

政策・調査機関誌 Saycho 2020.3 No.46

Say-cho

第7回政策シンポジウム 鉄道の特性を活かした 地域活性化



西日本旅客鉄道労働組合 (JR西労組)

はじめに

岡山駅から伯備線の総社駅を結ぶ吉備線（愛称：桃太郎線）をLRT（Light Rail Transit）化することが、2018年4月に岡山市・総社市・JR西日本の三者で合意がなされ、10年程度の準備期間を経て、開業を目指すことになりました。

JR西労組は、2003年に今回と同じ岡山の地で吉備線のLRT化の実現を目指し、政策シンポジウムを開催しました。それから15年を経て実現に向けて動き出したことは、JR西労組がこれまで各地で取り組んできた、地域活性化、政策実現の取り組みの成果の一つと言えます。私たちが働くJR西日本は、地域社会・経済を支える、まさに地域との共生の上に成り立つ会社であり、地域とともに持続的に発展していかなければなりません。

会社が策定した「JR西日本グループ中期経営計画2022」において、将来のありたい姿として、「地域共生企業として、私たちの使命を果たす」ことを謳っていますが、私たちJR西労組は、発足当時より地域活性化の運動を進め、地域を巻き込み、会社の背中を押してきたという自負があります。また、JR西労組出身の三日月滋賀県知事が、衆議院議員時代に尽力いただいた「交通政策基本法」が成立して以降、交通政策は事業者任せから、地域や住民が協力し、自治体がまちづくりの一つとして計画を示し、総合的に持続的な政策を進めていく方向に転換されています。この流れをさらに加速させるためにも、私たちが応援し当選されてきた地方議員との連携を深め、交通政策の実現に向けて取り組みを進めていかなければなりません。一方で、三江線（江津駅～三次駅）は、沿線自治体を中心となって、さまざまな社会実験を行いました。鉄道の特性を活かせないということなどにより、2018年3月末をもって廃止されました。

今後は、この反省に立ち、鉄道の特性を活かした地域活性化が必要となります。JR連合がとりまとめた「鉄度特性の活性化、公共交通の持続的発展に向けた提言」では、鉄道の特性を活かせないとしても、鉄道事業者だけでは留まらず、他の交通事業者や地方自治体と連携し、取り組む必要性を提唱しています。JR西労組もこの考えに基づき、地域と連携し地域活性化の取り組みを継続していくこととします。

今回の政策シンポジウムは、「LRTを活かしたまちづくりに向けて」というテーマで開催をしました。LRTの実現により、沿線のご利用者の利便性が高まるとともに、新たなまちづくりも進むこととなります。

私たちは、鉄道・公共交通を社会に役立て、持続可能な交通体系づくりと、地域の振興・活性化に向けた取り組みを引き続き強化していきます。

2020年3月

西日本旅客鉄道労働組合（JR西労組）
政策調査委員長（書記長） 羽野 敦之

Say-cho Saycho 2020.3 No.46

編集後記	48
フィールドワーク再生塾	47
【参考資料】 近畿運輸局クロスセンター効果	44
【用語解説】	43
第7回政策シンポジウム 開催後の地元（岡山）の新聞記事	41
関連の掲載新聞記事	39
パネルディスカッション 「LRTを活かした まちづくりにむけて」	26
JR西労組の取り組み	21
来賓挨拶	4
政策シンポジウム基調講演 「公共交通が果たす役割」 〜吉備線LRT化を契機に岡山で考える〜	7
主催者挨拶	3
第7回政策シンポジウム 「鉄道の特性を活かした地域活性化」	

第7回 政策シンポジウム

「鉄道の特性を活かした地域活性化」

■開催日時：

令和元(2019)年5月28日(火) 13:30~17:30

■開催場所：

岡山コンベンションセンター コンベンションホール

プログラム

13:30 開会あいさつ

13:35 主催者代表あいさつ

13:50 来賓あいさつ

14:20 基調講演

「公共交通が果たすべき役割 吉備線LRT化を契機に岡山で考える」

◆講師：土井 勉氏（一般社団法人・グローバル交流推進機構・理事長）

15:35 JR西労組の取り組み紹介

16:00 パネルディスカッション

「LRTを活かしたまちづくりにむけて」

◆コーディネーター：土井 勉氏（一般社団法人・グローバル交流推進機構・理事長）

◆パネリスト：岡 将男氏（NPO法人公共の交通ラクダ会長）

平澤 重之氏（岡山市都市整備局次長）

岡山 一郎氏（山陽新聞社編集局編集委員室長）

大瀧 浩二氏（JR西労組岡山地本執行委員長）

17:15 閉会あいさつ



第7回政策シンポジウム
鉄道の特性を活かした地域活性化

2019.5.28(火)
13:00 受付開始 13:30 開会
岡山コンベンションセンター コンベンションホール

基調講演 一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長 土井 勉氏
(元大阪大学コミュニケーションデザインセンター 特任教授)

JR西労組の取り組み

パネルディスカッション コーディネーター：土井 勉 教授
パネラー：路面電車と都市の未来を考える会(RACDA)会長 岡 将男氏
山陽新聞社 編集委員室長 岡山 一郎氏
岡山市 都市整備局次長 平澤 重之氏
JR西労組 岡山地本執行委員長 大瀧 浩二氏

西日本旅客鉄道労働組合 (JR西労組)

第7回政策シンポジウムの開催にあたって



J R西労組
 (西日本旅客鉄道労働組合
 中央執行委員長(当時))

荻山 市朗

公共交通の使命「地域共生・地域共創」

公共交通の使命「地域共生・地域共創」第7回政策シンポジウムに、多数ご出席いただきまして、ありがとうございます。

今回、J R西労組としては、2004年の5月以来、実に15年ぶりの政策シンポジウムです。前回、第6回政策シンポジウムも、同じこの岡山で開催し、私は、同J R連合の立場で参加しています。

私たちが働くJ R西日本は、地域の社会・経済を支える、まさに地域との共生の上に成り立つ会社です。私たちは、鉄道・公共交通を社会に役立て、持続可能な交通体系づくりと、地域の振興・活性化に繋げていく役割があります。政策活動の展開を通じて、J Rと地域の持続的な発展を築き、そのことが、ひいては私たち組合員と家族の雇用や生活の確保・安定につながると考えています。

かつて、国鉄時代、社会の環境変化やニーズに背を向けてきたことが、国鉄の倒産に至り、その結果、7万6千人の方々を鉄道を去るとい

う変な雇用不安を経験することとなりました。このことを決して忘れてはならないと思います。

J Rと地域の持続的な発展を求める政策活動は、J R西労組にとつて、非常に重要な取り組みであると考えています。特に、社会の動きや会社の施策を待つだけでなく、お客様に日々接するとともに、行政、議員、他の産業に働く連合や交運労協の仲間と太いパイプを持つ私たち労働組合の強みを活かし、働く側から積極的に政策提起し、その実現につながる私たちの企画提案運動を進めてまいります。

J R西日本は、「中期経営計画2022」の基調として、地域共生の方針を謳っていますが、私たちJ R西労組は、それよりかなり前から地域活性化の運動を進め、ある意味会社の前向きな姿勢への転換を後押ししてきたと言えると思います。その大きなきっかけの一つとして、1998年に会社が地元の理解がない中で、広島県の可部線の一部区間(可部〜三段峡間)を廃止する方針を打ち出したことが挙げられると思います。

J R西労組は「可部線対策協議会」を構成する、沿線自治体や国会や地方議会の議員の皆さんとも懇談を重ね、「ダイヤが不便」との地元の声を踏まえ、利用水準の目標値を定めて、二次に亘る延べ約1年3ヶ月の「試験増便」、当時そういう言葉はありませんでしたが、今で言うところの「社会実験」を会社に求めて、実施をさせることができました。

当時、「乗って残そう」を合言葉に、地元にも協力をいただきましたが、結果的には継続的な利用増にはつながらず、当該区間は2003年11月に廃止されることになりました。しかし、この取り組みが、社会や会社への大きな意義ある問題提起になったと思っています。その後も、のぞみ号の新神戸駅停車や山陰本線高速化事業など、私たちがの力で実現したわけではありませんが、様々なJ R西労組の企画提案運動が成果を収めてきていることは間違いありません。

私たちJ R西労組出身の三日月大造滋賀県知事が、衆議院議員の時代に尽力をしていただいた「交通政策基本法」が、2013年11月に成立を併せて「地域公共交通活性化再生法」が改正されたことなどもあり、今日、交通政策は事業者任せではなく、さらに「乗って残そう」の段階を越えて、地域や住民が協力して、自治体が計画を示し、まちづくりや地域振興とともに、総合的に持続的な政策を進めていく方向に転換されてきました。

J R連合の「チーム地域共創」を掲げた方針は、この考え方に基づく政策実現を具体的に求める内容になっています。こうした法の成立などを通じて、私たちが提起する交通政策、まちづくりや地域活性化の政策の方向性が、社会的な動きを作り出してきたことも、これまでのJ R西労組の運動が、少なからず寄与していると自負をしています。1年単位での動きは小さいですが、10年、20年を

振り返ると、大きな前進があったのではないかと
思います。

一方で、2005年4月25日、福知山線列車
事故を私たちは発生させてしまったことにより、
JR西労組の政策活動は停滞気味にならざるを得
ませんでした。しかしながら、私たちは、安全最
優先を前提にして、このシンポジウムをきっかけ
に、企画提案運動を改めて活性化していきたいと
考えています。

今後、人口減少や少子高齢化、地域の過疎化が、
さらに加速する厳しい環境変化の中で、私たちの
政策活動の重要性は、ますます高まってくると考
えています。新幹線や京阪神のアーバンネット
ワーク輸送など、鉄道の特性を生かせる分野をさ
らに磨く一方で、鉄道の特性を活かしきれいな
い地方の路線を、地域共生・地域共創の視点から
活性化し、鉄道や公共交通を活用した、持続的な
地域の発展に繋げていかなければなりません。

一方、昨年3月末には、広島県と島根県を結ぶ
三江線がバス転換されるという厳しい選択にも、
私たちは向き合ってきました。JR西日本の中
には、利用減少が進み鉄道の特性が発揮できいな
い、厳しい経営状況にある地方路線も多く存在を
しています。問題意識を高めて、鋭意政策活動を
強化していきたいと考えています。

今回の政策シンポジウムですが、15年前と同じ
岡山で開催するのは、私たちの政策活動の成果
として大きく動き出した、吉備線（桃太郎線）
LRT化の具体的事例に学ぶとともに、地域が一
体となって、プロジェクトの早期実現と地域の発
展につなげるために、組合側から内外に発信をす
ることを目的にしています。15年前にもすでに具

体的構想があった吉備線LRT化については、昨
年4月、岡山市、総社市、JR西日本が合意をし
て、10年程度の準備期間を経て、開業を目指すこ
とになりました。大森市長、片岡市長に改めて御
礼を申し上げるとともに、一定額を負担して、運
行を担う役割を表明したJR西日本の経営判断も
高く評価したいと思っています。また、前回シン
ポジウムでも、LRT化実現を訴え、大変熱心に
この運動を進めてこられましたラクダの岡会長の
ご尽力や、JR西労組の仲間である楠本議員や小
西議員のご努力にも感謝申し上げます。

但し、LRTは、決して建設すれば直ちに必ず
成功するというものではありません。地域ととも
に、このLRTを活かしたまちづくり・地域づく
りを進めることが不可欠であり、沿線の再開発、
また駅からの二次アクセスなどについて、地域が
一体となって検討・促進をしていただくことが大

◆ 来賓挨拶



総社市長

片岡聡一氏

欠落の残りの一辺「岡山―総社間」を補完

昨年、JR西日本の来島社長と、大森岡山市長
と私の間で、JR吉備線・桃太郎線について、こ

変重要になると考えています。このシンポジウム
を機に、まずは運営を担う側の我々JR西労組と
して、LRT化の意義をしっかりと理解し、社会
に発信していきたいと思っています。

いくら優れた政策を提起しても、実現しなければ
意味をなしません。政策実現のためには、政治
活動への参画も重要であることをお伝えしたいと
思います。私たちの意見を政治や行政に届け、鉄
道や公共交通を活かした持続的な地域の発展を築
いていくために、皆様のいっそうのご支援・ご協
力をお願い申し上げます。

最後に、有意義なシンポジウムになるよう皆様
にお願いするとともに、今回をきっかけにして、
JR西労組の政策活動、企画提案運動の推進、そ
して吉備線LRT化の早期実現と成功に繋げてい
くよう、全力をもって取り組む決意を申し上げます。
主催者を代表しての挨拶とさせていただきます。

れを将来、LRT化にすることについて、3者合
意をさせていただきました。

また去年、西日本豪雨災害に際して、みなさん
には、義援金をいただいたり、ご支援をいただき
お世話になりました。鉄道の復旧や、運行停止の
伯備線の早期の開通に向けて、懸命の努力をして
いただいたことに対して、心からお礼を申し上げ
たいと思います。また、バス代行輸送について
も、ご協力を賜りましたことを心からお礼を申し
上げたいと思います。

総社市は、被災し、改めて災害の恐ろしさを痛
感しました。特に財政出動によるダメージの大き

さです。

しかし、市も、生き残りをかけて、懸命に闘っており。この財政難の理由は、災害はもちろんです。社会保険の伸びです。介護・福祉・医療にお金がかかります。社会保険等を全て足すと、もうすでに、市の予算の半分近くになります。

今一番多くのお金を費やさなければならぬのは、予防医学に対してです。疾病を未然に防ぐための健康政策にはどんなお金を使いなさいと言いたい。医療費・介護・福祉の出費を下げないと、この国は潰れます。

もう一つの大きな問題は、人口減少問題です。総社市は、ありがたいことに人口がどんどん増えています。人口増対策には、金を惜しむなということ。人口増対策というのは、子育て、外国人を含めた移住政策、そして、最も大切なものが、交通政策です。

総社市にとって、この桃太郎線のLRT化は、今、生き残りをかけた戦いです。おそらく、全国どこの市も、人口を増やすためには、利便性の高い交通政策を持つか持たないかが、これからの鍵になってくると思っています。そのチャンスに恵まれている岡山市と総社市は、本当に幸運だと思います。今、アクセルを踏んで、この気運を盛り上げていくことが、非常に大事なジャッジになるだろうと思います。

現在、岡山県の人口は、約200万人。そして、岡山市、倉敷市、総社市、この三角形のなかに、人口の7割が定住しています。確かに、岡山市と倉敷市の鉄の陸路は充実しています。倉敷と総社の鉄の陸路は、まずまず充実しています。一番欠落しているのが、残りの一辺である岡山―総社間です。鉄路・陸路ともに、もう一つです。この三

角形の辺を、我が県が補完しさえすれば、岡山県は爆発的に伸びていく可能性があると思っています。

そういう意味で、我が総社市としても、来島社長を初め、JR西労組の皆様方と手を携えて、将来の岡山県、将来の西日本の中核をなすような、そういう夢や希望を持って、LRT化に取り組んでいきたいと思っていますので、是非、ご指導とお力をお貸しいただきますように、よろしくお願いを申し上げます。



岡山市長

大森雅夫氏

まちが変わる。生活が変わる。桃太郎沿線。

これから、少子高齢化の時代を迎え、やはり公共交通が重要だと考えます。そのなかでも、定時性を確保できる鉄道は、より存在感を増してくるのではないかと思います。

JRの皆さん、JR西労組の方とは、楠木議員を通じて何度もよくお話をさせていただいています。有田支社長とは、ディステイネーションキャンペーンで一緒にさせていただきました。

今、一番大きなプロジェクトの一つは、岡山駅の路面電車の乗り入れです。まずアクセシビリティが非常によくなります。そして、岡山駅そのものも、

非常に緑溢れる公園のようになり、そして人が集まります。そうすると、より賑わい、そして駅に降りた時の岡山らしさみたいなものが、醸しだされるのではないかと思います。

そして、LRTについてですが、JR西日本と総社市と一緒に合意をさせていただき、桃太郎線のLRT化を進めさせていただくことになりました。これは、もちろん今の路線がLRTに替わることでありますが、これによってまちが変わっていく。沿線の人たちの生活が変わっていく。駅も増えていく。便数も増えていく。こういう中で、この桃太郎沿線の生活が向上していきます。

もちろん、市民の方も、非常に待ちわびています。JR西日本さんと相談させていただきながら、片岡市長とも一緒に、着実にそしてスピーディーに、前に進めさせていただきたいと思っています。今までも、JR西労組の皆さん方とは、十分に意思の疎通をはかりながら、お互いに話をさせていたと思います。これからいろいろな問題が出てくると思いますが、よく話し合いながら、前へ進めさせていただきたいと思っています。



JR西日本
執行役員岡山支社長

有田泰弘氏

訪れたいまち・住んでみたいまちづくりに貢献したい

吉備線のLRT化については、15年前の、

2004年の5月に、シンポジウムを開催し、その後もJR西労組でいろんな検討・取り組みがなされてきたと伺っております。鉄道の特性を活かした地域の活性化については、これまででもJR西労組と議論しながら取り組んできていますが、今後とも一緒に進めていきたいと思えます。

吉備線については、岡山市と総社市を結ぶ重要な線区という認識のもと、私どもとしても、これまで、桃太郎線の愛称や、桃太郎にちなんだラッピングの電車を走らせるなど、取り組みをしてきました。

岡山市そして総社市の利用促進などの取り組みをして、現在も、利用客は一定数乗っておられますが、将来は人口減少・高齢者社会というものが控えています。特に高齢化社会に向けては、公共交通への重要性が高まっていると考えています。一般的にLRTにしますと、低床車両が走るので、バリアフリー化が図れるというメリットもあり、高齢化社会にふさわしいサービスが提供できるものだと考えています。

また、そのLRT化自体が起爆剤として、沿線のまちづくりの促進や交流人口の増加等、期待ができます。そのために、これからも地域と連携した持続可能な鉄道を作り上げる取り組みが必要であると考えています。

昨年4月に、岡山市は、総社市とJR西日本との間で、LRT化の役割分担や費用負担の考え方について、一定の合意を得られました。現在は、具体的な計画策定や事業化に向けて検討しているところです。まだまだ、クリアしなければならぬ課題も多くありますが、国とも協調しながら、しっかりと進めていきたいと考えています。

先ほど、総社市長から、豪雨災害についてお話がありました。やはり私たちの仕事は、伯備線

をいち早く再開し、お客様・地元の方に喜んでいただけるというのが一番だと思います。岡山市長からありましたけれど、鉄道は、駅前の結節点というものを大切に、利用者の利便性向上なくしては考えられません。

今後LRTを通じて、岡山地域の皆様とともに、「訪れたいまち・住んでみたいまち」と思ってもらえる、そういったまちづくりに貢献したいと思っています。地元とともに、皆様とともに、企業として、今後とも努力していきたいと思っています。



JR連合会長(当時)
松岡裕次氏

「チーム公共交通」「チーム地域共創」を旗印に

本日のJR西労組の政策シンポジウムですが、鉄道の特性を生かした、地域活性化、そして吉備線のLRT化をメインテーマに開催されると伺っています。JR連合においても、JRの責任産別として、2012年9月に鉄道特性活性化プロジェクトを立ち上げ、二度の政策シンポジウムでの議論経過を踏まえ、皆様の協力を得つつ、実に4年の歳月を費やして、2017年の定期大会において、最終答申を提起いたしました。

この鉄道特性活性化プロジェクトにおいて、まさに少子高齢化・人口減少が急激に進展するなか、

鉄道を取り巻く厳しい状況や第4次産業革命等の将来図を踏まえつつ、JRのエゴに陥ることなく、鉄道特性をより一層発揮でき、将来に希望の持てる鉄道のあり方・方策について検討を行い、日本における交通運輸産業がいかにあるべきか、そのなかの鉄道はどうあるべきか、JR及び行政が担う役割は何かを考え、結果として「チーム公共交通」「チーム地域共創」という概念に至り、これに基づき、働く者の立場から、提言の4本柱と9つの提言を内外に明らかにしてきました。

2013年12月には、JR連合の、そして私たちが加盟する交運労協の悲願でもあった「交通政策基本法」が施行され、その後、「地域公共交通活性化再生法」や「物流総合効率化法」の改正など、総合交通政策の推進、貨物モーターシフト推進などに資する環境整備が徐々に行われつつあるものの、「交通政策基本法」に基づく各自自治体が行う地域交通・公共交通網、形成計画の作成は、道半ばです。依然として日本の交通政策には、大きな偏りがあるのが現実です。これらを念頭に置き、本日のJR西労組の第7回政策シンポジウムの成果と課題をJR連合としても、しっかりと受け止め、将来に夢と希望の持てる鉄道公共交通の創出に向けて、皆さんとともに奮闘していくことを申し上げ、連帯のご挨拶とさせていただきます。

「公共交通が果たす役割」 吉備線LRT化を契機に岡山で考える

一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長 土井 勉氏



2004年から15年ぶりに、政策シンポジウムを開催され、この場で講演をさせていただけることは、非常に光栄な気持ちです。

私は、富山港線の最初の時期から、富山市の皆さんと一緒に、富山港線のLRT化、富山ライトレール、富山市内電車の環状線の話をお手伝いしていて、

今日、吉備線を見ると、富山港線の最後の頃から比べると、吉備線は市街地がたくさんあり、かなりいいLRT・鉄道網・ネットワークができるのではないかと感じました。

「四方よし」のまちづくり

今日、皆さんにお話させていただきたいのは、「公共交通が果たすべき役割」として、「吉備線LRT化を契機に岡山で考える」四方よしのまちづくりについてです。

まず、この「四方よし」というのは、近江商人の仕事のやり方からきています。近江商人は、自分だけ儲けたらいいのではないそうです。売り手がよかつたらいいのはもちろんですが、「買い手もよし」、三つ目に「世間よし」だそうです。世の中が良くなって初めて、

自分たちの仕事も上手くいくというのが、近江商人の「三方よし」ということのようにです。

「四方よし」というのは、非常に利便性が高い交通政策・公共交通を実現すると、利用者の方々にとってもいい、利用者が増え、交通事業の分野の皆さんにとっても、いい話で、二つ目のよしです。

三つ目には、そうやっていろんな人たちがまちに来てくれると、まちにとっても賑わいができます。それからお店の方にとっても、仕事ができるということ、これはよろしい。

最後に4番目には、そういうことをする行政の人にとっても、人がまちに出てきて賑わうことによつて、健康になったり、後継者の方が育つていたり、その地域が安定して雇用が増え、あるいは税金も上がると

四方良しの都市経営

- ・「乗って残そう」から「乗って創ろう魅力あるまち」
- ・公共交通のサービス向上で利用が増えると
 - ① 交通事業者は喜ぶ
 - ② 利用者は便利になり、また健康になり喜ぶ
 - ③ まちは来訪者が増えて喜ぶ
 - ④ 行政も様々なコストが軽減でき喜ぶ。雇用が増えて喜ぶ

いうことで、行政の方にとつてもいい。利用者にとつてもいい、交通業者・関係者の方々にとつてもいい、まちにとつてもいい、そういうまちを、公共交通を中心に作っていきましようということが、皆さんにお伝えしたい究極のテーマです。
(図1)

【演者プロフィール】

- 1950年 京都市右京区生まれ
- 1976年 名古屋大学大学院工学研究科修了
- 同年 京都市採用
- 1884年 技術士（都市及び地方計画）
- 1991年 阪急電鉄株式会社
- 1997年 京都大学博士（工学）
- 2003年 土木学会特別上級技術者（調査計画分野）
- 2004年 神戸国際大学経済学部教授
- 2010年 京都大学大学院工学研究科・医学研究科 安寧の都市ユニット副ユニット長・特定教授
- 2015年 大阪大学コミュニケーションデザイン・センター 特任教授
- 2019年 一般社団法人グローバル交流推進機構・理事長
NPO法人再生塾理事、
一般社団法人システム科学研究所理事 等



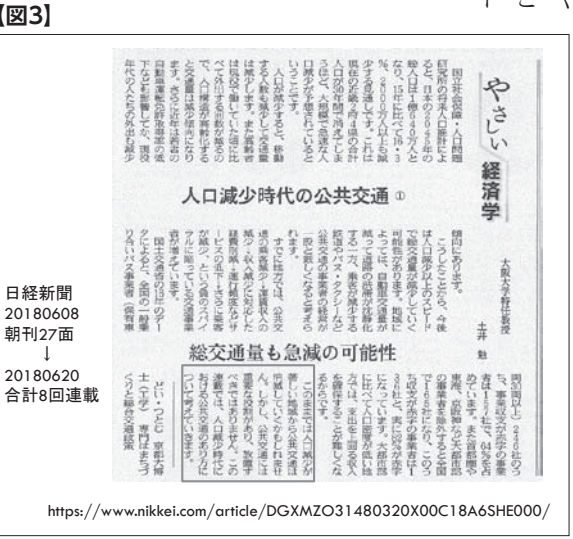
一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長 土井 勉氏

交通政策や都市行政に関わる様々な行政等の委員の他、まちづくりの現場における活動、NPO法人・「持続可能なまちと交通をめざす再生塾」（略称、再生塾）の理事（二代目理事長）として交通政策に携わる人材育成にも取り組んでいる。

0.52%のリアリティー 保有台数1台あたりの交通事故の件数

5月に、滋賀県の犬伏で、(幼稚園児の列に車が突っ込む)事故がありました。ご存じの方も多いと思いますが、最も悲しい事故です。今思い出しただけでも胸が痛みます。この対策をどうしたらいいのかというと、縁石ではダメでしたので、しっかりとしたガードレールをつけなければいけないという話が進んでいます。確かにそうかもしれません(図2)。

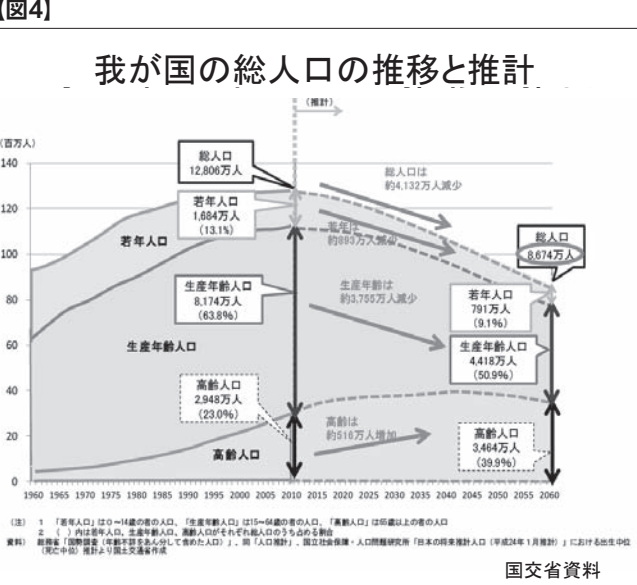
この事故について、もう一度考えてみました。日本の自動車の保有台数1台あたりの交通事故の件数がどれくらいあるかというと、0.52%です。1台あたり、1年間で交通事故に遭う、あるいは自分が起こす可能性が、0.52%。0.52%というのは、少ないと思われる方も多いと思いますが、全国のいろんな市町村で、公共交通に対する予算は、4000万や8000万とありますが、一般会計を分母にして、交通政策の予算のシェアはどれくらいかというと、全国の平均は1%もありません。多くは、0.5%や0.8%ぐらいです。そうすると、この0.52%という数字は、リアリティー



