

1. 基調講演「都市における公共交通の役割」

東洋大学国際学部国際地域学科 教授 岡村 敏之

ご紹介いただきまして、ありがとうございます。改めまして、東洋大学の岡村と申します。40分ほど時間をいただきまして、このような舞台上でお話をさせていただきます。

秦野市とは、この10年間、地域公共交通会議を通じていくばくか、地域の公共交通に関わらせていただきました。そういうご縁があって、呼びいただいたのかなと思っております。

秦野市の具体的な話はこの後、いろいろご紹介があると思いますので、これまでの話はこの後のところでぜひご紹介いただき、これからの話をさせていただければと思います。よろしく願い申し上げます。

都市部・都市郊外部の地域公共交通ということで、秦野市も含め、いろいろやってきたわけですね。自治体がコミュニティバスをつくってきたり、乗合タクシーなどを導入してきました。自治体自身で計画して、事業者へ委託するカタチで、地域に公共交通を導入してきました。もともと路線を動かしているバス事業者にも、もちろん頑張ってもらってきつつも、自治体が主体的にいろいろ計画をし始めたというのが、この十数年間の流れだったわけですね。

どういうところに導入してきたかというのは、事業者が既存路線を廃止せざるを得なかった地区や、路線、また、バス停から遠かった、道路が狭くて既存の大型車両が入れなかった、公共交通が不便だった空白地域に導入してきました。いろいろやってきているわけですね。

これは、いろいろ課題はありますし、これだけでも十分ではないところもありますが、この10年、こういう取り組みをどこの自治体もやってきたという意味では、日本国全体を見ても、だいぶ変わってきたと思います。

既存のバス路線は、もともとバス事業者が勝手にやっていることとは申しませんが、事業者がしていただいているところで、自治体はあまり積極的に関わることはありませんでした。けれども、この10年間、側面支援ではありますけれども、例えば、赤字路線の補助金などとは別にいろいろな支援をしてきました。また、地域公共交通会議、その他を通じて、自治体、事業者もお互い知り合うことがかなりできてきました。これがこの10年くらいの話です。

また、バスの乗り方をそもそも知らない、普段乗らない人がどうも増えてきたということで、地域によっては、高齢者や子どもたちに、こうやって乗るんですよと、自治体が入って紹介することもかなり増えてきました。

それを踏まえた流れは、20年前くらいに規制緩和がございまして、事業者が自由にとうとちょっと語弊がありますけれども、退出する手続きが以前よりも容易になりました。そして、これから廃止されるところもあると思いますけれども、それも一段落して、廃止代替、新たな手段を行政は考えなければいけませんでした。無くなったところだけ補完していけばいいのではありません。それが今の状況です。

2番目は、移動手段を確保、用意することはいろいろやってきました。大事なことは、用意したことではなくて、それが、結果として人々の移動支援につながり、生活支援になってきたことです。道路は、バス路線が維持できたのではなく、人々の移動支援、生活支援につながるということです。ですから、それにつながらない手段確保は意味がありません。そこで議論が止まっては、たぶんより良い地域公共交通にはならないということです。

3番目は、バス事業者がバスを運営することは、今でも変わらないわけですが、乗車定員が違う乗合タクシーは、タクシー車両をあたかもバスのように動かします。

それだけではなく、お客さまからお金を頂いて、プロの事業者のサービス提供や、福祉有償運送などに対して、「道路運送法」はあるのですけれども、法律の枠外とは言いつつ、明確に位置付けて、一般の市民やNPOのような方々に地域の移動を担っていただきます。そういう多様な担い手・手段がかなり広がってきました。緑ナンバーだけでは全部の生活支援、移動支援ができるわけではありません。この3つが、どちらかというよりきめ細やかにという話です。

一方で、このセミナーはESTと書いておまして、環境的に見て持続可能な交通です。公共交通は、そもそも、さまざまな移動目的の多くの人が乗り合い、同じ時刻、同じ時間帯にあるところにまとまって行くというのが本来のものです。ですから、一人当たりのコストが安くなり、環境にもいいというわけです。

その公共交通の特性をさらに活かしていくことは当然なわけですが、公共交通の不便なところを頑張りましょうというのが、なんとなく地域の公共交通政策のように思われているところがあるのですが、現状でも公共交通がその特性を十分発揮しています。ただ、さらに続けて、公共交通の強みを発揮していくことが大事です。その中には、いろいろ高度化もあると思っているわけです。

そういうことも踏まえて、5 つのトピックを出させていただきました。これについて、短くさっと終わるところもありますし、ちょっと長く話すところもあるかもしれません。時間どおり終わるかどうかが若干心配ですが、時間が来たらやめますが、5 番目まで行きたいと思っています。

1 つ目は、路線が廃止されたら大変で、それはもちろん頑張らなければいけません。一定のお客さんはいるけれども、そういう路線は本当に維持されるのかとか、そもそも、個別の路線の維持だけではなく、事業全体を維持していかなければいけない事業者の体力がなくなってきております。これに対して、事業者ではなくて、市民、行政も積極的に関わっていかなければいけないという状況が、東京都市圏の中でも起きつつあり、これから起こり得るという話になります。

これは、いろいろ言いますと時間がなくなります。こんな話をしますということで、次に行かせていただきます。

事業者の方は、お会いするたびにこの話をされます。古い話では、国鉄が民営化になったときは、余剰人員にどうやって仕事を与えようか、運転手さんにコーヒーや紅茶を売ってもらっていたという話がかつてはあったのですけれども、もうそんな時代ではないわけです。担い手となる運転手さんが不足しています。高齢化も進んでいます。これはバスだけではなく、むしろタクシーで進行しています。5 年たって、平均年齢が 5 年近く上がっている状況です。

都市部でも、タクシードライバーの高齢化や、新規のなり手が少なくなってきています。そうすると、何か困ったら、バス会社やタクシー会社に補助金を出して運行していただきましょうといっても、事業者そのものが請けることができない状況です。

幹線的なバス路線は、基本的には黒字になっていますが、お客さんが少ないところは間引かざるを得ません。これは、お客さんが少ないからではなくて、全体に人を回していくための減便で、日本全国で起こっています。お金を出したらやってくれる、と思っていけない時代になってきたということです。

タクシーというのは、一般市民からすると、いざとなったらタクシーを呼べばいいという安心感があるわけですが、いざというときには、タクシー事業者は地域からなくなっていたり、タクシーの台数が減ってしまっているわけです。これは、個別の路線というより、

事業者の事業がサステナブル、持続可能であることも非常に重要になってきたということです。

しかし、行政として、市民として、なかなか直接これに対してできることはないかもしれないですけども、とにかく認識を持つことです。要は、あって当たり前だったサービスの継続です。1 日数本しかバスが運行されていないところは、なくなってしまうかもしれないというのは、なんとなく地域としても共有できます。ただ、1 時間に 1、2 本くらいあるバス路線が大幅に減便してしまうことがあるわけです。それは、なくなると思っていなかった路線が、実質的に使いつらくなるダイヤになってしまうということです。

閑散路線を維持していくことを、事前にサポートしていくことも大事です。また、お客さんがそれなりに今乗っている路線を維持しつつ盛り上げていくことも、今まではバス事業者の営業努力と言っていましたが、これは市民、行政も積極的に関わっていく課題になってきました。

もう 1 つ、これは次のモビリティ・マネジメントにもやや関わる話ですが、公共交通が日常生活の一部となる仕掛けはなかなか難しいとは言いつつ、それをつくっておくということです。とにかくバスがなくなったら困るけれども、地域に行くと、「今は車なので、車が運転できなくなったら、バスに乗ります」と言うのです。乗るわけがありません。日ごろから公共交通に乗っておくことです。今までは、路線の単なる維持という観点だけでしたが、そうではなくなってきたということです。

そうすると、幹線的なところは上手に維持していく仕掛けを、市民、行政で考えていきます。加えて、交通の空白地域を一生懸命解消してきました。秦野市はこれで一定の成果を上げてきました。ほかの自治体も一定の成果を上げてきました。移手段の確保については合格なわけです。

けれども、今、家の前にバス停があります。公共交通ですけども、デマンド交通というタクシーのようなかたちで、乗りたいときに事前に予約をして乗り合う交通です。その停車ポイントが近くにあります。それで、行政としては、そこにバス停があれば、バス停から例えば 300m の範囲は、その地域に公共交通を提供して、一定の役割を果たしてきたと思っていました。

問題は、移動する意思や意欲を失ってしまった人、または移動しようと思ったら移動できるけれども、そもそも外に行く用事がなんとなく無くなってきてしまった人です。これ

は地域社会とのつながりが、だんだん薄くなってきて、本当に必要な買い物や病院以外にはなんとなく出かけなくなってしまったのです。もちろん、これは体力的に外出が難しい人も含まれます。

そういう人たちをどうするのかは、今までは福祉の話でした。本当に動けなくなって困っている人には、何かをやりましたけれども、意欲や意思がなくなってきた人は、困っているから移動しないわけではありません。「困っています」「不便です」と地域から声があがっているうちは、移動ができていますので、不便だという声が出てくるのですが、移動をしなくなってしまうと、不便という声は出てこないわけです。

けれども、それは福祉の対応では、なくなってきました。要は、意思・意欲がなくなってきた、または機会がなくなってきたけれども、なんとかぎりぎり歩くことも可能な、せいぜい要介護 1 くらいの人々については、福祉と交通部門が連携していかなければいけないです。交通空白地域が解消すれば OK というわけではありません。

かつては、移動手段を用意しました。乗らないのは、乗らない人が悪いですと言ってきたわけです。馬を水場に連れてくることはできるけれども、水を飲ませることはできないという言い方があります。人を馬に例えるなんてひどい話ではあるのですが、大事なことは水を飲んでもらうことです。要は、移動して元気になっていただくことです。それで、地域が元気になっていくことが大事なのです。

今までの 2 つは、どちらかというと家に近いほうですが、車を降りた後の行き先です。降りましたら、後は知りませんということです。そういうわけにはいなくなってきたということです。

要は、「交通空白地域を結んでコミュニティバスをつくりました」「市内全域、一般のバスも含めてカバーしています」と言うのです。もちろんこの市が悪いと言っているわけではありません。日本全国ダーツで、たまたま当たったくらいに思っただけであれば結構です。

神奈川県内はあまりないかもしれませんが、1 乗車 100 円で全域をカバー、各ルートは 1 日 5 便くらいです。ほかのバスルートは、全然関係なしみたいなことがあるのです。行政が役割を果たして交通手段を確保した自体は、べつにいいのです。結果的に、自分の町にバスがあることを望まれている方たちは、これで満足します。1 日 5 便がぐるぐる回って、すごく時間がかかりますが、100 円なら我慢して乗ろうと、みんな思います。そういう意味では、使っただけでいる人もしょうがないと思って使われています。

ただ、頑張れば、満足度は、誰も言わないかたちに進化していきます。そして、一旦進

化するとなかなか動かせない、極めて安定的になってしまいます。今までは、これでも良かったという感じがしますが、移動手段を確保することそのものが目的ではありません。これはこれで残しておくのかもしれませんが、これとは別の発想です。

例えば、地域で公共交通を考えるときには、これは共通の基盤、スタート地点としてあったうえで、どうするのかを考える時期に来たのかなと思っています。

ちなみに、この市の悪口を言っている意味ではありません。この市は、100 円なのですが、収支率が 30%くらいなので、みんな乗り合いで移動をするという意味では、それなりのお客さんの数がありますので、これは 1 つの解かと思っています。しかし、これを標準形として、かたちだけまねて、いろいろなところがやるということが良くないという趣旨で、私は書いています。

交通不便地域を解消するだけでは駄目で、福祉とも連携して、移動をする機会がなくなった人についても考えましょうという話をしました。

一方で、まちづくりとかのかなり細かい話をすると、立地適正化計画なんていうのも出てきています。要は、みんなまとまってコンパクトに住みましょうということが、国全体の政策になっています。それ自身は、私はべつに悪いとは思っていません。現状でも、東京都市圏の鉄道の利便性が高い地域は人口が増加し続けています。または人口は維持しています。

ただ、これの裏返しで、マンションは駅から徒歩圏しかなかなか売れないとか、とにかく駅前再開発でどんどんタワーマンションを建ててしまいたいようになってしまってもいいのですかというわけです。

もちろん駅の近くに住むこと自体、悪いというわけではありませんけれども、ゆったりとした戸建ての住宅地は非常に環境がいいわけです。本来、子育てにも非常にいい場所なわけです。特に秦野のようなところはそうかと思います。ですから、駅前が頑張るのはいいのですけれども、生活環境が良好な住宅地をどうやって維持して発展させて、郊外の良好な住宅地もまちづくりの中で積極的に位置付けていくのが非常に重要なわけです。もちろん維持するだけで精いっぱいという話がありますが、そのときに公共交通を生活的な手段として維持していくことは非常に重要です。

5 年前に、秦野市でこのようなセミナーに呼んでいただいて話したのですが、駅からバスに乗らなければいけないところは不便なところというすり込みが、なんとなくあるわけです。駅まで歩いて 15 分とか、10 分ではなくて、バス停まで歩いて 3、4 分で、

そこからバスに乗ったら駅の前まで連れて行ってくれるのは、いい場所でしょうと言いました。地域の環境も非常にいいです。むしろ、本来いい場所です。いい場所ですと言うためには、公共交通は少なくともそういう地域の利便性を阻害するものではなくて、その地域の良さを引き立てるものと積極的に位置付けていきたいのです。これは事業者だけではなかなかできないことだと思っています。

それにお客さんはそれなりにいるわけですので、乗り合うという公共交通の特性を最大限に活かせるサービスになるかと思います。1日5本しかないバスを一生懸命確保していくのは、非常に大変なのですけれども、今でも比較のお客さんが乗っているところを、どうやって考えていくのかは非常に重要だと思っています。

これからは駅から歩ける生活圏の時代と言われても、少なくとも秦野は「いやいや、そうではありません」と。公共施設のようなものを、より市街地に集約するというのは、秦野市さんは有名で、ずっとやってきていますが、人について、住宅地としてあるところは、そのインフラを維持していくのは大事だと思っています。

トピックをもう1つ出していきます。高齢者に対して、どのような生活支援、移動支援をしていくのかは、ESTとはやや離れるかもしれませんが、公共交通をどのようにしていくべきかという意味では非常に重要なことです。時々いろいろなところに出て、担当者の方が「免許返納がなかなか進まないのです」と言われます。その裏は、もっと進んでほしいけれども、なかなか想定どおりに増えなくて困っているのです。でも、そう言ってしまうと、免許返納が多いことがいいことだと思ってしまうわけです。これは、地域の中では、免許証を取り上げるのかという反発が当然あるわけです。

運転が本当にできなくなったとか、認知症が一定程度進んでしまった人に返していただくため、また、高齢者の事故が増えてきたことを一般市民によく認識していただくために、この制度は非常に意義があると思っています。ただ、実際に返納してもらいたい人には、車に頼らない生活に移っていただいて、返納していただくということなのですが、なかなか進みません。免許返納というよりも、自家用車を持つか持たないかは、金銭的にもそれなりに大きな決断になるわけです。

まず、自家用車を持たなくても大丈夫とか、処分しても大丈夫だと思っていただいて、そういう生活に移行していただくことが大事です。その結果として免許を返納していただくのはいいのですが、その手前のプロセスなのです。改めて言いますが、高齢者に免許を返納していただくとか、車にできるだけ乗らないというのは最後にはあるのです

けれども、その手前は、日常生活活動レベルも、外出頻度も、行き先もほぼそのまま、活動レベルは下げません。今まで行っていた病院を近くに変えとか、そういうのはあるかもしれませんが、車の利用は徐々に減らしていきます。車で行かなくても行けるようなところは、歩きとバスに移行していただきます。これは健康維持にも直接的に関連します。

