

様式第2号（政務活動実施報告書）

令和2年1月24日

井原市議会議員
坊野 公治 様

井原市議会議員 三宅 文雄

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2年1月17日（金）
2. 研修会等の開催地 または視察、要請・ 陳情活動先	福岡市博多区博多駅東1丁目16-14 リファレンス駅東ビル
3. 研修会等の名称 または視察、要請・ 陳情活動内容	10:00～12:30 地域公共交通網形成計画による地域に合わせた公共 交通の構築 14:00～16:30 立地適正化計画によるコンパクト・プラス・ネット ワークの実現
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	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員客員准教授 井原 雄人 様
5. 活動内容	別添のとおり

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。

5. 活動内容

◇1月17日（金）

▼10:00～12:30 《地域公共交通網形成計画による地域に合わせた公共交通の構築》

1. 地域公共交通網形成計画の概要

(1) 地域公共交通活性化・再生法の概要

国 ⇒ 地方公共団体（市町村・都道府県） ⇒ 事業者
地域公共交通網形成計画 協議 ⇒ 協議会

(基本方針) ⇒ (公共交通ネットワークの再構築等) (自治体、公共交通事業者、道路
↓ 管理者、公安委員会、利用者等)

(認定) ⇒ 地域公共交通再編実施計画 同意 ⇒ 関係する事業者等
↓
地域公共交通再編事業

(2) 基本方針の策定

主務大臣（総務大臣・国土交通大臣）は、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針を策定（変更）する。

(3) 地域公共交通総合連携計画・地域公共交通網形成計画から地域公共交通計画へ

平成26年11月の地域公共交通活性化再生法の改正により、従来の「地域公共交通総合連携計画」は任意計画となり、新たに法定計画として「地域公共交通網形成計画」が可能となった。

(4) 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

地域公共交通網形成計画＝地域にとって望ましい公共交通網の姿を描くマスタープラン

(5) 地域公共交通網形成計画の記載事項

- ①基本方針⇒地域が目指す将来像と、公共交通の果たす役割の明確化及びまちづくり、観光振興などの多様な分野との連携
- ②計画の区域⇒地域の交通圏を基に計画の区域を設定（必要に応じて広域連携）
- ③計画の目標⇒基本方針に即した目標設定（可能な限り数値目標）
- ④事業・実施主体⇒将来像を実現するために提供される公共交通サービスの全体像及びそれらを実施する際のサービス水準（運行頻度や費用負担方法）の設定
- ⑤計画の達成状況の評価⇒達成状況の評価指標と評価を踏まえた見直し方針を
- ⑥計画期間⇒原則5年だが、期間内でも実証実験などの結果や地域の状況変化に合わせて柔軟に改善

(6) 地域公共交通網形成計画に求められること

- ①公共性の確保
- ②まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性
- ③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
- ④地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ⑤住民の協力を含む関係者の連携
- ⑥具体的で数値化された目標値が設定

(7) 公的負担の数値目標の設定

公共交通機関の持続可能性を評価するための数値目標として、行政からの補助が行われている地域においては、公的負担額（総額、市民一人当たり、利用者一人当たりなど）を設定

