

◆第9分科会 交通・都市基盤 環境に配慮した地域交通 ～ 交通弱者と環境にやさしい足の確保

| | | |
|-----------|--------------------------|--------|
| ●コーディネーター | 国立環境研究所 | 松橋 啓介 |
| ●話題提供者 | 公益財団法人豊田都市交通研究所研究部 主席研究員 | 加藤 秀樹 |
| | 北海道ニセコ町役場企画環境課経営企画係長 | 佐々木 一茂 |
| | 北海道函館市陣川あさひ町会 J- バス運営委員会 | 上野山 隆一 |
| ●コメンテーター | 奈良県生駒市長 | 山下 真 |

●コーディネーター 松橋啓介

今日の分科会テーマは「環境に配慮した地域交通～交通弱者と環境にやさしい足の確保」。一方で、全体のテーマとしては「住民力」というのが挙がっており、個人・地域社会・行政でできることについて話合いができればと思っている。

日本のCO₂排出量のうち、交通に関するものが19%となっている。そのうち自動車は90%を占める。この先CO₂排出量を2050年までに8割減らさなければならぬので、そうすると自動車からのCO₂排出量を減らしていけないといけぬ。

CO₂排出量は2000年あたりまで右肩上がりが増えていた。行政で様々な計画を策定する際には、過去10年間の変化に注目し、その後10年・20年の計画を立てることが行われる。人口、交通量、CO₂排出量など色々なものが右肩上がりだったので、この先も増加するだろうという計画が2000年頃は立てられていたのではないか。その後のCO₂排出量はほぼ横ばい、人口もこの時期に増えないことが分かってきた。

その後さらにデータを見ると、リーマンショックなどもありCO₂排出量が減っている。この10年間のデータを基にして見ていくと、ちゃんと減らせると最近は思っている。この10年間の間に20年先の姿が、右肩上がりという話から横ばい、それから確実に減るといふところまで、将来像が変わってきている。最近では生産年齢人口や子供の人口減少が実感としてあると思う。単純に見るとCO₂排出量で1/3ぐらいの規模で考えないといけぬ。

ガソリン価格は90年代に下がっていた。その間、ガソリンの消費量がほぼ倍増している。値段が下がって消費量が増えても、日本のGDPに対するガソリンへの

支出割合は1%を下回る。値段が安いのでガソリンを使った方が得だったため、遠くに住んでたくさん走ることが合理的で、日本全国各地からの長距離輸送などが非常に進んだ。

その後ガソリンの価格が上がり、それに合わせてガソリンの消費量が減ってきた。人は「温暖化」といってもなかなか動けないが、「ガソリン価格が高い、今後安くなるかどうかかわからない」というと、生活に直結して、個人の行動に影響してくる。一方で、90年代のイメージは強くあると思う。低炭素化の流れやガソリンの高騰などに対応することや、まちづくりについて、早めに考えていけぬといけぬ。

今日のテーマは、地域が一丸となって環境にやさしい交通体系を、ということだが、なかなか難しい。日本人1人あたりのCO₂排出量を見ると、低いのは東京、京阪神の大都市、名古屋周辺の都市。政令指定都市の一部では多少は少ないが、他は年間1人あたり2tほどの排出となっている。大都市圏ではないところ、都市



コーディネーター 松橋氏

規模が小さいところは排出量を少なくするのは今のところ難しい。このような地域で出来ることを考えなくては行けないが、こういうところで公共交通をすごく便利にするというのは難しい。それぞれの都市の分類に合わせて色々な取組みがある。例えば地方の30万人を下回るような都市では、公共交通の利用促進といってもおそらく乗合タクシーを普及させることで、10%ぐらい削減に寄与できればと考える。または車両の性能を上げるとか、徒歩圏をある程度作るとか、集まって住めるエリアがあると、小学校を成り立たせる上でも役に立つかと思う。環境自治体会議は色々な自治体が集まっているので、今日の話は全部に共通というわけではないが、こういう住み分けがあるということだけ気を付けていただければと思う。

「結局、個人としては何ができるのか？」個々の人としては日々の地道な取組みがやはり大事になる。エコドライブ、できるだけ歩くか、自転車かバスを利用する。行政としてはそれを促進、啓発するのが仕事。一方で、消費者として見て燃費がいい、大きすぎない車を選ぶ。それから公共交通が使いやすい住まい・職場を選ぶ。お金や自分の育った町とか課題は色々あるが、そのための制度整備もある。地域社会への働きかけも考えられる。これは住民力に関係する部分ではないかと思う。「今、自分が車を使っているから車が便利であればいい」と考えがちだが、社会全体のことや自分が年を取って運転しなくなったときのことを考えると、公共交通や徒歩が使いやすい町にする、こういったコンセンサスを作っていくことが大事になる。環境負荷の小さい選択が得をするしくみにすることも重要になる。個人がバラバラにやるのではなく、地域社会への働きかけを通じて、市民参加を促してやることで、全体として大きな力になるのではないかな。

