

総合都市研究 第85号 2005

東京都立大学都市研究所 第17回公開講演会

バス交通計画のチャレンジ
—バス・コミュニティ・STサービスの交通計画—

日時 2004年9月28日

場所 東京都立大学講堂小ホール

1. 開会あいさつ
2. 地域の交通計画とデマンド型交通
3. バスを総合的に計画する
4. 市民のニーズを捉えたバス計画
5. 質疑応答
6. 閉会あいさつ

開会挨拶：茂 木 俊 彦*
 講 演：秋 山 哲 男**
 中 村 文 彦***
 加 藤 博 和****
 司 会：羽 貝 正 美**
 閉会挨拶：中 林 一 樹**

1. 開会あいさつ

茂 木 俊 彦

皆さん、こんにちは。都立大学の総長ですが、同時に、都市研究所が全学的な機関でございますので、その所長という役割を兼務いたしております。主催者を代表しまして、一言ご挨拶申し上げます。

本日は、ご多忙のところ、また中にはご遠方からおいでくださった方もいらっしゃると思いますが、当研究所の第17回公開講演会にお越しいただきまして、まことにありがとうございます。

本学は、1949年の開学以来、学部の新設・再編、大学院の設置、さらにキャンパスを91年にこの南大沢に移転するという大事業をしましたが、さまざまな変革を経て、都内でも有数の総合大学として発展してまいりました。また来年は、先般、文部科学省大学設置審の認可の答申をされることになりましたが、来年度から首都大学東京ということで新しい出発をすることになっております。

こういう変遷の中で、当都市研究所は、1977年に都立大学の都市研究センターとして設置されて以来、1994年度に現在の都市研究所への改組を経て、ことして27年になるわけでありまして。全国で

*東京都立大学総長

**東京都立大学大学院都市科学研究科

***横浜国立大学大学院環境情報研究院

****名古屋大学大学院環境学研究所

も数少ない、都市そのものを研究する、それをさまざまなテーマを掲げながら研究する機関でございます。8人の専任研究員を中心にいたしまして、全学的な協力、さらに他大学や研究機関の方々のご協力もいただきながら、学際的な研究に取り組んでまいりました。大都市に関する環境、防災、それからコミュニティ、健康、交通などの重要問題、あるいは政策課題を研究テーマとするプロジェクト研究を進めてきております。これらの研究成果は研究者向けの論文集であります「総合都市研究」で、一般の方々を対象としては、また「都市研究叢書」という形で公にさせていただきます。また、当研究所は、大都市東京都が直面する課題解決にも研究機関として貢献するという役割も担っております。研究成果を都民の皆様に直接お返しすべく、毎年1回、このような公開講演会を開催しております。

本日は、ご案内のように、「バス交通計画のチャレンジ」ということをテーマとして掲げまして、3人の講師の方々に講演していただきます。身近な交通手段としてのバスのあり方についてお話させていただくことになっております。どうぞ最後までご聴講いただきまして、皆様の毎日の生活やお仕事にお役に立てば幸いです。

簡単でございますが、以上をもちまして開会のご挨拶とさせていただきます。きょうはどうもありがとうございます。

2. 地域の交通計画とデマンド型交通

秋山哲男

2.1 バスの7つの疑問

講演内容に入る前に、本日この「バス交通計画のチャレンジ」の講演会を何故企画したか、その理由をお話してから本題に入りたいと思います。

皆さん方にお配りした「バス交通計画のチャレンジ」の中に、7つの疑問というのを書きました。この疑問を復習のように、もう一度確認をしてみたいと思います。

疑問1. 「バスは衣食住と同様に生活の基本要素

か？」

恐らく青森県の中山間地域や過疎的な地域ですと、車に乗れない人の移動は本当に生存権そのものになりますが、東京ではやや違ってきます。数年前に亡くなった岡並木さんは、朝日新聞の論説委員だったころ、「衣食住・バス」という言葉を1982年のバスシンポジウムで、使用していました。つまり、バスというのはかなり自分たちの身近な生活に大変重要な交通手段だということです。しかし、これが日本ではバスで生活できるほど充足しているとは思われません。

疑問2. 「高齢社会にバスがどれだけ役に立つか？」

結論はバスで動けない人がかなりいることです。こうした人は、高齢者・障害者専用のSTサービスとか移送サービス、ドア・ツー・ドアのサービス、DRT(予約型交通システム)などバス以外の交通を使いますが、これが日本は世界の先進国の中で最も遅れた国です。これほど遅れている国はないという状況にあります。また、シルバーバスを制度としてやっていますが、東京都に限って見れば、美濃部都政の時代に交通の内部補助といえますか、福祉部局から交通部局に補助を行った。これには是と非があるだろう。是というのは、高齢者の外出促進には役に立ったという部分です。しかし、もう一方で非というのがあります。この非というのは、やはり利用者に補助せず交通局に直接補助をしたことです。つまり、利用者がバスしか乗れない。モビリティ促進の場合には、バスではなくてもタクシーでも鉄道でもいいわけで、そういうことに対する補助の基本的なところが違っていたのではないかと。もしこれを高齢者の名のもとにじゃなくて、バスを本当に活性化するために補助したとしていたら、今ごろ東京都のバス交通はかなり違っていたのではないかと思います。これはかなり重要な問題を含んでいると思います。

疑問3. 「コミュニティバスは何をもたらしたか」

よい点というのは、自治体主導のバス計画ができるようになったということで、やはり日本の公共交通の歴史の中には、その点だけは残ると思

ます。それから、利用者に多少便利なバスを提供したことがよい点だろうと思います。問題点というのは、地域のバス交通全体の計画がなくコミュニティバスを計画したために、バス路線の再編・サービス水準を上げたりしなかったためにバランスの崩れたコミュニティバスが全国あちこちに見られました。良いコミュニティバスの計画のものもありますけれど、問題の大きいコミュニティバスも少なからずあります。さらに市民全体のモビリティ計画がありません。例えば、バス利用困難者の計画が全くなく、コミュニティバスだけが淡々と動いている。これでいいのかという問題です。それから、高い税金の負担を考えると、もしかすると、バスにつき込むよりはタクシーの方がはるかに安い可能性もあったりするという点を見ていなかったのではないのでしょうか。

それから、私自身、1995年に運輸省のプロジェクトで、たまたまコミュニティバスを幹事長としてずっと調査を手がけてきたんですけども、当初コミュニティバスは一体何か、といったコミュニティバスのカバーすべき領域や機能が不透明だったことです。1989年に訪問したスウェーデンのサービスルートというのは、100メートルに1カ所バス停があり、かつノンステップの車両を使っていました。これじゃないかという気がしました。したがって、高齢者寄りにしつらえればよろしかったのかなというのが当時の私の感想でした。ところが、武蔵野ムーバス以後、あちこちの自治体が同じようにまねして、余り成功したという感じがしない地域が随分あちこちで見受けられました。いいコミュニティバスももちろんありました。いいものをすぐ真似るといいのはいいことなんですが、悪いところも真似てしまう場合も往々にしてあったようです。

疑問4. 「規制緩和は何をもたらすか？」

英国では1985年から始まっているいろいろの成果が出てきていますが、まだ日本は始まったばかりで、規制緩和をしっかりと位置づけていく政策が、これからだと思います。

疑問5. 「環境対策にどれだけ役に立つのか？」

確かに大勢で乗れば役に立つんですが、数人だ

と乗用車の方が有利な場合もあるので、この点は計算が必要でしょう。基本的に日本は、公共交通をもう少しうまく使っていく工夫、努力が足りないのかなという気がします。

疑問6. 「限られた予算をどこにどう使うべきか？」

かつてはバスがもうかっていた時代がありました。しかし、欧米では最初からもうからないということ为前提としたわけですから、公共交通に補助を前提として考えています。ただ、日本ではどうかというと、まだ過疎地域では補助を前提としていますが、東京あたりはコミュニティバスは多少補助を前提としていますが、バスに対する補助がスタンダードになっていないというところがあります。これもそろそろしっかり考える時期に来たと思います。お隣のアジアの国のソウルですけども、ソウルのバス交通計画はすばらしいと思います。確かにインターネットでも宣伝が載っております。ここまで頑張れば大したものだと思います。残念ながら日本は余り頑張っていないと思います。

疑問7. 「バスは多様な交通手段の組み合わせが必要、その中でどんな領域を受け持つのか？」

バスの受け持つ領域はそんなに幅が広くない。しかし、組み立て方によって幅を広くすることもできます。

2. 2 交通手段とその組み立て

(1) BRTの領域

鉄道に近い領域をBRT(バス・ラピッド・トランジット)と言い、高速でバスを走らせるものです。これは、名古屋の基幹バスやブラジルのクリチバのバス、ソウル市のバスがそうです(図2-1)。

写真2-1はクリチバのBRTのバスターミナス。広域サービスのバスの車両は3連節で停留所はチューブ型のもので、これらはLRTやモノレールに近い乗客を輸送できます。写真2-2はバス路線沿道の高密度な土地利用の例です。バス路線沿道に高層建築を建て、できるだけ公共交通

が利用しやすい都市構造を目指したものです。こうした土地利用によりバス利用がかなり伸びています。さらに図2-2は写真2-2を概念図として示したものです。バス路線沿道にできるだけ高層の建築を配置し人口密度を高くする方法です。

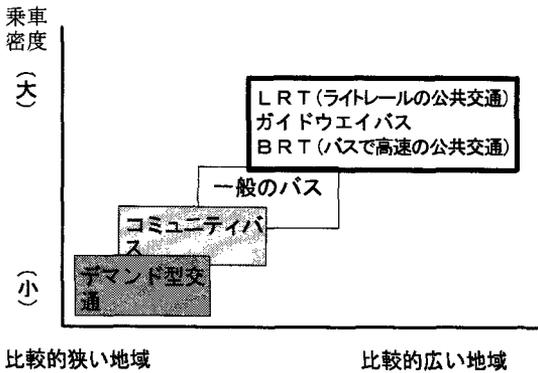


図2-1 路面交通のカバーエリアと乗車密度による各交通手段の分類

これを公共交通指向型の土地利用ともいいます。将来の環境を配慮した交通システムとして、きわめて重要な交通システムです。類似した都市として米国のポートランドのLRT (路面電車の進化したもの) などがあります。また、南米は世界銀行の支援でボゴダ、サンチアゴ、リマなどがこのシステムで戦略的に展開中です。

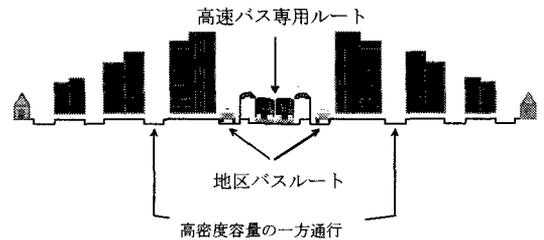


図2-2 バス路線沿道の土地利用



写真2-1 クリチバ市のBRTのターミナル



写真2-2 クリチバ市の高密度なバス路線沿道

(2) 一般バス・コミュニティバスの領域

それから一般バスやコミュニティバスの領域があります。日本ではこれがバスのほとんどだと思います。バスは停留所を持ち時刻表にしたがって運行するものです。コミュニティバスはバスより停留所間隔を短くし、車両も小型化した運行のもので、主として自治体が計画して運行するものが多く見られます。また、最近では住民主導のものも見られるようになりました。詳細な説明は、良く知られていますのでここでは省かせていただきます。

(3) デマンド型交通サービスの領域

そのほか、デマンド・リスポンシブ・トランスポート (DRT) は電話で予約し、迎えに来ていただく交通手段です。STサービスというのは障害者・高齢者専用の交通手段で、利用資格のある移動困難な人が予約をして利用する交通手段です。それから、英国ではコミュニティカースキームという、自家用車に人を乗せて運賃を取ることが認められている制度です。特に過疎地域などで行なわれています。日本ではセダン特区 (構造改革特区) として大和市が手を上げて実施の段階に入っています。今までのバスだけでなくもう少し歩か

ないですむ交通システムが必要だと思えます。

2. 3 デマンド型交通の事例

これからお話しすることは、どちらかというバスよりも少し需要が小さな領域といえますが、需要規模が小さいが乗り合いのもの、例えばデマンド・リスポンシブ・トランスポートとかスペシャル・トランスポート・サービスなどです。もう少し具体的に言いますと、乗合だけれども、小さな小型のタクシーや小型のバスでサービスする、その領域の交通サービスのことです。

最初に図2-1の、需要規模が小さい乗客に対応するのがデマンド型交通（デマンド・リスポンシブ・トランスポート、コレクティブ・トランスポート）です。例えば小型バスの相乗り、タクシーの相乗りです。タクシーの相乗りで、「のりタク」と呼ばれているものを2004年11月から3ヶ月間、多摩センターで実験をする予定です。これは住宅地から多摩センター駅まで相乗サービスを行います。運賃は300円程度に抑えて乗っていただくというものです。それから、乗用車の相乗りです。先ほど申しましたコミュニティカースキーム（日本の構造改革特区のセダン特区）です。これは英国に既にありますので、日本ではセダン特区に指定されれば、このコミュニティカースキームと同様の自家用車に人を乗せて運賃をとることができます。東京だと桜原村とか青梅の奥だとか、そういったところだとコミュニティカースキームはやりやすいと思います。タクシーがないような場所だったら可能です。スペシャル・トランスポート・サービス、これは、介護保険と、それから道路運送法80条の改定で、NPOが参入ということでもかなり沸騰しています。あちこちでセミナーも、毎月と言わず相当の頻度で開かれています。

今回、デマンド型交通サービスの特徴は、利用者の予約運行システムです。利用者は会員制で、不特定多数の誰でも利用可能の場合があるんですが、日本の場合は限定された人になりますので、人数はかなり少なくなると思います。特定少数、一般的に高齢者、障害者に限定すると、スペシャル・トランスポート・サービスに近くなります。

それから予約が前提となります。いつ、何時何分に乗るということ予約をします。実はデマンド・リスポンシブ・トランスポートは路線がありません。路線がないので予約をしないと乗れない。待っている場所の停留所（停留所と言わないんですけれども、スウェーデンですとミーティングポイントと呼びますが）で待つことによって乗り降りができます。

それから、運行システムは、ドア・ツー・ドアの場合とカーブ・ツー・カーブ（路上から路上）ですが、スウェーデンですと自宅から、100から150メートルぐらいのところをミーティングポイント（乗降する場所）として定めます。

それから、コストですけれども、タクシーより安い。先ほど、多摩センターで300円程度としていたのは、タクシーの六百数十円に対して半額程度にする。現在、そのくらいが多分乗るのに最もよい。ただし、相乗りで乗りますので、多少のマイナス面はあります。運営は行政の補助が不可欠ですけれども、採算性の悪いコミュニティバスよりは安いかもしれない。大体5割から8割ぐらい行政が支出する可能性があります。高齢者寄り、あるいは障害者寄りのコミュニティバスになればなるほど、この行政補助の負担が大きくなる可能性があります。

実施地域ですけれども、中山間地域にかなりたくさんあります。すでに全国に20カ所以上だろうと思います。都市部の特定地域の運行は5から10km²程度の面積のところの方が妥当でしょう。それから高齢者・障害者限定など、こういう適用領域があります。需要規模が概して小さいということです。

それから、デマンド型交通の種類ですけれども、STS、フレックス・ルート、一般DRT、ルート迂回型の4つに分けられますが、迂回型は「東急コーチ」ですね。渋谷に走っている東急トランセです。これは電話予約が要りません。したがって、運転手さんに迂回してもらって、バス停で呼び出すと迂回してくれるという、そういうものです。あくまでもこれは一般バスの位置づけになります。私がこれからお話しするのは、迂回型を除いたも

のです。

それから、ここでSTSというのは完全にドア・ツー・ドアです。フレックス・ルートというのは、後で写真をお見せしますが、スウェーデンというのはSTSが人口の5%と利用者が多くて、それを減らすためにフレックス・ルートを開発しました。そこは、自宅から100から200メートル程度をミーティングポイント、待ち合わせ場所に設定しました。そして利用を高齢者・障害者、しかし、歩ける高齢者・障害者に限定をしています。それから、DRTの郊外型はフィレンツェのタイプです。フィレンツェは郊外で3地域ぐらい、バスを全部やめてDRTにしています。これはかなり頑張ったタイプですね。その他、細かいところは除きますけれども、自宅と都心を結ぶ中山間地域のもので、福島県の小高町や長野県の富士見町で運行されています。バス停留所をベースとした中村まちバスなどがデマンド型です。

2. 4 スペシャル・トランスポート・サービス

5番目に、スペシャル・トランスポート・サービスです。STサービスの定義ですが、高齢者・障害者を対象とし、行政など非営利団体が運行するケースが極めて高い。外国でもほとんど非営利団体か、あるいは行政の補助で運行しています。つまり、もうからないので、個人でもうけようとしても無理だということが非営利団体運行ということです。利用においては、一定の利用資格を持つということと、それから、個人のインフォーマルな送迎は含まない。

(1) 国際的動向

STSの種類を国際的に概観すると、運輸系、厚生労働系、NPO系、総合的というふうに分けたけれども、イギリスではダイヤル・ア・ライドとかリング&ライドとか、いろいろな呼び方で呼んでいます。アメリカ、カナダはパラトランジット。厚生労働系だと、イギリスはアンビュランスサービス。救急車の機能で送迎をするということをやっています。日本ではここが一番弱いんです。通院する場合に結構問題があると思います。英国は、お医者さんにかかる、次に通院するとき、

お医者さんが患者さんのためにこのアンビュランスサービスも予約をして通院をさせるということをやっております。メディケイドがアメリカですね。これはアメリカの90年代に1,000億から1,500億円、医療費の1%を交通費に充てています。クロスセクターベネフィットとは異なる分野間の経済性です。入院期間を短くするために送迎が必要なのです。アメリカの入院期間は1週間ぐらいです。日本は3週間から4週間です。3倍から4倍ですね。こういうところをアメリカは、入院期間を短くするために交通の方にお金をたくさん出している。日本はその政策が全くないのです。NPO系のコミュニティ・トランスポートと呼ばれる団体は英国、米国、豪州にあります。ドイツは、兵役を拒否した若者がSTSを運行するケースがあります。スウェーデンは、とにかく行政が丸抱えです。

