地域公共交通マイスター

～公共交通の匠(たくみ)たち～

関東運輸局

国土交通省

Kanto District Transport Bureau

【中村 文彦　氏】

横浜国立大学大学院
都市イノベーション研究院
教授

【鈴木 文彦　氏】

交通ジャーナリスト

＜目　次＞

地域公共交通マイスター選定委員会委員より ・・・・・・・・・・2

地域公共交通の人材育成 ～地域公共交通マイスター制度～ ・・・・・・・・・・3

地域公共交通マイスターのプロフィールと取組概要一覧 ・・・・・・・・・・4

各マイスターの活動地域 ・・・・・・・・・・8

マイスターに聴く ・・・・・・・・・・9

地域公共交通マイスター選定委員会委員より

【中村 文彦　氏】

いくつかの自治体での都市交通、特にバスにかかわるお仕事をお手伝いさせていただく中で、何人もの、とても熱心で多くの成果をつくりあげた素敵な方々に出会ってきました。運輸事業者の中にも、市役所の中にも、年代や学歴とは関係なく、優秀な方、熱意溢れる方がいらっしゃって、そういう方々のご活躍で、都市の交通が改善されていく場面を数多く体験しました。

この人たちのご尽力をきちんと記録したい、その経験知とでもいうべき無形の財産を、あとに続くべき多くの事例において共有したい、そういう思いをなんとか具体化できないかと、当時の関東運輸局の方々にご相談申し上げてみたところ、非常に前向きに受け止めていただき、あれよあれよ、という間に、具体的な制度として立ち上げていただきました。

実際に制度を動かし始めると、また多くの難題にぶつかりましたが、それも関東運輸局の方々が見事に克服してくださいました。まだ産声をあげたばかりの制度ですが、日本の都市や地域の交通をよくし、国民の生活の質の向上、地域の環境の持続に大きく貢献できていくものと確信しています。

関連するみなさまのご理解のもと、この制度を温かく育て上げていただきたく、かつ自分も微力ながらお手伝いを続けていきたいと思います。

【鈴木 文彦　氏】

人口減少・高齢社会の到来と自家用車による移動が定着した現在、事業としてはなかなか成立しにくい状況にある地域公共交通にとって、いかに持続できる仕組みを構築するかが大きな課題でしょう。そのとき重要なのは、交通事業者はもとより、行政、住民など多様な主体がそれぞれ地域公共交通に当事者意識を持ち、役割分担をしながら地域公共交通をつくり、育てることであると考えられます。しかし長年“バスはバス事業者が、鉄道は鉄道事業者が走らせるもの”だったため、なかなかその域に到達しないまま、その場しのぎの対策に甘んじている地域が多く見られます。そんなとき、みんなで考え、取り組むきっかけをつくり、自ら先頭に立って動く人の存在は大きな力となります。地域公共交通マイスターの皆さんはまさにそういう存在です。しかもそのパワーが地域住民、行政、交通事業者やそれらを取り巻く幅広い分野に育っていることは、高く評価されるでしょう。

当面マイスターは関東運輸局の制度ですが、実は全国にはマイスターにふさわしい人材がまだまだ数多く存在することを私は知っています。この制度が全国に広がり、全国のマイスターが意見交換しつつ、地域公共交通活性化のけん引役として活躍するときを期待したいと思います。

地域公共交通の人材育成　～地域公共交通マイスター制度～

制度の背景

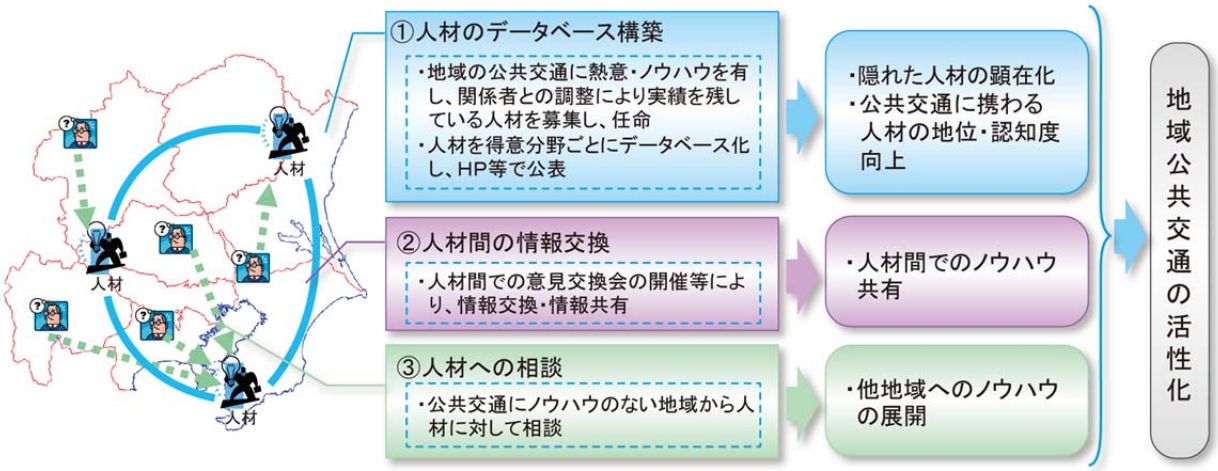
地域を安全に、安心して移動できる交通手段として、地域公共交通の活性化・再生の重要性はますます高まり、地域が果たすべき役割も大きくなっています。しかし、公共交通に対して熱心に取り組む地域がある一方で、取組みが進まない地域も多いのが現状です。

このような地域間の差を埋めるため、多くの地域で地域公共交通の人材を育成することが重要な課題となっています。

制度の概要

地域公共交通マイスター制度は、地域公共交通の維持・利便性向上・活性化に向けて、地域が主体的に実践する先進的・独創的な取組みを中心となって推進し、知識、経験、熱意を有する方を関東運輸局長が「地域公共交通マイスター」として任命するものです。

任命にあたっては、地方自治体職員の方、交通事業者職員の方、ＮＰＯ法人職員の方等を対象に、有識者、報道機関代表者及び各交通事業者団体代表者から構成する選定委員会が選定します。任期は３年間です。



関東運輸局では、平成 23 年と平成 24 年の 2 次にわたり、計 17 名の地域公共交通マイスターを任命しました。

任命された「地域公共交通マイスター」は、地域公共交通の諸課題について、より多くの地域が積極的に取り組む気運を高めるため、自らの取組みから得た知識、経験、熱意を、セミナーや相談への対応等のあらゆる機会を利用して発信する役割を担っています。

地域公共交通マイスターのプロフィールと取組概要一覧

関東運輸局では、各地域公共交通マイスターのプロフィールや取組事例等を「地域公共交通マイスターデータベース」としてとりまとめ、公開しております。ここでは、その概要をご紹介します。

さらに詳しい情報は、下記の「地域公共交通マイスター」一覧ホームページをご参照ください。

（http://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/kikaku_kankou/meister/meister_itiran.html）

