

【報告 1】

山陽新聞社政治部記者・名合弘治

『^{みち}路をつなぐー生活交通白書』取材現場から』

【プロローグ（なぜ「交通」をテーマとしたか）】

交通基本法案（移動権）の議論を背景に、地域づくりの必須ツールである公共交通を通して地域を見つめ直す。

【現状】 資料 1 「4つの目」参照

高齢化と車社会を切り口に過疎地、郊外、都心部を見てみると…。

<過疎地>

- ・高まる事故の危険性→運転免許証の返納→遠のく一票（選挙）
- ・通学では「バス代貯金」で将来負担に備えも

<郊外>

- ・高度成長期に相次いで誕生した郊外団地は同世代の人たちが一斉に入居し、一斉に老いている

<都心部>

- ・増加する都心回帰の高齢者
- ・ネットスーパー、タクシーによる買い物代行サービスの出現

→まちなか人気の高まりは、危機が一気に表面化する近未来の「Xデー」を暗示。

【役割と責任】

(1) 住民 資料 2 「スクラム組んで」参照

地域への強い愛着を持った住民。バスや船に乗る人も乗らない人も負担しながら、積極的な利用などで関与。

(2) 事業者 資料 3 「『屋』の心」参照

利用者の視点で運行（航）の効率化に努める。

(3) 行政 資料 4 「事前レク～玉野市から」参照

- ・住民ニーズの把握
- ・公設民営
- ・政治のリーダーシップ（財政負担など）
- ・「対策」から「政策」へ

→地域の実態に応じた住民、事業者、行政のスクラム（理想の三角形）が重要。

{移動と健康} 資料 5 参照

地方独立行政法人・東京都健康長寿医療センターの研究によると、外出頻度が歩行障害や認知症に影響。

【結び】 資料 6 「提言」参照

- ・日本は未知の世界に突入

↓

- ・市場原理のみに任せていては路線の縮小、寸断が加速

↓

・交通政策の議論は単に移動問題だけでなく、社会福祉、都市計画（規制と国土維持）、環境の視点も加え、新時代の生活を豊かにする地域づくりに総力戦で臨む必要がある

以上

車は杖代わり 生活に欠かせん

路をつなぐ

—生活交通白書

1部 「移」変③

4つの目

錦の紅葉に染まった山あいエンジン音がうなる。昨年11月初旬、いつも危険を承知で運転しているという老夫婦の姿を想像しながら、岡山県中部の中山間地を乗用車で走った。

山あり、谷ありの道路は急カーブや幅員の狭い箇所はあるものの、標識や舗装の整備は行き届いている。谷筋の集落にある自宅に向かう途中、「もみじマーク」の軽トラックとも何台か擦れ違った。

はた目には何の変哲もない山道だが、2人にとってとはときに死と隣り合わせのドライブとなる。

「手の動きが鈍いから

カーブが曲がり切れんときがあるんよ」

運転歴46年という、80歳の夫が言う。4年前には手足が震え、徐々に筋肉

がこわばっていくパーキンソン病と診断されて歩行は杖頼り。農作業もきつくなり、肥料袋も以前

のように持てなくなってきた。

「その時は車をバックさせて、助手席のお母さん(妻)にハンドルを切り直してもらおう」

運転免許証のない妻(81)は認知症の疑いがあるが、運転時には欠かせないパートナーだ。通院

や買い物に出掛ける時はいつも「4つの目」で前後左右の安全を確認しながら目的地向かう。道路左側の縁石に乗り

上げてタイヤをパンクさせたり、タイヤホイールをこすったりと「生傷

は絶えないが、夫は訴える。

「危ないのはよう分かるとる。分かつとるけど、わしらにとっては杖代わり。車を手放したら生活

でせん」

前回の免許更新は2008年12月。パーキンソン病と診断された後だったが、当時は取り立てて運転に支障はなかった。

老夫婦が住む地区には公共交通機関として、自治体が走らせているコミュニティバスがある。これに乗れば街の中心部

にあるスーパーマーケットには行ける。が、2人

危険承知 決死の運転



老夫婦が走っている山道。死と隣り合わせの危険な道のりとなる＝昨年11月

にとってバス停から店舗まで約300mの距離が思いのほか遠い。

命をつなぐ距離―それは月に1度、妻の認知症の治療で岡山市内の病院に出向くときは約40分に跳ね上がる。交通量が多くなる。タクシーを使えば、慣れない市街地で往復で1千円は下らないの運転は神経をすり減らす。

