

太田市自分ごと化会議
2023からの提案
～公共交通～

令和6年3月

< 目 次 >

～ はじめに ～	- 2 -
I 「太田市自分ごと化会議 2023」の概要	- 3 -
II 「今」の公共交通の課題整理と改善提案	- 5 -
III 「将来」の公共交通に対する懸念と検討すべき視点	- 11 -
IV 自分ごと化会議に参加して、変化したこと	- 18 -

～ はじめに ～

昨年の11月から始まった太田市自分ごと化会議では、公共交通をテーマに無作為抽出された900人の中から参加を希望した23人の委員で、今年の3月までの間に全4回の会議を開催し、議論を重ねてきました。

日々の平穏な暮らしを奪った令和6年能登半島地震。刻々と伝えられる被害状況を目の当たりにし、私たちが「当たり前」と思っている日常風景が本当は非常に有り難いことなんだと多くの方々が改めて気付かされたのではないのでしょうか。

街を走るバスや電車、タクシー、自家用車で移動する人々。こんな風景も当たり前ではなくなる日が来るかもしれません。例えば2024年問題といった運転手不足により、全国各地でバス路線の廃止や休止が発生しています。私たちも高齢により、あるいは病気や事故で障がいを持ち、自家用車が運転できなくなる日が来るかもしれません。そこで、私たちが当たり前と思っていた「公共交通」について、みんなで話し合い考えてみました。

会議で市から公共交通の取り組みについて説明があり、公共交通の知識が深まり、普段見ていたバスは市で行っている公共の取り組みだったのかと、新たな気付きもありました。また、市が行っている公共交通について点検を行った際、バス運行に多くの費用を要していることが分かり、私たちが納めている税金の使われ方として本当に適切なのか疑問を感じました。さらには、私たちが高齢者になり、免許返納をしなければならなくなった時のことを想像して、移動手段について不安を感じるようになるなど、回を重ねるごとに、今まであまり意識したことがなく、遠い存在であった公共交通を身近に感じられるようになりました。まさに、公共交通の「自分ごと化」が図れたのではないかと実感しています。

この提案書には、第Ⅱ章に「今」の課題と課題に対する改善策、第Ⅲ章には「将来」の懸念と懸念に対する検討すべき視点を記載していますが、これは4回の会議の中で、「今」と「将来」という2つの視点で具体的に検討する方が分かりやすいのではないかと考えたからです。そして、これらは行政に対するメッセージでもあるのと同時に、私たち市民に対してのメッセージでもあります。車社会の太田市では陰に隠れがちな公共交通の課題や懸念を行政・市民が共有することによって、みんなで危機感を持ち、「今」や「将来」の課題や懸念に行政と市民が一緒になって、向き合わなければならないと思います。

太田市がこの提案書を有効に活用していただくことを強く望むとともに、こうしたまちの抱える問題を「自分ごと」として考える取り組みが今後も続いていくことを期待します。

令和6年3月
太田市自分ごと化会議 2023 委員一同

I 「太田市自分ごと化会議 2023」の概要

○太田市自分ごと化会議2023委員

無作為に抽出し案内を送付した人数	900 人
無作為抽出により応募した委員(応募率)	24人(2.6%)
参加した委員の数(合計)	23 人

○太田市自分ごと化会議2023委員一覧

青柳 靖子	大兼 夕奈	小俣 美和子	金子 一実
小指 徹也	重田 友美	篠木 咲衣	周藤 陽子
関川 久廣	田島 久恵	多田 雄一	長 志保
塚越 美帆	戸田 七碧	六本木 颯人	長谷川 弘一
星 早苗	堀江 つね子	正木 優子	松島 大将
丸田 央	柳 麻衣	山崎 一成	—

