

特集

住民視点に立った公共交通の在り方

各地域での公共交通機関の縮小・廃止、高齢化の進展に伴い、買い物や通院などの移動が困難となっている人々は、全国で600万人にも及ぶといわれています。こうしたことから、地方自治体を中心に地域の実態に適した地域公共交通の維持、再生の動きが出始めています。

今回の特集では、独自に地域の公共交通手段の確保に取り組んできた都市の事例を紹介するとともに、地域における公共交通の重要性、施策の方向性について考えます。

寄稿 1

地域公共交通再生への政策課題

—地域の維持発展に欠かせない公共交通の構築を交通基本条例で図ろう—
立命館大学経営学部特別任用教授 土居靖範

寄稿 2

「人にも環境にもやさしい交通体系づくり」

～三郷市の公共交通促進施策～
三郷市長 木津雅晟

寄稿 3

ひたちなか市における公共交通活性化の取り組み

ひたちなか市長 本間源基

寄稿 4

菊池市の交通体系の構築について

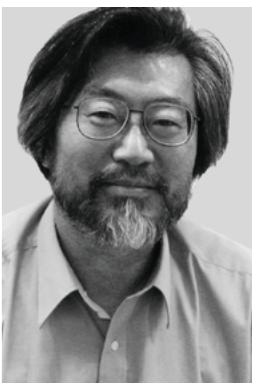
菊池市長 福村三男

地域公共交通再生への政策課題

—地域の維持発展に欠かせない公共交通の構築を交通基本条例で図ろう—

立命館大学経営学部特別任用教授

土居靖範 どいやすのり



地域交通の現状

日本の各地域で、移動が困難になる人が急速に増えている。地域公共交通機関の廃止が今も進んでいることと高齢化でマイカー運転が困難となる層が著しく増加していることが主因である。高齢者による自動車事故が増加し、「運転免許証返納」が喫緊の課題となっているが、代わりの交通手段がなく生活ができなくなる状況の下で、返納は進展していない。現状では従来と違い、高齢者は家族や地域の移動支援が受けにくくなってきている。鉄道やバスという地域公共交通機関が廃止されたり、極めて不便なために当該の地域住民の暮らしに大変大きな困難が噴き出てきている。第1に通院や買い物困難となり、生存権が剥奪されている。農協や郵貯のATMがなくなり、年金も引き出せない。また教育権・学習権の剥奪や下

宿強制による教育費用が増加している。高い通学定期代の負担回避やダイヤが登下校時間に対応せず、親によるマイカーでの送迎が日常化している。

現在都市部では「買い物難民」という言葉で移動困難層の増加が象徴されているが、地方部では1980年代からそうした状況は顕著である。

第2に、「社会的阻害」、すなわち社会参加の機会が大きく奪われる事態が進行している。図書館や公民館などに行けない状況に加えて、映画や美術展、音楽鑑賞といった文化活動や友人との出会い・交流が阻害されている。投票所が近くになく選挙権を奪われる深刻な事態ともなっている。

第3に、その地域に住み続けられず、離村などが続き地域崩壊、さらには国土荒廃が著しく進行している。本格的な人口減少に入ったわが国では、いったん地域の崩壊

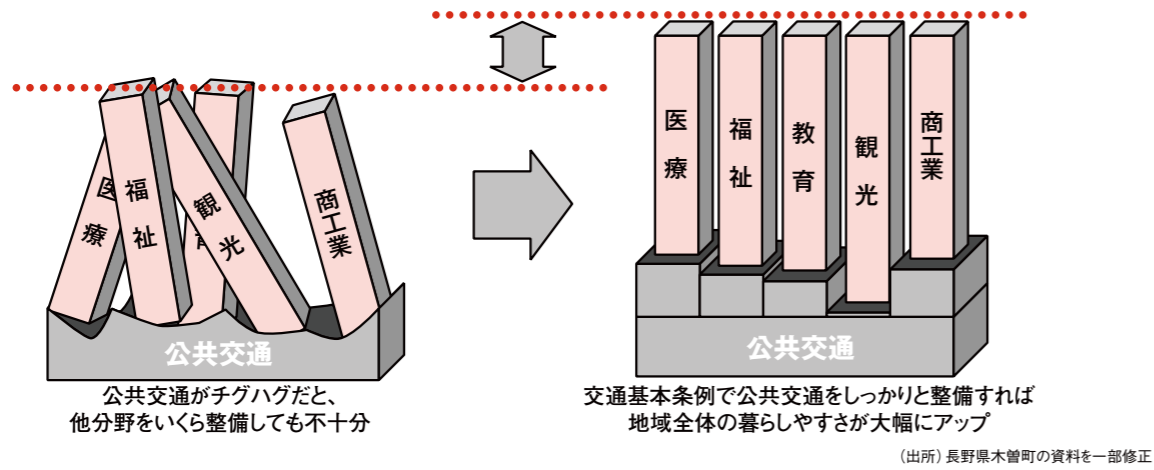
が進み出すと、それを押しとどめるのは容易ではない。

地域の足を確保するのは国と地方自治体の役割

こうした深刻な状況にある地方の生活交通は、2000年に入って公共交通事業の規制緩和と市町村合併の強制で、一層の危機的状況を深めていった。いかにすればこうした八方塞がりから脱却し得るであろうか。残念ながら現状では民間の鉄軌道やバス事業者、あるいは国に頼れない事態となっている。本誌で今回紹介されているように、自治体主導で住民の足を守る新しい動きがいくつも出てきている。

