

1. 報告

「国土交通省の地球温暖化対策と震災後の公共交通確保・維持に関する取組み」

東北運輸局交通環境部 環境課長 嶋中 達也

国土交通省東北運輸局、嶋中と申します。私から 15 分ほどお時間をいただきまして、国土交通省の地球温暖化対策と、震災後の公共交通確保・維持に関する取組みということで、ご報告を申し上げます。本日は、この 15 分間を三つに分けてお話させていただきたいと思っております。一つは、我が国をめぐる地球温暖化の現状。二つ目、震災後の公共交通確保・維持に関する取組み。最後に国土交通分野における地球温暖化対策です。

まず、我が国における地球温暖化の現状でございますが、世界の中において、日本の CO2 の排出量はどのようになっているかというのが、こちらのグラフでございます。日本は、3.8% ということでございますが、中国、アメリカ、ロシア、インドに続きまして、世界で 5 番目に CO2 を排出をしている国でございます。5 番目ということと、このグラフを見ましても、全体のわずか 3.8%、というような印象を抱きがちではございますが、日本の国土面積は世界の中で 60 番目の小さい国でございます。また、人口は世界で 10 番目でございます。こういったことを考えれば、CO2 の排出削減の為、日本の役割というのは大変大きいと思っております。我々の経済活動といったものの影響が大変大きいと言えます。

ここで我が国における温室効果ガスの排出量の現況でございます。皆様お手元にお配りしております資料は、2010 年確定値という数字でございますが、実は 10 日ほど前、12 月 5 日ですけれども、環境省から 2011 年度の速報値というのが公表されました。資料の印刷の関係で間に合わなかったのですが、2011 年度の速報値がこちらのスライドのとおりとなっております。こちら見ていただきますと、2011 年度における我が国の排出量は、前年度比で 3.9% 増えております。基準年比で 3.6% の増加ということになっております。こちら、2008 年から 2009 年にかけて減った部分は、いわゆるリーマンショックによる世界的な不況の中で、日本の産業が落ち込んだものによるものです。その後、2010 年は景気がある程度持ち直したにもかかわらず、CO2 の排出量は同程度に抑えられておりました。しかしながら、震災後、原子力発電を止めて火力発電による化石燃料の消費が増えた、そのような要因により 13 億 700 万トンというように、大きく全体の排出量が増えております。部門別に見てみますと、運輸部門、すなわち自動車、航空、船舶等による部門ですが、こちらは 2010 年度比 200 万トンと若干減っております、全体の 19% を占める状況になっております。

次にこの部門別を推移で見ますと、運輸部門は 2001 年をピークに減少を続けております。そして、部門別で見た場合に、上から 2 番目の部門だったのですが、先ほど申し上げたとおり火力発電所を多く稼働させている状況から、2011 年度は業務部門が 2 番目になっております。国のエネルギー政策が、どのように決定されるか不明ですが、このような状況は当面続くのではないかと考えられます。そういった中で、我々運輸部門の果たす役割りはさらに大きくなっていると認識しております。

次にその運輸部門を分析してみますと、右側の棒グラフのとおり、日本の CO2 の排出量の内、運輸部門からの排出量は約 19%になりました。自動車全体では、運輸部門の 88.1%、貨物自動車に限りますと、運輸部門の 34%を占めている状況です。この棒グラフを見ていただければ、運輸部門における自動車に対する環境対策が極めて重要であるということがお分かりいただけるかと思えます。これに基づきまして、国土交通省は様々な施策に取り組んで参りました。これをさらに経年推移で見ますと、自家用自動車、また貨物自動車、その他、それぞれピークの点は違いますが、全体的に順調に減少しておりましたが、3.11、東日本大震災が発生いたしました。大震災発生後は環境問題どころではないという被災地の状況でありました。そのような中で、我々は東日本大震災直後の緊急事態の状況からこれまで、日々の生活を支えるということ、すなわち日々の皆様の移動を支える為に、震災後の公共交通確保・維持に対する取り組みを行なってまいりました。

大震災による大規模な津波により、大変多くの人命、財産が奪われました。当然のことながら交通事業者も被災当事者であります。上の表にあるとおり、宮城県では 143 台のバスが大破、水没いたしました。岩手県では、タクシーの 23%が被害にあっております。このように被災当事者でありながらも、地域の公共交通を担っていかなければならない、非常に厳しい状況にあったと考えております。

そこで、東日本大震災の被害を受けた地域公共交通に対し、新たな制度を設けまして、被災地のバス、乗合タクシー等の確保、維持を支援してまいりました。先ほど、申し上げましたとおり、バス、タクシー、営業所等に甚大な被害がありました。そして利用者は高台等に仮設住宅、役場、病院、スーパーマーケット等ができるなど、復旧・復興に合わせて移動に関するニーズが日々変化しています。そういった日々の移動が困難になっている被災地域の方を支えるため、国土交通省では被災地域の公共交通の確保・維持が可能となるよう、1 地域 3,500 万円の範囲内で、地域内バスの運行経費等を平成 23 年度から最大 3 年間ということで補助させていただいております。地域公共交通確保・維持・改善事業の

特例措置としまして、特定被災地域公共交通調査事業として、生活の足の確保の為の支援を行なっております。

この支援を活用した具体例としまして、岩手県陸前高田市がございます。仮設診療所や、スーパーの仮設店舗の完成に合わせまして、仮設住宅、集落等を結ぶ、生活交通の確保を図る為に、既存のバス路線の内陸側へのルート変更による運行や、乗合タクシーの導入などの取り組みを当運輸局が中心となって支援させていただいております。この他にも、被災三県において、本事業を活用した市町村における生活交通の確保・維持に向けた支援を進めております。時間が限られておりますので、ご紹介だけにさせていただきますが、例えば、宮城県女川町における取組み、さらに福島県相馬市における取組みなど、後ほどご覧いただければと思います。

また、鉄道につきましても、早期復旧に向けて関係者と調整をさせていただいております。早期復旧が難しい路線に限って、BRT による仮復旧など調整会議で判断されたものについて支援をさせていただいております。

このように復旧・復興に向けた取り組みは最重要課題であり、東北運輸局として一丸となって取り組んでまいりましたが、さりとて復旧・復興の進捗に合わせ、環境対策が重要であるということには、変わりはありません。

最後に、地球温暖化対策ですが、震災前から京都議定書の約束達成の為に地球温暖化対策を推進してきたところであり、2012 年度をもって目標達成計画期間を終了するという事になっておりました。それを受けて、2013 年以降の国際的枠組みの構築と目標の合意に向けた国際交渉を行いつつ、一方、国内では、中長期計画、これは 2020 年までに 25%、2050 年までに 80%削減という、地球温暖化対策の基本計画策定を規定する地球温暖化対策基本法案を国会に提出しておりました。このような状況のなか、東日本大震災、原発事故が発生しエネルギー・環境政策の抜本的な見直しがなされているというのは、皆様ご存知のとおりでございます。しかしながら、経済を活性化させつつも、地球環境を保全していかなければならない。また、限られた財源の中で、効果的に税金を投入しなければならない、といったことは変わらないことだと考えられます。そういう意味でも、環境というキーワードは、復旧・復興に向けたまちづくり等にとって、必要不可欠なものであると考えます。このような中で、国土交通省でも環境をキーワードにした支援メニューというものをご用意しております。交通分野で代表的なものとしてご紹介させていただきますと、1. 環境対応車の開発・普及促進。2. 自動車の最適な利活用の推進。4. 物流の効率化。5. 公共交通機

関の利用促進。最後に、8. 低炭素都市づくりの推進。こちらお手元の資料のほうに、それぞれ対応するようなポンチ絵を付けてございます。このように国としても、様々なメニューを用意しております。当然、復旧・復興が最優先でございますが、これらは復旧・復興を図っていく上で、様々なシーンで活用していただけるメニューであると考えております。皆様におかれましては、是非このようなメニューを復旧・復興にお役立ていただきたいと思っておりますし、国土交通省東北運輸局はできる限りの支援をさせていただきたいと考えております。本日はこのあと、公共交通に関する講演をいただきますが、そのすべての講演の中にも、環境というキーワードが随所に散りばめられております。私からの報告は以上でございます。

2. 講演①

「震災復興とモビリティ・マネジメント」

大阪大学大学院工学研究科ビジネスエンジニアリング専攻 准教授 松村 暢彦

只今、ご紹介いただきました大阪大学の松村と申します。本日は震災復興とモビリティマネジメントという形でお話ししたいなと思っています。初めましてということで、最初に自己紹介をさせていただきます。先ほどご紹介いただきましたように、18歳からずっと大阪大学にお世話になっております。非常につまらない人生を送っているのかもしれませんが、阪神淡路大震災を体験したのは、私が学生最後の年でして、その時一被災者ということと、それから就職1年目、助手の頃に様々な震災の調査という形で関わらせていただきました。このような人間なのですが、性格は吃音があって、口下手です。人見知りが非常に激しい人間です。すごく緊張します。今もすごく緊張しています。断り下手です。断り下手の私がこの震災復興とモビリティマネジメントについて1番最初にお話をいただいた時に、勘弁してくれという話をしました。なぜなら私は東北とは基本的には縁がないと言いましょうか、フィールドを持っているわけでもございません。今回の東日本の時にも、個人的な NPO の方の縁で3日間ほどバスの運行支援というような形でさせていただいたくらいで、それ以外ほとんど関係を持っていない。このような関係のない人間が、皆さんを前に、何を話すんだということで、もう勘弁してくれという話をしたんですけど、1週間くらい考えまして、私が今までやってきたようなモビリティマネジメントというのが、もしかしたら震災復興という形で役に立つのかも知れないなと思い直しまして、今日は、私がやってきたような話を中心にお話をさせていただきます。それでも、こんな役に立たんというお話でしたら、捨てておいてもらったらいいんじゃないかなということでお話をしたいと思います。まちづくり活動としては、プライベートでは、自分の息子の小学校のおやじの会であったりとか、NPO であったりとか、あとは行政の審議会や委員になって、携わっているような、こんな人間です。

今日のお話の内容です。三つのお話をしたいと思います。まずモビリティマネジメントの紹介ということで、二つの MM の事例をご紹介したいと思います。それを紐解きまして、そもそも MM とはなんだろうかということをお話しした後にまちづくりの三つのアプローチという話をさせていただいて、最後に震災復興とモビリティマネジメントについて感じていることをお話ししたいと思います。

それでは最初ですが、モビリティマネジメントの位置づけですけれども、これは何度も聞

いてるかなと思います。簡単にいきますと交通問題と社会的ジレンマだというんですね。その環境負荷の高いというのは、皆よくないと分かっているんですね。よくないというのは、分かっているにも関わらず、つつい車を使わざるを得ないような状況にあるということです。それに対する対処方法として、一つの方法としては公共交通を便利にすると。損得の構図を変えるというような形が一方であると。これはこれで、非常に重要なお話です。それから、もう一つは、人の心に働きかけるモビリティマネジメントという方法があると。この両輪で公共交通の利用促進という形で進めていくべきだろうということがございます。

よく皆さんが見かける定義だと思いますが、MM とは、ということと言いますと、1人ひとりのモビリティが、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策ということですので、基本的には1人ひとりというような、ボトムアップ的な考え方ということと、その方々が自発的に自分達の態度であったり、行動というのを変えていく為にコミュニケーションというものを重視しながらやるというような施策であるという定義でございます。

ということですので、これを交通政策のマトリックスで考えますと、列のほうに先ほど申し上げたような、構造的なアプローチ、構造を変えるというものと、それからもう一つ、人の心に働きかける心理的なアプローチというのが列のほうに入ってまして、行のほうに、誰がという主体の話でいきますと、行政が責任を持って指導してやっていくというガバメントの話、それともう一つは多様な主体が連携しながら、施策を実行していくといったようなガバナンスといったもので、マトリックスを組んで考えますと、コミュニティバスであったり TDM というのは、構造的なところのガバメントの責任であろうということなんですが、MM というのは、ここの心理的なアプローチのガバメントだったり、ガバナンスであったりというところが、人の心に働きかけるような策だろうということです。今日はこの二つ、行政主体のお話と、それから連携型、この二つについてお話をしたいと思います。

