

研修報告書

令和4年 11月 10日

島田市議会議員 大石 節雄 様

島田市議会議員 藤本 善男

次のとおり研修会に参加したので、報告します。

研修年月	令和4年 10月 19日 (水)、20日 (木)
研修名 及び 主催者名	研修名：第17回全国市議会議員会研究フォーラム ーデジタルが開く地方議会の未来ー 長野県長野市若里1丁目1-3 ホクト文化ホール（長野県民文化会館） 第1日目 第1部 基調講演 「コロナ後の地域経済」 第2部 パネルディスカッション 「地方議会のデジタル化の意義と課題」 第2日目 第3部 課題討議 「地方議会のデジタル化の取組報告」 ※10月19日 意見交換会は中止、10月20日 視察は不参加
報告事項	本セミナーは、全国市議会議員会が主催する研究フォーラムであり、コロナ禍による中断もあったが、毎年1回開催で全国の市議会に共通するテーマを選定し開催されている。 今回は「デジタルが開く地方議会の未来」と題して、基調講演、パネルディスカッション、先進的な取り組みをされている市議会の事例発表などを聴講し、コロナ禍による行動制限に対する議会としての対応や、議会活動の市民への認知度向上、議員の日々の活動に対する知識習得を目的として参加した。

1日目 (10月19日)

■基調講演「コロナ後の地域経済」

講師 富山 和彦氏

株式会社 経営共創基盤(IGPI)グループ会長

株式会社 日本共創プラットフォーム(JPiX)社長

講師経歴

講義を担当された講師の富山和彦氏の経歴を詳しく調べたところ、会長を勤めている経営共創基盤(IGPI)は、2007年に設立されたコンサルティング・企業再生などを取り扱う会社で、関東自動車・茨城交通・福島交通や岩手県北自動車などの公共交通に関する会社や、パイオニアなどの再生支援を手掛けている。

もう一方の日本共創プラットフォーム(JPiX)は、株式会社経営共創基盤が設立した地方創生を目的とした投資・事業経営会社で、IGPI傘下の交通事業会社であるが、みちのりグループの成功事例をロールモデルとして、持続性ある地方創生に向け、ローカル経済圏の企業への投資及び事業経営を行う企業であることが紹介されている。

報告事項

今回の講義では、一貫して地方経済を主軸に取り組みをされている富山氏の目線で地域経済に関する講義をいただくことができた。

経済危機の歴史

先ず、今日に至るまでの世界経済の流れを解説していただき、20世紀は1920年の世界恐慌に始まり、バブル経済崩壊、アジア通貨危機、ITバブル崩壊などがあり、21世紀になってもリーマンショックや欧州債務危機など、予測が出来ず発生した際の影響の大きいブラックスワン型の破壊的な危機は今後も起きると述べ、最近30年間で進んだ破壊的なイノベーションの波はコロナでさらに拡大・加速し、グリーントランスフォーメーション(GX)の波も押し寄せている。これまでは、製造業が造ったテレビなどの物が高価な価値を持っていたが、DXの時代にはテレビは単なるモニターであり、付加価値の多くはネットワークサービスなどが価値を持つ世の中になっている。

日本におけるG(グローバル)とL(ローカル)

デジタル革命(DX)の拡大で第4次産業革命が到来しているが、DXの渦中におけるビジネスチャンス进行分析してみると、G(グローバル競争)型産業とL(地域密着)型産業の比率はグローバル産業の比率が高く、東京都市圏とその他地域は同程度といったイメージを抱くが、実態としては東京都市圏の比率は30%であり、グローバル大企業の勤労者の比率も20%程度であるとのこと。

日本の30年間の不振は東京の不振であり、グローバル企業の不振ということであるが、グローバル化が進むとグローバル企業の比率が低下することは世界の潮流であり、日本経済全体を考えれば、G