取組概要等をご覧いただき、「さらに詳しく知りたい」「相談をお願いしたい」という場合には、連絡先をご確認いただき、各マイスターに直接ご連絡ください。

※役職・所属・連絡先は、平成 24 年 9 月時点

プロフィール	取組概要
【地方自治体】 ① 高橋（たかはし） 正朗（まさあき） 日立市役所 都市建設部 公共交通政策課 0294-22-3111（内線 778） kotsu@city.hitachi.lg.jp 	● 交通空白地域解消のため、地域が NPO を設立してデマンド型乗合タクシーを導入するに当たり、説明会に参加し、地域の負担に理解を得るとともに、手続全般に対し、中心的役割を果たした。 ● 既存の路線バスの維持・拡充のため、地域との話し合いに参加し、全国初の地域住民とバス事業者と市による「パートナーシップ協定」の締結により、地域住民によるバス乗車促進運動、バス事業者による地域の声を取り入れた利便性向上策の実施につなげた。
【地方自治体】 ② 嶌田（しまだ） 紀之（のりゆき） 南房総市役所 総務部 総務課 総務グループ 0470-33-1021 noriyuki.shimada@city.minamiboso.chiba.jp 	● 合併により不均衡が生じたコミュニティバス等の再編整備に取り組み、市内全地区長への説明や市役所庁内の連携・情報共有等を通じて、快速バスの運行やデマンド交通導入等、「機能と役割を明確にした公共交通体系」の構築を図った。 ● 快速バスが来訪者にとって二次交通としての機能を十分発揮できるよう、鉄道会社への積極的な売り込みを行う等、一次交通（鉄道・高速バス）との連携強化を図った。
【地方自治体】 ③ 大野（おおの） 練夫（いさお） 三郷市役所 会計管理者 048-953-1111（代表） kaikei@city.misato.lg.jp 	● 市民の要望を集約し、路線計画やバス停立地方針等の企画を自ら行い、民間バス事業者が採算性を考慮した上で事業に参入する「三郷モデル」を作りあげた。 ● バスネットワーク再編による大幅なバスの増便及び自転車とバスの連携強化を図るなど、国、県、交通事業者等との調整役となりながら、公共交通利用促進による CO_2 削減に取り組んだ。

：電話番号　：メールアドレス

プロフィール	取組概要
【地方自治体】 ふじい　かずひろ **④ 藤井　一 洋** 相模原市役所 都市建設局 まちづくり計画部 都市鉄道・ 交通政策課 ☎ 042-769-8249 ✉ toshikoutsu@city.sagamihara.kanagawa.jp	● 交通不便地域におけるコミュニティバスや乗合タクシー導入に当たり、地域住民・交通事業者・行政の三者協働や運行継続条件・導入基準等を包括させ、運行廃止の可能性も含めて制度化した。 ● 地域の運行協議会等において、市と地域の役割分担と協働体制の構築を説き、地域組織主導で住民説明会を開催させるなど、住民自ら取り組む姿勢を引き出した。
【地方自治体】 ほさか　ふじお **⑤ 保坂 富士雄** 秦野市役所 都市部 公共交通推進課長 ☎ 0463-82-9644 ✉ k-kotsu@city.hadano.kanagawa.jp	● 交通渋滞問題や交通空白地域解消のため、TDM 施策による交通需要側の意識改革と乗合タクシーの導入による地域公共交通の利便性向上を図り、自家用車から公共交通への転換や地域公共交通の維持・活性化を図った。 ● 乗合タクシーの実証運行開始に際し、地域懇談会出席の他、事業者・商店街・住民等との協議も精力的に実施し、多様な意見について調整を図り、実証運行開始後も多様な意見を反映すべく、運行計画の見直しを行うなど、持続可能な公共交通の構築に努めた。
【鉄道事業者】 とりづか　あきら **⑥ 鳥塚　亮** いすみ鉄道株式会社 代表取締役社長 ✉ torizuka@isumirail.co.jp	● いすみ鉄道における 2 年間の存続検証期間中、公募を経て社長に就任し、沿線商店街関係者による応援団等地元と良好な関係を築きながら、存続に向けて物品販売やネーミングライツ等即効性のある増収策を打ち出し、地域鉄道の再生に取り組んだ。 ● 豊富な人脈を活かし、沿線地域の恵まれた自然環境に着目したアニメキャラクターの登用やイベント列車の導入等観光鉄道化に取り組んだ。
【鉄道事業者】 こうご　こうさく **⑦ 向後　功作** 社団法人銚子市観光協会 銚子市観光プロデューサー ☎ 0479-27-8707 もしくは 080-4290-8539 ✉ kanko@city.choshi.lg.jp もしくは kugkusk3@me.com	● 銚子電気鉄道在職時、広報担当として積極的な情報発信に努め銚子電鉄の知名度向上に貢献した。 ● 地域鉄道存続のためには地域の活性化が不可欠との信念のもと、大学でまちづくりを学び、まち歩きとセットにしたイベント列車運行など、鉄道のイベント開催にあたって、まちの魅力も PR できる要素を盛り込み、銚子のまちの知名度向上に尽力した。 ● 平成 22 年 4 月、銚子電気鉄道を退職し、現在銚子市観光プロデューサーとして地域観光振興の企画や営業活動、市民活動の連携支援を行った。

プロフィール	取組概要
【鉄道事業者】 よしだ　ちあき ⑧ 吉田　千秋 ひたちなか海浜鉄道株式会社 代表取締役社長 029-212-8023 yoshida@hitachinaka-rail.co.jp	● 駅構内で地域の保育園児の演奏会や地元野菜の直売会実施など、地域に親しまれる「市民鉄道」として数多くの取組みを通じ、鉄道を核とした湊線沿線の新たな魅力づくりと、情報の発信を行っている。 ● 前例にとらわれない柔軟な発想で沿線の観光施設や旅行業者と積極的に連携を図り、鉄道利用者の増加に取り組んでいる。 ● 地域住民と一体となって「鉄道を中心としたまちづくり」に取り組んでいる。
【バス事業者】 やじま　まさる ⑨ 谷島　賢 イーグルバス株式会社 代表取締役社長 ops@new-wing.co.jp	● 不採算路線維持のため、大学と連携し、GPS と乗降センサー等のシステムを活用した路線毎の運行情報や利用状況のデータ把握・分析と、利用者アンケート等を通じた顧客ニーズの把握を通じて、路線バス事業を「見える化」し、運行の最適化、コスト改善により事業の持続性を導き出した。 ● 観光資源がある過疎地の生活路線バス等において、上記のプロセスに加え、路線のハブ＆スポーク化、ゾーン制運賃等創意工夫による取組みを実施し、改善を図った。
【バス事業者】 あめみや　まさひで ⑩ 雨宮　正英 山梨交通株式会社 専務取締役 amemiya-m@yamanashikotsu.co.jp	● バス交通の利便性向上と活性化に向けて、インターネットを利用して路線やバス停通過時刻の検索ができるバスマップに、リアルタイムの運行情報やバス停周辺の観光情報を組み合わせた「やまなしバスコンシェルジュ」システムを産学連携により開発し、実用化する等、他業種、大学、行政等と連携しながら、創意工夫による取組みを実施した。
【バス事業者】 ながやま　てるひこ ⑪ 永山　輝彦 神奈川中央交通株式会社 運輸計画部計画課長 teruhiko.nagayama@kanachu.co.jp	● BRT 導入による渋滞緩和や CO_2 削減を図り、また新しい企業定期券として、カーボンオフセットとバス定期券を組み合わせた「グリーンエコパス」を導入する等、公共交通機関として、環境問題にも先進的に取り組んできた。 ● 本社の管理部門のみならず、営業所での運行管理や労務管理での知識経験も活かし、路線新設や再編等に取り組む一方、BRT 等先進的な取組みについて、地域公共交通会議等を活用した自治体との調整を行っている。

