

リレー座談会 「地域公共交通を考える」(第2回)

地方公共団体を中心に、各地域における公共交通機関のサービスの維持、サービス内容の拡充などに関する事案や課題について、国の「公共交通活性化総合プログラム」、「地域公共交通活性化・再生総合事業」などの支援制度を活用するなどして、具体的な解決に向けた方策の策定、事業実施が進んでいます。

そこで、運輸政策研究機構では、全国の4つの地域において、地域公共交通をテーマにしたリレー座談会を開催することにしました。

第2回は北海道・東北地域において、公共交通活性化・再生に向けて先進的な取り組みを行ってこられた自治体として当別町、士別市、滝川市、地域においてバス事業や鉄道事業を進めている地域交通事業者として、沿岸バス株式会社、北海道旅客鉄道株式会社、地域公共交通に精通している学識者として北海道大学大学院岸准教授、そして国の立場から地域公共交通を支援してこられた北海道運輸局といった有識者に集まっていただき、座談会を実施しました。

座談会では、地域公共交通の活性化に向けた各市町の取り組みの紹介、それらの経験から得られたノウハウや参考情報のほか、他の地方自治体に向けたアドバイスを語り合っていました。

第2回リレー座談会実施概要

実施日

平成22年8月25日(水)

会場

北海道運輸局

座談会メンバー

- | | | |
|--------|---------|------------------------------------|
| ○学識者 | : 岸 邦宏 | 北海道大学大学院工学研究院准教授 |
| ○自治体 | : 熊谷 康弘 | 北海道当別町企画部企画課長 |
| | 佐藤 寛之 | 北海道士別市総務部企画振興室企画課主任主事 |
| | 稲井 健二 | 北海道滝川市総務部企画課企画政策担当主査 |
| ○交通事業者 | : 出口 治康 | 北海道バス協会理事、沿岸バス(株)代表取締役社長 |
| | 高見 大介 | 北海道旅客鉄道(株)総合企画本部経営企画部主幹 |
| ○運輸局 | : 小林 稔 | 国土交通省 北海道運輸局 企画観光部長 |
| ○聞き手 | : 和平 好弘 | 財団法人 運輸政策研究機構 調査室主任調査役 |
| ○事務局 | : 飯沼 宏規 | 国土交通省 北海道運輸局 企画観光部交通企画課長 |
| | 安達 徹 | 財団法人 運輸政策研究機構 調査室次長 公共交通支援センター長 |
| | 上田 啓行 | 株式会社三菱総合研究所社会システム研究本部主任研究員 |
| | 飯田 正仁 | 株式会社三菱総合研究所社会システム研究本部研究員 |

■先進都市における公共交通活性化の取り組みは？

司会者

まず、公共交通活性化の先進自治体であります士別市様、滝川市様、当別町様より、地域公共交通サービスの概要などを、お話いただきたいと思っております。それでは、まず、士別市様からお願いいたします。

デマンド運行をはじめとした様々な事業を実施（士別市）

士別市



士別市
佐藤主任主事

士別市の人口は7月末時点で2万2,257人で、昭和35年頃の約4万5千人がピークであるから、約半分まで減少しています。高齢化率は、住民基本台帳ベースで、前

年度末は32.0%となっており、典型的な過疎地と認識しています。面積は札幌市とほぼ同じ1,119平方キロで、農村地が分散した地区となっており、沢沿いに路線があるのみです。よって、効率的な運営が難しい状況です。また、74%が山林で、それ以外に農地が15%ほど、宅地は1%以下、となっています。平成17年に旧朝日町と合併しております。基幹産業は農業で、天塩川の水を活かし、稲作、畑作、綿羊を核とした街づくりを進めております。

先ほど申し上げたとおり、公共交通は、広い行政面積に農村部が点在しているため、効率化が難しい状況にあります。平成15年に、岸先生の力添えもあり、公共交通活性化総合プログラム活用して、川西地区でデマンド運行を実施しておりま

す。平成16年度からは予約制のバスとなり、19年度には地区の懇談会が設立されました。現在の士別市地域公共交通活性化協議会の前身となる組織です。

また、介護保険課のセクションで、敬老バス乗車証を74歳以上の方に交付して、バスを無料としております。このための支出金額は、年間3,000万円となっております。通学4キロ以上の小学生、6キロ以上の中学生には、定期券を無料としておりますが、こちらの支出は1,200万円ほどとなっております。バスの補助金以外にも、それなりに支出がある状況です。

そのような中、地域公共交通活性化・再生総合事業では、16の事業を実施しています。平成21年度事業としては、小学生無料体験乗車、バスマップ作成、高校生片道定期券、などを実施しました。21年度で事業費の大きいものを挙げると、ハイブリッドバス1台の購入で3,000万円、国の経済対策交付金を活用したバスの待合所整備で1,500万円、などがあります。

公共交通サービスの導入に関してのメインの事業は、昨年度事業の温根別北線で、この路線でのデマンド交通の実証運行を行いました。温根別には約200世帯あり、温根別の市街地から北に枝分かれした10キロをデマンド運行しております。

司会者

ありがとうございました。では、次に滝川市さん、お願いいたします。

市外からの観光客のための路線も設置（滝川市）

滝川市

まだ地域公共交通活性化の事業に携わって日が浅い点をご容赦下さい。

滝川市は、札幌市と旭川市の中間にあり、周辺の産炭地域や農業地域に支えられ、商業・サービス業のまちとして発展してきました。行政機関の出先や金融機関などが多く、中空知地域の行政と経済の中心的な役割を果たしています。国道12号、38号、451号、道央自動車道滝川IC、函館本線、根室本線などがあり、交通の要衝でもあります。また、中央バスが滝川ターミナルを中心に周辺の市町に10のバス路線、市内線は3路線が運行され、タクシー会社は5社と、この規模のまちとしては、公共交通が充実しています。ただし、人口は昭和58年にピークで5万3千人であったのが、今は4万4千人を切っている状況です。周辺産炭地の衰退、経済情勢による支店の統廃合などの影響が大きく、インターチェンジの開通と自動車の普及による買い物人口の流出や、郊外型大型店の進出による既存商業街の衰退につながっています。65歳以上の高齢化率は、平成7年に16%で、平成22年では27%まで上がっています。75歳以上は、平成7年度の6%から平成22年度では13%までになっており、10年後には18%くらいになるのではないかと考えています。

