

## 1. 講演①「連携・協働による環境にやさしい交通まちづくり」

大阪大学 CO デザインセンター 特任教授 土井勉

ご紹介ありがとうございます。大阪大学の土井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、「連携・協働による環境にやさしい交通まちづくり」というタイトルで、話題提供をさせていただきます。お手元に、事前に配布させていただいた資料があるのですが、いい意味でのバージョンアップをしましたので、内容を少し変えさせていただいているところもあります。ご容赦ください。

お手元の資料には入っていないのですが、なぜ EST とバスや鉄道などの地域公共交通と関係があるのか、地域公共交通が大事なのかを、はじめにお話しします。

先ほど大辻部長、本田理事長の話にもありましたが、個別の輸送システム、特に自動車の環境負荷は非常に高いです。皆さんもよくご存じだと思いますが、自動車も大事な交通手段ではありますので、過度に使うということではなく、自動車にできるだけ依存しないライフスタイルが、私たちの生活環境を守るためにも大変大事です。

そこで、免許の返納の話も出てきますけれども、免許返納をしたら、どうやって動いたらいいいのかという話が必ず出ます。確かに自動車を使い過ぎない方法を考えたいけれども、自動車なしでは生活はできないので地域公共交通が要ります。

それも地域公共交通が単にあるということではなくて、より使いやすいシステムとして 10 年 20 年という長い間あり続けることで、安心してその地域に住み続けることができます。免許も返納ができます。ですから持続可能な地域公共交通は私たちの生活にとって大変大事なものだということを前提にお話させていただきます。

4 つの項目について話しをさせていただきたいと思います。よろしくお願いします。

まず、総交通量減少の時代と書かせていただいています。皆さんご存じのように、少子化、高齢化、人口減少社会はもう待ったなしで来ています。

これは国土交通省から出されている資料です。2100 年になれば、日本の人口は全体で 5000 万人よりも少なくなります。人口は急激に減少していきます。

近畿圏の人口と交通量の関係から将来を考えてみたいと思います。近畿圏の人口を 2010 年をベースに 2030 年を推計すると、2010 年に比べて 1 割ほど人口は減ります。近畿圏の人口は 2000 万人くらいですから、1 割減ると 200 万人くらいです。京都市の人口が 150 万人弱ですから、200 万人というのはすごい数の人口が減るということです。

交通の面から将来を考えるために、生成原単位というちょっと専門的な言葉を書いています。1 人が 1 日にどれぐらい交通をするかということが生成原単位です。外出率という似た言葉がありますが、外出率は 1 日のうちに外出したかどうかということですが、生成原単位というのは、どれだけ活動＝交通を行ったのかをカウントするものです。

例えば、1 日のうち出勤して仕事の帰りに飲みに行って帰ってくると、出勤交通、自由目的の交通、帰宅目的の交通と合計 3 回の交通になるわけです。これを生成原単位と言います。

図の近畿圏のもので、横軸は 5 歳刻みの年齢で、縦軸が生成原単位です。どれぐらい 1 日に交通を行ったのかを見てみると、高齢者は平成 22 (2010) 年のデータでは、それ以前の値よりもちょっと上がっています。元気な高齢者が増えたということです。

ただ、元気な高齢者が増えたから良いね、ということだけでは無さそうです。高齢者を支える若い人たちがかつてはいたのに、老老介護の状態でなんとか動かないと仕方がないという方や单身の方もこの中に含まれています。運転免許を持たれている高齢者もたくさんいらっしゃいます。

さて、皆さんの目は既にこっちにいていますよね。平成 22 (2010) 年に 25 歳から 40 歳ぐらいの若い人たちが、それまでに比べると交通をすることがかなり減っています。この傾向がこれから続くかどうかは、よく分かりません。これは近畿だけではなく、名古屋の中京圏、東京の首都圏でも似た傾向があります。全国的にも、こういう傾向が増えつつあります。

人口が減少します、1 人当たりの交通量が特に若い人たちを中心に減るということは、総交通量としては、人口の減少と一人当たりの交通量の減少の掛け算になりますから、総交通量は全体として人口以上に減少することになります。

近畿全体の総交通量を、2010 年と 2030 年で計算したものです。先ほど、人口は 20 年間で 1 割ほど減るという話をしました。総交通量は大体 16% 減ります。やはり人口以上に減ることになります。

次に交通を行う際に使われる交通手段別の交通量をみたものです。2010 年に比べた 2030 年の変化を見ると、鉄道が 22% ぐらい減ります。自動車は 18% ぐらい減ります。自動車の利用も減るわけです。全体の交通量が減るということは、鉄道、バス、徒歩も減ります。自動車交通量も減ります。こういうことが、これから私たちの社会で起こります。

それから、どんな目的で交通を行うのか、という交通目的別に将来を推計したものについても計算しています。これは、出勤、登校、自由目的、業務目的という目的別に集計を

してみても、2010 年と 2030 年の変化を見えています。出勤は確かに減ります。生産年齢人口が減ると出勤する人たちは減ることになります。学校へ行く人は少子化ですごく減ります。

ところが自由目的はあまり減りません。例えば会社を辞めてリタイアされた方も、日常的な活動はされているということです。今までの交通計画は、朝と夕方のラッシュということで、出勤登校時のピークに合わせてその容量をなんとか広げて、混雑を緩和するために交通計画をやってきたわけです。

交通混雑は、時間のロスが発生して社会全体の活動を妨げることになります。混雑が集中する出勤時を中心に交通計画をしていたわけですが、自由目的の交通についてこれから交通計画も考えなければならない時代になってきたことが分かります。

なぜこんなことが起こっているのかという理由をいろいろ分析しています。その 1 つは、運転免許証の保有状況が変わっていることを指摘することができます。これは私が集計したものではなく、ニッセイ基礎研究所のデータをホームページから借りてきました。

ここにある 2001 年と 2015 年を単純に比べてみます。若い人たちは過去に比べて運転免許を取らない人が増えています。私が若いときは、高校を出たら教習所へ行って運転免許を取るのが当たり前でした。どうやら 10% ぐらいの若者たちは、そういうことをやらなくなっています。こうしたことが生成原単位の減少につながり、総交通量を押し下げている原因の 1 つだと思います。

こういう傾向がこれからどう続くかです。もし、このままこういう傾向が続けば、免許を持たない若者が増え、壮年層になっても免許を持たないままの人たちが増えることが想定されます。

一方、高齢者の免許取得は 2015 年を 2001 年に比べると、すごく高いです。女性も次第に高くなってきています。この人たちはこれから免許を返納しようという世代になります。お年寄りには免許を返納し、若い人は免許がありません。こういう人たちが増えているということは、こういう人たちの移動をどうサポートしていくのが重要になります。公共交通はこれから多く期待されるということです。

自動車の交通量が減ると渋滞の緩和は期待できますが、公共交通の交通量が減少すると、たちまちにして経営が大変になります。公共交通は、これまで企業として収支を維持するスタイルで頑張って、歯を食いしばって持続しています。しかし、地域や行政から三位一体の支援で運行していても、一旦廃線になると、車庫、ドライバーの養成、バス停、運行のスキルがなくなっていくます。

これを再生するのは、とても大変です。車庫を売ってマンションをつくってしまったら、

車庫をもう 1 回つくるのはなかなか難しいです。運行のスキルも、安全で快適な運行を続けていくのはなかなかできません。今の運行のスキルを維持していくことは大変大事なことになります。

総交通量が減少するというのは、公共交通としては利用者が減少するので大変しんどいわけですが、地域公共交通だけを考えるのではなく、自動車を含めた交通のあり方全体を考えて望ましい方向を議論できる好機でもあります。

自動車さえあれば便利で快適な移動ができるという人たちを含めて、これからの地域の交通のあり方を考えていくことが期待されますが、その場が法的にもできているからです。地域公共交通活性化再生法にもとづく協議会では、地域の人たちと行政と交通事業者が同じテーブルを囲んで自分たちの地域で必要となる交通政策を議論して決めていく場になります。

ただ、地域の人たちが本音を語りだすと、「この地域は大変便利なんや。自動車があればどこにでも行ける。道路もいいし、とても住みやすい地域だ。1 人 1 台以上車を持っている」と話されることも多いです。この常識を 1 回疑います。本当にそうかということ考えてみたいと思います。

先ほど、パーソントリップ調査の近畿圏の交通手段別の交通量を見ていただきましたが、これも同じようなもので、国土交通省の全国パーソンという全国都市交通特性調査です。交通を行う場合に鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩を使っている割合で、交通手段分担率といいます。昭和 62 年から平成 27 年まで、三大都市圏と地方都市圏別に集計したものです。

三大都市圏は藤色の鉄道が多いです。やっぱり三大都市圏は鉄道の施設が充実しているから使う人も多いということになります。

一方、紺色の自動車の分担率で注目すべきは、平成 22 年は 33%、平成 27 年は 31%ということであらゆる下がっています。自動車を使う人たちが減りつつある可能性があると思います。これから先がどうなるかは分かりません。

地方都市圏は、自動車の分担率が増えてきているのですけれども、これからどうなっていくかはよく分かりませんが、先ほどの免許の取得などの話を総合化すると、さすがに 6 割ぐらいになるとこのあたりで頭打ちです。後はわずかな鉄道、バスと二輪車と徒歩で日々の交通をされています。こういう地域で大体 1 人 1 台車を持っていて、とても幸せということをよく言われるわけです。

もっと極端なところがあります。これは近畿のまちです。よく私も行くのですが、平成

22 年のパーソントリップ調査の交通手段別分担率では自動車の分担率は 8 割です。鉄道とバスはもう本当に数パーセントです。自転車と徒歩も 2 つ合わせて 15%弱になっています。もうどこへ行くのも車で行かれています。この地域の方は一家に 1 台以上車があって、とても住みやすい地域だよとおっしゃっています。

同じパーソントリップ調査で、「自動車を気軽に利用できない人」は一体どのぐらいおられるのか分析しました。自動車を気軽に利用できない人の定義をこうしました。運転免許を持っておられない方、お住まいの世帯に車がない、1 人 1 台持っているといいながら車がない世帯も結構あるのです。その人たちを集計すると人口の割合で 29%です。「約 3 割の人たちは車を自由に使うことができない」のです。ですから、車を持っている人はみんなが車を持っていると思いがちなのですけれども、持っていない人も結構いらっしゃいます。それで自由に使うことができない人もいます。

代表的な事例は高校生です。高校生は免許を持っていません。あるいは、ご自宅に車を持たない方も結構いらっしゃいます。この人たちは、自動車を使わない生活をしているかというところではないです。自動車の利用というのは、自分で運転していく自動車の利用もありますが、送迎してもらっているものもあります。「すまんな、悪いけど病院に行くさかい連れてって」「学校行くさかいに送って」というので自動車を使っている人たちが、結構いらっしゃいます。

ここが気になるのです。どこか出かけるときに「ちょっと乗せて」と人に頼むというのは、たまにならいいですがしょっちゅう頼むのは心苦しいところがあります。こうしたことが実際にどれだけあるのかを高齢者をサンプルにして調査をしてみました。

前期高齢者、後期高齢者で、免許を持っている人、持っていない人、同じく免許を持っている人と、持っていない人で、どんな自由目的の交通で変化があるかを集計してみました。自由目的とは買い物・社交レジャー・散歩・通院・その他です。

そうすると、通院は 0.11 で全然変化をしていないです。10 人に 1 人ぐらいは通院をしています。免許を持っている人も、持っていない人も送ってもらったりして病院に行っています。それはそうです。病院に行くのに送迎してくれと言われて、「いや、面倒なので送迎しない」とは言いにくいです。それで体調が悪くなられたら、後で苦い思いをすることになりますから、通院については送迎を含めて、それほど変化しません。

大きく変わるのは、オレンジ色のあたりです。免許を持っている人と持っていない人で結構変わってきます。オレンジ色は社交・レジャー・散歩です。友達と遊びに行くのに「すまんけど送ってちょうだい」というのは、月に 1 回くらいなら言えると思いますけれ

ども、週に1回くらいになると「勝手におまえ行けよ」みたいなかたちで、頼むほうも頼みにくいです。

こういう交通を私たちは「愉しみの交通」と呼んでいます。愉しみの交通について皆さんも考えてみましょう。友達と遊びに行くとか飲み会は人生でかけがえのない時間です。こういう時間が潜在化してしまって、生きていてよかったということになるのでしょうか。なかなかそうはなりにくいかもしれません。できるだけ潜在化させずに、交通手段を持っていない人もどんどん動いてもらえるようにすると、その地域はもっともっと魅力的な地域になっていく可能性があります。

神戸の東灘区に住吉台というちょっと高台の住宅地があります。そこにはバスが無かったのですが10年前に「住吉台くるくるバス」を地域の皆さんが導入されました。これが存在することでどんな活動が実現したのか、バスができてから10年目に聞いてみました。できたときではなくて、10年目ですから大体利用が落ち着いたころです。去年の調査です。

何が実現したかという棒グラフです。買い物、通院というのがありますが、友達と食事に行くとか、知人との交流、スポーツといったものが増えました。皆さんが今考えられておられる地域公共交通でバスをサポートして導入することによって、愉しみの交通がどんどん増えていくというのは非常に価値があると思います。地域でそこに住んでいてよかったなということです。こういうこともできるのなら、免許は返納してもいいということにもつながる可能性があります。

