

# まちなかの公共交通を活かした活性化策勉強会

日時:2011年2月23日 15:30~

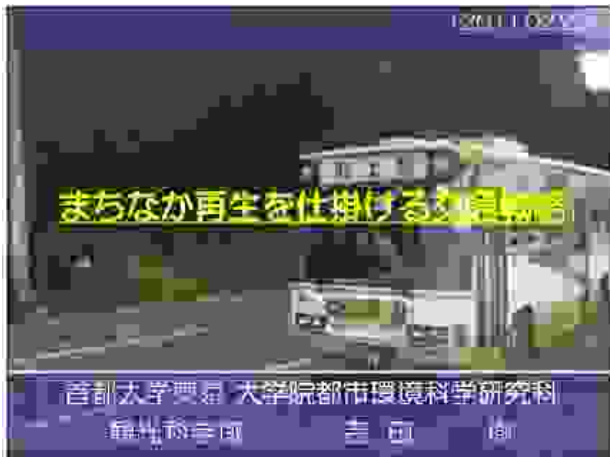
場所:市民交流プラザ 会議室

## I. あいさつ

## II. 講演

「まちなか再生を仕掛ける交通戦略」

講師:吉田 樹 先生(首都大学講師)



どうも皆さんこんにちは。首都大学の吉田です。早速、今日の私の話ですが、私の専攻は皆さんご案内の通り交通ですので、まちなか再生というものを交通という視点からどう仕掛けて行けばいいのかという話を今日はしていきたいと思います。

### 1. 「まちなか再生」と「公共交通」の話

#### ■写真を比べると…どちらが「まちなか」か？

では最初の絵をご覧くださいと思います。Aの写真とBの写真がありますが、こちらは栃木県足利市の様子です。足利市は私も交通でお手伝いさせている所ですが、人口は16万人です。

北上の1.6倍ぐらいです。



ところがバスの本数が北上より多くありません。一日1番走って4本しか走っていません。一番多い路線です。というのは、昭和60年代に東武バスという会社が撤退してしまいました。つまりバスが無くなってから25年たちました。

ではその後まちがどう変わったかという、実はそういうことを表している写真でもあります。実はAの方が旧街なかです。Bの方がいわゆる郊外店優勢な地域です。私は今年実は高崎経済大学でも授業をし、ゼミ生も持っておりますので足利市の写真を見せてどちらが「まちなか」だと思いか調査した所、皆Bが「まちなか」だと答えました。

実は足利市民の学生もBが「まちなか」と答えていました。何故、Bの方が「まちなか」に見えるのか聞くと、「Aなんかに行くことはありません、買い物に行くにはBに行くしかありません。」と言いました。確かに地図をひも解いていきますと、Aが足利市の中心市街地なのですが、写真の奥の方にルートインというホテルが最近建ちました。その手前側にみずほ銀行という看板があります。実は銀行以外にまちなかに施設は立地していません。確か、食料品を扱う店1店舗とパン屋さんのみになっています。ですので、買い物に行くには、この様な全国の何処にでも見る様な量販店に行かなければいけない。

こういう風なまちなかに実はなっていました。でも今、中心市街地の活性化という話だと、

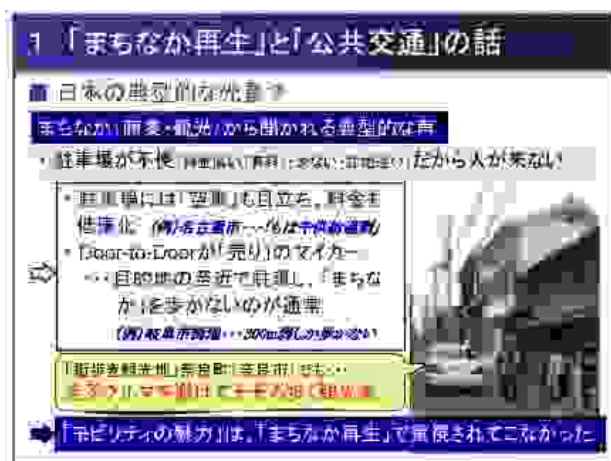
Aをどの様に盛り上げていくかという話になってきますし、一方でBの郊外店ですが実は足利はそれですら問題を抱えています。

Aという大型のショッピングセンターが昔からこの通りに立地しているのですが、この隣は群馬県太田市という所で大きいショッピングモールがあります。さらに隣には栃木県佐渡市があり、プレミアムアウトレットというアウトレットがあります。お客さんは皆そちら行ってしまいます。ですから郊外店のアピタですら休日は駐車場がガラ空きです。つまりこのまちなかに唯一ある大型店舗すら経営が危ないということです。

実際にAの斜め向かいにはつい最近までIスーパーがありました、やっていけないということでYマートというスーパーが入りました。しかし更にやっていけないということで昨年撤退しています。ですからこの通りで食料品を扱っている店は残念ながら今はAしかありません。つまりここに行くしか買い物ができない。これは公共交通が25年前に撤退したまちなかの様子だと言えます。

## ■日本の典型的な光景？

では、このような様子をどう防いでいけばいいのかという話になります。日本の典型的な光景というように解釈していきますが、まちなか（商業や観光）から聞かれる典型的な声です。



「うちのまちなかは、駐車場が不便だから人が来ないんです。」昔からまちなかの駐車場は郊外店と違って駐車料金が高いですからね。それから、少ないと言う人もいます。「うちの店から駐車場が遠くにあるからなかなか使えないんだよ。」というような方もいらっしゃると思います。ところが実際に駐車場の経営を見ても、そもそも駐車場は空車が目立っています。

名古屋市という日本の中でも有数の政令指定都市ですが、名古屋市の駐車場計画の報告書すらもはや供給過剰であるという一文が2000年の時点で書かれています。つまり大都市であっても「供給過剰だよ」と言われています。これは名古屋市でも駅周辺や栄という大きなまちだけではなく、市内全体いわゆる市街地と言われている所でも供給過剰と書き込まれています。

一方で駐車場メインにして考えた場合でも、マイカーとはDoor-to-Door ドアがウリです。そうすると目的地の近くに車を停めてしまい、まちなかを歩かないというのが通常になります。

私は岐阜大学出身なので卒業論文では岐阜の市街地について書きました。友人12~13人の協力を得て、大きな駐車場全部において動向調査を行いました。何処の店に入るのか尾行し、全部の経路を出してみました。300m歩いてないということが、データから明らかになりました。つまり車を停めたら半径300mの範囲以内でしか行動しない。そこから更に外に行くためにはどうするかというと、また車に乗って移動するという傾向です。それではまちなかの回遊性は生まれません。一方交通安全上の問題もあります。

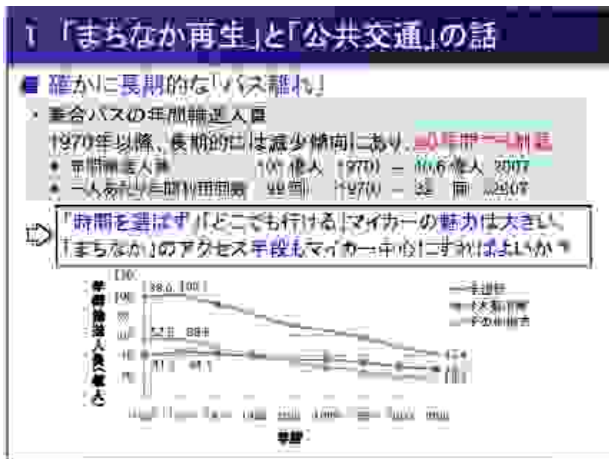
こちらは奈良市にある奈良町というまち歩き型の観光地です。全国的にも関西地域でも最近古い建物のところで営業をしたりと、観光まちづくりで頑張っています。ところが観光まちづくりで頑張っている成功例と言われている所ですら、お客さんがそぞろ歩く為には、狭い道を走る車を避けて歩かなくてはいけない、ですからいちいち後ろ、横、前を見て歩かなければならない。

## ■確かに長期的な「バス離れ」

つまりまちなかの魅力、再生というのを考えたときに、どうしてもモビリティ・交通の面についてはあまり考えられてこなかったというのが、実は日本で長年続いてきました。

言われてみれば確かに公共交通離れが日本ではあります。1968年にはバスの利用者数は全国で10億1千万人いました。それが2005年には42.4億人、最新のデータで41億人です。最近はいよいよ留まっています。何故留まっているかということ、頑張っている自治体が延びてきています。しかし頑張らない自治体は落ちてきています。平均すると横ばいということです。ですから市町村格差が

最近生れてきています。ただ長期的に見るとどの自治体でもバス離れは起きています。



これは東京でも変わりません。1970年ぐらいに44億人ぐらいが今では30億人ぐらいになっています。東京では実はここ最近苦戦をしています。何故苦戦をしているかというと、団塊世代の方が通勤のために多くバスを利用していました。その方たちが通勤しなくなり、一気に定期券の売り上げが減ってしまいました。そこでバスの利用者が都心でも東京でも伸び悩むという状況が出てきました。ですので、東京の中でも全く地方と同じです。「バス路線が廃止されそう。どうしよう。バスの本数が減ってきたね。」という問題がここ、2年で東京の中でも顕在化しつつあります。

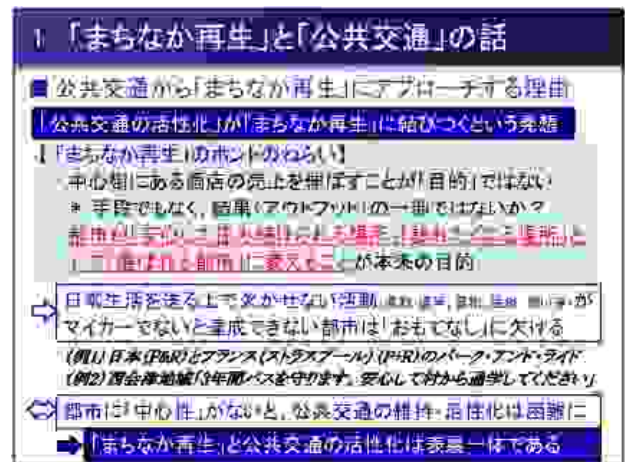
確かにバスの一つのライバルと言えばマイカーです。時間を選ばずに何処にでも行けるため魅力は大きいと思います。私も千葉県流山市に住んでいましたが、買い物に行く際には車でないと行けないような立地の所に住んでいました。実は駅から徒歩4分の所に住んでいましたが、駅前のスーパーも2年前に撤退してまだ復活していません。私は朝食にバナナを食べることが多いのですが、バナナを買いに行くのにマイカーを使わなくては いけません。しかし、帰ってくるのが夜中の11時、12時ですので深夜営業しているスーパーに行くしかありません。そうすると、自分で「時間を選ばず」に深夜でも深夜営業している店に行くことが出来るマイカーの魅力は大きいです。

### ■ 公共交通から「まちなか再生」にアプローチする理由

ですので、街なかのアクセス手段はマイカーを中心に考えて行けばいいのかとなると、当然疑問が出てきます。ただ今日のテーマをご覧頂ければ

分かる通り、まちなか再生と公共交通の話ということで、つまり公共交通からまちなか再生というものに、どのようにアプローチしていけばいいかという話になります。

まず、なぜ公共交通の活性化がまちなか再生に結び付くというような発想をしているのかという話です。まちなか再生を考えていくと、まちなか再生の本当の狙いがでてきます。実は中心街にある個人店舗の売上を伸ばすことが目的ではありません。あくまでもこれは、アウトプットの一部に過ぎません。つまり手段ではなく結果の一部なのです。



