

1. 講演①

「クルマと公共交通のかしこい使い方」

京都大学大学院 工学研究科 教授 藤井 聡

「人間が大事」というのと「まちが大事」というのは同じこと

公共交通の勉強会の冒頭、いきなりで恐縮ですが（笑）、「大事なのは公共交通ではない」というところからお話をしたいと思います。

大事なのは、当然ながら人間であって、まちが大事なんです。

で、人間とまちというのは、これは不可分です。

人間があってまちがあって、まちがあって人間があるんです。

ある一つの何というか社会みたいなのがあって、それを「ミクロに見たら人間」になりますし、「マクロに見たらまち」になるということなんです。

で、もっとマクロに見ると国になって、ミクロに見ると国民になる——ということでは、家とその家族のメンバーの関係と一緒になんです、国民と国っていうのは。

で、家というのと家族というのは不可分です。

個人が集まって家があるんじゃないくて、家というものと家族のメンバーというのは——これは哲学的に言うと、同時相即的と言うんですが、まあ、何か訳の分からない言葉ですけども——コインの表と裏のように、一緒に浮かび上がってくる、というものなんです。

コインの表と裏というのは、表だけ切り離したらまた裏できますから、結局、表が出来るときには裏が出来る、ということで、こういうのを、同時相即的、というんですが、要するに家と家族のメンバーというのも、そんな風にして「同時」にできるもので、一方が先にあって他方ができる、ってもんじゃないんですね。

で、だから、「人間が大事」というのと、実は「まちが大事」というのはこれ一緒なんですよね。

まずここから多くの論者が間違えています。

主に経済学部系で、その「経済学村」でずっと研究している人は、どうも「人間が集まってまちができていく」って考える節があります。大間違いであります。

ふるさとがあって人間があるんです。人間があってふるさとがあって。

だから、ふるさとが津波によってつぶれるということは、それはもう人間が殺されているのと同じであります。

人間が生き残って良かったな、それはよかったです。

なぜかっていうと、人間というものが残っていると、ふるさとの一番小さい単位ですから、だから、人間のたたずまいが残っているだけでまだふるさとが若干残っているということですから、だから、その小さな種に基づいてまたふるさとをつくっていくとすることができるということはあるんです。

ヒューマンイズム、人間の命があればそれでよいというくせに、ふるさとなんて、エコタウンに作り替わりゃいいやないか、そういうのが今まかり通っているわけです。

真面目に「まち」「むら」に向き合った柳田国男

柳田国男という有名な方がおられます。

この柳田国男は、こういうことにごっついむかついて、あんなフォークロアって英語で言いますけれども、民俗学を始めた。

彼はもともと官僚であります。官僚、役人であります。役所の人間であります。皆さんも役所の方がおられると思いますけれども、柳田国男も、単なるといいますか、学者じゃなくて役所の人間だったわけです。別に学者をやろうと思っているわけでも何でもない、ただの農林水産業の農政官僚です。それでまじめに仕事をするということは、農業の仕事を行政としてまじめにやるということは、農業を一生懸命もり立てるとのことなんですから、究極的には農民を救うということが重要なんです。

今申し上げましたように、農民を救うということと、農村を救うということは、コインの表と裏と全く同じことなわけです。

農村をつぶしてエコシティを作ったら、農民死んじゃうんです。

特区を作って、漁業で株式会社を作ってやろうということを言う某知事おられますが、東北に、その人の言うようにやると、あれはもうふるさとが死んじゃうんです。

あれはもう完全に間違いなんです、そういう発想を柳田国男は全くしていないんです。徹底的にあの人は、人間の本質というものを、心で分かっていたんです。

頭じゃなくて魂で分かっていたんです。

なぜ分かったか、まじめだったからです。

要するになぜ某知事さんがそれ分からないか、不真面目だからです。真剣じゃないからです。その自分の職業に対して真剣であれば、そこにいる人間に対して、あ、この人間のことを一生懸命、その人の立場になっていろいろ考えていると、その人とふるさとというものとは不可分だということが見えてきます。

某知事さんが人間じゃないという可能性もあります。実は、ロボットか何かかもしれません（笑）。某（なにがし）塾というのはロボットか何かを作っているのかもしれませんがね。多分人間だとすると、あとはもう考えられるのは不真面目だからとしか言いようがないで

す。証拠に、絶対自分の息子に関しては、ものすごく一生懸命やると思います。家の何かを大事にしたりとか、自分の身の回りの風習とか、そういうのはものすごく守ろうとすることに決まっています。何でかといったら、自分の息子に対しては真面目になります。

真面目って、真正面の真に、面と向かって目を見るんです。子供がここにいるわけです。そうしたら、この子のことが大事だと思うわけでありまして。そうすると、その人間というものと、ふるさととか、町とか、村とかいうものが不可分であるということが分かるんです。

さて、柳田国男は、そうやって農政官僚として、農政官僚の仕事に対して真面目に向き合います。それで、一生懸命農業の人を助けたい、農民を助けたい、農村を助けたいと思うあまり、「もうちょっとこんな行政をやっている、この人ら助けられへんわ」と思うんです。

当然ながら、行政が不要だと言っているんじゃないんです。

行政は絶対に必要なんだけど、彼が必要だと思うことをやっている人間がいなかったからです。いたら、その人にやってもらったらいと柳田国男は思っていたはずです。だから、官僚の仕事は私じゃなくても誰かがやるやろと思った。でも、私が今やろうと思った、柳田国男ですよ、私がやろうと思う仕事は、誰もやっていない。だから「え？わしやらなあかんのか？おい」ということになった。

その時に「面倒くさ」と思ったかどうか知りませんが、普通の人間だったら、面倒くさと思います。「ひやっ、面倒くさ」と。

それで、現地に入ったりとかして（エスノグラフィーっていうやつですね、最近の社会学的で言うところの）じいちゃんとかばあちゃんの話聞いて、それを書き残していくんです。

彼は、もともと、いわゆる職業的な「学者」じゃないですから、それが何とか理論に基づいて、エスノグラフィー理論に基づいて、こうやってうまくいくだろなんていう知識は多分無かったと思います。

ただ、農政官僚者として地元に入っているいろいろな話を聞いていると、何かどうやらおじいちゃんとかおばあちゃんの話聞いているだけで、このじいちゃんとかばあちゃん、めっちゃ元気になっていくなとか、あるいは話を聞いたことをちょっと書いて何か読ませたら、それで若者がえらいやたらと張り切り出すとか、なんや、こういうことをやった方が農政官僚でやるよりも、何かええんちゃうかと気付かあったんです。

何で気付いたか。

真面目だったからです。

一生懸命その農民のことを考えていたんです。

民俗学的が暗示する、「まちづくり」の本質——その街の「マグマ」の噴火

何で私こんなことを知っているかという、彼の直系の弟子とよく話をするからです。

直系の遺伝子が流れている人の話を聞くと、そういう話をバツと、お酒を飲んでいても、言ってくれるんです。あ、なるほどな、そういうことなんやと思って。

さて、その柳田国男。柳田国男はとにかくもう助けたい、助けたいっていう、もうそればかりなんです。だから、その私の友人からいつも聞くのは、彼は、ちょっと正確な美しい日本語は忘れちゃったけれど、「農はなぜ貧なのか」と、と言うんです。

「何で農民はこんだけ貧乏なんや。なんでこんだけ農民貧乏なんや。これ、何とかしてあげたい」とこう思わはったわけです。それで、とにかく話を聞いて、そのおじいちゃんとかおばあちゃんが話をしだす——皆さん何かこう、そういう経験あるんじゃないかと思いますが、昔話をこうしているとですね、何かだんだんだんだん思い出してきて、ずうっとこう何か、それこそしつこく聞きます、もうめっちゃめっちゃしつこく毎日聞きます、そうしたらもう何か、70 ぐらいのおじいちゃん、おばあちゃんが、13 とか 14 ぐらいの若いときのころを思い出してくるんです———そういや、あそこは何か今こうなっているけど、こうやって、若いのがこう来て、こうやとったな。そういや、そうやっていたよな。そういや、そのとき、あんどきこんなことがあって———ぶわーっとこう、何かこう、泉から水がわき出るようにうわーっと話が出てくるんです———。

柳田国男はあまり科学的なことを言わないですから、こういう言い方はされていないかもしれませんが、何かそこに「命」の———何ていいますか———「炎」があるんです、「マグマ」みたいなものが、そのふるさとや村には———。

それが、何か世の中世知辛いですから、東京的なるものが来たり、ちょうど「東京物語」の東京的なるものです。年輩の方以外知らんかもしれませんが。原節子がべっぴんの「東京物語」というのがあるんですけど、尾道に合った美しい風情と、東京にある、どうしようもない、くだらない風景があるんですけども、その尾道的な、なんか本当に命のある、何かこう、何ていいますか、エネルギーがあるんです、人間の魂、民族の魂みたいなエネルギー———。

これはもうね、経済学理論では絶対言えないんです、物理学では 100%表現できないんですが、誰もが分かる、まじめに生きている人間であれば誰もが分かるエネルギーみたいなものが、その町とか村にはあるんです。

ですが、東京的なるものが来て、何かニヒリスティックなものが来て、何か経済的なもの、新自由主義的なものが来て、TPP 的なものが来て、グローバル企業的なるものが来て、経済学的なるものが来て、物理学的なるものが来て、何かそういうニヒリズム的なものが来ると、だんだんだんだんと———命は、生きている限り無くなりほしくないんですけど———「隠ぺい」されていくんです。

こういうことを民俗学ではとりあつかうわけで、ここら辺が民俗学の素晴らしいところです。彼らは学者としてこういう「表現形」を作り出すんですね。

文化人類学でもそうですけれど———もうちょっと文化人類学者だと、構造主義とか

言って、レヴィ・ストロースとかって、何か数学を使ったりとかしますが——。

ま、とにかく、何か命みたいなものあって、それに何か冷たいものが覆い被さって。

70年も生きてると、世の中世知辛いですから、おじいちゃん、おばあちゃん、忘れるんです。どこかにくすぶり続けているものがあるんですけど、いや、もうしょうがない。日本人はすぐしょうがないって言います。しょうがない、しょうがないといって、隠ぺいしていくんです。それを民俗学者がああなのか、こうなのかと聞いていくと——何かここが、もうマグマと一緒に、地震の噴火と一緒に——こう、太い、太い、ニヒリズム的な、ニヒリスティックな地殻、もう冷め切った地殻を突き抜けてマグマが「噴火」するんです。

そこからまちづくりが始まる。

これが民俗学的アプローチなんです。

知らなかったでしょう？

実は私も知らなかったんですよ、友人の民俗学者に聞くまで（笑）。

へー、そうなんやと思って、何か民俗学いうたら、何かもっと博物館みたいなものかなと思っていましたから。こんなのがありました、あ、そうでっかみたいなの。

でも本当は違うんですよ、民俗学というのは。

そこに埋まっている、土地に埋まっている命のマグマみたいなものを噴火させるアプローチなんです。

柳田国男はそれに、直観的に、本能的に気付いたんです、真面目だから——まあ、頭も良かったんでしょうけれど——「真面目だから」気付いたんです。

「慈悲炉」——柳田国男が心に宿したもの

ところでその柳田国男がごっついむかついていたことがあるんです。

それは、農はなぜ貧なのか——「何でやなん、何でこの人は貧乏なんだ」ということについて——。

それはかわいそうとか、何かそんな日本語じゃないです。あ、かわいそうとか言って。うん、そうなんだ、かわいそうみたいな、そんなんじゃないんですよ、多分、何か。

もう何ていいますか——「菩薩」な感じなんでしょうね。外人には何と言ったらいいか分からないんですけど、「菩薩なもの」というかなんというか、こうね、何なんでしょうね、「慈愛」というか「慈悲」というか、何というか、そういう「魂」か、柳田国男には何かあったんでしょう。

ただ、これは、真面目だったら出てくるかどうか別なんです。

そういう慈悲を持てる人間の心というのは——「慈悲のための原子炉」みたいなところの中にあって、いわば「慈悲炉」みたいなもの（笑）があって、その「慈悲炉」の大きさというのは、実は人間が生まれたときから、決まっているような気がします。それはいろんな人間を、教育者という立場でみていると、ホントによく分かります。慈悲炉の大きな子と、小さな子がいるということを——とにかく、何か慈悲炉みたいなものがあるんです、原子炉みたいな慈悲の炉。

それが、柳田国男は、ごっついあったんです。

それで、もう何か、かわいそうとかじゃなくて、何かもう助けてやりたくて仕方がなかったんです。

これ、ちなみに言いますと、南無阿弥陀仏な感じと一緒にです。そういう、これは鈴木大拙にいわせれば「日本的靈性」という奴ですかね、鈴木大拙先生は、その日本的なそういう何かこう「慈悲炉」みたいなものができたのは、大体鎌倉時代だというんです。

すごい話ですね。

鈴木先生曰く、鎌倉時代以前には無かった——面白いなと思います。

「家殺し」——柳田国男が最も憎んだもの

さて、その慈悲炉を持った柳田国男が最もむかついたもの、これは人殺しじゃなくて、人殺しごときでは柳田国男は、まあ、それでも怒っていたでしょうけれど、それよりもっと怒っていたのは「家殺し」なんです。

今もいろんな、平成日本はそこら中で家を殺しまくっています。

核家族化というのは、これはもう「家殺しの装置」みたいなものです。

だから、文化住宅なんて、あれも「家殺し装置」みたいなものです。あれ、おじいちゃんとおばあちゃん住めなくなっています。文化住宅って、若い方、あまり分からないかもしれませんが、あれは基本的に何か核家族っておしゃれじゃん、みたいな風潮が高度成長期には有って、ああいう住宅政策で文化住宅というのをやって核家族化を推進したんです——墓参りなんて古臭いじゃんみたいな感じになって、家というものがあっちこちでバタバタと死んでいったんです——それに対してものすごく柳田国男は、ふざけるな！よ、こら、あほんだら！と。まあまあ、もっとお上品に怒ってはったと思いますけれども、感情的に表現すると、「ふざけるなよ、こら、おまえ！」と、むかついておったわけです。

なぜかっていうと、人間というものよりも、例えば猫、いや、蚊っているじゃないですか、蚊——私はまちづくりに話つなげたいから、ここまで深いところから言うてはるんですけど——例えば蚊がいるじゃないですか。パチンと殺すでしょう？

