固めた中でわかりやすい路線の流れにしていきたいと思いますという取組みであったり、そうするとこれまでバラバラだったバスが 1 つの停留所にたくさん止まる。そこで北上駅までのアクセスは見た目的には非常に改善されますというような取組みを今実施しています。

そればかりではなくて、まちなかバスターミナルということで表記の部分や、あとはここだけですが何分にバスが来ますよということ、バスマップをつくったり、こういった待合スペースを確保するといったことを北上市さんが主体的になりながら、私たちはここで案内人を配置するお手伝いであったり、バス路線図の配布や地域への理解促進ということでお手伝いをさせていただきました。

そういう中でバラバラだったバスを等間隔ダイヤも吉田先生にご紹介いただいた部分、今、横川目線というエリアでやっているのですけれども、ちょっとした改善の中でやっていくと、平成 23 年、平成 24 年、平成 25 年で等間隔ダイヤにしてからの乗車密度を見ていただくと、これも大体 127% 増ということで、こういった

取組みが実際に高まってきていますし、ほかにもまちなかのバスターミナルで滞留する方も増えてきているという状況でございます。

私たち北上市の中ではコンパクトシティとかまちづくりの視点で最初スタートした中では公共交通は地域づくりに必要だという認識は高まってきたのではないかと思います。

例えばこちらのコミュニティバスの走っている地区の交流センターに行くと、こういった交流センター通信みたいなものがどこにもあるんですけども、毎月の通信にコミュニティバスの昨年度と今年の乗降客数が載っていて、増えたとか減ったとか、ちょっと今年度苦戦してるなみたいなことがこれで見えるんですけども、こういったところを見える化するということが地域の取組みとして実践しているということも公共交通が地域づくりに大切だなという認識がうまく生まれてきているのかなと思います。

北上市は総合計画の中に地域計画という16地区の地域がつくる計画というものも位置づけておりますので、公共交通も含めて人口減とかさまざまなこういった問題を含めた形で計画づくりをしているということもありますので、そういったところがまちづくりとの連動につながってくるのではないかと考えております。

その中で、市あるいはNPO、私の話も市役所の人のお話なんだかNPOのお話なんだか分からない部分もあると思うんですけども、一緒になってさまざまな活動をしているというところがございます。その中で専門家のサポートをうまく選べたということは1つの効果かなと考えております。

ただ、これからの部分では体制整備ということで北上市もほかの市役所さんもそうなんですけれども、地方自治体が非常に役割を大きく担っている中では、専任の方がいらっしゃらないという部分で非常に動き方に苦労されているというのが現実としてあります。そういったところをどうしていこうかということ、鈴木先生のお話の部分で、支線の部分は50%の補助だということはたくさん増えれば増えるほど市の財政的にも大きくなっていくところをどう整理していくかということところが今課題としてはあるんですけども、その中でうまく公共交通会議の役割の定義をしながら、ちょっとしたアクションが見えるような形で今後も進めていきたいということが今後していきたいところがございます。

吉田氏：菊池さんは先ほどの私の最後のところにあった地域におられる方、行政の方、事

業者が県交通さんですけれども、その三者のつなぎ役となるような役割というところをずっと長年やってこられたわけです。その1つのきっかけとなったのがまちなかの交通点検であったり、あるいは私も伺っていましたが公共交通を学ぶというところの学び、皆さんと一緒にそれを議論にする場というところをつくって、その成果でビジョンができたり、あるいはこういう案内サインのようなものができたりしたわけです。

案内サイン、どうやれば使いやすくするかというところは先ほど鈴木先生も後ほどということでしたので、後ほどまたお話いただければと思います。

それでは続きまして、軽米町の畑中さんからお話いただきたいと思います。

畑中さんは交通の担当は何年目になりますか？

畑中氏：3年です。

吉田氏：この3年間、軽米の場合には高速バスから一般の乗合バスからスクールバスから過疎地有償運送まで実は幅広く路線が展開されていていっているというところでは。

ただ、その一方で逆に言うとそれぞれが重なり合ってしまういたり、わかりにくかったりというところで機能が十分に発揮できないところもあって見直しをしていくと。その中でしかしご担当1人にポンと預けられていく中で、どうやって形にしていったのかを中心にお話いただければと思っております。

畑中氏：先ほど鈴木先生の講演の中にもありました、過疎地輸送ということで町民バスの部分、軽米町では町民バスと呼んでいます、その見直しについて簡単に説明をさせていただきたいと思います。

本日、遠方からいらっしゃっている方も多数いらっしゃるということで、軽米についてですが、ここ一関は岩手の県南の最南端ですが、軽米は県北で最北端になります。岩手の県北で八戸に隣接している場所です。1万人の町で、何もないのが魅力の町です。

何もないのですが、最近にわかには少し盛り上がっているのは皆さんの子どもさんとかで見られると思うんですが、「ハイキュー!!」というバレーの漫画があるんですが、その「ハイキュー!!」の原作者が軽米の方なので、近々に漫画でももし見る機会があったらご覧いただければと思っております。

それでは1ページをご覧いただきたいと思います。見直しをする原因となった1つは利用者が減ってきたということで、2つ目には今年の4月から町内の中学校が

1校に統合になったということと、3つ目には先ほど来の先生方のお話にもあった首長なり上のほうからの政策的なデマンド交通を考えるんだという話がございました。そのため見直しを行うこととなりました。

3ページ目に、このままではいけないというのは何となくわかってきましたが、異動したてで言葉そのものがわからないという中でどうしたらいいのか、そもそも課題というのは何なんだろうということも当然まったくわかりませんでした。

どうしようもない部分である意味むさぼるように研修会に参加させてもらったり、視察研修を行ったり内部の調査会議をやったり、あとは利用者からの聞き取りなどをやってみました。あわせて吉田先生からも指導をいただいたり、鈴木先生の講演を聞いたりという中で少しずつ公共交通というものは何なのか、デマンドというものは何なのかというのがイメージできるようになってきました。

今までアンケート調査や住民調査、町民の意識調査とかいろいろな形でやってきましたが、それそのものが実際にバスを利用していない人がほとんど書いているのではないかという懸念が出てきて、実際に使っていない人が書いたということは利用している人の話ではないということに気がついて、利用者の声を聞いてみたいということを考えました。