岡山に出る時は長距離のため、軽トラから乗用に乗り換える。出発前に体を十分にほぐして自宅周辺を試運転。道中は常にスピードを抑え、何か休憩を入れる。隣の妻は車が左に寄りすぎているか目を凝らし、危険を感じたら夫に大きな声を掛ける…。

その繰り返しが続く。

高齢者の大半が免許を持つ時代の中で、マイカーの運転を負担に感じるお年寄りが多い。その一方で、老夫婦のようにできればもう1回更新したい」と願う人もいる。

事故は起きはしないか。他人を巻き込みはしないか…。周りが冷や冷やしているケースもあるだろう。老夫婦にも、気をもみ続けている子どもがいる。

(3面に関連記事)

一度なくなると復活できない

路をつなぐ

——生活交通白書

2部 限界の向こう

バス編⑦

スクラム組んで

路線バスの廃止を免れようと、住民たちが必死で立ち向かっている山あいの集落(約100世帯)がある。

福山市北部の加茂町広瀬地域。高齢化率は約40%。バスが唯一の公共交通機関で、開発が進む郊外の商業施設との間を平



日に1日3往復している。

5年前まではJR福山駅への直行便があったが、不採算を理由に民間の事業者が撤退。以降、市が赤字分を全額補填することで別の会社に運行を委託、規模を縮小してどうにか路線を維持して

きた。

ただし条件がある。運行費の30%以上の収益がなければ、市が定めたルールに基づき廃止が検討されるのだ。

このため、町内会連合会では乗車率のアップを目指してバス会社から1冊千円の回数券を年ごとに700〜400冊買っている。バスに乗る人も乗らない人も町内会費を充当して購入、地元関連企業も寄付金を出して支援する。

市が独自のルールを作ったのは、それなりの理由がある。

2005年3月、経営難に陥った中国バス(同市)が一挙に10路線もの廃止を届け出た。バスがなくなるロー「この口」が将来の話ではなく、現

在的な問題として突き付けられたからだ。市内には民間3社の計122系統(09年度)があり、市の補助金は年間約1億円に上る。厳しい財政状況では「すべてを一律に支援できない」との判断から、この「廃止基準」を設けたわけだ。

それは結果として、バス会社にはサービスの向上を、住民には積極的な利用という形での応分の負担を求めることになった。



バスを守るため広瀬地域の住民が買っている回数券

路線維持へルール実践

広瀬地域ではグラウンドゴルフ仲間の女性たちが月に数回、路線バスで「映画ツアー」に出掛けている。

メンバーは約10人。午前8時10分の始発に乗り、30分ほど揺られて映画館を備えた大型商業施設へ。午前中に映画を見

て、昼食をとり、買い物

をして午後3時の最終便で帰るといったのがパターン。

「映画に行くのが楽しくて、楽しくて。以前より元気になった気がする」と常連の三島恵美子さん(76)は声を弾ませて話す。

バスの運賃は往復で千円前後。ちょうど1冊の回数券分の出費だが、参加者にとっては「その口」

が待ち遠しいビッグイベントになっている。



過疎地には欠かせない路線バス。住民の力で残そうとしている＝福山市・広瀬地域

「バスは地域から一度なくなると、もう復活できない」。広瀬学区町内会連合会顧問の松井清さん(79)が5年前の会長時代を振り返って訴える。事業者は補助金頼りで経営感覚がまひしてはいないか。地元自治体は「生活路線」を維持するために、利用者を増やす努力をしてきたか。住民はどうか。現状を嘆くだけでなく、動きだしているか。「地元から『必要』と言われたら、できることを精いっぱいやるのがプロ」と中国バスの再建に取り組む田中秀明専務(60)。数多くの過疎路線を抱えて青息吐息の経営は続くが、社会的使命を強調しながら「バス屋」の意地を見せる。事業者、行政、住民の3者がスクラムを組んで初めて、バス存続の「路」は始まる。