を持つ危ない数字ということが分かってと思います。交通事故対策として、ガードレールをいっぱい作るというのは、本当にいいまちなるかというと、ちよつと考えるのです。自動車は大事ですけど、自動車だけに依存するような生活から、もっと別の、例えば歩く、さらに公共交通を使って生活できるような生活環境を作り上げることのほうが、ガードレールで柵をいっぱい作るよりも、実はいい生活ができるだろうし、自分が加害者になる恐れも減っていく。だから公共交通というのは、とても大事なのです。

「四方よし」のまちづくりを作り上げていくのは、「乗って残そう」という運動は大事ですが、「乗って残そう」を越えて、むしろ次の段階に来ているというお話がありました。まさに私も非常に同感するところがあります。

「乗って残そう」。確かに公共交通の事業者としては、そういうメッセージは大事かもしれませんが、地域の人にとっては、乗って残すことは、何が大事な

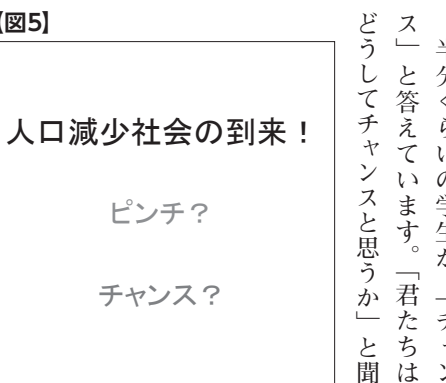


かと思うでしょう。そんな鉄道・バスに「乗って残そう」なんて、私たちにそんな役割があるのかと思うでしょう。地域の人にとっては、「乗って残そう」ではなくて、乗ることによって、いいまちができるということなら「ああそうかな」と共感していただけるので、「乗って作ろう」「四方よし」のまちづくり」というものを目指そうというメッセージのほうが、たぶん「乗って残そう」よりも、より地域の人たちとの会話が増えるメッセージなのかなと考えています。

まずは、「人口減少とまちと公共交通」についてです(図3)。

日本の総人口が、2010年からどんどん減ってきて、8600万人ぐらいになります(図4)。確かに大変です。私は、今年の3月まで、大阪大学で、若い学生に講義をしていたのですが、その時、「人口減少社会は、学生諸君にとっては、ピンチかチャンスかどちらですか」と聞いてみました(図5)。

半分ぐらいの学生が、「チャンス」と答えています。「君たちはどうしてチャンスと思うか」と聞



めて、道路を作ってきました。

何故、こういうことをやってきたかという、自動車がまちなかに集中すると、渋滞を起こす。集中して渋滞を起こすから、渋滞をしないように分散をしてみたということになります。

これは、鉄道にとつても、バスにとつても、非常に大きい問題で、松江の中心部は、道路整備に伴って、どんどん人口が、外側に出てきました。人口は1960年から2005年の間に、1.2倍になりましたが、人口集中地区の面積は3.8倍になりました。要するに、人口密度の薄い市街地が広がっていききました(図10)。

そうすると、バスや鉄道というのは、人が集まっているところに路線があつて、利用者が増える。利用者の方が乗りやすいわけですから、薄い市街地がどんどん広がっていくというのは、公共交通にとっては、大変使いにくいまちが出来上がってきたことになります。日本中に、こういうまちが増えてきたということになります。これがモータリゼーションです。

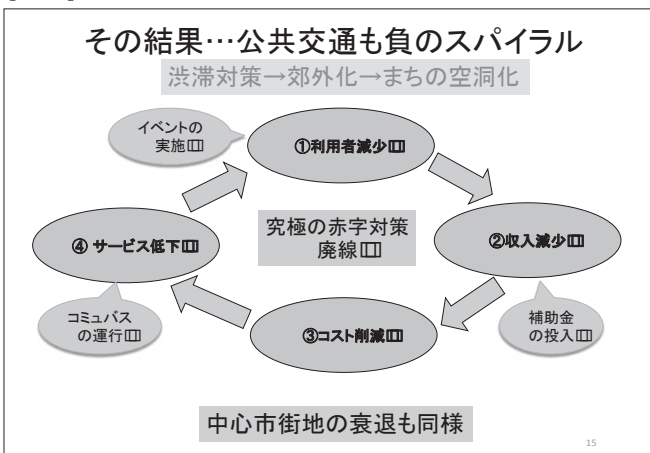
モータリゼーションの光と影

モータリゼーションというのは、自動車が増えていくだけではなく、自動車が走りやすくて便利なまち、人々が自動車型のライフスタイル、郊外型のライフスタイルになっていくということです。そうすれば、自分の家から、生活道路を通して、幹線道路を通して、買い物に行く。帰りも、こういうところを歩くというより、こういうところでも車に乗って生活する。そうすると、当たり前ですけれど、市街地が広がっていき、公共交通は衰退します。同じように中心市街地も衰退します。そういったことで、まちが疲弊をしていくということになります。渋滞対策をやればやるほど、人々の生活は郊外化し空洞化していきます(図11)。

【図11】



【図12】



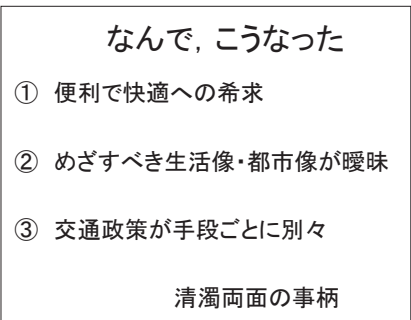
新たな都市図・都市政策が期待されます。人口減少時代の都市政策は、基本的には、人々が繋がる社会を作っていくというのが、おそらく究極の目標で、どんな仕組みを作っていくのかというところ、その仕組みを支える交通政策を考えたいく。実現するべく生活・ライフスタイル・生活像というものを、私たちは考えていかないと、単に人々を運ぶ、移動しやすいまちを作っていくというだけでは、モータリゼーションの光と影

人口集中の結果、公共交通の負のスパイラルが起り、ご承知のように、公共交通利用者が減ると人口が減り、人口が薄く広がっていき、利用者が減少し、利用者が減少すると当然運賃収入が減り、運賃収入が減っても、頑張って維持しようとする、コストを下げる。1時間に4本だったものが、1時間に2本のバスや鉄道になります。そうするとサービスが低下し、サービスを低下すると、さらに利用者も減ってくる。究極の対策として、もう廃止するしかない、ということになります。こういう負のスパイラルを、私たちは目の前にしています。そうすると、まちにとつても、利用する皆さんにとつても、住めなくなり、人口流出へと繋がります(図12)。

新たな都市図・都市政策を

い、渋滞対策を一生懸命やって、郊外化を進めて行ったことが、問題だったのです。今までの交通政策は、自動車が走りやすいように、公共交通、鉄道・バスも駅前もきちんとやりました。一生懸命やってきたわけですが、全部バラバラで、全体を考えることがなかったということが、こういうふうになってきた原因だと思います(図13)。

【図13】



【図14】

これまでの政策(交通だけでなく)からの転換


- 産業革命以降の都市への集中・過密対策からの転換＝成長・拡大に対する歪みの是正＝分散化
- これまでのようにお金をかけることから転換
- 新たな都市政策が期待される時代

それは、どんなものか？

【図15】

これを支える交通政策が必要

同じ50人を運ぶために必要となる都市空間



富山県高岡市エコライフ撮影会写真より
(撮影: (財)とやま環境財団、一部土井修正)

【図16】

これ支える交通政策が必要

- まちに対してネットワーク+コンパクト
- 人々の移動を「束ね」、都市空間を「分かち合う」
- これこそ公共交通の得意分野(自動車は分散化し、専用化する交通手段)

【図17】

公共交通の重要性

社会の活力＝(人口)×(活動量)
人口が減少するなら
活動量を増やすことができれば社会の活力は維持

活動量の増加: 活動の目的と移動手段の充実

○活動の目的: 楽しみの活動(3K+T)
○移動手段: 「束ねる」

公共交通の得意分野

まだまだできそうだと思います。活動量の増加は、活動の目的と移動手段を充実させます。こういう仕組みを作ることが大事だということになります(図17)。

タリゼーションの時代の間違いを繰り返すかもしれません(図14)。

最近、自動運転の話をよく聞きます。自動運転も技術革新の成果として、極めて重要な都市の移動の仕組みですが、自動運転が全てを解決するか、自動運転できたら何でもOKかというと、ちよつと待ってというところはあります。バスが自動運転になれば、人を大量・中量に輸送できる仕組みになるかもしれません。しかし、バスレベルの自動運転は難しいかもしれません。何故かという点、自動運転というのは、運転手の役割を機械がやって安全に運行するわけです。バスのドライバーは、運転手だけではなく車掌の役割もしています。人間ならできる些細な心遣いを、AIがどこまでできるかというと、まだ、少し時間がかかります。自動運転というのは、基本的には安全運転をしてくれる、交通事故を起こさない車を作り上げるといいますが、それが都市に集中すると、また渋滞問題みたいなものが起こってきて、それをどう解決するかということ、都市が広がって行って、先ほど言った集中の時代の対策を取ると、また都市の空洞化が始まっ

て、モーターゼーションの失敗を繰り返すことになりかねません。そのようなことがないような自動運転社会をどのように作り上げていくか、これをきつちりと考えていかなくてはいけないと思います。これが曖昧なままで、技術開発だけに奔走することを心配するのは、とっても大事なことです。技術的進行を一生懸命やってくると同時に、法整備であるとか、社会的にそれをどういうふうに入れていくかということ、一緒に考えていかなくてはならないと思います。

「50人の人を車1台ずつ50台の車」と「電車で50人」、どっちのほうが都市空間としていいのでしょうか。これは、富山の高岡市の写真ですが(図15)、車50台というのは、結構なインパクトあります。それが電車にこれだけの人が乗ってくれたら、すごく効率的に人を運ぶことができます。これらの車を停める場所も要りません。駐車場を作らないといけません。もしかしら、車で1000人來ると、渋滞が凄いとあるので、道路幅をしようと思うと、ビルを潰さないといけません。ビルを潰すわけにいかないから、外側に道路を作ると、外側のまちが疲弊してしまう可能性があります。結局は

モーターゼーションの失敗を犯してしまうかもしれないことを、こういった「束ねる力」というものが、救ってくれるかもしれないということです。

「コンパクト+ネットワーク」型都市構造

このように、公共交通を中心にした交通政策は、「ネットワーク+コンパクト」と書いていますが、本的には、拡大したまちを、これから人口減少時代にどうしていくかというのは、国土交通省では、「コンパクト+ネットワーク」型都市構造というようです。ネットワークをきちんと作り、人の移動の仕組みをきちんと作ることによって、そのネットワークの交わり部分に、拠点を作っていくということで、コンパクトなまちができていきます(図16)。

ネットワークを作り、人の移動を束ねる仕組みを作ること、公共交通の得意分野ですから、この得意分野をきつちりとやっていくことが大切です。公共交通は極めて重要だということです。人口減少しても活動量を増やすことができるなら、社会の健全な発展は、

【図18】

交通が変わるとまちが変わる！



20年頃をボトムにして減っています。他の地域では、減少していますが、下がり方は大きくありません。鉄道もバスも、ピークに比べるとずいぶん減っています。減っていくの

次に、公共交通の現状についてです。公共交通は、確かに人口減少で利用が減ってきています。しかし、冷静に考えてみると、乗合バスの輸送人員、地域鉄道の輸送人員の推移を見ると、平成の初めの頃がピークで徐々に減少しています。しかし、平成21年ごろを底に、回復しています。バスについても、3大都市圏でも

これは、JR姫路駅前の北側、駅前広場です。横断歩道から手前の駅側については、バスとタクシーだけです。それ以外の一般車は入ってはいけないことになっていきます。トランジットモールというのですが、人がたくさん歩いていきます。夏は、この広場に切り込みがあり、水が流れています。子どもたちが遊んでいます。ベンチに座って、お母さんが、その遊んでいる姿を見ています。こういうふうには、駅前人が集まるところでパフォーマンスをしたり、カップルが座っていたりします。交通が変われば、これだけまちが変わるということなんです。こういうまちを私たちもできるだけ作っていきたいと思います(図18)。

公共交通の現状とサービス

交通が変わるとまちが変わる！

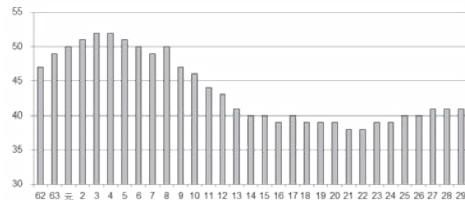
【図19】

公共交通の利用者数は減少,YorN

【乗合バスの輸送人員の推移】



【地方鉄道の利用者数推移】



国交省資料

かというところ、意外にそうではなく、減っているところが増えていくところがあり、二極化しているところがあるかと思っています。私たちは、できるだけ頑張ってお客様が増えるほうの世界を目指しましょう(図19)。

公共交通増加の背景と可能性

これは過疎地の過疎地。とてもいいところで、豊かです。そこでも、コミュニティバス等、いろいろ政策をあの手この手と変えていくと、利用者も少し増えてきました。このように利用者が増えているのは何故でしょうか。一つは、特にインバウンドの人たちが日に

【図20】

実際には、努力して潜在需要を掘り起こし、増加

2. 加西市の公共交通

● コミュニティバス等乗車人員の推移



※1) はっぴーバス、中間口線は2011年2月1日より導入(但し、はっぴーバスの2010年度分は計上していない)
※2) はっぴーバスは2011年2月まではコミュニティバスとして若井線、万寿寺・井田線の2区間で運行
出典) 加西市所管データ

乗ってくれているので、観光の需要が大きいということがあります(図20)。
もう一つは、定期券の利用が増えていることです。通勤・通学者の定期券です。通学の定期は、高校が廃校になって、遠距離通学するような人たちが増えたことで利用が増えています。地域の鉄道・バスの利用者の非常に重要な担い手は高校生です。高校生をきつちりと運んであげなければ、通学の選択肢がなくなるとそこにはもう住めないということ、家族全員が引越してしまいう可能性もあります。そうすると人口が減り、過疎地になっていきます。少なくとも高校卒業までは、行きたい高校に行ってもらえるように仕組みを

【図21】

近年の増加の背景

① 観光
② 通勤・通学
③ 愉しみの交通

→努力の成果と、マーケットを見誤らないように

【図22】

この地域はクルマがあればとっても便利

高齢者になったら公共交通のお世話になりたいが...
大人一人に1台のクルマが普及しているし...

ほんまに全員クルマを使っているのか？

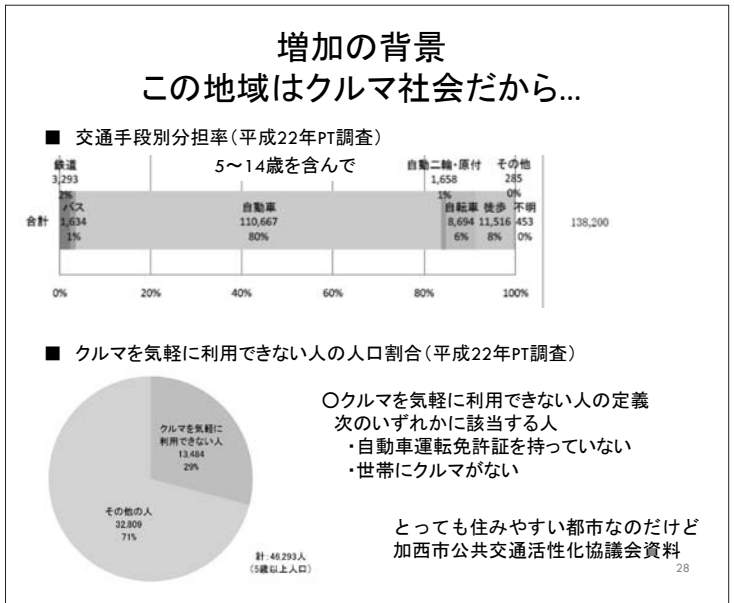
作っていくことはとても大事です。そして、通勤も増えていきます。通勤は何故増えているのでしょうか。これもいくつかの要因がありますが、一つは、外国人労働者の方が通勤に使われるというのがあります。

それからサービスを上げていくことも大切です。例えば、バスと鉄道の乗り継ぎをしやすくすると、定期を買って通勤しようとする人が増える可能性があるのでは、これも増える要素になります。

それから、3番目に「愉しみの交通」です。これは、実は今まであまり調べられていなかったのですが、いろいろ調べると面白いことがたくさん見つかりました。人の交通は、基本的には通勤・通学、買い物、病院に行くとか、必要不可欠なものが多いと思いますが、友だちと一緒に遊びに行く、食事をする、趣味の活動をするための利用が多いです。そういったことに「愉しみの活動」という名前をつけています。

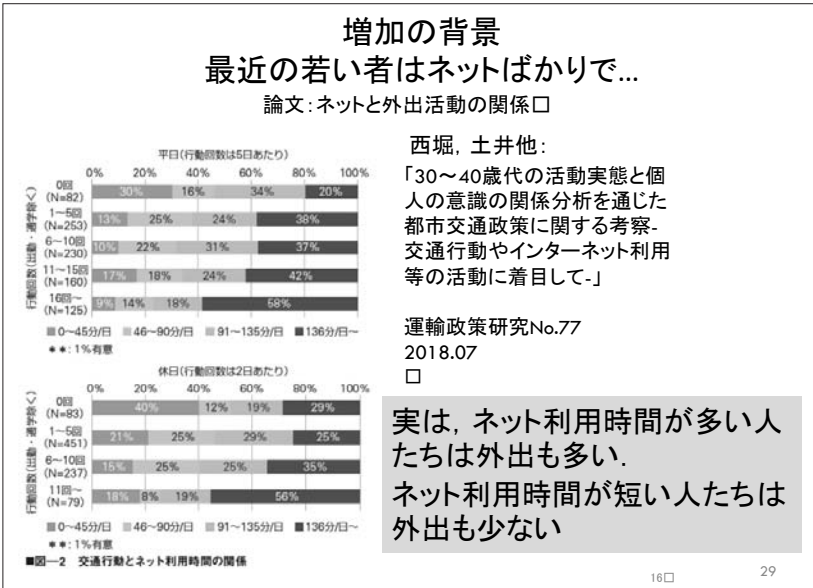
こういう量を的確に掴んでいくということも、これからはとても大事だと思います。私たちが間違えてはいけないのは、決して公共交通の利用が減り続けているということではないということです【図21】。

【図23】



確かに大人一人に車1台あるような地域(加西市)は、下は5歳から14歳の子ども、上は90歳以上も含めて、外出する人の8割が、自動車を使っています。しかし、車を気軽に利用できない人もいます。それでは、車を気軽に利用できない人はどれくらいいるのでしょうか。車を気軽に利用できない人というのは、一つは「運転免許を持っていない」。もう一つは、「その世帯に車がない」。こういう世帯の人数をカウントしてみると、29%にのぼります。3割の人が車を自由に使うことができません。自動車型の都市である富山市でも同じ調査をする時、やはり3割が使うことができません。車を自由に使うことができないということは、この人たちはどのように動いているかといえば、誰かに送迎してもらっています。送迎してもらう人は、

【図24】



3割くらいおり、こういう人たちのために、公共交通を整備するというのは、それなりの値打ちがあります。また、この3割の中には、体調悪い時、運転できない時に外出しなければならぬ場合も、含まれます。あるいは天候の悪い時など、いろんな条件でこの3割は増える可能性もありますので、3割の人のためだけではなく、公共交通というものは、実は、運転する人たちのためにも必要なものです。公共交通不要論は、車ばかり乗っている人の公共交通に対する偏見だと言えます【図22・23】。

最近、若い人はネットばかりしていて、ほとんど外出しないとよく言われます。これも調べてみました。すると、外出の多い人のほうが、ネットをたくさん使

【図30】

増加の背景
送迎は美談か？

送迎の車内は、娘と会話ができる数少ない時間

実は、送迎される方も遠慮するし、送迎する方の負担も...
送迎交通は公共交通利用分担率と逆相関

誰が送迎しているのだろうか？

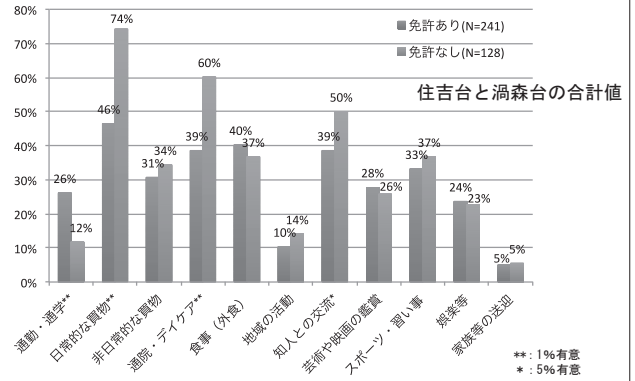
送迎されるほうも、実は遠慮もあり、送迎するほうは実は負担に感じています。これを負担と今まで分析さ

最後に、まだまだ利用を増やすことができる可能性があるかもしれない送迎について考えてみます。この送迎というのは、

（図29）
こういう活動に対しても、きちんとサービスをつけていくことで、人々はそこに住んでくれて、利用者を増やすことができますという事です

【図29】

バスが存在することで実現する活動（免許の有無）
楽しみの交通が顕在化



生活に不可欠な移動（通勤・通学、買物、通院・デイケア）だけでなく、知人との交流、スポーツ・習い事など楽しみの交通が顕在化する

【図31】

送迎を受ける方も送迎する方も大変

生徒・学生の保護者対象の調査

問10-1 子供の送迎の負担感

カテゴリ	割合
とても負担に感じている	45.3%
やや負担に感じている	36.0%
あまり負担と感じていない	6.7%
まったく負担と感じていない	0.7%
不明・無回答	11.3%
N (％ベース)	150

公共交通の分担率が低いエリアほど送迎が多い

西郷・土井：「送迎交通とその担い手に着目した実態分析」、土木計画学研究・講演集No.59, 2019/6

（図30）
滋賀県竜王町に協力をいただいで、生徒・学生を、保護者、子どもの送迎をやっているお母さん方に聞く

と、45%が「とても負担に感じている」。「やや負担に感じている」を合合わせると、8割ぐらいの人が、送迎に負担を感じているという事です（図31）。

しかも、送迎は、公共交通、バスや鉄道の利用が少ないエリアほど多いという事が、もう一つのデータで分かっています。近畿圏で調べると、35歳から44歳の女性が圧倒的に送迎を担っています。これを、1年2500日として、貨幣価値に換算すると、約1年間で1350億円になります。凄い金額です。送迎片道だけで、帰ってくる時間を計算してないので、合合わせると2700億円ぐらいあるかも分かりません（図32）。

【図32】

指標	値	単位
送迎の担い手の人口	741.7	千人
全送迎回数(a)	1,156.2	千トリップ
送迎トリップの平均所要時間(b)	15.4	分
総送迎トリップの所要時間(a*b)	29.7	万時間/日
平均所定内労働時間(c)	7.3	時間
労働力換算(a*b/c)	40.7	千人・日
乗用車の時間価値(d)	39.6	円/分・台
乗用車の平均乗車人数(e)	1.31	人/台
送迎時間の費用換算値(a*b*d/e)	5.4	億円/日

資料
a,b: 第5回近畿圏PT調査
c: 厚生労働省平成29年度平均所定内労働時間
d: 国土交通省道路局費用便益分析マニュアル 平成30年2月
e: 平成27年度道路交通センサス速報値

近畿圏では35～44歳の女性の約15%
が送迎を担っている
これを貨幣換算すると
年間約1,350億円：5.4億円/日×250日

全でなかったり、接遇がだめだというのは、論外ということになると思います。それ以外で、6つ程度サービスがあります。鉄道の場合は、きちっとした路線をみんなに知ってもらう。あるいはどこに駅を作るか。今回の吉備線LRT化についても、駅を適切に配置していくが、駅に、HUBと書いてますが、結節点、結節機能を高めるという意味で書いています。

例えば、バスとうまく乗り換えできるようにする。バスの路線をうまく持つてくる。その運行ダイヤをきちんと設計する。それは自分たちのダイヤだけではなく、ハブに来るバスとの乗り換え時間を、そんなに時間がかからず乗り換えができる。運賃を全体通して適正にする。適正な車両にする。更に大事なものは、情報提供です。知ってもらわれないと何も無いのと同じです。

こういう6つのサービスについて、全体をバランスよく地域の人たちに知ってもらい、お客さんに乗ってもらい、遠方から来ていただくお客さんに知ってもら

【図33】

利用者増加につながる
公共交通のサービスとは



【図34】

公共交通のサービスの本質
美味しいレストランになるためには

安全と接遇は当然として

- ① LINK(路線・系統)
- ② NODE・HUB(バス停・乗換・ターミナル・駅)
- ③ ダイヤ(頻度・所要時間・接続)
- ④ 運賃
- ⑤ 車両
- ⑥ 情報提供

利用促進

- 1. 転換
- 2. 創造

【図35】

特に幹線と二次交通の役割分担

- 行政・事業者はそれぞれ自分たちが担当する地域の個別の鉄道・バス等にだけ目が行き勝ち
- まずは全体のパイの拡大を企図するサービスを
- 例えば「1回乗換で駅・主要施設に」(三田市網計画)
- これを有効にするためには、結節点整備
路線・系統、施設、ダイヤ、料金、情報提供の充実

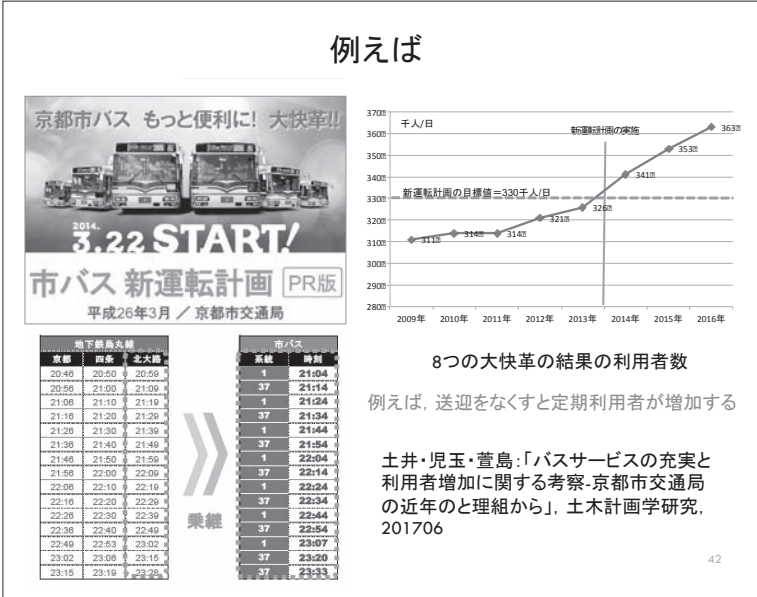
うということが、利用を促進していくために、極めて重要なこととなります(図33・34)。

