

歴史の分岐点、対案ではなく、新たな発想によるビジョンを一人ひとりが
考え行動に移すことが出来れば、自ら新たな歴史の証人となる

都市公営交通の課題と取り組み



幸福量（弱者を守る）
に繋がる地域交通との
かかわりかたを考える

自治労都市公共交通評議会 熊本市交通局労働組合

執行委員長 古賀 弘

自己紹介

- 1965年（昭和40年）9月30日生まれ（55歳）
- 1990年（平成2年） 熊本市交通局自動車課入局
- 1994年（平成6年） 熊本市交通局労働組合青年部長
- 1999年（平成11年）熊本市交通局労働組合書記長
- 2003年（平成15年）熊本市交通局労働組合執行委員長



（熊本の紹介）

熊本県は、九州のほぼ中心に位置し東京から飛行機で約1時間30分のところにあります。ご当地キャラで人気の「くまモン」の生まれ故郷が、ここ熊本です。

2016年に震災に見舞われましたが、少しずつ復旧していき観光地としても魅力を取り戻しています。

熊本は、水が豊富で環境庁選定の「名水百選」に県内4カ所が選ばれ、また熊本市の上水道を流れる水も、ほぼ100%地下水でまかなわれています。

透明度が高くまるやかで飲みやすい水は、地酒やミネラルウォーターに用いられたり、多くの観光客が汲んで持ち帰ったりと美味しい水として人気です。

おすすめ観光スポットは、日本三名城「熊本城」を中心とした市街地ほか、熊本城の初代当主である加藤清正主神とする「加藤神社」、熊本城下にある土産物屋や食事処が立ち並ぶ「城彩苑」、落ち着いた雰囲気のアークード街の通りがある「熊本市街地」、世界最大級のカルデラをもつ「阿蘇」などです。

職場である市電は、熊本市の顔として、おもてなしの移動空間として年間1,100万人の利用者をお運びしています。

日常の仕事の内容



Key Workers



はじめに

お話しすること

- 組合から見た民主主義を考えるなかで、仲間や地域住民と関わりを持つことで幸福量に結びつくこと。
- 熊本地震を経験し、復興のシンボルとしての交通がもたらす社会影響とコロナウイルス感染症から次の世紀への挑戦。
- 原因療法と対処療法を考えた交通政策を考える。各地域でつくるオーダーメイドの交通施策をクロスセクター効果を取り入れ考える。
- 具体的な施策を参考に熊本方式の問題や課題を考察し、原点の交通政策とは何か?考える。
- 将来の礎を創る学生諸君に対する激励。



労働運動と社会のかかわり方

- 1.日本の公営交通とは？
- 2.労働組合とは？
- 3.労働組合の基本って何？
- 4.近代歴史（戦後75年の労働運動の歴史）
- 5.とりわけ、国鉄分割民営化は国策として何を意味するのか？



1.日本の公営交通とは？

- ▶ 基本的に「地方公営企業法」が適用されており、独立採算制の公営企業としての形態で全国で経営されている。
- ▶ 主に地下鉄、路面電車、バスの運行をしており、部局名として「〇〇市（都）交通局」名義の場合が多い。
- ▶ 成り立ちとして、明治や大正時代に民間資本によって建設開業された路面電車を自治体を買収し、交通担当部局として発足した自治体が多い。
- ▶ 戦後も自治体の交通基盤として都市の復興・発展の基盤を果たすがモータリゼーションの進展により、全国から廃止されていった。

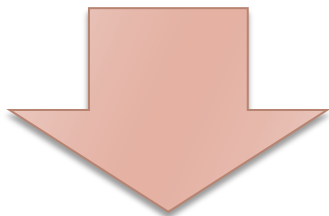
1.日本の公営交通とは？

- ▶ 大都市では、路面電車廃止に伴い、地下鉄へ舵がきられた。
- ▶ 戦前・戦後の交通基盤として機能を果たしてきた市（都）バスも2000年頃から規制緩和でバス事業への新規参入が容易になったことから、民間と競合する公営バスについては、事業の撤退や縮小を余儀なくされている。
- ▶ 熊本市交通局のバス事業も1927年（昭和2）～2015年（平成27）まで88年間、1日も休むことなく市民の足として、地球を外周にして約9,520周、輸送人員は約13億5,000万人のお客様の心に乗せた。

2.労働組合を知ろう！

●労働組合がなかったら（例えば）

(1) 一人ひとりの賃金に何の基準もなく、雇用者が思うがままに決めることができるとしたら・・・

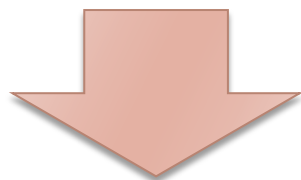


賃金を上げてもらったり、解雇されないように、いつも雇用者の顔をうかがったり、気に入られようが必要以上に働かなければならなくなるかもしれません。

2.労働組合を知ろう！

●労働組合がなかったら（例えば）

(2) 一人ひとりの労働条件に何の基準もなく、雇用者が思うようがままに決めることができるとしたら・・・



現実には、労働組合がなくても、それなりの労働条件が確保されているところも存在するのも事実ですが、労働組合が労働基準法をはじめ、私たちが働きやすい制度を作ったり、賃金や労働条件で一定の社会的基準を作っています。

近年、ブラック企業が社会問題になっています。

ボロボロになるまで働いた揚句、生命まで失う事例も後を絶ちません。

3.労働組合の主な取り組み

(団体交渉とは)

- ▶ 労働組合の基本のひとつは、組合員が一丸となって、賃金や労働条件を守り向上させていくことです。
- ▶ 労働組合は、私たちの職場での要求を実現させるため雇用者と交渉を行います。労働組合と雇用者との交渉を団体交渉（団交）と言います。



団交の第一歩は、雇用者に労働組合の存在を認めさせ、賃金・労働条件など労働組合と交渉をして決めることを約束させ、組合事務所の提供や組合活動を保障させなければなりません。

3.労働組合の主な取り組み

(一連の流れ)

- ▶ 多くの労働組合では、雇用者に対して、要求書を提出します。その後、回答書をもらい、団交を行い、妥結、書面での確認を行います。



- ▶ 賃金・労働条件など以外にも仕事にかかわるあらゆることを話し合います。
- ▶ 休憩室の改善、更衣室の改善、制服の改善、駐車場の確保など職員の働きやすい環境整備についても話し合い、改善させることも可能です。
- ▶ また、労使で安全衛生委員会や人事評価に関する苦情審査会などで常に公平な立場で話し合いがなされます。

