

---

ミニ講座

「くるくるバスに学ぶ公共交通のススメ」

開催日：平成24年10月5日(金)

会 場：マッセOSAKA 5階 大ホール

講 師：大阪大学コミュニケーション  
デザイン・センター 教授 森栗 茂一 氏

---



## ミニ講座

## 「くるくるバスに学ぶ公共交通のススメ」

森栗 茂一 氏（大阪大学コミュニケーションデザイン・センター 教授）

プロフィール：1979年大阪教育大学大学院地理教育修了後、高校教師を経て1990年より大阪外国語大学助教授、2007年からは大阪大学コミュニケーションデザイン・センター教授。国土交通省公共交通確保維持改善事業検討委員、大阪市社会的ビジネス委託契約検討委員会座長、近畿地方交通審議会「近畿圏における望ましい交通のあり方」フォローアップ調査検討委員などを歴任。著書に、『コミュニティ交通のつくりかた』（学芸出版 共編著）など多数。

## 1. 新しい福祉と地域活性化

今まで福祉といたしますと、私たちは措置することばかり考えてきました。例えば無料の何かを配るとか、絶対にどこかでバスに乗ってもらえるように交通空白地域を作らないというのは措置の考え方です。この考え方は住民の権利による福祉要求で、受け身になります。交通政策では、敬老福祉無料バスを1970年に美濃部都知事が最初に始めましたが、いつまでもここから抜け出せないのは駄目です。高齢化率は、当時日本は3%で、東京都はもっと少なかったのです。そういう状況のときと20%を超えている現代では、全然話が違います。広域合併の前に、無理に100円のコミュニティバスを走らせても、誰も乗りません。

一方で、レーガノミックス、サッチャリズム、小泉改革というのは、そういうものはサービスだから自分でお金を払いなさい、消費欲求による福祉の購入だから自分でお金を払いなさいという考え方です。これは小さな政府、行政改革という側面とともに、福祉切り捨てという評価もあります。それでも何かできることはないかということで、福祉輸送を充実したり、介護福祉タクシーを走らせるなどの努力をする行政もあります。

しかし、福祉だけで済む問題ではありません。健康な方が自由に移動するというのを考えますと、それ以外の手もあるのでしょうか。自分たちのインフラ

は自分たちで作るとというのが、第3の「新しい公共」というものです。これはイギリスのブレア首相が行った手法です。協働による福祉創造、みんなです、シェアするということです。後でお話しをする「くるくるバス」はその代表格であったわけです。これを参考にして、国では活性化再生協議会という形で、自治体ではなくて、地域の人みんなで話をしてもらえばいいという法律を作りました。要は、バス会社やタクシー会社が文句を言わないように話し合いをすれば国が補助金をあげますということをしていました。これは麻生政権で予算が最大で73億円ぐらいいり、その後、仕分けられました。

一方で、例えば、大竹市や四万十町では自治基本条例に基づき地域の交通政策をします。つまり、合わせ技ですという手があります。交通を交通だけでやるなどんでもない。総合的にする中で、人々の移動を考える交通というのは大きな位置付けだと考えていただいた方がいいと思います。従って、国の政策を使うのは、自治基本条例を使おうが何を使おうが、いろいろな手があるということです。どんなメニューを使おうが、持続的なシステムをつくる必要があります。

## 2. 良いバス・悪いバス・普通のバス

バス会社も良い悪いがあるのです。例えば、ウェブサイトがないという会社はどうしようもないです。ウェブサイトに路線図がない。とんでもありません。バス停の時刻表、地元管理で清潔なテントのバス停があるとか、路線図付き時刻表があるとか、バス停を見れば、その会社のサービス意識が分かります。大阪市バスはきちんとバス停があり、しっかりしています。しかし、地方では本当にバス停かどうかわからない棒一本というバス停もあります。地元の人も乗っていないから、バス停がどこにあるか分からない、時刻表も書いていないものがたくさんあります。そんなのは駄目です。乗せる気がありません。補助金だけで運営するなどというバス会社もあります。会社の電話番号がきちんと掲示されているかどうか也很重要です。遅れたら電話しなければならぬのですから、こういうこともとても重要なことです。

それから、料金や釣り銭ですが、ICカードを導入するとお釣りが要らないからとても便利なのです。ただし、ICカードの読み取り機が結構高いので、そこをどうするかという問題があります。千葉県の我孫子市では100円の福祉

