

講 義 録

それでは、コミュニティバスの現状や今抱えている課題等について、今まで私が関わってきた経験等から話をしてもらえないかと事務局から要望がございまして、少しお時間をいただいて私の方から話をさせていただければと思います、資料も作らせていただきました。資料に沿って説明をさせていただきますけれども、各ページの右上のところに数字があり、それぞれのスライド番号がついております。必要に応じてこの番号で言わせていただきますので、一つよろしく願いいたします。

コミュニティバスという形態が全国で普及するようになってから、既に10年を越えました。一般的にコミュニティバスといわれる、一定の生活エリアをきめ細かく運行し、それに対して行政が何らかの支援を加える、といったような形態のものが普及し始めたのが1990年代の半ばくらいからです。よく武蔵野市のムーバスが最初だと言われることがあります。が、実はそうではなくて、コミュニティバスの形態でいうと元々は武蔵村山市のバスが走りになったのだと思います。武蔵村山市の場合は、今は名前もつけて運行していますが、当時はただ「市内循環バス」という形で、1986年辺りから走り始めました。それから日野市等に同じような形態が広まっていきました。武蔵野市の場合は、最初から「ムーバス」という名前をつけ、車両のデザインも変え、100円運賃というのを採用した、という点で、非常に特徴的なスタートをしたために、非常に有名になったわけですね。それが1995年でして、それから大体10年間くらいの間、全国的にコミュニティバスのブームのような状態になり、全国にコミュニティバスが広がっていきました。この多摩地域においても、大体その10年間の間に、大概の市でコミュニティバスが運行されるようになり、運行開始にあたって、国分寺市、国立市、清瀬市、小平市あたりには私自身も関わってきました。今は地域公共交通会議といえ、小平市、東大和市、東村山市、清瀬市、稲城市、それから小金井市などにメンバーとして関わっております。他にも全国のコミュニティバスにアドバイザーとして、あるいは関係者との意見交換等で過去に色々と関わってきましたので、こういった経験も含めながら、少しお話をさせていただきたいと思います。

コミュニティバスが広がった10年間くらいから、既に今はさらに10年程経ったわけですが、この間でやはり地域を取り巻く環境が大きく変わってきました。

1つは、非常に少子高齢化が進んだということです。まず資料3ページあたりを見ていただければと思います。少子高齢社会は、最初は地方の問題としてクローズアップされていきましたが、これが今では大都市圏も含めた全国的な課題となっています。小金井市等の東京多摩地区も含めた首都圏の縁辺部においても高齢化が非常に進んでいて、特に1980年代くらいまでに開発された住宅団地で高齢化が進んでいます。もちろん、その方々も30代40代くらいで開発時に入居してから、お子さんたちがそこに残っていれば世代交代がなされたのですが、大抵は他へ出てしまい、そのまま歳を取った高齢者だけが団地に残った、といったようなパターンが非常に多いです。これは首都圏周辺部だけではなく、京阪神等でも非常に顕著な傾向があります。小金井市の場合は、1つ大きな段差がある以外は比較的平坦な場所ではありますが、こういった団地は、多摩ニュータウンは典型

的な形ですが、丘陵地に開発されたところが非常に多いです。そのため、入居当時はみんな若く、途中で坂道や階段があってもあまり気にならなかったのですが、高齢になってみると、この坂道や階段がものすごくバリアになり、非常に移動が不便になってきているという状況があります。しかも、元々住環境をよくするという考え方から、あまり通過交通や大型車が入ったりしないようにということで、わざわざ道路を狭く作っている住宅地も結構多いため、結局バスが近くまで入れない、といったケースもかなり見受けられます。また、そうした道路環境によって自転車がなかなか使いにくいというような地域も結構あります。こういったことから、やはり高齢社会になった時に、結構移動が大変だということになってきました。小金井市は人口が少し増えていますが、全国的には、今後も含めて考えますと明らかに人口自体が減ってきます。そういう状況で、移動をどう考えていくのか。また、人口減少により当然移動需要そのものも少しずつ減ってくるため、それに見合った交通サービスという形をとると、そこから外れた地域はどうするのか。といった問題が全国的にかなり大きくなってくるとは思います。