でも、これ一応一寸の虫にも五分の魂、一応魂があるんですけど、まあまあ、殺すじゃないですか。ね？よっぽど慈悲深い人は、かわいそうやなという気持ちは——あ、私の

友人というか、知り合いで、むちゃむちゃ慈悲深い芸術家がいる、彼は蚊のことも慈しんでいます。さすがは、何と申しますか、芸術家やなど、世界的な芸術家で、今どこか外国へ行っています。彼は、蚊がいて、「蚊だ」とか言ってね、蚊がもう猫ちゃんみたいにかわいいみたいですよ、なんか。ま、北海道の人やから、蚊はあんまりおらんのかなとか。そんなことないか、ちょっと分からないですけど。ま、でも、普通の人間の感受性からいくと、蚊ぐらいはパチンと殺してもあんまり何とも思わないですよ。

でも、猫をバチンと殺したら、ちょっと何か、気重たいですよ。

それ、鳥とかやったら、ちょうど真ん中ぐらいですかね——鳥、バチンと殺しても、何かちょっと気悪いけれど、まあまあ、いいか、と。

でも猫だったら、ちょっとあれですよ。

これがまた人間になると、何かごっついブルーな。でも、どれだけブルーになるかっていうのを想像すると、もう何か、これから何十年も、これから生きていくのが嫌になるぐらいブルーになるじゃないですか。

——これはどういうことかっていうと、生き物というか、命の大きさみたいなものがあるということなんです。

イメージで言うと、魂の大きさみたいなものが、蚊はちっこいんです。音もちっこい、プーンという感じですからね、ちっこいです。

でも、鳥って、それよりもうちょっと大きいです。だから、まあ、何か、魚はそれの真ん中ぐらいです。だから、魚釣りって行ける。

鳥釣りって、何かちょっと気持ち悪いでしょう？何か、カーカーとか言って鳥釣っていたら。

魚釣りぐらいやったら、まあ、私もしょっちゅう釣りしますから、何か、あれは魂の大きさか、魚って、何か目も、ずっと同じ表情ですね、こうやって。すぐ食べますし、だって、魚はもう死体をそのままそこに乗せて食べますよね、「お頭付」ってありがたく日本人食べていますから、死体をそのまま丸々乗せて（笑）。

まあ、要するに、何か魂の大きさみたいなものが、人間というのは何か、その大きさが分かる装置みたいなものをもって、蚊はちっこいけど、魚はもうちょっと大きくて、鳥はそれよりもうちょっと大きくて、猫になると相当でかくって、人間でもっとでかいという感じなんですね。

それでいくと、家ってもっとでかいんです。

だから、柳田国男は、人殺しよりも家殺しを徹底的に憎んだんです。

それでいくと、私は何でこんな話をしているかという、柳田国男のこの論理をひろげていくと、さらに「村殺し」って、もっとえげつない殺しなんです。

さらに言うと、「ふるさと殺し」なんて、もう絶対に許せないわけです。

最も許せない殺しは「国殺し」です——でも、やりまくっていますよね、今の日本人は。今の政権とか含めて（笑）。

とはいえ、人殺しは犯罪になるんですが、家殺し、村殺しは、いわゆる法律違反の犯罪にはならないんです、ですが、柳田国男の論理からいくと、何ていいますか、家殺ししているやつとかは、人殺ししてる奴よりもっと悪い罪をしているわけです。

ふるさとがつぶれて、津波でぶつつぶれて、そこで何もせんと、ふるさと再生とか、何も言わんと、エコタウンとか言っているやつ——これはもう、殺人者なんかよりももっともっとひどい輩なわけです。

さらに、国殺しって、もっとえぐいわけです。としたら、国殺しをやっていたりとか、例えば法律で言う「外患罪」っていうのがあるんですが、これ、国をつぶそうとする犯罪、これ、「殺人より重い」って、日本の刑法でなっているんです。ほとんど日本人知らないんですけど、レイプよりも、集団レイプよりも、殺人よりも重いのが「外患誘致罪」なんですわ。

刑法の、法学的に言うと、法の精神から言うと、国殺しというのは一番重たい罪になっているというのがあるんです。実際に、外患誘致罪は即刻「死刑」なんですわ。

だから、ふるさと殺し、あるいは死んでいるふるさとを放置するというのはこれ、もうはっきりいって、法の精神から言うなら死刑なんですわ、法の精神から言って——というふうに、柳田国男の理論からは演繹されると。そんなアコトしている筆を、死刑にしましようと言っているわけではないですよ（笑）、あくまでも理論的に言うと、そうなりますよということをお学者として言っているだけであります。

「生き物」である、「まち」「ふるさと」を殺め続ける現代日本人

いずれにしても、まちづくりをやるとか、都市計画をやる人間というのは、今私が申し上げたことを120%理解しておかんと駄目なわけです。

それを理解していないから、エコシティとか言っておるわけです。

ふざけるな！です。

もうホントに全然ふるさと再生な感じが3.11以降ない。

もう私は日本人のことを幻滅しました。

あ、なるほど、おまえら、そういう気かと——あ、ここにおられる方は違うと思いませんけれど、平均的な日本人に対してありますけれど——おまえら、そういう気か、ああ、分かった、これから、おまえらは知らんぞ、人殺ししやがって、みたいに感じた訳ですね（笑）。だって、死んでいる人を助けにやあかんわけですから、人殺しに等しいです、倫理的に言うと。

とにかくそんな、津波でぼろぼろになったふるさとをほうったらかしにしておくというのはもう、「家殺し」以上——柳田国男だったらもっとむかついています、「ふざけるなよ、もう、こら！」みたいな風に——柳田国男の精神から言ったら、どう考えても許せないわけです。

皆がクルマを使うから、日本中の「まち」がきづ付いた

さて、まちづくり——なぜ、今の「まち」が傷ついたか——今ごっつい日本中傷ついているわけです。

被災地は、津波でつぶれました。

被災地つぶれましたけれども、もう大変じゃないですか。

岐阜もこの間、柳ヶ瀬って言うんですか、あそこの旅館とか行きましたけれど、何か楽しいところですよ。楽しいところですけども、「えらい昔に比べると寂れてまんねん」言うてはりました。「もう全然駄目ですわ」と。

それで、東京とか一部の例外は、まあ、あるんですが。

私の生まれ育った奈良県の生駒市というところは、大阪のベッドタウンみたいところで、もともと城下町っていうか、門前町であったんですけど、近鉄線ができて、そこでベッドタウンとしても開発していたので、どっちの意味もあって、まあ、どっちもだんだん発展していったところで、そういう例外的な人口が増えたところとかあるんですけど、まあ、もうそういう例外を除いてもう、全部駄目です。

全然、これは私が申し上げるまでもなく、皆さんの生まれ育った場所も、皆さんが今お仕事されている場所も全然駄目になっていることでしょう。

うちの母親の実家の高松の琴平電鉄沿いの岡本という駅前なんか、何かぼろぼろになっています。

何にもないです。

何でか——。

いろんな言い方ありますけれども、ここに書いていますように、なぜ傷ついたかいいますと、「みんなが公共交通を使わずに車を使うから」です。

まちは「生き物のようなもの」じゃない、「生き物そのもの」だ

当たり前じゃないですか、そんなのね。

これはもう言うまでもないです。

要するに今申し上げたのは、先ほど1つ目のポツで申し上げた、要するにまちは生き物だということです。

これ、「都市有機体説」と言ってもいいでしょう。

普通一般的な社会学では社会有機体説と言いますけれど——都市は生き物なんです。パトリック・ゲデスがそう言ったように、都市は生き物なんです——。

生き物だとすると、その生き物というのは元気になったり、健康になったり、不健康になったり、病気になったり、場合によっちゃ、死んでしもうたりとかするわけです。

シャッター街なんていうのは死んでいるわけです。もう死んでしもうたみたいな——。

シャッター街化しているのも、これも死にかけていて、もう郊外化して町中が駄目になって、これはもう病んでいるわけでありませう。

それで、よく言うヨーロッパの町中のにぎわいがあります。あれは健康な、ものすごく元気な、ほおがちちょっと赤いぐらいの、ちょっと小太りというか、何かこう健康的な状況になっているわけです。

まちづくりとか都市計画というのを理解するときに、あれは生き物なんだと。

「生き物みたいなもんだ」じゃないんです、「生き物なんだと」思うことが大事なんです。

「生き物なんだとすること」、だから、そのまちに対して敬意を表することが必要です、人間に対して敬意を表することが必要であるように。だから、まちづくりとかやる人間は、そのまちに対して「畏怖の念」を持たないといけないわけです。

おれが計画してやるぜとは絶対思っちゃ駄目なんです。それは、おれが子供の人格作り替えてやるぜと言うのと一緒です。

それやるのは麻原彰晃、洗脳野郎と一緒にわけです（笑）。

それは、「おれがこのまちを作ったんぜえ」「はあ？作っていないやろおまえ！」、という傲慢な話です。

「育てた」のはおまえかもしれませんが、作ったのは「神様や」という話です。

要するにまちというのは生き物ですから、生き物というのを作るのは、我々人間ではなくて神様なんです——宗教の話やないですよ、「比喩」で言ってるんですよ——ちなみにこういうところが日本人面倒くさいです（笑）。これ、外国やったらずっと、神様が作ったんです、ああ、そうそう、イエス、イエスとこうなるんです。で、日本も外人も、倫理構造、宗教構造は同じなんです、一緒なんですけれど、表現の仕方がちょっとちがうから、そういうところで何かちょっと難しくなるんです。だから、神学が持っているヨーロッパがうらやましいなって思います。いつもドイツ人なんかとディスカッションしていると、何時間でもディスカッションしている、キリストの話とかしているとごっつい楽しい。

まあ、それはさておき、だから、まちがあるのは、これはもう神様が作ったんです。

だから、さらに言うと、ディベロップで郊外でニュータウンを「作った」としても、それは「作った」かもしれないけれど、そこで何か動き出したら、それはもう既に神様が与えた「命」が、そのニュータウンに吹き込まれるわけです。それは人間ができた切っ掛けはお父さんとお母さんかもしれないが、その命は、お父さんとお母さんがつくりあげたものじゃない、ということと同じです。

とにかくもう、何かこう、「まちは生き物なんだ！」とあっさり思いましょう。

都市計画学会には、それを第1条に据えてほしいです。まあ、経済学者がいたら、こんな話頓挫するんですけど（笑）。

公共交通は「まちとしての生き物」を元気付かせる

さて、ということで、公共交通があると、ぎょうさん乗せてブワーンとこうエネルギーをまちの中に供給することができるんですね。

そこで何かこう、ビフィズス菌みたいなもんです、公共交通作るっていうのは、ウワーンとこう何かヤクルトを飲んでいるようなものです、公共交通でブワーンと来たら。

それで、ワーッとにぎやかになるわけですよ、それで、何かごっつい元気になっていく。

来はった人は、お金は使うわ、話し合いはするわ、友達はできるわ、男女の交際は始まるわ、家族はできるわ、人と人が会うことで——人間というのは不思議なもので、人の間と書くものですが、間が無かったらこれ、単なるヒトですからね、片仮名で書く、これ、アウストラロピテクスと一緒に、ホモ・サピエンスと一緒にですから。人間というのはやっぱり、「会って」人間になるわけです。

これ、「間人主義」と言っ、間の人主義ってこう言うんですけど、これ、京都学派がずっとこう言っている話ですけど、ま、そういうのがあって、それで人間なので、そのためには、だから、ぎょうさん人が供給されないと駄目です、狭いところにはできるだけ。

———そうしたら、「車」じゃ駄目なんです。

もう当たり前じゃないですか、そんなもの。

だって、もう算数、アリスティック的に出てきます、算数的に無理じゃないですか、車でぎょうさん運んでくるなんて———クルマの面積広いんですから。

公共交通ワーッと来たら、人をよーさん運べるから、街はワーッとなるんです。

もう新宿なんか、この間久しぶりに歩いたら、人の量がもう、えげつないですよ。「もうどないなってんねん、ここ」とか思いましたよ。兎に角、「よく私あそこで7年間も住んで、いつもここで通勤してたなお」と思うぐらい、人がぎょうさんいますけど、あそこで、ものすごい新宿はもう何か、社会の、社会中のいろんなものがこう生まれているわけです。

ものすごくある種の「活力」があるわけです。

あそこ、新宿に活力があるのは、公共交通があるからです。

あれ、みんな車で来ていたら、もうむちゃくちゃになっています。

あれを車で通そうと思ったら 100 階建てぐらいの高速道路を造らなきゃ無理でしょう(笑)。しかも、それでも無理でしょう「駐車場」とか。

あの新宿のJRの小田急に行くところの地下道の何ですか、あの人の量のエグさ、もうむちゃくちゃやらないですか、もう。

で、みんな車使っていたら、そこへ行かないですよ。

みなクルマできたら、メチャメチャ混雑するの、わかってるわけですから。だから、必

然的に車を使うとエントロピーが増大するみたいなもので、郊外にみな、いくようになるんですよ。

そうすると、そのまちの中に、エネルギーが、ビフィズス菌が来なくなってしまう訳です。

そうして、まちは「駄目」になっていくんです。

これはもう当たり前、です。ややこしいこと言わなくても、もう当たり前。だから、シッター街化していくわけでありませう。

「生き物としてのまちを守りたい」と思うから、皆が、まちづくりに一生懸命になる

さて、ここまではもう当たり前みたいな話であります。もう車をみんなモータリゼーションになったからつかいつづけているから、日本中の街々が傷ついていったわけです。

私は何で公共交通利用促進を昔からやっているのか——10年ぐらい、モビリティ・マネジメントをやっているのか——それは今から思うと、柳田国男と同じような「むかつき」があったからだと思います。

「ふざけるな、こら」と、「何つぶしとんねん、われ、おまえ」と。「モータリゼーションのせいでつぶれておるやないか、このまちが、おまえ、こら、あほんだら」と、ね。

私はもう育ちが悪いですから、こういう言い方になってしまうんですけど（笑）、多分今から思うと、柳田国男と同じような——というか、皆さんだってそうだと思います、そんな柳田国男と同じような思いがあって、皆さん仕事をされている。

大学の先生も、本当そういう方、たくさんおられます。

もう役所でもそういう方、たくさんおられるだろうし。

とにかくもう、何か、「つぶすなよ、おまえ」ってこう腹立ってるわけです。

「戦艦大和」に見る悲哀と、「日本のクルマ」に見る悲哀

とはいえ、自動車を全部ぶっつぶすと日本の近代国家というものがつぶれてしまうかもしれないという危惧もあるので、完全に自動車というものを排除するというのも、まあ、なかなか難しい。

