

# 地域公共交通の「5つのいませんか」から 乗り越えて「創っていく」暮らしの足へ —「相違」から「総意」「創意」へ、「遅延」から「地縁」へ—

本日版で追加したスライドが ★ です  
★マークのスライドは一部改変があります  
⊗マークのスライドは写真撮影しないでください（公開しないでください）

2018年1月19日

平成29年度地域公共交通活性化シンポジウム 基調講演

（国土交通省近畿運輸局主催）

話題提供者 大井 尚司

背景写真：  
神戸市東灘区「住吉台くるくるバス」  
2005年撮影

（大分大学経済学部門／減災・復興デザイン教育研究センター復興ユニット兼任，  
地域と交通をサポートするネットワークin KYUSHU（Qサポネット）世話人代表）

# 簡単ですが自己紹介

- 1973年生まれ、福岡出身（北九州市生まれ）
- 大学→旅行会社（主に海外旅行担当5年）→神戸大学大学院（経済→経営）→国交省系研究所（東京・2年）→現職（今年4月で10年目）
- 専門： 交通、観光（主に経済学、交通計画、都市・地域計画の側面から）  
例： 地方鉄道・バスの経営、バスの規制緩和、観光の経済効果、地域公共交通の人材育成、地域交通活性化と地域住民の暮らしについて
- 社会活動：
  - 地域内) 自治体協議会の支援（大分9か所、九州内は佐賀以外で12か所、その他単発）  
各種政策（県総合計画、PT、津波、温暖化対策、港湾活性化、観光）検討委員  
大分県・熊本県の担当者研修支援 ほか
  - 国交省) 活性化再生法事業第三者評価委員（九州） 国土交通大学校地域公共交通研修  
網計画・活性化再生法のマニュアル等の作成（九州、本省） 各種懇談会 各地の講演 ほか
  - 学会) 日本交通学会理事、日本都市計画学会九州支部幹事、日本観光研究学会九州・韓国南部支部副支部長、  
日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）委員兼幹事
  - 他) 「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」実行委員 「全国移動ネット」アドバイザー  
「タクシーコミュニティネットワーク研究会」研究者代表  
「地域と交通をサポートするネットワークin Kyushu（Qサポネット）」代表（7年、19回、延べ1000人）

# 今日の講演の内容

## 1. 地域公共交通の5つの「いませんか？ = 勘どころ」を考える

- ① 事業者（担い手）がいつまでもあると思っていませんか
- ② 利用者がいつまでもあると思っていませんか
- ③ 情報を出せば良いと思っていませんか
- ④ 地域をわかっていると思っていませんか
- ⑤ 金と手段と納期と常識（という名の固定観念、こびりついた「錆びた知識」）が先になっていませんか

## 2. 5つの「いませんか？」を突破した先は：どうすればいいの か

# 1. 地域公共交通の5つの「いませんか？ = 勘どころ」を考える

- ① 事業者（担い手）がいつまでもあると思っていませんか
- ② 利用者がいつまでもあると思っていませんか
- ③ 情報を出せば良いと思っていませんか
- ④ 地域をわかっていると思っていませんか
- ⑤ 金と手段と納期と常識（という名の固定観念、こびりついた「錆びた知識」）が先になっていませんか

2. 5つの「いませんか？」を突破した先は：どうすればいいのかが

# まずは

## 地域公共交通の5つの「いませんか？ = 勘どころ」を考える

- ① 事業者（担い手）がいつまでもあると思っていませんか
- ② 利用者がいつまでもあると思っていませんか
- ③ 情報を出せば良いと思っていませんか
- ④ 地域をわかっていると思っていませんか
- ⑤ 金と手段と納期と常識（という名の固定観念、こびりついた「錆びた知識」）が先になっていませんか

① 事業者（担い手）がいつまでもあると思っていませんか

② 利用者がいつまでもあると思っていませんか

③ 情報を出せば良いと思っていませんか

④ 地域をわかっていると思っていませんか

⑤ 金と手段と納期と常識（という名の固定観念、こびりついた「錆びた知識」）が先になっていませんか

# ★ ①事業者（担い手）がいつまでもあると思っていないませんか

## ▶ 補助の削減（特に国）

バス、公共交通関係の予算削減

## ▶ 労働力不足＋労働時間規制

ブラック企業対策、運行管理における改善基準

## ▶ 交通事業者、とくにタクシー事業者の経営危機

金融マニュアル強化、後継者難、ホワイトナイト的企業の減少

# お知らせ

会社案内TOP

2014/08/17

いつも弊社バスを  
ご不便をおかけい  
尚、時刻表はただ  
す。

今後も、皆様の足  
お願い申し上げま

平成26年8月吉

お問い合わせ

野幌営業所 電話0  
近畿運輸局シ  
管理部管理課 電話

## 「YOKARO」運行の地域バス休止 平戸市中南部 市が代替輸送 [長崎県]

2014年11月09日 (最終更新 2014年11月09日 09時17分)



平戸市の中部、南部で運行しているコミュニティーバス「ふれあいバス」。平戸市民病院への利用者も多い

写真を見る >

ホテル日航那覇グランドキャッスル

1泊3,000円～

>

同社によると、ふれあいバスは市からの委託費で運賃収入を補っても、燃料費高騰などで年約1千万円の赤字。10月22日に市に相談したところ「事業譲渡は契約違反。譲渡するなら契約を解除したい」と言われ、運休を決めたという。

市地域協議課は「突然、運行休止を連絡してきたことは遺憾。11日に説明会を開き、早急に新しい事業者を選びたい」としている。

平戸市から業務委託を受け市内でコミュニティーバス「ふれあいバス」を運行しているYOKARO(平戸市田平町)は7日、経営悪化に伴い、ふれあいバスを8日から全面運休すると発表した。8日からは市が公用バスなどで代替輸送し、早急に新しい事業者を選定する方針。市は「現在の路線とダイヤを維持し、市民生活に影響が出ないようにしたい」としている。

市によると、ふれあいバスは市の中部と南部で計10路線を運行し、年約2万4千人が利用している。いずれも赤字を理由に2002年に民間バス会社が撤退した路線。通学や市民病院への通院に使う市民も多く、運行を続けるため、市が年約2千万円でYOKAROに業務委託した。契約期間は昨年4月から2017年3月まで4年間だった。

同社は、福岡市と九州各地を結ぶ会員制高速バス「YOKAROバス」事業が軌道に乗らず、資金繰りが悪化。会員制高速バス8路線のうち7路線を運休。唯一続ける平戸市と福岡市を結ぶ平戸ルートも、従業員組合に事業譲渡する計画を発表するなど、事業の見直しを進めている。

月11日  
株式会社

す。  
交通移行  
運転士不  
予備車不  
格線網と

す。詳細  
また、変

の減便  
1参照)

以上

# 厳しい経営環境—鉄道会社の事例

## 近年の廃止事例（2005年以降）

- 2012年 十和田観光電鉄、長野電鉄（一部）
- 2011年 鹿島鉄道
- 2009年 北海道ちほく高原鉄道
- 2008年 三木鉄道、島原鉄道（一部）
- 2007年以前 神岡鉄道、のと鉄道（一部）、名鉄（一部）、西鉄（宮地岳線）  
くりはら田園鉄道、高千穂鉄道（休止→2008年末廃止）など

## 再生（経営再建や事業者変更）の事例

（民営→三セク） えちぜん鉄道、ひたちなか海浜鉄道、万葉線、富山ライトレール、伊賀鉄道、四日市あすなろう鉄道など

（民営→民営） 和歌山電鐵（←南海貴志川線）、三岐鉄道（←近鉄北勢線）など

\* K T R：上下分離で上の経営権はウィラーへ

（経営破綻） 福島交通、水間鉄道、高松琴平電鉄など





時期	会社名	地域	経営再建の流れ・破綻後の対応
2004.01	京都交通	京都府北部	民事再生→京阪京都交通<京阪バス傘下>・京都交通<日本交通傘下>へ
2004.11	関東自動車	栃木県	産業再生機構支援(~2005) →2012.4~みちのりHD傘下へ
2007(2008)	茨城交通	茨城県	07に私的整理、08に民事再生。 →経営競争基盤(みちのりHD)傘下へ
2007.03	中国バス株式会社	広島県	民事再生→両備HD傘下へ(株式会社中国バス)
2008.04	福島交通	福島県	私的整理→経営競争基盤(みちのりHD)傘下へ
2009.7	岩手県北自動車	岩手県北部	民事再生→経営競争基盤(みちのりHD)傘下へ
2010.12	会津乗合自動車	福島県西部	企業再生支援機構による支援
2012.10	井笠鉄道	岡山県北部	破産処理、バス路線廃止(一部中国バスが引き継ぎ)→両備HD傘下へ
2016	南部バス	青森県南部	みちのりHD傘下へ→岩手県北自動車南部支社へ

\* このほか：アルピコHD（松本電鉄など複数社の再建）、全但バス（神姫バスによる経営支援）、水間鉄道（グルメ杵屋が支援・再建）、日立電鉄（みちのりHD傘下へ）など