次に4、5ページになります。全国的なレベルで言えば、小金井市辺りでしたらまだ車への依存度というのはそれほど高くはないと思いますが、それでも今、車で行こうという人は非常にたくさんいます。高齢ドライバーの事故の問題が今かなりクローズアップされ、特に警察ではかなり危機的な見方をされていると思っております。そういう状況の中で、高齢ドライバーの方がいかに安全に移動していただけるかということを考えますと、「公共交通をいかに上手に使えるか」といったことが今後は大切になってくるのだと思います。資料には細かく書いてありますが、こちらはどちらかというところと地方で説明した方が実感としてわかってもらえる内容となっていますので、簡単に説明させていただきます。実際には、車を運転している人の中でも、本当に車を運転したくて運転している人ばかりではなく、不安を感じている高齢者や、5ページに具体的に書いてありますように、「もう長い距離は運転したくない」、「高速道路には入りたくない」、「街中の複雑なところには行きたくない」、「見にくい夜間は運転したくない」といった高齢者が今多くなっています。

これらを踏まえて考えてみますと、やはり、これから公共交通でこういったところのカバーをしつつ免許返納に繋げていくというのが大切なことではあります。ただ、非常に大きな問題は、「今はまだ元気だし、何の不自由もなく運転しているため困っていないけれど、将来はちょっと不安だ」という人が今1番多い時期であることです。その時期に、公共交通をどう考えるかということが非常に難しいという問題があります。

6ページになりまして、ではマイカー社会が今後どうかというと、やはり色々な課題があります。今マイカーで移動している人の中で、ある程度の比率を占めるのが、送迎、いわゆるマイカーでの送り迎えをしてもらっている人で、これは都市圏においてもかなり多いです。よく「キスアンドライド」と言われるような、奥さんが通勤の旦那さんを駅まで送っていく送迎、あるいは最近では、我々が子供のころは考えられなかったことですけれど、親が高校生の子供を学校まで送っていくといった送迎が非常に目立ってきています。一見、こういった送迎で成り立っている移動ですけ

れども、もちろん送り迎えをする方も負担ですが、例えば高齢者が家族や知人に送り迎えをしてもらう場合、送迎をされる本人にとってもそれなりの負担を感じるもので、お互いに非常に負担がある話です。こういうことを考えますと、これがずっと続いていけるような仕組みなのかということ、なかなか危ういものがあります。今地方においては、既に60代半ばを超えた高齢者が高齢者を送迎しているというような実態もあるため、「じゃあいつまで送迎を続けられるか？」といった話が出ます。一方で、マイカー社会に合わせて公共施設等が広い駐車場を確保できるような場所に移転したりすることで、なかなか公共交通の体系とうまく合わない場所に色々な施設が立地したりといった傾向もありますから、その地域の構造との関係というのでも出てきます。

また、大都市圏や首都圏でもかなり出てきている話ですが、マイカーを本当に今後便利に使っていけるのか考えた際に、スタンドの問題というのもあります。国立市では、ガソリンスタンドは甲州街道沿いと、国立府中インターの近くにしかなく、今既に街中には1件もありません。これは、個人のガソリンスタンドの経営自体が成り立たなくなっていることも要因の1つです。東京の場合は、車を持つ人自体が減っているというのがありますが、全国的に見ても、人口が減ったことに加え、車の燃費が良くなったことでガソリン需要が減ってきています。また、安全面から地下のタンクが老朽化すると回収しなければならず、これにもものすごくお金がかかります。これらの理由から、個人での経営が難しく、だんだんと大規模なセルフスタンドに統合されるような傾向になってきています。そうすると結局、どこかへ行った帰りに途中でガソリンを入れるか、わざわざガソリンを入れるために結構遠くまで行かなければいけない、といったことが今後は確実に出てきます。今、長野県や山口県辺りでこの傾向がものすごく出ていて、それこそ10kmくらい走らないとガソリンスタンドがない、みたいな地域がだんだんと増えてきています。そう考えてみると、今後マイカーだってそんなに使いやすい移動手段ではなくなる、ということも十分あり得ます。

一方で、公共交通はどのような状況なのか。資料は8ページです。公共交通はやはり、街を構成していく中で社会的なインフラとしての位置付けができるものであると思います。免許を持っている人も持っていない人も、車を運転したくない人も、「誰もが自分の意思で移動できる」ことが、住みやすく豊かな街に繋がっていくことだろうと思います。そう考えると今の少子高齢社会においては、公共交通は「移動を担うライフライン」という考え方をしても良いのでは、という考え方になりつつあるのが事実だろうと思います。どうしても公共交通の問題の時には、高齢者の足をどうするのかということが主軸になります。これはこれで間違いではありません。ただ、いわゆる子育て世代の方が不自由なく移動できる、といった視点も必要ではないかと私は思っています。今、制度的にはベビーカーを使ったままバスも利用できますが、じゃあ子育て世代の方がスムーズにどこでも移動できているのかということ、必ずしもそうではなく、無理をしなから移動している部分もあります。地方では、子供を自分の前にのせて軽自動車のハンドルを握っている若い女性の数が非常に多く、よくあんなに危ないことができるな、と思うのですが、「そうしないとなかなか移動がで

