

「みんなで守り育てよう！松阪の公共交通」 コミュニティ交通を育てるシンポジウム

- ◆開催日：平成 21 年 7 月 18 日（土）
- ◆場 所：松阪市産業振興センター 3 階研修ホール

主催：松阪市地域公共交通協議会・松阪市
協賛：（社）三重県バス協会・三重タクシー協会松阪支部・三重交通（株）
後援：国土交通省中部運輸局・三重県

— は じ め に —

公共交通・コミュニティ交通を取り巻く環境は、大変厳しいものがあり、多くの課題があります。そのような中、本市は市域の公共交通を「鉄道」・「幹線バス」・「地域間バス」・「コミュニティ交通」として整理し、これらを「松阪市公共交通システム」として位置づけています。この地域公共交通システムとは、市民のニーズに対応し、各地域の実情に即して利用することができる鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通等の各種公共交通手段及びこれらによって構成される公共交通網のことです。この地域公共交通システムを市民や移動者の利便に資するものとして維持発展させ、市の活性化と市民の生活水準の向上を図るため、現在15の路線（廃止代替バスを含める）を本市は運営しています。このような市の取り組みを多くの市民の方に理解していただくと共に、バス交通の維持、活性化を図ることを目的に「公共交通を守り、活かすために何ができるのか？」を市民全体で考えるために、みんなで守り育てよう！松阪の公共交通（コミュニティ交通を育てるシンポジウム）を開催しました。

このシンポジウムは市民の皆さんに参加していただき、公共交通を一緒に考えることができました。また、会場の定員が200人に対し、196人の方が参加していただき、公共交通に対する関心の高さを痛感させられました。

今後も多くの市民の方の声を、公共交通の施策に繋げていきたいと考えております。

なお、関係者の方には開催にあたり、多大なるご協力・ご支援を賜りましたこと、紙面をもってお礼申し上げます。

平成21年7月18日

松阪市地域公共交通協議会事務局
松阪市商工観光部商工観光課

「みんなで守り育てよう！松阪の公共交通」 コミュニティ交通を育てるシンポジウム

◆日 時：平成 21 年 7 月 18 日（土） 午後 1 時から 4 時まで

◆場 所：松阪市産業振興センター 3 階研修ホール

◆プログラム

基調講演「人にも地球にもやさしいまちづくりのために。」

みんなで守り育てよう！公共交通

講 師：名古屋大学大学院環境学研究科 准教授

加藤 博和

ビデオ上映「それゆけ 鈴の音バス！」上映

三重高等学校放送部

岡本 菜子

大川 真希

パネルディスカッション

「公共交通を守り、活かすために何ができるのか？」

コーディネーター 三重中京大学地域社会研究所長

寺本 博美

コメンテーター 名古屋大学大学院環境学研究科准教授

加藤 博和

国土交通省中部運輸局企画観光部

交通企画課長

栗原 弥生

パネリスト

黒部・東地区公共交通運行協議会委員

川口 常美

松阪市地域公共交通協議会委員・

飯高地域公共交通運行検討会委員

福本 馨

三重高等学校放送部

岡本 菜子

大川 真希

松阪市長

山中 光茂



パネルディスカッションの様子



フリートーク会場風景

◆開会・あいさつ

司会

それでは、時刻になりましたので、ただいまより「みんなで守り育てよう！松阪の公共交通」と題して、コミュニティ交通を育てるシンポジウムを開催させていただきます。

それでは、開会にあたり松阪市長からご挨拶申し上げます。

市長

皆さん、こんにちは。本日は「みんなで守り育てよう！松阪の公共交通ーコミュニティ交通を育てるシンポジウム」に、先ほど話しを聞かせていただきますと、150名を超える方が参加されており、このように多くの方々に関心を持ってお集まりいただきましたことに、感謝申し上げます。

私が2月6日に就任させていただいて以来いくつかのシンポジウム、意見聴取会を開かせていただいております。地域医療の問題に対する意見聴取会、市庁舎の建て替えに対する意見聴取会、そして、今後行う予定の風力発電の環境に対する意見聴取会、都市計画に対する意見聴取会、様々な形の中で今回の「公共交通を育てるシンポジウム」は本当に大きな位置付けを持っております。

これまで皆さまから意見を聞き、説明をするというのは、行政が提案して議会が承認した後「皆さんにこれはこういうものですよ。」という説明会が多かったと思います。

今回のシンポジウム、そして意見聴取会は、公共交通という皆さま方の生活の足であり、生活そのものにかかわってくる問題に対して私たちが決める前に、皆さんと一緒に考えていただき、皆さんが行政に対して、様々な提言をいただける、そのような機会としてのシンポジウムであると私は考えております。

本日は、高校生の皆さま方に「鈴の音バスの発表」をしていただきます。そして、名古屋大学の加藤先生に40分間の講演をいただき、様々な地域のコミュニティ交通の在り方についての話しをしていただきます。その後、三重中京大学の寺本教授が司会進行をしていただく中でのシンポジウムという形の意見交換、そして皆さま方の意見を十分に聞かせていただく場も取らせていただくつもりです。

松阪市の今後の行政の在り方、そして、公共交通の在り方は、私たち行政が提案してつくるものではなく、皆さまがその政治や政策をつくっていくことに関わっていただくことに、非常に大きな意義があると思っております。

今日一日、皆さま方と一緒に私たちが学ばせていただき、皆さまも色々学んでいただくと共に、地域の実情、皆さま方の生活の実情を私たちに聞かせていただく中で、行政は



山中市長

皆さま方と共により良い、次世代に向かって繋がって行くような公共交通システムをつくっていきたいと思っておりますので、本日は一日ご協力いただきますよう、よろしくお願い致します。本日は、本当にありがとうございました。

◆基調講演

「人にも地球にもやさしいまちづくりのために。みんなで守り育てよう！公共交通」

名古屋大学大学院環境学研究科
准教授 加藤 博和

こんにちは。名古屋大学大学院環境学研究科の加藤と申します。よろしくお願いします。

私は今ご紹介いただいたように、一応環境が専門ですが、バスをつくるとか、公共交通活性化の仕事もしております。私の出身は岐阜県の大垣市です。依頼の話があった時、「松阪市は遠いなあ。」と思ったのですが、私はかなり大食いでありまして、「松阪はいいなあ。」と思い、松阪の仕事を受けさせていただき、今に至っています。

ここまで「どっぷりやる。」とは思っていなかったものから、本当にどうなるかわからないなという感じです。結論としては、松阪で色々新しい取り組みをすることができました。しかしながら、いろんな問題点があると思っています。

今日、折角のこういう機会ですので、私が「今までどういうことを考え仕事をしてきたか、公共交通についてどう考えたらいいか。」ということについて、どういう考えを持っているかということを紹介させていただき、その上で「これから松阪の公共交通をどのように変えていったらいいか。」ということの考えについて、ちょっと述べたいと思います。

後で、パネルディスカッション、トークセッションがありますので、そこでも色々意見交換をさせていただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

タイトルは「人にも地球にもやさしいまちづくりのために、みんなで守り育てよう！公共交通」ということで、副題として「あなたも（皆さんのことです。）松阪市公共交通システムの共同経営者です。」と付けてあります。公共交通のお客さんになっていただくのは大事なことです、それと共に共同経営者としての気持ちを持っていただきたい。要するに自分たちで支えていかなければ守っていけないということ。だからやりましょうと。そういう気持ちになっていただきたい。ですから、皆さんにメッセージをテレパシーで送り続けますので、



加藤氏



40分後には皆さん、そういうふうになっているかどうかは私の話術の成せる技かわかりませんが、頑張りたいと思います。よろしくお願いします。

本日お話ししたいこと

- ・ **公共交通に地域自身が主体的に取り組む必要**

– 今や、住民が「自分自身で」公共交通をつくっていかなければだれも助けてくれない時代に
(逆に、自分たちでつくったほうがいいものができる)

→ 「お願い」「評論」から「行動」へ
- ・ **公共交通づくり、それはまちづくり**

– 公共交通の必要性は、まちをどうしていきたいかによって決まる

– 公共交通を検討していると、まちづくりも考えないといけなくなってくる

→ 「目的」でなく「手段」へ

名古屋大学 加藤博樹 09/07/10 1

本日、お話ししたいことを要約します。これだけ聞いていただいて、あと眠い方は寝ていただいても構いません。これだけは、まず覚えておいていただきたい。

「公共交通に地域自身が主体的に取り組む必要がある。」という話をします。今や住民が自分自身で公共交通をつくっていかなければ、誰も助けてくれない時代になっています。これがいいか悪いかというのはまた別の問題としてありますが、現実と

してそうになっています。

ただ、これはいいように解釈すると、自分たちでつくったほうがいいものができます。このことについても解説します。結論としては「お願い」「評論」はやめて「行動しましょうね。」という呼びかけをします。そしてもう一つ「公共交通づくり」それはまちづくりということです。

公共交通といえますと「バスがなくなるからなんとか続けてくれ。」というような守りの発想が多い。でも、そうではなく、公共交通というのはまちをどうしていきたいかによって必要か、必要でないか。必要であるとしたらどのように走ればいいのかが決まるものなのです。ですから、公共交通というのは逆に、例えば「バスをどのように走らせたらいいいのか。」という検討をしていますと、まちづくりのことを考えざるを得なくなります。

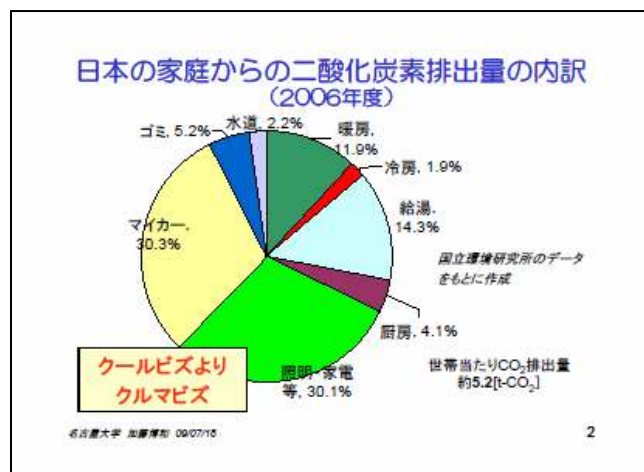
要するに公共交通をつくるためにはまちづくりを考えなければいけないということで、公共交通は目的ではなくて手段だというふうと考えていただきたい。これが2番目です。この二つについて、これからあと何分かで解説をしていきたいと思っています。

自治体が地域交通を考えるようになったわけ

その前に、最初に専門のことだけお話しておきます。これは日本の家庭からの二酸化炭素の排出量の内訳です。

皆さんのご家庭で、二酸化炭素の排出量がこれだけあるとする。内訳はどうなっているかを見ていただくと、マイカーは30.3%です。あと照明・家電等といるんなものを合わせて30.1%、給湯14.3%、暖房11.9%、冷房1.9%とあります。

皆さん、今ちょうど夏になってきました。冷房が二酸化炭素を排出するから、冷房の温度を上げてネクタイもせず、薄着をしてクールビズというのがありますね。そうすると、



CO₂を削減できて地球温暖化が止められるという話があります。

ですが見てください。冷房は1.9%、マイカーは30.3%です。冷房を全くつけなくてもマイカーが20倍も多いのです。ですから、私がいつも言っている「クールビズよりもクルマビズ」と、今日はこれも覚えておいてください。「クールビズよりもクルマビズ」

車を止めたほうが、冷房をちょこまかつけたり切ったりするよりも、よっぽど地球のためになります。ですから、ここに「人にも地球にもやさしいまちづくり」これをするためには「車を、どうやってなるべく使わないようにするか。」を考えないといけないのです。よろしいですか？

では、皆さんにこれから松阪で車をなるべく使うのをやめてくださいと、私が言えるかといったら到底言えない。「どうしてか。」といったらそう便利じゃない。今、車を使わないようになったら不便になりますね。現実に松阪もそうですが、全国的に路線バスや鉄道の廃止がどんどん進んでいます。

廃止が相次ぐ路線バス

松阪でも・・・

- ・ 05/10/01: 松阪小野江線
- ・ 06/04/01: 阿坂小野線
→市自主運行バスに
- ・ 07/04/01: ハイタウン松阪線
- ・ 08/04/01: 松阪伊勢線(松阪市内区間)
- ・ 09/04/01: 飯南波瀬線(上木梶系統)
→市自主運行バスに

このままだと、今後も廃止・減便は続く・・・

名産大学 加藤博和 09/07/16 3

松阪でも振り返ってみますと、平成5年10月に松阪小野江線、平成6年4月に阿坂小野線、それからハイタウン松阪線、松阪伊勢線、飯高波瀬線の上木梶地区が廃止されています。

この二つ（阿坂小野線・飯高波瀬線の上木梶地区）は市から引き継いで自主運行バス候補地になっていますが、着実に廃止されているわけですね。このままだと乗客はどんどん減っていますので、今後も廃止や

減便は避けられないと考えられます。この状態で、さっきの「クルマビズ」をやってくださいといっても説得力はないですね。要するに苦労してくださいということを強いるわけですから、そんなことはとんでもないわけです。

では、どうして廃止になってきたかということを見ると、これは単純に言えばお客さんが乗らなくなってお金が儲からなくなった。要するに運賃で採算が成り立たなくなったということですが、これは今やナンセンスな話ですね。なぜかといえば、日本は世界でも珍しく鉄道やバスが儲かる仕事でしたが、例えばヨーロッパやアメリカを考えますと、バスとか鉄道というのは慈善事業なのです。日本だけが鉄道とか

公共交通を運賃採算だけで運営するのは今やナンセンス

日本の奇跡: 鉄軌道整備がモータリゼーションに先行

- 公共交通が運賃収入と関連事業で収益を得るビジネスモデルが成立する、争せな時代が続いてきた
- しかし、これは極めて特殊な状況。今や全く成立しない

↓

公共交通は、収益事業から公益事業へ

- 日本は「古きよき時代」があったため、「発想の転換」がまだ遅れている
- 公共交通網維持のために公的投資が正当化される

ならば、なぜ必要なのか？

名産大学 加藤博和 09/07/16 4

軌道、或いはバスをすると儲かる、収益を得るとい国だったのです。ですから、こんなに発達したのですが。今となつては、ほかの国と同じように収益事業ではなく、公益事業になってしまったのです。もっと違う言い方をすると、バスは慈善事業になっている。儲かる、儲からないの問題ではなく、地域の役に立つ事業だということです。そういうものは、やは

り公的に投資しないと駄目なわけです。なぜなら採算は取れないが、地域にとって必要なものを維持していくことは、役所の仕事ではないのですか。ですから、役所の仕事というのは具体的に役所が考えだすということになります。だから、その流れは間違っていないわけです。ただ、そのときに注意しなければいけないのは「じゃあどうしてバスが必要なのか、鉄道が必要なのか、本当に真面目に考えたことがありますか。」ということです。なぜ必要なのか、これをよく考えておかなければいけない。

そう考えると、皆さんに今、そのことをよく考えてほしいのですが「なんとなくあったほ

儲からない地域公共交通の存在理由とは？

- ・「乗らないけど、何となくバスはあった方が・・・」
- ・「隣のまちでも走っているからウチにも・・・」
→ **公共交通は単なるステータスシンボルではない**
- ・「バスは地球環境に優しい乗り物？」
→ **利用されなければ逆効果**
- ・「交通弱者のためには必要？」
→ **バス・鉄道は数ある交通手段の「一種」に過ぎない(ザルの福祉)**

利用されるものでなければ、存在意義(公的補助を投入する意義)はない！

名古屋大学 加藤博利 09/07/10 5

うがいいよね。」・「ないとなんか田舎になっちゃうから、あったほうがいいよね。」・「隣でコミュニティバスをしているから、こっちでもやりましょう。」とか、そういうのが過去に結構ありました。

でも、バスや鉄道って、もちろんステータスシンボルの側面はありますが、それだけではご飯が食べられないじゃないですか。それだけでは成り立たないわけです。

バスは環境にやさしいから、地球にやさ

しいから、誰も乗っていない空バスだったら悪いですけどね。車より悪いです。交通弱者という方のために必要かどうかということですが、交通弱者の方にとって実はバスや鉄道というのは必ずしもよくないですね。

