ジモトで座談会～市長と明日のまちを考えよう～　寿地区　報告書

１　開催日時等

⑴　日　時　令和６年９月２４日（火）　午後６時１０分～午後８時まで
⑵　場　所　寿公民館　大会議室
⑷　テーマ　寿地区のこれからの公共交通について
⑶　参加者　１６人（町会長７人、地域づくり協議会役員等９人）
　　傍聴者　１２人、その他関係職員

２　開催の背景

⑴　昨年１０月、公共交通空白地の解消や、高齢者や学生など車の免許を持たない方が、車がなくても公共交通機関を使い目的地まで移動できる地域を目指し、寿エリアと梓川地区でＡＩ活用型オンデマンドバス「のるーと松本」の実証運行が開始されました。

⑵　市からは「７月から９月までの利用状況で本格運行への移行を最終判断する」「利用者からの運賃、乗降ポイントなどの意見の反映は、国への許認可手続きに相当な期間を有することから、本格運行への移行決定後になる」と方針が示されています。

⑶　９月４日に寿エリアの各地区と梓川地区の代表で市長に要望書を手交。
　本格運行への移行と、実証運行で寄せられた住民の要望、意見を運行内容に反映させてほしいという内容です。

３　次第

⑴　開会
⑵　市長あいさつ
⑶　地区代表者あいさつ
⑷　自己紹介
⑸　座談会
　ア　目的、進め方
　イ　寿地区の公共交通の現状
　ウ　寿地区の交通弱者対策の取組み
　エ　寿地区の交通弱者の状況
　オ　将来の公共交通を維持するために
⑹　閉会

４　座談会の主な内容

⑴　寿地区の交通弱者対策の取組みの説明
寿地区の地域づくりのスローガン 「住民が主体となり、全ての住民が、安心して安全に、いきいきと暮らせる、寿らしい住みよい地域の構築を目指そう」
寿地区地域づくり協議会では、令和３年２月にプロジェクトチームを発足し、高齢者等の「生活支援体制整備」「交通弱者対策」について取組みを進めている。
市の路線バス再編に係る説明会が開始された令和４年度の取組み ・　民生・児童委員協議会に協力を依頼しての高齢者への聞き取り調査 ・　市の路線バス再編に係る説明会に参加し行政の動向を把握 ・　寿地区内における地域バスの走行についての研究 地区内交通空白地域の把握、先の聞き取り調査の結果を参考に、各町会の公民館を基準として、経路、停留所の案を検討、試走を行い、停留所確認・所要時間の計測等行い資料を作成 ・　デマンド交通について、他市の状況を学び、「のるーと塩尻」を視察
「のるーと松本」の実証運行が決まった令和５年度からの取組み ・　乗降ポイントの検討 ・　町会、福祉ひろば、福祉施設、高齢者が集まる場での説明会実施 ・　寿エリアのパンフレット、リーフレットの発行・全戸配布 （これは公共施設、医療機関、児童施設などへも設置） ・　町会、福祉ひろばの乗車体験会 ・　毎月の「のるーと通信」の作成と全戸配布 ・　のぼり旗を作成して、交差点や店舗での周知活動 ・　若い世代への利用促進のため、小中学生、保護者へのチラシ配付、ホームアンドスクールでの周知 ・　エリア内アンケート実施

⑵　寿地区の交通弱者の状況の紹介
【南東部包括支援センター】 福祉施設の入居者の方から、「施設利用料にプラスして、外出するときのタクシー代が、年金生活者にとっては少し負担になる。片道３００円で、自分で、行きたい時に好きな場所に行けるようになった。」と好評をいただいている。
【南東部包括支援センター】 ご本人というより、ご家族の方から、「そろそろ運転免許証を返してほしい。運転をやめてほしい。」という相談を受けることがある。 代替案として、「のるーと」があれば、安心して活用していただける。

【地区生活支援員】
　通院など、比較的近い場所であっても、移動の足がなくタクシーを利用されている方々がいる。往復４千円近くかかってしまう。
　病院に行くのを躊躇する、家計を圧迫してしまうという問題もありましたが、「のるーと」を利用し、往復６００円で行くことができて、買い物もできる。
　「のるーと」がなくなってしまうととても不安だとお話されていた。

【地区生活支援員】
　福祉ひろばを利用されている方から、今まで友人にお願いして一緒に連れてきてもらうことが多かったが、毎回だと申し訳ないと思い参加をやめる場合もあるとお聞きした。「のるーと」で、気兼ねなくひろばへ行くことができて、友人知人との交流やコンサートなど楽しんでいらっしゃる。
　年を重ねていくと足腰が弱くなり、また免許返納で移動の足がなくなって、家の中だけで生活を送ることが多くなる方がたくさんいらっしゃる。

