

(政務活動費用)

(様式1)

出張報告書

平成29年 5月25日

釧路市議会議長 渡辺 慶藏 様

会派名 自民クラブ

代表者名 草島 守之



次のとおり、政務活動費による出張を終えましたので報告します。

受命者	続木敏博
出張先	東京都
期間	平成29年 5月11日 ~ 平成29年 5月13日 (3日間)
用務	早稲田大学、地方議員研究会共催セミナー受講
調査(研修)結果等の概要	別紙の通り
備考	

注) 1 資料等がある場合、添付すること。資料は、事務局経由で会派へ返却するので、本出張報告書(原本)とともに会派で保管すること。

2 調査結果等の概要は、別紙による記載も認める。

「早稲田大学環境総合研究センター
地方議員研究会 共催セミナー in 早稲田大学大隈記念タワー」報告書

主催：地方議会研究会

講師：井原雄人

(株)早稲田大学アカデミックソリューション

早稲田大学スマート社会技術融合研究機構

5月12日(金)午前

地域公共交通の基礎知識に関する研究

午後

地域公共交通を守る工夫の様々な事例

1、地域公共交通の現状

①人口減少、少子高齢化、燃料費高騰、運転手不足、車両費増加、モータリゼーション等を背景に、公共交通利用者のさらなる減少、路線縮小、運賃値上げにより、公共交通空白地が拡大している。

②地域公共交通活性化・再生法による地域公共交通の定義

地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。

③地域公共交通の種類

それぞれの輸送力、輸送速度、定時制等により大きく

鉄道・LRT、路線バス、乗合タクシー、デマンド交通に分けてそれぞれの特徴についての説明

④地域公共交通に求められる役割

・地域住民の移動手段の確保・・・運転のできない学生・生徒や高齢者、障がい者、妊婦等の交通手段の確保

・コンパクトシティの実現・・・諸機能が集約した拠点どうし、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ交通手段の提供

・まちなのにぎわい創出や健康増進・・・外出機会の増加によるまちなのにぎわいの創出や「歩いて暮らせるまちづくり」による健康増進

・人の交流の活発化・・・観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性の向上により、人の交流を活発化

⑤2013年の交通政策基本法の説明

⑥2014年の改正地域公共交通活性化・再生法の解説

・この主な特徴は国も都道府県も市町村においても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持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組みよう努めなければならぬとしている点である。

そこで改正地域公共交通活性化・再生法の概要説明に入った。

大きな点はこれまで国土交通大臣の管轄であった公共交通が改正法から主務大臣(総務大臣・国土交通大臣)と省間をまたぐ法律になった点である。

⑦地域公共交通網形成計画の概要説明

- ・まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ・地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ・地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ・住民の協力を含む関係者の連携
- ・広域性の確保(自治体の枠を超える)
- ・具体的で可能な限り数値化した目標設定

これらの事項を網羅するような事業計画を作らなければならない。

⑧地域公共交通再編事業

地域公共交通ネットワークの形成を効果的に実現するためには、個別・局所的な取り組みだけではなく、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する取り組みを進める必要があることから「地域公共交通再編事業」を創設する。

その後、様々な公共交通の組み合わせによる活用イメージの説明があり地域公共交通会議の組み立て方の説明。

・ここで特に関心を持ったのが、事業者によることが困難な地域においては自家用自動車による登録制の有償運送が見とれられた件であった。つまり、一定の講習を受けて運行管理体制、事故処理体制等が整えば一般車両での有償運送が可能であるということである。

⑨まちづくりと一体になった公共交通の再編

これに関しては釧路市が進めている公共交通網形成計画と非常に似通った図を示しながらの解説であった。しかも立地適正化計画と並行して進めている例を挙げられれば、釧路市の計画を聞いているような状態であった。

その後はそれぞれの地域の取り組み事例を挙げての説明。

例として、豊岡市、熊本市等

後半は前にも出た「自家用有償旅客運送」について相当のボリューム感をもって解説された。

事業主体が市町村の場合もNPOでも運行することができる。

その規定に関しては大幅に緩和されている。

その主な背景としては

- ・過疎化の進行等により路線バスの撤退が進み、生活交通の確保が大きな課題である

- ・高齢化の進展等により、単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対する個別運送サービスへの需要が急増

このために例外的に許可を出したのが背景であるが、課題も多かった。

- ・例外許可であるため、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

- ・ニーズの増加に伴い、例外的な許可が急増し、常態化

⑩自家用有償旅客運送の事務・権限

- ・自家用有償旅客運送の実施に当たっては、運営協議会(市町村運営有償運送の場合は地域公共交通会議)において合意が調った後に、国土交通大臣の登録を受ける必要がある。

- ・国土交通大臣は、輸送の安全確保及び利用者の保護のための指導・監督を実施

国土交通大臣の登録

登録要件

- ・バス、タクシーによることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な輸送を確保するため必要であることにつき、地域の関係者が合意していること。

- ・運行管理体制、運転者、整備管理体制、事故発生時の連絡体制等、必要な安全体制を確保していること

有効期間

- ・2年(重大事故と起こしていない場合等は3年)

現在全国で約2万台が運行。事業者で多いのは約8割が福祉団体。

⑪自家用有償旅客運送の現状(種別ごと概要)

- ・市町村運営有償運送(過疎地)・・・市町村が、主にバス車両により定時定路線型の運航を実施
- ・市町村運営有償運送(福祉)・・・市町村が、主に車椅子車両によりデマンド型の運行を実施
- ・過疎地有償運送・・・NPO等が、主にセダン型車両により、デマンド型の運行を実施
- ・福祉有償運送・・・NPOや社会福祉法人等が、主にセダン型車両や車椅子車両により、デマンド型の運行を実施

次に費用負担の方法等、例を挙げながら解説

大切なことは地域公共交通の維持を社会の仕組みに置き換えることと結論付けている。

- ・赤字路線を維持するためには、当然誰かが補てんしなければならない。以前は事業者の内部補助で賄っていた。
- ・コミュニティバスの収支率が低く年間数千万円規模の欠損
- ・事業者の内部補助では限界、行政からの補助も膨れ上がるばかり
- ・地元住民や企業から協賛金・負担金が必要(住民一人当たり数千円)

- ・コミュニティバスをワンコインで運行
- ・どれだけ乗車しても運賃だけでは採算が取れない安価な設定
- ・利用した人が利用した時に負担する

自己負担があると参画意識が生まれる

保険料と自己負担の割合をとことん話し合う

このような住民が参画する協議会を活用することが大切であると結論付けていた。

後半は様々な町の実例の紹介

- ・北九州市枝光地区
- ・群馬県桐生市

・長崎市

全体として、先進地の事例を活用しての説明が多かったが、今のまま公共交通が推移してゆけば、早晚公共交通空白地が広がってゆくことは自明である。それを事前に防ぐために国も重い腰を上げ始めたというところであると思う。

人口減少や高齢化、モータリゼーションの発達に行く先が負のスパイラルを加速化しているという皮肉な現象となって表れている。

井原先生の指導により住民を交えての協議会での活発な議論が住民の意識を変えさせるのだという点は理解できるが、運賃も含めての自己負担の話になると現実には一筋縄ではいかないことも考えられる。

自家用有償旅客運送に関しては非常に興味深く説明を聞いた。空白地帯を作らないための自営の策として、条件が緩和されていることは有効であると思った。

とにかく公共交通の問題はごく身近な課題であることを改めて自覚した。