

第5分科会 交通

「これからの都市交通」

【コーディネーター】

認定 NPO 法人環境市民 理事・チーフコーディネーター 風岡宗人

【話題提供者】

- ① 「地域と取り組む利用促進 京都市右京区の活動から」
大阪大学コミュニケーションデザイン・センター 特任教授 土井勉
- ② 「三郷町予約制乗合タクシー」
三郷町総務部まちづくり推進課 課長補佐 安井規雄
- ③ 「平成の大合併後の京丹後市のバス交通等の取組み」
京丹後市企画総務部企画政策課 小西宏和
- ④ 「これからの都市交通について」
公益財団法人豊田都市交通研究所研究部 主席研究員 加藤秀樹
- ⑤ 「生駒市コミュニティバス『たけまる号』について」
生駒市企画財政部企画政策課 課長補佐 小澤将之

【会場】 たけまるホール

風岡：はじめに全体的な状況をお話します。
CO₂は増え続けており、部門別CO₂排出量では運輸部門は21%を占めている。公共交通の現状としては、平日の自動車分担率は増加傾向にあるが伸びは少ない状況となっている。一方、地域鉄道の輸送人員と鉄軌道廃止キロ数の推移を見ると、廃止キロ数は増加、輸送人員は減少傾向にある。地域によって差はあると思われるが、車への依存は少くないと考えられる。



風岡 宗人

交通は持続可能なまちづくりの基盤で

あり、環境的に持続可能な交通（ETS）とは、環境、経済、社会の輪が満たしたところにある。経済的な効果とは、渋滞の減少や個人消費の削減、雇用の創出などがあり、環境的利益は、温室効果ガスの減少、粒子状物質の減少、化学物質の減少などが挙げられる。そして、社会的利益は健康（肥満の減少など）や犯罪の減少、男女平等などがある。

中山間地に限らず都市においても利用者減少による民間交通機関の撤退により交通空白地が生まれ、移動手段確保のためコミュニティバスやデマンド型交通の導入が多くの自治体で進んでいる。本分科会では、財政負担の急激な増大に対し、どのような工夫が可能かを、事例報告を受けて考えたいと思う。例えば住宅都市の状況としては、駅周辺の慢性的な渋滞や周縁部の人口減少による公共交通の維持困難等々の問題があり、自動車交通の流入抑制や交通

空白地地域を生まない公共交通システムなどが望まれている。

そして、環境自治体会議の第2次共通目標では「環境負荷の少ない移動手段の確立」が目標となっている。

こうしたことを踏まえ、論点は「総合的な交通まちづくり戦略+実行体制の構築」と「環境負荷低減のための交通政策から持続可能なまちづくりをつなぐ交通政策への転換」としたいと思う。それでは、話題提供者の方からお話を伺っていききたい。

●話題提供① 土井勉「地域と取り組む利用促進 京都市右京区の活動から」

交通計画を専門にしてきたが、まずなぜ交通が大切なのかを知っていただきたい。交通の意義と役割だが、交通には本源的交通と派生的交通がある。本源的交通とは、交通すること自体が目的というものであり、散歩などもそう。しかし、大部分は派生的交通で、交通は目的を行うための手段である。例えば物流の発展はその典型。

今回は住宅都市の交通がテーマだが、地域的な特性として人口密度と自動車&公共交通分担率に注目する必要がある。大都市の問題と過疎地の問題とは異なる点に注意が必要であり、そしてそれらに公共交通の経営や環境の問題が絡んでくる。

2030年の交通量をパーソントリップ調査の結果にもとづいて推計すると人口は10%減少するが、交通量はもっと減少する。自動車も減ると思われる。そうすると場合によっては道路の渋滞がなくなって公共交通から自動車に乗り換える人たちができるかも知れない。

公共交通が、推計結果以上に減少する可能性もある。つまり、公共交通の収益にも大きな影響が出るか可能性がある。そうなると、民間交通事業者は路線を廃止するという事も考え

