

行政視察等報告書

令和6年1月25日

境港市議会
議長 荒井 秀行 様

会派名 自由未来

代表者 永井 章



下記のとおり行政視察（調査・研修）を行ったので、その結果を報告します。

記

1 視察等期間	令和6年1月16日（火）～18日（木）
2 視察等先 及び内容	リファレンス国際ビル 東京都千代田区丸の内3丁目1-1 地方議員研究会 地方創生SDGs特別講座（1日目） 「地方創生（各論）、人口増加策、DX、GX、公共交通など」 with コロナ時代の地域公共交通特別講座（2、3日目） 「地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通計画」 「共創による地域公共交通のリ・デザインと自治体の関わり方」
3 視察等議員	荒井秀行、景山憲、加藤文治、松本晶彦、伊藤康弘、吉井 巧
4 総 経 費	合計319,680円（1人当たり53,280円） ※研修参加費は、別途購入したセミナー回数券を利用（利用枚数18枚（=3講座×6人）） ※一人当たり経費に端数が出る場合は円未満切り捨て
5 所 見 等	別紙のとおり

視察先対応者:地方議員研究会

内 容:

〇1月16日 火曜日 14:00~16:30

☆地方創生(各論)、人口増加策、DX、GX、公共交通など

講師:山中俊之氏

経歴:東京大学法学部卒、外務省にて対中東外交、地球環境問題担当等を歴任、2000年に日本総研入社稲森和夫氏に選抜されグローバルリーダーシップについて研鑽を積む、2015年神戸情報大学大学院で教鞭をとる。

2021年兵庫県但馬にある芸術文化園門大学教授就任

2030SDGs公認ファシリテーターとしてSDGs啓蒙活動に注力、企業研修では、SDGsを踏まえた事業戦略立案を多く担当する。

所見等:

講義内容としては、人口増加策、公共交通、DX、GX、新しいコミュニティのあり方、議員としてなど多岐にわたっていた。

人口増加策、に於いては2021年に県立芸術文化園門大学の創設に成功し、320人の学生が集まり過疎地但馬に若い注がれ明るく照らしているとの報告があり、本市にもこうした取り組みが必要であると確信した。

講義の中でリーダーとリーダーが行う尖ったことを取り入れる地域風土が重要であると定義している。

事例としては北海道トマム(星野リゾート)、徳島県(上勝町、神山町)、熊本県(菊陽町)、インド(ハイディラバード)の紹介があった。北海道トマム(星野リゾート)については、単に人口増加策ではない。社会全体をどのようにSDGsの視点から変革していくかが問われると定義しているので、失敗例として捉えた。上勝町については、葉っぱビジネスとゼロ・ウェイストで人口増を図る取り組みをしているが、少しの発想で元気なまちを目指すことができる事例だと思う。一方、神山町では外国人の移住を奨励し、多くの多国籍人を取り入れることで、まちの活力を向上させる手法を取っているが、このことについては外国人が増えたまちは元気になると言っていたが、欧米での問題や、埼玉県川口市のクルド人問題など、一概に外国人の移住を受け入れて、まちが活性化すればよいという問題ではないと思う。熊本県(菊陽町)、インド(ハイディラバード)については、国の施策として菊陽町では、台湾TSMの工場を誘致することにより、優秀なエンジニアが移住することで、まちのレベルが数段上がると思う。インド(ハイディラバード)については、インド政府が国力を挙げて推進している。IT人材を増やすためには、英語力が成長の鍵のようである。

公共交通では、ルクセンブルグ、エストニアの首都タリン、フランスのダンケルクでは、公共交通無料を実施している。カナダ・ヴィクトリアでは1日乗り放題で550円を実施し、自転車と公共交通に力を入れている。ウィーンでは自転車レーンに多くの場所を割り、自

