

行政視察等報告書

令和元年6月7日

米子市議会議長様

会派名 信風

代表者氏名 中田利幸

提出者氏名 安達卓是



下記のとおり報告します。

記

項目	<input type="checkbox"/> 現地調査 <input type="checkbox"/> 行政視察 <input type="checkbox"/> 要請・陳情活動 <input checked="" type="checkbox"/> 研修会への参加 <input type="checkbox"/> 会議への参加
参加者	安達卓是
期間	令和元年5月30日から5月31日まで
〔概要〕（年月日・場所・内容）	
日程 令和元年5月30日（移動）	
令和元年5月31日 10時～午後4時30分	
「早稲田大学 環境総合研究センター×地方議員研究会 共催セミナー」	
会場 東京都 早稲田大学大隈記念タワー 会議室	
1 講 目 『立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の整合』	
2 講 目 『地域公共交通による新しいコミュニティづくり』	
〔所感〕	
別添のとおり	
経費	旅費等総額 62,560円

議員研修会

早稲田大学環境総合研究センター×地方議員研究会 共催セミナー

◎立地適正化計画と地方地域交通網形成計画の整合性

株式会社早稲田大学アカデミックソリューション

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 雄人 氏

1 5月31日(金) 10:00~12:30

2 所感

地域公共交通の負のスパイラルの考え方について、①利用者側及び、②事業者側の課題。

① ・ ・ 高齢化、人口減少、モータリゼーションの進行、情報化技術の発展

② ・ ・ 車両費・燃料費の高騰、運転手不足の深刻化、求められるサービスの多様化

公共交通のサービス低下(路線縮小、運賃値上) × 公共交通利用者の更なる減少

公共交通空白地の深刻化⇄バス:500m圏外、鉄道1km圏外、可住面積の30%、空白地

(人口:7,350千人)人口の5.8%

わが市の都市計画マスタープランについて、「立地適正化計画」は市の基本構想であり上位計画との整合性が必要という指摘。

『都市再生特別措置法の改正』(2014年)

多極ネットワーク型コンパクトシティの考え導入。

①都市機能誘導区域、②居住誘導区域、③公共交通(維持・充実を図る公共交通網を設定)

計画策定時の指針

考えられた都市像の実現のための、一定の人口密度の維持や生活サービス機能の計画配置及

び公共交通の充実を図ることを盛り込むこと。少なくとも20年後を見据えているもの。

『改正地域公共交通活性化・再生法』(2014年)

・ 国の役割、県の役割、市の役割=主体性を持つこと。事業者の役割

◎地域公共交通網形成計画の概要

記載すべき事項(建前)

○計画の目標、計画期間、計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項など

求められる事項(本音)

○まちづくりの一体性の確保、広域性の確保、具体的なで可能な限り数値化した目標設定。

つまり、目標から下回れば廃止することも記載する。

【まとめ】

講師からの指摘として、

検討という言葉は使わない計画書でなければならない。**いつ、何をやるか**を記載する。

好事例の「中津川市」:公共交通を使ってどんなまちにしたいかがコンセプト。市役所の職員が自分たちでできることを考えて作成。全体の2/3がこれからやる事業の計画と目標。

◎立地適正化計画について、都市再生特別措置法、生活拠点・住宅、福祉・医療施設、長期計画であること。現状に合わせた試行錯誤は出来ない。

◎地域公共交通網形成計画について、地域公共交通活性化再生法、拠点間を繋ぐ交通、路線バス、コミバス、デマンド。現場の状況・日々の変化に合わせて常に試行錯誤。

~コンパクト+ネットワークを実現するための両輪であるが同じ時間軸で考えてはならない~

○研修テーマについて、国の方針を分かりやすい説明があり飲み込みが出来た。

1 5月31日(金) 14:00~16:30

2 所感

地域公共交通はまちづくりの手段

考え方として、 $\boxed{\text{地域公共交通}} \times \boxed{\text{地域資源}} = \boxed{\text{まちづくり}}$

地域資源とは、地域の魅力も資源、少子高齢化のような地域課題も資源という考えであり、捉え方である。

《事例》まちづくりとして、1) 北九州市枝光地区の取り組み

○公害(環境汚染)は克服したまち・・・1960年代～現在(取り戻した青空と美しい海)

高齢化率について北九州市: 29.6%、枝光地区: 36.7%。人口減少、人口流失、特に高齢化率が高い地域。地域特性と斜面地住宅である。等高線密度の特性を有する。階段を接道認定→低い自動車保有率 → 枝光やまさか乗合ジャンボタクシー