られる。

従って、民間企業任せでない持続可能な公共交通に向けて、行政、市民も注力していくことが求められる。コミュニティバスなどの工夫などもその一環で考える必要がある。また、住民も行政任せではなく交通について考えていかねばならない。

今回の事例だが、京都市の右京区は、生駒市と似た状況にある住宅型の都市で、京都市が東西方向の交通軸を確立するために地下鉄東西線の延伸を2008年1月に行ったことを契機に、これまでバス路線がなかった右京区にバス路線（70号系統）が設定されることになったいきさつがある。

このバス路線には多様な工夫があり、その中でも大きいのは地下鉄太秦天神川駅・嵐電天神川駅と阪急電鉄京都線桂駅という主要ターミナルを結んで、沿線の人々の公共交通による移動の幅を大きくすることができた。それまではバス利用が大変不便であったが、利便性が大きく改善された。

この路線については、歓迎はされたものの、「バスは必要だがクルマがあるので自分は乗らない」という人たちも多くいた。これは、自動車や自転車を利用して買い物をしたり、通勤したりする人の多い地域であるためだった。

これではせつかくのバスも利用が少なく、場合によっては撤退という事態になりかねないため、地域の住民とも何度も話し合いをし、環境面でも自家用車の利用とバス利用でCO₂の排出量計算なども行った。

周辺の公共交通の情報提示なども行い「かしこいクルマの使い方」（モビリティ・マネジメント）をテーマとして語り合い、地域と一緒に考えて、この活動を現在に至るまで継続している。その結果、バスの利用（2008年に480人/日が2015年には1,464人/日）は促進され、地域の人々が自分のライフスタイルを再考することにもつながった。

このように地域といっしょに考え、交通の計画をすることが大切で、この結果は交通に留まらず、人々のライフスタイルの変化やまちづくりの推進にもつながるものとなる。



土井 勉

●話題提供② 安井規雄「三郷町予約制乗合タクシー」

まず三郷町の概要についてお話ししたい。三郷町は奈良県の北西部にあり、人口は約23,000人。面積も小さくコンパクトなまちで、JRが1駅、近鉄が2駅と鉄道は充実しているが、奈良交通の路線バスは利用者が減ってきている状況で、奈良交通には赤字補填もしていた。

導入の背景だが、こうした状況を解決するために調査を実施した。三郷町は急勾配が多い地形で、高齢化の進行により路線バスの利用者数は低下していた。そのために補助も出していたわけだが、負のスパイラルでバスの本数は減少し、それが利用の低下にもつながっていた。

町内には公共交通不便地域が点在していて、三郷循環線の平日の利用率も低い状況だったため、これをなんとかしなければとこの事業が始まった。

アンケート調査を全戸に実施したところ、特に高齢者（61%はクルマの運転はしない）からは公共交通は重要との回答が多かったものの、「不便」等の不満は60%と多かった。

公共交通会議を開催し、検討する中で、提供

する公共交通のニーズを聞いたところ、30分間隔で走るものであれば利用したいとの回答が半数あった。また、バス停までの距離については200mまでなら利用するとのことだった。

そこで、サービス水準は「誰でも利用できる」、「極端な時間制約がなく移動できる」、「行きたい場所まで公共交通で移動できる」の3つに決めた。

次に手法ごとの比較検討を行ったが、コミュニティバスも検討したもののニーズに合わないとのことで、予約制乗合タクシー（デマンド）に決定した。自宅の前まで迎えにいて目的地まで行けることや、車が小型なので狭い道にも入っていけること、既存のタクシーを利用できるのでコストも低いことなどが選定理由になった。

デメリットは登録や予約が必要なことで、高齢者の利用が多いことを考えると不安もあったが、利用のしやすさを考えて決定した。

実施に当たっては、アンケート調査の結果を受けて23年7月に決定し、住民説明会などを実施して合意形成をしていった。また、事業者とも利害調整などを行い、25年4月に本格運行を決めた。

