

明日をひらく地域活性化のための情報誌

地域づくり

特集 ■ 地域の新しい「生活の足」

2

2010

ISSN 1340-8917



三春ダム（さくら湖）

自由民権運動で活躍した河野広中の銅像
（三春町役場近く）

藩講所表門（明德門）



雪村庵（郡山市・JR三春駅から西へ1キロ）



冬の滝桜

- 1 巻頭エッセー ● 未来に誇れる「県都・千葉市」を目指して 熊谷俊人（千葉市長）

特集 地域の新しい「生活の足」

- 4 関連写真 鈴木文彦（交通ジャーナリスト）
6 地域交通の今後の課題と方向性 鈴木文彦（交通ジャーナリスト）
10 北海道当別町 官民共同のコミュニティバス運行 鰐淵真太郎
12 宮城県石巻市 住民一部負担による乗合タクシー 阿部 聡
14 前橋市 自転車積載バスによる公共交通 前橋市政策部政策推進課 交通政策室
16 金沢市 金沢バストリガー方式、産・学・官連携による100円バスの運行 中宮英範
18 愛知県豊根村 「がんばらマイカー」、地域を守る 稲垣 淳
20 滋賀県守山市 「守山リーフ方式」の可能性に期待 吉原史雄
22 大阪府箕面市 市民との公用車のカーシェアリング 箕面市総務部管財担当
24 広島市 持続可能な生活交通の確保について 石井 修
26 松山市 自転車を活用した地域交通づくり 遠藤敬二郎
28 地域公共交通の活性化・再生に向けて 多田佐和子（国土交通省総合政策局交通計画課 地域交通第一係長）

- レギュラーレポート 32 TOPICS NPO法人新聞環境システム研究所…福岡市
新聞リサイクルと公共交通振興の両立「歩く森ペパ」 加来睦博

- 34 平成21年度地域づくり海外調査研究事業
北欧に見る子育て・地域福祉の手法と環境に配慮したまちづくり

- 団体探訪
38 小園六区自衛パトロール隊
地域防犯パトロールで広がる人のつながり 神奈川県綾瀬市

- 40 NPO紀州お祭りプロジェクト
「おどるんや〜紀州よさこい祭り〜」で地域を明るく変える！ 和歌山市

- 全国地域リーダー養成塾
42 「熱いハート」のあふれる「地域力」（財）えひめ地域政策研究センター・松本 宏
43 まちづくりは郷土愛と地域の誇りから 茨城県高萩市・城戸圭介

- 44 〜北から南から〜
バスを守り育てる活動促進 石川県珠洲市

- 45 首長の思い「地域の底力」を活かした魅力づくり 五藤康之（三原市長）

- 48 センター通信

グラビア

- 2 地域の新しい「生活の足」

- 46 都道府県漫遊●秋田県 47 手前みそですが…●大分県臼杵市



「水かけまつり」前に川で身を清める

●表紙Ⅱ西方水かけまつり
（福島県三春町）
福島県三春町西方地区の「西方水かけまつり」は、町の代表的な冬の風物詩である。例年、地区の青年たちが元日の昼間、田んぼに集まり無病息災と五穀豊穡（ほうじょう）などを祈願して水を掛け合う。
西方地区では、三百年ほど前に疫病が流行った時、存亡の危機を迎えたが、鎮守「塩釜神社」近くの井戸から霧が立ち上ると、疫病が消滅した。住民はこれを塩釜神社の御加護と感じ、毎年水を掛け合い祝ってきた。これが「まつり」の由来という。
雪が舞う厳しい寒さの中、今年も、青年たちが元気よく水を掛け合い、観客を沸かせた。
また、三春町の春の風物詩といえば、根尾谷の淡墨桜（岐阜県本巣市）、山高神代桜（山梨県北杜市）とともに日本三大桜の一つに数えられる「滝桜」の開花。花見のシーズンには、四方に伸びた大きな枝から滝が流れ落ちるように咲く桜花を一目見ようと、多くの観光客が集まる。
●文Ⅱ古閑 ●カメラⅡ小形又男



千葉市長 ● 熊谷俊人

未来に誇れる「県都・千葉市」を目指して

昨年六月に千葉市長に就任いたしました熊谷俊人です。

千葉市では、昨年四月に前市長が、九月には前議長が逮捕されるという不祥事が続きました。私は、市政の刷新を求める市民の声に応える責任に加えて、全国最年少市長として若い世代を代表する責任も痛感しています。

私は、市長に就任して以来、市政に対する信頼の回復と、徹底した行政改革および財政の健全化に向け、全力で取り組んでおります。特に、入札制度の検証や情報発信・情報公開を積極的に行い、市民にはつきりわかる市政運営に努めるとともに、「脱・財政危機」を宣言し、危機的な財政状況を脱するため、市役所の仕事の総点検を進めております。

本年は、かつてないほど厳しい財政状況ではありますが、事業の大胆な見直しによる財政再建を進めながら、市民目線と民間感覚を取り入れた市政刷新に努めております。

私は、選挙で約束した六十五項目のマニフェストについて、具体的に、いつ、どのように実現していくのか、市民に分かるように工程表を策定し、事業ごとに、取り組み内容や実行スケジュールなどを公表いたしました。市民には知る権利があり、また、行政だけでは不十分なところを市民の力で支えてもらう。これからのまちづくりに市民参画は欠かせません。さらに、十年後、二十年後の将来のまちづくりに向け、大人の声だけでなく、子どもたちの意見を取り入れた基本計画の策定を進めています。

まちづくりは未来づくりです。その主役は、未来を一番持っている子どもたちです。

今まで行政にとって、子どもといえは守る対象であり育む対象でしたが、そうではなく、市民の一人として、自治を担う一員として認め、自主性を持つてまちづくり

に参画させることが何より重要です。

そのような観点から、本市では、「こどもの力（ちから）フォーラム」や、「中学生・高校生との座談会」を開催し、子どもたちと市長が、直接対話する機会を設けるなど、子どもの市政への参画を積極的に推進しています。

また、私は、「科学の都」をマニフェストに掲げました。千葉市には、京葉工業地域の企業群、千葉大学・東京大学生産技術研究所・放射線医学総合研究所など科学の最先端を行く学術研究機関があるほか、幕張新都心や、姉妹都市としてNASAの宇宙センターを抱えるヒューストン市もあり、これらを基軸に千葉市のイメージを確立し、千葉市科学館を旗艦として、大人も子どもも科学に親しむスーパースペース・シティを目指しています。

ところで、本年秋には、第六十五回国民体育大会「ゆめ半島千葉国体」と第十回全国障害者スポーツ大会「ゆめ半島千葉大会」が開催されます。

千葉市内では、「ゆめ半島千葉国体」の六競技種目と、「ゆめ半島千葉大会」の四競技種目などが実施されます。中でも、陸上競技は、千葉県総合スポーツセンターで行われますので、懸垂型モノレールとして世界一の長さを誇る千葉都市モノレールを是非ご利用いただき、千葉のまちの魅力をお楽しみいただければ幸いです。

なお、千葉都市モノレールでは、現在、社長の公募を行っています。民間の経営感覚で、さらなる経営改革と積極的な広報・営業活動に取り組みされる意欲のある方に会社の指揮をとっていただき、新型車両に順次更新し、次世代の「空中飛行鉄道」として、利用者に一層愛される公共交通機関に成長することを願っております。

私は、県都・千葉市を「若さと活気にあふれるまち」にするため、今後とも全力で取り組んでまいりますので、皆様のご支援とご協力をお願い申し上げます。



地域住民の一部負担による乗合タクシー「いない号」

● 石巻市（宮城県）(p12-13)



自転車が積載できる
路線バス

● 前橋市（群馬県）
(p14-15)



自家用自動車有償輸送
「がんばらマイカー」

● 豊根村（愛知県）(p18-19)



地域の新しい 「生活の足」

バスで本が
返せます

ふくろう図書館
西当別コミュニティセンター

**図書返却サービス
10月1日
スタート**

「ふれバ」で本が返せます！

<ご利用方法>

- バス車内で本を運転手に
渡してください。
- バスに乗らない方も、バス停で
運転手に手渡すことができます。



お問い合わせ

当別町地域公共交通活性化協議会
事務局（当別町企画部企画課内）

〒061-0292 当別町白樺町58-9
TEL 0133-23-3042
FAX 0133-23-3206



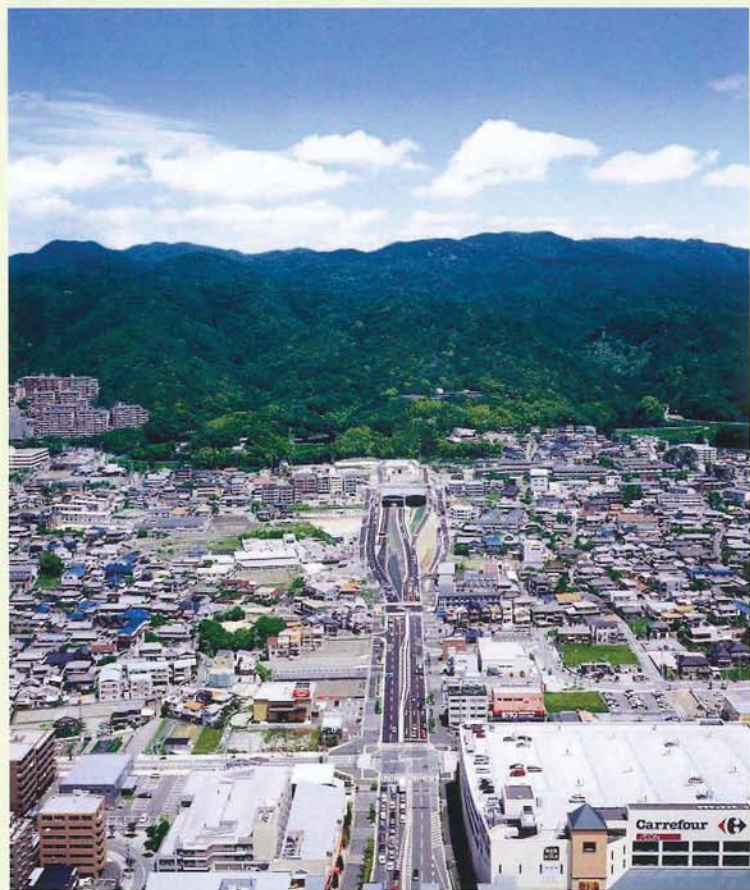
官民一体化コミュニ
ティバスで図書返却
サービスも実施

● 当別町（北海道）
(p10-11)



金沢バストリガー方式、100 円バス運行

● 金沢市（石川県）(p16-17)



大阪都市圏のベットタウンで、市民との公用車のカーシェアリング ● 箕面市（大阪府）(p22-23)



デマンドシステムによるバス・タクシー運行の実証調査
● 守山市（滋賀県）(p20-21)



地域主体の乗合タクシー ● 広島市（広島県）(p24-25)



路面電車と坊っちゃん列車が走る市街地で、コミュニティサイクルの実証実験
● 松山市（愛媛県）(p26-27)



地域の新しい「生活の足」



自転車を車内に持ち込める日本中央バス 帰宅の高校生が利用
(前橋市・特集記事に紹介)



住民が「基本料金」を負担して路線を維持 (青森県鯉ヶ沢町)



住民が主体的に計画し事業者と協働する乗合タクシー
(新潟市亀田地区)



神奈川中央交通では自転車を車体前部に2台まで搭載できるバスを運行
(茅ヶ崎市)



自治体主導で交通空白地域をカバーするコミュニティバス
(東京都渋谷区)



事業者と自治体が共同出資した第三セクターの地方バスは通学の足
(島根県奥出雲町)



市町村合併にともなう公共交通整備で誕生した自主運行バス
(静岡県焼津市)



大規模な需要が集中する幹線では全長18mの連節ノンステップバスが活躍 (厚木市)



末端部の小規模な生活交通を確保する乗合タクシー (山口市阿知須地区)



排出ガスのクリーン化をめざした天然ガス (CNG) バスと充填スタンド (山梨交通)



下水から出る汚泥を精製して作るバイオガスを使用してバスを走らせる (神戸市交通局)

◎編集部より
4ページからの掲載写真は、今回、基調論文(6ページ)を執筆いただいた交通ジャーナリスト、鈴木文彦氏からの提供です。
鈴木氏は、長年、月刊誌「鉄道ジャーナル」で、地方鉄道、バス関係の記事を執筆されています。ご存知の読者は多いと思います。また、鈴木氏は全国各地の地域交通関係の協議会や講演会に出席され、地域の活性化に力を尽くされています。

鈴木文彦 (すずき・ふみひこ)
役職
交通ジャーナリスト
NPO法人日本バス文化保存振興委員会副理事長

略歴
一九八一年 東北大学理学部卒業
一九八四年 東京学芸大学大学院修士課程 (地理学) 修了
フリーの交通ジャーナリストとして活動。

主な著作
「路線バスの現在・未来」(グランプリ出版)
「西鉄バス最強経営の秘密」(中央書院)



買物や観光需要があるところに便利なバスを提供(八戸市「八食100円バス」)

地域交通の今後の課題と方向性



交通ジャーナリスト

鈴木文彦

1 マイカー依存社会からの脱却

◆高齢社会の交通事情

政治も経済も、先が見えにくい時期に入っている。そして迫り来る超高齢社会に地球温暖化と、日本の社会を取り巻く状況は深刻さを増しているのが現状である。地域交通に視点を絞ってみると、高齢社会の到来が大きな課題をもたらしていることは明白である。

高齢者を中心とする運転免許をもたない層の移動手段の確保は、すでに三十年来の課題であった。現状は高齢者の多くが運転免許をもっている時代となり、地方都市や中山間地域では、一世帯に三〜四台のマイカーが普及した結果、とりあえずマイカーで生活交通のほとんどを賄うことが可能ないように見える。

しかし、高齢ドライバーの増加が安全面で大きな問題をはらみ、実際にはもう運転したくない、あるいはやめたいと思っている高齢者が少なからず存在する現実がある。

また高齢者も子供たちも、マイカーによる送迎によって移動しているケースが多いが、送迎行動

もさまざまな負担をとまなうのに加え、現在地方では高齢者が高齢者を送迎しているのが実態であり、今後少子化と人口流出によって新たな送迎の担い手は生まれにくい。

都市においては深刻な交通渋滞を惹起し、地方においては街の構造自体を変化させ、マイカー中心の生活パターンはさまざまな社会の仕組みを崩壊させている。

このようにマイカー依存社会は、かなりの無理の上に成り立っていると見ることができ。そのことをつきつめると、十年後には公共交通が確実に必要とされる時代が来るという意味で、公共交通に対する社会的期待は大きい。

◆このままではもたない公共交通事業

ところが一方、現在、乗合バスなどの公共交通機関の利用者は限定され、年々輸送人員が低下したことによって、担い手である交通事業者の経営事情が極度に悪化している。特に平成十四年の道路運送法改正にともなう需給調整規制の撤廃、いわゆる規制緩和によって、乗合バスの参入・撤退の手續きが簡素化されたことにより、参入の少なさに比べて、撤退の動きは活発化している。今後高まることが予想される公共交通へのニーズと、

経営的な現実とのギャップは大きな課題となっている。

日本においては、公共交通は歴史的に事業ベースで運営され、行政あるいは社会的な関わりや位置づけはほとんどなされずに現在に至っているが、前述のような現状だからこそ公共交通の必要性を再認識し、「社会的インフラ」という観点からしっかりと位置づけをする必要があり、市民的なコンセンサスのもとに行政による社会的投資としての支援と市民参加を促すことによって、公共交通を維持・育成することを考えなければならない。

2 地域全体の交通体系づくりとまちづくりとのリンク

◆政策としての交通ネットワークの構築

地域交通を考えると、とかく交通空白地域など、問題のある部分を解決することにすべてを費やしてしまいがちである。すなわち、具体的なバス路線廃止への対応や、交通空白地区をカバーするコミュニティバス新設などの「対策」に終始し、地域全体を見渡すことを疎かにしてしまうケースが少なくない。

しかし、交通はネットワークを形成して初めて成り立つものであり、個別のシステムの寄せ集めでは機能しない。地域全体の交通をどのように構築するかという視点を忘れず、全体を見渡し、先を見据えた「交通政策」をしていく必要がある。

特に、市町村域（場合によってはより広域）の公共交通体系ビジョンを建てることと、それぞれの地域の課題解決をすることは、いわば「車の両



ゾーンバスシステムにおける（右から）支線バス・幹線バス・デマンド乗合タクシーの接続風景（長野県木曽町）



コストをかけずタクシー事業者の予約の仕組みを活用したデマンド交通（長野県木曽町）

「輪」であり、個々の課題解決は全体の体系の中に位置づけてこそ本当の効果を発揮する。

それぞれの交通機関が果すべき機能を整理して「適材適所」の配置と組み合わせを考え、当面の対応策と短期・中期の方向性を常に並行して見据える必要がある。いわば交通は「対策」から「政策」へ脱皮することが求められている。

一つの考え方として、地域の拠点間を結ぶ幹線ルートと、拠点を中心に周辺地域を巡回またはシャトルする支線（生活交通・コミュニティ交通）にバス路線の機能を区分し、それら（または中間に準幹線的な機能を挟んで三段階とする）を組み合わせることによって、それぞれに適切な車両と

サービスを提供するとともに、同じ時間帯に発生する複数の小規模需要を幹線に集約し、すべての地域ニーズに効率的に対応するシステムがある。これを一般的に「ゾーンバスシステム」という。

◆交通政策と地域の関わり

このシステムは、もちろん地域の形態によって適合性に差はあるが、うまく機能させれば効率化しつつトータルでサービスが向上できる手法であると同時に、責任分担の整理がつけやすくなる。例えば、幹線についてはある程度の事業採算性を見込める形にして事業者の独自性を発揮させた上で必要に応じて行政が支援、準幹線は地域の交通体系上必要なルート確保する観点から行政の支

援をベースに事業者が運営、支線は生活エリアの地区・住民が主体となって形成・維持・育成し、行政が支援しつつ事業者がノウハウを提供して運行を行う、といった仕組みの構築である。

これによってより持続性の高いバスシステムが構築できると考えられるが、このシステムを機能させるためには、交通結節点を鉄道駅・公共施設・道の駅・ショッピングセンターなどを活用してきちんと体系の中に確立し、乗り継ぎを要する場合のバス待ち環境の整備やダイヤ上の整合、運賃体系の整理などによって利用者の乗り継ぎ抵抗を低減させること、幹線・支線それぞれが適したサービスを提供できる設定と環境づくりをすることが必要である。

また、交通は独立して存在し、機能しているものではなく、人の移動目的があつて初めて成立するという観点から、商店街活性化などのまちづくりや地域開発、観光、福祉政策など、幅広い視点をもちながら考える必要がある。「人が動くこと」「人が集まること」はまちづくりの基本のひとつである。公共交通を適切に配置し、徒歩とそれをサポートする公共交通によってアクセスしやすく回遊できる街を構成することが望まれる。

3 本音の住民ニーズを汲んだ新たな地域交通の仕組みを考える

◆コミュニティバスの課題と今後

近年市町村による住民の移動支援対策として急速にクローズアップされたのが、いわゆるコミュニティバスである。コミュニティバスの多くは既存交通機関から離れた「交通空白地域」が主な対

象となり、主たる利用者はほかに交通手段を持たない高齢者である。事例は大都市圏や市街地でないの利便性を提供するものから、過疎地域の福祉バスの要素の強いものまでさまざまである。コミュニティバスが高齢者の外出支援につながり、市町村の交通への主体的な関わりを促したことは画期的であったが、実態は利用者が少なく、財政負担が看過できないほど増大し、見直しを余儀なくされるケースが増え、コミュニティバスは現在、大きな課題を抱えている。「空気を運ぶ」バスへの財政支援では住民コンセンサスは得られまい。

コミュニティバスは、時として政治的な道具になりやすい側面を持っている。このため住民より市町村の事情、例えば首長の公約や議会の意向によって「走らせること」が目的になってしまうケースが少なくない。またとかく成功事例や周辺地域の動向に左右されやすく、それによって「循環ありき」「百円運賃ありき」などおかしな「常識」さえ生まれている。住民要望と称する「大きな声」をすべて採り入れて長大かつ複雑なルートを設定するなどのニーズに対する「思い込み」や、行政がやる以上公共施設を結ぶべきといった機能についての「思い込み」も多く、行政が陥りやすい落とし穴は多い。

