

## 【加藤先生への質問&ご回答】

- ① 路線バスが運転手不足で減便し、サービスが低下することへの解決策はありますか？  
運転手が確保できないと何ともなりません。事業者はそうしているのですが、路線バスで運行するにふさわしい場所や時間帯に運転手を集中させ、それによって運転手の賃金を上げることにつながる必要があります。ふさわしくないところはタクシー、オンデマンド乗合、ライドシェアなどの活用になります。
- ② 日や時間によって変動するダイナミックプライシングを路線バスで実現できますか。土浦なら花火や入試、マラソン大会などのイベント開催日は運賃を高くして、閑散時間帯は安くする。通院のために乗る方で通院日を調整可能なら、安い時間帯を選択できるかもしれない。  
あまりフレキシブルにやるのは大変ですが、時間帯別は現在やっているところはあります。また、イベント日も可能性はあると思いますが、むしろ一般車乗り入れを制限する・駐車料金を高くするなどの策が有効と思います。
- ③ 運転手不足のなかで、路線バスにて貨客混載運行することの課題を教えてください。30km、1時間以上走行する関鉄バス路線もある（土浦駅～下妻駅）。  
貨物のルートと旅客のルートや希望時刻が異なることが一般的なので、そのすり合わせが難しいです。積み込みや積み下ろしの人手・時間も考えないといけません。意外とうまく設定できないのが現実ですが、将来的にはバスターミナルと宅配拠点を統合するなどして、重なりやすくすることを勧めるべきだと思います。
- ④ ニーズに合った公共交通（バス運行）を実現するのにデータは重要と考えますが、データ収集にはコストや手間がかかります。どのようなデータを優先して集めるべきでしょうか。  
運行・運転状況、乗降データは今でもかなりとれるようになっており、優先度が高いと思います。あと、ときどき利用者アンケートもとりたいです。
- ⑤ 早朝と夜間にタクシーが予約しにくくなっています。バスは運行していない時間帯なので、ライドシェアが解決策だと思います。土浦のような地方では導入可能、また普及しますか？課題があるとなれば何でしょうか。  
やってくれる運転手がいるかどうかです。いないとすれば、賃金を上げる必要があり、必然的にダイナミックプライシングが必要です。タクシー事業者がライドシェアドライバーを雇用する日本型ライドシェア、自治体やNPO等が主体となる公共ライドシェアが今のところ考えられますが、どちらにせよタクシー事業者・自治体の連携が大事です。
- ⑥ 2007年に「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」が施行されて、自治体の努力義務が想定されたことにより、自治体の主体性が発揮されつつあるとあります。  
コミュニティバスの運営を我々のようなNPO等民間が主導するケースが多くならないのは何故なのでしょう。  
地域の連携が図られ公共交通が持続されれば、誰がやってもいいと思うところはあるのですが、NPOとして団体を運営していく中で、人材がいなくてはならないことを考えると、人材の育成は必須の問題に直面します。やはり行政主導に任せ、地域公共交通会議が理想だと思われませんか。

NPO・地域組織主体での運営運行はもっとあってよいと思います。そのための支援制度を自治体があまり作っていないこと（あまり勝手にやられたくないと思うところも多い？）、自治体にお願してお任せの住民が圧倒的に多いこと、実際やろうとすると専門知識や資金が必要で大変なこと（少なくとも黒字にはほとんどならないこと）が、広まらない理由と考えます。人材育成は我々の課題で、NPO等と連携できるとよいし、自治体や国の支援も欲しいところです。また、個人的には公共交通法人というような特別の法人格をつくって優遇するなどのことも必要と夢想しています。

- ⑦ 我々NPOの目的は「公共交通利用促進」「公共交通不便地域の緩和」そして、一番大切にしている「中心市街地活性化」があります。しかしながら、駅前商店は衰退が進み、夜間の飲食店だけは辛うじて活気を保っている状態。

市民アンケートではイオンモールへの乗り入れ希望が多く挙げられる中、中心市街地を放っておかないにしても、ニーズのあるイオンへの乗り入れをおこなったほうが良いのか？

グローバルを考え、NPOの目的を変更してまで、病院やイオンに向けるキララちゃんバスになることを先生はどう思われますか。

目的と方法をどう設定するかですね。

行先がどこであろうと、たくさんの方がお出かけしてくれればいいと思うか、中心市街地でないのだめだと思うか。できれば両方できるのがよいのですが、強弱付ける、どちらかに絞るというのも間違っはけません。何のために自分たちはこれを行っているのかと、市民が求めているのは何なのかということをしり合わせる事が大事だと思います。そういう議論を先日するのが良かったかもしれないですね。改めてやるとしたら手伝いますよ。

