

## 1. 講演①「松江で交通まちづくりを考える」

筑波大学大学院 システム情報系 教授 谷口 守

皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました筑波大の谷口と申します。今日は松江でお話しさせていただくということで、大変ありがたく思っております。どうかよろしく願いいたします。

私は松江の外の人間でございますが、平成 16 年頃から、松江の様々な仕事に関わらせていただいております。最初はくにびき通りの渋滞対策や、交通体系とまちづくりを考える懇談会を飯野先生と一緒させていただいております。シンポジウムや調査研究なども松江で実施させていただいております。ご縁があって、松江とお付き合いさせていただき大変感謝しております。

写真は、縁結び交通まちあるきワークショップのものです。飯野先生にご説明をいただいたのですが、全国から交通まちづくりを研究する大学の先生方が手弁当で長年開催している研修会で、松江にて開催させていただいたものです。どのようにしてより良くしていくかという議論をさせていただいた覚えがあります。

最初に、人口減少社会を整理しておきます。どれぐらい人口が減少しているかですが、松江では、現在 1 年で人口は約-0.3%減っているそうです。日本で一番減っている県は秋田県で、1 年間で-1.26%人口が減っています。島根県は 1 年間で-0.8%ぐらいです。

1 年ごとのデータでは偏りがあると思いますので、5 年単位でどの自治体がどれぐらい人口減少しているかをみています。5 年で-16%人口減少している自治体が日本の中にあります。夕張市です。夕張市が最も人口減少しています。

今後 5 年で-25%減るところがありますが、どこか分かりますか。絶対に分からないと思いますが、筑波大学の教員の数です。僕は今、専攻長という中間管理職をやっているのですが、学長、副学長に「これから 25%減らす」と言われました。「無理です」と言うのですけれども、「いや、減らすんだ」と言われております。人口減少社会の話をいろいろな自治体で聞いて、大変だなと思っていたのですが、実は自分が一番大変ということに最近気が付いたのです。

このように見ると、ものの見方が変わってきたなと思っているところです。当然、問題の性格は違うのですが、日本中どこも減少問題に向き合っているとことだと思えます。

ただ、その捉え方、考え方がよろしくないと思うのです。これは（スライド『中央公論』表紙）、東京都知事選に出られた増田寛也さんの「消滅する市町村 523 全リスト」で、わざとセンセーショナルな言い方をしています。

当然ですが、分析結果を延ばしていくと、今人口が減少をしているところは将来的にも減少し、データの的には小さくなりますが、そういうことを普通は無理に言わないわけです。減少や消滅があるということは当然話題になりますので、取り上げられるわけです。けれども、こう言われるとどうなるかです。例えば、今、筑波大で教員数を 25%削減するというと、優秀な若い人は他に行こうと思います。日本の国立大学は基本的に人減らしに走っていますが、優秀な人はそれなら海外に行こうと思います。頭脳流出を促進するのは当たり前です。

こういうことを言ってしまうと、優れた人は流出してしまうのです。人口減少してもより良くなる仕組みを考えていかないといけません。

僕は、松江で考える意義があると思っています。松江がほかのまちと明らかに違うことが、お付き合いをさせていただいていて、何点かあると感じています。松江だからやる価値がある、松江だからできることです。松江は、ほかのまちが見ているということもあります。

なぜ、こんなことを言うか、データを具体的にお示ししていきたいと思いますが、一言でいうと、松江の方はすごくこつこつ続けられるのです。松江の方はご自分であまり気が付かれていないと思うのですが、市民が協力してこつこつ続けられることに関しては、僕は日本一だと思っています。そして、仕事が非常に丁寧です。これは、たぶん歴史的なことが関わっていると思うのですが、まちのキャラによって全然違います。工業都市とも全然違いますし、東京などとも全然違います。非常にいい性格を持ったまちだと言えると思います。

具体的に取り組まれている内容です。このスライドは頂いたもので僕がつくったスライドではないのですが、これから使わせていただく前半のスライドの多くは交通まちづくりを実施するチームの方がつくられたスライドです。後で松江市の永田課長が使われるスライドと重なるので、この辺りは詳しくご説明はしないほうがいいかと思うのですが、ポイントは平成 18 年からずっとこつこつ続けられているところです。こんなに長い間継続して「ノーマイカーウィーク」を実際に機能するかたちで続けられているところは、日本の中にはありません。

それも、毎回毎回様々なことを工夫され、バージョンアップされ、参加されている方が飽きないようなことを考えて実施されています。

例えば、平成 23 年の「ノーマイカーウィーク」のチラシを見ますと「1 週間クルマを休んでみませんか」と、個人に体感してもらっています。これを継続していくことが非常に大事になります。この 1 週間だけやって後は全然やらないというのは本来の意味ではなく、継続していかないといけないわけです。

この効果を計測することが非常に大事です。やりっ放しで置いておくと、たぶんこれは続かないです。自分が実施したことが数字としてどれだけ効果があるのかをきちんとみます。見える化ということで、次につながります。良かったこと、悪かったことが分かり、次につながります。

「ノーマイカーウィーク」は、呼び掛けて実施されているのですが、市内 360 の事業所に働きかけて、商工会議所のネットワークも活用されています。このようなかたちで続けてきておられるわけです。主催、共催は、字が小さくて見えないと思いますが、逆に言うと、多くの様々な主体の方々が協力されているということです。特にポイントになるのは、行政がメインに実施しているだけではなく、松江市公共交通利用促進市民会議さんが中心になって実施していることも、非常に大きな特徴だと思っています。平成 23 年度から、商工会議所さんと島根県旅客自動車協会さんも加わられて、オール島根、オール松江の体制で実施されています。非常に貴重な取り組みだと思っています。実施手順を細かく言う役割でないのですが、一言で言うと、きちんと情報提示して、どうですかとお尋ねして、できるところからやってくださいと、実際にどうでしたかと、きちんとフォローもされています。非常に丁寧にやられています。できることから、できるペースで、できる人からと実施されています。個別企業にとにかくこつこつアプローチされています。

自立的に考えてくださいということです。例えば、「市がプランをつくったからこれに従ってください」と言われる自治体は結構あるのですが、それは続きません。そうではなく、自分で考えてみてくださいと言います。そうすると、できることと、できないことが分かります。プロセスをきちんと入れています。

ハードルを高くしないことも大事です。「できると思わせる」と書いてありますけれども、できないかもしれませんが、取りあえずはできると思ってやってみるということです。

それから、相手の立場を考えなければいけません。当然、相手は本業ではありません。交通のプランを考えるコンサルタントさんではなく、各会社さんは別の本業を持たれている

ので、負担にならないことを考えるということです。

もともと依頼をされてアンケートを行ったということですが、それぞれやれそうですか、どうですかと、最初から意向を確認しています。最初の段階で無理強いしないことかと思えます。回収率は半数以上だということです。

「興味あり」という回答をくださったら、次のコミュニケーションにつなげていくという運動をされています。趣旨をきちんと説明する、交通転換できる方策としてどんな可能性があるのか、後からでも宣言を出しませんかとか、具体的イメージを分かってもらうためにパンフレットやキットなどの啓発ツールをお渡ししたりもしています。それぞれのツールは非常に工夫をされた良いものです。ほかの自治体さんも参考にされています。

このようにきちんと準備をされていますし、継続されています。内容もきちんと分析します。例えば、社内周知をどのようにされているとか、誰が、いつ、どのようなメニューを実行しているとか、やりとりをきちんとやってくださいという点を重視されています。社内周知用のポスターなどもつくられています。

この取組みによって、各企業さんが、何ができると宣言したかという回答です。これを見ると、車から自転車に変えるというご意見が多かったです。ノーマイカーデーならできるとか、時差出勤ならできるとか、そのような宣言も出ています。

延べ参加者数は、ずっと 3,000 人ぐらいで推移しています。棒グラフは参加事業所数で、100 以上の事業所さんが毎年継続して参加されています。このようなことを実施すると多いのは、最初はどかんと多く、3 年目ぐらいでほとんどいなくなるパターンです。このようなグラフは全国的にもあまりありません。ずっと継続されているのは、非常に特徴的だと思います。

努力されてきた結果、体力が出てきたという言い方をしているのでしょうか。まず、事業所のモビリティ・マネジメント、交通行動を変える取り組みを始められた直後ぐらいからバスの乗降客数は徐々に下げ止まり、ノーマイカーウィークを始めるころから乗降客数は増えています。基本的には、全国でバス利用者数は減っているまちがほとんどですので、このような転換が今ある風土の中で生じてきているのは、非常に重要なポイントだと思います。

実際にマイカーからどういう交通手段に変わったかというところ、自転車が一番多いです。

徒歩も非常に多いです。公共交通のネットワークができていないと、乗り換えようと思っても乗り換えられません。そういうところは無理をしないで、松江は自転車を使える地形かと思えますので、自転車や徒歩でも構いません。

これはイメージで見ていただきたいのですが、交通量が取り組み期間中にどのように変わってきたかです。基本的には、右肩下がりになっています。このグラフのつくり方は、0 から途中までカットしているので、ものすごく下がったように見えますけれども、実際はこういう流れ方です。この辺りのグラフを見ていただいたほうがいいかと思いますが、徐々に交通量が下がってきています。これは最大渋滞長です。松江第五大橋ができたことによる影響もありますので、ソフト施策だけではなく、ハード施策が進んでいることにより渋滞長が減っている部分もありますが、顕著に交通渋滞は改善されてきているのが見えます。

松江が面白いのは、きちんとデータを取られているので、いろいろなことが分かることです。このような分析をされているのは、非常に面白いと思います。ノーマイカーウィークだけで終わってしまったのか、そうではないのかということです。

「定着」というのは、ノーマイカーウィーク以外のときも車以外通勤になった人です。その逆で、ノーマイカーウィークも関係なくずっと車という人は「固定」です。真ん中の「転換」というのは、普通は車通勤だけど、ノーマイカーウィークのときは協力して車以外にする人です。なるべく「固定」から「定着」の人を増やしていくにはどうしたらいいかと、データを取られていて、非常に面白いです。

通勤交通の実態をはじき出しています。これは距離帯別で、近いところから遠いところでどういう交通手段をとられているかを見ています。5km から 30km 圏では車が非常に多くなっています。2km 以内の方は、普段から車を使われていない方が多いのですが、5km から 10km の範囲の方は「転換」です。「転換」とは、取りあえず協力はしたけれども、ノーマイカーウィークが終わると、また車に戻った方です。そういう人たちは、5km から 10km、10km から 30km 圏が多くなっています。一度協力されたけれどもやはり戻ってしまった人たちは、環境がそうさせてしまうのです。そこをどう対策していったらいいか、ここからいろいろ考えられるわけです。

ノーマイカーウィークのときにどういう交通手段をとられたかを見ると、2km から 30km 圏では、バス利用が増えています。ノーマイカーウィークのときはバスに「転換」

してくださったのですが、それが終わるとまた戻ってしまいました。そのエリアの中でバスのサービスを工夫すると、「転換」した人が「固定」に変わってくるのではないかということも読み取れるわけです。

また、転換する人、固定する人は、人間のキャラによっても違うのではないかということも分析されています。ノーマイカーウィークがあることを分かっている、やらなければいけないという認知度が高い方は変わってきます。面白いのは、松江市に住み続けたいと思われている方です。こういう方が行動が変わって定着していくことが読み取れています。

通勤距離、通勤手当、公共交通の利用可能性で、定着になるのか、転換になるのかです。その差が非常に大きくなっています。公共交通で通勤できるかどうか、定着に非常に効いていることが分かります。

これは松江市が外から見られていることの1つの証左なのですが、以上のような非常に優れた取り組みを重ねられた結果、JCOMM（日本モビリティ・マネジメント会議）のマネジメント賞を受賞されています。JCOMMは、公共交通の利用促進を軸にした研究会で、10年以上続いており、毎年全国の優秀な取り組みを表彰しています。賞もランクがあるのですが、一番良いマネジメント賞を受賞されています。これは授賞式の写真です。飯野先生が、市民の代表で受けてくださっています。

なぜできたのか。「ソーシャル・キャピタル（社会的関係資本）の強さ」と書かれています。分かりやすくいうと、人と人のネットワークです。松江でやることの意義を最初に申しましたが、非常に人と人のネットワークがしっかりしているので、このような取り組みが、松江の人口でもできたということです。

表彰対象は市民会議さんです。これは最新のものかどうか分からないのですが、市民会議さんには、いろいろな方が参加をされています。

「電車やバスを便利に利用するための冊子」を出されたり、「使用済みバスカードで得しよう」とか、非常にユニークな参考になる取り組みを考案し続けられていますので、ほかの自治体さんも参考にされています。

