

1. 議事録

開会

【司会】 まもなくの開会となりますが、あらかじめ皆様をお願いを申し上げます。本日、携帯電話をお持ちの方におかれましては、マナーモードに設定していただくか電源をお切りいただきますようお願い申し上げます。また、席上のほうに配布しております本日の資料の中に、裏面に付箋紙を付けたアンケート用紙を入れさせていただいております。大変お手数をおかけしますが、アンケート用紙はシンポジウム終了までにご記入をいただきまして、お帰りの際に、スタッフまでご提出いただければと存じます。付箋紙につきましては、リレー講義のご意見・ご質問を記入していただくために付けております。のちほどご案内致しますのでよろしくお願いいたします。また、会場の後方に、各地域の交通マップ等を机の上に置いております。わずかな休憩時間ではございますが、参考にご覧くださいと思います。

それでは、定刻となりましたので、ただ今から「中国地方における地域公共交通のあり方を考えるシンポジウム 2012」を開催させていただきます。本日は、ご多用中にもかかわらず本シンポジウムに多数ご参加いただきまして、誠に有り難うございます。大変申し遅れましたが、私は本日の進行役をつとめさせていただきます、中国運輸局企画観光部交通企画課の平賀と申します。どうぞ最後までよろしくお願いいたします。それでは、本シンポジウムの開会にあたりまして、中国運輸局企画観光部の金子よりご挨拶を申し上げます。

【金子部長】 ただいま紹介がありました中国運輸局企画観光部長の金子でございます。シンポジウム主催者を代表いたしましてご挨拶させていただきます。ご来場のみなさまにおかれましては、お忙しい中、本日はこのシンポジウムにご参加いただきまして、誠にありがとうございます。特に、本日のご講演とパネルディスカッションのパネラーとしてご快諾をいただきました、大分大学 大井先生、島根県立大学 西藤先生、米子工業高等専門学校 加藤先生、岡山大学 橋本先生、広島大学 塚井先生、広島商船高等専門学校 田中先生、山口大学 榊原先生の皆さまには、改めて感謝申し上げます。後ほどのご講演とパネルディスカッションにつきましてよろしくお願い申し上げます。また、この場をお借りいたしまして、常日頃から、私ども中国運輸局の取り組みに対しまして、皆さま方から多大なるご協力、ご支援をいただいていることに対しまして、感謝申し上げます。

役所が主催する大規模な会議、このようなシンポジウムにしては結構稀ではないかと思いますが、このシンポジウムの開催プレスからわずか 1 週間でこれだけの広い会場の定員が埋まったところでございます。そういうところからも関係者の関心の高さの表れではないかと改めて気を引き締めているところでございます。今、地域の交通は急速な少子高齢化などによりまして、バス、鉄道などの交通サービスが廃止されるなど危機的な状況にあります。地域で最適な公共交通を確保・維持するためには地域の関係者が協働した公共交通計画を策定することが重要でございますが、こ

の中国地方は中山間地域や離島も多く抱えて、地域の交通課題は所によって様々ということだと思います。今日のシンポジウムでは、各地で公共交通サービスの確保・維持に取り組んでいらっしゃる学識の方々から、学術的な視点や先進的・先導的な事例、取組みの結果で得られた知見・教訓なども広くご紹介いただきまして、お集まりいただきました皆さま方に公共交通の課題についてご理解を深めていただいて、課題解決の糸口をつかんでいただければ幸いに存じます。

本日のプログラムですが、最初に国土交通省総合政策局公共交通政策部交通支援課から「地域公共交通の確保・維持に向けた国の取り組み」についてご報告をさせていただきます。続いて、各地域の生活交通問題の第一線でご活躍の冒頭にご紹介した講師の皆さまから、中国地方の特色なども交えた地域公共交通のあり方について、リレー方式でご講演をお願いしております。まずは地域公共交通の総論として、地域公共交通の現状・課題、必要性、役割分担の3つのテーマについて、ご講演いただきます。そのあと、各論として中山間地域・都市部・島嶼部毎に公共交通計画のあり方についてご講演いただきます。最後に総括をしていただくことになってございます。また、パネルディスカッションでは、皆さま方から事前にいただきましたご質問・ご意見なども含めまして、講師の方を中心にお集まりの皆さまと意見交換をさせていただく予定にしております。先ほどもありましたように今日このあと当日この場での意見も承りたいと思いますので、どうぞ積極的にご意見・ご質問などをいただければと思います。

私共運輸局といたしましても地域公共交通確保維持改善事業による支援のほかにも、都市部近郊団地の最適な生活交通確保策に向けた調査や、自治体交通担当者様を対象にした地域公共交通相談会や交通実践セミナーなどの開催をしてきておりますが、今後も必要とされる運輸局、頼りにされる運輸局を目指して皆様のお役に立てればと思っております。最後に、このシンポジウムがお集まりの皆さまにとりまして、有意義なものとなりますことを願ひまして、主催者側からの挨拶に代えさせていただきます。本日はよろしくお願ひいたします。(拍手)

【司会】 ここで配布しております資料の確認をさせていただきます。封筒に入っております資料の上から、本シンポジウムのプログラム、第一部の資料といたしまして「地域公共交通の確保・維持に向けた国の取り組みについて」、その次に第二部学識者によるリレー講義の資料として、各講師7名の方の資料を付けております。そして裏面に付箋が付いておりますアンケート用紙、最後に私共中国運輸局を含めた関係者でこの10月10日に開催致します「瀬戸内クルーズ推進セミナー」のちらしをつけております。不足等があればスタッフの方にお申し出ください。

第1部 報告

【司会】 それでは、これより国土交通省総合政策局公共交通政策部交通支援課廣田調整官から「地域公共交通の確保・維持に向けた国の取り組み」についてご報告させていただきます。廣田調整官よろしくお願ひいたします。

【廣田調整官】 どうも、皆さん、はじめまして。

私は国土交通省公共交通政策部の廣田と申します。国土交通省の公共交通政策部におきましては、地域の皆さんに地域公共交通の現状を知っていただくこと、あるいは解決の処方箋は大変で単純にはいかない部分が多ございますけれども、そういった公共交通の問題に取り組んでいただくためのきっかけづくりというものを、ぜひ全国的に展開していきたいと思っております。私どもも中国運輸局の取り組みをサポートするような形で、こういったシンポジウムをどんどん全国的に開催していこうと思っております。

実を申しますと、今回、中国地方のこの広島でのシンポジウムが全国トップバッターという形でさせていただいているところでございます。このようなシンポジウムを通じて、皆さん、ぜひ地域公共交通を考えるきっかけに今日はさせていただきたいと思っております。きっかけだけではなくて、今日は実際にたくさんの公共交通をフィールドにされている先生方の話もあります。また、すごくユニークだなと思いましたが、皆さんが付箋に質問を書いていただくと、我々のところに直接届くような形にしております。そういう、いろいろ新しい取り組みをやっておりますので、今日のをぜひ有意義なものにしていただければと思っております。

私は、今日は講義という形ではなくて、国の今の施策の現状について、トップバッターという形でご説明をさせていただきます。限られた時間にもかかわらず、資料をたくさんつけておまして、十分な説明が最後までできるかどうかわかりませんが、昨今の国の施策の状況について、私のほうから簡単にご説明をさせていただきます。

タイトルは、「地域公共交通の確保・維持に向けた国の取組について」ということでございまして、公共交通の現状とあとは、今、国会に提出しております交通基本法の現状、さらには、支援制度としてございます地域公共交通確保維持改善事業に関すること、その他、若干補足情報がありますが、限られた時間の中でご紹介していきたいと思っております。

まず、地域公共交通の現状について、皆さん、ご存じの部分もあるかもしれませんが、改めてご認識いただきたいと思っております。

まず初めに、バス交通の現状でございます。もう聞きなれていらっしゃるかもしれませんが、改めてデータでお示しをさせていただきます。

右側の輸送人員の部分でございますが、これはそんなに昔までさかのぼっている資料ではありません。2000年に入ってからわずか10年の間で、地方部においてバスの輸送人員が2割減っていると。三大都市圏も実は減ってきて、だんだん下げ止まりになりつつありますが、地方部の減少傾向が止まらないということは、ここでも確認ができるのかなと思っております。

それで、実際、バス交通のサービスがどの程度失われているのかということでございますが、左側に廃止路線キロ数を書いております。これは、バス会社が撤退をして、その代わりに直ちに別の公共交通手段、例えば、別の会社がバス路線を引いた、あるいはデマンドタクシーが始まった、自家用有償運送が町営、村営が始まった、こういったものは抜いています。公共交通としてその地域にバスがなくなったものだけを純粹に調べあげています。若干、ラグがあつて確保された場合というのは、ここでも対応でき得ないのですが、それだけでも毎年約2,000キロの廃止キロがある、こういう状

況でございます。23年度は、原因がまだ分析できていませんが、廃止路線キロは若干減っておりますが、引き続き高い水準で推移していると我々は認識しております。

また、残念ながら、バス会社として事業を法的整理によって再生せざるを得なくなったような事例は、ここで個別にはご説明しませんが、我が国でもこれだけあるということでございます。

バス路線の維持費用の負担状況というものを簡単に漫画にしてみました。非常にラフな資料でございますが、平成20年度に日本全国で赤字系統というのは28,000系統あったという調査になっています。その赤字額は2,700億円だそうです。我々行政は、国、県、市町村で、調べてみると全体で600億円ぐらい、バスの輸送に補助をしているということでございます。

ほかはどう賄っていたかということでございますが、バス会社の内部補助と我々と呼んでいます、バス会社の内部で補てんをしていたということでございます。例えば、ほかの黒字路線、これは20年度によると10,000系統、1,100億円になるそうでございますが、そういった黒字路線。また、その下にありますが、高速バスネットワークが長期的には非常に充実してきている分野でございます、そこの黒字。あるいは、貸し切りバスの黒字。そういったものを内部補助に充てていたのでございますが、黒字路線の輸送人員の減少。高速バスはツアーバスも含めて非常に競争が激化しています。貸し切りバスも、新規の参入事業者が増えて非常に競争が激化している。こういう中で、内部補助の余力がなくなっていたということが言えると。

そうすると、最後の赤のところになってくるわけでございますが、路線廃止や経営破綻の要因の部分として、補てん不足が出てくるということでございます。

バス会社がどういう形でその費用構造をこれまで変えてきたかということでございます。ある意味、これは非常にわかりやすい資料かなと私は思っているのですが、平成18年度と平成22年度で、30両以上持っているバス会社の運送収入というものは、この5年間だけで400億円減っているということでございます。7,200億円から6,800億円でございます。

他方、費用のところでございますが、人件費のところをごらんいただければと思います。運送収入の減少と等しい、あるいは超えるような500億円の人件費のカットをしてきているというのが現状でございます。燃料代につきましては、18年度、22年度の比較で見ますと、おそらくリーマン・ショック後だと思いますので、若干、原油が落ちてきた部分だと思います。ということなので、燃料費はこの5年間では増加しておりません。右側にグラフを付けておりますが、折れ線グラフで見ますと分かる通り、やはり軽油価格というのは長期的に見ればすごく上がってきていたということでございます。

右側にもう一つ、棒グラフのところがございます。乗り合いバスを1キロ走らせるのに何円かかっているのかということでございます。一番左側は平成5年でございますが、キロ当たり400円かけてバス会社はバスを走らせていた。ただ、平成19年までには、これは300円を割る、270円程度だと思っておりますが、そこまで下がってきている。コストカットというものは人件費の削減でかなり対応してきていて、バス会社さんも非常に努力をされているというのはこの中ではわかると思います。

そういった中で、先ほど路線バスの廃止の話をしました。地域の公共交通空白だとか不便地域の対応として、コミュニティーバスだとか乗り合いタクシー、こういったものが非常に増えてきてい

ることが現状として言えるかと思っております。

駆け足で恐縮ですが、次に地域鉄道のお話を少しだけさせていただきます。地域鉄道をめぐる状況も非常に危機的なものもあると思っております。輸送人員は左上でございますが、JR発足時点と同じです。大体そこから2割ぐらい減っているというのが現状でございます。あと、社員数も、ワンマン運転化によりかなり減らしてきているというのが現状でございます。

地域鉄道で何が一番問題かという点でございますが、施設の老朽化が特に進んでいるのが問題かなと思っております、車齢30年を超えるような車両、これが全体の約5割でございます。また、施設開業からの経過年数も70年を超えているといった地域鉄道、これが非常に増えてきております。

下でございますけれども、老朽化が進んでいて施設更新のニーズはありますが、その資金負担をどうしていくかというのが事業継続に当たってのネックになっているということが言えるのかなと思っております。

右の上にありましたとおり、人件費のカットというのも当然取り組んでおりますので、全体のコストに占める施設関係のコストが非常に増えているというのが鉄道の現状でございます。

中国地方でも一部ございましたけれども、そういった形で2000年以降、全国で35路線の鉄道路線が廃止になっているというのが、全国的な現状でございます。

最後に、離島航路についての現状でございますが、離島航路の役割というのはやはり非常に大きいと思っております、右上でございますけれども、当然、離島に住む人のための唯一の交通手段でございますので、そういった生活交通としての役割、これはバスに劣らないと申しますか、唯一の手段として非常に重要な手段であります。また、人の移動だけではなくて生活物資を運んでいるという側面もございますので、我々も離島航路の役割というのは非常に重要なものだという認識を持っているところでございます。

そういった中で左側になります。全国で離島航路というのは、緑色のところでございますが、全国で300航路あるというのでございます。後でも若干ご説明できますが、補助航路という形で国が補助している部分がございます、120航路に補助をしているというのが現状でございます。

続きまして、交通基本法の現状を簡単に紹介したいと思います。私の資料の並びが悪くて、最初に13ページをごらんいただければと思います。

こちらは経緯を書いているものでございます。実は、議員立法として以前から平成14年と18年の2回にわたって交通基本法の提出がされているところでございます。政権交代を機に、政府としての法案の検討を開始しているところでございます。

では、交通基本法は一体どういう内容になっているのかというのが、12ページ目でございます。略略を申しますと、ピンク色の箱の部分でございますが、交通施策の基本理念というものを法律上に、こういう交通の基本法はこれまでなかったものでございますから、基本理念をきっちりと規定しております。

いの一番にくるのは、国民の交通に関する基本的な需要の充足、そして、交通の機能の確保・向上、こういったものを我が国で初めて基本理念として法定化した法律というものを、我々政府として

はまとめさせていただきました。

それをもとに一番下の部分でございますが、必要な支援措置。これは各種の事業をこれまでもやってきておりますが、支援も充実していきたいと思っております。右側でございますが、こういった交通施策の基本理念だとか基本的施策の内容を国の法定計画として位置づけて、施策の方向づけをきっちりしていこうという形で、基本法というのをまとめているところでございます。

現状でございますけれども、平成23年3月8日、今から一年半ぐらい前になりますが、基本法案を政府で閣議決定して国会に提出しているところでございます。今国会も、税と社会保障の関係で非常に重要な法案が審議された国会でございましたが、衆議院の国土交通委員会で申しますと、逆に税と社会保障の関係等々もありまして、審議がなかなか進まないというような現状もございました。

8月によりやく会期の終盤になりまして、法案の提案理由説明を行い、また、参考人の方に出席いただいて質疑を行ったところでございますけれども、いまだ成立に至らず、通常国会会期末におきまして引き続き継続審議になっているというのが現状でございます。東京のほうで一体、交通基本法はどうなっているのかなという形で思われている方もいらっしゃるかと思っておりますけれども、国会の状況も非常に難しい部分があるかもしれませんが、政府としては引き続き成立に向けて全力を期していきたいと考えているところでございます。

最後に地域公共交通の確保維持改善事業について、端的にご説明をさせていただきたいと思っております。

これまでの公共交通に関する政策についてですが、平成10年に交通運輸分野におけます、いわゆる事業法制の規制緩和の方針を我々として定めまして、以降は規制緩和に取り組んできたというのが経緯としてございます。その一方で、地域公共交通の問題は規制緩和前からも問題になっていたところでございますが、これまでの事業法制だけで公共交通政策を推進していただくだけではなくて、地域を主体とした交通計画づくりというのをもう少し法的にサポートしていこうという形の取り組みを行っております。

1つは、平成19年10月にありました地域公共交通活性化再生法の施行。そして、支援措置としても従来の路線維持関係の支援制度に加えて、20年度に総合事業をつくり、若干、事業仕分け等々で再編することになりました。地域公共交通確保維持改善事業というものを23年度に創設するに至っているというのが、ここ最近の大まかな公共交通政策の経緯ということが言えます。

それで、地域公共交通活性化再生法でございますが、この法律を活用して公共交通の活性化策あるいは再生策に、中国地方の自治体におかれましては強力に取り組んでいらっしゃることも多々あると思っております。市町村が関係者からなる協議会の協議を通じて、左側の黄色のところでございますが、地域公共交通のあらゆる課題、これは別にバスとか鉄道だとかそういうふうに限っているつもりはございません、あらゆる課題について、最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、それを推進していくための法律でございます。

こういう法的なスキームがあるからこそ、皆様が取り組みやすい面が私はあるのではないかと考えております。ぜひぜひ、つくられているところはこの法律のスキームを今後も活用していただきたい

と思っておりますし、ちょっとこういう法律を知らなかったという自治体の方がいらっしゃいましたら、ぜひぜひ……。私どもはよくよく説明を中国運輸局とも協力しながらしていきたいと思っておりますので、少し関心を持っていただきたいなと思っておりますのでございます。

支援制度の部分でございますが、国としましては総額341億円になります地域公共交通確保維持改善事業というものを用意しているところでございます。341億円というのは、来年度(平成25年度)の要求額でございます。平成24年度は332億円というのが全体の額になっているところでございます。ご案内のとおり国の財政状況は非常に厳しい中で、私どもは支援策の充実には微力ながら努めているところでございます。国の予算は今、基本的には1割カットして要求しなさいというのが全体の基本方針である中で、公共交通の予算はやっぱりこれ以上減らすことができないという形で、微増ではございますけれども要求させていただいている、こういう状況になっているものでございます。

25年度につきましても、この23年度に創設されました確保維持改善事業を引き続き継続していきたいと思っております。これはこの後、政府内でよくよく協議をしていかないといけない問題でございますが、これまで、バス路線の系統の維持に関する補助というのがこの中心でございました。この絵でいいますと、青で囲っている部分でございます。

けれども、今回少し黒で囲っているところでございますが、地域公共交通の調査に関する支援、自治体の方を中心に地域のほうで公共交通計画をつくりたいというための調査支援をこれまでできてきているところでございます。それと、もう一つの柱として地域ぐるみで利用促進に取り組みたいという取り組みがございましたら、そういったものを国としても少し後押しさせていただきたいなと思っております。

年末まで政府内でどういう結論になるかわかりませんが、私のほうとしてはそういうことも施策の射程に今後ちゃんと入れていきたいと思っております。

すみません。残り5分をちょっと切っておりますけれども、簡単にご説明させていただきます。地域のバス交通、我々が補助している内容でございますが、このA町からB市にかけてオレンジ色で表現している部分があり、地域をまたがる幹線バス交通ネットワークというのが国の補助対象の基本でございます。従前は、地方バス路線維持費補助という形でやっていた部分でございます。

そのほかに、そういった地域間をまたがるような広域性はないものの、地域内のバス交通、デマンド交通に対しても支援をしているところでございます。国と地方の役割分担なども政府内で整理をさせていただく中で、オレンジ色のネットワークに接続するようなバス交通であるとか、地域内のバス交通であるとか、あるいは、オレンジ色のネットワークには接続しませんが、非常に交通不便な状況があって国の補助も含めて支えていきたい。こういう取り組みをすれば、交通不便地域の指定などを行うことによって対象となることはできます。法定上の過疎地域等であれば、これも対象になりますし、吹き出しが出ておりますが、それ以外の地域でございまして、交通が不便な状況が認められれば、運輸局長が地域を指定して支援することができるようになっております。

バリアフリー等の支援制度については割愛させていただきます。最後に計画をつくりたいのだが、その立ち上げのために何とか少し後押しがあるといいと思われている方がいらっしゃいましたら、私

どもは地域の公共交通計画の策定に要する経費について、定額補助と申しまして、地方の負担は必ずしも義務づけられないような形で補助金を用意しているところでございます。こういった地域公共交通調査事業につきましても、ぜひぜひ活用についてご検討をいただき、検討を始める1つのきっかけ、端緒にさせていただければと思っているところでございます。

最後に1つだけご紹介をさせていただきます。中国地方におきましても、地域公共交通の取り組み、一生懸命取り組んでいらっしゃる場所が多々ございます。これまで私どもは国土交通大臣表彰というものを、平成21年度でございまして今から4年前につくりまして、そういったすぐれた取り組みを表彰してきているところでございます。中国管内では、広島県の大竹市でありますとか、山口市、この2団体を表彰してきたところでございます。

