

調査報告

長野県木曾町の生活交通システムの調査報告

可児 紀夫*

要 旨

2005年11月に合併した長野県木曾町は、合併協議会において交通の確保を重要課題としていち早く取り上げた。調査では、木曾町が構築した生活交通バスシステムの理念や評価と課題は何か明らかにした。システムの評価は、①システムが住民参加、住民自治により構築されたこと ②交通に対する理念が明確であること ③地域に見合う独自のシステムを構築したこと、課題は、①財政の確立 ②交通事業者との協力 ③システムの評価・検証という課題の他に、国、地方自治体、住民の役割や交通事業者の社会的責任などの課題も明確になった。

キーワード

命の交通網 住民参加 自治 交通理念 生活交通システム

はじめに

木曾福島町、日義村、開田村、三岳村の4町村が合併した長野県木曾町では、2006年6月からバス運行システムを構築するため試験運行をし、2007年4月から本格運行をした。合併に伴う生活交通の確保を確立することは困難な課題だが、木曾町は住民自治と参加の理念で独自の「生活交通システム」を構築した。調査では、このシステムの評価と課題を明らかにした。

1. 調査の方法

- ・調査の目的 生活交通システムを構築した理念とシステムの評価と課題を明確にする。
- ・調査年月日 2008年8月18日（月）9時～15時
- ・調査の方法 木曾町町長 交通担当者からの聞き取りと現地調査による。
- ・調査員 立命館大学 土居教授、可児紀夫、山内三奈

* 連絡先：可児 紀夫
機関/役職：立命館大学経営学研究科博士後期課程
勤務 国土交通省中部運輸局
機関住所：名古屋市中区三の丸2-1-3
E-mail：vyx05047@nifty.com

2. 木曾町の概要

2-1 木曾町の概要

長野県木曾郡木曾町は、長野県の南端、岐阜県との県境に位置し、長野県内の町村では一番広い町村(面積476km²)で人口13,372人、世帯数5,218(2008年8月1日現在)である。地目別面積は、山林・原野が76%、田・畑が3%、宅地が1%(2005年度固定資産概要調査)と中央アルプスと御嶽山に囲まれた急峻な地形で、平坦地は木曾川沿いの一部と開田高原だけである。谷あいにも集落が点在し、生活圏域の標高差が極めて大きく、冬期は積雪も多く、気象条件も厳しい自然条件である。

人口は、年々減少傾向で、この40年間で35%減少している。高齢化率は33%(2008年7月現在)で、年齢構成は55歳から59歳が一番多く、今後も高齢化が進むことが予測される。特に、20代の若者の流出が顕著で、過疎化も進行している。

産業は、基幹産業として栄えた林業が停滞し、観光もバブル期以降、スキー客が大幅に減少している。近年は、開田地区の高原野菜、そば栽培、乳製品など「地産地消」を活かした農林業と観光が連携した新たな雇用対策を含めた活性化策を進めている。

歴史は、江戸時代、中山道の整備とともに発展し、木曾福島地区が政治、経済の中心になっていた。福島関所は、日本四大関所の一つとして、今もその面影が町並みに残っている。近年では、「木曾路は全て山の中である」ではじまる島崎藤村の「夜明け前」でも有名である。町の西北部に位置する御嶽山は霊山として信仰の対象となっている。町は、山間地特有な寂しさはなく、明るく、清潔感のある宿場町と開田高原のすがすがしさが木曾町の印象であった。

2-2 木曾町の町づくり

木曾町は2006年1月に「木曾町町づくり条例」を制定し、前文で「住民の権利と責務」を明確にし、住民自治を理念の中心にすえた。第1条では「木曾町の自治とまちづくりの実現を図る」を目的とし、まちづくりの基本原則を「情報共有」「住民参加」と掲げ、第14条で「住民参加の原則」として企画段階での参加や評価への参加を明確にしている。

