

総合交通政策調査特別委員会

(平成25年8月1日)

豊田政典委員長

皆さん、こんにちは。

それでは、総合交通政策調査特別委員会を開催いたします。

傍聴の方が4名入られております。

それから、あらかじめ石川委員と毛利委員はご都合が悪いということを知っておりまして、日置委員と芳野委員は少しおくれるという連絡をいただいております。

本日は、コミュニティバスの新規導入の制度づくりについて引き続き議題としたいと思いますが、参考人としてお席についていただいておりますが、名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授の加藤博和様にお越しをいただいております。

先生、本当にどうもありがとうございます。

お手元に、本日のあらかじめ出していただいた質問事項の1枚紙、それから、前回、7月22日のまとめを配っておりますので、また後ほどお読みいただきたいと思います。

そのほかについては、加藤先生から提供いただいた資料であります。

それでは、早速事務局より加藤先生のご紹介をさせていただいて、お話をいただくんですけども、大体の目安としまして1時間程度、まずは加藤先生よりお話をいただき、15分ほど休憩をとらせてください。その後、1時間の目安で委員の皆さんから質疑応答、意見交換という形にしたいと思っていますので、よろしく願いいたします。

前回、参考人として出ていただきました西脇代表さんも本日、傍聴に来ていただいております。前回話がありましたように、生活バスよっかいちの立ち上げにも加藤先生、大変かわりを持っていただいたということもありますし、以前に来ていただいた両備ホールディングスの小嶋会長の立ち上げられた地域公共交通総合研究所というのを、参考人として来られたあとに小嶋社長が立ち上げられましたが、そのメンバーとしても加藤先生はご活躍をされているということでもあります。

それじゃ、事務局のほうで加藤先生のご紹介からお願いいたしたいと思います。

栗田議会事務局副参事

それでは、事務局より、本日お越しいただきました加藤博和様につきましてご紹介をさせていただきます。

加藤博和様におかれましては、平成4年3月に名古屋大学工学部土木工学科をご卒業後、平成9年3月には同大学大学院工学研究科地圏環境工学専攻博士課程後期課程を修了され、博士（工学）となりました。

同年4月からは、名古屋大学大学院工学研究科地圏環境工学専攻助手をお務めになり、平成13年4月から、現職である名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授としてご活躍されておられます。

交通に伴う環境問題及び公共交通の確保に関する数多くの論文、著書を執筆されておられますとともに、国土交通省交通政策審議会委員、内閣府地方分権改革有識者会議地域交通部会委員、国土交通省中部運輸局地域公共交通確保維持改善事業の事後評価に関する第三者評価委員会委員及び松阪市、鳥羽市、多気町、紀北町の地域公共交通会議委員など、国や自治体が行う数々の審議会や委員会の委員を務められておられます。また、生活バスよっかいちの立ち上げにかかわるなど、多数の現場で公共交通の確保、維持改善に携わってこられました。

本日は、専門的、かつ実践的な知見を交えてご講義いただけるとのことでございます。

以上、簡単ではございますが、本日お越しいただきました加藤博和様につきまして、事務局よりご紹介させていただきました。

豊田政典委員長

それでは、加藤先生、よろしくお願いたします。

加藤博和参考人

どうもこんにちは。

名古屋大学環境学研究科の加藤といいます。きょうはこういう席にお招きいただいて、本当にありがたく思っております。大学の中にいますとなかなか、まさにタコつぼと言ったらいいのか、非常に息が詰まるんですが、こういったところで話をできる機会がありますと、非常に刺激的に、私自身刺激を受けますし、皆さんにも、私が考えているところを聞いていただいて、またご意見をいただいてフィードバックしてということができるので、非常にいいなというふうに思っています。

きょう、コミュニティバスについて話をしてくださいということだったんですが、私自身、後でもお話しするように、コミュニティバス単体で考えると非常に偏りが出てくると

ということで、コミュニティバスを含めた交通全体のことをよくお話しさせていただいて、その上で、コミュニティバスというのはどういうふうに見えるのかということをお話ししたいと思っております、タイトルは、持続可能な地域を支える公共交通づくりの方法ということで、その中でコミュニティバスはどう見えるかということをお話ししたいと思います。

ちなみに西脇さん、ここにおられます。私はここに、時々テープカットをしたりするという、そんなことはないですが、私は何者かということ、先ほど紹介もいただいたんですが、出身は岐阜県多治見市でして、暑いところなんです、今、43歳で、18歳のときから名古屋大学に25年間おります。愛知県、岐阜県から出たことがないという大変ローカルな人間でありまして、ただ、四日市市にほとんどかわりはないんですが、私の上司は林という方で名古屋大学の教授ですけれども、四日市高等学校出身ということで、もしかするとこの中に知っておられる方がおられるかもしれません。

土木出身で土木屋ということで、特にうちの研究室は土地利用、交通計画ということをやっているところです。特に私の専門分野というのは、交通部門のCO<sub>2</sub>排出量評価、交通によって、どのくらいCO<sub>2</sub>が出てくるのか、いろんな政策をするとどのくらい削減できるのかという、そういう検討をやっています。

三重県絡みですと、国の仕事もやっているんですが、三重県ですと、環境審議会の部会の委員ということで、環境基本計画とか、あるいは、最近できましたが、地球温暖化対策推進条例の策定などに関与しています。これが本来の仕事なんですけど、バスマニアということで、趣味としては公共交通、バスだけじゃなくて、鉄道も、船も、あるいは飛行機とかいろんなものに乗るのが好きです。

かなり趣味が専門と近いところのことだったものですから、だんだんと公共交通をどういうふうにつくるのかとか、変えていくのかという仕事をやるようになりまして、今、名古屋を中心に40カ所ほど、公共交通の新設とか改変のプロジェクトをやっています。きのうも二つの市と町の会議をダブルヘッダーで回りまして、なかなか忙しくて時間を捻出するのが大変なんです。

三重県のほうですと、先ほどご紹介いただきたいように、松阪市、鳥羽市、多気町、紀北町の委員をやっている、このあたりの公共交通計画を担当させていただいています。

それから、これは四日市市で余り言わないほうがいいのかもしれませんが、廃線処理投資とよく言われまして、鉄道が廃線になると呼び出されるということで、鉄道廃止代替バス

の計画というのは今まで5回ほど参画しまして、皆さん、やりたがらない仕事なんです、別に私がやりたいわけじゃないんですが、鉄道が廃止になってバス化するときどういうふうなことをしたらいいのかという検討を岐阜県でもやりましたし、桃花台でもやりました。最近では長野県の屋代線というところでもやりましたが、必ず呼び出されて仕事をするというような状態です。四日市市でそうならないことを祈っていますが。

あと、そんなことをやっていたら、国のほうで、後でちょっと説明するんですが、2006年の改正道路運送法の策定作業にかかわるということで、かなり事務局的な作業をしました。この2006年の改正道路運送法、非常にコミュニティバスと関係が深いので、後でじっくりお話ししますが、その後、地域公共交通の確保、維持、改善に関するいろんな制度策定にかかわるようになりまして、最近では、まさにきょう、その日なんです、8月1日、高速ツアーバスがなくなって乗り合いバスに一本化するということがきょうありましたけれども、そのツアーバスをどうするかという対策。あるいは、それも含めた貸し切りバスの安全対策、そのあたりの検討の委員をずっとやってきて、多分私みたいなのが呼び出されるというのは、その制度策定をやったということと、あと、現場もよく知っているということで、余り霞ヶ関にそういう人がいないので、おまえ、来いということなのかなと思ってしまして、3月には交通政策審議会の委員ということで、交通政策審議会というのは大体60歳以上の方しかないものだと思っていたんですが、何の因果か、そうってしまったということで非常に戸惑っています。

あと、最近では、地方分権の絡みで、公共交通の地方分権をどうするかという検討で今度内閣府に呼び出していただいて、そういう仕事もやっています。

あと、四日市市のほうでは、生活バスよっかいちの立ち上げ、これ、特に生活バスよっかいちというのは、非常に当時では前例がない仕組みだったものですから、中部運輸局はもう、全くそんなことを言われてもわけがわからないので認めないという、そういう状態だったものをどうにかしてうまく丸め込んで許可を出してもらったという、そういう手伝いをしました。

それから、今、霞のコンビナートのほうで企業の皆さんがいろんな環境行動の活動をやっているはずなんです、そのアドバイザーということで、うちのスタッフとともに支援をやっているということで、四日市市ではこの二つの仕事をやっています。

これからお話ししていくんですが、コミュニティバスとか公共交通が大切だと。あるいは、こういった議会なんかも含めて自治体で取り組まなきゃいけなくなってきたというこ

との端的な例ですね。これ、小嶋さんからも話があったかもしれませんが。昨年10月12日に、これ、岡山県と広島県にまたがるところなんですけど、井笠鉄道という、鉄道といってもバス会社なんですけど、この会社がいきなり経営破綻したということです。これがかなり衝撃的だったのは、再生、いわゆるバス会社、鉄道会社の経営破綻というのはよくあるんですが、通常は、民事再生法か会社更生法ということで、当然鉄道バスというのは公共交通機関なので、残していくという前提で企業再生をやるというのが基本なんですけど、この場合は精算、つまり破産のほうへいったということで、これ、非常に衝撃的でした。

なぜ破産になるのかというと、銀行が融資を打ち切って、もう再生も手伝いませんよということで完全に銀行が見捨てたということで、本来、これも銀行にとって致命的だと思いきや、銀行から見ると、この会社はなくてもいいというふうに評価されたと考えたほうがいいのかもかもしれません。

じゃ、国が何ができたかということ、国の制度では全く対応ができなかったということ。それから、自治体や利用者、住民の皆さんも、全くなすすべもなかったということで、大混乱になったということですね。

しかしながらいろんな努力がありまして、もちろん小嶋さんもいろんなご尽力をされましたし、いろんなことがあって、欠車や運休はなく運行を継続したと。一日も一便も休まず走ったと。通常ですと、破産した会社ですから、バスを持って夜逃げするとか、そのぐらいの調子なんですけど、そんなこともなく最後まで運行したと。

しかし、こういうのというのは、非常にやっぱりいい加減というか、公共交通は地域にとって大事だというふうに言うておきながら、こんな、全く破産はするわ、国の制度でも地域の皆さんも何もなすすべもないという、こういったのは本当にモラルハザードだなというふうに改めて感じました。

つまりこれは、今の国のバスの維持スキーム、あるいは補助制度の、これは根本的な欠陥であって、実は、この補助制度というのは、事業仕分けというので有名なのがありましたが、そこで仕分け人の皆さんが太鼓判を押して、これはすばらしいと言っていたんですが、一体何を考えているのかなと。済みません、私、口がやや悪いほうなので、ちょっと適当に耳を塞いでいただいたらいいんですが、そのころからこの制度は非常に問題があるというふうに考えていて、私自身も、国のその制度変更にかかわってきているんですが、なかなかうまくいっていません。

特にやっぱり問題なのは、この井笠鉄道がいい例なんですけど、補助金をもらってもやる

気が全く出ないと。つまり、よりよくしていこう、地域の公共交通をもっと便利に、あるいは役に立つものにしていくという、そういうインセンティブが全く働かない仕組みです。この会社は、収支率が5割で、あと5割を補助金をもらってやっていたということで、補助金をもらっているのに、逆に自治体や地域の皆さんになかなか意見が言えないというそういう状況でした。そういう調子ですので、経営者、従業員の皆さんも全くモチベーションが上がらないということだったわけです。

何でこんなていたらくなのかということですね。ここから改善していかないと、なかなか地域公共交通はよくできない。その中で、コミュニティバスという手段、あるいはほかにもいろんな手段があるんですが、どういうインパクトを与えられて、どういうふうに地域公共交通をよくできるかということをごきょうお話ししたいということなんですね。

そもそもが、皆さんにちょっとわかっていただきたいのは、公共交通といえば民間運行だと。例えば、近鉄さんとか、あるいは三重交通さんですね。あるいは三岐鉄道さん。名古屋でも名古屋市交通局がありますが、名古屋市交通局は地方公営企業ですので、採算性を確保しないといけないということで、民間とほぼ同じと考えていいと思います。

つまり、もうけるということが基本になっているということになるわけですね。もうけるためにはどういうやり方をしたらいいかというときに、10年より前のスキームでは内部補助という考え方がありました。つまり、三重交通でしたら、三重県全部公共交通丸がかえでバスをやってくださいねと。ただし、そのときに三重交通さんの中でもうかる路線が何個かあると。当然もうかるところだからほかの会社も手を挙げたいんですが、そういうところに手を挙げることはできませんと、独占を認めますと。

ただ、一方で、田舎のほうの利用が少ない路線、赤字路線ですね。そういったところについては、勝手にやめることは許しませんというふうに、いわゆる算入体質規制というのをやったと。このことで、黒字路線の黒字で赤字路線の赤字を会社の中で補助する。これが内部補助というものです。これがあつたために、なおかつ三重交通や三岐鉄道といった会社は、全体として昔は黒字にすることができたので、それで自治体は何もしなくても勝手に公共交通が維持されていた。近鉄さんも同じです。採算路線の黒字で不採算路線の赤字を埋め合わせると。このやり方をしていると、実は、住民とか自治体は公共交通にかかわれないし、かかわらなくてもいいというそういう状況。つまり、まさにモラルハザードなんですけどね。

