

(様式6-2)

研修派遣 精算書

令和7年8月29日

三田市議会議員 福田 秀章 様

本会派(私)は、研修派遣(参加)に要した費用の精算結果を下記のとおり報告します。

会派名	市民とともに	代表者	
		議員名	山崎 丈
参加者氏名	山崎 丈		
研修先	大阪市都島区網島町6-20 大阪私学会館309号室		
講演会等 研修名	地域公共交通政策セミナー		
研修事項	自治体における公共交通政策総論など		
日時	令和7年8月22日(金) 10時~17時		
支払金内訳	科目	支出額	摘要
	参加負担金	20,000	
	宿泊料		
	日当		
	鉄道賃 (モジュール)	1,680	840×2(往復)(JR 三田-大阪城北詰間)
	航空賃		
	バス賃		
	船賃		
	タクシー		
	その他		
合計	21,680		
備考			

※100 km未満の距離における特急利用、タクシー利用の理由は備考欄に記入
会派支給の場合、会派名、代表者名を記入の上、押印してください。

個人支給の場合、会派名(無会派は記入不要)、議員名を記入の上、押印してください。

(様式6-3)

研修等 報告書

令和7年8月29日

三田市議会議長 福田 秀章 様

私は、研修等報告書を下記のとおり提出します。

会 派 名	市民とともに	代表者	
		議員名	山崎 丈 /
参加者氏名	山崎 丈 /		
講演会等研修名	地域公共交通政策セミナー /		
研修事項	自治体における公共交通政策総論など /		
日 時	令和7年8月22日(金) 10時~17時		
場 所	大阪市都島区網島町6-20 大阪私学会館 309号室 /		
所 見 (別紙でも可)	別紙の通り		
添付資料			

添付書類(講演会内容のパンフレット等)

会派支給の場合、会派名、代表者名を記入の上、押印してください。

個人支給の場合、会派名(無会派は記入不要)、議員名を記入の上、押印してください。

あいさつ

村尾 俊道氏(再生塾理事長)

目的:まちづくりや交通の問題の解決に取り組む行政・地域・企業などの実務者を対象として、理論・実践に関する情報を提供し、参加者相互の対話・交流をお通じて、“ビジョン”と“夢”を共有し、持続可能なまちと交通の推進器寄与すること。

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帰国理事長)

・地域と移動

地域課題(買い物難民、産業再生、地域医療など)で共通すること → 移動の確保
自由な移動の確保(モビリティ)は手段、目的は活動
地域特性に合ったモビリティの適切な組み合わせが必要

・公共交通の価値と役割

公共交通の幹・枝・葉 (例) 加西市 幹:北条鉄道 枝:神姫バス 葉:コミバス
人口流出の背景 → 送迎人生
公共交通 > 自動車

・人口減少でも利用促進

自動車利用者の1%を公共交通へ お母さんの送迎人生からの解放
一人で自由に移動できれば、送迎問題解消

・誰がどう支えるのか:データとファクト

バス導入費用 505.32 円/km
医療施設 :自動車での来院を減らすためにバスの無料券配布(長岡京市)
自動車教習所 :路線が重複する自動車教習所の無料送迎を乗合バスで代替(阪神バス)

・評価の指標:クロスセクター効果という考え方

クロスセクター効果:「赤字」の地域故郷交通を補助金などの公的資金で支える意味を定量的に評価するために開発された地域公共交通の評価の方法

表 11-12 市が支援するバス路線の必要性の検討結果

バス路線	クロスセクター効果 (万円/年)	バス乗込み調査 (調査割合)		1乗客あたりの補助額 (円/人)	1日あたりの利用者数 (人/日)
		他の交通手段がない (%)	駅前バス路線が廃止されたら目的地に行くことができない (%)		
乙原・甲子線 (24 系統)	1,600	56%	11%	1,742	15
小野線 (21 系統)	649	58%	5%	345	56
深田川線 (22 系統)	928	43%	17%	234	115
深田川線 (23 系統)	66	62%	17%	218	43
志野線 (32 系統)	-168	67%	0%	817	38
福原線 (33 系統)	-242	42%	17%	1,057	20
香下線 (25 系統)	-40	60%	29%	647	30

出典:1乗客あたり補助額、1日あたり利用者数(2022(令和4)年):三田市

三田においても、クロスセクター効果がマイナスの路線(広野線・幡尻線・香下線)が廃止になった、なる予定です。廃止になる前に、十分な啓発が住民になされたのか、住民は公共交通を使つての移動をしていたのか、などの課題がある。市民が「乗って育てる公共交通」とするため何が必要か考えていきたい。また、土井氏は、三田市の地域公共交通計画活性化協議会の会長を務められておられるので、これからも、継続的にお話を聞いていこうと思う。