地域公共交通は、平成20年度に連携計画を策定しました。課題として捉えたのは3点で、高齢化の進展によるバス利用の困難性、交通空白地帯の不便地域の存在、自家用車の利用増などによるバス利用者の減少です。連携計画ではさまざまな事業を位置づけ、平成21年度に大きく3つの



滝川市
稲井主査

事業を実施しました。路線バスの滝川市内線では、中心市街地に停留所と待合スペースを充実して、中心市街地の利便性を高めることにより、買い物を目的とした乗客増加を図る市内循環バス運行の実証運行を実施しました。また、滝川市ならではの事業ですが、全国一の栽培面積である菜の花を活かして、市外からの来訪者のために路線バスで菜の花の咲いているエリアに誘導し、菜の花畑の見どころを案内する乗り合いタクシーの実証運行を行っております。これは、平成22年度も実施しました。3点目ですが、バス利用を高めるソフト的取り組みとして、バスに乗った方がカードを受け取り、商店街でお得なサービスが受けられる「トクトクサービスカード」を導入しました。また、小学校ではバスの乗り方教室開催といった利用誘導策を実施しています。平成22年度についても、引き続き取り組んでいるところです。

司会者

ありがとうございました。では、次に当別町さん、お願いいたします。

官民一体となったコミュニティバスの運行（当別町）

当別町

当別町は、知名度が低く、札幌市北区、東区と北隣していることも認識されておられません。

農業を基幹産業とし、花卉生産は、か



当別町
熊谷課長

つては全道一の生産高でしたが、今は3位から7位くらいでしょうか。地形としては南北に長く、420平方キロほどあります。高齢化率は、今現在24%程度です。町村レベルでは大学のある自治体が少ない中で、当別町には北海道医療大学があり、歯学や薬学、看護系、大学院などで、約3,000人の学生がいます。約3分の1は当別町に居住していることから、潜在的な高齢化率は、もう少し高いものと認識しています。

札幌市の隣で風光明媚な農村景観があることをセールスポイントに、平成16年度からは移住事業にも取り組んでおります。町長の施策も、「うつくしい町づくり・美しい農村景観の創出」を掲げ、優良田園住宅事業等にも取り組んでいます。また、北欧建築に特化した全国でも数少ない建築協定の結ばれている住宅団地「スウェーデンヒルズ」が町内にあり、スウェーデン王国レクサンド市とも姉妹都市交流を継続していることなどから平成20年度に総務大臣から姉妹自治体優良表彰を受けました。ここのディベロッパーも官民一体となったバス運行にも参画しています。

公共交通に関しては、大手バス会社が青山地区と本町地区を結ぶ路線を運行していましたが撤退、廃止代替バス路線と

して運行を続けておりましたが、今現在はコミュニティバスとして一元化しました。また、北海道医療大学が運行していた、患者、学生などを無料送迎していたバスをコミバスとして一元化しました。もともと、公共交通はJR学園都市線という鉄路があった他、本町地区から青山の住宅地区への廃止代替バス路線や、当別から江別市への廃止代替バス路線が、走っている状況でした。200万都市に隣町であるが公共交通は非常に乏しい。導入したコミュニティバスは、運賃収入の他、官民一体となって負担金を出し合い運行している珍しい事例です。一回一路線200円均一運賃で、応援券と呼ぶ定期券も用意しております。一元化にあたってはそれぞれの参加事業者が提供していたサービスなどを尊重して継承・一体化しております。たとえば、無料チケットは、参加事業者が無料だった区間では引き続き無料などということです。地域公共交通活性化・再生総合事業では、廃てんぶら油を再利用したバイオディーゼル燃料を活用した運行など、24の事業を実施予定です。平成22年度には18の活性化事業を実施予定です。

司会者

ありがとうございました。

■公共交通導入後の状況

利用者増だが運賃収入減 (当別町)

司会者

当別町のふれあいバス（コミュニティバス）は、現在どのような状況ですか。

当別町

平成18年度のスタート時から一昨年までは、年あたり延べ13万人台で推移しましたが、昨年、14万人を突破しました。住民の方々へ浸透して利用が増えたと考えています。その一方で、運賃収入は横ばい傾向なことから定期券や無料チケットを

利用する方が増えているようです。

限られた運行便数の時間帯設定に 課題（士別市）

司会者

士別市のデマンドバス導入の経緯を、もう少し詳しく教えてください。

士別市

一日3便ですが、朝と夜の便は小中学生が利用しているので、あまり運行の縮減はありませんでしたが、全体での走行距離は約25%の削減となりました。どうしても、予約制はお年寄りにとっては面倒という意識があるようで、通院で利用する際には、帰りも予約したいけど診察の状況によっては乗れないということもあって、残念ながら、利用者数も1割ほど減ってしまい、利用者を増やししながら効率化を図るのが課題となっています。アンケート調査も実施していますが、時間帯が合わないことにも利用してもらえない原因があるようです。他の路線も総じて利用者が少ないですが、効率化を図りな

がら路線を維持していくために取り組んでいます。

観光利用客増にも取り組み（滝川市）

司会者

滝川市の連携事業は、どのようなものでしたか。

滝川市

先ほど申し上げたとおり、5月の下旬から6月上旬にかけて菜の花の開花時期を迎えるので、その時期に乗り合いの菜の花タクシーを運行し、菜の花の見所を数箇所まわり、ドライバーが説明しながら、乗客を案内しています。道の駅からスタートして同じ場所に戻ってくるのですが、一周一時間と一時間半の2コースで運行しました。発着地点までのアクセスを考え、滝川バスターミナルから道の駅前までの路線バスの乗車券とセットになった割引チケットも販売しております。タクシーとバス両方の利用促進に結びつけることで、それぞれの活性化を図ることとしております。

