

講 演

なぜ今公共交通としての議論が必要になっているかには、大きく分けて5つあります。

一つ目は10年前と比べて社会の状況が大きく変わっているということです。そのひとつに少子高齢化社会があります。その中で移動手段をどう確保していくかは、社会全体の非常に大きな問題になっております。

二つ目は車が非常に増えていることです。日本は車の総量規制を取り組んでいませんので、車が増えるに任せてきました。その中で都市部では交通渋滞が顕著になり、全国どこにでもスポット的に交通渋滞が発生し、そのことが社会的な面として地域に及ぼすマイナス影響というののもかなり目立ってきています。

三つ目は環境を考えたときにCO₂の排出をいかに減らすか、という中でやはり車に頼る移動を変えていく必要があります。

四つ目が東京近辺ではマイカーの依存率はそれほど高いわけではないですが、全国的に見ますと7割8割の移動をマイカーに頼っている状況です。地方に行きますと9割を超える移動がマイカーによって賄われています。今後マイカーに依存した社会構造で良いのかを検証する必要があります。今は高齢ドライバーが非常に多くなっています。高齢ドライバー皆がずっと運転したいと思っているわけではなく、なるべく早く辞めたいと思っている人、あるいは運転できる範囲は近場に限定されている方が多いという現実、またご本人はともかくとして、高齢ドライバーのご家族の方は早く辞めてもらいたいと思っていることがあります。

他に、車の移動で何とかなっていると見えることのひとつに送迎があります。この辺ですと、通勤の際に駅まで送っていく、子どもたちを学校へ送っていく、高齢者を病院や買い物に送っていくというキッス&ライドという送迎行動です。この送迎というのは結構負担の多い作業です。地方へ行きますと顕著ですが、高齢者が更に高齢の方を送迎しています。少子高齢化、人口が不均衡になり、若い人がいない地域では今から数年後に、送迎している方たちの面倒を見る人が現地にいない状況になります。従って送迎というのは、将来的に持つかどうか非常に危ういのです。また自転車を利用されている方が多いと思いますが、自転車の走行環境というのは良くない。道路も狭い、交通量の多い中を走るのは大変、特に高齢者の方になりますと、いつまで自転車に乗れるかという中で、誰でも使える公共交通に対する期待というのは、非常に大きいと思います。

一方、マイカーが普及した裏返しに、公共交通事業は厳しい環境にあり、利用者が減少し、地元の名門バス会社がここ10年の間に20社くらい経営破綻するほど経営が悪化する方向にあります。バスだけではなく地方鉄道も含め、路線廃止、縮小をする動きも全国規模で相当な数の動きが出ています。今までは赤字を埋めて現状維持をする補助金制度で凌いでいますが、国から市町村まで非常に財政事情が厳しく補助金はそうそう出せません。またその制度でやりますと、誰も何も考えなくても成り立ち、誰も工夫しなくなってしまう。更にここ2年くらいは景気の動向をかなり受けました。以前は、生活交通は景気に影響を受けないと言われてきましたが、これだけ長く景気が悪化した状態が続きますと、日常生活行動自体がだいぶ少なくなってきました。20年度からの減少傾向は全国的に見られる現象で、減少幅があまり見られなかった東京近辺でも、5%~7%減少しています。バス、タクシーの場合は乗務員がなかなか集まらないという現象も、ここ数年著しくなり、公共交通事業の状況が悪くなっています。片や、公共交通に対する期待は大きなものがある、その一方で事業自体が厳しい、もしかするとこのままで行くとバス鉄道が続けられなくなるかもしれないという状況です。そのギャップをどうするか

が今後の大きな課題だろうと思います。社会的に公共交通というのは非常に追い風で、期待されています。けれど事業としては厳しく、何とか追い風に乘せてきちんと事業を続けられるようにしながら、その地域の中で公共交通を確保していく、10年後まで続けられる地域の足を考えていくことが必要になってくるわけです。この公共交通自体を社会全体の社会インフラとして位置づけていく必要があるのではないか。つまり過去にはバスならバス、鉄道なら鉄道の事業者が勝手に走らせ、使うなら使う、というような時代でしたが、これからは地域全体、社会全体で公共交通は必要なものと位置づけていく必要があるということです。行政サイドでは、今までは赤字が出たら補助金を出すというような後追いの政策をやってきましたのですが、これからはどういう考え方で地域の公共交通を確保し、維持していくのかと、そういう先を見た政策に転換していく必要があるだろうと思います。

