

令和7年1月31日

あきる野市議会議長 殿

会 派 名 くさしぎ
代表者名 辻よし子

会派の（ 調査研究 ・ 研修 ） 報告書

このことについて、下記のとおり実施したので報告します。

記

1 調査研究または 研修実施日	令和7年1月28日（火）～ 令和7年1月29日（水）
2 調査研究または 研修の場所	電設年金会館
3 調査研究事項 または研修名	第25期自治政策特別講座「明るい未来への予算審議へ」
4 参加者氏名 （ 1 名）	辻よし子
5 調査研究または 研修の概要及び 感想等	別紙のとおり

【研修の概要】

「明るい未来への予算審議へ」というテーマで2日間にわたり4つの講義があった。

◆第1講義

テーマ：「徹底解説！ 基礎から学ぶ予算審議」

講師：星野泉（明治大学政治経済学部教授）

普通会計と特別会計、地方交付税の仕組み、地方税の推移等、基本的な内容が中心だったが、その中で下記のような点について新たに学んだ。

* 日本のように法人課税を地方税に入れている国は珍しい。法人課税は、年度間格差、地域間格差が大きいため。

* 東京都、大阪府、京都市、金沢市など宿泊税を課税する自治体が増えている。今後、外国人労働者の数などを国勢調査の人口に反映させる補正が必要になっているのではないかと。

* 2025年度の臨時対策債の発行額はゼロになるが、制度がなくなるわけではなく、今後の国と地方それぞれの財政状況に応じて、再び発行する可能性はある。

◆第2講義

テーマ：社会的孤立と地域・自治体の課題～私たちは何をすべきか～

講師：石田光規（早稲田大学文学学術院教授）

孤立・孤独問題に対する社会的なアプローチの必要性和難しさについて下記のような内容の講義があった。

* 人間関係を集団が用意してくれる時代ではなくなり、誰もが孤独・孤立のリスクを背負う時代になった。

* 孤立・孤独によって心身への影響が出るリスクが高くなり、その内容が深刻であることは客観的データで明らかにされている。孤立・孤独の問題に行政が取り組むことに否定的な意見もあるが、対策は必要。

* 「孤立」は個人の権利とされる面もあり、孤立が問題化しない限り介入できないところに、孤立・孤独対策の難しさがある。

* 地域のつながりが薄れていることが問題にされているが、それでも、「相談、助け合いのできる近所づきあい」を望む割合は減少し、「挨拶程度の近所づきあい」を望む割合が増加し続けている。

* 超高齢社会が進む中、単身世帯が4割を超え、孤立死の関連事例において医療・福祉関係の対応が回らなくなる可能性が高くなっている。

* 地域のつながりを結び直すためには、「実態把握」→「連携体制の構築」→支援を届ける工夫→「居場所の創設」が必要。

* 現在自治体にある組織を利用して、孤独・孤立対策プロジェクトチームを作ること、自治体と協力市民団体の立地を隣接させること、定期的な顔合わせをし、キーパーソンを探し、育てることなどが重要。

* 意図的に「居場所」を作ることが必要な社会になっているが、本来無目的な居場所を目的を持ってつくらなければならないという矛盾があり、そこに「居場所」づくりの難しさがある。

◆第3講義

テーマ：人口・環境など予測データ「未来カルテ」を使った逆算の政策作り

講師：倉阪秀史（千葉大学大学院社会科学研究院教授）

「未来カルテ」とは、自治体別に、このままの傾向が2050年まで続いたとしたら、どの

ような社会になっているか、人口、作業構造、保育・教育、医療・介護、公共施設・道路・住宅、農地・農漁業、森林・林業、再生可能エネルギー、財政といった項目で、グラフ化したもの。「未来カルテ」は、JST/RISTEX の研究プロジェクトの成果としてネット上で無料公開されている。

「未来カルテ」を作成した倉阪氏が中心になり、各地の中高生や若い世代にワークショップをおこなっている。ワークショップでは、「未来カルテ」を用いて、何の政策も打たないと 2050 年に自分の地域がどうなっているか伝えることで、気づきを与え、「では、どのような政策が必要か?」「未来市長」として政策提言を考える作業をおこなっている。

「未来カルテ」を見せずに中高生に政策を考えさせると、自分の今の生活に関連する要望（自転車の駐輪場を広くして欲しい、近くに公園が欲しい等）が中心になるが、「未来カルテ」を通して政策を考えさせると、地域全体の課題を長期的な視点で捉え、より公共性の高い政策が出されるようになる。

「未来カルテ」は、長期的な対応が求められる課題に対するバックキャスティング型政策形成に有効なツールである。

◆第 4 講義

テーマ：気兼ねなく「おでかけ」できる地域づくり～自治体の適切な認識と具体的な行動が急務～

講師：加藤博和（名古屋大学大学院環境学研究科教授）」

地域公共交通の現在に至るまでの取組の問題点について、「9 つの勘違い」として下記のような指摘があった。

①「高齢者などを対象にした福祉施策である」は勘違い

地域公共交通の充実は SDG s の達成すべき目標の 1 つであり、そこには、「脆弱な立場

にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により（中略）持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する」とあり、高齢者は４番目に示されている。