戦艦ヤマトじゃないですけど、ヤマトっていうのもなかなかあれは面白いもんです。

面白いっていうか、もともと「大和魂」というのは鉄の塊と無関係ですよ。ね。「やむにやまれぬ大和魂」ってのは、あんなでっかい鉄の、2百何十メートルの鉄の塊とは関係ないんですが、この大和魂の、この国日本を救うため、あの鉄の塊、戦艦大和が必要だったんです。

いやー、なかなか人間ちゅうのは悲しいもんです。

で、まあ、破れていくわけでありませう。

だから、あながち車無くして、とにかく自然に帰れと言うわけにもいかない、クルマを全部なくせ、っていうのは、これは、もう「ばか」みたいなのところがあるわけです。

ところが、大和だと言って、右翼みたいなのが、大和だ、大和だと言って、ふるさとなんか関係ない言うてワーツと踏みつぶしていくのも、これも「ばか」です。

ですから、何というか、バランスをちゃんとやらにゃ、人間として何かおかしいというのは、もう言わずもがなです。

徹底的な「投資」がまちを救う

さて、そうやって何かこうモータリゼーションなかりせば、まちというのはもっと活力あったことは、これ、もう100%間違いないんですが、モータリゼーションが来て、それぞれ全国のまちがつぶれていったんです。

そして、大都会だけが生き残っていった。弱肉強食が進んだわけです。

これ、何とかしたいと——街のその傷をいやすのはどうしたらいいかというと、その第一にすべきことは、それはもう簡単なことです、公共交通や都心部に投資する。

最高の方法はもうどう考えてもこれです。

東京が活力あるのは、ばかみたいに投資したからです。

新幹線は4本も通すわ、またリニアも通すわ、それでもう駅の前もごっついのを投資する。それで、陛下のおられる場所もごっついきれいに整えるわ、もうそれで丸の内とか、めっちゃめっちゃええ路面の舗装をやるわ、もうそれで山手線も電車引くわ、もう小田急や、もう西部や、鉄道いっぱい投資するわ、もう投資しまくっとるわけです。

空港もでっかいのを造るし、それでもう、何かいろんなことにうわ一つと金をもう何十兆と使うとるわけです。

そりゃ、人が集まりますよ——「集まらいでか」いうことですよ（これ、関西弁で、「そんなにお金入れて、集まらいでか」みたいな、「当たり前やないか」みたいな、っちゃうことです）。

だからもう金使って——要するに、「世の中ねえ、金ですわ、金」言うてね（笑）、そんなん言うたらまあ、おかしいですけども、要は、お金は本当に大事なんです。

あっさり言えば、もうぎょうさんお金使うたらええんです。

ところが、国交省の都市局の方も今日はおられると思いますけれども、国交省の中で都市局は大変、規模が小さい（笑）。

これが最大の弱点ですね、日本の都市計画において。

いや、もう都市局——例えば、「まち交」（まちづくり交付金）、それはまちづくりにしている人に見てみたら、「まち交」って大きいな言うて、国交省の方とか、自治体の方に「うん、まち交、やろうか」って偉そうな顔できるわけでありましてけれど（笑）、実際のところ、まち交の金額なんて、いろんなインフラ投資全体のことを考えると、もう随分安いんです。

例えば私、京都の理想的なまちづくりしたいなと思って、とある方ともしゃべっているときに、「ざっと計算すると、大体 7,000 億ぐらいですか」言うと、「まあ、ええとこやな、実際は 8,000 億やなっ」っていう話をしていました。

そりゃね、京都の町中 8,000 億あったら、ええ感じにできませ。

街中、全部石畳にするんですよ。

全部石畳にして、で、もう全部表通りの建物は町家にするんです。

裏側はビルでいいです。

何かベンガラ格子みたいな感じの通りのデザインにして、LRT も通して、LRT の車両も、何かあんまり近代的じゃないちょっと古い感じのベンガラ格子的な感じにしたりして——、そりゃ、8,000 億あったら、電柱も全部地中化して、車とか全部追い出して、そのかわり車のために、その町中以外のところにはでっかい地下の駐車場も造ったって、場合によっちゃ、高速道路でそこをトンネルで地下までつないだってもいいです。また後 3,000 億ぐらい掛かりますけれど（笑）。

金さえあったら、メチャクチャええことできるんですわ、これもうはつきり言うて。

今の政治環境、世論環境では、徹底的な「投資」がスグにできるとは思えない

でも、まあ、今京都市はもう地下鉄のあれ、借金何ぼですか、何ぼやったかなあ——忘れまして、数百億だかの借金のせいで、もう市役所さん、議会でたたかれています。

京都市は、「地下鉄の東西線」っていうのを造ったんですが、「あんな無理してつくるから、財政逼迫しているじゃないか！、今の行政は何しているんだ！！」って。で、水面また「おう、そうだ、そうだ！！」とか言って、もうメチャクチャにたたかれています。

ああ、かわいそう。8,000 億なんて絶対出てこない。今のままだったらねえ——。

でもね、もしも京都というのを、日本国家の文化首都に位置づけて、国家プロジェクトとして京都に投資していこう——なんていう発想が、我が国に芽生えたとしたら、8000 億という巨大な金額も、決して、メチャクチャな夢物語っていうわけではないと思うんですよ。

例えば、「列島強靱化計画」という「国土計画」をやるんです。

そいで、そのために国土庁を復活して、経済企画庁を復活して、もう一回、国土交通省を運輸省と建設省とに分けていく——そんな取り組みが大事だというのは、「財政を絞る」側の閣僚は、もう大蔵大臣 1 人です、「国土計画の財政の支出を求める側」は今、国交大臣 1 人しかいないんです。

ところが昔は経企庁長官と国土庁長官と運輸大臣と、それから建設大臣、4 人の閣僚と、大蔵大臣一人とでバランスがとれていたんです。しかも昔は、その背後には、絶大な国民の支持を受けていた角栄さんもいあったと。で、当時はもう、大蔵大臣 1 人で、そんな強

大な「財政出動派」と戦いまくってたわけです。で、そんなせめぎ合いの中で、大蔵省というのは、めっちゃ強うなったわけです。なのに行政改革で、財政出動を求める側の閣僚が、「国交大臣一人」になってしもたと——もうそうなると、国交大臣一人では、大蔵大臣というか財務大臣一人と、戦うことはでけへんようになって、で、結局、日本は90年代後半から、徹底的な緊縮財政路線になってしもうたんです——。

例えばです、例えば、そんな中で大蔵大臣をちゃんと説得をして、何とか国土計画をつくって、それを進める省庁再編もやって——みたいなことが全部出来て、もう針の穴を100万本通すぐらいの大成功を納めたら、まあ、出てきます、京都に8,000億ぐらい(笑)。

でもまあ、ほとんどそれは現実的に難しいですよ、それにこれ、できるとしても、まあ、10年ぐらい掛かるでしょうね、めっちゃ早うて。

で、国土計画無視して、地方債の起債しても、何か夕張市さんみたいになってしまうとまた困るし——ということで、そんな大規模な投資なんて、100パー無理とは言わなくても、まあ、無理でしょうねえ。

「様々な規制」で、まちは活気づくが——それが出来ない理由

で、まちは元気付ける2つ目の方法、これは、都市計画に「規制を掛ける」ということです。

ええ街をつくるためにも、是非、そんな規制、掛けたいですねえ。

やりたい。やりたいなあ——やりたいけど、これはアメリカの圧力でできないんです——残念——公取やとか何やとか——もうとにかく——。

このバトルの相手は、究極的には「シカゴ」です。

シカゴ学派(注:新古典派経済学に基づく新自由主義者)の方々です、代表者の名前を挙げたらフリードマンです。

ご存じですかね?

そういう方々が一杯います。

日本の色んな学会の中にも、その末裔みたいなもの、そのフリードマンの孫の孫の孫のしっぽのしっぽの——言うのが、いっぱいいうじゃうじゃいます(笑)。

本当にもう彼等のせいで規制は駄目だ、フリーなトレンドがいいんだよと、なっちゃってるんですよえ——。

でも、我々は「ちゃんと街をまもるために、規制掛けさせてちょーだい!車ぐらい、都心から追い出させてちょーだい!!」とか「“線”もつとがながん引かせてくれよ」とか「税制とか、いろいろとやらせてくれよ」と思っているわけです。

国交省の都市局の方々なんて、そんな風にして、長い長い間、ごっつい、そういう自由化路線の人々、いわば、シカゴ学派系の人々と戦ってきたんです、新自由主義者たちと。

それで、まあ、ぼろ負けです(笑)。

もうあんまりやられ過ぎてもう何かメチャクチャなりすぎたんで、最近ちょろっとだけ

元に戻りましたけれど（＝若干規制が強くなりましたけど）、それもう後の祭り。

ホンマに腹立つう———何とか勝ちたいなあ———。

でもここを勝つにもね、要するに、公正取引委員会とか、何かそういうところと———これ法学部の方々が一杯いるんですが、もうそういう方々って、いわば「国家観」が無いんですよ———あ、ご出身の方、すみませんね、ほとんど全部というわけじゃないですよ、法学部上がりで特に偉い官庁に行った方々の中にそういう人がいる、っていうことですよ———ホンマ、彼等は、頭ええんですけど、国家観が無いんです———。

柳田国男的な「慈悲炉」が無いんです。

もう何か、もうね、官僚になったとき、「慈悲炉」の大きさを調べるテストを私は作りたいですね、ほんまやったら（笑）。

例えば、柳田国男を読んで感動したかどうかとか———でもまあ、そんな試験つくったら、多分あいつら、それ用の受験勉強してきて、感動したかのように見せるような顔の作り方とか、勉強してくるんでしょうね———もう、かなんなあ———。だから、無理なんですね、この国を良くするのはもう残念ながら。

———ということで、2つめの「規制緩和」ってのは、結局難しい！———残念。

どんな状況でもできる「自主防衛」の方法———「暮らし方」を皆で変えること

まあもちろんね、やれるなら、やれば良いんですよ、1つ目の「徹底的投資」と2つ目の「適正な規制」は。

だから、まあ、当方、一つめの徹底的な投資については、その合理性と実行可能性を客観データに基づいて論証した書籍を何冊か本を書いていますし（注：公共事業が日本を救う、列島強靱化論、等）、その考え方を国会をはじめとして色んなところで話をしていますし、二つめの「適正な規制」の問題も今、「コンプライアンスが日本を潰す」っていう本をかいて、これを出版する予定ですが———とはいえ、そんな本書いて潰されるんは、私やと思いますが（笑）———まあ、そういう地道な戦いをやってるわけで、で、まかり間違って（笑）、当方の目論みがうまくいけば、行けるかもしれませんけれど———それでもまあ、最速でも何年もかかっちゃうでしょうね、万一、億が一、当方の目論みが成功したとしても。で、「不可能」「できない」っていう可能性も入れて平均で、何年後にそんな事ができるんかっていうのを考えると———冗談抜きで、2000年ぐらい掛かるでしょうね（笑）。なんとまあ、面倒くさい話です。

それでいくと、もう我々には、現実的に出来ることは、「第三の方法」つまり、「皆のライフスタイルを変える」っていうのしか、残されてないんです。

何とも「しょぼい話」で申し訳ないんですが、もうこれしか、残ってないんです——
—もちろん、一番目も、二番目も、出来る範囲でちょっとずつやるのは絶対大事ですが、
そんなんで出来ることが、メチャクチャ限られてるっていうのが、実態なんです。

だから、この第三の方法「皆のライフスタイルを変える」っていうのが、結局は、現実
的に、一人一人の都市計画、まちづくりの関係者の間で、最も重要なものになってくるわ
けなんです。

——そこにクルマがある。そこに郊外のショッピングセンターがある。

でも！

もしみんなが町中で公共交通を使って買い物をする、そうすれば、そこにクルマがあろ
うが、郊外のショッピングセンターがあろうが、まちなかの賑わいは守られ続け、活気づ
いていくわけです。

これは何と申しますか、いわば、「自主防衛」といいでしょう。

まちの自主防衛団みたいなイメージです。

そうやってこう防衛をすると、大資本家が、我が町にどんだけやってこようが、どんだ
けど下らない規制緩和がやられてしまおうが、何とかそのまちを守っていくことができる
んです。

イタリアの夜の街—— 一つの、理想的なイメージ

私のイメージは、これ、ほとんど不可能かもしれないですが、イタリアなんです。

イタリアはね、もうあいつら、何かちょっと、よう分からんやつですけども、とにかく
わが村自慢とか、めっちゃ好きなわけです。

もう私ね、どこだったか、どこの話か忘れましたが、もう、何かね、夜の11時ごろ
に着いたんです、イタリアの南のほうの街で。

で、特に濃いコミュニティのあるところですよ。

そこに行ったら、何かその私を呼んでくれたプロフェッサーが、11時から、「それじ
ゃ、ディナーを食べよう」というんです。

「いいんですか、11時で」ときくと

「いいんだ、いいんだよ」というんです。

事前のメールでそんな事になったので、そんな夜おそう、かまへんのかなあ、と思いな
がら行ったんです。で、そんな夜おそく、まちなかには、もう人少ないだろうなと思っ
て行ったらもうおっさん、おばはんが、めっちゃめっちゃ歩いているんですよ！

子供は全然歩いていない。

高校生とか大学生、あんな、そういうティーンエイジャーのくそガキどもは全然歩いて
いないわけです。

おっさん、おばはんが、そこでもう何かうわーっと歩いておるんです。

それで、何か若いのがおったなと思ったら、何か私のホストの教授のところに、ハアハ

ア、やってきて、で、これ、「聡さんにこれ渡して」って、なんか、ボクのところに持ってきたんです。

つまり、小間使いだったんですね。夜の街の中でおるティーンエイジャーは。小間使いで走ってくるだけ。

とにかく、めちゃめちゃもう、大人が、夜の街の中で遊ぶんです。

これ、平日ですよ。

みんな、何か今日ちょっと芝居見てきたんやとかって、夫婦で芝居へ行っていらしいです。

彼らはものすごい、めちゃ車だって使うんです。その教授が運転するクルマでボク、送り迎えしてもらってましたから。

それでもやっぱり街の中で、ごっつい歩いとるんです、平日の夜に。

で、また昼飯も3時間ぐらい食いよるんですね。ワインも昼間っからめっちゃ飲んで——もうええ感じやなあと思うわけです。

ゲリラ戦でもいい——諦めなければ、まちづくりは終わらない

——これが、私のイメージするモビリティ・マネジメント——皆の暮らしぶり、ライフスタイルを変えて、まちを元気にしていくマネジメント施策——の最終形です（笑）。

みんながそうしたらいんです。クルマつこたって、郊外に住んだっていいんですが、そんなことはさておいて、兎に角、街中にみんな集まってゆっくり過ごすようにする——これなんです。