なぜなら、バスや鉄道というのは停留所や駅へ行かなければいけないわけです。本当の弱者の方というのは停留所や駅まで歩くことが大変ですね。であれば、タクシーとか、デマンド交通とか、そういうものの方がいいかもしれません。

私はいつもバスとか鉄道はザルの福祉といいます。福祉だけど、ザルで全部救えない。だからザルだけじゃなくて、網とか、ろ紙とかいうものも要るのです。だから、バス・鉄道を守っていたら交通弱者が救われるというわけでもありません。いずれにしても、バス・鉄道はなぜ残していいか、なぜ守っていかなければいけないかといったら「使ってもらえるから残す。」・「使ってもらえるものでないとしょうがない。」ということだと思います。以前のようにお金がある時代は、別に乗っていなくてもステータスシンボルでもよかったかもしれません。今、残念ながらお金がない時代です。やっぱり「使ってもらえないと駄目だよ。」という時代になってきています。

一方で、公共交通はなぜ衰退してきたのか。これは基本的には車が普及してきたことが原因です。そうですが、公共交通の側からみると不便だから乗らないと。車は便利だけど、バスや鉄道は本数が少ないし、遅いし、不便だから乗らなくなりますね。乗らな

公共交通はなぜ衰退してきたのか？

- ・ **公共交通衰退のスパイラル(らせん)**
-不便だから乗らない
-乗らなければ採算が悪くなり、減便・廃止になる
-そうするとよけい乗らない
- ・ **公共交通に対して住民・自治体が意見を言えない**
-どうすれば便利になるか話し合う必要あり。しかし、そのような場がなかった
-たとえ意見を反映したとしても、乗ってくれるとは限らないので聞くだけムダ？
-とはいえ、黙っていても公共交通は走ってしてくれた

**「規制」に最も守られていたのは住民と自治体だった
ここから抜け出さないと、公共交通の明日はない**

名古屋大学 加藤博利 09/07/10 6

いと採算が悪くなるから、減便・廃止になる。そうすると、不便になるからまた乗らない。乗らないとまた廃止になる。このスパイラルが螺旋階段のように降りてくるといことが起こってきました。その例が松阪市で次から次へバス路線が廃止されたことですね。

今まで住民や松阪市は、公共交通に対して意見が全く言えない時代が長く続いてきた。これは法律的にそうだった。どうすれば便利になるか。こういうことを止めるためには住民や市の皆さんが「もっと、こうしたらいいじゃないのですか。」という意見を言っていかなければ変わらないわけです。ところが、そんな場がなかったのです。

では、バス会社から見ると「意見を聞いてつくっても、全然乗らないじゃないか。」・「言うだけで乗らないのか。」・「意見なんか聞かないほうがいいわ。」ということもあったわけです。

まだ、調子がいい時期は、例えば三重交通さんなんかは黙っていてもやってくれているという時代がありました。このことが全部崩れてきた。これが今の世の中ですね。

法規制の変遷

実は、それはいろんな規制があったからです。その規制が今、大きく変わっています。公共交通事業というのは民間会社が採算確保で運行する。これは市から補助金をもらうことが前提ではなく、運賃だけで黒字にするのが前提です。先ほど言いましたように、もう運賃だけ

公共交通事業が時代から取り残された理由

- ・ **従来**: 民間運行(採算確保<地方公営企業含む>)が前提
それを可能にした「需給調整規制(参入退出規制)」
(道路運送法<旧運輸省>)

→ 「エリア独占」が可能に
→ 「内部補助」: 採算路線の黒字で不採算路線の赤字を埋め合わせること。

進歩のない経営、路線設定
世の中はどんどん変化しているのに、
公共交通は十年一日。何も変わっていない
→ **乗らなくなって当然**

名古屋大学 加藤博樹 09/07/18 7

だけで黒字にできないから、その根本が崩れています。実は需給調整規制というのがあり、参入・退出規制ともいいます。こういうものがあって、バスとか鉄道というのは、別の会社が「ここはすごく儲かりそうだから路線を増やす。」ということも言っても、なかなかできない。代わりに今やっている会社が「ここは少ないので辞めさせてね。」と言っても辞めることができない。それが参入・退出規制というものです。

これは何かというと、例えば三重県です。ほとんど三重交通の独占になります。これをやると、内部補助といわれて、三重県の中には儲かる路線と儲からない路線と両方あるので、儲かる路線で黒字を出して、儲からない路線に補填してください。会社の中で帳尻合わせをして、三重県の交通を全部維持してください。こういう仕方が以前の道路運送法の考え方だったのです。

ところが「三重県のどこに今、金儲けができるような路線がありますか。」という話です。たくさんあったらよかったです。今は全くというほどないわけです。ところが独占なのでなかなか経営も進歩しないし、路線も変わらない。世の中はどんどん変化しているのに、公共交通は10年たっても20年たってもずっと変わらない。変わるとしたら本数が減るぐらいで、何も変わっていない。乗らなくなって当然ですね。

そのために規制緩和というのが2002年に行われました。一応、教科書的には内部補助をやめましょう。そうすると、儲かる路線については競争原理が出てきます。儲からない路線は、今まではちゃんと関与していなかった自治体が、この路線をどのように守ろうかとい

うことになる。だから、採算路線も不採算路線もよりよくなるというように、国の方で皆さん一生懸命考えられて法律をつくっていただいた。そうすると、バス会社はお客様や地域に向けて、きちんと商売をしてくれるじゃないか。自治体も住民も「このバスはお客さんが乗っていないからなんとかこのバスを盛り上げなければいけない。鉄道を盛り上げなければいけない。」そういう動きが起こってくるじゃないか。

「自分たちの生活の役に立つ路線をどのように考えるか。」ということをするようになるのじゃないか、ということが言われました。

公共交通事業・サービスを世間の常識に戻すための「規制緩和」(02年)

「内閣補助」による地域公共交通の構造を打破

- 採算路線・補助路線・・・事業者間の競争原理による活性化
- 不採算路線・・・マネジメントの主役を「(独占)交通事業者+旧運輸省」から「自治体」に交替

交通事業者

- 社内や役所ではなく、「お客様や地域を向いた商売」への転換
- サービス向上・新製品開発を怠ると仕事なくなる
- 商売になる路線をどうやってつくるかを考えるようになる

自治体・沿線住民

- 不採算路線維持に対する「モラルハザード(危機意識欠如)」解消
- 「生活必須不採算路線」は、自治体・住民で必要性を判断し維持するのが当然
- 生活に役立つ路線をどうやってつくるかを考えるようになる

いい公共交通ができる原動力になるはずだが・・・

名古屋大学 出版情報 09/07/15 8

地域に適した公共交通は住民が「自分自身で」つくるもの

そうしたら、このシンポジウムをする必要がなかったかもしれないのですが、現実にはそのようになっていない。なぜかという、こんなことみんな誰も知らないからです。

法律を変えたら世の中、みんなこういうふうになってくれるかといったら、実際はなっていないわけです。

「コミュニティバス」は救世主となったか?




Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」(1995.11運行開始)

- 現在では全国の半数近くの市町村が運行
- しかし、ムーバスを越えるヒット作は現れていない
- むしろ、表面的「サルマネ」によって、似て非なる非効率な巡回バスが広がる原因に

2つの新しい提案

- 公営交通に代わる新運営方式
- 自治体が企画・運営、事業者が受託運行と分離
- 交通政策のための公的補助
- 新しい基本コンテンツ設定
- 小回り循環、停留所間隔200m、小型バス、100円運賃
- 今までの旧弊な路線バスの概念を覆す

名古屋大学 出版情報 09/07/15 9

一方で95年に、今から13年半前に東京の武蔵野というところで、ムーバスというのが運行しました。当時は非常に画期的で、このバス自体を(民間バス会社のバスです。)自治体が企画する、路線を考える、ダイヤを考える、デザインを考えるということをした。そういう新しい運営方式を提案した。それから小回り循環とか、停留所の間隔を短くするとか、小さいバスにするとか、運賃を100円にするとか、こんな

ものをして絶対採算が取れないバスを実現しました。これは補助を入れているから、採算性を度外視したようなこともできたのです。だけど、それは地域の人々が求めていることなので税金を投入したとしても、役所がする仕事として意味があるじゃないかということです。

これによってこのバスは、今まで何年も変わってこなかった路線バスの業界に、風穴を開けた。これがコミュニティバスです。

現在では松阪もそうですが、全国の半数近くの市町村が運行している。しかし、残念ながらムーバスを越えるヒット作は現れていない。二番煎じ、三番煎じ、なん番煎じの状況にあります。なぜなら簡単なことで、この武蔵野の場所は人口密度が平方kmで2万人を越えるような人口密集地帯です。道路が狭いから小さい車、高齢者が多いので停留所を短くする、駅から近いけど高齢者がたくさんいるので小回り循環。だけど、駅から近いと自転車で引っ張る人もいて、100円だったら乗るでしょう。そのように、その地域の状況に応じて路線

をつくっている。ちなみに、このバスは1便で60人ぐらい乗ります。松阪で60人、乗りますか？

そこで成功したモデルを全国でしたら単に猿まねであって、むしろ誰も乗らないところで小回りして、停留所をやたらおいて「バスは小さいけど、(客の)頭がちっとも見えないね。」という非効率な巡回バスが全国に広がる原因になった。ここが私の問題意識です。

でもこれは役所がすると、仕方のないことです。なぜなら、役所というのはニーズではなく、公平性を重視した路線をつくることに陥りやすいということで、要するにある所にバスが走ったら「なんで俺のところは走らんのや。あそこも走っとったらこっちも走るのが当然やろ。」と、みんないうわけです。そのときに、役所は「そうですね。」としか言いようがないわけです。「ここは走っていいけど、こっちは走ったらいかん。」という根拠は役所にはないのです。結局、全部使えない巡回形式になってしまった。全部を網羅しようとしたら、こう走るしかないわけです。こう走ったら、どこへ行っても使えない。どこを走っても不便。「だけどあるね、あるけど、歩いたら30分で行けるのに、あれに乗ったらバスで1時間かかるね。」という路線ができちゃうわけです。

行政による公共交通供給の構造的な問題

ニーズでなく公平性を重視した路線・ダイヤ設定に陥りやすい

- ・鉄道・乗合バスでシビルミニマム(暮らしていくための最低限の交通)確保はできない
 - 「ザル」の福祉。本質的に「不公平」な交通機関
 - 公平性を確保しようとするば「使えない」巡回形式となるのは必然。
- ・地域工ボ、政治介入もしばしば

受益と負担のアンバランスによる非効率

- ・公的補助による事業者のモチベーション(やる気)低下
- ・「お願ひ型」「利益誘導型」の再来
- ・住民のモラルハザード(危機意識の欠如)
- お金がいくらでもあればこれでもよいが...

名古屋大学 加藤博樹 06/07/10 10

そういうときにも相変わらずお願ひとか、利益誘導があるわけです。「なんで俺のところに走らせない。」そういうのはある。お金がいくらでもあればいいのですが、金がないのにやたらぐるぐる回って、客が乗っていないバスを走らせるようなお金はないわけです。

では、どうしたらいいのかということをお自身ずっと考えて実践してきたわけですが、その原点になるのが鈴鹿のコミュニティバスです。これは9年前に運行を開始したときのポスターです。



このときに、私が「すごいなあ。」と思ったことがあります。買い物に便利、通学に便利、全部便利。当時バスというのを見ると、買い物に不便、通学に不便、何もかも不便、全部不便、それを誰が使うのというのがいっぱいあったし、今もいっぱいあります。これが基本です。「買い物に使用して、通学に使用して、何かと使える、そうでなければバスなんか必要なの？」と、そういう話しです。

実際に、鈴鹿の西部地区の椿神社がここに 있습니다。こっちに鈴鹿市の駅がありますけれども「そんなクルクル回るのはなくて、まっすぐ結んだらいいじゃないの？」と。ただ、山のほうに行ったらクルッと回るといって「オタマジャクシ循環」と言っていますが、大きい循環じゃなくて、最後のところでオタマジャクシ状に循環する。これだったら冗長じゃない

でしょと。途中で買い物、通学、鉄道、公共施設をカバーしていけば行き先もあるでしょう。1時間に1本、2時間に1本だったらダイヤもわかりやすく、時刻表を持っていなくても乗れるでしょう。「これは便利だね。」・「ベルシティーとかに行ったら玄関前にバス停がある。玄関前に降りたら、すぐ入り口だからいいよね。」と。まさにこれですね。この鈴鹿のバスを見て、私はすごいなあと思ったのですが、よく考えてみるとこれが当然じゃないかと。これがすごいと思うこと自体が、今のバスのレベルが低すぎると思いました。それからひたすら言ってきたのは「せめてこれ並にしたいね。」ということです。松阪でもそれを一生懸命やりたいなと思っています。



地域交通を考えるポイント：適材適所

そのためにいろんなポイントがあります。まず、適材適所。地域にとって必要な公共交通

「適材適所」

- ・ 地域にとって必要な公共交通とはどのようなものは、地域によって異なる
- ・ 地域に存在する資源(人、組織、車両、資金等)とニーズ(通学、通院、買い物等)とをうまくマッチングさせ、費用効率的な運行を実現する
- ・ これは、地域の**一所懸命**と、**外部の適切なサポート**によって初めて実現する

名古屋大学 加藤博樹 09/07/10 13

というものは地域によって異なる。地域に存在する資源、人、組織、車両、資金、ニーズ、通学、通院、買い物等とうまくマッチングすることによって、少ない費用でより効率的な、より効果が高い、名古屋弁で言うと「お値打ち」というバス運行をどうしていくか。

そのためのポイントが「一所懸命」です。地域の**一所懸命**と外のほうからの適切なサポートが必要ということです。

例を簡単に示しますと、例えば愛知県江南市「いこまい CAR」ですが、これがバスなのです。これは「これはタクシーや」と思われるかもしれませんが、4人乗りのバスです。すごいのはここに赤い日よけがあり、日よけを降ろすとバス、上げるとタクシーです。すごいですね、それだけで変わる。5人乗ってきた時でも、無線で「ちょっともう1台来て。」と言ったら来るので、それがまた赤い日よけを降ろしたらバスになるのです。低コストで高頻度。まさにお値打ちからスタートしたのです。

もうちょっと7人乗りにして、こういうの「桃花台乗合タクシー・ミゴン」もあります。これは夜とか深夜に走ります。深夜にお酒を飲んで、最終電車で帰るとバスは



乗合タクシー「ミゴン」
 (愛知県小牧市・桃花台ニュータウン付近、あおい交通運行)
 2003.3.27運行開始



Photo M.Fukumoto

夕方・夜:団地内の短距離輸送(300円) → 赤字は困難
 深夜:路線バスの代替輸送(終電の24時まで、900円) → 赤字
 バスでもタクシーでも埋められない、2種類の「交通空白」を
 1台でカバーし、トータルで収支も合わせる

名古屋大学 加藤博樹 09/07/15 15

ないわけですけど、桃花台はバスがないです。これはあるのです。運賃はバスの3倍なのですが、タクシーに乗るよりは3分の1です。これはお酒を飲んでも大丈夫、暮らしが豊かになる。奥さんに怒られるかもしれませんが豊かになる。

多治見の市之倉というバスは、中心市街地の病院とかショッピングセンターを回ってくる。この市之倉というまちでは家を回ってくれる。「予約しておいて家で乗せて

てもらって、いろんな人を乗せて、中心部の病院とか施設へ行ける。」そういうものです。これをデマンド交通と言います。色々あるのですが、適材適所で組み合わせることが重要です。

適材適所をやるためには何が必要か。住民の皆さんが「なんでバスが必要なのか。」ということがわかったら、企画から一所懸命取り組もうと。

実は鈴鹿の場合、このバスが走るまでに3年費やして担当者が2度交代しました。というのは「もう無理です。この仕事を辞めさせてください。」と2度代えてもらった。そのような大変厳しい状況があったのですが、3人目になって3年かけていいものができたのです。

市之倉トライアングルバス
 (岐阜県多治見市、(株)コミュニティタクシー運行)
 2007.4.2運行開始



- バス路線は存在するが、それだけではカバーしきれない地域・ニーズの存在
- 中心地と周辺部を結ぶ会員制デマンドバス(区域運行許可)。予約必要
- トライアングル=「利用者+企業+行政」
企業協賛も得て独立採算をめざす(だから真っ白)