※掲載に同意いただいた委員の氏名を掲載。

○太田市交通対策課 ※テーマである「公共交通」の担当部局として会議に参加

- ・真下 太佳志（参事）
- ・守家 秀昭（課長補佐）
- ・服部 一（課長補佐）
- ・鈴木 涼太（主任）
- ・佐々木 剛（主任）

○一般社団法人構想日本

<コーディネーター(議論の整理役)>

- ・高澤 良英（千葉県市原市 企画部長）

<ナビゲーター>

- ・獅子倉 芳和(株式会社 矢島タクシー 常務取締役)
- ・田代 英明(株式会社 矢島タクシー バス事業部 課長)
- ・杉原 裕斗(株式会社 パブリックテクノロジーズ 代表取締役 COO)

<補助スタッフ>

- ・今井 章裕(プロジェクトリーダー)
- ・石塚 康志(プロジェクトパートナー)

○テーマ

「公共交通」

○各回の概要

- ・第1回会議:2023年11月18日(土)
 - ・自分ごと化会議の概要説明(太田市企画政策課)
 - ・太田市の公共交通に関する概要や現状の説明(太田市交通対策課)
 - ・委員の自己紹介
 - ・太田市の公共交通の印象や課題整理
- ・第2回会議:2023年12月16日(土)
 - ・第1回会議の振り返り
 - ・太田市の公共交通事業の点検
 - ・公共交通に関する課題抽出など
- ・第3回会議:2024年1月20日(土)
 - ・第2回会議の振り返り
 - ・公共交通に関する課題整理(公共の範囲・課題整理)
 - ・ナビゲーターからの情報提供「公共交通の全国的な課題、解決策について」
 - ・具体的な解決策の検討
 - ・「改善提案シート」の記入など
- ・第4回会議:2024年3月2日(土)
 - ・第3回会議の振り返り
 - ・提案書案を基に議論
 - ・「意見提出シートの記入」など

○集合写真



※第4回会議終了時撮影

Ⅱ 「今」の公共交通の課題整理と改善提案

太田市の公共交通について、現行の取り組みや現在浮き彫りになっている課題を整理し、課題に対応する改善策や解決策を取りまとめました。

「今」については、市民への周知不足により、利用率が上がらず、事業を縮小・廃止するといった負の連鎖を断ち切るためにも、市民への周知方法について市民の視点から改善策を提案しました。また、現在実施している公共交通事業について点検し、改善策を提案することで、公共交通を守る方策につなげたいと考えました。

具体的な解決策や改善策については下記に記載します。

1. 地域公共交通事業の周知について

《課題》	公共交通のPRが不足している。 市民の公共交通に対する問題意識の醸成が必要である。
------	--

委員からの声	
➤	免許を持っていて、自家用車も所有しており、日常生活では公共交通の必要性を感じない。
➤	バスに乗ったことも走っていることも知らないし、いざ使おうとしても利用方法が分からないので、バスに乗るのが怖い。
➤	公共交通の認知度が低く、利用者が少ない。
➤	あまり利用されていない時間帯や路線がある。
➤	公共交通について知らない人が多いので、そもそも需要は高まらない。
➤	タクシー料金が高いと感じるので、タクシーに乗ることは贅沢で特別な時しか乗らない。
➤	自家用車を維持する必要経費とタクシーなどを利用した費用を試算したら、ほぼ同じであった。



課題を解決するために		
住民の役割	個人	➤ 太田市の情報発信に触れるようにする。興味を持つ。 ➤ 日頃から公共交通を利用する。 ➤ 親戚や知っている高齢者など、知り合いに公共交通を教える(40代、50代くらいの方にも)。 ➤ 実際に公共交通を利用する必要が出てくる前に自ら調べておく。 ➤ 使いたい、必要だということを行政または周りに訴える。 ➤ バス・電車などの乗り方、ルールを知る。 ➤ 親子で乗る機会を増やす。移動手段の選択肢の一つとして認知する。