ソーシャル・キャピタルが強いというのは、無責任に勝手に言っていると思われるかもしれませんが、データの裏付けが取れています。私は、実際に松江で交通調査をさせていただいたときに、ソーシャル・キャピタルというデータのベースをとっています。

例えば、「松江の文化・歴史に対する誇りがありますか」、「松江市の行政に対して信頼を

していますか」、「松江市の一般市民に対して信頼していますか」というお尋ねをしています。ほかのまちで調査をするときも、僕は同じようなお尋ねを必ずしているのですが、松江で実施すると、お互いに対する信頼度を強く感じるという方と、少し感じるという方とを合わせると、95%以上回答があるのです。

こういうまちは、日本の中にほかにないのです。歴史都市 X 市というのは、名前が出せないのですけれども、同じような歴史的なまちで、ほかのまちに比べると高い相互の信頼性が出たまち。同じぐらいのデータが出るのではないかと思ったのですが、構成比が全然違いました。

歴史的経緯のない新しいまちやニュータウンだと、お互い信頼できない割合が増えてしまいます。そういうのが、まちづくりを進めるうえで、潤滑油的にうまくいくかどうかのポイントになっています。松江はある意味特殊というか、ものすごく恵まれているという感じを持っています。

ここからは、交通だけではなく、交通とセットで、人口減少したときにまちのかたちはどうなるかをみていきます。

これは松江市の夜間人口分布です。「都市構造可視化計画」とネットに入れていただくと、どなたでも自由にまちの人口構成を空間的に出せるソフトが提供されます。これを見ていただくと、松江の真ん中に人が住んでいるのです。昼間人口は、今、我々がいるような街中に結構集まっています。

小売販売額も、真ん中に集まっています。これも、日本の中ではかなり特殊な部類になってきています。同じ規模の県庁所在地をランダムに持ってきて比較しましょう。松江は人口が 20 万人で、面積がこれぐらいですので、佐賀市、福井市あたりが比較対象として適当かと思います。これは佐賀市の小売販売額です。佐賀市は、この辺が中心市街地なのですが、完全に中心市街地は崩壊しています。郊外ショッピングセンターができて、完全に分散しています。福井もそうです。一見すごく高いところがあるようなのですが、実際の市役所や駅前のあるメッシュはこの辺です。若干場所が違います。この辺りは郊外ショッピングセンターです。これは中途半端な郊外のショッピングセンターで、場所的には都心よりちょっと外側になりますが、松江の分布パターンとは全然違います。

これから人口が減少するので、「立地適正化計画」やコンパクトなまちづくりをしようと言われていますが、まちはもう既に結構できているのです。

事業者さんがノーマイカーウィークをされているというお話をしましたけれども、事業者さんは、まちの真ん中に固まっています。大規模な事業者さんが少なく、中小の事業者さんが多いのですが、それがまちの中に固まっているという特徴があります。

これはいろいろなサービス、商業施設などの構成比の割合を数字で出しているのですが、合併前の町村の中心だった周辺部は、中心の集積に比べると、量は少ないです。量は少ないけれども、この郊外の小さな拠点をどうしていくかも、公共交通のネットワークを考えていくうえでは、非常に重要なお話です。

それは、真ん中まで出てくるのは大変な点です。郊外部の小さな拠点になりそうなところも含めて、徒歩圏に何があってほしいかを、宇都宮市で調査した結果です。スーパー、ATM、お医者さんという上位 3 つぐらいが、近所にあってほしい施設です。自動車に乗れなくなったときに、公共交通で行けるようにしておくことが非常に大事になると思います。

これは 2010 年に松江市で実施させていただいたアンケートです。これは 1 万部配布で、回収が 41.9%です。今、日本の中で、アンケートを配布して、郵送で 40%返ってくるまちはありません。大体 20%を切ります。この数字が高いということは、お互いを信頼しているからです。これ自体、結構素晴らしいことです。

この調査でお聞きした中で、「今お住まいになっている近所のサービス施設は、将来的に持ちそうでしょうか」とダイレクトに質問しています。これは主観をお聞きしています。どう思いますか。大丈夫そうですか。公共交通は撤退してしまいませんか。郵便局・銀行は撤退してしまいませんかということを、市域全体の方に広くお尋ねしています。「大丈夫だ」と言われる方が、このピンクです。黒のところは「もうなくなっている」という方です。こう見ると、ばらついています。

このばらつきをマップに落としました。商業施設を例に取り上げたのですが、青が「まだ近所にあるから大丈夫」です。赤は「もうなくなっている」です。これは個人の主観です。ですから、近くになくても、ちょっと車で行けばあると思っている人は、大丈夫と思っている可能性があります。松江市全体で赤と青が均等に分布しています。つまり、まちの真ん中でも、「もう商業施設はない」と言われています。街中で撤退している商業施設は結構ありまして、今までのなじみのお店がなくなってしまったケースが出てきています。そういうところではなくなくなってしまったと思われる方がいるので、街中でも赤なのです。周辺部でも全部赤かといわれるとそうでもなくて、まだ大丈夫と言われる方もいます。

個人の主観はばらばらなのです。けれども、客観的には電子電話帳などで、時系列的にどこのお店がなくなっているかは、毎年追えます。それでいくと、郊外部のほうが減って



います。主観と客観が食い違っています。

そこがリスクの 1 つなのですが、歳を取って気付いたときには車を運転できない、近くに何もサービスがないという状況が起こってしまうのです。そういう問題をどうやって防いでいかなければいけないかが大事になってきます。

このマップは、高齢人口を出せます。高齢人口の比率で、青の色が濃いところは高齢人口の比率が高いところです。まちの一番真ん中と、周辺部が既に高齢化率が高くなっています。だから、リスクが高いところと考えていただいでよろしいかと思います。

これは以前、私が飯野先生などと一緒に松江市の交通まちづくりの議論をさせていただいていたときに、市の方が中心になって描かれていた図ですが、このコンセプトはどこにでも使えると思います。街中は幹線的にバスを考えられ、地域の拠点までは公共性の高いサービスで乗せます。地域の拠点から集落の中は、規模は小さいですけれども、コミュニティバスなどのサービスで回すという階層的なつながりです。その仕組みをきちんとつくっていかれるということでは、松江は非常につくりやすい構造だと思います。美保関町のバスターミナルは、いろいろなバスがいて楽しいですけれども、こういう拠点をベースに考えていくというのは、1 つの基本的な考え方だと思います。

あと 5 分ぐらいなので、まとめの話に持っていきたいと思います。

今、国土審議会の「国土形成計画」の延長の議論の中で、小さな拠点をどう配置するかという議論していますが、難しいです。「コンパクト+ネットワーク」という言葉があるのですが、ネットワークを便利にしてしまうと、拠点の数が少なくてすんでしまうのです。そうすると、将来のリスクが大きくなります。両方の問題を含んでいて、これをどう決めるかというのは、非常に難しいことになります。

いろいろなタイプの小さな拠点があります。高知県は様々な設定をしているのですが、集積が小さいところでは廃校を拠点にしています。道の駅を拠点にするところもあって、この小さな拠点では、いろいろなアイデアが出てきています。これも設定し過ぎてしまうと訳が分からなくなってしまうので、ローカルなところをどのようにコントロールしていくか、交通のハブになるところをどうやって見極めていくかも、非常に大事な話になってきます。

駐車場の問題です。松江の真ん中は駐車場がいっぱいあります。これは松江市さんがつくられたスライドですが、昭和 50 年と平成 20 年で比べると、これだけ空き家が増加して

います。自動車で移動せざるを得ない場合もありますので、小さな拠点はしっかりと駐車場をコントロールするということが重要です。ばらばらに小さい駐車場があちこちにあるのではなく、そこに行けば必ず止められるまとまった駐車場があり、そこに車を停めて街中で活動ができる仕組みとすることも、地方都市にとっては大事な取り組みです。

最後です。いろいろなものをまとめるということですが、これは僕だけではなく、多くの方が言っています。移動が少ないなら、それをまとめます。そして、どうやったらまとめられるのかを考えないといけないのです。

地域が発展するとき、大きくなるときには、郵便、宅配便、バスも分けましょうとどんどん分けていったわけです。昔のバスは郵便配達と一緒にだったのです。郵便配達に人が乗せてもらったというのが、ヨーロッパのバスの発祥です。その機能がだんだん分化していったわけです。では、逆のことを考えて、人が少なくなっていくと、縦割りをやめて、昔のように一緒にやってもいいんじゃないですか、便乗してもいいんじゃないですかといった柔らかさを持っていないといけないと思います。

今日のお題の「人口減少に負けない地域」で、僕はよく「進化的に安定な地域」という言葉を使います。進化論の話をしていて、何のことか分からないと言われるのですが、「進化的に安定かどうか」ということは生物学の中に出てくるのです。それを分かりやすくいうと、タカとハトが勝負をすると、タカが勝つのは明らかです。しかし、よく考えてみるとハトはいっぱいいます。タカは絶滅危惧種になりそうです。ハトのほうが進化的に安定しています。進化の過程を見たときに、滅びにくいのは、タカよりもハトなのです。

今、都市間競争で、例えばものすごいインフラ投資などでお金をかけて競争力が強い町は、タカだと思います。けれども、地域の中にきちんと生業があって、人口が減少していても、派手なくても継続的に何かをずっとやっていけるというのは、ハト戦略だと思います。100年、200年のオーダーで見たら、進化的に安定しているほうが残るのは間違いないと思っています。僕は、松江都市圏は、進化的に安定している地域であるという考え方でいろいろな物事を決めていくのに、ぴったりのところだと思っています。

ちょうど時間になりましたので、これで私の話題提供を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

## 2. 講演②「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり

### ～IC カードを活用した公共交通利用促進施策の展開～

高松市市民政策局交通政策課 課長 板東 和彦

皆さん、こんにちは。高松市交通政策課の坂東と申します。高松からマリンライナーで岡山まで来て、岡山から特急やくもで来ました。私は、山陰のほうに来ることはなかなかないのですけれども、今日は久々に特急に乗り、四国でいうと、ちょうど高知県へ行く大歩危・小歩危あたりの風景とちょっと重なって、鉄道の旅は本当にいいものだと思います。

今日は高松市の例ということで、島根県松江市のご事情とは違うのですが、私どもが行っている公共交通の取り組みを紹介させていただきます。地域の実情や、公共交通、土地利用の話も含め、背景は違いますが、何をやったらいいのか、何かヒントなど参考になるようなことがあれば、反映していただければ幸いです。

これは、岡山県玉野市の方、瀬戸内海から高松を見た図で、サンポート高松という所です。高松市は人口が 42 万人です。人口は 42 万人ですが、10%通勤圏を見ますと、60 万から 65 万人ございます。ですから、中心市街の集積は非常に高いです。ただ、人口は都市でも減少すると言われていています。30 年、40 年先には 30 万人を切ります。平成 22 年度の国勢調査で、四国では人口が減っている都市がほとんどなのですが、高松の人口は減っておりません。香川県ですと、高松と瀬戸大橋のおひぎ元の宇多津町の 2 地域だけ人口が増えています。あとは軒並み減っています。

このような都市ですが、やはりまちが拡散していています。人口密度が、中心市街地（DID）は人口が減っているのですが、面積は増えています。どこのまちでもそうなのですが、拡散して低密度の市街地が広がっています。

高松は、市街化区域と調整区域の線引きを廃止しています。都市計画区域の中ならどこでも家を建てられますので、土地利用の面では非常に問題を抱えています。そこを今「立地適正化計画」と交通の問題でいろいろ対応してしまして、非常にやりがいがあります。国の施策も、土地利用の面と交通の面の両方をタッグマッチでできる、非常に注目されているまちでございます。

土地利用の状況です。昭和 51 年と平成 21 年ではだいぶ差がありますが、平成 21 年では赤い宅地の部分が広がって、黄色のものと調整区域まで赤の宅地が延びている状況がうかがえます。ただ、こうした地域は公共交通がない地域です。公共交通がない地域に宅地開発が行われています。こうした地域の足を確保していくことが非常に問題になっていくと思います。

交通の実態ですが、これはパーソントリップを平成元年と平成 24 年におこなった結果です。23 年ぐらいの差があるのですけれども、私は平成元年のときに担当させていただきました。一番驚いたのが、高齢者の自動車の分担率です。65 歳以上は 28.6%が 70.4%と 3 倍です。75 歳以上が 15.8%から 61.1%です。全体のトリップ数は減って、都市圏全体のトリップ数からいくと 9 掛けぐらいになっているのですけれども、それでも自動車の数は増えている、ということは、基本的に歩かなくて、車に乗るようなまちが形成されているということです。