名古屋大学 加藤博樹 09/07/15 16

地域交通を考えるポイント：膝詰めで一所懸命

そのときに、路線、ダイヤはもとより車の色「この地域に相応しい色は何色でしょうね。」

「鈴鹿方式」

・地域住民が企画段階から積極的に関与
 → その結果、運行開始まで3年を費やす(担当者が2度交代)

・路線・ダイヤ設定はもちろん、車両の色や車内の構成まで話し合っで決定
 → **マイバス意識**の醸成

・アンケートでなく、**グループインタビュー(膝詰め)**を活用

「ムーバス」に本来学ぶべきは「適材適所」と「一所懸命」の発想だった

名古屋大学 加藤博樹 09/07/15 17

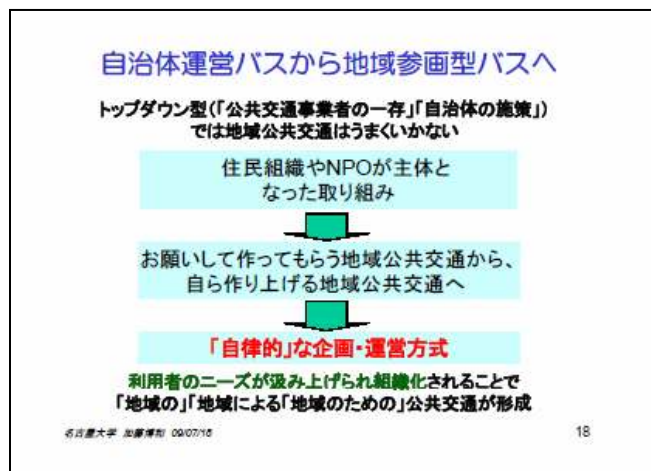
と、それから車内の構成、網棚、つり棚、椅子の位置、降りるときの降車ボタンの位置、そういうものを話し合っで決めたのです。ですから、マイカーのような「マイバス意識」があるということなのです。

そして、アンケート調査ではなく、公民館とかそういう所へみんなが集まっで、膝詰めで「このバス、こうしようね。」という話し合いを何百回もして、バスを走らせたということなのです。

あまり学者がこんなことをいっではいけないですけど、学者とか専門家が、これがいいと言っでも、まあ参考になりますけど、一番大事なのは使う人たちがその地域の人たちなので、その地域の人たちが納得しなきゃしょうがないわけです。とすれば、一番いいのはその地域

の人たちに関与してもらうということが一番大事だと思います。

バス会社がこういう路線を走らせるとか、自治体がこういう路線を走らせるとか、それだけでは駄目です。例えば住民とかNPOといったところが主体となって、お願いでつくってもらうことから、自分たちでつくっていくように変えなければいけない。まさに自律的にしなければいけない。利用者とか地域のニーズが汲み上げられ、組織化されることで「地域の地域による地域のための公共交通」がつけられるということを思いました。



実際にそれを実現したのが「生活バス四日市」であったと思います。生活バス四日市の場合「利用者が運行費の1」を出し、「企業と病院が6」を出し、「市が3」を出すと。

地域住民・地元企業主体のNPOによる路線バスサービス
「生活バスよっかいち」
(2002.11.1運行開始、三重交通運行)

2002.10.27試験運行

- 企画・運営: NPO法人生活バス四日市(地元住民+沿線企業・病院)
- 運行: 三重交通: 旧21条許可(03.4.1より)
- 費用負担: 運賃1(利用者) + 協賛金6(企業・病院) + 公的補助3(市)

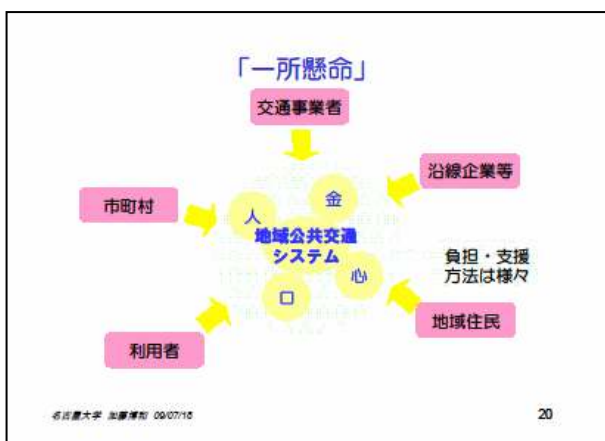
発案から半年もたらずに運行にこぎつける
既存の枠組みにとられない新しい発想(公共交通運営NPO、市が新しい助成制度をつくる)
住民・沿線企業や病院・市・交通事業者のココロが共有された

名古屋大学 加藤博和 09/07/15 19

この1対6対3のバランスでバスが走った。そうして考えると、利用者は1しか出していないのに10の運行ができているということです。これはすごいですよ。運賃採算だったら絶対走っていないです。だけど、利用者と地域の企業や市の思いが一つになったから、このバスは今でも走っているわけです。

まさに一所懸命というのは、バスや乗り合いタクシーやデマンドのような地域公共交通システムが、市町村やバス会社・タクシー会社や沿線の企業や地域住民や利用者の皆さんによって、人や金や心や口を出すことで支えられる。これが一所懸命。

人というのは、運行内容を企画するとか、運転をするとか、ノウハウを出すとか、広報するとかいうのがあります。お金は当然、運賃、協賛金、寄付金など色々あります。それから補助金を取ってくるというのもあります。心は「このことは大事だよ。」という意識を持つ。



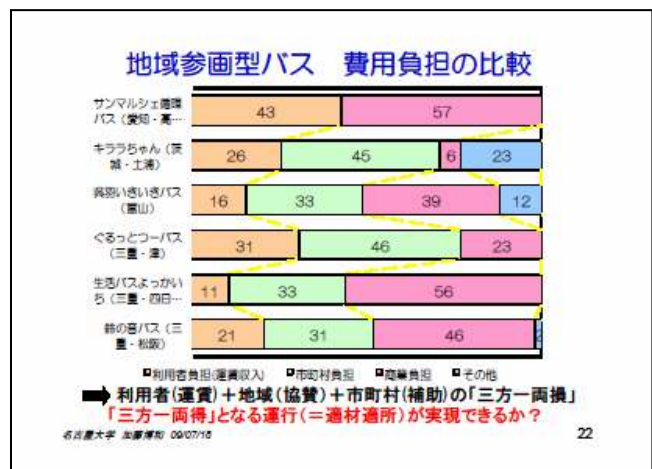
負担する(支える)方法

人: 人材抛出	運営: 運行内容の企画・立案 運行: 運転・運賃收受 支援: ノウハウ提供 応援: 運行への協力・広報・営業
金: 資金抛出	運賃(委託費)の支払 運賃以外の提供(協賛金、寄付など)
心: 意識を持つ	存在を意識し、現状を認識 存在は意識
口: 意見を言う	建設的な意見 工口的な意見 苦情

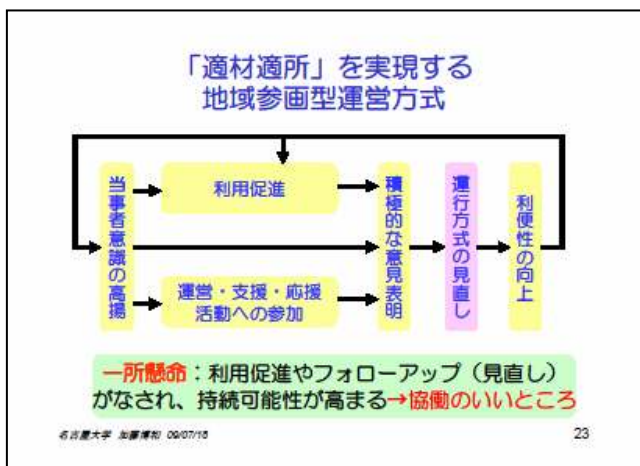
名古屋大学 加藤博和 09/07/15 21

口は「もっと、こうして走らんともったいないじゃない。もっとこうして走ったらいいじゃない。」と意見を言う。この四つが先ほどの皆さんによって行え、はじめていいバスが実現するのです。

高蔵寺のサンマルシェ循環バス、茨城県土浦のキララちゃん、富山の呉羽いきいきバス、ぐるっとつーバス、鈴の音バスなど色々な事例はあります。利用者が払うのはこれだけと、市町村はこの部分、後は周りの商業事業者とか病院が負担するなど、地域によって色々ですけど、地域の企業とかいろんところが協賛してくれることが大きいですね。まさに利用者と地域と市町村の三方一両得なのです。まさに適材適所、これができることが大事なのです。それが生活バス四日市であるとか、鈴鹿のバスで実現されているということになります。



またこれを見ると、みんなが当事者なので「あのバスちょっと最近調子が悪いから、なん



とかしないといかん。」利用促進やろうとか、参加しようとか、積極的に意見を言おう、見直ししようとなる。そうしたら便利になったと。「おお、便利になったわ。俺のおかげで便利になったなあ。俺がおらんとこのバスは走らんな。」ということで、当事者意識はまた高まる。「俺が一所懸命考えたから、もっと乗ってよ。」と、そういうふうに訴える気になるし、利用促進になる。まさに一所懸命。利用促進やフォローアップ、見直しがなされて持続可能性が高まる。こういうストーリーが出てくる。

ただ、こんな学者が言うバラ色のようなバスはなかなか実現しません。「公共交通を必要とする地域住民の願いや活動」・「理解し、下支えする自治体」・「協力的であり、あわよくば新しいビジネスにしようとする交通事業者」がどれだけおられますか。おられますかね。たくさん出てきてほしいのですが。それからこの人たちを集めても、ちっとも意見が合わないのですよ。僕の経験から言うと、言葉がまず通じないのですよ。翻訳しないとけない。翻訳できるコーディネーター、即ち、調整する人がいる。

この四つが集まってこそできる。そうやって意識が共有できて、運動として盛り上



がるかどうか、これが大事なですね。

では、最近どうなっているかと言いますと、名張、伊賀、松阪、豊田、岐阜、一宮、豊橋、岡崎の例では、まさにこういう場を市町村がつくって、先ほどのような地域のいろんな人が支える公共交通をつくろうとしています。最初つくった3年前ぐらいにはちょっとしかなかったのですが、もう在りすぎると思うぐらい激増しています。

この間、私自身NHKのテレビに出て、番組でこの話をしました。激増していることを。しかも、岐阜、一宮、豊橋、岡崎、結構大きい都市がしています。これは、結構大きいからするのです。都市が大きいと、市がそんな細かいことは面倒みきれないわけです。でも、それらに同じお金を使うのだったら地域の人で考えてもらう。それに対して市が手伝うという

ふうにしたほうが、いい路線ができるわけです。

これは豊田市の旭地区の出発式の写真ですが、こんなに人がいるわけです。もうほとんど町民総出です。そのくらい盛り上がるわけです。これが、役所がただつくって出発式をするだけだったら、市長がいて、議員さんがいて、何か自治会がいて「よかったね。」で終わりでしょう。これは自分たちでしているのです、こうなるわけです。

名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立てした「地域参画型」公共交通



- ・名張市地域バス:「国津」04年9月、「錦生」08年4月、「藤原」17月、「綾ヶ丘」09年4月運行開始
- ・伊賀市:「比自岐」あららぎ号03年11月運行開始(09年4月有償化)
- ・松阪市コミュニティバス:「黒部・東」06年7月、「機殿・朝見」08年7月運行開始
- ・豊田市地域バス:「高岡」00年9月、「水源東」「保見」「平井」07年9月、「旭」10月、「藤岡」08年4月、「小原」09年4月運行開始
- ・岐阜市ぎふっこバス:06年10月4路線、08年6月4路線、09年6月2路線運行開始
- ・一宮市生活交通バス:「萩原・大和」「千秋」07年11月運行開始
- ・豊橋市地域生活バス:「東部東山線」08年7月運行開始
- ・岡崎市集合タクシー:下山地区「やまびこ号」09年3月運行開始

Photo: rosenzu.com
名古屋大学 加藤博樹 09/07/10 25

松阪市の現状と課題

実は似たようなことが、松阪にもあるわけです。この黒部・東もそうですし、機殿・朝見もそうです。こういう市町村がお膳立てして、地域が管轄するようなバスについては、全国的に見て非常に先進的な地域だと言われている。先進的だと思われるのはいいことで、先進的なので今日も運輸局の方が来ていただけることになりました。

ただ皆さん、全然そういう気持ちはないでしょう。「え？松阪の公共交通って先進的なもの。」全然、先進的だと私も思っていません。たしかに、これ（地域公共交通会議）は新しいです。でも、先進的だと思いません。もうちょっとだけ解説します。地域公共交通会議という制度があります。今回のシンポジウムの主催は、松阪市と松阪市地域公共交通協議会になっています。私もその委員です。この地域公共交通協議会というのが、松阪市における地域公共交通会議というものです。これは2006年に道路運送法が改正されてできた制度ですけれども、先ほど2002年も改正したと言いましたよね。みんな規制緩和になったら、どんどんいい公共交通をつくるようになると思ったら、全然そうならなかった。じゃあどうしようかというときに、この制度づくりを私も国のほうでしました。そのと

地域住民と自治体の協働で成立した路線バスサービス
松阪市黒部・東地区コミュニティバス
(2006.7.10運行開始、三重名鉄タクシー委託)



- ・平地に数十戸単位の集落が分散
- ・2000年3月末で民営バス廃止。公共交通空白に
- その後、地域で公共交通確保必要性への認識が高まる

Photo: <http://www.etokac.jp/>

- ・地区の運行協議会
: ルート・ダイヤ等検討、利用促進活動
- ・市: 費用負担

名古屋大学 加藤博樹 09/07/10 26

なぜかという、こういう交通システムの検討会を立ち上げることは大変なのです。だから、なかなか広がっていかない。今、出来ているところはいいけど、出来ていないところはなかなか出来ないで、公平性が担保されていない。ですから、行政がどうやってノウハウを支援するか、これが松阪の大きな課題です。

後、ほかに色々な課題があって、ちょっと述べますと、松阪市は計画で鉄道・バス・乗り

松阪市地域公共交通システムの問題点

- ・ 鉄道・バス・乗合タクシーを「幹線」「地域間路線」「コミュニティ交通」に3分類したネットワーク階層構造
 - 役割分担と維持方策を明確化
 - コミュニティ交通を整備することが妥当な地区も、実態調査によって明らかにされている
- ・ 実際には、コミュニティ交通しかマネジメントできていない
 - コミュニティ交通を地域で維持運営することの合意形成が進まない
 - 旧町地域を中心に、改編が立ち遅れている
 - 幹線については全く改善できていない(先細り?)
 - コミュニティ交通と幹線との接続もうまくできていない
 - 市の全体計画との関係も不明(長期まちづくりに繋がらない)

石川県立大学 松阪短期 09/07/15 29

合いタクシーを「幹線」「地域間路線」「コミュニティ交通」と3分類に分けているのです。こういう計画をつくっています。それぞれに対してこのように整理するよということを、一応役割分担と維持方策を明確化して、コミュニティ交通について市は、きちんとコンサルタントに委託して調査し「この辺だと走っても結構乗るけど、ここは走ってもあまり乗らないよ。」ということ、全部データとして出しています。

これはコンサルタントが調査して、私も一字一句全部チェックしていますので、私は頭の中にどこが出来そうで、どこが出来ないって全部入っています。

ところが、実際にはあまりマネジメントできていないのです。だいたい地域で維持運営することも合意形成が進んでいません。それから、主に三重交通さんが走らせている幹線が全く改善できていないのです。コミュニティ交通を一生懸命したって、幹線の大事なところが改善できないと先細りになってしまいます。それから、コミュニティ交通と幹線をどうやって乗り継いでいくかということも、まだうまくできていません。

バスづくりはまちづくり

私もまだよくチェックしていませんが、これは市長さんにあとでお伺いしたいのですが、市の全体計画と交通の方針との関係が、まだ不明じゃないかなと思っています。これもつくり直さないといけない。色々することがありますね。これは後で議論したいのですが。基本に戻りますと、ディーゼルのバスは軽油で走る。物理的にはそうなんですけど、心としては軽油だけではなくて、皆さんの思いが集まらないと走らないのです。自分たちの地域を住みやすく魅力的なものにしたい。そのために公共交通が必要であると思う。バスづくりはまちづくりの一步だと思う。自分たちが必要とするものは、自分たちで考えてつくり、守り、育てる。これが一番であって、いいものができる。その動きを助けてくれることこそが行政なのです。

バスは軽油と「皆さんの思い」で走る

- ・自分たちの地域を、住みやすく魅力的なものにしたい
- ・そのために公共交通は必要(バスづくりはまちづくり)
- ・自分たちが必要とするものは、自分たちで「考え」「つくり」「守り」「育てる」のが一番
- ・その動きを助けてくれこそ行政の役割
- ・地域の取り組みが、市全域に、そして全国に広がっていく

→ そのために何が必要か?
この後、一緒に考えましょう!

