



アメリカの大統領選挙は、マ

3つの選挙で

考えたこと

2024年を振り返れば、日本そして世界で、政治をめぐる私たちがこれまで想像しなかった事態がつきつきと起きま

新年のご挨拶

劣化する政治、問われる市民の行動

和歌山県地域・自治体問題研究所

大泉英次 理事長

皆様新年のご挨拶を申し上げます。

能登半島地震から1年を迎えます。しかし被災地の復旧は

スコミ報道では「史上稀に見る接戦」のはずが、結果はトランプ候補の圧勝となりました。

んが)。しかし、SNSや街頭演説でふりまかれた「斎藤氏が」かわいそう」「はめられた」

当な判断とはいえません。

フランスと

韓国で起きたこと

日本の衆議院選挙は自民・公明の与党が過半数割れ。これは予想通り(期待通り?)の結果でしたが、国民民主党が躍進したのには驚きました。

年末には世界を驚かせる2つの事件が起きました。フランス国民議会(下院)はバルニエ首相の不信任決議を可決しました。

兵庫県知事選挙の結果にも驚きました。斎藤候補を支持した

保障制度の改悪を含んでいたの、野党は強く反対していま

ハラスメントや「おねだり」行為、そして公益通報制度の無視

では年金切り下げで内閣が倒れるのです。責任を追及する声は

理解はできません(賛成できません)

そして韓国のユン大統領が突

然「非常戒厳」を発令しました。ただちに国会が召集され戒厳令解除の要求を決議したため、大統領は戒厳令を解除しましたが、これこそ私たちの想像を絶する事件でした。民主主義制度に拠って立つ大統領が、みずからの土台を破壊しようとする究極の暴挙です。これがいまの韓国で起きたという事実を私たちは深刻に受け止めなければなりません。

政治の劣化と

私たちの行動

アメリカ、フランス、韓国そして日本で起きた出来事は、どれも新しい年の政治の動きに直結していきます。国民のさまざまな声や要求を無視した強引な政治がまかり通っています。これは政治の劣化そのものです。

政治の危機に対して正確な判断、機敏な行動ができるのでしょうか。

他方で、国民の声や要求を表現する手段も多様化し、インターネットやSNSを通じて個々人の判断と行動に大きな影響を与えています。それは若者だけでなく、高齢者にも言えることのようにです。ここでも私たちは、事実にもとづく理性的な判断と行動が求められています。

目次

- 新年のご挨拶
劣化する政治、問われる市民の行動
和歌山県地域・自治体問題研究所 大泉 英次理事長 …… 1
- 地方自治ここにあり 首長インタビュー
「新しいこと、変えていく政治」、地域の特徴を生かした町づくりを
みなべ町 山本 秀平町長 …… 2
- 移動問題を考える集い
「生活の要、移動・外出・足の確保」をどうする
「交通権を保障した移動支援」
愛知大学地域政策学センター研究員 可児 紀夫氏 …… 6

わかやま住民と自治

発行/和歌山県地域・自治体問題研究所
和歌山市太田2丁目14-9 太田ビル203号
TEL・FAX 073-488-3127
jichiken@crux.ocn.ne.jp 2025年1・2月号

地方自治ここにあり 首長インタビュー

「新しいこと、変えていく政治」、 地域の特徴を生かした町づくりを

みなべ町 山本秀平 町長



山本秀平みなべ町長

前の町長の死去に伴う9月のみなべ町長選挙で32歳の若さで初当選された山本町長に、これからの町づくりをお聞きしました。聞き手は大泉理事長と柳田理事です。

大泉：ご就任おめでとうございます。全国の町長の中で2番目に若く、旧南部川村のご出身で、梅農家とお聞きしましたが、地域が非常に厳しい中で、議員から首長に転身は大変な決意があったと思うのですが。

町長：みなべ町に帰ってくるつもりは全くなくて、大学4年の時に就職活動をやって、都会で会社に就職しようと考えていたのです。満員電車に乗りながら就職活動していく中で、これからの人生を都会で暮らしていくのかという疑問がわいてきました。梅の収穫のアルバイトで帰ってきた時に、人の表情が全然違うことに気がついたのです。みなべ町の魅力というのを再確