ですから、総交通量減少社会であっても自動車だけに依存せず愉しみの交通を顕在化させるような交通政策とまちづくりをこれから進めることが大きな希望となるのです。

これを実現するためには、今日のキーワードの1つだと思いますが、連携と協働が重要になってくると思います。その中身の話をしていきます。

連携・協働というのは一体誰とするのかという話です。行政の連携・協働の相手は、行政の中の他の部門である道路の部門、福祉の部門の人たちとの協働もあるでしょう。当然のことながら交通事業者、地域の人たちも相手です。皆さんと連携をして、目指す方向を実現することが期待されるわけです。ただ、それぞれの主体はそれぞれの価値観で動いているので、連携や協働が簡単にできる訳がありません。

そこで大事なことが「理念」になります。目指すべき方向を共有していないと駄目です。お互いが適当に「連携しよう」「あっち側目指そう」とこちら都合でお話ししても、相手が全然違う理屈で動かれているとしたら、協力してもらえ部分が限られる可能性があります。一緒にスクラムを組むとなると、それはどこに向かってスクラムを組むのか、理念の

共有が大事になります。

大阪府の枚方市で総合交通計画というのを一緒につくらせていただいています。ここで理念の重要性を、みんなで何回も議論をしたのです。なぜ理念が大事かというと、関係者同士で手を結んでいける場合は良いのですが、何か困ったときにでもお互いうまく話ができないと違う方向を向いたり、連携が途絶えたりします。そのとき、そもそも何のためにこの活動をやっているのか再確認するための原点になるのが理念なのです。

枚方の総合交通計画の場合は、「ひと・企業・行政が力を合わせて夢と希望を育む交通まちづくり」としています。「交通まちづくり」には「多少の不便を分かち合いながら」という注を付けています。みんなが自分のやりたいことばかりをやって、本当にうまくいけばいいわけですが、必ずしもそうではない可能性がいっぱいあります。お互いに少しずつ自分の主張を少し抑えて、多少の不便を分かち合いながら、結果として素晴らしい地域を、力を合わせて作りだしましょうということにしました。「多少の不便を分かち合う」は漢字で書くと協力ということになるでしょうが、これではインパクトがありません。

これは議論を呼びまして、「不便を押し付け合うのか」という人たちの意見がありました。そういう議論を経て、この言葉が定着をしたわけです。協力・協働するというのは、やはり自分たちの利益だけを最大化するのではなくて、地域全体の活動を支えるために自分たちが少し遠回りも必要だということを考え合わせましょうという意味で理念に入れていきます。

連携・協働の方法で、特に地域の人たちと協働する方法は、この3つでしょう。私はまちづくり活動をやっているとして、まちづくりに必要な方法は実はこの3つだという話をいつもしています。それは、①話し合いをする場をつくることです。意見を出しやすい場をつくれます。委員会、あるいは協議会という場などをつくることも大事ですね。場ができたのなら、②そこで意見を出しやすい方法が必要です。方法はいろいろありますが、例えばグループワークやワークショップを適切にデザインし運営すること、皆さんから多様な意見を出し合い、意見の構造化を図ることが望まれます。そして意見を出し合うことで終わりかということ、③そこで出てきたどんな小さなものでもいいので実現しましょう。この実現がないと活動が続きません。

行政や事業者の人たちが地域住民と意見交換をする場合に、説明会などを行うことがあります。これはボクシングに詳しい方はよくお分かりだと思いますが、アウトボクシングと言いまして少し距離を離しての打ち合いです。これもなかなかいいやり方でしょうけれども、連携・協働というのはインファイトということで、もっと接近して、お互いの本音

を言い合うことによって、連携・協働は進んでいきます。建前の話だけで終わらせないことが大事です。

そういう事例を紹介させていただきます。

これは、私が住んでいる京都市右京区です。私が住んでいるのは嵐山学区というエリアなのですが、ご近所の南太秦学区は道路が狭くて、これまでバスが走っていなかった地域です。京都市内でもバスがない学区は幾つかあるのですが、その中の1つでした。今から10年ほど前、地下鉄東西線の延伸に合わせ太秦天神川駅ができることになり、この学区を走るバス路線を入れることができました。泥が狭くてバス停の標柱を置くところがないので、「ここがバス停だよ」と電柱に貼り紙をしていました。ただ、バスを入れるということが目的ではないので、みなさんがバスを使わないとバスの運行は継続しません。ですから皆さん、バスの使い方を真剣に考えることになりました。

そうすると、地域の人たちは「バスは欲しいと言うてたけど、実際にはそんな使わへんのや」と言う人たちが多かったのです。「なんでバスを利用しないのですか」、「いや、もう車で買物に行くほうが楽やさかい」、「車のほうが便利やさかい」と、みんなそういう話をされるのです。「ほんならバスなくなってええんですか」と言うと、「いや、それは困る」と言われます。これは全国の多くの地域ではある話です。

そこで、これまでは使わなかったバスを、一度使うプランを立てて、実際に自分たちがバスを使ってみて、バスを使った感想をお互いに紹介し合いました。いろんな方々がバス利用の体験を語って下さいました。例えば、車で病院に行かれており、車で行くほうが時間も距離も短いという方のお話です。確かに病院までは車の方が早いのです。ところが、病院に着いても駐車場に入れるのにクルマでは20分程並ばなければいけないため、それがストレスになる。バスで行けば車を駐車場に入れなくてもよく、とても快適に病院に行けるようになったとご自分の体験を皆さんの前でご披露いただきました。

こうしたバスの利用を自分のこととして考えていただく活動を10年間続けています。

1年目のバス乗車数は1日480人の利用でしたが、いまや1,851人です。この系統の沿線は住宅地で観光をする場所も人が集まる施設もない場所なのです。大きな施設が立地したということでもなく、利用が増えています。もちろん路線の引き方もすごく工夫されていて、ターミナルとターミナルを結んだりして使いやすい路線にしているのですが、ぐんぐん利用者も増加して黒字の路線に転換しています。地域の人たちがバスのことを自分たちの問題だと考えた取組を続けていくというのは大変重要だと思います。

連携・協働を実行する話をしました。それは先ほど言いましたバスを持続可能なものに



していくということなのですが、バスの持続可能が本当にゴールかという、そうではなくて、その地域がとても魅力のある地域になるように、みんなで活動をしていくことが究極の目標です。

南太秦学区の活動をやっているうちによく分かってきたのですが、バスを継続的に動かすことが目標だとすると、京都市交通局に「もっと便利なバスにしろ」と要望を出すことが活動になる可能性があります。もちろん、より便利なバスへの期待は地域の人たちにもあるのですが、それで終わりにせず、自分たちの地域を自分たちでより良くしようということでの取組が重要です。

だからバスの取組をきっかけとして、地域における様々な活動が広がっています。独居の高齢者が1人で晩飯を食べているよりも、これは聞いたことのあるような名前なのですが、サンデーモーニングカフェというカフェをやって、そこで地域の高齢者に集まってもらって、サンドイッチとコーヒーを飲んでもらうというような取組が始まってきたのです。実はこうした活動の積み重ねが地域にとってのゴールになっていくと思います。交通の足を支えるところは、ものすごく大事なのですが、それから先の地域のイメージを明確に持つと、地域の支え方がよく分かってくると思います。

次に、交通まちづくりの推進についてお話させていただきます。

これは事業者の方にとっては当たり前のことですが、地域公共交通の「サービスとは何か」についても一度頭の整理をしてみます。

ちょうど1年前、内閣府の世論調査で公共交通について調査をされていました。「鉄道、バスの利便性が上がると外出回数が増えますか」と単刀直入に聞いています。そうすると、「増えると思う」、「少しは増えると思う」2つで4割ぐらいの人たちが、サービスが上がったら外出は増えると答えられています。

どういう年代の人がそういうことを訴えているのかと思って、年代別の集計表を見ますと、オレンジ色の線をたどっていくと、20歳から29歳や40歳から49歳ぐらいの人たちが、「増えると思う」が多くなっています。むしろ高齢者よりも若い人たちが、サービスが向上したら増えるとおっしゃっているのです。我々は期待されているわけです。我々はサービスをもっと上げて、こういう声に応えていかないといけません。

ここで言う利便性、サービスの向上とは何かというと、たぶんこういうことでしょう。安全と接遇は当然ですよね、あまり態度が悪ければ乗る気はしないですし、危険ではないということです。でも、これは当然として、あと6つぐらいあります。

①路線と系統がきちんと設計できているかです。コミュニティバスにありがちですけれ

ども、片方の循環で非常に長い距離を 1 時間ぐらい乗らないと行けないとなると、往復で乗ってくれる人はなかなかいないです。路線は書いてあるけれども、本当に乗りやすい路線になっているかどうか、ちょっと考えて地域の人が乗りやすいものをつくるということです。

それから、②ダイヤ・頻度です。パターンダイヤは大事です。パターンダイヤというのは、1 時間に 1 本であっても、例えば毎時 12 分にあるということです。12 時 12 分、1 時 12 分というように何分か決まっていると、その時間に合わせて行動をすることができます。うちの地域は不便で 2 時間に 1 本しかバスは来ないとよく言われるのですが、パターンダイヤ化されていると、その時間に合わせて行動ができるので、不便の度合いはかなり下がります。

そして③運賃です。安いほうがいいかというところでもないです。乗り換えることによって、どんどん運賃が増えていくのも考えものです。運賃については、かなり真剣に考える必要があります。1 回下げると上げるのは大変ですし、上がったものを下げるのもなかなか大変です。経営を毀損するかもしれません。

また、④車両です。乗りやすい車両は当然です。目的に対応した車両を選択しないと路線が設計できないかも知れません。

⑤駅・停留所・乗り換える場所です。待てる環境をつくらないと、真冬の雪が降っているところにバスの標柱があるだけでは、ちょっとつらいです。また、乗換利便性を追求することで、ハブ+スポークができると路線やダイヤの設計がやりやすくなります。ハブにコンビニ的な買物や金融施設、医療、理髪などができると小さな生活拠点ができあがりやすくなります。

こういう 5 つのハードな仕組みに加えて、⑥として分かりやすく情報提供をするということが重要です。コミュニティバスの路線図をホームページに上げましたから、これで情報提供はしました。そのとおりですが、ホームページを見て路線図を探す人は、バスに乗ろうと真剣に考えている人で、なかなかそこまではたどり着きません。あそこへ行きたいけれども、どんな方法があるのかを調べるのが大変なので、やはり車で行くということにならないように、情報の提供の仕方は情報技術の進展に伴い多様な知恵がストックされつつあります。

これらの 6 つのサービスはシステムとして動くわけですから、どこかの水準が低いと、全体のサービス水準が低いと判断される可能性があります。この 6 つで、自分たちの地域の公共交通はどんな状況にあるのかを確認しておくのは結構重要なことだと思います。

加えて、この6つのサービス向上で利用促進をしたいですね。利用促進と抽象的に言っても、サービスを上げるだけでは駄目です。利用促進するということは、サービスを上げることによってこれまでの利用交通手段から公共交通への「転換」を図ることです。転換というのは、車、自転車、徒歩の人がバスなり電車なりの公共交通に換わってもらうことです。一番転換を期待できるのは、自動車で送迎してもらっている人です。送迎してもらっている人が、送迎してもらわなくてもいいようにサービス水準をきちんと考えます。それは、公共交通の利用を考えるうえで極めて大事です。

もう一つの利用促進は「創造」です。新たに利用者をつくるということです。先ほどの調査で、サービスが上がることによって利用が増えるという人たちは、たぶん新しく利用される方がたくさんいらっしゃるかもしれません。どこかに行きたいけど行けない人です。愉しみの交通という話をしましたが、愉しみの交通が潜在化していた人たちは、サービスが上がることによって、顕在化する可能性があります。顕在化するようなルートや、時間帯に運行するということは創造につながります。

観光も創造です。よその地域から新しく来る人たちをきちんと接遇できるように、公共交通のサービスを整えることになると思います。

実際にサービスを上げて利用が増えたという京都市交通局の事例で話をしようと思います。サービスを上げるというのは、投資が伴うということにもなります。この投資を行うことは勇気が必要なことです。スライドにあるように2011年以前は縮小再生産の時代でした。とにかくコストを下げろでした。ですから走行キロも旅客数も収入も増えていません。

一転して、2012年からは政策転換があり、投資をしても回収ができそうなどころでは投資をすることになりました。その結果として走行距離が増えたわけですが、旅客数が増えて投資した以上に収入が増えました。投資をするだけでなく、それによって収入を増やしているということが、とても大事なのです。サービスを上げると利用が増えて、収入が上がっていくということです。これをケチるとなかなか進んでいきません。ただ、お金はありませんので、どこで勝負をするかはきっちり考えておきましょう。勝てるけんかはするということになります。

地域公共交通が赤字という話はいつも出てきます。赤字だから地域の人たちや地域の代表者である行政が支えるということになります。地域公共交通の利用者を増やすのはサービスの増加ということを申し上げました、かなり可能性があります。しかし利用者を増やしたからといって黒字には簡単になりません。黒字になるのなら、民間事業者がやってく

れたら十分という話です。黒字にならないから、地域の人たちが頑張って収支を均衡するいろいろな工夫をしているということになります。ここでは、赤字という言い方はやはりよくないので、それをやめようというのがお話ししたいことです。

