



した。そこで、その機会を活用して、少し時間が経ってしまいましたが、就任に当たっての「思い」をお伝えしておきたく、また、部員からの「当然、部長も何か書くんではよね？」という声にも押されて、この文章をしたためています。

どこから話を始めようか、と考えたのですが、私のふるさとである岡山県笠岡市の、離島航路のことから書き始めることにします。

笠岡市には有人離島が7つあるのですが、その島民の貴重な「足」が離島航路です。私も、実は、本土直近の島で生まれ育ったものですから、本土の県立高校に毎日通うのに、当時は本土との間に既に橋も架かっていて路線バスを利用することも可能ではあったのですが、行き帰りがゆったりできるので、船(本土とを結ぶ一般旅客定期航路事業)を利用していました。そんな事業が、ご承知のような幾多の社会経済情勢の変化を経て、ご多分に漏れず採算が非常に厳しくなり、これを「事業」としていかに維持するかが長い間懸案になっていました。

そして、いろいろ紆余曲折はありましたが、今年に入って、市の決断により、旅客船運航事業者3社のうち2社が1社に、離島航路事業の権利と両社が保有している船舶を無償で譲渡し、航路を統合するとともに、両社の累積債務を処理するために市からかなりの額の公費を投入する、という全国でも例をみない形で調整が調い、ようやく決着をみることになりました。船舶の無償譲渡等は既に行われており、航路の統合は10月からの実施を予定しています。これによって、島民の「足」を今後とも維持することが可能になりましたし、運航事業者が1社になることで国や県・市からの補助金の削減を見込むことができ、その余力は他の政策的経費に回すことができるようにもなりました。

以上は、たまたま私が知り得た、ほんの一つの事例です。上に述べたような「地域の公共交通の維持確保」の問題に限っても、きっと、全国津々浦々で、似たような(あるいは似て非なる)問題が日々生じていることでしょう。そして、その問題を少しでも解決しようと、関係者が必死になって議論したり、利害関係の調整に奔走したり、創意工夫を凝らした取り組みにトライしたりしておられることと思います。

そこで、上に述べた事例から示唆されることとして、私から申し上げたいことの第一は、「交通＝人や物の移動」が社会経済に果たす重要な役割を正しくご理解いただき、それぞれのお立場で、交通の分野に優先的に財源等の諸々の資源の配分がされるような努力を切にお願いしたい、ということです。地域公共交通の「危機」の背景には、「人口が減った」、「少子・高齢化が進んだ」、「便数が少ないので乗らない」、「運賃が高い」、「採算を二の次にした事業などできない」、「地域にとって最適な対策を模索しているが、それがよくわからない」、「先立つものがない」など、それぞれのお立場から見ると、それぞれの言い分があるのは事実です。しかし、交通には、これを何とか維持確保するというネガティブな成果だけが求められているわけでは、決してありません。交通は、住民の日常生活や経済の諸活動にとって必要不可欠な基盤的な存在であるというばかりでなく、まさにまちづくりと密接不可分であり、取り組み方次第では地域の発展を先導する、ある意味では地域の将来を決定してしまうほどの、積極的な役割も果たすことができます。

特に各地方公共団体におかれては、今日、財政上の厳しい制約条件がある中で、優先順位をつけるための政策選択は、極めて重要なテーマとなっていますが、まずは、上に述べたような交通の重要な役割を是非とも再認識して、交通問題に、財源等の諸々の資源を振り向けていただきたいと思います。それは、「将来につながる投資」になると信じています。

第二に申し上げたいことは、そうは言っても、交通問題の解決・改善に「王道」はなく、「王道でない道」を歩むのに地方公共団体の存在は極めて大きい、ということです。どの地域の交通問題にも、「関係者がにらみ合ったまま、何も進展しない」、「言い出しっぺが費用負担を求められるので、自分からは言い出せない」、「業にはそれぞれ守備範囲があって(業と業の間にカベがあって)、話し合いのテーブルに着きにくい」、「調整役がない」などといった事態が往々にしてあることでしょう。そのときに、財源等の問題ももちろん極めて大切ですが、同時に、関係者が折り合える解決策を見いだす粘り強い調整が続けられるかどうか、いわば関係者の「本気度」が、結局は、解決・改善のキーポイントになります。その際に、地域住民の代表である地方公共団体の担当者の存在や熱意というのは、やはり極めて大きいのです。担当者によっては、解決できるものも解決できませんし、逆に、何年も懸案であった課題が、人が代わったとたん