では今後の公共交通をどう考えていくかですが、公共交通はそれぞれが単一に存在するものではなく、ネットワークを形成して初めて成り立つということが大前提です。今まではコミュニティバスならコミュニティバス、この地域の交通空白地域の対応をどうするかといった個別の対策会議を開いて、そこだけを議題にしていく傾向にありました。これでは最終的に良いものは作れず、全体の交通体系を見ながら議論すること、地域の課題解決は車の両輪のように両方を視野に入れながらやっていく必要があるということです。全体の体系の中に個々のコミュニティバスや交通空白地域対応の考え方を位置づけていく、そういうことによって全体で皆が動きやすい状態を作っていくことが必要だと思います。その地域の対応としてはその地域について最も適した交通システムは何かということを考えていく必要があるということです。コミュニティバスを単独で取り上げて議論していくのではなく、この地域の公共交通ネットワークを視野に入れながら、この議論を考えていくべきです。

今まで地域の公共交通を考えると、皆さんはバスをイメージして考えてこられたと思います。バスが一番汎用性の高い可能性の非常に大きい交通機関ではありますが、一方でバスでは賄いきれない限界もあります。ごく小さな需要に対してバスがどこまでできるかと言いますと、優れていない場合があります。従って、いろんな交通手段がある中で、それぞれを適材適所で上手に組み合わせしていくという考え方が必要になってくるのではないかと思います。

まずは今走っている既存の路線バス、鉄道は古くからの幹線の流れで作られているケースが多い。これについては地域の中で幹線ルートと位置づけて進めていく、活かして行くという考え方が必要だと思います。これに対して、それを補完する、代用するという形で、その地域に合わせた手法で組み合わせ、幹をきちんと育てて枝、もしくは生活地域へ入り込んでいく場合には葉っぱの部分をトータルに組み合わせるような交通が今後求められていくあり方だと思います。手法としては枝の部分、もしくは葉っぱの部分としてのコミュニティバス、乗合タクシーという方法もあるでしょう。東村山のような都市圏の中では採用の難しいものではありませんが、地方のポツンポツンと需要が点在する場所であればデマンド交通という予約に応じて走らせるといった交通手段もあります。そういったものを適材適所に配置して組み合わせる、そういった考え方が今後必要になってくると思います。

次は事例をお見せしますが、非常に需要がたくさんあるところでは、大量の人をいっぺんに運べる手段というのがあります。鉄道が一番適しているのですが、バスでも連節バスと言いまして、2つの車体をつなげたバスが神奈川県厚木市にあり、日本でも3箇所ほど使われています。今年中にあと1箇所か2箇所、増える予定です。一方で需要の小さいところであればタクシーを活用します。バスで行けるところまではバスで行き、そこから先の需要が小さく道路事情も良くないところでは乗

合タクシーと接続して、乗合タクシーが運行する仕組みを作っている山梨県身延町のような地域もあります。岩手県盛岡市で採用している手法ですが、都心からあるところまでの幹線にたくさんのバスがピストンで走ります。幹線バスの先に乗り継ぎターミナルを作り、この先に広がっている住宅団地の中にきめ細かく入っていく路線に接続し、一部乗換えをしてもらって対応していく。これを効率的に行うために幹線と支線を切り分けて作ったシステムがこのタイプで、「ゾーンバスシステム」と呼ばれています。今比較的広がりのある都市ではこの手法を取り入れる地域が増えてきています。もう少し小さな話になりますと、東京都桧原村で、ここは2つの谷に路線バスが走っているのですが、その谷から外れた場所に山間の集落があります。以前はその山間部の足はなかったのですが、ここ2～3年で谷筋を走っているバス停まで出てくる乗合タクシーを運行しています。それぞれの谷筋で拾ってきて、バス停で大きな路線バスと接続する。それで町の中心へ出てきてもらう仕組みを作っています。桧原村の乗合タクシー自体、結構乗ってくれているんですが、こういう仕組みを作ったことによって路線バスの利用者が4%くらい増えまして、最終的に国や村からの補助が削減できるだろうというくらいの効果が出てきてます。従って、こういう仕組みを作ったことによって両方が生きたケースだと思います。それから自転車との組み合わせでもいろんな組み合わせがあります。これは非常に珍しい事例で、茅ヶ崎市ではバスのフロントに自転車をくっつけて、お客さんと一緒に自転車も乗っけて走れるものになっています。これは非常に特殊な例なんですが、各市で広がりつつあるのは、宇都宮市にある各バス停に自転車置き場を作って、近くのバス停まで自転車で行ってもらって、交通量の多いところやちょっと距離の開いているところはバスに乗ってもらうサイクル&ライドという手法です。これはかなり注目をされていて、サイクル&ライドのシンボルを作り、これがあるところでは自転車を置いてバスに乗れる、こんな仕組みを作っています。

