

## 地域公共交通を地域で 「つくり」「守り」「育てる」ということ

名古屋大学大学院環境学研究科 准教授

加藤 博 和

### はじめに

それは、久しぶりに見た美しい景色だった…。

「バスは会議室ではなく現場を走っている。机上でゴチャゴチャ考える前に、まず現場に行き、バスに乗って考えてください！」などと、いつも講演の締めで言うおきながら、多忙ゆえになかなか現場に行けず、イライラの日々が続いている。そこで、昨年末の最後の学外の仕事であった、ある山間地域の自治体の地域公共交通会議への出席のついでに、その地域を回って、審議した計画案の中で気になる点の調査を行うことにした。(公共交通での移動だと調査に時間がかかり、そもそも行けないところもあるため、クルマを使ったことをご容赦いただきたい。)

いくつかの地区を回った後、最奥部にある公共交通空白地区へ行った。地区の路線バスは20年以上前に廃止され、現在は最寄りのバス停まで歩いて1時間はかかり、しかも急な下り坂で道路も狭い。地区の小学校は全校生徒わずか10名。高齢化率が非常に高い、いわゆる限界集落である。果たしてここに公共交通を担保する必要があるのか、必要だとすればどのように実現するか、それを現地で考えてみたいと思ったのである。

しかし、現地でクルマを降りた私は、夕焼けをバックにして眼下に広がる雄大な棚田に目を奪われ、しばし本来のミッションを忘れてしまった。この棚田は、都会の子供に田植えや稲刈りを体験してもらうなど、観光地として売り出そうとしている。そのことは昔から知っていたし、この道も何度も通ったことがある。しかし、道幅が狭く曲がりくねった道

路を運転している時に、周りの景色を見ている余裕などない。クルマを停めて初めて、大切なものを見逃していたことに気づいた自分に恥じ入った。

ここを通る多くの人たちは私と同じように、絶景に気付くことなく通過しているだろう。棚田は高度な人工構造物であり、それを維持しているのは限界集落の人々である。既に廃屋が目立つこの地域は、ほうっておけば住民はいなくなり、棚田も草ぼうぼうになってしまうだろう。これは決して自然に返ることを意味しない。元は森であったところが、棚田になっても保水機能は残ったが、草ぼうぼうになればそうはいかない。地球温暖化によって異常気象が増えれば、下流の水害危険性はさらに増すことになる。そして、その地区で築かれた歴史もすべて、棚田とともに草に埋もれてしまうのである。しかし、通行者のほとんどは、そんなことに気をとめることもない。

この棚田を残していくために、地域公共交通プロデューサーとして何ができるのだろうか？そんなことを考えながら佇んでいるうちに、あたりはすっかり暗くなっていた。

### 需給調整規制が地域公共交通への モラル・ハザードを生んだ

昨年から今年にかけ、食の安全が世間を賑わせている。表面的には企業のコンプライアンスが問題にされているが、その根底にあるのは、危機的に低い食料自給率にもかかわらず飽食に明け暮れるという

ちぐはぐさの中で、一番大事なはずの安全を人任せにしてきた構造にあると考えている。

地域公共交通にも似た構造がある。長い間続いた需給調整規制は、独占事業者と国（旧運輸省）が地域公共交通を守ってくれるしかけであった。その結果、赤字路線の存在によって最も恩恵を受ける利用者や沿線住民は、その路線がまるで天から自然に与えられたもののように考えるようになり、なぜ赤字路線が維持できるのか、そしてそもそも赤字であること自体、意識する必要がないという「モラル・ハザード」が蔓延した。収益路線の乗客が他の赤字路線維持のために余計な運賃を支払うという内部補助スキームの下では、地域が自分たちで路線をより使いやすいものにしていこうと努力しても他の路線を利するだけなので、改善意欲も起こりようがない。この状況は、一見安全だが中身はよく分からない、賞味期限もいい加減な商品が出回る一方で、おいしくて新鮮でも規格外の野菜は市場に回らないようなものである。