バスを走らせていましたが、100円では無理だということで、東武の子会社である阪東バスの最低料金が140円だったので140円にしようかという話になりました。ところが、お年寄りが100円玉と40円を出すというのは大変なことです。賢い会社は最低料金を200円にしており、こういうことをしていくことが重要なのです。しかし、ICカードを入れると幾らでも構わないのです。そこで我孫子市では、最低料金を140円にして、ICカードを導入し、あびバスというコミュニティバスも阪東バスの路線も共通に乗ることができる形にしました。PASMOで全部乗れるのです。福祉施策にしたければ、福祉施策の必要な住民にICカードで安く利用できるような施策を別途行えばいいのです。ICカードを使うのはなかなか重要なことだと思います。

サービスとして重要なことは、主要バス停ごとにミニ時刻表を作り、その周辺の人に配ることです。そのぐらいしなければ駄目です。高知の西南交通はもっとすごくて、バス停ごとに時刻表を作り、ここから乗れば病院やスーパーマーケットにいつ着くか、料金がきちんと書いてあるのです。民間会社としてはすごいです。

運転免許証の返納による割引特典も各地で行っています。免許を返納すると、免許を所有していたという履歴証明みたいなものを警察が発行してくれます。高知県などではみんなしています。運転免許証は身分証明書代わりですから、なかなか返納したがりませんが、返納してもきちんと免許を持っていましたという履歴証明書を出せばいいのです。免許証と同じようなデザインになっていて、これを持っていくとバス代が割引になったり、商店街での買い物割引になります。

こういう努力をしなければ毎年利用客が減っていき、誰も乗らない、税金依存のバスとなります。例えば、高知東で室戸岬を走っているバスがありました。高知の一番東端の甲浦から安芸まで行っていて、これが一番の幹線です。1時間に1本ぐらいで、結構たくさんありますが、すごいスピードで走ります。速く動かせば、運転手と車両のコストを抑えることができ、運行距離に合わせて県や国の補助が出るからです。しかし、一度私は乗ろうとして大変な目に遭ったことがあります。始発からすぐ近くなのになかなか来ないのです。「なぜ遅れたのですか」と聞くと、運転手は「いや、お客さんが乗ってきて」と言うのです。お客さんが乗ってくることを前提にしたダイヤになっていないのです。そういう事業者は困ったものです。では、どうしたらいいのでしょうか。これ

はよく話し合うことです。公共交通事業者の人たちはみんなまじめなので、きちんと話し合えば分かっていたところがあるかもしれません。

バス以外の手もあります。しかし、基本は幹線バス・鉄道です。つまり、コミュニティバスを走らせるとか、デマンド交通をするとか、そういう奇策を先に考えるよりも、今ある路線バスを活用することが一番大切なことです。そして、フィーダー、つまり支線は住民が考えてしていくということになると思います。

デマンドタクシーを考えているところは、タクシー会社の無線配車のシステムを上手に使えばいいのです。デマンドで一番重要なことは、地域活性化ですから、まともに行っているところは商工会議所や農協などによる運営を前提とします。それを行政が支援するわけです。行政がダイレクトに行うのは少し筋違いだと思います。例えば北海道の伊達市は商工会議所が全部行っています。タクシー会社に委託して、乗り合いタクシーを運行していますが、そのインフォメーションやお客さんを乗せる経費として500万円だけを商工会議所が出します。ですから、市は出していません。

タクシー会社と契約するときは、地域の事情を考慮して公金を効率的に支出しなければなりません。タクシー会社の言いなりになっていると、迎いの料金とか回送でメーターを回すとか、気が付くととてもお金が要するというパターンもあります。そこは、自治体の方がよく勉強せねばなりません。勉強するためには、ほかの自治体のデータをよく調べておくことが重要です。

行政の役割は結節点の整備をすることです。交通空白地域といっても、車を乗り回している人にとっては、目の前にバスがあっても乗りません。500m、1km離れていても、乗りたい人は乗るのです。すると、交通空白地域をなくすことが、本当に行政の役割かどうか分からない。行政は地域のいろいろな人たちが困らないようにするためにどうすればいいかを考えなければならないのに、つつい何か言い訳のように交通空白地域を減らすことだけが大切だと思ってしまうのです。お金がないから、「いや、1km以上離れていたら空白で、それ以外は空白ではない」と、分かったか分からないことを言うわけです。そんなことはどうでもいいのです。それよりも、みんなが安心して暮らせる地域づくりをする。総合的な地域づくりの中で交通を生かしていくということが重要なことです。これは担当の皆さんにお話するというよりは、本当は町全体で町の暮らしを考えていかなければなりません。首長のリーダーシップの問題