町では、町長、副町長に4人の地域自治組織の代表からなる「政策諮問会議」を開催し、この会議を経て議案が議会に提出される。この仕組みは全国で木曾町だけではないかと町長は述べ、条例の特徴を次のようにあげた。①自治法や合併特例法にもとづかない、独自の地域自治組織であること ②地域自治組織である地域協議会を将来にわたる町づくりの骨格に位置付けたこと ③計画段階から公開を含む徹底した情報公開をかけたこと ④政策諮問会議の設置による地域づくり計画など住民の提案権の強化と町長権限の抑制 ⑤徹底した住民参加のまちづくりである。この地域自治組織が、交通問題を解決するにも重要な役割を果たした。

3. 木曾町生活交通システムの概要

3-1 生活交通システムが構築されるまでの経過

旧町村内の交通は、おんたけ交通の路線バスが中心で、開田村は2000年から高校生の契約輸送を、木曾福島町、三岳村では2001年から高齢者福祉輸送、高校生輸送をおんたけ交通と輸送契約した。また、廃止路線代替バス、地域振興バス、スクールバス、園児バスや利用者への補助制度として高齢者福祉乗車券交付、高校生通学定期券補助などを行ってきた。

合併協議会では、「安心してここにいられるために対策を考えてくれんか」という住民の切実な願い、「病人が病院へ行けない状況は農山村を捨てること」「農山村が国土を守っている」という町長の強い意志から公共交通の確保を最重要課題と掲げた。そのため、「住民の足専門部会」を協議会発足当初より設置し、その後、住民代表や交通事業者、学識経験者も含めた「生活交通確保充実検討会」に移行、合併協議会の協定項目で新町の最重要事項として「交通再編事業」が進められた。この事業は、国土交通省の「公共交通活性化総合プログラム事業」として採択され、2004年から2005年にかけて実施された。この間、2005年に名古屋鉄道がおんたけ交通から撤退する旨の申し入れがあり、2006年1月には名古屋鉄道から町への株譲渡の表明があった。

表1-1 本格運行までの経過

年 月	経 過
2001年 4月	旧木曾福島町が中心市街地活性化計画を策定
2004年11月	法定合併協議会が発足 「住民の足専門部会」を設置
2005年 2月	「生活交通確保充実検討会」へ移行
2005年 6月	住民アンケートを実施し、利用者ニーズを把握
2005年11月	4町村が合併、木曾町が発足
2006年 4月	地域協議会を開催し、5月に住民説明会を開催
2006年 6月	試験運行を開始。運行3ヶ月後、利用者アンケートを実施
2006年10月	名古屋鉄道が所有する全株式を町に譲渡
2007年 2月	地域公共交通協議会を設置・「地域公共交通活性化・再生総合事業」の展開
2007年 4月	本格運行を開始

出典：筆者作成

3-2 住民アンケートと公共交通再編の基本方針

生活交通確保充実検討会は、2005年6月から利用者ニーズの把握のため住民アンケートを実施し、木曾町は、このアンケート結果を踏まえて、次の公共交通再編の基本方針を定めた。

1. 「計画策定上の基本的な方向性」として、①旧路線バス路線を基本にしつつも、統一基準で新たに構築する ②住民意見を反映させた生活交通の確保を最優先課題にする。

表2-アンケート結果を踏まえた現状と問題点及びその対応の方向性

現 状 と 問 題 点	対 応 の 方 向 性
広大な面積・急峻・山間に集落	地域間格差の解消・きめ細かいサポート
交通施策が複雑・旧町村でのサービス格差	施策の明快化・横断化
路線バス運賃が高い	料金負担の軽減
交通不便者が町民の1/3	木曾病院と高校へのアクセスが重点事項
利用施設が木曾福島市街地集中	
目的は「通院」「買い物」「通学」に集中	