決する、といったことは日常茶飯事です。その存在の大きさをどうか自覚されて、交通問題に取り組んで下さい。「頼られる」存在になって下さい。

「啐啄同時(そったくどうじ)」という禅の言葉があります。ある先輩から以前教えてもらった印象深い言葉です。ヒナ鳥が卵の中から殻を破ってまさに生まれ出ようとするとき、ヒナ鳥が殻を内側からコツコツつつくこと、これが「啐」です。しかし、ヒナ鳥の力だけでは殻が破れないので、親鳥がちょうどそのとき外側からヒナ鳥と同じところをコツコツつついてやらなければならない。この、親鳥がつついて孵化を促すことを「啄」と言います。「啐」と「啄」のタイミングがちょうど一致して初めて、殻が破れてヒナ鳥が生まれ出て来るのです。交通問題の解決も、これに似たところがあります。誰がヒナ鳥で、誰が親鳥か、ということではありませんが、関係者が集まり、認識を共有し、議論し、いくつかの案を出し、その中から一つを選んでいよいよ実行に移し、検証し、また議論し、修正し……、こういうプロセスを繰り返す中で、熱意ある人たちと、その熱意を受け止めて実行に移す人たちが絶妙のタイミングで出会うことができれば、殻はきっと破れます。交通問題も確実に前進します。それを信じて、頑張ってください。

みなさんをお願いしてばかり、というわけにはいきません。国土交通省が発足してちょうど10年。私たち国土交通省には、省全体で総合力を発揮しながら各種の交通問題に取り組む、その覚悟と決意が求められていると認識しています。そして、国土交通省には、取り組むためのノウハウやツールがたくさんあります。

当面の我が部の課題は、①現在国会に提出中の「交通基本法」の成立・施行、②この法律に基づく「交通基本計画」の策定、そして、③23年度予算で創設されたいわゆる「生活交通サバイバル戦略予算」の執行、④23年度の第三次補正予算や24年度予算要求の内容の詰め、などですが、平行して、全省を挙げて、より実効ある法制上、財政上その他の支援措置の充実などを検討していきます。また、各地域において交通問題を議論する際も、国土交通省の職員が自らの問題として参加させていただきます。これらを通じて、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与し、また、国際競争力の強化や地域の活力の向上の基盤となることができるよう、懸命の努力をしていくことをお約束して、就任のごあいさつとします。どうぞ、よろしくお願いいたします。

---

## (2) 地域公共交通確保維持改善事業(生活交通サバイバル戦略)について

---

平成 23 年度予算において創設された、地域公共交通確保維持改善事業(生活交通サバイバル戦略)について紹介します。

### 1. 目的

今、全国の生活交通は各地で存続の危機に瀕しており、自動車を運転できない高齢者や学生を始めとする地域の皆さんにとって、通学や買い物、通院などに必要な移動手段がなくなり、生活基盤の危機が重大な問題になっています。また、高齢者や障害者の生活交通の利用に必要なバリアフリー化については、いわゆる「バリフリ新法」に基づく目標達成に向け取り組んでいますが、目標達成は道半ばという状況です。

本事業は、生活交通の存続が危機に瀕しているこのような地域において、地域にとって最適な交通手段が提供され、また、バリアフリー化や移動に当たっての様々な障害が解消されるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援するものです。

### 2. 内容

#### 地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組を支援します。

○都道府県を主体とした協議会の取組を支援します。

：地域をまたがるバス交通ネットワーク、離島航路・離島航空路の確保・維持 等

○市町村を主体とした協議会の取組を支援します。

：幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等

#### 地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援します。
- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する施設整備等を支援します。
- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援します。

#### 地域公共交通調査事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する計画策定のための調査等を支援します。

※補助要綱及び説明資料は、国土交通省ホームページをご覧ください。

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html>

### 3. 東日本大震災に係る特例措置

国土交通省では、大震災により直接的に甚大な被害を受けた地域に対して、生活交通の確保・維持が図られるよう、本事業の要件を大幅に緩和し支援を行っています。

※震災特例に係る報道発表資料は、次の URL をご覧ください。

<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/puresu/ks110725.pdf>

---

### (3) 平成23年度 地域公共交通活性化・再生優良団体表彰について

---

国土交通省では、平成21年から、地域公共交通の活性化及び再生に積極的に取り組み、顕著な功績のあった団体に対して、地域公共交通活性化・再生優良団体大臣表彰を行っています。

本年は5団体が受賞し、7月12日、国土交通省において表彰式が執り行われ、池口副大臣から表彰状と副賞が贈られました。表彰式においては、同日開催された都道府県等交通主管課長会議に出席された自治体の方々等、約80名の列席者が受賞団体の功績に対し盛大な拍手をもって祝意を表しました。