公共交通が赤字というと 4 つぐらい問題が起こります。皆さんのお手元の資料には 3 番目しか書いてありません。4 番目は後で追加しました。

一つ目の問題は、赤字ということで赤字を解消することに政策の力点がいくことです。赤字解消の方法は 2 つしかありません。一つは売り上げを上げて、利益を上げて赤字をカバーします。これはなかなかできません。これができていたら、民間事業者の方は OK という話なのですが、これができないから行政資本でやっています。次の方法としては、支出を減らすことです。支出をどんどん減らすと確かに赤字は減っていくように見えますが、支出を減らすと運賃収入も減りますから、また支出を減らさなければいけません。最終的にはやめてしまったほうが良いということになります。やめたら赤字はなくなります。でも、それは一体何のために公共交通の仕事を一生懸命やっているのかという話になります。

2 つ目の赤字ということで生じる問題は、サービスを上げるために赤字のところになんかお金を入れるなという話はどうしても出てきます。先ほど、サービスを上げることによって利用者が増えたという話をしましたけれども、赤字のところになんか簡単にお客さんは増えるのかとなると、利用促進もなかなかできなくなります。実際にこういうことをやられている、行政の担当者も地域の人たちも、赤字のものを支えるのは、なんとなく後ろめたいと意欲が低下します。

3 つ目の問題は、こうした赤字補填を業務とする行政担当者のマインドが低下することです。社会のため、地域のために一生懸命に仕事をしているのに、赤字のバス路線への補填の仕事をしているということだと、あまり面白い仕事と思えないことがあります。

さらに 4 つ目なのですが、赤字の公共交通を行政が補填をしているという発想は我が国のものです。世界の都市では地域公共交通はインフラという位置付けがされています。行政支援は当たり前で、運賃収入も単独で運行しているところは世界でそんなにありません。むしろ日本が特別なのです。こうした地域公共交通が地域を支えるインフラという見方ができなくなると、単に事業者への補助という考えたになり、より良いサービスの提供という発想が縮んでしまいます。

「赤字、赤字」と言うことによって、その地域が安心して居住できる地域になるのかということにつながります。そこで、本日お越しの皆さんは地域公共交通については「赤字という言い方をやめましょう」とお願いをしたいと思います。今まで赤字の部分に赤字補

填といって補助金を入れていましたが、これは赤字ではなくて地域を支えるための必要な費用なのです。ごみの回収費用は地域を支えるために必要な費用です。あれを赤字黒字と言う人は誰もいません。それと同じように地域を支えるための費用と言ってみてはどうでしょうか。

もう 1 つ、この補助金を出すときに、「なぜ、公共交通にお金を出すんや」と言われて、「買物に行く人たちは車でドアからドアで移動するよりも、歩いて行ってもらった方が健康のために役立つんや」と定性的に語るが多かったのですけれども、それを可視化して定量的に語りましょう。これを「クロスセクター効果」と名付けています。公共交通の支出が健康や教育などいろいろな分野の費用を抑えることになるのなら、公共交通にお金を入れたほうが良いということを数値で表現するものです。計算方法の例は後で説明しますが、クロスセクター効果というのは、公共交通に入れている補助金から、行政のほかの分野の費用を引き算しすものです。

例えば、高校生の通学が多い路線で補助金をカットして路線がなくなったとします。そうすると高校生の通学を確保するため、あるいは高校生の学校選択の幅を広げるために、貸し切りバスを運行することになると思います。

貸し切りバスの運行費用は、バスの借り上げ賃を高校生の数とバスの台数当たりで割り算をすると必要な台数が出てきます。学校に 250 日通っているとしてバスの借り上げ費用が出て来ます。これとバスの運行に関わる補助金とを比べて、プラスになったら確かに通学支援だけでも大きな意味がある補助金だということがわかります。仮にマイナスになっても、これぐらいの効果があることを確認することができます。これをクロスセクター効果と名付けています。

これは、先ほど言っていた加西市で計算をします。行政は 12 分野です。地域公共交通をやめると、12 分野で発生する金額が 3 億 9,000 万円です。ここで市の補助金は 5,000 万円ですから、3 億 4000 万円ぐらいのクロスセクター効果がどうやらカウントできそうです。

赤字の地域公共交通を支えるのは、地域に対する投資だと言っている、いろいろな評価があります。公共交通を赤字・黒字で評価をするというのは収益性です。

もう 1 つは公益性で評価をすることになります。これは多くの行政でやられている仕組みだと思います。収益性がプラスで、公益性がプラスのところは民間企業がやっても十分成立する路線です。収益性はないけれども、公益性が高いところは、行政がしっかり支えないといけません。両方ともマイナスのところは、もしかしたらいろいろな問題があるのかもしれない。これをどちらに持ってくるかの工夫が必要になると思います。

こういうことを検討する指標として、先ほど申し上げたクロスセクター効果の計算も 1 つのやり方になります。

現在、近畿運輸局の皆さんにご協力をいただいて、「地域連携サポートプラン」を 2 府 4 県の 6 市町それぞれで取り組んでいただいています。そこでもこういう計算をされています。そういった事例も見ていただいて皆さんのほうで計算をしていくのも、これからの地域公共交通の意味を計算する仕組みとして、極めて意味があると思います。

最後に、地域公共交通は地域にとってどれぐらい役割があるのかを少し違う視点からお話しさせていただきます。

幹線があり、そこにフィーダーのバスがあるというのは、よくある仕組みだと思います。そのまま直線でどんどん長い距離を走らせ、お客さんの乗っていないところをどんどん走らせると、収益率が悪くなります。やはり改善を工夫しないといけないということになると、たくさんの幹線の区間と、ハブの区間と、乗り換えがしやすい仕組みをつくります。

先ほど述べたハブ・アンド・スポークみたいなものをつくるのは、とても大事になってきます。ただ、ここを単に乗り換えの場所にするだけではもったいないです。買い物や、ATM や、食事や、医療ができる場所にしていけないかなということです。

例えば佐賀県の武雄市若木地区には、若木公民館があり幹線バスが走っています。また「みんなのバス」というコミュニティバスも走っていて、ここで乗り換えをされるのです。美容院、金融機関、郵便局があり、公民館ではみんなで昼食をすることができる場所などがあります。よく考えてみると、これが小さなハブ・プラス・ネットワークということで、コンパクトな地域づくりに寄与しています。こういう持続可能な地域をつくっていくことが、公共交通がこれから果たしていく役割になっていくと思います。

以上が私からの問題提起です。今取り組んでいる事業とか、クロスセクター効果をぜひ皆さんも考えてください。赤字という言い方を、一歩立ち止まって考えていただければありがたいということで、お話をさせていただきました。

ご清聴、本当にありがとうございました。

## 2. 講演②「持続性の高いバスネットワークを軸としたまちづくり」

岐阜市企画部 交通総合政策審議監 青木保親

岐阜市の青木です。今ちょっと準備をしておりますので、少しお待ちください。よろしくお願いたします。

岐阜市として何をやってきているのかを中心に紹介させていただきます。

それではお話をさせていただきます。これは、私どもの公共交通の 2 つの柱です。軸となる BRT と地域の交通を支えるコミュニティバスをつなぐ方針を出しました。

余談なのですが、地域公共交通って何なのかです。これは先ほど土井先生のお話にありましたが、「道路運送法」では一般乗り合いです。

これがバスで、私どもで走っている会社です。全国に 3 社しかないのですが、「乗り合い」という言葉を非常に大事にしています。社長さんが非常にプライドを持って、うちはまだ守っているということです。

バスはもともとご存じのように「オムニバス (omnibus)」が語源で、誰もが乗れる、まさに日本語訳は乗り合いで、これがバスに省略されているところです。

公共と乗り合いの本来の違いをなかなか分かっていただけないので、認識をしていただくことが必要です。先ほどの土井先生のお話に通じるのですが、「ビルのエレベーターとどう違うのか。エレベーターもみんな乗るじゃないか」とよく言われるのです。エレベーターはビルの中の皆さんのご負担になります。バスは乗る人だけが負担をするということではなくて、全体で考えていくべきというのが私どもの課題です。

人口減少は本当に問題になります。これは岐阜市の人口ビジョンです。今はここです。一番問題は生産年齢人口がどんどん半減していきます。いろいろな問題を抱えています。交通事業者さんは利用者が減って、さらに運転手まで減って動かなくなってしまいます。行政は税収が減ってしまうので困ったということなのですが、高齢者は減らないのです。ですから、運転できなくて困ってしまうところです。一方市民は金がないのにこれはどうなのと疑問になります。むしろ子育て環境とか、小学校とか、教育にもっと力を入れてほしいという声は当然あります。そのうえで、どう考えていくのかです。

スタートは路線維持です。しかし路線維持をここでだけやっていくと、運転手の人件費が上がって、限られた予算では維持が難しくなってしまいます。ここで一歩二歩踏み出すときに、自治体は何をやるべきかということです。誰かと協働・連携をするしかありません。交通事業者さんや市民を巻き込むことが持続可能な地域公共交通をつくっていくと

思っています。

そのうえで条例を出させていただきます。これは、先ほど部長さんからご紹介をいただきました「交通政策基本法」に初めて自治体の責務が書かれました。条例は当然議会で決議をされて残っていきます。私どもはこの理念を残したうえで、予算を確保していきたいと条例をつくっています。このスローガンでは本当に地域公共交通は地域の財産だという認識を市民の皆さんに持っていただきたいのです。そのうえで、行政と交通事業者さんの責務と役割を明確にしております。

もう 1 つご紹介します。「道路交通法」がこの 15 年来で変わってきています。2014 年の規制緩和をはじめ、最近では自治体の責務が明確にされました。自治体の役割がどんどん大きくなっています。地域のことは地域でと先ほどおっしゃいましたように、やはり地域のさまざまな状況や地勢によって異なっていきますので、自分たちで考えていくしかないのです。

「道路運送法」では使いやすくするための改正が適時されています。私どもはその改正と動きを合わせながらコミュニティバスや BRT を入れています。最近では「岐阜市地域公共交通網形成計画」を「岐阜市地域公共交通再編実施計画」と連動させてやっているわけです。国の法改正の動きに合わせて、いろいろな取り組みを始めています。ここでやっているノウハウは自治体の責任と思っています。

岐阜市の紹介が遅れました。岐阜市にはどんなものがあるかと言いますと、なかなか岐阜県はなじみがないと思われませんが、岐阜県はここにあります。「岐阜は雪が多い」とよく言われるのですが、岐阜市では雪がほとんど降りません。岐阜県の南端にあります。名古屋から 20 分弱ということで、都市圏にすっぽり入ってしまっている自治体です。人口は 41 万人ぐらいです。

岐阜でなぜバスをやっているのかというと、岐阜は実は鉄道に本当に恵まれていない都市です。41 万人都市なのですが、鶯飼で有名な長良川が市域を分断しています。駅がここで鉄道が南端にしかなく、市街に行くにもバスしかない状況です。ですから、バスが頑張っているところなのです。

これは公共交通の分担率です。後でご説明しますが、この間には市営バスや路面電車の廃止がありました。なんとかそれをカバーしたいというのが、平成 13 年と平成 23 年の比較になります。ただ、中京圏は車の依存率が 6 割を超えて非常に高いです。最近では、自転車が減ってほぼ車になってしまっています。

もう 1 つ、私どもの市は環状道路ができています。平成 15 年末にできたのですが、こ



れにより道路空間を活かすことができるようになって、通過交通が排除されて利用交通だけが2分の1になるぐらいの功を奏して、バス施策が打てるようになっていきます。

有名な路面電車や市営バスの廃止は平成 16 年度末に起きています。実はもう 1 社、バス会社が撤退しています。もともと交通事業者は 4 社ありましたが、1 社になってしまいました。そういう大きな変化が平成 16 年度末に起きているのです。それを契機に市民の方々から意見を聞くための市民交通会議を発足しています。この中で残っているのはバスしかないものですから、幹線軸を構築する BRT と高齢化する地域の皆さまの生活を支えるコミュニティバスをさらにやっていくということで、約 10 年以上前に負のスパイラルから脱却しました。

これは公共交通の利用者の推移です。私どもが本当に危機感を持ったのは平成 9 年、10 年です。このあたりはバスが 7% ぐらい毎年減っている状況で、どんどん減っていきます。これでは、たぶん公共交通は路面電車の後を追ってなくなってしまうということで、平成 14 年度にオムニバスタウンの指定を受けました。5 年ぐらいのタイムラグがあるのですが、平成 18 年、19 年に下げ止まっています。いわゆる負のスパイラルが底を打ちました。

そこから微増しているのですが、このグラフは、バスが実際に走る距離で約 12% 減っています。これは運転者不足で、利用者は増えているけれどもバスが距離を走れなくなってきました。もっと走ればたぶんもっと上向くと思うのですが、その状況でも利用者を増やしているのが岐阜市の誇りかなと思います。

何が柱かという、利用者さんとの連携と、市民の協働です。この 2 つがないと、自治体には許認可権はないわけですから、ここをうまくやるしかありません。コーディネーターの力をどう発揮するかによると思っています。

一般的に言われるコンパクト・プラス・ネットワークをバスでやっているときに、将来の都心像はどうかということ。駅を中心に 8 方向に幹線を配して、その回りに人を集めれば、公共交通も持続可能になると考えています。