きない」とその方たちは仰っています。もう少し何らかの手を加えることによって、公共交通が利用できるのであれば、もしかしたらもっと安全に移動できるようになるかもしれない。こういったことも考える必要があり、子育て世代の人が安心して移動できる場所ということは、将来若い世代が住み続けられる場所ということになるだろうと思います。公共交通というのは、ある程度のところを歩いて移動することとのセットになりますので、街中に人が集い歩くということが、街の賑わいにも繋がっていくということがあります。こういったことで公共交通の大切さというのはあるのですが、一方で、これまでの形の公共交通が非常に今厳しい状況にある、という一面もあります。

資料9ページに「とはいえ…」と書いてありますが、少子高齢化により、通勤利用者、つまり団塊世代という1番層の厚い世代がリタイヤ世代になったことで、通勤需要が大きく減りました。首都圏ではまだそんなに大きな減少の数字は出ていませんが、京阪神においては、ちょうど団塊世代の皆さんが60代を越えて少ししたあたりから、私鉄道輸送人員が大きく減少しています。こういった状況を見ますとやはり、鉄道やバスが最も得意とする「大量集約輸送」の必然性が、徐々に小さくなってきているということが言えます。そしてこのことが、経営悪化に繋がっていくという傾向が今明らかに見えてきています。

もう1つ近年非常に大きな問題として、バスやタクシー等の「ドライバー不足」、「ドライバーの高齢化」が深刻になっていることがあります。まだこの辺の地域ではそこまで大きな影響は出ていませんが、特に今年の春から秋あたりまでのバスのダイヤ改正状況を全国的に見ますと、人が回せないためにバスを減便したり、路線を廃止したりといった傾向がものすごく出ています。例えば新しい集客施設ができるため、その施設を通る新しいバス路線を作りたいと仮に思っても、どこか他路線を止めないと人が回らないからできない、ということが現実に今地方を始め全国で出ている状況です。

こういったことから、このまま何もしないでいると、公共交通自体が、5年後・10年後の本当にみんなが必要とする時まで持たない可能性がある、といった厳しい状況が今出てきています。資料10ページのとおり、今公共交通にとって最も大切なことは、将来に続けられるような形を作っていくことであると思います。

そのために、まず1つは、地域交通をネットワークとしてしっかり構築していくことが必要になってきます。今までは、コミュニティバスや路線バス等が、個々バラバラに考えてサービスを提供する、といった体系でも何とか通用したかもしれませんが、しかし、今後はそのことによって余計に人が必要になったり、サービスが重複したり、いずれもいい形にならない可能性が出てきます。そう意味ではやはり、色々な交通機関を上手に繋いでいって、全体で人が動けるような仕組みを作っていくことが必要であると思います。

もう1つは、誰が、どこまで、どういう風に負担をするのか、といったような議論が必要になってきます。どこかに過大な負担がかかるような仕組みを作ってしまうと破たんが来る恐れがあるからです。つまり、事業者が負担を強いられる形では、民間の事業者誰もが続けられないし、行政が

いくらでも補助金を出して維持をするという仕組みでは、今度は財政が逼迫したり、本当にそれが公平な税金の使い道なのかといったような議論に繋がったりします。あるいは、ものすごい金額を利用者が負担することで経費をすべて運賃に転嫁できるかということ、これもまた厳しいものがあります。いずれにしても、何かをやる際にはコストがかかります。このコストをどういう風に誰が負担していくか、つまり、コスト負担の考え方、採算といったようなことを踏まえながら議論していかないと、続かないことになるだろうと思っています。

先ほども申し上げたとおり、「今は困っていないけど将来は必要」という人が今多い時期ですから、じゃあその将来のために、今何を考えていくのか、何をすべきか、ということに知恵を出し合うことが必要であると思います。その中で、コミュニティ交通のネットワークをどう作っていくのが賢いか、これは地域の状況によって一律ではありませんが、1つだけわかりやすい形ということで、12ページに檜原村の事例を出しています。檜原村は東京都といっても、人口も今非常に減ってしまい、小学校に新しく進学する児童は毎年ほんの数人、という地方とほぼ同じ状況になっています。ここでどういうネットワークを構築したのか、少しお話しします。