車の分担率で 1%減らすには、1300 台の車を減らないといけません。自動車の分担率 1%、2%というのはすごく大きい数です。それが公共交通に転換すれば、公共交通は維持できるレベルの話です。

これは四国運輸局がまとめている公共交通の指標で、最近出された数字です。私どもが危機感を持っているのは、特に一般の乗合バスです。これは四国全体で（2025 年度に）一般乗合バスは約 21%が減ります。こういう数字を見ると、先ほど谷口先生が言われましたように、バス路線が維持できなくなっていくのだろうという危機感を持っています。

私は交通を担当させていただいているのですが、土木職でどちらかというと都市計画の専門です。これは大阪大学の土井健司先生がイメージされたものですが、こういう都市構造の歩みをして、再都市化を図っていこうということです。先ほど、郊外に核という話がありましたけれども、17 の拠点で公共交通で結んでいくまちづくりを基本的な考え方としています。

具体的な公共交通のネットワークの考え方ですが、通常のバス路線に対し国や県の補助は 10km 以上走らないと出なくなっていると思います。それで、事業者さんとはとにかく 10km 走らすのです。ちょっと言い方は失礼ですが、10km 走らせて補助をもらいます。郊外は本当に人が乗らないところです。街中は人が乗ります。バランスが悪いところでも、同じような形態で 1 時間に 1 本ぐらいバスが来ているから、バス路線が地域の需

要やニーズに答えられていない状況に、たぶんこの都市もなっています。

それを解消するために、高松市では、ことடன்という鉄道と JR が 5 路線ありますので、基本的に鉄道は残して、最寄りの鉄道駅にバスをタッチしていく身の丈に合ったバス路線という考え方としました。長いバス路線は、先ほどの 2025 年に一般乗合バスが 21%減ると一緒に撤退していく可能性がありますので、循環バス、フィーダーバス、コミュニティバスを導入します。そのために、今、駅をつくったり、最寄りの拠点にバスを接続させるなど、実施計画に取り組んでいます。このような基本的な考えの中で、まちづくりを進めています。

これは市長の公約だったのですけれども、平成 25 年に 5 月に市で「高松市公共交通利用促進条例」を制定しました。また、条例をつくっただけではなく、市民会議の中で、市民、交通事業者、行政も入り、公共交通の利用を促進していこうと議論しました。市長も地元で二十何回出掛けていきました。そういうまちづくりをやっていきますよと、この条例が平成 25 年にできました。

この条例ができたことによって、財政的な裏付けも取れるようになりました。これを実施するために予算を付けていくことが明確になりました。私どもの課では、本気で予算を付けるのだから本気で取り組みますというビジョンを掲げています。また、ミッションとして、人口は減っていくけれども、公共交通の利用を毎年増やしていくという目標を掲げています。公共交通の利用が減った場合は、財政部局が「バンちゃん、予算を付けるよ。増やしていこう」と、公共交通の利用が減った場合は、予算を付けて対応していこうと、市の中でオーソライズしています。

ことடன்から枝の隅がやはり空白地域になります。それをコミュニティバスの通り道にきちんと入れて充実させていきます。大きなバスを走らせるわけではありません。小さい乗合タクシーのようなものを、拠点からフィーダー的に出していくという、まちづくりの方針を採っています。

まちづくりをしていくうえで効果があって、今、活用しているのが、ことடன்の IruCa という IC カードです。今、高松市はこの IC カードをベースにまちづくりを展開しています。IC カードを持たなくてもできることはあると思いますので、これは 1 つの参考事例として聞いてください。

販売枚数は 34 万枚です。高松市民の 8 割の方がこれを持っています。利用率も 80.3%

と、持っている方の 8 割は毎日これを使っています。当然、セブン-イレブンなどと一緒でポイントがつかます。

大学の学生証や、市の職員証にも IruCa のカードが含まれています。医療機関、公共交通機関、市内のコンビニエンスストアでも使えます。普通は 100 円で 1 ポイントなのですが、公共交通何とかなの日とかは、ポイントが 3 倍などとサービスを自由にしていきます。

これは大学や市の提携として、学生証や、大学の食堂でも、IruCa カードで買い物ができます。これは市長ですが、市役所市民課の窓口で住民票の 350 円の手数料を払うのにも使えます。

これは、ことடன்さんだけではなく、市の公共施設のレンタサイクルや、コミュニティバス、乗合タクシーなどにも IruCa を導入しています。これは、ことடன்さん以外の事業者さんが実施していますが、そのようなところにも IruCa の機械を導入しています。航路でも船の券が IruCa カードで買えます。また、今、瀬戸内国際芸術祭が開催されていますが、記念の IruCa カードを発行し、たくさん売れているようです。

平成 25 年 9 月に「高松市公共交通利用促進条例」ができた後、大きい 2 つの施策を出しました。IruCa カードを使って電車とバスを乗り継いだときに、ことடன்さんが独自のサービスで 20 円引いて、市が 80 円補助金を上乗せし乗り継いだ後の料金が 100 円引かれるような仕組みを導入しました。長距離のバスを利用する料金よりも、途中で乗り継いでもらったほうが、料金が安くなります。時間的にはかかるかもしれませんが、将来的にバスと鉄道のネットワークを構築する先駆けとして、この制度をとり入れています。

この乗り継ぎのサービスにより乗り継ぎ件数が、導入する前の 3 割 5 分ぐらい増えています。

市長の肝煎りの施策ですが、70 歳以上の市民を対象にゴールドイルカという IC カードを販売しました。ゴールドイルカでは運賃が半額になります。高齢者の方の利用を調べたのですが、高齢者の方は IC カードをなかなか持ちません。ことடன்さんに聞くと、普通の切符を持たれる方が多いのですが、このカードを出しましたら、切符を持たれている方が急激にカードに変わりました。半額になるということで、出歩く率が非常に高くなりました。今データを採っているのですが、引きこもって動かなかった方が、かなり街中に出てきて動いているという結果が出てきています。それを今から、細かく分析していこうと思っています。

これは、先ほどの乗り継ぎの話です。棒グラフにありますように、2 割 5 分とか、3 割乗り継ぎが増えました。

高齢者に対する公共交通利用支援は、1 億円近くお金が要ります。どんどん増えている状態ですが、その分、私どもは道路にかけるお金を減らしていつています。公共交通の利用を妨げるような道路整備は基本的に実施しない方向で、私が道路部局と調整して、市長に申し入れています。幹線道路の整備が公共交通の利用を妨げるのであれば、整備の速度を落とすとか、ネットワークに資する道路を優先させてもらうよう資金のやりくりを変えています。道路整備にかけている 1 億円をこちら側に回すように考えています。

今、公共交通に乗っている高齢者の方は 20% ぐらいいるのですが、どんどん増えている状況です。利用率がだんだん上がっています。個々の調査の分析はこれから実施していこうと思っています。

主要な駅からの地域へのコミュニティバスにも、IC カードを取り入れていて、電車とバスを乗り継ぎます。コミュニティバスでも、運賃は半額になります。基本的に市内の電車・バスの乗り継ぎ割引と、高齢者の半額は全部導入しています。こういったコミュニティバスが、これから新しい地域に入っていくても、同じように下支えは行政がしていきます。最終的には全市でそういった取り組みができていくと思いますし、乗り継ぎや高齢者サービスも取り入れます。ハードの整備は行政がしっかり支援することにしていきます。

もう 1 つ、交通安全の視点から免許証返納をしていただく方に、IC カードを配布するようにしています。商品券の代わりに 1 万円をチャージしたカードです。当初 5000 円でしたが、最近 1 万円に上げ、返納率が 3 倍になりました。香川県も知事をはじめ全県的に、免許返納に力を入れて取り組んでいます。

それから、相互利用で交流事業の増加ということで全国系の Suica、ICOCA などの 10 カードもことごとく使えるように、国土交通省と調整をさせていただいているところです。

こういった IC カードは、単なるカードではなく、駅や道路といった社会資本の 1 つだという認識でおります。IC カードを導入するとなると、事業者への負担と捉えがちになるのですけれども、私どもは議会へ、社会資本の 1 つであり、つくることが公共交通の利用、地域活性化、安心・安全なまちづくりにもつながっていくという説明をして、理解してもらっています。それが、条例ができたことによって、理解をもらえたことになっています。

これはよく見る地域公共交通活性化と立地適正化の国土交通省資料からの抜粋です。この真ん中にある絵をハード施策として、今、高松市は取り組んでおります。

先ほど、バス路線の再編というお話がありましたが、街中に循環バスを運行させています。3つ別々の赤字路線だったものを1つにまとめました。病院や公共施設という目的施設を捉えているので、だんだん路線が定着して、利用が増えてきています。定着して、回るところをきっちり回るようになれば利用者がどんどん増えてきます。当初は1便当たり15人ぐらいで走っていたものが、今は20人を超えております。だんだん運行頻度も短くしていったら、定着するように努めていきたいと思っています。これは利用状況です。

ノンステップバスやキャラクターバスも導入して、興味を引くようにしています。バスの案内板も、最近整備して、バスの利用促進を図るようにしています。ソフト的な施策として田舎の空白地帯もこれから公共交通が大事になっていくのですよと、ビデオなども使っています。私も、地域のコミュニティに去年は20回ぐらい出掛けていきました。行政は支援をします。ルートは地域で考えていただいて、地域が主体的に走らせるように、行政は支援をすることにしています。新たに2、3地区でコミュニティバスが走っています。そこにICカードを入れていきます。このような取組を、広めていっています。

松江市さんの取り組みとよく似たことをやっているのですが、「カーフリーデー高松」をモビリティウィークのときに、ポイントアップとか少し点数を付けています。今年は9月18日（日）に、市内の道路の2、3カ所を止めて道路を開放しました。今年で9回目でしたが、毎年3万から3万5000人の方においでいただきます。カーフリーという言葉も、初めは「車がただになる券」と言われていたのですが、だんだん文句も言われなくなってきました。定着してきたかなと思っています。

順番が前後しますけれども、ネットワークの話です。鉄道の駅をつくります。これは、幹線道路があるところに駅をつくり、バス路線と鉄道の駅をリンクさせています。先ほどの長いバス路線も再編してフィーダーとしています。国土交通省のポンチ絵を地で行く取組みをさせていただいています。

国の方にこのようなことを言うと怒られるのですけれども、補助金の窓口が鉄道局と総政局と都市局とがばらばらで、ひどい目に遭っているのが本音のところですよ。あの絵を見ると、全部一発で採択してくれるようになっているのですが、それぞれ回ってくださいと



言われました。去年も副市長と一緒に行ったのですが、駅は鉄道局、駅広場は都市局、バス路線の再編は総政局に行ってくださいということで、もう少しそこは何とかしていただきたいです。

これはイメージパースです。

私どもは、見える化が大事なので、市民満足度調査を政策として取り組んでいます。公共交通の利用は、右肩上がりです。不満度も高いのですが、満足度も増えていきます。様々な施策を展開したおかげで、去年のことでんさんの電車部門の利用者数は 5% 増えました。ことでんさんの専務が言うには、地方鉄道で数字が対前年比 5% 増は考えられないということでした。それから、私どもの目標としている人口に占める公共交通利用者の割合も、右肩上がりになっています。平成 28 年度も伸びて 14.8% です。検証しながら、施策に取り組んでいます。

行政はいろいろやっているのですが、こういうまちを目指したいというのが一番にあると思っています。そのまちづくりに、交通事業者が協働します。先ほどの数値で進行管理をして、見える化をして、どこがどう足りないかを分かるようにしないと、財政もお金を付けてくれません。きちんとやっていく必要があると思っています。

そのあたりを、私どもが国や県にしっかり説明することによって、きちんと支援をしていただいて、持続可能な公共交通の構築ができればと思っているところでございます。

高松市の取り組みについて紹介させていただきました。ご清聴ありがとうございました。

### 3. パネルディスカッション

#### 「人口減少社会に負けない交通まちづくり ーまち・ひと・モビリティー」

筑波大学大学院 システム情報系 教授 谷口 守

高松市市民政策局交通政策課 課長 板東 和彦

備北交通株式会社 取締役営業部長 實兼 利光

株式会社オリエンタルコンサルタンツ 神田 佑亮

松江市歴史まちづくり部都市政策課 課長 永田 明夫

中国運輸局交通政策部交通企画課 課長 北川 由佳

コーディネーター： 島根大学法文学部 准教授 飯野 公央

飯野：それでは、ここからパネルディスカッションに入ります。

谷口先生と板東課長のお話にも出てきましたが、我々が今直面している人口減少社会の問題の一つは、地域に住む人々にとって、いわゆるまちの持続可能性、言い換えれば、私たちの暮らしの持続可能性と非常に強く結び付いている問題です。