来週の26日に、24年度の優良団体表彰をさせていただくことになっております。中国地方からは岡山の倉敷の取り組み。端的に申しますと、西坂地区というところで地域住民と市役所がよくよく役割分担をされながら乗り合いタクシーの導入にこぎつけられた、こういった努力。あるいは、「学校MM」と私なんかは言うておりますが、小学生を対象とした乗り物の乗り方教室みたいなものを作って、将来の利用増にもつなげていくと。こういった利用促進の取り組み、こういった点が全国的に高く評価できるという形で表彰に至ったものでございます。皆様の取り組みもそれぞれすぐれたものがあると思っておりますが、こういった好事例も身近にあるということ、ぜひ今日知っていただければなと思っているところでございます。

ほかに2つほど、中国管内について私が知っているので申し上げますと、笠岡でございまして、笠岡諸島の航路につきましては、確か利用者の減少がかなり進んでおりまして、このまま航路ができるのかどうかというところの危機感がかなり地域の中で生まれていた。そういう危機感を皆さんが共有された結果として、非常に厳しい調整もあったかと思っておりますが、航路の再編ということに取り組みまして、持続可能な航路を何とか維持していこうということで取り組まれている事例がございまして。23年10月から新しい航路の再編もされて、結果、補助金額と申しますか、欠損の中身も多少減額するような形で、利便性を落とさずこういった再編に成功されているような取り組みもございまして。

また、広島市。これは都市部でございましてけれども、広島市は非常に急峻な団地がございまして、そういったところの生活交通をどうしていこうかという形の悩みを非常に持っていらっしゃる場所だと思います。中国地方最大の広島市であっても、全国の高齢化率が今23%であるのに対して、こういった団地におきましては、1~5番でございまして、30%を超えるような高齢化している団地があるそうでございます。地域の自治会にいろんなキーパーソンとなるような方もいらっしゃるようでございますが、地域の意見をよくよく集約されて、乗り合いタクシーの導入を広島市ではこの3地区において今、実施されているというふうにはお伺いしております。こういった取り組みも、今後、特に中国地方は中山間地域も多くございまして、限られた平地の部分でございまして、こういった高齢者の声というのは出てくるのではないかと思っているところでございます。

時間になりつつありますので、私の駆け足のご説明はここまでとさせていただきますけれども、もし何かご質問等があればここでお受けいたします。私、こちらに座っておりますので、終了時までには声をかけていただければ何らかに対応したいと思います、何かございましてか。

申し訳ございません。すぐ駆け足の説明になってございますが、皆さんの地域あるいは事業者の取り組みを、中国運輸局とともに東京の本省のほうでもぜひひよくサポートさせていただきたいと思っております。今後とも、公共交通政策の推進に皆様のお力を貸していただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。 どうもありがとうございました。(拍手)

【司会】 廣田企画調整官、ありがとうございました。

以上で、第1部「地域公共交通の確保・維持に向けた国の取り組み」についてのご報告を終わらせていただきます。

これからプログラムにございます、第2部「リレー講義」となりますが、時間の都合によりまして、各講義についてのご意見、ご質問につきましては、パネルディスカッションの時間で承りたいと思っております。大変お手数をおかけいたしますが、講義につきましてはのご意見、ご質問については、お配りしておりますアンケート用紙の裏面にありました付箋紙にご記入いただき、リレー講義終了後に休憩時間を設けますので、その時間帯に会場の外に先生ごとに付箋紙を貼っていただきます模造紙を用意しておりますので、そちらのほうに貼っていただきますよう、よろしく願いいたします。

リレー講義の進行につきましては、あらかじめ米子工業高等専門学校の加藤先生をお願いしております。加藤先生、よろしく願いいたします。

第2部 学識者によるリレー講義

【加藤先生】 皆様、失礼いたします。今、平賀補佐のほうから第2部のリレー講義の進行を仰せつかりました米子高専の加藤博和と申します。今日はよろしく願いいたします。

これから7名の研究者のリレー講義をスタートしたいと思います。今日皆さんにお配りされておりますリーフレットのほうに各講師の紹介が載っております。経歴を見ていただきますと、1969年生まれから1977年生まれということで、非常にまあ、年齢は計算してください、気鋭の研究者をそろえております。甘口から辛口まで取りそろえておりますが、私は甘口のほうですのでご容赦いただきたいと思っております。

まず、地域公共交通の全体像、これにつきまして大分大学の井先生にトップバッターを務めていただきまして、その後、地域公共交通の必要性や役割分担、それから中山間地域、都市部、それから島嶼部、そういった地域公共交通計画の理論と実践、そして最後に勘どころの総まとめということで7名のリレー講義をこれから進めてまいりたいと思っております。

各地域でいろいろと取り組みをされていて困っておられること、あるいはこれからのヒントなど、これからの実践に役立てていただいたり、地域活性化に資する問題提起や情報をつかんで帰っていただければ大変幸いに思っております。

なお、このリレー講義ですけれども、各7名の研究者が15分ずつの持ち時間でリレー講義をしていくことになっておりまして、今、廣田調整官から定時運行でバトンをいただきましたので、15時45分に到着しなくてははいけません。地域公共交通のシンポジウムですから各先生には定時運行をお

願いしたいと思っております。ただし、今日から秋の全国交通安全運動がスタートしておりますので、スピード違反はされないようにということでお願いいたします。ちょっと笑いが欲しいところですが、すみません、一生懸命頑張ってネタを言ってみました。学校の講義だともう少し受けてくれるのですが。

それはさておきまして、早速ですが、大分大学の井先生、「地域公共交通の現状と課題」と題しまして、トップバッターを務めていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

【大井先生】 皆さん、こんにちは。大分大学の井でございませう。

今日はこのような機会をいただきまして本当にありがとうございます。

お手元に「リレー講義①」と書いている資料をお配りしていますが、なるべく要所に絞ってお話をしていきたいと思ひます。

一応、私に与えられた使命が「現状と課題、地域公共交通の課題設定の勘どころはここ」というお話をいただいておりますので、それに関するお話をしていきたいと思ひます。冒頭に1問だけクイズを出したいと思ひます。今日予定しているお話は3つですが、上の2つだけをお話をさせていただきます。3つ目は巻末に参考資料を入れていますのでそちらをご覧ください。

まず、公共交通を取り巻く現状ということですが、廣田調整官のほうにもうお話しいただいていることも結構ございますので、重なる部分は割愛しながら進めたいと思ひます。

クイズです。このグラフは正しいのですが、うそをついているところがあります。うそをついているというか、こんな値になるのでしょうかというところがあります。15分しか時間がないので10秒程度で見ていただいてわかったという方がいらっしゃったら手を挙げていただけませんかでしょうか。

時間もありませんので。水色のグラフに注目していただきたいのですが、これは自動車の輸送人員を表しているグラフです。ここの急にジャンプをしているところを下にたどっていただくと、80年代ですね。こんな時期にモータリゼーションが急に普及したというお話は聞かれたことがある方はいらっしゃらないと思ひます。これは実は統計上の部分でして、軽自動車がこの後、1990年から先は軽自動車が入っている関係で、急にジャンプしている形になっています。ですから正しいのですがうそをついている統計になっています。

何を言わんとしているかという、実はよくモータリゼーションが起きたから公共交通は衰退したという話をします。それは正しいのですがもう既にその状態ではなくなっています。つまり、公共交通の部分置き換わって車になっているというのではなくて、もうそれ以上の需要が出ていて、既に公共交通に行かない需要が相当出て、いきなり車に行ってしまうという現象を理解していただきたいと思ひます。

赤線がバスです。廣田調整官が示した資料よりも古い資料ですが、1970年を基準とした場合の地方のバスの状況ですけれども、実に40年前の4割以下の輸送量しかありません。これは地方全体の平均値ですので、地域によって差はあります。その一方で、車は、軽自動車の分を割引いても2倍以上です。だから、置きかわったということだけでは説明できない現状になっているということを知りたいと思ひます。ちなみに地域ごとのデータを見ますと、中国地方は青丸で示しており、重なっていてわかりにくいですが、20～30億人キロぐらいを規制緩和の前後15年で運んでいます。

バス会社の経営状況も先ほどお話がありましたが、もし収入が一定で費用だけ減っているのであれば、事業者の経営は改善しているはずですが、実は収入も費用も両方とも2割ずつ減っているため、結局、経営状況は何ら改善していません。これは大都市でも地方でも一緒です。ですからバス会社の倒産というのは起こり得る話です。

では需要が増えるのか。こういうグラフをごらんになったことがあるかもしれませんが、人口ピラミッ

トと呼ばれるものです。今日の講師の先生方は私も含めてですが、赤丸の位置にあります。第2次のベビーブームあるいは前後ぐらいです。これが20年経つと高齢者になるわけです。その下はほとんどいないわけです。ということはどういう需要層にターゲットを当てて公共交通をつくらないといけないかということは、よく考えてやっていかないとけないということです。

これに関する話を続きにさせていただきます。2つの「よくある誤解」という話をします。よく、バス会社は給料が出ているのだからもうかっているのではないかと、あるいは、規制緩和があったからバスは廃止されたのだと言われることがあります。しかし、そのようなことはありません。これは統計を見ただけならばすぐわかります。もしこれらのことが正しければそのように統計が出ているはずですが、そうはなっていないからです。結論から言うと、要は、我慢に我慢を重ねて放置されていたわけです。それがもう我慢の限界に来てしまってどうしようもなくなってしまったら経営破綻になるのであり、限界にきているからこそバス路線を撤退するのです。では、積極策を打ったらいいのではないかとありますが、金融支援を受けると積極策を打てません。赤字か黒字かでしか判断されないからです。そういう状態に何も手を打たなかったのは、ほかならぬ事業者以外のすべての主体だったということを理解しておく必要があります。

ちなみに乗合バスの廃止キロ数のお話ですが、説明できませんので省略させていただきます。メーンはこちらで、今から4つの話題についてお話をさせていただきます。

なぜ公共交通の問題が複雑になっているのかというのを、4つの切り口でお話したいと思えます。まず、そもそも公共交通に乗らないのはなぜかを考える必要があるわけです。よく公共交通のサービスが低下したからだという言葉が言われます。それはもちろんですが、そもそも乗る生活ではなくなったというのが一番大きいです。

注目をしていただきたいのは、①②③と書いているところですが、①の話は後でさせていただきます。

②ですが、今日お車で来ていらっしゃる方もいらっしゃるかもしれませんが、私も含めて車を持っています。カーナビがついていてオートマチックですからほぼ自動操縦です。考えなくてもどこでも目的地に連れていってくれます。

今の若い学生は、ネットで検索してトップページに答えが出ないと、答えがないと答えてしまう世代です。そういう世代に、公共交通というのは調べないといけないという非常に面倒くさいもののため、そもそも選択肢に入らないという話になってしまいます。

そして、実は、「利用者、利用客」と言っている人たちのほとんどが、『利用していない「利用者」』であって真の利用者がいないということです。この話は後ほどしていきたいと思えますので、片隅に置いておいていただければと思います。

例えばよく利用者と言われる層があると思えます。病院とか買い物に行く人、あるいは通学、いわゆる通勤も含めてですね。ところが通学に関してはもう既にバスのダイヤが使えないダイヤになっています。肝心の通院とか買い物の層も、例えば病院とか商業施設が移ってしまったのに、バスのネットワークはそのまま、昔の中心地と集落を結ぶパターンになっている、あるいは、病院の送迎車とかが出てきて食ってしまっているという状態で、実は利用者と思っていた層はだれも使っていない

わけです。そういう状態だということを認識しておく必要があるわけです。この固定観念が消えないと変な公共交通ができ上がります。

2つ目ですが、少し発想を変えないといけないということで、2つのお話をしておきたいと思います。

1つは、先ほど説明があった活性化・再生法、あるいは確保維持改善事業について、今までは事業者任せでも何とかあったのですが、それではだめですよということは、もう既に法律に書いてあるわけです。とくに自治体は、2007年以降は自分たちで全部地域の交通をつくらないといけなくなってしまいました。この部分がまだ頭が切りかわっていないところがあって、摩擦を生んでいる例というのが実は結構あります。

そして、交通基本法の話が先ほど出ました。よく利用者の権利を保護する法律かのようにとらえている方がいらっしゃいますが、実はそういうことが主たるメッセージではなくて、使う人も考えないといけないのだということが主たるメッセージなのです。だからこそ、公共交通会議とか交通基本法とかの中に、住民も責任があります、会議に出ないといけないのですよということがわざわざ書かれているわけです。

ところが、一部の学者などが、ここをちょっと変な使い方をしてしまっていておかしいことになってしまっています。別にクレームを出す権利を与えているわけではないのです。住民だけではなくて事業者も自治体も全部動かないといけない義務があるということを、きちんと頭の中に入れておく必要があります、自治体の方にはこれを伝えていただく必要があると思います。このことはきちんと法律や制度の中に書いてあるわけです。

そして3つ目ですが、今まで持っていた常識が既に非常識になっているということです。例えば、よく「限界集落」という言葉が言われますが、これは田舎だけの問題だと思っていると実はとんでもないことで、今、都心部の団地でもこれに近いことが多く起きています。そうすると、実は、地方だけの問題と考えているという常識を覆さないといけないのと同時に、交通の問題だと考えてしまっている時点で、もうそれを崩さないとうにもならなくなっているということです。

つまり、地域としてどうするのだということです。例えば、移動することができない人ばかりしか住んでないところに交通網を持ってきても、使いものにならないわけです。だからこそ、地域として生活機能を持ってくるのか、そっちに連れていくのかの選択をしてもらう必要があります。つまり、交通問題ではなくて地域問題として考えるという頭の切りかえをしないといけないわけです。場合によっては交通網が要らないという選択肢になるかもしれません。

また、これもよく言われているのは、今日の事前質問でも少しあったようですが、コンビニとかデマンドを入れると費用が下がっていいでしょうということです。しかし、実は交通事業者の支払っている、いわゆる経済学で「固定費用」に相当するものというのは、実は非常に大きい役割があることを強調しておきたいと思います。例えば、交通事業者はその費用で地域をまたがる移動のネットワークを維持していたり、雇用を維持していたりということをやっています。それをコンビニとかデマンドにしまうと、全部市町村でぶった切られて、しかもシステムを入れてしまうことでとんでもないコストがかかってしまう。もっと言うと、後を引き継いだ事業者が、非常に経営不安定で交通空白になってしま

ったという地域も実はあります。そういうことまで考えると、実は交通事業者に任せるというのは決して高い費用ではありません。そういう頭の転換が必要であること、つまり、すぐコミバスとかデマンドを入れると全部解決するという固定観念を持ってしまつてもない方向に行ってしまうということ、をよく考えておかないといけないと思います。

その上で、ハードルがやっぱり結構あります。例えば、やむを得ないだろうと思いますが、全部のニーズを満たそうとすると、交通空白地をぐるぐる、ぐるぐる回って、だれも乗らない2時間もかかるコミバスができ上がります。事業者さんも、今まで営業活動を積極的にする人は確かになかったかもしれませんが、この時代はやはり営業活動を積極的にしていけないと持続できないわけです。それをやらずに、廃止のときにいきなりサッカーでいうレッドカードを突きつける状態を今でもやっているところがあります。サッカーですら、レッドカードを出す前にイエローカードを2枚出します。なぜそれをやっていただけないのでしょうか。もっと言うと、要は「税金を払っているのだからサービスして当たり前でしょう」という、「最後は面倒を見てくれるから自分の問題として考えなくていいや」と思っている地域の方の意識を一番に変える必要があるわけです。ここを何とかしていけないと公共交通の問題というのは変な方向に行ってしまうと思います。私はよく、『利用しない「利用者」』という言葉が皮肉として使っています。よく「利用者だ」と言う方で集まるのはこういう方が多いと思いますが、皆様がいらっしゃる地域でも内実はスライドの赤字で書いているような方ばかりではないでしょうか。私がかかわっている公共交通会議でよくそれがありません。私だけバスで来て、ほかの人はみんな車で来る。バスなんか使ったことがないのですが、「バスを廃止する」と言ったら、「反対だ」と言います。そこで私は「そんなものは悪平等だ」と言ったら、「その発言を撤回しろ」と言われて、それで30分ぐらいすったもんだになりました。こんなばかばかしい話はないわけですね。そんな人たちを外して公共交通を考えないとだめだと思います。本当の利用者とは、スライドに示しているような方です。これらの方は、ほとんどクレームを挙げませんが、自分たちで何かしようという気持ちもある方なので、そういう方をぜひつかまえてしっかりやっていただければと思います。実は大分市も約1年間コミュニティ交通の実証実験をしていく中でこのことを痛感し、今では本当の利用者のみの意見を取りあげる仕組みを取り入れたところではあります。

最後に、まとめとしてスライドを2枚出させていただきます。

今まで申し上げたとおりで、正直なところ公共交通の環境というのは非常に厳しいのは事実です。ただし、だれが運営するかということとは関係ありません。民営化したほうがいいのか、公営じゃないとだめだとか、そんなことを議論しているようではだめです。あるいは規制緩和の問題も、規制緩和したから何もかも悪くなったとおっしゃる方がいらっしゃいますが、では、翻ってみると、今まで各主体は何をやっていたのかという部分も結構あります。

そこで、最後に私から課題解決の勘どころということで、3つのキーワードを書いておきました。1つは、これまで幾つか出てきました常識の変化に対する対応です。スライドの中では②③がそれに相当しています。今までの法律、経営環境、需要状況という常識がすべて変わってきています。そういう常識が変わった中で、それぞれの主体が存在意義を高め、あるいは提案をしていくべきです。それは別に事業者だけでなく、自治体だけでなく、住民も提案、マーケティングをしていき、自発

的に取り組んでいくということがもちろん必要であり、それぞれが存在意義を高める、あるいは存在意義をちゃんと理解する必要があります。特に、事業者の存在意義というのを否定するところがあります。その理由に赤字であることや補助金が高いことを上げる方が多いのですが、これはぜひ改めていただく必要があります。なるべく既存のリソースを上手に使っていけば、これからの問題というのは実はうまく解決する方向に向かうのではないかと思っています。

定時遅れまして申し訳ございません。これでお話を終わらせていただきます。ありがとうございました。(拍手)

【加藤先生】 大井先生、どうもありがとうございました。

大井先生には一番遠方、大分から来ていただいていますので、少しの遅れは許容範囲とさせていただきますと思います。辛口の問題提起、どうもありがとうございました。

今の問題提起を踏まえまして、続きまして2番バッターは島根県立大学の西藤先生に、「地域公共交通の必要性」ということで、具体的な事例も含めてご講義いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

【西藤先生】 皆様、こんにちは。島根県立大学の西藤と申します。

私一人だけ一番若輩でございまして、しかも、第一線で非常に活躍されている先生方を前にして、そしてオーディエンスの方々もプロフェSSIONALの方々ばかりですので、私のような者が講演するというのは非常にはばかれるところではありますが、私のやっているイギリスの公益事業といったところも踏まえて、毛色は皆様方とちょっと違いますけれども、15分だけお耳を汚させていただければなと思っております。

最初は、「地域公共交通の必要性」というタイトルを打っておりましたが、若干話を広げまして、公共交通の計画の仕方みたいなことを事例分析として一応ちょっと持ってきたというところでございます。

私の住んでいる島根県浜田市というところは、人口6万人程度の典型的な中山間地域です。そのわりに面積はかなり広がっております。浜田市の面積を東京と比べてみますと、東京23区を合わせても全表面積が足りなくて、西側の調布市、三鷹市、武蔵野市、そして西東京市と、これぐらい合わせてようやく同じぐらい。それでもまだ浜田市のほうが大きい。そういったところに人口6万人が住んでいる。ですから、自治体のやっている役割というのは、浜田市の場合でしたらものすごく大きな役割を担っており、都市部とはまったく状況が違ということをご理解いただきたいと思います。

浜田市も他の市町村と同じく人口が減少してきておりますが、特に後期高齢者の人口の割合が今後増えてくるということがもう既に明らかになっております。この後期高齢者の人々が増えてくると、当然、病気あるいはけがが等で公共交通に頼らざるを得ないという人々が増加してくる、ということが想像できるわけです。加えて、公共交通の利用者も非常に減少してきております。

バスの利用者も1960年と比べますと約4分の1になっていますし、鉄道の利用者も1960年比でしますと17%ぐらいと、大変減少しているということになっております。このように、浜田市民の交通手段は明らかに変わってきているのだと、生活のスタイルが大きく変わってきているということが見てとれるかと思えます。

公共交通の必要性については、やはり公平性(ミニマム)の確保という観点から論ぜられることが多いです。では、どういうふうにしてそのミニマムを確保するのかと申しますと、これにはいろいろな方法があると思えます。現金給付あるいは現物給付というようなやり方があります。しかし、現金給付ですとほかの財・サービスの消費に向けられる可能性もあつたりしますので、現物給付というかたちで公共交通サービスを自治体が提供するわけです。