- ⑧ これからの公共交通はオンデマンドと言われているが、実際、土浦の一部地域で試験運行をしてもなかなか利用に繋がらない。土浦市ではどのような形の公共交通がマッチするのか。具体的な例を教えてください。

オンデマンドがこれからの公共交通とは思っておりません。適材適所でありながら、全体が網として繋がり、まるでかっこよくサーフィンするように移動していけることを実現できるのが将来の姿だと思います。そのためにも専門家の関与は必要です。

- ⑨ ライドシェアは地方で成立するのでしょうか？

運転手をしてくれる人が出てくるかどうかです。都会ならある程度出てくるでしょうし、新陳代謝も起こりやすいでしょう。地方部だと出てきづらく、いったん任されるとどんどん使われてしまうため、持続可能性が低くなります。

- ⑩ 地域が主体的に考えて、それに対して国が支援するというのは理想的だとは思いますが、リソース的にそれができない地域、あるいはやったけど上手くいかなかった地域にもお出かけしたい人はいるわけで、そういう人達をどうやってケアしたら良いでしょうか。

理想的というのではなく、その方がいいものを経費をかけず実現できると思っております。「リソース的にできないけど、できるかぎりのことはやろう」と考えているところや、「やったけどうまくいかなかった。けど再チャレンジしたい」ところには外部支援の意味があります。一方、そういう気持ちがないところは（持つように説得する以外）どうしようもないです。こちらから出かけていきたい場所なら、こちらから乗り入れていけばいいのではと思います。たとえば田舎だと何もないので、都会へバスを一方向的に走らせるということとはよくあります（都会の方から相手にしてもらえないので）

- ⑪ 公共交通利用のアピールとして「脱炭素」もあって、キラちゃんバスでもどうだろう？と思いました。他方、1運行当たりの利用人数によっては増CO2になりかねませんので、利用状況のデータを使ってマイカー利用との比較で日々のCO2排出量を「見える化」すると、事業者としての脱炭素への貢献度の定量化や市民としての脱炭素への協力への励みになるのでは？と思いますが、如何でしょうか？

私は交通分野の脱炭素化が専門であり、交通に関する取組が脱炭素化に寄与するかどうかを評価する方法論を開発してきました。キラちゃんバスもその方法論を適用して確認しないと脱炭素と言えるかどうかわかりません。データをいただいて確認してみたいと思います。

- ⑫ 全国的に運転手不足による路線バス業界は路線の維持が困難(いわき市の場合、トラック運送業界への転職者が顕著になってきている)という課題にたいして近隣自治体または全国レベルで運転手や整備技術者の共有(シェア)は考えられないか、複数の自治体の垣根を越えて全国各地の団体と連合体になって使える予算を確保できないだろうか、もしくは運送業界との連携で副業ドライバーの募集はできないか(バス業界からの転職者がいる背景)

理論的には考えられます。しかし現状だと、もともとそれぞれの職場で手一杯な状況なので、シェアして有効活用ということにはならないと思います。むしろ、同じ車両・運行で貨客混載するなどの取組の方が意味があると考えています。また、様々な運転業務を日替わりとか午前午後とかで掛け持ちするようなことを、どのくらいの運転手さんがやりたがるのかも問題だと思います。

- ⑬ 講演にて『飲酒したら運転できない』というフレーズがありましたが、公共交通サービスの充実と飲酒運転の発生率、酒類消費量は何らかの関係性がありますか。地元で路線バスの利用促進のため、バス停近くで『夜市』を実施したばかりのため関心があります。若者はお酒を飲まないといいますが、お酒を飲みやすい環境でなくなっているからだと思います。

公共交通サービスの充実は、歓楽街や日本のお酒文化の維持に必須だと思います。

そのような調査研究はないように思います。学生にやってみないか提案してみます。若者がお酒を飲まないかどうかというと、あまり変わっていないと思います。本当は飲みたくないけど飲まざるを得なかった人たちが飲まなくてよい環境になったからというのが原因ではと思います。

- ⑭ 質問では無いのですが、先日 宇都宮に行った折、LRT を見ました。オシャレな外観で、一目で 乗ってみたい！という気持ちになりました。目を引く事も大事なんだなと感じました。

はい、大事です。その上で、乗ってみたときにその第一印象が台無しにならないような中身になっていることが大事です。一度乗って確かめてください。