そうして、不要不急はそれで、レジャーをやめていただければいいのですが、何も車に乗らなくてもいいような場所に車で行って、運転頻度を上げてしまうと、結果的に老化に伴う交通事故リスクは増えていきます。難しいのは、車をやめて歩いたら、車にひかれるというリスクもありますから、簡単に言うてはいけないところはあるのですけれども、運転をして事故を起こせば、第一当事者、加害者にもなるということです。

ですから、老化に伴う加害者として交通事故を起こすリスクを徐々に減らしていきます。そして、徐々に車から離脱をして、徐々に移っていけば、車がいざ使いたくなって、突然社会的孤立が生じてしまうことを未然に防ぎます。このプロセスが非常に重要なのです。要は、元気な人なのです。元気な人たちにこういうプロセスをやってもらうのは非常に大事であって、返納していただくのはその結果であるわけです。

そうすると、公共交通としてやっていくべきことは、元気な高齢者に乗っていただくことが大事なのです。免許を返納して、ようやく歩いている人に乗っていただくのはなかなか難しいです。

元気なうちに歩く機会を意識的につくっていくことは非常に重要です。健康のためにわざわざ歩くことも、もちろん大事ではあるのですけれども、日常の移動でも、歩いていける場所には歩いていくとか、天候や気候がいいのであれば歩いていくということを、積極的に実践していただくということです。これはかなり福祉の世界になります。

そういう中で、車から徒歩、または車から公共交通、徒歩へというのが、こういう環境をつくっていくためのツールになり得るということです。なんとなくバスに乗るというのは、歩かないイメージがありますが、そんなことはありません。バスで行ったら、バス停まで、またはバス停から歩くわけです。車に乗っている人の歩かなさに比べれば、全然違うわけです。若い人に、とにかく公共交通プラス徒歩、または車から公共交通プラス徒歩に動いていただくということです。それを、福祉だけではなくて、交通のほうからも、かなりこれをプッシュしていく必要があるのではないかと考えています。

2 つ目は、元気なうちに乗り慣れておくことです。車を運転するのがきつくなったらバ

スやタクシーに乗ると言うのですが、かなり体力的に衰えてきても、車の運転は意外とできるものです。車が運転できないくらいに体力が弱った時点では、バスの時刻表の見方を理解して、決まった時間にバス停に行くとか、バスカードに事前にチャージをすとか、小銭を払うとか、タクシーに電話をすとかを、初めてすることはできるわけではないのです。ですから、元気なうちにバスや電車に乗り慣れておくことは、非常に重要だと思っています。

地域によっては、そのころにはバスがなくなっているかもしれません。車が運転できなくなってから、新しい生活スタイルに変えることは非常に厳しいです。元気なうちにバスに慣れておくと、健康維持につながります。結果的に、車を運転し続ける期間も先に延びていきます。ですから、健全な車社会にこそ、実は公共交通は必要なのです。地域の方から、車社会ですから、公共交通はべつに要らないと言われます。おっしゃるとおりですが、車社会だからこそ、車が運転できなくなる将来のことを考えて、元気なうちから、バスに乗り慣れて、タクシーをちゃんと呼べるようにしておくことです。

そういう背景から、いわゆる一般の人が想像する公共交通から、公共交通の枠を広げることが、この10年で実践していかなければいけないことだと思います。

まず、技術は高度化していくので、どちらかという事業者主体になるのかもしれませんが。運転手支援で、いきなり自動運転にはなりません。例えば、前の車との車間が短くなったら警報が鳴るなんていうのは、今、結構バスには普通に入っていますので、運転手の支援はかなり進んできました。バスの時刻もなかなか検索が難しい場合もありますが、ある程度慣れてくると、かなり分かるようになります。そうなっていきますと、技術的なことも含めて、特性をさらに活かすことは必要です。今まで公共交通の技術的なシステムの中に入っていなかったものもどんどん広げていこうということで、1つ目はシステムの枠を広げていく話になります。

2つ目は、まとめ的な話になりますが、行政施策としての枠は広げていくことになります。恐らくそういう観点では、秦野市は比較的先行しています。交通と福祉を連携していくことも含めて、先行していると思います。

その1つには、事業者は採算路線も含めた交通体系として、自治体の公共交通政策を考えていこうということです。不採算路線、空白地域だけではないということです。

加えて、バス、タクシーだけではない公共的な交通です。NPOの福祉的な有償運送や、「道路運送法」の外のお金を頂かずに地域の補助のようなものです。そういうものについ

でも、行政は勝手にやってくださいというわけではなく、ある程度、行政施策の中で位置付けていきます。そういうことは、だんだんいろいろなところで始まっていますが、これは喫緊の課題だと思っています。

そして、秦野というよりも、かなり広くということですが、自転車、車のシェアリングです。これは公共交通とは全く言わないのですけれども、ほかの人と交通を共有するという意味では同じなのです。そこも広げていくことは必要だと思います。これは EST という枠組みからも非常に重要になってくると思っています。

3 番目は、担い手の枠を広げるということです。これは繰り返しになりますけれども、「道路運送法」の枠外の手段を位置付けていくことです。今までは、福祉的なものと言っていたものも、地域の生活支援、移動支援として、これは非常に重要です。むしろ、顔の見える人同士で支援をしていくので、これは非常に重要になります。

国土交通省がこういう絵（網形成計画・再編実施計画において検討に含める交通手段）を出しています。縦がより不特定多数を対象にして、下は特定の方です。例えば、名簿がある人とかです。横は、左が個別で、右が乗り合いです。秦野は鉄道、路線バスがあります。コミュニティバスといきますと、乗合タクシーです。デマンド交通もあり、ひととおらずとあるわけです。加えて、今、企業の送迎バス、病院の送迎バスなども必要に応じて、全体の体系の中に位置付けていきます。スクールバスとか、病院の送迎バスが無料ががんがん走っていて、そこに一般路線バスが走っているところは、行政が入らないと、できるか分かりませんが、調整ができません。全体を見られるのは行政ですので、このあたりの位置付けを行政がしていくことが必要です。国土交通省はこんなふうに分けているわけです。

これにけちをつけるわけではないのですけれども、これにもし追加するとすると、「マイカー（送迎など）」というところです。地域の人々で高齢者の方を送迎していくことになると、個別輸送になります。個別になると、一人の人を相手にすることになるので、地域の人が一人一人のニーズを聞いて、それぞれ送迎するというのは、なかなか大変なわけです。例えば、毎週月曜日の午後 2 時に地域の公民館からちょっと離れたスーパーまで、みんなを乗せていきます。1 時間後にまた帰ってきます。これは個別ではなくて、みんな乗り合っていくわけです。みんなで乗り合うからこそ、週に 1 便とか、2 便でも、十分移動ができます。また、一緒に出かけていきますので、交流も生まれます。ですから、これは個別の乗合とは別の軸で、一人一人のきめ細やかなニーズに合わせるというよりも、

むしろ人々のニーズをまとめることも、この中には入ってくると思っています。

とにかく細かく細かくとなると、どんどんお金がかかっていきます。担い手も不足していますので、それはたぶんその方向とは別のことが、今は必要になってくることになりま

例えば、小さい交通です。これは移動支援や生活支援なのですが、交流促進です。社会とのつながりをずっと持ち続けていただくという意味の交通です。以前はなんとなく福祉っぽかったけれども、これは交通の役割だと思います。

このとき、交通というのは手段なのですが、本当に重要なのは行き先で何をするかです。用事がない人は移動をしないわけです。用事、機会をつくっていきます。今までには、手段をつくっていくのが交通、または交通施策でした。外出の機会をつくり出していくことも、福祉だけではなくて、交通の施策になってきている、またはならなくてはいけないと思っています。これが生活の質を上げていくことだと思います。

そうすると、週に2回しか便がなくても、たぶん地域の人には不便だとは言わないと思います。1日5本のバスよりも、週に2回、地域でまとまってどこかに行くというほうが、満足度はもしかしたら高いかもしれません。

それから、外出をするときに、介助となるとハードルが上がるのですが、一緒に添乗して付き添う支援では、ハードルは低くなります。これもなんとなく福祉だと言っていたのですが、これも広い意味での移動支援です。要介護の人というわけではないので、そうすると、これも交通の枠内に入ってくると思っています。そういう意味で、交通の枠を広げる認識を広めていこうというところが、今日のメッセージの1つになります。

そうすると、公共交通はとにかくたくさんの人が乗り合いで運んで、環境にもいいというほうです。これも頑張ります。より細やかにとなると、例えば、地域の共助、自助ということも、たぶんこれから法令の趣旨を逸脱せずにどんどんやっていくことになります。今、国の施策も、ここまでは法律でちゃんと位置付けできますが、ここから先は特に定められてはいませんので。自治体その他で上手に交通に位置付けてくださいということです。なんとなく中ぶらりんだったところを上手に位置付けようと今なってきていますので、その流れを自治体は先取りをしてほしいと思います。

そして、毎日運行にこだわる必要もないです。

きっかけづくりも、交通政策ということです。

どうしても、交通というと病院、市役所です。市役所はそんなに行かないかもしれません。市役所に行って楽しいかという、あまり楽しくはありません。行かなければいけないから、行くわけです。行かなければいけない活動について、どうやって手段を提供するのかは大事なのですけれども、それ自体が楽しいという活動を支える交通を積極的に思います。どうしても、行政の施策は、楽しくない実用のサポートです。遊びに行くのに、なぜ税金を使うのとなってしまうのですけれども、そうではないのです。外出のきっかけをつくって出かけて、健康になって健康寿命が延びるならば、行政も含めて地域が支援をしていかなければいけないことだと思っています。そういうものは、行政だけではなくて、自治会なども入っていくと思っています。

大体お時間になりましたけれども、公共交通とか、行政の交通施策という枠は、これから 10 年、どんどん広げていくべきです。一言で言うと、これが私のこの前半のメッセージです。このへんとさせていただきます。どうもありがとうございました。

2. 特別講演「子どもの交通行動とモビリティ・マネジメント教育」

筑波大学システム情報系 准教授 谷口 綾子

皆さん、こんにちは。ただいまご紹介にあずかりました、筑波大学の谷口綾子と申します。今日の前半に、岡村先生から、公共交通の今後の 10 年という非常に貴重なお話を伺いました。私からは、子どもの教育の話です。秦野市の事例も少しご紹介しながら、どういうことが大事かをご紹介します。

まず、日本の子どもの交通行動がどんなふうになってきたのかを、全国都市パーソナルトリップ調査というデータから集計した結果をご紹介します。データは、1987 年から、大体 5、6 年ごとに 6 時点で、全国 PT です。6 回全部調査を行っている都市が 41 都市あります。この都市の傾向をご紹介します。

これは年代別の自動車の分担率の平日と休日です。オレンジが高齢者、大人が黄色、未就学児が水色です。小中校生はそんなに増えていません。日本の子どもは通学が大体徒歩なので、あまり平日は増えていません。ただ、未就学児が非常に増えていることが分かります。それ以上に増えているのが高齢者です。この傾きを見ると、大人は頭打ちなのですが、高齢者はまだまだ増えそうです。

一方、休日は未就学児が既に大人を超えています。未就学児は全国版のトリップ調査の対象では 5、6 歳です。5、6 歳の子は休日の移動の 8 割が車です。小学生も 2015 年に大人を超えました。むしろ、大人や高齢者よりも、子どものほうが車依存が進んでいるということです。子どもは、車を運転できませんので、もちろん親が乗せているということです。

一方、徒歩の分担率はほぼ車と真逆です。平日の小学生はあまり変わっていません。これは通学にほとんど使っていないからです。高齢者の平日の徒歩が非常に減っています。休日は皆さん、歩かれずに、だんだん減ってきています。これは 2000 年くらいから、あまり変わらずに、休日に歩く人が少ないということです。

これは子どもだけのデータで、目的別の交通手段分担率の経年変化です。子どもは、5 歳から 17 歳までで、通学、帰宅、それ以外の私事です。通学は日本の子どもは、緑色の徒歩です。私事で紺色の自動車が増えていることが見てとれると思います。これは、どう

してか分からないのですけれども、自転車が半分くらいに激減しています。もちろん車が増えたから、自転車が減っているということなのですが、私が小さいころ、特に男子は自転車で散々乗っていましたが、今の子はあまり乗らないという傾向にあるようです。

これをさらに詳しく、東京、名古屋、大阪の三大都市圏で見ました。これは私事だけです。平日はそんなに変わりません。地方部では、どんどん車が増えていることが分かります。ただし、三大都市圏でも、2015年では3分の1が車移動になっています。平日の私事なので、恐らく塾や、習いごとや、病院に行ったりするような移動だと思います。

地方では平日は半分が車です。すごい車依存になっていることが分かります。休日はもっとすごくて、三大都市圏でも6割が車で、自転車は1987年に28%だったのが今は9%です。地方では、4分の3が車です。ですから、さっき言っていたのが8割くらいは車でしたので、合致しています。自転車は3分の1に激減していることが分かります。

こういう子どもの交通行動の変化をマクロに見た全体的なデータなのですが、これで本当に大丈夫なのでしょうか。別にまずいことが起きているのでしょうか。あるいは、いいことが起きているかもしれません。それを幾つかの観点からご紹介します。

まず肥満度です。最近、太った子が増えたと思いませんか。私は札幌が出身なので、年に2、3回帰省をして、スーパーとかで見る子どもが、なんかぼっちゃりしてきたというイメージがあります。もしかしたら、皆さんは東京や神奈川の方が多いので、あまり感じないかもしれません。全国的に見ると、太っている子は実際に増えているのですが、例外が東京と神奈川なのです。過去30年で、学童の肥満は3~4倍になっていて、9歳~15歳の子どもの肥満傾向の割合は10%を超えています。特に男子で9歳から15歳というのは、まだ、そんなに筋肉もついていなくて、背が伸びますので、人生の中で一番やせている時期です。それでも、高い割合になっています。

子どものときの肥満の多くは、成人期まで肥満が続きます。これが、後で大きな問題になってくるということです。

子どもの肥満の原因は、まず、食生活の変化や、室内遊びの増加、車移動の増加などが言われています。

食生活の変化と言われても、正直、私が子どものころと、今の子どものころとは、そんなに激変しているとは思えません。私の親の世代と、私の世代では激変している感じはするの

ですけれども、そんなに変わっていません。

室内遊びは、私はファミコンの最初が小学校 3 年生くらいでしたので、確かに今は DS とかはありますけれども、そんなにどうでしょうか。

ただ、車移動がものすごく増えているというのは、さっきのデータで分かりました。これは、いろいろな要因があるのですが、本当に車の「乗せられ移動が」大丈夫なのでしょうか。

子どもの身長と体重は文部科学省の学校のデータで全員分があります。そのデータを文部科学省に頼んで、全国都市パーソントリップの今までの 6 時点の市町村の分だけもらいました。ただ、一緒に分析をするのは、相当危険なのですが、一応ざくっと乱暴に回帰分析をしてみました。もちろん車利用が多い市町村ほど、肥満度は高いことが有意になりました。それから、点線はマイナスの影響なのですけれども、徒歩が多いほど肥満度が低いというデータがあります。

こういうことを言うと、必ず「太って何が悪いんだ。人の勝手だ。放っておいてくれ」という方がいらっしゃいます。日本でこれから先、何十年も非常に大きな問題となるのは、恐らく社会保障費の増大です。社会保障費というのは、年金や医療費などいろいろ入っていますけれども、肥満に伴う成人病、生活習慣病は、本当にじわじわ医療費をむしばんでいきます。

実は、国民の 2 割～3 割くらいが糖尿病になる可能性があります。あるデータを見たところ、自分が気付いていないこともあります。60 歳以上の成人の 2 割～3 割が糖尿病です。ただ、糖尿病というのは、ものすごくお金がかかる病気なのです。医療費削減は先進国に共通する非常に大きな社会問題です。「健康増進法」では、国民は健康でいる義務があるとっています。

