

意見にわたる部分は私見です。

# 公共交通事業者と地方公共団体の 付き合い方

『ものをこわがらな過ぎたり、こわがり過ぎたりするのはやさしいが、  
正当にこわがることはなかなかむづかしい』(寺田寅彦：物理学者・随筆家)

地域公共交通活性化セミナー2013 in 福岡  
福岡合同庁舎新館7階九州運輸局海技試験場  
平成25年6月14日(金)  
出利葉洋臣(Qサポネット世話人・久留米市)

# 総合交通担当時代に取り組んだ主な仕事

平成22年度:第1回Qサポネット参加

- ・定住自立圏公共交通マップ作成
- ・定住自立圏都市交通基本計画策定のためのアンケート調査

平成23年度:Qサポネット世話人就任

- ・定住自立圏都市交通基本計画策定
- ・西鉄バス草野線廃止申出対応(全便乗込調査)

平成24年度:久留米市にてQサポネット開催

- ・都市交通マスタープラン策定
- ・地域公共交通会議設置
- ・デマンド乗合タクシー試験運行開始

# 公共交通を活性化するためには？

そもそも市町村は公共交通を活性化できるのか？

悲しいことに答えは...

**「否（No）！」**

- ・事業者自体が公共交通の活性化に悪戦苦闘している状況。
- ・住民の大半がマイカーを所有し、利用している中で、市町村だけでできることはそれほど多くはない。

# 公共交通を活性化するためには？

しかし、

少なくとも私は信じたい...

住民、事業者、市町村が三位一体となり、**総力戦で取り組む**  
**のであれば、公共交通活性化の可能性はまだ0ではない**

お願いだからそう信じたい...

- ・市町村職員にとって、住民とのかかわりは得意分野のはず  
よって、本日の発表では省略！
- ・あとは、事業者とどのように上手に付き合うのか？  
**意外とこれが難しい**  
まずは、事業者を正しく認識することが必要

# 事業者≠何でも知っている

これまでの事業者と自治体との関係

自治体 = 補助金の申請主体にすぎない

事業者 = 運行主体、計画主体、経営主体

・・・「事業者には実際はお任せ」でも問題なかった

2006年「活性化・再生法」のもたらしたものの

自治体 = 計画主体、経営主体（、運行主体）

事業者 = 自治体の計画支援、運行主体

・・・自治体（もっというと住民）が自分で作らないといけなくなった

< 大分大学経済学部大井准教授作成資料より抜粋 >

# 事業者≠何でも知っている

制度が変わってわかったこと（？）

確かに運行に関する制度もノウハウもある  
制度の範囲内での事業環境維持はできた

ただ、すべてとは言わないが・・・

交渉術のなさ：バス廃止時にいきなりレッドカード  
被害者意識が強い(守ってもらうことしか考えていない)  
マーケティング力の不足(というか欠如)  
・・・要は「市場の実態をつかんでいない」典型だった  
事業者も、自治体もかしこくなる必要がある

< 大分大学経済学部大井准教授作成資料より抜粋 >

## 市町村と事業者との認識のズレ

### 市町村

交渉・調整は苦手であり、  
情報やノウハウもないため、  
交通事業者任せたい  
公共交通機関であり、交通  
事業者が公共のために汗を  
かくのは当然だ  
交通事業者支援のため、  
赤字路線補助を出している

### 事業者

交通のあるべき姿を考える  
のは市町村の役割であり、  
自ら公共交通を把握すべき  
市町村の計画作成や運行主  
体として協力するが、全て  
の責任を負うつもりはない  
赤字路線を運行する以上、  
補助金は当然もらうべき金

**こんな認識の市町村を事業者は対等な交渉相手とみなしてくれるだろうか？**

## 市町村が事業者と上手に付き合うために

『文句を言うだけ、補助金を出すだけ』の行政から脱出し、  
自ら歩き出そう 『**現実を知らない**』 **現実からの脱皮を！**

・・・ **まずは足元の現実を知ろう**

『 そうだ、交通マップを作ろう！ 』

・・・ **バスは会議室を走っているんじゃない**

『 そうだ、バスに乗ろう！ 』

・・・ **市町村は現場に近いじゃないか**

『 そうだ、住民の意見を聞こう！ 』

# そうだ、交通マップを作ろう！

< 久留米市の場合 >

- ・ **「バス利用をお願いする職員自身、バス路線がわからない」**ということが判明し、交通マップ作成に着手
- ・ 「公共交通網の存在を知ってもらい、利用者により分かりやすく」を目的に、全交通事業者を掲載した『公共交通マップ』を作成
- ・ 誰もが公共交通の現状を可視化でき、初心者でも事業者と同じレベルで協議が可能となることから、住民よりも行政や事業者から喜ばれた