特に今回の吉備線LRT化に際して、幹線鉄道と二次交通の役割がこれから大事になってくると思います。鉄道を通してバスのサービスを上げていくと、その周辺のバス会社や、タクシー会社が大変儲かります。

地域の皆さんの、限られたパイを取り合うのではなく、パイを拡大することで、地域の人たちが移動しやすい環境を作っていく。そのためには、他のバス事業者さんにとつても、利益があるような仕組みを作っていくことが大事です。全体のパイの拡大を考えていくためには、幹線と二次交通、それから、公共交通の役割をきちんと考えていき、それを議論する形をつくる。

それは、三田市の地域交通網形成計画です。三田市は路線が分かりにくく、1回の乗り換えで駅や主要施設に辿り着けるように、幹線バス、JR、神戸電

【図36】



【図37】

MaaSに対応するにしても

- 公共交通のサービスが充実していることが大前提
- 情報提供の穴なども埋めていくことが必要
新幹線の車内放送と駅表示のミスマッチ

鉄を上手く組み合わせることで、役割分担をして、パイが広がるような仕組みを作ってきました(図35)。

これは京都市交通局の事例ですが、うまく結節点整備をすると、電車が着いて5分で、バスが待つてくれます。全部そうです。京都市交通局の北大路ターミナルでは、大体9分に電車が着きます。市バスはなんと4分に出ます。こういう非常に分かりやすい仕組みを作ると、送迎が減ります。電車が来てバスを使うことで、一気に行きたいところに行けるので、片道だけこういうものを使っていると、回数券しか買ってくれないのですが、往復で使ってくると定期券の利用が増えます(図36)。

鉄道も同じです。地下鉄は右肩上がりでどんどん増えていきます。役割分担をしていって、お互いにサービスをうまく作りあうことが大事になります。

こういうサービスを上げていくと、MaaSに対応する仕組みもできてるようになります。

吉備線LRT化は、素晴らしいです。よくここまでできたと思います。関係者の皆さんに感謝をしたいと思えます。十数年前とは、状況が変わっているかもしれないませんが、素晴らしいことです。今、LRT化をすることで、どういうメッセージがあるのかということです。LRTを導入して、今までピーク時3本だった本数を増やします。駅も7箇所増やします。皆さんが使いやすいものをお金もかけて作ります。というメッセージもあります。これから岡山市と総社市、ある

吉備線LRT化を契機に

「お団子と串のコンパクトなまちに」

MaaSというのは、皆さんもご存じのように、行きたいところ、目的地までストレスなく移動できるアイテムです。いろんなルート案のなかで、自分に相応しいルート案を提案してもらえます。それから決済もしてくれます。

その前段に情報のミスマッチをなくすことが前提としてあります。JR東海とJR西日本を例にとると、JR東海の東海道新幹線が、京都駅に着く前には、「大津方面に行かれる方は、JR東海道線、高槻方面もJR東海道線に乗りましょう」。「嵯峨・嵐山方面は山陰線に乗ってください」。こういう車内放送が流れます。

一方、JR西日本の京都駅に降りると、東海道線があまりなくて、琵琶湖線であったり、京都線であったり、嵯峨野線であったり、情報のミスマッチが山盛りです。そういう情報のミスマッチをどう埋めていくのかということが大切だと思います。公共交通を使う人のなかには、もちろんハードなユーザーもいると思いますが、初めての方もいらつしやいます。初めての方にも使いやすいものにしていくと、いつも乗っている人にも、とっても使いやすいものになっているということになります(図37)。

【図38】

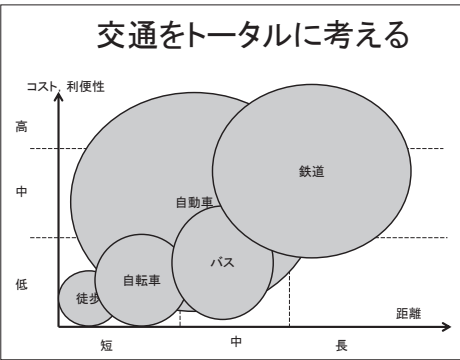


いは岡山県のこのあたりに、電車が走っているというのは、非常に宣伝効果があります。車型のまちから公共交通型のまちにするのだという意識が非常ににつきりすると思います(図38)。

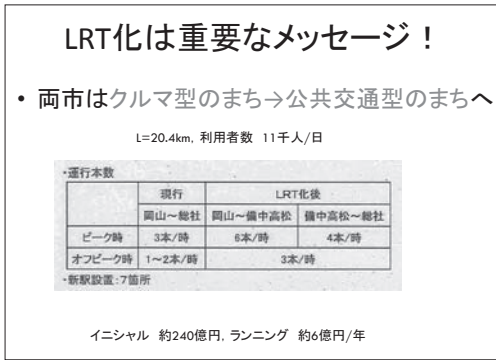
それから、私たちのまちは、個別に鉄道、バス、自動車を考えるのではなくて、全体を適正な使いやすいまちにしていく。自動車も排除するのではなく、この自動車のパイを小さくして、鉄道やバスのパイをもっと大きくしていく。あるいは自転車も走りやすい、こういうパイを、この円を大きくしていく。こういうことを、総合交通政策と言うのですが、個別の交通手段だけではなく、まち作りと連携して、全体の交通のシステムを使いやすくしていく仕組みを是非作りたいものです(図39・40)。

富山もご承知のように、「お団子と串のコンパクトなまち」と言われています。それで富山港線が生かされたのですが、これは富山市の職員さんが作られた図

【図40】



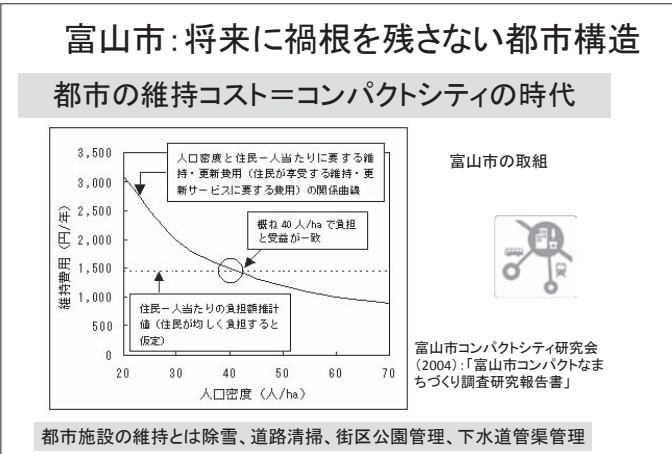
【図39】



(図41)です。これはものすごく意味があります。どいう意味があるかと言うと、横軸が人口密度で、縦軸が都市を維持していく費用です。1年間にいくらかかるかです。都市の維持費用というのは、除雪費、道路清掃、公園の管理費用、下水の管理費用、こういったものを足し合わせます。

横軸の人口密度ですが、この線は何かというと、富山市の人口密度あたり、お金がどれくらいかかるかを表したものです。現在富山市は、人口密度が中心市街地を中心に、1ヘクタールあたり40人ぐらいです。人口が少なくなっていくと、都市の維持コストが上がっていきます。

【図41】



都市の維持コストが上がっていくということは、都市交通政策的に言うと、財政の危機を招きかねません。できるだけ人口密度を真ん中に集めて、人がたくさん住んでくれるようになると、都市の維持コストが下がります。財政的に余裕が出てくるので、様々な文化政策にお金を使うことができるようになります。これを見た時に感動しました。

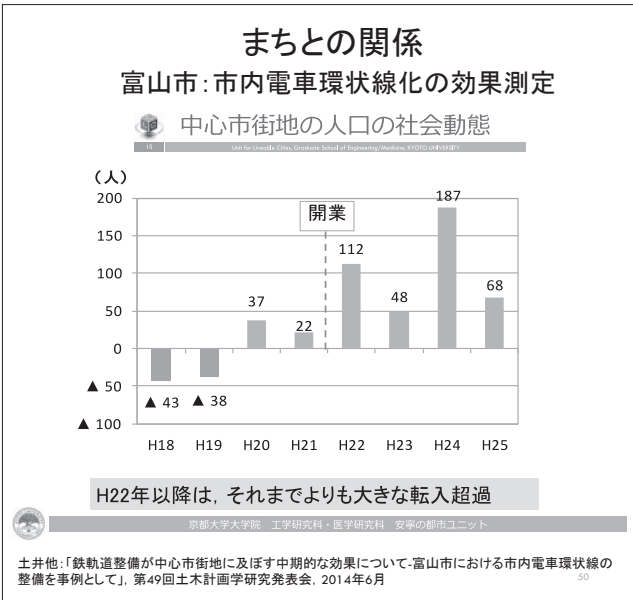
富山市は、串とお団子のコンパクトなまちづくりをめざすということに、舵を切っています(図42・43・44)。

岡山市でも、公共交通を中心としたまちづくりのメッセージを作り出していくことが大切です。ネットワークをきちんと作るために、ライダーバスとLRTが、ホームからホームへ乗り換えができます。雨に濡れなくて移動できます。LRTがカバールできない地域の人たちを集めて、バスで運んでくれます。非常によくできたシステムです。これこそ串とお団子のまちづくりです。その結果として、どんな効果があったかというと、市内電車の環

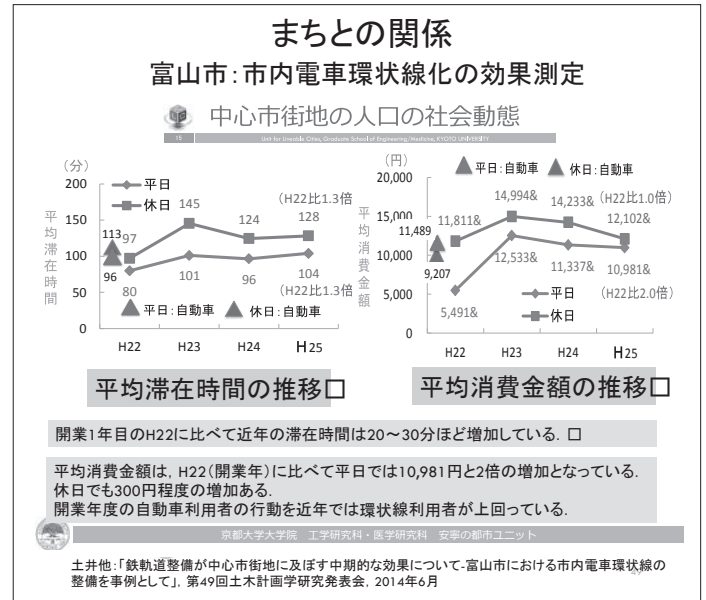
【図42】



【図44】



【図43】



【図45】

- ### 吉備線LRT化で期待されること
- 都市政策として歩く+公共交通型のまちに
 - まちづくりのシンボル
 - 公共交通全体のネットワーク機能向上
 - 6つのサービス
 - 特にHUB&SPOKE
 - 導入効果の継続的な検証と活かし方
 - 事業者, 行政, 市民の目で
 - 外出回数&目的, 利用手段の変化, クロスセクター効果, まちの賑わい...

【図46】

4. JR西労組への期待

現場を支える人たち

移動を支える仕事=移動の活性化を通じて魅力ある社会を構築する仕事

「現場を支える人たち」は、複数の行政分野にまたがるという意味です。だいたい公共交通は、赤字のところが多いのですが、赤字を問題にすると、「やめましょう」や、「便数を減らしましょう」という話になりがちですが、大事なことは、公共交通があることで、まちを黒字にしているかどうかです。まちに役に立っているかどうかです。

まちが役に立っているかどうかを尋ねると、今まではなんとなく健康にいいから、あるいは鉄道があると心が休まるから、という答えが返ってきました。それも重要ですが、そういう定性的なものだけではなしに、定量的なもの

状態化がもたらす効果について、5年間の調査で、電車を使う人たちのほうが、滞在時間が長く、消費金額が高かったといったことが分かりました。また、これは、人口の分布ですが、人口の社会動態、社会増になったということも分かります。

吉備線LRT化で期待されるのは、先ほどから言っている公共交通型のまちづくりです。あるいはまちづくりのシンボルでもあります。実際、公共交通全体のネットワークの機能向上も果たします。そういったことから、6つのサービス、特にHUB&SPOKEみたいなものを作り上げていくことが期待されています(図45)。

この期待を労働組合の皆さんも含めた、公共交通の事業者の皆さん、行政の皆さん、市民の目でのこの内容について、検証していきます(図46)。

また、外出手段、外出目的、利用交通の手段が変化します。たまには、車ばかり乗っている人も、鉄道に乗って、LRTに乗ってまちにきましたという人が出てくるとすごく嬉しく思います。

「乗って創ろう魅力あるまち」

↓

「乗って残そう公共交通」

↓

「乗って創ろう魅力あるまち」

「乗って創ろう魅力あるまち」

「乗って残そう公共交通」

クロスセクター効果について、少しだけ話をしたいと思えます。「乗って残そう公共交通」から「乗って創ろう魅力あるまち」にしようとして、労働組合の皆さんが、率先してやっていくと、とつても迫力あるものになります。それから「乗って創ろう魅力あるまち」というのは、スローガンではなくて、具体的にもつと実のあるものです(図47)。

クロスセクター効果について言うと、セクターというのは行政という意味です。クロスセクターというのは、複数の行政分野にまたがるという意味です。だいたい公共交通は、赤字のところが多いのですが、赤字を問題にすると、「やめましょう」や、「便数を減らしましょう」という話になりがちですが、大事なことは、公共交通があることで、まちを黒字にしているかどうかです。まちに役に立っているかどうかです。

まちが役に立っているかどうかを尋ねると、今まではなんとなく健康にいいから、あるいは鉄道があると心が休まるから、という答えが返ってきました。それも重要ですが、そういう定性的なもの

【図49】

地域公共交通「赤字の意味」

- 地域の人たちの心に火を灯すのが地域公共交通
- サービス向上を通じて地域公共交通の利用者数の増加を実現することは、かなり可能(先ずは総需要を確認する必要がある)
- しかし、それでも黒字化は容易ではない
- 大事なことは「まちを黒字」にすること

55

【図48】

クロスセクター効果を理解しよう

- 地域公共交通はインフラ？ビジネス？

表 欧米各都市における都市鉄道の運賃回収率

都市	運賃回収率(%)	都市	運賃回収率(%)
ロンドン(地下鉄)	125	ストックホルム	47
リヴァプール	87	マドリッド	51
リヨン	50	ローマ	23
パリ	65	ウィーン	60
フランクフルト	42	ニューヨーク	48
ハンブルグ	71	ボストン	28
アムステルダム	35	ポートランド	23
ブリュッセル	33	モントリオール	48

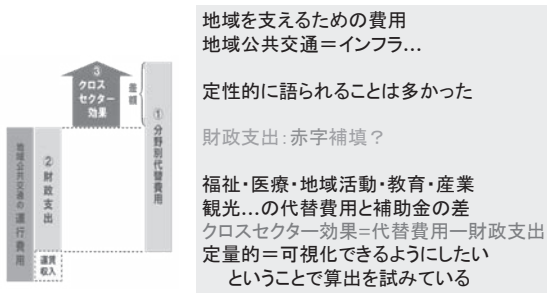
運賃回収率: 運行費用に対する運賃の割合(不足分が行政的な補助が充当される)
出典: Jane's Urban Transport Systems, 2014-2015

54

のを使うとどうなるかです(図48・49・50)。
 今まで、赤字・黒字というのは、運賃収入が鉄道を動かしているお金と比べて、運賃収入が少ないから赤字ということになります。この赤字をなんとか解消す

【図51】

赤字→地域を支えるための費用

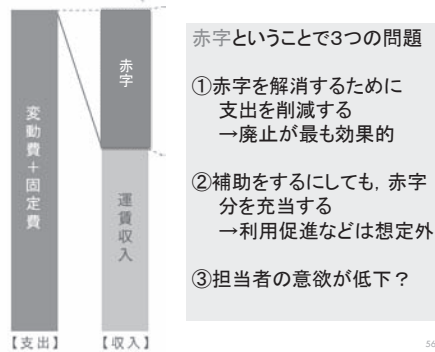


先ずは「赤字」と呼ばない様にしよう

57

【図50】

公共交通・赤字だとすると



56

る仕組みを考えないといけません。それは、今まで何らかの形で、赤字について行政が補助をすることで、運行を続けたり、内部補助をすることで、運行を続けたり、補助ができなかったら、サービスを下げっていく。こういうことを繰り返してやってきたわけです。

【図52】

クロスセクター効果 (地域公共交通の有する多面的な効果)

行政12分野のコスト縮減につながる可能性がある

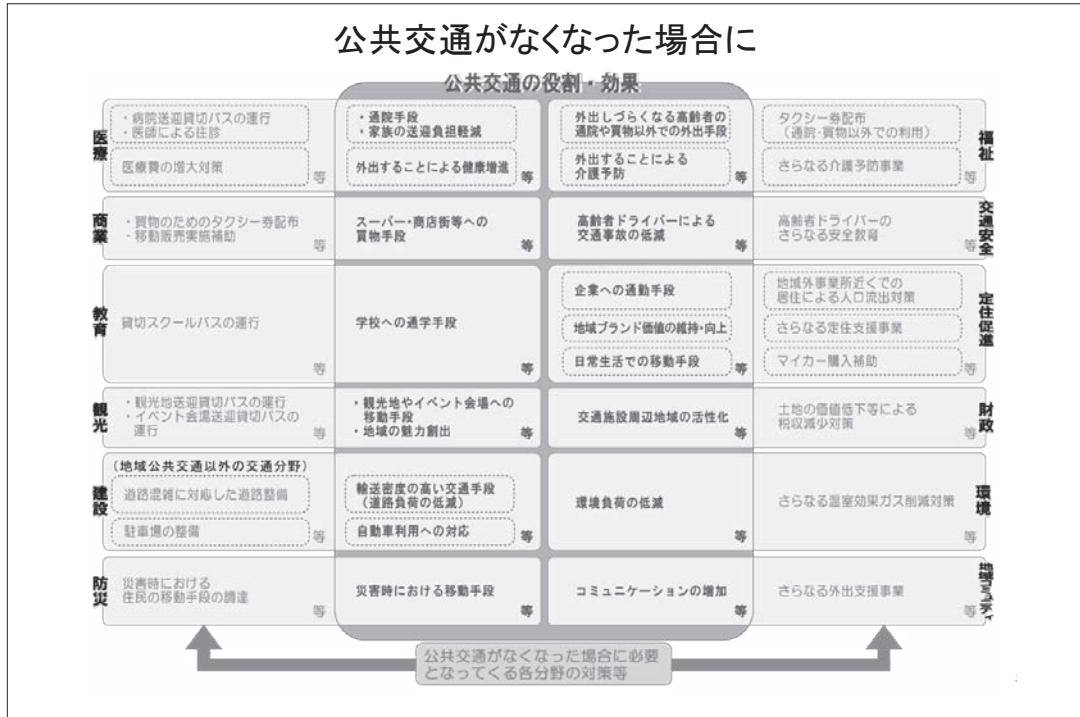


この財政支出がなくなると、廃線になります。廃線になった時には、例えば、子どもたちが学校に行くのに、スクールバスに乗らないといけません。病院が行っていた人には、病院が送迎のバスを出したりしないといけません。こういうふうには、いろんなお金が、福祉や医療分

野や様々な分野で、廃線にした公共交通の代替のバスなりを出していく。つまり、そういうお金がかなりあります。代替費用を計算して、それに対して財政支出を補う、内部補填かもしれませんが、プラスの分があれば、クロスセクター効果として、金額でカウントができます。行政12分野ぐらいいから計算できるということですが、実際計算しています(図51・52)。
 スクールバスの場合の計算をみると、これは兵庫県福崎町ですが、行政は、コミュニティバスに、約1700万もお金を出しています。コミュニティバスですから、収入がありません。赤字なので止めようという案がでてきます。止めた後はどうなるか、代替費用を計算すると、約2億円になります。それぞれの分野の費用を計算すると、約2300万ぐらいいかかります。640万ぐらいいクロスセクター効果ということ、これを続けていくと、予算の赤字を埋めて、

1700万ぐらいいの効果があり、640万の得になります。結果その補助は間違っていない、ということになります。
 クロスセクターは、このように、自分たちのやっている活動に対して、まず、様々な分野にどれだけ役に立っているかを計算する方法です(図53・54・55)。
 最後に「制度を活かそう」と書いていますが、法制はできています。今、「地域交通フォーローアップ・イノベーション検討会」が国交省であります。見本の見直し、あるいは財源の見直しをしている最中ですが、それが上手く機

【図53】



能すると、こういう地域公共交通を含めて、今よりも
 使いやすいものができていきます。労働組合の皆さん
 には、地域公共交通がたくさんありますので、地域の
 皆さんを引っ張っていく、あるいは公共交通の皆さん

を引っ張っていくような、活動を期待したいと思います
 す【図56】。

【図56】

最後に、制度を活かそう

法制度的には結構頑張っている
 「交通政策基本法」2013
 「改正・地域公共交通活性化再生法」2014

市町村が中心になることが明記

法定協議会・地域公共交通会議の活用
 行政・事業者・住民の3つの対立軸について本音
 の議論と感謝の言葉がブレークスルーを生み出す

【図54】

例えば、高校生の通学が多い路線

- ・路線バスが補助金がカットされて路線がなくなる場合
- ・(通学に対する代替費用)
 貸切スクールバス運行費用 [円/年]
 = 貸切バス利用料金 [円/日] × 必要台数 × 運行日数 [日/年] - 現在実施している通学のための地域公共交通利用補助対策費 [円/年]

□クロスセクター効果 = 代替費用 - 補助金

【図55】

兵庫県F町での計算例

分野	コミュニティバスが廃止された場合に必要となる行政負担項目	費用
医療	病院送迎貸切バスの運行 コミュニティバスを利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	通院のためのタクシー券配布 現在コミュニティバスを利用して通院している運転免許のない65歳以上の高齢者に、通院のためのタクシー券を配布するとして計上	約450万円/年
	医師による往診 現在コミュニティバスを利用して通院している運転免許のない65歳以上の高齢者を医師が往診するとして計上	約2,880万円/年
	医療費の増加 コミュニティバス利用者が車で送迎等に転換することにより、バス停まで歩かなくなることで健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加分を計上	約30万円/年
商業	買物バスの運行 現在コミュニティバスを利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	買物のためのタクシー券配布 現在コミュニティバスを利用して買物している運転免許のない65歳以上の高齢者に、買物のためのタクシー券を配布するとして計上	約810万円/年
	移動販売の実施 現在コミュニティバスを利用して買物している人のために、廃止されるバス停で移動販売を実施するとして計上	約830万円/年
観光	観光地送迎貸切バスの運行 観光施設へコミュニティバスを利用して来訪している人を、観光施設送迎貸切バスで送迎するとして計上	約1,510万円/年
	観光地送迎のためのタクシー券配布 観光施設へコミュニティバスを利用して来訪している人に、観光のためのタクシー券を配布するとして計上	約90万円/年
福祉	通院・買物・観光以外の自由目的のためのタクシー券配布 現在、通院・買物・観光以外の自由目的でコミュニティバスを利用して運転免許のない65歳以上の高齢者に、通院・買物・観光以外の自由目的の移動のためにタクシー券を配布するとして計上	約720万円/年
	財政	土地の価値低下等による税収減少 廃止されるバス停周辺の地価が低下することによる税(土地の固定資産税及び都市計画税)減少分を想定して計上
分野別代替費用		約2,330万円/年

* 各分野の費用の合計と総数(分野別代替費用)の約10万円の差は、各々の費用を10万円単位で四捨五入しているためである。

西村和記・東徹・土井勉・喜多秀行
 「公共交通の赤字とは—クロスセクター効果で測る立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の総合評価—」
 土木計画学研究発表会201806

JR西労組の取り組み

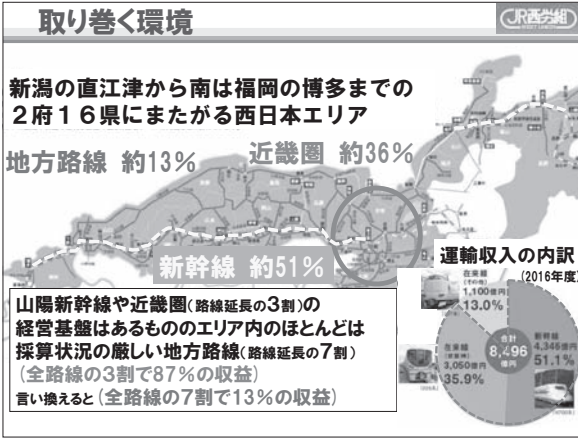
政策・調査部長(当時) 宮野 勇馬

JR西日本を取り巻く環境

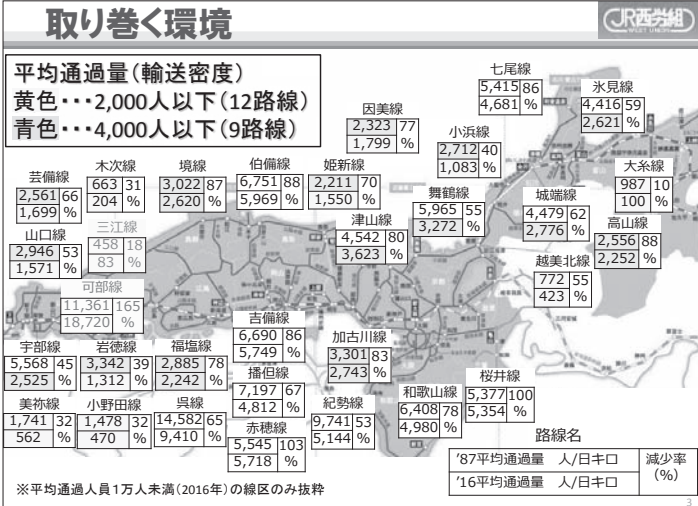
まずは、JR西日本を取り巻く環境についてです。JR西日本の運輸収入というのは、新幹線、アーバンエリアに頼っているのが現実です。路線の総延長距離の僅か3割の路線で、9割近くの収益を得ています。逆にいうと、路線延長の7割の地方路線ではたった1割、13%ぐらいの収益しか得られてないということになっています(図57)。