(2) ロンドンのSTサービス

①アンビュランス・サービス

ロンドンを例に簡単にご説明しますと、アンビュランスサービスはナショナル・ヘルス・サービス・トラスト (NHSトラスト) と呼ばれ、日本で言うと公益法人に当たります。ここが運行して、NPOとかボランティア団体に委託をしたりします。それから、運行の目的は、あくまでも病院送迎です。予約はGP (ジェネラル・プラクティシオンナー、家庭医) が、必要な人の次の通院サービスのときに予約をするということになります。

②ダイヤル・ア・ライド

ダイヤル・ア・ライドとかリング&ライドとか、地域によっていろいろ名前がありますが、運輸部局が運行するものです。ロンドンではトランスポート・フォー・ロンドン (ロンドン交通局) が運行しています。ロンドンをたしか7つの地域に分割して運行しています。運賃はバスより高くタクシーより安い。利用目的は病院以外の自由目的です。例えば、世田谷の何十倍も運行しています。

③コミュニティ・トランスポート

コミュニティ・トランスポートはボランティアですが、しっかり運賃を取ります。運行システムはダイヤル・ア・ライドと同じです。

日本の例ですけれども、国は、運輸のサービスはしていません。国際的には珍しいんですけれども、厚生労働は介護保険対象者だけをサービスする。これは、介護保険だけというのは余りよくなくて、その他の移動困難者については面倒見ないよという意味合いに等しいと思いますので、まだまだこれから考えなくてはいけないと思います。自治体は、福祉の細々とした財源のみでやっています。それから、交通部局が本来は英国のダイヤル・ア・ライドのようなものをやらなくてはいけないですけれども、みんなコミュニティバスに走ってしまっていました。これは本当に必要なものが計画されずに、おかしな現象になっています。それから、都道府県は、都が車両補助を出しているけれども、他はまだまだというところです。それから、日本の現状と課題ですけれども、通院の送迎が決定的に不足している。それから、NPOとタクシー会社だけが対応するのはかなり困難に近いのではないかな。もっと行政が頑張らなくてはいけない時期に来ています。

(3) スウェーデンと日本のSIサービスの比較

STSの普及ですけれども、サービスの供給量がスウェーデンの1割以下だろうというのは確実です。過去には50分の1から100分の1程度ですけれども、相当低い。交通側の原因として、公共交通として考えない。福祉だと思っている。だから交通や都市側は自分のテリトリーじゃないと思っています。自分のやるべきことじゃないと思っているという問題点がある。福祉側の原因は、福祉サービスの延長と考えている、公共交通にほとんど視点がない。やはりこれは両方で考えるべきだというのが、これからのやり方だろうと思います。

このデータを見ていただくと、ストックホルムの人口は185万で4.5%のSTS利用者がいます。実際には8万4,000人ですけれども、それを仮定すると、世田谷だと80万で、3.6万ぐらいの利用資格者がいて、そして4.5%ぐらいになります。公共交通のトリップ数はわからないんですが、イエテボリを100とした場合のSTSのトリップを見ると、世田谷はたった8ぐらいだろうと推測しています。これも、世田谷区を20万トリップというか

なり大盤振る舞いでそれですから、これが5かもしれない。5だとイエテボリの20分の1に匹敵するわけです。つまり、世田谷というのはNPO団体が7、8団体あって、自治体も補助をしていて、それでこの状態です。これ以外の地域はもっと悲惨な状況にあるのは間違いありません。そういうことを考えると、日本はイエテボリの5%程度しか運行していないというのがSTSの実態です。

(4) DRT

DRTについてほんの一部だけご紹介したいと思います。STS以外のデマンド型交通の種類ですけれども、高齢者対応型がフレックスルート、フレックスラインとも呼びますが、これはスウェーデンですね。それから過疎的地域型が小高町、福島です。それから富士見町のサービス。それから、帯広は実験中のものです。

① 中村まちバス

小都市型の郊外から都心に送迎するタイプの中村まちバスがあります。中村まちバスは、簡単に申し上げますと、既存の停留所でバスを電話で予約すると、バスが直接そこに迎えに来てくれるんです。そして200円で乗れるというものです。鷹巣は国土交通省と東大と東京都立大と3者で実験をした結果です。ここも3年ぐらい前に実験したものです。

② 都市型DRT

都市型DRTはこれから普及すると思うんですが、意外に難しいんですね。帯広で実験をやっていましたが、これがバスでいけるのか、コミュニティバスでいけるのか、それともDRTでいけるのか、議論が分かれるところでした。タクシーの乗り合い型は都市再生機構と多摩市とで実施する予定のものです。我々も協力していますけれども。これがどういう結果になるかによって、新しいDRTの市場が見えるかどうか、その直前にあります。それから、過疎的な地域については、ここには書き忘れましたけれども、11月に八戸市の郊外にある福地村というところでも実験をやります。そんなところが日本のデマンド型交通のSTS以外のものです。

③ フレックス・ルート



写真2-3 フレックスルートの車両

フレックスルートの概要を簡単に述べたいと思います。フレックスルートというのは、社会的ツールの一つとして考えているというのが重要なことです(写真2-3)。モビリティというのをしっかりと位置づけているんですね。ここがフレックスルートの一番重要なところなんです。それから、スウェーデンというのは、STSは1970年代に270以上あるコミュニティにほとんど普及していました。日本はまだ普及しておりません。問題点として、このサービスのために納税者のコストが増大してきたことです。つまり、STSというのは1回乗ると二、三千円かかるわけです。これで納税者のコストが増大してきたので、それを下げる努力をしなければいけないということで、最初に実施したのがサービス・ルートです。次がこのフレックスルートです。そして、ストックホルムというのは世界最大のDRTのオペレーターであるということも申し上げておかないといけないと思います。

それから、コスト削減対策として、1996年にSAMPOというEUのプロジェクトにより、ここで成功しました。特にイエテボリがその例です。デマンド型のミニバスサービスの全面的実施をやったわけです。そして、ひとり暮らしの世帯がかなり増加しているので、このサービスは重要だという認識に立って実証実験をしています。

フレックスルートは歩行器を用いた老人とか、多少歩ける人が対象者で、特に歩行器利用は、このバスではお客さんの重要なタイプの一つです。

運行システムですけれども、郊外から都心の方向、北から南とか、南から北、これを30分おきに

スタートさせています。そして事前予約が必要で、例えば9時12分に待っててくださいという予約の相手にコールバックをする、そういうシステムを使っています。予約者はミーティングポイントに向かい、所定の時刻にバスを待ちます。これは7km²の面積の大きさです。そして、ミーティングポイントは自宅から最大150メートル以内、歩行できる高齢者の限界を150メートルと想定しています。

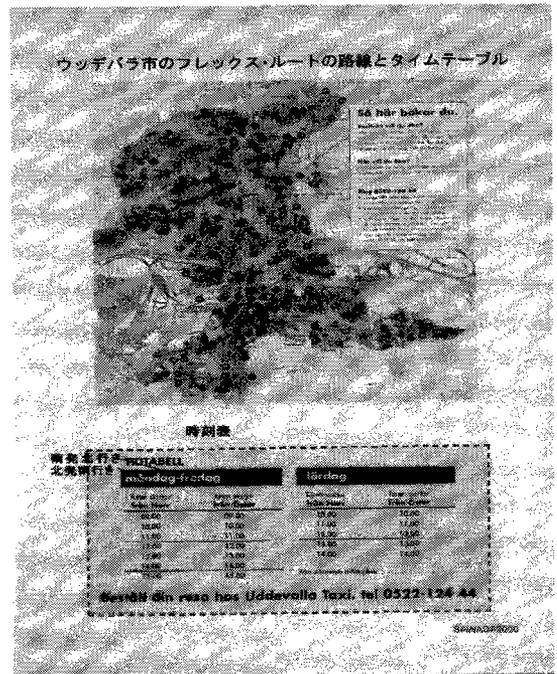


図2-3 フレックスルートの運行地域とミーティングポイント

フレックスルートでもう一つ重要なのは、横軸が利用者にとっての便利さということです。便利で社会的コストが高いのはタクシーです。シェアタクシー、STSですね。これが高い。公共交通は安くて余り便利じゃない。バスはこの領域にある。公共交通に乗れない人と、シェアライドだと自宅まで来なくてもいいというような人と両方を引きつけるのがフレックスルートです。このフレックスルートを今回開発して、その結果、相当の利用者が出てきています。

利用者を見ますと、STSが減少し、フレックス

ルートが上昇しました。つまり、STS利用者を減らす効果がフレックスルートにあったのです。経済的にこちらの方が安くできるということをスウェーデンでは証明したわけです。

フレックスルートの意味なんですが、クロスセクターベネフィットというのは、異なる分野間の採算性を考えることです。例えばバス交通をバスの採算性だけで見ているのは、ほとんど乗客の運賃だけで問題を解いている。乗客の運賃だけで考えるよりも、その人が医療費が安くなるとか、あるいは、自分が給食サービスを受けている人が食事は自分でつくれる、こういう人が37%いましたけれども、この人たちを送迎することによって、その人たちが外出ができてケアが要らなくなる条件、これがクロスセクターです。こういうことを考えましようということです。フレックスルートの運行の純赤字を埋めるということで、高齢者のケアにかかる全コストの1～2%を予防策に、交通に回そうということがフレックスルートでは言われています。運転手については、ある種ソーシャルワーカーの代理人の役割も果たします。また、バスの中がクラブのような雰囲気になる。こういうことが効果として挙げられています。以上がフレックスルートの導入の大きな理由です。

過疎的地域で小高町の事例を簡単に見ますと、類似したシステムが全国で十何カ所かあります。郊外から都心に、1回300円で15分とか20分かかりますけれども運行する。その懐の深さは5キロから10キロあります。それから、商工会が運行する。市が補助をします。効果は、外出が顕在化した。あと、ここには書かなかったんですが、村の医療費がかなり増えたことです。ということは、今までお医者さんに行かなかった人が行くようになった。そのことによって医療費が増えた。

小高町のeまちタクシーというのは、こんなバンですね(写真2-4、2-5)。車両が極めて悪いです。もうちょっといい車両を使えばいいなと思います。ここが予約センターです。こういった80ぐらいのおばあさんが乗り降りして自宅まで帰ります。こういうことが小高町ではやられています。



写真2-4 小高町eまちタクシーステーション
(予約受付場所)



写真2-5 車両に乗り込む利用者（小高町）

大事なことは、車両がもう少し低くなればよろしいとか、ただ問題は、皆さん方がコミュニティバスの次はどうもDRTだぞと考えるのは早計だと思います。DRTは、あくまでも幅の狭い交通手段の一つである。コミュニティバスも幅の狭い交通手段の一つです。幅というのは、公共交通がカバーする領域のことで多様なところをカバーしなくては地域とか人とかをカバーしなくてはいけないんですけれども、DRTはそのひとつワン・オブ・ゼムなんです。ナイフと、なたと、かみそりとは用途が違うわけですね。なたでひげは剃れない。なたでひげを剃ろうなんていうのは大間違いで、やはりそれぞれ交通手段を使い分けるのが今後重要な条件になります。

それから、コミュニティバス、これはほんの少ししか述べません。全国で数百路線があり、自治体の計画と財源によるものが出てきたということ

です。自治体主導という点では、私は評価をしています。そして、自治体が積極的にお金を負担し、計画に参加をするということは非常によろしいことと思います。ただ、やはり道具の使い方を地域によって変えなくてはいけないというのが、さっきから申し上げたとおりなんです。コミュニティバスも適材適所があるはずです。

道路運送法80条については、ここで話すともた相当の時間がかかりますので、きょうはこれで終わりにしたいと思います。

3. バスを総合的に計画する

中村文彦

皆様、こんにちは。横浜国立大学の中村と申します。

秋山先生は、私が学生のときから先生でいらっしゃって、秋山先生とこうやって一緒に仕事ができるようになって、本当に光栄でございます。

私の方は、バスを総合的に計画するというタイトルでやれと言われたんですけども、するために何を考えなきゃいけないかを話そうというふうにさせていただきました。

私は、バスが専門だとよく言われますが、専門は都市の交通全部だといつも言っておりまして、都市の交通全体を見たときに、バスというのはどう考えればいいのかということ割とよくしゃべっております。それで、いろいろ言い方はあるし、これがすべてを語っているとは思わないのですが、都市の交通を全体一きょうは行政の方が多いかなと伺っておりますが、都市の交通システムです。

都市の交通システム:5つの目標

- 都市のあるべき姿を支える交通システム
 - 上位の目標は都市(生活空間)像の実現
- 安全性の高い交通システム
 - 交通事故問題は避けられない
- 環境負荷の小さい交通システム
 - 環境面での持続可能性
- 誰もが移動しやすい交通システム
 - 社会面での持続可能性
- 費用効率性の高い交通システム
 - 財政面での持続可能性

図3-1

1つ目に書いたのが、都市のあるべき姿を支える交通システムです。交通屋さん、私も交通屋さんですけども、何か交通だけやっていけばいいようにつついはまってしまうんですが、上位の目標はやはり生活だろうと思います。都市の都市像でもあり生活空間像、これを実現するときに交通が、これは先ほどの秋山先生のところで、岡並木先生の引用がありました「衣食住・バス」、あの世界ですね。では、その交通が持つ機能ですが、これがよく時々忘れられがちですけど、とにかく安全でなくてはいけません。交通事故が起きるようではやはりまずいと思います。だから、これも交通をやっている研究者の中で大事な課題です。それから、これは次にいらっしゃる加藤先生の本当の専門に近いところだと思いますが、環境の面に対して、少なくともマイナスの影響、要するに負荷をかけるようなことがあっては、やはりまずい。環境負荷は小さい方向に持っていくべきだろう。次が、だれもが移動しやすい。特定の方が非常にご不便をこうむってしまう、そういう面ではまずいだろう。最後に書いたのが、かといって、お金はない。だから、お金の面でもなるべく効率的でなくてはいけません。この「効率」という言葉が、時々「採算」という言葉と入れかわるんですが、ちょっと分けておきます。まとめますと、生活を支える、安全である、環境に優しい、みんなが使える、そしてお金をそれほど使い過ぎないとか、金遣いの荒いものではないと、そのあたりのことを考えるのは当たり前だろうと思います。

これをやるためにどんなことをするのかということで、いろいろなことをするんですが、最近の私の興味で出したらこうなりました。

1つは、ゴールが生活空間だとすると、これは短期的な都市計画から長期的なものまであるんですけども、都市計画の中できちんとまざり合っていこう。

それから、今度は、バスはバスでいいんですけども、バスだけじゃないでしょう。いろいろな乗り物があって、それぞれ良さがあって、そのときにうまく組み合わせることでバスも生きてくるし、もしかしたら、こういうタイトルじゃいけない

いかかもしれませんが、バスなんか要らない町に無理やりバスを押しつけるようなことをしていたら、やはりまずいわけです。とすると、マルチモーダルというのはいろいろな交通機関がありますよという意味ですが、そこをきちんと考えようということです。

3つ目、これも割と私は大事だと思っているんですけども、予算が降ってくると、それでついついお買い物をしてしまいます。今あるもののよさを忘れて、新しいものについつい飛びついてしまう。いいコンピューターが出ると、今あるコンピューターはすぐ学生に追いやって、新しいものを買ってしまうという先生がいますけれども、あれはよくなくて、やはり今あるものは有効に使おう。今ある道路、今ある歩道、今あるバスだって、よさはきっとあるだろう。これを使おうと。交差点が信号で渋滞していると困る、だから道路が必要だと、こう一飛びに行かないで、いや、交差点が混んでいるんだけど、あれはもう少し信号を工夫したらいけるかもしれない。あるいは、歩行者と自転車と車のバランスを少し考え直せばいけるかもしれない。こういう部分をないがしろにし過ぎている風潮がちょっと気になります。

それから4番目、これはなかなか言葉が難しいんですけども、全体の傾向として車に依存し過ぎている部分があるとすれば、車を自粛せよとか、車に乗るのは何とかだとか、そういうことじゃなくて、車を使わなくてもいいような仕組みに持っていくことを、政策をやる側は考えなくてははいけないと思います。

もう一つ、これが僕の学生のころから教わっていて、すごく好きな話なんですけど、あしたのことはわからないとは言いませんけれども、少なくとも5年、10年先は結構わからないです。大体、携帯電話がこんなに普及するなんて、多分十数年前の人は思わなかった。思っていたという人もいるでしょうけれども、こんなになってしまった。結構電車なんかに乗りますと、ずらっと座っている人がみんな携帯でメールを打っている異様な光景がありますよね。私もその一人なんですけれども、そういうふうな世の中が変わっていく。それは、

僕ら、計画と言うと、つい10年、20年、いろいろな前提を置いて計画をしますが、その前提がずれてしまうかもしれない。それは、一言で言うと不確実性という言い方でいいと思います。これに対してかなりフレキシブルに対応していく仕掛けが要る。だから、やってみて、いろいろなことを試してみ、だめなものはやめし、条件が変わったらやはり見直すという話が必要です。こういうところが、どうもやはり、これも数年前から言われている話がほとんどですが、今でも大事なんだろうと、こう思っております。

それで、私は、自分の大学で1年半ぐらい前に公開講座を1人でこれだけやりました。かなりきつかったのですが、資料はここにありますので、ご興味のある方は見てください。いろいろな話をしました。それから1年ちょっとたって、最近、バス絡みでどんなことを思っているのかというのを7つ出しました。これも実は今年の5月にやった、我々の方の公開の講座の方でも同じ資料を出しましたが、やはりまだまだ、後で出てきますが、インターモーダルという発想が都市部では足りない。それから、市民参加というのが、交通の分野でも結構やっていますけれども、ちょっと揺らいでいる。それからITS、これは後で出てきますが、インテリジェント・トランスポート・システムズといいますが、簡単に言いますと情報通信技術を交通に活用しようという発想です。これがやはり何かちょっとおかしい。それから再生、この意味は中心市街地とっていただいていたいいんですが、中心市街地の再生という議論はあります。たくさ

都市のバス輸送を考える上での 最近のキーワード

→ 本日本日に話題として取り上げる話題

- まだまだ不十分なインターモーダル施策
- 揺らぎつつある市民参加の本質
- 閉塞状況のITS
- 定かでない都市再生論議での交通の役割
- まだ手探りの自治体と運輸事業者の関係
- 切り分け不確かなTDMとTSM
- 誰もわかっていない本当のTOD

