

地域公共交通のあり方を交通基本法とともに考えるシンポジウム

(第7回交通の諸問題に関する検討会)

2012年4月13日

【司会】 皆様、お待たせいたしました。本日は、地域公共交通のあり方を交通基本法とともに考えるシンポジウムにお越しいただきまして、まことにありがとうございます。

ただいまよりシンポジウムを開催いたします。

私、本日の司会を務めさせていただきます堤博美と申します。どうぞよろしくお願いいたします。(拍手)

それでは、開会に当たりまして、主催者を代表し、国土交通副大臣・吉田おさむよりごあいさつをさせていただきます。

吉田国土交通副大臣、どうぞよろしくお願いいたします。

【吉田副大臣】 国土交通副大臣の吉田おさむでございます。主催者を代表いたしまして、一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、この地域公共交通のあり方を交通基本法とともに考えるシンポジウムにたくさんの皆様にお集まりいただきまして、ありがとうございます。今、アナウンスがございましたように、会場がいっぱいになるということ、そして今日は、とりわけ、全国からさまざまな取り組みに頑張っていておられます皆様方からお話をしていただき、またシンポジウムという形で意見交換をしていただくということ、この会場を含めて、浅野座長さんをはじめとして、大変お世話になっているということ、改めて感謝を申し上げる次第でございます。今日のこのシンポジウムの式次第等を読んでおりましたら、やっぱり知恵とやる気と努力があれば無限の力が引き出されるんだな、そういう日本の力を私は感じさせていただきました。

今、地域の交通というものは、少子化、高齢化の中で、バスであったり路線であったり、減少、廃止等がさまざま起こっております。しかし、この地域交通の危機に対しては待ったなしの状況。私ども国土交通省といたしまして、政府といたしまして、交通基本法を国会に提出し、早期に成立を、成立順番でいうならできれば1番にということで、させていただいているところでございます。

さはさりながら、本日はそれぞれの地域でのお取り組みを発表していただくことにより

まして、地域での連携、そして、困難を乗り越えて、さまざまな地域の公共交通を守ってつくられてきたということが、まさに私どもが提出をしております交通基本法の考え方をそれぞれ実践していただいているということである、そういうふうにしていただく次第でございます。ぜひ、今日この会場にお集まりの皆様、時間は数時間のことかもしれませんが、長い人生の中のわずか数時間において皆様方がしっかりと受けとめをしていただきますことによって、地域の公共交通に関する課題についての理解を深めていただくと同時に、やっぱり人間は考える動物であります、その解決の糸口もつかんでいただければ幸いですと存じているところでございます。

国土交通省といたしましても、この地域の公共交通をしっかりと守るため、これからも皆様方と一緒に頑張っていくということ、そして、引き続きご協力のほどもお願い申し上げます。まして、簡単ではございますが、主催者を代表してのごあいさつとさせていただきます。

本日はどうぞよろしく願いいたします。ありがとうございます。(拍手)

【司会】 ありがとうございます。

続きまして、国土交通省総合政策局公共交通政策部長・渡邊一洋より、本日のシンポジウムの趣旨をご説明いたします。

それでは、どうぞよろしく願いいたします。

【渡邊部長】 本日はありがとうございます。私のほうから、本日のシンポジウムの開催の趣旨をご説明させていただきます。

改めて自己紹介をさせていただきますが、私は渡邊と申します。昨年の7月に国土交通省に公共交通政策部という新しい部が新設されました。そこの部長をしております。

この新設された公共交通政策部の任務、ミッションというのは、もちろんいろいろあるわけですが、最大のミッションは、何と言っても、先ほど吉田副大臣が申し上げましたとおり、地域の足の確保をどうするか、あるいは、公共交通をどうやって使いやすいものにしていくかということでもあります。これだけ人口減少、少子高齢化社会に我が国が本格的に突入した中であって、全国各地で「待ったなし」の課題となっておりますこの問題を避けて、公共交通の現状を語ることはできませんし、また、未来を語ることもできません。

ご存じない方も多いと思いますけれども、今、我が国では、バス路線が2,000キロずつ廃止をされているという状況であります。この2,000キロメートルというのは、稚内から鹿児島までの距離です。しかも、これは何年間の累計ということではなくて、毎年毎

年2,000キロメートルずつバス路線が廃止をされている、こういう現状にあります。それから、例えば、「買い物難民」といわれる方々が全国で600万人おられるという推計値もあります。こういう現状を放置することができるはずがありません。このシンポジウムも、まさにこの点にスポットライトを当てて、公共交通政策部がいわば手づくりで開催してみることにしたものでございます。

地域公共交通の危機が叫ばれて久しいわけですが、なかなかそれに向けてこういうふうに変更したと言えないのには、もちろん理由がないわけではありません。人口が減ったとか少子高齢化が進んだという社会経済情勢の変化が根底にあるのはもちろんですし、利用者の方から見れば、利用しようと思っても便数が少ないとか運賃が高いといった言い分があるでしょうし、交通事業者の方から見れば、採算性を二の次にした事業なんてできないという思いがあると思いますし、あるいは、地方自治体の方から見れば、必要な対策を打ちたいんだけど先立つものがない、こういうふうな、それぞれの立場でいろいろな言い分があるかと思えます。

これまでの皆さんの取り組みの中でも、期待以上にうまくいった事例とか、何とかその取り組みが維持できている事例とか、途中で何らかの壁に突き当たって頓挫してしまった事例とか、ほかの地域でうまくいっているのにどうして自分の地域ではうまくいかないんだろうかという事例、多々あるかと思えます。しかし、地域公共交通の問題には「近道」はありません。それぞれの立場の方が自分の問題としてとらえて、悩んで、あれこれ何とかできないかと改善に向けて奮闘して、しかも、立場の違う方同士が、その立場の違いを乗り越えて連携、協働していくことで、やっとその次のステップがほのかに見えてくるといふ「世界」であります。

そのためにも、まず、いろいろな事例を知ることが大切だろうと思っております。今回、このシンポジウムでは、全国各地の事例、あるいはお立場の違う方からの事例など、いろいろなバリエーションでもって取り組みをご紹介いただいて、一緒に考えていきたいと思っておりますし、もう一つ、このシンポジウムのねらいは「交流の場」ということであります。後ほど懇親会にご参加いただける方は、その懇親会の場も含めまして、情報交換、あるいは相互交流を進めていただく過程で、少しでもヒントが生まれ、あるいは自分の地元で役に立ちそうだというふうなことが出てくれば、私ども主催者としてはこれ以上にうれしいことはございません。

さらにもう一つ、あくまでも任意ではありますが、受け付けのときにアンケート

票をお配りしていると思います。そのアンケート票にメールアドレスをご記入いただければ、今後、公共交通にまつわる各種の情報発信を平素よりそれぞれの運輸局から行っておりますけれども、その際には、定期的にメールにてお送りさせていただきたいと思っております。

本日のこのシンポジウムは、極めて多数の方からご参加、傍聴のお申し込みをいただきました。また、いろいろな事例紹介をみずから希望していただいた方もたくさんございます。主催者としては、この点につきましても、うれしい悲鳴を上げたということを申し添えたいと思います。

最後に一言、交通基本法につきましてお話をさせていただきます。

「交通」というのは、「人や物の空間的な移動」というふうに言われております。この空間的な移動の成果というものは、もちろん、物理的に移動ができたということはありませんけれども、それにとどまることではなくて、例えば、交流を活性化するとか、あるいは経済を向上させるとか、人々の生活を豊かにするとか、こういうふうな機能がありますし、もう少しふろしきを広げれば、交通というものは文化を育てていきますし、また、経済社会を変革していく原動力にもなる、そういうふうな、非常にダイナミックな活力の源泉になるものだと思っております。

この交通基本法案を、今、私どもは国会に提出して審議成立を待っているところであります。その内容は、後ほどすぐ担当参事官のほうから申し上げますけれども、今回の交通基本法というのは、交通政策にかかわる大きな理念とか施策の方向性を、国会で法律として通るということは国家の意思として、つまりは国民の意思として、確定をしていただくということですので、私どもとしては非常に意義深いものだと思っております。ぜひ、この交通基本法の成立に向けましても温かいご支持、ご支援を賜りますように切にお願いを申し上げます、少し長くなりましたけれども、事務局からの補足的な説明とさせていただきます。

本日はどうぞよろしく願いいたします。ありがとうございました。(拍手)

【司会】 ありがとうございます。

続きまして、国土交通省総合政策局公共交通政策部参事官・石井昌平より、交通基本法案についてご説明させていただきます。

それでは、よろしく願いいたします。

【石井参事官】 ご紹介いただきました国土交通省参事官の石井でございます。どうか

よろしく願いいたします。

それでは、交通基本法案につきまして、簡単ではございますが、ご説明申し上げたいと思います。

まず、交通基本法の現状でございますが、まだ法案の段階でございます。昨年3月に、閣議決定後、国会に提出させていただきました。その後、通常国会、臨時国会、今回の通常国会ということで、ずっと継続審議が続いているところでございます。一日も早く成立をお願いしているところでございます。

内容でございますが、後ろのプロジェクトにもございますが、お手元にも同じ内容の資料がA4、1枚紙であるかと思っております。そういった資料を使ってご説明申し上げたいと思います。

交通基本法の概要でございますが、資料でいきますと右側の赤いところでございますが、一言で申し上げますと、交通基本法は、赤いところの2行目にもございますように、交通に関する取組みについての骨格となる枠組みをつくるものというふうに理解しているところでございます。ただ、内容につきましては非常に広範囲でございますが、いわゆる地域の足の確保みたいな話から、都市間の広域的な交通、さらには国際的な交通といったものも含まれます。また、施設をつくるといったハード的な施策から、それを利用するソフト的な施策も含まれます。また、人と物の移動という観点からでは、人流のみならず物流も取り扱う、そういった法律案でございます。

その法律の内容を具体的に申し上げますと、左の欄で赤いところで縦書きで書いているところでございますが、交通施策の基本的な理念はどういうものかということをも法律案で規定しておりまして、例えば、国民の交通に対する需要を満たす、ニーズを満たすといった理念、さらには、交通の機能を確保し、さらに向上させていくという話、交通による環境への負荷を低減させようといった理念などが書かれているところでございます。

また、この理念に沿いまして、交通に関する基本的な施策として、施策の方向性が幾つか規定されております。これにつきましても、若干、例示を申し上げますと、日常生活に必要な不可欠な交通手段を確保するといった話、高齢者、障害者の円滑な移動のための施策といった話、交通の利便性を向上させるといった話、国際競争力の強化、地域の活力の向上に必要な施策を講じましょうといった話、環境負荷の低減に資する施策を講じましょう、総合的な交通体系の整備に関する施策を講じましょうといった話、さらには、まちづくりといった観点、観光立国の観点といったものも交通施策を推進するときには大事ですねと

いったことが書いてございます。

こういった施策の方向性に続きまして、必要な支援措置として、財政上、法制上の措置を講じましょうといった話も交通基本法案には盛り込まれております。

そして、最後でございますが、交通基本計画と交通白書をつくりましょうといったことも交通基本法案には規定されているところでございます。

こういった交通基本法をつくろうという背景でございますが、今の資料でいきますと左側のところでございます。交通に期待される役割という形で書かせていただいておりますが、やはり我々、一番大事な背景として考えておりますのが、地域公共交通の危機でございます。地域の足を確保しなければならないということが一つの背景でございます。

ただ、そのみならず、世界における我が国の経済的な存在感が希薄化している中、交通は国力アップに直接貢献するというところで、アジアの活力を取り込むための施策も大事ですよねといったこともまた背景としてございます。

また、環境という観点では、交通はどうしてもCO₂の排出と密接不可分でございますので、その削減も大事だということもまた交通基本法案を立案した背景ではございます。

そういった非常に多種多様な内容、背景を含んだ交通基本法案ではございますけれども、我々がぜひこの交通基本法案で実現したいと思っている内容は、何と言っても、地域の足の確保でございます。先ほど、交通に関する基本的施策として、日常生活などに必要不可欠な交通手段の確保ということを申し上げましたが、これは国の基本的施策として、法案の第16条で、一番最初に国の施策として掲げているものでございます。我々としましては、危機的状況にあります地域の足の確保に対する対策を講じていかなければならないという問題意識を持っているところでございます。

法律、まだ現在成立しておりませんが、成立した暁には、先ほど申し上げました交通基本計画を早期に策定し、必要な財政上、法制上の措置を講じていきたいと考えているところでございます。法律をつくるためには、国会の審議で了承いただかなければなりません。そうなりますと、本日ご列席の皆様をはじめ、皆様の温かい支援が必要でございます。この場をおかりしまして、再三再四でございますが、ぜひ、ご協力をお願いして、私のご説明とさせていただきます。

どうもありがとうございました。(拍手)

【司会】 ありがとうございました。

それでは、ここからは、地域の取り組みの事例紹介といたしまして、4つの地域にご紹

介いただきます。

まず初めに、新潟県三条市のデマンド交通として、三条市長・國定勇人様、並びに、日の丸観光タクシー株式会社取締役営業部長・西山丈基様よりご紹介いただきます。

それでは、國定様、西山様、どうぞよろしく願いいたします。

【國定】 改めまして、皆さん、こんにちは。今ほどご紹介をいただきました、新潟県の三条市から参りました、市長をしております國定と申します。これから後、三条市内でタクシー事業者としてご活躍をいただいております、日の丸観光タクシーの西山部長とともに、15分間プレゼンをさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いを申し上げます。

15分という限られた時間でありませけれども、冒頭、我がことながら、30秒だけ時間をいただきたいと思います。

実は、私は生まれも育ちもこの隣の神田神保町でございまして、実家がここから歩いて3分ぐらいのところがありました。そして、私が結婚してもう十数年たつんですけども、結婚式を挙げたのが、この一橋記念講堂の隣の如水会館の2階でございました。非常に私にとっては感慨深い場所で15分間プレゼンをさせていただくことを大変うれしく思いながら、公私混同のないように15分間務めさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたしたいと思っております。

さて、新潟県三条市でございまして。上越新幹線、新潟が最終駅になるわけですが、この新潟駅の1つ手前に燕三条駅という駅がございまして。この燕三条駅の1つの領域が三条市でございまして。刃物を中心としたところで、世の中では社会科の教科書等々で少し載っておりますので、皆様方もなれ親しんだまちではないかなと思っておりますが、ものづくりのまちとして私どもは自負をしているところでございまして。

ただ、今般の公共交通を考えたときにとっても大切になるのが、やはり高齢化率でございまして。今、私ども、右上にありますように、高齢化率25.9%、26%という数字であります。平成33年には33%を超える勢いでございまして。つまり、現段階では、ご高齢の方々には4人に1人の方が三条市の構成員ということになりますが、わずか10年もしない間で、3人に1人の方が高齢者になっていくという急速なカーブを迎えつつあるというのが我がまちの特徴であり、これは、おそらく三条市のみならず、ほかの全国的にも同様の傾向が見てとれるのではないかなと思っております。

そういうような中にありまして、三条市の公共交通が抱える課題ということでござい

す。結果としては、ここにありますように、これはもう言わずもがなでございますが、利用者が減少すると不採算路線のサービスが低下、さらに公共交通の利用者が減少し、さらに不採算路線のサービスが低下という、至極当然といえば当然の負のスパイラル状況に陥っているということでございまして、これを何とかしなければいけないということから始まっているところでありますが、その目的、意義につきましては、おそらく本日ご参会の皆様方、十分ご案内のとおりだと思いますので、私たちが何に苦勞しながらこれまで取り組んできているのか、その上でまだなお乗り越えることができない課題について、端的にご紹介をしていきたいと思っております。

今回、国土交通省さんのほうから、さきの資料にもありましたとおり、地域公共交通総合連携計画策定調査事業ということで、全国で第1号の認定をいただく中で、この計画策定から取り組みを始めさせていただいたところでございます。私自身、決してよいしょをするわけではありませんけれども、国土交通省さんにご提供いただきました社会実験のシステムというのは、ほんとうに私たちのまちにとって助かりました。大いに活用ができたところでもあります。

何が言いたいかというと、社会実験ですので、ここまでトライ・アンド・エラーをひっきりなしに繰り返すことができたのは、これは社会実験あってこそそのことですし、私たちも、市民の皆様方に実際にご活用いただく中で、安定的なサービスの提供という、サービスがころころ変わるとどうしてもご批判をいただくわけですが、これは社会実験の一環なんですということでご了解をいただきながら、これまで着実に進めてきたというふうに思っております。

さて、今回、デマンド交通をしていくための工夫ということでございますが、まず、その利用促進が一番大切なわけでございます。そのときに考えているものを幾つか列挙いたしました。

その中でも大切なことは、まずは利用しやすい環境整備ということで、私どもとしては、停留所から半径300メートルに主要施設、住居をカバーする形で、とにかく停留所の数を増やしていこうということ。

それから、私たちはシステムをつくるのは得意ですけれども、この公共交通こそは、ご利用いただかなければすべては始まりません。そのために社会実験をやっていきますよというところから始めまして、地域の方々への説明会を26回、470名のご参加をいただき、あるいは、懇談会と称して同じような趣旨のものを、別途21回、373名の皆様方

からご参加をいただきながら、集落の皆さんが来ようが来まいが、とにかく回数を重ねて、丁寧な説明会、懇談会に務めてきたところでございます。

もう一つは、タクシー事業者の皆様方のやる気を活用していこうということでございます。考えてみれば、こういうデマンド交通のようなことを考えるときには、とにかく、新しいものをつくろう、つくろうというふうな発想に陥りがちなわけですが、やはり既存の公共交通を担ってきた方々のこれまで培ってこられたノウハウを使わない手はないだろう、そういうような方々が本来持っている顧客に対するつながりといったものをより前面に出していくべきではないかということで、例えば、この後ご紹介いただけたらと思いませんけれども、ドライバーの皆さんによります、積極的な広報のようなものをしていくためにも、私たちとしては、タクシー事業者さんが主体となるデマンド交通を模索してまいりました。

他方で、そうは言っても、やるだけやって経費がかかってしまったら元も子もないわけでありまして、やはり持続可能な体制づくりをしていくためにはコスト面に対する目配りも欠かせないわけでございます。社会実験中は、これはシステムベンダーにけんかを売るともありませんけれども、デマンドの関係のシステムというのは、民間の市場価格というのは我々からしてみると非常に高くございます。そういうような中にありまして、東大のオンデマンドシステムを活用することで、かなりシステムの軽減化に努めることができたところでございます。

ちなみに、今、本格運用を開始しておりますが、システムそのものを廃止してしまいました。これは、すべてのタクシー事業者さんが持っておられるノウハウを信頼関係を持つ中ですべてをゆだねていこうということで、新しいデマンド交通そのものに対するシステムをとりあえず取っ払って、今、運用をしているところでございます。

そうしますと、年々、経常的に必ず発生するシステムの保守費用、あるいは数年単位で必ず求められてくる開発費用を、かなりというか、今はゼロですので、ゼロのところまで持っていく、こういうことでランニングコストを抑えることができた、こういうことでございます。

ここで西山部長さんにバトンタッチをさせていただいて、既存の交通事業との共存を図るためにというところでご紹介をいただきたいと思っております。

【西山】 ただいまご紹介いただきました、日の丸観光タクシーの西山でございます。

先ほど國定市長がおっしゃられましたバス停の数でございますけれども、記載がござい

ますが、610カ所でございます。この610カ所を、通常、タクシードライバーといひますか乗務スタッフは、ふだん、日常的にお客様をお送りしている場所がほとんどでございますので、しかし、デマンド交通という中におけるバス停という部分で、やはり再勉強した時期はございました。

あとは、信頼関係でございますので、お客様とドライバーの信頼関係もそうですし、行政とタクシー事業者の信頼関係もそうでございます。タクシーを利用させていただいておりますので、基本的には通常のタクシー業務と同じ車両でございますから、デマンド交通におけるルールといひますか、タクシー事業と混在をしないための明確なすみ分けということで、1時間前の予約、お名前を聞くというところは通常と変わりませんが、停留所から停留所のご利用をいただくという部分で、きちっとしたすみ分けで運行させていただくという明確なルールづくりを再三検討させていただいた中で運行させていただいている形になっております。

右下のほうの下田エリアというのがございます。三条市は、東三条という駅がございまして、そこが交通の基点となっております。そこから一番右下までで、バス路線にしますと約30キロございます。三条市の面積は、東京都の区を合計した約68%の広さがございますので、右下の下田地区から新幹線の燕三条駅まで行くにいたしましてもかなりの距離がございます。ふだん、タクシーですとかなりのメーターで料金が高額でございましたけれども、それをデマンド交通をご利用いただくことによって、特に2人乗車をしていただければ、お1人600円という料金で、お2人であれば1,200円というふうな料金をご利用者に負担いただくことによって、非常に気軽にご利用いただけるシステムになっております。今現在は、通常は通院の方がやはり多うございます。そういう方々が、家族の方に、通院に際してもマイカーで通院されていた部分を軽減することができております。

このデマンドシステムにおいては、利用者も当然大変喜んでおられますし、通常のタクシーと同じでございますので、ふだんご利用いただいているタクシー会社にお電話いただければ、デマンド交通の対応をしていく。我々タクシー業者においては、選ばれるタクシー業者にならなければなりませんので、それだけのサービスを徹底して向上していかなければいけないという部分で、あとのパネルディスカッションのほうで、ではすべていいのかということ、そうではない部分も多々出てくるかとは思いますが、現時点ではそれをお伝えして、また市長にお返ししたいと思います。

【**國定**】 そんなこんなで社会実験をしてみたいわけですが、本格運行開始後

に至るまで四苦八苦を続けてきたわけですが、結果として、おかげさまで利用者の伸びは非常に高い数字になってきております。昔は、ほんとうに空気を運ぶような循環バスしかなかった時代があったわけですが、現在では、1日平均400人を超えるご利用をいただくところまで至っているところでございます。

こうしたことの経年の変化でございますけれども、まず、この取り組みを始める前と後を大ざっぱに比較させていただいたものでございますが、まず、利用者数につきましては、年間5万1,000人だったところが、今のところ年間11万7,000人ということで、130%の増。行政の負担額、ここもぜひ国交省さんに頑張ってもらって、新しくチャレンジするところに対してはそれ相応の補助金をちょうだいできるようなスキームが欲しいなと思っておりますが、やはり充実度を増しましたので、その分、経費は若干かかっておりますが、先ほどの利用者増との兼ね合いで、1人当たりの行政負担額という意味では30%ほどの減に成功しているところでございます。

ただ、私どもからしてみますと、相対の事業費がすべてを左右するところがございまして、やはりもう少し、旅立つまでは国のほうから一定の財政支援をちょうだいできれば大変ありがたいなと思っております。

先ほど西山部長さんからご紹介がございましたとおり、今、使われている方々はほとんどが通院でありますし、ほとんどがご高齢の方々にいらっしゃるということでございます。ただ、今日、委員を務めていらっしゃいます富山市さんほどではありませんけれども、やはり外出の機会が増えた、新規のご高齢の方々がまちに出ようというような動きが、少しずつではありますが見えてとれるようになってきたのは、大変ありがたく思っております。