ただ、そんな中でも少数の方には、年齢は関係ない、今の町の状況を見たら、すぐにもやってみようという方もおられました。その思いの強さと、この町を変えてほしいという声を聞いた時に、たとえ厳しくても挑戦しようと考えました。前小谷町長も3月議会

私に4月に記者会見を開いて出馬表明しました。最初は本当に厳しい状況でした。とはいえ、コツコツと地域を回り、お話をしていく中で、少しずつ理解をしてくれる方は増えてきたという状況でした。

報酬2割カットの意図は

大泉：当選、就任されて、町長の給与、報酬を2割カット、これはどういう考えで。

町長：町長の報酬自体が決して高すぎると思っているわけではないのです。休みなくいくらでも仕事がありますから、これから未来を見据えた取り組みをしていこうとした時に、今の公共サービス、例えばみなべ町合併当時15000人以上人口があったのが、今は12000人弱ですが、公共サービスはほとんどそのまま

で来ている。公共サービスの見直しを決断する時に、まず

は自分からそういう姿勢を見せていく必要があるのかなと、そこで能力のある人であれば、説明をして納得していただけるのでしょうか、私としてはこれからの状況の中で、その姿勢を見せた方が理解も得ながら、行政を改革していくことができるという考えで行いました。何でもかんでも削減するわけではありませんが、削減分のお金を次の世代の子どもたちが生き生きと暮らせるような、そんなものに使いた。たらなという思いもありました。

梅産業、 地域の特徴を生かす

大泉：和歌山大学の先生方と、旧南部川村の時代に調査をしたのですが、その時、南部川村は日本一元気な村だと。高齢者も梅づくりで、体を動かして元気で、若い人が居ても多い村だという話をされて、梅は地域を元気にするという印象が強いのです。それが、旧南部町と合併があつて、合併後2割も人口が減っているわけで、みなべ町を取り巻く課題は多いと思うのですが、特に農業、梅産業をどうな風にお考えなのですか。

町長：私は、地方それぞれの



みなべ町庁舎

町は、特徴を生かして魅力を
どんどん伸ばしていくべきだ
と思っております。みなべ町
は、歴史的に見ても、梅産業
で発展してきました。商店街
でも梅の景気がいいと商売が
繁盛し、地域経済を好循環さ
せてきました。

そこへの取り組みは、農業
所得の向上です。お金が残る
農家には後継者がいますし、
親が楽しそうに生き生きと畑
に行く姿を見せれば、子ども
は自然と残ってくる。ある意
味、移住政策とか新規就農の
補助をして継がせようとする
のではなく、今、農業を営ん
でいる人たちが生き生きとし
た姿を見せるための、バック
アップや支援をやりたいと考
えています。そのためには生
産性を上げていくことが必要
だと思っております。例えば急
傾斜地で大変な作業をしてい
るのですが、傾斜地で、肥料
が流れて効果も薄く、草刈り
にも時間がかかる。でも、収
穫量は少ない。そんなところ
に対しては付加価値を上げる
取り組み、もしくは、造成は
厳しいのですが、もう少しな
だらかな土地を増やして、ス
マート農業等で少ない労力で
安全で収穫量を維持できるよ
うな、そういう支援ができれ
ばと思っております。

もそもそこが梅の栽培に適し
てなかったということかもし
れませんが、傾斜地でこれだ
けの農業を営めるといっても
特徴で、それで世界農業遺産
という認定もいただいたので
その認知度を高めていきたい
と思っております。

正直、住民の方も世界農業
遺産に対して「あんなもの効
果あるのか」という声をよく
聞きます。世界農業遺産は
「みなべ田辺の梅システム」
で、この前、真砂田辺市長と
会って「熊野古道の世界遺産
も認知されるまで相当時間が
かかった。世界農業遺産も長
い目線でコツコツやっていけ
ば、いつか花開く時が来る。
そこは、みなべ町でぜひやっ
てほしい」というお話をいた
だきました。世界のニーズに
合った発信を続けて行って、
これから増えていくであろう、
世界からの観光客へのアピー
ルのポイントとして、有効活
用していけたらと思っていま
す。