ただ、このことが、実は、先ほどの井笠鉄道に代表されるように、乗客や住民をちっと

も見ない、進歩がない経営サービス、世の中はどんどん変化しているのに公共交通はちっとも変わらないと、進歩しないと。こういうことを生み出したという認識があります。よく公共交通、バスとか鉄道が乗らなくなったというのはモータリゼーションのせいだとか、少子高齢化のせいだとか言っているんですが、そのスピードよりもずっと早いスピードで公共交通の利用は減っているんで、それだけではないと。

要するに、こういった自分たちで改善していくというインセンティブがないような仕組みでずっといたのでどんどん落ち込んでいったというふうに私は認識していますし、その結果として、国も、運輸行政が監督ということから調整支援ということに移りかわった。つまり、地域独占はやめて、需給調整規制を撤廃して、内部補助を否定して、採算路線はもっと競争してくださいと。

これ、実は、採算路線の典型的な例というのは、きょう、まさに乗り合いバスになった高速ツアーバスですよ。高速ツアーバスというのは、もともとそこに、例えば、東京、大阪の夜行バスというのは典型ですが、走らせたなら幾らでももうかる路線であったと。ところが、実はそういうバスをやっている乗り合いバスの会社は、裏に不採算の生活路線も持っていたと。その赤字を埋め合わせるために、実は高速バスの黒字を多くする、つまり、運賃を高くしていたということをやっていました。

ところが、ツアーバスだけの会社というのは、そういう生活路線は持っていなくて、単体で高速バスを運行するだけですので、それだけでも安くできますよね。結果的に、そうになると競争になって、今までの路線バスの会社も運賃を下げなきゃいけないので、結果的に生活路線を切らなきゃいけないと。

これを、小嶋さんもよく批判されているんですが、私は決して悪くないと思っています。というのは、どうして高速バスのお客さんが、田舎の閑散路線の赤字に対して負担しなきゃいけないかという論理は、これ、説明がつかない。むしろ、やはりそういった路線については、このモラルハザードを自治体とか沿線住民が解消して自分たちで支えるということをやらなきゃいけないと。そうでなくて、誰かよくわからない人のお金で走っているというのは、ちっともこれは改善の意欲が湧かないわけです。

ですから、これ、実は2000年に鉄道タクシー、2002年に乗り合いバスでこういう規制の撤廃がありましたので、この後いろいろと活性化してよくなるかと思いきや全然よくなっていないというのが現状ですね。これ、コミュニティバスに後で通じる話なんですけど、なんでバスとか鉄道というのはどんどんお客さんが離れているのかということ、いろんな理

由が考えられるんですが、特にバスの場合、大きな理由は、わかりにくいとか使いにくいというのがあると思っています。皆さん、車に乗られると思うんですが、もう今や車は半自動ですよ。オートマチックで運転は楽、カーナビに従って運転すれば目的地に行ける。それから、ITS技術が進展して、前の車が急停止したら自動ブレーキだとか、渋滞があるところはよけてくださいと言ってくれるとか、エコドライブのために、ここでは余りアクセルを踏まないでくださいとか、そういうことまで言ってくれるような、もう何かから何かまで教えてくれるというそういう車になっています。

それに比べて、一々調べないといけないと。例えば、三重交通のバスに乗って市内のどこかに行くと。これ、調べるのは大変ですよ。一々調べているんだったら、車に乗っていったほうが早いと、調べている間についちゃうというそういう話です。例えば、近鉄四日市駅に立って、バスで四日市市のどこかへ行こうといたってよくわからないと。要するに一見さんお断りですよ、バスというのは。全然わからないと。

ですが、バス会社としては、今のお客さんをどうして確保するかということをやっぱり考えてしまう。新しいお客さんを確保するのは難しいので、今のお客さんをどうやって守るかということを考える。そうすると、どんどんどんどん一見さんお断りになっていくんですよ。

それから、相変わらず乗せてやる発想が抜け切れていないとか、あるいは、例えば三重交通さんなんかを見てもいろんな改善をされていますけれども、伝え方が下手というのもあります。こういった要領が悪いというのはあるということなんですね。

じゃ、わかりやすいとか使いやすいというのはどういうことなのかということなんです。そのときに出てくるのがコミュニティバスなんですね。これがムーバスというコミュニティバスの元祖と言われるものです。これ、1995年11月に運行を開始したということで、今、2013年ですので18歳、高校卒業というぐらいです。20年たっていないんですよ。ちなみにムーバスの前にも似たようなバスはありましたが、このムーバスが出てきたときに、ムーバスをつくられた皆さんがコミュニティバスという名前をつけたということなんです。

ちなみに、そのムーバスをつくられたコンサルさんとか、あるいは学識者の皆さんが鈴鹿市でシーバスをやられたということで、鈴鹿市は2000年でしたか、シーバスをやられましたが、それで鈴鹿市のシーバスというのは、ムーバスのまさに子供か孫かわかりませんが、兄弟と言ったほうがいいのかということ、非常に有名になったという話なんです。

じゃ、コミュニティバスって何なのかということなんです、一つ大事なのは、企画運

営と運行が分離したということなんです。ただ、三重交通さんの路線とか近鉄さんの路線というのは、全て三重交通さんや近鉄さんが線路をつくったり、バスを買ってきたり、ダイヤをつくったり、いろんな運賃を決めたりということをして、こういう企画運営を全部やって、もちろん運転手さんも従業員の皆さんも抱えて、車庫も持って、運転もやっています。つまり、何から何まで全部抱えているということなんです。それに対してコミュニティバスというのは、企画運営の部分は自治体がやると。運行だけを交通事業者がやるということで、この二つを分けたということがポイントです。

それまでコミュニティバスではなくて、例えば名古屋の市バス、地下鉄のように公営交通というのがあったんですが、公営交通でもここここが一緒になっていたんで、結局採算性をよくするためにこちらでちょっとけちらなきゃいけないとかということになって、なかなか自治体として何がやりたいかということがストレートにバスの運行とかダイヤに伝わってこなかったということがあります。それが、この二つをはっきり分けることで責任が明確になったと。

実は、そのことによって、ムーバスで言われている、例えば小回り循環と言っていますが、けれども、ムーバスですと、駅から二、三kmのところをぐるっと回ってくるような路線が多いわけですよ。駅から二、三kmといたら歩けるじゃないと。2kmだったら、30分、早い人だったら20分ぐらいで歩けると。そんなところをぐるっと回ってきて誰が一体乗るんですかという話ですね。そのときにムーバスのこの地域、これ、行かれたことがある方がおられるかどうかわかりませんが、ここ、人口密度が $\text{km}^2$ で2万人を超えているところですよ。つまり物すごい密集地帯です。しかも高齢者が多いところということで、まさに、当時の武蔵野市の土屋市長　今衆議院議員ですが　がおっしゃっておられたことですが、これも、これは横型のエレベーターですよ。つまり、こういったすごく密なところに対して、例えば百貨店だったら上に建っていますから上下にエレベーターがありますが、こういう横にあるまちは横型のエレベーターがあって当然でしょうと、そういう発想ですよ。そういうところをぐるっと回ってくるという話です。高齢者向けですので、停留所も通常の四、五百mに1個から200mに1個ということでかなり詰めている。道路が狭いのでバスも小さくしましたと。運賃は、近いところなので、このあたりは210円というのが民間運賃なんですけど、このバスは100円ですよということです。

結果的に、これ、小回りで、停留所が短くて、バスが小さくて100円というのは絶対に黒字にならない設定なんです。客が乗り切らないし、運賃が安いし、停留所をたくさ

ん建てなきゃいけないので走行速度も遅い、燃費も悪い。それから通勤客とかは乗ってくれないということで、非常にこれは、経営で見たらあほうなやり方なんですよ。

しかしながら、武蔵野市としてはこれが必要であると。この地域にとって、このバスがこの地域をよくしていく。この地域の高齢者の皆さんに楽しく暮らしていただくために必要なものであるというふうに考えて、この運行に対して補助を出していくことは、これは政策経費として当然ですよというふうに考えていると。そのことによって、赤字でもいいというふうになっているので、赤字になっても仕方ない、こういう設定もできるようになったと。そのことが今までの旧弊な路線バスの概念を覆して、地域にあった、わかりやすく使いやすい公共交通を実現するに至ったということなんです。

きょうお話ししたいことは、もうこれでほぼ終わりなんですよ、要するに。今までの路線バスであるとか鉄道の考え方というのは、経営とか、黒字とか、そういう非常に企業的なことに縛られていて、地域をどうやったらよくしていけるか、この鉄道やバスを使ってという視点が欠落しているんですよね。それは、この後でお話しするように、済みません、これをお配りしておいたほうがよかったんですけど、実は、今さっき乗ってきた近鉄の急行の車内でもつくってましたので。済みません、自転車操業野郎と言われていまして、いつももう直前まで、きのうも徹夜でやっていたんですけどちょっと間に合わなかった。

こういうことなんです。日本は、実は物すごく変わった国で、鉄軌道で、これ、運賃収入と関連事業で黒字が出せるというのは世界中で日本だけなんです。他の国は、例えば、私は先週ブラジルに行っていたんですが、ブラジルなんかですと、公共交通というのは、地下鉄だろうがバスだろうが補助金をもらうのが当然と。何でかといったら公共交通だからねという話なんです。公共に対して、要するにその地域や、あるいはその区間に対していろんな、ただ、運賃を払っている人だけじゃなくて、地域全体にメリットを与えるものなんだから、それに対して、その地域の皆さんの税金で補填するのは当然でしょうということが全世界のスタンダードです。

しかしながら、日本は、偶然にも車よりも鉄道のほうが整備が早かったと。今の途上国だと、みんな車の整備のほうが早くて鉄道が後なんです。車に乗っちゃうと、なかなか鉄道やバスに乗ってくれません。日本人は逆で、車に乗るくせを覚える前に鉄道バスに親しんじったので、結構今でも鉄道バスに乗ってくれるということですね。非常におめでたいんです、これ、本当に。だから、近鉄四日市駅なんかでも近鉄百貨店があると。近鉄百貨店がそこにあって近鉄電車もあるということで、それで三重交通のバスもあると。相

乗効果を出していますよね。結果として、連結決算で黒字を出せばそれでいいという考え方。

しかしながら、そういうのは本当に特殊であって、もう現状ですと、近鉄さんでも非常に難しい。東京の、例えばJR東日本とか、そのぐらいしかもうできないようなモデルです。なかなかそのあたりの頭が、もちろん鉄道会社、バス会社は、もうバランスシートを見たらわかることなので、今そんなやり方は全く通用しないとわかっているんですが、なかなか一般庶民から見ると、近鉄さんは金がもうかっているやろうとか、三重交通はどうやろうとかそう考えてしまうというのはなかなか変えられない。

しかしながら、本当に現実を、バランスシートとか財務諸表を見たら明らかですが、もう今や、公共交通なんていうのは、大都市圏以外は商売じゃなくて福祉です、これは。公益事業ですよ。私自身は、国の委員会とかでは、もう公共交通というのは株式会社じゃなくて、NPO法人とか、あるいは社団法人とか、財団法人とかそういうのにしたほうがいいんじゃないかというぐらい言っています。もともと黒字は出ないというふうに考えたほうがいいぐらい。

このときにもう一度申し上げますが、公共交通を維持するための公的補助というのは、地域全体が公共交通の存在に支払うべき料金と考えてほしいということですね。ということは、公共交通の存在というのがどんないいことを地域にもたらしてくれるかということをはきちんとわかっていないと、この公的補助を幾ら出したらいいかということもわからないので、こういうことをきちっと値踏みする必要もあるし、せつかく走るんだったら、無駄金を使って、大してこういったいいことがないというよりも、できる限り安いお金でたくさんいいことがあったほうがいいわけなので、そういう観点から公共交通を見直していかなきゃいけないということですよ。つまり、補助金の出し方とかもらい方というのは非常に重要だと、そういう話です。コミュニティバスというのは、そこが物すごく重要なことなんです。

実は、そういうことを見ると、先ほどムーバスの話をしましたけど、こういうことで、非常に見た目もいいので、これは、このときは全国から本当に毎日、もう何回も視察があったわけですよ、皆さん。例えば議員さんも行かれました、首長さんも行かれました、職員の皆さんも行かれました。

いいんですが、どうなったかということ、みんなやっぱり表面的に猿まねをするのが好きという人が多いと。例えば、このバス、いいねと、このバスを買えと、このバスを買って

うちのまちにバスを走らせると、首長さんがそういうことを言うわけですよ。私のところにも相談がかなりありました、2000年代の前半ぐらいは。首長がそういうことを言った、おまえやれと言われた、どうしていいかわからないと。加藤先生、どうしたらいいか教えてくださいと。いつまでにやるんですかと言ったら、あと半年でやらなきゃいけないと。できるわけじゃないと、そんなのがいっぱいありました。そんな半年でやれと言ったら、まねをするしかないということで、もう同じようにやるしかないわけです。

これが、人口密度が平方キロ2万人を超えるという武蔵野市のやり方と全く同じやり方で全国で展開したものですから、これ、うまくいくはずもないということで、実は、物すごく非効率な巡回バスが全国に広がったという話です。