・公共交通サービスの特性

若者(18~39歳)…住み続けたくない理由→交通の便が悪いから(82.2%)

丹波篠山市(市民意識調査2019)

ピークとオフピークがある

ピーク用の車両・人員の費用はだれが負担するのか。

クルマで移動した方が、手軽で安い？

・公共交通と採算性

赤字でも供給することが期待されている

「地域公共交通の活性化および再生の促進に関する基本方針」(国土交通省)

ともすれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者などが知恵を出し合って……。

・公共交通と公共性:公的負担

採算性原則 市場が支持しないサービスをむやみに供給しない

公共性を最優先する 交通弱者への配慮

供給体制維持のために国、地方自治体の補助が必要

クルマは便利だが、50台が一度に駅に送迎すると、渋滞が起こる。バスで一気に運べば、渋滞もなく、送迎も必要なくなる。赤字事業者がバス路線を撤退すると、住民は困るので、どうすればいいのか、住民自身が考える必要がある。

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務理事)

・生活圏内の人と施設を交通でつなぐ

みんなが使う=みんなのお困りごとを解決できる公共交通

事業を継続するために費用を「まかなう」ことは必要

幹線の儲けで視線をまなう(内部補助)

過度なクルマ依存からの脱却

・公共交通事業の使命は豊かな社会(都市・まち)を維持・創出すること

・事業を継続するために費用を賄うことは必要だが、運賃だけが手段ではない

・幹線交通の収益は支線交通を支える。公共交通ネットワーク全体で連携する。

・交通事業だけでなく、まち全体の効果と費用を考える。

・サービスレベル向上と運行効率化の両方を目指す。

三田の神姫バスの場合、三ノ宮や大阪、ニュータウンから JR 駅までの通勤路線などの幹線交通の収益で、農村地域の支線を支えている。特に、JR 駅への接続が大切なので、その運行効率を上げている。JR の本数が少なくなれば、バスの便数も減る傾向にある。今後は、居住地から JR 駅を通過して新市民病院などへの路線が必要になってくると思われる。

路線バスの減便・廃線問題

井上 学(龍谷大学教授)

- ・バスが減便、廃止される理由
 - 利用者が少ない=収益性がない(赤字)
 - 運転士不足 給料の低さ(一般労働者の2割減)
- ・バスの減便、廃止の影響
 - バスの減便、橋に対する不満や反対の声
 - すべてをバスで維持しようとするとう路線全体のサービス水準が低下
 - 路線バスの維持にとらわれ会社全体の収益が低下
- ・公共交通の理解を深めるための情報の可視化
 - 利用者一人当たりの公的資金の投入額など
- ・新たな移動手段導入時の留意点
 - タクシーという言葉は使わない : ドア to ドアと思われがち
 - バス以外の移動手段 : デマンド型交通、乗合タクシー、交通空白有償運送
 - 地域住民がドライバー : いつもあでもハンドルを握る人が確保できるか不透明
 - 予約型交通 : 「予約=すぐ来る」ものではない
 - バス運転士の確保 : 利用者が多くてもバスが亡くなる

可視化の必要性を強く感じた。日ごろから補助金がどれくらい入っているのか。どうすれば、この路線は残るのかを、地域の人に知ってもらうことはと手の重要だと分かった。

移動にかかる不平等・格差の解消に向けて

柳原 崇男(近畿大学社会環境工学科准教授)

- ・移動格差は「生活格差」につながる
 - 移動は教育・就労・医療・文化のアクセスを左右する「社会的権利」
 - 移動手段の有無が、地域間、世代間、所得階層間の不平等を固定化する
- ・日本の課題
 - 自動車依存の固定化→高齢者や免許返納者の移動困難
 - 公共交通への投資不足→都市と地方の格差拡大
 - 社会的弱者の拡大→高齢者の移動

三田においても、「クラブ活動の地域展開」において、移動にかかる不平等が懸念されている。三田市は、その解消のために、中古バスを購入してくれたが、今後さらに、小中学校の再編問題があり、移動にかかる不平等がないように注視していく必要がある。今後、「新市民病院」に関する交通アクセスが問題になる。主要駅からのシャトルバスが出るというが、ウッディタウンなどから直通バスが出るのかなど関心は高い。三田だけで完結するのではなく、神戸北地区と合わせた地域で考える必要が高くなってきたように思う。さらに、この分野の研修を積んでいきたい。

