資料－4

新しい公共空間
都市装置としてのバスの可能性

みなと観光バス株式会社
代表取締役　松本　浩之

我々が求める豊かな生活はあるのかな？

- 少子高齢化加速度的に進む
- 資本の巨大・グローバル化
- ﾈｯﾄﾜｰｸ社会
- 格差社会
- 環境問題・省エネ社会
- 政治不安定による社会不安等など

どんなことが起こっているんだろう？

- 社会は停滞ﾃﾞﾌﾚｽﾊﾟｲﾗﾙ（移動も消費も停滞）
- 地元商店街の衰退（勝ち組偏重）
- 都市部にも限界集落リスク

地域主役のコミュニティバスの効果を検証
新たな価値創造を目指す

ひがしなだスイーツバス

- **周辺商店街・商業者で実現**
- **買物客の移動性向上**
- **潜在ニーズの掘り起こし**
- **新たな連携の可能性**

特筆すべきは遠方からの人の集客する装置としての役割が担えたこと

住吉台くるくるバス

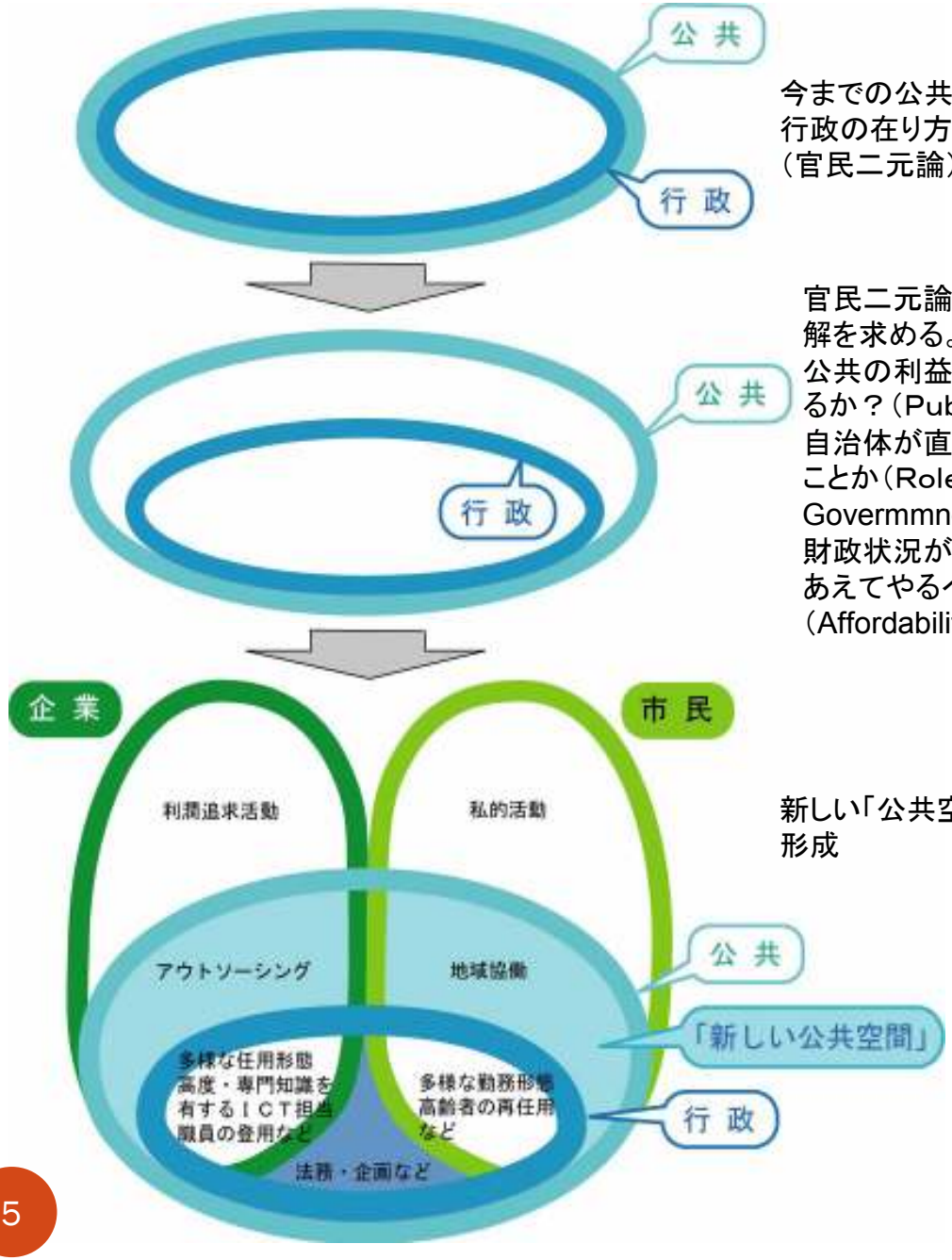
- **住民主体で実現**
- **街の賑わい**
- **住民の移動性向上**
- **マイカー利用の減少**

