

**「日本海沿岸地域を持続可能とする地域公共交通のあり方
～だれもが気兼ねなくおでかけできる社会へ～」**

か とう ひろ かず
加 藤 博 和 氏

名古屋大学 大学院環境学研究科附属
持続的共発展教育研究センター 教授

と き：令和5年6月8日(木)

ところ：ザ・キャピトルホテル東急「鳳凰の間」

講師のご紹介

1 略歴

1970年 2月生まれ

1992年 名古屋大学工学部土木工学科卒業

1997年 名古屋大学大学院工学研究科地圏環境工学専攻
博士後期課程修了（博士（工学））

1997年 名古屋大学大学院工学研究科助手

2001年 名古屋大学大学院環境学研究科助教授（のち准教授）

2017年 現職

2 研究分野

脱炭素都市・交通システム、持続可能な地域戦略、公共交通政策

3 公職等

国土交通省「交通政策審議会」委員を令和5年3月まで10年間務め、一貫して制度改正に携わる。「コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会」で地域公共交通会議の制度を提案。「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」で貸切バス安全対策に携わる。「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」「アフターコロナに向けた地域交通の『リ・デザイン』有識者検討会」などで地域公共交通の再構築について具体的に提言。さらに内閣府「地方分権改革有識者会議」地域交通部会構成員として公共交通の地方分権のあり方に関与。

こんにちは。名古屋大学環境学研究科の加藤と言います。よろしく
お願いします。

資料の表紙の写真は、2週間前に行った鳥取県倉吉市です。とても
いいところで、駅と中心部が少し離れていますが、この間にバスが結
構多く走っていました。(＃0、以下スライド併用)私は鉄道・バス
で行っていたので、中心部で昼間からビール飲んだりとか、やっぱり
車じゃなくて公共交通で行くといいよねと、そういう話をして散策し
ていました。

今日のタイトルは、『日本海沿岸地域を持続可能とする地域公共交
通のあり方～だれもが気兼ねなくおでかけできる社会へ～』です。

——使いやすく頼りになる、それゆえに多くの方に乗り合って「お
でかけ」していただける移動手段は、人もインフラも超高齢化する今
後の日本を支えるとても重要なものです。それを何とかしようとする
人たちは重要なミッションを背負っています。その尊い行動を後押し
できるよう、私は戦い続けます。—— (＃1)

私の紹介ですが、元々土木出身です。(＃78) 35年前に名古屋大学
土木工学科に入って、その後組織の名前が変わったりとか、学内で移
籍したりとかで、今は、名古屋大学大学院環境学研究科というところ
にいます。一言で言うと、現場泥まみれ野郎だと自称しています。つ
まり、国の審議会の委員をやっていると、国の方で考えていることが
現場では全然上手く回っていないことがあるので、この人たちに決め
られていいのかなと個人的に思うことがあります。中央と地方とを
行ったり来たりをずっと繰り返していると、何とか変えていかなきゃ
いけないという思いが強くなります。どこへでも行って、どんなこと
でも自分の助けられることや貢献できることがあったらやって、一方
で学者として、きちんと世の中に方向性を示すという、両方をやらな
きゃいけない。また、教員ですから今回のような講演も教育の一環だ
と考えています。

公共交通の話をする前にモビリティ革命のことを言っておきます。

(#2) 今、世界でモビリティについて大きな変化が起きようとしていると言われていています。CASEという言葉があります。Connected、Shared、Automated、Electrification、この4つの単語の頭文字がCASEです。これによって世の中が、技術だけで勝手に便利になっていけば、全く私なんか存在意義がなくなります。

CASEとは、現在、車は「個別」「自在」「所有」「内燃」ですが、これを、「繋がる：Connected」「自動：Autonomous」「共有：Shared」「電動：Electric」に変えていくことです。(#3) 冷静に考えると、どれも不便になります。全然便利にならない、不便な方に行くのです。

今のまま、どんどんITが発達すれば、動かなくてもいいことが多くなってくる。コロナ禍でも経験しましたが、このままいくと、本当に動く人が少なくなって、旅客交通機関が衰退することが見込まれます。

それでもいいのかもしれませんが、私自身はリアルに動くことが大事ですし、自分自身も好きなので、これからもこの世の中、自由に動けるようにしていきたいと思っています。移動をなるべく安いコストで便利にやろうとすると、CASEになっていかないといけません。低コストで皆さん乗り合って、或いは繋がることによって渋滞を解消するとかいろんなことを考えなければいけません。

一方で、車だけではそれはできません。東京だったら渋滞だらけで全く動けないことになってしまう。何が大事になるかという、個別の輸送機関と大量輸送機関を上手く結び付けて乗り継ぎをする、これがMaaS (Mobility as a Service) と言われるものです。こういうものをきちんと入れて、移動を便利にしなきゃいけない。そうすると、公共交通と自家用車が渾然一体になる社会がこれから向かっていく社会です。

そこへ向かっていくために新たな技術・サービスが出てきていますが、全く役立たずというのが現状です。(#4) 例えば、オンデマンドがすごく流行っていますが、正直言うと上手くいっていないと言わ

ざるを得ません。上手くいっているところしか世の中には出てこない
ので、その何倍も上手くいってないというのが現状です。オンデマ
ンドだと無駄な運行を減らしつつ好きなときに動けると思っていたが、
実は無駄な運行はそんなに減らずむしろ増える場合もあるとか、1人
の運転手が1人の人を運んでいるのであればバスが使えるところでや
ると逆に非効率になるとか、結局は一般タクシーより安くするために
税金で補填している安いタクシーにすぎないじゃないか、だったらタ
クシーでいいじゃないか、よく考えたらタクシーもオンデマンドだよ
ねって、冷静に考えるとそういうことになります。ましてや運転手が
足りないのだから、そんな一人一人勝手に動いていたら、全くやって
いけないとなります。