先ほど谷口先生は、そのことをいみじくも都市の構造リスクというお話で説明をされました。私たちが今のような過度に車に依存した暮らしを見直すことによってそのリスクを低減することができる、極端な言い方をすれば、それに尽きるという気がいたしました。

その意味で、交通という側面から、もう一度私たちの暮らしているまちのかたち、そして私たちのライフスタイルをどのように見直すかが、今回の「人口減少社会に負けない交通まちづくり」を考える一番の趣旨だと思います。

そのような戦略を立てることで持続可能性を高め、人口減少社会に負けない地域をつくることです。谷口先生の言葉をお借りしますと、ハトの生き残り戦略をつくるということになります。言い方を変えれば、足腰の強い地域社会を実現することになるかと思います。

このパネルディスカッションでは、そのための手だてといたしまして、公共交通を中心とした暮らしの再構築のための市民の意識改革や、事業者の努力など、さまざまな事例を交えながら皆さんと一緒にヒントを探していきたいと思っています。

パネルディスカッション前半は、松江市の取り組みにつきまして、松江市の永田課長と、これを陰でずっと支えてこられたオリエンタルコンサルタンツの神田担当

次長から、ご説明をいただきます。

その後で、備北交通の実兼取締役から、中山間地を中心に需要をどうやって掘り起こしていくのか、作り出していくのかといった事例を紹介していただきます。

その後、この 3 名の事例などを参考にしながら、筑波大学の谷口先生、高松市の坂東課長、中国運輸局の北川課長に、それぞれコメントを含め少し解説をお願いします。これが前半部分です。

後半部分は、それらを踏まえまして、今後皆さんが取り組むべき課題を明らかにすることを念頭に置きまして、各パネリストからアイデア、意見、提案などを出していただきます。この 2 部構成でお送りしますので、よろしく願いいたします。

それでは、松江市の永田課長からご説明をお願いします。

永田：ただいまご紹介いただきました、松江市歴史まちづくり部都市政策課長の永田でございます。私から、「松江市におけるモビリティ・マネジメントの取り組み」ということで概要をご説明いたします。

今回のセミナーの基調講演で、谷口先生が触れられておりますので、若干重複する部分もあると思いますが、簡単にご紹介をさせていただきたいと存じます。お手元の資料では 56 ページですが、画面で説明させていただきます。

まず、松江市で行っておりますモビリティ・マネジメントの取り組みで代表的なものが松江市一斉「ノーマイカーウィーク」でございます。今年は、ちょうどその時期でして、9 月 21 日から 9 月 30 日まで実施しています。これは、秋の交通安全運動週間と重複をして実施をしているものでございます。環境的な観点、さらには公共交通の利用促進という観点を合わせまして、過度な車利用を見直すきっかけづくりとして取り組んでおります。きっかけづくりとは、「ノーマイカーウィーク」によって公共交通による通勤を体験、体感をしていただくことで、マイカーに依存しているライフスタイルを考え直してみるなど、意識啓発の手段として位置付けております。

今年度は、市内の 661 の事業所に働き掛けました。そのうち 36 事業所には直接訪問しまして、その内容を説明させていただき、事業所と行政がコミュニケーションを取りながら、意識醸成の取り組みを行っているところでございます。今年度は約 140 事業所より参加をいただくという回答をいただいています。

続きまして、事業所の方々と連携したこれまでの取り組みの経過をまとめたものでございます。先ほど先生のお示しになった内容と重複しておりますが、平成 18

年度は、初めに松江市職員から取り組むことにいたしました。そのうち、「まつエコ宣言」、「通勤でまつエコ」などの取り組みを行いまして、平成 21 年度に松江市「ノーマイカーウィーク」がスタートし、今年で 8 回目でございます。この間、バスの 100 円施策、参加事業所表彰制度の創設、秋の全国交通安全運動との連携などを通じまして、活動を行ってきたところでございます。

谷口先生のご講演の中でもご紹介をいただいておりますが、この 10 年間にわたる継続的な取り組みが、公共交通利用者の減少に歯止めをかけて、市内中心部の主要交差点の交通量や渋滞長が減少し、環境負荷の軽減などさまざまな効果として表れていると考えております。

ここからは、松江市が行う、モビリティ・マネジメントにつながる取り組み事例をご紹介します。まず「とってお得バス利用事業」でございます。これは、使用済みバスカードを活用した事例です。プリペイドのバスカードは、残高がゼロになってしまうとそのカード自体は役目を終了することになるのですが、松江市では、その使用済みバスカードをこの事業の協賛店に提示すると、商品代金の割引やワンドリンク無料などの特典を受けることができます。定期券購入者の方もこの事業の対象者としております。協賛店は、使用済みバスカードを受けとって何がいかというと、利用が増えることもありますけれども、この券面の金額が一定の金額に達すると、路線バスの車内広告を出せるという利点がございまして。利用者の方から使用済みカードを受け取って集め、バス事業者に渡すと、車内広告が打てることになっております。利用者、協賛店、バス事業者のそれぞれにメリットがある、Win-Win の制度でございます。

続きまして、「バスに乗ってみませんか事業」です。市内の市民の皆さんにお話を伺うと、案外バスに乗ったことがない方、乗り方が分からないという方がいらっしゃいます。そういう方に路線バス事業者の 3 社とコミュニティバスで、公民館、学校、商業施設などで、バスの乗り方の出前講座を開催しております。その際には、「バスでおでかけ地区マップ」を配布したり、1 カ月乗り放題のお試し定期券販売などの特典を設けて実施しております。平成 27 年度は 37 回開催いたしまして、約 1,500 人の方に参加をいただきました。これらの事業は、交通事業者、市民会議を中心とした取り組みでございます。

これ以外にも、モビリティ・マネジメントにつながる取り組みといたしまして、ご紹介したいものがございまして。松江市の NPO 法人プロジェクトゆうあいが行っ

ている取り組みで、代表的なものとして、バスの時刻表や路線図が掲載された『どこでもバスブック』を発行しております。これは、事業者を超えて利用者の立場で利用を分かりやすくするという事で、コミュニティバスを含む市内の全てのバス時刻が網羅されております。松江市では、転入者にこのバスブックを無償配布しているところがございます。

近年では、このバスブック以外にも、すごろくを作成して市内小学校で体験会を行うなど、次世代の公共交通利用の対象者となる子どもたちに、地元の公共交通に関心を持ってもらうという意味合いで活用しているところがございます。新聞にも取り上げられました。

以上、簡単でございますが、松江市のモビリティ・マネジメントの取り組みということで、「ノーマイカーウィーク」、その他のモビリティ・マネジメントに活用できるような制度、取り組みのご紹介をさせていただきました。ありがとうございました。

飯野：永田課長、ありがとうございました。

続きまして、神田担当次長、お願いします。

神田：オリエンタルコンサルタンツの神田です。

私は、「ノーマイカーウィーク」の第 1 回を立ち上げ、第 3 回までいろいろ携わらせていただきました。「ノーマイカーウィーク」は、平成 21 年に初めての実施となりましたが、その前も含めてお話いたします。

第 1 回の「ノーマイカーウィーク」は、平成 21 年の秋に実施いたしました。谷口先生と松江市の永田課長より平成 18 年から始まったというお話がありましたけれども、僕自身が、松江でモビリティ・マネジメントの取り組みに携わらせていただいたのは、平成 19 年からです。松江で公共交通利用促進、あるいは渋滞緩和の取り組みをやれと言われたときに、正直無理だと思いました。寒いし、当時は確か公共交通の状況も決して良い状態ではなくて、自分の記憶がずれているかもしれませんが、一畑電車の経営の話がありました。バスの利用者もどんどん減っていました。ものすごくシビアな時期だった記憶があります。

さらに、私自身も中山間地域の出身なので、普通「乗れ」と言われても乗らないなと思いました。でも、何とかしないといけないなど、すごいプレッシャーを受けながら、この業務をやり始めた記憶があります。

その中で、平成 19 年、20 年は、実は「ノーマイカーウィーク」の地ならしの時

期でした。松江市内の事業所の方々に、「こういう背景で、こういう取り組みをやりますから、ぜひともやり通してくれ」と声をかけました。絶対に断られるだろうなと思いましたが、案外、皆さん「市がやるんだったらやるよ」とおっしゃってくださって、これは結構いけるかもしれないと思いました。平成 19 年度は確か 12 社に声をかけさせていただいて、8 社から前向きな返事をいただきました。

これは、地方の都市としては意外な結果でした。それでいけるぞと思い始め、平成 20 年に数を広げていきました。「ノーマイカーウィーク」を行う前年で、50 弱の事業所に公共交通を利用する何らかの取り組む「まつエコ宣言」を出していただきました。それで、平成 21 年に「ノーマイカーウィーク」を行うことになりました。

実は平成 20 年にやるかという話もあったのですが、「待ってくれ」と止めた記憶があります。呼び掛けだけで、結果が見えず終わるかたちになってしまうのが嫌だなというのがありました。数が出る自信がありませんでした。

先ほど申し上げましたように、松江の公共交通は不便だという中で、話をしていると、「ノーマイカーウィーク」を通じて公共交通を利用しましょうということでした。市はバスを使ってほしい、国道事務所は渋滞を減らしたいということで、車を減らしてバスを使ってくださいという話にどうしてもなってしまうのですが、そこを一步引いて利用者の視点から考えると、バス・自転車を含めた車以外の部分の利用を提案してみたくなりました。もう 1 つ、「ノーマイカーウィーク」に懸けた思いは、一人一人が集まって大人数でやると、大きな力になることを示したかったというのがあります。

平成 21 年度に「いけるでしょう」と、言ったものの、本当に減るのかというプレッシャーにずっと苛まれていました。どうしたら減るのか、どこにどのように声をかけたら減るのか、と考えていました。そのときに、モビリティ・マネジメントを実施する中で、いかにバスの存在を知ってもらって（認知）、バスに乗ろうと思ってもらって（判断）、実際にやるぞ（行動）というプロセスを踏んで情報提供することが大切だろうと思っていました。「ノーマイカーウィーク」を実施するにあたっては、事前の広報をしっかりと打ち、「ノーマイカーウィーク」そのものを知ってもらいました。「判断」は、会社を通じて一人一人にやってやろうと思ってもらわないと減らないので、ちょっとずるいかなと思いつつ、会社を通じて半ば強制的にというものを織り交ぜながらやっていきました。時刻表やバスの路線図もお配りしま

して、この段階では「ノーマイカーウィーク」をとにかく呼び掛けました。

余談ですが、それまでに僕自身としても働き掛けていかないといけないなと思って、各事業所の方々に対して、車が 10 台減れば渋滞は 100m 短くなりますとずっと言っていました。だから、みんなでやったら渋滞が減ることをリアルに示さないといけないということが 1 つありました。

もう 1 つは、松江では航空写真で 3km の円を描くと平地がすぽっと収まってしまうので、自転車で大概行けてしまうのです。このときに、自転車が使えるという視点は、皆さん気が付かなかったと思います。ですから、自転車、バスも含めたトータルの交通手段で考えましょうねということを行っています。自転車も企画をする中でありました。当時、電動アシスト自転車が出始めた時期でして、これをモニター制度で貸し出すと非常に喜ばれました。あとで記録を見たら、1 日 10km 走っていた例もありました。

情報をいかに届けるかは、1 つのキーワードだったと思っています。こういう取り組みをされるときに、皆さん、市の広報誌やホームページに載せるのですが、これは誰に届くのかを落ち着いて整理しなければなりません。行政がホームページ、あるいはプレスリリースを出しても、市民の方が直接見ることはほとんどありません。新聞社の記者さんが書いてくださって、これを見るのでしょうか。新聞は誰が見ているのかなど、少し頭の整理をして、媒体ごとにメッセージを変えていきました。そういう細かなこともしていきました。

また、このときは記者発表をやたら打っています。ローカルな地域になればなるほど、地域の情報は取り上げてくださりやすい感じがあるので、「ノーマイカーウィーク」だけでも、地元紙の山陰中央新報さんはじめ、日経新聞にも確か出たかと思います。テレビにも出たり、結局 20 本ぐらいのメディアに出ました。ここまでやるとものすごく認知度が上がって行って、これだけ本当にやって良かったねというかたちが、内部にもありました。

一番初めのスライドに戻りますが、このままではどこかで限界が来るのを感じ始めて、第 3 回のときに、当時サティの駐車場で、バスを持ち込んでイベントをしました。車のほうが速いのに、無理やりバスに乗ってもらうことをやってしまうと、いつかは絶対に元に戻るはずです。そうすると、バスに乗って出掛けることによって、こういう遊び方や、暮らし方、ライフスタイルがあることを提案しなければならないと気が始めて、第 3 回で仕掛けています。そうしたかたちで今、7 回まで