ところがこのスキームは、関連事業も含めた公共交通ビジネスに収益性があるという大前提でしか成立しえない。今や、大都市圏以外は公的補助がないとやっていけない。とすれば、事業者の地域独占も根拠を失う。むしろ、地域にとって必要ではあるが運賃収入だけでは維持できない「生活必需不採算路線」は地域自身が支えるスキームが必要であり、それを担う事業者も意欲あるところを自由に選択できるようにすべきである。このような健全な秩序を、2002年の路線バス事業の需給調整規制緩和後につくり出す努力をすべきであったと言えるが、実際にはそうはならなかった。

規制緩和と同時に、生活交通路線維持のための国庫補助制度も、赤字事業者への補助から各路線への補助に切り替わった。また、単一市町村内で完結する生活交通確保策については国庫補助を廃止する一方、8割の特別地方交付税措置を新設した。しかし、これらは地味な施策であり、自治体に心構えを迫るほどのインパクトはなかった。自治体から見れば、「担当部局なし」「人材なし」「ノウハウなし」「権限なし」「お金なし」でいきなり仕事だけ与えられたの

だからお手上げである。さすがに最近では、公共交通が自治体の取り組むべき仕事であるという認識がだいぶ浸透してきたが、それでも多くは、「しかたなくやらされている」という意識から脱却できていないのではないか。そのような状況で、地域にとって役に立つ公共交通が作り出されるとは考えられない。ビジョンに基づいた見直しが行われないままの公的補助は、まさに「賞味期限の延長」であって、中身はどんどん劣化してしまう。まずは、地域公共交通に取り組むことの積極的意義を見いだすことから始める必要がある。

## 固定観念からの脱却が地域公共交通を救う第一歩

「加藤さんはバスの利用者を増やそうとしているいろいろ頑張っているみたいだが、そんなのはムダ。クルマの便利さにかなうわけがない。国も自治体も公共交通が重要というなら、カネをけちるな。我々がいろいろ工夫し、身を削っているから今でも走っているんだ。」

ある地方バス会社の役員の方が当研究室の学生にこうおっしゃったそうである。むろん、全国の公共交通事業が濃霧の中にいることはよく知っているつもりである。しかし、このご発言のような発想でいい方向に進むとは考えられない。「俺たちはこんなに努力して、地域にとって役に立つ仕事をしているんだから、ちゃんとそれに見合うお金を出してみろ」と自治体にタンカを切る勇気と理論武装だけは持っておいてほしいものである。私の評価では、そのバス会社は確かに経費を切り詰めているが、路線やダイヤは直すべきところだらけである。自分たちこそがバス運行を引き受けるにふさわしいと地域にアピールしつつ、現場の従業員にもやりがいを持たせるような工夫をどれだけしているのかと問いたい。

採算性を失った旅客運送事業は既に慈善事業の域に入っている。そこで問われるのは収益性でなく地域社会への貢献度である。ただ人を運ぶだけなら、モータリゼーション社会での付加価値はゼロに近い。その結果、利用者減少と補助金カットに対応すべく、

リストラで極限まで切り詰めた公共交通事業者には残念ながら新しい企画を立ち上げる余裕はなくなってしまっている。しかし、自治体の地域公共交通企画能力は一般にまだ低い。したがって、地域にとって必要で役に立つ公共交通ソリューションを提供することこそが、交通事業の今日的な付加価値であり、この付加価値に対して自治体は対価を支払う、という発想に転換するべきである。これに対応すべく、交通事業者を付加価値の出せるコミュニティ・ビジネスに生まれ変わらせる必要があるし、運転手も現場を知る立場から路線運営に参画する企画営業部員へと進化させる必要がある。



愛知県小牧市「ミゴン」  
(あおい交通運行、03/03/27運行開始)

夕方から夜の買物帰宅輸送と、深夜の路線バス終了後輸送を1台でこなし、「交通空白」を解消

愛知県豊山町は、名古屋市の北に接し、県営名古屋空港がある、面積約6km<sup>2</sup>、人口約1万4千人の町である。近隣町との合併構想が頓挫し、単独町制を続ける一方で、町の補助によって運行する「とよやまタウンバス」を名古屋市中心部や北の小牧市の総合病院にまで運行している。これらの市の補助金は入っていない。通常、コミュニティバスは市町村の中で完結するものであり、市町村合併によって旧境界をまたぐ運行が行われるようになるのが常識である。にもかかわらず、なぜ豊山町はこのようなバスを運行しているのだろうか。

