

2025年3月28日

亀山市議会議長 岡本公秀 様

## 研修報告書

会 派 名	豊田 恵理
報告議員名	豊田 恵理
参加議員名	豊田 恵理
研 修 日	令和7年1月6日、1月14日、1月15日、1月17日、2月18日、2月28日
研修目的等	地域公共交通会議・住民懇談会 場所：新城市ほか
研修の概要	
令和7年 1月6日 新城市 1月14日 菰野町 1月15日 中津川市 1月17日 紀北町 2月18日 南伊勢町 2月28日 白川町  詳細は次頁へ	

## 新城市公共交通会議 2024.1.6

### 背景

新城市は平成 17 年 10 月 1 日に新城市・鳳来町・作手村が合併して誕生したまちである。東西約 29.5km、南北約 27.3km で、県内 2 番目の広さとなる 499.23 k m<sup>2</sup>を有しており、人口は約 41000 人の自治体だ。この広大な市域の中を現在、JR 飯田線、路線バス（豊鉄バス、S バス）、高速バス（JR バス、豊鉄バス）、タクシー、その他に交通空白地有償運送、福祉有償運送、スクールバスが運行している。

### 所感

新城市地域公共交通会議では、市からの説明だけではなく、各方面の立場の人から様々な意見や質問が随時飛び交っていた印象だった。バス停の移設に関する協議に対しては子どもの通学する路側帯がないので大丈夫なのか等の住民の意見が出ていたり、運行会社からはバスの高齢乗務員のトイレ需要の問題についての要望があり、地域の方が土地を貸すことで対応している等の話があったり、輸送確保のための営業区域外の輸送に関するタクシーに関する協議があったりと、実に様々な内容であった。

特に珍しい取り組みと感じたことは、高速バス「山の湊号」が新城市内の道の駅もつくるに停車していることだ。実は私も以前「もつくる」に寄ったことがある。その時、この小さな施設と駐車場に高速バスの停留所があって高速バスが出入りしている光景を不思議に思っていた。会議の後で聞いた話だが、山の湊号は名古屋・長久手を通り東京まで向かう高速バスらしい。途中大学生が多く住む地域を経由しており、夏休みには多くの学生の移動に使われているなど、少し特徴的な性質をもったバスだ。しかし学生にとっては、車や新幹線に乗るのは交通費がかかりすぎるので高速バスはとてもありがたいだろうし、需要はあるだろうと思う。この道の駅もつくるは山の中にあるが、こういった高速バスが通ることで一定の利用が得られたり、学生のバス利用に繋がるのであれば、亀山市にも高速バスの乗り入れがあったら名古屋経由東京方面行きや、大阪・京都等関西圏行きの中継地点として需要があるのではないかと考えたりした。

次に、新城市ではライドシェアを行っているようで、最近視察が増えているようだ。先日は高齢化が進んでいる韓国からも視察があったという。ライドシェアについては近年全国で様々な実証実験等が行われているが、車両のことや、持続可能性のことも今後検討していくということであった。

最後に、これは今回の会議では話題にならなかったが、新城市の公共交通の状況を調べていく中で見つけた取り組みの一つに、「マイバス時刻表の作成」というのがあった。単に自宅やよく利用する施設の最寄りバス停から目的地までの、バスの発車時刻・乗り換え場所・到着時刻・乗り換え料金をまとめた時刻表を作るというものだが、申請さえしてくれたら担当課がその人のためだけの時刻表を 1 枚にまとめてくれるというのは、バスに対して少し

億劫な人でもありがたいサービスだと思う。そういった丁寧な対応がホームページでもよく表れており、地域公共交通に熱心な市であるのが感じられた。

## 背景

菰野町は人口約 4 万人、面積は 107.28 km<sup>2</sup>であるが、4 割が鈴鹿国定公園に指定されている。町内の地域公共交通として、民間事業者が運行する鉄道・路線バス・タクシー・ロープウェイや、町が運行するコミュニティバス・のりあいタクシーがある。観光地でもあるので、町内以外の人もそれぞれの公共交通を利用している。