んあります。だけれども、その中で交通がどうもやはりちょっと浮いている気がする。5番目、自治体、それからバス会社、この間の関係。ここは、もうむしろ次の加藤先生がいろいろお話してくださると思うので、私はさらっとはいかないと思いますけれども、そういう話です。それからさっきの、今あるものを有効に使うとか、過度に車に依存しないとか、そのあたりのところの整理が要るだろう。最後、これは都市計画と公共交通は実はつながりがあるんだよという話です。このうちの全部を話すと2時間ぐらいかかりますので、飛び飛びにいきます。

まず、1つ目のインターモーダルに関しては、このスライドだけはきちんとお話しさせていただきます。世の中では、マルチモーダルとインターモーダルと2つの用語があります。同じように考えていいんですけども、僕の理解では、マルチモーダルというのは、いろいろな交通手段がある。それは、皆さんそれぞれのお好みによって選ぶことができる、そういう環境。いろいろな交通手段があるということは、裏を返せば、自家用車がなくなったらどこにも出かけられなくなるという状況ではない。自家用車ではない移動手段も自分の中の選択肢になる、そういうまちづくりだろう。ということは、もう少し具体的に言うと、徒歩であるとか電車であるとか、いろいろなたぐいの公共交通、こういうものが選択肢としてちゃんと意識の中にあるか。

卒業論文のころに、ある千葉の郊外のニュータウンで調査をしたんですけども、いろいろな意

見が出ました。「私はただでもバスに乗らない」、あるいは「バスがどこにあるか知らない」。これは、バス会社さんがどういう言いわけをしようが、もう市民から見たら選択肢にはなっていないわけですね。それはもうだめなんですね。その公共交通を頑張るのに何が要るかという、公共交通というのは、さっきの秋山先生のお話の中には、ドア・ツー・ドア、カーブ・ツー・カーブというお話がありましたけれども、それを全住民向けにやることはできない。とすると、どうしても節目節目が出てくる。公共交通を使って移動しようと思うと、まずバス停まで歩く、バスに乗る、駅に着く、駅で電車の乗り場までまた歩く、そこから電車に乗ると、継ぎ目継ぎ目があります。この継ぎ目のことをきちんと言うのが、僕はこの言葉だと思っています。インターモーダルのインターというのは、インターチェンジのインターだと思ってください。交通機関の間のつなぎ、これをきちんと考える人がもつといなきゃいけない。

ところが、実際にはつなぎというのは境界領域ですから、こっちの人もこっちの人も、できればさわりたくない。なぜかという、自分が何かそこに対して頑張ると、損した気になっちゃうんですね。ですから、みんなさわろうとしない。これがすごくまずい。実際に、例えばバスから鉄道に乗り継ぐときのことを考えてみましょう。そうすると、4つ嫌な要素があります。1つ目の要素は、あんな遠くに、こんなところでバスを降ろされて、あんなところに駅がある。何で歩かなくてはいけないのと、これが1つ目ですね。2つ目は、トコトコ歩いていく。そうすると、ホームに着いた瞬間に電車のドアがしまっ行ってしまったというやつですね。これでまた次の電車まで待たなくてはいけない。これは時間のロスである。それから、運賃が、例えば電車から電車に乗り継ぎでも、1駅乗ってまた1駅のときに、別な会社だと初乗りといいまして少し割高な分を取られますよね。運賃が割高な気分になるし、しかも乗るたびごとに切符を買わなきゃいけないとなると、これまた面倒くさい。まして、最後は、初めて来的时候に、一体どこに次の乗り場があるんだかわからない。

言葉の定義

- マルチモーダル
 - 多様な交通手段を選択できる環境整備
 - 自家用車以外の交通手段が選択肢となる
 - 徒歩、自転車、公共交通の質の向上
 - 公共交通では結節機能が重要になる
- インターモーダル
 - 交通機関の間の結節機能
 - 乗継の4つのロス(物理、時間、運賃、心理)

こういういろいろなものがロスになって、つなぎという部分をすごく嫌にさせる。そうすると、電車を乗り継いで行くよりは、車だったら家から目的地まで、こんなことも、こんなことも気にせず、渋滞さえ我慢すれば行けてしまうわけですね。すると、こういうふうなことをねらおうと思えば、ここまできちんと考えていない。この2つの単語を考えて各自治体の交通計画は本当にできているのだろうか。そういうことでございます。

私の経験は飛ばします。いろいろなことをやったという話ですが、これはもう飛ばします。

論点を言います。では、乗り継ぎ施設を整備しよう、それだけでは完結しない。これは逆の話ですけれども、乗り継ぎ施設として、例えば日本の一番南側の某県でモノレールができたときに、乗り継ぎ施設をきちんとつくりました。ところが、そのモノレールはきちんと行くんですけども、もう片方のバスが入ってこない。だから、乗り継ぎ施設がきちんとして、そこに来るモノレールとバスがきちんとして、それでこういう、さっき申し上げた4つのロスのためのいろいろな仕組みがあるということが1つ目。それからさらに、そういうことをして自家用車を使っている人から公共交通に乗ってもらおうと思うのであれば、どうやったら乗ってくれるのかなということを中心にやる。これはマーケティングという言葉が僕はすごく適切だと思うんですね。「いや、一度バスを体験してくれば気が変わる」、変わりませんね。一度バスを体験して、これは付き合いだけでも、もういいやと思うのが大抵の場合で、「ああ、バスに乗ってよかった」と思うのは、加藤先生とか私とか、ちょっとそういうのが好きな人はそうですけれども、普通の方はなかなかそうじゃない。とすると、どうやったら好きになってくれるかという、ここの努力ですよ。片思いしたときに、あの女の子はどうやったら振り向いてもらえるかって徹底的にマーケティングをするんですが、えてして失敗しますけれども、同じ発想で、どうやったら乗ってくれるのかということを考えないんだったら乗ってくれないわけですから、その部分が要るだろう。

それから、頑張って質を高くやれば、質の高い例というのは割と自然に発生して生き残っていくような傾向がありますが、このワンフレーズは、余り今日は気にしないでください。



図 3-4



図 3-5

それから、結節点というと、すぐに駅ばかり言いますけれども、実はバス停、これは物すごく私は大事だと思っています。日本はとにかくバス停が情けなさ過ぎる。このバス停をどうすればいいのかというのを、いろいろ今考えていて、だれに金を出させればうまくいくかとか、いろいろ思っているんですけども、細かいことは言いません。このバス停、バスを待つ場所、空間に対して、いかにどれだけのことをできるかというのがかなり大事だと私は思っています。待つ空間がきちんとして、いろいろな機能、ソフトウェアが配備されていれば、3分ぐらい遅れても「うん、いいかな」と思うし、5分ぐらい遅れても「まあ、しょうが



図3-6



図3-7

ないか」と思うけれども、これがそうじゃないとすると、もう3分遅れるだけでいららする。この空間整備でバス停をもっともっと考えなきゃいけないと私は思います。10年ぐらい前に、東京都立大の吉川先生という建築の先生が、私の大学の同期なんですけれども、彼に言われて建築雑誌にバス停のことだけ2ページ書きました。そのときも同じことを書きましたけれども、空間をデザインする人は、もっとこの3文字をきちんとやっていただきたいと思っています。

市民参加の話は、多分自治体の絡みのところでいろいろありますので、きょうは余り言いません。ただ、気になるのは、何で市民参加なのか。市民参加したら、参加した市民がすべて全部決めるのか。では、市長さんは一体何をするのかと、こら辺のルールの確認という議論をこれからするんだろうと思いますが、実は私の中でもいろいろ思

うことがあって、ここに書き尽くせないことが多々あるので、こういういろいろな議論が今出かかっているよということだけにさせていただきたいと思います。

次のITSでございますが、これは先ほど申し上げましたように、インテリジェント・トランスポート・システムズ、高度な交通システムだと思っていいですけども、情報技術を駆使したものです。例えて言うと、その昔、もう10年近く前ですけども、一応世界初なんですけど、インターネット上にバスの位置を出すということを、横浜でやりました。これは非常にすぐれたもので、このあたりでバスがおくれているとか、ノンステップバスが次に来るとか、バスは時間がかかるけれども車だと早く行けるとか、いろいろな情報が同じ画面で見られる。非常に高級なシステムです。しかし、この画面に行き着くまでにすごい時間がか

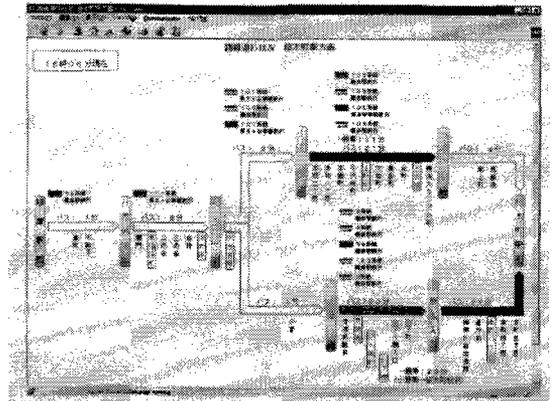


図3-8



図3-9

かりまして、ほとんどだれも見なかったという苦い経験があります。でも、めげずにまたやりました。こっちは割とつくり込みはシンプルでありまして、常磐道のバスの位置がわかる。これは別に何も新しくないんですけれども、これは実はこの5月に中止になりました。

ただただですよ。情報技術によって、こんなこともあんなこともできるんだと思うんですけれども、僕は結構いつも怒っていて、1つ目の怒りはこれですね。Needs-Seeds問題というんですけれども、ニーズ、こんなものがあるればいいなっていうのに対して、シーズ、こんなものがありますよ。例えて言うと、私のうちの子供が大好きな漫画に「ドラえもん」というのがあるんですけれども、あれは、のび太君が泣きつくと、ドラえもんのポケットから出てくるんですね。先にドラえもんがポケットからたくさん出して、のび太君が選ぶのに困っていると、そういう状況じゃないわけです。ところが、このITSの世界は、今申し上げたような状況に近いものがある。何に使えるんだかよくわからないものが出てきていて、それがどうも都市交通で本当に困っているところにうまく行かない。あるいは、背中がかゆいときに孫の手ってありますが、かゆいところに手が届けばいいんですけれども、手が届かないときがありますよね。これはやはりおかしい。本当に欲しいものになかなか近づいていない状況がまだ続いている。

それから、この情報技術を使っていろいろなことができるということでもいいんだけど、だれのためか。どうも、よく見ていると、何とか電気とか何とか電工のための開発のようなものに見えたり、あるいは役所のためだったりする感じ等があったので、そうじゃなくて、本当に困っている市民のため、これによってもっと外出できて健康でいられるということですね。その方々を支援する部分がまだもう少し弱い。それは、もう少しきつい言い方をすると、手段と目的がすり変わっているような状況があるんだろうと。

次が、費用の負担と回収ですが、これがうまくいかない。どうも通信費用であるとかソフトウェ

ア費用が高過ぎている部分がある。僕は、これはやはり得をする人たち、便益の帰着がうまく全体的になる仕掛けで仕組みをつくって、本当に得をする人が費用をある形で負担する。あるいは、福祉的な意味合いだったら、先ほどの秋山先生の中のクロスセクターベネフィットではありませんけれども、そういう仕組みをもっと考えて、情報技術というのをうまく組み込むと、いろいろなことができるだろう。

それから、僕の経験の中でもう一つあったのはこれですね。ある仕事で、僕は、なるべく機械になれない人が使えるように、使えるようにって申し上げ続けたんですけれども、いろいろな事情があって、でき上がったシステムは携帯電話を使うシステムなんです。バスの情報がとれる機械なんですけれども、いろいろな情報がとれるんですね。いろいろな情報がとれるんだけど、自分の欲しい情報に行き着くまでには、合計して30幾つかボタンを押さなきゃならないんですね。これを全部覚えないと欲しい情報に行かない。これは、いろいろなことができるけれども、みんな使わないわけですね。そんなにいろいろなことはできないけれども、チョンチョンと2つぐらいボタンを押せばいろいろなことがわかる、この方がよっぽど勝手がいいわけです。ここの間が何かとらえどころがなくて変だなと思うんだけど、実際にはそういう場面がまだまだある。ですから、情報技術を使うということに関しては、この近くの町でも何かあって、それでもちょっと私、けんかしちゃったんですけれども、どうも不思議な気がします。ただ、これは、種はいい種がたくさんあるので、これをうまく引っ張っていくように我々がしていかなきゃいけないのかなと思っております。

次は都市再生の話ですが、再生という言葉自体を、私、非常に気にしております。再生とは何かと。商工会議所系の方々に聞くと、いや、もうかれば再生だと、こう言います。こちら辺がちょっといろいろ立場があるんでしょけれども、例えば建築のある方々は、こういうことを言います。空き地があるのがいかん、空き店舗があるのがい

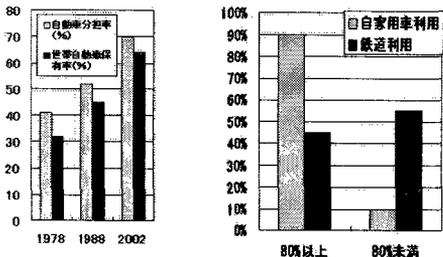
かん。それで、そういうものが埋まることが大事である。僕ら交通屋さんはどう考えるかという、これもそうじゃない人も多いんですけども、わかりやすく、ちょっと偏って言うと、人が歩いている。とにかく人がワイワイ歩いている。この3つが独立してはいけないし、相反してもいけないし、うまくバランスをして町というのがあるのかなど。僕は交通屋さんですから、こちら辺のことを例えば見るというふうに話をしますね。

ところが、実際に中心市街地の再生ということで行政がやる交通の話というと、道路を整備しよう、モールをやろう、自転車をやろう、駐車場をつくらう、信号を頑張ろう、中心市街地の循環バスをどうする。これが何だか知らんけれども連携していない。例えば、僕が申し上げたように、ここにゴールがあるんだったら、これをさせるために何をすればいいのかというふうにつながらない。あるいは、こっちでもいいんですけども、このためにどうすればいいんですけども、何かこのスライドとこのスライドの間にちょっと距離がある気がします。例えばこう言えばもっといいんですね。自動車でもっと来てもらおう。自動車で来る人は金持ちだから、たくさん買ってもらおうと思ったら、もう徹底的に道路を整備して、駐車場を整備して、バンバンやればいい。そうじゃない。やはり環境負荷のことを考えれば、公共交通をやるのでアクセスしてもらおうと思うんだったら、こうしよう。ただ、商圈が広がって公共交通アクセスに無理があるんだったら、アクセ

スはここでバランスをとろうとか、何かあると思うんですね。地区の中を歩いてもらおうと思うんだったら、バス停をおりてから、駐車場にとめてからの動線をかなり意識的にやればいい。けれども、その地区の中が少し歩くには広いかなど思ったら、そこで船でもいいし、何でもいいんですけども、あるいは休める空間をつくらうと、このターゲットのここをこうつなく、このつなぎの中でバスは一体何ができるんだと、こうやってくればいいのに、中心市街地と言ったらすぐにこうだからなんていうふうに言ってしまう。

でも、この話をすると、そんなことを言っても、車で来る人は歩かないんだから、無理なことを言うなと言われます。ちょっと調べたんですが、これは余りいいグラフじゃないんですけども、僕の仮説は、車で来る人も実は歩いているだろう。ただ、道路上を歩かないで駐車場の中を歩いたり、広いショッピングセンターの中を歩いているだろうと言って、これは非常に残酷な修士論文とよく言われるんですけども、道行く人をいきなりつかまえて万歩計を貸し付けて、後で返してもらおう。その万歩計のデータとインタビュー調査と重ね合わせて見ると、車をおりてから車に戻ってくるまで、どれぐらいの距離を歩いて、そのうちどれぐらいが施設内なのかというのがわかる。80%以上施設内を歩く人が、やはり自家用車利用の方が多いというのは、このグラフでいくともう少し違うデータがもともとの修論にはあるんですけども、人は決して歩かなくなっている。車で来る人も歩かなくなっている。ただ、敷地内を歩いているものですから、交通屋さんのデータに乗ってこないだけの話である。だから、人は結構まだ歩いている。では、歩いているんだとすれば、その人たちを町に呼び戻すには歩きやすさだろう。そのときには、さっき言ったマルチモーダル、インターモーダルにつながってくるだろうと、僕の中ではここは完結しているんですけども、こういう枠組みで再生の施策を練っていただいて、その中にバスでできることがここだ、そういうふうには言っていただくと、もう少しバスの話はうまくいくのかなと思います。

人通りの確保のために
(1)人は歩かなくなったか？→No



新潟都市圏パースントリップデータより全目的代表交通手段分担率
横浜国大万歩計調査(2001:相模原)より買物目的地総歩行距離の施設内割合別歩行者量

図 3-10

割と時間が限られていますので、フライブルクの話というのは「バスはよみがえる」にも少し書いてありますので、申しわけございません。まだ古本屋で売っていますので、ぜひ買っていただいで見ていただきたいと思います。

自治体の話ですが、これは後で加藤先生から毎回のようにおしかりを受けますけれども、こう考えるようにします。バスを考える、企画するというのが加藤さんのところですね。バスのサービスの中身を考える人たちと、決まった中身をお金をやりくりしてやる人たちと、実際に車両と運転手さんをきちんと管理する部分、この3つの部分を少し用語を分けます。仮に計画、運営、運行という言い方にしますね。そうすると、例えばこれまでの日本というのは、バスをどこにするか行政が考えますけれども、これは全然効力がない。実際バス会社が考える。都市部ですよ。運営もバス会社がやる。運行もバス会社がやる。ここに関しては、日本のバス会社は世界的に私はトップレベルにきちんとやっているかなという気もします。自治体は何もできていなかったんだらうと。秋山先生がたくさんご批判された、どうしようもないコミュニティバスを、私もちょっと幾つかお手伝いしたような気がするんです。やったのは割とまともにやったのも幾つもあるんですけども、それはやはりこの図でいくと、前の図と比べるとわかるんですが、行政がかなり主導的にやっている。それから、運営に関しても、お金の面でもここに関与してきているというのが今までと結構違う。事業者の既存ノウハウであるとか車両、人の管理、ここはちゃんと生かす。これは非常にアイデアとしていいんだけど、先ほど秋山先生からもありましたように、コミュニティバスだけこうやっておいて、残りのバスは相変わらずこのままやっている。これはまずいということですね。