■既存の交通事業者との調整

司会者

自治体の側では、既存の交通事業者との調整などでどのようなご苦労がありますか。

国庫補助路線の持つ課題（滝川市）

滝川市

地域公共交通活性化・再生総合事業によって、行政と交通事業者、それに加えて、利用者、商業者、観光協会、警察、

など様々な関係者が一堂に会して活性化を議論しましたが、このようなことは今までなかったので、大変貴重な機会になりました。取り組み内容の構築にあたっては、協議会メンバーにヒアリングを行いました。また、路線バスのOD調査、小中学生アンケート調査なども行い、何を対策とするか検討してきました。滝川市は路線バスが充実しており、タクシー会社も5社ある中で、いかに既存公共交通の利用を拡大していくかが課題であり、新

たにデマンド運行を行うことは考えておりませんでした。周辺地域を含めた人口減少や自家用車の普及により、今後もバス需要が低下していくことが予想され、交通弱者の足の確保のため、公共交通をいかに維持するかが重要です。しかし、取り組みを検討する中で、難しい部分もありました。例えば、市内線が郊外型大型店近くを運行していますが、滝新線は大型店前を運行していないという状況があります。滝新線の沿線住民は、郊外型大型店も利用したいというニーズが高く、乗り継ぎの方法も考えられましたが、乗継場所や料金の問題などから解決が困難でした。また、滝新線は国庫補助路線のため、ルート変更も困難という事情もあります。

市内バス路線が13本あることから、多くのバス車両が運行しており、低床化などの車両改善は経費も時間もかかると思います。

また、バス利用者の話を聞くと、概ね停留所まで徒歩で5分以内という方が多かった。一方で、バス停付近に住んでいるが、高齢でバスを利用できない方もいらっしゃいました。ドアツードアということを考えなければならないと思いますが、バスとタクシーの棲み分けと如何に共存するかといった議論が必要です。

バスの利用者は固定客であり、これから利用客を増やすに当たって、人口が増えない中では、乗るためのきっかけづくりとニーズの掘り起こしが重要だと思います。3年間の取り組みは、事業化が前提であり、利用者側の協力、交通事業者の理解を得ても、将来的に継続して取り組む確証が持てないものは進めづらいことが難しい部分と感じています。

■個別の課題への対処方法

司会者

岸先生、3つの自治体の取り組みについてお気づきの点はございますか。

岸

私から質問があります。

当別町については、モビリティ・マネジメントの取り組みがあると聞いたことがあります。環境面からの公共交通利用促進の効果があればお聞きしたいと思います。

士別市については、高齢者の帰り



北海道大学
岸 准教授

の予約が面倒というお話がありましたが、具体的な対策はありますか。

滝川市については、観光をターゲットとした利用促進の取り組みについて、外から来られる人にどのように周知しているのでしょうか。また、商店街で使える「トクトクカード」は、他のまちの事例でもアイデアとして良く出てきますが、効果はあったでしょうか。

MM 実施の効果（当別町）

当別町

小中学生に対するモビリティ・マネジメントに力を入れています。今現在、小・

中学校と、大学で行っています。子供たちに、実際に廃てんぷら油が燃料のバスを用意し、排気ガスを嗅ぎながら体験試乗することですか、地球温暖化と二酸化炭素削減を身近で具体的な環境を例に紹介すると物凄い食いつきがよかったです。また、先生方も同様でした。子供たちが「当別という地域にバス路線がある」ことを意識付けるということが、大事だと考えています。

大学生には、18年度から始めて5年目で、北海道医療大学ではこの4年でものすごい伸びがあります。これまではコミュニティバスがなかった時の1年生が4年生になり、バスの存在が認知され急増したものと考えております。MMは大事でかつ幼少のうちからやるのが効果的という認識です。

司会者

全国的にもMMは注目されていますね。

高齢者、過疎地でのデマンド予約 (士別市)

士別市

デマンド予約の件については、高齢者の方は、電話をかけるのが面倒ということが川西地区でもありました。自治会、老人クラブ、PTA、などに足を運び、予約の徹底を訴えました。アンケートでは、現在ある3便のうち1便減ったら困る、3便は維持してほしい、という声が多かったので、維持するためには予約を徹底する必要があります。老人クラブの協力、自治会の協力、学校側の協力などを我慢強くお願いしていく以外にない。

一番のネックは、携帯電話が通じない地区であることです。農村部なので、畑

に作業に出ている場合には、家まで戻って電話しなければならないことがあります。また、病院側の通院時間帯の問題もあります。この部分で協力があれば、地区ごとに診察時間を調整できないかと考えています。これからの課題と認識しています。

観光客誘致PR、商店街との連携 (滝川市)

滝川市

菜の花観光のPRによって、横浜など遠方からもお客さんが来ています。ホームページが基本的な情報源であり、雑誌、チラシのほか効果が大きいのは新聞です。満開の菜の花と菜の花タクシーが掲載されると、翌日には利用客がどっと増えます。利用客は主に道内客ですが、テレビの効果も絶大で、昨年525人に対して今年は1,186人と利用客が倍増しました。これらはPRの成果かと思えます。

私たちスタッフも菜の花タクシー乗降所周辺でPRを行い、たまたま道の駅に立ち寄った人にも営業しています。路線バスの利用促進策のお話になりますが、「トクトクサービスカード」の参加店が30店になり、まだカードの利用は少ないのですが、月30枚程度といった状況です。主に飲食店などでの利用が多いようですが、これからさらに認知度を高めていく必要があります。