	地域	➤ チラシ・回覧板・掲示板などで周知する（効果が見込める場合には、小中学校などでもチラシ配布）。 ➤ 口コミで広げる。互いにコミュニケーションをとって情報収集する。 ➤ それぞれの世帯を把握している区長、隣組長に説明してもらう。何かあれば、区長、隣組長を通して相談してもらい、その代わりに、区長・隣組長の手当を充実させる。 ➤ 自分たちの地域で、どんな人がどんな時に困っているのか把握して行政に伝える。
	行政の役割	➤ 若者から高齢者まで、様々な年代をカバーできるように、情報発信のやり方を検討し、強化する（SNS の活用、人が多く集まるイベントでメリットを紹介する）。 ➤ 紙媒体だけでなく、動画などで予約方法や実際に乗った時の人の目線で紹介する。 ➤ 行政主導で、公共交通に乗った時のインセンティブを付ける（スーパーで買い物したら、バス割引などのメリットを付けてみる。公共交通に乗るとポイントが貰えて、そのポイントで太田市内での買物ができるようにする。）。 ➤ （周知の際は）封筒ではなく、はがきを送る（はがきであれば開ける手間がない）。 ➤ 病院の会計窓口などに公共交通のチラシなどを置いて案内する。 ➤ バスに目立つラッピングを試みる。 ➤ アニメキャラクターとのコラボレーション企画で、公共交通機関で観光地をまわるスタンプラリーを実施する（学生をターゲットとして長期休暇中に開催する）。 ➤ 公共交通利用促進デーを制定して、市民の利用度をアップさせる。
	その他	➤ プロバスケットボールチームと公共交通のコラボレーション企画を実施して、PR する。

～自家用車とタクシー、どっちが安い？～

今回の参加者の中に、自家用車のコスト計算をしてみた経験のある方がいました。「運転が好きではないので、早く免許を返納したい。タクシーと自家用車のコスト比較を計算してみたことがあるが、それほど差がないことを実感。事故を起こすことが怖いので、コスト的に差がないから、タクシーの方が安心。」とのこと。

タクシー料金に対して、「高い」という印象を持っている方も多い中で、実際にコスト比較をしてみるとという探求の姿勢を持っている市民の方が、議論に一石を投じてくれました。

※マイカーコスト比較シミュレーター

一般社団法人神奈川県タクシー協会

<https://www.taxi-kanagawa.or.jp/farechange/simulator/>

2. 公共交通事業について

第2回会議の中で、太田市が取り組んでいる3つの公共交通事業(おうかがい市バス、シティライナーおおた、市営無料バス)について、「税金を負担している市の株主」として、継続(事業をこのまま継続)、要改善(改善が必要)、要検討(一旦白紙に戻す)で判定しました。結果は、おうかがい市バス「要改善」、シティライナーおおた「継続」、市営無料バス「継続」が最も多い判定でした。

また、第4回会議では「市の方針を決定する市長」として、「投資をするとしたらどの事業にするか」を選んでもらったところ、おうかがい市バスを選ぶ委員が最も多い結果となりました。

○判定の視点:市の株主として

〔※単位:人〕

	おうかがい市バス	シティライナーおおた	市営無料バス
継続	0	8	10
要改善	13	5	3
要検討	0	0	0

※第2回会議時に判定:参加者13人



○判定の視点:市長として

投資をするなら	9	5	0
---------	---	---	---

(分からないと判定:1人)

※第4回会議時に判定:参加者15人

現行のおうかがい市バスは、対象者が免許を持たない70歳以上の人、身体障がい者手帳などを持つ70歳以下の人に限られていますが、自宅の玄関まで迎えに来てくれて、目的地近くの停留所まで移動できる非常に利便性の高い事業であるため、もっと税金を投入して、利用者要件の緩和を行い、充実させた方が良いという委員の意向が判定に現れたのだと思います。

一方で、市営無料バスは事業継続の判定を受けましたが、市長としての投資対象の判断では誰も選びませんでした。議論が深まる中で、3事業についての委員の評価が変化し、当初は運用などに課題があるという印象であったおうかがい市バスへの評価が上昇し、他方、市営無料バスへの評価が相対的に低下していったことがうかがえます。