いっていると思うのですが、手を変え品を変えて、それぞれのかたちで循環し、今の「ノーマイカーウィーク」があると思っています。

これは第 3 回のときで、市の交通局がバスをお借りして、親子連れを狙って、確かこれは学校を通じて案内をして「ノーマイカーウィーク」の周知を図ったものだと思いますが、バスを選択肢の 1 つに入れてもらい、あるいはバスを使った過ごし方を皆さんに良かったと感じてもらいました。

バスを押し付けるのではなく、バスを使った何かを提案していくのだという思いで、公共交通利用促進を、特に厳しい地域になればなるほど考えていかなければいけないと思っているところです。

飯野：ありがとうございます。

今、永田課長から話がありましたが、「ノーマイカーウィーク」という名称はこの準備段階で生まれました。それまでは、毎月 1 日、20 日でしたか。20 年住んでいる私でもよく覚えていないくらい「ノーマイカーデイ」というものは定着していませんでした。一人ひとりが自分の行動を見直すきっかけづくりをするのなら、1 週間のスパンで実施してみて、「何曜日ならできそうか」考えてもらうことが必要ではないかということで、「ノーマイカーウィーク」という取り組みを我々が考えました。そんな経緯を今、ふと思い出しました。

それと、当時サティ（現イオン松江店）で啓発イベントを実施する際もいろいろ議論がありました。特定の民間企業の会場を使って行政イベントを行うのは、エコひいきと言われる可能性を心配しました。それを避けることができたのは、「公共交通利用促進市民会議」という名称を使ったため、行政色が前面に出なかったからです。市民会議というヴェールによって、人々の関わり方に多様性を持たせることができたのもこのときの大きな収穫の一つでした。

では、続きまして、備北交通の実兼取締役営業部長、お願いします。

實兼：まずは、当社の紹介をさせていただいて、利用者のつなぎ留めに少しでも関わっているかなというところをご紹介します。

まず当社は、備北交通というバス会社でございます。会社の概要は掲載のとおりでございます。事業内容は、バス事業で、旅行業もありますが、乗合バスと、貸切バス、スクールバスのような特定輸送で 9 割以上を占めております。事業エリアは、中国地方の中心の庄原市、三次市、安芸高田市、一部島根県にも乗り入れをさせていただいています。かなり広大な地域ですが、域内人口は約 12 万人とかなり少な



い人口の中で営業を続けております。これは過去からの推移で、棒が営業収入で、折れ線が乗車人員の収入です。ご多分に漏れず、ずっと減少を続けているという現状でございます。

今実施している施策というのは大げさなものではないのですが、「バスパック」という既存の路線バスと地元の施設をパックにしたものです。裏を返せば、リスクのないコラボの営業となります。この辺りも、バスパックの 1 例でございます。

あとは、地元の商店街とコラボし、バスの利用に応じて一定区間でスタンプを押していきます。これが満タンになると、商店街で少し割引のサービスをするという、これもリスクのないものです。「おでかけカード」というスタンプカードです。これもあまりお金をかけないで、今あるもので、とにかく何かをやっていこうというのを基本に当社の考えでスタートしております。

今までの配布用の時刻表は、当社の場合は、各営業所管内で主要停留所の時刻表だけを配布していたのですけれども、バスマップを A3 版の裏表で、路線図、全停留所、運賃表、全停留所の時刻を路線ごとにつくって、地元配布しました。これは結果的に、お客さまもそうですけれども、社内的にも停留所の通過時刻が分かるようになりました。これも今あるもので宣伝をして、身近に感じていただくという事で、このスタイルに変えております。

これは、庄原赤十字病院という総合病院の 1 例です。病院の建て替えと病院の前の道路改良があったときに、バス停が正面玄関から 100m ぐらい離れるということで、いろいろ話をしました。それで、私もほかに例は知らないのですけれども、病院の正面玄関にバス停をつくっていただきました。正面玄関を出るとすぐにバスに乗れます。病院の待合所でバスを待っていただくことに対し、病院にもご協力をいただきました。こういう少しの利便性で、お客さまが離れずに乗っていただけるという事例です。

あとは、バスの乗り方教室です。これは自治振興区や地元の小学校の授業の一環としてやっていただくように働き掛けました。今はこのようなバスということを知っていただくというものです。乗っていただいて「きれいだ」という声も聞くのですが、このようなバスが走っていることを知っていただいていたという事は、私たちの営業努力が足りず、非常に反省です。これから勉強していかなくてはいけないことだと思っております。

以上が当社の今の営業です。今年は当社創業 70 周年になります。中山間地で、

なんとか営業を続けてきたのですけれども、これから諸先輩に怒られないように、80年、90年を続けていくために、いろいろな知恵を出していこうと思っておりますので、また、いろいろお知恵を貸していただきたいと思います。以上です。

飯野：ありがとうございました。

ここからは、ただいまの松江市の事例、備北交通の事例を踏まえまして、谷口先生、板東課長、北川課長にそれぞれ質問、あるいはコメントをいただきます。それでは、順番に谷口先生、よろしくお願いします。

谷口：いっぱい質問はあるのですけれども、適宜取捨選択をしてください。

板東さんからお聞きしたいのですけれども、財政部局はすごいと思います。公共交通にお金を出してくれるようになったのは画期的なのですが、どうやったら財政部局を「うん」と言わせることができるのでしょうか。

實兼さんは、プライベートツアーというチラシもいただいたのですが、私が今いるつくばの隣町の八郷は頑張っただけで同じようなことを考えています。PRをする場所がどうも悪いみたいで、なかなかお客さんが来ないようです。どこでPRをするのが一番良いのでしょうか。

神田さんのお話を聞いていて、僕も最初に神田さんの相談を受けたときに「無理だよな」と思ったのを思い出しました。懐かしかったです。けれども、松江でできたというのは、やはりすごいなと思います。当時、福山はNKK（日本鋼管）の大きい工場がありましたので、工場の担当者さんを「うん」と言わせれば、全社でやってくれるという裏付けがあったのですけれども、松江の場合は、小さい事業所さんばかりだったので、本当にできるのかなと心配でした。ただ、事務局サイドがすごく頑張られたのを、今、改めて見ていて、それが松江市さんのキャラとうまくかみ合っとうまくいったのだなと、今思いました。

質問は神田さんと永田さんに、次は何をしたらいいと思いますか。これは結構飽きます。僕も何か答えないといけないと思っています。それは、先ほどの話で、ちょっと飛ばした部分がありますので、もう一度もし僕に順番が回ってきたら、お話しします。

以上でございます。

飯野：ありがとうございます。板東さん、お願いします。

板東：財政部局をどう説得しているかという話は、実は3、4年前に、高松でESTセミナーを開催したときに、谷口先生にこういうお話をさせていただきました。ヨーロッパで

一般財源に占める公共交通のお金は、福祉的な要素が多く 10%ぐらい占めているそうです。その当時、高松市で試算すると 0.1%ぐらいでした。それをたまたま政策部長が聞いていまして、「0.1%なんか話にならん。1%ぐらいいくように市長に話をしてみよう。その分は、公共交通の利用を伸ばそう」ということでした。

枠は決まっているので、当然道路整備はやらないといけないということで、そこへ理論武装して、公共交通の利用を促進する道路整備はやるけれども、逆に高規格道路みたいなものをばんと作って公共交通の利用をいくらやっても根こそぎ持っていかれるようなところは、抑えていこうというものでした。私も道路局の交通ネットワークについて経験がありますので、そのあたりはうまく説得しました。ただ、高齢者の半額の 1 億円とかはもう駄目だと既に言われていたり、これから財政難はあるかもしれませんが、医療や何かで地域の活性化につながると考えています。

飯野：ありがとうございます。

實兼：私へのご質問は、PR ということでした。正直に言いまして、当社だけだと思うのですが、非常に PR が下手なのです。お金を掛ければどんなこともできると思いますが、いかにお金を掛けずに、となると、まず考えたのが、新聞の地元支局へ記事をお願いすることでした。バスということになると、企業の宣伝になるので、地元の施設も含めながら、いかに上手に記事にしてもらおうかです。広告ではなかなか見てもらえないので、それを徹底的に取り組みました。記事になると全体的に見ただけかというところがありました。

それから、実際の利用者が来ていただければ、その方々がまた PR をしてくれます。少しずつ増やし細々とやっております。

神田：次に何をやったらいいかというまた難しい質問ですが、個人的にも、企業に働き掛けて通勤をしていただくスタイルが飽和している時期と感じています。谷口先生にご講演をいただいたように、やはり都市計画で、都心に人がいっぱい集まってくるものの影響は、ものすごく大きいはずですが。言い換えれば、地域の真ん中にお店を構えていらっしゃる商店の方々にもメリットがあるはずですが。

「ノーマイカーウィーク」期間中に街中に出てきてくだされば、ビール 1 杯プレゼントとかいうようなかたちで、直接公共交通は使わないけれども、街中に出ることを応援します。事業者からすると、「ノーマイカーウィーク」の場を通じて、新たなお客さんを獲得するという Win-Win の関係が必要な気がします。そういった

かたちで、公共交通に乗ることによって、何か恩恵を感じるなどの、いろいろなかたちの参加を考えていってもいいと思います。

飯野：永田さん、いかがですか。

永田：私も、谷口先生から次にやるべきことをご質問いただいておりますが、今まではソフト面も含めて、利用促進のためにご協力もいただいて、いろいろなことをやってきました。今後の話は、先ほど神田さんも、まちづくりとおっしゃいましたが、私が勝手にこのようなことを言うと叱られますが、特に市内の路線バスは 10 年たつて、お店も変わり、病院等も新しくなり、道路も整備されてきましたが、従前の路線とほぼ変わらずに、循環しています。根本的にバスの価値を高める取り組みが、今後は必要になると思っています。それは利便がもっと良くなることにも通じるのですけれども、バスが便利というそのものの価値を共有する必要があると思います。

飯野：ありがとうございます。では、北川さん、お願いします。

北川：質問をしてもよろしいでしょうか。

板東課長のお話をお聞きしまして、国土交通省よりもよほど部局内の融合が進んでいると感じたところでございます。予算の件は、私も心に留めて、ことあるごとに言っていきたいと思います。

板東課長に質問がございます。先ほどの鉄道とバスの役割分担を今後進めていくというお話は、一般的には市の中心部に行く路線がドル箱になろうかと思うのですけれども、役割分担をした場合に、バスがどうやって収支を維持していくとお考えでしょうか。

また、道路整備のお話が先ほど谷口先生からもありましたが、道路というのはなかなか特殊な世界だと思っていまして、やらないことを決めるのはかなり強い意志決定だと思います。どうやって合意形成をされているのかをお伺いできればと思います。

飯野：坂東さん、ぜひコメントをお願いします。

坂東：バスは、全ての路線ではないのですけれども、一般的に運行経費の 20 分の 9 は行政が何らかのかたちで支えて、その残りを民間の事業者が負担しています。私どもは、その 20 分の 9 を支えるのですが、そこをできるだけ減らしていくようにやっ  
ていこうと思っています。

そのための初めの仕掛けに投資をしないといけません。バス路線をいじるとか、そういうところに事業者はすごくリスクを持っています。路線そのものをいじるこ

とによって、お客さんが離れていってしまうので、事業者は絶対に踏み切りません。いじるところは、行政がイニシャルとして持ってあげないと、アクションを事業者は起こせないのです。そのうえで、実証実験として便数などをこういうふうにやってみませんか。実証実験も国の補助がありますので、それで極力赤字が出ないようにします。ルートをどう決めるかは、地域のニーズに合うように、ある程度業者がしっかり組み立てていかないといけないと思います。

北川：道路関係の取捨選択の意思決定は、どのように部局内でされているのですか。

板東：私どもは、政策に関し仕事をしています。高松市は、交通政策や土地利用を都市計画ではなく政策で行っています。政策のほうが権限を持っていますので、ある意味、道路をこういうふうにしていくべきということで、全庁的な意志決定をしています。

でも、データは出します。パーソントリップを調査していますので、この道路を改良すれば、公共交通の利用分担はこうなります。これだけお金を掛けても無駄です。この道路を整備するよりは、こっちの駅にアクセスをするバイパスを整備したほうが有効であるということを見てみます。そう言うと整備局はぐうの音も出ないので、やめていきましょうとなります。

市長も、副市長は国土交通省から来ていますので、ねじ込むようなことをやっています。

飯野：私も1つ質問があります。自治体の場合、一般にバスや道路は都市計画部局が主導するのが一般的ですが、高松市ではなぜ、そこを政策部局が統括をすることになったのでしょうか。

