

地域公共交通シンポジウムin九州2017

パネルディスカッション

パネリスト（敬称略）： 加藤博和（名古屋大学）、河合賢一（平成筑豊鉄道）

高橋正朗（日立市役所）、樽本勝弘（宍粟市役所）

アドバイザー（敬称略）： 本田和久（九州運輸局）、井浦義典（九州地方整備局）

〔コーディネーター： 大井 尚司（大分大学）〕

パネルディスカッションにあたって —問題提起—（局長のご挨拶より）

・地域公共交通の重要性：地域にとっての生活インフラ（装置）

⇔ 対応すべき課題山積：少子高齢化、市町村合併、学校統廃合・・・

・地域にとっての産業としての「観光」

⇔ 招くためのツールの「交通」をどう考えているか

⇒これらを単なる課題にするか、次のステップへのヒントにするか

・地域公共交通活性化再生法・交通政策基本法の意味

利用者サービスの多様性、交通サービスの選択肢増加

計画を作った、はいいが（とりあえず、から継続性、磨き上げへ）

◎「知恵」「経験」の共有、そしてさらに一步踏み出すには？

加藤先生の講演（まとめ）

—活性化再生法・交通会議・網計画のこころ—

- 作った計画、机上の空論で終わっていませんか？

網計画の策定件数：確かに多いが、使える計画か？粗製乱造？（金のため？）

何を、いつまでに、（誰が・に）、どこを、どのようにしていくかを書き込み、実行
「憲法」「ミッション」「施策の中身」「実施」「遺言」←「検討」ではダメ

- どういう風に使っていくべきか：見える化・魅せる化・見直す化

「ありがたい」公共交通が出来上がっているか、年1回振り向かせられるか

自治体と事業者が対等に一緒になって走らせる公共交通を作り上げる

「乗っても」「降りても」楽しい行先も創る（×病院）＝「売り込み」の視点も意識

- そもそも地域公共交通は要るのか？を本気で議論したか

「どうでもいい」→「地域をどうしたいか」を「本気で議論し」「合意した」結果が計画
全く知らない人が乗れるか（今クルマに乗っている人が乗れなくなってからでは遅い）

※放っておいたら悪くなるだけ。自分たちがやって成果を出せばよい。

「みんな」でやるのが法の趣旨（もっとも主体的にやるのは「地域」）

河合社長の講演（まとめ）

- 「生活」にかかわることはすべて「アクセス」に帰結
いろいろな需要の和が公共交通需要←バラバラでは維持できない
＊ 五日市の行動パターン（意外と早く帰る）、災害不通区間の通学・観光
 - 「愛される」前に「知ってもらえているか」
五日市列車：列車＋五日市（商店街）の知名度アップ ←**近くに踏み出す**
（＋需要の安定化、中心市街地活性化）
簡単に増えた減ったではない→どれだけ向き合うか（メカニズムの分析）
「二度と乗るか！」VS 「たまたまよかった、また乗る」
→青色層（使ってもいい、たまに乗る）は「揺らぎ」がある
不安の解消に「ちょっとした情報」が左右（プラスにもマイナスにも） ←**「気持ち」の問題**
遠くの人への応援により（社外へ踏み出して）自力での限界を克服
 - **災害リスク**
路線が戻ってもお客が戻らない←一時的なインパクトより怖い
復旧時に客が戻るかは技術の問題ではない、見直されることすらある（平時の対応）
- ＊ 人材の活性化が難しい（専門分化しているので）

