

地域公共交通の活性化・再生
新しい局面にどう対応する？
～ 誰しも皆、初体験～

2013年2月14日 鹿児島市内

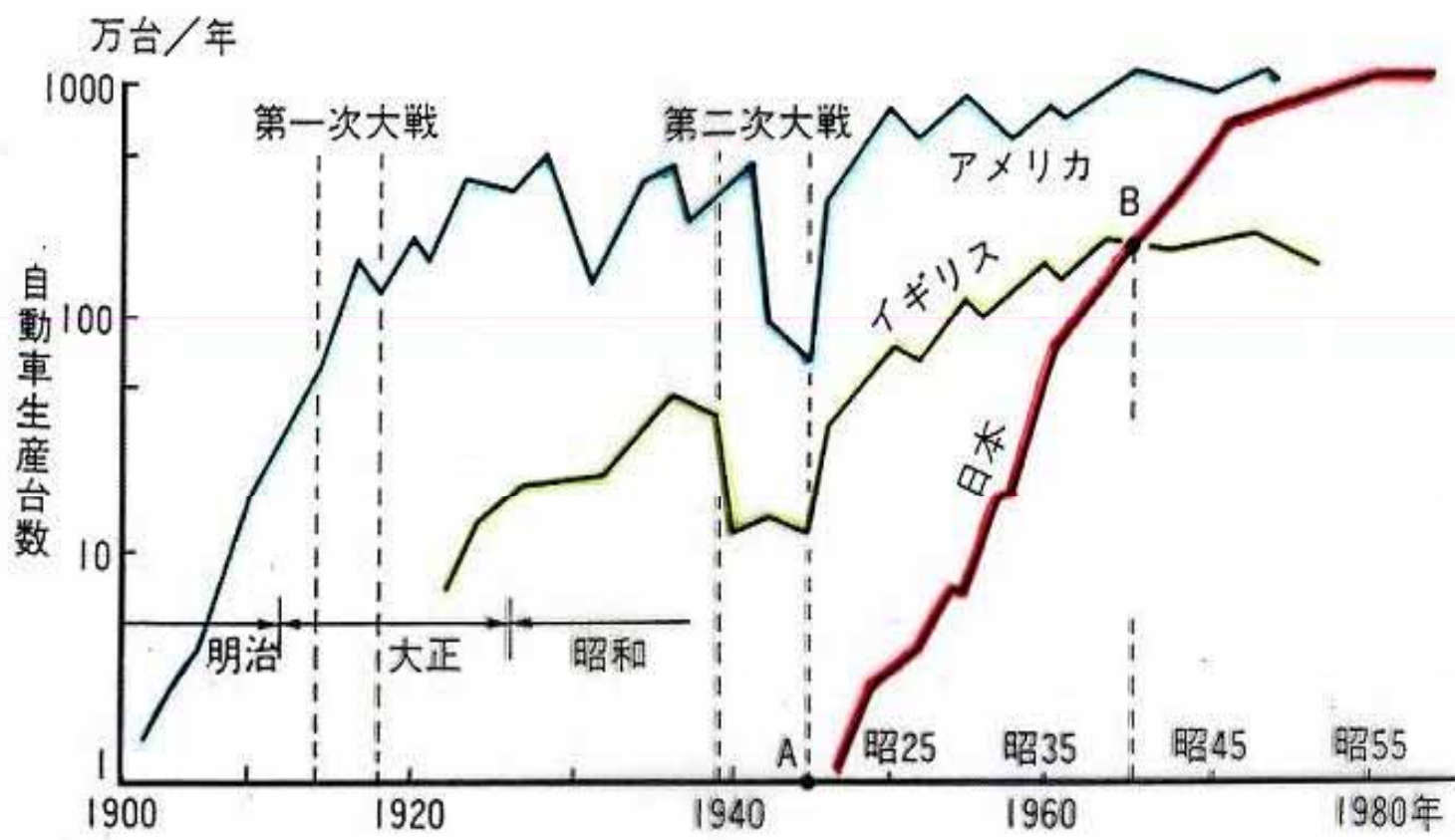
東海大学 熊本校舎 非常勤講師
渡邊 千賀恵 (ちかえ)

自己紹介

- 1946: 愛知県蒲郡市生まれ
- 専門: 交通計画、観光振興
- 2012.3.東海大学を定年退職
- 学生部長、学部長、研究科長
- 熊本県都市計画審議会(会長)
- 新幹線くまもと創り協議会(会長)
- DMV導入実証実験協議会(会長)
- 宇城市、南阿蘇村の協議会
- 実践現場で考えたことを話題に。



日本のモータリゼーション (クルマ社会化)



熊本市電

- 「路面電車は邪魔」との世論
- 昭48:市議会「昭53までに市電全廃」を可決
- 路線を次々に廃止
- 昭48末:石油ショック
- 昭54.3:市議会「市電を残す」と決定
- 残った路線はわずか