■事業者との協力

司会者

話題を変えて、いろいろな視点からお伺いしたいと思います。自治体の活性化について、JRなど事業者サイドにも自治体から相談が来ているのでしょうか。

鉄道事業との協力（JR北海道）

JR北海道

本日ご出席の3市町の中では、当別町の協議会に委員参加しており、他にもいくつか参加しております。

また、本日は士別市の佐藤主任主

事がご出席ですが、石勝線・根室線・宗谷線の高速化事業に際しては、士別市をはじめとする沿線自治体、道庁のご協力をいただき、国の幹線鉄道等活性化事業として採択され実施したものです。現在工事中の札沼線電化事業においても同様のご協力をいただいております。

以上とは別に、自治体から個別のご要望を種々頂戴しており、当社として可能な範囲で対応いたしております。

バス事業との協力（沿岸バス）

司会者

バス事業については如何でしょうか。

沿岸バス

直接、事業者としての接点はありませんが、バス協会としては当別町のふれあ

いバスを運行している、下段モーターズなどつながりがあります。

地域公共交通活性化・再生総合事業を実施する場合、法定協議会を立ち上げる必要があります。バス事業者、タクシー事業者、有識者などが一堂に集まって議論する機会がありませんが、各界の意見を聞けるこのような場合は、地域公共交通活性化・再生総合事業の利点の一つです。事業者として積極的に対応したいと考えています。

滝川市と新十津川町を結ぶ滝新線について、大型店へ乗り入れることができないのは補助路線だからというお話がありましたが、その辺りが交通事業者として公共交通を考える際のポイントになるのではないのでしょうか。一市町、一行政区域で完結するような行政サービスの考え方から、視点を変える必要があるのではないのでしょうか。例えば、交流人口を増やす、観光客を増やす観点から、そのような行政区域内で完結するものから行政区域を越えて移動していくものについて、自在性というか、このようなものを確保する視点も重要ではないのでしょうか。滝新線が大型店まで運行できない一方で、新たにコミュニティバスを走らせ、それに対して新たな補助金が出ているというのは、滝新線に対する折角の補助金の効果が無駄になってしまっているのではないのでしょうか。補助制度の見直しなどで、バス事業としても意見を言わなければならない



北海道旅客鉄道(株)
高見主幹



沿岸バス(株)
出口社長

いと感じていますが、恐らく、路線キロ程が伸びることによって、分母である実車キロが増えて、輸送密度が落ちてしまい、5人を下回ると補助要件から外れてしまうため運行できない、ということではないでしょうか。この点については、要件緩和すれば解決できる問題です。一日3往復運行すること、これも要件ですが、大型店が開いている時間帯は、朝、昼、夕という3往復があった場合、朝夕が通勤時利用とすれば、昼の時間帯に買物の利用者向けに経路迂回をさせる、などの方法もあるのではないのでしょうか。ただし、補助要綱では起終点が同一であったり、概ね1キロ以内であったりという制約もあります。そういう柔軟な対応ができないものになっているのです。せっかく補助をもらっても、路線の硬直化を招いています。これらが、交流人口増大の壁になっているのではないのでしょうか。各町村の中で、コミュニティバスが運行されざるを得ない状況の原因になっています。士別市では、かなりの額を要しているとお聞きしています。既存の路線で十分対応できることがあるのではないのでしょうか。先進的な取り組みとして、大変真剣にやられていると評価したいと思います。3年、4年たったときに、なかなか地

域交通の専門のセクションができてこないといったこともあるかと思います。

JR北海道

出口社長から行政区域を越えてというお話がありましたので事例紹介しますと、弟子屈町の協議会（当社も参加）が取り組んでいる町内路線バス・鉄道乗り放題のフリーパス（弟子屈^{てしかが}えこパスポート）が大変好評です。この取り組みをきっかけに釧網線利活用推進協議会が新たに発足し、弟子屈町内だけでなく、釧路から網走までの釧網線全体を活性化しようという動きが出てきました。

観光面からもう一つ紹介しますと、当社は地域ごとのキャンペーンを展開していますが、その最初が富良野・美瑛地区でした。富良野地区のラベンダー畑の駅貼りポスターがかつて全国的に知れ渡りましたが、各々の観光協会が別々に取り組むのでは効果が薄いだろうし、観光されるお客様にも不便ではないかということで、みんなで一緒に取り組もうと提案させていただきました。キャンペーン開始から15年以上経ち、現在の広域観光圏の取り組みの土台になったと思います。

■北海道地域ならではの特色・課題

司会者

北海道地域の公共交通活性化の特色などあれば、お話頂けますでしょうか。北海道であるということによる取り組みなどあ



運輸政策研究機構
和平主任調査役

ればお伺いしたいと思います。

広域分散地域でのバスとの役割分担（JR北海道）

JR北海道

北海道全体では、広域に都市が点在しており、人口が全国に先駆けて減少する

中で、札幌市の人口は増えているという、広域分散・札幌一極集中化の傾向が進んでいます。当社では札幌を中心に道内主要都市に特急列車を運行しておりますが、例えば札幌～釧路は約350キロで、上野～仙台とほぼ同じ、札幌～函館は上野～新潟ほどの距離になります。こうした都市間特急が当社の収入の主力ですが、ご利用は減少傾向が続いています。地方都市の人口減少、景気の低迷に加え、高規格幹線道路が鉄道に並行して整備が進むという背景が考えられます。一方で、札幌圏のご利用は堅調ですが、割引率の高い定期券のウエイトが高く、全体の収入を大きく押し上げるには至っておりません。

当社の鉄道の輸送密度は、全国のJRでは最低レベルの約4,700人です。全国のJR平均は約3万5千人です。また、当社の営業路線2,500キロのうち6割が国鉄時代であれば特定地方交通線に該当する輸送密度2,000人未満の区間、全体の3割は500人未満の極端にご利用が少ない区間です。昨今、地方鉄道の再生事例として、和歌山電鉄、若桜鉄道、伊賀鉄道などがメディアで紹介されておりますが、どの事業者も輸送密度は500人以上あります。それだけ当社はご利用が極めて少ない路線を多く抱えております。