もう一つ、必ずしもこれは、すべて統計学的に優位性を持つものかどうかといえ、もう少し検証が必要だと思っておりますが、実は、三条市の人身事故の発生率、特に高齢者の関連事故が、このデマンド交通の取り組みをし始めたことを契機といたしまして、今のところ如実に減少傾向、これは、先ほどありましたけれども、デマンド交通の利用者の増の割合が増えていっているわけですが、それとほんとうに見事にトレードオフの関係になっているというところは、これから先、引き続き注視をしていきたいなと思っております。

最後になりますが、私どもが抱えている壁についてお話をさせていただきたいと思っております。

まず1点目は、乗り合い率の向上でございます。いろいろなことを四苦八苦しております

すが、1人乗車がすべてになってしまいますと、今ほど部長さんからもお話がありましたとおり、タクシーとデマンド交通とのすみ分けって一体全体何なんだろうという哲学論にまで入ってってしまうわけでありまして。ここはやはり、行政経費をできる限り極小化して持続可能な体制をしていくためにも、ここの乗り合い率の向上というものをどうやって確保していくのかということが大変重要でございます。

ここにもありますように、現在のところ、平均乗車人数1台当たり1.2人、1人乗車の割合が81.4%という状況でございますが、これをいかに乗り合い率を上げていくのかということが重要でございます。

それから、現行管理の運営であります。これは、今はもちろん、これまで培ってきた交通事業者さんとの厚い信頼関係の中で適正に行われているものと自負をしているところでありますが、もしかしたらこの後のシンポジウムでもお話があるかもしれませんが、三条市内、数多くのタクシー事業者さんがございます。それぞれのタクシー事業者さん同士は市場の中で競争されているわけですので、ある一定のルールをしっかりとつくっていくべきではないかというご意見も他方でいただいております。これが利用者にとって足かせにならずに、タクシー事業者間の公平な競争が生まれるというものを、これから先も模索していく必要があるんだろうと思っております。

最後に、私どもは、このデマンド交通をただ単に地域公共交通の活性化ととらえているのではなくて、やはり、まちづくりの連携ということを考えているところであります。今、三条市ではスマート・ウェルネス三条ということで、だれもが明るく楽しく元気よく、健康で長生きできるようなまちづくりを目指していきたい、そのために一番大切なことは、歩行数を日常空間の中でどれだけ増やしていくのかということが喫緊の課題であると思っております。

この中の取り組みとして、地域公共交通をさらに磨きをかけ、町中に人々を誘導し、町中で買い物をし、娯楽を楽しみ、その結果、自然と歩数を伸ばしていく、そういうことを考えていったときに、さきに見られた、ほとんどが通院目的でしか使われていない地域公共交通の今の現状というのは、私どもからしてみますとまだまだ道半ばというところでございます。

これから先、多様な日常形態の中でまさに生活の足として使われるようなデマンド交通を推進すべく、タクシー事業者さんともども、これから先も頑張っていきたいと思っております。

また後ほど、ご質問の機会もいただけるように伺っておりますが、お時間、15分ちょうど参りました。ご清聴をいただきまして、ありがとうございます。また今後とも三条市のことをお願い申し上げます。

ありがとうございました。(拍手)

【司会】 國定様、西山様、どうもありがとうございました。

続きまして、福井鉄道について、福井鉄道株式会社代表取締役社長・村田治夫様、並びに福井市都市戦略部地域交通課長・大谷康二様よりご紹介いただきます。

それでは、村田様、大谷様、どうぞよろしくお願いたします。

【村田】 ご案内をいただきました、福井鉄道の村田でございます。私どものほうと、それから私どもの総合連携計画の中で主要な役割をさせていただいております福井市さんと一緒に、私どもがしております鉄道事業再構築事業のお話をさせていただきたいと思っております。時間がございませんので、恐縮ですが、進ませていただきます。

まず、私どもの鉄道事業再構築事業、21年の2月に国土交通大臣さんから全国第1号というような形で認定をちょうだいしました。この前提としましては、実は、私どもの鉄道事業、昭和39年から約40年以上にわたって1回も黒字になったことがないという事業でございました。平成19年に至りまして、私どもの会社のほうではもうこれ以上鉄道事業は続けられないということで、ある意味ではギブアップ宣言をしたという形で行いました。

この中で、その後、官民協議会等を通じて鉄道事業を残していこうという形が継続をされました。この前提としては、後ほど福井市さんのほうからお話があると思いますが、私どもの何年か前に旧京福電鉄さんが事業廃止をされた、その後非常に大きな社会的混乱があつて、えちぜん鉄道という形で第3セクターで立ち上げたという前提がございました。私どもも、鉄道事業を仮にやめるということであれば大きな社会的混乱があるであろうという前提のもとに、どういう形で鉄道事業を残していくかということで、鉄道事業再構築事業という形の中での再建を図るという形になりました。

事業の形としては、こちらのスキームのとおりでございます。従前は、私どもが運行、それから鉄道施設の保有、あるいは土地という、いわゆる通常の鉄道会社の運行をしておりました。非常に長い期間赤字が累積をしましたので、借入金が約30億、28億の借入金に及んでいたという形で行いました。当時、いわゆる上下分離方式という形の中で、土地については、沿線3市さんのほうで12億で買い取っていただきました。当時の固定

資産税評価額の約7割ということでした。

それから、施設が相当老朽化しているという中で、国及び福井県さんから10年間で31億の助成をいただけるという、設備面では、今後こういうふうな取り組みをして安全性を高めていくという取り組みをさせていただきました。

それから、維持修繕費、いわゆる下部コストと通常呼んでいらっしゃると思いますが、電路や線路の維持修繕にかかるコストについては、10年間で12億、1年間1億2,000万ずつ、これは沿線3市さんでご負担をお願いするという形になりました。10年間でトータル43億かけて私どもの鉄道の安全性を高めていく、乗り心地を改善していくという形で取り組みを始めたところでございます。

この沿線3市に12億で売却をするということ、それから、当時私どもは名鉄さんの傘下にある企業でございました。名鉄さんから経営撤退に当たって10億増資をしていただいて、あと、株式を備忘価額で譲渡していただく。いわゆる手切れ金的な要素で10億ちょうだいをするという形で、28億の借入金のうち22億を圧縮するというオペレーションをしました。これで借入金利息が6,000万から8,000万ぐらい減少する、固定資産税が約2,000万減少するという形で、これが現在、いろいろな活動をするためのキャッシュフローとして活着している形になってございます。

再建に当たって、当然、こういう大きな公的支援を受けるので、私ども鉄道会社自身が大きな努力をしていかないといけないということがあるわけですが、一方では、今申し上げたような、行政の皆さんの大きなご支援がないと現実に資金的に耐えられないということがありました。

もう一つは、鉄道事業はいわゆる装置産業ですから、どうしても売り上げを上げていかないといけない、乗っていただかないといけないということがありました。住民の皆様には、いわゆる乗る運動とかそういったことを展開していただくことを考えていたわけですが、あまりバランスを失ってしまうという形の中では運営はできないであろうということで、どういうふうにこのバランスをとっていくかということをも十分気をつけながらやっていきたいと考えているところでございます。

事業としましてはこういった形になってございますが、安全対策、それから、私ども事業者としては最も気をつけないといけない営業の強化という形、この中で、大体1キロに1つずつ駅を設定するというふうな市場調査も含めましてやらせていただいて、4つの駅を新設する。現在、もう既に3つ、駅を新設させていただきました。沿線約23キロです

が、駅が25あるという形でございますので、大体1キロに1つずつという形を設定してございます。

パーク&ライドの駐車場についても、大きく拡大をしていこうという形でございます。これで、10年間で161万人を200万人に増やそうということで当初考えたわけでございます。

実は私自身は全く鉄道事業は素人で、再建をするに当たって経済界からということでこの会社に来ました。この40万人というのは、鉄道事業をやってこられた方については絶対に不可能だと当時言われたわけですが、私ども、1日当たり100本の電車を運行しております。1本の電車に1人たくさん乗ってもらえば100人増える。1年365日ですから、仮に400日とすれば4万人増えていくだろう。それを10年間続ければいいんやということで、社内ではこの数字を目指してやっていこうということで計画を立てさせていただきました。

本日の主要なテーマで、私ども、サポート団体の皆さんとどうかかわりがあるかということのご案内をさせていただきたいと思っております。

先ほど、トライアングルバランスというふうなことを申し上げましたが、実は、乗る運動という形でサポート団体の皆さんに大きなご負担をお願いするという形の中では、なかなか運動が継続しないであろうということを当初考えておりました。あまり乗るニーズのない方々に乗ってください、乗ることをお願いしますと言っても、現実問題としては非常に難しい形になると思いましたので、サポート団体の皆さんには私どもの主要な株主になっていただいております。まず、株主としていろいろなご意見をちょうだいする、これは総会でも現実に発言をされることもたくさんあります。いろいろな細かいところ、気づかれたことをたくさんご意見をいただくという形も多々ございます。

一方では、いわゆる乗る運動としては、こちらにありますような沿線のウォーキングとか、あるいはここに北府駅、これは「きたご」と読みますが、大正13年の建物で、実は今年米寿を迎え、88年たちました。今年、国と県のご支援をいただいて改修をさせていただいたんですが、こういう駅で地元の方がいろいろなイベントをするというふうな、あまり重荷にならないような形で当社にかかわっていただくという形を現時点でもとり続けております。

ここに乗る運動というのを大きくお願いしていくと、やはり一生懸命やっつけらっしゃる方がどこかで息切れをしてしまうということを非常に懸念しております、私どもとし

では、緩やかな形での私どもへのサポートをお願いしたいと思っております。

一方では、私どもが営業を強化していく上でどうしてもやっていけない、構造を変えていけないといけないということで、これは皆さんやっていらっしゃると思いますが、パーク&ライドの駐車場を整備していきました。私どもが事業を始める前には、県営の駐車場が沿線に2つ、125台分しかございませんでした。その後、こちらのほうにありますように、いろいろな駅、自社で整備したもの、それから県で設備をお願いしたもの、あるいは沿線のショッピングセンターの駐車場を使わせていただくもの、ハーモニーホールという駅がありますが、音楽堂の駐車場を使わせていただくという形で、現在では387台という形で整備を進めました。

こういう形で、やはり車社会と共存をしていくという形をとっていきませんと電車に乗っていただくという行動になかなか来ませんし、電車に乗っていただくためには、どうしても電車の駅までは何らかの交通手段で来ていただかないといけないという形の中で、こちらの整備を進めたところでございます。

もう一方では、電車とバスをどう連携するかという形を考えていきました。私どもは職員数が240名ほどおりますが、鉄道部門は70名、総務が若干おりますけれども、ほとんどがバスの部門に携わっております。このバスと電車をどう組み合わせをしていくかということに注意しながらやっていったつもりでございます。

赤十字前という駅があります。福井赤十字病院との間で約0.9キロ、1キロ弱ですが、ここから赤十字病院まで高齢の方が歩いていかれるのは非常に負担が重かろうということで、私どもの電車に合わせてシャトルバスを運行しました。こちらのほう、実は通常の運賃設定でいくとかなり割高になりますので、福井市さんの地域公共交通会議でお願いをして、価格は50円という設定にさせていただきました。コスト的に合うか合わないかという議論があるんですが、こちらのほうで一回事業を始めてみようということで始めました。

ここに映っているジャンボタクシーがありますが、これは私どもの系列のタクシー会社がもう使わないといったものをこちらに投入するという形で、節約をしながら始めるということで、現在、始めているところでございます。私どもの電車は20分ヘッドで運行しておりますので、20分に1本ずつ、外来日、月曜日から金曜日までは病院の間をシャトルで運行するという形をやってございます。現在、大体、月間1,600人の方がご利用いただいているという形になりますので、非常に多くの方にご愛顧いただいている状況

だと思っております。

その横が、フィーダーバスと皆さん呼んでいらっしゃるんだと思いますが、循環バスを1本つくりました。従来、私どもの鉄道と並行して走っているバスでございました。浅水地区は福井市内の南に属するんでございますけれども、福井市内では団地としては最も早く開発された地域でございました。結果としては最も早く高齢化が進んだということで人口減少が続きまして、ショッピングセンターがなくなったりスーパーがなくなったりという形で、お買い物にも事欠くという形になってございました。

ここから福井市の中心部に向かって私どもの電車と並行してバスを走らせてもそれほど大きなニーズが発生しないだろうということで、こちらは私どもの駅との間をフィーダーで結ぶという形にさせていただいております。途中、ショッピングセンターに寄ったり、あるいはこの近くに高校がありますので、雨とか雪の日には高校生にご利用いただくように、高校にも入るという運行上の工夫はしているところでございます。

それから、その下、これは行政のほうの取り組みをお願いして、公立病院に無料でタクシーを運行するというのも、これは2年間、試験的に行政でやっていただいたところでございます。

これは私どもが主として営業施策でどういったことをとってきたかという形でございますが、まず、1日乗り放題で400円というチケットをつくりました。これは70歳以上の高齢者の方だけ、沿線3市に限定をしました。私ども、沿線3市からいろいろなご支援をいただいているわけですが、400円というと、1日乗り放題にするとかかなり割安な金額になると思います。70歳という年齢設定をどうするかをいろいろ考えたんですが、国の基準で言えば、多分高齢者は65歳ということになる。それから、75歳にしてしまうとやはり行動が相当狭まるだろうということで、70歳という形で設定しました。価格についても、こちらは400円という設定をしてございますが、行政のほうから100円だけご負担をお願いするというので、私どもの実入りとしては500円入ってくるという仕組みにしました。行政の皆さんには、いわゆる高齢者の外出支援事業という形で、鉄道を使って外出していただくということでお願いをして、全部のご負担をお願いするわけではなくて、100円だけご負担をお願いしたいという形をとりました。会員数が、現在、2年間で3,500名で、1年間当たり大体2万7,000枚。23年度は3万四、五千枚売れていると思います。

その隣が、これは私どもの女子社員が考えたものですが、鉄道の沿線で、ちょっと離れ

たところの観光地はなかなか行けないということで、電車に乗って拠点まで来ていただいたら、そこからバスを回しましょうという形にしました。

ここで、沿線3市の魅力再発見という左側の2,000円というツアーがありますが、こちらのほうは、バス代を行政のほうでご負担いただくという形で、逆に、お食事代と公共のお風呂に入らせていただく2,000円だけ実費でご負担いただくという仕組みにしました。電車に乗ってきていただいて、私どものバスで、1日とは言いませんが、5、6時間ゆっくりお過ごしいただいて、また電車でお戻りをいただくという形でやっているところでございます。これも年間46台ぐらい動かしましたが、1台当たり約30人乗っていただくという事業になりました。

野外活動補助制度という、こちら也非常にご利用の方が多き制度ですが、私どもの沿線に公園とか音楽堂とかありますので、そちらを高校生まででご利用いただいた場合に、半額、行政のほうで補助をするという制度でございます。年間1万5,000人ぐらいの方がご利用いただいているということで、こちらのほうも非常に助かってございますし、その横のフライデーフリーパスというのは、多分全国でもやっていらっしゃると思いますが、福井県の場合には、金曜日をカーセーブデーということで、公共交通機関を使って通勤をしましょうという運動を展開していらっしゃいます。ただ、県のほうに登録をして登録証をもらって、それを見せると運賃が半額になるという非常に面倒くさい制度だったものですから、これは、金曜定期と私は勝手に呼んでおりますけれども、私どものほうで金曜日だけ使えるパスをつくりまして、こういう形でやらせていただいているところでございます。

いろいろあるんですが、今年また新たに、ラッキー会員という形で少し数を増やしていきたいと。これは65歳、補助だけに頼っていくという形にはできませんので、500円で100円高いという形にさせていただいております。この形でいきますと、少し人数が伸びてきたという形になりますが、私ども、実は200万人を目指すという形でございますので、まだまだ足りないところがたくさんありますが、これからいろいろな活動をしながら数字を伸ばしていきたいと思っております。

続きまして、福井市さんのほうからのご説明をお願いしたいと思います。

【大谷】 福井市で課長をしております大谷でございます。時間が押しているようでございますので、かいつまんで説明をさせていただきます。

福井市の民鉄支援の時系列経過ということで、1ページ目のスライドをおつくりいたし

ました。

第1ステージは、鉄道の存続ということをミッションにしてございました。これは鉄道事業再構築事業ができる以前でございました。平成13年に京福電鉄さんが廃線届を出されたことによりまして、平成14年9月にえちぜん鉄道を発足してございます。それから地元住民の方で存続運動がありまして、それに押される形で行政がつくっております。

第2ステージでは、今ほど発表のありました福井鉄道さんの事例でございます。これは鉄道の再建ということをミッションにいたしまして、地元で鉄道に携わるという熱意が根づいていたことと法律の枠組みがあったということを受けまして、行政が入らずに、純民間の形での鉄道の存続を、再建に取り組んでございます。

第3ステージでございますけれども、第1ステージの越前鉄道の支援期間10年が過ぎましたことから、次のステージを目指しまして、経営の自立を目指しまして計画をつくり直しました。この中では、経営の自立を目指すということで、次のモチベーションにさせていただくような枠組みにしてございます。

福井地域の特色でございまして、右下に書きましたように、えちぜん鉄道と福井鉄道さんという会社が2社ございまして、福井市が中心に入りまして両方の会社の支援をさせていただいております。

1つ目の点でございまして、福井では、京福電鉄さんが撤退されましてえちぜん鉄道さんが運行を開始するまで、地域住民には、昨日まで走っていた鉄道が急になくなると。降雪地帯でありますので、高校生が自転車で高校に通えないという社会不安が一気に広がりました。また、ふだん鉄道をご利用にならない方も、皆さんが自動車を使うものですから大変道路が込むという影響がございまして、実際に鉄道を使わない人にも非常に大きな影響があるということが社会全体に共有されたと考えてございます。

そのため、2つ目に書かせていただきましたが、鉄道というのは、道路、公園と同じように地域を支える社会基盤であることが地域に根づいたものと考えてございます。

3つ目でございまして、福井鉄道さんの経営問題が顕著化しました折にも、地元では廃線とか廃業といった議論は全く起こらなかったわけでございます。

2ページ目、3ページ目につきましては、お手元でごらんいただきましたとおりの資料でございまして、割愛をさせていただきます。

最後に、福井地域の鉄道の将来形ということで1ページつくらせていただきました。福井県では長らく金沢以西の新幹線の認可をお願いしてまいりましたが、ありがたいことに、

認可の方向であるとお聞きしております。

そこで、複数都道府県の移動は今後は新幹線になっていくのかな、また、県内の移動は並行在来線になっていくのかな、それで、県内特定地域内の移動が民間鉄道の役割になってくるのかなと考えてございます。そのため、並行在来線の開業時には、県内鉄道の役割分担というのを新たにまた検討する必要があると考えてございます。また、新幹線もしくは並行在来線という新たなテーマが出てまいりましたので、民鉄支援のあり方につきましても次のステップに進む必要があると考えてございますので、地域の皆様と知恵を絞りながら、鉄道を残すという取り組みを続けていきたいと考えてございます。

以上、早口で申しわけございませんでした。以上でございます。

ご清聴ありがとうございました。(拍手)

【司会】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、茨城県日立市のデマンド交通につきまして、日立市都市建設部公共交通政策課係長で、地域公共交通マイスターの高橋正朗様、並びに、NPO法人「助け合いなかさと」理事長・石川諒一様よりご紹介いただきます。

なお、地域公共交通マイスターにつきましては、詳しくは資料をごらんください。

それでは、高橋様、石川様、どうぞよろしくお願ひいたします。

【高橋(正)】 茨城県日立市公共交通政策課の高橋でございます。本日はこのような機会を与えていただきまして、ありがとうございます。

本日の事例でございますが、過疎化が進んだ地域で移動手段を確保するために、住民の方がNPO法人を設立いたしまして、乗り合いタクシーを運行しているという事例でございます。

初めに、私から取り組みに至った経緯などをご説明させていただきまして、その後に、実際に運営しているNPO法人「助け合いなかさと」の石川理事長に具体的な取り組みの内容などをご説明していただきたいと思ひます。

それでは、時間が押しているみたいですので、早速、始めさせていただきます。

初めに、日立市のプロフィールを簡単にご紹介させていただきます。

日立市は、茨城県の北東部に位置しておりまして、日立製作所発祥の工業都市でございます。人口は平成23年4月現在で約19万5,000人ございまして、高齢化率は25.1%と、全国平均の23.2%を上回っております。

次に、地形でございます。右側が東になりまして、太平洋でございます。緑色の部分に

起伏の激しい山林がございまして、海と山の間に南北に細長い市街地が形成されております。JRの5つの駅を中心に形成されております。

また、こちらは市内の路線バスの運行頻度を色分けしたものでございます。色の濃いところ、こちらが便数が多いところございまして、右側の平地の部分に大変多いという状況でございます。市街地から山林を超えたところにあります黄色で示した地域でございますが、こちらの山間地域では、日常生活における移動手段の確保が課題となっております。本日は、この黄色でお示しました中里地区というところでの取り組みを発表させていただきます。

こちらは、その中里地区の拡大図でございます。面積が約40平方キロメートルございまして、人口約1,500人、世帯数は640世帯ほどでございます。高齢化率41.1%でございます。主要幹線道路には、緑色の線でお示したものと紫でお示したところでございますが、こちらには路線バスが運行してございますが、赤色の破線で示したところに集落が点在しております。集落からバス停までの移動手段がないために、高齢者がまちに出られない、また、児童生徒は親の送迎が必要という問題を抱えていた地域でございます。

そこで、本日いらっしゃっている石川理事長をはじめ、地域の11人の住民の方で検討委員会を設立いたしまして、日立市社会福祉協議会さんと日立市もその会議に参加いたしまして、3者で住民の足の確保策について協議を始めました。

初めは、地域の実態を把握するために、15歳以上の全住民を対象といたしましたアンケート調査を実施いたしました。アンケート調査は1週間の外出行動を伺うものでございまして、こちらの結果でございますが、1日平均いたしますと、約50人の方の足の確保が必要だというような結果でございました。

次に、そのアンケートで出てきました需要がほんとうに見込めるのかということで、日立市社会福祉協議会さんが、8人乗りのワゴン車2台で過疎地有償運送事業で試行運行を行いました。試行運行を実際に始めますと、1日に約25人の利用がございまして、利用者からは病院や金融機関に行けるようになって助かったと。さらに、試行運行でございまして、こちらが終わってしまっただけでは困るなどの喜びの声が大変多く聞かれるようになりました。最終的には、地域がNPO法人を設立いたしまして、乗り合いタクシーの運営をみずから行うような結論に至りました。そのNPO法人が設立、さらに運行が登録されるまでの間、試行運行を延長するというようなことになりました。

