HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	HOPS2023 地方議員・地方公務員向けサマースクールの開催について
Author(s)	山本, 直樹
Citation	年報 公共政策学, 18, 195-205
Issue Date	2024-03-31
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/91830
Type	other
File Information	18-13_Yamamoto.pdf

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

HOPS2023　地方議員・地方公務員向け サマースクールの開催について

公共政策大学院（公共政策学教育部・公共政策学連携研究部　略称HOPS）では、2023年８月24日(木)・25日(金)に「地方議員・地方公務員向けサマースクール」を開催した。

本講座は、2008年度、地方議会の活性化と議員の自己啓発・自己研鑽に資することを目的に「地方議員向けサマースクール」として大学院が取り組むものとしては全国に先駆けてスタートし、2016年度より地方公務員にも門戸を広げて開講してきたものである。

今年度は、「持続可能な地域公共交通の構築に向けて―市町村の役割に注目して」をテーマとして開催した。北海道内の多くの市町村では、地域によって利用者の減少により従来のバス路線が維持できないなどの状況が見られる。地域の公共交通は、特に車を運転しない高齢者や子どもにとって必要不可欠なものであり、現在、道内では、予約型のデマンド交通、情報通信技術を新たに取り入れたサービスなど、地域公共交通に関する多様な取組が進行中である。そこで今年度のサマースクールでは、持続可能な地域公共交通を構築するため、市町村の役割に注目しながら、地方議員や地方公務員が持つべき基本となる視点や住民との向き合い方などについて、研究者・実務家による先行事例等に関する講演やグループディスカッションを通じて学ぶこととした。研修効果を高めるとともに、グループディスカッションに用いるため、２日コースの受講者にはレポート作成の事前課題を課した。

１日コースはオンラインによる受講、２日コースは対面式による受講とし、地方議員45名（１日コース29名、２日コース16名）、地方公務員20名（１日コース14名、２日コース６名）の参加を得た。また、HOPSが実施する日台エグゼクティブプログラムにおいて訪日している台湾の社会人５名が参加した。

１日目は、「北海道における交通政策」について北海道総合政策部交通政策局鉄道担当局長 斎藤由彦氏、「住民サービスとしての公共交通―持続可能な公共交通の構築に向けて」について石狩市企画経済部企画課交通担当課長 上窪健一氏、「地域公共交通に関するデータ分析の手法と住民・事業者との連携」について日本データーサービス株式会社取締役計画調査部長 東本靖史氏より講演をいただいた。２日目は、「持続可能な地域公共交通の構築における市町村の役割」について北海道大学大学院工学研究院教授 岸邦宏氏の講演に続いて、HOPS専任教員がファシリテーターとなって参加者によるグループディスカッションを行った。

今年度は、昨年度に続き対面参加とオンライン参加を併用するハイブリッド開催とした。また、１日目の日程終了後に、対面受講者を対象とした懇親会を開催した。

１．サマースクールの概要・日程

サマースクールの概要及び日程は、次のとおりである。

主　　催：北海道大学公共政策大学院
共　　催：特定非営利活動法人CAN

後　　援：北海道市長会･北海道町村会･北海道市議会議長会・北海道町村議会議長会
協　　力：北海道
開催期間：2023年８月24日(木)～８月25日(金)
開催場所：北海道大学・オンライン（ZOOM）
対象･定員：２日コース（講演・グループディスカッション）25名程度
　　１日コース（講演）100名程度
受 講 料：２日コース 6,000円
　　１日コース 3,000円

（事前課題）

所属自治体における公共交通の現状と課題に関して以下の点について、A4用紙2ページ程度でレポートにしてください（レポートは2日目の研修参加者限りで共有します。）。

― 所属自治体で地域公共交通に関する計画が策定されているか。策定されている場合は、名称と策定時期
― 所属自治体の人口（総数、年少人口・生産年齢人口・高齢者人口別）のこれまでの推移と今後の見通し
― 所属自治体内の公共交通資源の洗い出し
― 所属自治体の公共交通の課題（箇条書きでも可）
― 課題に対して、市町村において実施すべき対策や取組についての提案（箇条書きでも可）