●話題提供①

「地域におけるエコドライブの推進」

公益財団法人豊田都市交通研究所 加藤秀樹

豊田市は名古屋駅から1時間ぐらいの都市で、面積は愛知県の18%を占めている。トヨタ自動車の本社があるが、実は栄えているところはほんの一部で、あとは中山間地域。日本の全体を縮図にしたようなまちである。環境モデル都市の取組みとしては、CO₂削減に高い目標を掲げており、2030年に30%、2050年に50%減らすこととしている。交通だけではなく、色々な分野で総合的に取り組んでCO₂を減らそうとしている。



豊田都市交通研究所 加藤氏

車の町だが、公共交通・バスネットワークの充実にも力を入れており、中山間地域にも幹線のバスを通す取組みをしている。太陽光パネルで電気自動車を充電するステーションも作っている。大きなプロジェクトとしては、次世代エネルギー・社会システム実証地域/社会実験というものがあり、経済産業省の補助金でやっているが、豊田市が中心となって関わりのある様々な団体が集まって色々な取組みをしている。その中から代表的なものを2つ紹介する。

1つはスマートハウス。太陽光パネルと家と蓄電池、充電できるプリウスをセットにして実際に67棟売り出した。目標は70%減であるが、人によって55%減であったり75%減であったりする。もう1つは交通分野でHa:moがスタートしている。これは、小型の1人乗りの電気自動車をシェアするステーションを市内に数か所作って、それをスマホで予約して乗るといったもの。豊田市の取組みは世界の先端を行くのが使命である。

エコドライブの話に移るが、エコドライブの役割は何かというと、低炭素社会に向けて10%程度の燃費の改善というのが一般的な考え方である。自動車自身の燃費が良くなるのも大事だが、80%削減を達成するためには様々な取組みを組み合わせないとなかなか難しい。豊田市の運輸部門の2030年のCO₂削減目標は40%。そのために次世代自動車の普及と、エコドライブや公共交通の促進等、色々なことを組み合わせている。

エコドライブというと何を思い浮かべるか。「エコドライブ10のススメ」というのがあり、その中に『ふんわりアクセル「eスタート」』というキーワードがある。ゆっくり発進することを一番に推奨している。この他

にも、早めのアクセルオフやアイドリングストップ、エアコンを利かせすぎないことなども推奨されている。今日は早めのアクセルオフや速度のことなど、違う視点からのエコドライブを話したい。

一般的に車は40～60km/hぐらいの一定速度で走ると一番燃費がいい。速度を上げると空気抵抗が大きくなるため燃費が悪くなる。一方で、停止頻度の少ない高速道路で燃費がよく、停止頻度の高い一般道では燃費が悪くなるということもある。車は40～60km/hで走ると一番燃費がいいということ覚えておいてほしい。

エコドライブ推進の課題として、①ハイブリッド車や次世代自動車に対してエコドライブが必要なのか？②講習会ではエコドライブには効果があると言うが、社会実験の削減効果にギャップがある。③地域住民との連携のなかでエコドライブを推進していく仕組みづくり、の3つがある。

①については、ガソリン車と同じぐらいハイブリッド車でも効果が出る。制限速度を守って一定の速度で走ることを心がける、交通の流れを意識して、早めにアクセルを離す、等の操作をすれば次世代自動車でもかなり効果がある。速度を80km/hから60km/hに下げると、必要なエネルギーをかなり下げることができる。

②については、豊田市で行った社会実験を例に紹介する。一般の人の車に装置を付けて普段通り運転してもらい、データを取り、運転診断を見る。そして自分のエコドライブの方法を見直し、改善するというプロジェクトを実施し、1年弱で270人参加してもらった。こういうデータには運転操作以外の要因が入ってくる。冬は暖房のためにアイドリングが長くなったり、夏は冷房のために燃費が悪くなったりする。ガソリン車で一番効果があった人は30%燃費が改善した。平均で15%ぐらい、プリウスの人でも平均10%ぐらい改善効果があった。

アイドリングについてだが、「アイドリングストップ」というと信号で停止してエンジンを切らなければならないと思うかもしれないが、実はポイントはそこではない。エンジンの起動から発進までの時間、これが非常に多い人がいた。これをやめると効果が大きい。

走行中は「早めのアクセルオフ」で燃費改善に効果のある人が多かった。ハイブリッド車の評価でも、取得できるデータの関係で間接的な指標で評価をしたが、早めのアクセルオフが燃費の改善につながっていた。