菰野町では平成 16 年から一部地区で民間バス路線廃止によりコミュニティバスを運行していたが、様々な課題を解消するために平成 28 年から、地域による有償ボランティア制度を活用した交通空白地有償運送(あいあい自動車)に移行している。しかし登録者が増えず、運転手も高齢化するなどの課題のため乗合タクシーへと移行していく。その後平成 30 年からオンデマンド乗合交通の運行を一部区域で開始、令和 2 年には AI を使ったオンデマンド乗合交通の配車、予約システムである M a a S 「おでかけこもの」の運行を開始し、町全域を運行エリアとするに至っている。

## 所感

私が以前から亀山市に導入できないかと考えていたのは、この菰野町で運行しているような AI を使ったオンデマンド乗合交通である。しかし人によっては AI やウェブ予約など、受け入れにくい側面もあるだろうと考え、三重県玉城町のような、人を介した(予約は社会福祉協議会が窓口となって人が窓口となっている) デマンド運行が理想的だと思っていた。しかし菰野町の「おでかけこもの」は私の予想に反して、年齢に関わらずウェブ予約の利用も多く、利用者数はコロナ禍においても年々増加している。その理由は何かを知りたかったのだが、地域公共交通での話を聞いている中でその理由は分かった。ウェブ予約だと割引によって安くなるようだ。現在はウェブ予約が浸透し、7 割 5 分くらいがウェブ予約を利用しているようだ。そのシステムで大臣賞もとっているらしい。以前亀山でもウェブを使った公共交通の実証実験を行おうとしたことがあったが、実証実験に応募した人数が 2 人しかおらず実証実験ができなかったということがあったと記憶している。なぜこのような差が出てしまうのかと疑問に感じる。

また学生の利用も多くあるようだった。特にメリノール高校への利用が増えており、女子校から共学になったことから対象者が増えたのが要因であるらしい。しかし、それに合わせ迅速に本数を増やしたことも効果の一因だろう。やはり学生の利用に関しても細かなデータ収集と配慮が必要なのだろう。

一方で、利用者の調査についても細かく分析している。夜限定の帰宅支援を試験運行の利用ニーズ調査では、特定の人が何度も使っていることなどが議論にあがり、実績を見ながら今後の運行を考えていくという話も出ていた。

また観光に関する話もあった。三重交通福王山線の運賃助成についての話で知ったが、菰野町では日本で唯一の足湯列車が運行しているようだ。一往復しかないが、乗車率も 95% と高く、なんとか継続して行きたいということだった。足湯キットを積んでいるのが 1 列車しかないので、連続でと言うのが難しく、需要があれば何とかしたいと思っているが、1 日 2 本という検討もしているようだ。亀山市にも関宿など観光地として有名な場所もあるが、観光に対する地域公共交通の施策はほとんどなされていないのではないか。もちろん需要あってこそではあるが、地域公共交通の利用促進を考えるのなら、まず利用者を増やすことが最優先であるから、菰野町の観光に関する地域公共交通のあり方は学んだ方がよいと思った。

それから新城市もそうであったが、菰野町も高速バスが入っている。佐倉駅に入ってくるので名古屋への通勤が可能だそうだ。利用者を増やす視点で考えると、高速バスについても研究すると面白いかもしれないと感じた。

外から見ると菰野町は地域公共交通に関してとてもうまくいっているように見えるが、実際は様々な試行錯誤があって今の形になっている。背景にも書いたように、あいあい自動車のようなライドシェアをずいぶん前に導入するなど話題にはなったが、利用者が増えず撤退している。今順調に利用数が増えている「おでかけこもの」も、一社しかない尾高タクシーと連携して 3 万人の利用をデマンドタクシー 3 台で回している。菰野町は 3 つのゾーンに跨いで、それぞれを運賃で調整しているが、このシステムを持続維持していくための方法をいつも模索している。また地域によっては、お隣のいなべ市や四日市市への利用もあるため広域連携についても苦労しているようであった。どこの自治体でも地域公共交通に関する課題はよく似ているが、菰野町はとにかく立ち止まらず、色々チャレンジしていく姿勢が印象的であった。