これまでは本人や家族・地域のマイカーに任せきりや、あるいは、交通事業者任せで推移してきた「住民の移動の確保」であるが、住民の生活に最も密接な関係を持ち、最終的な

図表1 各基礎自治体は交通基本条例の制定を—地域公共交通はすべての施策の土台—



(出所)長野県木曾町の資料を一部修正

高齢社会では地域公共交通は地域の重要な装置

責任を負うべき地方自治体にとって必要不可欠な行政サービスと位置付けるべきである。今後、高齢移動制約者が一層増大する。高齢化により、マイカー運転が困難になるため、さまざまな仕掛けを早急に真剣に準備することが必要となる。全国の各自治体は「すべての人と環境に優しい公共交通システム」の整備拡充を急ぐ必要がある。「豊かさのグレードアップ」も狙いで、住み続けられる地域づくり・まちづくりの視点で、交通改造を具体的に早急に展開することが望まれる。当然、国もそうした視点で全面的な支援をするべきである。

このように現在、全国で地域交通は大きな岐路に立たされている。この問題はそれぞれ地域自らの最重点解決課題として位置付け、実施される必要がある。社会的インフラとして交通がベースとしてあり、その上に医療・福祉・教育をはじめとする生活が営まれてきた状況を見ると、人々がいつまでも住み続けたい・住み続けられる地域として再生するために、公共交通が果たす役割は極めて大きいものといえる。

高齢福祉社会での公共交通の整備・充実は、まちづくりや豊かな医療・福祉、教育などを

実現する土台「プラットフォーム」に据えられるべきである。土台の公共交通が不十分であれば、医療福祉、教育あるいは観光など諸施策も十分に成果が出せない(図表1参照)。公共交通機関は社会資本・社会インフラ、あるいはライフ・ラインとして位置付けるべきで、地方自治体が地域交通政策の立案と実施のコントロールになる仕組みの構築が必要といえる。

急がれる交通基本法および交通基本条例の制定

住民の生活に最も密接な関係・最終的な責任を負うべき地方自治体にとっては、住民の移動の確保は地方自治体の「本来的な行政サービス」と位置付けるべきである。住民には当然障害者も含むべきで、すべての人が、安心・安全に生き生きと自由に移動できることが大きな課題となり、地域づくりと一体で生活交通を確保することで、当該自治体の存在・展望が大きく開けるのである。

基本的なスタンスは、従来まで国および交通事業者任せであった地域交通の権限を、地域住民に最終の責任を持つ市町村に移すという新しい枠組みを「交通基本法」制定でつくる。財源確保も行うのである。国は、長期的な道路政策も含めた総合交通政策を樹立し、地方自治体に権限を移譲し、「交通基金」(仮

「人にも環境にもやさしい交通体系づくり」 三郷市の公共交通促進施策

三郷市の概要

三郷市は、埼玉県東南部に位置し、都心から15〜24kmにあり、面積は30・41㎢、海抜1・4〜3・1mと低平な地形である。人口は、平成23年3月1日現在で約13万3000人、世帯数は約5万5000世帯、高齢化率は19・37%となっている。

市内の交通基盤としては、首都20km圏の環状鉄道であるJR武蔵野線が市域北部を北西から南東に縦断し、市の中央部を秋葉原とつくばを結ぶTX(つくばエクスプレス)が東西に横断しており、それぞれ「三郷駅・新三郷駅」、「三郷中央駅」が設置されている。

道路網では、首都高速6号三郷線、常磐自動車道路および東京外環自動車道を連結する三郷インターチェンジが首都圏の自動車交通の要衝となっており、1日に10万台を超える自動車がこのインターチェンジを通過している。平成20年12月には常磐自動車道三郷料金所スマートインターチェンジが開通し、自動車による広範囲な移動の利便性や本市へのアク

称)の枠組みづくりを含めた財政制度の確立を図る。

都道府県は国の関係行政機関を含め、道路行政、交通規制権限も範疇に入れた「地域交通協議会」(仮称)の設置を行い、市町村が進める「地域交通計画」作成のコーディネーター役という重要な役割を果たす。また都道府県は国と共に市町村の交通政策課員の育成・教育・研修に積極的に当たる。

市町村は、当該地域交通の全体としてのコントロールを務めるが、そのため地域交通を確保するための交通政策を策定する。議会と協力し、「交通基本条例」の制定を行う。条例には当該地域の行政・市民のまちづくり理想・方向の実現のために、それぞれの役割・責任を明記する。また市町村は市民との協働を強める。市町村は公共交通事業者と交通契約を締結し、市民・住民のための交通サービスを責任を持って遂行する。公共交通事業者は質の高い輸送サービスを提供することで社会的責任を貫徹する。