報告事項	<p>型ではなくL型の経済圏をどうするかといった観点を重要視しなければならない。</p> <p>日本のG型産業の競争力は世界で5番手位であるが、L型産業の競争力は世界の中位であり、これは労働生産性が低いことが主要因であることから地方の賃金が低い状況として表れている。</p> <p>少し前までは地方は人余りの状況で、仕事を分け合っていたが、コロナ禍と少子高齢化の進展で現在は仕事に対する人が不足する状態となり、海外からの出稼ぎ労働者も円安で魅力が無くなった日本には関心を持っていただけない状況である。このような状況を打破するためには地方の生産性を上げる活動が必要である。</p> <p>地方の生産性を上げれば給料もその比率で上乘せすることができる。海外では人へのサービスを提供している場所は高付加価値の料金を徴収することが出来、賃金も高い基準である。</p> <p>東京の生産性を下げている要因の一つとして長時間の通勤時間があり、毎日3時間を生産性の全くない移動に費やしている。</p> <p><u>IGPIグループの事業展開</u></p> <p>次にIGPIグループの事業展開の状況についての説明をいただいたが、経営の効率化を進める上で一番大切にしていることは、ひたすら見える化、分ける化を進めることであり、徴収する料金についても、どこからどこまでの移動でどれだけの収益が出たかを調べることで利益の上がる運行が可能となる。そのための手段としてICカードの導入などが大変有効であるとのこと。また運転手別の燃費や、事故解析などもIT手法が大変有効であるとのこと。</p> <p>単純な試算によれば公営バスのキロあたりの収入661円/kmに対するキロコスト731円/kmを民営バスのキロコスト452円/kmとすることができれば、走行距離2.2億kmの経常収支は、それまでの△152億円から、460億円とすることができるとのこと、まだまだ改善の余地は残されているようです。</p> <p>次に具体的事例として南紀白浜の航空便の平日利用策としてワーケーションを導入した事例が紹介されたが、詳細は割愛させていただきます。</p> <p><u>基調講演のまとめ</u></p> <p>地方に根差したIGPIグループの事業展開など、興味深い話を聞くことができたが、日本におけるG(グローバル)とL(ローカル)で論じられたように、先入観で捉えているグローバル産業の比率よりも地方のローカル経済圏の規模が高いことに気づかされた。IGPIグループの事業展開などを参考として、DXの推進により当市の公共交通などの課題解決に繋がる活動の必要性を強く感じた。</p>
------	---

■パネルディスカッション

「地方議会のデジタル化の現状・課題と将来の可能性」

コーディネーター 人羅 格[毎日新聞社論説委員]

パネリスト 岩崎尚子 [早稲田大学電子政府・自治体研究所教授]

牧原 出 [東京大学先端科学技術研究センター教授]

湯浅壘道 [明治大学公共政策大学院ガバナンス研究科教授]

寺沢さゆり[長野市議会議員]

市議会のデジタル化の取組状況（人羅格氏の報告）

パネルディスカッションの冒頭、コーディネーターの人羅氏より、市議会のデジタル化状況の報告をいただいた。

令和3年の委員会等のオンライン開催は、17.4%が開催したとのことで、会議規則、委員会条例の改正を行った議会は9.2%とのこと。またタブレット端末は51.9%の議会で導入し、使用状況は全員持ち込み40.5%、希望者のみ持ち込み18.0%、使用事例無し41.5%と、議会によってICTを活用した議会運営は2分されている。なお、インターネットによる検索システムについては、86.1%において導入され、音声認識システムも23.9%が導入していることから、会議録作成へのICT技術の活用が議会の取組として本格化しようとしていることが認識できた。

地方議会のデジタル化の現状・課題と将来の可能性（岩崎氏の報告）

岩崎氏の活動は、電子政府の推進を行うことにあり、その活動の一環で、総理大臣諮問機関「地方制度調査会」委員を2022年1月より務めており、地方議会のデジタル化を議論しているとのこと。

岩崎氏の活動として、国連社会開発会議への参加や、高齢社会でのICT利活用のための講座開催など、デジタルガバメント実現のための様々な取り組みが紹介された。

岩崎氏の問題意識として、2040年の日本の社会構造・課題、少子・高齢・人口減少社会の将来像は、地方を中心に企業数減少が深刻化、インフラ・公共施設の老朽化・赤字交通機関の廃止、20～30歳以下の若年女性人口が5割以下に減少、生産年齢人口6%減・15歳未満の人口は4分の3となるなど、今以上に一層厳しい状況が待ち構えており、地方議会の現実的課題として、デジタル人材の不足、投票率の低下、議員のなり手不足などが深刻化するとみている。

コロナ禍の今、急激なデジタル化とアフターコロナを考える時期において、旧態依然型社会に戻るか、DX型社会に転換していくか、最後の分岐点に差し掛かっていることを認識すべきと述べられた。

