

G7交通大臣会合応援事業

「市民の交通サミット」 すべての人の「移動の自由」が保障されるまちをつくる 報告

日時：2023年6月3日（土） 午後：12：00～16：30

場所：みえ県民交流センター

参加者：67名（内ゲスト3名、事例報告者7名、スタッフ4名）

主な実施内容

1. 問題提起

「地域でささえあう交通システムをどうつくるか」をテーマに3名のゲストから問題提起がされた。

■地域公共交通の育み方～今ある資源をいかそう！

松本幸正氏（名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科教授）

生産年齢人口の減少、高齢者の増加、少子化、外出率の低下、ドライバーの不足といった社会環境にあって、バス・タクシー・鉄道などの公共交通が構造的に消滅の危機に面した状況にある。そういった状況の中での交通を考えると、地域と共に育むしかない。地域の需要に応じた移動手段が必要であり、現状バラバラに存在している移動手段をシームレスに連携させることが必要である。鉄道やバスなどは束ねて太い線にする。タクシーやオンデマンド、自転車、徒歩などは薄い面にする。太い線と薄い面が障壁なくつながる仕組みを作ることが重要である。公共交通の役割は、誰でもどこでも好きな時に乗ることができる、という移動の自由の保障である。もう1点、移動にかかるコストやエネルギーの効率化もある。クルマから公共交通へ移動手段を転換することで、健康増進にもつながり、医療費削減につながっていく。公共交通によって、多様な人々の移動を可能にして、魅力ある地域、住み続けられる地域を創出することが可能であり、ウェルビーイングが実現できる。

では、どうすればよいのか。

- ①地域の公共交通手段の現状に関心を持つ。地域の未来を描く。
- ②当事者意識を持つ。まずは乗ってみる。
- ③その上で、改善点を口に出す。求めすぎない。
- ④ライフスタイルを見直す。移動の前に、車、バス、鉄道などどれを使うかを考える。
- ⑤多少の不便を受け入れる。その不便を楽しむ姿勢。
- ⑥楽しむ移動も大切に。「～しなければいけない」から「～したい」を実現する交通を目指す。

■地域でささえあう交通システムをどうつくるか

杉田 宏氏（NPO法人ピアサポートみえ理事長）

足に障がいがあり、折り畳み可能な電動車いすや杖で移動している。自動車免許を取得し、手だけで運転できる車を使って移動することもある。目的地までの移動手段は電車、バス、タクシー、高速バス、車を選ぶことができる。車椅子のままバスに乗車する時は、乗せてくれるのだろうかかと不安になる。高速バスはノンステップバスではないため、車椅子のままでは乗ることができない。車椅子で電車に乗る時に、障がい者割引を受けようとする、かなりの時間がかかる。インターホンで呼び出し、カメラに向かって身体障がい者手帳の確認をした後に、券売機で切符を購入する。時間がかかり、乗りたい電車に乗れないこともある。無人駅の場合、他の駅から駅員が来てスロープを設置する。乗務員の携帯スロープを利用した乗降介助を近鉄も早く実施してほしい。

伊勢中川駅の近くのマンションで一人暮らしをしている。なぜ伊勢中川駅かと言うと、エレベーターが設置されたこと、特急停車駅で乗り継ぎ駅であるため無人駅にはならないこと、駅前が平坦な道であること、両親に頼らなくても自宅に帰ることができること、車の運転ができなくなっても移動手段があること、が理由である。

バリアフリー法により都市部のバリアフリー整備は進んだが、地方の取組みは遅れていて地域間格差が拡大している。鉄道では一日の乗降客3,000人以上の駅しかバリアフリー整備義務がない。バリアフリー法には障がい者の「移動の権利」が明記されていない。障がい者権利条約には「移動の権利（アクセスの権利）」が明記されている。将来的にはバリアフリー法にも「移動の権利」を明記することが必要である。

交通システムを考える上で大切なのは「当事者の参画」を基本とすることである。ハード整備においてもソフト面においても各段階および事後評価について当事者の参画を可能にすることを望んでいる。

災害の時の緊急避難を想定した設計が必要である。東日本大震災では、障がいのある人の死亡率は他の人の2倍であった。行動上に制約のある人の避難には従来の想定では対応困難である。高齢者、障がい者等を含めたすべての人が安全な避難ができる様に、今後の規範となるような緊急時対応の整備を行うべきである。

障がい者にとって移動の権利の確保は、社会参画に欠かせない重要課題である。移動の権利と情報コミュニケーションの保障を実現したい。誰もが使える公共交通機関が必要である。分け隔てなく移動・利用でき、店舗や建物に入れ、文化芸術スポーツも楽しめる社会にしたい。

