

復 命 書

令和7年11月27日

長浜市議会議長 様

日本共産党市議団

市議会議員 高 山 亨

令和7年11月に実施されました廣瀬行政研究所の『公共交通プロデュース入門』に参加（Zoom 視聴）し、その概要は下記の通りでありましたので、復命します。

記

(1) 廣瀬行政研究所主催『公共交通プロデュース入門』について

- 1 期 間 令和7年11月10日（月）[1日/午前、午後]
- 2 用務先 高山事務所（長浜市中山町6-6）にて Zoom 視聴参加
- 3 用 務 テーマ『「地域の」「地域による」「地域のための」公共交通プロデュース入門』
＜午前＞講義
 1. 「だれもが気兼ねなくおでかけできる」社会を実現するため
 2. ライドシェア、AI オンデマンド、Maas、LRTなどは「道具」にすぎない
 3. 「地域が主体」となってささえることでしか改善できない
 4. 利用者だけでなく「社会全体に恩恵を与える」ことが公的資金投入を正当化する

＜午後＞ディスカッション発表とまとめ

5. 地域公共交通プロデュースとは何か？
6. 現場の現状を理解する方法
7. 改善策を提案し、その実現のために活動する方法

4 概 要 (1)講師 加藤 博和 氏

(地域公共交通プロデューサー、国立大学法人東海国立大学機構名古屋大学院環境学研究科附属持続的共発展教育研究センター教授)

(2)日程

＜午前＞10:00～13:00

＜午後＞14:00～17:00

5 成果等報告

◆< 1. 「だれもが気兼ねなくおでかけできる」社会を実現するため >

・「百回の陳情より1回の利用」…かつて岐阜県のある駅に掲げられていた言葉だが、山間部等の赤字路線（鉄道、バス路）の廃止が次々と増えていく中で、ただ残すだけでは意味がないというか、当面残せても利用が増えなければ、将来もっと深刻な形で問題が再燃することを考えねばならない。該当地域で、住民自身が活性化のために行動を始める、続けることこそが、地域の足を守ることにつながる。

*例／西日本JRバス園福線の事業者の撤退表明<2022.12>に対し、地元が<2016.9>に立ち上げていた「JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会」が即座に動いて地域の大事な幹線を死守した。→代替交通確保策を集中協議、知己教協交通計画を改定して、事業者を公募→園部川を（有）中京交通、福知山側を京都交通（株）が引き受けることになり、需要に配慮したダイヤを設定し、存続。

○地域旅客運周防サービス継続事業に係る補助制度<2020年改正創設>をうまく使った。新制度や法律が次々と出ているものを自治体はつぶさにチェックして、有効活用してほしい。

○でも地域公共交通は「瀬戸際」！→「何が足りないのかを考えよう」

- ・大都市部など一部を除けば、この50年ずっと衰退
- ・その間、主に経費削減を重ねて継続してきた（補助金受給の条件でもあった）
- ・それが極限まで達し、運行に必要なギリギリにまで至った（サービスでなく運べればいい発想に）
- ・そのため、企画立案や販促などはもってのほかで、路線改善なんてとてもしない。
- ・運転者が足りず超勤・休出が常態化し、給与が上がる見込みもない。こんな業界にだれが入るのか
- ・利用減少は底を打ち、自治体補助はあるが、「金があっても運転者不足で走らせられない」時代へ
- ・そこにコロナ禍で「移動」が生活の必然でなくなった。

◆< 2. ライドシェア、AIオンデマンド、Maas、LRTなどは「道具」にすぎない >

○地域公共交通に関してよく見受けられる意見

1. 高齢者などを対象とした福祉施策である
2. 超高齢化によって利用したい人が増えてくる
3. 国や交通事業者がまず主体的に取り組むべきである
4. 必要性は運賃採算性（収支率・営業係数）で判断すべき
5. （オン）デマンド交通、ライドシェアやMaaS、自動運転を導入すれば改善できる
6. 交通事業者よりボランティアを活用した方が安上がりでよい
7. 乗用車の自動運転が普及すれば不要となる
8. 鉄道廃止は絶対に許されない
9. 地域の要望をしっかりと取り入れることが不可欠である

→しかし、私にすれば「すべて間違い!!」この程度の認識だから、トンチンカンな施策が横行する。

地域公共交通の必要性について「再構築」すべき

▽用語確認：LRT (light rail transit 経軌道交通・軽便鉄道)、

BRT (bus rapid transit 快速バス交通)

Maas (mobility as a service 複数の交通手段を統合してアプリ一つでサービス可能なシステム

/検索・予約・決済) →真解釈 (もっと、あなたらしく、安心して、生活できるために)

◆< 3. 「地域が主体」となってささえることでしか改善できない >

○長年続いてきた「負のスパイラル」を転換せよ

・利用者や地域は…「不便だし、何か言っても変わらないし」

・事業者は…「利用が少なくて経営はできないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし」

*それぞれが思っているだけでは状況は悪くなるばかり。

なくなるから地域が衰退するのではなく、自分たちが行動しないから地域が衰退する。

→互いに腹を割って、話し合い、その結果に基づいて協力して取り組むことができればいい方向に転換できる。

*例／三重県四日市市…地域住民・地元企業主体のNPOによる路線バスサービス

『生活バスよっかいち』

・運行主体：三重交通 ・費用：運賃1割、企業等の協賛金6割→4割、市の補助金3割→5割

・利用者増 (みんなで協力しようの意識=賽銭効果)