## 背景

中津川市は人口約7万3000人、面積は78.21 km<sup>2</sup>であり、南北に長くのびている市である。市内の地域公共交通として、民間事業者が運行する鉄道（JR中央本線、明知鉄道）・路線バス（北恵那バス、濃飛バス）・タクシー（3事業者）、市が運行するコミュニティバスがある。また馬籠宿や中山道といった全国的に有名な観光地でもあるので、観光客も多く公共交通を利用している。

## 所感

中津川市の地域公共交通会議に参加した理由の一つは、亀山市と同様に中津川市もリニア駅の設置市であることから、リニア駅開業予定地周辺を含む公共交通計画がどんなものであるのか知りたかったからである。残念ながら当日リニア駅に関する話題は出なかったが、最近もっぱら話題の自動運転について取り組んでいる市であったので、その話が聞けたのは収穫であった。

中津川市の地域公共交通会議は他と違い、それぞれの事業者から運転手不足の課題に関する報告や意見が最初から多く出ていた。本来であれば民間事業者同士だと、競争があったりでこのような話はなかなか聞けないものだが、中津川市ではそれぞれの事業者が連携し、助け合いながら運営をしている。話題の中心であった運転手不足については、それぞれの会社が高齢化や退職者数の増加で困っている中、それに対する取り組みや提案などの意見が飛び交っていた。中でも大型バスの運転体験イベントは効果があったという話は興味深かった。「大型免許の研修はハードル高いが、大きなバスを運転したいという人は潜在的にいる。そこから採用に結びつくということであり、一回につき2~3人とのことである。合同説明会だと同じ運転手の仕事でも担当者の相性などもあるのかもしれない。複数の会社があると止まりやすいと聞いている」という意見だった。県や市と協力してやっていきたいという提案がなされていた。

次に、最近外国人観光客が非常に多いということについて話があった。「企画乗車券を実施しているが、ここで事業者同士が喧嘩しても意味がないので、協力して進めてもらいたい。一方で運転手が足りない中でも住民が移動できないようなことにならないように注意してほしい。観光は波動需要が大きく、実際京都がそうであるが、そのバランスをとるため事業者や自治体との連携を強めてほしい」と、ここでも連携を求める意見が出ていた。このような話を聞いている限り、やはりまちぐるみで地域公共交通に取り組んでいるのだろう。そういう事例があることはとても驚きであり、また素晴らしいことだと感じた。理想的な地域公共交通会議の姿はきっとこのような体制で運営されているのだろう。このように市だけでなく県や事業者、地域代表としての一般市民も、誰もが地域公共交通に取り組んでいるのかもしれない。地域公共交通に関する企画・イベント事例も様々ある。

一方で、ここの地域公共交通会議でもう一つ驚いたことは、批判や苦言もしっかりと提示されていたことだ。今回運賃改定で初乗り運賃の値上げについての報告があったが、報告で終わるのではなく「そんな値上げでは足りないでしょ、移住定住でやるなら政策の話であり、事業者さんが割り引くのもおかしい。それが当たり前と思っているのは良くないし、公共交通を維持するためにどれだけのコストがかかっているか、利用者はどれだけ負担すべきかはどこかでちゃんと議論を持ってほしい」という意見が出ていた。まさに地域公共交通を維持していく上でどれだけの負担がかかっているかを知り、きちんと議論する場を持つことは大事なことだ。しかし、実際にはそのような意見は会議の場でほとんど出ないし、このような報告なら値上げに反対する意見が出ることの方が多い。維持コストなど知らない人がほとんどだ。観光客対策においても、外国人観光客の増加に合わせ電子乗車券にする話もあがったが、費用対効果や中津川の公共交通ネットワークの中でどういう位置づけなのかという質問があがっていた。利用者目線だけで考えるのではなく、先を見据えて立ち止まる意見や全体的な視点で意見する人もいて、うまく運営されていると感じた。