私がいままちなか再生というのを本当に取り組まないといけないと考えた原因は何かということ、都市（北上市）が安心して住み続けられる場所、あるいは訪れたい場所として、選択される都市に変えることが本来の目的です。日本の人口というのが1億2800万人ぐらいで、今後日本の人口が増えるということはありません。そうなっていくと、何処に住むのか、何処を訪れるのかという所の発想というのは都市間競争になってくる訳です。つまり、「この都市で住んでみたい」「この都市を訪れてみたい」このような何処を選ぶかという発想は個々に任されています。

そうすると、昔であれば自ら農耕していて、自らの土地を用いるような時代は、自分が住んできたまちにずっと住み続けるという発想ができました。しかし今はそうではありません。第三次産業というのがそれだけ隆盛しています。そうすると、自分が退職すると何処に住むのか、あるいは働いている中でも何処に住み変えたいかを自分自身で選択するという発想になってきます。ですので、都市間競争に勝たなくてはならないのです。

その中で日常生活をおくる上で欠かせない活動

に通勤、通学、買い物に行く、医者に通う、憩い、楽しみなどが必要です。このような行動をマイカーでないと達成できない都市というのはおもてなしに欠けるのではないかと思います。このことについては後ほどフランスの例と西会津の例を詳しくお話しします。

ただ、実は公共交通の維持や活性化を考えたとき、公共交通からまちなか活性化を考えたときというのは、都市に中心性がないといけません。

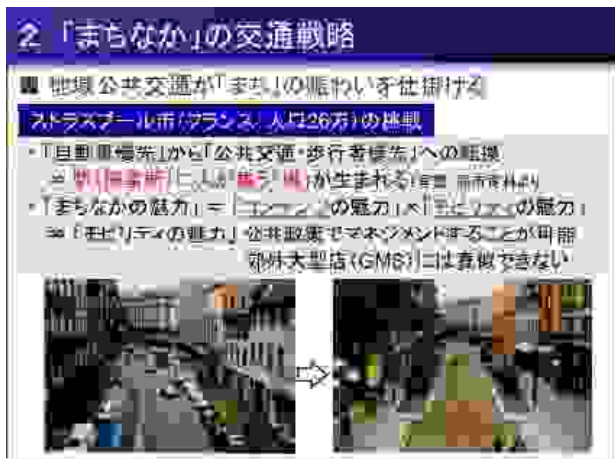
要するに言いかえると、まちなか再生と公共交通の活性化は表裏一体なのです。つまり、まちなか再生をすることによって公共交通の活性化にもつながりますし、逆に公共交通の活性化、再生をすることでまちなか再生にもつながるように、両者の関係は表裏一帯です。

## 2. 「まちなか」の交通戦略

### ■地方公共交通が「まち」の賑わいを仕掛ける

では海外ではどうかといいますと、実は海外の中では昔はヨーロッパだけでした。特にフランス、イギリス、ドイツを中心としたヨーロッパが中心でした。ところが今は車大国であるアメリカでさえまちなかに関して「車を中心とした社会を終わりにしましょう」という考えになっています。このことは世界の常識になりつつあります。

その中でもフランスのストラスブール市の「まちなか」交通戦略の例は有名です。人口は26万人で後ほど事例に出てくる青森の八戸市の人口とたいして変わらない人口です。こちらでは「自動車優先から公共交通、歩行者優先に転換していきましょう」ということが、市の大きな政策として位置付けられています。こちらがビフォー、アフターの写真です。



私がパリに出張に行った際に、ついでにストラスブール市役所に行って2、3時間ヒアリングをして参りました。その時に頂いた写真がこちらです。高さやアングルは違いますが実は同じ所を写した写真です。古い写真は車優先の道路になっているので、店舗の前に車がたくさん停まっています。新しい写真は真ん中に路面電車が通っているのがわかります。実は自動車をシャットアウトしています。そのため裏通りは車の通れるようにして、タクシーなどの利用もできるようにしています。ですので、車を入れては行けない場所、車を容認する場所とまちなかでも分けているのです。

このようなことをすることで何が変わってくるかという話になります。先ほど話した岐阜の話(車を駐車場に停めてから300mしか歩いていない)を思い出して下さい。フランスの昔の写真はとも路上駐車が多いです。ということは、自分の行きたいお店の近くに車を停める事ができます。そうすると人は行きたい店と車の間のわずかな距離しか歩きません。ところが、公共交通の優先の社会では駅のターミナルで電車を待つ人が現れます。すると待っている人がいるだけで、まちなかに人がいるように見えます。つまり駅や停留所に人が集う場というものが生れます。これこそが実は公共交通がまちなかに賑わいを仕掛ける大きな要因になっています。

実はストラスブール市、路面電車にするか地下鉄にするかで市長選挙がありました。Aさんは地下鉄派で、Bさんは路面電車派で争って路面電車側の候補が勝ちました。そして路面電車をあちこちに張り巡らせたりして総合的な交通整備をしましたが、市長は一期しかできませんでした。次の選挙で落選しました。次の選挙では新たな考えを持った人が当選しています。

ですから交通というのは、特にヨーロッパ中心では選挙の勝敗を握る一つの道具になってきているのです。「ここにコミュニティバスを入れます！」という公約をするような日本の政治家とは若干違います。もっと大きな枠の交通体系について議論しています。ですので、ある意味直接投票でまちなかが変わっているという側面があります。しかしそれは欧米だと当たり前です。ちなみに路面電車ではなくバスでもいいのです。この路面電車はたくさん通る訳ではなく、12分に1本しかありません。北上駅からさくら野までのバスの本数と

たいして変わりません。それでもお客さんは最大12分しか待たなくていいという考えですので、路面電車が到着するのをじっくり待っています。

ただ、当然まちなかの魅力というときには、モビリティの魅力だけではなくコンテンツの魅力も大事になってきます。つまり、まちなかで売っている物、それからサービス、その物に魅力があるということもありますが、それだけではないと思います。私は首都大学で観光計画論を教えていますので、交通についてはほぼ、全くと言って教えていません。このような機会でしか交通の話はしないのですが、観光としてもコンテンツと言うと今はやりのアニメやゲームなどの話ではないかと思われませんが、それだけではなく人もそうです。人というのは実は最大の観光資源だと私は思っています。

例えば同じ料理が出てきたとしたら、「あそこのおばちゃん良かったね。あそこのおばちゃんにもう一回会いたいね。」と思った方の店をまた訪れるわけです。つまり人の魅力というのも実はコンテンツに含まれているのです。当然ながらモビリティの魅力だけでは語れない部分があります。しかし人ならまだしも、物とかサービス、物売りという話になってくると、絶対に大量生産、大量消費の郊外店が優勢になるのは現段階では間違いありません。そうすると、まちなかが勝ち残っていくためには物以外のコンテンツの魅力をどう高めて行くか。そのため、まちなかで観光を考えなくてはいけないという話になってきます。

もう一つはモビリティの魅力です。これは絶対郊外店で真似できません。郊外店が何故できたかという、マイカーで来ることができるからです。そのため土地が安い郊外に立地することができたのです。しかし、まちなかの場合には郊外店にはない公共交通という一つの資源があるのです。しかもこの公共交通というのは公共政策でマネジメントすることができる話なのです。郊外の大型店には真似できないことです。そのためこれを活かすべきだと思っています。

## ■公共交通の成りは「まちなか」の賑わいと表裏一体

もう一つ、こちらもストラズブル市の写真です。同じ100人を運ぶのにどれだけの空間を使う

のかという写真です。



1人1台ずつ車に乗って5台×20台のマイカーが写っている写真が左です。真ん中の写真はそれらの人数をバスで運んだときにどうなるかという写真です。右側の写真は、路面電車のように空間に皆をギュッと100人を集めたら、どの位のスペースが必要かという写真です。つまり100人を一気に運ぶには右側の写真のスペースがあれば運べます。ちなみにバスなら真ん中の写真のスペースがあれば運べます。それがマイカーで皆が移動するとなると左側の写真の空間が必要になります。

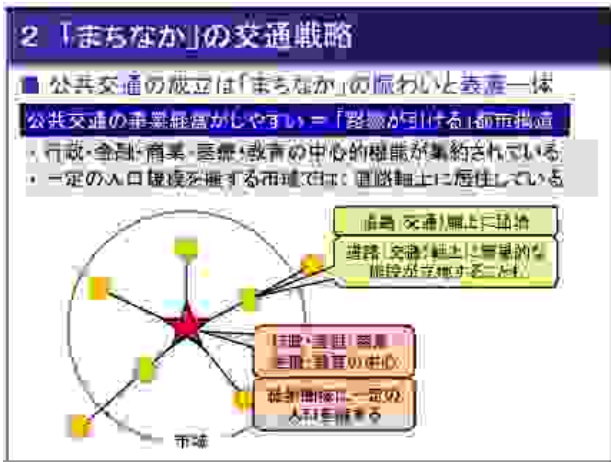
街の顔「一丁目一番地」の空間を有効に活用するとあります。マイカーが中心の場合には「一丁目一番地」、集めなくてはいけない一番大事な場所の空間が有効活用できないです。つまり郊外と同じ低密利用になるという問題があります。

一方で公共共通というのは、他の人と乗り合わせることが基本です。そもそも人を1つの車の中に集めている訳ですから、本源的に人を集める役割を公共交通は持っています。だから公共交通が賑わいと表裏一体になるというのは、そもそも公共交通には人を集める役割というものがあるし、そういうシステムなのです。

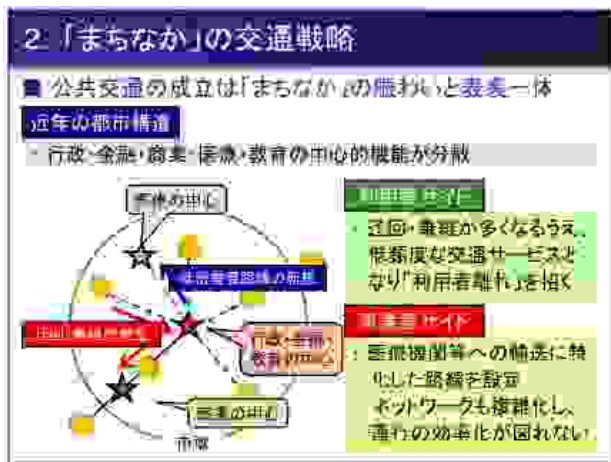
先ほどの話をもう少し続けます。よく経営が苦しいバス会社を見ている。お金が無く修理ができないバス会社さんと日頃お付き合いをさせて頂いています。公共交通の事業経営が苦しいといいますが、公共交通の事業経営がしやすい状況がどういう状況なのかを考えてみたいと思います。

私はそれを「路線が引ける都市構造」と呼んでいます。昔の日本の場合、まちなかの中心部に行政、金融、商業、医療、教育の中心がありました。そして、その場合は徒歩圏域の中に一定の人口ははりついている訳です。そこに郊外があり、団地

が立地しているかもしれません。このような状況というのは比較的、公共共通の事業がしやすいです。つまり中心街から放射状に結ぶバス路線を設定さえすれば、何でも用足しができる状況です。



ところが、最近の都市構造の場合だと、行政、金融、教育の中心だけがまちなかにあります。なぜか商業の中心は郊外に移動しました。医療の中心も外側に移動しました。だいたい医療機関は行政側が土地をあてがいますが、権利関係が複雑なまちなかよりも外の方にでていきます。しかも、病院は休業できません。スーパーなら移動するのに10日かかってもいいのですが、病院は常に入院患者を抱えていますので同時に並行的に行わなければいけません。医療はどうしても郊外の方に抜けてしまいやすいのです。最近ではとても多いです。私が最近お手伝いさせて頂いている自治体（足利市）でも日赤病院という医療機関が郊外に移転します。近くでいうと青森県の三沢市でも市民病院が郊外へ移転しました。