幹線でのサービス水準です。現在の状況はどのぐらいなのかと言いますと、上がピーク時、下がオフピーク時です。幹線軸として、時間 10 本あればいいとは思っているのですが、どこもそれ以上の本数はあります。ただ、これはめっちゃめっちゃ多くて、団子になってしまう欠点もあります。

ただ、これも将来どうなるかということ。郊外にある住宅団地が高齢化によってどんどん人口減少していくと、需要が減って中心部の路線もなくなってしまいます。先ほど、土井先生がおっしゃったように、トランジットセンターで、むしろ居住誘導を図ります。

中心部の幹線は、BRT で利便を上げてやります。そこに誘導をすることによって、持続可能な公共交通と、郊外部は行政の支援を下に最低限の水準は維持したいと思っています。

コミュニティバスは、全国で路線バスとの競合の問題がよくあります。私どもが考えているのは、路線バスは生産年齢人口の通勤・通学です。そして時間を重視した移動になります。コミュニティバスは、この沿線にはスーパーや病院が全くないのです。ですから、地域の方を支えるシステムをコミュニティバスと言うということです。ただ、これを結節させることによってコミュニティバスのフィーダー効果を発揮し、路線バスの利用も増えていく仕組みになっております。

もう 1 つ、私どもが最近重視しているのはデータの扱いです。20 年ぐらいデータをずっと眺めています。これはどこにどれだけの人が住んでいるのかを示す GIS データです。この赤いのはバス停で、そこに住んでいただくほど、やはり公共交通の持続性が高くなるということです。

実際にバスはどうやって走っているのかは、バスロケシステムの運行データから集めたプローブデータです。これでどこが幹線なのかがしっかり分かります。これは、IC カードを使ったデータですが、どこから乗ってどこで下りているか、利用状況を重ねて将来都市像を提案しています。

先ほどの運行本数は減ってどうなのかということは、岐阜市でアンケートを採ったものがあります。バスの走っている距離は減っていて、満足度は、それも低いのですが、約 2 倍に上がっています。それから、利用者のデータを見ながら、しっかりとバスのネットワークの工夫をすることによって満足度は得られている実例だと思っています。

柱は BRT です。長いバスで LRT をもじった言葉なのですが、こういった長いバスだけではなくて、むしろ走行環境を整備して LRT に匹敵する能力を発揮するという一方で、導入路線で 3 割増えた路線もあります。安いのが一番の特徴です。ただ、段階的に市民の合意形成を図りながら入れてきて、現在 3 路線に 4 台が入っています。

そのうえで行政の関わり方をどうやっていくのかです。これは県管理国道なのですが、センターラインを曲げていてバスレーンの空間をつくっています。コストを抑えるために市が県警や県と協議して道路センターを曲げているのです。これにより 3m のスペースを確保して安くバス停の環境をつくっています。

こちらのバスの優先レーンはカラー化しています。可視化することによって、一般ドライバーも色が塗ってあるので走りにくいと思ってもらう環境をつくっています。ハイグレードバス停、駐輪場の設備・施設も、バス停近傍に市が国の補助を受けながらやっ

ます。役割分担をしっかりとやっているということです。

事業者さんには、バス車両が結構高いものですからバス購入費用の負担とか、特殊な整備工場が要りまして 1 億 5000 万、6000 万かかりますのでそういった整備です。一番大事なのは、安全安心の輸送の確保をしっかりとしてもらっています。

情報提供が非常に重要だと思っています。バスロケーションシステムは、お金の換算ができません。平成 18 年に導入したのですが、当時はいくら儲かるのか、今でも赤字なのにこれをやったらいくら赤字になるのかという話をしていたのです。しかし、これからの時代は変わります。やはりどのように情報を提供してやるかによって、バスの満足度が上がって、バスに乗るきっかけができていくのだろうと思っています。

郊外部のバス停は電源がないと困りますので、ソーラー電池の照明を付けています。

駅前広場は、大体 3,300 本のバスが入ってきますが、全てのバスに乗り継げる環境をつくっています。

先ほどの BRT の一番大きい効果は、130 人ぐらい乗れることで通常のバスの大体 2 倍の輸送力を持っているので、待ち行列が気にはけません。待たなくてもバスに乗れる、待ち時間の短縮という効果を持っています。

また、ネットワークの話です。つなぐというところでは、やはり乗り継ぐのは不便なのですけれども、そこをどうやってリカバーしていくのかです。1 つは IC カードです。やはり現金を払っていると大変ですから、IC カードでスムーズに払えるようにし乗降時間も短縮できます。

もう 1 つは、岐阜市の独自のハウスカードです。高齢者だけがお得に使えるカードをつくっています。これは実は運賃の 2 割を福祉部門から補助してもらっています。それで高齢者は安く乗ることができます。

もう 1 つは、コミュニティバスと路線バスの間で乗り継ぎ割引を適用しています。こちらにも IC カードを積んでいますので、3 つの料金面のメリットと、つなぐバスロケーションの表示の情報提供があります。最近、病院にハイグレードなつくりの情報板を設置し、病院の中で暖かくして待っていればバスが来るのがよく分かるようにしています。郊外部は QR コードでスマホによってバスの位置が分かります。

バス路線は 161 系統あります。もうめちゃくちゃ多くて分からないのですが、それを少しでも分かりやすくしたいということで、名古屋大学の加藤博和先生に監修をいただいています。こういったものを皆さんに配って、それも幹線軸をできるだけ見せて、将来都市イメージを出しています。

ここからはコミュニティバスです。私どものコミュニティバスは、武蔵野の有名な「ムーバス」が始まってかなり時間がたってから始めています。その背景には、市営バスをつぶしています。議会からも赤字になってやめるようなシステムをつくるなどと言われ、制度面などでいろいろな実験を重ねて研究しました。

その間、どんなことがあったかと言いますと、いろいろな自治体にコミュニティバスが入れられて、どんどん失敗した例が増えてきました。

今までの行政主導の仕組みではたぶん駄目なので、行政がやるのは諦めて地域に投げています。地域さらには市民に投げたということなのです。特徴はルート、ダイヤは当然ながら運賃も地域が決めます。バス停の組み立てや設置も全て地域がやります。利用促進も地域がやります。

明確なのはやめる基準です。収支がここまで超えたらやめてもらいます、と決めています。この特徴は、各地で皆さんに PDCA をやっていただく明確な仕組みをつくったことです。

もともと 4 地区から始めて、今は 19 地区で、大体人口の 80% をカバーしています。22 地区で全部カバーということになります。

先ほどご説明しましたように、特徴は市民を当事者に巻き込むシステムと、試行錯誤ができる仕組みを市がつくったのです。トライ・アンド・エラーをやる期間をちゃんと設けて、そのうえで本格運行にいてくださいとしています。ここで失敗をしたらもう本格運行にいきません。そういったスタンダードなシステムを市がつくったというのが特徴です。

本格運行後も、3 年ごとにこの基準のチェックをさせていただいて、ここの段階でも優劣を付けるような仕組みになっています。

ただし、地域だけに努力をさせるのではなくて、私どもは補助金を下げたいと思っていないので、むしろ地域の努力によって運賃を値下げしたり、ルートや便数を増やすことを進めています。

私どもがやっていないのは、自治会に金を出させることです。それはやめてください。きっと自治会の会計は破綻するので皆さんは別のことを考えましょう。例えば広告収入です。地域のお医者さんに広告を出してもらってくださいというような地域の協力を求めていきましょう。そのほうが持続性は高いですよという話をしています。

もう 1 点、結構基準が厳しくて簡単にはクリアできないようにしてあり、始めるときに誰でもできるとはいっていません、かなり大変ですと告知しています。2 年前くらいから皆さんに勉強会をしていただきます。走るまでに 2 年くらいかけて、2 年間は試行運行を

して、4 年くらいかかって本格運行にいくのです。この間にかなり議論をしていただいているので、ここをクリアするとかなり皆さんは自信を持たれます。これが地域活動にさまざまな展開を生んでいます。絆になっているということです。市民協働モデルとしての認識を市としてもしています。

大事にしているのは事業者との連携です。昔はこんなことは事業者とやらなかったのですが、いろいろなイベントに積極的に参加してきます。いろいろなバスがありますのでバスを並べたり、バスに関心を持ってねということで子どもを呼んだり、シンポジウムなどのイベントも重ねています。

また、バスレーンの順守活動です。だんだん守られなくなってしまうものですから、県警を巻き込んで、県警、市、事業者と朝 2 時間ぐらい立って啓発活動をやっています。

さらに最近は、小中学校に行って教育をしています。岐阜の地方都市ですと、お年寄りには「私はバスになんか乗ったことがない」、「75 歳ぐらいまでバスに乗ったことがない」言われることが非常に多くて、これはいかんということで、お子さんに「バスは大事だよ」と、実際にバス事業者がグラウンドにバスを持ってきて、バスの体験乗車も含めて授業をやっています。

トランジットモールも始めています。公共交通の可能性がどこまであるのか、町の賑わいも含めてあるのではないか、ということで平成 28 年度に実験をやりましたがかなり効果がありました。2 回計画して 1 回は台風で中止になっているのですが、今年度も継続的にやっていこうということです。

いろいろな切符で魅力のある努力を事業者はしてくれています。これは織田信長が岐阜城に入場して 450 周年のイベントがありました。企画切符を出したり、いろいろなバスをつくって、商品としてバスの価値を高めたいという事業者の想いも出てきています。こんなラッピングもあります。

こんな取り組みをやっております。連携・協働の中で、市民をどう巻き込んで事業者とどう手を組んでやっていくのかを中心に、市の役割は大きなものということで、今も取り組んでおります。以上です。ありがとうございました。

### 3.パネルディスカッション「連携・協働による環境にやさしい交通まちづくり」

大阪大学 CO デザインセンター 特任教授 土井 勉  
岐阜市企画部 交通総合政策審議監 青木 保親  
「紀三井寺団地」地域バス運営協議会 副会長 小淵 定美  
和歌山バス株式会社 常務取締役兼営業部長 久保 洋介  
和歌山市総務局企画部 部長 田上 隆造  
国土交通省近畿運輸局 和歌山運輸支局長 北寺 康人  
コーディネーター：和歌山大学経済学部 教授 辻本 勝久

辻本：それではパネルディスカッションに進めさせていただきますが、パネルディスカッションに入る前に、先ほどの基調講演と特別講演の内容を少し整理しておきます。

大阪大学の土井先生からは、車を気軽に利用できない人は結構多いというお話がありました。そういう方が特に我慢を強いられるのは、楽しみのための交通です。移動を支援するサービスがあれば、生活が彩り豊かなものとなるということでした。心に灯をともし公共交通という表現もございました。

それから、移動手段を確保するためには、連携・協働が重要であり、そのためには理念すなわち目指すべき大きな方向性を、関係者が共有して、参加の場を上手にデザインしていくこと。そして、意見を出し合って、小さなことからでも実現する取り組みを長く続けるのが非常に大事だというお話をいただきました。京都市の事例では、10年間でバス利用者数が4倍以上の増という非常に勇気づけられる事例を紹介いただきました。

そのうえで、今後の交通まちづくりの推進に向けては、勝利の方程式を意識しながら利便性の向上に努めていく必要がある。さらに医療、福祉、教育、産業、観光等々の分野も含めて、地域公共交通には多面的な効果があるということ、地域社会全体でどう共有するかが、交通まちづくりの成功の推進の肝になる、といったお話をいただきました。

岐阜市の青木審議官からは、事業者任せ、補助金増の状況を脱して、市民を巻き込んだ協働に進み、その下で施策を展開することで、持続可能な地域公共交通ができるというお話をいただきました。また、地域公共交通は地域社会全体の財産であり、市民、事業者、市が連携、協働しながら、みんなでつくり守り育てていくことが大事というお話をいただいたうえで、岐阜市の取り組みを詳しく教えていただき

ました。

岐阜市では、路面電車、市営バスを廃止して、環状道路の整備で中心部の道路空間に余裕ができたということでした。それを活かした BRT と市民協働型のコミュニティバスを計画され、データに基づく計画での事業推進、事業者との連携、市民意識の醸成を進めて、バス利用者増加の成果も得たといったお話をいただきました。

これからのパネルディスカッションでは、基調講演と特別講演を踏まえまして、環境にやさしい交通まちづくりに向けた連携・協働の重要性について、前半・後半の 2 部構成で進めていきたいと思います。

前半では、和歌山市の田上企画部長から、和歌山市におけるモビリティ・マネジメント等の取り組み状況についてご紹介いただきます。その後、和歌山バスの久保部長より、路線バスの需要拡大策についてのお話をいただきます。それから、紀三井寺団地の地域バス運営協議会の小淵副会長より地域バスの取り組み状況についてのお話をいただきたいと思います。

その後、後半では、前半までの内容を踏まえまして、連携・協働による環境にやさしい交通まちづくりの実践のための鍵となる事項や課題について議論をしてまいります。

それでは、田上部長、和歌山市における取り組み状況について、まずお話をお願いいたします。

田上：皆さん、こんにちは。和歌山市におけるモビリティ・マネジメントの取り組みに至る背景、施策、実施効果を紹介させていただきます。

和歌山市は徳川御三家の 1 つ紀州藩五十五万五千石の城下町として栄え、悠々と流れる紀ノ川や和歌の浦、加太などの海岸美、豊かな緑をたたえる山々など、恵まれた自然環境と万葉の時代からつながる歴史文化を兼ね備えた町でございます。