その他にも、自動運転実証実験の結果について報告があった。18日間の自動運転の実証実験が行われ、アンケート結果や実験に関する数値上の結果が提出されたが、ここでも厳しい意見が出ていた。費用対効果の質問やアンケート結果の信頼性に関する意見だが、「運転手不足や人件費不足の話が出ていのに自動運転の実験にはいくら使ってもいいのか？」「この実験では接触事故があったらしいのだが、その報告がないのはなぜか？」という厳しい意見だった。普通は会議の中でこのような厳しい意見はあまりないので驚いたが、厳しい意見も飛び交い、修正していくべき所は修正していくことも、地域公共交通会議の場で行っていくことは大事なことである。ある意味貴重な場面に遭遇した思いである。

会議のあとで、中津川市の地域公共交通会議の進め方についての説明があった。最初の事業者からの話などは「意見交換」の場であった。中津川市の地域公共交通会議では、議題に進む前にまず「意見交換」を行う。意見交換を最初にするのは、後だと時間が長引いてなかなか意見が言いにくくなるからだ。「何を言ってもよい場所と思ってほしい、でなければ会議する意味がない」とのことであった。

このように、中津川市の地域公共交通会議は少し他とは違った雰囲気であった。これは会議を進行するコーディネーターの腕前にも大きく依存するものだとも感じる。近年様々な公共交通に関する新技術や国の進める事業が多く上がっているが、ただ話題性があるから、補助金が付くからなど、浮ついた理由で採用する自治体がとても多くなっている。中津川市でも、自動運転やカーシェアリングなど、新しい技術や事業に早い段階から取り組んでいるが、流行りだからやるというのではなく、目的を明らかにして計画し、意見を出し合い検証もしっかり行いながら方向性を決めていく姿勢は見習うべき所がある。それぞれの分野の人たちが活発に意見を交わし、まさに地域公共交通会議としての役割が十分に発揮できている市であった。

## 背景

紀北町は人口約14000人、町の約9割が森で、世界遺産の熊野古道が有名である。人口減少や少子高齢化、自動車依存など、他地域と同様の理由によって路線バスなどの利用者は年々減少している。そこで町は地域の意見を聞き、ニーズに合ったバスの運行として、平成23年7月から買い物・通院を目的に公共交通空白地域から病院やスーパーが集積する中心部までの2路線を運行する「いこかバス」の運行を開始した。しかし、平成28年12月末に紀伊長島地区で唯一営業していたタクシー事業者が廃業、町内に営業所を持つタクシー事業者が皆無となった。このことから町は代替策として平成30年7~9月に河合線沿線及び東長島地区の公共交通空白地域でも「いこかバス」試験運行を実施し、さらに平成30年9~12月には相乗り運送実証事業を実施した。それらの結果を踏まえてできたのが、自家用有償運送（交通空白地）「おでかけ応援サービス えがお」だ。えがおは現在、地元住民によって町内全域でタクシー的サービスを提供している。

## 所感

紀北町の地域公共交通会議では、私が今まで見た会議と比較して、座長である町長が積極的に発言している姿が印象的であった。様々なことに関して補足をしたり自身の考えを述べたり、細かい問いに対してもきちんと答弁をしているところが、長である立場であることもあって大変重みがあり安定していると感じた。やはり長が地域の声や細かな情報まで（公共交通に対して）向き合っていることは大事であると思う。

他にも待合室の話が大変興味深かった。紀北町ではバスの待合所環境にとっても力を入れており、ある結節点となるバス停ではエアコン付きの垢ぬけた待合室を設置し、Wi-Fi対応で充電機能も付いた机と椅子、デジタルサイネージのバス案内までであった。これは高校に通う学生に向けた取組だということだ。私も以前、バスを待つ際にベンチがあれば嬉しいという利用者の声を私も聞いたことがあるが、こういうアイデアは全く考えたことがなかったし、実際に実物を見て驚いた。しかも事業者負担なしで設置できたという。利用者ニーズを考えるとということに関して私がまだまだ考えが甘いと感じた。それでも委員である加藤先生からは広報の仕方や時期の捉え方など様々な指摘があったが、その視点や考え方はとても勉強になった。