- 利用者が減少
バスの赤字事業者
民営 約70%
公営 100%
- 赤字でも「移動の足は必要不可欠」
- 地域では独立採算が難しい。



公共交通は“福祉”的な分野に 市町村の出番

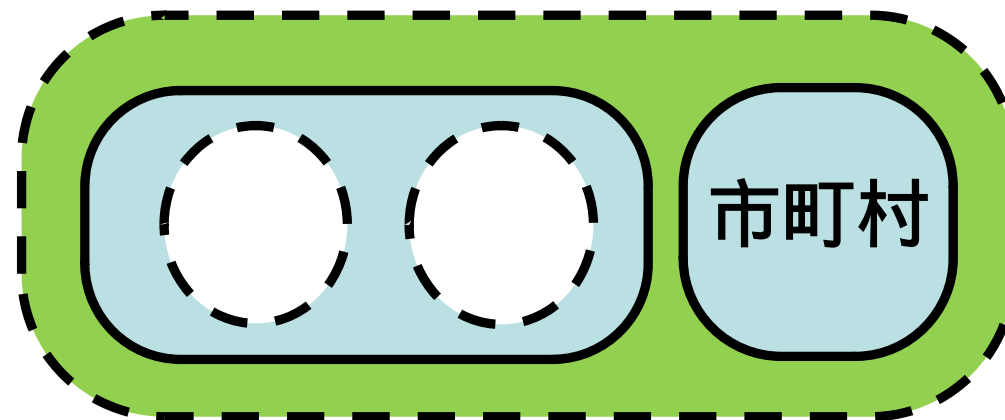
地域公共交通の活性化及び再生 に関する法律

- 公布 2007年5月、施行 2007年10月
- 地域公共交通は、「地域」の関係者が「総力」を挙げて取り組むべき「喫緊」の課題。
- 目標 移動手段を確保 まちづくりと連携
観光振興と連携 環境問題に対応
- 「協議会」を立ち上げて「連携計画」を作る。
- 国は総合的支援 「自主的・積極的に取り組む地域」を支援