実施までに何度か説明会等を開催したが、1乗車300円という料金については「高い」（コミュニティバスなどに比べても）という意見もあったが、デマンド交通の利便性を理解していただいた。路線バスの奈良交通にも関係することなので、こちらも粘り強く説明、交渉を行った。

特に、すべての自治会館などで住民（利用者）に丁寧な説明を行ったことがデマンドのファンを作ることにもつながり、利用の促進がはかれたと思う。

また、直接住民に接するのはタクシー会社のため、事業者にも丁寧な説明をしたことも良かったと思う。

事業の形態だが、このドア・ツー・ドアのフ

ル・デマンド型の交通事業は、公共交通施策として実施しているもので福祉施策ではない。福祉施策としてはタクシー券なども配布しているが、事業は交通事業。なお、事業のサイクルの関係もあり、国庫補助は受けていない。

運行の内容だが、月土曜8時半から午後6時まで、定員は4名、三郷町の住民で小学生以上は利用登録が必要。ルートは一部町外も含めている。基本料金は300円だが、行き先によって加算がある。

利用者の状況だが、本格運行で利用者が増え、登録者は54,399人となっている。

また経費だが、委託料（タクシー会社）は運行経費として約1,500万、オペレーター費用が約140万、システムなど140万で、全体で約1,800万円となっている。

1人あたりの町負担額は573.4円、収支率37.8%となっている。持続可能な交通の見地から受益者負担をむやみに増やすわけにはいかないので、需要予測をし、委託内容も変更などで支出を抑えながらも利便性も大切に長く続けていきたいと思っている。



安井 規雄

●話題提供③ 小西宏和「平成の大合併後の京丹後市のバス交通等の取組」

京丹後市は、京都府の日本海側に位置する都市で、移動の手段を確保し「だれも置き去りにしない和のまち」が理念である。高齢者片道上

限200円バスやレールなど、様々な工夫を行っている。

公共交通の発展は、高齢化対応や環境保全にとって重要だが、当市ではマイカーの所有率は他の都市の2倍あり、車を利用しないと不便な土地柄。高齢化の進行は顕著で、車の運転に不安を抱えた住民も多い。一方、公共交通は京都丹後鉄道と民営のバス路線及び市営バスがあるが、乗客は減少してきており、事業の取り組み前は利用率の減少で空気しか運んでいないような状況だった。

コミュニティバスの充実も検討したが、事業として路線バスの再生を選択した理由は、合併により地域間の統一した交通改善が行えるようになったこと、安全面に優れていることや公共交通体系の中心にあること、地域力の発展につながるなどである。運賃だが、アンケートをしたところ300円以下を望む声が6割を占めていたことに加え、利用者のこれまでの平均運賃が380円であったことから、300円ではインパクトが少ないと考え、200円の運賃にした。

しかし、採算を取るためには従来の2倍のお客を集めないと収益が出ないことがわかったので、「700円の運賃で2人よりも200円の運賃で7人の利用」つまり少しでも多くの人に利用してもらい利便性を向上させようと考えた。

利便性と採算の向上を図るため、運行事業者と行政の情報共有を図り、運行ダイヤ、ルート、バス停の場所、回数券の車内販売などの工夫を図った。また、市役所内でも様々な検討やアイデア出しが必要であったため、「京丹後市地域（公共）交通会議」を設立し、さらに市の戦略チームを作り「新公共交通体系構築プロジェクトチーム」を構成した。チームが重要視したポイントは、利用者の視点に立ち、利便性の向上を考えることと、1回乗ってもらって満足するのではなく、愛用されるバスにすることだった。

認知度や利便性を向上させるため、広報活動

や総合時刻表の作成、運行路線の維持・充実に加えバス停の拡充（3割増）などを実施し、低価格路線（200円）の維持・拡大も図った。また、新たな付加価値の創出として公共交通の充実による環境保護などもアピールした。