転車と徒歩でまちを回遊することができる」と紹介があった。日本に於いては、富山市が都市計画を高齢者社会に向けたコンパクト・シティとして世界的な評価を受けている。(2002年12月)英国紙Economist の紹介があったが、今もそうなのか都市は市民によって細切れに所有されており、その市民の意思決定が自由である以上、街の再編は行政の思惑どおりには進まないのだ。「まちづくりの結果が見えるまでにはそれなりの年月が必要なのです」。公費も含む巨額の投資コストに見合う効果も含め、コンパクト・シティの成否の判断はまだ早い、というのが富山市の意向のようだった。青森市では青森駅前には、公共投資によってシニア向け分譲マンションやホテルなどが次々と誕生。老朽化した駅前生鮮市場の再生事業として1980年代から計画が進んでいたアウガも、コンパクト・シティ化の一端を担う形で185億円をかけて2001年に開業。来館者数は年間600万人を超えるなど活況を呈した。だが、売上げは予想の半分以下に留まった。結局、市民の意思決定が自由である以上、コンパクト・シティの成功には、時間がかかるという事のように。一方、本市では面積が29.11平方キロしかなく、都市計画を見直すことで人口増加を図る事ができると想いました。

DX、については、単なる電算化、ペーパーレスではない。自治体のあり方を根底から変える施策が必要で、社会変革、組織変革の知見の融合が必要であると定義している。デジタルトランスフォーメーションの設計が大事であり、取り入れただけでは余り意味はない、外部人材と内部人材の役割分担を明確にすることが肝であると定義している。事例紹介ではソウル市役所の取り組みとして、ペーパーレスは当然であるが、市民のIT化を促すためプレゼントもありだと紹介していた。札幌市では児童虐待防止の対応として活用している。

GX、では地産地消再可能エネルギーの取り組みとして、岐阜県高山市のバイオマス発電および地熱、水力を活用し地域の資産を効率的、効果的に使うことのできる手法、GXとしての認証マーク取得などを説明されていた。時代はカーボンオフセットから、カーボンネガティブへ移行するのではないかと断言していたが、科学者の中には行き過ぎた二酸化炭素の抑制は問題があると提唱している研究者も居ることを念頭に置くべきであると思う。

コミュニティについては、DX、の推進やソーシャルディスタンスによりさらに劣化する可能性があり、コミュニティや福祉・医療の在り方を検討すべきと定義している。事例として兵庫県朝来市のサイドプレスの紹介があった。地方創生の重要な視点としてインクルーシブの導入が欠かせないとしている。新しいコミュニティの在り方として、豊岡市のジェンダー平等の取り組みの紹介があった、女性目線で働きやすいことが、女性の社会進出に繋がる。

コウノトリ再生の取り組みの紹介があり、米子にも数羽の飛来が確認されているが、山陰では以前から米子市水鳥公園や安来市白鳥ロードなど取り組みがされていることを、誇りに思った。

予算も条例も議会で決まる。議員の尽力で変わることは大きいと言われていた。講師の言動に応えるよう努力したいと思う次第であります。

(報告者：加藤 文治)

○1月17日 水曜日 14:00～16:30

講師：井原雄人氏（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院客員准教授）

☆地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通計画

- ① 地域公共交通活性化再生法の改正_2020年
- ② 活性化再生法から地域交通法へ_2023年
- ③ 地域公共交通計画の役割
- ④ 地域公共交通計画策定時/見直し時のポイント

所見等:

講師は 20 年間車の研究をしているが、車の免許を持っていないという視点から自分事として「地域公共交通」のことを考えている方でした。

公共交通は時代の流れとともに変化し利用者が増えていた時代(戦後～高度経済成長期)、自動車の普及で利用者が減り始めた=自動車と競争していた時代(国鉄の分割民営化以降の 1987 年～2002 年)、競争どころではなくなった時代(2007 年以降)になっていき、地域公共交通関連の法制度の変遷があった。本市でも、はまる一歩バス(コミュニティバス)の利用者の減少、JR境線の利用者の減少といった課題となっており、改めて時代の影響を受けていると思った。2020年法改正では「地域公共交通計画作成の努力義務化」という内容を盛り込んでおり、地域公共交通計画を活かし、真剣に取り入れている自治体とそうではない自治体との差が大きく自治体の熱意の差が今後の自治体運営を左右すると思った。好事例として、長野県松本市の事例(エリア一括協定運行事業)を取り上げていた。この地域公共交通計画では計画の対象として、公共交通以外の地域の輸送資源との組み合わせが入り、従来からある法定協議会の位置づけが以前よりよりも重要になっていると感じた。地域公共交通計画の好事例として、岐阜県中津川市の事例を取り上げていた。中津川市では「住んでよかった、住んでみたい街に。」をコンセプトに掲げ、公共交通を使って街をどのようにしたいかという明確な基本方針を出しており、今実行途中であるが講師も非常に興味を持っている自治体とのことである。また、共同経営等に係る独禁法の特例として、事業者間協議などの独禁法の適用(カルテル)除外や地域旅客輸送サービス継続事業の創設など地域の旅客輸送サービスを継続する仕組みを構築するような取り組みも進められ、地域の輸送資源を総動員し持続可能な旅客輸送サービスを提供できる環境ができつつある。本市でも地場・近隣のタクシー会社や交通事業者等今後もより一層連携や協力体制の構築など新しい時代の持続可能な公共交通を考えていく必要があると思った。今回の研修として「地域公共交通」を学び、議員として今後は今以上に地域公共交通計画に関する境港市や関連する団体などの動向だけでなく、周辺自治体の動向も注視しながら広域の視点も踏まえてチェックしていきたいと思う。

(報告者:伊藤康弘)

○1月18日 木曜日 10:00～12:30

☆共創による地域公共交通のリ・デザインと自治体の関わり方

- ⑤ コロナが与えた地域公共交通への影響
- ⑥ 交通事業者への支援と利用促進
- ⑦ 交通崩壊は始まっている
- ⑧ 地域公共交通のリ・デザイン
- ⑨ 共同体(コミュニティ)で支える仕組みづくり

所見等:

コロナによる行動変容により、コロナ禍中は鉄道や路線バス等で影響が大きく出た。混雑等による感染へ過度の恐れにより公共交通による移動は減少し、自家用車による移動も増え、現在もなお従来の公共交通の利用まで回復していない。コロナ禍で必要な移動が制限され新たな福祉・介護の負担、交通だけでなく様々な影響を受けていると感じた。公共交通の利用促進の観点として地域のコミュニティは必要不可欠であり、事例として福岡県小郡市の「お当番制」や愛知県瀬戸市の「お声がけ」を取り上げており、公共交通を身近に感じてもらうと町内会での乗る日を設定や近所で一緒に買い物へ行くなどバスに乗る機会をコミュニティで増やす努力をされている環境づくりであった。本市内の自治会等ではまだそのような取り組みがあまり無く、このような取り組みを導入することも今後必要だと感じた。また地域公共交通の再構築(リ・デザイン)として、交通DX・交通GX・3つの共創を学んだ。本市では、はまる一歩バス(コミュニティバス)のキャッシュレス決済は未導入であるが、観光客による利用や事務経費の削減等も考えられるため、広い範囲での戦略的な投資も今後は必要なことでもあると再認識した。近年公共に求められる範囲が広がってきており、共同体(コミュニティ)で支える仕組みづくりとして乗らない人からお金ももらう(広告料)やその他の収入柱を作ることが必要であり、今後は地域住民・交通事業者・行政・学識・コンサル等みんなで目的を共有し、本音で議論できる機会がとても重要だと感じた。

前日(1月17日)の地域公共交通活性再生法の改正と地域公共交通計画の研修で学んだ井原講師のセミナーでもあり、前日の研修と連動することが多くより地域公共交通の理解が深まった。新しい時代の持続可能な公共交通を市民により寄り添い、今後の境港市の地域公共交通のあり方を考えていきたい。

(報告者:伊藤康弘)