最後のテーマは、地域で育てる安全でエコな運転文

化。「エコな運転が当たり前だ」と、最終的にはもっていかなければならないと思う。そのためにはまず効果の見せる化が必要。温室効果ガスの話だが、市民にとってはそれだけではなく経済的な話や交通安全対策の話、安全でエコな運転にはどんなメリットがあるのか等、色々なメリットを合わせて推進していく必要がある。地域住民の中でエコドライブを推進していく仕組み作りをし、最終目標はエコドライブが当たり前の地域づくりをしていきたい。

参加者：自分もエコドライブ研修を実施している立場にいるが、参加者が少ない。どう進めていったらいいか。

加藤：豊田市の社会実験は270名の参加があったが、最初は半分であった。トヨタ自動車の職員団体と手を組み、参加者が増えた。企業や会社関係の団体と組むのがひとつのやり方。

参加者：エネルギーを節約するという事は、車の選択だと思う。将来的には一人乗りの小型車がエネルギーもコンパクトでいいだろうということで提案されたと思うが、用途に合った車を使うとどのぐらい違う、ということも同時に情報提供してもらえると消費者としては選択肢が増える。

加藤：普段の利用に合わせた選択は、まさにそのとおり。近い考え方で、相乗りということもできる。1人で乗れば1.5tでも2人で乗れば1人あたり0.75tになり、効率よくなる。色々な自治体に、相乗りを推奨しませんかと誘うがなかなか賛同してもらえない。そこは1つのブレイクスルーになるのではないかな。

●話題提供②

「ニセコ町デマンドバス事業の概要と背景」

北海道ニセコ町役場企画環境課 佐々木一茂

ニセコ町のまちの中を走っているデマンドバスの仕組みについて紹介する。話の内容は4点。①ニセコ町での地域公共交通の基本的方針、②それまで行っていたバス交通のふれあいシャトルの概要、③デマンドバスが運行に至った経過、④運行状況と課題。

公共交通の考え方は、まずは町民の足としての利便性の確保が一番重要で、次に運行効率性、経済性（費用対効果）。利用客数向上のために商工業の方との連携、環境に配慮した交通のあり方、観光客の足としての視点も必要である。

平成14年4月から「ふれあいシャトル」を走らせた。



北海道ニセコ町 佐々木氏

それまでは町が運行する福祉バス、民間に委託していたスクールバス、民間の路線バスと3つの異なる系統が走っていた。福祉バスは本数増加の要望があったが、経費がかなりかかること（1年間で300万円程度）が判明し、そこで統合してふれあいシャトルを走らせることにし、平成14年度から10年間走らせた。バス自体は普通のマイクロバスで、それを5台用意した。ニセコ駅を発着点に5系統で、集落のある地域にそれぞれ1日5本、7・10・14・15・17時台に走らせた。最初は少しずつ乗客が増え、最高で年間2万4,000人ぐらいの乗客があったが、平成19年度以降は年間1万7,000～8,000人程度となった。乗客数が伸びず、空で走るバスが見られるようになり、「空で走っていてもったいない」という意見があった。

その間、平成20～21年度に環境省の事業で「低炭素地域づくり面的対策推進事業」を実施していた。協議会を設置し、町民・観光協会にも入ってもらい検討を重ね、マイクロバスの後ろに自転車を載せ、低地にある駅から高地のスキー場に向かい、帰りは気持ちよく山の上から駅に向かって自転車に乗れる「ニセコグリーンバイク事業」導入可能性の社会実験も行った。同じように、自転車をJRに積む事業や、山のレストランへ行くのに自家用車ではなくバスを使う方法を考え、デマンドバスの考え方の整理も行った。最大2台の自転車が積めるバスを2台つくり、年間100台ぐらい運んで利用してもらった。

ただ、循環バスの利用者がなかなか伸びず、冬にバス停で待つのが道路が狭く危険という課題（町民の声）、バスの利便性（観光客が周回するところはどうしても

駅発着だと駅で乗り換えが生じることや、町民の高齢者の出歩く機会を向上させること）の向上の必要性、経済対策（空バス）や環境対策としてももっと考えられないかという課題があった。

そんな中、平成22年度に総務省の過疎地域の交付金でデマンドバスの実証実験を行った。1つの集落で冬の間実証実験をしたが、実証実験を行った地区では出歩く人が増え、ニーズが1.6倍ぐらいに上がり、移動したい方の意向があるのではないかという結果となった。