今年は市民の皆さまからの寄付により再建された和歌山城天守閣が 60 周年を迎える記念すべき年になります。和歌山城に懸ける先人の思いを胸にお城とその周辺のにぎわいの創出に取り組むとともに、絶景の宝庫として、日本遺産に認定された和歌の浦など、地域の魅力を磨き上げ、関西空港まで約 30 分にある地の利を活かし、国内外からの人を呼び込む都市にしていきたいと考えております。

次に和歌山市の取り組みについて紹介させていただきます。本市の公共交通について、まず鉄道は和歌山駅を拠点とする JR 西日本の阪和線、紀勢本線、和歌山線、および和歌山電鐵の貴志川線と和歌山市駅を拠点とする南海電鉄の本線、和歌山港

線、および加太線の計 7 路線があり、市内の鉄道駅は 31 駅ございます。

バス路線については、主に和歌山駅と和歌山市駅から市内各方面へ放射状に形成された 27 路線がございます。

和歌山市の人口は昭和 60 年に約 40 万人とピークを迎え、現在約 36 万人にまで減少し、高齢化率も 29.7% になっております。高齢者の免許証返納者は和歌山県全体で平成 25 年に 1,077 件でしたが、平成 28 年度には約 2.5 倍の 2,566 件になってきております。今後、交通弱者が増加していく中、地域の方々の移動手段を確保する必要が高まってきております。

自動車の分担率については、モータリゼーションの進展により、昭和 55 年度の 27.8% から平成 22 年度には 52.9% へ増加している一方、鉄道とバスを合わせた分担率については、昭和 55 年度の 10.6% から平成 22 年度には 7.3% に減少しています。このような状況から、鉄道の廃線危機や、バス路線の廃止、減便といった問題が相次ぎ、地域の活力が失われつつあり、民間の交通事業者単独の努力では維持ができなくなってきている路線があります。

特に郊外部においては交通不便地域が拡大しており、交通不便地域の住民の移動手段を確保するため、バス路線を補完する役割を果たすものとして、地域が主体となって計画運営する地域バスの制度を新たに導入し、現在本市南部に位置する紀三井寺地区で運行している地域バスに対して支援を行っております。今後は、他の交通不便地域においても、地域が主体となった地域バスやデマンドタクシーの導入を検討しております。

続きまして鉄道です。和歌山県域内の各路線、年間輸送客数は、昭和 55 年度の約 5,929 万人に比べ、平成 25 年度には約 60% の 3,517 万人まで減少しております。その中で利用者の減少により、和歌山市でも鉄道の廃線危機に遭いました。皆さんもご存じかと思いますが、たま駅長で有名になりました和歌山電鐵貴志川線が挙げられます。

もともと南海電気鉄道貴志川線として運行しており、昭和 49 年度に利用者が 361 万人のピークを迎えたものの、以降は減少が著しく、平成 16 年度には利用者が 192 万人まで落ち込み、収支が 5 億円を超える赤字となり、少子高齢化の進展や、人口の減少、自家用車の分担率の高まりなど、好転する兆しが見えないことから事業主体の南海電気鉄道は平成 16 年 8 月に鉄道事業撤退を表明されました。

和歌山市としては、貴志川線は地域住民の移動手段として不可欠と考え、「貴志



川線の未来を” つくる” 会」をはじめとした、地域住民等の存続への熱意もあり、沿線自治体である和歌山県、和歌山市、貴志川町（現紀の川市）が共同し、貴志川線存続のための取り組みを行ってまいりました。そして、和歌山県による事業継続に必要な投資や、和歌山市、貴志川町による平成 18 年度から平成 27 年度までの運営資金の負担などを前提に運行事業者の公募が行われ、岡山電気軌道の 100% 出資による和歌山電鐵が設立され、現在に至っております。

たま駅長で知られる和歌山電鐵貴志川線のさまざまな取り組みは日本全国のメディアにとどまらず、世界中のメディアに取り上げられ抜群の知名度を誇っております。取り組みの中で好評なのが、水戸岡鋭治氏がいちごのデザインを施した「いちご電車」、ガチャガチャマシーンでおもちゃを販売している「おもちゃ電車」や、たま駅長をモチーフにした「たま電車」、和歌山県の特産である梅をモチーフにした、「うめ星電車」といった改装車両の運行です。「おもちゃ電車」以外の改装車両は一口 1,000 円のサポーターによる列車改装資金の寄付によって一部成り立っていることも特徴でございます。

また、たま、ニタマ、よんたまといった猫の駅長も有名です。話題性や鉄道への愛着の高まりにより利用者が増加に転じ、現在も地域の重要な公共交通となっております。行政としては、貴志川線が安全に継続運行をするため、平成 28 年度からは老朽化した設備を整備する費用に対して、和歌山県、和歌山市、紀の川市の 3 者で支援をしているところでございます。

和歌山市のバスは、利用者は昭和 55 年度の 3,059 万人に比べ、平成 25 年度には約 30% の 831 万人まで減少しており、利用者が少ない幾つかの路線が廃止となっております。和歌山市では地域住民の移動手段が奪われることのないよう、一部の赤字路線に対する支援を行っていますが、行政と交通事業者だけでは公共交通を維持することは非常に困難です。こうした中、後ほど「紀三井寺団地」地域バス運営協議会の小淵副会長からご説明があると思いますが、地域住民が主体となって運行する県内初の地域巡回バス紀三井寺団地線の取り組みは、今後の地域公共交通の維持に向け、非常に有効であると考えております。

さらに和歌山市では平成 24 年度の交通情報機能強化事業の一環として、市民協働により作成した市内バス路線を分かりやすく案内したパンフレット Wap を利用啓発チラシとともに、乗車率の低いバス路線、沿線地域などに配布し、広く情報提供をすることで路線バスの利用啓発を図っております。

以降、年度ごとにバス路線などを修正した Wap を地域住民に配布し、平成 28 年度には Wap を市民の皆さまにおおむね配布できたことをきっかけに、さらなる利用推進と利便性の向上のために、公共交通全般を対象に、シニア向け、観光客向け、地域別の種類に分け、利用者が知りたい情報に応じて使い分けることができる公共交通情報マップ、Wap+（ワッププラス）を作成しております。

バスや鉄道に乗り慣れていない方や、観光客など利用者視点を重視し、より多くの方に公共交通を利用していただければと思います。

他には、市の職員が公共交通の維持、地域温暖化対策などを目的に、毎月第 2 水曜日をエコ通勤推進日と定め、マイカー通勤の自粛に取り組んでおります。

以上が和歌山市の取り組みになります。ありがとうございました。

辻本：田上部長、ありがとうございました。貴志川線は多様な主体がまさに三位一体となりまして、連携・協働をすることで生まれ変わって、いまや地方鉄道再生の好事例となっています。

地域住民が先頭に立つことで再生した、この貴志川線のモデルをバスに応用したのが地域バスであろうかと思われまます。利用者視点でつくられた Wap+ や、市職員が率先したエコ通勤の効果にも期待をしていきたいと思ひます。

続いて和歌山バスの久保部長、路線バスの利用促進の取り組み等々のご説明をよろしくお願ひします。

久保：和歌山バスの久保でございます。

当社の社名には乗り合いという言葉は残念ながら入っておりませんが、簡単な概要と利用促進の最近の取り組みについて、何例かご紹介します。

急にアナログな説明になって恐縮ですが、お手元にお配りしている資料の中でクリアファイルがあります。この中に路線図や高速バス、リムジンバス等の業況が入っております。それを見ながらお聞きいただければと思います。

当社はここ和歌山市内、それからお隣の海南市内に向けました一般乗り合い路線を運行しております。それから、リムジンバス路線としましては、和歌浦口、あるいは JR 和歌山駅から関空第 1、第 2 ターミナルへ運行させていただいております。

高速道路を利用する深夜急行バスといたしまして、和歌山から、堺の泉ヶ丘を経由しまして、横浜あるいは、東京、上野、ディズニーランドへと向かいますバスを運営させていただいております。

そのほか貸し切りバスや、学生さんを輸送する契約輸送といったかたちで、乗り

合いバスを中心としたいろいろな輸送サービスを提供させていただいております。

車両数は現在 102 両で、大体 100 両ちょっとと覚えていただければいいかと思っております。平成 28 年度は 710 万人程度のお客さまをお運びしている状況でございます。

当社を取り巻く経営環境は、先ほどの田上部長のお話にもありましたように、利用いただくお客さまは非常に減ってきております。少子高齢化や、車のご利用の浸透が非常に大きく影響し、減少傾向が続いております。費用削減やご利用を促進する取り組みを続けておりますが、残念ながら不採算のご利用の少ない路線については廃止、あるいは減便させていただいて、それに伴って営業所も閉めます。それで、賃貸に振り替えるというかたちで経営努力を続けているところでございます。

また、最近では運転手の不足、人手不足がいろいろな企業でございます。特に運転手の不足が深刻な問題となっております。運転に必要な 2 種免許の取得を会社で補助する仕組みや、社宅を用意するというような、人手を確保する手をいろいろ尽くしているところでございますが、厳しい状況が続いております。こういった人手不足によって、お客さまの需要があるにも関わらず、バスを出せずに逆に減収につながる状況が最近出てきているのも、またお知りおきいただければと思います。

加えまして燃料費です。ここ数年安定しておりました燃料費も徐々に上昇が続いております。こういった費用増も収支を圧迫し非常に厳しい状況でございます。

このような状況ではございますが、まず我々は経営の根幹として最大の使命と捉えておりますのは、安全で快適な輸送サービスの提供でございます。この使命を達成するために、運転手の日ごろの教育や指導、研修を実施しています。それから、全社的に安全運動に取り組んだり接遇の向上に取り組むなど、いろいろ努力をしております。

またバスの車両の設備面でも安全投資を続けておりまして、少しでも多くのお客さまに安全で快適にご利用いただけるような取り組みを行っているところでございます。

さらに近年、特にご利用促進で取り組んでおります項目が 4 つございます。1 つが、「わかやま交通案内」です。これは当社ホームページをご覧いただければお分かりになると思います。いわゆる検索サイトでございます。バスをご利用いただけないお客さまの声の中に、どこを走っているのか分からない、あるいはいつ来るのか分からない、運賃も分からないということで、バスに乗るのが非常に不安だとよくお聞きします。そういった問題を少しでも解消しようということで、このサイト

をご利用いただければ、時刻や運賃もお調べいただけます。また、バス停以外でも、和歌山市内の公共施設や観光地の行き先を入力することで、そこまでの行き先も検索いただけるという非常に使いやすいホームページにリニューアルしております。

お配りしております路線図の右上に QR コードがございまして、これを読み取っていただけますと、ホームページがスマホやパソコンでご覧になれます。

2 つ目もバス情報のご提供です。JR 和歌山駅の構内に定期券の発売所がございまして、そこへデジタルサイネージによる行き先のご案内の表示をしております。空港にあるフライト情報をイメージしていただけたらよろしいかと思っております。主要な目的地に向けての乗り場、あるいは発車の時間、行き先、系統番号等を分かりやすく表示する機械がございまして、この設置につきましては、国からの補助もいただきながら、昨年 12 月に 1 つ目を設置しております。今後またいろいろな場所で、設置を進めていきたいと考えております。

3 つ目は、なるべく便利にお得にご乗車いただける切符ということで、「バス旅・鉄旅・乗り歩きっぷ」というものを発売しております。これも、パンフレットの中に合わせて入れさせていただいております。我々和歌山バスと、グループの和歌山バス那賀、和歌山電鐵さんでフリーで 1 日、あるいは 2 日間乗り降りができる割引切符がございまして、こういったお得な切符もご用意して、利用の促進を図っているところでございます。

最後にインバウンド対応は、ここ和歌山の地も外国からいらっしゃるお客さまを含め、観光客の方が増加しております。こういった方に乗りやすいように英語の表記を、バス停、バスの車内の運賃表示、行き先表示、乗り場等に入れまして、分かりやすい乗車をいただける取り組みをしております。

また和歌山市さんからご紹介のあった Wap につきましても、これをベースにした英語版も作成しまして、主要なホテル、観光地でお配りしております。

以上、4 つの利用促進の取り組みと、当社の概要について、ご説明いたしました。

辻本：久保部長、ありがとうございました。経営状況が厳しく、乗務員不足も深刻となる中で、安全快適な運行努力を続けていらっしゃるということでした。それから、使いやすい検索サイトの公開、企画切符の販売、インバウンド対応等々、利用促進活動にも積極的に取り組まれているというお話をいただきました。

続きまして「紀三井寺団地」地域バス運営協議会の小淵副会長さんに、地域バスの運行の取り組みについてご説明いただきたいと思います。よろしく申し上げます。

小淵：「紀三井寺団地」地域バス運営協議会の副会長の小淵でございます。本来、会長の高野が皆さんにお話しする手はずになっておったのですが、急に体調を壊されましたので、急遽私が今日ピンチヒッターということで出席させていただきました。