(8) 地域公共交通再編事業の概要

①路線・運行系統・営業区域の編成の変更

- *バス路線の幹線と支線の分割
- *中心部のバス路線の集約化
- *中心市街地を回遊できるバスの新設

②他の種類の旅客運送事業への転換

- *鉄道から路線バスへ
- *路線バス・コミュニティバスから乗り合いタクシーへ
- *定期運行からデマンド運行へ

③自家用有償旅客運送での代替え

- *路線バスの廃止に対して、自家用有償旅客運送（市町村有償/公共交通空白地有償）による代替え

2. だまされない交通統計

(1) 旅客事業の種別

①事業の種別

- *乗合⇒一般の路線バス、定期観光バス、高速バスなど
- *貸切⇒団体旅行、ツアー旅行など
- *特定⇒介護車両、スクールバスなど

②運行主体の種別

- *事業用（営業用）自動車⇒他人の求めに応じて…運賃を取って輸送する
- *自家用自動車⇒家族若しくは従業員…原則運賃は取れない

(2) 用語の定義

①輸送人員⇒旅客自動車輸送した人員数

（営業用バスの場合、運転者や車掌は含まない）

②輸送人キロ⇒輸送した人員数×人員を乗せて走った距離

③能力人キロ⇒常に乗車定員の人員を輸送した場合の人キロ

④走行キロ⇒自動車が走った距離をキロメートルで表したもの

⑤実車キロ⇒人員を輸送して走った距離をキロメートルで表したもの

⑥実動延日車⇒旅客輸送のため、走行した自動車が延べ日数にして何両あったかを表したもの

⑦実在延日車⇒登録自動車が延べ日数にして何両あったかを表したもの

3. 地域公共交通網策定時・見直し時のポイント

(1) 調査報告者になってはならない

(2) 検討しますという言葉は使わないで、これからの計画（誰が、いつ、何を）について表現する

(3) 数値目標を達成することだけが目的ではなく、何のためにこの数値を達成し、その結果として、町がどのようになっていくかを考える

(4) 表紙も大切だが、内容（公共交通を使ってどんな街にしたいのか）の方が重要である

(5) 課題と目標の整合

- ①課題
 - *利用者の減少で公共交通網の維持が困難に
 - *誰もが分かりやすい公共交通となっていない

- * 運転手不足で公共交通網の維持が困難に
- ② 目標
 - * 住み続けられる街に～定住を支える公共交通
 - * 来てよかった、また来たい街に～観光と利用促進
 - * 運転手不足解消に向けて～誰もが活躍する街に
- ③ 計画の基本方針
 - * 住んでよかった、住んでみたい街に
 - ～公共交通網の維持で定住を推進～

4. 地域で支える仕組みづくり

- (1) 費用負担の方法（運行経費を運行収入だけでは賅えない、足りない分をどう補っていくのか）
- (2) 乗らない人からお金をもらう（京都醍醐コミュニティバス）
 - ① 沿線上の企業・団体から 24000 円/月から 9000 円/月の協賛金
 - ② 普段は乗らない個人の応援団から 10000 円/年から 3000 円/月の応援金
- (3) ふるさと納税の活用
- (4) 地域で負担 ⇔ 利用者が負担
 - ① 地域で負担
 - * 数千万円の赤字だけれど、沿線で住んでいる世帯で案分すれば 1 世帯当たり数千円
 - * 乗らない人も含めて負担する仕組み（協賛金・広告・応援金等）が必要
 - ② 利用者が負担
 - * コミュニティバスといえば「100 円だから」という理由だけで決まった運賃設定
 - * いくらなら乗りますか？ではなく、いくら価値を感じるかで再検討
 - ③ 社会保険料と自己負担の割合（病院で支払う医療費と同様）を参考に、みんなで話し合おう

所見

井原市では、平成 28 年度から令和 2 年度の 5 年間を計画期間とした井原市公共交通網形成計画を平成 28 年 3 月に作成している。少子高齢化の時代となり、高齢者が過疎地域で生活するためには、運転免許の返納等により、公共交通に依存する割合が格段に上昇することが予想される。

本市では、毎年、行政、事業者、市民を対象にした公共交通会議を開催し、公共交通の利用状況をみながら、路線の変更や便数についての検討を行っている。同時にてくてくエリア（半径 400m）を設定し、公共交通空白地区もほぼ解消されてきたと聞いている。これからは、従来のネットワーク形成に加え、持続可能性のある旅客運送サービスの提供の確保を目的とした「地域公共交通計画（仮称）」作成が努力義務化されようとしている。国においても次の時代を見据えた新しい計画がスタートすることになっている。