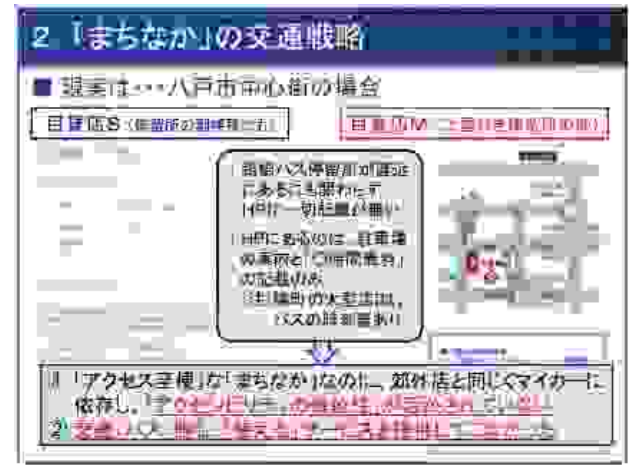


最近医療機関が郊外へ移転することに向けて、公共交通を再編する為のお手伝いがここ1年で増えています。このようになっていくと、例えば「こちらの団地から商業の中心に行きたい」と思った

ときに、大体バスというのはまちなかと郊外をつなぐ路線が多いため、まちなかを通過して商業の中心まで行かなくてははいけません。また、「医療の中心に行きたいが路線バスが通っていない」となったとき、だいたい王道としてはシャトルバスをだす訳です。ところがシャトルバスというのは非常に淋しいです。なにが寂しいかというと、医者に行くにしか使えないのです。通学には使えません。学校の周りには人がはりついていないからです。それから買い物にも使えません。そのため医者のためだけに出す路線になると、乗り合わせが少なくなります。当然経営としてはあまり良くありません。

それから迂回や乗り継ぎが発生することを人は嫌がります。「それならマイカーを使った方がいいではないか」という話になります。つまり利用者サイドとしても「迂回、乗り継ぎは多いし、ここは頻度も少ないし」となると不便さで利用者離れを招きます。また事業者側としても「なかなか経営が厳しい」という話になります。そのため、まちなかの構造というものと、公共交通が成立しやすい環境というものも実は表裏一体で語られています。

■現実とは・・・八戸市中心街の場合



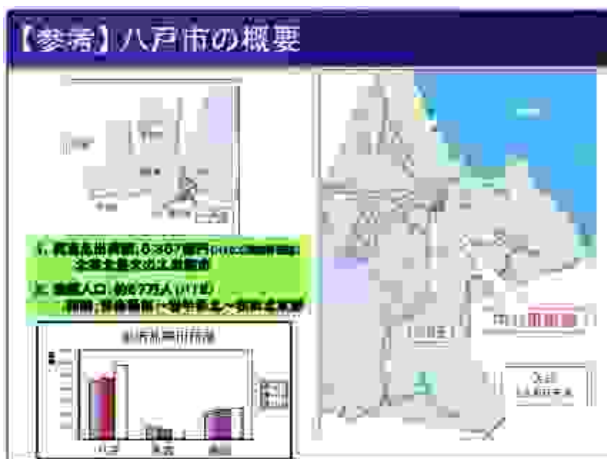
ところが「現実はどうなっているのか」ということで、八戸が登場します。八戸にはSという百貨店とMという百貨店があります。さて、こちらの写真は2つの店のアクセス案内です。住所、電話番号、営業時間、駐車場のご案内とあります。Mの方に地図は書いてありますが、バス停の案内はありません。つまり郊外の大店というのは、公共交通が至って便利な所でありながら、まったく見向きもしてくれないというのが通常一般的で

す。ということを入戸で1年半前に初めて話しました。しかし、S店とM店のホームページを昨日チェックしましたが変わりはありませんでした。ところが、隣町の大型店Iはバスの時刻表を最近追加しました。実はI店の方が私の講義を聴いて「これは実行するべきだ」と思ったそうです。

是非イオンモール下田のホームページを見て下さい。全部の時刻表が記載されています。自分の店に来る時刻表を、電車の乗り継ぎ案内含めて書いています。更には回数券まで自分の店のインフォメーションセンターで販売し、その情報もホームページに載せています。意外と郊外店の方が、交通が不便な所にあるせいか交通情報の話には敏感に反応して頂きました。つまり、アクセスが便利なまちなかなのに、郊外店と同じくマイカーに依存してアクセスシビリティの優位性が活かされていません。もちろん使えるサービスを提供してこなかった交通側にも問題があります。やはりこのような所は問題です。

### ■入戸市の概要

ではご案内のために入戸市のご紹介を致しましょう。入戸市は岩手県に接しています。テレビ局は、青森のテレビ局も岩手のテレビ局も全部映ります。完全に2つに分かれています。南部藩という認識がすごく強いので岩手のテレビをあえて見ている方もたくさんいらっしゃいます。津軽の方が「青森の番組は見ない」と徹底している方もたくさんいる土地です。



以前、青森駅と入戸駅で同時に降りた人にアンケート調査を行いました。その時たまたま入戸で降りた人数が多かったので、そのときお手伝いしてくれた地元のシルバー人材センターの方にお伝えしたら万歳三唱をしていました。まだそこま

で、南部藩、津軽藩の認識があるのだなと感じ、ビックリしました。

ある意味独立した志向を持っているのだなと思いました。ですので、入戸市役所とは言いません。県庁に対して、入戸市庁と言います。そして少し特殊です。新産業都市に指定されていますので、製造品の出荷額というのが非常に多く北東北で一番の工業都市です。そして商圏人口がなぜか67万人います。東北で2番目の市です。盛岡と並んでいるのですが、平成18年の時点では2位です。現在は盛岡の方が若干多いかもしれません。ですが、都市の規模の割に商圏人口が多い市ということになります。ただ、地理的に少し変わってしまっていて、入戸駅で降りても田んぼしか見えず、海は見えません。そして、まちなかは本入戸駅の付近にあります。入戸駅から本入戸駅までは6キロ〜7キロ離れていると思ってください。市街地と駅が離れている立地になっています。



こちらの地図が入戸市の市街地の様子です。上に見える駅が本入戸駅です。連続立体交差化事業は終わっていますので、単線、気動車（ディーゼルカー）なのに、立体交差で踏切がありません。本数は多いのですが、北上線がすべて立体交差になっていると思えばものすごく違和感があると思います。そして少し下に入戸市役所（市庁）があり、真ん中あたりに市街地があります。先ほど話したS、M、旧イトーヨーカドーの入戸スカイビル、ヴィアノヴァもあり、一応1万㎡以上の大規模店舗は中心街に4店舗あります。

ところが4店舗あると話しましたが、ライバルはたくさんいます。こちらの図は㎡単位で表していて4万㎡、7千㎡、1万4千㎡になっています。

中心街から3キロほど北に行った所に、3つ大型のショッピングセンターが並んでいるところが

あります。こちらの22、2万2千㎡のところは長崎屋です。

今はメガドンキホーテに変わっています。2万5千㎡のところは中心街から移転をしたイトーヨーカドーです。ちなみに長崎屋も移転をしています。1万4千㎡のところは最近できたシンフォニープラザという大型のショッピングモールです。ダイワハウス系のデベロッパーが開発しました。ユニクロなどのファストファッションが多く入っています。4万㎡のところは先ほどお話しした、イオン下田ショッピングセンターです。



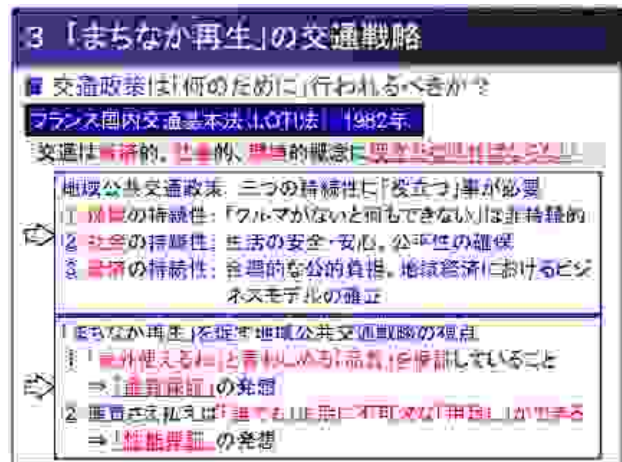
こちらは隣町になります。それから新幹線の駅の近くには、八食センターという市場があります。そして朝市があります。こちら八戸市役所から頂いた資料なのですが、朝市というのは中心市街地の説明をする際に必ず入れるそうです。というのは、八戸の場合は八戸線という電車の始発が5時7分です。その時間からはバスも出ています。なぜかという、市街の朝市で働く人や買物に来る人が昔から多いというのが、文化として残っているからです。中心街の近くにも実は朝市はあったのですが、大人の事情によりなくなりました。現在は更に中心街の付近に移転し暫定的に開業しています。

### 3. 「まちなか再生」の交通戦略

#### ■交通政策は「何のために」行われるべきか？

また大きな話に戻りたいと思います。では、まちなか再生の交通戦略です。交通政策や交通戦略とは何のために行われているのかというのは、なかなか難しい問題です。では先ほど話したストラトブル（フランス）があのような形で取組が出来るのかという、フランスには1982年に交通

基本法（LOTI法）という法律ができました。実は日本でも交通基本法が今年できる予定です。しかし、恐らくこの法律が成立するのは難しいと思います。でも日本でも同じような法律を作ろうという議論はあります。



こちらの法律には「交通は経済的、社会的、環境的概念に役立たなければならない」とありますが、環境、社会、経済をどのように考えて行くかです。平たく言うと、地域交通の政策というのは三つの持続性に「役立つ」事が必要です。

1つは環境の持続性です。「クルマがないと何もできない」非持続的です。先ほど話したように「クルマが無いと何もできないというのは、おもてなしに欠けます」ということです。つまり環境を21世紀では考えなくてはいけなくなったので、クルマがないと何もできないということは非持続的だと考えます。だからアメリカですら、もう少し公共交通に重点を置いた政策を執って行こうと、政策をシフトしてきたのです。

次に社会の持続性です。これは公共交通をするときによく言われます。生活の安全、安心、公平性の確保、深くなるとコミュニティの持続性も有るかもしれません。つまり交通が有ることによって、「何とか自分の地域で暮らしていける」と感じるのが社会の持続性です。

それから経済の持続性です。合理的な公的負担は湯水のように流すことはできません。縮小均衡の世界です。合理的に行わなければいけません。だからこそ地域社会に置いてビジネスモデルを確立することが裏で重要になってきます。

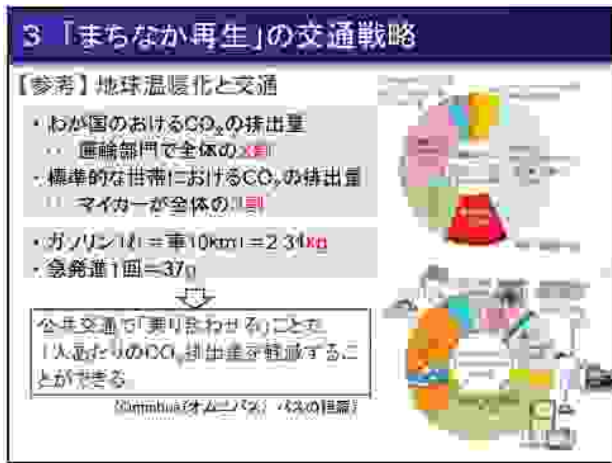
これらに配慮した政策を交通で考えていかなければなりません。ということをフランスは1982年の段階で気づいていたのです。現場サイドではフランスでも色々あります。地下鉄はよくストラ