紀北町の地域公共交通会議で出た意見の中で、「乗り継ぎを文化にする」という考え方については、頷かざるを得ない。紀北町では、「いこかバス」と「おでかけ応援サービス えがお」を乗り継ぐことで、まちの空白地域をなくし、好きな場所へおでかけできる環境を作り出している。一方で定額で町内どこでも行ける「おでかけ応援サービス えがお」には人材も財力にも限界があるため、できる限りバスと「おでかけ応援サービス えがお」をうまく乗り継いで利用することが、公共交通を維持していくために必要だ。だから公共交通の利

便性を高めるだけでは足りず、乗り継ぎの意味を町民が理解し、それを文化にしていくことが大事だという意味だ。「おでかけ応援サービス えがお」は私も実際に乗って便利さを実感したが、限られた人員と車を大切に有効に使っていくためには、乗り換えについても勉強してもらうこと、町民一人一人の理解と協力が不可欠なのだ。

紀北町の公共交通会議に参加する前に、いくつかの他自治体の会議にも参加したので、私の中で比較する視点が出来ており、充実した傍聴となった。特に紀北町では、色々な立場の人が自分の立場からの視点や考え、要望を忌憚なく伝えている姿が何度も見られ、参加者誰もが真剣に取り組んでいると感じた。「今まで作り上げてきた仕組みに芽が出たの分かったんだから、これから成長させないと。元気なまちづくりとしてみんなで行って行くんだ」という意気込みを聞いて、紀北町ではすでに地域公共交通に対する方向性がしっかり見えているのだと感じた。地域公共交通は本当に奥が深く難しい。私もいまだ、亀山市の地域公共交通のあり方がはっきりとは見えていない。おそらく市もまだ手探りではないだろうか。紀北町は進むべき道が他の自治体より見えているように感じる。それが会議での会話の中でありありと感じられた。だから率直な意見が言えるし飛び交うのだろう。自分の市でもこんな会議ができれば良いと思ったし、本来のあるべき「地域公共交通会議」はこんな感じなのだろうと思う。

## 南伊勢町 地域公共交通に関する住民懇談会 2025.2.18

### 背景と概要

南伊勢町は平成 17 年 10 月 1 日に南勢町と南島町が合併し誕生した、人口約 1 0 0 0 0 人の町である。面積は 241.89km<sup>2</sup> と広いが鉄道がなく、バス・デマンドバス・タクシーが町民の足を支える存在となっている。

南伊勢町で 2 日に渡って行われる住民懇談会に参加した。地域を分けた 2 日間の開催であったものの、私は公務のため 2 日目だけの参加となったが、1 日目の状況がなるべく分かるように、仕事を終えてからその足で現地の南伊勢町まで向かい、その町の中心である五ヶ所浦の町役場へ行った。町役場の担当部署でバスマップを手に入れてその周辺を、その後 1 日目の住民懇談会の開催地である宿浦や田曾浦付近を、バス停を確認しながら車でまわった。宿浦・田曾浦に行く道は一本道で、住宅地に入るとかなり狭くなり、昔からあるような道がそのまま残っているような所であった。なかなかここまで公共交通が来るのは難しそうだと思う所にもバス停があったので驚いた。

翌日、集合場所の伊勢駅では、とにかくバス停を見つけるのに苦労した。目的のバス停が駅から見えないほど遠くにあることや、見つけにくい場所であったことも原因だと思う。集合場所に着いてからは参加者と共に集団行動だったが、南伊勢町の目的地まではとても遠く、もし一人だったら不安なまま落ち着かなかっただろう。結局 1 時間以上バスに乗った。それほど南伊勢町は鉄道駅から遠くて、公共交通機関で行くことは大変な場所なのだと実感した。