しかし、高齢社会の到来とともに公共交通の将来を考えてみた時、交通関連の支出は今後ますます増えるであろうことは容易に想像できます。こういったところで、浜田市の住民はどう考えているのかということ、それからニーズをどうやって計画に移していこうかというところで、イングランドの例を持ってきたということでございます。

浜田市でもこういう交通計画を現在策定しているところでございますが、浜田市民はどう考えているかということでございます。公共交通機関の利用状況、我々の調査で本学の同僚の松田先生と一緒に研究をさせていただきました。たとえば公共交通の利用頻度についてしてみると、ほとんどの人が利用していませんし、自家用車も1人1台持っている世帯がかなり多い計算になります。

そういう人たちは当然公共交通は利用していませんが、その割には赤字路線バスをどうしようかと聞いたときには、「何らかの形で残すべきだ」という方がかなりの割合でいらっしゃいます。中山間地域の公共交通についても比較的高い関心を持っております。

そこで、我々は、住民のニーズとして、どういう要素を考慮しているのかということ进行分析しました。その結果、運賃、待ち時間、こういう要素を重視するということが分かったわけです。今後、こういう住民ニーズを、どうやって交通計画の中に取り込んでいくのかということが課題ではないかと思えます。そこで、若干日本の例から飛躍してしましますが、イギリスの例をお持ちしました。

お話しするのは、ちょうどウエストミッドランズというイングランドの中の1つのリージョンの事例です。ウエストミッドランズのリージョンの中に、サウス・スタッフォードシャーというカウンシルがあります。人口が10万人ぐらいの、人口密度にしても人口規模にしても、日本の中国地方で言いますと、出雲市が当てはまるかと思えます。

そういったところで彼らは何をやったのかというと、高齢化の中でモビリティの確保が必要だということで、住民から意見を聞いた、その住民からの意見の聞き方だったわけです。その意見の聞き方の中で、この人たちはモビリティを持たない若年層に絞った、というところがポイントになってきます。そして、それを消費者主導でやっていった、ということになります。

具体的に申しますと、出雲市ぐらいの地域を5つの地域に分けます。そして、それぞれの地域でタウンミーティング的な活動をずっと繰り返しやっていったということになります。それから、若年層に向けてのコミュニケーションということで、ソーシャルメディア、いわゆる「Twitter」とか「Facebook」といったようなものも活用しながら情報収集に努めていった。それから、高校でのデモンストレーションを行った。こういったところのやり方が日本の各市町村の事例とは少し違うのかなというところがございます。

もう一つは、地域エージェントというものを配置しています。これは交通問題だけに特化しているわけではありませんが、ニーズの把握、あるいはほかの地域でやっているこういういろんなベストプラクティスですね、それをうまく地域に還元するような、住民と行政のちょうど中間的な位置づけで設けられている人たちが各地域にそれぞれスタッフとして配属されていきました。

この事業に関する報告書では、それなりの効果を上げたと言っているわけですが、問題はどこからそうした原資を持ってきたかということです。当然ながら自治体が自前でサービスを提供するだけの原資は持っていませんから、補助金というものを活用せざるを得ないわけですね。

誤解がないように申しますが、補助金が悪い言っているわけではなくて、その補助金を持つてくるときに、どういうプロセスで補助金を出すのかということが問題です。つまり、何かの成果が期待できるからこそ補助金を出すわけで、その成果をだれがどう計ったかということがポイントになるのかなと思えます。その意味で、制度上のガバナンス構造が重要です。

UKの政府の構造ですが、UK政府、イングランド政府、そしてリージョナル政府、ローカル政府という段階があります。これから私はお話の中で、ローカル何とかとか、リージョナル何とかという言葉が申し上げますが、いずれもそのレベル、それぞれの政府機関のレベルでの機関であると考えてください。

イングランドでも同じように高齢化が進展しておりまして、今後も補助額というのは増加していくだろうと想像されています。それに対してUK政府自体はどう考えているかという、やはり地方分権が1つのポイントだろうと、地方分権をやると言っております。

運輸省の基本的なスタンスとしては、ローカルレベルでの交通当局とそれから事業者ですね。いわゆる日本でいう市町村と事業者の連携が強化されなくてはいけないだろうとか。あるいは、ミニマムとして非商業的なバスサービスを利用・促進すべきだというようなことをやっているわけですね。

では、そういう地方分権だと言っている話はそれだけではなくて、どういうふうな地方分権をしているかということところです。イギリスのイングランド地域における交通、端的に申しますと、ローカル政府はリージョナル政府に対して何らかのこういう交通計画を立てたいということで申請します。それに対して、リージョナル政府がそれを審査して助成を行っています。

もちろん、この原資としてはUK政府の運輸省からお金が流れてきているわけです。政府はもちろん仕組みをコントロールする為、最終的に権限を握っていますが、意外とこのリージョナル政府の役割というのが大きくて、日本でいうところの都道府県など、あるいはもう少し幅の広い広域連合的な、そういうところの役割というのが非常に広いわけです。

だから、自治体は地方分権だということで分権化しますが、それがもうちょっと広域レベルのリージョナルレベルで、ちゃんと地域戦略としてどういう地域をつくるのかということと整合性を取っているといえます。

UK政府としては今後さらに地方分権を推進すると言っています。しかし、その進め方は非常に難しい側面もある。地方分権を進めるのは表面的には望ましいように思われるわけですが、いかに実効性のある仕組みとして構築するかという問題は非常に複雑です。実際、地方分権すなわち権限移譲に伴う懸念が、特に地方のほうから発せられています。つまり、UK 政府はリージョンを飛び越していきなりローカル当局と手を結ぶという方向で動いているようです。しかし、ローカル機関だけですべて計画し、それをいきなり国がチェックするのか、あるいは地元自治体だけで全部チェックするのか、不透明です。ガバナンス上、セルフチェックは望ましくありませんが、ローカルな問題を国レベルでチェックできるとも思えないわけです。

やはりチェックをする主体というのは、ローカルよりは少し上位の機関となるリージョンぐらいが望ましいのではないかと思います。

こういったところを踏まえて、まとめていきますと、次のようになるかと思います。まず、浜田市の事例でお示したような住民たちが持っているニーズを把握することが基本となるだろう。交通機関を残してほしいとか、運賃とか待ち時間とか、こういった要素をどれぐらい考慮するのかということ把握する必要がありますね。

そして、それを把握したうえで、政策として反映させる必要がある。もちろん、すべての人の意見に合った政策は実現できません。その意味で、イングランドの例であったような、特定のターゲットの絞り込みが1つ参考になるのではないかと。即時これを日本でやれというのは難しいかもしれませんが、1つの参考として、目指すべき方向として、特定のターゲットというキーワードが1つあるかなと思います。

それから、もう一つは分権化のあり方です。分権化のもとで立案された政策を誰がチェックするの
かと、計画主体とチェック主体はだれが担うべきかと、このバランスを十分考慮した上で交通計画と
いうのを立てていかないと、効果的な制度づくりはできないのではないかということでございます。

とりあえず私の話題提供としては以上でございます。ご清聴ありがとうございました。(拍手)

【加藤先生】 西藤先生、ありがとうございました。

西藤先生には、地域公共交通の必要性につきまして、経済学的な観点でのプレゼンテーション、並びに政策論に対する言及もしていただきました。ありがとうございました。

次のリレーのバトンは、私自身が受け取るようになっておりますので、「地域公共交通の役割分担」ということで話をさせていただきたいと思います。

改めまして、米子高専の加藤と申します。先ほど司会の冒頭のところでネタがすべりましたので、もうそういうネタを入れないようにいきたいと思います。それから、時間がちょっと超過しております、これを取り戻すのがコーディネーターの役割ですから、10分で終わりたいと思います。ただ、一番危ないのが私ですが。

最初の写真ですが、これは実は2006年、ですから今から6年前で若かりし私が写真に写っています。中国運輸局の「公共交通活性化総合プログラム」というプログラムで、先ほど廣田調整官の最初のお話の中に、都市近郊団地の問題が登場しておりました。その1つの事例ですが、この事例にかかわりを持たせていただきました。それがこの中国運輸局デビューといえますか、こうした問題に本格的にかかわり始めた最初ということになります。

今日はこの事例と、それから鳥取県の事例を用意しておりますが、基本的には地域公共交通の確保、維持、改善のプロセス、そしてそのための役割分担、そして多様な連携といった情報提供とか話題提供をさせていただきたいと思います。

この「やぐちおもいやりタクシー」の問題を簡単に紹介させていただきます。急峻な団地の、いわゆる「足なし団地」というふうなところで高齢化が進んでいった。今まではマイカーに乗れたが、坂の上り下り、これが非常に高齢化して大変になってきたということで、2つの町内会がアンケート調査を行いまして、地元のタクシー事業者に話をもちかけて、平成15年8月から運行を開始したものです。アンケートによると、みんなが「ああ、これ乗る乗る」「欲しい」と回答して、走らせましたが、採算ラインの4分の1ぐらいしか実際には利用者がなくて、これでは継続は難しいということになりました。その時、たまたま運輸局のほうでこれを支援していこうという話になったわけです。

地元が取り組み始めたことなので支援をするということで、「活性化検討委員会」が平成16年の6月に設置されました。年度中にいろんな取り組みをして、これを何とか採算ラインまで持って行って持続的な運行に結びつけていこうと検討委員会を開きました。この検討委員会も、この会場を見ていただきますと、地元の集会所でこうやってひざ詰めで話をしているところです。

私の役割は、とにかく地域の方のいろんなお話の聞き役ということで、いろんな話が出てくるわけですが、それをいろいろ聞いてあげて。でも、いろんないい意見が出てきます。それで、実験運行を行ってみようということで大きく分けると14個の施策の内容が出てきました。それで、右側に括弧でくるんでいるのが役割分担ということで、ではこれは運行事業者のやぐちタクシーさんがやろうとか、これは運輸局が協力しようとか、これは地元や市が中心となってやろうとか、という形で役割分担をしております。

特に、この実験運行を経て成果が見られたものとしては、地元の商業施設との協賛ということがありました。もともと、地元の方がスポンサーを募って、協賛金をもらう代わりに停留所に広告を出して

おられました。これはここに書いてありますが、やぐちおもいやりタクシーを利用して買い物に行って2,000円以上買えば、帰りの運賃はその商業施設が負担する、そういうシステムを構築しました。これの交渉に地元の方と、それから広島市の方が行かれた。

そして、地元のスーパー4店との関係が構築されたことで、往復の利用者、それからこの協賛店の利用状況が予想よりも多くて、このグラフのように活性化検討委員会を通じて利用者が増えていって、その後は順調に採算ラインを常時超えるようになっていったというケースです。

地域主体の地域公共交通づくりということで、それぞれにはやはり得意分野があります。事業者にはダイヤであるとか運行ルートであるとか、それから、通常の運行のオペレーション上の、やはりプロフェッショナルの力がありますし、それから、運輸局であるとか広島市というのは、財政的な支援をするだけではなくて、そこにバックアップしてあげるということで、地域の方も安心していろいろな交渉事ができるという。このやぐちの事例は直接的な運行費補助は行われておりません。

そして地元の方は、例えば運行ルートをこういうふうに変えたらもっと便利になるであるとか、地元の商業施設の交渉なども、地域の方が頑張っているから協力が得られるとか、そういうそれぞれの役割分担がうまくいったケースだろうと思います。

また、マスコミとか広島市の広報などでたびたび登場することによりまして、初めは団地住民の方であり意識が高くなかった方もおられましたが、その意識化が図られたことで全体として、やぐちおもいやりタクシーが活性化していったということです。

ただし、これを「うまくいった、うまくいった」と言っても、私も情報交換会に呼ばれないなと思って、うまくいっているだろうなと思っていましたが、数年たちまして、また上矢口の町内会の会長さんから連絡がありまして、運行車両が古くなったと、それから利用者も減少してきていると連絡をいただきました。やはり、確保・維持して改善を続けていく必要があると感じた次第です。

どんな課題があったかという、かなりタクシー事業者に任せていたことです。負担が、しわ寄せが乗っていたことがありまして、それで「活性化情報交換会」というのを、またここ近年、回数を重ねまして、いろんな課題やこれからの取り組みについて検討しているところです。現在、地元を中心に、NPO法人の設立なども選択肢の1つとして検討されているという状況です。

そのほかの事例として、これは鳥取県の南部町というところの事例で、御内谷線の存続委員会というのが、これはいわゆる日ノ丸自動車さんの、民間事業者さんの路線バスを確保、維持、改善しようとした取り組みですが、この①番、②番、③番に共通している部分は何かというと、高校生をターゲットにしているということです。

初めは、地元の地域振興協議会の会長さんたちが、県の補助要綱を下回る乗車率となったので、どうやって存続していくかということ相談されましたが、よくよく話を聞いてみますと、やはり高校生が、特に女子学生が安心して通学できるような地域をつくりたいという思いが強いと感じまして、それでは高校生にターゲットを絞ったらどうですかとアドバイスをさせていただきました。

ダイヤ改正によって1時間時刻を繰り下げましたが、これは高校生のニーズに基づいて繰り下げました。日ノ丸自動車さんに聞いてみますと、今まではほとんど空で走っていたのが、ほぼ1人は乗るようになった、とおっしゃっていました。それから、割引回数券につきましても、高校生の利用が増

えていると。

3つ目のこれがおもしろいのですが、じゃあ自転車を積めるようにしたらどうですかと提案したら、早速バス事業者さんと相談して、バス車内の改造を行って1台100円で載せるようにしました。

これは新聞記事のコピーです。日ノ丸自動車さんのほうでこの改造代を負担されまして、数千円ぐらいだそうです、バスに自転車が2台乗せられるようになったということです。ですから、これは目的をそういうふうに絞ったということの1つの事例として紹介させていただきました。

これも同じく鳥取県の倉吉市というところの事例です。地元でNPO法人をつくりまして、路線バスから離れた集落の方への帰りの便を提供しているサービスですが、倉吉駅から路線バスが出まして、上福田という地元の公民館のところにこのワゴン車が待機しております。これのみそは帰りだけ送ってあげるというシステムになっていて、特に予約は必要なくて、この路線バスの到着時刻に合わせてこのワゴン車が待機している。そして、乗客がいれば住民の人がそれを運んで送って帰ってあげるということです。

このポイントは、これも路線バスの存続が厳しくなっていたのですが、地域の人が、では実際地域の人はどういうふうに通っているのかということとをまず観察するというところから始められました。行きは家の人とか近所の人が通勤の途中と一緒に送ってあげますが、帰りはバス停から降りて、2キロとか3キロとか4キロの道のりを歩いて帰っておられて、夏場などはアイスクリームを買っても家に持ってかえたらもう溶けてしまっているような状態で、そういう状況を今まで地元として知らなかった。ということは、バスの存続を運動したり働きかけるよりも、今困っている人を救ってあげようというところに発想がいきまして、NPO法人をつくったということです。

これについては、倉吉市といろいろとやりとりをして、NPO法人による過疎地有償運送ができるという情報は市を通じて得られたということで、現在でも行政と住民とはいい関係ができているという状況があります。

このNPOですけれども、事業の構造が過疎地有償運送の対価だけでは賄えませんが、地元にある県営の競輪場の草刈りとかそういう作業を請け負って、そのお金で運営しているわけです。そういった中から、お酒を飲んだりして地域のボランティア同士からいろんな話が出るわけですね。

そうすると、地域で竹林を整備してタケノコを加工して売っていかうとか、そういうふうなグループ活動、地域活動の活発化につながっていったという事例があります。それから、実はこの過疎地有償運送のサービスを利用していた人数です。立ち上がり以降ずっと増えていきましたが、最近減少傾向にありまして、地域の人口がやはり減っていると。やっぱり地域の活性化を考えなければいけないという方向に進んでいる、ということになっています。

あと、多様な連携ということでは、これも運輸局の地域公共交通活性化プログラムで取り組んだ事例です。高速バスを地域内交通として活用しようと考えて検討会をつくりましたが、地元の方は高速バスの活性化といったところで山口県東部から広島にどんどんお客さんを運んでいるのではないかと、むしろ消極的なわけですね。いろいろ話をしていくうちに、ではこの高速バスを活用して広島から観光客とかこっちに誘致するということではできないか、それだったら我々も協力します、ということになりました。ちょっとスライドは小さいですが、柳井、平生、上関で地元の商工業者とか自治体

とか観光ボランティアのグループがアイデアを出し合って、観光コースをつくってくださった、という事例です。

これは学校教育と連携した取り組みです。これも公共交通の活性化プログラムで、東広島市の福富町で2つの小学校と連携して行った事例です。非常に子どもたちが公共交通に関心を持ってくれたということもありますし、小学校の先生方もこの取り組みに対していろいろとアドバイスをしてくださるようになった、という事例です。

もう時間が来ておりますので、小括を個々に申し上げる時間はありませんでしたが、それぞれ、行政、交通事業者、住民等の強みがあります。目的や目標を共有し、役割分担して実行を検証していく。そういう中で信頼関係も生まれてくるということだと思います。

ただ、課題もありまして、地域住民に限らず後継者の育成であるとか、地域全体のマネジメントの視点が必要になっていると感じておりますので、問題提起ということになると思いますけれども、こういったこともまた私も含めて考えていきたいなと思っております。

以上で、ちょっと駆け足ですけれども、私の与えられたリレー部分を終了させていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。(拍手)

そういたしますと、ちょっと二人羽織のようですが、ここからは各地域特性に応じた計画論の講義に移りたいと思います。まず最初に、岡山大学の橋本先生から中山間地域の公共交通計画の勘どころにつきまして、お願いしたいと思います。

【橋本先生】 皆さん、こんにちは。岡山大学の橋本と申します。

今日来て一番びっくりしたのは、何と講師の中で私が一番年上というか年寄りというか、まいったものだと思います。やはり少しテンションが下がりますね。1人だけ1960年代だそうです。

さて、もうそんなところでこだわりを言わずに、さっさと話を進めていきたいと思います。私の役割は、中山間地域の公共交通計画についてお話をすることです。その後で、また塚井先生から都市部の話が出てくると思いますので、そこと何が違うのかというのを少し意識しながらお話をしたいと思っております。

中山間地域、都市部、一体何が違うのだろうと。1つはもちろん、山と都市というところ。もちろん例外もいろいろありますが、やはりおおむね高齢者というか高齢化率が高いというようなことになります。都市部は逆に若者の割合が高い。

中山間は山という字が入っているだけあって、当然、傾斜地が多くなってきます。都市部は平地のほうが多いかなと。中山間は人口あるいは人口密度が低いという傾向があります。都市部は当然、人口・人口密度は高い。中山間はその地域内あるいはその周辺の施設に限られる。要するに病院だとスーパーの数が少ないよと。都市部はいろんなところにいろんなものがありますと。そのほか、いろんな条件の違いがある。これは当然だと思います。

とりあえず思いつくままに並べた幾つかの特徴ですが、ここからいろいろ類推をして話をしたいと。

高齢化率が高くって人口・人口密度が低いという特徴を持っています。これはもう取りも直さず、免許を持ってない居住者の割合は、高齢者になるほどやはり免許保有率は低いものです。持ってない人の割合が高いですが、残念ながら人口自体が少ないものですから、その数が少ないという特徴があります。

傾斜地であるということもあって、バス停までの移動の抵抗というのは当然大きくなります。高齢化率が高いと、これは意外でも何でもなくて、もうお勤めしているというわけでもないということで時間制約が相対的に低い。相対的な話です。

人口・人口密度が低いということもありまして、バス停1カ所当たりの利用者は少ない。高齢化率が高いということは、ICTといわれるような新しい技術、こういうものを駆使する。例えばスマホで何か検索して予約を入れるというような、こういうシステムを入れてもしょうがない。

当然、収益率も低くなるし、目的地に限られるということは周辺の施設とかが限られるということで、目的地、このスーパー、この病院へみんなが行きたいというようなことになってきます。

そして、この上のほうから見ると、数が少ないというのは逆に言えば、利用者の顔がわかると。「このおじいちゃんは今日乗らないけれどもどうしたの？」「あのおばあちゃんはどうしたの？」ということが話題になります。そして、目的地も限られて利用者の顔がわかるということは、利用者個々のニーズとのマッチングというのが比較的容易になる。マッチングというのは、サービスをその利用者のニーズに合わせるというのもそうですし、数少ないサービスに合わせてもらうという話をいろいろすることも可能になってきます。

バス停までの移動抵抗が大きい。これはバス停までの移動環境、これを考えなくてははいけません。

例えばある自治体、最近では高齢の方がシニアカーと呼ばれるものを持っています。シニアカーでバス停まで行って、そこにシニアカーを置いておきバスに乗ってどこかへ行く、ということも計画の中に入っていたりしますし、そのための場所を確保したり、うまくいけば電源を置いておいてあげると。充電して帰ってきたら充電が完了してある状態になるだとか、いろんなサービスが可能になってくるだろうと思います。

そして、収益性が低い。これは何ともしようがないですが、やはり地域の持続可能性、あるいはバス自体の持続可能性を考えると、もう最初からあきらめてしまったのではそれでおしまい、何とか支出を削減する、あるいは収入を確保することを考えなきゃいけない。

