

平成26年7月  
第2号

## 地域公共交通東北仕事人メールマガジン

こんにちは。

地域公共交通東北仕事人 事務局です。

『地域公共交通東北仕事人メールマガジン第2号』をお届けします。

本メールマガでは、最新の交通政策や旬のコラムなど、東北運輸局ホームページ  
(<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/new%20page/koukipagetop.html>) で発信  
している情報をいち早くお伝えしていきますので、どうぞよろしくお願い致します。

### 第2号目次

- 仕事人コラム：くらしの足を守る翻訳者・・・それが「地域公共交通東北仕事人」  
＜地域公共交通東北仕事人（福島大学 経済経営学類准教授） 吉田 樹＞
- トピックス： ①仕事人初仕事が行われました！  
山形県生活交通研修会（6月12日・若菜 千穂）  
②第4回 地域バス交通活性化セミナーが一関市で開催されます！
- 我が町紹介： 宮城県大崎市＜市民協働推進部まちづくり推進課 係長 佐藤敬美＞
- 編集後記

公共交通にのろう



## ☆仕事人コラム：くらしの足を守る翻訳者・・・それが「地域公共交通東北仕事人」

地域公共交通東北仕事人 吉田 樹（福島大学 経済経営学類准教授）

初回のメールマガジンでは、吉田昭二企画観光部長がコラムを執筆されましたが、第二回は「同じ苗字つながり」ということで、私が担当します。よろしくお願いいたします。

福島大学では経済経営学類（旧経済学部）に所属しており、地域経済論の講義を担当していますが、元々の専門は交通計画であり、とりわけ地域公共交通に関しては、全国各地（青森県から宮崎県まで）の「現場」に携わっています。大学の研究者は、論文の執筆や学会発表に加え、教育（に止まらず時には学生のよろず相談も！）が「本業」ですから、地域公共交通の「現場」も研究や教育の視点で観ることが一般的です。しかし、私は「現場」を変える（良くする）ことにこだわって活動をしています。

私がお手伝いしている地域に、山形市明治・大郷地区があります。山形市の北部に位置する人口約 3 千人のこの地区では、路線バスが廃止された後、市中心部を結ぶ代替交通として、山形市が「地域交流バス」を運行してきました。しかし、週 1 日限りの運行であったため、地域のなかでは、運行日を増やしてほしいという思いが強かったのです。しかし、週 1 日の運行でも不採算であったことに加え、市内には同様な地区があったことから、市への要望だけでは、なかなか実現することができませんでした。

こうしたなかで、私が住民代表の方々と初めてお会いしたのは、2007 年 11 月でしたが（当時は、前任校の首都大学東京に居りました）、既に近県の先進事例と称される取り組みを視察されるなど、熱心に行動する様子が印象的でした。しかし、大半の方々は「地域交流バス」に乗車した経験がなく、「先進事例」とのギャップのなかで、「くらしの足」を確保するために、何から手を付ければよいか見通せていない状況にあったのです。そこで、私は 1 ヶ月後に再訪することをお約束し、一緒に「地域交流バス」に乗車する機会を設け、利用者の声や問題点を集約することを提案しました。その後、全世帯対象のアンケート調査やグループヒアリングを行ったうえで、各町内会長の協力を仰ぎ「移動手段がないと生活が不便になる人」を数え上げていただきました。その結果、約 80 人の地域住民が移動手段を必要としており、その多くは、月 1～2 回の通院をしていることが分かりました。このように、地区レベルの「需要予測」では、地域のみなさんと一緒に「数え上げる」ことが有効です。

ところで、この地区で週 2 日以上移動手段の確保を実現するためには、どうすれば良いのでしょうか。確かに、市の財政支出を手厚くすればサービスを充実できますが、この地区や交通政策以外の行政課題にも投資しなければなりません。一方、地域の立場は、行政からの支援を得ることで運行日を増やしたいという思いがあります。双方とも「何とか良くしたい」という思いは共通していますが、「考え方」が違うことで、思いをカタチにす