本来、この考える会でも中心となって話が進むと思いますコミュニティバスですけれども、コミュニティバスは全国に拡大しています。コミュニティバスが出てきた背景には、高齢社会が進んでいくに従って、今までよりもきめ細かな交通手段が必要になってきた。一方で既存の乗合バスというのは通勤輸送であるとか、通学輸送であるとか、大量の輸送を賄わなければならない。従ってそういう輸送を一手に担っていた面が、地域のきめ細かな輸送も一緒にやることに、なかなか難しい面があります。またきめ細かく交通基盤を行き渡らせるためには、非常に道路事情の悪い地域が多い。つまり大型車が入っていけないような道路地域が多かったわけです。その中でどうするかということで話が進んできたのがコミュニティバスなんですけれども、もともと路線バスが大量に輸送する地域で考えますと、事業が小さいことからあまり採算的には良いところは見込めない、バス事業者が積極的に自ら路線を引くという地域にはなりにくかったということです。一方でそういう交通空白地域が増えていくことに対して、これは東村山に限ったことではなくて全国的に市民の方の交通に関する関心度は年々上がっています。ほとんどの地域で行政に対することを全市的な内容で市民にアンケートを取ってみますと、交通に関する関心は非常に上位になるんです。つまり重要なテーマだと認識されている市民の方が非常に多いということになります。ここ十数年、行政の中でも交通というのがクローズアップされてきて、コミュニティバスは出てきました。コミュニティバスが走り始めたのが90年代の半ばくらい、コミュニティバスの存在を全国に有名にしたのが武蔵野市のムーバスなんですけれども、そのムーバスが走り始めたのが1995年なんです。実際にはコミュニティバスという行政が負担をしつつ、事業者がきめ細かな路線を走らせる路線は、武蔵村山市が1980年代の初めから、今走らせているものの原

型を走らせたのが実は最初なんですけれども、ムーバスがあまりにも有名になったものですから、全国的には武蔵野市が一番初めだと思われているのですが、実はそうじゃないんです。90年代の半ばにムーバスが有名になったことで、全国に火をつけた形になりまして、一種ブームのように広がった時期があります。大体は普通のバス会社がやらない小規模の需要の交通空白（不便）地域を、小型バスを使ってきめ細かくカバーする。主な利用者としては他に交通手段を持たない高齢者というのが、大体のコミュニティバスの傾向でして、高齢者の外出支援という形では非常に大きな功績を挙げたところがあります。特に距離が短いところをなるべくきめ細かく、狭い地域をカバーして、しかも途中に坂道があるような地域では利用度が非常に高いという現象があります。典型的なところを言いますと、国分寺市の東元町循環という国分寺駅南口から出ている路線があります。1周20分ほどの小さな路線なんですけど、駅の南側にちょうど崖があります。従ってこの崖の下の人たちというのは自転車で駅の方に上がるのもきつい、もちろん歩いて上がるのもきつい、そういう中で比較的距離は短いんですけれども利用の多い路線です。地形などの条件によってもやはり左右されます。いろんなケースを見ていただきますが、比較的早いうちに運行を開始した杉並区のすぎ丸は、大型バスでは走れないような道路をかなりきめ細かく結びました。この道路条件では、今新たに路線を引こうと思ったら無理だと思いますけど、当時地元の方もすれ違いの場所を無償で提供するなどいろんな協力がありまして、この道路条件の中で成立したコミュニティバスです。最近になって東京の区部なども含めてコミュニティバスが増えてきました。いろんな条件の中をコミュニティバスは走ってまして、入口までは大型バスが入れるんですけれども新興住宅地の中になると道路が狭くて入れない。こういうところをカバーしたのが京都府長岡京市のケースで、これまであった路線バスが廃止になったのを受けて作ったコミュニティバスというのも実は全国的にはかなり多く、様々なタイプがあります。

