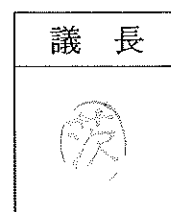


(書式5の2) 研究会・研修会等参加報告書



令和 6年 2月 9日

(議 員 名) 植原 泰

研究会・研修会等参加報告書

下記のとおり実施したので報告します。

1. 会議の名称 with コロナ時代の地域公共交通特別講座
2. 会議の日時 令和 6年 1月17日(水曜日)
 14時00分 ～ 16時30分
 令和 6年 1月18日(木曜日)
 10時00分 ～ 16時30分
3. 会議の場所 リファレンス国際ビル
4. 出張の期間 令和6年1月17日(水曜日)～18日(木曜日)
5. 参加議員名 植原 泰

6. 会議の概要

別紙のとおり

※ 会議の資料等を添付して下さい。

○研修の概要

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」

地域公共交通関連の法制度の変遷と2020年の法改正の概要について説明を受けた。特に、2020年の法改正で出されている地域公共交通計画作成では、地方公共団体が行わなければならない努力義務や利便増進事業の創設、地域における旅客輸送サービスの継続事業の創設、事業者間協議による独禁法に係わる部分の特例事項について説明があった。その後、各地で行われている事業や事例など計画に盛り込む事項についての具体例の説明があった。その中には、地方自治体が負担することになる公的負担の数値の現状と目標年数後の数値目標を併記し、現状設定している目標に対し、投資した資源を管理できているか（インプット）、予定通り実施できているか（アウトプット）、目標としていた状態に近づけているか（アウトカム）に分けて検証を行っている内容を見た。

「講習会を受講して」

作成された計画書の内容を審査していく必要性を感じた。有名なコンサルタント会社に丸投げすれば、国から補助金が出される計画書にはなるが、コンサルタント会社に投資した公費に見合う成果があるのかを考えなければならない。一職員が作成したその自治体に沿って作られた計画書がその地域に沿った事業となっているのか、長所と短所を具体例に見ながら検証できたことは非常に参考になった。また、複数の自治体が関係する事業についても県と市町村に分けてどのような事業が補助対象となるのかについても学ぶことができた。

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」

コロナ禍が公共交通に与えた影響、緊急事態が解除した後にも多くの公共交通が回復していない現状を客観視し、移動手段が公共交通から自家用車への移行が加速し、買い物や飲食に対する行動の変化も起きていた。そうした人の行動の変化の中でも、公共交通の必要性を加味し、休止や減便による赤字の低減ではなく、需要の平準化をすることで2024年問題の解決や需要の底上げなどの対策を考える必要があることを理解し、多くのアンケートや研究から見えてきたさらなる問題解決に対策を取るものの必要性を考え、公共交通が担うことが買い物や病院通いだけでなく、高齢化による人の行動行為の減少がもたらす人への悪影響も考慮しなければならない事態になってきていることを見ていった。対策については、先進事例の自治体の施策を見ながら、長所短所も考え、いかにその地域にあった施策を導入するかを考えるヒントの説明があった。当たり前のように思っていた交通機関の崩壊が始まっていることが目に見え、また、見えない部分も把握したうえで公共交通に対する公の役割を見直していかなければならない。その為に多くの具体事例の検証しながら考察していく内容であった。

「講習会を受講して」

公共交通への対策を考える時に空白区域の解消や人口密度、必要施設、公共施設をいかに結ぶかだけでなく、必要性を市民に理解してもらう中で、公共交通維持に参画してもらう施策を打っていなければならないと感じた。その為の対策を実施している自治体が既にあることにも驚かされた。

3. 「交通DX/GXを活用したこれからの公共交通」

午前中の講演で国が進めている自動運転はまだ先になることMaaSも思うように進んでいない現状を理解した。午後の研修では地域公共交通の再構築に関する様々な考え方や手法を学んでいた。公共交通の需要減少は、交通事業者の経営努力や自治体の赤字補填では維持できない現状になってきている。公共交通が地域を守る基盤サービスであることを再認識し、利用されやすい利便性・持続性・生産性の向上への戦略的な投資について話を聞いた。

交通DX・交通GXに官民・交通事業者・他の分野の三者の共創を加えた手法で公共交通の持続性を高める取組を見ていった。勿論モビリティの技術変革は必要ではあるが、現状の移動手段技術とインターネットやデータ通信を組み合わせた安全性・快適性の向上、さらにサービス面でもカーシェアリング、サブスクリプション形式の販売、複数の移動手段の組み合わせによる新しいモビリティサービスの導入についても説明があった。

次世代自動車と言われているPHEVやEV・FCV・CDV・合成燃料利用車についての解説の上でカーボンニュートラルに向けた時系列、モビリティによるCO₂の排出量の違い、モビリティの利用方法によるCO₂排出量の違い、車両サイズによる環境への負荷の違い、自動運転の実用化に向けたロードマップや実証実験の実証地域そこにおける社会的受容性を考えた後で、実際の活用手段についての講義を受けた。さらに現状の交通手段のさらなる高度化とその利便性の向上手段を全国の実例を見ながら検証した。

「講習会を受講して」

今まで聞いたことがなかったが実際に取組まれている技術、多様化する移動ニーズやMaaSを使った個々の事業者のサービスを束ねることで新しいサービスになることに目から鱗の考えを感じた。移動先の宿泊・飲食・観光まで統合することで新しい利用者の発掘に繋がることに気づいた自治体には凄さを感じた。勿論大都市と地方都市、過疎地域や自治体の持つ特色によってサービスの統合手段は違っていくので、それぞれに合った工夫を考えることができた自治体が生き残れるように思える。その為にも多くの先進事例を詳しく知ること、その利点、欠点を理解していくことが、大切になる。また、別の視点で考える為にも市民への行き先・利用頻度・生活圏・市民の協力の可能性などについて様々なアンケートでデータを蓄積し、どの部分に行政が投資すれば市民ニーズの合格点に近づけられるのかを考えていける地域公共交通の計画を作るときだと思う。計画を作ってから市民に問うのでは、計画に投資した資源が無駄になる部分が多くなると思える。だから計画の変更には消極的だし、市民の満足からは遠い計画になっているような気が

していることから、計画作成の手順から見直すことの大事さを感じている。勿論多くの取組を調べておくことも必要であるが、ただ計画を出して国からの補助金を受けるのではなく、有効に補助金を活用でき、継続して国からの支援を出してもらえるような計画にしなければと思う。