# そうだ、バスに乗ろう！

## < 久留米市の場合 >

- ・ 路線存廃の判断には、誰が、どのような目的（通学、通勤、買物・通院等のおでかけ等）で利用されているかが必要
- ・ 交通事業者の提供データでは、バス停毎の乗降客数のみ
- ・ 市職員が全便乗り込んで調べればわかるじゃないか！  
（当時、県内市町村においては職員による全便乗込み調査事例なし）

学生・一般・高齢者の把握ができたことから、通学、通勤、お出かけ等の分析ができ、便毎の利用者の特徴を把握できた





# 【乗込み結果（平日・往路分）】

1 往路(田主丸 久留米方面)					H23.4.14(木)市調査								改正ダイヤ(現時点案)				
現行ダイヤ					総利用 人員	内訳			うち影響人員 田主丸中央 ~放光寺	内訳			便数	上原	善院	西鉄 久留米	JR 久留米
便数	上原	善院	西鉄 久留米	JR 久留米		学生	一般	高齢		学生	一般	高齢					
1	6:02	6:12	6:51		11	0	11	0	5	0	5	0	1	6:14	6:35	7:17	
2	6:30	6:41	7:23		20	5	14	1	11	4	6	1					
3	6:52	7:03	7:47	7:58	40	8	31	1	14	4	9	1	2	6:41	7:02	7:46	7:57
4	7:28	7:39	8:27	8:39	32	2	23	7	14	2	6	6	3	7:16	7:38	8:26	8:38
5	8:06	8:17	9:05		6	0	3	3	6	0	3	3					
6		8:46	9:30	9:42	38	0	19	19	16	0	4	12	4		8:40	9:36	
7	9:30	9:41	10:25	10:36	48	0	22	26	22	0	4	18	5	9:30	9:40	10:24	
8		10:31	11:15	11:26	30	0	12	18	17	0	5	12	6		10:35	11:19	
9		11:16	12:00	12:11	15	0	7	8	8	0	2	6	7	11:14	11:35	12:19	
10	11:43	11:55	12:38	12:49	33	0	15	18	8	0	1	7					
11	12:21	12:32	13:16	13:27	14	0	6	8	5	0	1	4	8	12:25	12:35	13:19	
12		13:16	14:00		20	0	10	10	13	0	5	8					
13		14:05	14:49	15:00	26	0	14	12	6	0	3	3	9		13:35	14:19	14:30
14	14:36	14:47	15:31	15:42	24	4	4	16	14	0	2	12	10	14:25	14:35	15:20	15:31
15		15:35	16:19	16:30	36	22	10	4	13	2	7	4	11	15:14	15:35	16:19	16:30
16	16:00	16:11	16:55	17:06	14	2	5	7	5	0	0	5	12	16:25	16:35	17:37	17:48
17	16:31	16:42	17:30	17:42	39	9	25	5	11	1	6	4					
18	17:25	17:36	18:24	18:36	42	5	29	8	10	0	4	6	13	17:25	17:36	18:24	18:36
19		18:35	19:17	19:28	18	0	15	3	4	0	2	2	14	18:25	18:35	19:17	19:28
20	19:25	19:36	20:18	20:29	10	2	8	0	1	0	1	0	15	19:25	19:36	20:18	20:29
21	20:25	20:35	21:14	21:24	13	0	13	0	2	0	2	0	16	20:25	20:35	21:14	21:24
計					529	59	296	174	205	13	78	114					

## そうだ、住民の意見を聞こう！

### < 久留米市の場合 >

- ・市職員が収集した情報であり、開示制限はないことから、廃止影響の沿線校区に対して、住民説明資料として提供した
- ・各校区は、「厳しい利用状況は理解できた、校区でも利用に努めるので、減便してでも残してほしい」旨の要望書を提出
- ・市では、地域の理解も一定得られたと判断し、西鉄に対して減便でのダイヤ案を提案し、了承を受ける