イキを起こします。クリスマスには労働者が仕事をさぼるため、地下鉄は一昨年まで動いていませんでした。そのためフランスには昨年「クリスマスでも電車を動かさない(頑張って働きなさい)」という法律ができました。ですから、そのような作り込みというか、制度の安定性に関して日本は抜群だとフランスの留学生が言っていました。

では、もう少し解りやすく言いますと。まちなか再生と絡めて、それを促す地域公共交通戦略の視点です。これは「案外使えるね」と言わしめる「品質」を保証するということです。つまり品質保証です。また、運賃さえ払えば「誰でも」生活に不可欠な「用足し」ができるという性能保証です。品質ということはどう考えて行くかを交通課もしっかりやらないと、先ほど話した三春屋やさくら野に対しても「バス交通のことについて掲載してくれない」と不満を抱く人も現われる訳です。

### ■地球温暖化と交通



こちらは地球温暖化と交通について参考までに話します。下の円グラフが家庭から出る二酸化炭素の排出量です。暖房の消費は12%です。クルマは30%です。つまり冷房は1.2%です。よく「クールビズで冷房の温度を28℃に設定しなさい」言われます。やらないよりは絶対にやった方がいいですが、二酸化炭素の削減量の合計は1.2%です。

ところがマイカーというのは、30.1%で一番大きい部類でものすごくインパクトがあります。そのためクールビズより、クルマ抑制ビズの方が環境に優しいということになります。「環境に優しい運転をしなさい」という話になります。「ゆっくりアクセルを踏んで、じわっとブレーキを踏むエコドライブをしなさい」ということです。プリウス

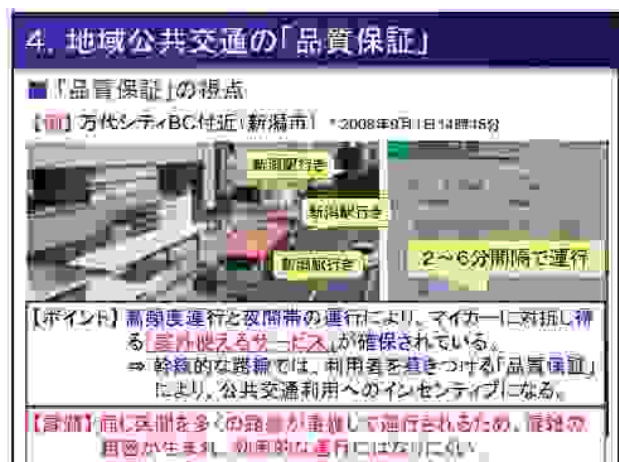
に乗っていても、急発進、急ブレーキでは意味はありません。急発進1回で削減できる二酸化炭素は37gです。ところがクルマはガソリン1ℓ消費しないことで2.31kgの二酸化炭素の排出を抑えられます。急発進の70倍ぐらい格差があるということです。

つまり、それだけクルマというのは環境に対して与えている影響は大きいのです。もちろん公共交通も空で運んでいるのであれば、二酸化炭素をまき散らすだけです。公共交通に乗って頂く、「乗り合わせる」ということを頑張ることによって、1人あたりの二酸化炭素の排出量を軽減することができるのです。つまり環境に優しい交通体系になってくるということです。

### 4. 地域公共交通の「品質保証」

#### ■「品質保証」の視点

では先ほどの本題に戻り、品質保証とは何だろうという話になります。独特な言葉です。こちらの写真は新潟市の万代シティバスセンターという所です。新潟駅行きのバスが4台停まっています。全部屋根が赤いのは理由があります。元々は銀色一色のバスでしたが、冷房車をつくる際に冷房車の屋根を赤く塗りました。依頼全部が冷房車になったので全車両の屋根が赤くなったということです。昔は銀バスと呼ばれていましたが、今では赤バスと呼ばれています。



さて、この様子をご覧になってどう思いますか。では時刻表を見て頂きましょう。もう諦めています。「2分~6分間隔で運行」といったように、いつ来るか書いていません。個人的に私このような表現大好きです。なぜかという、1分、4分、9分、12分なんて書いてあっても読みません。「2

分～6分間隔で運行」だと、ちょっと待っていれば来るなど一目でわかります。

ですが、公共交通の事業経営上、どうしても同じ区間を多くの路線が重複して運行されるため、混雑の粗密が生まれ、効率的な運行ではありません。つまり、前の方のバスにはお客さんが乗っていますが、後ろのバスは空っぽで走る。これでは無駄でしょう。ですが、「2分～6分間隔で運行」というような高頻度運行が行われていることによって「意外と使える」サービスが確保されています。ですから、課題をうまく解消しながら、もっと長所を伸ばしていくためにはどうしたらよいかということです。

#### ■「競争から共創」の第一歩・・・八戸駅線共同運行化

その例として、八戸駅線共同運行化があります。八戸駅からまちなかの中心街といったところは離れています。八戸には八戸市営バス、南部バスというバス会社の大きく2つの事業者があります。この事業者がカーチェイスをして運行していました。A周りとB周りがあるのですが、A周りは3分おきに運行しています。それは八戸市営バス、南部バス2つのバス会社が同じ道を競うように走っていました。なぜかという、先に着いてお客さんをたくさん乗せた方が収入が上がるからです。それで2つの会社合わせて1日113往復していました。113往復とはどれくらいかという、東海道新幹線と同じくらいです。

4 地域公共交通の「品質保証」

■「競争から共創」の第一歩・・・八戸駅線共同運行化

- 八戸駅⇔中心街(三日町)間を運行する、2事業者22系統の運行計画を、八戸市営バスと南部バスに決定し、「競争から共創」の第一歩として実現を目指す。

【運行ダイヤ】 八戸駅発車平日時刻

【従前】 9:03 9:17 9:28 9:31 9:40 9:43 9:48 9:59  
⇒2社が 112.5往復、日々運行

【現在】 9:00 9:10 9:20 9:30 9:40 9:50 10:00  
⇒2社が 100往復、日々運行(08年4月～)  
⇒2社の定期券共通化により共通化

【効果】 両事業者ともに「乗客増(馬子北)達成(2008年度) (乗車人員) 135万4千人 → 144万1千人、乗客も4割増 (収入) 1,587万円の赤字 → 2,228万円の黒字」

ところが今は10分間隔にきっちり整えました。そうすると運行本数が減りました。2つの会社の定期券を共通化して、乗り場も別々だったのを一緒にし、その結果、お客さんは対前年比6.4%増、赤字路線だったのが、一気に2,556万円の黒字路

線になりました。

たったこれだけの工夫でこれだけのことができるということです。全く費用はかかっていません。22往復も減っていますから、費用はむしろ減っています。減便の中でもお客さんを増やしたという事例です。

ところが、これでは満足しないわけです。なぜかという、1年後にやったアンケート調査のなかで、認知度が56%でした。56%しか知らないのにお客さんが6%増えたということは、残り40%の人に伝えれば、もっと増えるのではということで、2つのバス会社が一緒になってポケット版の八戸駅～まちなかの時刻表を作り、バス停、駅、ホテル、まちなかのデパート等で置いてもらうことをしています。これは事業者負担で事業者独自でつくっています。

#### ■さらなる「事業者連携」で公共交通の品質向上

乗り場には「バスならいつでも乗れる。10分おきに発車」と書いてあります。北上駅～さくら野間もかなりの本数が走っています。バスだけで十分に北上駅と市の中心部の間は往復することができます。

八戸のほうでは、昼間でも10人、20人が駅から乗ってくるのはざらです。最近、近くの駐車場に車を停めて、まちなかではバスで行くというパーク&ライドをしているという話を聞いたこともあります。2008年4月1日からこの取り組みをしました。

4 地域公共交通の「品質保証」

■さらなる「事業者連携」で公共交通の品質向上

【Step1】2008.4.1<

- 八戸駅線発車間隔・共同運行化の実施
- ⇒利用者増・乗車効率向上・収支率向上の効果

【Step2】2010.10.1<

- 終バス後の乗合タクシー(シンタケ)登場

「事業者ごと」「モード(交通機関)ごと」の施策ではなく、「絡め手」の取り組みによって、地域公共交通の「品質向上」が図られる。

ところが、一つ弱点がありました。最終バスが22時25分で、八戸に到着する最終新幹線が当時は23時ちょうどです。ある方から問い合わせがありました。朝は新幹線に乗るのにバスに乗るが、帰りの最終新幹線で来るとバスがない。どうすれ

ばいいんだ、もう少しがんばれないか」ということでした。バス会社のお話では、そうなると人を一人雇わなければならないので難しいですねということでした。確かにそうなんです。簡単にできるように見えますが、労働時間でこれ以上運転してはいけないという規則がありますので、人を雇わなければならないのですが、そうすると、コスト高になってしまうのです。だったら、空いているタクシーはたくさんあるのだから、タクシーにバス路線を走ってもらいましょうということ、昨年の7月31日からは終バス後の乗合タクシー「しんたくん」を始めました。こちらと同じようにポケットサイズの広告媒体を作って、ホテルや駅などに置いています。

おかげさまでこちらのほうも、一時期は利用が落ちた時もあったのですが、トータルで赤字は出ていません。事業としては儲かりはしませんが、とんとんでできています。

今日、あるホテルから苦情のメールが来ました。「なぜうちのホテルの近くに来ないんだ。お金を払うから、うちの前まで来てほしい」ということでした。その金額をもらえると、収支率125%になります。はい、契約しましょうということで、さっそくタクシー会社の社長が今、現地に向っております。

こういった取り組みをしていると、いろいろな反応があります。ホテルの方は反応が早い様に思います。

ここで「事業者ごと」、「モードごと」の政策ではなく、「絡め手」の取り組みで公共交通の品質保証が図られる。これで八戸の場合には、最初の新幹線から最後の新幹線まで全便、まさにアクセスする便は100%公共交通で確保するということが成功したわけです。

#### ■ 案外、ビジネスホテルは公共交通を重視？

Sホテルという、スーパーが経営していたホテルです。

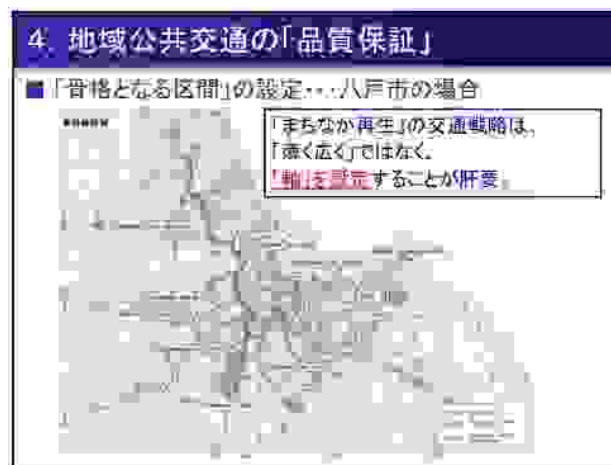
ホームページをみますと、スタッフのおすすめ情報 東北新幹線はやて最終便接続深夜乗合タクシー『シntaxン』スタート！シntaxンを使うと便利に安くご利用になれます。と、ホテルのブログに書かれてあるわけです。こういうホテルがここだけではなくて、あと2か所くらいあります。今日、苦情のメールがきたのはその中のある

1か所程です。随分、離れたところでも書いてくれているなどと思ったら、やっぱりうちの前にも欲しい。お金をうちで出しても欲しいということでした。何故ホテル業界が考えるか、理由はわかるんです。