利用者にいろいろ直接話を聞いていると、利用者というのは本当に切実で、とにかくなくさないでくれという話の一点張りなのです。形はどうあれなくさないでくれという話に尽きてきたんですが、その中からいろいろな課題や要望など参考になる部分が非常にありました。

それらを踏まえてある程度方向性を決めていくことになりました。1つは公共交通の場合は移動手段ではあるのですが貴重な交流手段になっていて交流場所にもなっているという状況で、利用者のおでかけを今よりも少しでも広げる必要があるということ、2つ目には全国的には成功事例がいっぱいありまして、いろいろ聞かされたりするのですが、実はその裏には同じぐらい失敗事例があるということ先生方のお話の中でいろいろ勉強させていただきました。

3つ目は新しいものは派手で格好がいいのですが、見直しというのは地味で派手さがなくて格好よくなくて政策的にもまったく魅力がないという中で、ただ高齢者には非常に抵抗感がなく受け入れられるのではないかとということで高齢者を重視した考え方で進めていこうということも1つ方向性として決めました。

5ページの表は、いろいろ出てきた課題を踏まえて項目を定めまして、戦略と戦術という形の中で何をやってどうしていけばいいかという見直しの全体像をつかみたいというのが自分自身のためでもあるし、周りに説得する材料という意味でも必要だということで考えました。

6ページの○の2つ目の軽米型デマンド運行ということですが、特に目新しいものではありません。利用者が少なくなってきた地域に対して電話予約を取り入れてその路線をなくすという話ではなくて、とりあえず電話予約にして利用の効率化を図っていこうというものでございます。

4つ目の○は、小中学生用のスクールバスに高校生の乗車をさせようということで、これは前から要望があったのですが、ずっとかたくなに教育委員会でもお断りしてきたのですが、それを今回やろうということにしました。

7ページの○の1つ目、路線バスが不便な地域の高校生については、先ほどのスクールバスを利用していただき、路線バスに近い高校生については積極的に路線バスを利用してもらい通学費助成しましょうということで路線バスの利用促進という部分も併せてやっていく必要があるということと、○の2つ目ですが、まちなか線という形でまちなかを運行させる路線を組みました。それが11時、12時、13時の3本について中心街を運行させるという形で、これは意外と民間バスのお昼時間が空いていた時間で、その時間病院に行ったおばあさんたちがどうしてもタクシーじゃないと移動できないという現状があったものですから、皆さんに少しでも買い物とかいろいろなところに行って動いてもらいたいということでこの時間帯に設定しました。併せて朝と夕方にバラバラに運行していた市街地運行の町民バスをまちなか線と全部同じコースにして、それによって運行回数が多く見えるようになった、実際に多くなった部分もあるんですが目に見えるようになったということで、その表も載せているのですが、そういったイメージの表でございます。

今年度の予定ですけれども、小学校の高学年を対象として、バスの必要性や環境問題を考える機会とするために、3つの小学校が町内にあるんですが、そこで出前教室ということで8月で2校は終了しております。子どもたちの反応も面白がってやっていたので、これからいろいろ先生方と次年度以降についても協議していきたいと思っています。

5つ目の○として見直した内容について継続的に声を聞いて、アンケート調査も7月に終わっていて、それを踏まえてまた見直していくということを常に継続してやっていく必要があるのではないかとこのところでございます。

今後の問題点と課題ということで、人口減少が進行する中でどういう形で公共交通を維持していけばいいのか、それ自体が非常に悩ましいところです。利用者が少ないからバスが不要なのではなくて、利用者が少ない地域でだからこそ何とか存続させてあげないと過疎地の高齢者は笑顔をなくしてしまうことになります。

最後にひとり言になりますが、公共交通の維持につきましては、先ほど来のお話でもあるのですが、市町村の役割というのは当然ますます増えてきます。ほかの自治体についても同じだと思うのですが、職員というのは意外に減ってきていて増えていない、併せてうちの町だけなのかもしれませんが、最近若い方で精神的な治療で休む方が結構して、横断的なプロジェクトチームなりを組む内部的な体制を組んでいけばいいのですがなかなかそれがとれない。本来はそういった単一の場で処理できない部分については横断的なチームで対応できればいいし、そういうことが基本にはあったのですが、なかなかそれが現実としてできないという状況でございます。

公共交通というのは利用者と事業者に直結する部分が多くて、失敗したでは済まされないというプレッシャーを強く感じました。

最後に、公共交通を進める上では地域住民が高齢者と言って過言ではないですが、元気に楽しく生活するための1つのツールなんだということを肝にしながらこれからも進めていきたいと思っております。

吉田氏：いろいろ孤軍奮闘しながら進められて、町内の関係機関の連絡会議が24年度に9回、25年度に2回、プラスそれに活性化協議会が6回ですからかなりの回数で熟慮されている。最後にお話されていましたが、ここに書かれていますように公共交通を元気にすることというのが最後の目標ではなくて、それを道具としていかに皆さんが楽しく暮らせるのかということが大事なんだという観点でいろんな代替案の見直しもまちなかの滞在時間を増やすようにするとかわかりやすい指標です。そういうわかりやすい考え方にもとづいて路線を設計されて、具現化されたというところが、実はご本人は先進事例ではないとおっしゃっていますが地道だけれども、しかしこういう計画が実は意外と長続きするかもしれない。

村上氏：鈴木先生の基調講演で、デマンド交通に関して非常に興味深く拝聴させていただきました。一関市でも今年の 2 月に策定いたしました一関市地域公共交通総合連携計画において、一部地域にデマンド型の乗合タクシーを試験導入することとしております。今年準備をして来年度からの導入ということになりますけれども、内容的には講演にありました定時区域型ということになるのでしょうか、周辺部の一定の範囲の地域では自宅近くからの乗降ということになりますが、市街地では病院とか駅、市役所など一定の場所を指定しての乗降にしたいと今考えているところではあります。

運行ダイヤも時間帯を設定するような方向で考えておりますけれども、いずれこれにつきましては地域の皆さんと話し合いをこれから進めていく予定です。その際に注意する点などいろいろお話がありましたので、気をつけて進めていきたいと思っております。