コミュニティバスが受け入れられ、全国に広がってきたわけですが、良かったことばかりかというとは実はそうでもなくて、90年代の半ばから2000年代の初めにかけて急速に広がり、それから10年近く経って見ると色々な課題が見えてきているのが現状です。非常に高齢者の外出支援に効果があったのは事実なんですけれども、利用が伸びない。利用が伸びないだけに運賃収入が伸びないわけです。その分財政負担がかさんでくる。こういう課題を抱えている自治体が全国にたくさんあります。まだ東京都内の各自治体は比較のお客さんが乗ってる方ですので、その問題がものすごく大きいわけではないんですが、ちょっと周辺地域に出ますともっと大きな課題を抱えているところが多いはずですよ。たぶん西武バスさんが埼玉県内でやってる路線では、そういうところも結構あるんじゃないかなと思っております。なぜそういう風になってくるかというと、何の為に走らせているかということがはっきりしないまま走らせているケースが多かったり、運賃やルートを決めるに当たって、きちんとニーズの議論をしないで思い込みで作ってしまったり、いろんな状況があります。先ほどブームのように広がったと話しましたが、本当にブームに乗って何も考えずに作ってしまったというバスもたくさんあります。あるいは、最初は考えて作っても、それが割と好評の内に受け入れられてしまうと2路線目3路線目4路線目と作る時には何も考えずに広げてしまう。実は武蔵野市も最初の数路線は非常に良い成績を上げました。後の方の数路線というのは最初の数路線をやったときほどの調査はそれほどやらずに広げています。私が関わったところで、良い面と悪い面の両方を申し上げなければならぬんですが、住んでいる国立市のコミュニティバスの検討会に参加していました。最初のコミュニティバスを走らせると

きにはものすごい議論を致しました。その結果作ったものでそれなりに定着もしましたし、市民にも喜ばれて、それは良かったと思っております。そういう良い事例を作ってしまうと、その他の地域だとか、申し訳ないけど議員さんが次はこうだ、次はああだという話が必ず出てくるわけです。その結果国立市では、私は時期尚早だと言ったんですが、2年後に2路線目を走らせ始めました。結果は非常に恥ずかしい数字を今でも流すような状況で走ってます。きちんとその地域のニーズを考えて作らなければならないということは申し上げておかなければならないと思っております。次々コミュニティバスを走らせるとその地域の交通問題は解決している気がしてしまうんですが、コミュニティバスにも限界はあるんです。そういうことも考えていく必要があって、特にその問題では福祉輸送との関連というのをきちんと始める前に議論していく必要がある。ドアツードアで対応しなければならないケースとコミュニティバスのようにその地域の広いニーズを満たしていくケースとでは必ずしも需要は一致しないということになります。地方の田舎のロケーションになりますと、いくつもの手法をやるのは無駄になってしましますが、都市圏のロケーションであれば役割分担、どこを誰がやるか、何がカバーするかという話をやらないとどちらにとっても使いにくいものが出来上がってくる恐れがあります。どこで切り分けるのが正しいのかというのはその地域の状況によりますから、必ずしも一通りの答えが出せるわけじゃないですけど、その議論をしないと誰にとっても使いにくいものが出来上がってしまいますので、注意が必要です。