平成23年度に国交省の事業で調査事業を行い、町民を含めた協議会でさらに検討を重ね、平成24年度の導入に至った。平成22年度のアンケートの結果は、利用した人が対象であったが、「利用したい」が60%であった。何に利用したいかという、買い物や趣味サークルに使いたいなどが多く寄せられた。平成23年度にもう少し深く行った調査では、デマンドバスを知っているかどうかは半々だったが、概ね6割が利用したいと答えた。それを受け、平成23年度に地域公共交通調査事業を行い、それに必要な計画を作った。そこから平成24年度に協議会で運行決定し、補正予算を議決し、事業者を決定、車（ハイエース）のリース導入を行った。デマンドバスは初めての事業だったので、町民説明会を計20回（各町内会）行い、分かりやすい言葉で説明した。それから愛称（にこっとBUS）とデザインを決定し、10月1日に利用を開始した。

デマンドバス導入後、ふれあいシャトルの平日5本のうち、朝と晩の部分はスクールへ移行し、大人も乗れる、みんなが使えるバスとして動いている。土日で学校がないときはデマンドバスを利用してもらうことにした。

デマンドバスは定ルートを走るバスではなく、「どこからどこまで乗りたい」という電話予約を入れるとその都度路線を計算して運行する。運賃は1回200円で子供は無料、半額制度もある（中学生、障がい者など）。価格はふれあいシャトルが100円だったこともあり、負担が大きくなりすぎないように、アンケートも取って決定した。ドアツードアで、玄関先から目的地へ行くので、高齢者に喜ばれている。運行日時は1年365日、朝8時から夜7時までで、以前のふれあいシャトルと大体同じ時間である。高齢者や子供が相手なので予約方法は難しくならないよう電話だけにした。

導入経費は1,000万円ほど。そのうちの7割がシステム購入費。ランニングコストは1年間で2,700万円

程度（主に人件費と燃料費）。収入は運賃収入と国交省の補助金で合計1,000万円程度。差額の1,700万円については、町から補助金を出している。過疎地域なので赤字が出てしまうが、地域の足ということで補助金を運行事業者に支払っている。

運行状況は導入時から少しずつ上がってきており、大体平均1,700～1,800人/月、1日最大平均60人ぐらいが利用している。走行距離は年間を通じてひと月当たり1万～1万2,000kmで、夏も冬も目立った変化はない。利用客は夏よりも冬の方が多い。

デマンド化による有効性としては、利用本数の制約がなくなり、外出しやすくなる。時刻表がないのでニーズに合わせて使える。利用エリアの拡大。これまでのバス路線のルート外にいてバスを利用できなかった人も使えるようになった。課題は、時間帯によっては込み合って予約が取れない。町が広いので乗合率が思ったほど高まっていない。当面の展望は、乗合率の向上による効率の向上と乗合によるコミュニティづくりや、バスの車両本体を環境対応車にすること、冬期間の需要への対応（所要時間が1～2割増しとなるので本数が減ってしまう）などを考えている。

参加者：利用者が増えて高齢者の健康が向上した、例えば保険の収支が改善したなど、そういう効果はあったか？

佐々木：保険料のデータはないが、農業地帯なので夏場は畑に出て忙しくて集まれないが、冬は運転できず家にこもっていたお年寄りが町民センターに集まりやすくなったという声は聞いた。地域のつながり、少しずつ出歩く機会が増えればと思う。

参加者：運賃収入と国からの補助金の合計よりも町からの補助の支出が大きい。どのようにこれを決めたのか。それを町民はどう受け止めているか。

佐々木：議会からもよく受ける質問。もともと過疎地なので事業展開する際は収支が難しい。財政負担もあるが、皆さんが利用しやすいこと、公共交通として足が無くなっては困るという必要性の高さということでご理解いただいていると思う。ただ、金額が大きいので、それについてはご意見いただいているところ。

●話題提供③

「地域住民がつくる交通弱者と環境にやさしい公共交通サービス」

函館市陣川あさひ町会 J-バス運営委員会 上野山隆一

陣川町は函館駅から約11km、神山町（函館市内）からは山側へ約4km離れた飛び市街地で、標高120mぐらいの丘陵地にある。人口は約3,000人、世帯数は約1,400世帯（うち町内会に加入しているのは約1,000世帯）、平成5年頃から土地の開発が進んで開けたまちで、若い世帯、子供の人数が多い。町内会としては結構大きいと思う。商業施設、学校、行政、金融機関等はなく、コンビニと飲食店が数軒あるのみ。公共交通は函館バス6-2系統とJバス。今日は交通機関がないところから学校や病院に通うために、地域の人が力を合わせて公共交通を作っていくという話をする。