プロフィール	取組概要
【タクシー事業者】 しのはら　としまさ ⑫ 篠原　俊正 株式会社愛鶴取締役副社長 株式会社ハートフルタクシー 取締役副社長 shinohara@aizu-taxi.co.jp もしくは shinohara@heartful-taxi.co.jp	● 地域への貢献と要望に応えるため、介護・福祉の支援を行うタクシー救援事業（Q タク）サービスを構築し、「陣痛 119 番」等利用者ニーズの多様な用途に応えられるメニューを構築した。 ● 子育て支援タクシーを運行し、今まで運送依頼を躊躇していた子供、母親等との間に、タクシーは安全・安心であるという信頼関係を築きあげた。 ● 交通空白地域解消のため、市民の交通アクセスはどうあるべきかを考慮し、行政と連携を図りながらコミュニティタクシーの運行を実施した。
【旅客船事業者】 さがら　のぶひさ ⑬ 相良　宣尚 伊豆諸島開発株式会社 常務取締役 03-3455-3090 n-sagara@tokaikisen.co.jp	● ジェットフォイルの高速性・機動性を活かした新規航路開拓のため、東京～館山～下田を結ぶトライアングル航路のモニター運航を通じ、定期航路化を実現させた。 ● 新たな観光需要と地域活性化の推進を目指し、下田市が中心となって設立した「南伊豆地区・首都圏海上高速航路推進協議会」に参画。東京～下田、伊豆大島～下田をジェットフォイルで結ぶモニター運航を実施し、伊豆大島～下田の定期航路化を実現させた。
【その他】 たかまつ　しづお ⑭ 高松　志津夫 特定非営利活動法人 ウィラブ北茨城 代表理事 029-300-4321 ibaraki_294iinet@yahoo.co.jp	● 交通弱者である障害者、高齢者に地域密着型サービスを提供することを目的に自ら NPO 法人を設立し、県内で「福祉有償運送」を行うため、各市町村に対して運営協議会設置運動を展開した。 ● 公共交通機関のみならず、スクールバスや一般企業保有の送迎バス等、地域資源の有効利用を促進する活動を提唱し、地域全般の移動手段の必要性を行政に提言した。
【その他】 ためくに　たかとし ⑮ 為国　孝敏 特定非営利活動法人まちづくり支援センター 代表理事 高崎商科大学 非常勤講師 （兼任 商学部･短期大学部） 0284-64-9248 tame@pnc.gr.jp	● 佐野市内の公共交通体系の見直しに際し、交通空白地域において、自ら提案・実現したワークショップの全てに参加し、最前線に立って地域住民と行政との橋渡し役を務め、住民主導による実証運行につなげた。 ● バス路線再編を検討する市役所職員に対し、デマンド交通や新規路線のスリム化等の指導を実施し、基幹線と支線のネットワーク化やフリー乗車、デマンド運行などを導入し本格運行に導いた。

プロフィール	取組概要
【その他】 ⑯ 清水（しみず） 弘子（ひろこ） 特定非営利活動法人かながわ福祉移動サービスネットワーク 理事長 移動サービスワーカーズコレクティブらら･むーぶ港北 事務局長 kanagawa-idounet@b04.itscom.net	● 神奈川県内で交通不便を感じる住民が、自ら主体となって取り組む「地域生活交通づくり」を支援し、地域主体を育て、地域の合意形成、運行に至るまで共に取り組み、実践につなげた。 ● 大和市西鶴間・上草柳地域において、住民組織をつくり、市との協働事業により、運行経費を自治会・各世帯からの負担と協賛金等でまかなう「のりあい」の運行に至るまでを支援した。
【その他】 ⑰ 佐羽（さば） 宏之（ひろゆき） 三立応用化工株式会社 代表取締役社長 090-3003-6730 tansai@po.wind.ne.jp	● 群馬県の東毛地域において公共交通の維持・発展を目的に「2015 年の公共交通をつくる会」を設立。わたらせ渓谷鐵道や上毛電鉄を民間の立場から支援を行うことを目的に「わたらせ渓谷鐵道市民協議会」、「上毛電鉄友の会」の設立に参画。各組織ともに無償のボランティア参加を基本に活動。公共交通が苦境にある状況にあって様々な取組みを通して、市民の手で既存の公共交通を守り・発展させていくことを提唱し、沿線市民に公共交通への関心を持たせている。

各マイスターの活動地域

【マイスターに聴く①】

地域の交通は地域の住民自身が支える

高橋（たかはし） 正朗（まさあき） 氏 （日立市役所 都市建設部公共交通政策課）

■ 高齢者の足を確保せよ

日立市は、海沿いの平地が狭く、すぐに山がせまる立地です。町に近い山側には多くの団地が開発され、さらに山間部の谷沿いには過疎化、高齢化した小さな集落が点在しています。

これらの地域で「高齢者の足を確保せよ」との市長の命を平成 20 年に受け、公共交通担当となった高橋氏は、それぞれにモデル地区を設定し、毎週のように地域を歩いて実態把握に努めました。

■ 村のおばあちゃん達に外に出てもらいたい！

バス路線から遠く、タクシーも呼びにくい山間部の中里地区で、「タクシー代がかさむので外出は控えている」「家族に送迎を依頼するのが悪い」と家に閉じこもっているおばあちゃん達の声を聞き、なんとかしなくてはと痛感。でもそれを行政がやってしまうのでなく、本当に必要なサービスを生み出すには地域主体の運営が最も適しているとの信念を持ち、地域に投げかけました。

「どうして行政がやらないのか」という声ばかりの中、まずは実体験してもらおうと、社会福祉協議会に依頼してデマンド型乗合タクシーの実証運行に踏み切りました。

運転員やオペレーターも地元から採用して運行をスタートしたところ大好評で、2ヶ月の予定が5ヶ月に延長となりました。これが NPO 法人の立ち上げにつながり、中里地区の全世帯から年会費 2000 円を徴収し、残り7割を市が補助することで、平成 21 年7月に運営がスタートしました。

「病院に行けるようになった」「友達と一緒にちょっとおしゃれして買い物に出かけるの」と、おばあちゃんたちが確実に元気になってきているのが、高橋氏にとって何よりもうれしかったそうです。

■ 目的が共有できれば、自主的に動き出す

もう一つのモデル地区は、2つの山側団地をかかえる諏訪地区でした。

路線バスは赤字で廃止・減便の危機が迫っていましたが、それはバス事業者や市の責任であると地域住民は考えていました。その発想を転換し、地域が協力してバスを守る体制を確立するまでに、22 回もの会合を重ねました。