石川県立大学 松阪短期 09/07/15 30

「やりたいと」自分たちで頑張ろうと思ったときに、行政がきちっと支援してくれる。こ

れが、市役所の付加価値じゃないでしょうか。

そして、そういう地域の「俺たち頑張ってやろう。市が助けてくれる。」・「おお、あそこが

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

公共交通戦略立案やコミバス・DRT導入、路線バス改編などに各地でボランティア参加しています。意識を共有できる方々とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！

東海3県の路線バス情報のページ
<http://lorient.genv.nagoya-u.ac.jp/katobus/index.htm>

東海3県（愛知・岐阜・三重）の路線バス情報、特に、山間地域のバス・通課バス・自治体運営バスなど、メジャーなメディアでは分からない情報を重点に提供

できるのだったら、うちでもやろうよ。」と「松阪ですのだったら、うちの市でもしようよ。」と全国に広まる。そして松阪が有名になったら、これは一番いいなと思っています。

このあと、たっぷり時間があって、そのために何が必要か考える時間がいっぱいありますので、ぜひ、じっくりと議論したいと思っています。どうも、ありがとうございました。

司会

公共交通を手段とし、自分たちの住む地域のまちを考えることが大切なポイントで、地域に合った交通として、熱い思いで自分たちが守り育てる交通であることが、たいへん大切であることを学ばせていただきました。加藤先生、ありがとうございました。

◆ビデオ上映「それゆけ 鈴の音バス！」

司会

続きまして、三重高等学校放送部の生徒さんが、バスの利用と環境問題を考えるため、松阪市が運行している「鈴の音バス」に着目し、高校生の視点で取材し、まとめられたビデオを上映いたします。

上映の前に三重高等学校放送部の岡本様、大川様に「鈴の音バス」を題材としたことについて、一言ずつお話しをいただきます。

大川

本日はお招きいただき、ありがとうございます。三重高等学校放送部の大川真希、岡本茉莉です。私たちは公共の交通機関でありながら、市民の深い関わりを持つ「鈴の音バス」に興味を持ち、番組を作らせていただきました。

岡本

市役所の方に資料をいただき、実際にバスに乗って、自分たちの目で確かめることができました。ケーブルテレビさんで流していただいたので、ご覧になった方もいらっしゃるかと思いますが、自分たちの興味があることをまとめたので、ぜひ、ご覧ください。

<ビデオ上映>

司会

ビデオの中でご紹介させていただきました、20年度に作成した路線図を皆さま方にお配りいたしました資料の中にございます。ぜひ、ご覧ください。

◆講演 「地域公共交通の活性化・再生を目指して」

国土交通省中部運輸局 企画観光部交通企画課長
栗原 弥生 氏

司会

続きまして、国の施策の「地域公共交通の活性化、再生を目指して」と題しまして、中部運輸企画観光部交通企画課長の栗原様よりお話をいただきます。栗原課長様よろしくお願ひいたします。

皆さん、こんにちは。中部運輸局の栗原と申します。中部運輸局というといったい何をしているのかなと思われる方もいらっしゃるかもしれませんが、昔の陸運局の親玉というと皆さまご理解していただけたと思います。最近、自動車の登録だけというわけではなく、地域の公共交通の活性化について、私どものほうで色々と自治体の皆さんのお手伝いをさせていただくことが、重要になっておまして、私がおります交通企画課というところでも、岐阜県、愛知県、三重県はもちろんですが、福井県とか中部管内の各自治体の皆さんが、ご自分たちの地域、公共交通をどうしていくのかということを考えられる際のお手伝いすることを業務としております。



栗原氏

今日は、私どもの管内でいくつか地域公共交通の活性化に取り組んでおられる自治体がありますが、その地域から二つ、ご紹介させていただきたいと思います。

特に、バスとか鉄道とかを便利にしようということで、そういう動きが各地に広がっているのですが、結局、「利用される方々の意識が変わらないと公共交通が成り立っていきませんよ。」ということだけはしっかりお伝えしておきたいと思っております。



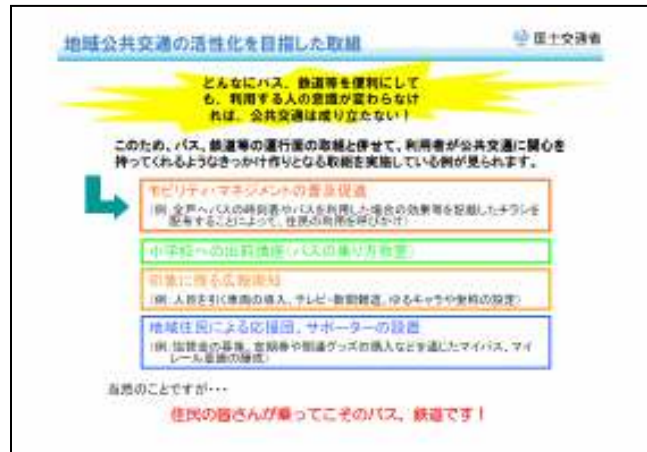
ます。

利用者の意識を変えるための取り組みとして、自治体の皆さんがモビリティ・マネジメントの普及促進を進められているという例があります。モビリティ・マネジメントというのは、住んでいる地域にバスが走っていること自体をご存じでない方もたくさんいらっしゃると思うのですが、自分たちの自治体のどういうところにバスが走っていて、例えば「この時間にこのバス停から乗ると、駅までどれぐらいの時間で行けますよ。」ということや「車を

使ってもバスを使っても時間はあまり変わりませんよ。」ということをご説明するようなことによって、皆さんにバスを使っただけのように呼びかけるような取り組みを指します。

あと、最近多いのは、お子さんで「一回もバスに乗ったことがありません。」とか「バスってどうやって乗るのかわからない。」という方がいらっしゃると思うので、バス会社さんにもお手伝いをいただき、小学校などへバスを持ってきて、実際にどういうふうに乗ったらいいのかというようなことを説明する取り組みがされています。あとは広報周知の取り組みとして「こんなふうに乗っていますよ。」ということで、バスの車輻にいろんな絵を描いたり、人目に付くような車輻を入れて、皆さんにバスが走っているということをご承知いただくというような取り組みをしています。

また、松阪市さんのほうでも取り組まれているかもしれませんが、地域の住民の皆さんに応援団とかサポーターを作ってもらって、公共交通を応援していただくという取り組みなどもあるわけですが、結局は住民の皆さんが「乗ってこそそのバス」であるということをお伝えしておきたいと思えます。



地域の事例1：春日井市

まず、一つ目に、愛知県春日井市勝川駅の周辺で小さくクルクル回っている巡回バスの取り組みをご紹介します。



元々、この地域には、路線バス、普通の事業者の皆さんが運行しておられるバスが走っていたのですが、利用があまり芳しくないということで撤退してしまうという話が出てまいりました。しかし、そうしてしまうと、駅まで行く手段がなくなってしまうということになり、これをなんとかしなくちゃいけないことを自治体の皆さん、住民の皆さんが考えておられました。

それから、大型のショッピングセンターが商店街の近くにできることになりまして、そちらに人が流れてしまうのではないかとということで、商店街の皆さんが危機感を覚えられ、これをなんとかしないといけない、商店街をはじめとした「中心市街地を活性化しなくちゃいけない。」ということを考えて始められたバスです。

ここでは、住民の皆さんにバスに親しんでいただくということで、カッチーという犬のかわいいマークをつくって、イメージの定着を図っています。また、自立採算性を一生懸命

追求しておりまして、バスの時刻表をつくる際に色々広告を載せたりもしているのですが、その広告費用だけで運行費を賄うためには、市民をどれくらい乗せれば、採算性が取れるかを考えた上で、広告費を決めておられます。

それから、先ほど申し上げたサポーターという制度をつくってございまして、カッチーの回数券を販売したり、定期券をつくっています。定期券を買われた方は自動的にサポーターになるという仕組みにして、皆さんの努力で運行が成り立っていることを一生懸命PRしているわけです。

このような取り組みを通じて、住民の皆さんに「自分たちが走らせている。」という意識を持っていただくよう一生懸命努力しておられます。

バスは駅を通ったり、ショッピングセンター、商店街などをぐるっと回る形でお買い物にとっても便利な形になっています。小学校の前も通るようになっており、住民の皆さんができる限り使いやすい路線になっています。



地域の事例2：富士宮市



もう一つは、静岡県富士宮市というところで運行している「宮バス」というバスです。富士宮市は、マイカーに依存した交通体系になってございまして、ほとんど住民の皆さんが出掛けられる際に、どこへ行くにしても、まず車のキーを手にとるという状況になっています。

そういった車中心の都市体系になってしまっている中で、住民の皆さんがお年を召されたときに移動する手段がないとい

うことで、このマイカー依存型の交通体系からなんとか脱却をしたい、そもそも移動するための手段がないので生活交通をなんとか確保したいということを市が考えておられました。

また、街中が衰退していたので、市街地の活性化を図りたいということから、始められた活動です。

富士宮市自体は富士山のお膝元にある市で、市域がとても広がっています。このため、バスの運行主体を、いくつかに分けております。バスを走らせている地域と、デマンド交通としてタクシーを走らせている地域とのいくつかに設けて、この二つをうまく組み合わせて公共交通を確保するということがされています。

富士宮市さんの場合、バス停を設けるにあたって、施設のすぐ目の前にバス停を置かせてもらうという形がとられています。

施設のすぐ目の前にバス停を置くにあたっては、オーナー制度というものをつくっておりまして、このバス停はこの施設の方がお金を出して置いていくという形になります。ですから、この施設に来ていただく方にとっては目の前に着くので便利な形になっているのですけれども、それだけではなくて、この施設を持たれている方自体が「自分の所に来るにはバスを使うと便利です。」ということ呼びかけることによって、先ほど申し上げた「マイバス意識」の醸成につながる取り組みをなさっています。



ショッピングセンター・イオンを回っていったり、駅を回っていったり、郵便局、病院、そういう主要な施設の目の前にバス停を置くことによって、住民の皆さんの使い勝手がいいバスを目指しています。また、フーちゃんという市のキャラクターがあるのですけれども、このキャラクターを車体に載せることによって、皆さんに親しみやすいバスというものを目指しておられます。



宮バスさん自体は、ここもまた自立採算性を目指してこのオーナー制度を導入されているのですが、全国的には珍しいことに、かなりの金額の運賃収入があり、市の補助金がほとんど入っていないような状況で運行をしておられます。こうした取り組みは大変珍しいのですが、こういった形で住民の皆さんが中心となって運行されて、うまくいかれている事例もあるということで、ご紹介をさせていただきました。

松阪市さんのほうでも、住民の皆さんと市の皆さんとでお話し合いをよくされて、実際のバスの運行に大変熱心に取り組まれていると伺っておりますが、こういう事例もご参考になるかと思しますので、今後も検討していく上で、一つの事例ということで覚えておいていただければと思います。

短いですが、私からのお話は以上とさせていただきます。どうもありがとうございました。

司会

愛知県春日井市、静岡県富士宮市の事例などをご紹介いただきました。バスの事例を知ることが大切であることを学ばせていただきました。栗原課長様、ありがとうございました。

◆パネルディスカッション

「公共交通を守り、活かすために何ができるのか？」

司会

パネルディスカッションを行う前に、コーディネーター、コメンテーター、パネリストの方々をご紹介させていただきます。(並び順に) コーディネーターといたしまして三重中京大学地域社会研究所長の寺本様。飯高地域公共交通運行検討会委員福本様、黒部・東地区公共交通運行協議会委員川口様、国土交通省中部運輸局企画観光部交通企画課長栗原様。コメンテーターといたしまして名古屋大学准教授の加藤様。三重高等学校放送部岡本様、大川様、そして市長の山中でございます。

尚、パネルディスカッション終了後休憩を取りまして、シンポジウムにご参加いただきました皆さまとパネラーとのフリートークを行いますので、よろしくお願いいたします。

それでは寺本先生、よろしくお願いいたします。

コーディネーター

皆さん、こんにちは。まず前段で1時間ほど、レクチャーがありましたけれども、後段では少し雰囲気を変えまして、それぞれから自由な思いを語っていただく時間でございます。

まず、順番に私がご指名いたしますので、それぞれの地区、要するに私たちが主役でやってきたのだという成功事例みたいなものがあると思いますけれども、そのことについてたっぷりと語っていただいて、それについて若いお二人に、これから松阪の未来の地域交通はどうなる



コーディネーター寺本氏(右端)

のかという思いを若い人たちの目線で語ってもらおう。その後で、市長に「私はこうやるのだ。」というところをまた語っていただいて、そのことについて加藤先生と栗原課長のほうから、厳しいコメントをいただきたいと思います。それでは始めたいと思います。

まず始めに、お手元のパンフレットがあるかと思いますが、黒部・東地区で地域公共交通につきまして早くから企画されていて、いろんなご経験がありますので、その辺のところを川口さんのほうから、まず伺いたいと思います。よろしくお願いいたします。

パネリスト

私の地区は黒部・東地区コミュニティバスという名前で現在運行されております。簡単に言いますと黒部地区は以前、バス事業者の三重交通がバスを1日に12往復運行しておりました。モータリゼーションの進展などでバス利用者の減少があり、平成12年3月に廃止され公共交通の空白地区となりました。

それから数年が過ぎましたが、私も含めて高齢者の方も増えまして、東黒部地区、西黒部

地区の両自治会から高齢者など交通手段を持たない方の通院、買い物等の移動手段として公共交通の確保を望む声がありました。先ほど説明がございました市の交通システムの検討方針として、既存の路線バスの充実が基本で、それとは競合を避け、新システムの導入にあたっては役割分担の状態では接続し連携するという考え方と、地域の需要に適した運行手段を用いたシステムを選択する地域の協力を前提として導入地区を決定、立候補方式でございます。各地域の公共交通運行検討会と行政側が相談しながら導入を決定するという方針が示されました。



川口氏

これまでのように、地元からの要望だけで行政が主導し、すべてを整備するという考え方ではなくて、公共交通を求める住民の願いを地域が集約し、行政と地域が相談しながら地域に合った交通手段を検討する

とともに、運行にあたっては地域が相応の協力と分担を行うということを前提として、それに基づいて私ども東西黒部地区、黒部線交通システム検討委員会を発足させ、コミュニティバスの運行については数回の協議を重ねて、運行できるように働きかけてきました。

そこで、東地区は私どもの運行される路線の近くにあることから、東地区の自治会からも停留所の設置の要望が起り、黒部地区に東地区を含めた検討会を新たに発足させ協議を重ねた結果、平成18年7月10日からコミュニティバスの運行を開始しました。

1日の運行便数は往路が東黒部地区の出間というところから済生会病院を経由して近鉄松阪駅まで6便、復路は近鉄松阪駅から済生会、マックスバリュ店を経由して出間へ5便。運行距離は意外と短くて、その時点で往路は10.4km、復路が10.7kmとなります。

現在、運行しておりますが、平成18年7月4日に市と関係地区がバスの今後の利用向上および運行に関する改善方策を検討するために、黒部・東地区公共交通運行協議会を設置いたしました。私どもは、人口ではなくて世帯から応分の負担ということも必要ですので、この地区で約2,000戸ぐらいですが、人口密度は7,000人ぐらいになります。一世帯3.5人から4人。そういう形で現在運行しております。

乗客数は、最初に開設した7月からですので、3月度の集客ということで1年ではございませんが、最初が6,164人、次が8,625人、20年度が10,005人乗ったということで、延べの人数でございます。

これに至るまでに、19年度でバスの時刻と停留所の変更をしております。これはなぜかと言いますと、一番利用されないところを、地域の要望に基づき、廃止し変更をしました。その中身はご存じと思いますが、大西病院というのが東通りにありまして、大西病院は自分のところのバスを運行しております。自家用で駅へ送っております。しかし、それにプラス、これも止めてほしいということで、大西病院と東地区の市民センターが入っておりませんでしたのでそれを入れました。その代わり、利用者が一番少なかったのが農業センターというバス停を廃止しました。