僕がお手伝いした龍ヶ崎という市では、それをちょっと打破しようとして、全体のバス路線も同時に考える。コミュニティバスと役割分担をして、コミュニティバスが走っている時間は、こっちは安くこっちは割高というのをなくそうということで、運賃差の是正という仕掛けを実

証実験の制度を使ってやりました。昼間は市内に関しては、普通は初乗り160円で、一番高いのが480円なんですけれども、コミュニティバスが走っている時間は上限200円。コミュニティバスは、ちょっと開店記念セールで100円なんですけれども、最終的には両方200円にする。コミュニティバスだから安いとか、そういう話はしない。全体として日中の需要を、既存のバス会社のバス路線と、コミュニティバスとしてやっている路線とちゃんとネットワークを組む。そこには差別はしないと、そういう発想を試みました。そういうことができる時代になったということでございます。

これがどんどん多様化していて、この行政と事業者の間にいろいろな組織が入ってきます。この間もいろいろなパターンが出てくる。これにそれぞれのよしあしがあって、これを今、試行錯誤していく段階なのかなというふうに思っています。三郷という市がありますが、ここはなかなかおもしろい町で、かなり自治体が出てきて、自治体が全部こころまで踏み込んで、その後やりたい事業者、おいでということをやっちゃった。これも新しいやり方で、かなり日本の中では私は独特かなと思っております。

これにすごく近いのがロンドンで、ロンドンも、あのロンドンの中の6,000台のバスでやっている、あのサービスも自治体が全部決めるんですね。系統ごとに入札をさせます。補助額があるんだけど、入札をしているから、市場原理はここで動いています。バス会社の方は、自分が欲しい路線の札を入れるわけです。これでコストは最小になっていき、さらに顧客満足度とかのフィードバックもしますから、全体としていいサービスが費用効率的にできるという仕掛けです。ロンドンのバスの写真も一応載せておきます。

クリチバの話も「バスはよみがえる」にあります。これは省略します。

それから、最近の私のお気に入りにはバンクーバーです。これは、公共交通の方がきょうほとんどいらっしやらないのが前提でお話しますが、バンクーバーは、国からの補助がガクッと減ったおかげで、公共交通がつぶれそうになり



図 3-11

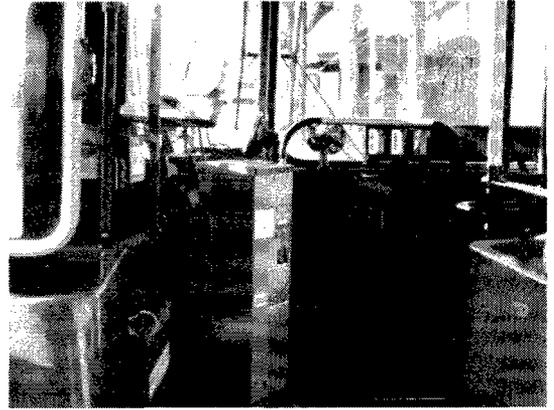


図 3-12

ました。日本の公営交通は、民間に移管する、縮小するというやり方をしますけれども、この場合にはちょっと発想が逆で、もっとやっちゃうという仕掛けを政府がとりました。ITS、あるいはTDM、成長管理、それから環境の部分全部やる組織として生まれ変わらせて、そこがさっきの表でいくと計画と運営の途中までをやって、運行の部分で民間に委託する。日本の場合には、何か知らんけれども、僕の表でいくと、計画も運営も全部民間に委託するようなことを大都市の公営交通が全部やりそうですけれども、この場合には、計画、運営の部分はきちんと持ちつつ、運営の後半と運行の部分の部分を投げる。計画、運営の部分は環境、都市計画、福祉、情報技術をつなげたものにする。これは1つの理想形じゃないかなと私は思っております。

そのバンクーバーの写真です。ちょっと思い切り脱線しますが、日本のバスは運賃箱がでか過ぎるというワンフレーズなんですけれども、これは運賃箱を小さくすると、前のドアから車いすが乗れるんですね。今、運賃箱をどうやったら小さくできるかという勝手な研究をやってはいますが、これは余談でございます。

その仕掛けの中で、こういうバス専用道路をつくったりとか、いろいろなことをしております。

採算性の話をちょっとしますけれども、例えば、イチローが頑張っている、あのシアトルではマジックカーペットという制度があります。これは、この地図でいくと、この黄色いエリアのバスは、



図 3-13

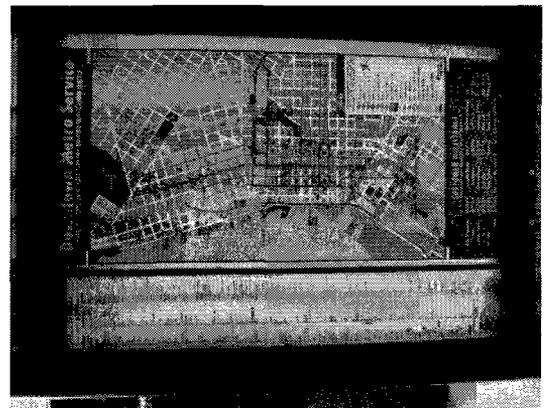


図 3-14

このエリア内で完結する限りにおいては無料である。物すごい遠くから来るバスでも、ここから乗って降りる分には無料であると、それができています。これは赤字で、もう何かやけくそだと

最初は思ったんです。どうせ乗らないんだからただにしてしまえという部分もあるかもしれないと思ったんですけども、そういう部分もあるようですが、全部のドアが一遍にあいてしまうということで乗降時間が短縮できるのでいいということと、ただだと、間違えてもそんなに苦にならないんですね。行き過ぎても降りればいいということで、観光客が割と平然と乗っている部分があったりとか、何かよくわからない、いろいろなことが起きている不思議な町です。

ただ、もう一つおもしろいのがデンバーで、これも古い例ですけども、ワンマイルモールという言い方をしている本もあります、これですね。



図 3-15

ちょっと古い写真ですが、もう十何年前ですね。このバスは無料です。僕らの疑問は、このバスは一体、運転手さんの費用はどこから出ているのかなという話なんですけれども、さっきのモールのあの整備と車両の整備、それから運行費用に関しては沿道が負担している。これは、僕の理屈でいくところだろうと思っていますね。例えば、南大沢にもありますけれども、ショッピングセンターがある。ショッピングセンターの中にエレベーターとエスカレーターがある。ショッピングセンターの各階にいろいろなお店がある。エレベーターは無料です。途上国に住んでいて、エレベーターの中のおじさんにチップをせがまれたことがありますけれども、通常はエレベーターは無料です。その無料のエレベーターのあの費用はだれが出しているかということ、ビルの管理費から出して

います。管理費ということは、それぞれのお店の人が、このエレベーターなりエスカレーターの費用を出しているんですね。そのお店の人は、その費用を出してでもここにお店を持ちたいと思っているわけです。ここには経済的な理屈が成り立っています。これを90度直します。そうすると、この通り沿いのお店の人たちが、このバスの費用負担をしてでもここにお店を持ちたい、オフィスを持ちたい、デパートを持ちたいと思ってお金をを出しているわけですね。それで成立しているわけです。だから、バスのサービスをお客さんが全額費用を負担しなきゃいけないというのは、ある一つの方法だけれども、それが唯一の解ではない。もっといろいろな方法があるだろうと、そういう部分です。そういうことをずっと言い続けていたら、やはり同じことを考えている方がいらっちゃって、今有名なのが、お台場、丸の内、それから日本橋が一番すごいですけれども、利用者無料のバスがありますね。あれはだれが出しているかということ、この会社が多少自腹を切っているということもあるようですけども、それはさておき、地区の企業の協賛で出しています。みなとみらいの100円バスも、よく話を聞くと、100円バスだとあのバスは赤字なんですけれども、地元企業が負担をしているということで、運賃収入から見ると赤字だ。だから行政の補助金だと、そういう簡単な理屈じゃなくて、その間にはいろいろな支払い意思のある主体があり得ます。そこをうまく巻き込んでいくと、いろいろな方法でバスとい



図 3-16

うシステムは成り立ち得るんだろうと。

ただ、これが気をつけなきゃいけないのは、このバスがニュージーランド製の電気仕掛けのバスなんです。どうしてもこのバスの実物を見に行きたくて、来月無理をして私は行くんですが、好みは分かれますけれども、日本の人がデザインできないデザインである。これが登坂能力がいまいちないというのがちょっと問題なんですけれども、それでも環境的にはかなりいいバス。高いんですね、これ。想像つきますか、この値段。普通のバスの4倍ちょっとぐらいします。だから、いいか悪いかいろいろ議論が分かれます。さらにこれが無料のバスということで、いろいろいじわるさせて、道路上にバス停が置けないので、だれも見向きもしないところにバス停があります。協賛企業の敷地の中にバス停が置いてあって、これはなかなかそれはそれでおもしろいんですけれども、なっている。

言いたいのはここですね。採算性がどうだって、ここだけで評価するんじゃなくて、採算性に関しては運賃からの議論だけじゃないとすると、この言葉はちょっと横に置きましょう。ただし、だからといって補助金が垂れ流されるような仕掛けでいいということでは全然ない。やはり同じ費用でよりよいサービス、あるいは、このサービスをこれだけのクオリティーで、より効率的にやる会社がいなきゃいけない。それを生産性とおっしゃった先生が熊本にいらっしゃるので、この言葉がベストかどうか私はよくわかりませんが、とりあえずお借りしていますけれども、同じ費用で最大限サービスができていいのか。あるいは、費用負担者が納得できる結果になっているのか。ここが大事なところですね。それから、いろいろな外部経済が一内部化すればいいかどうかは、ちょっとまた議論が分かれますけれども、簡単に書き過ぎちゃまずいですね。ただ、いろいろな影響をきちんと踏まえて評価をするという意味でございます。

私がお付き合いしている自治体で、市長さんと議論をしていて、「先生がやったコミュニティバスは物すごい人が乗っているけれども、でも赤字ですよ」と言われたものですから、「そんなこと

を言ったって、おたくでやっている図書館だって、あれだって全部赤字でしょう。あんなのよりずっとバスの方が成績がいいですよ」って言い返したんです。何か知らんけれども、バスというと運賃収入がなくてはだめだとみんな思うんですけれども、何でそうなんだろう。ただし、これと、だったらバスは補助金をつぎ込めばいいというのは別ですので、そこをはっきり申し上げておきます。

もう結論に入りますけれども、得意な分野を担当するという意味で、バスに何ができるのか。どこにニーズがあるのか。効率化は努力できるのか。採算性はちょっとやめましょう。バス停であるとか、道路上の商売という発想の話は、きっとこの後の方がされるんでしょうけれども、同時に道路を活用している公共的なシステムだという部分をもっと要るんだろうと思います。公共交通は渋滞緩和のためだって、こういうふうに言うと道路特定財源が使えるんですが、この発想だけにとらわれているとちょっと違うだろう。もう一つは、実際に運転手さんがもっともっと誇りを持つような仕掛けに持っていかないといけない。この動機づけが、やはり省いてはいけない仕事だと思います。それから、特定の市民じゃなくて一般的な市民が「うちの町のバスは結構いいんだよ。うちに来るんだったらバスでおいでよ」と言えるような仕掛けに育てる、そういう種を植える、こういうことが計画する側、政策を打ち出す側にないと、やはりまずいんじゃないのかなということを思っています。

TDMの話は、交通工学研究会でいろいろな本が出ていますので、ぜひ買ってください。飛ばします。

あと2、3分ありますので、55分まででよろしいんですね。これをやらせていただきます。TODという言葉、これが最後のキーワードです。トランジット・オリエンテッド・ディベロップメントというのがもともとで、都市計画と公共交通なんてつながるのってよく言われるんですが、これも自分の恩師にたくさんしかられましたけれども、コンパクトシティという議論がよくあります。これが結構やはり具体的に持っていかなきゃい

TODの基本概念図

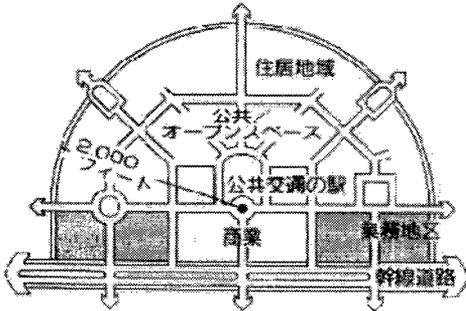


図3-17

けないだろうと。空間形態はコンパクトというか、割と見やすいんですけども、果たしてそれがフィージブルなのかどうなのかですね。いろいろな複合した機能が高密度に、ちょうど南大沢の駅前のような感じになっている。多様なライフスタイルを受け入れるような住宅群があるんだろうなということをよく言うんですが、ここにこれを加えたいんですね。自動車依存をディスカレッジさせる、あるいは自動車非依存をエンカレッジさせるでもいいんですが、保有というのと使用は別ですけども、車を持つのは私はいいと思うんですね。いいんだけども、その車をどう使うかというところがすごく大事で、車を使わなくても結構済むなと思えるようなまちづくりをもっとしませんかという意味ですね。例えば日常生活が徒歩圏で完結できるか。その昔の近隣住区という発想はそういうところがあるんですけども、その商業機能が非常に非魅力的、プアーだったり、あるいはシャビーだったりすると、日常の生活の意味合いが変わってくる中では完結ができなくなる。

もう一つ、こういうことも言えますね。公共交通の駅、あるいはバス停から至近の徒歩圏に家なりマンションがあればいいだろうと。ところが、これは僕の卒論でやったニュータウンもそうだったんですけども、バス停まで近くに家があるように空間をデザインしたニュータウンが千葉の成田にあるんですね。かなり独特に日本のニュータウンを仕上げていた富安秀雄さんというプランナ

ーがいるんですけども、彼が頑張った町なんです。彼はすごく頑張ったんですね。ですが、家からバス停まで、あのニュータウンはおもしろくて、どこの家でも3分あれば必ずバス停に着く。ところが、そのバスが運賃は高い、なかなか来ない、遠回りする、ろくなものではなかった。そうすると使わないんですね。だから、バス停まで、駅まで近いところにきちんとしたデザインの町をつくったって、こっちがきちんとしていなかったら、やはり車を使ってしまうんですね。ですから、その間で、このデザインをする方々と公共交通のシステムをデザインして実現していく人たちの間に距離があり過ぎだと私は思っています。

一つお気に入り、さっきのフライブルクですけども、このリーゼルフェルトという人口7,000人ちょっとの町なんです。この町を私が好きな理由は、ちょっと事実がどうも違うといううわさを聞いたんですが、私が思っていたのは、この図がそうなんですけれども、第1期入居のためのマンション群をつくっていますね、集合住宅を。この第1期入居のタイミングから路面電車の運行を開始するんですね。これがいいなと思っています。

何か話が飛び飛びなんですけれども、私の母は、埼玉の奥地のあるデベロッパーがつくった分譲地に、今はもう1人で住んでいます。その町、私

フライブルク 住宅開発と路線延伸(続)



図3-18

も一時期住んでいましたけれども、よく覚えているんですが、人口がふえ始めてきます。ふえ始めていって、自治会はそこにバス路線を要求します。でも、バス会社は、もっと人口がふえなきゃ入れないよと言います。もっと人口がふえました。バス路線が来るんですが、その来るときには既に大半の方々は車を持ち、大半の奥様は免許を持ち、車依存になっちゃっています。住み始めた初日は車がない人、住み始めた初日は免許がない人がいたんですが、ずっとバスが来ない5年の間に、みんな自動車学校に一遍に通って、みんな免許を持って車を持ってしまふ。ああ、やはり車はいいな、車の免許を取ってよかったな—うちの父なんかは60前で車の免許を取りました。そのころにバスがやってくるわけですね。乗らないですよ。住み始めたときに乗り物があれば、またきっと話は別だったんだろうなって常々思います。だけれども、日本の公共交通さんの発想は、そんな住み始めたころにやっただけでもとはとれませんよ、赤字でしょう。僕の意見は、そんなことをやって、この人たちを引きつけておいて、10年、20年稼いでおけば、単年度は赤字かもしれないけれども、後々いくでしょう。何で単年度の会計だけでいろいろなプロジェクトを評価するんですかと言うんですけれども、それはもうそこで意見が合わないんです。本当に乗ってもらおうと思うのであれば、住み始めた初日からきちんとやらなきゃいけない。それは、もう少し言っちゃうと、都市計画をするときに、つつい時間軸を入れ忘れるんですね。20年後にこんな町ができる、そのときにはこんな公共交通が入っている絵をかく。だけれども、実際には3年後ぐらいから、20年の17年手前ぐらいから住み始めるわけですね。その途中途中でどんなシステムを入れて、町の育て方と同時に交通をどう育てていくのか、これがない。

きょうは話しませんけれども、クリチバにはそれがあつたんですね。これがすごく違うところだと私は思っています。クリチバってこんな町なんですよ。これは都市景観的には非常に批判を食らうんですけれども、バス路線沿いだけマンションの建設を許可しているんですね。物すごいです。

開発軸とバス専用道路

- 3本の道路からなる開発軸
- 土地利用、高さ、容積率の規制誘導
 - 開発軸以外の開発抑制
 - バス利用の促進

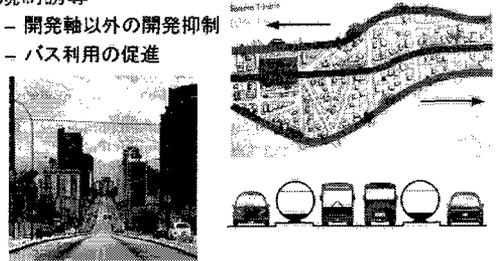


図3-19



図3-20

バス路線は専用道路ですから、これは絶対にお客さんがいるわけですね。しかも、このマンションは、必ず1階、2階は商業用途、業務用途と決まっていますので、ODがこの中に発生するわけですね。これが非常に不思議なというか、強権的なまちづくりですけれども、できた。ここまでやれとは言いませんけれども、町をつくるということと公共交通をどうするかということとをあわせて考え、そこに時間軸を乗せる、こういう発想をもっとしていきたいと私は思っております。

