

様式第2号（政務活動実施報告書）

【提出先】

令和6年3月27日 14:00～16:30
令和6年3月28日 10:00～12:30

井原市議会議員

三宅文雄様

井原市議会議員 西村 慎次郎

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6年3月27日 14:00～16:30 令和6年3月28日 10:00～12:30
2. 研修会等の開催地 または視察、要請・ 陳情活動先	〒100-0005 東京都千代田区丸の内3丁目1-1 国際ビル2階 区画224 リファレンス貸会議室
3. 研修会等の名称 または視察、要請・ 陳情活動内容	1. 地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通計画 2. 共創による地域公共交通のり・デザインと自治体の関わり 方
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	講師：井原 雄人 （井原市議会議員） （井原市議会議員） （井原市議会議員）
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

【研修概要】

1. 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. 1 地域公共交通活性化再生法の改正（2020年）

- 地域公共交通計画作成の努力義務化
- 地域公共交通利便増進事業の創設
- 地域旅客輸送サービス継続事業の創設
- 共同経営等に係る独禁法の特例

1. 2 活性化再生法から地域交通法へ（2023年）

- ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充
- バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充
- 地域の関係者の連携と協働の促進
- 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

1. 3 地域公共交通計画の役割

- 総合連携計画・網形成計画・地域公共交通計画の比較

	地域公共交通総合連 携計画（2007年）	地域公共交通網形成 計画（2014年）	地域公共交通計画 （2020年）
計画の対象	・バス交通の活性化・再生を目的（コミュニティバス） ・特定の交通モードに特化した計画の策定	・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 ・路線の再編や新規整備による充実	・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
計画の位置づけ	・市町村（必要に応じて複数市町村）で作成が可能	・地方公共団体（市町村に加えて都道府県）で作成が可能	・地方公共団体での作成を努力義務化 ・計画策定の補助事業との連携
実効性の確保	・可能な限り具体的かつ明確な目標設定	・可能な限り具体的な目標数値 ・計画終了時・見直し時の達成状況を評価	・定量的な数値目標（利用者数・収支率・公的負担額）や毎年度の評価を制度化 ・定量的なデータに基づくPDCAの取組強化

○地域公共交通計画に記載すべき事項

記載すべき事項	概要
基本方針	・地域のなりたい姿と公共交通の果たす役割を明確化 ・まちづくり、観光振興など多様な分野との連携
計画の区域	・地域の生活圏・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	・基本方針に実現するための目標設定（目標が達成したら基本方針の姿になる） ・利用者数、収支率、公的負担額などの定量的な数値目標
事業・実施主体	・目標を達成するための事業および実施主体（1つの目標に複数の事業もある） ・公共交通に加えて地域の輸送資源を一体化した公共交通ネットワークの構築 ・サービス水準（ルート・頻度）や利便性（運賃・ダイヤ）の向上 ・住民の協力を含む関係者の連携と協働
計画の達成状況の評価	・事業期間内を含む達成状況の評価指標の設定 ・評価を踏まえた見直しのサイクルの実施
計画期間	・原則5年 ・期間内でも実証試験などの結果や社会の状況変化に合わせて柔軟に改訂

1. 4 地域公共交通計画策定時／見直し時のポイント

- 補助金をもらうためのアリバイ計画になっていないか
- 現状の把握に重きをおいた計画になっていないか
- 検討するだけの計画になっていないか
- 目標達成しても課題解決につながらない計画になっていないか
- 自分たちで実施できる計画になっているか

2. 共創による地域公共交通のリ・デザインと自治体の関わり方

2. 1 コロナが与えた地域公共交通への影響

○感染リスクのある中でも運航の継続が求められる一方で、外出自粛要請により利用者は減少

○公共交通の輸送人員は、最悪からは脱したが、回復しても以前のように戻っていない

○公共交通による移動は減少し、自家用車による移動が増加

2. 2 交通事業者への支援と利用促進

○当初は感染防止の補助が多かったが、徐々に事業継続や利用促進への補助に転換し、継続的な支援を行っている

○地域鉄道や地域間幹線バスなど市町村を跨った協調補助による広域支援の事例もある

○最初の1回のきっかけ作り（お当番制、お声がけ）

※乗って残そうがすべてではないが、乗らないと残らないのは絶対

2. 3 交通崩壊は始まっている

○各種補助金をもらっても車両を維持し続けることすら困難

○運転手不足に加えて、需要の増加する貨物輸送に人材の流出

○2024年問題（労働時間の制限）により、お金（補助）・車両があっても運行できない

2. 4 地域公共交通のリ・デザイン

地域を見守る基盤的サービスである価値を再認識し、利便性向上のための戦略的投資が必要

○交通DX・・・自動運転やMaaSなどのデジタル技術の実装やデータの活用

・自動運転

・AIオンデマンド

・キャッシュレス決済

・MaaS

・シェアリング

○交通GX・・・車両電動化や再エネの地産地消を含めたエネルギーマネジメント

・再エネ地産地消

・エネルギーマネジメント

・車両の電動化

・充電／換・貯蔵施設の整備

○3つの共創・・・①官民、②交通事業者間、③他分野との共創

・エリア一括協定運行

・上下分離、公設民営

・独禁法除外による共同経営

・地域・まちづくり連携

【所感】

地域公共交通計画策定の背景というのがよくわかった。計画策定の目的が補助金獲得のためだけにならないようにしないといけない。車社会（1人1台車所有）になっている今、行政の支援なしに公共交通の維持は大変難しいと思える。逆に、市民が負担して維持している公共交通網であるなら、市民が利用しやすく利便性の高いものにならなくてはならない。今後、公共交通が、DX化・GX化・市町村との連携により、利便性の向上が図られ、住みよいまちづくりの形成の役割を担っていく必要があると感じた。

以上