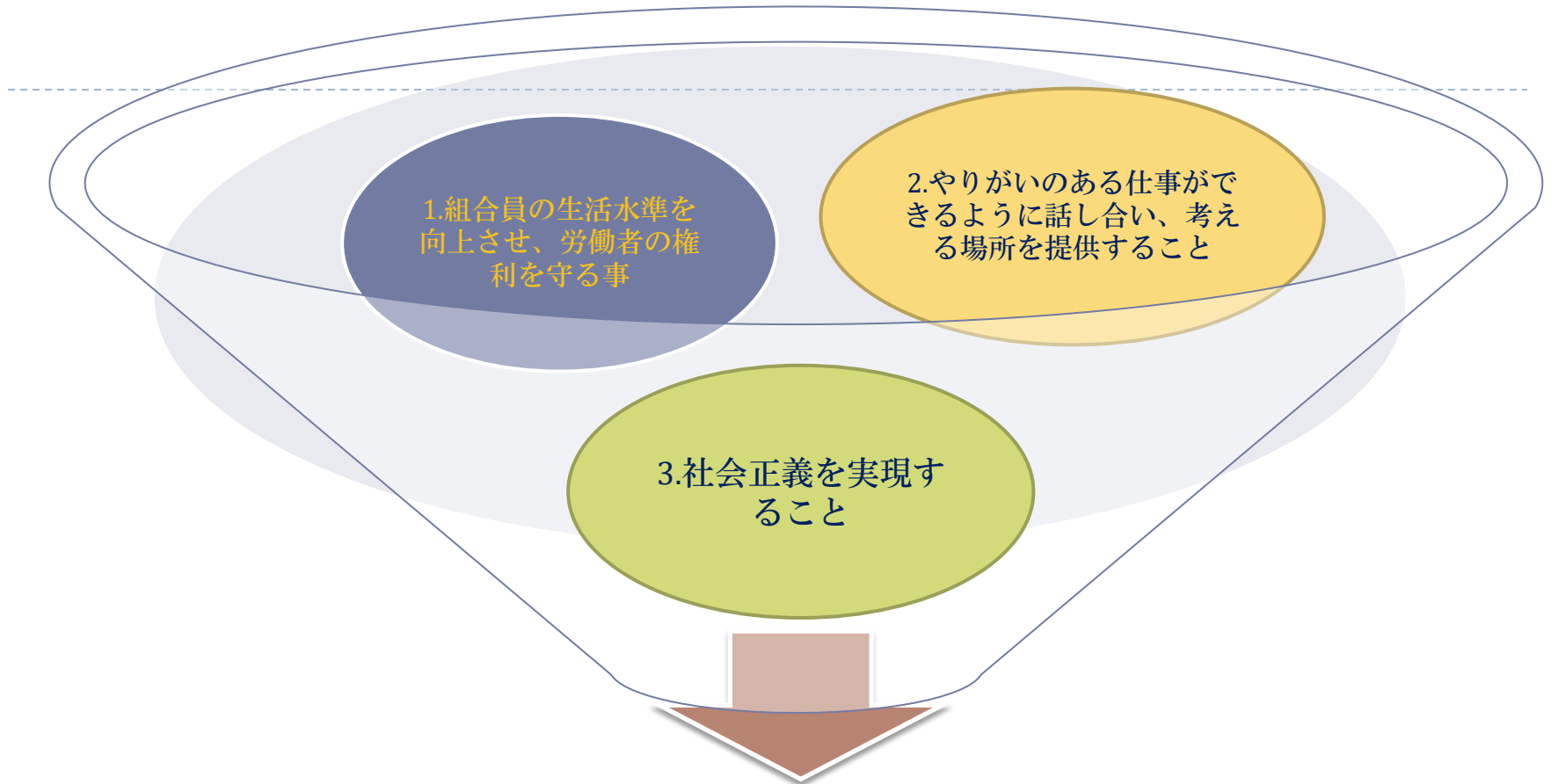
3.労働組合の主な取り組み

【事前協議制】

- ▶ 多くの雇用者は、団体交渉に関する内容を制限しようとししますので、一切の労働条件については、これまでの信頼関係を基礎に事前に話し合うことを約束させなければなりません。
- ▶ これを守らなければ、雇用者は一方的に労働条件を変えることで労働組合の存在が問われることとなります。

【労働組合法：団体交渉権】

- ▶ 労働組合は雇用者と団交を行う訳ですが雇用者は正当な理由なく団交を拒むことはできません。



「みんなは一人のために一人はみんなのために」を合言葉に組合員一人ひとりが結集して組合が成り立ちます。組合は常に組合員の物心両面の幸せを追求しています。

4.労働組合は民主主義の尊重として日本に位置づいたのか？

○占領軍の占領政策の第一の目標は、日本の非軍事化・非軍国主義化におかれ、占領軍は、日本の軍国主義を復活させないためには、民主的団体として労働組合に大いに期待しました。



占領軍は、日本政府に労働組合の保護・育成を命ずるとともに、アメリカ本国からAFL（アメリカ労働総同盟）やCIO（アメリカ産業別労働組合会議）の指導者を呼び、労働組合の結成を支援させ、もしこれによる妨害を加えるような経営者があれば嚴重に警告しました。このような方針により、労働者は、積極的に労働組合に参加したばかりではなく、経営者は、労働組合がない場合には、結成をかえって援助しました。

4.近代歴史（戦後75年の労働運動の歴史）

戦後、日本国憲法（第28条）が制定され、目的は勤労者の団結権が保証され、「ひとりはおみんなのためにみんなはひとりのために」を合言葉に労働組合は再結成されました

戦後（昭和20年）産業報国会が解散し労働組合法が制定され、労働者に団結権、団体交渉権、ストライキ権が保証されました。翌年昭和21年には労働関係調整法が、昭和22年には労働基準法が制定されました。

5.労働者優先の社会から雇用者優先の考え 方へ政治が動き出す（国営企業の解体）

（1）国鉄分割民営化から見た労働組合と地域の 絆とは

そこで起きていた本当の真実とは・・・

不当な理由で職を失う危機の中で更に厳しい世論の逆風に
もさらされました。その中ではどう生きるのか。自分たちが
生きていく民主主義とは何か。彼らは過去の歴史と経験に
学びながら自分の立ち位置を探り、そのために自己の思考
の内部でその意識の交通を繰り返しました。職場で培った
専門性と鉄道を何とか維持できないう葛藤。こう
した精神的な交通作用から、自分とは違う道を選んだ仲間
立場を尊重し、連帯できることでは絆を深め生活者として
の新たな歩みをはじめました。

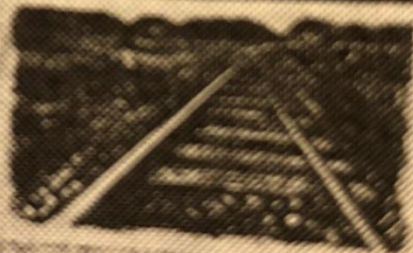
国鉄再建・県民連帯の集い

75万人の集いも
21世紀へ

旅の夢を癒ふ足
通勤・通学の足
町の未来をつくる足

この国鉄は国鉄「暮らしと生活」の
経済を築いてきた国鉄が、
これからは、この国鉄が、
国鉄を、国鉄として、国鉄の未来を
築いていく。

だから国鉄は走りつづけてほしい



示すものです。

20世紀への大進出は、国鉄のさらなる発展に
ありまわす

から国鉄は走りつづけ



5.労働者優先の社会から雇用者優先の考え 方へ政治が動き出す（国営企業の解体）

（2）熊本では国鉄を軸にした公共交通問題のあり方を考える中で交通権が提起され、利用者を巻き込んだ地域の福祉交通の在り方が模索されました。

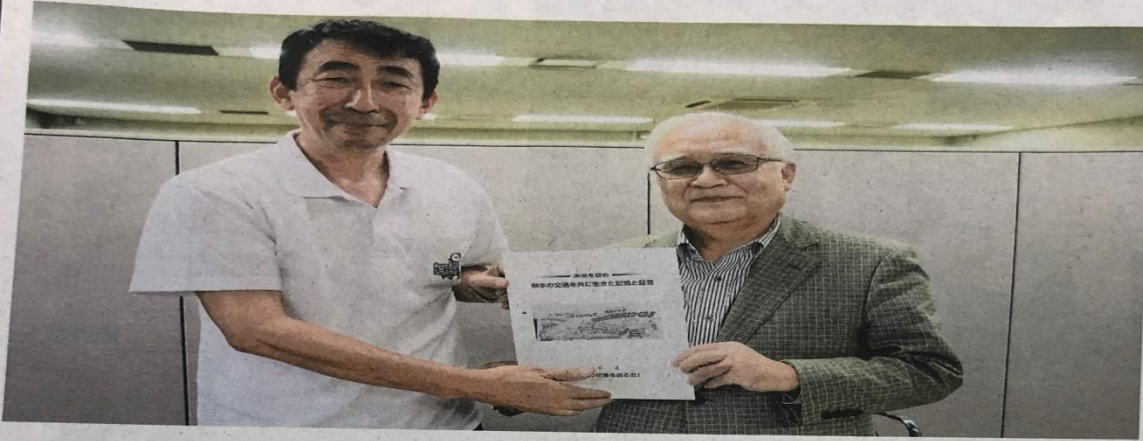
組合員が不在の路線についても利用者目線で路線のあり方に取り組み、現地の利用者の路線廃止に反対する声を聴収しました。高森線・湯前線の第3セクターでの存続は自らが提案し、地域住民との信頼関係で実現したものでした。このように生きていくために必要な民主主義とは、与えられたものではなく獲得していくものであることを証明しました。

こうして、一人の市民として利用者の交通権を確保するために何が必要かという視点は現代に受け継がれています。

国鉄民営化巡る闘い 後世に

ハンスト、ローカル線存続運動、意見広告…

県内の交通系労組でつくる「国民の足を守る県民会議」（会長・坂本正熊本学園大元学長）は、1987年の国鉄分割民営化を巡る国労熊本地方本部の闘いをまとめた冊子「未来を掴め 熊本の交通を共に生きた記憶と証言」を発行した。ハンカーストライキや意見広告、廃止対象のローカル線存続に向けた住民との共闘など、当時の労働運動の熱気を伝えている。



冊子は風化する記憶を後世に残そうと、同会が2013年に3回開いた座談会を中心に構成。座談会には当時の国労熊本の幹部らが参加した。

国労熊本は分割民営化の方針に抗議し、85年7月に中央区の辛島公園で72時間のハンストを敢行。同じ時期には1万2千人の署名を集め、国鉄の存続を求める意見広告を熊日紙面に3日間にわたって掲載した。

高森線（現南阿蘇鉄道）

国鉄分割民営化を巡る国労熊本の闘いをまとめた冊子を発行した「国民の足を守る県民会議」の坂本正会長（右）と古賀弘事務局長（熊本中央区）

国労熊本の記録冊子 27日にシンポ

の廃止が持ち上がった際、国労熊本は第三セクター方式による存続を支持。組合員にカンパを募り、住民を支援した。国労本部が「ローカル線の三七七化反対」を掲げる中で異例の運動だったが、国労熊本の元幹部は「県はバス転換を進めようとしていた。旧高森線が残っているのは私たちの誇り」と振り返っている。