同様にライドシェア（白タク）だって、運転手さんがなかなかいない。
むしろ、お客さんが多くて運転手さんが少なければ、どんどん価格が
つり上がってしまう。本当にそれでいいのかということになります。

MaaSは先ほど言ったように、上手くいろんなものを乗り継げるよ
うにしないとイケないのですが、元々地方ではダイヤが不便だったり、
駅がちゃんとしていなかったりと、上手く乗り継げず不便なので、そ
の状態でMaaSをやっても逆宣伝になってしまう。こんな不便なもの
を紹介されても乗れない、やっぱり公共交通は不便だと思われてしま
います。

そして自動運転も、現状だと、めちゃくちゃ高くて下手くそなAI
が運転するものです。実験ならいいのですが、本当に生活交通として
使うことができるかということ、現段階ではとても恐ろしくてできない。
だからゆっくり走っていたり、実は運転手が乗っていていざとなっ
たら手動にしたりということをやっています。あと15年とか20年ぐら
いのうちに運転手がどんどんいなくなっていくので、それまでにでき
るようにならなきゃいけないですが、実用として今入れることはほと
んど意味がないとなります。

要するに、現場に適合しないシーズの押付けがいろんなところで行

われていて、公共交通とか移動のことをわかってない人たちが、「なるほど、それを入れたらすごく便利だね」と勘違いして、実際やると上手くいかないということが全国で起こっています。

そこで、公共交通はどうあるべきか。公共交通については、地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）が2007年からあります。（#5）その中で、地域公共交通とは「地域住民の日常生活、社会生活における移動、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための公共交通機関」と定義されていて、私はこのことを「おでかけ」と一言で言っています。つまり、公共交通はおでかけをなるべく気兼ねなくできるようにするものです。それを担う、鉄道、路面電車、バス、タクシー、船、さらに2020年の改正では自家用有償運送のうちだれでも利用できるものが加えられ、これらが地域公共交通とされています。

この公共交通について、いろんなところで議論が行われており、次のような意見がよく見受けられます。（#6）

1. 高齢者などを対象とした福祉施策
2. 超高齢化によって利用したい人が増える
3. 国や交通事業者がまず主体的に取り組むべき
4. 必要性は運賃採算性で判断すべき
5. デマンド交通、ライドシェア、MaaS、自動運転を導入すれば改善できる
6. 交通事業者よりボランティアを活用した方が安上がりでよい
7. 乗用車の自動運転が普及すれば不要となる
8. 鉄道廃止は絶対に許さない
9. 地域の要望をしっかりと取り入れることが不可欠である

はっきり言うとこれらは全部間違いで、こんな認識だから、公共交通が良くなる。ここまでで、この中の何個かは間違っていると既に申し上げましたが、この他についても全て否定して、本当はこういうふうにと考えると良くなる、ということを申し上げます。

そのために、私が今まで20年公共交通に取り組んできた中で、一番どうしようかと思った地域である岐阜県白川町・東白川村の例についてお話しします。(＃7) 岐阜県で白川と言ったら、合掌集落・世界遺産の白川郷がありますが、白川郷ではない白川町・東白川村です。よく間違えて白川郷へ行くためにここに来てしまう人がいますが、何とここから100キロも離れています。この知っているようでほとんど誰も知らない自治体は、5年人口減少率が11%、高齢化率46%で、人口は1万人強から1万人弱になってしまいました。ここには4つの谷があり、駅の方に向かってバスが谷を通過して走る。ちょうどJRが着くとバスも着く。JRが出るとバスも出る。そうすると全部接続します。そういう意味で、本数が少ないけど乗り継ぎができ、そのバスを町村で全額補填して運行してきたということですが、全額補填と言ってもトントンですし、しかも経費を落としています。事業者も、結局は人件費を落とすとかで継続していました。その結果、運転手が全く集まらない、全国募集しても全くないということで、2016年には、最低8人必要なのに3人になってしまい、他の営業所からの応援もできなくなり、大幅減便、休日は一切走らない、タクシーもなくなっていました。2つの谷では高校通学が不可能、町内唯一の高校もすでに2007年になくなっています。

高校生が町長に、「この町に私たち高校生は住んじゃいけないのですか？」と投書しました。聞くまでもない、住んじゃいけないのです。高校に通えないところなんかに住んじゃいけないって言われているのも同然です。

皆さんお分かりのように、公共交通がなくて高校にも通えないようなところは消滅決定地域です。(＃8) 自力で高校通学ができない地域を、私は色んなところで高校に通えるように変えてきました。それをやる前は、高校通学の15歳で流出してしまう、しかも家族ごと出てしまう、出たら絶対戻ってこない。逆に、都会から来る人も高校にも通えないと来てくれない、そういうところですよ。

私がこの仕事をしていて一番大切にしていけないといけないのは、子供だと直感しました。そうでないと地域が残っていきません。そのうえで、高齢者とか来訪者のことも考えていくというスタンスでやっています。つまり「3K」、子供・高校生、高齢者、観光客、この3Kがメイン、そのうえで、それ以外の皆さんにも乗っていただける施策をやる、これが大事です。

SDGsにも公共交通が書かれているのをご存知ですか。(＃9) そもそもSDGsは、持続可能な社会であるためには、このくらいやれていないと駄目という水準です。大学に例えると、全ての単位を取らなければ卒業できないということです。好きなこと、得意なことだけやっていちゃ駄目なのです。苦手科目もちゃんと単位を取れなきゃいけないというものです。中身は、よく知られている17分類の下に169の取組みがあり、その中の11.2にこう書いてあります。(＃10)

