

都市にとってのこれからの 公共交通の在り方



是永 修治
宇佐市長(大分県)



浜田 一義
安芸高田市長(広島県)



亀井 利克
名張市長(三重県)



中川 清
土浦市長(茨城県)

司会・コーディネーター

青山佳世

フリーアナウンサー

地域住民、特に高齢者にとって
では大切な足である公共交通。
しかし、民間経営の交通機関は、
深刻な経営状況を反映し、撤退・
路線の廃止などが増加していま
す。こうした状況を踏まえて、
住民の利便性確保のためコミュ
ニティバス、乗り合いタクシー
の運行などを実施している都市
も増えつつあります。

今回の市長座談会では、公共
交通に関して、さまざまな取り
組みを実施している中川清・土
浦市長、亀井利克・名張市長、
浜田一義・安芸高田市長、是永
修治・宇佐市長にお集まりいた
だき、新しく導入した公共交通
の背景、その重要性、工夫して
いる点などについて、幅広くご
議論いただきました(本文中の
役職名・敬称は一部省略してい
ます)。

コミュニティバス
運行の目的は
市街地活性化。
地域通貨との
連動が好評です。



中川 清
土浦市長(茨城県)

各地で進む、公共交通の再構築

青山 地域の公共交通は、高齢者をはじめとした交通弱者にとっての欠かせない移動手段であり、地域の経済社会活動の基盤でもありません。ただ、マイカーの普及などにより、長らく利用者は減少し続け、民間の交通事業者の撤退なども顕著になっています。そのような中、地域特性に応じた持続可能な公共交通の確保・再構築が求められるようになってきているのは、ご存じのとおりです。

それでは、各都市ではどのような公共交通政策を実施しておられるのか、お聞きしたいと思います。

やめて生活バスとして市民の誰もが乗れるものとした。③自主運行地域を設定し、市内全域での移動時間を1時間以内でのサービスとした。

結果として、通勤・通学者のために朝晩は既存の路線バスを確保する。路線バスが走らない昼間は、デマンド交通「お太助ワゴン」を新たに運行させるというものです。何にもまして留意したのは、高齢者にとって乗りやすい生活交通体系を実現すること。高齢者が移動手段を失うと、外出意欲が低下し、生きがいも失いかねませんから。平成21年10月から一部地域で試行的にスタートし、改善すべき点は改善しながら、平成22年10月から市全域に広げていく予定です。

是永 宇佐市は安芸高田市と市を取り巻く環境が非常に似ています。平成17年3月に合併して市域が広がったこと、さらには高齢化率が非常に高いこと、まったく同じ状況です。高齢化率は本市全体で約30%、旧町や郡部では40%を超えており、いわゆる限界集落は46を数えます。

そのような状態ですから、おのずと公共交通の確保は最も重要なテーマとなっています。わが市の特徴として、市内の1世帯当たりの自動車の保有台数が2・36台と非常に多く、自動車がない場合は移動が困難であるという状況にあります。逆に言えば、自動車を運転できなくなればいよいよ外出が困難になるというわけです。高齢化率が上がる中で、高齢者の移動手段を確保しなければ、まち全体が停滞してしまうとの危機感もありました。そこで、本市でも平成19年7月から、小型

中川 土浦市はもとも交通に恵まれた都市で、市内にはJRの駅が3つ設置されています。かつては、市の中心に位置する土浦駅から民間交通事業者の路線バスが、約150系統ありましたが、モータリゼーションの進展などにより、その数は約90系統に減少してしまい、一層の高齢化を前に、どのように地域の足を確保するかが大きな課題となりました。また、同時に問題となっていたのが、中心市街地の空洞化です。郊外への大型商業施設の進出や、隣接都市の発展などにより、中心市街地の衰退が顕著になっていました。

そのような中で、平成19年に本格的に導入されたのがコミュニティバス(※1)「まちづくり活性化バス・キララちゃん」です。中心市街地の活性化、バスの利用不便地域の緩和、公共交通利用の促進の3つを目標に掲げ、NPO法人が、土浦市、運送事業者と連携して、実施・運行しています。