◆< 4. 利用者だけでなく「社会全体に恩恵を与える」ことが公的資金投入を正当化する >

○地域交通法 第一条「目的」を理解しよう

「地域公共交通によって確保する「地域旅客運送サービス」が提供するべきもの」3箇条

1. 地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保 →だれでも気兼ねなく

2. 活力ある都市活動の実現

3. 観光その他の地域間の交流の促進

* これらを提供するためにどのような公共交通にしていすべきか具体的に考え続けることが必要

◆< 5. 地域公共交通プロデュースとは何か? >

○地方議員が地域公共交通政策に臨む際に心得るべき6箇条

1. 公共交通施策が地方公共団体の「重要課題」であることを深く認識する

2. 地域公共交通施策を審議し決定することの「責任と役割」を理解する

3. 地域公共交通は専門性・地域性が強く「模倣は通用しない」ことを理解する

4. 地域公共交通の「現場を知る」ことを実践する

5. 地域公共交通の問題は「地域の課題を凝縮」していることを認識する

6. ぜひ地域公共交通の応援・支援に「参画」していただきたい

*議員に対する求め方も、公共交通政策の大事な点を指摘されている。

半田市の条例で規定した「議会の責務」…第五条／議会は、地域公共交通に関する活動に主体的に参加するとともに、市長と市民及び自治区とを結び、連携して基本施策の立案及び推進に協力しなければならない。

○半田市の条例が掲げる「地域公共交通に関する基本施策」

1. 市民にとって分かりやすく利用しやすい効率的な地域公共交通網の再編に関する事。
2. 地域公共交通の定時性（設定された発着時刻に従って運行すること）の確保及び速達性（目的地に到達するまでに要する時間を短縮すること）の向上に関する事。
3. 市民及び事業者の参画を促すため、持続可能な地域公共交通の環境整備に関する事。
4. 各公共交通機関又は公共交通機関と自動車、自転車等との円滑な乗継ぎの確保に関する事。
5. 自動車を運転することができない市民が、地域内で日常生活及び社会生活を営むために必要となる移動手段の確保に関する事。
6. 自動車の過度な利用を控えること及び地域公共交通を積極的に利用することについての教育及び意識の啓発に関する事。

◆< 6. 現場の現状を理解する方法 >

○「地域公共交通会議」を活用せよ

ー2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議

・市町村の公共交通を市町村自らが決めるための場

地域として必要な路線の変更を自ら協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化（運賃・路線・車両など）

通常の乗合事業ではできない「オンデマンド運行」「タクシー車両利用」も可能に

◆< 7. 改善策を提案し、その実現のために活動する方法 >

○地域公共交通確保維持改善の5つの鉄則

1. 目的の明確化…公共交通は持続可能なまち・人づくり、地球環境対応の手段
現場・利用者起点。公共交通担当者は「ライフスタイル・クリエイター」
2. 適材適所…固定観念に縛られず、地域の顕在・潜在ニーズを「澄んだ目」で見る
前例・迷信・外見・他地域の優良事例や自慢話に惑わされない
3. 一所懸命…地域の、地域による、地域のための「地産地消」型交通
お願い型・評論型から参画型・自律型へ。担い手を生み出す
4. 組織化…場づくり:連携・協働、必要十分な構成、行動が生まれる仕掛け
方向性:調整(コーディネート)・企画…「戦略」確立が必要
バラバラではダメ。ネットワークでないと機能しない
5. カイゼン…目的が明確であれば、評価基準も明確なはず

徹底して現場・利用者起点に立つことこそよりどころとなる
失敗を恐れるのでなく、対応を間違えないこと
国の制度も下から意見を出してアップデートしていくべき

○「公共交通は会議室でなく、現場を走っている」意識で

・基本は、「地域にとって必要な公共交通サービスを現場・利用者起点で考え、作りだす」意欲と行動
→制度を活用し、地域の状況を理解し、現場で連携・協働して対応策が提示・実行できる仕事人こそ
が必要。

△制度・政策の変化をチャンスとして活かす。旧弊の固定観念を打破する。

公共交通悲観論・役割終焉論を排除する

△自治体や住民に「楽しい公共交通」づくりを胸張って提案し実現できる

それこそが地域を、日本を救うきっかけとなる

*日本を「移動自己責任社会」から、「おでかけウェルカム社会」に変革するため、

共に学び、現場に出て実践しましょう！

*まとめ…講師の「地域の公共交通を住民の力で生き返らせよう」という熱いメッセージが講義から、資料の中の事例等から伝わってくる中身だった。公共交通も路線が残ればよいというものではなく、常に生きている（上向きの時もあれば、逆にどんどん下降していく）ことを認識して、それを利用している利用していないに関わらず、ともに考え支えていく地域協議会なるものの必要性を感じた。

「地方議員が地域公共交通政策に臨む際に心得るべき6箇条」が提示されていたが、そこにも、公共交通政策の大事な点を指摘されていた。公共交通施策が地方公共団体の「重要課題」であること。だからこそ、その施策の審議・決定には責任が伴うこと。そして、専門性・地域性が強く模倣は通用しないこと。「現場を知る」ことで、「地域の課題を凝縮」していることを認識すること。だから、地域公共交通の応援・支援に「参画」せよ。という者であった。

また、半田市が掲げる「基本施策」の中に、「自動車の過度な利用を控えること及び地域公共交通を積極的に利用することについての教育及び意識の啓発に関すること。」がうたわれており、日本の「自己責任による車社会」に対して、見直しをしていこうという提起も参考にしたいところだ。

わが自治体・地域でどう具体化できるのか、何から始めねばならないか、「地域公共交通会議」なるものが、形骸化していないかどうかから始めてみる必要があるそうである。