交通基本法と「交通権」保障

交通基本法で憲法上保障された基本的人権を実質的に保障するものとして「交通権」を位置付けるべきである(図表2参照)。

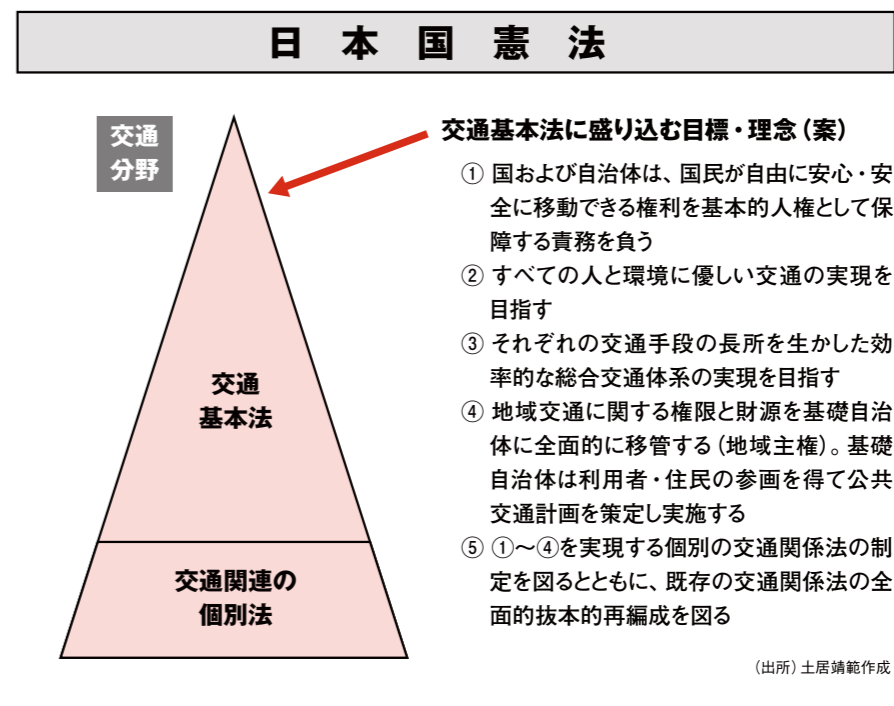
「交通権とは国民の移動する権利であり、日本国憲法の第22条(居住・移転および職業

選択の自由)、第25条(生存権)、第13条(幸福追求権)など関連する人権を集合した人権である」(交通権学会編『交通権憲章―21世紀の豊かな交通への提言―』日本経済評論社、1999年7月刊より)と定義される。

現政権は「交通基本法案」を今年の通常国会に上程しようとしている。交通基本法制定で交通の何をどう変えるべきか、絵に描いた餅にせず、効果あるものを構築することが切に問われている。交通権保障の内容をより精緻化し、それを盛り込んだ交通基本法制定と基礎自治体ごとに交通基本条例制定を進めることが望まれる。

参考文献
・交通権学会編(2011)『交通基本法を考える』かがわ出版
・杉田聡(2008)『買物難民―もうひとつの高齢者問題―』大月書店
・藤波匠(2010)『地方都市再生論―暮らし続ける

図表2 国は交通基本法の制定を



三郷市長 木津雅晟



地域交通における三郷モデルの構築 「地域コミュニティバス」の運行開始

本市では、昭和48年に鉄道が開通するまで都心への通勤・通学には、主に近隣都市の鉄道駅を利用して来た。そして、駅までのアクセス手段として路線バスが多く利用されていた。しかし、既存の路線バスは、通勤・通学以外での利用を重視していなかったこともあり、市民が買い物や通院などの日常生活で利用するには満足できる運行形態にはなく、鉄道の開通によりバス利用者は漸減していた。

こうした状況が続く中で、本市においても、平成10年前後から全国各地で導入が進められていたコミュニティバス運行の要望が高まり、市では導入に向け調査・研究を進め、既存バスの利用実態や市民アンケートによる市民意識・ニーズ把握などの本格調査を実施した。その結果、本市の特性として駅から1km以上離れた人口集積地区での潜在的なバス需要があることが明らかになった。また、国からは運

セシ性が高まり、近年の大規模商業施設の開業と相まって、県外・市外から本市を訪れる人が増加している。

近年のまちづくりにおいては、市街地整備事業が計画的に進められ、平成17年には三郷インターチェンジ周辺地区で大規模なロードサイド型商業施設(ピアラシティ)、流通業務施設などが開業した。また、同年8月には都市高速鉄道つくばエクスプレスが開通し、新駅を中心とした土地区画整理事業が進行中である。さらに平成20年〜平成21年にかけて旧国鉄操車場跡地に民間の大規模開発事業による駅前大型商業店舗(IKEA、コストコ、ららぽーと)などが次々に開業したところである。