住民が何をすれば良いのか戸惑っている時に、スーパーの駐車場でバス利用を勧めるイベントを高橋さんは提案しました。具体的に動くとアイデアは出てくるもので、イベントは大成功。これが地域住民の成功体験となり、士気が高まりました。その結果、地域とバス会社、行政間での我が国でも珍しいパートナーシップ協定締結にこぎつけたのです。

■ マイスター任命で生まれた、専門家の自覚

「マイスターに任命されることで、公共交通のことを 24 時間意識するようになった」と、高橋氏。住民からも専門家として認められ、頼りにされるようになったといいます。

「公共交通を将来にわたり維持していくには、事業の黒字化が一番確実。そのため、さらに交通事業者と積極的に話し合い、儲かる公共交通の“壺”を見出したい」という抱負を抱いているそうです。

諏訪地区での実証運行開始記念写真
（後列右から 4 人目が高橋氏）

【マイスターに聴く②】

地域が一体となるプロセスが重要

嶌田（しまだ） 紀之（のりゆき） 氏（南房総市役所 総務部総務課総務グループ）

■ 市町村合併で特命の公共交通担当に

平成の大合併の中で、公共交通をどう組み立て直していくのか ── 地域間の問題もあれば、事業者間の壁もあります。

南房総市も合併前の6町1村の時代には、路線バスなどは走らせることだけで満足してしまい、利用されているかはそれほど重要視されませんでした。しかし、合併によりその予算を合わせると7千万円近く、しかも住民には利用しづらい路線でありました。

公共交通をもっと合理的に、もっと利用しやすくできないか ── 平成 18 年の合併の際に市長の特命を受け、嶌田氏の挑戦が始まりました。

とはいっても、公共交通などまったくの素人。まずは国土交通省の専門家に教えを乞い、イロハから教えてもらいました。そして 3 ヶ月、とにかく地域を歩き、おばあちゃんの「遠回りするのでバスは使わない」という声など、利用者の目線で公共交通の問題を徹底的に洗い出したそうです。地域の現状を把握し、問題点を整理することで、初めて利用者や交通事業者の方々と話ができることを知りました。

そして自分なりに市が目指すべきビジョンを頭に描き、そのための組織づくりに向かいました。

■ 目的が共有できれば自ずと動き出す

南房総市でも「地域公共交通会議」の設立を目指しましたが、なかなかテーブルについてもらえず、この調整が一番苦労したそうです。

ある事業者の社長には追い返されながらも何度も足を運びやっと話を聞いてもらい、後にこの方が一番の理解者になってくれたという体験もしました。

事業者と行政の代表の形式的な顔合わせの場に止まることも多い地域公共交通会議ですが、南房総市では、市が案を出すのではなく、参加者から提案を出してもらうボトムアップにこだわりました。

たとえばタクシー分科会では、事業者のアイデアで、グループ客向けに観光地までの料金の目安を表示したり、乗務員が利用者に観光ガイドするようになりました。南房総市独自の「地域審議会」とも連携し、各地域の公共交通の課題や提案を利用者とのパイプ役として活用することができました。

地域全体で公共交通に対する理解が高まることにより、難しい調整も可能になりました。たとえばスクール混乗バスです。路線バス利用者は少なくてもスクールバスが必要な地域では、住民にもスクールバスを路線として利用していただけるように、教育委員会との調整に心を砕き、バス会社には「バス停がある幹線までお客を連れて行く」と説得して合意にこぎつけました。

また、平日は住民用に、休日は観光客用にコースも時刻も変えて運行する市営バス「うらら号」も実現しました。嶌田氏は、これをJRに着地交通として売り込み、JR の「小さな旅」のパンフレットにうらら号の時刻表が掲載されました。これは非常に大きな宣伝効果があったと考えられます。

■ 行政マンの専門性を認める制度は画期的

そんな嶌田氏でも、行政マンである以上、異動は免れません。「でもマイスターをいただいていたので、地域で専門家として認められ、今でもアドバイスを聞いてもらうことができます。その意味では、たとえば市役所内でもマイスター制度をつくるなどすれば、もっと行政マンの仕事意識や効率が向上するかもしれませんね」とのこと。

「マイスターになったことで、まず自分がいろいろな人から学ぶ機会が得られ、同じ境遇の仲間と知り合い、情報交換し、交流することができます」と、これからもこのネットワークを広げて公共交通の新しい流れをつくりたいと意欲的です。

【マイスターに聴く③】

常識をくつがえす発想力と行動力

大野（おおの） 練夫（いさお） 氏（三郷市役所 会計管理者）

■ 自治体バスの常識を疑う？！

「君にやって欲しいのは三郷駅のエスカレーターとバス交通の整備だ。」平成 11 年 4 月、埼玉県三郷市の生涯学習課で青少年健全育成事業の策定に携わっていた大野氏にとって、道半ばでの交通対策課への異動は本意ではありませんでした。しかし、着任早々に上司に告げられたこの言葉で明確な目標が定まったと言います。

市内を複数のエリアに分け、公共施設の配置や人口、年齢構成を踏まえて需要を考え、描いた路線の図面は 100 に及んだそうです。さらに研修や視察を重ね、情報収集をする中で浮かんできたのは、自治体バスの常識とも言えるものへの疑問でした。

自治体より民間業者の方が安定的な運行ができるのではないか。通勤通学の時間帯に走らせてこそ利便性が高まり収益も上がる。便数を増やせば運賃はもっと高くてもいい。そう考えた大野氏は、これらの仮説や路線の試案を検証するため、国からの支援も得て多くの調査を行いました。その結果、市は路線計画や運行本数、停留所立地の基本方針を企画立案し、バス事業者は採算性を考慮して参入をするという『三郷モデル』を確立したのです。

■ 行政はプロデューサー

大野氏は、三郷市でバス交通の再編が円滑に進んだ要因として、バス事業の規制緩和や TDM(交通需要マネジメント)実証実験制度創設などタイミングに恵まれたこと、意欲ある新規参入の事業者と、それを支援・指導する既存事業者がいたこと、市民の強い要望があったことなどを挙げています。これらに加え、時間をかけて入念な事前調査を行ったことも欠かせません。中でも、その路線を最も利用する地域を明確にし、その地域の市民の意見を尊重することを第一に考えました。

先進事例の調査では、地域の規模や実情を加味し、良い点に加えて課題や問題などの悪い点も分析して、三郷でどう使えるか考えることを重視したと言います。

三郷モデルの成功の裏には、利用者が求めているものと採算性との間を調整し、行政内部、新旧バス事業者、警察など多くの関係者と調整するプロデューサーとして大野氏の様な存在があったことも忘れることはできないでしょう。

■ ノウハウを社会に還元したい

大野氏はこれまでにも、著書やシンポジウム、セミナーなどを通じて自身の経験を発表してきましたが、今後は活動の幅を更に広げ、多くの調査や検討の上に成り立っている三郷市でのノウハウを伝えていきたいと言います。