バス停までの移動抵抗も大きいということもありますが、バス停1カ所当たりの利用者も少ないし、できるだけバス停の数を増やす。こういうようなことも考えていくことになります。

おそらく、中山間地域のことを考えると、なかなか出てこないことかもしれませんが、実は目的地が限られていると、施設との協力の模索という可能性が出てくると。これは普通、公共交通を考えたときにあんまり出てこない話ですが、例えばある病院へみんなが行っています、ある病院へ行って帰ってくるというような交通をするならば、バスで行ってバスで帰る人については、早目に診察をしてよと、順番が前後してもかまわないから何とかしてという交渉も可能になってくるかもしれませんし。そういうことをやらないとなかなか帰りのバスの時間に合わない、帰ってこれないということが発生しますので、このことも考える必要があるだろうと。

こういうような地域で、今、各地でやられているのがデマンド交通と呼ばれるもので、特にバス停の数を増やそう、高齢者の数がどうである、収益性が低いというようなキーワードを見ると、おそらく皆さんもこういうようなキーワード、デマンド交通というのが出てくるのではないかと考えております。

最初に戻って、そもそも公共交通とは。同じタイミングで、同じ方向に多数の人の移動ニーズがある場合に乗り合って移動する。それによって効率的なシステムになるという特徴があります。こんなのは当たり前の話です。ところが方向がばらばらの場合、あるいは方向は合っているがニーズが非常に薄いというか疎というような場合、こういう場合は、実は公共交通というのは、なかなか乗り合い交通が効率的に機能しないという特性を持っております。

同じ方向にたくさんと実は少ないのとは、どこが境界線なのか。たくさんニーズがある場合には定時定路線というもの、いわゆる、通常の公共交通というもので効率的に動く。効果的に動くということですが、密度がどんどん下がってしまうと、なかなかそれではうまくいかなくなる。定時定路線は難しくなってくる。そこでデマンド型だといいますが、この境界をどうやって見出すのかが非常に大きな課題になってきます。

デマンド交通の特色として、利用者の需要に合わせた運行ができるという、非常にいいところがあります。そして、行政の方だったらよく言われるこの嫌な批判ですね、「空気を運ぶバス」、こういうことを言われなくなるようなシステムである。公共交通空白地域をいっぺんに解消できる。「このエリアは全部デマンド交通の範囲」と言ってしまうえばもうそれでおしまいであり、非常にある意味便利なツールではあります。

一方、利用者にとっては、予約をしなくてはならないという面倒くさいところが発生します。そして

帰りの予約が難しい。特に先ほど申しました病院のようなものと、今日検査があるかどうか、長引くかどうかというのが事前にあんまりわからない。帰りを一体いつ予約していいかわからない。終わってから予約したら、また1時間か2時間待つてしまうということが発生します。

意外とコストの削減にはならないというのが各地で出てきているようです。安くなるつもりで入れたが、実はそうでもなかったと。

そして、最も問題になるのはタクシーとの競合です。各地でやっぱり問題が起こっていると思いますが、タクシーがなくなってしまうと、それはそれで非常に大きな問題です。バスを24時間運行しているわけでも当然ないでしょうし、そういう地域でバスの運行が終了した後に移動したいという場合に、タクシーもなくなってしまうと、本当に地域の移動可能性というものを非常に狭めることとなります。

このメリットとデメリット、これを比較しながら考えなくてはなりませんが、やはり中山間地域といえどもデマンド交通、それが万能ではない。もちろん、非常に有効なところもあるし、そうでないところもあるということでございます。デマンドと定時定路線の適材適所を考える必要があるということです。

例として、定時定路線型とは、バス停が立っていてそこを順番に回っていくということですが、デマンドにもたくさん種類があると。一番極端なものは、定時定路線、決まった路線、決まったダイヤがあり、「このバスに乗りたいです」と言ったときだけそれが動くというタイプです。そして、定時定路線で動きますが、普通は行かないが、「このバス停から乗りたいです」と言ったときに、そこに迂回して行くというタイプもございます。もちろん、一番直感的に皆さんが想像するようなフルデマンドと、「呼ばれたときに呼ばれたところへ行きますよ」というものもございます。

このいろんな種類があるデマンドあるいは定時定路線をどうやって組み合わせるのか、というのがポイントになってこようかと思えます。その答えが今日ここで聞けるわけでも何でもありませんが、デマンド交通の特性と。そうです、答えは持ち合わせてございません。

デマンド交通の特性として利用者の数。よく言われるのが、2〜3カ所以上回ってお客さんを積んでいく場合に、なかなか効率的な運行ができないと一般的に言われております。そして、移動距離も結構制約になってきます。移動の目的地が近い場合、予約してまで利用する、そういうような人はいなくなってくる。

岡山県内のある自治体で市内全域でデマンドを導入したというところがございます。郊外から都心部へ移動するという利用者は増えましたが、都心で移動していた人ががっかりいなくなってしまうと。おそらく、両方で相殺して公共交通の利用者自体はそんなに増えてないのではないかと、という気がしております。そういうような、どういう地域特性を持っているのかということを考えなくてはなりません。

そして、居住地の分布です。中山間といいましても、山が急峻かなだらかかということで、随分人の住み方が違ってまして、谷筋に人が集まっている場合は、1本の道路をずっと走ればいいということで、定時定路線のほうがいいかもしれません。一方、利用者が分散している場合には、そうではないほう、デマンドのほうがいいかもしれない。このあたりのバランスを考えながらやらなくてはならない。そうだとすると、定時定路線のみで中山間でも構成可能なところもあるし、それをデマンドと

組み合わせるといパターンもあり得るし、デマンドのみで考えるというような地域がある。

この人の密度といいますか住み方をよく見て、利用者がどこにいるのかということ、顔の見える関係といいますか、この人が乗りそう、この人が乗りそうというのを組み合わせで考えていかなければいけないということでございます。

時間がないので、もう事例をやめようかと思いましたが、一応さらっと。岡山県高梁市でデマンドをやっております、ちょっとおもしろいシステムなのでご紹介いたします。

高梁市はこんなところでございまして、かなり地形が急峻な地域が北西部にございます。高齢化率、これが65歳以上の割合ですが、非常に高いというか、限界集落だらけになっております。実際に国勢調査5年間で市全体の人口が10%近く減少したということで、市全体が消滅するのではないかと危機感を持たざるを得なくなっているというところなんです。

こういうところで、さっきの北西の地域ですが、そこで乗り合いタクシーを始めました。このシステムを紹介したくて今お話ししていますが、タクシー会社が請けて運行しています。ドライバーを雇って、地域担当のドライバー、要するにこの地域はこの人が責任を持って運行する地域担当制を引いております。そして、利用者との信頼関係を築いていこうというような取り組みをしております。

何をやったのかというと、基本給プラス利用に応じた歩合給と。要するに自分の地域でお客さんが乗ったら、1人当たり幾らぐらいドライバーの収入が増えるという形ですが、こういうことをやっていく。そうすると、お客さんが減っていくとドライバーは自分の取り分も減っていく為、できるだけお客さんを増やそうというような努力をして信頼関係を築いていく。つまり、顧客獲得のインセンティブっていうのをドライバーのほうにもたらしたと。

例えば、運転手さんは1人乗せたら、「帰りはどうします？ 何時ですか。次はいつ病院へ行きますか。そのときの予約を、じゃあ自分でもう入れておきましょう」とか、こういうことをやっていくことによって、地域の中の利用がどんどん増えていく。ロコミで、「ああ、これは乗りやすいよ」「使いやすいよ」「あの人が運転してくれているよ」という話で、どんどん好循環になっていくと。

中山間地域の特性は、どうしても都市部ほど人がいませんので、顔の見える関係、これを逆にうまく使って、積極的に活用してシステムを構築していくと。システムっていうのは別にコンピューターのことではなく、この運行の全体のシステムというものを考えていくということだと思います。

デマンドというと、すぐに何千万円のソフトというようなのが出てきますが、そうではなくて、パソコン上でできる程度のもので、下手したらエクセル上でできてしまう、そのぐらいのコンピューターシステムを組んでやれる。あるいは場合によっては、電話の声を聞いたら、「ああ、今日はあのおばあちゃんだ。ああ、ここの病院へ行く日だね」というのがわかりますので、それほど多額な初期投資をせずに運行することも可能ではないかと思っております。

ここはさっきの事例ですが、利用者は順調に増えていますよと、増えて運行する曜日も増やしました、というのを最後につけております。

最後ですが、中山間地域の計画では、その地域の特性によって、最適なシステムというのがありますよと。それぞれ考えなくてはしょうがないですと。そういうようなことを最後にお伝えしたいと思っております。ありがとうございました。(拍手)

【加藤先生】 橋本先生、どうもありがとうございました。

一口に中山間地域といいましても、地域特性は多様であるということで、まずその地域特性をよく把握して、その地域特性に合う計画を行うことが重要であるというサジェスションをいただきました。ありがとうございました。

続きまして、都市部のほうにいきたいと思います。「都市部検討の勘どころはココ」ということで、広島大学の塚井先生、よろしく願いいたします。

【塚井先生】 皆さん、こんにちは。広島大学の塚井です。

ちょっと深呼吸していただけますか。そろそろお疲れのころではないかなと思います。私が申し上げるお話は基本的にはし休めです。どういう意味かといいますと、どういうお話をさせていただくか、ほかの講師の方々のメンバーを見ながら考えてみました。おそらく、生活交通、中山間交通のお話をなさるであろうと。そして、皆さんもそれを期待しておられるであろうと思いました。

ところが、今ここで、こんなことをいいわけがましく言うのも何ですが、実は私は都市間交通の専門家でして、都市間交通というのは何かというと、新幹線と飛行機ですね。どこでそんなものを使っているかということに専門にしている人間です。

では、ちょっとライトを落としていただけますか。

乗り物の写真を載せてきました。実は、この辺とかこれは割と専門なのですが、これもまあまあ近いですね。これはあまりよくわからない。いや、そういうことを言うてはいけませんね。

というわけで、私が今からお話しすることは、基本的には生活交通には関連してはいません。ですが、多くの先生方が少しずつ触れられたことをもう一度繰り返す形になります。特に、1つ前の橋本先生がおっしゃったことですね、これを私は非常に大事だと思っていて、そのあたりからお話をしていこうと思います。あまり内容のないパワーポイントで何を話するのだろうと思われるかもしれませんが、要するに都市交通のお話をすることですから、都市というのはどういう場所かということなんです。

橋本先生のおっしゃったことの裏返しでしかないのですが、こういうものがあつたり、写真を撮ると、こういうところがあつたり、病院でもこんな感じのビルになっているものがあつたり、実はこういうのも病院は病院ですね。オフィス、こういうドーンとしたようなものがこうあると。それから、これももちろんオフィスです。事業所と呼ばれるもので、ここで働いておられる方もおられるわけですね。

官庁、一応、別にこっちのほうが偉いというわけではないですが、大きいぞということなんです。ちょっと小さいですね。これは当然でして人口が違うと機能が違う。そういうことがあるからです。おまけに、これほど大きな官庁があるところはそんなにたくさんありません。はっきり言って、日本でまだ数都市しかなくて、その一方で小さな官庁はあちらこちらに必要な機能ですから、数多くあるわけです。

あと、銀行もこんな感じで本店と支店みたいな感じであつたりします。実はこういうところは残念ながら、都市の中でも活性化に成功しているところ、これがうまく活性化できているところはやはり限られてきます。おそらく、今日ご来場の皆さんの地元でこういうものがあると、もちろんあるところから来られていないか、ないということはないと思いますが、多くの市町村でこういう状態というのはなかなか望むべくもないことではないかなと思います。

あるいは、ここに至るともはやあるほうが珍しい。しかしながら、後で少し出てきますが、貴重な資源として、こういうものを地元にお持ちの自治体もおられます。これは非常に強力なコンテンツになりますので、少し後で触れたいと思います。

要するに何が言いたいかというと、都市というのは簡単に言うと、密度が高いところ、人がたくさん住んでいるところ、まさに橋本先生がおっしゃったとおりです。起源はマーケットというか、これは市(いち)ですね。地名として残っています。広島は、西側に廿日市、五日市、この「市」のつく地名が

残っているところは市場だったということです。そういうふうイメージ的に「市」と付いていなくても、人が集まるところには普通、市場が立つものです。そういうところで何かが交換される。英語で書くと、「business to business」「B to B」という言い方をします。これは、流通であったり、専門の職場があったり、あるいは「B to C」「business to customer」、業務のほうから小売りのほうへと、こういう形で品物が、あるいはサービスが行き渡るわけです。

右の絵はちょっと漫画だと思ってください。地理学では有名な絵ですが、要するに、丸の大きなところが大きな都市で、その間に小さい都市が埋まるようにできていきますという感じで、なかなか均一にどこでも大きな町はできないですよということをいった絵です。ただ、こんなふうに町ができていくところを見たことを私もありませんが、有名な絵です。

行政管理・業務管轄の拠点。実は、敢えてこういう順番で書かせていただきました。

敢えて言いますが、生活の場であるということは、都市にとっては二の次であると。都市というのは基本的に交換業務、そういうところから発生してきているものです。その後、どういう経緯をたどって大きくなったかにもよりますが、広島という町は、ご存じのように毛利輝元の築城以来の町ですので、はっきり言って、それまでは漁村に近かったわけですね。この状態からいろいろな歴史的な経緯がありまして、『広島学』とか、『あなたの知らない広島の歴史』とか、何冊かそういう本も出ていますが、そこから、その後ももちろん、人々が生活される場所、それから遊ぶ・休む場所として成長していくわけです。

その中で空間的に秩序が発生します。小難しく言っていますが、要するに、賑わっているところと、そうでないところとができますよということです。働く場所とそれから住んでいる場所が分かれていきます。最初はお店の2階に住んで、1階で物を売っていればよかったけれども、だんだんそうもいなくなってきて、郊外に居を移したり、あるいは、ビジネス、工場というのができたりして、職住が分離されると。

したがって、広島の都心もそうですが、都心というのは交通利便性が高いということです。利用価値が高い、値段が高い、地価が高いということです。これらの条件を持つ場所が、都心と呼ばれます。

ただ、ここにありますように、都市というのはいろんな人が都市の中で活動されている。そのためにあるわけで、ここで非常に大事なことは、いろんな人というのは住民の型とは限らない。例えば広島であれば、それは、広島は広島のための広島ではない、ということです。多くの方が広島に来られます。このところをよく考えていただきたいというのが、私の今日、公共交通計画の中で、ほかの先生が言われなかったことのポイントです。

では、これは広島だけの話ではないかと、自分の地元とは関係ないかもしれないとお思いかもしれませんが、ご存じのように幾つかの地域、地方では、祭り・イベント・観光というところで、集客に成功しておられる事例があります。この事例は、ちょっと日常交通とは少し離れます。しかし、地域の方たちがこれからも活動を継続するために交通があるわけですが、祭り・イベント・観光が大事になってきます。そのときに、どういうことを考えたらいいかということをお話したいと思います。

また写真です。ストアとショップということですが、この左側のスーパーマーケットというのは割とど

ここでもあります。物を売っています。右側のショッピングモール。建物もちょっと凝っていて、非常に空調も効いていて、気持ちよくてかっこよくてというような場所です。

この2つは何がどう違うかですが、ちょっと解説めいた話ですけれども、ストアというのは、ためる、ストックという意味になります。ショップというのは、トランザクション・サイト(Transaction Site)、何かを取引する場所という意味ですね。

これは手元にあった英語の辞書で引っ張ってきましたが、要するに、ストアはためておくところなので、何か必要になるものをためておく場所、逆に言うと、どういうものを売っているかというのは大体最初からわかっています。スーパーマーケットで売っているものがわからないということではなくて、大体わかります。

ところが、ショップはちょっと違っていて、物を買うとか、サービスに対して対価を払う場所で、商品の内容はあまり詳しく知らなくて、何かブランドだとか、非常に安全性に気を遣ってつくったとか、何か物語を購入する場所というふうに、実はちょっと違っています。

たまたまこういう漫画を選びましたが、ストアでは買い物をしていく中でも、カートを押して割と淡々と買い物をしていくのに対して、ショップでは何かおもしろかったなと言ってにこにこして買い物をしていく、こういう感覚の違いがあるわけですね。

この話をもう少し続けます。デパートは今、あまりうまくいっていないよというお話ですが、デパートメントストアです、あれはもともとね。だから、日本語にすると部門別倉庫です。何階で〇〇を売っていますよと、これは本当に象徴的です。1階がだめになって、「ヨドバシカメラ オープン」という写真がどこかにあったので持ってきたのですが、こういうことですね。分けられていて、贈答用の定番商品に依存した品揃えで何でも揃う。実は、スーパーマーケットにも、もちろん多少高級な物を売っているというイメージですが、あまりそれと大差がないような感じがします。

これに対して、ショッピングモールは、さっきの写真にもありましたが、実は巧妙に設計されています。売り場がばらばらでしっかり歩かされます。欲しい物がどこにあるか、そんなに簡単にわかりません。ただ、個人利用の商品を想定した品揃えで、何でもそろわわけではないかもしれません。

ここでポイントは、ストアでは割と均質な客層を想定しているということです。これに対してショップはいろんな人が来ることを想定しています。どっちが成功しているかを考えると、右のほうが成功しているということがおわかりいただけると思います。

さてここからやっと交通の話にいけますが、日常的なこと生活域の中では、必需的なもの、高頻度、生活者、この人たちに対して物を売る。この物を売るという、あるいは仕事をしていくということに対して交通が発生する。この非日常、高度機能、低頻度、来街者、必ずしも住民の方ではない人を相手にするようなサイトに向かって物を売る。あるいは、観光もそうですが、そういったような商売になるわけです。

ただ、両方にまたがる唯一の特殊なサイトというのが、実はコンビニエンスストアです。こいつを活用して地域を何とか核にして、交通を維持していこう、コミュニティーのサイトにしよう、あるいは、コンビニエンスストアという失礼かもしれないが、道の駅事業というのも、ある種こういう性格があります。外から来る人も中にいる人も両方もとも交流の接点のあるようにしようと。ここは大変重要なポイント

トだと私は思っています。

それで、単純に言うと、そこに行ってよかったなと思えるものが提供できるかどうか、これが勝負です。これは生活交通と関係なさそうな感じもしますが、日々生活しておられる方、中山間地域におられて、買い物はできる状態の方でも、実はこれを非常に求めておられる。住民の方は、何も生活ができればいいということだけではなくて、いろんな楽しむ機会がもっとあったほうがいいのです。もちろん地域のお祭りというのもそうですが、これに関しては、広島県のほうで、三次市の作木で取り組まれた事例があります。こういうようなことが非常に、日常交通に加えて大事になってくる、ということをお願いしたいと思います。

その場にいることと、それから、できれば交通機関をもう少し楽しくしてあげたい。乗っていてよかったな、わくわくするな、そういうことが演出できればよい。

一番大事なのが、来てよかったと思わせる何かの具体的な設定、ここが大変難しくて、住民の方のニーズに対して生活交通を考えると、住民の方を基本的に想定すればいいですが、外から来た方が来てよかったと思うものというのは、日常的に住民の方にとっては見慣れているものかもしれないので、何が魅力的か気づけないことが多いようです。この設計ができるかどうか。ここで外部からの視点というのが重要になりますので、行政の方、そして、我々のような立場の者が、これに少しお手伝いできる余地があるのかなと思っています。

あまり内容のない話ばかりしているとあれなのでもう少し。このまま、1枚はもういいですね。左側は必需活動系ということでやっていきましょうということに関してのまとめです。大きな交通需要を効率的に目的地に送り届けることが目的です。

ところが、非必需活動系、余暇、観光、ショッピングは、来街者の活動、一部は生活ですが、「楽しめるような地点間を素早く移動させ、その地点は可能な限りゆっくり歩かせる」、これもポイントです。外から来た人にきちんと地域の中でお金を使っていただく、楽しんでいただくためには、どこを早く移動させて、どこをゆっくり歩かせるか、これが極めて見極めの難しいところで、地元の人がここを見てほしいということと、外の人が見たいというものが合致していればいいのですが、ずれている場合があります。これは気をつけていないといけないところですね。単に地点間を素早く移動させればよいというものではない。

ところで基本的には自動車は偉いのです。公共交通のお話をしておきながら、なかなかこれを言うのも何ですが、基本的に高頻度の交通サービスは必需活動に支えられて、必需活動というのは人口ですね。あともう一つは密度ですね。人口と密度が高いところでは大量交通機関でいいのですが、人口と密度が小さい地域では、基本的には自動車が偉いので交通需要が何とか賄えてしまうわけです。したがって、地域の公共交通は自動車に対してどうやって対抗していくか、その視点も重要になってくるのかなと思っています。