端的に言えば、町内にはバスで行く気になる目的地がほとんどないし、今後も設けるつもりがないからである。鉄道駅も総合病院もショッピングセンターも高校もない。目立つ施設と言えば、図書館を併

設した社会教育センターくらいである。しかし、町内に各種施設をフル装備する必要は全くない。自前で整備したらいくらお金がかかるか分からないが、隣の市に行けば全部そろっている。そこでバス路線を引いたわけである。バス運行は施設維持よりずっと安く済むし、通勤・通学など他の用途にも使え便利である。実際にこのタウンバスの利用率は好調に推移しており、利用者はもとより町民の評価も高い。

もちろん、わざわざ公共交通を整備するまでもなく、勝手にクルマなどで行けばよいと考えることもできるし、実際に多くの町民はそうしている。しかし、公共交通を自ら供給しているということは、そこに自治体の意思が働いているということである。この「意思」＝アイデンティティこそが公共交通の、そして自治体の存立にとって非常に重要であると考えている。豊山町は、施設を持たなくともバス路線を維持することで生活レベルを確保し、お金をかけずに町のアイデンティティを守っていこうという考えに立っていると言える。

もちろん、ただ意思を持てばよいというわけではない。ある市は、近隣町村を編入した後に、旧村から別の市に向かう路線（自治体補助路線）を減便し、それまでなかった自市中心部へのコミュニティバス路線を新設した。減便された路線は総合病院を經由しており、路線はそれなりに利用されていたが、その市は合併協議から離脱した経緯があった。「うちの市に編入された以上は、編入を拒否した市に行くのは『非市民』（？）である」という発想なのかもしれないが、合併によって行きたい病院が変わるわけではないので、このような施策に妥当性があるとは考えられない。しかし、特に市町村合併の過程でこのような「ベルリンの壁」まがいの事態が続出している。

とよやまタウンバスの企画は、町の担当者と新規参入事業者の話し合いの中で洗練された。どちらも今まで路線バスに関わった経験がなかったため、旧弊な固定観念にとらわれない新鮮な発想で検討することができた。そのポイントは、いかに町民が欲する公共交通を提供するかであった。それが実現できれば、町の欠損補助も正当化できるはずである。結

局のところ、地域公共交通は、そのサービスレベルを決める行政や交通事業者によって良くもなるし悪くもなる。そして、公共交通施策は毎日「選挙の洗礼」を受けているようなものである。いくら理論や権力を振り回して公共交通の必要性を力説しても、それが地域のニーズに対応し、さらにニーズを引き出すようなものでなければ、空っぽのバスが走り回る姿が毎日町内にさらされる恥ずかしい結果を招く。ある町では、利用が見込めない（と少なくとも私は事前に予想していた）コミュニティバスを実験運行したところ、案の定閑古鳥が鳴き、その後自分の選挙で街宣していた町長が「バスより選挙カーの方がよく乗っているなあ」とヤジられたという。地域公共交通確保はまさに選挙運動のようなもので、棚田を一枚一枚耕すように、利用者や住民と地道なコミュニケーションを続けることが大事である。

こんな恐ろしい仕事であっても、車内や停留所で「このバスができて本当にありがたい」と笑っている乗客の声を耳にしたときの快感（？）が忘れられず、どんどんはまり込んでしまい、いつの間にか「臨床医」＝地域公共交通プロデューサーと名乗るようになった。自治体の公共交通担当者やバス事業者の皆さんにも、ぜひこの感覚を味わっていただきたい。苦しい仕事ではあるが、うまく進めば、地域に貢献しているというやりがい少しは見いだせる。評価の声を生で聞くためにも、現場に出かけていただきたい。

## 地域公共交通の企画はライフスタイル提案である

「なぜ地域公共交通は必要なのだろうか？」

以前、ある山間地の町でバス路線見直しの仕事をした際に与えられたテーマは「いかに高校生にバスを利用してもらうか？」であった。一昔前なら黙っていてもバス通学してくれた高校生が、今や見向きもしないというのである。その町には鉄道がなく、多くの高校生は町外の駅まで親に送迎してもらっている。そのため、朝ラッシュ時は駅前が大渋滞して、バスが入れないほどになっていた。一方、バスの乗