まず誰のためにバスを走らせ、どんなニーズをカバーするのかというコンセプトの設定と、その地域のどんな人が、どこへ、何をしに移動したいのか、何に困っているのか、そうしたニーズを本音の部分でしっかりとらえることが重要である。そして、周囲や先行事例に惑わされず、自前の計画をつくること、そして走らせたらしきちゃんとフォ

ローアップして改善を図り、持続できるものにしていくことが大切である。場合によっては「利用されないものならやめる」という勇気も持たねばなるまい。

◆地域の身の丈に合った小規模交通システム

これまでの地域公共交通は、すべての機能を乗合バス輸送に負わせる形で成立させてきた。すなわち、戸数の少ない末端の集落までも「バス」を通すことが住民の要望であり、自治体の責務と信じられてきた。しかしバスはあくまである程度まとまった需要をカバーしてこそ機能を発揮する。ところが現実にはその限界を超えた小規模需要しかない地域も少なくない。その場合、必ずしもバスという形態にこだわらず、適材適所の交通手段を選択することも視野に入れるべきであろう。今後営業バスを運転できる大型二種免許保有者が確実に減少する中で、すべてをバスでカバーしようとする、幹線輸送など本来バスが担わなければならない部分が、マンパワーの問題で確保できなくなる恐れがある。

こうした小規模需要への対応については、通常のバスより小規模なシステムのメニューの中から、その地域の実情に合ったものを選択するという形が望ましい。コミュニティバスに準じた小型バススペースのシステム、乗合タクシー、自家用車をベースとした有償運送などがメニューとして考えられ、これらの運用方法の中に、需要に応じて運行するデマンドシステムが選択肢として存在する。現在最も注目されている手法ではあるが、これらはシステムそのものが救世主ではなく、地域に適した仕組みをつくり上げてこそメリットを発

揮できるということ、かかるコストや規模などが「身の丈」にあったシステムでなければ続かないということ忘れてはならない。

また、地域に存在するさまざまな移動モード（スクールバス・通院福祉バス・各種送迎バスなど）人の移動に提供されるサービスのほか、宅配便・移動販売車・郵便通送など）との統合・リンクの可能性も検討できることを指摘しておきたい。

4 みんなが当事者となって公共交通を持続性のあるものに

◆行政丸抱えの仕組みでは今後続かない

「バスはバス事業者が走らせるもの」というのが、長年にわたるバス交通に対する一般の考え方であった。利用者の減少からバス事業の経営が成立しにくくなると、今度は「ダメになったら行政が補助を出して何とかしてくれる」時代となった。現在もこの段階を地域住民もバス事業者も抜けていないのかもしれない。コミュニティバスという手法が交通のあり方に行政の参加という新たなインパクトをもたらしたが、半面行政がつくり与え「おんぶにだっこ」の仕組みをつくってしまった面もある。

しかし今、行政による補てんにも限界が見えてきた。特に市町村合併後の新たな交通体系づくりを考える中では、今後どこまで財政負担が可能か、あるいは住民合意が得られるかを議論しなければなるまい。旧市町村の最もレベルの高いサービスに全体を合わせてはとてもしないという事情は、交通も他のサービスと同じである。

交通は一過性のものではない。大切なのは「持



適材適所で通学時間は学校直通定期バスを運行 日中はデマンドタクシー（新潟県三条市）

「続」させることである。つくることはそのときお金がかけられればできる。しかし持続させるためには、どこかに過大な負担がかかる方式は避けるべきである。すなわち、地方交通において単純に採算をとることは難しいという現実の中では、何らかの形でコストと運賃収入の差額を埋める必要があるが、それをすべて行政が補てんするという「丸抱え」の仕組みでは、続かなくなるのは明らかである。不足する部分をどのような方法でカバーして継続を図るかを議論する必要がある、それを誰がどのように責任分担するか、あるいは目標を設定するかが問われることとなる。このとき、事業者側の努力を促しそれが報われる仕組み、お



住民主体でつくり育て市が支援するコミュニティタクシーの手づくりの出発式
(山口市小郡地区)

よびマイナスを減らすことだけでなく利用者を増やして増収を図るという利用促進の視点を忘れてはならない。

◆みんなが当事者となつてつくり育てる公共交通
地域交通にとって大切なことは、地域のニーズに合った交通サービスを提供することと、それを持続させることである。これらを踏まえた上で、持続できる地域公共交通への方向性を考えると、沿線地域の参加を促し、事業者と行政、住民がみんなでつくり、育て、維持していく方式への転換が望まれる。すなわち、本来に必要な地域交通であるならば、その持続に向けての責任を、行政と事業者と、沿線住民を中心とする地域が協

働しつつ分担するという考え方である。

事業者はプロとしてのノウハウを十分に発揮して安全・確実な運行に責任を果たすとともに、都市部においては新たな需要開拓と利用促進にも努力の余地がある。行政は公共交通を地域の政策の中に位置づけ、社会的な必要性のもとでバスサービスが十分に機能するような環境づくりに責任をもち、その維持については赤字補てんから社会的投資への考え方の転換のもと住民生活のために効果的に財政負担するとともに、地域交通形成のコーディネーターとして地域と協働しつつ「汗をかく」意思が求められる。そのためには行政側の人づくりも重要となる。また住民は単に事業者や行政への要望の段階から、地域公共交通を自分自身の問題として参加するという意識改革が望まれる。こうして事業者、行政と地域・住民が責任分担することにより、一〇〇％行政負担する場合に起こりやすい「公平性」の問題や、新たな地域への展開についても整理・理屈づけがしやすくなる。

住民の関わり方には、地域の事情や合意の仕方によって、単純にお金を出す方法だけでなく、バスの設置や維持、利用促進の支援、沿線企業等の協賛などさまざまな選択肢があり、関わる主体も自治会をはじめ、商工会やNPOなど、幅広く考えられる。ただし、自ら参加することにまだ多くの地域住民は慣れていない。行政はきつかけづくりの役割を果たすことが望まれる。こうしてそれぞれが「当事者」意識をもって関わることで、地域のバス交通を活用し、持続させるために必要である。



官民共同のコミュニティバス運行

―深夜運行、図書返却なども試行―



当別町企画部企画課企画振興係 主任 ● 鰐淵真太郎

北海道当別町は、札幌市と石狩川を挟んで隣接し、同市中心部まで車で一時間弱の距離に位置する、米・麦や花卉などの生産が盛んな美しい農村景観を有する人口約二万人のまちである。昭和初期に国鉄札沼線が開通し、住民の生活に鉄道交通は古くから根付いており、現在も二つのＪＲ駅を中心として市街地が形成されている。

当別町のバス交通は昭和四十年代が全盛であり、当別町のバスターミナル発着便が八路線五十往復あったが、モーターゼーションの進展とともに便数の減少、バスターミナルの廃止、事業者の撤退が相次ぎ、官民共同運行の「ふれあいバス」が運行を開始する前年の平成十七年度には、同町を走る一般乗合バスは二路線十一往復のみとなっていた。

官民一体となったバスの誕生

家用車の普及は生活を便利にする反面、公共交通の衰退を加速し、交通弱者の移動を制約してきた。当別町では地域住民のための総合的なバス

路線網は無く、ＪＲ駅までの交通手段も家用車に頼らざるを得なかった。一方で企業や病院ではサービスの一環として、顧客や従業員を送迎するバスを走らせ、町もスクールバスや福祉バスなどを運行していたが、いずれも利用者が限られるものであった。こうして、同町のバス交通は、さまざまな目的で町内を縦横するが、一般の住民は目の前を走るバスに乗ることができないという状況になっていた。

こうした状況から、平成十七年に送迎用バスと路線バスの一元化について調査・検討を行い、平成十八年度より効率的な路線およびダイヤを検討するための実証運行を開始した。町内の医療系私立大学、民間病院、デイベロップ、町が、従来運行していたバスにかかる経費を拠出し合い、重複していた路線を統合。七台で走っていたバスを四台で運行することで、単独運行していたときよりも運行経費を抑制し、一般住民が利用できるバス路線網を提供するという、一挙両得な七路線八十七便のコミュニティバスを実現した。

しかし、通常のバス路線と異なり、民間事業者が行う送迎バスを統合することによる苦勞も数多くあった。民間事業者が多額の経費を拠出するため、事業の担保や利害関係の調整など、当時の助役が率先して調整に当たり、取りまとめを行った。無料送迎の性質を残しながら、サービスを落とさない路線およびダイヤとその仕組みは町の担当者が作成に当たったものの、バスの素人が路線を構築するのは容易なことではなく、相当な時間とエネルギーを要した。

運賃は一路線二百円の定額運賃で、全路線乗り放題の定期券代わりの「応援券」を設定した。運行当初はバス交通が無かった地域性もあることから、利用を促すために一カ月千五百円と格安な料金としたが、運行収入の確保のため二度の値上げを行い、現在は一カ月四千円の料金としている。

また、利用者の意見を取り入れプレミアム率の高い回数券の作成や、小中学生対象の夏休み・冬休み限定格安応援券も発行し、利用者の確保を行っている。

地域公共交通活性化再生総合事業と利用促進

平成十九年十月に施行された地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づき、平成二十年度から三年間、公共交通の利用促進を進めるため、実証運行と利用促進事業を行っている。主な事業は次のとおり。

「予約型深夜バス」の運行

ＪＲ札沼線の最終便は当別町に入る前の札幌市内が終点で、当別町が最終となる便はそれより一時間早いため、交通空白時間帯ができていた。こ



れを解消するため、札沼線最終便の終着駅からふれあいバス停留所に向けて走る、金・土曜日限定の予約型バスを試験運行している。

【小中学生向けの交通教育の実施】

自家用車への依存が少ない小中学生に対し、地球温暖化と関連させた公共交通の授業を実施している。スライドを使用した授業のほか、ゲームを通じて公共交通路線や施設の立地を学ぶ「交通すごろく」や、小中学生自身の交通行動を振り返り環境にやさしい交通行動を学ぶ「交通日記」など、子供たちが実際に作業することで理解を深め、自然に公共交通利用へシフトできるよう促す。

【物流システムの構築】

町内を巡るバスを利用して、人だけでなく、物も運ぶことができないか、さまざまな実験を行っている。現在は、使用済みてんぷら油の回収や町立図書館の図書返却などをバス車内で実験的に行っている。バス利用者でなくても、停留所でバスを停めて回収・返却を可能としたことで、乗客以外がバスを利用する機会を増やすことができた。

【バス祭りの開催】

公共交通と地球温暖化をテーマに、啓発イベントを開催した。JR北海道や札幌市内バス事業者の協力を得て、①線路と道路を走ることができるDMV②ハイブリッドバス③CNGバス④ふれあいバスで新規導入した小型ノンステップバスなどの展示と体験乗車をメインイベントとして実施。

また、ふれあいバス車内での事前スタンプラリーの参加者やバスを利用して来場した人に対し

て、記念品を進呈したほか、会場で実施したアンケートの協力者に対しバスの無料乗車券を一枚渡すなど、イベントの参加がふれあいバスの利用に結びつくよう、さまざまな工夫を凝らした。

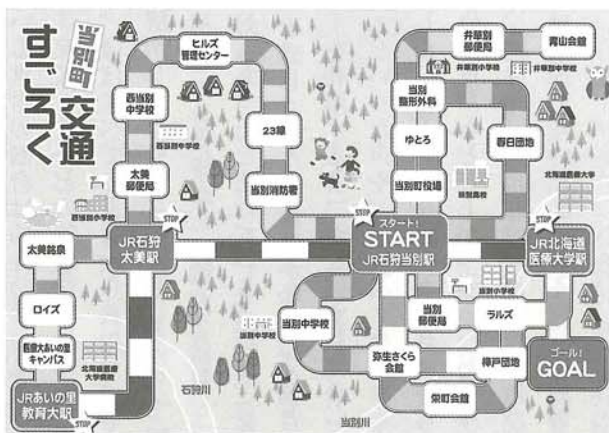
（バイオディーゼル燃料の活用

当別ふれあいバスでは、町内の飲食店や一般家庭から回収した使用済みてんぷら油を精製したバイオディーゼル燃料を、軽油の代わりとして使用している。植物油由来のバイオディーゼル燃料は、①カーボンニュートラルの効果があること②ごみとして焼却処分されるものを再利用すること③排気ガスが軽油よりクリーンであること④などから、環境にやさしい燃料とされている。バスの利用促進と使用済みてんぷら油の回収促進を一体として進め、地域で排出されるてんぷら油で地域の交通を確保する、究極の循環型コミュニティバスとして取り組みを進めている。

前述の小中学校向けの授業内でもバイオディーゼル燃料を題材として取り上げ、身近なてんぷら油が燃料に変わる仕組みや、バスの体



バスまつり（陸運情報社提供）



交通すごろく

験乗車などを織り交ぜながら、生きた環境教育を行っている。

また、使用済みてんぷら油の回収・精製・バスでの使用までを一貫してふれあいバス運行事業者が行っており、中間で携わる業者や輸送コストなどが発生しないことから、軽油より安価に精製することができ、二酸化炭素排出量だけでなく運行経費の抑制にも一役買っている。

現在は、国土交通省からの補助金が運行経費の一部に充てられているが、平成二十三年度からは補助金無しの自立した運行を余儀なくされる。町や民間事業者が負担できる金額にも限りがあるため、今後も利用促進事業を継続させながら、路線の効率化と住民への定着を図り、経費と利用の両面で永続的に運行できる体制づくりを進めている。



住民一部負担による乗合タクシー —公共交通機関の空白化阻止—



石巻市企画部総合政策課 政策推進グループ ● 阿部 聡

宮城県石巻市の稲井地区で、地域住民の代表者らによる協議会が、住民から協力を金を受け、乗合タクシー「いない号」を運行している。

同市は、平成十七年四月一日に石巻地域一市六町が合併し、新・石巻市として新たなスタートを切った。市域は約五百五十五平方キロメートルと広大で、市の中央部を南下する旧北上川を境に、東側はリアス式海岸特有の急峻な地形、西側は平地が広がる地勢を有している。

路線、廃止代替バス廃止で対応策

「いない」号の走る稲井地区は、旧石巻市の北東部にある。地域全体が水田地帯で、その周囲に集落が点在している典型的な農村地帯であり、市内中心部から約二十キロメートルの距離に位置している。

同地区では、平成九年までは地元バス運行事業者が路線バスを運行していたが、路線が廃止され、その後、市の委託による廃止代替バスを運行していた。しかし、その廃止代替バスも利用者の減少

などの理由により平成十六年十一月をもって廃止することとされ、同地区の大半が公共交通機関の空白地域となる状況に陥った。

廃止代替バスの廃止という事態を受け、稲井地区十八行政区においてさまざまな議論がなされ、その結果、地域住民の代表者で組織する「稲井地域乗合タクシー運行協議会」が運行主体となり、乗合タクシーの運行を行うこととなった。

住民の一部負担、約九〇%の世帯から

稲井地域乗合タクシー運行協議会は運行経費の一部として、地区内の各行政区から協賛金を、また各世帯からは乗合タクシーを利用する、しないにかかわらず、協賛金を頂いている。

各行政区からの協賛金は基本的に一区当たり年間一万八千円である。

各世帯からの協賛金は一世帯当たり五百五十円。現在、地区の全世帯のうち協賛金

を頂いている世帯の割合は約九〇%である。この数字は生活保護世帯などの特別な事情のある世帯を除けば、ほぼすべての世帯から負担してもらっている」と解釈して良いほど高い割合となっている。導入当初、この各世帯からの協賛金に対しては、かなり反対もあったと聞いている。特に、交通の面で不便を感じていない世帯から、「受益者（乗合タクシーを利用する者）が負担すればよいのではないか」といった声や、「なぜ、（乗合タクシーを）利用しない者がお金を出さなければならぬのか」といった声なども上がっていたという。

しかし、稲井地区は現在でも地域内の結びつきが強く、地域内で互いに助け合う相互扶助の精神が強いという風土がある。さらに、各区長の熱心な協力要請もあり、現在でも地区内のほとんどの世帯から協賛金を頂いている。

表1 稲井地区の人口・世帯数等

(平成21年3月31日現在)

石巻市全体		うち稲井地区	
人口	165,542人	人口	5,969人
世帯数	60,348世帯	世帯数	1,876世帯
高齢者人口	43,397人 (高齢化率26.2%)	高齢者人口	1,597人 (高齢化率26.8%)

表2 稲井地域乗合タクシー運行協議会の概要

設立年月日	平成16年9月1日
設立目的	稲井地域乗合タクシーを効果的かつ効率的に運行させることにより、稲井地域住民の生活の向上を図ることを目的とする。
運営主体 (構成メンバー)	稲井地区行政区長(全18行政区)
役員	会長1名、副会長2名、幹事若干名、会計1名、監事2名 ○役員の任期は2年 ○事業計画、予算決算、会則及びその他の重要事項を審議する
運営費	運行協議会の経費は主に運賃収入、行政区協賛金及び個人協力金をもって充てる。 運行収支に欠損額が生ずる場合は、市の補助金を充てることができるものとする。



いない号



運行ルート

導入による効果と利用状況

■ 利便性の面から見た効果

①路線バス、廃止代替バスの運行時は大型バス車両のため、住宅地から離れた幹線道路を通行しなければならなかった。このため、利用者は自宅から幹線道路（バス停）まで歩かなければならなかった。そこで、乗合タクシー運行で車両を小型化（十人乗）したことにより、住宅地により近い狭い道路で運行することができるようになった。

より近い狭い道路で運行することができるようになった。

②地区内はフリー区間としており、バスでは入り込めなかった地区へ新たに乗り入れできたことから、かなり多くの利用者が自宅前や自宅近くで乗降できるようになった。

③地区住民の利用希望の多い施設を通るルートに変えたため、今までは乗り換えが必要だった総合病院などに、乗り換え無しで行けるようになった。

④路線バス、廃止代替バスの時の運行回数三十五回より増便することができた。

⑤従来の路線バス運賃とほぼ同じ運賃で利用できる。

⑥定員を超える場合は、即座に小型タクシーを追加配車する。しかも、地元のタクシー会社のため、迎えに来るまでの待ち時間が短い。

⑦土曜日は新たに買い物コースを設けることができた。

表3 運行協議会の平成21年度当初予算計画

区分	科目	予算額(円)	適要
収入	運賃収入	6,500,000	利用者運賃収入
	運行協議会負担金	994,450	行政区・各世帯協賛金
	市補助金	2,969,000	石巻市補助金(欠損額分)
	雑収入	550	
	合計	10,464,000	
支出	運行費	10,404,000	運行委託料
	会議費	10,000	定例会等事務経費
	事務費	30,000	事務用品
	諸費	10,000	
	予備費	10,000	
	合計	10,464,000	

表4 稲井地域乗合タクシー「いない号」の概要

運行開始年月日	平成17年4月1日
運行車両	ジャンボタクシー車両 (運転手を含め10人乗)
運行日	平日及び土曜日
運行路線数	2路線 ①高木線(25.0km) ②真野金山線(28.0km)
運行便数	平日は各路線とも4往復 土曜日は2往復及び3往復
運賃	300円～900円(距離制)

図1 平成20年度利用実績年間13,478人(月平均1,123人)

「廃止代替バス」	「いない号」
平日 1日平均 46人 (各平均 3.5 往復)	平日 1日平均 50人 (各平均 4 往復) 1便平均 3.2 人
土曜日 1日平均 16人 (各平均 3.5 往復)	土曜日 1日平均 22人 (平均 2.5 往復) 1便平均 2.2 人

■ 運行経費の面から見た効果

①廃止代替バス運行時には運行経費として年間約二千三百万円を要していたが、半分以上の一千万円程度の経費で済んでいる。

②廃止代替バス運行時の市負担額約千五百万円が、約五分の一以下の二百九十万円程度で済んでいる。

③ITを使用した完全予約制ではないこと(定時定路線)から、システムなどの設備費がほとんどかからない。

今後の計画・課題

現在、月一回の割合で運行協議会の会議を開催し、各地区からの意見、利用者からの要請などの把握に努めている。

ただし、今後も継続して、地区協賛金、世帯協賛金の協力を頂くことが必要と考えており、そのためには常に住民のニーズを満たすような運行ルート、ダイヤによる運行を行っている必要がある。

