

令和6年1月22日

須賀川市議会議長 大寺 正晃 様

須賀川市議会 須賀川未来会議

代表 大河内 和彦



### 視察研修報告書

先に実施した視察研修概要について、下記のとおり報告いたします。

#### 記

1 期 日 令和6年1月9日～10日

2 研修地 東京都千代田区丸の内3丁目1-1 国際ビル2階

3 研修内容 地域公共交通特別講座受講（地方議員研究会主催）

講座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」(1/9)

講座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」(1/10)

4 講 師 伊原雄人／早稲田大学スマート社会技術融合研究機構 研究院脚韻准教授  
合同会社ビジュアライト共同代表

\*大学における研究成果を実際の社会で活用することを目的に、電動バスや燃料電池車両の開発から、それらを活用した地域公共交通の計画策定や地域が主体となったコミュニティ交通導入に参画。

5 参 加 者 大河内和彦、溝井光夫、深谷政憲

6 概 要 別添、添付資料のとおり

以上



## 【地域公共交通特別講座の内容】

1) 1日目 (1/9) 14時～16時30分

講座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」

○主な内容 (別紙、講座資料のとおり)

- ・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
- ・輸送資源の総動員による公共交通ネットワークの構築
- ・地域公共交通計画作成／見直し時のポイント

2) 2日目 (1/10) 10時～12時30分

講座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」

○主な内容 (別紙、講座資料のとおり)

- ・コロナが与えた地域公共交通への影響
- ・公設民営、上下分離など地域公共交通への係わり方の見直し
- ・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

## 【参加者所感】

### 《大河内和彦》

新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛要請により公共交通の利用者、売り上げともに減少した。現在は戻りつつあるものの、2024問題と運転手不足が深刻化している。

また、高齢者が外出を控えていたため歩行に自信がなくなり、結果として新たな福祉・介護の負担増加に繋がる可能性がある。

公共交通は、医療・福祉・商業・教育等々さまざまな施策と関係しており失われるようなことがあれば、多くの部門で新たな施策が求められ、いま以上の予算確保が必要となる。

1月19日から長沼西部エリア内で実証運行が行われている「ちょこすか」は、大変良い取り組みであると思う。現在運行している「乗り合いタクシー」も料金や利用者の範囲、利用しやすさを検討していくべきと考える。

地方公共団体に地域公共交通計画作成の努力義務化が求められている。作成しないと、国からの補助金がなくなる。策定にあたっては、利用者の声はもちろんだが、公共交通を利用して街をどうしていくかが基本方針になるべきと感じた。

更には、利用者のみならず沿線上の企業や団体、利用しない個人からも公共交通維持と利便性向上を図るために応援金を募るのもあるのではないかと考える。

資料に掲載されていた「百回の陳情より一回の利用」、運行事業者や自治体に求めるだけでなく1回乗ってみる。大事なことだが、中々できていないことに気づかされた。今後の街づくりを含めた地域公共交通計画に生かせる大変有意義な研修だった。

### 《溝井光夫》

今回の講義により、公共交通は第二次世界大戦後からの高度成長期には、交通機関の利用者が右

肩上がりで増えていた時代であったが、自動車の普及により利用者が減り始める時代が到来し、合わせて国鉄民営化や2000年から各種規制緩和が始ったことが分かりました。

その後自治体も加わった総合計画等により、地域公共交通の在り方が検討され改正されているが、少子高齢化・人口減少の進展により公共交通事業者の経営維持が困難になる時代へと突入しており、現在収益を上げているのは、路線バスでは東京、大阪の大都市圏で、鉄道も大都市圏や主要路線に絞られており、公共交通空白地域は地方に限られたことでないことが分かりました。

地方において高齢者の運転免許返納が、日常生活に大きな課題をもたらすことなどを考えると、国・県の補助金を活用しながら地域が地域に合った公共交通の在り方を考えていくことは言うまでもなく、新たな交通手段を維持していくためには、いま困っていない人も自分たちの将来を見据えて参画していくことが重要だと感じました。

講義の中で例えば乗合タクシーが欲しいなどの声があつても、実際に乗る人はと言うと本当に困っている人に限られて、地域全体の10%が全国的な傾向と聞きました。また約60%の人は全く利用する考えは無い傾向にあり、利用者がいなければ乗合タクシーが維持できないなどの課題があるため、現在困っていない人でも年に1度は利用してみて、地域公共交通の必要性を理解し合うなどの取り組みも重要なことと感じました。

特に今回の講義は全国の取り組み事例や課題などが具体的に紹介され、自分たちの地域における公共交通の在り方を検討していくうえで有意義な研修でした。

### 《深谷政憲》

受講して、地域公共交通関連の法制度の変遷とその背景を捉え返し、今日的な地域公共交通をどうやって維持していくかを考えた時に「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」ことの重要性が問われるとの提起に改めて着目したい。「公共交通」とは文字通り「社会的なもの（考えるべきもの）」である。自分もそうだが、自家用車を持たない（運転できない）交通弱者（高齢者、学生、障がい者等）に対する福祉政策（救済）面があるのは否めない。公共交通と「医療（健康）・福祉・商業・教育・観光・まちづくり・環境・建設・防災・交通安全等々」の施策との関係性を考える必要があるとの指摘も重要な点である。

一方で必要な機能としての公共交通は、すでに「目に見える崩壊」が始まっていると、次の4点を上げている。1点目は、コロナで大幅な利用減、回復しきらない需要。2点目は、赤字だった交通事業者にとっては、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なこと。3点目は、従来からの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失。4点目は、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することが出来ない。地域の足が突然消滅する事態になりかねない危機的状況にある。

そこで提起されるのは「公共」交通機関に対する「公」の役割の見直しである。これまで「公共交通」といながら民間事業者が担ってきた。従来の赤字補填や利用促進だけで乗り越えることは困難であるとし、交通事業の位置付けの見直しを行ない、主体的なサービス設計や所有リスクを負うことへの転換の必用を説く。

地域を守る基盤的サービスであることを再認識し、利便性・持続性・生産性を高める地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）の推進が求められる。

現在、本市で策定中の「須賀川市地域公共交通計画」における地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）が大いに期待される。

以上