

## シンポジウム「中山間地域の高齢者等の交通を考える」開催報告

### 1. シンポジウム概要

- テーマ : 「中山間地域の高齢者等の交通を考える」  
- 中山間地域の活性化を目指す新たな交通施策 -
  - 日時 : 平成 12 年 3 月 22 日 ( 水 ) / 13 時 30 分 ~ 16 時 30 分
  - 場所 : 星陵会館 ( 東京永田町 )
  - プログラム
    - ・ スライド上映「地域交通の先進事例紹介」
    - ・ 調査結果報告「中山間地域の高齢者等の交通について」
    - ・ パネルディスカッション / 来場者質疑応答
- コーディネーター : 太田 勝敏 ( 東京大学大学院工学系研究科教授 )
- パネリスト : 秋山 哲男 ( 東京都立大学大学院工学研究科助教授 )  
溝端 光雄 ( ( 財 ) 東京都老人総合研究所生活環境部門室長 )  
鈴木 文彦 ( 日本バス友の会企画部長 / 交通ジャーナリスト )  
菅沼 武 ( 岐阜県古川町町長 )
- ( 開催結果ホームページ <http://www.nla.go.jp/keikou/simporesult/index.htm#program> )

### 2. パネルディスカッション議事概要

#### ○ 太田

本日は、3つのテーマに分け各先生にご意見を伺いたいと考えてございます。

最初に中山間地域の交通の現状と課題に対してどのようなご認識でいらっしゃるかを伺いいただき、その後、それらの課題に対してどういった解決策があるのだろうか、新しい交通政策の必要性を第2巡目をお願いしたいと思っております。3巡目では、小都市と周辺地域との交流をテーマに政策面で考えることは何だろうかということを議論させていただき、という形で進めたいと思います。

#### ■ 交通サービスの不便さ、積雪寒冷地域対策、環状道路の必要性

#### ○ 菅沼

まず飛騨古川をちょっとご紹介させていただきたいと思います。飛騨といいますと、岐阜県の北部に位置し、岐阜県の面積の約 40 % を占めておりますが、人口は岐阜県の 8 % を占めるのみで、大変過疎化の進んでおる市町村でございます。そんな中で、高山市を中心に、南北に国道 41 号線が通っており、安房トンネルから白川郷へ行く 158 号線が通っておりまして、道路は高山市を中心に放射線状にあるわけです。

古川町におきましても、高齢化が進んでおりまして、現在 23 %の高齢者率ですが、公共交通機関は、本線の 41 号線にバスが走っておるだけで、あとの地域はないわけですので、町が福祉バスを走らせ高齢者対策をいたしております。公共交通機関がありませんので高齢者の運転者が多く、高齢者の交通事故の比率も岐阜県では約 11 %でございますが、飛騨地域は 18 %という状況でございます。もう一つ、積雪寒冷地帯で、雪が多い地域でございます。幹線道路は除雪しますが、除雪した雪で歩道は通れる状況ではないということです。また、オートバイ等では転倒して、けがの率も高いというのが現状でございます。

これからの飛騨地域の高齢者対策等で広域的なバス運行ということを検討していくためには、現状の放射線状の道路に環状道路を整備していかないと地域住民の対応ができないという大きな課題を抱えておるところでございます。

#### ■バス再興には、都市づくり交通手段の多様化、地域の人材づくりが重要

##### ○秋山

『バスはよみがえる』という本を 2 日前にようやく出版することができました。なぜこの本を出したかということ、バスはよみがえらない、このまま野たれ死にするのではないかという心配がございました。特に中山間地域は、自動車に比べてバスでの移動が極端に悪い。この差をいかに縮められるかという努力をどれだけ払えるかということに尽きるだろうと思います。そのためには何をしたらよいのか、3 点ほど考えています。

第 1 点目の長期的都市づくり、集落づくりができるかというのは、事例を申し上げますと、谷筋で V 字谷に河川が流れていて、道路がそれに沿って通っているような町というのは、割とバス路線が走っていて、乗車数もあります。一方で、平坦に広がる町では、バス路線は大変長くなり、あっちにも、こっちにもバス路線をつくっているということが起きている。こういうのははなはだ不経済です。つい最近、埼玉県と東京のコミュニティバス、80 数路線を調査したのですが、路線は短いほどいい、運行頻度は多いほどいい、というのが鉄則であることがわかりました。そのへんをいかに理解して集落計画をするのかということだと思います。そういう意味では、道路とバス路線とを一体的に計画するというのが重要なことで、都市施設と住宅の立地も、できるだけ短い距離ないしはバス路線の沿道に建てる、都市施設もできるだけ集めてつくる、という努力が必要だろうと思います。