大型ショッピングモール(イオン)の進出

- ・イオンまでの行けるようにルートを増やして欲しい!
- ・よく聞く「イオンが来て商店街が潰れた」は本当?
- ・イオンが来たからではなく、商店街に行かなくなったから潰れた
- ・乗合タクシーの走らせる目的は「移動のため」ではなく「地域のため」

◇商店街×地域交通・・・すべてに地域の交通事業者が参画 地域特性が整っていることだけが成功要因ではない 地域をよく知っている事業者の経験を取り入れることが重要である。

《事例》人口密度の高い地域で交通手段、網が張り巡らされている。市交通もある2) 瀬戸市

- ・高度経済成長期に造成されたニュータウン
- ・造成が完成した直後が人口のピークとなり、それ以降は減少を続けているが現在でも市人口の1割が集中
- ・同時に入居した世代が一斉に高齢化を迎え、昨年頃から40%を超える。
- ・交通市民ワークショップを立ち上げ…参加者は車で乗り合わせない。

①目的を共有する②理想のコミュニティ交通を考える③やること(やらないこと)を決める
団地コミュニティ交通運行協議会、地域特性に合わせたルート設計、目的に合わせて柔軟なルート変更 2019年度～本格運行開始 市が2台のバスを購入 多様な課題と目的の共有による合意形成

☆公共交通×様々な地域資源について、ICT技術の用いたモビリティ・福祉連携による安心安全なまちづくり ICカードによる沿線価値向上

☆アクセシビリティについて、ある地点や施設への到達容易度(辞書の意味)

国土交通省では、時間的、空間的、総合、金銭的アクセシビリティ指標の捉え方を知る。分析。

講師の自己紹介では、15年間車の研究をしてきているが、

△免許証を所持していない。△とても乗り物酔いをするタイプと言われた。

今回の研修テーマの計画、制度の全体像について、知ることが出来たように思う。また、県の役割、市のモチベーション、事業者の置かれている場面などを知ることが出来た。

研修会行程【 信風：安達卓是】

月 日	行 程	宿 泊 地
5 / 3 0 (木)	<p>14:30 米子空港 ——— 羽田空港 15:55 16:51 17:10 17:16 17:37</p> <p>ANA1088 便 京急空港線快特・品川行 JR 山手線外回り</p>	ホテルリステル新宿 TEL: 03-3350-0123
5 / 3 1 (金)	<p>9:23 新宿駅 = = = = 9:27 9:34 9:36</p> <p>高田馬場駅 = = = = 早稲田駅</p> <p>JR 山手線外回り 東京メトロ東西線・東陽町行</p> <p>研修会「早稲田大学 環境総合研究センター×地方議員研究会 共催セミナー」 場所：早稲田大学 早稲田キャンパス（東京都新宿区早稲田鶴巻516-1） 10:00～12:30 「立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の整合」 14:00～16:30 「地域公共交通による新しいコミュニティづくり」</p>	
	<p>17:00 早稲田駅 = = = = 17:13 17:27 18:05 20:05 21:25</p> <p>日本橋駅 = = = = 羽田空港 ——— 米子空港</p> <p>東京メトロ東西線・西船橋行 都営浅草線急行 ANA389 便</p>	

「早稲田大学 環境総合研究センター×地方議員研究会 共催セミナー」

令和元年5月30日～令和元年5月31日（1泊2日）

旅費計算表

月日	区間	鉄道路線名	区キ	間数	目的地 までの 間数	運賃	グリーン	急行料		日当	宿泊料	
								別	幹線		甲	乙
5/30 (木)	米子空港～羽田空港	ANA				30,300 <支出対象外>	ANAパック	議員1,500円	14,800円	13,300円		
	～品川駅	京急				<支出対象外>		随付1,100円	10,900円			
	～新宿駅	JR				<支出対象外>		<支出対象外>	<支出対象外>			
5/31 (金)	新宿駅～高田馬場駅	JR				<支出対象外>			1,500			
	～早稲田駅	メトロ				<支出対象外>						
	～日本橋駅	メトロ				310						
	～羽田空港	都営				450						
	～米子空港	ANA										
計	議員旅行費				32,560	31,060	0	0	0	1,500	0	0
出席議員	安達卓是											

議員 32,560 × 1名 = 32,560
 資料代 15,000 × 2 = 30,000
 合計 62,560 円

5月30日：羽田空港から新宿駅までの交通費、宿泊費、日当
 5月31日：新宿駅から早稲田駅までの交通費
 以上については、政務活動費支出対象外とした。
 【理由】本来であれば日帰り可能な行程であり、日帰りであれば上記の費用は不要となるため。