まず最初は、これは転入者を対象とした MM ということです。大阪大学のある吹田市という所で、1番最初にやらせていただいたものです。住民アンケートを実施したわけなんですけども、転入者の窓口の所でアンケートを配布させていただくということをしました。一方の方々には情報提供ということで、様々な情報を提供させていただいて、それともう一方の群には何も情報提供をしないということで、淡々とアンケートを繰り返すという形で実施しました。何を配ったかと言いますと、その当時手に入るようなものということで、

駅の時刻表であったりとか、バス停の時刻表だったりとか、手引きであったり、路線図といったものと、それと今で言うバスマップですね。その当時は、そういうものがなかったので、学生と一緒にこんなマップを作って、それを配布させていただいたということでした。特徴としては、生活施設が入っていたりとか、吹田市以外の周辺の自治体の路線図も入っているというものを阪大のほうで作らせていただきまして、それを配布したということです。そうすると、どうなったかということなんですけども、この図は横軸が時間です。実施年が 2002 年でしたので、実施前、直前 2002 年、実施後です。ですから、1 年後、3 年後ということで、縦軸のほうにはバスの利用頻度という形で出しました。そうすると、アンケートを淡々と繰り返した群は、ほとんど変化がないにも関わらず、1 番最初窓口の所で配布させていただいたのは、それが非常に増加傾向が見られて、しかも、それが 3 年後にもそこそこ持続しているというようなことでございます。こういうようなことを事例から見れば、知見としては、必要な人に、必要な時に、必要な手段で、必要な場所で、必要なものを提供するような MM というのは、有効かつ継続的だというようなお話でございまして。たった、窓口の所でマップといったものをお渡しするだけで、こんなにも変わってくるんだというものです。

こういう結果を、いい結果出たなと思ひまして、ある学会で発表させていただきました。そうすると、非常にお偉い先生が、私が学生時代にその先生の本を読んで勉強したような先生方から、非常に痛烈に非難されました。公衆の面前で罵倒されたと言ってもいいかも知れません。非常に駄目だと、松村は何をやっているんだと。交通サービスが変わらないにもかかわらず、人の行動が変わったということは、それは洗脳じゃないかという話で。洗脳する為に学者が何かやるってことは、これは倫理に反しているということを非常に言われたんですね、その当時。そういうふうなことを言われまして、この研究ちょっとまずいのかなと思ってたんですね。意気消沈しておった頃、その時にこんな葉書をいただいたんです。「このたびは大変便利な資料をたくさん送っていただきまして、まことにありがとうございました。車の免許もない 2 歳児を持つ母としてはまさに必需品、バス停などでメモしに行こうと思っていた折でしたので、封を開けた時に「わー！」と歓声を上げてしまいました。乗り物にまつわる思い出を娘にいっぱい作ってあげられます。まことにありがとうございました。」というお葉書を頂戴いたしました。この葉書を頂戴した時に、本当に涙が止まらなくて、自分の机の下でつつ伏していたんです。何が非常に感動したのかというと、「乗り物にまつわる思い出を娘にいっぱい作ってあげられます。」という一言ですね。

私は、バスが好きなわけではありませんし、鉄道が好きなわけではありません。公共交通の利用促進をする為に、こういうマップを作ったわけでもありませんし、それを配布したわけでもない。そうじゃなくて、環境に配慮した生活であったりとか、そういうことに、目に見えないものに価値を見出して、そこに対して自分のできることをするというような暮らしぶりというものが美しいだろうなと思ひまして、こういうことをやったんです。それがきちんと伝わったということが、非常に感動しまして、自分はこれからこういう生き方をしようというふうにした一つの葉書です。ですので、大学の偉い先生から何言われても、別に構へんやんというふうな、自分の覚悟を決めた一つの葉書です。この葉書があるが故に、今ここでお話をさせていただいているということです。日々の色んな仕事で辛いことがあると、この葉書を見て、頑張ろうと思う、一つのパワーの源ですね。これ一つ目です。

二つ目です。イベントを活用した MM というようなことです。バスのってスタンプラリーというものですね。これは、大阪府の枚方市という所でございます。ここの NPO のひらかた環境ネットワーク会議というのがございまして、そこで一緒に活動している取組みでございまして。マップを作って、それを使って、バスタウンマップの作成とイベントの開催をいたしました。このようなことなんですけども、これも位置付けがございまして。2004 年、「くずは地域公共交通活性化総合プログラム」、通称活プロというそのプログラムに基づきまして、市民参加型のバスマップを作って、予測しながらやってくというふうな、一つの行政計画を作りました。その行政計画に則って、次の年に、マップを実際に作って、それを持って活動していくということを NPO の方々と一緒にやっていったということです。

これがどんなことかと言いますと、クリアファイルを使います。透過型のクリアファイルのほうには、しばらくは変わらないだろうと思われる情報、路線図であったり、そういうものを載せまして、その内側のほうには様々な情報を載せていく。レストランなんかだったり、施設であったり、そういうものを入れ替えることによって、色んなマップに変身するというものを作りました。いいものできたなということで、これを使って何かできへんかと思ひました。単に配るだけでもいいんですけど、単に配るだけではなく、このマップを使って、何か一緒に住民の方々と共有できたらなということなんです。その作ったチーム、コアチームというのがございまして、一つは NPO 法人のひらかた環境ネットワーク会議です。そして、行政のほうでは枚方市、大阪府、近畿運輸局、交通事業者は京阪バス、京阪電鉄と、それと私達の研究室というのがコアチームになりまして、2005 年から動き始

めて、それが自治会を通して、小学校を通して、住民の方々であったりとか、あとは他の NPO であったりとか、事業所の方と一緒に活動をしていくというような、一つのガバナンスの形を作っていました。

どんなことやったかということなんですけど、これは 2006 年の 3 月末です。年度末に、主催は先ほど申し上げた NPO です。バスのってスタンプラリーをやろうということで、186 名集まってやりました。これ動員なしです。動員なしで 186 名、朝の 10 時に集まっていたんです。私がちょこっとお話をして、そのあとラリーを始める。スタンプを集めてこいと。その日の夕方くらいに、採集をして、景品を返す、よくあるような話です。こんなことをやっていったんですね。これが集合の時です。駅前の広場です。本当は道路用地なんでこんなことできないんですけども、枚方市さんをお願いしまして、きちんと書類を通していただいて、合法的に集まっています。こんな感じで、子供達もスタンプを一生懸命集めると。バスもそのマップを見せれば、ただで行けるといようなものです。

これはバスの車内で談笑するお母さん方です。このあと、このお母さん方に話をお伺いすると、このスタンプラリーで初めて会ったということなんです。初めて会ったように見えないというこの雰囲気ですね。バスの車内という公共空間の中で、このようなコミュニケーションが行なわれているということなんです。僕が好きな写真の 1 枚です。非常にいい雰囲気だなと。このようなコミュニケーションを創発できるような空間というのが、まちの中にいっぱいあるなら、非常に望ましいなと思うんです。バスってというのは、この貴重な一つの空間であろうということを感じています。これなんかもそうですけど、ご高齢の方にも参加していただいたりとか、それから年齢階層も、10 歳未満から 70 歳以上まで、非常に幅広い方々に参加していただいたのと、バスの利用頻度もそんなにバスを使わないというような方が半分以上ということ。最初、バスマニアさんばかり集まったらどうしようかなと思っていたんですけども、普通の方々に集まっていたんです。その普通の方が、まあまあ面白かったよという話と、それともうちょっとバスを利用してもいいかなと思ってくれたということで、いいんじゃないかということが、内輪で盛り上がりまして、これを続けていこうという話になりました。そのあと半年にっぺんずつ繰り返しやっています。こういうイベントをしようと思うと、やっぱり半年間の準備くらいが、もう精一杯で、半年にっぺんずつを積み重ねています。最初は 2006 年の 3 月に寺社・公園で実施しました。そのあとは、店舗と一緒にやったんですね。その地域のレストランだったり、煎餅屋さんとか、そういう所に行って、交渉して、スタンプを置かせてく

ださいということでやったりとか、環境学習なんかで一緒にやったり、あとは花見ですね。花を見ながら、花について調べたり、それから、枚方市の隣に交野市という所があるんですけども、その所も NPO の強みを活かして、一緒にしましょうということで、やったりしまして、ずっとこのあと続きまして、2012 年の 10 月まで続いています。これは金銭的には京阪バスさんに出していただいています。出していただいていますということなんですが、当日 200 人くらい集まりますので、その方々が、1 日フリー乗車券を 500 円で販売しますから、大体 10 万円くらいは見込まれるだろうということもあって、京阪バスさんのほうが大体 10 万円ずつくらい寄付していただいていると。そういうものを原資として回しているというような取り組みでございます。これが第 6 回のスタンプラリーです。どこがバスやねんという話なんですけど、枚方のバスで 30 分くらい行った所には、まだまだ美しい自然というものが残ってまして、そういう所で芋掘りをやったりしました。この右上は、うちの次男です。次男もこの時が 1 番楽しかったという話です。バスも楽しいですけども、バスは不安要素もあったように派生需要だということを考えると、どんなに豊かな暮らしができるのかということが提案できれば、公共交通というのももしかしたら利用してくれるのかも知れないなということを感じた一つの写真ですね。

こんなことで、当初こういう NPO の色んなメンバーが入ってたのが、イベントしようという話になれば、自分達の色んな仲間を紹介し合っ、だんだん関係が密になるってことです。そうすると、出来上がった形が住民と企業と NPO と行政というような連携という形になります。これは順番が逆になると駄目なんです。最初にプラットホームを作るという、行政の方が大好きなプラットホームです。プラットホーム作りましょうというので、住民、企業、NPO、行政を集めます。企業さん、その他の人が出てきます。住民さん、連合自治会長、NPO、よく分からんけど、この辺の NPO 摘まんできて、行政はこの辺の人っていう、そういう形でやると何も始まらないですね。そうじゃなくて、何かをしたいという発意があって、それに関係するような人達が集まって初めて、このプラットホームが機能するはずなんです。そこを間違えてしまうと、全然機能しないプラットホームがいっぱいできる。これは大阪にもたくさんあります。そんなことで、何かを一緒にやるという行為自体が、お互いの信頼性を高め合っ、それが連携するという形に繋がるんだろうと思います。昨今、総合事業の中で、連携計画がつけられています。その意味は、その連携計画を作るというところにやはり意味があって、そしてその連携計画に基づいて実施していくところに、本当の意味合いはあるんじゃないかなと思います。

この事例から分かるような知見というのは、行政主体の取り組みとは言え、行政計画で位置づけられているということは、やはり重要であろうということです。1番最初に枚方市でこういうことしますって話になったとしても、その活プロの計画なんですって、その一言だけで、行政の内部というのは、非常に通りやすくなっているということです。ということは、行政計画は非常に重要なものであるということが一つですね。それと多様な主体との連携で実施していますという話しです。

それと公共交通利用促進ということを目的としているのではなくて、公共交通を使った暮らしというものが、魅力的ですよという提案をするようなイベントを定期的に行っているということです。これも学会とかで発表をしますと、「まあ、イベントですからね。」ということを言われるんです。悔しいなと思っているので、イベントやから続けてやろうと、これは未来永劫続けていこう、基本的には思っています。イベントだからこそ続けるということをやりたいなと思っております。

以上 MM について二つの事例を話しましたが、そうすると、この最初の定義というものも、本当は社会にも、個人にもということなんですけど、社会の在りようにも、個人の暮らしにも望ましい方法に、自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策であろうということです。社会もありますね、コンパクトシティだったりとか、公共交通が軸になったような都市像だったりとかというようなものも、当然含まれてくるわけです。なので、MM というのは、社会の在りようにも意味がある。そして、個人の暮らしですね。単に公共交通を利用してくださいと言うわけではなくて、自分達の暮らしがいかにか豊かになるべきなのかということ考えた像というものを自ら進んで行動変容していただくというところに、本当の意味があるんだろうと思います。とすれば、このような豊かな社会と暮らしを実現する為には、いわゆる普通のまちづくりですね。普通のまちづくりと、まちを変えていくということも当然重要です。公共交通の話であれば、被災した所の公共交通を復旧するのは極めて重要な話です。それと同時に、私とまちの関わりを変えていくというようなことも、たぶん重要だろうなと思います。