また、議会のデジタル化についての現状・課題として
・議会のデジタル化の目的は、あらゆる災害時にも議会機能を充分

報告事項	<p>に発揮し、住民とのコミュニケーションを確保すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ “誰も取り残されない” デジタル社会に向けて議会が果たすべき市議会のリーダーシップ ・ 市議会が域内のコミュニティを取りまとめる役割を果たすために必要なデジタル改革(DX) <p>の3項目をご指摘いただいた。</p> <p><u>審議のオンライン化とデジタル化への対応 (牧原氏の報告)</u></p> <p>牧原氏からは、自治体戦略2040構想研究会などの活動をご紹介いただき、人口減への対応としてのスマート自治体の実現、新型コロナウイルスへの対応としてのリモートワークの推進という二つの大きな課題の鍵はデジタル化であること、その一環として地方議会のデジタル化、オンライン議会が位置付けられているとのこと。</p> <p>コロナ禍において総務省は2020年4月30日付で委員会のオンライン化開催を認める通知を発出し、2022年1月1日時点で条例改正した団体は135団体(7.5%)、オンライン委員会を開催した団体は35団体(2.2%)であるが、住民ベースで再計算をすると、それぞれ15%、5.5%となり、比較的人口の多い自治体の取組が進んでいるとのことだが、今後も人口ベースで取り組みを確認すべきであると述べられている。</p> <p>海外の状況について、イングランドでは2020年4月に全自治体でオンライン開催が可能となったが、2021年5月にこの規定が失効した。しかし、その後も非公式のオンライン打合せが活用され、自治体側からオンライン開催を可能とするよう政府に要望が出されているとのことで、その大きな理由の一つは、より低コストであること、住民に良く伝わるということであった。</p> <p>オンライン議会開催の条件は練習を続けることであり、マニュアル作成を面倒くさがらないこと、通信環境の安定性、セキュリティの確保、議会からも市民からも可視化されていることなどがDXのポイントとして紹介された。</p> <p><u>議会のデジタル化 (湯淺氏の報告)</u></p> <p>湯淺氏は明治大学公共政策大学院ガバナンス研究科に所属し、地方自治体システムの標準化、サイバーセキュリティ、個人情報保護への取り組みなどを行うとともに、地域の政治・行政に携わる人材育成を行っている。</p> <p>デジタル化の誤解として、使用している機器をパソコンやタブレットにすれば良いとの認識をされることがあるが、機器をどのようにするかではなく、議会の審議であれば情報収集において客観的なデータが不足していることや、意思決定や政策の根拠をデータで示せないことこそが課題であり、これに加え対面で行うことを基本とする同時性が求められることや、押印などの形式的依存が随所に見られることなどを解決しなければならない、と述べられた。</p>
------	---

報告事項

長野市議会の状況（寺沢氏の報告）

寺沢氏からは、最近の長野市議会におけるデジタル化の状況報告があり、採決システムのオンライン化、常任委員会のインターネット中継（録画）、議会活動へのタブレット端末導入、市民と議会との意見交換会をオンライン化実施、委員会のオンライン開催導入、などの状況を報告いただいたが、内容については配布資料に掲載されていることから、詳細の報告は省略いたします。

なお、パネルディスカッションについては、議会のデジタル化、市民とのコミュニケーション、デジタル化への提言などをテーマとして各氏から意見が述べられたが、詳細についての報告は省略いたします。

基調講演のまとめ

パネリスト4名による地方議会のデジタル化についての報告をいただき、本市議会における機器の使用状況や会議の実施状況、市民との関わり合いなどについては、平均点と呼べる状況ではないかと受け止めた。デジタル化について、オンライン議会やデジタルによる議会報告会など、機器を使用する場面がこれから増えてくると予想されるが、練習を続けることが極めて重要であると再認識した。

2日目（10月20日）

■課題討議

「地方議会のデジタル化の取組報告」

コーディネーター 谷口 尚子

〔慶應義塾大学大学院システムデザイン・マネジメント研究科教授〕

パネリスト 金澤 克仁 [取手市議会議長]

板津 博之 [可児市議会議長]

林 晴信 [西脇市議会議長]

2日目(20日)の第3部課題討議は、「地方議会のデジタル化の取組報告」というテーマで、先進的にデジタル化へ取り組んでいる3市議会の報告をいただいた。要点について以下記載する。

ICT活用いつでも・どこでも議会の権能を維持向上（金澤議長報告）

茨城県取手市の金澤議長からは、ICT活用いつでも・どこでも議会の権能を維持向上、と題してICT活用状況を発表していただいた。

取手市のICT化は、令和2年8月にタブレット端末を導入したところから始まっているが、時期的には令和2年初頭のコロナ禍により、緊急事態宣言が発令され、オンラインによる委員化開催についての総務省通達が出された直後ということで、コロナによる行動制限に対し、あらゆる場面でICT機器を活用した実例が報告された。