ですから、太っているのは「放っておいてくれ、自分の勝手でしょう」というのは当てはまりません。肥満は社会問題です。あなたの不摂生が、私たちの子どもや孫の世代の財政問題につながってしまうということです。

健康寿命を延ばすには、バランスの良い食生活と適度な運動です。今までの厚生労働省の施策の失敗と言われているのは、国民を健康にするために、たくさんの運動施設をつくったことです。それは、運動に興味のある層しか使いません。運動があまり好きではない人はいます。その興味のない人と、興味ものすごくある人では、健康の格差が広がったという

ことを、筑波大学の久野譜也先生がおっしゃっています。

自分の健康に無関心な層がいます。ですから、もう少し日常生活に組み込んだ運動の促進が現実的な解ではないかと、今、厚生労働省も方針転換をしているところだと伺っています。

久野先生は「1歩増加すると、医療費が0.061円抑制される」と試算されています。新潟のある町の試算なので、これが全国で当てはまるかどうかは、ちょっと微妙なのですが、こういう試算もできています。

次は交通事故の話です。子どもの不慮の事故で、子どもが亡くなる要因です。5歳から9歳までの小学生くらいでは、交通事故が一番多いです。もうちょっと小さい子になると、不慮の窒息などが多いのですが、小学生は交通事故が非常に多いということです。

大人もそうですが、交通事故の死者数は激減しています。先ほどの全国都市パーソントリップ調査と同じ年次のデータを集めました。減っているのが分かるかと思います。

この減り方は何か既視感がありませんか。なんかデジャビュがと思って比べました。この徒歩の減り方と似ていませんか。あれっと思って、どういう関係にあるのかを分析してしまいました。

歩いているのが減ると、交通事故が減るのは、普通と言えます。なぜかと言うと、交通事故死の3分の2とか、半分くらいが歩行中です。車に乗っていると、車に守られているので、そんなに亡くならないのです。

子どもの車利用と交通事故についても分析してみました。これは、子どもの交通事故のデータが県別なので、県別にやりました。車利用が多いほど交通事故死者数が少ないです。車に依存しているほど、亡くなる子どもは少ないです。これはこのデータから言えることです。

ただ、子どもの交通事故死が減っているというのは、社会的には望ましいことだと思います。これは、まちが安全になったからではなく、ただ単に車依存しているからなのです。それで、本当に喜んでいいのかというのは、私には何とも言えないデータです。まずは、子どもの交通事故死者数は減っているから、子どもの車依存は、死ぬ人が少なくなったか

らいいのではないかという話があります。

そして、子どもの肥満は増えています。

それ以外に、もう 1 つデータがあります。東京工業大学に私が 2 年間、研究員で行ったのですが、その間に、傲慢性と幼少期の生活を測るアンケート調査をしました。傲慢性というのは、大衆性の 1 つなのですけれども、ものの道理や背後関係はさておき、とにかく自分にはさまざまな能力が備わっており、自分の望みどおりに物事が進むであろうと妄信する傾向です。要は、どのくらい傲慢かを測る尺度です。これと幼少期の生活を、例えば、ご飯のときには、いつもテレビが付いていましたかとか、近所のお祭りにはいつも参加していましたか、家族で挨拶はしていましたかなどを聞きました。

家族と出かけるときは、いつも車で来たかということも聞いています。どんな幼少期を過ごすか、大学生になって傲慢になるかを調べるために、回帰分析をしたところ、傲慢性に影響を及ぼしている幼少期の生活の変数は車利用だけだったという結果が得られました。つまり、子どものころに車ばかり使う家に育った人間は、大人になると傲慢なやつになっていたということが、統計的に示唆されたということです。

このデータは、東京工業大学の大学生に聞きました。しかも、10 年以上前の話だったので、「これは本当？」といろいろな人に言われました。私も本当かなと思っていました。今年のお正月ちょっと前くらいに、これを追試する調査をしました。今度は本当の大人で調査をしました。神奈川、埼玉、千葉の 30 代から 60 代、1000 人に同じ調査をしましたところ、全く同じ結果が出ました。本当に子どものころ、車ばかり使っていた人は、傲慢性が統計的に有意に高かったことが分かりました。これは本当のようです。

ただ、これは、車のせいなのか、ただ単に甘やかされたのかです。甘やかされる子はもちろん傲慢になる可能性は高まりますので、その代理変数である可能性はあります。ただ、典型的な甘やかしの例が車で、野放図に子どもを送り迎えするということかもしれないです。

ある保育園で、バスのジャーナリストの鈴木文彦という先生がおっしゃっていました。保育園で、園児に通園しているときの絵を描いてもらいました。歩いて通園している子は、草、花、犬などを描いていたのですが、車で送迎されている子は、電信柱や信号など、無機質なものを描いていたそうです。通園の手段で、絵の豊かさが全然違うということをおつ

しゃっていました。通園や通学の手段が、子どもの原風景に大きく影響する可能性がある
と文彦先生がおっしゃっていたのです。

そうなのかと思っていまして、去年、海外の学会で見つけました。これはイタリアの
バーリという南のほうのまちの例です。車通学の子どもの通学風景はこんなでした。徒歩
の子の通学風景の絵はこんなでした。豊かさが全然違うことを、本当に見せてくれたの
です。たぶん、徒歩の子は、絵が上手だとか、絵の得意な子で、車通学の子は、絵が
苦手なのかもしれないのですけれども、やはり少なくとも色彩とか、色合いが全然違うと
思います。

バスや電車というのは、知らない大人と接する、子どもに一番身近な公共空間です。子
どもが公共空間で、知らない人と一緒に過ごすことはあまりないのです。小学校や幼稚園
の大人は、見知らぬ人ではないのです。そういうところで、ちゃんと静かにしなければい
けないとか、知らない人と一緒にいるときは、自宅のリビングとは違うということをきち
んと教わる場所として、公共交通というのは、すごく重要な役割を果たすと思っています。

社会問題と個人の問題は密接につながっているというお話をこれからしたいと思います。

そのキーワードとなる概念が社会的ジレンマです。

言い忘れたのですが、私の配布資料は、さっきいろいろお見せしたデータのエビデンス
となる、データの詳細をいろいろ載せているので枚数がすごく多くなっていますが、そこ
から割愛していますので、そちらのほうが詳しく載っています。

社会的ジレンマというのは簡単にいうと、短期的・利己的にメリットのある行動か、社
会的・長期的なメリットのある行動か、どちらかを選ばなければならなくて、葛藤する状
況のことを言います。つまり、今ここは自分にはすごくいいことですが、みんなの将来の
メリットは下がってしまうような状況で、では、自分はどうししようと思つ状況です。
今、ここだけの利益、利便、快楽を追求すると、結果的にみんなが損をして、結果的に自
分も損をしてしまう状況です。

交通渋滞というのは、典型的な社会的ジレンマです。今、自分のことだけを考えると、座って、エアコンが効いて、いつでも出かけられますし、相当いいことばかりです。でも、そう思って、みんなが車を使ってしまうと、結局、渋滞が起きて、みんなが遅く着きます。そして、イライラし、しかも排気ガスが出ますので、環境も悪化します。つまり、将来、私たちの子どもや孫の世代に禍根を残す可能性があるということです。ですから、今、ここで自分のメリットをとると、みんなの渋滞と、将来の私たちの子どもや孫の環境のメリットが下がる状況です。

では、どうすればいいのかということをしている人が研究をしています。国際社会的ジレンマ学会というのがありまして、そこは社会学者や経済学者、心理学者など、いろいろな人がかんかんがくがくやっているのですが、結局、節度ある行動をどう誘発するかにかかっています。

例えば、麻薬です。麻薬はもちろん絶対に駄目なものだと私たちは習ってきているのですが、モルヒネなんかはうまく使えば、手術のときの痛みを抑えたり、末期がんの患者のQOLを上げるとか、有効なわけです。ただ、使い過ぎると駄目というものです。

恐らく、車も同じような状況です。使い過ぎるのは良くなくて、うまく使えば非常に便利なものと言えます。

この節度ある車利用を促すのが、自発的な車利用です。これを目指すのがモビリティ・マネジメントという施策です。

今、自分だけか、みんなの将来かで葛藤する状況が社会的ジレンマで、ここから秦野の事例も交えて、学校で行うモビリティ・マネジメントの事例をご紹介します。

そうは言っても、車のある生活は楽しくて、カッコ良くて、快適で便利です。私もこんな職業をやっていますが、車は大好きです。ここにある車は私の好きな車の赤い色の画像を選びました。車は大好きです。

しかし、問題も皆無ではありません。どうすればよいのでしょうか。

社会的ジレンマの解決策があるとなれば、行動変容をしなければいけません。今の車依存を車にそんなに依存をしない方向に、行動変容をしなければいけません。行動変化と変容と、言葉は少し違います。変容は、その性質がちょっと変わるという意味です。チェン

ジではなくて、モディフィケーションのほうです。

車を控えて、徒歩や公共交通を使うことは社会的ジレンマの解消につながりますので、この行動変容を促すコミュニケーションは洗脳ではありません。20 年くらい前に「モビリティ・マネジメントは、人の態度や行動を変えるなんて、洗脳じゃないか」と、散々いろいろな人に言われましたけれども、そうではないということを言っています。変わらなければいけないのです。バラク・オバマ大統領が「チェンジ」と言っていましたが、こっちはモディフィケーションです。

節度ある行動に変わってもらうためには、3 つの方法があるとされています。1 つはお金です。例えば、ずっと車に乗っている人に、車に乗ったら罰金 1 回 5000 円と言われたら、罰金を払うのは嫌なので、バスに乗るかもしれません。あるいは、バスに乗ったらボーナスをあげます。1 回 1 万円とか言われると、そのボーナスが欲しいから、人はバスに乗るでしょう。このお金は非常に有効に行動変容に効きます。

もう 1 つは、力です。例えば、今、車に乗っている人に、「次、車に乗ったら逮捕します」とか、「次、車に乗ったら、10 回むち打ち」という、暴力や法的規制や、警察権力などが、力に当てはまります。これも非常に有効で、強力に効きます。

最後が言葉です。金・力・言葉と言われて、金と力に言葉は勝つのかと思われる方もいらっしゃるかもしれません。実は、金や力と同じくらい、あるいはもっと強い力を秘めているのが言葉です。例えば、うちの子は今中 2 なのですけれども、勉強しないのです。彼に勉強するように行動変容してほしいのです、私は。自発的にやってほしいのですけれども、私が採れる方略が金、力、言葉であるとしたら、金は勉強したら、1000 円あげるとか言うわけです。力では、勉強しないと殴るとか言うわけです。そんなことは言いません。実際には、言葉で、「いや、あなた、今、勉強したほうが、こうこうこうでいいよ。勉強したほうが選択肢が増える」と言いますが、本人にやる気がなければ、なんともなりませんので、難しいです。

普通、皆さんもそうではないですか。金や力はあまり言わないでしょう。たまにテストでいい点数をとったら、ゲーム機買ってあげるくらいは言われるかもしれません。それは金の方略です。金は使いすぎると良くないです。金でしか動かない人をつくり出してしまいます。力も使いすぎると良くないです。金や力がないと動かない人は、ちょっと卑しいです。そういう人をつくり出さないためにも、きちんと言葉で説明する努力を私たちはしなければいけないと思います。

金や力は、環境を変える意味で、構造的方略（structural strategy）、言葉は人の内面を変えるという意味で、心理的方略（psychological strategy）と言っています。

モビリティ・マネジメントは、主に言葉を使いますが、金や力も組み合わせます。主に言葉で自発的に変わっていただくことを目指す方略です。

学校教育というのは、そもそも金や力ではなく、言葉で人間として調和のとれた育成を目指すものと、学習指導要領に書いてあります。教育は金や力ではなく、言葉です。実はこれはすごく有効だということです。ですから、どの国でも教育にはものすごく力を入れているはずで、これは後で読んでおいてください。

モビリティ・マネジメント教育の目標は、一人一人の日常のふるまいが社会問題につながっていることを理解して、その社会問題を緩和する方法を、自ら考え実践する児童を育成するという事です。将来的な児童の行動を社会的に望ましいものになってもらうということと、児童を介して、保護者や地域社会の行動を変えることも目指しています。

モビリティ・マネジメントの勘どころということで、教育にかかわらず全般的なこの 3 つを私は言っています。まず、重要なことは動機付けです。動機付けというのは、なぜ車を控えなければならないか、なぜ交通の手段の使い分けが必要なのかということを知ってもらうことです。これが分からないと、行動変容は絶対に起こりません。

だから、変えなければいけないと知ってもらった後に、すかさず、車以外の代替手段があることを提示します。それが 2 番です。分かりやすい代替手段の情報を提供します。

1 番と 2 番だけで変わる人もいますが、なかなかこれではうまくいきません。最後に行動プランをやってもらいます。実際に自分で書いて、こうやったら変わるというシミュレーションしてもらうという手順があります。

学校教育では、まずはこれに気付きます。車の使いすぎはあまり良くないのかもしれないくらいは気付けば、学校教育としてはこれで非常にいい段階だと思います。

皆さん、まさかこんな駅から近くに車で来られた方がいるとは思わないのですが、今日、車で来られた方はいらっしゃいますか。さすがに 1 人、秦野の方ですね。

もし、皆さんが車が大好きだとして、公共交通は秦野市くらいに整っているとして、何を言われたら車を控えようと思いますか。例えば、健康の話や、環境の話、子どもの大

衆性、傲慢になるとか、いろいろあったと思うのです。これは人それぞれで、人によって全然違います。学生は割とお金のことを言うと動いたりします。私自身は子どものことを言われると、どきっとして子どもを乗せないようにすると思います。人それぞれなので、ターゲットを絞ることがとても重要です。

市民全員を対象にしたモビリティ・マネジメントは、実はものすごく難しいです。それよりも、この企業の従業員の人とか、市役所の職員、あるいは主婦にターゲットを絞る、高校生とその親に絞るというのは、割とやりやすいです。ターゲットを絞って、その人の心を動かすような動機付けの情報を考えればいいのです。

今回は学校モビリティ・マネジメントで、小学生、保護者、祖父母、教員を対象にします。

モビリティ・マネジメント教育では、動機付けを授業で行っています。これは普段やっている冊子を配布するよりも、ずっと効果的です。授業で直接お話ができます。

この事例紹介の第一目標は、なぜ車を控えなきゃならないかを理解してもらうことにあります。

例えば、秦野市さんでは、自動車の写真を提示して、「どの自動車が好きですか」「自動車のいいところと悪いところを教えてください」と聞きます。「自動車の悪い」とは一言も言わずに、ニュートラルにちゃんとやっています。クイズ形式で、車を使い過ぎると、こんな悪いこともあるという話をしています。

それから、葛藤場面です。これは社会的ジレンマなので、学校の先生方に葛藤とか、ジレンマとか、モラルジレンマというのは、割と通じやすい言葉なのですけれども、例えば、車は便利だから OK だという人と、車にもいろいろ問題があるという人で、あなたはどちらということ、たまにやっています。問題もある派か、車派かです。あなたはどのへんかというのを、名前のマグネットで自分の考えを表明してもらいます。これは、最初にこうだったとして、授業を受けて中間くらいで、やはりこういうふうに思うという動かす機会を与えます。最後に授業が終わってから、また動かします。これは、問題もあるけれども、車は大好きだし、便利だから、どうしようと悩む葛藤の場面も入れています。

これで、子どもたちが、車はちょっと控えなければ駄目なのかなと分かったら、分かりや

すく、使いやすいバス・電車情報を提供します。

これはつくばのバスマップです。

これはノッティンガム市で、バスの時刻表を路線ごとにきちんと整備してあります。路線図と時刻表は最低限必要だと思います。

秦野市さんも去年、ちゃんとした路線図を整備されました。素晴らしいと思いました。

秦野市の授業では、小学校ごとに、その小学校が分かり、課題として与える行き先が分かる路線図を渡しています。駅からバス停まで、徒歩なら何分かかっていくらで、自転車なら何分かかるということを一覧表にして提供しています。子ども用にコンサルさんがつくって、市役所の方がつくってくれたものです。