冊子を企画した坂本会長は「国労熊本は雇用を守る闘いをしながら、住民や利用者立場に立った運動を展開した。特に若い人たちに当時の経験や記憶を伝えたい」と話している。

400部作成。2千円で販売する。同会議は27日午後6時半から中央区の県民交流館ハレアホールで、出版記念のシンポジウムを開く。同会議事務局の古賀弘さん090（5922）5911。

（久保田尚之）



ご清聴ありがとうございました。第1講話を終了します。一旦休憩に入ります。

歴史の分岐点、対案ではなく、新たな発想によるビジョンを一人ひとりが
考え行動に移すことが出来れば、自ら新たな歴史の証人となれる

都市公営交通の課題と取り組み

幸福量（弱者を守る）
に繋がる地域交通との
かかわりかたを考える

自治労都市公共交通評議会 熊本市交通局労働組合

執行委員長 古賀 弘



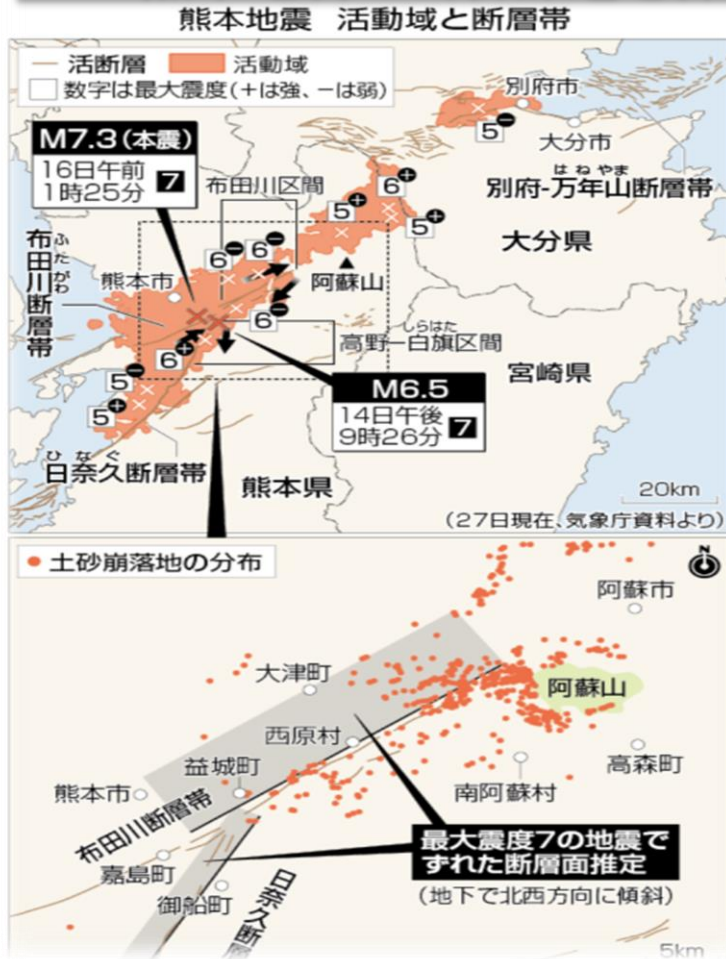
労働運動と政策のかかわり方

第2講話の
ポイント

6.熊本地震、九州南部水害を経験し、職場の連帯、地域の絆が復興を加速させた
7.これらを検証した結果、その時代を生き抜いた労働者の連帯感、地域住民への繋がりが「絆」として芽生え、現代においても幸福量の拡大へと誘っている

6. 熊本地震、九州南部水害を経験し、職場の連帯、地域の絆が復興を加速させる

熊本地震の当初課題を探る



(1) 被災当時を振り返る 熊本地震発生 2016年4月16日午前1時25分

発行する。輸入許可証が必要。土曜午後8時～、日・祝日の午前時～、いずれも翌朝8時まで。

【菊陽町】日曜は休止。平日と土曜、祝日の午前9時～午後4時、津久礼のし尿処理場跡地で、瓦やブロックなどのかたれぎに限りて受け入れる。

【熊本市】日曜は受け入れていない。月～土曜の午前8時半～午後4時半、西部と東部の環境工場(燃やすごみ)、扇田環境センター(埋立ごみ)で受け入れている。手数料

県産産師会の「妊娠・産後電話相談」。☎096(325)9432。平日午前10時～午後4時。

労働者健康安全機構の「心と健康に関する電話相談」。心の相談フリーダイヤル(0120)783728。平日午前10時～午後5時。健康相談同(0120)021506。月・水・金曜午後1～5時。問い合わせは熊本産

県の「熊本こころのケアセンター」☎096(385)3222(平日午前9時～午後4時)。

給水

【南阿蘇村】東急第一別荘前、黒川交差点まどか前、長陽中央公民館前、旧立野小入り口交差点は終日。

熊本地震発生以降の地震回数 ※9日は2回		
4月16日 午前1:25 震度7 (M7.3)	4月15日は224回	震度7 = 2回
	16日は1223回	6 = 5回
	17日は365回	5 = 17回
	18日は224回	4 = 116回
		3 = 406回
		2 = 1140回
		1 = 2500回
		計 4186回

(9日現在、気象庁発表。9日分は速報値。4月16日2時以降は大分県含む)

熊本地震 県内の被災状況	
死亡	50人(熊本市4、南阿蘇村16、西原村5、御船町1、嘉島町3、益城町20、八代市1)
震災関連死	96人(熊本市54、嘉島町2、大津町4、合志市5、益城町7、菊池市2、八代市1、南阿蘇村3、御船町2、甲佐町1、宇土市2、宇城市3、高森町3、阿蘇市6、氷川町1)
大雨による二次災害死	5人(熊本市2、宇土市2、上天草市1)
負傷者	2,582人
建物	住宅 178,947棟
仮設住宅	4,303戸 (16市町村、整備完了)
みなし仮設	入居申請 12,158戸(24市町村)
水道	提供予定 14,600戸
	断水 約500世帯

(県集約分、熊日まとめ)



震災直後②状況を把握し、冷静に行動に移せるか・・・





震災直後②状況を把握し、冷静に行動に移せるか・・・





混乱を乗り越えるための自助・共助の精神が試される



6. 熊本地震、九州南部水害を経験し、職場の連帯、地域の絆が復興を加速させる

熊本地震の当初課題を振り返る

(3) 現場の連帯と復興への想い（熊本市電）

『希望を運ぶ』一番電車熊本市電が再開

（産経新聞2016.4.19抜粋）

地震で大きな被害を受けた熊本市民の足「市電」が復旧作業を終え19日、一部路線を運行開始し、一番電車が復興へ向けて希望のモーター音を響かせた。乗車した記者が車内から見たのは、地震の爪痕とる日常生活を取り戻しつつある市民の笑顔だった。



6. 熊本地震、九州南部水害を経験し、職場の連帯、地域の絆が復興を加速させる

熊本地震の当初課題を振り返る

(2) 当初予算と財政調整基金の流れ

国が示した熊本地震への対応

熊本地震後に組まれた国の予算額を見るとその補正額の規模が少なく、震度7を記録した地震比較を見てもその予算額の違いに驚かされます。平成16年10月23日午後17時56分に発生した新潟県中越地震には4兆7,678億円予算が組まれたのに対し、熊本地震では、7,780億円とその開きは約4兆円あり、予算拡充を求めなければなりません。熊本地震の被害総額は3兆7,850億円あり、そのうち公共交通施設関係だけで見ても2,685億円(2016年10月13日現在)に上ります。

このままでは、熊本県内の市・町・村の多くが財政赤字になり、行政サービスの低下をきたすばかりか財政破綻に繋がりがねない状況と言えます。

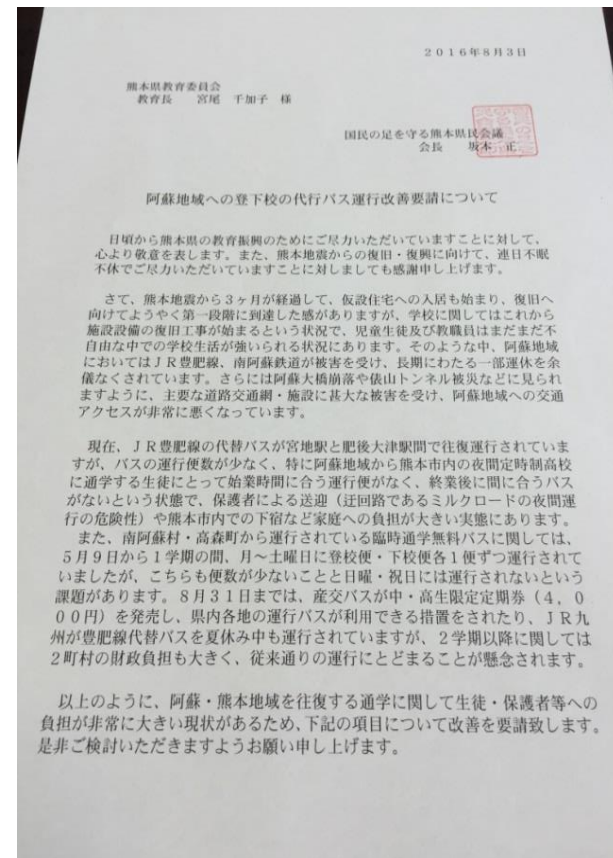
7. 労働者の連帯感、地域住民へとの繋がりが「絆」として芽生え、現代においても幸福量の拡大へと誘っている