今回の研修には全国各地から 30 名位の議員が来ていたが、井原市はたった一人だけであった。にもかかわらず、講師の先生から井原市の公共交通網形成計画を紹介していただき、実によくできているとおほめの言葉をいただいた。地域公共交通計画も今年度の改定を控え、また新しい視点に立った計画の策定が急がれるところである。時期的にも非常によい研修をさせていただきました。

▼14:00～16:30 《立地適正化計画によるコンパクト・プラス・ネットワークの実現》

1. 地方都市の現状とコンパクトシティへの誤解

(1) 地方都市の人口動態

- * 高齢化率が上昇するのは、高齢者が増えるからではなく、若年者が減るから
- * 高齢化率の上昇に加えて、人口そのものが減ることが問題

(2) 人口減少と拡散

- * 人口増加と共にD I D面積（人口密度が4000人/㎥以上の基本単位）は拡大したが、今後の人口減少の中では同じように縮小しない
- * 急激な過疎ではなく、緩やかに拡散しているのが問題
- * 薄まった（人口密度が低い）地域を均等に維持しなければいけない

(3) 日本再興戦略（平成26年6月24日閣議決定）

- * 立地競争力の更なる強化（コンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成を推進）
- * 地域活性化・地域構造改革の実現（地域の経済構造改革）

(4) コンパクトシティへの誤解

	目標	
【人口増加】		【人口密度】
◇全ての居住者を一定の区域に集約させて人口増加	⇔	◇集約により公共サービスが提供できる人口密度を維持
	ネットワーク	
【一極集中】		【多極型】
◇ターミナル駅などに最も主要な拠点に全てを一極集中	⇔	◇これまでの生活拠点も含めた多極ネットワーク型
◇農家も中心部に居住して通勤？		◇都市区域、居住区域を最適化
	コンパクト	
【強制的にコンパクト】		【誘導によるコンパクト】
◇計画が実行されたら居住者を強制的に移転	⇔	◇対象区域への移転にインセンティブを付与して時間をかけて移転
◇対象区域外には居住禁止		◇対象区域外も許可制

(5) コンパクトシティが生み出す成果（①+②③を効率的に行う）

- | | | |
|--|---|---|
| ①持続可能な都市経営（財政、経済） <ul style="list-style-type: none"> * 公共投資、行政サービスの効率化 * 公共施設の維持管理の合理化 * 住宅、宅地の資産価値の維持 * ビジネス環境の維持・向上 * 健康増進による社会保障費の抑制 | + | ②環境、防災 <ul style="list-style-type: none"> * CO2 排出削減 * エネルギーの効率的な利用 * 緑地、農地の保全 * 災害危険性の低い地域の重点利用 * 集・住による迅速、効率的な避難 |
| | + | ③医療・福祉・子育て <ul style="list-style-type: none"> * 子育て、教育、医療、福祉の環境向上 * 高齢者・女性の社会参画 * 高齢者の健康増進 * 仕事と生活のバランス改善 * コミュニティ力の維持 |

(6) 先進都市の事例（富山市）⇒居住推進地区内の人口比率を28%（H17）→42%（H37）とする目標（これにより地区内の人口密度を維持）

- ① L R Tの整備と乗継ぎ環境の向上
 - * 富山ライトレール線の駅にフィーダーバスを接続
- ② おでかけ定期券事業
 - * 市内各地から中心市街地への公共交通の利用料金を100円とする割引（市内在住65歳以上）
- ③ 公共交通沿線への居住の推進
 - * まちなかの市営住宅の整備
 - * まちなか居住への支援 ⇒ 共同：70万円、戸建：30万円/戸等
→ 公共交通沿線居住推進地区では平成24年より転入超過に転換
 - * 小学校跡地を活用し、介護予防施設を整備

2. 立地適正化計画の概要と確認すべきポイント

(1) 都市再生特別措置法の改正（平成26年）

【法律の概要】

◇ 立地適正化計画（市町村）

- ① 都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成
- ② 民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（多極ネットワーク型コンパクトシティー）

