

## 公益事業学会第65回大会

### 関西プレミアムシンポジウム「公益事業とまちづくり」

(兵庫県立大学政策科学研究所共催)

加藤恵正(兵庫県立大学政策科学研究所)

2015年、阪神淡路大震災から20年が経過しました。この間、国内の主な自然災害だけでも、新潟県中越沖地震(2007)、東日本大震災(2011)をわれわれは経験してきました。加速する人口減少・高齢化のなかで、被災地の再生は今も困難の中にあります。阪神淡路大震災からの復興の20年は、自律的な地域再生を目指す被災地の闘いでもありました。

こうしたなかで、公益事業者がまちづくりや地域課題の解決に直接的に関わりながら事業を編成する動きが顕在化しています。今回、本セッションでご登壇いただく3つの企業は地域コミュニティや地域経済再生に向けて積極的かつユニークな形でまちづくり・地域再生に取り組んでこられました。シンポジウムでは、少子高齢化・地域コミュニティの縮退に直面する地域と連携しつつ、これまで水面下にあった地域の需要を見いだし、新たなビジネス・チャンスの契機とされてきた経験と教訓・課題について議論していきたいと考えています。

#### 開催プログラム

日時 2015年6月13日(土) 10:00-11:45

会場 兵庫県立大学神戸商科キャンパス 教育棟 II-102 教室

#### コーディネータ

加藤恵正(兵庫県立大学 政策科学研究所 教授・所長)

#### パネリスト

小川浩昭(阪神電気鉄道株式会社 総務部兼経営企画室 部長)

松本浩之(みなと観光バス株式会社 代表取締役社長)

森崎清登(近畿タクシー株式会社 代表取締役社長)

兒山真也(兵庫県立大学 経済学部 教授)

#### コーディネータ

---

**加藤恵正 兵庫県立大学政策科学研究所教授・所長**

専門は経済地理学、都市・地域経済政策。阪神淡路大震災からの復興では、兵庫県・神戸市などの自治体等とともに、復興計画策定を行ってきた。エンタープライズゾーン(現在の特区)やコミュニティ・ビジネス(現在の社会的企業)なども提案した。

### 小川浩昭 阪神電気鉄道(株)総務部兼経営企画室・部長。

(株)日本政策投資銀行で関西支店都市開発課長、地域企画部長などを歴任したのち、平成24年4月より阪神電気鉄道(株)に勤務。沿線活性化担当として地方自治体、大学、経済団体等と連携しながら阪神沿線の価値向上を目指す取り組みを続けている。

鉄道事業者の経営基盤は何より沿線の活力です。人口減少社会の到来に向けて各鉄道事業者は沿線の活力を維持するためのさまざまな活動を行っていますが、阪神電気鉄道も経営企画室に沿線活性化担当を設けて取り組みを進めてきました。

そうした取り組みの一つとして高架下の空き区画の活用策をご紹介します。当社の沿線は臨海部に工業地帯が広がり、産業構造の変化とともに空洞化が生じて活気を失っている地域が少なくありません。神戸市灘区にある新在家駅も、かつては多くの労働者で賑わった高架下の店舗の退店が目立っていました。一帯は阪神・淡路大震災でも多大の被害を受けましたが、震災復興とともに新しい住民も増えています。そうした状況の中で、高架下の空き区画の活用策として実施したのが「ソダッテ阪神沿線・新在家編」です。

この取り組みでは「新在家に縁・想いがある」ことを条件に出店者を募り、若い世代の経営者による飲食店6店が新規開店しました。特徴としては、ミュージックセキュリティーズと提携し、マイクロ投資(投資型のクラウドファンディング)によって開業資金の一部を調達してもらう仕組みとしたことがあります。個人による少額出資の仕組みを活用することにより、地域住民をはじめとする多くの人々に応援してもらうことを目指しました。

各店の営業が軌道に乗るには苦労も多く、当社としてもPR活動など持続的な営業支援を行ってきました。それでもこの取り組みを契機として、他の空き区画にも新しい店舗が開業したり、地域活性化イベントを通して行政や地域との関係構築が進んだり、地域の賑わいとコミュニティの形成に向けて少しずつ歩みが進められています。

大規模なターミナル開発や住宅開発といった鉄道会社らしい事業に比べて地道な活動ではありますが、そうした取り組みの積み重ねにより少子高齢化を迎えた沿線の価値の毀損を沿線住民とともに食い止めていくことが、これからの鉄道事業者の使命の一つであると考えています。