交通ネットワークの構築は必要でありますけれども、交通ネットワークを構築するということになると乗り継ぎが出てきます。この乗り継ぎについて、高齢者の方にとっては大きなネックになるようで、特に荷物を持っての乗り継ぎなどは高齢者にとっては大変なことだということで連携計画の策定の際にお話をいただいております。そういうことからできるだけ乗り継ぎがないようにとも考えますが、乗り継ぎをしないというわけにもいかないわけですし、高齢者にも苦にならないような配慮した乗り継ぎも考えていかななくてはならないと思っております。

いわて NPO-NET の菊池局長のお話の中で過疎地有償運送がありました。北上市の口内地区への導入に向けた調査と社会実験のサポートをされたということで、一関市におきましてもバス運行は運行事業者、行政が行うものという従来の考え方ではなくて、地域住民がバス運行に積極的にかかわっていただくということが必要だと考えておまして、可能な地域については直ちには無理でも最終的には過疎地有償という運行形態もできないかと考えております。

畑中さんのお話ですが、同じ行政の公共交通を担当する者ということで興味深く聞かせていただきました。それぞれの事業につきましては今後参考にさせていただきたいと思いますが、特に軽米型のデマンド運行など興味を持っているところがございます。

また、事業の内容ではありません、最後のひとり言で失敗したでは済まされないプレッシャーというお話がありましたけれども、この点は私の考え方としては、もちろん失敗しないほうがいいわけですが、現状のまま何もしないで衰退の一途をたどるといよりは、まずはやってみることが大事かなと感じました。

吉田先生のお話の中で、最後のおでかけを守る地域をという部分で、市町村は地域の取組みを支援し、地域全体の交通サービス等の調整連携を進める必要があるということだったわけですが、当然これは運行事業者や地域との連携を図りながらやっていかなければならないことはそのとおりだと思っております。市町村の立場や対応はわかりました。ただ、県の立場、あるいは対応としてはどうということが考えられるのかということが私の頭の中をよぎりました。

岩手県でも国庫補助路線や地域バス交通等支援事業の補助などさまざま支援していただいておりますけれども、今後、補助要件の緩和やさらなる支援策が求められていくのではないかと思いますし、そういうところを密かに期待しているというところがございます。

吉田氏：さて、今のお話の中で乗り継ぎの工夫の話がありました。それから鈴木先生先ほどのところでも乗ってもらって仕掛けというところにいろいろとまだお話を残されているところがあるということもあると思いますので、ここで鈴木先生いかがでしょうか。

鈴木氏：乗り継ぎの点を先に話をしますと、もちろん誰でも乗り継がないで行ければそれに越したことはないのは当たり前なんですが、それにすべて対応しているととても効率的な運用はできないしコストもかかります。それを上手に組み合わせていくのがうまいやり方なんですが、今も課題として上げられていましたように、乗り継ぎは確かに負担は負担です。ですからその乗り継ぎ抵抗をいかに少なくするか、そのための工夫としてどんなことをやるかというのが最大のポイントになってきます。

盛岡市の松園バスターミナルがなぜみんながあそこで乗り継ぎをしてもらえるようになっているかという、その状況の変化に応じて直通を増やしたりはしているのですが、それでも乗り継ぎの形態で成り立っているのは1つは目の前で乗り換えができるからです。目の前に乗り継ぎ先のバスがいて目の前で乗り継げるといのは非常に大きなポイントなんです。

そういう不安を感じさせないということが 1 つのポイントで、それに加えて、例えば運賃面での負担を増やさない、通常だったら乗り継ぎというのは両方の運賃を合算するわけですけれども、そこに新たな仕組みを投入して通しの運賃と同程度の金額で運賃が賄えるようにすることであるとか、あるいは乗り継ぎをするにあたって、もちろんダイヤなどは調整するんですけども、少しでも短い距離で乗り継ぎができるような工夫をする。これは実は鉄道とバスとの間でも場所によっては電車がホームに着くとそのホームの反対側からバスが出るような工夫をしている地域も日本の中には私が知っている限りでも 4~5 カ所はあるんです。そんなようなことも含めていろいろ考えてみる必要がある。私も先ほど事例でいくつかお見せしましたが、乗り継ぎをする場所が、多少待つのがそれほど苦にならないような場所を選ぶということも大切で、そういう意味で今地方にはかなり広い駐車場を持っているコンビニがありますから、例えばコンビニに協力してもらって、コンビニで乗り継ぎをすると多少時間にズレがあったとしてもコンビニで時間もつぶせますし、コンビニとしてもそういうことになれば飲み物の 1 本も買ってくれますからそんなに悪い話ではない。そうやってコンビニを活用しているケースも今はかなり増えています。岩手県内でもコンビニをバス停として活用しているケースというのは何ヶ所もあります。ですからそういうような乗り継ぎ抵抗をいかに少なくするかということを考えていく必要があると思います。もう 1 つ申し上げたいのは、いかに知ってもらうかということです。公共交通、特にバスを使わない理由の非常に大きいのはわからないから。知る方法もあまりないんです。最近インターネット環境がかなり普及していますので、例えばホームページや何かでいろいろな情報は出ていますが、ある程度の知識を持っていないと目的まで検索できないケースが非常に多いということが実態ですので、やはり特にバスについて知識のないごく普通の旅行者なり住民がわかるようなインフォメーションというのをきちんとやっていく必要がある。

これはバス事業者だけがやればよいという話では実はなくて、なぜかと言うと、バス事業者というのは自分が運行していますからよく知っているんです。よく知っている人の目線で作る情報というのは実はわからない人にはなかなかわからないのです。ですからここに私は市町村が自分のところの総合的な交通インフォメーションというのをこれからはつくっていく必要があります。ただ、逆に

市町村の方は交通そのものについての知識が必ずしも豊富とは限りませんので、そういうときは私や吉田先生を活用していただければいいと思います。どんな視点でつくったらいいかとかそういうアドバイスはいくらでもしますので、そういう形で外部というか直接の運行サイドではないところがかかわってつくっていくインフォメーションをこれからもう少し大切にする必要があると思います。併せてそういうところが仲介になって、例えば鉄道からバスへのつなぎだとかバスからバスへのつなぎみたいところが同じレベルのインフォメーションがきちんとつながるようなことを考えていく必要があります。そうだと考えています。