※ 所属市町村が地域公共交通に関する計画を策定している場合は、計画内容を参考に作成してください。

2. サマースクールの内容

2.1 講演（８月24日）

「北海道における交通政策」

講師：斎藤由彦氏（北海道総合政策部交通政策局鉄道担当局長）

北海道の公共交通を取り巻く環境については、人口減少や高齢化、運転手の不足などにより維持確保が難しい状況にある。また、北海道は広域分散型の地域特性であることに加え、感染症拡大といった環境の変化も生じており、様々な対策の議論が行われているところである。

2016年、JR北海道から維持困難線区が公表されたことから、有識者による検討を開始した。路線の存廃を沿線の自治体に限った問題とするのではなく、鉄道が道内交通ネットワークの根幹であり、維持のためには関係者の総力を結集することが重要であると確認した。

これらが契機となり、北海道の交通政策の羅針盤として「北海道交通政策総合指針」を策定した。計画期間は新幹線の札幌延伸に合わせて2030年までとし、具体的な施策として重点戦略を定めている。指針では、公共交通全体をネットワークとして形成するため、道内の公共交通を幹線交通、広域交通、生活圏交通の３つの階層に分けて整理した。また、地域に根差した道筋を示すため、新たな圏域として３つのネットワーク形成圏を打ち出した。

公共交通のネットワークを形成するにあたって、関係者が増えるほど利害調整が困難になる。そこは道庁など行政の役割であり、強制力を持って連携するのではなく、事業の一部だけでも連携して次の取組につなげることが重要と考える。このような「緩やかな連携」によって、地域交通の最適化を図り、北海道型の運輸連合といった枠組みに向けて検討を進めている。

公共交通の維持確保に向けて、関係者の

不断の努力がある一方、自治体も事業者も単独で公共交通を維持することは難しいと考えている。そういった部分で大きなまとまりを作ることが北海道の交通政策において重要。

「住民サービスとしての公共交通―持続可能な公共交通の構築に向けて」
講師：上窪健一氏（石狩市企画経済部企画課交通担当課長）

石狩市の人口は約6万人で、約9割は花川地区に居住している。一方、厚田・浜益地区は人口密度が低く65歳以上の人口割合が高いため、生活の足となる公共交通が必要となっている。

2019年に策定した石狩市地域公共交通網形成計画では、公共交通の利用増加、公共交通空白地住民の移動環境の向上、石狩湾新港地域への公共交通利便性向上、持続可能な公共交通サービスの提供、公共交通を利用しやすい待合環境の形成、公共交通に転換するための利用促進策の展開、わかりやすい情報発信による利用促進を目標とし、施策に取り組んでいる。

浜益地区では、バス路線の廃止による代替交通として、民間委託による市町村有償輸送のデマンド交通に取り組んでいる。国から一定の補助があるものの、年間約1,000万円の財政支出と車両の負担が発生している。料金は距離に応じて400円から1,600円に設定している。

また、昨年度は石狩市が実施主体となり、AIオンデマンド交通の実証運行を実施した。石狩湾新港地域で働く約2万人を対象とした通勤オンデマンドと、石狩市内に居住する高齢者の日中の買い物需要に対応した市内オンデマンドの2つの交通サービスを同時に運行した。利用にあたっては、既存のアプリを活用し、スムーズな予約や決済ができるよう利便性に考慮したほか、市内オンデマンドはカスタマーセンターを設置したことで、高齢者から高い満足度が得られた。半年間の実証期間で通勤555人、市内422人の利用があり、一定の成果が見られたことから、今年9月から実証運行を再開し、今後の本格運行に結びつけていきたいと考えている。

来年度、公共交通計画の見直しが求められており、AIオンデマンド交通の本格運行と、交通結節点の検討について重点的に取り組むこととしている。今後は札幌市との接続や乗務員の担い手不足が課題であり、AIオンデマンド交通を始めとした公共交通を、住民や交通事業者と連携して持続可能な取組として構築していきたい。

「地域公共交通に関するデータ分析の手法と住民・事業者との連携」
講師：東本靖史氏（日本データーサービス株式会社取締役計画調査部長）

地域公共交通計画を策定する上で、まず必要な作業がその地域の公共交通の現状・問題点を抽出するためのデータ分析となる。分析にあたっては、①現状、②利用実態、③経常収支、④交通空白地域、⑤利用者ニーズ、⑥潜在需要、⑦財政負担、⑧運行経費等に着目すると良い。最近は、需要（利用者）に加えて供給（交通事業者）にも着目し、需要と供給のマッチング分析を行うことも重要となっている。利用者ニーズを把握する上で、「アンケート調査」は主要な手段となる。アンケート調査では、現在の利用者の不満を探ることも重要であるが、公共交通が利用できないことによる弊害（潜在需要）を把握することがより重要である。ここで明らかになった課題に対しより詳細な状況把握のためには、ヒアリング調査も必要となる。SP調査（表明選好法）とRP調査（顕示選好法）を併用することで、サービスの供給過剰の発生につ