この計画の中で朝一の便は7時何分という形ですので交通ラッシュにあいまして、マックスバリュを入れていたのでは多分通勤に間に合わない。時間が遅れてくるのではないかとい

うことを懸念しまして、行きの場合は入れていなかったのですが、運行から1年たって見てみますと大丈夫じゃないかなということで、第1便目は寄りませんが2便目からは往復の状態に入れるということで、現在変更されております。

あまり、これという変化はないですけれども、やはり最初の取り組みとして、何を目標にするか。無しになったからするのでは、今の状態は守れないのではないかという話をしまして、大きな言葉ですけれども福祉、交通弱者に、まず乗っていただくということで、現在もその思いは変わっておりません。

バスは15人乗りですが、車椅子が搭載されるようになっていきますので5人減員されまして10人、運転者さんを除きますとたったの9人。現在それで運行されています。便数の中で9時が一番病院とかに行かれる時間帯にいいのか、乗れない場合がございますので、運行していただくのは三重名鉄タクシーさんですけれど、その中で9時だけは2台運行されております。以上でございます。

コーディネーター

ありがとうございました。続きまして、お二人目ですが、そこに皆さんの資料にありますように、松阪市地域公共交通協議会で2年になりますが、飯高地区の福本さんからお話を伺いたいと思います。よろしくお願いします。

パネリスト

よろしくお願いします。今、川口さんから、2年前に出発しました黒部・東地区のコミュニティバスの取り組み状況を聞かせていただきました。私は話を聞かせていただいたり、委員として会議に参加させていただいていますが、黒部の場合は非常に先行している事例だな、住民の皆さんも自分たちの地域交通の意識がうまい具合に高まってきているなというふうに感じました。

ところで、飯高は、166号を延々60km走っていきますと高見山というのがあります。櫛田川の源流になるわけですが、実は松阪市になる前の旧飯高町の中には四つの地域がございます、一番入り口が宮前、川俣、森で一番奥の地域が昔で言う波瀬村です。その波瀬村というのが、今は人口が711人、戸数が320軒。黒部から見たら人数からいっても小さくなってしまったのですが、広大な面積の森林を抱えて、一所懸命に頑張っているというのが実態です。



福本氏

三交バスに長い間、波瀬線ということでご厄介になっていたのですが、いよいよ来年4月1日からは波瀬に入ってこなくなる。森のスマールというホテル止まりで終わりになるということになりました。今年1年、皆さんとどういう形で地域交通をつくっていくかということを検討する中で、この1年間だけは、松阪市のほうで三交バスに支援をしていただいて、1日に3往復だけ波瀬まで上がってきていただいております。しかし、その運行も来年3月31日から来ない。

そこで、波瀬の皆さんと共にどうしようというところから話しが始まったのですが。足かけ2年、何回も何回も検討委員会を進めたり、地域の皆さんにアンケートを取ったりして進めたのですが、皆さんの意向は「今はどうにか乗れるけども、3年もつやろか。」という人が圧倒的に多いです。高齢化率を見ましたら波瀬全体で55%、地域によっては高齢化率が75%に達しておる地域もあるわけです。

将来を考えると、今はなんとか自分が軽四を走らせておるけれども、何年か先になったらそれを返上せないかんかわからんという世代の人。少子高齢化を絵に描いたような集落だけに、やっぱり自分たちの移動手段というのが大きな課題としてあります。

隣のおじさんがどこかに行くというときには、隣の若いおじさんが「わしが行ったる。」ということで、しているのですけれども。その「わしが行ったる。」という人もぼちぼち心もなくなる。そういうことを考えると、前段の加藤先生のお話のように地域が自分たちの足を自分たちで、どんなふう to 確保するのがいいのだろうか、そこから出発をいたしました。

そういうことで、森のスマールから上がってこないバスを、波瀬の地域だけ1日3便、三交バスが入ってくれていた回数分だけは、最低限走らせたいな。昼までに買い物、病院へ行った人は昼までか、昼過ぎには帰る1便。昼から出て行った人は夕方とにかく自宅に帰る便。最低その便2便だけはどうしても欲しいな。数少ない高校生が通っておりますので、朝の1便は6時40分頃に出る。この時間に出るバスは、年寄りにはちょっと間に合わない。

そして、終わって帰ってくる子供たちが乗ってくる足も最終便になりますけれども、これもやっぱり遅くなりすぎて、年寄りには間に合わない。ですから、昼までに1便と昼からの1便というのが自分たちの足というふうになります。

そんなことで、この地域は協賛金が難しいけれども、隣のおじさんを自分が送り迎えするつもりで、1年間に「俺はまだ軽四に乗っているけれども、このぐらいは協力しようか。」というようなそういう雰囲気も併せて、自分たちのバスを走らせるためには、そういう意識を持つのも必要ではないかなということも話しに上がりまして、皆さんが、自分たちの足を自分たちの地域でつくっていかうという雰囲気を持っていただくことになりました。

今日は各地域の自治会長さんも来ていただいているようですけれども、やはり自治会長さんを中心に、その小さな自治会の中で自分たちの公共交通という小さなバスをどんなふうにして、自分たちのまちにつくるかということ、みんなが真剣に考えていただいている矢先です。

後は市の皆さんのご指導もいただきながら、市長さんのご理解もいただいて、来年の4月1日になったら必ずこれが実行できるようにというのが、今の課題でございます。とりあえず、ご報告方々、地域の事情をお話させていただきました。

コーディネーター

ありがとうございました。お二人の話の中には、これは前段の加藤先生のキーワードの一つにもありましたけれども、やはり「自分達でなんとかしなきゃいかん。」これが基本的なところにあるかと思えますけれども、それぞれ地域によって実情は違うでしょうけれども。

さて、今お二人のお話を聞きましたけれども、まちの中と、少し離れたところと、高齢化が進行してきて、人口がどんどん減少してきている地域。そういう人たちの生活の足として

の交通手段について、若いお二人の目から見てどんな感想を持っているか。それから、私たちのまちをもっとどうしたらいいか、そう難しく考えることはないけれども、素直に思ったことを話してくれますか。岡本さんの方から。

パネリスト

振っていただいた話題と意見がそぐわないかもしれませんが、思ったことを。私たち高校生には、まだバスの存在というのが根付いていないのですよ。高校生にとっての足は、自転車とそのまま歩くとかなので、バスを使うのが、まだ自分の考えの中に入らないのですけど。「あそこに行くのはちょっと遠くない？やっぱ、やめてく。」ということで、バスを使おうかという考えはまだないのですよ。それはいくら地域の中で走っていても、まだ親しみが深いとは言えないじゃないかなと思います。



岡本さん（右）と大川さん

加藤先生のおっしゃったまちづくり。「公共交通づくりがまちづくりになる。」とあったのですが、今のうちから高校生の中にバスという概念があつたら、大人になって車も使えなくなって、自分たちで足をどうしようかってなったときに「バスを使うか。」となると思うのです。

そこで、バスが使われなくなっている。なんかちょっと退廃してきているとなったら「俺らの地域で走っているバスやないか、俺達を変えたらうやないか。」となると思いました。

コーディネーター

ありがとう。なかなかいいことを言ってくれたなと思いますね。やはり切羽詰まった形ではなくて、普段から見れば高校生の諸君もバスがないぞと。どうするかという話が色々出てくる。そのときにみんなが意識してもらおうと、バスの利用も高まるかもしれない。では、大川さん。

パネリスト

私たちは先ほど見ていただいた「それゆけ、鈴の音バス」の番組をつくるにあたって、たくさんの方にインタビューをしてきたのですが、その中で鈴の音バスの存在は知っているけど、乗り方がわからないとか、どこにバス停があるのかがわからないという意見が結構あったので、まずは多くの人に、その存在を知ってもらうためにも、アピールすることが大切だと思います。

あと高校生の意見としては、鈴の音バスのように低価格で乗れるというのはとても魅力的なことなのですが、雨の日の通学時にもう少しバスの本数があつたらとか、帰宅時にバスの本数をもうちょっと増やしてほしいという要望もありました。たくさんの方の要望を組み入れた、多くの人にとって快適なバスになればいいと思っています。

コーディネーター

なかなかポイントを付いて、若いお二人はまだ高校2年生だそうですけれども、非常に我々にとって新鮮に覚えるような、当たり前のことを当たり前にするということは非常に大切だと思うのですが、その辺を踏まえて、ひとつ市のほうからお話を伺いたいと思います。

パネリスト（市長）

寺本座長がいわれたように、今のお二人からも本当に新鮮でポイントを付いているご意見をいただいて、今後の交通の審議会などには高校生や中学生にも入っていただいているのかなど、逆に思われます。先ほど小学生、中学生乗り方講座という話しが栗原さんのほうからありましたけれども、逆に活用の意味で、これまでは自治会に対して松阪市として働きかけている部分がありましたけれども、単に自治会や地域だけではなくて、高校生も呼びかけたらいいかと。もし、利用方法、活用方法がより明確になれば利用者としていろんな使い道があるわけですし、明和ジャスコに行きたいというときには、まちを越えますけれども地域間で連携して、高校生が使いやすい時間帯に配慮したり、そういう皆さま方、高校生だけではなくて様々な利用主体の方々に対して意見を聞けるようなバスにしていかななくてははいけません。

全体を通じてですけれども、地域の川口さん、そして福本さんからもご意見いただきましたけれども、今、各地域で生活の足として本当に大切な公共交通に関しては各地域の取り組みが本当に輝いていて、松阪市の公共交通を支えていると思います。今日、参加していただいた皆さま方の顔を見せていただきますと各地域から私自身も直接ご要望を受けた皆さま方の顔も見られ、または公共交通が今後どうなるのだろうと心配を持っている方も多くいらっしゃると思います。

松阪市は財源がないからコミュニティ交通、バスがつかれないという言い訳は今後一切しないつもりです。実は、松阪市の財政当局のほうからは「これだけ地域から要望があって、今後それに対して全部応じていたら松阪市の財政は逼迫してくるので、市長どう考えますか？」という話も受けたことがございます。ただ、地域が本当に必要性をもって、皆さま方が提案して、運営・継続に対してしっかりと関わっていただければ、私たち行政はお金を出すことを一切惜しみません。ただ、地産地消、農業においてもそうですけれども、やはり自分でつくった野菜、自分でつくったものというのは本当に愛着がありますよね。松阪市がお金を出すことというのは本当に簡単なのです。皆さま方の税金を使って、それに対する説明責任を果たせるお金の使い方をしなくてははいけません。

その中で、一番地域の実情、お金の使い方をわかっているのは私たち行政ではなくて、皆さま方なのですよね。だからこそ、どのように地域で必要性を感じて、皆さま方がどういう公共交通機関を活用していきたいのか、どういうバス路線で自治会同士が協働してやっていきたいのか。そういう話をぜひ、今後聞かせていただく中で、松阪市として皆さんが主人公でサポートしていく方法というのを話し合いさせていただければなと思っております。

コーディネーター

その辺につきましては、またフリートークのほうで皆さん方としたいと思います。今はパ

ネルディスカッション的になっていますので、意見のやりとりはこの中でしてもらったほうが良いと思います。

今、市長も含めて色々とお話していただきましたけれども、とりあえず問題提起的に「ここはどうなっているの？」とか、そういう話を加藤先生から振っていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

コメンテーター

今、ずっとお話を聞いていて、色々考えることがありました。私も大学で研究したり、或いはいろんなところへ行って支援をしたりしていますけど、一番簡単なのは、どうしたら皆さんが必要な公共交通に対してお金を持ってこられるかということと……。はっきり言われることがあるのですよ。「理屈はいいけど、お金をもってこいよ。」と。あんまり学者にはそういうことを言わないのですが、僕は学者と思われていないのか、そういうことを言われることが実際、結構あります。

最初のうちは「先生の素晴らしい高邁（こうまい）な意見をご拝聴いただきまして、勉強させていただきました。」だったのが、そのうち「理屈はいいから、とにかく金もってこい。」という話が出てきます。実際、補助制度づくりとかもしてきましたので、それなりに持ってきてはいるつもりなのです。

ですけど、そういうことをする中でわかってきたのは、本当にお金を持ってこようとしたら、その持ってきてもらう地域の皆さんもそれに匹敵するだけ、一生懸命してもらわないと説明ができないということなのです。現実、今飯高の話が出ましたけど、飯高の上木樨へ行く路線というのは三重交通さんから上木樨のデータをもらって見ましたら（客が）ゼロゼロゼロ……なんです。全く乗っていないのにどうして維持できたか。国と県が折半で補助金を出していただいて運行できているのです。

多分この話になるまで、福本さんは全く知らなかったですよ。「知ってました。」ああ、知っていたそうです。でも、国と県が払えなくなってきたのです。次から次に転落してくるので、払えなくなっているし、たとえば国会とかで「地域のバスを守るために国でこうしてお金を出しています。」・「全然乗っていない、あれは。あんなので走って意味あるの？」っていわれたらアウトなのですね。それはお金のあるときは「まあ、明日にでも配ってやるわ。」だったのですが「こんなお金がないときに、誰も乗っていないバスに誰が金を配れるのだ。」という話になってきています。

ですから今、例えば飯高がどう変わろうとしているかということ、自分たちが必要なのだということを示していただくことで支援していただけるような、そういう環境づくりをすることだと思っていただけたらいいと思います。

前後しますけど、そのときに地域として、やはり車に乗る人が圧倒的ですよ。そんな中で支援する枠組みをどうしてつくれるのかという話をちょっと聞きたいと思います。それはあとで伺います。

高校生の皆さんに問題提起というか、したいことがあります。今、三重高校からバスに乗るとすると、行き先はどこですか？

パネリスト

だいたい松阪駅が多いです。中央病院もあります。

コメンテーター

中央病院もありますね。駅とか中央病院、何か行きたいところはありませんか。高校生はやっぱり遊ばなきゃ駄目なのですね。大学教員がいうことではないですが。勉強して名古屋大学もぜひ来ていただけるとありがたいと思いますが。高校のときは勉強して真っすぐ帰っていたら駄目ですよ。僕は真っすぐ帰ったことなんかは1回もありません。もう親から怒られまくります。

例えば、そのときにバスに乗りたいとしたときに、松阪中央病院行きのバスですよ。どうですか、羨めるでしょう。

パネリスト

「病院に行って診断を受けてこうかな。」とは思わないです。

コメンテーター

嫌ですよ、高校生ですからね。だから、例えば高齢者の方ですと、朝病院へ行って、まあ整形行ってリハビリしてちょっとすっきりした。では、買い物へ行こうか。買い物へ行って帰ろうか。家、病院、スーパーの循環ができるわけです。

高校生が、とりあえず朝バスで学校へ行った。しかし、帰りのバスが松阪中央病院行きでは全然、高校生のライフスタイルと合っていないわけです。どこへ行きたいかという話が聞きたいですね。高校の生徒会で我々が乗っているバスをもっとこうしたらどうかと。一種の株主ですから。お客さんはちょっとはいるでしょう。我々がこういう提案をしたら、お客さんを100人増やせるから、三重交通さん、松阪市さんやってよと。その検討に混ぜてよと、そういうのをしてほしいですね。

そのときに、例えば僕とかが会議で「高校生がたくさん乗っているのだから高校生を入れましょうよ。」と提案したいと考えています。実際、全国でそういうところ、たくさんあるんですけど。例えば入っていただけるような可能性ってありますか。そうだとしたら、生徒会の中でそういう委員会をつくるとか、バスに対してどういう要望があるかというのもまとめることをしていかなければいけないですよ。それが共同経営者なのですよ。どうですかね、放送部をしながらそれってできますか。

だから、まずどこへ行きたいか。今、市長から明和のイオンのことが出ましたので、僕はそれが出たら、マームぐらいにしておいたほうがよかったかなと思いました。まさか他町が出るとは思わなかった。あとで抗議の声が出てくるかもわかりません。そのために、そういうように検討に参加していくということが今できそうかと、そういう話を聞きたいです。

パネリスト

先ほどお話しがあったように、明和のジャスコとかはよく行くんですけど、バスは通学にも使うので、高校生にとってそんなに遠い存在ではないと思うんですけど。イメージとして、