■「市民の交通サミット」開催に際しての問題意識

岩崎 恭典氏（四日市大学学長）

公共交通にとっても氷河期であったコロナ禍のほぼ3年間、タクシーの利用客をはじめとして、鉄道・バス等公共交通機関の利用者は激減し、経営が悪化した。少し回復しているとはいえ、コロナ禍以前の約8割程度までしか戻っていない。存続の危機に瀕している公共交通機関も多い。三重県は、急速に人口の高齢化が進んでおり、県南部や中山間地では、人口減少も進んでいる。自家用車利用を中心とした「移動の自由」が大きく阻害されつつある。令和4年3月末現在の三重県の自動車保有台数は1,161,734台、世帯当たり自家用車保有台数は1.45台と、全国第15位の自動車普及として、これまで「好きなときに好きなところに、しかも、ドアトゥドアで」移動できる自由を得てきた。加齢に伴って自動車免許を返納したくても、返納してしまうと買い物や通院することができないという状況に直面している。大台町の警察で、「お年寄りが通院のために自家用車を運転していて、運転を誤り谷に転落する事故が年に何件かある」と聞いたとき、胸を突かれる思いがした。自家用車の代替となるコミュニティバスをはじめ、バス・タクシー・鉄道等の地域公共交通手段が必要であり、実際、多くの自治体で導入されている。コミュニティバスの新規の導入の際に、ニーズを把握するためにアンケート調査が行われている。「コミュニティバスは必要だ」という回答が多いが、実際走らせると空車が目立ち、時には「税金の無駄遣い」といった批判すらある。いずれ必要になった時にコミュニティバスを使おうと思っているだけで、自家用車に乗ることができる限りは乗らないというのが現状である。2020年に至るまでの生産年齢人口の激減は、深刻な人手不足を招いており、公共交通でも、物流部門と並んで、運転手不足が深刻である。私たちがこれまで自家用車によって得てきた利便性による「移動の自由」が、高齢者の増加により公共交通手段に対する期待が高まっているにもかかわらず、公共交通手段の利用者減とドライバー不足という状況にある。「移動の自由」を確保するために、社会全体で公共交通手段を再構築することを目指したい。社会全体で公共交通手段を再構築するための第一歩は、関係者で地域の公共交通を今後どう維持・再構築していくかという検討と実行に向けての協議会を作ることである。

3. 分科会

【第1分科会】地域住民が創り出した「ささえあう」移動のしくみ 参加者：21名

アドバイザー 岩崎 恭典氏（四日市大学学長）

事例報告1 「お買い物無償送迎バス事業」（伊賀市柘植地域）

NPO法人ゆいの里 理事長 岡島正尚氏

まちづくり協議会、民生委員、社会福祉協議会によるアンケートから、「地域住民の輸送支援がほしい」という声を把握し、NPO法人を発足した。マックスバリューと連携して「地域と店舗を結ぶ買い物支援バス」を10年以上前から運行している。運行費用はマックスバリューが負担している。ドライバーとメイトという補助員の2名体制でバスを運行している。初めは利用者が少なかったが、ルート改定など住民の要望に対応し、現在は年間1万人を越える利用がある。事業当初は、数人をグループにしてバス停で乗せて送迎し、住民同士の交流や利用者の方の会話から福祉ニーズを把握する場にもなっていた。現在の課題は、運営側の高齢化による担い手不足、買ったものを運んでほしいといった当初の予定になかったサービスまでしていること、マックスバリューでの買い物以外の要望に対応できないことである。課題が多々あり、輸送支援の限界を感じている。地域住民同士での助け合いや地元企業に有償依頼ができないかなど検討している。

事例報告2 鈴鹿市庄内地区・椿地区合同事業おでかけ支援サービス

庄内地区地域づくり協議会会長 大石徹也氏

庄内地区地域づくり協議会委員 古川ひろみ氏

鈴鹿市の中山間地域にある2地区（庄内地区・椿地区）が令和2年から試用運転をし、令和3年からスタートした外出支援サービスである。2地区ともバスやタクシーは減便や廃線となり、鈴鹿市のコミュニティバス「C-BUS」も2時間に1本で、買い物には乗り換えが必要なため、移動は自家用車に頼るしかない状況にある。高齢者が免許を返納すると移動ができないことを問題視していた。この課題を解決するため、庄内地区地域づくり協議会が提案し、賛同した椿地区まちづくり協議会と協働で事業を検討することとなった。移動困難者を対象に、おおよそ10キロ圏内のあらかじめ設定した場所へ送迎する。利用料は1乗車100～200円。民生委員やボランティアが送迎を実施している。費用は各協議会の負担であり、市の補助金・利用料で賄っている。当初は車両1台で、曜日替わりで運行していたが、利用希望と運行日が一致しない事態が発生したため、車両2台体制で運行している。今後の課題は、事業の周知や必要としている人の掘り起こし、ボランティア運転手の確保である。行政とも対話しながらシステムを構築していきたい。今困っている人のためだけでなく、元気なうちに将来の体制を考えることが大切である。自分たちのための仕組みを、自分たちで作ることを大切にしている。