平成8年に函館バスに要望してまちにバスが1本通った。それが6-2系統で、陣川から函館駅方面へ1日7便である。同じく平成8年に「通学バス運営委員会」が立ち上がり、神山小学校に子供を通わせている保護者が自発的に「スクールバスのようなもの」を作り、函館バスに委託運行した。函館市のスクールバスの距離要件を満たさなかったためスクールバスは運行できず、保護者が協力してバスを走らせることにした。料金は1か月子ども1人あたり5,000円。当時は通学の足がなく、舗装道路でもなかったので、「学校に行きたくない」と不登校になった子もいた。これが現在のJキッズバスの原型となった。

こうして平成8年に通学バスが発足し、市からの補助金（30万円ぐらいからスタートし、100万円ほどに



函館陣川あさひ町会 上野山氏

なった)もあり、子供も増えてきて、平成20年頃までには事業として安定した。平成21年に自分は通学バスの代表になったが、少子化でバス運営に不安が出てきた。児童生徒の契約者数は平成18年は356名だったが、平成25年は209名。児童生徒の減少に歯止めがかからず、平成26年度の契約者数は190名である。

他にも色々な課題があった。未納者の問題は大きく、集金業務も保護者がやるので、地域で顔を合わせながらの集金となると、家庭の中まで見えてしまう。それが辛いので役員のなり手がいなくなり、同じ人が10年やる等負担が大きく、やりづらい状況だった。また、中学生の部活後の下校には対応できなかったため、中学生の徒歩帰宅が危険であった。山の中を歩かざるを得ないので、道路事情・不審者・熊などの問題もあった。

そこで、今後の公共交通の在り方を模索する必要があるということになった。自分は通学バス代表・陣川あさひ町会の青少年育成部長・神山小PTA副会長と3か所に所属していたので、それぞれの状況が理解できた。それと保護者のパワーも大きかった。町内会定例会でアンケート実施の承認をもらい、平成21年8月にアンケートを取るようになった。その結果、町民65%から回答があり、そのうち75%がバスが必要と回答した。

そこで、函館市長にコミュニティバス運行のための陳情をした。それは補助金のためではなく、コーディネーターや知恵を貸してほしかったからである。そこで企画部の人と、函館バスの課長を紹介してもらい、自治体と事業所と自治会の3本柱でいい方法を見つけようということでスタートした。

とりあえず中学生の下校便を何とかしなければならず、Jバスを立ち上げる段階で、通学バスの下校便を始めた。Jバスは環境とお財布に優しいということで、小中学生の保護者にとっては大きなメリットがある。小学生は放課後にランドセルを背負って他のところに行ってはいけないという決まりがあったので、一旦家に帰ってから陣川地区から離れている児童館に行ってもらおうようにすると、バス利用者が増えた。小学生の間では学校から帰宅後、すぐにランドセルを家に置いてJバス、というスタイルが定着したようで嬉しい。

中学生は帰りの便が3本あり、学校生活に合わせて便を選び帰宅することができる。これまでは保護者の迎えが不可欠で、約80台の車が学校周辺に集まり、地域の人の車が出入りできない状況であった。このため

学校に苦情が来るなど問題があったが、バスによってそれが解決した。その上、保護者に時間ができ、働けるようになった。80台の車が毎日送迎のために動いていると環境にもよくないが、近隣の住民とのトラブルもなくなった。

バスは通学に関する部分の経費については補助金が1/3ぐらい出る(400万円ぐらい)。一般の方が乗る分は補助金ゼロでやっている。バス乗客と陣川の人口は微増だが、少子化は心配しており、それが今後の課題である。経費を削るか広告収入や協賛金を増やして賄いたい。また、Jバスのグッズとして木札も販売している。年間大体1,600万円ぐらいのお金が動くが、陣川あさひ町会の特別会計でやっている。町会の予算は7~800万円。

住民力を感じるのは、バスに付随して道路を直そうという話がある。道路が穴だらけなので町内会に道路を直してほしいと住民は言ってくる。市は私道の対応はできないので、町内会で直せる範囲でやろうということで環境整備委員会を立ち上げた。技術を持った高齢者にお願いしている。また、公園もあつたらいいということで、今度自分たちでやろうという話になっている。

●コメント 生駒市長 山下真

まずエコドライブの発表について。私も市民にエコドライブを啓発するために、自分自身が教習所に行ってエコドライブの講習を受け、確かに講習の前後で燃費が2割ほど変わったが、講習から5年以上経って元に戻ってきているように感じる。自分はプリウスに乗っているため環境にいいことをしていると思ってしまっていることもあり、時々思い出したようにアクセルオフなどをするが、これを定着させることは大変だと思う。エコドライブ自体を知らない人も結構多いが、燃費の改善や先の交通状況を読みながら運転することで、交通事故防止にもつながる。そういうエコドライブの有効性・経済性と事故防止につながるということのPRが足りていないと思う。「環境にいいからエコドライブしてよ」と言ってもそれだけで人が動くことは少なく、やはり得だとか身の安全など、そういうPRが非常に重要だと思ったことと、いいことなので免許を取るときにエコドライブの講習を義務付けるなど、ぜひ国の方で制度を構築していただきたい。