\* 大手の経営撤退も：国際興業（秋北・岩手県交通・十和田電鉄・山梨交通）、東急（じょうてつ以外の北海道のバス会社、上田交通など）

★ 時期	会社名	地域	経営再建の流れ・破綻後の対応
1998	林田バス	鹿児島県	いわさきグループ傘下へ、事業再編で現・いわさきバスネットワークへ(2017年鹿児島交通に統合)
2001	いわさきグループ (鹿児島交通ほか)	鹿児島県	グループを再編 2006年産業活力再生法の支援 2017年いわさきBN、2018年三州を鹿交に統合
2002.10	東陽バス	沖縄県	倒産。経営再建中(別会社の東陽バスで)。
2003.06	那覇交通	沖縄県	民事再生→第一交通産業傘下へ(那覇バス)
2003.08	九州産業交通	熊本県全域	産業再生機構→HIS支援
2005.01	宮崎交通	宮崎県全域	産業再生機構→地元企業・西鉄等支援
2005.01	大分バス	大分県南部	私的整理→近鉄撤退、地元企業・県・西鉄等→県の出資は引き揚げ(2015)
2005.05 (1994)	琉球バス	沖縄県	民事再生→自主再建断念→営業譲渡・清算→第一交通産業傘下へ(琉球バス交通)
2008.11	熊本電気鉄道	熊本県北部	私的整理、再建中
2008.12	西肥バス	長崎県北部	経営破綻ではないが、金融支援を受けての事業再生(2度目の再建)。
2015.2	熊本バス	熊本県南部	政府系の中小企業支援ファンドによる支援
2017.秋	島原鉄道	長崎県	政府系の中小企業支援ファンドによる支援 →長崎自動車の経営参加・支援

# 交通事業者、とくにタクシー事業者の経営 危機は深刻

## ▶ 「資金」「労働」のダブルパンチ

金融支援の制約（金融マニュアル）、補助金制度（遅れて入る、減額）  
労働力不足（稼げない限り流入しない産業化）  
どちらも規制強化で「手足首」縛られている

## ▶ 本業すらこなせない、だから経営危機、を理解しているか

補助金とるのも人手がいる（書類作成は大労力）  
デマンド・コミバスで本業に回る労働減→収入源を断つ可能性  
入札制、契約形態→必要経費を賄えない

◎このままでは、本業すら担えなくなる＝一気に「交通空白」へ

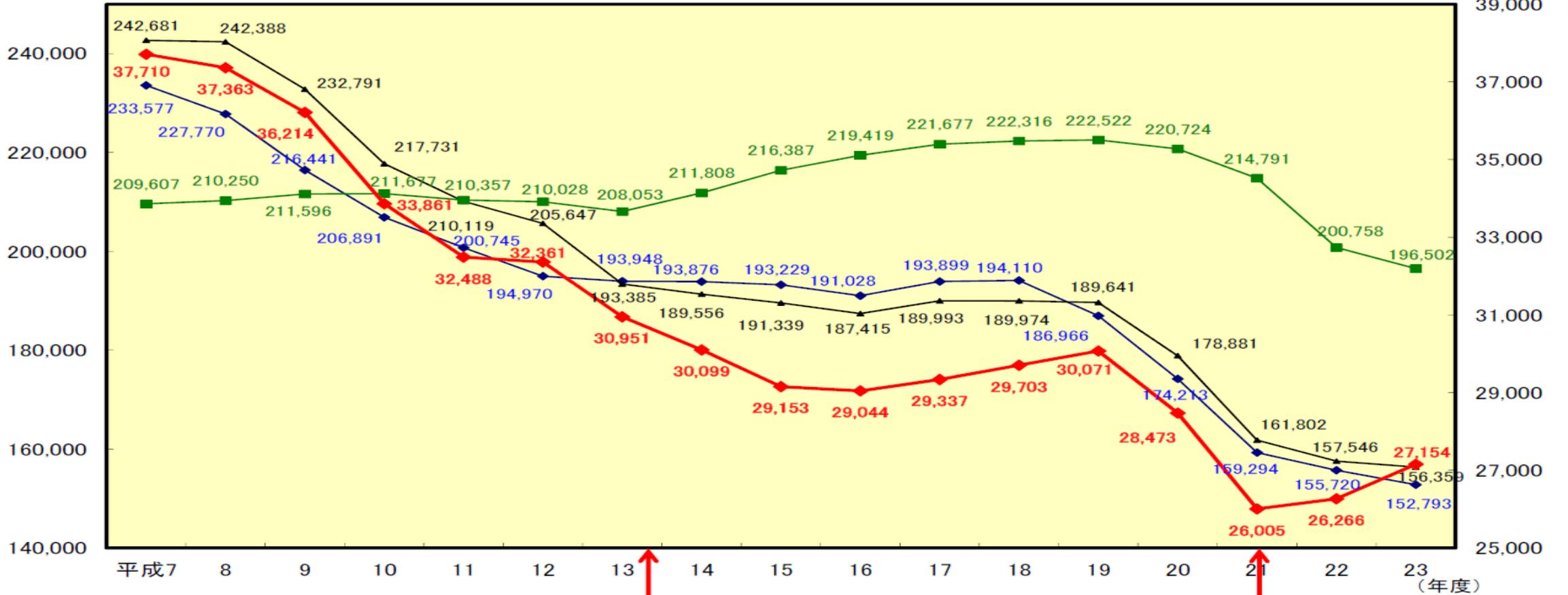


# 法人タクシー会社の経営状況

輸送人員  
運送収入  
車両数

●輸送人員(万人)    ▲運送収入(千万円)    ■車両数(両)    ◆日車営収(円)

日車営収



※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入

規制緩和(需給調整規制等)

国土交通省調べ

タクシー適正化・活性化法施行

10年で輸送人員・収入が約2割減少 車両数は減らない

- ① 事業者（担い手）がいつまでもあると思っていまませんか
- ② **利用者がいつまでもあると思っていまませんか**
- ③ 情報を出せば良いと思っていまませんか
- ④ 地域をわかっていると思っていまませんか
- ⑤ 金と手段と納期と常識（という名の固定観念、こびりついた「錆びた知識」）が先になっていまませんか

## ★ ②利用者がいつまでもあると思っていませんか

### ▶ 人口減少、の中身は？

### ▶ 高齢者は利用者であり続けるか

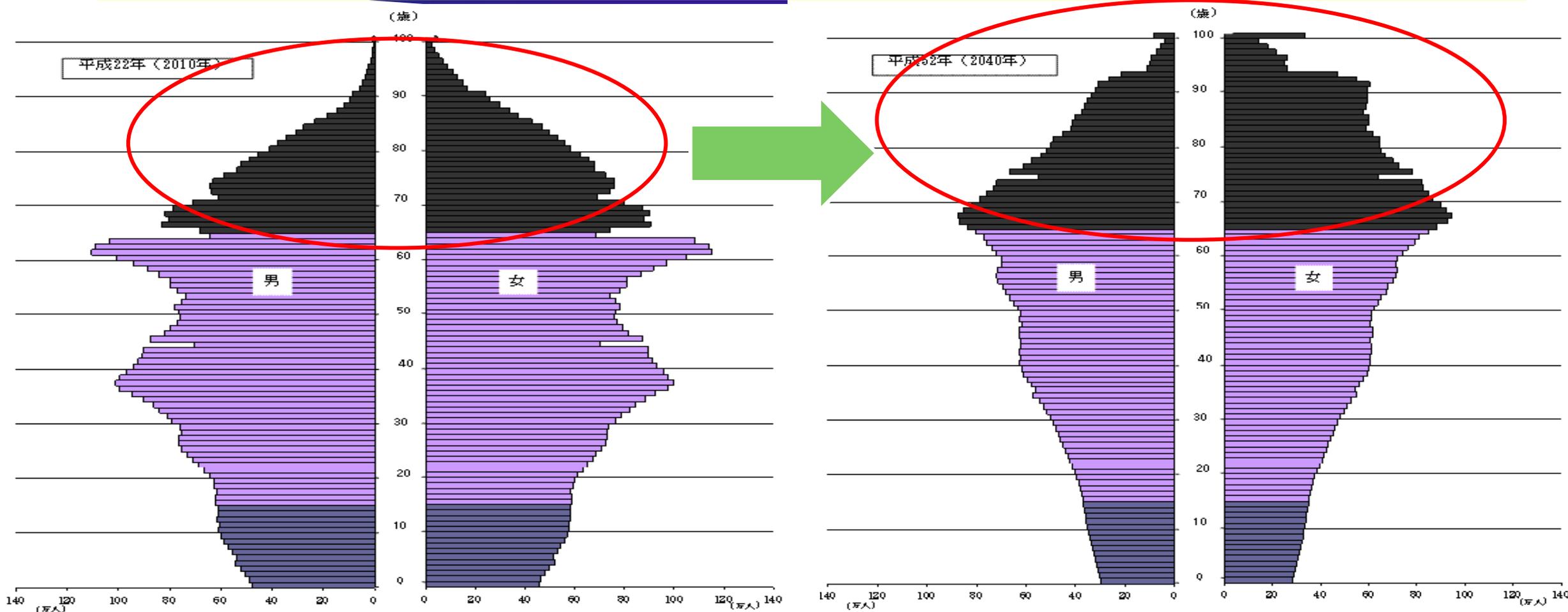
→ 「少子高齢化」は利用者減少・将来利用者増加の言い訳になるか？

### ▶ 所得と低成長、実は交通にも影響

→ 「お金がないから公共交通使え（わ）ない、でもクルマは使う」？

# 人口推移—2040年の需要がどうなるか (左: 2010年 → 右: 2040年推計値)

◎ 高齢者増加→やがてそれも減少: 「需要」が極端な変化



# 人口減少、の意味は？

## 人口減少 = 頭数（利用者）が減る、という単純な話？

- ▶ 頭数の減少 ⇔ 人口が増えていても公共交通の利用は減  
→ これだけを理由にすれば、この先どうにもならない
- ▶ 人口構成の変化  
生産年齢も減少する現実をどう理解するか
  - 利用者（学生、労働者）も、運転者も減少する
  - 当たり前だが、通勤も通学も減る