ながることを回避し、現状での地域の公共交通の課題をより見ることができる。また、公共交通の利用実態（時間、区間、目的など）を把握することも、各種公共交通の方向性を検討する際の基礎資料となる。

住民・事業者と連携して地域公共交通の運行を行った事例として、登別温泉のグリーンスローモビリティがある。登別温泉街では、観光客を温泉街に周遊させ、温泉街の活性化につなげていくことが課題の１つであった。課題解決のために登別市地域公共交通活性化協議会が中心となって地域住民のニーズ把握を行い、登別温泉周遊バス・オニスロ（グリーンスローモビリティ）の運営方法、運行ルート等を、関係機関と議論の上、運行を決定した。本格運行後は、観光コンベンション協会が実施主体となったが、運行にあたっては、地元商店街、交通事業者と連携して運行方法に様々なアイディアを取り入れることでオニスロを育てている。多様化する利用者等のニーズと交通モードのマッチング、法定協議会、ワークショップ等を活用しながら、住民・事業者間で課題を共有・共感し解決策を醸成していくことが両者の連携を進める上でのポイントとなる。

2.2　講演（８月25日）

「持続可能な地域公共交通の構築における市町村の役割」

講師：岸邦宏氏（北海道大学大学院工学研究院教授）

今回は、持続可能な地域公共交通の構築における市町村の役割ということで、特に市町村として何をすればよいかを中心に話をする。

地域公共交通において需給調整規制が撤廃され20年以上経過した。その後、地域公共交通活性化再生法の改正によって、地域公共交通計画の作成が自治体の努力義務となり、地域の責任で地域公共交通を考えるようになった。多くの自治体が需要の少ないところにデマンド交通を導入し、国から運行費用の補助金をもらってきたが、国としては、まちづくりと連携した地域公共交通計画の作成を求めるようになった。

JR北海道の路線存廃問題を機に、北海道交通政策総合指針が作られた。北海道新幹線札幌開業に向けて、鉄道だけでなく全ての交通手段を連動させながら、持続可能な公共交通のネットワークを作ろうとしたのがこの交通政策総合指針であり、ぜひ見てほしい。

キーワードの１つにシームレスがある。出発地から目的地までのドアツードアの交通というのは、複数の交通手段を乗り継いでいくことを考えないといけない。物理的なバリアフリーの整備も同様である。時間的には鉄道を降りて５分10分後にはバスへの乗り換えができ、料金は１つのICカードで全ての交通手段が利用できるなどである。

ドイツを参考に運輸連合の考え方を取り入れつつ、利用者目線で利便性の高い公共交通システムを目指し、十勝にてシームレス交通戦略推進会議を立ち上げて、バス路線のない観光地へはタクシーで交通を確保し、JRとバスの乗り継ぎでは、改札口からバスターミナルまでの案内表示を改善するなど公共交通の改善に取り組んだ。さらにMaaSの実証実験を行った。観光MaaSでは、スマホ上で観光地を提案し、利用者は目的地を選択すると交通手段が提示され、チケットもクレジット決済で購入できるようにした。生活MaaSでは、日常生活でも飲食店、病院、公共施設との連携で目的地を提案し、公共交通を提示するようにした。成果として「目的地と連携することの効果あり」との声が挙がり、この実証実験は本格運用に向けて十勝総合振興局に引

き継がれた。

これからの公共交通に対しては、運輸事業者は現状維持から脱却して、顧客満足度の向上に取り組む必要がある。住民は、今まで以上に公共交通機関を利用することが大事である。自治体は公共交通に関連する横断的な連携を進めることが、国は国土計画の観点から公共交通のあり方を考え、自治体をどう支援するかという役割が重要になる。費用負担や財源の話は避けて通れない。「負担はできない」と言うと、議論は進まない。どこまで負担できるか、踏み込んだ議論が必要である。