八戸って新青森が開業して、新幹線は途中駅になりましたよね。でも、新青森の弱さって駅周辺にホテルがないんです。だから宿泊する人は結構八戸で降りているってことが、最近の動向でわかったんです。そうすると、八戸駅の周辺のホテルがまず満室になります。ところが、まちなかのホテルはガラガラ。まちなかのホテルは、こういうものと上手くリンクをしながら、お客様を呼び込みたいという腹のうちのうちが聞いたところによるとあるんです。そういったかたちで、まちなかのホテルとリンクしながらやっていくというのがあります。

#### ■ 「骨格となる区間」の設定…八戸市の場合



しかし、こういうことができるのは全部が全部の路線でやれるわけではありません。八戸の場合には幹線軸というものを設定しています。この広いエリアを全部10分おきに夜11時まで走らせる

のは無理ですから、路線を限定して走らせます。つまり、まちなか再生の交通戦略というのは薄く広くすればいいのではなくて、軸を定めてそこを徹底的に品質を上げてやっていきましょう。ということが、実は大事だろうと思います。

## 5. 「お出かけ」の品質保証へ

### ■「お出かけ」の品質保証ができていない例

#### ①「高校生活」を謳歌できないバス（例）新郷村～八戸市

もうひとつ品質の話です。「どういうことか」と、「高校生活」を謳歌できないバス。八戸の近くに新郷村という村があります。この村には高校がありません。その高校へ通うには八戸に皆さん通います。青森県の場合、公立高校に行きたいという希望がありますから、スクールバスがなく一生懸命、路線バスで通います。ところが新郷村から八戸に行くには、始業時間ギリギリの朝 8 時 06 分着のバスしかありません。それから帰りは 17 時 00 分発しかないんです。

5 「お出かけ」の品質保証へ

■「お出かけ」の品質保証ができていない例

「高校生活」を謳歌できないバス（例）新郷村～八戸市

- ・路線バスでは、「高校に通学できない」「部活ができない」「バイトができない」「友達とミスタードーナツに行けない」
- ・自治体が支払う「運賃の運賃時」を「お出かけ」の議論

町村名	人口	八戸中心街迄の運賃	最後バス(夜間)時刻
野上町	14,770	580円(バス)	20時43分(ラビア)
南部町	21,348	800円(バス)	20時27分(ラビア)
三戸町	12,285	1,170円(バス)	20時00分(本八戸)
おいらせ町	25,067	860円(バス)	20時00分(本八戸)
三戸町	19,973	1,000円(バス)	19時49分(ラビア)
田子町	6,832	1,430円(一部路線)	18時17分(ラビア)
新郷村	3,106	1,630円(バス)	17時00分(ラビア)

新郷村(ラビア) 8時06分発  
八戸市(ラビア) 8時06分着

八戸市(ラビア) 19時12分着

八戸の進学校は、予備校がないので、ゼロ時間目と言いまして 7 時 35 分から授業をやっていきます。そうすると、この時間だと進学校へ通えないことになります。お母さんが、八戸で働いていて送ってくれない限りは進学校に入れないんです。しかも 17 時 00 分です。まちなかでいくと部活ができない、バイトもできない、友達とミスタードーナツにも行けない。そうすると活動の選択肢が広がらない。もしも、このダイヤを 2 本ぐらいうずらして夜 7 時、8 時で帰れるバスが仮にあったとしたら、高校生が友達とミスタードーナツで会話できるかもしれない。ミスタードーナツといわず、地元の喫茶店で会話できるかもしれない、高校生

がアルバイトしてくれるかもしれない。八戸に進学の為に来てくれる高校生が増えるかもしれない。実はこういうダイヤを 1 つ取っても、お出かけの品質が確保できるかどうか、すごく大事な事です。

### ■「お出かけ」の品質保証ができていない例

#### ②医療費・昼食代よりも「割高感」のある公共交通

一方、料金です。バス運賃って高いですよ。それはしょうがないんです。独立採算を原則としてきましたから、運賃でいかに儲けて、補助金を少なくしなきゃいけないってことを問われてきましたから。

5 「お出かけ」の品質保証へ

■「お出かけ」の品質保証ができていない例

医療費・昼食代よりも「割高感」のある公共交通

- ・後背人口の多い八戸市・・・東北有数の商圏人口・都市圏人口
- ・周辺郡部へ八戸中心街の移動手段として「普段使いしにくい」

⇒広域市町村圏の「誘客サービス」としての「品質保証」に模範

町村名	人口	八戸中心街迄の運賃	最後バス(夜間)時刻
野上町	14,770	580円(バス)	20時43分(ラビア)
南部町	21,348	800円(バス)	20時27分(ラビア)
三戸町	12,285	1,170円(バス)	20時00分(本八戸)
おいらせ町	25,067	860円(バス)	20時00分(本八戸)
三戸町	19,973	1,000円(バス)	19時49分(ラビア)
田子町	6,832	1,430円(一部路線)	18時17分(ラビア)
新郷村	3,106	1,630円(バス)	17時00分(ラビア)

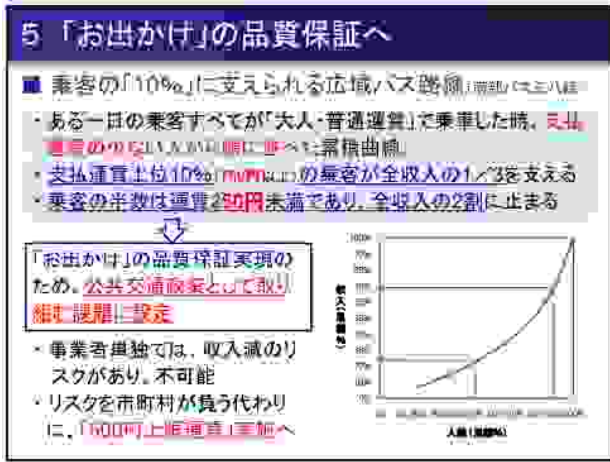
例えば青森の田子町です。八戸までの片道で 1,430 円、往復で 2,860 円かかります。昼食代よりも医療費よりもバス代の方が高い。これだと安心して郡部に住んでいただくことは絶対できません。しかし、八戸としては誘客サービスとしては品質保証ができる。つまり、これだったら八戸のまちなかに行くのはやめましょうという逆の発想になる。そうすると誘客サービスとして、どれだけこの辺りの運賃についても攻められるかということが考えられると思います。

### ■乗客の「10%」に支えられる広域バス路線

八戸の場合、いろいろシュミレーションしました。北上も花巻に向けて長い距離を走っている路線バスがありますが、このまちも同じだと思います。

縦軸（人数累積）と横軸（収入累積）があります。横軸は、運賃の支払い金額が少ない人から順に並んでいます。10%というのは運賃の少ない順で上位 10%に入っている人が横軸 10%上のとこ

ろです。40%は横軸40%上のところす。縦軸は収入の累積です。運賃の安い人から順に積み上げていき、だんだんグラフが高くなっていきますから、下に垂れ下がったグラフになります。



支払い運賃上位10% (750円以上) 少ない順の乗客、90%のグラフのところを見ると、収入で70%のところになります。つまり収入全体の3割を支払い金額が高い10%の人が負担して、この路線が維持されているということになります。

一方で、まちなかに住んでいる50%の人が運賃をどれだけがんばって払ったとしても、全体の2割にしか満たない。こういうことがわかる。もう少し遠くの人をもう少し来やすくする工夫ができないだろうか？という事で、八戸の場合には「500円上限運賃」というものを8市町村連携で10月1日からスタートします。

そしたら、この収入が平らになってしまいますから、収入は上がらないじゃないかという話になりますが、事業者によらせば収入のリスクは負担できるわけがないので、リスクは8市町村で分担して負いましょうってことです。

ただし、10%お客が増えれば利益が出てきます。10%ってどのくらいかという、1日10人程です。例えば、1,000人の10%増やしなさいってことになると1,100人です。100人増やすとなると難しいですね。30人の10%で33人です。つまり、一人の人を往復させれば2人ですから、達成できそうな気がしませんか？100人つかむのは大変だけど、1人2人3人って世界だとできそうな気がします。八戸の場合もそういう話です。お客が増えれば市町村がリスクを負う必要がなくなりますので、それを目指してやっていきたいと思いますので、10月1日からこういう事をやって遠くの方からでもまちなかへ、郡部の方は、まちな

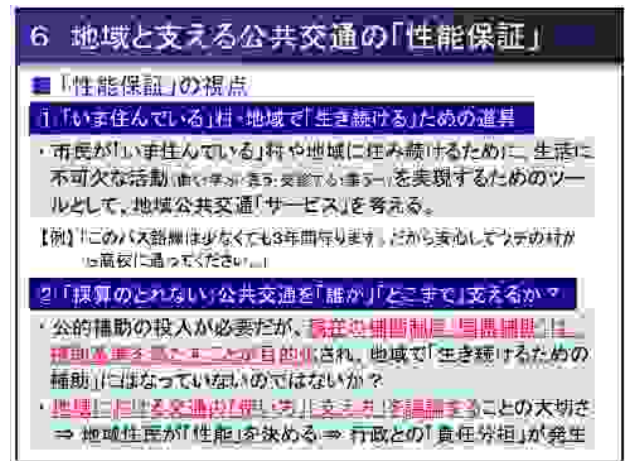
かの人を癒しの為に郡部に呼びこむ手段として公共交通の使いやすさを高めていこうという戦略です。

## 6. 地域と支える公共交通の「性能保証」

### ■「性能保証」の視点

「このバス路線は少なくとも3年間守ります。だから安心してウチの村から高校に通ってください。」福島の西会津の町長の言葉です。誰に向けて言ったかという、地元の中学生とその保護者です。

3年間このバス路線守ります。財政負担を伴いますが、それは当然、覚悟しておられると思います。



3年間というのが大事なんです。3年守るとすれば高校に通えるんです。いつ廃止されるかわからないバスに、子供の通学を預けられるかっていうと残念ながらそこまで信頼がありません。しかも、最近バスの方のお客が減っていて全国どこでも大変だというのは皆わかっていますから、バスのことで行政が検討し出した途端に、「もう、なくなるんじゃないか？」とってしまうんです。だから3年間守るということによって、自分の地域に住みながら下宿せずに安心して通えるんです。「こういうために支出をするんだ。」これは全うな話だと思うんです。かえってこの分支出するんだったら、交付税の算定の基準は多分プラスのはずですから、費用対効果はあるんじゃないかと思うんです。採算が取れない公共交通を誰がどこまでやるのかという議論は必要です。当然ながら、行政だけがやっていくじゃなくて、地域住民がどういうふうに通を支えていきたいかっていうと

ころも考えていかないといけませんねというのが発想も出てくるんです。

### 6 地域と支える公共交通の「性能保証」

■「性能保証」の視点

①「いま住んでいる」村・地域で「生き続ける」ための道具

- ・市長が「いま住んでいる」村や地域に「生き続ける」ために、生活に不可欠な活動（買い物・通学・通勤・通院）を実現するためのツールとして、地域公共交通「サービス」を考える。

【例】「このバス路線は少なくとも3年間存続します。だから安心しようという村が高級に通ってください。」

②「採算のとれない」公共交通を「誰が」「どこまで」支えるか？

- ・公的補助の投入が必要だが、**存在を補助制に「写真補助」性、種別を異なる「二重」目的化**され、地域で「生き続ける」ための補助は「白紙」になっているのではないかと？
- ・**地理に「支える交通の「形」を「支える」を議論**することの大切さ ⇒ 地域住民が「性能」を決める ⇒ 行政との「責任分担」が発生