一方で、大半の区間で路線バスが並行しています。バスの輸送使命は鉄道とは異なるでしょうが、地域交通全体でみた場合、人口が減少する中で将来的に共倒れになることを懸念しています。

最近ある地域で伺いましたが、駅から離れた高校へ路線バスで通う生徒は全体の半分にも満たず、大半は保護者の送り迎えだそうです。輪番制で通学生を送り迎えしている地区もあるほどです。

北海道では近年、高校の統廃合や、自

治体病院のあり方見直しなどの動きがあります。その是非は別として、通学や通院の足をどうするかは重要な問題です。約30年前の論文ですが、東京学芸大学の青木栄一教授（当時）が『鉄道ジャーナル』1981年9月号で、「高い割引率の定期運賃で高校生を運ぶことは、見方によっては社会福祉の一環とみなすことができる」「親方日の丸への甘えの風土と鉄道を自動車より上位の交通機関と考える心情をどこまで克服できるかが、今後のローカル線問題のカギをにぎっている」と指摘しています。鉄道、バスといった個別交通機関ではなく、地域交通全体をどのように再設計していくか、古くて新しい課題と改めて認識させられます。

司会者

行政の立場からは如何でしょうか。

運輸局

それぞれの自治体が頑張っており、また、うまく取り組みを工夫されていると思いますが、集落の点在や小規模自治体の過



北海道運輸局
小林部長

疎化等といった北海道特有の事情もあり、劇的な改善までには至っていないという印象です。交通模式的にはバスが主力です。こうした課題に対し抜本的な解決策を見つけるのは容易ではないと思いますが、その中でも、例えば、当別町の「ふれあいバス」では乗客が増えています。しかしながら、料金収入自体は減少傾向にあるということで、地域公共交通活性化・再生総合事業を実施している間は国

の補助金により運営できているものの、補助期間が満了した後にこれをいかに持続可能なものとしていくかという点が課題となっています。これは、当別町に限らず、公共交通活性化に取り組む全ての自治体にとって共通する大きなテーマだろうと思います。対応が役所任せになり勝ちといった問題も現にあります。やはり自分たちの足は、自分たちで支え、確保・維持していくことが重要ではないでしょうか。釧路市では、市民有志によるバスの支援組織「バスから釧路の街を考える会」が今年5月に設立され、市民自らがバスの利用促進に向けた取り組みを自発的に進めています。公共交通は、地域における「公共財」であり、地域一丸となってその維持に努めていくことが基本だと思っています。このような地域が公共交通を支える取り組みは、道内ではまだ数

が少ないのが実情ですので、釧路市の事例が一つのモデル事例として成功し、道内各地において同様の取り組みがよりたくさん出てくればと期待しているところです。

また、もうひとつ北海道の特色として、滝川市の「菜の花タクシー」に代表される観光客をターゲットとした取り組みが存在します。弟子屈町では、環境負荷の少ない摩周湖アクセスを確立する観点から、JR、バス、レンタサイクル等の交通手段が1枚のパスで利用可能となる商品（弟子屈エコパスポート）を企画、販売しています。観光客にとっても良いことですし、摩周湖周辺の環境負荷低減にもつながります。観光は北海道にとっては主要な産業です。地域の生活交通はもちろんのこと、二次交通を充実させることも重要であると考えています。

■高速道路無料化、上限1,000円施策、ガソリン高騰などの影響

司会者

高速道路の無料化や、上限1,000円施策、ガソリン高騰の影響は如何でしょうか。事業者や自治体に影響はありましたでしょうか。

高速バスの定時性確保が困難に (沿岸バス)

沿岸バス

今日の北海道新聞に、高速道路無料化が実施されたお盆の4日間の結果が掲載されております。主要路線で6.5%、旭川ー札幌間では10.9%の減少があったようです。道央自動車道岩見沢ー旭川間の無料化の影響なのかどうか、正確にはわかりませんが、少なくとも影響がゼロでは

ないと思われます。

特に、乗客減少しているほかに困るのは、通行量が多くなって、バスの定時性が確保できないことです。道央道等を使う路線の20分以上の遅れ、1時間以上の遅れ、場合によっては2時間以上の遅れも発生しています。無料化によって、影響がないとはいえない状況です。道央自動車道では、事故も2件くらいあったようです。275号線を経由して路線変更したほうが良いのではないかという現場運転手の意見もあるくらいです。定時性が確保できないことは、引き続き影響があるものと考えています。また、高速で事故が起これば、単独ということはありません。年末年始の冬期間繁忙期には、多重事故につながります。

鉄道事業の役割について危機感 (JR北海道)

JR北海道

高速道路無料化社会実験が始まりましたが、北海道における対象区間は、高速道路有料区間の50%余りを占めており、また、そのほとんどの区間が旭川方面や帯広・釧路方面の特急列車と並行していることから、当社にとっては相当大きな影響になるのではないかと危惧しております。高速道路無料化の影響については、列車の輸送実績は天候や景気など様々な要素に影響されることから、さらに慎重に分析する必要があると考えております。

ところで、7月1日の朝日新聞記事に、無料化に加えて道東自動車道の夕張～占冠が来年度開通すると、鉄道の時代は終わる、という大学教授のコメントがありました。これまで新型車両の導入、駅駐車場の整備などの利便性向上に努めてきましたが、こうも断言されると、駅から駅まで多くのお客様を一度に高速で運ぶという鉄道特性を発揮できる部分が、北海道では極めて限られるのではないかと、という危機感を個人的に抱いております。

高齢化の話がありましたが、国土交通政策研究所の大島啓太郎副所長（当時）は2007年の論文で、「乗り換えが煩雑で混雑や階段など歩行抵抗が高い30分のトリップよりも、乗り継ぎもなく、ずっと座っていける60分のトリップを愛好することは大いにありえよう」と指摘しています。このような時代に鉄道は何ができるのか、真剣に考えなければならないと思っております。