黄金の、もうかる右足をつくれ

路をつなぐ
——生活交通白書

2部 限界の向こう
バス編④

「屋」の心

小さな流れも大河となるように、経営難に陥った中国バス(福山市)もくりが重大な役割を果たすこととコスト削減の努力をして再生につなげている。

小さな流れも大河となるように、経営難に陥った中国バス(福山市)もくりが重大な役割を果たすこととコスト削減の努力をして再生につなげている。

その現場をけん引する田中秀明専務(60)は、事業再建に取り組む両備グループ(岡山市)で、バス部門一筋に歩んできた。若いころは整備工場でエンジンを点検し、シャシー(車台)を磨いてバスの構造を学んだ。営業所時代は少しでも節約しようと、摩耗したタイヤの溝を見たり燃料タンクの残量を測ったりして必要な時、必要な分だけ小刻みに注文した。

「車両もタイヤも燃料も部品もすべて、われわれの感覚からすると3割は高かった」

田中専務は2006年12月の赴任当初を振り返る。自らを「バス屋」と呼ぶプロ中のプロ。単価基準が骨の髄まで染みこんだその目に、旧中国バスの高コスト構造は異常だった。

ただちにすべての取引先との交渉をスタート。旧会社の慣習にとらわれず複数から見積もりを取って安い会社から購入し、決済方法も手形から月決め現金払いにするだ。

管理業務にも精を出し、特に運転手の勤務表づくりには抜群の力を発揮した。運転手の稼働率が

「車両もタイヤも燃料も部品もすべて、われわれの感覚からすると3割は高かった」

田中専務は2006年12月の赴任当初を振り返る。自らを「バス屋」と呼ぶプロ中のプロ。単価基準が骨の髄まで染みこんだその目に、旧中国バスの高コスト構造は異常だった。

ただちにすべての取引先との交渉をスタート。旧会社の慣習にとらわれず複数から見積もりを取って安い会社から購入し、決済方法も手形から月決め現金払いにするだ。

「黄金の右足をつくれ」もうかる足をつくれ。中国バスの新経営陣はこう、口をそろえる。

「黄金の右足をつくれ」もうかる足をつくれ。中国バスの新経営陣はこう、口をそろえる。

威信かけてコスト削減



朝礼で社員に訓示する田中専務(左手前)。「バス屋」の心で経営の指揮を執る=中国バス木社

バスのディーゼルエンジンはクラッチをつないだままでアクセルから足を離すと消費燃料がゼロになる。信号やバス停止するまでの距離を逆算してタイミング良く足を離せば燃費効率が上が

「エコドライブ講習会」はその訓練。バスメーカーの担当者を招いて福山市南部の工業地帯内を試走。消費した軽油は1cc単位まで、軽油1cc当たりの燃費も10cc単位まで細かく示して実践的な技術を学んでいる。

車両維持費で年間約2千万円。燃料の仕入れで同4千万円。10%近くアップさせた低燃費運転の効果で同3500万円。指折り数えて足していくと削減額は億単位になる。

「とにかく大切なのは積み重ね。地道に続けていけば必ず経営体質が強化できる」と田中専務は強調する。

両備グループが事業を継承した当初、地元からは路線の廃止・縮小を危ぶむ声もあったが、無駄を際限なく削っていく自助努力で懸命に守ってきた。

「補助金でメシを食ってほだめ。あくまでバスの収入で運営するのが商売の根本」との言葉に、バス屋の心意気がのぞく。プロの威信をかけた再生の道はこれからも続く。(3面に関連記事)

じっとしていても声は聞こえてこない

路をつなぐ

——生活交通白書

3部 自治体のチカラ ④

事前レクチャー玉野市から

公の席では場の空気に緊張してしまい、なかなか発言できないケースがある。住民が市長や学識経験者らを前にしたら、なおさらだろう。が、1月中旬に玉野市役所で開かれた市地域公共交通会議（委員17人）は少し様子が違っていった。

議題は岡山県内でいち早く1999年に運行を開始した市営のコミュニティバス「シーバス」。田晋市長の肝いりで同会議は昨年8月に発足。市からも利用が低迷する路線の抜本的な見直しを協議する中で、出席した8人の住民代表が市の示したデマンド（予約型乗り合い）タクシーなど先進事例について、市当局やバス、タクシー事業者に気後れすることなく、矢継ぎ早に具体的な質問をぶつけた。