どうということかということなんですけど、これは、ある日の1日の私の行動です。私とまちの関わりを変えるとは、という話です。これは3月20日、土曜の1日です。この日の午前中に兵庫県西宮市で、都市マスのワークショップがあり出かけました。阪急バスに乗って、阪急電鉄に乗って、阪神電車に乗って行き、午前中はそこにいました。そのあとですね、午後に大学院の入試説明会をするから来いと、分かりましたということで、お昼ご飯

は中華の天山という所で食べて、近鉄バスに乗って大学戻りまして、説明会をしました。この日、先ほど写真出てましたけど、幸史朗君の誕生祝いやるからということで、家内にケーキ買ってくれと言われてました。家の近くのムッシュマキノというケーキ屋さんでケーキ買うわけです。夕食は、外食しようということで、近くの焼肉の天狗というのがあって、そこで焼肉を食べる。で、帰ってくる。帰ってきたのちに、先ほどの小路おやじの会の納会があるから、ちょっと松村来いというようなことを言われて、「いや、その日息子の誕生日なんですよ。」という話をしたら、「ええから来い。」と言われて、分かりましたということで、その日公民館に行って、飲んだくれて帰ってきたら、翌朝っていう、こんな1日なんです。これ何やねんっていう話なんですけど、これは、自分の価値観が、その裏にあるのはですね、例えば、その午前中のワークショップの話であれば、地域の役に立ちたいというような専門学者としての境地っていうのがありますので、呼ばれたら行こうということですね。それから、昼御飯、中華の天山さんです。これは別に美味しいお店ではないです。どちらかと言うと、ランチ 680 円くらいで、学食に毛が生えたっていう程度です。ですが、茨木中心市街地活性化の取り組みということで、色々お願いすると、この中華の天山さんっていうのは毎回出してくれるんですね。色んな、人であつたりとか、出店であつたり出してくれる。当然その時、ありがとうございますっていうことを伝えるんですけど、それだけじゃなくて、こういう事業者の方々が地域づくり参加してくれるということに謝意を表明するならば、日頃から使ってあげることが重要なのではないかとということで、なるべく昼ご飯をここで食べようとしています。あとは、近くのケーキ屋さんでケーキを買うというのも、必要ですね。天狗も同じ意味です。でも残念ながら、去年の3月で潰れちゃったんですけどね。それぐらいのお店です。家族愛も人並みにはあります。地域の役に立ちたい、専門家じゃなくて、一住民として、一兵隊として、地域の住民として役に立とうということもあるので、おやじの会に行くと。当然、今日の話のように、自分達の地域の移動を支える為に、公共交通を使って行こうというような、こういうような様々な価値観というのが裏側にはあって、その具現化した行動っていうのが、自分の1日だということです。こういうふうなことを日々繰り返していること、そういうふうなことを考えられるような人達がちょっとでも増えて行くことっていうのが、僕は必要なのではないかなと思っています。

つまり、このような、時間とお金をどう使っていくのかということをもう一度考えていただくということこそが、本当のMMなのではなからうかなと思っています。こういうふう

なことすると、私達という複数形ですね。自分の日々の行動だけではなくて、それを仲間と一緒に変えていこうということですね。先ほどの例で言うと、事例1のほうの、行政主体のMMというのは、私とまちの関わりを変えていくということに、位置づけられるでしょうし、連携型というのは、たぶんここに関係してくるだろうなというように思います。まちを変えるというのは、こういうところにたぶん位置付けられていくような施策なんだろうと思います。アプローチなんだろうと思います。

あと10分くらいで、いよいよということで、震災復興とまちづくりの話とを絡めてお話したいと思いますが、これ三つのアプローチです。まちを変えていくというのと、私とまちの関わりを変えていくというのと、私達とまちの関わりを変えていくという、この三つのアプローチの中で、震災復興の話というのは、コミュニティの再生を通して、繋がり、にぎわい、触れ合いを取り戻すんだというような、一つの震災復興の在り方なんだろうと思います。とすれば、地域住民による地域再生というのは、この二つにアプローチとしては該当できるのではなかろうかなと思います。なので、MMってというのは、震災復興に寄与できるのかという話です。MMが公共交通の利用促進を目的にしている限りにおいては、それほど役に立たないだろうと思います。なぜなら、不便な公共交通しかないからですね。なぜなら、公共交通を利用しようと思ってもないからですね。でも、公共交通利用促進は、本当の目的かと言うと、そうではないはずなんです。今日のお集まりの話で言えば、環境に優しい、環境負荷が小さいという一つの価値観でしょうし、清く、美しい生活ということが、実現できるツールとして、公共交通があるのではなかろうかなと思っています。ということをもたらしてきた、そこに目的があったということです。一つの事例で言えば、最初申し上げた吹田市の住民の方々の葉書なんか一つでしょうし、それから、イベントの車中、バスの車中ですね。見知らぬ2人のお母さん方が、気楽に話し合えるような空間というものができるというのも、一つです。そしてまた高校進路の変更は、すいません、これですね。

京丹後市という所が京都府にございまして、地方にある市です。非常に有名な事例ですけども、200円上限バスというものを実施されています。その担当の方の方に、色々お話をお伺したんですね。その時に、僕がこれすげえなと思ったのは、丹後半島の先にある中学生が住んでたんですね。その女の子、非常に心が優しく、自分は本当は進学校に行きたい、街なかの進学校に行きたいと考えてたんですけども、そこに進学すると、毎朝お母さんに送ってもらわなあかん。それが30分くらいかかるということで、往復1時間です

ね。自分はそれはもう断念しようというようなことを思っていたんです。ところが、この200 円の上限バスというのができたんですね。それほど家計にも支障がないということで、自分の家の近くにある商業高校のほうに進学するのではなくて、自分の本来の願いである進学校のほうに進学しようと決めて、実際にされたそうです。これ、すごいですよね。その子の人生を変えたわけでもんね。公共交通の一つが。200 円の上限バスという取り組みが、その子の人生を変えたというんです。こんなことってなかなかできないですよ、他の施策に携わっていれば。とすれば、無限の力があるんじゃないかなというのが一つですね。

それともう一つは、私が支援させていただいた大阪府の箕面市というのがございまして、そのコミュニティバスがあります。コミュニティバスの車内のエピソードもいっぱいあるんですね。うちの学生に、「お前らちょっと研究ええから、ずっと乗っとけ。」ということで、定期券を買い与えまして、とにかくエピソードを集めて来いといたしました。そうすると、これ一つの例ですね。「バスの車窓からバス停が見えてくる。次は栗生外院です。親子連れが待っている。5 歳くらいの男の子とお母さん。男の子はバスを指さして、バスから見ても分かるくらい嬉しそうな表情だ。ドアが開くと、すごい勢いで1 番後ろの座席に一直線。こらっ、大人しくしなさい。はしゃぐ子供と、申し訳なさそうなお母さん。お子様気をつけてあげてくださいね、運転手さんの優しい一言。途中 30 代くらいの車いすの女性が乗ってきた、同じ年くらいの女性に押しもらっている。バスがつくと、運転手さんがスロープを出し、協力して、女性を乗せる。手慣れた感じだ。ほかの乗客も皆静かに見守っている。席を収納して、車輪を固定して、乗車完了。ご協力ありがとうございます、と社内全体に向かって、運転手さん。女性も、ありがとうございますと。それを聞いた先ほどの子供が大きな声で、どういたしまして！お母さんが、こら、すいません。車内がにこやかになった。」ということなんですね。そんな映画みたいな話というのが、車内には起きているんです。こんなことがありました、あんなこともありましたというエピソードを毎日何通か送ってきて、今や何百というエピソードいっぱいあるんです。こういう奇跡的みたいなことってというのが、今のこの公共交通の空間の中で起きているんですね。非常に勿体無い話です。非常に勿体無い。

それも勿体無いなと思ったので、少し比較してみようということで、通常の MM、これ普通の MM です。従来型の MM の環境のどうのこうのとか、住宅どうのこうのみたいなことを情報提供してあげる。それから、先ほどの一文なんかを挙げたような三つのやつ、それを

やりました。それと制御群という全然関係ないような話を入れて、その三つを比較をしよう。これ、実験なんで、阪大の学生を対象にしました。そうすると、学生に響くんですね。バス乗ってみようという思いですけれども、制御群は変わらないんですね、当然です。全然関係ない情報ですから。通常の MM ですね、上がるんですね、10%とか。良かった良かった上がってくれた。これがまったく上がらなければ、今までの MM はなんやったっていう話になるんですけれども。先ほどのエピソード群はというと、ぐっと上がるんですね。私達が、コミュニケーションをする相手って、人間なんです。当然です、人間です。そういう理性的なことだけではなくて、感情を当然持ち合わせるわけで。実際にそこで起こっているエピソードっていうのを提供してあげることで、より良く変わっていく可能性があるかも知れないと思うんです。統計的にも優位になってますよねということです。実は、この結果は先週上がってきたとこだったので、資料にも入ってませんが、こんなことですね。実際これで、今、市民の方々にアプローチしようということで、計画を進めているところです。

MM は震災復興に寄与できるのかということですね。つまり、例えばというと、具体例、物語、エピソードですね。拾って共有する。これが拾ってそのまま置いておくっていうだけでは、非常に勿体無いなと思いますので、環境という話も一つですけれども、それだけではなくて、車内で繰り広げられているようなエピソードというのは、もしかしたらすごく貴重な題材なのかも知れないと思うんです。それを共有する。こういうエピソードというのは、偶発的、散発的、非標準的なんですね。なので、これまでの MM のように、このマップを配ったら、この冊子を配ったら、公共交通の利用促進につながりますよという話ではないんですね。それも一つの方法です。ですけども、そうではなくって、より貴重なものというのは、偶発的で、散発的で、非標準的なもののほうが貴重なのかも知れないです。これをどうやって拾うかですね。これは時間をかけるしかないと思います。人と時間をかけるしかない。なので、コンサルタントが、どっかの資料をダウンロードしてきて、それを 3,000 部、4,000 部、1 万部っていうふう増刷して、それを配布すればいいという話ではないということですね。ではなくて、実際にその現場を知っているような、本当はその市の市役所の方々が、自分の町の公共交通の実態を分かっていると。実態というのは、単に利用頻度であったりとか、バス停間隔の話ではなく、どんな方が使って、どんな暮らしがそこで実現されているということが分かってられるのは、基本は自治体の方なんだろうと思いますので、そこに対する期待というのは、非常に大きなところがあると。それだ

けではなくて、コンサルタントの方々というのも、おそらく地道に活動しているけど、そういうところを分かっているのかということですね。それを今までは、どちらかと言うと隠してきたような、これは非標準的だから、偶発的な話だからというふうに、隠してきたところがあるんじゃないかなと思うんです。そうじゃなくて、それこそが実は価値があるんじゃないかなと。だから、ここにしかない MM というものこそが、社会の在りようであったりとか、個人の暮らし、震災復興に寄与するのではなかろうかなというふうに思って、今日は勇気を持って、この話をしようということで、まいりました。

まとめです。MM の目標というのは、より豊かな社会の在り方だったり、個人の暮らしにあるんだということですね。そして、MM はまちづくりの有用なアプローチなんだろうということ。だからこそ、ここにしかない MM。例えば、人同士の繋がりだったり、ふれあいの物語を拾って、共有することが、震災復興に寄与するのも知れないなと思っています。ということで、ちょうど時間になりましたので、これで私のところは終わりたいと思います。どうも、ありがとうございました。

3. 講演②

「事例紹介：宮古市における公共交通の復旧・復興に向けた取り組み」

宮古市総務企画部 企画課長 山崎 政典

只今、ご紹介いただきました、宮古市の企画課長の山崎でございます。震災後の昨年6月から企画課長をやっております。鉄道関係等は、かつての宮古市で、昭和57年から平成元年まで8年くらいいましたので、その時には国鉄のいわゆる第一次廃止対象問題とか、三陸鉄道の開業前、開業後、開業を含めて、長く言えば、三陸鉄道のいい時期も知っております。二十数年たって、また企画に戻ってきましたらば、似たような大変な状況が起きているということで。今日は宮古市の鉄道だけではなく、仮設住宅等に対応したバス、様々な取り組みについての事例を報告させていただきたいと思っております。