〈質疑応答〉

Q：当市でも実態調査をし、移動への不安を抱えている住民が多いことを把握した。運転手の確保と費用の問題がある。市の支援+αの負担をどうしたらよいか。地元負担の理解をどう得たのか

庄内地区：市の一括交付金の活用（1割）で賄っている。地域に合わせて使える補助金が必要である。

Q：社協とのかかわりについて知りたい。また、保険はどうしているのか。

ゆいの里：2か月に1回代表者会議をしている。不便なところほど声が上がらない。迷惑かけられないという意味が働く。

庄内地区地域づくり協議会

：社協には初期からアドバイスをしてもらった。民生委員の積極的参加を得ている。保険はクルマの任意保険で対応している。



ゆいの里：保険は任意でクルマと運転手にかけている。社協の職員が地区ごとについている。

Q：当市では福祉バス（無償）の利用が少ない。住民が乗り方を知らない。乗り方のレクチャーや、福祉バスを使って出かけられる仕組みづくりを考えたい。

庄内地区地域づくり協議会：地域の広報で宣伝した。遠慮している人に声をかけていく。もっと使ってほしいと伝えていく。高齢者の”外出”支援は人と人とのつながりを絶たないようにすることである。地域の声で動かしていく。

Q：公共交通との兼ね合いはどうか。

庄内地区地域づくり協議会：タクシーやバスとの協議はしていない。利害のぶつかりはない。陸運局に相談をしている。タクシー、バスの穴埋めをしている。実施する場所によっては声がかかるかもしれない。

ゆいの里：バス路線がそもそもない場所である。

【第2分科会】自治体が進める市民のニーズに対応した「ささえあう」交通のしくみ 参加者21名
アドバイザー 松本 幸正氏（名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科教授）

事例報告1 おでかけ応援サービス「えがお」 紀北町企画課主幹兼係長 藤原 純一氏

・紀北町の人口は13,939人、うち65歳以上人口6,401人で、高齢化率は45.9%である。新型コロナウイルス感染症が収束しつつあるが、公共交通機関の利用者が戻らず、民営での公共交通機関の維持が難しくなってきた。おでかけ応援サービス「えがお」は紀北町が運営している。交通空白地有償運送として、令和2年2月から実証実験を行い、8月から本格運行を開始した。ドライバー3人、オペレーター3人を町の会計年度任用職員として採用している。町内福祉タクシー事業者から運転手の派遣も受けている。運送区域は町内全域である。軽自動車3台によるドアツードアのデマンド運送をしている。乗車受付時間は8：20～17：00で、1週間先まで予約が可能である。運送時間は7：00～20：00である。運賃は初乗り10分600円、それ以後1分ごとに100円追加となる。65歳以上には回数券がある。運行管理・車両整備管理をバス事業者に委託し、事業者協力型自家有償旅客運送として運行している。

・平成28年12月に町内のタクシー事業者が撤退し、公共交通空白地域が16地区できてしまった。住民の細やかな移動手段がなくなり、新しい公共交通が必須の課題となった。

平成30年度総務省の事業を受けて、「相乗り運送実証事業」を行い、効果検証を行った。住民の自家用車を活用したドアツードアのデマンド運送である。見出したことは、「ドアツードアのデマンド運送の有効性」であり、課題は「運賃や運行経費の増大が想定されること」「ドライバー等の確保」「既存の公共交通への影響」であった。

・紀北町ならではの新しい公共交通システム、おでかけ応援サービス「えがお」をスタートした。紀北町地域公共交通会議で審議、合意をし、委託運営できる交通事業者がないため、自家有償旅客運送による交通を確保した。紀北町が運送主体となり、リースの公用車による運送。ドライバー・オペレーターを町で雇用し、路線バス・福祉タクシー等に影響のない範囲で運賃を設定した。運行管理や運転業務の一部については交通事業者と連携している。