客は朝でもまばらで、欠損補助は年々増加していた。そこで町は、試験的に通学時間帯にバス1便を増便したが、乗客は女子高生1名しかいなかった。このような手詰まりの状況で相談を受けたのである。早速、検討会を開催して、PTAの皆さんに「送迎しなくても済むバスを実現できるよう考えます」と宣言したら、返ってきた答えは意外なことに「余計なことはしないで」というものであった。子供と会話できるのは送迎中のクルマの中くらいであり、その貴重な時間を奪わないでほしい、と言うのである。高校生アンケートの結果も、「送ってもらった方が楽」という答えが多く、私が期待(?)していた「送ってもらうのはいやだ」という答えは少なかった。他の地域の状況も調べてみたところ、バス通学の激減と朝の校門前での渋滞が例外なく起きていることが分かってきた。少子化はこのような意識・行動の変化をもたらすのかと、自分の高校時代から10数年間で生じた世代ギャップに慄然とするとともに、このような状況で、バス路線を見直すことが意味のあることなのだろうかと考えさせられてしまった。

個人の交通行動はライフスタイルと不可分である。クルマがない時代は、交通行動が脚力と公共交通の路線・ダイヤで制約されていた。逆に言えば、公共交通の路線・ダイヤがライフスタイルを規定する大きな要因となっていた。ところが、クルマはその高いモビリティによって個人を自由にした。こうなれば、旧弊なバス・鉄道のダイヤに制約される必要はない。今や、一家に複数のクルマがあり、自分では運転できない未成年者や高齢者でも、送迎してもらうことによってクルマの恩恵に浴することができる。セカンドカー、サードカーの増加によって、公共交通は運転免許非取得者にさえ見捨てられつつある。

しかし、モータリゼーションはすべての個人を自由にしたわけではなかった。先日、ある大都市郊外の主要駅で、夜に駅前まで家族をクルマで迎えに来る人たちにヒアリング調査をした方から、一晩で3度も駅に来る主婦がいたという話をうかがった。まず高校生の娘、次に予備校生の息子、最後に残業で遅くなった夫を迎えに来る。これではまるで専業運転手である。以前、霞ヶ関のある会議で、交通事業

者の労働組合の方が「公共交通を守るために軽自動車への優遇措置を見直すべき」と発言したので「公共交通が頼りないから、主婦が運転手となり家庭を守っているのに、それを妨害しようとは全くの本末転倒」と反論したことがある。ひっきりなしにクルマが人を拾っていく一方で、夜間のバスは昔と変わらずほとんど運行されていない。この状況では、軽自動車を抑制できたとしても、普通自動車に乗り換えるだけであろう。

バスへのてこ入れの例として、夜は停留所からの徒歩が暗くて危ないというなら、降車については家に近いところで自由に降りられるようにすることが考えられる。もっと遅い時刻では乗客も減るので、タクシー事業者と協働してジャンボタクシー車両で各乗客の家まで送ることも考えられるだろう。もちろん、このような新しい「商品」を開発し供給するためには様々な工夫が必要であり、それを何もしないのなら、利用者は減るに決まっている。そしてこれこそが、公共交通を道具とした「ライフスタイルの提案」なのである。主婦を送迎から解放し、家族が気軽に帰宅できる。公共交通の利用促進は、このようなライフスタイル提案なくしてありえない。



愛知県豊田市旭地域バス（07/10/02運行開始）

地域で路線を検討し、商工会が全面支援。  
出発式は町民総出となった。

<<http://www.rosenzu.com>より>

自治体が「公共交通空白地域解消」「移動制約者対応」といった、ライフスタイル提案とはほど遠い無機的な公共交通施策に留まっていたら、公共交通活性化を通じて地域をより魅力的にするということには到底つながらない。ライフスタイルのすみずみま