また、導入当初に比べ、運賃収入が低下傾向にあることから、利用しやすい環境づくりに努める必要がある。



自転車積載バスによる公共交通

―地域特性になじむ運行―

赤城山の広いすそ野に抱かれた前橋市は、平成十六年、二十一年における二回の周辺町村との合併で、赤城山頂までの広大なエリアを市域に含んだことにより、今後の観光振興が期待されている。赤城山は、「広いすそ野」に象徴されるとおり、山ろくではなだらかな勾配が長く続く、住宅や商業施設が立地するための地形的制約が少ない南向きの斜面である。このため、「住みやすい場所」が多いという地理的な特徴がある。

こうした反面、路線バスなどで「地域の足」を面的にカバーするには、十分な効率性を確保できない状況と、マイカーの普及（群馬県は全国有数の高い自家用車保有率）が、公共交通機関の利用者離れに拍車をかけている。

前橋市では、平成二十一年度に都市計画マスタープランを策定し、「コンパクトなまちづくり」を随所に盛り込んだ。少子高齢社会が進展する中で、都市機能の維持を図り、効率的で持続性の高いまちづくりを実現するため、公共交通の果たす役割は一層大きくなっている。

前橋市政策部政策推進課 交通政策室

そこで、公共交通の利便性向上と利用促進を狙い、これまで、交通事業者と行政が持てる知恵を最大限に発揮して、「できることはやる」という姿勢で多様な交通課題に臨んできた。今回、その中でも特徴的な「自転車積載バス」について紹介する。

（ ） ひたすら続く登り坂に着目

自転車積載バスは、平成八年四月から、前橋駅と富士見地区を結ぶ「富士見線」で運行を開始。採算性悪化で廃止となった路線を、代替バスとして日本中央バス(株)に運行委託したものである。

新しいバス事業者が参入するに当たり、より高い利便性を生み出すため委託事業者と協議を重ね、赤城山の長い坂道に着目するに至った。

富士見線は、赤城山の中腹に位置する「富士見温泉」が終点となる。前橋市街地を抜けると、ひたすら登り坂で、終点の富士見温泉は標高約三百三十メートル。起点の前橋駅付近の標高約百メートルとの差は二百三十メートルにもおよび、谷筋

ではなく、赤城山ろくの見通しの良い坂道を淡々と登ってゆく。

（ ） 一石三鳥の自転車積載

前橋市は公共交通機関の維持・充実と併せて、「自転車のまち」を掲げ、自転車振興にも取り組んでいる。これは、環境や健康面から自転車利用を促進しようとするもので、前橋市における通勤通学での自転車利用率は一五%で、全国平均の一%と比較しても高い割合になっている。

しかし、手軽な移動手段である自転車も、登り坂では厄介モノである。赤城山の中腹にあたる地域では、懸命に立ちこぎしたり、あきらめて自転車を押したりしている子どもたちや高校生の姿をよく目にするところがある。

それまでは、子どもたちや高校生を横目に追い越していた路線バスだが、自転車を一緒に運ぶことができれば、①押して登る人の苦勞を取り除けるのでは

ないか？

②夜間の防犯にも役立つのでは

ではないか？

③片道だけで

も路線バスを利用

してもら

い、バス

の利用者



バスに掲げられる自転車積載の標示



車両後部に自転車を積み込むことができる



前橋駅から15分の地点。まもなく市街地を抜け、坂がきつくなる

前橋市が路線バスの委託運行を開始して以来、路線数は増加しているものの、路線ごとの利用者数の減少傾向には歯止めがかからない。市では利用促進のため、平成二十一年秋の「バスの日イベント」に「エコ通勤

路線概略図



数を増やせるのではないか？—という一石三鳥の課題克服をするため、自転車ごと目的地付近の停留所まで輸送する方法を検討することとなった。

幅広い利用客を運ぶ

積載方法の検討段階では、朝夕を除く昼・夜間は混雑が少ないことから、空いている車内を活用できるとの共通認識があった。しかし、自転車積載に関する車両構造の技術的問題や、保安基準に基づき安全性の問題から、許認可の窓口となる群馬陸運支局との協議は綿密に行われた。

こうして、全国初の自転車積載バスの運行が開始された。翌年には榛名山ろくへ向かう榛東線にも自転車積載車両を導入し、現在二路線で運行されている。利用者は、平成二十年度二路線合計で二千四十人である。

運行開始当初は八割以上が高校生であつたが、

現在では買物利用など、幅広い年齢層に利用されており、固定客も見られ、沿線に定着しているようである。

車両の更新時期を迎えて

平成八年に富士見線、平成九年に榛東線の委託運行を開始し、合わせて新造された自転車積載バスは計六台。導入から十三・十四年を経過し、車両更新の時期を迎えている。

自転車積載バスのみならず、前橋市は二十六の委託路線を抱え、補助車両は約四十台に及んでおり、更新が必要な車両が山積している。

前橋市も多くの地方都市と同様に厳しい財政状況が続いている中、外付けラックや、簡便なトレーなど、改造費用の低廉な装備も視野に入れながら、地域特性になじんだ自転車積載バスの運行を続けていきたい。

ウィーク」実施や、本年正月の「年始めバス利用促進キャンペーン」（運賃百円引き）など、モビリティマネジメントの充実を中心とした新しい取り組みを重ねている。

このような中で、自転車積載バスは前橋市の地勢に即した取り組みであるとともに、サイクルアンドバスライドの役割も担う取り組みとして、公共交通の可能性を今後さらに広げ、公共交通機関の利用が市民のライフスタイルに浸透するよう、引き続き情報発信と働き掛けを重ねていきたいと考えている。



金沢バストリガー方式、 産・学・官連携による100円バスの運行



金沢市都市政策局交通政策部交通政策課 主査 ● 中宮英範

地方都市における公共交通を取り巻く環境は厳しいものがあり、本市も例外ではなく、人口減少、少子高齢化、モータリゼーションの進展などにより、バスや鉄道の利用者は年々減少しており、利用者の減少がバスや鉄道の減便などを招き、その利便性の低下がさらなる利用者の減少を誘発するという悪循環となっている。

また、交通事業者が利便性向上策を実施しようとしても、収支が赤字となった場合にその取り組みを止めていくという状況があり、このことが、交通事業者が新たな取り組みを展開する際の妨げとなっている。

市がトリガー協定締結を仲介

「金沢バストリガー方式」とは、金沢市の仲介のもと、バス事業者と利用者とが合意（バストリガー協定の締結）の上でバス運賃や路線の新設・延長、運行ダイヤの増便などを決定するとともに、新規取組路線についての採算ラインを設定し、それを下回った場合は、取り組みを止めることがで

きるという方式である。

この方式は、バス事業者にとっては、積極的に事業展開しようとする際のリスクを軽減することができ、利用者においては、利便性が向上する代わりに、積極的かつ継続的にバスを利用するという一定の責任を担うこととなる。

また、「トリガー」とは、「引き金・誘因」とことで、十分に利用されなければ従前の運賃などに戻すというのが本来の主旨であるが、一方で、公共交通活性化の「引き金」となって欲しいという思いも込められている。

市が協定



協定締結式

締結を仲介する要件としては、「路線・系統の新設・延長、運行ダイヤの大幅な増便、特定区間の運賃低減など、利用者の利便性向上に資する取り組みであること」、「事前に設定した採算ラインを満たすことがある程度見込まれること」、「協定の対象とする取り組みが金沢市内のものであること」としている。

金沢大学と交通事業者の協定

具体的な事例としては、金沢大学と交通事業者（北陸鉄道）が本市の仲介のもとに協定を締結した「金沢大学地区金沢バストリガー協定」がある。

この取り組みは、平成十四年から香林坊〜武蔵ヶ辻間の運賃を百円（従前は二百円）にしたことにより乗客数が大幅に増加したこと、また、「明日の金沢の交通を考える市民会議」の平成十六年度活動報告によると、旭町周辺〜角間キャンパス間を百円運行すれば多くの学生がバス利用に転換するという意向が多いという調査結果であったことを踏まえ、平成十七年十月に、市から北陸鉄道に対して、大学生などの利用増加につながる料金低減策を検討することなど、公共交通の利便性向上に向けた取り組みについて要請を行ったものである。

また、市から金沢大学に対し、前述のバストリガー方式を提案したところ、金沢大学では、学生の利便性向上および駐車場の適正利用などのメリットがあることから、北陸鉄道と実施に向けた検討を進めることとなった。

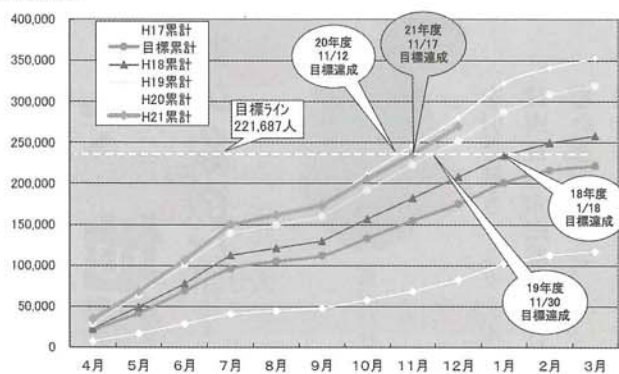
採算ラインを平成十七年度の運賃収入とし、基準年度の収入を超えれば、次年度も継続する条件



実証実験の出発式

バス利用者状況

利用者累計人数



実施結果について
は、平成十八年度は、
一月十八日（最終利
用者実績…二十五万
八千八百八十四人、対
十七年度推計利用者
数…二二二%）、平
成十九年度は、十一
月三十日（最終利用
者実績…三十一万九
千三百四十人、対十
七年度推計利用者
数…二七三%）、平
成二十年度は、十一
月十二日（最終利用
者実績…三十五万二

とした場合、目標達成のためには平成十七年度の推計利用者数十一万七千九百人の約一・八九倍となる二十二万六千六百八十七人の利用が必要となる。

そこで大学では、平成十八年一月、対象区間に居住する学生に対してバス運賃が百円になった場合のバス利用意向に関するアンケート調査を行ったところ、現状より二・一二倍の利用意向があることが分かった。

利用実績と目標達成状況

金沢大学と北陸鉄道は、金沢市の仲介のもと、平成十八年二月十五日に「金沢大学地区金沢バストリガー協定」を締結し、同年四月一日から旭町・鈴見町・鈴見台二丁目から金沢大学の間を百円（従

来は百七十円または二百円）で運行する実証実験を開始した。

この協定では、実験実施年度に対象区間から得られた収入が、実験開始前年度の収入を上回ることににより実証実験を継続することとなっている。（平成二十三年三月三十一日までの5年間の実証実験）

大学では利用を促進するため、「公共交通は、利用者である市民・住民が支える」という意識を醸成することを目的としたセミナーの開催やポスターの掲示、チラシの配布など大学内外への周知を行い、また、市においても、利用者の目標達成に向けた意識の高揚を図るため、ホームページなどで利用実績や目標達成状況の公表を行っている。

千八百八十人、対十七年度推計利用者数…三二四%）、平成二十一年度は、十一月十七日にそれぞれ目標を達成しており、平成二十二年度も継続する予定である。

実施後、学生からは、「安いので乗りやすくなった」、「昼食を食べに構外に行くことが増えた」などの声があり、取り組みを始めてから利用者は年々増加しており、現在では、当初目標の約三倍の利用実績となっている。

このことは、交通事業者の単なる運賃低減だけではなく、大学側の学生に対するマイカー利用の制限や積極的なバスの利用促進の周知などの努力が相まっての結果であると思われ、このような取り組みをさらに拡大していきたいと考えている。

さらに公共交通を活性化

今後、さらなる公共交通の利用活性化を図るため、バスの利便性向上を希望する町会や学校等の団体に対して、バストリガー方式の適用地域の拡大に努めていくこととしている。

さらに、公共交通重要路線等の利便性向上が求められる路線のほか、地域や団体が一定の負担をした上で、公共交通の利便性を確保するなど、地域の環境やニーズに合った新たな取り組みについても、検討を進めたいと考えている。

最後に、地域における公共交通による移動手段の確保や北陸新幹線開業に向けた二次交通の利便性向上など、公共交通に対する期待や要望に応えていくためにも、市民や事業者などと連携を図りながら、バストリガー方式などの公共交通の活性化のための各種施策に取り組んでいきたい。



「がんばらマイカー」、地域を守る

―住民同士の助け合い活動の象徴に―



豊根村総務課企画係長

● 稲垣 淳

愛知県豊根村は、平成十七年十一月二十七日に隣接する富山村（現豊根村富山地区）と合併し、「水と緑と心のふるさと」とよね」をスローガンに、新しい村づくりを進めている。

また、同村は愛知県の東北部、長野県と静岡県に境を接しており、県庁所在地の名古屋市から車で二時間半の距離にある。総面積は百五十五・九一平方キロメートル、うち九三％が山林で占められている。標高差は千メートルを超え、起伏の激しい渓谷型の地形となっており、平地はほとんどない。人口千四百二十九人、高齢化率四四・一％（平成二十一年十二月末現在）で、村内全域に四十一の集落が点在している。

（交通空白地の問題解決に向けた動き

豊根村には鉄道が走っていない。これまで唯一の公共交通機関として、民間の路線バスが運行されていた。しかし、乗車率の低迷により昭和六十年三月に一部区間の撤退が始まり、平成六年三月末には完全に撤退となった。その後は、村で路線

を引き継ぎ、スクールバスを兼ねた路線バスを一日四便・六路線で運行しているが、乗り入れできない集落も多い。

こうした公共交通のない集落では、移動手段がマイカーしかないため、高齢者や障害者など自分で運転することができない人は、家族や知人、隣人に頼らざるを得ない状況であった。

厳しい交通事情の中、将来のさらなる高齢化の進展を踏まえて交通空白地域の生活交通の確保を検討するため、平成十四年十月に国土交通省の支援を受け、「交通空白の過疎地における住民輸送の実証実験」を実施した。

実証実験の概要は次のとおり。

【概要】

▼実験対象地…旧豊根村および近隣市町村。

▼実験期間…平成十四年十月～十二月（三カ月間）。

輸送形態…公募ボランティア（八人）。

▼使用車両…公募したボランティアのマイカー。

▼輸送対象者…全村民（旧豊根村…五百十八世帯、

千四百二十二人）。

▼輸送曜日・時間帯…午前八時～午後八時まで、土日も対応。

（料金設定）

▼時間制…三十分の利用につき五百円。

▼カウント時間…利用者が乗車してから、用務を終えて下車するまで（待機時間も含む）。

▼複数乗車の場合…料金は乗車人数に関わらず一定。

▼料金収受…運転手が利用者から収受する（領収書発行）。

実証実験中の利用件数は百十八件あり、利用目的で最も多かったのは、通院（四十四人・三七・三％）、次いで買い物（二十六人・二二・〇％）となった。

同時に行った利用者アンケートの結果は「自分や地域にとって必要である」「自宅まで来てくれ、行きたい所まで行ってくれる」など肯定的な意見が大半を占めたが、「交通安全の面が心配」「時間に急かされている気がする」など否定的な意見もあった。利用料金については、「安い」と感じた人が約四割、「高い」と感じた人は約一割で、「どちらでもない」が半数を占めた。

「がんばらマイカー事業」の本格実施に向け

実証実験の結果をもとに事業の必要性について検討したところ、継続することが望ましいとの結論に至ったため、本格導入に向かって動き出した。事業名称は「がんばろう」の意味で使われている「がんばらまい」と「マイカー」を組み合わせて「がんばらマイカー」に決まった。

料金体系は、お年寄りにも分かりやすくするた



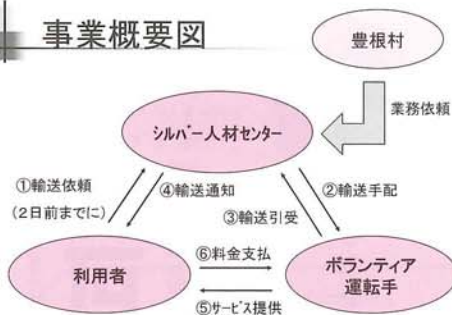
がんばらマイカーの利用風景



集落風景

がんばらマイカー事業

事業概要図



がんばらマイカー利用状況

年度	16	17	18	19	20
利用件数	239	497	620	565	651
利用エリア (人)	村 内	101	224	234	200
	隣接町村	99	172	234	220
	その他	39	101	152	145
利用人数 (人)	283	583	749	664	742
利用者負担額 (千円)	565	1,226	1,807	1,617	1,854
1人あたり平均負担額 (円)	1,996	2,103	2,413	2,434	2,498
1か月あたり平均利用件数	30	41	52	47	54
1か月あたり平均利用人数 (人)	35	49	62	55	62
登録者数 (人)	利用会員	46	106	131	159
	ボランティア運転手	23	20	19	22

め、実証実験で三十分あたり五百円ずつ課金していたものを、一回の利用につき千円～六千円(待機時間は三十分につき五百円を別途加算)に変更した。また、運営主体に決定した(社)豊根シルバー人材センターへの支援として、村から年間六十万円支出することになった。

平成十五年十月に構造改革特区を申請し、同年十一月二十八日に「とよねがんばらマイカー特区」として認定を受けた。特区として運行準備を進めていたところ、平成十六年三月に道路運送法が改正され、過疎地有償運送は法に基づいて許可を取

り、新規の運転手の登録要

得することになった。そこで改めて自家用自動車有償運送許可申請書を提出し、同年八月一日によりやく事業開始にこぎつけた。

初年度(八カ月間)の利用回数は延べ二百三十九件だったが、翌年度以降は年間を通して六百件前後で推移しており、会員数も二百人(平成二十一年十二月末現在)と大幅に増加している。また利用目的の約七割が自宅と医療機関の送迎であり、お年寄りの通院利用が目立っている。

これまで順調に利用会員を増やしてきたが、ボランティア運転手については、二十一人に留まっている。ボランティア運転手の九割は六十歳を超えており、七十歳以上も五人含まれている。交通安全の面からも、若い世代のボランティア運転手を確保することが喫緊の課題となっている。しかし、新規の運転手の登録要

運行実績および課題

今後も需要増加の見込み

件(自動車運転二種免許の取得、または認定講習の修了)が足かせとなっており、なかなか増やすことができないでいる。

豊根村を含む北設楽郡三町村では、平成二十一年三月に公共交通活性化協議会を設立し、地域の需要に応じた住民生活に必要なバスなどの旅客運送の確保と、利用者の利便性向上を協議している。協議会が作成した北設楽郡公共交通連携計画の中で、路線バスを補完する交通手段として、がんばらマイカー事業が位置付けられており、今後も需要の増加が見込まれる。

がんばらマイカー事業の直接の目的は、村内の交通空白地域を解消させることだが、今まさに人が住んでいる地域を守るとの思いが念頭にある。もし、地域から人がいなくなれば、空き家が増加し、手入れされなくなった農地や山林は荒廃する。これまで人が住むことで保たれていた自然との共生バランスが崩れてしまえば、公益機能の低下による災害が増加し、最終的に下流域の住民生活にも支障が及んでしまう。こうした事態を防ぐためにも、山村地域の人々の暮らしを守る必要があり、本事業も決して無駄な投資ではないと考えている。

公共交通の問題以外にも、医療・福祉・教育など、山村地域が抱える問題は数多く根が深い。そんな厳しい状況の中、順調に運営されている、がんばらマイカー事業は、住民同士の助け合い活動の象徴となっている。行政として、他の地域維持活動に良い影響を与えてくれる事業であると期待しており、今後も応援していきたい。



「守山リーフ方式」の可能性に期待 —デマンド型乗合タクシーで地域移動充実—



守山市都市経済部 都市再生推進課 ● 吉原史雄

守山市は、滋賀県南部の琵琶湖に注ぐ野洲川によって形成された豊沃（ほうよく）な沖積平野に位置し、標高差わずか二十二・四メートルの平坦な地形に発展した。人口は約七万七千人。近年は年間千人程度の人口が増加するという全国でも稀な都市である。

しかし、おおむね十年後の急激な少子高齢・人口減少社会や、都市間競争などを見据えて、現時点から手を打つことが肝要である。このため、「中心市街地の活性化に関する法律」に基づく基本計画の内閣総理大臣認定を受け、平成二十一年度から五年間集中して事業に取り組む方針で、都市機能や生活基盤を整え、家族と地域とがしっかりと結びついた安全・安心のまちづくりを推進している。

（中心市街地へのアクセス向上）

中心市街地の活性化は、市全域から見て駅周辺市街地の効率的な活性化を図るもので、市内各所からの交通アクセス向上のため、効率的な地域交通の充実が求められていた。

「環境に負荷のかからない移動手段を確保できるのか」「交通事業者にとって持続可能なビジネスとして成り得るのか」。こうした可能性を検証することが地域交通を充実させる取り組みの課題の一つであり、デマンド型乗り合い運行に着目して、平成二十年から同運行の調査を実施した。