公共交通の話は、基本的に民間の路線バスが走らないところで公共交通をどう確保していくかと、そいう

う問題だと思うので、どうしても採算性が低く、民間が手を出さない、ということが前提で始まる議論なのでこれも本当に難しい。驚いたのは、函館市役所に行って「力を貸してくれ」というのが、「コミュニティバスを走らせてください」ではなく、「知恵のある人を紹介してください」ということだったと。自分は陳情を受ける立場だが、何かしてくれという陳情はよく受けるが、知恵を貸してほしいという依頼はあまりない。陣川あさひ町会の取組みはすごい。日本全国で、町内会がバスを運営しているというのはあまりないのではないか。しかも採算性が乏しいところで、1,600万円のうち市の補助が1/4の400万程度で、なおかつ運賃収入も増加しているというのは本当にすごいと思っている。やはり先ほど出てきたお母さん方のパワー、住民のパワー、原価30円ぐらいの木札を300円で売ってお金を儲けようというのはすごいパワーで、本当に驚いた。

多分、陣川あさひ町会の例というのはなかなかすぐ真似しようとしても真似できないと思うが、今日のテーマである「住民力」ということと絡めてコメントするならば、やはり成功している要因のひとつは、「自分たちで苦労したので絶対この火を絶やしたくない」という、自分たちのバスという意識が町民の皆さんにあることだと思う。生駒市でもコミュニティバスを走らせていて、今度10月から2路線増やすが、一般論でいうと「運行してほしい！」というのは熱心だが、いったん運行が始まるとそれが当たり前になってしまい「乗って支えよう」という気持ちがなくなることがある。そこがコミュニティバスの難しいところで、それでいうと陣川あさひ町会の取組みはすごい。

「バスに乗りましょう」というのも環境の視点だけで市民に訴えても難しいと思う。「CO₂の排出量が減るからなるべくバスに乗りましょう」だけではなかなか人は動いてくれない。これから高齢化が日本中で進んでいくので、「高齢化して車の運転が危ない、だからバスの方が安全」だとか、「足腰が弱くなって介護のケアのお世話になる前に、公共交通のお世話になって、バス停まででも歩くようにすれば健康維持にもつながるんだ」というPRをし、住民に自分たちのバスだと、そしてそれは自分たちの健康維持や交通事故防止につながり、バスを守り育てていくという意識をどうやって醸成するかということが地方公共団体等が関わるコミュニティバス等の運営に大切なんだなと思った。

■総合討論

加藤：ハイブリッドが免罪符だと考えてしまうことはあると思うが、ハイブリッドでもエコドライブ効果があるので実践してほしい。定着は確かに難しい。今日、“文化”という言葉を使ったが、どうすれば当たり前になるか。交通安全と合わせて推進する、お母さんがお父さんに家計のためエコドライブをさせる、というように色々な方面からエコドライブ定着の取組みができるかと思う。

上野山：取組みを評価していただき、嬉しい。少し前までは、自分たちのやっていることがこんなふうになるとは思っていなかった。ただ自分たちの庭をきれいにしたい、少し便利にしようというところから始まったが、1年間に何件も市議会の方や大学関係の方が話を聞かせてくださいと来ている。そんな中で大きく感じているのは、町内会がやっていることは子供たちが見ている、ということ。町内会でごみ収集をしていると、今までは子供たちは全然出てこなかったが、意外と中学生や小学生が増えだした。道路の修理、公園やバスなど、大人が一生懸命やっていると子供も見ているというのを感じて、無駄ではないと思える。こういう取組みを次につなげるのが大事だなと感じる。

松橋：エコドライブ講習を、免許取得時や更新時に行う話は色々なところで出てはいるが、教習所の協力を得てやるということが市のレベルだと確かなかなか出来ていないので、国の方でそういう話ができるといいなというのはご指摘のとおりだと思った。

上野山さんに聞きたいが、陳情のとき、「バスを走らせて」ではなく「知恵を貸して」といったのはなぜか。
上野山：簡単な理由だが、「バスを走らせて」と言うとは何年先になるかわからない。今ほしいのに、陳情に何回も足を運んでいる間に子供たちは大きくなって



分科会の様子

しまう。そのうちに少子高齢化が進み、訳のわからないことに労力を使うのであれば、自分たちで頑張つてバスを走らせる。失敗するかもしれないがそれもいい経験になるのではないかと、ということで、成功するためのアドバイスが大きいのではないかと、ということでそうした。