全国的な傾向で、コミュニティバスが抱えている課題を見ますと、既存の路線バスの位置づけ評価をしないで、コミュニティバスの中だけで考えてしまって、既存の路線バスと機能が重複するような路線を走らせてしまっているケースが結構あります。多摩地域でもたまたま同じバス会社が運行しているから問題になっていませんが、府中市はそれに近いところがあります。福祉の問題との関連になりますが、コミュニティバスでどこまでのサービスをするかという議論、これをきちんとしておかないと福祉輸送との関連もあいまいになりますし、タクシー事業に影響を与える恐れもあります。地方ですとコミュニティバスが走ったことによって、タクシーの領域をかなり蚕食してしまい、タクシー会社がその営業所を撤退してしまったという例もあります。タクシーというのは、いざという時に絶対に必要な交通手段と考えたときに、タクシーがなくなるというのは絶対に困ることなんです。そういうことも全体の中で考えていく必要があります。コミュニティバスは単独の市がやるのがほとんどのケースですが、市町村の境でかなり制約をされます。つまり市町村の中で納める路線を作りますので、実を言うと非常に無駄だったり、隣の市とサービスが重複してたり、そういったケースがあります。埼玉県はそういったケースが結構あります。実は市の境を挟んで300mくらいの間隔で並行する道路にそれぞれの市がコミュニティバスを走らせるケースもあるなど、実際市町村の境というのはそれだけの意味を成すものなのか、この議論も必要だと思います。コミュニティバス独自の手法というのは、ワンコイン100円という運賃で走らせることは利用しやすいという意味では良いのですが、運賃が安い分同じ人数が乗ったら運賃収入が低くなります。100円であることで多少利用促進になりはしても運賃収入が低いということになると、誰かがそこを埋めなければならない。この辺は通常地方財政が負担をしていますが、バス会社の路線バスは対キロで運賃を設定して、それを頼りに利用している人がいる一方で、市が負担する100円のバスがこっこの地域で走る不公平感もあるわけです。だからと言って100円のコミュニティバスを全域に際限なく走らせられるかということ、それはとても無理な話です。そういうことも広く市民の中でどう考えるかという議論、特に運賃に関して、東村山市の場合

は今100円でコミュニティバスが走っていますので、いずれしなくてはいけないときが来るだろうと思っています。

なぜ利用されないコミュニティバスができてしまったのかというと、一番はその地域の人たちの本音のニーズがどこにあるかきちんと調査していないケースが多いことが原因です。やる前にアンケートが何かをとって、返ってきた答えを見て決めることが多いんですが、アンケートにはものすごい期待値が入ります。あつたら便利だよね、というのは絶対に乗りますから走らせてくださいという答えになって返ってくるわけです。ですから私はよく言うんですが、1,000人にアンケートをとるんだつたら、10人でもいいから地域の人たちに直接話をして、本音のところを掴んでください。本音のニーズがわからないでアンケートの結果だけで作ってしまうと、結局は誰も乗らないルートができてしまう。当然その地域には要望があります。ここを通してほしいし、あそこも行っていてほしい、市役所に行くにも不便だ、色々な意見があると思います。それが本当に利用につながるニーズなのかということちゃんと調査をしなければいけない。市役所に行くのが不便だという応えは、アンケートをとると必ず出てくる意見です。私も国立でやったときにはそういう答えが随分ありました。ですが現地に入って直接お話をしていく中で、チラッと、市役所に年何回行きますかと伺いました。いろんなところで市役所の業務はできるようになってますから、今市役所がなければ果たせない用事って本当に少ないんですよ。私自身国立市民ですが、コミュニティバスで関わってたときを除くと年に1回行くか行かないかです。それを移動ニーズと捉えられるかどうか、この辺の議論をちゃんとしなければならぬ。それに比べると病院に行くだとか買い物に行く、意外と高齢者に関連して多いのはお金を下ろしたり振り込んだりといった金融機関への行き来。そういったことを地域の中に入って、本音を掴んでコミュニティバスを走らせていかないと、その地域のきめ細かな交通機関であるが故に、本音の調査は大切になってくるわけです。例えばムーバスが良い感じで走っているからうちでも走らせようとか、模倣で作ったバスはうまく行ってないですし、いろんな要望を受け入れすぎて誰も乗りたいと思わないようなケースも全国にたくさんあります。ですから検証が必要になってくると思います。他市のケースですが、スクールバスなどいろんなものを集約して作った兵庫県南あわじ市のもの、市町村の境は役目を成さないということで複数の市町村が広域で1つのコミュニティバスを形成した群馬県館林広域のケースもあります。