このように都市化が進展する一方で、本市には水路、水田を中心とした昔ながらの田園風景や屋敷林、河川敷などの水辺空間といったまちづくりの貴重な資源となる自然景観も多く残っており、都市の利便性と田園の安らぎ・快適性が調和した「きらりとひかる田園都市みさと」にも企業にも選ばれる魅力的なまちを目指し、市民との協働によるまちづ



公共交通情報相互提供システム端末(左)、サイクル&バスライド駐輪場

情報を市民に広く周知するためのガイドブックの作成(全戸配布)、ピアラシティ内のバスターミナル整備、バス共通ICカードの導入社会実験などを行った。鉄道関係では、三郷中央駅および新三郷駅の駅前広場整備(公共交通と一般車両を分離)を行った。

また、本市では従前から公共交通の利用促進



TX三郷中央駅前バスターミナル

輸産業における規制緩和による路線バスの需給調整規制撤廃の方向が示されていたこともあり、市では、従来の市内循環型コミュニティバスでは市民ニーズを十分に満たせないとの判断から、新たな路線バス「地域コミュニティバス」の導入を決定した。

「地域コミュニティバス」とは、コミュニティバスのシステムを基本に、本市の地域特性や先進事例の成功ポイントを取り入れた三郷市独自のバス交通体系を目指したものであり、主な特徴は以下のとおりである。

- ① 地域(コミュニティ)内をきめ細かく、高頻度に短いルートで回り鉄道駅にアクセスする。
- ② 1路線の設定だけでなく、地域ごとに複数の路線を設定し、既存バスも含め相互に関連させ、全体として一つの公共交通サービス

展開する。(鉄道駅などを相互に連結)

- ③ 運行時間は6時から22時ごろまでとし、通常の路線バスと同程度のサービスを提供する。
- ④ バス車両は中小型タイプにこだわらず、需給規模や走行環境条件などに応じた適正な規模とする。なお、車両はノンステップバスの導入や低公害車を原則とする。
- ⑤ 路線や運行本数、使用するバス車両、運賃などについて、市民要望を踏まえ市とバス事業者が協議を行いながら運行計画を策定し営業する。(運営は通常の路線バスと同様に各バス事業者)

このような概念に立って、平成14年度に新設6路線(新規参入4社)の運行を開始し、併せて市では、バスの円滑な運行確保と利用促進を図るため、バス運行環境調査や利用者意向調査などのフォローアップ調査を行い、路上駐車対策や交差点改良などの走行環境整備を実施した。また、バス事業者においても、利用者ニーズなどを的確に反映したルート見直しや急行便運行などのサービス向上を継続的に行った。その結果、市民意識調査の「良くなったと思われる施策」で第1位に支持され、バス利用者数も平成16年度末には、新規路線だけで月18万人を超え、運行開始直後の2倍にまで増加し、市民の路線バスに対する意識も「わりと便利に使える」にまで変化していた。

環境に配慮した持続可能な交通体系の構築 〜ESTモデル事業〜

地域コミュニティバスの運行開始から3年

進、交通渋滞の緩和のための重要施策の一つとして自転車利用促進に取り組み、自転車を都市交通体系の中の重要なモードとして位置付けている。EST事業においては、サイクル&バスライド自転車置場の増設、自転車ネットワークの形成と走行空間整備などを行った。

その他、路線バスの安全性・定時性・速達性を確保するためのバス走行環境整備事業として、交差点改良、交通安全施設整備およびアクセス道路の整備などを行い交通渋滞の緩和や危険回避により円滑な運行を向上させることができた。

そして、さらなる公共交通の利用促進のためには、情報提供が益々重要になってきており、とりわけ鉄道駅などのバスターミナルでバス利用者が最も必要とする情報は何かと考えた。その中で目的地に行くために、数多いバスの中から「何番のバス停の、どの会社のバスに乗って、そのバスは何時に出発するのか」という運行情報を大型液晶ディスプレイに時系列(発車順)で表示する「三郷市公共交通情報相互提供システム」の端末を三郷中央駅に設置した。実際に利用者からは、分かりやすく便利との高評価をいただいている。

人にも環境にもやさしい交通体系を目指して

公共交通の利用促進のためにさまざまな取り組みを行ってきたが、交通を取り巻く環境は、本市においても難しい局面に入ってきている。人口構成では、高齢化率20%超えが目前であり、後期高齢者人口も急激に増加する

後、バス路線網の抜本的見直しが必要となる大きな転換期があった。先に紹介した、三郷インター周辺地区の「ピアラシティ」開業により、市内外から自動車で多くの来店者が訪れるようになり、商業施設付近を中心とした日曜祝日の交通渋滞が顕著になっていった。また、つくばエクスプレスの開通により都心までの所要時間が半分(約25分)に短縮されることになり、通勤・通学での経路変更やピアラシティへの買物需要などに配慮した大規模なバス路線の再編が必要となった。