これがまず、宮古市の被災状況でございます。被災の話をするのが、今日は本旨ではないんですけども、津波のほうで見ますと、最大遡上高というのが、40.5とあるんですが、これ、宮古市の重茂半島という所の、姉吉地区で記録したものです。たぶん、今回の津波の中で一番高い所だというふうに思います。この地区は、ここより下に家を建てるなという石碑がございまして、震災後ちょっとの間で、そういうことで有名になりました。実際、今回の津波も、この石碑から大体水平方向で20mくらいの所まで上がったのが、この40.5ということでございます。あと、避難関係ですと、約5か月、8月10日まで、5か月間続きましたけれども、災害時を入れますと、約8,900人、85箇所。こういった方々が現在、仮設に移っていると、こういった状況でございます。

次は鉄道でございます。まず、三陸鉄道ですけれども、北リアス線は70箇所、南リアスは247箇所ということで、だいぶ南リアスのほうが短い割には、被災箇所が多いです。橋脚の骨折とか、こういった部分が多いということで、北リアスのほうは、今現在止まっているのは、小本―田野畑間だけで、今この島越を中心に工事が進められています。これが震災前の島越駅でして、この高架が壊れた高架ということになりまして、今この駅舎もまったく面影がないということで、これはもうちょっと島越駅は山よりのほうに新たに設けるということでやっているようです。山田線のほうは、80箇所ということで、宮古―釜石間の約3割程度ということになります。この写真は、被災した閉伊川橋梁、脱橋した閉伊川橋梁でございまして、当初、我々も心配したんですけども、いわゆる河川堤防ではなくて、宮古湾全体を高さ10.4の防潮堤で囲むという形になります。その防潮堤ができれば、この橋梁の嵩上げはしなくて済むということで、鉄道復旧に向けた障害が一つちょっと解決し

たなということで、正直言いますと、ほっとしております。

次に、初期段階の復旧の状況です。こちら三陸鉄道です。三陸鉄道さんのほうでは、だいぶ新聞報道等でも有名になりましたけれども、震災当初、翌々日ですか、三陸鉄道の社長さんと部長さんが、陸中野田まで、すべての路線を、45号はまだ通れませんでしたから、山中の道を通りながら見て回って、どういうふうにするかというような形で、まず16日、五日後には久慈ー陸中野田が運行再開しました。そして、20日には宮古ー田老間、そして29日には宮古ー小本間ということで、もう3月段階で、三陸鉄道の北リアス線の主だったところは再開をしたということになります。その後、残されていた陸中野田から小本間の臨時代替バスを運行開始しました。南リアス線については、鉄道復旧というのは、工事しなければ難しいということで、4月中旬に釜石ー盛間の臨時代替バスの運行を開始しております。三陸鉄道さんでは、ここら辺の付則に書いてありますけれども、3月いっぱいには復旧列車ということで、無料運賃で運行をいたしました。これについても、大変住民の方からは喜ばれたと。当時やっぱり三鉄の社長さんの話しですけども、実は45号線がまだ道路啓開というか、道を開いていない状況の中で鉄道を歩く方も多かったので、警笛を鳴らして走れというような指示をされたという話も聞いています。それを聞いて、住民の方が手を振ったりということで、復興列車というイメージの中で、三陸鉄道の北リアス線が取り上げられたということです。JR山田線につきましては、盛岡ー宮古間は3月26日に運行再開、宮古ー釜石間は鉄道としては現在も止まったままで、現在路線バスの振替輸送を4月20日に始めて、今まだそういった状況でございます。この路線バスの振替輸送なんですけど、後程ございますけど、バス事業者が岩手県北さんと、それから岩手県交通さん、2社おりまして、山田という所で乗り換えをしているんですけども、これが当初、このバスの乗り換えに長いもので、2時間くらいかかるものもありました。そこで、これは住民にとって非常に不便だろうということで、昨年の秋に私から当時の岩手運輸支局長さんにお話をし、それから県の地域振興室長さんにもお話をしまして、バス事業者さんとの協議の場を設けようじゃないかということで、昨年11月に東北運輸局の岩手運輸支局、そして県、宮古市、釜石市、そしてバス事業者さん、そういう形で話し合いを持って、その後はだいぶ改善をいただいております、今では、乗継でいいものは10分くらい。特に朝とか帰り、そういうふうなダイヤになっておりました、そこら辺も感謝しております。

またもう一方ですね、これはあくまで振替輸送ですから、JRの定期で乗っている方も、当然バスを使えるということで、JRさん、当初は、あくまで鉄道の代わりにバスに乗って

いるということで、鉄道駅に対応したバス停留所という形で、例えば、磯鶏という駅がございまして、そこは商業高校とか、水産高校とかそういった学生さんが、山田方向から来て降りていたんですけれども、山田から来る高校生の皆さんにしてみれば、目の前の学校を過ぎて、何百メートルも先に行ってしまう。どうにか、学校の前にもバス停があるんだから降りしてくれないかということで、色々とお話を JR さんとする中で、今はだいぶ弾力的にそういった運用もしていただいておりますので、通勤、通学の方はだいぶ便利になったのではないかなと考えております。

次が、バスの復興状況でございます。市内の路線バスにつきましては、4月25日の平浜線って、重茂です。ここが重茂半島の1番北の所。ここまでで、大体宮古市内のバス路線、ほぼ平常の形の運行になったと、一部除きますけれども。ということで、ここら辺についても、県北さんには相当早く対応いただいたというふうに感謝をしております。それからもう一つ、都市間バスですけども、3月17日に106急行、一応、5往復ではございますけれども、通常便ということで復旧しましたので、宮古ー盛岡間のバスによる輸送の確保ができた。それから18日、わずか1週間後ですけども、ビームワンという宮古ー東京間のバス、これも運行再開をいたしました。下のほうに書いてますけども、東北新幹線の全線開通、4月29日でした。ですので、この震災の3月という時期は、進学が決まっている、就職が決まっている、そういう例えば、子供さんとか、あるいは親御さんにとって、首都圏への交通移動の手段が確保されたということで、だいぶ市民の皆さんには、このビームワンの運行再開というのは喜ばれたと思っております。以上が初期段階の復旧状況でございます。

次、これからといいますか、今現在進めている三陸鉄道の復旧の状況でございます。鉄道事業は、これまでの現状も変わっておりませんが、あくまで鉄道軌道整備法という部分の中での、国4分の1、地方4分の1、事業者2分の1という補助で、基本的にこの制度自体は変わっておりません。これを三陸鉄道も、沿線自治体も、負担する余力はまったくないということで、新たな支援制度を国にお願いをしておりました。そうしたところ、昨年の12月に負担割合を国2分の1、地方2分の1で、県が4分の1で市町村が4分の1ということですけども、この地方負担分を全額交付税措置ということで、いわゆる地方に対して負担がない形での三陸鉄道の復旧ができたという、これは東日本大震災鉄道施設災害復旧費補助金交付要綱という特別な要綱でやっていただきました。ただ、その条件として、③に書いてあります通り、復旧資産を含めすべて沿線市町村が保有すると。要するに、

三陸鉄道という民間に補助したのではなくて、あくまで地元自治体に補助したという形態を取りたいということです。ですから、来年の4月には三陸鉄道整備になりますけども、その時には新たに整備された線路とか駅舎等も全部保有をして、三陸鉄道さんが保有するのは車両だけという形になります。左のほうにこれまでの橋梁・トンネルや土地という部分もあったのですが、これは何かと言いますと、三陸鉄道さんが開業から10年、当初は黒字だったんですけども、それが10年以降すべて赤字である。三鉄さんの固定資産税を軽減する為に、平成12年に橋梁・トンネル、そして21年に土地を沿線自治体が持つということで、固定資産税を払わずに済むような形の、軽減する措置を取ったということです。今回の措置に関して、こういう事前の事例がありましたので、特に抵抗感はありませんでした。ただ、今後の災害後の復旧等がちょっと心配されるなど考えております。

次に、仮設住宅からの交通確保の取り組みです。これは先ほど嶋中課長さんおっしゃられた新たに国交省のほうで補助制度の拡充をしていただきまして、その制度を活用いたしまして、仮設住宅からのバス対応を図ったものでございます。実施時期は、宮古では、先年の10月15日ということで、新たにこういう路線を新設しましてやっております。この他にも県北さんには、今年1月以降も細かいダイヤ改正等の中で、きめ細やかなルート変更などもやっていただいております。大変ありがたいなと思っております。ちょっと小さくて見づらいと思うんですが、これがその一覧表です。宮古は62箇所の仮設住宅があります。たぶん、被災地の中で1番というか、多いほうじゃないかなということでございまして、この中で言いますと、まず最初に、仮設住宅と既存バス停の距離を事務担当のほうに調べさせました。その結果として、500mを超えるものについては、なんらかの対応が必要だろうということで、こういう措置を取ったということでございます。例えば、6番、7番、8番、カッコ書きが従前のバス停までの距離でしたけれども、新たに先ほどの路線を作っていただいたことで、これが30mとかに改良、距離が短縮された。それから似たような形で、14番の檜内住宅、これなんかは国道から1,500mくらい入っていきなかならない所だったんですけど、これも1番奥まで入っていただいて、対応していただいたと、こういったこともしていただいております。結果として、こういう形で、ほぼすべての仮設住宅を500m以内におさめられるような形の措置を取ったと。それは先ほど拡充頂いた国庫補助事業でやってきたということです。ただ、若干3箇所くらい500mを超える所もあるんですが、それはちょっと後程説明する中での、現在12月から始めたばかりですけども、対応したというのがございます。それがこれでございます。

藤畑という物理的にバスが入れない仮設住宅がございます。それから檜内という田老のこれも仮設住宅ですけれども、グリーンピア方向、要するに北に行く方向のアクセスが悪いということで、この2箇所について一定の需要が見込まれるということで、タクシーを使って、市のほうで設置をした仮設住宅から市のほうで設置をした仮設の待合場所までの間をタクシーで送迎します。あとは例えば、これは津軽石からですけれども、宮古のほうに行きたいのであれば、ここからバスに乗って、宮古の市街地のほうに行ってください。これは檜内も同様ですけれども、三陸鉄道の田老駅の前の所の鉄道とバスの待合所、ここまでは送迎いたします。ここから先、グリーンピアに行くのは、通常の県北さんのバスを使ってくださいということで。要するに、通常のバス路線としてカバーできない部分をこういう制度を使って、12月からということで試験運行をしているというものでございます。これが先ほどの補助事業の枠組みです。今回の補助の中では、事業者も補助の主体となるということで、県北さんとお話した結果、国から宮古市で間接的に行くよりは、直接運輸局さんと許認可等も様々含めて話をされるわけですので、宮古市がお願いをした形で、県北さんが補助を受けていただく。そのほかに付け加えて、NPO 法人さんに調査の委託のお願いをして、それがここに書いてある先ほど説明した、タクシー利用の可能性調査といったものを現在やっただいていただいているということでございます。こういう中で先ほど嶋中課長さんからもちょっとありましたけれども、被災したタクシーというお話もありましたが、タクシー事業者さんも結構今困っている部分がありますので、こういう形で公共交通の中に積極的にタクシー事業者を参画させていきたいと、そういうトライアル的な仕組みを現在作っている、そういうことでございます。

次に、山田線の復旧に向けた取り組みでございます。山田線の復旧に向けた取り組みとしては、まず一つ、復興調整会議というものがございます。これは東北運輸局さんが事務局になっておりまして、東北地方整備局ですとか、運輸局とか、県、それから関係自治体、三鉄、JR 東日本さんに入っております。表を見ていただければ分かる通り、昨年の6月に第1回が開かれて、大体半年に1回程度開かれております。今まで4回開かれております。この中でどういう話がされているのかと言うと、基本的には鉄道の復旧とまちづくりの関係ということに尽きると思います。要するに、JR の路線をどういうふうにもまちづくりの中で考えるのか、こういうことに、この4回の中で時間を費やしてきたということになったと思います。山田線に関しては自治体が四つ、北から宮古、山田、大槌、釜石とありますけれども、ルート変更を考えている所はどこもありません。ただし、特定の地