なお、市からはおうかがい市バスについて、令和6年度から利用要件の緩和を検討しているとの発言があったので、期待したいと思います。

次頁以降に、議論の中で出た3つの公共交通事業に対する課題や改善案を記載します。

(1) おうかがい市バス

《課題》	乗り合い率が低いため、費用対効果が低い。 事業の持続性を考えた時に受益者負担が低い。 対象者に対して周知が不足しているため、利用率が低い。
------	---

委員からの声

- 乗り合いのデマンドバスなのに、乗り合い率が低く費用対効果が低い。
- 今後も制度を維持するためには受益者負担を増やしても良いのではないか。
- 単純に既存のタクシーで事業を補えばいいのではないか。
- 利用要件である「免許を持たない人」になる前の周知が不足しているのではないか。
- 怪我をして運転ができない人も利用できるように要件を緩和した方が良い。



課題の改善案

- 利用対象を広げて、料金を負担する(高齢者や体の不自由な方は無料)。
- 対象を学生まで広げ、事前申し込み制のおうかがい市バスの部活送迎を行う。
- 乗り合うためのコミュニティ作りを行う。
- 乗り合い率向上のため、利用者にアンケート調査を行い、対策を講じる。
- 乗り合いにこだわらずに、タクシーとして運用する。
- 乗り合い率が低いのであれば、ミニバンから普通車や軽自動車等への車両の変更を検討する。
- 市の負担増を少しでも補うため受益者負担を増やす。
- 免許返納の際におうかがい市バスの利用方法をレクチャーする。
- 免許を持たなくなる前的高齢者を利用対象にして、おうかがい市バスの利便性に触れてもらい、無理のない免許返納に繋げる。
- 周知のため、月に1回無料で利用できるようにする。

(2) シティライナーおおた

《課題》	赤字路線があるにも関わらず、受益者負担が低い。
------	-------------------------

委員からの声

- シティライナーおおたは赤字路線があるにも関わらず、受益者負担が低い。
- 利用者が少なくて路線が廃止になる際、どのような基準で市が判断するのか分からない。
- バスに乗りたいが自宅からバス停が遠いので、結局親に送ってもらうしかない(習い事や部活動の遠征などの送り迎えで親にかかる負担が大きい)。

- バスは土日の運行がなく、ルートが限定的で使いづらい。
- 収入を得るために、バスの中に広告を付けてはどうか。
- 部活が終わる時間帯にはバスの運行が終わっている。
- 運行間隔が長くて、1本乗り過ぎると着きたい時間に間に合わなくなってしまう。



課題の改善案

- 利用が少ない大型バスの運行は取りやめ、おうかがい市バスで補填していくことを考える。
- 土日祝にバスなどを運行する。土日祝は営利目的で良いので利用を増やして路線維持ができるようにする。中高生の移動機会の増加が図れる。ただし、学生の負担軽減を図る目的で、長期休暇期間のみ無料にする。
- バス料金をもう少し徴収しても良いので、平日夕～夜、土日など本数・路線を増やしてもらう。
- 受益者負担の検討のため、利用者や市民にアンケート調査を行う。
- 統計を取り、利用者が0人に近い時間帯は廃止する。

【その他意見】

- 学校、施設(体育館、運動公園)の往復に特化した便を作る。
- 太田市内東西の直行バスの運行。(例)ジョイフル本田⇄太田記念病院⇄太田駅⇄イオン太田。
- 市営無料バス等への乗り換えハブ拠点を例えば、太田駅や太田記念病院に整備する。

～「送迎負担を軽くしたい」という高校生の思い～

今回の「太田市自分ごと化会議」には、高校生も参加しました。高校になると、一気に通学距離が長くなり、公共交通機関を使うことにもなります。1人の高校生は、高校に入るまで、公共交通機関に自分で乗ったことがないと言っていました。公共交通で通学するにしても、駅まで親の自家用車での送迎に頼ることになります。早く運転免許を取得して、親の負担をなくしたいと決意していました。太田市の将来の「公共」は、こういった志によって支えられることになるのだと思うと、頼もしい限りではないでしょうか。

