

できないおそれがあります。

例えば、定住人口が減るなら、交流人口を増やして地域を活性化していくという発想がより強く求められるようになるでしょう。あるいは、需要が低減していくなら、ネットワークや路線を維持するためには需要そのものを作り出すという発想が必要になってくるかもしれません。既存の発想や枠組みを超えた取り組みが交通の世界にも求められてくるようになります。

進化論を唱えたダーウィンは、

「この世に生き残る生き物は、最も力の強いものか。そうではない。最も頭のいいものか。そうでもない。それは、変化に対応できる種だ」

という考えを示したと言われていました。

われわれ公共交通の関係者も、如何に変化に対応していくかが問われているのではないのでしょうか。

○公共交通を熱く語れ

皆さんは、「ちょっとちょっと課長さん、いきなりそんな悲観的なこと言わないでくださいよ」と思われたかもしれません。

いえいえ、全くその逆なのです。

そういう時代だからこそ、われわれ交通関係者の仕事にロマンがあるんじゃないかと申し上げたかったのです。

今年の2月に交通政策審議会・社会資本整備審議会でとりまとめられた「交通基本法案の立案における基本的な論点について」という報告書ではこう書かれています。

「人は、人の交流を通じて、またモノの交易を通じて、文化を構成する知恵や技術などを豊かにし、また、向上させることで、人類の繁栄に寄与してきた。このような意味において、人にとっての交通は、単なる手段にとどまらず、(中略)人が人間社会において文化的に、また、未来に向かって創造的に生きていく活力の源泉であると言える。」

仕事や学校に行く。友人や恋人に会いに行く。商店街に買い物に行く。病院に通う。旅に出る。それら一つ一つの営みがわれわれの人生そのものであり、人は移動と交流によって元気になります。

誤解を恐れずに申し上げるなら、動くということは、生きるということです。

われわれ交通関係者の社会的使命は、人々が生き甲斐を持って生きられるようにするためのお手伝いだと思います。どうでしょう、そんなロマンと思いを込めて、公共交通を語りませんか。

○ある若者の物語

少し話題を変えます。

辻井伸行君という、23歳のピアニストがいます。彼はなんと全盲というハンディを背負いながら、一昨年に行われたヴァン・クライバーン国際ピアノコンクールで日本人として初めて優勝し、一躍有名になりました。

実は私は、伸行君とは個人的に若干の接点があります。以下は関係者から教えていただいたお話です。

彼は今から6年前、ポーランドのワルシャワで5年に一度開かれるショパンコンクールにも、16歳の若さで出場しています。ショパンコンクールへの出場は、ピアニストの頂点を目指す人たちにとっては大変な憧れである一方で、とても大きなリスクを伴います。注目している世界の批評家達から一度低い評価をうけてしまうと、なかなかその評価を覆すことができなくなってしまうからです。

おまけに5年に一度のコンクールですから、ピアニストとしての自分の成長カーブをにらんで、どのタイミングで勝負をかけてエントリーするのか、ピアニストにとっては大きな決断が必要となります。

このため当時16歳の伸行君も出場について大変悩んでいたそうです。ショパンが大好きな彼は、是非コンクールでショパンを弾きたい。でも周りの大人達は、「まだ早い。5年後に勝負をした方がいい」という意見が多かったのです。

そのとき、相談に行ったあるピアノの先生が彼にこういうアドバイスをしました。

「伸行君、ワルシャワはショパンが暮らし、愛した街だよ。ワルシャワで君がピアノを弾けば、天国のショパンに聴いてもらえるかもしれないよ」

と。

「大好きなショパンに僕のピアノを聴いてもらえるかもしれない」

ピアノとショパンがたまらなく好きな伸行君にはそれだけで十分でした。その先生の一言で、大人達の作戦論に耳を貸すことをやめ、彼はコンクールへの出場を決めたそうです。

結果、ショパンコンクールでは彼は優勝できませんでしたが、その経験が彼を大きく成長させ、4年後のヴァン・クライバーン国際ピアノコンクールでの優勝につながっていきました。