その後、住民懇談会が始まるまでの間、バスを降りて参加者と町内の奥まで現地入りする機会があった。驚いたのはその公共交通機関の連携の良さだ。三重交通バスからデマンドバスに乗り換えたが、待ち時間は殆どなく快適かつ利用しやすい運賃で回ることができた。そういうこともあって、南伊勢町は人口の少ない小さな町だが、とにかく公共交通機関が充実している印象が私の中で強い。一方で、これだけの良さを持続するのにどれだけ費用と労力がかかっているのか知りたいと思った。

住民懇談会で印象として強かったのは町民と行政側との距離の近さだ。これは担当職員の人柄にもよるとは思うものの、今まで地道にずっと公共交通の課題に真摯に取り組んできたからだと思う。小さな町だからこそ出来ることもあるだろうが、その地域性をうまく活

かしているところが南伊勢町の強みなのではないか。それもあってか、住民からの意見も実に様々と、本音が聞き出せる空気がそこにあった。もちろん住民の公共交通に対する危機感もあるだろう。公共交通の必要性については皆さんしっかり認識しているように感じた。

それぞれが真剣に意見を出し合い、お互いの立場や思いをぶつけあいながら、それぞれの言い分を尊重しつつ良い方向へ持っていくことができる場づくりはとても重要だと思う。私も様々な会議や意見交換会に参加する機会があるが、そのほとんどが一方的であったり報告だけであったり、はたまた声の大きい人の独断場であったりと、意見の交わり合いとはほど遠いことが多いのが実情だ。そういう意味で、この住民懇談会は双方向の、とても活気ある場であったと思う。

今回は住民懇談会ということでお邪魔したが、学生など移動手段を持たない子どもや若い人の参加もあれば聞きたかった。他の自治体の住民懇談会に参加をしたこと自体が初めてだが、同じく若い人の公共交通に対する思いや考え方を聞くような機会がないので、そういう会合があればどうやって会合を作り上げていくのかも聞いてみたい。

来年度、亀山市では地域公共交通のリデザインを図るとして「モビリティ人材育成事業費補助金」を活用するとしている。来年度は次期地域公共交通計画の再編も見据えつつ、バス利用が低調な地域を中心に、地域の利用者を含む地域住民・バスタクシーを運行する交通事業者・行政と三位一体の共創の場づくりを進めて、地域事情や真の利用ニーズを踏まえた最適な輸送サービスの在り方を検討し、運行内容等の再構築を進めるという。おそらく南伊勢町で今回行われた住民懇談会のような場づくりをする計画だと思ったので、この企画に参加した。

## 背景

白川町は人口約 6800 人、面積 237.90km<sup>2</sup>、東白川村は人口約 1800 人、面積 87.09 km<sup>2</sup>で、どちらも山林に囲まれた地域だ。白川町と東白川村は隣接する自治体であり、地域公共交通計画の対象区域を白川町と東白川村の行政区域全域として策定している。また他の隣接する市町の一部も、この地域で暮らす住民の日常的な生活圏域となっているため、必要に応じて関係市町と連携、協力体制を取って進めている。

現在この地域の輸送資源としては、定期バス、予約制バス（各地区便・JR 接続便）、個別輸送の福祉有償運送（白川町）、のりあい輸送の外出支援事業（東白川村）がある。

白川町は『誰もが気軽に「おでかけ」できるまち』、東白川村は『安全で快適な暮らしが実感でき「すみよさ」のあるむらづくり』として、高校生の通学手段の確保、地域内のどこからでも利用できる「おでかけしらかわ・ひがししらかわ」の運行に取り組んでいる。

また地域内の各地区でも、白川町では地区単位とした地域部会が立ち上げ、実際にバスを走らせて必要な公共交通のあり方を確かめる実証運行（無償）に取り組んだり、交通事業者だけでなく黒川地区と佐見地区では実証運行の地域運転手が運転業務を担うなど、地域も参画した取り組みを行っているなど、住民も活発に地域公共交通に参画している。