皆様が、住民や来訪者にとって利用しやすい交通の確保に取り組むにあたっては、是非、今回の受賞団体の取り組みを参考にして下さい。同じような課題、ニーズを抱え、解決策を模索する中で、ヒントが得られるものと考えております。

受賞された団体及び取り組みの概要は以下のとおりです。

#### 【弟子屈町地域公共交通活性化協議会】

○多くの観光客が訪れる地域特性を踏まえ、「えこパスポート」(JRと町内路線バスを2日間乗降自由、無料レンタサイクル・手荷物預かり等)を発行。

○「えこパスポート」の販売等を町民自ら担当するなど、公共交通を核に住民の連携が展開され、コミュニティとしての一体感を高揚させることにも寄与。

#### 【八戸市地域公共交通会議】

○市内バスの幹線において、公営・民営交通の共同運行による高頻度・等間隔運行等を戦略的に実施。分かりやすい行き先表示(路線ナンバリング)等、まちなかでの分かりやすさ倍増戦略により、市民や来訪者から「選ばれる」路線バスへの転換を推進。

○住民、交通事業者、市が三位一体で既存路線の再編に取り組む「育てる公共交通(協働交通)」を推進。

#### 【三条市地域公共交通協議会】

○市タクシー協会加盟全5社と連携し、デマンドタクシーを市内全域に拡大。「事前登録が不要」「市外の人でも利用可能」などフレキシブルな運行方法を確立し、利用者増と行政負担の削減を同時に実現。実証運行結果や利用者ニーズを踏まえながら、①使用車両、②予約システム、③料金設定等について仕組みを抜本的に見直すなど、PDC Aサイクルを確立。

#### 【南房総市地域公共交通活性化協議会】

○市町村合併後、地域により生じた公共交通ネットワークの不均衡の解消へ向け、1次交通(JR、高速バス)と2次交通(幹線としての快速バス、支線としてのデマンドタクシー)の機能と役割を明確にし、病院など多様な主体が参画して、利便性の高い公共交通体系を構築。

○道の駅のターミナル化、快速バスの利用案内をJRとタイアップし発地側で実施、スクールバスへの住民の混乗等既存ストックを工夫して活用。

#### 【山口市公共交通委員会】

○「創ろう！守ろう！みんなの公共交通～子や孫の代まで続く公共交通にしよう！～」を基本理念に、検討段階から住民が主体となって議論を行い、交通不便地域へのコミュニティタクシー導入を提案し、市内8地域について実証運行から本格運行へと移行。

※各団体の取り組み内容の詳細については、こちらをご覧ください。

[【http://www.kotsuforum.jp/commendation.htm】](http://www.kotsuforum.jp/commendation.htm)