2 つ目は多様な交通手段を使い尽くすという点ですが、これについては、バス路線を単に運行しているというだけではなくて、利用者によってサイズを変えたり、利用者によってデマンド型の運行をしたり、さまざまなやり方があるはずです。

3 点目は、行政の担当者が、この路線はこのくらいの赤字を見積もれるということを予測できる人材を育てることによって、住民に対して「これだけ負担してください」ということがきちと言える。そのことが今、欠けているのではないかと思いますので、バスないしは多様なバス以外の交通手段を計画できる人材を育てることが重要と思っています。

■ バス経営ではなく、地域の交通ニーズからの発想を

○ 鈴木

私の方からはバス事業の状況について簡単にさらってみたいと思います。

事業サイドから見たときのバスは今、非常に厳しい状況にあります。大体9割ぐらいのバス事業者が赤字になっておりまして、少なくとも中山間地域と言われる地域を担当しているバス事業者で黒字の事業者はほとんどないと言っていい状況になっております。

バスの利用者数は昭和40年代の前半がピークです。この時期に比べますと、全国平均で見て、今は6割ぐらい減っているはずですが、これを中山間地域に限ってみますと、8割から9割のお客さんが逸走してしまったという状況になります。8割、9割減少するということになりますと、中山間地域のバスを従来の形でのバス事業という観点から見たときには、経営的にはほとんど不可能であるということが前提条件になってしまいます。

では、何がいけなかったのかということですが、1つには、黄金時代の経営感覚がなかなか抜け切らなかった、ごく最近までよかった時代の経営の仕方をずっと続けてきたという経営サイドの問題ももちろんありました。それから、バス事業者というのは、比較的大きな会社がある一定のエリアを占めていたということがありまして、労働組合も非常に大きい中で、経営サイドが利用者よりも組合の方を向いていたという問題もありました。

もう一つは、日本の場合、バス事業というのはほぼ民間の事業者が運営してきたわけですが、地域そのものがほとんどバスにかかわってこなかった、当事者になってこなかったというのが非常に大きな問題であろうと思います。つまり、すべてバス事業者任せ、バスはバス会社がやるものだという考え方、行政、住民を含め地域がバス事業の経営という観点からしかバスに対応してこなかったところに非常に大きな問題があったと言わざるを得ないのです。赤字分をどうやって埋めるか、それでしかバス路線を維持する、あるいはその後どうやっていくかという対応策をしてこなかったのが実態であろうと思います。

そこに問題があるとするならば、発想自体を変えていく必要があるのではないか。発想を変えることによって、バスはよみがえる可能性があるというふうに思うわけです。

どういうことかといいますと、まずその地域のニーズは何なのか、これが最初の条件になるべきであるということです。その地域に応じたニーズが必ずそれぞれの地域にあるはずですが、ニーズよりも先にもののバスの運営形態があって、それに従っていったら赤字でとても採算がとれないという議論にしかない。ニーズを先につかんで、それを実現するためにはどういうことができるのか、できないのか、その段階で経営できる方法がないのかどうかを検討するべきなのではないか。

さらに、それでもなおかつとても運営することができないということであれば、だれがお金を出すかという問題、あるいはどこまで条件をお互いにすり合わせるかという問題に移行していくことができるわけです。

ですから、公共交通を中山間地域でより地域に合わせた形で確保していこうと思ったら、その地域のニーズに合わせた交通サービスは何なのかをまず検討する、本音の検討をしなければだめです。本音の必要なサービスとは何なのかということがあって、それに運営形態とか、経営の形、やり方、お金の出し方、そういったものを組み合わせていくという発想の仕方です。これからの公共交通を考えていく必要があるのではないかと考えております。

#### ■ 高齢ドライバーの安全対策と受け皿としてのバス改善の必要性

##### ○ 溝端

バスが 80 % ないし 90 % の乗客減となった原因というのは、明らかでございまして、自動車交通がものすごく伸びたということだと思います。交通事故による死者数は、全体的には減っているのですが、件数あるいは負傷者の数、とりわけ交通事故によって後遺障害を持って障害者になられる方の数はどんどん増えてきているというのが現状であります。したがって、第 7 次交通安全基本計画は、激増する高齢ドライバーの事故の問題、安全確保の問題、これが大きなポイントになるだろうと思います。