【参加者】
　乗っているお年寄りに聞くと、「いいものを作ってくれた」「値段については、もういろいろ言えない。来てくれるだけで本当に嬉しい。」と冗談抜きで、涙を流すくらいの話をしてくれます。今後も我々も一生懸命に利用促進活動を頑張りますので、本格運行をお願いします。

⑶　本格運行の際に要望したい主なこと
ア　運行エリア 南松本駅周辺、コモ庄内、相澤病院の辺りまで拡大を 塩尻市ではあるが田川高校へも乗降ポイントの設置を
イ　料金体系 ・子ども料金の設定を ・一往復６００円は高齢者にとって負担が大きい （100 円パスを利用できないかという声もある） ・距離によって値段を変えるのはどうか
ウ　利用時間（現在９時から１７時） ・寿エリアのアンケートでは、７時から１９時までの要望が多い
エ　平田・村井線について 利用状況が良くはありません。 極端なお願いだと思いますけが、路線を廃止して、予算を「のるーと」に回していただきたい。

⑷　将来の公共交通を維持するために　フリートーク
【参加者】 「のるーと」継続のための目標、１日の乗車人数５０人を目標に周知活動を頑張ってきた。最近、公設民営バスの収益率２０％という話もあるが？

【公共交通課長】
　公設民営バスをすすめる際に、収支率２０％に達しない路線について見直しの対象にするということを申しあげた。
　「のるーと」もそれに準じた扱いをさせていただいた。それが持続可能な公共交通のあり方と判断させていただいている。「のるーと」の収支率２０％を達成するための目標として、１日の乗車人数を５０人としている。

【参加者】
　持続可能な公共交通とは？地域だけではできない、公共交通機関だけでもできない、行政だけでもできない。三位一体で協力し合いながらやっていく問題だと思う。

【市長】
　数字の話だけではなく、様々な考え方から、どこかでは線引きしながらやっていく必要がある。数字は、総合的に考える目安として設けさせてもらった。
　行政が松本市全体で集めた税金をどう配分するかという公助の側面は必ずありますが、実際に地域の皆さんで交通手段を支えて、もっとよくするために、地元で声を上げていただいたり、汗をかいていただいたりということなしには、なかなか実証運行の段階だけでなく、その先に行っても持続可能になっていかないだろうなと思います。

【参加者】
　アプリによる予約について、多分、高齢者は、電話のほうが楽だし簡単です。
　しかし、電話で登録番号下４桁を伝える、乗り降りする場所を伝える、これもなかなか記憶することが難しく時間がかかります。
　アプリはすごく便利で、私も使っています。ポンポンと予約できるし、車がどこを動いているかわかるし、予約状況も教えてくれる。
　デジタルを標ぼうする松本市において、お年寄りがやってみれば便利だと、必要に迫られてそこに入ってくる道筋になると思う。「のるーと」でアプリを使ってみたら使いやすい、あなたもやってみてっていうふうになれば、市長さんのおっしゃるような将来的に需要がもっともっと出てくると思う。

【市長】
　デジタル化は、大都市圏よりも地方、あるいは過密よりも過疎においてより有効な手段だと思う。なぜなら、インターネット、デジタルの技術で距離を超越することができるから。若い人たちがその技術を使いこなし、自分たちのライフスタイルを充実していくのはもちろん。年配の方の方が、より実際に運動能力がだんだんと衰えていって自ら動くことが難しくなる。あるいは先ほど電話番号の記憶、いろいろ説明すること、そういうものがボタン一つ押せばできるという、本来的な技術はそういうことですね。
　「のるーと」を入口に、防災の面でも見守りとかそうした面でも、もっと使っていただけるような、お年寄りのためのインフラになっていくことが目指すところではあります。

【参加者】

実証運行ということで、私が感じたのは目標の２０％の収支率を目指すために運行条件をいろいろ変えながら、試していくものなのかなと。

この１年間、条件を変えて運行することはなかったと思っています。実証運行期間が、１年というのは短いのではないでしょうか。

【市長】

運行条件をいざ変えようと思っても、我々が臨機応変に簡単には変えられない。

国に申請してから３ヶ月ぐらいかかるということで、運行時間とか料金体系はベースとなる収支率２０％、一つの目安をクリアし、本格運行へ行くことが決まったら、皆さんからいろんなリクエストをいただき、そしてそのリクエストにどこまで応えられるか、応えられないかディスカッションさせていただいて、この１年間やってきたことや、他の自治体のやり方をみて構築していきたい思います。