でモータリゼーションしてしまっている今、施策を打ち出すのが容易ではないことも確かである。しかし、だからこそチャレンジする意義もある。自動車保有率で全国トップを争っている富山市が「ライトレール」に打って出たのはまさにその典型である。あそこまで金をかけるには相当の覚悟がいるが、バス1、2両なら何とかなるだろう。これを使って市民に何が提案できるのか考えることこそが、東京都武蔵野市で12年前に始まった「コミュニティバス」施策の神髄である。

ちなみに、前述の町では2年にわたって検討に取り組んだが、結局目立った見直しは行われていない。地域にとって公共交通が必要であるという動きをつくりだすことは最後までできなかった。ほどなくして、その町は近くの市に飛び地で編入合併された。市の中心部へバスで行くには今でも片道1,000円以上かかり、この4月には減便が行われる。

## 地域を守り、アピールする道具としての地域公共交通

最近、私は、地域公共交通を守ることは地域を守ることそのものだと思うようになってきている。違う言い方をすると、地域公共交通施策を仕方なく行うのでなく、そこに付加価値を見いだせる自治体こそがこれからの人口減少社会を生き残っていけると考えている。

モータリゼーションが日本の経済発展にとって欠くべからざる要素であったことは論をまたない。しかし、成人の大半が1台ずつクルマを持ち、好き勝手に動く一方で、クルマが使えない人は生活も困難という社会が本当に健全で幸せなのか、何か大きなものを失っていないか、よく検証する必要があるのではないかと。

先述の棚田地区には、クルマがなければ行くことはできないし、住むことも困難である。ならば、この地区はクルマが支えているのだろうか。しかし、クルマがまだなかった時代こそ、この地区に活気がみなぎっていたのではないかと。もちろん、その頃の不便さといったら今の比ではなかつただろう。近く

の村で村営バスに乗っていたとき出会った、腰の曲がったおばあさんから「嫁に来たころは毎月、〇〇<地名>まで歩いて1泊で買い物に行った」と聞かされ驚いたことがある。そこへは、道路改良が進んだ今でもクルマで1時間近くかかり、途中の峠越えを控えてハンドルを握りながら深呼吸してしまうほどの険しい道だからである。そこにバスが通るようになって、買い物は見違えるように楽になった。もちろん出かける頻度を増やせるわけではないので、日頃は地元のよろずやが頼りである。しかし、クルマさえ持てば、そのような不自由からも解放される。里まで下りてスーパーやコンビニに行くのも容易なので、地元のよろずやは用済みとなり、バスもやがて廃止され、クルマに乗れない人たちが取り残されることになった。

「不便なところに残っている方が悪い。交通手段を含め公共サービスを制限し、便利な都市部に移転させるようにし向ける方が費用効率的だ」と主張する人も多いだろう。しかし、年に100回新幹線に乗るモータリゼーションの私にも、棚田を美しい風景だと思う感性はまだ残っている。いつもは高くても無理でも、たまには素朴な味が詰まった由緒の明らかなお米を食べたいという気持ちもある。にもかかわらず、クルマを運転してはるかに景色も見られないので、美しい棚田やそこでの米作の努力にも気づかない。モータリゼーションの結果、空洞化しシャッター街となった中心市街地や、スプロール化した郊外部がいかにもみすばらしい景観であるかにも気づかない。大げさな話で恐縮であるが、これが、日本を精神的に貧しくしている一因でないかとさえ思っている。短期的に費用効率性は高まっても、棚田やそれをはぐくんだ固有の地域社会が永遠に失われ、どこに行っても同じようなメリハリのない景観ばかりになることは、絶滅種が増えて生物の多様性がなくなる現象と同じで、日本社会の持続可能性にとって大きなリスクとなるのではないだろうか。

都会生活の憂さ晴らしに、川原をRV車で踏みつけてCO<sub>2</sub>を大量排出し、全国ブランドのビールを飲みながら外国産の炭を使って輸入肉でバーベキューをして騒ぐのも楽しいが、これではその地域の良さを

を味わったことにはならない。たまにはゆっくりと移動し、目的場所で静かに佇み、深呼吸し、地域のうまいものを食べて地酒を飲み、住民の皆さんと語り合っ、その地域の良さを五感で吸収することもよい。そのような豊かな時間を地域が提供できるのか、そして、そのための移動手段として公共交通の出番をつくれるかどうか。もちろんその公共交通は単なる観光路線ではなく、地域の生活交通にも使われるものである方が、交流も図れる。