このように、平成17年12月の調査（大規模アンケート）から始まり、18年10月の実証運行、その後の運行拡大を経て、24年には6年連続で利用者数が増加（2.3倍）し、運賃収入も30%増となった。その後も半島周遊ダイヤの設定などの拡充に努めており、26年の消費税導入に際しても運賃への転嫁は行っていない。



小西 宏和

こうした中で、停留所のベンチや待合所づくりなど市民との協働も実現し、運行事業者とも調査・検討等で協働することができた。

また、こうした交通の利便性を「丹後地域の公共交通ブランド」とするために「200円あれば移動できる」という「地域の安心ブランド」への取り組みを行った。これが「高齢者片道上限200円ルール」。65歳以上を対象として平成22年6月に京丹后市エリアでスタートし、平成24年には丹後半島全域に拡大している。

この「上限200円ルール」も「乗車人員が増えれば、むしろ財政支出を抑えられる」との考え方で実施している。基本はバスと同じ考えだが、京都丹後鉄道の抜本的な利用促進や沿線の

経済活性化、健康増進効果（外出の増加による）、コミュニティの輪の拡充、マイカーの送迎負担軽減等の効果も見込んでいる。

域内対策としては「鉄道も便利になればバス施策と相乗」ということで、「上限200円ルール」は高齢者の輸送人員3倍を達成し、3年連続で増加中。そして域外対策（誘客）も工夫しており、デザインを工夫した観光列車（「あかまつ」、「あおまつ」）や食堂車「くろまつ」も走らせている。さらに、運行ダイヤの隙間を利用した「ライブ列車」や「婚活列車」、「ファッショントレイン」などアイデアを活かした列車も走らせている。こうしたことにより、沿線での住民との協働も進んでおり、ホームの手作りベンチや駅ナカ高齢者ふれあいサロン、駅ナカ水族館をはじめ、沿線を「花いっぱい」にする沿線住民による「おもてなし」も実践されている。

最近では、「地方創生への取り組み」として、超小型モビリティやEV乗合タクシーの導入など、鉄道を中心とした公共交通ネットワークの構築を推進。これによって、環境配慮や利便性の向上、魅力的な観光交通の実現を目指している。

●話題提供④ 加藤秀樹「これからの都市交通について」

車が専門だが、公共交通の要となるものということで、豊田市のバスの状況について簡単に説明する。

豊田市は合併もあり、実は中山間地も多い地域で、従って基幹バスや地域バスの運行整備が望まれている。特に地域バスは週に1回しかないような路線もあり、デマンドもあるが、不満も多い状況。地域公共交通は「社会資本」であり、市では2つの定量的指標と1つの定性的指標を使って交通の評価をしている。評価の内容は「事業としての評価」、「利用実態の評価」、「関連主体にとっての必要性評価」で、3年間

のPDCAサイクルによって評価され、2013年度に2回目の評価が実施されたところ。

次に専門分野である車の話に移る。都市交通の環境問題への対応についてだが、課題は低炭素社会の実現と少子・高齢化社会への対応があげられる。その中で超小型モビリティ（超小型電気自動車）が、活用が期待される乗り物の1つ。地域の手軽な交通手段として、乗用車ほど大きくなく、1人か2人乗りくらいの小型なものが普及できると改善に役立つのではないかと考えている。

具体的には、普通の自動車よりも少ないエネルギーで省エネ・低炭素化に寄与、新たなカテゴリーの乗り物として自動車市場に新たな需要を創出、観光地の振興や地域のにぎわい、高齢者の移動手段、外出機会の増加などがあげられ、超小型モビリティの実証実験は、国土交通省により多くの地域で実験が行われている。



加藤 秀樹

さて、本日の話題である超小型電気自動車の活用だが、COMS（トヨタ車体）を用いた社会実験が行われている。

豊田市では、超小型電気自動車や電動自転車を組み合わせたシェアリングシステム（Ha:moRIDE）が検証されており、中山間地の人が公共交通利用のつなぎとして使うとか、買い物などの用を足すために使用するといったことを想定している。公共交通からの乗り換えも楽で、