区が被災をして、高台移転というのがあって、どうしても駅舎という箇所がございます。ですから、それをどういうふうな形で、これから復興の事業として認めていただくかと。JRさんは鉄道の復旧の費用は、通常費用はJRがある程度負担をします。ただし、路線を変えるとか、嵩上げをするとか、駅を移設するとか、これをいわゆるかかり増し経費と言っておりますけれども、これはやっぱり地元の負担でしょうという話はされておりますし、我々としてもそれはたぶんそういうものだ。ただ、地元自治体としては、それを素直にはいと出せる余力はないわけですので、基本的には復興交付金、こういったものに頼るしかない。現在の課題は何かと言うと、JRさんが鉄道復旧という方針をまだ明言されていないので、その鉄道の線路が面的整備事業等に入った事業の申請がまだできていないという状況がございまして、これが1番の課題かなというふうなところです。一応これも年が明けて、1月か2月に5回目の会議が開かれると、こういう状況になっております。これが先ほど話をした、まちづくりということになると思います。これが宮古の一例ですけれども、これが脱橋した閉伊川橋梁、藤原地区は何を要求しているかと言うと、鉄道そのものは被災していないんですけど、ここに新たに、いわゆる避難場所としての都市公園を整備したい。そうなりますと、線路を人が乗り越える形での避難というのはすぐわないであろうということで、この山田線の下の所を通させてください、そうすると、鉄道嵩上げになりますよというような部分のお願いをしている。それから、こちらのほうは津軽石地区という駅の近くに復興拠点の整備をしたいんですけど、ここら辺の所がJRと国道と非常に狭い所がありまして、ここをちょっと嵩上げをさせて欲しいと。そうすると、これ宮古湾で1番奥の地区になるんですけども、そこで津軽石の地区に水が入らないようにしたいと。当然ここも嵩上げをさせて欲しいと。こういったような要望をしておりますが、さっき言ったように、鉄道の問題があって、ここら辺ができない。同様に山田さんで織笠地区、大槌さんでは波板海岸駅とか、ただこれ場合によっては協議の中でやめていく可能性のものもあるかも知れません。ただ現時点で把握している4市町のこういった課題がありまして、こういう線路の嵩上げ、こういったものもどうなるかと。JRさんとしては、別段うちのほうは嵩上げしなくてもいいですよというお話もないわけでもないというふうには思っております。

そして、これがもう一つBRTの関係です。BRTにつきましては、基本的にあくまで鉄道の代替であって、BRTが本旨ではない。そういうこともありまして、事務局を宮古市が持って、1回2回と、6月と7月と立て続けに会議を持ちました。その結果として、BRTは山田線で

はいりませんということで、これでもう公共交通会議というものは打ち切りにして、以後山田線で BRT の話をしておりません。これが先ほどお話をしたバスの状況ですけれども、震災前、山田線が 10 往復ありましたけれども、現在、乗継可能なバスが 12 ありますので、それで大丈夫ですよと、こういうところです。これが JR さん提案した BRT の路線です。緑色、若干目立たないかも知れませんが、ここら辺。宮古市の藤原から磯鶏にかけて、それから山田に行って豊間根地区の一部。そして、山田の街中はほとんど関係なしに、大槌の手前、それから大槌の市街地から釜石の鶴住居辺りまでということで、BRT で使う路線が山田線の 2 割程度しかない。こういったのもあって、BRT は必要ありませんよと、こういうことを話をさせていただいたということでございます。

最後になりますけれども、宮古市としては、この被災した状況の中でも、やはり公共交通というものをどういうふう考えていくか。ここに色々書いてありますけど、今こういったそれぞれの事業を進めております。中心市街地津波復興拠点というのは、これは宮古の街中と津軽石、それから田老地区の都市再生区画整理事業、あとはこういう防災集団移転促進事業とか、海の近くでは漁業集落防災機能強化事業、こういった事業をもって、被災した方達の宅地造成を今進めようということで、やっと図面ができた。ですから、これに合わせた形の公共交通と言いつつも、加えて、持続可能な、それからあと先生方が色々なお話ありましたけれども、定住人口が減っていく中で、やはり 1 番そういったものをどういうふう考えるかということで、来年 1 年をかけて、公共交通のビジョン、こういった事業の進捗状況も含めながら、考えていきたいというふうに思っております。

以上が宮古市の現在ということになります。どうも、ご清聴ありがとうございました。

4. パネルディスカッション「震災後の公共交通確保・維持、利用促進に向けて」

大阪大学大学院工学研究科ビジネスエンジニアリング専攻 准教授 松村 暢彦

宮古市総務企画部 企画課長 山崎 政典

岩手県北自動車株式会社 代表取締役社長 松本 順

東北運輸局企画観光部 交通企画課長 白木 雄志

コーディネーター：岩手県立大学総合政策学部 教授 元田 良孝

元田：それでは、1時間ちょっとという非常に短い時間ではございますけれども、パネルディスカッションを行ないたいと思います。皆さん、午後の時間でだいぶ眠くなっていると思いますので、改めて刺激のある発言をしていただいで、眠気を覚ましていただきたいなと思っております。

このパネルディスカッションの目的でございますけれども、公共交通の維持、それから確保というですね、これは被災地じゃないところでも大変難しい問題で、日々担当者の方は頭を悩ましているところでございます。さらに、被災地になりますと、もっと厳しい条件がでてくるというところがございます。そういったところから、被災地での地域公共交通の在り方、それから東北 EST 創発セミナーと言っていますので、環境的に持続可能な交通、その観点も入ってくるというところがございます。それで今日のポイントをいくつかご紹介しようと思います。前にあります通り、議論のポイント1というのがあります。順不同でございますけれども、ご紹介いたしますと、まずまちづくりとの連携というのが公共交通に必要なんでくるだろうと思います。交通を考慮したまちづくりをしなければいけない。当たり前の話なのですが、なんでこんなことを言うかと言いますと、今の復興計画、被災市町村で作っていますが、これが必ずしも交通というのを考えているのかどうかというのが、私の大きな関心でありまして、被災直後でしたか、関係者の方に聞いたら、交通のことは忘れていました、考えていませんでしたとそういうお答えが返ってきたことがございます。ですから、不便なまちにならないようにしなければいけないということですね。そもそも公共交通というのは、不便なまちの尻拭いをさせられているという感じがするわけでありまして。例えば、病院の移転ということを考えてみますと、病院が古くなりますと、どこかに新しい病院を建てるんですけど、それが不便な所に建ってしまう。不便な所に通う為に、公共交通を整備するという考え

方が、どうも一般的なようなんですけど、ちょっと順序が逆なんじゃないかなという感じがするんです。

それから公共交通の目的ですけども、大都市その周辺というのは需要がありますので、かなりサービスを上げられるんですけど、どうしても地方部というのはそれほど上げることができない。お金が限られているということになりますと限られた資源をどう使っていくのかということを考えていかななくてはいけない。この目的にも、あの目的にもと欲張ったことをどうも考えられないので、何か目的というものを絞っていかないといけないんじゃないかということがあります。

それから、公共交通のニーズ把握ですね。これは講演の中にございましたけれども、被災地の交通というのは日々変化しているということがございます。例えば、仮設住宅の周りに仮設商店街、診療所等々ができますけど、これもいつできて、いつ消えるかというところで、それに合わせて路線を決めていかななくてはいけないというところがあるわけです。

それから、利用者への適切な情報提供ということがありますが、先ほど松村先生のほうから MM の話、モビリティマネジメントの話がありました。その中にありますように、利用者の方に、適切な情報が行っているのかどうかというところが一つのポイントであります。公共交通があってもそれを知らないとか、バス停がどこにあるか分からないし、どこに行っているのか分からないとか、これは被災地だけということではないんですけども、一般に公共交通乗らない人に聞くと、そういう話もあるということがございます。

それから、交通機関の選択ということで、最も効率的な交通機関は何かということでございます。今まで講演の中でも色々なお話がありまして、宮古市さんのご説明の中にはタクシーを利用した交通というのもあります。そういうふうには、需要に応じまして、路線バスにするとかデマンドバスにするのか、それからタクシーの活用にするのか。あるいは、鉄道をどう使っていくのかといった、どれを使っていくのかというところですね。それを見極めなくてはならない。

それとインフラの整備ですけど、どうしても仮設住宅等は、間に合わせと言っては失礼かも知れませんが、大急ぎで見つけたところにつくったものですから、インフラが整備されていないところが多いわけでありまして。そういったところで、道路を広げないとバスが入らないとか、それから転回場所がないからバスが入らないと

いうのもありますので、そういうインフラ関係の整備というものも進めていかないといけない。

それから最後ですけど、自家用車との共存、EST化とあります。今回、公共交通というのがテーマでありますけれども、やはり EST ということを考えますと、自家用車をどう使っていくのか、どういうふうに EST 化していくのかということが、あるわけでありまして、ここに書いてありますように、排出を抑える為に電気自動車、あるいはハイブリッドカーにする。それから、てんぷらの排油を精製して燃料にする。こういうことをやっているところは実際にございます。こういうことでも、EST 化ということには貢献できると思いますし、それから公共交通とは若干対峙するところがあるかも知れませんが、カーシェアリングということも、環境負荷を減らす為には必要になってくるということです。さらに手前味噌になるかも知れませんが、NMT、Non-Motorized Transport と言いまして、動力を使わない交通機関。その代表的なのが、自転車でありますけども、自転車の利用とか、そういったものも視野に入れて考えなければいけないというところがあるわけです。これは私が今回のパネルディスカッションで議論すべき項目として入れましたけど、これをすべて網羅してお話するということはできないと思いますが、こういうことをヒントにしながら、パネラーの方からご意見をいただいこうと思っております。

最初は、今日講演された方から、さらに自分の講演の中で言い残した、あるいは講演の時では言えなかったような問題とかですね。あるいは他の方の講演を聞いて、思い出したこと、そんなことがありましたら、それぞれのお話をいただいこうかと思えます。それでは、講演の順番で、松村先生から、何か補足等々あればお願いいたします。

松村：はい。補足ありませんって言ったら、たぶん話にならないので、1点だけですね。公共交通のプラン作りというのが少し変わってきたなという思いがします。私の地元の関西なんかでも、連携計画をつくっていく時に、災害時のことを考えおきましょうという流れが一つできたのかなと思います。今回の東日本のことを教訓にして、燃料であったり、運転室であったり、あと車両の資源というものを、どういうようなことを改めて考えておくべきなのかというようなことを計画づくりの中で少し考えておきましょうという取り組みが、私が関わっている箕面市なんかでもやろうということになっておりますので、そういう意味でも今回の知見というのは、非常に

大きな意味があるのではないかなと思っております。

元田：ありがとうございます。私、松村先生のお話を聞いて、モビリティマネジメント、これも私の専門の中に入るのかも知れませんが、ほとんどあまり自分としては関与してなかったところですけど、大変に参考になった点がございました。人の心を変えるには、感情的な面も大事だよということでございまして、私がやっているのは自転車交通の正常化ということで、歩道を走っている自転車を車道走らせようと、こういうことを今、努力しているところでございますけれども、なかなか、進まないというところがございます。先生のお話になった MM の考えというのも使えるのではないかと、こんなことを思ったところです。

それでは、山崎課長いかがでしょうか。

山崎：ちょっと私の中で不足気味だった部分、2点ほどお話をさせていただきたいと思えます。山田線に関しまして、今復旧に向けて、地元とすれば動いてお願いをしているというような状況なわけですけども、課題は基本的には復旧に向けたお金という部分もあるんですけども、もっと大事なのは復旧した山田線に前よりも人が乗ってくれるようにする為にどうすればいいのか。これはやっぱり JR さんが求めることでもあるし、当然のごとく、復旧を要求する地元自治体の責務でもあるという考えを持っております。そこで言い忘れたのは、今現在、宮古市でそれに向けて取り組んでいますのは、一つ、1番最後に復興拠点地域の話をしましたが、今2箇所ほど中心市街地とそれから津軽石駅の近くに予定をしているという説明はいたしました。中心市街地はどこを想定しているかというのと、JR 宮古駅の南側の所を現在 JR さんのほうにご了解をいただいて、鉄道事業用地から売っていただけるかという調査を現在進めております。そこに何を持って行こうかと言うと、現況とすれば市役所です。市役所は被災をいたしました。1日2日まったく役所周辺も水浸しになって、震災への対応が取れなかったということで、基本的に浸水しない所にやっぱりそういうコントロールする所はあるべきだということで、今そこに市役所、その他被災した施設等も含めて移転できないかということを検討しているところです。それはどうということかと言うと、宮古市は現在高齢化率 30%ですけども、川井地区なんかでは、もう 40%になっています。どんどん高齢化が進んでいく中で、駅周辺に公共施設を集めることで、JR だけじゃなくて、三陸鉄道もそうですけども、そういった鉄道の利用の部分と、バスターミナル等も含めた交通拠点化というものをやっぱり

