

## 風を起こす &lt;第21回&gt;

敵は我に在りで挑んだ  
赤字路線バスの再生

京丹後市企画総務部企画政策課公共交通係主任

野木 秀康さん

全国各地で路線バスが次々に姿を消していく中、赤字続きの路線バスに活路を見出し、再生させた京丹後市。人口減少やモータリゼーションを言い訳にしないV字回復の陰には、市民にとって価値ある施策とは何かを考えた一人の市職員の姿があった。

土地の荒廃や集落の機能低下、医療や教育など行政サービスの低下……過疎地が抱える問題はあまたあるが、バスや鉄道など公共交通の衰退もその一つ。運転できない交通弱者の移動手段をどうやって確保し、維持していけばいいのか。その対策に頭を悩ます自治体は少なくない。

「京丹後市は半島、豪雪、少子高齢化と過疎地の典型です。高齢化率30%で、人口に占める100歳以上の割合は全国平均の3倍。現在115歳の木村次郎衛門さんも京丹後市民なんです。115歳は、男性

では人類史上最高齢ですからね」

「人類史上最高齢」の言葉に思わずツッコミたくなる。2000円バスの仕掛け人、野木秀康さんのユニークな表現と熱い語り口に初対面であることを忘れた。

## 路線バスか、コミュニティバスか？

野木さんがバス交通を担当するようになったのは、6町合併により京丹後市が誕生した平成16年4月。旧網野町では総務課と財政課を経験していたものの、公共交通につ

【のぎひでやす】

1973年京都府京丹後市生まれ。2004年より9年連続で公共交通を担当（企画総務部・企画政策課）。近畿大学商学部商学科卒で、学生時代は競馬サークルに所属しスポーツ新聞に大穴予想を執筆。楽曲「あの素晴らしい愛をもう一度」でNHKのど自慢に出場し、鐘が一つ。地域では公民館活動、消防団活動、網野神楽保存会代表を歴任。網野神楽の舞が日本で最も芸術性が高いと自負するほどの地元愛と祭バカ。平成25年度は同年で閉校が決まっている網野南小学校PTA会長の就任が決まり、これまでの卒業生を含めた面白い活動を思案中。子育てするなら日本の四季を強く感じる事ができて、のんびりゆったりできる「太平洋側ではなく日本海側」が持論。地域の公共交通も便利なのんびりゆったりできる乗り物が自身のテーマ。3児の父。共著『コミュニティ交通のつくりかた』（学芸出版社/2013）にて、京丹後市の200円バスの取組詳細を執筆。交通ジャーナリストの第一人者・鈴木文彦氏とは京丹後市の温泉で「裸の付き合い」をするなど、人的ネットワークも開拓中。



海岸線を走る200円バス。奇岩が散在する丹後半島は「山陰海岸ジオパーク」として認定されている



いては全くの素人だった。

「6町はそれぞれが路線バスやコミュニティバスなどを走らせ、運賃体系もバラバラ。どうしたら一本化できるんやろう？ あるいは担当になったなあ」というのが正直な気持ちでした」

全国各地でバス会社により定期運行されている路線バスは地域の足として活用されてきたが、人口減少とマイカーの普及に伴って利用者は激減し、経営状況は厳しさを増していた。路線を維持するため、国や自治体による赤字補てんが行われ、その額は右肩上がりとなっていた。

対してコミュニティバスは、路線バスが無

い交通空白地であれば、自治体が独自に運行できる。コスト的に路線バスより安く抑えられることもあって、多くの自治体が路線バスからコミュニティバスに舵を切っていた。

国からコミュニティバス導入マニュアルが配布され、白地図が「コミュニティバス導入済み」で次々と色づけされていく中、流れに身を任せるならば、コミュニティバス導入に向けて動けば済むことだろう。だが、野木さんは原点に立ち戻って考えてみることにした——

「路線バスを無くしてしまうことが、市民にとって本当に良い選択なのか？」

「私が担当になった時点で、バス会社に対する赤字補てん額は既に8000万円を超え、1億円になるのは目に見えていました。ですが、路線バスならではの良さもあるなど。一番は、安全面に優れているということですね」

路線バスは、技術と経験を重ねた運転士と整備士によって運行されている。道路運送法第4条により高い安全基準が設けられ、ブレーキ一つをとってもプロ意識を持って運転されている。

「公共交通は命を預かる行政サービスです。財政が厳しい中、コスト意識は大事ですが、その多寡だけで判断すると、いつかしっぺ返しに来る。大きな事故を起こしてからでは遅いのです」