最初に紀三井寺団地は和歌山県のどういう位置付けにあるかということだけ、ちょっとお話をしたいと思います。和歌山市の南の端で、船尾山という山を隔てて隣が海南市という所です。1963年、昭和38年に県が宅地分譲しました。国道から奥まで2kmぐらいあります。幅は1kmもないのですが、そういう団地ができました。

宅地が広く、道路が結構広いということから、一戸建ての住宅を建てるのが原則になっておりまして、一部分譲住宅もありましたが、環境がよく、加えて隣接地に運動公園ができました。これは黒潮国体のメイン会場となり、その後、2015年紀の国わかやま国体でも、2度目のメイン会場となりました。そのように非常に環境が良いということで、各地からこの土地に移り住む現象が生じまして、最盛期には1,100世帯ぐらいが、この地に住み、当然のことながら自治会にもそれだけの方が参加されておりました。

時代は進みまして、いわゆるモータリゼーションということで自動車を持つ風潮が出てまいりました。南の端ですから、本来であれば車がない場合は、和歌山バスさんの路線バスでもって、現在のJRの和歌山駅との間、循環バスとして1時間に2本ぐらい走っておりました。これを通勤の方も利用されていたのですが、今申し上げましたように、モータリゼーションとともに路線バスの利用が減りました。それで、1時間に2本のダイヤが1本になり、とうとう最後に平成21年の10月に路線バスが廃止になりました。

働いていない方にとりましては、やはりこの路線バスは唯一の交通の手段で歓迎されていたはずですが、あまり利用しませんでした。そういうことから、バスの廃止になってしまいました。

私も路線バスの廃止に対して、近畿運輸局にお願いにあがりまして、ちょうど小泉内閣が規制緩和を進める時代でして、これはどうしようもないと言われました。それで、自治会の仲間と、とにかく路線バスに代わる交通手段ということで、市に陳情に行きました。それで、市の交通政策課に私どもの話を聞いていただきました。バス問題対策委員会というものを立ち上げて、平成23年からずっと続けてきて、やはり地域バスの運営協議会というものを立ち上げる必要があるという話にな

りました。自治会の役員と市の交通政策課、運行を担当していただく業者の方の 3 者で地域バスの運営協議会を立ち上げました。

まず住民の意見を聞く必要があるということから、アンケート調査を行いました。アンケートの対象者は 1,800 人くらいいたのですが、そのうちの 1,600 人くらいから回答をいただきました。1,600 人のうちの約半数が 60 歳以上の高齢者なのです。その当時、働いていた方というのは 60 代のごく一部の方と、50 代以下の方でした。

ところが、そういう方は車に乗っているから、バスを走らせることにそれほど関心を持っていませんでした。60 歳以上の方がなんとかしてバスを走らせてほしいということで立ち上げたバス運営協議会です。アンケート調査も行い、市の交通政策課に地域バスを走らせてほしいという話を持っていきました。それが市の交通会議で取り上げられ、最終的に運行を開始しました。

運行開始にあたりましては、先ほど申し上げたアンケートの調査結果から、恐らく利用されるのは限られた 60 歳以上の年代で、仕事も持っていないということから、運行時間についてはそんなに朝早くから運行しなくてもよく、終わりもそんなに遅くまで運行しなくてもいいということで、運行時間が決まりました。地域バスは、それほど大きくなくてもいいということから、12 人乗りのバスに決まりました。

平成 25 年 4 月からスタートするにあたり、バスのお披露目式を行いました。お披露目式でお集まりになった方に高齢の方が多かったので、「皆さんの年代で何が大事かという、きょういくときょうようです」という話をしたのです。「今更、教育でも教養でもなかろう」と言われましたけれども、「実はきょういくというのは「今日行くところがある」、きょうようというのは「今日用事がある」です。この 2 つが高齢者にとって、ものすごく大事ですよ。今度地域バスが走りますから、きょういくときょうようを見事に果たしてください」という話をしたのです。

1 年目の収支率は 10% でよく 90% は市が面倒を見るということでしたが、2 年目以降は引き上げられて 20% になるということでした。初年度の平成 25 年度は、収支率が 15% でした。平成 26 年、27 年は 20% にはなりませんので、穴埋めをどうするのかという話になりました。このバスをなんとか続けるためには、自分たちで募金活動をして募金を集め、それで足りない分を埋めようということになりました。ところが、だんだん利用率が上がってまいりました。平成 27 年が 17.8% で、平成 28 年ではとうとう 20% を超えました。

最近の状況として、去年平成 29 年の下半期は 24% ぐらいまで来ているというこ

とで、目標の 20%を超えていました。これは非常にありがたいことです。

なぜ、そんなに利用者が増えたのかです。1つは自治会で活動しているグループで、さざなみ体操教室というのがあるのです。この体操はどうやら話大（和歌山大学）の先生が勧めている体操らしいのです。その体操教室に取り組んでいる方々で、要はバスを利用して医大付近で食事をしようと集まって利用されています。

別のグループは、このバスは絶対になくしてはいけないので、できるだけ利用しようということで、月に 1 回は必ず食事会のためにこのバスを利用されています。そういうことでバスの利用が定着し、収支率の向上につながっています。この先、バスをなんとか継続していきたいと考えております。以上です。

辻本：ありがとうございました。きょういくときょうようを支える紀三井寺団地の地域バスは、市民主導の活動が地域の住民の心に灯をともし、地域を元気にすることに非常に役立っている好例だと思います。市内には、いわゆる公共交通不便地域が面的にございます。その人口は約 1 万 3,000 人と推計されておりますけれども、そういった地域の課題解決の先行例として今後とも頑張ってくださいたいと考えています。

ここで基調講演をいただきました土井先生と、特別講演をいただきました青木審議官、それから和歌山運輸支局長の北寺さんから、今、発表いただきました 3 名の方々に対するコメントや、質問等をいただきたいと思います。では、土井先生から順番によろしくをお願いします。

土井：ご発表をありがとうございます。特に地域でご活動されている小淵さんのご発表はすごく面白く聞かせていただきました。

みんなで食事に行こうと誘い合っていくのは、バスの中がまた会議の場所になってさらに地域コミュニティが広がっていく場になっていると思います。たぶん車で活動されていたら、そういうことはできなかったと思います。新しい楽しみ方で、移動のプロセスも楽しいということで使われているのは、すごくいい使われ方で、それで利用が増えているというお話は非常に面白いと思いました。

私の自動車の分担率が、和歌山は 53%です。加西市では 80%で、そのうち 3 割の人たちが自由に移動することができないと話しました。この 3 割の人たちのために地域公共交通の充実を図ることはものすごく大事なことが、その 3 割の人たちになる可能性は誰にでもあります。実は 3 割の人たちのためにやっているのではなくて、自分たち自身のために地域公共交通の充実を図る活動をやっていることを、私も付け加えることができたならよかったです。今、小淵さんのお話を伺って、そうい

う感想を持ちました。

もう1つ、田上さんのご発表のスライドで、和歌山バスさんの利用が減っているということでした。ただ、ここから拝見するとグレーの折れ線グラフだけは増えていたように思うのです。右の下の折れ線グラフです。右下に和歌山市内路線バスの利用者の推移ということで、確かに古い時代からいうと、右肩下がりではありますが、最近下げどまっている傾向があります。また、グレーの折れ線は明らかに増えています。これは和歌山バスさんのほうが詳しいかもしれませんが、一体なぜなのかを把握しておいたほうがよいと思います。やはりどこでも利用が減っているという一般論だけでなく、データを丁寧にみてなぜかを確認すると、いろいろなヒントが出るかもしれません。その点を追加でご説明いただくことがあれば願います。

辻本：ご質問でございますので、いかがでしょうか。

田上：これは和歌山バスではなく、和歌山バス那賀になると思うのです。これの分析はしていないのですが、現在、そんなにも増えている状況ではないと思います。

土井：まだ減っているということですか。

田上：そうですね。今日那賀バスさんは来られていませんか。

土井：実際、変動しているもので、増えているときもあれば減っているときもあるということなのかもしれませんが、全体で右肩下がりとはまたちょっと違う感じがします。なぜかなと思ったわけです。もし増えているのなら、何かアクションがあったのか、理由があったのかと思いました。

久保：全体の傾向としては、減少の傾向はそう変わっていないと思うのです。多少緩やかな部分はあるかもしれませんが。ただ、このデータの取り方が運賃で逆算するというようなこともあり、乗車の人員が左右されるところがございますので、そういった要素もあるかと思います。傾向として、どうなっていくかということ言えば、減少ベースが続いています。

土井：ちょっとしつこいようですけども、減少が続いていると言うのは、確かに現状はそうかもしれません。これをなんとか増やそうという話のほうが、地域にとっては大事だと思います。そういう取り組みも、せっかくですからご紹介いただいて、それで増えたという話があると、よりみんなで地域を支えようという話に次は展開していく可能性があると思います。

最近の動きの中で、細かく見ていくと、増えたり減ったりしているのが、合計が



減っているのかもしれませんが。そのへんも可能であれば、一度見ていただけたらありがたいなと思った次第です。すみません。ちょっと長くなりました。

会場：フロアからでよろしかったら、原因が分かります。恐らく、和歌山市さんが導入された「和歌山市元気 70 パス」の効果があるのではないかと思います。以上です。

土井：政策の効果があったということですね。そうしたことを適切に評価することが重要だと思います。

辻本：ありがとうございます。今後その路線バスに、勝利の方程式がどこにあるかを探っていくことは非常に大事ということですね。

続きまして、青木さん、いかがでしょうか。

青木：和歌山電鐵さんは日本の代表的な事例だと思っていますが、鉄道に新たな魅力を加されて、乗ることそのものの楽しみを見いだされました。いろいろなデザイン化がされた鉄道のはしりで、私もすごく精緻だとは思っています。地域には宝があります。私どもも地域の宝探しをしなければいけないと思っていますが、公共交通そのものを、私どもの財産というよりも、宝として育てていったすごくいい事例だと思っておりますので、このへんはさらに連携をしたいと思っております。

地域移動のお話なのですけれども、運営協議会は今 19 ございます。その 1 万人規模単位の自治会で 40 で、40 万人の背景人口で今運行をしていて、その運営協議会に参加していろいろな議論をするコアメンバーになると 500 人を超えてきます。こういった広がりを持つことが、お互いを今度支えていくことになります。ぜひ、さらに他地域に広めていただけるように、仕組みづくりをお願いしたいと思っております。

お話を聞いていて、私どもは平成 18 年度からやっているもので、地域がいろいろなアイデアを持っています。例えば、時刻表を覚えられないという方には、小さい時刻表を地域でつくった例もあります。

全国で報道していただいている「みどりっこバス」があります。行政の方の視察が多いのですが、自治会単位でやっている「みどりっこバス」を見て、実際に自治会で持ち帰って自分たちも始めるというものもかなりあります。実は私どものコミュニティバスは行政との対話だけではなく、連携して勉強もかなり行かれていますので、他市の運営協議会さんとの交流も今後はいいのかなと、ちょっと聞かせていただきました。

辻本：ありがとうございます。今、青木さんからコメントをいただきましたけれども、田上さんどうですか。

田上：参考になることが大分ございます。その中で、市民協働は地域住民の方と一緒にということなのですが、住民の方とお話をするうえで、何に気を付けてやったらよいか、思うところがありましたら教えていただけたらありがたいです。

青木：気を付けることは、一言で言うと行政の勇気だけです。皆さんに「地域住民の方に任せて大丈夫なの、ぐちゃぐちゃにならない？」言われます。でも、行政がやっても多分うまくいきません。そこは勇気を持ってやったほうがいいです。頑張っておられる路線が出てきているわけです。もう 1 つあったほうがいいのはシステムをつくることです。この 2 点だと思います。それを持って、地域住民の方に本当に懇切丁寧に話しました。

私どものシステムでは、地域に関わっていくのが補助金だけを出すのなら本当に楽ですけども、かなり手間をかけてやっています。大体 3 倍から 4 倍です。月に 1 回運営協議会を地域の皆さんが開かれますので、その都度、私たちも行っています。大体 2 時間ぐらい議論をしていただきますが、それが 19 あるわけです。水面下で動き始めているところもあり、たぶん毎日あるという世界です。それでも、皆さんの話を聞いて、どうしたらいいのかを一緒に考えること、提案することで、また皆さんがまだまだ頑張らなければいけないとっていただけたことこそが、地域再生、公共交通の再生だと思っています。努力は地域の方がしているので、行政は下支えを頑張ってやっていくことかなと思います。

辻本：ありがとうございます。市民に任せる行政の勇気と、システムづくり、それから住民との丁寧な双方向のコミュニケーションが大事だといったお話でした。

それでは北寺支局長いかがでしょうか。

北寺：先ほど、紀三井寺団地の小淵さんから、規制緩和で近畿運局に相談に来られて「できません」という返事をしたことを非常に申し訳ないと思っています。

一通り皆さんのご意見をいただきまして、和歌山市さんはかなり取り組みをされていて、パンフレットの Wap もつくられて、いろいろ PR をされています。

ただ 1 つ私が思うのは、PR してもなかなか乗っていただけないと思います。実は私も和歌山に勤務して 2 年弱になるのですけれども、私ども運輸局は和歌山港にあり、そこにはたくさん工場がございます。通勤されている方はたくさんおられるのですけれども、ほとんどが車です。バスや鉄道には全然乗られないのです。