みんなの純粋な想いがひとつに繋がる時大切な心が動き出す

(3) 熊本地震後の通学生の足を確保、その真相は・・・

阿蘇地域の通学生の足を確保

道路を寸断された阿蘇地域の移動権は、深刻で、とりわけ通学生の足を確保する取り組みを熊本県教育委員会に行った所、2日後にはタクシーによる輸送網の確保に繋がった。



7. 労働者の連帯感、地域住民への繋がりが「絆」として芽生え、現代においても幸福量の拡大へと誘っている

(1) 湯前線・高森線の存続を訴えた国鉄労働組合執行部の英断によるものだが、「職場に残れるかわからない」という葛藤のなか、「鉄道がなくなれば地元の高校生が山道を2.3時間かけて登校させるかもしれない」という、弱者に寄り添う思いが地域住民の心を動かし自治体議員を動かし、存続をもたらした。その後、地域の絆は幸福量の指標にも反映させていると考えられる。

熊本地震の際も、人々は混乱に陥り、食料などの奪い合いなどが置きはしないか。喧嘩や争いごとが起きないか。治安を心配したが、助け合いの精神、絆が芽生え復興を加速させた。

「極楽と地獄は紙一重」一人ひとりの譲り合いの精神は本来失いかけた人間の尊厳を保たれた。

熊本地震では、全国の自治体が応援職員を派遣した。チームは、被災自治体のニーズを正確に把握できたかどうか、被災地側の受け入れ態勢に課題がなかったかどうか、検証する。

3日の会議で、熊本県の担当者は、被災直後は現場の混乱で情報が集まらなかったと報告。佐賀県の山口祥義知事は「混乱期に先遣隊を出したが、よかったのか客観的に判断してもらいたかった」と話した。

景気の回復。これに内閣とは思えない」と切り。 (並松昭光)

阿蘇の通学バス 利便性向上要望

県内労組など、県教委に

県内の交通系労働組合などでつくる「国民の足を守る県民会議」(会長・坂本正熊本学園大元学長)は3日、熊本地震で公共交通網

が寸断された阿蘇地域の高校生らが利用する通学バスの利便性向上を求める要望書を県教育委員会に提出した。要望書は「便数が少なく、日曜・祝日の運行もない。送迎や下宿など家庭への負担が大きい」と指摘。2学期以降の運行本数の増加や、部活動、模試受験など休日の通学にも対応したダイヤ編成を求めた。夜間定時制高の生徒の登下校に合わせる。

た運行も必要とした。坂本会長は「被災前の生活環境をできるだけ変えないことは復興の柱。被災者目線の対策を求めたい」と要望した。

通学バスは高森、南阿蘇両町村とJR九州が、それぞれ5月から運行。1学期は平日の朝夕を中心に、阿蘇地域と熊本市や大津町などを結び、県教委が費用の半額を補助している。


(並松昭光)

阿蘇地域においては、豊肥本線、南阿蘇鉄道が地域の基幹交通として地域交通を支えてきたが、今回の熊本地震を受け、復旧には相当の時間と経費が掛かることから、早急な対応として、県もスクールバスを検討して来た。しかしながら、本数が限られており、部活動や課題が受けられない状況で、家族の負担が大きかったために早急の対応を熊本県に要望書を提出したところ、2日後には対応に至ったことは、大きな成果といえる。しかし、真実が隠されていた・・・。そして、教育のあり方そのものの議論を巻き起こすことに・・・。

2016年12月9日くまもと交流館「パレア」にて、震災後の交通問題を考えるシンポジウムを開催した。今後の問題提起を主催者側から行い、それを受け、震災後の公共交通計画の考え方を行政の代表が行った。

その後の討論会では、熊本県・熊本市（行政代表）、住民代表を交えて具体的な方策を討論した。





ご清聴ありがとうございました。第2講話を終了
します。一旦休憩に入ります。



歴史の分岐点、対案ではなく、新たな発想によるビジョンを一人ひとりが
考え行動に移すことが出来れば、自ら新たな歴史の証人となれる

都市公営交通の課題と取り組み

幸福量（弱者を守る）
に繋がる地域交通との
かかわりかたを考える

自治労都市公共交通評議会 熊本市交通局労働組合

執行委員長 古賀 弘



労働運動と政策のかかわり方

第3講話の
ポイント

- 8. 環境・福祉を考え少子高齢化社会を見据えた地域の交通政策を考える
- 9. 交通のツールが社会にもたらす便益的価値（クロスセクター効果）の政策とは何か
- 10. 負のラスパイレスからの脱却
- 11. これまでの取り組みの成果

8. 環境・福祉を考え少子高齢化社会を見据えた地域の交通政策を考える

(1) 交通における価値観の転換（原因療法と対処療法）を考える

都市交通問題解決の施策

供給サイドの アプローチ

- ・交通施設整備
- ・既存施設の有効施設

・道路整備（環状道路、地下バイパス）・バスレーンの新設・公共交通の整備（新線整備、LRT整備）・交通システムマネジメント（信号改良、バスレーン、HOVレーン）

需要サイドの アプローチ

- ・人、企業の「立地」「活動」、交通行動への働きかけ

・交通負荷の小さな都市づくり（ABCポリシー、アーバンビレッジ）・成長管理・圧縮勤務・時差式出勤・相乗り・ロードプライシング・都心部自動車乗り入れ規制

新技術の開発

- ・将来の技術革新の期待への研究

・情報化（バスロケ・自動接近システム）・地下物流システム、軌道物流システム、低公害車の拡充

9. 交通のツールが社会にもたらす便益的価値 (クロスセクター効果) の政策とは

暮らしと交通のかかわり方に関心を

※道路渋滞の損失額が12兆円あるといわれており熊本都市圏では1,632億円と推測されている。

※一般的に地方では2割のクルマを公共交通機関へ転換が図られれば、道路渋滞そのものが解消されと言われている。

※損失額×5年間=各自治体の一般会計予算（年間）に匹敵する。

※2割のクルマを公共交通機関へ転換図るための交通需要マネージメントを10年かけて1,632億円かけたとしても1兆4,688億円の無駄をなくすことになるのではないか・・・

9. 交通のツールが社会にもたらす便益的価値 (クロスセクター効果)の政策とは

(1) 環境の便益的価値を考える

※国の研究データにCO₂排出量をもとのきれいな空気に戻すためにかかる紙幣に示す指標があり、それによると1kgあたり、1,650円～8,780円の算出の幅があるものの、一般的に使われるクルマからの排出量1kgを2,000円で採用し仮定して計算。

※クルマの燃費を1ℓあたり7km、ガソリン排出量を1ℓあたり655g-CO₂、一人あたりの移動距離平均3km、マイカーの乗車密度平均1.6人と仮定して計算

① 5,475万人（熊本都市圏利用者）×3km÷7÷1.6人
=18,049,450ℓの削減×130円（ガソリン単価）=23億4,642万円の削減

②18,049,450ℓ×0.655kg-CO₂×2,000円=236億6,448万円の環境保全の紙幣的な価値が存在する。

9. 交通のツールが社会にもたらす便益的価値 (クロスセクター効果)の政策とは

(2) 福祉の便益的価値を考える

武蔵野市の「ムーバス」は全国で初めてコミュニティバスとして、高齢者がまちに出やすい環境を整備する装置として、調査・研究・フォローアップに時間を費やし、オーダーメイドで作られた。高齢者がまちに出やすい環境により引きこもりがちな高齢者がいきいきと生活環境を整えたことで医療費の軽減、まちの活性化、サークルなどに参加することで生きがいを持つことができた。その結果、寝たきり老人が1路線44人減った。

① $5,475 \text{万人} \times 3 \text{割の高齢者が利用} = 16,425,000 \text{人} \times 1,000 \text{円 (買い物)} = 16 \text{億}4,250 \text{万円}$ の経済効果。

② $\text{寝たきり老人} 1,000 \text{人} \times 700 \text{万円 (財政負担)} = 70 \text{億円}$ の福祉関連税の軽減

