

調査・研修等計画届出書

令和4年12月27日

瀬戸市議会議長 様

議員名 柴田利勝 ㊟

政務活動として、下記のとおり調査・研修等を実施いたします。

記

期 日	令和 5 年 1 月 10日から 1月11日まで (1泊2日)	
調査先・研修名	地方議員研究会 (大阪市淀川区西宮原2丁目6-16-639)	
会場名 (会場所在地)	リファレンス新有楽町ビル (東京千代田区有楽町1-12-1)	
調査・研修の目的 (今回の調査・研修に係る瀬戸市・自己の現状と課題を踏まえて)	1, 高齢化の進展・人口減少に対応した交通まちづくり * 地方都市と地域交通の現状 * 自家用有償旅客運送やデマンド交通などの地域が選べる選択技他 2, 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 * 輸送資源の総動員による公共交通ネットワークの構築他 3, 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 * 交通崩壊を防ぐための利用促進支援策 * 観光事業の回復と品質の見える化他	
議長名の依頼	要 ・ 不要	依頼先 (名称)
同行者名		

※行程表を添付してください。



地方議員研究会



in東京

withコロナ時代の

地域公共交通特別講座



10:00~12:30

高齢化の進展・人口減少に対応した 交通まちづくり

- ・地方都市と地域公共交通の現状
- ・地域公共交通の負のスパイラルからの脱却
- ・自家用有償旅客運送やデマンド交通などの地域が選べる選択肢
- ・地域公共交通のまちづくりに与える効果

1/10
火曜日

2/20
月曜日

14:00~16:30

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
- ・地域公共交通計画作成と連動した補助制度
- ・輸送資源の総動員による公共交通ネットワークの構築
- ・独占禁止法の適用除外と共同経営計画
- ・地域公共交通計画作成/見直し時のポイント
- ・地域(共同体)で支えるための仕組みづくり

1/11
水曜日

2/21
火曜日

10:00~12:30

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
- ・交通崩壊を防ぐための利用促進支援策
- ・共同経営や公設民営など自治体の公共交通への関わり方の見直し
- ・観光事業の回復と品質の見える化
- ・交通データを活用した災害対応への貢献

14:00~16:30

CASE/MaaS/DXを活用した これからの公共交通

- ・自治体におけるDXの捉え方
- ・自動運転や電動車両などの次世代自動車技術の現状
- ・公共交通オープンデータの活用によるデジタル化の推進
- ・MaaS(Mobility as a Service)による公共交通が「ある」まちづくり
- ・デマンド交通だけでなくICT技術を活用したサービスの高度化
- ・ICTだけでなくアナログでも便利にできること

講師 井原 雄人 いはら ゆうと

早稲田大学 スマート社会技術融合研究機構 研究院客員准教授
 株式会社早稲田大学アカデミックソリューション 社会連携企画部 統括研究員
 早稲田大学大学院環境・エネルギー研究科満期退学。
 博士(学術・早稲田大学)

紹介


大学における研究成果を実際の社会で活用することを目的に、電動バスや燃料電池車両の開発から、それらを活用した地域公共交通の計画策定や地域が主体となったコミュニティ交通導入を実施。



調査・研修等報告書

令和5年 1月19日

瀬戸市議会議長 様

議員名 柴田利勝 

政務活動として、下記のとおり調査・研修等を実施したので報告します。

記

期 日	令和 5 年 1 月 10 日から 1 月 1 1 日まで (1 泊 2 日)
調査先・研修名	地方議員研究会・地域公共交通特別講座
会場名(会場所在地)	(株)リファレンス(東京千代田区有楽町121-12)
調査・研修の目的 (今回の調査・研修に係る瀬戸市・自己の現状と課題を踏まえて)	1, 高齢化の進展・人口減少に対応した交通まちづくり 2, 地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通計画 3, 交通・観光・まちづくりのコロナからの再生 以上、都市活力委員会における調査研究の担当委員として調査結果に対する再確認と委員会としてどのような方向を示すかをこの研修を通じて自覚出来たらと考えて参加することにした。

調査先の事業の現状・課題、研修で学んだこと・キーワード等

1, 高齢化の進展・人口減少に対応した交通まちづくり

先般この講座はUSBで受講したが再度講師の前で受講しながら自身の認識をさらに深く確認して都市活力委員会のレポートを充実したものになりたい考え。

①地域公共交通はまちづくりの手段

地域公共交通を交通事業者の内部補助や行政からの赤字補填だけで維持することは困難となっている。「移動手段として」だけでなく、地域資源と組み合わせることで「まちづくりの手段」として捉えることが必要となる。