狭い街中でもスイスイ走れ、目的地近くのステーションで乗り捨てることができるため便利で、もちろんエコ。料金は基本200円で、距離によって追加という感じで廉価なシステムだと思う。

豊田市実証の成果だが、CO₂の排出量を20%近く（年・人）削減できた。現在3,000名以上の会員登録がされており、市内32のステーションで約100台の車両を運用している。予定を2年間延長して平成29年3月まで実証実験を継続する予定となっている。課題は事業費の確保で、現状トヨタ自動車が運営しているが、新規に法人会員を募ることや広告スポンサーを募集するなどが必要かと思う。

こうしたことは、地域に合った方法で活用が図られるべきだと思われるが、兵庫県の加東市でもコムス試乗の実証が行われている。加東市でも、なかなか公共交通が使われておらず、皆さん車を利用しているという状況。従って、車の利用は前提であるものの日常の移動でCO₂の削減や節約の効果を実感することや、電気自動車の活用・普及をみんなで考えるということが目的。参加者は加東エコ隊という市民団体や兵庫教育大学などで、公用車は加東市（生活課、高齢介護課）のもの。コムスを1週間以上利用し、充電した電力量を参加者自身が計測するという試乗（実験）を平成26年10月から約2ヶ月間実施した。成果としては、総走行距離1,601km、総電力消費量144kWh（いずれも2台、61日間）でCO₂の削減効果は70%もの削減になり、ガソリン代の節約効果は乗る人は年間8万円も浮くという結果になった。細かい計測もできたので貴重なデータの収集にもなった。

なおこの取り組みは、加東市はあまりお金を出しておらず、コンソーシアム事務局が環境省の補助金を獲得して実施された。全体がWin-Winの関係で実施できたことも大きかったと思う。

そして、私は極小パーソナルモビリティにつ

いて研究を進めている。家からバス停まで乗っていき、折りたたんでバスに乗り、降りてまた活用などが考えられる。高齢者の移動手段で活用できればと思っている。

●話題提供⑤ 小澤将之「生駒市コミュニティバス『たけまる号』について」

まず、生駒市の概要をご説明する。生駒市は奈良県の北西部に位置し、大阪府と京都府に接している住宅都市、ベッドタウンで人口は約12万人と3番目に人口が多いまち。1970年から1990年の20年間で人口は3倍に増えた。地形は細長く、生駒山など起伏に富む(坂道が多い)地形。早期に開発された古い住宅地は高齢化が進んでおり、75歳以上は25%超となっている。

そうした中で交通に求められるものも変わってきた。市ではコミュニティバス「たけまる号」運行に際して、公共交通空白地域の解消や、地域の人々の交流の活性化、高齢者等の外出機会の増加、中心市街地へのアクセス改善、マイカー依存の解消などを目的とした。

事業の概要だが、試験運行期間は平成17年10月21日から、月曜日から金曜日の午前9時から午後5時20分までとなっている。バス事業者(奈良交通)による運行で、車両は日野自動車製、20人乗りとなっている。ルートは市役所から生駒駅、芸術会館などを通る4.1kmで、運賃は当初1乗車100円としていた(現在は150円となっている)。

愛称の「たけまる号」だが、募集したところ137件の応募があり、選考委員会で決定した。生駒市のマスコットキャラクターである「たけまる君」にちなみだれからも親しまれる名称としたもの。

4.1kmから始まったバス事業だが、路線の拡大をしていく。実証運行第1次は平成23年から、2地区3路線で実証運行を開始し、平成25年から本格運行に移行した。実証運行第2