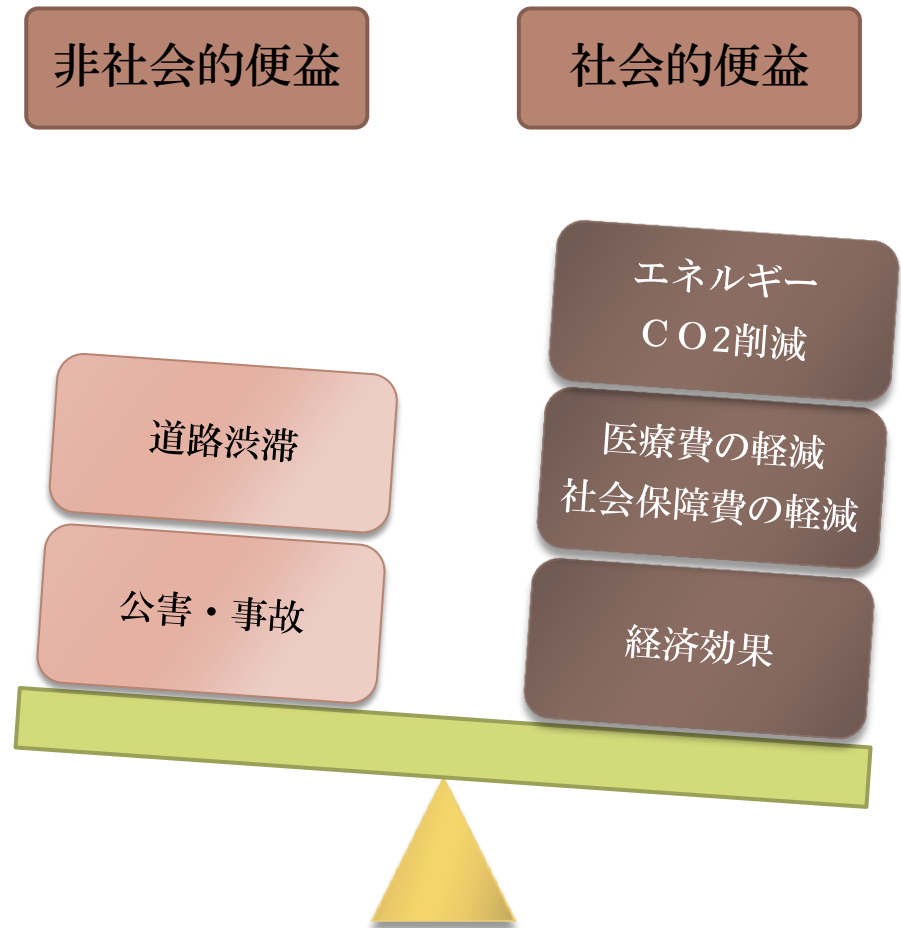
9. 交通のツールが社会にもたらす便益的価値 (クロスセクター効果)の政策とは

(3) 経済の便益的価値を考える

5,750万人×3割の方が買い物や食事、娯楽など利用されている。一人当たりの客単価2,500円と仮定すれば431億2,500万円の経済効果を生み出している。

(4) これらの観点からの 政策を考える

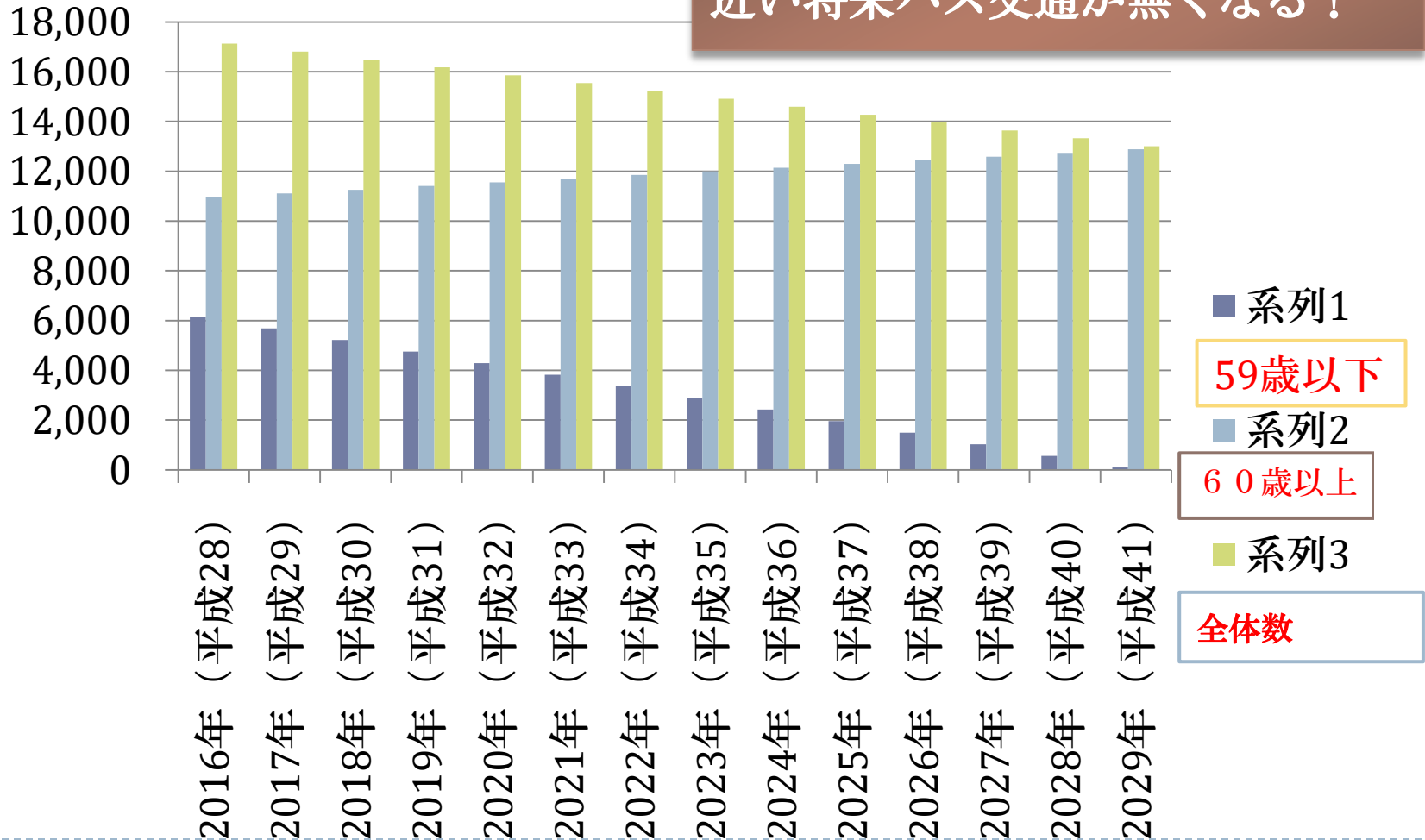
環境・福祉・経済の紙幣的な価値観を合わせると驚くことに7,630億円になる。



10.負のラスパイレスからの脱却（賃金労働条件の低下との関係）

2029年に60歳未満の労働力が消滅！？

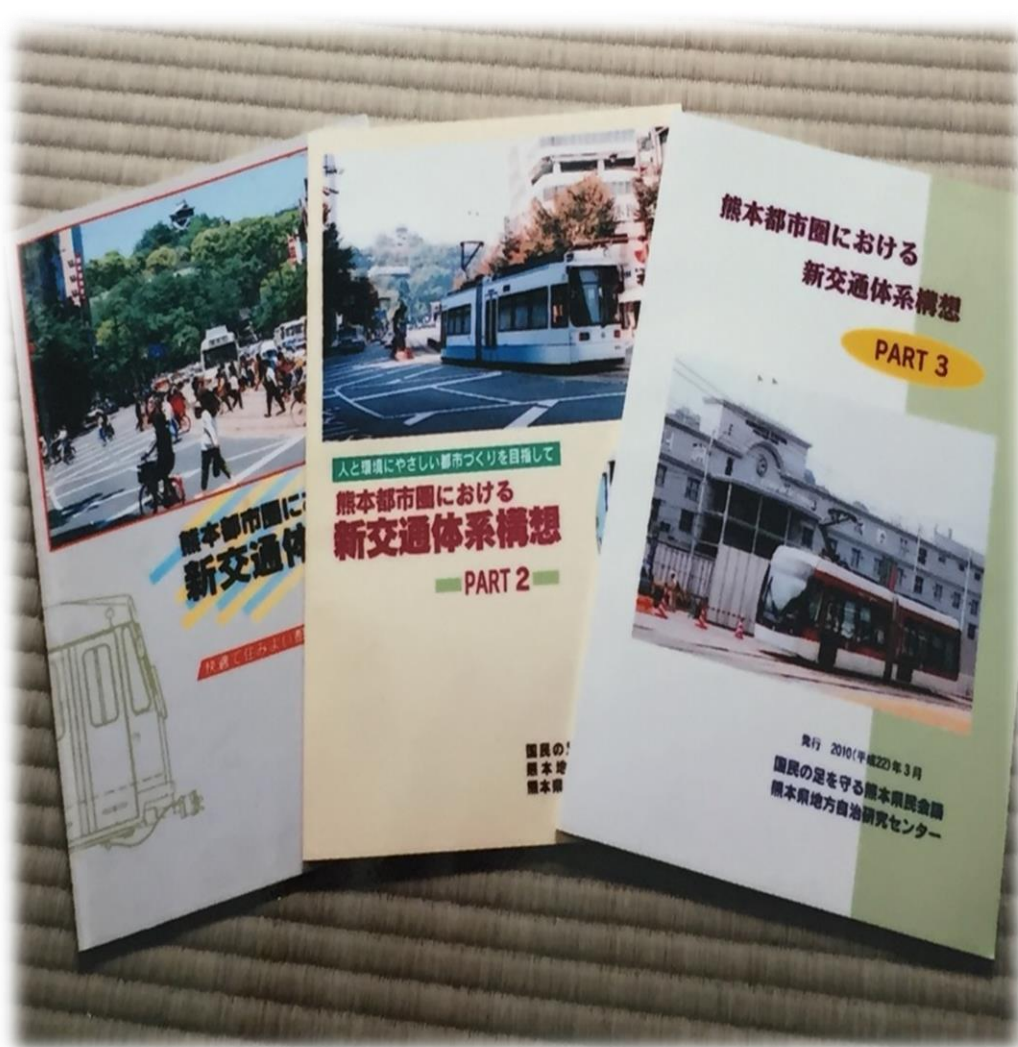
近い将来バス交通が無くなる！



11. これまでの取り組みの成果

労働組合で組織する自治労地方自治研究センターでは、これまで3回にわたり政策提言集を作成し、熊本県知事・熊本市長へ提出を行った。

提言書作成に至るまで毎年交通問題シンポジウムを開催し、意見等を集約し、オーダーメイドで政策にされている。



施策に結び付いたもの熊本市公共交通基本条例の制定【H25.4】

公共交通グランドデザインを具現化するため、市民・事業者・公共交通事業者・行政の役割や責務を明確にし、協働で公共交通の利用促進に取り組むことを明記した熊本市公共交通基本条例を制定。

熊本市公共交通基本条例制定の意義・目的

- 超高齢社会・人口減少社会の到来・地球環境問題の拡大
 - 今まで経験したことがない大きな社会構造の変化