もう終わります。いろいろな要素が出てくるのが日本のいいところです。お金がない、制度がないということがあるのも日本の現実です。技術を総合化するときには、やはりハードルがある。それで、どうもこのところ思うのが、特区という言葉は余り好きじゃないんだけど、いいものを1つでも2つでもとにかくつくる。僕は、加藤

先生が名古屋でやっている話は、ここにすごく近いなと思っているんですけども、だから、いつも加藤先生のことを陰ながら応援しているんですが、これをどんどん我々はやっていかなきゃいけないだろうと思っています。その中で、研究サイドとしても役に立たないようなことをやるんじゃなくて、施策の効果であるとか手法の有効性をちゃんと例証していく、それを先導していくのが我々研究者の仕事だし、ここには行政の方々、市民の方々との連携でいいものを試していこう、つくっていこう、まずかったらごめんなさいして反省しようという、こういう部分が要る。そのときにこのあたりもわかっていくんだらう。そういうことがバスの話につながっていくんだらうということをおもっています。

以上でお話は終わりです。どうもご静聴ありがとうございました。

4. 市民のニーズを捉えたバス計画

加藤 博 和

どうもこんにちは。名古屋大学の加藤です。

この休憩の前に、秋山先生と中村先生という、バスや公共交通の世界では権威であり実績も研究もたくさんされている先生方が話をされて、私もすごく参考になると思っています。いっぱいメモをとりまして、それで帰れば非常によかったんですけども、休憩を挟んで私が何かしゃべらなきゃいけないということで、非常に今緊張しています。

多分私が何者かというのを知らない方が圧倒的に多いと思われるので、何をやっているかということをお話すると、日ごろは環境の研究をしています。今日は「市民のニーズをとらえたバス計画」という話をしますけれども、こういうのは研究としては余りやっておりません。バスにどうかかわっているかといいますと、一言で言うとバスマニアということで、東海3県の路線バスの情報についてのホームページをやっています。名古屋市交通局とか、あるいは名古屋鉄道とか、そういうメジャーなところはそれぞれホームページをやってみえますので、私なんかやる必要はありません。ところが、山間地域とか過疎バスとか、そ

ういうところのバスの情報はなかなか提供されていないということで、マニア根性でこういうホームページをつくってみようということで、ずっとやってきたということなんです。こういう立場なので、学問的にも何も蓄積もありませんし、ただ、バスが好きというだけでやっております。

きょうのタイトルは、「市民のニーズを捉えたバス計画」ですが、これだけでは余りおもしろくないものですから、「モータリゼーション・規制緩和・市町村合併には『利用者起点』でしか対応できない」という副題をつけてお話をさせていたきたいと思います。

その前に、今、秋山先生と中村先生のお話を聞いていまして、私自身とのスタンスの違いといいますか、私がどういうことをいつも考えているかということをお話を、3点ほど先にお話ししておきたいんです。

まず1点目ですが、私は、乗合交通ということに非常にこだわりを持っています。つまり、いわゆるタクシーとか貸切バスのような貸し切り、あるいは単独の交通というものには余り趣味的な興味は持っておりません。そうではなくて、乗合交通というものに非常にこだわりを持っているということです。

2つ目は、公共交通という言葉が何回も出てきていますけれども、公共交通という言葉に嫌っています。公共交通という言葉が公共交通を悪くしていると私は考えています。そうではなくて、これからお話しすることというのは、簡単に言ってしまうと、路線バスというのは公共交通ではなくて商売として捉えるということです。そして、商売という捉え方をしない限りは、バス復活、再生とか発展ということはある得ないということをお話したいということなんです。そういう意味で、私は公共交通とは言わないで、いつも乗合交通機関という言葉を使っております。きょうのプレゼンの中では、公共交通という言葉も便宜上出しますけれども、私自身はそういう言葉を使わないようにしております。

それから、3つ目ですが、それこそ秋山先生、中村先生がお書きになった「バスはよみがえる」、

私もずっと昔に買ひまして、一生懸命読ませていただいて、ぼろぼろになっておりますけれども、その本のタイトルですね。「バスはよみがえる」。よみがえるのかどうかではなくて、よみがえらせるために私が今ここでしゃべっているという、勝手な使命感を持ってやっているということなんです。そうでなかったら、マニアがこんなところへ出てきて偉そうに話ができるなんてとんでもない話です。そうではなくて、私自身、非常にバスも好きだし、バスというのが非常に世の中にとって重要な存在であると考えているし、その可能性もまだまだ十分あると考えているんですけれども、バスはよみがえるかという、非常に消極的な発想がバスを悪くしていると考えています。よみがえるかじゃなくて、我々、皆さんがよみがえらせるというふうに考えていただきたい、そういう気持ちになってきょう帰っていただけるとありがたいと考えています。

そのためには、商品開発が必要だということですね。商売ですから、商品開発ということが非常に重要なはずなんです。これがバスは全くできてこなかったということが問題なんです。きょう出てきたBRT(Bus Rapid Transit)とかDRT(Demand Responsive Transport)とかSTS(Special Transport Service)とか、ああいうものはみんな開発された新商品なんですね。ですから、クラシカルなバスも新しい技術開発、商品開発をやることによって—これは新しいバス車両をつくるのか、そういうことじゃないですよ。新しいバス路線、新しい系統、新しいダイヤをいかに作り出すかということに、ぜひこだわっていただきたい。それなくして、バスがより機能していくことはあり得ないということです。そのためにも利用者起点じゃないとだめだということをお話しします。

私自身の専門は環境なので、日ごろから環境に優しい交通とは何か、あるいはまちづくりは何かということ、授業などで話していますし、あるいは研究でやっているということなんです。例えば、これは余りにも有名ですが、いわゆるトランジットモールという、路面電車と人が共存し、自家用車は進入できないという目抜き通り、これ

がヨーロッパでは非常に当たり前に行われている。この考え方は、都心の目抜き通りで車に頼ってまちづくりをするというのは非常に難しいし、そういうやり方では郊外部に勝てない。車に頼り過ぎないことで一車を完全に排除するという意味じゃないんです。頼り過ぎないことでにぎわいを出すということが非常に重要なんだという発想ですね。

個性ある「まち」をサポートする公共交通



ドイツ・カールスルーエ
市中心部

ヨーロッパのトレンド：
クルマに頼りすぎない
ことで「にぎわい」を創出

既存の交通施設を
いかに生かすかに重点

- ・カールスルーエ方式：郊外鉄道～都心の路面電車が直通：「seamless」(縫目のない)
- ・公共交通利便性が保たれることを前提としたまちづくり
- ・TOD(Transit Oriented Development)公共交通指向型開発)

→まちづくりや福祉に役立つ公共交通機関は

「エレベーター」「エスカレーター」のような存在

人と地球にやさしい公共交通網を「守り」「育て」
「使いこなす」ことでしか、21世紀の都市は生き残れない

名古屋大学 加藤博和 04.9.28

図4-1

そのとき、いわゆるシームレス、なるべく継ぎ目がないような交通機関にする。あるいはTOD(Transit Oriented Development)のようなキーワードが出てくる。そして、公共交通は横型エレベーター、横型エスカレーターという発想がヨーロッパ、あるいはアメリカの一部の都市での今の流れです。このような人と地球にやさしい公共交通網を「守り」「育て」「使いこなす」ことをやらないと21世紀の街は生き残れないというのが基本的な認識としてあります。だからこれを頑張らなきゃいけないんだということなんです。

ところが日本では、ヨーロッパや一部のアメリカの都市とは逆行していて、モータリゼーション依存型都市経営に一辺倒であるということが言えます。

先ほどシームレスやらTODやらハイカラな言葉が出ましたけれども、こんなものは、日本で大正とか明治末ぐらいからずっとやっていた。ただ、行政がやったんじゃないで、民鉄が独自にやっていた。このときから既に行政不在だったということで、これはいろいろな歴史的な事情があります



日本はいまだに逆行
モータリゼーション依存型
都市経営

考えてみれば、シームレスも
TODも日本の十八番だった
(名鉄美濃町線は
カールスルーエ方式?)
※率先実施していたのは行政でなく
民鉄だったが...

公共交通への期待は今後ど
んどん高まっていくだろう
→今の交通事業者はそれを
受け止める余地がない
行政にもそれを補う能力が
ない

名古屋大学 加藤博和 04.9.28

図4-2

けれども、これからは、公共交通への期待はどんどん高まっていくだろうということは確実でしょう。ところが、今非常に問題になっているのは、その担い手となるべき交通事業者、鉄道会社、バス会社、こういうところにそういう期待を受けとめる力が全くありません。だから、期待する方が無理。それから、行政にあるかということ、行政には力というより能力がないんですね。なので、ここを何とか補わなきゃいけないというのが、今の問題なんです。

きょうは自治体の方が多くお見えになっていると聞いていますけれども、特に本日考えていただきたいこととして、「規制緩和」ということを私なりに解説します。その後、現在のバス事業、あるいは地域交通政策に対して自治体がどのようなスタンスをとるべきなのかということをお話したいと思います。

なぜ不採算な地域公共交通を維持する必要があるのか。現在の地域公共交通のどこが問題なのか。役に立たないと意味がないので、役に立つ地域公共交通はどのようにすればくれるのか。そして、それは人ごとじゃなくて、そのために住民、事業者、NPO (Non Profit Organization)、行政(自治体)に何ができるのか、何が求められるのか、何をしたいいけないのか。この40分ですべての回答を私がお示しできるはずもないので、考えるきっかけとして捉えていただきたいと思います。

それから、最近、市町村合併ということにも興味があります。東京は余り市町村合併はないと思

いますけれども、私の地元、岐阜県、三重県、このあたりは非常に合併が多く出ています。その関係の話も若干させていただきます。

根本問題として、自治体がなぜ地域公共交通施策にかかわらなければならないのかということなんですけれども、福祉とか環境とかまちづくりとか、いろいろな動機はあると思います。しかしながら、ぶっちゃけ言ってしまえば、路線バスが退潮してどんどんなくなっているの、仕方ないからやるか、というのをこの辺で理由づけしているというのが、はっきり言って理由だと私は思っています。そのときに、東京はいいんですね。うらやましいです。下手をすると赤字になるコミュニティバスがあるじゃないですか。私のやっているところなんかは収支率30%、つまり運賃収入で支出の3割いけば、それはもう十分成功ですよ。そこまでなかなかいかないですよ。私はそういうところでいつも闘っています。収支率をどのくらい上げるか。要するに、どれだけお客さんに乗っていただいて、お客さんに満足していただいて、お金を払っていただくかというところで勝負していますので、東京は非常にお客さんがたくさんお見えになって、うらやましいなというも思っています。そういうことで、東京に比べると非常に事情が違う話をしてしまうかもしれません。ただ、そのときは、あいつは田舎者なのであいう話をしているというふうに流していただきたいと思います。

ご存じのように、2002年1月までは、いわゆる参入退出規制というものがバス事業にはありまして、ある地域独占のバス会社が、その地域をエリア独占するという形があった。もうちょっと違う言い方をしますと、旧運輸省と独占事業者、バス会社がその地域の公共交通を全部管理する。ここに自治体は何も言えないという体制だったということです。これは独占なので、いろいろ問題があるわけで、2002年2月に規制緩和した。実は、このときによく誤解されることがありまして、規制緩和によって国や自治体は税金、補助金を削減したと書かれている文献が結構あります。これは全くそうではありません。そうじゃなくて増えています。いろ

いろいろな制度改革が行われまして、国庫補助も実は厚くなっています。それから、地方交付税措置も行われるようになっていきます。

お金の問題もありますけれども、地方公共交通維持の主役が、旧運輸省と独占事業者から自治体に交代したということが規制緩和の本質なんです。ですけれども、それが明示的でない上に、自治体は「5ない」と私はいつも言っているんですけれども、担当部局なし、人材なし、ノウハウなし、権限なし、お金なしということなので、何もバスのことを知らない人がいきなり「おまえ、バスを担当しろ」と言われて、しかもそれはほかの仕事と一緒にやれと言われて、もうどうしようもなくなるというパターンを私自身もたくさん見てきました。こういう状況なので、非常にお寒いということなんです。

お金の方から言いますと、規制緩和が自治体の負担をふやすといっても、よく考えてみたら今までただ乗りだったということなんです。独占を前提に「内部補助」という、いわゆる黒字路線の乗客の方のお金で赤字路線の欠損負担をしていたというスキームの中では、要するに不採算路線は黒字路線の乗客の方に払っていただいたお金でやっているの、不採算路線の沿線住民の方や自治体の方はただ乗りだということなんです。つまり、モラルハザードが生じていたんですね。こういうことがだめだ、ということが規制緩和なんです。

極端に言いますと、その沿線の自治体の方、あるいは住民の方は、バス停が立っていてバスが走っているのを見ても、どこでお金が出ているかも考えていないですね。ところがなくなると急にあわてるというパターンなんです。どうしてかという、それまでお金も払っていないので、どうしてバスが走っているか、どういってお金で走っているかという負担意識が全くない。これがモラルハザード。それが急に廃止の話になって、廃止をするんじゃないければお金を出せと言われてたら急に騒ぎ出す。そういうことが全国至るところで起こっているということなんです。

よく考えてみたら、採算的には赤字であっても、

地域として必要だったら、必要だと思っている人たちが、つまり自治体や住民で維持するのが当たり前。ただ、この維持するというのは、お金を出すという意味とイコールではありません。いろいろな維持の仕方があります。いずれにしてもお願い型じゃだめなので、お願い型からどう脱却するかということを考える必要があります。今までは独占事業者と旧運輸省が管理してきたので、自治体はお願いしかできなかった。それがこれからは自治体、住民でやっていくということなので、お願い型でいつまでも言っていちゃだめですよということです。

とはいえ、どうしても自治体が公共交通をやるということになると、先ほどニーズ、シーズという話もありましたけれども、ニーズじゃなくて公平性ということが必ず出てくる。私自身もしょっちゅう苦しめられていますけれども、非常に問題になる。それから、一方で、公平性ということで、シビルミニマム確保という話も出てきますけれども、私に言わせれば、バスというのは「ざる」なんです。大きな石はすくえるけれども、小さな砂は全部落ちるわけですよ。もっと違う言い方をすると、バスは本質的に不公平な交通機関なんです。乗り合っていないとだめなので、細かいところをすくおうと思うのにバスを使うこと自体が根本的な誤りです。それにもかかわらず、公平性をバスで確保しようとするとう巡回形式になる。巡回バスと言って喜んでいる自治体がたくさんありますけれども、巡回バスというのは最悪で、巡回したい人なんてバスマニアしかいないんです。なので、普通の人には使えないんですよ。もちろん巡回も工夫すればいろいろありますよ。だから一概に言うとう危険ですけども、基本的には巡回にすればするほど使えないということなんです。

それから、行政が税金を使ってやるということになると、当たり前ですが受益と負担の問題も出てきます。怖いのは、補助路線を運営している事業者のモチベーションが非常に落ちることが見られるということですね。私自身も補助路線で嫌な経験をしたことが何回もあります。運転手さんに「補助路線なので、適当にやってもできるか

ら」と言われたこともあります。一方で、補助金の取り合いということでお願い型、利益誘導型がまた復活してくる。それからモラルハザードの問題もまた出てくるということです。

もうちょっと補助の悪口を言いますと、地域公共交通は基本的なインフラだとか、欧米では公共交通への税金投入は当然、という主張もありますけれども、少なくともバスについては「ざる」ですから、それでやろうとすると、どうしても自治体運営バスは使えないとか、補助金は税金のむだ使いという現実が出てくる。特に悪いのは、いわゆる廃止代替と言われる、バス路線が民営でやっていけないので、補助路線、あるいは自治体運営バスにかえるものです。本来、民営でできないという時点でいわゆる落第です。なのに、ダイヤも路線も何も変えないで、ただバスのペイントをちょっと派手に塗ったとか、そういうのでごまかそうとするというものがすごく多い。

それから、先ほど言いました「補助金漬け」「請負会社化」ですね。あるバス会社向けの講演で、補助路線はやる気がなくてサービスが悪いという話をしましたら、終わった後にある会社の偉い方が、「先生の言ったことは1つ間違いがあります。うちの補助路線の方がサービスがいいんです」。これ、どう思いますか。補助路線の方がサービスがいいということは、うちの補助金で食っている会社だと、補助金を取りに行くことが大事で、乗客なんか見ていないんだと言っているようなものじゃないですか。これが現実です。

補助制度というのはなかなか難しいですけども、いい路線を生み出すような工夫がない。いい路線が生み出せない補助制度だと、路線を延命させるという発想になってしまうこともよく見られると思います。このやり方を続けていく限りは乗らないので税金を入れる。税金を入れると、ますますこういうことが出てきて、また乗らないという悪循環を誘発して、どんどんバスというものが沈んでいく縮小均衡になってしまうと考えます。

とにかく乗り合ってこそバスなんですね。バスは乗合自動車なので、乗り合っていないければ走る箱でしかない—と言ったら、ある地方部のバス会

社の方が「うちのバスは全く走っていないですね。箱しか走らせていません」とおっしゃいました。それは非常に申しわけないことを言ったなと思ったんですが、実際にはそういうことなんですね。乗り合うということと採算性ということは、もちろんある程度の比例関係はありますけれども、「乗り合う」掛ける「運賃」イコール「採算」ということになるので、必ずしもイコールにはなりません。どちらを重視するかという問題も出てくる。

いずれにしても、乗り合うということが重要なので、シンボルとしてあった方がいいとか、「隣でもやっているの、うちでもコミュニティバスをやりますよ」、これらは最悪です。それから、環境に優しいかどうか、当然乗っていないきゃ、空箱が走っているだけだったら悪いに決まっている。それから、交通弱者、移動制約者の方のために必要ではないかという意見。これは、必要な場合もあれば、バスでは不向きな場合もある。そのときにDRTとかが出てくるわけで、必ずこうすることを考えるときには、路線バス、あるいはローカル鉄道として運行すべき必然性が検証されているかどうかをチェックする必要があります。チェックをすると、ほとんどの場合は当てはまらないことになります。バスや鉄道は乗り合う工夫があってこそ、行政がお金や知恵で介入する意義があるんだということです。ここが実はわかっていない方が多いと思います。走れば何でもいいんだという発想が多くみられます。