行動プランは、バスや電車利用をアンケート、あるいは机の上でシミュレーションをするという方法です。これは心理学のすごく頑健な知見を応用したものです。効果があることがあらかじめ分かっています。

これは札幌の事例です。例えば、ここに次に車を使う用事を書いてもらいます。家から実家に帰ってスーパーに行って、レストランに行って帰ってきます。これを変えられないかをここで考えます。では、自宅から実家に行って、スーパーはまた明日行くことにして、スーパーはやめる、変更プランを書いてもらいます。全部、公共交通で行きます。ここに行動プランを実行するにあたって、分からないこと、調べたことがあれば書いてもらいます。これは行動プランの一例です。

秦野市さんでは、こういうシートを使っています。小学校を起点に市内 2 カ所を移動するプランを考えてもらいます。交通手段シールというのを提供します。子どもは喜ぶのです。

それから、プラン策定後に費用と時間と CO2 の計算と、1 分当たりの消費カロリーを掛けて、どのくらい運動になったかを計算してもらいます。これを 1 枚のシートにしていますので、なくしたり、落とさないように工夫をされています。

ちょっと視点が変わりますが、親を巻き込む重要性というお話をします。これは富山でモビリティ・マネジメントの会議で、あった報告です。親にモビリティ・マネジメント教育の授業の話をした子どものほうが、態度変容効果が低かった、薄かったということです。びっくりしたのですが、恐らく「今日、バスにもっと乗ったほうが良いという授業を受けた」と子どもが言いましたら、親は興味がなくて、「今度、ジャスコに行くときにバスに乗りたいな」と言うと、親は「お金かかるし、無理じゃない」みたいなことを言われたのではないかと思います。やはり車のほうが良いのかなと思います。

本来、保護者は学校教育の範囲外、対象外なのは当たり前です。しかし、親の意向が、子どもの態度、行動を左右することもまた事実です。

秦野市さんでは、家庭にこの授業の趣旨を伝達するために、クイズブックを配布しています。一人 2 つ配布しています。1 つは、保護者用に問題だけが載っているものです。子ども用には、答えも載っているものを渡しています。お母さんに「このクイズ出してね」と子どもは答えも見せられるので、喜んでやっているようです。

効果は、意識がこのくらい上がりましたというような定量的な分析です。

それ以外にも、抽出児分析と言いまして、子どもを 2、3 人選びまして、その子の発言がこう変わったというのを定性的に見ています。例えば、この子は車好きで、車頻度が高かったのです。最初は、ゆっくりできる車が好きと言っていたのですけれども、遠くに歩きで行ったら、やはり大変だからというふうに、葛藤体験などを含めて、ちょっと変わったのです。いきなりころっと変わるというのは無理ですが、質的に変わるという分析をしています。

あとは授業後の感想も丁寧に取りまとめてくださっています。

これは十勝バスという北海道の帯広にあるバス会社の野村文吾社長さんがおっしゃっていました。モビリティ・マネジメント教育はずっと 10 年くらいやっているのですけれども、あるときに、ポンと高校生の定期券の購入枚数が増えたとおっしゃっていました。よくよく考えますと、高校 1 年生が小学校 5 年生のときに、モビリティ・マネジメント教育を初めてやったのです。その 5 年生が高校生になって、ポンと伸びたとおっしゃっていま

した。そういう集計的な効果もあるんだと思います。

推進体制です。これは後で読んでいただきたいと思います。教育関係者、教員が主導でやるタイプと、交通部署が主導でやるタイプと、秦野市さんは連携型とって、ものすごくいい関係を築かれています。交通の部署と学校の教育の部署がフラットないい関係を築かれています。秦野市さんは相当理想です。一番いいのは、教育関係者主導なのかもしれませんが、それをきちんと支援することが必要だと思います。

質の良い教材は不可欠ですし、行政担当者は不可欠ですし、学校関係者も、継続的な支援体制も必要です。行政の方は、大体 2、3 年ごとに異動されてしまいますので、その方が異動したら全部終わってしまうので、そこをきちんとフォローする体制が必要かと思っています。

それから、事業者さん、NPO さんとの連携も必要です。

これは必要条件です。十分条件としては、継続的にやるためには、交通計画や上位計画への位置付けがすごく有効だと思うのです。秦野市さんの場合は、TDM 計画にきちんと位置付けられていたので、今でも続いているということです。

あとは、教育側の学習指導要領、指導書などにも位置付けることが重要かと思っています。札幌ではこれが位置付けられています。藤沢市でも書かれると聞いています。書かれていれば、先生方はやりますので、非常にいいと思います。

ちょっと雑ぱくになりましたが、私からの話はこれで終わりたいと思います。ありがとうございました。

3. 事例発表「秦野市地域公共交通の取組み」

秦野市都市部参事（兼）公共交通推進課長 保坂 富士雄

皆さん、改めまして、こんにちは。秦野市公共交通推進課長をしております、保坂と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私からは、これまでの 10 年に及ぶ公共交通の取組みについて、ご説明いたします。

まず、概要だけ説明させてください。秦野市は県央の西部に位置しております。面積は 103.76km² で、人口はこの 10 月 1 日現在で 16 万 5909 人です。

秦野市公共交通の現状と課題は、市内には小田急線の鉄道駅が 4 駅、南北に路線バスが放射状に 51 系統あります。やはり少子高齢化、人口減少、モータリゼーションの進展もありまして、バス利用人数はこの 17 年間で約 21%減少しております。図にありますような負のスパイラルに陥っている状況でございます。

そこで秦野市は、平成 14 年に「道路運送法」の一部改正がありまして、この中で不採算バス路線の課題、2 つ目に路線バスではカバーできない交通空白地域の課題がございました。

この課題の解決を図るために、平成 19 年 5 月にここにおられる岡村教授に会長をお願いしまして、秦野市地域公共交通会議を立ち上げました。そして、この会議の中で、新たな地域公共交通に関わる運行基本計画を策定し、その中で乗合タクシー事業を基本に地域公共交通の導入を進めてきたところです。

一方、既存のバス路線の対策もしております。まずノンステップバスの購入に対する支援です。2 つ目は PTPS（公共車両優先システム）の導入です。3 つ目は、総合連携計画に基づくバスロケーションシステムの導入と、いろいろと支援をしておりました。

また、乗合タクシーにつきましては、平成 20 年から国の地域公共交通活性化・再生総合事業に基づき、総合連携計画の策定と路線固定型の乗合タクシーの実証運行の開始、平成 21 年からデマンド型乗合タクシーの実証運行を開始しました。いずれも平成 23 年 4 月から事業者の本格運行に移行しております。

もう 1 つは、平成 23 年に国の地域公共交通確保維持改善事業に基づきまして、路線固定型と同様に、上地区乗合自動車の実証実験を始めて、こちらも平成 23 年 10 月から本格運行に移行しております。

このように国の動向や、タイミングを逃さず、スピード感を持って、一つ一つの課題の解決を図ることを大事にやってきたところです。

こちらが乗合タクシーのルート of 1 つです。まず右側の赤いエリアがおおね台ルートというところ。真ん中の赤いエリアには 2 つありまして、渋沢駅から日赤に行っている秦野赤十字病院ルートと、渋沢駅から枋窪を結ぶデマンド型の乗合タクシーです。左側の青い 3 つの点線が、上地区の乗合自動車です。

運行ルートや運行ダイヤ、運賃といった細かい内容につきましては、お配りしておりますパンフレットをご覧ください。

これが路線固定型乗合タクシーの渋沢駅・秦野赤十字病院ルートです。この路線固定の開始にあたりまして、一番苦勞をいたしましたのが、停留所の設置です。全体で合計 90 カ所です。この中の半数は民地を利用しています。ということで、地元の理解や警察協議が大変苦勞をしたところです。

そんな中で、民家の植栽の隙間を利用して付けた停留所や、民家の擁壁に付けさせてもらっています。

こちらは上地区乗合自動車です。こちらも、地元が主体的に取り組んで、単管パイプで骨組みをつくって、これにバス停をつくりました。こんな地域の手づくりによるバス停もつくっています。

このような取り組みを通じまして、地域住民たちが主体的に考えて、積極的に取り組む意識の醸成を図ることが大事だと思います。また、地域住民とのコミュニケーションづくりも非常に大事になってくると思います。

これが平成 28 年度の運行事業です。28 年度の実績だけご覧ください。3 ルート、3 カ所を合わせまして、年間の利用者数は 5 万 6310 人です。運行経費は両方合わせまして 2443 万 6000 円です。これに対しまして、運賃収入は 1242 万 8000 円、国の補助金が 381 万

5000 円です。また、市の補助金は 776 万 7000 円ということで、事業者の負担も若干 42 万円ほど出ております。

こちらがもう 1 つのデマンド型乗合タクシーになります。こちらは事前登録の事前予約制になっております。ですから、予約がないときは動きませんので、低コスト化による運行システムは確立できていると思います。

こちらが平成 28 年度の実績だけちょっとご覧ください。運行日数は 108 日、利用者数は 188 人、運行経費は 17 万 8000 円、運賃収入は 6 万 2000 円、市の補助金は 5 万 9000 円、事業者負担が 5 万 7000 円です。

こういった事業を通じて感じていることは、経営感覚を持つことや、コスト意識を持って取り組むことが大事だと思います。

持続可能な地域公共交通を目指すということでは、私の持論でもございますけれども、今まで交通は事業者の裁量で行われていたものが、そういう状況にはなっていないというところで、今年乗合タクシーの 10 年目を迎えます。それを、今以上に持続可能なものにしていくことについては、計画当初から地域住民、交通事業者、我々行政が連携協働して、3 者が役割分担の中で取り組むことが大事だと思います。地域住民は、地域公共交通の維持・確保について、地域の足は自ら守り育てて、乗り支えていくという、俗にいうマイバス意識を持つことが大事だと思います。交通事業者は、真に必要な公共交通サービスの提供を追究していくことが大事だと思います。

我々行政は何をするのかということですが、行政はコーディネーターだと、私は思っております。ですから、地域住民や関係機関との連携調整をしっかりとやらせていただきます。その中で、経済性や利便性を考慮して、地域の事情に合った地域公共交通を確保し、維持していくことが大事だと思います。

こうして、3 者の三位一体による連携・協働といったことで取り組むことが必要だと思います。

タクシー以外にもいろいろとやっておりますが、1 つは高速バス路線の拡充です。基幹交通はもちろん鉄道や路線バスですが、これを補完する交通として、高速バスの誘致を図ってきております。平成 24 年以前は、2 路線でしたが、この 4 年間で、羽田空港線と夜行高速バス合わせて 8 系統、12 都市へ直行便の停車を実現しました。

利用者目線で物事を考え、また、関係機関との連携を密にし、適格に調整をし、何ごとも諦めずに、粘り強く積極果敢に挑戦をしていく気持ちで取り組むことが大事だと思います。

交通需要マネジメントは、先ほどもご紹介していただきましたけれども、秦野市は平成 14 年に「はだの交通計画」を策定しております。

それと同時に谷口綾子准教授に監修をいただきながら、平成 16 年度から実際に「秦野市 TDM 実施計画」を策定して、この中で自動車の効率的利用を図ることと、公共交通への転換を促しました。そういった交通需要マネジメントの施策を実施しております。

平成 16 年度に「秦野市 TDM 実施計画」を策定して、11 の施策を掲げております。現在、この中で、「ノーマイカーデー事業」、今はノーマイカーデーについては「エコ通勤」という言い方をしております。あと「パーク&バスライド」と、TDM 教育です。今では「交通スリム化教育」と名称を変えています。こういった事業を中心に交通需要マネジメントを進めております。

秦野市では長年にわたり、企業や市民団体、学校を含めて、いろいろと協働による取り組みを行ってきたことが評価されまして、平成 28 年 2 月に「第 7 回 EST 交通環境大賞奨励賞」を受賞いたしました。また、日本モビリティ・マネジメント会議で、小学校におけるモビリティ・マネジメントの成功事例ということで発表もしております。

それから、これはお手元の皆さんの資料にはございませんが、一番ホットな話題としまして、秦野市では代表的な基幹交通である鉄道について、平成 29 年 8 月 23 日に「秦野市×小田急電鉄 小田急小田原線沿線まちづくりの推進に関する連携協定」を締結しております。この協定に基づきまして、今後、駅の機能向上や、駅を中心としたまちづくりを進めるとともに、地域の活性化および地域の魅力発信を行い、相互の付加価値を高めていきます。

いろいろとお話したいこともありますが、時間の都合もあり、以上が、私がこれまで 10 年以上にわたって、交通環境の変化への対策も含めて、鉄道・バス・タクシーといった公共交通にかかる施策の取り組みについてやってきたことです。13 年という長い期間、私は今の部署でやっておりますが、今後も公共交通を良くしていきたいという思いでやっております。簡単ですが、以上で秦野市の事例発表とします。ありがとうございました。

4. パネルディスカッション

「地域公共交通これまでの10年、これからの10年」

筑波大学システム情報系 准教授 谷口 綾子
神奈川中央交通株式会社 運輸営業部長 永山 輝彦
株式会社愛鶴 取締役副社長 篠原 俊正
国土交通省関東運輸局 交通政策部長 小幡 章博
秦野市長 古谷 義幸
秦野市都市部参事（兼）公共交通推進課長 保坂富士雄
コーディネーター：東洋大学国際学部国際地域学科 教授 岡村敏之

岡村：それでは引き続き、皆さま、お付き合いいただければと思います。

これまで、私のほうから10年間の話をして、谷口先生からモビリティ・マネジメント、高齢者環境、それから、本当はたくさんご紹介いただきたかったのですが、保坂さんより、秦野市の取り組みをお話しいただいたところですよ。

秦野市はかなり先進的、創造的にいろいろな施策をやられていまして、そのご紹介の追加で、個別で苦勞をされたことや、これからこんなことをやりたいという話があるかと思います。それも含めて、このパネルディスカッションでまずご紹介をいただきます。そして、お互いにいろいろなやりとりをさせていただければと思っております。よろしくお願いいたします。

全体の構成は、2つに分けようと思っています。前半は、先ほど保坂さんから、非常にコンパクトにお話をいただいたところですが、秦野市長、神奈川中央交通の永山部長、株式会社愛鶴の篠原副社長と、事業者さんも含めて、自己紹介も含めて、この10年の取り組みを振り返っていただきたいと思っています。加えて、谷口先生、小幡部長から関連ということで、特に谷口先生も秦野市の取り組みを、本当はいろいろあったはずなので、その紹介も含めて、最後のほうでお話をいただきたいと思っています。

後半は、これからの10年ということで、また一巡をしようかなと思っています。その2つそれぞれの話題のときに、ひととおり一巡しましたところで、登壇者同士で、いろいろな投げかけもあればと思っておりますので、私はこれ以上しゃべらないつもりでおりますので、登壇者の皆さま、ぜひよろしくお願いいたします。

それでは、早速ですが、これまでの 10 年でいろいろな取り組みをやってきた振り返りというところで、市長からお願いします。

古谷：それでは、私から、これまでの 10 年を振り返りたいと思います。

私が秦野市長に就任いたしましたのは、11 年前の平成 18 年の 1 月です。本市には小田急電鉄さんの駅が 4 駅あります。それぞれの駅から 1km の徒歩圏内に人口の約 6 割が住んでいる、大変恵まれた基盤が構築されています。