出典：筆者作成

2. 「投入費用」は、①公共交通は医療や商業など他分野の拠点機能サービスと結びついてはじめて役立つ基礎的土台の社会インフラで、整備は不可欠、②交通サービスの水準を上げ、生活利便性を向上させるためにも最低限必要な投資は行う。
3. 「規制緩和の適用と既存事業者との連携」として、①スクールバス混乗、フリー乗降など規制緩和措置を積極的に導入する。②「福祉（過疎地）有償運送事業」は社会福祉法人が法第78条で実施する。③原則的には交通事業者への委託を優先する。
4. 「観光客」については、生活交通の確保を第一義的な目標と定め、観光ニーズも極力カバーできるダイヤを工夫する。
5. 「シビルミニマム（最低限確保すべき水準）の設定」は、許容水準レベル（運行系統、ダイヤ、運行頻度等）を設定（平日8往復、土休日4往復以上）する。
6. 「事業主体の設定」については、最大の問題は運賃体系で、今の枠組みで打開することは困難であるので、事業主体を「町」にして、フレキシブルな運賃体系や路線系統の設定をする。
7. 「その他の留意事項」として、①公平性・地域間バランス ②効率的な運行体系 ③わかりやすさ・統一感 ④基幹交通（JR）との接続 ⑤地域づくり・地域連携への寄与 ⑥利用促進策の導入とする。

3-3 試験運行の結果

試験運行が、住民アンケート後、2006年6月から10か月実施された。

利用者の評価は、①利用回数は、「増えた」と「やや増えた」が46%で好調と判断 ②大幅な低料金化が高い評価 ③ダイヤは賛否両論・接続改善が課題 ④乗合タクシーは好評価・歓迎 ④総合評価は、「とても便利」と「ある程度便利」が60%、しかし一部路線で反発を招いた。

課題は、①ゾーンシステムによって、「各集落から支所までのアクセス」「支所から市街地までのアクセス」という枠組みにしたことにより遠回りや乗換えが一部地域で発生したため大きな反発があったという「地域間バランスの弊害」②新規路線が低調であったこと。これは、交通不便地域に新たな路線を設定したが、すでに「公共交通がない」ことを前提とした地域コミュニティが確立しているため新規の交通サービスへの依存が薄かったという課題をあげている。

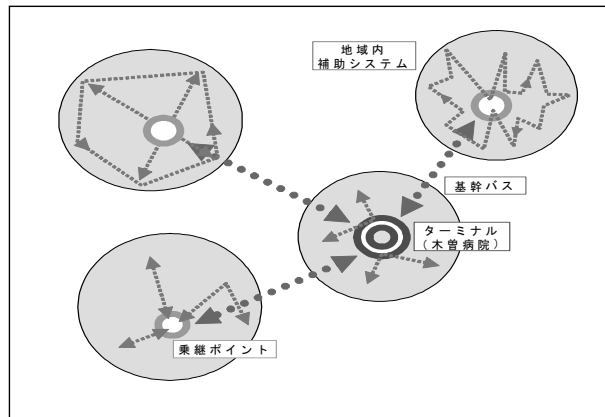
さらに、本格運行に向けての調整事項として、①2地域では、従前の運行体系に復帰させた②乗合タクシーを利用して一般客も利用できる定期便タクシー（路線定期運行）を導入③観光路線に観光用運賃の新施策を導入したことである。

3-4 生活交通システム（ゾーンバスシステム）を導入する背景等

住民アンケート、試験運行を経て「ゾーンバスシステム」が導入されることとなった。このシステムは、「幹線バス」と「地域内巡回バス」とからなり、「地域内巡回バス」はマイクロバス運行のほか「デマンド型乗合タクシー」も地域内交通手段として組み入れた。