次は平成26年から2地区で開始されている。平成27年5月現在、5地区での運行となるが、それぞれの路線には名称が付けられている。各路線は高齢化率の高い地域も走っており、高齢者の足として活躍している。光陽台線は当初開始した路線の延長だが32人乗りのバスが運行している。門前線は、平成23年10月から実証運行を開始したが、収支は1,218万円で市の負担割合は33%となっており、市の負担率の取り決め50%内ということで本格運行が決まった。西畑線・有里線は、同様に平成23年10月から実証運行を開始したが、収支は1,996万円、市の負担割合が約43%だったので、これも本格運行に移行した。北新町線は坂がきつい2kmを走行しており、実証運行を経て本格運行の予定。萩の台線は住宅地を走る5.1kmだが、これも実証運行をしている。

生駒市地域公共交通活性化協議会は、事業者や地域住民から様々な意見を集約し、本格運行の可否や有効なバス運営に役立てている。

生駒市地域公共交通総合連携計画だが、市が提供する交通事業に対して利用者(市民等)が利用をいかに選択していくかという枠組みを定めており、目指す方向は交流構造の把握(年齢、性別など)、人々の移動の支援(日常生活に支障がないように)、交通サービスの確保(高齢化への対応など)、公共交通政策推進への市の役割(市の積極的な関わり)、公共交通事業の効率的運営(事業者をはじめとする関係機関との連携など)、公共交通サービス維持に向けての市民との協働(市民の理解と協力)、市域の公共交通計画策定(公共交通サービスの充実に向けて事業の検討や費用、ルールの取り決めなど)となっている。

基本的な考え方だが、市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保していくために鉄道や路線バス、自家用車、二輪車、徒歩などについて将来の生活を支えるという観点で市が主体となって提供などを行うこと、サービ

スを提供する地区の考え方としては、公共交通が提供されないために日常の生活に支障がある人が存在する地区でその人数が一定以上あり、対応が可能かつ自治会の協力が得られる地区としている。特に自治会の協力は重要だと思っている。公共交通提供のルールについては、一定の運賃負担に伴う市の負担や市民と協働して行うことなどが決められており、新たな公共交通を運行する場合は一定期間実証運行を行ってサービスの内容や負担割合を定め、地域全体として公共交通のサービス水準が低下することがないように、事業者とも調整することとしている。

事業を継続して実施していくためには、特に地元での市民の協力が大事であり、進行管理および適切な評価（PDCA サイクル）が重要と考えている。



小澤 将之

●コメント

山 田（東海村長）：公共交通はまちづくりに関係が深く、デマンドなど、なにをどうやるかは地域によって違いはある。他の環境問題・対策とは少し違いがあり独特のものだが、自治体が率先して実施すべきであり、首長の意識が大きいと思う。地域内だけでなく、観光にも役に立つので、効果は大きいですが、難しい政策であり、まちの様子も変化さ

せる。先進事例を把握しながら柔軟に対応できるシステムが必要と思う。うちでもいろいろと考えたいので、皆さんと意見交換しながらより良いものを作っていきたいと考えている。

●総合討論

風 岡：山田村長のご意見も含め、これからディスカッションをしていきたいと思う。まず、環境自治体会議の目標である「5-1. 住民や企業主体の交通改善に行政がどのように対応、協働していくのか」だが、論点をもう少し具体的にしてみると、行政・住民・民間企業等の協働をいかに作り出すか、多様なステークホルダーをいかに巻き込むか、そこに自治体が果たすべき役割は何か、などになると思う。

土 井：協働をいかに作り出すかだが、住民に率先してもらうのは難しく、企業は自己利益との誤解を受ける可能性があるため、行政が先に動くことが必要だろう。行政はデータを集め問題点をクリアにしていくことが必要。見えるようにしていくことで問題の解決に結びつく。また、体制的には、行政の職員が数年で異動になってしまい話が進まないことは避けるべきで、よくわかっている行政職員の育成が重要だろうと思う。また、最も重要なことは話し合いの場を持つことだと思う。デマンドでもコミュニティバスでもよく意見を聞いて、問題点を明確にして取り組むべきだろう。