# 高齢者は利用者であり続けるか

- ▶ **人には寿命がある＋平均余命がある、という常識**  
→20年たてば高齢者も（今より、過去より）減少
- ▶ **高齢者は本当に利用者か**  
身体機能の劣化／認知機能低下→動けない→入院入所→転居・死亡  
高齢者は出歩かなくなる（PTの結果：外出率減少）
- ▶ **高齢者向けの「手厚いサービス」の末路**  
病院送迎、デイサービス、福祉有償、ボランティア輸送  
自動運転、シニアカー、超小型モビリティ  
在宅介護のサービス、施設入居、宅配、宅食、家事支援サービス、買い物代行・・・  
→ 公共交通の利用、の対極にあるものが多数存在

# 所得と低成長、実は交通にも影響

沖縄タイムス 2017.03.07記事 (抜粋)

## ▶ 困窮世帯の高校生29%、バイトで家計助けながら通学 沖縄県調査

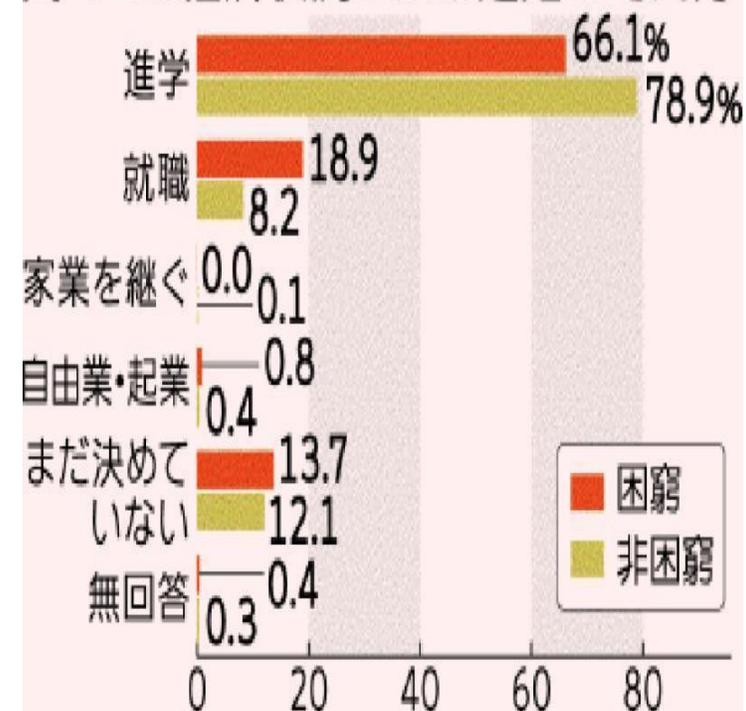
沖縄県は6日、家庭の経済状況が進路や生活に与える影響などを調べた「高校生調査」の中間報告を発表した。手取り年収などを世帯人数で調整した等価可処分所得が127万円に満たない「困窮世帯」の割合を29.3%と算出。困窮層の高校生はアルバイトなどの就労経験が非困窮層より18.2ポイント高い47.1%で、使い道は「家計の足し」が33.7%を占めた。学校の行事や昼食代、交通費に充てる割合も非困窮層より7.7~12.9ポイント高く、家計を助けながら、学校生活の必要経費を自力で賄う困窮層の厳しさが浮かび上がった。

## ▶ 経済的負担で進学あきらめ 62%

2015年度の県小中学生調査で明らかになった沖縄の子どもの貧困率は29.9%で全国の2倍近くに上ったが、高校生も同様に約3割が困窮状態で暮らす深刻な状況だ。

卒業後の進路希望を尋ねると「進学」は困窮層で66.1%と非困窮層を12.8ポイント下回った。「就職」は困窮層が18.9%で非困窮層(8.2%)の2.3倍。就職の理由は62%が「進学費用が高い」と経済的負担の重さを挙げ「自分の成績では行きたい学校に行けそうにない」と学力の問題と答えた生徒も44.1%いた。

高2生の経済状況による進路の考え方



- ① 事業者（担い手）がいつまでもあると思っていませんか
- ② 利用者がいつまでもあると思っていませんか
- ③ **情報を出せば良いと思っていませんか**
- ④ 地域をわかっていると思っていませんか
- ⑤ 金と手段と納期と常識（という名の固定観念、こびりついた「錆びた知識」）が先になっっていませんか

### ③情報を出せば良いと思っ ていませんか

#### ▶ 「くらしの足」に関する悩みいろいろ

⇒ 「利用促進」っていわれても、どうやって？

#### ▶ 「交通」と「情報」に関する3つの「時代」とアクセス方法

#### ▶ どう情報を出していくか

⇒ ネットに乗せたら乗ってくれる？

チラシつくってばらまけばいい？ 広報に挟んでよい？

# 「くらしの足」に関する悩みいろいろ —その交通、本当に「使えます」か?—

- ▶ **そもそもバスはあるのか?**
  - 情報以前の話、だが情報提供の問題でもある
- ▶ **どこに行くかわからない**
  - 「どこ」の情報が誰目線か
- ▶ **いくらかかるかわからない (降りる間際までわからない)**
  - 「時価」のすし屋に行っているのか?
- ▶ **乗り方がわからない (前乗り? 中乗り?)**
  - 地域・事業者によって差あり
- ▶ **それに乗ると何ができるのか / ○○目的に交通は使えるのか**
  - **これからの交通はこの目線が重要**

## 「交通」「移動」への関心度で見ると

### ▶ 「〇〇課」のページ

⇒ 「交通」がついてますか？  
ついてないなら、わかりますか？

### ▶ 「まちづくり」「生活」などのバナー

⇒ 1番めよりマシだが、「まちづくり」と「交通」つなげられますか？

### ▶ 交通事業者のホームページ (のリンク)

⇒ 手抜きしすぎではないでしょうか  
(停留所や事業者がわからないと探せない)

# 「交通」「移動」への関心度で見ると

- ▶ 「広報でチラシ入れてます、チラシ見てください」「ホームページあります」
  - ⇒ 関心ない広告、一生懸命見ますか？
    - 「乗ってほしい」のに「見なさい」は不遜では？
    - \* アナログ情報は必要（デジタルデバイスがあるから）
- ▶ 「ホームページ」がどこにあるか：「無意味」以前の話、もしばしば直接の担当ではない組織のページ・資料 ⇒ 「目的」につながっています？  
担当課がわからないと探せない、事業者の情報より市のページが新しいし詳しい
- ▶ トップページに「公共交通」バナーorリンク
  - ⇒ 最低条件はこれ（グーグル・ヤフーはトップに出ないと「ない」と同じ）
- ◎ 相手は「興味がない」「わからない」「使わない」人  
皆さん（=まだ知識あり）の知識よりももっと「知識がない」が前提

# どう情報を出していくか

- ▶ 「誰の」目線で考えるか：「与える交通」は最悪  
「謙虚さ」があるか ←「利用者目線」と言いながら「非利用者」が考える？  
どのレベルに合わせるか：趣味人か、玄人か、素人か⇔無関心な人は調べない！
- ▶ 「何が必要か」の選択  
全部出さねばならない？ ←そう思ったら「できない」「しない」の始まり  
不要な情報多、必要な情報少？←目的、「痒いところ」がわかっていない
- ▶ 「どう情報を出すか」：目的とターゲットに合わせて  
デジタルでないほうが良いものも→ターゲティングの必要性  
素人向けはすぐわかり、玄人は調べられる、が理想  
交通、が情報を出さない、という選択も（観光、医療、商業など）

- ① 事業者（担い手）がいつまでもあると思っていまませんか
- ② 利用者がいつまでもあると思っていまませんか
- ③ 情報を出せば良いと思っていまませんか
- ④ **地域をわかっていると思っていまませんか**
- ⑤ 金と手段と納期と常識（という名の固定観念、こびりついた「錆びた知識」）が先になっていまませんか

## ④地域をわかっていると思っていませんか

- ▶ **担当者が乗っていない、地域に行っていない**  
⇒ 嘘のようなホントの話、どういうこと??
- ▶ **事業者とまともに話していない**  
⇒ 事業者は敵か味方か? 行ったら怖い?
- ▶ **1回乗っただけ、どこかで話聞いただけ、アンケート結果の整理、は現実?**  
⇒ 何か調べないといけないけど、どうやって?  
とりあえずお金出して聞いてみる(た)けど。。。

# 1) 担当者が乗っていない、地域に行っていない ～「お客様」「地域住民」は「〇様」です

## ▶ 『いちばん「ありえない」』話

なぜ地元が知らない・乗らない・行かないのか？ (聞きたいのはこっちのほう)

→ 聞く (= 寄り添う) のは自治体・事業者の一番の仕事では？  
本気度を利用者・住民に見せるのは本来自治体・事業者のはず  
暇がない、は理由にならない (仕事の一部では?)