それでは、こちらからは、実際にNPO法人を設立して乗り合いタクシー事業を運営なさっております石川理事長からご説明をお願いしたいと思います。

石川理事長、お願いします。

【石川】 NPO法人「助け合いなかさと」理事長・石川でございます。よろしくお願いいたします。

乗り合いタクシーの運行に関しましては、常日ごろより国土交通省の関係各位の皆様にはご視察、ご指導を賜りまして、この場をかりて御礼申し上げます。

私からは、NPO設立から現在の運行に至るまでの経緯、状況についてご報告させていただきます。

まず、試験運行後の本格運行については、日立市の基本方針を踏まえまして、中里学区住民によりNPOを設立して運営することを、中里学区コミュニティ推進会総会で決定していただきました。日立市の基本方針の1つが、全世帯の同意と全世帯から地域負担金をいただくという課題がございました。そのことを地域の全世帯のご理解を得るために、導入検討委員のメンバーが15ないし30世帯ごとの自治会ごとに懇談会を実施して、住民の理解を得ました。

それから、地域住民の理解を得るために、試験運行を行っている間に、中里交流センターにおきまして、関東運輸局さんのご指導、ご協力により、地域住民にご参加いただき、シンポジウムを開催いたしました。茨城大学の山田稔准教授にご講演をお願いしまして、地域住民が自分たちで乗り合いタクシーを運行することの意義について、地域の皆様に深く認識していただきました。

その後、地域の理解を得まして、平成21年5月にNPO法人が認可されまして、平成21年の7月から乗り合いタクシー事業を開始いたしました。オペレーターと運転員につきましても地域住民が担っておりまして、まさしく地域ぐるみで運営することになりました。オペレーターは地元の方ですので、予約の電話で名前を言えばすぐ顔と家が浮かびますので、デマンドタクシーではありますけれども、高価な予約システムソフト等は使用せず、手づくりの地図でオペレーティングをしております。運転員は20人登録しておりますが、現在は60代の方3名が専属で行っておりまして、雇用の場も増えたと喜んでいただいております。

現在使用しておりますワゴン車は中古車をリースしておりまして、1日1台500円、600円という値段で使用しております。運賃につきましては1外出当たり300円であ

りまして、1 外出とは自宅を出てから自宅に戻るまでであり、例えば、自宅から病院に行き、その帰りに郵便局に寄り、次にお店に寄って自宅に戻っても300円です。

NPOによる運行をして間もなく3年になりますが、毎年安定した利用状況が続いております。平成23年度の場合は、利用者総数は5,811人、3軒に1軒の方がご利用をいただいております。全住民が1人当たり年4回利用していただいたことになっており、地域にはなくてはならない存在になっております。

効果についてであります。当学区におきましてはこのほかにも地域で解決しなければならない課題がありますので、よい解決事例ができたと考えております。学区内には、高齢者向けの長寿大学とか健康体操教室、ふれあいサロン、敬老会などの事業がありますが、乗り合いタクシーの運行によりまして参加者が増加しております。また、家族が送迎から解放され、高齢者の方は自由に行きたいところに行きたい時間に行けるようになりました。結果的には、交通の活性化が地域の活性化につながっていると思います。

今後の方針であります。住民から要望がある限り乗り合いタクシー事業を継続していきたいと考えております。また、現在は中里地域内と、この4月より許可をいただきました日立市内の一部葬祭場までの運行でございますが、高齢者をますます元気づけるためにも、買い物や病院等で市内の中心街や隣接市町村まで運行エリアを拡大できることを願っております。

最後に、少子化の中、子供を地域全体で支えるという視点からも、高齢者の移動手段だけでなく、子供の利用率も上げていきたいと思っております。

以上が私からの取り組み報告になりますが、詳細の時系列的な内容につきましては、受け付けにて配付させていただきましたレポートをご参照いただきたいと思います。

それでは、もう一度、高橋さん、お願いします。

【高橋（正）】 石川理事長、ありがとうございました。

それでは、時間が押しておりますけれども、最後に、日立市が取り組んでおりますそのほかの事例を簡単にご紹介させていただきます。

日立市ではパートナーシップ事業というものに積極的に取り組んでおりまして、どういう事業かと申しますと、路線バス事業者が減少しております地域で路線バスを維持、確保するために、地域の住民と路線バス事業者がバスを活性化するための協議を行いまして、バス事業者はルートやダイヤを住民が望むように改良いたしまして、また、住民はその便利になったバスを地域ぐるみで利用するというを協定として締結いたしまして取り組

むというものでございます。

平成23年度は2つの山側に造成いたしました住宅団地で実施いたしまして、坂道が多い団地内を細かく運行するとともに、買い物に行きやすいようにスーパーを經由するルートに変更しましたところ、どちらの地区も前年度より乗車人数が増えるという結果が出ておりまして、特に右側の中丸団地というところでは、前年度と比較いたしまして120%の乗車率でございます。

また、最後にもう一つ、日立市では、平成17年に廃線になりました鉄道用地をバス専用道にしまして、BRT（バス・ラピッド・トランジット）の計画も進めております。こちらはそのBRTの計画のイメージ図でございまして、図面下側の青色の部分、こちらの第1期区間は、今年度末の供用開始を目指して事業を推進しているところでございます。

以上が日立市の事例発表でございます。

ご清聴ありがとうございました。（拍手）

【司会】 ありがとうございます。

それでは最後に、岡山県笠岡市の離島航路につきまして、笠岡市政策部企画政策課主任主事・撰友則様、並びに、三洋汽船株式会社代表取締役・天野雄二郎様よりご紹介いただきます。

それでは、撰様、天野様、どうぞよろしく願いいたします。

【撰】 ただいまご紹介をいただきました、岡山県笠岡市から参りました政策部企画政策課の撰と申します。よろしく願いいたします。

それから、今回の航路の統合の関係で非常に主体的な役割を果たしていただきました三洋汽船の天野社長と一緒に、今日の事例発表を進めていきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

まず、私から航路の取り組みについて概要を説明させていただきまして、最後にまとめの形で天野社長からご発言をいただきたいと思っております。

では、時間も押しておりますので、早速、進めさせていただきたいと思っております。

笠岡市の概要でありますけれども、笠岡の位置、人口規模などを示しております、こちらの資料でご確認いただければと思います。次は笠岡市の自慢でございますけれども、これは笠岡市がこういったところが笠岡市のいいところですよということを紹介しておるんですけれども、これについてもこちらの資料でご確認いただければと思います。

次に、笠岡諸島の概要ということで、笠岡市の特徴といたしまして、有人島7島を抱え

ているというところが大きな特徴であります。自治体自体が全部離島のところを除いて、自治体の一部離島であるようなところの中では、全国で2番目に多い離島を抱えているということになります。

まず、有人7島の状況でありますけれども、ここの大きな特徴としましては、高齢化率が非常に高いということでありまして、ほとんどの島が50%を超えている状況でございます。大幅な人口の減少も進んでおりまして、最盛期、昭和30年ぐらいに1万人を超えていた人口が、現在では2,200人まで減ってきているという状況でございます。高齢化による地域の担い手が不足しておりまして、冠婚葬祭とかの地域活動がなかなかできないという状況が進んでおります。地域の活力の低下、いわゆる限界集落化が進んでいる状況でございます。

次に、旧航路の問題点ということで、主な利用者であります島嶼部の人口が減ってきておりますから、利用者が減少をしております。こちらに示しておりますグラフは、笠岡諸島の旅客船、フェリー、すべての業者を合わせた数値となっておりますけれども、平成9年には約45万人の利用者があったんですが、それが平成21年には約30万人になっているということで、年々減少をしているという状況でございます。

もう一つは、経営基盤が脆弱であるということが挙げられます。笠岡諸島には旅客船3社とフェリーの3社がございまして、こうやって利用者が減少していく中で、運航事業者の数自体は昔からそう変わっていないという状況で、いわゆるパイが少なくなっている状況の中で事業者が乱立状況にある、供給過多の状況にあるということが問題点としてございました。そういうことがありまして、航路の統合ということが、関係者、行政、それから運航事業者間では長年懸案となっていたところでございます。

次に、航路の統合でございます。これは長年の懸案だったんでございますけれども、平成20年度から急速に進んでいくこととなります。その契機となっておりますのは、平成20年度に、国土交通省所管の地域公共交通活性化再生総合事業費補助金を活用いたしまして、笠岡市地域公共交通総合連携計画を策定したものでございます。

この計画は、笠岡市の航路の統合ということで海上交通はもちろんあるんですけども、陸上交通もございまして。路線バスなどが走っているんですが、そういった陸上、海上を網羅した総合計画をつくったものでございます。笠岡市としては、公共交通の計画をつくるのは、今回、平成20年度が実は初めてでございました。こちらの計画の中に、公の文書として航路の統合を初めて明文化したところでございます。これが1つの大きなターニン

グポイントになっております。

それから、航路の改善計画の策定ということで、こちらの平成20年度に航路の統合を明文化したことを具体的に進めるために、航路の改善計画を策定いたしました。実はこちらにも、国交省所管の離島航路構造改革補助を使って計画の策定をしたものでございます。

内容といたしましては、旅客船3社の航路統合の具体的手法を明記した、具体的には、旅客船3社を合併させようということを書いております。それから、笠岡市による支援を明記してございます。これは、合併の支援をする際に笠岡市から公費投入を明確化したというものでございます。

その後、航路改善計画を受けまして、平成22年度に関係者間でいろいろと航路の統合について話を進めていく中で、譲渡譲受という方法によって旅客船3社を1社化しております。これは、具体的に申しますと、先ほどちょっと触ればよかったんですが、旅客船3社、2社が債務超過の会社なんですけれども、その債務超過の会社を、涙をのんでいただいて廃業していただいて、三洋汽船さん1社だけの体制にするというものでございます。廃業した2社の事業は三洋汽船に受け継ぐという譲渡譲受のやり方で、旅客船3社を1社化したものでございます。

先ほど言った航路改善計画で、3社合併という話だったんですけれども、それとは、若干、違う形で旅客船の1社化体制になったという状況でございます。この時期が、平成23年の4月1日から1社化体制で運航が開始されております。

1社化後の23年の4月1日には、1社になっても旧会社の航路をそのまま引き継いだ形、航路の体系としては全く変わっていない状況で運航されていたんですが、1社化後の全く新しい航路体系を構築してのスタートというのは、平成23年の10月1日からスタートしております。写真は新航路がスタートしたときの模様でございます。

次に、新航路の概要でございますけれども、新航路を定める際に、市長の非常に強い思いがございまして、それは、島民のためになる航路の統合であるということでございます。そういったことから、島民意見の反映ということには非常に気を使っております。そこに書いておりますように、説明会を2回開催しております。これはすべての島を回っております。それから、先ほど言った23年の10月1日、新航路を開始する際には、その前に、こういう航路になりますよということで報告会にも伺っております。それから、先ほどの島民のためになる航路の統合ということで、航路を統合したことでかえって悪くなったのでは話になりませんから、最低限、旧航路のサービス水準を確保するということは市

長の強い思いで実現してございます。

次に、航路統合の効果でございますけれども、まず一つは、先ほど言いましたように、利用者の利便性がおおむね向上しているという点でございます。本土から一番遠い六島というところがあるんですけれども、航路距離にして約30キロのところなんですけれども、そこは、旧航路では乗りかえをして本土に行く必要があったりしたんですけれども、毎日、乗りかえなしで往復できるような形になってございます。

それから、今、新航路では2つの航路があるんですけれども、一方の航路のほうでは、運賃が高い高速船と安い普通船という船で運航をされております。島民の意見交換会の中で、運賃が高いのは非常に困るということで、旧航路では、高速船が1日5回、普通船3回の割合だったものを、高速船4回、普通船4回ということで、高速船を減らして安い普通船の便数を増やしたということを行ってございます。それがちょっとここには書いておりませんが、一部の港では便数も増加をしております。

もう一つの効果といたしましては、離島航路補助金が削減できる見込みであるということでございます。旧航路では、先ほど言った債務超過の2社に対して、国、県、市の合計で5,000万円の補助金を出しておりましたけれども、新航路に移行して2,600万円程度、約半分に抑えられる見込みではないかと考えてございます。

最後に、航路統合を可能にした理由でございます。会社の統廃合というところも絡んでおりますから、非常に困難なミッションであったんですけれども、そういったことが可能になった理由といたしましては、1つは、航路事業者、それから許認可官庁さん、国交省さんですね、あと、地元自治体の認識の共有ができたこと。これは、先ほど言った計画の策定なんかで綿密に調査をしたことが大きな要因だろうと思っております。次に書いておりますけれども、入念な事前調査を行って現状を把握したことでそういう認識に共有が図れたということでございます。それから、先ほども言いましたけれども、地元自治体の首長の強い決意があったということだと思います。市長の強い思いといたしまして、島民に必要な航路は何としても守るという信念のもとに今回進めてきて、担当者一同、これに尽力してきたということでございます。

そういったことの要因がありまして、将来に対する危機感が生まれて、当事者間の理解も進んで、それから航路の統合に向けての揺るぎない覚悟ができて、こういった困難なミッションにも取り組んで成果を上げることができたのではないかと考えてございます。

次に、三洋汽船の天野社長のほうからまとめとしてちょっとご発言をいただいて、私ど

もの発表を終わらせていただきたいと思います。

【天野】 皆様、こんにちは。ただいま紹介いただきました三洋汽船の天野です。よろしく申し上げます。

今回の航路統合につきましては、数年前から3社を1社にしたかどうかという話はありませんでしたのでけれども、航路活性化協議会が国土交通省の強い指導のもとありまして、それから3年間、各有識者、我々、補助航路を持っておりました2社と、3社によりましてたびたび協議を重ねてまいりました結果、去年の4月1日から新しい航路ができました。航路運営につきましては、昨年10月1日より、私ども、今まで4船運航しておりましたものを1船減らしまして3船運航でやるということで、3船運航で現在は運航しております。補助金等赤字の削減は、5,000万程度が2,600万ぐらいに減るんじゃないかというのは、そういう面で減るということです。

それから、各自治体との地元の協議なんかも、過去、各島2回ずつやっておりますが、その中で一番大きな問題として出てきましたのは、運賃が高いじゃないかと。この島は全部笠岡市というところに出ていくんですけれども、笠岡市へ出る前に、一番近い島から500円で行くんじゃないですか、一番遠い六島なんかは1,220円要るんじゃないですか。では、この1,220円をどうしてくれるんだということもありました。しかし、現状ではどうしようもないということで、航路の利便性でもってそれはカバーするからもう少し待ってくれということで、現在は協議中でございます。

それから、この航路の問題につきましては、今やっておる航路は、1年間暫定的に航路運営しまして、あと、実績等を見まして、本年の10月1日にもう一回航路の時間編成をしようということになっておりますので、まだ詳しい実績等はありません。

以上でございます。よろしく願いいたします。

【撰】 ご清聴ありがとうございました。(拍手)

【司会】 ありがとうございました。

それでは、ここで、15時35分まで一たん休憩とさせていただきます。どうぞ皆様、しばらくおくつろぎくださいませ。

また、本日、大変多くの皆様方にご来場いただいております。お立ちいただいているお客様もいらっしゃいますので、大変恐れ入りますが、皆様お詰めになってお席におかけいただきますよう、お願い申し上げます。お荷物などは、大変恐れ入りますが、お足元か、また、ひざの上に置いていただきますよう、ご協力をよろしくお願い申し上げます。

また、この後、18時30分からは懇親会を予定いたしております。本日、受付におきまして当日申し込みも承っておりますので、ぜひ、お時間許します方、18時30分からの懇親会にもご参加いただきたいと思います。ぜひ、懇親会ご参加いただけます方、受付にて当日お申し込みを行っていただければと存じます。

それでは、15時35分まで、短いお時間ではありますが、おくつろぎくださいませ。

(休 憩)

【司会】 それでは皆様、お時間となりましたので、地域公共交通のあり方を交通基本法とともに考えるシンポジウムを再開させていただきます。

これより、先ほど発表いただきました4つの地域の皆様と、地域の取り組みによる事例紹介につきまして、コメンテーターの皆様によるコメント並びに質疑応答のお時間とさせていただきます。

それでは、コメンテーターの皆様をご紹介します。

北星学園大学客員教授の秋山哲男様。(拍手)

情報・システム研究機構国立情報学研究所教授の浅野正一郎様。(拍手)

早稲田大学大学院環境・エネルギー研究科教授の大聖泰弘様。(拍手)

株式会社タカラトミーの高橋玲子様。(拍手)

株式会社宣伝会議取締役編集室長の田中里沙様。(拍手)

淑徳大学経営学部観光経営学科長・教授の廻洋子様。(拍手)

富山市長の森雅志様。(拍手)

以上、7名の皆様です。

なお、筑波大学大学院システム情報工学研究科教授の石田東生様は、本日も都合により欠席させていただいております。

また、ここからは国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課企画調整官の金指より進行させていただきます。それでは、皆様どうぞよろしくお願いいたします。(拍手)

【金指調整官】 公共交通政策部の金指です。これから進行をさせていただきます。よろしく申し上げます。

このセッションでは、先ほどの事例発表を受けまして、まず、「交通の諸問題に関する検討会」の委員の皆様からコメントや質問をいただき、そして事例発表していただいた方からお答えをいただくという形で進めてまいります。最後に、会場の皆様からも質問をいただきます。

それでは、委員の皆様、お一人ずつ順にご発言ください。どなたからでも結構でございます。どうぞ。

いつもですと、秋山先生から口火を切っていただいているようですけれども、いかがでしょうか。

【秋山】 じゃ、私から。北星学園大学の秋山と申します。

コメントさせていただきますけれども、あまり全部ということにせず、2つ、デマンド関係についてコメントをさせていただきたいと思います。

人口がかなり減少している社会の中で、これから交通計画についてはかなりグランドデザインをつくる必要があるなという点が、私は特に感じております。旭川で計画などを行っているときに、バスで頑張れる地域と、バスでぎりぎり頑張れる地域と、もうバスでは頑張れない地域という、3つに分けることになると思うんですが、多分その一番外側の、バスではもう頑張れないところが、デマンドの対象地域になると思います。ここについてどういう計画を立てていくかということが、とても大事ななと思っています。

今日、三条市と日立市のデマンドについては、非常に頑張ったなと、私は直感として思いました。両方とも見ておりませんので、細かいことはわかりませんが、経営コスト削減に対して、あれだけ努力をされたというのは、とても素晴らしいことだと思っています。

特に、三条市で、既存システムを使わないという点では、これはよかったかなと。私は10年前に多摩でデマンドの実験をやったときに、NTTの当時のシステムですと1,300万円かかったんですが、研究室でつくったら30万円で作れちゃったというぐらいで、パソコンも全部タクシー会社に持ち込んで実験をしました。つまり、デマンドというのは、需要がそれほど大規模でないのも、既存システムを使わずに手でやっても十分できますよということを、当時から思っていました。そして、そういう意味では、頑張れたかなという点と、ちょっと危惧しているのは、デマンドという対象者が、10万人の人口のところで、大体どれぐらい伸びるのかというのが1つ。それから、その後、利用者がだんだん身体機能の低下を起こしていったときに、車両が、例えばリフトつきバンになったりせざるを得ない状況に、将来はなるということ。それから、現在、三条市で最低限1,000人ぐらいの移動困難者はいるはずなので、その人たちの移動をどうやって保障しているのか、そこが見えていなかったなというのが、三条市で感じたことです。

もう一つ、日立市ですけれども、非常にここも頑張って、あそこまで全世帯に同意をさ

れたということが、とても素晴らしいことだと思えますけれども、これからエリアを拡大するといったときに、ちょっと心配ごとがございます。そのままシステムを拡大していくのがいいのか、あるいは他の交通システムとの連携をとるべきなのか、その辺のところはやや見えていませんので、そこはしっかり研究をされたほうがよろしいかなと思いたのが、日立のデマンドについてでございます。そういう意味で、これからどうするのかなというのが1つと。

それから、両者に共通していることは、データの人数はわかるんですけども、異動困難な人とそうでない人だとか、免許を持っている人と持っていない人だとか、さまざまなデータが欲しいなど。つまり、効果論を議論するときに、効果がわからないという点がございますので、ぜひその辺を教えていただけたらと思います。

以上でございます。

【金指調整官】 ありがとうございます。

続きまして、どなたでも結構ですけれども、ご意見いかがでしょうか。

じゃ、すみません。大聖先生、お願いします。

【大聖】 秋山先生のお話に続けて、ご質問と私自身の意見を述べさせていただきたいと思えます。

確かに、デマンド方式というのは、手間がかかる面があります。取り次いだりするということで、それに伴う人件費の問題というのは、結構負担になるのではないかなと。私も、マイクロバスを電動化したデマンドシステムを、数年前にチャレンジしたことがありますけれども、そういう問題がありました。それから、ドライバーの方の人件費をどうするのかという問題があります。シルバー世代のリタイアされた方を、ボランティア的に協力してもらおうというやり方がいいのではないかなと思います。それから、あとは既存の事業者とのバッティングの問題があります。そういった問題を、どう調整するか。つまり、タクシーとかバス事業者の地域にマイクロバスが入ってきますので、当然、お客を奪い合ったりする可能性があるかもしれないということ。それから、もう一つは、携帯でデマンドをかけるときに、お年寄りには、携帯を使いこなせないということで、なかなかうまくいかないのです。その一方で、最近、スマホなどが非常に高度化し、一般化しています。ですから、お年寄りにも使いやすいようなスマホのソフトをぜひ工夫していただけるとありがたいですし、またそういうのにチャレンジしておられる方があれば、ぜひご紹介いただきたいと思えます。

それから、もう一つは、私ども、電動バスや何かやっていると、地域のエネルギーをうまく使う、つまり地消地産の電気エネルギーやバイオ燃料が中心になると思いますが、そういったものをセットでうまく活用するという試みも、1つ選択肢としてあっていいのではないかなと、これはご提案です。それから、デマンドタクシーの事例などを見ていると、介護福祉士の資格を持ったドライバーがいます。そうすると、通院の場合に、サポートをしてもらえるということですか、それもまたシルバー世代の方をボランティア的に支援してもらおうとか、買い物難民の手助けというのもあります。ドライバーさんに、そういう買い物の要件まで一緒をお願いするとか、あるいはよろず要件承りドライバーとか、そういういろいろな、幅広くサービスを展開できる可能性があります。要するに、人を運ぶ以外のことにも、いろいろお手伝いしてもらえれば、非常に有用だと思います。

そういう中で、先ほど、電動化ということを行いましたけれども、それと情報化、情報通信技術の有効利用、それからシルバー世代の活用と、そんないろいろなテーマをぜひ取り組んでいただきたいですし、取り組み事例があったらご紹介したいと思っております。

以上です。

【金指調整官】 ありがとうございます。

森市長、お願いします。

【森】 自治体の皆さん方がそこにいらっしゃるのに、私が生意気にここで発言するのはいかかと思いますが、今日お話を伺ってきて、方向性というのはこういったことしかないなど、つくづくと思いました。1つは、地域の交通。特に、地方都市における地域交通というのは、公費投入は避けられないということです。もう一つは、上下分離ということしかないんだろうと思います。そういう意味で、平成19年の地域公共交通活性化法というのは、非常に良かったと思っています。

知識として知りませんので、これは国土交通省のほうに伺わなきゃいけないのかもしれませんが、最後にご報告のありました旅客船の場合に、例えば行政が船舶その他を保有して、旅客運送事業者が運行するということが、制度的に可能なかどうかです。この離島の問題というのは、人口がふえるということはずまないでしょうから、お客さんがふえるという要素は、極端に言うとはほとんどない。年々、売り上げが落ちていくということが確立される中で、1年でも長く持たせるときは、やっぱり減価償却を動かさない、金利負担を発生させないということが大切だと思いますので、よそ様の市のことをそれ以上言うの