データ分析から見た事例として、厚真町内の交通は、予約運行の記録がデータベースとして蓄積されている。病院に行って交流館や福祉センターに寄って帰るとか、買い物や友達に会いに行くのにも利用するようになり、1 人当たりの利用回数が1.5倍に増えた。コミュニティカフェの実証実験では、おしゃべりをする交流拠点の機能と待合所の機能を融合させることの効果を示した。地方都市こそ交流拠点の機能が必要で、そこに公共交通を組み合わせることが重要である。

地域公共交通に関する協議の場としての法定協議会の議論は、運輸事業者は尊重する義務がある。また、計画策定だけでなく運行に関する協議まで可能であり、法定協議会は減便や廃止の防波堤の役割がある。市町村は、活発な議論となるように協議会においてコーディネーターの役割を果たしてもらいたい。

2.3　グループディスカッション（8 月25日）

グループディスカッションは 5 人から 6 人ずつ 5 グループ編成で実施した。グループ編成に当たっては、ディスカッションしやすいよう、地理的に比較的近い自治体や人口規模が類似した自治体の地方議員や地方公務員を同じグループとした。

午前のグループディスカッションでは、HOPS 専任教員の進行のもとで、受講者が本サマースクールに向けて準備した事前課題をもとに、受講者の所属市町村の公共交通の現況や課題、その対策について、受講者から、自己紹介を含めて、報告・共有を行った。

午後のグループディスカッションでは、①住民のニーズを踏まえた公共交通とするにはどのような取組が有効か、②グループ内で自由に設定したテーマ、③持続可能な公共交通とするため議会の果たすべき役割は何か、という 3 つのテーマについて、講演者の岸教授、石狩市上窪課長からのアドバイスを得ながら、受講者による意見交換を行った。いずれのグループも、住民や事業者と向き合い、地域の実情を踏まえいかに地域の公共交通を確保していくか、活発な議論が行われた。グループ発表の際に報告された各グループの議論の概要は、次のとおりである。

【A グループ】

1．住民との関係

公共交通機関を利用する際には、生活の面と楽しみと余暇の面という2通りがある。まず生活の面に関しては、いかにデマンドなどの手法を用いるかを検討し、楽しみとか余暇の部分に関しては交通に加え、まちづくりの観点から考えていく必要がある。

2．財源

公共交通機関に関する予算は、各市町村でも確保が困難であるため、まちなか活性化などの地域振興や高齢者支援や子育て支援など、様々な観点から検討する必要がある。

利用料金についても、値上げも含めて利用者の使い勝手の良さを踏まえなが

ら、適切な設定をすることが求められる。

3．議会の役割

公共交通を議会で議論していく上では、住民ニーズ、事業者の現状、行政ができること、この3つをしっかり洗い出し、整理をして議論をしていくことが役割である。

【Bグループ】

1．住民との関係

住民に当事者意識を持ってもらい、参加型の民主主義を実現するため、住民、事業者、自治体といった関係者を含めた協議会を作り、自治体がデータの収集、ニーズを把握すること、その際に地域ごとのバランスを考慮することが必要である。

2．交通事業者との関係

自治体が様々な情報収集をした上で、交通事業者と議論する必要がある。その上で、バス、JR、タクシーといった事業者間の役割分担を考慮し、利便性を確保しつつ、車利用者に公共交通をどういうふうに使ってもらうのかという課題について、移動支援の観点や白タクなどの活用も含めて検討した。

3．議会の役割

特定の支援者のニーズを満たす行動がこれまでにも散見されていることが、課題として挙がった。議会でも会派や交通の委員会だけの縦割りを超え、横のつながりで討議するため、議会改革を検討していく必要がある。

【Cグループ】

1．住民との関係

利便性において自家用車と比べるとどうしても公共交通が負けてしまうため、どうしたら公共交通の利用促進が実現できるかという視点から議論した。住民アンケート、地域住民への聞き取り等について、学術的な観点を用いた調査を行うことが必要である。

2．利用促進に向けた取組

公共交通に関する情報が住民に届いていない。このため、公共交通をリアルに感じられるような体験型イベントや、住民が参加したくなるようなエンターテイメントを組み合わせたイベントを通じて、情報を届けると良いのではないか。これはプッシュ型アプローチの具体例である。

ユーザーの利便性を見据え、交通拠点の整備を通じた公共交通と地域のトータルデザインを進める必要がある。

3．議会の役割

議員は住民に近いため、個別の政策決定によって、誰が、どのような影響を受けるのかをリアルに想像しながら政策案を検討することができる。このように民主主義を機能させる議会が、市民の代表として行政に提案を行う必要がある。