図っていかなければならない。

あるいは、もう一つ、磯鶏から津軽石の間に、八木沢地区というのがあるんですけど、ここら辺に新駅を設置できないかという検討をしております。というのは、短期大学の近くにあったり、今、住宅地が結構増設されてまして、復興公営住宅もその地区に建てるというのがございます。駅をつくることで、そういった方々も街中にくるのに鉄道利用していただけないかと、こういったようなハードの部分も考えております。これは逆に被災した今だからこそ考えていかななくてはいけない部分かなというところで、こういった検討も含めてということがハード面では一つ。

それから、ソフト面ですけれども、これまで三陸鉄道の利用促進とかそういったものは、自分達の鉄道ということで、利用促進事業などを沿線自治体がお金を出して進めてきました。これはJRさんとかそういったところにも、拡大をしていかないとおかしいのかなと思っています。定住人口が減っていく中で、鉄道を使いましょうと言っても、口だけではなかなか使わないわけですから、そこをどういうふうな形でやっていくか。例えば、月に1回山田線の日とか、そういったものを設定して、JRさんだから支援をしないということではなく、地元の間が鉄道なら鉄道に乗っていく仕掛けを作っていくということが、やっぱりこれから求められるのかなと。正直、私としても反省を込めてですけれども、三陸鉄道に対してはそういう目が当初から、開業時から、自分達の鉄道という意識がありましたけれども、古くは鉄道省、そして国鉄、そしてJRに変わってきた中で、形態が変わってきても、いわゆる国鉄的なイメージというのがなかなか地元の住人の中には抜けない部分があって、なんとなくお願いをするだけで、ある意味そういう運動というのは、JR に対してはあんまりやってこなかったと、そういったところも必要かなと思っています。できれば、来年度辺りからそういった取り組みができればいいかなというのが一つです。それから現況として、もう一つですが、実態の中でまったく出てみませんでしたが、実はタクシー業界が今非常に困っております。これは県立病院からのお話で分かったんですが、深夜と言いますか、明け方に近い数時間、タクシーが呼んでも来ないという状況が春先にありました。そこでちょっと慌てて、タクシー協会の宮古支部長さんのところにお話に行ったら、実際にそうだと。実は車もない、人もいない、運行ができないと。県立病院さんのほうは何かと言うと、緊急で呼んだ先生が帰りの時にタクシー呼んだら来なかった。それから救急車で搬送されて入院した方の家

族は帰らないといけないが、その家族がタクシー呼んでも帰るタクシーが来ないといった状況がありました。現在、地元の2社がどうにか24時間対応をしていただけるということでやっています。あまり聞こえてこないかも知れませんが、こういった状況も、たぶん宮古市以外でもあるんじゃないかなと思っております。ということで、今回タクシーを利用してというところも、我々としても反省点として、タクシーの協会さんとも、やっぱり情報交換とか話をしておかないといけなかったなど。それがちょっと不足していたなというのが実態としてあって、ああいう取り組みの中で、タクシーさんも使いながらやっていこうと。かといって、目的地まで行っちゃると、単純にタクシーになっちゃうので、ああいうバスを補完する形でのタクシー利用に今回取り組んでみたといったところでございます。

元田：はい、ありがとうございます。鉄道、特にJRの復旧につきましては、沿岸の市町村で色々御苦労されているとお聞きしています。今おっしゃいました、できた場合、乗るのか乗らないのか、そこが、一つ大きなポイントでありまして、どういうふうにして利用者を増やしていくかということが重要な問題なのかなと思います。全国的にも色々例はあると思うんですけども、全国的に見て、鉄道の利用者増やしているところの調査はされたんでしょうか。どういう所で、何を、どんな利用増の努力をしているかということは、これからでいらっしゃいますか。

山崎：まだちょっとこれからです。

元田：分かりました。航空機だと、何%以上乗らないと地元がお金出すとか、そういうふうなことをやっている所もあります。それが今、鉄道で可能どうか分かりませんが、これからの大きな検討課題かなと感じがします。タクシーの点は、タクシーは公共交通かってよく言われちゃうところがあるんですけど、やっぱり立派な公共交通でございまして、こちらのケアも大事かなと感じております。

では、次ですね、先ほど講演はなかったんですけども、岩手県北自動車の社長さんでいらっしゃいます松本さんから、県北自動車としてどんな取り組みをしているかということをご紹介いただきたいと思います。

松本：そもそも震災の起こる前から、地域住民の足としての役割を果たし、また来訪者の誘致であるとか、来訪者への移動手段の提供、そういったことをずっとやり続けていた典型的な地方のバス会社でございます。そういうバス会社という存在として、震災復興に際していったいどういうことができるのか、それを純粹に考えてきたそ

ういう 1 年半であると思っています。実際にやったこと、これからやろうとしていること、かい摘んでご紹介をいたします。津波の直後の避難輸送、または早期の高速バスの復旧と、都市間バスの復旧といったところは、先ほど山崎課長にも触れていただきましたので、その後の、やや落ち着きを取り戻してきた中での施策を中心に話をしたいと思います。

現在も続いている JR 山田線の振替輸送ですが、もともと鉄道は 10 往復、今、振替輸送になって 14 往復、それプラス、一般の生活路線、振替輸送ではなくて一般の生活路線として 10 往復、合計で 24 往復、今、宮古とそれから山田を結ぶバスの運行をいたしております。鉄道と比べて、定時性に問題があるという指摘をいただいたり、バスは揺れるので中で勉強がしにくいということを言われたりとかいうことも時々ございますが、一方で実は家とか目的地がバスの停留所に近いという位置関係にあるお客様にとっては、バスのほうがやや小刻みに停まるので便利がいい。要は、家の近くのバス停からバスに乗って鉄道の駅に行き、そこから鉄道でいくつかの駅を移動し、その降りた駅から再びバスに乗って、例えば高校に行くといったような使い方をされていた方々にとっては、直通で行けるというメリットが生じているといったところもございます。そういう場合には、逆に喜んでいただいているということもございます。

仮設住宅周りの話も、さきほど山崎課長がお話されていましたが、私ども宮古市以外に、山田町それから岩泉町の仮設住宅周りのバスネットワークを整備するといったことに、特定被災地域公共交通調査事業として国でご用意いただいた補助事業を活用して取り組んでいるわけでございます。色々やっていると、検討課題が出てきます。狭い道に、バスでどうやって入っていくかとか、先ほど言われたように、仮設住宅とバスの停留所間の距離の問題であるとか、またはダイヤの数の問題だとか、そういったことに関しては、アンケート調査などで声を拾いあげたり、またできることは、取り組んできているということでございます。

次のページで、これは今後のことですが、復興計画の中で、乗り合いバスの仕組みを高度化してはどうかという提案を自治体や運輸局様、岩手県様といったところに出させていただいております。BRT のことについては、先ほど山崎課長がおっしゃっておられたように、山田線沿線の自治体としては、BRT の JR の導入提案を必要がないというふうな回答をされました。我々、地元のバス会社としましては、BRT という、

ここで言われている BRT というのは、イコール、元の鉄路を使う専用道のバスであるとするならば、別にそこにこだわる必要はなくて、国道や将来においては復興道路を使って、路線バスを運行すると。その際に、例えば、急行バスをつくるとか、PTPS を使う、優先レーンを使う、それから一部は新設の専用道路をバスが通る、それから IC カードを使う、それから環境適応型の車両を投入する。場合によっては、バリアフリーのバスターミナルを設置するというようなことを通じて、いわゆるバスの高度化、復興を通じてバスというシステムが高度化されたということになれば、これはさらなる人口減少を食い止めていくという一助になるのではないかという思いで、提案させていただいております。これは鉄道の普及がどうなるかということに関わらず、仮に鉄道が復旧するとしても、それまでの間、数年間かなりの期間が経過することだけは間違いないだろうということですので、こういったことをやるべきだということですのでございます。

次のページですが、これは 106 急行、山崎さんからも触れていただいた宮古—盛岡間の都市間移動の為に長距離バスです。これは並行して走る JR よりも、かなり多い数を運行しておりますが、このバスを復興関係のビジネスの関係者に使っていただくということで、行き先、例えば盛岡から移動して、宮古で足がないからバスを使わない、自分の車で行かざるを得ない、どんなに雪が降っていても、どんなに氷の道になっていても、危ない思いをして峠を越えていけないといけないというようなことであれば、できればバスで行っていただいて、行き先、宮古のほうでレンタカーなり、タクシーなりの足を確保するというパック商品でございます。往復で 3,920 円というのが、普通の運賃なんですけど、それに対してレンタカーをつけても 4,000 円という、経済的には非常にお得な形になっていまして、既に数十社の法人と契約をいたしております。

次のページですが、これは許認可的には貸し切りバスの範疇なんですけど、復興応援とか、または震災学習といったようなテーマでもって宮古発であったり、盛岡発、つなぎ温泉から出るもの、そういう形で、これは来年 1 月、2 月の計画ですけれども、こういったものを走らせる。これは岩手にできるだけ多くの来訪客に戻ってきてもらおうという取り組みでございます。

それから、次のページがこれは今月の 26 日からのスタートなんですけど、宮古駅前と景勝地である浄土ヶ浜を結ぶバス路線に、電気バスを走らせるということですのでござい

ます。これも国交省の地域交通グリーン化事業という補助事業を活用させていただきまして、スタートにこぎつけることができたということでございます。正直、これがその economically に成立するということであれば、environmental には意味があつてとてもいいことなんですが、economically にはかなり私どもの負担が大きくて、正直、実は宮古市さんにも色々な形で経済的ご支援を頂戴しておりますし、また、協賛企業を募って、なんとか走らせることができたということでございます。それから、次のページが、これは新しい高速バス路線、被災地でもある岩手県北部沿岸部久慈市を出て、二戸から八幡平を回り、最後盛岡でお客さんを乗せて、東京へ行く夜行の高速バス、これを新設しようとしております。現状では、岩手県交通さんが、大船渡や釜石から東京に行く便を持ってますし、私達は山田町、宮古から東京に行くバスを持っているんですが、沿岸北部はございませんでしたので、住民の方を中心に、特にご期待をいただいております。盛岡では、既存のツアーバスのお客さんある程度取ってこれるような、そういう運賃体系で運行したいと考えております。

それから、最後のページですね。これが宮古市でスマートコミュニティの計画がございまして、この間資源エネルギー庁で採択をされたと今日聞いたんですが、エネルギーマネジメントを中心とする、スマートコミュニティのプランです。NTT データさんが大企業などの取りまとめを行なっております。私どもも地元会社として、そこに参画をしようというふうに思っております。そのエネルギーマネジメントの中で発生する電力をプラグインハイブリッドのカーシェアリングで使うということを考えております。また小型モビリティを自動車メーカー各社開発中ですので、これを特に観光目的などで使えるのではないかと。また宮古市さんにはまだご了解いただけていませんが、できれば役所の車をこのカーシェアリングの枠組の中に入れて、役所の方々がお使いにならない土日であるとか、また仕事と仕事の合間に、住民や観光客にその車が使われるというような、そういう仕組みを構築できれば、先ほど元田先生が言われていた資源の節約と言いましょか、そういったところにもつながっていくんじゃないかと考えております。

そんなことで、いずれにしてもこういう高速バスや、スマートコミュニティ、シンボリックな路線での電気バスの導入、こういったことが、ある意味で震災前よりも進化した町、または交通を作る一助になるのではないかと、そういう思いで、こうい