はやめますけれども、全体としては、公費を入れる、行政が保有をするということに行き着くのではないかと考えています。

2050年までに3,000万人強が減っていくと言われていますが、おそらく外れないと思いますけれども、首都圏の三千五、六百万人というのは、そう減らないのではないかと考えています。やっぱり地方で劇的に減っていく。3割シュリンクするところから、4割も5割も減っていくということは、避けられないだろうと考えていますので、早目、早目に、高齢者の足をどうするかということについて、公費投入することを、市の中で合意形成していくということが、大変大事だと思っていますので、今のデマンド型も含めて、そういったことについて、全国のいろいろな例を、今日、示していただいたことを、大変ありがたく思っています。

質問として、私も、先ほどの先生と一緒にですが、既存の交通事業者との調整というか、バッティングの問題ということについて、特に三条市さんの場合、バス事業者との調整とか、そういったことについて、どう処理されたのかということについて、関心がありました。

以上です。

【金指調整官】 ありがとうございます。

廻委員、お願いします。

【廻】 非常に興味深いプレゼンテーション、ありがとうございました。

今回のこのタイトルが、地域公共交通の活性化というタイトルですが、私は、これはちょっと違うのかなと思います。地域活性化のための公共交通の役割というか、地域活性化のために公共交通をどう考えるかと、そう考えるほうが、順序ではないかと思っています。

交通とは、まちづくりとともに考えるというのは当然のことですし、地域活性化の手段であるわけです。そして、まちづくりに関して、やはり欠かせない視点というのが、福祉の視点と、観光の視点だと思います。福祉と観光は別物かという、これも関係があるわけですね。といいますのは、活性化している町というのは、人が外に出て歩いている、人が多く町に出てくる町です。多分、自家用車利用の観光客と、公共交通利用の観光客とは、多分、経済効果が違うのではないかと思います。そういう研究をした研究者がいるかどうか分かりませんが。レンタカーや自家用車で移動する観光客は車の中で、コンビニで買った御飯食べてしまい、お酒も飲めませんし、あまり消費が増えません。公共交通というのは、みんなと一緒に使う交通です。人々とのふれ合いもございますが、車の場合はプラ

イベント空間の中でございますので、地域とのふれ合いも減ってしまいます。ですから、ぜひ、地方公共交通をお考えになるときに、まちづくりの観点、特に、福祉と観光の観点を持っていただき、観光客も、高齢者も移動しやすい、街にでかけやすいまちづくりにとっての公共交通のあり方をお考えいただければと思います。

10年ぐらい前に作家の石川好さんの講演を聞いたことがあります。彼は、65歳からの人に義務教育を課したらどうかと提案していました。学校が余っていて、廃校もたくさんあるんだから、そこを活用し、65からの人は学校に行って、義務教育で勉強をする。出かけるようになれば洋服も買う、おしゃれもする、帰りにお茶も飲む、経済効果があると話していました。まんざら、ほら話でもないなと思います。

以上でございます。

【金指調整官】 ありがとうございます。

目が合いましたので、田中委員、お願いします。

【田中】 今日のプレゼンテーション、ありがとうございます。立場の違うお二方という感じのお二人が出ていただいて、プレゼンテーションしていただいたのは、非常に新鮮だったなと思います。

交通の諸問題あるんですけれども、直面する問題がありましても、何から始めるかと、だれから始めるのかというところで、結構悩みどころだと思うんですけれども、今日お話を聞きましたところは、目的をきちんと共有している。あと、目指す姿を、イメージをともにしているというところがありましたし、動きながら、丁寧に説明をしながら、意味合いですとか、プロジェクトの位置づけというのをしっかり説明されているところという、ここが成功の要因なのかなと感じました。

交通によって、移動によって、皆さん、地域の方々の生活のリズムが生まれまして、また新たなニーズもできてきているのかなということ、想像させていただきました。今、ほかの先生方からご指摘もありましたように、公費を投入するところが、最初にあるとは思いますが、少し動き始めたところを、その後どんなふう軌道に乗せていくかというのが、とても大切で、この段階では一緒に始めた方以外の人も、さらに多く巻き込んで動かしていくことが理想だなと思っています。それは、情報発信による巻き込み力ということもあると思いますし、また新たな、お客様からのニーズを掘り起こすということもあると思いますが、その1つの事例が、福井鉄道さんの、利用者があんまり用事がなくても乗りたくなるような、「ビア電」とか、先ほど説明いただきましたけれども、

キャンペーンとかイベントとかを企画して、多くの人に利用してもらうというふうな企画がありまして、こういうことこそが大切だなと感じています。

日立市のデマンド交通も、高齢者の方が便利になって、今、利便性が高まっているというお話でしたけれども、お子さんにもというお話もありまして、働く親御さんが、子供の送り迎えにこういうことが利用できるというニーズも出てきますし、そこにどうこたえていくかと。そこにこたえながら、乗客がふえていくと、その町の文化にもなりますし、いろいろなことの継承にもなると思いますので、そこがどんどんうまく流れていくというところがありますので、多様な、さらなる参加者を募るというんでしょうか。そこを、こういうシンポジウムで発表いただくと、さらに賛同者もふえて、きっかけができるのかなということも想像いたしましたが、次なる計画をどんなふうと考えていらっしゃるのかということ、皆さんにも伺いたいと思いましたが、また、ともに考えていく機会になればなと思いました。

ありがとうございます。

【金指調整官】 ありがとうございます。

続きまして、高橋委員、お願いします。

【高橋(玲)】 私自身は、全盲の視覚障害者の立場でここに参加させていただいていると自覚しています。障害があって、特に目が見えない人は、公共交通機関がないと、ほんとうに出かける手段がなくなってしまいます。どんなに車が改造されたところで、今のところ、マイカーの運転というのは不可能なんです。このように、公共交通機関を残す活動が、いろいろなところで行われて、実績も上げているという話を伺って、とても心強く思いました。まずは、もう過疎化してしまったり、経済的に困窮してしまったりで、なかなか立ち行かなくなっているところには、国やお金のあるところから、何とか捻出をして、そこを残していこうという試みをもっともっとされるべきだと思います。そこに、初めのうちから住民がきちんとかかわって、計画を立てていくことが必要だと思いますけれども、住民とか、こうしたい、ああしたいだけだと、多分なかなか、現実性のあるところに話が行かなかつたりすると思うので、そこでうまく専門的にアドバイスをできる方が入ってくださって、現実的に機能する体系がつけられるような形で進めていくことが大切だと、今回、お話を伺っていて思いました。

その中で、効率的にどういう運用をするかということとか、住民もかかわっているわけですから、先ほどから話の出ている移動困難者も、その交通機関がちゃんと使えるものに

なるのかとか、そういうことも含めて、初めのうちから議論ができていくのではないかと
思います。障害のある人なんかは、福祉サービスで、福祉タクシーのようなものを使って、
それはまた別枠でやってもいいんじゃないかと考えられる方もいらっしゃると思うんで
すけれども、私は外出ということが、単にあるA地点からB地点への移動だけにとどまる
ものではないと思うんです。特に障害のある人で、ふだん家から出る機会がほかの人に比
べてなかなかないような人たちが、外へ出て、町の人たちと会って、今日どこ行くの？ み
たいな会話が、そこで生まれていくというのが、公共交通機関が実は隠れ持っている、一
番すばらしい役割ではないかと思しますので、公共交通機関というのはとても大切なんだ
と思ひまして、それを、さっき、複数利用をなるべくしてほしいんですけども、お一人で
の利用が多いという事例がありましたけれども、何とか採算合わせて、複数利用をすると
それだけ割引が効くとか、うまくそういう機能も取り入れて、みんなが一緒に利用したく
なるような、それから子供のうちから利用してみたくなるような、1人でも、親が安心し
て、子供を公共交通機関に乗せて出せるようなものにしていくといいんじゃないかと。

そこで、一番いいやり方というのが、今までお話を伺っていて思ったのが、住民が運用
にかなり携わって、予約のときに、どこのだれだれさんって知ってる人が電話に出てきて
くれると、話が簡単とか、楽にできるとか、そういうこともあるし、その地域で雇用を生
み出すということで、運用の側にも、事業者にうまく、力のあるところに助けてもらいな
がら、住民が中心となって、自分たちの交通機関なんだっていう自覚を持って携わってい
けるような仕組みが生まれてほしいと思いました。ただ、その中で1つ気になるのが、プ
ライバシーの問題で、どこのだれだれさんはいつどこに行ったっていうことが、ばれたり
広まったりしてしまうというのは、やはり問題で、公共交通機関のいいところというのは、
人に会えるんだけど、そんなに干渉されずにどこかに行けるっていうのがいいところだと
思うんです。なので、そのような、プライバシーに配慮するっていう観点も忘れずに、
計画の中に取り入れて、よい計画を今後も試みていただけると、一障害者として、
私自身、これから生きていくのに心強いなと思って、お話を伺っていました。

どうもありがとうございます。

【金指調整官】 ありがとうございます。

最後になりますけれども、浅野座長、お願いします。

【浅野】 皆様のご意見でほとんど出尽くしたと思うんですけど、高橋委員の最後のお
話に引き続いて、住民の立場というのを少し申し上げたいんですけれども。行政、事業者

とともに、住民の協働がなければいけないと。ところが、住民というのは負担を行うわけですから、その適正な負担というのを、どうやって住民に対して説明し、利用することの義務と責務を果たしていくような覚悟を求めるのかということが、特にNPO法人が参加されている場合には、そういう説明責任を持っているんだと思うんですけど、その点、どうやって現在運用されているのかということが、少し知りたいことであります。

と同時に、情報の公開と、将来にわたってどういう傾向に事業が成り立ちそうなのかという予測がなければだめだと思いますので、その辺のところというのは、どういうふうに運用されているのかということ、最後に聞かせていただきたいと思います。

ありがとうございます。

【金指調整官】 ありがとうございます。

たくさんの貴重なご意見いただきました。まとめますと、次の展開、どういう形で考えておられるかというアイデアの一端を、4つの地域の皆様それぞれご発言いただければと思います。その切り口としましては、効果を検証していくために、データというものを、どういうふうを活用したらいいとか、運行の担い手である方々、どういう方に担っていただくのがいいのかとか。また、住民利用者の方を募っていく、巻き込んでいくときに、どういうふうにしようとしているとか、さらに福祉や観光やまちづくり、どういうふうに関連していこうと考えておられるのかとか、そういったことを、次なる展開をお示しただければなということ。あと、既存事業者との調整をどういうふうにされているのかとか、住民の方への説明、情報開示、どういうふうにされているのかとか、その辺も合わせて、4つの地域の方々お一人ずつ、4人の方、順々にお話しいただければと思います。

まず、それでは、三条のほうからお願いいたします。

【國定】 それぞれ、ほんとうにすばらしいご指摘いただきまして、ありがとうございます。1つ1つ、なるほどなと思いつつ、次に向かって考えていく貴重な材料をいただいたと思っております。

その中で、幾つか、現状の立ち位置であったり、これまでの取り組みの中での、どうやって克服してきたかということについて、具体的な問いが幾つかあったかと思っておりますので、私と西山さんとで、少し役割分担しながらお答えさせていただきたいと思っております。

まず、とりわけ、立ち位置として、これから先、あるいはこれまでの間、社会的に特に支援、ケアが必要だという方々に対する取り組みはどこまでやっているのかということ、あります。現状の、特に障害を持たれている方々に対する対応というところのイコールド

ッティングのところについては、また西山さんのほうからご紹介をいただけたらと思っておりますが、我々も、資料のところにも書いてございますとおり、事実上、21年度からスタートをした状況でありまして、そういう意味ではまだまだひよっこ、駆け出しの状況でございます。ありとあらゆるケアをしていくために、まず取り組まなければいけないのは、このままでは地域公共交通そのものの本質が崩壊してしまうのではないかという、強い危機感があるわけです。まずは、ここが持続可能な仕組みをつくらなければ、より豊富な、いろいろなところに目が届くようなサービスには、まだ行き届くところまでたどり着かないだろうというのが、私たちの今の立ち位置でございます。かといって、じゃ、そういう方々をすべて切り捨てているのかというと、そうではないということを後にご紹介したいと思っておりますけれども、まずは歳入・歳出それぞれが、利用者が増になり、経営コストが削減される中で、まずは事業のシステムのモデルとしての姿を安定化させるためには、もうちょっとそこにたどり着くまでには、我々の場合は、少しお時間が必要なんだろうと思っておりますし、そこを、あれもこれもってやってしまって、いたずらに歳出がふえてしまう、歳入のことをあまり考えずに、コストばかりが膨れ上がってしまうというのは、あるべきそもそもの本質論としての、持続可能な公共交通体系の構築の本質論を見失ってしまうのではないのかなと、私は思っていますので、そこはできるところと、これから徐々に取り入れていくことは、わきまえてやっていくべきだろうと思っております。

その中で、特にデマンド交通について、今回はタクシー事業者さんのところを中心にお話をいたしました。実は、皆様方のお手元に配付をさせていただいております、三条市のスライド資料の3ページ目をごらんいただきたいと思っております。今般、タクシー事業者さんに、主たる役割としてお願いをしておりますのは、下田地区、市街地、三条市デマンド交通という、いわゆるデマンド交通系統が、タクシー事業者さんをお願いをしているところでありまして。その右横にあります、通学ライナーバス。これはバス事業者さんをお願いをしている。そして、地域限定でありますけれども、コミュニティバスというのは、まさに、日立市さんの事例にもあったように、これは地域の方々が、ほんとうに主体となって回していただく形でやっているのです、すべてタクシー事業者さんに、我々の新しい公共交通の姿を、全部が全部、おんぶにだっこをしているのではないというところで、微妙なバランス感覚の中で成り立っているということでもあります。

ただ、他方で、最初はかなり、バス事業者さん、私たちが公共交通ということを考えると、大変失礼ながら、公共交通全般で、相乗りというふうにと考えると、どうしてもイメー

ジとして考えてしまうのは、どんなに小さくても、ジャンボタクシーのような大きさのものを考えがちになるわけですが、そういう中で、我々も一番最初、初めからすべてがすべて、デマンド交通を、タクシー事業者さんのほうに模索をしようというところから始まったわけではありません。いろいろな試行錯誤を重ねていく中で、今の考え得る最善の選択肢としては、タクシー事業者さんの、既存のこれまでのノウハウを活用することが、経営を安定化させるには一番だととどり着いたわけですが、その中では、バス事業者さんとの、もちろん、あえて少し言葉をきつく申し上げると、それは確執もありました。ただ、バス事業者さんのほうで、例えば、このタクシー事業者さんが主体になるデマンド交通以上のアイデアがあったら出してくださいと。それは全く、我々は阻むものではありません。つまり、ここにもありますように、そもそも、社会実験というのは、バス事業者さん、タクシー事業者さんも入る公共交通の協議会という平場で議論をいただきますので、そういう懸念がバス事業者さんから出されたときに、ほんとうにバス事業者さん、今のアイデアよりもいい案があれば、ぜひとも出してくださいと。それは真摯に検討いたしますということでありましたが、やはりコスト面等々の問題の中で、特にこのデマンド型ということ考えたときに、今のタクシー事業者さんが主体となっているデマンド交通のシステム以上のものを、少なくとも私たちの、今の地域バランスの中では、見出しきれていなかったというのが、実態であります。

そして、システム面について幾つかご指摘をいただきました。確かに、ICTを活用していくことは、これから先、必要不可欠なことだと思いますし、サービスの向上ということでは、とても大切なことだと思っております。ただ私たちも、実は少しご紹介をいたしました、一番最初、社会実験のときには、東京大学さんのオンデマンドシステムを活用いたしました。それは、よく考えがちなところですが、オンデマンド、デマンドシステムというと、多分皆様も同じことを考えられると思いますけれども、必ず1カ所にコールセンターがあって、そこに集中的に電話をかけて、その人たちが差配しようとするから、システムが必要になるわけです。でも、タクシー事業者さんというのは、それぞれの事業者さんが、もともと、そういうシステムをずっと持ち寄って、切磋琢磨を重ねながらずっとやってきた長い歴史があるわけです。わざわざそれを否定して、新しいシステムを導入するのはどうか。あるいは、我々もその社会実験のときにコールセンターを設けたけれども、やはりふなれなものですから、お客様との間で数々のトラブルが出ると。そういうことであれば、ふだんからお客様との意思疎通が十分にはかれるタクシー事業者

さんの、それぞれの会社の、ありますよね。タクシーお願いするときって、それぞれひいきになさっているタクシー会社さんに、普通に電話しますでしょう。それと全く同じような仕組みを使ってしまえば、そもそもそのところを、余計なこと考える必要がないのではないか。

そこを、逆に言うと、我々三条市全体の、地域公共交通の協議会として認めることによって、タクシー事業者さんはまさに錦の御旗で、自分たちの顧客に対して、デマンド交通をより積極的に使ってくださいと。もしかしたら、お客様の囲い込みというような批判もいただくかもしれないけれども、それがひいては囲い込まれたお客様にとって、デマンド交通をより利用していただく機会がふえるのであれば、それはそれでいいじゃないかということで、まずは取り組みをさせていただいているということでございます。ただ、他方で、やはり市場競争の中で、タクシー事業者さんが熱心にデマンド交通の呼びかけ、運用をしていただいておりますので、ここを克服しようと、過度にその競争が激化をしていくとなると、地域公共交通が本来持っていなければいけない、必要最低限の信頼性を損なわれる可能性がありますので、ここについては、その部分だけに特化した、例えば料金管理のシステムのありようについては、少し考えていく必要があるのかなと、今は思っております。

それから、社会的な弱者の皆さん、あるいはご高齢の皆様方とこのデマンド交通の、今後のありようについて、またご指摘をいただきました。これは、皆様方にお配りをした資料の13ページのところにありますが、そもそも、移動困難な方というのは、公共交通の場面から考えるまでもなく、防災の関係では非常に重要なテーマでございます。防災も初めとし、あるいは福祉分野を中心として、それを、地域公共交通をある意味連動させることで、実は今、高齢者が暮らしやすい町調査というものを手がけ始めたところでございます。ここで、ニーズを聞き取りながら、ただ先ほど先生方からご指摘いただきましたように、私どもが今のところ、データとして蓄積しているところにおいては、今ほどのご指摘、おそらく高齢者が暮らしやすい町調査という、福祉サイドから見たときの観点で、しっかりとデータが追い切れているかどうかということ、はなはだ心もとないところもあると思いますので、この点については持ち帰って、しっかりと反映させるような仕組みづくりを目指していきたいと思っております。

いずれにいたしましても、最終形は、私は当座の最終形でありますけれども、私たちの町にも中心市街地あります。中心市街地には商店街があります。今の商店街は、私たちの

町の場合、37.5%の高齢化率になっています。でも、もともと考えてみれば、昔、バスがすごく充実していた時代というのは、逆に言うと、マイカーがさほど充実していなかった時代においては、そうした商店街が、まさに町の顔であって、そこが一番、利便性が高かったからこそ、人が集まっていたわけです。そう考えると、インフラとしての商店街というのは、これから先、温故知新の考え方からすれば、まだまだ潜在能力の高いものだと思いますので、この地域公共交通を充実させることによって、いま一度、町中に老若男女、例えば障害を持っておられる方々も初めとして、地域公共交通、福祉タクシー等々の、ありとあらゆる活力を活用させていただきながら、町中に人を呼び込んでいくことが、とても大切だと思っております。ですから、私の三条市長という目線から見ると、地域公共交通というのは分野の一現象にしかすぎなくて、何が大事かという、スマート・ウェルネスなんです。健康で、明るく、楽しく、元気よく、歩行空間が普通に提供できるような町を目指していく。そのための、補完関係としての公共交通を、まずは模索するべきだというのが、私どもの立ち位置でございます。

乗り合い等について、西山さんから少しご紹介をさせていただきたいと思います。

【金指調整官】 すみません。このセッション、16時25分までを予定しております、大分網羅的にお答えいただいておりますけれども……。

【西山】 じゃ、一言でお話しさせていただきます。

【金指調整官】 はい。ポイントをよろしくお願ひします。

【西山】 実際、ご利用いただいております車両の中で、残念ながらストレッチャーでありますとか、リフトつきの車両がございません。通常的小型タクシーであるとか、中型タクシーであるとか、ジャンボタクシーと言われるハイエースのようなタイプでございます。あとは、各社が、三条市のタクシー協会は5社ございますけれども、各社が車いす車両を持っておりますので、車いす車両も活用させていただいております。当然、ご利用いただける方々にとって、利用に対する差別というものは、行ってはいけないと思われまので、そういう許される限りの範囲の車両で対応させていただいておりますし、当社の場合、常務スタッフの7割以上は、2級ヘルパー以上の資格を持っておりますので、他社さんも多く持っていらっしゃると思いますから、そういう方々が随時対応させていただいている中で、デマンド交通をやらせていただいているという実態でございます。

以上でございます。

【金指調整官】 デマンドについてのご質問が多かったので、日立市さんからもコメン

トをいただけますでしょうか。

【高橋（正）】 それでは、初めに日立市のエリア拡大でございますが、そちらのほかの交通システムとの連携ということで、現在行っております、こちらの石川理事長のほうでは、デマンド地区内の運行で、さらに長距離トリップにつきましては、路線バスを途中で乗り継ぎまして、市街地まで出ているということで、現時点では、ほかの交通システムと連携をはかっているような運行形態をとっているところでございます。

また、買い物難民対応でございますが、こちら、その買い物難民の対応も、農林水産省の買い物難民の研究会に2回ほど呼ばれまして、議論をしてきたことがあるんでございますが、そちらでは、宅配や移動販売などを中心に、その他として交通も研究なさっておりますが、現場の高齢のおばあちゃんにお話を伺いますと、出かけて行って、自分で買い物をしてくるのは大変楽しいというコメントが、いろいろな方から聞かされておりました、幾つになってもショッピングというか、出かけるのは楽しいと。それによりまして、利用者がどんどん元気になっているという効果が見えておりますので、今後も積極的にそういったものに対応していきたいと思っております。

また、次の展開、住民への説明ということで、NPOの石川理事長にコメントをお願いしたいと思います。

【石川】 今、高橋のほうから説明ありましたが、私ども日立市といいましても、日立市の中のごく小さい、600世帯ぐらいの山間地域のいろいろな運営要領でやってございますので、なかなか多くの世帯を持つ地域に即採用というわけにはいかないと思っておりますけれど、ご質問ありました、住民への説明ということでは、全世帯からご負担をいただいておりますので、年度ごとに収支状況報告は、全世帯のほうにご報告申し上げております。それから、サービス等の状況変更等々については、やはり全世帯に情報をお出しさせていただいております。

それから、今後の継続的な展開ということでは、今の要領で、10年先ぐらいはニーズあるだろうなということで、推測はしておりますけれども、現在の少子化によって、スクールバスに乗るほどの人数も少なくなっているとか、既存バスも、いつまでも続くかわからないということも、配慮には入れて検討していかなくちゃいけないと思っております。先ほど、エリアの拡大ということで、質問がありましたけれど、私が考えておりますエリアの拡大というのは、会員さんのエリアを拡大することは、全く考えていません。我々地域内の会員が、今、高橋のほうから説明ありましたが、路線バスを乗りかえなくても市内

