

様式第2号（政務活動実施報告書）

2019年7月31日

井原市議会議長

坊野 公 治 様

井原市議会議員 妹尾 文彦

下記のとおり政務活動を実施しましたので、報告します。

記

1. 実 施 期 間	令和 元年7月18日（木）
2. 研修会等の開催地 または視察、要請・ 陳情活動先	京都市下京区東洞院通七条下ル東塩小路町 676 番 13 メルパルク京都
3. 研修会等の名称 または視察、要請・ 陳情活動内容	1. 地域公共交通の基礎知識と街づくりへの活用 2. CASE・MaaS で変わるこれからの地域公共交通
4. 研修会等の講師名 または視察、要請・ 陳情活動先の担当者 名	井原 雄人 氏
5. 活 動 内 容	別紙①のとおり

1. 報告書は、政務活動終了後2週間以内に提出すること。
2. 活動内容欄のスペースが足りない場合は、任意の様式により活動内容を取りまとめ、活動内容欄へは、「別添のとおり」と記載すること。

別紙①

【セミナーの概要】
1. 地域公共交通の基礎知識と街づくりへの活用
地域交通はまちづくりの手段
地域交通×地域資源 = まちづくり
・ 地域公共交通を交通の問題だけで自立的に解決することは困難
・ 地域公共交通をまちづくりの手段の一つとしてとらえて、地域の資源と組み合わせることで、まちづくり全体の課題として考えていくことが重要。
地域公共交通の現状と地域公共交通活性化再生法
地域公共交通の負のスパイラル
公共交通のサービスの低下→公共交通利用者のさらなる減少 →さらなる公共交通のサービスの低下→…
公共交通空白地の深刻化 駅距離 500m バス停距離 300m 20.7%
地域公共交通に求められる役割と効果
地域住民の移動手段の確保
コンパクトシティ+ネットワーク
人の交流の活発化
まちのにぎわい創出や健康増進
高校生のバス通学支援(中津市)
バス運賃だけだと割高に見えるけれど、送迎の負担を考えればバス通学の方が割安
来街者のための公共交通(京都市)
すべての利用者に対応したものではありません情報量が多くてわかりづらい
目的に合わせて絞り込んだ情報提供が必要
交通分担率と健康の相関
自動車の分担率が悪い(=歩かない)ほど健康は悪化する
地域公共交通を維持するのはだれか
国、行政、交通事業者が地域公共交通を守る義務はない
利用者も含めた関係者が連携して取り組むことが必要

別紙①

地域公共交通活性化・再生法の概要
地方公共団体が行う、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築が重要
地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワーク
地域に合わせたサイズを選ぶことが重要
取り組み事例(豊岡市)
各交通手段の適切な役割分担に基づく最適な生活交通ネットワークの構築
効果 交通空白地域の発生を防止 運行経費の抑制 市内バス交通の効率化
利用者の数 1999年 15.2万人→2010年 6万人→2014年 10.2万人
地域公共交通会議と法定協議会
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も開催可能
地方公共交通会議での役割(中央運輸局より)
議員の仕事はここで意見がいえる事
地域に合わせた交通の選択肢
運行主体と道路運送方法
自家用有償旅客運送の導入の背景
過疎化の進行→例外的に許可→例外が増加→自家用有償旅客運送制度の創立
自家用有償旅客運送の概要
自家用有償旅客運送の現状
市町村有償でも 2013年で 429自治体での導入事例があり、多くの自治体で導入が進んでいる。
自家用有償旅客運送の現状(種別ごと概要)
市町村有償輸送(過疎地) 収支率 19.4%(赤字部分は公的補助で補填)
市町村有償輸送(福祉) 収支率 23.3%(赤字部分は公的補助で補填)
過疎地有償輸送 収支率 42.0%(赤字部分は公的補助や他の事業収入で補填)
福祉有償輸送 収支率 40.6%(赤字部分は主に介護サービス等の事業収入で補填)
区域運行の事例(三条市)

別紙①

・コミュニティバスを廃止し市内全域を対象としたデマンドタクシーによる区域運行を実施
・市内 610 か所の停留所を設置(半径 300m に 1 か所)
・1 日平均 400 人の利用があるが 81%が 1 人での乗車
・利用者が増加したことによりコミュニティバスに比較して、市の負担は 61%増加したが、利用者 1 人当たりに対する負担額は 29%減少
Within one mile の街づくりに与える効果の事例
Within one mile のコミュニティ
瀬戸市の地域公共交通の概要
人口密度の高い地域には、名鉄瀬戸線、愛知環状線の鉄道および JR 東海バス、名鉄バスによる路線バスが走行
公共交通空白地帯となる地域には、市が運営するコミュニティバスが 8 ルート走行
菱野団地
市内の人口の 1 割(約 1.3 万人)が住居
市内でも人口密度の高い地域
高齢化率 40%超
菱野団地の概要(人口・高齢化)
高度成長期に造成されたニュータウン
造成が完成した直後が人口のピークとなり、それ以降は減少を続けているが現在でも市の人口の 1 割が集中
同時に入居した世代が一斉に高齢化を迎え、平成 30 年には 40%を超える
新しい公共交通空白地帯
団地のどこからでも 500m 以内にバス停が設置
→高齢化のため 500m が歩けなくなり、公共交通空白地域が拡大
コミュニティ交通導入プロセス
既存交通の評価
移動ニーズの把握
サービス水準の検討