その地方路線の厳しい現状を、こちらにまとめています(図58)。ここにあるのは、1日あたり乗客10000人以下の路線です。2000人以下の路線が9路線あります。2000、4000というのとは何かというと、国鉄からJR

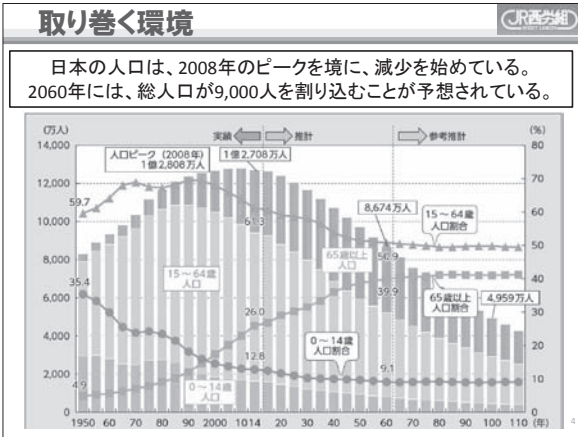
【図57】



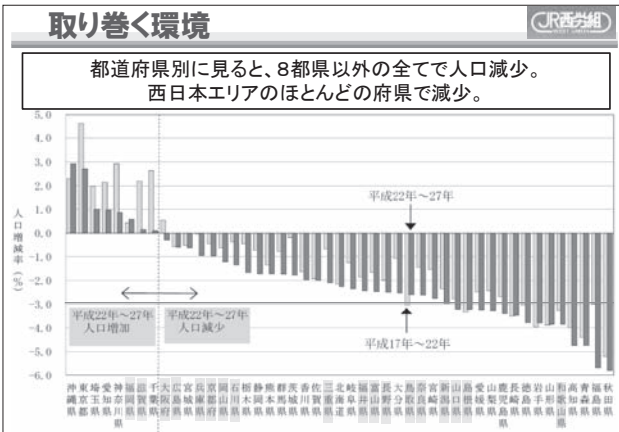
【図58】



【図59】



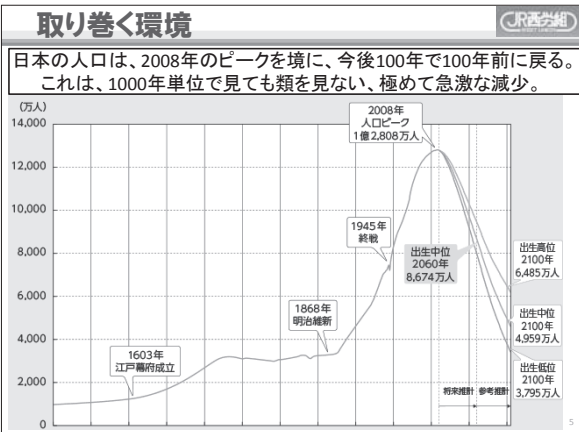
【図60】



に移行するときに、廃線の議論がなされた路線ということになっています。上が国鉄分割民営化当時の87年当時の平均の輸送密度で、下が、2016年の輸送密度ということで、多くの路線で利用が減っています。昨年廃線になった三江線も、こういった形で減少しているということで、悲しい現実となりました。一方、可部線です。一部延伸しましたが、利用客が増えていきます。そういった心強いところにも触れておきたいと思っています。

日本の人口減少については、2008年のピークに、すでに減少

【図61】



1億2800万人をピークに、すでに減少

61) ます(図60) 減ると見ると、地方別に道府県で減少と

これを見れば、代に、これから入っていき

【図60】

の道に入っています(図59)。どれくらい増え、どれくらい減ったかという、今後100年で、急に上がって急に下がっていき

【図62】

JR連合との連携

交通重点政策 2018-2019

一、制度・政策関係要望事項(予算関係)

I. 交通政策基本法に立脚した総合交通政策の推進

1. 総合交通政策の推進
2. 自然災害への対応をはじめとした鉄道の安全をまもる対策の強化
3. 鉄道インフラ基盤の強化
4. JR北海道・四国・貨物(地域の人流・物流ネットワーク)を長期的に支える仕組みの構築
5. 高齢化・グローバル化への対応と様々なニーズ・社会的要請への対応

II. 整備新幹線に関わる諸課題への対応

III. バス産業の再生・活性化に向けた対応

二、税制改正要望事項

本日、補足版を配付

西日本エリアで見ると、福岡と滋賀だけ若干増えていて、大阪を始め殆どの地方では減少している。特に厳しいのが、山口、島根、和歌山です。人口減少率が3%を超え、非常に深刻な現状にあります。

また、相次ぐ災害ということも挙げられると思います。豪雨・台風・地震。記憶に新しい去年の西日本豪雨では、たくさん被害を受けて、その復旧費用だけで、215億円という会社の発表があったところなんです。これも、厳しい取り巻く環境として受け止めなければならないと思っています。



【図63】

JR連合との連携

鉄道特性活性化プロジェクト(2012~2017)

●座長
三日月大造前衆議
→小川淳也衆議

●アドバイザー
太田和博専修大学教授

・2017年6月 最終答申

III 鉄道特性を発揮することが極めて困難な地域への対応

<提言7> 地方自治体主導の公共交通施策の確立と「チーム地域共創」の形成

これは、2016年で12回目を数えた、JR連合主催の「政策シンポジウム」です(図64)。

64。鉄道特性の発揮、公共交通の持続的な発展に向けて、「チーム地域共創」をテーマに開催しました。

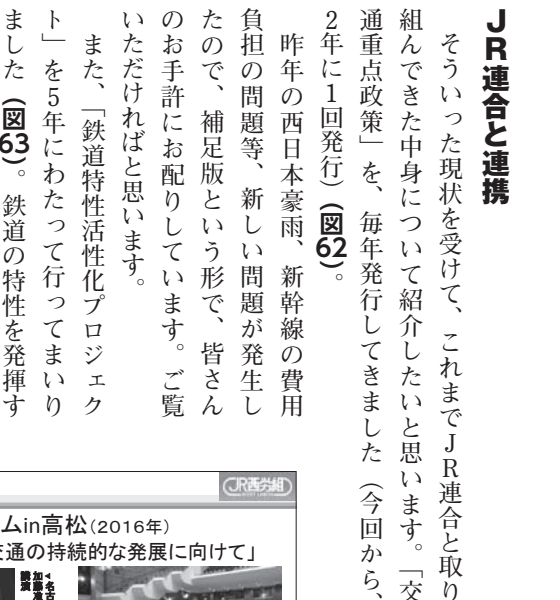
それから、国土交通省、国の実務担当者との意見交換会を毎年行っています(図65)。言うだけではなくて、実

JR連合と連携

そういった現状を受けて、これまでJR連合と取り組んできた中身について紹介したいと思います。「交通重点政策」を、毎年発行してきました(今回から、2年に1回発行)(図62)。

昨年の西日本豪雨、新幹線の費用負担の問題等、新しい問題が発生したので、補足版という形で、皆さんのお手許にお配りしています。ご覧いただければと思います。

また、「鉄道特性活性化プロジェクト」を5年にわたって行ってまいりました(図63)。鉄道の特性を発揮することが極めて困難な地方路線沿線地域への対応等、踏み込んだ提言を行っています。当時、三江線の廃止の議論がなされ、どこまで踏み込むかを真剣に議論しながら、答申を行っています。



【図65】

JR連合との連携

国土交通省実務担当者との意見交換会

◆日々、可能な限り鉄道局や自動車局を訪問し、実務担当者との情報・意見交換を実施。

◆また毎年、交通重点政策の策定とともに、国土省(鉄道局、自動車局)への要請行動・意見交換を実施している。

▲鉄道局との意見交換の様子▼

▲2018.4.17 鉄道局への要請行動

【図64】

JR連合との連携

第12回政策シンポジウムin高松(2016年)

「鉄道特性の発揮、公共交通の持続的な発展に向けて」

▲パネリストディスカッション/パネリストの皆さん

▲コーディネーター: 専修大学・太田教授(アドバイザー)

▲主催報告: JR西労組・西野敬雄部長

【図67】

JR連合との連携

国会議員政策秘書を対象とした意見交換会

▲毎年、「総会」において、「政策勉強会」を開催

【図66】

JR連合との連携

国会議員、地方議員を対象とした意見交換会

国会議員、地方議員を対象として、政策に係る理解と協働を求める取り組みを毎年展開

際の担当者として膝を突き合わせて具体的な議論をしているところなんです。さらに、国会議員や地方議員の皆さんと、意見交換会を行っています。また、議員の皆さんだけではなく、実際に政策を作る秘書の方との意見交換会も毎年実施をしているところなんです(図66・67)。

2017年の税制改正要綱は大きい税制改正でした

【図69】

JR連合との連携 JR西労組

西日本豪雨被災線区視察と国会発言
(JR連合国会議員懇談会所属の国会議員とともに)

2018.9.14 被災線区視察

2018.11.16 津村議員 2018.11.30 森山議員 石井国土交通大臣による答弁

【図70】

JR連合との連携 JR西労組

JR連合地方議員団を通じた自治体訪問

2018.3.28 平井鳥取県知事 2018.3.29 伊木米子市長

2019.1.17 大橋福知山市長

境線視察乗車

【図71】

JR西労組の政策課題 JR西労組

(1) JR西労組と地方ローカル線

- 木次線「奥出雲おろち号」の運行(1998年)
- 紀勢本線「きのくにシーサイド号」の運行(1999年)
- 可部線「乗って残そう運動」(2000年)
- 山陰本線 高速化(2003年)
- 三江線 増便社会実験(2012年)
- 可部線 廃線区間の一部延伸(2017年)
- 吉備線 LRT化(???)年)

【図72】

JR西労組の政策課題(可部線) JR西労組

(2) 可部線「乗って残そう運動」

1998年 可部線一部廃線との会社意向が示される
1999年5月「活かそう・研こう・地域の鉄道」
地域活性化をテーマに政策シンポジウム開催

可部線三段峡ハイキング

乗って残そう運動

- 可部線利用促進イベント
- 住民あげての地域おこし

2000年11月から4ヶ月間と、
2001年4月から1年間の2度
増便社会実験を行ったが、目標乗車
数に達せず、2003年12月に一部廃線

【図68】

JR連合との連携 JR西労組

2017税制改正要望実現に向けた3大臣要請行動
(JR連合国会議員懇談会所属の国会議員とともに)

2016.11.16 麻生財務大臣(副総理) 2016.11.21 高市総務大臣 2016.11.22 石井国土交通大臣

2019税制改正要望、
自然災害による鉄道被災からの
復旧・復興、防災・減災への
支援強化実現に向けた
国土交通副大臣要請行動
(2018.11.29)

ので、署名も皆さんにご協力をいただき、3大臣に直接提出するなど、要請行動を行いました(図68)。昨年は、11月29日に、西日本豪雨の要請・要求等、国土交通副大臣への直接要請行動を行ったところです。

さらに西日本豪雨については、国会議員懇の先生方と実態を把握するために、被災地の視察を行いました。実際、8月の炎天下の作業で、復旧作業をしていただいているグループ会社の方が、組合員のみならずと実際現地にいながら、なぜここに重機が入れないのか、

実際に国会の場で、津村議員に発言をしていただき、答弁を引き出させていただきました(図69)。

また、地本の皆さんのご協力を得ながら、JR連合地方議員団のみなさんと、去年は、平井鳥取県知事・伊木米子市長、今年も、初の組織内市長であります大橋福知山市長のご協力に、訪問をさせていただきました。皆さんのおかげで、こういった自治体訪問ができていくことに改めて感謝を申し上げます(図70)。

JR西労組の政策課題

今まで、地方ローカル線について、取り組みを行ってききました。地方ローカル線以外にも、新幹線の「のぞみ号の新神戸駅停車」等、いろいろ取り組みしてきましたが、ここでは、地方ローカル線を巡って、今まで行ってきた西労組の取り組みをまとめていきます。木次線の「奥出雲おろち号」を皮切りに、和歌山地本の提言で、「きのくにシーサイド号」が生まれ、山陰本線の高速化にも取り組んできました(図71)。

可部線「乗って残そう運動」

可部線と吉備線のLRT化に絞って、説明をしてまいりたいと思います。

まず、可部線ですが、先ほど土井理事長のほうから「乗って残そう」ではなくて、「乗って創ろう」なんだという力強い提言がありました。今から20年前、「乗って残そう運動」というものを、可部線の廃線について議論が上がった時に、行ってきました。

実際に、第2回の政策シンポジウムを開催し、アイデアを組合の皆さんから集約をして、「乗って残そう」運動に取り組んできました。

会社も、社会実験というものを2回に亘って行いました。1回目は、かなりいいところまでいきました。ところが、もう一回延長できるかというところで、なかなか続きませんでした。ここは反省するところもあると思います。やはり、乗るだけではだめです。地元のみなさんを巻き込んで、定期的なお客を増やさないといけません。残念ながらそこまで届かず、2003年12月に一部廃線になってしまいました(図72)。


ただ、地域のみなさんと一緒にやってきた「乗って残そう」運動は、法律の後押しもあり、しっかりと地域に種を残し、結果的には、2017年、1・6キロ

【図74】

JR西労組の政策課題(吉備線LRT)

(4) 吉備線(桃太郎線)の概要

●LRT化予定のJR吉備線



- 岡山駅と総社駅を結ぶ
- 全長20.4km、非電化・単線
- 駅数 8駅(岡山駅、総社駅除く)
- 輸送密度 5,749人/日(2016年度)
- 関係市町村(1県2市) 岡山県、岡山市、総社市

●平均通過人員が1万人/日未満の線区

順位	線区	1987年度	2016年度	1987比
1	呉線	14,582	9,410	64.5%
2	伯備線	6,751	5,969	88.4%
3	吉備線	6,690	5,749	85.9%
4	赤穂線	5,545	5,718	103.1%
5	桜井線	5,377	5,354	99.6%

【図73】

JR西労組の政策課題(可部線)

(3) 可部線一部延伸

2007年 「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」制定
 2011年2月 広島市が可部駅から約2kmを電化・復活させる方針表明
 2013年2月 広島市とJR西日本が一部延伸に合意
 2017年3月 可部駅-あき亀山間(1.6km)が延伸開業



一度廃止されたJR路線の復活は全国初

【図75】

JR西労組の政策課題(吉備線LRT)

(5) LRTとは

LRT・・・Light Rail Transitの略。
 直訳すると、輸送力が「軽量」な公共交通機関のこと。

国交省では、「LRT(次世代型路面電車システム)」と訳し、「低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム」と説明している。



【図76】

JR西労組の政策課題(吉備線LRT)

(6) 吉備線LRT化の経過

- 1999年 1月 RACDA(※)とJR西日本が勉強会を開催
 (※ RACDA・・・路面電車と都市の未来を考える会)
- 2003年 2月 JR西日本がJR富山港線とともに構想を発表
- 2004年 2月 国会にLRT推進議員連盟が発足(超党派、三日月事務局長代行)
- 2004年 5月 第6回政策シンポジウムで吉備線LRT化を題材に
 (パネラー: RACDA 岡会長)
- 2006年 8月 岡山支部第1回LRT学習会を開催(講師: RACDA 岡会長)
- 2006年12月 岡山支部 富山ライトレール視察
- 2009年 4月 岡山県中央メーデー会場にて、LRTパネル展開催
- 2014年 8月 岡山、総社市長とJR西社長が初の三者会談
- 2016年 5月 三者会談で2017年度末迄に合意点を見出すことで一致
- 2018年 4月 三者にて、吉備線LRT化の正式合意

【図77】

JR西労組の政策課題(吉備線LRT)

(7) 第6回政策シンポジウムを岡山で開催



LRT導入が検討されている岡山市にて、2004年に開催 鉄道特性の発揮、地域活性化の強化を訴える

区間にわたって延伸・改良しました。みなさんも新聞報道等でご覧いただいたかと思いますが、もともと架線がなかったところを電化して延伸したということになります。

一度廃止されたJR路線の復活は全国初

桃太郎線LRT化を起爆剤に

次に、「桃太郎」の愛称がついた、吉備線・桃太郎線の概要です(図74)。

JR西労組の政策調査委員会を開き、各地本の皆さんに桃太郎線に乗っていただきました。岡山から総社まで、10・4キロ。乗ると40分ぐらいかかります。駅数は途中8駅。輸送密度が6000人ぐらいいです。決して、すぐに廃止が議論されるような路線ではなく、何か活力・起爆剤として工夫すれば、もっと活用できる路線なのではないか、という期待感を感じさせるのが、「吉備線(桃太郎線) LRT化」です。

LRTとは何か。一般的には、低床型の車両で、広島でよく走っている路面電車、最新型の路面電車をイメージしていただいたいと思います。鉄道の特性を活かしながら、なおかつ乗り降りしやすい。そういったシステムで、次世代のシステムだと言われています(図75)。

この吉備線LRT

化の経過ですが、構想の発表は古く、今から20年前に遡ります。今日もラクダの岡会長に来ていただいています。当初の政策シンポジウムから関わっていただいたり、岡山支部の学習会にも来ていただいたりしています。

毎年、メーデー会場で、LRTパネル展を、行ってきました。岡山地本で行ったLRTパネル展も、ラクダの協力を得ながら行いました(図76)。

15年前の第6回政策シンポジウムにも、岡会長に来ていただきました。また、山陽新聞の岡山様にも来ていただきました。懐かしいお二人の方が、また同じ席で、パネルディスカッションをしていただくということは、我々としても、非常に嬉しく思います。

当時、萩山委員長は、JR連合の執行委員をされており、「21世紀の鉄道ビジョン」の基調報告を行っていただきました。この時以来のパネルディスカッションが行われるということで、私

をいただきました。非常に密接な関係を築いていただき、改めて御礼を申し上げたいと思います(図79)。

吉備線(桃太郎線) LRTとは話が変わりますが、危機意識を共有しておきたいことがあります。

輸送密度500人を切っている路線というのは、ある意味交通体系を考えるに、廃線の危機を抱える路線



【図79】 JR西労組の政策課題(吉備線LRT)

(9) 自治体との関係強化

岡山市の楠木忠司議員、総社市の小西義巳議員のご尽力のもと、岡市長と直接、意見交換を実施

第29回JR西労組中央本部定期大会

岡山・総社両市長と直接、意見交換を行っていただき、2017年の第29回JR西労組中央本部定期大会には、大森市長にもお越しをいただき、「岡山の地域活性化と公共交通」といったタイトルで、特別講演



【図78】 JR西労組の政策課題(吉備線LRT)

(8) LRTパネル展を開催

連合岡山メーデーに合わせ、RACDAと共催で2009年以降毎年出展

も非常に楽しみにしております(図77)。

LRTパネル展は、ラクダと共催で、2009年以降、毎年出展するなど、JR西労組としても、この吉備線LRTに積極的に関わってきたことになりました(図78)。

今日は、楠木議員、小西議員にもお越しをいただいています。岡山・総社両市長と直接、意見交換を行っていただき、2017年の第29回JR西労組中央本部定期大会には、大森市長にもお越しをいただき、「岡山の地域活性化と公共交通」といったタイトルで、特別講演

【図80】

さいごに(地方ローカル線課題を踏まえて)

- 来島社長「輸送密度500人を切っている路線は、あるべき交通体系を議論する必要がある」
- 今こそ「企画提案運動」を!
- まずは、地方議員を通じた自治体訪問から

だということ。JR西日本の社長が、JR発足30年のインタビューのなかで答えていました。

三江線が廃止された石見支部の組合員から、事あるごとに是非伝えてほしいと言われているのは、「廃線になる前にもっとやることがあったのではないかと」ということを今更ながら、後悔をしている」という言葉です。

皆さんには、後悔のない取り組みを行っていただきたい。このことを、是非みなさんと、共有していただきたいと思っています。

人口が減ってきているこういう時代ですから、是非企画提案運動を行っていきたいと思います。また、地方議員を通じた自治体訪問が、大事になってまいります。各地方から皆さんお越しだと思います。地方の自治体訪問も、是非お願いしたいと思います(図80)。

最後に、JR西労組には、自治体

【図81】

JR西労組議員団会議所所属メンバー ※本人または家族がJR西日本出身の方々です。

<p>米子地本</p> <p>福間裕隆 米子支部長 米子支部長(米子電区) 就任期:2022年4月</p> <p>中田利幸 米子支部副支部長 米子支部副支部長(米子電区) 就任期:2022年4月</p> <p>山下隆夫 下関支部長 下関支部長(広島電区) 就任期:2022年4月</p> <p>酒本哲也 山口支部長 山口支部長(広島電区) 就任期:2022年4月</p> <p>楠本忠則 広島支部長 広島支部長(広島電区) 就任期:2022年4月</p>	<p>京都地本</p> <p>三日月大造 京都支部長 京都支部長(京都電区) 就任期:2022年7月</p> <p>梶原英樹 京都支部副支部長 京都支部副支部長(京都電区) 就任期:2022年7月</p> <p>大伴雅幸 長岡支部長 長岡支部長(京都電区) 就任期:2022年10月</p> <p>近藤宏和 前向日支部長 前向日支部長(京都電区) 就任期:2022年7月</p> <p>藤本 悟 美濃支部長 美濃支部長(京都電区) 就任期:2022年3月</p>	<p>金沢地本</p> <p>藤本 悟 美濃支部長 美濃支部長(京都電区) 就任期:2022年3月</p>
<p>徳島地本</p> <p>羽良和弘 徳島支部長 徳島支部長(徳島電区) 就任期:2021年9月</p> <p>岡山地本</p> <p>小西義巳 総社支部長 総社支部長(岡山電区) 就任期:2022年9月</p> <p>大西洋平 岡山支部長 岡山支部長(岡山電区) 就任期:2022年4月</p> <p>楠本忠司 岡山支部副支部長 岡山支部副支部長(岡山電区) 就任期:2022年4月</p>	<p>神戸地本</p> <p>栗山雅史 兵庫支部長 兵庫支部長(神戸電区) 就任期:2022年4月</p> <p>大坂地本</p> <p>田尻 匠 奈良支部長 奈良支部長(奈良電区) 就任期:2022年4月</p> <p>福山地本</p> <p>大橋 一夫 福山支部長 福山支部長(福山電区) 就任期:2020年6月</p> <p>札幌地本</p> <p>梶原和昌 札幌支部長 札幌支部長(札幌電区) 就任期:2023年9月</p>	

JR西日本にゆかりのある人が各地で活躍しているよ。

JR西労組の政策実現と政治との関わりを認識しよう!

会社との交渉で決まること 労働条件など

会社 JR西日本

労働組合 JR西労組

法律や制度で決まること 税・社会保障など

国・地方自治体

国会議員 地方議員

税制や社会保障などの労働の関係を解決しない問題については国や地方の議会でも解決しようとする活動、議員活動、政策要求運動などを行っています。また、議会や労働組合の声を代弁してもらうために国会議員や地方議員に働きかけを行っています。

働き方改革として、長時間労働の是正や過重労働の撲滅、同一労働同一賃金の課題などに、私たちの働く声や声を国の政策に反映させる必要があるんだ。

交通政策をすすめる会の活動内容

■以下の議員に支援(寄付)を行います。

- JR連合国会議員懇話会議員
- JR連合「21世紀の鉄道」を考える議員フォーラム議員
- JR西労組議員団会議所所属議員
- 組織内からの自派・国会議員・地方議員

■支援内容

- 1) 活動支援金への支出(寄付) ① 議員活動に対する支援として年単位で支出 ② 選挙ごとの立候補に対する支出
- 2) その他交通政策をすすめる会の目的達成のための活動費

■会費は、夏季手当・年末手当時に各500円です。

■毎年2月に定期総会を開催します。

■活動経緯、収支報告を報告・承認、ニュースを発行し会員に周知します。

テーマ 「LRTを活かしたまちづくりにむけて」

コーディネーター 一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長 土井 勉氏



土井 勉氏

【土井】パネルディスカッションを進めさせていただきます。宮野政策部長の発表で、3割の路線で9割の利益を稼いでいるという話がありました。実は、3割、9割はとっても大切な数字だと思うのですが、7割の地域が、3割を支えているという見方もできると思います。

そういう意味では、7割の地域が弱ってしまつて、3割のところも都市と全体の活動としては下がっていくので、全体のバランスを取りながら地域を支えていくためには、何をしていたらいいのかということが、このパネルディスカッションの隠れた課題だと感じました。

最初に、自己紹介を兼ねて、5分程度、地方における公共交通、鉄道の役割、あるいは重要性についてお話いただいた後で、みなさんと意見交換したいと思えます。

文化が大爆発をして、まちが生き生きする

桃太郎線LRTを点火プラグに

【岡】私たちの組織（ラクダ）は、出来て二十数年です。吉備線のために作ったようなところもあるのですが、もともとは、路面電車の環状化を、岡山のまちの中で

やろうということ、作りました。

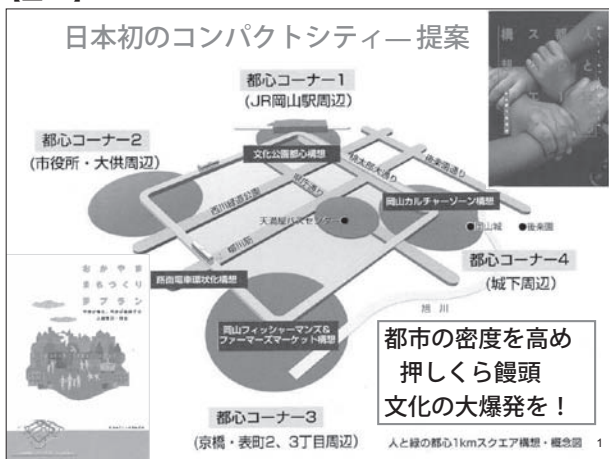
私たちは、まず、岡山商工会議所で、平成元年から1キロスクエア構想のなかで、路面電車の環状化を議論するためにできた組織です。この路面電車でぐるぐる回る、1キロスクエア構想というのが、実は日本初のコンパクトシティの提案だと思います（図82）。

岡山では環状化ができませんでしたが、30年経って、ようやく全国に広がり、富山で路面電車が環状化しました。札幌は20年かけて、ようやく環状化ができました。私たちが思っているのは、電車・バス・自転車でも、とにかく便利に移動したい、楽しみたい、お酒も飲み

たい、という事です。

ただ、電車

【図82】



【図83】



はやはりいいです。物事が軌道に乗るといいですが、自動車は、ハンドルがついているので、どこでも行けるのですが、車というのはどうでしょう。雨には向いていますが、事故のリスクがあります。