 - エネルギー消費を抑えた都市構造・過度に自家用車に頼らない生活への転換



公共交通基本条例が目指すもの

- 1 公共交通を基軸とした熊本型コンパクトシティの実現(集約型都市への転換)
- 2 市民の公共交通による移動環境の確保(移動権の尊重)

熊本市公共交通基本条例の制定【H25.4】

定義（第2条）：用語の定義を規定

- 公共交通の定義
- 市民・事業者・公共交通事業者の定義
- 公共交通空白地域の定義

バス停・電停・鉄道駅から
半径1km以上離れた地域

- 公共交通不便地域の定義

バス停・電停・鉄道駅から
半径500m以上1km未満離れた地域

- 公共交通準不便地域の定義

その他特段の理由により
不便地域に準ずると市長が認めた地域

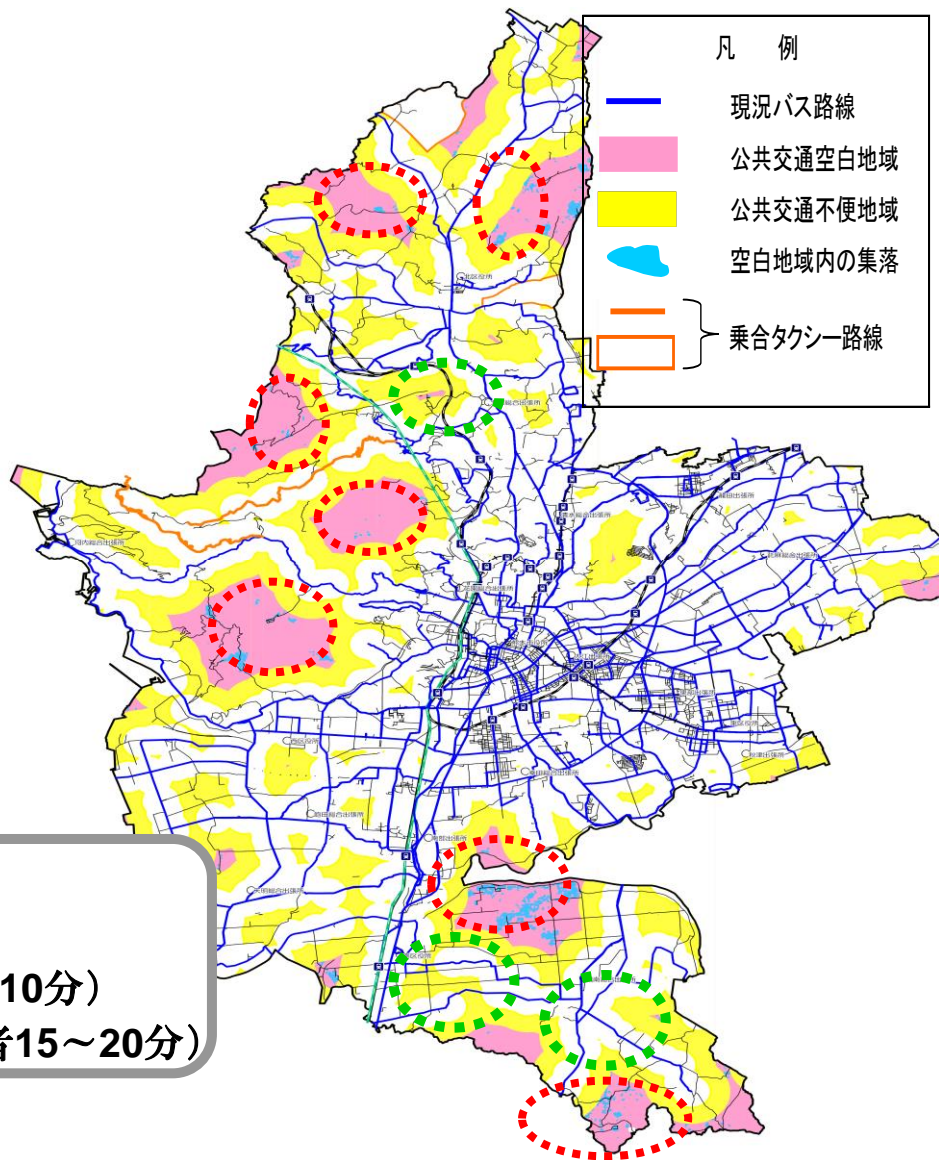
一般的な歩行速度を基準に設定

歩行速度：80m/分（高齢者60m/分）

歩行距離500mでは6～7分（高齢者8～10分）

歩行距離1,000mでは12～13分（高齢者15～20分）

その他条例に必要な用語の定義



熊本市公共交通基本条例の制定【H25.4】

基本的施策（第9条）：公共交通空白地域及び不便地域等への対応

① 市は、公共交通空白地域において、当該地域に居住する住民が組織する団体及び公共交通事業者と協働して、公共交通による移動手段の確保のために必要な施策を講ずる。

バス停・電停・鉄道駅から
半径1km以上離れた地域

② 市は、公共交通不便地域及び公共交通準不便地域において、当該地域に居住する住民が組織する団体が行う公共交通による移動手段の確保に向けた取組を推進するために必要な施策を講ずる。