これまでに公式な会議、非公式な会議を50回以上オンラインで実

報告事項

施したことや、議案の事前説明をYouTubeによる動画で説明、何度でも閲覧することを可能にして担当課窓口への事前確認が減った事例、議案の確認を現地(例：体育館の床補修)から担当課が行い、委員は委員会室で動画視聴して移動の負担を軽減した事例、市民との意見交換として各種団体との間でオンラインを活用した事例、などが紹介された。

議会におけるICT化促進のメリットとしては、学校休校となった自宅や、親の介護を抱えている自宅において、会議に出席できるため、家庭との両立の問題でなり手不足が深刻な地方議会の問題解決となることや、中山間地のエリアが広い自治体議会においては、メリットを享受できると考えているとのこと。

ICT化がスピーディに進んだ背景として、平成21年に導入した採決システムが老朽化し、システム更新の見積もりが1千万円を超えることから、Sidebooksのアプリケーションによる採決システムを導入し、年間36万円で運用が可能となったことが契機となったとのことでした。

取手市議会ではデモテックという用語を使っているが、これはdemocracy(民主主義)とTechnology(技術)を足した造語であり、四者(早稲田大学、一般社団法人地域経営推進センター、東京インタープレイ株式会社、取手市議会・同事務局)協定連携で未来に向かう、との意気込みであった。

また、会議録視覚化システムなども導入し、市民には分かりにくい議会における論点を可視化し、少しでも議会のことを理解してもらうための工夫が随所に見られた。

最後に取手市議会より、瑕疵なくオンライン本会議を可能とするため、各議会から自治法改正を意見書として求めて欲しいとの提言をいただいた。

可児市議会の取組について(板津議長報告)

可児市議会の板津議長からは、可児市議会の取組としてコロナ禍における議会報告会と議会グループウェアの導入についてご紹介をいただいた。

可児市議会は議会基本条例で年2回の報告会を14カ所の地区センターで行っており、かつての議会報告会は会場に多くの市民が集う形式であった。令和2年11月の第17回報告会では、議場において市自治会連絡協議会14名に限定した報告会を企画し、令和3年10月の第18回建設市民委員会・建設業連合会、令和4年1月の第20回教育福祉委員会・可児市民生児童委員連絡協議会では、議会全体の報告会ではなく、密にならず参加者が特定できる方式を選択したとのことでした。

また、令和4年5月の第22回報告会では、2部構成による完全オンラインの議会報告会を開催することができた、とのことでした。

報告事項

議会グループウェアの導入については、議会基本条例制定の活動に無料版のサイボウズliveを利用したことだが、正式に導入したのは平成31年4月とのことで、用途としては委員会資料の配信、グループでの意見交換、様式のダウンロードなどに活用しているとのことでした。

議会DXへの取組（林議長報告）

兵庫県西脇市議会の林議長からは、議会DXの取組というテーマでこれまでの取組について報告をいただいたが、西脇市議会の議会改革の始まりは、平成の大合併で旧黒田町との合併を契機として議員定数削減の陳情書が提出されたことに端を発しており、議会が陳情を否決したことから、議会不信を払しょくするため、議会改革がスタートすることになったとのこと。

西脇市議会では市民の困りごとを議会がどのように解決していくかを図式化しており、その流れの中でどれをデジタル化していくかを模索しているところであるとのこと。

政策議会を目指すためには、決算審査の充実が必要であるが、決算充実のためには、決算審査をいかにやりやすくするかといった観点で予算審査を行なう必要があり、予算と決算は密接に結びついているとの流れが示され、その流れの中には住民の声を議会報告会や課題懇親会で聞くことを含んでおり、現在も模索中であるとのこと。

また、新型コロナウイルス感染拡大により議会の機能不全状態になり、オンライン会議システムの導入を試みたが、庁内LAMの都合で思うような使い方ができなかった。そのため、議員の個人的な試行を行ってきたが、令和3年3月の新庁舎完成に伴い、ICT機器がリニューアルされ、ICT環境がようやく整ったとのこと。

西脇市議会のICT化は平成13年頃に議会放映、平成27年にタブレット導入などの経過を経ているが、議会DXは単なるペーパーレスではなく、いかに情報機器を使って人々の生活をより良いものへと変えることだと述べられた。