参加者：現実的には、動けるうちは車を使い、それが出来なくなるともう外出できない状態になっている。そんな中、上野山さんの話を聞いて1つの例が浮かんだ。福井市では町内会で車1台を市から購入して、高齢者の元気な人が運転して輸送しているという事例がある。子供たちは80人ぐらいいるので大きいバスでないと輸送できないと思うが、将来、地域住民が利用する方法の1つとして高齢者の活用もあるのかなと思った。

上野山：将来使いたい、アイデアだと思う。今回のデマンドバスの話だとか、色々な話を聞いたが、地域の特性も千差万別で、陣川あさひ町会のやり方をそのまま他の地域に持っていけるかという無理な話。これからそういうところに政治の力・手が届いて取組みやすくなり、そういう地域の先駆けになればいいと感じている。全国の人と交流を通じて色々な意見が蓄積していくべきだと思う。

参加者：佐々木さんの報告の中でバス&サイクルというのがあったが、当市では自宅から自転車で出かけ、バス停に自転車を置いて公共交通の促進をしようというアイデアがあったが実現できず、断念した。全国的にそういう取組みをしているところはあるか。

松橋：つくば市の事例だと、町や村に古い庁舎があり、建物のわきに駐輪場を整備して、そこから駅に向けてバスを走らせ、駅からは電車を使う、というのが取組みとしてある。少し離れたところに勤務先がある場合には結構利用されている。それから、バスにラックを付けて自転車を積むという取組みも行っており、1日に何度か乗降客が多くない時間帯にある特定の路線だけ載せて走ることが出来ることになっている。

参加者：我が市も高齢化が進んでおり、福祉バスを走らせていたが、空で走ることもあった。もったいないので民間バスと併用して一般人も乗れるようにした。ところが財政的に厳しくなり福祉バスに戻し、ルートを見直したため、今まで停まっていたバス停に停まらなくなるということが起きた。その結果「どうしてここに停まらないんだ」などの住民エゴが出てきた。ニセコ町では住民エゴ的なところをどう解

決したか。

佐々木：失ってみて分かること、または自分の身にふりかかった時に困ることがある。デマンドバスの開始に際しては、協議会で老人クラブの代表、障がい者の会の方からの意見も踏まえて検討したが完璧にはできていない。検討する上では皆さん色々な意見があると思うので、極力広報やホームページなどで情報を出しながら、意見をもらいながら進めている。

松橋：運行の事業者はどんな方がやっているのか？

佐々木：地元事業者のニセコバスに形の上では営業運行してもらっている。企画時からバス会社・タクシー会社にも入ってもらい、委託先は条件を示してプロポーザルで決めた。

参加者：佐々木さんに。収入よりも補助金が大きかったが、国の補助金は一定期間定額なのか？

佐々木：国の補助金は何年間というのは決まっていない。毎年状況を見て決まる。

参加者：デマンドバスはニセコ町唯一の公共の乗り物。先ほど住民エゴという話があったが、エゴではなくこれが走らないと町民が困る。最初はいいイメージであったが、現在1週間前の予約でも断られることがある。やむを得ないときはタクシーを使わざるを得ない。1台に9人までしか乗れないこともあってまだ課題が残っている。私も安全を考えるとデマンドバスに乗りたいと思うが、断られることが多く利用できない。Jバスのようなことができれば、すばらしいと思った。

参加者：上野山さんのような人材がいらっしゃることがキーポイントだと思う。上野山さんの最初の一步はどこから出たのか。またキーパーソンが欠けた場合にどうするか。地域で一緒にやる方法、負担を分け合うノウハウがあったら教えてほしい。

上野山：最初の一步は、自分の前を走っている高齢者の人の頑張っている姿を見たこと。それからまちを良くしたいという気持ち。色々な人と付き合いを大事にし、その積み重ねで大きくなっていくのではないかなと思う。聞く耳を持つというのが大事だと感じる。あとは人づくり。物事を継続するのはすごく大きな課題。陣川あさひ町会の新年会は、60代・70代ではまだ若くて80代の大先輩がごろごろしている。私は40代だが、ほとんど40代はいない。青少年育成部だとか、環境部だとか色々な部があるが、よく考えれば40代ぐらいで入るのが1番おもしろい。というの

は、町内を色々な形に変えていける力はそこにあるのではないかというのが1つで、それを時間のある60代・70代の人に手伝ってもらおう。後継者については課題。人間関係なのでぶつかったりもするが、その中で結果的にいいものが出来ればいいし、みんな一生懸命やっているので、悪くなくてもしょうがない。多分自分がいなくなっても後継者になりそうな人は何人かいるので大丈夫とは思っている。