しかし、本市のさらなる発展のためには、社会情勢の変化により、多様化する市民の移動ニーズに対応できる公共交通の充実が必要不可欠だと考え、取り組みを進めてきました。

その 1 つとして、本市の公共交通の空白・不便地域の解消を目指し、路線バスではカバーできない部分に、新たな地域公共交通の導入を進めてきたわけです。導入にあたっては、既存バス路線との整合を図り、地域特性や市民ニーズを考慮しながら、必要な公共交通の形態について検討をいたしました。関係者のご協力をいただき、平成 20 年 10 月に乗合タクシーの実証運行をスタートすることができました。

その後も、沿線自治会との定期的な話し合いや利用者アンケートを行い、市民ニーズに対応した運行ルートの設定、ダイヤの見直しなど、利便性の向上に努めてきました。

また、タクシー事業者の既存資源を活用した、低コスト化による運行システムを構築し、平成 23 年 10 月から本格運行を開始しました。

そして、この本格運行に当たり、専門的な知識を身に付けさせ、関係機関や交通事業者との調整が円滑に行えるように、平成 21 年から国土交通省関東運輸局に若手職員の派遣を開始いたしました。いまだに続いております。

人口 17 万人規模の自治体では珍しい、公共交通専門の担当課を平成 23 年に設置し、組織体制の強化、充実を図りました。

もう 1 つの取り組みとしては、交通需要マネジメント施策が挙げられます。本市では、市内に事業所を持つ企業や、市民団体に働きかけ、マイカー以外の手段で通勤する取り組みや、小学校 5 年生を対象にかしこいクルマの使い方をテーマとしたモビリティ・マネジメント教育に取り組み、その功績が顕著な事業所や学校を表彰するなどして、交通渋滞の緩和や二酸化炭素削減に一定の成果を挙げています。

そのほかにも、公共交通の拡充を図るため、特急ロマンスカーの秦野駅への停車本数の増加や、東名高速バスの東名秦野バスストップへの停車を実現いたしました。

さらにノンステップバスやバスロケーションシステムの導入を支援するなどして、市民の身近な足として、バス路線の確保・維持に努めてきました。今後は、現在策定中の立地適正化計画によるコンパクトシティの実現に向け、重要となる公共交通ネットワークについて、再構築が必要となってくると考えております。

本日は、パネリストの皆さまから貴重なご意見をいただき、今後の市政に活かしていきたいと考えております。

1つだけ余分なことを言います。例えば、ロマンスカーですが、最初のころは新宿 9時半が最終便でした。それを 30分延ばしますと、東京ドームに行くにしても、カラオケに行くにしても間に合います。そういうことで、今は最終便が 10時になりました。このロマンスカーに乗りますと、仕事で疲れたサラリーマンの方が、新宿駅でお酒のロング缶を 1本買って、走りだしてからプシュッとやるということで、寝て帰られる至福の時間だそうです。いろいろな意味で頑張っていきたいと思っています。以上です。

岡村：ありがとうございます。続いては、事業者の姿勢で紹介していただけるかと思えます。それでは、神奈川中央交通さんになります。

永山：私は、現在、運輸営業部というところにおります。何をやっているかというところ、お客さまに分かりやすくバスに乗っていただく、いろいろな商品づくりをさせていただいております。特に、高齢者向けの「かなちゃん手形」という割引乗車券でバスに乗っていただける施策や、環境面では企業向けに「グリーンエコパス」というカーボンオフセットを付けた定期券を販売しました。

秦野市のバス路線は、私も秦野で生まれ育ちまして、今も住民ですので、住民としてはよく存じているかと思いますが、大きくは、小田急線を境に、秦野・渋沢のブロックと、東海大学前・鶴巻温泉という 2ブロックに分かれると思います。小田急線を境に、北側は丹沢に向けまして非常に奥深くございます。住宅もございまして、バス路線も、秦野から渋沢に向かっては、幾つかの系統があります。この幾つかの系統があるが故に利用者が分散されていきまして、もともと運行本数が多かったものが少しずつ減少しているということが、課題かと思っております。

南側につきましては、なかなか奥行きがないものですから、路線バスという意味では採算を取るのが難しく、乗合タクシーなど、先ほどご紹介されたようなものに転換されつつあると思っております。

東海大学前・鶴巻におきましては、駅から徒歩圏内の部分が多く、近隣の市町村と

近過ぎるので、行政をまたぐ関係で、秦野市さんが道路を整備されても、隣の市では進まないとか、そういった課題を持ちながら、路線を開設できないこともございます。そういうところを課題にしながら、これからの10年を考えていきたいと思っています。以上です。

岡村：ありがとうございます。

篠原：先ほど、保坂課長から事業内容につきましてはお話がございましたので、詳しい話は申し上げませんが、勝手に申しますと、今まで交通空白地域、すなわちバス停のなかった地域に走らせているルートが要るのと、路線バスの撤退による代替交通手段としての運行を3ルート、合計5ルート、便としましては、1日約70便の運行をさせていただいております。

私どもはタクシー会社ですので、路線バスと同じようなことをやらなければいけないということで、そういったことは多々ありました。一番大変だったのは、平成23年に実証運行でいろいろな条件を満たすことができたので、いよいよ本格運行に移るときに、タクシーの契約ではできないということで、路線定期運行という経営許可を取らなければいけないということでした。簡単に言うと、バス事業者と同じ経営許可を頂かなければいけないというところで、大変苦労しました。なんとかそれも頂くことができまして、今日に至っております。

やって良かったと思うことは、やはり地元、地域の方に本当に喜んでいただいて、なくてはならない交通手段だと皆さんからおっしゃっていただいていることです。運転手さんも帰ってくるたびに「今日、こんなもらったよ」なんて言って、お客さまからダイコンとか、タマネギとかを頂いてくるのです。喜んでいただけて、本当にありがたい話です。

今では、自由降車と夢がかないました。乗るほうはちょっと難しいのですけれども、一定区間であれば、自由に降車ができ、さらに利便性が図られています。

もう1つの利便性は、先ほど写真にちょっとありましたが、路線バスは大型車を使っていたので、物理的に狭あいの道路は入れませんでした。こちらの地区にも行きたいけれども、ちょっと無理なんだという地域に、14人乗りの車を使って入ることができました。路線を延伸して、今までバス停まで歩いて10分かかったけれども、目の前にバス停ができて本当に良かったという方もたくさんいらっしゃいます。そういった点でも良かったと思っています。

いろいろ課題はあるのですが、公共交通事業者としての社会的責任を強く感じなが

ら、なんとか持続可能な交通手段にしたいということで、これからも頑張っていきたいと思っています。ありがとうございます。

岡村：私も 10 年間関わっていますので、今、ご発言をいただいて、そういうことがあったなと思います。

14 人乗りの車を入れるとさらっとおっしゃいましたけれども、それまでは、車も問題なのですけれども、法令上、椅子の数が少なかったのです。あと 1 人、あと 2 人をお乗せすることができません。しかし、続行便を出すというと、運転手さんをもう 1 人と車両をもう 1 台というのは、なかなか続けられず、いろいろご苦労をいただきました。また、関係の方にもご協力をいただいて、14 人乗りということになりました。車のサイズなんて、小さい話だと思われるかもしれませんが、これは非常に大事なところで、本当にありがたかった思い出したところです。そういうことで、次は谷口先生に、モビリティ・マネジメントも含みまして、ご発言をいただければと思います。

谷口：私のほうからは、小学校のモビリティ・マネジメント教育に携わってきて、いろいろな地域を見てきまして、秦野市さんの特徴を 3 つ、簡単にお話しします。

1 つは、交通とか、都市計画の部署の方と、教育関係の部署の方がとても仲が良いのです。普通は縦割りで、ほとんど交流がない市町村も多いと思うのですが、秦野市さんはずいぶん仲が良いのです。2015 年に出版された「モビリティをマネジメントする」という本を出すときに、秦野市の担当者数名に根掘り葉掘りインタビューで伺ったのですけれども、この交通スリム化教育プロジェクトの前に、何かで一緒に業務をされたことがあったそうです。とにかく仲が良くて、すごく風通しがいいということが 1 つです。

もう 1 つは、担当者の方がずっとその部署にいらっしゃるのです。保坂さんは、13 年この部署にいらっしゃるということですが、昔を知っておられますし、これからどうしていけばいいかという展望をお持ちで、道筋もつけやすいです。こんなときはこういうふうにしたらいいという、経験の裏打ちがある対応をいろいろしてくださいました。そこが本当に素晴らしく、やりやすかったです。

三つ目はちょっとテクニカルな個別の話になりますけれども、ただ単に小学生向けに学校の授業をやるだけではなく、その授業を実際に担う先生方を育てる、教員向けの講習会を毎年 8 月の夏休みにやっています。それが非常に有効です。あれで、先生方もすごくやる気になってくれて、分かってくれて、教育の質も担保されて、

素晴らしいなと思っています。

ほかの地域では、なかなかそれができていないところが多いと感じています。以上です。

岡村：ありがとうございます。実は、私も、何年か前から、谷口先生にあまり言わずにこっそり、2つの小学校のモビリティ・マネジメント教育を見させていただいたことがありました。一緒に校長室にご挨拶に行くのですけれども、本当に普通にお話をされているのです。そこがまずびっくりです。先生方の熱意とか、上手だということも、もちろんそうなのですけれども、全部一体だなというのを感じたところです。ということで、最後に保坂さんに振ります。今までを受けてということで、なかなかご発表の中でもご発言できなかったことも含めて、少しご紹介いただければと思います。

保坂：私は13年やっていたけれども、バスがなくなった路線の地域に入ったときに、罵声を飛ばされたことがあります。「おまえはバス会社の手先か」とか、いろいろ言われました。そんな思いがあったのですが、今もいろいろ胸に詰まる思いがありました。一言で言えば、地域、交通事業者、いろいろな人に支えられて、ここまで来たのだと思います。私は、いい意味で、喜ばれる仕事をさせてもらってきたなと思っています。以上です。

岡村：ありがとうございます。

では、これまでのいろいろな取り組みを受けて、国の立場ということで、小幡部長からコメントをいただければと思います。

小幡：今日、ここまでの議論をお伺いしての感想ということで、最後にフロアからの質問があるのかもしれませんが、先ほどの保坂さんの発表で、ここ17年で21%減少というお話でございました。よくよく見ると、17年前の平成10年度になりますと少し多いようでございますから、10年を振り返ると言いますと、平成16年・17年のことでありまして10%くらい減少になるのかなということで、善戦しているのではないかという感想を持っています。

この善戦の背景には、やはり、保坂さんが13年間誠心誠意それを続けたとかあって、しかし、それで10%減っているというところでどう評価するかということかと思えます。人口も減っているので、いろいろな分析もあろうかと思えますけれども、印象としては、大変善戦しているという言い方になろうかと思えますし、ここまで

やると 10%減ってしまうのかな、どうなのかなという議論があるのかなという感想です。

それから、先々月でしょうか、たばこ祭という大きな祭りを拝見しましたけれども、秦野だけでやっているのですけれども、どこにこんな人がいるのかなというくらい人が出てきていました。

たばこ祭に行ったことのない人は、どれくらいおられますか、ほとんどおりません。今回来られた方もいらっしゃるのかと思うのですけれども人はいるのです。人はいるのだけれども、今日の話にございました、車の中にいるから分からないとか、建物の中にいるから分からないとか見えないと言いますか、祭りになると「どかん」と来て、こんなに人がいたのかということなのですからけれども、どういうまちをつくっていくかというメッセージは本当に出されていると思います。

スタート地点になるつもりで、保坂課長は大変ご苦労があったということで、少し感極まれたところもあったようですけれども、引き続きご検討をお願いしたいと思います。

岡村：ありがとうございます。このあたり、振り返りということで、まずは一巡ということでさせていただきました。ここから 15 分くらい、登壇者からということで、これまでどうだったですかとか、そういう質問をぜひやらせていただければと思います。

小幡部長のご発言を受けてということで、ちょっと私のほうからですが、先ほど、保坂課長からのプレゼンテーションで 10 年間に徐々にバスの利用が減ってきているということが出ました。ところが、実は悪いというよりも、むしろ善戦しているということでした。

ここは、保坂課長がいいのか、永山部長がいいのかというところではあるのですけれども、ベースとして、やはり就業人口、従業員人口が横ばいで減っている中で、実は小田急線の駅の利用者は、1 割とかそういう減り方ではありません。とは言いながら、10%が減っています。この数字をどう見るかです。

もちろん、10%減ったと聞きますと、良くないとなってしまいます。たぶんそういう見方をすると、これからの人口減少社会では、昔は良かったねという話で終わってしまうのです。この推移についての評価は、プラスのところも含めて、永山部長が良いのでしょうか。もしあれば、保坂課長ということで、このバスの利用の推移について、この 10 年、ちょっとお話しいただけますか。

永山：バス利用者について、秦野市内に特化しますと、非常に利用が減っています。保坂課長が先ほど説明された中にも、利用者が減少していく負のサイクルがございました。利用者が減少して、本数を少し減便していくと、また利用者が減っていくというときが続いていました。

ただ、一方で関東圏にあるバス会社は、平成 9 年から運賃値上げは一切していません。消費増税のときだけは消費税を転嫁させていただきましたけれども、基本的には平成 9 年から運賃改定をしない中で、お客さまが減っています。当社も秦野地域には、神奈川中央交通ではなく湘南神奈交バスを当時つくりまして、経費を低く抑えて経営を続けていく努力をして、秦野市内の路線維持に努めております。

先ほどもちょっとお話が出ましたが、渋沢・秦野あたりは非常にお客さまが多いところでした。やはり、複数系統があるものですから、どうしてもお客さまが分散されがちです。1つの路線にしっかり切り替え、4本5本と走っている路線ができていれば、自然とお客さまは集まるのかなと思いますけれども、そこが当社も減便という手段を採って、お客さま方に少し負担を掛けた部分もあるかなと、少し反省する部分があると思っています。

岡村：ありがとうございます。

保坂課長もし何かありますか。行政側でも、地域側でもいいです。

保坂：今、永山部長から話がありましたけれども、私は神奈川中央交通さんのバス路線は、平成 10 年に 55 系統で、今、51 系統で、4 系統しか、この十数年の間、減っていない中で、利用者は減っているのですけれども、系統はそれなりに維持されていて、非常にきめ細やかに動いていただいていると思います。

やはり、せっかくある資源をうまく使えていないのは、利用者が不便だと思います。ですから、地域に入ったときに、最初はいろいろと文句を言われました。その地域の皆さんが乗らなければ、どんな違うコースを入れても結果は同じで、長続きはしません。ですから、皆さんが本当に自分の足は、自分でなんとかするという意識を持って、取り組まなければ何も変わらないということを言い続けてきました。

そういったことで今、乗合自動車が運行している地域は、地域が自分たちでできることは自分たちでやろうという意識も芽生えています。

収支率的に言えば、今、50%前後を推移していますが、このへんは、やはり補助金頼みというところもあります。そこのところをなんとかしないとというところでやっています。そんなことで、バス事業者さん、タクシー事業者さんのご協力をい

ただきながら、これからも意識していき、そして、それをもっと使ってもらえる、そういう取り組みをしなければいけないと思います。以上です。

岡村：ありがとうございます。

秦野市のバス路線は、基本的に駅を発着ということでやっているわけです。地域に行くと、どこどこに行くバスがないとか、いろいろ言われて、確かに駅に行くのは便利なのですがねと言われるのですけれども、バスは、人が乗り合うものです。別々の人が同じ場所にいろいろな目的で乗り合っていくというのが強みです。たまに行く、全然違うところにバスをくださいといっても、これはごめんなさいです。せめて駅からとか駅へということでは、上手に車と使い分けたり、市内だけではなく、たまには小田急線に乗って、いろいろなところに行ってください。そのときにはバスをとか、また逆に来ていただく方も含めて、今ある路線を上手に活かしていく、育てていくということが、さらにこれから重要になってくると思っています。

