

浜田市議会議長 様

議員名 川 神 裕 司

研 修 受 講 報 告 書

下記のとおり研修を受講したので報告します。

記

1. 研修名

「交通崩壊の解決策としての地域公共交通への投資」

2. 受講の目的（市政との関連など）

高齢化が進展する当市において中山間地域の移動手段はとても重要な課題である。地域公共交通への投資による地域戦略は、住みやすい浜田市の実現のために有効な方策と捉え研修受講に至った。

3. 期間（移動日を含む）

令和 8 年 1 月 14 日（水） ～ 令和 8 年 1 月 15 日（木）

4. 経費 66,880 円

（経費内訳 受講料 15,000 円、旅費 37,580 円、宿泊費 14,300 円）

5. 研修のポイント・議員活動や市政への反映など

移動サービスの公共性

地域公共交通は公共財（公的供給財）であると誤認されている。

現実的に考えると、公共に求められる範囲が拡大しており、限界がきている。

重要なことは、お互いの不便を受容しあえる範囲（地域・コミュニティ）を見直し地域に寄り添う移動手段を構築することではないか。

当市も中山間地域の移動手段に大きな課題があり、公共交通に関わる計画も進められているが、今回の研修で学んだ視点をしっかり活用したい。

6. 研修内容

（詳細は別紙のとおり）



(別紙)

●目に見える崩壊は始まっている

バス業者を含めた交通事業者にとって、赤字補填のための「各種補助金」をもらっても車両を維持し続けることすら困難な状況にある。

具体的には従来からの運転手不足に加え、需要の増加する貨物輸送に人材の流出。さらに2024年問題により、補助金・車両があっても運行できない実態

●目に見えない崩壊も始まっている

内部補助で支えられていた不採算路線の撤退。またこれまで補助対象となっていなかった自主運行路線こそ危険である。

これに対して、国・自治体からの継続的・大規模な支援や関わり方見直しが不可欠と指摘されている。

●公共交通遺児のための3つのシフト

①テレワークなどへのシフトによりピーク量を減らす

②時間帯別運賃や定額運賃等による利用時間のシフト

③混雑情報の活用により他の需要へのシフト

休止、減便による赤字低減でなく需要の平準化による輸送物資の再配分

●地域公共交通の再構築(リデザイン)

地域を守る基盤的サービスである価値を再認識して利便性向上のための戦略的投資が不可欠



「交通DX」「交通GX」「官民・交通事業者間、他分野との3つの共創」
多様な立場の参画により、公共交通の持続性を高める仕組み

●地域関係者の連携と協働による競争の促進

2023年の地域交通法の改正において、地域の関係者の連携と協働を促進するための項目が追加された。

＜連携と協働＞の例

「交通」×「教育」 習いごとへの送迎手段

LINEを活用した送迎マッチングシステム(富山県朝日町)

「交通」×「介護」 複数のデイサービス事業者の利用者送迎業務を集約・タクシー協議会へ委託することでデイサービス事業者の送迎負担を軽減。

●自治体の投資と市民の参画

自治体は赤字補填等で支援する関与から公共交通を維持するための「投資」に転換するべきではないか。

市民は地域の魅力に直結する駅や公共交通を中心にしたまちづくりに主体的に参画

ソフト施策による利用促進に加えてハード整備による利便性の向上が期待
大胆な積極投資で大幅な利用者増を実現している自治体も存在

●公共交通の無償化への転換(珠洲市)

従来運行していた民間事業者が退出して、無料の市営バスとして運行。

公共交通は市が主体となり責任を持って運行。



全ての市民が移動できる社会の実現

●公共投資による利用増へのアプローチ

サービス向上(路線・便数増)、利便性の向上(定時性・速達性)

インセンティブの向上(政策的な割引)、認知の向上(広報・利用案内)

◇移動サービスの公共性

地域公共交通を役割によって分類

価値財と位置付けて公的投資を実施

公的補助を充実させて競争性を抑制