・おでかけ応援サービス「えがお」のAI配車システムの実証実験を実施した。効率的な運行の実現と来訪者の利便性に配慮した運行の継続事業展開を検証した。オペレーターからドライバーへの配車指示がスムーズに伝達できることや、オペレーター側で車両の状況がリアルタイムで把握でき効率的な配車により利便性の周知と新規利用者の獲得につながったことなどの効果があった。しかしインターネット予約の利用者がなく、その理由が利用者の約75%は町内の70歳以上の高齢者であり、インターネット予約が浸透しづらいことがわかった。現在は、最適なシステムの導入に向けて検討している。

・着実に利用は増えている。玄関先から目的地までの運送による利便性の良さや、利用しやすい運賃や車両台数の増台による待ち時間の短縮がその要因である。令和5年度予算額、運行経費は

29,871,000円である。財源の内訳は、運賃収入が約300万円、国庫補助金が約340万円、その残りの額が一般財源（集落支援員特別交付税措置含む）である。今後の課題は、町外への運送や運賃引き下げの要望への対応、ドライバーの確保、スムーズな受付と配車を可能にする運行システムの導入である。「えがお」によって域内の交通をネットワーク化して、全ての交通が連携して支え合い、共存していく体制を構築し、利便性の向上、利用者の回復を図ることを目指している。

事例報告2 明和町の公共交通取組事例 丹合信隆氏（明和町生活環境課課長）

- ・明和町の人口は22,834人である。主要道路は国道23号線、県道鳥羽松阪線、鉄道は近畿日本鉄道で駅は2駅ある。路線バスは明和町民バス、デマンドタクシーとしてはチョイソコめいひめ（町営）とmobi（民営）がある。
- ・コミュニティバス「町民バス」は、運賃1乗車小学生以上100円。4路線ある。バス停は88ヶ所、365日運行で、車両は4台（定員29名）ある。令和4年度の利用実績は26,671人。運行経費の町の負担割合は98.4%である。
- ・町のデマンド型交通「チョイソコめいひめ」は、登録制であり、登録会員の自宅近くの停留所から行き先の停留所まで予約制で複数の会員を乗り合わせて送迎するサービスである。利用者の予約に応じたフルデマンド方式運行で、運行時間は9：00～16：00、停留所が184ヶ所ある。対象は、①65歳以上の方、②障がい者手帳をお持ちの方、③運転経歴証明書をお持ちの方、である。予約は1週間前から可能であり、運賃は①300円、②③の方は150円である。運行車両は2台である。事業主体は三重トヨタ自動車株式会社で、運行事業者は明和タクシー、アケミ交通といった地元のタクシー事業者である。令和5年9月末までの実証運行である。地域のタクシー会社と提携し運行しており、地域事業者にも協賛金という形でこの事業に参画していただき、運営費用の一部を支えていただくことで持続可能な仕組みにしている。地域住民向けに説明会を開催するなど、“お出かけしなくなる” 仕掛けを地域や地域事業者と実施し、地域住民とのコミュニケーションを大切にしている。利用者も増加傾向にある。93%以上の方は電話予約である。スマホ予約も少しずつ増えている。通院・買い物が主な利用目的である。運行の開始時間を早めてほしい、終了時間を延ばしてほしい、平日以外にも運行してほしい、といった要望がある。
- ・民間のデマンド型交通「mobi」は、利用者の予約に応じたフルデマンド方式である。運行時間は8：00～19：00で、停留所が291ヶ所ある。対象者の限定はなく誰もが使える。予約は当日のみで2台が運行している。運賃は300円。定額乗り放題や回数券もある。運営事業者はCommunity Mobility株式会社で、運行事業者は明和タクシーとアケミ交通である。令和5年8月末までの実証運行である。
- ・今後の課題は、この3つの移動手手段のすみ分けと持続可能な地域公共交通網の形成、である。運行経費の圧縮、利用促進、地域公共交通計画の策定も課題である。町民にとっても 来町者にとっても便利で快適な町内移動環境の充実や、町民の暮らしを支える公共交通としてのサービスの向上・改善を目指している。駅を中心とした交通ネットワークの充実、地域とともに支える持続可能な交通体系の構築、近隣市町との広域連携による交通ネットワークの形成なども視野に、住みたい・住み続けたい・訪れたい町を目指している。

《参加者のコメント（一部抜粋）》

<紀北町>

- ・工夫された仕組みである。
- ・地域資源をうまく活用し、すべて結集された仕組みである。
- ・JR、バス、コミュニティバスを含めた交通ネットワークができつつある。
- ・交通事業者と連携されているのがよい。
- ・補助金がなくなったらどうするのか。町民1人あたり約2000円/



年の事業予算である。

- ・コストとその内訳を明確に示していただけことがよかった。
- ・実証実験で得たデータに基づいて作られている仕組みである。データの集約がされている。
- ・車3台を増やすことは考えていないのか。⇒（紀北町）現状は3台でよいと考えている。