特筆すべきはコミュニケーションの醸成から外部からの流入が起こったこと

都市装置としてのコミュニティバスの可能性

- 広域交通との結節点・情報の共有化が命題
- コミュニティバスの構築（都市装置）は一つの解のみ
- 点と線を結び面的展開を可能とする手段として有用
- 市民との距離感を保つ（徒歩や自転車の存在を忘れることなく全ての可能性を幅広く論議し、進めていく枠組みを形成する一助的役割を担うことを前提とする）
- 市民と持続可能（ｻｽﾃｨﾅﾌﾞﾙｺﾐｭﾆﾃｨ）な関係を築きまちづくりに貢献できる役割
- 商業活性化の新たな指標、実現に向けての選択肢の拡張

人に例えると路線バス網は血管。
健康的な身体を維持する為に、血のめぐりを良くすることが我々の使命であり、身体が動く限りこの勤めを怠ることなくつづけていくことが最も大事なことである



今までの公共と
行政の在り方
（官民二元論）

官民二元論に限界を感じ
解を求める。
公共の利益にかねってい
るか？（Public Interest）
自治体が直営でやるべき
ことか（Role of
Govermmnet）
財政状況が厳しい中でも
あえてやるべきことか
（Affordability）

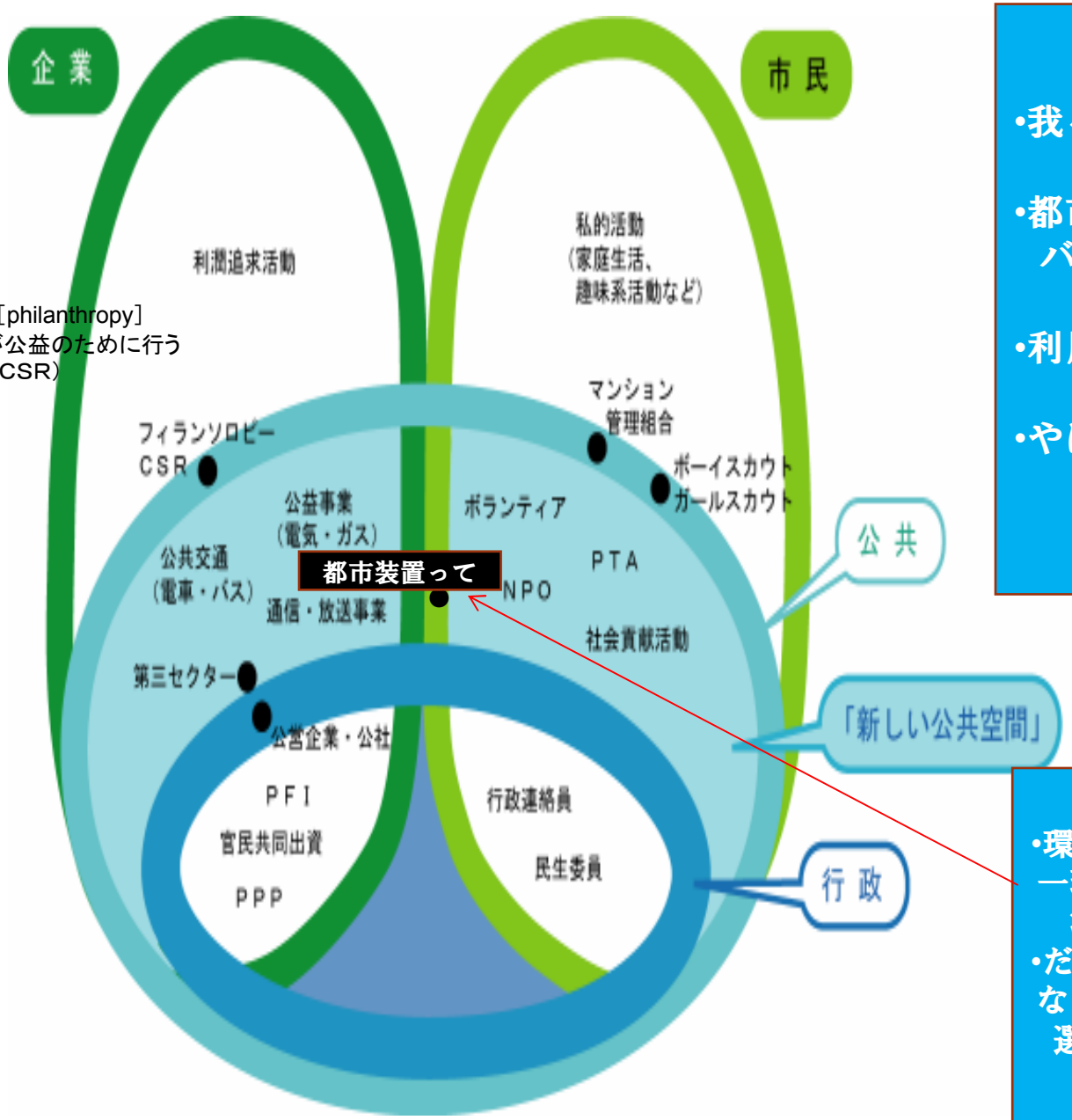
新しい「公共空間」の