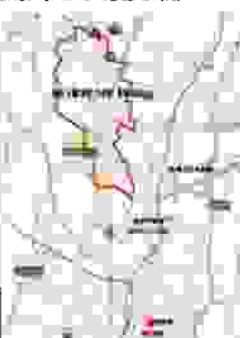
### 6 地域と支える公共交通の「性能保証」

■山形市明治・大郷地区「スマイルグリーン号」の例

山形市明治・大郷地区

- ・山形市の北端（山形県「Imken」）に位置
- ・東西2～3km、南北3kmの範囲に約3,000人が居住（947世帯）
- ・約10年前に路線バス（山交バス）が廃止された後、**山形市が「地域交通」を「路線制」に「写真」**
- ・エリア内にスーパー・CVS・医療機関・中学校・高校が立地せず

⇒ 地域住民からは、**週夜数日の運行に不便を訴える声が強かった**



## 7. 「青空バスターミナル」の発想

### ■「一見さん」には案内できない複雑さ

### 7 「青空バスターミナル」の発想

■「一見さん」には案内できない複雑さ

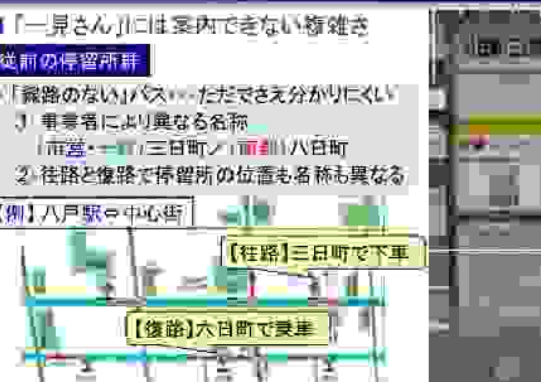
従前の停留所群

- ①「線路のない」バス → ただでさえ分かりにくい
- ② 事業者により異なる名称
  - 市営・三日町・三日町
  - 八日町
- ③ 往路と復路で停留所の位置も名称も異なる

【例】八戸駅⇄中心街

【往路】三日町で下車

【復路】六日町で乗車



これは八戸の昔の停留所です。これはこの間クズ鉄になりました。八戸の場合、『八日町・三日町』というように、同じバス停なんですが事業者によって名前の言い方が違うんです。しかも、八戸駅からまちなかまで向かいます（市営バス・十鉄バ

ス）バス停の降りる場所は三日町というバス停で降りる。もしくは南部バスに乗ったら八日町というバス停で降りる。でも、バス停の位置は一緒です。この時点で何が何だかわかりません。一方通行ですから、表通り・裏通りがあります。帰りは裏通りの六日町というバス停から乗ってください。最初からまちなかに訪れた人はわけがわからない。

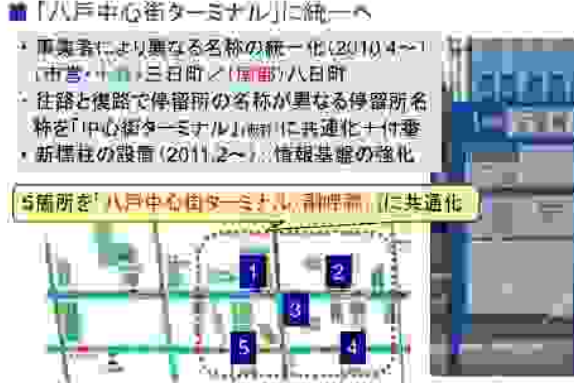
### ■「八戸中心街ターミナル」に統一へ

### 7 「青空バスターミナル」の発想

■「八戸中心街ターミナル」に統一へ

- ・事業者により異なる名称の統一化（2010.4～）
  - 市営・三日町・三日町
  - 八日町
- ・往路と復路で停留所の名称が異なる停留所名称を「中心街ターミナル」に共通化し付番
- ・新標柱の設置（2011.2～）情報基盤の強化

5箇所を「八戸中心街ターミナル」副呼称に共通化

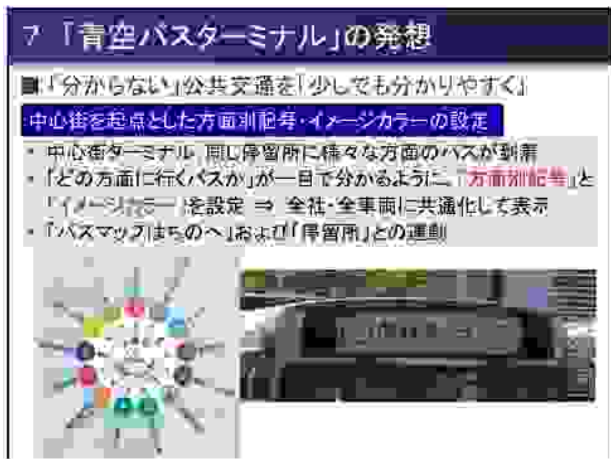


これを改善しようということから、「八戸中心街ターミナル」に統一されました。これが青空バス停ターミナル、八戸中心街ターミナルです。5つのバス停を統一名称にしてしまう。ただ地元の人にしては三日町、八日町という名前は親しみやすい名前ですから、副呼称として残しておく。1番・三日町、2番・八日町、3番・中央通り、4番・五日町、5番・六日町。1・2・3・4・5というバスの番号にすることにしました。だからここに大きく1（写真参照）と書いてあります。今の場合ですと、5番のバス停から乗ってください。3番から乗ってください。と、番号で説明できることになったことで、特にホテルの方を中心に好評です。

### ■「分からない」公共交通を「少しでも分かりやすく」

八戸にはこういうバスマップがあります。路線が複雑なんです。色別になっていますが、ご覧の通りアルファベットが入っております。さっきのバス停の『H』とか『P』とうっすら書いてありますが、これはこの「方面別記号」になります。アルファベットを覚えていれば、どちらの方面に行くバスなのか？という経路をまちがう必要がない。ということなんです。その情報をバスマップにも、

バスの方向幕にも、バス停にも全部一見的に情報を出していきましょうと情報企画統一をしています。



### ■道標にもなるバス停留所

一方でまちなかバス停が道しるべにならないかな？という発想なんです。これはイギリスのオックスフォード市のバス停の様子の写真です。すごく高いことがわかりますね。『R7』って書いてあります。まちなかの地図にも『R7』の場所が載っていて、このバス停の番号によって番号を遠くから視認できます。地図と組み合わせることによって、自分がどこにいるか？という道案内にもなるってものを一昨年見ました。



### ■早速、「八戸中心街ターミナル」でも…

八戸でも真似てみました。番号のフラグを高く設置しています。交差点からでも番号が見えます。ですから、「駅の方には何番に行けばいいですか？」  
「5番に行けばわかります。」  
「5番どこにあるんですか？」  
「あそこに5って見えますよね？」  
これだけで済むようにしました。『フラグ』っていう

ものをこだわってたてました。ところが、道路管理者が納得しませんでした。全国どこを見ても見たことがありませんから、こんなもの作れるわけがないだろうとなったんです。



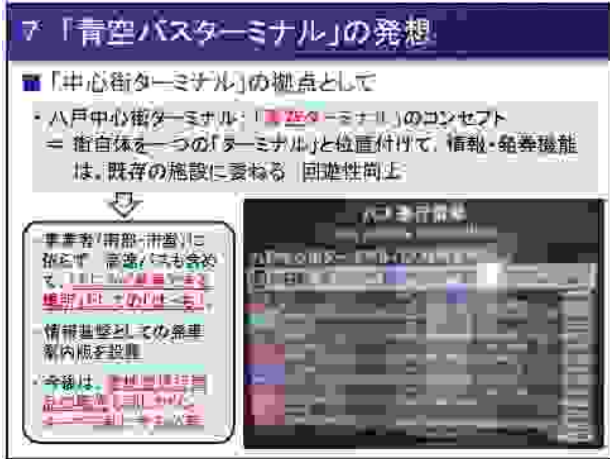
市役所とバス会社が相当頑張ってくれ、この模型(バス停)をつくったんです。フラグまで入れると高さ3メートル少し、幅も一番広いところで1メートル40センチ程あります。それをプラスチックで模型をつくって置いてみたんです。下50センチあけてあるから、問題ないでしょうと、人のいることも確認できるでしょう、足も見えるでしょうと、道路からぶつかったり障害もないでしょうと、全部一カ所、一カ所バス停にバス会社と市役所の方が、模型を運んで置いてみて交渉をしてなんとか出来たのです。バス会社と市役所の方との努力の結晶で、これが出来ました。

### ■「中心街ターミナル」の拠点として

一方で、『ターミナル』という名前が付きましてから、いろいろ批判がありました。どうしてこれがターミナルなんだ？バスターミナルというのは、建物がなきゃバスターミナルと言わないんじゃないか？という話がありました。わたしの中に考えがありました。それは、まちなかにある既存施設とまちなかの空き店舗にバスの案内所をついたり、乗車券発券場所をつくることによって、まちなか全部をバスターミナルにしよう。それが『青空バスターミナル』です。

海外では当たり前前の発想なんです。先程のプトラプールでも全く同じで、バスターミナルの建物はありません。でもバスターミナルという名前の建物はあります。ありますが、隣の国まで行く路線とか特別な高速バスのようなものしか建物の

中に入りません。普通の市内の路線バスの場合には、全部外に出す。これが海外ではターミナルの基本なんです。まち全体をターミナルと位置づけて、情報発券機能は既存の施設に委ねる、そうすることによって回遊性向上に繋がるじゃないかという話です。



最近施設の中でできたのは、『バス運行情報』と  
いって、行き先、何時何分発って、なんか空港み  
たいですね。こういう発車案内版がまちの中に  
今、一個できました。

これ、インターネットで取れるようになってい  
まして 今、あるホテルがこれをネットにつない  
でフロントで見せるようにしようとなり、ま  
ちなかに液晶表示板ができればとしています。こ  
の財源はいくらかかるかと思われると思います。  
正直言いましょう、市の負担金 7 万円です。総務  
省の ICT の予算で、まちなかスタンプラリー  
ってやっていたんですが、その中にこのプログラミ  
ングを入れるよう補助金に上手く抱き込んで申請し  
たんです。市で財源で買ったのはテレビ 28 万円  
だけです。

しかも 1/2 が国から補助で、1/4 を事業者が負  
担したので、市の負担金は 7 万円です。メンテナ  
ンスはエクセルでそのままデータを読み込ませれ  
ば表示できるようになっていますから、パソコン  
が壊れたら買い換える必要はありますが、事業者  
がエクセルの打ち込みを頑張ってくればかかり  
ません。パソコンも観光情報のビジョンと共有し  
ていますので、費用を観光情報の方でもつと必要が  
ないということです。総工費 7 万円。テレビ代 28  
万円。お金をかけずになんとかやっけていこう  
ってやっているコンセプトですから、いろんなところ  
からお金をみつけてきて、なんとか今こういうこ  
とをやろうと頑張っています。

高速バスを含めてとにかく発券できる場所に  
しました。今までまちなかに定期売り場などバラ  
バラに事業者ごとにしてきたのを、新しく「はっち」  
という施設が八戸にできました。そのなかに発車  
案内板を置きました。そこにインフォメーショ  
ンカウンターがありますが、全部、高速バスを含  
めてすべての定期券売り場などの施設を集約し、  
そこに行けば全部の乗車券や、すべての情報が手  
に入るという場所を 1 ヶ所つくったんです。そう  
することで、まちなかの施設を活かしながらま  
ちなか全体をターミナル化するという構想が 1 つできた  
わけです。