「2030年までに脆弱な立場の人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する」

日本の大多数の自治体にとって苦手科目である公共交通をきちんと整備することが、持続可能な社会に繋がるための169の取組みの1つに明記してあるのです。これをやらずして、SDGsに取り組んでいる自治体といえますか。SDGsの取組みを頑張っているという自治体をいくつも見てきましたが、いずれも公共交通を頑張っているとは思えませんでした。SDGsに書いてあるじゃないですかと強く言いたいです。

あともう1つ注目してほしいのは、記述で、「女性、子供、障害者、高齢者」という順番になっていること。世界的にはやっぱり子供の方が高齢者、障害者より前に書いてあります。女性が一番最初というのも、これも世界的にはそうなのかもしれません。こういう面で、いかに日本の公共交通政策が固定観念にとらわれているかが分かります。

そして子供に関連して少し話したいのですが、先ほどの白川町

で、夏休みに小中学生の路線バス運賃を1乗車50円均一にしました。

(#11) とにかくもうどうしようもないので、何かやってみようと思っ
てやってもらいました。今までだったら数百円でしたが往復で100円
になった。そうすると、夏休みだと、中学生や小学生がバスに乗って
でかけられます。その結果、たくさんの小中学生が乗ってくれました。
一番多かった利用目的は、何だったと思いますか。コンビニでした。

私は今、名古屋市に住んでいるので、うちの子供は勝手に徒歩や自
転車でコンビニに行きます。だけど田舎だと行けません。自力で行け
ないし、お父さんお母さんに「行きたいから乗せてって」とはなかなか
言えません。

つまり、都会だったら自由に動いて達成できることが、田舎だと実
はできない。大人は、限りある化石燃料を使ってCO₂を出して車を乗
り回す、これはもう持続不可能です。そして、車を乗り回して好き勝
手に動いていて、子供はそれを見て何を考えたのか、ここを想像して
欲しいです。せめて子供であっても行きたいところに、いや子供だか
らこそ行きたいところにある程度行けるようにしてあげることが大事
で、そうでなければどんどん他の地域に行ってしまいます。

これは地方だけじゃなく、都市部の住宅団地もどんどんそうなっ
ています。高齢化によって、今まであったバスがなくなり、それによ
って全くでかけられなくなる。バスがあっても駅に行っているだけで、
ショッピングセンターとか行きたいところには行けなくなって、
どんどん衰退してしまいます。

すでにコロナ禍前から、若い方はでかけることが減っていました。
(#12) 国のデータですが、1日に何回移動するかを示しています。
高齢者はどんどん移動するようになっていますが、若者はどんどん移
動しなくなっています。それは、でかけるのが面倒くさい、でかけな
くてもスマホのできるじゃないですかと。これではどんどん交通が見
放されていきます。どうやって外に引っ張り出すかも考えなきゃいけ
ません。

これは、公共交通政策としてすごく大事です。今の20代は、車を持っていない人が多いです。うちの学生でも全く自由に使える車は持っていません。つまり今は、車がなくても他の手段で移動できるので、デートするときに必要などということもありません。学生に聞いても、そんな時代があったんですか、電車で行けばいいじゃないですか、その方が安全だし話ができるし、ちょうどいいと言います。

高齢者は逆にどんどん動きたいと思っていますが、不安でなかなかでかけられない人が多いです。コロナ禍で特にそうなっています。そういう方々にどうやって安全安心に動いてもらうか、これも公共交通政策として取り組む必要があります。

白川・東白川においては、新しいおでかけシステムを2018年から始めています。(＃13,14) バス会社が路線を維持できなくなってきて、最初は全部やめると言っていたのですが、何とか拝み倒して、残っていただきました。また、小中学校のスクールバスを活用して、高校生も通えるようバス路線を作りました。それから各地区に1台ずつ9人乗りの車両を買って、それぞれの地区でデマンド運行する。さらに幹線になるバスに上手く接続して、予約して上手く乗り継げるようにダイヤを組んで、街中へ行きやすくしました。

左が2017年のJ R白川口駅前の平日朝7時の写真、右が2022年の同じ時間です。(＃15) J Rは7時8分発で美濃太田、美濃加茂、それから下呂へ行って、そこの高校に通えるダイヤです。左側は賑やかに見えますが、車がいっぱいで目の前の国道まで溢れる状況で、一番ひどいと1キロぐらい渋滞し事故も多かったです。右を見てください。これは寂しく感じますが、バスで通うようになったので、整然としていて送迎の必要がなくなりました。

つまり、左側は移動自己責任社会で、移動は勝手にしてくださいという社会。今はおでかけウェルカム社会、どんどん動いてくださいという社会に変えたということです。(＃16) これを皆さんのところでやってほしいのです。

皆さんのところは、ほとんど移動自己責任社会でしょう。だから、子供とか高齢者で車を持っていない人は何もできない。これを変えていくことが地域を良くすること、みんなが残ってくれる、或いは来てくれるための基本的な条件の一つだと思っています。

移動自己責任社会の時には、高校生は自力で通学できず、家族が送迎しなきゃいけないので時間を取られ、高齢者も病院しか行けなかった。これではとても住んでいられません。今は、高校生は自力で通学でき、帰宅時は17、18、19時台のJRに接続するバスのどれがいいかをスマホで選んで予約します。予約がある分だけ走るという運行に変わっています。そのことによって、今まで走っていなかった19時台ができて帰る時間も遅くできるようになった。さらに家族は送迎不要になりました。高齢者もスーパーにも行けるようにした。気兼ねなく住める環境になりました。これが白川・東白川でできるのなら、全国各地でもできるんじゃないかと思っています。これこそがモビリティ革命じゃないでしょうか。