(3) 市営無料バス

《課題》

1 便あたりの乗車人数が低く、効率的な運用ができていない。

委員からの声

- 市営無料バス 1 便あたりの乗車人数が低く、効率的な運用ができていない。
- 鉄道との乗り継ぎが悪い。
- 学生や親の需要を上手く拾えていない。



課題の改善案

- 事前申し込み制の市営無料バスでの部活送迎を行う(例えば、土、日、祝日のみ)。
- 利用者や市民に対してアンケート調査を実施し、制度のあり方を検討する。
- 鉄道との乗り継ぎの利便性を向上させて、乗車人数の向上を図る。
- 統計を取り、利用者が 0 人に近い時間帯は廃止する。

～バスに乗った思い出～

現在は、太田市のバス事業を利用することはないという委員がほとんどでしたが、「自分が小学生の頃は、もっとバスが走っていて、ボタンを押すなどバスに乗った経験が良い思い出となっている。今の子どもたちにもそういう経験をさせたい。」と話してくれた委員がいました。また、「群馬はどこも自家用車ばかりなので、鉄道などの公共交通機関を使って、社会マナーを学ぶのも良いのでは。家族で『ぐんまこどもの国』に行くときは、車ではなく、公共交通で行ったらよいのでは。」という意見もありました。太田市の子どもたちが、将来バスに乗ったことを楽しく思い出せるように、太田市の公共交通の将来像について市民全体で議論が深まってくると、素晴らしいことと言えるのではないのでしょうか。

Ⅲ 「将来」の公共交通に対する懸念と検討すべき視点

太田市の公共交通において将来的に発生する懸念事項について整理し、その懸念を払拭するために検討すべき視点を取りまとめました。

「将来」については、委員の共通意見として、高齢者の免許返納問題が多く挙げられました。公共交通を自分ごととして捉え考えるためには、重要な視点であることから、検討すべき視点として考えました。また、公共交通のあり方や、公共の範囲の考え方、まちづくりといった視点でも検討しました。

具体的な懸念と検討すべき視点については、下記に記載します。

1. 超高齢社会に向けて

《懸念》	今後、団塊の世代が後期高齢者になり、その子ども達の世代も高齢化したとき、高齢者(障がい者)の移動手段の確保が課題になってくる。また、免許返納を促進するのではなく、高齢者が安全に運転できるような取り組みも重要である。一方で、免許返納を考えている高齢者にとっては、免許返納のメリットを伝え、高齢者が安全に楽しく過ごせる環境づくりが必要である。
------	---

委員からの声
➤ 高齢者や障がい者の移動手段が限られていて、行きたい時に行きたい場所へ行けない現状があり、将来もっと高齢者が増えるため、移動手段の確保は今以上に課題になる。 ➤ 自らが高齢者になり、免許を返納した時、生活できるのか不安(免許返納後の移動手段確保が必要)。 ➤ 移動販売車が来ても品揃えが悪く、欲しいものが買えない。



検討すべき視点
➤ 通院の際など、病院とバス・タクシー会社が連携し、診察の予約と同時におうかがい市バスの予約を取ることができるようにするなど、現行の取り組みに病院を連携させる手法を検討してはどうか。 ➤ 市内のタクシー業者と市で協定を結び、タクシーの初乗りの料金を低く設定して高齢者の利用を促進する事業を検討してみてもどうか。 ➤ 高齢者が安全に運転を続けられるよう、交通安全研修や踏み間違い防止装置の補助の充実を図るのはどうか。