各議会からの報告の後、コーディネーターによる再質問などが行われたが、詳細の報告は割愛させていただきます。

課題討議のまとめ

報告のあった各議会は、新型コロナウイルス感染症を契機として、DXの推進が進んだように感じるが、それまで地道に行われてきた議会改革の地道な活動が根底にあるように感じた。各市議会での取り組みは島田市議会でも取り組んでいる内容が多いが、会議録の可視化や、オンライン会議システムの活用などは引き続き研究すべきと感じた。柏崎市のデジタル予算書が事例として紹介されたため、島田市の事業評価シート作成を踏まえ、調査研究の必要性を感じた。



【写真】

第17回全国市議会議員会研究フォーラム
ホクト文化ホール（長野県民文化会館）前にて

報告事項

研 修 報 告 書

令和5年 3月 20日

島田市議会議長 大石 節雄 様

島田市議会議員 藤本 善男

次のとおり研修会に参加したので、報告します。

研修年月	令和5年 2月 20日 (月)、21日 (火)
研修名 及び 主催者名	<p>研修名：地域公共交通特別講座 主催：地方議員研究会</p> <p>東京都千代田区有楽町1-12-1 リファレンス新有楽町ビル</p> <p>第1日目 (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</p> <p>第2日目 (2) 交通・観光・まちづくりのコロナからの再生 (3) CASE/MaaS/DXを活用したこれからの公共交通</p> <p>講師 早稲田大学スマート社会技術融合研究機構 電動車両研究所 研究員客員准教授 井原雅人 氏</p> <p>(1) については、公務の都合による郵送サービスでの受講</p>
報告事項	<p>本セミナーは、本年度の調査研究テーマである公共交通に関する調査研究の一環としての受講である。</p> <p>国においては公共交通に関する取り組みとして地域公共交通活性化再生法を改正したが、法改正により地域公共交通計画の策定を自治体への努力義務として位置づけた。</p> <p>島田市においても、令和4年からの2か年をかけて地域公共交通計画を策定することとなり、現在策定作業が進められているが、同計画の果たす役割や、作成のポイントを学び、公共交通に関する提言を目指すこととした。</p>

(2月20日)

(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

地域公共交通活性化再生法の改正の概要

地域公共交通関連の法制度の変革については、2000年代初頭に各種事業の規制緩和により、需給調整規制を廃止し新規参入規制を最低限にとどめ、サービスの質・量は交通事業者に委ねることとしたが、その後2000年代後半からは地域公共交通活性化のための計画・支援が進められ、「地域」が主体となって地域公共交通の最適な在り方を検討、幅広い主体が連携し取り組み事が進み、法改正を契機として公共交通に関するいくつかの計画策定が進められた。

2007年の「地域公共交通総合連携計画」では、バス交通の活性化・再生を目的に、特定の交通モードに特化した計画も策定可能とし、市町村による作成として位置づけ具体的かつ明確な目標設定により実効性を担保した。その後2014年には「地域公共交通網形成計画」策定が進められたが、これは多様な交通網を組み合わせ公共交通ネットワークの確保・維持、路線の再編や新規整備による充実を計画の対象とし、地方公共団体作成による具体的な数値目標に対し、計画終了時・見直し時に達成状況を評価することとしていた。

2020年における地域公共交通活性化再生法の改正において示された、地域公共交通計画の策定指針では、公共交通ネットワークの確保に加え、ダイヤや運賃などのサービス向上を含めた総合的な改善・充実、公共交通以外の地域の輸送資源との組み合わせが計画の対象として位置づけられ、地方公共団体には、同計画の策定が努力義務化として課せられることとなった。

また、実効性確保のため、定量的な数値目標や毎年度の評価を制度化、PDCAの取り組み強化などが求められ、計画策定においては地域の交通圏を基に計画区域を設定するが、必要に応じて都道府県や複数市町村との広域連携を可能としている。

また、利用者数、収支率、公的負担額などの定量的数値目標や、公共交通のサービス水準を設定し、評価を踏まえた見直し方針を策定することなども求められている。

計画期間は原則5年で、期間内でも実証試験などの結果や地域の状況変化に合わせ柔軟に改善することとしている。

地域公共交通計画に求められる視点としては、地域の輸送資源を一体として計画し、幹線・支線の役割分担が明確になっているか、利便性・効率性を高める計画となっているか、特定の路線・区域・モード、対象世代に限定されていないか、周辺自治体との連携が検討されているか、法定協議会に地域住民が積極的に参加し計画が策定されているか、都市計画や中心市街地活性化などまちづくりと一体になった計画となっているか、観光、健康・福祉や環境などの多様な分野との連携が図られているか、数値指標や目標値を設定しているか、目標値が住民を含めた関係者の間で共有されているかなど、多岐に亘る視点の視点が示されている。