ることができない状況にあったのです。そこで、既に開催していた地域の方々との勉強会に、市の担当者にも参画いただき意見交換を重ねることにしました。その結果、市は定額（週1日の路線バスを運行する際の標準的な運行費用）を上限とした負担金を支出し、これまでよりも手厚い支援とする一方、連合町会の下に「協議会」を組織し、運行事業者の選定や運行計画（停留所や時刻、運賃）の設定や利用促進活動も協議会が主体に行うことになりました。こうして、車両を小型化して経費を縮減させるとともに、「積み残し」のないよう、事前予約のデマンド運行とすることで、週2日の運行を実現したのです。また、デマンド運行の面的に需要をカバーできる特性を活かし、これまでの「地域交流バス」では乗り入れることができなかった大型商業施設や県立病院等へ運行エリアを拡大するとともに、地区内の停留所を倍増させ、きめ細やかなサービスが提供されるようになりました。その結果、週2日運行の開始初年度（2009年度）は、年間1,281人の利用者であったのが、2011年度は1,908人に増加したのです（現在は1,700～1,800人程度で推移）。写真2は、このデマンド交通（地元小学校の学級会で「スマイルグリーン号」と名付けられました）の利用者数がのべ5,000人を突破した日（2012年3月）に行われた記念式典の一幕です。婦人会の有志が「くす玉」を用意し、一人の男性がクレーン車を操作する。朝早くから大勢の地域住民が集い、笑顔のなかで「スマイルグリーン号」が出発する、そのような光景でした。



写真2 「スマイルグリーン号」5,000人達成イベント

一方、好調な利用状況にあるもう一つの背景として、運行を担う交通事業者（山交ハイヤー株式会社）の「力」があります。協議会の会合に参加し、詳細な利用状況を定期的に報告いただいていることに加え、何よりも乗務員さんが人気です。写真1は、運行開始以来、乗務していただいている加藤さんに、地区の児童代表が花束を渡しているシーンですが、「くらしの足」を守ることは、地方行政、交通事業者、地域が「三位一体」となって「育てる」ことが大切だと感じています。



写真1 乗務員加藤さんへの感謝イベント

しかし、こうした「三位一体」の文化は、一朝一夕でこれらを紡ぎあわせることは困難であり、おそらく「勝利の方程式」があるわけでもありません。だからこそ、「翻訳者＝仕事人」の役割が重要になります。地方行政、交通事業者、地域という異なる主体が「志」を共有するためには、互いの「考え方」を斟酌することが重要であり、その役割を担うのが「仕事人」なのです。明治・大郷地区では私が「仕事人」としてお手伝いをしてきましたが、何も研究者しか「仕事人」になれないという話ではありません。研究者、NPO、交通事業者、行政職員、地方議員・・・など様々ではありますが、それぞれの得意分野を活かし、立場の垣根を越えて「くらしの足」を守る人的ネットワークが求められています。私が「地域公共交通東北仕事人」という名称を提案させていただいたのには、こうした思いがあるのです。

## ☆トピックス

1. 「地域公共交通東北仕事人」としての、初仕事が行われました。

前号に記載しましたが、地域公共交通東北仕事人の若菜仕事人の講演が6月12日に山形市で行われました。「公共交通づくりの勘どころ ～公共交通の現場から～」をテーマとして1時間の講演時間を目一杯使われ、参加した皆様も大満足の様子でした。詳しい内容につきましては当局ホームページに資料と共に載せておりますので、下記 URL からご覧下さい。

<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/new%20page/ks-sub06-4.html>

(東北運輸局ホームページ：地域公共交通東北仕事人◆仕事人の活動記録)

2. 「第4回 地域バス交通活性化セミナー」が一関市で開催されます。

■日時：9月2日（火） 13：30～16：45

■場所：ホテルサンルート一関 2階「芙蓉」（一ノ関駅西口から徒歩1分）

■テーマ：『バスの力』で地域を元気にできるのか？

■主催：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団、国土交通省東北運輸局

地域公共交通東北仕事人である鈴木文彦氏（交通ジャーナリスト）の基調講演や今回のコラムを執筆いただいている吉田樹准教授のコーディネートの下パネルディスカッションが予定されています。普段なじみの少ない他地域の事例について聞くことのできる絶好の機会ですので、是非ご参加下さい。

詳しい内容や参加申込書につきましては、下記 URL よりご覧下さい。

<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/new%20page/basukatsuseminaa140902.pdf>

(座席数が限られておりますので、参加を希望される方は早めにお申し込み下さい。)