もう1つ大事なことがあって、JRが走ってくれているので、こうなっているということです。もし走っていなかったら、白川町のバスが美濃加茂とか下呂まで行かないといけません。この地域はJR東海ですので、やめるとかやめないという話はないですが、他の地域だったらそうじゃない。そうするとJRも含めてどうしたらいいか考えなければいけません。

白川・東白川では、総合病院が1つだけありますが、どうせ町村は移動確保を何もやってくれないからと40年間自分たちで通院バスを走らせてきました。(＃17) 町のバスが結構充実しても、病院のバスは無料なので、同じような時間に走るとそっちに乗ってしまいます。一方で、帰りのバスは病院から自宅へ行くので、途中の店で降りてもいいが、その後帰れない。そうすると結局町のバスに乗らなきゃいけなくなります。

何とかならないかと、この新聞記事に出っていますが、私が右、中央

が病院長、左側が前の前の町長ですが、私も入って色んな話をして、とにかく一緒にやれば絶対にいいことがあるので、私のことを信じてやってくださいと頼んで、町のバスと病院バスを統合することができました。

その結果、病院バスから町のバスに乗客が移りました。通院される方は、行きのバスはお金を払わないで降りて、病院の窓口で1日乗車券をもらい、帰りはどこに行ってもいいというふうになりました。そうすると、途中で買い物行っても、次のバスに乗れば帰れるとか、今ですと、バスに乗って終点まで行ってもそこから各地区へオンデマンド交通があるので、病院でそれを予約しておけば待っていてくれるので帰ることができる。しかも家のかなり近いところまで行けます。山間部、かなり坂を上らなきゃいけないところでも行ってくれることになり、飛躍的に便利になったので、利用が大きく増えました。

お金もたくさん使っていますが、そのことをけしからんという声は伝わってきません。町民全員がすごく恩恵を受けているからです。そして、多分このことによって、人口減少に少しはブレーキをかけられると考えています。

白川・東白川では、法定協議会と呼ばれる、地域交通法に基づいて設置される協議会を設置しています。道路運送法に基づく地域公共交通会議も兼ねています。40人ぐらいいますが、本当にみんな好き勝手なことを言っています。(＃18) ここで我慢して、後で納得していないとか言われるより、ここではっきり言ってもらって、一体どうしたらそれが解決できるかをきちんと議論できればいいと思っています。私自身も参加し、とても緊張感がある会議ですが、皆さんに納得していただけるようなソリューションをどうしていくかを考えて参加しています。

これは中部運輸局が出しているリーフレットです。(＃19) 住民が、「スーパーに行きたいけど、スーパーの前にバス停がないので何とかならないか」というのに対して、この協議会のメンバーが、どうすれ

ばできるか、どこに注意すべきかを色々言って、結果的に実現するといったイメージです。実現できることによって、使えるようになる、利用が増える。そうしたら住民も嬉しいし達成感があるじゃないですか。そうすると、この会議がどんどん活発になっていく、つまり正のスパイラルに入る。これが白川では起きている、ということです。

こういった地域公共交通会議・法定協議会は、ステークホルダーが参加した会議です。ステークホルダーは利害関係者、つまり、それぞれ立場が違うので、何も話をしないで納得できるわけがない。ステークホルダーの中には役所も入ります。役所も含めてステークホルダー、そう考えたときに、皆が対等になって、立場の違いをきちんと明らかにして、その上で熟議する。言いたいことを言って、もう言うことがなくなったら納得して、皆が進む。つまり、計画推進本部になる。これが地域公共交通会議・法定協議会のあるべき姿です。

こうなるまでには1、2年かかります。最初は慣れていない人が多いので、なかなか面食らうかもしれませんけれど、その1、2年を突破すると色んな新しいことができるようになってくると考えています。

さらに、この会議は公開が原則となっています。限られた人がコソコソやっているだけだとよくわからないから、もう広く開いてやった方が、論点が何で、何に気をつけなきゃいけないかが、全て地域の皆さんにも伝わる、或いは利害関係者にも伝わるので、その方が良いと考えています。

地域交通法では法定協議会について、地域公共交通計画を策定し実施するための組織として位置付けています。(＃20) これは2007年からある制度で、協議会は自治体が設置できて、計画策定もできる。そして、国がその実施を助けるという形になっています。逆に言うと、計画がないと助けない。つまり協議会を作って、計画を作っていないと助けてくれないというのが、今の法律なのです。

全国にたくさん自治体があって、どこがやる気があるのかいちいち調べていられないので、計画を作ったからやる気がある、作っていな

いならやる気がないと、簡単に割り切ることができる。どのくらいやる気があるかは、計画書を読んである程度スクリーニングできます。

つまり、協議会を設置して、きちんと実質的な議論をして、ちゃんと中身のある計画を作れば国は助けてくれる。ここはよく理解していただきたいです。

そういう地域公共交通全体が、おでかけをサポートしているわけですから、どうあるべきかを議論して、やるべきことをやるのが大事です。実際、地域交通法には、それを誰がやるかといったら、市町村及び都道府県、つまり自治体が主体的に取り組むという努力義務が、2007年から明記してあるのです。（#21）

それから事業者については、主体的に取り組むということでなく、自分たちのサービスの質を向上し、情報を提供する、充実する。こういうことを頑張ってくださいと言っています。