地域公共交通計画の策定状況と策定時/見直し時のポイント

2021年時点で、地域公共交通網形成計画または地域公共交通計画を策定している自治体は600自治体を超えているが、そのうち市町村を渡る広域計画は53件、250程度の自治体では立地適正化計画との併用計画となっている。

見直し時のポイントとして、計画のうち計画策定の背景に関する記述と、計画の内容に関する記述の割合について、背景に費やす割合が多い事例が見られ、全99頁の資料のうち、2/3が背景という事例もあるとのことで注意喚起するよう指導があった。また、文中において「検討」という表現が多用される事例があるとのことで、計画中に191回も「検討」が用いられることもあったとのこと。このようになる背景として、外部者による計画策定の場合、計画を実行する主体者ではないため、実行するというような踏み込んだ表現を記述しにくいとの実情があるとのこと。このような点については、計画の初期段階で確認をすべき基本事項であることを認識した。

また、地域公共交通計画では数値目標を定めることになっているが、利用者数や路線見直し数、HPのアクセス数などを目標として用いる事例が多いが、あるべき姿に至るまでの過程（KPI）の数値目標が達成された場合の、まちづくりのあるべき姿を数値化し、その目標値を設定することが必要とのこと。

事例として岐阜県中津川市の計画が紹介されたが、計画書は背景が6ページ、内容に24ページを使い、担当職員が手作りで取り組んだとのこと。公共交通の課題は、利用者減少で公共交通網の維持が困難、誰もがわかりやすい公共交通となっていない、運転手不足で交通網の維持が困難という3項目を取り上げ、計画の基本方針は“住んでよかった、住んでみたい街に”とし、課題を解決したらこの街をどうしたいか、というように整合性がとられていた。

共同体（コミュニティ）で支える仕組みづくり

公共交通の分野における共同体の定義について、親密圏と公共圏に分ける考えが示された。親密圏には夫婦、子供、両親など主に家族単位でお互いの不得手な場面で送迎する場面が想定され、公共圏では国や自治体などによる公共交通の維持などが想定される。この中間には友人、学区、町内会など、かつては親密だった範囲が存在しており、お互いの不便を受容しあえる範囲である共同体の役割が大切となる。

公共交通を維持するためにはどうしても費用負担の問題が生じるが、協賛金のような形で乗らない人からお金をもらう方式や、利用者負担（自己負担）と地域負担（社会保険）の割合をみんなて話し合うことの必要性や、話し合うためには、地域住民、交通事業者、行政、学識・コンサルなどが目的を共有して本音で議論することが大切とのことであった。

(2月20日)

(2) 交通・観光・まちづくりのコロナからの再生

コロナが与えた地域公共交通への影響と必要不可欠な移動

本題の前に、行政の様々な分野と公共交通との関係性について触れられ、例えば医療分野において病院への通院手段や、外出することによる健康増進に公共交通が果たす役割は大きく、公共交通を失った場合は、通院のための移送サービスの実施や医師の往診、医療費の増大に繋がるなど、公共交通の存続は交通だけでなく他部門においても様々な施策が必要である。

コロナ禍において、交通事業者は売上が減少、感染リスクは増加となり外出自粛で利用者が減少する中でも運行を継続したため、休業補償の対象外となるなど、業界全体は極めて厳しい状況であった。特に、電車・バスの利用者が減少し、マイカーの利用へと交通手段が変化した。

公共交通の輸送人員を見てみると、最悪期から脱したが回復しても利用者は以前のように戻っていないとのことで、時間帯では通勤通学の時間帯に7割減となった利用者数は2割減まで回復したが、余力時間帯と呼ばれる昼前後は、5割減となった利用者が4割減までしか回復していないとのこと。

交通崩壊を防ぐためにも、ピーク時の需要に合わせて車両・運転手確保をしているので、負荷平準化による輸送資源の再分配が求められているとのこと。

国・自治体による交通事業者への支援

コロナ感染症への対応として、公共交通部門に対する国からの支援は、従来からの補助金の補助条件である日当たりの輸送人員を緩和して、継続して補助を受けることができるようにしたことや、地方創生臨時交付金を活用して、感染拡大防止の対策費用交付なども行われた。