以前取り組んだ「南紀広域バス 熊野古道瀧流荘線」はまさにそういう路線であった。三重県熊野市から御浜町を経て旧紀和町（現在は熊野市と合併）に至る。旧紀和町は老年人口比率が50%を超える全国一の高齢自治体であった。高校生は、親に30kmほどを送迎してもらおうか、下宿するかしかなない状況であった。これではますます若者は流出してしまう。そこで、下宿生を自宅生に変えることを第一の狙いとしつつ、世界遺産となった熊野古道のハイキングや終点にある秘境の温泉場に行く観光路線としても使える路線として設定したのである。大都会からはるか離れた過疎地域を走る以上、利用者は知れている。しかし、地域に新しいライフスタイルと来客手段を提供し、地域にとって重要な路線に仕上がったと考えている。あとはこれを地域がどう活かし育てていくかである。



三重県熊野市・御浜町「熊野古道瀧流荘線」  
(三交南紀交通運行、03/07/19運行開始)

過疎地の生活交通を確保しつつ観光需要への対応も狙う路線バス。地域の「命綱」となりうるか？

## 「適材適所」と「一所懸命」

いい地域公共交通はどうしたらつくれるかと聞かれた時に、私はこう答える。まず、問題となっている現場に行き、現状の公共交通や、人の動き、地域の状況を観察する。そして、人々と会話をする。これは公共交通と直接関係ない話でもよい。とにかくコミュニケーションをとって、地域で人々が何を求めているのか、そして、何が楽しくてそこに住んでいるのかをつかむよう努力する。これをもう少し体系的に行うのが「グループインタビュー」と呼ばれるものである。こうして、紙のアンケートでは引き出せない住民の「想い」を感じ取る。その上で、地域にとってどのようなライフスタイルが公共交通を通じて提供できるかを考える。もちろん、お金をかけず知恵を絞り汗をかいて効果を最大化する努力を行うのが基本である。これを私は「適材適所」と呼んでいる。適材適所のためには手段は選ばない。例えば、バス車両でないとダメとか、定時定路線でないとダメとかいった固定観念にとらわれてはいけない。最近少しずつ広まっているDRT（Demand Responsive Transport）も様々な種類があり、TPOが合わないと全く地域に受け入れられなかったり、お金がかかりすぎたりする。ニーズに即したサービスを提供できるように、慎重な検討が必要である。

ただし、どこまでがんばっても、私はよそ者であり、私の案は押しつけでしかない。地域にとって必要な公共交通は、その地域で考えて、「つくり」「守り」「育て」てもらうのが一番である。地域の皆さんと語り合いながら、助言者に徹し、皆さんに「なぜ公共交通が必要なのか」「なぜこんな面倒なことをして自分たちで考えないといけないのか」を真剣に考えてもらう。これを私は「一所懸命」と呼んでいる。この段階に至って初めて、専門書を読んだりコンサルタントを依頼したりすることが意味を持つてくる。地域公共交通プロデューサーの腕の見せどころは、この一所懸命を軌道から外れないようにうまく誘導し、地域にふさわしい「適材適所」の公共交通を安く実現するための案を示すことである。

実はこの時、地域のあり方そのものを考えること

も余儀なくされる。公共交通の存在意義やニーズ、そして維持方策を検討するためには、地域を熟知していることが必須であるし、具体的な路線・ダイヤ設定を行うことは、ライフスタイル、つまり地域の有り様を提案することにはほかならないからである。そこに住む人たちが何を求めているのか、何を提案すれば乗ってきてくれるのか、どうすれば他から人がやってきてくれるのか。当然、すべてに応えることはできないので、そこから取捨選択するセンスも求められる。