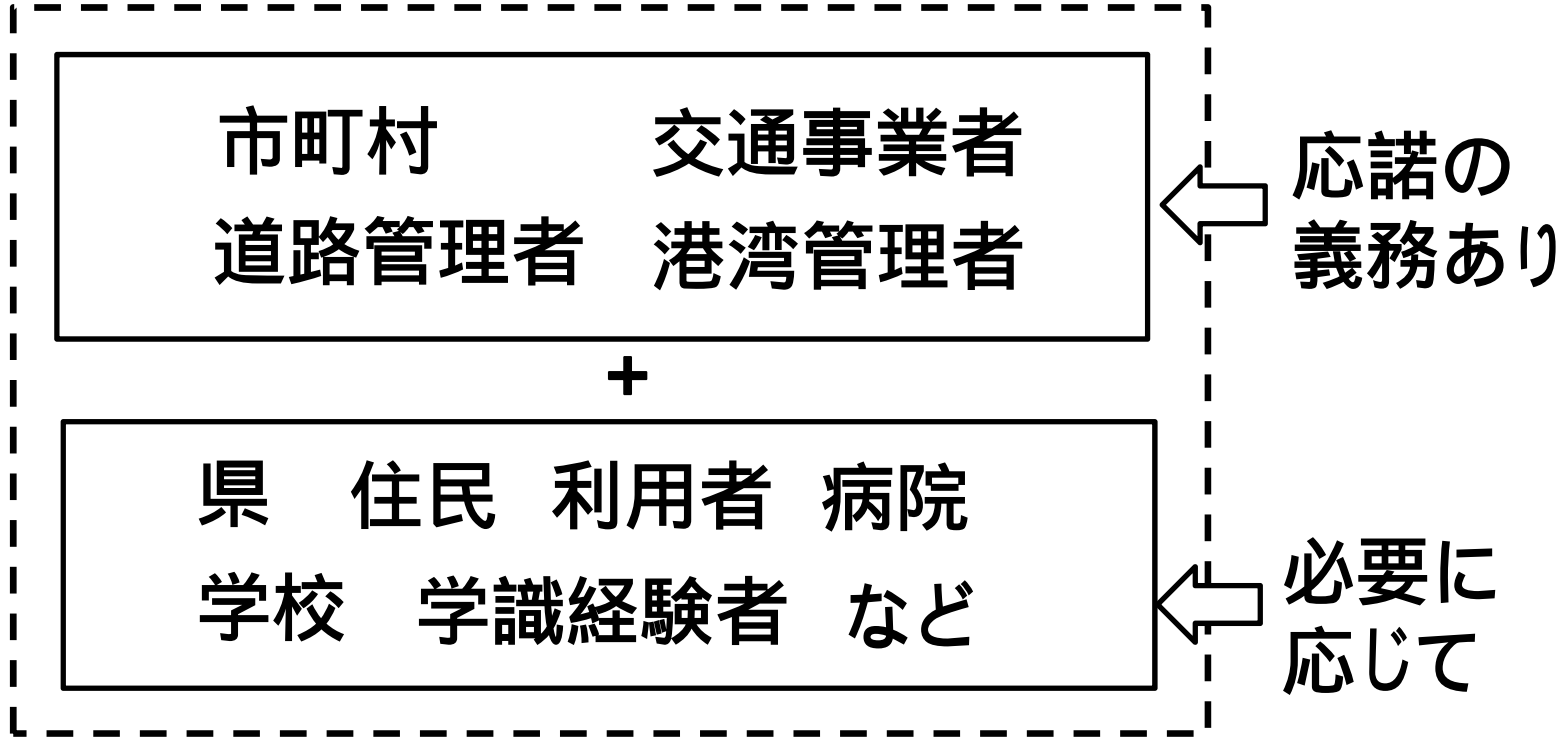
「地域公共交通総合連携計画」

- 市町村が作成する。
- 実状や課題を精査 具体的で明確な目標を。
- 「必要と認めるあらゆる事業」
- 対象範囲「日常交通圏」 地域が判断する。
- 複数の市町村にまたがってもよい。