大泉：伝統的な農法を守って、
その良さをアピールする面と、
スマート農業とか経営規模の
拡大という、そういう両にら
みで振興を図るということだ
すね。

柳田：大泉先生が調査に入っ
た4、50年前は、梅のひと樽
が15000円位して、みん
な元気があった。今は梅の価格
は3分の1、その時分は、耕
作放棄地など考えられなかつ
たのに。

大泉：その後、うめ課や梅研
究所もできたりして、この
基幹産業として力を入れてき
ています。当時でも、梅に続
く新しいものという事があ
ったのですが、違った作目を
農家は考えているのでしょ
うか。

町長：農家の中には、トマト
栽培や豆を増やしたり、一部
イチゴをやったり新しいこと
に挑戦する動きもあります。
行政としては、トマトとか豆
とか今まで通り支援はしてい
くのですが、これから別の新
しい産物の振興は、今は考え
ていません。それだけ梅の可
能性があると思っております。
例えば今でも、需要があ
って、むしろ生産量が追いつ
かない状況です。今年は特に
気候の影響が大きかったので
すが、でも農家は、経費がど
んどん上がるのに入ってくる
お金は少なくなっている。

柳田：消毒の薬とか肥料とか、
そういうものが高くなってい
る。

町長：肥料が1・5倍ぐらい、
農薬もかなり上がっています。
他の農業資材も軒並み上がっ
ているのですが、上がらない
のは梅の値段だけということ
で、それを何とかしたいと考
えています。

漁業振興は工夫が必要

大泉：つぎに漁業も非常に厳
しい。地球温暖化で魚種が変
わってきている。そういう影
響も大きいのですか。

町長：漁師さんが言うには黒
潮が大蛇行していて陸地から
離れているから、今まで紀伊
水道に入ってきていた魚がな
くなったという話をよく聞
きます。ただ、温暖化の影響で
この沿岸部にいるガシラ（カ
サゴ）がほとんど減って、む
しろ南方系のアカハタが増え
ている。そういう状況の中で、
今までと同じやり方では漁獲
が増えないと思っております。
漁業に関して燃料代が
急激に上がっていますので、
そこに対する補助を継続しま
すが、それに加え、新しいも
のに挑戦していくことに対す
る支援ができればとは思って
いるのです。海洋国日本なの
ですが、漁業に関する先進事
例もあまり聞かえてこないで
すし、もっと研究していく必
要性があると思っております。

柳田：漁獲量が昔と比べたら
1/10位になっているという



木造の町営住宅(2戸連)

話を聞くので、この辺では沿岸漁業やからイワシやとかそういうぼうきよ漁を中心にしていないけど、そのイワシやシラスがない。海に出ても獲れない。おそらく50歳以下の漁師さんはいないから、なかなか新しいことに挑戦する事にならないのだと思う。

町長：国の方も、新規の機械の導入や、そういう投資的なものに対する支援はやっていっているのですが、まさに今言ったように、お金かけて機械を導入するといふ漁師さんもないようになって、せつかく海のある

人が集う商店街や 取り組みの支援を考えたい

町なので、漁業で魚を取って、例えばですが、梅と魚を合わせてそれをPRできるような、そういうことまで出来たら一番いいとは思いますが。

大泉：どこでもですが、郊外にスーパーが展開して、住民の皆さんには便利でいいのでしようが、町の顔とか観光とかそういう面で、商店街というのも大事なものです。厳しい状況だと思うのですが、商業に対する施策はどうお考えでしょうか。

町長：手作り味噌など、良いものは地元でたくさん売っていて、商店街の魅力はあるのですが、地元の人もあまり行かない状況が続いていて、人口が減少していく中で、外からの人を呼ぶ必要性があると思っと思っています。先ほどから梅ばかりになるのですが、一つのコンテンツとして梅をきっかけに観光客と、今よく言われている関係人口という方達に外から来ていただいて、そこから、商店街に人の流れを作り出せる取り組みをできたらと思っっています。田辺市中辺路の話ですが、10年ほど前までの民宿が数軒から、今は