## ☆「我が町紹介」②

このコーナーでは、東北各地域の方へ、自分の住んでいる市・町・村を紹介してもらいます。リレー形式のコラムになる予定ですが、今回は宮城県大崎市市民協働推進部まちづくり推進課・男女共同参画推進室 佐藤敬美係長に執筆いただきました。

### ☆大崎市の概要

平成18年3月31日、宮城県の北西部に位置する古川市・松山町・三本木町・鹿島台町・岩出山町・鳴子町及び田尻町の1市6町が合併し、大崎市が誕生しました。

人口約13万5千人、面積約800km<sup>2</sup>と県内第3の都市となる大崎市には、産業、学術、文化、医療などの都市機能とともに、東北新幹線や東北自動車道、東北本線、陸羽東線、国道4号などの高規格の交通・輸送機関が整備され、東北地方の縦軸と横軸を結ぶ結節点となっています。

### ☆地域資源

日本を代表する銘柄米「ササニシキ」「ひとめぼれ」発祥の地で市の中心となる「古川」をはじめ、地酒の蔵元がある水清き里「松山」や、6ヘクタールの丘陵地に約200万本の菜の花や42万本のヒマワリが咲き誇る「三本木」、東北一の規模を誇る互市が開催され、希少種シナイモツゴが生息する「鹿島台」、伊達政宗が仙台に移城する前の血気盛んな12年間を過ごし、伊達文化を今に伝える「岩出山」、日本にある天然温泉の泉質11種のうち9種が揃い、温泉番付で『東の横綱』として認定された奥州3名湯の「鳴子温泉」、豊かな自然環境が残る渡り鳥の楽園としてラムサール条約湿地となった「蕪栗沼・周辺水田」を擁する「田尻」など、悠久の時間で培ってきた豊かな地域資源がいっぱいです。

### ☆大崎市の公共交通

本市の公共交通は、「大崎市公共交通再編計画策定の基本方針」に基づき、本市と周辺市町村を結ぶ「広域路線」、市内各地域と古川地域中心部を結ぶ「幹線路線」、さらに各地域内での日常生活路線である「地域内路線」のそれぞれのネットワークにより、効率的・効果的な交通体系の確立に向け再編を進めています。

このうち、「広域路線」「幹線路線」は、古川駅を起終点とし、通勤や通学、通院等の生活の足となっており、利用者の利便性向上や路線の維持・確保のため、交通教育や啓発事業などを行っています。

各地域における「地域内公共交通」は、地域が運営主体となり、地域住民で組織する運営委員会が住民のニーズに合った運行計画を策定します。運営委員会に対して市が補助金を交付し、運営委員会が地域内の事業者運行を委託します。この事業は住民、事業者、行政が三位一体で取り組んでいるもので、協働のまちづくりを推進するうえで重要な役割を担っており、将来、魅力ある路線となります。

#### ☆地域内公共交通の取り組みとベネフィット

地域内公共交通は、合併前の旧市町の区域内を回る生活路線として位置づけており、それぞれの地域の中心地にある商店や医院、銀行へ、あるいは最寄りのJR駅、そして、中心地域の古川への幹線バス路線等への乗り継ぎを目的としており、乗り合いタクシーやジャンボタクシーで運行しています。

合併前の旧6町の地域内公共交通運営委員会から、「地域を越えて運行して欲しい」との声がよく聞かれます。そのたびに広域・幹線路線の重要性を考え、地域の商店や病院等の施設を利用していただくことにご理解をいただくよう努めています。機能的に交通体系は整えてはいるものの、乗継への不安や快適性などの情緒的な部分への働きかけが鍵となるようです。「地域の交通を地域で創り、守ること」へ自ら参画することで、地域への愛情や役立ちを感じていただけたら、自己実現的なベネフィット（便益）により、三位一体型の交通システムが確立されるのではないのでしょうか。

#### ☆公共交通とサステナビリティ

本市は豊かな自然環境が残るラムサール条約湿地「蕪栗沼・周辺水田」と「化女沼」を有しており、マガンやハクチョウ、ヒシクイ等、渡り鳥の越冬地となっています。蕪栗沼の周辺水田では、冬の田んぼに水を湛え、渡り鳥の休息場所を提供し、春から秋にかけては田んぼの生きものの力を借りながらお米をつくる農法「ふゆみずたんぼ」が行なわれています。大崎市の産業振興計画やバイオマスタウン構想では、この豊かな自然環境を守る取り組みとして、持続可能な低炭素化社会の形成に向けた市民活動を推進しています。