「障害者も利用対象に含んでいるのか」「乗り継ぎの利便は」「デマンド導入の可能性は」「市は新交通にどのくらい財源を出しているつもりなのか」……

宇野港と高松を結ぶフリー業者の廃業問題を契機に、地域交通の重要性を再認識したという黒田晋市長の肝いりで同会議は昨年8月に発足。市長自らが会長を務め、市内の交通再編に動きだした。



「部屋でじっとしていても市民の声は聞こえてこない。議論の土俵を整えるためにも積極的に働きかけたい」と言葉

市交通政策室の新室長（46）が中心になって開催日の数日前から住民代表と個別に会い、会議の目的や検討課題のポイント、難しい法律用語などを解説して歩いている。

議論喚起へ住民に解説



住民代表と個別に会って事前にレクチャーする新室長（右）＝1月中旬

「許認可や停留所の設置などに携わる県警本部の交通規制課に在籍している行政と住民との橋渡しに苦心している。」

岡山県警から出向して2年。前任の赤警署では交通課長として同市の公共交通会議に参加。バス

とめられていた。3年前から町内全域でデマンドタクシーを運行している和気町のほか、視察で訪れた愛媛県四国中央市は玉野市と同じように海岸沿いに街が連なり、4分割してデマンドを導入している。路線バスでは赤警市の団地間を結ぶ循環バスも付記されている。これらはすべて新室長が事前に住民代表に説明してあるから、議論はすべさま本題に入ることができた。

市内を走る事業者を束ねるのに半年かかり、地道な「説明行脚」で今、どうにか住民サイドの意見集約への道筋も付いた。高齢化のスピードが県内自治体の中でもトップクラスとされる海の玄関口。会議では本年度中に新システム案をまとめ、12年度から実証実験に入るという。

（3面に関連記事）

路をつなぐ

生活交通白書

4部 インタビュー編 ⑦

東京都健康長寿医療センター研究所
研究部長



新開省二氏(55)

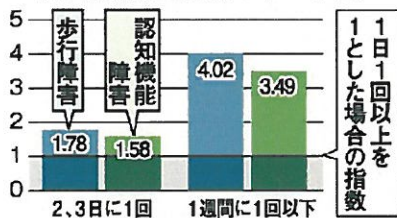
外出と健康の相関関係はあるのか。研究データをまとめた東京都健康長寿医療センター研究所の新開省二研究部長(55)は、外出頻度が歩行障害や認知症に影響すると指摘する。

ハリスクは外出頻度に比例する? 1歩を歩かないか、独りで階段を上り下りできない場合を歩行障害とし、そのリスクを「1日に1回以上」外出する人たちと比べると、「2、3日に1回」の人は1.78倍、「1週間に1回以下」では4.02倍にもな

ハリスクは外出頻度に比例する? 1歩を歩かないか、独りで階段を上り下りできない場合を歩行障害とし、そのリスクを「1日に1回以上」外出する人たちと比べると、「2、3日に1回」の人は1.78倍、「1週間に1回以下」では4.02倍にもな

お年寄りの閉じこもり研究の一環として地方農村の新潟県与板町(現在は長岡市)で、全高齢者の約9割に当たる1544人から2000年に外出の頻度や歩行能力などの健康状態を聞き取り、2年後に追跡調査した。データを分析すると、外山しないこと自体が歩

外出頻度と健康のリスク比



間き取り調査で歩行障害のあった138人の2年後の回復度合いも調べたところ、よく外出する人ほど回復のチャンスが大きかった。米国の大学による最近の研究でも生活範囲が社会的に広い人ほど健康状態が良く、狭ければ悪いという関係性を示すデータが出てい

外出と健康の相関関係は?