そうやるのには何が必要かという、一番最初に申し上げた、その街の中にある、何ていうか「エネルギー」があるはずなんです、その「エネルギー」が絶対的に重要です。

例えば城下町とか、門前町とか、何かね、そういう歴史のある場所には、なんかそのまちの根底に、マグマみたいなエネルギーが、たまってると思うんですよ、で、そのエネルギーをうまく引き出したら、そのまちは、めっちゃ元気になるんですよ、絶対に。それは、例えば柳田国男のやったような、ああいう取り組みをやると、人が集まってきやしないかなと——そう思うんです。

もう公共の投資の話とか、規制の強化の話とか、それを阻んでる色んな人が、この日本のなかも、外国のなかにもいて、そいで、そいつらが、いやらしいことに結託して、地方のための公共の投資もできひんようになって、地方のまちをまもる色んな規制も撤廃させられて——で、そなんことののしわが全部、ちっこい町にきてしまっているんですね。

だから、そことどう「戦うか」というときに、いろんな戦い方があるんですけど、残念ながら3つ目の「皆のライフスタイルを変える」っていう、言うて見たら、ゲリラ戦みたいな格好で戦うるぐらいしかもう残されていないということもないですね。

いわばそれは、パリのレジスタンスです。

地下に潜ってやっていた絵があったじゃないですか、昔第二次大戦のときに。

何かドイツが来て、わーっと地上戦で、でっかい戦車でわーっとしておりますけれども、それで、地下に潜って地下組織を作って、それで、時々出て行ってバーンと鉄砲を撃つんですよ。ウーとか、1人ぐらい殺して、また地下へ潜って、ずうっと粘り強く、粘り強くパリ魂をやっていて、それで戦っていくんです。

私のイメージは、そうやっておいて、後で連合軍がノルマンディー作戦でやってきて、それで、その敵方の銃器を全部一掃してくれるわけですよ。そのノルマンディ上陸作戦に該当するのが、国土強靱化計画、国土強靱化、列島強靱化論なんですよ。

ぜひ、ですから、やっぱり1つ目の「投資」、2つ目の「規制」というのは絶対必要なんですけれど、今はとにかく死なないことが大事です。

その町をもうとにかく息を続かすことが大事で、そのためには、まあ、ゲリラ戦も辞さずと。

そして、これからお話しいただく加藤先生とか、竹内傳史先生がいろいろなノウハウをお持ちなんで、そういうノウハウをいろいろと導入して、何とかこの厳しい、厳しい戦いを戦い抜いて死なないようにしていただいて、その家殺し、町殺し、村殺し、そういうことにならないように一生懸命頑張っていただいて、そのうち神風じゃないですけども、ノルマンディー作戦に成功した大きな部隊がやってきたときに、ちゃんと地方が、田舎がよみがえると、そうなったらいいなと思います。

ぜひ皆さん頑張ってくださいように！残念ながら、このパワーポイントの情報を使うことなく、私の話は終わってしまいましたけれども、またごらんいただきますと、コミュニケーションだけで2万人ぐらい公共交通の利用者が増えると。利用者のコミュニケーションを図るだけで3%か4%か、ちょっと忘れちゃったけれど、4%お客さんが増えたという事例が富山でありますから、ぜひそんなものも参考にしながらゲリラ戦の戦い方をいろいろと頑張ってくださいと思います。

ありがとうございました。

2. 講演②

「事例紹介：岐阜市の公共交通政策の取組みについて」

岐阜市 企画部 交通総合政策課 課長 青木 保親

初めにこの写真ですが、昨年3月27日に導入いたしました連節バスが駅前広場のバス乗降場に止まっている写真です。全国で4番目の導入になりますけれども、岐阜市のBRT導入の第一歩として導入したものでございます。

岐阜市の概要ですが、人口約42万人、面積200平方キロ、県都で中核都市でございます。名古屋からJRで最短18分の時間距離にあります。

人口が岐阜市でも減っているという状況の説明になりますが、岐阜市のポンチ絵にある赤い部分、これが中心部になりますが、特に中心部の人口減少が非常に甚だしいという状況でございます。

市街地の状況ですが、黄色のところは昭和45年のDID人口集中地域でございます。平成17年までにこの緑のところまで広がりましたが、人口が増えておりませんので、人口密度は約半分になってしまいました。

交通基盤の状況、特に道路網について書いています。道路網で特筆すべきことは、このちょっと濃い緑のところ、環状道路ができています。これによって市内に今まで入っていた通過交通が入らなくなって、非常に交通がスムーズになっております。もう1点は、鉄道ですが、名鉄、JR4線が走っております。市の南部、南端の方に位置してまして、市内を移動できる公共交通としてはバスしかない、バスが中心になっている状況にあります。この結果、自動車の状況ですが、こちらのグラフ、パーソントリップ調査の交通分担率の推移を示しております。昭和46年から平成13年の約30年間に車の分担率、約倍になっています。反面、バスは3分の1になっているということで、車の依存がさらに進んでいるという状況にあります。

公共交通の中心であるバスの状況ですが、もうひたすら減り続けております。約14年間に1,243万人減少している状況にありまして、43%減りました。20年度にガソリンの高騰等もございまして若干増加しましたが、その後も減少傾向に入っております。バス事業者さんの経営環境は本当に厳しい状況です。市内に50路線今現在ありますが、37路線、約74%が赤字に陥っております。今国・県・市の補助金によって辛うじて維持されている状況にあります。

ESTの実現に向けた取り組みですが、再度施策を整理しております。まずこれに向けた公共交通を軸としたまちづくりで何とかやっていきたいと考えております。そのためには公共交通の充実と、市民モビリティ・マネジメントを併せて実施します。特に公共交通につきましては、これをバスで実施します。分かりやすく、利用しやすく、需要に合った、目的とか量に合ったようなバスネットワークを作っていきたいと考えております。そのためには、幹線・支線のバス路線がとっても重要だろうということで考えておりまして、

幹線につきましては、幹線軸の強化に向けた BRT の導入として走行環境の整備、乗り継ぎ環境の整備とか、連節バス等の導入を進めていきたいと考えております。あと、支線への再編につきましては、乗り継ぐための環境の整備、特にバス停等、あと情報化等も必要だと思っておりますし、IC カードや低床車両の導入も進めていきます。コミュニティバスについては、地域の方が、その地域で暮らしていけるようなバスシステムを構築していきたいと考えております。

ここが、今まで作ってきた計画と具体的な取り組みをまとめております。大きく6つの計画を作っています。1つ目は、岐阜市バス利用促進総合計画。平成13年3月に作っておりますが、ここでバス路線の再編をしようという宣言をしております。その具体的な取り組みとしてオムニバスタウン計画、それと、そのための実施計画を作った事業を進めておりました。その後、岐阜市総合交通政策、これはコンパクトシティを目指すんだと、それを公共交通でやりたいという宣言をした計画でございまして、マスタープランとして作って、その後、その実現のために岐阜市総合交通戦略を策定しております。その公共交通部分を特化したものが岐阜市地域公共交通総合連携計画で、国の補助をいただきながら今事業を進めております。

幹線・支線のバス再編を路線バスとコミュニティバスの2つに分けて取り組んでいます。路線バスにつきましては、バス事業者さんと協働しながら、例えば民営化による路線維持の効率化を図ります。事業に当たるオムニバスタウンや再生総合事業を活用して事業を進めております。コミュニティバスにつきましては、地域協働型の市民とともにやっていくコミュニティバスによって持続性の高いものを作っていきます。最後に、公共交通の利用促進としましては、情報提供によるパーク&ライドやモビリティ・マネジメントなどを組み合わせて行っていきます。

これが岐阜市におけるネットワークのイメージです。赤いところが幹線です。非常に運行本数も多くて利便性も高いです。その先で、オレンジが支線に当たりまして、乗り継ぎ拠点で広がっていきます。○のところがコミュニティバス、地域内移動をコミュニティバスで確保するというので、これを幹線とつなぐことによって、バスでできるだけどこでも行けるようなものを目指していきます。

これが幹線軸の強化のところ。先ほど示しました赤いところも、走行環境や乗り継ぎ環境の整備をしながら最終的には BRT という次世代のバスシステムの導入を目指しています。

これが岐阜市型 BRT 計画の内容です。昨年度から、赤色の部分、JR 岐阜駅から岐阜大学・大学病院のところの赤いところに連節バスが導入されましたが、それに先立ちまして、この赤い路線の一部ですが、忠節橋通りと申しますけれども、バスレーンの導入等を先行して行いながら連節バスを導入しております。今後このオレンジの色の部分に連節バスのルート拡大をするように今関係機関と協議を進めております。実は岐阜市内の道路はそれほど広くありません。片側2車線すべて確保されている状況ではないものですから、でき

るところから、できることをやっていきたい。今回岐阜市型 BRT と付けておりますが、BRT はまずルートを選択の柔軟性が非常に高いという利点を持っています。もう一つは、全部の整備ができなくても導入を始められる、道路とか、すべて整っていないでも始められるという利点を持っておりますので、この利点を生かしながら順次導入をしていきたいと考えております。

次に、今回導入いたしました連節バス清流ライナーの概要でございます。全長約 18 メートル、幅 2.55 メートル、定員は 130 名で、通常のバスの大体 2 倍の容量を持ちます。あと車両の方ですが、低床で、フルフラットで、非常にバリアフリーにすぐれた車両であることと、スロープ板の写真を載せておりますが、車いすの乗降の際に非常にスロープ板が設置しやすい構造になっております。今回、天井には長良川をイメージしたアユを書いております。

非常に重要になるのは、トランジットセンターの整備です。岐阜の場合、こちらの北口駅前広場内のバス乗降場が総合バスターミナルの機能を持つ広場として整備をされております。こちらの方に大体今 2,000 本を超えるバスが入っております。この乗り場の整備に際しまして、乗降場も方面別に色分けをするなど、少しでも分かりやすいバス整備に努めております。さらに、総合案内板等を整備しながら外来者の方にも分かりやすいバス乗り場の整備に努めております。

方向幕は、3 社あって非常に複雑だったものを、加藤先生等のご協力をいただきながら、アルファベット 1 文字と数字 2 文字、それと表示も統一したということで、少しでも分かりやすいバス表示に努めております。

バスロケーションシステムの導入につきましては、バスがいつ来るかなかなか分からなかったものですから、利用者の方にはできるだけ情報提供するという事で、全車にバスロケーションシステム車載器を設置しております。利用者の多いところにつきましては、左側の方の表示板で情報を提供します。今年度実は最近はやりのスマートフォン等にも対応できるようにバス停に QR コードのリンクを張りまして、見やすいコンテンツの更新なども岐阜バスさんの方でやっていただけているという状況でございます。

IC カードにつきましては、東海地区で初めて導入しましたが、現在 18 万枚普及しております。右下の方に書いてありますが、全体の 7 割を超える方にご利用いただいているということで、非常に普及が進んでおります。特徴としましては、乗り継ぎ割引、それと、高齢者の運賃の一部を補助しております。それと、ポイント還元等によって普及が進んでいる状況にあります。上の写真は、コミバスにも IC カードを導入しておりますので、こういった乗り継ぎの際にも非常に利便性が高くなっているという状況です。

低床車両の導入についても、ノンステップバス、ハイブリッド、連節バスの導入等で大体車両の 6 割以上が低床化されております。全国の低床化率を超えておりますので、地方都市としては非常に高いと考えております。

その他の取り組みとして、市営バスを廃止しておりまして、民営化を進めています。岐

阜バスに譲渡をしていますが、もともと3社事業者がいましたが、これが結果的に一元化されて、バス事業者との連携により色々と進めやすくなりました。例えば系統の整理、路線再編をして効率的な路線再編を進めることが非常に可能となっております。あと下側ですが、補助金も、市営バスに対して非常に多く出しておりましたが、民営化によって少ない補助金で維持できるようになってきた状況です。

コミバスについて、簡単に説明をさせていただきます。市民協働型ということで、非常に成功例としてご紹介いただいております。初めに、まず市民の皆さんに目的をはっきりさせました。交通ネットワークの確立とか、日常生活の移動の確保、それと、不便な地域を改善していきたいということを目的として導入を目指しますということを宣言した上で、全体計画を作っております。これ実は16地域全体計画をまず作っておりまして、必要となりそうなところ、これは財政規模と、それと高齢化率等、必要と考えられるところをまず調べまして、順次、地域の意欲が高いところから導入をさせていただきます。

この協働の仕組みでございますが、基本的には地域が担っていただく。計画段階で、左の方にありますが、皆さんでルートとか運賃の検討をさせていただきます。それと、右側のこれは、バス停を今作っていただいております。こういったことによって何が一番良かったかという、コミバスのルート、当初は要望が多くて非常に非効率なんですけれども、自分たちで残そうとして、いいルートにそぎ落としていく、運賃も自分たちで決めていく、そういったことが地域ではできるという状況にあります。行政と交通事業者はこういった形でサポートしていくことが可能です。

あと持続できるコミュニティバスにするために、2つの特徴を持っています。まずめりはりのある制度としたということで、まず初め試行から入って、試行で下の表の基準をクリアしていただく。本格運行に行きますよと、本格運行を3年やって毎回チェックしますよということで、この基準をクリアするのは、なかなかちょっとぎりぎりのラインを示しておりますので、非常に皆さん苦勞していただきますけれども、結果的に苦勞したことによって自分たちで支えるという意識が非常に芽生えております。その下が、事業者選定。できるだけ透明性の高いものということで、このような基準で行っております。選定基準につきましても、安全とか安心面、コンプライアンスにも重きを置いた選定を行っております。

最後に、MMでございますが、まだ私ども取り組みを始めたところでございますが、平成12年度に、まず民間の駐車場の空き情報を、特にバス停付近の空き情報を提供することによってパーク&ライドを推進したいという取り組みを始めております。その後現在取り組んでおりますのは、こういったマップを各戸に配布して公共交通を使っていただくという意識を高める取り組みを始めております。あと右側の方ですが、推進協議会を市内の主な企業・大学と作りまして、こういった取り組みができるのか、今取り組んでいただいているところでございます。