### ■のりば案内のリーフレット制作

のりば案内のリーフレットというのもつくりま  
した。

1 番、2 番、3 番、4 番、5 番乗り場からどう  
いう方向に行けるんだということが情報で載って  
います。

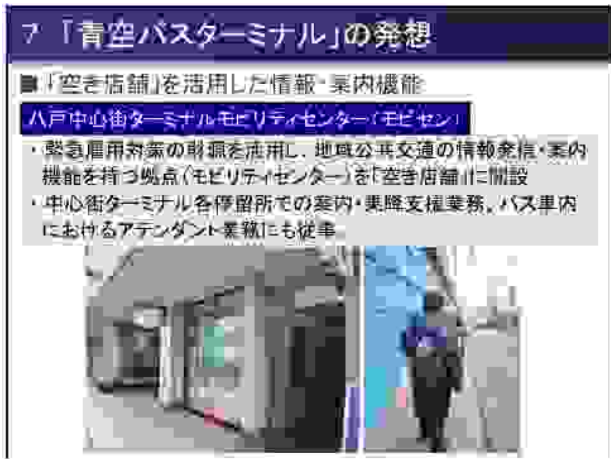
### ■「空き店舗」を活用した情報・案内機能

それから八戸中心街ターミナルモビリティセン  
ターっていう施設があつて、通称「モビセン」っ  
て言いますが これも中心市街ターミナルの機能  
のひとつです。昔、喫茶店で今、空き店舗なの  
ですが 空き店舗の中にバスの総合案内所の機能  
をしています。これはさっきとかぶるじゃないかと  
思われますが、写真をみてください。バスターミ  
ナル 3 番乗り場のところに男性が立っています。  
この人はなにやっているのか？というのと、この 3  
番乗り場のバス停というのは八戸の 1、2、3、4、  
5 番のバス乗り場の 1 日の通過バス本数を足すと  
2,000 本です。だから 1 ポール辺り 400 本通ります。  
1 分 30 秒おきに 1 本通る場合もあります。こ  
のバスがどこ行きですという案内が十分できない  
場合もありますので、その時の補助をする人にな  
ります。そのお金は緊急雇用対策の財源を使って  
雇っています。ですから、持続の件についてはこ  
れから頑張らなくてはいけません。

ただ、南部バス・市営バスと事業者ごとにあつ  
た販売所を 1 ヶ所にしたことで 南部バス、市営  
バスで持っていた定期券販売所の人件費が要らな  
くなったので、なんとか数百万はいけるのではな  
いかと考えています。それからもうひとつ、中心  
街ターミナル案内ですが、この人たちは今、バス



に乗っています。病院を経由するようなところとかのバスに乗って、アテンダント業務をやっています。バスの運転手がなかなか気付かない、手の届かないところの案内もこのモビリティセンターでやっています。つまりバスに関する交通まちづくり活動拠点と、実際の交通に関する利用案内所を2つの既存の施設、あるいは新設することによってまちなか全体をターミナルにしようというような発想でやっています。

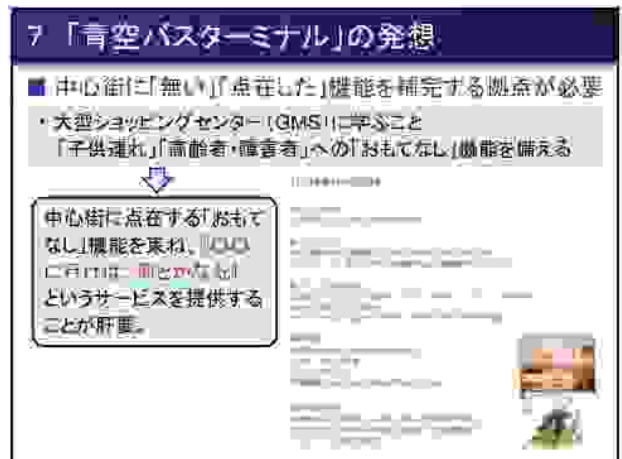


### ■中心街に「無い」「点在した」機能を補完する拠点が必要

ただ、まちなかというところは、交通のまちづくりの発想って考えていくと、ご案内のおもてなし機能がないんですよね。これは私の近くのらぼーというホームページから取ってきたのですが、「お子様連れのお客様 おむつの交換はどこで出来ます、ベビーカーはどこで貸し出します、哺乳瓶のお湯はここにあります」と、書かれてあります。確かにショッピングセンターというのは、こういう子供連れや障がい者、高齢者へのおもてなし機能を結構重視しています。どこに何があるかはホームページで情報提供されていますが、残念ながらまちなかにはこういうところがない。わたしも今年、子供が生まれる予定ですが、自分の子供を連れてまちなかに行くか？ショッピングセンターに行くか？と、なる時、やっぱりおもてなし機能のある使いやすいショッピングセンターを選んでしまうと思います。

まちなかでも個々のお店でやっているかもしれませんが、でも、おもてなし機能というものがどこにあるのか？全然情報がわからない。できればワンストップにしたいです。どこに行けば何があるというこういうサービスを提供していくことが肝

要です。これも今、青空バスターミナル、中心街ターミナルに結びつけていければいいなと考えています。



### ■北上市中心街(さくら野)周辺の「バスのりば」

では、北上ではどうか。北上も似ています。北上中心街から北上駅間は平日 70 便運行されていますとなっています。でもこの乗り場、6 か所に分散されています。一方通行じゃないはずなんです分散されています。本通り 2 丁目、新穀町と含めてこれだけ本数が走っていますが、停留所がバラバラであるためになっているために あまり本数がないねと見えてしまう。まちなかでの走り方とか番号などの誘導案内を充実させることによって、北上のバスももっと使えるはずなんです。ですから八戸のような青空バスターミナル構造の似たようなことを北上でもできると思っています。



## 8. モビリティ・マネジメントの実践

### ■モビリティ・マネジメント

モビリティ・マネジメントというのは、路線再編といったような「ハード面」の整備を行う一方

で、コミュニケーションを重視した「ソフト面」のアプローチをすることで 公共交通への利用転換を図っていく。八戸の問題ですが、中心街の来訪頻度です。10代20代は、月に7回来る。大学生に入ると極端に減る。これを公共交通で上手くアプローチすることができないだろうか？バス会社も同じことを思っていたんです。高校生はよくバスを使ってくれる。親が大学生は車やバイクを買ってくれるので公共交通を使わなくなる。そうすると、まちのお客の低下する時期とバスの低下する年代層が、実は重なっている。

■大学生向け企画乗車券Can - Passの試行

そうすると市内に立地する大学生をターゲットにして、もう少し考えられないだろうか？その発想でできたのが、『大学生向け企画乗車券Can - Pass』です。これは南部バス、市営バス両方も使えるバス乗車券で、1日乗車券と4回乗車券です。4回乗車券というのは、1回降りるごとに1枚切り離す乗車券で運賃は関係ありません。ですから4人で分け合って使うこともできるし、1人で4枚使うこともできる、そういうチケットです。しかも、半券を持っていけば、まちの中で

特典が得られることになっています。

すごいのは、ある居酒屋でこのチケットを持って行けば10%になることになっている。この乗車券600円です。6,000円分使えばもとを取れる。1回まちなかで買い物をするとバス代が実質タダになるということ、学生が最近気付いてきているらしいです。でもなかなか学生に浸透しなくて、学生に販売促進ポスターをつくってもらっていました。そうすると学生自身もこういうものがあるんだとわかっていいじゃないかということになりました。

■Can - Passの経験で学んだことを「活かす」(ikasu)

ということで、大学生がこのようなチラシをつくってくれました。八戸には八戸工業大学と八戸大学があります。一昨年の12月から売り始めたのですが、八戸工業大学で38枚売れたのが、八戸大学では0枚。ところが、4月に入った途端に八戸大学では38枚売れ出しました。4月の新入生のオリエンテーションで「八戸まち×バスなび」広報があったと聞いております。12月になって八戸工業大学97枚、八戸大学33枚。1日乗車券が売れないのでやめて、4枚つづり乗車券だけ売りました。4枚つづり乗車券ですから、100+30=130枚。130枚×4=520。上手くいけば520人がまちなかにそういったかたちで実際使われていることになります。

実は最初失敗したのが、当初は半券を提出して商店で特典を得られるシステムにしていたので、全然どこで特典を得られているのかを追うことができなかったのです。

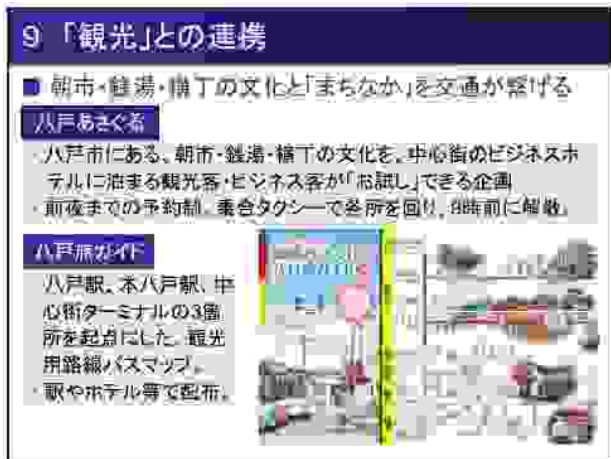
今のカードは、いかのマークを付けて活かすと

かけているんですがここにトクトククーポンをつけまして、これを使うとまちなかのどういうところでどんな特典が得られているのか？とわかるようなシステムにしています。人気なのは居酒屋と美容室です。ここで使えばもとは取れるそうです。600円で買って10%オフですから、髪の毛染めても切っても、居酒屋で飲んでも、うくということで学生が使っているということです。

## 9. 「観光」との連携

### ■朝市・銭湯・横町の文化と「まちなか」を交通を繋げる

それから観光との連携、これも大事です。八戸では朝市・銭湯・横町が3大文化です。八戸の人は朝5時から銭湯がやっていますので、出勤前に銭湯に行くという文化があります。まだその文化を守っている方がたくさんいる。横町という夜のお店ですね、一見さんお断りの敷居の高いというようなところの文化もある。これとまちなかを交通で繋げるということで乗合タクシーだったり、こういうバスのリーフレットを各地で配布したりしています。



「八戸あさぐる」というのは八戸のコンベンション強化をやっています、前日の夜12時までにホテルのフロントに予約して頂けると、翌朝7時に乗合タクシーが迎えに来ます。で、9時前に解散をします。それまで銭湯に行ったり、朝市でご飯を食べたりしてくださいね。といった具合になります。八戸の文化をお試しできることになっている。何故9時前に解散になるのかというと、そのまま出張できますよね？会議とか始まるのは10時とかじゃないですか。9時に解散したら余裕ですよ。普通は7時は朝食をホテルで取る時間

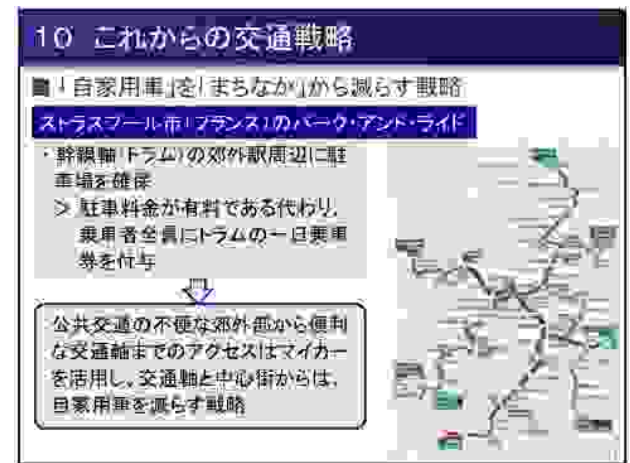
帯なので、朝食をホテルで取るのではなくて、まちなかとか市場の地元にお金が落ちる方向で取ってください。それを支えるのが、「八戸あさぐる」という乗合タクシーになります。交通と観光を上手く連携させている1つのビジネスモデルです。

今度3月から登場するのは、『金パス10』です。毎週金曜日飲み会の多い日、とくに年度末になれば歓送迎会が増えますよね。ここで利用可能な一日乗車券を売ってしまおうって考えです。ここに、**金曜日の新常識！**って書いてあります。