かもしれません。

行政は結節点の整備をして、例えば不要施設や、公民館、デイケアセンターを待合所にするのです。コンビニや道の駅などもあります。コンビニの前に待合所を作ってあげればいいのです。待合所をコンビニの一部にし、そこでご飯も食べられるようにすればいいのです。管理は地域の人がするという手もありますし、コンビニが納得してくれれば、コンビニが管理するという手もあるのです。いろいろな手があります。

例えば、北海道の当別では、待合所は住宅開発をした会社を作って、そこが管理したり、大学の送迎バスを路線バスとして運行したりしています。そういういろいろな連携ができています。

行政は事業者を支援して、パターンダイヤや共同乗り入れ等、利用しやすい計画を作ることができます。しかし、事業者はなかなか動いてくれないと言いますが、最近分かりました。皆さんもご存じでしょうが、京都の北に京丹後市があり、そこに丹後海陸バスがあります。京丹後市役所には熱心な担当者がいて、誰も乗らない空気を運んでいるバスにどんどん補助金を出せば、どんどん補助金が増えていく。そこでバスの運賃を市内上限200円にして、今の7倍乗ってもらえれば何とかなのではないかというおかしな計算をしました。そんなことができるか。バス会社は200円でOKなどとは絶対に言いません。しかし、空なのですから、200円でも乗ってもらった方がいいでしょう。放置しておく、高校生すら乗りません。高齢者や親が、学校まで迎えに行くのです。それならば、200円払って乗ってもらった方がいいではないかと考えたわけです。しかし、事業者には「できません」と言われて、この担当者は1日2回電話をかけ、1日1回は事業者のところに出かけた。それを2か月続けたそうです。そうすると、事業者はだんだん話を聞いてくれるようになり、どちらにしてもじり貧ですから、それしか手がないかなという話になってきたのです。つまり、事業者というのは、丁寧に何度もコミュニケーションを取っていけば分かってくるといことです。相手も生活が懸かっています。行政の担当者が何々しましょうと言っても、担当が替われば「知りません」となってしまいます。そんなことを何度も繰り返しては、信用できないのは当たり前ではないですか。丁寧にコミュニケーションを事業者と取っていくことが重要なことだと思います。

「隼より始めよ」。そもそも自治体の職員が通勤に車を使っていてどうするのだという問題もあります。これもなかなか難しい問題です。

### 3. 長浜市の工夫

長浜市は、新長浜市、旧長浜市、いろいろありますが、旧浅井町は赤字バスのところにコミュニティバスを走らせており経常損益が出ていましたが、平成18年に急に減っています。どうしたか。これは米原市のまいちゃん号のやり方ですが、タクシーはしょっちゅう動いているわけではありません。タクシーの暇な時間は、実はお年寄りが動く昼間時間です。その時間で空いているタクシーを使いデマンドを行っているのです。ポイントで電話をかけてくれば、そこにタクシーが迎えに行くという話です。空いているタクシーを活用すれば経費を抑えることができるのです。このやり方は今、長浜市のオールパターンになります。元々は、デマンドタクシーをはじめたのは米原市ですが、彦根市も今これを行っています。これを詳しく知りたければ米原市、あるいは、彦根市の担当に聞けばいいです。彦根市はこれを総合計画の中に入れていています。これを行っているのは、滋賀県立大学の近藤先生です。この人は交通専門の先生ではありません。大阪大学の建築を出た人です。こんなことは専門家でなくてもできるのです。地域の人と一緒に話し合うという熱意のある先生であれば誰でもできます。

### 4. 住民協働すると、インフラ構築にどんないいことがあるか

住民協働は面倒くさいと思うかもしれませんが、そもそも自治体が地域の交通計画をなぜしなければならいのでしょうか。もともとは事業者任せにしておけばよかったのです。しかし、だんだん事業者任せにできなくなってきたのです。このことは後で話します。