地域公共交通 X 地域資源 = まちづくり

地域公共交通—解決策は無い—赤字補填

日常の通勤・通学・通院は公共交通を使うチャンス—地域に合わせ価値を見出す事。

地域資源—通勤・通学・買い物・環境問題も地域資源（日常的にあるもの）

来訪者が訪れる観光やイベントなどの「非日常」の体験も資源

環境問題や高齢化の様な地域の「課題」さえも活用すべき

②地方都市と地域公共交通の現状

2040年代の人口は1970年代と同じ規模に

高齢化率が上昇するのは高齢者の増加と若者の減少⇨人口そのものが減少する

高齢者の免許保有は今後免許返納が多くなるが—その後非免許保有者は減少

人口減少について、緩やかに拡散した都市は人口減少が進んでも同じ都市には戻らない⇨何もしなかったら無くなってしまう人口密度—コンパクトシティ

③地域公共交通の負のスパイラル

利用者側の課題

モータリゼーションの進行・地方での人口減少・ITC技術の発展—ネット通販—貨物業界は貨物の増加・・・・さらなる公共交通の利用者減少

事業者側の課題

車両費・燃料費の高騰—運転手不足の深刻化・求められるサービスの多様化

—運転以外の仕事が出ている・・・・サービス水準の低下（減便、運賃値上げ）

④公共交通空白地域の拡大

中心市街地から住宅地が郊外へ住宅地の拡大—マイカーに頼っていた—年齢ごとに歩けなくなった。

人口減少—鉄道・バス時間的サービスが出来ない—鉄道・バス=廃止・減便—公共交通空白地域となる。（駅・バス停から一定の距離がある地域）

新しい公共交通空白地域—高齢化による歩行圏の縮小・免許返納、不所持者の増加—便数が少ない地域では時間空白（便数が少ない地域）—坂のある所はバス停を近くする。

⑤地域公共交通の定義（地域公共交通活性化・再生法）

（１）地域公共交通

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動の為の交通手段として利用される公共交通機関。

（２）公共交通事業者等（民間事業者）

イ、鉄道事業法による鉄道事業者

ロ、軌道法による軌道経営者（路面電車）

ハ、道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者並びに自家用有償旅客運送者

ニ、自動車ターミナル法によるバスターミナル事業を含む者

ホ、海上運送法に規定する一般旅客定期航路を含む者

ヘ、公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合その他の用に供する者

⑥公共交通に求められる役割と価値

地域住民の移動手段の確保、人の交流の活発化、まちの賑わいの創出や健康増進コンパクトシティ+ネットワークの実現

利用している人だけでなく、何かの理由で利用できない人も対象、移動手段としての価値だけでなく、移動手段がある事によって得られる価値。

⑦地域公共交通は誰が維持するか（地域公共交通活性化・再生法）

国、県

市町村＝公共交通事業者と協力し、主体的に地域旅客運送サービスの維持可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化・再生に取り組むよう努めなければならない。

⑧地域公共交通の街づくりに与える効果

瀬戸市の取組み

瀬戸市の公共交通は名鉄、愛知環状鉄道と名鉄バス、東農バスで広域基幹バス 3 路線、市内基幹バス 5 路線の運行、公共交通空白地にはコミュニティバス 8 路線運行であり、それなりに公共交通は便利な地域との判断を井原准教授。