沿岸バス

道の駅の利用客などにも影響があるのではないのでしょうか。

市内交通量が激増（士別市）

士別市

市内に最北のインターチェンジがありますが、かなりの交通量になっており、バスの定時運行に支障が出ています。そこから先、40号線を、名寄、稚内方面への利用が多いです。今まで見たこともないような交通量になっています。市では、インターチェンジを利用してもらうキャンペーンを実施しています。この機会に高速道路を利用して士別市へ、という観光客に対して何か取り組みができないかと考えています。何千人も学生がいたりする町ではありません。この機会に実験して、どれくらい需要があるか確認したいと思っておりますが、色々な取り組みがあるでしょうけど、どれをやるにしても、アンケートをとっても、調査をしても、利用者が少ない。それで苦労しているのですが、このような自治体は多いのではないのでしょうか。

司会者

観光に対して、影響はありますか。

滝川市

菜の花観光の時期を終えてから高速道路無料化となりましたが、滝川インターチェンジもあるので、無料化によって逆に来やすくなるのではと考えます。しかし、現状では道の駅たきかわへの立ち寄り客が3割減少しています。影響については総合的に分析する必要があると考えています。

司会者

地域内のバス利用は、都市間高速バスが好調なところが多いが、北海道は如何でしょうか。

ツアーバスが高速バスを侵食 (沿岸バス)

沿岸バス

ほとんどはJRか高速バスの利用ですが、JRは所要時間が短く、バスは運賃は安いけれども所要時間がかかるということで、利用者の棲み分けがなされています。高速バスで何とか路線バスの赤字補填をしておりますが、内部補助は、ここに来て限界の状況です。本州では、ツアーバスという旅行者による貸切バス運行が、網の目のように広がって来つつあります。乗合事業は道路運送法によって厳格に縛っておきながら、ツアーバスを放置するというのはいかなるものでしょうか。利用者が喜ばば、安ければ良いという判断もあるのですが、事業者の路線設定の準備や、道路管理者との協議などを経て、やっと路線運行が認められるという事前準備の労力も考慮して欲しいです。ツアーバスはやり放題で、運賃も勝手に設定できるもので、乗合バス事業者にとってははなはだ不公平な法の取扱いになっているのではないのでしょうか。東北運輸局では、仙台、川崎町のツ

アーバスについて待ったをかけたという報道もあります。悪貨が良貨を駆逐するという言葉もありますが、こうしたツアーバスを放置しておいては産業としての乗合バス事業をさらに衰弱させることになるのではないのでしょうか。我々も、そのようなことをやればできるのに実行しておりません。やってはいけないことだからです。ツアーバスが高速バスを侵食していると思います。



■生活の足の確保としての地域公共交通

司会者

全体を通じて、生活の足の確保に苦しむ高齢の方に対して、各自治体の方が努力されていることがわかりましたが、それぞれの自治体でもっとも生活の足としてお困りの方々は誰で、どのような利用目的があるのでしょうか。それらの対策は活性化事業の中で対応できているのでしょうか。

冬期需要への対応が重要（滝川市）

滝川市

滝川市は豪雪地帯で、一年間で10m以上の降雪となることもあります。路線バスは、女性、高齢者、学生の移動手段として重要であり、市内線バスのOD調査では、秋に比べて冬に1.6倍の利用があるようです。特に女性が冬の運転を避ける傾向もみられることから、冬にバスに乗っ

てもらえるような環境作りも必要です。

実際の利用客による議論が必要 (士別市)

士別市

利用客は、小中高生、高齢者がほとんどで、それ以外は車移動です。協議会のメンバーでさえ、実際にバスを利用している人は少数です。本当に乗っている人のアンケートからの声では、お年寄りの意向は「わからないなあ」ということでそれほどありません。子供たちの意見はPTAからの意見になりますが、送迎があるので不要ということになります。観光地でもそれほど便数が見込めません。ですから、何とか今ある路線を効率的に、ということを考えていますが、利用率をどれだけ高められるかが課題です。

将来の町の姿を描いた上で地域公共交通を計画（当別町）

当別町

地域公共交通の指す「地域」の定義もとらえきれないところがありますね。

当別町では、ゆくゆくは高齢化が進む中、地域の足を確保するという近未来的を見据えてコミバスの検討を開始しました。官民一体となり、それぞれ走らせていた路線を一元化することによって2万人弱の町でも、地域の足は構築できるのではという取り組みになってきています。来年度からは補助金が無くなり収支はぎりぎりの状態です。バイオディーゼル燃料の活用など図るなど経費節減に努めつつ、当別町に合ったルート・ダイヤ（便数）・運賃をどのように構築し、コンセンサスを得ていくかが喫緊の課題です。

JR北海道

当別町のコミュニティバスですが、運行開始前に自家用車両で独自に送迎していた企業や病院などは、今の仕組みをどのように評価していますか。

当別町

一元化するにあたり、今までよりもコストがかからないこと、また、既存のルート・ダイヤ・サービスなどを尊重しながら一元化を図ったので、大きな不満は無いものと考えています。

もちろん、参加事業者による会議を定期的で開催するなど、フォローも怠っていません。

やる気のある事業者の存在が実現を後押し（JR北海道）

JR北海道

当別町のコミュニティバスは、負担金を出す企業などが、希望通りのダイヤや路線で運行してもらえるかが重要なポイントだと思います。当別町の強いリーダーシップと道路運送法の大変革、そして下段モータースという大変やる気のあるバス事業者の存在が大きいのではないのでしょうか。慶応大学の中条潮教授は『運輸と経済』1981年3月号で「ローカルバスの生きる道」と題し、「自家用バスをいくつか統合して路線バス事業者がそれを請け負い、自家用バスの使用者の納得するサービス水準と契約料で可能であれば、それが選ばれて然るべき」と指摘しています。30年前の指摘と同じ形で当別町が今まさに実施しているのは、大きな意味があると思います。

キーパーソンの存在も重要 (当別町)