た事業に取り組んでいるところでございます。すみません、長くなりました。

元田：ありがとうございます。松本社長については、前もご紹介したんですけど、異業種からの転入と言いましょうか、もともとバスをやってなかった方なんですね。全国的に見ますと、こういう異業種からのバス業界への転入というのが起きておりまして、そのきっかけはバス会社の倒産で、ほかの方が経営者で入ってくるとか、色々あるわけですけど、それが刺激になって色々新しいことを始めているんだなということが分かるわけです。今、色々ご紹介いただきましたけども、今までのバス事業者という考え方からちょっと外れて、かなり新しい提案をされているのかなという感じがいたしました。先ほど、ご紹介いただきましたビジネスパック、レンタカー込みで 4,000 円というのは、かなり魅力的だなという感じがします。沿岸まで、宮古まででしたら、JR 山田線、あるいは、106 急行、釜石までは、釜石線があると。それから、陸前高田のほうは、気仙沼までは電車で行けるわけですが、そのあとがなかなか大変だというのがありまして、そういう意味で、非常にうまいところをついているなという感じがいたしました。

一つ質問なんですけど、今バスの運転手さんがなかなか集まらないという話なんですけど、これはどうなのでしょう。

松本：非常に厳しいですね。先ほど、タクシーの話を山崎さんされておられましたが、たぶんそれと同じくらい、バスの運転手の確保が厳しい状況にあります。じゃあ、給料上げれば来るのかというと、おそらく雇用のミスマッチ的な状況になっていて、その職業そのものがやや今の日本人一般から、残念ながらあまり望ましい職業だと思われていないというような問題があるのかなと考えています。

元田：ありがとうございます。それでは、今お三方から発言ありましたけれども、白木課長のほうから何かコメントございますでしょうか。

白木：では、私からは、山崎課長や松本社長からお話いただいた、特定被災地域公共交通調査事業について、東北運輸局が、窓口となって各市町村さんにご活用いただいているところですので、その立場から、今の話を聞いてのコメントをさせていただきます。

もちろん、この調査事業というものは、被災を受けた地域の住民の方々にとって仮設住宅とかで暮らされていて、日々の生活にご利用いただく為のものとして、足としてご提供しているものではあるのですけれども、当然、調査事業という形です。

どう地域の公共交通を残していくか、維持していくかということ大きな目的としているものでございます。本日は市町村から担当者の方が多くお集まりだと思えますけれども、その中でももちろん毎日の走っている移動があるんだという安心感を提供するということが、大きな目的の一つではあるのですが、もう一つに、やはり利用してもらう、ちゃんと残っていく公共交通を作っていくということが、国としても重要なものだと考えております。そういった点から考えますと、今日山崎課長からお話いただいた、今後の公共交通プランを考えていくということは、国としても大変ありがたいことですし、あるいは、鉄道復旧の面からでも、やはり利用促進、使ってもらうという形で取り組んでいただくということは大変重要なことと考えております。ただそうは言っても、行政だけではなかなかそういったものは難しいと考えておりますので、今回、山崎課長からお話の中でご紹介いただきましたけれども、通常の補助というものは行政に対して支援するものなのですけれども、今回、国のほうで支援を作るにあたって工夫した点が、まさに行政だけではなくて、事業者、あるいはコンサルタントといった方々に対しても支援できるようにしたということは、各単一主体だけではなくて、事業者、行政、コンサルタント、あるいは有識者、NPO といった方々が連携していただいて、ニーズをちゃんと把握して、ちゃんと使ってもらえる形でやっていこうという工夫できるような体制を作るということを私どもでも工夫しました。そういった形を上手く各市町村で利用していただいていることは、有難いと思っていますし、今後も続けてもらいたいと思っています。

あと、もう1点ですねが、利用していくということから考えてみますと、先ほど松本社長から economical ということはなかなか難しいというお話がありましたけれども、EST のもとの environmental の面で考えましても、一つのバスに1人2人しか乗っていない場合であれば、実はマイカーに乗ってもらったほうがずっと環境的にも優しいということがあります。そのことを考えますと、当然経済的に持続していくことは難しいのですけれども、環境の面から考えてもあまりいい乗り物とは言えないものとなってしまいます。バスであっても、それはマイクロバスのようなコミュニティバスであってもです。そのような面から考えると、先ほど、冒頭松村先生からお話をあつた MM ということで、住民の方、暮らしている方々に新しい価値観のようなものを提供することによって、もっと利用してもらうということも重要です。ただ、やはり人口減少や少子高齢化によりパイが小さくなってく中では、やは

り外部の方に利用してもらおうということも、もう1点重要だと考えております。復興応援ですとか、観光ビジネスといった、交流人口の拡大、なかなか一定量を見込むということは難しいかもしれませんが、そういった工夫をしていただくということは、松本社長からもご紹介がありましたけれども、大変重要なことと国としても考えております。以上です。

元田：はい、ありがとうございます。

それでは、次は後半と言いましょうか、第2順目のご発言のほうをお願いしたいと思います。これから、復興計画に従ってまちづくりができていくというところで、今は仮設住宅の対応ということが大事ですが、今後は復興したまちに対しての公共交通の確保維持、利用促進というものが、この次の話題になってくるのかなという感じがしています。先ほどもそういう復興に関しては、ご発言があったかと思えますけれども、今後の課題と言いましょうか、1番大きな問題点と、それに対してこういう対応が考えられるのではないかという、若干将来と言いましょうか、中長期的と言いましょうか、今後の話についてご意見をいただきたいと思います。今回も、座っている順で恐縮なんですけど、松村先生からコメントいただきたいと思います。

松村：先ほど、山崎さんのほうからお話があった拠点化の話というのは、極めて重要な話なんじゃないかなと思いました。駅の周辺であったりとか、バス路線の周辺に集めていくという発想というのは、これはなかなか平時では難しい話だと思うんですけど、今回のような形になれば、やろうと思えば出来るかも知れないと。少なくとも公共施設については集めていこうということなんだと思うんですけど、それ以外の、住宅であったり、商業地であったり、そういうようなところっていうのは、たぶん、これから色々ハードルもあるでしょうし、住民の方々にとっても、本当に集めるということだけが良いのかということもあるのかなと思っています。その辺りの実情を、これから復興計画の中でまちの形ごと変えていくべきなのかということを進捗状況、どういうふうな話が進んでいるのかということをお聞かせ願えると非常にいいなと思います。

元田：じゃあ、どんなお話が出ているかということで、山崎課長からよろしく願います。

山崎：では、宮古で1番被害が大きかった田老地区という所をちょっと例にとって話をさせていただきます。田老地区の街中もそれなりに生き残ってはいるんですけども、

ほとんどのエリアが被災を受けてしまったということで、現在グリーンピア田老のグラウンドとかそういった所に 400 棟一斉にということで、仮設とすれば大きいほうだと思いますけども、住んでらっしゃいます。そこで田老地区では、防潮堤も整備するんですけど、田老地区の防潮堤は 14.7m という宮古のエリアで一番高い防潮堤を整備します。田老には、二つ防潮堤があったんですけども、エックスみたいな字でくっついていたものを、一線堤を海側に少し離して、14.7 の高さにすると。二線堤は、もともとあった 10m が地盤沈下で 50 センチほど沈んでいますので、プラス 50cm くらい嵩上げをして整備をします。そうしますと、いわゆる L2 という今回とか慶長とか、貞観の時の津波でも、防潮堤は乗り越えるけれども、二線堤の間に水を溜めることで防げるだろうということで、高台と、今、街中の区画整理事業という二つの手法で進めています。

そこでやはり問題なのが、住民の意向なんですけれども、現在仮設から 1 番人が抜けているのも田老地区なんです。それはなんでかと言うと、もう住宅ができるまで待てないということで、田老地区よりもちょっと市街地寄りに、崎山という地区があるんですけど、そういった所に、住宅を求めて自分で住宅を建てて住んだりという中で、意向調査を今、最終とりまとめ中ですけれども、高台に住みたいという方が、概ね 300 人程度、それからもとの町のほうに住みたいという方が 100 人程度、あるいはもっと田老じゃなくていいよと、宮古の市街地の公営住宅でもいいから、むしろ公営住宅だったら街中のほうがいいとこういった意向もあります。ですから、それにそって、これから様々なまちづくりのプラン、高台整備、面的な区画整理事業、そして災害公営住宅に力を入れているんですけども、まだ読めないという状況があります。あと、商業者の方もそれに応じて自分達がどうするか、今迷っているというのが現状でございます。ですから、田老の商店の方々も、今グリーンピアに仮設の商店街を作っています。中小企業基盤整備機構という中小企業庁の外郭の団体ですけども、こちらのほうで 3 棟 2 階建てのプレハブ作っていただいて、私が前職、商業観光課長でしたので、田老にあった法人じゃないスタンプ会を法人化したほうがいいよと、協同組合を作らせて、そこで支援を受けて今やっています。そういった方々が今悩んでいるのは、まちづくりに合わせて我々はこういった動きをしたらいいかというのを商業者の方も今悩んでいます。その商業者等の要望に応じて、例えば、田老地区の面的な所に、どこに商店街的なスペースを入れる

のか。そして、それと三陸鉄道も一つプランがあるんですけども、今の駅よりもちょっと街中よりに新駅を作ってはどうかと。それもやっぱり田老の街中の作り方ということで、今まだ内容的に言うと、固まったものではなくて、そこら辺がちょっと混沌としたところから少し見えてきているというぐらいの状況です。

元田：ありがとうございます。日々まさに変化しているということで、まだまだ将来計画を立てにくいということが、よく分かったわけです。それでは松本社長、先ほど色々、今後の予定をお話いただきましたがそれを実施するにあたって1番大きな課題はなんでしょうか。

松本：先ほど、元田先生が、乗務員の不足の話をされましたけれども、それも一種、地方のバス会社のサステナビリティを阻害するようになりかねないぐらいの問題になってきているんですね。あとは、運転手が仮に採用できたとしても、その生産性に限界があるというか、乗車率が低いために生産性が低い。したがって、給与レベルにも限界があるというような、そういう実情があって、それが悪いサイクルに入っていくわけです。

ちょっと二つ話をさせていただきたいんですけど、それと関連してですね、被災地に限らないんですが、生産性を高めるという意味においては、例えば、文科省の管理下にあるスクールバスであるとか、一方で厚生労働省の関係だと思っております、老人福祉関係の車両は、自治体が所有していたり、老人福祉施設が所有していたり、様々なパターンがあると思います。これらを、できれば、バス会社が完全に賄って混乗型の乗合バスで運行することができれば、バス会社も運転士1人当たりの生産性が上がるし、バス1台当たりの生産性も上がる。これができれば、限られた資源をどう使うかという観点においても、非常に大きな効果が見込めるのではないかと、財政的な意味合いでも効果があるとそういうふうに思うところが一つ。

もう一つが、モビリティマネジメントについて松村先生から色々ご説明いただいたんですけど、教育の中にそのモビリティマネジメントをどう組み込んでいくのか。例えば、高校生が雨の日はバスに乗ると、晴れていると自転車に乗ったり、徒歩で行ったりする。雨の日になると皆バスに集中するんですけど、そうするとバスが混んで嫌だということを高校生が言う。そうじゃないだろうと私は思うわけです。雨の日だけバスに乗ろうとしても、そう都合よく世の中動きませんよということなんですね。いつも乗るから、その日もバスが来るのであって、雨の日だけバスを運行

する、雨の日だけ運転手を雇用する、雨の日だけの為にバスを準備するわけではないので、したがって、要は通学においてバスを使うならば、バスを毎日使うということが、社会を成り立たせて行く上で、どうしても必要なんだというようなモビリティマネジメントを、教育の中に織り込んでもらえないかなということを日々、最近思うところがございます。

元田：ありがとうございます。雨の日はあんまり感じないですけど、雪の時の多いような感じがしますよね。

それでは、白木課長から今後の、将来の復興計画に合わせてどういう支援をしているのかというような国のお話等々お願いしたいと思います。

白木：まず、大きく2点ございまして、1点は、今ございます、特定被災地域公共交通調査事業は、ひとまず現在来年度のものは要求をしているのですけれども、年限としては、来年度いっぱい切れる予定になっております。できる限りのご支援はしたいと思っておりますけれども、財政制約という枠組みがある中で、どこまでご支援できるかということは、申し訳ないのですが、確約できない状態にあります。ただ、できる限りのご支援は続けていきたいと思っておりますので、こういった課題があるですとか、こういったことに支援があると助かるといったようなご要望があれば、いつでも東北運輸局に直接でも結構ですし、岩手運輸支局にご相談いただいても結構ですので、いつでもご相談ください。