それでは、登壇者の中で、追加や、登壇者の方へ教えてくださいということもあれば、ご発言をいただきたいと思います。どなたかいらっしゃいますでしょうか。

篠原：先ほど保坂さんのプレゼンを伺って、本当にそうだなと強く思ったことがありましたので、それをお話させてください。

地域の方と、自治体と、交通事業者との連携が、三位一体で非常にうまく今までやって来られたから、従前のような対応ができたのかなと思いました。いろいろなところに行くと、自治体はすごく積極的なものだけれども、どうも地域の方が乗り気ではないとか、地域の方はすごく乗り気なのだけれども、自治体があまり協力をしてくれないとか、どこかはいいいけれども、どこかがちょっとという話が多いのです。しかし、秦野の特に地域の方が、これは俺たちの乗り物なんだという意識を非常に強くお持ちでした。行政や交通事業者に任せるのではなく、自分たちで交通を確保し、また、つなげていこうという意識がすごく強い地域だったことが、非常に良かったと思っています。

そのことを、10年間振り返りまして思わされましたので、一言言わせていただきました。ありがとうございます。

小幡：私がこの仕事をしていて感じるころなのですけれども、例えば、図書館とか、水道、電力供給では、地域水準や、これが料金でとかいうのがあるのですが、では、公共交通はどこまで確保すれば、行政としての基本的なサービスを満たしたことになるのかということなのです。

1 つは、一般会計に占める公共交通への投資がどれくらいが適正かというのは、これは人口密度や、地形で一概には言えないのですが、コミュニティバスの下に、民間が撤退して自治体が支えてくれたというのは、10 年、15 年と考えると、いわゆるそういった統計があまり整備されていないと言いますか、地域間比較はできないとかいうこともあって、いずれにしても、交通さえ便利であればいいということではないと思います。このへんを判断する材料を揃えて、後は市で考えてくださいというための材料を揃えます。つまり、データを見えるようにするとか、提示するということが、ブロック機関としての役割かなと思っております。

ご質問ですけれども、私は、ほかのところは分かりません。それは福祉だとか、教育にたくさん税金がかかると思いますし、橋の維持だとか、公共の維持もかかると思うのですけれども、その中で交通をどこまでやるべきか、やりたいものを削らなければいけないのか、ほかの地域でお金がかかるものは少し交通に踏み込んでいるのかとか、そのへんもし何かご感想なり、何かあればいただけますか。

岡村：これは保坂課長でしょうか。例えば、財政支出としていくらくらいというところでは、数字だけを見ると、意外と少ないと言われる自治体もおられます。お金として、どれくらいという話もありますし、お金以外のところで、担当課をつくって、今、担当者は何名でしたか。5 人で、この数字は、当然、人件費だけでいっても、かなりです。乗合タクシー、乗合自動車にかけているお金よりも、たぶんそちらのほうが当然多いです。そのお金をどれだけ行政としてかけるのかとか、どれくらい行政が役割を担うのかというところで、何かございますか。

古谷：公共交通の専門の課を設置しますと、当然そこには課長、課長代理、担当と 4 名おります。ただ、これは単に乗合タクシーだけではなくて、いろいろな意味で交通手段、利便性を高めていきます。私はよく言うのは、バスは動脈で、我々は毛細血管でそのバス停まで、市民を運んでいくのが我々の仕事だということです。

同時に先ほどお話しましたように、高速バスの利用は、私が一番最初に市長になりましたときには、まだほとんど使われておりませんでした。これが、ようやく今は、羽田や横浜へ行くのは年間 3000 人です。それから、夜間の深夜バスが 3000 人くらいということです。

そのために市が何をやったかと言いますと、バスストップの下に無料の駐車場をつくったのです。ですから、そこに 3 日でも 4 日でも停めていってもいいのです。そういうことをしながら、利便性を確保しました。

秦野には、東海大学がありまして、約2万人の学生が来ております。また、すぐそばには上智短大がございます。そうしますと、そこへ来る子どもたちが、自分のふるさとへ帰るときに、例えば、四国の人であれば、深夜バスで大阪の梅田のバス停まで行きます。そこで乗り換えて、ふるさとへ帰れます。子どもたちの財布の負担を軽くすることによって、秦野に愛着を持ってもらいます。

同じように交通空白区域をそのままにしておきますと、疎外感に襲われます。しかし、先ほど言いました、上地区というところがあります。秦野の過疎のところですよ。3000人くらいしか住んでいません。そこにはバスが1本通っていますけれども、これは大型バスですので、主要な道路まで出なければバスストップには行けませんでした。

いろいろなことで不採算であり神奈中バスさんも苦渋の中で、ここは廃線されました。しかし、それを支えるのが我々だと思っていたものですから、この中の八沢という一番奥のところまで入ることができました。「この集落に公共バスが入ってくるのは初めてだ」と言われました。そう言われると、すごく嬉しくなります。

また、路線が駅をまたいで渋沢駅南口へ行きますと、そこにはまた秦野日赤病院に行くコミュニティバスが待っています。狭い道をくねくね行きますが、日赤まで行きます。そして、また帰ってきますと、駅のスーパーで物を買って、今度は北口から上地区に帰っていくことができます。そういう生活の利便性を味わってもらえました。秦野市の一般会計は515億円くらいでございますが、なんとかやりくりをしながらやっています。それには、やはり隣にいる愛鶴の篠原副社長と、私と2人で夢を語りました。なんとか秦野の交通空白区域の足をつくろうよ、ドアツードアで行こうよと言っていた。このことはちょっと隣の彼にいいですか。

篠原：これは話していいのか分からないのですが、まだ県会議員のときでした、市長が。そのころから、私はすごいなと思っていたのですが、まだコミュニティタクシーと云った言葉さえもない時期に「篠原くん、今度、バスとか、タクシーとか言っていないで、バスの経済性と、タクシーの利便性を持った交通システムはできないかな」といきなり言われたのです。そのときに「いろいろ法律があるから、なかなか難しいと思います」と言うと、「そんなこと言っていないで考えろ」と言われたのです。それは20年前の話です。それから、いろいろやって、今は実際にそれに近いかたちで運行できているということは、非常にそういった意味からしても、嬉しいと思っています。また、10年目も迎えて、これからはお一層頑張っていきたいと思っ

ているところですよ。

古谷：もう一言だけ言います。それを支えてくれたのが、関東運輸局です。うちは 2 年ずつ職員を派遣していますけれども、先ほど話にあがったバスは、もともと 14 人が乗れるバスでしたが、当時の基準により以前は、4 席外して 10 人乗りとしていましたけれども、その基準を外す努力をしていただいたのが、時の関東運輸局です。

岡村：ありがとうございます。いろいろこういう話があるということでございます。10 年を振り返って、何かございますか。

谷口：今のお話とちょっとつながるかと思うのですがけれども、篠原さんは先ほど、地域と行政と事業者の三位一体がすごくうまくいったとおっしゃっていました。私も秦野市さんを見ていて、すごくそういう感じがするのです。

1 つ思うのは、地域の方はそんなに頻繁には入れ替わらないです。だいたいずっと同じ方が住んでいらっしゃると思います。事業者さんも会社にもよると思うのですが、そんなに異動はしょっちゅうはないです。しかし、行政機関は 2、3 年ごとに代わる人が多いと思うのです。秦野市さんがすごいと思ったのは、先ほど市長さんが話されていたのですが、スペシャリストとゼネラリストをある時期から分けて、保坂さんはスペシャリストだから異動がなかったとおっしゃっていました。その三位一体がうまくいった要因の 1 つにそういうことも大きく影響していると思ったのです。

そのスペシャリストとゼネラリストの人事システムは、ほかの市町村でも、市長さんの一声があればできるものなのではないでしょうか。それはどれくらい大変なのか、反対が恐らくあったと思うのです。それから、本人の希望でどちらかを選べるのか、それとも業績評価で選ぶのかです。そのへんを不都合のない範囲で教えてください。

古谷：私が市長になって一番先にやったのは、新採用職員の年齢制限を撤廃しました。うちは 59 歳まで応募していただけます。それは、私自身が感じたのは、海外青年協力隊に行ったメンバーは、帰ってくると大体 30 歳を過ぎる人もいます。ところが、国は雇ってくれません。28 歳です。私は市長になったときに、それはおかしいと思いました。ですから、秦野市はそれを撤廃しました。

そういう中で市の職員と一緒に仕事をする中で感じたのは、一定のことは全て経験し、40 代の前半から半ばくらいに、ゼネラリストで全体の経営に携わっていく人と、スペシャリストとして、自分の目的を持って定年まで一生懸命頑張る人間の 2 つ

あってもいいと思ったのです。もちろん納得づくでなければいけませんでした。保坂は納得づくではなく、僕にたきつけられました。

神奈川県で秦野市は、公共施設再配置も、全国でご評価いただいています。地下水も賞をいただいております。そういうところにいるメンバーは、スペシャリストです。そして、そのスペシャリストの会議もつくってございまして、私もその会合にいつも参加しています。やはり、そういう面ではスペシャリストを大事にすることによって、幾つもの日本一が生まれています。

ということで、本人の希望も入れながら進めます。例えば、今度、彼が定年になりますけれども、そのときは上地区の公民館の館長をやってもらうことになっています。それは、上地区の行け行けぼくらのかみちゃん号を定着させる、地域に理解させるという意味です。

岡村：ありがとうございます。今後の 10 年の話も出てきてしまいました。

それで、前半はおおむね定刻どおりに運行しております。では、後半です。前半のこの内容を踏まえて、主にこの秦野市を念頭に置いて、地域交通、モビリティ・マネジメント、TDM、環境に優しい交通のこれからの 10 年について、これをやらなければいけないということは抜きにして、思い切り夢を語ってください。順番としては、事業者のお 2 人で、その次に小幡部長に行政の立場から、それで研究者の立場から、そして最後はやはり行政のお二方に夢を語っていただければと思っています。では、神奈川中央交通からお願いします。

永山：夢を語りたいとは思いますが、やはり現実的な話になってしまうかもしれません。

バス事業者としては、なんとか地域に路線を維持していきたいという気持ちが強くございます。少子高齢化で高齢者が増えていく中で、バス事業者としては、高齢者にどうバスを乗っていただくかを一生懸命考えなければいけません。通勤で使っていた方が、ある日突然バスを使わなくなります。当然、お客さまが減って、収入が得られませんから、その現役世代が終わった後に、どうバスを使っているかというところです。

例えば、当社では「かなちゃん手形」という高齢者の方が 3 カ月に 3000 円くらいお金を払っていただきますと、どこでも 1 乗車 100 円で乗られる制度をつくっております。こういう制度を普及させて、バスは割安なんだというイメージを持っていただいてバスを使っていたいただきたいところです。

東京都の町田市で多くの系統を運行しておりますが町田などは東京都のシルバーパスがございます。70 歳以上の方で非課税の方は 1000 円で 1 年間バスに乗られる制度がございます。これを 1 年に 1 回買っていただくと、高齢者の方にバスを非常に使っていただけています。町田には、いろいろな団地がございます、町田の駅にデパートが開く 10 時に向かうバスは非常に混雑します。

やはり高齢者の方にバスを使っていただいて、町をにぎやかにしないと、活気が生まれませんと思います。バスを使っていただいて、秦野も町を活気づけていただきたいです。どうしても、高齢者対策は福祉の面が強いかもしれませんが、福祉、交通、合わせて商業という面で、町のにぎわいをつくるためにも、高齢者の外出支援を認知していただきたいです。交通事業者もやっていきたいと思っています。秦野市も「かなちゃん手形」を持っていれば、町の商店街で少し割り引きがあるとか、そんなことを 1 つとっても、少しにぎわいになるのかなと考えております。もう 1 つは、これはなかなか難しいのですけれども、やはりバスとタクシーのコラボです。どうしても、バスは大きい道路でなければなかなか通れません。

先ほど市長も言っていましたけれども、きめ細やかな、タクシー、乗合タクシーと合わせて、しっかりと地域を支えていく仕組みができればいいと考えます。それには、やはり運賃が問題です。いろいろなものが課題となりますけれども、これからバス停まで歩くのも大変だという高齢の方が非常に増えてきている中では、バスは幹に、乗合タクシーが枝になって、それをうまく組み合わせてできるといいと思っています。以上です。

岡村：ありがとうございます。「かなちゃん手形」は購入条件や値段とか、せっかくですので、今、簡単にご紹介ください。

永山：「かなちゃん手形」は 3 カ月の券です。昔は 3000 円だったのですけれども、消費税の転嫁だけさせていただいて、3250 円です。1 乗車は、例えば、秦野でも 300 円とかいう運賃がございます。そこも全て、その券を見せていただけると 100 円で乗れる仕組みです。往復 600 円かかるところが 200 円で乗れます。1 年券も 9850 円買えますので、多く乗られる方ほど便利です。ぜひ、使っていただけるように、私たちもしっかりと PR をやっていきたいなということです。

岡村：こういう券があるということです。

それでは、篠原副社長お願いします。

篠原：地域の方々とよくお話をする機会がございます。1つは地域協議会です。そういったところでもお話をします。最近、あそこのバス停から、何々さんが乗ってこないよねというドライバーからのいろいろな情報があります。それで、よくよく近所の人に聞いてみたら、「まだ車椅子とかは使っていないけれども、ちょっとバス停まで歩いていくのは大変だし、かったるくて億劫だと乗らなくなってしまったんだよ」と言われる方が今非常に増えてきているのです。ただでさえ人口がどんどん減っていく中で、年齢とともに、そうになっていくと、ますます状況的に厳しくなります。

85 歳以上の免許の返納の方にどんどんアピールして使っていただくとか、これはコミュニティタクシーではないのですが、路線バスがあつて、コミュニティタクシーがあつて、その下にもう 1 つマクロでと考えているのです。例えば、タクシーの場合は、ドア・ツー・ドアができるという特性があります。それから、個別輸送ということもできます。

バスや電車と違うのは、一人いくらなのではなくて、1 台いくらと、結果的になります。ですから、なるべく多く乗っていただいたほうが、1 人当たりの負担が少なくなってきますので、そういったタクシーの特性をうまく生かして、その地域の中で 4 人組をつくっていただいて、A チームは月曜日の朝 10 時に迎えにいきますから、買い物ツアーに行きましょう。そして、スーパーに行っても、ドライバーがサポーターになって、買い物のお手伝いをして、またそれぞれのお宅までお届けします。相乗りするかたちで、一人当たりの負担を少なくして、できればバス並みの運賃で運行ができます。

現行の法律では、それはなかなか難しいのですけれども、契約自体を市のほうでやっていただければ、そういったことも考えられます。今、国のほうでも、タクシーの相乗りは力を入れてやっていただいていますので、将来そういったことが法律的にも可能になることを期待しているところです。

そういったきめ細かいサービスを提供することによって、お出かけのチャンスをつくるのがすごく重要なことだと思います。同じ筑波大学の久野譜也先生が、この件で一致したのです。お出かけと健康維持は非常に密接な関係があつて、お出かけができない人は、健康維持がなかなか難しく、お出かけをしょっちゅうしている人は、健康維持がすごくうまくいっているというお話も伺いました。ただ単に交通の利便性を確保するとか、便利になったというだけではなくて、1 つの社会として、

高齢者の方が元気に生き生きと生きがいを持って生活をしていただくためのお手伝いをさせていただくことができたらなというのが夢です。

コミュニティタクシーでは、シルバー定期券を考えています。今、現在も定期券はあるのですが、それは通学用の定期券です。その範囲をちょっと広げて、シルバー定期券をやってみたらどうかと思っています。その意味は、もちろん 1 回当たりが安く乗れるということもあるかもしれませんが、むしろ、定期券だから、これがあるから今日も出かけてみようかなということ。1 回乗っていくらではなくて、定期券ならそれを使わなければ損だなと、積極的に外に出かけていただけるイメージを持っています。そういった、いろいろな方々のお話を聞くにつれ、そういうシステムも今後はもう絶対に必要になってくると感じています。