例えば、非都市のところでは、左は時間がないので飛ばしますが、低容量交通地域への来訪者集中の対処。これは、最近インターネットでいろんなお祭りの情報が取れるようになってきています。地元のお祭りにたくさん外から人が来られて、にぎやかでいい気もしますが、本当に地元の方は楽しめているのかなと疑問に思う場合もあります。

したがって、こういう場合も、実は今の世の中では情報の流れが速くなっていますので、生活交通の視点とは違いますが、考えておかなくてはいけない。場合によっては、来る方を制限してでもゆっくり楽しんでいただける環境をつくる、ということが地元にとっては大事かもしれません。ただし、あまり儲からないですけれどもね。

あとは、できるだけ楽しく快適に待ってもらような仕掛けをつくらないと、高頻度な交通というのは望めませんから、そういうような場所をつくっていくということが必要になると思います。

すみません、時間を超過していますね。

最後は、既存の地域資源を扱う場合は、都市に関しては場所や時間帯を既存のサービスからずらすこと。これはできるだけ、都市の交通は混雑していますので、それを有効に使うことと、その空いている時間帯をうまく使うことが都市のところでは大事になります。

非都市に関しては、何度も申し上げていますが、必ずしも中の人の意見だけでなく、外の人の意見をうまく取り入れながらうまく回していくという仕掛けづくり、これがおそらく人材づくりのところにもつながっていくと思いますが、大事ななと思います。

不便さをネガととらえないで、できるだけ楽しく待って観光していただくような地域ができればいいなと思っています。

すみません、ちょっと時間を超過しました。以上で終わります。(拍手)

【加藤先生】 塚井先生、どうもありがとうございました。

一筋の清涼剤といいますか、楽しい講義をありがとうございました。しかし、この楽しさは、先生の講義の中にもありましたが、地域公共交通にも必要なことであるし、これから考えていく必要があるのではないかなと思いました。ありがとうございました。

続きまして、瀬戸内海等を抱えております当中国地方においても重要な課題ですが、島嶼部の公共交通計画ということで、広島商船高専の田中先生にお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

【田中先生】 広島商船の田中です。本日はよろしく申し上げます。また、このような発表の機会をちょうだいしましてありがとうございます。

広島商船という学校にいますが、船のことに詳しいかというとなんか詳しくないです。流通情報工学科におりまして、もともと物理を専門にやっておりました。たまたま縁がありまして、船舶交通もしましたが、人は結構、意見とか文句を言うので、物流はちょっと難しいかなと感じております。

まず、左側、島の多い都道府県を出しているのですが、4番目に島根県、16番目に広島県となっております。日本には6,500島ぐらい島がありますが、そのうち、離島振興法で住民の登録がされている島は310島です。大体5%ぐらいになると思います。

有人離島を抱えている県で順番を挙げていきますと、山口県、香川県、岡山県、広島県といった中国地方、あるいは愛媛県といった四国地方。これらの、先ほども説明がありましたが、四国、中国は多くの島を抱えている。船舶の交通が重要な役割を果たしている地域となっております。広島県の人口に占める離島人口の割合ですが、5.2%程度となっております。

こちらは少し古いですが、昭和35年を起点としまして、全国と離島の人口の推移を示しました。平成17年まで50年間ですが、全国の人口は35%増加に対して、離島人口は53%減と、非常に大きな減少となっております。

少し古いですが、平成12年から17年にかけて、この5年間でどれだけ人口が減少しているか。一般に言われる過疎地域が5.4%減なのに対して、離島は8.2%減と、過疎地域よりもさらに人口が減少している。高齢化率につきましても3割強と。過疎地域に比べても、人口の減少、あるいは高齢化が進んでいることがわかります。

全体的な総論の話ができなくて、非常に局所的な話で恐縮ですが、私が所属しております広島商船高等専門学校があります大崎上島町、ここを分析対象として話をさせていただきたいと思っております。

広島空港を南に下りていただくと竹原市というところがあり、そこからさらに8キロぐらい南下したところにあります。人口は現在8,000人程度。私が着任した十何年前はまだ1万人いましたが、8,000人となっております。ただ、比較的山間部に比べていいなと思うのは、人口密度が高いと、こういう点にあります。ですから、バスを運行させるのであれば、比較的场所としてはいいのかなと、市場としてはいいのかなと感じております。

本土側にフェリー航路が3航路、四国側にフェリー航路が1航路、それと高速船が就航しております。

フェリー交通としまして、全国と分析対象地域である大崎上島町を比較しますと、全国平均では、大体7~10便程度、シマダスという統計情報を利用しましたが、それに対しまして、大崎上島は、四国は考えないで本土側だけでも竹原-白水、あるいは安芸津-大西間という、本土側だけでも往復50便程度の船が走っております。

終便も、ほかの島では19時台というのが最終便として多く見受けられますが、大崎上島につきましては最終便が21時半と、結構遅くまで運航しています。

運賃ですが、特に島の方はよく利用されるので、よく「高い、高い」と言われます。では大崎上島

が全国に比べて高いかと言うと、それほど高い現状ではありません。全国の平均が、旅客が346円に対して、大崎上島は340円、車両については全国平均が2,200円弱に対して、大崎上島は2,560円となっております。ただし、この2,560円というのは一般の乗用車の4メートル未満の車両です。往復しますと5,000円ですから、高速道路であれば200キロ以上行ける距離ですので、そう考えると高いと言わざるを得ません。

大崎上島町の人口の変化ですが、先ほどの離島と比べましても、遜色ないという言い方はよくないかしれません。離島の全体の傾向とほぼ類似しておりまして、昭和60年比で人口4割減と、高齢化率は40%を超えておりまして2倍に増加と。悲しい推測値でいくと、30年後には約半減してしまうと。やっぱりこういうところで、フェリー会社の方が危機感を持たれていると。このまま人口が減少していくと、本当にフェリー交通は維持できるのかと。島民の方も不安視されておりますので、そこでフェリーの研究を進めようと考えに至りました。

具体的に社名を挙げてあれですが、一応、昨日、専務のほうに話をしまして、今日発表させてもらってもいいかということでオーケーをいただいたので報告させていただきます。1社の運航事業者につきましては5年間で10%ぐらい売り上げが減少している。

さらに、実は大崎上島クラスの島というのはほとんど架橋がなされていますが、大崎上島だけ架橋がなされていません。それに対して、直近の大崎下島というところがあり、ここまではもう架橋がなされています。架橋がなされると大崎下島は平成20年までは架橋がなされていなかったもので、上島経由で例えばミカン等のかんきつ類を運んでいきましたが、物流車両がこっちに流れてしまう。そういうのを受けまして、さらに平成20年以降は先ほどに加えて1割減少。昨日の話だと、まだちょっと原因が特定できていませんが、かなり利用者は減っているであろうという話でした。

今のようなフェリー会社の危機感と、あと、やはり島民の方も実際に架橋がされていませんので、フェリー交通が唯一の交通手段です。これがなくなったら困るという危機感を持たれておりまして、これはチャンスだなということで、広島商船高専は地元の学校ですので、僭越ながら何かお手伝いできることはないかと、まずはフェリー利用者がどのように思っているのかを受けて、フェリー会社が今後どういうふうにしていったらいいのかという分析をフェリー会社さんと一緒に進めていきました。

これは先ほどもお見せした図ですが、本土側に3航路、竹原港を起点として垂水といます。白水港と、安芸津港を起点として大西港とありますが、この3航路のうち、竹原－白水港を運航している〇社さんを分析対象とさせていただきました。所要時間は約30分です。1日往復16便。運航間隔で考えると約1時間です。料金は前のようになっております。

これが実際のフェリーの状況です。4メートル未満の車両、一般的な乗用車で40台ぐらいの車両が乗ります。人は300人ぐらい乗ります。これは見ていただいたらわかりますが、ほとんど人は乗っておりません。

車両についても、工事等、公共事業があるときは取り残し等もありましたが、最近では積載率でいきますと半分に満たない程度となっております。

平日と休日と2回、調査を実施しております。大体100票程度のアンケート票を集めております。これがアンケート結果になりますが、平日につきましては、島のあります大崎上島町が半分で、それ

以外が島外の方となっております。

休日、土日につきましては、もう90%程度が大崎上島、島民の方の利用となっております。平日、休日ともに60歳以上の方が4分の1を占めると。車両の属性ですけれども、乗用車、4メートルあるいは5メートル未満がこの辺になっております。

料金負担、これは車両の料金をだれが負担しているかということを知っていますが、平日については、個人が2割程度で、会社が6割負担している。それに対して、休日になると、もうほとんど個人の負担だと。つまり、島民の方は車両の料金負担が休日は非常に重く感じる。そのような結果になっております。

これも当たり前ですが、フェリーの利用頻度、目的につきましては、平日については週3日以上という変な聞き方をしております。要は、ほぼ毎日、通勤・通学で利用していますよと。休日につきましては月に1~2回程度、買い物あるいは娯楽といった自由目的で利用しています。

平日、休日ともに、高齢者を抱えておりますので、島内に病院はあるのはありますが、通院目的で利用されている方が比較的あるという傾向が見てとれます。移動先としましては、直近の竹原市、あるいは広島市、三原市、東広島市といったところになっております。

フェリーに対する満足度を旅客と車両で聞いております。左側が不満で右側が満足になっております。聞いている項目としましては、料金、運航間隔、主に終便。始発はそれほど気にされていないと思いますが終便時刻を聞いております。見ていただいたらわかりますように、左側に寄っておりますので、不満の割合が高いと。ただし、運航間隔につきましては、それほど不満はないと。

では、不満と感じる人にどれぐらいの条件を希望しますかと聞きましたが、現行がそれぞれこのようになっています。料金については100円ぐらい安くしてほしい、運航間隔は30分間隔にしてほしい、終便については1時間ぐらい遅らせてほしいと、このような意見になっております。

同じく車両についても、不満と満足を知っていますが、車両につきましては圧倒的に料金に対する不満が大きくなっております。すみません、先ほど4メートル未満が2,560円と言いましたが、5メートル未満です。5メートル未満2,560円、乗用車ですね。このタイプに対しての料金抵抗、特に休日の料金に対する不満が高くなっております。

逆に、運航間隔に対しては不満はありません。港が違いますが、車であれば、どちらの港でも選べられますので、実質運航間隔が30分間隔でいく。これはもしかすると呉線より便利かもしれないということで、そんなに不満はありません。終便に対しても、若干、休日の場合、不満があると。では、料金はどれぐらいを希望しますかということですが、1,000円ぐらい安い1,500円がいい、終便も旅客と同じように1時間ぐらい遅くしてほしいと、こういう意見になっております。

ただし、こういう聞き方をしてしまうと、どうしても利用者というのはわがままな部分を出してきますので、シミュレーションをするためにコンジョイント分析という方法を使って、現状よりも悪条件、料金について悪条件、あるいは便数についても始発時間についても同じようにして、料金は高くするが、では便数は上げてあげましょうと、こういう組み合わせでアンケートを聞きました。

その結果です。まず旅客については何を最も重視しているかというところ、不満の割合は少なかったのですが、平日については運航間隔を最も重視しますよと、休日については終便の時間を最も重

視していますよと、このような結果になっております。

車両につきましては、満足度の結果と全く同じで料金がとにかく大事であると、このような結果になっております。

では、平日は運航間隔を重視しているのであれば、ちょっとシミュレーションをやってみよう。便数を増やしますよと。ただし、その分の料金を高くする。ですから、現状の15便に対して5便増やすが、料金を50円ぐらい上げさせてくれと。これはどうなるかという、効用値ですから、使ってもいいという期待値を表していますが、50円上げても5便増やしてくれるのであれば、今よりは使いますよと。

ケース2として、最終便を遅くして欲しいという要望があったので、では最終便は遅くするけれども、その分、料金を高くするが大丈夫ですかというのを聞きました。実は、1時間遅くして50円値上げしてもそれほど現状と変わらない。使いたいという。

フェリー会社さんに聞いたのですが、最終便は21時半を採っているのですけれども、実はその21時半については、1人1,000円を取っても赤字らしいです。ですが、それは運航管理者としての努力でやっていると。やっぱり、実際には21時半が欲しいといっても21時半には乗りません。その1個前に乗ります。保険として考えています。ですから、22時半があればいいという気持ちはありますが、実際に22時半にそんなにたくさん乗るかといったら、多分、乗らないと思います。

以上のことをまとめまして、フェリーの運航改善方策の提案というのを運航管理者の方にさせてもらいましたが、旅客の要望に30分間隔を実現したいということが多かったので、それなら、もし可能であれば港を1カ所にされたらどうですかと。竹原の着地は一緒です。ですが発地が、ローカルな話になりますけれども、白水港と垂水港というふうに若干分かれておりまして、利用客はそこを歩く抵抗がありますから、片方の港にされたらどうですかという提案をさせてもらいました。

車両については、これは運航管理者の方がおっしゃっていたのですが、実際に料金を下げてしまっても上げられなくなりますので、何か申請する機会があれば社会実験をやらせてもらって、どれぐらいの料金がよいかシミュレーションしてみたいと、こういう話をしております。

これは僕の個人的な考えですが、フェリーはやはりこの島にとっては唯一の交通手段ですので、これが絶たれてしまうと非常に困る。では、これを持続的に運航させるにはどうしたらいいのですかということですが、3者、住民と行政と運航事業者とあります。住民については、ほかの先生方もおっしゃっていましたが、もう少し我慢してくださいよと。自分の要望ばかりぶつけても、それは始まりませんよと。行政については、よく運航事業者の方は、補助金を出せ、補助金を出せという話をされますが、補助金を出す、それも最終的には必要だと思います。しかし、その前に行政としてやはりもう少しおもしろい仕事をされてはどうですかと。人口を増やす、あるいは、可能であれば産業を誘致する。交流人口を増やせば、運航事業者さんの利益にもつながりますので、そういう努力をされてはどうですかと。

運航事業者については、これはよく言っていますが、やはり住民の方と運航事業者の方の間には若干対立があります。そういう対立を防ぐためにも情報公開、私も機会を見ては島民の方にこのような発表をさせてもらっていますが、実際に運航事業者の方が今の経営状況なり今後の展望なりを

お話しされれば、もう少し歩み寄れるのではないですかと。この先、架橋に1,800億円ぐらいかかると言われていました。1,800億円の税金を投入するということは非常に難しいので、フェリーに頼らざるを得ないわけですから、シンボルとして支える仕組みを一緒に考えられたらどうですかと。そのお手伝いは、ぜひ私たちのほうでさせていただきますよという話をさせていただいております。

以上で、発表のほうを終わります。ありがとうございました。(拍手)

【加藤先生】 田中先生、どうもありがとうございました。詳細な分析と具体的な提案もしていただきまして、どうもありがとうございました。

それでは、いよいよリレー講義のほうも、「求められる公共交通の確保・維持施策」、勘どころ・総括ということで、アンカーの山口大学・榊原先生までバトンが到着いたしました。大学ですとそろそろテストの問題が気になって、最後の講義なので学生が出てきたりするところです。さて、榊原先生、どのような総括をしていただけますでしょうか。よろしく願いいたします。

【榊原先生】 ご紹介いただきました、山口大学の榊原と申します。よろしく願いいたします。

プログラムですと、45分まで講義ということで、今ちょうどそのぐらいですが。一応、用意はいいですか。少なくとも自分の配分を超えないようにしていきたいと思います。

私はこのテーマの中で、一連の講義の総括というふうにお題が与えられています。ただ、もちろん皆様がお聞きになられたように、さまざま多岐にわたるテーマですので、なかなか単純にくるというのも難しいと思います。

本日までご参加の皆様というのは、基本的に公共交通の計画をつくられたり、あるいはそれを実行されたりすることに、実務にかかわっていらっしゃる方が多いと思います。そういったことを若干意識しながら、多少ともほかの先生方のお話にも横串を刺せないかなというような形で考えてまいりました。

それから、もう一つは、中国地方がこういったシンポは今年度初めてだというお話でしたが、中国地方というのは、やはり規模の小さい基礎自治体が多い。おそらく、人口30万を超える市町村というのは、広島、岡山、福山、倉敷ぐらいまでだったと思います。ですから、20万とか10万とか、あるいは5万人、あるいはさらに小さいといった、比較的小さい人口規模の都市が多いと思います。自治体からご参加の方は、そういうところからご参加の方が多いかと思います。

10年ほど公共交通にかかわってくる中で感じましたのは、10年前というのは、おそらく、公共交通の計画というのは自治体の仕事という認識は多分あまりなかったのではないだろうか。自治体職員の方で、公共交通は自分たちの仕事の1つだと意識していらっしゃる方というのはかなり少なかったように思います。

でも今、非常に感じますのは、山口県内でも感じておりますが、公共交通の話は普通の自治体が普通にやる仕事になってきているということです。そういう中で、こういったところがもう少しできるといいなというような観点でご紹介させていただきます。

最初に3つ書いています。どうして議論のために基礎的なデータがないのだろうか。それから、どうして自治体で公共交通の部署がないのだろうか。もちろん、あるところもあります。それから、どうして地域で公共交通を議論できる層というのが薄いのだろうか。こういうことをずっと感じてきました。

今までの先生方のお話でもちよつとずつ出ていることだと思いますが、「何をするか」ということもさることながら、「どうやってそれをやるか」ということについての知識、経験、技術が足りないのではないのかな、とずっと感じています。そういった観点でお話しさせていただきたいと思います。

データの話です。PDCAサイクルは非常に大事ですが、ただ、そうは申しまして、最初の出発点において、地域の交通はどういう現状なのかという概略であるとか、あるいは、自分たちのまちはどういう姿、どういう形なのだろうか、硬く言えば、都市構造はどういう都市構造なのだろうかということのイメージの共有。これは自治体の方だけではなくて、もちろん住民の方とか、あるいは事業者も含めて関係する人たちが、この町はこんな町で、こんなことが問題だよなというようなところの認識に至るまでに、すごく時間がかかるテーマだなと印象を持っています。

それから、落としどころのイメージといいますか、もちろん計画の中で議論して案をつくっていくのですが、そうは言いつても、最初の段階での仮説としての案というものが要るのではないかと思います。

ます。実はそういったものはなかなかなかったりするなという印象を持っています。

そういうためには、もうちょっとデータが要るのではないか。データで議論しないと、先ほどからお話があるような、バスはいつも空気を運んでいるとか、そういうお話からスタートしてしまう気がしています。

もちろん、PDCAという意味では、計画策定時には比較的データ、補助資料等ありますので、コンサルさんなどを使ってデータは集まります。しかし、その後、継続的なモニタリングなど、ある定点観測的なものが必要だと思いますが、そういうところもなかなか難しいなということを思っています。

例えば人口に関しては、自治体は基本的に一番きちんと人口を把握していらっしゃるって、住民基本台帳データなどをお持ちのわけなので、そういったデータを例えばGISなどで表示するだけでも、住民との議論とか利害関係者との問題意識の共有には十分役立つのではないかと。

なかなかそういったものも、されているようで意外とされていなかったり、初期段階では意外とそういうものなく議論されているような気がしています。

私は山口県の宇部市におりまして、宇部市といろいろやらせていただいているので、事例としてはご紹介が宇部市になりますが、これが宇部市の南のほうになるのですが、黒丸がバス停で、赤丸が駅です。

例えば、これは住基データに基づきまして、自治会スケールで自治会レベルでの高齢化率の25%を超えるところがこういうようなところで、おそらく絶対数も重要ですから、かつ、高齢者が、65歳以上が100人以上おられるようなところをオレンジ色で塗ってみたいと思いました。

そうすると、ある程度クラスターというか、固まりがあります。こういったところがおそらく、先ほどからターゲットを絞るという話がありましたが、ターゲットが仮に高齢者であるのならば、おそらくこういうところをまず議論すべきであろう。

さらに、よくございます空白地域という議論でしたら、例えば富山市なども300メートルでやっていたと思いますが、バス停300メートル圏の円を描いてみました。それから、駅から300メートル圏というのを描いてみたいしまして、先ほどの高齢化のエリアと重ねて合わせてみると、結構意外とカバーされているところも多くて、宇部市の場合ですが、言うほど実は空白地域というのは多くないかもしれない。それでもやはり、はみ出ているところはございますので、こういったところが空白地域だしたら、おそらくそういうところは優先度が高いだろうと。

例えば、先ほどからの地域援護というような話がありましたが、そういうことに対してはやはり1つ、まずデータでもと議論するという姿勢も大事なのではないかと思っています。もちろん、コンサルタント等で、こういったお仕事はできるわけですが、自治体でも人口データというのはお持ちですから、このあたりまでは自治体がもともとお持ちのデータでもできるわけです。この絵がいいかどうかは別にしまして、こういった絵で何となく今、地域の問題はこのあたりですよねというようなことの共有は大事ではないかという気がしています。

あと、例えばコンパクトシティのような議論があった場合には、そもそも今、地域の中でサービスの多いところはどこだろうか。そうすると、割と宇部ですと、こんな感じだったりするわけですが。そうすると、こういった軸をイメージしながらまちづくりをしようとか、そういったイメージの