さらに、同じ平成19年には、65歳以上の市民を対象にデマンド交通(※2)のタクシーとして「のりあいタクシー土浦」も本格運行を始め、高齢者の移動手段が確保されることとなりました。

亀井 名張市でも平成16年からコミュニティバスを運行しています。以前は、民間交通事業者の不採算路線を市が補助金で支援していたのですが、厳しい財政状況の中、それがままならなくなりました。そこで、廃止後に生まれる交通空白地を解消する交通手段として、コミュニティバスに着目したわけです。

そのほかの理由として挙げられるのが、やはり他都市と同様、高齢化への対応です。本

バスとジャンボタクシーを併用する形で、コミュニティバスを本格運行することにしました。
※1 コミュニティバス 地域の住民の利便向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバスサービス。
※2 デマンド交通 利用者からの事前予約に応じて、路線を定めて乗り合い車両を運行するサービス。

住民の満足度は上がっているか？

青山 各都市では、その地域特性に適した取り組みをされています。それでは、そのような取り組みを進める中で、現在、どのような成果が出ているのか、住民の満足度はいかに上がっているのかなどについてお話しください。

コミュニティバス
の運営も地域に
移譲。行政は口出し
しないのが成功の
秘訣です。

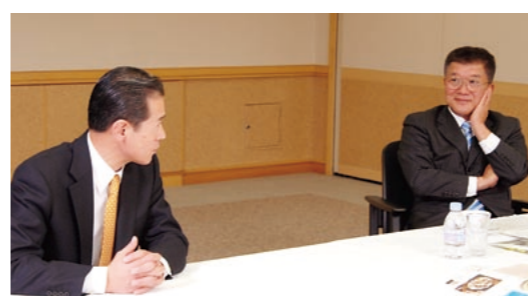


亀井 利克
名張市長(三重県)

市は大阪のベッドタウンとして昭和40年代から発展を遂げ、人口が一時期に急増しましたが、そのとき新興住宅地へ入居した新住民が、今や一気にリタイア世代になっていきます。さらに、中山間地の住民の高齢化も進んでいるという実態があり、移動手段の確保が急務となっていました。

そうした社会的な状況を踏まえて、検討を行った結果、廃止した路線バスの交通空白地の解消、中山間地をはじめとした交通不便地域の解消、そして高齢化した新興住宅地などへの福祉バスの導入を目的に、コミュニティバスを導入することを決定したわけです。

浜田 安芸高田市は平成16年に旧6町が合併して誕生した都市で、典型的な中山間地です。高齢化率が高く、市全体では33%、地域によれば50%を超えます。合併によりぐんと市域が広がりましたが、高齢者の移動手段をどのように確保していくかが喫緊の課題となっていました。そのような背景から、本市では、



今まさに、公共交通体系の大胆な見直しをしたところです。具体的には、次の3点を基本として新交通体系を見直しました。①現在の交通手段に市民の動体性を合わせるのではなく、反対に市民の動体性交通手段を合わせる。②福祉バス・スクールバスの定義を

中川 現在、コミュニティバスについては、年間14万人もの市民に利用してもらっています。当初、乗車数を年間7万2000人、1日平均200人と見込んでいましたが、非常に好評で、予想を上回る乗車数がありました。このような状況を見る限りでは、利用者には十分満足していただいていると思います。

一方、乗り合いタクシーについては、なかなか会員が増えない状況が続いています。当初は年会費を1万2000円に設定し、この金額で1000人の会員があれば、黒字化が可能と見込んでいたのですが、年会費がネットワークだったのか、会員は100人程度にとどまっています。そこで、年会費を引き下げ、さらに年会費に対して助成するなどの対策を講じたところ、現在は、500人を超える方々が会員となって登録しております。しかしながら、目標にはまだ及ばない状況です。

亀井 路線バスだったら大通りしか通りません。それがコミュニティバスでは、かなり狭い道でも走行が可能になりました。走行ルートがきめ細かくなったおかげで、利便性が向上し、利用者も増えていきます。