その一環として大崎市民病院では、これまで蕪栗沼の陸地化の原因となっていたヨシをペレット燃料にし、ボイラーに利用します。そして、事業者路線の古川駅から市民病院へ向かうシャトルバスの燃料は、市民から回収した天ぷら油の廃食用油を精製したバイオディーゼル燃料（100%）を使用し、市民のチカラでバスを動かします。化石燃料を使わず、再生可能エネルギーを利用することで、環境に配慮したまちづくりを目指しています。

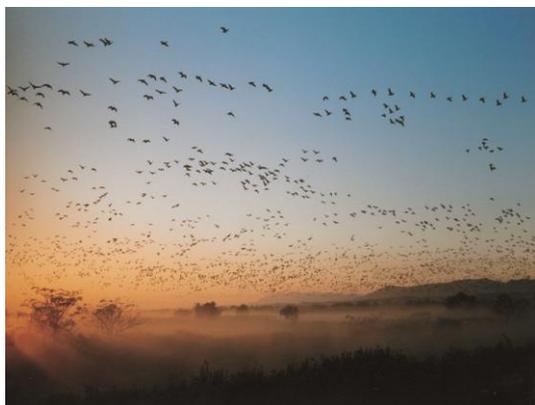


写真3 蕪栗沼の風景



写真4 大崎市公共交通担当スタッフ  
(大崎市ゆるキャラ“パタ崎さん”と共に)

公共交通は、人々の交流の場としての役割を担い、まちなか活性化に貢献するとともに、渋滞の緩和やCO2削減など環境負荷を軽減し、持続可能な資源循環型社会の形成につながるものと期待しています。

#### ☆今後の課題

これから向かう少子・高齢化社会の到来に、高齢者のお出かけの機会をいかに確保し、地域のコミュニティを守れるのか。また、観光客の交流の場をどのように創るのか、公共交通部門だけでは対応できないことがたくさんあります。

現在、本市に住む人々や未来の子どもたちが「ずっと“おおさき”に住み続けたい」ということ。また、他の地域へ転出した人々が「いつかは“おおさき”に戻りたい」。さらには、他の地域の方々が「いつかは“おおさき”に行ってみたい・住んでみたい」と思えるように、将来を見据えた公共交通ビジョンを描き、調査・研究していくことが課題です。



写真5 シャトルバス試乗会

## ☆編集後記

地域公共交通東北仕事人制度の初仕事が行われ、幸先良くスタートを切ることができました。この調子で、皆様のお役に立てる制度として確立していければと思います。

特に、地域公共交通をご担当されている方は同じ業務を担当している人数が少なく（一人で担当されている方も多いと聞きます）お悩みを中々共有出来ない状況かと思われま

す。このメルマガでも各地のご担当者様から公共交通の問題点を含めご紹介いただいておりますが、是非仕事人制度をご活用いただき、他地域の現状やアドバイス等お悩みを相談しつつ直接お話いただければと思います。

それぞれに抱える悩みや疑問等ありましたら、いつでもお問い合わせください。

---

■このメールは、東北運輸局企画観光部交通企画課アドレスから発信しています。

■本メールサービスの解除を希望する方はお手数ですが、下記メールアドレスにその旨ご連絡ください。

[tohoku-kikaku@tht.mlit.go.jp](mailto:tohoku-kikaku@tht.mlit.go.jp)

■最新の情報は東北運輸局ホームページをご確認ください。

国土交通省ホームページ：<http://www.mlit.go.jp/>

東北運輸局ホームページ：<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/index.html>

お問い合わせ：[tohoku-kikaku@tht.mlit.go.jp](mailto:tohoku-kikaku@tht.mlit.go.jp)

■このメールの配信を希望される方、記事に掲載を希望される方はこちら

[tohoku-kikaku@tht.mlit.go.jp](mailto:tohoku-kikaku@tht.mlit.go.jp)

■配信元：国土交通省東北運輸局・地域公共交通東北仕事人事務局

掲載記事の無断転載を禁じます。

Copyright (c) 国土交通省東北運輸局

---