コンサルは金の範囲or業務上の必要な範囲まで、行政の代理ではない

◎できない、やらない担当者・事業者なら、退いてほしい  
いても邪魔なので、「要らない」です。(かなり本音です)

## 2) 事業者とまともに話していない ～事業者も実は「〇様」です

- ▶ 誰のおかげで運行ができているのか  
敬意がない証拠（自分で運転するなら別ですが）
- ▶ 乗ったことがない人に限って先入観が強い？  
（言うこと聞かない、など）→交渉なんかできない
- ▶ 事業者の「交通以外」の効果を見ると  
雇用主、税収源、消費主体、・・・→恩恵数知れず
- ▶ 神様と一緒に、困った時だけ頼むのは「虫が良すぎる」  
困った時に動いてもらうには日々動かないとダメ

### 3) 1回乗っただけ、どこかで話聞いただけ、アンケート結果の整理、は現実？

- ▶ 1回乗るだけ、話聞いただけマシですが  
交通需要は絶えず変わる：日々、時間帯、天候、外的要因  
→ 継続的に見ないといけない  
どこかで話聞いたから → どこでどう調べた「サンプル」ですか？  
議員と地域代表の「地域の声」：これが一番怪しい  
クルマを使える現役でないとは会議には出られない現実  
→ 交通会議などで「乗らせる」機会の創出を
- ▶ アンケートは「ブラックボックス」「限界があること」を前提に  
まったくあてにならないとは言えない、だが高額、全数は無理  
誰が書いたかわからない、所詮は「(統計条件を満たす) サンプル」

- ① 事業者（担い手）がいつまでもあると思っていまませんか
- ② 利用者がいつまでもあると思っていまませんか
- ③ 情報を出せば良いと思っていまませんか
- ④ 地域をわかっていると思っていまませんか
- ⑤ **金と手段と納期と常識（という名の固定観念、こびりついた「錆びた知識」）が先になっていまませんか**

★ ⑤金と手段と納期と常識（という名の固定観念、こびりついた「錆びた知識」）が先になっていませんか

▶ **補助金、実験、期間が優先され過ぎではないか**

→ 先立つものはないとできませんが、金・期限の切れ目が縁（公共交通）の切れ目？ = それはまずい！

▶ **「コミバスデマンド」「新しいもの」「住民主導」の短絡的発想？**

→ 新しいものだったら大臣表彰されるし、良いんですか？

▶ **コンサル有識者は便利屋ではない**

→ えっ、困ったときに頼んだら助けてくれる立場ではないの？  
= 違います（助けはしますが、利害関係者ではないから）

# 「住民主導」「住民主体」は美談？

## ▶ 福岡県小郡市の事例（毎日新聞の記事より転載）



自治会バス

無料、どこでも乗車…市提供の車両、住民運転

たしかに  
「タダ」「安い」  
は助かりますよね  
(病院送迎が典型)

会員限定有料記事 毎日新聞 2017年2月21日 13時30分 (最終更新 2月21日 14時12分)



自治会が運営するバス「ベレッサ号」に乗り込む利用者＝福岡県筑紫野市美しが丘南で2017年1月13日午前9時57分、山下俊輔撮影

### 「助かる」…福岡・小郡

福岡県小郡市の自治会が運営する無料バスが、高齢者の買い物や通院に一役買っている。自治体が運営するコミュニティーバスと違い、バス停でなくても、ルート上で手を上げれば自由に乗車でき、運賃は無料だ。専門家によると、自治会による運営は全国でも珍しい。高齢者による事故が頻発し、免許返納に伴う移動手段の確保が求められる中、注目を集めている。

【山下俊輔】

運営しているのは希（ひ）みだが、高齢者が

## ▶ 福岡県小郡市の事例 (週刊東洋経済の記事より転載)

### 「町内会バス」の美談にあえて入れるツッコミ

「努力」の範囲だけで問題をとらえていいのか

紙屋 高雪 : プロガー

2017年02月24日



高齢化が進むなか、どうしたらいいか。多くの地域が悩んでいます (写真: キョウスケ / PIXTA)

### 生活交通をどうするか

2月19日に配信した『「町内会」の担い手がますます減りそう理由』で触れた「住民主体による地域の課題解決」は介護の問題にとどまりません。拙著『どこまでやるか、町内会』でも触れていますが、生活交通の確保もその1つです。高度成長期に丘の上などに開発された住宅団地で、いっせいに高齢化を迎え、「坂の上り下りができない」という深刻な事態が生まれています。

もちろん、自家用車で上り下りすればいいことですが、車のない家庭もあるうえに、高齢者の交通事故が大きな社会問題となっている昨今。「免許を返納したいけど、代わりの手だてがないし……」という不安が出ています。

福岡市南区にある分譲住宅街。ここは1960年代に作られ、南区の中でも高齢化率が高い地域になっています。坂が非常に多い地域で、町内会の会合では、買い物や病院へ行く不便さがいつも話題にのぼります。

「見かねたある町内会役員の方が、3年前から週1回マイカーを運転して、交通手段のない高齢者を誘って、近くのスーパーに買い物に行かれています」

この問題を取り上げた堀内徹夫市議は語ります。

「しかし、この役員の方は83歳。本人は事故のことがいちばん心配で、安全の問題には細心の注意を払っている、と述べています。バスやタクシーの定期運行をなんとか実現してほしいというのが要望です」

堀内市議は行政責任による生活交通の確保を求め、こうした地域が支援対象になりにくい福岡市の条例改正を市議会でも求めましたが、市側は拒否しました(2016年10月5日)。

やむにやまれず「自発的」にやっている送迎の仕事ですが、つねに危険と隣り合わせ。この役員の方は、妻からさんざん心配され、「もうやめてはどうか」と忠告を受けています。形式だけ見れば、「住民主体による地域課題の解決」なのですが、内実は深刻です。

### 「町内会」が走らせるバス

同じ福岡県の小郡市では、「自治会(町内会)バス」を出している地域がいくつかあります。同市の住宅団地街で、地元の西鉄バス路線の撤退を受けて、住民らは市によるコミュニティバスを最初は実現しませんでした。

代わりにつくられたのが、“自治会”(のぞみが丘小学校区協働のまちづくり協議会)が運営主体となるバス「ベレッサ号」。住宅団地、駅、商業施設を結びます。

運賃を無料とし、運転手をボランティアとすることで、「自家用車」を「公共交通」にするという体裁にしました。

えっ、ボランティア! というのが、まず驚きというか不安を感じるところです。

「ベレッサ号の運転手は現在40~70代の17人で、年に1回程度長年運転手が同乗して運転を指導。運転中に危険を感じた『ヒヤリハット事例』を共有して解決策を話し合う機会も毎月設けられています」(西日本新聞夕刊2016年12月22日付)

「基本的に高齢者のご利用が多いことや運行スケジュールがゆったりしていることもあり、時速40キロメートルくらいの安全運転を心掛けています。そのおかげか(2016年)3月末まで運行開始から5年になりますが、現在まで無事故・無違反での運行をしています」(ベレッサ号のボランティア運転手・平島正治さん)

「今でも無事故・無違反ですか」と尋ねたところ、「車をこする自損事故は1つだけありましたが、それ以外は無事故・無違反のままです」という回答が同協議会事務局から、市の担当者を通じてありました。

これは、すごいことです。

行政はガソリン代などを支援し、企業は車両を寄贈。住民主体で生活の「足」を確保——厚生労働省の「地域力強化検討会」がうたう、模範的な「地域課題の解決」に見えます。

実に美しい話、まさに「美談」です。

しかし、他方で、これほどまでに条件がそろい、しかも安全についてかなりの注意を払ってようやく成立しているようにも見えます。町内会(自治会)の努力は並大抵のものではありません。

はたして、これほど「すごい」努力を、どの地域も同じようにできるものでしょうか。実際、このバスを走らせているのぞみが丘小学校区の高齢化率は6.5%しかなく、小郡市全体の高齢化率が22%にもなるなかで、「特別に若い新興住宅団地」であることも人材を確保する大事な条件だったといえます。

小郡市のような経験を組み立てられる町内会は、ごく特別な条件がそろった地域だけで、多くの地域では今回の冒頭に紹介した福岡市南区のような、ギリギリの仕事ではないでしょうか。

### 大もとの「規制緩和」を見直さなくていいのか

さらに、問題の大もとにメスが入れられていないことへの疑問が残ります。

先ほど書いたとおり、「ベレッサ号」ができる、この起こりは、地元の公共交通機関である西日本鉄道(西鉄)がバス路線を廃止したことでした。

小郡市コミュニティバス運営協議会は2011年に出した「小郡市コミュニティバス」で「小郡市内にはもともと7つの民間バス路線があったが、……平成21年以降、路線が全て廃線」と記しています。

福岡県のバス事業では西鉄などが独占に近い状態にあるだけに、単なる「廃や減便は、そのまま公共交通の縮小として現れます」。

政府の規制緩和と路線が民間バス事業の撤退を生んでいるという、問題の土壌を見ていていいのでしょうか。

もちろん、執念でバスを走らせた人たちの努力はすばらしいものですが、交通事業者の社会的責任の実行だという大もとに対する視点を失ってはなりません。

たしかに  
すごいことですが

事業者のせいですか?  
規制緩和は問題でも、  
乗らなかったの、誰で  
すか?