地域公共交通マイスターがより的確で役立つアドバイスをするには、依頼者の「まち」の実情や課題を予め知った上でアドバイスすること、また場合によっては、立場の異なるマイスターがチームで対応することも求められるのではないかと大野氏は考えています。「他の地域の事例や他のマイスターのやっていることも勉強していきたい。」と語る大野氏には、既に次の明確な目標が定まっているようです。

『三郷モデル』の概要

【マイスターに聴く④】

地域の足は地域で守り、乗り支えていく

保坂（ほさか） 富士雄（ふじお） 氏（秦野市役所 都市部公共交通推進課長）

■ 地域のニーズに合った交通システムに

利用が芳しくない路線バスの維持や、交通空白・不便地域の解消にはどうしたらよいか。さらに、財政負担も減らす必要がある ── 平成 17 年、神奈川県秦野市の都市計画課公共輸送担当に異動した保坂氏を待っていたのは、非常に難しい課題でした。

平成 14 年の道路運送法の一部改正により、当時の秦野市では、路線バスの廃止や減便などが進んでしまい、その対策が急務となっていました。そのような中、平成 18 年にも道路運送法の一部が改正され、路線バス以外にデマンドバスや乗合タクシーといった定期定路線以外の乗合旅客運送も「乗合事業」の許可で導入が可能となりました。

保坂氏は「これはチャンスだ」とばかり、乗合タクシーの導入を検討すべく、平成 19 年に「秦野市地域公共交通会議」を立ち上げました。既存バス路線を維持しながら、地域の事情に合った交通を確保する、という方針のもと、バス事業者をはじめ、タクシー事業者や商工団体、地元住民などと問題意識を共有し、継続的に話し合いを重ねました。その結果、地域のニーズに合う形として、路線固定型乗合タクシーとデマンド型乗合タクシーの運行を開始しました。

デマンド型乗合タクシーは、利用者からの予約がない時は、通常のタクシー営業を行うことで、経費を大幅に削減できる運行システムです。

■ 乗り支えることで地域公共交通は持続可能に

「かつての地域公共交通は、事業者の裁量だけに頼っていた。今は、それだけで維持することは難しい。市民（＝利用者）、事業者、行政の三者が役割分担をし、それぞれが責任を果たすことで地域公共交通を維持する時代になっている。」と保坂氏は言います。公共交通を持続可能なものにしていくため、「地域の足は地域で守り、乗り支えていく」ことを多くの市民に理解してもらえるよう啓発し、意識改革を進めることが必要との考えで、公共交通事業への支援のあり方を日々考えているそうです。

市民への啓発活動の一つとして、TDM（交通需要マネジメント）施策を実施しています。秦野市内の小学5年生を対象にTDM教育の授業を実施したり、市内の主要事業所と「ノーマイカーデー事業」に取り組むなど、地域公共交通のあり方を認識してもらうとともに、渋滞緩和や環境負荷の軽減にも取り組んでいます。現在では一部の事業所が自主的にノーマイカー・エコ通勤デーを実施するなど、市民の意識が高まっているとの手応えを感じているそうです。

■ もっと便利になるための挑戦は止まらない

市民が地域公共交通を「乗り支える」ことが、事業の継続につながるということを訴える保坂氏ですが、そのためには「市民が使いたくなるような地域公共交通」でなければならないと言います。

利用者にとって、事業者にとって、よりよいシステムにするために、ルート沿線の自治会と定期的に話し合ったり、利用者アンケートを行って利用需要の把握を行い、それに基づき、運行ルートや運行ダイヤの見直しなど、改善の余地があれば素早く実践しています。

例えば、高速バスを活用して鉄道を補完できないかと考え、分かりにくかった高速バス乗り場の案内の改善を既に図っています。地域住民に乗り支えてもらえるような便利な地域公共交通を目指して、保坂氏の挑戦は止まりません。

デマンド型乗合タクシーの車両

【マイスターに聴く⑤】

地域との共栄でローカル線を守る

向後（こうご） 功作（こうさく） 氏 （社団法人銚子市観光協会・銚子市観光プロデューサー）

■電車修理代を稼がなくちゃ、いけないんです

千葉県東端ののどかな風景の中を走る 6.4km のローカル線、銚子電鉄。2006 年に廃線の危機に直面した当時、向後氏は鉄道を運営する銚子電気鉄道株式会社の鉄道部次長でした。

副業で製造していたぬれ煎餅を買って電鉄を支えて欲しいと、向後氏が書いた呼びかけ文。「電車修理代を稼がなくちゃ、いけないんです」というタイトルが、ふとしたきっかけでネット上に瞬く間に広がり、なんと2週間で1万通の注文メールが殺到する事態に。それを追いかけるようにマスコミの取材が殺到し、ひと月あまりで 50 社以上が押し寄せたのです。

その後の連休には、今までさほど人のこなかった地域に人が大勢押し寄せました。「ローカル線の危機を助ける」というストーリーが、現代人の心に響いたのです。うれしい悲鳴とはこのことで、ついに煎餅の生産が追いつかず、最大 6 ヶ月待ちの状態となり注文をストップせざるを得なくなりました。

おかげで、電車や枕木の補修などの費用が捻出でき、電鉄は当面の危機から脱出できました。

■ ネットで広がった地域の想い

また、電鉄のサポーター組織も誕生し、自主的にユニークなイベントを企画してくれたり、寄付を集めたりしてくれました（このサポーター組織は、今は役割を終えて休会中です）。

このような運動のプラットホームづくりも、ネットの力が大きかったそうです。

向後氏がこの時期に開設し、半年間毎日、心を込めて綴った電鉄のブログには、毎日 5000 件のアクセスがありました。心のふれあいが求められている今の時代、「会社とはいえ、一人の人間が発信することが大切」と実感したそうです。

公共交通がネットという新しい情報発信ツールを持つ事で、地域の中で、人や物を運ぶだけでなく、情報を運ぶ役割…「公共交通のメディア性」が高められ、地域の想いが日本中へ広がり、大きなムーブメントとして結実したのではないかとのことです。

■ 20 年後も電車が走るまちづくりをしたい

まちづくりから地域交通を考える必要性を意識し、千葉大学の社会人枠に入学していた向後氏は、一連の経験を通してその重要性を改めて再認識し、仕事との両立に苦しみながらも無事に卒業したそうです。その後、電鉄と地域を結ぶために、あえて電鉄を離れ、今の「観光プロデューサー」の仕事につき、現在はさまざまな企画を立てて活躍されています。

人のつながりの希薄になった社会の反動からか、鉄ちゃん鉄子はますます増えているとか。

半島を走る小さなローカル線の旅は、郷愁がただよい、華やかな観光地とはひと味違うロマンを感じさせます。

「隠れた観光資源を発掘し、磨いて、多くの人に情報として手渡していくこと、観光地として残ることが、地域の足を守る事につながる。地域とローカル線が共栄していくまちづくりが、今の私の目指すものです。20 年後も、電鉄の走るまちづくりをしたい」と、熱く語る向後氏。