さらに、以前は各公共施設を結ぶ路線バスがありませんでしたが、市街地を循環するコミュニティバスも設け、移動が格段に楽になったと喜ばれています。また全線、ワンコイン(100円)という料金も利用者から支持されていますね。

浜田 公共交通を見直したことによる最も大きな成果は、私も利便性の向上にあると思います。「お太助ワゴン」のおかげで、停留所に行かなくても、予約をすれば家の前まで迎え



人間は衣食住のほかに、動く、遊ぶも重要。それにかなう公共交通を目指しています。

是永 修治
宇佐市長(大分県)

「バスを運行してほしい」といった要望が多く寄せられておりますが、路線を増やすと、それだけ市の負担が増加し、財政が硬直化してしまいます。あくまでも、これが中心市街地の活性化を目的に始めた事業であるということや、既存のバス路線の維持、さらにはデマンドタクシーとの役割分担なども念頭において、路線拡大については、慎重に検討しなければならぬと考えております。

また、これから高齢化が進みます。進行します。今後は、公共交通だけに特化していいのかという議論も上がってくるはずですが、頭が痛いところですね。いずれにしても、質の高いサービスを実施するならば、利用者には応分のご負担を頂くしかないのであると思います。

名張市でも、年間2000万円ほど支出していますが、それ以外、市はほとんど何もしていない。口も出さないというのがわれわれの特徴ですね。というのも、運行ルートも時刻表も停留所位置も地域住民が中心となった運行協議会により決定されます。

表現は悪いかもしれませんが、行政はすべて地域に丸投げ。しかし、だからこそ、地域が責任を持って自らサービスを考えることになるというのも事実だし、地域のニーズもくまなく吸い上げるようになります。何しろ、自分たちのバスなので、利用者も愛着を持って、満足度も高いんです。

まずは先行的に2つの小学校区をモデル地区に位置付け、まちづくり協議会を立ち上げ協働の取り組みを進めている段階です。今月中、さらに2団体が立ち上がります。将来的には公共交通の在り方も含めて、地域の方が自分たちの課題を見つけ、解決していけるようにしていきたいと考えています。

私も常に感じております。公共交通だけを切り取って考えて、将来のシミュレーションをしてみても、よい展望はなかなか開けません。もつとトータルで地域の活性化やまちづくりを考えていかなければいけませんね。そのための方策として、本市でもコミュニティ施策を真剣に進めています。

名張市では平成15年度から、地域へ一定程度、予算や権限を移譲してありますが、当初はイベント型の事業が多かったものの、だんだんと防犯防災、子どもたちの健全育成など、まちの課題を解決するための事業が増えってきました。住民たちが自主的に知恵を出し合い、ルールを決めて、活動している。名張市の市民活動は一流だと、私は胸を張っていることができますよ。こういう基盤があるから、公共交通も地域に委ねることができるとは思います。



持続可能な仕組みの構築に向けて

実際に、宇佐市のコミュニティバスは週に2回の運行ですが、多くの人がそれを楽しみにしてくれています。自分の生活をその2便のバスに合わせたり、予定を組んだりしている人も大勢いますよ。

都会の人にはなかなか伝わらないかもしれませんが、買い物にさえ行きたくても行けなかった高齢者に、外出の機会を与えられました。



買い物にさえ行きたくても行けなかった高齢者に、外出の機会を与えられました。

浜田 一義
安芸高田市長(広島県)

ある高齢の市民と話したのですが、その方は長らく食料品を自分で買うことがなかった。その代わり、娘さんが定期的に買い物に行っていて、冷蔵庫をいっぱいにしてくれたようですが、「せめて、冷蔵庫の中身ぐらい、自分で買いたい」と私に話されました。「孫へのプレゼントを買に行きたい」とおっしゃられた方もいます。しかし、公共交通が整備されていない中では、交通弱者の市民にとって、かなわぬ願いだったのです。