しかし、軌道に乗るといえるのは、やっぱりお金がかかります。いろいろ作らないといけません。それがゆえに駅を作つて、しっかりとここが中心地だというのが分かるという意味で、覚悟してまちづくりをやる契機になります。日本は細長い国なので、たくさん鉄道を作つて、たくさん駅を作ってきました。赤字路線がたくさんあるかも分かりません。しかし、鉄道の文化が日本の経済を実は作ってきたのだという、その誇りを忘れてはいけないと思うのです。

私は、ライトレール推進のためにラクダを作り、98年には、バスマップを作りました。ライトレールと言っても、バスがないライトレールで意味があるのかということ。バスがあつてこそ、駅まで行つてということ。バスと協働しなくてはいい。ということでバスマップを作り出して、私は、バスマップサミット実行委員長をやっています（図83）。

また、お祭ものをみなさんに訴えかけるということで、96年から、「路面電車まつり」ということを始

【図84】

第24回岡山 Okayama Tram Festival 2019
路面電車まつり
SDGs みんなの交通おかやま MaaS
6月8日(土) 10:00 ~ 16:00 岡山電車会館
会場：岡山駅東口広場/岡電東山車庫

☆ミニMOMOに登場(乗車無料、小学生以下対象)
(午前10時より出発式を開催)
☆SDGs みんなの交通おかやま MaaS 交通井戸端会議
☆RACDA ライトレール 鉄道模型 展示運転
☆ももちの地域の拠点づくり
☆地域公共交通連携研究会 展示
☆交通ESD 環境に関するパネル展示
(岡山市 環境省中国四国地方環境事務所)
☆山陽学園コーナー
☆鉄道グッズ販売、飲食コーナー
☆平和の樹コーナー
☆ももちコーナー
☆その他

☆お楽しみイベントプログラム
① 10:00 ~ テイクスタ・子・ブルースプリングス
② 10:40 ~ NBD/Neo Bellydance Company
③ 11:10 ~ 矢野啓三郎グループ
④ 11:40 ~ beZen 舞空
⑤ 12:10 ~ 歌のおじさんあおにい
⑥ 12:35 ~ Plan みちゆ
⑦ 13:05 ~ 岡本博司
⑧ 13:30 ~ 高橋淳子(シゲフミグラフィ)
⑨ 13:55 ~ team Masaki
⑩ 14:25 ~ 刀刺女子 Osafune
⑪ 14:50 ~ まちだこうろう
⑫ 15:25 ~ 清水ゆき

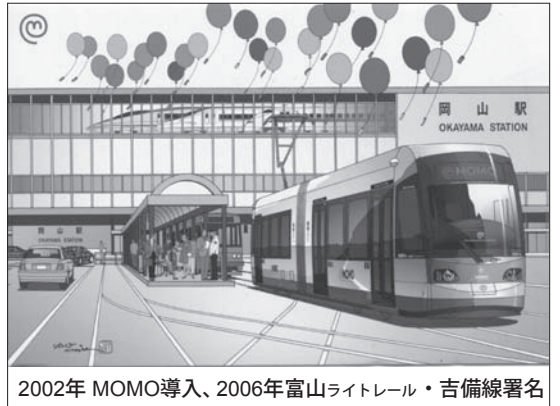
☆お楽しみイベントコーナー
チャギントンバス(岡電)、チャギントン電車(和歌山電鉄)、「チャギントン」のミニ電車(岡電ファミリー)のご紹介
☆のりものまつり〜【展示車両は都合により変更】バカ〜白バイに乗ってみよう(岡山中央警察署)
路面バス 岡山〜台北線の利用促進ラッピング電車 E201号
岡電バス スカイビューバス KK-MK29HJ
タクシー 岡山交通 JPN TAXI(シャバタクシー)
☆岡電・RACDA 展示コーナー 展示バス 展示車両 バス製作会室で写真撮影
参加費用必要 小学生対象 各回10名 集合時間 10:30 13:30の2回
岡電バスで1000より受付開始定員になり次第終了
☆みんなであそぼう!
鉄道模型展示運転とライトレール
たまご代理店とじゃんけんをしよう!
☆お楽しみアイテム
テラスおしゃれなブックカフェに EXCAFÉ、
西本、読書軒(はんみょうけん)
☆岡電・RACDA・玉野市電保存会コーナー
グッズ販売
☆東商デパート サプライズコーナー(予定)
☆山陽女子高校 コーナー ポップコーン販売

路面電車まつりには公共交通機関でご乗車ください
路面電車一日乗車券(大人400円 子供200円)を後で
会場でお買い上げください
(お乗車可能区間でも乗り降り自由)
お乗車は是非乗車してください

主催 NPO 岡山交通ラダ(RACDA)
共催 岡山電軌連合会
協力 岡山市、岡山市教育委員会、岡山ESD推進協議会、瀬戸内市文化協会、環境省中国四国地方環境事務所、
岡山大学、岡山県立岡山商業学校、岡山交通、岡電バス、岡山県立岡山商業学校、
岡山県観光連盟、岡山中央警察署、岡山交通、岡電バス、岡山県立岡山商業学校、
山陽女子中学校、高橋淳子、刀刺女子保存会、日本赤十字社岡山県支部、西本読書軒、高子ブックを守るママちゃん会、
平和の樹、ももちの地域拠点づくり協議会、MOMO 岡山駅、岡電バス、EXCAFÉ

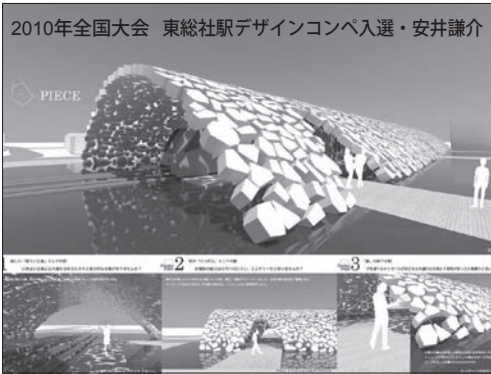
めて、それを24回もやっています(図84)。
結局、コンパクトシティというけれど、文化が大爆発をして、まちが生き生きするのです。ガソリンエンジンで分かるように、ガソリンを圧縮して、そこにポンと点火するから爆発して走ります。まさに、点火プラグの役割をするのが、LRT、鉄道であったりします。こういう概念でいいのではないかと思います。
私たちは、2002年にMOMOという車輛を導入しました。このMOMOのデザインは、私たちラダが無料で水戸岡さんに頼んだのです(図85)。
このMOMOという電車は、吉備線に入れるように、新潟鉄工さんにお願ひし、そういう構造にしていたので、富山にも採用され、高岡・福井にも採用されて、今度、宇都宮のライトレールにも同型のものが、採用されます。これは、鉄道軌道の両方を走るような仕組みにしており、タイヤの厚みを120mmではなく、130mmにしてあります。そうしないと、JRのポイントを割り込みます。こんなことを、我々は知っています。

【図85】



【図86】
ここは是非、吉備路のムードを作れないかなということ、このようなデザインが選ばれました。これは百数十人の中から、私が一番気に入った入選作品です(図86)。

【図86】



総社市に鬼ノ城(きのじょう)というパワースポットがあります。鬼ノ城のムードも素晴らしいですが、

ます。そうすることで、ライトレールの車両をようやく作り上げました。
2010年に、科学教室の協力をいただいで、全国規模の東総社駅のデザインコンペをやりまできた。吉備路にできるライトレールなので、

【パネリスト】

岡山市都市整備局 次長
平澤 重之 氏



【プロフィール】

- 1964年(昭和39年) 岡山市生まれ
- 1987年(昭和62年) 岡山市入庁
- 2013年(平成25年) 自転車先進都市推進担当課長
- 2015年(平成27年) 道路計画課長
- 2017年(平成29年) 交通政策課長
- 2018年(平成30年) 都市整備局次長(都市・交通部長兼務)

NPO法人 公共の交通ラダ(RACDA) 会長
岡 将男 氏



【プロフィール】

- 全国路面電車ネットワーク運営委員長
- 全国バスマップサミット実行委員長
- 1954年岡山市生まれ。東京大学経済学部卒。

鉄道模型歴52年、ホバークラフト京橋就航運動からまちづくりに関わり、京橋朝市創立、岡山城築城400年ソフト事業委員長を経て、路面電車とバスの全国ネットワークの「ロビイスト」を名乗る。

著書に「岡山の内田百閒」、「吉備邪馬台国東遷説」共著「路面電車とまちづくり」、「バスマップの底力」

こんな駅が一箇所あったら、これだけで観光したいと思えます。これが一つあったら、世界から建築家たちが見に来ます。これが観光なのです。こういう投資をやっていかないとまちは変わらないということだと思います。こういう仕掛けをいろいろやってきました。

コンパクトでネットワーク化されたまちづくりを

【平澤】岡山市役所の都市整備局の平澤と申します。

岡山市においても、皆さんもよく耳にされている「少子高齢化」で、これから人口減少を迎え、総合計画において、持続可能なまちづくりということを進めています。その中で、大きな柱が、先程来、土井先生からお話がありました。コンパクトでネットワーク化されたまちづくりを進めていくことです。今、それを担っている部署にあります。

コンパクトというところでは、昨年度、都市計画のマスタープランを改定したところで、現在、立地適正化計画を策定しているところでございます。

それから、もう一つのネットワークという部分では、交通政策があります。岡山駅前広場に路面電車を乗り入れること、バス路線の再編、今日話題の中心であります吉備線のLRT化などに、一致して取り組んでいるところです。

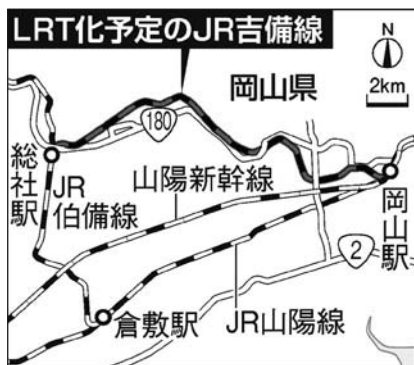
周辺部においては、生活交通の確保についても取り組んでいるところです。我々も行政の中で、今日話題になっております交通政策について、一生懸命進めているところです。

【王井】コンパクトネットワークの岡山市を目指すということですが、それと同時に公共交通についても力を入れていくというお話をいただきました。平澤さん、「ももちゃり」の話など、次にお話しただければありがたいと思います。

四半世紀かかってやっと

【岡山】私も駆け出しの頃から、ずっと交通政策を取材していて、古い話になりますが、25年位前から、都市計画の中で、路面電車が、有効なものだということ、ヨーロッパの事例で知りました。路面電車をまちづくりの真中に据えて、ヨーロッパの都市が再生していったように、岡山の都市体制にも有効だろうということ、クロスセクター構想が出てきました。そして、そう進むだろう、そう進めるべきだと考えていました。そこから苦難の時代が長く続くことになりました。路面電車でまちづくりなんて言う、当時は誰も相手にしてくれませんでした。路面電車に何ができるのかなど、どれだけ馬鹿にされてきたか、ほんとに屈辱の歴史でした。

国交省も、今でこそ推進していますが、当初は、私が東京支社に行って都市計画課長と懇談しても、「何それ？」みたいな話から始まりました。岡山市も、交通政策について、今や立派な部署を設けていますが、岡山市に交通政策なんて、ほとんどないのではないかと岡会長と話していました。あるのは道路政策だけで、あっても放置自転車対策ぐらいという時代が結構長く続きました。



冬の時代の中でも、2003年、JRが、富山港線と吉備線のLRT化を打ち出しました。富山は本当に進みましたが、岡山の吉備線は、言ってみても、ほとんどまともな話にならない感じで、

【パネリスト】

JR西労組岡山地本執行委員長
大瀧 浩二氏

【プロフィール】

1963年（昭和38年） 岡山県真庭市生まれ
1982年（昭和57年） 国鉄入社
1987年（昭和62年） JR移行
1991年（平成 3年） JR西労組結成
1995年（平成 8年） JR西労組 岡山支部 執行委員
1996年（平成 9年） JR西労組 岡山支部 副委員長
1997年（平成10年） JR西労組 岡山支部 書記長
2005年（平成17年） JR西労組 岡山地本 執行委員
2009年（平成21年） JR西労組 岡山地本 副執行委員長
2015年（平成27年） JR西労組 岡山地本 執行委員長



山陽新聞社 編集局 編集委員長室長
岡山 一郎氏

【プロフィール】

1960年（昭和35年） 岡山市生まれ
1983年（昭和58年） 山陽新聞社入社



社会部記者として岡山交通記者クラブに所属したほか、1996年（平成8年）～2001年（平成13年）は東京支社記者としてJR記者クラブ、運輸省（国土交通省）記者クラブ、首相官邸記者クラブなどに所属、交通や都市問題の取材にかかわる。

政治部副部長、東京支社編集部長、政治部長、論説委員会副主幹などを経て2016年（平成28年）9月から現職。



岡山 一郎氏

長い間進みませんでした。

雰囲気が変わってきたのは、ここ10年以内ぐらいです。岡山市も、以前であれば市の幹部にLRTのことを言えば、鼻で笑われるぐらいのこと

ことでしたが、だんだん、変わりつつあるように見受けました。岡山市の交通戦略というものを作ったのが、10年ぐらい前です。それを見てびっくりしました。今までとは違って、海外のことなどについて、いいことが書いてあり、公共交通を進めるのだ、車から人へのまちに転換するのだと、書いてあるのです。

しかし、やっていることは、全然違います。そんなことを実行に移そうとする気配がないことは、心ある人は分かっています。そのことが徐々に実行され出して、そういう都市政策を全面的に打ち出し、市長も同調して、変わってきて、やっと今、LRTのこと、路面電車や駅であったり、交通政策自体を変えようという動きになり、「ももちやり」も含めて、変わってきたというのが、今の状況であると思います。

やっと変わってきました。これを現実のものとして前へ進めていきたいと思っています。ほんとに四半世紀かかっている話だと思います。

岡山は、もともと理念だけは先行していました。理念だけじゃなくて、実の伴うものにしていくということが、これから必要だと思います。

【王井】冬の時代から何がきっかけで、理念だけでも変わってきたのかということも、みなさんとお話したいので、よくご存じの平澤さんや岡さんにお話いただければありがたいと思います。

課題解決に向け認識の共有化を

【大瀧】今回のシンポジウムは、JR西労組として、2004年以降、15年ぶりに再び岡山の地で開催していただけたことを、大変光栄に感じております。

現場で働く者の視点で、少しでも問題提起できたらと思っています。

岡山地本としても、これまで、鉄道やバス、公共交通を活かした地域活性化の取り組みということで、組織内議員の楠木岡山市議、小西総社市議にも、尽力いただいで、沿線自治体との懇談活動を取り組んでいます。

とりわけ、吉備線のLRTについては、2003年に、JR西日本が、富山港線とともに、吉備線のLRT化構想

を発表したのが、きっかけです。それ以降、岡山地本としても、学習会の開催であつたり、金沢地本の皆さんにも尽力を

いただいで、意見交換の取り組みであつたり、富山港線の体験乗車

といったことにも取り組んできました。

合わせて楠木岡山市議が

現在検討されている駅の場所の「案」(山陽新聞2019年1月29日記事より)



会長を務めています岡山市LRT議員連盟のみなさんとも連携をしながら、商工会や市議会との政策懇談会の取り組みを進めています。

また、2009年以降は、ラクダの岡会長にも世話になりながら、連合岡山のメンバーでも、パネル展などを開催して、PR活動を展開してきています。

昨年の4月に、岡山市、総社市、JR西日本の3者が、吉備線のLRT化で、合意したということは、我々の運動が大きく前進したと思っています。また、実現に向けて本格的に、リスタートしたと思っています。

ただ、実現するまでには、まだまだ多くの課題が残っていると思いますが、政策シンポジウムの中で、みなさんとともに、認識の共有化が図れたらと思いますので、よろしく願いいたします。

【王井】大瀧さんのお話で、LRT導入実現はいいことであり、だいたいの方向は決まったと、これを次にどう活かしていくかが大きな課題だというお話をいただきました。公共交通、特にLRTのような路面電車は知らない、全然関係ないと思っている行政の方や市民の方がたくさんいらっしゃるけれども、何をきっかけに、交通戦略の方向が転換されてきたのかという点について、お話ししていただけたらありがたいです。それから岡さんに、是非、ラクダとはいったい何の略かをみなさんに紹介していただければありがたいです。

「楽しくないといけんやろう」

【岡】ラクダというのは、動物のラクダをもちろん考えているわけですけど、自動車が下手すれば300キロでぶつ飛ばす、新幹線も300キロですが、そんなに急いでどこへ行くみたいな話で、直訳としては、RAIL TRANSPORT SYSTEM AMENITY & COMENITY & DESIGN ASSOCIATIONでRACDAになります。こ

【図87】

人生35年／85年は電車バスが必要
We use public transportation 35 ears/85years

20歳車購入

70歳免許返上

車購入までは、公共交通が必要
成人も飲酒時や障害を持てば公共交通が必要
70歳以上は免許返上すれば、公共交通が必要
シルクロード=自動車=スマホ
=コミュニケーションツール

【図88】

電停調査の結果・暫定 2018/1

- 全国18事業者 1120電停(阪堺線82電停)
- 車椅子かろうじて可能751電停 67%(57電停 70%)
- 屋根整備率 911電停 81%(66電停 80%)
- ベンチ整備率 574電停 51%(66電停 80%)

• 全電車	701輛	(38輛)
• 低床電車	115輛	(3輛)
• 高床完全対応 (都電・世田谷)	46輛	23%(8%)

道路事業として、都市のバリアフリーを大胆に

【図89】

一般会計の1%を電車バスに!!!

- バリアフリー対応費用は、全面公費で
- 福祉予算→経済政策・地域への再投資
- 電車バスは限定付タダでもよい
最近欧米で始まる、トルンなど
- いなべ市180億の1%コミバスはタダ 1億8000万円
スクールバスも別途 4000万円
- 名古屋市一般会計 1兆2973億円
名古屋市高齢者バス補助140億?の問題化
- 堺市 一般会計 4184億円
高齢者支援 4億0670万円
モノレール検討・都心交通実験 2069万円

行政のリーダーシップ
岡山駅前広場のバスの方面別化に着手
〔平澤〕なぜ、このLRTの話が出てきたかと

「王井」何故、公共交通の冬の時代から、皆さんの方から公共交通が大事だと思えるようになってきているのかという話をいただきました。説明するほうも、いろんな説明の仕方があり、関心を持ってもらう人たちの幅が広がってきたので、分かりやすく、データを見える化して、味方の人を増やしていくということがとても大事だということが、今のお話からもよく分かったように思います。

来たのかという印象を持っています。

の中に、まちをデザインする、とりわけAMENITYが入っています。「楽しくないといけんやろう」みたいな。そういう概念がたくさんあって、楽しいまちな人が集まるだろうと、そこに尽きます。経済の付加価値もそこに尽きるのではないかと思います。

私たちは人生85年のうち35年、電車・バスが必要です。最初の20年で、先程、送迎の話ができましたが、子どもが学校に行くようになると、送り迎えに親は縛られます。車が運転できると、70歳を超えたら危ないのと、私のように毎日飲んでいる人は、交通が不自由です。

こう考えると、人生の中でずいぶん車が必要だと訴えるためには、結局25年悩んで、こんな図を一生懸命作っていったのです(図87)。

ちょうどオリンピック・パラリンピックが開催されるので、昨年、電停(路面電車停留所)がバリアフリーになっているかを調べました(図88)。1120の電停のうち、かろうじて車椅子が使えるところが751電停で、67%です。かろうじてというところがすごい

ポイントで、MOMOは入れたのですが、やっぱり誰かの介護がないと、車椅子はほとんどが入れません。これを「かろうじて」と何故集計したかというのと、100%一人で行けることをピックアップしようと思うと、数十しかなく、こういう数字に修正しました。この全体を見ると、低床電車が115輛。701輛中115輛です。世田谷線とかは、高床でバリアフリー化になっていますが、全体の23%しか車椅子が入れるバリアフリーになっていません。

結局20年、我々の運動をやってきて、低床電車なんかは2割しか入っていません。20年で2割、100年経ってもできないということで、我々の運動は失敗したのではないのかと思うことがあります。

そこで、こういう数字を国交省に持っていく、やはりバリアフリーは、国の仕事ではないかと話をさせていただきました。続けて話しておきますと、一般会計の1%ぐらいを電車・バスに使えばいいのではないのかということ、調べてみたところ、名古屋市は、1%

ぐらい使って、公営のバス・電車・地下鉄で、140億を使っているようです。堺市は、80億ぐらいで、高齢者支援が4億となっています(図89)。

岡山市の場合は、中心街のバスをほとんど使っていませんので、平澤さんが頑張られて、「ももちゃり」が3億円という数字が出ていました。自転車も公共交通のですので、そういう意味で、岡山市の財政規模が3100億ぐらいで、1%の30億ぐらい使っていると、かなり違うのだらうと思います。そのように使っているところも、結構あるということが分かりました。

お金の使い方を、私たちも勉強するようになってきましたが、まちづくりに参加することは、お金のことをきっちり議論することだと思います。最初のうちは、行政に反発ばかりしていたのですが、徐々にみなさんの苦勞が分かってきて、車社会の中で、公共交通をどう作っていくか、これだけ、介護・医療費が使われてくる中で、税金を減らすにはどうすればいいかということを考えていくと、やはり公共交通かなと考えるようになってきました。ようやく時代がそこまで来たのかという印象を持っています。

いう背景ですが、岡山市は平成21年に、政令指定都市になりました。その時に、都市交通戦略を策定いたしました。この中で、「人中心、公共交通中心のまちづくり」を進めていこう、交通ネットワークを構築していこうということで、数多くの施策を掲げて、計画を押し進めてきました。全然進んでなかったと、厳しいお言葉をいただきましたが、私等はそのとは思っていません。なかなか目に見えないところがあつたかもしれませんが、行政としては、一つ一つについて、こつこつと取り組んできたと言いたいです。

その一つは、岡山駅前広場のバスの方面別化です。岡山駅前広場は、十分余裕があるほど大きくはないのですが、バス会社ごとに、ある程度バス停が決まっています。岡山市に初めて来られる方にとっては、どこそこに行きたいと思っても、バス停があちこちになつており、どのバス停に行つていいのかよく分からないという声がありました。バス事業主さんが数多くあり、そこで行政がリーダーシップを取つて、調整をしないといけません。その方面別化にも取り組んできました。地道なところでは、公共交通利用者を増やすために、バス事業主さんに協力していただいて、コッソツと小学校等へ行つて、バス教室をやつてきました。岡山市は平坦な地形で、気候が温暖で、自転車に適した都市です。岡山市に相応しい交通の一つとして、自転車を都市交通政策の一つとして、位置づけています。

そこで、自転車の実効成果ということに取り組み、様々な施策を進めてきました。それは、交通結節点での駐輪場整備ではなく、手軽に行きたいところに行くことができ、目的地に着けばその近くで、自転車を置くことができるようにしました。民間の活用を利用して、地下や路上に駐輪場を作り、コミュニティサイクルの「ももちゃり」というものを始めました。

「ももちゃり」については、社会実験を3回やって、本格導入したのですが、なかなか社会実験がうまくい

きませんでした。ただ、その社会実験で様々な意見をいただき、その意見をほとんど解決できたというところで、本格導入となりました。

都心での移動手段ということで、私を含めて担当者5人で始めました。担当者が言うのもなんですが、自転車は、そんなに高くありません。また、岡山市民もたくさん自分の自転車を持っていますので、意見を反映したとはいえ、どれだけの方がコミュニティサイクルに乗つていただけるのか、不安を持っていたのも事実でした。ポートが便利な場所であり、駐輪場を探さなくても済む、簡単な手続きで借りたり返したりもできるということもあり、ふたを開けると、多くの方に利用されたということです。

こういった施策は、桃太郎線LRT化のような大きなプロジェクトではありませんけれど、公共交通を中心とした、自転車を含めたまちづくりということでも、コッソツと施策を進めていたところなんです。

そうした中で、高齢化と人口減少について、国全体の課題として、国も大きく施策を打ち出して、動き出したところなんです。国が唱えているだけではなく、我々も、実際に市民の方と接していくなかで、市民の方々が将来に不安を持つておられます。将来の移動手段について、本気で考えざるをえない時代になっています。これが喜ばしいかどうか、少し問題はあるかもしれませんが、自らの移動手段を自らで考えていかなくてはならないという空気になつたことが、今回のLRT化が、大きく前に進んだ一つの要因ではないかと考えています。

それを一番肌で感じるのは、生活交通の話をする時に、か



平澤 重之氏

つて感じたことがないほど、地域の方が熱心に議論して、地域の方々が赤字の一部を負担してでも、乗合タクシーをやつていこうといった声が、いくつもの地区から上がりました。実際に現場でお話をして、地域の方も本気で考えて下さっているのだと感じているところです。

〔王井〕 たいへんいい話ですね。たぶん、岡山市に限らないと思います。実は、みなさんが見えないところで努力されていて、その小さな努力が、こういう自動車型から変わらなければと思つておられて、小さなところで変化はありますが、大きなところで変わるのには、小さなものの積み重ねです。その積み重ねの時期がちょうど今来ています。この潮目に乗つていくのは、公共交通を上手く盛り上げ、あるいは維持していく、いいチャンスなのではないかと思えます。それでは、それをどう広げていくかというのが、まさにシンボルのプロジェクトとして、今回のLRTの事業になると思えます。

こうした鉄道あるいはLRTを導入することで、地域をどのように元気にしていくか、ということが大きなテーマになると思いますが、人口減少時代の公共交通の役割を誰が担うのかというお話について、実際の現場の声として話していただけがあればありがたいと思います。

公共交通政策は、総合的政策の運用

〔岡山〕 一言で言うと、持続可能な地域創りのために、鉄道を軸としたまちづくりが欠かせないということかと思えます。

ここでも話題になっていますが、高齢者による悲惨な交通事故が頻繁に起こるようになってきました。高齢化によって運転ができなくなる人が増え、免許返納の問題も含め、やっぱり公共交通を維持せざるをえな

い、行政の主要課題にならざるを得ない時代になってきていると言えます。

富山港線のLRT化は、ここでも出てきた話ですが、お年寄りの外出機会の増加に繋がっているというデータがあります。公共交通を使うことで、より外出もし、歩くことも多くなります。車だと、ドアツードアで歩数は増えませんが、公共交通に乗ることによって、健康にも繋がるといふことです。

今年の5月5日に、この同じ場所で、健康フェアの「健康シンポジウム」をやりました。私がコーディネーターで、岡山県の伊原木知事、大森市長、岡山大学の榎野学長、加藤厚労大臣にも参加いただきました。話題になったのが、公共交通が健康作りに繋がると



いうところですが。大森市長がお話されたことですが、糖尿病は、名古屋・大阪に比べて、東京が少ないという話です。名古屋は車を使う率が高いので多いという話です。そうなる、健康作りに公共交通が役立つ、医療費が削減できるのであれば、その分のお金を公共交通に回せばいいのではというお話です。