<明和町>

- ・町民バスと町営のデマンド交通と民営のデマンド交通があり、それぞれの特徴をいかした仕組みになっている。
- ・コミュニティバスの縮小は考えていないのか。⇒（明和町）現在、検討中である。
- ・コミュニティバスの4コースの時刻表はわかりにくい。利用しにくいのではないのか。
⇒（明和町）利用データを洗い出し、コミュニティバスとデマンド交通のすみ分けと補完性による仕組みを検討していく。今後地域公共交通計画を作っていく際に、地域公共交通協議会等で検討していく。
- ・企業の力をうまく活用している。
- ・なぜmobiよりチョイソコを町営としたのか。mobiのほうが対象や利用時間が長く使いやすいのではないのか。⇒（明和町）チョイソコは電話での予約が可能であることが大きい。人を運ぶ以外にも、車両で収集した走行データや車載カメラで撮影した画像をもとにポットホールなどの道路の異常を検知して、補修に向けた計画支援、対策実施につなげる「道路維持管理支援サービス『みちログ』」などの付加価値がある。実証運行を終えたあと、どのように3つの移動手段を組み合わせしていくかを検討する。

【第3分科会】だれもとりのこさない「ささえあう交通」のしくみ 参加者14名

アドバイザー 杉田 宏氏（特定非営利活動法人ピア・サポートみえ 理事長）

事例報告1 ～誰も取り残さない公共交通のあり方について車いす移動の自分が思うこと～

西 清子さん（伊賀出身 京都在住 車椅子ユーザー）

みんなと同じように交通機関を利用したい。事前に予約する必要があったり、対応に時間がかかったり、選択肢が自由に選べないことから、結果としてひきこもり状態になってしまうのではないのか。また、情報がどこにあるか分からない、必要な器具がないなど、不便を解消するためのシステムが必要である。地域生活につきまとう移動困難さの人生への影響は多岐にわたる。移動の困難は障がいと共生する一人の人間として大きく影響している。県内での医療機関では受診できない。必要不可欠な医療機関へ行けない。連携すら取れず生命継続維持の危機となっている。自身が出向くことが困難なのは当然のこと、障がいのある友人はさらに来訪しづらい状況にある。一人での移動範囲は徒歩圏内のみであり、両親の送迎がなければ必要不可欠な機関、学校、病院などに行くことができない。生活環境を整える為に引っ越したがより移動困難となった。一つ課題を解決すれば新たな課題へとぶつかる。

今でも町全体に対して整備されている道路はごくわずかであり、狭い歩道、がたがた道、穴だらけの道が多い。わずかな段差でも車椅子では躓き、がたがた道では振動に車椅子では耐えられない。小さな穴でも杖や補装具はひっかかる。近所を出歩くのも大変である。

公共交通の発展が人生を左右する。発展したと言われる現状でも、障がいや自身の状態により利用機会、時間、ルートなどの選択肢が限られ自由に選べない。移動困難者は社会や人と断絶されている。結果、引きこもり状態を引き起こし、発達や自立への障壁が作られる。日々の生活で当たり前移動をするための問題を解消するために必要なことはなんだろうか。

（電車）

今でも古い駅舎は多く、古い駅舎ほどメンテナンスがされておらず、補装具をはいて杖をついていた頃は手すり一つにすら不安を感じていた。身体状況の進行に伴い、車椅子に乗った今では手すり以前に使えない駅が出現した。ホームへ車椅子を運べない、対応できる駅員がいない。「ここでは

乗れない」の一言のみで、代替のルート案内されることはない。現状ある手段の選択肢を制限され自身でルートを検索し駅に問い合わせ、さらに遠い駅や遠回りのルートへ変更する。やっと車椅子で乗れる駅に行けば駅員が対応できる時間帯を案内され、その時間以外には利用できない。

(バス)

昔は車椅子で乗車できるバスが存在しなかった。現状は中心地のわずかな主要部分を走る公的バスには乗車できるものの、遠くへ行く民間のバスでは乗車できるバスとできないバスがあり、乗車するには事前に問い合わせが必要である。

(タクシー及び福祉タクシー)

やむを得ずタクシーで移動しようとするが乗車出来るかどうかは運転手により、代替として福祉タクシーを案内されるが、普通のタクシーよりもかなり高くめったに乗れず、乗車するには事前に予約が必要で台数も限られている。

(運転免許)

地域では自動車が必要である。他県では障がいを持っていても運転免許を取得できる。地元では「自身で運転できる改造車を持ち込むなら受け入れる」と拒否された。免許すら持っていないので改造車は購入できない。