より持続的・効率的な交通インフラは、使う人のニーズよりもウォンツを反映しなければ失敗します。つまり、きっとこんなところにニーズがあるのではないかと思って始めますが、例えば議員さんと地元の連合町会長が話し合って、「ここと、ここと、ここ」という風に停留所を決めた大阪市の赤バスのようなコミュニティバスに乗ってみなさい、目が回ります。運賃も100円なので、赤字になるに決まっているではないですか。でも、大赤字なのに、なぜやめられないのか、議員さんの面子があるのです。

それよりも、人々が何を思っているかです。それを聞こうと思えば、住んでいる人たちの声に耳を傾けます。そのためには、住んでいる人たちが議論する場をつくらなければなりません。みんなで議論する場をつくり、その議論の場

に行かなければなりません。そこで話を聞いてみるのが重要です。役人が行くとか大抵一方的に叱られ、要求されますので、行きたくない人はたくさんいます。だから、住民と役人が一緒に出ては駄目です。必ず第三者を呼びます。第三者を置くと、住民はそこまではしません。格好悪いからです。

ですから、山口市でするときは10か所回っていきましたが、必ず私が入りました。そうすると、住民は最初めっちゃくちゃ言いますが、「そんなことを言っても、みんなのできることをしなければ仕方ないのではないですか」と言われると、「それもそうだな」となってきます。要求だけを言い、地域でフィーダーを作ることに関心がないところは放っておけばいいのです。役所が作ってくれというところは放っておけばいいのです。しかし、自分たちで考えていきましょうという地域も出てきました。五つ出てきたのです。自分たちでましようという地域だけに行政も一緒になって、どんなダイヤができるのだろう、どこぐらいまでならば赤字が少なくできるのだろうとみんなで研究します。

最初は役所が受け付けし、皆さんに集まってもらって、お茶を出し、「皆さん、ようこそおいでくださいました。今日は何々バスについて、先生も来ておられますので」と言うと、「おい、役所がコミュニティバスを走らせないで何を言っているのだ」と言っていました。しかし、第2回、第3回と議論している間に、住民が自分たちでフィーダーを作らなければいけないというので、住民が受け付けをし始めたのです。役所の職員が行くと、「ようこそおいでになりました」と言って、席が作ってあり、お茶が置いてあります。担当者は緊張してお茶に手を付けられなかったそうです。たまたま私は横にいましたので、「先生、このお茶は飲んでいいのでしょうか」と言われ、私は「それは飲んでいいでしょう。ありがたく飲んだらいいのではないか」と言いました。住民が、役所の職員が来てくれたら「ありがとう」と言ってお茶を出す。そういうふうにしなければならないのです。そういう地域は今、安心して暮らせるように、タクシーを使った路線的な運行をしています。それが市の施策として、きちんと山口市では形になっています。これはやはり市長のリーダーシップがあったからです。

しかし、これにはほとんどお金がかかっていません。フィーダー交通への補助など知れています。むしろ山口市が一生懸命行っているのは、事業者に話をつけ、住民に話をつけ、いろいろな話し合いの場を設定することです。そして、それをきちんと地域に情報を回しているということです。行政の役割はそういうことかもしれません。

住民がインフラ構築のプロセスで主体的に動くことにより、交通を持続的まちづくりの重要ツールと認識しだします。交通をやりだすと、地域が子育てのことや高齢福祉のことや地域全体のことを考えるようになります。ひとつごだからみんなめっちゃくちゃなことを言うのです。自分が乗らないのにコミュニティバスが欲しいと言うのです。移動というのは人間の生活で一番重要なものでしょう。人間は人に頼らず移動したいのです。車はとても便利です。しかし、それに乗れない人はとても不便ではないですか。自分たちで交通インフラを考え出すことができれば、自分たちの地域をもう少し安心できる、もう少しいい地域にしようという動きになってきます。協働のまちづくりの一番の手法は、私は交通だと思っています。

少し話がずれますが、今、大阪市は区ごとにそういうまちづくりをしようとしています。予算も区に与えて行うのですが、大阪のような大都市でも交通局に任せきりで赤字だったので、それでいいのかという話になり、住民が自分たちで参加するような交通にしなければならないという動きが今起きています。そして、それは交通だけに留まらず、交通を通して福祉のことも考えるし、子供たちの安全も考えるし、いろいろな総合的なことになってきています。