国については、法律には情報、研究、人材とありますが、これは大学の先生がやることですよね。だから、地域がやる気になってやっているのだったら、国が助けるというふうに法律に明記してくださいと、私はずっとお願いして、ようやく2020年に反映していただきました。2022年後半から国がどんどん公共交通を助ける施策を打ち出されていますが、根拠はこれです。これができたから、大手を振ってできるようになったのです。

ここまで地域公共交通がなぜ必要か話してきました。（#22）車を持っていればおでかけは自由だけど、持っていないと自由におでかけできない、コンビニさえ行けない。こんなことでいいのか、人に気兼ねしないと移動ができないなんて、どんな社会ですか。

だけど、日本は多くの地域はそういう移動自己責任社会なのです。これを何とかしていかなきゃいけない。特にコロナ禍で、移動ができた方もできなくなったので、ぜひ実感して欲しいのです。車がなくても、気兼ねなくおでかけできること、それが地域公共交通の一番基本的な存在意義なのです。

残念ながら、担い手となる自称地域公共交通はそうなっていません。私はよく2つの「バイ」と言っています。(＃23)一つは商売、つまり儲かればいいという考え。もう一つはアリバイ、つまり走っていれば確保していると言えるという言い訳。これでは駄目です。公共交通はあればいいとか、儲かればいいとかじゃない。地域や利用者の皆さんにありがたがっていただける、つまり地域、利用者の皆さんをきちんと支えることができる、そういう開かれた移動手段でなければ存在意義がありません。存在意義がないとどんどん見捨てられていく。全国津々浦々で仕事していますが、存在意義が見いだせない公共交通が多くあります。だから私の仕事があります。

現状だと意義がなくても見直せば意義が出せるし、公共交通を使いたいと思っている人、或いは、存在意義ができれば使ってくれる人がたくさんいる。そういう人たちのために、きちんと公共交通を作り直していくことが大事です。そのためにも先ほど協議会の話をしたように、いろんな関係の方が対等の立場で一緒になって公共交通を走らせる。それぞれがバラバラにやらず、一体的に使えて乗り継いでいけるものを作っていかなきゃいけないということです。

小豆島はその典型です。(＃24) ここには鉄道は全くなく、バスだけだったのですが、2010年にバス会社が経営破綻しました。その後やっぱりバスが必要だということで、地元で新しい会社を作りました。その間に合併もあって、3町から2町になりましたが、病院も高校も島内1か所に統合しないといけなくなりました。

であれば、その貴重で大事な1つの総合病院、1つの高校に、島内から気兼ねなく行けるようにバスを再編しなきゃいけない、ということで、再編を行い、運賃を上限300円、今までだったら一番高いところが1,180円でしたが300円までに引き下げる。それから定期券も安いものを出しました。観光客向けのフリーパスも安いものが出ています。こういうふうには小豆島の中で、高齢者や高校生や観光客、3Kの皆さんが気兼ねなく移動することができるような交通機関をつくる、当然

ここでは港も大事なので、港ともうまく結節しています。

これは、当時の地域公共交通計画の目標ですが（#25）、病院へ行く人がバスに一定程度乗ってくるようにする、高校生の15%以上が定期券を買ってくれる、観光客はフリー乗車券をたくさん買ってくれる、そして、全体として、年間利用者を1.7倍にするという目標を決め、すべて大幅に達成しています。

つまり、地域の皆さんが望んでいた、或いは観光客の皆さんがこういうふうにしたらバスで気兼ねなく動けるというニーズに対して応えることができた。その結果、計画策定時の目標を大幅に上回る結果を出すことができたということです。まさに、おでかけを気兼ねなくできることを、自治体が主体となって、地域のニーズをよく考えてやった結果として、この島が良くなったといえます。こういう事例は決して多くありません。

例えば、計画を作らないと補助金がもらえないからといって、とりあえず協議会を立ち上げて、でも、計画を自分たちでは作れないからコンサルに丸投げし、協議会は議論が上手くいかないから最低限しかやらないという自治体が非常に多いですが、そんなことで上手くいくわけではないです。

地域公共交通計画は、全国1,741市区町村のうち、835件策定しているので、半分ぐらいのところまでは来ました。（#26）ただこの中で、小豆島ほどじゃないとしても、地域のおでかけの保障を少しでも前に進める計画がどのくらいあるかというと、決して多くはないと考えています。私自身もいろんな計画を読んできたのですが、これは考えているなという計画は2割ぐらい、だから200件もない感じです。

地域公共交通計画でよくないと思っていることの1つは、鉄道のことほとんど書かれていないことです。鉄道は、極めて大事なはずなのに、なぜ地域公共交通計画の中で鉄道のことが何も書かれていないのか。これはさっきの論理で言うと、この自治体は「鉄道はいらない」と言っていることになってしまいます。このこともぜひ注意してほし

いです。

今までは鉄道事業者にも変えてほしくないという思いがあり、例えば、法定協議会に出てくれと言っても出たくない、出ても余計なことを言われるだけで嫌と言っている鉄道会社もありました。今は逆に、そういうところで色々意見をもらったり、一緒にやったりしないと、とても残していけないという考えに変化した。まさに今、このタイミングで考えなきゃいけないことと個人的には思います。私自身も今、自分の担当する協議会で鉄道会社がなかなか入っていなかったので、手当たり次第出ていただくように変えています。

地域公共交通計画がなぜ必要で、どうつくり変えるか、そして誰が何をやるか、計画の進行をどう見直していくかが書かれていなければ、その地域で公共交通がなぜ必要か分かりません。(＃27) 分からないのだったら、国も補助を出しようがないですねとなってしまいます。また、よく言われるのが、かなり専門性が高い分野なので、担当者が3年ぐらいで変わるとノウハウが消えてしまうということです。有識者がいればまだいいですが、いない場合でも計画の中に担当者の思いをきちんと書いておく。ここがコンサル丸投げでは駄目だという1つの理由です。担当者が蓄積したノウハウをきちんと計画の中に入れ込む、まさに遺言、これをやることで次の担当者も早いうちにスタートできます。