先ほどご紹介がありました中山間地域の高齢者等の移動特性の中で、運転をやめたい年齢がクロス集計されていたものがあつたと思います。65 歳から 70 歳の方は 75 歳から 79 歳まで運転したい、70 歳から 74 歳の方はさらに 10 歳足して 80 歳から 84 歳まで運転したい、平たくいえば、いつまでも運転したいということなわけです。

その現状を申し上げますと、65 歳以上の人口が現在、全国で 2,100 万人、そのうち免許を持たれている方はほぼ 700 万人という数字です。100 歳以上の方が現在全国に 1 万人いらっしゃるんですが、その中で免許を持たれている方が 6 人、そのうち 4 人は何と現役のドライバーです。つまり、幾つになっても運転をするということです。

問題は、安全であればよろしいのですが、年齢階層別事故の件数を年齢階層別の人数と平均的な走行キロで割りますと、事故率は 40 歳代が一番低くなり、年齢とともに上がっていきまして、75 歳ぐらいになりますと約 3 倍ぐらいの事故率になります。

そういう意味で安全の問題が出てきます。そのバックにあるのは、視覚とか、運動機能とか、あるいは認知判断機能の低下ということだと思います。ですから、高齢者の運転をこれから認めていくとすれば、そういうところに配慮して道路を作っていく必要があります。例えば、認知が劣る人たちのことを考えて、案内標識をもうちょっと高齢者にとって見やすい形のものにするとか、ちょっとした配慮がこれから要るだろうと思います。

しかし、そうはいいましても、いつまでも運転できないということもあります。高齢になってきますと運転が困難になる、あるいは危なくなるというのは明らかです。高齢期特有の疾患に伴って運転中に動脈瘤破裂を起こされて即死、その状態で走って歩行者をはねたというような事例も 23 区内で 1 年間に 20 件ばかり起こっています。

そういう意味で、社会全体として移動の安全といった問題を考えていく必要がある。そ

の中で、かなり高齢になってきた場合、そしてご自身が安全運転にちょっと疑問符がつくなど思われたときにやめられるような移動手段が用意されている、そういう意味でバスは生き残れるのかなと考えます。そうなりますとかなり機能が低下した高齢者がバスの利用者にどんどん入ってくるということになりますので、通常のバスではだめで、高齢者の機能低下を考えたバス車両の改善、バス停の改善などをやる必要があると思います。

#### ■ 世代に応じた交通手段の選択肢の必要性

##### ○ 太田

ただいまのお話を伺って、現状認識として共通なのは、私どもが思っている以上に車社会で、特に中山間地域といいますか、大都市以外のところでは車以外に頼れる交通手段がないという現状です。私の理解では、運転者がなかなかやめられないというのは、ほかに代替手段がないから、仕方なく運転している人たちもかなりいるのではないかと思います。

それから、発表の調査データでおもしろかったのは、75 歳以上でも 27 %の方がふだん自分で運転している、バスの乗降が困難な身障者の方の 21 %が自分で車を運転しておられるということです。これからの高齢化社会の中で、特に地方部では、車が一番頼りになっているのが現状ですが、それでは車だけでいいのかという選択肢の問題だと思います。

ライフサイクル・モビリティと言っていますが、小学校・中学校で自分で動ける範囲、免許を持って動ける範囲、高齢化して今度は免許を手放さなければならなくなったとき、それぞれの段階で選択肢があるかどうかということが大変重要だと思います。社会的な選択が各世代に用意されている、そういう意味でバスのような公共交通が非常に大きな役割を持ってくるのではないかと。特に車になれた方が、ある日突然、危険だからということで家族の人に運転をやめるよう言われた場合にやめられるのか、ではやめた後だれに運転してもらうのか、どうやって動いたらいいのかという点が一番大きな課題だろうと思います。

各地の高齢者の皆様からお聞きますと、「家族がやってくれるのはいいが、気兼ねして本当に必要なときしかできない。遊びに行くのに運転してくれとは言えない」、「買い物も家族と一緒にいくときはいいけれども、もう少し長くいたいとは言えない」遠慮するということですね。それによって運動機能の低下とか社会参加が遠慮がちになりますから、今度は介護関係の費用がふえてしまうという、また違う因果関係が指摘されております。そういう意味では、車社会といえどもそれに代わるものを常に用意しておくことが大変重要になってくるだろうと思います。