3. 講演③

「事例紹介：わかりやすい公共交通案内はESTの第一歩

－『公共交通利用促進ネットワーク』の活動－

名古屋大学大学院 環境学研究科 准教授 加藤 博和

連節バスを本日もご覧になった方がいらっしゃるかもしれません。あるいは岐阜にお住まいの方でしたら、よくご覧になっているかもしれません。こういうものが出てきて、岐阜版のBRTをどんどん推進していき、これを公共交通利用促進の軸にすることは結構なのですが、根本的に連節バスが止まっても、分かりやすくないと乗れません。いくら低床にしようが、連節バスに乗ったらどこへ行くことができるのか分からないと、意味がありません。分かりやすく、使いやすくなければ、せっかくの連節バスも単なる街のにぎやかしになってしまいます。

そこで本日お話ししたいのは、分かりやすくすることが公共交通を復権させる鍵であって、それが結構手間が掛かるということをぜひ知っていただきたい。そのために、それをボランティアベースでやってきました「公共交通利用促進ネットワーク」の活動の概要をお話しします。そして、私は「岐阜市内のバスを利用しやすくするプロジェクト」と勝手に自称しておりますが、公認でも何でもありません、勝手に私が言っているだけという、このプロジェクトを紹介いたします。

公共交通って、意外と便利じゃないとか、使えるはずなのに使っていないということが結構あります。分かりにくいことでお客さんを結構逃しているのです。よくバス会社、鉄道会社、あるいは行政の皆さんが、モータリゼーションと少子化で乗客が減ったなんて言っていますが、それよりも速い勢いで乗客は減っています。皆さんご承知のように、車は既に半自動時代に入り、オートマチックで運転も楽ですし、カーナビに従って、「ここで右へ曲がれ」とか「真っすぐ行け」とか言われたら、目的地に行けるわけです。それから、事故防止も、渋滞回避も、エコドライブもどんどん技術が進んでいます。それに比べて、いちいち調べないといけない公共交通は面倒極まりない状況です。これでよく言われるのは、先ほど藤井先生も仰ったように、公共交通なんていいところが何も無いじゃないということですが、まちを活性化する装置として公共交通は非常に有効であるということを考えたら、このままではいけません。ただ、鉄道でさえ分かりにくいのに、バスではお手上げだということです。一見さんお断り、お客を乗せてやっているという発想では駄目です。これからは公共交通の情報を如何に伝えるかが重要です。

駅で列車を降りても、バス乗り場へはどちらに行けばいいのか分からない、例えば南口へ出たら北口でした、これはよくあることです。バス乗り場へたどり着いたが、ポールがたくさんあって、行きたいところに行く便が、どこから出るのか分からない。案内所を探すのも一苦勞で、行ってみたら、「その路線は別会社だから分からない」と言われた、こんなこと、よくあることです。どのバスに乗ればいいのか、時刻表や方向幕を見てもよく分

からない。運転手さんに聞いたら、「行くよ」とか「違う」とか、それしか言わない。怒ったようなことを言うわけですよ、「書いてあるじゃないか」と、「何で聞くんだ」と、そういう感じで言うわけです。降りる停留所を間違えないか、乗っても心配で、実は間違っているんじゃないかと思うかもしれないんで、ずっと不安です。降りようとしたら、整理券を取っていなかったとか、札しか持っていなかったりすると、また怒られるわけです。そして帰りに、実は行きの停留所と帰りの停留所が違う場所ですから、あれ、帰りの停留所どこだっけと探す羽目になる。こんなので乗りますか？人がバスに。乗るはずがないわけですよ、どんどん減るに決まっているわけですよ。そうじゃなくて、この各段階で見直さないといけない。見直せば、減りは止められるはずだと、あるいはもしかすると新しい人も来てくれるかもしれないと、いう訳です。

私は、バスマニアで、もともと、路線バスは大好きです。ですから、何かできないかと考えていました。いろいろ調べる中で、公共交通事業者の多くが分かりやすくするべきという意識も技術も資金も持ち合わせていないということ、嫌というほど思い知らされてきました。全くそんな気も無いし、やれと言ったってできない。一方で、マニアってというのは、分かりにくいから調べて、分かって自慢したい。分かりにくいのを喜んで調べているわけです。ならば、その延長として、例えば路線図を作って公開したら、役に立つんじゃないのかなと考えました。こういう活動を始めた十数年前は、ほとんどバス路線図の配布はやっていなかったと思います。この地域でもそうですし、全国的に見てもそうでした。少なくとも岐阜では、市営バスはありましたが、岐阜バスとかではなかった。インターネットのホームページは、開設はなされていても、当時まだ少なく、路線バスの案内は貧弱だったことが多かった。ましてや、全事業者の路線が載っている路線図のサイトは無かった。岐阜の場合、3社プラス路面電車ですから4つ有ったわけですが、4つが全部一遍に載っているものが無いわけです。

それこそ勝手に作って配るとか、そういうことも考えましたが、そんな金も無いし、勝手に配ったりしたら、また怒られるかもしれない。インターネットだったら手軽に公開できるし、ターミナルや案内所へ行かなくても入手できる。そもそも自分が欲しいということで私自身が、1997年に私が学位論文を提出し、就職するときですけれども、学位論文が終わったので、ちょっとホームページでも作ろうかなということで開設して、現在15年経過しました (<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/index.htm>)。

こういうことをやろうとしていたら、同じことを考えた方がおられました。この路線図ドットコム (<http://www.rosenzu.com/>) という、伊藤さんという方ですが、私よりも3カ月ほど早く立ち上げておられました。見たときに、もうこれは絶対勝てないと考えました。絶対勝てないし、2つ同じようなことをやってもしょうがないんで、協力しようと考えました。ただ、私はどっちかという田舎に強くて、伊藤さんはどっちかという街のほうに強いということで、私は田舎の方の路線図をどんどん作りまして、伊藤さんは都会の方をだんだん作っていかれて、もう既に路線図ドットコムでは東海3県全部の鉄道バス路線

図が公開されています。私の方はだんだん縮小して、今はホームページはやっていますが、路線図は作っておりません。そういう形で、路線図のところも、全事業者の路線を一括して掲載しています。それから、路線・停留所を変更するその都度、基本的にはその日に更新されています。この、その日に更新というのがいかに難しいかということをご皆さんにも理解していただきたいです。

路線図作成の取組みをはじめ、伊藤さん、あるいは私、それからほかのメンバーも思っているんですが、生半可では到底手に負えないということが分かってきました。そもそも東海3県を調査するだけで大事業でして、例えばバス会社さんに電話して聞いても分かんないんです。で、行かないと分かんないことが多い。残念ながら線路が無いので、推理しなきゃいけないとか、乗って調べなきゃいけない。調べ終わって戻ってきて作っていると、また疑問が起こったりするんですよ。それから、ダイヤ改正は4月1日とか、10月1日とか、JRの改正日が多いのですが、バスの場合はそれ以外の日にも変更します。特に岐阜バスは毎月のように改正していた時期があって大変でした。停留所名が変わるなんていうのは日常的で、よくあるのは、広告が変わるときです。広告が1年の契約で更新するときに大体停留所の名前が変わる。どこの会社はどこで広告が切り替えになるかということを知っておけば、その日に向かってバス会社にアプローチを掛けるとか、そういうことをやっているわけです。それだけ営業をやっても、教えていただけることはほとんどありません。いつも聞いているんだったら、こういう変更があるよという話が来てもよさそうな気がするんですが、全くと言っていいほどありません。現に1月10日の岐阜市コミュニティバス改正の情報もいただいておりませんで、こちらで調べているわけです。

コミュニティバスがどんどん増えてくると、今度は、以前はバス会社だけでよかったんですが、自治体も行かなきゃいけなくなった。しかも、合併ですので、合併協議会まで調べなきゃいけない。これはもうマニアが束になって掛からないと無理ということが判明して、それで公共交通利用促進ネットワークを創りました。

マニアですけど、利用者と事業者・行政の間に立って、利用者にとってどんな案内が必要か検討しています。任意団体で、メンバーは固定していません。単なる趣味グループというふうに考えていただけたらいいです。ですから、リーダーとか、そういうのありません。やりたいことをやりたいだけやるというのが基本です。

内容は、マニアですから、調査することが一番得意です。時々本社も把握していないことを調べてきたりもします。それから、自分たちのホームページでの情報提供、これももちろんやっています。さらにバス事業者のホームページ制作支援、例えば岐阜バスは以前、ホームページがあっても路線バスの時刻表はホームページに載せていなかったのので、我々が代行していました。それから、実際にバスマップを制作する。今日お配りしていると思うんですが、岐阜市内のバスマップ、これを制作しています。ちなみに現在は10版目になります。

「そんなこと、あなたたちがやらなくても、バス会社がやることでしょ」とよく言わ

れます。先ほども言いましたが、バス会社はこんなのをやる気が全く無いことを知っていますし、それから、やれません。岐阜はいろんなバス会社が昔あったわけですから、1社でやってもらってもどうしようもないわけです。だから、我々がやるしかない。それじゃ、やったらいいでしょう。我々は、評論とか、要望とかっていうアプローチは取りません。無かったら作ったらいいじゃないかと、それでやっています。

それから、地域住民の活動の支援。生活バスよっかいちという有名なNPOバスがあります。これのサポートもいたしました。桃花台ニュータウンでピーチライナーが無くなったときの支援もしました。それから、細かい、いろんな提言とか改善もやっています。一番基本的なのは、停留所で分からないで困っている人を助ける。これでちゃんと答えられなかったらマニアとしては失格です。

岐阜市内バスマップも出しております。本日の岐阜市内バスマップは、世の中に配っていない特別のマップを用意しています。10月1日版が最新なんですけど、見ていただくと11月1日版になっていると思います。ちょっと10月1日版と変わっています。ただ、残念ながら1月10日に改正があったので、最新にはなっておりません。1月10日に改正があったら1月10日に出すのが我々の売りです。普通のNPOがやっているものは、改正後でしか出せないです。我々は調査網を張り巡らせているので、先に出せるというところがポイントです。

案内看板も最近行っています。例えば名鉄岐阜駅前のこの看板、我々が作っているものです。我々が作っているもので、マップと同じ仕様になります。ですから、マップで見て、これを見て、全く同じのが出てきますので分かりやすい。JR岡崎駅の案内看板も担当していますが、なかなかできないと思います。大体この看板作るだけでも、景観条例がどうだとか、いろんな話が出てきて難しいわけなんで、これを我々のような者がデザインできるというのは、よくやっているなと思っています。

岐阜ですが、先ほどご説明があったように、2005年に路面電車がなくなり、同時に市営バスも無くなった。その半年前に名鉄バスが岐阜バスに一本化されて、結局今、岐阜バスがほぼ全部市内をカバーしています。

10年前の写真ですけども、名鉄岐阜(旧・新岐阜)駅前ですが、特に4番乗り場なんていったらもうものすごい、どれに乗ったらいいか全く分からない。一体どこが4番乗り場だと、全部4番乗り場の車なんです。これじゃいかんということで、まあ、いろんな問題があるということを指摘して、岐阜市ももちろん再編を考えておられました。あるいは事業者も考えておられる。しかし我々は、路線を変えなくても、案内を改善するだけでも相当できるんじゃないかと考えました。大体総合案内板も無かった、マップも無かった、系統番号も経路地表示も統一されていない。こういったものは、予算が無くたって、我々が智慧を出して作っていけば変えられるだろうということで、とりあえずインターネット上でいろいろやり始めました。

そのときに、岐阜の路線を分かりやすく考えられないかと考えて、11年前にこんな図を

書きました。何だ、複雑な感じがするんだけど、要するに主な系統はこれだけじゃないかと。これで整理されるじゃないかと考えました。今こういうバスマップの概略図があるんですけど、実はこれが、今となっては行き先番号の導入につながりました。行き先番号がここに出ていますけれど、先ほど青木課長からご説明いただいた通りで、系統番号じゃなくて行きと帰りが違うという、ここがちょっと弱点なんですけれど、これ、やりたくなかったんですが、岐阜は岐阜駅でスルーしている以上、行き先番号と系統番号と両方必要だろうと思って、岐阜の場合は、以前は平仮名の系統記号があったんですけど、私は両方使ったらどうかと思っていたんですけど、結局この番号になっちゃったんで、行きと帰りが違う番号になっています。まあ、意味が分かっていたら使っていたらいいんじゃないかなと思います。分かんないと、ちょっと難しいのかもしれない。私の中で、今でも悩んでいるところです。

それから、バスターミナルができて、こうやってバス停がありますけれども、ここで番号、例えばKだったら何番とか、Cだったらここだとかという統一をしました。それから、LEDの方向表示と停留所の看板と時刻表と系統図と案内板と時刻表とバスマップ全部、例えば全部長良橋経由と書くとか、そういう統一もやりました。これができていないと、見た物によって経由地が違っているとそれだけで混乱するんで、それを統一するというのもやりました。

実は行き先番号を付けたことで、この行き先番号に合うルールに路線を再編したらいいんじゃないかということが明確になったんで、私の中では路線再編にも役に立ったんじゃないかと勝手に思っています。つまり、通常のバスマップは、複雑なものをどう描くかということに頑張っているんですけど、我々の場合は、案内のしやすい路線にどう変えていくかという提案ができたんじゃないかと思っています。これが、日本のほかには無い、世界でも無いかもしれないと思っていますが、特徴だと考えています。それが連節バスとかにもつながったのではないかと勝手に思っています。

最後ですが、今活動が非常に行き詰まっています。調査、作業が膨大で、私も含めてメンバーが会社勤めしていたりとか、忙しいので、もう寝る暇が無いぐらい大変です。特に3月、あるいは9月、もう本当に苦しいです。好きでもつらい。バス路線データベースがどんどん作られているんで、そっちとの対応もしていかないと、せっかく我々が調べたデータがもったいない。それから、有償、例えば経費をいただくことも非常に現状では困難ということで、やっていることはそう間違っていないと思うんですが、かなりボランティアの域を越えてしまったので、ご協力いただける方がいらっしゃれば、ぜひ手を挙げていただきたい。最後にはお願いですが、事業者・自治体の皆様には、我々も調べますが、ぜひ情報をいただけると楽になると思っていますので、「そろそろ変更あるよ」位を言っただけだとありがたいと思っています。

4. パネルディスカッション「バスを軸にした環境にやさしい交通まちづくり」

名古屋大学大学院 環境学研究科 准教授 加藤 博和
りゅうでん株式会社 代表取締役社長 松田 英文
岐阜市 企画部 交通総合政策課 課長 青木 保親
中部運輸局 自動車交通部長 村田 有
コーディネーター：岐阜大学 名誉教授 竹内 傳史