岡村：ありがとうございます。それでは、国の立場から小幡部長よりいただきます。

小幡：私は、ここ最近、1 年くらいずっと交通の問題、バスの問題、いろいろ考えている国の立場から、部長をやっている個人の意見になりますけれども、2、3、幾つかの、小さいことはいっぱいありますが、私は合同庁舎の 2 号庁舎なのですけれども、名刺に、私しかできないことで、みなとみらい線馬車道駅 4 番出口からすぐというのと、横浜駅西口から 26 系統で来られますというのを名刺に書いているのです。

大抵の人は事業所も市役所もそうなのですが、何番地何丁とって、Google で検索してくれと言わんばかりなのですが、Google だけでどうして分かるのかと思うのですけれども、もし使っているバス停が遠ければ、何とか駅から何とか系統バスで何とか前からすぐとか、ちょっと一言書いておいていただいて、それはコピーでないけれども、そこに位置していますと。あるいは、名刺に公共交通に乗ろうと書いておられるかなと思いますけど、そんなことは小さなことで、明日からとか、名刺が来たときに切り替えるときからできるということですので、ご検討ください。

私は車が好きですけど、この 10 年で燃費は上がっているし、クッションはいいし、ハンドルはキビキビ動くし、加速はいいし、デザインがスタイリッシュだし、カーナビが付いて、ステレオもいいし、音もいいしということで、じゃあバスは進化していますかということです。

同じくらい進化してシェアが変わらないのであって、向こうが進化して、こちら側が進化していなければシェアを失うのは当たり前です。

道の駅、サービスエリア、トイレがピカピカとか、渋滞がなくなってきたという中で、バスについては IC カードが入りましたとか、ノンステップが入りましたとか、

きれいなバスとか、非常に進化はしているのですが、運賃の問題もそうですけれども、果たして対応ができていくかというところでは。

1つ私が問題と思っているのは、バス停です。バス停がもう30年、40年変わっていないと思います。ポールが1本立っているだけです。最近、都会のほうでは、プラスチック機能が出ていますけれども、最近、駅、JRさんとか、民鉄さんもそうですけれども、トイレが、昔のトイレといたら、トイレとばれないように、端っこのほうに小さく男マーク、女マークが描いてあります。

最近の駅のトイレは、ここだという感じで、青い男性マークが天井から下までどんとあるというのを皆さんご存じないでしょうか。それだけ変わったわけです。実際にトイレに入ったら、どんと女マークが天井から下までトイレとすぐに分かります。そこへ行くと、ちょっと期待したくなるトイレが、大抵の昔からある匂うトイレではなくて、ホテルみたいなトイレになっているということで、手は打っているというか、大手鉄道会社は投資ができるけれども、田舎の鉄道会社は厳しいのです。

じゃあ、田舎の鉄道会社はどうでしょうか。バスに乗ったときに、駅前の公衆トイレがどう変わるかです。全部、バス停をピカピカのガラス張りにはできないかもしれませんが、ときがわとか、東秩父のイーグルバスさんのほうは、こんな田舎にというバスのトランジットセンターがありますので、シンボリックにというか投資は1年間を超えてもいいと思います。

そういうのはやりようで、要はスマホとかがどんどん進化しているのに対して、こちらの公共交通サイドの経営としても、投資をしていかないと戦えないということになります。

もう1つは、車の低床化です。私はアメリカに2回住んでいまして、日本の車は応援したいのですが、非常に赤信号、誰も見ていないのに止まらなければいけない。最近、道交法が変わりまして、ラウンドアバウトという、ぐるぐる回って、ストレスが非常に少ないです。スピードを抑えなければいけないけれども、ずっと行けるということで、非常にストレスの少ないラウンドアバウトが埼玉なんかで始まっています。

アメリカのストップサインが、もう車に乗るなど言わんばかりにストップサインばかりなのです。こういう1本で来て、曲がっているだけで、カーブにここにも、横からストップ、ストップなんて、行ったらストップしないと曲がれないとかです。ただ、一旦ダウンタウン出ますと、100kmで走れるので、新幹線と路面電車、1台

の車と同じデザイン、同じもので、全部橋を造っているのですが、町中に入ったら、それは歩行者優先にしないといけないということで、最近、凸部（ハンプ）とか、狭窄とか、ゾーン30ということでやっていますけれども、ゾーン30も実際、そういう物理的なバリアができていないか、非常にまだ少ないと聞いています。

最後、もう1点だけ、エンターテインメントです。私はアメリカに留学しているときにバスを利用すると、大学無料バスといって、バスの旅に黒人の運転手さんだと、ソウルの音楽がかかったりとか、白人の運転手さんだと、ロックがかかったりとか、フォークソングだったりという、本当に運転手さんがズンズン、ズンズンやるバスが走っていますけれども、そこに楽しみみたいなのがございました。

そういうことは、日本でも公共交通に遊び心が出てきましたので、どう進化していくかというのは、1つテーマかなと思います。

ここで今度、12月にコンサートがあるという、チケット完売と書かれていたけれども、8500円のチケットが完売かと感心しましたが、そういう部分、8500円くらいですと、このバス代も含まれているとか、このバスに乗って、ちょうど1時間前に着いて、ちょっと周りを見てからコンサートに入れますとか、そういうような見せ方とか、チケットの売り方みたいなものがあるといいと思います。

岡村：ありがとうございます。では、運輸局から道路の話をしていただいて、とっても嬉しかったです。

私もちょっと言いますけれども、公共交通と歩くというのはセットなのです。競合ではなくて、セットでないと、バスを降りた後に全然歩きたくない場所というのはあり得ません。市の交通マスタープランは、いろいろなところで、歩行者ということはいろいろ書いてあると思いますが、住宅地の中もそうです。人が歩かないけれども、住宅地こそは本当は人が歩きたくなるようなところでないといけないので、そこは是非ということだと私も思っています。小学生に歩いていただくということも含めて、たぶんそのへんは大事だなというふうに、思いました。

それでは、だからつなぐわけではないのですけれども、私の意見にかかわらずいかがでしょう。

谷口：今の小幡さまのご提案がすごく楽しかったので、思わず聞き入ってしまいました。

その前の篠原さんが、高齢者のお話をいろいろされていて、それにつながるかもしれません。秦野市では、既に学校教育の現場と連携ができていて、うまくいっています。日本でも特に一番ではないかと思われる、うまくいっている事例だと思うの

です。

今後は健康福祉部署との連携がもしできれば、篠原さんがおっしゃっていたことも、相当スムーズにいくと思うのです。シルバー定期券とか、いろいろお出かけを推進するというのを交通部署だけでやっても、到達しないというか、本当に困っている人へ到達が難しいと思います。本当に困っている人たちに支援を届けるために、交通部署と健康福祉系の部署が連携をして、外出支援をすることが必要なのでは無いでしょうか。

それで、その連携の一つのチャンネルとして、国民健康保険の特定保健指導という制度が使えるかもしれません。特定保健指導は市が責任を持ってやらなければいけない制度です。要はメタボリックシンドロームの人に、いろいろ気を付けてねという指導をする場なのですけれども、そのメタボの指導には2種類、食事の指導と、運動の指導があります。どちらの指導も栄養士さん、保健師さんがやるのですけれども、運動の指導については、運動を嫌いな人が大体メタボになるので、「運動しましょう」と言っても、なかなかジョギングなどスポーツを新たに始めるのは難しいことが知られています。

ただ、交通行動を変えて、バスにもうちょっと乗って、お出かけを歩いてするだけで、メタボは改善します、より健康になりますという言い方ができることが様々な実証実験から分かりました。ですので、10年後の未来に向けて、健康福祉部署との連携を秦野市だったらできると思いますので、ぜひご検討いただければと思います。以上です。

岡村：ありがとうございます。一回秦野市と振っていただいたので、では課長からお願いします。

保坂：市のほうは市長なので、やっていただきたいと思います。

私は、まず意識の部分です。先ほどから谷口先生のお話にありました、小学生に対するモビリティ・マネジメントを今後も続けて、安定的に事業を展開できればと思っています。そんな中で今の子どもが大人になったときに、車だけに頼らない交通行動を取れるような仕組みを仕掛けていきたいと思っています。

また、交通ネットワークという部分を考えましたときには、今、私どもは都市部の中で、都市政策課というところが、「立地適正化計画」を策定しています。こちらは、今年度、都市機能誘導区域を設定して、来年度、居住誘導区域の設定をします。そんな中で神奈川中央交通さんにも入っていただいて、今後の交通網をどうしてい

こうかということの話し合いをしています。

そんな中で、先ほど谷口先生からお話がありましたように、実は、今年 2017 年の夏に国土交通省と厚生労働省が行った「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」がありました。こちらのほうに秦野から、高齢介護の担当課長が委員として出席をしています。その中で、中間報告も既に出ています。今まで、交通部署と福祉部署が別々に閉ざされていたが、これを一緒にやりなさいという方向付けが出ていますので、そのへんを踏まえて今、私どもも交通部署と都市政策のまちづくりの部署で、福祉のほうと今後の高齢者の移動の足の確保に向けて、もちろん免許返納者の対応もあるでしょうし、外出支援もあると思います。いろいろ、そういったところの視点を踏まえる中で、今後どうしたら交通ネットワークを構築できるかというところを進めていきたいと思っています。

岡村：ありがとうございます。

古谷：今、保坂課長から実務的な話をするから、市長は少し脱線してもいいという話でした。取りあえず、今、パネリストの皆さまから貴重なご意見をいただきまして本当にありがとうございます。今後 10 年の傾向ということですが、この先の大きな変化は、秦野にとって、平成 32 年に新東名高速道路の供用が開始されることになっております。本市にはインターチェンジとサービスエリアが設置されます。サービスエリアにはスマートインターチェンジも設置されます。東名の海老名と大体同じ規模とだけいただければいいと思います。これによりまして、市民の皆さまは、東名高速道路の秦野中井インターチェンジだけではなく、目的や交通状況によって、複数の高速道路を使い分けられるようになります。利便性の向上が見込まれます。また、サービスエリアは 24 時間 365 日営業する施設でございます。そこに勤務される方や、利用される方の交通手段について検討をする必要もあります。

次に本市の公共交通は、小田急小田原線が東西に走り、市内 4 駅には、全て急行が止まります。現在整備中の鶴巻温泉駅南口の工事が完成すると、全ての駅で踏切を横断することなく、線路の北側と南側に分かれて、神奈川中央交通さんの路線バスの運行が可能となりますので、速達性、定時性の確保に大きく寄与すると考えております。

私は小田急線と神奈川中央交通のバス路線が本市の公共交通手段の大動脈と考えております。今後この大動脈が届かない人に対しましては、地元自治会や交通事業者との協議、協働によりまして、新たな交通手段の導入を検討することが必要だと

強く思っております。

さて、今日は秦野市観光協会の会長の市川和雄さんが来られています。手を上げてください。もともと小田急で仕事をしていらっしゃいました。小田急の星野晃司社長にお願いをして、ご推薦をいただいて、昨年からは秦野市の観光協会の会長に就任いただいております。

よく話をするのですが、「行け行けばくらのかみちゃん号」でも、ほかの乗合タクシーでも、空いているときに、市内の高齢者の皆さまを町の中をぐるぐる案内して、観光するような利用で使えないだろうかとか、子どもがだいぶ少なくなってきて、学校に通うのも学校を合併していかなければいけないところがありますので、通学バスをなんとかしなければいけません。そういう中で考えておりますのは、この 14 人乗りのバスですと、運転手の確保が難しいとは思いますが、大型のバスの運転手さんよりは確保がしやすいでしょう。よく私は、乗合タクシーのことを、アメリカの大平原に行く幌馬車隊とっております。人数が多くなったら、1 台、2 台、3 台とつないでいけば、14 人が 28 人、36 人となっていきますので、3 台つなげば中型バスになります。そして、また、お客さんが少なくなったら、2 台、1 台と戻していけばいいということを考えながら、うまくこの 14 人乗り、運転手を除いて 13 人まで OK してもらったのですから、これをさらに関東運輸局の皆さんと相談をしながら、多機能で使っていけるようなものにして、日々の利便性と娯楽性など、いろいろなかたちで使っていければいいと思っております。

それ以外で、秦野の人たちを、なんとか歌舞伎座にも連れて行ってあげたいし、浅草にも行っていただきたいと思うので、それをぜひタイアップしながら、全てタダというわけではありませんが、チャンスをつくるのです。そのチャンスをつくるのを神奈川中央交通さんと相談をしながらやっていけたらいいなと思っております。遠くのほうに行く利便性もあるのですけれども、横浜の赤レンガに行ったり、みなとみらいに行ったり、または、東京を歩いたりするのもいいと思っております。

私は、そういう意味では、鉄道と幹線道路、高速道路をしっかりとつないでいくことで秦野の将来に明るい先が見えるのだと思います。トンネルの中を通過しておりますと、出口が見えないで真っ暗なときは、なんとなく嫌な感じがします。しかし、どんなに小さくてもポツンと出口の明かりが見えると、ああ、あそこまで行けばいいということがあると思います。

今、全国の自治体は市だけでも 820 ございます。多くの市が、先が見えないで苦し

んでいます。秦野はいろいろなことで褒めてはいただいておりますが、どこの自治体でもやらなければいけないことの 2 年、3 年先を走っているだけだと思います。ある意味では、トンネルをつくるというのは、先進導坑だという思いでおります。この公共交通、市民の足を確保するということは、福祉にもつながりますし、同時に市民の人の市内サービスにもつながっていかねなければいけませんので、いろいろな意味で頑張っていかなければいけないと感じているところでございます。

それには、何としても、小田急さんと神奈川中央交通さんと仲良くやっていかねればいけませんし、また関東運輸局さんにも今まで以上に力を借りなければいけません。篠原副社長は僕と一心同体ですから、どんな無理でも聞いてくれます。そういうことで、10 年先にも、早くいろいろなことをやって良かったと、今日来ていただいた皆さんに思っただけのようなまちづくりを、今日来ております市の職員と一緒に頑張っていきたいと思っております。秦野市は、神奈川県の中でも山裾の町、小さな盆地です。しかし、海にも近いです。雪は 1 年に 3 回くらい、5cm 積もったら大騒ぎです。1 回 5cm 積もって、バスが止まったことがありました。そのときは仕方がないので、市民総出でバス路線の雪かきをしました。そんなときのために、除雪機は買ったのですが、あれっさり動いていません。

そういうことでございますので、今日は遠路おいでいただいた方もいらっしゃるようですが、我々是一緒になってやっていきたいと思っております。いろいろなことをやるときに、よく言われます。なぜ、秦野はうまくいくのかです。それは担当者と市長が同じ思いでレールを走っているからです。我々は選挙がありますので、つい怖くなって後ずさりするときもあります。そのときは、職員が背中を押してくれます。また、私が前に行き過ぎて駄目なときは、職員が僕の背広を引っ張って、元の位置に戻してくれます。そんなでこぼこですけれども、やっていくのが重要でございます。

今日はいろいろお話をいただきまして、ありがとうございました。

岡村：どうもありがとうございます。時間的にはあと 20 分ほどでございますので、どこかで 10 分ほど、皆さまからまとめて何人かのご質問を受けて、その後にこちらで答えようと思っております。今のうちから、もし何かがあれば、皆さん考えてください。その間、このパネリストの中で、ちょっと追加でご発言、またはパネリスト同士で質問がありますか。

小幡：神奈川中央交通さんにお伺いします。トイレのサインが昔はこんなので、今はこん

なのだというお話でしたけれども、バス停の字が小さいなと昔から思っているのですが、お年寄りが多いところは、バス停のフォントを 10 ポイントから 30 ポイントくらいに、どおんと書くのは難しいのでしょうか。規制があるのでしょうか。