議会がコーディネーターとして市民を巻き込んだ「緩やかな連携」を実現する。

議会における、所管の委員会の縦割りに過度にしばられるのではなく、情報を共有しながらよりよい政策実現につなげていきたい。

【Dグループ】

1．住民との関係

職員が説明会で一方的に説明するのではなく、住民を巻き込んだワークショップなど利用者からの自由な意見をもらうことが大切なのではないか。

公共交通を普段利用していない人にも無差別でアンケートをとることで、潜在的なニーズを把握することが可能とな

る。住民から意見を述べてもらうことは、当事者意識を持って行動変容を促すことができる第一歩になる。

2．地域における地域住民や交通事業者との協議の場の在り方

まずは住民のニーズを把握して、たたき台をつくることから始めることが大事である。住民や交通事業者と、日頃からコミュニケーションをとることで、事前協議もスムーズに行えることから、関係構築後に法定協議会などに臨むことがいいのではないか。

3．議会の役割

まずは住民の意見を聞くこと、行政の努力や大変さを逆に地域の住民の方に伝えていくことで、公共交通の利用促進につながるのではないか。特に、その住民の小さな声なども、議員から行政に届けてもらうことが重要。そのためにも、議場だけではない議員と職員との意思疎通の場が必要である。

地域住民の代表として、対立するのでなく、共にまちづくりを進めていこう、という姿勢を地域住民に促すべきである。

【Eグループ】

1．住民との関係

公共交通施策を実施する上で、住民との関係において重要なことは、丁寧な話し合いを行い、意見をよく聞くことである。

アンケートの回答率は良くて3割程度であり、議員や職員が出向いて住民の話を聞くことも必要なのではないか。

また、自分でできることを考えてもらうことや公共交通を利用した感想を共有してもらうことも必要である。

2．デマンド交通

地域の実情にあったデマンド交通のシステムを構築する上で、民間事業者との調整が重要であるとともに、住民が実際に活用するよう十分な情報伝達が必要である。

3．議会の役割

現状把握と改善ができるようPDCAプロセスを回すようにすること、そして観光利用との結びつきを強化することが議会の役割である。そのための施策立案の素地として、議員と職員が一緒に研修を受け共通認識を持つことは有効である。

【全体の講評】

岸邦宏氏（北海道大学大学院工学研究院教授）

公共交通の議論をする上では、法定協議会のメンバー構成が行政関係者と交通関係者だけでは不十分であり、一般公募による住民の委員、町内会関係、福祉関係、商工会議所といった地域のキーパーソンの参加がとても重要である。法定協議会メンバーの任期による交代を控えている地域では、このことを踏まえて検討をしてほしい。当事者意識も重要で、住民が計画段階から参加することは本当に大事なことである。あるまちでは、住民の皆さんが危機意識を持っていて、計画段階から意見を言った回数が多い人ほど、公共交通を利用する傾向があった。

公共交通の利用促進については、人口減少社会では、公共交通を利用する地域の生活者の総数は減ってくるため、自家用車の利用者をどれだけ公共交通に転換させられるか、また1人当たりの公共交通利用回数をどれだけ増やすことができるかが求められる。生活に必要な需要以外に、「人に会いに行くこと」という出かける動機を創出する必要がある。公共交通でもまちなかに行けるという経験を定着させ、働きかけるような取組を継続してほしい。そのために

は使える財源を組み合わせるなど、予算を総動員する必要があり、ここは地方議員の皆さんの腕の見せ所である。

利用促進について、自治体でワークショップをやってみると、公共交通を使わない理由は大きく「利用したいときに利用できない」、「歩くから嫌」、「お金がかかる」の3つに集約される。特に過疎地域の場合は、ドアツードアでデマンド運行ができれば、徒歩の距離の課題は解決する。お金がかかるというところも、財政的に負担する余力があれば、安くしてもよい。利用したいときに利用できない点については、便数を増やすのではなく、まちづくりとの連携で、公共交通の不便さをカバーし、楽しく待ち時間を使ってもらうことを検討してはどうか。

住民への周知がうまくいっていないことによって、公共交通の取組を知らない、使わない人が多いという話があった。これに加えて、地域住民がバスを使わない理由は、不便だからではなくて目的地にたどり着けるか不安といったものもあり、周知内容の充実が必要である。