具体的に何をやっていかないといけないかという、例えば公共交通に乗らないけど将来車が運転できなくなったときに利用したいと思う人は、50代、60代、70代に多い。ですがこれは本当に実現されるでしょうか。(＃28) 公共交通は車よりも面倒くさいし、疲れます。若いときに公共交通に乗らなくて、どうして車が運転できなくなったときに公共交通に乗れるでしょうか。

つまり、移動自己責任社会においては、車を使えなくなったら全く移動ができない、或いは、もう全然足が立たなくなっているときということになります。放っておいては、高齢者予備軍ぐらいの人や高齢

者は公共交通には乗ってくれません。車よりもずっと不便、不便というか面倒くさいのですから。だから訓練してもらわなきゃいけないです。乗車訓練を60歳以上に義務化した方がいいんじゃないかと思っ
ているぐらいです。年1回乗車訓練をやる、無料券を出して、それでレ
ポート出してもらおう。そういうふうにやらなきゃいけないぐらいに
思っています。

実際に、公共交通がない社会はどういう社会かという、このグラ
フを見ると（#29）、横軸が1日の歩数、縦軸が肥満度ですが、右下
のよく歩いて肥満じゃないのは都会の方ばかり、歩かなくて肥満なの
は左上の地方部です。何を意味しているかという、車依存の高い人は
健康寿命が短い、つまり、せつかく寿命が長くなって、老後にいろ
んなことができるはずなのに、病気になってしまい、好きなことがで
きなくなってしまうということです。

一番理想なのは、最後まで楽しくいろんなことができることですよ
ね。だけどそうじゃなく、何もできないという辛い時期を過ごすのは、
不本意だと思います。また、それをサポートするために、健康保険や
介護保険料などを払うのは若い人たちで、そうした若い人はどんど
減っているのに払わなきゃいけない。これは社会全体にとって不本意
ですよ。つまり、公共交通がないことで身体を動かさない。身体を
動かさない健康が損なわれる。そのことによって負担が増えて、よ
りその地域に住んでいられなくなるという、そういう地獄絵なのです。

それを未然に防ぐために、健やかで幸せな生活を保障する「健幸」
保険が必要です。（#30）地域公共交通は赤字と言っていますが、こ
のホテルのエレベーターだって、乗客は誰も運賃を負担していません。
だけどホテルにとって必要なものだから、ホテル代とかこの会場代と
かからエレベーター代を出している。それと同じように、その地域の
エレベーター・エスカレーターである公共交通に対して、全額とは言
わないが、ある程度地域全体で負担するのは必要なことです。例えば
人口数万人の自治体で数千万円の補助だとしたら、数千万÷数万で1

人当たり年間数千円で、月間数百円、1日数円から数十円です。これが保険料。さらに、運賃は自己負担ですから、実は安い自己負担でこの地域のおでかけをがっちり保障してくれるという、保険会社のCMにあるようなことになるのです。

自己負担額は地域の状況によって様々と思いますが、それでいいかどうかは、それによってどういうサービスが得られるかとか、どういう恩恵が及ぶかということを考えて決めていくことになるし、それぞれ地域で議論することだと思います。(＃31)

つまり、利用者だけでなく地域全体に波及効果があるので、それと公共交通に対してかかる費用の妥当性をきちんと吟味することが必要です。ただ、明らかなのは、利用が多いほど波及効果も大きいので、やっぱりたくさん利用されることが基本です。

でかけることの楽しさは、交通機関に乗って楽しいことと、行き先の降りた後が楽しいことの掛け算です。公共交通が上手くいっていない地域は、乗って楽しくないし降りても楽しくない、つまり、おでかけレポトリーができていません。(＃32) おでかけレポトリーとは、公共交通が楽しく乗れて、降りた先も楽しいことがあるという組み合わせがたくさんあることです。

どうしても地方だとそういうものが少なくなってしまうのですが、これは帯広の例ですが(＃33)、豚丼、スイーツ、ワイン城、化石博物館とかが出ています。こういうところに、駅のバスターミナルから往復バスで行って、飲食費や入場券も込みでちょっと安くなるバスパックを出している。これは、乗って楽しい、降りても楽しいことの提案ですよね。バスターミナルやホームページで見ることができれば、「この地域は色々ありそうだな。バスで行けるんだったらバスで行こう」と思う。そういうことをやっていく必要があります。つまりおでかけレポトリーを地域のみんなで作っていく、まさにさっきのステーキホルダーといわれる皆さんが力を合わせて、公共交通を盛り上げる、そして地域を盛り上げなければなりません。

バスを病院に入れたら利用が増えますが、高齢者が行くところが病院しかない、という地域がよく見られます。高齢者にとっても病院は本来的には行きたくないところのはずです。行きたくないところにみんな集まるから、結果的に行きたい場所になってしまっているのです。本当に行きたい場所も作っていかなくやいけない、そのためのまちづくりがとても大事になります。