共有もできてくるのではないのかなと考えています。

それから、例えば、広島のようなスケールの都市でしたら、パーソントリップなど行われていますから需要が把握できますが、山口県内の都市のような小さな規模の都市ですと、PT調査とかは基本的にやられないためそういった予算もないと思いますので、そういったものにもっと簡単に。大事だと思うのは高い頻度で調査を継続的にやっていくことではないのかなと。

やはり都市構造とは、特に小さな規模の都市だと簡単に変わってきてしまいますから、それを把握しておかないと、把握してどっちへ向かうべきかという議論もありますが、少なくとも把握しておかないといけないのではないかなという気がしています。

地方都市のおそらく人口20万人というような、より小さいところでしたら、大まかな交通機関別の分担率とか、主な業務先であるとか、それから通勤とか、やはりMMなどがやられる場合もあると思います。MMをやるにしても、MMをこつこつ続けていき、例えば5年後にどのぐらい公共交通の量が増えたのかを町全体で把握するといったことも重要なのではないのかな、と考えています。

そういった調査を昨年、宇部で試みにやりました。詳細は、もしご興味がございましたら、後ほど質問いただければいいと思います。

公共交通、もちろん量が少ないのはもう明らかですが、そうは言いますが、その中でもバス、電車、タクシーで内情はいろいろ違ったりします。それもおそらく、実は地方の町は1つ1つ事情が違っていると思っていて、1つ1つの町で、ある程度、一般的なイメージもありますが、個別に見て、割とバスがまだまだ使われている町とか、バスが全然使われていない町とかあると思いますので、そういったことも、実は意外とわからないままに議論していたりすることも多いような気がしております。

先ほどからある、住民の方との計画づくりというときにも、まず、そもそも論として、例えば買い物のニーズがどういうところにあるのだろう、あるいは、これは逆にどこに住んでいる人がどこに買い物に行っているのだろうかとか、そういったことを基本的なこういった絵を持っておく。持った上で、どうするか議論するところが意外と都市レベルでは難しいのだと感じています。

なぜそうなるかと考えると、やはり、なかなか自治体の公共交通に割けるマンパワー的な部分が不足しているのが大きいのだろうなと思っていて、他県は存じ上げないのでわかりませんが、そんな変わらないのではないかなと思っています。

交通政策課とか交通政策班と呼ばれるようなところをお持ちの自治体もありますが、私がおつき合ひさせていただく公共交通を担当していらっしゃる方の部局は結構、商工だったり総務だったり、いろんな方が兼任でやっていたりして、本当に大変だなというも思います。

一方で、住民ニーズが高まっていたり、それに反映して政治家の方の関心も高まっていたりする中で、なかなか追いついていないなという感じがします。先ほどのようなデータをこつこつ管理していくことも、担当部署の方がなかなかおられないような状況ではやっぱり難しいだろうなと思います。

本当は都市計画とか環境計画とかMMなどありましたら、そういったところとも連携していく必要が非常にあると思いますが、そのときにも担当者がお忙しいと、なかなかうまくいかないのではないかなと思っています。

最後の3つ目の疑問というところですが、どうして公共交通というのが議論できる層が薄いのだろうかと思っています。行政の方は担当が変わられやすいですし、事業者はなかなか余裕を持ちにくいですし、コンサルは当然ですが、業務終了後はやはりかかわりづらいですし、一番これの問題だと思っているのは、地域といろんな、例えば補助事業で計画をつくったりするときは、やはり言っても議論が積み重ねられて、ある問題の文脈みたいなものも皆さんはわかっているのですが、それが簡単に失われやすいなど、それはすごく損失だなと思っています。

さらに言えば、それは深さみたいなところですが、広がりと言いますと、「〇〇協議会」メンバーだけではなくて、その周辺にいる方々も含めて問題が共有されることが大事だと思うのですが、なかなか難しいなと思っています。

これは1つ、私たちがやってみたことですが、宇部のほうで大学と市民の方を対象の講演をしたり、ディスカッションをしたり、そういうことをいろいろやったりしまして、外から先生をお呼びしてみたり、山口大学のほうで話を提供したりとか、行政の方にお話しいただいたり、事業者さんにお話をいただいたり、そんなことをやってみました。そういったこともなかなか継続が難しかったのですが、大事なのではないかと思っています。

結びとして、あるいは、今後のパネルへの問題提起としまして、地方都市にもできる、簡略かつ持続可能なデータを集めてそれを保管する、管理するという仕組みが必要ではないか。それから、交通政策の専任の担当の部署というのはやっぱり要るのではないのでしょうか。それから、もう少し広がりと言えば、業界だけではなくて、もう少し広いところで、地域で交通問題を議論できるような草の根ネットワークをつくっていくべきではないのか。そういうことを問題提起として終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。(拍手)

【加藤先生】 榊原先生、どうもありがとうございました。問題提起ということで、最後、結びを提示していただきましたけれども、これから各地域で取り組んでいただくいくつかのポイントを提示していただきました。特に、データの重要性ということも具体的な事例で示していただきました。どうもありがとうございました。

私の不手際で進行している時間が大幅に超過しておりますが、マイクのほうを平賀補佐のほうにお返ししたいと思います。

どうも、リレー講義のほう、ありがとうございました。(拍手)

【司会】 講師の皆様、ご講演ありがとうございました。加藤先生におかれましては、リレー講義の進行も務めていただきまして、重ねて御礼申し上げます。

それでは、プログラムでは16時00分からリレー講義となっておりますが、今16時ちょうどとなっております。それで、会場の壇上のレイアウトを変更する必要がありますので、ここで10分間の休憩とさせていただきますと思います。再開は16時10分ということでお願いしたいと思います。

プログラムのほうが、今日は終了が17時10分の予定でしたが、17時20分とさせていただきます。

と思います。

それでは、この休憩時間を利用いただきまして、先ほどの講義でご質問等があれば、アンケート用紙の裏面にございました付箋紙に書いていただいて、会場の外にあります講師陣の各講師の方の模造紙に貼っていただけますか。 それでは、休憩にさせていただきたいと思います。お手洗いのほうは、会場を出られて右の奥にございます。おたばこをお吸いの方は、会場を出られて左手に喫煙ルームにございます。ご利用ください。

第3部 パネルディスカッション

【司会】 それでは時間となりました。16時10分再開がもう既に16時15分になってしまいました。これよりご講演をいただきました各講師の方によるパネルディスカッションを始めさせていただきます。加藤先生には大変申し訳ないのですが、再度ディスカッションの進行のほう宜しくお願いいたします。

【加藤先生】 ありがとうございます。そういたしますと、パネルディスカッションに移りたいと思います。会場の配置がこちらの島と向こうの島に分かれてしまい、離島のようになっておりますが、何とか繋いでいきたいと思っております。また、会場の皆様ともやり取りできればいいなと思っておりますが、限られた時間ですので、全てパネルディスカッション内で終了できるかどうか自信がございません。予めお断りしておきますが、本日頂戴したご質問等につきまして後日、中国運輸局のホームページで、今日の講演内容と含めてアップする予定にしております。そちらのほうで後日回答という対応をさせていただきますことをご了解いただきたいと思います。

それで、皆様に申し込みをしていただく際に質問がありましたら是非お願いします、ということで事前に質問を頂戴しております。少し紹介をさせていただきますので、前のスクリーンのほうを見ていただけたらと思います。

(1) 公共交通の持続性を高める効果的な取り組み事例がありますか。教えてください。

ということです。次にこれは二つ。

(2) 路線バスを見直し、デマンド交通に移行していく場合、バスが運行しなくなるという現象面に対して、地域の拒否反応がある。効率的で無駄のない運行で移動手段を確保していくという趣旨をどうやれば地域の人に伝えていくことができるのか。また、自治体間を結ぶ広域路線で有効な利用促進対策としてはどういった方法があるでしょうか。

ということです。それから次の方、

(3) 中山間地における交通ニーズへの対応は過疎地有償運送と考えているが住民が求める目的地の範囲とタクシー事業者とのすみ分けをどう考えていくべきか。また、タクシー事業者を活用した全市的な取り組み事例などがあれば紹介してほしい。

ということです。次の方は、

(4) 本四連絡高速道路の大幅な値下げ等により、極めて厳しい経営状況となっている島嶼部の旅客フェリー航路に対して、国交省ならびに地元自治体の無支援策等について議論願いたい。

ということです。それから、

(5) 地域公共交通に携わる人材の資質、育成についてどう考えるか。安全運行を守りつつ、企業や事業を再生させる必要がある中で、従来の自治体や運輸業者だけでは取り組みが難しいのではと思う。専門的な人材をどう活用すべきか、取り組みの例があれば教えてほしい。

そして、事前質問としては最後ですが、

(6) 地域の活性化と公共交通の関連付けをどう考えているか。また、人口の減少が続く中、地域交

通を守る為に、国や自治体はどう考えているのか。

という質問を頂戴しております。

このパネルディスカッションでは、事前質問に一問一答でお答えするのではなく、勿論事前質問を頂戴しておりますので、それに対しての回答もさせていただきたいと思うのですが、それぞれの質問を5つくらいの柱に分類しまして、今頂戴した具体的な質問プラスもう少し普遍的と言いますか、汎用的な回答、あるいはパネルディスカッションにさせていただきたいと思っております。

最初に先ほどの質問にも関連しますが、地域との関係をどう切り結んでいくかということのテーマで少し議論してみたいと思います。先ほどあった具体的な質問としてはここに出ているようなものがありますが、もう少し広く地域との関係も含めこれに対してコメントをいただきたいと思います。先ほどのリレー講義の中で、特に中山間地域の地域公共交通の計画、デマンド交通に対しての色々なアドバイスをさせていただきました岡山大学 橋本先生にこの質問について答えていただきたいと思っております。

【橋本先生】 バスが運行しなくなると、当然地域にとっては衝撃的な話ですね。バスもそうですが、今日の最初のほうのお話の中にもありました鉄道の廃線ものすごい話で、地域としてランクが相当落ちてしまうというイメージが出てしまいます。鉄道の場合は線路という目に見えるものがあったので、余計に衝撃が大きいですが、やはりずっと使っていたバスがなくなるというのは相当地域に与えるインパクトは大きいと思います。イメージと言いますか、ある意味ノスタルジーに近いところだと思いますが、やはり自分たちの地域はバスも来ない地域になったというようなイメージ、このネガティブなイメージというのはどうしても生まれざるを得ないと思います。ただ、だからといっていつまでも続ける訳にはいかないからデマンドか、というような話が出てきているのだらうと思いますが、一つは、地域の人々がポジティブになれるようなものを提示してあげる必要が当然あると思います。ネガティブイメージしかない訳ですから、バスも来なくなるということですので、ポジティブになれるような方向をどうやって提示するのかというのが一つのポイントであらうと思います。デマンド化することによるメリットを論理的に見せてあげると。例えば、今までの路線バスだったら全然乗れなかった人たちがデマンド化することによって、こんなに沢山乗れるようになるよ、というようなメッセージもあらうかと思ったり、あるいは、とりあえず一旦デマンド化されるにしても PDCA サイクルという言葉が最近ありますが、将来的に自分たちがこのバスをどんどん乗っていくことによって、もう一回、昔の路線バス、定時定路線が復活するような戻る道というのを示してあげると。例えば、一回は皆さん乗らなかったからこうなってしまったが、今後これくらい乗ってくれたら、もしかしたら皆が毎日こうデマンド呼んでくれるということであれば、何もデマンドにする必要はなく、毎日走りますよと。要するに、定時定路線化の道も開けますよ、というような話であつてもいいかもしれません。

そして、もう一つは、地元の自分たちの公共交通だと、今度のデマンドバス、あるいはデマンドタクシーというものが自分たちの公共交通として今まで走っていたバスと同じように、地域のプライドや誇り、地域のもの、自分たちのものだイメージを植え付けていくというよりも、そういう意識を持ってもらうということが一番大事なのかなと思っております。自分たちのものとして、どこかのバ

ス会社が勝手に走らせていて、自分は乗らないけど昔から走っていたなという存在ではなくて、自分たちで作り守り育てると言いますか、自分たちが支えて、このデマンドシステムを維持する、できれば将来は定時定路線になっていく、ということでも構わないし、そういうような自分たちのものとしての誇りを持たせる方法を考えていかないといけないのかなと。その為に一番有効だと思っているのが、参加ですね。計画作りに参加してもらって、要するに味方をつくらせると言いますか、地域の中に味方をどうやって作るのかと。行政の人が勝手に、コンサルタントの人が勝手に、「さあ、これです。皆さん乗って下さい」とこんな話ではなく、結局同じものができるかもしれませんが、「自分たちが考えてこれ作ったんだよね、だから、自分たちがきちんとこれ乗っていきこうね」「これは自分たちのバスなんだよ」というイメージを持ってくれる人が地元で一人、二人、三人と増えていけば、少しは良い方向へいくのではないかなとっております。どうしても「思い出の中にあるこのバスがなくなる」、「呼ばなくても来るようなバスがない」、「バスも来ない地域集落だ」というイメージは持たざるを得ないものですから、それに代わる次の何かというものを見せてあげる、気付かせてあげるというようなことがポイントとなるだろうとっております。

【加藤先生】 橋本先生ありがとうございました。私なども中山間地域にうかがいますと、既存のもの維持の優先順位が一番高く、意識の中で変化することへの保守的な対応というのは出てくることはあります。今橋本先生からポジティブな提案と計画作りへの参加というアドバイスをいただきました。先ほどのリレー講義の中で、「利用しない利用者と本当の利用者」というキーワードを出して頂いた大井先生、この辺の話についていかがですか。

【大井先生】 『『利用しない』利用者』と私が申し上げました。「利用する、利用する」と言って口では言われるが、実際その方が使ってらっしゃらないという状態を指しています。実は、そういう方ばかりが地域代表として出てこられるのですが、いつまで経っても利用者の本音の声というものなかなか上がってこないのです。こういった地域の声の上がり方を続けている限り、いつまで経ってもこの種の問題は消えていかないとっております。勿論、バスが運行されなくなるということはかなりのカルチャーショックを与えたいと思いますが、そこで頑張らない事業者が悪いのか補助金を出さない地方自治体が悪いのかという話になってしまうと、先ほど橋本先生が言われたポジティブな話には全くなりません。例えば、その移動は本当に使われている移動なのか、あるいはダイヤはどうなのか、人がどのように動いているのだろうか、あるいは今までその交通に対して乗るという努力してきたか、「ちょっとお金を出せばできる」という気持ちがあるのか、榊原先生が先ほどおっしゃっていたデータの見える化をしていき私たちにできることはないだろうか、というようなお話を、路線バスからデマンドに移行するところに行く前に、地域の方に働きかけていく、皆で一緒に考えていくことをやっていくと、仮に移行したとしても、いくらか柔らかく移行できるのではないかなというのが私の考えです。基本的には橋本先生がおっしゃっていることに対して非常に同感しております。その上で、移行に至る前の段階の部分をお膳立てしていただければ、あるいはその部分で我々がお手伝いできることがあるのであればやっていかなければいけないと思っております。

【加藤先生】 ありがとうございます。同じく、リレー講義の中で、榊原先生が宇部市で勉強会を重ねられたご紹介もありましたが、その辺で何か地域との関係に関してお話がありますでしょうか。

【榊原先生】 橋本先生がおっしゃったように、まず参加というものが直接のご質問に対する一つの処方箋だろうと思いますし、こちらのご質問に対し若干ずれるのかもしれませんが、一つは地域の方と共同で計画を作っていく時に、恐らくデマンドありきで問題提起してはいけないだろうと。橋本先生のプレゼンテーションの中でも、最初からデマンドではなく、定時定路線とデマンドを色々な配分でミックスし一番良い組み合わせを選んでいくことになると思います。最初からデマンドというと、恐らく今ご心配のような反応が出やすいのかなという気がします。地域の交通問題の現状を考えて、それをどうしようかという中で、結果的に全てデマンドになるかもしれませんが、朝夕は定時定路線という選択になるかもしれません。そういった意味では合意形成のプロセスも大事なのではないかという気がいたしました。

【加藤先生】 ありがとうございます。地域との関係に関連しますが、続きまして自治体間を結ぶ広域路線における有効な利用促進対策について事前質問を頂いております。一つの完結した自治体、平成の大合併で都市地域と中山間地域を抱えているような広域の自治体もごございますが、自治体間を結んでいる広域路線の問題というのもクローズアップされているところだと思います。これに関しては、都市間の研究がご専門だということで塚井先生に軽妙にお答えいただければと思います。宜しくお願い致します。

【塚井先生】 私の喋っていた資料を出していただけますか。15枚目お願い致します。3日前まで韓国に行っていて、ソウルの街を歩いたことがなかったのですが、初めて歩いてみました。非常に立派な地下鉄があり、シェルターに使う為に沢山掘っていると聞いたことがあったので、それに乗かってぐるぐる歩いてみましたが、地下鉄の駅が非常に広く、乗換に関してアクセスが悪いです。それは余談です。もう一つ余談しますと、明日北広島の実家に帰り、とうそを引くという作業があります。一週間前に刈り取ったので、そういうことをしに行きます。

何が言いたいのかというと、この15枚目、左側の都市非都市、私は今回都市周りの勘どころという役割でしたが、実績にお話したのは右側のほうを中心に話しさせていただきました。左側は左側で計画論、方法論、非常に大事なところはありますが、ただ、この1枚を持ってきましたのは、この左側のところ、まさに今おっしゃっていただいたように、合併の問題がごございます。ご存じのように今23くらいの自治体しか広島県の中に数えるとならない訳です。平成の大合併のお陰で。つい10年くらい前まで、86、7くらいあったはずです。つまり、北海道も相当な合併をしましたが、広島も全国で1位2位を争う合併県です。これを踏まえると自治体の概念というのかえなくてははいけない。例えば、80あれば地元に着した生活圏、交通圏というのが比較的捉え易い、自治体の職員の方も省庁、それぞれ目の届く範囲内で大体のところはお分かりになるということかもしれませんが、ところが

20いくつかまでできますと、先ほど象徴的な例を広島ではなく、浜田で示していただきましたが、西藤先生の東京 23 区と同じ大きさで浜田、それでも足りないというお話ございました。それに対し、900万人に対し、6万人でしたっけ。それに対して職員の数は言うには及ばず、という状態で、多分多くの方が大変なご苦勞をされながら目を届かせながら仕事をされているのだらうと思います。

しかし、合併は必然的に行った訳ですけども、それが交通圏域と一致しているのかどうか、恐らくこの質問はそういうことであらうと思います。必ずしも自治体の単位で交通の圏域、空間的な広さを考えていくことがいいことかどうか。これがそうでもない事例があるのではないだらうか、ということのご質問だらうと思います。まさにその通りだと思えます。基本的には現在中心となっている場所が主導して、そちらを中心とした生活圏、買い物や業務の交通の圏域を考えていくべきだとは思いますが、反対側は、所謂自治体の圏域から離れたところ、地形をよく考えていくと本当はどっちに合併すべきだったのかなというところ。もっと言うと、集落ベースで考えると、隣の所とくっ付いていたほうが実は良かったのではないかと、というところも当然あるはずで。こういうところの連結のところが確かに弱くなりがちであると。従って、今まで以上に自治体の方の力も必要ですが、敢えて運輸局さんと申し上げておきますが、広域の連携の調節を取る部署との情報交換の密度を上げていくことが極めて大事ではないかと思えます。どういうニーズが隣で起こっているか。地域公共交通会議の中で隣接する自治体と一緒に協議をするということは、大分普通になっていますけれども、なかなか会議の中でそういった方々が発言されるのを私はあまり関わっている中では見たことがありません。だけど、きっとそうではないはずだと。ニーズはありますが、境界に当たるところはもっともっと丁寧な議論が必要なはずで。マスとしては小さい。量が出てきませんが、くっ付けた方がよい需要というのはあるはずなので、より一層、特に広島県の方々、中国地方の全ての方々、接合部分のところはどうなっているのかに関しては注意を払っていただきたいなと思えます。

まずは、どうすれば解決できるか、利用促進策ということもありますがそこを申し上げておきたい。ちょっとすみません、時間が長くなりますが、もう1点だけ申し上げたいのは、日常と非日常というお話です。生活交通という話題に対しては、かなり遠くからお話を致しましたが、必ずしもこんなに綺麗に割切れるものではないと思っています。モビリティーマネジメントという話があります。ご存じかもしれませんが、例えば、バスに乗る習慣をつけること、それがエコである、それが地域の為に良いと、そういう習慣を地域の方につけていただくという取り組みで大変貴重なものだと思います。しかし、どういった形でそれを実行していくか。