昔の公共交通は不特定多数の人に向けたものであったが、地方都市では今のニーズは車を持たない高齢者と高校生に集中している。将来のことを考えるときには、高校生あるいは地域の大学生の視点で、まちづくりや公共交通を考えると良い。高校や大学を卒業した人が地元に残ることにもつながってくるし、特に高校生や大学生の当事者意識はとても大事である。

議会の役割について言えば、地域に入り込んで住民の意見を聞くことができるかが重要となる。住民の代表である議員、あるいは自治体職員が連携しながら声を聞くことも大事であろう。今後、今回のサマースクールで学んだ様々な事例を参考にしながら、それぞれの地域に戻って、地域のためにアレンジし、地域の公共交通の維持確保、さらに活性化につなげていってほしい。

3. 今後に向けて

受講者へのアンケート調査（後掲）を見ると高い評価となっており、地方議員と地方公務員が、テーマに関連する事例やデータ分析について共に学び、議論することができる当スクールのような場が強く求められていることが明らかになっている。

本サマースクールが、受講者が公共政策に関する最新の知見を得るとともに，互いに親密なネットワークを形成し、情報交換を重ねながら、地域活性化などに取り組んでいくためにより大きな貢献ができるよう、改善を重ねながら、引き続き開催していく予定である。

文責：山本直樹（北海道大学公共政策大学院教授）

2023年度HOPS地方議員・地方公務員向けサマースクール日程

8月24日(木)　【1日コース／2日コース】

時刻	内容
13:30	開場
14:00～14:10	◆　開講 開講あいさつ 北海道大学公共政策大学院院長　空井 護
	〈講演〉
14:10～15:00	◆　**「北海道における交通政策」** 北海道総合政策部交通政策局鉄道担当局長　斎藤 由彦 氏
15:10～16:00	◆　**「住民サービスとしての公共交通―持続可能な公共交通の構築に向けて」** 石狩市企画経済部企画課交通担当課長　上窪 健一 氏
16:10～17:00	◆　**「地域公共交通に関するデータ分析の手法と住民・事業者との連携」** 日本データーサービス株式会社取締役計画調査部長　東本 靖史 氏

8月25日(金)　【2日コースのみ】

時刻	内容
9:30	開場
10:00～11:00	◆　講演**「持続可能な地域公共交通の構築における市町村の役割」** 北海道大学大学院工学研究院教授　岸 邦宏 氏
11:00～12:00	◆　グループディスカッション1：**事前課題の発表とディスカッション**
12:00～13:00	昼食
13:00～14:30	◆　グループディスカッション2：**持続可能な地域公共交通を構築する上で市町村が果たす役割について**
14:40～15:40	◆　グループディスカッション報告・講評
15:40～16:00	◆　閉講 閉講あいさつ 北海道大学公共政策大学院院長　空井 護 写真撮影