## 「住民主導」「住民主体」のリスク

### 以下のリスクを地域が背負えるか？

- ▶ 「主導」する人がいるのか
- ▶ 「主導」する人の適性
- ▶ 「実戦で担う」人がいるのか
- ▶ 「これらをサポートする (=乗る)」人がいるのか
- ▶ これらの人が「いつまで」居続けるのか
- ▶ 本当に「住民」がしないといけないのか

## 「住民主導」「住民主体」の本質

### 以下のリスク・本質を行政も背負えるか？

#### ▶ コスト削減の便法ではない：何のために、なぜ、やる必要があるか

⇒ やったとたんに補助などの対象から外れる

\* 福岡県大野城市 = コミュニティ活動の一環、福井市・島根県飯南町 = 超法規的措置（事業者対応不可）

#### ▶ きれいに見えるが結局「おまかせ」になる

⇒ 交通政策基本法に反する \* 「交通事業者にお任せ」もダメです

#### ▶ 担い手がいなくなったら？

⇒ 事業者を退かせた以上は二度と戻らないことの怖さを知るべき

喧嘩も売り方次第（「高いから安いのを」パターンは最悪）

\* 逆の例：福岡市柏原三丁目、函館市陣川あさひ町「Jバス」、神戸市住吉台くるくるバス

# ★行政が汗をかき「地域主導」：

## 大分市「ふれあい交通」における「地域検討会」



- 出席者はあくまで**利用者**（自治委員も出席）
- 地域ニーズの把握（行先、頻度、目的）、ダイヤ改変の協議、利用率の説明、増便可能性の提示など

= 「地域で・利用者（住民参加）でつくる交通」の意思決定機関として機能（アンケートより生の声）

- 2012年11月より各地区で実施（年1回以上）＊網計画に規定
- **検討会の結果でダイヤ改定実施した地区もあり**





# 地域の資源を大事にすれば 路線バスだって地域全員の主導に

## 函館市陣川あさひ町会「Jバス」

利用者をつかむ・ニーズをつかむ

→ 町内会で「発掘」

それに動く人がいる

リソースをつかむ

→ 既存路線・スクールバスと連携

既存バス会社を選択

その他

→ 町会主体で運行（現在は一般路線へ昇格）

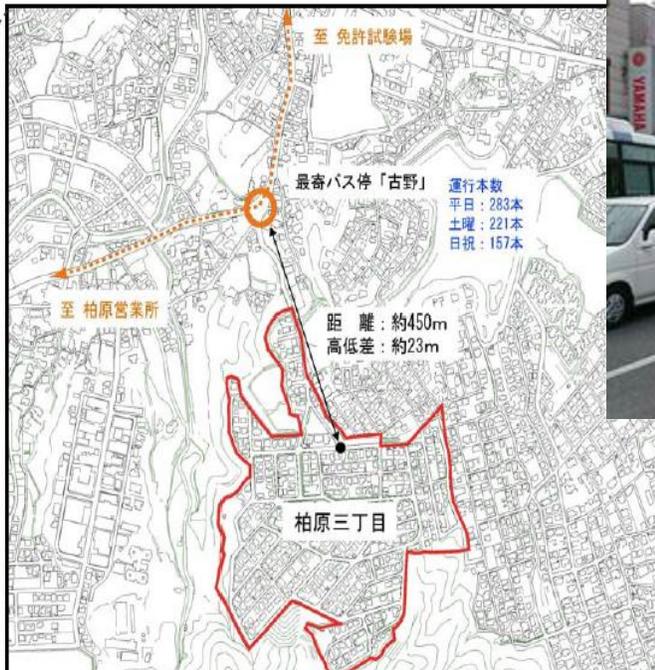
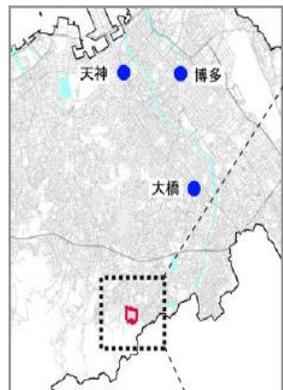
財源は補助金なしで自主確保

地域に認知（+バス会社にもプラス）



# 今日の真打：あるもの+真の「利用者」 = 全員主導の 典型例 = 福岡市柏原三丁目 (詳しくは大淵会長・洲脇課長・竹下課長から)

○柏原三丁目地区の状況 (人口データは平成24年9月末時点\_住民基本台帳による)



柏原三丁目バス通信 No.3  
平成26年11月27日  
柏原三丁目町内会  
会長 大淵 裕一

### バス試行運行に関するアンケート結果

実施期間 8月27日～9月7日、回答票数 265/366 回答率 72%

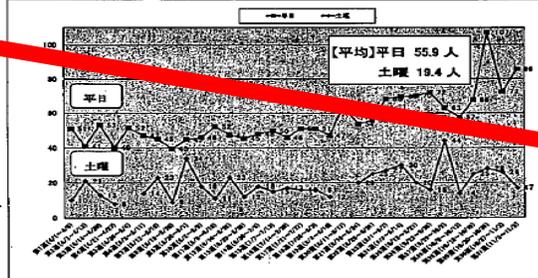
問1. 試行運行バスを利用したことがあるか。 52.2%

問3. 運行して良かった点は。 バス停が近くなった

問4. 利用しない理由、利用回数が増えない理由は。(上位3つ)  
他の交通手段の方が便利だから  
外出したい時間帯の便が少ない  
他のバスへの乗り継ぎが不便  
※一部抜粋、詳細は回答します。

早いもので試行を迎えようとしています。試行運行も9か月目に入り毎週末に西鉄へ送付される乗車実績は、4月当初よりも大幅に伸びています。これも利用される皆さんのご協力のおかげです。

アンケートの自由記述欄には、増え、バスの小型化、都心部への直行便の運行、乗り継ぎのためのダイヤ調整、1回リートの要望、日祝日の運行等、要望が出ていました。



新三浦酒店、兼合・解散の柏原3丁目シニアクラブ柏原会の日帰りツアーが行われました。参加者は44名で、清水寺(瀬高町)⇒花むら(佐賀県小城市)⇒佐賀城本丸歴史館(佐賀市)に行ってきました。紅葉と美味しいランチ、そして佐賀の歴史に触れることのできた楽しい一日でした。3丁目内のバス停は朝8時前、そして4時頃は参加者がいっぱいでした。

バスに乗って土谷さん宅の



- ◆ **地域、事業者、行政のタイアップ**
- ◆ **地域で利用意識醸成、取り組み**
- ◆ **1年の実証運行を経て本格運行**
- ◆ **市の財政支援は半年だけ**  
→市の支援制度変更を促した!
- ◆ **既存資源活用が有効、の立証**
- ◆ **「要る」人が議論し、汗を流し、つくりあげたもの**
- ◆ **広報作り、広告取って、地域内消費までやれるか?**

1. 地域公共交通の5つの「いませんか? =勘どころ」を考

- ① 事業者(担い手)がいつまでもあると思っていないか
- ② 利用者がいつまでもあると思っていないか
- ③ 情報を出せば良いと思っていないか
- ④ 地域をわかっていると思っていないか
- ⑤ 金と手段と納知意識(という名の固定観念、こびりついた「錆びた知識」)が先になっていませんか

**2. 5つの「いませんか?」を突破した先は：どうすればいいのか**

# 地域公共交通の5つの「いませんか？ = 勘どころ」を振り返り

- ① 事業者（担い手）がいつまでもあると思っていないか
- ② 利用者がいつまでもあると思っていないか
- ③ 情報を出せば良いと思っていないか
- ④ 地域をわかっていると思っていないか
- ⑤ 金と手段と納期と常識（という名の固定観念、こびりついた「錆びた知識」）が先になっていませんか

 **では、どうすれば？（何を考えれば？）**

# ではどうすれば？ —いくつかの考えていただきたいポイント

- (1) 「くらし」の何を満たすことを目指すのかを考える
- (2) 「ヒト」「モノ」「カネ」などの「資源」の確認
- (3) 「資源」「手段」の使い方・組み合わせ方を考える