もう 1 つ大事なのは見せ方の問題です。そういう意味で私はさっきの菊池さんの話を聞いていて、まさに正しいやり方だと思っているんですけども、実際にそんなにバスが不便ではないケースも多いんです。だけどみんな不便だと思っているのはなぜかと言うと、利便性に対する見せ方ができてないからなんです。

私をご用意させていただいた資料の中に山口市の事例がありますが、これを見ていただくと、北上市でやってきたこと、あるいは吉田先生がかかわってやってらっしゃったことにも共通する部分があるんですが、実は山口市も幹線の部分のバスというのは毎時 3 本ぐらいのバスが出ていました。しかし 1 つ 1 つの系統がそれぞれでダイヤを組んでいたもんですから時間 3 本出ているとはいっても例えば 10 分後に出たら次が 40 分ないとかそういうようなことがざらにあったわけです。

もう 1 つは時刻表の表示というのは中国地方はわりとそういうのが多いんですけど、単純に発車順番にずっと何時何分どこ行き、何時何分どこ行き、これが並んでいるような時刻表の書き方なんです。このために時間 3 本出ているという利便性が全然誰にも理解されてなかった。

そこで私はバス会社と市と一緒に話をする場を設けて何をやったかと言うと、時間 3 本出てるんだから、バス会社の方々は話としてわかりやすいんだと思うんですが、これを 20 分間隔で出すダイヤを組んだときに人と車を増やさずにできるかどうかをまずやってみてくれというふうにバス会社のほうに投げかけました。やってみたら実はできちゃいました。それで、じゃあそういう形にしようということで、先へ行くと系統は分かれるんですけども、一定のメインの区間については 20 分間隔でバスが走るというふうにダイヤを直すと同時に JR の駅の時刻表みたいに何時が何分、何分、何分という時刻表にすべて改めました。そうしたら

実は沿線のおばあちゃんたちが「最近バス増えたのよね」という言い方をされるんです。増えて便利になったという言い方をされるんですけれども、実は増やしてはいなかった。見せ方が変わっただけなんです。見せ方とつくり方がちょっと変わっただけでそれだけでやはり便利になったと感じてくれて使ってくれる。まだ最終的な結果は数字を取ったわけじゃありませんけれども、日中バスを利用する方の数は間違いなく増えています。

どのように見せるかということも非常に重要で、今本当に菊池さんのお話、畑中さんのお話の中でもどのようにアピールをし、見せていくかということが出てきましたけれども、これは私は非常に大切なことだと思います。それぞれの地域でぜひそういうアイデアを出していただければなと思います。

吉田氏：ここで一関市の取組についてご説明をお願いします。

村上氏：今年の 2 月に策定いたしました一関市地域公共交通総合連携計画につきまして、説明をさせていただきます。

この連携計画の中身に入ります前に、一関市の公共交通の状況をお話したいと思います。市内には 17 の JR の駅があります。その駅を発着、あるいは経由するような形で民間の路線バスが走り、それを補完するような形で市営バス等が運行しているという状況でございます。

それから平成 17 年の 9 月に市町村の合併を行っておりますけれども、それ以降も旧市町村で対応してきた町営バス、村営バスといったものを現在も当時の運行形態、料金体系等を引き継いだままとなっております、地域によって異なっている状況にあります。また、地域間を結ぶ広域的な生活交通路線につきましては、民間の路線バスに担っていただいておりますけれども、市内には国庫補助路線が 7 路線あります。そのうち 4 路線につきましてはすでに国庫補助要件を下回っているという状況にありまして存続が危ぶまれる状況にあります。そこでこれらの課題に対して対応するために連携計画の策定に至った訳です。

この計画は、平成 26 年度から 30 年度までの 5 年計画で策定させていただきました。

計画の目的としましては、利用者の減少と財政負担の増加などを踏まえて、移動手段を持たない人の生活の足の確保であるとか、あるいは高齢者がより身近なところから公共交通機関が利用できるような公共交通システムを再構築する必要が

あるということで、そういった課題がありますことから、市民を含め運行事業者、行政が協働によりそれぞれの機能を発揮することにより地域に適した持続可能なバス公共交通体系の実現を目指して策定したものであります。

バス交通の現状であります。このグラフにつきましては市営バスと市単独補助路線の状況をまとめたものでございます。利用者数の推移を見ますと平成 14 年には 39 万人ありました。10 年後の 24 年には 22 万人と半減している。このままいきますと 10 年後はさらに 10 万人減ってしまいますよというグラフでございます。また、一般財源の投入額につきましては平成 14 年度は 9,500 万でしたけれども、24 年になりますと 1 億 5,000 万ということで 1.6 倍になっております。10 年後はさらに 3,000 万ほど増えるという予測です。

こちらのほうは地域ごとに異なる運賃体系、負担軽減制度ということでございます。先ほども少し触れましたけれども、現在地域ごとに距離制で運行しているところ、あるいは定額制のところがあります。定額制のところも 200 円、300 円と混在している状況にあります。

地域限定の負担軽減制度につきましては、大東地域のシルバー乗車制度というのがありまして、これは 70 歳以上の方は 1 回 100 円で乗車できるという制度でございます。これは大東地域限定でございます。また、医療機関からの帰りは無料となる制度も一部地域で行っております。

下の表にいきまして国庫補助路線の関係です。こちらに記載している 4 路線につきましては、国庫補助の基準の 1 つであります 1 日の輸送量 15 人以上、乗車密度 5 人以上をいずれも満たしておりません。今は東日本大震災の被災地特例ということで継続して補助を受けられておりますけれども、補助がなくなりますと存続が難しい状況にあります。

こちらは平成 22 年度の事業で、高齢者の公共交通利用者予測調査を行っておりまして、その中で 10 年後のバス交通利用予測では 0.52 の伸びということで半減するという結果を得ております。

そこで、次に計画の基本方針と目標ということで、いずれも 5 項目ずつ掲げております。そのうち目標としましては、まず 1 つは公共交通ネットワーク網の維持確保、2 つ目は地域との協働の推進、3 つ目はバス利用の促進、4 つ目は地域の実情にあった合理的運行、5 つ目はバス財政の健全化ということで 5 つ掲げておりま