オンデマンド乗合交通の仕組みの1つとして、チョイソコという(株)アイシンがやられているものがあります。(＃34) 全国で何十ヶ所もやっていて、私も立上げに参画しました。AIが出てきますが、それは上手く乗り合わせるため、地方だとどれだけAIが頑張っても、みんな動きがバラバラで乗り合わせをつくることができないので、あまり意味がありません。このチョイソコの何がうけているかというと、協賛してくれる企業とか医院、薬局とか、主に行き先になるところを募って、お金を出してもらうことで運賃を安くすることができる。それから、お金を出していると色々意見も言いたくなるので、改善を提案いただくとか、協力していただくことができる。こういうふうに、地域の皆さんと事業所、それから運行事業者がうまく繋がって、お金の回りも良くなる。行きたい場所が協力すれば、結果的に乗合になりやすい。これが、チョイソコのモデルがうけている理由だと考えています。ほかのAIオンデマンドはこういうことをやっていません。地方部では、ただAIで乗合せ可能性を探すだけだったら全く意味がないと言ってもいいと思っています。

これは私が「一所懸命」と言っている内容です。(＃35) 今ですと共創という言い方がありますが、地域公共交通システムを、住民や利用者や交通事業者や沿線企業や市町村といった、ステークホルダーの皆さんが、人を出し、金を出し、心を出し、口を出す。そして、皆が対等で、言いつ放しにしない。できることをやることで信頼関係が生まれます。まさに一所＝運命共同体、地域に必要な公共交通は地域で守り育てることが基本で、それによって地域に本物のコミュニティ交

通が生み出されるのです。

自治体が費用を丸抱えで、住民の意見を鵜呑みにして、実際利用がない交通がいっぱいあるというところもたくさん見てきました。賑やかになりうる素材があるのに、なぜそうならないのか考えたときに、自分に何ができるかといったら、こうやってみんなで作る気になって、ここに気兼ねなく行けるようにする。そしてそこでみんなが歓迎してくれる。そういうところを作っていくことこそが、日本にとって必要じゃないかと考えています。

ただそれは綺麗ごとで、住民と自治体と事業者は、ただ話し合うだけだと、立場が違って言葉が通じないので、インタプリターが必要です。（#36）通じるようになってくれば、コーディネートをして行動して良くしていく。その中でキーパーソンも出てくる。そうすれば、その地域は公共交通について自走できると思います。

逆に行政としては、お金を出せば話を聞かなくてもやれますが、地域の皆さんのやる気がなかったらいいものがないということです。最初は言葉が通じないところから、皆が心を合わせるころまで1年2年かけてやらなきゃいけないというふうに意識を変えてほしいです。

それが制度化されているのが道路運送法の地域公共交通会議、そして地域交通法の法定協議会です。（#37）これは国が一所懸命に考えてやってくれる自治体に対して、許可を簡略化するとか、普通の許可ではできないことについて特別に認めるとかという特区制度としてあるものです。私自身が初めて入った国交省本省の会議で提案したら、何とそのまま採用していただきました。全国で地域公共交通会議をやっていますが、それが実は私の発案です。私自身は今35ヶ所で地域公共交通会議の委員をやっています。自分が提案した以上、責任を取ってちゃんと模範を示さなきゃいけないと思ってやっています。

豊田市の例ですが（#39）、幹線を走る交通とそれぞれの地区を走る交通があり、白川町も同じですが、幹線はどちらかというと、自治体が頑張っている程度の品質を確保する、地区の中については、それ

ぞれの皆さんが一定のお金を自治体からもらって、自分たちで工夫してやる。これを上手くつなげることが非常にいいと思うし、それが幹線だと鉄道とかバスになるし、支線だと小さいバス、デマンド、タクシー、シェアとかになります。(＃40) この中でローカル鉄道はなかなか議論されていないのが問題だと考えています。

これは三重県菟野町の例です。(＃41) 鉄道、バス、タクシー、コミュニティバス、ロープウェイがありますが、コミュニティバスの本数が少なく、町内全集落を走っているけれど全部不便でした。そのため、一部はバスをやめてオンデマンドに変えて、代わりによく乗るところの本数を増やし、メリハリを付けました。先ほどの白川町と同様に、今度はアプリで乗り継ぎが分かって、オンデマンドで乗り継ぎ地点まで行ってバスや鉄道に乗り換えていただくことを推奨しています。皆さん、乗り換えなしに最後まで行って欲しいと言いますが、そうすると台数がたくさん必要になり、お金も掛かるし、たくさんの方に利用していただけない。なるべく短い距離でバスの停留所とか駅まで行って、そこからは乗り換えてもらわないといけないのです。

そのためにMaaSが必要となります。(＃42) つまり、乗換検索、オンデマンド交通予約、タクシーアプリ、キャッシュレス決済が全部入っているものです。

MaaSは、要はバラバラな公共交通を一つのサービスにして、まとめて見せるというものだと考えてもらえばと。(＃43) バラバラを一つにすることでおでかけがしやすくなります。そのことによって、「もっと(M)」「あなたらしく(a)」「安心して(a)」「生活できる(S)」ようになる。MaaSで地域を良くするため、アプリも入れて、高齢者もスマホが使えるようなものにする必要があります。(＃44)

菟野町は、アプリ経由でオンデマンド交通を予約すると100円引きにしました。高齢者の皆さんが「スマホを教えてください」と、スマホショップや役場に行って教えてもらい、スマホが使えるようになって、7割の方がスマホ予約しています。一方、スマホが嫌いな人、不

可能な人もいるので電話予約もあるべきです。

スムーズに乗り継ぎできればいいですが、そうでない場合は待たなきゃいけません。これは高山市のある支所の例ですが（#46）、支所を新築するにあたって、そこをバスターミナルにして待てるようにしました。必要なのはテーブル、Wi-Fi、電源で、これがないと待ってられない。逆に、こういう場所さえあれば高校生も待ち時間を有効に活用でき、勉強もしています。