バス事業が非常に難しくなっている時代に、代替手段をどこまで準備したらいいのか、あるいは別の言葉でいいますとミニマムのバス交通サービスとは何なのか。それをどこにするかというのが大きな課題ではないかと思います。

2 巡目では、それぞれの課題に対しまして新たな交通施策あるいは対応策でどんなことをお感じになっているのか、菅沼町長からお願いします。

○菅沼

先ほど採算性という話が出ました。飛騨地域にとってみますと、石川県ほどの面積の中に人口は 15 万ほどしかいないわけですから、そんな中でバスの採算は、どんなに計算しても黒字になりそうな状況にはないわけです。ですから、広域行政のバス運行、あるいは、スクールバス、福祉バスを含めて民間へ委託し、補填する方法を検討しております。

もう一つ、それぞれの市町村でスクールバスは運行しなさい、隣の町へは乗せていけない、こうした規制も、規制緩和されれば福祉バスもスクールバスも一体になって地域の公共交通機能的な役割を果たすようになるのではなかろうかと思っております。

問題は、規制と財政負担です。過疎化になっているところは財政事情も非常に悪いですから、広域的なものに対する国の支援をこれから考えていただきたいと思います。

■障害者・高齢者のモビリティ確保の3つのステップ - まずは部品育てから -

○秋山

障害者、高齢者のモビリティを具体的なレベルでどのように考えるかという話をさせていただきたいと思いますが、3つのステップがありそうだと思います。

さまざまな交通手段を部品として考えますと、部品をいかに育てるかというのが第1ステップ、その部品をどのように組み立てるかというのが2つ目のステップ、3つ目は、その部品を組み立てただけで赤字になる可能性があると思いますので、節約効果をいかに果たすか、そういうステップがあるだろうと思います。

必ずしもそのステップどおり進まないかもしれませんが、日本は現在の段階では部品を育てる時代だろう。というのは、米国ではバスとか公共交通的なものを考えると7種類ありますが、日本は3つぐらいしかない、こんな貧弱な国でいいのかということが言えます。

具体的に何を育てるかという、まず、スペシャル・トランスポート・サービス（STS、STサービス）、高齢者、障害者専用の交通手段を育てないといけない。いくら鉄道やバスにリフトやエレベーターがついても、そこまで行けない人が大量にいますので、こういう人たちに対してスペシャル・トランスポートをとにかく育てる。

2つ目は、ショップ・モビリティ。日本で今、ショップ・モビリティを導入していますが、スペシャル・トランスポートとセットメニューでない限りほとんど意味をなさないと私は理解しています。あるいは、ノンステップバスで高齢者がそこまで行ける状態にならない限り難しいだろう。重度ではなくて中程度の高齢者が外に出るためにスペシャル・トランスポートないしはノンステップバスで都心部まで行って、歩くのをバックアップするという組み立ての上でショップ・モビリティがありますので、ショップ・モビリティだけやっても、借り手がないという現象に陥ります。この辺は組み立てだろうと思います。

3つ目は、自動車をどう使うかという話です。マイカーからアワーカーにしていくというプロセスがあるだろう。これはイギリスでいうソーシャルカー・スキームというもので、

乗用車の相乗りをして、病院だとか、さまざまな施設に行く、そのときのガソリン代を料金として徴収してもよろしいという法律をつくっています。

4つ目は、電気自動車の実験を鷹巣町で数年間張りついているいろいろやってきました。地方は自動車からいきなりバスというのは余りにも落差がひど過ぎて、無理です。だったら、もうちょっとトリップが短い人のために、安全に、簡単なジョイスティックのレバー一つで運転できる電気自動車などを導入してもよろしいのではないかと思います。アメリカの10ヵ所ぐらいにこのような電気自動車が既に運行しております。

5点目は、多様なバスとタクシーのサービスを提供するということがあると思います。

以上のように部品を育てる時代なので、組み立てる段階になかなか行かない、組み立てるのはもうちょっと先に考えてもよろしいんじゃないか。

3つ目の節約効果をねらう点ですけれども、これはスクールバスで既に節約効果をねらっていますね。節約効果というより、赤字でどうしようもなく運行できないところをスクールバスと重ねて何とか運行できる、そういう状況があります。