日立市の講演（まとめ）

- 地域の問題把握を徹底：ここまでは自治体職員の仕事
（よくあるパターン）モードが先
→「どこの、誰が、どこに、どの程度」行くか、から決める
広く浅くではなく、ターゲットを絞る
- 運行エリアのまちづくり・地域づくりの見せ場は「できてから」が勝負
使ってもらえるようにすること＋住民が出てくることが肝要
クレーム・行政任せ→住民主導、に1年半（パートナーシップ協定の事例）
やってみて反応を見る、するとたくましくなる（自発的になる）
- 地域の枝葉から全体計画への発展
交通事業者にも経営改善計画（事業者と行政・地域のリスク分担）
最低水準（日4便、5年間）を市がリスク負担
バスが成り立つエリアとそうでないところを「見える化」→今後の協働体制へ

穴栗市の講演（まとめ）

- 公共交通対策ではなく、人口減少対策として取り組む
学校再編、合併前のものの継続、・・・→減少傾向
福祉予算にもメス、一般財源削減、市の総合計画とも整合
土日祝日の交流人口増加（増便が必要）、小型バスの運行エリアが課題
貨客混載への期待（次の世代へ残すには）
- アンケートは取らない、ボトムアップで実施
市議の文句も喝破！（検討体制が緻密）
バスに乗りなれていない地域が課題
- 言わせるだけではなく実行してもらう
文句を言う＝注目してくれる→次の一歩、その後の見直し
次の交通再編はない、ことを入れている（住民の声）
事業者の雇用確保（小型バス専属）、協力体制（小型化、フリー乗降）
自治会・地域の協力（時刻表、回数券購入、MM、広報、モニター）

パネルディスカッションについて

- ① 各講演の感想など（アイスブレイク）
- ② 地域公共交通活性化の取り組みに関し、効果検証を行い不断に見直していくことの必要性や課題
（網計画を作って満足していませんか？）
- ③ 地域公共交通の活性化に踏み出すことの必要性・課題・その解決の糸口
（では活性化に取り組むにはどうしたら？）
- ④ アドバイザーコメント
- ⑤ まとめ

まとめ①

- 行政という組織の中でどう話を持っていくか
株主（ステークホルダー）かそうでないか
ハードとソフト、ソフト政策間の整合（所管内・外問題？）
危機感のないところにどう持っていくかが悩み（ボトムアップとトップ
ダウンの使い分け：持続可能性と「平等」のバランス）
＊行政の中では新しい分野（パフォーマンス）
- 公共交通は難しい（？）＝国の方針・指針・基準が欲しい？
10年たってもこんな長い期間苦しむものはない
（介護保険＝全国一律⇔交通＝地域でバラバラ、答がない）
計画を作るのが目的ではないはず（わかっちゃいるけど？）
地域をどうやって巻き込むか
公共交通って専門分野？（世の中の常識が通らない）

まとめ②

- 計画を立てるのはいいが、魂が入っているのか
三セクは「計画」が多い⇔事業者は（？）
いつたてたかわからない、結論がわからない
→どこまでの計画を回せばいいかの判断を要する
コツコツ型の計画にはなっていない
- 補助金のあり方、事業者のやりがいの見つけ方が課題
国の基準は絶対か（自分たちで基準を作る：根拠も作る）
目標・評価も自分たちで決めるもの（集客目標なども含め）＝共有することがカギ
＊検証が苦手（予算とる前にやらない）
- ナショナルミニマム的なものを設けるか
鉄道：市町村をまたがるので難しい
小型バスの目標設定（廃止する目標ではなく維持する目標へ）
- 現場はどこへ？：公共交通の問題があるのに自治体はない？
住民を放置する行政？→現場を見ていない（駅前だけで判断）
「必要としている」は誰が判断するのか