＜アンケート結果＞

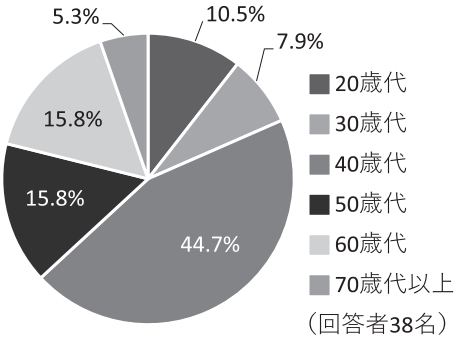

図1　参加者の年齢構成

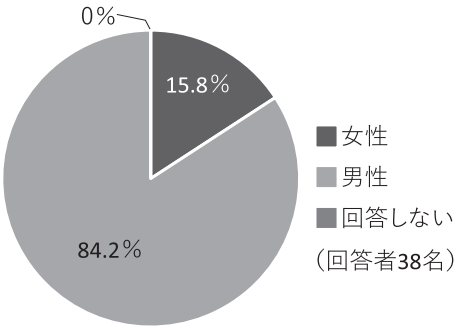

図2　参加者の男女比

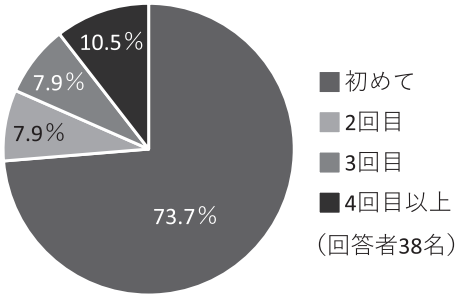

図3　サマースクール受講状況

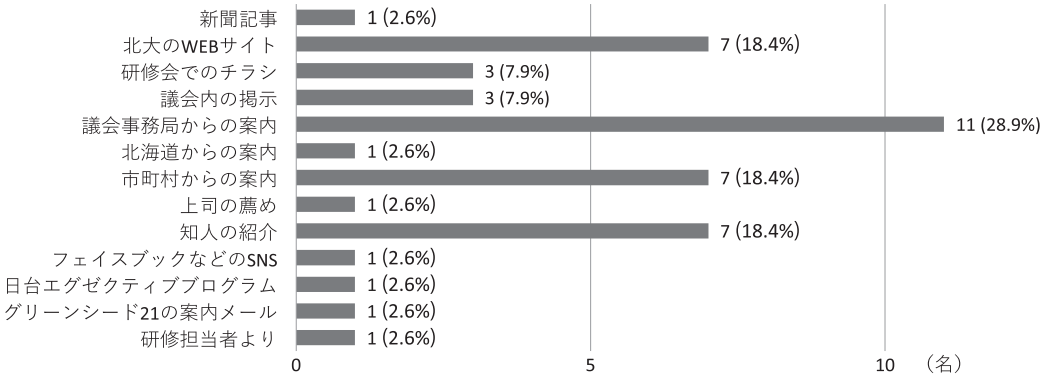

図4　サマースクールの開講を何で知りましたか？（複数回答）

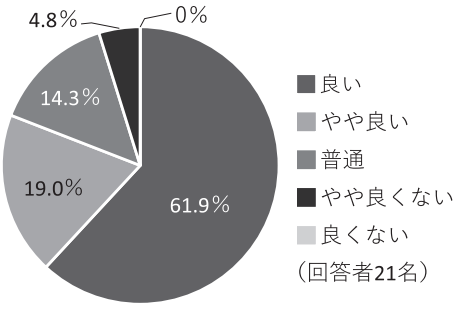

図5　グループディスカッション1の感想

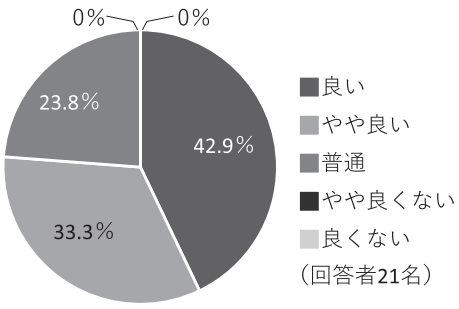

図6　グループディスカッション2の感想

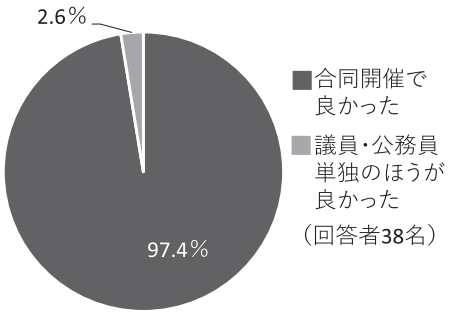

図7　地方議員・地方公務員と合同で行ったことについて

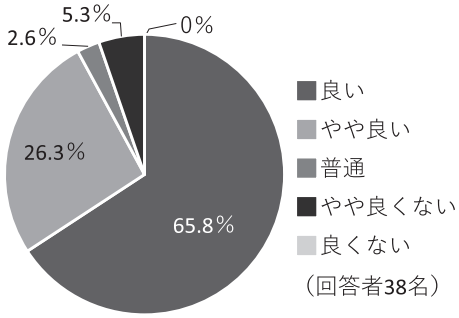

図8　サマースクール全体の感想

（自由記述から）

- それぞれの立場で、公共交通についての課題や対策を聞くことができて、たくさんのヒントをいただきました。
- いろんな自治体の事例を知ることができて、また、自分が今まで興味がなかったことを勉強できて良かったです。
- 過疎地域の具体的な公共交通導入事例やデータ分析の手法がわかり、参考になりました。
- グループディスカッションについて、短時間の良し悪しはありましたが、講演の効果から具体的にやるべきことをイメージできました。
- どのグループとも明確な答えがないものの、有効な意見も出ました。こういう機会は大学でしか得られないと思います。
- 講師の各グループへの的確な指摘やアドバイスを、今後のまちづくりに活かしていきたいです。