同時期、国では環境問題対策への取り組みを本格化させ、その一環としてCO₂排出量の全体の2割を占める運輸部門においては、そのうち7割が自家用車からの排出であることから、公共交通の利用促進による自家用車に過度に依存しない環境的に持続可能な交通の実現を目指す「ESTモデル事業」を創設した。このモデル地区として本市と隣の八潮市が一体的地域として選定され、バス路線の再編を含むさまざまな取り組みが平成17年度から平成19年度までの3カ年事業として実施された。

事業体系としては、バス関係、鉄道関係、自転車関係を中心に、道路、公共交通全般に関わる事業を加えた総合的な交通体系整備事業として実施した。具体的にバス関係では、新駅(三郷中央駅)を中心に三郷駅、新三郷駅、市役所、ピアラシティを主要ターミナルとして再編を行い、5路線を新設(全体で23路線47系統)し、おおむね市域全体がバス利用可能地域としてカバーされ、再編の1年後には利用者が月24万人まで増加した。その他、バス運行

と推計されている。従って、自動車などの自らの移動手段を持たない、自由な移動が困難となる高齢者の買い物や通院といった日常生活での移動手段として、路線バスなどの公共交通機関の重要性は益々高まっていくことになる。

また、環境問題においても、わが国のCO₂削減目標が平成2年比で平成32年までに25%減が掲げられており、排出量が増加している現状において極めて高い目標であり、交通部門においては、新技術の導入はもとより、私たちの生活の中でも過度の自動車依存からの脱却を強力に進めなければならないのは明らかである。

交通は、市民にとって日常生活を営むための移動手段だけではなく、外出を促し人との交流の場をつくり、潤いと生きがいのある生活を提供するための重要な生活基盤でもある。このような交通の重要性にかんがみ、国では、交通施策の基本理念などを定める「交通基本法」の制定に向け手続きを進めているが、市民生活の安定向上実現のためにも、国に対しては各自治体の状況に応じた必要な財政上の措置などの支援を願うものである。

三郷市では、これからの交通施策において、今まで積み重ねてきた三郷モデルを継続しつつ、より詳細な住民ニーズを把握するため住民参加の在り方についての検討を進め、便利で快適な住みよいまちづくりを実現するために、「人にも環境にもやさしい交通体系づくり」に向け全力で取り組んでいく所存である。

ひたちなか市における公共交通活性化の取り組み

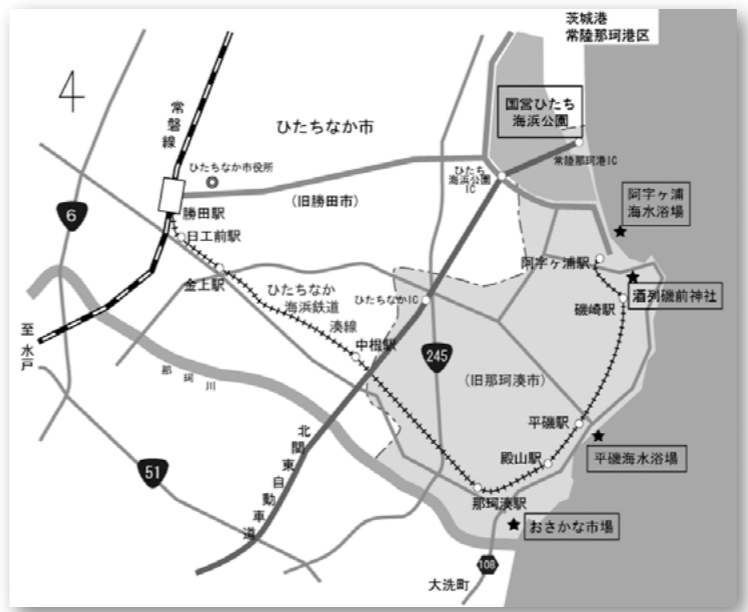
ひたちなか市長

ほんまもと き
本間源基



ひたちなか市の概況と広域交通

ひたちなか市は、平成6年11月に工業を基幹産業として発展してきた勝田市と水産業や観光を主体としてきた那珂湊市が合併して誕



ひたちなか市における公共交通の概要

生した。東京から約110km、茨城県の中部からやや北東に位置し、温暖な気候に恵まれた、人口約15万7000人の都市である。市の東部では、かつて米軍の水戸対地射撃場跡地であった、ひたちなか市と東海村にまたがる面積1182haの広大なひたちなか地区において、重要港湾である茨城港常陸那珂港区や国営ひたち海浜公園、常陸那珂工業団地などを核としたビッグプロジェクトが進められており、国内外を結ぶ14の定期貨物船航路の開設や大型建設機械メーカーの進出、大型商業施設の立地などにより、産業、流通および観光の拠点となっている。都心部からは、常磐自動車道を利用すると1時間半圏内であり、また、群馬県高崎市から常陸那珂港区に至る延長約150kmの北関東自動車道の開通により、栃木県を經由して群馬県とは約2時間で結ばれ、接続する東北地方や信越地方などとの連絡においても利便性が大きく高まり、今後さらに飛躍発展することが期待されているところである。