檜原村は、武蔵五日市から村の中心までは1つの谷、その先は二股に分かれており、武蔵五日市から二つの谷筋に沿って、西東京バスの路線バスが走っています。この路線バスを「地域の基幹交通」と位置付けます。この2つの谷筋、つまり、基幹交通の沿線で人口の大体8割くらいはカバーできるのですが、そこから離れた山間部に住んでいる人もいます。この人たちの交通手段を確保するために、この路線バスと9人乗りのデマンドバスとを接続させました。デマンドバスとは言っても、いわゆる呼べばその都度やって来るデマンドバスではなく、ダイヤを設定し、予約があった便だけ運行をしています。資料12ページの図でいうと、太線部分が2つの谷筋を走る路線バス、丸の部分がデマンドバスとなっており、12月初めにはもう一か所丸の地域ができ、合計4か所となりますが、デマンドバスは現在3コースを運行しています。接続バス停までデマンドバスで輸送し、西東京バスの路線バスへ乗り換える、という仕組みを構築することで、役割分担を図りました。路線バスは、谷筋のお客さんを集めて、村の中心もしくは武蔵五日市や隣のあきる野市の方へ接続させる輸送を担い、路線バスまでの足の確保をデマンドバスが担っています。乗り換えが必要なことについては色々と意見もあるかと思いますが、乗り換え抵抗を少なくするために、デマンドバスは接続バス停に着いたら、路線バスが到着するまで必ず待っています。帰りも同様に、路線バスが五日市の方からやってくると、もう既にデマンドバスが接続バス停で待機しているので、目の前で乗り換えることができ、雨や雪が降っても、お客さんは車内で待っていることができます。この辺りの地域ではバスが遅れることがほとんどないため、「目の前で乗り換えができる」仕組みを作りました。これにより、乗り換え抵抗はかなり減り、乗り継ぎによって街へ出る、という形がだんだんと生活習慣となってきました。その結果、西東京バスのこの路線バスは、若干の利用者増に繋がっています。

この例のように、それぞれの地域における交通機関がいかに上手に役割

分担をし、連携をするか、ということが今後の公共交通には求められると思います。資料13ページは色々な交通手段がどんな役割を果たし、どんな特性を持つか、といった関係図を表したものです。ここで注視していただきたいのは、コスト面です。全体のコストは鉄軌道の方が大きく、一般タクシーは小さい。これが縦軸の単位コスト、つまり乗る人1人当たりのコストではどうかという見方をすると、逆に一般のタクシーは運転手1人で1台の車が1人をベースに輸送をするため、当然、1人当たりのコストは大きくなります。何十人何百人と乗る電車は、その分単位コストが小さくなります。実は運賃を検討する際には、こういったことも考えていかなければなりません。14ページでは、ネットワークを作っていく上で、どこでどういう風に公共交通機関を繋いでいくか、という部分が書いてあります。

次に、15ページから「コミュニティバスの現状と課題」についてです。16ページでは「全国的なコミュニティバスの動向」ということで、コミュニティバスがどういう背景の下にできているか、というところをおさらいしておきます。コミュニティバスの背景としては、まず1つ目に、高齢化社会に対応したきめ細かな交通手段が不足していたということ。2つ目に、特に都市圏では大量集約輸送を必要とする、いわゆる一般路線バスの限界を超えた小規模な需要に対応するにはどうすればいいか、ということ。そして3つ目として、狭隘道路等の大型バス中型バスが入れない技術的な課題があり、そこに小型バスでよりきめ細かい輸送を導入していく必要があったこと。4つ目に、単位需要はどうしても小さくなりますので、事業としての採算はなかなか見込めないことから、行政がある程度支援を加えながらなんとか移動手段を確保していこう、ということ。そして5つ目は、この辺ではそんなにはありませんが、地方で多いのは、乗合バス等が撤退したことによって交通空白地域になってしまい、ここを何とかカバーしないといけない、ということです。こういった背景から、現在はもう全国ほとんどの自治体が、何らかの形でコミュニティバスを運行するような形態となっています。

「コミュニティバスの利用実態と効果」という見方をしますと、利用者比率は他に交通手段をもたない高齢者が高く、高齢者の外出支援という意味では、非常に功績が認められています。それから、これまでコミュニティバスという形態がなかった時には、補助金を出すという形はあっても、行政が直接的に住民の移動に関わるということがあまりありませんでした。しかし、コミュニティバスという形態が出てきたおかげで、行政が交通に直接関わる、ということの効果もかなり大きかったらと思います。