デマンド型乗り合い運行とは、「乗車地点から目的地までの送迎を行うタクシーの便利さ」と、「バス停間を乗り合いで移動する路線バスの親しみやすさ」とを兼ね備えた移動手段であり、ちょうど両者の中間の考え方の移動である。

（課題は不採算性と配車の限界）

平成二十年度は、東京大学大学院新領域創成科学研究科の協力を得て、システムを活用し実証調査を実施。調査の内容は、会員登録した利用者が電話・パソコンなどを通じて希望の出発時刻・到着時刻、行き先を伝えることにより、車両が迎えに行き、目的地に送り届けるという仕組み。車両は不定時・不定路線のデマンド型で走らせた。

調査結果によると、四十四日の調査期間中、利用登録者は千三百九人、利用者は千二百八十六件、千七百九十三人であった。登録・利用ともに、性別では女性が男性の約三倍を占め、また年齢では、六十一歳以上が過半数を占めた。

移動パターンとしては、駅周辺市街地などが出発・到着場所となっている移動が多く、約二キロから七キロぐらいの距離の移動が過半数を占めた。

利用者アンケートで、最も評価されたのは、「好きな時間に乗れる点」で、四割以上の人が回答。また、「乗降場所がたくさんある点」の評価も高く、デマンド型システムの特性である利便性が評価された。最も評価の低かった点については、「特になし」が最も多かったが、「予約が必要」という回答もあった。これは、電話での予約がほとんどであったことから、予約自体に負担を感じる人が多くいたことが考えられる。

料金の「支払意欲額」（利用者が払っても良いと回答した金額）は二百五十円が全体の八五％程度を占め、全体平均は四百四円であった。利用目的は、通院が全体の三割を占め最も多い。次いで、会合、買い物であった。

主な課題としては、まず車両運行に関わる不採算性が挙げられる。前述の支払意欲額約四百円に対し、調査一運行にかかる経費は約千四百円であった。次に、システムによる配車の限界が挙げられる。最初の予約を前提とした乗り合いの仕組みであったため、先の運行が長距離であるなど車両の占有時間が長い場合は、後の予約ができないことがあり、断るケースもあった。また、一人利用が多く、乗り合いの割合は低めであった。

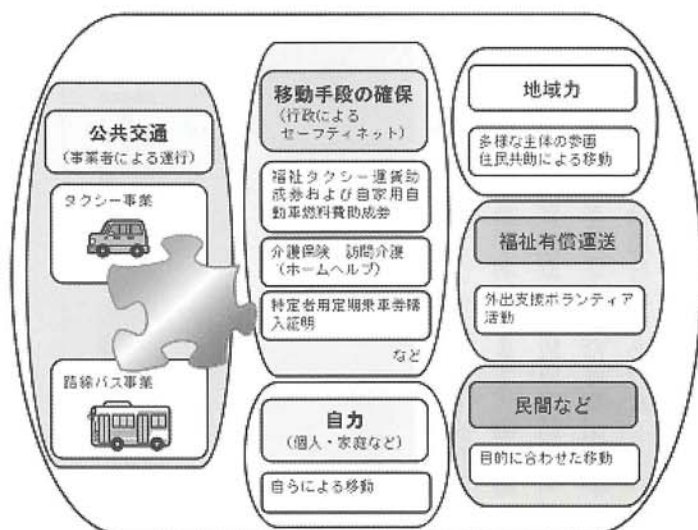


図1 守山リーフ方式のイメージ

目的地を「幹」、市内各所を「リーフ」とする。「リーフ」内をデマンド型に、「リーフ」「幹」間を路線型に運行



図2 地域の移動手段のイメージ



「守山リーフ方式」で乗り合い促進

「このままでは、地域に導入できない」。改善の必要があったため、事業者などと検討し、たどり着いた考え方が「バス寄りのデマンド運行」であった。

検討結果によると、採算性へのアプローチから、小回りが利き、フレキシブルな運転が可能なタクシーのみの運行とする。路線ごとに絶えず運転手を配置しておかなければならないバスと異なり、現場に一番近い、手すきの車両を無線などにおいて配車することができると安価である。また、車両は現状のセダン型を用い、タクシー会社の事業所において既存のGPSや無線などを活用する方式のオペレートを行うことにより、将来的にも新たなイニシャルコストを発生させない。デマンド型運行の特徴として、予約が無ければ運行しな

い。予約が多い場合、複数台のタクシーをフレキシブルに配車する。料金面では、路線バスとタクシーとの中間程度の価格を徴収する。

また、路線化・ダイヤグラム化することにより、目的地方向と乗車時間とを限定。そして、路線バスのように一定時間に運行することにより、出発時間までに予約があったデマンドを集約し、「乗り合い」を促進する。

そして、「守山リーフ方式」。前回の調査結果で、最も降車目的地として利用が多かった「JR守山駅」「公立病院」「市役所など公共施設」などが分布する駅周辺市街地を目的地「幹(みき)」とし、バス路線がない地区と運行便数が少ない地区を「リーフ(葉)」と見立ててエリアを設定(図1)。

乗合タクシーは、「リーフ」内を葉脈のようにデマンド型に、また各「リーフ」から「幹」の間を路線型に運行。これらを用いて、今年度は二月から調査を実施する。

ジグソーパズルのワンピース

これまで各自自治体が導入してきた施策は、路線バスの衰退に伴って、その代替の移動手段として実施され、運行経費の赤字部分を自治体が補助するものが多く、受動的と言える。各自自治体の厳しい財政事情を考えると、補助による運行は、将来にわたって維持できないことが明白である。

本調査の取り組みは当初から、①公共交通の充実について民間事業者による取り組みを前提に検討を進める②公費負担は、是非について慎重に検討するとともに、仮に公費負担を行う結果であっても、民間事業者の取り組みを補完する程度の必要最小限の負担とする—という考え方であった。

また、地域の移動手段には、「事業者による運行」「行政によるセーフティネット」「福祉有償運送」「住民共助による移動」「自らによる移動」などさまざまなものが存在する(図2)。

一つのサービスで、すべての地域を満たすことはできないことを認識し、各所の実情に応じた組み合わせが大切である。調査結果は、将来一部の地域でしか実施できないかもしれない。しかし、「守山リーフ方式」は、地域での移動の可能性に光をもたらすジグソーパズルのワンピースと考えている。



市民との公用車のカーシェアリング

—市民と協働し環境にやさしい街へ—

箕面市総務部管財担当

箕面市は大阪府の北部に位置し、大阪市中心部から車で二十分という近さにありながらその地域の三分の二を山林が占める。その地に「明治の森箕面国定公園」を有し日本の名滝百選にも選ばれた「箕面大滝」を中心に緑豊かな観光都市として、また、大阪都市圏のベッドタウンの中でも農地と閑静な高級住宅地がバランスよく広がる田園都市として発展してきた。

われわれ箕面市は、将来都市像として「安全で快適に暮らし続けられる都市」「人のあたたかさとかげがえのない自然を守り育てる都市」を掲げている。こうした中、豊かな自然と共生し、環境問題をはじめとする諸問題に市民と協働で積極的に取り組む、十二万八千人市民が「住んで良かった箕面市に！」と実感できるよう日夜奮闘しているところである。

自家用車保有率が大阪府下でトップ

現在の箕面市が抱える問題の一つにモビリティ・マネージメントの問題がある。この問題に

は、次のような歴史的背景がある。まず、昭和三十年代までは、市の西部に位置する阪急電鉄箕面線の沿線に住宅地が開発されているだけで、中部、東部および北部については農村地であった。

昭和四十年代からは、住宅公団（当時）や民間開発業者が競うように大規模な住宅地開発を市域全般で行った。しかし、同箕面線以外では、市域外に「千里中央」や「北千里」というターミナル駅が存在するにとどまり、徒歩や自転車による駅への移動は困難であること、また、市内の東西方向の移動についても、バス路線が少ないうえに本数も少なかったことから、自家用車による移動が市民の交通手段として定着した。

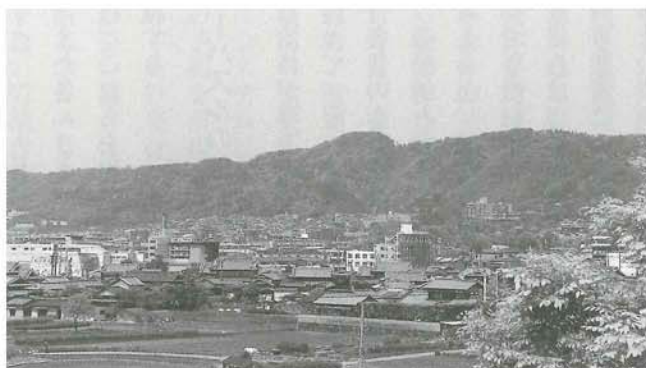
その後も朝夕のターミナル駅までの送迎や日用品の買い物に至るまで自家用車を利用するライフスタイルが当たり前となり、一家に一台はもろろんのこと、二台、三台所有する世帯も珍しくなくなり、市民一人あたりの自家用車保有率は大阪府下でトップという状態になった。

最近では、自家用車の排気ガスによる環境汚染

の問題や二酸化炭素排出量削減が求められる時代となった。このため、交通手段を自家用車から乗合バスや自転車、徒歩へ転換する必要性が出てきたことから、新たなモビリティ・マネージメントの取り組みが重要となっており、鉄道の延伸問題や路線バス網の整備とともに、自家用車対策が同市の施策の重点項目となっている。

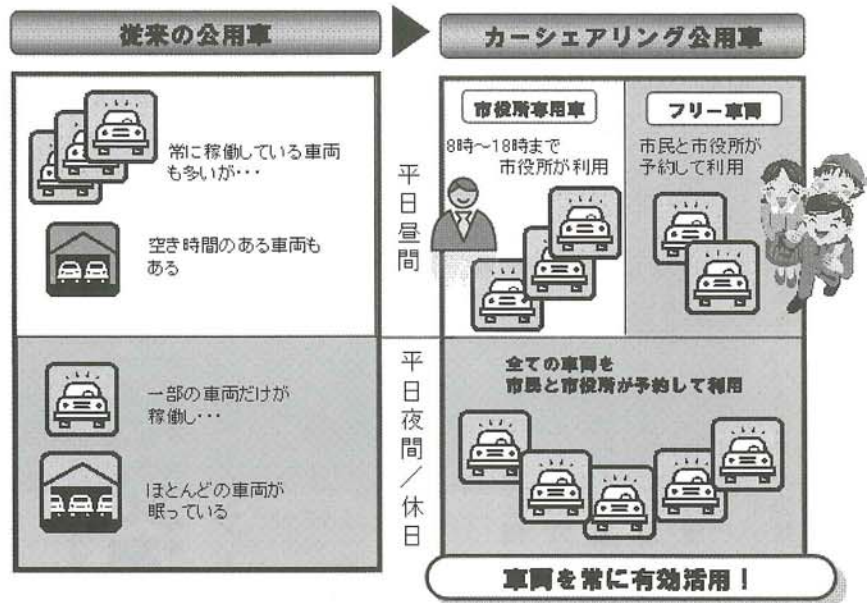
夜や休みの日は眠っている？

この中見出しが示すのは、市役所で使用している公用車のことである。現在、箕面市において市庁舎で使用する公用車は、買い取り車両もしくはリース契約車両で運用している。その車両の使用については開庁時の昼間に利用が集中しており、地元説明会や市主催の大きな行事を除けば開庁日の夜間や土、日、休日にはほとんどの車両が眠った状態である。これを効率よく運用することと、市民のライフモビリティを確保することとを両立した施策として、カーシェアリングの利用に行き着いたのである。



箕面の市街地

図 カーシェアリングのイメージ



ここで同市が考えているカーシェアリングの利用方法について述べると、市庁舎で使用する車両二十三台を集中管理しているが、その車両のリース契約満了時などに合わせて五年計画でカーシェアリング事業者（以下、事業者）の車両と入れ替える。その際に事業者と一定の条件を付して法人契約を締結し、事業者が提供する車両を公用車として利用する方法を用いる。

具体的には、次の通り（図参照）。

（1）午前八時から午後六時までは、一般の予約を受け付けない市専用時間を設ける。

（2）市専用時間を設けている車両以外についても、一般の予約と同等の条件で予約して市が使うことが出来る（事業者が展開している全ての場所）。

（3）公用車として使用することから、市は駐車スペースを事業者に使用させる。

（4）市は自動車借上料を毎月定額支払う。

（5）車種の指定を行う（軽乗用、ライトバン、ハイブリッド車、福祉車両など）。

また、導入効果については次のような点があげられる。

- （1）メンテナンス経費が不要（修繕代、法定点検代、重量税など）。
- （2）ガソリン代が不要（カーシェアリング費用に含まれる）。
- （3）事故後の和解交渉が不要（事業者が保険加入者となるため）。
- （4）集中管理などに係る事務が不要（事業者がシステムを提供するため）。
- （5）公用での出張先で利用することが可能（出張先で事業展開していることが条件）。



箕面大滝。箕面はゆずの名産地でもある

これらを総合的に判断した結果、コスト削減効果があると判断し導入することとなった。

市民と協働で利用促進

しかし、問題点が無いわけではない。箕面市のニーズを考慮すると同乗者が多い場合もあるため、事業者にとって利用率が高い軽自動車や小型乗用車ばかりを導入するわけにもいかず、同市のように一つの場所に二十三台を設置することは、事業者にとってはメリットが少ないため敬遠されやすい。さらに、電気自動車、福祉車両などの原価が高い車種を導入した場合や、設置場所の条件でリース契約車より割高となるなどが考えられる。

そこで、同市は、バルクセル方式により出先機関などの駐車場の一部を事業者に提供することで事業者にとってもメリットが出るようにするとともに、市内全域にカーシェアリング車両の配置を進めていき、市民に対し事業者の一般会員になった場合における車種選択の幅を広げることで利用の促進を図る。このように、モビリティ・マネージメントや環境問題への対応策の一つとして、新しい交通手段であるカーシェアリング車両を提供することにより、自家用車の保有削減につながりたいと考えている。

市では市民の環境問題への関心が高いことから、この取り組みが市民と事業者との協働で大きく広がっていく可能性があることを期待し、これにより環境にやさしい街づくりに貢献していきたいと考えている。



持続可能な生活交通の確保について

―地域主体の乗合タクシーの事例から―



広島市道路交通局都市交通部 交通対策担当 主査 ● 石井 修

広島市は、中国山地を背に緑豊かな山々や丘陵に囲まれ、太田川河口デルタを清らかに流れる六本の川に恵まれ、「水の都」と言われる都市景観をつくりだしている。その一方で、起伏にとんだ地形は、公共交通機関の利用が不便または困難な地域も生み出している。

こうした地理的な背景もあり、バスなどの公共交通機関が運行されていない郊外の団地などでは、地域が主体となって生活交通を確保する取り組みが始まっている。

事例1・やぐちおもいやりタクシー

やぐちおもいやりタクシーは、安佐北区口田地区のふじランド・上矢口地区を循環運行する乗合タクシーである。

この乗合タクシーは、急な坂道が多く、住民の高齢化が進んでいるにもかかわらず、路線バスの乗り入れがない地域において、地元住民の要望を受けた地元のタクシー会社の協力によって、平成十五年八月から運行が開始されたものである。

運行開始後、利用者が伸び悩む中、この乗合

タクシーを持続させていくため、平成十六年六月、中国運輸局を中心に、学識経験者、地域の代表、タクシー事業者と広島市で構成する「やぐちおもいやりタクシー活性化検討委員会」が設置された。

検討委員会では、まず住民アンケートを実施し、地域の人々がどのような運行経路や運行形態を望んでいるのかを把握するとともに、その結果を基に、運行経路の延長、往復割引券の発行や商業施設との連携（復路料金を商業施設が負担）などの改善策を盛り込み、平成十六年十一月十五日から平成十六年十二月十二日までの間、実験運行を実施した。

運行開始当初十五人／日程度であった利用者が、検討委員会を設置しアンケートを実施したところから増え始め、平成十七年七月には目標とする四十人／日を超えた。その後は増減を繰り返しながら採算ライン付近で推移している。

事例2・山本地区乗合タクシー

山本地区乗合タクシーは、安佐南区山本地区と祇園地区の商業施設を結ぶ乗合タクシーである。

山本地区は、山あい開発された中規模団地と古くからある住宅地域が混在する地域である。団地部には路線バスが乗り入れられているが、古くからある住宅地域では、道路幅員が狭く路線バスが乗り入れられないうえ、坂道が多く、住民の高齢化が進む中、生活交通の確保が課題となっていた。そこで、地元タクシー事業者が、バスが乗り入れられていない地域における乗合タクシーの運行を計画し、平成七年二月から運行を開始した。

しかし、利用者は平成九年度をピークに減少傾向が続いていたため、タクシー事業者から乗合タクシーの廃止の意向が示された。そこで、地域の大切な交通手段である乗合タクシーを持続させていく方策を検討するため、平成十七年九月、地元自治会を中心に、社会福祉協議会等地域関係者、タクシー事業者と広島市で構成する「山本地区乗合タクシー支援協議会」が設置された。

支援協議会では、まず住民アンケートを実施し、地域の人々がどのような運行経路や運行形態を望んでいるのかを把握する取り組みを行った。

その結果などを踏まえ、病院への迂回運行、分りやすいダイヤへの見直しや均一料金の導入などの改善策について検討し、平成十八年一月二十三日から同年二月十九日までの間、実験運行を実施した。

支援協議会では、実験運行の結果および実験運行終了後に実施したアンケート調査の結果などを



やぐちおもいやりタクシー



黄金山区乗合タクシー

基に、山本地区乗合タクシーの持続に向けた改善運行案を検討し、タクシー事業者の協力を得て、継続運行が決定された。

平成十六年度の利用者は三十二人／日程度であったが、改善運行後の平成十八年七月には四十人／日を超え、その後も増減を繰り返しながらも、運行を継続可能なラインを維持している。

事例3・黄金山区乗合タクシー実験運行

南区黄金山区は、坂の多い地形でありながら、バス停が遠く、路線バスが利用しにくいいため、通院や買物の交通手段に困る高齢者が多く、何とかして欲しいという声が上がっていた。

これらの声に応えるため、平成二十年二月に黄金山区社会福祉協議会が中心となり、生活交通を確保しようとする取り組みを始めた。広島市もこの取り組みを当初から支援し、地域のタクシー事業者の協力を得て、生活交通として持続可能な運行のあり方を探るため、平成二十一年十月一日から半年間の乗合タクシーの実験運行を実施することとした。

前記の二つの事例とは異なり、乗合タクシーを運行する事業者の確保については、採算面の不安など先行きが不透明なことから、その確保は難航したが、タクシー事業者と粘り強く交渉した結果、実験運行の協力を得ることができた。

その後、アンケート調査を基にルート・運行時間の設定などについて、地域の代表、タクシー事業者、行政の三者が議論を重ね、運行計画を作成した。同年十二月の利用実績では三十人／日弱であり、採算ベースには程遠い状況であるが、実験運行期間中も住民アンケートを実施し、その結果や利用状況に基づき、始発便の復路や最終便の往路など、便によっては利用が少ない区間を取りやめることにより、経費を増やすことなく、需要が見込まれる区間の増便を行うとともに、最終便の繰り下げを行うこととした。

また、フリー乗降区間を設定するなど、より使いやすく持続可能な乗合タクシーのあり方を探る取り組みを進めている。

なお、今年四月以降の運行については、三月までの半年間の利用実績を踏まえ、三者で協議のうえ決定することになっている。



事例1および事例2については、現在も運行中であるが、今後も一定の利用者の確保や、車両更新時に必要となる多額の資金の確保が課題となっている。事例3については、持続可能な生活交通とするために必要な最低限の利用者数の確保が当面の課題となっている。

地域が主体的に生活交通を導入し、それを維持していくためには、地域住民の組織的な協力体制や運行事業者の理解が不可欠であるが、本市としても支援策の充実や拡充を検討するとともに、地域の実情に合った持続可能な生活交通のあるべき姿を探っていきたいと考えている。



自転車を活用した地域交通づくり

―松山市のコミュニティサイクル実証実験―



松山市総合交通課 主査 ● 遠藤敬二郎

松山市は、愛媛県の中央部に位置し、人口約五十一万人を有する四国最大の都市である。温暖な瀬戸内海気候に属し、自然災害も極めて少なく、恵まれた自然条件を備えている。

また市内中心部からわずか数キロメートルの所に日本最古といわれる道後温泉を有する。さらに、松山城や正岡子規、夏目漱石、秋山好古・真之兄弟ゆかりの史跡といった独自の観光資源にも恵まれ、観光都市としても発展を遂げてきた。