日常交通圏



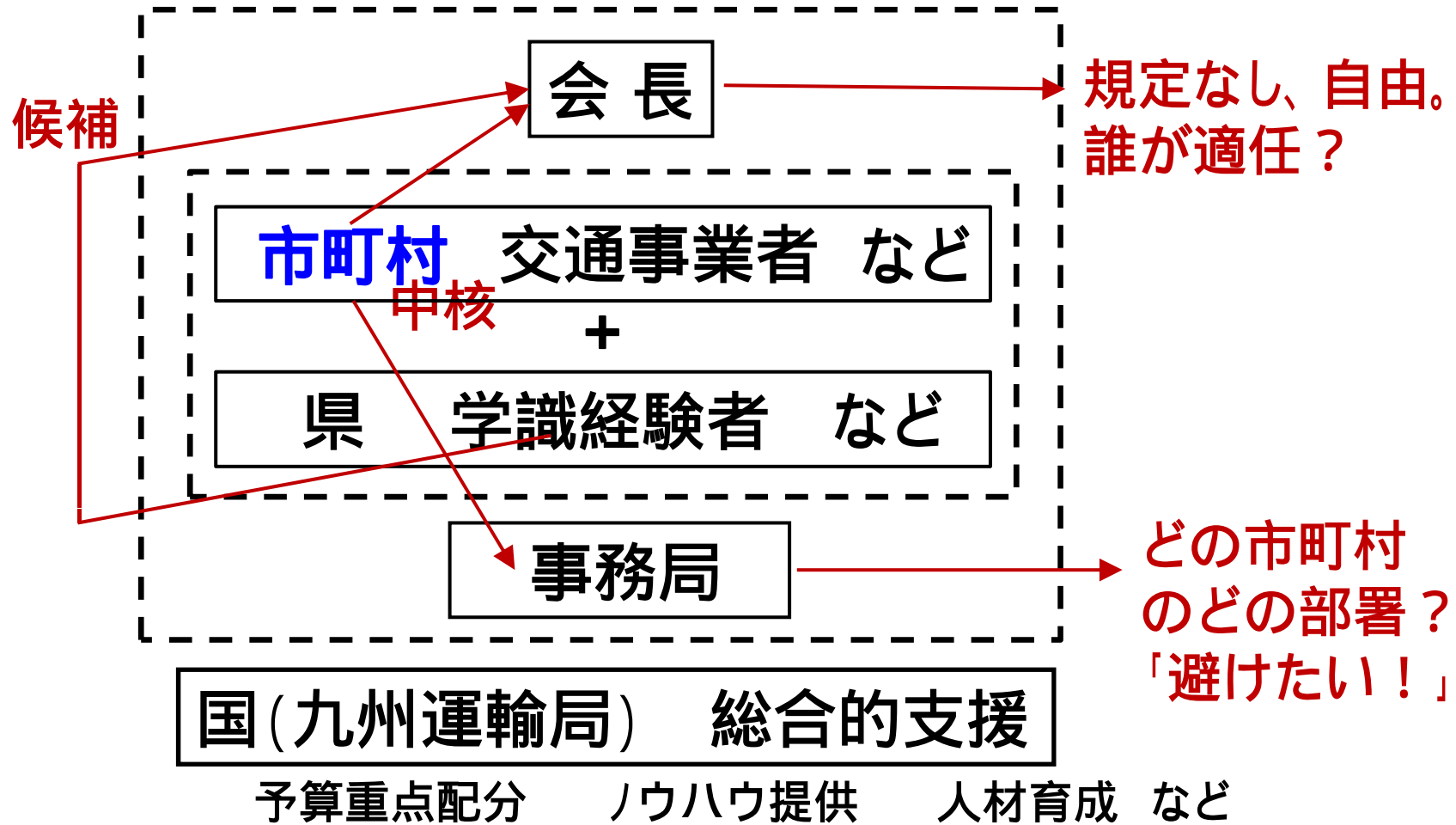
「協議会」 参加者



↓

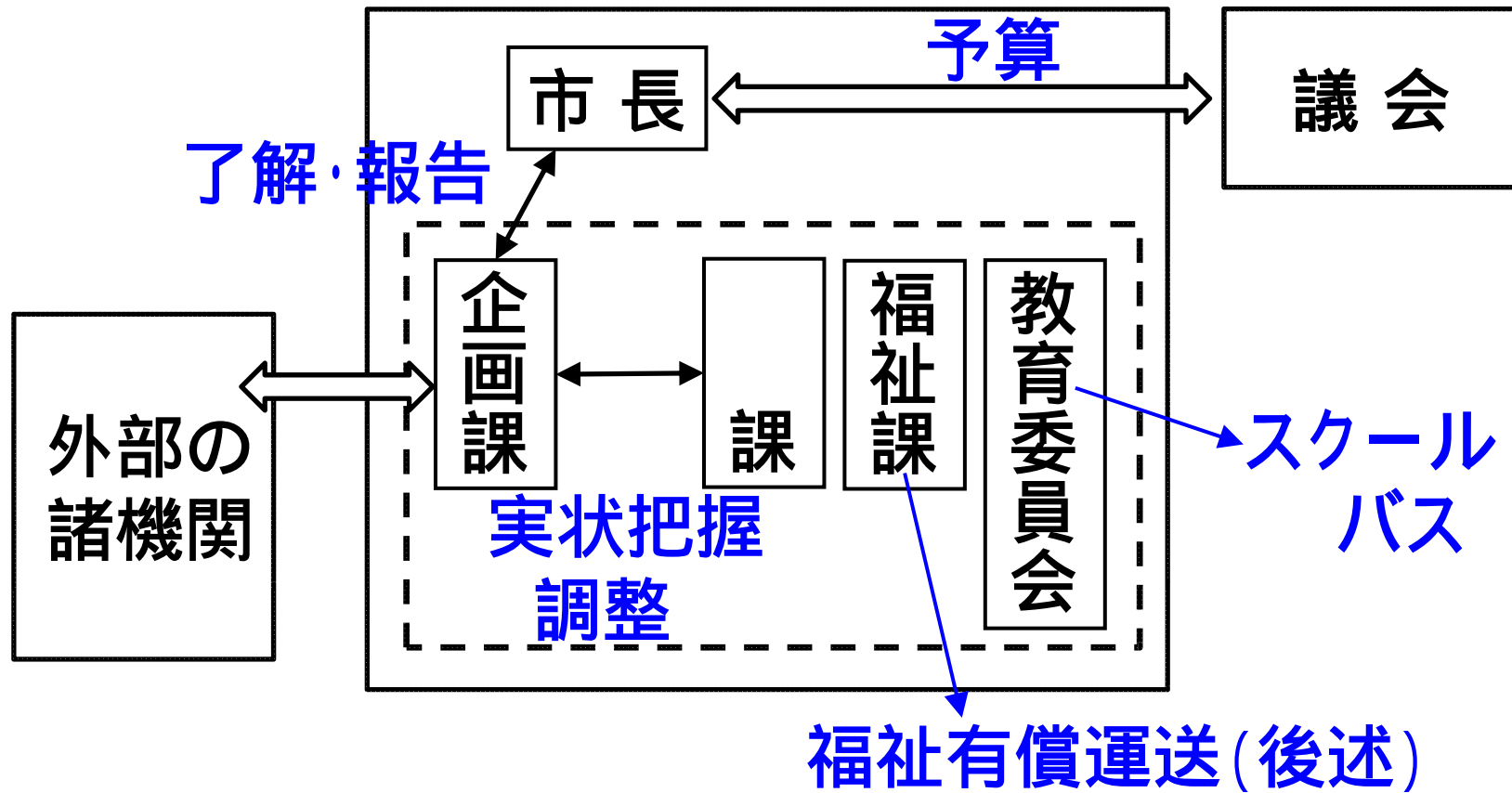
参加者：結果を尊重する義務あり

「協議会」 一般的な態勢



「市町村」の内部では イメージ例

多部署にまたがる 調整・根回しが必要



「市町村」の戸惑い

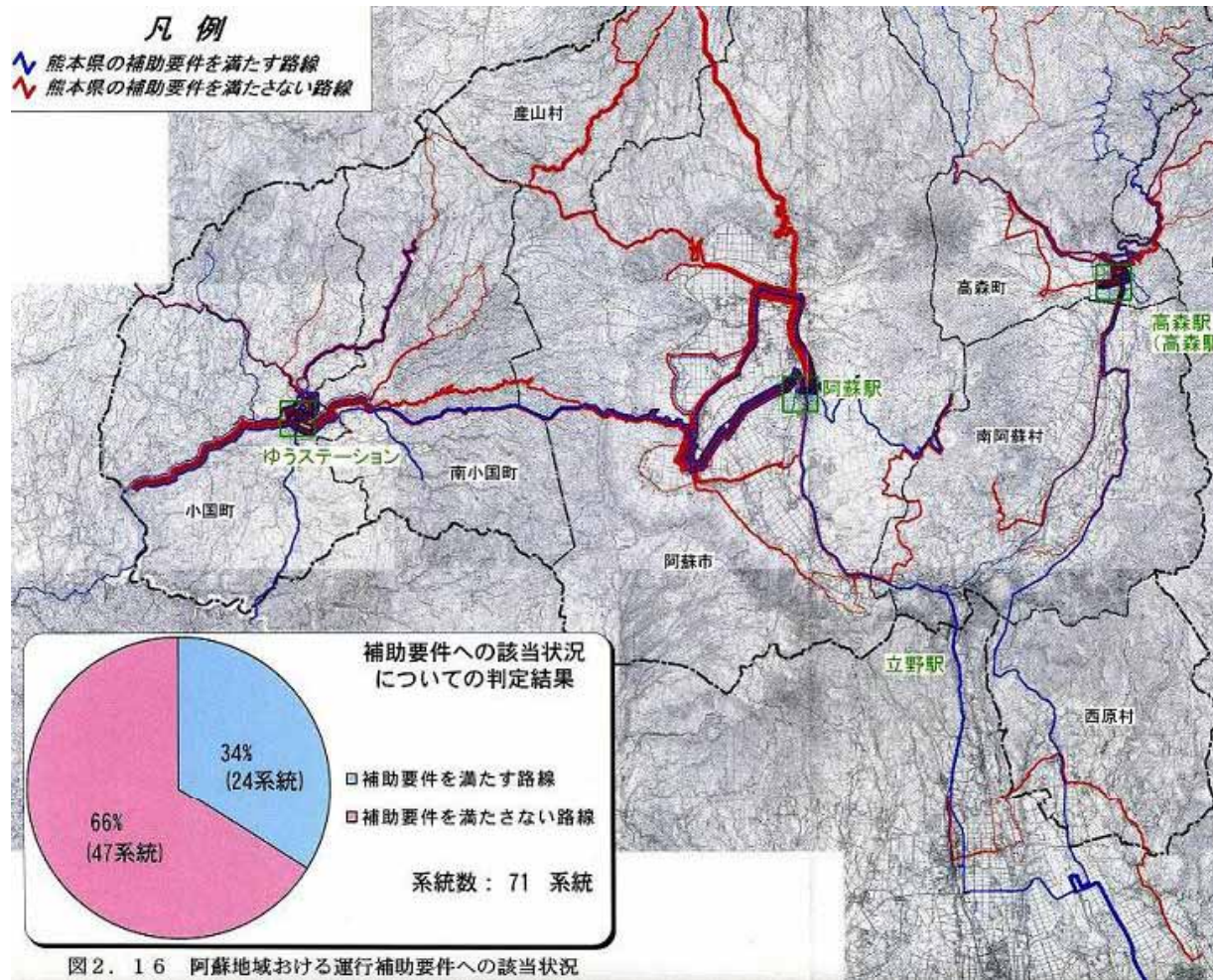
- 中心母体は市町村 どの市町村が呼びかける？
例：1市2町 その市
例：2市2町 どちらかの市。どちら？
- 立上げをになう“仕掛け人” 自然発生しにくい。
- 立場の違う人たちが集まる。連携組織 “命令”では動かせない。
- 「あらゆる事業」 何から着手したらいいのか？
- 「道路」部署はあるが「公共交通」は初めて
知識・経験・ノウハウが不足 不安

【経験談A】

生活バス路線への補助 打切り

- 熊本県 生活バス路線の補助要件を改定
- 2005年6月改定。2007年度から施行。
- 新要件の例 平均乗車密度 「1人以上」
かつ一日輸送量 「3人以上」
- 阿蘇地域のバス路線は約70系統（2005年）
そのうち約70%が要件を満たさない。 次頁
- 市町村は困惑

新要件を満たさない路線(赤色)(阿蘇地域)