竹内：「バスを軸にした環境にやさしい交通まちづくり」というテーマでパネルディスカッションを開始します。EST というのは何かというと、先ほどご紹介、ご講演いただいた方のスライドにも出ておりましたけれども、Environmentally Sustainable Transport、つまり環境に優しい持続可能な交通ということを意味しているわけがあります。EST の内容は一体どういうものであろうか。いわゆるコンパクトシティというのは、ある特定の人が提唱した特定の概念がある言葉でございますので、私たちはできるだけコンパクトなまちづくりと言いたいと思っておりますけれども、集約型の都市構造を作っていこうということです。これは今後人口も減り、成熟社会になってまいりますと、いろいろと地域の行政は、行政サービスを市民に浸透させていくためのコストが非常に掛かるようになってまいります。それはまちがコンパクトにまとまっていれば、そのコストはかなり少なくなってくるだろう。自動車によってバラバラに散開して住む、自然の中に住むのがすばらしいことのように思っ
て50年ほど行ってまいりましたけれども、どうもこれからは逆なんではないか、まちを何とかコンパクトにまとめ上げていくことを、どうやったらできるだろうかということが今一番大変なテーマでございます。

そこで、また英語を出しますけれども、TOD と呼ばれている議論がございます。Transport Oriented Development として、特に公共交通ですが、交通を使って、交通のサービスの提供の仕方、あるいは交通システムの整備を使ってまちの形を誘導していこうという考え方です。都市のサービスをすべての人に行き渡らせるというのは一体どういうことか、人々の交流を促進する、どこでも、誰でも、どこへでも自由に移動できる交通環境を作ることですが、それを利用してまちの形を誘導していこうと、そういう考え方がこれからのまちづくりには重要になってきているかと思えます。それを実現するためには、都市の軸をはっきりさせる。この都市とはこういう発展軸を持っているとか、ここあたりに一番にぎやかな中心だよというところを、一つの点ではなくて軸ではっきりさせる、この軸というのは何が一番いいかということ、公共交通の交通機関が通っていること。一番いいのは、実は地下鉄ではありませんで、地下鉄はたくさん運んでくれますけれども、まちの上から見えません。やっぱり見えるところがいい。だから、路面電車、あるいはバスもいいですね。バスというのは、いつも通る場所が決まらないんです、自由に行ける。

これがまた、運行上は楽な長所ではあるんですけども、まちとの結び付きという点からいくと、バスの走るルートを、道路を歩いている人、まちに遊んでいる人たちが、ここはバスが通っている道だな、ということが分かるようにすれば、路面電車と同じような効果が出てまいります。そういうものでまちの軸をつくっていき、まちの形を整えていこうということが、非常に今注目されている。さらに、そこに地球環境の問題もあります。環境に優しい持続可能な交通サービスシステム、それはやはり、今日藤井先生の講演でもありましたように、自動車ではないだろう。できるだけ自動車の利用を少なくして公共交通に人が集まって、公共交通をみんなで乗り合いで使うことができるようにする。そういうパターンがまちの中に、人々の動きの中に出てくれば、まちのまとまりが出てくるのではないかということであり

ます。

そのためには公共交通をどうすればいいのか。一つは、分かりやすく使いやすい公共交通を作ることである。今、加藤先生のお話は、ほとんどそれに集中していたかと思えます。これは、行政の側が独り善がり、あるいはバス事業者のほうが一生涯懸命やっけていても、市民の方が理解して利用してくれなければどうにもなりません。しかも、利用者が、「これは他人のことだ、自分は自動車を使うぞ」と思っておられては、やっぱり困るんですね。できるだけすべての市民が自分たちの税金の適切な使い方を考えていくなれば、できるだけ自動車の使い過ぎに注意したほうがいい。私は、公共交通をうまく運営するために、公的資金をつぎ込まざるを得ないと思っておりますけれども、その額が多くなり過ぎて困った、失敗だとか、これぐらいに抑えれば成功と言えるだろうという議論がありますけれど、そこらのところを市民に分かっていただかなければいけない。つまり、「乗って支えるか、それとも払って支えるか」であり、多くの市民が公共交通に乗れば、公的資金による補助は基本的に必要がなくなり、乗らない場合は、市民の税金で公共（行政）が支えざるを得なくなる。それが今市民に問われているわけでありますが、そういうことを市民にもっと分かってもらうように話をしなければいけない。そして、市民に自分の意志で交通行動の選択を変えてもらわなきゃいけない。このあたりが、基調講演で、藤井先生がお話をされた方向でございます。市民の行動選択が、市民たち自らの意思によって変わるようにしていかなければいけない。そういうことまで含めて考えていくのがESTでございます。

さて、それでは、岐阜ではどういうことをやってきているかということ、これは今、青木課長から適切なお説明をいただきました。分かりやすかったですね、8放射幹線と支線により一般の公共交通体系というのを作るんだ、やりたいことは、快適な乗り物、つまりノンステップ連節バスを入れる。それから、専用バスレーンの整備をどんどん進め、できるだけ長くする。それから、抵抗感の無い乗り継ぎ拠点、バスターミナル、そういうものを整備しなきゃいけない。それから、適切な幹線停留

所間隔と楽しい停留所環境。停留所で楽しくバスが待てる、あるいはごちゃごちゃと与太話をしながら、ちょっとバスを待つんでも、待つ時間を忘れてしまうような環境を作る。あるいは支線バスと幹線バスを分けることによって支線バスは小回りの効くものにしていくというようなことを行っていこうということでもあります。

それともう一つ、岐阜市はコミュニティバスというのをやっております、この説明は若干少なかったかと思いますがけれども、これは特に住民と共に作るバスサービスということです。地域の住民と話し合いながら進める、このやり方は、岐阜市はやり方、非常に意図的にうまくやっておられると思います。問題は、私がいつも言っていることですが、幹線・支線バス計画と、コミュニティバスの計画は、スタートした時期が別でして、それをガチャッと合わせた形で岐阜市の公共交通計画ということにしております。そこで、ここでもう一度見直して完全に統合させないと、路線バスの方で廃止路線が出てくると、ここはどうしてコミュニティバスが無いの？というような話になってきますので、見直しをしなければいけない。そういうことをこれからやらなければいけないと思っております折から、「バスを軸にした環境にやさしい交通まちづくり」というシンポジウムを、この岐阜のまちでやっていただくことは、大変時宜を得たものと思っております。したがって、この岐阜市の例を踏まえまして、今後より良い公共交通サービスシステムを作っていくためにはどうしたらいいかということをお話し合ってみたいというのが、このパネルディスカッションの趣旨でございます。

青木：先ほど岐阜市は **BRT** を軸にしてまちづくりを進めていきたいと、まだ緒に就いたばかりでございますが、大きく4つの課題を抱えております。

1つ目は、やはりバスの走行環境をどうやって確保していくのかということです。現在バス優先レーンを順次、関係機関と協議を進めながら導入をしていますが、実は岐阜市のまちの中、戦災復興後、特に大きな道路拡幅はされておられません。片側まだ2車線も無い道路も多くある中で、どうやって導入していくか考えています。実は平成15年に先ほどの環状線が整備されました。これによって、今まで非常に多くの通過交通が中に入っておりましたが、これが排除されてスムーズになりました。これから本格的なバスレーンの導入ができるきっかけとなったわけなんです、今後は骨格道路となっている幹線道路に対して、例えば専用レーンみたいなものを目指す中で、どうやっていったらいいかが大きな課題となっております。

2つ目は、バス停をどうやって作っていくのかということです。これは、バスのバス停は、ご存じのように、歩道に今作っております。昨今自転車の話題等出ておりますけれども、歩道の幅員非常に限られておりますので、屋根やベンチができる、さらにバス停ロケーションシステムなど表示板が設置できるのは非常に少ない、現実限られてしまっているという状況にあります。この2点について、バスの走行環

境とバス停の問題、これは実は車と併せて、歩行者や自転車、それと公共交通の限られた道路空間をどうやって使っていったらいいのか、もう一回考える必要があるのではないかと考えております。

3つ目は、地域核、まちづくりの核となるような乗り継ぎ拠点、トランジットセンターと言っておりますけれども、どうやって整備していったらいいんだろう。例えば駅前広場のように鉄道駅があって、もうまちができていて、こういうところは非常に利用者も多くて費用対効果も高いわけなんですけど、バス幹線の端の方というのは中心から外れていて非常にさみしい。こういったところで、例えばパーク&ライドとか、サイクランドだけができればいいのかということでもないと思っています。地域のまちづくりと一体となったような乗り継ぎ拠点の整備をどうやっていったらいいのかというのが大きな課題かと考えています。

最後に、先ほど加藤先生にもありましたけれども、乗っていただかないとどうしようもない。これは事業者の面からも、事業性が無いと、なかなか高価なバスを導入していただけませんので、どうしたら乗っていただけるのか考えています。これは、事業者だけではなくて、先ほどの市民の意識啓発、まちづくりといろいろかみ合わせながら取り組んでいく必要があるんだろうなと考えております。

松田：私は、生まれも育ちも岐阜ですが、生活基盤が30年近く東京にありまして、こちらへ戻って10年ぐらいになります。向こうにいるときは、車を持っていませんでした。加藤先生の資料に出ていたのですけれども、人口密度当たりの車の保有率ですか、東京は断然低い地区です。それに比べて岐阜はかなり高い。そういう点は面白いと思いますが、東京では全く車を持つ必要を感じなかったんです。欲しいと思ったことが無い。逆に、有ったら不便だなというぐらいのことを思っております、まあ、非常に幸せな環境だったと思います。何もこっちに來たから不幸というわけではないんですけれども、車の保有コストだけでもやはり50年持っているとならば1,000万円を超えるでしょう。

また、関東圏しか私は知りませんが、ICカードが非常にシンプルで使いやすくなっていて、JR東日本のSuica、もうこれですべての交通機関が利用できます。こういう公営の交通機関だけではなくて、例えば横浜市の私鉄のバスとか、市営の地下鉄はもちろん、そういうところまで非常に簡単に1枚のSuicaで利用できるという利便性がありまして、今バスはICカードが結構普及してきていますけれども、なかなかバス用だけで持つというお年寄りの方も少ないと思います。やはり一体となって使えれば非常に便利なのではないでしょうか。極端なことを言うと、バスの乗り方が分からないから気後れして乗らないという方も多分いらっしゃるんです。そこら辺が非常に簡単になれば、利用するんじゃないかと考えています。

現在私は、自宅がこの近所で、会社が7キロほど大垣方面へ行ったところにあります。

すが、私、車があまり好きじゃなくて、できれば公共交通機関を使いたいとかねてから思っていたものですが、残念ながら今車で通っています。近所のバス停まで自宅から100メートル程度、バスが20分～25分で、降りてから300メートルぐらいです。これが私も多分東京に住んでいたら、もう何の躊躇もなくバスで通勤していたと思うんですけれども、何で今自分がこんな生活を送っているのか、ちょっと内心じくじたるものもありまして、会社へ通う間にすれ違う何百台の車はほとんどすべてが運転を1人でして、人間1人運ぶために鉄の塊を使い、エネルギーを使って動かしているわけです。非常に壮大な無駄だということを、実は感じております。なかなか自分がそういったライフスタイルが変わってしまったというか、クルマ依存症のどうも悪い意識の波に飲み込まれちゃったのかなというようなことも考えております。先ほど藤井先生のお話もありましたけれど、やはりライフスタイルを変える。自分で変えるのが難しければ、やはり行政とか、マスコミだとか、いろんなサポートで変えるような仕組みを作っていくことが非常に大事なかなというようなことを今感じております。

村田：本日は、2つの立場で、私はお話をさせていただきたいと思います。一つは、今ご紹介がありました運輸局の職員として、もう一つは、私自身車を運転できないんですけれども、公共交通機関しか利用しておりません。そういう利用者の立場からお話をさせていただければなと思っております。お手元に私ども、資料を3部お配りさせていただいております。一つは、中部運輸局の冊子、もう一つは、岐阜運輸支局が作っている冊子がございます。それから、もう一枚、ぺらぺらの一枚紙がございます。これが、地域の公共交通を確保する取り組みということで、中部運輸局自動車交通部が作成した資料になります。

それで、私、今日お話しさせていただきたいなと思うのは、ESTのEを取った形、サステイナブル・トランスポーターションというのはどう維持すべきなのかということについて最近考えていることを、最初に申し上げた2つの立場から申し上げたいと思っております。ご案内のとおり、2050年には総人口の約40%が65歳以上になって、高齢化も、地方へ行けば行くほど深刻になっていく。そういう中で、私どもの調べでは、交通空白地域、これはどういう定義かと申しますと、バス停が600メートル以内に無い、かつ鉄道駅が1キロメートル以内に無いというのが約3万6,000平方キロメートル、九州ぐらいの空白地域が世の中に存在しておって、高齢者の方がそこに多く住んでいらっしゃるというような状況に今あります。さらに、そういう中で、私どもの推計で申しますと、約600万人の方が買い物難民だというようなことが言われています。やはり私どもとしても、マイカーを運転できない高齢者の移動の確保というのが喫緊の課題だと思っております。愛知県、静岡県、岐阜県、三重県、福井県、この5県が私ども中部運輸局の管内でございますけれども、

中部管内の自治体の運営バスが今申しましたような状況の中で、各市町の自治体の方、その地域の足の確保のために自治体自らが運営されているバスというのがございます。

私ども管内 180 の自治体、市町があるんですけれども、そのうちの 180 分の 164 の自治体で、自治体運営バスというのが導入されております。91.1%になります。これは年々増えております。それで、輸送力と言いますと、乗り合いバス全体の輸送人員の 9.4%になっております。岐阜バスとか、三重交通とか、名古屋鉄道、名鉄バス等ございますけれども、そういう路線バスを含めた全体の 9.4%の分担をバスが担っています。その一方で、市町村の財政負担というのは、1人当たりの輸送をするに当たって、約 1,285 円ということで、これも上昇してきています。その一方で、事業を見ていくと、幹線バスの、要は幹線の役割を果たす路線バスの輸送力の強化というものが、市町村運営バスの利用促進にもつながっています。要はコミバスだけやっていたら事足りているというわけではない。当然交流人口を増やしていかないと地域の発展にもつながりませんし、やはりバス路線網としてのネットワークが必要であるという調査を、私どもはしておるところでございます。そういう中から、先ほど申しました市町村の財政負担額というのが年々増えている中で、最近では、その市町村のバスの見直しが行われています。その中でもデマンド運行というのが、導入市町村で 31、それから、エリアルート別で 82 ということで、若干このデマンド運行にいたしますと、財政負担も減りますけれども、1人1回当たりの輸送コストが増加する結果になっているということでございます。