### 松本浩之 みなと観光バス(株)代表取締役。

六甲アイランド地域振興会代表幹事、神戸市都市問題研究所研究員等  
1993年貸切バス事業、2002年3月に乗合バス事業参入。現在本社  
営業所、北営業所合わせて8系統運行。地方自治体の公共交通まちづくり  
のアドバイス等も行う。

「持続可能なまちづくり」といった定性的にはとらえることの困難な課題解決に取り組んでいる事業者です。

この解決策の一つの手段としてマーケティング手法を駆使し、データに基づいた「コミュニティバス」の戦略的な展開をしております。但し、断わりとして移動手段の有効な打ち手ではありますが、あくまでも一つの解としての事例を紹介いたします。

運行を実現する最大のポイントは「市民参加(参画)」に重点を置くことです。市民はノウハウは持ち合わせておりませんので、事業者と行政は黒子に徹しアドバイスを行うことが肝となります。

事業者の役割は不確実な要素を様々な角度で調査し、解析して行政と意見調整(利害調整)を繰り返しながら「公民連携」の枠組みを構築します。

その結果、利益確保の見込みができ、持続可能な社会的サービス(公共交通機関としての役割)の提供をすることによって地域コミュニティも醸成され、充実した街づくりへと変貌させることが期待できます。

具体的事例とし「住吉台くるくるハバス」、「森北どんぐりバス」「坂バス」等当初は採算が厳しいと思われた地域でも継続運行が可能で地域活性化に大きく貢献しております。

行政に頼ることなく住民が主体的に取り組み、「官」と「民」を有機的に動かすことによって「契約によるガバナンス」的手法を取り入れることなく「民」が自らリスクを負い、通常事業と同列に扱うことで、リターンの道筋が切り開かれ、収支バランスの取れる運行が可能となります。

故に小規模事業者の社会貢献として、生活路線の必要な要件を満たせば実現可能なので、地方都市など交通不便地域で、このような新たな取り組み支援を展開していきます。

#### 森崎清登 近畿タクシー株式会社代表取締役社長。

本社は長田区。震災後、困難に立ち向かう地元商店街の皆さんと出会い、初めて「地域」を知る。街のローカルな取り組みに、ユニバーサルデザイン、環境などグローバルなテーマを掲げ、観光力を高めることで地域のこだわりと強みを発信した。長田区 UD 研究会会長。神戸長田コンベンション協議会会長。

出会って、つながって、広がって、また出会う。このリズムが震災後、長田の街で強く響いた。人と人がつながる絆の大切さは特に被災地では自明のこと。

その被災地で事業を続ける意味を考える中で、「地域」とは、人と人のつながりの線が次々と広がって面になったもの。また、その人たちの自律した暮らしと仕事と、その記憶を束ねたものだ。と思い定め、方向を決めた。

地域交通は、移動をお受けもつ。弊社は、そこから踏み込んで、「地域」交通だから、つながりをもっと強く太くして、クルマだけでなく地域を動かす(活発化する)仕事をする。そして、この地域を人もモノも大したものだと自慢話が溢れるものにしたい。と大上段に構えた。

ただ、手立てとしては、無理のない、「有りもの」をつなぐことから始めた。

目の前で移り変わる季節も「有りもの」だから、小さな街の風物詩になるような地元密着型観光タクシーを作る。お客様は弊社から2 km 四方あたりにお住いの方をイメージ。

春には、地元の公園に「有りもの」の桜が満開になる日がやって来る。その日に合わせて、七輪、ゴザ等お花見七つ道具無料貸出の「手ぶらでお花見タクシー」。夏には、自宅と近くの須磨海水浴場の間をお客様は水着のまま往復できる「海のタクシー」を発売させた。商店街のお惣菜屋、酒屋、須磨の海の家、スイミングスクールなど、皆がつながることを念頭にルートを作った。わずかだが、お店の売り上げも生み出した。

ここで2つのことに気づいた。「わずかな売り上げ」が、つながる接着剤になる。「有りもの」の価値を発見する方は楽しくて、再発見される方は嬉しい。そして、勢い、次の展開へと続く。