2005 阿蘇地域バス路線再編委員会

- 1年間。九州運輸局が主催・費用負担。
- 1市4町3村、交通事業者、県、観光協議会ほか。
座長：渡辺。

対応は市町村それぞれ

- 乗客が極端に少ない路線→廃止
- 住民行動に合わせて再編し、要件を満たす。
- 空白エリア→スクールバス車両等を出動
- 素通りしている観光客を呼び込みたい。

論点 市町村が個別に再編すると、地域全体としては路線網が繋がらない。

- 初めのうちは議論が噛み合わなかった。
- 座長 「言質はとりません」「全員発言をお願い」
- 本音を吐露 皆それぞれ苦しい事情を抱えていることを知った。 “仲間”意識が芽生えた。

大雪で帰宅が深夜。私は泊まった。一挙に連帯感。

- 視野が「市町村ごと」から「地域全体」に。

結論

- 阿蘇地域全体の「広域循環路線」を念頭に置く。
- 連携可能な市町村で話合っ、できることから具体化する。 その後、いくつか実現。

“危機感”の共有と“仲間”意識が出発点

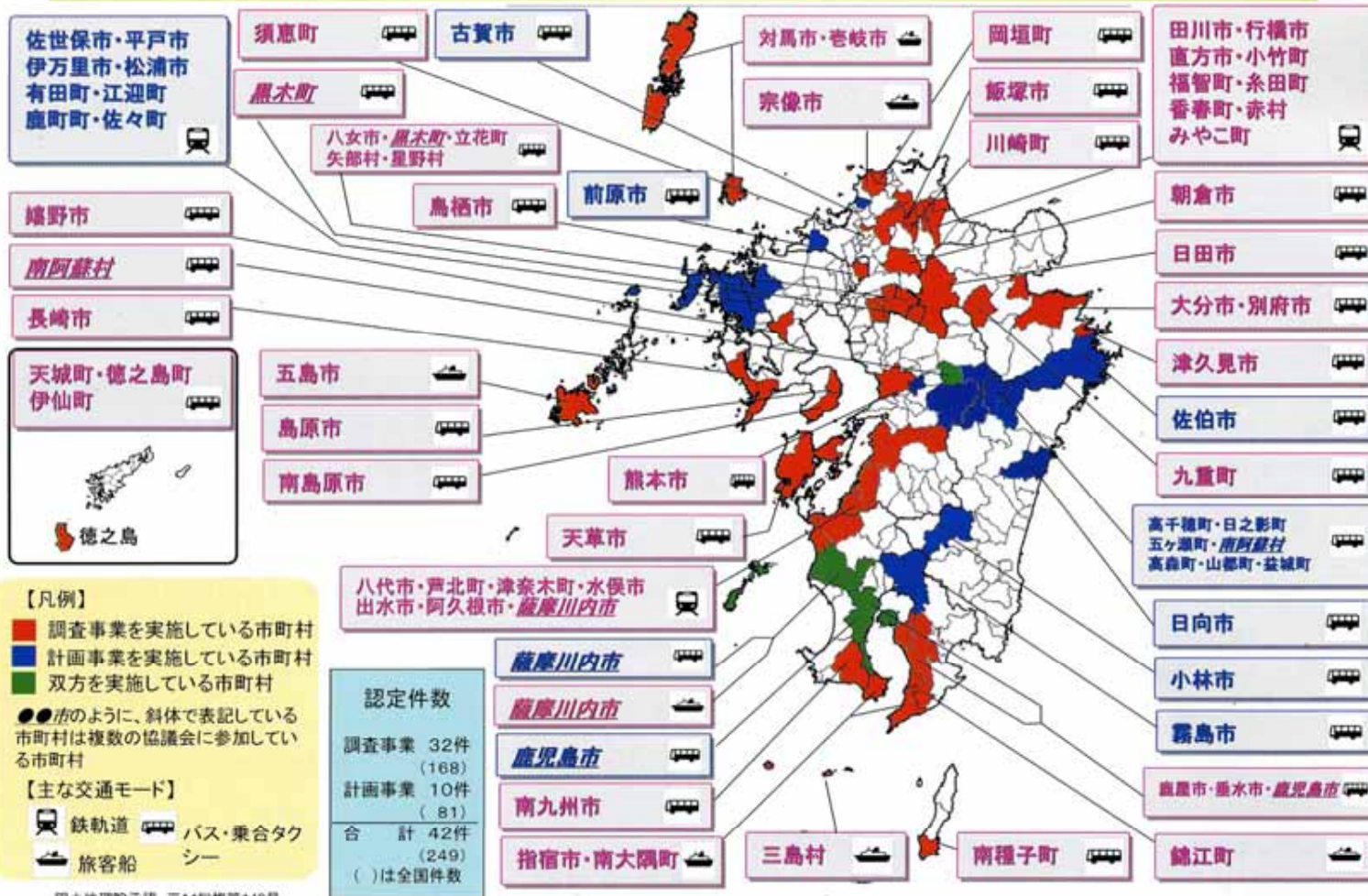
初動のポイント（協議会設立の前）

- とにかく関係者が集まる機会を用意する。
- お互いの実状、課題、工夫、悩みなどを、本音で吐露できる機会をつくる。
- 協働できる面、対立面が鮮明になる。 **経験談B**
- 勉強会、打合せ会、検討会、準備会、協議会など、形にこだわらずに。
- 先行事例の担当者を招いて、話を聴くのもキッカケになるだろう。 **経験談C**
- 先行事例はすでにたくさんある。 **次頁**

事業の認定状況 九州内 2008年度

出典：『九州運輸局 平成21年度重点施策』

九州運輸局管内地域公共交通活性化・再生総合事業認定状況（平成20年度）



【経験B】

福祉部署も苦慮 「福祉有償運送」とタクシー

- 自家用車での福祉有償運送はグレーゾーン
- 「特区」として福祉有償運送運営協議会がスタート。
熊本県内 宇城(うき)地区が初。県が所管。
- 対立点は運賃。タクシー料金の半額以下。
福祉施設側 赤字にならないよう最高額(半額)まで認めてほしい。
タクシー側 乗合事業法の厳しい規制下で経営している。福祉輸送だけ優遇するのは不公平。