では実際にどういったところがよく利用されているかというと、比較的短距離で、坂道等のいわゆる「バリアがあるところ」がやはりよく利用されています。典型的なのは、国分寺市のぶんバス「東元町循環」です。小金井市の野川七軒家も同じような地形ですが、坂の上に駅、下に住宅地があって、この坂道が自転車でも辛いというようなところを細かに回っていくような路線が、利用率が比較的高くなっています。

17ページに「変わりゆくコミュニティバス」とありますが、こちらは少し特徴的な事例となっています。ちょうど1990年代の終わりくらい

の、コミュニティバスが全国的に広がった頃というのは、狭い道路にバスがどんどん入っていき、そこでお客様を拾っていく、という設定の仕方が多く、写真の左側、ちょっと前の写真で車は古いですが杉並区「すぎ丸」がその例です。コミュニティバスの小型バスでいっぱい道路を走っており、こういったところをルート内に結構設定していました。ですがこの後、細街路に大きなバスが入っていくことに、やはり地元住民からの不安感といった声もかなりありました。また、具体的に大事故が起きたわけではないですが、警察の立場からすると非常に危険なケースも出てきているということで、やはりこの写真のようなここまで狭い道路にバスを通すというのは、なかなか許可を得られなくなりつつあります。ですから、細街路に入ってより生活に近づけたという意味合いが非常に強い面はありますが、今既に許可を得ている箇所は多分大丈夫だと思いますが、今後ここまで狭隘な道路に新しくバスを通すというのは、難しくなってくるだろうと思います。また、他の例として台東区の写真を右側に出していますが、最近台東区や墨田区等の区部では、観光需要をカバーするような作り方をするコミュニティバスも出てきていて、コミュニティバスが多様化しているということも言えると思います。

次に、18ページ「コミュニティバスの全国的な課題」について、小金井市のコミュニティバスは全国的な課題からすると良い方だとは思いますが、全国的に見ると、あまり利用されていない、空気を運ぶようなコミュニティバスが結構多く、財政負担ばかり増加していくという傾向があります。行政主体でコミュニティバスを作っていくと、どうしてもこの地域をやったらこの地域もやらないとまずいのではないかと、という公平性の観点から路線を広げ、そのことによってあまり意味のないコミュニティバスが走ったりするケースもあります。割とよくあるのは、実は多摩地区において多いのですが、最初の1路線目は一生懸命考えて作った結果、非常にいい成績をあげたために、じゃあ他にも拡大しようと思っただけで増やしていきまう。その結果として、後から作られた路線はあまり人が乗らない、あるいは国立市みたいに2路線目を勢い余ってやってしまったけれども、結局人が乗らず乗合タクシー型に変えてやってみただけでも乗らない、というような自治体もあつたりします。実は2路線目以降が本当は大切で、1路線目で何故ここが良かったのかと検証をして2路線目へ行けば良かったのですが、勢いあるいは議会等からの路線拡大の意見等から、路線を広げてしまったケースがあまりいい成績を上げていません。多摩地域含め、首都圏において比較的多い傾向があります。また、誰のため、どういう移動をカバーするために走らせるのか、といったコンセプトをちゃんと検証せずに作ってしまったケースもあります。

それから、これから走らせるものに対してアンケート調査をやると、ものすごく期待値が入ります。つまり、「あれば便利」と思えば、「絶対欲しい」、「乗ります」という回答になるわけです。私も今まで色々なアンケートに関わってきて、絶対とは言いませんが、経験からいうと、アンケートで「乗る」と答えた人で、実際に乗るのは15%程度です。ですから、そのくらいはある程度アンケートの結果から割り引いて考えないと、なかなかその通りにはならないということです。

先ほど議員さんの話もしましたが、どうしても行政主体でやるコミュニ

ティバスは政治の道具になりがちです。例えば私が住んでいます国立市でも、市議会議員選挙があると、選挙広報に候補者がそれぞれ色々なことを書いているわけですが、コミュニティバスの議論をやっている時には一言も名前を聞かなくなったような人が、「私がくにつこを走らせました」というように書いていることもあります。それだけ、コミュニティバスというのは政治的な効果があり、政治の道具になってしまうため、本当の市民ニーズからはかけ離れたものになってしまう場合もあります。やはり、そういった点にも注意をしていかなければいけません。