今、その反動で、空バスが走っているんだったら意味がないので、デマンドというのが出てきていますよね。これは一見理にかなっているような気がするんですが、実は、デマンドというのも、後でお話しするようにいろんな種類があるんですが、デマンドは特に、いわゆる予約システムが売り込まれるというそういう状況の中で、うちの商品が本当にいいデマンドですよみたいなそういう売り込み方をするので、非常に、デマンドについても、やっぱりこの会社のデマンドがデマンドだみたいなふうになってしまって、非常に見方がまた偏ってしまうと。なかなかその地域にあった公共交通を、きちんと地域の皆さんで考えて実現していこうというふうにならないなという話です。

ちょっと失敗例をお見せしておきます。ある町なんです、人口が2万5000人、これ、三重県ではありません。町を言わないほうがいいですが、三重県ではないです、人口2万5000人、ほとんど平地です。鉄道がないです、ここは。2005年の秋に、町長の強いリーダーシップによってやるぞと言って始めました。町は非常に、こういった長方形のような形をしていて、そのど真ん中に役場があります。実は役場の周りは何もないんです。この役場の前のところの駐車場をバスターミナルと称して、四つ葉のクローバー型に4路線を、1時間に1本走らせるということをやりました。ですから、1時間に1回、この車が役場のターミナルに4両集まってきて、乗りかえができて、町内どこでも行けますよという、そういう触れ込みです。

ところが、これ、全く乗らなかったということなんですよ。これ、合計で1日30便走っていて、利用者が18人とかというそういう感じでした。つまり便数よりも客が少ない。つまり、ほとんど全部乗っていないというそういう状態だったんです。近くに商業施設があったので、スーパーが。役場って用事はないよねということで、商業施設へ寄るようにし

たということなんですが、大してふえなかったと。

これ、落ちがあるんですが、これ、このときに町長選挙がありまして、実は町長選挙のためにやったという話もなくはないんですが、選挙カーで町長が手を振っていたら、バスよりもこっちのほうがようけ乗っておるなという声援が飛んだらしいです。もう即やめたと、町長は、当選したら。予定どおり半年でやめちゃったという。

でも普通は、半年間の実施をとというのは、半年で終わるということは考えられないわけで、半年やって、これから永遠にやっていくためにはどうしたらいいかということを検証するわけなので、この予定どおりというのは、全然予定どおりじゃなくて失敗だという話ですね。ちなみに、この町は、今はデマンドタクシーが運行しています。実は、そのデマンドタクシーのほうがバスよりもずっと利用者が多いという、そういう状況です。

つまり、このまちは、全くコミュニティバスには不向きで、デマンドが向いていた町だったということなんです。ただ、やるまでもなくわかっていたことで、これは。何でやったのか全然わからないと。つまり、多分、そのときにこの町長には、町長は公共交通の専門家ではないわけだから、別に町長がそういう間違いをしたって仕方がない。これは別に、私は批判しているわけじゃないんですけど、誰かがちゃんと言ってあげなきゃいけないんですが、もともとは、そもそも町内でバスで行きたいところが一個もないし、隣のまちとか市に大きなショッピングセンターとか駅があるので、そこへ行かないと全く意味がないわけですよ。歩いて結構行けちゃうと。だから、そんなことで乗らないことはもう最初からわかっているのに何でこんな実験をやっちゃったのかなというときに、私なんかは、やっぱりそういうときにアドバイスをしなきゃいけないので、非常に無力感を味わったということなんです。

ただ、これってもう8年前の話なんですよ。つまり、さらにここから8年でいろんな経験が全国で積み重ねられています。そういう意味で、四日市市というのはどうあるべきかということなんですけど、私はこう考えています、実は。非常に刺激的な言い方なんですけど、こう思っていたのできょうお受けしたというところなんですよ。やっぱり四日市市の公共交通政策は、非常におくれていると考えています。

おくれている理由なんですけど、恵まれていたからということ。つまり、先ほど申しましたが、どうして自治体が公共交通のことをやらなきゃいけなくなったかという、内部補助で、赤字路線も全部抱え込んで、もらえるスキームが成り立っていかなくなったのでコミュニティバスとかをやらなきゃいけなくなったということですよ。四日市市は

まだできているわけですよ、今でも、実は。そろそろやばいということですね。

本当は、これ、ほかの自治体だとそういうところがあるんですが、内部補助ができてい  
る段階から手をつけるというんなことができますね。つまり、利用客が多いときに改善を  
すると、もともとの基礎人口が多いですからどんどんふやしていくことができる。減って  
しまってからふやすのは、減った人たちというのは車とか自転車とかに行ってしまうので、  
バスに戻るのはなかなか難しいです。ですから、どこかに行ってしまう前にやら  
ないといけない。ですから、四日市市は、本当に今でしょうとなりますけど、本当に今や  
らないといけないと考えています。今まではやらなくても仕方なかったと考えています。  
今、やっぱり手を打たないと大変なことになるよと。

民営の鉄道バスでほとんどカバーされてきましたし、あと、よく、実は四日市市のこの  
市議会のお引き受けしたときに多くの皆さんに言われたのが、四日市市って先進的な  
ところでしょうということと言われました。これ全然、私の10年おくられているというのは  
全く認識が違ふと。四日市市が全国的に公共交通で知られているというのは、もう明らか  
に生活バスよっかいちなんですよ。生活バスよっかいちは、もう全国的な知名度ですか  
ら、生活バスよっかいちがあるから四日市市は先進的というふうに言われています。全然  
違ふよと言っているわけです。そうじゃなくて、生活バスよっかいちというのは、恵まれ  
た四日市市内で、非常に利用の少ない地域があつて廃止してしまったと。そういうところ  
で、やむにやまれず、西脇さんとか、そういういろんな方が始めたということがベースに  
なっていることで、逆に言えば、市の施策の中で生活バスよっかいちというのはどうい  
う位置づけかというのが薄弱ですねと、そういう話です。

でも、その理由もわかっていて、もともとその前に市がつくった自主運行バス3路線が  
今もありますよね。それが、私も何回も乗りましたが、何回乗っても1人と。何回乗って  
もすごい豪華な貸し切り、乗り合いなのに貸し切りというそういう路線だったので、4路  
線目はやりませんよという方針だった。これ、理解しています。じゃ、この3路線につ  
いてどういう改善があつたかという、大してやっていないと。それから、生活バスよっ  
かいちもそのままだと。

それから、実は私、注目していたのは、生活バスよっかいちの後に、保々地区で乗り合  
いタクシーの実験がありました、あれですね。あれ、本当によく覚えているんですが、私  
が乗りに行ったときがありまして、乗りに行ったその週で乗ったのが私だけという、1週  
間で私だけですよ。つまり、地域の人誰も乗っていないと。こういう実験があつたわけ

ですね。

ですが、実は、生活バスよっかいちにせよ、この保々地区の乗り合いタクシー実験にしても、今となってみるとめっちゃくちゃ先進的で、今、全国でこういうことが展開されているんですよ。言ってみると、四日市市は早過ぎたというところも言えます。早過ぎたし、恵まれていたので、今まで結構こんな感じで来ちゃったねということで、今、それを転換されるとすごくいいんじゃないかなと思ったので、どうしてもこの仕事は受けなきゃいけないと。ちょっと刺激的なことも言わないといけないと思って来たということなんです。

実は、その間に、もっと条件の悪いほかの自治体は、コミュニティバスに手を出さざるを得なくなって、これももう当てずっぽうなので、偶然うまくいったところはどんどん発展したし、そうでないところはどんどん展開しています。

三重県は、やはり多くのところが失敗。例えば、典型的なのは桑名市ですね。桑名市なんかは、利用が多いところもあるんですけど、路線バスがなくなってきちゃったと。あるいは、多度町とか長島町で同じやり方をしたら全くうまくいかなかったと。そういった経験を繰り返して今に至っているということですね。あるいは、津市なんかは、今、一生懸命いろんな取り組みをやっているんですが、やっぱり津市という非常に大きな自治体の中で、それぞれいろんな特徴があるものを一つにまとめるというのは、やはりかなり無理があるというか、市役所の本庁の担当者だけで切り回すことができないんじゃないかなと考えています。だから、やっぱりそれだけでも無理がある。何しろ、三重県は四日市市が一番人口が多いということで、それより下のところは、やはりバスが非常に厳しいところですから、そういうところで、さらにコミュニティバスといたら、それはやっぱりうまくいかせようとするとなんでもない努力が要るということになります。しかしながら、それ故に、三重県では結構おもしろい施策も出てきているので、後で、ちょっとこれもお話ししたいと思います。

これ、ちょっと飛ばしちゃったんですけど、そもそもコミュニティバスって何なのかという話ですよ。法律上にコミュニティバスという定義は何もありません。一般には、自治体や地域団体などが事業主体となって、運賃採算を目的としないで地域活性化や移動手段確保などを目的に運行する定時、定路線型バスと。これがコミュニティバスですね。このときにもう一つ、さっき申し上げたように、企画とか運営はここがやるわけなので、こういうところが、負担意欲があれば、赤字とかにとらわれないいろんな取り組みができる。そのことによって、地域を活性化するとか、その地域を便利にするということに役立

ることができる。そのためにはちょっとぐらい赤字負担をしたって、それは経費でしょうという考え方です。

ですが、地域団体などがというのは、これ、全国既に3桁くらいあるんですけども、圧倒的に多くは、やはり市町村が事業主体になるものですので、市町村バスをコミュニティバスと呼ぶというふうに勘違いしている方もかなりおられるということです。しかしながら、そうではなくて、先ほど申し上げたように、コミュニティバスという名前がついた由来というのは、ムーバスをつくられた皆さんが、その試乗会でこうくねくね走っていて、車窓を見ながら、これって町内会のバスみたいなものだよねという話をされて盛り上がった。町内会か、町内会バスは格好悪いよね。じゃ、町内といたらコミュニティー、コミュニティバスがいいんじゃないということでコミュニティバスとつけたということなんです。ですから、コミュニティバスというのは、大事なのは、すごく地域に密着しているということですね。そういうことをきちんとやらなきゃいけないという話です。

そういうものも昔からありまして、例えばこれ、舞鶴市のバスです。これ、1973年、私1970年生まれですので、私とほとんど同じぐらいの年なんですけど、このバスはどういうバスかという、地域住民で、その路線バスがあったとか、舞鶴市は航路もありましたので、航路がなくなったというところについて、市が、おまえのところ、バスがなくなった、航路がなくなったと、どうすると。もし何か欲しいのであれば協議会をつくりなさいというふうに勧誘するんですね。協議会をつくって、舞鶴市の場合は、そこが運転手さんも雇って全部経営もさせます、舞鶴市は。これはちょっと、実は危ない話なんですけどね、そこまでやると。

それに対して、市は、車を買ってあげますよと。それから補助金は出しますよと。それから、スクールバスを兼ねられるところではスクールバスの補助も出しますよと。それから、ノウハウを支援しますよと。あと、運転手さんに必要な講習会。これ、舞鶴市ですと京都まで受けに行かないといけないので、舞鶴市で出張してやってもらえるようにしますよと。こういうのを補助すると。今、市内7路線、7地区で協議会をつくって運行しています。実は黒字を出しているところもあると、いろんな工夫をして。

こうやって地域でみずから、まさにこれ、コミュニティバスじゃないですか。自治会が協議会をつくって、そして公共交通を運営して盛り上げるというやり方ですね。それによって、地域で話し合っただけでニーズにあった路線やダイヤ設定をするということなので、7地区それぞれ、もうダイヤも、運賃も、考え方も全部さまざまです。それぞれがそれぞれ自

由にやっています。

ただし、市内の主要な幹線は民営バスということで、民営バスとどっちかというところ、谷、奥のほう、こういう路線というのはが接続して一体となって公共交通として使われているという、そういうものなんです。

このやり方というのは、当然こういうことが起こります。やられるところとやられないところがあると。あなたのところ、バスがなくなるんだけれども、こういう組織をつくりますかと言ったら、ぜひやりますというのと、うちはそこまでやれと言われたらやりませんというところとあるんですね、やっぱり。こういうふうに差が結構出てきます。

今、こういうやり方というのが、実はかなり多くやられているんです。市町村がお膳立てをして、おまえのところ公共交通が欲しいんだったら、自治会とかをベースに協議会をつくりなさいと。その協議会をつくったら、いろいろ市が支援してあげますと。ただ、あなた方もやらないとやってあげませんという、そういうやり方で公共交通をつくっていくというのがかなり出てきます。

例えば名張市ですね。名張市は5路線あります。それから、伊賀市は1路線あります。それから、松阪市は5路線ですね。嬉野、三雲というところ、これは合併したところですが、合併してから4年とか5年、これ、三雲の出発式で市長がここにいますけど、このバス1台をどうするかというために4年も5年も話をして、今も、やっぱりそれだけやっているのも思い入れがすごいわけですよ、このバスに対する。みんなやっぱり見ている、きょうは乗っているとか乗っていないなというのが、もう近所の話になるというようなくらいやっぱりその地域に根づいていると、そういう話です。

岐阜市だと14路線ですね、今。一宮市で2路線とか、関市で5路線と。こういったように、この地域では、ちょっと大きな市ですね、これ。大体人口10万人を超えてくるような市で、こういったそれぞれの地区で協議会を立てて運営してもらって、市が助けるというバスが出てきているんです。

これってどういうメリットがあると思いますか。これ、先ほどの津市のお話をしたらよくわかると思うんですけど、津市みたいなところこそ、これは意味がありますよね。つまり、それぞれいろんな地区があって、ましてや津市の場合だと、ここ、津市じゃないから津市の話をしたってしょうがないんですけど、それぞれ自治体だったということを考えて、それぞれで考える余地もあると。だから、そういうところでそれぞれの公共交通を考えるということをやったほうが、やはりその地域に密着したいいいものができる。