---

#### (4)平成23年度近畿運輸局地域公共交通関連事業案件数

---

・近畿運輸局から次のとおり、

平成23年度の地域公共交通関連事業についてお知らせいたします。

地域公共交通確保維持事業の施行に当たり、今年度が事業初年度ということで、関係の皆様にも多大なご協力をいただきましたこと、この場をお借りしましてお礼申し上げます。

引き続きご協力の程お願いいたします。

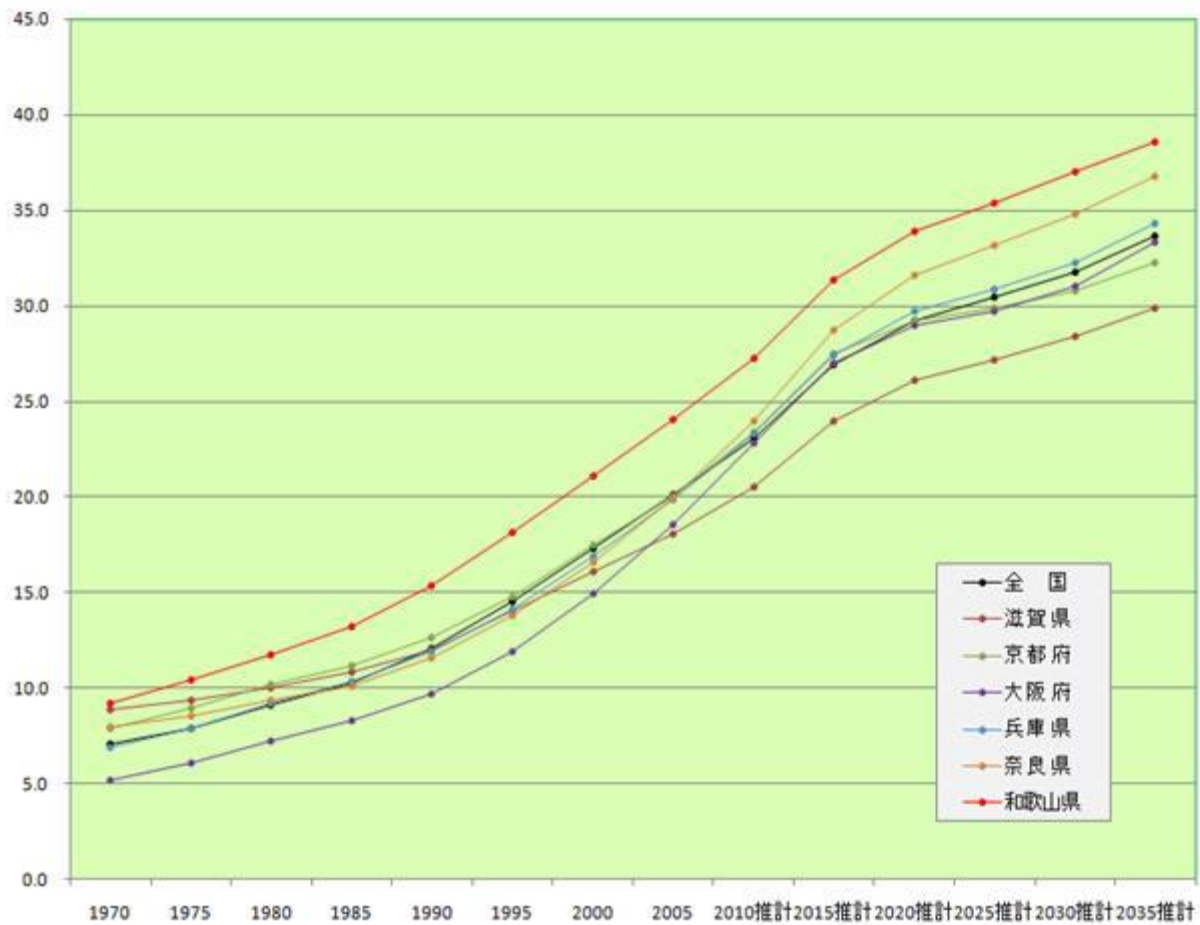
平成23年度近畿運輸局地域公共交通関連事業案件数

府 県	再生総合 事業計画 事業経過 措置 (地域数)	地域公共交通確保維持事業						地域公共交通バリア解消促進等事業					地域公共交 通調査事業	備 考
		地域間幹線系統 確保維持		地域内フィーダー系統確保維持				バリアフリー化設備等 整備事業			利用環境 改善促進 等事業※4	鉄軌道安全 輸送設備等 整備事業		
				平成23年度		平成24年度(見込み)								
		事業者数	系統数	地域数	系統数	地域数	系統数	鉄道※1	バス※2	タクシー※3				
滋賀県	4	3	9	2	4	3	17	3	16	16	2	4	1	
京都府	1	5	22	1	4	3	12						1	
大阪府	5	0	0	0	0	0	0						0	
兵庫県	8 (1)	3	54	7	117	11	153						0	( )内は鉄道モード 単独の計画 (内数)
奈良県	7	2	45	3	20	9	62						4	
和歌山県	5 (1)	10	36	1	14	6	37						0	( )内は船モード 単独の計画 (内数)
計	30 (2)	23	166	14	159	32	281						3	16

※1 平成23年8月1日現在で見込まれる案件数  
 ※2 エレベーター、車椅子昇降機、障害者対応型トイレ設置等  
 ※3 ノンステップバス導入  
 ※4 福祉タクシー導入  
 ※5 バスロケーションシステム整備

(5)近畿府県別高齢化率の推移と長期推計

・ 老年人口(65 歳以上人口)は、先進国と比較すると、日本が最も高い水準を示しております。  
 皆様もご承知のとおり、近畿内の府県におきましても、以下のとおり高齢化が確実に進行しているのが現状  
 です。



単位：％ 総務省人口統計及び人口問題研究所資料のデータを基に作成

(6) お願い

・本メールは、様々な情報等を展開することにより、国土交通省総合政策局の公共交通政策全般について、皆様に関心を持って頂くことを目的とするものですが、これに加えて地方運輸局独自の情報発信も積極的に行って参りたいと考えております。

つきましては、皆様におかれまして、関係者皆様(配信先は以下のとおり。)へお伝えしたい情報等がありましたら、本メールを通じてお届けしたいと考えておりますので、下記メールアドレスまでご連絡くださるようお願いいたします

mailto : [kinki-kikakuka@kkt.mlit.go.jp](mailto:kinki-kikakuka@kkt.mlit.go.jp)

(配信先)

