

(様式6-3)

研修等 報告書

令和5年8月8日

三田市議会議長 松岡 信生 様

私は、研修等報告書を下記のとおり提出します。

会 派 名	市民の会	代表者	
		議員名	肥後 淳三 /
参加者氏名	肥後 淳三 /		
講演会等研修名	地域公共交通政策セミナー ～地方議員のための研修～		
研修事項	①自治体における公共交通政策総論 ②公共交通政策の財政と負担 ③いったい「まちづくり」って何でしょう ④地域公共交通と福祉交通 ⑤公共交通政策の実践 その他意見交換・質疑応答		
日 時	令和5年8月2日(火曜日) 午前10時～午後17時 /		
場 所	〒534-0026 大阪市都島区網島町6-20 大阪私学館 309号室 主催：特定非営利法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾		
所 見	特定非営利活動法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾主催のセミナーを受講しました。 村尾再生塾理事長の挨拶から始まり、公共交通総論、公共交通政策の実践に至るまで実に有意義であり、「人の移動」を中心に考えたまちづくりが、如何に重要であるかを改めて感じたセミナーでした。 各プログラムにおける所見は、別紙をご参照ください。		
添付資料	当日資料を添付。プログラム(時間と内容)は、資料でご確認ください。 当日の現地写真は、美藤議員の報告書に添付してあります。		

地域公共交通政策セミナー ～地方議員のための研修～を受講して(所見)

*開講のごあいさつ :村尾 俊道 再生塾理事長(元京都市役所交通担当職員)

- 本日は、兵庫県会議員、各市の議員、そして行政職員の20名に参加していただいた。(参加者名簿参照)
- 公共交通事業者は、コロナ禍もあり、かなり厳しい現実さらされている。
- しかし、車社会にあってもまちづくりの観点からは、人が移動する以上公共交通が支えになっている。
- 本日は、目の前の出来事だけでなく、未来の我がまちの公共交通のあり方にまで思いを馳せてもらいたい。
特定非営利法人持続可能なまちをめざす再生塾(以下「再生塾」)は、これまでも各市の公共交通の課題・提言、イブニングセミナーなどを手掛けており、日本だけでなく世界の公共交通問題を皆さんと共有している。

*自治体における公共交通政策総論 :土井 勉 (一般社団法人グローバル交流推進機構理事長)

- 今コロナ禍でバスや電車に乗らなくなった方が増え、交通事業者が瀕死の状態となっている。
- この対応策には、2つの方法が考えられる。一つは、今出ている血(コスト)を止めること。二つ目は、長期スパンの目で都市政策として公共交通を中心にしたまちに変えていく。ことである。
- 他国は、国や自治体が、公共交通のインフラ整備を行い、その運営を事業者に任せており、そもそも公共交通の成り立ちが異なっている。その中で自治体の公共交通の見方は、これまであまり自治体が関わらずに済んでいた。
- 今、公共交通単独で収支の均衡をするのは難しい時代。
- 儲かっている路線があり、その路線の収益で赤字路線を補填して走らせている事業者が多い(内部補助)
- しかし、その考えで良いのだろうか。黒字の路線は、本来ならその路線を利用する方に対してサービスの向上をすべきである。
- 今、JR 等が乗車人数の少ない路線を公表し、廃線の議論となっている。廃線することで困るのは、そこで生活している市民である。
- この議論が出てくる際にいつも言われるのが、誰が負担するかの話である。
- 公共交通は、福祉でやればよい。と話が転換されている。
- 公共交通を支える意味
 - ①公共交通を使わない人たちも税負担で支えることで家族などの移動が確保でき、社会的に安寧になる。
 - ②地域公共交通の価値を定量的に把握するため概念の整理、算定の方法について指標を出すことを目標としている。(クロスセクター効果:後述)
 - ③例えば・・・デパートのエレベータが公共交通と仮定するとエレベータが赤字だからと言って止めてしまうことはしない。
戦略的な投資(サービス向上)を実施し移動需要(手段、目的地の転換、創造)を生み出すことが人口減少時代に必要とされる「都市政策」が必要
 - ④人口減少に伴い「人口ボーナス期」は終了した。
これからは、街の魅力、安寧なまちを地域公共交通計画として方針を立て、都市計画、行政、住民、事業者が納得して果実が得られるようにしなければならない。
- 公共交通を支える論理:クロスセクター(CSE)とは
 - ①これまでは・・・公共交通の役割と意義については、移動による「健康」など定性的な説明が行われてきたが、定性的な説明以外にも公共交通が果たす機能を定量的に把握する仕組みが必要となった(CSE)
 - ②公共交通が廃止となった場合に対応しなければならない分野は、医療・福祉など様々である。