「目先の損得だけで考えない」その発想でいくと、路線バスを維持することは市民の雇用を確保することであり、ひいては税収減や人口減少を食い止めることにもつながる。

だからといって赤字補てんにも限度はある。何とかが運賃収入を増やすことができな

### 不便を向き直る、新しい便利

過疎地はどこもそうだが、せつかく走らせている路線バスも、利用状況を見ると「空気を運んでいる」と揶揄されるほど少ない。利用者が少なければ、バス会社は経営維持のため、運行本数を減らしたり運賃を上げざるを得ない。消極的な対応によって利便性は悪くなり、さらに利用者が減るという悪循環に陥っている。

「利用者が少ない背景には、不便さという要素が大きく関わっています。だったら私には不便さと向き合おうと。とことん便利にすれば、市民も振り向いてくれるだろうと考えました」

まず目をつけたのは運賃。市域を端から端まで乗車すれば最大1150円かかるが、ほとんどの利用者が中間から中間しか乗っていないため、平均運賃は380円。市民アンケートを実施すると、6割の人が300円以下の運賃を希望していた。

わかりやすく、使いやすさの観点から上限運賃とし、300円の場合と200円の場合を試算。利用者が1・9倍になれば、200円でも財政負担が変わらないことがわかった。

「目指したのは700円×2人ではなく、

市内全域の地図、全バス停の時刻表、KTRの運賃、駅の乗り換え案内と公共交通に関わるすべてがまとめられた一冊。「魅せる時刻表」の写真はすべて野木さんが撮影したもの。奇跡の一枚のタイミングを逃さないため、常にデジカメを持ち歩いている



7人×200円です。財政負担は同じでも、利用者が少ないバスより、多くの市民に乗ってもらっているバスのほうが税の使い方として意義がありますから」

市内ならどこへ行っても200円、1時間以上乗っても200円の路線バス。フラットな料金体系で、名前も200円バスでいこう——目標が定まった。

なるべく歩かなくて済むようにバス停の間隔は短くして、停留所の数を増やす。病院の玄関口にもバスを乗り入れる。営業所では買えない回数券をバスの車内でも買えるようにする……利用者目線で考えていくと、路線バス再生に向けたアイデアは次々に浮かんできた。とは言っても、担当者一人の思っただけで実現できるものではない。

### ワシが責任取っちゃう

200円バスを成功させるには、バス会社の協力が不可欠。野木さんは上司と共に毎週バス会社に足を運び、日に幾度となく電話をかけた——「利便性向上策を行政と運命共同体になって、失敗を恐れずチャレンジしましょう！」

「バス会社の役員にも労働組合長にも直談判し、行政の思いを粘り強く伝えました。妻にもしたくないような猛アタックです」

はじめは牛歩戦術でなかなか返事が返ってこなかったバス会社の関係者も、次第に身を乗り出してくれるようになった。行政

がコミュニティバスではなく、自分たちに振り向いてくれた。だったら、我々も利用者を増やし、経費節減の努力をしないか——思いは通じ、いつしか向かうべくトルが同じになっていた。

「一人じゃ闘えない」それは役所内でも同じだった。

便利さの一環として時刻表発行の予算要求をしたときのこと、財政当局からバス会社が発行すべきものとして却下された。バス会社と膝を突き合わせ交渉したが、人件費だけで汲々とし、余力など無かった。バス会社が従来から発行している時刻表は、2色刷りの1枚物。市内にある全バス停の5分の1程度しか掲載できず、その発行すらままならぬ。

時刻表に無いバス停でバスに乗ろうとすれば、とりあえずバス停に行ってみるしかない。バス停には押しピンで留められた紙切れが1枚。黄なびて文字の薄れた時刻表は、ちょっとでも強い風が吹けば飛ばされそうなほど頼りない。

「バス停で長時間待たされれば、誰だってバスなんか二度と乗りたくないと思うでしょう？」時刻表発行には200円バスの成否が懸つていたといっても過言ではありません

予算ゼロを突き付けられ頭を抱えていた野木さんに、課長が手を差し伸べてくれた。予算削られたままやったらアカン。説得しに行こう。市長復活査定要求しようやない



子どもから高齢者まで愛用されている200円バス。  
時間帯によっては乗り切れないほど満員になることも…

か。でも、ワシにお前の代わりはできんから、お前が自分の言葉で勝負してこい！ そうやないと、お前も納得できんやろう」  
市長をはじめズラリと並んだ査定担当者  
を前に、野木さんは「時刻表は釣りで言えば撒き餌と同じで、最後には必ず大物を釣り上げます」と意気込んだ。「時刻表が発行できなければ、200円バスなどやらないほうが良い」強い気持ちで予算復活に結びついた。