バス停・電停・鉄道駅から
半径500m以上1km未満離れた地域

公共交通空白・不便地域の解消



▲オレンジタクシー



▲乗合タクシー

バス路線でカバーできない地域は、地域と連携し、タクシー車両等を活用した、新たな公共交通を導入

その他特段の理由により
不便地域に準ずると市長が認めた地域

ご清聴ありがとうございました。第3講話を終了いたします。一旦休憩に入ります



歴史の分岐点、対案ではなく、新たな発想によるビジョンを一人ひとりが
考え行動に移すことが出来れば、自ら新たな歴史の証人となる

都市公営交通の課題と取り組み

幸福量（弱者を守る）
に繋がる地域交通との
かかわりかたを考える

自治労都市公共交通評議会 熊本市交通局労働組合

執行委員長 古賀 弘



労働運動と政策のかかわり方

第4講話の
ポイント

12. 「絵に描いた餅」にならないために

13. 政策の価値観は、弱者の立場にならなければ発想が生まれない

14. 学生が主役、未来を担う諸君へ



12. 「絵に描いた餅」にならないために

現状と課題（熊本都市圏）

H27年度実績



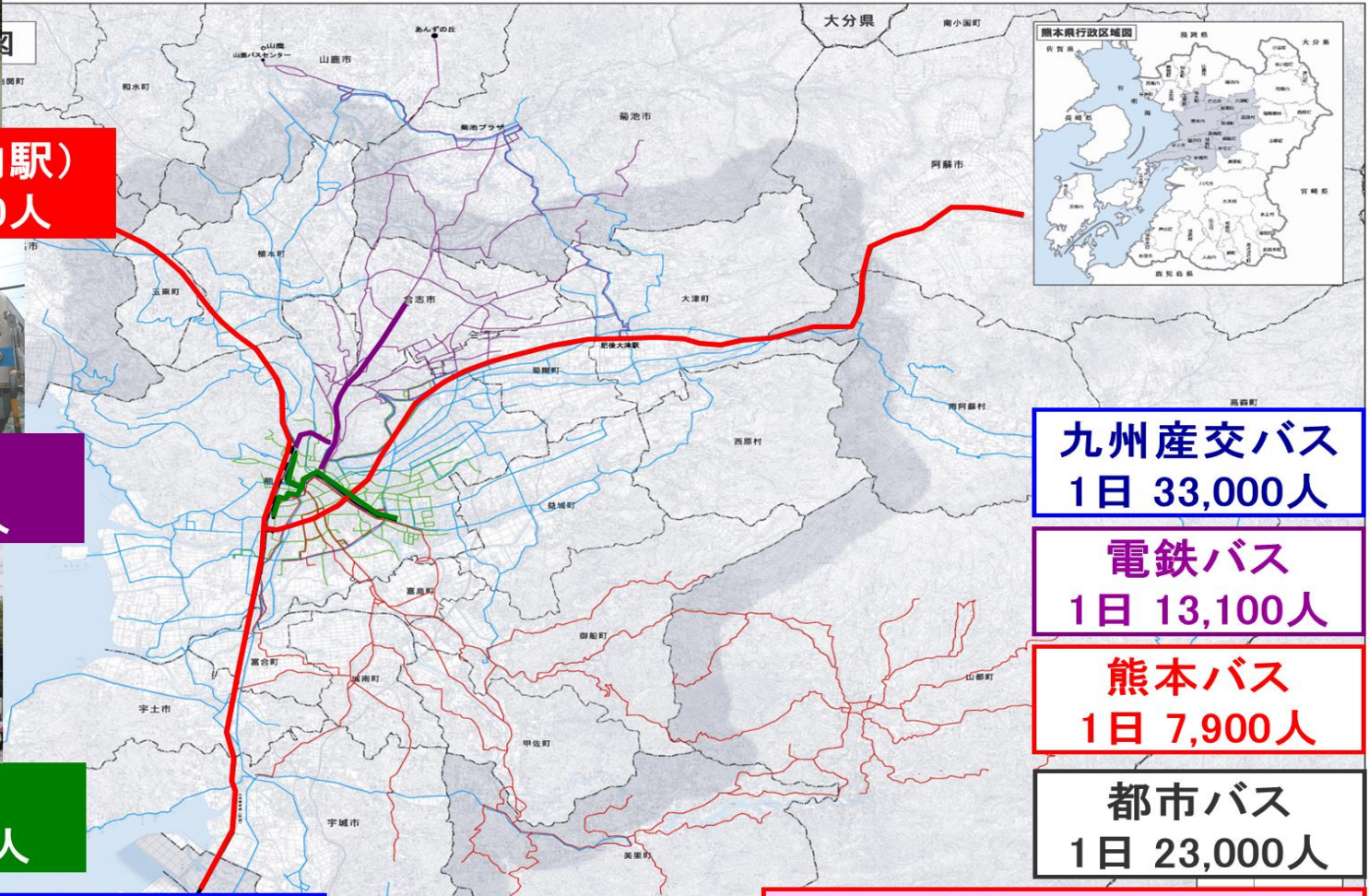
JR九州(市内駅)
1日 37,300人



熊本電鉄
1日 5,900人



熊本市電
1日 30,200人



九州産交バス
1日 33,000人

電鉄バス
1日 13,100人

熊本バス
1日 7,900人

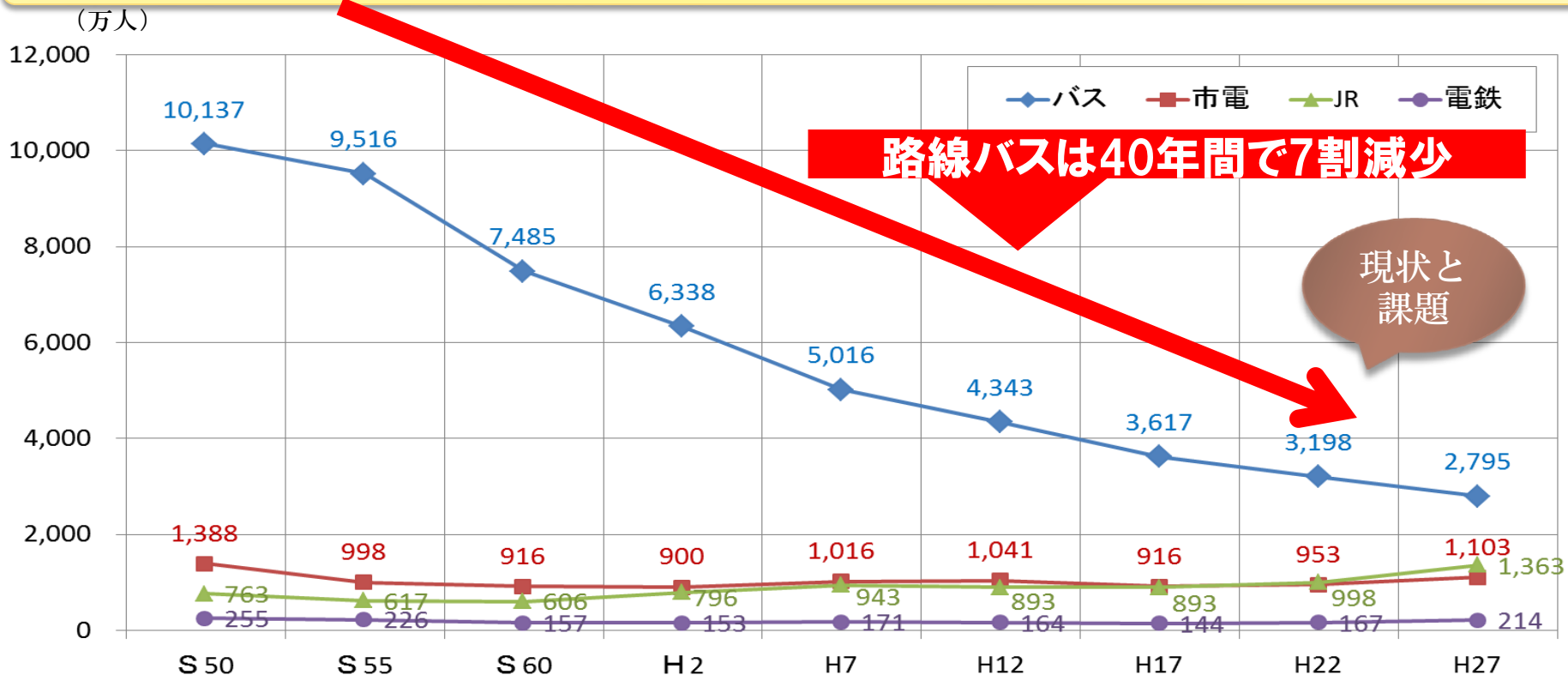
都市バス
1日 23,000人

鉄軌道合計 1日 73,400人
(年間2,699万人)

バス合計 1日77,000人
(年間2,795万人)

12. 「絵に描いた餅」にならないために

- 公共交通機関の利用者数は大幅に減少（路線バスは40年間で7割減少）
- 利用者数の減少は、サービス低下⇒更なる利用者低迷の悪循環が発生
- 高齢者をはじめとする交通弱者の移動の自由の更なる低下が懸念



- 利用者数の減少は、サービス低下(路線数、運行本数)⇒更なる利用者低迷の悪循環が発生
- 自動車を自由に利用できない高齢者等にとって、移動しにくく、暮らしにくいまちになることが懸念。

熊本市を取り巻く現状【バス事業者の経営問題】

平成15年度 **九州産交バス(株)の経営再建問題**
産業再生機構から補助金拡充と路線移譲の申入れ

平成16年度 バス運行の補助対象を一般赤字系統まで拡大
競合路線の移譲(H20年度まで8路線54系統)

平成18年度 民間バス事業者(3社)からの要望
(さらなる路線移譲、熊本都市圏での共同運行)
⇒面的移譲の検討

平成19年度 民間3社の出資により「**熊本都市バス(株)**」の設立

平成20年度 「**バス交通のあり方検討協議会**」の設置、議論

平成20年度 **熊本電気鉄道(株)の経営再建問題**
中小企業再生支援協議会の支援

平成21年度 **熊本都市バス(株)に対する面的移譲の開始**

平成23年度 **公共交通グランドデザイン(H24.3)**

平成24年度 **バス路線網再編実施プログラムの策定(H25.3)**
熊本市公共交通基本条例(H25.4)