菱野団地の高齢化に対応して地域住民バスを導入したことで、住民の皆さんが創り上げた成功体験から、団地再生に関わる課題を見つけ出し、それがまちづくりに進展している。

2、地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通計画

① 地域公共交通関連の法制度の変遷

2000 年から 2002 年にかけて鉄道旅客事業など各種事業の規制緩和の推進がなされ、地域公共交通活性化のための計画・支援制度へと転換された。

② 総合連携計画・網形成計画から地域公共交通計画へ

計画の対象—地域公共交通総合連携計画

- バス交通の活性化・再生を目的
- 特定交通モードに特化した計画の作成も可能
- 地域公共交通網形成計画
- 多様な交通モードを組み合わせた公共交通ネットワークの確保・維持や路線の再編や新規整備による充実
- 地域公共交通計画—作成の努力義務化
- 公共交通ネットワークの確保に加えて、ダイヤや運賃などのサービス向上を含めた総合的な改善・充実
- 公共交通以外の地域の輸送資源との組み合わせ
(より広いサービスを計画に入れよ)
- 実効性の確保—可能な限り具体的な、かつ明確な目標設定
- ③ 地域公共交通活性化再生法の改正の概要
- 持続可能性のある旅客輸送サービス提供の確保が主な要点
- ④ 地域公共交通計画の記載事項
- 基本方針—地域が目指すべき将来像と公共交通の果たす役割を明確化
まちづくり、観光振興などの多様な分野との連携
- 計画の区域—地域の交通圏を基に計画の区域を設定
必要に応じて都道府県や複数市町村との広域連携
- 計画の目標—基本方針に即した目標設定
利用者数、収益率、公的負担額などの定量的な数値目標
- 事業・実施主体—将来像を実現するために提供される事業及び実施主体
公共交通サービスの全体像、サービス水準（運行頻度、費用負担方法）の設定
- 計画の達成状況の評価—達成状況の評価指数・計画（どのような評価をするか）
評価を踏まえた見直し方針を策定（PDCA）
- 計画期間—原則 5 年
期間内でも実証試験などの結果や地域の状況変化に合わせて柔軟に改善
- ⑤ 地域公共交通計画に求められる視点
- 住民・利用者の日常的な生活圏の調査・分析の上で作成されているか
- 周辺自治体と連携が検討されているか
- 法定協議会に地域住民が積極的に参加した計画が策定されているか、
地域住民が主体的に参加するような事業内容が盛り込まれているか
- まちづくりと一体となった計画か
- 観光、健康・福祉や環境など多様な分野と連携が図られているか
- 課題や基本方針に対応した数値目標や目標値を設定しているか
- 目標値が住民を含めた関係者の間で共有されているか

- ⑥ 話し合う場としての地域公共会議と法定協議会
 地域公共会議＝計画段階から利用者の参画
 地域の交通計画を策定
 コミュニティバス、乗り合いタクシーの許認可などに関する特例の適用を受け
 ることが出来る。
 条件を満たせば自家用有償旅客運送の許可。
 法定協議会
 地域交通活性化再生法
 地域公共交通計画の策定
 参加者一市町村、県、運輸局、交通事業者、住民・利用者代表、道路管理者、
 交通管理者、学識経験者など
 地域公共交通計画の策定、実施時の手続きの簡素化、パブリックコメントの義
 務付け
 協議会参加者の尊重義務在りー決めたことは尊重すべき、一事業者と住民の意
 向を取り入れた話し合い
 地域公共交通会議を法定協議会と位置付けた合同会議として開催は可能
- ⑦ 乗り合いバスに関する独占禁止法の特例法による行動経営の適用除外
 共同経営の認可を受けようとする乗合バス事業者または公共交通事業者は、法
 定協議会の意見聴取の上で共同経営計画を国土省大臣に提出――熊本市実施
- ⑧ 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
 これまでやってきたはずの「検討」が191回登場。誰が、いつ、何をやるかや
 るための検討ならまだ良いが
- ⑨ 課題と目標の整合
 計画の基本方針は
 住んで良かった、住んでみたいまちにー公共交通網の維持で定住を推進

3、交通・観光・まちづくりのコロナからの再生

① 公共交通と様々な施策との関係性

対象分野	効果	公共交通を失った際に必要な施策
医療	病院への通院手段	通院移送サービスの実施
	外出することで健康増進	医師の往診、医療費の増大
福祉	高齢者の移動手段	タクシー券配布、福祉有償運送の充実
	外出による介護予防	さらなる介護予防
商業	日用品の買い物手段	移動販売や買い物代行
	企業への通勤手段	企業近くへの住居による人口流出対策
教育	通学手段	スクールバスの運行
	越境進学による人口流出	平等な教育機会の確保

観光	観光地やイベントへの送迎 地域の魅力創出	観光地やイベントへの交通手段確保 需要創出機会の確保
まちづくり	交通施設周辺の活性化	土地価値低下による税収低下
コミュニティ	地域のブランド価値維持・向上 コミュニケーションの増加	ブランド価値向上の広報 孤独感増加対策
環境	環境負荷の低減	自動車増加対策—温室効果ガス削減
建設	道路不可の低減	頻繁な道路整備
防災	災害時移動手段	移動しない限定的防災対策
交通安全	交通事故の低減	事故対策、高齢ドライバーの安全教育

公共交通が失われると、交通だけでなく他部門でも様々な施策が必要

- ② 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

公共交通や物流については「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運行の継続が求められる一方で、外出自粛により利用者は減少
運行を継続したため（休業していない）休業補償の対象外
（要介護者の通院・通所など必要不可欠な移動の維持が求められた）
- ③ 公共交通機関に対する過度の恐れ