そういう現状の中で、私どもがその地域の足を確保するという観点から、日ごろ課題であると感じている点は3点ございまして、今若干数字のお話をさせていただきますけれども、国・地方合わせて全体で約 1,000 兆円の借金があると言われてい

る中で、国も地方も含めて、財政上の問題があるんじゃないかというのが1点目。2点目が、地域公共交通会議等を開いて既存事業者との調整を図りながら、コミバスなり、デマンド運行のタクシー型の輸送形態というものを導入していくという状況に今あるんですけれども、そういう合意形成をしていく上で、なかなか難しい課題があるんじゃないかというふうに感じております。なかなかそこでの合意形成をしていくのが難しいので、もう無償で運行していこうと考えております。道路運送法上青ナンバー以外である事業者以外の自家用有償運送ということで登録をすることの枠組みもありますが、そういう枠組みも活用せず無償でということで、有償制が無いので、そういう枠組みで議論するのではなくて、近くの誰かに頼んで、そういう地域の足を確保していこうというような動きが見られています。

3番目の問題として、当たり前として感じられていらっしゃると思うんですけれども、サービスをする上での前提として、安全運行の問題であるというふうに考えてお

上の問題、安全運行の問題、合意形成の問題があるというふうに感じております。

加藤：これから、EST と公共交通利用促進は必ずしもイコールではないという解説をした
と思います。21 世紀都市と交通は低炭素でないと生き残れないと書いてありますが、
順番に見ていきますと、IPCC で言われていることですが、今のまま温室効果ガ
スの排出量が全世界で推移していくと、2100 年には地球全体の平均気温が産業革命
以前と比べて4℃程度上昇する。このままですと、人類や生態系に非常に影響があ
る。これを顕在化させないためには2℃以内に抑える必要がある。そのためには、
2050 年時点で世界の温室効果ガス排出量を 1990 年レベルの半減以下にする必要が
ある。じゃあ、日本は半減でいいかという、途上国はこれから発展するためにど
うしても増やさなければならないので、それを勘案しますと、日本は 2050 年で 1990
年比 80%減をやらなきゃいけないというのが、日本の環境省が言っていることです。
2020 年 25%減とおっしゃった元総理大臣がおられたんですが、我々から見ると、通
過点として妥当ということなんです。首相が言う大変なんですけれど、研究者と
しては、このぐらい言うておかないと、2050 年 80%減は達成できない。
こういうことを考えると、2012 年ですから 38 年、この 38 年の間に、真綿で首を絞
められるような、だんだんと CO₂、温室効果ガスが出せないような世の中になって
くる。つまり、ある段階で排出規制ができるとか、割り当てになるとか、あるいは
炭素税が重くなってくるとか、そういったことが起こってくる。そのため、瞬間風
速とか、一夜漬けは無意味です。藤井先生も先ほどライフスタイルということをお
っしゃったんですが、あれはずっと変革していくということであって、ある一日だ
け変えるというのはほとんど意味が無いことです。そうなってくると、毎日それが
強いられるんで、それがやりにくい都市や地域、あるいはライフスタイル、あるい
はプロダクトスタイルは生き残れない。しかも、日本は人口減少で土地が過剰にな
りますので、現実的には岐阜も含め、全国の多くの地域が化石燃料に極端に依存し
た交通であり、全国に自動車依存型の都市地域が広がる。これは石油価格が上昇し
ても車をやめられないという状況です。自動車依存型から脱却しようとする、長
い時間と多額の費用が掛かる。したがって、今のままだととんでもないことになり
ます。藤井先生もおっしゃっていた通りで、大都市に住んで旅客交通の大半をやめ
て IT 利用に変更し、その方が低炭素でお金も掛からず、クオリティー・オブ・ライ
フも高いという、そういう生活になるということです。まあ、それでいいという方
もきっとたくさんおられると思うんですが、私の中ではそれは嫌だなと考えます、
もっと地方も、それぞれのまちも残ってほしいと思っていますので、そうな
らないような都市や交通はどうあるべきかということを考えているわけです。
そのときに、よくいろんなところで出てきます。自家用乗用車が 1 キロ 1 人運ぶの
には 165 グラムの CO₂ が出ます。バスは 48 です、鉄道は 18 です。これは、全国

平均値で出ている。もちろん車を1台やめてバスや鉄道に乗ってもらえば、この165が減りますので、当然CO₂削減になります。ただ、実際には、乗り換えるためには本数が増えないといけないとか、新しく路線を作ってくれないといけない。ところが、通常は本数や路線を増やそうとすれば、当然そこは利用の少ないところですので、それを作るときのCO₂排出量が多かったり、あるいはガラガラで車より悪いという結果が起きます。私の研究の中でそういう計算をしまして、自家用車に1台1.4人乗っているのと比べて、例えば高架電化鉄道ですと、1両に6.7人乗っていればイコールです。それ以上乗っていればCO₂削減になります。これは走行だけなんですけれど、電車を造るとか、高架ですから、高架の構造物を造る、コンクリートからもCO₂排出が出ます。そういったものを含めると11.8という値が出されています。バスですと、走行で5.4、車両製造インフラ建設含めて7.1となります。ところが、括弧内を見てください。これはプリウスとの比較です。プリウスと比べると、バスですと13.8人、車両製造インフラ建設含めると18.1人、要するに20人ぐらい乗っていないとCO₂削減にならないということになってくるんです。これはかなり高いハードルだと考えられます。そのためにも、まちになるべく集まってくるような交通システムを作り、それが有効に機能し、交通システムにたくさんの人が乗り合うことで、またまちに人が集まってくる。その繰り返しを40年でやっていくような計画が必要です。これも先ほどちょっとあったんですが、日本ですと、横軸に人口密度、縦軸に乗用車保有台数千人当たりのものをとりますと、東京はここにありますが、それに対して岐阜はここで、対照的と言っていたんですが、まさにその通りでして、岐阜は人口密度が低い、つまり、ばらばらに住んでいて、車をよく使っている都市であるということ、少しでもこちらに戻す。保有が多くてもなるべく使わないようにするというまちづくりに変えていかないといけない。これヨーロッパあたりではやっていますし、例えば富山が有名ですが、ほかもやっているということなんです、どちらもやっていることは何なのかというと、コミュニティバスとかじゃありませんよ、幹線を造る、BRTとかLRTを造る、これが大事だということです。そうでないと、大して乗っていない公共交通はCO₂削減と言えないから、幹線を造らないと駄目です。まさにそういう意味で、岐阜は行っています。岐阜は何をやらなきゃいけないかということなんです、私の考えている処方せんなんですけれど、何個かあるんですが、基幹8路線については、本当は20キロ以上で走ってほしいんですけど、なかなか難しい、せめて15キロ以上走って欲しい。それから、日中1時間に10本以上走って欲しい。それから、岐阜に電車が着いたら最終まである、これが非常に大事だと考えています。それから、系統がまだまだ複雑なんで、都心部あたりは特に解消しなきゃいけない。それから、支線やコミュニティバスと幹線との関連性をきちんとしないといけない。それから、案内システム、まだまだ不十分なところがあります。それから、停留所環境の整備。そして最後に、

これは余計なことなのですが、わたしは、市内均一 200 円運賃というのは早くやめるべきだと考えています。これをやらないと岐阜の路線は結構便利で利用が多くても黒字にならず、なかなか持続可能にならない。あるいは逆に、都心の近いところでも 200 円なんで、都心の回遊もできないということで、これを解消すべき。これはICカードが導入されたことによってできるようになった。そのために必須なのは、住民、行政、事業者という3つの三位一体、意識共有、役割分担、協働であるというふうに考えています。

竹内：今お話をいただきましたのが、加藤博和名古屋大学環境学研究科の加藤博和准教授としてのお話なんです。この方をこのパネルディスカッションのパネリストに入れるというのは、コーディネーターとしては非常に難しいんでありまして、専攻と趣味の学問を使い分けておられて、どちらをしゃべりだすか分からないところがあります。今の話は専攻の話。先ほどプレゼンテーションいただきました話は、趣味とは最近言われませんが、要するにバス大好き人間としての知識、そして活動を、NPOの活動ということでご紹介いただいたわけです。話が大きく割れております。したがって、環境の方の問題については、今の小講演を、お聞きしたことにおきたいと思います。後のディスカッションに結び付けていくのは、先の講演の最後で示されました岐阜市の公共交通への処方箋というところに出てくる訳です。これは結局先ほどのプレゼンテーションでお話しをいただいた話と並んで、今日の議論、つまり岐阜の公共交通をどうしていったらいいのかという話につながってくると思います。特に先ほどおっしゃったことで、私は、乗りやすい公共交通にするためには案内が大事だ、誰でもどこかに旅行者として、エトランゼとして慣れていないところへ乗り込んでいったときに、バスはどうやって乗るんだというのがさっと分かるようにしておくということが一番大事だと思うんです。もちろん地域の人にはもっと分からなきゃいけないんですが、こうやったら分かるようになるぞという点については随分研究しておられるんです。本来の環境学研究科の仕事ではないとは言っておられますけれどね。だけど、すごい知識と実際に実験してみた知見を持っておられる。それを聞いていると、私はこれは、「こういう方たちの趣味的な活動だ」なんて言って任せておいてはいけないんだろう。これをどういうふうに現実の行政や、バス事業者の、あるいは監督官庁の活動の中で取り上げて、この勧告に従っていくようにすべきか、ということ議論しなければいけないんじゃないかなと思うんです。そんなことを少し指摘させていただいた上で、それを受け止めて話をしていただくことにいたしましょう。

青木：今、竹内先生からご指摘がありましたマップ作り、実は平成13年に、実は私平成10年ごろから担当課をやっております、10何年やっているわけなんです、自分自

身がマップを作ったことがあるんです。非常にものすごいボリュームの作業を自分でこなしながら、加藤先生のご指摘ありましたが、結局3カ月ぐらいいろ生き残れなかった。バス停が変わったり、ルートが変わったりして、印刷物を市の広報紙というもので載せたんですが、生き残れなかった。マップというものは、例えば高齢者の方にとって見やすい、一時的な効果はあるんだけど、この効果をどうやって継続していったらいいのかって非常に悩んで、その後立ち消えになってしまっている。その後、加藤先生のような、すごいパワーを持って、すごい能力を掛けられてマップというものを維持されてきているのに非常に感銘を受けて、当時の作業量と、行政として本当にその作業を支えるスタッフまで整うかということ、非常にまだ悩んでおられて、ただ、方向としてはやっぱりいろんな人の力を借りるということ、コミュニティバスで私ども実は会得しました。行政が全部やるのは無理だと、だから、こういったいろんな形で、協働と言って見えているわけではないんですが、お力を借りてやっていくというのも一つの方法だと考えております。一度これからの方向についても考えていきたいと思っております。

村田：先ほどの続きになる部分があると思うんです。地域の足を確保していくということが大事で、竹内先生は、乗って支援するか、税金を払うか。それで、加藤先生は、岐阜市内同一運賃、採算性どうなのというご指摘があったと思うんです。先ほど私、3つの課題があると申しました。1番目の課題というのが、誰が負担するのかと、どの程度負担するのかというのが、やはり地域の足を確保する上では非常に難しい問題なのかなというふうな感じをしております。そういう中で、私ども一枚ペラを先ほど紹介させていただきましたけれども、そこに3つ書かせていただいております。2番目、自治体など関係者との情報共有ということで書かせていただいておりますけれども、私ども主要な職員がそういう地域公共交通会議に出席させていただくとともに、竹内先生、それから加藤先生、特にそういう地域の合意形成をしていく場合において、専門的な立場から議論を引っ張っていく核となる方々が非常に重要ではないかというふうに、日々感じるところでございます。そういう中、私ども会議を開いたりとか、ホームページで情報提供なりをさせていただいているところでございます。先ほど申しました2番目の課題、先ほど岐阜市の課題でいいますと、案内板がなかなかどうしたものだと、なかなか分かりにくいと、それを改善するかという話につきましては、先ほどの一枚ペラの紙を見ていただきますと、情報提供案内板につきましても、国の方から、要件が合えば支援させていただく枠組みもございまして、高齢者の方が乗りやすいようにノンステップのバスの導入につきましても、支援をさせていただいているところでございます。さらに、路線バス、それからコミバスの運行料補助なんかもさせていただいております。私どもとしては、そういう支援体制を組んでいるところでございます。

それから、3番目は、あまり問題にはなっていないんですけども、安全な運行が基本だと思っております、路線バスにしても、コミバスにしても。コミバスにつきましては、私どもの方、法令遵守の状況について、呼び出し指導で監督ということで、安全に関する対応をしております。

最後に、一番下に相談窓口を書いております。今日は自治体の担当者の方がかなり来られるという話を聞いておりますので、こちらの方にもご連絡いただければと思っております。繰り返しになりますけれども、両先生はじめ、やはり地域の足を確保していく上では、専門的な知識を持ったコーディネーターの方が大きな役割を果たすというのが、私、一番大事だというふうに思っております。

竹内：公共交通サービスを確保していくためには、利用者の運賃に頼るだけではなくて、公共財源で下支えをしていくということを考えなければならぬだろうと私も思っております。そのお金を一体どうするのか、このあたり今いろんな面で国の方でも予算措置をしております、という説明がございました。これはそういう予算が国会をスムーズに通ることが、あるいはそういう予算が組めることが肝要である、との今日の藤井先生の話、私なんかは本当にそうだと思って聞いていた。財務省が横車を押して、この項目を削るという話をしょっちゅうやっていたわけです。だから、そういうのが通るかどうか、これはまさに世論の支持を得るかどうかでして、国の方から金が出るようになったからそれで問題解決ではないんです。国の方からお金が出せるような認識を国民の方、皆さんがしていただくことが大事なわけです。その辺りを判かっていたら良かったくて、今日こんなお話をしているというふうに考えていただいたらいいのかもしれない。

松田：実は私、この話に来るまで、民間の事業者ですから、行政の方がこんなに関与しているということを知らなかったんです。まあ、国土交通省は、許認可とか、そういう問題もあるので、何らかの口出しとかはあるかなと思ったんですけども、地方自治体で、岐阜市なんかは本当にいろいろ真剣に、どうしたら乗ってもらえるようになるかというようなことを考えて計画されているということを全く知りませんで、これは非常に心強いことだなというふうに思いました。