豊田市の場合でもそうです。朝日とか、藤岡とか尾原とかというのは、もともとの町や村の単位でやっているという話なんですね。だったら、もともとの町や村でよかったのかというとそうでもなくて、これは、実は豊田市の場合はこういう仕組みなんです。豊田市は、幹線と支線をそれぞれ別の考え方で整備していると。こちら、左側が幹線ですが、これ、豊田市おいでんバスという、もうすごく、さすが豊田市だけあって物すごいぴかぴかのきれいな車なんですけど、これが、四日市市なんかでいうと三重交通の本数が多いバスみたいな考えですね。

これ、どういうものかという、豊田市の場合は合併市ですので、豊田市の中心部から旧の町村役場までは、これは、運賃も、車も、便数も全部同じにして、同じようなサービスを提供しましょうという考え方にしています。やはり同じ豊田市民だからそうしよう。その発想は、ここ、すごい大事なんですけど、高校生が通学、部活ができると。それから、21時台が最終というのはどういう意味かという、1次会で酒を飲んで帰れるという、そういうと、ちょっと補助金を出すのにいろいろ支障が出そうなので、そういう、はっきりとそういうのじゃない。このことによって高校生が自宅から通学できるので、それぞれの旧町村のところもずっと高校生も18歳までは住んでくれるという、そういう地域にできる。それから、1次会までお酒を飲んで帰れるということであれば、これ、通勤もできる。だから、通勤、通学にきちんと利用してもらえようようなバスとして整備しているわけです。

さらに旧役場ですね。ここでパーク・アンド・ライドをやっていると。つまり、役場の駐車場がもうあいていますので、そこにバス停があって、そこまで車に乗ってきたり、自転車を乗ってきて、とめて、そこからバスに乗って中心部へ出ることができると、そういう仕組みですね。こういったことをかなりやっています。

豊田市の場合は、実は、例えば三重交通さんがやっているバスとかを、全部豊田市のおいでんバスというのに変えてしまいました。これはお金があるからできることで、車、もう全部豪華なんですけど、四日市市だとそこまでのことは絶対できませんから、こういうところというのは、三重交通や三岐鉄道さんとよく話をし、あるいは近鉄さんとよく話をし、どうやって協調できるか。あるいは、市の交通政策とどういふふうにあわせることができるかという議論をしていかないといけない。豊田市は、そこはもう補助金で全部片づけちゃったということですね。

一方でこちら、地域バスというのがあります。これは、各地域の中の足を確保するという、今度はこちら、豊田市に似合わないこんなぼろいバスが、中古のやつを買ってき

たのが出ているんですが、こんなのを買ってきて、これをあげるから、このバスをあげると。そのかわりお金を全部稼いでこいと。あるいは、運転手とかも調達してこいと。広告をとるとかいろいろ考えると。そういうことをやってもらうと。地域がダイヤとかお金の集め方とかを決めて、もうどうしても足りないところは市が補助するという考え方です。そのかわり、どういうダイヤにするとか、あるいはどういう運賃にするとかというのは地域で決めてくださいと、そういうやり方ですね。

これ、先ほど舞鶴市で申したように、同じでして、豊田市の場合でも、やっぱり地域できちんと盛り上がってこないとちっともこのバスができてこないということになります。ただ、やっぱりあっちで走っているのに俺のところでは走っていないというと、一体、おい、自治会は何をやっておるんだという話になってくるので、だんだん自治会も役員が代わりとかしてくるとやる気のある人も出てきて、今ですと、豊田市の場合だとほとんど立ち上がっておるというそういう状態になっています。

ですので、基本は、大きいところは、市や、あるいは交通事業者がかなりイニチアチブを持って、どういうふうにサービスレベルを決めていくかというのをきちんと決めてやっていくと。細かいところはそれぞれのところで考えてもらって、責任もある程度持ってもらってやってもらうという。この組み合わせというのが今、非常にいいんじゃないかと言われてます。これがこれですね。

つまり、細かいところというのは、誰でも安心して暮らせる地域をつくるための生活支援路線、つまり、車を使えない方にも、生活に最低限必要なお出かけ、特に弱者の方ですと、通学、通院、買い物ですね。こういうことができるような公共交通サービスや徒歩環境をそれぞれの地域で提供する。ただし、その提供するというときのやり方は、やはりその地域の人どこへ行きたいとか、何がやりたいとかということをよく話し合っただいて、それに対して、お金がこれだけあるのでこういうことができますということ話し合っただけで決めてもらうという、そういうやり方が必要だと考えています。それが、実はいわゆるコミュニティバスの領分だということですね。先ほどの舞鶴市であるとか、あるいは名張市、松阪市で出てきたものとか、豊田市の地域バスで出てきたようなそういうものに当たると。

それから、もうちょっと広いエリアを動くときには、来訪交通と言っているんですが、誰でも楽しくお越しいただけると。誰でも動きやすく動けるというそういうもので、これは、どちらかというと、バスもあるんですけど、LRTとかBRTに近いような領域かも

しれません。

通常は、今、世界的にそうなんです、細かいところは小さいバスで回って、それと大きなところは、今までの鉄道とかバスだとやっぱりレベルが低いので、もっと近代的にしたLRTとかBRTに変えていって、大まかなところを早く動けて、そこから乗りかえて細かく動けるというそういうネットワークをつくるというのがかなり考えられていることなんですよね。そのために、お金がかからず、地球にも優しく、まちづくりとも連携した便利で合理的な公共交通網というのをきちんとつくって、あと、こういったことというのは、まさに安心して暮らせるとか、楽しく来られるとかということで、単に交通政策じゃなくて地域政策そのものと考えていいと思います。つまりまちづくりですよ。地域公共交通はまちづくりのためのツールであって、商売じゃなくてまちづくりのためにやっているんだから、今までは欠損補助という言い方をしていたんですけど、そうじゃなくて、まちづくり政策への投資でしょう。ここをきちんと明確にすることが大事なんですよね。どこかの会社が、勝手に商売で客を乗せて運んでもうけているというそういうものじゃないと。そうじゃなくて、コミュニティバスだとか、こういう新しいLRT、BRTみたいなものというのは、その地域をどういうふうに魅力的にして皆さんに喜んで住んで暮らしていただけるか、あるいは来ていただけるかというための装置としてあると。装置としてあるんだから、動いている人だけが負担するんじゃなくて、そのことによって潤ったその地域全体で支えるという仕組みが要りますよねと。それが全体ですと、市が全体で持つと。それから、細かいところは地域で持つという、そういうふうな感じで考えていただくといという話です。

これ、岐阜市なんかでも同じですね。これ、岐阜市ですが、岐阜市は、細かいところですと、これ今度、今13路線ですが、9月1日から14路線になりますけど、細かいところはコミュニティバスが、実は岐阜市の場合でも、各地区で自治会がベースになった運行協議会がありまして、そこが企画運営をやって、それに対して、市は補助金はここまでしか出しませんと。ここよりも補助金を上回るといったら、経営改善策を考えないと2年で廃止しますというそういう厳しい基準を設けています。そのことで、ある地域ですと、これはもうどうしようもないから、運賃を100円から200円に上げようとか、あるいは、毎日運行であったのを隔日運行にしましょうとかというそういうことを自分たちで提案してやっています。しかも、これ、13地区で競争しているので、評価委員会が市にありまして、13地区の状況がわっと出るので、うちはちょっとさぼっているとか、負けているとかそう

いう話になってくると、またやる気になってくるというのもあります。

一方で、幹線部分については、これ、今連節バスが出ていますが、連節バスも入れましたけれども、今、岐阜市でやっているのは、幹線を八つですね。岐阜市内にはバスの幹線は八つあるということで、この八つの部分について、例えば、バスロケーションシステムであるとか、バス優先信号であるとか、そういったものを整備し、あるいは停留所の上屋を整備するとかというのは集中的にやることで、この幹線をきちんと整備した上で幹線にぶら下がるコミュニティバスもそれぞれの地域で支えるという2層構造をやるという話なんです。

コミュニティバスは、必ずそういうふうにと考えると、特に四日市市のような基幹的な公共交通、鉄道もバスも基幹的な本数の多い路線があるようなところは、こういった基幹的なところをきちんと事業者と協働してやりながら、そこからフィーダー、枝になるようなこういったコミュニティバスは、地域の皆さんにかなり入っていただいて運営すると、そういうやり方をぜひとってほしいんですね。その中の、例えば一つとして生活バスよっかいち、生活バスよっかいちは、ご承知のようにNPO法人生活バスよっかいちさんが事業主体。通常は自治体であるのがNPOになっているわけですね。三重交通さんが運行する形ですが、これは非常におもしろくて、運賃1に対して協賛6で補助3ということで、通常そうじゃなくて、運賃1で補助が9だから、これが9が3になって市としてはいいよねと。そういうふうにお考えだと思っただけです。

でも、そういう非常に短絡的なメリットで考えちゃいけない。そうじゃなくて、ここが あることによって、この地域の皆さんが、自分たちでこの公共交通をどうやってよくしていこうかということを考えるインセンティブにもなっている。これ、全部丸々税金でもらっていたら、ただ税金の取り合いをしているだけじゃないですか。そうじゃなくて、これは四日市市のいい制度で、補助金はもう、これ、キャップがあると。それに対して、自分たちで集めてこいというのをやっていけば、ただ6って非常に大きな割合ですけど、ここがあれば、そのことによって、その地域で支えいくという自覚が生まれるので、そういう意味では非常にいい制度、先進的な制度だということ間違いありません。

ただ、何が間違ったかということ、実はそれが生活バスよっかいちだけに終わっちゃったということ。それに対して、こういうところは全市展開をしているということですよ。つまり、市の仕組みとして生活バスよっかいちみたいなものをどんどん推進して、市役所が、職員が、要するに勧誘しに行っているのだから、あなたの地区でやりませんか。やりません

と言っているけど、別にやらないんだったら、うちは何もやりませんけどねという。でも、やる気になるんだったら助けますよというそういう勧誘をして、こんなたくさんの地域のバスが出てきて、私もこの中の何個かにかかわっているんですけど、やっぱり物すごい活気があるんですね、こういうことができる地区というのは。バス1台走らせるのにどれだけ頭を使うかということをやったら、その地域もすごく盛り上がってくる。そのことで、例えば新しい祭りができたとか、新しいまちづくり計画をつくる機運が出てきたとかという、そういう地域の変革を生み出すことさえあるんです。そのぐらいのことをやってこそコミュニティバスを走らせる意味があるというふうに考えています。

四日市市は、一応僕も調べたので、総合交通戦略もあって、それっぽいことは書いてありますね。こんな感じであるとか、幹線があるとか書いてあるんですけど、一通り読みましたけど、非常に教科書的だなと思いました。生活バスよっかいちがよかったのは、教科書じゃなかったですよ、あれは。もうやみくもにやったわけですよ。やみくもにやったんですが、お金を集めてみんなで合意したからできた。いい教科書はあるんですが、この教科書を実現させるためのお金と、それからみんなの気持ちの形成、これをきちんとやっていかないと、これは本当にお題目で終わってしまうと。しかしながら、これ、国の支援でつくっている計画なので、やっぱりきちんとやっていかないと、これはやる気が問われるなというふうに思っています。

ですから、こういう戦略をベースにして、こういうところで一体何をやるのか。あるいはこういうところで一体何をやるのかということ、より詳細な計画を詰めていくということがこれから求められますよね。その意味で、ちょっと聞いてもらいたんですけど、どうしようかな。もう1時間がたっちゃったな、どうしよう。余りしゃべり過ぎちゃいかなですよ。いいですか。

豊田政典委員長

大丈夫です。

加藤博和参考人

こちらをちょっといっておきましょうか。

地域公共交通会議という制度があります。四日市市にも地域公共交通会議というのはあると思うんですけども、実はこれ、2006年の、先ほど冒頭に申し上げた道路運送法の改

正、これでできたものなんですけど、この制度というのはもともと私がそのとき提案させていただいたもので、私の子供みたいな制度なんですよ。

実はこの制度を考え出したときにいろんなことを考えたんですが、一つは生活バスよっかいちのことが頭にありました。つまり、私が生活バスよっかいちの立ち上げにかかわったときに、中部運輸局に何回も行って、前例がないからできないと。わけのわからない、生活バスよっかいち運行協議会という意味のわからない、市の支援も受けているか受けていないようなそんな団体に対して許可は出せないと、一体誰が責任をとるんですかということをおっしゃられたと。

結果的に、生活バスよっかいちが運行を開始できたのは、運行開始というか、有償で運輸局の許可をもらって運行ができたのは、市の補助制度ができて、要するに、市がそこに補助金を出すということは市が認めた団体だということだから安心して認可も出せますということになったということなんですよ。

そのときに私が思ったのは、非常におかしな仕組みだなと思いましたよね。地域が自分たちで公共交通を、お金を集めてやりたいと言っていて、それに対して国が許可を出せないと。市がお金を出したら、国は許可を出せると。何それという話なわけですよ。

じゃ、そういうふうに、市がお金を出さなくともお墨つきを与えられるような組織をつくったらどうかと。そのときに市が主催して、関係する団体が集まって、生活バスよっかいちというのが出てきたと。