近年、自治体に代わって、地域の住民組織や企業・商店等が主体となり地域公共交通を運営する「地域参画型公共交通」が全国的に広まりつつある。路線・ダイヤ設定はもとより、停留所看板やPRパンフレットを自作したり、車両決定のため工場にまで出かける例もある。まさに「マイカー」ならぬ「マイバス」である。資金確保も、地域住民に協賛を募ったり、企業や病院にお願いして回ったりする活動が行われる。もともとは、公共交通に対する行政の支援が得られないために立ち上がったものが多かったが、最近では、希望する地区を募り、手を挙げた地区の活動を物心両面で支援していく仕組みをとる自治体が増えつつある。地域住民のモラル・ハザードを残したままトップダウン型で決める路線バスやコミュニティバスでは、成果が上がらず費用ばかりかかることに対する反省であろう。地域から見ても、需給調整規制の時代には全く手が届かなかった地域公共交通が、実は自分たちでも企画・運営していけるようなものであったことに気づくことで、取



愛知県一宮市千秋ふれあいバス（07/11/01運行開始）  
地区住民協議会が企画・運営に参画する「生活交通バス」。市内ではこのほか1路線が運行され、いずれも利用は好調。地域住民で利用促進活動や協賛企業募集を手がける。



三重県名張市国津地区「あららぎ号」  
(04/09/01 運航開始)

地区自治会を中心とした運行協議会に市が委託する形で路線を確保。08年度には他地区で2路線新設予定。

り組みがいを感じるようである。署名集めや陳情をしている暇があったら、実現方策を考え、それに参画できるメンバーを集め行動した方が、早くかつ思い通りに実現できるのである。

このような地域参画型公共交通が増えてくるほど、市町村のコーディネート能力が重要になってくる。ニーズはあっても運動にまで至らない地区へのこ入れや、各地でバラバラに立ち上がる路線を全域ネットワークにうまく組み込むことが必要になるからである。このとき活用できるのが、2006年改正道路運送法で制度化された「地域公共交通会議」である。利害関係者が集まって、地域公共交通のあり方や具体的な供給方策を、公開原則の下で話し合い議決していくプロセスの中で、市町村の「意思」が改めて問われることになる。

最近立ち上げにかかわったある市の地域参画型バスで、地域の住民協議会の会合に何度か足を運び、必要に応じて助言し、現地調査も行って路線・ダイヤ案の作成に協力した。正直な話、今まで何度もこの種の仕事をしてきた身からすると、地域の話し合いはもどかしいことばかりである。公共交通確保が地域の切実な願いだと言うなら、なぜもっと前向きに議論できないかとイライラさせられる。しかし、結果として納得のいく「オーダーメイド」の公共交通に仕上げられれば、地域が市や交通事業者と意識を共有しながら、利用促進や改善のための活動を続けていくことができ、利用者も増やすことができる。

この路線の運賃は1乗車200円で、通常の市営バス（市が路線・ダイヤを設定し、住民協議会のよう

な組織はない)の100円より高いことを、地域公共交通会議で問題にした市民委員がいた。これに対し、住民協議会の代表は、「我々がいろいろ議論した結果200円でいいと言っているのに、よけいな口を出してもらってこの計画が延期にでもなったら困る」と発言していたのが印象的である。開業後のデータを見ると、沿線人口がずっと多い市営バスの路線に比べ、利用者数が大きく上回っている。地域が自分たちで公共交通を守る動きがいかに心強いかを思い知らされる。そして同時に言えるのは、これをきっかけに地域で何かをやっていこうという機運が高まったということである。バスの出発式は地域総出のお祭りのようで、部外者の私から見ても楽しいイベントであった。そこで聞いた地域の皆さんの挨拶は、この日をバスだけでなく地域の新たな出発にしようという決意であった。

## おわりに

「つくるのに手間はかかり、形もそろっていないが、栄養価が高くて安全安心、そんな『地産地消』型の公共交通をオーダーメイドでつくり、守り、育てる。」

これが、真に「美しい日本」を未来にまで引き継いでいくために必要なことの一つではないか。そんな想いを胸に、微力ながら各地の公共交通再生の現場に取り組んでいる。棚田で米をつくるほどではないかもしれないが、公共交通づくりも大変である。今後も精進を続ける中で、意識を共有できる皆さんと仕事できる機会が増えることを期待している。

【マッセOSAKA研究紀要 第11号（平成20年3月発行）より転載】