もう一つ重要なことは、高齢者あるいは障害を持つ人の生活を見ますと、自宅に閉じこもっていたり、あるいは施設に入所している人が、ノンステップバスやスペシャル・トラnsポートを運行すると、それを使うことによって施設に入らなくて済む、あるいは食事を宅配されていた人の37%が食事をつくることができたという事実があります。バスを導入することによって、この人たちは外出でき、自分で買い物ができます。こういう自立促進と福祉予算を軽減する効果が交通にはあるのだという認識を持っていただきたい。ですから、バスは赤字かもしれないけれども、福祉予算から差し引きを考えると黒字になっているかもしれない、そういうことをご理解いただきたいというのが節約効果です。

#### ■規制緩和を活用した地域の主体性向上とサービスの多様化

##### ○鈴木

公共交通の必要性については、いろいろ話が出てきていますが、どうやって公共交通を展開していくのかというあたりになりますと、採算性の問題などがあるわけです。公共交通の形を従来の枠の中だけで考えていると、どうしてもそういう問題が壁になってしまう。バスならバス、タクシーならタクシーといった固定概念をまず変えていく必要がある。

乗合バスの規制緩和を間近に控えている中で、ともするとその規制緩和によってバス事業者が赤字だから自由に廃止ができるという部分だけがクローズアップされがちです。けれども、規制緩和というのは、既存の事業者にとっても、地域の行政や住民にとっても、見方を変えればチャンスなんです。

それは、今までだったらできなかったサービスの形態をとれる可能性が出てくるということと、それから、それぞれの地域が地域に合わせて、主体的な交通網のつくり方ができる可能性がある。そういうことからして、規制緩和という今ちょうど直面していることを、

逆にチャンスとして活用するような動きに変えていくことが必要ではないかと思います。

では、そういうチャンスをつかむのはどういう形でだれがやるのか、特にバスのような公共交通をだれがやっていくのかということですが、1つには、地域そのものが交通に対して当事者になる必要があると思います。地域の住民、自治体それぞれが交通に対して当事者になって考えていく必要があるだろうということがあります。

それから、福祉の問題あるいは教育の問題とあわせて交通をその地域の一つのアイテムとして位置づけていく必要があるだろう。位置づけることによって、この部分は福祉から手当てをする、あるいは教育から手当てしていくというような役割分担や、お金の出し方といったものも見えてくる可能性がある。

もちろんお金が潤沢に幾らでも出てくるわけではありませんから、いかにそれを効率的に維持運営していくのかというやり方を考えていく。一つのやり方として、さまざまな機能の統合をしていくこと、例えば、日中遊んでいる時間のバスを福祉バスとして活用するといった事例については、『バスはよみがえる』の中にも出させていただいています。

これも一概に運用すればいいという話ではなくて、その地域が今どういう状況にあるのかを見ていく中で、これは活用できるというものが出てくるだろうと思います。

もう一つ、交通ニーズのボリュームをどのぐらいで考えていくのかということです。今まで法的に10人を超えるものはバス、9人以下はタクシーの分野だったわけですが、実際にバスというのは定員20人を超えるぐらいの大きさからのもので運用されていたわけです。そうしますと、これから中山間地域の交通あるいはもう少しSTSに近い輸送で一番ニーズが高くなると思われる11人から19人ぐらいまでの間のボリュームをだれが、どういう組織で、どういう運営形態で確保していくのかを考えていく必要があると思います。

#### ■高齢者の交通安全教育の必要性

##### ○溝端

シルバービークルという電気自動車については私自身は余り賛成していません。高齢者になるほど、特に後期高齢層になるほどもろくなってきます。ちょっとしたショックがあったときに骨折などの問題になって、かえってマイナス面が大きく出てきますので、ちゃんとしたボディーの方が高齢者が乗る車両としてはふさわしいのではないかと思います。

もう一点、高齢ドライバーへの対応という話で、運転をやめていただく、あるいはご自分の機能低下をきっちり知っていただいて、それに見合う運転なり、運転が難しくなったことを自覚してもらうような対応が要るだろう、いわゆる警察関係の所管されておる交通安全教育の問題です。今までの座学型ではなく、実際に高齢者の方に乗っていただいて、どういうところに運転の特性が出てくるのか、上手でない、うまく対応できないといったことを身をもって体験していただく場が要る。