ただし条件があって、行きの通勤には使えないんです。理由は、オフピークの時にこれを使って欲しいということで値段も下げています。行きの時はお金や定期券を使ってもらえけれども、帰りの時にはこれを使ってもらえ。オフピークで事業者に入収入のなかった時間帯や曜日に使ってもらえることで、事業者にとって新規収入を数えられるのでこういうプロジェクトをスタートものです。もちろん好評がよければ、10をセブンにするとこれから考えなければなりません。

## 10. これからの交通戦略

### ■「自家用車」を「まちなか」から減らす戦略

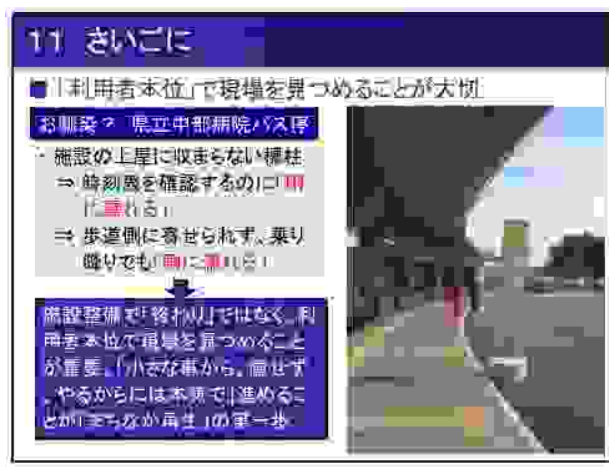


今までバスをどれだけ利用促進するかといった話をしてきましたが、自動車をまちなかから減らすといった戦略も大事です。フランスのストラスブール市 パーク・アンド・ライドとありますが、日本と発想が全然違います。日本って、バス停の近くに駐車場を持ってきて駐車場を無料にしてバスに乗ってもらう。向こうは違います。駐車場を有料にする代わりに乗車券を全員に一日乗車券を発行します。15人乗ってきたマイクロバスが止まりました、どうするのか？15人分の乗車券を発行

します。どういうことか？というと、この軸は公共交通の軸で徹底的に車を増やす、それ以外のところは公共交通が行き届くわけがないんだからそこまでは車を使っていただきましょうと、車を使っていいところと抑制するところのゾーニングがはっきりしているんです。総合交通戦略というものも、まちなかの再生の交通戦略にはバスを利用促進するだけじゃなくて、自家用車を減らす戦略というのも大事です。

## 11. さいごに

### ■「利用者本位」で現場を見つめることが大切



お馴染みの県立病院のバス停ですが、「どうして、バス停が屋根のかかっている雨に濡れる場所に置いてあるのかなあ。」と思います。施設整備で「終わり」ではなく、利用者本位で現場を見つめることが必要だということを言いたかったのですが。いろいろ申し上げてきましたけれども、なんでもいいです。お金がなければ小さな事から、工夫をすればやれることはたくさんあります。臆せずに、やるからには本気というふうに進めていくことが、まちなか再生っていうところの第一歩だと思います。以上になります。

—ありがとうございました。—

## III. 質疑応答

### 感想・質問1

まちなかバスターミナルの現在の状況ですが、細かい運用はやっと現場の人から意見がもらえたので、10月までにむけて調整中です。利用促進なども同時進行でやっていかなければならないということもあるので、商業観光課とも連携し取り組んでいきたいです。

### 回答1

吉田氏

八戸に比べて難しいところは、八戸の場合路線を変える必要がなかったんです。ところが、こちらの場合には走らせ方を変えないとパターン化できないという、そのところがちょっと難しいところでもありますね。県交通としても、議論上場に持ってきてくれているというので、そこはいけると思います。

### 感想・質問2

上限の金額の話で、口内の方の話を聞くと往復で1,300円もかかり、さらに過疎地運送を使うと1,500円もかかってしまい高いので、無理に誰かに送ってもらうという考えの方がまだあると感じています。それが1,000円となればハードルが下がって気持ちも変わるのかなと思いました。

### 回答2

吉田氏

ありますよね。しかも買い物回数券とか県交通にもあると思うので、実質的に片道400円とかそのくらいまで下がると思いますから、そうするともっと利用しがいがありますよね。

### 感想・質問3

県交通は定期券とかどこで売っているんですか？

### 回答3-1

おでんせぐろ〜ぶとか、営業所かな。

### 回答3-2

吉田氏

それもまずいですよね。どこで売っているのか？をちゃんと明確にしておかないと。本部がこちらじゃないから力が入っていないかもしれません。八戸では、統一化がポイントで会社帰りに定期券売場が閉まる場所が多かったので使え

なかったため、ここは朝9時から夜9時まで売っています。

#### **感想・質問4**

青空バスターミナルの発車案内板は、ソフトさえ用意すれば、北上でもすぐ出来るのでしょうか？

#### **回答4**

吉田氏

ソフトが特殊なんです。プログラミングがあって字体が独特なんです。ユニバーサルデザインフォントとって、小さくても視認性が高い字体なんです。特殊なプログラミングを業者をお願いしているので、少し難しいかもしれません。でもネットで、あるホームページにはそのまま映れるように出来ている。

先程7万円とは言いましたが、デザインにはお金がかかっています。去年のまちなか再生モデル事業のふるさと財団から頂いた費用の委託費の中に、デザイン料を入れています。八戸はそのへんのやり方が上手いです。これをデザインした人は、羽田空港の国線ターミナルのANAの案内表示をつくっている人です。それとバス停ですが、東京メトロとも似ていますので、ということはそういうことです。

交通関係専門のデザインをしている人が、デザイナーとしてやってくれていますので、それなりのもので出来ています。でも組み立てたのは地元の方ですから。デザイン、その辺には投資をしています。かっこよくなったという市民の皆さんから反応があります。かっこいいっていいですね。若い人が使うようになります。

#### **感想・質問5**

これがまちなかバスターミナルになりますと、10分おきにバスがくるわけですから、時刻案内など見なくてもいいことになりますよね。

#### **回答5**

吉田氏

新幹線を降りて30分以上待った経験がないですから、それなりの本数はあるんだと思います。これを活かしたいと思います。

#### **感想・質問6**

バスの需要と供給関係ですが、八戸にしても30

万あたりの人口。そこで北上だと10万切りますが、ずっとバスが運行可能やっていけるかという希望というのは何かあるのですか？

#### **回答6**

吉田氏

正直に言うと、今走っている本数がどれだけ残っているかどうか？という話になります。八戸は24万ですが、10分に1本で黒字が取れるのは、ある意味例外的です。山形市も同じ24万人なんです。山形市は30分に1本で赤字です。もともと八戸の場合には、無駄な路線もかなりありますが、市営バスの本数が昔から残っていたので、市民の中で「そこそこ使えるね」という印象が根付いていたのが要素として強いです。

だから、どのくらいの本数の環境があるのか？というところが、バスの採算性を含めて勝負の決めてになったと思います。

北上の場合でいうと、横川目線。あそこは駅と中心街とそれから大型商業施設も含めて運行しています。例えばああいうところは30分に1本という高頻度で動いていますから、幹線軸としてみせていくとお客が付いてくる。八戸でも色を変えているとかそういうわけではないんですが、横川目線に運用する車両の色だけを変えてしまうとか、この路線は30分に1本という他の路線より多い路線ですよという1つの商品としてみせてしまう。そういう感覚が必要だと思います。実際、このくらいの人口があれば採算が取れるという、勝利の方程式というのはあんまりないし、出しにくい。八戸の10分に1本も走りすぎじゃないかっていう事業者側で採算したのですが、なんだ取れたじゃないかという感じです。部分的に7分や5分ヘッドにしなきゃならないんじゃないかと路線もあるくらいです。

でも、そのくらいのサービス提供もするとお客も付いてくるというような、モチベーションの方に持っていけるかというところが1つの大きな勝負になります。八戸の場合でも幹線軸をしぼってやったというお話をしましたが、そういった軸上でやる必要があります。北上でやっているような計画のところでも軸をどこに添えるのか？という議論をしています。その議論というのは非常に大事です。

## 感想・質問7

横川目線は、結構昼間でも若い人が乗っていますし、バス停で待っている人も多いですものね。

## 回答7

吉田氏

鉄道もあるので無駄じゃないかって思うかもしれませんが、公共交通を使って生活をする土壌のあるところを、まずそういう可能性のあるところをしっかりと伸ばしていくってことを考えます。八戸の場合も、ここは、しっかりとやれるって思って信じて決め、次にピンクのところは、昔から人口が張り付いていたところだった為に決めたんです。ピンクのところは今はずでに、10分よりも間隔を狭めて運行してやっても黒が取れているところですよ。青のところと赤のところは20分おきに動かそうかというところでやっていて、このところはお客を育てているというところですよ。そういうふうに順々に取り組んでやっていくわけです。  
(4. 地域公共交通の「品質保証」 ■ 「骨格となる区間」の設定・・・八戸の場合 参照)

## 感想・質問8

品質保証の運賃の上限の話で、10%が支えるバス路線というのはなるほどな、と思いました。長距離を乗る場合はどうしても鉄道に比べて、運賃が高くなってしまいますのでバスじゃないものに控えた方がいいんじゃないかと考えてしまうのは当たり前で、その時に市町村で10%上限運賃はなるほどなと思いました。でも逆に難しいのではないかと？公共交通を使って暮らすんだというライフスタイルにシフトしていただくにあたっては、そういうやりかたもあるんだなと思いました。

## 回答8

吉田氏

初年度からどうなるかわからないので、ウラがあるんです。初年度は全額とっこうを入れるんです。定住自立権ですから。それで初年度乗りきって、ある程度伸びてきているところでホームイン。実はそういうカラクリがあります。8市町村の合意形成を図ります。8市町村で連携していることで、1市町村の持出しが少なく済みます。当然ながら3年以内には市町村のリスク支出はゼロで、あとは事業ペースで持っていく。3年間かけて10%のお客を得る努力をする。ずっと永遠に行政が持ち出しをしてやるってことは持続するわけが

ないので、短期間の中で育て上げていくといったことでやっていくそういう発想です。

それをやっていくには、お客がその後どういふふうに変化していったのかという方向もやっていたかなければならないでしょうし、目標値の議論もやっていたかなければならないと思います。ただこういう取り組みは、全国的に見て、市町村またぎでやるのは八戸が初めてです。

1つだけリスクがあるのは国土交通省は大丈夫？というのがあります。試験的にやるって意味合いもありますが、本来の運賃表を残して全路線を地域公共交通会議の共有地にするというかなりの荒療治をして一気にスタートすることにしています。でも事業所の方も実務的なつめもやっている最中で、スタートしましょうとなっています。

## 感想・質問9

いつまでもニーズがあるのか？というところが疑問だったところでしたが、やり方によってはニーズがあるし維持していけるということがわかったので期待したいなと思いました。

## 回答9

吉田氏

ニーズに合わせたと言いますが、その考え方は必要です。ただこれだけまちなかに人は来ない、これだけ人口が低下している状況だとニーズをつくってあげなきゃいけない。どうやって育て上げていくかが重要だと思います。

## 感想・質問10

お話にあったように、ニーズをつくらないとここは変わらないかなと最近思っていました。今このままだと下がるしかないこの状況の中で、今日のお話を聞いて、なんらかの仕組みを変えていけば、周りの商店街にもなんらか恩恵を受けられるのかなと思ったところです。

さくら野の建物が中心となったまちづくりというものが基本にあるとすれば、公共交通のまちなかバスターミナルという考え方というのは、これまでにないまちづくりの1つとして重要だなと思いましたし、それをうまく使うような仕組みや意識をテナントへお願いしたいなと思った次第です。