ここがヘンだよ バス事業「七不思議」

1. お客様を待たせることを当然と思っている
(しかも多くの場合、待つ環境は劣悪、劣等感さえ感じる)
2. 遅れるのはしかたないとしても、お断りやおわびがありません
(嫌な気持ちになったお客様は二度と戻ってこない)
3. 従業員の方が偉そうにしていることが多い (乗客はドキドキしながら乗っている。営業所が「営業」所になっていない)
4. 降りるまで値段が分からないことが多い
(「おしながき」さえないこともあり、回らないすし屋よりひどい認可運賃なのに「時価」?)
5. お客様や現場の不満がほとんど改善されていかない
(「言ってもムダ」状態。労働集約型産業の強みを生かせず)
6. わざと隠しているのではないと思うくらいPR下手
(お客様は勝手に集まってくると思っている?)
7. 社長が自社商品を使っていないことが多い
※ 普通の商売では考えられないことばかりなのに、バスの場合「これで当たり前」だとみんなが悪い込んでいます。

名古屋大学 加藤博和 04.9.28

一方で、バス事業の方も、きょうお配りした資料の『『ここがヘンだよ』バス事業七不思議』、これもバス会社の皆さんの前で講演して、大ひんしゆくを買ったものですが、このように問題がいろいろあります。さらっといきますと、まず「お客様を待たせることを当然と思っている。おくれるのは仕方ないとしても、お断りやおわびが余らない。」きょう、私、ここまで八王子の駅からバスに乗ってきまして、そのときに、前のバスが故障か何かで走らなかつたんですね。そうすると、20分間隔なので、30分以上待った人がいる。その方に運転手さんは一人一人に「もしかして待たれませんでしたか。どうもすみませんでした」とおっしゃってみえました。珍しいですね、これは。珍しいものを見ました。きょうは縁起がいいなと思いました。

「従業員のほうが偉そうにしていることが多い」どうしても運転手は中年男性の方が多い。それが座っている。これだけで偉そうですね、どうしても。だから、バスのサービスは不利なところから出発しているんです。座っている中年男性の運転手さんが偉そうに見えないようにするにはどうしたらいいかという研究も必要だと思っています。

「営業所が営業所になっていない」皆さん、バス会社の営業所って行かれたことはありますか。あそこは全く営業所じゃないですね。単なる詰所です。

「おりるまで値段がわからないことが多い。」きょうも、先ほど褒めましたけれども、今度はバスに乗って八王子の駅からこの南大沢まで来るのに、幾らだろうかと、そわそわするわけです。回らないすし屋よりひどいんじゃないか。すし屋でしたら、ウニだったらちょっと危ないとか、そういう予想がつかます。バスはどんどん上がっていきますから怖いですね。非常にスリリングな乗り物だと思います。

「必ず現場に1人運転手さんがおられるのに、そういう運転手さん、あるいはお客様の不満が上の方に全然伝わっていかない。」運転手さんが必ず1人必要だということは、それ以上リストラで

きないということで、どうしてもバスはコストが高いということになるんですけれども、裏返せば、必ず現場にサービスを提供する人がいるので、そういう人たちの不満をくみ上げるシステムが内在されているわけです。この強みに全く気づいていない。そして、「わざと隠しているのではないかと思うぐらい奥手」というか、ナイーブというか、バス会社というのはPRが非常に下手ですね。

そして最後、もうこれは本当に各地で拝見します。「社長が自社製品を使っていないことが多い。」出発式に行って、社長さん、役員さんがベンツとかセルシオに乗ってやってきて、それで帰っていったことをどれだけ見たかということですね。あるいは、自治体バス、コミュニティバスでも同じです。首長さんが公用車に乗ってこられてテープカットだけして、またそれで帰っていく。何なんだと私は思います。

これら7つは、普通の商売—バスを商売と見ていますので、普通の商売では考えられません。ところがバスの場合だと、バス会社も自治体も乗客も沿線住民も、みんなが当たり前と思いついてるところにバスの構造不況の原因があるわけです。これを全部改めないだめです。要するに、路線バス事業はサービス業であることを真の意味で認識する。路線バスがサービス業だなんていうのは、どこのバス会社でも言っていますけれども、口だけで全然理解していません。例えばマーケティングをやっているか、CS向上を図っているか、商品開発・企画部門があるか、広報宣伝をやっているか、接客改善活動をやっているか、PDCAをやっているか。はっきり言って全然やっていません。普通のサービス業だったら全部やっているわけです。そういうことなので、技術革新という言葉もバス事業にはないわけです。技術革新というのは、皆様の役に立てるような、乗っていただけるような新しいバス路線をつくり出す力そのものですけれども、それが全然ない。現在はモータリゼーションが進んでいますので、運んでもらうことそのものは付加価値ゼロなんですね。移動制約者の方は違うんですけれども、車を持っている方だと車に乗ってもいいわけですから。そうじゃ

なくて、付加価値を持たせるためには、「このバスを使ってこういう生活をしてください」というライフスタイル提案産業に脱皮しないと生き残れない。究極的にはそういうことになります。具体的に提案をしてみると言う、それだけで1日ぐらいい語れますので、今は言いません。ただ、こういうスタンスをとる必要があるということです。

例を1つ見ますと、停留所。高齢者の方がたくさん乗られるのに、細かい時刻表を見せているわけですよ。「使っていただく」じゃなくて、苦行をさせるようなもので、これで意味があるのかという状況です。

停留所は公式に道路上に置くことを許されている、ありがたい宣伝媒体でありメニューですよ。普通の言葉で言ったらバス停掲出の時刻表、路線図というのはメニューなんです。メニューに何が必要かと思ったら、商品のラインナップ、内容、価格、売れ筋お勧め商品は何か。現状ではどれも全部一見さんお断りじゃないですか。こんなものは全然話にならない。ファミレスのメニューを一回研究していただきたい。

それから、これも秋山先生、中村先生がもう既にお話しになられていますけれども、バスは道具です。路線バスは輸送手段の一種であって、バスを走らせること自身を目的とするというのは最悪です。そのときに大事なものは、バス以外にもいろいろな手段があるので、適材適所が大事であるということです。適材適所を心がけるためには、バスという道具の特性を知って、それを生かした設定をする必要があります。バスは自由度が高い。鉄道を引いてしまったら、赤字垂れ流しでも当分やらなきゃいけない。バスはちょっと危ないなと思ったらやめられる。それから中量輸送ですね。鉄道ほど大量には運べないけれども、数十人程度の輸送であつたら非常にバスがいいんですね。そういうことをよく認識して使いこなす必要がある。

いい例として「愛知県江南市コミュニティタクシー」というものがあります。これは、普通のタクシー車両が路線バスと同じ機能を果たしているんです。サンバイザーがおりていないときはタクシーなんですから、サンバイザーをおろすと、



通常のタクシー車両を活用し、
低コストで乗合サービスを提供

名古屋大学 加藤博和 04.9.25

図4-4

「いこまいCAR」と書いてありまして、バスに変身する。そういう変わり身をするというものです。こういうことによって、非常に低コストで乗合サービスを提供できる。

そういう道具を使って、どういサービスを提供するかというときにポイントになるのが、「基本コンテンツ」なんですね。路線バスの基本コンテンツというのは、系統、ダイヤ、乗降施設、車両の4つ。これがどれだけ充実するかによって、バスのサービス水準、それから、それに乗っていただいで喜んでいただけるかが決まるということなんです。そのときに気をつけてほしいのは、運賃はこの次ということです。無料とか有料とか、こういうのは余り関係ない私は考えています。そうではなくて、この系統、このダイヤ、この乗降施設、この車両だったら幾ら払う気になるかという支払い意志額がお客様の中にあつて、それよりも運賃の方が安いと思えば使うという、普通の業界だったら常識のことです。

三重県鈴鹿市のコミュニティバス、運行開始のときのポスターで、「買い物に便利！通学に便利！なにかと便利！」というキャッチフレーズをちょっと控え目に出しています。ところが、控え目ではありますけれども、こういうふうに見えるコミュニティバスが全国にどれだけありますか？はつきり言って1割もないですね。

なぜこういうことができるかと言いますと、「鈴鹿方式」ということを鈴鹿市は言っていますが、このバスを企画するに当たっては、地域の住

民が企画の段階から積極的に関与して、要するにひざ詰めをやったわけです。どうしようということを一先懸命考えた。そのために、運行開始までに3年かかってしまいました。ただし、3年の間に路線やダイヤだけではなく、車両の色、車内のいすの置き方、網棚の置き方、つり革の位置、そういうところまで全部話し合って決めているということなので、マイバスになっているわけですね。マイカーと同じでマイバスになっている。自分がつくったバスだという意識になっております。ちょっと時間がかかるのが問題なんですけれども、こうなってくると責任感が芽生えるので、乗らなきゃしょうがないということになってきます。そこまで持っていけるかですね。とにかく、こういう利用者・住民の参画があってこそ、いいバス路線が提案でき実現できる。そうじゃなかったら、

今の段階ではノウハウが何もないので、いい路線なんかうまくつくれません。

よく、自治体や事業者、住民、あるいはその間を持つ専門家の方が集まって、四位一体、パートナーシップでやっていかなきゃいけないよと、どこでも話が出てきますけれども、現状では自治体は、知識的にも財政的にもなかなか頼りにならない。住民の皆さんはモラルハザード、事業者の方はノウハウが全然ない。専門家はかなり不足しているという状況で、今の状態では、こんなパートナーシップなんか全く機能しません。こんなのは絵空事です。

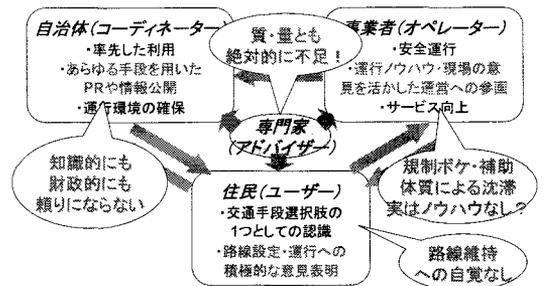
ですが、私も絵空事と言っているだけだと、単に非常に無責任な学者になってしまいます。バスが好きというスタンスに立って、実際にやっていかなきゃいけないと考えたときに、自治体のバス



Photo <http://www.etokbc.jp/>

図 4-5

「四位一体」のパートナーシップ がいい路線をつくり育てる?



名古屋大学 加藤博和 04.9.28

図 4-7



利用者・住民の参画があつてこそ、いいバス路線が提案でき、実現できる

- ※しあわせを運ぶC-BUS
- ※西部地域の交流を支えるC-BUS
- ※ネットワークに向かって成長するC-BUS

「鈴鹿方式」

- ・地域住民が企画段階から積極的に関与
→ その結果、運行開始まで3年を費やす
- ・路線・ダイヤ設定はもちろん、車両の色や車内の構成まで話し合つて決定
→ マイバス意識の醸成
- ・アンケートでなく、グループインタビュー(膝談め)を活用

名古屋大学 加藤博和 04.9.28

図 4-6

自治体運営バスから住民主体型バスへ 「公共交通事業者の一存」や「自治体の施策」のようなトップダウン方式ではなく、利用者のニーズが汲み上げられ、組織化されることで、地域公共交通が形成されるスキームへの移行

住民組織やNPOが主体となった取り組み

お願いして作ってもらう地域公共交通から、
自ら作り上げる地域公共交通へ

「自律的」なボトムアップ型 企画・運営スキーム

- 交付税削減・市町村合併が流れを促進
→ 自治体・事業者がこのような動きに対応できるか?

名古屋大学 加藤博和 04.9.28

図 4-8

ということでは、今まで申し上げたようにいろいろな限界がある。そこで、住民主体型に持っていないと難しいと思っています。住民組織やNPOが主体となって、どんな路線が必要なのか、コンテンツが必要なのかということを練り上げ、お願いをするのではなく、自分たちでつくってしまう。今はもうつくれる時代になっている。自分たちでボトムアップで企画し、運営するという方法をつくっていく必要がある。これから地方交付税も少なくなりますし、市町村合併もしてきますので、どんどんこういう流れをつくっていかないといけないと思っています。

その例を3つお見せします。3つとも偶然にも三重県になってしまっていますが、全国にいろいろな例が既に出てきています。1つ目は三重県の名張市の国津地区というところのコミュニティバスです。2004年9月1日運行開始で、市のいわゆる80条バスですが、実際に運行を引き受けているのは地区の運行協議会ということで、この運行協議会が、このバスをどう使うかということを決めています。それから、運転手も地元で調達しています。市のお墨付きをもらって、地元が運行するという形になっています。

2つ目は、これはもうちょっと都市部ですが、三重県の津市の「ぐるっと・つーバス」。2004年3月1日運行開始で、免許上は地元のバス会社の4条、一般乗合路線なんです。けれども、実際の運営は、NPO法人バスネット津というも

のがあります。沿線の企業が主に入っているNPO法人なんです。そこが企画運営しているということなんです。運賃は100円ですが、それだけじゃ全然やっていけないので、沿線企業の協賛金、それから市の補助を入れるという形で、行政、住民、利用者の三位一体になっています。

それから、これはもうちょっと詳しくお話ししますけれども、「生活バスよっかいち」。三重県四日市市で、2002年11月1日に運行開始して、2003年4月から本格運行で有償になったというものです。これも運行は三重交通の21条、貸切代替ですが、運営はNPO法人生活バス四日市、これもNPO法人がやっております。こちらのNPO法人は、先ほどのバスネット津とちょっと違うのは、地元住民がイニシアチブをとっているということです。

沿線企業+NPOによる路線バスサービス
「ぐるっと・つーバス」
(2004.3.1運行開始)



- ・三重交通:4条許可・運行
- ・NPO法人バスネット津:企画・運営(2001.4に勉強会として発足、2004.4.20にNPO法人として認証)
- (費用:運賃+沿線企業の協賛金+市の補助金)

- ・ダイヤ:平日のみ9便(1時間間隔)
- ・運賃:100円(開業後1カ月は無料)

名古屋大学 加藤博和 04.9.28

図4-10

地域住民主体で自治体が支援する路線バスサービス
名張市国津地区コミュニティバス「あららぎ号」
(2004.9.1試行運行開始)



- ・名張市:80条許可
- ・地区の運行協議会:委託を受けて運行
- (費用:主に自治体が負担企画・運行:地元が担当)

Photo <http://www.etokbc.jp/>

- ・車両:10人乗り(普通免許で可)
- ・ダイヤ:平日のみ9便(経路は便によって異なる)
- ・運賃:16年度は無償。17年度以降有償予定。

名古屋大学 加藤博和 04.9.28

図4-9

地域住民・地元企業主体のNPOによる路線バスサービス
「生活バスよっかいち」
(2002.11.1運行開始)



- ・三重交通:21条許可(03.4.1より)・運行
- ・NPO法人生活バス四日市:企画・運営(地元住民+沿線企業)
- (費用:運賃+沿線企業の協賛金+市の補助金)

2002.10.27試験運行

名古屋大学 加藤博和 04.9.28

図4-11

生活バスよっかいちのパンフレットには、協賛している会社の広告が載っていて、これを配布することによる広告料のような形で協賛金をとっているんです。

重要なのは、出資企業と連携することによって利用促進をする。バスというのは行き先がないと意味がないので、行き先があって、そこへ行くために、そのバスが非常に使い勝手がいいということがあってこそ意味があるのです。そのために、ハード的な方の連携では、一番基本的なものとして、玄関前乗り入れがあります。四日市社会保険病院は、もともと玄関前が駐車場でゲートがあるわけですよ。なので、入り口で駐車券をとりますね。そうすると20分は無料なんですよ。入って玄関前の停留所でとまって、出てくるときに運転手さんは、バスは右に扉がありませんので、降りてゲートに券を差して出ていくということまでやっています。先にバス路線があればこんなことにならないんですけれども、後でやったのでこうなってしまうんですが、それでもできますよ。

一方で、ソフト的な連携ということで、例えばスタンプカードがあって、スタンプが10個たまると、卵Mサイズ1パックがもらえるというものです。どうしてそうなったかという、このスーパーの店長さんが、卵が一番主婦の気持ちをくすぐるから、これにしたということです。これはバス事業から絶対出てこない発想じゃないですか。それが連携によって、出てくるということなんです。

こういう行き先の施設と連携するということは、路線バスの生命線であって、そういうところから、バスを使って来ていただくというライフスタイル提案をやっているんだと解釈できます。これは過大評価かもしれませんが。NPO生活バス四日市の方々にそうやって言ったら、「そんなことは全然考えていない」と言ってみえました。私は文学者的な発想ですけども、そう考えています。そういう方々が担い手になってくれると非常にいい。こういうバスを企画していくときには、今までだと、バス会社が頼まれてやっていたんですけども、これからはバス会社に頼むところなんて少ないので、バス会社の方から売り込んでコラボレー

トする。こういう逆転の発想になっていかないと、こんなことはなかなかできませんよということですよ。

ちなみに、「生活バスよっかいち」は11月に無償運行を開始して、翌年4月に有償運行になりましたけれども、有償になっても乗客は減るどころか、むしろ増えたという、珍しいバスです。運賃が高い方が乗るといふバスも世の中にはあるということです。

次に、市町村合併に当たって、地域公共交通のどこが問題になるのかというのは、実は4つの不一致というのがあります。まず、合併する理由や組み合わせ、名前がどうか、役所の位置がどうか、あるいは、どこが財政的に裕福で、どこが厳しいかとか、そういうことで決まる組み合わせがいろいろある。そのことと公共交通のニーズと一致しないことが多い。2つ目に、もともとそれぞれの自治体でいろいろ工夫していた交通確保策と、合併した後どうするかということが、全然違ってきたり、あるいはそれぞれの旧自治体の考え方が全然違っているということが多い。3つ目に住民アンケートで、合併後にどういう施策をしてほしいですかときくと、バスを走らせてほしいというのが必ず上位に来るんですけども、実際走らせても余り乗らないということがよくあります。自治体のいろいろな考え方と、住民の皆さんが考えてみえることが一致しない。最後に、自治体がやりたいこととやれることが全然違う。典型的な例は、一番重要な幹線路線は民営バスや鉄道なので、自治体から手が出しづらいということですね。そういう結果、合併前は駆け込みでそれぞれの自治体でやれることはやっちゃおうということで、実は合併調印が終わってから合併するまでの空白の数カ月でやれることをやってしまう。合併してからは、大体合併協定書には「当面の間、交通事業はそれぞれの旧町村の施策を維持する」と書いてあるものですから、やっちゃえば勝ちということなんです。しかし、これはモラトリアムであって、こういうやり方は本来はよくない。