例えば、５年間はとにかく、いろんなことがあってもやりますよ、予算措置をして、それで１年目は、２年目は、３年目は・・・こういうことをやっていけば実証のいろいろなケーススタディを得られたのだろうと思います。

それが、今、松本市があまりにも様々な地域を抱えて、先ほど申し上げたようにいろいろな地域内公共交通の手段を組み合わせてやっていかなければいけないという中で、私自身も不本意なところもありますが、今回のような形になったということです。

本格運行について、少し説明が必要かなと思います。未来永劫走らせることが決まりましたということではありません。

持続可能な公共交通であることが前提ですので、もし、そういうステージにいった、だけど全く乗っていただけない状態がいろいろ工夫しても出てきてしまった。その段階でもう一度、極端なことを言えば廃止という選択肢もそれはある。

やはり、先ほどのとおり、公助ではありますが、共助の部分もしっかり皆さんと共有しながら、持続可能な公共交通機関として乗っていただける状況をどう継続的に作っていけるか、そのためには皆さんの力も必要だと思います。

【参加者】

現状、市は「のるーと」の実証運行をどのように分析しているのか。

【市長】

寿エリアのアンケート結果にも目を通しました。

免許返納も視野に入れた、これからさらに高齢化が進んでいく時のお年寄りの足の確保をどうするかが主軸であることは間違いないのですが、おそらくそれだけではサービスのすそ野を広げられない。

このアンケートを見させていただいて、部活の地域移行や、あるいは習い事、基本は自家用車で送迎をするけど、それが物理的にできない状況の時に、中高生のお子さんに利用していただくとか、そういう意味で実は、当初の念頭に置いていた、高齢化に対してこれからどう対処していくかということを主軸にしながら、もう一つ、共働きの時代においての、子どもさんの少し距離のある移動送迎というものにどうマッチさせていくかという視点が非常に重要ではないかなと思いました。

もう一つ、定時定路線バスとＡＩデマンド交通、より良い最適な組み合わせ、あるいは、よりどちらが需要を掘り起こせるか、ということについてもこれは非常に大事なポイントだと思いました。

アンケート結果の中では、定時定路線で、いつでも乗れるようにしてほしいというのもありました。

一方で定時定路線は自分の都合から見ればあまり関係ないとところで運行し、結果的にすかすかのバスという状況もある。

市内全域を見渡した時に、定時定路線を充実させるところ、オンデマンド型がよりフィットするところ、今回改めて見えてきたポイントだなというふうに思っています。

これからの話ではありますが、松本市全体の交通体系の組み合わせというものを考えていく上での視点も、今回の運行やアンケートを見て気づきをいただいたなと思っています。

【参加者】

本格運行になった時にどのようにするのかを一緒に考えていくことができたらと思っています。

今地域の中でいろいろなアピールの方法を考えたり、こういうふうになったらいいなというのを考えていますが、素朴な疑問だったり、こういうことができるのかな、うまくいくのかなというのを私達だけで考えても全然進まないこともあります。公共交通課の方に会議に出てきていただいて一緒に相談しながら一緒にいい方向を作っていけたらと思います。

【市長】

今回の実証運行をするにあたっては、こういう条件でと私達の方から一方向でさせていただきました。これは、いろいろな制約があって、私が決めさせていただきました。

その上で、先ほど申し上げましたが、次のステージに行くときには、来月の前半に方針を決めて、その次のステージは来年４月ですね、そこまでの半年近くの間どうするかということは、今、ご指摘いただいた形にしていきます。

具体的にどういう形で地元の皆さんが代表的な意見を言っていただくのか。今回アンケートもとっていただいていて、ベースはありますけれども、それを吸い上げていただくこと、一方で、交通部と地域づくりセンターは密な関係が築けていると思いますので、ぜひ、そこは間違いなくしっかり皆さんと問題意識を共有し、時に、そうは言ってもこれはできないよ、いやそんなことはないという意見交換の中で、今度は本当に今まで以上に自分事として地元の皆さんが、じゃあ共助をやっていこうということになるかなと思います。その点しっかりさせていただきます。