これは一体、四日市市にとって必要な公共交通なのか、何なのかと、四日市市の公共交通のいろんな計画の中で、このバスというのは合うのか合わないのか、あるいは合っていないんだったら、どうやったら合わせてくれるのかと、そういうことをきちんとここで議論して、結果的にじゃ、やりましょうということで認定されたら、運輸局がそれに対して許可を出すと。そういう仕組みをつくったらどうかというふうに思ったんです。

ですから、私が生活バスよっかいちにかかわっていなかったら、この地域公共交通会議という制度はなかったかもしれないと、実はそういう脈絡なんです。

じゃ、今、四日市市さんが地域公共交通会議という制度をどのくらい使いこなしているかという話ですね。これ、私自身が設計した制度だから、使いこなし方というのは非常に熟知しているつもりなんですけど、地域公共交通会議の仕組みというのは、一言で言うと特区。つまり、通常ですと、国が認可してくれないような公共交通に対して、この会議でオーケーを出すと、そうすると許可の簡略化、弾力化が得られるというものなんです。

通常は、多くの自治体では、この弾力化、簡略化を、いわゆる市のコミュニティバスだけに使っているんですよ。それは、市のコミュニティバスというのは、路線バスとかよりも運賃が安いので、その安い運賃を認めるために、運輸局から公共交通会議を開きなさいと。それをしないとできないからと言われて、よくわからないうちに開いて、運賃を安くした新しいコミュニティバスの路線、いいですね、いいですよと言って、それで、それに対して運輸局が許可を出すというそういう仕組みになっています。

ところが、本当はそうではなくて、市町村でどういう交通をやりたいかということをごここで議論して、その中で国の制度にあわない、あるいは国の制度からはみ出したものについても、一定の部分については、ここで議決できれば国が認めるというのがこの仕組みなんです。だから、そういう意味では、生活バスよっかいちなんていうのは一番筋がいいというものです。ただ、市のコミュニティバスを認めているだけだったら余り意味がない制度なんです。

つまりこういうことです。地域が欲しいと思えば国の基準を超えていけるような特区を認めるような制度、これが地域公共交通会議の制度です。これは、実は、ちょっといろいろ書いてあって恐縮なんですけど、要するにこれですよ。普通の路線バスでも受けられます。今はコミュニティバスでも、三重交通さんや三岐鉄道さんの路線バスも全部、いわゆる道路運送法4条の乗り合い路線ですので、どんな路線であっても、地域公共交通会議で議論すれば、こういった自由度、許可手続簡略化を保障されるということなので、例えば、民間路線でもどんどんかけていけばいいんですよ。例えば、ここに停留所を置きたいと。だけど、今までいろんな協議でなかなかできなかったと。だけど、これ、住民の皆さんにとっていいことだから、この会議でどうやってできるか話し合しましょうよと。話し合っ、警察さんや道路管理者さんも含めて合意が得られれば、それで一発で許可も出てくるというそういう仕組みなんです。

ですから、本来でしたら、生活バスよっかいちとかコミュニティバスだけでなく、公共交通会議のその会議の場で、四日市市の全ての公共交通についてきちんと議論して、どういうふうにそれぞれよくしていったらいいのか、全体としてどう調整していったらいいのかということを議論すると。そういうツールとして活用できるという、そういう仕組みとしてつくりました。ところがというふうに講演会とかでは言うんですが、法律とかに書いていないのでなかなか伝わらないわけですよ。だからそういうふうに余り活用してもらっていません。

実は、さらに今はこうなっています。今は、その2006年の後に、2007年に地域公共交通活性化再生法というのができています。その中でいろんな仕組みがあるんですけど、ここですね、大事なのは。地域公共交通活性化再生法定協議会、それから、地域公共交通総合連携計画と。この活性化再生法定協議会というのをつくって連携計画というものをつくと、それによって、公共交通についていろんな特典が受けられます。あるいは、総合的な計画なので、それに基づいていろんな事業をやっていけるということになるんです。

これは、しかも、ここに書いてあるLRT、BRT、船、乗り継ぎ、鉄道といろんなのがあるんですけど、要するにここでは、ここにもありますね。これ、鉄道でも道路でも走れるDMVと言われるものとか、あるいは水陸両用車とか、今までになかったような新しい交通手段、そういったものにも適用される法律。つまり好きなことをやってねということです、これ。ちょうどこの法律というのは小泉政権末期ですね。要するに法律が何でも通った時代。私も、そのとき国のそういうところにいたので、言っていましたけれども、今しかない、こういう法律を通すのは。

つまり、これ、はっきり言っちゃうと、国土交通省の中の局があるじゃないですか。それを全部超えた法律になっています。これは、そういったときに、もう勢いでわっと通さないといけない、それでできた法律なんですけど、その結果としてできた連携計画という制度。憲法みたいなものなんですけど、法定計画であって、コミュニティバスやデマンドだけじゃなくて、路線バスや鉄道を含めた全体計画からどういうふうにお互いが連携するかということで、関係者がモード路線間でどう連携するか、それから、地域間でどう連携するかと、そういったことを書き込んで、さらに、この計画をつくったら協議会で実行していくということですね。こういうことを、全部一気に通貫でやっていくと。こういうことができるようになっていきます。

私が今、三重県で参加している、松阪市、鳥羽市、紀北町、多気町、この4市町は、全部地域公共交通会議とこの法定協議会が一体になった組織で、連携計画を策定して、さらに国の補助金もいただいて、その計画に基づいて、この法定協議会でかなりおもしろい、おもしろいんです、出ていると。議事録を読んでいただくと、本当におもしろいとわかると思うんですけど、楽しい議論をして公共交通づくりをやるというそういう体制づくりをしています。

地域公共交通会議を、これにまた発展させることでいろんなことができてきます。ですから、市全体としては、法定協議会と地域公共交通会議を一緒にしたような組織をつくっ

て、闊達に議論をして、市全体の公共交通をどうしたらよくできるかという議論をする。さらにそれと総合計画であるとか、都市計画マスタープランであるとかと連動して公共交通をどういうふうに生かしていくかという議論をする。

一方で、各地区では地区で協議組織をつくってもらって、それぞれのところでどうやってやっていくかということをお話し合ってもらおうと。その交流をやるということをやると、私は、四日市市でもいろんなおもしろいことができるんじゃないかと考えています。

あと、そのときにコミュニティ・バスとかデマンドとかとありました。これちょっと、一応理系なのでグラフ的に書いているんですけど、これ、横軸が、時間が定まっているところからダイヤがないという、ダイヤの不自由から自由の軸ですね。縦軸が、路線が定まっているところからドア・ツー・ドアまでの経路の自由度です。2006年の道路運送法改正までは、実は、道路運送法の中には、一般乗り合いであるバスと、それから、一般乗用と言われるタクシー、この二つしかありませんでした。つまり、定時定路線か、ダイヤがなく、ドア・ツー・ドアかというのしかありませんでした。

ところが2006年の法改正によって、地域公共交通会議で認められれば、こんなにいることができるようになりましたという話です。法改正より前からできていたんですが、やや脱法的なやり方でやっていたと。そうではなくて、これからは特区ということで、こういったそれぞれの、例えばダイヤは固定でミーティングポイントデマンドをやりたいと、飯田市はそれをやりたいというのであれば、飯田市の地域公共交通会議で認めたらできますという話ですね。ダイヤがなくミーティングポイント、これは豊田市の小原です。小原でこういうふうにやりたいと。だったら当然豊田市の会議で認定すればできますと。

こういうふうに、バスだけじゃない、タクシーだけじゃない、いろんなデマンドもいろいろあると。こんなのを皆さんのそれぞれの地区で好き勝手に選んでもらえばいいと。

これはこうなります。通常、バスが運賃が1だとすると、タクシーは10倍なんですね、ですから、この間は大体1から10の間ぐらいになってくるということで、我々はこのぐらい運賃を払う気があるけど、このぐらいのサービスが欲しいというそういうお金をどれだけ払えるかということと、どれだけサービスが欲しいかということのせめぎ合いの中で、あと、その地域がどういうふうに、例えば集中しているとか、分散しているとか、川を隔てているとかいろいろあるじゃないですか。そういったことの中で選んでいくという適材適所ですね。これも専門家のアドバイスとかも入れながら、地域や市役所できちんと議論するというのもやるべきだと考えています。

さらに、一所懸命と言っているんですけど、これですね。そういった議論というのは、まさに住民や、利用者や、事業者や、企業や、市町村が、人や、お金や、心や、口を出して負担や支援をするというこういう、私は、一つのところで命をかける、一所懸命と言っているんですけど、一所懸命の仕組みで、しかも通常、事業者がえらかったり市町村がえらかったりしちゃうんですが、みんなが対等になって話し合う。言い放しにしないと。みんなができることをやるという精神でやっていかなきゃいけない。

実は、それというのは、そのことも生活バスよっかいちから学んだことなんですよ。これ、生活バスよっかいちの会議で、まさに生活バスよっかいちの会議というのはそういう会議だったと考えています。交通事業者も、地域住民も、あるいは協賛してくれる方も、あるいは専門の人も入って闊達に議論をして、一体私に何ができるのか。全体として何が達成できるのかということ、これ、新しい公共を言うだけなら簡単ですが、待っていてもできませんなんて言っていますが、要するに、新しい公共なんていうのは、誰かがやってくれるなんて考えていたら絶対できないので、俺はこれをやるから、おまえもこれをやろうよという、それをやらないとだめだと。まさに住民は、願っただけじゃなくて活動しなきゃいけないし、自治体は、それを理解して支えてくれなきゃいけないし、事業者は、協力的であって、できればそこで金もうけをしたいと。この三つが、実は、住民と自治体と事業者というのは言葉がなかなか通じないので、きちんとコーディネートするコーディネーターと。こういう人たちが集まって行動できる場づくりというのもしゃいけません。

よく、西脇さんに代表されるように、その中でキーパーソン、引っ張る人が必要だと言うんですけど、実は、私はそんなには考えていません。キーパーソンというのは、目的意識が強くて、段取りがうまくて、コミュニケーションが明るくて、大胆で慎重という、大胆と慎重って逆なんですけど、大胆にして慎重な行動ができる人。そして我慢強いという。これは、かなり個性に立脚します。

しかしながら、実は大事なものは、そういう人が動きやすくなるような環境なんですよ。多くの地域では、こういうふうに思っている人が自由に動けないというのがあります。実は、こうやって思っている人が存分に力を発揮して、地域にとっていい活動ができるように市がお膳立てをするということが私は非常に大事だと思っています。つまり、キーパーソンやその卵を孤立させない。特にここですね。その卵というのがなかなか出てこない。キーパーソンというのはすごい人なので、大体。もう次の人は萎縮しちゃって、あんなの

になれないからもう無理となっちゃうと。そうじゃなくて、きちんとその卵という人も育てていけるような仕組みを地域でつくっていかなくちゃいけません。実はみんなで取り組んで、その中で自然とキーパーソンも出てくるような場づくり。つまり、これ、どういうルールなのか、組織はどうなのか、ノウハウはどうなのかと、こういうことについて自治体がきちんと役割を果たしていかなくちゃいけないというふうに思っています。

ですので、自治体の役割というのはこの三つです。

一つは、きちんと戦略をつくるということですね。それは、ただ単にバスを走らせるとかというだけじゃなくて、地域でどうやって一体感を出すかとか、クオリティー・オブ・ライフをどうやって向上するかとか、たくさんの方に千客万来で来ていただくとか、そういったまちづくりのほうから考えなくちゃいけないということですね。

それから、いい担い手が出てくる仕組み。つまり、それだったら俺がやるよというふうには手を挙げてもらえるような仕組みづくりが大事です。ただ、それだけだとみんなばらばらにやってしまうので、大事なものはネットワーク、網になるということなので、停留所とか、ターミナルとか、駅広とか、パーク・アンド・ライド、キス・アンド・ライドといった結節の仕組みが非常に重要。

それから、運賃を共通にするとか案内を共通にする。例えば、バスマップをつくるに当たって、コミュニティバスだけつくったってしょうがないので、鉄道も路線バスも全部入れてつくるとか。そういったこともやらないといけない。

それから、きちんと事業所間の調整ですね。そういうこともやらないといけない。

そして、きちんとそれぞれの地域にあう適材適所となる運行手段についてコンサルティングをすることで、こういうふうにした戦略に対してうまく、それぞれの地域の取り組みが整合するように持っていくとか、あるいは担い手となる事業者、NPO、住民組織に皆さんを支援する活動。こういったことが市の公共交通行政にかなり求められています。

ちょっといろいろ話したんですけど、そういったことで、ちょっと負の言い方をするんですけど、どうしても公共交通の存続とか新設というのを目的と思っちゃう人が多いと。例えば、ここに入ってくる時も、近鉄内部・八王子線ののぼりが立っていましたが、近鉄内部・八王子線を残すことが目的であっちゃいけないんですよ。近鉄内部・八王子線を残すことで四日市市をどういうまちにしていくかということ、その中で今の近鉄内部・八王子線が非常に有効であるとか、あるいはもっと違う形につくりかえたほうがよりいいのかもしれないとかという議論をきちんとしなくちゃいけないと。だから、残すか残さない

かという議論じゃ全くないんです。どうやったら、どういう装置をそこに持ってきたらこの地域がよくできるかというふうに考えていただきたいということですね。

そう考えると、最初からコミュニティ・バスありきとかワンコインありきとかポンチョといっていますけど車両ですね。この車じゃないとだめとか、こういう形にこだわるというのはちょっとやめたほうがいいと。そうではなくて、本当のまちづくりの目的から入ったほうがいいと。