また、運賃の問題もあります。小金井市も今は100円運賃でやっていますが、やはり負担の割合等の色々なバランスから、「100円運賃が本当に適切なのかどうか」ということも今後議論していかなければならないと考えています。私が今まで関わってきた東村山市、東大和市等では、100円運賃だったものを、乗合バスの初乗り運賃と同じ180円に合わせた改定をしてきました。コミュニティバスは全市民が同じように使えるわけではなくて、やはり沿線の人が使います。普通の路線バスが走っているところの人は、シルバーパス等が使えるかどうかの問題は別とすると、基本的には初乗り運賃から始まって、対キロで運賃が上がっていく乗合バスを利用している。その一方で、税金で維持をしているコミュニティバスが100円というのは、一方の市民からみると不公平感もある。そういった色々な意見を総合した上で、コミュニティバスは比較的狭い範囲を走るのだから、対キロで運賃が上がっていくところまではしないけれども、乗合バスの初乗り運賃に合わせ、その代わりに、例えばICカードを使えるようにします、というような議論の下で運賃改定を今までやってきました。小金井市でどうするかというのはこれからの議論になりますから、今どうこうということではないですけれども、やはりそういった議論は必要になってきます。例えば、次の19ページ右側の港区では、都営バスの路線バスが210円で運行していますが、区全体に100円のコミュニティバスが拡大してしまった結果、運賃に倍の差が出てしまっています。頻度も高く走っていますので、比較的近いところを走っていたら、やはりコミュニティバスを使います。その結果、コミュニティバスの利用者は非常に多い一方で、都営バスの路線が一部廃止になっており、果たしてそれでいいのか、という話も当然あります。港区はお金に余裕があるからそれができるというのがありますが、それは別として、やはり「誰がどの程度まで負担すべきなのか」という議論がこれからは必要になるのだと思います。

また、資料18ページに太字で書いてあることですが、外来者には、なかなかコミュニティバスの情報がありません。例えば市民にはココバスのパンフレットのようなものが出回っているかと思えますし、市民は結構知っているのですが、では他所から来た人がどれだけコミュニティバスを使えるかというのと、なかなか使えないケースが多い、という問題も少しあります。

それから、資料19ページ左側は、コミュニティバスを作ろうとしたときに、「こっちも通してくれ」という要望がたくさん出て、そういった要望を全部受け入れました。その結果、歩けば5分で行けるところをバスで10分かけて回ってくるような路線ができてしまいました。まっすぐ起点

から終点まで車で走ったら7分で行くところを、55分かけて走るため、誰が乗りたいと思うか、という話にもなり、乗務員は一生懸命サービスしてくれる点は良いのですが、やはり乗らないです。家の近くまで来てくれることは誰でもありがたいことですが、「目的地まで早く行きたい」というニーズも当然あるわけで、近いところまで行くのに大きく回り道をし、それを何回も繰り返していたら、それは誰でも乗らないですよね。やはり路線を作る際には、こういったことも考えなければならないということです。

次の資料20ページにある「デマンド交通」は、いわゆるコミュニティバスブームの時期の後に、さらにきめ細かく交通空白地域等をカバーする意味合いで、現在に至るまでブームが続いています。時々議員さん等から、デマンドをやったらどうかという話も多分出てくるだろうと思えます。しかし、細かいことは申し上げませんが、デマンドも色々と課題があり、需要もそれなりにあって、人口もそれなりにいて、色々なニーズが複層するような大都市圏には向かないシステムです。ですから、都内においても、武蔵村山市がコミュニティバスを止めた地域の一部においてデマンドで実験をしたりもしましたが、デマンドの特性を活かせず、結局はあまり良い仕組みにはなりません。ですから、デマンド交通というのは大都市圏の人口がたくさんバラついているような地域に向けたシステムではない、ということだけ私の考え方として申し上げたいと思います。

21ページからは「地域住民が主体的に関わるコミュニティ交通」ということで、これまでコミュニティバスは小金井市を含めた大体の地域において、地域公共交通会議等を経て行政が主体となって進めてきた施策でしたが、今後のことを考えますと、もっと地域の人も積極的に関わった形であるべきではないか、と思っています。つまり、地域の人たちみんなが、これから本当に必要になってくる公共交通に対して当事者になっていただく必要があるのではないか、と思っています。行政が一方的に与える仕組みでずっと続けていきますと、行政の思い込みみたいなものがあり、「市民のニーズはこうだろう」と思い込んで作ると、実はそれがそうでもなかった、といったことが往々にして起きます。そういったことから、市民自身が地域の交通について、「自分たちの問題」として考え提案していく、という仕組みがやはり今後は必要になってくるのではないかということです。

これを私は小平市や東村山市で実践をしてきました。小平市では、バスがカバーできない地域3箇所は今コミュニティタクシーを走らせていますが、あくまでも地域の人たちが、自分たちで作った組織においてルートや運行頻度といったことを全部考え、タクシー事業者に委託をして走らせています。その中で、どのくらい採算性が見込まれるかということも考えながら、市が一定額の補助をするという仕組みでやっています。「地域の発意」で「地域に合ったもの」を無理せず確保していくという形です。

