

調査・研修等計画届出書

令和 4 年 1 月 18 日

瀬戸市議会議長 様

議員名 柴田利勝 ⑩

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 4 年 1 月 18 日から 月 日まで (泊 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)	U S B	
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)	地域公共交通の基礎知識と街づくりへの活用 * 地方都市と地域公共交通の現状 * 地域公共交通会議や法定協議会を活用した住民参加 * 自家用有償旅客運送やデマンドタクシーなどの地域に合わせた選択 * 地域公共交通のまちづくりに与える効果 以上都市活力委員会で調査研究課題について研修を受けた い	
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。

調査・研修等報告書

令和 4 年 2 月 16 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 4 年 2 月 2 日から 2 月 2 日まで (泊 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 6-639)
会場名 (会場所在地)	USB による
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)	地域公共交通の基礎知識とまちづくりへの活用 都市活力委員会で公共交通についての調査研究課題について基礎知識として認識しておきたい為。 講師 井原雄人 氏 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 客員准教授
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、 地域交通はまちづくりの手段 地域交通は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し続けることは困難となっている。 「移動手段」としてだけでなく、地域の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。 「日常」も「非日常」も「課題」さえも地域資源として活用	
2、 地方都市と地域公共交通の現状 5 万人程度の規模の都市	

高齢化率が上昇するのは高齢者が増えるからでなく若年者が減るから
高齢化率が上昇するのではなく人口そのものが減る事が問題
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
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	
地方部での人口減少	----さらなる公共交通利用者の減少
ICT 技術の発展	

事業者側の課題

車両費・燃料費の高騰	
運転手不測の深刻化	——サービス水準の低下（減便、運賃値上げ）
求められるサービスの多様化	

公共交通空白地域の拡大

地域特性（勾配や高齢化率など）に合わせて公共交通空白地域を設定

地域公共交通の定義（地域公共交通活性化・再生法）

第2条（定義）

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をいう。

第4条（国等の努力義務）

国・行政・交通事業者に地域公共交通を維持する責務は無い、利用者も含めた関係者が連携して取り組むことが必要

国、公共交通の活性化及び再生を推進するため必要な情報収集・整理・分析及び提供・助言その他の援助、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

県、各市町村の区域を越えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する。

市町村、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

自家用有償旅客運送の導入

- ・「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に」に、自家用車による有償運送を例外的に許可する。
- ・例外許可である為、輸送の安全確保や利用者の保護のための法令上の措置が未整備である。
- ・ニーズの増加に伴い、例外的な許可が常態化して平成18年で2,138団体

平成 18 年道路運送法改正

過疎地域で地域住民の生活維持に必要な輸送について、バス、タクシー事業によって提供されない場合に、市町村や NPO 等が自家用車を用いて有償で運送できる制度（自家用有償旅客運送制度）を創設。

これは、輸送の安全（運行管理体制、運転者の要件等）や、利用者の保護（収受する対価の提示義務等）に係る規定を設け、安全かつ安心して利用できるようサービスの普及を促進。

デマンド運行のパターン

- ・ 迂回ルート型（定時路線の運行に加えデマンド時のみ迂回して運行）
利便性は向上するが、時間が掛かり定時性は失われる。
- ・ 路線不定期型（路線と運航時刻を設定するが、デマンド時のみ運行）
観光地など特定の時間帯や曜日に需要が集中する場所では有効。
- ・ 地域お迎え型（地域内をデマンドで周回し、利用者の多い目的地へ運行）
利用者の多い場所が限られていれば、地域内のみデマンドで運行し、目的地への到着は定時運航できる。
- ・ 区域運行型（決められた区域の停留所間をデマンドに応じて運行）
区域内に限れば一般タクシーと同様の利便性を提供できるが、一人の利用者の需要に合わせた運行となるため相乗りは減少する。

事例（三条市）

- ・ コミュニティバスを廃止し、市内全域をデマンドタクシーによる区域運行
- ・ 市内 610 ヶ所の停留所を設置（半径 300m に 1 カ所）
- ・ 1 日平均 400 人利用 81% が一人乗車、相乗りの場合割引（通常 400 円を 300 円）
- ・ 利用者が増加したことでコミュニティバスに比べ、市の負担は 61% 増加したが、一人当たりの負担額は 29% 減少

事例（瀬戸市）

地域公共交通のまちづくりに与える効果

瀬戸市の地域公共交通の概要

- ・ 名鉄瀬戸線、愛知環状鉄道により名古屋、豊田対して 1 時間以内の通勤圏
- ・ 名鉄バス、東鉄バスにより広域基幹バス 3 路線、市内基幹バス 5 路線が運行
- ・ 公共交通空白地には、市が運営するコミュニティバスが 8 路線運航

それなりに公共交通が便利な地域である。

菱野団地の概況（人口・高齢化）

- ・ 人口は 1984 年 24,000 人がピーク。2015 年 13,000 人人口減少に加え同時に入居した世代が一斉に高齢化
- ・ 高齢化の進行により顕在化した移動の課題、入居した当時は 500m 歩けたが今は歩けなくなり 公共交通空白地が拡大

- ・外部周辺に居住する住民の移動手段を確保するため、名鉄バスのルート変更やコミュニティバスの導入などの要望が出されていたが実現しなかった。
- ・団地内の自治体同士でも、共同・戸建てや平坦部・丘陵部違いなどで多様な要望があり合意形成が困難であった。