板東：交通政策というのは、基本的に土地利用、まちづくりともう表裏一体のところがあります。僕も、土木で都市計画をやっていますが、そこを整備局が主導でやると、どうしても用地交渉があるからできないとか、地権者のせいだと、先送りしていくのです。これは悪い癖です。できなくても、地元地権者がどうだとかで、結局、公共交通は二の次です。道路のほうが金が下りてくるとか、議員さんから言われているなどで、市長が思うまちづくりは、政策主導でないとできないと市長が考えて、7、8年前に政策に移してきました。そこに関しては、政策のほうが圧倒的に力が強いのです。かといって、ハード整備をしていったらいいということではないのですけれども、そういう構図です。

飯野：ただ今のご指摘で重要な点は、交通まちづくりを考える際に、地権者は重要な利害関係者だということです。その利害関係者がどういう方向を向くかによって、まち

づくりの方向性は全く変わってくるのです。私は以前、中活（中心市街地活性化基本計画）の仕事をやったのですが、中心商店街がなぜ寂れていくかといった際に一番大きい問題は、地権者の皆さんが土地や建物を自ら有効活用して価値を上げようと思っていないことでした。価値が上がれば固定資産税も増えますが、実入りはそれ以上に上がります。仮に、売却する場合でも高く売れます。当たり前のことですが、土地の利用価値をなぜ高めようとしないのかと、私は関わっていて不思議だったものです。

交通まちづくりにおいても中心エリアで密度の高い土地利用ができれば、そこが収益を生み出します。まちにとっては固定資産税収が上がりますから、その税収を今度は周辺部の整備に充てることも十分可能になるわけです。ですからみんなでもっと土地の価値を上げるように戦略を立てるのです。その際、土木の関係部局がやっていると難しいので、政策部局がきちんと全体像を説明しながら、そしてデータの裏付けをもって進める必要があります。

地域の自治体の職員の皆さんにとって、高松市の事例はとても重要な示唆だと思いますので、ぜひ持ち帰って首長を説得してもらえると嬉しいです。

そうしましたら、シンポジウムの時間も限られておりますので、2 周目は各パネリストの皆さんから、これまでの事例、あるいは、ほかの地域の事例でも結構ですが、ご紹介いただきながら、今後の人口減少社会に負けない交通まちづくりに向けて、こんなアイデアがある、あるいは、こういうことをやってみたらどうかなど、お話いただけると助かります。

その後、大勢の方がご来場くださっておりますので、自分の自治体ではこうした問題を抱えているけれども、どうアプローチをしたらいいのかなどについて質問をしたいと思います。

谷口：すみません。人にだけ難しい質問をして、自分は答えていませんでした。

アイデアというかどうかは分からないのですが、時代が変わってきているので、時代を追い掛けるのではなく、先回りしないといけないところがあると思っています。

時間がなくて、スライドでは説明をしなかったのですが、お手元の冊子の下に 32 ページの上に、真ん中に黒い人が立っている絵があります。今、日本で若い人が外

に出なくなっているのです。外出率が減ってきていて、車を利用するかどうかという以前に、まず外に出なくなっているのです。ネットをやっていたりするので。そういう問題が 1 つあります。

もう 1 つは、スマホやネットでまちの情報を見ると、「うちのお店に来てください」という情報があります。一番極端な例は、東海道線の便利な JR 川崎駅にくっついた川崎アゼリアという地下街があるのですが、そのサイトを見ると、無料の駐車場がありますので、ぜひ自動車でお越しくださいと書いてあるのです。今まで、紙で配って、事業者さんにこうやってくださいとモビリティ・マネジメントを取り組んでいたのですけれども、スマホベースで、モビリティ・マネジメントをやらなはいけません。

もっと言うと、スマホ上に情報を出す側が、公共交通の利用や、街中に出るよう配慮をして広告を出しているかを、きちんと洗ったほうが良い状況になっています。統計分析をしますと、公共交通の情報の出し方にポイントがあることが分かります。例えば、公共交通を使い、所要何分で来られますという情報は、あまり公共交通の選択には役に立っていないのです。そうではなくて、駅からの徒歩マップが大きく載っているとか、公共交通を利用してくださいということが最初に来ているなどで、どうやら利用促進が増えそうなのです。松江ではバスが使えるところと、使えないところがあると思いますので、ネットベースでのやり方はもうちょっとアプローチできると思っています。

飯野：ありがとうございます。では、板東さん、お願いします。

板東：最近取り組んだことで良かったことがあります。県の中央病院が新しくできまして、中央病院にはバスで行くのですが、待合室の薬局の番号が出る横の電光掲示板で、バスは次に何分に出るという取り組みを実施もらいました。それが待合いの患者さんに非常に評判が良いのです。ちょっとしたことなのですが、病院でバスの運行情報を提供するというものです。少し情報を出すことによって、病院で待っている方へのサービスが向上したというお話がありました。

行政や交通事業者が行っていると、どうしても自分たちの目線で、気付かないところがあります。今、谷口先生も言われていましたように、利用者目線、市民の目線でどういうことができるかです。そのためには、今、ネットとか、SNS とか、いろいろな機会がありますけれども、利用者の声を聞くということです。

バス停の案内表示などは、業者は業者の型にはまってしまうのですが、それが必

ずしも利用者のニーズに合っているかという、そうではないということが多々聞きます。これからハード整備、ソフト整備をいろいろやっていかなければいけないのですけれども、利用者目線で意見を聞くということです。そういった機会は、ネットやモニタリングがあります。そういうことを地道に続けていく必要があると思っています。

飯野：ありがとうございます。實兼さん、お願いします。

實兼：なかなかアイデアはないのですが、当社のエリアでは、今日のテーマの「人口減少社会に負けない」に、実際に負けている気がします。

先に断っておきますけれども、松江市さんや高松市さんには当てはまらないと思います。当社のエリアの関係する自治体とお話ししているのは、すごい山間部ではあるけれども、いろいろなモードの交通があることです。バスや乗合タクシー、NPO が運営している乗合タクシーです。時間的にはかぶっていないのですけれども、面的にはほぼかぶっています。乗合タクシーになりますと運賃も安いですし、市がてこ入れをされています。こうなってくると、公共交通の事業者が消滅していきます。

特に当社のエリアでは、タクシー事業者が存在しない旧市町が多くあります。本来、公共交通には何が必要なのかを、もう一度整理をして、必要なモードに絞って持続できる方法でやっていきましょう。これは、当社でいうところはバスですけれども、バスだけではないのです。ニーズによっては乗合タクシーなど、小さいものであっていいと思うのです。そういうものをやらないと、いずれバスやタクシーがなくなると、お年寄り福祉車両が使えなくなるよと話しています。当たり障りがあると失礼ですけれども、救急車しか使えなくなるよということも言いながら、話をしているような状況です。

いい案ではないのですけれども、そういうことを考えております。

飯野：今ご発言いただいた点は極めて重要です。中山間地を調査していますと、そもそも交通サービスの供給体制が限界に来ているという事例が出始めています。全てを行政で対応するのは無理な話で、今ある民間事業者にいかにか頑張ってもらうか。そのための体制づくりが重要になると思います。

ところが一つの例として、行政が支援した交通手段と民間タクシーとの競合という問題が出てきます。そこをうまくまとめていくことが大きな課題になると思うのです。民間事業者の立場から見た場合、誰が最初に声をあげると、民間事業者も参



加しやすく、住民や行政も支援がしやすい仕組みになるとお考えでしょうか。

實兼：非常に難しい質問で答えにくいのですが、例えば、事業者が言うと、事業者のエゴに捉えられかねません。そうすると、住民の方から声が出るのが一番いいのですが、こうゆうもの（交通）があつたらいいのではなく、こういう交通体系が最低限必要というものを首長さんの決断で、トップの判断で、こういう交通体系が最低限必要というのを、高松市さんのように判断してもらうのが一番スムーズだと考えます。

飯野：貴重なご意見をありがとうございます。本当にその部分は重要です。私はこの週末に飯南町谷地区という人口 500 人程度の地区が行っている自治会輸送の調査をしていました。ちょうどその日の夜に「NHK スペシャル縮小ニッポンの衝撃」という番組でその取り組みが紹介されました。この地区の強みは、住民相互の信頼関係が非常に強く、自治会輸送の利用者もサービスを供給する側も、お互いが成り立つようにまず相手のことを考えるのです。利用者はバス事業がどうやったら継続できるかを考えますし（コストがかからないよう一便当たりの利用者数を増やすように）、バス事業者も住民の皆さんの生活を支え続けるにはどうしたらよいかを考えます。お互いに相手の立場に立った運営の仕方をしています。その結果、人口が極めて少ない地域ではありますが、住民の移動手段がかるうじて維持されているという気がしました。そしてそこに行政が今後どう関わつたらいいかというあたりが、地域交通の持続可能にとって大きな課題になるかなと思いました。

神田さん、お願いします。

神田：2つ申し上げます。

1つは、過疎地に行けば行くほど、輸送の運賃も含めて、もう少しフレキシブルにしてもいいと思いました。例えば、先日とある地域でのコミュニティバスを含めた交通体系を整える検討を行いました。よくあるパターンは、月曜日から土曜日は運行し、日曜日はお休みという形態です。日曜日の朝に子どもが部活動で学校に行かなければいけないけれども、遠いし、自分も仕事があるというときに、交通手段がないので行けないというケースがあります。車1台でいくらのような金額が固定されたタクシーのような形態で、4人乗って割り勘のような運賃設定がもしあれば、1人の運賃としては高いかもしれないけれども、仕事があつて送っていけない保護者からすると、価値がある運賃かもしれないという可能性もあります。そうすると、交通が保証されているという中での柔軟な運賃制度はあるのかなと。これは地域の

生活路線を見ている中で感じたところです。改正すべきことが多過ぎるような気がするので、簡単には実現しないかと思えますけれども、それが 1 つです。

もう 1 つ思っているのは、地方の公共交通は便数が少ないところはあるのですが、一方で、研究でツアーを考えると、バスで行くツアーは大体どこどこに集合して、1 台のバスに乗って行きます。これを路線バスに変えると、日ごろ走っているバス路線ですから、リスクは少ない。もう 1 つは、もうちょっとこの地域に滞在して 1 杯飲んで帰りたいとすると、1 時間に 1 本しか走っていない路線でも、1 本後に遅らせることができます。それも含めてバスの使い方をいかに提案するのかという点で、特に地方だとバス路線が分かりません。どこに行けるのかも分かりません。そういう中で情報のまとめ方は、アナログもデジタルも含めて可能性があると思っています。

飯野：ありがとうございます。使い方の提案は大事です。やはり 1 杯呑んでも公共交通で帰れるまちはいいですね。仕事であった嫌なことを家に持ち込むのではなく、仕事帰りに飲みや街に落として帰るとするのは、素敵なまちだと個人的には思っています。もっとも私は呑まないで、全部持って帰っているタイプなのであまり良くないなと思っています。

今、神田さんから面白い質問が出ましたので、北川さん、もし答えられることがあれば、お願いします。

北川：乗合タクシーではなく、1 人か 2 人で料金を変えるものですか。

神田：乗合タクシーは、1 人当たりの運賃が決まっていると思いますが、それはたぶん運営すると持たないと思っています。ですから、1 人なら 1000 円、2 人なら 500 円と変わっていくということです。

北川：すみません。現状で答えられることはないです。

確かにコミュニティバスは日曜日に走っていないことが多いとは、私も感じています。そういうときは、ご家族が誰か運んでくれるからとか、または病院が休みだからという前提だと思うのです。例えば、タクシー会社が存在しない地域で日曜日だけタクシー会社と町が契約をして、タクシーを持っていくとか、何らか予約制になるかもしれないですが、タクシーを規則的に走らせることは可能だと思います。ただ運賃は、おっしゃるとおりまだ難しいです。

飯野：実態に合わせて「道路運送法」や「旅客運送法」の見直しを行うといった動きは国の方ではまだ見られないのでしょうか。

北川：おそらく。まだ具体的話はないですが、中国運輸局としての問題意識はあります。

最近出た情報で、中国は、全国の中でもブロックで見ると、限界集落が多いという話もありますので、過疎地のタクシーを営業されている方がどういう問題を持っておられるのかについて、情報を集め始めているところです。

飯野：ぜひ進めてください。神田さんがおっしゃったように、移動が保障されているということが、地域で生活する大前提となりますので、それをベースに制度設計をしていただけると嬉しいです。