先ほどからクロスセクターの話が出ていますが、クロスセクターのベネフィット（利益）が回るのであれば、公共交通は交通政策だけで考えなくていい話で、福祉政策であり、お年寄りの生きがいに関わり、健康医療費削減に関わるのであれば、健康政策でもあるということが言えます。つまり、公共交通政策は、総合的政策の運用でもあり、赤字、黒字という問題も、別の考え方になってくるのだらうと思います。

道路は、ただのように思っていますが、道路には、たいへん多額のお金が投入されています。道路はそれとよくて、公共交通は、事業者に純然たる収益を求めるといふのは、これはおかしい話であって、欧米ではそういう考え方をとっていないと思います。日本においても、赤字の考え方を変えないといけないと思います。

それから、京都大学の廣井良典教授が、岡山出身の方ですが、そこで話をされていたのが、廣井先生のA1による未来予測についてです。東京一極集中・都市集中型と地方分散型ではどっちがいいかを予測したところ、そこが日本の進路の大きな別れ道になっていて、地方分散型にならないと、日本は長続きしないというA1の予測結果が出ていたということです。

それではどうしたらいいか。一つには公共交通を充実させていくことが、持続可能な国土作りにも繋がるといふことです。公共交通というものが、単なる交通政策だけにとどまらず、国土政策的な面からも、非常に大きな意味を持つようになってきたと思います。

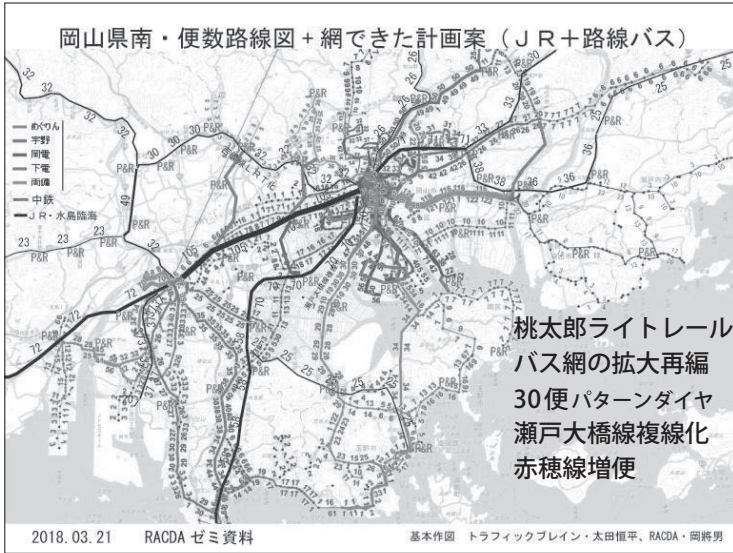
ライダー交通の構築に向けて

〔平澤〕岡山市においては、今、公共交通網形成計画というものを策定しているところですが、そこでは、地域全体において、質の高い公共交通サービスを安定的に提供するということが目的に、自治体と業者と利用者が、それぞれに役割分担をきちんと果たして実現していこうということで、いろいろ議論をしているところです。しかしながら、吉備線そのものは、まだ走っている区間があるということで、多くの方が利用されています。吉備線という既存の鉄道は、たくさんの方が生活の足として使われています。

まずまず公共交通の意義、必要性が高まっているなかで、この吉備線をさらに利便性の高いものにして、沿線だけではなく、もっと周辺のエリアの方も含めて利用していただく環境にしていくことで、吉備線の周辺を含めたエリアの移動の確保を、行っていきたいと思っています。

その中で、事業者さんと協力して、吉備線そのものをLRT化するのですが、行政の役割としては、それだけではなく、先ほどお話にも出ていましたが、ライダー交通として、新しい駅をいくつか作ります。既存の駅、新しい駅に向けて、沿線だけではなく、周辺の地域から、便利に移動できて、吉備線・桃太郎線に乗れる、利用できるというような環境を整備する必要があります。そういうライダー交通の確保を、事業者さんと一緒に考えていくことや、駅に、パークアンドライドの駐車場を作るとか、駐輪場を作るとか、みなさんが利用しやすく、人が集まってこられるような、環境を作っていくこと、またそういう提案を合わせて行うことが、さらにその意義・意味が大きくなってきます。たくさんのお金をかけることになりませんが、その役割を果たすことが、大きな意味があると考えます。

【図90】



公共交通が人口減少をくい止める

【岡】私は、鉄道や公共交通は、人口を増やす力があると思っています。

昨年、岡山は、バスの問題で、両備グループ・岡電を含め31路線の廃止等で、大騒ぎになりました。岡山市の方々も苦勞をされ、今もされていると思うのですが、この背景をよく考えると、岡山はJRが8方面も走っていて、公共交通が今でも便利です。ですから、バス網も四方八方にたくさん残っていて、地方都市にすれば、電車・バスがずいぶん便利なまちなのです。だから事業者たちが喧嘩しているのです。

このマップは、コンピューターで自動的に発生させたマップで、よくできた計画案です。これを見ると、実は、岡山には、十分交通網があることが分かります

【図90】

【図91】

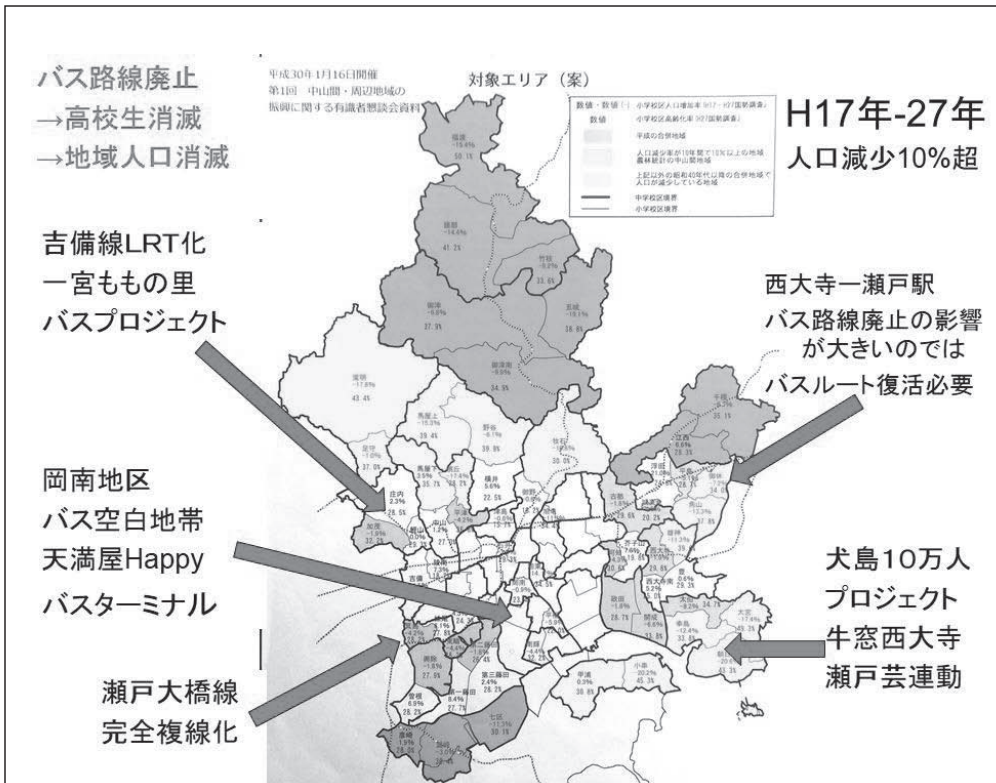
30往復以上の路線



もう一つ言えば、左の端の西大寺方面に行こうと思つたら、38便しかありません。総社市は32便ですが、他の路線の40便を併せると、岡山〜総社間は72便あります。それだけ便利だということで、総社市は人口が増えています。どうも30便ぐらい走っているところは、黒字になると言われています。だからバス会社が頑張っています。その辺りにラインがあるということです。

それでは、もし30便以下だったらどうなるのか(図91)。30便以下を調べると、岡山市と倉敷市の間は見事になくなります。JR以外はなくなりません。この結果から、行政と協力して、みんな30便以上走らせれば、黒字にもなり、人口も増えるのではないかと、仮説を立ててみ

【図92】



ました。

この次のパートは岡山市のデータです(図92)。平成17年から27年の人口減少10%を超えているところはどこか。このデータを見ると、北のほうと南の端のほうです。なんと岡山平野のど真ん中の西大寺から北のほうに向かって、宇野バスが走っていました。十数年前に廃止になっています。平野部のど真ん中の岡山市などは、やっぱり人口はまだ増えています。



岡 將男氏

宇野バスが通っている北部と南部だけが、10年で10%以上落ちているのです。おそらくバス路線がなくなると、飲みにもいけない、遊びにもいけないという所に住みたくなくなるでしょう。バスを失うと、その地域から人口が失われ始めて、しばらくするとバスがなくなると、最後には誰もいなくなるということなのです。

逆に考えると、日本は道路と自動車に頼りすぎて、公共交通にお金を投じなかったから、全体が落ち込んでいるのではないかと、我々は仮説を立てています。

だから、こういうことを研究していくと、鉄道やバスをきちんと走らせれば、日本の人口減少が止まるどころか、増えていくとすれば、岡山だけでも、少なくとも吉備線LRT化は凄いいことではないでしょうか。こういう増便をやってしまうのですから。そこには、「ももちやり」がもつと走っているとか、そういうことを想像しながらやると、この人口減少を止められるのではないのかと、ほのかに思い始めていますが、如何でしょうか。

何故岡山上にLRTなのか？

【大瀧】何故岡山上にLRTなのかということですが、吉備線のLRT化構想については、もともと、備前三門駅付近の渋滞による高架化の問題があつて、高架にするよりもLRT化するほうが、コスト面等、地域の活性化、吉備線全体の活性化に繋がるということからLRT化構想が打ち出されたという背景があつたと認識をしています。

吉備線のLRT化については、輸送密度をみても、

1987年と2016年では、3割弱減少しています。ここ数年はほぼ横ばいの状態で推移をしている状況ですが、今後の人口減少、とりわけ岡山市の人口減少は、2020年をピークに、30年後には、約5万人減少するという示されています。

現在の移動手段をみても、自動車での移動が約60%。公共交通を利用しての移動が約7%という状況です。JRの取り組み課題にしても、岡山支社管内の人口減少は、全国平均よりも早いペースで減少していくことが、見込まれています。

今は横ばいの状態で推移をしていますが、利用の減少が想定され、我々としても地域価値であつたり、線区価値の向上への取り組みが大変重要になってくると思つています。

そんな中、定住人口の拡大であつたり、交流人口の拡大に、活路を見いだしていく必要があると思つています。岡山エリアが数多くある候補地の中から、行つてみたい、乗つてみたいと、言われるような目的地に選択されるために、地域間の競争を生き残っていくための戦略が必要だと思つています。また、利用の減少によって、みすみす衰退を待っているよりも、利用しやすい形態に変えて、利用増に繋げていく取り組みが、必要だと思つています。

そういった公共交通を担う多くの地方ローカル線の発展は、我々にとつても、大変重要な課題だと思つています。地域の足を守り、鉄道を活性化し、利用者・地域の方々に支持され選択をされる利用・利便性を高めていく環境を作っていくことが、ひいては我々現場で働く者の雇用や、生活を守っていくことに繋がっていくと考えています。

鉄道事業の公共性を

社会で共有化することの大切さ

公共交通は人口を増やす力がある」という話と繋がります。人口が増えることで、雇用の場も増えていき、さらに人口の定着が進んでいく。そういうふうに見えるのと、岡山さん、平澤さんが言われた持続可能なまちを作っていく公共交通というのは、JRの公共交通ということではなくて、社会のインフラです。社会を支える基本的な大事なものに近いような気がします。ビジネスとして考えるだけではなくて、社会を支える仕組みとこのことを考えていくということが、結局大事ななかつと思います。

一企業として、鉄道事業を営むことは大事なことです。日本には、伝統的な公共性という仕組みが出来上がっています。果たしている役割・効果を考えると、社会を支えるという部分が大きく、それは、企業として支えるものも重要ですが、社会で支えるという部分を、きちんと社会の人たちと共有しておかないと、結局、「やってくれ」「じゃあ」と引き受けても、「鉄道会社は公共交通事業者」となり、できないようになって、「サービス悪いやん」となります。こういう話は、社会を支える仕組みをみなさんと共有していくためにも、吉備線のLRT化を通じて、地域の人たちと意見交換できるというのは、凄く大事だと感じました。

今回のLRT化で、利用促進であるとか、沿線の活性化、せっかく作るLRTをどう上手く使っていくのか、ということについては、平澤さんのお話を聞きたいと思つています。それから岡山さんから、ぜひLRTを成功させるために、というような話を含めて、お話しただきたいと思つています。

次は、大瀧委員長から、バッテリー電車の話等を伺い、最後に岡山さんのほうから、成功させるためには、どんなことがあるのか、あるいは先進的な事例についても、よくご承知なので、今回、岡山上にどう活かしていくかについて、お話しただけだと思つています。

周辺に住む皆さんの生活を変えていきたい

【平澤】吉備線LRT化に期待することですが、交通ネットワークの重要な軸である吉備線をLRT化する事は、その周辺のまちを変える、住む人たちの生活を変える、生活が変わる、向上していくことが期待される非常に重要な事業だという話をさせていただきました。まさに、我々はそれを目指しています。出生率が非常に低い状況で、人口増・社会増で補うことがなかなか難しい。人口減少は、全国的で、避けられない現象ですが、かといって、それを仕方がないと片づける訳にはいきません。そこで、吉備線LRT化は、しっかりと人口減少に歯止めをかけて、みなさんが住み続けられるようなまちを創っていく手法の一つと考えております。



吉備線LRTイメージ(岡山市作成)

LRT化することで、新しい駅ができます。ダイヤも増やすことができます。それから駅が鉄道の駅と違い、低床車両を活用しますので、路面電車の原型に近いような駅ができますので、駅の前後、例えば、鉄道が東西に走っていれば、南北のどちらからでもアクセスしやすくなります。そこにライダー交通が確保できれば、さらに広い範囲で利用できます。我々は、LRT化によって、吉備線そ

のもののイメージが向上するとともに、周辺のアクセス性向上によって、利便性を向上させて、周辺に住む皆さんの生活を変えていきたい。その後エリアの持続可能なまちづくりを推し進める意味で、それは欠かせないものだと考えています。

バッテリー車の導入は？

【岡山】今言われたように、フリークエンシー、運行頻度が上がります。現在の吉備線は、すれ違うのに何分も待ちますが、駅の数も増えますが、これが大分解消されるよう期待します。車体が軽くなることにより、下の路盤のメンテナンスも軽減されるというメリットもあると認識しています。

実際こうやって計画が出て、一つ気になるところがあります。現状、吉備線は、電化して架線をつけて総社まで、という計画になっていますが、世界をみると、架線のないバッテリーで動く電車が、次々路面電車としても入っています。駅で充電して架線なしで走っているところもありますので、それはどうなのでしょう。コストダウンに繋げることができないのかも含め、これからの課題なのかと思えます。

【土井】私も、バッテリー式のLRTに乗りましたけれど、あれは解放感があります。架線があるのとないのとでは全く違います。しかも急速充電なので、乗っている違和感が全くない。例えばバッテリー車実現可能性について、ご専門である大瀧委員長のほうからお話いただければ、ありがたいと思います。

蓄電池車も一つの選択肢

高雄ライトレールの体験乗車から、

【大瀧】専門ではありませんが、昨年、海外視察で、台湾を訪問しました。そこで、高雄ライトレールに体験乗車をさせていただきました。この高雄ライトレールは、慢性的な交通渋滞と、大気汚染の改善を目的に、建設された新都市システムと聞いています。

車両はスペイン製の4両編成で、架線は敷設されていなくて、蓄電池が内蔵されており、停車する度に、停留所に設けられた架線からパンタグラフを使って、急速充電を行って、全区間を蓄電池で走行していました。



台湾 高雄ライトレール(高雄LRT)

蓄電池を動力にしているので、架線が引かれていない非電化区間も走れ、エンジンで走る気動車よりも、排気ガスを出さないメリットもあり、環境に優しい車両であるだけでなく、最高速度50キロぐらいまで走ってもそんなに揺れない、乗り心地のいいLRTだったと記憶しています。

今後の労働力不足や生産年齢人口の減少、それに伴う採用難ということを鑑みれば、働く者の立場として、地上設備の設置やそれに伴う保守・点検など、現場で働く労働者の作業の効率化にも、繋がっていくと考えます。蓄電池車については、国内でも実用化されているものもありますし、台湾やフランスなどの海外でも実用化されていると聞いています。

技術的なハードルはまだまだあるように聞いていますが、蓄電池車も一つの選択肢として、考えられるのではないかと思います。

【土井】新しく導入する際には、新しい技術が伴いま

すので、一度チェンジすることも必要だと思えます。全体のバランスをどう作っていくか、技術的なものを決めていかないといけないと思えます。新しい技術、特に情報技術や電気系の技術、保線についても、新しいモデルを、吉備線のLRTの中で、検討ができるといいなと感じました。

鉄道で働く誇りの継承を

「岡」は鉄道は日本を支える大きなインフラ

〔岡〕バッテリートラムというのは、出来そうでなかなか出来ていません。でも、世界的にはほとんど出来ていないらしいです。やっぱり数量を20輛ぐらい買えば創ろうというメーカーが出てくるだろうと思います。私が、MOMOを導入する時に、様々な車両メーカーの社長たちに相談しました。それから、20年経って、現在110輛です。でも、本当は、5000輛ぐらい入るまでに、日本の公共交通が改革できていたら、いろんなことがずいぶん変わったのではないかと思います。

吉備線についても、岡山市長、総社市長、JRの元幹部の方々とも、いろいろ意見交換をしながら20数年やってきましたが、やはり、鉄道というものが、日本を支えている大きなインフラであると思います。反面、道路や自動車の政策が、前に進みましたが、バランスが少し悪いと思います。

しかも、国鉄分割民営化が負の遺産のように言われていますが、30年間、その見直しが出来ていないのではないかと思います。JR側も、新幹線とホテルとショッピングセンターばかりやっている、これもおかしいなと思っています。

基本、JRグループにとって、信用のベースは鉄道輸送なのだという誇りを失わないで欲しいと思います。みなさんはそこに従事しています。結局、鉄道で働く人としての誇りがJRマンにも脈々と受け継がれてい

ることが大切だと思います。

私は、古代史が大好きで、だから吉備線の沿線開発は大変興味がありました。吉備線沿線は、古墳がこれだけあって、桃太郎伝説で日本遺産になっています。この観光資源を活用して、なんとかしたいという思いもありました。成熟した世の中では、やはり文化や歴史が観光のインフラになっていくのだと思います。

吉備線というのは、単に輸送機関としての改革ではなく、強いて言えば、観光資源だと言えます。この前界で仁徳天皇陵古墳が世界遺産になるという話がありました。登れる古墳で一番大きいのは造山古墳なんです。こういうところへ世界から人に来ていただきたいという野望がありまして、吉備線LRT化の中で、造山古墳まで行くバスが欲しいと思っています。

是非そういう考え方の中で、最新のものを作っていただきたいと思っています。バッテリーカーも当然です。数を買えば、これは車両メーカーが開発していきます。世界から売り込みに来るわけです。そして、デザインの良いものを走らせて欲しいと思います。

単にたくさん運ぶのではなく、これからは、楽しんで乗ることが見直されるべきだと考えます。LRTの話の話をいただいた時に、車掌さんが要らなくなるのではないかとこの質問が、会場から出たことがあります。僕は、逆に、アテンダントという仕事は、重要になってくるだろうと思います。

バスでも、これからの高齢化社会の中で、運転手は外国人で身代わりが出来たとしても、きちんと世話をしてくれる人がもう一人乗っている時代になってくるのではないかと思います。電車もそういう時代が来るのではないのでしょうか。これは雇用に繋がっています。そして経済に繋がっていくということで、吉備線のLRT化について、MOMOという電車は、吉備線が乗り入れるように作っている訳です。私たちはこれを食堂車のように使って、岡山の東山まで、乗り入れ

たいということを初めから考えて作っています。

そういう意味で、これからの時代を迎えるなかで、吉備線というだけではなく、これに関わる人々が、いろんなアイデアを出して工夫していけば、これは凄い財産になるのではないかと思います。

〔土井〕本日のパネルディスカッションのテーマが「LRTを活かしたまちづくりに向けて」ということです。これについて、一言ずつ、お話いただければありがたいと思います。

働く者の立場から問題提起をしていく

〔大瀧〕この吉備線LRT化に向けて、JR西労組岡山地本として、連合岡山メーデーの中で、アンケート調査をしてきました。昨年・今年と取り組んで、約100名ぐらいの方にご意見をいただきました。

その回答結果が、「LRT化について、知っているか」という問いについて、49・09%の方が知らない、50・91%の方が知っているとの回答で、昨年と同じような傾向でした。回答の中には、「早期実現を希望する」とあるとか、「利便性の向上」「道路の混雑緩和」「沿線の活性化」に期待感を示すような回答がある一方で、「LRTの意味が分からない」「LRTのメリットがよく分からない」「もっとアナウンスしてほしい」というような回答がありました。

今後、岡山市は、地元説明に取り組まれるようですが、そういうことも踏まえた中で、LRTの認知度の向上に取り組んでいかなくてはならないと思っています。



大瀧 浩二氏



加えて、労働組合の立場でいえば、LRT化によって、今の交通体系が大きく変化をすることも想定されていますので、やはり組織内議員であったり、協力議員のみなさんと連携を取りながら、交運労協の皆さんと、今後の交通体系がどうあるべきかということも、働く者の立場から、問題提起をしなければならぬと思っています。

JR西労組としても、現場で働く組合員の皆さんの労働環境が、多くの系統で変わっていくことも想定されますので、これも議員の皆さんや中央本部とも連携をしながら、会社や自治体に対して、問題提起に取り組んでいきたいと思っています。

【王井】 いろんなチャンネル使って、周知に努める必要があります。市の方もですし、県の方もそうなると思

います。現場で働いている皆さんも、できるだけ、「LRT、一体何やねん」「どういう中身やねん」「LRTってそもそも何やねん」ということも、情報共有を図っていただく取り組みをお願いできればありがたいと思います。

桃太郎線LRT化を成功事例に

【平澤】 岡山市は在来線の鉄道網にも恵まれていて、多くの鉄道利用客がいます。そんな中、私が交通政策に関わり出してから、北長瀬駅ができ、西川原駅ができ、それから庭瀬、高島と、南口改札ができました、JRさんのご協力とご理解はもちろんです、さらに鉄道が使いやすいものになってきましたので、その点についても、御礼を申し上げたいと思います。

先ほど土井先生の話の中で、人口減少はピンチチャンスかという話がありましたけれど、視点を変えれば、これは岡山市にとっても、大きなチャンスだと私は考えています。その大きなチャンスを掴む一つの手段が、今回の吉備線のLRT化だと思っています。

こういう時代に、電化されて、新しい駅ができて、ダイヤも密になって、新しい車両が入るなんてことはなかなか全国探しても、こんな事例はないと思っています。是非これを実現させて、岡山ではそういった取り組みをして、まちが変わり、市民が住みやすくなったということが評判になって、全国の都市においても成功事例として、参考にさせていただけるように、是非行政マンとして、頑張ってくださいと思っています。

フリークエンシーの確保を

【岡山】 JR発足の歴史と平成の歴史とはほぼ重なると思いますが、この前、平成の歴史を調べていて、JRの岡山支社のデータを出してもらったら、岡山駅の利用者というのは、増えているのです。平成元年と比べて、かなり増えています、人口減少のなか増えている

るのは凄いいと思います。そういう鉄道を作ってきたのは、岡山市とJRのおかげであるとは思いますが、そういう期待するJR西日本だからこそ、注文をしたいと思っています。

私は、東京支社に二度ほど勤務して、岡山出身の水戸岡鋭治さんという、JR九州で先駆的な列車を作ったこられたデザイナーの方と、頻繁に取材をする機会があり、よくお話を聞かせていただきました。その中で、JR九州とJR西日本の違いがよく出てきました。JR九州は、こんなことをやればいいのではと言うと、「やろう」とすぐ言います。ところが、JR西日本は、出来ない理由がいっぱい出てきて、前へ進まないというのです。JR西日本は、慎重な会社なのかもしれない。

水戸岡さんという方は、心地よい列車を作ることが信条で、一生懸命、いろんな新しいタイプの列車を作ったこられました。観光地へ行くまでも、楽しめる観光列車や通勤列車でも快適なものを作ったこられました。

岡山はどうなのでしょう。黄色い電車ばかり増えているのは、利用者のためなのでしょう。JR西日本管内でも、岡山支社が一番古いと聞きました。最近故障が多くて、頻繁に停まっているという記事も出ていました。そういうことも、見直して欲しいと思っています。

吉備線も、以前は30分に1本だったのに、昼間1時間1本しか走っていない、だんだん不便になってきています。先ほどから話題に上がっている岡山は、JRの路線が沢山あります。全国でも有数の路線を持つているというのが特色で、岡山の都市政策にこれを活かすことが必要で、そのためには、日頃から30分に1本ぐらいのフリークエンシー（運行頻度）の確保を目指して欲しいと思います。

JRに言わせると、そんな稼いでもない路線に

そんなことできるかといった話になりますが、岡山市も含めて、みんなはどうしたらできるのか、本当に考えていくことが、必要だと思います。JRだけに任せるのではなく、我々マスコミも含めて、地域みんなに呼びかけて、問いかけていくことが必要だと思います。長い冬の時代を抜けて、やっとここに来ましたので、是非、吉備線LRTを、絶対に成功させないといけないと思っています。JRのみなさん、地域のみなさん、行政のみなさんと一緒に、取り組んでいけたらと思います。

行政・事業者の大きな決断が「ライトレール」を動かす

〔岡〕 僅か1年半ぐらい前、吉備線の件で、岡山市長も総社市長も、「もうだめかもしれない」と僕に言っていました。大きな決断が、大きな歩を進めました。

一つは、赤字になるかもしれないものにお金を出すと市が決定したことです。赤字補填ではないけれども、一部補修費を負担しようということを決定されたことです。これは、両市長とも非常に大きな決断です。民間会社に対して、赤字補填をするということは、なかなか行政は言えません。

私たちも、長くこういう事業をいろいろ見ていて、行政マンは、まさに荒業師です。こういう幸運を考えた時、荒業がすぐいるのです。バスが大変です。荒業師がいて、ここからまだ上手くいくかどうか分かりませんが、これをライフワークにしてください、パスもまとめて、吉備線に辿り着かせていただきたいと思っています。