※ おでかけしらかわ・ひがししらかわとは、地域全体でおでかけを可能とする公共交通ネットワークシステムの総称

## 所感

小さなまちであることも要因ではあるだろうが、この地域ではバス利用者の減少理由を驚くほど細やかに調査している。「高齢化により 3 人がバスに乗れなくなった」、「高校生のバス接続便登録者で接続不要な地域の人が 10 人増えた」、「透析患者が 6 月から利用しなくなった」などの細かい情報だ。言い換えれば、それほどきめ細やかに対応しなければならないほど危機感を常に持っている。これからの地域公共交通は、バスやお金があっても運行する人がいないなど、田舎だけではなく都市であれども厳しい状況に陥るほど深刻な状況だ。人の流れが止まればそこには住めなくなる。住みにくくなれば人は流出する。それを身に染みて感じているからこそ、ここまで丁寧に取り組んでいるのが分かる。

そのような課題に対して、公共交通を気軽に利用できるための意識づけができるツアーをしようとか、高校バス通学に関する説明会を保護者等に対して行うなど、一つ一つの課題解決に向けての取り組みも同時に行いながら改善に努め、今まで乗っていた人が乗らない、乗れなくなるなどの自然減に対して、今まで乗っていなかった人が乗りたくなる取り組みにも知恵を出し合って、利用者増に向けた取り組みを行っている。

そういった取り組み事例をいくつか挙げていきたい。白川町の農家からバスを使って直

売所等への野菜の出荷ができないかといった提案があり、現在白川町にある野菜村チャオと貨客混載事業を行って野菜の出荷をしているが、その便に病院の薬を配送できないかなどの興味深い提案がされ、今後活用に向けて動いていくそうだ。

また、当地域には高校がないため、通学への対応もきめ細やかに話し合われていた。白川町役場の所在地から最寄りの高校が、美濃加茂方面へは 25 km、下呂方面へは 50 km以上の距離があるため、多くの高校生は J R 高山本線を利用して通学している。そこで高校までの通学方法をまとめたチラシを作って中学 3 年生に配布したり、保護者に説明会を行ったりして、若い世代の公共交通利用を促す取り組みも熱心に行っている。

他にも「おでかけツアー」というイベントを企画して、移動に制約がある小中学生が親に頼らず一人で行ける場所やできることを増やすことで、公共交通をより身近に感じ、意識を変えてもらう取り組みも行っている。3 月にも小学生に向けて町内を回る企画をするそうだ。

その他にも数えきれないほど様々な取組があり、各方面からの出席者から多くの質問や意見があがっていたが、中でも興味深かったのは当区域内の一企業を主体とした東白川村労働者協同組合「かもしか団」による交通空白地有償運送の提案であった。これまで定時定路線や予約により運行している既存の交通手段を補完するための輸送手段を作りたいとして新しい形を導入したいというものであった。今後、亀山市においても地域によってはこのような取り組みが必要になってくる場合もあると思うが、どのように制度設計をしたり、どのような点に気を付けるべきか、また自治体や他の民間事業者との調整などはどうしていくのかなど、実際の話し合いが聞ける絶好の機会であった。初乗り料金の考え方やキャンセルポリシーについてなど、かなり具体的な話を聞くことができたので、今後参考にしたい。

全体的な感想として、やはりここでも多くの人がそれぞれ声をあげていたことが印象的だった。本来地域公共交通会議とは議論と話し合いの場であり、限られた時間で自分たちの住むまちを今後どうしていくか、どのようにしたいのかという方向性を決めていくための貴重な場所だ。この地域では学識経験者や運輸局など専門知識や経験を持つ人たちに対しても多くの質問が上がっており、皆が公共交通をよくしていくために意欲的だった。先進地視察の実施やホームページの活用、今後はデジタル技術を活用した使いやすいシステムの導入として、地域通貨「しらか」の活用を開始するらしい。とにかく動きが速く活発な印象が大きかった。