運輸局の場合は電車通勤が義務付けられておりますので、電車なり、バスで行っております。和歌山市さんのほうで、市役所さんが月に 2 回されているエコ通勤は

MM と言うのですけれども、一度工場の方にも声をかけてみてもいいのかなと思います。

それと和歌山バスさんも、利用促進のためにいろいろなことをされていて非常に素晴らしいことだと思います。1 点だけ思いましたのは、検索サイトは、当然今は検索をしますが、バスを使う方はお年寄りが多いので、お年寄りにすぐ分かるようなことがあればいいなと思っております。

先生方のお話を聞きまして、バスに乗らないとなくなってしまうし、なくなったらもう復活できないことを、もっともっと皆さんに知っていただくためには、まず PR が一番大事なのかなと思います。

辻本：ありがとうございます。

ここまでの議論で、交通まちづくりに向けて、市内を運行するバス事業者、和歌山市、市民の取り組み状況、それから課題等々の整理ができてきたかと思えます。ここで、後半に移っていきたいと思います。後半では、前半の内容を踏まえまして、和歌山市におきまして今後、連携・協働による環境にやさしい交通まちづくりをさらに広げていくための鍵となること、課題について議論を進めていこうかと思っております。

まず、田上部長にお尋ねします。岐阜市では、和歌山市に先んじて既に地域公共交通網形成計画や再編実施計画もつくっておられます。それで、連携・協働型の交通まちづくりの推進をされているということでした。今後の和歌山市の取り組みの参考として、岐阜市の青木審議官にさらに聞いておきたいことが、もしあれば質問をしていただきたいと思います。

田上：1 点お聞きしたいことがあります。岐阜市さんは既に接続バスの導入をされております。その接続について、どういう環境が整っていたから、どういう環境を整えたから導入をすることができたのかです。

我々も今、中心市街地のほうに大学を呼んで活性化をさせているのですけれども、将来のことを考えると連結バスの導入も考えられます。どのような条件、環境が整ったから、整えたからできたかです。また、バス事業者さんや道路管理者さん、警察関係者さんとの調整をどのように行えば、スムーズに行くのでしょうか。ご教示願えたらと思います。

青木：BRT の導入は非常に厳しい環境で始めています。私どもが、バスのネットワークを提案したのは平成 12 年です。その際にバス利用が 7% ぐらい減っていて、行政がで

きる部分と、事業者に経営を担ってもらう部分を分けなければいけませんでした。効率化とネットワークという中で路面電車の廃止を経験し、基幹公共交通軸を何でつくっていくのかでした。たぶん、バスバスの乗り継ぎでは成立しないので、バスを超えるシステムということで模索しました。神奈川中央交通が初めて BRT の連節バスを導入されました。これなら、LRT よりも安くできるということで検討を始めたわけです。

導入にあたっては、非常に困難を極めております。まず、バス会社をかなりの時間をかけて説得しています。大体言われるのは、「こんな高い長いバスが 1 台走って乗るのか、今あるバスを 2 台走らせればいいのか」と言われて、費用面でどう変わるのかの説得をしました。交通事業者が基幹公共交通でしっかりと事業採算、経営の柱をつくっていかなければいけないという認識で BRT を決断してくれました。

次のステップは道路管理者と警察です。大体イメージされるのは、長いので、けん引トレーラーです。トレーラーは不定期にたまに走るだけなので、あまり怖くないけれども、時間ごとに何本も走られたら、まず安全の担保ができるのか、渋滞に影響はないのかという、見たことのないバスに対する恐怖心が出てきました。

これはお話ししてもなかなか理解していただけないので、初めに導入されているところに皆さんで取りあえず行ってください。そこで現地調査を一緒にしましょうということでした。もともとこの連節バスは後輪駆動で、かなり小回りが利くのです。普通のバスの軌跡で走れる車両なのです。まずそれを見ていただきました。

交通管理者さんの理解を得るのは 1 つのハードルになります。これは神奈川県警さんに非常に助けていただきました。「大したことないよ」と言っていて、理解していただいた経緯があります。

ただ、その後もいろいろなメディアにもたたかれ、議会も実はすんなり通ったわけではなくて、付帯決議をいただいた中でなんとか乗り越えてきました。いろいろな宿題とか、市民の合意形成といったものを一つ一つ丁寧にクリアしていかないとできません。

私どもがやってきたのは、まず幹線の仕組みを具体的に見せていきました。再編は、BRT がやるから幹線の仕組みをつくるのではなくて、BRT 導入の前の段階の走行環境の整備です。例えば、バスレーンの導入とか、カラー化、PTPS（公共車両優先システム）の導入を実際に計画に盛り込んで連節バスを入れていくという、

実際の具体的なステップをしっかりと踏んでいきました。

それと併せまして合意形成です。成果を見せることを大前提としましたので、高い効果が間違いなく出せる路線から、計画的に入りました。運行コースというのは、実際に導入効果が高い路線を戦略的に入れました。この 2 つの戦略を柱でやってきました。このあたりは都市の構造とか、地域特性によって異なりますので、その都市に合った戦略による合意形成が必要だと思います。

辻本：ありがとうございます。青木さんからお答えいただきましたけれども、田上さん、いかがでしょうか。

田上：さまざまな課題の一つ一つを懇切丁寧に取り組むことが大事だというお話で、大変参考になりました。ありがとうございました。

辻本：BRT 絡みのお話になっておりますけれども、久保さんはいかがでしょう。事業者としては、バスの幹線の今後については、どのようにお考えをお持ちですか。

久保：今後の交通網の形成はまちづくりと連動することが必要と思われま。コンパクトシティやネットワークということで、和歌山市さんが進められるまちづくりニーズに合った輸送形態をつくっていくことが大事だと考えております。

BRT につきましても、バスの定時性、速達性を維持する意味では非常に検討に値する内容かと思ひます。ただ、BRT イコール連節バスに結び付けられがちではあります。基本的には既存の設備、あるいは多少の工夫や投資で、うまく定時性、速達性が達成するところから、まず考えるのが基本だと思ひております。

青木さまからお話があったようにいろいろな課題をクリアする必要もござい。ますので、どうかたちで今後の和歌山市のまちづくりと交通の需要に合った基幹路線の運行形態が合っていくのかというのは、腰を据えて考えていくところが必要かと思ひます。やはり持続できてこそですので、いろいろな面から検討をしていく必要があると思ひております。

辻本：ありがとうございます。田上さんと青木さんの間で、直近の話と幹線のバスに関する意見の交換がありました。それから、少し前にはコミュニティバス、地域バスの意見の交換もありました。そのお二方の意見の交換をお聞きなりまして、ほかの登壇者の皆さんはいかがでしょう。どのようにお感じになりましたか。あるいは、どういうところが今後の諸課題をクリアしていくための課題になってくるとか、何かアドバイスなり、ご感想がありましたら、いただきたいと思ひます。

どなたからでも自由に結構ですので、ご発言いただければと思ひます。いかがで

しょうか。

北寺：BRT のお話で、和歌山もバスがいろいろたくさん走っているように見えるのですが、離れると便数が少ないというところがございます。先ほど、和歌山市さんが言われたましたコンパクトシティで、拠点と拠点を結ぶところに幹線として、BRT といったものが必要になります。和歌山市の場合は、JR 和歌山駅と和歌山市駅が 2 つの拠点になると思います。その中をどうやってつないでいくのかなというのが、まちづくりも含めて、今後考えていくところかと思えます。

辻本：ありがとうございます。まちづくりと絡めての検討が大事だというお話をいただきました。ほかの登壇者の方いかがでしょうか。

土井：BRT と連節バスは、皆さんもご承知のようにちょっと違うと思います。普通のバスでも BRT 的な運行をすることは十分可能です。それは幹線とフィーダーをきっちり分けて、幹線のバスが走りやすい空間をどうやってつくるかということが大事だと思うのです。

バスを専用レーン化すると自動車を運転している人からは道路の車線が減少するわけですから大体嫌がられます。それから、警察も渋滞の原因になりますから、嫌がるかも知れません。ただ、それぐらいの話をしていかないと、なかなか速達性は得られませんし、公共交通側に人を呼び込むことがいつまでたっても、自動車利用の後塵を拝することになります。

それを、どこで、どう、そういう発想に変えていくか、変わっていくかということが、地域の足を支える話とつながっていくと思います。連節バスを入れるか入れないかというよりも、この地域で、自動車も大事だし、公共交通も大事で、それをどういうシステムとしてネットワークを組んでいくかの議論が重要です。地域公共交通網形成計画で、こうしたことを具体的に本気で考えていかないと、やはり自動車型の町、自動車の多い世界になり、バスの利用者は右肩下がりのサイクルから抜け出せません。

では、なぜ、バスにそんなに力を入れるのが大事なのかと、また元の話に戻ります。自分たち 1 人 1 人の問題なのです。自動車を使うことで楽なこともありますけれども、自動車を使えない時期もありますし、地域のみんが幸せになる仕組みを考えて、少し車を控えて、まちの構造も考え直すという話がやはりゴールです。単に利用者が少ないから増やしましょう、あるいは減便しましょうという話になりがちなのですが、それだけではないということです。きちんと話していかない

と、自動車を使っている人たちの賛同はなかなか得られません。そういうことを、どう突破していくかが、すごく大事だと思います。

辻本：ありがとうございます。

青木：土井先生がおっしゃるとおりで、私どもが一番重視しているのは、**BRT** だけでも、コミュニティバスだけでも駄目なのです。公共交通網形成計画のもともとの狙いは、平成 12 年につくった、幹線、支線の再編計画によって、バスをネットワークとして成り立たせて維持して、利便性を上げることでした。

それと、行政が全て支援をしていくことは無理なので、事業者が経営できる路線と、行政がしなければ成り立たない路線の仕分けをしていくのか、組み立てていくのかを目指していました。それをもう 20 年近くやってきているのですが、まだまだ完成には至っていません。

ただ、私どもの交通事業者がどういう状況にあるかと言いますと、12%、電車が減って、走る距離が減っています。もともと計画に入った平成 14 年、15 年のときには、7、8 割の路線は赤字でした。今、赤字路線は、補助路線も含めて、赤字が解消しています。では、市民のサービス水準で、満足、不満は高まっているのかということ、先ほどご説明したように、あるところでは 2 倍以上がっているということ。その利用データと事業者の指導とかですけれども、どう事業者とタッグを組んで、市民の移動の満足度を上げるのかに尽きます。

そのうえで、末端となるコミュニティバスです。これは本当に地域に入って、地域の意見を踏まえて、丁寧につくっていきます。地域の生産年齢人口が通勤、通学をする移動手段のネットワークを丁寧に組み立ていきます。これは、やはり市がやらないと、たぶん事業者ではできません。その象徴的なところに **BRT** があるのですけれども、支線の部分と有機的につなぎ合わせるところも含めて、私どもは目指しています。

いつも、いろいろな自治体さんとお話しさせていただく中で、バスのネットワークの話を丁寧にさせていただきます。そこがやはり肝かなと思います。

辻本：ありがとうございます。どうも IC カードなり、どこかに上げられたビッグデータを活かして、いかにコンパクト・プラス・ネットワークの計画体系を丁寧につくっていくか、またそれを丁寧に説明していくことが、今後の和歌山市の取り組みにおいては大事になってくるのかなと思われま。

そういうときに、ちょっと残念なのは、和歌山市はまだバスでは IC カード、バ

スロケが導入されていないということなのですから、今後の導入については、お考えですか。

田上：バスロケについては、和歌山県さん、和歌山市、和歌山バスさんの方へということですから、ICについても、和歌山県さんと一緒に導入できるように検討をする予定になっております。

辻本：ありがとうございます。地域バスの今後について小淵さんにお話をいただきたいと思いますが、いかがですか。

小淵：地域バスを運転してくれている運転手さんと乗客の間のコミュニケーションがものすごく大事だと思います。高齢の方が荷物を自分の家まで運ぶのがちょっとしんどい場合は、運転手さんがその荷物を家の戸口まで運んでくれています。これはフリー降車制度を採用したことのおかげです。団地内のメイン道路は駄目だけれども、団地の中では「ここで下ろしてください」と言えば下ろしてくれる制度です。

申し上げましたようにお年寄りが買い物の荷物を車から降ろして、自分の家に持ち込むのが大変だということを運転手さんが手助けをするということが、高齢者の方にとって、この地域バスに乗ったら運転手さんがそこまでやってくれると喜んでいくのです。そういうことがフリー降車制度とともに定着しています。ですから、運転手さんと乗客とのコミュニケーションがものすごく活発にされています。これが地域バスにとっては非常にありがたいです。

乗車率を上げていくために、周辺の自治会にもバスマップを配布しまして、それを利用してくださいという話をしましたところ、「医大に通院・見舞いに行くためにこのバスを利用させていただいています」とか、利用者が周辺の自治会でも増えてきているという効果が上がっています。

今後とも利用率を高めていくように、よく皆さんに呼びかけをしてやっていきたいです。高齢者が多いと言いましたけれども、運転免許を返上された方が、「地域バスがあるので、これから利用させてもらいます」という話を聞いております。高齢者の団地ですので、これからどんどん免許証の返上をされた方が、このバスを利用される方向にもつながっていくと思っております。