○ショパンに届け、交通の調べ

長々と若きピアニストのエピソードをご紹介させていただきましたが、実は私は、このような心意気ほどの職業人にも求められているのではないかと思うのです。

例えば、公共交通の分野では、一つのプロジェクトを進めようとする、あるいは何か制度の変更を行おうとすると、現実には山のような調整が必要となります。その際、最前線でがんばっているご担当の皆さんは、その困難さに、ややもすればくじけそうになることも多いと思います。

その時に自らの行動の指針となるのは、「自分の今の仕事は何のためか」という本質論のほうです。公共交通の充実を通じて、地域の人々が生き甲斐を持って幸せに暮らせるようになること。そんな社会を実現することを、公共交通に係わる職業人の一人としての大きな目標とすること。その目標の実現を自分自信の喜びと感じ自己実現を図っていくこと。それが私たちにとっての「ショパンに聴いてもらう」ということではないでしょうか。「言うは易し、行ふは難し」かもしれませんが、現実の厳しさに挫けることなく、小さなこだわりを捨て、大きな目標を実現するために目の前の課題に対して正しい判断を下していく姿勢が求められていると思います。

この原稿を書いている時点（10月14日午後）では、まだ次の臨時国会の日程がセットされていませんが、第三次補正予算の成立とともに、次の国会において交通基本法案が可決・成立することが強く期待されています。公共交通を充実させていくことを通じて、地域の人々の生き活きとした暮らしを実現していくために、一緒にがんばって参りましょう。

ご指導よろしく申し上げます。

* 水嶋智（プロフィール）

京都府出身。1986年運輸省（当時）入省。OECD 日本政府代表部参事官、国土交通省大臣官房会計課企画官、観光庁観光資源課長、内閣総理大臣官邸内閣参事官などを経て現職。

* 辻井伸行さんのことを詳しく知りたい方は、埼玉県の課題図書になっている「ピアノはともだち」（神山典士著）をお読みください。

（2）交通の諸問題に関する検討会について

先月、交通の諸問題に関する検討会の立ち上げについて、お知らせしたところですが、9月12日に第1回会合、9月30日に第2回会合が開催されました。検討会には、松原副大臣が出席され、ご挨拶をいただくとともに、委員の方々からの御意見を熱心に聞かれました。

第1回会合では「交通を取り巻く社会経済情勢の変化」及び「交通の概況」を、第2回会合では「生活交通の確保」及び「バリアフリー化の推進」を、それぞれテーマとして、幅広くご議論いただきました。両会合における主な意見は次の通りです。

「交通の意義」について、

- ・ 交通は、文化や良好な空間の創出、また、旅行による経験の蓄積、教育等の様々な効果がある。

「交通分野と交通分野以外との連携」について、

- ・ 交通は、国土づくり、地域づくり、まちづくりと関連づけて考える必要がある。
- ・ 医療・福祉・教育に関する施策とも一体として考えることが必要である。

「生活交通の確保」について、

- ・ 行政が公共交通を保障しようとした場合は、必ず財政支出が伴うことを認識し、覚悟する必要がある。
- ・ 必ずしも市場原理に委ねていたらうまくいかないで税金を入れる必要がある。しかし、他の分野の人の支持を得るには、なぜ交通が重要なのか理論構築が必要である。ただし、その構築は非常に難しい。
- ・ 人口減少のなか、どんな場所でも公共交通を永遠に確保するのは妥当ではなく、人口密度の低いところでは、一定の期間を区切り、土地利用を再編し、縮退すべきである。
- ・ 集住、縮退といった考え方もあると思うが、その一方で日本全体がバランスよく発展することを考えることも必要
- ・ 財政難、人口減少の中、効率化は当たり前だが、きめ細やかな配慮が必要。千年前から現在までずっと限界集落だった地域にある文化、歴史を大切にすべき。
- ・ 移動できない人に対しては物を移動させればよいという考え方もあるが、その住民に移動したいという意志があるのであれば、その人を移動できるようにするべきである。
- ・ 自治体が地域公共交通総合連携計画などを通じて、公共交通の重要性に気がつきはじめている望ましいことである。
- ・ 生活交通の確保は市町村単位での議論にとどまらない。また複数の事業者が競合した場合に自治体のリーダーシップでは収斂しない例がある。