また、知らなかったことの一つは、分かりやすくするために路線図とか、時刻表の整備をボランティアの方がサポートされていたということをちょっと私も知りませんで、私もあまり乗りませんが、岐阜バスの時刻表はよくネットで調べます。まあ、割合よくできていまして、大体必要な情報が手に入るんですけども、やはりこういうものはなかなかそういうスキルがある人じゃないと扱えないというところもありますので、いかに分かりやすくするかというところにおいては、まだまだいろいろバスの場合は工夫が必要かなというふうにも思います。私も、ほかの地方

へ行ったときに、バスに乗ろうとして、非常にやっぱり分かりづらいです。もう本当に一見さんお断りです。ただ、地元の方は、大体自分がどこへ行きたいかというのが決まっていて、ほとんど把握はしていると思うので、ほとんど分かりやすくするための目的というのは、地域住民であり乗らない人や観光客相手かなというようなところをちょっと感じることもあります。

乗って支えるか、払って支えるかという問題については、私はやっぱり乗らなければ、環境にいいことをするためのオフセットだということで、我々が税金払うわけですから、そういう広報もどんどんしていただいて、ちゃんと残すためには税金を払ってくださいよというようなことで行っていただくといいのかなと思います。

環境面については、これまたちょっと私で大変恐縮なんですけれども、自転車通勤を試みたことがあって、7キロを3カ月間走りました。たまたまちょっと東海豪雨で中断してしまって、もうそれっきりになってしまいましたけれども、何もバスだけではなくて、自転車とか、徒歩とか、できる範囲で協力はしていきたいと思うんですが、自転車通勤していた経験から言うと、非常に走りにくいです。今車道を走れというような合意ができていますけれども、交通量が多いところでは、なかなかちょっと危なくて車道を走りにくい。歩道側は大変走りにくいですね。でこぼこだし、横から車は出てくるし、そういったまちづくりとか、都市計画のほうからいろいろ考えていかないと、なかなか住みやすいまちはできないのかなというふうに感じました。わが社では自転車通勤に対して補助金を出しております。1キロの距離で月1,000円です。5キロのところから自転車を通うのであれば、月に5,000円だという制度を作っております。今まで社員60人置いていますが、適用事例は過去1人だけです。高校出たばかりの新入社員がすぐ車を買って通勤してしまうというような、やっぱりライフスタイルなんのでしょうか。先ほども言いましたけれども、そういうのをいかに変えていくかというような、そういう啓蒙活動が非常に大事かなということを感じております。

竹内：はい、ありがとうございます。最近、高齢化社会がどんどん進んでいくぞという、高齢社会になっていくぞということで、自動車の運転がおぼつかなくなったようなお年寄りばかりの集落ができてくる。そういうところに、そのお年寄りたちが全部在宅介護の対象になってしまうのではなくて、できるだけそういう方たちもまちの中を動いていただいて、買い物ですとか、診療所ですとか、そういうところへ来て、そして、地域社会の人たちとの交流を維持していただけるようにするためにも、公共交通が大事ではないのか。大体幾つぐらいの年になると自動車が扱えなくなるかというようなことを調べるために、あるお年寄りの多い地域でアンケート調査を行いました。結果は、皆さん、想像がつかますか。50歳、60歳前後までぐらいの人たちはみんな「年を取ったら車を運転できなくなるだろうから、そのときは

公共交通をよろしくね」という回答が多いんです。ところが、もっとお年寄り、65、70、75、80歳の方でもみんな、「いや、車でやっているからバスは要らないよ」、あるいはもっと極端なのがありまして、「バスに乗れなくなったから自動車にまた乗り出した」という人がいるんです。そのように実際に自動車は、乗って生活してくると、相当ぎりぎりまで手放すことにならないようです。一方、自動車をみんなが運転、端から見たら、家族にアンケートを取ると、まるっきりの逆のことを言うんです。「もううちのおじいちゃん、絶対自動車に乗るべきではないからバスサービスをやってくれ」と。その息子さん、あるいはお嫁さんたちには、そういう反応がいっぱい出てくるんです。なかなか難しい問題でして、お年寄りが多くなってから即バスの利用者が増えてくるということにはなかなかならない。これをどうやって誘導していくか。やっぱり社会的に見れば、お年寄りの、特に超高齢者の自動車運転はやめていただいたほうがいいわけですし、そういうことから、公共交通が自動車よりも乗りにくいと言われるのではなくて、低床式の楽に座れる、あるいはいわゆる乗用車型の車を使ったっていいわけですから、そういうものまで含めた物を考えていかなければいけないと思うんです。ともかく、皆さんが乗りやすい、分かりやすいシステムにしていくということが一番大事なんではないかと私は思っています。私も免許証は有るんですけど、長年車に乗っておりませんので、「おまえは自分で車を運転する気になったことが無いんで分からないんだ」と、いつも車に乗っている同僚からは批判されます。「車に乗っている年寄りは、絶対死ぬまで車を手放さないよ。そんなこと当たり前だろう」とこういうことです。しかし、そういう社会というのは望ましい社会ではないだろうと思うんです。

会場参加者：岐阜市でも交通規制をやらないと駄目だと思います。自動車をいじめる規制、使えなくする規制、そういったことをやるには、やっぱり警察に来てもらわなきゃならないような、警察が公共交通に関心無くて、事故を起こした人を罰するばかり熱心なのは、やっぱり駄目だと思います。こういったシンポジウムにもやっぱり警察が来てもらう、関心を持ってもらうようにしていくのが必要じゃないかと思えます。

青木：まさしく警察、県警、交通管理者と連携して、先ほど藤井先生からありましたけれど、規制という話、ロードプライシングを含めているような規制の考え方がもう既にありますけれども、非常に導入パターンが難しい。バスレーンの確保も、車への影響を懸念されて難しいという現実がある一方で、社会の中で、やっぱり車も重要な交通のツールだということを含めて、やっぱり理解を得ながらやっていくしかないということで、こういったシンポジウムに、主催者ではないものですからちょっと答えづらいんですが、警察の方についても、いろんな、私どもも、環境面でも公共

交通が非常に重要だというようなアピールをしながら理解を求めていきたいと思っております。

竹内：例えば岐阜市の、この連節バスを導入する公共交通総合連携計画の実施のための協議会がございしますが、この協議会なんかでは警察の方も当然参加していただいております、こういう公共交通を円滑に走らせることでさえも、警察行政の協力が無いとやれませんので、もちろん一緒に議論しております。けれども、今おっしゃるような自動車抑制施策というのは、なかなか警察も、「それは難しいよ」とおっしゃいますし、協議会全体としても、そこに踏み切れない状況です。それはなぜか。それは自動車で走り回るのが一番いいんだ、自分で行動する費用を自分で全部持てる人たちが動き回ればいいんであって、人の金を当てにして公共交通に乗せてもらわないと町中を動けないような人たちはおとなしくしていただいたいんだ、という発想が、やはり我が国には未だ非常に強い。私は、こういう公共交通の政策の議論をやりだしてもう45年ぐらいになります。1960年代には、私が自動車交通の抑制なんていうことを言いましたら、途端に袋だたきに遭いました。このぐらいのシンポジウムで、5人並んでいますね。5人の中で、そういうことを言うのは私1人です。ほかの人たちが、「何を言っているんですか。これからは自動車の時代ですよ。何しろ自動車産業で支えられている中京経済圏ではないですか。こんなところで何をあなたは言っているんだ」と。大学に戻りますと教授から、「おまえ、そんな研究をやっていて将来は無いよ。間違っても岐阜大学の教授になれるなんて思わんでくれ」と言われたんです。そういう時代がありました。それが、20年ぐらい前になってきたら、「公共交通は大事だね、公共交通に多少税金使ってもいいよ」と、「市町村行政は公的資金をつぎ込んででも、やっぱり公共交通サービスを維持しましょうよ」という声が随分強くなってきました。それから、自動車メーカーの論者なんかも、「おっしゃる通りです、自動車は使いやすいところで使うべきです。街の真ん中は、自動車はやっぱりあんまり使えないでしょう」なんて言い出すんですね。それどころか、「自分のところの工場の通勤交通手段も何とか電車・バスに変えさせたいから、自動車を抑制する方法を教えてください」なんて、私のところへ研究依頼が来るぐらいです。ところが、ここ10年ぐらいは、またある種、反動期でございまして、今日は会場から、威勢のいい我々に対していわば支援のご発言がありましたけれども、一方では、そういう発言をシニカルに笑って、「何を言っているんだ、やっぱりそんなことを言っているのは日本経済は世界経済に伍していけないよ。やっぱり公共交通サービスというのは他人の金を当てにしているということだろう。自分で働いて額に汗した人がもうかる世の中にしなきゃだめだ」と、いわゆるネオリベラリズムといいますか、新自由主義的な発言が多くなってきているんです。だから、今我々はこういうシンポジウムを一生懸命やって、我々の主張を皆さんに話

していかなければいけないということは、今ご指摘の通りです。

会場参加者：今先生が仰っていました車に対する2つの矛盾。これを欧米では、こういう切り口で解決しようという動きが最近すごく増えている。公共交通、自転車利用の増大政策の中心は、健康保険国家支出費の削減とつながっている。アメリカの場合は年間100兆円、日本の場合は30兆円。車に乗り続けていると、健康を害して早く死ぬ。車が乗れなくなって自転車に変えたら途端に転んで大腿骨を折って寝たきりになるとかいう、岐阜の自転車屋からも聞きましたけれど、結構そういう話が多いそうです。健康を維持するために公共交通や自転車に乗るための整備をしようというのが、欧米の今の切り口になっているようですので、ぜひそれも参考にされて、今後のセミナーに生かしていただきたいと思います。

竹内：我々は議論の中にいつもそういう主張を取り込んでいきたいと思いますが、欧米ではこうなっているというのは、今言われていた敵方の議論もみんな「欧米ではこう言っている」と言いますので、欧米もなかなか大変なんです。大体概要を言いますと、ヨーロッパの方は、今おっしゃる通りだと思います。アメリカは怪しいです。ですから、それは様子を見ながら、でも、今ご指摘いただいたことは、今後、我々の議論に加えて参ります。

青木：今回岐阜市のBRTを軸として、これから公共交通に取り組んでいきたいというお話をさせていただきました。まずバスでやっていくという岐阜市の取り組みは、「バスか」という言葉もあるかと思いますが、ぜひ地方都市の交通のモデルとなるように、これからも頑張っていきたいと思っております。

松田：私は週1回のノーカーデーを設けるということでお約束をしたいと思います。

竹内：まず自らの行動で、そして、その努力をぜひ周辺の人からどんどん皆さんにアピールしていただきたい。

村田：最後に、2つだけ言いたいことがございます。自治体の方を含めて、この一枚ペラの紙の一番下の方に、地域生活交通支援窓口がございますので、ぜひ何かご相談事項があれば、何なりとお電話をいただきたいというのが1点です。もう1点は、今私ども国会で継続審議になっておるんですけども、総合的に交通施策を進めていこう、利用者の視点に立って交通施策をもう一度考えていこうという交通基本法という法律を提出させていただいております。継続審議でまた次期通常国会に掛かるかと思いますが、ぜひ成立に向けてもご理解・ご協力賜りたいと思いますの

で、どうぞよろしく願いいたします。

加藤：今日本当に両極端な話をしてしまっただけで、一体加藤はどういう、何か分裂しているんじゃないかと思われたかもしれませんが、一応同一人物がやっております。本当に公共交通がプレゼンスを出していくということが大事だと思っていて、例えば自動車の規制をやろうとしても、公共交通が便利でなかったら、あるいは使いやすくなかったら、やっぱりそういうことで支持は得られないから、そういう仕組みができてこない。どうしてもそれをやろうとすれば、公共交通を使いやすい便利なものにしなきゃいけない。そのための一つの方法として、我々が取り組んできたような案内をきちんと、同じ走らせているんであっても、より分かりやすくすることで乗っていただけるということが非常に大事なことで認識していますし、今日もう一つ申し上げたのは、それは並大抵のスキルではできませんということで、どこかの業者に何かできるとか、自分たちで内職したらできるという、そういうレベルのものではないということも分かっていたら、そのときにまた忙しくなっちゃうんですが、もし何かありましたら、我々にまた声を掛けていただければお手伝いできることもあると思います。それによって公共交通利用促進に協力していきたい。

あと、ごめんなさい、1個だけ言いたいんですが、今日岐阜市内のバスマップをお配りしているんですが、発行が岐阜乗合自動車になっています。これ、昨年までですと、岐阜市総合交通協議会でした。岐阜市総合交通協議会は活性化再生法の法定協議会にあたります。つまり、昨年までは連携計画の総合事業によってご支援いただいていたものです。先ほどから申し上げているように、制作は我々お金をいただいておりませんが、印刷はそういう形でやっているということなんです、今年度から総合事業が無いので岐阜乗合自動車になっていると、こういうことでのいかということ。案内をきちんとやっていくということが、バス会社のことであるとか、市がやることとかであるんじゃないかと、総合交通協議会という、公共交通をみんな、ステークホルダーがそろって考える組織があるなら、私はそこで出すべきだと思います。公共交通利用促進ネットワークとしては、誰が出しても、印刷代を出してくれりゃいいということで、これでいいですけども、やはりこういうことでは駄目だと、ここから変えてほしいなと思っています。

竹内：はい、ありがとうございます。今最後に言っていたところは、私が締めくくりに言おうと思っていたことでした。そのようなお金はバス事業者1社が出すというよりも、これはバス協というのがあるんですね、バス事業者の協会があるんですね。そういうところでおやりになるとか、1社がやらないとやれないというんじゃないかと駄目です。そういうことを促進していくためには、市の法定協議会あたりが提案していけばやれるんじゃないかと思っています。そうやっていかなければいけない

だろうと思っております。私が申しあげました、乗って支えるか、払って支えるかという問題は、いずれにしても、公共交通サービスというのは今後不可欠である。最低限のものは地域にどうしても残していかなければいけないんです。とすれば、私が申しあげました、「乗って支えるか、払って支えるか」という問題は、どちらでもよいと言いたいんじゃないんです。だから乗ろうよと。税金をたくさん払うのは嫌でしょう。あるいは税金を払ってくれるなら、あれにも使いたい、これにも使いたいという話はいっぱいあるんです。この問題は、みんなが公共交通、まあ、自動車にあまり乗り過ぎちゃいけないから公共交通に乗ろうかという判断をして乗っていただければ、そんな支援資金無しでやれるんです。ということで、実は乗って支える方をやりましょうよということに力点が有るということを最後に——これは言わずもがなのことだったかもしれませんが——お話しして、今日のパネルディスカッションを終了させていただきます。どうも皆さん、遅くまでお付き合いいただきまして、ありがとうございました。