まで行けるとか、そういった拡大を、我々としては、今、ダブりますけれども、公共交通会議のほうに、ぜひそういうことを積極的に取り入れて話し合っていたいただきたいということは、逐次、我々、設立当初から申し上げている項目でございます。

以上です。

【金指調整官】 ありがとうございます。

少し時間が押してまいりまして、後ほどパネルディスカッションもございまして、そこで議論を深めていただけるかなと思っております。

最後に、会場から質問をお受けしたいと思います。どなたかいらっしゃいますでしょうか。どうぞ。お名前と所属をお願いいたします。

【鈴木】 商船三井フェリーの鈴木と申します。

三洋汽船さんの事例について、コメントといたしますか、質問といたしますか、三者の事業統合によって利便性を損なうことなく事業の合理化を果たして、結果として、それまで5,000万円の離島航路補助だったものを、2,600万円までセービングをもたらした。ただ、利用者からは、まだ料金が高いというコメントが出ているというお話だったと理解するんですけども、2,400万円のセービングが出たときに、それをそのまま国に返しやいますというんじゃなくて、いわば半分は返して、半分を運賃の引き下げに使うようなご発想はなかったのか。もしそういうもの、まだまだ離島航路って、多分そういうところはほかにもあると思うんですけども、そういう国と地方自治体と事業者がウイン・ウインの関係で、利便性を損なうことなく事業を続けられるようなものができれば、それはそれでかなりの成功事例かなと思った次第です。

ありがとうございました。

【金指調整官】 なかなか難しい質問だと思いますけれども、笠岡の取り組みのお答え、お願いいたします。

【天野】 ただいまの質問でございますけど、赤字の5,000万から2,600万、2,400万は浮いたじゃないかということは、国のほうにも、笠岡市にも、交渉はしました。しかし、現段階では、この問題はどうにもならないということで、現在のところは柵になっております。

ただ、まだ実際に航路統合しまして、新航路になりまして半年でございますので、今後については、まだ交渉の余地はあると思いますので、今後、航路をどうするか、利便性をもう少し、いい方法があるんじゃないかということもあるんで、当面の利用実態等を踏

まえながら、この辺は精査したいと思います。

【金指調整官】 ありがとうございます。

ほかに、じゃ、この方で最後にさせていただきます。真ん中の男性の方。

【堀内】 評論家の堀内という者でございますけれども、日立市のことで、高橋さんに質問あります。

日立市では、日立電鉄の廃線跡を利用して、それをBRTにするということを考えておられるという話は、先ほど聞きました。日立電鉄の鮎川駅があったところのそばに、常磐線が通っております。並行道路が込んでいるんだったら、むしろ、そちらに駅を設けたほうが、せつかくあるものをもっと有効に使ったほうがいいんじゃないかと思ったりするんですが、それに対するお考えを聞かせていただけませんかでしょうか。

【金指調整官】 お願いします。

【高橋（正）】 ご質問ありがとうございます。

現時点では、まだその先の計画は、これから様子を見ながら進めていくということで、そういったことも含めながら、検討を進めていくという状況でございます。

【堀内】 わかりました。ありがとうございました。

【金指調整官】 ありがとうございました。

それでは、お時間が参りましたので、このセッションを終了させていただきます。

この後、パネルディスカッション、そして懇親会ございますので、懇親会の場で、ご質問ある方は直接ご質問などをしていただければと思います。

どうもありがとうございました。（拍手）

【司会】 発表者の皆様、コメンテーターの皆様、金指さん、どうもありがとうございました。どうぞ皆様、ご降壇くださいませ。ありがとうございました。

さて、続きましては、地域公共交通確保維持改善事業についてご説明いたしますが、ただいま準備を行いますので、そのまましばらくお待ちくださいませ。

それでは皆様、お待たせいたしました。ここで、国土交通省総合政策局公共交通政策部交通支援課長、城福健陽より、地域公共交通確保維持改善事業についてご説明させていただきます。それでは、どうぞよろしく願いいたします。

【城福交通支援課長】 それでは皆さん、こんにちは。私、ただいまご紹介いたしました、国交省の城福でございます。私ども、交通支援課ということで、まさに地域の交通を支援するという立場から、私ども国交省の用意しております補助制度について、少しお時

間をちょうだいし、プレゼンさせていただきます。

地域の生活交通は、本日プレゼンいただいた皆様方をはじめ、地域のご努力で支えられているところがございます。こういった地域の取り組みに対しまして、私どもとしても、皆さんとともに、ぎりぎりの状況にある、この地域の公共交通のサバイバルに向けまして、補助制度を設けさせていただいております。これが、平成23年度に新たに創設しました地域公共交通の確保維持改善事業でございます。

大きく申し上げまして、本事業には3つの補助対象分野がございます。1つ目は、上のブルーのバス交通や、先ほどもお話しがございましたが、離島航路、あるいは離島航空路の運行に対する補助でございます。いわゆる路線の確保・維持への補助の分野、これが1つ目の分野でございます。2つ目が、オレンジの部分でございますけれども、こちらはバスや駅のバリアフリー化、あるいはLRTやICカードの導入などといった、利用環境改善のためのご支援。それから、地域鉄道の安全性の向上に対するご支援といったグループが、このオレンジ色の、バリア解消促進等事業と言っておる部分でございます。そして3つ目の分野が、そもそもの補助事業の実施に当たりまして、この事業の実施に資するような地域で取り組まれる調査に対しまして、補助するという分野でございます。

先ほど、お話がございました、例えばでございますけれども、離島の分野におきまして、1つ目は、離島航路補助の場合、森市長のほうから、公設民営というか、上下分離の考え方、そういったものの支援はあるのかというご質問がございました。これは、この補助の中で、離島航路の分野におきましては、自治体さんが船舶を所有される場合、譲渡を受けられる場合には、その補助をするという上下分離のスキームが入っております。さらに、2つ目は、その離島航路、あるいは離島航空路につきまして、島民の方の運賃割引を行われる場合に関しまして、この離島航路、離島航空路の補助の分野で、その補助をすることができるようになっておりますので、ぜひご活用いただければと思っております。

時間も短いので、私のほうから、本日ご参加いただいております自治体や交通事業者、あるいは地域の皆さん、それからコンサルの皆さんにも、特にお役に立つようなポイントということで、ご説明させていただきたいと思っております。

1つ目のポイントでございますが、この2ページでございます、雲のようにピンクのところを書いてございますけれども、今回の新たな事業で補助制度を設けました部分でございますけれども、この市町村など、地域内の交通に対する補助制度というものを、私ども、称して「フィーダー補助」と言っておりますが、このフィーダーの部分についても継続的

に支援するというものが新たに設けた制度でございます。特に、このフィーダー補助については、2つのカテゴリーがございます。その図にございますように、左のいわゆる幹線のバス補助が出ている路線のフィーダーに対してもご支援します。これは当然のことですが、それとともに、この右の部分でございますけれども、運輸局長の指定する交通不便地域のフィーダー系統といったものに対しても補助することができるようになっておりまして、ここが1つのポイントだと思っております。この部分は、本事業の1つの肝でございます。交通不便地域として、現在、私どもの補助の規則上は、例示といたしまして、1キロメートル四方に、バス停とか駅がないという、交通空白地域というものを、交通不便地域の1つの代表例として挙げておりますけれども、それ以外の部分の考え方がポイントでございます。交通不便地域は、このピンクにも書いてございますように、地域によっては、例えば300メートル四方で何もない場合も、交通不便でありましょうし、あるいは川が市内の真ん中を流れておって、市町村が分断されておるといった地形の問題、あるいは非常に高齢化が進んでおるといったこと。それから、既存の事業、バスなどのサービスレベルが非常に低いといったもの、さまざまな場合が交通不便と考えられますので、この制度では、全国の各地域が個別に、さまざまに交通が不便とご判断される場合で、運輸局長とご相談いただきまして、運輸局長が地域指定すれば、コミュニティバスや、あるいはお話にもございました、ITを使うか使わないかという、いろいろな場面がございますけれども、デマンド交通、いわゆる小型の乗り合い交通も含めまして、地域に合った生活交通、地域内の生活交通の運行用に、補助を活用していただくこともできます。したがって、今回のフィーダー補助は政令指定都市など一部で、大都会では使えないんじゃないかというご指摘もあるんですが、それは誤解でございます。大都会の郊外団地などでも、高低差とか高齢化とか進んでいるような場合には、交通不便地域と指定していただければフィーダー補助を活用していただけますので、ぜひ地域で、交通不便地域のアイデアを出していただきまして、この交通不便地域制度の最大限のご活用ということを、ここでお勧めしたいと思っております。

2つ目のポイントでございます。これは3ページ目でございますが、調査事業というものがございます。この調査の補助は、協議会に対する補助でございますけれども、本事業の計画策定、あるいは見直しのための調査のみならず、お話にも出てきましたような、本事業の活用を視野に入れました地域公共交通の活性化再生法の総合連携計画の策定、あるいは見直しといったもの。それから、県単位のバスネットワークの見直し、さらには、マ

イカーから公共バスへの利用転換を促進するようなモビリティマネジメントの調査といったものにも活用していただくことが可能でございますので、例えば地域のリーダー補助などをご申請される際の地域にとりましては、その申請される際のサポート的な活用も可能でございますので、ぜひとも自治体、事業者さんのみならず、コンサルタントの皆さんも含めまして、ぜひ積極的に、あるいは上手な活用をご検討お願いしたいと思っております。

冒頭お話ししました、今回のこの補助制度は、説明を忘れましたが、基本的には地域の市町村、県などの自治体さんと、交通事業者を中心とした協議会で議論して頂き、その際には、住民の皆さんの意見を聞きいただき計画をつくっていただく、そしてその地域の皆さんの協働の結果の計画について補助をする形になっておりますので、十分に地域で議論頂きご活用、検討いただければと思っております。

以上、簡単でございますけれども、補助事業のポイントでございます。現在、本補助事業が、ここがございますように、全国で990の協議会、およそ1,000に近い協議会で活用いただいております。例えば、右でございますように、当別町さんの活用事例をつけておりますけれども、当別町さんでは幹線のバス補助、それからリーダー補助の組み合わせというもので活用いただいております。さらには、最後でございますけれども、東日本大震災の被災地域でも、本事業の補助要件を緩和させていただくことによりまして、特例措置を活用していただいております。現在、29の沿岸の市町村内の交通、あるいは県をまたがる、市町村をまたがるような、3県で121系統の幹線バスも、ご支援をさせていただいておりますことをご報告申し上げたいと思います。

最後になりますけれども、本事業が少しでも地域の生活交通の確保のお役に立つことを期待いたしまして、また今後もこの事業の充実が必要であると思っておりますが、その充実のためにも、皆様方の積極的なご活用、本事業への一層のご理解をお願いさせていただきます。私の説明とさせていただきます。

どうもありがとうございました。(拍手)

【司会】 ありがとうございました。

それでは、ここからは、公共交通に関する取り組みの発表といたしまして、ご応募いただきました6団体より発表をいただきます。

まず初めに、エコ通勤の取り組みにつきまして、交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部交通環境企画課長、松田章様より発表いただきます。それでは松田様、どうぞ

よろしくお願いいたします。(拍手)

【松田】 こんにちは。交通エコモ財団の松田と申します。これから、エコ通勤の認証制度について説明させていただきます。

その前に、当財団のPRを少しさせていただきます。当財団は、平成6年9月に、交通アメニティ推進機構という名称で設立され、その後、国土交通省の指導と日本財団の助成を受けまして、いろいろな公益活動をしております。平成9年には現在の名称に変わり、今年の4月には公益財団認定を受けております。取り組みの中身としまして、2つございます。1つは、お年寄りや障害のある方の移動円滑を図るモビリティ事業。もう一つは、運輸交通部門の環境に関する事業ということで、エコロジー事業。2つを展開しております。このエコロジー事業の中身は、この後申し上げますエコ通勤とともに、グリーン経営認証、EST、エコドライブ、カーボンオフセット等の事業を推進しております。

本題のエコ通勤について説明いたします。

エコ通勤の定義は、もう申し上げるまでもなく、通勤手段をマイカーから公共交通機関、あるいは徒歩とか自転車に変えていただくといった取り組みでございます。それを行うことによって、企業にとっては、イメージの向上、経費の削減。従業員の皆様にとっては、健康増進とか安全の推進と。あるいは、地域にとっては、渋滞の緩和、公共交通のサービスの維持、水準の向上とか、あるいは大きく、地球温暖化防止に結びついていく取り組みでございます。

この取り組みを進めようということで、平成21年6月に、エコ通勤優良事業所認証制度が開始されております。認証するのは、公共交通利用推進等マネジメント協議会の事務局を、国土交通省と私どもエコモ財団が担当しております。ポイントを申し上げますと、幾つかの認証のための基準があるんですが、その一定レベルに達していると認証します。基本的に、認証登録に関する費用は一切かかりません。インセンティブになるんですが、認証されると、国土交通省、あるいは私どもの財団、エコモ財団のホームページで公表いたします。場合によっては、取り組みが優秀であれば、その年の国土交通省大臣表彰も受ける可能性があります。

この後、事例、2つご説明いたします。

1つは、大阪のシャープ堺事業所の取り組みです。平成19年に、シャープは大阪に大きな工場をつくることに決めました。海岸地帯ということで、当時、路線バスもなく、最寄り駅からは5キロ以上離れていると。そこで、シャープさんが、関連企業16社と相談

いたしまして、通勤に関する基本方針を策定いたしました。それは、基本的にはマイカー通勤を禁止すると。そのかわり、通勤用のシャトルバスを運行する、あるいは自転車通勤のための駐輪場等をたくさん整備するといった取り組みでございます。その成果で、昨年の夏には、エコ通勤費率92%以上という実績を残しております。運行するバスも、天然ガスを使う低公害車バスを使用したり、その後、通勤シャトルバスは、路線バス化いたしまして、一般市民も使えるようになっております。このような取り組みを評価いたしまして、平成23年の交通関係環境保全優良事業所として、表彰されております。

もう一つの取り組みは、自治体と私ども事務局との連携です。愛媛県の例ですが、ノーマイカーデーを進めております。そして、認証しているんですが、その中から、全国的な認証も受けたいという要望がありまして、愛媛県が窓口になり、一括で申請して認証しております。現在、伊予銀行ほか、162事業所を認証しております。これら、認証に関する説明は、本日お配りのパンフレットにも記載してございますし、ホームページ等にも公開しております。ぜひ、この場で参加等をご検討いただけたら、大変ありがたいなと思います。

以上でございます。ありがとうございました。(拍手)

【司会】 ありがとうございます。

それでは、続きましては、市民参加でつくる地域交通につきまして、NPO法人かながわ福祉移動サービスネットワーク理事長で、地域公共交通マイスターの清水弘子様より発表をいただきます。それでは清水様、どうぞよろしく願いいたします。(拍手)

【清水】 かながわ福祉移動サービスネットワークの清水と申します。

名前にあります移動サービスですけれども、これは高齢や障害を持っているために、1人で外出ができないとか、不安だとかいう方たちの外出を、車の運転と介助でサポートする福祉サービスです。かながわ移動ネットというのは、こういう団体の中間支援組織で、現在、101の団体が連携をしています。

私たちはこの活動の中から、いろいろな課題に直面をしてきました。障害児の通学の問題、それから要介護の方たちが外出しにくい環境であること。また、外出することで、ほんとうに皆さん、多くの方が笑顔になって、元気になるというのも、間近に見てまいりました。

これは、神奈川県がまとめた移動困難者の数です。人口の伸びに比べまして、支援を要すると思われる方たちが非常にふえていることがわかるかと思います。それに比べて、そ

ういう方たちを支援する移動サービスの団体は、福祉有償運送という制度ができた平成18年からほとんどふえていない、少し減っている。これは、全国的に見ても同様の傾向があります。制度の問題、それから採算性、メンバーの高齢化の問題など、ほんとうにたくさん課題を抱えております。

私たちは、この移動サービスの活動の中で、もう一つ感じてきたことがあります。それは、外出が困難なのは、高齢や障害、そういう方たちだけだろうかということです。急な山坂とか、駅から遠い住宅地、路線バスの撤退。こういった要因による交通弱者、買い物弱者がふえてきているということに気がついてまいりました。かながわ移動ネットは、市民が主体となってつくる地域公共交通というのを、神奈川県との協働事業で支援してきましたが、ここでは2つを紹介したいと思います。

これは、横浜市港北区菊名、新横浜から1つ目という大変便利なところですが、駅から住宅地への道は500メートルも続く坂道で、しかも高齢化が進んでいます。10年前からコミュニティバスを走らせたいという市民が、市バスを借りるなどして試運行を重ねていらっしゃいました。行政や交通事業者さんにも相談しながらされていましたが、実現には至らず、大きな赤字を抱えて市民が運行することは無理だと考え始めたときに、何とか走らせてほしいと、地域の方たちが署名運動をされました。移動ネットは、このグループと一緒に、地域でともにできることって何だろうということで、考えてまいりました。現在は、町内会の役員の方たちにも大勢入っていただいて、週1回ではありますけれども、1日5便の運行が始まり、もう2年目になります。会員は50人、運転も添乗も運行管理もボランティアで運行しています。この地域のすばらしいところは、地域の協力です。車の提供について呼びかけたところ、区内の生協さん、障害者作業所、フリースクールなどから、車を提供してもよいとお話しをいただきました。現在も地域から提供された車で運行しています。

先駆的に市民が交通をつくってきたのは大和市です。大和市では市との協働事業の位置づけということで、市から車の貸与を受けて、市民運行、市民運営が始まっています。この藤沢市善行でも、同じような形を目指しております。善行という町は、ほんとうにどこを向いても坂、坂という、坂の町です。住民の生活の足の確保というのは、以前から大きな課題だったところです。10年前に、市民の方たちがバスルートを提案し、協議されましたが、採算の問題で、運行が実現したのは1ルートのみということで、あきらめていた地域の交通を何とか実現したいということで、昨年から地域経営会議の面々が精力的に動

き始めていらっしゃいます。住民を対象としたワークショップは、延べ300人を超える方たちが参加され、現在は39の自治会の1つ1つに、丁寧に訪問されて、合意形成に向けての活動を進めています。乗り合いバスが必要なところもあるし、ないところもある。乗る人も乗らない人もいる。それでも、すべての人が支える「ALL善行」という取り組みにしていきたいと考えていらっしゃいます。

こういった市民の取り組みというのは、交通というものを超えて、人と人をつなぐコミュニケーションの場で、大きく言えば、まちづくりに発展していることを、皆さんにお伝えしたいと思います。

行政は財源がない、交通事業者は採算性を優先させる。このことは、もう十分理解しています。でも、地域の生活はとまりませんし、高齢化もとまることはありません。私たちが交通基本法に期待しているのは、高齢者、障害者の円滑な移動の確保です。高齢者、障害者の移動というのは、福祉制度だけでは進まないと思います。交通政策に福祉の視点を持って一緒に検討をする、新たな枠組みが必要だと思っております。交通基本法が、地域の実態に沿った課題解決を実現に導く大きな契機になることを、私たちは期待しております。

ありがとうございました。(拍手)

【司会】 ありがとうございました。

続きましては、株式会社コミュニティタクシーの事業につきまして、株式会社コミュニティタクシー代表取締役、岩村龍一様より発表いただきます。それでは岩村様、どうぞよろしくお願いたします。

【岩村】 皆さんこんにちは。岐阜県多治見市から参りました、株式会社コミュニティタクシーの岩村でございます。どうぞよろしくお願いをいたします。

まず、私どもの会社であります。タクシー規制緩和後の平成15年、市民出資によりまして、40名の株主で、資本金1,000万円で立ち上げた会社であります。後に増資をいたしまして、現在、株主72名、資本金2,500万円になっております。ビジネスコンセプトとして、タクシー、バスでみんなの足になるんだとして、便利屋サービス等をやっております。これでみんなの手になる。これを目指して、コミュニティビジネスを具現化しようということでつくった会社であります。

さて、多治見市につきましてですが、多治見市は名古屋市の北東約35キロのところに位置する、人口12万人の町であります。典型的なベッドタウンであります。特徴的なこ

とは、盆地の形状にありまして、盆地のところに主要施設があつて、四方の山の上に住宅団地が開発されてきた。そして、自家用車の利用が生活の前提となっている町であります。私どもでも、平成18年、道路運送法の改正に合わせて、乗り合い事業を多治見市に提案いたしました。結果として、交通施策というのではなく、持続可能な社会づくり施策というもので採用されまして、3年間限定で、運行経費の3分の1を補助いただくことになりまして、多治見市の一番南にある山間の町、市之倉町地区というところを限定いたしまして、市街地を結ぶ15人乗りのワゴン車を走らせておりました。順調に運行していたのですが、当然赤字でありまして、約束どおり、補助金は3年間で打ち切りとなりました。

そして、たちまち存続の危機に直面したわけでありましてけれども、そこで我々は、行政、住民の皆さんとひざを突き合わせて、いろいろな知恵を出し合いました。そんな中、地域の特徴、特殊な事情に目をつけました。市之倉町内に小さな団地がありまして、その目の前に、名古屋につながるJR中央線の駅があるのですが、ほとんど利用されておらず、無人駅というふうになっておりました。隣のJR多治見駅は、1日乗降者数約3万人という大きな駅ですが、この古虎溪駅という駅は、1日約800人しか利用がない駅でありました。無人駅となっていた理由は幾つかありますけれども、高さ制限3メートルというガードがありまして、路線バスが通っていなかった、これも大きな理由の1つだと思っております。早速、団地でアンケートをとったところ、バスを走らせてくれればこの駅を利用するよという答えが多く、十分収益が見込まれる結果となりました。幾度かの検討会を開催いたしまして、循環型の区域運行バスというものを、平成22年1月より走らせました。この2つの、同じ町内で移動の目的が違う、利用の時間帯も重ならない。だから、ドライバーもバスも兼用できる。2つのバスを走らせて黒字化を図ろうという考え方でありました。現在、両方で1日当たり270名の利用があり、黒字化を実現しております。

何だ、そんなことかと思われるかもしれませんが、私が感じるものは、行政、住民、事業者の三者が一体となって、そういう結果から知恵が生まれたものだと思っております。お金がないならないなりに、知恵を出せば何か出てくることもあり得るんじゃないでしょうかということを申し上げたいのであります。わざわざ自腹を切って、この東京まで、岐阜の田舎から出てまいりまして、結局何が言いたいのか。先ほど、森市長の、公費投入ありという話がありました。否定するわけではありませんけれども、こういう考え方もあるんじゃないかということ、問題提起差し上げたいと思います。私は、個人的には、補助金ありきで、新しい公共交通が生まれるはずがないと思っております。現在、くどいよう