3 年前には、中心メンバーの 1 人として一般社団法人交通環境整備ネットワークの設立に参画し、鉄道で地域交通を支える人の輪も全国に広がっているそうです。

銚子電鉄外川駅と観光案内板

【マイスターに聴く⑥】

赤字原因の『見える化』への挑戦

谷島 賢（やじま まさる） 氏（イーグルバス株式会社 代表取締役社長）

■ 「うちならできる」と赤字路線に挑戦

今から 30 年ほど前。父親が創業した小さな旅行会社で、谷島氏は、観光バス事業へ参入するための準備をはじめました。しかしその頃は、実績がなければ事業免許はなかなかとれない時代でした。

昭和 55 年、実績をつくるために福祉送迎バス事業に参入、実績を積み上げて平成元年に観光バス事業の免許を取得しました。しかし、すぐにバブルがはじけ観光バス事業は厳しい状況に。平成 15 年に路線バス事業の許可を得、その3年後の平成 18 年、大手バス会社が撤退するエリアでのバス路線の引き継ぎを打診されました。

大手バス会社でもバス路線の一部から撤退する状況のなか、断れば、公共交通の空白地帯が生まれてしまう---悩んだ末、チャレンジするつもりで運営を引き受けることに。ですが、初年度から大きな赤字が会社の経営を圧迫することとなってしまいました。

■ 課題の「見える化」で運営の最適化に成功

まず赤字の原因を探ろうとしましたが、そもそもバスの運行状況がまったく把握できないことに愕然としました。そこで、大学との産学共同研究で、路線バスダイヤ適正化システムの構築に着手。試行錯誤の末、GPS とセンサーによりバス停ごとの乗降者数を把握し、そのデータの積み上げから、乗降客のないバス停やほとんど人を乗せていない区間・時間帯などを正確に把握することができるようになりました。同時に、車内や住民へのアンケートにより乗客の細かなニーズの把握も行いました。

このような課題の「見える化」により、バス停の位置、時刻表や運行ルートの最適化を図ることで、サービスの質を向上しながらのコストダウンに成功し、赤字路線の改善につながりました。「運行計画は職員の勘と経験にまかせる」というのが一般的なバス業界の中で、谷島氏の「見える化」は画期的な取組みとなりました。

■ ハブアンドスポーク方式の開発

赤字路線の改善方法としては、観光客などの外需を呼び込むのもひとつの方法です。ときがわ町において、平成22年から地域の観光資源の掘り起こしに利用できる路線バスと、バス停から離れた住民が利用するデマンドバスが、それぞれ各方面に向かうバスに乗り換えやすいよう工夫しました。同じ時間帯に路線バスやデマンドバスが1箇所のハブに集まり、乗り換えを経て一斉にバスが発車する「ハブアンドスポーク」という方式で、これにより、便数を大幅に増やしながらコストダウンすることに成功しました。

■ 最適化のノウハウの普及が必要

イーグルバスは「ハイサービス日本 300 選」にも選定され、現在、同社は埼玉県内で6路線の路線バスの運営を担うとともに、この運営ノウハウを活かしたコンサルタント業務も開始しました。谷島氏自身も、地域公共交通マイスターとして日本中から講演依頼や問い合わせが引きも切りません。

「バス事業者としてサービス最適化の努力をすべきだと思いますが、それでも赤字になる地域はあります。それについては、行政が支えるべきでしょう。本来、行政が公共交通についてきちんと調査し、計画を立てて、民と公の担う部分の切り分けや連携を進めるべきと思います。そのためにも、分析や改善ノウハウの共有化が必要です。」と語る谷島氏は、さらなるステップアップを見据えているようです。

【マイスターに聴く⑦】

地方バスの活性化を 365 日考える男

雨宮（あめみや） 正英（まさひで） 氏（山梨交通株式会社 専務取締役）

■ 見聞きする全てをアイディアのヒントに

山梨に 365 日、公共交通としての地方バスの活性化を考える男(ひと)がいます。

雨宮氏が関わるようになった平成 2 年ごろの路線バス事業は、赤字や路線廃止など、前向きとは言えない課題の多い仕事でした。「バスの仕事をやるのなら、成り行き任せでなく、バスの価値を高めよう」と必死に知恵を絞り出し、IC カードの活用や、バイオ燃料車の導入などを全国に先駆けて実現しました。

市場原理では生きて行けない地方バスに大量輸送以外の付加価値を持たせ、関心を高めてもらう。そのため雨宮氏は 365 日、見聞きしたことのすべてをバスにつなげて発想し、バスの価値を高めるアイディアを温めています。

■ 人とのつながりを大切に

雨宮氏のモットーは、人との出会いを大切にすることです。バス関係はもちろん、一見関連の無さそうな人とも丁寧に、誠実に接することが、雨宮氏のアイディアを形にするのに役立っています。

IC カードでの運賃決済、路線や通過時刻のインターネット検索が容易なバスマップに、リアルタイムの運行情報やバス停周辺の観光情報を合わせた「バスコンシェルジュ」の開発・実用化も、他業種や大学、行政などの協力あっての成果です。

バスコンシェルジュのシステムを発展させる際には、「自社の利益のみに固執していてもバスの利用増加につながらない」と、ライバルである新規参入の事業者とも相談し合える関係を築いて行きました。

バイオ燃料車の導入にあたっては、大学を活用して、全乗務員・整備士を対象に山梨大での特別講座を用意しました。大学での実験を含む体験が性能への疑念を晴らすのに大いに役立ったのだそうです。

かつて、自治体に路線撤退を申し入れていた頃は「疫病神」呼ばわりされたそうですが、多くの人に頼りにされている今からは想像できない逸話です。

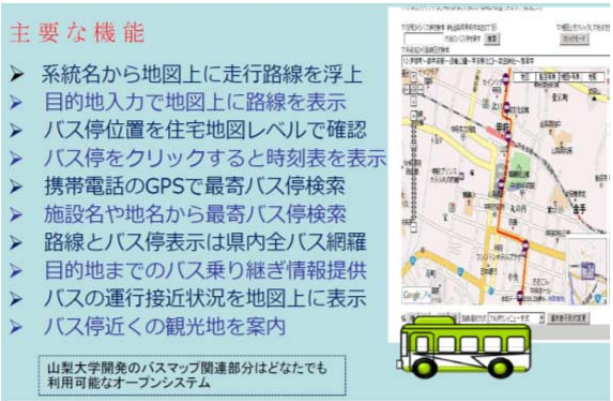
■ 100%思うようには行かないけれど

雨宮氏の熱心な仕事の背景には「地域を何とかしたい」という強い郷土愛があります。仕事外の時間で戦前の山梨出身の駐米大使・埴原正直を調べ、自費出版で地域の子どもたちに提供しました。「山梨にもこんな偉人がいたんだと勇気が湧くように」との思いからだそうです。

県内の小学校に対しては、持続可能な都市づくりに環境負荷の小さいバスが貢献できるよう、「バスの出前授業・講座」を根気強く続けています。

切り口は公共交通としてのバスですが、雨宮氏の胸の中には、未来の地域への思いが沢山つまっています。最近では、甲府駅から南方に計画されているリニア新幹線の駅を結ぶ交通手段として BRT を実現すべく、あちこち駆け回って奔走しています。