使ってもらわないといけないので、利用者、地域の視点を持たなきゃいけない。だから、利用者や地域の皆さんにたくさん入っていただけるような議論ができないといけません。そして、既存のバスや鉄道というのは、これはすごい財産なので、これをきちんと生かすということが大事で、それと競合するような別のシステムをつくるというのはまずいと。都市計画とか、総合基本構想とか、そういった他の施策との整合をきちんととるとのことですね。こういったことをやっぱりきちんと、これ、逆に書いているんですが、この逆をきちんとやっていきましょうと。そうすると、その中で、ここはコミュニティバスが非常にいいよと。地域の皆さんを巻き込んでいろんなことを考えましょうということが、非常に市全体の中でも有機的に機能してくるだろうというふうに考えています。

まとめますけど、やっぱりみんなの思いをどうやって集めるかというのは、非常に乗り合いのバスや鉄道は大事だと思っています。住民は、その地域で暮らしていくためにお出かけができると、出かけられると、そういう地域じゃないと暮らしていけないんだと。だから、きちんとお出かけできるような地域にしてほしいと。

自治体は、やっぱりその地域が豊かで魅力的であって、人口がふえて税収もふえると。そういう地域であってほしいと。

事業者は、今、全然お金がもうからないんですが、やっぱりあってよかったなと思われて、収益も出せると、そういうふうな会社になりたいと。運転手さんなんかはやりがいがあるって苦しくない。幾ら走らせていても後ろに誰も乗っていないと、本当に悲しいですよ。俺がこうやって運転していることでこの地域を支えているんだと、だったら、ちょっともう給料が安くてもしょうがないかと。もっと高い給料をあげなきゃいけないけど、本来。そういったことを思ってもらえるような、そういう仕事場。

そのためにきちんと意見を言って、議論をして、取り組みに参加して評価することで改善を進めていけるような場づくり。これを市全体、あるいはそれぞれの地区でつくって、それをベースにして地域密着型のバスや鉄道をちゃんとつくっていく。それを人任せにせ

ず、できる範囲で、賢くそれぞれの人が行動できるようにすると。これによって、閉塞した住民や地域に楽しい公共交通と地域づくりを胸を張って提案して、巻き込み、実現できると。

それが、私は、非常に大それたことを言っちゃうんですけど、地域であるとか、ひいては日本を救う一つのきっかけになるんじゃないかと考えています。ですから、そのために公共交通をどう考えるかというのは非常に重要なことだと思っていますので、この機会にぜひ、きょう問題提起をさせていただいたので、いろいろ考えていただいて、新しい制度づくりとかをやっていただけるといいなというふうに願っています。

どうもありがとうございました。

豊田政典委員長

加藤先生、どうもありがとうございました。

それじゃ、ここで少し休憩をとらせてください。あの時計で10分まで休憩です。

14 : 58 休憩

15 : 10 再開

豊田政典委員長

それでは、時間が来ましたので、委員会を再開したいと思いますので、着席ください。

加藤先生、本当に刺激的な話をいただいたと思って喜んでおります。大変わかりやすいし、四日市市のことも研究いただいて、刺激的な問題提起もいただいたと思って喜んでおります。

これから委員から質疑をさせていただいて、意見交換をさせていただきたいんですが、加藤先生のほうでご準備いただいた資料のほうはどうさせてもらいましょう。よかったら、今、お願いします。

加藤博和参考人

4種類あるんですが、論文というか、原稿が三つあります。

一つが、自治展望という神奈川県自治振興センターが出しているところの、みんなで

つくり、守り、育てる地域公共交通、本物のコミュニティバスを生み出そうということですが、これ、先ほどの話をもうちょっと詳しくしたもので、コミュニティバスというのはどういうもので、どういうふうにつくったらいいのかということが詳しく書いてありますので、これ、読んでいただいたらいいと思います。

それから、運輸と経済と雑誌に出ている特集、日本における住民主導による地域公共交通確保の取り組みということで、これは、生活バスよっかいちなんかも含めて、あるいは今ここに、名張市の国津のコミュニティバスを出していますけれども、こういった住民の皆さんがかなり主体になってやられているバスについて日本全体のものを網羅的に紹介した原稿ですので、こんなふうに全国ではやっていますよというのをわかっていただける資料です。

それから、もう一つ、土木計画学研究・講演集という、土木学会の一つの発表会の原稿なんですけど、日本に地域公共交通計画は根づいたかというそういうタイトルで、これは、先ほどちょっと紹介した地域公共交通活性化再生法、あるいはそれに基づく総合事業の成果と今後の課題について書きまして、これ、国土交通省にもかなり配布して、これからの仕組みづくりに役立ててもらおうという意味で書きましたので、結構これからの施策の先取りになると思いますので、読んでいただくと参考になると思います。

最後四つ目、9月7日に松阪でシンポジウムをやるので、よろしければ来ていただいといるそういう宣伝です。これは結構おもしろくなるんじゃないかなと思っています。

以上です。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

それでは、委員の皆さん、いろいろ質問があると思いますので、発言をいただきたいなと思います。

それから、副議長、竹野議員が傍聴に入られました。

では、どなたからでも結構です。どうぞ。

森 智広副委員長

きょうはありがとうございました。

まず、簡単な質問なんですけれども、先ほど加藤先生、コミュニティバスといってもい

ろんなケースがあって、成功するのもあるし、失敗するのもあるということで事例を取り上げられて、デマンドバスもありますよということだったんですけども、少しデマンドバスでもちょっとだめなものもあるみたいなことを言いかけられたと思うんですけど、そういうデマンドバスって余り好ましくないというか、失敗したというケースがあれば教えていただきたいんですが。

#### 加藤博和参考人

デマンドは失敗のほうが多いですね、もう全国的に見れば。成功は少ない。コミュニティバスも成功は少ないんですが、コミュニティバス以上に少ないかもしれません。三重県でいうと玉城町の元気バスというのは非常に有名なので、あれが成功例と捉えられていますけれども、やっぱりあれも無料ですし、例えば。無料でドア・ツー・ドアでやれば乗るよねという話もなくはありません。実際には300円とか500円とか取らなきゃやっていけないようなものなので、そうなるとなかなか使ってもらえないというそういうところがあります。

実は1枚つくってきていまして、きょう、コミュニティバスの話なのでちょっと省略していたんですけど、最近どうしても、コミュニティバスが空バスであるとか、あるいはいろんな地域の要望を聞くことによって、どんどんと冗長になっていくと。ここを通過したら、こっちは何で通らないんだと言われて、こっちへ行ったと、そうしたら、こっちは通らないでこっちへ行ったと。知らないうちに全町巡回バスで、町内全部観光するにはいいけれども、2回乗るのはいやだよねという、そういうバスになっちゃうと。

そういうことで、だけど、どこの停留所も乗り降りがないと。だったらデマンドのほうがいいよねということになったということなんですが、確かに空バスや無駄な迂回はなくならないということなんですが、それから、需要に応じて走るので、サービスレベルとしては向上するというふうに言うんですが、実はそういうところというのは、もともとコミュニティバスではだめだったところ。つまり最初から走らせちゃいけないところです。

デマンドの導入というのは、実は恐ろしくて、コミュニティバスだと、利用が少ないと経費がふえるんですけど、デマンドは、利用が少ないと経費が減るんですね、実は。これ、わかりますかね。ですので、改善する気が全く起こらなくなります、これ。政策を全然検討しなくなるんです。

実は、大事なものは、その地域に定時、定路線にまとまるほどのニーズがないと確認した

かどうか。例えば、先ほどの某町の場合ですと、集落が非常に分散していて、高齢者も余り多くなく平地であるということなので、定時、定路線にまとめる需要は全くなかったんですね。だからデマンドは非常にいいところだということなんですが、実は、多くの自治体では、ある時間に病院へ行きたいとか、ある時間に買い物に行きたいという人が非常に多い。デマンドで成功している例の多くも、予約の時間帯を見ると特定の時間に集中していたりとか、特定の施設に集中しているんですね。

であれば、デマンドでも例えばこういうのがあります。ちょっとこういうところで余り自分の仕事を紹介するのはおしゃれじゃないのであれなんですけど、松阪市の機殿の朝見のコミュニティバスなんですけど、これは9人乗りで走っているんですけど、ここが松阪駅です。こちらが朝見、ここが機殿ですが、この赤いところはデマンドなんです。青いところは定時、定路線ということで、私は半デマンドと言っていますが、一々予約しなきゃいけないのは嫌なので、真っすぐ走るところは来ると、必ず。だけど、こういうところへ来てほしいとか、あるいはここまで乗っていきたい人はデマンドで、こちらで乗るときには電話する。それから、帰りはここで、ここへ行きたいんですけどと言って、そこでおろしてもらって、そういうふうな半デマンドというのをやっています。例えば、こうすることで、この地域だと、済生会病院とか、あるいは松阪駅とか、あるいは、その向こうの市民病院とかに行きたい人が多いので、みんな集めて走ってあげればいいわけですよ、結局は。別にフルデマンドにする必要はない。

ただ、この朝見、機殿地域はちょっと薄いんですが、細かい集落がいっぱいあるんですね。一々全部回っていたら時間がかかるので、そういったところはデマンドにしましょう。例えば、こういうふうに、あるところは定時、定路線で、あるところはデマンドにするなんていうふうにできるという話なんです。

ですから、先ほどのところへ戻りますけれども、つまり、ある部分については定時、定路線でまとまるから定時、定路線、そこより先は利用が少ないのでデマンドというふうに例えばやるというふうで、この朝見、機殿の人たちは合意して、実際に合意してやっているんで、自分たちのバスのやり方もよくわかっていて使いこなしているということなんです。

そういうことをしないで、単に利用が多いとか少ないとか、補助金が多いとか少ないとか、そういったことだけで判断するんだったら、自治体の公共交通の政策なんていうのは全くないも同然じゃないかなと考えています。勝手にタクシー会社さんにお金だけ丸投げ

してやってもらえばいいと。そんなのは公共交通とも言えないので、やっぱりそれぞれの地域でどういうことがふさわしいのかというのはきちんと検討しなきゃいけないくて、それをすっ飛ばして簡単に売り込みには乗ってほしくないなと、そういうふうには思っています。

その辺の見分けというのはやっぱり専門家がやらないといけないので、やっぱり素人ではできないので、もちろん四日市市さんはいろんな、そういうアドバイザーの方がおられますから、もちろん私に聞いてもらってもいいんですけど、そういう方を通してきちんと判断をするというのは大事だと思っています。

豊田政典委員長

ほかにどうでしょうか。

芳野正英委員

きょうはありがとうございました。ちょっと遅刻して済みませんでした。

ここの、ちょうどページでもそうなんですけど、地域のニーズというのをどうまとめていくかというところで、例えば、事前にアンケートをとったりするのか、どういう形で、地域の皆さんがどういう公共交通を求めているかのをどう集約していくのかというのを教えていただければなど。

加藤博和参考人

近鉄の電車の中でつくって使わなかったやつがちょうどありました。

大事なのは、需要をつかむこととニーズをつかむこととされています。需要とニーズって同じ意味だろうという感じがするんですけど、通常、交通工学では、需要というのは、実際にやっていること。あるいはやりたいなと思っていること、これが需要と言います。それに対して、気づいていないんですけど、本当はそれをやると、あなた、もっと幸せになるよというのをニーズと言っています。

やっているものとか、やりたいなというのはアンケートをとればいいんです。ただ、コミュニティバスとかデマンドを走らせる場合は、通常は気づいていないことが多いんですよ。というのは、今までが不便なので、あるいは高いのでやる気にならない。あるいは全く思いもつかないということなんです。それを気づかせてあげることによって、それでそ

れを使った行動をすることでその利用もふえるし、その人たちも幸せになるということになる。

ですから、ニーズをつかむというのは非常に重要でして、ニーズはアンケートでは気づいていないから、絶対答えてくれません。大事なのは、そのときにはグループインタビューであるとか、ワークショップと言われたいわゆる膝詰めですね。みんな車座になって座って、お互いにいろいろ議論をして、結果、そういうことがあるんだ、じゃ、俺、これをやりたいというふうに気づかせるというそういう作業が必要です。

武蔵野市や鈴鹿市はそれを徹底的に、もう住民一人一人にやったんです。なので、全てのニーズが出てきて、鈴鹿市は、あの田舎でもあれだけバスに客が乗るようになったと、そういう話です。

ステップとしては、今考えていることをもうとにかく、これ、最初にやっぱり全部吐き出さないと、なかなかもやもやしていると先に進まないの吐き出すというのをやると。その次に、いや、わかったんだけどお金がこれだけしかないんだよねとか、今、こういう状況なので、そこまではできないんだよねというそういう情報提供をして、そうなんだということを思ってもらおうと。その上で、関係しているみんなで建設的な話をする。じゃ、どうしたら折り合いがつかさうねという話をする。結果的にどういうふうにしたらいいかという考えをまとめて、その結果、知らなかったニーズと、それをどう満たしたらいいかという充足方法が出てきて、それが形になったものがコミュニティバスであったり、デマンドであったりするというのが理想です。