私は一つのキーワードは、多分非日常にあると思えます。現在でも非日常的なイベントは地域の中に沢山持たれています。お祭りであるとかイベントであるとか、様々な魅力的なコンテンツがあります。ただ、私も北広島とか東広島に住んでおりますので近隣のイベントにお邪魔することもあります。これは良いのだらうかと思うくらい人と車が溢れ返ることがあります。賑やかであるが、なんでこんなに賑やかになっているのか、来た人をきちんと楽しませているのかを、運営されている方が読み切れていないのだらうと感じることがあります。あの機会こそが、地域の方にも地域外の方にも公共交通機関を使っただく、ひょっとしたら重要ないい機会になるのかもしれない。地域の方に外から来る方をどうやって運ぶのか、そして彼らが何を喜ぶのか、先ほど申し上げましたね。そ

ういう点から考えてもらった時に、今の自治体の中にお持ちの色々な地域の中の資源、それが例えばイベントの形である場合にどう交通を考えていったら良いのか。そこで、バスを試みに走らせてみる、地域間で連携イベントを持ってみる。なかなか調整が大変だと思います。日程が固定されている場合が多いですから。しかしながら、試みにそういうことをしてみることが地元の方にとって、大きな経験を積むチャンスにもなりますし、ある意味、非常に楽しいことだと思います。隣の町に出かけていき大酒飲んで帰っていくというのは、昔からあった話ですが、それがもうちょっとサポートできれば上手く楽しくMMの機会が得られるのではないかと考えています。ですから、非日常と申し上げて外から来る人のお話を中心にお話し致しましたが、決してそれは日常交通と独立してあるものではない。日常の生活のすぐ横にあって、そこでバス等の体験を積んでいくことが色々な意味で地域の公共交通計画を、広域の公共交通計画を育てていく肥やしになると。はっきり言って、短期間の利用促進策という質問に対してはお答えになっていませんが、こういう取り込みを重ねていくことでしか地域の中でストックが出来ていかないのかなと感じております。

【加藤先生】 ありがとうございます。塚井先生のご実家のある北広島町の事例も交えて、お話ししていただきました。ありがとうございます。私もこの質問を拝見しまして、曲解するかもしれませんが、例えば鉄道を使った沿線自治体の連携施策に最近取り組まれていまして、鳥取県で言うと若桜鉄道、活性化再生総合事業などを使って三江線とかそういったところでも、鉄道を活かした取り組みの中で事務局を務める自治体はありますが、沿線の自治体が連携して、色々なイベントを行って、観光事業を取り込もうという動きは拝見しております。道路なども何とか街道と名付けて、ブランディングしていくと。共通のロゴマークを使っていくというようなこともできるのかと思います。

それから、鳥取県の中部の自治体が広域で連携計画の協議会を設置しておりまして、そういうところでは連携計画の施策の中に各市町が各広報を行おうというような事業を計画して実際に行っています。先般、アドバイスしたのは、各自治体で広報する月とか期間を統一して、広域でキャンペーン的に打っていったらどうかと提案させていただきました。今、塚井先生の話にもあったように、広域で連絡するとしたら、その調整役が難しいという面がありますが、逆に連携することにより1+1が3とか4とか大きくなる可能性もあると思います。この問題については色々な取り組みができるのではないかなと考えております。

続いて、国、自治体、交通事業者の関係ということでだんだんと核心的なテーマに触れていくことになります。特にフェリー航路の持続性に関するご質問が出ておりましたし、それから、交通基本法の中でその他のモードの持続可能性ということも取り上げられております。少し大きな話になりますが、鉄道、バス、航路の持続可能性を高める連携について議論を進めていきたいと思っております。これに関しては先ほどのリレー講義で各主体の役割、そうしたものに対してモデルを示していただきました、広島商船高専の田中先生に口火を切っていただけたらと思います。

【田中先生】 すみません、私のスライドをよろしければ映していただけますでしょうか。最後のほうをお願いしたいのですが。ありがとうございます。発表の時にも述べさせていただきましたが、やは

り今は運航事業者の方がご自身で客も増やしたい、運航も何とかしたい、と頑張っておられます。色々と住民の方々からは大分儲けているのではないかと、フェリーの会社の方が自分のところはただで車に乗せているのではないかと、というバッシングがあるが、フェリー会社の方は非常に高い使命感を持っています。ですから、自分たちが倒れてしまうと、その島の交通、要は生活航路が閉ざされるということになります。本土との交通がシャットアウトされてしまう、そうはならないように何とかしたいと頑張っておられます。そういう取り組みは運航事業者だけではなく、上にあるように行政が利用客をなるべく増やせるような取り組みをし、運航事業者の場合は、情報公開をして島民の方に理解してもらおう、というのは住民のところでは愛着と書きましたが、自分たちの島のフェリーだよというのをイメージとして持っていただけならば、もう少し利用に対して価値観が変わってくるのではないかと。この先々、利用客が減少するというのには目に見えているわけでありますから、そういったところで行政、住民、運行事業者が上手く連携していく必要があるのかなと感じています。今までは、どちらかと言うと、3者が外を向いていた状態だったのかなと。実際に、利用客が急激に減少するという。そもそも大崎上島、後進的なところがあり、交通協議会がありませんでしたが、昨今、交通協議会が出来ましてその辺の話も比較的膝を着け合ってクリアに話が出来ようになっております。そういうところで今後フェリーがなるべく持続可能な交通手段となるように連携を取っていきます。もう少し話をさせていただきますと、実は、10年くらい前までは架橋に対する憧れがありました。架橋されるのではないかと。架橋されるのであれば、フェリー会社は極端な話、要らなくなります。フェリー会社はそのことに対し、戦々恐々とするわけですから、お互い若干陰湿な雰囲気があったと思います。発表の中でも述べましたが、1,800億円、島内の人口は1万弱ですから、1人に対して1,800万の投資が出来るかと。これは無理だと思えます。そういう意味では1,800万円賭けるのであれば1年に1億賭けても1,800年持つわけですから、そういった補助金ありきというのは、まだ私の中ではそこまでいっていないと思えますが。そういう考え方もありますので、まずは、やはり軽減して出来ることからやっていくということが大切だなと思っております。フェリーとは直接関係ない話ですが、島内には、おとひめバスというコミュニティーバスが走っております。総務省から予算をいただきまして、その中に島ナビというお出かけ案内システム等を作っていますが、要はおとひめバスに対して島民の方たちが今はまだ40、50歳で元気だが、ご自身が高齢になって交通手段を持たなくなった時にバスを残しておいてほしいですかと。そうであればいくらまで支出してもいいですかという。経済学の方法を使った数値的なシミュレーションですが、そういうのであれば、実際に支払う時になると抵抗はあると思いますが、1,800円ぐらいだったら払ってもいいということ。現在、2,000万くらいの補助金でバスが運行されていますが、そういった島だとか、まちの中で必要な交通は自分たちでもある程度支えていきたいという気持ちが0ではないので、そういうところを一生懸命ついでいていきたいと考えております。

【加藤先生】 ありがとうございます。実際に、大崎上島に高専がありますので、そうしたところから各主体をつぶさに見られてご提案をしていただきました。同じく、先ほどのリレー講義の中で、浜田の事例、それから海外の事例もご紹介していただきました、地元の大学として、地域の交通問題

との連携もされている西藤先生、この問題についてお話をいただけますでしょうか。

【西藤先生】 非常に大きなテーマでございますが、交通の政策を考える上で私は3つのアクターが存在していると思います。皆さんご承知の通りだと思いますが、1つは住民ですし、もう1つは事業者、そして行政ですね。まず、住民でございます。多くの先生方からお話もございましたが、交通は自分たちの地域の財産であるという感覚を持ってもらわないといけないかなと思います。財産意識や覚悟を持たないと、最後まで維持しようという気持ちにならないのではないかと思います。

では、どうやってそういう感覚を持たせるかということです。住民サイドから要望は沢山出てくるのですが、そういう要望を達成するために一体自分たちはどれくらいのコストをかけて、そのサービスを維持しようとしているのか認識が十分ではないように思います。つまり、補助金を出してサービスを提供することは致し方ないことですが、その補助金が効果的な使われ方をされているのかどうか、これをチェック出来る仕組みになっているだろうか。したがって、こうした自分たちの交通という意識づけを図る上ではコスト面も含めた所有者意識を持たせることが重要です。そして、そのためには会計上の透明性を高めると言いますか、自分たちの払ったお金がきちんと使われているという納得感を持って、サービスを楽しむという仕組みが1つ必要なのではないかと思います。

それから、もう1つは、アクターとしましては事業者ですが、事業者のアイデアには期待したいということがございます。粗末な例で恐縮でございますが、例えば、バスのダイヤの設定とか、バス停を何処に置くという話の時に、接続先の路線バスとか鉄道が自分の乗っているバスの1分前に出てしまうようなダイヤ設定をしてもらっては、困りますので、出来る限り努力はしていただきたいなど。ただ、お話を沢山伺っておりますと、事業者もかなり努力をされていてそれすらマーケティングの余力がないくらいコストカットされていると聞きます。そうすると、交通の計画をしていく最後のラストリゾートとしては行政が出てくるのかなと。

ただ、その行政も今までどおりのサービスを今後も続けていけるとは限りません。場合によっては取捨選択せざるをえないでしょう。そういう意味で市役所レベルでのニーズ把握、あるいは計画に期待が集まっていますが、逆に市役所に期待が行き過ぎているのではないのでしょうか。市役所が計画をしたことに対するチェックですね。イングランドの例でお示しましたが、チェックをする主体というのはやはり上位主体がやるべきであろうと。そうしますと、個人的には都道府県レベルであるとか、広域的な行政主体、国の出先機関、こういったところが何か先進的な取り組みを紹介したり、アイデアを出してあげたりというサポートをしてあげる仕組みというものを考えても良いのではないかと思います。

【加藤先生】 ありがとうございます。田中先生からは特に住民の価値観を転換していく必要があるのではないかと。それから、西藤先生のほうから、同じく住民に関していうとコストがこれくらい掛かっているという意識、こうした住民に対してアプローチしていく必要などもご指摘いただいたのではないかと思います。後、このテーマに関して事前質問の中に過疎地有償運送における範囲の設定、それから全市的にタクシー業界と連携した取り組み事例のご紹介をとりました。要するに、住

民ニーズに対応して、目的地まで直行便の過疎地有償運送を行うと既存のタクシー業界とのパイの奪い合いになり、タクシー業界の存続が危ぶまれる。その辺のバランスをどのように取ったら良いのか、あるいはタクシー事業者をもっと活用する方法としてはどのようながあるのか。今日はタクシーに関しての研究はあまりなかったかもしれませんが、事前質問で頂戴しております。この辺の話が無茶ぶりかもしれませんが、橋本先生のリレー講義の中にそういう話が出ていたと思いましたのでお願いしたいと思います。

【橋本先生】 すみません、全く考えていなかったのですが。過疎地有償運送に限らず、自治体とかが税金を、あるいは公費の投費を投入して動かすコミュニティーバス、その他もろもろのもの。こういうものが本来市場になかったものが入ってくることによってタクシーの市場がかなり荒らされるといことは当然問題になります。私のお話の中にも、タクシーがなくなったら大変だよねということはお伝えしたつもりですが、タクシー事業というのもやはり公共交通の一部として計画の中に入れておく必要が、少なくとも頭の一部に入れておく必要があると。要するに、移動ニーズの中の全てを公的なバスや乗合タクシー、あるいは福祉有償運送、過疎地有償運送、NPO みたいな形で埋めて本当にいいのかというところだろうと思います。

例えば、タクシー事業者さんに同様のサービスをやってもらう活かし方もあろうかと思ひますし、その下にこうあります、全市的なタクシー事業者とうんぬんかんぬんというようなこともありますが、デマンド交通、デマンドシステムというようなものは実はタクシー会社が一番得意としていますよね。普通に電話を貰って、その人の家まで迎えに行き目的地まで連れて行く。途中にもう1件寄ったらデマンドだと考えれば、こういうのは非常に元々得意としている事業者さんが地元にいると考え直してみると、実はこれ、結構色々なバランスが出てくるのではないかと。要するに、非常に安い料金でこの時間は運行してもらって、でもその時間を過ぎれば通常のタクシーの料金で運行してもらおうと。こういったことが法的にはどうかというのはまたありそうですが。要するに委託先としてタクシー事業者さんをどう活かすのか。その時間外はタクシーを普通に動かせるということを考えてもいいのかもしれませんが。タクシー事業者さんにそういうお願いをすると非常に嫌がります。というのは普段だったら3,000円払ってくれたお客さんが300円で移動することになると。これをどうしてくれるかと。これの残り9割分を払えと言われても困ってしまう。そここのところはどこでも解けていない問題ではあります。

ただ、地域という視点で考えてみると、車を使えませんという人が1日に移動しているトリップ数といひますか、それは車で移動できる人とそうでない人を比べたら歴然とした差があります。今まで家の中に籠もっていた人が社会参加する為に、安いシステム、過疎地有償運送でも何でも構いませんが使って出ていってくださいと、活動してもらおうと、もしかしたら帰りは疲れるからタクシーでということもあるかもしれませんが、何らかの形で地域の人たちが外へ出ていく機会を増やすと。その為にこういう交通システムを整備していく。その一部としてタクシー事業者さんをどう活用するのかと。彼らがこう死んでしまわないといひか、なくなってしまうようにするには当然配慮が必要になってくると思ひます。全て住民が喜ぶからって言って、ただに近いものをばんばん走らせる。本当にそれでいいのか。要するに、委託先を自分で潰すことになってきますので、そういうことを考えるとタクシー事

業者さんをどうやって活かしていくのか。活用する、あるいは生存させていく、両方の意味での活かすですが、それを考える必要があるだろう。そのバランスは地域地域によって違うだろうと思います。あまり足の長い交通ですね、デマンドでもそうですが、あまり距離が長いのをそのまま1台のデマンドですることは、恐らく機会を逃す可能性は高いのではないだろうか。例えば、私さっき言ったように、定時定路線のバスとフィーダー部分としてのデマンドを使いましょうと載せていましたが、あれは足の短いデマンドと足の長い定時定路線を組み合わせるという考え方です。そういうことをせず、「山の頂上から街の真ん中まで1台のデマンドでがーっと動くと300円です」と言われると、さすがに地域全体の交通のバランスは崩れるのではないか。ちょっといまいち答えになっていませんが。

【加藤先生】 ありがとうございます。今、公共交通の持続性を高める効果的な取り組みということで、具体的に現場で対応されている方の実務的な質問に対するアドバイスであるとか、連携し活性化していくという方向性については色々先生方からご意見が出てきました。もう1つは人材を育成すると。これにかかる人々をエンパワメントすることも重要な問題になっていると感じます。事前の質問の中にも地域公共交通に関わる、携わる人材の資質や育成、専門的な人材の活用方法や事例についてご質問を頂戴しております。ここで、人材の育成についても議論をしておきたいと思います。これに関しましては、勘どころ総まとめの榊原先生にお願いしたいと思います。

【榊原先生】 ご質問、趣旨理解できますし、私も非常に重要なポイントだと思っています。元々のご質問のほうを見た時に2通りの人材のどちらのことをおっしゃっているのかなということがありましたので、2通りの人材ということでお話したいと思います。恐らく1つは実際に安全運行を担っていくような人材、具体的には運転手さんであるとかそういった方々、あるいは、運行を管理しておられる方々。それから、もう1つは公共交通の計画を、あるいはマネジメントを担っていく人材、という2通りがあるかと思います。その2通りについてお話をさせていただきたいと思います。前者の方ですが、先ほど大井先生のお話で事業者の経費節減が最終的には人件費の節減で行われているということで、やはりそういうところからしますと、運行を実際に安全運行で担っている人材の待遇ということで以前に比べて良くなっているとは思えないわけであり、その部分が非常にこの分野においてすごく影をさしている面は否定できないと思います。その金銭的な財政的な部分につきましての答えはないと思います。若干回り道ではあるかと思いますが、1つはそういった方々に少しでも誇り、あるいはプライドを持っていただけるような取り組みということで、いくつか事例と言いますか、気付きをご紹介させていただきたいと思います。

1つは運転手さんの顔が見えるようにするというお話です。先ほど橋本先生のデマンドの事例、高梁市でもかなり業者の方と運転手の方が一対一で結びつくようなお話がございましたが、山口市の嘉川タクシーさんのホームページを見ますと運転手さんの顔が出ております。それから嘉川タクシーさんは、デマンド運行も請け負っておられますが、その時にデマンド運行につきましては、同じ運転手さんがやっていたらしゃって、そのデマンドが小学生の通学にも使われている為、卒業式の時に運転手さんが感謝状を貰ったりだとか、そんなお話も伺ったりしました。そういったある顔の見え

る関係を作っていくことも1つあると思っています。

次は私が見つけた事例ではなく、私の山口大学の同僚の鈴木先生が見つけた事例です。同じようなことは海外でもされています。イギリスのバス会社で、バスの運転手さんの写真がホームページに載っており、愛称も出ているという話も聞きました。鈴木先生が言っておられたアイデアですが、例えば、運転手さんの名前が挙がると、接遇が悪いのでクレームの対象として名が挙がるというのは勿論あると思いますが、それだけではなくて、気持ちいい経験が出来た運転手さんを顕彰するような制度であるとか、そういったものも考えてみてはいいのではないかと提唱されていました。なかなか回り道ではありますが、ある1つの重要な産業を担う人材としての意識を持っていただくことに少しでも繋がるのであれば、そういったこともあってもいいのではないかなと思いました。

それから2番目の計画を担う人材という話です。若干手前味噌ではありますが、1つはやはり我々のようなと言いますか大学高専等、各地域に高等教育機関ございますので、例えばそういったところと、先ほど申したデータのマネジメントや分析が大学高専等にはそういったことができる人材はいますので、そういったところと連携していくことも1つなのかなと。勿論、コンサルタントさんに出されることもあると思いますが、やはりなかなかそこまで至らないちょっとした問題というものもあるかと思っています。大学高専等は今本当は大変であります。色々と内情は大変なところありますが、そうは申しまして、やはり地方大学や地方高専の1つの存在意義は地域の問題解決ということだと思いますので、そういったところで上手く連携していければいいのではないかと。今日のような機会が1つの契機になるのではないかなと思っています。それから先ほど申しましたが、私自身はわりとこの分野におきまして、前にありました空気を乗せて走っているのではないかと、という話が直ぐに出してしまうのは議論が成熟していないと言いますか、そういうことがあまり地域で十分議論されていないことが短絡的な議論に結びつきやすいと思っています。そういったことが話の出来るネットワークを作っていく。簡単ではないですが、それも必要だと思っています。若干逆説的になりますが、交通のみで何でも解決しようと頑張る必要もないという気がしています。地域で地域づくり、町おこしといったことが出来る人材は実際問題として限られていますので、交通に関心を持っている方は、祭りにも関心を持っていたりだとか、防災にも関心を持ってたりされますよね。草の根の防災をやっている方でこういうことをおっしゃっている方がいましたが、防災だけで完結する必要はないと。防災というのはやはりどうしても生死が関わりますので暗い面もあると。しかし他の地域おこし等と組み合わせることで、持続出来ると言っておられた方がいました。そういったことも照らし合わせると、交通も交通だけで頑張る必要は恐らくなくて、色々な関心を持っている中で交通にも関心を持ってくれるような人たちのネットワークをコツコツ作っていくことが大事ではないかと感じています。長くなりました。すみません。

【加藤先生】 榎原先生、どうもありがとうございました。人材育成という面で、私たち大学や高専に勤めている者、あるいはその機関の役割ということについても整理していただきました。又、防災の事例を挙げ、そのものだけで完結せずに、まちづくりや地域づくりの中で交通の問題も捉えていくことをご指摘していただきました。

今のお話は次の(5)の柱になります。丁度これは結びつくなと思ひまして、最後の(5)の柱に行かせてもらいたいと思ひます。事前のご質問でも出ましたように人口の減少が続く中で地域交通を守る為に、国、自治体、交通事業者がすべきこと、そして私たちが関わっていくこと、地域活性化と公共交通の関係という形で最後にパネルディスカッションのまとめにしていきたいと思ひます。大井先生の最初の講義の中に事業者の役割であるとか、それから、大井先生は九州で Q サポという勉強会、そういったものも企画、運営されておりますので、その辺も含めてまとめのトップバッターを切っていただけたらと思ひますので宜しくお願ひいたします。

【大井先生】 いくつかポイントはありますが、全部お話しできなかったのて一番代表的なものでこれを出しました。実は私、運行管理の試験を先日受けておひまして、運行管理者の仕事を見てると色々なことがあります。勤務時間に関する内容から、バスの早発はいけない等の運行上のルールまで、いろいろなことが定められています。このような知識(制限など)が事業者にあるのだということが本当に知られているかというて、全然知られていません。

産学官の連携とよく言ひますが、交通の分野に関して、学問の分野は一番遅れていたのではないかと思ひます。例えば、私たちが交通事業者なり自治体なり、先進事例を取材に行き、論文を書き、研究をしているわけですが、論文を書いて書きっぱなしで終わってしまっており、大変失礼なことにフィードバックをしていないのです。だから、自治体や事業者からみれば、学者というのは持つていくものだけ持つていったはいいが、何もしてくれないと思われることになります。だから、あんなわがままな連中には付き合わないと思われている方が、もしかしたらいらつしやるのではないでしようか。それでは意味がないのです。