## ■ コミュニティベースでの送迎やボランティア活用の可能性

### ○ 太田

車を共同利用するという動きは、岐阜のこの辺の地域は 30 年前、日本で最初にソーシャルカーを実験しようと思って失敗したところです。イギリスで、かなり過疎化が進んでいる中でミニマムの公共交通を確保するには、教会ベースのボランティアが車で送迎をお互いにする。そのときに気兼ねがないように、ある種の仲介的な組織があって実費を払っていただくという形で送迎をする。そんな例を日本の飛騨地域でも非常に苦労されて試みたんですが、当時は皆さんにそういう意識がなく、タクシー業界の強い反対があった等の事情から、結局実験すらできずに途中でおしまいになったということがあります。

既にコミュニティレベル、隣近所レベルで、相乗りや送迎が始まっているということですが、住んでいる側としてはほかに手段もないから仕方なくやっているということでしょうが、こういうことを気兼ねなくやっていくことは、コミュニティをもう一度活性化するベースにもなるでしょう。家族だと気兼ねがあってなかなか使えない、バスとか乗合タクシーではサービスがとてもできないというところでは十分可能性があるように思います。

### ○ 秋山

乗用車の相乗りの調査を鷹巣町と神奈川県城山町と 2 ヲ所でやりましたが、8 割の人が家族に依存しているということがわかりました。鷹巣町の方はもうちょっと依存度が低いです。残りの 2 割はどういう人かということ、老人クラブで一緒の人とか、人間関係がつくられたところでやっている例がほとんどで、全く赤の他人についてはいない。

しかし、スペシャル・トランスポート・サービス、移送サービスの領域では乗用車を使って送迎をやっている例もあちこちであります。実は道路運送法違反で、今は目こぼしの型になっていますけれども、この辺は運輸の方が折れるのか、それとも新しい法律がつくられるのか、そういう時期にもう差しかかっているはずではないかと見ています。

もう一つの問題として、タクシー業界がそれをにらんで、タクシー業界対ボランティア、そういう構図を持っていますが、この構図がタクシー会社に正しい選択であるかどうかというのは少々疑問を感じています。実は大量の需要があるのに、ボランティアでカバーする領域とタクシー会社がやる領域をうまく運輸省が采配できてない現実がそこにはあるだろう。したがって、ソーシャルカー・スキームの日本での発展は、これから運輸省がどういう判断をするか、タクシー会社などの労働組合の反応がどうなるのか、両方がもう少し太っ腹で頑張れるとモビリティのレベルがぐんと上がるんじゃないかと感じております。

### ○ 菅沼

私の方も、スポーツに行くとき、あるいは買い物に行くとき隣近所で乗り合わせてというのはあるのですが、事故の問題が出てくるわけです。

もう一つは、離れたところの独居老人あるいは身障者、特に私の方は雪の問題があり、冬、保健婦が回るのも大変ですし、万が一の火災の問題もあり、高齢者を冬だけ 1 ヲ所に

まとめて共同生活をしてもらうという仕組みも検討しました。しかし、「おれはおれの家に住む。共同生活するほどぼけておらない」ということで崩れてしまいました。冬の対策が飛騨地域の一番の課題です。

○太田

これからは単身高齢者世帯がどんどんふえるということになると、地域全体の問題として取り組む必要性が出てくる。そうすると、交通の問題だけではなくて、生活全体を考えたコミュニティをいかにサポートしていくかという中で交通も入ってくるし、ソーシャルカーという気取ったことを言わなくても、自然とお互いに助け合っている中にうまく組み入れていかれる可能性もあります。そのときの注意事項についてはガイドライン的に公共が出すということが大切かもしれません。

今までのことを踏まえて、特に小都市と周辺地域を結ぶという視点で、交通の必要性を含めて、全体的な中山間地域の交通についてご意見がございましたらお願いします。

○菅沼

飛騨は中心都市へ行くための幹線は一本しかありませんので、複線の必要があると思います。災害が起きたときに孤立化するということがございますので、ネットワーク化とあわせて複線道路が重要になってくると思います。

もう一つ、飛騨地域は観光地ですから、4、5月あるいは7、8月は人口が100倍も150倍にも増え、高山市へ行くのに3時間も4時間もかかる。複線道路がないので舗装のない農道を走るという状況の中で、高山を中心とした周辺市町村は観光客で迷惑をしておるところがありますから、おくれている観光地の道路整備が重要であると思っております。