これは本当に、こういうことを引き出せるようなファシリテーターがやっぱりいないといけないということで、これは、コンサルとかでもそういうファシリテーターという人はいるので、きちんとそういう方を連れてきてやられるといいんじゃないかと思っています。

いずれにせよ、トップダウンやコンサル丸投げではだめと、誰かがこうやってやれと言ったからやったとか、コンサルさんがつくってきたのをそのままのみにしてやるとかというのじゃだめですよと、そういう話です。

よろしいですか。

芳野正英委員

はい。

いろんな地域でもそういう形でされてきたかなと思うんですけど、住民の判断として、

例えば、これから四日市市もいろいろ、コミュニティターミナルとかいろんな整備をしていこうと思っているんですけど、どうしても乗りかえが必要になってくると思うんですね。今はバス路線もほとんど近鉄四日市駅へ集中していますが、いずれコミュニティターミナルで乗りかえて、遠いところだと1回、もしくは2回ぐらいは乗りかえて来てもらうということもあり得ると思うんですけども、いろんな先生が回られているところで、住民の皆さんで乗りかえの頻度というのはどれぐらいやったら耐えられるのかなというのはどうでしょうか。

#### 加藤博和参考人

乗りかえというのは、バスの場合は非常に難しいと考えています。ですので、中途半端なターミナルとかであればないほうがいいと考えています。

ただし、もしつくとすれば、やはりそこ自体に非常に魅力的なものがあるターミナル。つまり、例えばショッピングセンターであるとか、あるいは図書館のような施設であるとか、そういった、そこ自体も目的地になり得るようなところをターミナルにするとすれば、これは非常に利用が出てくる。つまり、そこで例えば30分待つのであっても、30分で何かできる。極端に言えば、もう来ちゃったのと言わせるぐらいの魅力があるところがいいです。

これは四日市市では無理なんですけど、私、高山市で仕事をやっているんですけど、高山市だと足湯というのがあって、足湯のあるところで乗りかえをやりますと、もう来ちゃったの、もうちょっと入っていたいの、だけど1時間後だから、もうしょうがないと言って出るという、そのぐらいのところがありますよね。そんな感じのイメージですね。

だから、ターミナルというある種の箱物だけをつくっても、これ、非常に難しいと考えておりますね。そこに何がまたあるかということも必要かということですね。

#### 芳野正英委員

じゃ、もう一点だけちょっとお聞きしたいんですけど、ちょっとそれと離れて、補助金の出し方が問題ということで、補助金依存にならないための仕組みということで、先ほどおっしゃったように、生活バスよっかいちみたいに協賛金を集めるという形を、お話しされていた地域の協議会なんかでも積極的にそういう話を仕掛けていったほうがいいということなんですかね。住民の皆さんがやるという意識を持つためには、やっぱり協賛金とか、

自前のお金を集めることも必要ですよというような呼びかけを大体どこでもされているのかなと思いますが、その辺はどうでしょうか。

加藤博和参考人

例えば、今、三雲の例を出したんですけど、三雲の場合ですと、全世帯で負担しています。全世帯年100円以上出すということでやっています、自治会ごとで最低額を決めて、うちは年500円以上必ず出しましょうということで、一応100円から700円ということになっていますが、それ以上出したい人は幾ら出してもいいんですけどということでやっています。

逆に言うと、そういう合意がとれるまで、実は、三雲も全域を走っているわけじゃないんですけど、走っていないところも100円は出しています。やはり三雲全体を盛り上げるためには、これ、100円ぐらい出しておいてもいいだろうというふうな合意もとってやっているという形なんです。やはりそういうふうに、ほんの少しでもいいので出していると株主みたいになって、出しているんだから文句も言わせろとか、出しているんだから気になるなという気持ちにやっぱりなる。

これ、非常に僕は重要な効果だと思っていて、賽銭効果といつも言っているんですが、お金を出さないよりも出したほうが乗りたくなる。あるいは参加する気になると。やっぱりただだと気が引けるんですが、お金を出していると、言えないとも言えるようになります。そのことによって前へ進む。それが余りにも高くなるときついで、100円ぐらいがちょうどいいというのはよく言うと、そういうことですね。ですので、協賛金というのはやっぱりあったほうがいいと思っています。

ただ、生活バスよっかいちは、余りにもその額が大きい。やっぱり1対6対3というのは、全国的に見ても非常に、これだけの、10分の6というのは極めて珍しいですね。これに近いのは、例えばイオンさんとかみたいな大型ショッピングセンターが、商業施設に来てもらうためにバスを走らせて、それで乗り合い運行もするみたいなそういうのだと、例えばこういうのがあります。あるいは、非常に規模の大きな商店街が商店街バスみたいなのを走らせるときにも、こういうのはあります。

ですが、生活バスよっかいちだと、そういう有力なところ、もちろんスーパーサンシさんなんかはありますけれども、それであっても非常にやっぱり厳しい。これは、逆ぐらいになってもおかしくないんじゃないかなと個人的には思っています。

豊田政典委員長

ほかにどうでしょうか。

じゃ、私から。

全国のコミュニティバスの事例というのをネットで調べたら、膨大な数が出てきて、なかなか分類もできないし、さて、どうしたものかなというようなところで加藤先生に突き当たって、見つけて、きょうも解説いただいたんですが、一つは、簡単な質問ですけど、数ある全国のコミュニティバスというくくりの中で、成功例についてはきょう、紹介いただきましたが、成功、失敗の比率ってどのぐらいのものなんですかね。

加藤博和参考人

何をもって成功、失敗と言うかというのもあるし、本当に成功か、失敗かというのは乗ってみたいとわからないというのもあるので、ちょっと本当に正確には言えないんですが、やっぱり3対7とか、2対8とかという感じかなと。成功は3割か2割、失敗は7割か8割という、そういうぐらいだと思っています。

つまり、7割か8割のいわゆる失敗と言われるものの中の何割かは、先ほど言いましたように、もともとバスというのがだめなところ、もともとデマンドであるべきところ。つまり、もう圧倒的に密度が低くてまとまった需要が全くないところ。そんなところに走らせてしまっているもの。あとの半分ぐらいは、もっといいやり方があるでしょうと。路線のやり方を変えるとか、もっと民間のバスとかも活用してやったらいいんじゃないとか、あるいは、もっとボランティア輸送とかいろんなことがあるんじゃないと、そういうものですね。大体そんな、だから、2対4対4という感じですかね。2割が今でも十分いい、4割がもっと改善できるはず、4割が最初からだめという、そういう感じだと考えています。

豊田政典委員長

それと、成功というのも難しいところですけども、この委員会のテーマとして、コミュニティバスの新規導入の制度づくりというタイトルで調査をやっているんですよ。きょうの話にもありましたが、地域参加型の実例として、ルールづくりとして参考になる自治体、お話の中にも出てきましたが、これを一度研究したらどうだ、お勧めを教えてください

ければなと思うんですけど。

加藤博和参考人

松阪市はもう一番近くて、一番すぐ、別に今から電話して教えてもらうこともできると思うんです。松阪市も、実は、三重県はそういう取り組みが非常に多いところなので、先ほどの名張市さんもそうですし、名張市、松阪市というのは、これ、全国的にも有名な事例ということで、非常に参考になるなと思っています。

あるいは豊田市さんなんか、豊田市というと、非常にお金がないとできないことをやっているんじゃないかと思われるんですが、地域バスについては、さっき見ていただいたようにぼろいバスでやっぴまして、非常にお金をかけないでやっぴましているということで、豊田市さんの取り組みというのも非常に参考になる。

あと岐阜市ですね。岐阜市は14路線もあるので、本当にいろんな、雑多な地区があるので、非常に頑張っているところもあれば、余り頑張っていないところも含めていろんな話が聞けるとおもいますね。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

ほか、どうでしょうか。何でも、この際。

森 智広副委員長

幾つか地区での各自治体の合意形成の話をお伺いしたいんですけども、まず、単一自治体で議論する場合でしたら比較的やりやすいのかと思うんですけども、やはり路線なので、複数の自治体にまたがる場合とか、恐らくさまざまな障害があるんだろうなと思いますし、例えば、自治会が担ってしまうと、公平公正の観点から路線問題というのが、どこに走らすんだという問題が出てくると思うんですけども、その辺、成功事例はどういうふうに解消していつているんですか。

加藤博和参考人

いろんなことが出てくるんですけど、私がやっている中で愛知県北設楽郡のやつですと、これ、愛知県北設楽郡というのは、設楽、東栄、豊根という3町村なんですけど、これは、

本来だったら合併していきやいけないのに仲が悪くてしていないということでした、何ともならないところなんですけど、県さんのご尽力で、公共交通だけは協議会を一本化してやろうということで、実はこれ、国土交通大臣表彰もいただいた事例になったんですが、3町村のお互い、それぞれ持っていた、これが豊鉄バス、民間のバスですね。これが東栄のバス、これが豊根のバス、これが設楽のバスですけど、この四つが全部相互乗り入れをすると、3町村の中でということで全部一体化するという事例です。

何が言いたいかというと、もし隣の自治体とかなり乗り入れとかをやっているのであれば、本当は、地域公共交通会議は一緒にやったほうがいい。典型はあそこです、紀南ですね。熊野、美浜、紀宝、この三つは一つの協議会でやっています。

ただ、一つの協議会でやっているんですが、またがないそれぞれのところについては、分科会としてそれぞれの熊野部会とか、紀宝部会とかというところでやるというふうに2段階でやっているということで、四日市市だとちょっと、ある程度菰野町さんとかと乗り入れがあるかもしれませんが、そんなはないと思うので、四日市市という枠組みで十分いけると思うんですが、何かそういう問題が出てきたら、そのときに合同で会議をやるとか、連絡する仕組みを持っておいてやるとかというのはあるかなと思っています。

あと、もう一つは、地域それぞれでやると……。

森 智広副委員長

路線をどういうふうに決めるのかとか。

加藤博和参考人

これ、岐阜市とか豊田市なんかそういうので非常に苦労されたんですが、岐阜市とか豊田市が言っているのは、とにかく最初は好きなようにやらせちゃうと言っていますね、あそこは。やってみせないと納得してくれないので、好きなようにまずやらせると。そうするとうまくいかない。そうしたら、即座に変えるという。

ですので、岐阜市ですと3カ月で変えたことがありますね。つまり、運行開始その日から、もうまともにダイヤも走れないし、全然利用もないというそういうのがあって、大体ダイヤって3カ月ぐらい変えるのに時間がかかるので、もう案を持っていたんですよ、実は市が。やらせておいて、うまくいかんだろう。じゃ、これでやってみたい、そういうちょっとどうなのかなというものはあるんですけど、そういうのも極端にはあり得ます。

ある程度、いや、そんなのは乗らないよというのを市の職員とかが言うこともできるんですが、それを言い過ぎると、やっぱり地域でやっていこうという気もそぐし、後で俺が言うとおりにやっておけばよかったのにとずっと言われると思うので、やってみるというのは必要なのかなと。

ですから、そのために実証運行とか、試験運行とかという言葉を使って、6カ月はお試しでやろうねと。その間は、利用が少なくてもこれはお試しだから、ちょっと当然補助金がふえるとかはしょうがないと。だけど、これは2年以上そんなことは認めないよと。この2年間で全部練習を終えて、それ以降は、きちんとこれ以下に抑えようねということ为例えばやるという。だから、2年間はある程度自由度がきくけど、2年以降は、補助金はどれだけカットするとか、利用者が何人以上いないと存続を認めないとかという厳しいルールをつくっておいてやるというのが手じゃないかなと思っています。

豊田政典委員長

副委員長、いいですか、今の件は。

森 智広副委員長

あと、自治体と言いますけれども、自治会というくくりで、例えば、同じ四日市市の中でも幾つか自治会があるわけですが、なかなかそうなるのは難しいんじゃないかなとは思いますが、そういった事例もたくさんあるんですよね。同じ市の中でも行政区でまたいで運行しているバスとかがあるとするじゃないですか。例えば、自治会単一にばいとお金を出すのであればわかるんですけど、例えば、路線がまたぐとかになってしまうと、そのお金の付与の仕方とか、責任問題とかが曖昧になってくるんじゃないかなとは思いますが。

加藤博和参考人

路線全体で協議会をつくってやるのが普通なので、例えば、三つの自治会にまたがっていけば、三つの自治会で協議会をつくってもらってやるということですね。どこでも大体そうですよ。やっぱり一つの自治会のレベルだと狭いですから、そこだけでバスに乗る人は少ないので、大体二つ、三つ一緒になってやるというのが多い。

そうすると、やっぱり片方の自治会長はすごくやる気があるけど、もう片方は全くやる

気がないとか、結構あるんですよ。なので、その辺の調整というのを、やっぱり市の職員の皆さんは結構苦労されるというのがありますよね。でも、結果的には、ちゃんとやらないと走らないので、二、三年とかのうちにはやるという感じですよ。

だから、どういう単位がいいかというのも、うちはあそこのスーパーへ行きたいからとか、俺はここの病院にみんな行きたいといっているからとかというので、それで連合を組んでやるというのをやったほうがいいと思います。

あと、ちょっと言い忘れました。岐阜市の場合は。それを事前に調査して、先ほどのまさにニーズ調査で、市内のいろんなところで車座をやりまして、どこへ行きたいかと潜在的な調査をした結果として、岐阜市内には16地区、コミュニティバスを走らせるという単位がつかれるということをお先に考えておいて、その16地区の中に自治会が何個か入っているわけですね。この地区は自治会が三つとか、こっちは二つとか、それぞれに当たって行って、こちらと組んで一緒にコミュニティバスをやったらどうという、そういう勧誘をしていたということですね。そんなこともあり得ると思います。