では、永田さんお願いします。

永田：皆さんがおっしゃるとおりだと思っております。行政の立場から、自戒の念を込めた発言となります。行政で長らく仕事をしておりまして、つい物事を画一的に見てしまうところが出てしまい、反省しております。松江市には、路線バスがあり、コミュニティバスが 13 地区走っております。その運行形態がどうあるべきかという議論は、10 年間していますが、あまり具体的には出されておりました。コミュニティバスをどういう形態で走らせたらいいいのかも含めて、利用者の実態を踏まえて見直していかなければいけません。

公共交通に関しては、先ほど価値を高めると言いましたが、地方の路線バス等は、表示があるものの、いつ来るのかは不安になります。何分には来るはずだけれども、5 分待っても来ないとなりますと、もう出てしまったのか、まだ来ないのか、混んでいるのかということが分かりません。そういうところをダイヤでサポートができるのか、情報を利用者の方に伝えられるようにすることが必要だと思います。

そういうことで、公共交通の利便性、安心感が生まれて、選んでいただけるようになるとは思っています。

飯野：ありがとうございます。永田さんに 1 つお聞きします。松江ではもちろん住民も利用しますが、ここは観光地です。観光客に対して、何か対策はありますか。

永田：十分ではないという反省の念も込めておりますけれど、路線バスで国宝松江城に行くには、どうすればいいのかということが、最近特に言われております。このバスに乗ると松江城に行くということを、JR 松江駅で示していないので、観光サイドといろいろと相談をしているところです。例えば「松江城前」という名前のバス停が実はございません。来訪者の方に、このバスに乗ると、目的地にすぐに行けるとか、この路線のこのバスが必ずそこに行くという安心感を含めて、具体的に表示をしてご利用いただけるような環境整備をするというのが大事だと思います。

飯野：ありがとうございます。確かに高齢者の方に聞いてみると、バスに乗らない一番の理由を「不安だから」、「よく分からない」と言うのです。お金がいくらかかるか分からないし、どこに行くのかバスの表示だけではよく分からない、目的地の近くのバス停がどこかも分からないのです。その不安をどう払拭できるかが、今後重要かもしれません。

最後に、北川さんからお願いします。

北川：大きく 2 点あります。1 つは、地域、住民、行政と、交通を担う事業者さんとのコミュニケーションというのが、もしかしたら、これまで十分やられていなかったのかもしれないと感じています。私がお聞きする中でも、行政の方が交通事業者さんとどうコミュニケーションをとったらいかが分からないと言われる方もいらっしゃいます。おそらく、事業者さんの中でも、行政が何を考えているのか分からないということが、これまで非常に多かったと思います。

そういうことを解消するためにつくった制度が、「地域公共交通網形成計画」、「地域公共交通再編実施計画」なのです。行政がこういうことをやりたいという案をつくって、これをどう実現していくかという仕組みはできているのですが、それを実現するために、これからどんどんやっていかなければいけないのだろうと感じております。ですから、先ほどおっしゃっていたように、複数のモードがあり、それをどうまとめていくのかが非常に大きな問題です。例えば、スクールバス、福祉車両、路線バス、デマンドバスというものが、目的はそれぞれ別ですけれども、最終的に人を運ぶという大枠では同じで、それをまとめていかなければいけない状況になっている地域が多いと思います。まとめて、ミニマムなものを維持していくことが、今後重要になっていくと考えています。

また情報の話です。私は 4 月に広島に引っ越してきました、車を持っていないので、公共交通でどこまで行けるかということにチャレンジしています。運輸局職員の中でも、公共交通に乗っている自負はあるのですが、地域でバスに乗ろうと思うとかなりつらいです。

先ほど神田さんがおっしゃったように、1 時間遅らせて呑みたいのですが、バスが 3 時間に 1 本では、なかなかそういうわけにもいかなく、取りあえず終点まで行ってまた戻ります。この人は一体何をしているのだろうと思われるようなことをやっています。

例えば、観光情報を、自治体または事業者さんから発信されるときに、公共交通

でどうやって行けるかということに全く触れていないことが多いです。路線バスの維持にも、観光客は多少貢献があると思いますので、どうやったらそこに行けるのかという公共交通情報を必ず一緒に出していただくことで、多少変わってくると思います。公共交通が、何時間に何本あるかというのが分かると、より良いと思います。

また、最後に飯野先生がおっしゃった、バスへの不安をどうやったら払拭できるのかを最近ずっと考えているのですが、鉄道はあまり不安を感じないと思うのです。鉄道に感じられないのに、なぜバスには感じるのでしょうか。その心理的なところが解消できれば、もう少しバスに乗れると思います。

私が思うにバスはマニアックです。バス停の名称を、例えば、グーグルマップで調べても、会社さんによって多少違いますが、バス停では出てこないことが多いです。また、地名とバス停の名前も違うので、そもそもヒットすらしなことが多いのです。そして、地図上でバスのルートが見えないということも原因かと思っています。また鉄道オタと呼ばれる方のように、バスオタという方がもっと一般化されれば、バスが市民権をもっと得ていくのかなと最近感じております。すみません。雑ぱくですが以上です。

飯野：確かに鉄道はあまり不安を感じないけれども、バスは不安を感じます。これは1度研究してみる価値がありそうです。

最初のコミュニケーションの件ですけれども、コミュニケーションをどう図るかという点で、板東さんと、實兼さんに伺います。コミュニケーションで工夫している点、あるいは、やってはいけないアプローチの仕方、逆に思わずのってしまいそうなアプローチの仕方などご経験があれば、お伺いしたいです。

コンサルとして、いろいろなことをされている神田さんには、全国でうまく実施している事例があればご紹介いただけると嬉しいです。

板東さん、いかがでしょうか。

板東：高松市では、平成 22 年に「総合都市計画」を策定してしまして、それ以前から、国の地域公共交通会議に代わる「交通協議会」を開催しているのですけれども、そういうことをずっとやっています。条例をつくるのも、実際にそのメンバーを持ってきているというのはあります。

ただ、事業者さんはプラスアルファの話でないと、なかなかのってこれないのです。1つルートを変えるにしても、全部負担になりますから。そこは行政がある

程度、事業者にかかる部分は支えます。逆に、行政にもそういう補償制度があるということでのってくる。国に制度を用意していただいても、うちの若い衆は制度があることも知らないのです。行政は情報を取ってきて、補助を使える金があるので一緒にのりませんか、事業者と話ができるようにする。事業者さんも、それなら何とか協力しないといけないと。

条例が平成 22 年にできた後はうまくやっているので、そういったものをしっかりと利用して取り組み、バス路線が赤字路線だったのを 3 つまとめたとかいうことも、その中で生まれてきています。それが 1 つの参考としてあると思います。

飯野：ありがとうございます。

實兼：今日は、当社の関係の自治体がいらっしゃらないという前提で話をしてしまいました。正直言いまして、話すことがちぐはぐだとは思っていません。先ほど言われましたように、プラスアルファという部分が非常に変えにくいというのは、私も感じますし、逆に行政に提案しても、行政の担当の方自体が変化を好みません。私は今の仕事を何十年も携わっていますが、行政の担当の方は定期的に異動されますし、将来的なある程度のスパンの中での交通計画での着点ですが、今の状況の維持と見受けられます。

ですから、中国運輸局については、当社から提案をしますが、それができる場合、できない場合というのがあります。協議会でも、バス事業者は多く存在しないので、当社の計画をそのまま提案するというので、一方通行になりがちです。

飯野：それが実態だと思います。先ほど話がありましたように、市や市長がどういう方向性でまちづくりを考えているかという青写真があり、それにしたがって、どういう手順で進めるのかがはっきりしていないと、お互いに不幸になります。そのあたりを、神田さんから、もし良い事例があれば、お願いします。

神田：さらっと頭をめぐらした中で、ベストかどうかはよく分からないのですが、自分自身が携わった中で、これはいいと思ったのは、京都市の西京区です。京都駅から西に 10km ぐらいのところ。自治会がバスを増やせとか、ここに路線を引けという要望は、市に上がることはよくあることなのですが、それではなかなか実現しません。それをずっと断り続けていたのですが、1 回話し合いの場を持ちましょうと、区役所と自治会と、交通事業者 3 者でディスカッションの場を持ちました。バスをどういう使い方をしたいとか、終バスがもう 5 分が遅ければ、大阪から来る電車につながって大阪滞在時間が 15 分延びるなどという話をし、そうい

ニーズがあるのなら、次のダイヤ改正でちょっと触りますと。一方で、増便してくれというのは、試験的にこの期間だけ増やしますが、3年ぐらいをめどに、成果が出なければ元に戻すということを制度化して、実際にそれを運用しました。一番良かったのは、話し合いの場を持って、お互いにニーズを確認したことが大きいと思います。

利用者は増加しています。特に地域のバス路線というときは、いかに地域にお住まいの方に情報を届けていくのが大切です。特に自治会などの地域組織が強いところは、回覧板とか、町会長の文書みたいなツールを持っているので、それを通じて何回も情報を周知してもらいました。きれいなポスターとかではなく、自治会長さんから、バスが増えます、みんなで乗りましょうとか、月に1回は乗るのを目標にして使い方を考えてみてくださいというようなことを周知してもらっています。そういうことをやってきて、1年ぐらいで、利用者は2割増えたりするのです。

飯野：先ほど、谷口先生のご講演の中にあつたソーシャル・キャピタルです。交通まちづくりというやり方を通じて、地域をより強くしていくということです。ですから、バスを残そう、バスを走らそうという1つの目標のために、地域が一致団結することによって、社会関係資本が逆に構築されていきます。そういう作業が、これから先も我々にとっても重要だという気がします。ありがとうございます。

そうしますと、フロアから質問があれば、今日いるパネリストにお答えいただきたいと思います。お名前と所属を言っていていただいて、どの方への質問かもお願いします。

会場 1：関西から、今日初めて参加させていただいております、ハタナカと申します。高松市さんにお尋ねしたいのですが、以前、高松に伺ったときに公共交通利用促進施策をしていたと思います。一定金額の買い物をすれば帰りの切符がもらえるというような取り組みをされていたと思うのですが、まだこれはされていますか。運営主体がどうなっているのかとか、もし差し支えなければ、どのような料金のやりくりのスキームになっているのかを教えてくださいとありがたいです。よろしく申し上げます。

板東：不確定かもしれませんが、丸亀町の商店街などで、街中で買いものをすれば、帰りにそのお店が、公共交通のお帰りの切符を配っているところがあります。それは商店街の組合がやっています。例えば、商店街のお店で2000円以上買います。切符は紙で、使わなければごみになりますので、使ったらそれで精算をします。切

符の裏に各お店のハンコを押していますので、そのお店に請求がいきます。そのことかは、分からないのですけれども、行政でその補てんをしている話はないです。

飯野：よろしいでしょうか。ほかに。せつかく県内の各自治体から、担当者の皆さんがいらっしゃっていますので、今、自分のところで、こんなことで困っているけれども、この問題はどうか考えたらいいのだろうかということを知るチャンスです。いかがですか。

会場 2：興味本位で聞かさせていただいて恐縮ですけれども、松江市の政策部の仕事をしております。私も 3 年前に関西から任期付で来た人間です。

今日の議論の中で、公共交通に乗るのと、自動車を利用するのと、どっちが損か得かという議論があまり出ていませんでした。関西からここに来て、駐車場の便が悪いから増やすとか、車中心のイメージのことをされると感じます。例えば、松江市の市立病院はある程度の駐車場が準備されていて、非常に安いコストで駐車ができます。車で来ることによって、それなりのコストがかかるので、公共交通を使ったほうが時間はかかるけれども得だというような、損得勘定を交えたような政策というのは、やはり難しいものなのではないでしょうか。

飯野：アメとムチではないですけれども、公共交通を利用促進するために、どういうやり方があるかということに関わりますが、どうでしょう。どなたにお答えいただけますか。

会場 2：松江市の事情を一番よく知っておられる飯野先生をお願いします。

飯野：まさかコーディネーターに質問があるとは思いませんでした。

私が市民会議に関わっている中で考えていることの 1 つに、あまり極端な損得論はしたくないと思っています。もちろん情報は提供する必要があるかもしれないのですが、考えるのは、やはり住民自身だろうと、私個人はと思っています。

もちろん、ある程度損得といった部分も必要なのでしょうけれども、むしろ公共交通を維持することによって、地域社会の持続可能性がどの程度高まるのかを住民の皆さんに考えてもらうような情報提供を、私の立場ではしようかなと思っています。

私の中にも損得はあります。しかしそれをほかの人に無理に押し付けることは基本的にはしません。答えになりませんか。

もっと言うと、コストをどう出すかというのも、正直難しい部分があります。個人的な損得の問題と、地域社会としての損得の問題があります。私自身としては、



やはり地域社会の損得の問題をできるだけ皆さんに訴えかけたいと思います。

ただ、その結果、個人が動くかどうかという問題になってくると、個人的なベースでの損得論になるのは分かります。そこは、我々が社会としての損得をどう考えるかを重要視してもらうために、私としては活動してきたいと思っています。