永山：確かにバス停は見づらいたらうと私も思います。できる限り大きい文字を使うのですが、あの 1 つのポールの中にいろいろな情報が詰まっている部分がありまして、系統図を入れなくてはいけないとか、そういうものがあるので、非常に厳しいとは思いますが、ぜひ研究していきたいと思います。

東京都内なんかは、接近表示が組み込まれたりしていますけれども、当社では携帯電話、スマホを使ったバスロケはあるのですけれど、バス停案内というのは、まだまだ遅れていますので、研究していきたいと思います。

岡村：ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

そうしますと、今、33 分ぐらいということで、何人か質問をとということですが、お一人お一人をやってしまうと、たくさんの人のお話は伺えないので、手を挙げていただいて、それで多そうでしたら、短く質問をしていただいて、少なそうであれば、時間が調整できるかと思えます。

それでは、ご質問のおありの方は高く手を挙げていただけますか。せっかく時間を取ったので、何かございますか。お一人ありがとうございます。この 3 人でよろしいですか。それでは、お願いします。

会場 1：講演では、岡村先生と谷口先生、貴重なご意見をいただきましてありがとうございます。私は、茨城県の公共交通の活性化委員をやっております、十文字と申します。連携事業者は関東鉄道とただいま鉄道事業に対しましての活性化をやっております。行政は龍ヶ崎市を今やっています。

今日は秦野の先進事例ということで認識していると思うのですがけれども、先ほど保坂課長から小田急電鉄との協定を結んだという話がございました。8 月だったと思います。駅が町の玄関口としての位置付けを持っていますけれども、今後の青写真みたいなものがあれば、話せる範囲でお聞かせいただきたいというのが 1 つです。もう 1 つは、神奈川中央交通さんにお聞きしたいのですがけれども、かなり昔から「ちびっこ 50 円」運賃を実施していると思うのです。私は鎌倉市民なので、これの施策の経緯を教えてくださいたいと思います。低年齢層に対するアプローチも兼ねていたと思うのです。

もう 1 つ、谷口先生には、ただいま、うちの組織では小学生にレクチャーをするの

はもう遅いという認識を持っていて、絵本を制作して保育園、幼稚園に出前出張事業を行っております。手前どもで、「関鉄レール☆メイト」という PR レディーを持っていきますので、その PR レディーが幼稚園に出向いて、子どもたちに公共交通を教えています。そのへんは、これから低年齢層に対するアプローチについて、具体的に何か将来像みたいなものがあれば教えてください。以上です。

会場 2：すみません。私は関東運輸局で自動車交通部長をしています森高と申します。今日は基調講演とパネリストさん、非常に参考になりました。2点ほど、ご質問いたします。

まず、谷口先生がモビリティ・マネジメントの教育で講演をしていただいたところなのですけれども、我々も公共交通に乗ってほしいターゲットが、当然少子高齢化や免許返納を考えると、高齢者となってきます。先ほど、谷口先生から行動変容の3要素として、金、力、言葉というお話がありました。国としては、予算もそれほどありませんし、力で規制を強化するというのは、このご時世ではなじみません。いかに言葉という市民の方策で、高齢者に行動変容をさせて、公共交通に乗せていくことが重要になってくるかなというところですね。先生のほうで、もしご存じでしたら教えてください。高齢者に対する教育と言いますか、そういった言葉の心理的方策でうまく車から、公共交通に移管している優良事例があれば、ご紹介ください。2点目が、先ほど岡村先生の基調講演でもお話が出ましたし、谷口先生、篠原さまからもお話がありました。やはり今度、公共交通をもっともっと利便性を高めていくと、福祉の連携が非常に必要になってくると思っております。やはり移動というのは手段であって、移動をした後の目的と一体となってやっていく中では福祉です。特に、出歩き支援みたいなところで、目的と合わせたストーリーづくりが非常に重要になってくるかなと認識しております。

最近、介護保険制度が大幅に変わって、介護保険制度を出歩き支援みたいなものにも、総合支援事業という中で活用できるというお話を結構いろいろな自治体さんや NPO さんからお話を聞いております。私の認識ですと、秦野市さんも総合支援 D というカテゴリーの中で、介護の資金を活用した出歩き支援をお聞きしています。そういったものを今、秦野市さんで進めている中で、先ほども行政は縦割りだというご批判もあったところでもありますけれども、やはり、これは国土交通省と厚生労働省が連携をしてやっていく中で、何かこういったことを改善してほしいとか、今つくられている制度の中で、ご苦勞をされていることとかがあれば、ちょっとご教

示いただければというところでございます。

会場 3：足立区の交通政策を担当しています須藤と申します。今日は貴重なご講演とディスカッションを本当にありがとうございます。私からも 2 点で、ちょっと質問がかぶってしまうかもしれません。

まず、福祉との連携の関係です。岡村先生の最初の講演の中でも、交通空白地域の解消から、これからは移動する意思や、意欲を失った人が、やはり地域とのつながりが小さくなってきているのが課題だよという話がありました。

私自身も役所の中で、地域包括ケアシステムの関連で会議に呼ばれたり、今は福祉と交通との連携を身をもって感じているところなのですが、秦野市さんで、これまでもう既に 10 年されている中で、当然福祉部の連携も既に何かしら動きがあるのではないかなとちょっと感じているところなのです。もし、あれば事例を教えてくださいたいです。

それから、谷口先生のモビリティ・マネジメントの話で、行動変容の話がございました。私も交通安全教育の関係では教育委員会との連携はすごくやっているのですが、モビリティ・マネジメントは、なかなかまだ進んでいません。教育委員会の連携は、役所の中で他にも食育や、ユニバーサルデザインとか、いろいろあるのですが、我々のほうから行っても、いつも跳ね返される事例があります。逆に教育委員会に行動変容を促すものがあれば、実際の秦野市さんの事例と、谷口先生の知見を教えてくださいたいと思います。以上です。

岡村：ありがとうございました。ということで、大体、回答のほうは 2 分ぐらいで、永山部長から先ほどの 50 円バスの件、谷口先生から、低年齢、高年齢、モビリティ・マネジメントプラス教育関係者の巻き込みの話、それから、保坂課長にまず市の協定がどうかと、福祉の連携の現状を踏まえて教育委員会という感じでお願いします。

永山：では、「ちびっこ 50 円」ですけれども、これは平成 9 年から始めております。このころは、バス事業は収入が厳しくて、何か種を植えなければいけないという中で、子どもに小さいころから、路線バスに慣れ親しんでいただいて、大人になってもバスを使っていたらこうということで、施策を始めさせていただきました。

そのときに併せて、「環境定期券制度」というのも入れております。通勤や通学の定期券をお持ちの方や同伴の方は、これを土日に使っていただいたときには、100 円で使える仕組みを入れました。少しでも、バスに慣れ親しんでご利用をいただくという趣旨から、これを導入いたしました。

岡村：ありがとうございます。

谷口：ご質問ありがとうございました。まず十文字さんからいただいた保育園、幼稚園児、低年齢層へのアプローチです。低年齢層へは、効果が計測できないのです。アンケートに答えるには幼すぎるからです。確かにレクチャーを受けてすぐ後は喜ぶのですが、それが続くのかが、まだ分からないというのが現実です。

信州大学の先生の研究成果で、小さい子はバスや電車が大好きなので、運転手さんになりたいと言うのですけれども、小学生の何年生かになると、車のほうが好きと変わるという研究があります。それを見ると、低年齢の間は、バス、電車は既に好きなのかなという気もしています。そのへんはまだ研究途上です。

ただ、1つだけ私が思うのは、低年齢であればあるほど、親へのアプローチも一緒にしないと、効果が薄れていくと思うのです。どんなにやっても、親が「べつにそんなこと言っても」という影響を、子どもは小さいので受けるのです。親もセットでやるのがポイントかなと思います。

それと森高さまの、高齢者向けのモビリティ・マネジメントです。ターゲットとして高齢者だけをやったという事例を私は知らないのですが、高齢者が含まれる事例はたくさんあります。やはり重要なのは、高齢者の関心事が何なのかということで、動機付けを変えることが必要だと思います。それを把握するために一昨年度、WEBアンケート調査をしたのですけれども、高齢者の方は、自分の健康にすごく関心があることがわかりました。それから、ほかの年代に比べたら地域愛着が強いので、地域のこと、地域全体のことを言うのもいいという結果が出ています。

タッチポイントというか、どういう場でMMを実施するか、どういうスキームでやるかです。国民健康保険の何かでやるのかとか、介護保険制度でやるのかとかです。介護保険対象者にMMする場合は、もう身体・認知的に不自由な方も出てきてしまうと思うので、今の団塊の世代の方たちに何をアピールできるのかを考えていく必要があると思いました。

また、教育委員会とのつきあい方は永遠の課題です。皆さん、それで苦しんでおられます。秦野市や札幌市がすごくうまくいったのは、全然別のプロジェクトで既に関係があり、その下地があったからではないかと思います。秦野市さんは、もともと先生方と仲良かったということが、もちろんあると思いますし、キーパーソンになった元指導主事の先生が、すごく協力的だったというのもあると思います。

札幌市も一緒です。たまたま、キーパーソンとなる新保先生という方と私の上司が

仲良しだったのです。それで、MM を小学校で実施したいと上司に相談したときに新保先生を紹介してくれて、そこから、その新保先生が若い先生方を引き込んでくれました。北海道には社会科教育連盟という民間の授業研究をする組織がありまして、そこに所属する社会科授業研究に興味のある若い先生方を MM 教育に引き込んでくれました。札幌ではもう 15 年以上 MM 教育を実施しているのですけれども、その若かった先生たちが、今、札幌市教育委員会の指導主事になっているのです。その人たちが指導主事になったら、もう怖いものはないというか、何でもできる感じですよ。若くてやる気のある先生を巻き込んでいく、そこは、ぜひ、市長さんからもお願いできればと思います。

古谷：なぜ、秦野市が市長部局と教育委員会が連携できるのかを言いますと、私の考えは、教育行政は教育委員会の人たちに任せて、教育委員の先生と、教育長が一生懸命やればよいということです。

では、市長の役目は何かと言ったら、しっかりとした教育環境の整備です。さっきトイレの話が出ましたけれども、私は県議会議員のときに、学校のトイレをよくする会議の議員連盟の副会長をやっていました。

そういう中では、私が市長になったときには、まず学校のトイレを汚くないようにする、一生懸命きれいなトイレにしました。お金はたくさんありませんでしたが、秦野市の教育施設はかなり手入れが進んでいると、自負しています。例えば冷暖房ですが、うちは全部、普通教室まで冷暖房が入っています、それも 1 年です。これはどういうことかと言うと、安い燃料を使っているからです。バルクというタンクを持っています。そして、そこで自家発電をして使っていきます。

要するに、先生方の教育環境の整備をしっかりと市長がやれば、それは、公共交通と教育委員会が、常にいいかたちでの支援ができると思っています。

大事なことは、環境整備をしっかりとやれば、先生方は元気を出してくれるし、信頼してくれます。ぼろぼろにして、トイレもそうですけれども、大型の修理をするときまで待ってくれという言い方をしては駄目だと思います。少し傷み始めたら 1 個 1 個直してしまうことをやって、仲良くできるのかなという感じがします。

そういう点では、うちは今日、都市部長が来ておりますが、建設部長、都市部長は学校のことを大事にしてくれています。

保坂：それでは、私のほうから、最初の小田急さんとの連携協定なのですけれども、受付

の後ろの、パネル展示をするところに小田急さんの連携協定の内容を書いたものがございます。背景、目的、協力の内容、事業等が書いてあります。

なぜ連携協定に至ったかという、どこもそうかもしれませんが、いろいろ鉄道事業者さんをお願いする事項は、いろいろな分野にまたがります。例えば、水道関係、水道管を軌道の下に通すとか、そういうことのいろいろな要望、お願い事を、それぞれの部署が別々にやっています。

それは、各部として、いろいろなかたちを、一つの基本の中でそういうものを処理できないかということが、一つの発端になりました。その中で、小田急さんと、1年ちょっと議論を重ねて、今のこういうかたちになりました。

目的は、先ほど私が最後に紹介させていただきましたとおり、駅、駅周辺の施設の利便性の向上です。具体的にこの内容の中にあるのは、例えばホームドアの整備を積極的にやっけいこうとか、駅の上屋がホームいっぱいいないところを、ホームいっぱい延伸するだとか、いろいろハード整備をやります。

また、プロモーション的には、ロマンスカーをイベント時に臨時停車してもらうとか、小田急さんの敷地内で市の広報をさせていただくとか、いろいろなことをこの協定の中で今後やっていくということで、協定を結ばさせていただきました。

これは、進行管理をちゃんとして、年次毎にどういう事業をどんなかたちでやっていくか、小田急さんと連絡会議的なものをつくって、今後進めていくというふうに考えています。協定のほうは、そんなかたちになっています。

もう1つ、連携ですか。先ほどご紹介させていただきましたけれども、私どもの高齢介護課の担当課長が、国の検討会の委員をやったということがありました。それを契機に、今、都市部の都市政策課、公共交通推進課、福祉部の高齢介護課、この3課が中心になりまして、課長レベル、担当、課長代理レベルで、どうしたら高齢者の移手段が確保できるかという議論を始めたところです。

ですから、今、問題意識を共有して、これからどんな施策ができるかということを始めたところなので、具体にもものができるのは、これからになります。ただ、高齢介護課のほうでは、一部、認定ドライバーの養成とか、そんなことをして、移手段確保の取り組みをしています。いずれにしても、これからの取り組みということで、ようやく、先ほどの連携を始めたところです。

3点目は、これは市長がお話しされたとおりです。

質的には、教育委員会に学校の先生が、2年、3年指導主事というかたちで来られ

ます。この先生が窓口となって、こういう協力を進めさせていただくのですけれども、この先生がキーマンです。公共交通などの教育は必要なライフワーク教育だということを理解していただきます。そして、理解していただいたら、学校現場の校長先生は、先生方が一番負担がかかることを心配するわけです。ですから、これが負担のないかたちで展開できる方法を示したり、我々職員が全面的に学校に入って授業のお手伝いをしたり、そんなことをします。

そういうことを、前年度の校長会で、例えば今年でいえば来年の1月、2月くらいの校長会で、そういう具体の取り組みの話をさせていただき、校長会で理解いただきます。校長会で了解となれば、校長先生が学校でそれを展開してくれます。

ですから、岡村先生からお話がありましたように、学校へ行ったときに、校長先生と話をされたというのは、そういうところにあります。そういうことで、教育委員会との連携は、そんなかたちで進めております。以上です。

岡村：ありがとうございます。

もし言い忘れたことがあれば、ご発言いただければと思います。何かございますか。

小幡：これも資料に入っていると思うのですが、関東運輸局では、地域公共交通マイスターを任命して、いろいろと取り組みをお願いしています。実は17名しかおられないのですが、このうち3名がおられます。もしお時間がありましたら、ご連絡いただければと思います。よろしく申し上げます。

もう1点、関東運輸局ではデータ誌を発行しています。800冊くらい印刷して、100冊くらい売れ残っている状況です。余っておりますので、是非こんなデータを眺めていただければと思います。

岡村：他に一言ございましたら、どうぞ。

谷口：今日、秦野市さんの素晴らしい事例を聞いて、いろいろな市町村の方、交通事業者の方で「うちは無理」と思われた方もいらっしゃるかもしれないのですけれども、無理ではありません。できることは、どんな小さいことでも必ずあると思いますので、いきなりガラッと急激に変えることは無理だとしても、ちょっとずつできることをやっていく努力の積み重ねが、今の秦野市さんの素晴らしいところだと思います。そういうアクションを、ぜひ帰って起こしていただければと思いました。

岡村：何かございませんか。

司会：そういうことで、おおむね時間どおりになりました。皆さま、どうもありがとうございました。

(終了)