# 世界の潮流は「健康」の側からすでに重要視

45

WHO「アクティブ・エイジング」プログラム  
「高齢者にやさしい都市（Age Friendly City）」の実現チェックリスト

||  
社会活動全体との関連で交通の重要性

アクティブ・エイジング社会を実現するための  
地域交通の役割の重要性

- 福祉や社会参加など、社会全体の活動との関係での地域交通の重要性
- 交通に関わる各主体の役割の重要性

# ★WHO "Age Friendly City"チェックリスト; 15項目

46

## 公共交通の利用環境

(1~4, 13)

- 利用可能性、手頃な運賃、信頼性と本数、目的地、情報

## 高齢者向けのサービス

(5~7)

- 高齢者にやさしい乗り物、高齢者専用サービス、優先席と乗客の親切

## 交通機関そのもの

(8~12)

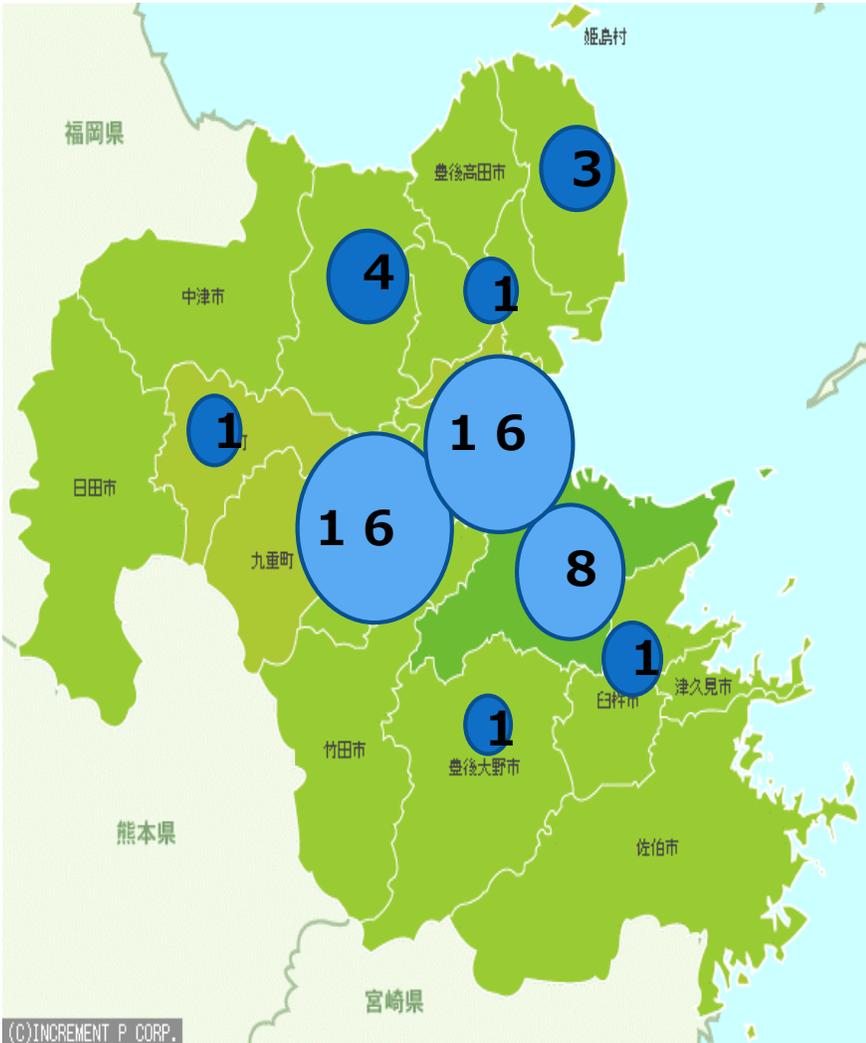
- 交通機関の運転手、安全性と快適性、停留所と駅、タクシー、地域交通

## 道路交通環境

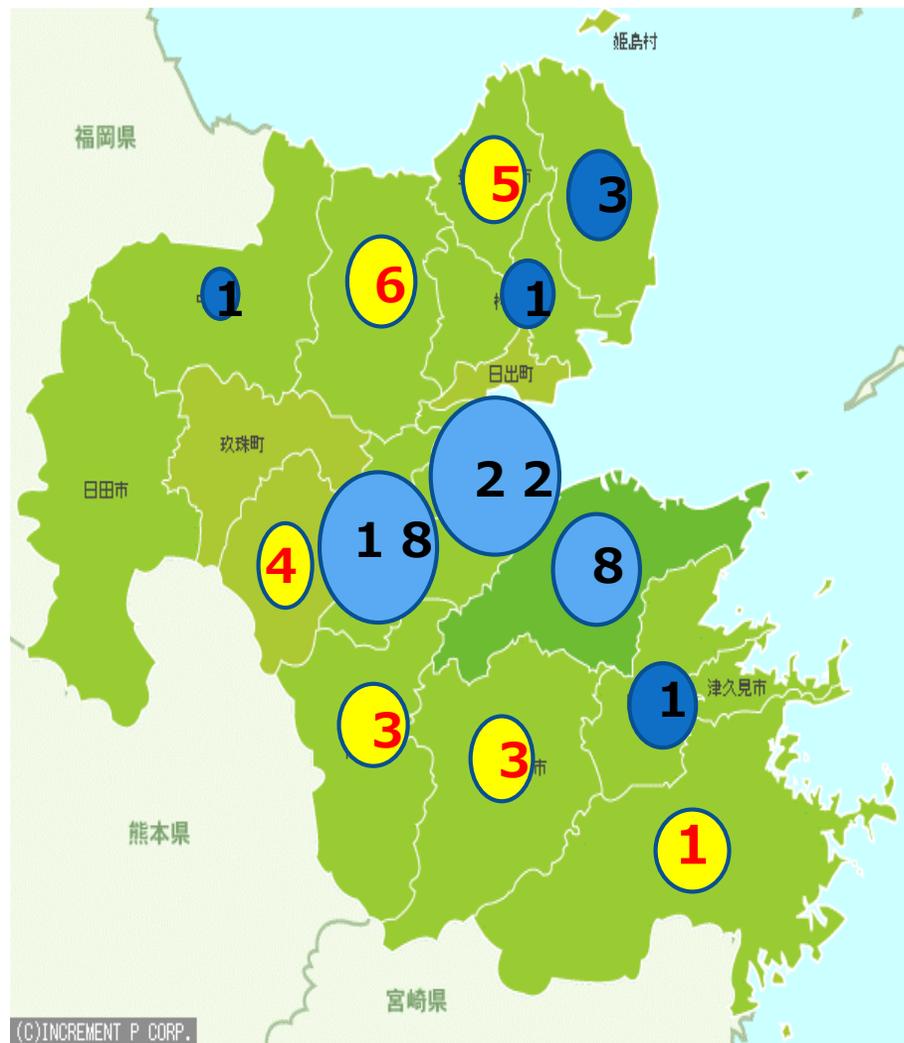
(14, 15)