「職員は組織の中の一人です。個人よりも組織として思いを共有できるかどうか。それは大きな成功要因です」

200円バスの始動を前に部長から言われた言葉がある——「野木よ、お前の魅力は公務員らしからぬところだ。でもな、公

### 愛用されてこそ施策

平成18年10月、路線バスの復活を懸け、200円バスが運行開始した。A4版オリジナルカラーですべてのバス停留所が掲載された時刻表の全戸配布、市の広報誌でのレポート連載、保育所では運転手さんがバスにまつわる絵本を読み聞かせ、高齢者には交

「理解ある2人の上司のお陰で、私は闘うことができました」  
「ボールになったらワシが責任取っちゃる。お前のやりたいことを、おもしろいやり方したい」



待合所で200円バスを待つ子どもたち。  
親に車で送ってもらわなくても、自由に移動できる

交通安全講習でバスの段差がタバコ1箱分しかないことを知ってもらった。便利なバスは口コミでも広がり、整理券の取り方さえわからなかった人たちが乗ってくれるようになった。

17万人だった年間利用者数は39万人を超え、運賃は4500万円から5900万円の増収。赤字補てん額は、当初見込みより約4100万円削減できた。

「使えないバス」が「使えるバス」になった効果は、思わぬところにも表れた。

「病院や買い物に行きたくても嫁の運転に頼るしかなかったおばあさんが、200円バスで一人でも出掛けられるようになり、嫁姑間のしがらみが無くなった」。自宅から遠い高校に進学すると最大年間26万円かかっていた通学定期代が7万円で収まるようになった。

バスの運転手さんによる出張授業。  
園児たちにとってバスの運転手さんは仮面ライダーよりもヒーロー



り、中学生が親に遠慮せず行きたい高校を選択できるようになった。——利用者の声に、野木さんは確かな手ごたえを感じた。

バス停には住民手づくりによるベンチが置かれ、雨除けの屋根が付けられた。ウチの前でできたバス停で、お年寄りに立って待ってもらうのは気の毒やからね。住民の間に、皆で便利な路線バスをつくってほしいという意識が芽生えた。

### 郷土の偉人に学んだこと

「冷蔵庫の中の腐りかけたものでも、フライパンで調理すればごっつう美味しくなることがあるでしょ？ それと同じで今あるもの

を生かしたいという思いが、路線バスの再生につながりました」

ヒントを与えてくれたのは、野木さんが敬愛する同市出身の野村克也監督。他球団で戦力外となった選手を集め、磨けば光ると叱咤激励し、弱小チームを勝利へと導いた。独自の采配は「野村再生工場」として評価された。

現在、野木さんが再生に向け格闘

しているのは第三セクターの北近畿タンゴ鉄道、略してKTR。京都府と兵庫県5市1町を走るKTRは総路線距離が114kmと長く、日本一の赤字路線。路線バスでの成功体験をもつとしても、一筋縄ではいかない。

バスと鉄道では利用目的も違う。「車で行くよりも安い」ことが乗車の動機になるため200円レールとしたところだが、ハードルは高く、差しあたって65歳以上の市民だけを対象にスタートした。

「公共交通は広域的にどう考えるかです」野木さんは、丹後半島全体で200円レール、200円バスが使えるよう近隣市町にも働きかけ、その輪は広がっている。

「丹後に住めば鉄道もバスも200円で移動できる、過疎地でも移動手段を心配せずイキイキと暮らせるようにしていきたい。目指すゴールは、暮らしが良しの地域づくり。公共交通を便利にするというのは、一つの手段なんです」



地元出身のIT企業家に頼みこんでつくってもらった北近畿タンゴ鉄道（KTR）のサイト。丹後半島の交通情報だけでなく、観光情報も網羅している。「みんなでつくる写真展」開催中  
<http://ktr-tetsudo.jp/>

丹後エリアを面にとらえ、公共交通と観光をセットで売り込んでいこうと、バスとは違った切り口でさまざまな展開をしている。「人生やってみないとわからない」の精神で無理難題にも果敢に挑むが、住民の負託を受けている以上、勝算は持っている。

裏付けとなっているのは、「現場感覚は誰にも負けない」という自負。バス交通の担当になって以来、始発から最終便までバスを乗り倒し、市域約500<sup>2</sup>kmに及ぶバス停はすべて制覇した。

「過疎地だから仕方ないよね」とはしたくないんです。人は上手いかなんかありますが、それでは前に進めない。敵は我に在りですよ」

そのモチベーションこそ、過疎地再生の秘策ではないだろうか。

（協会職員／篠田良子）