「バリアフリー化の推進」について、

- ・車両がバリアフリー化されても、バス停で快適に待つことができなかつたり、運行本数が減ったのでは、アクセスビリティが確保されたとは言えないので、一体的に考える必要がある。
- ・バリアフリーの関連は、健常者が悪気なく気づかない場合、良かれと考えたことでも利用者にとっては逆効果になる場合があるので、検討段階から利用者を積極的に参画させるとともに、整備後も利用者の観点に立った継続的な見直しが必要である。

詳しくは、国土交通省のホームページにおいて掲載されておりますので、ご覧ください。

(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000027.html)

なお、地方公共団体職員の皆様におかれましては、本検討会について、機会をとらえて、地方公共団体の長、議会議長、議会議員等の方々も含め、幅広くお知らせいただきますようお願い致します。

(3) 地域公共交通確保維持改善事業～平成24年度予算の概算要求のポイント～

9月30日(金)、平成24年度概算要求において、地域公共交通確保維持改善事業は、合計332億円を要求しました。

具体的には、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害(バリア)の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援するものとして306億円を要求することに加えて、東日本大震災により直接的かつ甚大な被害を受けた被災地における生活交通の確保・維持の取り組みを支援するものとして26億円を要求しました。

(4) 地域公共交通活性化セミナーの開催について(北陸信越運輸局)

北陸信越運輸局では、9月28日(水)に新潟市内において「平成23年度地域公共交通活性化セミナー」を開催しました。

当セミナーは、地域公共交通の確保維持を図る上で必要不可欠となる、地域住民等との協働体制の構築及び地域関係者間での合意の質の向上に向けて、先進事例や有識者からの講義を交えながら、協働体制構築への具体的なプロセス等を考察し、各地域での実践に繋げることを目的に、管内地方公共団体・バス事業者・タクシー事業者等の皆様を対象として開催したものです。

当日は、3人の講師の先生方から講義をいただくとともに、参加者(91名)が9班に分かれて、それぞれの立場からテーマ(地域住民等との協働体制構築)について意見を出し合う「班別討議」を行っていただきました。

【当日行われた講義】

- ① 地域公共交通の活性化・再生に向けた地域との協働体制について
長岡工業高等専門学校 教授 宮腰 和弘 氏
- ② 日上市公共交通会議の取組みについて
日上市 公共交通対策室 係長 高橋 正朗 氏(地域公共交通マイスター)
- ③ 地域住民が主役の事業とするために必要な取組みについて-きらめき広場・哲西の事例を中心として-
NPO きらめき広場 理事 深井 正 氏(元岡山県哲西町長)

なお、北陸信越運輸局のホームページに、講師の先生方の配付資料及び「みんなで創る地域公共交通-住民説明会の手引き編(ポイント50)-」(北陸信越運輸局作成)を掲載しておりますので、ぜひご覧ください。

http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/seminar2011.html

(5) 公共交通講座「住民・地域・NPO主導による地域公共交通確保に向けた取り組み」について(中部運輸局)

10月3日(月)、NPO法人バスネット津と三重運輸支局の共催により「公共交通講座」を開催し、一般市民から自治体関係者、市議会議員まで100名を超える幅広い層の方々に参加いただきました。

この公共交通講座は、地域公共交通に住民が主体的にかかわることを促す目的で開催したものであり、第一部では、名古屋大学大学院准教授の加藤博和先生から「なぜ住民が公共交通にかかわらないといけないのか?」を、また、岐阜市企画部総合政策課長の青木保親氏から「行政における交通政策と住民との関係」に

ついて講演いただくとともに、第二部では、「ディスカッション」形式により、参加者と講師・行政（中部運輸局）が活発な意見交換を行いました。

ディスカッションにおいては、路線バスの廃止になったことに伴い高齢者や運転免許を持たない団地住民が「自分たちで足を確保しよう」と立ち上がって8年を経過した現在、採算が合うようになった成功事例が紹介され、「これにならって我々も自主バスを走らせたい」という意見も多く出されました。