山 田：異動は避けられないが、信頼される専門性のある職員を育てること、組織として対応することが重要だろう。

安 井：デマンドを走らせるにあたり、利害調整が必要で（議員も含め）、そのための

- 庁内体制をしっかりと固め、議会へも住民へも説明・調整できることが大切だと思う。
- 小 西：当市の場合、当初、住民は感心がなかったが、周知に努めることで徐々に関心を持ってくれた。企業も同様。
- 風 岡：京丹後市の場合、プロジェクトチーム制ですすめたことがプロジェクトの推進力になった。
- 小 澤：初期投資も大きいので住民や企業との調整・合意が重要だろうと思う。
- 風 岡：行政の主体性も、住民や企業に対して必要になる。地域のコーディネーターも必要かと思う。
- それでは「5-2. 公共交通機関の利用を維持・拡大するための住民啓発をどのようにすればよいか」について。事業者の主体性をいかに生み出すか、人材をどう育成するのか、あるいは呼んでくるというっことについてご意見を伺いたい。
- 小 澤：生駒市では人口急増があったが、将来の高齢化は進行も速いので、10年後、20年後のまちというものを周知し、理解を得ていくことだと思う。
- 加 藤：住民の主体性については、行政と住民は住民が文句を言い行政が受けるという関係が多いが、地域で話し合いをしていくことが大切だと思う。
- 風 岡：事業者との関係も、お互い Win-Win の関係になると良いと思う。
- 参加者：生駒市では地域の高齢化などを考慮してたけまるバスを運用しているが、高齢化が進むと、やはり「足」の問題が大きい。このことは市役所とも話し合いをしている。地域のことを実感しているのは住民であり、どう引き出すかというより、市役所にはよく理解してほしい。(住民の関心が高いものは特に配慮してほしい)
- 風 岡：住民の潜在的な意見、ニーズをいかにすくい上げていくかということだろうか。
- 参加者：住民の考えをよく理解してほしいということ。
- 小 西：一部のコミュニティバス路線は、住民が作った NPO に運行委託している。住民の主体性を作り出すことが必要だと思う。
- 安 井：事業者の主体性を引き出したいと思っているので、デマンドの本格運行などでも、利用者は減ってくることも考えられ、いっしょになって粘り強く検討していくことで、事業者も考えてくれると思っている。
- 土 井：住民の意見は大事だが、行動する住民も増えており、それも大事。自分たちの大切な足を自ら作り出すという考えが大事。また、啓発という言い方は住民に対してはあまりよくなく（上から目線）、「考えること」を求めていくことが大切。やってみれば少しずつ変えられると思う。
- 風 岡：それでは次に「5-3. 交通弱者の買い物・通院などの移動手段をどのように確保するか」について。
- 土 井：1つは、買い物、通院など、目的に特化した交通も考えられるが、重複もあり全体像を把握して考えたい。また、ニーズを調べることも大事だが、利用されないケースもあり、普段の交通行動の実態をよく調べる必要がある。
- 安 井：今後は、子育てへの対応など細かいニーズにデマンドで対応できるのか研究・対応していきたいと思っている。
- 小 西：学校と病院が近くにあるため、コミュニティバスにスクールバスを活用し、学生と通院等の方が一緒に乗れる「ス

クール混乗」を行っている。また、年間約 90 人が免許を返納しており、そうした住民への対応も考慮している。

加 藤:行政は他のまちまでバスを走らせられないので、ニーズをよく把握して対応すべきと思う。

小 澤:高齢化も地域によって差が大きいので、様々なニーズをくみ取って考えていかなければならないと思う。

風 岡:住民や事業者の主体性を引き出すことが必要で、行政はコーディネーターとしての役割も期待されている。また、住民ニーズだけでなく、幅広い情報を活用して冷静に判断していくことも重要だ。お互い Win-Win の関係を作っていくことが重要で、そのための人的資源の育成も大切だろう。行政は体制の構築も含め少しずつ努力をしていくことが求められるといえるだろう。