(上記以外)

公的な情報すらも容易に取得できない。情報取得先が不明である。そもそも地域、企業、人によって障がいに対する取り組みに差がある。サービス、配慮、制限が様々である。合理的配慮の統一はできないのか。エレベーターやトイレ情報、駅員の対応について知る権利の保障がされていない。

事例報告2 だれもとりのこさない「支えあう交通のしくみ」 辻せつ子さん (UDアドバイザー)

母親が80代である。友達と買い物や趣味などで自由に気楽に出かけたいが、情報があるのに知らない、探せない状況であり、時間がかかると行かないという選択肢になってしまいがちである。わかりやすい情報を得るシステムを構築するには、ダイバーシティーの視点が大事である。母は運転免許をもっていて地域周辺は運転をしている。近所の友人と花見やお茶おしゃべりを楽しんでいる。高台の場所でグランドゴルフを週2回している。長寿大学や老人会等で演芸を楽しんでいる。趣味は園芸で農作物をつくっている。スマホは電話の送受信とカメラ操作はできる。母はいつまで家用車の運転ができるのか。車以外の移動手段はあるのか。考えてしまう。

(バス) 町営バスがあるがマップやルート表がわかりにくい。車で10~15分の町内の観光レジャー施設に行きたいと思っても、バスだと乗り換えがあり1時間かかる。

(タクシー) 乗り合いタクシーは定員がある。

(鉄道) JRの駅までは車で20分かかる。

(路線バス) 今年3月に初午祭に行きたいと友人と路線バスに乗るが片道750円。年金生活者にとってはかなりの出費である。

母の思いはみんなの思いだと考える。一人で自由に気楽に買い物に行きたい、友人と一緒に外出したい、という思いは誰にでもある。人とのつながりは生活にハリをもたらす。

自由に移動できないことは問題である。移動手段が少なく選択できない、そもそも移動手段があることを知らないことも問題である。適切な移動方法がわからない、情報があるのに知らないという状況にもある。どのような移動手段でどのように移動することができるか、どれくらい時間がかかるのか、などわかりやすい情報提供システムの構築、コーディネートが必要である。自治体が地域の細かな情報を把握し求めている適切な移動手段の選択肢を示す、登録制にしてタブレット端末等1クリックで移動手段につながるようにする、視覚支援(音声)、聴覚支援(文)、外国語(多言語)で案内をする、などができないか。今ある手段を利用しながら問題点を探る、若い世代の意見を得る、今こそみんなで考えたい。

《参加者のコメント（一部抜粋）》

- ・バスやタクシーなど公共交通機関は、課題はたくさんあるが、ありがたい存在であることを前提としたい。
- ・電車など多言語で表示されていない。特に、地方に行くと顕著である。QRコードなどで使って見ることができるといい。
- ・ユニバーサルデザインの啓発をする必要がある。
- ・行政だけでは解決できない。
- ・移動手段が一つあればいいという考え方ではいけない。自由に、豊かに暮らしていくためには、選択肢が複数ある状態が望まれる。
- ・駅の情報など細かくわかるサイトがあると利用しやすい。
- ・公共交通機関をどうしたら残していけるのか悩んでいる。みんなが求めていることが伝わってこない。企業努力だけでは解決が難しく、地域の方の協力が必要である。
- ・情報を得る方法を考えたい。高齢者、障がいを持っている方、他国から来た方などその特性などを理解してもらい、みんながわかりやすい状態にする必要がある。
- ・ピクトグラムなど共通のアイコンで知らせる工夫も大事である。



4. ステークホルダーダイアログ

3つの分科会で紹介された事例や意見交換の内容を報告し、その後参加者からの意見、ゲスト3件のコメントを得た。

分科会①

- ・伊賀市柘植地域に、NP0が10年前に住民の声を聞いて立ち上げた仕組みである。マックスバリューへの買い物支援であり年間10,000人ほどの利用がある。経費はマックスバリューが負担している。今は、荷物を自宅まで運んでほしい、病院にも行ってほしいというニーズがでてきている。
- ・鈴鹿市庄内地区、椿地区に地域づくり協議会が2年前に立ち上げた仕組みである。10キロ以内限定の移動サービスである地域で使いやすい補助金と利用者の（100円、200円）実費負担で運営をしている。
- ・どちらも地域住民が必要を感じて自ら作り上げた仕組みである。