是永市長がおっしゃったように、外出はそれだけで楽しみなことだし、心を躍らせるもの。外出機会が増えることで、より一層の生

きがい生まれると私は信じています。公共交通を確保するということは、その意味でも非常に大きなことですね。そのような環境を整えられたのは大きな一歩だと思います。

市が抱える負担増の解消に向けて

青山 各都市が工夫した公共交通政策の実施により、大きな成果が生まれていることが分かりましたが、一方で心配になるのが、市の負担の大きさです。この点は各市長も頭が痛い問題だと思いますが、いかがですか。



青山 佳世
(フリーアナウンサー)

参加できるように活用したいと考えています。例えば体力づくりのためのプール・運動施設、文化施設への移動、福祉サービスなども考えられますよね。行き帰りは「お太助ワゴン」となれば、市民の活動の幅が広がってきます。一方で、将来的には市外の人にも乗ってもらいたいという気持ちもあります。市内には、温泉をはじめとしたさまざまな施設があります。積極的に市外の人が訪れるようになれば、経済的にも潤うし、施設の運営経費を負担している自治体としてもうれしい限りです。

また、民間交通事業者との共存も大きな課題として残っています。われわれが行うサービスが民間交通事業者の足を引っ張ることになりかねない。利用者も、事業者も同じ市民ですから、共に利益を上げる方策を考えていければと思います。

是永 宇佐市では、今年度から商工会議所と連携して、宅配事業「愛のお使い便」を実施しています。高齢になると、重い荷物を持ち運ぶのは困難。お米や灯油など、買いたいのを持ち運べないために、コミュニティバスでまちな出掛けても買うことができないという人も多くいます。そこで、商工会議所で注文を

受け付けて、加盟店から商品を購入し、利用者に配達する仕組みを設けました。現在、30店舗が加盟しています。

商店街の振興にもつながるし、地域の雇用も確保できる。高齢者の安否の確認だって可能。地域の足の確保策は本人が動くだけでなく、必要なものが動いてくるという発想も必要だと思います。

中川 既に申し上げたように、コミュニティバス導入の目的は中心市街地の活性化です。このための取り組みとして、地域通貨というものを導入しています。これは、バスの利用者が、協賛店で1000円以上の買い物をする、乗車券として利用できる地域通貨券がもらえる仕組みです。当初は100に満たなかった協賛店も、現在では200近くまで増え、ある程度の経済効果も見込まれています。また、一般公募のボランティアスタッフが、車内で案内や、高齢者・障害者の乗降介助などをを行っています。これらの取り組みが評価され、平成17年度に地域づくり総務大臣表彰を受賞しました。

亀井 先ほど申し上げたように、名張市のコミュニティバスの運営は地域の運行協議会に委ねています。付加価値を付けたり、収益を上げる努力も、各地域がそれぞれ独自に行っています。車内にたぐさんの広告を出しているバスもあるし、隣の奈良県から補助金を獲得した地域もあります。というのも、名張市は奈良県と境を接しているため、買い物などのために、コミュニティバスで本市を訪れる奈良県民は少なくありません。自治体同士では県をまたいだ交渉事は難しいところがあ

りますが、地域なら問題ない。そういうわけで、独自にそのような果敢な挑戦を行うところもあるわけです。このように地域ごとにさまざまな工夫をしているのが特徴です。

青山 ありがとうございます。中山間地とそれ以外の都市では、状況や事の深刻さも異なる部分があるかと思いますが、いかに公共交通を維持していくかという課題は共通していたと思います。いずれの都市でも、限られた財政の中で、公共交通の魅力の増大を目指し、さまざまな知恵を生かした取り組みが実施されていました。併せて問題の解決に向けて、市民やコミュニティと連携し、さらにその力もうまく取り入れていた点も印象に残りました。

持続可能な仕組み、システムとするために、利用者をさらに増やし、地域全体で公共交通を盛り立てていただきたいと思います。本日は長時間にわたり、ありがとうございます。(平成21年11月20日、全国都市会館にて実施)

本コーナーは隔月掲載となります。次回は3月号に掲載予定です。