100%思うようには行かないけれど、めげずにパワフルに動き続けておられる雨宮氏、今後のご活躍がますます楽しみです。



やまなしバスコンシェルジュシステムの概要

【マイスターに聴く⑧】

タクシーの特性を活かした社会参画

篠原（しのはら） 俊正（としまさ） 氏 （株式会社愛鶴 取締役副社長
株式会社ハートフルタクシー 取締役副社長）

■ タクシーの特性が活きることを知る

タクシー事業を営む中で、ドア to ドア、少数個別輸送、面的移動、機動性といったタクシー固有の特性を活かした新たな事業に、いかに取り組むことができるかを常に考えていた、と話す篠原氏。

地域公共交通に取り組むきっかけは、まさにタクシーの特性を活かす、神奈川県秦野市内の特別支援学校（当時は養護学校）生徒の送迎運行でした。

以前は、7名の生徒を大型バスで送迎していたため、バス発着所となる駐車場までは保護者が送り迎えを余儀なくされていましたが、これをジャンボタクシーに変更したことで、各生徒の自宅への送迎が可能となりました。保護者の負担も大幅に軽減され、また、運行経費も半減して市の負担も軽減され、関係者の方々から大変喜ばれました。

この送迎運行の経験を活かし、現在は、交通空白地域をまわるコミュニティタクシーや、乗合バスが撤退した路線の代替交通として乗合タクシーを運行しています。

■ 運輸事業者からサービス事業者への脱皮

地域公共交通に取り組むより早く、15 年前から「介護タクシー」にも取り組んでいましたが、当初は、運輸事業者としては評価されても、サービス事業者としてはなかなか評価してもらえませんでした。「タクシー会社に介護の仕事ができる訳がない」と。

そう言われながらも、「移動で困っている要介護者が大勢いる現実に、何とか役に立ちたい思いで無我夢中で取り組んだ」と篠原氏は当時を振り返ります。

篠原氏は、社員のホームヘルパー資格取得、ケアドライバーの綿密なカンファレンス、介護保険における訪問介護事業や居宅介護支援事業の開設などを通し、関係者との信頼関係構築に邁進しました。

ある時、車いす生活のために帰郷を諦めていた方を、介護タクシーで故郷へお連れしたところ、郷里の土を踏んだ瞬間、号泣され、「人生で一番の思い出になった」と。このことが、この事業を何が何でもやり続けるという活力になりました。

現在は、身体状況が重篤な方ほど、篠原氏の会社を指定してくださるそうです。

この他にも、「陣痛 119 番」などの多様なニーズに対応する＜Qタク＞、子どもだけでも利用できる＜子育て支援タクシー＞、新たな概念の観光タクシー＜ぶらタク＞など、サービス事業者の視点で様々な事業展開を進めています。

■ 利用者の視点で垣根を除く

マイスター任命後は、講演会の講師やパネラーなどの依頼も増え、一事業者としての取り組みだけでなく、様々な地域における新たな公共交通の構築・普及に努めていきたい、と篠原氏は話します。

具体的には、可能な限りバスやタクシーの垣根を取り除き、その地域にとって、どのような運行システムが最適であるのかを利用者の視点に立って構築すること。また、高齢化で移動困難者・制約者が増加することを踏まえ、タクシーの特性を活かした移動のバリアフリー化、ユニバーサル社会への参画を推し進める必要があること、をあげています。

利用者に喜んでもらえることを活力に、篠原氏の新たな取り組みへのアイデアは尽きないようです。

介護タクシー

【マイスターに聴く⑨】

公共交通と観光のコラボレーション

相良（さがら） 宣尚（のぶひさ） 氏 （伊豆諸島開発株式会社 常務取締役）

■ まずは「お試し」から

金融業界から海運業界という異業種に移ったのは平成 15 年、相良宣尚氏が 51 歳の時でした。

当時の東海汽船では、昭和 40 年代をピークに減少傾向にあった輸送人員を増やすための打開策として高速船・ジェットフォイルを導入したばかりで、それをどう活用するかが大きな課題となっていました。入社翌年の平成 16 年に旅客部長に就任した相良氏は、事業活性化のための新規航路開発という重責を担うことになりましたが、「新しいことをやるのが好きだし、楽しかった」と当時をふり返ります。

「東京湾にジェットフォイルを走らせられないか。」それが最初の発想でした。新しい航路を一企業で設定するのは大変なことですが、熱心な自治体担当者と関東運輸局に後押しされ、まず東京～館山～下田～東京を結ぶトライアングル航路でモニターを対象とした試験運航を実現させます。当初は定期化は考えていなかったそうですが、まずは試してみることから始め、その後定期化されるに至りました。

相良氏はこの他にも、江の島～伊豆大島航路の復活や数々の運航実験に関わっていますが、「ただお客様を運ぶだけでは意味がない」と言います。

■ 港の先に魅力が必要

船を単なる移動手段と考えてしまうと、競合する交通手段に料金面で対抗することが難しくなります。出かけた先に行ってみたいと思える場所があり、楽しむことができなければ、人は船に乗ってくれません。また、片方の港側から集客するだけでは、航路として成り立ちません。

港のある地域や近隣の観光の魅力をつくり、それらを結ぶ理由が必要なのです。伊豆大島の椿、館山の菜の花やポピー、伊豆の河津桜を巡る海のフラワーラインは、その好例と言えるでしょう。花が咲く時期に合わせた期間限定での運航を行うことで希少価値も高まります。

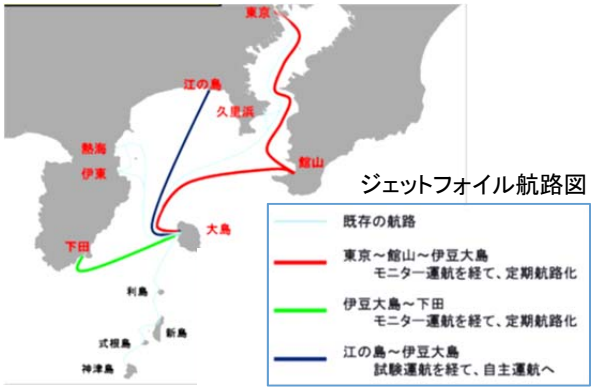
観光とのつながりを考えた時、最も難しかったのは港から駅や観光地への交通手段の確保でした。港から先の交通の整備は、東海汽船ではできなかったからです。そこで、地元の観光業、バス、タクシー業に加え、漁業関係者にも働きかけて、理解を拡げていったのです。

■ 熱意は人を動かす

ジェットフォイルという種類の船をいかに多くの人に知ってもらうかということも重要でした。そこで、限られた人にしか伝わらない告知方法だけではなく、自治体の広報誌の活用を考えました。しかし、広報誌に枠を確保するのはなかなか難しく、そんな時には自治体に航路の誘致に熱心な首長や担当者がいることが大いに力になったそうです。それと同時に、「やる気のある自治体の熱意にはできるだけ応えたい」と思ったと言います。