別紙①

運行主体の選択
運行計画の合意形成
→求めるものが多すぎてすべての要望をかなえることはできない
何をやらないことにするか市民が決めることが重要
市民ワークショップ(30人)
住民バスの運行だけを考えるのではなく、「移動」にまつわる課題を広範囲に把握
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
→コミュニティ全体に好影響のあるものと意識づけることで関心を高める
運行協議会・住民説明会(100人)
ワークショップで提案した理想のコミュニティを実現するために「やること」を検討
「やること」以外にも「すぐにはやらないこと」を住民自らが決める
→個々が関心のあることに参加
運行ダイヤと走行ルート
路線バスへのフィーダー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ルート変更
路線バスに乗りついで市中心部への移動ではなく、コミュニティ内の便利な移動が出来るように変更
Within one mile のコミュニティによる地域活性化
コミュニティ内の商店街や小規模店舗の利用を推進し、商店街そのものの活性化
高齢者のお出かけの増進、集う仕組みの創出
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
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
地域の共通財産として認識することで地域企業による CSR 対象に
住民バスの成功と相乗効果
9人乗りの車両で平均6人前後の乗車と極めて高い乗車率(市内の他のコミュニティバスは2.3人)
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

に対する満足度の方が高い
菱野団地再生検討ワークショップ(50人)
「移動」から「団地再生」に対象を拡大
住民バスでの成功体験を元に PDCA サイクルの 2 サイクル目を展開
→移動に困っている人だけでなくコミュニティ全体の課題に
菱野団地わいわいフェスティバル(300人)
人口減少で自然消滅していたお祭りが 20 年ぶりに復活
「全ては解決しないけれどお試しでやってみよう」をキーワードに課題解決のイメージをお祭りで実践
→団地再生を共通目標とし、ここの立場でできることに参加することで失われたコミュニティを再生
多様な課題と目的の共有による合意形成
ミッション プログラム プロジェクト
→コミュニティの合意形成
2. CASE・MaaS で変わるこれからの地域公共交通
電動車両や自動運転などの次世代車両技術の概要
CASE/MaaS の位置づけ
Electrification
・電気自動車、プラグインハイブリッド自動車
・エンジンに変わりモーターによって走行し、走行時の CO2 排出を削減
Connected
・コネクティッドカー、繋がる車
・インターネット経由でクラウドサービスと連携し、快適性や安全性の向上
Automated
・自動/自立運転、安全運転支援
・各種センサや車車間通信により周辺環境を把握して運転手によらない走行
→Shared/Service
・カーシェアリング、ライドシェア
・既存車両を含めモビリティを共有し新たな利用法の開発
→Mobility as a Service
次世代自動車の現状と導入目標

別紙①

導入目標 2030年 プラグインハイブリッド・電気自動車 20-30% ←買い換え6年とするとあと2回
次世代車両の対象範囲は広く、EV・PHEV(=充放電できる)は少ない 車両の耐用年数が年々長くなっており、所有者ベースでの普及には時間がかかる
CO2削減への効果の考え方(/台 or/人)
乗用車からの転換を考えた場合、車両を電動化する価値より内燃機関自動車であっても相乗りをすることによる削減効果の方が大きい。 充電利用する電力が再生可能エネルギー由来となれば、利用人数に関わらず削減効果は大きい
自動運転を構成する要素
周辺を認識するセンシング技術 それを安全に送る通信技術 送られてきた情報に合わせて車を制御する技術
自動運転ユニット…1500万円くらいで買える
現在 40 km/時を超えると危ない
自動運転の技術レベル
LEVEL5 あらゆる状況においても操作が自動化しハンドルもアクセルも不要 LEVEL4 特定の場所ですべての操作が完全に自動化 LEVEL3 特定の場所ですべての操作が自動化、緊急時はドライバーが操作 LEVEL2 ハンドルとアクセル・ブレーキ連携して運転をサポート LEVEL1 ハンドルとアクセル・ブレーキのいずれかによるサポート
ロードマップ(市街地走行は2030年までこない)
開発車両の事例
バスタイプ 株式会社ディー・エヌ・エー、先進モビリティ株式会社
乗用車タイプ ヤマハ発動機株式会社、アイサンテクノロジー株式会社
国内での実証試験の事例
導入事例(伊那市)
優先走行空間の確保 磁気マーカーの新規埋設