その導入背景は、①旧4町村の交通圏域を考慮すると、旧木曾福島町の木曾福島市街地への交通アクセスが集中していること。これは、JR木曾福島駅、官公庁（税務署、法務局、ハローワーク、警察署、合同庁舎、役場）、買い物、木曾県立病院への通院、高校への通学需要である。②旧町村内の移動需要も比較的多いこと。各集落から支所、診療所、買い物などへの移動需要に対応する必要があること。③現行のバス路線は、幹線道路に近い集落だけの利便が確保されていること。④旧町内を運行する廃止代替バスの見直しをする必要があること。以上の背景から、木曾町を運行主体とした幹線バスと巡回バス、乗合タクシーを組み合わせたゾーンバスシステムが導入された。

図1-木曾町生活交通システムの概要



出典：木曾町作成資料

このシステムは、木曾町の住民の移動パターンが旧町村地区から旧木曾福島町の木曾病院や市街地商店街への移動と旧町村内の移動に大きく分かれ、この移動パターンに合わせたシステムとして、町が独自に構築したものである。

また、これまで、おんたけ交通が幹線バスを路線バス（道路運送法第4条）として運行していたが、事業主体が町となったことから、利用者の要望に沿う運賃設定や路線設定が町的意思により設定できるようになり、また、町が運行していたスクールバス等との機能統合が図り、運営が容易になったとしている。

3-5 本格運行の概要

木曾町生活交通システムの概要は、次のとおりである。(2008年3月31日現在)

表3-木曾町生活交通システムの概要

バ ス 路 線	
幹 線 バ ス	木曾駒高原線, 開田高原線, 三岳・王滝線, 木曾温泉線 (スクール混乗), 御岳ロープウェイ線 (観光路線)
巡 回 バ ス	福島 (北行き・南行き), 日義, 開田西野
定期便タクシー	御岳明神温泉, 新開西洞

地域ごと (旧町村ごと) の運行路線	
福 島 地 区	中心部巡回バス, 新開西洞定期便タクシー, 乗合タクシー
日 義 地 区	日義巡回バス
開 田 地 区	開田西野巡回バス (タクシー兼用), 御岳明神温泉定期便タクシー, 乗合タクシー
三 岳 地 区	赤岩巣線 (スクール兼用), 上垂線 (スクール兼用), 乗合タクシー

出典：筆者作成

バス路線は、12路線 (乗合タクシーは除く)、25系統である。幹線バスは、JR木曾福島駅を中心に旧町村を結ぶ。また、日義地区以外は、幹線バスや地域内バスに接続する乗合タクシーを配置している。これらを乗り継ぐ「乗り継ぎポイント」を各地区に1か所設け、接続利便を図っている。

3-6 本格運行の輸送状況と検証

2007年4月から本格運行して1年経過した輸送実績は、年間月平均16,100人で試験運行期間の月14,900人と比較して約8%の増加となっている。2008年度にはいって、さらに前年比約17%と大きく増加している。町は、この増加理由を「利用者の認知、習熟が進み、全般的に利用者が定着したこと」と「燃料高騰によるマイカーからの転換、新入高校生の利用、公共交通を利用した観光客の増加」をあげている。

町は、本格運行の「事業効果の検証」を「このシステムを構築したことによるアウトカム」として、①低額運賃制による利用者の経済的負担の軽減 ②高齢者等の外出機会の増加 ③自治体から委託運行による交通事業者の経営改善 ④旧町村間の心理的・物理的な一体感醸成 ⑤スクールバスへの一般混乗など規制緩和施策の導入による車両の効率的な稼働を挙げている。また、「マイナス面」は、①財政難のなかでの継続的な運行事業費の負担 ②低額な運賃体系による採算性の悪さ ③交通事業者の経営努力のモチベーションの低下 ④バリアフリー法による車両更新の困難さと運行体系の制約 ⑤ダイヤ改正によるJRや各路線との接続編成作業やバス停時刻表等更新作業の複雑化の要因を挙げている。今後は、商店街への影響、教育への効果、木曾病院への通院利便、観光への効果、高齢者の外出目的の追加調査などを検証することが重要となる。