ですが、1円の補助金もいただいております。こんな事例もあるということを知っていただきたいと思います。要は、特に交通事業者に申し上げたいと思います。新商品を、行政に開発をしていただいて、大きく口を開けてえさを待っているような体質はあかんのじゃないかと、僕ははっきり申し上げます。税金で走らせるバスがいつまでも続くわけがないと、私は思うのです。ただし、そうは言うものの、中には税金投入が必要なものもあるでしょう。例えば、過疎の問題、福祉の問題、こういうものは、投入して当然だという考え方もあると思います。いずれにしても、住民、事業者、そして行政の三者が一体となって、持続可能な交通施策というものを、地域で考えていかなければならないんじゃないかということ、申し上げたかったのです。

それでは、ご清聴ありがとうございました。(拍手)

【司会】 ありがとうございます。

続きまして、地域自主運行による呉羽いきいきバスの運行につきまして、有限会社まちづくり公社呉羽アドバイザー、田畑裕明様より発表をいただきます。では田畑様、どうぞよろしくお願いいたします。(拍手)

【田畑】 ご紹介いただきました田畑と申します。公共交通を生かしたコンパクトなまちづくりを、施策の大きなテーマとしております富山市からやってまいったところでございます。今日は、市民共同方式のバス運行の事例発表ということで、登壇させていただいております。

この中に、富山市LRT等で、国土交通省さんはもちろんであります、全国各地の皆さんからご理解をいただき、また多く視察の方も訪れております。なお、この事例を説明する私の場所は、LRTが走っていない地域になるわけではありますが、ぜひまた皆さん方も、こういう事例を拝見していただき、富山のほうにも足を運んでいただけたら、大変ありがたいと思っております。

さて、富山市の私たちの取り組みは、富山市の西部地域でコミュニティバスを運行しているものでございます。地域特性についてご説明申し上げます。呉羽地域は、富山市西部地区に立地いたし、北陸本線呉羽駅を起点に、居住、農地、そしてまた商業地域が混在しているところでございます。沿線含めた居住人口は約2万5000人、世帯数は9,500世帯であります。アパート、マンション等を抜かしますと、大体、従来からの土着している方々で、7,000から7,500世帯という形であります。高齢化率は22%強でありまして、人口減少、少子高齢化が着実に進行しております。県庁所在地の都市であります

が、県庁所在地でも郊外部に当たるといふ立地条件であります。また、地域には公立小学校6校、中学校1校、公立高校1校、私立高校が1校、私立の短大、私立大学の1学部、また富山大学の医学部が立地をしている、文教地域でもあるわけであります。

私たちの呉羽いきいきバスであります。地域の商工会や自治会の組織の皆さん方の出資をいただき、平成16年4月に設立されたものでございます。有限会社まちづくり公社として、2台の小型ノンステップバスを運行し、地域内の2ルート、1日当たり10便の運行を行っております。1ルート当たりのルート延長距離は約25キロであり、若干長いわけではありますが、70分間隔の運行を行っております。文教地域と言いましたが、このバスはスクールバスとしての位置づけもしてございまして、行政からの支援をいただきながら運行しておるといふ事例でございまして。

運行は、地元の民間バス事業者に運行委託をしており、弊社とすればアルバイトの事務員を1名雇用いたし、あとは商工会の職員ですとか私などがボランティアで事業全般にかかわり、適時、運行委託事業者や市役所の交通政策の職員と連携、情報交換をし、これまで8年間にわたり運行の営業実績を有しておるものでございます。バス運行の中で、全国的にもそうだと思いますが、高齢者の方、学生の方の利用が主であります。総合病院であつたり、診療所、また大型スーパーへの降車という方が大変多いということでもあります。また、冬期間や雨天時は特に学生の利用がふえるというものが、これまでのデータからも読み取ることができるわけであります。

公費のほうもご支援をいただいております。大きな特徴として、4本柱の収益財源を、これまで培って、そしてまた積み上げてきたところであります。1つに、地域住民。先ほど7,000から7,500と言っておりましたが、1戸当たり年間400円の協力金をいただいております。年間これで約280万円程度いただいております。2つ目として、企業の協賛金。広告収入的なものであり、約150社、年間で900万円ほどをいただいております。第3として、これは行政からの補助金ということではありますが、運行経費の55%を交付いただいております。若干、年度によって異なつたりしておりますが、平均で約1,500万強を、補助をいただいております。そして、利用者の運賃ということで、1回乗車につき100円の乗車運賃をいただいております。運賃収入で約550万円あります。大体、年間で3,000万円程度の支出が生じておると、収入支出でバランスをとっておるといふことであります。

これまでの利用実績でございまして。8年間でありまして、ここは22年度までの数字で

ありますが、おおむね年間約延べ5万人、7年間で34万人の利用者がございました。1便当たり平均乗車人数は9.5人です。ここに黒字と出ておりますが、収支が、行政の支援をいただいとんとんとなってございます。利用促進の取り組みとして、いろいろ、マイバス意識の高揚に努めており、住民の皆さんのいろいろな参画のツアーであったり、バスをお絵かきしてみたり、8年間にわたっていろいろな方策をとっております。

現在は、これに輪をかけまして、もう一段、小さい範囲でジャンボタクシー等を活用したルートを選定させていただいております。これまで、公共交通、高齢者の方の足を確保してまいりました。これからは、ICカードの利用であったり、他の公共交通との結節、接続の強化を努めて、息の長い公共交通としての軸足を定めて、運行に頑張っていきたいと思っております。また、富山市、行政当局の皆さんのご理解、協力をいただいて、取り組んでいきたいと思っております。

以上であります。ありがとうございました。(拍手)

【司会】 ありがとうございました。

続きまして、NPO法人公共の交通ラクダの事業につきまして、NPO法人公共の交通ラクダ理事長、岡将男様より発表いただきます。それでは岡様、どうぞよろしく願いいたします。(拍手)

【岡】 全国の鉄道模型オタクとバスマップオタクを代表して、発表させていただきます。

私たちは、公共の交通ラクダという名前ですけれども、95年に設立されて、LRTをつくろう、伸ばそうということで、いろいろやりました。その過程の中で、ヨーロッパに視察に行きますと、どの町に行っても、ただでバスマップ配つと。何じゃ、日本はと思ったわけです。それで、バスマップをつくるようになって、こういう岡山のバスマップをつくるようになったんです。今回初めて、岡山市というマークがついて、ラクダの名前が消えました。でも、ほんとうに岡山に転入すると、岡山県倉敷市で、これを配っていただくようになりました。我々は、次の段階に向かって、何かやっといこうということが、今日の間屋町のマップでございます。

そういう過程の中で、我々はいろいろなことをやっています。例えば、来週、プラレールで遊ぼう言うて、この組み立てを昨日もやっていたんですけれども、子供たちを鉄道ファン、バスファンにすることは、非常に大きな意義があると思って、そういうイベントもやっています。一方で、国会に対して、交通基本法について、勝手にロビー活動をやっ

おります。こういう両方やっていくのも、公共交通というのは市民に直接かかわることだということで、常に市民とともにいろいろなことをやりながら、同時に政治にもかかわっていくことを、全国の、今、路面電車ネットワーク80団体、バスマップサミット実行委員会20団体とともに、いろいろな活動をしております。

さて、この問屋町マップですが、同級生から講演を頼まれて、皆さんのお手元にあると思いますけれども、問屋町というところがだんだんさびれてきて、問屋が少なくなっていると。マンションが建っていると。そして、そこへカフェなんかが入ったんです。駐車場が十分にあるから、道路もとめられるんです。そのかわり、だんだん人がふえてくると、今度はそれじゃ足りないから、駐車場つくるかどうか。それは、やっぱり公共交通使ったほうがいいよということで、こういうマップをつくらうと提案したところ、たった2カ月でお金が出ることになりまして、一切補助金を得ずに、このマップがつくられました。ちなみに、ラクダのマップをすぐコピーして、JRとそれぞれ最寄りの駅の時刻表も掲載したんです。これは、単にこの問屋町の地域のためでなくて、住民にもこれを配ったんです。あわせて、今、バスへなかなか乗らなくなっているの、バス会社のバスの中にも置いてもらいましたし、この次の段階でいろいろやろうと思っています。これは、ちょっと裏の面、一部間違っているところがあるので、ぜひ皆さん、間違い探ししてください。ちなみに、こういうことがあったら、たいてい行政だともう回収してしまいますけれど、我々はちょっと訂正の紙を挟み込んで配っております。

将来的に、この問屋町を、バスの結節点にしようということ、我々はたくらんでいます。これは、我々がバスマップをつくっている経験、バス会社との関係をいろいろ持っておりますし、まちづくり団体ですので、道路事業とかそういうこともわかっています。ですから、そういう形の新しいまちづくりにつながっていくようなものにしようということで、考えています。もちろん、商業集積とかそういうことも考えているわけです。あわせて、こういうふうに時刻表がついたマップを、次の段階では、いろいろなところのお金を使って出していこうと。最終的に、この地域のバスが25%ぐらいにふえたらいいなど。これは、やっぱり目標は高く設定しないと、いいアイデアが出ないと思うんです。そういう中で、この地域のイベントなんかも、どういうものをするかということと合わせて、みんなと相談をしている。例えば、バルを開催するとか、音楽イベントやろうということで、この講演のときに、何と舞台をつくったらええんや、あそこにつくりなさいと言ったら、その舞台、できてしまいました。これ、補助金を当てにしないからです。

ただ、そうは言いながら、実は明後日、神戸電鉄の粟生線の存続のシンポジウムという
か、講演をするんですけれども、ここでは680万人も乗っているところ、その路線が廃
止の憂き目に遭って、今、議論をしているんです。やはり交通基本法ができて、上下分離
をやっていく資金があったり、あるいはバスを買うお金が、もうほとんどのバス会社、な
いですね。そういうものは、公共でやっていくしかないのではないかなと思いますが、そ
うは言いながら、いろいろなところで努力が足りません。泣けてくるのは、この粟生線
の話の中で、事業者が、利用者の少ないトイレを廃止しようとしているんです。そんなこと
が、事業の改革の中にあってええのかな。私は今、バス停アダプト運動というものをやっ
ています。民間企業の敷地を使って、そこにバス停の屋根とベンチ、できればトイレをつ
くる。あるいは、銀行の前にバスがとまっていたら、そのトイレは使うようにするとい
うことを、みんながやっていだけで、お金もかからずに、いろいろなことができるじゃ
ないですか。そういう努力を、全くみんながしてこなかった。これが日本の公共交通の事
情です。ですから、私たちはこれから、いろいろなことをやっていかなきゃいけない。も
ちろん、交通基本法も要りますが、これはクリーンモバイル都市圏構想とって、いわゆ
る脱原発をこれから考えていく場合に、日本が徹底的な省エネの一環として、公共交通
を考えていく。これも大きな仕事ではないかと思います。ぜひ皆さん、全国で細かい、い
ろんな対応をしていただきたいと思います。

ありがとうございました。(拍手)

【司会】 ありがとうございました。

それでは最後に、「公共交通教室」の取り組みにつきまして、中国運輸局自動車交通部貨
物課長、山田雅之様より発表いただきます。それでは山田様、どうぞよろしくお願いた
します。(拍手)

【山田】 皆さんこんにちは。中国運輸局の山田と申します。

山口県は全国的にもマイカーへの依存度が非常に高い県でございます。つきましては、
山口運輸支局と関係者で取り組んでおります「公共交通教室」の開催につきまして、3月
まで担当しておりましたので、前任者として報告させていただきます。

山口県では、「みんなが利用したくなる生活交通推進会議」という長い名前の組織を、平
成19年に立ち上げました。以下、推進会議と言います。メンバーは、学識経験者を議長
に、山口県と山口県バス協会を事務局、山口運輸支局を幹事長としまして、県下交通事業
者や自治体、警察、利用者代表など、多くの団体等で構成する組織でございます。主な事

業としましては、生活交通の利用促進のための啓発活動や共同研究などを行っております。この事業を推進するに当たりまして、平成20年度に作成しました公共交通教室開催マニュアルをもとに、平成21年度から県内各地で積極的に展開しているところでございます。

2ページ、教室の開催の流れでございます。中央が、いわば実行部隊でございます。どこに開催依頼があっても、ただちに対応できるようにしております。申し込みがあれば、日程調整や車両の確保、対象者に適したプログラム案などを作成しまして、依頼者との打ち合わせを経て、教室の開催の運びとなります。これら調整は、現在のところ、支局にて行うことが多いのですが、みずからが調整できる自治体もあり、将来的には、この後者のほうを目指しております。なお、重要なことは、依頼者からの事後評価、児童からの感想文をいただきまして、主催関係者にフィードバックさせることで、次の開催に向けた改善やレベルアップを図ることが大切と考えております。3年たった今でも、常に改善、進化をさせているところでございます。

次に、プログラムです。学習のポイントとしましては、図の5つの項目に重点を置いております。約1時間のカリキュラムとしまして、座学、練習、実践という3ステップで行います。これらの学習は、小学校低学年が最も重要かつ効果的な時期だと考えております。

4ページは、開催実績の推移です。本格スタートの21年度は、学校への周知やセールスの時期でございました。22年度になりますと、その実績は前年度の倍以上、参加者も3倍へと膨らんでおります。教育関係者のご理解によりまして、この教室で学んだ後、遠足やキャンプ地への移動手段として、定時路線バスを利用していただけるとなったのもこの時期でございます。実際に乗車していただいた人数も、年間延べ3000人を超えております。23年度になりますと、19会場、延べ1,900人もの参加がございました。年々増加の要因としましては、リピート開催に加え、マスメディアによる多くの報道や、口コミによるもの、地域振興のイベントなど、取り組みへの理解や重要性が地域に浸透してきたと考えております。課題とすれば、今後、主催者側がさらなる増加に対応できるのかといったところが問題でございます。

参考までに、5ページからは開催の様態でございます。現在、大きく4つのパターンがあります。事例1は、小学校で行う低学年向けの教室でございます。毎回、大半の児童は、路線バスに乗ったことがないという事実には驚いております。事例2は、特別支援学校児童が、安全安心に利用できるように、自立支援のために行っております。事例3は、定例行事となりました、小学校高学年のサークル活動の教室でございます。事例4は、参加者も

非常に多い、イベント会場での教室でございます。地元の協力もございまして、影響の大きさを感ずる教室でもございます。また、自動車学校で行う、免許返納高齢者に対する教室も開催しております。

次に、教材でございます。座学ではこのようなイラストや写真を使ったもので、クイズ方式を採用しております。これは、小学校やイベント会場にて配付しておりますバスの乗り方チラシでございます。小学校低学年用として作成したのですが、予想外、高齢者から大変人気のチラシでございます。このような教材は、すべて私ども職員の手づくりでございます。

以上、推進会議では、公共交通への意識向上や利用促進に向け、関係者が強固な連携のもとに取り組んでおります。なお、4月22日には、お配りしておりますチラシ、第5回やまぐちバス博を、推進会議が全力を挙げて開催いたします。ぜひホームページもあわせてごらんいただければ幸いです。(山口の方言)

大変駆け足となりましたが、ご清聴ありがとうございました。(拍手)

【司会】 ありがとうございます。

それではここで、17時20分まで休憩とさせていただきます。

また、18時30分からは、会場を3階食堂に移しまして、懇親会を予定いたしております。ただいま、当日受付も行っておりますので、参加ご希望のお客様は、どうぞ受付までお申し込みくださいませ。

また、お帰りの際には、恐れ入りますが、プログラムに挟んでおりますアンケートのご協力をお願いいたします。ご記入いただきましたアンケート用紙は、受付までお願いいたします。

それでは、17時20分まで、いましばらくおくつろぎください。

(休 憩)

【司会】 皆様、お席にお戻りでいらっしゃいますでしょうか。

それでは、皆様、お待たせいたしました。続いてのプログラムはパネルディスカッションになります。

まずは、パネリストの皆様をご紹介させていただきます。

ボストンコンサルティンググループパートナー&マネージングディレクター、秋池玲子様。(拍手)

情報・システム研究機構国立情報学研究所教授、浅野正一郎様。(拍手)

東京大学大学院工学系研究科教授、家田仁様。(拍手)

NPO法人「助け合いなかさと」理事長、石川諒一様。(拍手)

笠岡市 政策部 企画政策課 主任主事、撰友則様。(拍手)

日の丸観光タクシー株式会社 取締役営業部長、西山丈基様。(拍手)

福井鉄道株式会社 代表取締役社長、村田治夫様。(拍手)

以上、7名のパネリストをお迎えいたしております。

なお、モデレーターは国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課長、水嶋智が務めさせていただきます。(拍手)

それでは、早速、水嶋さん、よろしく願いいたします。

【水嶋】 どうもありがとうございました。お時間のほうが、ちょうど5時半が近づいてまいりました。いよいよ最後のセッションでございます。あと1時間頑張ってください。楽しい懇親会の時間が待っておりますので、最後の1時間、ぜひよろしく願いしたいと思います。

それでは、早速パネルディスカッションに入りたいと思います。

先ほど廻先生から、このタイトル、ちょっとおかしいんじゃない？ という、まことにごもっともなご指摘もあったのでございますが、交通基本法と地域の公共交通を考えていきたいというのが根っこにあるわけでございます。それで、交通基本法に関係者の連携と協働という考え方が盛り込まれております。

このパネルディスカッションでは、地域の公共交通、非常にテーマが幅広うございますので、ちょっとテーマを絞って、なるべく掘り下げて議論をしていきたいと思っております。地域の公共交通を守っていくために、実際に地域で問題になっていること、課題になっていることを、可能な限り具体的に浮き彫りにしてまいりたい。採算がなかなかとれない公共交通をだれがどうやって支えていくのか、この問題に正面から向き合っていくためには、それぞれの関係者の果たすべき役割とか、責任というものが、やはり変わっていかざるを得ないんじゃないだろうかということでございます。

2つのテーマを立てて議論をしたいと思えます。1つは、こういった関係者のそれぞれの役割と連携のあり方について。2つ目は、さらに掘り下げて、住民の方々による参加でございますとか、支援のあり方についてという形で前半、後半で議論をしてまいりたいと思えます。

最初に、関係者の役割と連携ということでございます。最初に笠岡市の撰さんのほうに

ちょっとお願いしたいと思うのでございますけれども、先ほどご紹介がございましたように、笠岡市では、3つの旅客船会社がそれぞれ非常に厳しい経営環境の中で航路を運営していらっしやっただけですけれども、最終的には2社が営業を無償譲渡するという形で、3月に事業を統合されたということでございます。

この三洋汽船という会社が存続いたして、今日、天野社長が先ほどプレゼンに来てくださったわけでございますけれども、それ以外に六島汽船、あるいは豊浦汽船という会社があったわけでございますが、これらの会社がなくなりました。

それで、3社を1社に統合したということでは、それだけを聞けば、事業統合がうまくいってよかったねということなのでございますけれども、実はそれぞれの船会社の皆さんは、ある意味一生懸命に40年、あるいはそれ以上の歴史をかけて、生活航路を守ってこられたわけでございます。

あまりプライベートな話に突っ込むのも何でございますけれども、ある社長さんは、ときにはご家庭の生活費をつぎ込んで、あるいは、船長さんをやっていらっしやっただけですけれども、ご家族を海難事故で亡くされたりする中で航路を維持してこられた会社がございました。その会社も、今回統合されて、笠岡を1つの船会社が運航・維持するというところでございました。

そういう思いを超えての統合があったわけでございますけれども、そういったプロセスの中で、なかなかきれいごとではない大変なご苦労があったんじゃないかと思っておりますけれども、そういったプロセスの中に行政をはじめとする関係者の方々がどのようにかわられたのか、そういったあたりの地域の関係者の皆さんの役割でございますとか、あるいはその連携でございますとか、そういったことをまず伺いさせていただければと思います。

撰さん、いかがでございますでしょうか。

【撰】 それでは、私のほうから、先ほどあった離島航路の統合ということ、笠岡市で三洋汽船とともに取り組んでまいりまして、そのプロセスの中でいろいろ得た経験などを踏まえて、先ほど言われました関係者の役割やあり方などについて、どのようなことがあったかということ、お話しさせていただきたいなと思います。

私に取り組みに携わらせていただいて、関係者というのは、大別して3つあるかなと思っております。まず1つは、当然航路を利用される方、利用者です。主に利用者と言いましても、島嶼部の住民ですから、島民ということになります。その島民の方々に、今回航路の統合という中で、いろいろとお願いをさせていただいております。

それは、1つ目は、大変航路が厳しい状況にあるから利用してくださいということ。とにかく少しでも利用するようにして、維持に協力してくださいということを強く申し上げております。そうした中で、ただ利用していただいだけでは、運賃も高いと言われている中で、利用していただいけませんので、新しい航路の運航計画をつくる時に、皆さんの意見をできるだけ事細かに聞くように努めております。

ダイヤの時間をどのようにすればいいのか、便数については、増やすということは難しいんですけども、最大限そのあたりを考えさせていただくということも申し上げて、運航計画の策定段階から強く携わっていただいた。そうすることで、そういった航路に愛着を持っていただくということをお願いしてきたつもりです。地域の公共交通を維持する主役はあなたたちなんですよということを訴えかけて、責任感といいますか、そういったものを感じていただけたらなという思いでやっておりました。

それから、2つ目には、当然船を走らせるためには事業者さんが必要ですから、交通の事業者さんということが2つ目の関係者と言えるかと思います。こういった方々には、私が言うのも僭越ですけども、特に海ですから、安全な航路でなくてははいけない。それから、安心できるような航路でなくてははいけない。それから、時間に正確なもの。それから、これも島民の中から言われたんですけども、できるだけ快適な船に乗りたいということをよく言われておりました。先ほど言ったことに快適性が加われば言うことはないのかなと思っております。

事業者さんのほうに私どもが話をする中で感じていただきたいなと思ったのは、島民というのは、航路がなければ本土に移動することもできませんから、必要不可欠なものなんですね。そういうことに携わっているという誇りと自負を持っていただきたいなということをお話しされておりました。

ただ、話をする中で、やはり行政と、それから事業者との考えというのは、航路統合をなし遂げた中で、三洋汽船の天野社長とも雑談をしたりするんですけども、そういった中で、かなり格差があったなということを言われていることはありました。ただ、やはり公共交通の公共の部分というのを忘れないでいただきたいというのが思いでございます。

それから、最後に、我々行政としての役割です。今回の航路統合においては、行政の果たした役割というのは、手前みそになりますけれども、非常に大きかったのではないかと思います。これは、首長の非常に強い意向があったわけなんですけれども、その首長が航路を守るために、何としても守るという、その意気込みの中で、廃業した2社に対しての

会社の清算の支援など、全国的にもまれなケースであろうかと思えますけれども、そういうことに取り組んだということがございます。

事業者、それから利用者に対して、行政としての信念といいますか、そういったものを伝えていくというのが行政の役割、強く求められていることではないかなと感じております。

それと、利用者と事業者との間を取り持つような調整役としての機能といったことも重要ではないかなと感じたところでもあります。やはり利用者のほうは、どうしてもサービスの向上というのを目指しておりますし、事業者のほうは、採算性を思いますから、そのあたりで相反するところがありまして、敵対意識を持つようになってしまったら最悪ですから、そうならないように、行政が緩衝材となつてうまく調整してあげることが重要なかなと思ったところでもあります。