一方で、例えば津波の避難をどうするのか、マンションのコミュニティで議論をしていく中で、津波のことだけ考えてもどうしようもないので、日常生活をどうするのか。その日常生活の中で待機児童がいるのだから、そういう子育て支援をどうするのかという議論になってきます。その中で、では子供たちと移動するときに、ベビーカーがバスに乗れるのか、ベビーカーが乗るためにはどうすればいいのかという議論になります。必ず交通の議論に結び付いてくるのです。大切なことは、住民が自分たちのことは自分たちで解決しようとすることです。行政側も総合施策として交通の問題をやっていくことが重要です。

## 5. 時代の変化

戦後、交通は事業者責任で、バス会社や鉄道会社が勝手に計画し、運行して、運営しろという時代でした。国は監督して、事故が起きると「御用、御用」というふうになっていたのです。

ところが、大都市では自治体の交通局ができて、交通局が計画し、運行し、運営していました。交通局というのは、当時は素晴らしかった。視野も広かっ

たしレベルも高かった。右肩上がりの時代はすれはもうかりました。例えば大阪市営地下鉄の中央線は、なぜ九条駅以降は高い所を通っているか分かりますか。高潮や津波があることを知っていたからです。当時の交通局の技術者は頭がいい。今は何をしているか。長堀鶴見緑地線の大正駅は地下に入っているではないですか。

田中内閣以後、交通とは道路のことになり、国土交通省の予算が平成20年は5兆6,347億円、道路特別会計が5兆6,000億円、つまり国土交通省の予算と同じだけ道路特別会計がありました。国土交通省の5兆6,000億円の予算のうち、新幹線に3,000億円です。都市の幹線鉄道にわずか1,500億円しか入らないのです。そして、交通計画はゼロです。何とかしなければならぬ、地域交通は地域が担って、地域が頑張っているのだから、みんなで議論してしようとしているのではないか、支援してあげようという活性化再生法という法律で作った補助金が40億円なのです。これが麻生内閣のときに70億円くらいに増えましたが、これが仕分けられて、今はどうなったのでしょうか。頭に来るでしょう。黙って1,000億円ぐらい出せと言いたいです。高速道路は無料化で5,000億円です。エコカー補助にはどんどん出します。

なぜ車中心になっているのか。それは車が便利だからです。しかし、車で失うものがあります。ドラえもんも言っていたでしょう。「タケコプターは便利ね。どこでもドアは便利ね。でも、のび太くん、便利なものは危ないのだよ」。そうなのです。便利すぎて何を失うか。皆さん、車を使いすぎれば環境に悪いと言うでしょう。でも、電気自動車ならば文句がありません。違うのです。車だけの社会になってしまうと、車が便利すぎて人はコミュニケーションをしなくなるのです。一軒家で山の中に住んでいても、夜中、急に思い立てば、車を走らせてコンビニに行き、いなり寿司を買って家に帰り、家でこっそりいなり寿司を食べられるのです。とても便利でしょう。しかし、人と話さないのです。車の最大の難点は、人とコミュニケーションしないことです。車が人とコミュニケーションするときはぶつかったときです。コミュニティバスを走らせるとバスの中やバス停で話をします。バス停をみんなで掃除します。コミュニケーションができるのです。

コミュニケーションしないということはどういうことか。これはあまり大きな声では言えませんが、鉄道があつてとても便利な町の高台に、1970年代にたくさんの団地ができました。すると、みんな車で通うようになりました。市役

所もバイパスの所にできてしまいました。そこにお店も全部集まってしまいました。人々はみんな車で行くようになりました。70歳でも80歳でもみんな車に乗っています。何の不満ありません。ですから、「赤字のバスに税金を使うな。おれたちも税金を払っているのだ。協働のまちづくりなんて知ったことか。役所の責任ではないか」となるのです。なぜこんなことになるのでしょうか。車は便利すぎて、自分だけの世界にこもっていくために郷土愛がなくなってしまったのです。地域に対する愛着がなくなったのです。みんなで地域をつくろうという気持ちがなくなったのです。車で適当にどこかに出かけて、自分だけアウトレットで買い物をして、必要があれば梅田に行けばいいではないか、必要があれば東京へ行けばいいではないか、閑空にぱっと車で乗っていけばいいではないか。

しかし、こういう暮らしをしているとどうなるかということ、子供たちはその町に住みません。子供が戻ってこなくなり、高齢化します。ドイツでは、ヨーロッパで移民をOKにしたので、ドイツ郊外の団地に高層ビルを建ててしまい管理費が出なくてどうしようもなくなった所に、移民が住み着くのです。そして、大変なことになっているのです。