○太田

道路をやたらにつくるわけにもいきませんので、ミニマムのものは必要ですが、むしろその使い方が問題です。ITS (Intelligent Transport Systems) といったナビゲーションシステムが検討されていますが、交通規制と組み合わせ、案内なり誘導の中で生活道路としてのミニマムを確保する、それと主要な観光の流れとを区別するような工夫です。交通静穏化ということでスピードダウンさせるようなことを都市の住宅地でやっていますが、それと情報をうまく組み合わせるやり方はまだ工夫の余地があると思っております。

■住民参加の土台づくりと人材育成

○秋山

小都市とその周辺ということで、住民参加のことだけお話しさせていただきたいと思います。そろそろ住民参加の土台をつくったらどうかというご提案です。

鷹巣町では、月曜日から金曜日までばらばらに通院していた人を、全部住民が組み立てて1台に9人乗れるようにして、木曜日に町中心地まで行って病院に降ろしていく、それ

によって赤字になった場合には町が負担するということを提案しています。これができた理由は、90 年から町長が福祉のまちづくりを提案し続けて、ワークショップをずっと重ねてきており、住民の土台をつくることの重要性を鷹巣町では示唆してくれています。

米国では、生き生きしたコミュニティをつくることを交通を軸にしてやり始めています。短期的な戦略と長期的な戦略を立てて、長期的な戦略に合うように短期的に交通広場をつくったり、ホップ・ステップ・ジャンプという幹線的バス、フィーダーサービス型バス、都市間レベルのバスをつくったりしています。ハワイではラピッド・トランジットという高速バスをつくり、自動車とバスの時間比をどれだけ縮めるかという努力をしました。毎週1回ずつバス事業者の人たちは住民と話し合っ、どのルートをもどのように運行したらよいかということをも絶えず情報収集して、次々に変えていくような方向を模索しています。

こういうことは、住民参加の小手先な技術だけではちょっと難しいと思いますので、できればワークショップのファシリテーターをぜひ育てていただきたい。ファシリテーターは1年では育たないと思いますので、住民参加とはこういうふうにやるんだという方法論を1年間ぐらどこかで学んでほしいと思います。ファシリテーターというのは、住民参加が起こり、話し合う場でリーダーシップをとって皆さんの意見を黒板に書いたり、次はこういう議論をしましょうということをも計画立案していく人です。

#### ■ 広域連携の必要性、負担も考慮した住民参加の必要性

##### ○ 鈴木

交通は、ほとんどの場合、一つの行政の中だけで完結するものではなく、中心都市と周辺地域という関係で一つの交通圏ができてくるわけです。これからは、人が動く圏域のレベルでものを考えていかないとまい解決策は見つかっていかないとおもわれます。

そういう意味で広域連携が必要になってくるわけですが、単純に広域連携といっても非常に難しい面があります。温度差があるということが一番の問題で、小都市にとっては交通手段の必要性が周辺地域に比べれば小さい、そのあたりに解決しなければならない問題があり、交通圏の中で協議していく必要があるだろうと思います。

それから、住民自身は何らかの形でかわっていくという住民参加が必要なわけですが、住民の声を聞くとなりますと、なかなか本音が出てこない。つまり、バスはあればあるにこしたことはない、本数は多いにこしたことはないわけで、本音の議論をした結果として、バスが必要でないという判断を住民がする場合もあると思います。青森県では住民が本音で議論して、この地域にはバスは要らないということで廃止したケースもあります。

いずれにしても、住民が本音で要るのか要らないのか、必要であるならば、それに対して自分たちも何らかの責任を持つ覚悟がいるのではないか。青森県の例ですと、バスの必要性というのは、電話だとか、水道だとか、そういう生活の中で必要なものと同じであるとして、集落の中で基本料金というものを設定している例もあります。

## ■ I T 技術活用の可能性

### ○ 溝端

交通の問題というのは、デマンドと供給のマッチングの問題だと思います。まさに I T 革命と申しますか、情報技術をうまく使って、公共交通をきめ細かく運用してあげる、それができる時代になってきたと思います。そういう意味で、限りなく自動車に近い公共交通の形がやれるのではないかと思います、そこは事業者それぞれの工夫だと思います。

観光地に東京の人が来て、道路が混雑して困るという話もありますが、それが土・日に集中しているとすると、高齢者の方は平日はほとんど休みですから、そこに来ていただければかなり混雑は解消します。「平日なら土・日に比べて安い」という情報さえ流せば変わる部分もあるのではないかと。そのあたりの操作が簡単にできる時代を迎えているのではないかと。情報技術をきちんと使える我々世代が高齢者になれば事情もまた変わってくるのではないかと。そういう意味で、道路だけではなくて、生活のレベルまで I T 技術（Information Technology）が入ってくる時代になったのかなということを申し上げます。