両市長は決断しました。ただ、まだ、みんな分かっています。いろんなことをどうやっていくか。

JR側も、大きな決断をしています。最初、1/4ぐらい負担してくれたらいいなと思いましたが、1/3も負担してくれます。これを本社が決断しているわ

けです。しかも、路線は赤字ローカルです。人口がどんどん減少したのでは、JRは元も子もありません。地域に貢献してこそ、企業は生き残れます。どんな会社でもそうですが、そこからしか給料をもらえないので、これが分かるかどうか大きいのです。

そういう意味で、岡山市も、現場を含めてみなさんが決断をしてくれて、JRも決断してくれて、大きな一歩を進めることができました。私たちは、外野で、LRT電車が走ったと聞いて喜んで、儲けになったらもつと喜んで、一緒に夢を描いていくという楽しみや喜びがあります。

もう一つ、最後に言うのであれば、私たちは、この「吉備線LRT」の伝え方について、戦略ミスをしました。LRTという言葉を理解していても、市長を含めみんな、言葉を噛んでしまいます。「エルアルティー」と言うのは、間違いそうになります。これは「ライトレール」と呼ぶべきだったです。もつと言えは、昔は、軽電鉄道と言いました。ヘヴィレールに対して、軽電鉄道・ライトレール。同じ概念で軽電鉄道法というのを作っています。

軽くて電気。まさに、現代の軽電鉄道は、「ライトレール」です。この前、地方鉄道のサミットで、講演したのですが、ライトレールと呼んだほうがどうもよさそうです。そうすると、モノレールのように、一言で、小中学生でも分かります。是非、会社の名前は、「桃太郎ライトレール」にしたほうがいいと思います。ちなみに、富山も、会社は「富山ライトレール」なのです。宇都宮も、会社は「宇都宮ライトレール」になっています。

みなさん苦労されたと思います。LRTだと伝わらないのです。だから、簡単な英語にして、モノレールに対してライトレールと言ったほうが伝わりやすいのではないかと思っています。これからでも遅くはありません。是非、皆さんに伝わるように考えていただきます。



たいと思います。

〔土井〕 みなさんが、言われたことを私がまとめるのは難しいのですが、たぶん吉備線のライトレール化というもので、人口減少に対する素晴らしいまちづくりの成功モデルを、是非作りたいと思います。吉備線ライトレールは、吉備線・岡山の話だけではなく、JR西日本のこれからのまちと鉄道の関係のあり方を考えていく、あるいはどういう取り組みをしていったらいいのか、という具体的なヒントをいっぱい秘めています。

そういう意味で、みなさんが話された内容、新たなキーワードを是非お持ち帰りいただいて、職場のみなさんと共有していただけたら大変ありがたいと思います。

岡山、総社市、JR西

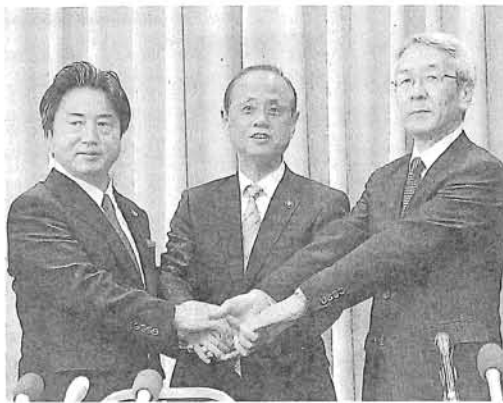
桃太郎線 LRT化合意

本数最大2倍、7駅増

岡山、総社市、JR西日本は4日、岡山、総社間を結ぶJR桃太郎線(吉備線、20・4キロ)をLRT(次世代型路面電車)化する(合意)した。低床車両を導入して運行本数を最大で2倍に増やし、駅を増設することで住民の利便性アップや地域活性化、観光振興を図る。沿線住民らの意見を踏まえ事業化に向けた基本計画の策定を進め、10年程度の準備期間を経て開業を目指す。(33面に関連記事)

初期投資240億円 3者負担

この日、岡山市役所で同LRT化は、富山市の「富山市の大森雅夫市長、総社市、イトレル」に次いで国内の片岡聡一市長、JR西の来島達夫社長が非公開のトップ会議で事業概要や費用負担、役割分担などを最終確認した。JR路線のLRTの3本から岡山・備中高松



JR桃太郎線のLRT化で合意し、記者会見で握手する(左から)片岡総社市長、大森岡山市長、末島JR西日本社長

間は6本、備中高松―総社間は4本に増便。その他の時間帯は同1、2本から3本にする。新たに7カ所の駅を設け、計17駅とする。新駅の場所は基本計画を策定する中で固める方針。初期投資は約240億円

で、負担割合はJR西が約24%(約58億円)▽岡山市



が約29%(約70億円)▽総社市が約9%(約21億円)

Light Rail Transit

LRTは、富山市の「富山市の大森雅夫市長、総社市、イトレル」に次いで国内の片岡聡一市長、JR西の来島達夫社長が非公開のトップ会議で事業概要や費用負担、役割分担などを最終確認した。JR路線のLRTの3本から岡山・備中高松間は6本、備中高松―総社間は4本に増便。その他の時間帯は同1、2本から3本にする。新たに7カ所の駅を設け、計17駅とする。新駅の場所は基本計画を策定する中で固める方針。初期投資は約240億円

魅力づくりに期待

JR西日本が構想を打ち出したから15年を経て、JR桃太郎線のLRT化がようやく具体化へ動き出した。費用負担などで隔たりがあったJR西、岡山、総社市が歩み寄ったのは、少

子高齢化を見据えれば、将来にわたる路線維持や沿線活性化に欠かせないと判断したことが背景にある。軽便車両で新駅の設置費用が比較的安価なLRTは、地方都市向きとされ、2006年に国内で初めて採

用された富山市では乗客が導入前の約2倍に増えている。便数増による利便性向上に加え、LRT自体も観光資源となり得るため、導入されれば岡山を代表する観光地・吉備路の新たな魅力づくりが期待できると見込める。

一時計画された備前二門駅(岡山市北区下伊福上町)周辺の高架化は見送られる方向だが、踏切を信号機に切り替えることで一定の渋滞解消効果も見込める。ただ、LRT化をめぐってはこれまでも沿線住民から「メリットが分かっていない」という声がかかれてきた。両市の費用負担は初期投資で91億円、その後も路線維持のための修繕費で年間5千万円を投じるだけに、沿線だけでなく市民全体の理解を得ることが不可欠だ。(秋山昌三)

とし、残りは国補助を活用する。運行経費では、年1億円程度かかる修繕費の半額を両市が負担する。運行はJR西が担う。運賃(全線は片道410円)に関しては、1日当たり1万1千人の現行利用者数から試算すると20%アップする見込み。ただ、今後の利用予測によつては変動するといふ。

会談後に会見した3人は、がっちり握手。代表は、合意した。(秋山昌三)

して内容を説明した大森市長は「LRT化で沿線の生活は大きく変わる。一日も早く実現するよう3者で力を合わせたい」と述べた。

桃太郎線のLRT化は2003年にJRが構想を打ち出した。3者による協議は、両市とJRとの間に費用負担で意見の隔たりがあった。今年2月のトップ会議などを経て折り合った。(秋山昌三)

桃太郎線LRT化合意

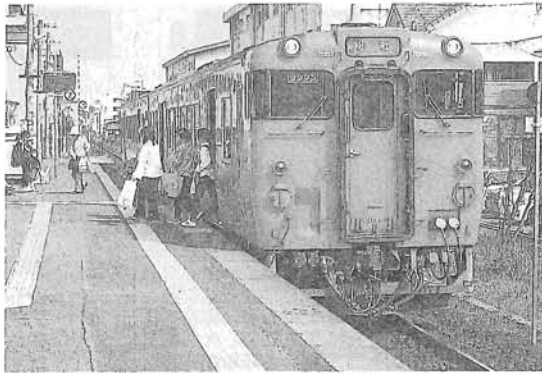
利便性アップ期待

沿線住民や推進団体の運賃上昇に懸念も

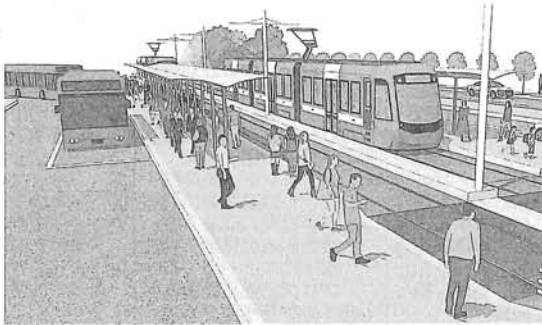
岡山、総社市、JR西日本がJR桃太郎線(吉備線)のLRT(次世代型路面電車)化で正式合意した4日、沿線住民や事業推進を求めている団体は、運行本数の増加などで利便性がアップすると歓迎した。一方、運賃上昇が想定されることから負担増を懸念する声も聞かれた。(1面関連)

「路線バスが減り、通院や買い物に困る高齢者も増えてきた。地域にとつて新しいニュースで、少しでも望んできた前中山区連合」

「路線バスが減り、通院や買い物に困る高齢者も増えてきた。地域にとつて新しいニュースで、少しでも望んできた前中山区連合」



岡山、総社市、JR西日本がLRT化することで合意したJR桃太郎線＝備前三門駅



LRT化のイメージ図(岡山市提供)

1時間当たりの運行本数は現行より1〜3本増える見通し。岡山市への通勤で服部―岡山間を毎日利用している会社員小見山貴子さん(39)＝総社市下林＝は「いまは万―乗り遅れたら、次の列車までかなりの待ち時間があり、仕事や友人との待ち合わせに遅刻しないか不安だった。便利になってほしい」と話した。

桃太郎線のLRT化は、JR西日本が2003年に構想を発表してから15年たつ。岡山商工会議所の岡崎彬会頭は「市民の長年の願いであり、心から歓迎する。沿線住民の利便性向上だけでなく、都市間ネットワークの強化にもなる」とコメント。総社商工会議所の清水男会頭は総社市の人口が増え、企業誘致も活発な状況を踏まえ「LRT化で沿線地区のさらなる活性化が

JR桃太郎線のLRT化を巡る主な動き

年	月	内容
2003年	2月	JR西日本が富山市のJR富山港線とともに構想を発表
06年	4月	富山港線に日本初のLRT・富山ライトレールが開業
	6月	岡山市が市議会です「LRTの検討に着手する」と表明
09年	10月	岡山市がLRT化の方向性を盛り込んだ市都市交通戦略を策定
	11月	岡山市、JR西日本、総社市による技術的・実務的検討会が発足
14年	8月	岡山、総社両市長とJR西日本社長の3者トップ会談を岡山市役所で初開催。議論のたたき台とする計画案を年内に提示する方針で一致
	12月	3者が初期投資費の見込みなどを盛り込んだ計画案をまとめる
16年	5月	3者トップ会談を岡山市役所で開き、役割分担や費用負担などについて17年度末までに合意点を見出すことで一致
	12月	岡山市長が11月定例市議会で、総社市とJR西日本との協議について「非常に厳しい状況」と答弁
18年	2月	岡山市長が会見で、総社市とJR西日本との協議で一定のめどを示すため、2月中旬に会談を開く方針で調整していることを明らかに
	4月4日	岡山、総社両市長が大阪市のJR西日本本社で同社長と会談。終了後、両市長は合意に向けた協議が進展したとの感触を示す 3者トップ会談を岡山市役所で開き、事業概要や費用負担などを最終確認して正式合意

期待できる。吉備路観光にも大きなプラス」と評価した。

一方、LRT化の想定では運賃が20%アップする。備前三門駅で列車を待つていた主婦福田効子さん(69)＝岡山市北区吉備津＝は「運賃上昇の負担は大きい。周りはいまでもマイカーを使う人が多く、LRT化の恩恵を受ける人は少ないのと指摘する。

「では」と話した。同市のNPO法人・公共の交通ラック(RACDA)の岡野男会長は「正式合意は大きな一歩だが、桃太郎線のLRT化だけでは効果は沿線に限られる。より広範囲に波及させるため、路線バスなどの乗り継ぎを含めた公共交通全体の在り方を見直すことが必要だ」と指摘する。

「LRT化の恩恵を受ける人は少ないのと指摘する。」

地元説明丁寧に

岡山、総社市長ら意見踏まえ新駅

JR桃太郎線のLRT化が正式合意した4日、岡山、総社市、JR西日本のトップが記者会見。それぞれ沿線住民の利便性向上や地域活性化に期待するとともに、市民に十分な説明をしながら事業を進めていく考えを強調した。

岡山市の大森雅夫市長は、長年の懸案となっていた市政の重要課題が前進することに「うれしさと同時にほっとしている」としつつ、沿線住民らの意見を踏

「単線ダイヤのまま運行し続けたら、人口減で利用が低迷し経営が厳しくなる事態は想定される。LRTによって、沿線の活性化に資することができる」と述べた。

【第7回政策シンポジウム開催後の
地元(岡山)の新聞記事】

交通新聞
2019年6月5日
3面記事



桃太郎線のLRT化をテーマに
意見を話し合ったシンポジウム

公共交通生かし活性化

桃太郎線LRT化シンポ

岡山総社間を結ぶJR桃太郎線(吉備線)のLRT(次世代型路面電車)化をテーマにしたシンポジウム(JR西労組主催)が28日、岡山市北区駅元町の岡山コンベンションセンターで開かれ、公共交通を生かした地域活性化の在り方を探った。パネルディスカッションがあり、同市のNPO法人・公共の交通ラクダ(RACDA)の岡野将男会長、同市都市整備局の平沢重之次長、JR西労組岡山地区本部の大瀧浩一執行委員長、山陽新聞社の岡山一郎編集委員室長が意見を交わした。岡野氏は「鉄道などの公共交通は人口を増やす力がある。観光資源との連携も大切だ」と指摘。平沢氏は「LRT化のメリットについて、新しい駅ができ、運行本数も増える。住み続けられるまちをつくる手法の一つ」との見方を示した。大瀧氏は「ローカル線の発展は重要な課題。地域の足を守り、利便性を高める必要がある」と意義を強調。岡野氏は「持続可能な地域をつくるには、鉄道を軸にすることが欠かせない」と話した。シンポジウムは組合員への事業の周知と推進の機運を高める狙いで、約300人が聴講した。一般社団法人グローバル交流推進機構(大阪)の土井勉理事長による基調講演もあった。(大橋孝平)

政策シンポ開催
JR西労組
JR西労組は5月28日、岡山市内のホールで第7回政策シンポジウムを開催した。「鉄道の特

性を活かした地域活性化」をテーマに、本格的な検討が進められている吉備線のLRT(次世代型路面電車)化について意見を交わした。組合員や地元関係者ら約300人が参加した。茨山市明委員長はあいさつで「LRTは完成すれば直ちに成功というわけではなく、地域と共にLRTを活用したまちづくりを進めることが不可欠。シンポジウムを通じてLRT化の意義を理解するとともに、広く社会に発信していきたい」と述べた。この後、土井勉グローバル交流推進機構理事長が「公共交通が果たすべき役割 吉備線LRT化を契機に岡山で考える」を主題に講演。「LRTを活かしたまちづくりにむけて」と題したパネルディスカッションでは、岡山市や西労組の代表らが登壇し、「人口を増やす力がある公共交通を社会が支える仕組みが必要」「LRT化は持続可能なまちづくりに欠かせない」といった意見が聞かれた。

吉備線LRT化
テーマにシンポ

北区でJR西労組岡山、総社両市を結ぶJR吉備線(全長20.4キロ、愛称・桃太郎線)のLRT(次世代型路面電車)化を考えるシンポジウム「鉄道の特性を活かした地域活性化」が28日、岡山市北区の岡山コンベンションホールであった。西日本旅客鉄道労働組合(JR西労組)が主催する政策シンポで、専門家の講演とパネルディスカッションに、行政や交通事業関係者ら約300人が聴き入った。シンポでは、一般社団法人「グローバル交流推進機構(大阪)の土井勉理事長が基調講演をした。土井氏は「利用者、交通事業者、まち、行政の四方よし」の都市経営を、公共交通を中心に築きましよう」と話し、岡山と総社両市にまちづくりと交通事業を連携させた政策の実現を求めた。来賓で出席した大森雅夫・岡山市長は「LRT化で市民の生活が変わる」、片岡聡一・総社市長は「人口増で大切なのは交通政策。どんどんLRT化を進めると述べた。吉備線のLRT化は、両市とJR西の3者が2018年に合意。ピーク時の午前7〜8時で吉備線の運行本数が1〜3本増えるうえ、7か所に新駅が設置される予定で、現在は3者で基本計画を策定している。

読売新聞
2019年5月29日
31面記事

将男会長、市都市整備局の平沢重之次長、JR西労組岡山地方本部の大瀧浩二執行委員長、山陽新聞社の岡山一郎編集委員室長が「LRTを生かしたまちづくりに向けて」をテーマに意見を出し合った。4氏の発言要旨を紹介する。(大橋孝平)

岡山一総社間を結ぶJR桃太郎線(吉備線、20.4km)のLRT(次世代型路面電車)化の機運を高めるシンポジウム(JR西労組主催)が5月下旬、岡山市北区駅元町の岡山コンベンションセンターで開かれた。NPO法人・公共の交通ラグダ(RACDA)の岡

LRT生かす地域像は

岡山市は公共交通中心のまちづくりを目指し、交通ネットワークの構築を推し進めてきた。バス路線の再編やももちやり(貸自転車)の導入、JR岡山駅前広場への路面電車の乗り入れなどに取り組んでいる。

公共交通には人口を増やす力がある。バス路線が廃止された地域は人口が減っており、逆に言えば鉄道やバスをきちんと走らせることでできれば減少に歯止めをかけられるのではないかと。桃太郎線にLRTが走りだしたとしても、バスと接続しなければ意味がない。沿線には造山古墳など桃太郎伝説ゆかりの観光資源が

「市民の住みやすさ」推進

岡山市都市整備局 平沢 重之次長

住民の移動手段の確保につながる。そうすれば人口減少に歯止めがかかり、住み続けられるまちをつくることになる。駅に駐輪場や駐車場をつくり、集まりやすくなる環境整備も欠かせないだろう。実現し、市民が住みやすくなったと評判になれば、実績になる。全国の他都市が成功事例として参考にしてくれる。

交通整備で人口減歯止め

NPO法人・公共の交通ラグダ(RACDA) 岡 将男会長

あり、海外からの誘客を狙うのなら、LRTの駅と観光地とを結び公共交通を整えることも考えてもらいたい。鉄道はたゞさんの人を運ぶ役割だけではなく、乗るのを楽しむ時代になっている。全国で走る特急列車の食堂車のように、桃太郎線に関わる人々がアイデアを出し合い、使い方を工夫していくことで大きな財産になる。



パネルディスカッションする(右から)岡会長、岡山室長、平沢次長、大瀧執行委員長。5月28日

岡山で持続可能な地域をつくるべく、発達は鉄道網を軸にすることが欠かせない。ヨーロッパの都市では路面電車をまちづくりの真ん中に据えて再生した歴史があり、岡山市の都市再生にも有効ではないか。富山県ではLRT化によって、高齢者の外出機会が増加につながっているというデータがある。外に出て歩

ローカル鉄道の発展は地方の公共交通にとって重要な課題だ。桃太郎線の輸送密度(1日当たりの1日平均利用者数)は30年前から減少し、ここ数年は横ばい。人口減少で利用者減が想定される中、LRT化で地域の価値を向上させ、定住や交流人口の拡大に活路を見いだす必要がある。実現に向けて本格的

高齢者の外出機会増やす

山陽新聞社 岡山 一郎編集委員室長

くことは健康につながる。LRT化は交通政策だけでなく、福祉政策や生きがいづくりにもなる。それで医療費を削減できるなら、余ったお金を公共交通に回すこともできるのではないかと。JR西がLRT化の構想を打ち出したのが2003年。議論が進まない冬の時代を経て、実現が見える段階まで来た。

定住や交流人口増へ活路

JR西労組岡山地方本部 大瀧 浩二執行委員長

なスタートを切った一方、メーターで約100人に聞いたアンケートでは、約半数が知らないという回答した。認知度を上げる努力をしないとけない。フランスや台湾では蓄電池を搭載し、停留所で急速充電する列車が走っている。将来的な労働力不足や作業の効率化を考えたとき、桃太郎線のLRTへの導入も選択肢の一つとして考えられる。

ズーム JR桃太郎線のLRT化、JR西日本が2003年、保守・整備面などでコストを抑制できるとして構想を打ち出した。費用負担を巡って岡山、

総社市、JR西の間に意見の隔たりがあり、協議は難航。18年4月、懸案事項が決着し、3者のトップ会談で合意した。10年程度の準備期間を経て開業を目指す。

【用語解説】

LRT

ライトレールトランジット (Light rail transit) の略。「軽量軌道交通」の和訳がある。「大部分を専用軌道として部分的に道路上 (併用軌道) を1両ないし数両編成の列車が電気運転によって走行する、誰でも容易に利用できる都市の交通システム」とされる。

モーダルシフト

トラックによる幹線貨物輸送を、「地球に優しく、大量輸送が可能な海運または鉄道に転換」することをいう。

モータリゼーション

自動車が市民生活の中に入り込んできている文化的・社会的状態。

MaaS (マース)

Mobility as a Serviceの略で、日本語にすると「サービスとしての移動」。個々人の移動を最適化するために様々な移動手段を活用し、利用者の利便性を高めるもの。

トランジットモール (Transit mall)

自家用自動車の通行を制限し、バス、路面電車、LRT、タクシーなどの公共交通機関だけが優先的に通行できる形態の歩車共存道路。

コミュニティバス

自治体などが主体になって住民の足として走らせる乗り合いの小型バス。

フィーダーバス (Feeder bus)

交通網において、幹線 (主に鉄道を指す) と接続して支線の役割をもって運行される路線バス、ないしその路線。

フィーダー交通

フィーダーバスの項目参照。

HUB & SPOKE

交通結節点。各種の交通機関において路線や航路が集中する場所。拠点 (HUB・ハブ) に集中させ、各拠点 (SPOKE・スポーク) に分散させる方式。ハブ空港など。

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会

国土交通省の、有識者による「地域の潜在力を活かして持続可能で利便性の高い交通ネットワークを維持・確保するための政策」の検討会。

コンパクトシティ (Compact City)

拡大してきた居住エリアを、特定のエリアに集中させることによって、都市機能を維持しようという考え方。

低床電車 (車両)

路面電車で、床面を低く作り、入り口の段差を小さくして乗降しやすくした車両。

コミュニティサイクル

街中にいくつもの自転車貸出拠点 (ポート) を設置し、利用者がどこでも貸出・返却できる新しい交通手段。

パークアンドライド (park and ride)

自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部の目的地に向かうシステム。

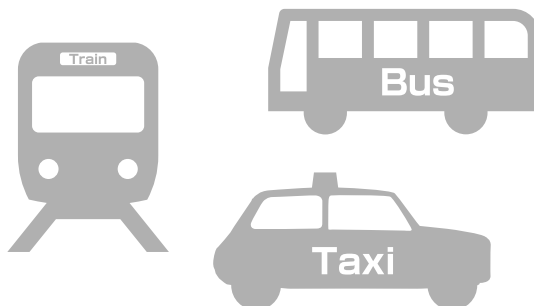
蓄電池車・バッテリートラム

蓄電池で走る路面電車、市街電車の意味。

フリークエンシー

運行頻度のこと。1時間に何本運行されているか、その頻度。

地域公共交通 赤字=廃止でいいの？



地域公共交通が**廃止**になったら、
医療送迎やスクールバスが必要となり、
現在の補助金より行政コストが**増加**するかも
しれません

ちょっと計算してみませんか？



赤字と呼ばないで

通常の事業では、収益が経費を下回ると「赤字」と呼ばれます。
コミュニティバス等の地域公共交通は、料金収入が運行費用を下回ることが多くありますが、
次の理由から、「赤字」と呼ぶことは適切ではありません。

1 「赤字」と呼ぶと、 廃止が最適という錯誤を生みます

利用者増=収入増によって黒字化が達成できるのであれば、民営化できます。それができないので、「地域の人々が安心して住み続ける」ために行政が支援をしているのです。
収入増ができないならば、赤字解消するためには運行費用の削減が必要となります。最も費用を削減できる方策は廃止です。
「赤字」と呼ぶことにより、「地域の人々が安心して住み続ける」という錯誤を生んでしまいます。

2 「赤字」と呼ぶと、 サービスが改善されません

地域の人々にとって利用しやすい地域公共交通を実現するためには、サービスの改善が不可欠です。そのためには投資が必要となりますが、「赤字」と呼ぶことで投資の合意形成が困難になりそうです。
また欠損部分を上限とした行政支援では、サービスの改善を行うことが困難となります。
「赤字」と呼ぶことにより、こうした畏におちいってしまいます。

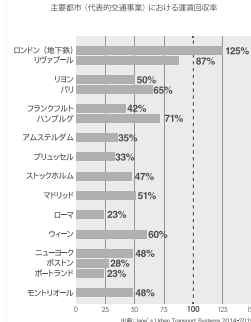
3 「赤字」と呼ぶと、 担当職員の士気が低下します

社会的に有意義な仕事であっても、事業者の赤字を補填している業務ととらえると意欲的な活動に取り組みにくくなります。このように担当職員の士気が低下すると、充実した政策の推進も容易ではありません。
「赤字」と呼ぶことにより、このような改善の工夫が少ない状況に落ちることは、地域住民にとっても望ましいことではありません。

4 諸外国でも収入が経費を下回っていますが「赤字」とは呼ばれていません

諸外国では、公共交通は地域を支えるインフラとして位置づけられ、運行費用の多くを行政で支えています。

【先進国】の都市鉄道への補助



赤字じゃなかったら何？

例えば、デパートのエレベータを利用するのは無料なので、エレベータの収入はゼロです。でも、建設費も維持費もかかるので、支出はゼロではありません。ところが、誰もエレベータは赤字だとは言いません。なぜでしょう？

もしエレベータが有料だとしたら、みんなデパートに来るでしょうか？

エレベータは、デパートに人が来てくれるために動かしているのです。デパートが黒字になることが目的で、エレベータを動かすことは、そのために必要な支出です。

エレベータのないデパートに人が来ないように、地域公共交通が不便なまちには人が住まなくなるのではないのでしょうか？



まちに人が来なくて困っているのだとしたら、エスカレーターやエレベータの経費をデパートの売上でまかなっているように、鉄道・バスの経費を補助することによって、まちを活性化する必要があります。

コミュニティバス等の地域公共交通は、自由にクルマを使うことが出来ない人々（運転をすることが困難な高齢者、免許を取ることが出来ない高校生、様々な事情でクルマを使うことが出来ない人々）や、クルマを移動手段として選択しない人にとって、日々の生活を行うためには不可欠のものであります。