船で人を運ぶという海運業の範疇に留まらず、船を降りた先の地域の活性化にまで積極的に取り組む姿勢を持っていたからこそ、その様な出会いとタイミングに恵まれたのかもしれません。

地域公共交通マイスターで唯一、海上公共交通に携わる相良氏は、公共交通と観光のコラボレーションによる地域活性化のマイスターでもありました。



ジェットフォイル航路図

【マイスターに聴く⑩】

赤ひげ先生　公共交通でまちづくり

為国（ためくに） 孝敏（たかとし） 氏（特定非営利活動法人 まちづくり支援センター 代表理事
高崎商科大学 非常勤講師（兼任 商学部・短期大学部））

■ まちづくり全体のなかで公共交通を捉える

栃木県佐野市では、平成 17 年 2 月に合併した旧田沼町、旧葛生町の町営バスを継承し、翌年から旧町営バスの再編と公共交通空白地域解消のための検討を開始しました。為国氏はこの公共交通体系の見直しに際し、公共交通空白地域において、自ら提案・実現したワークショップの全てに参加し、最前線に立って地域住民と行政との橋渡し役を努め、住民主導による実証運行につなげました。

為国氏は、専門である土木史の研究で「土木遺産の活用」に取り組んだことをきっかけに、各地でのまちづくりに専門家として関わるようになりました。佐野市でも、地域公共交通会議やまちなか活性化協議会の委員として指導、助言を行なって来ました。

しかし、為国氏は自嘲気味に語ります。「東京からの視点で物事を考えていた時期は“上から目線”になっていた。地域のまちづくりには、効率性や採算性を重視する最近の行政目線だけではなく、公共の福祉の原点に立った、市民一人ひとりにどれだけのサービスを提供出来るか、ボトムアップ型の視点が必要であることに気づいた。」と。

■ 住民が欲しい情報が出ていない！

「公共交通は電気やガスと同じように社会のインフラである」ということを考えてもらうため、公共交通空白地域の赤見地区では、バスが必要かどうかを判断するところから沿線住民に委ねました。一時は「税金が高くなるのならバスはいらない」という意見が大勢を占めたこともありました。住民に必要な、生活に密着した情報が出ていないことに気づいた為国氏が行政と住民の橋渡しをした結果、地域住民の意見を反映した実験試行や、撤退も視野に入れた運行見直しをルール化するなど、住民が納得した上でバスを走らせる状況が実現できました。

佐野市での取り組みは、単に効率性や採算性を高めるだけでなく、“地域住民で育てるバスづくり”をめざし、実践したことが特徴です。公共交通をまちづくり全体の中で捉え、まちのインフラとして取り組んで来た結果が生きたと言えるでしょう。

■ めざすのはまちづくりの“赤ひげ先生”

人の移動を左右する公共交通の活性化は、街なかの活性化とも深くつながりを持ちます。今後は世代に合わせたまちづくりがますます求められて来ます。為国氏は、これまで公共交通やまちづくりの現場に関わって来た経験をまちづくりの研究として整理し、「まちづくりの赤ひげ先生」として、全国へ行脚したいという夢を語りました。

マイスターに任命されて以来、議員や行政職員に公共交通の重要性を伝える研修などの機会はあったそうですが、公共の福祉としての公共交通に対する社会の認識が深まるよう、マイスターをもっと活用して欲しいとの希望を述べておられました。

赤見地区ワークショップで議論する為国氏
（左から１人目）

赤見地区での実験路線の事前チェック

【マイスターに聴く⑪】

お金がなくても出来ることはいろいろある

佐羽（さば） 宏之（ひろゆき） 氏 （三立（みたち）応用化工株式会社 代表取締役社長）

■ こんなバスには誰も乗らない

佐羽氏のふるさと、群馬県桐生市では、大手バス会社の撤退に伴って走り出したコミュニティバス“おりひめバス”のバスマップと時刻表が全戸配布されました。当時長大路線だったおりひめバスは、佐羽氏の自宅そばのバス停に日に数本しか来ません。「こんなバスは誰も乗らない。もっと便利な路線がつくれるのではないか。」そんな素朴な疑問を持った佐羽氏は早速桐生市へメールしました。その後「市民の声の会」に参加し、コミュニティバスのあり方をワーキンググループでまとめ、佐羽氏の公共交通にまつわるまちづくり活動がスタートしました。

■ 市民自治のまち桐生流のまちづくり

「私は交通事業者の者ではないので、地元のまちづくり活動の一環として関わるしかない。」 そう語る佐羽氏ですが、平成 17 年には、「自家用車がなくても現在ある公共交通を活かしたまちづくり」を活動主旨に掲げて「2015 年の公共交通をつくる会」を立ち上げたのでした。

さらに、公共交通を民間の立場から支援する「わたらせ渓谷鐵道市民協議会」、「上毛電鉄友の会」の設立にも参画しました。両組織ともまったくのボランティアを基本としていますが、苦境に立つ公共交通を守り、発展させる様々な活動に対して、賛同者は着実に増加しています。

桐生は江戸時代から在郷町として、問題解決を住民自身の手で担って来ました。そんな歴史を持つ桐生市民には、「まずは自分たちが動いてみる」といった気質が今も残っているようです。わたらせ渓谷鐵道沿線には、誰に言われたわけでもなく駅を自分の手できれいにし、緑を植える人たちがいるとの話しに、桐生気質を見た気がしました。

佐羽氏の関わる活動では、行政の補助金を基本的に使いません。「いいタイミングで活動費の寄付を頂ける」と笑う佐羽氏ですが、これまで培って来た人脈がフルに活かされているからこその言葉なのでしょう。「一番高いのは労働力。お金がなくても出来ることはいろいろある。」との言葉にも、日ごろの活動への自信が覗えました。そして何より、活動を続けるからにはみんなで楽しもうという姿勢が印象的でした。

■ “地元の”マイスターだからこそ…

そんな佐羽氏がもどかしく思っていることがあります。それは市民の公共交通に対する関心の低さです。「2015 年の公共交通をつくる会」を設立した平成 17 年の高齢者の多くは、もともと運転免許証を持たない人でした。しかし現在は、免許証を持っていた人が高齢者になっています。車を移動手段にしていた人が運転出来ない状況が急速に拡がっている今、気づいたときには公共交通は無くなってしまうかもしれません。この状況に対する危機感から、公共交通に対して地域の人にいかにして関心を持ってもらうか、佐羽氏の活動に拍車がかかります。

「交通が本業でない私はマイスターとして相応しくないのかもしれません。」と謙遜する佐羽氏ですが、「これからはバスに力を入れて行きたい。」と、活躍の舞台はこれからますます増えそうです。

わたらせ渓谷鐵道ジオラマ制作グループを応援中

各地での活動状況を前に

国土交通省 関東運輸局 企画観光部 交通企画課

〒231-8433　横浜市中区北仲通 5-57　横浜第 2 合同庁舎 17 階

TEL　045-211-7209　　FAX　045-201-8807

ホームページ：　http://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/

平成 24 年 9 月　発行