形成

•公共サービスはもっぱ
ら「行政」が提供
•「行政」と「公共」の
領域はほぼ一致

•少子高齢化の進展に伴う
公共サービスへの新たな
期待＝「公共」の範囲の拡
•「団塊の世代」の大量退
職や経営資源の制約によ
る「行政の守備範囲の相
対的縮小
⇓
•「行政」と「公共」の領
域のずれが発生

•この領域を新たに「民間」（住
民・企業）が担う取り組み（アウト
ソーシング・地域協働）の推進
•行政の多元化（行政内部への民間
とのさらなる交流・委託・委譲）
⇓
•「行政」と「民間の多元的な協働
による公共的サービスの提供により、
「公共」が豊かになるはず？
•「行政」は行政でなければ対応し
えない領域に重点的に対応しつつ、
真の行政サービスを展開する

フィランソロピー[philanthropy]
民間人や企業が公益のために行う
社会貢献活動.(CSR)



- 我々が求める豊かな生活って何？
- 都市装置における路線バスの可能性（あり方って？）
- 利用者は何を求めているのか？
- やはり、選択と集中！

- 環境啓発・社会貢献活動の一環にクルマに頼らない生活が位置付けられる。
- だけども、マイカーは必要なら、公共交通との融合の選択肢はあるのかなぁ？

分権型社会に対応した地方行政組織運営の刷新に関する研究会より一部抜粋