す。

その目標を達成するための事業として具体的に 5 つのアクションを掲げております。まずアクション 1 でございます。アクション 1 では地域との協働ということで、地域がバス運行、経営に参画する体制を構築するとしております。具体的には連携協議会の設置でありますとか地域別の協議ということで、地域別の協議につきましましては計画策定の際に地域に入って協議をさせていただいておりますので、それで終わりにしないようにつないでいければという考えによるものでございます。市民の愛着心の醸成を図る啓発、あるいは地域運営方式の検討ということで、先ほど申し上げましたが過疎地有償運送などを掲げております。

アクション 2 では料金体系、負担軽減制度の再構築ということで、今年度統一に向けて検討を行います。適用は平成 28 年度からとなっているところでございます。アクション 3 では継続的な利用促進策の推進ということで、こちらは主に国庫補助路線等の要件に対応するための事業ということで、国の地域協働推進事業に取り組むという内容でございます。具体的には①としてわかりやすい公共交通案内改善事業ということで、バス停等の運行情報の表示の改善であったり、共通路線図、時刻表作成などを今後行ってきます。また、②のワークショップによる地域の公共交通改善事業ということで、モデル地区を指定して各地区でワークショップを開催して、公共交通の現状を理解していただくとともに、利用促進策等について話し合うこととしております。また、無料体験乗車等、共通企画乗車券発行事業ということで、無料体験乗車についてはまずはバスに乗るきっかけとしていただくということでございますし、共通企画乗車券につきましましては民間バスでも市営バスでも 1 つの乗車券で利用できるようにして利用者の利便性を図るということを試してみたいということでございます。

アクション 4 では、新たな運行方式の試行ということで予約応答型のいわゆるデマンド型の乗合タクシー方式の導入を掲げております。今年度運行に向けた準備を行い、来年度から試験運行を行うという計画でございます。また、その経過を踏まえて他地域への拡大も図っていくという予定でございます。

アクション 5 では、地域計画の推進ということで、連携計画策定にあたり、地域計画をそれぞれ策定しておりますので、それらの着実な実施を図ることとしております。なお今回の計画の中で具体的に盛り込めなかった患者送迎バスであると

かスクールバスを含めた公共交通のあり方についても今後検討していくことにしております。

5の目標値を持ったバス運営ということで、今までは具体的な目標値の設定をしないままに進んできたということがありまして、今回の見直しにあたりましてもなかなかそれがなかったために地域における見直しに対する温度差があったりしたということで、見直しのきっかけとするために具体的に定めさせていただいたものでございます。内容につきましては後ほどご覧いただければと思います。

6の試験運行による実証については、いきなり本格運行ではなくてまずは試験運行を行って、その検証を行った上で本格運行の判断をさせていただくこととしておりますし、7のPDCAサイクルによる改善については、問題点であるとか課題を共有しながら常にPDCAサイクルにより継続的な見直しを図ることとしております。

最後になりますけれども、各地域のワークショップ等の写真を載せたものでございます。各会場に集まった方には1人でも多く乗ることがバス路線の維持につながります。皆様の日ごろのバス利用をお願いしますということで繰り返しお願いをしてまいりました。

また、下の枠で囲んでおりますが、この計画策定にあたっては多くの市民の方に参加をいただきご意見をいただきました。ワークショップは78会場、延べ1,274人に参加していただき、そのほかパブリックコメント、説明会、連携協議会ということで多くの方にかかわっていただきました。そのことからすれば、多くの方に現状をお知らせでき、問題意識を持っていただいたと思いますので、計画策定の過程ではそれなりの成果があったのではないかと考えております。

あとはこの計画を着実に市民と運行事業者、行政が協働で着実に進めていくことが重要であると考えております。

吉田氏：それでは、続きましてこのエリアのバス事業を運営しておられます、岩手県交通の伊壺社長様からご報告をお願いいたします。

伊壺氏：鈴木先生のご講演の中で、非常にバス事業者の問題、課題というものはまさに資料の9ページあたりから書かれておりますそのとおりでございます。私どもバス業界の課題としてぜひ皆様にご理解いただきたいのは、やはり運転手の不足です。先ほどの先生方のお話の中で運転手の不足によって路線の廃止を考えざるを得な

い状況で、まさに私どもバス事業者としてはそういう状況になりつつあると認識しております。

そのためにいろいろやってはいるのですが、運転手確保は全国的な問題でもありますが特に岩手県においては震災以降顕著になってきております。これを解決しないとバス事業者は窮地に至るのかなという私の意識でございます。

今後、いろんな路線の見直しをしながら、ただ見直しをするといっても今皆様方からお話があったようにやはりそう簡単には地域住民のことを考えると廃止できない、まさに先ほど皆様からおっしゃられているような行政、自治体さん、私どもバス事業者、それからやはり利用者である地域の皆さんとの合意形成が大切なんだろうと思っております。

そういうことを今後やりながら、バス事業者として住民の足の確保に努めてまいりたいというのが率直な気持ちでございます。

実は、人手不足の中で効率的な運行をしなければいけないということも書いていますけれども、どういうことがあるのか具体的にいろいろ考えていかなければいけない。その中で朝夕の通勤時間帯は結構お客さんが乗っている地域がたくさんあるわけですが、日中の運行では本当に何人も乗っていない、まさに空気を運んでいるような状態のところがたくさんあるわけです。これをいかに解決していくかというのが課題だと私は思っています。

例えば通勤時間帯に高齢者の方々が病院に行かれるために一緒に乗る。ぜひこういった方を日中乗っていただく方法はないのかということはずっと思っていました、できれば病院が予約制とかそういうのをとっていただければ非常にありがたいという思いもあります。実現はどうなのかなということはありますけれども、そういうことも行政の皆さんのご協力をいただきながらやれたらいいなと思っております。

もう 1 つ、今日の課題でありますバスの力で地域を元気にできるかということですが、盛岡市においておでかけバスというのをやっています。

私も町の中で見ていると高齢者の方々が本当に乗っていただいている。それも日中来ていただいている。病院が終ってから、ちょうど昼間の時間帯ですね、そういうのも各地域によって規模は違うとは思いますが、これらを 1 つ投資として各地域で考えていただけないのかなという思いも強く持っております。