ただ、実は私どもの特定被災地域公共交通調査事業というものは、一つのツールでありまして、ほかの手段もいくつもございます。例えば、復興交付金というものもございまして、色々高くアンテナを張っていただいて、縦割りで考えずに、使えるものはどんどん使っていただくということが、1番いいのかなと思っております。

もう1点は、先ほども少しお話したのですけれども、今後、持続可能な交通をどう考えていくかということについては、冒頭、まちづくりとの連携を元田先生からお話いただきましたけれども、重要な肝になっていると思います。どうしても、今までは中心に向かって行動していくような体系のまちであったものが、今回高台にだぶ移っていくということで、移転の中で難しいことかもしれませんが、コミュニティをどう維持していくかということを考えながらやっていただくということもあるのかなと考えております。それにあたっては、計画を考えていくにあたっ

て、住民の属性とといいますか、特性、あるいは状況というか、データみたいなものを掴んでいただいて、それは移動という点においては、バス事業者の方々かもしれませんし、うまくニーズをくんで組み直していくという作業は有識者の方、NPOの方々に上手く入っていただいて検討していただく方がいいのかなと思っています。最後に、ただまちづくりというものも、今回は宮古市のご紹介をいただきましたけれども、おそらく私が被災地に入っていて感じるのは、宮古市さんというのはおそらくだいぶ早い、検討状況とか進んでいっているケースだと思います。まだまだ仮設の商店街をようやくつくって、今ようやく仮設のものができ始めているといった地域もあられると思います。そういった地域については、できる限り東北運輸局としても、進んでいる事例については、できるだけ私どもがお手伝い、あるいは情報を取って行って、ほかの地域に対してもどんどん展開していくということもやりたいと思っておりますので、どうぞよろしく申し上げます。

元田：ありがとうございます。特定被災地域の予算につきましては、色んな自治体にお聞きしましたが、もっとやってくれないかなという話がどこでも聞くところであります。

さて、順にパネルの方からお話を聞いたんですけれども、会場から、質問をいただきたいと思います。先ほど、ご講演についての質問でも結構ですし、それ以外のことも結構ですので、質問をお願いしたいと思います。質問される時は、ご所属とそれから誰に対しての質問かというのをお話ししていただきたいと思います。では、いかがでしょうか。なかなか、こういう時になって手が挙がらないと、司会のほうが困るんですけどどうですか、質問でも構いませんし、コメントでも構いません。ちょっと質問がないようですので、ストーリーを変えまして、最後に、出席の皆様からご意見、今日のディスカッションの感想等々、お話しいただければと思います。それでは今日、この場でセミナー、パネルディスカッション通じて、お感じになったこと。あるいは言いそなった意見等々ありましたら、お願いしたいと思います。では松村先生からお願いします。

松村：先ほど、松本社長のほうから、MM 教育の話が少し出てまいりましたけれども、エコモ財団さんも非常に力を入れて展開されているような一つの分野だと思いますので、ぜひここについても展開して行ってほしいなと思います。具体的に申し上げると、学校側からどういった接点があるのかということを考える必要があるんじゃないか

なということですね。例えば、環境という話でしたら、小学校5年生の社会で勉強しますし、それから地域の学習という意味では、身近なところでは小学校3年生、それから4年生という接点がありますので、そこでいかにプログラムごと協力関係をつくっていくのかということと、それと中学校でも全然関係ないというわけではなくて、キャリア教育というのがございます。中学校2年生で、キャリア教育というので、実際に地元の企業のほうに出向いて勉強するという機会を設けています。実は、私の息子は、中学校2年生で、今回地元のバス会社のほうに行かせてもらいました。そうすると、父親がこういうふうなことをやっているのにもかかわらず、キャリア教育で研修に行ったほうがよっぽど変わります。本当に僕がやってきたことはなんなんやったんやろうって思うくらいに、非常にドラスティックに変わっていきます。いかにそのバス会社の方々が地域のことを考えて、色々されているのか。運転手の方々もどんだけ配慮されているのかとか、色々な配慮というのを非常に勉強してきたということがございます。それから公共交通の話がテレビで出てくると、嬉々として自分のほうから話すというようなこともございましたので、ぜひそのようなところでご協力いただけるといいんじゃないかと思います。ただ、これをしていくと、非常に学校のほうの業務がかさばってきますので、私、今某市の教育委員会の委員をやらしてもらっているんですけど、そこで提案しているのは、商工会議所のほうで取りまとめると。商工会議所のほうでキャリア教育ができるという企業を取りまとめて、そこに地元の中学生在が体験してもらおうという仕組みをつくってやっていくということによって、非常にサステナブルなことになるんじゃないかなというような話もあります。ぜひ、MM教育というのは、息長くやっていく必要があると思いますから、ぜひ仕組みづくりということと、具体的なプログラム提供というのを頑張ってもらいたいなということを思っております。

元田：ありがとうございます。私も、自転車の教育のほうで、高校でお話なんかするんですけども、いいと思うのは大学と違って、おしゃべりしないしきちんと聞いてくれるということです。若い人ほど教育の効果があるんだなと感じがします。

それでは山崎課長いかがでしょうか。

山崎：はい。だいたい話をしたい部分は話をしたなと思ってます。松本社長からも話があったんですけど、私も来年、公共交通ビジョンを作る過程の中で、やはり1番問題だなと思っているのが、生産性というか、効率性という観点でのスクールバス、それ

から患者輸送バス。省庁が違うことで、実際に岩手県でもスクールバスでも混じって乗っているという実例はあるんですけど、原則はやっぱり教育委員会は好まない。たぶん、それは文科省のほうの指導というのはあるんだと思うんですけども、だから、松本社長が言ったように、そういうところを地域のバス事業者等がカバーしていくことで、それなりに生産性とか、効率性が上がっていくという観点というのは、否めないと思うんです。制度制度の中で、それぞれ対応して、ずっとやってきているわけですね。当然、スクールバスなんかは、市町村合併があつて、小学校、中学校の統廃合、これで複雑怪奇な路線になってきているという、そういった実態がある、そこら辺が一つの課題なのかなと思っていました。そういったところを来年度つくる過程の中で、どのように考えて、活かしていければいいのかなというふうに思ったんです。

あともう1点。ちょっとお話し忘れてたんですが、仮設対応のバス路線を、一応停留所を近くに設ける形で県北さんをお願いして協力いただきましたけども、運賃は当初から県北さん既定の運賃という話で進めました。市町村の中では、状況によってだと思うんですけど、無料であるとか、あとは NPO さんが無料でというの、実はそれやること自体は将来的に負担になると、それはやっぱり避けなければいけないということで、議員から何人かはやっぱり無償にしろみたいなご意見もありましたが、そこは断固突っぱねて、仮設に移った時点で、光熱費も負担いただく、バス運賃も同じですよ。もし、それをバス運賃を負担するんだったら、それは被災者という観点ではなく、高齢者とか、身体障害者とか、別の観点でやるものですと突っぱねたんですけども、結果として仮設に移った皆さんから大きな批判もなかったのが良かったのかなと。もちろんそうじゃないと、県北さんが大きな負担を負うという話になるので、とてもこういうことやっていけないということになってしまうと思うんですよ。

最後に要望ですが、25 年度で終わらずに、仮設がある間はこの補助金はぜひ継続をいただきたいと、改めてそこは壇上からお願いをして終わりたいと思います。

元田：ありがとうございます。では、松本社長お願いします。

松本：今、山崎課長がおっしゃられたことに、やや被るんですが、日本のバス事業というのは、このように民業により基本的に賄われていて、そうでない場所も一部あるんですが、そうでない場所では公営のバスがあまりにも運行コストが高いということ

が問題になっています。民間の会社は、相対的にコストが低いと。それでも、要は会社としてサステナブルな経済性を確保できないという問題があります。そういったこと、いわば日本の公共交通の仕組みを PPP というか、官民連携の経済的な意味においても政策的な意味においても、官民連携という形の中で成り立たせていくべきものなんだろうと思っております。そういう意味で、先ほどおっしゃられた、例えば、お客さんが2、3人ぐらいしか乗っていないのでは環境的にも悪いというのであれば、そういうものに補助金を出し続けるのもおかしいということになるわけですし、果たしてそのフェアネスとか、社会性、公共の利便性との絡みの中で、どのようにバランスを取ったら良いのかといったようなことを、これからは私の場合は民間の立場からということになります。追求していきたいと考えていますし、また今日会場にお越しの方々のような専門性をお持ちの方々からもぜひ、色々なアドバイスを頂戴したいと思っておりますので、ぜひよろしくお願いたします。

元田：ありがとうございます。最後、白木課長からお願いします。

白木：今、お言葉いただいた3点について、最後述べさせていただきます。1点目はMMの関係ですけれども、実は私、以前、本省の環境政策課にいたこともございまして、その時にMMについて勉強していました。京大の藤井先生ですとか、筑波大の谷口先生ですとかから色々お話を伺っておりまして、国交省としても先ほど壇上で基調報告をしました嶋中のいる東北運輸局環境課でも、年数回ずつ環境教育は行なっております。ただどうしても、環境というものはフィールドが広くて、色々私も携わった時にどうしても工場ですとか、メーカー、産業ですとか、あるいは農業の面から、環境一つとっても色々な切り口があって、その中でなかなか交通のプレゼンスというか、うまく採用してもらおうところで苦労したという記憶があります。東北運輸局でもやっておりますので、ぜひ松村先生にもご協力いただきながら、引き続きもっと力を入れて進めていきたいと思っております。

また2点目は、山崎課長、松本社長からもお話がありました。混乗輸送についてです。実際に実例として何点かはあるのですが、なかなか進んでないという実情は国としても把握はしております。ただ、これは震災に限った話ではなくて、平時の問題としても徐々に声が上がってきているところで、本省でも問題意識を持ち始めているところですので、引き続き検討を進めていきたいと思っております。また、困っている実例がございましたら、積極的にお声を寄せてください。そういったお話が制度

を変えていくきっかけにもなりますので、よろしく申し上げます。

最後の25年度までというお話です。先ほどはちょっと厳しくお話ししたところですが、どうしても予算の性格上、単年度主義といいますか、今24年度ですので、25年度についてのみしか言えないという実情があります。ただ、東北で働く一立場、東北運輸局で働いている立場から個人的な考えを申し上げますと、26年度以降も必要なのだろうとは思っております。ただ、どうしても予算というものは、予算要求がございますので、来年度になって、26年度以降の要求をするようになったら、ぜひ皆様から材料を教えていただけるとありがたいと思っています。ただ、延長にあたっては、先ほど山崎課長がおっしゃったのと同意見でございまして、単純な延長は、個人的には良くないと思っているところもありまして、徐々に持続可能なものに持っていくためには、無料というだけでは駄目で、お金を払って乗る。サービスに対する対価というものを当然払っていく形というものが、バスというもの、あるいはタクシー、公共交通にとっては不可欠なのだろうと思っております。そういった形で考えておりますので、それは予算ということだけではなくて、公共交通をどう位置付けていくかということにあたって必要な考えだと思っておりますので、どうぞ、よろしく申し上げます。また何か困ったことがございましたら、いつでも東北運輸局、または岩手運輸支局にご連絡ください。ありがとうございました。

元田：ありがとうございます。上手にまとめていただいたような感じがするんですけど、そろそろ、お時間になりましたので、ここで総括をしたいと思えます。色んなことをお話しになりましたので、私のほうで逐一これを繰り返すことはやめます。やはり、被災地は、日々動いているというところで、次のステップが見えないというところが計画面では難しい問題かなという気がいたしております。

一方、こういう苦しい状況ではありますけれども、新しいことを始めるには格好のチャンスかも知れません。そういったことで、今後、先進的な取り組みがそれぞれの市町村でなされることを期待したいと思います。全国に発信できるような、何か一つの事例でもいいですから、被災市町村からそういう芽が出てくれば、それがまた復興を支援するということにもつながるのではないかと考えております。それでは、短い時間ではございましたけれども、これでパネルディスカッションを終了したいと思います。ご出席いただきましたパネラーの皆様、それから今日会場で来られた皆様方に感謝いたしまして、このパネルディスカッションを終了したいと思います。

思います。どうもありがとうございました。