一番重要なのは、そういった住民と交通事業者から信頼を得るということが一番重要で、今回の航路の統合に当たっても、事業者さん、特に廃業する2社ですけれども、そういったところと話をする中で、やはりお互いの信頼関係がないと話の俎上にもものってもらえないわけですから、そういう我々の思いというのを懇切丁寧に伝えて、信頼関係を築くということが一番大事なことだったかなと考えております。

以上です。

【水嶋】 どうもありがとうございました。

先生方のコメントをいただく前に、三条市の西山さんのほうにお話を伺わせていただければと思います。西山さんは三条でタクシー会社を営んでいらっしゃるわけがございますけれども、先ほどのお話がありましたように、三条市のほうでは、デマンド交通を入れる際に、いわゆる新しいシステムをつくるのではなくて、最終的にはタクシー会社さんの既存の配車システムを使う形で、デマンド型交通というのを導入されたということでございます。そういう意味では、何が何でも行政のほうで新しい立派なシステムセットを用意するのではなくて、任せられるところはその事業者さんに任せよう。事業者さんのノウハウを活用しようという意味で、1つの役割分担の特徴があるのではないかと思いますけれども、そういう新しい役割分担に至る過程で、いろいろな議論があったんじゃないかと思えますけれども、その点も含めてお聞かせいただければと思います。

【西山】 日の丸観光タクシーの西山でございます。

役割分担と申しましても、行政主導型のデマンド交通でございますので、先ほどもお話

しさせていただきましたが、三条市には5社タクシー会社がございます。それぞれ皆さん、当然今までご利用いただいていたお客様がデマンド交通のお客様となっていくわけでございますけれども、その5社のタクシー会社が、まず統一した意識を持ちませんと、ばらばらなことで運行しておりますと、ご利用いただける方々、ご利用者の皆様には当然ご迷惑をおかけするという形がございます。

その中で、停留所の設置でありますとか、1時間前の予約でありますとか、一部7時からの地域もございますけれども、平日8時から18時の運行形態を守る。このようなルールをしっかりと決めた中でご利用していただくという部分の取り決めが非常に大切であったのかなと思いますし、三条市の行政のほうでも、かなりの回数、説明会や懇談会を持っていたございましたけれども、やはりそれだけではどうしてもご理解いただけない部分がたくさんございましたので、各社の乗務スタッフの方々が直接お客様と接しておりますので、細かい説明をさせていただいた部分もございますし、1件1件のおたくからお問い合わせがあれば、それに対応していったという部分もあるのではないかなと思います。

こちらに、全戸に配布いたしました三条市デマンド交通の交通マップというものがございまして、こちらに610カ所のデマンド交通の停留所がこのような形で記載されているわけでございます。裏面はバス会社さんとか、三条市における公共交通のマップとなっておりますので、それが網羅されているというのが、全戸に配布されておりました。

ただ、いかんせん、ご利用いただける方は、やはりどちらかといいますとお年寄りの方が多ございますので、こちらを理解していただくためには、どちらの会社もそれなりの労力を使ったのではないかなと思います。

あとは、ある面では、競争な部分もございますので、それぞれの会社が過剰な広告等は行わないという中で、利用者の方々から信頼していただいた中で、どれだけご利用いただけるかという部分の活動をされていたのではないかなと思います。

当然、先ほどのお話の中にもございましたけれども、お一人でご乗車いただく場合と、複数でご乗車いただく場合と、料金形態が違いますし、距離によって料金形態も違いますし、それぞれその運行形態に対して、行政のほうから負担金という形で補助をいただく、あるいは国庫金もいただくという形の運行形態になっておりますので、そういう中での連携をとっていくという部分では、市民の方から信頼された中で運行していくという部分が、やはり非常に重要な部分ではなかったかなと思います。

あと、バス事業者さんに関しましても、お客様、利用者の方からしますと、選択肢が増

えておりますので、必ずしもバス運行自体が、お客様が減っているということはございませんので、それぞれの利用者の、自分のご都合に合った利用形態を選択されて、うまく活用されているのではないかと思います。そういう部分では、それぞれがうまく連携をとって、役割分担を行っていったのではないかと思います。

以上でございます。

【水嶋】 どうもありがとうございました。

地域のお話を聞きますと、バスにしろ、タクシーにしろ、事業者さんというビジネスじゃないかとか指摘をされる方もいらっしゃるんですが、一方で実はすごく使命感に燃えて、現場の厳しい環境の中で歯を食いしばってやっていた事業者の皆さんとか、あるいは現場の従業員の皆さんにお会いすることが多いわけでございます。

今のお話の中にも、そういったエピソードが含まれていたかと思うのでございますけれども、事業者の方々も、行政に頼るのではなくて、利用者目線ですとか、あるいはコストの削減努力ということで取り組んでいらっしゃる事例が多々あると思うのでございますけれども、家田先生、こういう形で利用者目線とか、お金をかけないで事業者さんが取り組むとか、そういった形で関係者が協力関係をつくっていくというのは大事じゃないかなということがあるかと思うんですが、いかがでございましょうか。

【家田】 家田でございます。講義の関係で、ここまで出席していなかったんですけれども、ここから参加させていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、今、水嶋さんがおっしゃったようなあたりのところについてコメントしたいと思います。

その前に、一言だけ感想を言うと、参加はしていなかったんですが、事前にパワーポイントを全部いただきまして、目を通させていただいて、大変感銘を受けた次第でございます。

例えば、これなんかは驚異的ですよ。公共交通教室の取り組み。山田さんのお話で、小学生の大半は路線バスに乗ったことがないと。乗り方から教えなきゃいけないと、こういう状況に我が国もついに突入したかというのを、国民的な理解になっているかといったら、まだなっていないなど。私も知らなかったですから、大変に勉強させていただいております。

今日のこのお話の前半は、今の民の力のようなことで、要するに仕組みの問題ですよ。仕組み。連携であり、いろいろな主体がどういうふうにかかわり合って、どういう力を発

揮するか、仕組みの問題です。

この仕組みについて、同じく感心したのが、コミュニティタクシーの岩村さんのご発表。多治見のバスですね。これに書いてあるのが、事柄として、とにかく補助金を1円たりとももらわないでここまでやっているというのをぜひ知っていただきたいと思いました、実に感銘を受けました。岩村さんはどちらに……。どうもありがとうございます。これは、大変素晴らしいですね。後でぜひ友達にならせてください。

それで、この中で岩村さんがつくったパワーポイントの中で、非常にいいことが書いてあるんですね。このページで、住民と行政と事業者が三位一体的な図になっていて、そこで従来は、住民はこう言うんです。「市がやるなら、ただか100円が当たり前だろう。それなら乗るよ」と。それから、行政は、従来は、「予算がついたらやるけど、お金がないと無理。住民は当てにならないし」。事業者、従来は、「市が赤字補てんしてくれるなら走ってやるよ」。これですよ。これが実態ですよ。実に本質を突いている。この1枚が我が国の公共交通の本質を突いている1枚だと思います。これはぜひ、国土交通省はホームページに載せるべきだと思いますね、ほんとうに。実に感銘を受けました。僕も講義で使わせてもらおうと思うんだよね。

それで、何を言いたいかというと、要するにこれは三位一体で、どこか1カ所でも、一歩踏み込むところが損をする仕組みなんです。「うちは頑張りますよ」と、さっきの笠岡みたいなことで頑張ると、頑張るところが血を流すんですね。それで、ほかが乗っかるんです。住民が頑張るといふところは、住民がたくさん負担することになるんですね。

だから、頑張るところが負担しなきゃいけないという仕組みは、やはり間違っているんです。頑張ったところが楽できるインセンティブがつかないとだめですよ。これから交通基本法が幸いに通ってほしいですが、通った後、今度仕組みをつくっていくときには、ぜひこのところを乗り越えるようなふうにしてほしいと思うんですね。それが1点です。

もう一つは、やはり何かいろいろなところでトライアルして、努力しているというのは、一方で大事なんだけれども、もう一方でどんな状況のときには、つまり人口密度とか、地形とか、それから気候の様子だとか、高齢者が多いかどうかと、どんな状況のときに、どんな程度のサービスを提供しようとするならば、どこがどんなふうに負担することで実現可能であろうかというのを少し整理して、そして岩村さんたちがやっているようなところまで頑張ればここまでできるよというのを示した上で、状況に応じて判断していくというように、そういう判断の仕組みがなるべくサイエンティフィックにやっていくような仕組

みがないといけないなと思った次第ですね。若干の感想ですが、そこまでまずは申し上げたいと思います。

以上です。

【水嶋】 どうもありがとうございました。

家田先生の今のお話を受けて、横でうなずいていらっしゃいました秋池先生、いかがでございましょうか。

【秋池】 今のお話、2つの事例も含めまして、またそれ以外の、前の時間にお話しただいた事例も含めて、やはりしみじみ思ったのは、今まで住民にとって交通というのは、事業者と行政から与えられるものだったところから、住民も参加して、自分で選ぶというふうになったところ、そして、これからそうしていかなければいけないというところが大きな変化なのかなと思っています。

すべての路線を維持していくということは、これからの地域においてはなかなか難しいことになっていく中で、どの路線をやめるのか。だけれども、ここはどうしても残してほしいであるとか、あるいはデマンド型のように、その状況に応じて柔軟に対応するとはいえ、タクシーと違いますから、どこでも行くというのとも違うと思うんですけども、そういったものを選びとっていくということが、非常に住民にとっての大きな変化でありまして、いつも思うんですけども、日本は物を決めるのがあまり上手じゃないとか、なかなか論理的な議論ができないというところも、身近な交通を選択するというところから、何か上手に日本人がそういった議論ができるようになっていくといいなということを思ったりいたしました。

それから、もう一つ、事業者にとっても大きな変化といいますのは、昔、たくさんの方が交通を利用してくださるころというのは、ある意味で与えればいいという言葉はよくないんですけども、そういう時代があったんじゃないのかなと思うんですが、これからもっともっといろいろな努力をしていく。といいますのは、今の三条市さんの全戸に配布した交通のマップですよね。そういったものは、実は自分の家の近くに住んでいても、どんなバス路線が走っているのかということをも十分知らなかったりする方は多いわけで、でも、旅に行くのと同じで、地図を見て、その路線を見ると、ここにこう行けるんだということがわかって、利用率が増えたりとか、そういうこともあるのではないかなと思います。

ですので、時代が変わったということを理解して、おのおのがその役割を今までと違う

ものにしていくという努力をすることが、今すごく大事なのではないかなと、お伺いして
いて思いました。

【水嶋】 秋池先生、ありがとうございました。

浅野先生、先ほどのセッションでも関係者の協働ということをおっしゃっていたかと思
うのでございますけれども、いかがでございましょうか。

【浅野】 私のかつての専門というのは、情報通信なんです。情報通信というのは、パ
イが年々広がっている時代があったわけです。

ところが、公共交通というのは、年々苦しさが増してきて、パイが小さくなっているし、
どこにも逃げ道がないと。そういうときに、協働というのは確かにいい言葉であるし、そ
れしか全員が納得する方法はないのかなと思うんだけど、行政の役割というのは、パ
イが大きくなっていくものと、パイが小さくなっていくものでどう違うんだと考えてみる
と、やはり古典的な行政は、補助金をたくさん持ったほうがパイが小さい場合にはいいと。
でも、財政はこれから増えるわけにいかない。

そうすると、行政というのは、行司、調停だけでなく、住民に対する言い回しをつく
るとか、あるいは事業者に対して別の方法で行政力を発揮するようなことを考えるとか、
あるいは都市空間というものを考えていって、その価値を高めることによって、住民も事
業者も納得するようなことができる方策をつくるということが、きっと三者の中の行政の
仕事ではないかと思うし、その行政の仕事というのは、随分協働の中で難しくなってい
くのかなと思うんですね。

それで、交通基本法というのは、そういう意味で行政の幅を広げて、地域交通の将来の
持っていき方を考えることができるような法体系になってもらいたいなと思っているわけ
であって、そういうふうな方向に進んだときに、さあ、振り返ってみると、事業者と利用
者というのは、やはり責任があるんだねと。それで、利用者は積極的に利用し、企画を評
価するようなスキームが欲しい。同時に、そのスキームに従った、利用するという行動を
とるべき責任が出てくると。それで、その範囲の中で事業を営むような会をつくること
が、事業者のほうに託されている仕事だろうと。そういうふうな、みんなの納得するビジ
ョンをいかに描いていくのかということが、公共交通問題じゃないかと思うんですね。

そういうことから考えてみると、家田先生のおっしゃるような、いろいろな引き出し口
があって、そこからいろいろな新しい方向のものがでてきそうなことをみんなで考えてい
く。行政も考えていく。そういうふうなところが、今一番重要なことである。そのために

は、こういう事例から学んで、その事例を変えていくようなことをどうすればいいのかということ、みんなで考えていくということが積み上げ方の方法、積み上げというか、ステップ・バイ・ステップというか、ボトムアップ的な議論ですけれども、それがまた重要だと、そんな感じがしました。

【水嶋】 ありがとうございます。今、浅野先生のほうから、行政の役割についてお話しいただきました。

先ほど、三条市長さんのお話の中にもございましたけれども、公共交通の活性化自体が究極の目標じゃないんだとコメントがございました。地方自治体の行政は、地域横断的に見ていらっしゃるわけございまして、そういう中でほかの福祉だとか、地域振興だとか、そういう施策と相まって、財政政策が厳しい中で、どういう地域づくりをしていくのかというのが、自治体の皆さんには問われていらっしゃるんじゃないのかなという気がいたします。

そういう意味では、自治体の企画力ですとか、あるいは地元の利害を調整する、そういう調整力が問われてくるのかなと思うのでございまして、秋池先生がよく使っていらっしゃるフレーズで、「偏在している知恵や情報を全国的に水平展開していくのが大事じゃないか」というフレーズを、秋池先生はよく使っていらっしゃいます。今、浅野先生からも、事例から学ぶということをおっしゃっていただいたんですが、そういう知恵を展開していく上でも、行政の役割もあるんじゃないかという気もいたしますが、いかがでございましょうか。

【秋池】 まさにおっしゃるとおりだと思います、ある知恵が偏在しているというのは、要するに浅野先生がおっしゃったとおりで、この町ではこういう工夫をしたんだけど、ほかの町ではたまたまそれを知らないということはあると思うんですね。それはある方の、「あっ、こういうことかもしれない」というひらめきでありましたり、あるいは関係者の調整を大変な努力でなされたということなのかもしれないんですけども、1つには、こういうやり方ならうまくいくんだという知恵を展開していくということ。

それから、もう一つには、やはり前例がありますと、そのときに、実は先ほど笠岡のお話でも感じたんですけども、やはりどなたかに撤退していただくという中で、行政がどういう調整をしたのかでありますとか、それから、何らかのおやめになっていく方に対する支援を考えたりというお話も含めまして、あまり言葉はよくないかもしれませんが、納得の相場観といいますか、そういったものを展開していくということが、今いろいろなこ

とが、実は皆さんわかっているんだけど、実現できないということはたくさんあると思うんです。そういったところであちらの町でこういう事例があったということで、それが進むということが非常に重要ななと思いました。

【水嶋】 ありがとうございます。それでは、ちょっと時間の関係もございますので、次のテーマに移らせていただければと思います。

次は、さらに突っ込んで、住民の皆さんによる参加のあり方ということでございます。

これは、福井鉄道の村田社長にぜひお伺いしたいと思うのでございますけれども、福井鉄道の場合は、先ほどのプレゼンにございましたけれども、土地にかかる資本費負担を切り離して、すなわち土地を自治体に売却するようなことをやって、新しい経営体制を発足させられたわけでございます。それは、ある種、外科手術のようなものでございまして、そもそもの経営体質を変えていかないと、ほんとうの健康体にはならないんじゃないか。そこを福井鉄道は一生懸命取り組んでいらっしゃると思うのでございます。

まず、社員の皆さんに営業マインドを徹底することとか、地域のサポート団体の皆さんと連携をすることとか、あるいは地域からのリクエストに対しては、社員の皆さんが瞬時に反応するような、そういう組織のカルチャーをつくることとか、そういう体質改善とか、地域住民をどう巻き込んでいくかということに、いろいろと苦心をされていらっしゃると思うのでございますけれども、そういった点について、いかがでございましょうか。

【村田】 福井鉄道の村田でございます。今ほどご説明があったような、大したことをしているわけではないんですが、若干どういう取り組みをしたかということについて、ご説明させていただきたいと思っております。

まず、非常に大きな公的支援を受けているという形の中で、社員の意識をどう変えていくかということが、一番大きな問題ではなかったのかなと思っております。私自身は、実は鉄道事業とは全く関係ない、民間の金融機関から鉄道会社に3年前に来ました。ここで経営を再建していくという形を担っているわけですが、まず鉄道にしても、バスにしても、どちらかという運転手は非常に横着で、当時、そういう意味では、もともとあまり鉄道もバスも使ったことはなかったですが、乗せてやるという発想が非常に強いなという感じが当初いたしました。

やはり、皆さんに乗っていただくということは、少なくともサービス業なんだから、そこをきちんと意識をしないといけないでしょうということで、お金をもらったら「ありがとう」と言いなさいというところから、まず始めました。仮に180円なら、180円を

もらったら、とにかく「ありがとう」と言いなさいと。これは、なかなか最初、抵抗するんですね。「我々は安全運転に気をつけているので、そんなこと言えません」とか言うんですが、安全運転に気をつけていて、そんなことがほんとうに言えないのかということで、結構徹底的に言わせるようにしました。

最近はずっと、一部言っていないという声もちろんあるのかもしれませんが、一応言えるようになったということで、そういう意味では、市民の皆さんから見て、少し会社が変わってきたなという意識を持ってもらうということがものすごく大事で、「最近、運転手さん変わってきたね」と言ってもらえることが多くなりました。そういう意味では、私は実は3年ぐらいたちましたが、そういう社員の中での意識の変化というのが出てきたのかなと思っております。

それと、市民の皆さんにどう参加していただくかというのは、先ほどプレゼンの中でもお話ししましたが、非常に熱心にご支援をいただく方、たくさんいらっしゃいます。ただ、この人たちに、乗る運動で負荷をかけるという言い方が正しいのかどうかわかりませんが、全面的に乗る運動をお願いしていくと、どこかで息切れをしてしまうということが当然想定されるんじゃないかなと思っております。

実は、乗ってもらうためには、仕組みを変えていかないとだめだろうというところを、私自身第三者というか、素人ですが、仕組みも変えないで乗ってもらうというのは、多分不可能で、乗ってもらおうということをずっと突き詰めていくと、結果的には非常にマニア的な方がどんどんそういう運動を進められても、何十万人という人を増やしていかないといけないという形の中では、なかなかそれはやっていけないだろうと考えておりました。

現実の運動としては、実は私ども自身は名鉄系でございまして、かつては名鉄系だったんですが、名鉄の株を引き受けていただくというときに、なかなか引き受け手が見つかりませんでした。後々株主になって、またもう一回経営支援が必要になったときに、株主だから責任をとれと言われても困りますということで、なかなか引き受け手が見つからなかったのも、商工会議所をお願いをするのと、サポート団体の皆さんをお願いしました。

備忘価格ですから、1株1円ですが、3万株という形で、これは名鉄さん撤退の条件としてそうだった。ただ、株主として当社をきちんと冷静な目で見たいということで、総会にももちろん出てこられますし、いろいろな発言をされます。それは、やはり市民の皆さんの意見として、株主総会ではきちんとお聞きしないといけないということを、私自身は理解をしております。

それから、いわゆる乗る運動としては、先ほどお話をしましたが、あまり大きな負荷をかけても、現実問題としては非常に難しかろうということで、年に数回沿線のウォーキングをしていただいたり、あるいは非常に古い駅を大事にさせていただいて、地元の方がそこでイベントをやるときにお手伝いをするという程度に今のところとどめております。それ以上の大きなお願いをしても、多分特定の人だけに大きな負荷がかかってしまうということで、今は避けるべきなのかなと思っております。

そういう意味では、まだ親しんでいただくということなんですが、これから、実は3年たちまして、大体新しい施策としては、やるべきことをおおむねやってきたなという感じがしています。

まだ、しかし、もともと160万人だったのが、180万人まで戻ったところなので、あと20万人増やさないと経営が……。当初お約束したのが200万人ですので、20万人をどう増やしていくかということこれから考えていかないといけないんですが、ここからは、実は持久戦に入るんじゃないかと思っています。

丹念に地域の人たちに「鉄道に乗ってください」というお願いをする。沿線の、それこそ3人、5人の企業にお願いをしに行く。あるいは、老人会があったときに説明しに行く。そういう団体の取りまとめとして、サポート団体の皆さんというのがうまく機能するんじゃないかと思っています。それぞれサポート団体というと1つの団体ですが、その中には大きく構成団体がたくさんあるので、その方々を通じて、私どもが変えた仕組みについて、やはり認知度を高めていくということを丹念にやっていけば、1人、2人と乗っていただけるという仕組みがこれからできてくるんじゃないかなと思っておりまして、今まではどちらかというとメディアの皆さんに注目をいただけるようないろいろな施策をやってきたわけですが、これから後しばらくは、むしろ今までやってきた施策をどこまで告知、認知度を高めていくかということをしっかりやっていくべきなのかなと私自身は思っております。

以上でございます。

【水嶋】 どうもありがとうございました。

引き続きまして、日立市のNPO法人「助け合いなかさと」の石川さんにお伺いしたいのでございますけれども、石川さんは技術者としてご活躍された後、今地域のリーダーとして、いろいろな取り組みをされていらっしゃるということでございます。

実は、石川さんが地元で新年のごあいさつをされたのを、私たまたまネットで見つけた

んですが、その中で、ごあいさつ文を拝見すると、「日立市の財政も緊縮財政を強いられており、市から地域、民間への移行が進んでいます。中里の諸問題は中里の人たちで解決しなければなりません」ということを地域の皆さんに呼びかけられておられます。

交通とか、防災とか、あるいは学校運営とか、いろいろなことを地域のリーダーとして取り組んでいらっしゃる中で、最終的には乗っても乗らなくても各家庭から2,000円払ってくださいという仕組みをつくり上げて、NPO法人を運営していらっしゃるということで、大変印象的なわけですが、自分たちの足を確保するためには、そういうコストもちゃんと負担しないと、自分たちの足は確保できないんだよということで作られたわけですが、いろいろなご苦勞があったんじゃないかと思いますが、いかがでございましょうか。

【石川】 どうもありがとうございます。私どもの日立市において、23コミュニティがあるわけですが、どちらかというと、都会型のコミュニティが多くて、山間地域的なところは、もう二、三学区でありまして、今、日立市のほうから補助をいただいて、公共交通を運営しているのは、我々の当学区ともう一学区あるわけなんですけど、そういう観点から、地域住民という立場では、2種類の方がいるんじゃないかと思っております。

狭い意味では、学区内の地域の方ということで、全世帯のそういった住民、直接運営にかかわる住民、それから、いろいろな市のほうから補助をいただくということでは、広い意味では日立市の全市民、あるいは日立市内の交通事業者、そういった方は間接的な住民ということになるかと思っておりますけれども、そういう方が地域住民ということになりますけれども、我々の学区内の住人の理解を得るという点では、活動は我々コミュニティ推進会が中心となり、進めてまいりました。