通学バスについては役員を期限付きにしているのでみんな後継者を探す。役員になったらなつたで、前もってどんなことをやるかお知らせしている。あとは町内会のイベントを手伝ってくれたときやバス停の掃除をしてくれたときにはお礼の電話をしたりする。こういうことが次につながっていくのではないかと期待している。

住民の意見を聞くというのがあったが、自分の町会も最初アンケートを取った。最初のアンケートは運行ルートや目的地など、細かく書いた。高齢者にも理解できるよう、区長にお願いして説明に行ってもらったりして、すごく労力を使った。遠くに住んでいる人の要望に応えられないこともあり、それを理解しながらバスの運行ルートや時間は決め、住民説明会も開いて、みんな納得した上でスタートした。また、町内会の総会に合わせて年1回、Jバスについても意見のある方が集まる機会を設けて意見を吸収している。そういう意見を言ったり交流したりする場が大事。

松橋：切羽詰まった状況だと、協力しやすくなるのではないかと思う。それ以上に地域に対する愛情が強いと思う。どれだけ頑張れるか、ボランティア的に働くということは何に対してか分からないが愛のようなものがないとなかなかできないと思った。協力してやろうという周りの応援があるとキーパーソンがやる気になるのだろうと印象に残った。

加藤：今後エコドライブを広めていくにあたって、人との付き合いや、どれだけ本気になれるかということも重要だと思う。私もできるだけ協力していきたい。

佐々木：ニセコのバスも1つのシステムを入れたからといって万能なわけではない。これからも皆さんと色々なことを話し合いながら、最善を目指したい。また、子供たちが見ていることもあるという視点も日々の暮らしで必要だと思った。

上野山：Jバスは実証実験3年目で最後の年、本格運

行につなげることを目標にがんばる。何かあればご協力お願いします。

山下：自治体や町内会が公共交通を担うときは、基本的に民間の路線バスが運行しないことが前提。しかし「免許を持っていなくてバスでしか移動できない人」しか乗らなかったら成功しない。車を普段乗っている人もバスを支えるためにバスに乗る、あるいは高齢になってきたのでバスに切り替えようとか、そういう人が一定数出てこないといけない。そのためには、公共交通を使うメリットとして、地球環境に優しいということもそうだが、健康維持や事故防止につながるということもPRし、車をやめてバスに乗ろうというムーブメントにしないとなかなか難しいと思う。それと乗客の当事者性ということだが、普通は「お客さん」なのでバスに乗るのも乗らないのも自由だが、それだとバスに協力しようという気持ちにならない。乗客が「自分が公共交通を担う当事者なんだ」という意識を持つことが必要。

生駒市でも4～5年前にコミュニティバスを2路線開始した。その際に協議会を立ち上げて、高齢化率や坂の多さなど、客観的な指標で要望を精査して、公共交通のニーズが高いところの上2つを選んだ。そこから漏れた地域で自らバス会社に交渉したところがあった。みんな知恵と力を出してやっていくのが成功の秘訣かと思う。

最後に行政の立場で公共交通を考えると、デマンドバスの台数は多ければ多い方がいいが、一方で増やしすぎるとタクシー会社にとっては打撃。タクシー会社がつぶれたらつぶれたで困るので、その民と官のバランスをどう確保していくかということも行政としては考えていくべき。基本的には住民の立場であるが、バランスもあると思う。

松橋：「環境に優しく人に優しく」と、すごく難しいお題を与えられたと初めは思った。福祉バスのにやるならば本数が少ないやり方しかできないし、9割方補助金等でやるしかないと思う。採算ラインならばいいかということ、車よりは不便なのでなかなか利用してもらえない。それでもちょっと便利にすれば車よりも便利になるようなところは、もっとバスを応援してあげると、渋滞も解消でき、環境にもいいので、そういうところでバスを応援する方法がもっとあってもいいと思う。

特に日本の場合は「公共交通独立採算制は当たり前」みたいな感じだが、外国では「公共のものだから3

割～7割補助金で走らせるのが当たり前」という考え方もある。それは日本にはなじまない考え方かもしれないが、何が生活のためには大事なのかということを考える必要があって、経済のことだけを考えているとバスも環境もだめになってしまう。経済重視でやってきた歪みのようなものをどうやってうまくクリアしていくかという観点で考えていかないと、環境政策はうまくいかないだろうなと思い、環境だけではなく持続可能な社会にしていくためには色々な面を見て色々な政策で取り組まなければいけないということを改めて認識した。

市町村ではこうしたいけれど国の政策とマッチしていないとか、そういうことについても、何かの形で役に立てることもあるかもしれない。この後も今日のつながりを活かして、それぞれ仕事に役立てられればと思う。