さらに、利用促進へ向けた取り組みとして、現在、木曾町地域公共交通会議を開催して「木曾町地域公共交通総合連携計画」にもとづく利用促進事業を検討・実施している。事業は、① 広報・PR 事業 ② 運行内容改善事業 ③ 時刻表掲示システム改良事業である。この事業の予算は、①は平成20年度「合併市町村地域資源活用事業」 ③は「地域公共交通活性化・再生法」における事業として予算化した。

4. 木曾町生活交通システムの評価

生活交通システムの評価として、次の3つをあげたい。

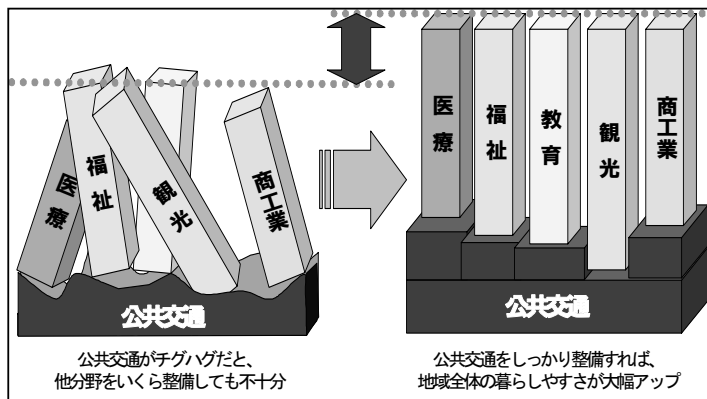
4-1 住民自治がつくりあげた交通システム

町は「木曾町町づくり条例」を制定し、住民参加による住民自治をめざし、まちづくりの基本原則を住民の「情報共有」「住民参加」を最初に掲げた。「住民参加の原則」を「町は企画立案、実施や評価のそれぞれの過程において、住民の参加を保障する。」と、企画段階での参加や評価への参加を明確にするとともに、住民自治を発展させる組織として「地域自治組織」を組織化している。その地域自治組織は、木曾福島・日義・開田・三岳地域に身近な課題を解決できるよう、地域住民により設置された組織で、住民の提案権などが保障されている。生活交通アンケート調査を始め、住民の意見が自治組織を通じて把握され、システム構築につなげたことがこのシステム構築の評価である。町長の「話し合いとその結果の尊重」という基本的な考えの表れである。

4-2 交通は命と国土を守るという高い理念

この生活交通システムを確立するにあたっての理念は、「国土を守る。」「命の交通網」という町長の高い理念である。そして、住民からの「安心して病院に通わせてほしい。」という切

図2-公共交通はまちづくりの土台



出典：木曾町作成資料

実な要求に応えた「公共交通はまちづくりのあらゆる施策分野に共通した土台となるインフラである」という理念である。この施策分野とは、医療、福祉、教育、観光、商工業である。

「山村に人が住んでいなければ、国土は守れない。」そこに住む住民を支えているのがこの生活交通システムである。このような理念に支えられた交通システムであるからこそ、住民の理解を得ているのである。また、この理念により安心感がある。「中山間過疎地を崩壊させないために、そこに暮らし生きていくためのシビルミニマムとして土台となる交通の再編をしたことで、住民を含めた利用者が安全で安心して暮らせるようになってきていることかと思えます。」(町担当者)さらに、外出機会の増大に伴う効果。「低額運賃制の導入により外出機会の創出、経済的負担の軽減が図られ地域間コミュニティの醸成がされたことは評価する部分かと考えます。」(町担当者)

4-3 住民参加によりつくりあげられた木曾町独自の交通システム

このバス運行システムは、住民参加により話し合いを通じて構築されたシステムであることが評価である。市町村合併時に課題となることは、できる限り、合併前のサービス水準と従前の制度を維持することである。しかし、合併協議会では従来のバス運行も考慮しながら、新しいシステムを検討した。それは、幹線バスの運行、巡回バスの運行、そして、乗合タクシーでの各世帯までの輸送の確保である。また、幹線バスと巡回バスや乗合タクシーへの接続「乗継ポイント」の確保は、広域的な過疎地域には地域住民の要望に沿ったシステムとなった。