神戸市内の「有りもの」商店を観光名所に見立てて、つなぐ。

ケーキ店をつなぐ「神戸スイーツタクシー」

ビーフ店をつなぐ「神戸ビーフタクシー」

ジャズライブ店をつなぐ「神戸ジャズタクシー」

パン店をつなぐ「神戸ブレッドタクシー」

コーヒー店をつなぐ「神戸カフェタクシー」

かき氷店をつなぐ「かき氷タクシー」

地域の話題、課題に乗りながら、つなぐ。

海辺を駆ける「マラソンタクシー」

商店街とコラボした清盛ゆかりの「牛車タクシー」

トアロードとコラボした「アートタクシー」

山の施設とコラボした「六甲オルゴールタクシー」

同じく山とコラボした「六甲ロコモタクシー」(神戸市六甲摩耶活性化プロジェクト参加事業)

これからコラボが始まる「六甲おろさないタクシー」

ロープウェイになりきった「まやビューラインタクシー」(神戸市 六甲摩耶活性化プロジェクト参加事業)

地下鉄になりきりたい「海岸線お宝タクシー」(神戸市 地下鉄海岸線・市街地西部活性化プロジェクト事業)

長田の自慢話再興を祈願「お地藏さんタクシー」(神戸市 地下鉄海岸線・市街地西部活性化プロジェクト事業)

JAとのコラボ「農のタクシー」

買い物難民課題対応「まあーるいタクシー」(未完)

観光商品化のプロセスでつながりを濃く太くしていくことに努め、ここ数年は、「地域の課題解決を託してタクシー」として展開を計っている。

**兒山真也 兵庫県立大学経済学部教授。**

専門は交通経済学。講義科目として都市経済学、費用便益分析、Environmental Economics 等も担当。「ひょうご公共交通 10 カ年計画」

(2013 年)等に関与。主な著書は『持続可能な交通への経済的アプローチ』

(2014年、日本評論社)。

昨年(2014年)末に発売された『経済セミナー』で、「交通経済学への招待」という特集が組まれたという珍事には驚きました。特集の意図を直接的に解説した記述は見当たりませんが、巻頭に掲載された金本良嗣先生と中条潮先生の対談の「交通経済学は消えるのか」というタイトルにその一端が表れていたかもしれません。大学で交通論あるいは交通経済学という科目が消えるケースが目立つようになってきました。交通経済学は歴史的に経済学の発展に貢献してきたはずですが、改めて存在意義を問い直す必要に迫られているという現状があります。

交通経済学は公益事業論の部分集合というわけではありませんが、交通経済学に対する問いかけは、公益事業論に対する問いかけとも受け取れます。上述の対談では、交通経済学に固有の理論は基本的にはなく、経済学一般の方法論を、ニーズがあれば交通に使えばよいとされます。そのニーズの有無に関しては、世界的には規制の是非の議論が一通り終わったのに対し、比較的規制が多く残っている日本ではまだ分析対象も残されているといった議論もされています。こうした議論は概ね、公益事業論にも該当するといえます。

さて今回は「公益事業とまちづくり」というテーマが与えられていますが、公益事業のうちまちづくりに最も密接に関係するものは交通事業であろうと思われます。もともと、まちづくりとはきわめて曖昧な言葉です。最大公約数的には住民参加型の都市計画といったところでしょうか。しかし土木工事を意味することもあれば、住民同士の交流を意味することも、あるいは商店街の繁盛を指すこともあるようです。しかしいずれの解釈であっても交通は関係してきます。したがって本テーマのもとで、交通が議論のひとつの中心となるのは自然なことです。

交通とまちづくりに関わる近年の重要な出来事として、2013年11月の交通政策基本法の制定(さらには2014年5月の地域公共交通活性化再生法改正、及び2015年2月の交通政策基本計画決定)が挙げられます。従来の交通政策は、公益事業といえども営利事業である運輸事業をコントロールするものでした。それに対し交通政策基本法は国民生活・国民経済の基盤としての交通のための法となっており、まちづくりという文言も第6条、第25条、第32条に書き込まれています。

交通政策基本法の施行は、政府介入の強化という面があります。同法のもとで地方公共団体が交通施策を策定・実施することで、新たな摩擦が生じるおそれもあります。それは政府の失敗によるものかもしれないし、公共の利益と事業者の利益の対立によるものかもしれません。それを見極めつつ適切な修正や補償を考える必要があります。経済学を交通政策に活かすニーズはまだあるように思われます。