こういったようなことを、23ページでさいたま市和戸住宅というところを例として出していますが、これも実は私が地元の人たちと一緒に話をしながら、住民主体で色々と考えて作っていったものになります。24ページにあるように、地元の人たちがこのコミュニティタクシーをどう活用していくか、どうやったらもっといいものになるのか、もっと乗って

もらうにはどうしたらいいか、といった議論を、市の担当者も同席しながら、月1回くらいのペースで和気藹々とやります。こういった会合をちよくちよくやりつつ、いいものを作ろうとして一生懸命やろうとしていると、タクシー事業者の方も、この右側の写真のように最初は何の変哲もない白いワゴン車を使っていたのを、もう少し明るいものにしようということで、自社負担でレインボーカラーにしたり、あるいは小平市のコミュニティタクシーのメンバーにおいても同じ悩みを抱えることがあるだろうということで交流会を提案したところ、小平市の小川栄町コミュニティタクシーの人たちが、さいたま市和戸地域へ行き、市民の方たち同士で交流会を行って、色々な悩みについて意見交換を行ったりもしました。こうした色々な協力もあって、一昨年3周年を迎えることができ、診療所の前で式典を行ったのですが、例えば診療所が待合室の一部をバスの待合所として提供していただいたり、バス停も敷地の中に全部置いていただいたりと、その他にも色々と地元の協力がなされていて、非常に地域ぐるみで作っているという意識が強いです。だから、やはり「自分たちのコミュニティタクシー」という形で地域の皆さんが乗ってくれるということなんです。

多摩地区26市の方においても、地域のみんなで十分に議論をすることが必要なと思います。ルート決定に当たっても、やはりその「本音のニーズ」はどこにあるのかということをちゃんと検証する必要があると思っています。病院なのかスーパーなのか地域によって様々ですが、「日常的に行く場所」と「バスが通っていれば便利な場所」は違うのですが、要望としては同じレベル出てきます。国立市で行った場合を含め、よく調査をすると、「市役所に行くのが不便だ」という声がたくさん出てきます。でも「市役所に行くのが不便だ」と言った人と直接話をして、じゃあ市役所にはどれほどの頻度で行くか聞くと、実際には年に1回か2回だったりします。そういったニーズと、日常の買い物や通院をするようなところとでは、ニーズの大きさが違う、といった点を判断していかなければなりません。国立市の場合は、たまたま折り返し地点として庁舎が丁度良かったこと、近くに図書館があったことから、市役所付近を通るように上手くルートを組みましたが、そういった「通っていたら便利なだけ」だという箇所も「ぜひ通して欲しい」という声になりますから、少し注意が必要です。また、アンケート調査にはかなり期待値が入りますから、その分を割引くことも必要になります。

それから、どうしても道路等の技術的な制約も出てきます。今私が担当している東大和市では、乗合タクシーを走らせるにあたって、今東大和警察署と色々とやり取りをしていますが、車自体は通れるところでも、交通機関が許可されるかどうかということは別ですので、そうした制約を無視して走らせることはできないという問題もあります。

また、停留所の設定も結構大変なことで、特に比較的人口稠密地域においては、どこに停留所を設定するのかというのが非常に大きな問題になってきます。誰でもみんな近くに停留所は欲しいのですが、家の前は嫌だっと言えます。国立市「くにっこ」を走らせるにあたって、当時の市役所担当者は、バス停設置場所の調整を済ませる約3カ月の間に、髪の毛が真っ白になってしまうくらい、苦勞する話なんです。特に警察からは、例えば駐車場の出入り口や消火栓の近くは避けなさい等、色々と言われます。そ

うすると、設置できる場所というのは非常に限られてしまいます。その限られた場所が、覗かれる、汚されるということで家の前は困ると言われてしまうと、全然設定できなくなってしまいます。実はこういったところが、先ほど紹介した小平市のように、地域の人たちが中心となって話をしながら、地域の人たちが頼みに行くと、オッケーになったりします。そういった意味でも、地域の中で計画を立てていくという大切さがあります。