【参加者】

寿地区の北側の住民は、生活圏が南松本周辺や、庄内地区。運行エリアの拡大を願いしたい。

【市長】

これから出てくる非常に大きな論点だと思います。
運行エリアは、本来、行政の単位を超えた経済的な繋がりでということもありますので、今後、そこに需要があるのであれば、念頭に置いていく必要があると思います。
少しハードルがやはり上がりますが、それは全く考えなくていい話ではないと思います。
エリア内の交通としたエリアをどの範囲で広げればいいか、広げたはいいが、乗っていただく方をある程度集中していく必要もある。
そこの兼ね合いを、どこで線引きするのかは、おそらく交通部にとって一番頭が痛い問題としてこのあと出てくる。でも、頭が痛いということは、逆に言えばそこが一番大事な問題と思っています。
松本市全体を考えて行くうえでも、重要な視点だと思う。

【参加者】
本格運行後も運行継続に向けて様々な対応を続けていきますけれども、ちょっと後ろ向きになりますが、万が一、この目標乗車人数が達成できないとか、経費の関係で困難というふうになった場合に、この寿だけではなくて市の中の交通空白地の解消として、どう対応していくのか、ラストワンマイルの葉っぱの部分の説明なんかも含めて市としての考えを教えていただきたい。
【市長】
寿や梓川でやっているＡＩデマンド交通、あるいは既に一部の地域でボランティア輸送という形で地元の皆さんが運転手を担いながらやっている手段、今の自民党総裁選なんかでも一つ政策の焦点になっておりますが、自家用有償旅客、いわゆる昔の白タク、もしルールとして認められるようになるとそうしたことも移動手段になるでしょうし、また一部町会でやっている、タクシー代を個人負担と町会補助、そして今度我々が入れる公費補助、これを組み合わせてというような手段。こういうものを全て組み合わせながら、持続可能な、将来に渡ってもある程度安定的に続けていけるとういうことを、全体として構想し、制度設計していくということが、今、私達が公設民営バスをスタートさせ、そして今、葉の部分にある様々な取り組みをしていく中で目指していることであります。

行政の公助の力でできる部分と、そこに住んでいる方がそこで次の世代にも引き継いでいくと取り組んでいただいて、そして持続可能なまちのあり方というのは続いていく。
非常にシビアな状況は、これから３０年、５０年続いていくのだろうと思います。公共交通の話も、そういう厳しさにも目を向けながら、だけど、ここはもう少し行政も作れよ、そこまできたら私もやろうという、双方の、先ほども一緒になって考えるということがありましたが、一緒になって考えて、一緒になって行動して、次にバドンを渡していくのだと、いろいろな社会課題がありますが、公共交通の問題もそれぞれの地域でやっていただく必要があるし、それができた地域は持続可能な地域になっていくのだろうなと、できるだけ松本市全体がそのようにな

っていくのが私の責務。
　これからの地域内交通の手段、それぞれの地域に合った手段というのは３つ４つあります。
　その中でどの手段を行政が決めていくのかというよりは、その手段を地域が選び取っていくのかということに基本的にはなると思います。
　選び取るというのはその手段だったら持続可能な状況になるという。
　持続可能な状況になるということは、やっぱり最低限の利用者が、地元の皆さんの総意で確保できるということだと思っています。
　いずれにしても、何らかの交通手段というものをこの松本市全体に、ネットワークを築いていくことが、今の松本市公共交通政策の責務です。

【参加者】
　出生率が低く、お年寄りが増えるだけですから、その先を見据えてもいただきたい。
【市長】
　出生率が低い、お年寄りが増えるだけ、現状そうだとしても、これからそうであってはいけない、あるいはそうでないように少しでも抗うことが今私達には必要だと思います。
　そうなってしまうのは仕方がないとなったらどんどん高齢化率が上昇します。
　若い人、あるいは子どもが増えないことを前提にしすぎてはならないというのが私の市長になってからの思いです。
　簡単には増えません。あるいは当面は増えません。だけど１０年先には決して今より減ることを前提としない社会を作っていこうと、それを前提としない地域にしていくことを私は皆さんと一緒に考えていきたい。

⑸　閉会にあたって市長の感想

　１時間半ちょっとでありますけれども改めて皆さんから、アンケート結果にとどまらない生の声を聞かせていただきました。ありがとうございました。
　寿地区は地区としての一体感、いい意味での昔の時代の村のころからの伝統的なまとまりというものが非常に厚い地域だと思っておりました。
　改めて今回の「のるーと」の実証運行に際しての様々な取り組みを拝見してそのことを強く感じているところであります。
　１０月前半にはしっかりとした結論を出していきたいと思っております。
　ぜひ、どうぞ寿の皆さん、いろんな意味で松本の地域のなかで、様々な課題を抱えているからこそ、それを乗り越え、牽引していく存在として、こちらから申し上げるとすれば、どうかこれまで以上に行動を起こして、力強く前に進んでいただければと思っております。