実際に市町村がバスを走らせるときには、思い込みや落とし穴があります。中国地方を管轄する運輸局があるんですが、そこで地方公共団体が自主運行するバスをするときのマニュアル作成に関わりました。よく国の機関が率先してこういうのを作ってくれたなと思うんですが、こういうのをやりましょうよと言ったら受け入れてくれました。それがサンプルになって、今は国土交通省のホームページにもこれに類した表現で「べからず集」みたいな物が出ていると思いますので、見てみてください。コミュニティバスを走らせれば何とかなる、首長さんや議員さんの思いが、本当の住民のニーズよりも優先されてしまったケースが全国にありますので、そういうことに陥らないようにしてくださいということが書かれています。

課題のあるコミュニティバスも色々ありまして、旭川市のケースは全部の要望を受け入れてしまって、端から端まで車で行くと10分で行けるところを55分かかって行くというコミュニティバスを作ってしまったわけです。そうすると地元の人ですから、歩いて5分のところを10分かけて大回りしてくるということがわかってしまうコミュニティバスなので、誰も乗りたいと思わないわけです。バス会社も女性ドライバーを配置するなどして頑張っているのですが、誰も乗ってくれないと

いう残念なケース。一方港区でこの3月4月で一気に路線を増やしました。お金があるからやって良いのかもしれませんが、本当にそのニーズがあってやったのか、考えてやったのか、区民の方がどう思っているのか非常に疑問でして、確かにああいうロケーションですからお客さんも割と乗ってます。乗ってますけど、本当にそれで良いんだろうかというちょっと疑問なケースもあります。

今後の公共交通についてですが、一番大切なのは今走らせればそれで良いというわけではなくて、公共交通というのは持続させなければ意味はないということです。続けていけるものを作っていく必要があるんです。その為に何が必要かということ、1つはどこかに過大な負担がかかってしまうと続かないということ。つまり今の状況で言いますとコミュニティバスというのは市に非常に大きな負担がかかる、財政負担という意味では非常に大きな負担がかかっているというのが大半の地域で見られます。ただこれが事業者負担がかかったら続けられないし、かかる費用を全部運賃で負担できるかということ、恐らく需要がそんなにないところに走らすということからすると、一人当たりの費用が500円とか600円とかになる。短距離でもそれだけのお金をいただかないと運賃で賄おうとしたりできないかもしれない。それだと利用者側の負担が大きいです。そういう意味でどこかに過大な負担がかかる形ではなくて、市と交通事業者と住民と、場合によってはその地域にある企業とかも含めていろいろなところがその地域の公共交通に役割を持って、責任分担をしてやる仕組みを作っていく必要があります。こういう公共交通は必ずしも採算だけで判断するものではありません。しかしながら全然採算の取れない状況が続いていくと、それは持たない。ですからある程度収入が見込めるような形にしていかなければならないし、そのためには少なくとも利用者が増えるような施策をしていく必要があります。黒字までは行かなくても、少しでも前の年よりお客さんが増えていくような仕組みにしていける必要があって、例えば税金を投入するにしても空気を運ぶものに税金を投入することになれば恐らく、市民の方のコンセンサスは得られない。でも多くの人に利用されるものに対して税金を投入していくものであれば、多少赤字に対する補助であっても恐らく市民の方に納得していただけるものになるだろうと思います。とにかく乗ってもらえるようなものにしていく必要があるわけです。もう1つはその地域にあったものを作らなくてはいけないということです。その地域にあったということは、その地域のロケーションに合わせるというのもひとつの手ですが、背伸びをせず身の丈にあった、必要以上に無理をしない仕組みを作っていくことです。その中でも特に今考えていかなければいけないのは、調査はするにしても今までは市の考え方でコミュニティバスを走らせるという考え方が多かったけれど、これからは地域の人たちがもっと主役になる必要があるでしょう。運行する事業者は当事者であるにしても、市もコミュニティバスに関しては当事者であり、これからは地域住民皆が当事者になるような仕組みにしていくべきではないかということです。本当に必要なものは何なのかということを経験の中で検証して、それを盛り上げていく、それを現実的な提案の形にできる、していく、こういう作業を地域の中でもしていく必要があります。その為には繰り返し地域の中で公共交通に対する議論というものをやる場を作っていく必要があります。私自身も八王子市の山の中の地域でそうした議論をやってきましたし、山口市などでもやってきました。最初のうちは市に対する要望だけで終わってしまうところがどうしてもあるんですけど、繰り返しやっているうちに、経験から言うと3回4回とやっていくと、そのくらいから地域の方から本当に積極的かつ建設的な出てくるようになります。自分たちでもこういうことをやろうじゃないか、というような声が高まっていく傾向があります。八王子市でも山口市でも同じだったので地域差はないだろうなと思いま