歩行や認知機能に影響



バス乗り場を目指し坂道を上るお年寄り。外出は直接、高齢者の健康に影響してくる=岡山県美咲町

る。

高齢者の場合、その関係が強く表れやすい。普段動いていないと、関節は固まりやすいし、筋肉もやせてくる。外出頻度は健康指標の一つだ。

外出の目的は通院でも買い物でも何でもよい。外に出れば頭を使う。風景や道路標識などから情報は相互作用があると

WHO(世界保健機関)は今世紀初め、国際生活機能分類で健康を「心身機能・構造」「活動」で表し、高年齢者も毎日1

回以上は外出し、社会参加の場を持つてほしい。

増えていく高齢者の移動手段を確保することは現代社会にとって必要だと

報を読み取って判断している。元気だから活発に活動できるといいうた際に、認知機能を総動員する。外出に伴う刺激は私たちの体にとって必要な刺激であり、体の働きも元気になるという考え方だ。

健康かどうかは病気の有無だけでは判断できない、と。健康にのちのちまで影響してこる。今後どんどん

増えていく高齢者の移動手段を確保することは現代社会にとって必要だと

路をつなぐ

生活交通白書

1月1日付朝刊からスタートした連載企画

「路をつなぐ」生活交通白書は、日々の暮らしを支えてきた公共交通の危機をテーマに、岡山県内の中山間地や離島、郊外団地などの現状をレポートし、専門家の見解も紹介しながら課題を整理してきた。

取材を通して見えてきたのは、過疎地をはじめ既に都市近郊の一部でも、買い物や通院など生きていく上で必要最低限の移動さえ難しくなっている現実だった。高齢化が急速に進む中、公共交通の危機は今後、都市部を中心に人口が多い分だけ大規模に現れてくるだろう。それは遠い未来に起きる危機ではなく、今そこにある危機だ。

人と人、人と地域、地域と地域とのつながりを守るため、私たちは何かから取りかかるべきか。取材班の提言をまとめた。

日本は「未知の世界」に突入していく。

現在23%の高齢化率は推計で20年後に32%、40年後は40%になる。マイカーへの依存度が高い地方において、車を運転できない高齢者が急増する「超

6部「移」考 ⑦

提言

公共交通を守る5つの提言

- 「移動」を住民の権利とする議論を深める
- 交通政策を担う行政の企画、調整力を強化
- 事業者は利用者視点で運用の効率化に努力
- 住民は公共交通の維持へ自ら積極関与する
- 新しい公共交通の実現へ一層の規制緩和を

高齢時代」は移動手段の確保が従来以上に重要な課題となる。

この課題を議論していく上で最近注目されているのが、「健康で文化的な最低限度の生活を成り立たせるための移動の確保は国民の権利（移動権）である」という考えだ。今

国会に政府提案されている交通基本法案にも色濃く反映されている。

りらの暮らしを近づけた。題に真正面から向き合

すべての人に交通機関利用の権利を保障する「移動権」は、財源の裏付けがないなどの理由で法案に明記されなかったが、八国民の交通に対する基本的な需要が充足されなければならぬと規定。利用者目線に立った施策展開を明確にして

法案づくりに携わった地方の鉄道や路線バスには補助金で事業者を支援するだけでなく、3部一自治体のチカラで示したように、地域社会の「扇の要」として交通政策を立案していく際の企画

た国土交通省の山口勝弘・交通計画課長は生活交通の問題は市場原理ではなく、社会福祉の一環として捉えていくべき。今後は行政も交通事業者も住民も一体となって、地域全体の移動を支えていかなければならない」と話

過疎地の実態をレポートした1部「移」変」や、都会のお年寄りへの支援を、誰がどこまで支えていくか。この命

削減への執念は可能性

危機感を共有、備え急げ

を感じさせた。

利用者である住民も変わらなければならない。従来の事業者任せ、行政頼みではなく、自らも問題に積極的に関与し、行動していき

高度経済成長期の1970年代、日本はモータリゼーションが爆発し、とりわけ地方で過度な車依存社会を築いてきた。岡山県の人

6部「移」考」では、マイカーを前提とした暮らしにほころびが見え始めた倉敷市郊外の住宅団地を取り上げた。住民がNPO法人を組織して乗り合いタクシーを運営している。4部「インタビュー」で紹介した香川

これからの取り組みのキーワードは「住民パワー」に加えて、「規制緩和」がある。営利事業が成り立たない地域で替わりの移動手段を確保するには、運送にかかわる法令の規制緩和が不可欠だ。

一定の要件を満たせば普通免許での送迎を認められた過疎地・福祉有償運送など、既存の公

名合弘治、小原一穂、小畑誠、西崎哲也、三宅信行が担当しました。(24日付朝刊で「移動権」をテーマにした特集を掲載します)

● 完 ●