公共交通機関の利用は、他の交通手段に比べて感染リスクが高い印象（根拠は無い）
公共交通機関が過度に恐れられた結果、電車バスの利用は減少—マイカーの利用へと変化した
- ④ 公共交通の輸送人員の変化

最悪からは脱出したが、回復しても以前の様には戻らない
移動しなくてもデリバリーサービスなどが充実
IT 会議、テレワーク
- ⑤ 交通崩壊を防ぐため 3 + 1 のシフト

テレワークへのシフトでピーク量を減らす
時間差通勤によりピーク時間をシフト
混雑情報の活用により他の需要（飲食など）へのシフト
定額運賃や時間帯別運賃などの活用により自動車利用からのシフト
減便による休止・減便ではなく、負荷標準化による輸送資源の再配分
- ⑥ 必要不可欠な移動が失われると

高齢者の体力低下などにより福祉・介護の負担増加に直結
- ⑦ 国からの支援

地域公共交通確保維持改善事業補助金
地方創生臨時交付金
地域公共交通における感染拡大防止策

交通事業者が受けた影響に比べ規模が小さく、使い勝手の悪い支援
地方自治体からの支援
都道府県—感染防止と事業継続が主
市町村—事業継続が主
公共交通の利用促進を目的に市内を運行する電車・バスを無料にする
熊本、岡山、高知、旭川など

⑧ 交通崩壊は始まっている

眼に見える崩壊
コロナによる収入減で経営破綻事業者
各種補助金をもらって車両を維持し続けることすら困難
運転手不足に加え貨物運送に人材流出
感染リスクから家族にタクシー運転手を止められる
当たり前から地域の足が突然消滅
目に見えない崩壊
内部補助で支えていた不採算路線の撤退
自主運行路線ほど危険
大手でも需要が戻らないを前提にダイヤ改正
従来通りの利用促進だけでは乗り越えることが困難

調査研究の成果、考察

瀬戸市への反映

本市の公共交通については基本的には出来上がっているという講師の井原准教授である。特に菱野団地における住民バスは全国的にも照会できるようである。それは、住民による自主的な運営がもたらしたまちづくりへ一歩進んだ運営の仕方にある。確かに色々な問題もありまちづくりの難しさもあるが、住民がそこに住んで良かったと言えるように住民同士の結束が日常生活を活発化させている一つの要因として捉えることが出来るものである。

本市の公共交通については、他の市町と同じように自動車社会が発展したことで郊外であったり、坂のある住宅地であっても自動車に頼っていた時は何の問題も無かったが、住民の高齢化によってその体制が崩れ交通空白地といわれるような地域が存在することになった。従ってそのような問題に対して自治体としての課題があり、コミュニティバス、や今後デマンド交通、福祉バスといったものへ問題解決を模索していかなければならないという事である。

行程表

乗り換え案内ジョルダン <http://www.jordan.co.jp/>

※往復利用の場合は、往復料金を入力してください。

日付	出発駅	交通手段	片道 / 往復	到着駅	距離		交通費		
							運賃	特急料金	等
5 年 1 月 10 日	瀬戸市駅		片道	高蔵寺駅	6.2	km	280	円	円
	高蔵寺駅		片道	東京新宿	390	km	6,600	円	4,720 円
						km		円	円
						km		円	円
						km		円	円
宿泊先名称					TEL		宿泊料金		
日和ホテル銀座イーストスタンドルーム					03-3555-1230		11,300 円		
備考欄									

小計 22,900 円

日付	出発駅	交通手段	片道 / 往復	到着駅	距離		交通費		
							運賃	特急料金	等
5 年 1 月 11 日	東京新宿		片道	高蔵寺駅	390	km	6,600	円	4,720 円
	高蔵寺駅		片道	瀬戸市駅	6.2	km	280	円	円
						km		円	円
						km		円	円
						km		円	円
宿泊先名称					TEL		宿泊料金		
							円		
備考欄									

小計 11,600 円

日付	出発駅	交通手段	片道 / 往復	到着駅	距離		交通費		
							運賃	特急料金	等
年 月 日						km		円	円
						km		円	円
						km		円	円
						km		円	円
						km		円	円
宿泊先名称					TEL		宿泊料金		
							円		
備考欄									

小計 0 円

パック等による割引など

手数料 円

宿泊費 合計 交通費 合計

11,300 円 23,200 円

申請額合計 (宿泊費+交通費-割引代)
32,500 円