なお、路線存続後の減便ダイヤで、市への苦情は1件のみ

# 事業者が市町村を対等とみなすとき

< 久留米市の場合 >

事業者が所有していないデータ整理

**決して難しいものではなく、汗をかけばできるレベル**

やる気があれば誰でもできるものであり、やったかどうか

- ・ 全便乗込み調査による利用者分析

沿線校区における住民意見の取りまとめ

住民（利用者）がクレーマーになることを事業者は恐れる

- ・ 適切な調査分析資料があれば、住民意見をまとめるのは市町村にとって得意分野のはず

# 国の職員の皆様へ

## < 交通を担当する（市町村）職員のイメージ >

大変            ややこしい            わからない            仕事が多い

本音「どうしよう...」

「弱ったな...（逃げられないし...）」

**「早く担当から代わりたい...」**

なぜこう思うのでしょうか？

< 大分大学経済学部大井准教授作成資料より抜粋 >

# 国の職員の皆様へ

- 本日の研修会に参加できた市町村職員は、まだ幸せ...  
現実には、**市町村の現場の大半が「独り交通局」であり、  
いくつもの仕事を抱える中で、交通も担当している状況**
- 交通行政の必要性が理解されていないことも少なくなく、  
**職員は頑張れば頑張るほど「燃え尽きる」可能性が高い**  
(個性あふれる本日の発表者たちは です...)
- 国（九州運輸局）の職員だからこそできることがあります...  
**現場（市町村）で悪戦苦闘する職員を暖かく見守り、育てる  
ためにも、積極的な資料提供、必要な助言等をお願いします**

# 市町村職員の皆様へ

**「独り交通局」と言っても、一人で悩んでは限界があります  
また、燃え尽きる可能性もあります**

**上司や先輩も本当のところはわかっていない...？**

昔の常識が通用しない時代に...

交通分野では、常に新しい情報を収集する必要があります

**少し理解できた気がする時が一番危ない**

公共交通は誰もが簡単に利用できるため、ちょっと勉強すれば理解できたような気がしますが...

**(長年にわたり運行する事業者の経験と知識には敬意を！)**

# 市町村職員の皆様へ

## そがん難しかとなら、どがんすればよかと？

- ・ 研修会に参加して、常に新しい知識を収集
- ・ 職場に閉じこもるのではなく、職場以外の人（国・県、市町村、事業者、大学、コンサル等）と意見交換するのも効果的

## だいたい九州で、そがんこつがでくっとね？

**気軽にQサポ（勉強会・懇親会）に参加してみませんか？**

# 「Qサポネット」のご紹介

正式名称は、『地域と交通をサポートするネットワーク in Kyusyu』  
あまりにも長く、覚え切れないので、よく「Qサポ」と呼ばれています

## 「九州の交通をどげんかせんといかん！」ヒトの集まり

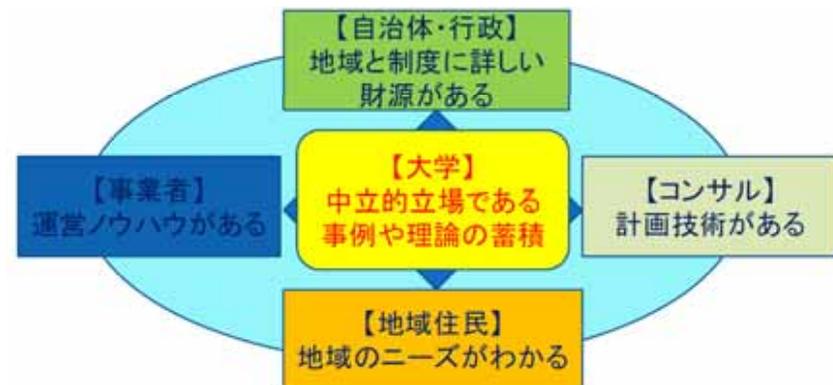
< 代表世話人：大分大学経済学部准教授 大井尚司氏 >

事業者、有識者、行政が一堂に会して議論  
= お互いの立場を理解 + 利害関係抜き

「Qサポネット」に関しては

事務局メール [qsuppo.net@gmail.com](mailto:qsuppo.net@gmail.com)

ブログ <http://qsuppo-net.blogspot.com>



## ご案内：Qサポネット2013年度今後の予定

9 / 1 (日) 13:00 ~ 17:00 <場所> 福岡市予定  
(テーマ：案)

- 交通まちづくりにおける住民参加の方法について  
～ コミュニティバスの成功事例から  
詳細は決定次第ご案内します。

11月中 13:00 ~ 17:00 <場所> 福岡市予定  
(テーマ：案)

- 地域交通に関する制度活用のイロハを学ぶ  
： フィーダー制度活用 (「勘どころ」フィーダー編)  
詳細は決定次第ご案内します。

## ご案内：Qサポネット2013年度今後の予定

地域の交通計画の「勘どころ」  
～「Qサポ版「Age Friendly City」交通関係のチェックリスト」によるワークショップ（ベストプラクティス）  
話題提供＋ワークショップで学びます

講師および日程検討中です

好評！基礎編 開催時期未定  
はじめて担当する方向けの勘どころを講演＋ワークショップ  
で学びます

講師および日程検討中です



# ご清聴ありがとうございました

業務時間中の問い合わせは、メールでお願いします。業務時間外に回答を作成し、返信します。  
(交通を離れていますので...。ご容赦ください。)

hideriha@city.kurume.fukuoka.jp