会場 2：私は、民から来ている人間ですので、実質、市民の皆さんの行動の意思決定をするときに、コストと時間というのは非常に大きなファクターになるわけですから、理想論で公共交通をどうするかだけでは解決しないと思います。先ほど、市立病院の事例を出させていただいたのですが、恐らく今のお客さんの最大の目的地は大きな公立病院ではないでしょうか。公立病院がバスターミナル的な一部として、そこに中心があるようなダイヤが組まれています。そのことによって、車で来るよりも、公共交通で来たほうがコストも安いし、便利がいいというかたちを少しずつでもつくりたい。維持しなければならないとかだけでは、やはり難しいのではないかと思います。そこもきれいごとではなく、それなりに考慮しながら、市民の皆さんの行動をどうするのかというのが大事なことはないかと思っています。これは意見です。

飯野：とても大事なご指摘だと思います。1 つだけ言い訳をさせていただきます。我々もバスの状況調査とかをしておりますが、実は市民病院はあまり結節点にはなっていないということが、データの的にも出ているのです。

ご承知のように、現在紹介状がないと市民病院には行けません。そのため市民病院へ公共交通で行く人は非常に少ないのです。公共交通を考えるときに、立地適性の問題は重要です。住民の皆さんが公共交通を使って、普段どういうところに行こうとしているのか、あるいはどういうところに行きたいのかということ、現在、調査をしています。それによって、路線の再編などを考えていこうということでも取り組んでいます。

ほかにいかがでしょうか。

会場 3：先ほども紹介していただきました、NPO 法人プロジェクトゆうあいのアオキといいます。よろしくお願いいたします。

ゆうあいでは、以前より松江駅にバスサインというバスの時刻表を駅に貼り出していたのですが、松江駅から改装のため外さしてくれと言われて外しました。それに対して、お客さまから「ゆうあいさんがやってくれたのに、なんで外したんだ」とご意見をたくさんいただいているのですが、JR さんにはきいてもら

えず、貼りだしを検討していただくこともないです。これをどうにかできないかと、私も言っているのですけれども、市の関係の皆さんの責任は、ゆうあいのやっているバス貼りだしの件も含めて、どのようにお考えになっているかを知りたいです。

飯野：せっかく市民が自主的に頑張っているのに、なぜそれを市が応援してくれないんだという悲痛な叫びなのですけれども。

永田：ご指摘に点に関しましては、市も話は伺っております。市としても、「あれは必要なもので、JR にも引き続きお願いをしたい」と申し上げたのですが、改札から出て出入り口に貼るのがいけないということで外されました。JR さんには、JR を利用した後に皆さんが交通結節線としてバスを利用されるところを、もうちょっとご理解いただきたいと思っていたのですが、実際には、市民の皆さんの利便が今よろしくないと思っております。

それに代わるものをどうするかと、今、検討をしております。利用者の立場に立つと、目的地に、どこに行ったら何分後にバスがあるとか、今すぐに行けばバスがあるというのが、一目瞭然で分かりますし、バス事業者にとっても利用者を確保できます。市営バス、一畑バス、日ノ丸バスの 3 社がありますが、利用者側からすると、バスという言葉で包括されて、利用につながる事なので、非常にいいことだと思っています。

今、ただちに復活させることについては、調整中としか、今は申し上げられません。申し訳ないのですけれども、必要なものであって、大変利便が図られて、市民の利用者の皆さんに役立っていると十分認識しております。どうかしないといけないと思っているところがございます。お答えとしては不十分だと思いますけれども、そういう状況でございます。

会場 3：ありがとうございます。

あと 1 点だけ聞かせてもらいたいのですけれども、子どもたちのバス利用について、平日は、子どもたちは学校などで使わない子どもが多いです。土日ショッピングモールへ行ったりするのに使う子どもが多いです。その子たちに聞くと、友達と遊ぶので結構遅くなるけれども、平日よりもバスが少ないから困るという話です。次世代を担う子どもたちのために、バスを利用できる策はないものなのかというのがあります。そこをお答えいただくと助かります。

飯野：夏休みなどに、子どもたちが外出しやすいようにというのは、松江市さんでもやっておられますね。休日の子どもたちの活動をサポートするようなバスの取り組みを、

どなたかご存じでしょうか。意外と盲点だったかもしれません。

不明：親子は幾つかありそうです。

飯野：親子はありますね。これについては、今後の課題として持ち帰らせていただきます。

ありがとうございます。

そうしますと、そろそろ時間も終盤に差し掛かってまいりましたので、最後に各パネリストの皆さんから、本日のパネルディスカッションの検討を踏まえて、少しだ言い足りなかったことや、ご参加くださった皆さまへのコメントも含めて、情報提供があれば、よろしく願います。

北川：今日のテーマの「人口減少に負けない交通まちづくり」という観点で言いますと、今までは、ある意味やりたい人が走らせていたものを、みんなでまとめて、地域で本当に必要なものは何かを利用者が自ら考えて、それに合意を得て、必要なものを走らせていくということが重要だと考えています。

行政の方も一生懸命考えておられると思うのですが、行政の方にもバスを利用していただきます。利用している人が、どんな利用が必要かを考えるというのが大事だと思いますので、各自治体の方におかれましては、自分が使う、首長に使ってもらう、議員の人に使ってもらうということをぜひやっていただきたいです。使っていない議員の人には文句を言わせないと、私ができているわけではないのですけれども、私は使っていますので、そういう観点でやっていただければと思います。

飯野：ありがとうございます。

永田：こういう機会に参加させていただきまして、大変感謝申し上げます。

特に高松市さんの取り組みが非常に興味が沸いたと言うと失礼ですけれども、関心があります。また、今後、その事業の進め方や取り組みの内容も含めて、ぜひご教示いただければと思っております。

それと行政として、市民の皆さんの移動手段として公共交通を今後守っていかなければいけないという使命感も新たにしたところがございます。ただ、コストに限りがありますので、どのように事業者さん、市民の皆さんにご理解をいただいて進めていくかというのが大変大きな課題だと感じたところです。

神田：コミュニケーションが重要だということは間違いないです。「ノーマイカーウィーク」で渋滞が減って、バスの利用者が増えたとありますが、よく考えるとベースは平成 21 年度に初めてやる前の 2 年間の地ならしでした。事業所の方々を何回も訪問して、どういうやり方をやったらいいか、こういうかたちで協力ができるし、バスは

こういうふうになったらもっと便利だというようなキャッチボールを相当やっていたところがスタートだったのです。そういったやりとりがあってこそ交通づくり、地域づくりというのを、振り返って改めて思い起こしました。

とにもかくにも、まちをどうする、交通をどうするというをいろいろな立場の方が言われると思うのですけれども、やはり話して行って良かったなと思って振り返ることもありますし、引き続きこれはたぶん不可欠なのだろうなど、今日のセミナーでいろいろ感じとところでございます。ありがとうございました。

實兼：最後に、私はバス事業者なので、本来はバスをご利用いただくのが目的ですが、バスというのは移動手段であって、バス利用が利用者の最終目的ではないと思うのです。ですから、当社もこれから 70 周年を超えて、80 年、90 年になるためには、地元の一員として地元の活性化をしていかないと、バスだけが活性化することはないと思っています。そういうところで、いろいろ協力していきたいと思えます。また、ご助言をよろしくお願いいたします。

板東：高松市は、いろいろな施策はやってきていただいているのですが、モビリティ・マネジメントに関してはほとんどやっていないのが実情です。今日は松江市さんが、7、8 年取り組んできているのが、非常に参考になりました。地道な活動を続けていけないと思っています。

それと、私は交通の仕事をさせていただいているのですけれども、交通だけを考えるような仕事の仕方はしていません。政策のほうでということがありましたけれども、やはり戦略的に、どういうまちづくりを目指していくかという中で、交通が 1 つのツールとしてあるということです。当然、いろいろなことを組み合わせながら、戦略的に事業として進めていかなければいけません。それと行政としては、利用者の視点は絶対に欠かせないということでもあります。ありがとうございました。

谷口：議論がちょっと途中のままになっていると思うことがあります。私見なのですが、3 点ぐらいあります。

1 点目は、先ほどの損得の議論が気になっています。僕も関西人なので、基本的には損得の議論は大好きです。飯野先生が言っているのはきれいごとではないと思います。自分の話に落とし込むと、損得の議論を突き詰めていくと、タカ型になるのです。そうではないのが、ハト型だと思います。それは、最終的には、日本の中で松江は要りませんという議論になるということなのです。ですから、そこは両方のバランスを考えながらやらないとまずいというのが 1 点です。

2 点目は、飯野先生が途中で言われた「松江の地権者さんは、どうして利益を上げようとししないのか」は、結構大事なポイントだと思います。僕の理解は、松江の人は困っていないということだと思います。中央線沿線で高円寺というものすごくにぎわっているところがあります。そこに筑波大学の学生が、なぜにぎわっているのかを調査に入ったのです。5年間で90軒あるお店のうち35軒がつぶれています。35軒が新たに入居をしています。困ると出ていきます。困らないうとシャッターを閉めたまま残ります。まちでいうと、佐世保が賑わっていると言われていますが、佐世保の人はみんな困っているのです。店を売り払って出ていってしまいます。ですから、新しいものが入ってきます。これは新陳代謝の問題だと思うのです。その意味では、利益を上げなくても、松江の人はまだ大丈夫なのだというのが、僕の知見でございます。

3 点目は、今日は全然出てこなかったのは、やはり運輸局さんがおられるから、みんな気を使っているのかなと思ったのですが、新しい技術が革新的にいろいろなことを変えてしまう可能性があります。例えば、Uberとか、シェア社会がもう来ています。そういうことが、もうなし崩し的に始まってしまっているのではないかと思います。それがいいとか、悪いと言うわけではなく、要するに、白タク化です。ネット社会の中で、白タク化が起こります。個人の自由意志で、そういう動きがあります。ただ、それでいくと、個人の自由意志なので、行きたくないという状況が来たときに、誰もサポートにいかないということも起こるので、そこをどうするかということが、新たな運輸行政の役目になるのではないかと思います。

自動運転もたぶん来ます。これが来たときに、どうなるかというところ公共交通が要らないという議論になりかねません。そこももう準備して考えないといけないと思っています。Uberなどがうまく来ると、タクシーで稼いでいる人たちの単位時間当たりの収益よりも、はるかに効率が良くなりますので、トータルの社会としては必ず効率的になります。その大きな変革をどう受け止めるかを、人口減少が起こっている地方部でこそ考えないといけないと思います。

飯野：ありがとうございました。先ほど週末に中山間地に行ったという話をしました。限界集落と言われているところでは、八十数歳の方々の移動を、七十数歳の方が担っています。福祉の現場で老老介護という言葉がありますが、介護だけではなく、全ての生活がそういうかたちで担われています。はたから見るとこれは非常に大変だなと思うのですが、話を聞いてみると、意外に皆さん和やかに、したたかに、楽し

く暮らしているのです。そこで我々が感じたのは、誰も損得で生きていないのです。これが週末に学生と調査に行った中で、一番の収穫でした。そういう地域は強いのです。個人的には、それが全ての地域に当てはまるとは思いませんけれども、地域社会が持っている強さの源を、私としてはできるだけ維持をしていきたいと思いません。

確かに損得論も重要ではあるのですが、そうではないまち、そうではない価値観で生きているまちが、できれば日本に1カ所ぐらいあってもいいですし、理想論になるかもしれないのですが、それが松江であってほしいなという思いがあります。

それと、人口減少社会になってもう1つ日本人にとっていいことは、住民自治の当事者になって地域の暮らしや、あらゆることを住民自らが考えなければならない時代になったということだと思います。これを従来の行政事務が住民に降りかかってきたという言い方で捉えると間違いだと思います。本来、住民自治があって、その上に団体自治があるわけです。戦後我々が築き上げてきた民主主義社会の根本原則を、やっと直接担い手として携わる時代がやってきたのです。特に交通分野については、それが顕著に表れていると、私自身は時代を認識しています。そういう意味では、まさにこの交通まちづくりは、我々にとっては非常に大きな自治を手に入れるチャンスだと思っています。

今日はいろいろな地域の取り組み、あるいは各先生方からアイデアをいただきました。こういったものを住民自らが考え、そしてそれを行政がサポートし、事業者が実現していくまちづくりができると、これからの地方は決して簡単には消滅しない、しぶとい社会になると個人的には思っています。これを最後に私のまとめにさせていただきます。長時間にわたりまして、パネリストの皆さん、本当に真摯なご議論をありがとうございました。