【個別意見】

- 運転できる家族がいれば家族で支え合う。
- タクシーの初乗り料金を安く設定し、もっと手軽に使えるようにする。まずは太田市内限定で徐々に広げていく。
- 徒歩で行ける所は歩いて行く(～2キロ位まで)
- 車の使用目的を考えて徒歩で行ける所と行けない所に分けて、なるべく徒歩で行く。
- 土日は親族や近所の方のサポートで対応する。
- サークル仲間、近所の住民による買物代行を行う。
- 病院がバス会社、タクシー会社と連携し、充実させる(おうかがい市バスなど)。
- 訪問医などのサービスを推奨する(予約して受診日等を決める)。

～「通院」と一言で言っても違いがある？～

交通確保の問題を話す際には、生活レベルを維持するために必要不可欠なものとして、「通院」が挙げられます。ある委員は提案シートで、「かかりつけ医には、近所なので歩きか自転車で通えたが、月に一度の総合病院への交通手段がなく困っている。」という課題を上げていました。「通院」のための交通手段の確保と言っても、状況によって必要な交通手段は異なります。また、買い物についても、「徒歩で行ける所は歩いて行く。土日は親族や近所の方のサポートで対応。」と解決方法に書いた委員もいます。公共交通がサポートすべき生活目的として挙げられる「通院」「買い物」ですが、単純な一言ではくれないことが分かりました。

2. 公共交通のあり方について

(1) 市民が描く公共交通について

《懸念》	需要と供給のどちらを先に捉えるか、公共交通のあり方を考える。
------	--------------------------------

委員からの声
➤ 公共交通を考える上で、需要が先か、供給が先か、どちらを先に考えるかで、取り組みが違ってくるのではないか。 ➤ 今の公共交通であると、行きたい時に、行きたい場所へ行けない。 ➤ 交通空白地域の発生を防止しなければならない。



検討すべき視点
➤ EU の都市交通計画の指針「持続可能な都市モビリティ計画」、通称 SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) のように、従来の公共交通を維持する考え方ではなく、移動手段を権利として保護し、まちづくりのビジョンと目的を決めてから逆算して施策や事業を実施する考え方で公共交通のあり方を検討してもいいのではないか。 【個別意見】 ➤ 市民の生活の質の向上に焦点を当てて、公共交通のあり方を考える。 ➤ 世界の公共交通の取り組み(アメリカのポートランドなど)を参考にしてみる。

※SUMP とは

道路混雑、大気汚染や騒音、気象変動、交通事故、路上駐車等の問題解決など、新たなモビリティサービス(自動車による目的地までの移動・運搬に関する様々なサービス)による生活の向上に資するべく、都市部やその周りを含めた地域での利便性の改善、高質で持続可能な交通提供を目指す計画

(2) 公共が担う範囲について

《懸念》	公共交通サービスを提供しなければならない対象をみんなで検討する。
------	----------------------------------

委員からの声
➤ 公共が補わなければならない範囲はどこまでなのか不明瞭。 ➤ 公共とは何かを再検討しなければならない。



検討すべき視点

- 誰が、どこへ、どんな時に、の視点から、公共がカバーすべき範囲を行政と市民、事業者のみんなで考え、公共交通の役割やサービスについて検討してみてはどうか。

【個別意見】

- 優先順位としては、高齢者や障がい者、学生が高い。
- 高齢者や障がい者の通院や買い物という、日常生活と密接に関わりのあるものを対象とする。
- 平日の朝から夕方は高齢者の通院や買い物需要が多くなるため、公共でカバーする。
- 習い事の送り迎えなど、親の負担軽減を図ることも大切であるが、公共でカバーすべきかどうかは議論が必要。
- 出張中の会社員や観光客も交通手段が限られるが、優先順位を考えると低い。

～観光サポートは「公共」か否か？～

会議においては、太田市の観光拠点へのアクセスの問題や、太田市を訪れる市外、県外の方の市内での移動手段について、課題として挙げた委員もいました。『『呑龍様』や『こどもの国』などの観光地へのアクセスが悪い。』『金山まで徒歩で50分かかるが、バスがない。』公共交通における「公共」の範囲についてグループ討議を行った際には、観光客の交通手段も「公共」の範囲なのかということが議論になりました。最終的にグループの見解としては、観光サポートは公共ではないかもしれないという結論になりました。公共交通の「公共」の範囲といっても、様々な意見があるので、どのような意見も、頭から否定することなく、議論してみることが大切なのかもしれません。