こういう話は難しいという感じがするので、話し合いに参加するのはちょっと難しいかなと思います。

パネリスト

今、この場に座っているだけでも、だいぶびくびくしているので、積極的には参加しづらいのではないかと思います。行き先としては、放課後と仮定すると、あまりたくさん時間は無いので三重高から出て行っても、まあ明和に行こうかという人はそう多くないじゃないかな。私は女子高生ですので、女子高生からすると友達と喋りたいですよ。喋る場所とすると、ファーストフード店とかですか。できるだけ近くて、あまりお金が使わずに喋れる場所に行きたいというところです。

コメンテーター

今、明和のイオンとか、ファーストフード店とか出ましたけど、そこに商店街とかの商売ネタがあるのですよね。それから、そこに行くときにバスの商売ネタはあるのですよね。

今、ある意味かわいそうかもしれませんが、そういうことがちゃんとできるような環境にないかもしれません。もちろんそれなりに自己防衛して、どこかたまり場とかついているのかと思いますが。

高校生は、朝は品行方正に駅から送り込み、帰りは終わったらすぐ帰ればいいのか。それに行くと、ちょうど病院に行くから病院まで延長しておけばいいという。バスはこういう発想じゃ駄目なのですね。そうじゃなくて、高校生に使ってもらおうと。それから使ってもらっただけじゃないですよ。高校生の皆さんに「松阪というのはいいまちだなあ。」と思ってもらうためには、これは松阪に人を残して松阪を発展させるために、学校が終わったら遊びに行くにしても、塾へ行くにしても、バスにぱっと乗ったら行けると。塾が終わったら、お喋りがひと通り終わったら「バスがあるね。」というようになっているインフラが必要だと思いますね。

現状だという機会がないどころか、今お二人がおっしゃったように、いうこと自体がはばかれるという状況でしょう。大丈夫です。僕みたいなのが委員にいますから。松阪では全く問題ありません。

コーディネーター

これは次のフリートークのところでもっと話しが出るとは思いますけれども、質問が一つありました。こう考えているのだ、だから手を貸せ、金をもってこい、これはどうするのだということについて、加藤先生に質問します。

パネリスト

加藤先生に三交バスがどれだけの乗車率かというのを、密かに調べていただいています。私はそのバスをいつも見ておりますし、地域におりますので、乗車率が低いのは以前からわかっておりました。採算ベースからいったらこれはとても勘定に合わないですね。

その当時は、まだバスが廃止になるという予想は、頭の中にひとつもなかったのですよ。

ところが、赤字の部分について国と県が補助金を出してくれるといっても、乗車率があまりにも低いと、その補助金が出ない。国民の理解が得られないという原則から、基幹路線は国から補助金が出ないので、21年度の1年だけは市の支援で走っていただいているのですけれども。

さて、地域の中で一番始めにバスがなくなるよと言ったら「なんや、バスも走っておらん地域といわれる。」「乗らん、俺は。しかし、バスが走っておらん地域というのはイメージ落ちる。」と。そこからの出発でした。

それで今、先生からご質問があったように、乗車率の悪いところをどうして支えていこうとしているのか。今日はかなり地域の人に来ていただいているので、私はものを言いにくいのですけれども。黒部の場合は、中央病院も近い、済生会も近い、松阪駅も近いということで、運行形態をうまく考えれば、乗車率を上げることはうまくいくかな。

ところが、飯高の山奥でJA波瀬支店がありました。森にはJA森支店があったのですけれども、その支店が二つともなくなって、今は金融機関というと波瀬郵便局か、川俣支店しかないですね。

今日は運輸局から課長さんもお見えになっていますので、その辺もお聞きしたいなと思っていたのですが、森からJAの前の国道はまだバスは走っているわけですが、バスの走っているところへコミュニティバスは重複して入れない。ですから、森まで行ったら森からはスモールから出てくる三交バスに乗って川俣の農協まで行く、森本医院まで行く。

やっぱりお年寄りの生活を考えてみますと、月に1回や2回は農協まで行きたい人はたくさんいるわけです。そのときに、森まで行って森から三交バスに乗り継いで、あと10kmほど行った農協で仕事を済ませます。しかし、帰るバスは全くないわけです。その三交バスのない時間帯について、コミュニティバスはJA川俣支店前まで行けるシステムを三交バスや市との話し合いで、ご理解を得られつつあるのですけれども。

また、森本医院という飯高町の診療所へ行く人も助かる。そういう人はたくさんみえて、地域の皆さんもその状態がわかっていますので、やっぱり企業はないけれども、自分が乗ったつもりで、いくらかでも支援しようという機運が「これはやむを得んね。」というところまで高まりつつあります。

コーディネーター

加藤先生、今の福本さんの回答について何かありますか？

コメンテーター

今の話しはできるじゃないですか。やらなきゃいけないことだと思います。やっぱり難しいことはありまして、コミュニティ交通と三重交通さんがしているようないわゆる基幹路線が重複して競合してしまうというのは、非常に非効率な話しですよ。だけど、その中でどういうふう折り合いをつけるか。うまく共存することが大事なのです。これが地域公共交通協議会の大きな仕事で、私も委員ですので、そういうことがきちっとできるように、波瀬の皆さんのお気持ちが、きちんと路線に反映できるように頑張らなきゃいけないなと思っています。

コーディネーター

我々が色々考えて、問題は栗原さんのところで駄目という話があるのかなのか。この辺のところコメントをいただけますか。

コメンテーター

たしかに路線バスとコミュニティバスのすみ分けは、色々なところで問題になっているところとして、路線バス事業者の方に採算性がとれる状態ですでにいただくのが大前提なのですが。どうしてもそれではうまくいかない部分があって、路線バスで「あまり採算が取れないから出来ないよ。」というところでも、自治体の皆さんがどうしても乗っていく必要があるというニーズがあるのであれば、その場所でコミュニティバスを走らせることは可能だと思います。

その路線バスとコミュニティバスをうまくやりくりする場所として、地域公共交通会議であるとか協議会があると思いますので、住民の方も参加されていると思いますから、皆さんの声を事業者さんにもお伝えした上で、皆さんで話し合っただけで一番いい方法を決めていただければと思います。

運輸局も支局から人を会議に出しておりますので、ぜひ忌憚ないご意見をいただいて、ご相談いただければと思いますので、よろしくお願いします。

コーディネーター

前向きのご回答と受け取ってもいいのかなと思います。私たちのことは私たちが考えるという姿勢はやっぱり崩してはいけないだろうと思います。他力本願も大いに結構だと思いますが、空からお金が降ってくれば一番いいですけども、なかなかそうはいかない。

やはり人口が減少しているところをどうするかという問題もあるし、高齢者の方々がたくさんだと、福祉の問題と目的を明確にすることも大切だと思いますけれども、それだけでしょうか。

飯高地区は人がどんどん減っていくので、アクセスの問題があろうかと。我々はマイカー、車で行きますけれども、車がない人はどうするのか。あるいは他地区から来た人が、松阪駅を越えたらバスはスメールまでしかないとなると、後どうするのかという話があるのですが。その辺のところを福本さんにお聞きしたいのですが。何かいいお考えがあれば、教えていただきたいと思います。

パネリスト

地域交通の時刻表、案内表をうまく活用したいな。「このバスはスメール行きです。」が、こういう連絡をすると「スメールから西にはこんなふうに行きます。」という案内を表示することで、クリアできないかと思っています。

コーディネーター

たまたま今朝新聞を見ていて、波瀬小学校で催し物がありますよね。あの建物は非常に個性、あるいはいい小学校だと思いますが。そこで催し物やコンサートが行われます。問題は、

どうやって行くのかということです。「そこだけでもいいから、ちょっとバスを走らせてくれればいいな。」というような知恵を地域から出していけばいいのかなと。そのアイデアを地域のほうでも取り入れて考えていけば、新しいことが出来るのかなあという感じがするのですけどね。市長はどうお考えでしょうか。

パネリスト（市長）

今、おっしゃっていただいたとおりで、今年度において、松阪市は私の公約にもありましたので、波瀬、上木梶線は維持させていただきまされたけれども。行政も地域から遠くなってはいけませんけれども、やはり今後は、地域の方が一番わかっている中で、単に行政に維持することを頼るだけではなくて、地域の皆さま方が生活に密着したいろんなアイデアを出していただきたい。単にバスが通っていないから恥ずかしいという次元の話で終わるのではなくて、これだけ必要でこれだけ利便性があるというような。

今、言われた波瀬の小学校で七夕コンサートがありますが、本当に美しい場所ですので、定期便ではなくて非定期の便としての活用であるとか。看板の出し方とかいろんなアイデアを地域から出していただいて、行政に教えていただくという在り方が「一番ベストではないかな。」と思います。

コーディネーター

あと10分程でちょうど1時間になりますので、3時15分まで続けたいと思います。そのあと、ちょっとお休みして、私もフリートークにはネクタイを外しまして、もっとざっくばらんな形で参加させていただきたいと思います。

川口さん、今まで色々とお話をしてまいりましたけれども、うまくいったという話でも、やっぱり何か問題が残っているのではないかなという部分がある。もっといい方法はないのかなという視点で何かあれば。

パネリスト

私のほうは、日々の模索でございますけれども。私も黒部では3年間たちまして数字的には出ましたけど、ただ単に地域交通ということになりますと、数字だけでは評価できない部分がほとんどではないかな。ただ、数字が出たからいいというのではなく、いかにこの数字に歯止めをかけて、もう少し上に行くか。

さっき市長も言われましたが、私も商工観光課へいつていることは、これまでバスを走らせていただいた時は、唯一三交百貨店があったのです。しかし、この目標がなくなった。すると松阪市には何の魅力もありませんと。先ほど加藤さんも言われたように、私もこれをしたら数字的に落ちていくし、皆さんの満足が図れないということで、路線をジャスコへ入れてもらったほうがいいのか。明和ジャスコは、出間からですとコミュニティバスで3分ぐらいなのですよ。もう見えているのです。

しかし、行政というのは縄張りというものがあるような気がするのです。ジャスコがあるのは明和町。私は明和町へ行きまして「バスが入ったら、あなたところのバスとジョイントしないか。」と勝手なことですけど、そんないい方をしたのです。「松阪市にもいっぺん話し

をしてちょうだいよ。」と。結果はわかりません。

それと、アンケートを取ったときに「何でジャスコへ行かないの。」という声も圧倒的にあったのです。それは聞いたふりして、松阪市には「言っています。」と外していったのです。けれども、三交がなくなったのだから、もう目標がないから、これまで西へ向いていたものを東へ向けてやろうということで、自分たちのバスをいかに便利に使っていくか、考えなければいけない。

これまで三重交通が走っていたときは、明和町から津まで走っていたのです。それがなくなったからジャスコはちょうどいいのかと。学生さんにしても老人にしても子供にしても、ジャスコは全部集まるのです。朝見はジャスコの向こうですから、鈴の音バスがしている循環、せめてこの東のほうでほしいなど。これは私の究極論ですけど、そういうことでしています。

もう一つは、小学校でまだ始めたばかりで皆さんに披露していいのかどうかわかりませんが、成功の方向にいけば、またそういう方法を取りたいなど。夏休みを利用して5日間だけ自治会にお願いして、無料乗車券を1年生から6年生まで渡します。乗車券を使って子どもたちに「走っていることを知っていますか。」「乗ったことがありますか。」「乗りたいと思いませんか。」という三つ四つの設問をし、乗ってもらう。まだ、人数を把握していませんけれども、申告制で乗っていただくという提案です。

小学生というのは、お父さん、お母さんが一番うるさい年代ですから、子どもを刺激すればお父さん、お母さんもついて乗らなきゃいけない。そうすると、今まで知らなかったことに意識を持ってもらえるじゃないかと。そういう形で、取り組み始めた状態です。今、行っていることというのは「乗車人数の減少に歯止めをかけたいな。」「もう少し前へ進めたいな。」ということで、現在に至っております。以上です。

パネリスト（市長）

一つだけ、よろしいですか。今の行政の縄張り意識という話が出ましたけれども、今後はそういう縄張り意識を捨て去らなければいけないと思っております。今日の朝刊に、海上アクセスの問題も出ていたと思いますけれども、あれもまた公共交通なのですよ。海上アクセスを維持していく上で、正直、松阪とセントレアだけですと赤字路線なのです。私自身、津の市長にも何とか維持していただきたいという話し合いをさせていただきました。その代り、松阪の財産である船一隻は、津でも伊勢でも使ってもらってもいいですよ。こちらも協力し、津市にも理解していただいて、海上アクセスも残させていただいたのです。

明和町と松阪市、一番近い地域から3分、4分、5分で明和ジャスコに行けるにも関わらず、松阪市という枠組みで明和に行くにはどうこうというのも、本当にちっぽけな話です。そういうちっぽけな行政の枠は超えて自治体の連携も、今後は様々なコミュニティ交通の中では行っていく必要があるのかなと思っております。

コーディネーター

難しい問題もありますけれども、地域という言葉 皆さんどういうふうにとめられているかということですね。地域というのは、目的に応じてどんどん含まれるエリアは変わっ

てくると思います。これは私も学者なので理屈なのかもしれないけれども、実際に分析するときに地域というのは、行政の区域と全然違う。

先ほど川口さんのお話しや市長さんのコメントにもありました、目的に応じて地域を変えていくのは非常に合理的だと思うのですが。なかなかいろんなルールがあるので、その辺のところは難しいのですが。ただ、問題を考えれば、そういう地域はどんどん壊していってもらえたらなと思いますが、加藤先生はどう思われますか。

コメンテーター

私自身は、公共交通、あるいはその地域の人たちの暮らしをよりよくしていくということを考えれば、やはり素直に考えなければいけないと思う。その地域の人たちがどういうニーズを求めているのか。それに対して、どういうふうに公共交通やまちが応えるか。

とりあえず公共交通で答えを出そうとすると「デートに行くのに映画を見たいよね。」だったら「明和のジャスコに行かなきゃいけないね。」だったら「明和のジャスコにバスを走らせたかったよね。」と。これは自然な回答です。でも、(客を取られたら)松阪の市民税は下がっちゃうじゃないのということになれば、今度は「松阪で映画が見られるところをつくらないといけないよね。」と頑張る。その両方がないといけないと思っています。

最終的には、松阪の人たちが、どこへ行こうとも非常に活発に動くことができ、豊かさを享受できるようなまちをつくっていく。これが目的ですから、そうなるようにお手伝いはしていきたいと思っています。

コーディネーター

一応、予定していた時間、1時間ほどたちました。最後に栗原さんのほうから、一言、締めの言葉をいただきまして、休憩後、フリートークにしたいと思います。よろしく願います。

コメンテーター

締めの言葉と言われると、大変荷が重たいのですけれども。今日参加させていただいて、やっぱり皆さん、公共交通の問題に大変関心が高いのだなということを感じました。この会にご参加いただいている皆さんも、お休みの時間をつぶして来ていただいているということで。国も今、地域公共交通の問題は本当に重要だと思っております、様々な支援の制度はつくっているわけですが、一番重要なのは住民の皆さんがやる気になっていただくことなのですね。

そういう意味では、松阪市の皆さんはこの問題に本当に関心を持たれていて、前向きな市だと思っておりますので、こちらとしても感銘を受ける部分は多々ございます。こういった取り組みが全国的に広がっていけばいいなと思っております、これからも運輸局のほうでも、ぜひご支援申し上げたいと思いますので、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

コーディネーター

どうもありがとうございました。限られた時間なので十分なディスカッションはできないというのは、これが宿命でもあります。しかしながら、こういうのは継続的に、また行われることが必要だと思えます。

また第二ラウンドでは、今まではこの投げかけですけれども、皆さんのほうにもボールが飛びますから、どんどん打ち返していただいたり、投げていただいたりして、それでディスカッションを進めていきたいと思えます。

長時間でしたけれども、パネルディスカッション、これをもって終了させていただきます。どうもご清聴ありがとうございました。

◆フリートーク

コーディネーター

それでは、フリートークに入りたいと思います。発言される方は手を挙げていただいて、差し支えがなければ、お名前を言っていただきます。それで、できるだけ完結にご意見、質問を。質問がある場合には、いろんな方がみえますので、誰に質問されるかということを確認におっしゃって質問してください。