40軒ぐらいになった。それだけ観光客が来ることによって、どんどん新しく宿やお店が増えていく状況で、この近隣で世界遺産やロケット、白浜空港という強みを生かして、また梅に興味を持ってもらって、みなべ町に来て商店街にも人の流れを作れたらいいなど、去年、そういう取り組みにチャレンジした方がいまして、空き店舗を使ってみかんのジュース屋さんを6月の梅の収穫時期に開いたのです。梅の収穫には、全国から300人ぐらい来てくれて、収穫後に商店街にということ、結構な方が商店街に行った事例がありました。このような取り組みなどを支援できたらというふうに考えています。

大泉：そういう空き店舗を活用して、ちょっと新しいイメージで、人が集まってもらえるような場所を町としても考えてもいいと思います。町長：やっぱり人を寄せる必要性があるのかなと。柳田：今度また新しいスーパーも出来るし、その辺はまた大変や。でも頑張っって、居酒屋さんでも、魚が美味しいとSNSとかで評価され広がっって、田辺や他府県からも来たりとか、やり方によってうまく行っている例もある。

チャレンジしていく 姿勢の先頭に立って

大泉：商店街も物販というよりも、飲食がやはり集まりやすいし、特徴を出しやすい。地元食材を使って、地元の方が集うようないい雰囲気のお店が人を呼べると思います。

柳田：すさみの観光協会では、漁協と観光協会が協力して、ウツボ干しとかの体験観光を行って、他所の人との交流を進めたり、地域おこし協力隊の取り組みや、移住者の方が新たな店を開店させたりいろんな取り組みをしている。すさみも、みなべ町まで含んだ観光協会の連絡組織を作っているという話をしていました。

町長：そうですね。そういうキーパーソンになる地元の人と、外からいろんな声を取り入れていくという。その内と外との融合がこれから必要になってくると思います。みなべ町には、この町をなんとかしたいという方がたくさんいると思うので、町としても、協力できる体制が必要なのかと、今までを見させてもらうと、ちょっと仕事が増えるからという雰囲気がありまして、そこはチャレンジしていく行政の体質というか、

少子化での学校の統廃合、 子どもたちのための 判断をしたい

大泉：教育や福祉のことなのですが、人口減少の中で、今小学校が5校あって、1校は13人だそう。中学校が3校で、1校は28人ということ。統廃合という話もあるのでしょうか。

町長：中学校は、来年の4月から高城中学校と上南部中学校が統合して、2校になる予定です。小学校も、統合を含めて考えていく必要があるのかとは思っています。その中で一番重要視したいのは、その当事者の子どもたちがどう思うのか、子どもたちのためになる判断をしていきたいのと、本当に大事な意思決定をすべきだと思っっています。柳田：以前、清川と高城中学校が統合した時に、僕らはどうかと思っただけで、地元の側が進めた面があつた。子どもクラブ活動の問題とか、保護者の側が求めて、距離もそんなに遠くないということもあつたけども。でも、学校がなくなれば、その地域が寂れ

るといふ問題で、今は郵便局や農協の支所にしても、過疎地ではどんどんなくなってきた寂れてきている。それがまた人口減少の要因にもなる。

その観点からはどうですか。

町長：確かにその地域の学校がなくなってしまうのは、地域の衰退の原因にはなると思うのですが、統合しなくても、その未来は変わらないとも思うのです。一番に子ども

のことを考えると、やっぱり僕は統合した方がいいと思うのです。その上で空いた校舎をその地域を盛り上げるための拠点として何かをすべきだと思います。

例えば、中辺路で、来年うつほの杜学園という新しい民間の小学校が開校されるのです。IBバカロレアという国際的な教育プログラムを取り入れた学校のようなです。一人

一人の個性を尊重して、テストの点数で成績をつけるのではなくて、その成果に対する過程を重視するという考え方なのです。その考え方に共感する若い世代は、めちゃくちゃ多くて、半分は地元で半分は全国から集める。その教育を受けるために、移住までするといふ事もあって、新しく

学校を地方でやりたいといふ声もきつと出て来ると思っています。

いるのです。

柳田：授業料とか費用はどうなのですか。

町長：年間確か、100万円ぐらいかかるようです。

柳田：それは、お金のある家庭はそこへ行かせられるが、行きたくても金のない家庭は行かせられないということになるな。それで、みなべの子どもは統合を願っているのですか。