「おれは関係ない」と言いますが、関係あるのです。私たちは何のために仕事をしているのでしょうか。世の中の役に立ちたいからでしょう。家族と同様に自分の町を大切に思うからでしょう。そうすれば、今目先のことも大切ですが、自分も町が安心して暮らせる、いい町にしたいではないですか。それなら、今しなければいけないことがあるではないですか。そう簡単にはできませんが、少しでもできることをしていかなければならないのではないかと思います。

100円バスなどをしていても仕方ないです。赤字路線の廃止、赤字路線を何とか守らなければならないといっても、守りきれないでしょう。住民がひとごとだと思っていれば、仕方ないです。では、どうすればいいのでしょうか。それはいろいろな絵の描き方があります。それぞれ人に個性があるように、自治体にも個性があります。できることにも限りがあります。しかし、どんなことができるのかを考えてみることは必要なことだと思います。今日はそういう機会なのです。住民協働というのも、その中の一つのやり方であるわけです。どんな交通モードにするのか、コミュニティバスにするのか、何々にするのかということではなくて、地域の最適性、主体性、協働のあり方が問われているわけです。

## 6. 地域のウォンツの発掘・展開・定着の仕方

地域の高齢者や女性、子育て世代、子供の声、何々であればいいなというのに耳を澄ますことが重要なことです。大きな声の男の人に頼って、まともなことができた試しがありません。田舎の方のコミュニティバスは、「100円で走らせろ。隣は走っているのになぜうちは走らせないのだ。うちの村に來い」といって運行するケースも見受けられます。そうやってどうしようもなくなって、10年でお金がないからやめるのでしょうか。どんなに素晴らしい施策でも、続かない施策は良くない施策です。地域で暮らしている人、命にかかわる仕事をしている人、子供たちや女性や高齢者、暮らしにかかわっている人たちの声に耳を傾ける、そういう機会を設けることがとても重要なことです。

地域で移動について何でもいいので話をしましょうといて、昼間に時間がある高齢者だけに集まってもらってどうするのですか。みんな車やバイクでやって来て、コミュニティバスは必要だという議論をしても意味がないのではないですか。本当に困っている人の声をきちんと聞く場所設定が重要ではないかと思います。

大阪市の地域づくりというのは夜7時から始まります。大阪市の職員はみんな付き合います。前は手当が出ていましたが、今は出ません。出なくてもきちんとします。大阪市の場合は職場が近く、通勤時間が短いので勤め人でも町の寄り合いに出れるのです。夜7時から始まって、働き盛りの人が、子供たちの指導をどうすればいいとか、夜の安全をどうすればいいとか、真剣に議論します。これが大阪市のすごいところです。

議論の時間の設定はとても重要なことです。夜も重要ですし、土曜日も重要です。例えば奥さんは土曜日の午前10時以降がいいです。絶対に夕方5時以降は駄目です。土曜日の午前中や日曜日の午前中がいいのです。なぜかというと、午後は何か私用に使えるからです。そして、絶対に延長しては駄目です。こういう地域の話し合いの時間設定はとても重要です。

コーディネーターは、人々の声から本質を見抜き、誰も反対できないビジョンに仕上げます。地域のみんながこうであればいいなというのを作り上げることが重要です。例えば、地域で車を青空駐車していると、バスを走らせれば危ないと反対します。しかし、本当は自分たちが青空駐車できなくなるから反対なのです。「でも、本当にバスは要らないのですか」と言われれば、「いや、それはあった方がいいな」となります。青空駐車している人も立場がありますから、

「社会実験で、仮に走らせましょう」と言い、仮に走らせました。すると、みんな「走るといいなあ」となってきました。「もしこのバスができると、みんな便利になりますが、もしこの間から車が飛び出して事故が起きたらバスはなくなります。せっかくできたこの地域のバスがなくなると、車がなければ生きていけなくなります。歳を取ったら、マンションに戻らなければなりません。それでもいいのですか」と言われると、すぐに青空駐車が減っていくのです。地域の人というのは、みんな話せば分かるのです。走らせれば分かるのです。そういうものなのです。そういう議論の場で、無理に始めずに、できることからいき、住民が住民を説得していく形になっていくといいです。みんなで議論するというプラットフォーム、議論の場が重要です。