辻本：ありがとうございました。連携・協働による環境にやさしい交通まちづくりをさらに広げていくための鍵となる課題について、ご議論をいただいておりますが、和歌山市の田上部長さんからは、岐阜市全域での市民協働型のコミュニティバスを展開するために工夫されたことのご質問もあり、幹線への連節バスの導入に向けた環境



整備についてのご質問もありました。岐阜市の青木審議官からは、種々アドバイスをいただくことができました。

岐阜市の場合、広域移動は鉄道、市内移動はバスという役割分担があるということで、バス中心ネットワークで支える 41 万都市というお話でございました。和歌山市は、岐阜市とほぼ同じ面積に 7 つの鉄道路線と 30 もの駅があります。市内の公共交通の幹線を鉄道とバスとで分担をしている構造になっておりますので、そういう都市構造や交通体系の差異を踏まえつつも、岐阜市から、できそうな点はしっかり参考にさせていただくことが、今後の持続可能な和歌山市の地域公共交通体系づくりにたぶん非常に大事になってくると考えました。

紀三井寺団地の小淵副会長さんからは、最近の住民活動の成果についてのお話もいただきました。地域公共交通を取り巻く環境は、担い手不足の問題や、財政制約の問題も含め、年々厳しさを増す一方でございます。

移動手段がないがために生活のさまざまシーンで我慢せざるを得ない人が増えてくるかもしれないということで、土井先生の基調講演にもところに灯をともし地域公共交通というお話がございましたように、移動手段がなくなりますと、人々の心から灯も消えていきます。そういう状況を放置しますと、地域全体が暗く沈んでようになってくるかもしれません。

そうならないように、ぜひ住民、事業者の双方が危機意識を持って、地域公共交通の維持活性化に取り組んでいただきたいと感じた次第です。そういう頑張る地域への多大な支援を国、県、市にはぜひお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

それでは、残りの時間も迫ってまいりましたので、今日のセミナーのまとめをしていきたいと思えます。以後の 20 分ほどは、連携・協働による環境にやさしい交通まちづくりに向けて、今後、特に取り組んでいきたいとお考えのことや、自治体、交通事業者、住民等に期待されることなど、今日の内容を踏まえてお 1 人、3、4 分でお話をいただけたらと思えます。それでは、順番に田上さんからお願いできますか。

田上：和歌山市では今後人口減少時代において都市サービスを維持するには、病院や商業などの都市機能に関連する施設の周辺への人口集積やにぎわいを維持し、高齢者だけではなく子育て世代も住みやすい住環境を整備しまして、さまざまな世代が交流する元気なまちづくりを進めることにより、都市の活力低下に歯止めをかけること

が必要と考えております。

そのため、中心市街地へ都市機能を誘導し、鉄道駅周辺への生活利便施設の維持・誘導を行い、公共交通によりそれらの地区に便利にアクセスできるなど、福祉や交通なども含め、都市全体の構想を見直しまして、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方でまちづくりを進めていくことが必要であり、平成 29 年 3 月に立地適正化計画を策定しました。

現在、和歌山市には交通に関する計画はございませんが、和歌山市全体を見渡した公共交通に関する計画である、和歌山市地域公共交通網形成計画を平成 30 年度に策定予定としており、持続可能な公共交通ネットワークづくりについて、和歌山バスさんをはじめ、事業者の皆さまともしっかりとお話をしながら、和歌山市の福祉、観光、まちづくりの部署なども含めて、関係者と連携して取り組んでいきたいと考えております。

公共交通の維持のためには、地域住民の方々への協力も不可欠です。市の施策にご理解、ご協力をいただきますよう改めてお願いいたします。以上でございます。

辻本：ありがとうございました。では和歌山バスの久保部長をお願いします。

久保：和歌山バスでございます。当社としましては、引き続き経営の根幹と位置付けております、安全安心で快適な輸送の努力の継続をしていきたいと考えております。

また、経営を安定させて収入を確保していくうえで、利用される方の維持、拡大に取り組んでいくわけですが、特に 2 点あります。インバウンドの取り込みと申しますか、和歌山県を観光と、それ以外のビジネス等で訪れる方のご利用も促進する取り組みです。もう 1 つは潜在的な需要です。バスに乗ろうと思えば乗れるけれども、なんらかの事情でご利用いただけていない方です。逆に言えば、何かの点を改善、工夫すればご利用をいただけるといった潜在的な需要の取り込みも考えていきたいと思っております。その 2 点で需要の創造を行いまして、収入を安定化していきたいと思っております。

具体的には、より分かりやすく、乗りやすいサービスを提供させていただくことで、まずは乗りやすい路線、効率的な路線をこれからも考えていきます。それから、先ほども話しましたが、バスロケーションシステムです。いつ来るのか、また何分待てばいいのかが分からないといった、利用をいただくうえでのストレスを少しでも軽減できるようなシステムの導入です。さらには、鉄道との乗り継ぎ、キャッシュレスなど、いろいろな点で乗りやすい便利な IC カードの導入も早期に

検討していきたいと考えております。

また、お年寄りのご利用では、まずはバリアフリーの進捗が大事かと思えます。ノンステップ化、あるいはバス停の改善など、施設の改善にも努めてまいりたいと思えます。

今、申し上げました取り組みは、投資も伴います。またマンパワーやノウハウといった非常に多くのもの、要素を必要とします。我々、事業者だけで今後まかなっていくというのは非常に困難と考えております。そういった意味で、国、行政のサポートやご指導を引き続きよろしくお願ひしたいと思えます。

最後に今日、ご来場いただいた市民の方、ご利用者の方にもお願ひがございます。バス事業者として、我々和歌山バスは経営努力を続けてまいります。また行政等のサポートもお受けしたいと考えておりますが、それだけで地域公共交通が維持できるかという非常に厳しいものがございます。何より市民の方々のサポートが大事かと思えます。最も手軽で効果的なサポートは、バスに乗っていただくことかと考えております。逆に言えば、バスをご利用いただいて収入が確保できるということで、いろいろな改善、投資が実現できていくと考えております。

今日の基調講演や、岐阜市さんからの貴重な情報の提供等、いろいろな有益なお話をお聞きいただいたかと思えますので、ぜひご家族、あるいはご近所、会社、学校で、こういった地域公共交通についてお話をしていただいて、週に 1 回でも、月に 1 回でも結構です。バスをご利用いただくよう考えていただければありがたいと思えます。以上です。

辻本：ありがとうございます。私も財布の中には必ず 5,000 円分の回数券が入っておりまして、頻繁に利用させていただいております。今後もぜひ積極的に利用していこうと思っております。

続きまして、地域バス運営協議会の小淵副会長、いかがでしょうか。

小淵：地域バスが平成 25 年から走りまして今年で 5 年目になります。ただ、行政にお願いをして走らせてもらえばそれでいいというのではなくて、やはり地域に必要なものは地域で守るという考え方を持って、これからも継続に努めていきます。

特に和歌山市で初めて地域バスを走らせたのは、この紀三井寺団地と医大経由の紀三井寺駅のルートです。これをなんとしてでも守っていききたいというのが、私も紀三井寺団地に住んでいるものの務めだという覚悟で、これからもこの地域バスの継続に力を尽くしていきたいと思っております。以上です。

辻本：ありがとうございます。大阪大学の土井先生、いかがでしょうか。

土井：和歌山はかつて南海の貴志川線が廃線になって、和歌山電鐵に姿を変えて導入された鉄道再生のモデル地域です。こういう地域で、今、いろいろな活動をされている方のお話を伺えて、これから非常に期待したいなと強く思っています。鉄道の再生モデルとともに、地域と一緒にバスの再生モデルをつくられる地域になってほしいなど、心から今日は感じました。

やはり利用者が少ないということでしたが、ちょっと自分の話にさかのぼって申し訳ありません。事業者さんが「この路線は赤字路線だ」と言うのは仕方がないにしても、それを支援する行政は赤字の補てんをするということではなく、地域に必要な投資だと考えて下さい。そういう感想を今日ご参加いただいた方が持っていたら大変ありがたいです。そうすると、気持ちが前向きになりますし、地域と一緒に何をしていったらいいのかも考えられます。

赤字を減らすのではなく、地域に対するサポートがどれだけできているのかという評価の仕方がまた違ってくると思いますので、ぜひ、赤字補てんという言い方はやめましょう。

もう 1 つ思ったことは、さまざまな取り組みを一生懸命されていることがよく分かりました。IC カードが入るとデータが取りやすいという話もありますけれども、できるだけ IC カードがなくてもできることはありそうです。いろいろな取り組みをされていることに対する効果の測定をぜひやって、これが効く、これはもうちょっと改善をしたほうがいいということが分かると、さらに施策の中身が充実すると思います。

ぜひ、効果の検証、あるいは効果の可視化をしていただいて、次の施策の優先順位を決める、あるいは施策の幅を広げる取り組みに活かしていただくとすごくいいと感じました。感想ばかりで申し訳ありませんでした。ありがとうございます。

辻本：ありがとうございます。では、青木審議官、いかがでしょうか。

青木：先ほど田上部長から、網形成計画を平成 30 年度につくられることと併せて、小淵副会長からも、自分たちの使命として守っていくということでした。今の私どものコミュニティバスも地域が守るのが当たり前意識が市全体で定着しております。そういったことを和歌山市さんもこれから歩まれるのかなということの期待を込めて、本当にこれから始められるということは期待値が大きいと思いますので、ぜひ頑張ってくださいと思います。

辻本：ありがとうございます。では、和歌山運輸支局の北寺局長、お願いします。

北寺：全体的なことになるのですけれども、公共交通を運行している鉄道会社も、民間の事業者も営利企業でありますので、当然収支が合わなければ路線を廃止するのは当たり前前の時代でございます。路線バスが廃止されれば、その地域は交通空白地帯になりますが、地域にとって必要であれば、代替手段としてその地域の交通が必要になってきます。その運行主体については、コミュニティバス等が始まりますけれども、多大な費用がかかります。その費用がかかっても、そこは維持していくことが必要であります。公共交通をより長く維持していく考え方として、民間にできるところは民間にしてもらって、不採算で民間ができないところは市が支援するなど、地域バスのようなコミュニティ交通で補完をして、民間の需要を損なわないようにすることが重要であると思います。

紀三井寺団地のコミュニティバスは非常に頑張っておられますので、今後、恐らくほかの地域で交通空白地帯となるところもあるかもしれませんが、そういうところも紀三井寺団地のように、地域住民の方が一致団結をして、交通を守っていくことが非常に大事ななと思いました。

辻本：ありがとうございました。登壇者の皆さんから3分程度ずつまとめのお言葉を頂戴することができました。

本日は、基調講演から特別講演、それからパネルディスカッションを通じまして、「連携・協働による環境にやさしい交通まちづくり」について考えてまいりました。基調講演の中で土井先生から、理念を関係者が共有することの重要性のお話がありました。それから、特別講演で青木審議官から、持続可能な地域公共交通をみんなで作って守り育てるという体制づくりが非常に大事といったお話もいただきました。

この連携・協働による環境にやさしい交通まちづくりを広げていくためには、これからのまちづくりや、それを支える地域公共交通のあり方に関する基本的な方向性、つまり理念をみんなで共有しながら、その実現に向けて戦略的に総力戦で取り組むという体制をつくることです。これがまずは大事だと考えた次第です。

岐阜市のご説明は、岐阜市のように総力的に取り組んでいきますと、公共交通の利便性に対する市民の満足度も有意に高まり、利用者も増えてきているといった、非常に勇気付けられるお話をいただきました。和歌山市でも、そういった状況にぜひなっていくように望むところでございます。

そのために欠かせないのが、今、市でもつくろうとしているところですが、公共交通政策のマスタープランとなる、地域公共交通網形成計画でございます。それを策定するにあたっては、関係者で理念を共有し、関係者間の意見の擦り合わせ等にしっかり時間をかけ、丁寧に策定をすることを心掛けていく必要があります。そうしないと計画に魂を吹き込んでいくことができないと考えております。

策定をした後も説明会や広報活動等々を通じまして、計画の理念、方針、施策等々を市民の方々に丁寧に説明し浸透を図ります。その中で、みんなで作くり、守り、育てる状況に持っていくことも非常に大事になってくると考えております。

また、基調講演の中で土井先生から、参加の場を上手にデザインして意見を出し合って、小さなことからでも実現していくことの重要性のお話もございました。お茶を飲みながら語り合うカフェミーティングのような場から、ワークショップ、シンポジウム、法定協議会に至るまで、多様な参加の場を設けまして、みんなで大きな方向性を共有し、本音で意見を出し合って、理解をし合い、知恵や知識を持ち寄って、一致団結をして移動手段の充実に総力で取り組む状況づくりが、今後の重要課題になってくると考えました。

今日の内容も参考にしていただいて、ぜひ皆さんも連携・協働による環境にやさしい交通まちづくりの推進をしていただきたいと思います。

それではそろそろ時間になりましたのでパネルディスカッションはこれで終了したいと思います。フロアの皆さんから質問をお受けしたいところなのですが、ご意見、ご質問がございましたら、お手元にアンケートの用紙がございますので、そちらにぜひご記入をいただきたいと思います。そうしましたら、後日事務局からお答えを差し上げます。ぜひアンケートをご記入のうえ出していただきたいと思います。

それではパネルディスカッションをこれで終了いたします。

(終了)