これらは、住民参加やアンケート調査にもとづくものであるが、アンケートをそのまま活用するのではなく、「アンケートはあくまでも全体の傾向を把握するため」とした。すべての意見を探り上げることは「バスはあれば便利、安心という面が多く、実際の利用には反映されてこない面もあることも忘れてはいけない部分」「1,000人のアンケートより10人のヒアリング、利用者の本音のニーズ「ほしい」と「使う」の差、自治体が陥りやすい落とし穴かもしれない」(町担当者)という担当者の判断が住民参加、自治を支えている。

5. 木曾町生活交通システムの課題

5-1 交通財政の確立

2007年度のバス運行にともなう支出総額は1億7,230万円、バス収入は4,680万円、差額の1億2,550万円が町の負担となるが、特別交付税の措置を受けているため、実質町負担は2,550万円となる。合併前の4町村の交通施策に要した負担額は8,900万円であるので、4割の負担増となっている。県からの助成は、車両購入など一部のみである。

特別交付税による措置は、不確定であり、バス運行に伴う助成措置を基本的な制度として確立することを町は要望する。国は三位一体改革により地方交付税等の減額をし、自治体の財政

運営は大変厳しい状況にある。限界集落が消えていく、コンパクトシティーといい集落の集約も議論されている。小さな自治体が国土を守っているということを都市も理解し、これらの自治体への助成制度の確立を国土の維持、持続可能社会の構築という観点から検討すべきである。

このシステムの負担が、住民1人あたり10,000円となっていることは他の自治体からみれば高額であると指摘される。「しかしながら、地域特性により路線キロ程の延長、交通空白地、無医地区解消などのために全町をカバーする路線網とし、サービス水準を上げ、住民生活の足を確保している点から言えば仕方ない金額かと思う。」(町担当者) 運賃は、幹線バスは1回乗車で200円、巡回バス、乗合タクシーは100円、通勤通学用定期券は月額8,000円、高齢者等福祉定期券月額800円である。このシステムの前に運行していたバス運賃と比較すると最大1/8程度となっている。今後、財政制度の在り方と運賃制度の見直しが課題となる。

5-2 交通事業者との協力関係の構築

システムを運行している交通事業者は、バス輸送がおんたけ交通、乗合タクシーが木曾おんたけ名鉄タクシーである。また、名古屋鉄道(株)がおんたけ交通から撤退(株式の譲渡)をしたさいに、町は1株あたり1円で名古屋鉄道の株を買い、役員をおんたけ交通に派遣している。

今後の課題は、交通事業者との協力関係の構築である。自治体の交通政策を遂行するためには交通事業者との協力関係を構築することが重要で、一定の経営努力も含めた協定を締結することを提案する。協定は、町の交通政策と交通事業者の経営方針を共通認識として、地域交通確保のための基本的な考え、交通サービスの改善、経営努力目標の提示などを定め、経営内容の公開、運行実態の報告、議会や住民に公開することを義務付ける協定の締結を検討するなど交通事業者との協力関係を構築することが重要と考える。

また、現在、町が実施しているバス停の修復、時刻表の張替えなどの作業については、交通事業者や住民と協力して地域を守っていくことを検討する必要がある。

そして、木曾町独自の方法で交通事業者との協議・協力を求めることが独自システムをさらに発展させるために必要と考える。交通事業者やJR木曾福島駅職員、タクシー会社運転手、バス運転者、バス会社などの労働組合、福祉・介護タクシーなどのボランティア輸送の関係者との懇談である。木曾町の文化歴史を生かした豊かな生活(まち)づくりを目標として、行政以外が主催する懇談会も検討したらどうか。