先ほど鈴木先生のほうからでんでんむしの話がございました。あれも言ってみれば成功事例かもしれません。年間約 130 万人ということでいただいております。本当にでんでんむしに私も乗っているんですけども、本当によくお客さんを見ていたら高齢者の方がほとんどだと、あまりルーズすぎてちょっとけがをされないかなという心配はあるんですけども、今ああいうのもいろんな地域であるとなしということはないと思うんですが、何か創意工夫しながら自治体さんと一緒にやっていけるものはないのかなということも考えてはおります。

最後に1つだけ、「バスの力」というキーワード、タイトルからわかるように私は県交通に1年ぐらい前に来たのですがその前にバス協会におりまして、東日本大震災はまさにバスの力を再認識させられました。具体的に申し上げますと、先ほど鈴木先生の講演の中にもありましたけれども、まさに震災にあった後、被災者の方々がお風呂に入れない。そこの送迎をバス協会ですべての皆さんにお願いして走っていただいた。特に一関ではバス事業者さんをお願いして、毎日回送で走ってもらって本当に役に立ちました。

やはりその後の被災者の二次避難では非常に皆さん避難所で本当につらい思いをしている中で岩手県さんのほうで内陸地の旅館とか温泉地に一時避難がございました。そこでもバス協会をあげてそれに対して協力していただきました。そのほかにも新幹線が止まって幹線の輸送、東京方面とか関東方面とかについては県北さんそのほか関東の事業者さんに対応していただきました。ああいうのを見れば地域の活性化ということもありますけれども、震災時に非常に柔軟に対応できるバスの力というのは本当に重要だなということを当時協会におりまして強く感じたこととございます。

そういう意味からすればぜひ今日のテーマであります『バスの力』で地域を活性化できるか?という話になればそれは可能であろうと私は思っています。ただ、いろんなハードルがあると思います。事業者とすれば先ほど鈴木先生の講演の中でもありましたが、いろんな経営上の問題とか環境が非常に厳しい中で何とかしていかなければいけないというところはございますけれども、それと併せてやはり今後は三位一体というか自治体さん、私ども、地域住民の連携、協力関係、コミュニケーションを図ってやっていくということがいかに大事であるかということをお話をお聞きしながら痛切に感じた次第でございます。

吉田氏：鈴木先生、今、業界の中に乗務員不足ということがキーワードに出てきましたし、一方で昼間の需要がもう少しつかめないとか、あるいはそういう投資というところがもう少しそういう形の公共交通に対する支援として投資というところにキーワードが考えられないとかいくつかキーワードになるところを今上げていただいたような気がするんですけども、先ほどの前段の一関市さんの取組みのところも含めてちょっとお感じになられていることをご発言いただければと思います。

鈴木氏：乗務員不足を含め、近年の社会的な環境の中でバスが今後続けていくのにはなかなか厳しい状況が多いのは事実です。ただ、私もバスの乗務員の確保、育成ということについては実は国の委員会が先般ありまして、私もそれに参加していたんですけども、その中でも出てくるのは、やはりバス事業というものに魅力をもっとつけていく必要があるだろうと。それはどういうことかということ、やはりバスというものが社会的にもっともっと認知され、利用されるような環境づくりをしていくことによってバス事業というその職場に誇りを持ってもらえる、こういうような流れをつくっていく必要がありそうだというのは、具体的にどういうふうにするかというのは別問題として、その委員会に参加していた人の共通認識だったと思うんです。

そういう意味から言いましても、やはり地域の中でバスをいかに活用していくかということは一生懸命考えていくことがそこにつながっていくんだろうなと思ってしまして、具体的な手法等については私もいろいろ具体的な提案もしたんですけども、報告書の中では薄められてしまっているのが残念な面はあるんですけども、それはともかくとしましてやれることはいろいろある。

今、伊壺社長からもお話があったように、震災のときにバスが果たした役割は非常に大きなものがありました。この辺は私も目の当たりに見ていましたので、その辺については近々まとめますので皆さんのほうにパンフレットを入れさせていただいたりしましたけれども、私もそれはつぶさに見てきて、その辺はきちんとアピールしていきたいと思っていますが、バスの社会的な役割というものが非常に大きいということを認識していただくことと、それをやはり発信していくことも必要かなと。そのことによってバスというものが地域にとっても働く人にとっても魅力のあるものに、今でも例えば震災のときのバスの乗務員さんの動き

などを見ている、実際に今バスのハンドルを握っている皆さんは恐らくほとんどの方は誇りを持って運転されているし、地域の皆さんのために運行していることに対して本当にプライドを持っておられる方ばかりだろうと思います。そのこともやはり地域の皆さんに知っていただくことも必要かなと、そんな印象を持っています。

話題は変わりますが、もう 1 つの話のほうで、日中の利用の促進等についての話なんですけれども、今までバスというのは 1 つの路線を朝から晩まで、ただ本数は違えど同じような運行することが常識だと思われていました。

だけど本当にそうなんだろうかということを考えてみると、朝夕確実に例えば通学だとか通勤の需要があるところはそれに合わせた運行をする。日中については日中の動きに合わせた形につくり変える。朝夕と日中を運行の仕方を分けて考えることだって十分可能性はある。

例えば日中は高齢者がほとんどであるとするれば、高齢者が乗りやすいようなネットワークをつくって病院だとか買い物に使いやすいネットワークをその地域に合わせた形をつくっていく。そういう今まで当たり前だと思われていた運行の形態をちょっともう 1 回見直してみる必要もあるかなと思っています。

吉田氏：今の鈴木先生のコメントの中にもあったと思いますけれども、ちょっと言い換えてしまえば暮らしの中で逆に言うとバスの魅力を高める、産業自体の魅力を高めるということもそうなんです、地域というところに置き換えてみると、地域の中で、つまり市民の暮らしの中でいかにバスの存在感を高めることができるか。つまり暮らしの中でいかに頼りにされるか、そういったようなものを私たちは築いていく必要があるんじゃないのかということもあると思います。

そういう意味で、今日例えば北上市の報告だと、先ほど鈴木先生から補足いただいた山口市とかもそうなんです、見せ方、つまり今あるものをどういうふうにするれば使い勝手がよくなるような走らせ方、あるいは見せ方、それは案内サインとか時刻表のつくり方も含めてやることができるかどうか。案外今まで走っているものでも見方が変わると意外と使えるじゃんって思っていただけのような仕掛けというものをつくることできるんじゃないか。即効性はないかもしれないかもしれないけれども、逆に言うところの問題は非常に大きくなりますから今から始めないとだんだん手遅れになる。だから今から始めようというのが北上だと思う