市のほぼ中央を南北に走り、特急の常時停車駅である勝田駅まで約70分で結んでいる。平成22年3月には、高速道路利用で本市から40分圏内に茨城空港が開港しており、海外を含めた広域的なアクセスにおいて、本市は利便性が大きく向上している。

市民に支えられた地方鉄道の再生

湊鉄道線は、JR常磐線の勝田駅を起点にして、合併前の2市の市街地を結び、海浜部の阿字ヶ浦駅まで、市内を東西に走る延長14・3kmの基幹鉄道である。大正2年に運行を開始して以来、地域の産業、経済、文化の発展に貢献しながら、市民の足として親しまれてきた。

昭和40年代の最盛期には年間350万人の利用をみたが、マイカーの普及や少子化の影響を受けて、利用者は5分の1にまで減少し、一民間事業者の努力では事業の維持が困難な状況に至り、平成17年12月、鉄道事業者である茨城交通(株)から、平成20年3月末をもって廃線する旨の申入れがなされた。

おりしも県内において地方鉄道の廃線が相次ぐ中、全人口の約8割を占める旧勝田市を中心に湊鉄道線を利用したことの無い市民も多く、この時点では必ずしも存続への危機感が高いとは言えない状況にあったが、平成18年6月に、市は、自治会、商工会議所、観光協会、沿線高校、県などからなる「湊鉄道対策協議会」を組織し、市長を会長として

され、平成19年1月には、自治会、商工会議所などが中心となって、市民組織である「おらが湊鉄道応援団」が結成された。

おらが湊鉄道応援団を中心に、シンポジウムの開催や商店街と連携したキャンペーンなどの利用促進運動が地域をあげて展開され、また沿線の高校生の活動や、自治会による鉄道を利用した歩く会も開催されるなど、住民と地域団体、行政が一体となって利用促進に取り組んだ結果、平成19年度には、減少の一途であった利用者数が微増し、利用者減少に歯止めをかけることができた。

市は、県、茨城交通および関係する金融機関と協議を重ね、平成19年9月に、引き続き湊鉄道線を存続させることで合意に達し、市と茨城交通の出資のもと、平成20年4月1日より、ひたちなか海浜鉄道(株)が第三セクターとして新たなスタートをきったところである。

鉄道再生とまちの活性化

一方、湊鉄道線の存続に賛同する自治会や企業、個人の方から、1500万円に上る多額の寄付が市に寄せられた。寄付金は市の財源と合わせて湊鉄道線振興基金に積み立て、この基金を活用して駅の待合室やトイレの改修、沿線の植栽など、湊鉄道線の環境整備や利用促進に役立てさせていた。市としては、公共性が高く社会的に必要とされながら、民間事業者では成り立たない事業であるからこそ、行政が負担する必要があるという考えに立つとともに、ひたちなか海

ひたちなか海浜鉄道では、イベント時に地元産のタコを取り入れた「多幸めし」や「那珂湊やきそば」などの地元特産品を紹介・販売したり、駅周辺の町並みをめぐるハイキングの実施、地元野菜の駅構内での販売、鉄道利用者への商店街でのサービス特典付与など、地域と連携した取り組みを数多く行っており、鉄道の利用促進活動が、地域の活性化や魅力の発信にもつながっている。



那珂湊駅の専用ブースを拠点に活動続ける「おらが湊鉄道応援団」のみなさん

菊池市の交通体系の構築について

菊池市長 福村三男



菊池市の概況

菊池市は、熊本県の北東部に位置し、阿蘇の外輪山を源とする菊池川・合志川の恵みによる緑豊かな自然とともに、古い歴史、伝統、文化を誇る都市で、平成17年3月に、菊池市、七城町、旭志村、泗水町の4市町村が合併して誕生した、人口約5万2000人、面積約276km²の自治体である。

本市は、古来、市名に名を残す菊池一族の統治による九州の政治・文化の中心地として栄え、現在でも多くの遺跡が各地に残っている。江戸・明治期には農業技術の先進地として、また良質な米の集散地である商業都市として発展してきたところである。

近年では、豊かな自然を生かした農林畜産業を基幹産業とし、菊池米の「きくちのまんま」と「七城のこめ」、県内一の生産量を誇るシイタケ、「七城メロン」および「旭志牛」などはブランド化され県内外へ出荷している。ま

な便益の大きさは収支や採算だけでは測りきれないものがある。市民や地域に支えられた鉄道の活性化がまちの活性化につながり、また、まちの活気が鉄道利用を促すという好循環の相乗効果が、鉄道を中心とした地域全体の発展につながっている。

公共交通ネットワークの構築を目指して

市では、交通不便地区の解消と高齢化の進行などを見据えた交通弱者対策の一つとして、市内を循環するコミュニティバス「スマイルあおぞらバス」の運行を平成18年10月から開始している。2路線でスタートし、

利用者の視点に立ったコースやダイヤの見直しを毎年行いながら、現在は5路線で住宅地と駅や商業施設、病院、公共施設などの市内各所を結んで運行しており、利用者は年々増加し、年間約15万人が利用している。平成23年度からは、高齢者による交通事故を抑制するため、自動車運転免許返納者に対し、スマイルあおぞらバスの乗車料金を1年間無料