まとめ③

- **事業者として**

安全は着実に

営業面で横並びの計画（全ての市町村で違うはず）の見直し

- **自治体として**

パートナーシップ事業の課題：ノウハウの蓄積が課題

話し合い→後任の人がやろうにもセクションがない（一緒に行って

出てもらって経験してもらう、地域ごとの戦術を体感）

取り組みに後ろ向きになる：課員と一緒に、地域に出て

（思いがあるところは恫喝されながらも前向きに進む。無くないわと思うところは意見が出ない）

- **意外な需要：細かいネタを仕掛ける（何も仕掛けないよりまし）**

コンビニに行く需要をバスがカバー（1,000円超が100円）

小中学生が親しめば高校生になっても乗る

評価はやってみて出るもの

まとめ④

- 意欲・危機感・温度差

セミナーの出席自治体
計画策定

- まちづくりとの連携

エリアマネジメント的な発想

- 要介護・要支援の人の移動

元気な人は集まって、そうでない人は個別サービス活用
もともとあるものを上手に（話をして）＋ケアマネなど活用

ただし、、、近年の問題（こんなのでいいのか？）

- 計画そのものの問題

調査報告自体がいい加減（必要な調査をしていない、分析不足、地域理解不足）

調査報告が大半、構想の説明が少ない * とある方のクレーム

「（誰が、いつまでに）何をしたいか」が分かりにくい

←計画とは何ぞや？のレベル

- 策定プロセスの問題

費用と中身の相関関係？ ←自治体書き直してもよい（K市の事例）

策定業者のスキル

（学習能力よりも自分の事例のコピーが優先化されている気がする）

査定する行政の能力

←丸投げ、勉強しない、いい加減かも判断できず

計画は作って終わりではない、創ってからが出发点

- 「作る」＝作業の結果、「創る」＝気持ちを込める＋生み出す

『計画「書」』： 「コンサルの業務終了」の証拠でしかない

『計画』：

地域の足に対する「気持ち」「覚悟」を地域の総意で表現したもの

→ 「作る」ではなく「創る」という姿勢で関係者が臨めるか
(委員構成の内容(要件)をもう一度確認してみてください)

- 誰の気持ちを込めるのか

コンサルや事務局の「ご都合」で作った計画は破たんする

有識者は判断者でもなければ錦の御旗でもない、振り回されたらダメ

委員の「創意・総意・相違」を腹を割り議論し、覚悟を決め、実行する
「念書」が計画

ここまで言われて・・・怖気づかれた方へ

- はっきり言います。誰でもできます

計画書の作成：必須要件をクリアすればいいし、先行事例もあります
コンサル頼まないで書いたところも全国的に多々あります
初心者でも運輸局・支局が支援してくれます

- 小さい自治体はダメ、担当者居ないからダメ、はありません

大きくたってやらないところもあります。（やることが義務ではありません）
担当がいなければ担当になればいいのです（ゼロからつくったところもあり）
本気になればいいのです（それをサポートするのがQサポ。九州は恵まれています。）

「創った後」 問題その 1

- なぜ実行しない？

実行しないと無意味！ ← 計画に「どう実行するか」を包むことが肝要

＊再編計画がないと実行できない、ではない（確保維持改善事業でも可能）

- やっぱり補助金替わり？

公共交通維持の補助金代わりではない ←過去の事業の反省

網計画・再編計画は「自立のため」です：期間が決まっているのは予算都合だけではない

- 計画自体の「出来不出来」の査定がない現状

－必須項目の充足以外はチェックなし

＊第三者評価委員会：一応見ます。ただ中部ほどではありませんが

- 交通事業者を「その気にさせる」ことが出来たか ←これが怪しい

「創った後」 問題その2

- 担当交代後、コンサル業務終了後の問題

計画＝遺言・拘束事項 ←経緯等も含め伝承？

計画策定の年次が終わると・・・

交通会議予算の急減、実行体制脆弱化、・・・

これまでの会議と同じレベルへ（回数、内容、・・・）

⇒このままでは昔のように制度を変えられ予算が減らされます。それでもいいですか

コンサルも継続的に関与を（モニタリング、再編、など）

そうしないと仕事なくなります（次につなぐ業務としてかかわってほしい）

有識者がいないと内容を引き継げない協議会はまずいです

（でも、いないのは、交通を知らない人を入れるのは、もっとまずいですが）