- 運転状況、駐車

# ★ 観光客の訪問地の分布 (左：公共交通／右：レンタカー)



公共交通利用者が訪れた観光地



レンタカー利用者が訪れた観光地



# (1) 「くらし」の何を満たすことを目指すのか

## □最低限の活動の充足

高齢化→身体機能低下→歩けない、の解消

+ 公共交通アクセスできない層の解消

## □最低限、を脱した活動の円滑化（進学、通勤、・・・）

→ 各種モード（鉄道、バス、船など）の活用 + モード間の融合

課題の発掘がカギを握る

## □「他人との交流」「社会活動」

「潜在需要」者（目的含め発掘が必要）+ 目的形成も含めた移動先、手段

## □経済活動・地域全体の活性化【究極はこれ】

→ 商業、教育、医療、福祉、交通事業、など全体最適

## (2) 「ヒト」「モノ」「カネ」などの 「資源」の確認

### □ 既存資源を「無視」していないか

鉄道、バス、タクシー、・・・

地域の町内会、高校、小中学校、・・・

### □ 「どこまで出せるか」

知恵、人材、労力（汗）、時間、お金

誰かに「依存」は長続きしない

### □ 「交通」の狭い枠にこだわっていないか

学校、病院、商業施設、福祉、貨物輸送、・・・

## (3) 「資源」「手段」の使い方・組み合わせ方

### □ 既存モードも「枠外」は多数

バス → (末端区間) デマンド運行、貨客混載は可能

タクシー → 乗合可能、荷物輸送もできる

### □ どんな移動を担ってもらうのか

「見守り」まで考えるか → 地域人材の活用

突然来る客対応か、固定客の対応か

### □ 「既存以外」の方法は魔法の杖ではない

ボランティア、福祉有償、「白ナンバーで実費程度」、

デマンド(システム)、・・・

# 色々なやり方がある：シンプルな図示



- ▶ 「自分たちで全部やる」がすべてではない
- ▶ リスク、持続可能性、コスト、・・・功罪両方あり



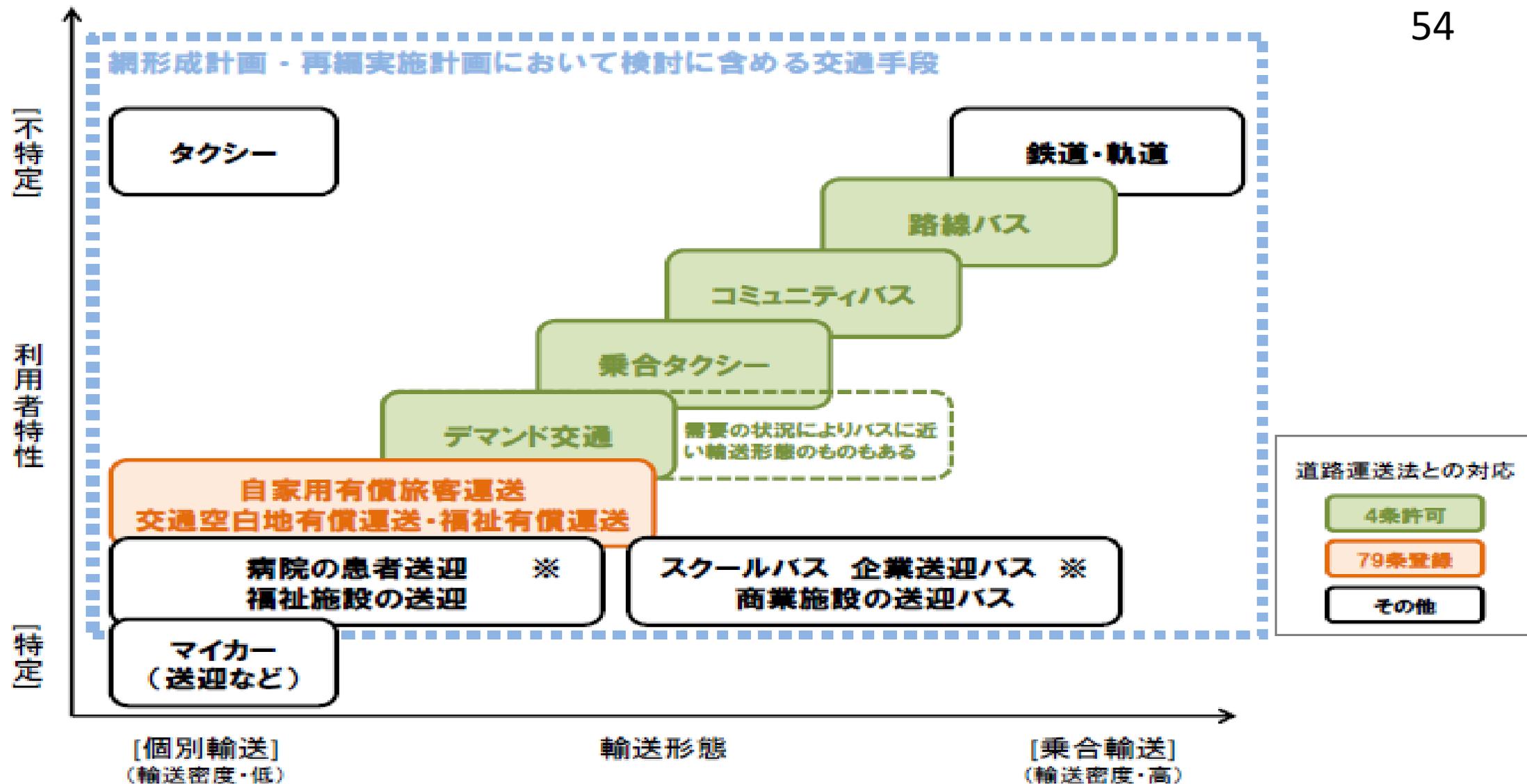
# 実は多様な輸送形態

輸送量	法制料金	道路運送法 (4条適用)	道路運送法 (79条適用)	道路運送法は 非適用	
		有償	有償	有償または 無償	無償
大量輸送		乗合バス (一般の 路線バス)			(注1) 商業施設の送迎 バス スクールバス
中量輸送		コミュニティバス 乗合タクシー (バス 代替型) デマンドバス	コミュニティバス 市町村運営有償運送 (市町村バスなど)		
小量輸送		乗合タクシー (バス 代替型・フィー ダー輸送型) デマンドタクシー 福祉タクシー 一般タクシー	過疎地有償運送 福祉有償運送	自治会等による送迎 (注2)	病院の患者送迎 福祉施設の送迎 自主的な送迎 (家族・近隣住 民・ボランティア など)

(注) 注1 貸切バス事業者や乗合バス事業者に委託する場合は、運送行為自体は道路運送法の適用になるが、乗客との間には運送法に基づく輸送契約はない。

注2 ガソリン代等の実費程度であれば無償扱いになる

【網形成計画及び再編実施計画において検討すべき交通手段の範囲（陸上交通の場合）】



※様々な運行形態で行われている（無償の場合は道路運送法の対象外）。

## 事例に学ぶ：留意点・ポイント

- ▶ 地域のための「おでかけ」の意味・意義への注目
- ▶ 費用・手段が先ではない
- ▶ 「新たなもの」より「今あるもの」を最大限に活用
- ▶ 皆が負担、汗をかくこと（「テマ・ヒマ・オジャマ」）をいとわない → 「相違」を「総意」にして「創意」する
- ▶ リスクを背負うことをいとわない
- ▶ そしてユーザーに「遅延」しない「地縁」交通である

# 移動がつなぐ団地の「総意」「創意」 —それを誰がどう担うか：大分市の例—

富士見が丘団地「おでかけ交通」 (移動支援ネット)

▶ 家からの「ラストワンマイル」が地形上ハードル

→ ゆえに家を手放す、要介護、引きこもる、孤独死、空き家、

▶ 自家用車で無償輸送⇒タクシー委託で実行

無償輸送は理想⇒安全安心持続可能性に懸念

→ (市等の働きかけもあり) 地域も認識 (相違が総意へ)

▶ 持続可能性への取り組み

利用者による定期的な懇話会実施 ←「地域検討会」があった

路線バスとの連携

運行経費を自分で集める仕組み：非利用者も持続を支援 (まさに総意+創意)