そうなってくると、計画という話が出てきます。私は計画でなく戦略という言葉を使うようにして

いますけれども、自治体にとって公共交通戦略というのが非常に重要になってくると思います。これは合併するかどうかとは関係ありません。それから、自治体の枠組みではなくて、日ごろどのぐらいの範囲で住民が行動しているかという生活圏のレベルで考える必要がある。そのときには、全部コミュニティバスで網羅してしまうなんてとんでもない話で、3段階構えが必要です。まず、対圏外、外にどうやって出かけるか。次に、その市町村の中でどう動くか。それから、ある学区とか地区の中でどう動くか、という3段階構えです。そして、それぞれで使うモードが違います。それから、福祉ということは、STSで基本的にはやっていったらいいと私は考えています。それよりは、自治体の一体感とか、住民や訪問していただける方への利便性のためにネットワークをつくるということに重点を置くべきです。

そして、この戦略は、非常に難しいところなんですけれども、自治体丸抱えでやろうとは絶対にせず、なるべく他力本願でやるべきで、担い手は問わない。ほかの方がなるべくこの戦略に沿うようにやっていただけるようにどうやって追い込むかがポイントなんです。そのために、地区内の公共交通はできる限り地区内で担ってもらうシステムにしていかなきゃいけない。NPOとか住民自治組織、あるいは地域審議会のような合併後の旧自治体の枠組みで運営していく。NPO等で地区内運営、自治体がサポートというのが一番理想的で、既に日本の中でもいろいろな例はあります。

それから、もう一点は、地区内の公共交通を担当する少量乗合輸送手段を開発するという事です。先ほど、小高町の乗合タクシーが出ていましたが、乗合なのにあんな乗りにくい車両ではだめなわけですね。少量乗合輸送手段に見合うような車両開発もやる必要がある。それがなくて、なかなか乗ってくれないというところもある。とにかく、バスとタクシーの間にぽっかりと穴が空いていますので、ここをどうやって埋めるかということをよく考える必要があると思います。

既にいろいろな例はあって、秋山先生からもかなりお話があったので、私がよく知っている事例

だけ申し上げます。三好町という名古屋市と豊田市の間にある町なんですが、コミュニティバスだけでは全域をカバーすることはできないので、カバーできないところは乗合タクシーでカバーするという形で、今度10月1日から本格運行ということになっています。ちょっと言い方は悪いですが、こういう幹線の落ち穂拾いをするような、少量乗合交通システムを開発する必要がある。それから、三好町ではそうではないのですが、それを地区内組織やNPO等でコントロールするというスキームもつくっていく必要があると考えています。

今までだと、地元が公共交通を走らせてほしいので、走らせてくださいとお願いしに行くと、それで行政が運行するというスタイルだったのが、三重県松阪市では公共交通を走らせたいと地元が立候補しまして、どういうやり方で走らせるかと

愛知県三好町「さんさんバス」
フィーダー・デマンド乗合タクシー実験
03.10.1～04.3.31実験運行
04.10.1より本格運行

**「地区内」手段としての
少量乗合交通
システム**

- 不公平は正・幹線の落ち穂拾いが可能
- 地区内組織、NPO等がコントロール可能

な地区内交通手段開発が急務

- 小型・マイクロバス、乗合タクシー
- デマンドサービス(DRT)
- 成功例いまだ出ず
- 市町村合併に合わせて検討・実践すべき
- 過疎地域はもとより、大都市でも有効

※「事例紹介」から
「適材適所の追求・提案」へ

名古屋大学 加藤博和 (04.9.28)

図 4-12

乗合タクシー「ミゴ」
(愛知県小牧市・桃花台ニュータウン付近、
あおい交通運行)2003.3.27運行開始

Photo M. Fukumoto

名古屋大学 加藤博和 (04.9.28)

・夕方・夜のフィーダー輸送と深夜のバス代替輸送
→ ニッチ市場で新しい顧客を確保(ニーズ創出)

名古屋大学 加藤博和 (04.9.28)

図 4-13

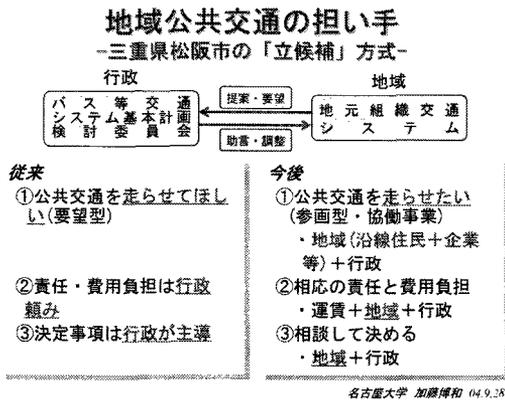


図 4-14

いうことを提案書にしてもらうのです。相談の結果、最終的にオーケーということになれば、地元組織が主体となって、市が補助を出して、市の交通機関として運行するというやり方をとるようになっていきます。

そのときに大事なのは、プロデューサーが必要ということです。自治体に公共交通をコンサルティングするとかコーディネートするという、プロデューサー機能がない。こういう機能をどうやってつくっていくかということも考えなきゃいけない。先ほどの「生活バスよっかいち」でも、まとめる人がいないと成り立たない。ただ、こういう人がなかなか出てこない。偶然こういう人たちが出会っただけであって、偶然じゃ広がらないので、どうやって必然にしていくかということも考える必要があります。これは自治体に必要な大きな仕事だと思います。

田舎へ行くと、自治体にしかそういう人材はいないんですけども、なかなか3年異動だと難しいですね。大学やコンサル、これもなかなか難しいところです。私は、交通コーディネーターなんて資格制度が要るんじゃないかとも考えています。それから、バス会社にやってもらったらどうかとも考えています。バス会社が今、質のいい会社と悪い会社にどんどん分かれていまして、そのバス会社の格差が公共交通の地域格差になってきているという、非常に恐ろしい現実もあるんです。

最後に、バスをやっていくためには、やはり利

用者起点というところに最終的には戻ってしまう。実際現場に行って、どんなニーズがあるかということ住民の皆さんと話したりとか、あるいはバスの運転手さんと話したりするということ、原点として求められる。私の好きな「百回の陳情より一回の利用」という言葉があります。100回お願いしたってできない。1回利用した方がお金も払うし、それによって問題意識も生まれるので、よほど意味がある。「百聞は一乗にしかず」。自分のお金で乗って、自分の目を見て、自分の肌で感じて、初めて自分で考えて、いいものが企画できる。残念ながら路線バスに正解はありません。教科書も、そのうちできるかもしれませんが、今のところいいものはありません。ましてや講演で教えてもらえるなんて思ったら、とんでもない大間違いです。少なくとも私がそんなことを言えるわけがありません。無理です。皆さんでつくっていただいて、全国にどんどん発信してください。そのためには、利用者起点の発想が必要不可欠。そして、今、市町村合併の混乱を乗り越え、バス、公共交通にある固定観念を打破し、そして公共交通悲観論、役割終焉論を排除して、ぜひ皆さんが公共交通をよみがえらせてほしいと、それも、楽しんでつくってほしいと考えています。

以上で終わらせていただきます。どうもありがとうございます。

5. 質疑応答

秋山 後半、もう30分弱ですけれども、少し質疑応答をさせていただこうと思います。

最初に、皆さん方からの質問は後で受けたいと思うんですけども、中村先生と、それから加藤先生に、私の方からご質問させていただきたいと思っています。どうも中村先生の講演は、皆さんお聞きになって、正統派の交通計画の観点からバスを展望したという感じがいたしました。それから、加藤さんというのは異質な人で、彼のボスは土地利用計画の専門家で、5月にトランセットという国際会議のときに、わざわざ彼のボスが来て下さり、「彼は環境問題が本業なんだけれども、バスが好きでね」という、そんな話をしました。どう

も環境問題を中心にやりながら、余った時間というより、時間をつくってバスの研究をするという、乗るのか研究するのか、その間のあたりを攻め込んでいるというのが現状かなと思います。

そこで、最初に中村先生への質問は、なぜバス研究をやられているのかということと、今の研究のポイントは、どうもこの辺にありそうだというお話をちょっとしていただきたいという点が一つ。特に都市計画と交通の一体化で、TODだとか、あるいはコンパクトシティだとか、ブラジルのクリチバあたりを出されて、バスの沿道を割と高層化したりとか、そういったのがあると思うんですが、日本では展望があるのかどうか、このあたりのことについてご意見を伺いたい。

それから、加藤先生については、僕はバスが余り好きじゃなくて、バスに乗って本を読むと酔っちゃうので、つついバスを敬遠することが多いんですが、バスの魅力ってそんなにあるんですかという点が一つですね。それと、もう一つ重要なことがあったと思うんですが、バスは商品だと、一つの製品だと。これは私も納得するんですけども、例えばある人は、バスは動く公共施設だというような人もいます。先ほど公共事業を公共交通とは便宜的に使われるという言葉をおっしゃったと思うんですが、公共事業の中には公平性とか、そういった考え方もあるんですけども、この辺の商品と公共性とのつなぎをどうやって考えていったらよろしいのかそのあたりを最初にお伺いできればと思います。

では、最初に、そのあたりを中村先生からお願いしたいと思います。

中村 ご質問ありがとうございます。

想定外の質問で困っちゃったんですけども、私、出身は東大の都市工学科というところで、都市計画を勉強しようと思ってあの学科に行って、お酒を飲んだときに学生に言う話なんですけれども、聞かれたから言うのですが、都市工学科の中には都市計画の研究室が5つありまして、交通って一番人気がないんですね。もう全然人気がないんですよ。一番人気があるのは丹下健三先生か、都市デザインですね。そういう看板の研究室が幾

つかあって、交通は人気なくて、何でそこに行きたかというところ、本当はそうじゃないところに行きたかったんですけども、いろいろ思うところがあって交通かなと思って行った。交通に行って、しかもバスをやるつもりは全然なくて、本当は違うことをやっていたんですけども、すごい先輩がすぐ上にいらっしまった。やはり研究者というのはいろいろあって、オリジナルなものをやらなきゃいけないって、どこら辺がやはり我々のうちの、僕の出身のところの脈々と行く先輩方の間で欠けているかというところ、それはバスだというのがオフィシャルな答えなんですけども、今思うと、私は新潟生まれなんですけれども、私の小学校1、2年生の記憶というのは、バス停には時刻表がなかったんですね。信濃町というところにあるんですけども、新潟の中心に行くのに、バスは、バス停に来てちょっとポーッと来て乗るものである。それが自分の原風景にあって、どこに行くのもバスだと、これがどうも効いていたんだろうというのが今の見解です。

気になったので、大きくなってって、十分大きいんですけども、大きくなってから新潟市にヒアリングして、新潟交通にお尋ねしたら、あのときの私が使っていた信濃町と新潟駅を結ぶ11番というバスは、今の東京の銀座線よりも本数が多かったんです。日中でも3分を切ってバスが出て、どうも出し過ぎていたらしいんですね。それでも、昼間でもいつも人が乗っていたし、休日でもデパートの前でも座れなくて、私はひとりっ子でわがままですから、だだをこねていたというのをよく覚えているんですけども、その原風景があったところにたまたまめぐって、バスをやったらおもしろいんじゃないかという先生からのアドバイスがあって、はまっちゃったというのが真なわけですね。

今、どこが研究の興味かというところ、加藤先生のお話を聞いていると、きっと私なんかより加藤先生がいろいろ答えてくださると思うんですけども、私が正当な都市交通の研究の中にいるつもりになってバスのことを見ている中で思うのは、やはり一つはニーズ、需要側と言いますけれども、

本当にバスを使いたい人というのはどんな人なのか。実際バスを使っている人は、やはり、言っちゃあれだけれども、結構それなりの必然性か、かなりの物好きかというのが実態なんだけれども、もっとこうなったらバスを使ってくれる人がどこら辺にいるのかということは、どうやって調べればいいのかというニーズ側の話。それからもう一つは、今度は供給側の話で、一つが、きょうは僕、そういうお題じゃなかったのではありませんけれども、秋山先生のお話にBRTってありました。あのBRTというのは、実はいろいろ奥が深い話があって、例えば、そこを走っている多摩モノレールというのがありますけれども、あの乗り物が走ると、1時間に最大数千人ちょっとですね。少し技術の制度を緩めると、あれが1時間に1万五、六千人ぐらい運べます。バスは1時間に何人運べるかというクイズみたいなことなんです。僕が書いた教科書にも、1時間3,000人と書いてありますけれども、世界的には1時間3万人がいます。要するに、バスには何ができるかという技術的なチェックが非常にまだ弱い。それは、バスが何人運べるかというのはどこで決まるかということ、道路の仕掛けとバス停の仕掛けと運賃の仕掛けで決まってくる。そこら辺の総合的な部分の解析は、交通工学というある分野がわかっていて、バスのことが、加藤先生ほどにいかないけれども、あるところまでわかっていて、それで沿道の土地利用の話がわかっていて、交通需要の予測がわかっている人でないとできない。自分は多分そこに一番近い人間の一人だと思っていますので、供給側はかなり意識的に、バスは一体何ができるんだ。だから、わかりやすく言うと、何が望まれているかということと何ができるかが両方足りないということですから、何も無いとは言いませんけれども、そこら辺が僕の興味です。

秋山先生、加藤さんを初め、いろいろな形でバスに携わっている方がいらっちゃって、そこでも同じことをやったら絶対勝てませんから、じゃ、僕がどこをできるかということ、クリチバの話ですけども、実は非常にその話をずっと思っていて、クリチバの都市計画の制度は大体わかってきてい

ますね。その都市計画の制度と、日本の例えば市街地再開発の仕掛け、土地区画整理の仕掛けはどこが同じでどこが違って、どこら辺に融通があってというのを、ちょっと学生さんと一緒にかなり合わせてマッチングさせて調べております。わかってきたのは、日本の都市計画の制度、建築基準法から始まる、そういうものがきちんと動くのであればということで、動いていないところがあるのであればなんですけれども、動くという前提であれば、ある程度のところまでというのはできる。ただ、既存の町に違うルールを入れ込むということが、すごく日本の都市計画では難しいですよ。既存不適格というのが、例えば阪神大震災のときも話題になりましたけれども、そういうことを考えていくと、新規の都市にかなりがちっとしたルールをつくっていく。だから、思えば多摩ニュータウンだとか、私の住んでいる港北ニュータウンって、ある種チャンスだったんだと思うんですよ。だけれども、そのときのマスタープランを書いた我々の恩師の世代の方々は、少なくとも鉄道は引くけれども、バスというのはおまけみたいに見ていた。そこに自動車とバスはどう役割分担をしようかという議論をレポートに書いてあるけれども、それがこういう町をつくるということの後に出てきますね。僕は、そこは同時進行で考えていかなきゃいけないだろうと。そのやり方の話になるから、ブラジルでできて日本でできないという議論ではないだろうというふうに思っています。

秋山 どうもありがとうございました。

非常に貴重な意見をいただきました。恐らく、多摩でできなかつたり、あるいは港北でできない理由というのは、我々がそこまで予見できなかったところに大きな問題点があったんだろうと思います。

それでは、加藤先生。

加藤 なぜ私がバスが好きか。それは、「バスがそこに走っているから」山と同じです。もうそうとしか言いようがありません。

ただ、それだけだったら、乗っているだけでうれしいんですけども、やはり私自身は一方で都

市計画とか交通計画をやりたくて土木工学というものを志しましたし、その中で、やはりバスも趣味とはまた違う視点でとらえています。これはちょっとよく勘違いされるところなんですけれども、どうしても講演で話すときには、引きつけるために「僕はマニアなので」みたいな話をしますが、実際にいろいろ判断して考えるようにしています。例えば岐阜で現在問題になっている、路面電車なのか、バスなのかとか、あるいは民営バスをやめた後、廃止代替バスを運行するのか、別の交通機関にするのか、やめるのか。こういうことを考えるときには、バスが好きとか嫌いとか、そういうレベルではもちろん考えません。きょうお話ししたように、バスはどういう特性があって、どういう適材適所なんだということをきちんと考えた上でやるというスタンスです。

鉄道は、もうできてしまうと路線は決まってしまうので、あとで変更することはなかなか難しいし、少なくとも、例えば私がここに鉄道をつくらうと言ったってつくれるわけがない。ところが、バスに関しては、例をたくさんお見せしましたように、ここが不便だからつくったらどうか考えたらできるという時代になってきているんですね。先ほどの「生活バスよっかいち」も、そういう動きが出てから運行開始まで6カ月かかっています。その間、かかわっていた方々は大変な犠牲を払われています。仕事が満足にできなかったとか、そういう苦勞をされましたけれども、それでもできる時代になったんですね。やはり都市計画とか交通計画を志している人間としては、実際につくることが非常におもしろいものですから、理論とかでは全然先生方に対抗できないですし、とにかく現場へ行ってみるといことが個人的には好きで、おもしろくて、今でもコミュニティバスの路線を組んだりとかダイヤをつくったり、あるいはPRの文章のコピーライターになってみたりとか、実際に乗ってお年寄りの方に乗り方を教えるとか、そういうこともやったりしています。

もう一点、私はバスを商品と捉えるスタンスなんですけれども、それと公共交通という考え方をどうつなぐかということなんです。実はそうい

うことは余り深くは考えていないんですが、少なくとも言えるのは、商品として魅力的なものではないければ、税金を払って、協賛金を払って、あるいは運賃を払って、それを維持していこう、あるいは発展させていこうという気にはなかなかない。そういう意味で、今のバスは余りにもレベルが低いんじゃないかと考えております。その原因が「バスは公共交通だ。公共交通だから…」と、この「……」というのは、運べばいいとか、サービスなんかどうでもいいとか、とにかく詰め込めばいいとか、そういう発想になってはいなかったですかと問いたいのです。走らせればどんどん乗ってくれるんだという発想が今でもしみついていませんか。だから、そういうことを脱却して、真の公共交通として機能するとしても、やはりバスの商品としての魅力を高めることが一番直近に必要なことじゃないかなというふうに、勝手に自分では理屈をつけています。