森 智広副委員長

済みません、僕ばかりで。

あと、一つの自治体においても、環境が大分違う地区があると思うんですよ。都心部であったり、農村部であるとか、二つの制度を併用する自治会というのはあるんですか。果たしてそれは成功するのかどうかというのもあるんですけども、例えば、補助金にしても、都市部と農村部ではお金が、ちょっと変えたりとかするところがあるんですかね。そういう事例がお聞きしたいんですけども。

加藤博和参考人

松阪市の場合だと、高速道路よりも西か東かで変えています。西のほうが、田舎のほうは収支率が低いのも許すと。東のほうは収支率が高くなきゃいけないみたいなのはやっています。

岐阜市の場合も三つに区分されています。中心市街地に近いところと、やや近郊と、郊外の田舎のところで、田舎のほうはハードルを低くして、中心市街地は高くするというのをやっています。

森 智広副委員長

なるほど、ありがとうございます。

中川雅晶委員

先ほど、スクールバスとかその他との連動とか、連携とかというのはお話があったんですが、その辺の成功事例とかがあれば、教えていただけますか。

加藤博和参考人

スクールバスとの連携ですか。一番すごいのは、スクールバスだけじゃなくて、工場のバスとか、あるいは病院のバスとか、要するに、その自治体にある全てのバスを全部コミュニティバスに統合したという、当別町というところがあるんですけど、北海道に。札幌の北のほうですね。そこにそういう自治体があるんですが、そこは、町内にある全てのバスを、もうとにかく取り出して全部束ねたということをやっていますね。そのことによって非常に無駄もなくなって、要は、企業のバスとか、スクールバスとか病院バスはもともとあるものなので、町が追加的に買うバスが少なくなったということで非常に成果を出している例はありますね。

それ以外にも、スクールバスの合間であるとか、逆に、最近はやっぱり登下校時の安全性確保という観点から、コミュニティバスを使ってスクールバスをやるという事例も結構あって、これ、文部科学省がベストプラクティスのハンドブックを出しているので、これ、また紹介させていただきます。

豊田政典委員長

ほか、どうでしょうか。

(なし)

豊田政典委員長

理事者のほうで少しあるそうなので、発言してください。

伊藤都市整備部長

都市整備部の伊藤でございます。

2点教えてほしいんですけども、現実問題、運行経費の負担というのが大きな要素になってくると思いますけれども、地域の協力金なんかがあればいいとは思うんですけども、大体行政が負担しておる率というのはどんな割合になっているのか。

それからもう一つ、先ほど三雲でしたっけ。各家庭が、100円といえどもそういうので協力をしていただいております。ただそれが、バスの走っていない地域の方も協力していただいておりますけれども、それをどういう意識でやられてみえるのか。私だったら、自分のところ、バスが通っていないのに何でお金を払うのと言いたくなるんですけども、それをどういうふうに調整されてみえるのかがわかれば教えていただけないでしょうか。

#### 加藤博和参考人

まず後ろのほうですが、やはり三雲、嬉野もそうなんですけど、合併した前の旧町というのが一体であるという意識が非常に強い。それぞれ全体でやっていて、そもそもが、実際利用する人も限定されているわけなので、別に自分のところを通っているからというだけじゃなくて、町全体で町の困っている人を助けようという気持ちでやるという考えでやっているのだから、自分のところは通ってなくても、町全体で困っている人を助けるんだから出すという。ただし、通っていないので100円でおつき合いねみたいな、そういう感じの意識が強いですね。

逆に、その地域で利用者が出れば、俺たち、金を出しているんだから、ちゃんとこちらにも引いてくれよ。そのかわりちゃんと乗せるからというふうに手を挙げるという、そういうことができるという仕組みにもなっているということです。それが、もう全然出していないと、言う機会もないですもんね。

それから、あと、いわゆる収支率。支出に対して運賃収入が占める率というのは、大体中部地方ですと2割ぐらい。先ほど生活バスよっかいちが1割ということですけど、平均をとると2割ぐらいです。だから、8割が行政ということになっています。

私の中では、2割というのは低いなと思っています。よく言っているのは、健康保険と同じで3割ぐらいでできないかなと。こんなのもお使いになられるといいと思っているんですけど、こんな説明をしているんです。公共交通に対する公的負担というのは健康保険と同じと考えてもいいと思っていて、要するに、運行に対する公的補助というのは保険料

だと考えると。それに対して、運賃が自己負担だと考えたときに、健康保険料ですと3割ですよね。つまり、自分が病気をしたこと責任は3割持って、みんな、誰が病気をしたり、けがをしたりするかわからないので、みんなで7割は出しましょうということで、交通も同じような感じで、自分がもしかすると運転できなくなって弱者になったら、あるいは自分の家族がそうなるかもしれないと。そういうことに対してみんなで7割払って、自分がそうなったときには3割払うと。例えばそういうことを、今、これは健康保険が3割だからと言ったんですが、それも根拠はよくわからないので、それぞれの地域で、うちは2割、8割に使用とか、うちは5割、5割にしようとかというのを考えてもらうのもいいんじゃないかということも思っていますね。

こんな感じですよ。

伊藤都市整備部長

ありがとうございます。あと、もう一点だけ教えてほしいんですけども、冒頭の説明の中で、人口減少とか少子高齢化というのを理由にして努力をしていなかったから利用者が減ってきたんだというお話があったと思うんですけども、これから現実問題として人口が減っていく中、特に過疎というとなんだけども、人口が少ないエリアの公共交通というのはどういうふうに考えていくべきなのか。簡単にはデマンドでいいよという話になるのかどうかということはいかがなものだと思いますでしょうか。

加藤博和参考人

二つ考え方があると思っています。

一つは、デマンドで、本当にそれぞれの方が出たい時間に出てというのをやると。もう一つは、地域で話し合ってもらって、かなり定時、定路線に近いものをやってもらうと。そのどっちかがあると思います。

全国的に見ると、実は、特に高齢の方であると、さっきも言いましたように、病院は同じ時間に、大体8時半に行きたいものだとか、買い物は、特売日が何曜日だから、何曜日の何時に行きたいとか大体決まっているものなんです。デマンドも、その時間に予約が入って、ほかの人は後回しになるとかという状況なんです。ですから、基本的にはそういうことを皆さんで、地域で何がしたいのということを基本的に話し合ってもらって、その時間には定時、定路線で走り、後はデマンドでやるとかというのがあるのかなと思っています。

ます。

これは、ある時間、ある曜日は定時、定路線で、ほかのときはデマンドというのは、これも全国で結構出てきている事例です。中山間とか田舎はそういう感じじゃないかなと思っているんですが。

豊田政典委員長

あと理事者の方でいいですか、あれば。いいですか。

(なし)

豊田政典委員長

それじゃ、委員のほうで。

森 智広副委員長

全く公共交通網がないところに走らせるというのは簡単だと思うんですけど、簡単でもないんですけど、ある程度できると思うんですけども、例えば、今、あるバスが走っていますと。ただ、それが数時間に1本という、あってないような路線というところというのは、例えばそういうところも整理していかないと、業者さんとの兼ね合いもありますし難しいと思うんですよ。あるんだからという話もされてしまうところもあるし、その辺の、既存の事業者路線も含めた編成とか、再編が行われた地区とかもありますか。

加藤博和参考人

非常に重要なポイントなんですが、例えば名鉄バスですね。名古屋地区ですけれども、名鉄バスの場合だと、うちは、もうここより下の路線はやらないという宣言をしているんですよ、はっきりと。つまり、うちの商売としては。例えば、補助金をもらったとしても、ここより下の路線はうちの仕事じゃないと。もっとほかの業者のほうが安くできるとか、小回りがきいてできるという宣言をしています。

逆に言うと、名鉄バスというのは非常に幹線的な路線をやっていますので、うちがやるところは、幹線の非常に利用の多いところをきちんとやると。やる以上は30分に1本は必ず走らせるとかというふうに、そうでないとバスじゃないんだと、そういうポリシーを決

めています。

三重県は、そこが非常にまずいところで、やっぱり三重交通が全部丸がかりなので、余りにもそういう意味の信頼があり過ぎなので、実は、三重交通の中で、どこはやる必要があって、どこはやるべきでないというポリシーがない状態なんですよ。

私は、四日市市では。それを四日市市が決めてあげるべきじゃないかなと思っているんです。つまり、三重交通さんという会社でやると非常にいいところと、今、そこはやるべきでないところと、四日市市の中にもあると考えているんですね。やるべきでないところは、退出をむしろしていただいて、そのかわりコミュニティバスとかデマンドとかを導入する。

あるいは、やれるはずなのに、今、いろんなことがあって、例えば3時間に1本とかそういうのしかないのであれば、積極的にその路線をよくするような補助を入れるとか、再生をやるとかということをやるというのも考えられると思います。

いずれにしても、行政が主導になって、どこまで手を入れて、逆に、事業者は事業者のメリットでどこまでできるかということを中心に詰めて議論して、連携計画とかに反映させるというのが必要だと思っています。

森 智広副委員長

ありがとうございます。

すごく僕が心配しているのが、例えば、コミュニティバスが基幹路線の客を食ってしまって、逆に基幹路線がどんどん衰退していくという本末転倒なことにもなってもちょっと残念だなというのがあって、そういう質問をさせてもらったんですけども、総合的に捉えていかなきゃいけないということなんですよね。

加藤博和参考人

桑名市が典型ですよ。桑名市は、全市にそういうふうにコミュニティバスをやったものだから、幹線がほとんど乗らなくなっちゃったということですね。非常に衰退しちゃったと。

桑名市だけならそれでいいんですが、いなべ市へ行っている路線とかもありますので、その人たち、割を食います。東員町とか、そういうところだと割を食っちゃうというのはありますよね。

それでも、桑名市あたりだと、もう既に三重交通のバスでも本数が少ないのでまだいいんですが、四日市市だと。本数が多い路線もいっぱいありますので、そういうところに競合するような路線というのは、ちょっとやっぱりやめたほうがいいですよ。きちんと、やっぱりどうやって乗り継いでいけるかというのは非常に大事な事かなと思っていますね。

#### 豊田政典委員長

今の、この委員会でも、三重交通を中心とした民間事業者の路線について、我々、考えても口出しはできないよねという段階もあったわけですよ。既存のバス路線が、三重交通は考えてやっているし、多少の変更があったりすると。今のお話で、コミュニティバスをつくる際もそうですけど、三重交通がやっている路線についての考え方というか、利用者としての意見とか、そういうのを行政を通じてもっとコミュニケーションをとって、コミュニケーションというか、何か会議体をつくるか何かをして、ともにやっていくみたいにしたほうが双方にとっていいのかなというふうな気がしました。

#### 加藤博和参考人

そうですね。

私、交通事業者とか労働組合さんでの講演も多いんですけど、いつもこうやって演説をやっているんですが、交通事業者とか組合の皆さん、組合も地域公共交通会議のメンバーですけど、そういう方々が、きちんと公共交通の基幹のところをやっているということから、どういふサジェスションができるかということ、ちゃんと公共交通会議でアピールして、あるいは、自分たちが何を困っているかということも話をしてもらって、自分たちの公共交通を変えていくために皆さんも手伝ってくださいねという、そういうことに会議体を使ってくださいねということを行っています。

三重交通さんにはかなり言っているのですが、決して全く受け付けないということではなくて、これ、全国的に見ると、もう地域公共交通会議なんてとんでもないと考えている事業者もありますよ。先ほど私が申したように、地域公共交通会議というのは、極端に言えば、事業者の路線を勝手にいじられるぐらいの権限があるので、開かせないというそういう事業者もあるぐらいです。

ですが、やっぱり三重交通の場合は、非常に地域と密着ですので、地域のいろんな状況

を聞きながら自分の路線もいじっていくということをやらざるを得ないので、そういう意味では、地域公共交通会議を、ちゃんと事業者さんにとっても有効なものとして活用して、その事業者路線と自治体路線の両方の向上に使っていけばいいと、そういうふうに意思疎通もやっていただければいいんじゃないかなと思いますね。

豊田政典委員長

ほかにありますか。

(なし)

豊田政典委員長

山口委員、いいですか。

(なし)

豊田政典委員長

それでは、ちょうどお約束いただいた時間も来ましたので、加藤先生のお話というか、質疑の時間を終えたいと思います。

本当に貴重なお話をいただいたと思って喜んでおりますし、随分階数を重ねてきた委員会なんですが、ここに来てやっとその名前にふさわしい、総合公共交通政策というのを掲げているんですが、そんなお話がようやく聞けたかなというところで喜んでおります。

最後に謝意を拍手でもって示したいと思います。どうもありがとうございました。

加藤博和参考人

どうもありがとうございました。また何かあったら聞いてください。大体、聞いていただいたら何でも答えますので、ありがとうございました。

豊田政典委員長

あと、委員の皆さん、簡単な事務連絡ですが、次回8月8日、それから最後、8月20日になっています。次回に報告書のまとめ案のようなものを、簡単なものをつくってみます

ので、皆さんに相談させていただいて、まとめに入っていきたいと思っていますのでよろしくをお願いします。

それじゃ、本日はここまでとしたいと思います。ご苦労さまでございました。

15 : 58 閉議