町長：保護者さんから聞く話では統合を願っている方が多いのかと思います。ただ地域の方でその学校が母校だった方が無くなるのが寂しいという声が大きいということ、本当にその子どもと保護者さん

はどちらかというと統合してクラスメイトがたくさんおられる方が部活のこともありますし、いいと願っているようです。

みなべ町は今年度で、生まれる子どもの数が38人しかないといふことで、本当に減ってしまったのですよ。僕が生まれた頃は年間2000人生まれていたのですが。

防災とインフラ整備について

大泉：インフラ整備とか、防災対策はどんなことをお考え

でしょうか。

町長：防災対策で、一番の不安は津波のリスクだと思っけて、以前から津波避難困難地域の調査とか進められて、かなり解消はされているのですが、例えば夜間や荒天の日に、高齢者の方が時間内で避難できるのかという、疑問の残る地区が海沿いに2カ所ぐらいありまして、そこでは短時間で避難できる避難タワーを前向きに進めたいと思っけています。

柳田：小学校と中学校は海の側から収容施設に使えないし、収容施設というのはどうですか。

町長：旧ロイヤルホテルさんとも、協定を結んでいますし、その辺りも、もう一度これで足りるのかというのも確認しようと思っけています。

柳田：収容施設がほしいのとトイレの問題はこの避難所でも深刻。便器を置いてすぐに使えマンホールトイレは何箇所か作っけています。

町長：子ども園の隣のところは、災害時には囲いをしてマンホールトイレとして使用できるように、トイレの数は確保できるということになっていきます。

れるような仕組みも、長い目線で考えないといけない。役場の庁舎も津波の浸水地域になっけていて、梅屋さんなどの会社も海沿いにあるので、企業団地みたいなものも、高台に整備できればいいな。ただこれは本当に大規模なものになりますし、それに関する検討はこれからしていきたいと思っけています。

みなべ町から若い世代が減っけています。その一番の原因は、住む場所がないのです。僕も結婚してアパートを探しても空きがほとんどなかったのです。後輩で言うところ、全然空いてないから、田辺に住むといふ話を聞きましたし、いざ家を立てようとなつた時にも住宅地がない。住みたいのに住めないといふ声が本当に多くあります。それらも含めて、インフラは進めたいなと思っけています。

柳田：町営住宅は200戸近くあつて、昔で言う同和向け公営住宅なども、最初から一般公募でやってきましたが、ただ最近入居希望者が少ないといふ話をきくのですが、それは何が原因ですか。

町長：家賃に関しては安いのですが、高くても田辺にいい部屋があればそちらに住んだり、結果的にその街の方が魅

力的だといふことでしょうか。
柳田：この町営住宅は、昭和50年頃から木造の2戸連に全部建て替えて、敷地も1区画40坪位といふものになっています。ただそれが、建築後50年になるものも出てきています。

大泉：最後に、これからぜひこれをやろうといふことがありましたら。

町長：みなべ町では、何か変えていかないといけないといふところで、この町の魅力、可能性をもつと発揮させて、そしてまた外にPRしていく必要性があると思っけています。そのための一つの手段であり、財源になるのがふるさと納税。今、寄付額は1億8000万円ぐらいですが、寄付をして

いただいで、みなべ町に対する愛着を深めていただきながら、そのお金でこの町の魅力向上のために再投資して、そういう好循環を作るための一つの手段として力を入れていきたいと思っけています。

大泉：新しい人のつながりを作るといふビジョンを前面に出していただくことで、皆さんに協力していただけるのじやないでしょうか。本日はお忙しい中ありがとうございます。

ありがとうございます。

移動問題を考える集い

「生活の要、移動・外出・足の確保」をどうする 「交通権を保障した移動支援」

愛知大学地域政策学研究中心一研究員 可児紀夫氏



講演する可児紀夫氏

11月24日橋本市文化会館で行われた「移動問題を考える集い」は、NPO「ささえあい橋本」が主催し、橋本市での移動問題を考える集い（3月開催の第2弾）として行なわれまして。集いでの講演をご紹介します。（紙面の関係で省略させていただきます。文責 研究所事務局 大前）