そして、議論したことは必ず情報公開することです。住民がもう1回、地域に議論した内容（情報）をまくということです。そういうプラットフォームの議論に参加しない人はたくさんいます。参加していなくて、後で「聞いていない」という人が必ず出てきます。そのときにどうするか。経験からいうと、聞いてあげればいいのです。それは聞いてくださいと言っているのです。だから、丁寧に聞いてあげればいいのです。そうすると納得されます。常にそうです。どこに行っても必ず「聞いていない」という人が出てくるのです。あんなに通信（情報）をまいているのに、聞いていないという人は出てきます。しかし、それは聞いてあげて、丁寧に説明してあげればいいです。何度もすればいいのです。こんな形でフィードバックをきちんとしていくことが重要です。

山口市では、赤字バスの補助とか、いろいろなことにお金を使い、行政が作ったコミュニティバスがとても赤字で大変でした。これを住民協働にしようというときにどうしたかという、この赤字について市の広報紙で市長が告白しました。「申し訳ありません。こういうことをしています。ついては、市はもうやっつけていけません。住民の皆さんに、フィーダーのところはお願いします。もう駄目です」。駄目ということが言える首長さんは偉いです。駄目と言ってしまったのです。そして、皆さんがフィーダー交通を確保しようとしてくれる地域では、市も一緒になって考えます。少し赤字でも、それは補填しますというやり方をしました。

路線バスに乗り換えて行ってください、その代わりに、路線バスは皆さんが乗ってもらえるように、市は待合所とか、そういうところはきちんと整備します。そういうことを市は一生懸命しました。情報は分かりやすくしましょうと

いうことで、ヤフーの路線検索で情報を提供するようにしました。山口市は、新山口市から山口市役所までのバス情報が出るのです。これには一銭もお金がかかっていません。きちんと事業者とお話をして、情報を提供するようにしました。それだけのことです。

大阪市バスの情報も出ます。大阪市交通局がきちんとプロバイダーと話を付けて情報を提供しているからです。一銭の予算も要りません。できることはたくさんあるのです。そういうことをしなければならぬと思います。

そして、その上で住民が動きます。これは定則です。人々のつぶやきに耳を傾けます。そして、ビジョンを作ります。その上で、プラットフォームを作ります。そして、議論をします。それを情報公開、フィードバックします。そして、住民が自ら動きます。

特にバス停の位置の決定などは、行政が動いては駄目です。行政が動けば、バス停が家の前にあっていいという人は減多にいません。総論賛成各論反対です。行政が行くと、「そんなのは駄目だ。補償してくれるのか、金を出せ」と言われます。住民が住民を説得する。これがとても重要なことです。これが協働なのです。「皆さん来てください。みんなで話し合ひましょう。バスに乗りたいたいですか。ああ、そうですか。100円ですか」。こんなものは協働とは違います。こんなものは参加と言います。役所が、参加者を事前に集めて、説明をするのを参列と言います。本当の協働というのは、住民が自分たちの暮らしは自分たちで作るといことです。そこに本当の福祉があるのです。

## 7. 神戸市住吉台「くるくるバス」

くるくるバスは、区役所がサポートして、みんなで議論する場をつくりました。やはり地元で中心になる人が必要です。警察と連絡を取り、事業者とも話をし、国とも連携を取るという形です。

その結果、くるくるバスが走り出してから地域で守る会が結成され、くるくるバスに関する情報通信が全戸配布されるようになりました。今まで役所に文句だけを言う人たちが自分でこんなことをするようになったのです。私は参加していないのです。住民が自主的にやりだしたのです。困難を公開したために、バスに対する愛着や責任ができて、困難を推進・維持・発展のエネルギーに変えてきました。

デッドロックは楽しいです。デッドロック、つまり困難は、次の発展のための準備なのです。ぐちゃぐちゃにもめてくると、私は「次に必ずいいことがある」とにこっと笑っているのです。役人はどうしてもデッドロックになると、「逃げよう。もう二度としないでおこう。言い訳しよう」と思ってしまいます。それは自分でするからです。自分でしないで、第三者を入れてやっていくのです。そうすると、そこはうまく行くのです。

第三者は誰かという、なかなかそういうことができる学識者があまりいません。そういう人を見つけられないときは、会議に女性を参加させます。これはとても大事なことです。そして、時々中学生や高校生に参加してもらい、意見を言ってもらいます。すると、雰囲気が一気に変わります。