当別町

立ち上げにあたり、何名かのキーパーソンの存在が重要でした。このシステムを構築するのに、当時の助役（北海道庁から派遣。道庁では公共交通施策の担当を経験）のリーダーシップに付け加え、第三者的と言いますか、余所者的見地の積極的な指摘がありました。バイオ・ディーゼル燃料(BDF)についても同様です。

改正道路運送法や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は、地方には厳しいものでした。極論を言えば、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律で

は、赤字補填的な支援しない、活性化策など積極的なものには手厚く支援が行われるものと認識しました。

補助支援期間3年間は、時限的に厳しいものです。平成18, 19年度は自動車対策に係る補助を受け、20年度からは活性化事業にシフトしています。経験的には、5年間でようやく見極めができる程度かと思います。色々試したく短い期間で何度もダイヤ改正をすると乗客が離れる可能性があります。実際1年目がそうでした。路線改正は1年に1回程度以下がよいのではないのでしょうか。腰をすえて実証運行しなければ利用客は定着しません。続くのか止めてしまうのかわからない移動手段を選択するわけがありません。

■国や支援センターへの要望

司会者

国や、公共交通支援センターへの要望はありますか。

滝川市

連携計画に基づく事業の実施は道半ばの状況です。国の支援のあり方が変わろうとしています。フォロー期間を含む5年間で活路を見出していきたいので、引き続き事業に取り組めるように支援をお願いしたいところです。

士別市

この2年で、何とか実のあるものにしました。この後、制度がどうなるのか、変わる部分に対して臨機応変に対応したいと思います。

余裕を持たせたスケジュール、期間設定を（当別町）

当別町

事業仕分けもどうなるか注目していきたいし新交通基本法で移動権を付与することを提案していますが、どのような制度設計なのか興味があります。

助成制度を利用する立場としては、ルールをお知らせ頂くのが時間的に厳しい面があります。活性化事業に取り組んだ際も、連携計画は自前で作っています。本来ならコンサル等の専門家に委託し、地域のコンセンサスを得ながら1年間かけて作るものを自前で作るということになると、制度制定の通達から補助金交付まで、あまりに時間が短いです。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は10月にできて、2月に法定協議会立ち上げ、3月に連携計画策定、4月に申請という状況です。たまたま小さい自治体なので

きたという面もあるかと思えます。その辺り、時間的な猶予がほしいです。

補助金に関しては、対象経費の考え方が難しいです。対象経費か否か議論しているだけでも時間がもったいなと思います。市町村への交付金みたいな形でもらえないでしょうか。

また、活性化事業は3年間手厚い支援があるとされておりましたが、ふたを開けたところ満額補助金交付を受けられなかったことなどもあり、24事業のうち、3～4は実施できておりません。

本格運行後も、日々移り変わる利用者ニーズに対応すべく切磋琢磨する上で自治体に手厚い支援が必要だと思います。

運輸局

地域公共交通活性化・再生総合事業につきましても、事業仕分けにより一旦廃止と判定されましたが、政策目的そのものは否定されておりませんので、交通基本法の検討と併せて地域公共交通に係る支援策のあり方についても見直しを図られる予定です。

新たな制度を要求する以上は、その内容が最終的に固まるのは、どうしても年末になってしまいますが、我々としても、早め早めの情報提供を心掛けていきたいと考えています。

司会者

それでは、最後に岸先生から、本日の座談会のまとめ、感想をお願いします。

活性化、連携の意味をとらえなおした上での公共交通の構築（岸）

岸

全体的なコメントを述べたいと思いま

す。キーワードとして、地域公共交通活性化協議会を多くの自治体で立ち上げていますが、活性化、連携とは何かを、もう少し考えるべきかと思えます。ほとんどの自治体が、実証運行するか、不採算路線をどうするか、そこで終わっていません。事業でできることは限られていますが、公共交通を考えること、町の将来像を考えることが重要です。そのような意味で、当別町は、将来の町の姿を描き、その中で住民に何ができるかという着眼点をもっと評価すべきだと思います。そもそも自治体においていろいろな立場の人が一堂に会する機会は少ないので、そこで議論することで、公共交通を通じたまちづくり、地域の活性化につながるのではないのでしょうか

また、役所の組織の中でも横のつながりで連携が必要です。教育、福祉、など活性化事業を通じた連携計画は、全体でのまちづくりの一環で、きちんとやるべきですが、担当部署が違うとものごとが進みにくいのが多くの自治体の現状だと思います。そのなかで、首長がリーダーシップをとって、いわゆる縦割り行政ではなく、公共交通をきっかけにまちづくりにかかわる部署の連携をさせるなり協議会の会長がもっとフォローアップする必要もあると思います。

観光の視点からは、いかに多くの人を呼び込むかが重要ですが、もっと自治体とJRが連携すべきだと思います。富良野・美瑛きっぷといった。有名な観光地ではJR北海道もプロモーションをかけますが、滝川市の取り組みでも、「菜の花きっぷ」があれば、というアイデアもあるでしょうし、JR北海道が情報提供するだけでも、JRを利用して滝川に行った人が、公共交通を使って菜の花を見に

行く人が出てくると思います。

いろいろな地域で観光に関する取り組みがありますが、観光とそれに関する公共交通の情報は一元化されていません。公共交通を利用して道内を観光する多くの人利用するJR北海道が、率先して道内各地の観光とその地域の公共交通情報を提供する役目を担っていいのではと考えています。

一方、行政に対しては、連携計画の作り方や、着目すべき点をもう少し説明してあげる必要があるのではないのでしょうか。コンサルタントが受託しているところはそれなりにしっかりしていますが、行政が自前でやる場合、ノウハウがわからないところが多いです。もっと運輸局や運輸政策研究機構（運政研）が、レクチャーする必要があると思います。

運輸政策研究機構

燃料の影響の話が少なかったですが、本当に一昨年、燃料が高騰した時、私自身、マイカーの運転ができなくなりました。北海道ではどれくらい燃料価格が上がったら一般生活が崩壊するのか、大体の目安はありますか。