街なかには、夏目漱石の小説「坊っちゃん」で「マッチ箱のような汽車」として紹介された「坊っちゃん列車」が、半世紀の時を超えて復活し、オフィス街の中を走るなど、松山は昔と今が絶妙なバランスで混在する街である。

大きな転換期を迎えた地域交通

モータリゼーションの進展や生活スタイルの多様化など、社会構造が劇的な変化を遂げる中、自動車増加や公共交通機関の減少は、松山市においても例外ではなく、過去三十年間で鉄道利用者

は約四五%、バス利用者に至っては約七〇%減少している。

その結果、中心部や中心部流入個所では交通渋滞・事故が発生。市民の足を支えるバスについては、不採算路線の増加による減便や廃止によって、サービス水準が低下した結果、さらに利用者を減らすといった悪循環を引き起こしている。

また、市民の移動特性を見ると、一般的に自転車の利用が優位とされる比較的距離の短い移動に際しても、多くの人が自動車を利用するなど、マイカー依存の実態が顕著なことを表している。

自転車利用のメリット・デメリット

本格的な少子高齢社会の到来に向け、過度に自動車に頼らない総合交通体系の実現を目指す松山市では、温暖な気候と平坦な地形条件を活かした「自転車」に注目したさまざまな取り組みに着手している。

同市は全国的にも自転車利用の多い都市である。しかし、駐輪場などの自転車利用環境が脆弱(ぜいじやく)で、中心部や交通結節点、観光施設などでは違法駐輪があとを絶たず、回遊性の低下や歩行空間の安全性確保などの問題が生じている。

近年「環境」「健康」「経済的」などをキーワードに、自転車が注目を浴びる中、無秩序な利用促進策を進めるのではなく、自転車利用者・一般市民・地元住民の三者の視点を踏まえた利用促進策の推進が重要である。

以上のことから、中心部におけるコミュニティサイクル(自転車共同利用システム)を試行することで、これらの諸問題解決に対する有効性を検証することとした。

コミュニティサイクルの実証実験開始

今回の実験は、国土交通省の先導的都市環境形成促進事業として、本市を含めた七都市が実施している。

この直轄調査による検証テーマは、①コミュニティサイクルの有効性の検証②コミュニティサイクル普及のために必要なシステム開発の検証―をベースに、各都市の実情に合わせた独自の方法で実施・検証を進めている。

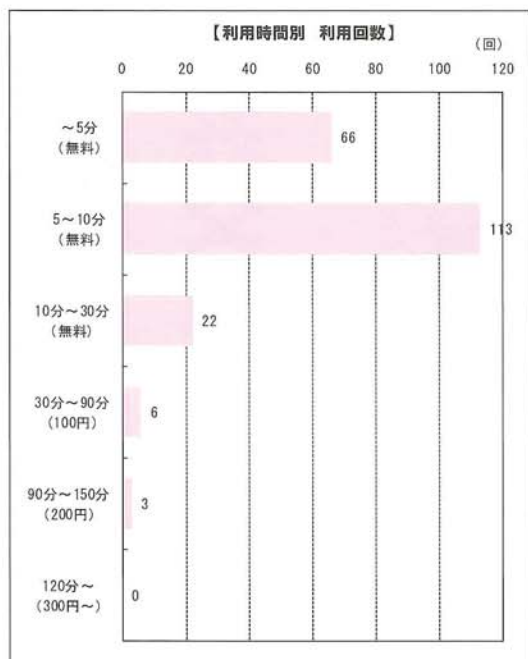
松山市の実験概要は、中心部の四個所にサイクルポート(貸出拠点)を設置し、ポート間の貸出返却をどこでも行えるようにした。利用には事前に窓口またはインターネットによる登録を行い、その認証媒体としては、伊予鉄道株式会社が発行する「いよてつICカード」を使用し、各サイクルポートに設置したカードリーダーに登録したカードを触れることで、個人認証を行った。

ICカードを使用することにより、個人認証や

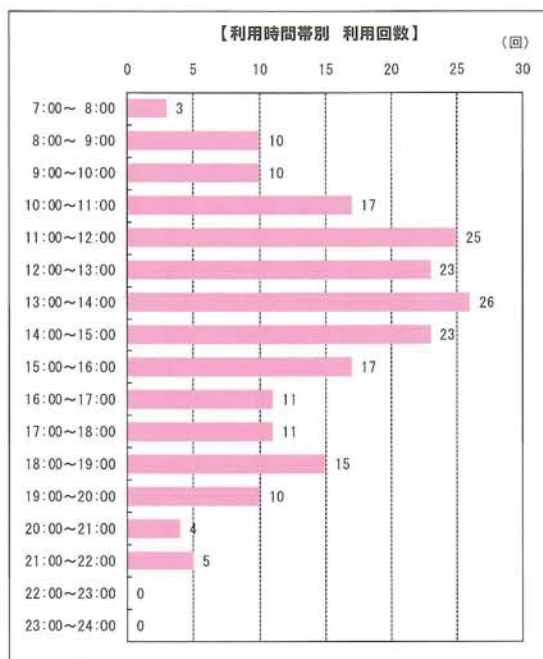


図 利用状況

利用時間



※12月23日現在



※12月23日現在



サイクルポート



市内にある「坂の上の雲ミュージアム」

利用時間の一元管理がサーバ上で行えることから、ポート管理は無人とした。

利用料金体系は、三十分以内の利用を無料とし、以降一時間ごとに百円を徴収するシステムを採用した。

実験の結果と課題、 交通手段への影響検証へ

この実験は、平成二十一年十一月二十七日～二十二年一月三十一日まで実施しており、本稿執筆時は途中段階である。

十二月二十五日時点の参加登録者は百人（うち窓口登録四十人、インターネット登録六十人）で、その利用時間は、三十分以内の移動が大半を占めている。また、利用時間帯については、昼間の利用が多く、業務や買物などのさまざまな目的で、街中の短距離移動に利用されたことが推測される。

現時点では、利用者が従前にどのような交通手段を利用していたかを把握できていないため、今後、アンケートなどを通じ、利用者の詳細な特性について調査を行い、コミュニティサイクルの導入が他の移動手段に及ぼす影響を検証し、街全体をとらえた地域交通のあり方を検討する必要がある。

「坂の上の雲」のまちづくり

現在、松山市では、司馬遼太郎氏の小説『坂の上の雲』を題材にしたまちづくりを進めている。この小説は、時は明治、多くの人が夢や目標、志を持って前向きに躍動していた時代の物語で、昨年末から三年間にわたって放送されるNHKスペシャルドラマ「坂の上の雲」によって、主人公たちの出身地である松山にも全国的に注目が高まることが予想されている。

小説ゆかりの地や地域固有の資源が点在するまち全体を「屋根のない博物館」として見立てた回遊性の高い物語のあるまちを目指す松山市において、自転車移動のツールとして、活用できる取り組みを今後も進めていきたい。



地域公共交通の活性化・

再生に向けて



国土交通省総合政策局交通計画課

地域交通第一係長

● 多田佐和子

はじめに

人々の日常生活において、家の外に出て活動を行うための「移動」は付き物である。その手段の一つとして鉄道、バス、旅客船などの公共交通機関があるが、近年、全国各地で公共交通機関の利用者が大幅に減少している。その結果、特に地方では、交通事業者が不採算路線から撤退することにより、公共交通機関がまったく存在しない交通空白地帯が出現している。そして、運行便数の減少など交通サービス低下によるさらなる利用者数の減少や路線の廃止というような負の連鎖をもたらしている。そのような地域では、マイカーの移動に頼らざるを得ない。

その一方で、我が国では急速に高齢化が進展している。高齢者の中には、代替の公共交通機関がないため、身体的な限界があるにも関わらず、運

転を続ける結果、交通事故に遭うケースも増加している。公共交通の確保は、日常生活に密接で切実な課題なのである。

地域住民の足を確保するため、また、地域を活性化・再生するため、地域公共交通を確保することが求められている。

1. 地域公共交通の現状

マイカーの普及などにより、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向にある。例えば、約三十年前に比べ、三大都市圏以外の路線バスの輸送人員は七割減、国内旅客船の輸送人員は四割減、約二十年前に比べ、地方鉄道の輸送人員は二割減となっている。このような長期的な公共交通の利用者の減少傾向などを反映して、交通事業者の経営努力だけでは現在のサービスを維持・改善でき

ないような状況が生じている。また、公共交通利用者の減少により採算が取れなくなり、その結果、公共交通が廃止になり、公共交通が全く存在しない交通空白地帯が発生している。さらに、運行便数の減少等により、鉄道やバス等のダイヤの接続が悪くなり、乗り換えのために長時間待つようなケースも生じている。このようなサービス水準の低下は、公共交通の利用者の減少につながり、これが更なるサービス水準の低下に繋がるような負の連鎖が発生している。

2. 地域公共交通の必要性

その一方で、今後の社会環境の変化等に適切に対応していくためには、地域公共交通の活性化・再生が必要不可欠である。

第一に、急速な高齢化が進んでおり、六十五歳以上の人口比率は、二〇二五年には三〇%、二〇五五年には四〇%を超えと言われている。また、高齢者の運転者による死亡事故は十年前の一・五倍に増加しているとともに、運転免許の返納を考えたことがある高齢運転者のうち、約五割の人が、公共交通がないため運転免許を返納できないと考えている。

今後の急速な高齢化の進展により、自家用乗用車を運転できない人が増加するものと考えられるが、公共交通は高齢者の安全・安心な移動手段としても重要な役割を果たす。また、高齢者が、移動手段がないことを理由に、家の中に閉じこもり外出しない状況が続くと、健康問題が生じ、医療や社会福祉の費用増大の可能性がある。



LRT (富山ライトレール)



たま電車 (和歌山電鉄貴志川線)

このように、今後急速に進む高齢化を考えると、住民の自立した日常生活や社会生活を確保する上で、公共交通の存在は極めて重要である。

第二に、公共交通は、地域の経済活動や地域住民の日常生活を支えており、その活性化・再生に当たっては、まちづくりとの連携が必要である。

公共交通の整備とあわせて、パークアンドライドなどの都市交通施策、中心市街地活性化策等のまちづくり施策、利用しやすい料金体系などのソフト施策を一体的に実施する等利用者の利便性向上を図ることにより、公共交通の整備の効果がより一層高まるものと考えている。

また、公共交通沿線では、人口の増加や各種の都市施設の立地が促進される効果もあり、公共交通の活性化・再生は、集約型まちづくりの実現や地域の活性化にも寄与することができる。

第三に、地域間の交流拡大や観光振興の基盤として、公共交通は必要なものであり、観光客等による利用者の増加は公共交通を支える重要な要素である。一方、便利で利用しやすい公共交通は観光地の魅力増進にも資する。例えば、富山ライトレールや和歌山電鉄貴志川線に見られるように、車両や輸送サービス自体が観光資源となる場合もある。

第四に、地球温暖化対策として、公共交通が果たす役割も大きい。日本の各部門におけるCO₂排出量のうち、運輸部門（自動車、船舶等）が約二割を占めており、その運輸部門のうち、約九割が自動車からの排出によるものである。

一方で、公共交通は、自家用乗用車と比べてCO₂排出量が少なく、単位輸送当たりCO₂排出量は、バスで自家用乗用車の十分の三、鉄道は九分の一程度と環境負荷の小さい交通サービスである。このため、CO₂排出量を削減するための重要な手段として、公共交通機関の利用促進が位置づけられており、地域の実情に応じて自家用乗用

車との適切な役割分担を図りつつ、良質な公共交通サービスを確保し、公共交通機関の利用促進を進めていくことが求められている。

3. 地域公共交通活性化・再生法について

高齢化の急速な進展、地域活性化、観光、環境問題などへの的確な対応という観点から、地域公共交通の活性化・再生は必要不可欠である。

地域公共交通の活性化・再生のためには、市町村、住民、交通事業者など関係者間で、その地域の住民のニーズを把握し、話し合い、その地域の公共交通のビジョンを描く。そして、そのビジョンを実現するために、試行錯誤を繰り返し、持続可能な地域公共交通を根付かせていくことが重要である。その際に地域における公共交通のニーズ・課題は多種多様で、地域の実情に応じた対応が求められる。地域がイニシアティブを発揮できるような柔軟な制度を創設し、地域の取り組みをバックアップするのが国の役割と考えている。このような背景のもと、平成十九年五月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が公布、同年十月に施行され、地域で公共交通に関する取り組みを推進するための制度が創設された。地域公共交通の活性化・再生に関して、市町村を中心とした地域関係者の連携による取り組みを国が総合的に支援するとともに、地域のニーズに適した新たな形態の旅客運送サービスの導入円滑化を図るための措置が講じられた。

(1) 地域公共交通総合連携計画

市町村は、関係する公共交通事業者、道路管理

者、公安委員会、利用者などで構成する協議会での協議を経て、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画（「地域公共交通総合連携計画」）を作成することができる。また、より効果的かつ実効性のある計画作成が可能となるよう、公共交通事業者や利用者による地域公共交通総合連携計画の作成などの提案制度、公共交通事業者や道路管理者などに対する協議会の参加要請に対する応諾義務、協議会参加者に対する協議結果の尊重義務がある。

（2）協議会の設置

市町村は、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、学識経験者、利用者などを構成員として、連携計画の作成およびその実施に係る連絡調整を行うための協議会を組織することができる。この際、公共交通事業者などの連携計画に定めようとする事業を実施しようとする者に対して、協議会への参加応諾義務を設けている。また、協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員に対して、協議会の結果の尊重義務がある。これらの措置により、地域にとって最適な公共交通のあり方について、地域の関係者による検討、合意形成が図られ、各主体による責任ある取り組みが促進される。

（3）地域公共交通特定事業

地域公共交通総合連携計画に定められる事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業（地域公共交通特定事業）について、国による認定制度などを設け、認定等に係る事業に対して、関係法律の特例による支援措置を講じている。支援措置として、具体的には、軌道運送高度化事業

に関する軌道事業の上下分離制度の導入、軌道運送高度化事業および道路運送高度化事業について、自治体助成部分の起債対象化、道路運送法・海上運送法の事業許可のみなし取得、鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期を可能とする等の措置を講じている。

また、平成二十年五月に法律を一部改正（十月に施行）し、継続が困難となり、または困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、市町村その他の者の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るための事業（鉄道事業再構築事業）を、地域公共交通特定事業に追加し、国土交通大臣による認定を受けた計画に定められた鉄道事業再構築事業を実施する場合における鉄道事業法の特例等を定めた。

① 軌道運送高度化事業（LRTを想定）

より優れた

た加速・減速性能を有する車両を用いること等により軌道事業の質の向上を図る事業

② 道路運送

高度化事業

業（BR

T、オム

ニバスタ

ウンを想



DMV



水陸両用車

定)

交通規制等道路交通の円滑化に資する措置と併せてより大型のバスを用いること等によりバス事業の質の向上を図る事業

③ 海上運送高度化事業

より優れた加速・減速性能を有する船舶を用いること等により旅客船事業の質の向上を図る事業

④ 乗継円滑化事業

接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等により旅客の乗継円滑化を図る事業

⑤ 鉄道事業再構築事業

継続が困難となり、または困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、市町村その他の者の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るための事業

⑥ 鉄道再生事業

地域公共交通活性化・再生総合事業



地域の支援により、事業の廃止届出がされた鉄道事業の維持を図る事業

(4) 新地域旅客運送事業

鉄道事業と道路運送事業等複数の旅客運送事業に該当し、同一の車両または船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する事業について、国による認定制度を設け、認定を受けた場合は、該当する交通事業法（鉄道事業法、軌道法、道路運送法、海上運送法）に係る事業許可を一括して受けたものとみなす等、関係法律に基づく手続きの合理化等の措置を講じている。新地域旅客運送事業とし

ては、DMV（道路から鉄道への乗入れを可能とする特殊な構造の車輪を備え、道路と線路の双方を自由に走行できる車両）、水陸両用車（陸上走行および水上航行が可能な機能を持つ車両）等がある。

4. 地域公共交通活性化・再生総合事業について

地域公共交通活性化・再生法を活用した補助事業を、平成二十年度に創設した。全国各地で、コミュニティバス（地方公共団体が運行するバス）やデマンド交通（利用者がいる場合のみ、乗客の要望に応じて、経路や運行時間を変えて運行するシステムを導入。

■バスの運行の効率化

路線バス、福祉バス、病院送迎バス等を、誰もが利用できるバスとして一元化し、サービスの向上を図るとともに、運行経費を削減。

路線バス
福祉バス
送迎バス

【一元化】

■デマンド交通サービスの導入

通常の路線バスのような定時定路線の運行が成立しない地域において、利用者がいる場合のみ、乗客の要望に応じて、経路や運行時間を変えて運行するシステムを導入。

【デマンドバス】

【デマンド受付センター】

■複数の市町村間でバスの共同運行

病院・学校等、住民の生活に必要な拠点へ移動するためのバスを複数の市町村が連携し共同運行。

■公共交通ネットワークの向上

鉄道・バスといった公共交通ネットワークの改善を図るため、地域一丸となった創意工夫による様々な事業を実施し、利用者が増加。

【地域の観光資源を活かした企画列車の運行】

【地域住民と駅前広場での植栽活動】

相乗りのバス）、駅前の植栽活動等公共交通の利用促進活動等、地域の実情に応じた公共交通の活性化・再生への取り組みが全国各地で実施されている。当該事業の特徴は、従来のような地方公共団体や民間企業ではなく、地域の公共交通に関わる人々が集まる法定協議会（地域公共交通活性化・再生法上の協議会）に対して支援をするものである。また、最大三年間という期限付きの支援であり、市町村が中心となって地域公共交通について三年間で試行錯誤を行い、その後は自立するというコンセプトである。平成二十二年一月現在で、全国三百六十三地域で実施されている。

おわりに

地域公共交通の活性化・再生は人々の生活に密着した身近な喫緊の課題である。地域公共交通の活性化・再生により、人々がより自由に外出、活動し、生き生きと生活できる社会が実現できるよう、市町村を中心に、交通事業者、住民、地元企業、商工会、NPOなどが力を合わせて出来るだけ早く取り組みを始めていくことが必要だと考える。少しでも興味を持ち、取り組みを始めてみようかと考えたならば、ぜひお近くの地方運輸局企画観光部企画課にお問い合わせ頂きたい。また、ホームページでも情報提供しているので、併せてご覧頂きたい。

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html>

新聞リサイクルと 公共交通振興の両立「歩く森。ペパ」



NPO法人新聞環境システム研究所 理事 ● 加来睦博

平成十三年十一月に設立したNPO法人新聞環境システム研究所(新聞研)は、その翌年より福岡県みやこ町(旧豊津町)にて読み終えた新聞のリサイクル活動を始めた。新聞研の理事長である川上はそれまで新聞販売店を経営しており、配達した新聞が無駄に捨てられることに疑問を抱いていた。

一方、私自身は通信業界から脱サラした直後、ハローワークに通いながら福岡市の可燃ごみ焼却施設で社会見学などを対象とした施設案内のボランティアに従事していた。当然、一般のマスコミを通じては入っていない新聞業界や環境行政の無駄で不可解な情報も常時入手した。社会の光が強すぎて、その不透明なものがますます濃くなっていく影をあたたまえるように見ていた。

人を動かし、行動を評価するシステム誕生

一般社会と、新聞業界、環境行政

の不可解な情報とのギャップを埋め、一般市民との橋渡しを行う領域に事業が成り立つと判断、市民が自主的に動き、意識が変わる活動を促すシステムを開発し運用を始めた。これが、地域通貨「ペパ」を活用して新聞リサイクル促進と公共交通振興を両立させるシステム「歩く森」である。

ペパ(PePa)とは、Paper energy、People actionの略で、ペーパーの韻をもとにした造語。新聞を小さな森に例え、これを運んで来てくれる人々を歩く森と呼び、そのお礼に地域通貨ペパを渡す活動をシステム化した。

このシステムは、新聞資源の重さを預け、ペパを引き出すことができ、ASP(Application Service Provider)がベースで、参加者は会員として資源口座を開設し会員証となるQRコードを受け取る。その後、新聞重量一キロを一ペパとして