③CSE 効果:行政から補助を得て運行している公共交通が仮に廃止された際に、これまで公共交通を利用してきた人たちの移動を確保するために、通学や通院等に関して別途交通手段を準備するための費用を算出し、その合計金額と補助金との差を比較することで役割・価値を定量的に把握することができる。

④CSE により、地域を支えるための効果的な支出の効果額が算出できる。

最後に「交通政策を通じて、人々の生活の質を高める＝住んでいて良かった＝交通政策は都市経営の重要な一翼を担っている。

(所見)・・・車社会の実情と市民生活を支える公共交通について改めて理解できました。

市民へは、公共交通を支えるために極力バス・電車・タクシーに乗ろう！を意識させる MM(モビリティ・マネジメント)が過去のデータから有効だと思います。しかし、各市がこのMMを使って公共交通を支えようとする事例は余り見られません。

今後の交通政策(計画)においては、CSEの手法を用いて市民の生活の質を高める持続可能な公共交通政策が必要であると感じました。

*公共交通政策の財政と負担: 正司 健一 (神戸大学 名誉教授 NPO法人再生塾 理事)

・鉄道や路線バスから撤退する事業者が増えてきている。事業収入源は、利用者であり、これが減ると会社が成り立たない。地域を見捨てて、利用者に嫌われて会社を存続していけるはずもない。

・事業路線で一部の路線が黒字となり、その利益を内部補助として赤字路線に回しているのが、今の日本の現実である。

・日本の鉄道は独立採算制であり、欧州は、公共交通を共有財産と見なし、道路と同じように行政が鉄道のインフラを負担している。

・東大の家田仁教授は「このままでは、公共交通の衰退が進む」と懸念。

・一方で国土交通省も上下分離制度の導入に踏み切った。同省の試算では、赤字路線の80%が黒字に転換すると試算。

・将来の公共交通利用者(若者ら)は、公共交通について意思表示が出来ていない。

・「赤字」になると問題視されるが、事業としての経営問題と地域としての経営問題の両面がある。

・公共交通サービス供給に対する2つの哲学

①採算性の原則(市場の支持がないサービスをむやみに供給しない)

②公共性を最優先・・・まずはモビリティの確保を・・・交通弱者への配慮(社会的排除を生まない)

上記から、地域にとって大切なサービスを効率的で有能な事業者に供給してもらうことが重要。

・車を使うのが合理的なのかの思考

車に乗る時は、ガソリン代対バス運賃で考えがち。実は、車の購入費や維持管理費、燃料費を入れると千円/日の経費が出ている。この対比でMMに繋げる。

・さらに車を利用する事での社会的影響を合わせ考える必要がある。(脱炭素、駐車場探し、渋滞など無駄な時間の浪費)

(所見)・・・公は何をすべきか。と言うスライドで正司先生は「公共交通政策を対処療法で終わらせていないか」と研修生に問いました。

公は、政策(理念)と施策(課題解決のための取組み)でもって対応・対策に進むべきとお話しされ、その場しのぎではない「本気の経営」をやってほしいと結びました。

*地域公共交通と福祉交通:近畿大学理工学部 柳原 嵩男

地域公共交通政策の実践:東 徹(一般社団法人システム科学研究所常任理事 NPO 法人再生塾理事)

(所見) 地域のお出かけを守ることが、うつ病の改善につながることや移動支援の担い手として参加することで、QOLの向上が期待できる。とされ、外出頻度と健康面がデータで裏付けされてきています。

また、全世代での事故率は、ほぼ一緒であるが、死亡率については、高齢者が高いことが分かっている。このデータを用いることで、免許の返納政策などと連携することが可能であるとのこと。

各市に見合った交通政策があり、他市の実践事例をそのまま参考にしても成功しない。

交通事業者には、赤字補填ではなく、定額補助を行い頑張ろうという意識を醸成し、利用者の増減により補助率を変えるなどの方策が必要。との知見も参考にしたい。

交通政策を見つめ直すには、市域内だけではなく隣まちなどの駅の位置なども含めたアクセスの見直し、バス運賃など隣接するまちと連携する方法など、これまで再生塾などで検討された手法を用いればどうかとの知見を頂きました。

三田市には、JR、神鉄、神姫バスなどの交通ネットワークが広がっていますが、まだまだ改善の余地はあると感じました。交通政策は、まち全体の効果と費用で考えることが重要であることを踏まえ、今後のまちづくりに活かしたいと思います。

(肥後 淳三)