んです。

一方でもう少し人口規模が少ない例えば軽米の場合だと、それがいわゆる高齢者の人たちにもターゲットを絞りつつも、町中での滞在時間をどれだけ増やすことができるのだろうか、あるいは町中のところで医者に行ったらそのついでに買い物をする、そういうライフスタイルに応えられるような路線をつくることができないだろうか。あるいは大きな買い物は八戸だとか二戸、盛岡のほうに出て行く、そうするとそこに向けた高速バスにどうやって乗り継げるようにすればいいだろうか。つまり人々のおでかけの幅を広げるといところで路線の見直しというのをやって、暮らしの中であてにされる、暮らしの中で信頼される、そういったようなバスをつくっていきこうということが取組みだと思えます。

そういう意味でいくと今回の一関の連携計画というのは、そういう暮らしというところに落とし込んで考えてみると、どういう絵を描こうとしているのかというところを補足いただければと思います。

つまりこの計画を実践すると一関にお住まいの方はどう喜ばれるんですかね？

村上氏：計画の中には、今のバス交通だけではなくて運行形態を見直していくという形にしております。高齢者の方はバス停まで出て来るのが大変だというようなことがありますので、そういったことからするとデマンドタクシーのような自分の家の近くから乗り降りできるようなことができればなということで計画の中には盛り込まれておまして、そういった高齢者の部分には喜んでいただけるかなと考えております。

吉田氏：そこがキーワードのような気がしているんです。先ほど私に投げかけられたご質問の中で、では県の役割はどうなんだと。例えば今日、私も県立病院に行ってきましたけれども、例えば県の医療計画の中で例えば県はここに病院を立地します。だけれどもそこにちゃんとした交通というものが広域的につながっていないと一関は合併していますから、そうすると合併した旧町村の部分、あるいは一関の周辺にあるような町村の部分ではそういう高度医療というものがそこまでつながっていないと受けることができないという可能性だってあるわけです。

例えばそういうところについては、これは県が策定した医療計画、あるいは学校の配置、福祉等の計画というところとネットワークをどうつくっていくのかというのは本来は一体に考えなきゃいけないんだけど、実はあんまりそこは考え

られていない。

あるいは例えば短期的にこういう乗務員不足を解消していくためには、例えば県が少し音頭をとりながら乗務員を養成していくということもできるかもしれません。具体的には八戸は 12 人南部バスさんで養成していますけれども、そういうのも実は緊急雇用の事業をうまく使いながらそういうことを県がやっている、八戸の場合は市がやってきた。それを例えば県がやることができるかもしれません。だから国庫補助の路線の要件を緩和するというのは、あくまでも今の路線を守るための短期的な注射でしかないですから。点滴でしかないですから。投資ではない。だから投資となるような財政支援、あるいは仕組みづくりというようなことをちゃんと視野を広げていくのも大事だと思うんです。

1 年前の 9 月 2 日に岩手県庁で一関市さんも来られて私も含めて議論をやっていて、県の役回りは何なのかって、吉田は何も言わないじゃないかというふうに一関市さんから怒られたのがちょうど 1 年前のこの時間です。そこから一関市さんは連携計画をつくられて、今スタートラインに立とうとしているんですが、逆に言えば県はこの 1 年間何をしてきたのかなというのは本来時間があればこの場でお聞きしたいところもあるし、一方で、もう 1 つ言ってしまえば、この計画を一関の皆さんの暮らしというところを落とし込むとしたらどういうふうにストーリーが組めるのか。逆にそういうふうにしていかないと多分具体的な施策の一手が打ちにくくなってしまわないのかなというような気がしました。

いくつか今日は朝から路線に乗らせていただきましたけれども、そういう感じがしながら出てきましたけれども、しかし、あの 9 月 2 日のところから去年の 3 月のところまで引き上げてきたというのはやはり努力の賜物なので、それが大きく花開いてくれることを祈りたいと思っております。

最後にボードにキーワードを書いて、一言ずついただきたいと思います。

村上氏：先ほども言いましたけれども、「1 人でも多く乗ることが路線維持につながる」と書きました。誰でも自由に使える公共交通は地域の活性化に大きく貢献しているということは間違いないと思いますし、その地域の活性化を図るためにも持続可能な公共交通体系が必要であると思っております。

一関市では、連携計画を策定する過程で多くの市民の皆さんと協議を行って話し合いを重ねてきました。そしてどの会場でも最後には 1 人でも多く乗ることがバ

ス路線の維持につながります。皆様日ごろのバス利用をお願いしますと話してきました。多くの会場では今ある路線はなくしちゃだめだとか、あるいは今までどおりに運行してほしいという意見を多くいただきましたけれども、中には発言の後に「俺は乗らないけどな」と付け加える方がおります。その方の発言は、自分は乗らないけどもなくなると困る人がいるはずだからということでの発言だと思います。この辺は本音ではないかなと思いますけれども、現実的に路線維持の要望はするけども利用はしないでは困りますので、そういうことから地域の皆さんも一緒に公共交通を守り育てる当事者として協力いただければありがたいと考えております。

畑中氏：私は「公共交流」です。高齢者に限った話だけの公共交通ではないわけなんですけれども、やはりそれが必要な方というのは高齢者は間違いなく必要で、それがないと生きていけないということがありますので、高齢者を1人にしない、そのためにも公共交通を維持していきたいとそういうことで考えています。

伊壺氏：先ほど吉田先生からもありましたが「三位一体。特に地域住民」と書きました。この思いはと言いますと、やはり地域においてはわれわれバス事業者も単独では走れなくなる、そういう事態が今後も引き続き起きてくると思います。先ほど被災地特例で今運営しているのですが、やがてそれがなくなると運行できなくなる。やはり私が思っているのは地域の住民の方々がバスを使いたいというのがどこまで切実なのかというのが私もあまりよくわからない。これは自治体さん、市町村さんと一緒になって本来ならばひざを交えてちゃんと本音を聞くとか、そういうことをして維持できるかできないか、できなければ今いろいろなことをやっているようなデマンドだったりそういうことにせざるを得ない、有償運送だったりしなきゃならないと思います。やはりわれわれ事業者の役割を果たすというのはある程度事業維持を図らなければできないという前提ではございますけれども、やはりもっと地域の方々の切実な声をしっかり聞いて、それに対応できることを三者一体となってやるべきだという思いで書きました。