3. 公共交通とまちづくりについて

《懸念》

自家用車を利用する人が多いため、通勤時の交通渋滞が多発している。脱炭素社会の実現を推進している太田市において、日常生活の移動手段を変えていく必要があり、脱炭素社会に適合するまちづくりを進めていく必要がある。

委員からの声

- 通勤ラッシュ時の街なかの渋滞がひどい。
- 自家用車の利用率が高いため、排気ガスの量が多く、環境に負荷をかけている。
- 太田市から JR への接続が悪く、都内への移動が不便。
- 会社などが集約されている拠点と居住地域を結ぶ交通手段の確保が必要。
- 安全に移動できるようにするために、駅、バス停、歩道や自転車置き場の整備が必要。



検討すべき視点

- 近所に出かける時や、通勤時は意識的に徒歩や自転車、公共交通機関を使うようにして、自家用車を使う時間が少なくできるように市民一人一人が心掛けてはどうか。
- 自家用車を使わなくても不便ではない環境を整えてみてはどうか(バス停の増設やレンタサイクルの充実)。
- 交通渋滞緩和のために、行政から企業に対して時差出勤などの措置を講じてもらうよう働きかけてはどうか。
- 脱炭素社会実現のため、二酸化炭素観測装置を設置して、発生状況の見える化を図ることで排出の抑制を図ってはどうか。

【個別意見】

- 駅～駅間のレンタル自転車の貸出しを行う。
- 通勤に公共交通を使う(自転車も使う)。
- 地元企業に時差出勤や公共交通の利用を呼びかける。
- 自家用車でなくても用事が済む場合、できるだけ公共交通機関を利用する。
- 市全体に満遍なく利用できるバス停留所を準備、場所を共有する
- 交通量と二酸化炭素発生量を提示し、目標数値を定め、目標以内にとどめられるように促す(市のマップに対してどの程度二酸化炭素が出ているかタイムリーに表示するアプリなど)
- 電気自動車など普及すると課題ではなくなる。さらに自動運転や安全サポートが進化して、使えるものになれば公共交通にこだわらずとも自家用車で良いのかもしれない。

～太田「都民」も真剣に考えました！～

委員の中に、東京の、それも23区の南側まで通勤されている方がいました。「都心へのアクセスのために、熊谷まで行って鉄道を使うこともある。」「太田駅から東京駅まで、特急でも103分、最安だと136分もかかってしまう。」といった指摘がありました。よく、埼玉都民、千葉都民（埼玉や千葉に住んでいて、通勤・通学で東京に通う人々）という言い方がありますが、これはいわば太田「都民」が抱く課題ということになるでしょう。太田市の公共交通の「アクセス」というと、太田駅へのアクセスやバスの停留所へのアクセスという視点が多くなりますが、東京へのアクセスという違った視点が挙げられたことは、他の委員にとっても新鮮だったのではないのでしょうか。

4. 交通不便地域と担い手不足について

《懸念》

核家族化や地域コミュニティの希薄化により、移動手段に制限が出てくる人や地域が予想される。また、2024 年問題による公共交通の担い手不足や高齢化による需要と供給のバランスが崩れることにより、交通不便地域が発生することが懸念される。

委員からの声

- 地域コミュニティの希薄化などにより、自助・共助での移動に限界が来る可能性がある。
- タクシードライバーの高齢化による担い手不足が発生しないか心配。
- 飲み会の後などタクシーがつかまらず長時間歩いた。また、市外からスポーツ観戦に来た人が、タクシーなどがつかまらないことで、会場にたどり着くのが大変。
- 自動運転が普及するまでのつなぎとしてライドシェアを導入するのが良いのではないかな。