- 各側の代表が、何度も会合。
- 当初は批判、口論に近い状態。
- 双方が自分の月給に言及。
「そんなに安いのですか！」 とともに生活は苦しい。
- 互いを理解しあう契機になった。 急速に歩み寄り
- その後、両者に対立は生じていない。
近くに居ても、意外に相手のことは知らない。
- 連携に際しては、何よりもまず、互いに知り合うことが欠かせない。

【体験談C】 事例発表・経験交流の場

熊本運輸支局「交通アドバイザー会議」

- 市町村・交通事業者などの勉強・交流の場
- 2007年秋と2008年秋。座長：渡辺
- 実践事例を当事者(若手)が発表
 - 菊池市：「べんりカー」「のりあいタクシー」
 - 水俣市：小型バス「みなくるバス」
 - 阿蘇市：「予約制乗合タクシー」
 - 甲佐町：コミュニティバス「町営バス」
- 主に苦勞話、苦心談、工夫例をお願いしておいた。

巡回バス「べんりカー」



デマンド型 「のりあいタクシー」



- 私「ここまでしゃべって後で叱られないか？」と心配
- 苦勞 要員・情報が不足 「独り交通局」
- 質疑の時間 踏み込んだ質問が続出した。
- 私「ぜひ名刺交換してお帰りください」 公開しにくい“裏話”も電話で聞ける。

“実践型”協議会の特質

- 「協議の進め方のメッセージをつかめない」
「つかめない」と感じるのが正しい認識。
- 実践型の協議会 手馴れた“議論型”とは異質
“実践型”の特質
- 一歩でも前進するため何かを実行するのが目的
- 何が実現できそうか？ 皆の知恵で見つけ出す。
原案作りを事務局だけに頼るのは間違い、無理。
- 結論は事前に見通せない。
- とにかく動き出すのが大切。動きながら考える。

思考錯誤、臨機応変が基本姿勢になろう。

- 不都合な点があれば手直ししつつ進めればいい。
- 座長(会長) 強引な議事進行を避けたい。
- とりあえず小型のシンポ・講演会等も一案。

小さな達成感を共有できる。

- 初めからマスコミ(特に地元新聞)と一緒にやって。

行政の評価制度

- 「目標 達成度 評価」という勤務評定がある。
- “実践型” 機械的な適用に馴染みにくい。
- 首長、人事部署 あらかじめ理解してほしい。

各関係者に固有の役割(例)