最初に活動報告がありました。皆さんの活動に敬意を表したいと思います。

私は国土交通省や出向で岐阜市役所の仕事もして、退職後は愛知大学の非常勤講師で交通論をやってきました。そして、地域の福祉輸送を確保する活動もしてきました。

本日は、将来住み続けられる地域社会をどう創っていくかと、そもそも交通とは何かという話をさせていただきます。主に3つ話させていただきます。1つは、なぜこのよ

うな交通の不便な地域社会が出来上がったのか。そして2番目は、地域の交通政策の理念。3番目に、いつまでも住

なぜ、交通が不便な地域社会になったか

み続けられる地域社会をどう創るのかを、事例を交えて話をしたいと思っています。

バス路線やタクシーがなくなる。地域交通の衰退。なぜこういう状態になったのか要因を考えてみたいと思います。

交通の衰退をもたらした要因は4つだと考えます。一つは国の政策です。地域交通の衰退は最近のように思われるかもしれないですが、実は1960年頃から60年以上も続いています。第1回の東京オリ

ンピックの時に、ものすごく車社会になりました。地方から都会に、集団就職などで人が集中し、地方は過疎化して地方の交通がどんどん衰退してきた。その大きな要因は、自動車を中心とした社会が発展してしまったということ。そして都市中心の国土計画や自動車を中心とした産業の政策。こういう国の政策が、さ

らに地域を疲弊させたと思います。1990年には、運輸事業の規制緩和と政策が打ち出されました。参入の自由、撤退の自由でもあります。紙1枚で撤退を決定してもいいということなんです。私の住む岐阜県では、当時鉄道が住民の意見を聞かずにどんどん撤退しました。そういう規制緩和と政策が進められ、地方の交通がさらに疲弊してきました。そして最近では、交通政策基本法や、地域交通活性化法ができましたが、まだまだ不十分です。基本法は憲法を具現化した理念ではなく、競争主義を理念とした基本法だということ。公共交通活性化法は、公共交通の活性化を目的としていて、地域の交通を確保する法律にはなっていない。そして総合的に自動車を抑制し、自転車とか徒歩、公共交通を中心とした総合交通政策を作る国の姿勢がなかった。それが地域の交通を衰退させたのだと思います。

2番目は、交通に対する認識不足だと思います。交通は昔は交通経済とか交通経営だとか、交通を経営価値で捉えてきました。研究者もそういう研究ばかりをしてきたのです。交通は衣食住の次に大切な、基本的な人権だという考え

が全くありませんでした。そういう意味で交通権を保障する国とか自治体の責務は考えられなかったのです。1967年岐阜市議会は路面電車の廃止を決議し、1988年には国の審議会が廃止を答申しました。これは、自動車の走行に邪魔になるから廃止をするということなんです。このように、自動車中心で、公共交通を抑える政策が進められたということなんです。私たちが、自動車に乗って何不自由なかったから、公共交通に対する認識は薄かったという反省もあります。

そして3番目に、憲法と地方自治の理念が交通政策に反映されなかった。例えば今もそうですが、バス停一つ作るのもバス事業者と国の行政機関が作り、そこには、地域の声が届かない。一番地域の交通問題を知っている地域の交通を衰退させた大きな要因だと思っています。そして、憲法にある基本的人権という立場で考えなかったということも大きな要因だと思っています。

4番目は、あとから話しますが、国は公共交通、例えばバスや鉄道の赤字、それを解消して公共交通を活性化させ



移動問題を考える集いの様子

ようというのが目標であり、それを裏付けた法律が地域公共交通活性化法です。しかし、私たちの交通問題は、公共交通の活性化だけではなく、通勤通学の問題、そして児童が毎朝学校まで行く通学路の問題、いろいろな物流の問題、そして高齢者を病院まで連れていかなければいけないとか、広い意味での地域交通はいろいろあるわけです。しかし、国土交通省は、公共交通の活性化が課題。しかし、私たち

自家用自動車有償運送の位置づけ

は暮らしと命を守る交通を求めている。そこにずれがあつて、政策の差があると思うのです。

次に、自家用自動車有償運送はどう生まれ、今どういう位置にあるのかを法律面から見たいと思います。地域の交通を取り巻く法制度は、私は憲法、地方自治法を頭に置くべきだと思います。その下に、今の交通政策基本法があり、地域公共交通活性化法と有償運送を取り締まっている道路運送法があるという仕組みになります。そして、地域の交通は、先ほど話があつたように自家用自動車有償運送も担っているわけです。