◇ 都市機能誘導区域⇒生活サービスを誘導する地域と当該エリアに誘導する施設を設定

- ① 都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進
- ② 歩いて暮らせるまちづくり
- ③ 区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

◇ 居住誘導区域⇒居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

- ① 区域内における居住環境の向上
- ② 区域外の居住の緩やかなコントロール
- ③ 区域外の住宅等跡地の管理・活用

◇ 公共交通⇒維持・充実を図る公共交通網を設定

- ① 公共交通を軸とするまちづくり

(2) 計画策定時の指針

① 基本方針

- * 当該市町村の現状の把握・分析を行い、課題を整理する
- * 中長期的に都市の生活を支えることが可能となるようなまちづくりの理念や目標、目指すべき都市像を設定する
- * 実現のための主要課題を整理し、一定の人口密度の維持や生活サービス機能の計画的配置及び公共交通の充実のための施策を実現する上での基本的な方向性を記載する

② 計画策定時の考え方

- * 居住の誘導は短時間で実現するものではなく、計画的な時間軸の中で進めて行くべきである。おおむね20年後の都市の姿を展望することが考えられるが、あわせてその先の将来も考慮すること
- * 持続可能な都市経営を実現する観点からは、将来の人口の見通しとそれを踏まえた財政の見通しを立て、都市構造と財政支出の関係を精査すること

(3) 立地適正化計画の区域設定

① 都市機能誘導区域

- * 鉄道駅やバスターミナルに近い公共・商業・業務施設などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実しており、都市の拠点となるべき区域

- * 周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域
- ② 居住誘導区域
 - * 公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点および生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である地域
 - * 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域
- ③ 居住調整区域（任意）
 - * 住宅地化を抑制するために定める地域
- (4) 立地適正化計画の策定主体
 - ① 住民に最も身近であり、まちづくりの中核的な担い手である市町村が策定
 - ② 広域生活圈や経済圏が形成される場合等には、当該複数の市町村が連携
 - ③ 協議や計画の実施に係る連絡調整等の場として「市町村都市再生協議会」を設置し、多様な関係者が活発な議論をすること、それぞれが主体的に取り組むことが重要
- (5) 立地適正化計画に求められる内容
 - ① 都市全体のマスタープラン
 - * 全ての都市機能（居住・商業・福祉・公共等）と地域全体を対象
 - ② 公共交通との一体化
 - * 地域公共交通の再編、コンパクトなまちづくり（居住、生活サービスの誘導等）
 - ③ 市町村の主体性と都道府県の広域調整
- (6) 公的不動産と民間施設の融合
 - ① 公的不動産の活用
 - * 公共交通の再配置⇒誘導区域外における統廃合と利便性を維持するため
 - * 公的不動産を活用した民間機能の誘導⇒既存ストックの活用や集客力の向上、学校跡地等の公有地の活用、公共施設と民間機能の合築
 - ② 民間施設の誘導
 - * 既存インフラ（交通）の活用⇒医療・福祉・商業等の生活サービス施設の適正化
 - * 民間施設のコントロール⇒土地利用規制、容積率・用途規制の緩和等
 - * 民間施設誘導への支援⇒誘導施設の整備に対する財政上の支援、移転に関わる税制上の支援、公的不動産を有効活用する際の支援