それでは、まずボールはどういうふうに投げるかということですが、フリートークは、まず皆さんのほうにボールを投げます。まずご質問、あるいはご意見。今までの話しを聞いて「やっぱり、それはおかしいじゃないか。」とか「いや、ここはもっと考えるべきじゃないか。」というようなことを提案でも結構ですので、何かあれば手を挙げていただいて。

会場

鈴木と申します。私は、自称地域おこし市民活動家ということで、様々なこういう機会に参加させていただいています。どうも行政のすることは縦割りで、今回のコミュニティ交通を育てるシンポジウムということですが、これは市長にぜひ、お願いですけど。「どうやって人を運び出すのにお金を使うのか。」ではなくて、まちから集落のほうに人の流れをつくる方策が必要ではないかと、私は思っています。

特に福祉のほうでは、例えば終末医療だとか特別養護老人ホームは、別に便利な市街地である必要はないわけです。グループホームとか高齢者の終焉の住宅とかを田舎の非常に空気のいい所につくれば人は集まってくると思います。どうか、まちから山村に人の流れを運ぶようなことを、ひとつ考えていただきたい。

もう一つは、コミュニティバス。私は移送ボランティアに関らせていただいて、移送ボランティアが中止になって以降もお年寄りを継続して生活支援をさせていただいています。実際15分で行けるバス停まで、1時間以上かけて来ているのです。早起きして、途中で休憩して、乗り遅れちゃいかんので、15分、20分早目につかなきゃいかん。5キロのお米も運べない年寄りが非常にふえていますのでね。住民活動で活性化して、公共バスと地域のサポートする部分も一緒になって考えていただきたいと思います。以上です。



フリートーク会場の様子

パネリスト（市長）

医療や福祉の関係で限界集落から松阪へ来てもらう。そういう公共交通は必要だと思いますけれども、一方で「限界集落へ行くような、そういう取り組みの工夫はする必要はないのですか。」という質問だと思います。私自身、全くおっしゃるとおりだと思います。

ただ、現実として、それに関しては公共交通の問題の視点だけではなくて、加藤先生が話しの中でも言われたとおり、いかに人が動くかということを考えていく上で、公共交通とまちづくりのリンクというものを積極的にしていかなければいけないと思っております。

その中で私は、松阪市のテーマの一番大きいメインテーマが「日本で一番魅力的な田舎まちづくり」と思っております。昨日も海上アクセスが経営破綻いたしましたけれども、海上アクセスに対してサーチャージという形で以前、松阪市も支援をしました。けれども、海上アクセスに対してそこに直接支援をしても、まちは活性化しないですね。そのお金を逆にまちづくり、人づくり、地域づくりに対してあてるということが大事であって、逆に地域がつくられれば、限界集落の魅力が生じるまちづくりをすれば、結果としてそこに人が行くようになる。公共交通の需要が増える。そういうまちづくりの在り方、順序で考えていく必要があると思っております。

今、福本さんがいらっしゃる波瀬の地域におきましても、クレソンのまちづくりをしております。「波瀬の風」とテレビでもよく取り上げられるのですけれども、1時間半、2時間かけて、わざわざクレソン料理を食べに行く方々もいらっしゃいます。今年、松阪市も「波瀬の風」の地域づくり活動に対して支援させていただきました。そういう地域づくりをしていくことで、結果として公共交通を利用していただくような、そういうまちづくりの在り方というのが、今後大事かなと思っております。

会場

平成町の代表で現在780世帯、3,500人ほどが住んでおります。まだ、20年間バスが1回も通っていないというような状況で、ぜひ、これを機会にバスを通してもらいたいという気持ちで、今日ここへまいりました。

この24日に商工観光課の人がみえて、話し合いをする予定ですけれども、これからの市長さんのお考えをお聞きしたいと思います。よろしく申し上げます。

パネリスト（市長）

最初にも少し話をさせていただいたですけれども、私自身、予算がない、財政がないという理由でバスの路線をつくらないとか、地域の皆さまにも努力をしていただいているのに梯子を外すということをしていくつもりは一切ございません。ただ、この前、平成の方に市役所に来ていただいたですけれども、その時に「平成団地の自治会はよくまとまっているのですけれども、隣の自治会であったり、横の自治会同志の連携がいまいち、できていないです。」という話を聞かせていただきました。

私自身、もちろん行政がその仲介となって、地域の公共交通をつくっていくことに対してアドバイスしたり、一緒になって手を取り合って、横の連携を深めていくのに最大限協力をさせていただく一方で、やはり地域が「横の自治体と連携があんまりないです。」ではなくて、必要であるときには横の自治会同士の間で連携を積極的に働きかけていただきたい。必要性と自分たちに何ができるかという部分も考え連携していけば、バス路線が通ったときの喜びとか、住民の皆さま方の活用が広がっていくと私自身は思っております。

その中で、調整役であったり、最終的には予算の配分も含めて、色々な形で行政は支援さ

せていただきたいですけれども、単に署名を集めていただいて届けていただくということではなくて、まずは地域で今、何ができるのか、どういう需要があるのかということを考えて、つくり上げていただきたいと思っております。

コーディネーター

要望のような形になりましたけれども、はい、お手が挙がりました。次の人。

会場

今の市長の財政的に支える決意があるということは、市の交通担当の人に伝わっているのでしょうか。それから、振興局の人に対して、どのようにして構築していくという思いは伝わっているのでしょうか。

もう一つ、先ほど福本さんが飯高のことをおっしゃいましたけれども、ぜひ、三重交通優先じゃなしに、地域でこういうものが欲しいということを優先して路線というものを考えていただきたい。これはぜひ、お願いしたいと思います。

市の協議会の第一項目に既定路線を優先するというように書いてありますが、先ほどの黒部の明和ジャスコにつなぎたいというような、地域が欲しいと思う。どうしたら利用が多くなるかということ、実現していただきたいと思います。

パネリスト（市長）

私自身の考え方が伝わっているか、または商工観光部という形で、これまでは公共交通にかかわる部署に伝わっているかどうかは、私が話しをするよりも担当の部署の方が後ろに控えておりますので、もしよかったらちょっと部長と担当主幹が来ていただいて、一言コメントをいただければどうでしょうか。

コーディネーター

全員参加型ですので、部長も参加してください。

商工観光部長

失礼します。商工観光部の村田でございます。よろしく申し上げます。ずっと聞かせていただくばかりで大変申し訳ございません。今のご質問についてですが、これはこの協議会ができて、ずっと一貫して要望型から参加型ということで、いろんな地域からの要望を地域でまとめていただいて、行政もそれに加わって一緒に協議をして、公共交通していくんだと、我々はその認識のもとに地域へお邪魔させていただきまして、協議をさせていただいておる状況でございます。

こちらは、16年から関わっておりましてスペシャリストと言われている担当主幹でございます。

担当主幹

担当主幹の井口です。地域の皆さまに喜ばれるところもあるかもしれませんが、嫌

われるところも実際にあると思います。市の方針に理解を求めているのではございますけれども、その地域だけのシャトルバス的なお話しになってくるとこちらとしても受けがたいというような状況でございます。やはり市長のおっしゃっているとおり、スタンスとしては何年かかろうとも、地域の皆さんとお話しをして、お互いに納得した中で、地域同士のコミュニケーションが必ず必要だと感じております。そのようにして、皆さまのベストとはいきませんが、近い状態のコミュニティ交通というのは構築できるのではないかと感じております。

先ほど部長の話がありましたように、市としましては地域の皆さんの参加型というような形で考えておりますので、ご理解、よろしくお願ひしたいと思ひます。どうもありがとうございました。

コーディネーター

質問と回答という形でこうしていると、なんか公開答弁とか、議会の答弁になってしまうので、そうではなくて「市長こうしてくれじゃなくて、こうしたらいいじゃないか。」とか、もっと前向きにいろんな形で提案されたほうがいいかな、と思うですけれども。では、こちらどうぞ。

会場

虹が丘町のもので。虹が丘町はバスもない、大変不便を感じておりますが、本日のシンポジウムを通して、まあ、現在のバス事業というのは、非常に「お粗末だな。」というのを感じました。全部ひっくるめて私が感じたことで、市長さんに提案があります。

加藤先生の言われた「あなたが交通システムの経営者です。」というのに私は非常に感銘しまして「あなたが」というのは、これはもちろん市の職員も入っているのです。そこで提案したいのは、市も週に1回1日マイカーのノーカーデーをつくられたらどうかと。さあ、そうしたら市の職員の方はどうやって通勤されるのか。どうされるのかと。私はそれを聞きたいです。ノーカーデーをつくるのも、みんなで育てよう、守りましょうというのと一致して行くのではないかと思います、いかがでしょうか。

パネリスト（市長）

私からの提案もあったのですが、松阪市役所職員の方が市の駐車場を使っているときに、これまで料金を取っていなかったですけれども、料金を取ろうと。市の職員様には嫌われてしまいそうなのですが、そういう検討会をつくらせていただいております、車をこれまで駐車していた方が、駐車できなくなる可能性もあるので、ある程度、職員の方の通勤も、もしかしたら、かえってバスに乗られることもあるかなと思うこともあります。

またそれとは別に、今言われた1週間に1回ノーカーデーにしてしまうと職務が滞ってしまうかなと思うこともあり、1カ月に1回であるとか、環境問題や公共交通の大切さを理解していただくという意味で、色々と検討はさせていただきたいと思っております。

コーディネーター

ノーカーデーですね。面白いですが、4輪から2輪にしようかという話になりませんか。はいどうぞ。

会場

機殿地区のものです。私たちのところはやっぱりジャスコが目前に見えるのですよ。バスを走らせる前のアンケートで、通常生活してしまっていて、やっぱりジャスコとかマックスバリュとか、買い物する機会が多いわけです。「ジャスコまで走らへんのかな。」とか、住んでいる者として、実際に生活の中から必要性を感じているわけです。

私は自治会長をしていますので、代表として、最近やっぱり年寄りが随分増えてきていますので、そういう人のニーズにある程度、応えていく必要があるかなと思っています。

最後に市長さんも言われましたように、これから明和町との連携、実現できればいいなと思いますので、ぜひ、努力してください。よろしくお願いします。ありがとうございました。

コーディネーター

行政区域というのがどうもネックになっているのかなと思いますね。本当にすぐ隣なのに遠回りしなきゃならないし、かえって、そちらに行けばプラスの部分が出ると思うのですがね。市長、コメントありますか。

パネリスト（市長）

連携に関してはさせていただきます。

やはり明和のジャスコのような施設が、今後、松阪のほうにもできれば、税金をまた落とさせていただけるようになるのですけれども、その辺どうですかね。明和のジャスコとか、今ないものでも結構ですけれども、逆に公共交通を今後使おうとするような施設というのは、何があればいいでしょうか。

パネリスト

高校生の遊び場としては、映画館やカラオケが多いと思うのですが、松阪にはない。松阪で遊ぶとしたら、あったらいいと思います。

パネリスト

三交さんがなくなったのがとても大きいので、ショッピングセンターでもいいので買い物できる場所がいいかなあと。駅の周りにちょっと何もなければいいかな。

パネリスト（市長）

ありがとうございます。まちづくりと公共交通の一体化という考え方は本当に大事で、松阪市内において限界集落へ行かないだけではなくて、松阪市内にも行かないような状況が今、生じておりますので、そういうまちづくりの在り方というのも一緒になって考えさせていただき、明和に行きたいという話が出ないような取り組みを、まずはしていきたいなと思って

おります。

コーディネーター

そちらで手が挙がりました。

会場

八重田町のものです。平成6年4月1日に阿坂小野線、松阪日丘線という三重交通のバスがなくなりました。その2年ぐらい前だったと思いますが、商工のほうから乗車率が悪いのでというお話をいただきまして、連合自治会のほうで「バスをなくすわけにいかん、どうしよう。」と色々話をしました。

今、市からお金を出してもらっているのですが、連合自治体としては乗車率を上げなければいけないと。どうしたら上がるのということで、自主運行バスになる前、もう5年目になるとありますが、連合自治会から年間22万円ぐらいの予算をとっております。それは20万円で回数券を買う補助金を出して、半額補助ですので、40万の回数券を各自治会で希望をとって、その額の分を買ってもらおうという形にしております。

それから、小学生や幼稚園生にもバスに乗せたらということで、幼稚園や小学校へ1万円ずつ毎年補助金を出しまして、自主運行バスに乗るということをしております。

今の乗車率の状況はどうなっているかわからないのですが、それなりの効果というか、地元がなんとしても残してほしいということでやってきておりますので、ご紹介をさせていただきました。

コーディネーター

今、取り組んでおられるところのご紹介ということでございました。ほかに何かご意見、ご質問。どうぞ。

会場

波瀬のバス会社です。福本さんのほうから、色々波瀬線のこと詳しく説明いただいたわけですけど、一つだけちょっと言わせていただきたい。なぜ、三重交通の利用者がゼロ更新ということですけども。波瀬線については全く不便極まりない。とにかく今、三重交通で乗って降りてきても帰る足がない。ですから、隣のおじさん、または親戚の人にらせてもらって買い物に行く。それでしか行きようがない。まして高齢化とともに足が悪くなって、バス停まで行くのに4kmも5kmも歩かないかん。その歩く足が痛いから医者へ行くのにそんなことでは、かえって病気をつくってしまう。ということから、とにかく三重交通のバスに乗るまでの対策が、なんらできていない関係だから利用されていないということです。

ですから、その辺を起点として、コミュニティバスでどのような形でクリアできるのか。できるだけ、そういう人の手助けになるような運行方法を、皆さんと一緒に考えていただきたいと思っております。それはよろしくお願ひしたいと思ひます。

会場

今、ご質問いただいたのは波瀬地域の住民の役割を担っていただいている方ですが、おっしゃってもらったとおり、足の弱い人、高齢化率が極めて高いというのが特徴です。今まで、三交バスが運行しているときは国道まで4～5km歩いていかないとバスに乗れないというところは、六つ枝線があるのですよ。そういうところの小さな集落で、デマンド交通という形で、予約をしておけばそこまで車が入ってくれる仕組みにして、できるだけ住民がバスを利用できる仕組みにしていこうということで、だいたい固まりつつあります。

それから、先ほどご質問いただいた三重交通が走っておる区間をあまり気にせずに、自分たちが利用するのにどれが便利かを優先して考えるべきだと、さっきもご指摘をいただきましたがおっしゃるとおりです。ただ、何十年と三重交通に厄介になってきた地域でもありますので、こちらもやっぱり頭ごなしにそれをするのではなしに、できればなんとか森まで、川俣の農協までぐらいは行けるようになんとかならんかと、地域ぐるみで、市も中に入っていて「三重交通にもしょうがないな。」ということでご了解いただいて、バンバンやらんと上手に柔らかにやったというのが実情でございます。

コーディネーター

色々地域の特性もあるということと、やはりここにありますように、みんなで守るということですね。今ある路線をちゃんと守っていけばいいのですが、正直いって厳しい。特に過疎という言葉がありますけれども、恐らくこれは日本語として過疎地であって人口がだんだん減ってきているところなので、そういうところをどうするかという問題。生活していく上での生活支援としての足の確保というのが、一番大きな問題だろうと思います。

それから、それぞれ住まわれているところがみんな違うわけで、中心部に住まわれている方は中心部をどうしたらいいかを考える。彼女たちが言ったように確かに映画館がない、映画館があればいいなど。そこに映画館、ショッピングモールという展開があると思いますが。あとは乗り継ぎの方法で、つないでいくという方法も考えられるかもしれませんが、その辺はどうなのでしょうね、加藤先生。つなぎつなぎの連携プレイというのはどのように考えたらいいですか。

コメンテーター

先ほど皆さんのご意見の中に、既存の路線を維持するのが一番というのは適當ではないんじゃないかという話がありました。先ほど地域公共交通会議というのを説明しました。これは地域が、松阪なら松阪市がバスとか地域交通に関する関係者の方が集まって、その地域の交通をどういうふうにしていくかを議論して、その結果、協議が整えば、その地域の中のバス路線について、色々と変えることが容易になりますよという制度。これはコミュニティバスであろうと路線バスであろうとなんでもできます。

今の松阪市内の路線バスでは話しにならない。だから、作り直していくのですが、そのとき幹になっているのが、やっぱり今の路線バスのところだと思っています。一部は組み替えとかしなければいけないところがあると思っていますが、だいたいはそうなると思います。そういう意味で、幹が大切だという意味で既存路線が大事だと申しました。