あわせて、自主バスを運行するにあたっての課題（既存の運送事業者との調整、事故補償、維持運営費、運賃等制約など）や手続き方法を教えて欲しいとの声や、鉄道駅の反対側に渡る際に地下道等のフラットな施設がないことから入場券を購入して駅構内のエレベーターを利用せざるを得ない状況を解消してほしいという要望も聞かれました。

これらの意見、要望に対して、講師の方々、行政担当者が応答することによって、相互に理解が深まりました。

今後も、公共交通講座を開催していく予定です。

（6）関西バスダイヤのネット検索がますます便利に!!!（近畿運輸局）

近畿運輸局においては、複数の路線バス事業者同士や鉄道事業者との乗継を含めた経路検索がPCや携帯電話を用いて一括して可能となるよう、関西バス情報の「見える化」推進プロジェクトを開始しました。

これにより、観光客、ビジネスマン等地域住民以外の潜在的利用者はもちろんのこと、地域住民にとっても『知っている人が使うバス』から『知らない人も使えるバス』への転換を図り、利用者の掘り起こしを通じた地域の足の確保が期待されることです。また、バス事業者にとっては利用者の掘り起こしに加え、例えば電話での問い合わせの激減による業務の効率化も期待されることです。

プロジェクト推進にあたり、まずは、近畿2府4県の路線バス事業者（コミュニティバスを運営する自治体を含む。）とコンテンツプロバイダをつなぐ連絡会を昨年11月19日（金）に開催したところです。

その後、路線バス事業者、コンテンツプロバイダなど関係者のご努力により、バスの路線、ダイヤ情報等をPCや携帯電話で検索できる環境が急速に整って参りましたので、その進捗状況を9月1日にプレスリリースいたしました。進捗状況は以下の通りです。

1. 連絡会開催前は3社以上のコンテンツプロバイダに情報提供を行っている路線バス事業者が7社（近畿2府4県の平成21年度輸送人員ベースでは約45%のシェア。以下同じ。）であったのに対し、開催後には16社（同約69%）へと倍増。
2. 特に、京都市交通局、大阪市交通局、神戸市交通局の関西三大公営交通（同約36%）の路線、ダイヤ情報等がコンテンツプロバイダ4社において検索可能。

近畿運輸局では、引き続き路線バス事業者のコンテンツプロバイダへの情報提供の進捗状況をフォローアップするとともに、協力を呼びかけて参ります。

また、兵庫県では、上記取り組みの趣旨に賛同し、近畿運輸局やコンテンツプロバイダ、バス事業者、コミュニティバス運行市町と連携し、県内の鉄道と路線バス、コミュニティバスの乗継ぎを含めた経路検索が、パソコンや携帯電話、スマートフォンの同一サイト内で一括して可能となるよう、取組を推進しています。

その第1弾として、市町が運行しているコミュニティバスのうち、検索に適さないデマンド型交通等を除く、県内すべてのコミュニティバスの経路検索が順次可能になっています。（全23市町、2プロバイダ対応済・2プロバイダ対応予定）

続いて第2弾として、平成24年春を目標に県内路線バスの9割（台数ベース）の経路検索が可能になるよう、バス事業者を中心に取組を推進中です。

ネット経路検索の取り組みは、とくに首都圏の路線バスで進んでいますが、幹線である路線バスだけでなく、支線であるコミュニティバスを含めた兵庫県の取り組みは、全国初と思われます。9月1日に近畿運輸局と同時にプレスリリースした結果、多くのマスコミにも報道されております。

☆詳しくはこちらまで

○[関西バスダイヤのネット検索がますます便利に!!!（近畿運輸局）](http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/press/files/1314851403.pdf)

<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/press/files/1314851403.pdf>

○兵庫県内バスのネット経路検索が可能に!!!（兵庫県）

http://web.pref.hyogo.lg.jp/press/press_ac021_00010126.html