## ■ 国・県の役割

### ○ 太田

今までの議論で余り出てこなかったのは、小都市と周辺町村の温度差という問題です。それを支えようとするニーズ、熱意、あるいは資源も違う、財力も違うということに対してどうしたらいいのかという話です。この辺で県とか国の役割が一つあるかと思っています。各国では、交通サービスのうち、国民一人一人に確保すべき最低限のレベルについては国で保障しましょう、それを上回るものについては個別の地域で負担してくださいという議論が進んでいるわけです。日本の場合、事業者の内部補助だけでやれという議論で済む話かどうか。少なくとも海外の経験を見る限り不可能だということで、公共交通のミニマムのレベルにつきましては全体で負担する方向にあるようです。それは地域の基本料金という考え方もありますし、もう少し広域に国民の基本料金という考え方もあります。

その前提は、それらのサービスをやるためには採算とは全然違う次元だということがまず一点です。けれども、そのためのサービスが一番効率的なものをすべきだということから、事業者に対して効率的な、そして魅力的なサービスをする努力義務をいかに負わせるかという事業契約の仕方についてさまざまな工夫をした上で入札制、その他をやっているわけです。そういう激動期に日本はこれから入るのかなということかと思っています。

### ○ 秋山

交通バリアフリー法は、ターミナルとターミナルプラスその周辺、3つ目は車両というその3つの規定で、残念ながらスペシャル・トランスポート・サービスが対象から外れている。交通バリアフリー法はできたけれども、モビリティは上がらない。中山間地域には交通バリアフリー法はほとんど役に立たない。そういう意味で交通モビリティ法ぐらいは

地方に網をかぶせてもよいのではないか。交通バリアフリー法にＳＴサービスが入った場合、10 年先は全然違って来るはずです。アメリカではＡＤＡ、障害を持つアメリカ国民法の中にパラトランジット（ＳＴサービス）が、ちゃんと位置づけられております。

そういうことで、今回の交通バリアフリー法は、アクセスの問題とモビリティという問題は一体として考えなければいけないのをアクセスしか考えていない、人が動き回るということをもうちょっと考えていただきたかったということです。

○菅沼

私の方も今、広域連合を設立したところです。介護保険とか、ごみ問題を中心にいたしまして、これから中山間地の道路あるいはバスということにも出てくるわけでございます。介護保険一つ見ましても、中山間地は介護に行くのに時間がかかるのです。全国一律でなしに、その地域の実態に合った規制緩和をしていただく、また広域連合だから国が支援する、そういう方法をとっていただきませんか中山間地の生き残りが難しいと思っています。

■総括

○太田

従来の仕組みがいよいよ限界に来ていて、それぞれ地元で工夫しなければいけないことは今日の議論でもはっきり出てきたかと思います。工夫する余地を最大限引き伸ばすための中央レベルでの新しい方向に向けた努力、また、交通バリアフリー法、道路運送法、その他、関連のところでも、現在の車社会の中でのモビリティ確保という視点から見ると、いろいろな障害、課題がありそうですが、国のレベルでもさらにまた改善していただく、あるいは議論を深めていただくということも必要ではないかというのが1つです。

もう一つは、自治体、住民が自分たちの問題として交通の問題にいよいよ取り組まなければいけない。先進国の中で公共交通が自立採算で成り立っているところはもはや日本だけです。日本は、海外の制度づくりから 30 年おくれています。それではいけない時代になりつつあるということです。特にこれから地方分権化も進みますし、規制緩和ということがございますから、一方では市場ベースでそれぞれが責任を持ってやるというニーズが高まっている。一方では、自分の責任の中で住民とかコミュニティレベルでの福祉の問題、交通の問題を一体的に考えなきゃいけない、ますます自治体の役割がふえると思います。

そういう意味で自治体の工夫が大変重要で、私どもは交通まちづくりということを言っていますが、交通を通してまちづくりを考えるという大変重要な課題が自治体の目の前に突きつけられている、そんな認識で問題を見てほしい。ただ、その場合、交通だけで考えては解決に限界があり、交通を含めてコミュニティ全体の問題、まちづくりの問題という中にいろんな解決が出てくる。その場合に、国の現在の制度とか補助というのはかなり限界があるので、それに対して逆提案していくということが求められる時代かなと考えます。