これは、三河田原駅という渥美半島の真ん中あたりの駅です。（#47）1階も2階も座るところだらけで、夜中に撮ったので誰もいませんが昼間だとたくさんの人がいて、皆さんここで待ったりとか、特に鉄道やバスに用事がなくてもここで色々やったりとかしています。そういうたまり場を地域に作り、そこに公共交通で行くことができることが非常に大事です。これがまさに小さな拠点と考えています。（#48）

菰野町の場合、バスにフリーWi-FiとUSBコンセントを入れて、高校生がたくさん乗ってくれるようになりました。喜んでいただいております。これからはこれが標準じゃないかと思っています。

（#49）

一方で、住民要望は気を付けないといけません。「乗る乗る」詐欺がすごく多いのです。（#50）会議ではこうすれば乗ると言っておきながら実際乗ってくれない。それを避けるには、膝詰めで話をしないとイケない。言ったとおりに乗ってくれるのかを詰めて話をする、或いは、本当に乗ってくれるには一体何が必要なのかをしっかり話し合うことが非常に大事です。地域で話し合うと、話をした皆さんがそれを展開してくれれば、皆やる気になってくれます。これも絶対にサボってはいけないことで、そうでないと、乗る乗る詐欺はなくならないと考えています。

最後に、2020年以降、色んな法律が改正され新しい制度ができるなど、公共交通に非常に追い風が吹いています。（#52）ただし、あくまでも地域でやる気を出して改善しようとするのが大事で、それに

対して国が予算を付けますよという仕組みだということを理解していただきたいです。協議会を開いてきちんと深く議論し、さらに計画にまとめることで、初めて国が認知します。着手しなかったらどれだけやっても国も助けてくれないのです。

骨太の方針にも書かれましたとか（#55）、或いは共創が大事だとか（#54）、地域公共交通計画に書かれている駅、ターミナルの整備に対して社会資本整備総合交付金が交付されますとか（#56）、これもかなり革命的なことだと思います。今までだと考えられないことが今年度から法改正でできるようになりました。

一方で、地域交通法の2020年の改正では、地域公共交通計画は、「できる」から「努めなければならない」と努力義務化されました。（#57,58）それまで国は、公共交通は大事だから自治体で考えて自主的にやってくれるという権利としていましたが、国交省の偉い方に聞くと、「どうせ彼らはやらないのでやらせなきゃいけない」と仰っていました。私はその時本当ショックを受けました。自分は地域の皆さんにこうやってやらなきゃいけない、そうすることで地域が良くてできると、こうやって講演などで訴えかけているのに、この法律ができて13年経って、やっぱり実際やらないから国がやらせるべきというのはあってはならないと。私自身の敗北だったと思っています。

2023年4月に地域交通法改正案が成立して10月に施行されますが（#59）、鉄道の再構築協議会が出てきています。（#62）まさに、自分たちで鉄道を何とかしたいのだったら、法定協議会を立ててやるべきなのに、やらないので国が協議会を作るという制度です。そもそも、J R各社が具体名を公表している赤字路線とは、「超絶」赤字路線で、収支率が10%に満たない。こういうところをJ R丸抱えで放置して本当にいいのか。いつまでたっただけ改善されないので地域で考えていけないとどうしようもないのです。（#64）

そこに対して、国が丸抱えしてくれたらありがたいけど、20世紀はたくさんの方が乗っていた時代でよかったです、今となっては、モ

ラルハザードが起き、逆に公共交通が衰退してしまいました。(＃65) 結局、誰も使えない、赤字だけ垂れ流すままになってしまいます。だったら、きちんと地域が介入していいものにした方がいいということです。

ローカル鉄道線は、残していくやり方と、残さない新しいやり方、両方あると思います。これをトリアージする必要がある。(＃66) どうしても超絶赤字のところだと残せないところもあるでしょうけれど、そういうところは、別の手段の方がいい場合も多いと思っています。

最後に例として、京都府の一番南の方の地域で、J R 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会です。(＃68) ここでは、鉄道だけだと本数が少ないので並行するバスも走らせて、今だと定期券が共通で利用できるようになりました。駅を1つずつ良くしています。いろんな店を入れたり、綺麗にしたりしています。6年経って、すごく良いチームになってきました。J R 西日本も非常に積極的で前向きに参画いただいているので、ありがたいと思っています。

公共交通計画も、京都府知事、3町村長、そして私は会長ですが、それぞれが思いを書いて5年後にはこういう地域にしていくことを宣言しています。(＃72) シンポジウムを開きYouTubeで見られるのでぜひ見ていただきたいです。その最後に、J R 西日本が「地域の皆様と一緒に創り上げたい」と書いていますが、皆さんと一緒に、まさに一所懸命に頑張ると。この協議会で、皆で一緒の気持ちになってやっていくことができます。皆さんこれをやってないのなら既に遅れているので、今日からスタートしてほしいです。

100回の陳情より1回の利用。(＃74) 誰かに助けてもらい、とりあえず残ったとしても、それを活用して地域が活性化しなければ意味がありません。将来もっと深刻な形で問題が再燃するという当事者意識が大事です。利用する気になるものを作る、そう作り変える。自分たちが必要と思うなら、まず自分たちができることを一所懸命やる。いいものができ、結果が出たら全国に広め、全国を変える。そのことによって、地域公共交通のありがたさや生きがいづくり、運転いら

ず、縁の下の力持ち、おでかけ・おもてなし。こういったことが全国に広がって、全国で誰もが気兼ねなくおでかけでき、地域で暮らすこと、地域を訪れることが楽しくなると信じて。(＃75)私1人で突っ走っていますが、皆さんと一緒に突っ走れたらいいなと考えています。今こそぜひ、地域公共交通を、そして地域を、日本を良くするため、一緒に決起しましょう。

今日はどうもありがとうございました。