住吉台ではバスが走って、それまで自治会がなかったところに自治会ができたり、違法駐車の前放運動が始まったり、地域でのふるさとまちづくりができました。坂の所ですから、車利用者が多くお互いに知り合いではなかったのです。ところが、バスが走ってからだんだんと車を手放す人が増えてくるのです。車は車検の関係で3年たつと手放します。車を2台持っていたという人が1台にします。こうして、人口は減っていき、高齢化していくのに、なぜかバスに乗る人は減らないという、バス事業者にとっては大変うれしい状態です。補助金なしでもできるというのはこういう仕掛けなのです。

地域はどんどん安心した地域に回転していくわけです。そして、中には子供が一緒に住み始めて、3世代同居ということもあり得るわけです。

## 8. 新商品を出す

このように住民協働でなければいけないのかという、必ずしもそうではありません。例えば富山市です。富山市は住民協働ではなくて、役所が中心となりライトレールを走らせて、格好いい市電を走らせました。これもあります。住民協働というのは、特定の議員の声を聞いて、あちらこちらご用聞きをするのとは違います。

大切なことは、住民が主体であるのか、それとも行政主体なのか、そんなことではありません。一番大切なことは、レベルの高い、みんなが必要なサービスをきちんと出すことです。富山市は、市長のリーダーシップで「行くぞ、格好いいデザインの電車にするぞ、市内をきちんとライトレールで動けるように

するぞ、富山港線の最終電車を2時間遅らせるぞ、パターンダイヤにするぞ」、このように価値モードを変えるのです。

つまり、新商品を出すのです。地域にとって必要なことは何なのかということを引きちんと見定めて、その方向で新しいサービスを打ち出すということです。手直しは駄目です。商売をするときには新商品をきちんと出します。

くるくるバスの運行事業者であるみなと観光バスがすごいなと思ったのは、くるくるバスの試行運行の際は1時間に1本で運行しました。これは普通の商売人であれば、本格運行するときに1時間2本にするでしょう。それが違うのです。「先生、関西人は15分待てません。絶対1時間に4本です」。今まで1本も走っていない地域に、毎時間、15分ごとにバスを走らせたのです。それはみんな拝みます。私もいまだに声を掛けられます。びっくりするような商品を出すことが重要です。京丹後市の上限200円バスもそうでしょう。皆さんに提供するのの商品です。どんな福祉サービスでも商品なのです。商品である限りは、びっくりするような新商品でなければ意味がありません。

## 9. 困難を恐れず、頼りになる行政マンに

うまくいくときは協働のプロセスで、ビジョンを具体化していく積み上げや、行政がビジョンを提示して、住民が参画していく。いろいろなやり方がありますが、大切なのはビジョンが明確だということです。うまくいかないときは、誰もビジョンを示さず、ご用聞きで決めます。首長や担当者にビジョンがなく、住民も行政依存なものは絶対に失敗します。

特に現場に行くと、地域のボスに、「おまえたち、考えがないのか」と罵倒されます。どうしたらいいか。某行政の方に聞きました。住民協働の企画を書く、庁内からも住民からも「何がしたいのか分からない。考えがないと叱責される」といいます。確かに偉い市長さんがいて、一気にライトレールを敷いて、住民の車依存を脱却するやり方もあります。お金や国とのつながりがあれば、この方式も可能です。ただ、この政治主導が中途半端であれば、誰も乗らないコミュニティバスになります。

一方で、住民協働で進めるやり方もあります。お金がない、勇気がない、合意がない困難な現場では、住民協働が一般手法です。「考えがない。市の考えを示せ」と言われれば、「ニーズやウォンツを本当に知っているのは住民です

から、聞きにきました」と切り返してください。「あなたは、どんな考え方を持っていますか。どういう町にしたらいいと思いますか」、住民に詰問されたら住民に聞き返すことが重要です。

住民は、あれしてくれ、これしてくれと役所を当てにしようとします。それは、今まで役所がそのような対応をしてきたからです。予算や正当化、マンパワーに対して、住民は主体的に考えていません。当てにしてもらおうなどと思わなくていいです。当てにする方が悪いのです。頼りになる行政マンになってください。何度も何度も議論をする、すぐ声を掛けてもらえる、一緒になってやってくれる、本音を言える、そういう頼りになる行政マンになってください。今時予算のない中で、当てになる行政マンなどいるわけがありません。しかし、頼りになる行政マンになってほしいのです。