菊池氏：今日のテーマの中で私が印象に残ったのが「補助から投資」という考え方で、やっぱり投資をするということであれば投資に対してのリターンだったり、そこにどんなメリットが生まれるのかということが大切なのかなというところで、例えば乗車率何%だからどうのというところは一時的な補助の考え方であれば生きなが

らえさせるという意味ではそうなんですけれども、それをやったことによってどんな地域にとって恩恵が生まれるのかというところまで定義した中での投資というところが必要だと思いますし、あと、走らせるということだけの補助ではなくて、そこっていうところがずっと続くためには走らせる部分以外の PR の部分だったり、巻き込むという意味でも投資というところが必要なのではないかなということを感じました。

ちなみに本当に定時定路線からデマントになっただけで多分同じところでも 5 分の 1 ぐらいの利用者さんになるというところは多くあると思いますので、その中でいかに定時定路線を今あるところを守るという意味でどう投資をしていくかというところは喫緊のテーマになってくるのではないかなと感じております。

鈴木氏：こういうまとめで書けと言われると、今まで私はみんなが当事者であるということとを訴えてきていたんですけども、それも講演の中でも言ってしまいましたし、違うことを言おうかなと思って、私はこういう言葉（「楽バス」）を書きました。バス事情に詳しい方は九州の予約システムのパクリじゃないと言われるかもしれませんが、九州の高速バス予約システム「楽バス」はかなり深い意味を持っていて、バスは楽だよということと、バスは楽しい乗り物なんだよ、実はというようにいろんな意味をかけているんです。私はこれが非常に気に入っていて、これからバスを考えるにあたって、とにかくみんなが楽しくなるような、みんなが笑顔になるようなことをやりましょうよという呼びかけをいろいろしています。イベントも結構ですし、私の資料の中にもありますけれど、12 月になるとバスの運転手さんがサンタクロースの格好をしてクリスマスバスと銘打って走らせているところが何カ所かあります。そうするとやっぱり乗る人も外から見ている人もみんな笑顔になるんです。それを見て顔をしかめる人なんてまずいないです。実際にサンタクロースの格好をしてハンドルを握っている運転手自体が楽しいんです。そうするとみんなが笑顔になって、それが現場のやりがいにつながったり、あるいはなかなかバスって面白いねとか、このバス会社なかなかやるねとか、そういう見方が地域に広がっていく。そういうような楽しくバスを盛り上げていこうということが私はこれからあちこちで仕掛けていきたいなと思っていることでもありますので、この「楽バス」という言葉を書かせていただきました。

吉田氏：最後に私のまとめですが、私は「覚悟」と「突破力」という言葉を書きました。

これは何かというと、やっぱり地域交通のところを見直していくためにはそれなりの覚悟が必要です。一番だめなのは補助制度があるからやるっていうんじゃない、本当は自治体としてちゃんとこれをやっていきたいと、だから事業者としてこれをやっていきたい。そこにたまたま国や県の支援制度があったからよかったね、もうちょっとやりたいことがもっと深くできるねと、そういう考え方にしていかなきゃいけない。だから基礎的自治体あるいは事業者さんというのは路線を守るにしても変えるにしても、これが必要なんだと、これをやれば喜んでもらえるんだというところの覚悟を決める必要があるわけです。

そして突破力です。やらなきゃ意味ないですから。考えることまでは誰でもできるかもしれませんが。会議でやって机の中で資料を広げて議論するのはできるかもしれませんが。でもそれを現場に行って本当に実践できるというケースが非常に少ないんです。私も大量に失敗やらかしています。でも失敗やらかしらやらかしたでいいんです。その尻をぬぐってちゃんといいものにできる、こんちくしょうと思ってちゃんといいものにできるかどうか。やっぱり突破力は必要だと思うんです。

私は東北仕事人という名前の命名発案者ですが、そういう気持ちを持ってつけたというところがあります。

そしてもう1つが片面しか使っちゃいけないとは誰も言っていないので、私は両面にしたんですが、鈴木先生に言われてしまいました。すごく私は難しい話をしたかもしれませんが、やっぱり俺たちが楽しくなければ地域の人たちと一緒にできないですよ。つまり路線の見直し、新しくつくる、なくしてしまう、非常に苦痛な作業です。ところが地域の人たちにとってみたら平均乗車密度と言われてもよくわからないし、1日4往復が3往復になりますってと言われてもよくわからないです。

このバスでちゃんと学校に行けるんですよ、このバスで病院行けるんですよとか、あるいはこのバス乗れば今ギリギリが乗ってますから秋が楽しめますよとか、八戸は昨日からギリギリが一部のバス車両に乗ってまして、ギリギリが頑張ってくれるまで乗り続けますけれども、去年9月20日ぐらいでしたから、体調によりますので1週間乗ったこともありますので、早めに行かれたほうがいいかもしれませんが、でもバスの中で季節を感じますでもいいじゃないですか。

やっぱり自分の暮らしだとか楽しさっていうところに置き換えられると地域の人たちも一緒に力を注いでくれたり考えたりできるし、やっているほうも楽しいじゃないですか。だから私たちが楽しくなければ三位一体の文化は築けないので、まず楽しくやる。でも締めるところはちゃんと覚悟の突破力が必要だということろだろうと思います。

時間が限られていましたので、なかなかまとめることができませんし、いろんなもったくさんの論点があったかと思います。

ただ、こういうふうに地域の交通というところが暮らしの中で使えるというふうになれば、マイカーにそんなに頼り過ぎなくても時々バスもいいかもね、そうなってくれば地球環境に寄与するところに非常に大きくなっていくわけです、それを束ねれば。ですからいろんな難しいことはたくさんありますけれども、今から始められることを今日お集りの皆さんでぜひ実践していければと思いますし、東北仕事人の制度もできていますから、東北の中で各地の実践例、実践した人が集まりながら皆さんと色々な意見交換ができる場というところを私も福島の大学に働く人間としても応援していきたいと思っておりますので、これで最後の締めの言葉とさせていただきますと思います。