これについては、例えば豊田市は、昨年までの間に「おいでんバス」という、基幹バスを整備しました。おいでんというのは来てくださいという意味ですが。これは豊田の中心地から、合併した旧町村役場まで、朝の6時台から夜の10時台まで走るといふ、そういうバスを整備しました。それは全部、市営バスで赤字も全部市が持つということです。要するに市が一番大事な公共交通は責任もってやりますよと。6億円ぐらいの赤字を想定して、実際は8億円ぐらいの赤字らしいですが、これはいい仕組みだと思っています。ですが、やっぱり金がかかりかかる。豊田市は全部、民営バスを市営バスにしたのだけれども、実際のところは民営バスの路線網もうまく活用しながら役割分担をしていかなければいけない。そうでないと、普通の市の財政状況だったらもたないだろうと豊田市役所さんもおっしゃっています。

ですから、私の考えは両面ありまして、路線バスでできるところはして、徹底的に市民が使いやすいものに変えていく。もう一つは、路線バスでできないところ、あるいは非常に中途半端になるところ、こちらは積極的にコミュニティバスにしなければいけない。

皆さんにお願いしたいことがあって「何々していただきたい。」はやめてほしいですよ。「何々します。」と言ってほしいです。「これだけ企画をつくってきました。俺たちはこのまちをこうするために、今の三重交通の路線、今のコミュニティバスの路線に比べてこういうのをつくってきた。金がこれだけかかる。だけど住民はこんなに助かるのだ。だから加藤も市長も協力しろ。」と。そんな案だったら霞ヶ関でもどこでも飛んでいきますよ。それが共同経営者という私の意識です。

その中で、やはり幹の部分、そういうやり方では非常に難しい。ただし、意見は言っていかなければいけない。実は三重交通さんにも色々話している中で、その意識だけ共有している。

先ほど森で乗換えになるという話があって、上木梶に行くときは森で乗り換えしなければいけないが、松阪市でバスに乗ろうとしたら、スモール行きと書いてあっても上木梶行きとは書いていない。これだと分かりませんよね。森のところでは乗り継ぎ点をつくるのか。

例えば、乗継するはずのバスが着いてもいないのに勝手に走っていっちゃうというのがあつたのです。運転手になぜ走っていくのって聞いたら「あれは三重交通のバスでうちと関係ないから、うちはダイヤどおり走った。」と言う。そうじゃなくて、このバスは三重交通の幹線バスと繋がることで、すごく意味を出すものなのだから、ちゃんと三重交通さんも松阪駅のところに「このバスに乗ったら上木梶に行けます。」と大きく書いておいてよと。そうしたら、乗り継ぎのバスが待っているからと。そういう連携が絶対必要ですね。

そういう中で役割分担をしながらきちんと結びつけて、市内を自由に移動できるものになったらいいなと思っています。

例えば、私がしている仕事の中で、浜松市は人口82万人、全国で2番目に大きな市ですが、ものすごい過疎地があります。浜松市は、10人以上の集落は、必ず週2回病院、買い物へ行けるようにするという方針をとりました。具体的な方法はバスだけではなくて、ありとあらゆる手段を導入してやる。たとえば、そこにボランティアで運転をしていただけの方がいたら、週に2回その方に助成金を出すとか、タクシー会社があればタクシー会社さんをお願いするとか、ちょっと大きいところだったら乗り合いタクシーでするとか、ありとあらゆる手段を総動員して10人以上の集落は守っていく。ただ、10人未満は抱えきれないよ

という方針を考えています。

松阪はそういうものも要るかもしれないですね。その中で移送サービスとか、あるいはタクシーとかの位置付けもやり、それとバス、鉄道との連携も行っていくと。私はこういうことを松阪でやりたいと思っています。

ですから、皆さんぜひ、共同経営者になってくださいよ、ぜひ。僕の話に乗ってください。ですから、どんどん企画を持ってきてください。全部、見ますので。それで、見込みがあれば市長にお願いしに行きますので。ぜひ、一緒にやりましょう。

コーディネーター

すごい応援団が出ました。どうぞ無理難題を加藤先生にかけて、知恵をどんどん借りて。必要なものにつきましては、お金は出るところからちゃんと出ると思います。やはりある意味ではこれは商いだと思います。松阪市は商いの人が住んでいるまち。ですが、どうも皆さん商いがへただなあと私は思います。「バスに乗らない。」では、バスに乗ろうぜという日を設けて、特典付きの券が飛ぶように売れたと商工観光課に言わせるような、そんな知恵を皆さんで出し合っていただと、おそらく地域公共交通というのは違った視点から捉えられるのではないかと思います。

あとお一人、何かあれば。では、お二人いきます。

会場

加藤先生の大変、現実的な高邁（こうまい）なお話、よく理解をいたしたわけですが、高校生のバス関係につきましては、若干的外れではないかという感じがいたしております。私の理解不足かわかりませんから、完結に意見を申します。市長がここは田舎である、日本一の田舎にするとおっしゃってみえる。この言葉のほうが高校生のバス関係については現実的です。

まず、先ほどらい、出ておりますコミュニティバスは、高齢者の病院通い、あるいはショッピングについての助成の需要が色濃いわけで、誰しもそれには同感であり、そのバスの乗り継ぎに関しまして加藤先生がご指摘なされたこともそのとおりだと思います。

ところで、高校生のバス利用の件につきましては、二人の高校生が発言したとおりであり、例えば松阪の高校生にバスに乗せるべくなんらかの計画を立てようというのは、そんな無茶な話しはないでしょう。自転車通学なのですよ、ここは田舎なのですよ。学校の先生を集めて聞いたらよく話しがわかります。高校生の通学にどれだけ学校が苦勞しているか、そのことを抜きにして高校生をバスに乗せる、冗談じゃないですよ。まず、自転車通学について高校生がバスに乗りたいのは雨降りの日です。雨降りの日に9人しか乗れない福祉バスにどうやって高校生が乗るや。だいたい高等学校というものは、500人ないし1,000人おるのですよ。今は生徒の数は減っているから1,000人だけれども、ひどいときは一つの高等学校で1,500から2,000でしょう。その人数を、雨降りのときに乗せるバスはあるか。

だから、田舎における高校生の通学方式について、的外れなことを言っていちゃいかんのだ。これについては、あなたはその委員をなさっているなら、高等学校の現場のあるいは小中学校の先生方の集団ときちんと話しをするべき。かように思います。以上です。

コーディネーター

どうもありがとうございました。通学の件で非常に厳しいご意見が出ましたけれども、高校生だけに乗せろ、なんとかしろというわけではないと思います。ここでの交通の問題は、どうしても必要な部分ですね。やはりそれぞれの事情によって通学、通勤にバスを必要とする人もいるし、タクシーという手段もあるでしょうし、さまざまな手段があるので、それは市民の方一人一人の選択の自由なのですが、困ったところはどうするかということを、みんな考えていけないということですね。

お金はどこから出ます。これは誰が出すのかというと、結局は税金なのです。税金というのは皆さん方が納める税金なのです。その税金をどこに使うかと。使ってもらったところは使っていただいていますけれども、ほかの皆さん、これでいいでしょうねという合意を得るといのが、一つはこういう会を設けて、いろんな意見を交換する場所なのだというように思います。

そういうふうに情報交換がされていないと、誤解があったり、あるいはあそこだけうまくしているじゃないのかと。こういうふうなことをどうしても人間は考えがちですが、こういう会が設けられていることはいいことだと思います。

コメンテーター

実際に路線をつくっていくときには、生半可なことでは駄目なので、きちんと調査をしないといけないと思っています。現状では三重高校についても、特に問題になっているわけではないので、私自身も知りません。ですから、非常に一般論的に話しをしてしまったことは、お詫びしなくてはいけないかもしれません。

私が伝えたかったのは、例えば「高校生をバスに乗せたいというふうに、もし考えたとしたらどういうことが必要なのか。」ということをお話したかった。要するにそのときに、それぞれの地域とか、それぞれの例えば高校生とか高齢者とか、そういう方が何を考えているかということ、まずきちんと探って、そこからつくっていかないと、漫然とバスを走らせても乗りませんよという話しをしたかったということです。そういう心を共有できる人と仕事をしたいなと思っていますので、ぜひ、よろしくお願いします。

コーディネーター

それでは、あとお一人、どうぞ。

会場

中村と申します。私は松阪で生まれて、松阪に育って74年になります。私が若いころは三重交通のバスが各所に走っておりました。例えば、大河内、飯南辺りからやってまいります松阪行きのバスは黒田町から新町通りを通って松阪駅へ随分通っておりました。そのときの飯南方面からいらっしゃった商売人の皆さんは、新町通りで降りられて、新町通りの問屋さんで買い物をされて、それから駅前の近くへ行って食事でもされて、バスで帰られる。よく見聞きしておりました。ところが、この飯南からのバスというのは42号線ができたために、新町通りを通らずに春日町を通りまして松阪駅前のほうへ流れているようですね。

いいか悪いかは別としまして、新町通りの卸商店街がほぼ壊滅状態、シャッター通りも含めて。いったいこれはなんだろうというのは、やはり人の流れが変わったからということもいえるじゃないでしょうか。

それから、飯南、特に飯高のほうの皆さん方のバスがなくて困るじゃないか、特に高齢者はどうするのだというような思いは切実なものだと思います。西黒部のコミュニティバスの話しが出ましたけれども、私の家内が済生会病院に通っておりますので、たまたまそこに東黒部のコミュニティバスがやってまいりました。

そうすると、三重交通の運転手がしないことをしているのですよ。つまり運転手さんが降りて、車から降りようとする人を手助けするのです。済生会病院の警備員もいますから、少しは助けているのだろうけれど、運転手さんが自分の車を降りて、降りていく人を手助けするなんていうことは本当にびっくりしました。やはり、これがコミュニティの地域に密着型の交通手段だなあと思いましたので、非常にいい思いをさせていただきました。これだけお伝えさせていただきます。

それから、ちょっと話しが変わるのですけれども、私、兵庫県の川西市、それから愛媛県の松山市というところへ旅行と勉強を兼ねて行ってまいりました。ちょっと概要だけ申し上げて、そのときの印象を申し上げたいと思います。

まず、川西市です。これは大阪市のベッドタウンでございますので非常に交通網が発達しております。松阪のように近鉄やJRというようなものもありますけれども、川西市の場合は人口約16万人でございます。16万人の人口の中で、阪急電車を利用しているのが述べ8万人。つまり半分の人が阪急電車を利用して大阪・神戸方面へ通っているようです。

川西市の駅前、駅というのは南北、松阪でいうと東側と南側に分かれておりますが、それが2階建て3階建てになりまして、お互いの交通が自由に行き来できる。したがって、阪急電車はもともと地上に走っておりましたけれども、そういう計画があったために2階建てになりました。しかも、川西駅前の小さな住宅地の再開発ということで、実は450億円の資金を10年前に投資したようです。そのうちの40%の180億円ぐらいですか、これを阪急電車が出資をいたしました。残りの資金については国・県・市が負担をいたしまして、再開発を完了したというお話しを聞きました。

駅の中心地に大きな百貨店ができています。従いまして、来た人はほとんどが駅を中心に生活をしているということが、現実の姿としてございました。当時の建設部長さんに聞きますと、「私は死ぬ思いだった。こんなことまでして川西市16万人（の駅開発）をするのか。」と。非常に大きな批判があったようでございますが、川西市の将来のためにと思い切ってやっただという話しをしてくれました。

ちなみに川西市の近くに伊丹市というのがございます。この伊丹市もNPOを通じまして、市街地再開発については、非常に力を入れているところです。伊丹市と川西市のNPOは相互に連携を密にいたしまして、この辺りの活性化をどうすればいいかということを検討しているようです。これは本当に目新しい活性化の一つの姿かな。

ただし、金は要ります。これをどう考えるかというのは、お金も無尽蔵ではございませんので、人間の生き様ということと、将来を見据えた施策をどうするかというのは大きな問題だなと思います。

次に松山市でございますが、これは観光で行ったわけですが、松山市の駅前というのは駐車場がありません。駅前には市駅というものと、松坂屋という百貨店が競争しております。その前に坊ちゃん列車という小さな市電が走っています。そういう狭い地域で駐車場はありません。

私、駅前まで行って車を止めようと思って近くで聞いたら「あそこへ行きなさい。」ということで駅の中心地から100メートルぐらい離れたところの細い道の駐車場に案内されました。行ってみたらびっくりしました。6～7階建ての駐車場が満車なのです。平日ですよ、それでも満車です。こんな遠いところで駅前までどう行くのかなと思ったら、さすがですね。その駐車場から100メートルぐらい離れている松坂屋まで歩く歩道ができています。ですから、雨にも濡れずに手足の力も使わずに、スムーズに百貨店や市駅の建物にすっと入っていける。松山市というのは地方都市ではあるけれども、それだけのことを考えたまちづくりをしているのかなと思い、印象を持って帰りました。

高校生のお二人の話しの中に駅前で喋るファーストフードがあればいいなおっしゃったけれども、特に松山市の場合、川西市の場合でも駅のターミナルに必ずそれがある。高校生が帰ってまいりますと、必ずそこに入りますね。やっぱり楽しみなのでしょね。何千円もかかりませんから。今日、高校生の皆さんを真のあたりにして、そういうお話が出ましたので、やっぱりそういうものを松阪の駅前に必要なというふうに考えますので、中心市街地活性化の検討をどうように考えていけばいいか、参考にさせていただければと思います。ありがとうございました。

コーディネーター

ありがとうございました。色々な話が出てきました。松阪の地域公共交通、松阪市全体として、どういう形で質を高めていくのか。私たちが住めるようにしていくのか。

コミュニティというのは、おそらく日本語になっていません。なんでカタカナなのですか。なんで「コミュニティ交通」なんですかと、皆さん考えたことありますか。中身を考えて「地域」という言葉はあるのですが、地域という言葉はコミュニティという言葉とは違います。コミュニティというのはやはり助け合いだと思いますね。近隣という言葉がありますけれども助け合っていくということ。

これが大前提にあって、こういう過疎地の交通をみんなで考えていく、色々と皆さんのお話を聞いて、座長として余計なことを申し上げましたけれども、最後にこれを改めて伝えたいなと思いました。だいぶ時間をオーバーしてしまいましたので、最後に、やはりフリートークの中心メンバーになりました市長に締めくくりの言葉をいただいて、終わりにしたいと思います。

パネリスト（市長）

ありがとうございます。皆さん、今日は本当に最後まで3時間半にわたって本当にご参加いただきましたこと、まずは感謝を申し上げます。今日、このようなシンポジウムをさせていただいて、本当によかったなと私自身、思っております。

今、座長のほうからコミュニティという、英語の言葉をなぜ使うのかといったときに、地

域という単なる土地の話をしているわけではなくて、地域という概念、プラス人の心とか魂というものが入ったのが、このコミュニティという言葉だと私自身思っております。

今日は加藤准教授からも話しが出ましたけれども、皆さんが地域に対してどう考えているか、自分たちの地域、自分たちのバスに対してどのように強く考え、今後どのようにしていくか。私たちはそのサポートを最大限させていただきますけれども、あくまで皆さま方が主人公。

これまでも、虹が丘さんや平成さんからも要望や陳情はきてはいたのですけれども、やはり今後、より地域の皆さん方が自主的にいろんな要望を伝えていただきましたら、加藤准教授も強いパートナーとして皆さんをサポートすると言っておりますので、しっかりといい商品売り込んでいただければ、しっかりと買い取らせていただきます。皆さんがいい商品をつくっていただき、地域をつくっていただき、そして、私たちと一緒に本当にいい地域づくり、そして、いい未来づくりに対して、一緒になって取り組ませていただきたいなと思っております。

今日は、次世代を担う女子高生のお二人にも参加していただきましたけれども、いろんな新鮮なアイデアをいただいた気がします。皆さま方が、今後も、このコミュニティ交通、そしてコミュニティの問題に対して、より市政に対して関わっていただきますことを、今後も期待させていただきます、本日の最後のあいさつとさせていただきます。本当に本日はありがとうございました。

コーディネーター

それでは、司会のほうにマイクを返したいと思います。

司会

皆さまの貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。今後、地域に合った交通として、地域の資源、魅力を生かし、皆さまとともに守り育てる交通でありたいと思っております。

寺本先生、パネリストの皆さま、どうもありがとうございました。