秋山 もう2つほどご質問がございます。

一つは、東大のI先生という人が、この間、韓国のソウルのバスのことを見て、「ソウルが完璧にバスを数十社全部統合して、戦略的にバス運行をやり始めた。これに対して日本は、あちこちで小さな成果は上げているけれども、竹ぼうきで戦っているようなものだ」という評価をした。ここで彼は、ああいう形でがんとやらないと、政治的にやらないとだめなんだねという意見をおっしゃったんですが、こういうことについてどう思うかというお話と、それからもう一つですけれども、地域モビリティニーズに対してどういう形でこたえたらよろしいか。具体的には、過疎地域のミニマム保証、例えば津軽28カ村は1日4便を保証する。英国では1日5便を保証するとか、そういったバス交通の保証の仕方がある部分で考える。都市部ではそうではない。このあたりを、公共交通の適材適所も一定程度あると思うんですが、これについては過疎地域についてはどうしたらよろしいかという点について、ご意見をいただければと思います。

中村 ソウルは、ご存じの方もいらっしゃるかもしれませんが、7月1日付でがらっと変わり

ましたね。これは歴史をたどると、私の恩師がクリチバの話を、現ソウル市長がまだもう少し前のときにご紹介に行つて非常に感銘を受けて、「おれが偉くなったら絶対ソウル市のバスを変える」と、それで本当に変わっちゃったと。だから政治的な話です。

どういふふうにしたかという、幹線のバスは青、支線のバスは緑、都心を回すバスは白と違って色分けをして、日本だと京王バスはこの色、神奈中バスはあの色、小田急バスはこの色とやりませうけれども、そうじゃなくて、全体の都市構造を考えて、幹線はどこのバス会社でも赤、支線はどこのバスでもオレンジとか、そういうやり方をした。だから、統合じゃなくて、仕掛けの上で統合していて、バス会社自体は個別に委託を受けているんですね。

お客さんからすると、加藤先生の言い方ですと、商品としてAというバス会社とBというバス会社の商品を選べるという状況ということは、まずない。ここに住んでいる人は、ここに行くにはAというバスしか選ばざるを得ないとすると、そのときに、そのAというバス会社がBをライバルと認めているいろいろなことをすることは、それほど意味がないんですよ。そここのところから徹底して、ある地域の人はAバス、ある人はBバスだけでも、ネットワークとしてはやると、そういうことをやった。それが非常にショッキングなニュースで、どなたもよく調査していない。私は来月行きますが、まだ調査していないので自信を持って言えませんけれども、そういうことが起きている。

それは、日本で言うと、加藤先生も私もそうなんですね。秋山先生もそうですよね。何か地方自治体と組んでやるときに、どうしても自治体で決められないことが多過ぎますよね。自治体の市長さんに権限がなさ過ぎます。実際には運輸局がぐっと握っている部分があったり、バス会社がバス会社の横にぐっと握っている部分があり、そこにメスを入れるということが制度上できない。ソウルは韓国の中でかなり独立で、ソウルの市長は結構何でもできちゃうらしいんです、どうも。そこをちょっと確認しなきゃいけないんですね。

ども、日本で言うと東京都におけるバスに関しては、国のルールとは別にしますよということをやっちゃったようです。だから、それは日本でやるんだとしたら、やはりそれぐらいのことを大学のオーナーというか、都知事というかがやるかどうかというぐらいの議論です。そういうことができるかどうかというのは、政令市の幾つかだろうかなとは思っていますけれども、我が横浜を見ても、結局国と地方の関係のいろいろな表と裏があって、そこを順番に闘っていかないといけないので、まだ時間がかかるかなと思っています。加藤 簡単な意見を言いますと、日本でも十分できると思っていますし、やらなきゃいけないし、やらなければ、やはりそのとおりだなということになります。

最初に「バスはよみがえるかな」じゃなくて、「よみがえらせるんだ」というように申しました。私自身もやれるように努力したいと思っていますし、実際、いろいろ努力もしています。

品質保証、あるいはシビルミニマムみたいな話なんですが、私は、まさにそれぞれ、それぞれの地域で決めていけばいいと思っています。そのときに重要なのは、どのぐらいお金があるのか。例えば国とか地方自治体とかからどれぐらいお金が降ってくるのか、あるいは引き出せるのか。それから、自分たちがどのぐらい払えるのか。払ったものに対して、できる限り費用当たりのサービス水準が高いものをつくるように、またみんなで考えるんですけども、そのときになるべくいいものを引き出し、その結果として出てくるサービス。例えばそれが1日4便だったりするかもしれません。あるいは、あるところだと週1回2便というものもあるかもしれません。朝、町に出る便、夕方帰る便、それを週1回だけやる。こういうところも地方にはたくさんありますけれども、それで十分であればそれでもいい。

それに対してどのぐらい自己負担できるか。私は、こういうものは病院の健康保険と同じと考えていまして、自己負担がどれだけ必要か。例えばワンコインなのか、200円なのか、区間制なのか。もう一つは保険料ですね。年間幾ら払うのか。こ

れは税金で払っているのだからいいんですけれども、それに対する経費を1人当たりで割れば、例えば5,000円とか1万円とかが出てくるでしょう。そういうものを見て、保険料が年間1万円で自己負担が1回100円で1日4便、これだったら払う気になるとか、いや、もっと違うやり方をしたら、1日4便じゃなくて、例えばデマンド型の交通機関を入れたらもっと便利になるじゃないか、だったらそっちにした方がいいんじゃないかという議論を、コーディネーターがきちんと誘導していくというシステムが非常に重要です。それなくして、例えば全国一律のユニバーサルサービスとかというのは、今のこの世の中難しいんじゃないかなと思うのです。極端に言ってしまうと、それを考えるんだったら、住所をかわるとかいう話まで行ってしまう。そうではなくて、その地域でどれだけのモビリティを自分たちが確保したいかを真剣に話し合うことが今まで余りにもなかった、ということに尽きると思っています。

秋山 どうもありがとうございます。

最初の、自治体がどうするかというお話のときに、東京都で言いかえてみますと、現都知事はカーボンのペットボトルの他に次のことをしっかり考えてほしい、多分これでしょうね。これがあれば、日本のバスは大きく変わるんじゃないかと思えます。

もう一つのことは、まさに加藤先生は、ずばりそのことをおっしゃった。自己決定権。お医者さんで言うと、インフォームドチョイスをしっかりとやってくださいということに尽きるんだろうと思います。

最後に1問だけ、英国が1985年にバス規制緩和をやりました。そして、日本では1路線1バス事業で、何十年も経過してきました。バス規制緩和が始まって数年たったんですけれども、なかなかうまくいっていないように思いますが、入札制度とか、あるいは英国と同じような方向でどこまで近づけるのか、あるいは別の道を歩むのか。このあたりの展望を、もし……。どちらでもわかりましたらお願いします。

中村 難しい質問で、何か博士論文の審査を受け

ているような気がして極めて緊張しますが、入札の仕掛けは、実は日本でも幾つかやっていますよね。ただ、入札という仕組み、経験のなれている量がやはり足りないんだろうということ。きのうたまたま、このことに日本で一番詳しいのは、今、東京海洋大にいらっしゃる寺田先生なんですけれども、彼と勉強会があって、参加者が少なかったのいろいろなことを聞けたんですけれども、やはりイギリスは苦勞しているんですね。これは、ロードプライシングのときも私は同じことをどこかで申し上げたけれども、苦勞の量が日本と全然違います。物すごいレポートがたくさんあって、物すごい議論をしていますね。その中で、何だ、こんなつまらんことを議論したのかということもたくさんあります。バスの規制緩和も同じで、85年にイギリスはそれまで国営バスだったんですね。その国営バスがある日突然ぼんと消えたんです。日本の規制緩和みたいなものとはもう少し違って、もっとすごくて、1台でもバス会社はやっていいよ。しかも、ミニバスだったらミニバス専用の免許があっていいよ。パートタイムの方を、例えば主婦の方をバスの運転手に雇ったっていいよって、物すごい緩いことが起きて、僕は、生まれて初めての海外旅行が87年8月のイギリスなんですけれども、それが一番すごいときですよ。そこらじゅうにいろいろな色のミニバスがグオーッと走っていて、バス停が並んでいて、こっちのバス停に3時10分というバスがあって、こっちのバス停に3時9分というバスがあるんですね。そういうわけのわからない戦いの時代をその場で見ました。

それがあって、明らかに想像がつかまずけれども、過剰な競争で淘汰されるわけです。それで入札制度を工夫して、工夫して、工夫していくんですね。日本はまだそれが全然できていないです。ですので、日本で十分いく筋があるけれども、そのためには、あのイギリスと同じにいくのであれば、同じだけの経験を積まざるを得ないので、それは我々なり行政の皆さんがかなりいろいろな形で様子を見ながら育てて、その仕掛けを育てていくことが要るだろうと思います。

ロンドンも同じで、ロンドンというのはイギリスの国のルールに逆らって規制緩和をしなかったんですね。規制緩和をしないから物すごい批判を浴びていたんですけども、その中で、どうやって経済的なメカニズム、バス会社の努力、それから質の高い、加藤さんの言葉を借りれば商品が出る仕掛けをつくるかで、これもまた試行錯誤して、きょう私が紹介した話は、実は92年バージョンで、その後、それをやり過ぎて何が起きたかという、例えばここに1つ路線があります。この路線を加藤先生のバス会社も僕のバス会社もとりたいたと思う。僕は、じゃ、1年間補助金100万円もらえればやるよと書こうと思って、それを加藤先生のところを盗み見て、89万とか出すわけですね。僕はまたそれを見てやる。それは情けない競争になりますよね。85万で僕が札をとったとします。85万じゃとてもできない。どうするかという、運転手さんの給料を下げていくんですね。その結果、運転手さんの質が下がり、運転手さんのなり手がなくなり、1996年ごろに運転手さんがロンドンじゅうからすぐ足りなくなるということが起きました。それを是正するために、運転手さんにはどうすればいいかと、そういうことを一個一個、経験主義って本当に恐ろしいんですけども、すごいですよね。あの流れでここまで来るのに18年ですからね。我々はまだ6年ですからね。しかもその6年が、先生がおっしゃったようにきちんと機能していない。言葉は悪いけれども、いろいろな意味で中途半端な規制緩和ですから、これはまだまだ時間がかかってもやむを得ないという覚悟を私は持っています。

ゴールは入札が一ただ、初期の日本の入札で、物すごい質の悪いバス会社が札をとって、それで、物すごい住民に批判をくらった例とかを聞いていますので、イギリスのやり方みたいに、きちんと契約をとり、その間、ちゃんとサービスをやっているのか、ダイヤを守って一例えば、ロンドンの場合には、恐ろしいんですけども、時刻表からおくれたらペナルティーがつかます。だから、バス会社は、時刻表からおけないために予備の車をたくさん用意します。でも、予備の車を多く用

意し過ぎると費用がかかります。そこで工夫をするわけですね。ただし、おもしろいことに、バスレーンを守るの、これは行政の仕事です。その役割分担はきちんとあるんですね。それも彼らの経験が培ってきた実績なんです。

その意味では、簡単に結論を言いますと、イギリスの方向というのは一つの選択肢であり、私はそれが結構都市部ではいけないと思っています。そのためにはまだまだ試行錯誤が必要だろうと思っています。

加藤 本当に審査みたいになってきまして、下手なことを言ったら大変なことになっているんですが、やはり日本の場合は、イギリスのいろいろな混乱の轍をある程度踏んだ制度にはなっていると思いますし、もう一つは、本当の規制緩和ではないので、例えばバス停の1個も自由に置けない。そういう、いわゆる道路運送法以外のところの規制がたくさん残っていますので、路線バスを新しく新規参入してやろうと思っても、そう簡単じゃないということが、まだちょっと猶予期間を生んでいるということなんですけれども、本格的にやりたいと思う事業者が出てくると、またちょっと違った問題が出てくるんじゃないかなということです。それまでの間に、コミュニティバスは今かなり入札が多くなってきていると思うんですけども、そういうことがどんどん行われて蓄積されてきているので、どこで何をやっているという情報を集めて咀嚼する機能も非常に重要です。それで経験を蓄積していく必要はあると思っています。

それから、いわゆるコンペ方式も出てきていますね。入札の場合は丸投げではだめで、ある程度自治体や住民組織がこういうサービスを提供してほしいという希望を出す。それから、ここでPDCAが出てくるんですけども、運転手さんの態度が悪いといったことだと、途中で契約打ち切りもあるよ、とかということを引き込んで上で協力関係で運行していくような形。あるいは、自治体としてはいい知恵が出ないので、業者さん、いい知恵を出してくださいねという方式も十分考えられますが、その場合には、どれがいい

かということ判断する能力がまた問われる。それが実は、それぞれの自治体や地域のコミュニティバス、路線バスのよし悪しにつながって、話が飛躍しますけれども、それぞれの地域自体のよし悪しの構成要素になっていく。その地域へ行って、バスに乗ったらすごく気分が悪くなったので、その地域なんか二度と行かないよという人が出てくる。そういう人がうわさを広めていったら、その地域はお客さんが来なくなるという、これからはそういう時代になってきますから。それこそインターネットの掲示板に書かれたら終わりという時代なので、そのあたり、きちんと機能させていけば、どんどんいいバスが出てくる素地はあるんじゃないかなと思います。コンペ方式、入札方式をそのために活用するという考え方が必要であって、コスト削減のためにだけ入札をやるかという発想は、一番だめだと思っています。

秋山 どうもありがとうございました。

かなりきょうは僕の興味に基づいて難しい質問をいっぱいしてしまいました。例えば公共性と、それから商品開発の話とか、都市計画とバスをどのように組み立てをするのか。政治的意思決定がどれほど重要なのか。それから、過疎地域のモビリティミニマム保障をどうしたらいいのかということだとか、それから、規制緩和が日本は今真ただ中ですね。ロンドンの80年代に出たミニバスが、今、日本のコミュニティバスがどどっと出てきて、一段落して、少し先が見え始めてきたという状況と少し類似しているように思います。

きょうは、中村先生と加藤先生をお招きして、本当に貴重なお話をありがとうございました。これで3人の話を終わりにしたいと思います。

6. 閉会あいさつ

中 林 一 樹

ただいまご紹介いただきました、中林と申します。

東京都立大学の都市研究所は、全学のうち研究所ということで、冒頭にごあいさついたしました総長が都市研究所の所長をしております。各学部から選出された委員等で運営委員会というものを

構成して、共同研究としての都市研究を進めているということでございます。

今日は、この第17回の都市研究所の公開講演会ということで、遠路名古屋から加藤先生、それから、遠路ではありませんが、お忙しいところ、横浜から中村先生にお越しいただきまして、大変熱の込もった、最後のバトルと言ったらいいのかわかりませんが、討論までやっていただきまして、本当にありがとうございました。

東京都立大学がこの南大沢に来たのは91年なんですけど、その前は、工学部、それから理学部が世田谷区の深沢というところにありました。文系は目黒区の八雲というところにあったんですが、たしか昭和46年か7年ごろだったかだと思いますけれども、自由が丘からミニバスが出た。それがデマンドバスといって、電話で呼び出すのではないんですけれども、乗るときに、どこそこのルートを持ってくださいと言うと、2カ所たしか迂回ルートがあって、「ここで降ります」と言うのと降ろしてくれる。そういう乗客のデマンドに応じたサービスということで、最初「デマンドバス」と言っていたのが30年前ぐらいの日本の状況だったんです。きょう、冒頭の秋山先生のお話で、そういうデマンドバスは、今やデマンドバスとは言いませんという話があったわけですが、そういう意味では、日本の30年ぐらいの大きな変革の、しかも最先端のバスの話を、きょうは非常に密度濃く聞かせていただいて、私は、交通というのは利用者ではありますが、研究の対象としている者ではないんですけれども、非常に動きを総合的に捉えることができたというふうに思っております。

それから、もう一つ、私、バスということで思い浮かぶのは、私が防災とか安全の都市づくりということをやっているせいなんですけれども、阪神大震災、もう10年になりますが、あそこであわゆる鉄道系の交通がほとんどダウンしてしまった中で、全国からさまざまなバスが集まってきて、代行運転という形で交通支援をした。そういう意味では、バスというのは災害に強い乗り物なんだということもそのとき感じた一つでした。

きょうは、そういうバスを中心にして3人の先

生の講演をいただいたわけですが、タイトルからキーワードを拾いますと、交通、バス、地域、市民、デマンド、相互、計画、大体この組み合わせで3人の方の演題が決まっていたかと思います。お話は非常に多岐にわたりました。多様性の問題、不確実性の問題、あるいは持続性、持続的発展という問題、あるいは公共性の問題、公平性の問題、そして総合性の問題。そうした問題の軸からバスのあり方を議論し、我々は勉強させていただいたわけですが、まさにその中に真の公共性とは何か、あるいは交通というものをめぐっても、市民参加、企業参加というのはどうあるべきなのか。あるいは、さまざまな主体の共生と言ったらいいんでしょうか、そういう問題も取り上げられたように思います。

そのお話というのは、一言でまとめるなんていうことはできないわけですが、結局、皆さんのお話を伺いながら、私は、この不確実な、この先余りよく見えない時代の中でどういう都市づくりをしていくのかという、都市づくりという問題を、バスというものを通して考えさせていただく機会を与えていただいたというふうに思います。総合的な取り組みの中でバスを考える。それは、総合的な都市のあり方そのものをとらえる目でバスを見ていかないといけないんだよという、重要

な視点を示していただいたように思っています。

もう一つ、安全、快適というような言葉がきょうの中に出てきたかと思います。交通というのは、何かとやはり便宜というのが最初に来るんですけども、安全で快適で便利で、しかも健康な、そういう交通システムとしてのバス、それを軸にして、まさに安全で快適で便利で健康な都市づくりをどう実現していくのか。そういう都市のあり方について、もう一度考え直す、見直す機会を与えていただいたように思います。

首都大学東京というのが来年の4月から始まるわけですが、そこでまた改めて都市研究を拡充していくために、きょう3人の先生からいただいた視点というものを我々も大事にしながら、この21世紀の都市のあり方を考えていきたいなというふうに思っている次第です。

本日は、お忙しいところ、たくさん来ていただきまして、また、途中休憩があると多くの場合に抜ける人が多いんですけども、最後までご静聴いただきまして本当にありがとうございました。もう一度、3人の講演をいただいた方に拍手をさせていただいて、終わりのあいさつにさせていただきますと思います。ありがとうございました。

(了)