

2 シンポジウムの概要

ここでは、平成20年2月に開催したシンポジウムについて、その開催概要と基調講演・パネルディスカッションにおける意見を集約して示す。なお、シンポジウムの全記録については、巻末に付録(3)として掲載する。

(1) 開催概要

- ①開催の趣旨 : 地域の公共交通は経済や社会活動の基盤であり、地域住民の足として非常に大きな役割を果たしている。このシンポジウムでは、公共交通の理解と関心を関市において幅広く深めていくべく、「関のまちづくりと公共交通」と題し、関市が魅力あるまちとして発展していくために期待される公共交通の役割・必要性について、講演ならびに議論をすることとしている。
- ②主催 : 関市まちづくり協議会/ (財) 地域環境研究所
- ③後援 : 国土交通省 中部運輸局/関市/関商工会議所/岐阜新聞
- ④開催日時 : 平成20年2月9日(土) 18:30~20:50
- ⑤開催場所 : アピセ関(関市平和通7-5-1)
- ⑥プログラム

時間	プログラム	内容
18:30	開 会	挨拶等
18:50	基 調 講 演	「関のまちづくりと公共交通」 竹内 伝史(岐阜大学 地域科学部 教授)
19:30	休 憩	
19:30	パネルディスカッション	コーディネーター: 伊豆原浩二(名古屋産業大学 環境情報ビジネス学部 教授) パネリスト: 浅野欽一郎(関市まちづくり協議会 会長) 石井 和典(関市老人クラブ連合会 会長) 三輪 正善(関市議会総合交通に関する調査特別委員会委員) 小林 基樹(国土交通省中部運輸局企画観光部 交通企画課長) 竹内 伝史(岐阜大学 地域科学部 教授)
21:00	閉 会	

⑦会場の様子 :



(2) シンポジウムにおける意見の集約

①まちづくりに関する意見

	意見
現 状	<ul style="list-style-type: none"> ・これまで教育文化と消費における県都岐阜市の存在価値が大きかったが、最近その価値が揺らいできている ・関市では、中池運動公園、関市役所、中濃病院、関中央病院、保健センター、税務署などが分散型となっており、コンパクト・シティとは相反する都市構造になっている ・かつての中心市街地は電車、バスに乗り降りする人の交流があり、商店街に人の賑わいがあったが現在は失われている
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ・現在では都市の膨張をどう誘導するかという都市計画ではなく、むしろ収縮・撤退の都市計画が必要になってきている ・関市は今、県都岐阜市と交流を続けて連携して地域づくりをやっていくのか、名古屋と直接繋がって地域おこしをするのか問われている ・関市において岐阜市との連携が二の次になると、岐阜市にとっては由々しき事態となる ・関市の中心市街地の活性化
今後の方向	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地をこじんまりまとめて、行政サービスのコストを出来るだけ小さくし合理的に都市サービスが行われるようにしていく (コンパクト・シティ) ・コンパクト・シティは人々が歩いて生活ができ、触れ合うチャンスを増やことであり、そこに新しい都市の文化も生まれる ・交通結節点に市街地形成を図る ・バス通りを復活させることにより、商店街を再生する ・環境等の問題もあり市民運動の形で車は出来るだけ避けるとか、出来るだけ近くで済ませることが出来るような行政サービスも必要

②公共交通に関する意見

	意 見
現 状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関市においては美濃町線の廃止に伴い従来の公共交通に対する方針の基本が崩れてしまった ・ 高校が学区制となったため、高校生の行動範囲が狭くなり、公共交通の乗客が増えなくなった ・ 飲酒運転の取締りが厳しくなった途端に、公共交通の利用者が多くなった ・ 美濃町線廃止後、名古屋への高速バスの利用が多くなっている ・ 関市の公共交通においては、美濃町線が廃止、長良川鉄道の乗客は増えず、コミュニティバスもなかなか利用されない現状にある ・ 関市における唯一の鉄道である長良川鉄道は、乗る人が少なく存亡の危機にさしかかっている ・ 関市内で走っているバスは充実しているが、末端に行くとそのような交通は何も無い ・ 板取の人は巡回バスの現在の運行ダイヤでは利用出来ないため、ほとんどが山県市の高富の病院へ行っている ・ 上之保から東山までは、岐阜バス、巡回バスを乗り継ぎ2時間ほどかかる ・ 2億近い投資費用で自主運行バスや巡回バスが運行されているが、便利そうでは時間的には不便利となっている ・ 上之保、板取では、自分で運転をしなければ何も出来ない ・ 今や純粋な民間事業では公共交通事業はほとんど成り立たない ・ 国は、交通事業者の採算性がどんどん悪化していく悪循環を断ち切るため、地域公共交通の活性化に取り組みはじめた（地域公共交通の活性化および再生に関する法律の制定） ・ 地域公共交通総合連携計画の策定、活性化に向けた取り組みに対して国はいろんな支援を図る
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 美濃町線の廃止により、新しい公共交通の体制を作り直さなければいけない時期に来ている ・ 美濃町線の沿線地域の地域振興を図るためには、公共交通を使ってまちづくりをする基本構想の中で位置づけをはっきりさせるべき ・ 関市中心部の活性化と公共交通のあり方の再構築が必要 ・ これからの公共交通は、自治体の責務として社会生活基盤を下支えしなければいけない ・ 暮らし向きの中で先を見据えて自動車の方が便利だからという発想の転換、意識を変える必要がある ・ 周辺市町と連携し、公共交通の中で広域的な公共交通の軸として、長良川鉄道を今後どのように考えていくのか ・ 最も公共交通が必要なのはこれからますます増える高齢者である ・ 高齢者が通院、買い物等で公共交通機関が利用出来るような時間、路線を考慮した公共交通サービスの提供

<p>課 題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市民、老人、奥様、子供の動きを捉えて巡回バスに反映させることが、今後必要かつ重要 ・いろいろな公共交通に対するニーズや必要性を見ながら、どれくらい利用するのかを考える必要がある ・これからの公共交通サービスに対して、市民の合意の取れた方針を首長が決断し、それをアピールする地域公共交通マスタープランを作成する必要がある
<p>今後の方向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクト・シティに大きな役割を果たすのが公共交通（公共交通主導型のまちづくり） ・コンパクト・シティはモータリゼーションへの対抗案 ・これからは地域で市町村と住民が自分達で地域の交通サービスがどのようなものが相応しいか考えていくことになる ・車の良さと公共交通の良さを上手くミックスさせた暮らし方やバランスを市民、企業、いろいろな団体等がきちんとしたものを作り上げていく ・公共交通に対する公共の負担部分は、市民が出来るだけ公共交通を使えば乗り合い効率が良くなるため持ち出しが減る ・今、公共交通は公的負担が前提となっているが、住民もサービスの単なる受け手でなく、いろいろ積極的に提案するとともにそれに対して責任を持って乗ることが必要になってくる ・新しい公共交通で地域おこしを図っていくには、行政の首長の決断と税負担に対する市民の合意を得ることが一番大事 ・市町村が主催して協議会を作り、この協議会の中で地域公共交通総合連携計画を作っていく ・複数の市町村で連携して協議会を作り、地域公共交通総合連携計画づくりをすることも可能である ・住民が積極的に公共交通のあり方に参加するにあたっては、住民の代表として町全体のあり方について住民の立場から考えることの出来る地域のリーダーが求められてくる