す。地域でそういうのがあれば地域主体で進めてもらう、難しければ始めは市がやっていた形で、今後そういう機会を作っていく必要があるのではないかなと思ってます。それぞれ行政の役割、事業者の役割もあります。行政はコーディネーターの役割を果たしてもらうことになります。今までどうしても満遍なくというのが公平という意識が非常に強かったんですが、そうではないのではないかと。逆に地域が一生懸命に頑張っただけで地域が動いたところに優先的に支援をしていくという考え方があっても良いんじゃないか、私はむしろその方が公平ではないかという思いを持っておりまして、そういう意味でもそれぞれの地域が一生懸命公共交通について自らの考え、行動を起こすことが必要だと思ってます。

そうやって作っていった地域の公共交通というのも全国にたくさん出てきてます。1つのことについて詳しく述べますと、そのことで10分15分しゃべれますので詳しくは申しませんが、地域の方たちが一生懸命その地域の公共交通をどうして行こうかという議論をした結果、事業者と行政と協働して1つのその地域の公共交通を作り上げていった事例です。千葉県市原市の丘陵の上にある住宅地と駅を結ぶコミュニティバスです。バスが入っていけないような狭隘路に、沿線の企業やスーパーなどの協力を得ながら、住民たち主動で走らせた広島市のコミュニティタクシー、乗合タクシーです。新潟市でも同じように地域の人々が主体でタクシー会社と協力して走らせた乗合タクシー。お隣の小平市で先ごろ走り始めた乗合タクシーです。特に小平市のケースは東京都内でコミュニティタクシーを走らせたことの実績だけが先行して広まってしまって、結構視察にも来るらしいんですけども、小平市で大切なことは沿線の人たちが5年も前からバスも走ってこられないような地域の交通をどうするんだという議論を多くの方が毎月1回のペースで集まってしてきました。それと市の何とかそれを埋めていきたいという思いが合致した形でようやくこの形が実現したというものです。従って、そういう市民の熱意と具体的な動きがなかったら、これは現実のものにはなっていないことが実はあまり知らされていないものですから、都市部で乗合タクシーが走ったと、コミュニティバスではなくタクシーでできるならそれが良いよねという話ばかりが先行しているくらいがありますので、ちゃんと申し上げておきたいと思います。次に地元の商工会や企業が協賛をしてお金を出してコミュニティバスの運営の一助にしているケースです。三重県松阪市は沿線の病院やスーパーがコミュニティバスに対して出資をします。その代わりバスが病院の中まで入ったり、スーパーの玄関口までバスが入ったり、そういうことをしてます。それによってお客さんも便利になるし、コミュニティバスの持続性にもつながります。茨城県土浦市は、商工会がまちづくりの観点からNPOを作って、運営主体でやっています。八王子市の路線バスが成り立たないような地域では、地域の自治会が中心となって自治会費の一部と各世帯から出資をしたお金で、西東京バスに貸切バスで委託をしているものです。青森県鯉ヶ沢町ではこの路線バスを維持するために全部の世帯が水道やガス、電気と同じようにこの地域にこのインフラがあることに対して基本料金を払おうということに合意して、1世帯月2,000円を払ってこのバスを維持しているケースです。ですから住民の参加の仕方も色々ある。この辺は直接お金を出しているケースですけども、そういうケースだけでなく、いろんな関わり方があって、それこそ自分自身の問題として捉えていけばいろんな手法が見つかっていくのではないかと思います。山口市で一生懸命議論して、その結果地域住民が主体となったコミュニティタクシーを運行開始しました。そのときの開業式も全部、地元の人たちの手作りです。前日の夜にティッシュでお花を作って飾る作業を皆でやりました。そういう形で作ったコミュニティタクシーは非常に皆の、自分たちのコミュニティタクシーという意識が非常に強くて、