さらに、交通事業者の社会的責任である。名古屋鉄道(株)がおんたけ交通から撤退することは「平成17年の合併のとき、ある日突然、直前になって、広域連合に説明」があった。申し入れは、株の譲渡とバス1台の譲渡である。通常、合併議論をする場合、交通サービスについての議論が大きな課題であることは十分認識できるはずである。交通事業者は株主だけでなく、もっと、地域に目を向けるという社会的責任を果たすべき自覚を訴えたい。

5-3 生活交通バスシステムの評価と検証

試験運行を経て、本格運行では輸送人員が増加した。増加の要因など検証されているが、さらに、各施策分野にどのような影響ができてきているかなど商店街や病院などと共同して検証し、まちづくりにいかすことが今後の課題であるとともに、次の戦略のために重要な検証となる。

二つ目は、住民参加の在り方である。住民参加と自治がシステムをつくり上げてきたがさらに、住民にバス停を休憩所や地域のコミュニティ場所とするなどバス停の維持、管理を自治会などが行うことなど住民参加のあり方を検証する必要がある。

三つ目は、運賃の見直し。町長も住民から「少しくらい運賃をあげてもいいから、バスを残してほしい」と訴えがあるという。住民と運賃を議論をすることは大変意義深い。バス事業における運賃とは、適正原価と適正利益を含むものである。適正原価とは、安全運行に対する費用、労働条件を確保した人件費が運賃に反映されていることである。適正な利益とは事業に伴う利益が運賃に反映させることである。このシステムの運賃はどのような位置づけか住民で考えることも交通を考えるうえで意義がある。1運行あたり200円をバス事業の維持と利益者負担と政策的負担という観点で運賃を検証したらどうか。

また、利用促進と交通を考える小さなコミュニティ単位の話し合いを進めることである。この生活交通システムができたことにより多くの住民が新しい生活、交流が確立されたのではないだろうか。そのことを開田地区が三岳地区に伝えあい、交通について学習し、交流し、研究提言を住民集会からつくりあげていくことはさらに自治の拡大につながると思う。

同時に、協議会の運営などの工夫も今後の課題となる。「協議会においてワークショップなどグループで検討をしているが、一般公募委員といっても自ら立候補した委員もいれば、誰も候補が無くお願いして委員になっていただいた方もいます。地域全体でのシステムをどうしていくかの論議をしたいのですが、どうしても自分の地域はこうだと主張される方もいます。委員としての意識改革も必要かと思っている」(町担当者)と課題を示す。

また、町では、「行政評価を実施し、地域のバスとして住民自ら守り維持していくためにモビリティーマネジメントへの誘導による利用促進を図ること、現運行方式や運行内容についてPDCAによる評価分析検証は継続的に実施すべきと考える。」ことを課題とした。

住民からの要望については、電車等への接続ダイヤ、運賃据え置き、バス運行を持続可能なシステムにしてほしいなど意見要望がある。また、観光客の障害者手帳所持者の運賃割引制度の検討なども町は今後の課題としている。

5-4 行政体制と地方自治体の役割

町では、交通行政を担当しているのは、企画振興係長だけで、住民の意見を聞き、会議を運営し、交通事業者との調整を図り、国や県との調整、バス停の整備まで行うため現場を駆けずり回る。どこの市町村にも言えることであるが、交通行政への体制整備が課題となる。

同時に、地方自治体の役割の明確化である。「行政は一体どこまでやればいいのかということ。住民のために町の身の丈にあった範囲で汗と知恵を絞ってサービスを提供するのが自治体の使命かと思いますが、役割分担をしっかりとしなければいけないのかなと思っています。」と担当者がいうように地方自治体、国や県の役割を明確にすることが今後の課題となる。

5-5 国の役割

公共交通活性化事業について、国土交通省は全国の地方自治体にこの事業への応募を呼びかけた。地方自治体は、国の呼びかけの意気込みから応募助成金額の満額を期待する。結果は、金額を下げられた自治体が多い。また、助成対象の事業内容についてももっと、幅を持たせるなど「がんばる地域を応援する」なら、自治体の意向を尊重する制度の枠組み作りが重要である。