つまり、高齢者に留まらず、各地域においてどのような人の「おでかけ」確保が必要かを予断なく把握することが必要。

②「超高齢化によって利用したい人が増えてくる」は勘違い

これから高齢になる人の多くは運転免許を持っていて公共交通をそれほど利用していない。便利な車に慣れきってしまい、運転が困難な状態になってからでは公共交通を利用できるはずがない。早いうちから公共交通利用の訓練をし、「運転からの卒業」がスムーズになるよう取り組む必要がある。

③「国や交通事業者がまず主体的に取り組むべきである」は勘違い

2007年に成立した地域交通法第４条で地域公共交通の取組に対する地方自治体の努力義務が示されている。しかし、取組が後手に回り、国もようやく最近になって主体的に取り組む地域を支援する制度への移行を進めるようになった。2024年度からは地域公共交通計画に基づく事業でなければ補助対象外となった。ただ、自治体の多くは、コミュニティバスやオンデマンド交通など、自治体が事業主体となるサービスしか検討対象とせず、事業者が自主運行するサービスへの関与に消極的。地域公共交通は種類や主体にかかわらず一体に捉え、自治体が主体的に確保維持改善に取り組み、様々なプレイヤーが参画する体制が必要。

④「必要性は運賃採算性で判断すべき」は勘違い

人件費の削減を進めたことが現在の運転者等の担い手不足をもたらしたと言える。人件費を上げても補助金が連動しない現在の補助制度は、見直すべきである。

運賃と公的補助等は、保険制度の「自己負担」と「保険料」にあたる。地域公共交通の充実による地域への好影響の対価が「保険料」と考えるべき。

⑤「オンデマンド乗り合い交通、ライドシェアや MaaS、自動運転を導入すれば改善できる」は勘違い

需要の少ない地域でオンデマンド乗り合い交通を導入にすると、タクシーより運賃を安くしているので希望者が多く、にもかかわらず乗り合いをつくれないので車両が足りなくなり、増やせないと予約が入らず希望通りの運行ができなくなる。車両は増やせても運転者は不足している……という状態に陥っている地域が少なくない。

フィーダーとなるデマンドやタクシーをうまく乗り継げるようにするためにはハード的な改善が出来ていれば MaaS (Mobility as a Service) が活用できるが、そもそもスムーズな乗り継ぎができる公共交通サービスを自治体や事業者が提供できていない。

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良い」は勘違い

自家用有償運送制度が 2006 年に拡充された際にはプロができない運送について(有償)ボランティアが担うことが想定されたが、報酬が少ない割に負担や責任が大きく、自分が出来る時間に都合良く仕事が入ってくるわけではない。こうした状況でライドシェアを解禁しても、運転者増加と安全・サービスの質確保の両立は難しい。

⑦「乗用車の自動運転が普及すれば(公共交通の運転者は)不要となる」は勘違い

自動運転車利用は相当高価になる。一般化は 2030 年代後半以降と考えられ、それまでは運転者確保はどうしても必要。

⑧「鉄道廃止は絶対に許されない」は勘違い

ローカル鉄軌道線についてはトリアージが重要。利用者僅少路線は、沿線のバス網と併せて大きく再編することで地域構造やニーズにあった公共交通につくり直すべきであり、

廃線時こそがチャンス。利用者が少ない鉄軌道線については、存廃にこだわらず、地域公共交通サービスを改善する検討をおこなっておくことが必要。

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」は勘違い

アンケート調査などで将来の公共交通の利用を測ることはできない（「いずれ利用する」と回答しても実際には利用しないことを「乗る乗る詐欺」と呼んでいる）。単に他人にやって欲しいことを言うのではなく、自分にできるか、互いにどう協力するかを考えて、より良い案を地域の人みんなで作っていくことが重要。そして、運用開始後も実情を踏まえながら議論を継続していく必要がある。

以上のような間違った認識のもとにトンチンカンな施策が横行している。認識を改めて、地域公共交通の必要性について「再構築」すべき。

【感想】

2日間の4つの講義でそれぞれ多くの学びがあったが、特に印象深かったのは最後の地域公共交通に関する講義だった。車を運転しなくても暮らしていける社会づくりは、世界に類をみない超高齢社会の日本にとって待ったなしの課題であり、「9つの勘違い」をあきる野市に当てはめて、現在進めようとしている地域公共交通の在り方について、改めて検証する必要があるように感じた。

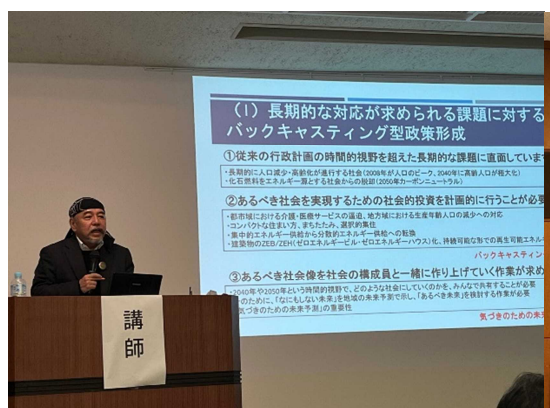
また、「未来カルテ」について、講座修了後、あきる野市のカルテを確認したところいくつかの気づきがあった。「未来カルテ」を使ったワークショップは時間のかかる地道な作業だが、主体的にまちづくりに参加する市民を増やしていくためのひとつの手段だと思う。



第1 講義



第2 講義



第3 講義



第4 講義