預け、三十キロごとに地域通貨三十ペパ紙幣一枚を引き出せる、いわば資源の積み立て貯蓄である。

情報端末は市販の携帯電話を使用、これに銀行ATM同様の役割を持たせ、携帯のカメラで会員のQRコードを読み取り口座に接続し資源の管理を行う。システム全体の管理は、事務所のパソコンから容易に行える。会員登録は極めて簡単、

本人を特定できる必要最小限の個人情報登録にとどめ、電話番号の記入を不要とした。

ただ、会員本人が自身の携帯電話からの資源残高などの情報確認、または資源預け入れやペパ引き出し時のメール通知を希望された場合には、携帯メールアドレスの登録が必要となる。

引き出したペパ紙幣一枚は、地下鉄のキヨスクや定期券売場、またはバスセンターなどで公共交通機関の乗車カードを購

入する際、八十円分の割引券として使用できる。平成二十一年八月からは、ICカード乗車券の購入やチャージの際にも使用できるようになった。

ペパは一回の購入時に三枚(二百四十円分)までの使用制限を設け、全額使用による偽造防止に努めている。年間三千枚以上のペパが流通しているが、過去に偽造や使用時のトラブルなどは一切発生していない。現在、福岡県を中心に十の自治体で歩く森の活動を行っており、地域ごとに五種類のペパを発行、会員数は千五百世帯を超えた。

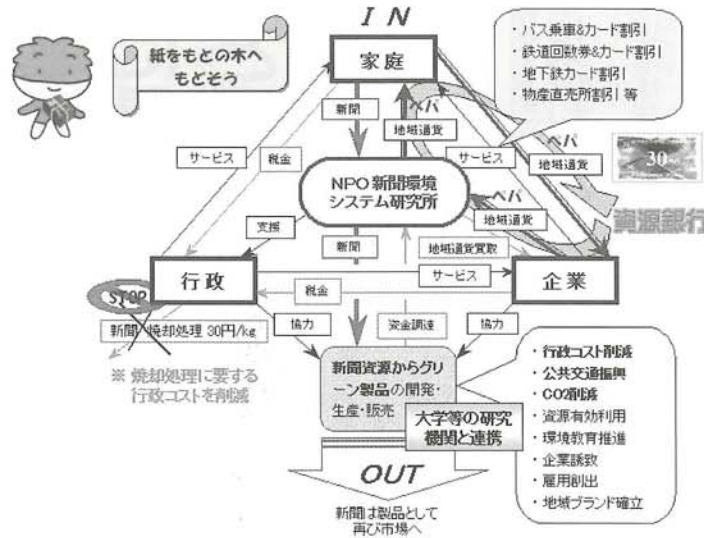


新聞収集現場

システム概要

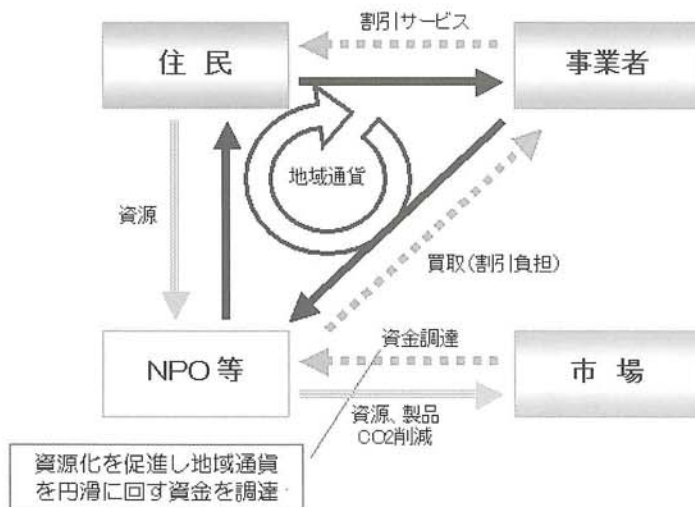
地域通貨ペパを活用した新聞リサイクル促進システム

※可燃ごみ処理費用:30円/kgの自治体の場合



地域通貨の流れ

地域通貨を機能させるための対等な関係



地域通貨ペパの使命と運用の秘訣、企業との信頼関係

ペパの用途は公共交通機関の割引を基本とし、最も会員数が多い福岡市では、地下鉄、バス、鉄道の乗車カード割引に、最初に導入したみやこ町では、バス、鉄道に加え、タクシーや農産物直売所での割引に使用できる。みやこ町のバス、タクシーでは、ペパを直接運賃支払いに使用できる。

ペパの基本は地域通貨、その地域にお金が落ちるように用途を限定しており、円やドルなどの法定通貨と

の差別化を図っている。新聞研は予め公共交通事業者へ預託金を預けており、ペパを割引券として受け取った事業者はこれを原資に精算を行う。

つまり、新聞研が割引負担をする仕組みが整っており、結果として公共交通事業者からペパを割引額で買い取ることになる。この買い取りに充てる資金は、新聞研が収集した新聞そのもの、またはそれを材料として作ったペパバッグなどの販売によって賄う。また、ペパ紙幣は流通量の増加を想定し、カラーに比べ大

幅なコストダウンが図れる白黒印刷とした。

課題の向うに新しい出会い

歩く森の活動は順調に広がり、参加者とともに集まる新聞の量も増加した。ただし、集まった新聞をどう再利用するかが大きな課題となってきた。

平成二十年七月、新聞製バッグの独自の製法を他に先駆けてマニュアル化、冊子「歩く森」として世に出した。製品販売ではなく、作り方の普及を優先させた。同バッグをペパ

バッグと名づけ、その後スタッフ井ノ口の尽力によるブログがヒット、さらに彼のアイデアによるペパバッグ手作りキットの発売などにより一気に普及が加速した。

また、同年三月、新聞研はダンボールコンポストで堆肥作りの活動を行うNPO法人循環生活研究所、雨水を貯める活動を行うNPO法人南畑ダム貯水する会、および九州大学、鹿児島大学の二人の研究者とともに「ベッタ会」という任意団体を立ち上げ、その代表を務めることになった。同会が最も注力する分野が教育事業で、このレールに乗り学校や公民館でのペパバッグ講習会が広く全国へ普及することになった。

振り返れば、各地域に散らばるスタッフに支えられながら新聞研結成以来八年が経った。まだまだ柿の実はいけ、それなりの根を張り幹が育った。昨年は東京でも実がなった。九年目を迎える今年の秋にはきっと美味しい実がなることを信じ、この冬もまた静かに新しい枝を伸ばす準備をしている。

NPO法人新聞環境システム研究所

URL: <http://www.pepa.jp>

ベッタ会

URL: <http://www.g-beta.com>

北欧に見る子育て・地域福祉の 手法と環境に配慮したまちづくり

(財)地域活性化センターの「地域づくり海外調査研究事業」は、海外における地域づくりの状況を調査し、交流を通じて相互理解を深めることを目的として、平成十年度以降毎年職員を派遣し、その調査結果の概要を本誌で報告している。今回は平成二十一年度調査報告の第一回である。

デンマークの子どもの育て方

面積で言えば日本の八分の一下、人口で言えば同じく二十三分の一以下の文字通り北欧の小国であるデンマーク。しかし、国民一人当たりの購買力平価では日本の一・六倍超である。日本の成長戦略を考える上で、是非視察をしたいと考えていた国の一つであった。

そこで最も見たかったのは一九五〇年代から同国内で広がった「森のようちえん」である。デンマークという国を成す国民一人ひとりが、どのように育てられ「始める」のか。その最初の瞬間がどのように日本と違うのかを確かめたかったからである。

九月中旬に訪れた「森のようちえん」は、コペンハーゲンから電車で十分ほどの住宅街の中にあつた。園児は三歳から六歳児が二十数人、先生は園長と、助手の先生二人だが、三人全員が男性であつた。敷地百坪ほどの中に小さい園庭と建物が建ち、教室では図工や手芸ができるようになってい

る。しかし、子どもたちが毎日十時から午後まで過ごすのは、隣接する広大な王立公園の森の中である。「毎日」というのは決して大雑把な形容ではない。森で過ごすのは季節の良い時期だけではなく、猛暑の日も雨の日も、そして当然氷点下の冬の日も、である。

後日、コペンハーゲン市が数年後に自転車通勤率を五〇%にするとい

う計画を聞いた時は、説得力を感じた。吹雪の中でも自転車通勤をするコペンハーゲン市民の写真を見せられたのだが、森のようちえんでの日々がベースにあることは想像に難くない。ムード的な交通政策ではなく、むしろ当然の結果としての政策立案だからこそ市民にも無理なく受け入れられるのだろう。

さて、森の中すべてがフィールドであるが、その日は子どもたちが楽しく遊ぶような倒木の周りで活動開始。と言っても、一斉に遊びだすのは子どもたちだけで、先生たちは見守っていることが基本。女の子はシーソーのような木に座ったりしているが、男の子たちはアツとい

う間に数メートル上まで木を登っていく。さまざまなところで子どもたちは思い思いに遊んでいる。木の上から楽しそうな歌声が聞こえてくる。泣き声が聞こえた時だけは先生は目視するが、それ以外は我々と話していても平気な様子だった。

一人ひとりの関心に任せて遊ばせる、時には失敗させて考えさせることが重要なのだ。子どもが何かにチャレンジしたいと思っていなくても、その度に大人が止めていたら？その子どもはやがてチャレンジするといふ行動様式をとらなくなるだろう。日本のように「〇〇の時間」とカリキュラムで進行する教育と、デンマークのように子どもたちの目の前



木の上の方にも！

の関心に徹底的に寄り添う教育の違い。歴史が異なるので教育も異なると言ってしまうまでもだが、子どもがグングン伸びるようなのはどちらか、結果は明白だろう。

脳の発達に重要な影響を与える成長期に、自主性を重んじる教育を徹底して行うことは非常に科学的と言えるだろう。しかも、その教育思想は幼児教育分野に留まらず、高等教育や放課後における社会教育インフラとも連動して受け継がれている。地域活性も「結局は人」だと言われて久しいが、その「人」がどのような育つていくべきなのかを真剣に捉え直す時期に来ていると感じた。

企画調査課・
移住交流推進機構

● 石坂貴明

地域福祉の新しいかたち ——「高齢者委員会」から学ぶもの——

超高齢社会（高齢化率二一パーセント超）を迎えた今、「高齢化」という課題は、大きな社会問題に発展し、社会保障の増大・経済停滞への不安、介護・医療への不安をかき立て、地域コミュニティの崩壊をも引き起こす要因のひとつとなっている。

これまで、高齢者や要介護者は、社会的弱者として保護されるべき存在と考えられてきた。しかし、今日

では、六十代から新しい仕事にチャレンジする人、七十代でも地域づくり活動に関わる人、要介護になっても何かしら役に立ちたいと考える人が増えてきた。こうした中、私たち自治体職員は、高齢者や要介護者であっても、人とのつながりを持って生きていくことのできる社会を構築しなければならぬ。今回の海外調査研究では、高齢者に関する政策決定の過程に高齢者自身が参加している「高齢者委員会」

に着目し、世界で最も幸福度の高い国といわれるデンマークのヘルシオア市を訪問した。

デンマークで

は、一九九七年に施行された法律により、全国のコムーネ（自治体）に「高齢者委員会」が設置されている。委員は四年に一度の直接選挙によって選出され、各自自治体に居住する六十歳以上の住民が選挙権および被選挙権を有して



ヘルシオア市にて

いる。選出人数は自治体の規模によって異なるものの、最低人数は五人。人口六万一千人のヘルシオア市を例に挙げれば、九人の高齢者委員の皆さんが、在宅ケアの充実や介護付き住宅の整備など、自分たちの住むまちの高齢者福祉政策にアドバイザーしている。

一方、自治体には、高齢者に関する政策を決定する前に、「高齢者委員会」の意見を聞く義務がある。「高

齢者委員会」は、自治体の諮問機関として大変重要な役割を果たしている。

「高齢者委員会」の最大の関心事は高齢者福祉政策だが、自治体の教育・交通問題などに意見を述べることもできる。ヘルシオア市の場合、市営プールの設備に関して、高齢者が利用しやすいようスロープを設置する提案をし、改良された。

このように、「高齢者委員会」は極めて公共性の高い立場から、高齢者の日常生活全般におけるさまざまな問題解決に取り組んでいる。まさに、「高齢者委員会」は、高齢者（地域住民）と行政の協働によるまちづくりを進めるうえにおいて、両者の間の橋渡し役を務めている。

さまざまな行政分野において地域住民との協働が求められている中、私は、デンマークの「高齢者委員会」のような役割を広い視野でとらえ、タウンミーティングやパブリックコメントなど積極的かつ柔軟に活用し、一人ひとりが必要とされ、いきいきと心豊かに暮らすことのできる環境をつくっていかねばならないと感じた。

業務第二課

● 齋藤 誠

デンマークにおける環境に 優しい取組

鳩山首相が「二酸化炭素（CO₂）をはじめとする温室効果ガスを、二〇二〇年までに一九九〇年比で二五%削減する」と演説し、国の新たな数値目標を上げるなど、環境問題がさまざまなレベルにおいて活発に議論されている。

また、現在、地域公共交通においても一般市民の関心が高まってお

り、環境に配慮した地域交通体系の整備を実現するための取り組みが求められている。

そこで、地域公共交通である自転車文化が非常に発達し、環境への意識が高いデンマークにおいて、単に人やモノを移動する時の渋滞を緩和する対策だけではなく、大気汚染対策や温暖化防止対策などの取り組みや仕組み作りを行っているコペンハーゲン市環境技術局を視察した。

デンマークでは、国土が平坦なために全国で自転車の利用率が高く、コペンハーゲン市内でも通勤において市民の三分の一が使っているほどだ。

また、コペンハーゲン市環境技術局では、快適なライフスタイルを市民が送れるために、長期的な都市計画にも取り組んでおり、地下鉄や電車のネットワーク作りだけではなく、自転車のための専用道路などの

インフラ整備を行っている。
地域公共交通のモデルとして、特徴的なのがコペンハーゲン市内で行っている「シティバイク・プロジェクト」である。

「シティバイク・プロジェクト」とは、一九九五年から「シティバイク財団」が行っており、市内各地に駐輪場を整備し、住民や国内外からの観光客が家用車やレンタカーに頼らなくても、コペンハーゲン市内であれば、自由に移動できるデポジット式の自転車の貸し出し事業である。

また、自転車本体と車輪の部分には広告スペースを設けており、企業は自転車がまち中を走れば走るほど幅広い企業広告ができ、その広告料で、自転車のメンテナンスを行うための雇用者を雇い入れるなど雇用創出にも貢献している。

その仕組みは、デンマークやコペンハーゲン市が掲げている「環境にいいまちづくり」にも合致し、企業にとっても企業広告の手段として大いに役に立っている。また、観光客だけではなく住民の足としても活用され、その上、雇用の創出にもつながっている。

まさに、違う立場の者が相互に利益を得、円満な関係で良い結果がで



自転車専用道路



貸出用自転車

ている仕組みなのである。

現在、地域公共交通の活性化及び再生に取り組んでいる日本でも、大いに参考になる仕組みだと思う。

情報サービス課 ● 平良 真

スウェーデンの地方公共団体における温暖化対策

地球温暖化が原因と思われる環境の悪化が深刻な問題となり、温暖化の原因と考えられている温室効果ガ

スの削減に向けた取り組みが世界各国で加速している。こうした中、温室効果ガスの削減は我が国にとっても喫緊の課題となっており、地方自治体にとっても重要な施策の一つとなっているが、日本において排出される温室効果ガスの約八割を占める二酸化炭素排出量は増加傾向にあり、低炭素社会の実現は非常に困難な状況にある。

一方、北欧のスウェーデンでは二

〇〇六年に温室効果ガス排出量を一九九〇年比で九%削減するなど、確実に低

炭素社会を実現している。スウェーデン国内

の基礎自治体では、低炭素社会

実現に向けたさまざまな施策が行われているこ

とから、わが国の地方自治体における低炭素社

会実現に向けた取り組みの参考とするため、ス

トックホルム市

ハマビイ再開発地区

にあるスウェーデン地方自治体協議会（SALAR）とハマビイ再開発地区を視察し、スウェーデンの基礎自治体における低炭素社会の実現に向けた取組の状況について調査を行った。

スウェーデン地方自治体協議会は、会員である国内の自治体に対してさまざまなサポートを行っている団体である。今回の視察では、同協議会で自治体の環境政策に関する業務を担当しているアンドレス・ハゲネル氏から、スウェーデン国内の低炭素社会実現に向けた取り組みと成果についてレクチャーを受けた。

ハゲネル氏の話によると、スウェーデンでは国内の公共サービス全体の中で、住民に最も近い基礎自治体が行うサービスの占める割合が非常に多いという。環境分野においても、ほぼすべての自治体が低炭素社会の実現に向けて独自の政策を実施しており、化石燃料から再生可能エネルギーへの転換などの取り組みを進めた結果、国内全体で温室効果ガスの大幅な削減に成功したとのことであった。

こういった基礎自治体における低炭素社会実現に向けた取り組み事例の一つが、今回のもう一つの視察先であるハマビイ再開発地区の取組で

ある。ハマビイの再開発は、ストックホルム市が進めてきた臨海部の工業地帯を環境に配慮した都市に再開発するというプロジェクトである。可燃ゴミを焼却した際の熱を発電や地域暖房に利用するなどのエコシステムが地区全体に導入され、地区内で発生したすべてのものを無駄にせず、有効に活用した循環型社会を実現している。この取り組みにより、地区内の温室効果ガス排出量の三割から四割を削減することにも成功しているとのことであった。

このように、スウェーデンにおいては、住民に最も近い自治体において特色のある政策が行われており、そういった自治体ごとの独自の取り組みが温室効果ガス排出量の削減や低炭素社会の実現に寄与していると、今回の視察調査を通じて感じた。日本においても、自治体ごとに特色のある政策を行うことができる環境を整えていくことが、低炭素社会の実現にとって必要なのではないかと思われる。

コンサルタント業務課 ● 平田真一

3月号では、ドイツ・フランスの各都市における地域づくりの状況調査を報告する予定です。

地域防犯パトロールで広がる

人のつながり

平成十四年は全国的に空き巣が多発した年であり、神奈川県綾瀬市も例外ではない。同市小園六区では判明しているだけでも一年間に八件の空き巣被害が発生していた。そのような状況に危機感を抱いた地域住民で組織されたのが「小園六区自衛パトロール隊」だ。自治会活動とは別の有志の活動であり、現在の隊員は九十人。発起人でもある溝口修さんが隊長を務めている。

知事にも認められた桁違いの活動

パトロール隊では、監視ステッカーを全戸の玄関扉などに張り付けて地域の防犯意識を啓発するほか、放置自転車の撤去要請や公園・道路のゴミ拾いなど、小さなルール違反の排除を行っている。その多岐にわたる活動の中で最も注目されるのが、一週間に四十回近くも実施している地域防犯パトロールだ。

隊員が三、六人ずつチームに分かれて担当しており、パトロール隊の結成当初から続けられている。負担



溝口 修代表

が大きいとみられるこのパトロールは、決して無理強いされているものではない。当初は話し合いでパトロールの時間帯を決めようとしたが、なかなかまとまりがつかなかった。

そこで、各隊員の都合の良い曜日・時間を自由に選択してもらった結果、週三十四回のパトロールを実施することになった。パトロールへの参加回数のノルマもなく、曜日と時間が決められない隊員は都合のついた時に参加することも可能であるなど、自由度の高い体制にすることで一見困難な活動の継続を実現させている。

こうした活動が評価されて平成十七年には神奈川県安全・安心まちづくりパイロット事業の認定を受けた。地元テレビ局でパトロール隊の活動が放送されたほか、松沢神奈川県知事から賞賛されたことで隊員のモチベーションが高まり、隊員増に

もつながった。

また、昨年から活動を更に発展させて「定点見守り隊」を発足した。これは、長距離の歩行が困難なためにパトロールに参加できない住民でも、防犯活動に参加できるように始めたものだ。寒暖の厳しい八月と十二月～三月を除いた週二回、低学年児童の下校時間ごろに定点見守りを行い、臨時交番的な役割も担っている。

参加者を増やす三つの秘訣(ひけつ)とリーダーの資質

全国に目を向ければ参加者不足に悩む地域づくり団体が少なくないにもかかわらず、なぜこのパトロール



定点見守り隊

★ 団体プロフィール ★

設立：平成15年3月
 団体名：小園六区自衛パトロール隊
 (愛称：小園パトロックズ)
 代表者：溝口 修
 隊員：90人(女性35人、男性55人)
 <事務局連絡先>
 〒252-1122
 神奈川県綾瀬市小園南1-14-3

