


会派視察・研修報告書

会派名 オールたじみ

代表者名 石田浩司

1 日 ち	令和6年 7月16日(火)、17日(水)
2 視 察 先 研修名、主催者及び会場	地方議員研究会 地域公共交通特別講座 東京都千代田区丸の内3丁目1-1国際ビル2階
3 参 加 者	成田康弘(16日のみ)、黒川昭治、石田浩司
4 調査・研修の テーマ	地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通計画 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
5 主な内容	地域公共交通活性化再生法の改正 地域公共交通計画に求められる要件とチェックポイント 地域と共に支える利用促進支援策 地域交通の「リ・デザイン」(再構築)と3つの共創
6 所感、提言事項、課 題等	<p>【議員氏名】石田浩司</p> <p>2020年に改正された地域公共交通活性化再生法では、地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供を促進し、交通手段の確保と持続可能な運行を支援することを目的としています。この法律では、①地方自治体が地域公共交通計画を策定し、その実施を通じて公共交通の維持と改善を図ることの義務付け、②地域公共交通計画に基づく取組に対して、国からの財政的支援や技術的支援の強化がされ、③計画策定の過程で地域住民の意見を反映させる仕組みが導入され、住民参加型の計画作りを推進することとされております。</p> <p>地域公共交通計画は、地方自治体が地域の実情に応じた公共交通サービスの提供を目指して、交通需要や公共交通の現状を把握し、課題を明確にし、地域の公共交通の将来像や目指すべき方向性を示すものとされております。また、具体的な施策や事業を計画し、その実施スケジュールを定め、計画実施に必要な財源の見通しを立てることとされております。</p>

	<p>交通事業者への支援と利用促進の例として、沼津市では、高齢者バス・タクシー利用促進事業、路線バス事業継続運行費補助事業として、多治見市でも実施予定の公共交通利用券、ICカード、バスロケーションシステムなどの取り組みを行い、住民や企業と連携して地域のバス路線の見直しや、新しい交通手段の導入を進めています。このような取り組みにより、地域の交通利便性が向上し、地域住民の生活の質が向上しています。</p> <p>多治見市も地域交通計画の策定が進んでいますが、バスやタクシーなどの民間事業者と行政、地域の利用者の意見を聴きながら、地域の公共交通の持続可能性と利便性を向上させることができる計画になっているか、また、計画の進捗状況もチェックしていくことが必要だと感じました。</p> <p>共創による地域公共交通のリ・デザインは、自治体が多様なステークホルダーと協力しながら、地域の交通課題を解決するためのリーダーシップを発揮することが求められます。</p> <p>住民も、要求や要望ばかりではなく、「1回乗ってみる」ことから始めることが重要であると、研修会は締めくくられました。</p>
<p>6 所感、提言事項、課題等</p>	<p>【議員氏名】 成田康弘</p> <p>講師は、早稲田大学准教授『井原 雄人氏』、専門は、電動車両の開発、交通計画等の作成など。</p> <p>地域公共交通関連の法制度の変遷として、高度成長期には、利用者が増大していた時代から、自動車の普及で競争していた時代～競争どころではなくなった時代になり、自治体・事業者・地域が一体となり公共交通の活性化・再生に取り組む必要が出てきた。</p> <p>2020年法改正では、①「地域公共交通計画作成の努力義務」、②「地域公共交通利便増進事業の創設」、③「地域旅客輸送サービス継続事業の創設」、④「共同経営等に架かる独禁法の特例」などが掲げられ、地域の輸送資源を総動員し、持続可能な旅客輸送サービスを提供する必要があることを、丁寧かつ分かりやすく説明を受けた。</p> <p>バス・タクシーなどの「交通DX・GX」を推進する事業については、2050年「カーボンニュートラルの実現」にむけた社会的要請が高まり、デジタル技術や交通データの効果的な活用により利便性・効率性の向上を図る交通DXと脱酸素社会に向けた車両電動化などの交通DXの推進が不可欠。</p> <p>ただし、実現にはそれなりの「予算」が必要となる。重要なのは、地域に合った輸送サービスの充実を考慮し、柔軟な交通再構築や運賃設定が必要であることだと理解した。最後に、「DX＝乗車者が増大ではない」ことも肝に銘じておきたい。</p>

<p>6 所感、提言事項、課題等</p>	<p>【議員氏名】黒川昭治</p> <p>令和5年4月28日に公布された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が、令和5年10月1日より全面施行された。</p> <p>今般の法改正により創設・拡充された枠組みを含め、あらゆる政策ツールを最大限活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」(再構築)が加速していくと想像する。法改正のポイントは次のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の関係者の連携と協働の促進 <p>目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加し、国の努力義務としている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「エリア一括協定運行事業」の創設 <p>地方公共団体が交通事業者と協定を締結し、安定的な交通サービスの確保を図ることが位置づけられている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通分野におけるDX・GXを推進する「道路運送高度化事業」の拡充 <p>キャッシュレス決済、EVバス等の導入等の内容を含む道路運送高度化実施計画が進む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 <p>地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定が可能となる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 社会資本整備総合交付金の拡充、新たな基幹事業の追加 <p>まちづくりと一体となって行う鉄道・バスの施設整備等について、新たに社会資本整備総合交付金による支援が可能となる。</p> <p>国土交通省は、これらに強力な支援をし、地域交通の運行の形は変わり、改善は図られると思われる。しかし、金銭的な支援だけでは改善が難しい。何より「人手不足」の解消がネックと考える。</p>
<p>7 写 真 等</p> <p>※視察の場合は必須、研修の場合は任意</p>	

※視察先、研修先ごとに1枚作成すること。

※「6 所感、提言事項、課題等」は、参加者全員分を記載すること。