3. 立地適正化計画による先進的な街づくりの事例

- (1) 福井県大野市 ⇒ 結の故郷 越前大野（歴史と地域資源を活かした城下町の再生）
 - ① まちなか居住の推進
 - * まちなか循環バスの沿線を居住誘導区域に設定⇒細やかに停留所やルートの調整
 - * まちなか居住への支援⇒新婚・子育て・多世帯同居等に住宅取得費の上乗せを検討
 - ② まちなかの賑わい創出
 - * 天空の城「越前大野城」とまちなかの結節点を整備
 - * 官民連携による空き家・空き地再生
 - * まちなか商店による体験型講座の提供
- (2) 青森県むつ市 ⇒ 居住誘導区域内の人口密度 43.9 人/ha (H27) を (H47) まで維持
 - ① 土地利用規制により市街地拡大抑制「立地適正化計画の実効性を確保」
 - * 住宅開発を抑制⇒平成 30 年 4 月に日本で初めて居住調整区域を設定した
 - ② 官民連携・施設間連携による魅力ある拠点の創造
 - * バスターミナル跡地に賃貸住宅を整備した
 - * 公営住宅 7 箇所を居住誘導区域内 2 か所に集約した
- (3) 長野県松本市 ⇒ 「住む人」と「訪れる人」にとって魅力と活力にあふれる都市
 - ⇒ 居住誘導区域内の人口密度（45 人/ha）を維持
 - ① 歩いて回れる松本城周辺

- *周遊バスの整備、公共レンタサイクルの導入、パークアンドライド駐車場の整備
- ②市内第二の駅周辺の機能充実⇒私立高校の移転、医療センターの機能統合
- (4) 北九州市 ⇒ 全国最大規模の人口減少、政令市最小のDID人口密度が予想される
⇒ 公共施設の一人当たりの面積は政令市最大であり、改修時に多額の費用が必要
- ①良好な居住環境の形成（居住誘導地域）
 - *定住・移住促進⇒住宅取得費用の一部を補助、借入金利を引き下げ
 - *公共交通の利用促進⇒採算性確保を前提にマイクロバス、ジャンボタクシーを運行
- ②官民によるストックマネジメント（都市機能誘導区域）
 - *公共施設再編⇒誘導区域を踏まえて、利便性の高い場所へ公共施設の集約・複合化を図り、まちなか居住を推進
 - *民間ストック活用⇒北九州家守会⇒遊休不動産のリノベーションを提案

4. 立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の整合性

(1) 上位計画との整合性

- ①市町村基本構想
- ②都市計画マスタープラン
- ③立地適正化計画
- ④地域公共交通網形成計画

(2) 立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の整合性

- ①立地適正化計画⇒20年後、さらにその後を見通した「長期計画」
 - *都市再生特別措置法
 - *居住誘導区域（必要に応じ調整地域）
 - *都市機能誘導区域（公共・商業・医療）
 - *公共交通との連携
- ②地域公共交通網形成計画⇒今から10年の目の前を救う「短期計画」、原則5年
 - *地域公共交通活性化再生法
 - *拠点間を繋ぐ交通
 - *拠点内を巡る交通
 - *鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー

所見

午前中は会場いっぱい、大勢の議員が研修を受けたが、午後になると、殆どの議員が帰られて、明石市と三木町、そして私の3人だけの受講となった。講師の先生から言わせれば、午前中の地域公共交通網形成計画とセットになっているので、午後もできれば受講してもらいたかったとのことである。

全国規模での立地適正化計画の策定状況は、2019年7月の段階ではあるが、272都市で計画が公表されており、205都市が検討中である。岡山県内では、現在15市あるが、策定しているのは高梁市だけである。8市が検討中で、井原市を含め6市はまだ白紙の状態とのことである。本市では平成29年12月に立地適正化計画の上位計画である井原市都市計画マスタープランを策定した。立地適正化計画は、都市計画マスタープランの一部とみなされているものである。今後においては、井原市においても、難題である公共施設等総合管理計画も進めていかなくてはならない。ある意味で、この立地適正化計画は次へのステップの段階に位置しているのかもしれないと感じた。

全国各地でも既にいろいろな取り組み事例が報告されている。立地適正化計画はまちづくり計画の基本となるものである。関係者の理解を得ながら、行政として長期的な視野に立った慎重な計画が求められると思う。今日一日、よい勉強をさせていただきました。