にする取り組みも開始した。

また、本市では「地域公共交通総合連携計画」に基づき平成21年度から3年間の実証事業として、国の補助制度を活用しながら、湊鉄道線の阿字ヶ浦駅と海浜公園を結ぶシャトルバスの運行や交通不便地区を中心とした乗合タクシーの運行を実施しているところである。

市の玄関口である勝田駅においては、平成23年度中の完了を目指して駅東口の再開発事業を進めており、駅前広場や周辺道路を整備して、交通結節点としての機能強化を図っているところであるが、こうしたまちづくりの施策と合わせて、鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーなどの公共交通機関を適切に組み合わせ、交通弱者や地球環境にやさしい移動手段として、利便性と効率性に重点をおいた総合的な交通ネットワークを構築し、多くの人が行きやすい、交流するまちづくりを目指していきたいと考えている。

追記

平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震により、市内全域が大きな被害を受けました。多くの自治体をはじめ団体、個人の皆さまからご救援をいただきましたことに対し、この場をお借りして深く感謝申し上げます。

交通体系の見直しのきっかけ

私は、市長選の選挙公約の中に「交通体系の見直し」を掲げ、平成13年7月に旧菊池市の市長に就任した。市街地には環状線がなく、市街地住民の1次交通、また郊外から来られる住民の2次交通の不便さから、市街地巡回バス「きくちべんりカー」の運行を提唱していた。市街地と郊外とを行き来する補助金運行の路線バスの利用者は少なく「空気を運んでいるバス」であった。

市民から「不便かあ：（不便だな）」と言われていたが、全国的に策はなく、市は、これらの路線バスへ多額の補助金を支払っていたばかりではなく、路線を重複どころか先の方まで運行させていたスクールバスにも、多額の委託費を支払っていた。

当時は、今と違って、交通体系の見直しを選挙の大きな争点となるような時代ではなく、多額の補助金を出している役所にも、市



公募による新デザイン「曙光(しょうこう)の大地」で海浜鉄道湊線を走る3710(みなと)型車両

また湊鉄道線の沿線には、年間150万人の観光客が訪れる国営ひたち海浜公園や那珂湊駅近くのおさかな市場、阿字ヶ浦海水浴場など多くの観光地を有している。観光シーズンには渋滞を避けて鉄道を利用する観光客も増加しており、近年では沿線の景観、歴史ある駅や車両そのものを目的に訪れる鉄道ファンも増加し、鉄道自体を観光資源としてとらえた新たな取り組みも展開しているところがある。

地域住民の生活を支える足の確保に加え、地域の活性化、環境対策、鉄道やまちに対する愛着心の醸成など公共交通が担う社会的

民にも問題意識は無かった。

交通事業者との調整

道路運送法は、既存の交通事業者の権益を守る色彩が濃く、乗合バス事業者を上位に位置付けてある。この良し悪しの判断は、大変難しい。

本市が直面した場面で言えば、市街地巡回バスを導入しようとする、バスで運行すればタクシー事業者は反発し、ジャンボタクシーで運行すれば乗合バス事業者は反発する。このほか、貸切バス事業者や人材派遣系の業者もいる。地元の事業者ということができるかどうかなど、事業者間の利害調整が大変難しく、全国の自治体でも同様に大きな課題となっている。

交通事業者以外の課題



きくちあいのりタクシー

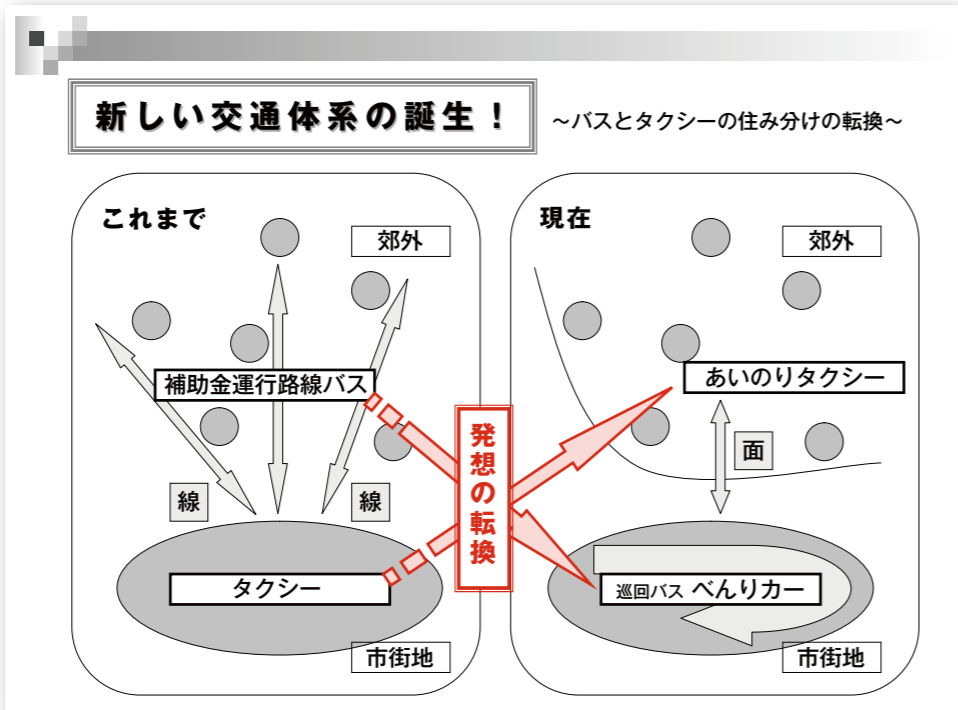
市街地巡回バスを運行させる上で課題となったのが、市街地より不便な中山間・山間地域の交通体系をどうするかであった。スクールバスの方が路線バスより細やかに地域を運行していたため、地域住民をスクールバスへ混乗さ