分科会②

- ・明和町には、町内を回るコミュニティバス（行政）が4台、民間事業者と連携して運行しているチョイソコめいひめ（行政）が2台、民間が運営しているmobi（2台）がある。それぞれ対象や特色があり、地域住民が選んで移動できる仕組みである。
- ・紀北町にはタクシー事業者が廃業になったため、路線バスしか運行しておらず、高齢者の移動が重要な課題であった。実証実験を数度行い、現在は直営の「おでかけ支援サービスえがお」を展開している。初乗り運賃10分600円、車台数3台、家から目的地まで移動できる。ドライバー、オペレーターを町が雇用している。

分科会③

- ・情報のやり取りが大切である。企業も、当事者も、様々な障がいを持っている方々も、他の言語を使う方も、地域の方々も話し合う場が必要である。ほしい情報を、簡単に得ることができるサイトやシステム、ピクトグラムがあるとよい。つくりたい。
- ・ウェルビーイングの考え方が大切である。高齢者だから、障がいを持っているから、外国人だからではなく、みんなが豊かに生活する権利を有している視点を忘れてはいけない。
- ・当事者の意見を聞く。様々な課題を抱えていたり、障壁が存在したりしていることを、知らないことが多い。多様な方の意見をとりいれてほしい。

- ・助け合いの関係性をつくる。周りに知り合いがいるかないかは大きな差を生む。「乗りたいです」と言えば助けてくれるような仕組みづくりが必要である。公共交通機関を大事にしていくなから、利用しないと始まらない。

参加者の意見

- ・地域の公共交通の仕組みを持続可能にすること。そのための収支や人件費、コストをどう負担するか、収支をどう立てるかが重要である。
- ・地域のコンセンサスが重要である。
- ・地域資源を活かして地域を支える仕組みが必要である。
- ・地域の様々な交通手段を活かすことが重要である。
- ・地域ニーズをデータ化して、そのデータを戦略的に活用した地域の公共交通の仕組みの構築が必要である。
- ・当事者、移動に困難を抱えている人のニーズを受けとめる人や場が必要である。

ゲストのコメント

岩崎恭典氏：使って文句を言え、使わずに文句を言うな！の一言である。

松本幸正氏：その心は、移動に困難を抱えている人は不便だから使わなくなる。車いすの人は鉄道にもバスにも乗らないという状況になってしまう。そうすると、その方々が乗れるように、乗りやすくするように改善しなくてもよい、という状況になる。だから使って、使いくさを言うことが大切である。

岩崎恭典氏：公共交通の整備に使えるお金を生み出すことが重要である。地方交付税が使えるのではないか。地域にお金が還流することによって地域でお金を生み出すことができるのではないか。地域経営の一つとして地域公共交通のありかたが問われている。

松本幸正氏：地域ニーズの把握が重要である。何に困っているのか、何が課題なのかを地域で話しあい、広く薄い面の部分の仕組みを作らなければいけない状況を地域住民が促す。地域の公共交通の仕組みを地域住民と行政と事業者がつくっていく。地域住民はこの仕組みを機能させるために利用する。乗る。こういったことをより小さい単位での地域の協議会で意見を交わすことが必要である。

杉田 宏氏：こんなに意見を出し合える場がすごい。このような場に参加できてよかった。

5. 市民の交通サミット提言づくり

提言たたき台を読みあげ、共有した。その後参加者の意見、質問、コメントを得た。

(意見、コメント、質問)

- ①序文の移動の自由という権利を人権に修正してはどうか。
- ②自動車に依存した社会から公共交通へ、という文言がほしい。
- ③移動の自由の説明に、「行きたいところに行けてほしいことをできる」を入れてほしい。
- ④当事者意識がない、と記述するのではなく、市民や行政を巻き込んでいく、意識を広げていきたい、というニュアンスで記述していただきたい。
- ⑤情報発信の項目がほしい。既存の交通の情報を知らない人、情報を得ることができない人がアクセスできるように、といった内容をいれてほしい。
- ⑥誰一人取り残さない、という文言を入れたい。
- ⑦住民は、という主語が提言としてはどうなのか。対象先を明確にした方がよい。もらった側はこれを言われてもという感じにならないか。検討いただきたい。
- ⑧提言の位置づけを明確にすること。
- ⑨ステークホルダーという言葉がわかりにくいので、住民をはじめとする地域の多様なステークホルダー、にしてはどうか。

