

令和4年5月30日

議員視察報告書

赤穂市議会

議長 山田 昌弘 様

議員氏名

家入 時治

井田 佐登司

下記の通り、地方議員研究会セミナーに参加しましたので報告します。

記

1. 実施日 令和4年5月16日（月）～令和4年5月17日（火）（2日間）
2. 調査市及び主な調査項目（詳細については別紙のとおり）
 - (1) 地方議員研究会（リファレンス新有楽町ビル）
5月16日（月） 地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通計画
 - (2) 地方議員研究会（リファレンス新有楽町ビル）
5月17日（火） 交通、観光、まちづくりのコロナからの再生

政務活動費視察報告書

地方議員研究会セミナー受講

開催場所 東京都千代田区有楽町 1丁目12-1新有楽町ビル 2F
リファレンス新有楽町ビル

受講日 R4年5月16日(月)～17日(火)まで

視察目的

地方の人口減少、少子高齢化や新型コロナウイルス感染症により、働き方、移動手段(通勤、通学、旅行、日常生活等)が変わってきており、公共交通や観光振興にも影響を与えている。

赤穂市においても、路線バスの赤字路線増加、電車の減便、巡回バスやタクシー利用者の減少など、いわゆる公共交通に多大な影響が出ているため、その対策を学ぶため受講した。

講演日時 5月16日(月) 14:00～16:30

講師 早稲田大学スマート社会技術融合研究機構 電動車両研究所
研究院客員准教授 井原雄人 氏
(車の免許がないからこそ地域公共交通を自分のこととして考えている)

講演テーマ 地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通計画

●地域公共交通活性化再生法の改正の概要

- ・2000年代前半は、各種事業の規制緩和の推進であった。
- ・2006年から2020年にかけては、地域公共交通活性化のための計画・支援制度となってきた。そこには、地域が主体となって地域公共交通の最適な在り方を検討し、幅広い主体が連携して取り組むことを推奨している。
- ・計画の対象では、地域公共交通計画は、サービス向上を含めた総合的な改善・充実、公共交通以外の輸送資源との組み合わせも必要である。
- ・計画の位置付けでは、地方公共団体の作成を努力義務化し、できたなら国の支援がある。
- ・実効性の確保では、定量的な数値目標や毎年度の評価を制度化し、定量的なデータに基づくPDCAの取り組み強化が重要。
- ・計画作成の努力義務化は、持続(5～10年)可能性のある旅客輸送サービス提供の確保や定量的な目標設定と実務状況の分析評価の明確化が重要。
- ・計画は、単位自治体と広域(県、近隣市町村など)の区域で作成する。
- ・計画に求められる視点は、地域住民の積極的な参加と都市計画や観光振興など多様な分野

との連携が図られているかなどが注目される。

- ・多様な交通サービスの種別は、個別輸送、輸送密度や大量輸送の区分と運行形態の変化、旅客事業か既存公共交通の維持か分類して検討する。
 - ・事例を含め、地域に合わせた交通サービスの組み合わせを検討すること。(豊岡市)
 - ・移動する目的によって異なる交通圏もある。
 - ・地域公共交通会議と法定協議会があるが、合同会議として開催が可能である。
 - ・公共交通の確保・維持とまちづくりでは、目的は「誰もが安心して暮らせるまちの実現」である。
 - ・まちづくりと連携した数値目標を設定し、公共交通の直接的な効果に加えて、公共交通がまちづくりに与える効果も評価している都市もある。
 - ・地域公共交通利便増進事業は、地域の状況に合わせた最適な再編手法を組み合わせる。
- これまでではできなかった、事業者同士で相談して価格を決めるのはカルテル(独立性を保持しながらの連合体)だからできる。
- ・事業者同士の競合から協調への変換が必要。独占禁止法の特例法による共同経営。(熊本市や長崎市)

● 地域公共交通計画の策定状況と策定時、見直し時のポイント

- ・調査報告書のようにならないこと、「検討します」の文言はダメである。
- ・現状数値と目標値の因果関係が大切。目標達成したら何が変わるか、「まち」がどうなるかを考えること。
- ・課題を解決したら、この街をどうしたいかが目標である。
- ・自分たちで実施できるように、調査はコンサルで良いが、中身は自治体職員が作成すれば実行できる計画になる。

● 共同体(コミュニティ)で支える仕組み作り

- ・交通に関わる親密圏・公共圏と共同体の範囲は、お互いの不便を受容し合える範囲に。
- ・費用負担の方法は、運賃や自治体からの補助で足りない分を補っていく仕組みが必要。
- ・乗らない人からお金をもらうしくみ。(京都市醍醐コミュニティ)
- ・利用者の自己負担か地域として社会負担か考える。
- ・話し合うのに、目的を共有して本音で議論。乗る乗る、やるやる詐欺の撲滅。運行状況に合わせて柔軟に改善する。

所感

これまでも公共交通は赤字路線が多かった。市・近隣市町の路線バスも赤字で厳しい状態であったが、さらにコロナ禍により状況が悪化した。

その対策として法改正もあり、地方自治体で公共交通会議や協議会があるが、会議にも関係者だけでなく、利用者を含めるなど真の検討会を実施し、まちづくりに繋がる公共交通

体制を構築することが大切である。(家入)