# 「地縁」からの自然発生は持続可能性高い

## 北九州市八幡東区枝光「おでかけ交通」

- **地域を見た事業者（地縁ベース）**

⇔ **利用客・地域が動く仕掛け**

協力と責任分担（市・地域・事業者）

自分たちで運営、を原則で制度化

＊他地域はここが弱く実験止まり

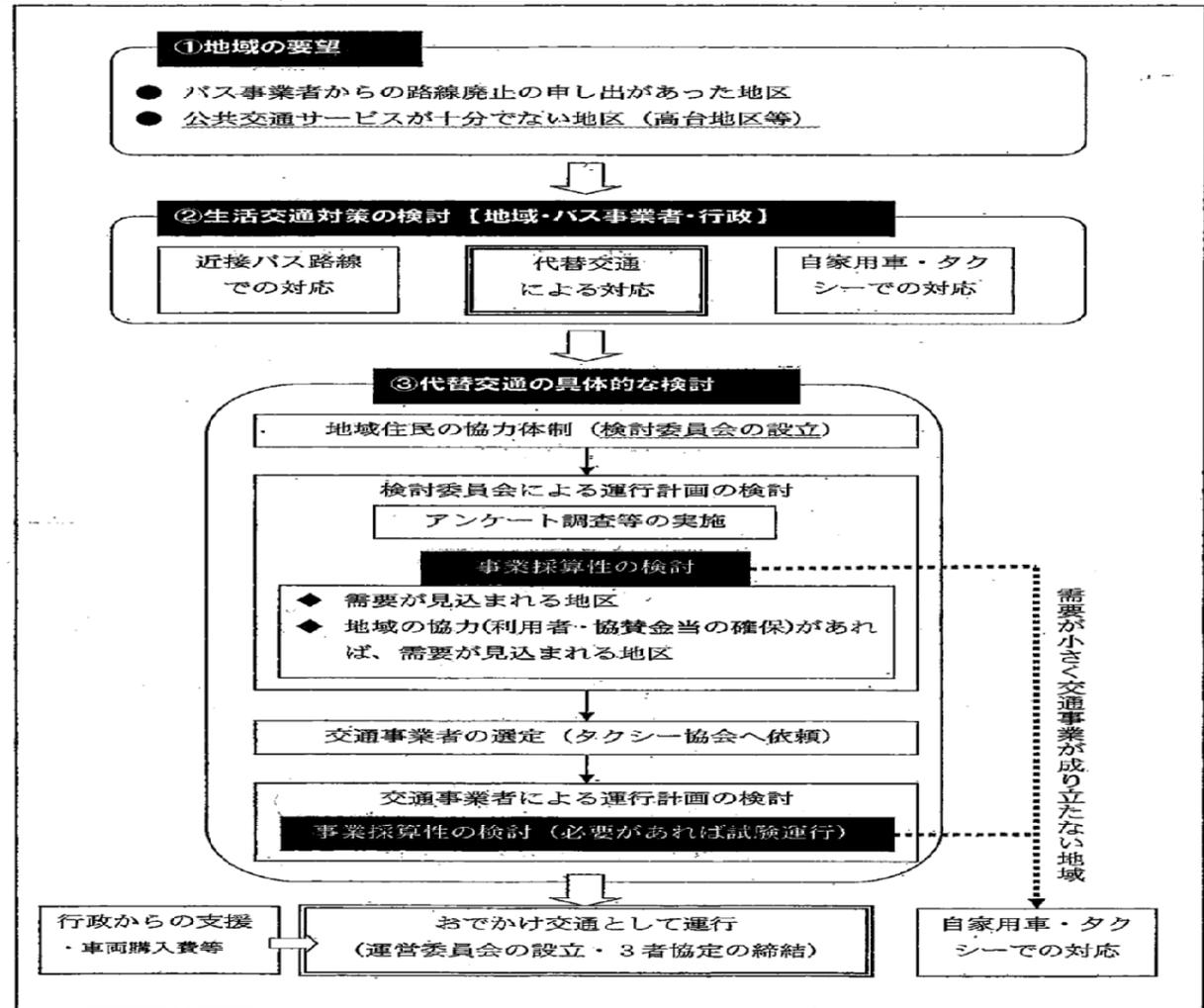
- **結果**

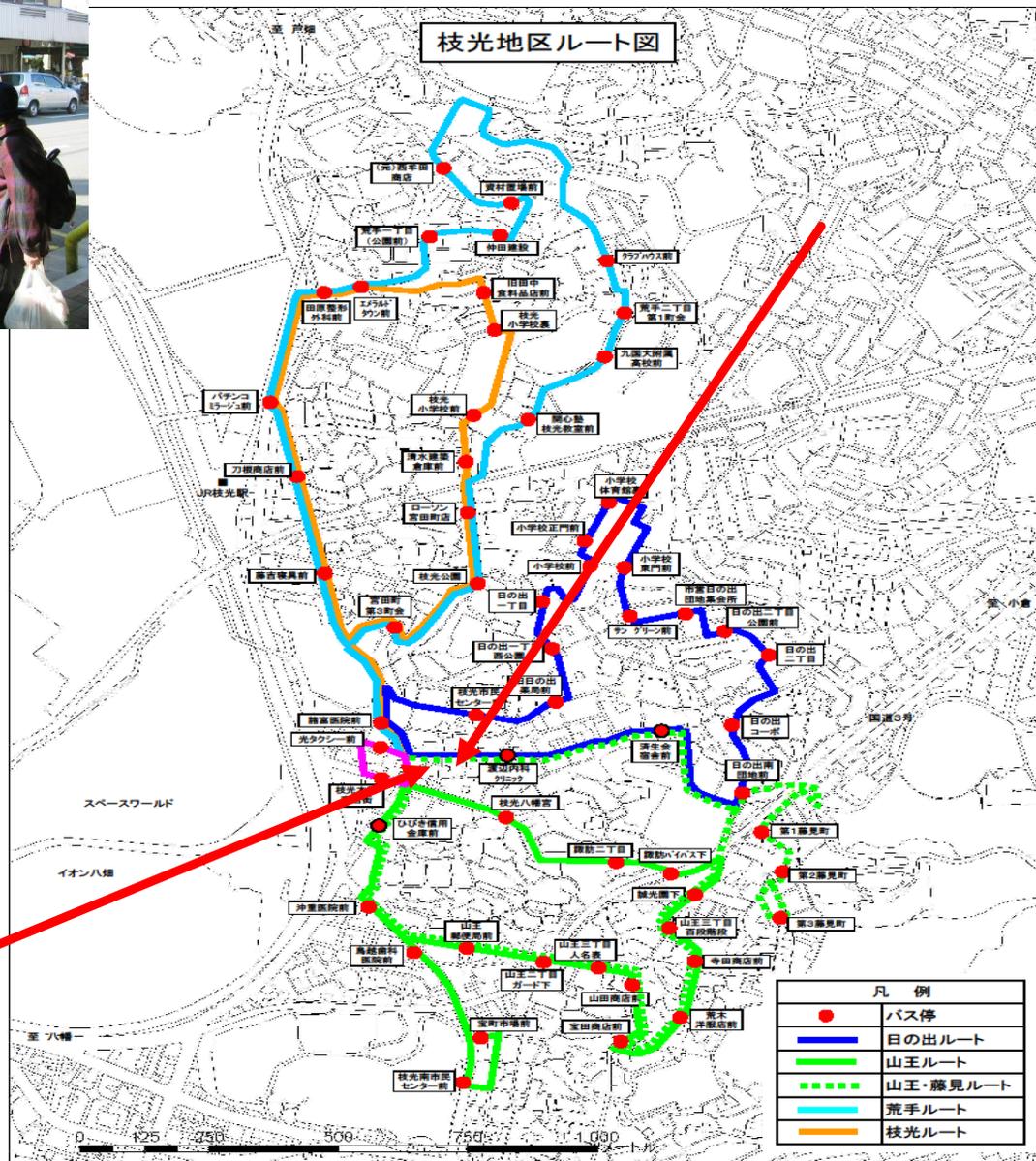
商店街の振興（大型SCに勝てる）

劇場の誘致（銀行の跡地）

一般タクシーも利用増に

常客の見守り支援までつながる







# 熊本市健軍商店街「よって館ね」と肥後タクシー



相談(身体、子育て、  
困りごと) やちよっ  
とした教室も

荷物を預  
かってくれ  
ます  
休憩も可

- ▶ 医商連携の取り組み (健康支援、NPO連携など)
- ▶ タクシー活用の買い物荷物輸送サービス
- ▶ 超小型モビリティによる配達 (社会実験)
- ▶ 多様な主体の連携、主ターゲットは高齢者
- ▶ 「地縁」のあるタクシー会社ゆえに地域密着を実践



荷物をタク  
シーで運ん  
でくれます  
迎車も可

## これからこうすれば、のポイント①②

- ✓ ①究極は「**自分の事**」として「**動く**」こと  
違った目線の理解 = 「対話」「交流」が必要 【「相違」を「総意」に】  
供給側も利用側も使う、気持ちを含める  
誰かを待たずまず自身が「動く」（乗る、歩く、話す）
- ✓ ②「**与え（られ）る交通**」を待つ・動かすことから、「**使う移動をつくりだす**」ことへの転換  
「要る」ものを「つくりだす」お手伝いへ 【「総意」から「創意」に】  
（「与える」が多すぎ = だから使われない、そんなお金はない）  
「供給⇒情報提供⇒利用」は限界、  
「希望⇒実現へ努力⇒周囲支援⇒供給」へ転換を→各主体の動き方の大転換を

## これからこうすれば、のポイント③④

- ✓ ③ 「**テマ・ヒマ・オジャマ**」で「**地道**」に「**つなぐ**」  
地域のすべての人が、「テマ」を厭わず、「ヒマ」＝「時間」をかけて、  
コツコツと、「現場にオジャマ」する  
⇒人、資源、目的地、気持ち、等々つながることが「使われる移動」実現へ
- ✓ ④ 「**学ぶ・知る**」「**振り返る**」「**次に活かす**」  
多様性の尊重 → 多様な立場への理解  
外の意見を聞く ← 中に固執すると見えないものがある  
何よりも「現場」 ← 数字、机上だけではダメ  
客観視することは重要（全主体が！）：そのための目標設定

# 「えん」を「つなぐ」の重要性 「遅延」から「地縁」への転換を

## ▶ 地域の「おでかけ」に欠かせない3つの「えん」

**ち「えん」**（地縁）：

地域に住んでいる人のつながり、力で

**し「えん」**（支援）： 行政・事業者のサポートで

**おう「えん」**（応援）： 外部の力も借りて

## ▶ 「ちえん」の転換：「遅延」交通→「地縁」交通

「遅延」： 遅れて走る + 時代遅れ、ニーズ遅れ

→ 「地縁」：地域（ニーズ）につながり「遅れない」

地域の「縁（力）」で支え、おでかけ・つながりを確保

まとめにかえて

「5つのいませんか」を乗り越えくらしの足を「創る」には  
—「相違」から「総意」「創意」へ、「遅延」から「地縁」へ—

▶ 「つなぐ」ことの重要性：つなげば「創れる」 (×「作れる」)

自治体・事業者・モードという狭い世界で考える時代は「遅延」

⇒「生活圏」「地縁」で「つなぐ」；人、モード、金などを組み合わせ

▶ 適切に「つながる」かの重要性：「相違」はつながって「総意」に

つなぎ方を学ぶ：地縁、支援、応援 ⇒適切な「導き手」「場」が大事  
相違を総意に、そこから「創る」へ (←気持ちを込めて)

▶ 「つなぎ続け」「創り続け」「学び続ける」ことの重要性

継続は力なり：見ている人はいます←気持ちが大事

「(地)縁」「総(意)」「創(意)」は継続してこそできる結果

ご清聴ありがとうございました  
皆様とご縁が持てましたことに感謝します

ご相談等は地域に関係なくお気軽にメールをお送りください 来訪、訪問も極力対応します

**[ooi-hisashi@oita-u.ac.jp](mailto:ooi-hisashi@oita-u.ac.jp)**

Facebook・LINE可です (LINEは非公開IDです)

※諸事情で電話対応はできかねますのでご了承下さい

自主運営の勉強会『Qサポネット』 **Qサポネット**  で検索してください

**引用・転用・複製は、あらかじめご連絡をお願いします。**