小園自治会6区 近隣監視 自衛パトロール隊

監視ステッカー



パトロールしながらごみ拾い

隊には多くの住民が参加し、積極的に活動しているのだろうか。溝口隊長は参加者を増やす三つのポイントを挙げた。

- 一つ、顔見知り
- 一つ、情報提供
- 一つ、声かけ勧誘

まったく知り合いのいないところで活動を始めるのはやはり難しい。自治会諸活動、公園愛護会の清掃活動やゴルフなどを通じてある程度の顔見知りができている必要がある。溝口隊長は自分が多趣味だったことがプラスに働いたという。何にでも興味を持ち、いろいろな人の話に耳を傾け、いろいろな場に参加することができた。また、知らないことは

気軽に聞くことができた。そうして顔が広くなり、パトロール活動を始める時にも声をかけてくれる人が多かったという。

また、積極的に情報を提供することで活動に説得力を持たせるのも大事なことだ。パトロール隊の結成時には空き巣被害多発の周知に努め、地域住民の危機意識を高めたことで当初から四十人を越える参加があった。さらに、パトロール隊の活動内容や実績について逐次報告するなどのアピールを繰り返すことで、新たに隊員を勧誘する際にも理解を得やすくなった。

そして、参加者を募集する時は回覧板だけでは効果がない。まずかな

りの人が読まない。読んでも記憶に残らない。直接声をかけて勧誘するのが大原則であるという。また、声をかける時には最初から参加を求めてはいけない。それではみんなに敬遠されてしまう。趣味の話などでコミュニケーションをとりながら、さりげなく防犯活動の話をして、参加できる時がきたら連絡をくださいと言って切り上げる。連絡がなかったら、しばらくしてまた定年退職時などにお願ひしてみる。この繰り返しで参加者を増やしてきたという。

「何事にもリーダーとなる仕掛け人が必要であり、地域に合ったやり方でまず始めてみるのが一番大事だ。しかし一人の力は限られている。リーダーの資質は『やる気』が九〇%。そのやる気を伝えて、メンバーの力を素直に借りることがリーダーには必要だ。そう溝口隊長は言う。

変わる地域、広がる人と人のつながり

パトロール隊の活動目的は「空き巣などのない安全で安心なまちを自分たちの手で守ること」「小さなルール・マナー違反のないきれいなまちをつくること」のほかにもう一つある。それは「いざと言う時に役だつ人間関係をつくること」だ。

七年間の活動を通じて地域の様子も人の様子も大きく変化した。一年に八件あった空き巣の被害が、三年に一件にまで減少しただけではない。かつては互いにあいさつをすることもなかったという小園六区は、パトロールを通じてあいさつを交わす習慣が根付き、今では見知らぬ人や子ども達も明るくあいさつする地域に変わっている。また、多くの隊員から「良い運動になるだけでなく、たくさんの人と知り合いになり、いろいろな話題にふれて勉強になった」という感想が寄せられているように、今日におけるパトロール隊の活動は地域の安全・安心を守るだけでなく、地域の絆を強め、地域に参加するきっかけにもなっている。

パトロール隊は結成八年目を迎える。今後は独居老人宅や空き家などの様子に変化がないか、より視野の広い見守りができるよう活動を広げていく。そして、独居宅の緊急連絡先の管理など、他の組織が手につけない地域の「隙間」の諸課題の解決を積極的に行い、いざという時に助け合える人間関係の醸成を図っていく。活動資金の確保や隊員の高齢化などという課題は、小園六区の住民達ならば軽く乗り越えていけるだろう。

編集委員

八塚桂介

「おどるんや〜紀州よさこい祭り〜」 で地域を明るく変える！

「和歌山は必ず変わる！」を合言葉に、紀州よさこい祭りを立ち上げた「NPO 紀州お祭りプロジェクト」（以下、プロジェクト）の事務局が和歌山市内にある。

プロジェクトが手掛けた「おどるんや〜紀州よさこい祭り〜」（以下、おどるんや）は、運営から資金まで一〇〇％市民主体のお祭りである。それにもかかわらず、平成十五年十月の設立から五年目にして、同二十一年八月の二日間の開催で参加チー

ム五十八団体、踊り子二千五百十六人、観客数二十六万四千人という大規模なお祭りへと成長した。

今回は、その仕掛け人の一員である上森成人事務局長、杉谷和昭実行委員長にお話をうかがった。

紀州で「よさこい」を

上森氏によると、プロジェクト設立のきっかけは、平成十五年の設立より三年さかのぼる。それは、事務局長の上森氏と副実行委員長の内田氏の和歌山に対する思いである。

当時、和歌山では暗いニュースが続き、二人は地域に元気がないことを感じていた。何とか和歌山を元気にできないかと思いついたのが、学生時代に参加した高知県のよさこい祭りである。祭りを通してまちにエネルギーがあふれている様子を目の当たりにし、和歌山でもやってみた

い、との思いが湧き上がったのだ。しかし、いざ、祭りを始めようにもよさこいのチームも無い「ゼロ」からのスタート。まずは、和歌山でよさこいのチームを作り、活動を見える形にすることから始めた。

チーム名は、まちを変える、ムーブメントを起こすという思いを込め、『和歌山MOVE』と名付けた。町内会の盆踊りなど、地域のあらゆるイベントでよさこいを披露。その活動が知られるにつれ、チームに参加する人達が増え、和歌山MOVEは、子供からお年寄りまでが参加する五十〜六十人のチームへと成長していった。

三年ほど経ち、「機は熟した、祭りを作ろう！」と、和歌山MOVEのメンバーだった上森氏を含む三人が、紀州お祭りプロジェクト実行委員会を立ち上げる。一回目の委員会の出席人数が八人ほどだったのが、

委員会メンバーがどんどん声掛けをしてネットワークを広げたため、祭りを実施する頃には、委員会の人数は五十人を超えていた。

いざ、「おどるんや」開催へ

プロジェクトが、市内でおどるんやを開催しようと準備を始めたところ、何もかもが手探りからの出発となった。おどるんやにかかる資金を算出すると、予想を上回る資金が必要であることが判明。さらに、よさこいを踊るための道路規制も、道路の混雑が懸念されることから警察に

★ 団体プロフィール ★

設立年=平成15年10月
設立・運営主体=コミュニティ組織
代表者=西平都紀子
会員数=75人
＜事務局連絡先＞
〒640-8033
和歌山県和歌山市本町1-34
(電話) 073-426-4424
(FAX) 073-426-4426



2009実行委員が集合



おどるんやの開催状況



上森事務局長（左）と杉谷実行委員長（右）

認めてもらえない状態であった。

おどるんや開催にあたっての資金は、調達に関するノウハウが無い中で考え、広告収入、参加費などを集めることにより、何とか運営に充てることができた。今も行政の支援を受けていない。

また、道路規制は、プロジェクトのメンバーの熱心な説明により実現し、おどるんやを実施することができた。

プロジェクトは、よさこいを通じてまちを元気にすることが目的である。そのメンバーは、学生や行政、商売をする人などさまざまな職業の人の集まりであるが、お祭りが好き、踊りが好きといった、皆同じ土俵に立つ仲間である。やりたい人がやる、

強制しないといったスタンスの活動から、その輪は広がっていった。

仮に、おどるんや実施のために、議員だから市に働き掛けてほしいなどという関係ができてしまったら、純粹におどるんやを楽しみかわりたという思いが義務になってしまおう。義務が発生した瞬間に、純粹にお祭りが好きで参加している人のモチベーションは下がってしまうだろう。プロジェクトでは、あくまでもメンバーの自発的な働き掛けによって、それぞれの職種を活かし、おどるんやの運営を行っているそう。

お祭りからさまざまな効果が

おどるんやがきっかけとなり、普

段の生活でもあいさつを交わしたり、声掛けができたりと、交流する人達が増えてきた。

地元の養護学校では、おどるんやを「僕らの甲子園」と呼び、修学旅行先も北海道のよさこいソーランの参加に変更し、地域を超えた交流も行われるようになった。

毎年一月に、前年の決算報告およびその年の開催日程、活動をオープンにするフォーラムを開催するのだが、そこでは、おどるんやの参加を通じて生まれた一人ひとりのハッピーストーリーが発表される。それは、おどるんやの表部分では見えない、参加する人たちの思いを話してもらうのだ。その思いを共有することで、おどるんやは、ますます地域の誇りへとつながっていくのである。

さまざまな活動へ

プロジェクトでは、おどるんやを五年続けることができたことに感謝し、和歌山を「ありがとう」がふれるまちにしたいという思いで、「ありがとうメッセージ」という事業を行っている。

これは、和歌山市内の郵便局と協力した事業。「ありがとう」を伝えるためのハガキを事務局に集め、サ

ンキューの日と命名した三月九日に発送するものである。三月九日に発送されるありがとうハガキには、おどるんやのオリジナル消印が押される。郵便局では、おどるんやのオリジナル切手も作っている。

また、郵便局が行う年賀状のキャンペーンでは、プロジェクトのメンバーがよさこいを披露して盛り上げるなど、おまつり以外でも地域で協力し合い、盛り上げるための活動を行っている。

おどるんやに参加するチームの中には、自発的に老人ホームを回り、よさこいを披露しているチームもある。確実に、おどるんやを通して、まちを元気にする活動は広がっている。

今後の展望

最後に、上森氏、杉谷氏の二人にNPO紀州お祭りプロジェクトの今後の展望についてうかがった。すると、両氏は、次のような意気込みを示した。

「二十年後、さらには五十年後になるかもしれないが、『和歌山』という地名で連想されるものの中に『おどるんや』が挙げられるように活動を続けていきたい」。

「熱いハート」のあふれる「地域力」

小田切ゼミ



(財) えひめ地域政策研究センター ● 松本 宏

全国地域リーダー養成塾の塾生は、小田切徳美主任講師(明治大学教授)の指導のもと、平成二十一年十月二十日から三日間、和歌山県田辺市、みなべ町、那智勝浦町において、現地調査を実施した。

元氣かい！集落応援プログラム

平成十七年に五市町村で合併した田辺市。「限界集落」と言わせない「元氣かい！集落応援プログラム」として、旧町村で生まれた取り組みを普遍化し、声かけ活動や各課の要請を受けて現場に出動する「職員レンジャー隊」などで周辺部の集落をサポートしている。

大塔行政区の和田集落では、この声かけ活動から市単独事業の簡易給水施設整備事業に発展し、長年水問題で苦悩していた集落課題を解決した。「市役所の職員と一緒に水源地探しに奔走してくれたことが嬉しかった。途中でこの給水施設が完成しなくてもいいと思った」と、住民の方に言わしめるほど、信頼関係を築いている。



田辺市大塔にて

「ターナー」が創造する地域

田辺市龍神村では、約二十五年前から廃校舎をアトリエ付き住居にし、アーティストの移住を誘致してきた。「料理もアーティストだ」と言い、二十数年前に移住した竹内雅一さん。フレンチレストランでシェフをしていた竹内さんが手がける南高梅の「梅ドレッシング」は人気の一品。お隣でパン工房を経営する下山英範さんが天然酵母、石窯で焼き上げるベーカリーも村の人気商品だ。

「郷に入れば、郷に学べ」「無理を

して人を連れてくる必要はない。いい地域には自然と人が集まる」という二人の言葉から、今後の定住促進を成功させるヒントが見つかりそう。

未来への挑戦

同じく田辺市の上秋津地区。田田辺市の中でも人口増加が続く農村で、昭和三十三年に社団法人上秋津愛郷会を設立。自主財源を確保し、教育振興・住民福祉・環境保全を地域住民の合意形成にて進めている。

平成六年、地区内の全組織・団体を網羅する地域づくり塾「秋津野塾」を結成。自ら地域の将来を見据えたマスタープランを策定し、直売所「きてら」、旧小学校跡地を活用したグリーン・ツーリズムの拠点「秋津野ガルテン」の運営に取り組んだ。

平成十九年には、住民の出資による地域づくり型の株式会社「秋津野」を設立。利益追求ではなく、地域の発展、地域課題の解決のためのソーシャルビジネスとしてさまざまな地域資源の活用を目指している。

田辺市の取り組みは「行政は課題の解決、地域づくりは価値の追求」と言う真砂市長の言葉に尽きる。

「紀州うめどり・うめたまご」

みなべ町で梅干しの製造加工および販売を行う株式会社紀州ほそ川。梅干し製造過程でできる副産物の梅酢を産業廃棄物ではなく資源として活用している。

梅酢は、養鶏研究所での研究から鶏肉・鶏卵の品質向上への効果が認められ、畜産家、養鶏研究所、養鶏業者、梅加工業者による「紀州うめどり・うめたまごブランド化推進協議会」を設立し、PR活動を効果的に行っている。農商工連携事業として脚光を浴びるとともに、新たなブランド「紀州うめまだい」の開発に力を注いでいる。

山村の暮らしをつなぐ取り組み

地域住民の三分の一は移住者。那智勝浦町の色川地区では三十年前から積極的に移住者を受け入れてきた。移住希望者には「まず地域をよく知ってもらおう」と、実際に暮らしている人たちとの触れ合いの中から、それぞれに描く地域での生活を実際にできるのかじっくりと考えてもらっている。

「ターナーの受け入れによる地域の活性化」の成果は収めている。しかし、やはり「自分の子ども達に住んでほしい」との想いは永遠であり、「人も地産地消」するために、山村の暮らしを魅力的なものにしたいと、新旧住民での活動は続いている。

まちづくりは郷土愛と地域の誇りから

山下ゼミ



茨城県高萩市 ● 城戸圭介

全国地域リーダー養成塾の塾生は、山下茂主任講師（明治大学大学院教授）の指導のもと、平成二十一年十月二十一日から三日間、徳島県阿南市、上勝町、美馬市において、現地調査を実施した。

LEDを活用したまちづくり事業・阿南市

LED世界一のシェアを占める地元大手企業の協力により、LEDによる電飾を活用したまちづくり事業を展開する四国最東端のまち阿南市。光のまちづくり協議会および実行委員会の意欲ある取り組みによ



阿南市にて

り、同市は「光のまち」として知られる。

市民ボランティアらの参加による手づくりLEDオブジェ（光マンダラドームなど）は同市内での展示だけでなく国内外のイベント時への貸し出しも行っており、市民参画による「ひかりの輪」は各地に広がっている。

上勝町の四事業

先進的取り組みは常に多方面から注目を集め、一年間に人口の二倍以上にあたる四千人超の視察者が訪れるまち上勝町。日本料理を美しく彩るもみじ、南天などの季節の葉っぱや花を商品化した「彩り事業」は、いわゆる葉っぱビジネスとも呼ばれ、年間販売額は約二億六千万円にも上る。

注目すべきは高齢者がパソコンを駆使した情報網を活用して自らマーケティングを行っているという点。それらは高齢者の生きがいにもなっており、一人あたりの医療費が徳島県内で一番少ないなど、医療費の削減効果までもたらしている。

町域の八六%を占める森林資源に着目し、環境をキーワードにバイオマスなどの未利用エネルギーの積極的な活用を目指して月ヶ谷温泉に木質チップボイラーを導入。化石燃料の使用削減によってCO₂の排出抑制を図りながら、地域の本質需要を起こして地域産業や雇用を促進し、地球環境と地域経済を好循環させている。

未来の子どもたちにきれいな空気やおいしい水、豊かな大地を継承するため、二〇二〇年までに町のごみを無くすことを目標として「上勝ごみゼロ（ゼロ・ウェイスト）」を宣言。生ごみは各家庭で堆肥化し、それ以外のごみは町内唯一のごみステーションに各自が持ち込み、三十四種類に分別されている。約八割というリサイクル率は、ごみゼロ理念に沿った町ぐるみの取り組みと住民意識の高さを物語っている。

「里山の彩生」と名付けた上勝アートプロジェクトは、国民文化祭を契機に有名アーティストと地域住民が協働で製作した野外アートを活用したまちづくりである。杉などの間伐

材を使用して、里山から出航する船を造船している場所をイメージした「射手座造船所」など町内五地区に造られたいずれも個性あふれる芸術作品たちは、圧倒的な存在感を持ちながらも地域の風景に同化していたのが印象的であった。

うだつの町並み・美馬市

江戸時代に藍で栄えた美馬市脇町の伝統的な商家の町並みは「うだつの町並み」として知られ、現代に引き継がれている。約三百年の歴史を持ち、重要伝統的建造物群保存地区に指定されているが、特徴としては住民が生活を営みながら保存されている点である。通りを歩くと単なる観光施設としての景観だけでなく、地域の暮らしや風土、生活習慣までを感じる事ができるのはそのためである。脇町では歴史・文化・自然と住民がうまく共生していた。

今回の現地調査では、既存の地域資源を最大限に活用した個性あるまちづくりを視察したが、そこに住む人々の郷土愛と地域の誇りが源泉となっており、まちを支えているということを実感することができた。

財団法人地域活性化センターが実施する全国地域リーダー養成塾では、ゼミごとに地域づくりの先駆地を訪問し、現地のキーパーソンから取り組みを学んでいる。この欄では、現地調査の概要を塾生のレポートにより紹介した。

バスを守り育てる活動促進

—市民の関心高め、利用拡大へ—

石川県珠洲市は、路線バスを地域の共有財産と位置付け、バス停の清掃、改修に取り組む町内会や学校などの各団体を支援している。「身近なバスを守り育てる」活動を促進することで、市民の路線バスへの関心を高め、バスの利用を拡大させるのが狙い。

公共交通はバスだけ

珠洲市は能登半島の先端に位置す

る、農林水産業が中心の人口約一万八千人の都市。平成十七年、第三セクターの「のと鉄道能登線」が廃止となり、市内の公共交通機関は路線バスだけとなった。また、人口減少と少子高齢化の影響で、バス利用者は年々減少している。

こうした状況を打開しようと、同市は同十九年、地域の交通事業者や市民代表らとともに「珠洲市地域公共交通活性化協議会」（会長・泉谷

行を実施。さらに、町内会や学校単位でバス停の清掃などを行う団体（バス・ボランティア・サポート団体）への支援を始めた。

倉庫をバス待合室に

同協議会は、まず、平成二十年度、①一輪会（折戸地区）②柏原地区③石川県立飯田高校④珠洲ロータリーアクトクラブ⑤上戸町区長会—などの五団体と「バスを守り育てる」協定を結んだ。

それぞれの活動を見ると、折戸地区の住民による一輪会は、木の浦線の折戸バス停横にある倉庫の一部を待合室に改修した。

また、柏原地区は、大町能登柏原間のバス停の清掃、除雪活動などを実施。飯田高校の生徒も、高校近くのバス停周辺で、清掃、除雪活動に従事した。

さらに、青年男女による珠洲ロータリーアクトクラブは、市内の老朽化したバス停のベンチを新しいベンチに取り換え、上戸町区長会は、上戸バス停に木製の待合所を設置した。

これらに対し、同協議会は、掃除道具や除雪スコップを貸与したり、待合室設置にかかった資材購入費を支給したりした。

二十一年度も継続

同協議会はこの支援事業実施後、事業の評価などを市民に聞くアンケートを実施した。

アンケート結果によると、同事業について六二・七％（千五百三十一世帯のうち九百六十世帯）が同事業を必要取り組みと回答。主な理由として、「ボランティア活動が地域の交流を深めるところから」「バスが利用しやすくなると思うから」などが挙げられた。

さらに、支援事業を実施した路線の利用者数を実施前後で比較すると、小屋線で二〇％減、木の浦線では三％増だった。この結果に対し、同協議会は「（各団体の）活動が利用者数の増加に寄与するところまで至っているとは言えない」として、今後も事業を継続的に実施する考えを示した。

同市は二十一年度も支援事業を実施し、飯田高校などは支援事業が終わった後も、バス停の清掃活動を定期的に続けている。市は、こうした路線バスを守り育てる活動が市内全域に広がり、バスの利用拡大につながることを期待している。

（編集部）



上戸バス停のバス待合所と設置活動の様子



三原市長 ● 五藤 康之

「地域の底力」を活かした魅力づくり

企業城下町として戦後を歩んできた三原市は、広島県内でも有数のタコの産地として知られています。伝統のタコつぼ漁で獲られる真ダコは品質が良く、多くは市外へ出荷されており、現在は「タコのまち三原」としてPRしています。