その後地方自治体からの支援は感染防止から事業継続、利用促進へと理由を変えながら継続的な支援を実施している事例があるとのことで、継続的な支援の事例として、沼津市の事例が紹介された。沼津市では第1弾としてバス・タクシー感染拡大防止支援事業を実施、第2弾として宿泊者バス・タクシー利用促進事業、第3弾として高齢者バス・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、路線バス利用環境向上設備導入促進事業と立て続けに利用促進に繋がる事業を実施したとの説明があった。

また、利用促進の事例紹介も多数いただいたが、利用促進の対象になる人は、普段公共交通を利用しない人の割合が多く、たとえ利用促進の事業に際に利用したとしても、半年や月に1回程度の利用率では、増える人数は期待できないとのこと。

次に、旅行業・観光に関する考察として、旅行については公共交通より回復が遅く、余暇のために移動自粛は続いているが、旅行形態についてはコロナ前から変化が出ており、旅行の目的はコ

報告事項

ンテンツやテーマ性のあるものに変わり、旅行の単位は団体から少人数へと変化しており、貸し切りバスによる団体旅行は年々減少していたようである。

交通崩壊は始まっている

バス事業者の経営状況を確認すると、路線バス事業は元々赤字で、高速バスや貸切バス事業の黒字を赤字部門に補填する内部補助が行われてきたが、コロナ禍によりこれまで黒字だった部門も赤字に転落しているとのこと。

全国ではコロナによる収入減で経営破綻する事業者が発生しており、当たり前だと思っていた地域の足が突然消滅する事態となっている。

JR西日本では、1日当たりの利用者が2,000人以下の路線について、今後収支率を公開することを表明しており、これまで以上に地域の交通の在り方を考える必要があるが、これに対する国や自治体の反応は、周辺市は考えているところもあるが、県は路線廃止にとりあえず反対、国は他人事といった様相である。

今後、公共交通機関に対する「公」である自治体の役割は見直しの時期に来ているとのことで、長野県松本市では、経営が難しくなっている民間事業者の路線バスを支えるため、松本市と公設民営化に向けた話し合いが始まっているとのこと。

石川県珠洲市では従来運行していた民間事業者（北鉄奥能登バス）が退出したため、無料の市営バスを市と交通事業者により設立した法人が運行することを決定し、公共交通の無償化を実現したとのこと。

また、自治体と交通事業者が協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業への補助制度として、エリア一括協定運行事業についての説明を受けた。説明によれば、コミュニティバス、福祉バス、デマンド交通、スクールバス、企業送迎バスなど様々な交通モードが混在している状態をすべて路線バスへ統合するもので、長期契約により事業者の経営を安定化しようとする狙いがある。

これ以外にも、地域公共交通再構築事業として、国からの補助金を補助率1/2で受けることができる制度について、バス施設であれば、停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設等の整備が対象となることの説明を受けた。

(3) CASE/MaaS/DXを活用したこれからの公共交通

CASEによる自動車技術の変革

冒頭、CASE/MaaSの位置づけに触れられ、脱炭素化の推進や所有から共有の価値観の変化により、自動車技術も100年に一度の変革が求められている。これらに対応するための技術として、Connected (コネクテッド)、Autonomous (自動運転)、Shared & Services (シェアリングとサービス)、Electric (電動化) の開発がなされ、さらに都市全体の変革を目的とした Mobility as a Service の概念が提唱されている。との説明を受けた。

次世代自動車の定義と販売台数の説明に続き、次世代自動車の導入目標、電動化と乗合によるCO2削減効果の比較、乗り物を変えることによる違いなどの解説を受けたが、使う乗り物を変えることによる違いについては、バスなどの公共交通車両は一度に多くの人を運べるため、たくさんの人が乗っていれば環境にやさしいとのことである。

しかし、コロナ禍の影響により、輸送量あたりのCO2排出量は家用乗用車が横ばいであるのに対し、航空、バス、鉄道とも乗車人員の減少により、大幅に悪化しているとのこと、詳細なデータも示された。