利用率が非常に高くなっています。今ご紹介した以外にも非常にたくさんあります。これから全国でこういった地域が中心となって作っていく、あるいは育てていく公共交通が増えてくるだろうと思いますので、参考までにお知らせします。

最後は乗ってみたいくなるという意味で、少しでも乗っていただくための工夫をざっとお見せします。八戸市で走っている路線バスですが、地域の人たちとバス会社がどんなことをやったらもっと楽しくなるかということで、工夫をしています。秋になると虫かごからキリギリスが車内で鳴くというものや、冬になりますと沿線の小学生が次はどこそこですという案内を吹き込みます。他には宣伝も入り、最後に

小学校 年 組誰々でしたというのが入ります。そうするとそれが聞きたいばかりに、親やおじいちゃんおばあちゃんが乗ってくれるわけです。非常に利用促進につながったケースです。次に長野県のバス会社ですが、普通のバスにレトロ調のラッピングをしました。それだけでシックなレトロバスが走っている感じになります。車内は7月から8月くらいまでは七夕飾りを飾っています。こういう遊び心をバスにも入れた方が良くはないかという話で、しかもレトロバスを新しく作ったら4,000万くらいかかるんですが、中古バスを買ってラッピングだけをしましたので、200万円くらいでレトロバスができてしまったという事例です。次は立川バスが女性に人気のあるリラックマというキャラクターのサンエックスという企業と共同で作ったラッピングバスです。見た目はちょっとかわいい普通のラッピングバスですが、実は車内に入ると座席も全部タイアップでリラックマのデザインを全部の座席にして、小さいですが行き先表示のところにもリラックマたちがLEDで出てきます。「今日このバスはどこを走っているんですか」という問い合わせが担当の上水営業所には、始めてから2年くらい経ちますが、今でも結構あるそうです。当初はまさかそんな問い合わせが来るとは思ってなかったので、そんな対応を全く考えていなかったんですけども、女性からの問い合わせがものすごくたくさんあって驚いたそうです。普通はバスにカメラを向けるなんていうのは私のような人間ばかりなんですけど、このバスに限っては女性がカメラを向けているという非常に珍しい光景が見られます。今でも2台、リラックマのバスが走っています。立川駅から若葉町団地へ行くバスと国立駅から矢川へ行くバスです。広島県福山市のコミュニティバスなんですけど、車内に夏ですと向日葵や蔦、ちょっと涼しげな装飾を車内にしています。これはバス会社の社員たちが折り紙などで作って飾り付けをしたそうです。クリスマスの時期にクリスマスバスと言って、京王バスが1つの営業所に2台ずつ、車内にクリスマス飾りをつけて運転手がサンタクロースやトナカイの格好をして、運転や添乗をして、小さい子が乗るとキャンディーなんかを配ったりするようなことをやって、町行く人が京王バスはなかなかやるねえと言ったのをすぐ横で聞いてましたけど、これは沿線で非常に評判になった事例です。私が関わっている山口市のコミュニティタクシーなんですけど、そんな話を雑談でタクシー会社の社長としてましたら、こんなことをやったよとメールで送ってくれて、タクシー会社の運転手にサンタクロースの格好をさせてコミュニティタクシーを走らせたそうです。それをやった12月22日から26日までの利用者が、通常1便当たり2人くらいのところを1便当たり4人に上がったという非常にすごい効果が出た、タクシー会社の社長もびっくりの事例です。

キーワードとしてはやはり「持続できる公共交通」にしていく必要があるということ。その為には地域交通というのは自分自身の問題として考えていく必要がある、行政と交通事業者と住民が一緒になって役割を分担しながら育てて、皆で作っていく、見守り育てていく。こういうことを考えていく必要がありますということをお伝えして、私の話を終わりにさせていただきたいと思います。