自家用自動車有償運送は実は道路運送法ができた1951年からあります。道路運送法の中で自家用自動車では有償で運送してはいけないという禁止事項になっているのですが、その中に但し書きとして、公共の福祉のためならば許可しますとなっています。当時、自家用自動車有償運送は全くありませんでした。始まったのは、先ほど話したように、1975年前後です。

地域のバスや鉄道が撤退した時、住民の足が無くなるというところで、自治体がバスを持ち職員が運転したというのが始まりではないかと思っています。そして、前回のシンポジウムでお話しがありました。2006年に自治体からNPOになり、色々な方が福祉有償運送をやってきたということです。そしてもう一つ、ここで特に強調したいのは、実は2020年、改正地域公共交通活性化法第2条で、自家用自動車有償運送が公共交通事業者等と法律に明記されました。福祉輸送が法律で公共交通事業者等の中に入ったという事です。私は一番皆さんにこれを訴えたいところで、

交通事業は、戦後ずっと国家事業、国の事業だということとです。しかし、公共サービスとして民間にやらそうと、例えば電気や通信なども本来は国がやるべきだけど、民間にやってもらおうと免許制度を作りました。この中に鉄道事業者や乗り合いバス事業者、タクシードライバーも入ったわけです。そして、公共交通事業者は安全、安心、安定的な輸送が使命だと言われています。公共交通事業者には運賃もきちんと明記されています。乗合バス、タクシー事業者、鉄

道事業者の運賃は、独立的な経営のもとに適正な原価、そして適正な利潤を加えたものを超えてはいけません。適正な原価と適正な利潤が保証されているわけです。適正な原価は安全運転できるように、運転者には賃金を出す。そして適正な利潤、一定程度の利益を確保し、それを次の事業に移していく保証がされているわけです。また一方で、安全規制の中で、国からの補助も厚くされています。今言つたように公共交通事業者等に皆さんも入ったわけです。先ほどの活動の訴えにもあるように、国は、もつと自家用有償旅客運送事業の制度確立、安心してできる制度にしたい、そのための補助をすることが必要です。

交通の本質は人と人との交流で、人権です

地域の活動に確信をもつために、地域交通政策作成にはいろいろな考え方を固めておく必要があると思います。改めて交通とは何か、広辞苑では、人の「人のゆきき、ゆきかよい」というようなことが書かれています。橋本市役所には、橋本市名誉市民の数字

者の岡潔さんが「人と人との心の通い合いが大切だ」ということを書かれましたが、私はそれが交通の原点だと思います。交通とは、経済も発展させたわけですが、文化も発展させたという定義が大切です。そして、交通の本質とは、人と人との交流だと思います。

次に交通の意義です。私は5つの意義があると思います。1つは、持続可能な社会を創り上げていくのが交通の意義だと思っています。自動車から公共交通に転換をしてCO2を削減する。そういうような気候変動を抑制するためにも交通は大切だということです。そして2つ目はまちづくりの土台であるということです。長野県木曾町では、公共交通がしつかりすれば、全体の暮らしがアップするという考え方で、政策理念を創っています。ヨーロッパのルクセンブルクでは、国内全ての公共交通を無料にしました。目的の一つは気候変動の一助にしようということ。もう一つは貧困を解消しようということ。交通は国づくりの土台になっています。3つ目は社会的便益をもたらすということです。後から事例をお話したいと思います。4つ目は交通

は文化を育む。こういう文化活動などいろいろな活動をするのが交通の意義の一つだと思っ
ています。そして何よりも私は、交通は人権である。交通の意義の一番大きなものだと考えています。

交通政策の 基本的な考え方

交通ビジョンを作る。そして皆さんが活動する時、どんな考え方で進めたらいいのかを4つの事例を挙げて話します。

交通権は、重度身体障害者が「私も外に出て皆さんとお話したい」という思いを、私たち交通権学会が定義としてまとめあげたのが交通権です。国民の交通する権利です。交通権とはどのような人権かと言いますと、憲法の第22条の居住移転及び職業選択の自由として第25条の生存権、そして第13条の幸福追求権、これらの人権を集約したものが交通権と私たちは呼んでいます。そして交通権は、人間の夢と喜びを可能にするものだと考えています。具体的には、誰もがいつでも、どこでも豊かな交通を享受できる。そういう地域社会が交通権を生かした社会だと考えています。