運輸政策研究機構
安達次長

当別町

目安は特に判らないが、今現在の原油価格であればBDFの方が運行コストを抑えることができ、かつ環境負荷軽減にもつながることがわかっている。また、これらを広く周知もできました。今後、どのような形でモーダルシフトしていくのが課題だと思います。

JR北海道

当社は電化率が全路線の18%不足と低く、軽油で動く車両が半分以上です。燃料価格の高騰は、自家用車からの転移よりも、費用増の影響が大きいです。

先ほど岸先生から貴重なご意見を頂戴しました。当社の事業だけではなく、北海道全体への貢献という観点から情報発信を積極的にというご趣旨かと思います。

その点で、出口社長が本日出席ですが、沿岸バスの「萌えっ子フリーきっぷ」は、きっぷの見た目がともすれば話題になります。沿線に連なる温泉、地元ならではの食べ物、離島へのフェリーなども様々に「連携」し、ウェブサイトでもそれらを積極的にPRされています。地域への貢献、情報発信という点で、我々も学ぶところが多いと思います。

ところで、岸先生が7月17日の北海道新聞にご寄稿されていますが、道路、鉄道、バス、航空の役割分担をどうするか、「適材適所」で交通サービスを確保していくことは非常に重要だと思います。

そのためには、交通事業者が意欲を持って持続的に交通サービスを提供できる「仕組みづくり」を、我々も考えて参りますが、ぜひ行政や運政研などの皆様にも検討をお願い申し上げます。そして最後は、お客様や地域にお住まいの方にとって使い勝手のよい交通サービス体系をつくっていくことが大事だと思います。

関連して、普段は乗らないけれども万一の時はバスや鉄道を使うから、路線はなくさないでというお話をよく伺います。こうした交通サービスが持つ「利用可能性」という側面にどう対処していくかも重要です。今は使わないが将来使うかもしれないから残してという人たちは、交通サービスが提供されている対価として

のコストを今は直接負担していないわけです。交通サービスを維持していくため、事業者が持続的に経営していくための費用負担のあり方、これも古くて新しい問題、永遠のテーマになると思います。

沿岸バス

交通事業者として北海道の地勢をみると、士別市さんがおっしゃっていましたが、宅地が、留萌振興局には0.5%しかありません。人口密度が大体、留萌では1平方キロメートル当たり14人です。そういうところで交通事業としての採算性を確保することは無理なんです。無理だからといって、それで手をこまねいているということではなくて、その意味ではやはり国家が介入してくる、国家が支援するという要素はどこかになれば、自治体あるいは交通事業者だけにまかせるということにはならないと思います。

我々バス事業は、戦時の統合令を経て、木炭で走らされたり、終戦を経て各自また元に戻ったりして現在の姿に至っているわけですが、創業60年をゆうに超えるような古い乗合バス事業者が道内にはたくさんあります。労働集約型産業とよく言われますけれども、バス1台動かすのに大体2人ぐらい、色々な職種の方が関与されているわけです。掃除のおばさんとか、運転手さんとか、あるいは運行管理者、整備管理者とかです。北海道の乗合バス事業者全体では大体1万人ぐらいの方が働いておりますけれども、それも年々減ってきているわけです。大変な経営努力をして、キロ当たり経常費用は、全国21ブロックに分かれておりますけれども、北北海道ブロックは沖縄、南九州に次いで低く、250円ちょっとで走っているという状況です。そういう大変

厳しい状況の中で産業として乗合バス事業を何とか維持する、それを存続させていくという視点もやっぱり必要だと思います。特に、NPO や市町村がやられている有償運送では、許可も非常に簡便になってきているようですが、自家用自動車などが侵食してきますと、産業としての乗合バス事業がどんどん衰退してしまう。そこで働いている従業員の方々もどんどん他に転出していくということになります。最終的には地域の衰退化ということにもなりかねないという感じがします。

輸送分担率という言葉をよく国交省さんで使われますけれども、19年の6月に、当時の総合政策局長さんが、昭和50年のときには自家用と公共交通機関の分担率は50：50であったのが、それが平成15年には自家用84、公共交通機関16というように、どんどん公共交通機関の利用が少なくなっていくとのことでした。これは東名阪の三大都市圏を除いた地方都市に関してですが、これを平成24年から29年の間に反転させると、その当時の総合政策局長さんがおっしゃっております。

私はそれを記事で読んで、すばらしいことだと思いました。地方都市において自家用車と公共交通機関との分担率を反転させるようなことができれば、まだ産業としての乗合バス事業はまだまだやれるという気持ちがあったのですけれども、それが昨今の高速道路の無料化などの動向を見ていると、どうもそういうことと整合性のとれない政策であり、国の方向性が何か違うのではないかという感じが非常にしております。これは政治でやられている面がありますから、国交省のスタッフの方々の責任ではないと思いますが。

自治体さんと私もよく話をする機会がありますが、自治体さんで出す補助金、それが地方財政措置で、8割は特交で措置されるということです。自治体の担当の方は、「特交は全然あてにならない。つかみで来るし、色もついていない、ひももついていないということで、よくわからない。」ということをよくおっしゃられます。従って、その辺から国と自治体との仕組みを、財源的なものをきちっと裏打ちしてやって頂きたいという思いがありますし、交通事業者だけに任せる、あるいはお役所だけに任せるということじゃなくて、一体となってやって頂きたいという感じがしております。交通事業者の思いとしては、そういう気持ちでおります。

北海道は、宅地の占める割合は1.0%ほどです。人口密度だって私どもが路線を持つ留萌振興局管内の14人を切っているようなところも他にたくさんあると思いますし、そういうところで路線を引いて、自前でやれなんということは当然できません。そこにはやっぱり国家が何らかの形で関与していくことが必要だと思います。そういう意味で、交通基本法というのは私どもとしては注視していきたいなと思っております。

司会者

ありがとうございました。



リレー座談会の様子