<p>運行管理センターにおける運行モニタリング</p> <p>自動運転サービスの予約・乗車システム</p>
<p>公共交通オープンデータを活用した ICT 技術との連携</p>
<p>標準的なバス情報フォーマット</p>
<p>標準的なバス情報フォーマットの整備状況</p>
<p>全国 90 社</p>
<p>導入事例(中津川市)</p>
<p>導入事例(群馬県)</p>
<p>標準的なバス情報フォーマットを利用するメリット</p>
<p>来訪者や外国人にバスを認知してもらえる</p> <p>他社線・他交通手段・徒歩ともシームレスに案内</p> <p>掲載費がかからない PR 手段</p> <p>小規模バス事業者やコミュニティバスも掲載される</p>
<p>新たな公共交通の選択肢</p>
<p>ライドシェア</p>
<p>事前確定運賃/相乗りタクシー</p>
<p>変動送迎料金・定額タクシー</p>
<p>モビリティサービスの新たな料金形態</p>
<p>MaaS による地域公共交通の活性化</p>
<p>MaaS(Mobility as a Service)の概要</p>
<p>出発地から目的地までをひとつのサービスとして提供(検索・予約・決済)</p>
<p>MaaS の導入レベル</p>
<p>レベル 4 社会全体の目標の統合</p> <p>MaaS の導入による社会システムの変革</p> <p>渋滞や車両所有からの脱却</p> <p>時間・空間の確保による新たな都市計画</p>
<p>レベル 3 提供するサービスの統合</p> <p>予約・決済に加えて統合した独自の料金体系を設定</p> <p>事業者を渡るサブスクリプション(定額制)の実施</p> <p>交通(トリップ)だけでなく行った先の宿泊・観光までを一体としたサービス</p>

別紙①

<p>レベル2 予約・支払いの統合</p> <p>ルート検索に加えて予約や決済もできる統合型のプラットフォームによるサービス トリップにおける検索・予約・決済をまとめて実施</p>
<p>レベル1 情報の統合</p> <p>異なる交通モードの情報を統合して提供するサービス マルチモーダルなルート検索サービス GoogleMap のルート検索 ナビタイムジャパンの「NAVITIME」</p>
<p>レベル0 統合なし</p> <p>バスやタクシーなどの単独の交通サービス カーシェアやサイクルシェアのシェアリングサービス レンタカーや配車などの予約サービス 単独の交通事業者の検索サービス</p>
<p>大都市型</p> <p>相互運用性を備えた MaaS 共通基盤を目指し、事業者間のデータ連携の在り方を検討すべき</p> <p>新しいモビリティサービス導入にあたっては、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要</p>
<p>大都市近郊型</p> <p>新しいモビリティサービス導入にあたり、特に郊外の移動利便性の向上が近年のコンパクトシティ政策に逆行する影響を与えないよう、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要</p>
<p>地方都市型</p> <p>地方自治体が主導して交通事業者の役割分担を明確化し、既存の都市・交通政策と整合性を図るべき</p> <p>交通事業者間の連携・協働に向けて、独占禁止法の適用関係を含めた競争政策の見直しが必要</p>
<p>過疎地型</p> <p>住民視点での持続可能な交通サービスの設計や住民を巻き込む仕組みづくり等に取り組むべき</p> <p>地方自治体が主導して交通業者の役割分担を明確化し、既存の都市・交通政策と整合性を図るべき</p>

観光地型
<p>地域外プレイヤーまたは DMO と、地域のプレイヤーとの連携・協働を持続することが必要</p> <p>MaaS 間の相互運用性の実現に向けて、共通基盤構築のためのデータ連携のあり方を検討すべき</p>
新しいモビリティサービス推進事業
導入事例(伊豆エリア/Izuko)
でもこれだけでは地域公共交通は守れない
<p>自動運転とか MaaS とか交通業界は 100 年の一度の大変革とまで言われている</p> <p>でも、そもそも公共交通って便利だったんだらうか</p> <p>だからこそ公共交通事業は皆で考えよう</p>

別紙①

(所感)
<p>「地域公共交通の基礎知識と街づくりへの活用」では、これからの公共交通を考えていくにあたって、まちづくりの手段の一つとして地域の資源と組み合わせて、住民と話し合いながら考えることが重要であると感じた。</p> <p>菱野団地の例のように、公共交通についての話し合いを通じて、その地域の商店の活性化につながったり、地域コミュニティが再生されたりと、その地域の発展につなげていけるように考えることがポイントだと思った。</p>
<p>「CASE・MaaS で変わるこれからの地域公共交通」では、今後の時代の流れを注視しながら公共交通について考えていかなければならないと感じた。</p> <p>自動運転の時代の到来は 2030 年を過ぎてからだということであるが、そのときになってあわてて考えていたのでは間に合わない。常日頃より、動向には注意を払い、どのように対応していくのがよいか考えておかねばならないであろう。</p> <p>はたして MaaS レベル 4 の到来が実現するのか、この辺りも判断を間違えると無駄な投資になりかねない。今のところ、その方向で進んでいきそうではあるが、こちらも今後の動向に注意しながら対応を考えていかなければならないであろう。</p>