2番目にクロスセクターベネフィットという考え方で、公共交通にお金を出すことが社会参加を促し、それによって社会全体の利益が増大するという考え方で、イギリスで生まれた考え方です。これは、名古屋市の敬老バスの調査結果です。当時の河村市長が、130億円の事業費を減らしたいので廃止をしたいと言いつつ出たのですが、健康、経済、環境などへの効果の調査をしたら、経済効果を見ると、なんと130億円の2・4倍の316億円の経済効果があると分かったわけです。環境の問題、そして健康の問題も効果があったということなんです。このように130億円公費を出したけど、それ以上に地域全体で見ると利益が上がったという事例です。

3番目の木曾町の交通政策について、先ほども話したように、公共交通がちぐはぐだと、いろんな分野、医療や福祉、教育、商工業、観光の分野とかがちぐはぐになってしまふ。しかし、公共交通がしっかりすれば、地域全体の暮らしがアップするという考え方は、公共交通はまちづくりの土台、誰一人このこしてはいけないという当時の田中町長がこのような政策を創

り上げてきたということなんです。そして4番目です。自動車交通を抑制して公共交通を中心にした社会を作らないと大変な状況だということで、アメリカで始まった運動です。これによって、路面電車が各都市で復活しました。町全体が公共交通と歩行者、自転車に埋められているということです。

世界の交通政策との違い

日本の公共交通政策と世界の政策はどう違うかというのを京都大学の中川先生が話されたのですが、日本の公共交通政策は、どちらかというと経費を少なくし、そして自治体の負担は赤字補填に回っている。しかし、世界標準の公共交通政策は、社会全体の利益、例えば環境、教育、健康、福祉、観光などを最大限利益を伸ばす。そして気候変動を抑制する。延いては人間の幸福を向上させる。これが公共交通政策の目標だと中川先生は訴えるのです。

持続可能な地域社会をめざす地域交通政策

最後になりましたが、橋本市の地域交通政策と自家用自

動車の有償運送のこれからを具体的な手立てを考えてみたいと思います。

一つは、地域の住民の参加、そして地域で頑張っている皆さんの参加で、一緒になって、それぞれの責務を果たしていることを共通認識にすること。

そして一番は、今ある路線バス、コミュニティバスなどの利便を高めるにはどうしたらいいかという話し合いを協同してどんどんやるべきことだと思えます。

将来に向けては、どういう事業組織でやっていくかということなんです。みんながどうやっていくのかがいいかという話し合いの場を、やはり自治体を中心になってやっていく。それが行政の役割ではないかと思えます。

先ほど話をしましたが、公共事業者等の中に入っている福祉輸送の方たちも、国がちゃんと法制度を作って、予算もちゃんと補助するという行政の役割を果たすということなんです。私は大切だと思います。

できるなら国には、地域の公共交通活性化ではなくて、地域の交通を確保するという法律を作るべきだと、私は機運を高めていきたいと思っています。

そして2つ目は責務であり

ます。国は自助自立の政策を進めようとしています。どんな地域でやりなさいと言っています。国は、皆さんを守るような法制度をしていく役割、責務があると思います。そういう意味で自治体の皆さんも、ここで活動されている方達の活動を支えるような仕組み、公共交通事業者等ができるように、支援をしていただくという責務があるのではないかと思います。

そして最後に協同です。これからは競争の時代ではなくて、みんながいかに協同してまちづくりを進めていくかということが大切だと思います。まとめて話したいのは、交通は、衣食住とともに人間社会を支える大変大切なものです。そのためには、交通は人権であるという考え方が必要だと思っています。今日、橋本市で人権擁護都市宣言というのを見ました。交通も私は人権のひとつだと思っています。ぜひ、人権擁護の都市宣言を活かした交通のまちづくりをしていっていただきたいと思っています。そして、住民の参加を、今以上に強めて、地域の課題を解決していただきたいと思います。