平成26年度 **市営バス路線を「熊本都市バス(株)」へ全面移譲**

平成27年度 **熊本バス(株)の経営再建問題** 地域経済活性化支援機構の支援

令和 3年度 **民間5社による共同経営がスタート**

7割赤字問題



赤字路線からの撤退
人員削減

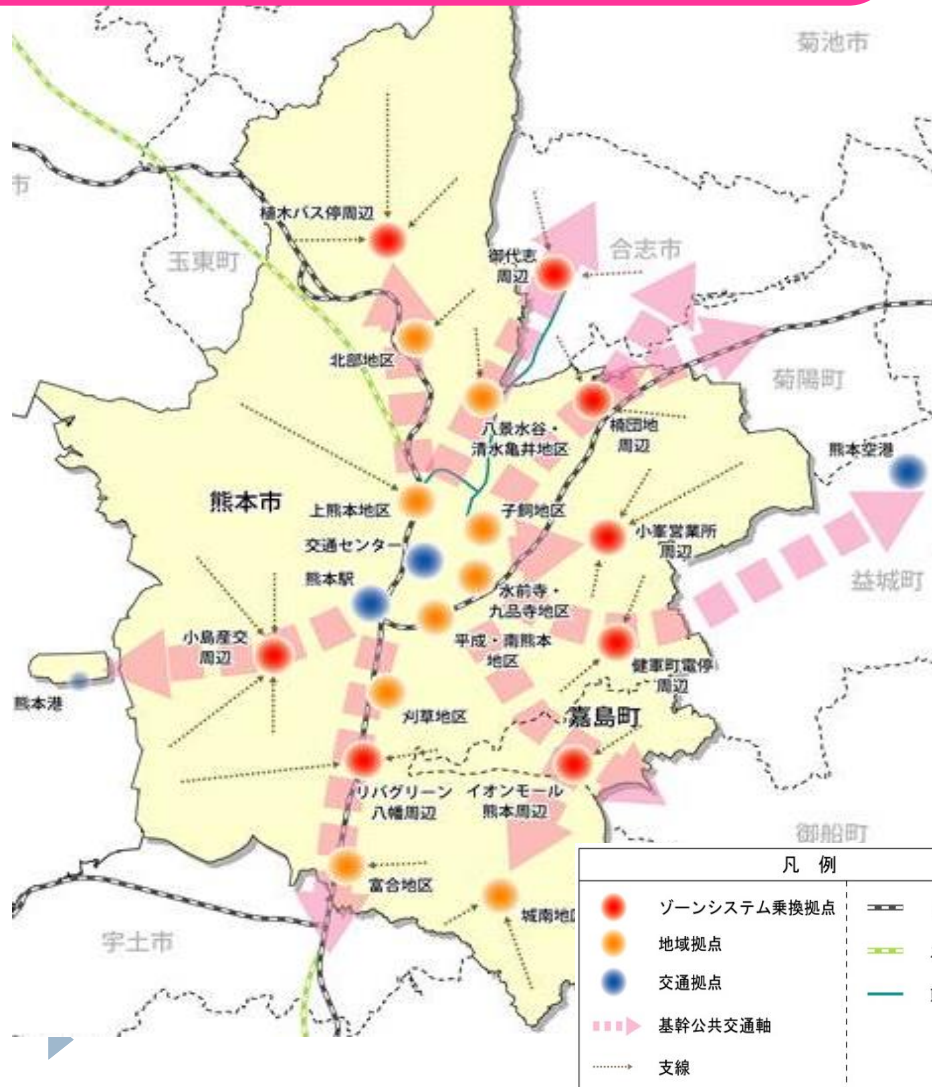


高齢者や交通弱者の足は守れない

ランドデザインと交通網形成計画【計画の基本的な方針】

熊本市地域交通網形成計画

目指す都市の将来像
公共交通を基軸とした多核連携都市くまもと



【H28.3 策定】

社会の装置になり
得るか

公共交通が果たすべき役割

- I : 日常生活に必要な移動を支えること
- II : 多核連携都市の実現に貢献すること
- III : まちの賑わい創出・環境改善に貢献すること

公共交通の役割・課題・再生の視点を踏まえ、行政・公共交通事業者・事業者・住民の適切な役割分担のもと、将来を見据えた『誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通』の実現を目指します。

目指す公共交通の将来像

誰もが安心して移動できる
持続可能な公共交通

グランドデザインと交通網形成計画 【計画の施策・事業】

地域公共交通網の将来像

社会の装置になり得るか

施策展開の基本的な考え方

- (1) 基幹公共交通の機能強化
～骨格となる基幹公共交通軸の形成～
- (2) バス路線網の再編
～基幹公共交通軸と共に一体的に機能するバス網の形成～
- (3) コミュニティ交通の導入
～ネットワークに有機的に接続するコミュニティ交通の形成～
- (4) 公共交通の利用促進
～利用環境の改善と住民等への意識啓発～
- (5) メインターミナル・サブターミナルの整備
～広域交通拠点の形成～



凡例

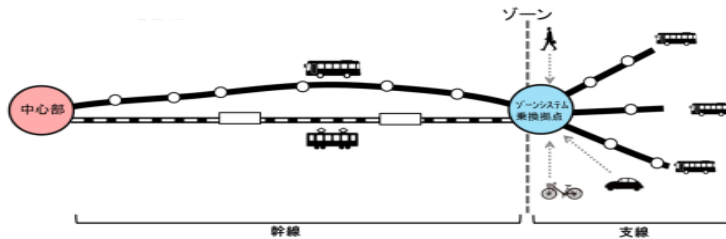
● (Red)	ゾーンシステム乗換拠点
● (Orange)	地域拠点乗換拠点
● (Blue)	鉄道駅乗換拠点
● (Green)	生活拠点
— (Red)	幹線(路線バス)
— (Blue)	幹線(鉄軌道)
— (Orange)	環状線(イメージ)
— (Green)	支線(イメージ)
— (Light Blue)	コミュニティ交通(イメージ)
■ (Light Brown)	中心市街地



グランドデザインと交通網形成計画【事業内容 例】

(1) ゾーンシステムの導入

8方面の基幹公共交通軸上に乗換拠点を設定、乗換拠点における公共交通の幹線・支線化と多様な交通手段の結節を図る。



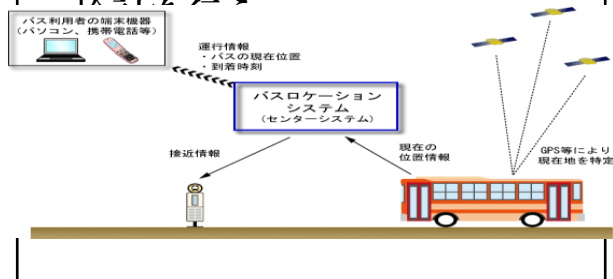
(2) 乗換拠点の整備

乗換拠点において、交通手段間や自転車等の交通結節機能の強化、乗換抵抗低減等のための待合環境等整備など乗換機能の向上を図る。



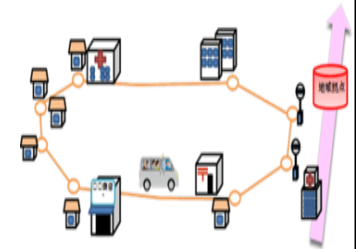
(11) バスロケーションシステムの導入

バス車両に位置情報システム（GPS）機器を搭載し、運行情報をリアルタイムで主要バス停の表示機やPC、スマホ等に提供するバスロケーションシステムの導入



(18) 新たなコミュニティ交通の導入

これまでの導入課題等を踏まえ、地域生活圏内における病院やスーパー等を経由し、基幹公共交通軸や地域拠点等に接続する、地域の実情等に応じた新たなコミュニティ交通の導入検討を行う。



13. 政策の価値観は、弱者の立場にならない ければ発想が生まれない

- (1) 小児病棟慰問の出来事から組合員の意識が変わる
- (2) 震災時の通学生の足を守ること～教育委員会も動き出す



14. 学生が主役、未来を担う諸君へ

あけない夜はない、必ず朝は訪れる

※自分では気づいていないが一人ひとりには限りないエネルギーを持っている。使わないのはもったいない。

- 代案を示すのではなくビジョンを示すことが重要
- 記録を残し、次に生かし後継を育てることが重要
- 前向きに大切な時を過ごそう
- まずはできることからはじめよう
- 人間は感情面で支配されつつある、まずは相手を思う気持ちを育もう

14. 学生が主役、未来を担う諸君へ

あけない夜はない、必ず朝は訪れる

- ・「人生は試練との闘いであり、目標に気づいていれば乗り越えられる。」問題は目標があるのか、ないのかである。
- ・「極楽も地獄も紙一重」環境は同じでも、認識を共有化できれば乗り越えられる。
 - ・映画に例えるならば、組織全体で感動する作品を作成する。
 - ・運命を変えられる人とは、常にプラス思考で物事を見極められ、そのためには、犠牲を惜しまず、かつ周りの空気を幸福量の拡大に繋げられる人。

レポートの提出について

交通労働者側から見た民主主義を考えるなかで、仲間や地域住民と関わりを持つことで幸福量に繋がること。

地球環境・福祉・まちづくりを考えた交通システムを構築する上で有効なクロスセクター効果のお話させて頂きました。

◎テーマ

「少子・高齢化社会を目前に持続可能な社会に必要な不可欠な交通システム、とりわけ過疎地域の住民の足（移動権）を守るために必要なこととは何だと思われますか？」

あなたの考えを自由に述べてください。

最後に

第4講話におよぶ貴重な時間を過ごさせて
いただき感謝申し上げます。

みなさまの将来が充実し、笑顔が絶えない
社会であることをご祈念いたします。

ご清聴ありがとうございました。