それから、全市民の理解を得るとか、交通事業者への理解という点では、日立市役所さんのご努力をいただいているところであります。

そういう中で、具体的に申し上げますと、狭い意味で地域住民の理解を得るということでは、導入しようという検討を開始いたしましてから、試験運行開始まで15カ月、本格運行開始まで24カ月を要しました。中里学区の全世帯の加入と、世帯負担金を全世帯からいただくということをご賛同を得ることは、なかなか難題でありました。

そのために、全世帯の入会を得るというために、検討委員会を17回ほどやりました。試験運行をやる前後に住民のアンケートを2回実施しました。

それから、試験運行開始前、あるいは本格運行開始前に2回にわたって、「来てください」

と言うとなかなか集まりませんので、メンバーが各14カ所ぐらいの自治区域に出向いて説明して、できるだけ多くの住民の方にご参加いただきたいということで、ご理解を求めてまいりました。

それから、シンポジウムも1回実施しまして、総結論としては、コミュニティの推進化への総会の中で決定をしていただきました。

それから、広い意味で、日立市民や、日立市の交通事業者の理解を得るという点では、我々の運行計画を提示しまして、日立市議会、あるいは公共交通会議に市役所のほうから提示いただいて、ご理解をいただくわけですけれども、その辺が非常に一致する妥協点を見出さざるを得ないようなところが多いんじゃないかなと思っています。

NPOが乗り合いタクシーを運営するわけで、課題というのは、運行範囲ですね。市内まで行けるかとか、隣の市町村まで行けるかとか、そういったことと経費の負担をどうするか、あとは利用率の向上、3点ぐらいが主なものだと思いますけれども、経費の負担とか、利用率の向上というのは、我々NPOの地域内で解決できるんですけれども、運行エリアにつきましては、そういった努力ではいかんともしがたい。各市町村の公共交通会議というところが一番重要なリーダーを握ってしまして、そこでのご理解を得なければいけないわけです。私たちも運行エリアというのは、日立市内の中里地域という限定されたところだけに限られてしまして、この数年にわたって役所さんのほうにもお願いしまして、日立市内の葬祭場にだけ1カ所、そこまでの認可をやっと4月にいただいた状況です。市役所の本庁とか、病院とか、そういったところまで範囲を拡大していただければというのが地域のお願いなので、ぜひお願いしたいなと思っています。

以上です。

【水嶋】 どうもありがとうございました。

家田先生、先ほど制度、仕組みをつくる問題と、実際の住民参加の問題と両方あるよねと。それで、住民参加の問題でございます。いかがでございましょうか。

【家田】 非常に重要な課題なんですけど、2点だけに絞ってお話したいと思うんですけども、ここで考えなきゃいけないのは、住民と言っているときに、普通の住民だけを我々は相手にすればいいというものではなくて、先ほどもある市の方がおっしゃっていたけれども、議員さんとか、市議会議員だとか、そういう人たちですよ。そういうところが、「ああ、大事なことだな」と思うかどうか的大事。

実はしばらく前なんですけれども、信号に関するある実験をやって、すごく大事な実験

で、霞が関でやれば議員たちが見て、きっとこの重要性がわかるんじゃないかと思ったんだけど、大失敗。どうしてかという、彼らは歩道を歩いていないですから。黒い車に乗っているだけだからわからなかったんですね。失敗しましたね。

ちょっと冗談言っちゃったけど、要するに相手は住民だけじゃなくて議員とか、要するにそういうことなんです。そういう人たちが、「うちの町の状況はこんななんだ。これはちょっとまずいわ。もうちょっとこっちの方向に行かなきゃまずいわ」ということがわかることが、ものすごく重要なんです、住民も含めて。

そうすると、何をやらなきゃいけないかという、それぞれの町の、例えば公共交通サービスの水準というんですか。それをなるべく単純明快に見える化する。それを横並びにしてわかっちゃう。「うちは通信簿5だった」「うちは3だ」とか、わかるようにする。

国土交通省はこれを得意としていまして、今日は大聖先生もおいでですけども、随分前から、車の性能をわかるようにして、並べて見えるようにしちゃんですよ。あれはものすごく先験的でしたよね。そういうようなことが、全然できていないんです。

世界的にもできているとは言わないんだけど、少なくとも日本の中でできていません。私はこのサービス水準で言うと、例えばバス停の数が面積あたりどのくらいあるのかな、あるいは路線の延長がどのくらいあるのかなという、空間的なアクセス性と頻度、つまり時間的なアクセス性と、大体幾らくらいで乗れるのかなという、お金的なアクセス性と、この3次元ぐらいで評価して、わかるようにして、その結果、住民1人当たり何人くらいここは公共交通を乗ってくれているのかな。それは、環境負荷へのアウトプットでもあるから、そういうところがわかるようにするというのが、まずサイエンティフィックな意味でやるべきで、それを見て、「こんなもの関係ないよね」と言っている市民のところはしょうがないです。ほうっておくしかない。

だけど、「いや、これじゃいけない」と思ってくれる議員なり、市民がいるところは、支援もしようじゃないかという話になっていったほうが良いというのが1点目です。

もう1点は、ネットワークで支えるというところをちょっとお話ししたいと思います。私も実はこの辺はあまり得意じゃなくて、聞きかじりなんですけれども、たまたま4月7日の「東洋経済」がありまして、これはカバーページはエアラインエアポートという、今日は何の関係もないんですが、私、そっちもやっている関係で、買って読んでいたら、後ろのほうに大変に興味深い特集がありまして、「さらばGDP、検証、脱成長論」と、今日のテーマと直結しないように見えるんですけども、実はこの中にいろいろおもしろいこ

とが出ていて、最近の若いジェネレーションは、Facebookや何かでつながったり、いろいろなコミュニケーションでつながっていて、例えば「僕はこのものが欲しいんだけど」と言うと、「そんなのおれがやるよ」というのが出てきたり、何かお金を介さないで貢献したり、もらったり、やったりと、そこがすごく増えているんだそうですね。

例えば、studio-Lという代表の山崎亮さんという方のご発言をちょっと引用させていただくと、こんなことを言っていますね。「ネットの世界では、評価が可視化される。それで評価を広げ、自分たちのコミュニティで支え合えばいい」これは福祉のことを言っているんですけども、社会保証。それから、「村社会では住民が支え合ってきた」。これは、昔の話ね。「だけれども、だんだん近代化すると、そういった支え合ってきたサービスの大半が行政によって外注化された」。つまり、行政がやらなきゃいけなくなってきた、もしくは事業者がやらなきゃいけなくなってきた「だけれども、その結果として、才能ある住民が埋もれ、人と人との結びつきが放棄された」。それで、これからはという意味なんですが、「行政よりも住民が、主体的にまちづくりにかかわるサイクルが必要」。つまり、そういうネットワークの中で支え合うような世界があるよということをおっしゃっているんですね。

もちろん、これだけで公共交通サービスの問題が全部解決できるほど甘いものじゃないということはよくわかるんですけども、ちょっと私ども、こういう世界をやや過小評価してきたところがあるので、住民との協働、参加というところには、こういうFacebook的な世界というのを、やはりこれから念頭に置かなきゃいけないなと思って、紹介させていただいた次第です。

以上です。

【水嶋】 ありがとうございます。

評価の問題と、あと新しい視点でのネットワーク、そういう住民参加というお話を聞いたわけですが、ありがとうございますけれども、秋池先生にまた振らせていただきたいので、ありがとうございますけれども、実は秋池先生は産業再生機構でバス事業の再建に当事者としてかかわられたご経験があると伺っております。その際には、やはり情報開示をして、住民の方々が正しく交通機関の現状を評価するようなことが大事じゃないかということをおられたと聞いているので、ありがとうございますけれども、先ほどの家田先生のほうからも評価とか、そういう話もございましたし、それが住民によるサポートとか、かかわりがあるんじゃないかという気もいたしますけれども、いかがでございましょうか。

【秋池】 まさにその話をしようかなと思っていたところなんですけれども、私がやっ

たバス会社の再生におきましては、各路線の赤字の額を地元を開示いたしました。ごらんになって初めて地元の方、それから住民の方はびっくりなさって、一路線で1,000万も2,000万も赤字のものが、しかも何本も何本もというか、何十本も積み重なっているんだということを、そのとき初めて知るわけですね。

それまでバス会社の方々は、ほんとうに立派で、自分たちは県民の足を守るんだということで、ご自分たちの給与を削りながらも、その路線を維持しようと思ってずっとやってきたわけなんですけれども、もともと私はバスの専門家ではなかったんですが、初めてそこに行ったときに、第三者の目で見ると、とてもそれは不思議なこと。

ほんとうに偉くて尊敬するんですけども、通常の事業会社ですと、赤字の事業はやめようかということを考えるわけなんですけど、バス会社の方は、やめるのではなくて、何とか維持できないかと考えておられる。ほんとうにそれは頭が下がる思いだったんですけども、もう一方で、赤字額を開示してみて、我々も会社が破綻してしまうので、こんなに赤字の路線を積み上げることはできませんということで議論をしますと、繰り返しになりますが、地元の方もびっくりなさって、考えてみると、この団地は今もあまり会社に通うような方がいないから、ラッシュ時に無理やり走らせることはないとか、あるいはここはほんとうに朝と夜しか要らないということで、路線をなくすのではなくて、ダイヤを適性化するということがありまして、あとはほんとうにこの地域は乗る方がいないからということで走らせないようにしたりという議論が初めて起こりました。

そのときには、当然行政の方にも、最終的な行司役として加わっていただいて、当然ながら、今おっしゃられた議員さんなども含めて、ご議論に参加していただいたということがありまして、そういったところで議論を起こしていくと、とても日本人はまじめなので、見てだめだとわかれば、要求するだけでなく、要求して路線を増やしてほしいというだけではなくて、選ぶという行為を始めくださる。そのいい議論をするための材料をつくるということが行政にとっても大事ですし、それから住民はそれを理解して議論することが、参加のあり方として重要なのではないかと思います。

【水嶋】 どうもありがとうございました。

浅野先生、先ほど家田先生のほうから、ネットワークで支える。ネットワークといえば、まさにご専門の領域だと思うのでございますが、いかがでございましょうか。

【浅野】 両先生のおっしゃったことは、全く賛同できるので、ちょっと話を変えますけれども、『ローマ人の物語』を書いた塩野七生という方が作家でいますけれども、その方

がある本で書いているんですけれども、20歳で社会主義にならないのはばかだけれども、40で社会主義になるのはばかだと。そういう表現をしている。

これは、言葉を変えて言うと、若いときは野党的で、ちょっと経験を踏むと与党的になってくると。実は、情報の使い方というのは、与党的な情報の使い方をしなければならない。若いときに、情報を初めて見たときには、「こんなことがあるのか」ということで、それが批判的に情報を扱うことがあるんですね。

それで、先ほどの三条市の例でも、あるいは秋池先生の例でも、びっくりさせるというのは、当事者意識を持たせるためにびっくりさせるのであって、与党的なんですね。株主になるということは、与党的にしているわけです。与党的にスタンスを変えた利用者に対して、情報を提供するということをすれば、その判断が出てくるわけですね。

その立ち位置を与えないで情報を与えてもだめであって、あなたが判断しなければならないんだよということを明らかに言った後に情報を与えれば、答えが出てくるとというのが情報の使い方の典型的なノウハウであると思うんですね。

それと同時に進行しているのが、さっき家田先生がおっしゃった、ネットワーク化という情報を中心としたグループの生成という話であって、ところがグループの生成というのは、同じ関心のグループの集まりなんですね。その関心のグループが公的支援に関して関心を持っているかということとはまた別であって、公共というのは年代層を超えて、あるいは立場を超えた人の固まりだから、ネットワーク的な話をうまく誘導しなければ、その一部の者が与党的になってくれないと。これもまた困る話であって、その誘導がまた重要な話であると思います。

【水嶋】 ありがとうございます。だんだんお時間も迫ってまいりました。いつまでも先生方のお話を聞いておきたいのでございますけれども、最後に先生方に1分ずつぐらい、家田先生から順番に締めコメントをちょうだいしたいと思います。

先生方には、まだ最後におっしゃっていただきたいことがあると思いますので、最後コメントをお願いしたいのでございますが、私ども、役所のほうといたしましても、人口がこれだけ減少することが予想されていて、超高齢化が進むという中で、地域社会の形が間違いなく変わっていくんだらう。少し離れた場所に住む家族とか親戚が、小さな集落に住む家族を支えるとか、あるいは少し遠くから来るお客さん、観光客の人が地域の共同体の経済を支えるということが、だんだんウエートを増やしていくんじゃないだろうか。人口の減少を、移動性の向上によって補っていく社会というものに、我々は向き合っていかな

ければいけないんじゃないか。

そういう中で、技術の進歩もあって、交通とか輸送に関するビジネスモデルもどんどん変わっていく。具体的に乗るものも変われば、あるいはお金のやりとりも、だれがそのコストを負担するかというようなことすらも、ビジネスモデルが変わっていく中で、多分、行政はそれに対応できるような柔軟性というのが、我々に求められているんじゃないかなという気がいたします。

今日、事例の紹介をしていただきましたけれども、非常によく頑張っていらっしゃる事例、私どもがこういう言い方をするのは僭越でございますが、これはきっと全国の一握りにすぎない。全国で我々が知らないところで、もっとたくさんの人たちが歯を食いしばって、地域のコミュニティを支えて、その足を確保するために努力をしていらっしゃるんじゃないかなという気がいたします。その尊いご尽力に我々は敬意を表したいと思ひますし、国は公共交通政策部をつくって頑張っておりますけれども、我々はしょせん黒子でございます、主役は地域の皆さんでございます。我々も頑張つて応援をさせていただきたいと思うわけでございますけれども、地域の皆さんの取り組みに引き続き敬意を表したいと思います。

私どもができることといたしまして、このシンポジウム、これからシリーズ化をして、今日は地方運輸局の仲間たちも来てくれておりますけれども、これから夏から秋にかけて、各地域でもこういうシンポジウムをシリーズ化してやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

それでは、三先生方、恐縮でございますけれども、締めコメントを家田先生から順番によろしくお願ひいたします。

【家田】 締めということではないんですが、つけ足しでお話ししますけれども、さっき僕、秋池さんがおっしゃったのがすごく重要だと思うんですよ。それは、今のサービスを何とか維持するとか、今のを減らしていくということを考えているうちはだめだよ。サービスをもっとよくする。よくするというのは、減らすことのほうがよくすることもあるし、ある部分を充実するほうがいいこともある。

それで、事例を言いますと、東日本大震災で東北地方の鉄道なんて結構やられちゃって、だけど、ある地域は、「元のままに戻してくれ」「元のままのような運行をしてくれ」、こんな知恵のない方法はないですよ。金をかけて、元のおりのだれも使わないものをつくれと言うんだね。それよりは、鉄道なんか、この際だからその部分はやめて、バスにして、

運行頻度を3倍にしてやると。そのほうがはるかにいいに決まっているじゃないですか。

つまり、使いもしないのに「元のおりにしろ」だとか、「維持しろ」と言うんじゃないかと、「使うからこそこうしようじゃないか」というところにのみ、我々は力を入れようじゃないかと私は思いました。

以上です。

【秋池】　ほんとうに私もそのとおりだと思っていて、やはり昭和の時代の事業者というのは、走らせていけばたくさんお客様が乗ってくださったというのが、全国各地で起こっていたわけで、かなり切りかえて前向きに取り組んでおられる事業者さんもたくさんおられるんですけども、まだまだ事業者としての努力というのは、コスト削減の努力は意外に皆さん一生懸命やっておられんですが、売り上げを増やすという余地がどこかにないのか、あるいはもっとわかるようにしていただくことで何かができないのか。それから、ご自分たちの、例えば先ほどの路線ごとの赤字じゃありませんが、それをわかっただけで議論を巻き起こせないかということを考えるのも、事業者さんとしては大事なことであります。

それから、繰り返しになりますが、住民は「もっと増やしてほしい」とか、そういうことではなくて、実は私がたまたま見た事例では、ダイヤを減らしたことで、かえってわかりやすいダイヤになって、利用者が増えたというような事例もございます。それは1本に寄ったという意味ではなくて、全体として増えたというような事例もありますので、そういったことも含めて、要求するだけではなくて、それは先ほど先生がおっしゃった与党になるということなのかもしれないんですが、選んでいくということを考える。

それから、行政は最後はつらい選択の説得をしに行かなければいけないというお役回りもあろうかと思しますので、そこはぜひそういうことも考えていただきたいなと思います。

それと、繰り返しになりますが、これは知恵を展開していく。どこかにあるよい事例を世の中に知らしめていく。ただ、それは町的前提が違いますので、この町ができたことがそのままほかの町でできるわけではありませんから、そこは受けとめた地公体の方がお考えになることかもしれませんけれども、そういったことがやっているといいなと思いました。

【浅野】　さっきも家田先生がおっしゃったけれども、こういう事例がたくさんあることを国会議員の先生方に知ってもらいたい。そういうことによって、交通基本法の中身も少し豊かなものにしてもらいたいというのが実感でございまして、今日はほんとうに事例

紹介、どうもありがとうございました。それをもって、今回ができたということ
でございます。

また、この組織が私の所属する組織の中にあるとともに、1回使っていただきまして、
いかがでしたでしょうか。もしこういう建物で行うことでよかったら、また次回もご利用
願いたいと思いますので、よろしくをお願いします。

今日はどうもありがとうございました。

【水嶋】 どうもありがとうございました。

実は、この建物の中に浅野先生の研究室がございまして、この施設をお借りする上でも、
浅野先生、交通の諸問題検討会の座長でいらっしゃるけれども、大変なご尽力をいた
だいた次第でございます。浅野先生、改めてありがとうございました。(拍手)

それでは、パネリストの皆さん、ありがとうございました。司会の方にマイクをお返し
したいと思います。

【司会】 パネリストの皆様、水嶋さん、どうもありがとうございました。

皆様改めて、盛大な拍手をお願いいたします。どうもありがとうございました。(拍手)
それでは、どうぞ皆様お席にお戻りくださいませ。

それでは、最後に国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課地域振興室長、野田
勝より、閉会のあいさつをさせていただきます。それでは、野田さん、どうぞよろしくお
願いたします。

【野田交通計画課地域振興室長】 本日は、この地域公共交通のあり方を交通基本法と
ともに考えるシンポジウム、このようにたくさんの方にお集まりいただきまして、無事開
催ができました。大変有意義な意見交換ができたのかなと思っております。どうもありが
とございました。

このシンポジウムを最初にやろうという話になったときには、もちろんどのようなプロ
グラムにするのか、またどのような方にお越しただいて、事例を紹介していただくのか、
全く暗中模索の状態でしたが、検討会の委員の皆様のご理解、あるいはご協力、
特に先ほどもお話がありましたように、浅野先生には大変なご尽力をいただきました。ま
た、我々の依頼に対しまして、快く事例発表を引き受けていただきました各地域の皆様方、
こういった皆様方のご協力によりまして、このように有意義な意見交換、シンポジウムが
できたと思っております。

お気づきの方もいらっしゃるかもしれません。若干内輪話を申し上げますと、このシン

ポジウム、例えばいわゆるイベント会社のようなところに委託をして、運営をお願いするということをせずに、この公共交通政策部の限られたメンバーで、受付であるとか、設営であるとか、いろいろなことをさせていただいております。こういうことに不慣れなメンバーがやっておりますので、至らぬ点、多々あったかもしれませんが、ご容赦いただきたいと思います。

こういった形で、また参加の募集も極力お金をかけずに、メールの配信であるとか、ホームページでの告知といった形で、一体どのくらいの方々が来ていただけるのかというのも、非常に手探りの状態であったんですけども、結果的にこの会場がほぼ埋まると、あるいは場合によっては少し席が足りなくて、立ち見という形で失礼させていただいた場合もあるかもしれませんが、たくさんの方がお集まりいただきました、非常に関心の強い分野のことを我々は取り組んでいるんだなということを、改めて感じた次第でございます。お集まりいただいた皆様方、どうもありがとうございました。

今日、ずっとお話を伺わせていただきまして、1つキーワードとしては、「信頼」という言葉が私は非常に強く印象に残りました。信頼というのは、先ほど家田先生もご紹介になったトライアングル。事業者と利用者、あるいは住民、それから行政のトライアングル、それぞれの相互の信頼というのもあると思いますし、あるいは三条市の事例にございましたように、事業者間の信頼関係であるとか、あるいは笠岡市の事例にありましたように、複数の会社が事業を譲渡するといったときに出てくる信頼関係、そういったものであらうと思います。

多分、こういった信頼感を得る過程においては、さまざまな意見交換であるとか、あるいはいろいろな手の内の情報を明かして、あるいは説明して、説得して、あるいは率直に意見を言って、そういった取り組みが今日の発表された事例の中でも、いろいろそういう経過を経た、その結果として信頼感というものが出来たんだらうなと思う次第でございます。

先ほど水嶋も申し上げましたが、私ども国土交通省、しよせん黒子ではあります。ありますが、全国に運輸局ございます。場合によっては整備局というのもございます。こういったところが各地域にネットワークを持っておりますので、黒子ではありますけれども、各地域のいろいろな取り組みにつきまして、最大限の努力をしながら、一生懸命お手伝いさせていただきたいなと思っているところでございます。

今日ご紹介のあった事例、あるいはそれ以外にも、各地域でいろいろと取り組まれている

る事例、これから取り組もうという事例、こういったものにつきまして、いろいろなネットワークを使ってご支援していきたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いしたいと思います。

あわせて、交通基本法案につきまして、皆様方のご支援をいただきながら、なるべく早く成立するようと思っている次第でございます。お願いになりますけれども、よろしく願いしたいと思います。

以上で、私からの閉会のごあいさつとさせていただきます。今日はどうもありがとうございました。(拍手)

【司会】 本日は多くの皆様方にご参加いただきまして、まことにありがとうございました。

以上をもちまして、地域公共交通のあり方を交通基本法とともに考えるシンポジウム、第7回交通の諸問題に関する検討会を終了させていただきます。

また、お手数ではありますが、お手元のアンケートのご協力をお願いいたします。皆様のご感想を記載いただき、受付のアンケートボックスにご投函いただければ幸いに存じます。

お帰りの際は、お忘れものなどなさいませぬよう、いま一度、身の回りをお確かめください。また、ペットボトルなどのごみはお持ち帰りいただきますよう、皆様のご協力をお願いいたします。

またこの後は、引き続き、高層3階の食堂におきまして、会費制の懇親会を開催いたします。当日受付も行っておりますので、まだお申し込みをされていない方も、ぜひ3階食堂までお越しくださいませ。本日の発表者、パネリストの皆様方もご参加予定となっておりますので、ぜひ本日の発表内容につきましてのご質問や、ご親睦などもお深めいただきたいと存じます。

それでは、ご参加の皆様は、高層3階の食堂まで、ご移動のほど、どうぞよろしく願いいたします。また既にお申し込みのお客様は、食堂入り口の受付にて、領収書の提示をお願いいたします。

本日は長時間にわたりおつき合いいただきまして、まことにありがとうございました。(拍手)

— 了 —