公共交通は、利用する人達の生活を守る事はもちろん、利用者(高齢者)の健康を守る事、公共交通を利用することで、体を動かし体力を維持できます。精神的に充実した毎日を暮らせるように、公共交通の役割を果たすべきです。地域の方々の移動手段として、買い物、通院、免許返納による交通事故防止に役に立てるよう、行政、事業者、地域住民が、意見を出し合って、維持していくべきだと考えます。(井田)

講演内容 5月17日(火) 10:00~12:30

講師: 早稲田大学スマート社会技術融合研究機構 電動車両研究所
研究院客員准教授 井原雄人 氏

講演テーマ 交通・観光・まちづくりのコロナからの再生

● コロナが与えた地域公共交通への影響と必要不可欠な移動

- ・公共交通や物流は「必要な機能を維持することが求められる」。感染リスクのある中でも継続が求められる一方で、外出自粛要請により利用者は減少。運行は継続したため休業補償の対象外であった。
- ・公共交通機関に対する過度な感染の不安から、電車・バスの利用者は減少し、マイカーの利用へと変化した。
- ・最初の緊急事態宣言から公共交通利用者は減ったが、回復しないことが問題。
- ・公共交通の中でも、コミュニティ交通は、地域密着型の交通手段のため減少率は少ない。
- ・自力で外出出来ていたが、外出を控えていたら体力低下により付き添いが必要になった。
- ・必要不可欠な移動が失われると、新たな福祉・介護の負担増加に直結する。

● 国・自治体による公共交通事業者への支援

- ・国の支援として、地域公共交通確保維持改善事業補助金がある。
(補助要請の緩和、コロナで赤字に転落した路線が対象とならない)
- ・地方創生臨時交付金は、内閣府が判断する。分配について調整を要する。議会で決議又は専決処分が必要となる。
- ・地域公共交通における感染拡大防止対策は、交通事業者に直接補助、実施日の遡りの制限がある。
- ・地方自治体からの支援には、感染防止の補助が多い。専決処分により実施したところもある。利用促進を目的とした支援、同一自治体で理由を変えながら継続支援。
- ・情報発信による支援には、交通崩壊を防ぐための緊急アピールと事業者の情報の開示。
- ・利用促進の事例には、プレミアム乗車券・ポイント還元、移動困難者への利用促進、貸切バス借上げの補助など。

- ・旅行業の変化では、旅行業者の回復が鈍く自粛は続く。
- ・旅行の変化は、目的、単位、流通が変化している
- ・団体旅行はインバウンドの恩恵を受けていない。
- ・旅行業に求められる要素として、付加価値・デジタル化、経営改善、安全・品質の可視化などがある。(コロナに関係なく)

●交通崩壊は始まっている

- ・高速・貸切バスの内部補助で路線バスを支えていたものが崩壊している。(路線バスは元々赤字)
- ・当たり前だと思っていた地域の足が突然消滅することもある。(経営破綻、車両の維持が困難、運転手不足)
- ・目に見えない崩壊も始まっている。不採算路線の撤廃、ダイヤ改正、利用促進策だけでは困難になっている。
- ・JR 西日本がローカル線の利用状況を公表した。不採算路線を維持することは都市圏のサービスにも影響する。
- ・地域の交通のあり方を考える必要がある。
- ・国土交通大臣は他人事のように。各自治体は、とりあえず反対、市町村は考えているところもある
- ・「公共」交通機関に対する「公」の役割の見直しが必要。民間事業者間の共同経営、公が所有し、運行を民間が担う方法もある。
- ・利用促進や赤字補填から所有するリスクを負うという役割の見直しも必要。
- ・交通崩壊を防ぐための3+1のシフト
 1. テレワークのシフトでピーク時を減らす(平準化)
 2. 時差通勤でピーク時間をシフトする(平準化)
 3. 定額運賃や時間帯別運賃等の活用など、自動車利用からシフト
 4. 混雑情報の活用で、他の需要(飲食店等)へシフト
負荷平準化による運送資源の再配分
- ・交通税の導入も検討されている。県で1/2 市や町で1/2の費用負担が必要。
- ・地域の公共交通を支えるための税制の導入可能性の検討を答申した自治体もある。
- ・自治体担当者と交通事業者の連携が取れているところほど適格な支援が実施された。
- ・関係性の再構築と役割の再確認で持続可能な公共交通を一緒に作ろう。

所感

交通、観光、まちづくりのコロナからの再生においては、観光、まちづくりは、人の移動が必然的にあり、自家用車、タクシー、デマンドタクシー、乗り合いバスや観光バス、鉄道などの移動手段が効率的、且つ効果的に活用運行されるよう、使う人も使わない人も、住民

も自治体や国も検討しなければならない。公共交通は、時間帯によってピークもあればピークオフもあり、その平準化も重要になっている。(家入)

公共交通を再生し運営していく事は、大変困難だと考えますが、公共交通を守っていく事は、地域の交通弱者の方々の心身の健康を維持し、地域の活性化につながると考えます。私たちは、地域の皆様の声を、十分にお聞きし市政に反映させて、公共交通を便利で、安心安全に活用できるようにしたいと考えます。(井田)

以上