自動運転に関する解説では、自動運転を構成する要素、自動運転の技術レベル、自動運転技術の実用化に向けたロードマップ、自動運転の実証地域、開発車両の事例、自治体への導入事例などが紹介されたが、公共交通における魅力的品質と当たり前品質の説明では、自動運転による新しい移動手段は魅力的であり、価値が充足するほど満足度の向上は減少するが、従来の旅客事業は安全が当たり前であり、価値が不充足である内は満足度が低く、充足しても満足とはならない、ということが図表が示された。当たり前となった交通手段に対する評価の厳しさと、自動運転という新しい技術の持つ優位性を理解した。

公共交通オープンデータを活用した交通分野におけるDX

近年、公共交通の世界でもデジタル機器の活用が進み、そこから得られるデータのオープンデータ化が進んでいる。しかし、オープンデータの整備は進んでいるものの、どのようにサービスに活用するかといった取り組みは不十分であるため、求められるサービスを先に想定し、それに必要なデータ状況を把握すること必要があるとのこと。

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報受け渡しのための共通フォーマットは、静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFSリアルタイム」を包含しており、国際的に利用されているGTFS(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に反映できるとのこと。

2017年より整備が始まり、2021年12月時点で、424事業者で整備・公開されており、静岡県内では裾野市、焼津市、菊川市、袋井市、山梨交通(静岡)、東海バスなどが対象となっているようである。その一方、大手私鉄では独自のアプリ開発を行っているところもあり、データの整備・公開は進んでいないとのこと。

MaaSによる地域公共交通の活性化

新しいモビリティサービスでは、多様化する移動ニーズに対応するため、MaaSにより個々の事業者によるサービスを束ねることに加え、様々な特性を持つ新型輸送サービスを増やすことが重要とのこと。ここでいう新型輸送サービスとは、オンデマンド交通、超小型モビリティ、自動運転、グリーンスローモビリティなどである。

地域別にMaaS活用方法は異なるとのこと、例えば島田市のよ

<p>報告事項</p>	<p>うな地方都市型に分類される地域においては、複数の交通サービスを束ねた定額制による事業性の確保、多様な新モビリティによる交通弱者への対応がMaaS活用方法として示されている。</p> <p>また、過疎地型は、公共交通に限らない様々な輸送資源(送迎や互助)との統合、貨客混載や生活サービスと連携した旅客以外からの収入がMaaS活用方法として示されている。</p> <p>MaaSの導入事例として、伊豆エリアでの東急電鉄とJR東日本を事業主体としたIzukoの事例が紹介されたが、電子フリーパスの販売が伸び悩んだ理由の一つとして、スマートフォンで利用するシステムが専用アプリをダウンロードする方式を採用したことにあるようで、第2期においてはスマートフォンのWebブラウザから操作するようシステムを変更したとのことであった。</p> <p style="text-align: center;"><u>ICT技術を活用した既存サービスの改善</u></p> <p style="text-align: center;"><u>タクシー事業での取り組み</u></p> <p>タクシー事業の定義と現状の説明では、タクシーの特徴であるなかなか捕まらない、廃車に時間がかかる、料金がいくらかわからない、そもそも高いといった不安要素があるため、最も便利な公共交通機関のはずなのに、タクシーは使われない公共交通機関となっているとのことで、この点のサービス改善手法として、事前確定運賃、相乗り、変動迎車料金、定額タクシーなどの手法や、現在実証実験中のダイナミックプライシング(時間帯や混雑度、輸送密度に応じてリアルタイムに運賃を変動)、サブスクリプション(複数の交通サービスを束ねて定額制で利用)といった手法が紹介された。</p>
<p>まとめ</p>	<p style="text-align: center;"><u>島田市地域公共交通計画策定に向けて</u></p> <p>本セミナーは、政務活動で取り上げた公共交通に関する調査研究としての受講であるが、島田市では令和4年、5年の2か年をかけて地域公共交通計画を策定中である。</p> <p>同計画がどのような内容となるかは現時点で不明であるが、講義1で学んだ地域公共交通活性化法の改正と地域公共交通計画策定の意義を踏まえ、地域の交通資源を総動員した計画となるよう積極的な提言に繋げたい。公共交通計画策定の好事例として中津川市の職員が手作りした計画には大変示唆に富む内容であるので関係者にも内容が伝わるよう考えたい。</p> <p>また公共交通の業界には様々な慣習があり、これまでは事業者の意向を尊重する取り組みが進められてきたが、地域の生き残りをかけ、利用者の減少で交通手段事態が消滅することを阻止すべく、引きつづき、地域公共交通計画の策定を見守ることとしたい。</p> <p>参考 中津川市地域公共交通計画／中津川市 (nakatsugawa.lg.jp)</p>