せ、財政負担の大きい路線バスを廃止することを模索したが、教育現場からの理解を得ることができず、新たな発想で交通体系を考えたこととなった。

快走を続けている「きくちあいのりタクシー」は、担当者の発想と知恵によって生まれ、現在、菊池方式の乗合タクシーとして脚光を浴びているが、当初、許認可の権限を持つ国の反応は大変厳しいものであった。私は「大きなバスでなくても、小型のタクシーの方が、人口規模が小さく、道路事情などの悪い、地方部では有効である」と要望を行い、やっと国に認められたものであった。国がそうであるから、事業を行うタクシー事業者の不安も相当なものであったと推察する。

国の許認可ばかりでなく、地域住民の意向は大変重要なポイントである。地域の方は、何が何でもバスが良いと言われる。初めてあいのりタクシーを導入した地域には、これまでに路線バスが一度も走ったことがない。2カ所目の地域は、1日3往復の路線バスを廃止して、導入することにしたが、路線バス廃止の前後3カ月間は、相当な反発があった。もちろん、市議会でも取り上げられた。

しかし、約2年後、残る3本の市内完結型の補助金運行路線バスを廃止し、旧菊池市の中山間・山間地域のほぼ全域をあいのりタクシーの区域とする時には、バス路線の廃止反対より、あいのりタクシーを早く導入してほしいとの声の方が大きくなっていったのである。



～バスとタクシーの住み分けの転換～

日1日中運行しているコミュニティーバスとしては、1便に3名乗車していれば成功と言われている中で、6年連続して11名を突破している。

一方の「きくちあいのりタクシー」は、中山間・山間地域のべんりカーとして位置付けている。

あいのりタクシーは、自宅から目的地の玄関までドアtoドアで行けること、バスでは行けなかった地域にまで運行できるようになったことから、運行地域はバスと比べて、はるかに広がったにもかかわらず、隔日時間帯設定運行で予約制であるため、予約が無ければ運行しないことから、補助金運行の路線バスと比較して、1/3以下の行政負担で運行できている。さらに通信事業者のデマンドシステムを導入していないため、巨額の初期投資、維持管理費用も全く不要である。

このほか、観光版のべんりカーとして、市内の主要な観光スポットと温泉（旅館）街とを結ぶ「きくち観光あいのりタクシー」、3月12日に全線開業したばかりの九州新幹線とアクセスする特急バス「きくち温泉GO」、通学版のべんりカーとして、スクールバスを民間委託し一部の路線で導入した「スクールタクシー」など、さまざまな交通べんりカー事業を行っている。

平成17年度以降は、全国から、毎年、年間50件以上の視察や講演依頼を受ける等、大変

公共交通機関を180度、転換

本市では、市街地と郊外地域とを結ぶ交通が路線バスから乗合タクシーへ、市街地内の交通が一般のタクシーからコミュニティーバスへ、内容も事業者も180度入れ替わっている。

文字にすれば簡単に聞こえるが、先述したとおり、こうした事業者間の調整は、行政が交通体系の事業にかかわる際の最大の難関である。

「不便かあ…」を「便利かあ…」に！

市街地を巡回しているコミュニティーバスの名前は、選挙中によく聞いた「不便かあ…」の対義語「便利かあ…」から、「きくちべんりカー」と名付けた。担当者は、市民の方からの要望などで、あちこちから「べんりカーは、便利かあ…」(便利だな)と聞いていた。だからべんりカーを回してほしい」と言われている。利用者数は、地方部で毎



市街地巡回バス「きくちべんりカー」

高い注目を浴びている。

国土交通大臣表彰を受賞

こうしたことから、菊池市の交通体系に関する取り組みが顕著であるとして、昨年6月に「国土交通大臣表彰」を受賞した。

自治体としての受賞は初、国から補助金をもらっていない団体としても初、九州から初のことであり、選考に携わられた方々からは、異例尽くしの受賞であったとの声をいただいている。

今後も、市民の皆さまから「便利かあ…」と言っていただけのように、「頑張っていた」と考えている。



左から、国交審議官、本市担当者、国交副大臣、筆者、国交次官