コミュニティ交通導入プロセスと多忙な要望

既存交通の評価

- 利用実態の把握（区間・便ごとの利用者など）
- 空間的评价（沿線施設、人口、高齢化比率）

移動ニーズの把握

- アンケート調査等による把握（沿線住民・来訪者）
- 目的地、利用頻度、利用時間帯

サービス水準の検討

- 目的地に対応した運行ルートの検討
- 頻度・時間帯に対応した運行回数の検討

運行主体の選択

- 移動ニーズに対応可能な運行主体の選択
- 運行形態、事業者の選定

運行計画の合意

- 運輸局・警察等との協議
- 運行開始

求めるものが多すぎてすべての要望を叶えることはできない。

買い物という課題へのアプローチ

- 移動ができないというのは手段の問題で根本的な課題は買い物ができない＝生活ができない
- コミュニティ交通——お店まで行く——運賃収入＋自治体の補助
- 移動販売——お店が来てくれる——商店の負担＋商品価格への転嫁
- 通販 ——商品が家まで届く——運賃収入＋商品価格への転嫁

市民ワークショップ（30人）

従来のアンケートに加えて、多様な住民ニーズを把握するための市民ワークショップを開催これまで主な対象としていた高齢者だけでなく、利用する可能性のある（免許証を持ってない）大学生・高校生にも参加を呼びかけ。

移動に関わる課題

- バス停までの移動—買い物難民—家族の送迎負担—免許返納推進—高齢者の事故増加—路上駐車増加—歩道の整備
- ・コミュニティバスの運行だけを考えるのではなく、「移動」に関わる課題を広範に把握
- ・時間・お金・具体的な方法の制約なく、課題が解決された理想のコミュニティを提案
- ・皆が利用したくなる理想（妄想）の交通の有るコミュニティを共有

運行協議会・住民説明会

市民ワークショップで検討した理想を実現するために菱野団地コミュニティ交通運行協議会を組織

運行協議会に参加できない住民に対しては自治会ごとに住民説明会を開催して検討事項を共有

- ・理想のコミュニティを実現するために「やること」、「すぐやらないこと」を検討
- ・市役所（法制度）・交通事業者（道路状況・乗り換え）は交通事業者（道路状況・乗り換え）はオブザーバーとして情報提供

住民が自ら短期・長期で取り組むことの優先順位を決定

住民バスの運行ダイヤと走行ルート

路線バスへのフィーダー路線を自治会が主体となった「住民バス」として運行目的に合わせて柔軟なダイヤ・ルート変更

運行状況を共有し改善に繋げるための菱野団地コミュニティ交通運行協議会を月回継続的に開催

利用者と最も近い運転手からの意見を踏まえて、運行ダイヤ・ルートを変更

- ・名鉄バスに乗り換え、市内中心部のスーパーや病院を利用
- ・乗り換えを考慮したダイヤ設計を実施
- ・変更後のダイヤ——わかり易い30分毎のパターンダイヤ

商店が開く前に到着

最終便が外周を回ってから車庫に戻る

求められていたのは市内中心部への移動でなく団地内の便利な移動

住民バスの成功との相乗効果

9人乗りの車両で平均8人前後の乗車と極めて高い乗車率

通勤通学といった実際の移動に関わる満足度より、商店街の活性化や住民同士の交流に対する満足度の法が高い。

- ・移動手段としてだけでなく地域に様々な影響を与えたことで高い乗車率を実現

自家用有償旅客運送への移行

2018年3月の国土交通省からの通達において住民による互助輸送（白ナンバー・無償）の輸送対価について指針が出される。これを受けて中部運輸局および愛知運輸支所より、是正を検討するよう指示があった。

運送対価のポイント

協議会での検討結果

現金や定期券での運賃の収受 —— 今後も無償で運航を継続

特定の住民の自治会費のみ支出 —— 自治会総会を経て、乗車しない人も含めて支出
(運送の対価に当たらない)

運行の「協賛」として資金を調達——商店・病院などから協賛の申し出

賃金に限らず運転の対価として運転手が収入を得る——持続的な運行のため、運転手への謝金を支出（運送の対価に該当）

持続的な運行を確保するため自家用有償旅客運送へ移行を検討

めぐる交通による地域活性化

基幹交通へ繋ぐ交通手段

一時的に利便性は向上したが居住しているコミュニティの衰退は止まらない

地域活性化への貢献

- ・地域内の商店街やクリニックなどの利用を促進
- ・高齢者のおでかけの促進による健康増進
- ・車両内や停留所を社交場とした新たなコミュニティの創出

持続可能な運行への貢献

- ・住民自ら設計することで自分たちのバスという意識変容
- ・地域の共有財産として認識し地域企業によるCSR対象に

菱野団地再生検討ワークショップ

これまで「移動」の課題だけでなく、ワークショップの対象を共通課題である「団地再生」にまで検討範囲を拡大し、住民が考える新しい菱野団地の姿を共有。

団地再生に関わる課題

- ・バス停までの移動—買い物難民—高齢者の事故増加—免許返納の推進—バリアフリー化
自治体加入率の低下—3自治会合同のお祭り—多世代交流—外国人入居者の増加—保育園整備—越境進学
- ・課題解決の方法ごとに分類（プログラム）し、具体的な取組み（プロジェクト）ごとに
関心ある住民がチームを組織。

住民自らが創り上げる成功体験から新たな団地再生の取組みへの展開

調査・研修の成果・考察

(瀬戸市への反映・自己の能力開発への寄与等)

せとまちトークの課題である公共交通を都市活力委員会で取り上げ、その課題に対して住民へ帰していくためにいろいろ全国的な市町村の取組みを調査しているうちに、この講習会に行き着いた。研究していて本市の公共交通は、それなりに出来上がっているものであり、その中で瀬戸にあるもの、無いものの区別をつけ今後市側へ提案していくことであると感じた。さらに法的な規制の事も考えることができた。