ルート決定にあたっては色々と考えなければならないことがありますし、どういう運行形態にするかという時も、利便性を追求したらキリがありません。できる限り便利にしたいのですが、地域の身の丈みたいなものもあり、持続的に運行しようと思ったら、やはりある程度の採算は見込めないといけません。例えば、かかるコストに対して収入が1割しかない、9割は行政が負担しなければならない。そうやってくると、本当に正しい税金の使い方なのかということにも繋がっていきます。ですから、大都市圏であれば、できれば収支率50%を目指したいと私は思います。ただ50%というのなかなか厳しい数字でもありますので、私が関わった、今ガイドラインを作っているさいたま市と東村山市では、ガイドラインで「収支率40%」が、新しい路線を作る条件でもあるし、存続していく条件でもあります。つまり、地域と利用者で4割を負担し、6割は市が負担します、という役割分担です。地方ではなかなか4割でも厳しいものですから、私が関わっている地方のところだと、だいたい30%で考えています。地元にも商店も何もないようなところが地方でもどんどん増えていますから、そういったところで30%というのは、厳しいところは厳しい状況ではありますが、やはりそのくらいは地域と利用者が努力をしないと続かない、といった点を知っていただく必要もやはりあるのかなと思います。

26ページには東村山市のグリーンバスの写真を出していますが、これも本当は「もっともっと便利にしたい」と地元も思っているわけですが、やはりコストとのバランスを考えて、1台のバスで運用できるような形にしています。そうすれば、その範囲でコストは決まってくるから、その分コストを抑えることができますので、1台のバスで運用できる範囲の中で、どれだけのことができるかという議論で進んでいったものです。その結果として、新路線を走らせ、今収支率は50%近くになってきていますので、こういった考えをもって議論をする、というのもありだと思います。

あとは資料27ページからの「みんなで公共交通を応援する」というところをちょっと参考までに見ておいていただければと思いますが、地域の人たちが関わって色々な形で公共交通を支援している、というケースが全国で増え始めています。細かいことでも、28ページにあるように、地域の人たちがバスの待合所を作ったり、ベンチを寄付したり、地域の人たちが自ら地域の企業に広告を取りに行き、それをコミュニティタクシー援用の足しにしたり、といったようなケースがだんだんと増えてきました。それらを踏まえて、29ページには「これからのコミュニティバス、コミュニティタクシーの展望」ということでまとめていますが、地域の本音のニーズを汲み取り、地域の特性に合ったものが利用に繋がっていくということが1つ。それから地域の住民が何らかの形で主体的に関わり、行政が支

援の仕組みをきちんと構築しているところが持続をしていくということが1つ。つまり、行政が丸抱えすることを前提にしてしまうと、財政的なこともありますし、また、どこまでが正しい税金の使い道かという議論の時に、どの程度まで行政が責任を持つのかといった議論に繋がっていきまので、いずれ限界が来る可能性があります。人が全然乗らないものに対して税金を投入していくということには、必ずどこかで市民的な議論が起きます。そういう意味で、ちゃんと役割分担ができているところが持続する、ということです。それから3つ目に、先ほど2路線目以降の話もしましたが、フォローアップなく継続・拡大したり、地域の本音というよりは大きな声に基づいて物事を進めてしまったり、ということで破たんをするケースもありますので注意が必要ということ。4つ目として、どうせやるなら、乗って楽しいものにしていく必要があるということ。30ページの小平市のコミュニティバスで、バスの途中停留所の案内を子供たちに吹き込ませたことがあります。少し手間のかかる作業でもあるため、ずっと続けてやっているわけではありませんが、公募の子供たち、幼稚園の年長組の子供たちに、一停留所ずつ吹き込ませました。そうすると子供たちも思い出に残りますし、親やおじいちゃんおばあちゃんが必ず乗ります。また、おじいちゃんおばあちゃんは孫を自慢したいわけですから、友達を連れて乗ります。そうすると一停留所あたり8人くらい増えることになります。実際、一時的ではありましたが、小平市のコミュニティバスも、この取組をやった直後はお客さんが伸びています。他にも、これは「楽しむ」ということと「利用促進」ということと両方の工夫になりますが、小平市のコミュニティタクシーでは、私が他の事例を紹介したことをきっかけに、12月には運転手がサンタクロースの格好をして何日か乗ったりもしました。これは京王バスが毎年12月に走らせている「クリスマスバス」をちょっと参考にした面もあります。また、飾りつけ等、別にお金をかける必要はないので、ちょっとしたことをすることによって、「コミュニティバスもなかなか楽しいな」と思ってもらえれば、新しい利用者にも繋がってくるということもあると思います。そんなことも考えながら、やはり乗ってもらわないと仕方がないので、「乗って育てる」ということも必要であると思います。32ページ「おわりに」には、それと似たようなことが書いてあります。

少し長くなりましたが、これで私の話を終わりにさせていただきたいとおもいます。ご参考になればと思います。ありがとうございました。