また、法定協議会への助成などについては、地方の実態を踏まえて柔軟な対応ができるようなシステムづくりが重要である。地域の政策が遂行できる支援が求められる。

国は、地域の問題であるとせず、地域の現状を把握し、どのような枠組みをつっていくことが地域の自立が確立できるか考えていくことも国の責務である。「一番辛い思いをして苦しいながらも必死で取り組む地方の実情を知ったうえで地域にあった補助メニューや3年間だけでなくアフターフォローも含めた対策を是非考えていただきたい」など国は地方の実態をふまえた支援の在り方を検討する必要がある。

調査を終えて

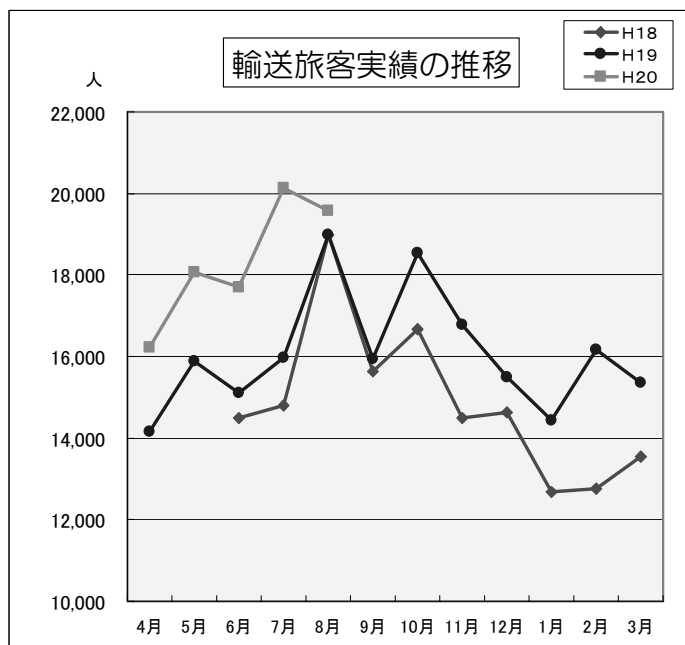
調査を終えて、木曾町のまちづくりに対する高い理念、強い意思が感じられた。筆者は、交通を3つの視点から見るのが大事であると考えた。一つは、憲法理念の視点、二つ目は、文化創造の視点、三つ目は、持続可能社会の維持という視点である。この木曾町の生活交通システムを調査してこの視点で交通を考えることがさらに重要であると認識した。交通が、憲法第13条（幸福追求権・公共の福祉）、第25条（生存権・国の社会的使命）の実現を担うものであること、文化創造については、交通により交流人口が増加し、そこに文化が新たに生まれ、木曾町の文化、歴史が育まれてきたと感じる。持続可能社会の実現は、町長の言葉を引用すれば交通の意義は十分である。「国土を守る。命の交通網」である。調査を終えて、木曾町の生活交通システムは交通とは何か、どうあるべきか、住民自治による交通確保について考える良い事例であると改めて感じた。

表4-木曾町生活交通システムによる輸送人員の推移

	H18	H19	H20	前年比(%) H20/H19
4月		14,172	16,230	114.5
5月		15,882	18,071	113.8
6月	14,482	15,118	17,711	117.2
7月	14,805	15,985	20,139	126.0
8月	18,988	18,988	19,559	103.0
9月	15,637	15,943		
10月	16,658	18,535		
11月	14,496	16,772		
12月	14,636	15,487		
1月	12,675	14,449		
2月	12,776	16,162		
3月	13,549	15,353		
計	148,702	192,846	91,710	47.6
月平均	14,870	16,071	18,342	114.1

出典：木曾町作成資料

図3-木曾町生活交通システムによる輸送人員の推移



出典：木曾町作成資料