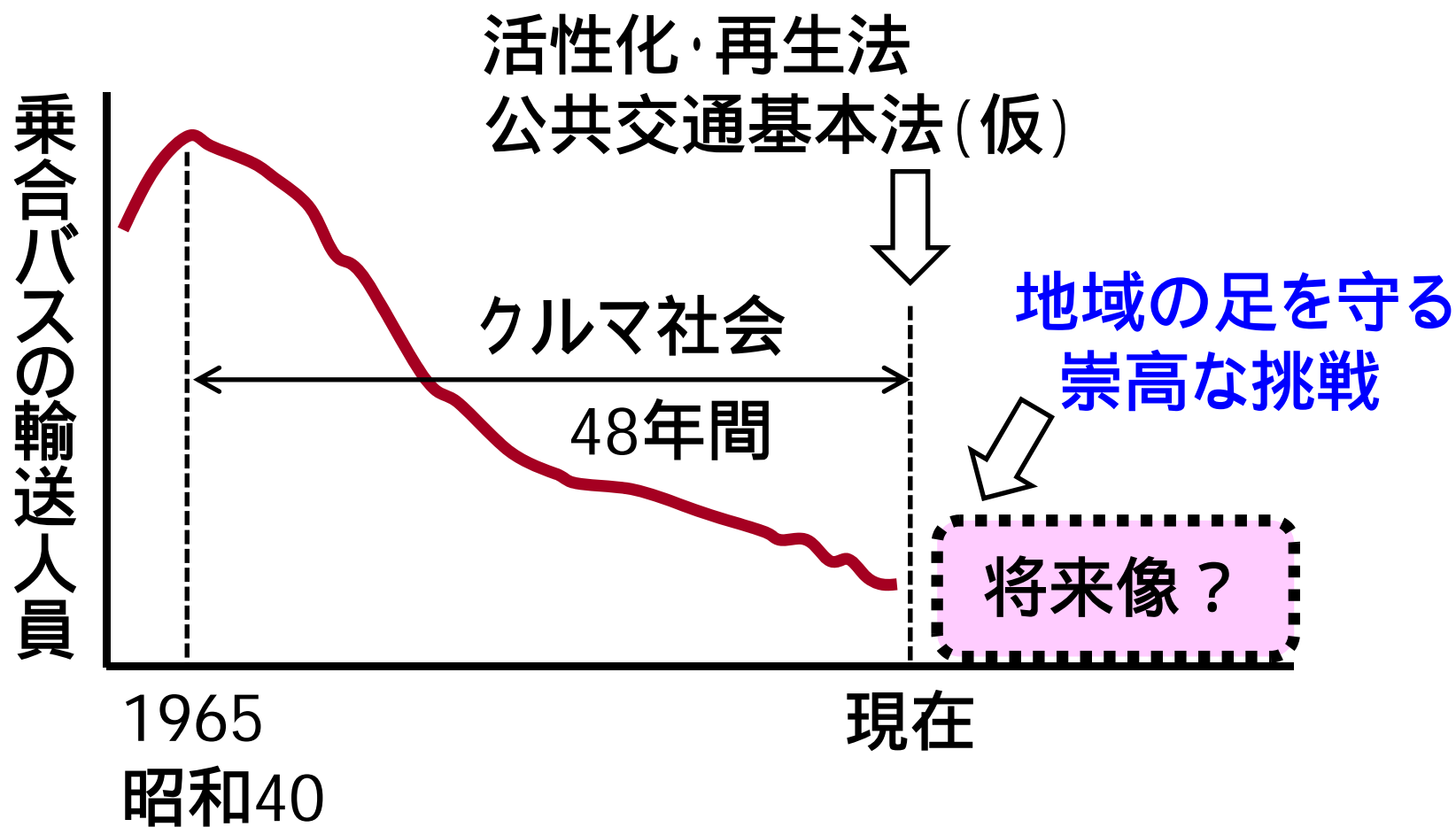
- 連携の必要条件 「協働」レベルの結集
- 共同、協同、協働(システムとして個々が任務遂行)
首長(市町村長)
- 首長の“Goサイン”が不可欠。
- 財政難 首長は苦しい立場にある。 英断を！
各県
- 主体は市町村ながら、県にも大きな役割が。
- 県下の取組み状況を把握。バックアップ。
- 必要なら首長への説明、説得に乗り出す。

- **バス事業者・タクシー事業者**
- **メンバー内で、公共交通に最も精通。**
- **知識と経験の出番** **メンバー内の“教師役”**
- **“営業活動”のつもりで提案型のスタンスを。**
- **提案型** **さらなる自主的研究を期待**
- **既成概念を捨てよう！「何でもあり」の姿勢で。**

「会長」職

- 参加者全員の意見・気持ちを公平に。
それが信頼感・指導力の源になるだろう。
- 会長職は“偉い人”ではなく、むしろ“接着剤”
- 主に二つのケース 一長一短 よく考えて。
市町村が担当 学識経験者が担当
国(九州運輸局・各県運輸支局)
- 気軽に相談できる雰囲気を作ってほしい。
- 相談窓口への連絡先(電話・氏名)

結語 地域の足を守る崇高な挑戦



再び原点

- 地域公共交通は、「地域」の関係者が「総力」を挙げて取り組むべき「喫緊」の課題。
- 気概を持って、人生の一コマを投入してみよう。
- 大半がマイカーを利用しているなかで、公共交通を活性化・再生するのは易しくはない。
- 肩に力を入れすぎると疲れてしまう。
先々を心配しすぎることなく、気楽な気分で。
なお、九州運輸局は地域の“仲間”。
- 頼りがいのある兄貴分。頼りましょう。