平成十七年三月に三原市は周辺三町と合併し、瀬戸内沿岸から山間部までの豊かな自然と文化を有する人口十万人の新生三原市としてまちづくりをスタートしました。合併からの四年間は、「まちづくりの第一ステージ」として、地域の一体感の醸成に意を注ぎ、同時に市民と行政が共に力を合わせまちづくりを行っていく協働のまちづくりに取り組んできました。

そのような中、現在の人口は十万三千人と、合併当時から二千人減少しており、少子高齢化の進展や都市部への人口流出に歯止めをかけるべく、「住みたい・住み続けたいまち三原」「訪れてみたいまち三原」を目指したまちづくりを行っています。

私は、昨年四月に新市長として二期目のまちづくりをスタートしました。この二期目のまちづくりを「第二ステージ」と位置づけ、まちの総合力アップを目指す中、長期総合計画前期計画の検証・見直しを行い、更なる発展に向けた後期基本計画を策定し、本年はその計画のスタートの年となります。

当市は合併により、市内世帯数に占める農家割合が約七%、農地面積が市全体面積の約一〇%となっており、まちの発展に農水産業の活性化は欠かせません。現在、当市では、豊かな自然条件のもとで、米を中心に野菜、果樹、畜産など多彩な農業が営まれています。そのような中で本市農業が持続可能な農業として確立するよう、昨年三月に農業振興ビジョンを策定しました。現在は、県内でも有数の集落型農業生産法人を有する市となりましたが、さらに認定農業者や集落型農業生産法人に農地

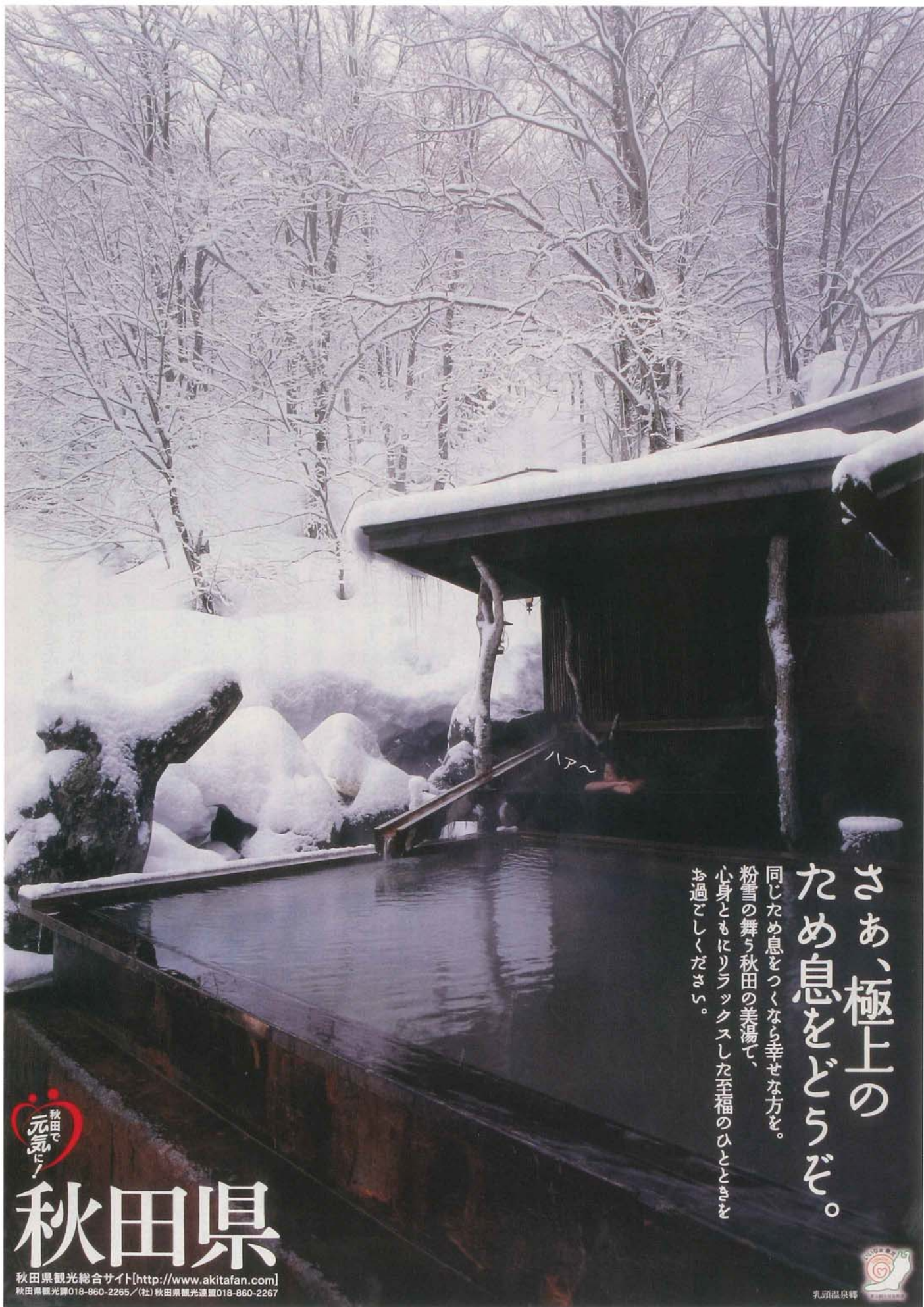
を集積して農業生産基盤の充実を図り、本市産農産物などのブランド化を進めるとともに、地域の特性を活かした地産地消の取り組みを進めるなど、三原市農業の確立を図ります。

また、水産業については、漁業者の減少と高齢化が深刻な問題となっています。「タコのまち三原」として発展していくためにも、販路の確立や担い手の育成などが喫緊の課題です。昨年、三原市内の二漁協が合併、母体強化を行いました。漁協との連携を強化し、これまでの栽培漁業に加えて、販路の確立、また観光漁業などの可能性についてもしっかりと検討していきたいと考えています。

当市には、尾道系崎港に三原港、JR山陽本線・呉線、そして山陽新幹線、山陽自動車道、広島空港と他市になり交通優位性を有しています。そして、春のさつき祭りに、夏のやっさ祭り、秋のだいわ元氣まつり、冬の神明市をはじめ、一年を通じて数多く祭りがあります。また、観光としては、瀬戸内海を一望できる筆影山・竜王山に、家族で遊べる中央森林公園、歴史に触れる佛通寺や棲真寺、四季折々の果実に触れる観光農園など盛りだくさんです。これら当市の持つ豊かな資源を有効に活用して、市民はもとより市外からもより多くの観光客の皆さんに訪れていただける三原市を目指します。

地域主権の流れが加速する中、広島県においては昨年、新知事が誕生されました。新知事におかれては、瀬戸内「海の道一兆円構想」を掲げられており、私もこの構想には大変期待しています。当市の持つ豊かな資源は、必ず構想の一翼を担うものと信じています。

第二ステージのまちづくりでは、産業の活性化や都市基盤整備をはじめ、教育、子育て、健康づくりなど直接市民生活に係る施策に取り組みながら、しっかりと「まちの魅力づくり」を行います。



さあ、極上の
ため息をどうぞ。
同じため息をつくらず幸せな方を。
粉雪の舞う秋田の美湯で、
心身ともにリラックスした至福のひとときを
お過ごしください。



秋田県

秋田県観光総合サイト[<http://www.akitafan.com>]
秋田県観光課018-860-2265/(社)秋田県観光連盟018-860-2267



乳頭温泉郷

秋田県

都道府県漫遊
POSTER GALLERY

地域づくり

2010・2月号 46

かつてはキリシタン大名として有名な大友宗麟が治めた歴史あるまち臼杵市。

大分県の南東部に位置し、海と山に囲まれた豊かな自然環境と史跡を中心とした文化財や町並みが残る人口約42,000人のまちである。

古くからその恵まれた環境を活かした農業や漁業、さらに味噌、醤油を中心とした醸造業や造船業などの各種産業の盛んなまちでもある。

まちの海産物の名産である「ふぐ料理」や歴史ある町並みが残る「二王座歴史の道」、「国宝臼杵石仏」などの観光資源も豊富であり、毎年多くの観光客が訪れる。

四季折々の行事が多く、春は臼杵城跡で1,000本の桜が咲き誇る「臼杵城址桜まつり」。夏には県下三大祇園まつりの一つであり、豪壮な「臼杵祇園まつり」、松明の灯りで幽玄の世界を醸し出す「国宝臼杵石仏火まつり」。晩秋の夜を厳かに彩る「うすき竹宵」などが開催され、一年を通し多彩な催しが楽しめる。

古くからの文化が数多く残る臼杵市では、現在の日本から失われつつある「日本の正しいふるさと」の姿を、ゆるぎない心で目指す思いを込めて、「日本の心が育つまち〜たくましさと温もりを目指して〜」という将来像を見据え、まちづくりに取り組んでいる。



神秘に包まれたパワースポット臼杵

石造の仏像では国内唯一の国宝認定。国宝臼杵石仏。



歴史を感じる臼杵の町並み。



春は臼杵城跡に映える桜が美しい。



臼杵の名産ふぐ料理。この他にも新鮮な海産物が多く獲れる。



迫力のある臼杵祇園まつり。臼杵の夏の風物詩である。



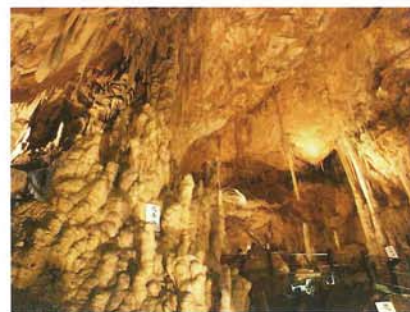
秋の夜長を彩るうすき竹宵。たくさんの灯りに毎年多くの人が魅せられる。



幻想的なうすき竹宵の風景。



昔ながらの町並みの残る二王座歴史の道。



純白の輝きが神秘的な風連鍾乳洞。

平成21年度 地域再生実践フォーラムを開催

今年度5回開催した地域再生実践塾の集大成として、地域再生について共通する3つのポイント、「住民と行政の協働」「地域資源の活用」「地域経営の展開」をキーワードに、地域活性化に向けた実践的エッセンスを提言・発信します。

【セミナー1パネリスト変更のお知らせ】

当初予定しておりましたセミナー1パネリストの西村いつき様は、やむを得ないご予定が入り、大西信行様（社団法人ひょうごツーリズム協会専務理事）へ変更となりました。西村いつき様のお話を楽しみにされていました皆様には大変申し訳なく心よりお詫び申し上げます。

日時 平成22年3月3日（水） 14:00～17:15

会場 東京国際フォーラム（東京都千代田区丸の内3-5-1）

* 同会場にて13時より第14回ふるさとイベント大賞表彰式が開催されます。

対象 地域再生に関心がある人 400人

プログラム

14:10～15:10 基調講演

「『地域イキイカ化実践道場』～出でよ！地域“元気化”の志士～」

西川りゅうじん氏（商業開発研究所レゾン所長／マーケティングコンサルタント）

15:25～17:15

セミナー1「農業と食による地域づくり」

コーディネーター：

岸 康彦氏（（財）日本農業研究所客員研究員／農政ジャーナリスト）

パネリスト：

白石孝好氏

（白石農園・大泉風のがっこう

経営／NPO法人畑の教室代表）

大西信行氏

（（社）ひょうごツーリズム協会

専務理事）

奥田政行氏

（アル・ケッチャーノオーナー

シェフ）

セミナー2「コミュニティビジネスによる地域づくり」

コーディネーター：政所利子氏（（株）玄 代表取締役）

パネリスト：関向廣志氏（（社）大野ふるさと公社理事）

三上公子氏（NPO法人活き粋あさむし事務局長）

駒崎弘樹氏（NPO法人フローレンス代表理事）

申し込み方法

希望する分科会、氏名、勤務先・団体、郵便番号、住所、電話番号を記入の上、メール、FAX、郵送等でお送り下さい。

* 様式は、ホームページからダウンロードしてください。

* 申込者には、入場者証をお送りします。

問い合わせ

（財）地域活性化センター 業務課

〒103-0027 東京都中央区日本橋2-3-4 日本橋プラザビル13階

TEL (03) 5202-6136 FAX (03) 5202-0755

E-mail gyomu@jcrd.jp

通信センター

全国各地のゆるキャラ大集合 ～有楽町・ふるさと情報プラザ～

平成21年12月1日～24日まで、ふるさと情報プラザ館内において全国各地から届いたゆるキャラぬいぐるみ約60体を展示しました（EVENT CORNER参照）。また、24日（金）のランチタイムには茨城県「ハッスル黄門」、神奈川県「かなりんちゃん」、神奈川県逗子市「海がめのひかりくん」、長野県須坂市「永遠のアイドル ハッチ」、奈良県「せんとかん」の着ぐるみが訪れ、プラザ店舗前・丸の内仲通りで地域PRのパフォーマンスを行いました。道行く人々からは、思わぬクリスマス・プレゼントに歓声が上がり、記念撮影、握手と和みのひと時を過ごされました。



ゆるキャラ
着ぐるみたち

「低炭素社会を目指した地域づくり」を製作 （地域活性化ガイドブック）

今人類は地球温暖化という大きな脅威に直面し、世界各国で低炭素社会の構築に向けた動きが活発化しています。一方で、地球温暖化は、人類にとっての脅威であると同時に新たな成長の機会ととらえることも必要と考えられます。これを各地域に置き換えれば、地方公共団体の低炭素社会づくりの取り組みは、地球温暖化の防止に資するだけでなく、新たな地域産業の創出にもつながる今後の地域活性化の重要な施策ともなります。

実際、各地方公共団体が知恵と工夫によって低炭素社会づくりの先進的な取り組みを進める中で、これを地域の活性化につなげている団体も増加しています。

当センターでは、こうした状況を踏まえ、低炭素社会を目指した地域づくりに資するため、先駆的な地方公共団体の特徴的な取り組みの事例を紹介するとともに、関係省庁の施策も説明したガイドブックを取りまとめました。

このガイドブックでは、「政策解説」として低炭素社会構築に向けた政策を、「特集編」として先駆的に取り組んでいる全国の先駆的・特徴的事例を紹介しています。また、「資料編」として省庁の助成事業を掲載しています。

● 価格500円（税込・送料別）

● お問い合わせ先

総務部総務課 電話 03 (5202) 6132



書籍紹介

都市から地方へ 移住者・受入者のための 移住・交流ハンドブック

地域自立応援施策研究会／編集
（ぎょうせい2,000円 税込み）

昨今の地方を取り巻く状況は、著しい人口減少や高齢化、地域経済の衰退により極めて厳しい。一方、都市生活者の価値観は、心の豊かさや生活の質の充実を求める方向へと変わりつつある。

このような中、都市と地方双方のニーズをとらえた、新たな地

方活性化の取り組みとして、都市から地方への移住や交流を推進する動きが各地で始まっている。

本書は、JOIN（移住・交流推進機構）新ビジネス創造研究委員会がまとめた移住受入れノウハウを豊富な事例とともに解説する初の手引書である。自治体やNPO、観光事業者など、移住・交流の推進に取り組む関係者は必携の一冊。

総務省の新たな地域活性化施策「地域おこし協力隊」についても、Q&Aや事例紹介により詳しく解説している。



2月

★日本橋プラザビルイベントスペース

- 2月4日(木)～5日(金)
日立市地域ブランド推進協議会(茨城県)
- 2月9日(火)～10日(水)
市川市(千葉県)
- 2月18日(木)～19日(金)
栃木市(栃木県)
- 2月23日(火)～24日(水)
女川町(宮城県)
- 2月25日(木)～26日(金)
小美玉市(茨城県)

★ふるさと情報プラザ

「ローカルフード 元気な町が呼んでいる!」

- 2月1日(月)～5日(金)
「白神山地を召し上げ〜世界遺産と水源の里 青森県にしめや村〜」
西目屋村(青森県)
- 2月9日(火)～10日(水)
「魅力いっぱい厚木 〜厚木のグルメが勢揃い!!〜」
厚木市(神奈川県)
- 2月15日(月)～17日(水)
「今が旬! あわら・坂井の食と観光フェア」
坂井市(福井県)
- 2月18日(木)～19日(金)
「ローカルフード 元気な町が呼んでいる!」
胎内市(新潟県)
- 2月22日(月)～25日(木)
「大山高原からの贈り物」
伯耆町(鳥取県)

(写真)

- 1 12月1日(火)～2日(水) 新見市・千屋牛振興会(岡山県)
- 2 12月7日(月)～9日(水) 滝川市産業活性化協議会(北海道)
- 3 12月16日(水)～18日(金) 伊勢市(三重県)
- 4 12月21日(月)～22日(火) 長野市の観光と物産展実行委員会(長野県)
- 5 12月1日(火)～4日(金) 湯浅町(和歌山県)
- 6 12月21日(月)～22日(火) 豊郷町(滋賀県)
- 7 12月1日(火)～24日(木) ふるさと情報プラザ館内



3月

★日本橋プラザビルイベントスペース

- 3月4日(木)～5日(金)
秋田県雄勝地域振興局(秋田県)
- 3月9日(火)～11日(木)
宇土市観光物産協会(熊本県)
- 3月17日(水)～19日(金)
湯沢市観光物産団体連合会(秋田県)

★ふるさと情報プラザ

「春・花・グルメの旅へ」

- 3月1日(月)～3日(水)
「来て!!見て!! 指定都市 花めぐり」
指定都市市長会
- 3月4日(木)～5日(金)
「春爛漫の南房総展 by 南房総地域観光圏」
館山市(千葉県)
- 3月9日(火)～10日(水)
「三陸釜石の海のお恵みをお届けします!」
釜石市(岩手県)
- 3月11日(木)～12日(金)
「ようこそ! 花の都 咲いたまちへ」
さいたま市(埼玉県)
- 3月15日(月)～19日(金)
「米原市の自然と伝統工芸〜お花畑・ホタル・木彫・真綿〜」
米原市(滋賀県)
- 3月23日(火)～25日(木)
「成田の春・花めぐり〜春を探しにちょっと出かけてみませんか?〜」
成田市(千葉県)
- 3月30日(火)～31日(水)
「世界遺産 熊野古道のまち 紀州田辺の観光・物産展」
田辺市(和歌山県)



【編集後記】

▼全国各地の公共交通機関が厳しい状況になっている中、交通空白地問題を抱える地方自治体にとっては、住民の生活に必要な交通手段を確保するのが重要課題となっています。そこで、今月号は「地域の新しい『生活の足』」を特集テーマにして、先進的な取り組みなどを紹介しました。

▼「生活の足」とは、公共交通機関の中でも路線バス、コミュニティバス、乗合バス・タクシーなど、より身近な交通手段のことです。また、「新しい」ということから、コミュニティサイクル、カーシェアリングなども事例に取り上げました。

▼ただ、一定の効果がでている地域でも、いかにして持続的に実施していくのが課題のようです。今回、特集の冒頭で執筆いただいた交通ジャーナリストの鈴木文彦氏も「地域交通にとって大切なことは、地域のニーズに合った交通サービスを提供すること、それを継続させることである」と指摘されています。

▼さて、編集部事務所がある東京都中央区でも、昨年十二月からコミュニティバス「江戸バス」が運行しています。区役所を発着点として、北循環、南循環の二ルートを走ります。コミュニティバスの運行が持続するには、地域の利用者に親しみを持ってもらい、これも重要な要素です。「江戸バス」も利用者に愛着を持ってその名を呼ばれ、「生活の足」として地域に定着することを期待しています。(古閑)



江戸バス(中央区提供)

【3月号予告】

特集II平成二十一年度地域づくり

総務大臣表彰(仮)

〈訂正〉1月号の本文32ページ下段17行目の「平安遷都一三〇〇年」は「平城遷都一三〇〇年」の誤りでした。お詫びして訂正します。

地域づくり2月号

2010年2月1日発行 編集・発行=財団法人地域活性化センター

東京都中央区日本橋2-3-4 日本橋プラザビル13階 電話03-5202-6131(代) <http://www.chiki-dukuri-hyakka.or.jp/> 印刷・製本/株式会社丸井工文社

法律で許可された場合以外に、本誌からの無断転載を禁止します

落丁・乱丁はお取り替えます。情報サービス課(03-5202-6135)まで、ご連絡下さい。

福のキゲンは、一年間。

宝くじを買ったら早めに調べて換金しましょう。

当たり券、早く換金

大当たり

めでたい

やったー

一年すぎたらただの紙

支払い期限に注意

宝くじの収益金は、身近な街づくりに役立っています。



当せんはしっかり調べて、しっかり換金。



財団法人 日本宝くじ協会

<http://www.jla-takarakuji.or.jp>