- ⑩提言5についてだが、ステークホルダーによって立場が違って同じ方向を見ていない部分がある。立場の違いを超えて大きな目標に向かってこういう仕組みを作っていきたい、という文言をいれてはどうか。大目標は一緒であるというイメージでいる。
- ⑪提言3だが、既存の交通手段の可視化の部分で、2つの・に記してあるものを可視化の部分で残し、残りの3つの・を別の項目にしてはどうか。
- ⑫地域の交通資源と連携する仕組みと提言③を分割してはどうか。
- ⑬地域交通計画を地域公共交通計画に修正していただきたい。
- ⑭おわりに、の部分はすごく大事である。ただ、結果的に地域の公共交通が地域の再構築につながるが、地域のコミュニティを再構築するためにも、地域に公共交通手段が必要である、と記述した方が、インパクトがあるのではないか。
- ⑮最初の部分で、「しかし、私たち」の記述を「しかし」ではなく、他の表現にする。
- ⑯2行目の「移動の自由を保障にすることは確実です」とあるが、「確実」と言い切ってしまうのはどうか。違和感がある。
- ⑰行政であり業務で参加している。そもそも提言書を三重県に出すことには賛同できない。提言の内容が細かすぎる。各市町はそれぞれの地域事情で地域公共交通会議を行い、住民の声を聴いて支えている。移動の自由を支えていきたいと考えている。日常生活の維持のための移動の自由を考えている。学生の通学維持、観光などもろもろの状況があるので一言でいうのはどうかと考える。地域公共交通会議をしっかりと実施している。三重県も会議をもっており、自治体は交通手段の検討をしている。地域公共交通計画は地域の実情を反映するものである。国も県もいろいろな施策を行っている。参加者一同という大きなくくりでは賛同できない。
- ⑱県への提言と言われているが、誰への提言なのかを整理したほうがよい。G7会合に向けての提言なのか、住民自らのものか。提言といったときに、県で受けられること、受けられないことがある。整理をしていただきたい。
- ⑲参加者一同と記述してあるため、賛同できる、賛同できないについては参加者の皆さんに確認をしたほうがよい。
- ⑳細かい内容が記載しているので少し大きな視点の提言にしたほうがよい。
- ㉑この提言は「移動の自由」という項目に焦点を絞って、それに関連する点にまとめたほうがよいのではないか。すっきりするのではないか。地域の問題を関連させないほうがわかりやすいのではないか。

(出された意見に対してのコメント)

- ・県にも提出するが、今日意見を交わした私たちがこういう考え方をもちて広く多くの人に伝えていくことを目的とした文書である。事業者も行政もまちづくり協議会の方も、すべてのステークホルダーを対象にした提言書である。
- ・細かい記述、具体的すぎる記述は再検討する。
- ・参加者の皆さんからいただいた意見については検討し、反映したい。がすべて反映できない場合があることを了承いただきたい。
- ・参加者一同という記述に違和感のある方、賛同できない方、合意できない方がいらっしゃることは理解した。参加者有志、3名のゲストの方のお名前、主催団体名の記載を検討する。

6. 講評

松本幸正氏

多様な方が集まった素晴らしい場である。公共交通に関する講演会やワークショップでは行政や交通事業者の参加がほとんどであるが、市民、福祉関係者、障害のある方も集まり、公共交通と一緒に考え、変えていこうというこのような提言をまとめていく場は貴重である。それぞれの困りごとや工夫を紹介し合い、みんなで意見を出し合って関わっていく。この会で終わりにせず、続けていき、さらに実行につなげることを切に希望する。

岩崎恭典氏

多様な人が集まっていることが重要である。公共交通会議ではなかなか言いたいことが言えない。平場でこのように重要なことを、重要な状況であることを語り合うことが大切である。提言書については国や県の役割を書きすぎているわけではない。地方自治の本音から言うと、権限を委譲するだけで、地域でお金を使えるようにしているのか、と問いたい。交付金化することが肝である。提言5の部分で、お金のことを明記した。県や地域公共交通会議をないがしろにしたわけではない。もっと新しい公共交通手段に取り組める会議であってほしい。補助を受けるための公共交通会議ではないことを言う必要がある。色々な立場の人がいるので賛同できない人がいてもよい。この提言書は県だけを対象にしているのではなく、県民、団体すべてに向けたものである。

杉田 宏氏

提言書に対してこれだけの多様な価値観の人が発言している。文言についてはよくわからないが、集まる機会が持てたこと、G7をきっかけにした大きな一歩である。誰も取り残さないというメッセージを大切にしていきたい。

<おわりに>

提言書については、みなさんの意見を踏まえ、3名のゲストの方のご意見をお聞きし、修正したものをいただいているメールアドレスに流す。期日を設けるが、ご意見、ご質問のある方は返信いただきたい。参加者有志と記述する予定であり、賛同できないという方がいらしてもよいと考えている。提言書の修正に少し時間をいただきたい。

※後日修正をし、提言書を完成させ、参加者送付、当センターHPにアップした。