検討すべき視点

- タクシードライバーの担い手不足解消と地域コミュニティの希薄化による交通弱者発生を抑制するため、太田市に合ったライドシェアの導入を検討してはどうか。
- ライドシェア導入とあわせて、アプリで手軽に配車予約ができるようにしてはどうか。

【個別意見】

- ライドシェア(カーシェアリング)が太田市で進められるよう、検討ではなく、早急に動いてほしい。太田市なりの良いライドシェアを導入する(令和6年度からの地域公共交通会議に係る新制度に倣い、市長の判断で太田版のライドシェア導入を決める)。
- 車を運転できない高齢者になり、住民の中でゴールド免許やセーフティドライバーの人に「スキマ時間バイト」感覚で公共交通に携わってもらう。
- 太田市を区域別に分けて、人を登録してもらい、区域の付近の人からの要請を伝える。時間、向かう場所、何人乗るかなどの書き込みができるサイトの開設(アプリなど)。

～担い手不足対策につながる「ホテルで一休み」策～

車社会の太田市では、飲酒運転は直視しなければならない重要な問題です。提案シートに、「太田駅近くのホテルを素泊まり3割負担にする。お酒が抜けるまでの短時間、例えば10時から翌7時まで。駅周辺のホテルと契約。飲食店(のお客さん)も増え、ホテルも有効利用してもらえ、町が盛り上がる。飲酒運転もへる。タクシー運転手も夜型生活で無くなり、健康になる。タクシーは日中、交通弱者のためにフルに動くので収入も安定する。」という提案がなされました。こういうアプローチで、担い手不足対策を考えるというのも、面白いのかもしれない。こうした前例にとらわれない意見が出るのも、多様な市民から構成される「自分ごと化会議」ならではの魅力なのかもしれません。

IV 自分ごと化会議に参加して、変化したこと

アンケートを通じて、各委員が自分ごと化会議に参加して公共交通に対する意識が変わったことや気づきをまとめました。

1. 自分ごと化会議に参加して、変わったこと(アンケート結果から抜粋)

- 普段は公共交通のことにに関して、ここまでしっかり考えることがないので会議に参加したことで、公共交通への意識が高まりました。
- 電車に乗ろうと思うようになりました。
- 通学中もバスに対して意識するようになり、運行中のシティライナーおおたを初めて見ました。
- もっといろいろな事に積極的に参加しないといけないと思いました。
- 自動車を使わなくても良い街づくりのため、公共交通に優先的に乗ろうと思いました。
- 太田市についてもっと知ろうと思いました。
- 市民としての立場で、いろいろな物事を考えていかないといけないと思うようになりました。
- 車に乗れるのが普通だと思っていたが、そうではなくなった時にどうなるのかを考えるきっかけとなりました。
- 自分が運転できなくなった時に、どのような交通手段があるのか調べるようになりました。
- 公共交通の利用の仕方を調べて実際に利用してみたいと思いました。
- 電車や高速バスに乗ってみました。
- 今のところは運行本数や時間の関係でバスを利用する機会があまりないのですが、これからは利便性が高くなったら利用してみようと思います。
- 先日、孫と公共交通を使いました。
- 市の広報紙などには目を通して、行政のことを自分ごととして考えていきたいと思いました。
- 通学に公共交通を使ってみたいと思いました。

2. 会議全体を通じた感想やコメント(アンケート結果から抜粋)

- 会議を通して公共交通のことに詳しくなれてよかったと思います。
- 会議がある日のことを楽しみにしていました。ありがとうございました。
- 様々な世代の方々の意見が聞けてよかったです。
- とても良い機会をありがとうございました。これからが楽しみです。よろしくお願いします。
- 個人的なことですが、周りの人たちと集まることもなくなりました。みんなで集まって話し合う機会は必要であると大いに感じました。
- 年齢や職業が異なる人と普段考えないことで話し合うって楽しいんだなと思いました。
- 初めて市が主催する会議に参加しましたが、最後まで楽しく参加できました。

自分ごと化会議

私に関係ある？ あり！