また、今 IC カードがこれほど交通に関して普及しており、相当データが眠っているにも関わらず、ほとんど使つてらつしやるところがないのではないでしようか。では、それを事業者、自治体、コンサルタントのどこかがやれるかと言へば、交通に関するこれらの主体を見る限りはどれも余裕がありません。

さらに、交通に関する問題で困っている場合に、自治体の方が運輸局や県に相談しているかというて、ある県で聞いて驚いたのは相談している例がほとんどないという現実でした。よくよく聞いてみれば、前任者あるいは隣接市町村に聞いている、あるいはネットで探すという状態なのです。この状態が続けば、とても恐ろしい結果が出るということが目に見えていると思ひます。先ほど榊原先生も言われたように、交通だけで考えていたらだめかもしれません。しかし、まちづくりをされている人、地域で取り組んでいる NPO や役所、コンサル、学者といったリソースがあることが知られているかというて、実は知られていません。私の前任である運輸政策研究機構で地域公共交通アドバイザーの登録制度がありますが、見事に九州では全く知られていませんでした。それが現実なのです。

こういった問題を解消したいということで、2010年、3年前から Q サポネットという自主的な勉強会を作り、この7月で10回目、延600人の方におひで頂ひしています。この場では議論のやり方、必ず手続きを踏むこと、お互いの存在をちゃんと認めていくこと、あるいはモノの考え方(例えば事業者の考え方というてはこういうもので、自治体はこういった考え方があるというて)への理解、お互い

変えられるあるいは譲れるところがあるか、学者のような第3者の立場の人がそこに入っていった時、どういことができよう立ち振る舞うのか、これらのことを学ぶための勉強会を続けています。恐らく、こういったものにニーズがあった為今まで続いたのだと思いますが、こういう草の根の取り組みというのは、それこそ榊原先生が最後に書かれていましたとおり非常に重要なことだと思っております、実はそういうところできちんと議論をし、積み上げていくことで、事業者さんが今まで我々研究者に持っていた抵抗は随分緩んでいきます。こういった機会を使って、どんどん第三者としての有識者を使ってもらっていいと思います。それが我々学識経験者の今からの使命だと思っておりますので、そういうふうに使っていただくだけでも、我々としても光栄なことだと思っております。

【加藤先生】 ありがとうございます。時間も差し迫ってきておりますが、前のほうにちょっと見にくいかもしれませんが、各講義に関して付箋で質問を出していただきました。非常にテクニカルな質問もありますので、これはホームページで回答させていただきたいと思っております。島嶼部の問題について田中先生にこの質問に答えていただくのが可能かどうか、あるいは大枠で答えていただいてもいいと思います。こんな質問がきております。「離島航路が島民の足となっておりますが、隣の島まで架橋されているところですか。島民は実際どちらを求めているのでしょうか」ということですが、島民の方に調査とかもされていますが、島の在り方といいますか、地域の活性化とかいうことも含めてお話をしていただけたらと思います。

【田中先生】 ありがとうございます。すいません。もう一度お願いします。

【加藤先生】 これは島民が実際は架橋なのか離島航路なのか、どちらを求めているのか、ということですか。

【田中先生】 ありがとうございます。それはもう年齢によってざっくり分かります。高齢者の方は架橋をもう求めておりません。地域性の高い話で申し訳ないですが、広島県で有名な海水浴場である県民の浜というところがあります。あそこは、架橋されて何に困ったかという空き巣とごみに困ったと言っておられました。そういう情報を島の方も存じておまして、高齢者の方はやはり架橋されると外から色々流れてくるので架橋はしてくれるなという意見があります。それに対して、若い人はフリーに外に出たいから架橋してほしいと声がありました。やはり金額の面とかで考えるとフェリー交通を充実させるほうがいいのではないかというのが、今の本島の大勢の意見ではないかと考えております。今はそういった意味でも地域の交通を大切にするという気持ちが大切だと考えております。

【加藤先生】 ありがとうございます。それでは最後にしたいと思います。塚井先生に質問がきております。「都市部検討における民間路線バスと市自主運行バスとの役割分担、競合問題の基本的な考え方をご教授ください」ということですが、都市部の検討におけるバスの問題ということで広く捉えて最後お答えくださればと思います。

【塚井先生】 ありがとうございます。難題ですね。私も少しいくつかのところに関わっております。具体的には申し上げませんが、要するに、今の原理でいきますとおられる方はご存知だと思いますが、クリームスキミングと言い、良いとこだけ持っていってしまうのです。民間の事業者が。その一方で自治体の方がかかわる公共交通は、そういうことを言うと失礼ですが、カスミたいな残り、つまり収益的にいまいちのところばかりを引き受けろということと言われるわけです。こんなひどい話はなく、こんなことをやっていたら、自治体のほうはあつという間に干上がってしまう。ただ、残念ながら、議員さんのほうとしたら地域の公共交通を増やすことはいい話なので、どんどん入れてくれということで、予算のところになって、なんでこんなことになっているのだという話になり大問題になります。これを防ぐ為に何が出来るかということが今のご質問の要だと思います。

基本的には、私も大上段に構えた答えしか出来ませんが、実は、答えはこれから私たちが研究すべき内容です。これから我々が、実践していくことの中で最も大事なことは、最初に廣田調整官がお話になった資料の13ページ目、交通基本法です。これをどう施行していくか、どういうふうに当てはめていくかですね。ニーズを満たすということ、色々なことを含むように書いていますが、これからのいつのタイミングで成立するのかということもあります。しかし交通基本法ができたとしても、その中に生活交通を救えるような理屈は実は無いのであって、このままだと事業的に成り立たない状況が多く起こります。すみません、事業者の方おられてご気分悪くされたら。事業運営側はそういうふうな立場からしか地域交通に関与できないわけですね。適切な内部補助が認められる、あるいは経費の算定が認められる、という条件が整っていかなければ、なかなか事業者さんのほうとしても儲けの出ないところを持つというわけにはならないわけです。この中で総合的な交通体系という書き方もしてありますが、これは必ずしも都市間のことをいっているわけではなくて、地域の交通の中でも公が担うもの、それから私的にやるもの、それから共助的にするもの。少し以前から出てきている考え方ですが、この整理というのを体系的にやっていくことが我々の仕事だと思っています。皆さん、自治体の方、事業者さんの方々よりも先立って学会というか研究しているレベルでまず答えを出していく。その為に協力して進めていくと。

今はまだそういうお答えしか出来ないのですが、個人的には現状の状態が必ずしもよろしくない状態になっていると考えています。特に、価格を下げてしまって、これ橋本先生もおっしゃいましたが、価格を下げてすぎてタクシー事業者さんを潰すということではなくて、下げすぎて100円バスにして自治体の方が干上がるというようなことになりかかっているような現状もしてございます。ここを直していくのにどういうことをしていけば良いか、それは、例えばきちんとしたモニタリングです。どなたが使っているのか、これをモニタリングしていくのはなかなかコストがかかりますが、ICを使いながらモニタリングするのは不可能ではありません。いきなりそういうものを入れると大変なので、ICが大変なら回数券でもいいのではないかな。これを安くモニタリングする方法は、いくらでも知恵の使い方があります。少し管理の手間はかかりますが、そういうことの中で本当にサービスの必要な人に生活交通のサービスを届ける。そのことさえ、きちんとしていれば、赤字は正しい赤字として皆さんの生活に役立つ為に使われたお金として認識されるであろう、と思います。結局のところ、無駄なものを使っ

ているといかに言わないで皆さんに納得してもらって赤字を負担していただくか。そこに尽きるわけです。ですから、費用負担のレベルにしても 100 円がいいのか、200 円がいいのか、300 円がいいのか、こういう細かい話をそれぞれのニーズにおいて考えながら、進めていかないといけないと思います。

それから、本題から離れますが一点だけ追加させてください。地域の中でバスを考えていくといった時に、日常的な生活交通の場合は基本的には公平的な編成を旨としてやっていきます。バスを利用していく習慣をつけていく、それからその地域の中で活性化をしながらバスを使っていく、というようなテーマになった場合は必ず不公平が発生します。不公平な状態は行政の方が最も嫌うことではあるが、しかしながら、不公平を恐れていたのでは、バスの改変はできません。不公平、これをどうやって凌ぐのかという、いい言葉がありまして、社会実験という言い方があります。社会実験をしているのであるというのが、我々の中でこれはもう 10 年以上前から始まっている取り組みですが、その代わり、社会実験というのは実験であるからには必ずレポートしなければなりません。事後にどのような結果であったか。それが、皆さんの生活とどう関係があるのか。次にどのような政策が出てくるのか。ここの説明責任を果たしながら、敢えて一時期不公平になったとしても、ある期間を決めて事業を遂行させていく。その中から次の手を考えていく。そういう知恵が我々に求められているわけにして、そういうことを繰り返しながら、直接の答えになっていませんが都市部においても地方部においても事業者さんとそれから行政、自治体で運行するバスの役割分担ということを考えていかなければいけないと思っております。長くなりましてすみません。

【加藤先生】 ありがとうございます。皆さん、論客ですのでまだまだ時間が足りないところではございますが、時間の制約がありますので、パネルディスカッションについてはこの辺で閉じさせていただきます。どうもご清聴ありがとうございました。

【司会】 パネリストの皆様、どうも有り難うございました。ご出席のみなさま、改めましてパネリストのみなさまに盛大な拍手をお願い致します。(拍手)それではお席の方にお戻り下さい。

※当日回答できなかった5つの質問について、後日下記のとおり回答を得た。

【質問1】

「やぐちおもいやりタクシー」について、行政の果たした役割を具体的に教えてください。

【回答:加藤先生】

・地域主導型の住宅団地の乗合タクシーの存続を図ろうと、中国運輸局(交通企画課)が「公共交通活性化プログラム」の案件として、地元町内会・各種団体、タクシー運行事業者、学識者、及び広島市(都市交通部)などの関係者の調整を図り、「やぐちおもいやりタクシー活性化検討委員会」を設置し、事務局として、2004年6月から05年3月までに6回の委員会の開催(その前後に事務局会の適宜開催)を通じて、全体の進行管理を担われました。

・中国運輸局、広島市とも、検討委員会のメンバーとして、やぐちおもいやりタクシーの活性化に向けて建設的な提案をされました。

・当初のスケジュールに挙がっていた実験運行(2004年11~12月実施)の具体的な施策の検討の中で、地元商業施設との連携が具体化することになりました。各店の協力を得るための交渉に当たる際、地元関係者に広島市の担当者も同行されました。関係者の町内会長の言によれば、中国運輸局(国)や市が本件に関わっているということが対外的な信用力になり、協力を得やすかったということです。

・中国運輸局、広島市ともマスコミ各社に情報提供するとともに、市政の広報誌に実験運行に関する記事を掲載するなど、地元の盛り上げに努められました。

・財政的な支援としては、上記プログラムによる200万円程度の経費によって、検討委員会の運営、並びに実験運行に係るチラシの作成や幟、車両に取り付ける行灯の製作費用などが賄われました。

・中国運輸局のプログラムは単年度事業であるため、次年度(2005年度)から、地元町内会と広島市を事務局とする「やぐちおもいやりタクシー活性化情報交換会」に移行しました。基本的に地元からの求めにより、情報交換会が開催されています。

・2012年度より、広島市内の他の地域主体の乗合タクシーに準ずる形で、当面としつつ、運行に伴う赤字額の半分を市、国(平成24年10月から)が補助しています。

・検討委員会での具体的な活動を通じて、関係者間に信頼関係が構築されたことが強みであったと考えるとともに、各主体の役割分担(得意分野)と協働、中国運輸局の事務局運営(全体の企画・マネジメント)が良い結果をもたらしたといえます。

【質問2】

「コンジョイント分析」についてご説明いただくと助かります。初耳で興味があります。

【回答:田中先生】

コンジョイント分析は、新製品や新サービスの開発などのマーケティング分野で良く用いられる方法であり、購入者や利用者が商品もしくはサービスを選択する際、それらを構成する要素(価格、性能など)の最適な組み合わせを探る手法です。

この手法を、今回の分析では、フェリーにおける交通サービスを対象に適用しました。サービスを構成する要素(=要因)は、①料金、②運航間隔、③終便時間の3要因であり、それぞれの要因について3水準(例えば、料金であれば、高い、普通、安い)を設定しています。従来のアンケートによる尋ね方では、利用者は「料金が安く、運航間隔が密で、終便時間が遅い方が良い」と回答すると思います。しかし、この結果は運輸事業者にとっては非現実的です。そこで、コンジョイント分析を用いて、最適な組み合わせ(終便を遅くする代わりに料金を高くする)や利用者が最も重視している要因を探ります。また、組み合わせに実測値を代入することによりシミュレーションすることも可能です。

実際の分析は、SPSS (IBM 社)という統計ツールを用いました。

分析に際して参考にしたテキスト:真城知己著, SPSS によるコンジョイント分析, 東京図書。また、コンジョイント分析の理解が比較的容易なテキスト:酒井隆著, アンケート調査と統計解析がわかる本, 日本能率協会, pp.189-200。

【質問3】

公共交通の維持が自治体にとって大きな負担となっています。利用者が維持できなければ、公共交通の維持は難しいと思っています。今後 MM などによって、自動車から公共交通へのシフトは望めるのでしょうか。

【回答: 榊原先生】

MM により、公共交通の利用が増加するなどの効果は各地で報告されているところかと存じます。ただし、地方部において自家用車が主要な交通手段であることは紛れもない事実であり、その構造自体を変えることは容易ではないと思います。都市構造のコンパクト化、公共交通の利便性向上を併せて行うことは必須であると思われます。重要なことは、公共交通の利便性向上のみでは利用者の増加につながらない可能性があり、MM により適切なコミュニケーションがなされる必要があるという点かと考えます。

【回答: 大井先生】

ポイントを挙げるとすると、

- ① 公共交通についての「実態」が「見える化」しているか
維持費用がいくらかかっているのか、何にいくら出しているのか、そのサービス水準(路線網、頻度、価格)と利用実態(利用者層、目的地、路線と利用実態の整合性)がどうなのか、など
 - ② 公共交通というくりでなくても、実際移動に関する施策があるのか(例:スクールバス=教育委員会所管、病院送迎=福祉部局)。あるとすればその利用実態、かかっているコスト
 - ③ 利用者が増加することは前提にできない(人口減少社会)
- の3つに注目すべきであると思います。

このうち見落としがちなのが②で、これにより公共交通とパイの奪い合いをしている場合は、自治体として移動を公共交通機関に任せるのか(あるいは福祉施策などにのせるのか)どうかを判断し、負担をどうするかを考えるべきかと思っています。

①に問題があれば、①の再編が先であり、MM 以前の問題ではないかと思ひます。私がお説明した通り、そもそも公共交通を利用するパターンではないこと、クルマユーザーの実態を考えると、MM の前にやらないといけなことは多いと思ひます。

【回答：西藤先生】

公共交通はいったん廃止すれば復活させるのは困難という面はありますが、公共交通を維持することを目的化しないことも大切だと思ひます。交通手段を守るのは、地域の人々の生活の質を担保するためだということ意識し、現在から将来にいたる時間軸で、だれが公共交通サービスを必要とするのか、あるいは必要になるのか分析しなければなりません。

つまり、自家用交通にシフトした現役世代の需要を公共交通に戻すことは難しいのではないかと思ひます。あらゆる層の人々を対象としたサービスは実現不可能だということ認識したほうがよいかと思ひます。MM を実施する場合も、想定される公共交通の利用者層を特定化したうえで実施しなければ、あまり効果は表れないのではないかと思ひます。

【質問 4】地元住民や自治体担当者がルートとか運賃とか調整してきたものを首長のつるの一声で方向転換せざるを得ない例が多々あります。(選挙対策でフルデマンドにしろ！とか) 首長クラスの地方自治体幹部への上手な鈴のつけ方はないでしょうか。

【回答：榊原先生】

公共交通の分野は、他の政策分野と比較しても、ご指摘のようなことが起こりやすいという印象があります。それは、講演でも申しましたように、日頃、地域において交通の問題に関して十分な議論が行われていないことも一因ではないでしょうか。防災、環境、教育、福祉といった問題と比較して、交通問題を議論している人の輪は小さいのではないかという印象を持っています。そのために、声の大きな方の意見に動揺しやすいのではないかと思ひます。

他地域の成功事例の影響を受けやすいのもその影響ではないかと考えます。

即効薬はないかと思ひますが、地道な議論を積み重ね、交通問題を理解している方の輪を広げることが必要と考えます。

【回答：大井先生】

やや極論ですが、客観的な資料をもとに理論武装して挑むしかないと考えます。そのためぜひご担当の方も理論武装できるよう学んで頂ければと思ひますし、有識者や親身に考えるコンサルなどを味方につけていただければと思ひます。

デマンドのメリットと思われている内容を聞きだした上で、徹底的に潰して(例えばデマンドの方がコストがかかる、場合によっては利用者が減る、交通事業者の雇用問題につながるのもそのコストが財政を圧迫する、導入した事例と前提条件が違う、など)、導入することが問題であることが理解頂けるように、客観的・理論的に説得することしかないと考えます。

また、安易にそういう策を入れると補助金が出ないことがわかれば、さすがに踏み切れないと考えますので「ない袖は振れない」ことを説得する為に財政担当を味方につけられないでしょうか。

ある女性議員の会合で話した際に、「ちょっと視察したことなどを何も考えずに自分のところに

入れようとするな」という趣旨の講演をしたのですが、その後の質問で理解できていないことが分かる質問がいくつも来て幻滅したことがあります。一旦は受け止めた上で理屈をきっちり説明してはみましたが、しっくりこなかったようです。

【回答:西藤先生】

どのような交通手段が望ましいのか、段階を経て検討を重ねた結果を説明するにつきると思います。地域の特徴によってどのような交通手段が望まれているのかという事柄は住民ニーズの適切な把握をもとに判断すべきものだとして理解しています。住民ニーズを十分掘めていない場合には、突然の政策変更の余地を残すのかもしれない。

また、政策立案の地方分権化は望ましいとは思われますが、セルフチェックだけではガバナンスとして機能しづらい場面もあるかと思われます。第三者によって政策評価がなされるような体制にしておくことが、ニーズ・プロセスを無視した政策立案の歯止めをかけることにつながるのではないかと考えます。

閉会

【司会】 本シンポジウムの閉会にあたりまして、中国運輸局企画観光部次長谷本から閉会の挨拶をさせていただきます。

【谷本次長】 中国運輸局企画観光部の谷本でございます。シンポジウム閉会にあたり、主催者を代表いたしまして一言ごあいさつ申し上げます。本日は、中国地方における地域公共交通のあり方を考えるシンポジウム2012を開催いたしましたところ、お忙しい中、このようにたくさんの方に長時間に渡り参加いただき、厚く御礼を申し上げます。このたびのシンポジウムで地域公共交通を取り巻く現状を情報発信するとともに地域公共交通のあり方について、手前味噌ではございますが、みなさま方からいただいた質問などに基づきまして有意義な意見交換ができたのではないかと考えております。本日回答できなかった質問に対しましては、また後日ホームページで回答させていただきますので、よろしく願いいたします。運営は不慣れなメンバーでやっておりますので、至らぬ点が多々あったと思いますが、どうかご容赦ください。

また、お忙しい中、本日もご出席くださいました7人の先生方におかれましては、素晴らしいソバントッチでのリレー講義、それから先生方の個性あふれるパネルディスカッションにおいて、地域公共交通に関しましてさまざまな視点から課題をお話し、熱いお話をたまわり、誠に有り難うございました。本日、お話をお伺いさせていただきまして、生活に欠かせない移動手段を最適な公共交通で確保・維持するためには地域のさまざまな関係者が相互に理解し、連携することが重要であるということを再認識するとともに地域公共交通の課題解決には近道はないということを実感いたしました。

私ども中国運輸局は、地域公共交通にさまざまな立場で携わっておられる皆さまを後方から支えさせていただく黒子でございます。これからも各地域の様々な取組につきまして、情報発信をさ

せていただくとともにこれから地域公共交通に取り組もうという地域の皆様に対しても、一生懸命お手伝いをさせていただきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。最後になりますが、地域公共交通の確保・維持・改善に取り組まれておられますみなさまのご健勝を祈念し、甚だ簡単でございますが、私からの閉会の挨拶とさせていただきます。本日はお忙しい中ご参加いただきまして誠にありがとうございました。(拍手)

【司会】 本日はご多用の中、多くの参加をいただきまして、誠にありがとうございました。以上を持ちまして、「中国地方における地域公共交通のあり方を考えるシンポジウム2012」を終了させていただきます。お帰りの際は、お忘れ物がないように今一度身の回りをお確かめ下さい。また、資料の中に入れておりましたアンケート用紙、最寄りのスタッフのほうまで提出して下さいますようお願い申し上げます。長時間にわたりお付き合いをいただきまして、有り難うございました。(拍手)