コミュニティバス等の地域公共交通は、「地域の人の足を支える」ために必要なものであり、そのためには行政・交通事業者・住民がスクラムを組んで維持・改善に取り組むことが必要であり、維持・改善のためには補助が必要です。

つまり、コミュニティバス等の地域公共交通への補助は、「赤字」ではなく「地域を支えるための支出」なのです。

鉄道・バスが廃止されると？

地域公共交通は、通院や買物などの生活を支えており、廃止されると地域のあり方に影響が懸念されます。

わが国では、多くの交通事業者が不採算な状況におちいりつつあります。しかしながら諸外国でも交通事業は独立採算では成立していません。むしろ単独で交通事業が成立してきたわが国のこれまでが稀有な状況と言えます。

運賃収入では運行費用をまかなえない鉄道やバスは、現在行政からの補助金等の公的負担で維持されていますが、この補助金等の財源確保が困難な状況です。しかし、もし地域公共交通（鉄道・バスなど）が廃止になってしまったら、移動の足がなくなるために医療施設への送迎支援の実施等で、廃止前よりも行政コストが増加してしまうかもしれません。



地域公共交通の クロスセクター効果とは

地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果です。

地域公共交通のクロスセクター効果として定量的に提示することで、支援の必要性をより可視化することができます。

また、クロスセクター効果を算出することにより、地域公共交通への支援の意義を行政内で共有できるとともに、施策の関連性等についての意見交換を行うこと等を行うことで、より利用者にとって使いやすい地域公共交通の実現に取り組むことが期待されます。

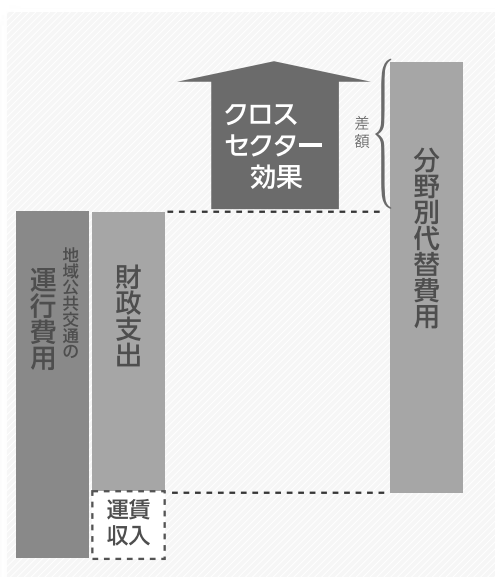
プロジェクト評価の基本的な手法に、費用対効果 (B/C) があります。

これはプロジェクトの効果を金額で表して、プロジェクトを実施する費用と比較するものです。効果と費用が同じ尺度で表されます。

クロスセクター効果は、「地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出」と「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用」というコスト同士を比較するものです。

「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用」は、スクールバスや病院送迎バスなどの施策の実施費用です。

地域公共交通の クロスセクター効果のイメージ



クロスセクター効果の算出方法

行政が補助を実施している地域公共交通が廃止された場合に、追加的に必要となる行政負担項目を整理し、このうち数値化が可能な項目の費用を算出します。算出にあたっては、担当部局へのヒアリング等を踏まえて、地域公共交通を確保する意義を多面的な観点から検討すると良いでしょう。

地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる主な行政負担項目

分野	地域公共交通が廃止された場合に必要となる行政負担項目	内容
医療	病院送迎貸切バスの運行	医師機関へ送迎することができなくなる患者の送迎手段として、病院送迎貸切のバスによる送迎サービスを行う。
	通院のためのタクシー券配布	医師機関へ送迎することができなくなる患者の送迎手段として、通院のためのタクシー券を配布する。
	医師による往診	医師機関へ送迎サービスができなくなる患者への医師往診を行う。
商業	医療費の増加	地域公共交通利用者が自動車や送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれなくなることに伴って医療費が増加する。
	買物バスの運行	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる貸切サービスを行う。
	買物のためのタクシー券配布	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券を配布する。
交通安全	移動販売の実施	買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。
	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
教育	貸切スクールバスの運行	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。
	通学のためのタクシー券配布	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券を配布する。
定住促進	事業所近くの居住による人口流出対策	地域外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから地域外の事業所近くに移住することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	地域公共交通がないという上で地域外への転居を考えた人へのさらなる定住支援事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために地域外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
観光	観光地送迎貸切バスの運行	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎サービスを行う。
	観光地送迎のためのタクシー券配布	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光のためのタクシー券を配布する。
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	外出しづらく感じる高齢者、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。
	さらなる介護予防事業	外出しづらく感じる高齢者が外出しづらくすることにより、外出機会が減少し、介護が必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
財政	土地の価値低下等による税収減少	地域公共交通廃止周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税収が減少する。
建設	道路混雑に対応した道路整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。
	駐車場の整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場の整備を行う。
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防災	災害時に備える住民の移動手段の確保	災害時の移動手段としての役割を担う地域公共交通が廃止されることから、災害時に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少やバスの車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。

数値化が困難な項目



クロスセクター効果の算定について(例)

通院に利用されているバス路線が廃止

通院に利用されているバス路線が廃止される場合には、病院までの送迎サービスを検討する必要があります。



通院のためのタクシー券配布 [円/年]

- = バスを利用して通院しているタクシー券配布対象者数 [人/日]
- × 1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]
- × 2 (1往復) × 日数 [日/年]
- 現在実施している通院のためのバス利用補助対策費 [円/年]

買物に利用されているバス路線が廃止

同様に、買物に利用されているバス路線が廃止される場合には、商業施設までの運行事業の実施を検討する必要があります。

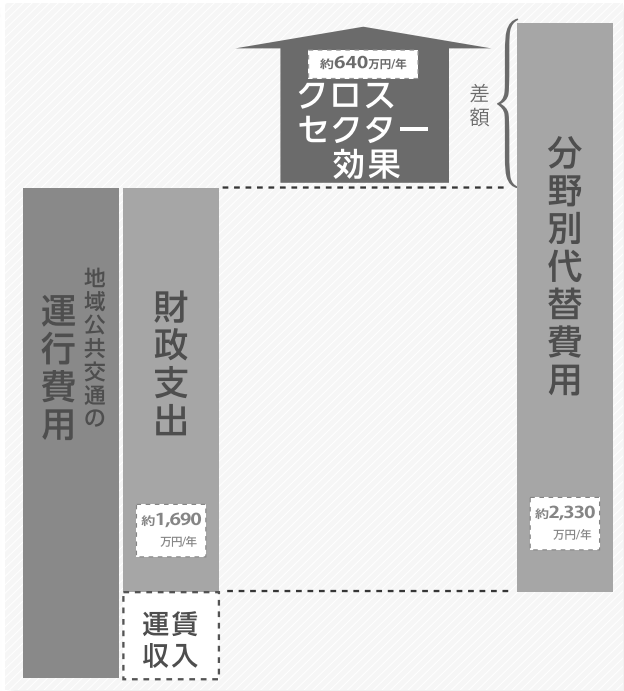


買物のためのタクシー券配布 [円/年]

- = バスを利用して買物しているタクシー券配布対象者数 [人/日]
- × 1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]
- × 2 (1往復) × 日数 [日/年]
- 現在実施している買物でのバス利用補助対策費 [円/年]

兵庫県福崎町におけるコミュニティバスのクロスセクター効果算出事例

兵庫県福崎町を参考にクロスセクター効果を算出してみました。2017年度(H29)においては、福崎町がコミュニティバス(サルビア号)に支出する費用が年間約1,690万円(実績見込み)であるのに対して、コミュニティバスを廃止した場合の分野別代替費用が年間約2,330万円必要であることから、クロスセクター効果額は年間約640万円と算出されています。



よって、コミュニティバスへの財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えることができます。持続可能な公共交通を目指すためには、交通分野以外の他分野との連携を強化していくことが重要です。

分野	コミュニティバス(サルビア号)が廃止された場合に追加的に必要となる行政負担項目	費用
医療	病院送迎貸切バスの運行 現在コミュニティバスを利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	通院のためのタクシー券配布 現在コミュニティバスを利用して通院している高齢者(車免許なしの人に限り)を対象にタクシー券を配布するとして計上	→ 約450万円/年
	医師による往診 現在コミュニティバスを利用して通院している高齢者(車免許なしの人に限り)を対象に医師が往診するとして計上	約2,880万円/年
	医療費の増加 コミュニティバス利用者が車の送迎等に転換することにより、バス停まで歩かなくなることで健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加分を計上	約30万円/年
商業	買物バスの運行 現在コミュニティバスを利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	買物のためのタクシー券配布 現在コミュニティバスを利用して買物している高齢者(車免許なしの人に限り)を対象にタクシー券を配布するとして計上	→ 約810万円/年
	移動販売実施補助 廃止されるバス停で移動販売を実施するとして計上	約830万円/年
観光	観光地送迎貸切バスの運行 現在コミュニティバスを利用して観光地に行っている人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,510万円/年
	観光地送迎のためのタクシー運賃補助 現在コミュニティバスを利用して観光地に行っている人を対象にタクシー券を配布するとして計上	→ 約90万円/年
福祉	タクシー券配布(通院・買物・観光以外の自由目的での利用) 現在コミュニティバスを利用して福祉施設や行政施設等へ行っている高齢者(車免許なしの人に限り)を対象にタクシー券を配布するとして計上	約720万円/年
財政	土地の価値低下等による税収減少 廃止されるバス停周辺の地価が低下することによる税(土地の固定資産税及び都市計画税)減少分を想定して計上	約240万円/年
分野別代替費用		約2,330万円/年

※1) 財政支出は2017年度(H29)実績見込み
分野別代替費用は2017年(H29)サルビア号利用状況や利用者アンケート調査結果を用いて算出
※2) 各分野の費用の合計を総額(分野別代替費用の約10万円)の差は、各々の費用を10万円単位で四捨五入しているためである。

フィールドワーク 再生塾

JR西労組「第7回政策シンポジウム」でご講演いただいた、グローバル交流推進機構 土井理事長が「再生塾」の理事を務めておられるというご縁もあり、8月～12月の約5ヶ月間、月1回のペースで研修に参加しました。

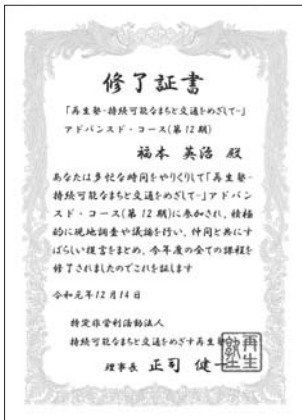
私が参加させていただいた、再生塾・アドバンスドコースの主な研修内容は、少人数のグループで実際のフィールドにおける交通政策課題に取り組み、担当するラーニング・ファシリテーター（再生塾会員）とともにグループワークを重ね、実践的な「提言」をまとめ、対象となるフィールドに提案することです。

私のグループには、行政、コンサルタント、バス事業者等、様々な能力や経歴をお持ちの方々がおられ、フィールドは西日本ジェイアールバスが京都府で運行する路線バス 園福線（JR園部駅前～JR福知山駅前までの51.8Km）を対象に、園福線が抱えている課題（利用者減少に伴う収支の悪化、乗務員不足、潜在的需要の掘り起こし、持続可能な運行のあり方）の解決に向けた「提言」をグループとしてまとめました。

提言を策定するにあたり、フィールドワークとしてグループで園福線に乗車し、事前に調査していた沿線の立寄りスポットで途中下車しながら、園福線の状況を肌で感じてきました。また、西日本ジェイアールバス・沿線の市町の担当者から園福線に対する課題認識や利用促進に向けた現在の取り組み状況についてのヒアリングも行い、それらを基にグループで課題解決に向けた方法を探るディスカッションを重ねてきました。研修の設定日だけでは時間が足らず、業務終了後に大阪界隈に集まり、しっかり議論を行いました。そして、最終報告に向けた資料作成については、ラーニング・ファシリテーター（再生塾会員）のアドバイスをいただきながら、世の中に公表されている様々なデータ（国政調査、パーソントリップ調査、交通調査実績）を収集・加工し、データに基づく、説得力のある提言資料を作成することを心掛け、最終発表に臨みました。最終発表には、西日本ジェイアールバスの会社幹部も訪れ、私たちの提言に耳を傾けました。結果として、発表した4チームの中で最優秀賞をいただくことができました。

研修に参加させていただき、まちと交通についての自分の夢を語り、それを チームで共有することのすばらしさや、物事を考える力、傾聴する力、発言する力、議論する力、数字を読む力、疑う力、表現する力、答えを導き出す力が、政策提言には必要であることを学ぶことができました。また、研修を通じて知り合った「人のネットワーク」についても大きな財産となりました。

企画・政策・調査部長 福本 英治



再生塾とは～持続可能なまちと交通をめざして～

「再生塾」は、地域がかかえる数多くの問題、なかでもまちと交通の課題の解決・再生に向け、多くの人と対話を通して“ビジョン”と“夢”を共有し、関係する様々な立場の人たちの取り組みを実践的に支援することで、その地でくらす人々の、安心で豊かな「持続可能な暮らし」を実現することを目的として活動しています。2007年、故北村隆一先生の提唱に賛同した仲間が集まり活動を開始しました。（2009年2月、特定非営利活動法人の認証を受ける。）

活動の軸は「人づくり」です。まちづくりや交通に携わる学識経験者、行政関係者、技術者の有志らが相互に連携しながら、それぞれが専門とする技術や経験をもとに、各地域でまちづくりと交通政策に関わる行政団体、企業等の実務者や地域住民のみなさまを実践的に支援するべく、これらの方々を対象とした塾（セミナー）や研修活動を積極的に展開しています。

■ 出典：再生塾 ホームページ

【最終報告(抜粋)】

1. JR園福線の概要

JR園福線 (バス)

- 2市1町を結ぶ
 - 福知山市
 - 京丹波町
 - 南丹市
- 総延長 片道約51km
 - 大阪で例えると 関西国際空港～新大阪間 = 51km
- 片道所要時間 約90分

2市1町を結ぶ、延長が長い路線

1. JR園福線の概要

年間120万人から17万人へ

・利用客数の下げ止まり → ある一定の固定需要の存在

1. JR園福線の概要

■運行状況等(H27)

収入	7,000万円/年	経費	1億6,000万円/年	JRバス負担	7,000万円/年
補助金	2,000万円/年				

・補助金があっても赤字の状況
・健全な経営・サービスの維持が困難(特に福知山～嵯峨山間)

1. JR園福線の概要 ちなみに必要乗降人数試算すると

【基本データの算出】

	福知山～嵯峨山	嵯峨山～園部	計	
① 収入	28,982,230	42,732,392	71,714,622	
② 経費	85,505,828	79,793,421	165,299,249	
③ 乗降人数	64,216	98,071	162,287	
④ 路線長	34	17	51	
⑤ 運行回数	7	13		
⑥ = ④ × ⑤ × 往復 × 365日	運行キロ	173,740	161,330	335,070
⑦ = ⑥ / ③	1人あたり経費	492.15	494.60	493.33
⑧ = ⑦ / ③	1人あたり支払い額	451	436	442

【園部～嵯峨山～福知山 1往復運行の場合】

	乗降人数	必要乗車数	
⑨ = ④ × 往復	運行キロ	km/日	102
⑩ = ⑨ × ⑦	運行経費	円/往復	50,319
⑪ = ⑩ / ⑧	必要乗車数	人/往復	114

・路線を維持するためには1往復あたり114人の乗車人数が必要
⇒ 現状の46人に対して2.5倍

1. JR園福線の概要 - まとめ

園福線の実態

- 路線中間部の非利用者・施設などにとっては、大切な路線（依存度が高い）
- 通勤、通学の利用がほとんどを占める（低い水準の固定需要）
- 開業当初の狙い・目的は現在もは果たされていない

ネガティブ

- 赤字路線(7,000万円/年)
- ダイヤの利便性が低い
- 乗務員不足・高齢化
- 地域からの無愛着・無関心
- マイカー依存のライフスタイル

ポジティブ

- 沿線施設の集客力 (府立丹波自然運動公園)

あらためて 園福線の存在意義とは

1. JR園福線の概要 - まとめ

もし、園福線がなくなってしまうら

- 既存利用者が困る → 代替移動手段の創出 労力・費用ともに大きい
- 路線値が下がる → 固定資産税が減収
JRバスが撤退した滋賀県甲賀市水口町の例 2005年⇒2019年 5,389円/㎡減 12%※ 次ページ参照
- 域外への転出が増える → 住民税が減収
- 地域のコミュニティが → 地域荒廃(環境整備 機能しなくなる 負担の増加)
- 地域全体の価値が下がる
・園福線を本当に無くしてよいのか？

1. JR圏福線の概要 - まとめ 7

ほか、JRバスが撤退した地域と地価変動

- 木之本貸切バスセンター 2002年3月廃止
滋賀県伊香郡(現:長浜市)木之本町
地価平均 2003年 48,500円/㎡ → 2019年 34,200円/㎡ ↘29%
坪単価平均 2003年 160,330円/坪 → 2019年 113,057円/坪 ↘29%
- 加茂営業所 2002年9月廃止
京都府相楽郡(現:木津川市)加茂町
地価平均 2003年 94,000円/㎡ → 2019年 28,866円/㎡ ↘69%
坪単価平均 2003年 351,239円/坪 → 2019年 95,427円/坪 ↘69%

※滋賀県甲賀市水口町は交通の要衝、官公庁が多く買い物の至便性も高く、バスがあつて都市に近いことで下落幅は比較的小さいと考えられる

バスの廃止で不便になることで土地の価値が落ちている

2. JR圏福線の分析 - ステークホルダーの整理 8

	存続		廃止	
	メリット	デメリット	メリット	デメリット
2市1町	・交通空白地域の発生 ・必要なコストを負担せず ・関係人口の維持	・当事者意識の欠乏	・2市1町運賃体系の崩壊 ・利便性の高い代替交通網の創出の可能性	・公共交通空白地の発生(旧三和町) ・代替交通手段の創出に経費負担増加 ・固定資産税と住民税の増徴
沿線住民	・通勤や通学など ・必要に応じて移動手段 ・生活に欠かせない ・インフラの維持 ・高齢になった時に安心	・アンケートの少ない ・バスサービスの享受(除却や無断) ・当事者意識の欠乏	・利便性の高い代替交通網の創出の可能性	・交通利便性低下 ・外出の難易度低下(高齢者) ・交通の難易度低下 ・土地価格の低下
西日本JRバス	・社会的責任の全う ・株主・バスの相互 ・乗客と乗客など関係 ・乗客への経済効果	・赤字の計上(7,000万円/年) ・つぎは赤字拡大 ・不況	・赤字削減(7,000万円/年) ・人員や資材の再配置 ・他業種路線への投資 ・他山の石(他業種)への投資 ・他山の石(他業種)への投資	・イメージダウン

ビジネス視点での決断は簡単
未来を考えるか半はこの赤枠の部分ではないだろうか

2. JR圏福線の分析 - まとめ 9

うわべの金額だけで見たら、代替策を積み上げた「廃止」に軍配
しかし、代替交通手段の創出が必要で、それぞれが車両や不足が叫ばれる乗務員の確保をするのは困難で、スムーズな移行は容易ではないと予測される

また、「廃止」で住民の生活に支障が出ることで、地域の価値が落ちて地盤沈下も予測される

⇒ 地域の協力により圏福線を維持するのが得策

ただし、現状7000万の赤字を民間だけで負担し続けることは、不可能
⇒ 京丹波町・福知山市・南丹市も負担する必要がある

3. JR圏福線への提案 - 圏福線ハンザイ計画 10

圏福線ハンザイ計画～乗らないバスから乗りたいバスへ

計画期間は3年間。その間に徹底した利用者増をめざす!

To be or not to be

STEP1 西日本JRバスによる取組
STEP2 圏福線活性化協議会
STEP3 行政による取組

2020年 → 2021年 → 2022年

3. JR圏福線への提案 - 圏福線ハンザイ計画 11

STEP1 西日本JRバス その1

通学の固定客外、福知山～松山の利用者、冬季・休日の利用者増をはかる

1人でもここに増えれば儲けもの

・通学定期券(学生証にシールを貼って券)
・近畿初! 片道定期券
・環境定期券/通学定期券のある家族は土日100円(対象:児童・生徒の家族)
・中学生住居復線ホリデーバス
・冬期土日半額団体割引(対象:福知山～松山の利用者)
・集まった割引/同時に降車する3人以上の組は一人200円(対象:地元住民)
・誕生日記念ライド/事前予約をすれば無料(対象:地元住民)
・福知山駅を平日10～16時に発着する便、土日はいつも
・フル割引(対象:小中学生)
・自然公園で3人以上で降りる場合ひりの運賃100円

3. JR圏福線への提案 - 圏福線ハンザイ計画 12

STEP1 西日本JRバス その1

・区間増便
学生利用の利便向上のため、JR駅前から学校の最寄りのバス停までの区間を現行ダイヤの間に運行
例:福知山駅7:25発～下ノ段(三和分校前)7:58着
下ノ段(三和分校前)18:10発～福知山駅18:49着

◆パターンダイヤ
利用者にわかりやすくするため、一定の間隔で周期的に運行されるダイヤグラムに変更する

思いついたアイデアは全部やる
マイナスからのスタート、何をやろうか損はしない! 上を向くだけだ! だって今は乗ってないんだもん!

3. JR圏福線への提案 - 圏福線ハンザイ計画 13

STEP1 西日本JRバス その2

全国からファンを! 地域の子どもたちを虜に! 【市民巻き込み施策】

国鉄バスまつりの開催
(対象:全国のバスマニア、乗り物好きの子ども)

松山駅に昔なつかしい国鉄バスが大集合!
・日本にたまたま所蔵、長いホム
・全国的に注目される場所ということ
・地元メディア

3. JR圏福線への提案 - 圏福線ハンザイ計画 14

STEP2 圏福線活性化協議会(地域交通まちづくり協議会)の立ち上げ ⇒住民を巻き込んだ議論・教育を始める

地域で連携し、持続可能な圏福線をつくり上げ、誰もが喜ぶ公共交通のありかたをめざす

対話と教育を重ね、誰もが暮らしやすい交通まちづくりについて地域の共通理解をつくっていく

利用者を、ファンを中心に、「バス応援団」をつくる

行列のできるバスにしよう!

3. JR圏福線への提案 - 圏福線ハンザイ計画 15

STEP2 圏福線活性化協議会(地域交通まちづくり協議会)の立ち上げ ⇒住民を巻き込んだ議論・教育を始める

運行体制 2021年スタート

圏福線活性化協議会
バス応援団
沿線住民
協定・協働
事業主体(費用を始めたリスクを負担) 市町
アドバイザー 運行事業者 西日本JRバス

3. JR圏福線への提案 - 圏福線ハンザイ計画 16

STEP3 行政による取組

京丹波町・福知山市・南丹市・京都府

- 財源確保と投資
・駅前駐車場に課税
・住民税を地域交通維持費として一人数百円上乗せ(納税者人口:福知山市38,880人、京丹波町6,520人)
→圏福線など地域公共交通を支える補助
- マイカーからの乗り換え誘導
・丹波自然運動公園の駐車場の有料化
・駅前バス停周辺の自家用車進入禁止
- 地域活性化
・地元と西日本JRバスと共同キャンペーンの展開
・圏福線活性化イベントを地域振興の観光イベントと位置づけ協力
・松山駅周辺に観光スポットを設ける
・各バス停周辺の観光資源の掘り起こしとPR

3. JR圏福線への提案 - 圏福線ハンザイ計画 17

STEP3 市民・住民(十行政・西日本JRバス)

- ・幼児の絵のラッピングバス(年3回)
絵を描いた幼児の園にそのバスが訪問、MMI実施費用は広告を取る、保護者や地元企業から募る
→地域の人の関心を惹き、一体感を作る
- ・学生合宿応援プラン
福知山駅発、自然運動公園で合宿へ、松山駅で地元の弁当つき
→京丹波町の地域のお母ちゃんが作る
- ・クラウドファンディング、ふるさと納税 …… など

おもしろいことをどんどんやって話題を呼ぶ!
とにかく、まずは乗る機会を作る、そしてファンにする!
その間に地域での交通環境教育を行い、社会インフラとしての地元理解を進める。
バス応援団として協働でキャンペーン活動を行う
本気で3年やればきっと何か変わる

3. JR圏福線への提案 - 圏福線ハンザイ計画 18

『時は今...!』

この地域が豊かに持続していくには、決断の時期

西日本JRバスに、あと3年、赤字に耐えていただくその努力に、地域が応えるとき

V字回復には、いばらの道
現状は、1人1台、車に乗っている地域、それが変わるか? 西日本JRバスがどんなに面白い取り組みをして盛り上がりつつも、地域が一緒に取り組まないと打ち上げ花火で終わる話に

★ハンザイ計画3年間の間に、「バスがなくなっても私は困らない」という住民の考え方を、何が何でも覆そう!

3年で実を結ばなければ 「殿、ご決断を..」

編集後記

「Sayicho(政策・調査機関誌)」は、1992年7月に創刊号が発刊され、当時の編集後記には、Sayichoと名付けられた理由が書かれていました。

Sayichoには、3つの意味が込められており、1つ目は、政策・調査の「政」、「調」、2つ目は「成長」、3つ目は「Say(言う)いろいろなもの申している」という意味があるようです。

私は昨年まで業務の担当をしており、過去に労使でどのような整理がされているか、2年間で何回も調べました。そこで感じたことは、文字で残すことの大切さです。これまでは、生き字引のような諸先輩方がおられ、何を聞いても答えを持っており、解決してきました。しかし、JR特有の年齢断層によって、JNR採用の役員の方々がほとんど退職され、JR採用の役員へと世代交代が急速に進み、過去の経緯を知らない私たちの世代が役員になっていきます。知らないまま物事を進めるのではなく、少なくとも文字に残っているものがあれば、探して調べることができ、諸先輩方の思いを受け継ぐことができるのではないのでしょうか。

時代は大きく変化しており、時代に応じた運動が必要だと思いますが、「変えていいもの」「変えてはいけないもの」の判断をその時代の役員がしっかりしなければならぬと思います。

その一つの素材として、今回のSayicho No.46は、「第7回政策シンポジウム」の講演録にしました。

発行当初に込められた思いをしっかりと受け継ぎ、今後もJR西日本グループで働く組合員が、一歩づつ確実に「成長」できるように、しっかり「もの申していること(Say)」と思っておりますので、引き続き、組合員の皆様のご協力を願います。

企画・政策・調査部長 福本英治



Say-cho 第46号

2020年3月

発行責任者 上村良成

編集責任者 福本英治

発行所 西日本旅客鉄道労働組合

〒530-0012 大阪市北区芝田2丁目1番18号

西阪急ビル9階

(TEL)NTT 06-6375-9869(代) JR 071-7155(代)

(FAX)NTT 06-6373-4133 JR 071-7151

ホームページ：<http://www.jrw-union.gr.jp>