

視察・研修報告(復命)書

三次市議会議長 様

報告者氏名 藤岡 一弘

下記のとおり、視察・研修が終了したので報告します。

会派代表者氏名 掛田 勝彦

経理責任者氏名 増田 誠宏

期 間	令和 7 年 11 月 24 日(月)～11 月26 日(水)
用 務 先	国土交通省(東京都千代田区霞が関 2-1-3) 衆議院議員第一会館(東京都千代田区永田町 2-2-1) 衆議院議員第二会館(東京都千代田区永田町 2-1-2) 参議院議員会館(東京都千代田区永田町 2-1-1)
用 務	・国土交通省大臣及び国土交通委員会委員、広島県選出国會議員への陳情 ・国土交通省による研修
概要及び所見 (目的, 参考に すべき事項, 提言, 活用策 等)	1. 陳情について (1) 陳情の目的・経緯 JR 西日本が備中神代駅から備後庄原駅までの区間について再構築の要請を国に行ったことを受け、令和 6 年 1 月 12 日に中国運輸局が芸備線再構築協議会の設置を決定した。これは地域交通法に基づき、沿線自治体や関係者の意見を反映させつつ、公共交通の持続可能性を確保するための協議会である。 この協議会の主な目的は、芸備線の利用促進や代替交通を含めた再編など、公共交通の利便性向上策を検討することである。最終的には「再構築方針」を策定し、沿線住民の生活を守りつつ、地域社会の持続可能性を追求することが目標である。 芸備線再構築協議会では以下のような活動が行われている。 ・ 協議会規約の制定と進め方の共有 ・ 調査・実証事業の計画と実施 ・ 幹事会での予算や費用負担の議論 ・ 実証事業 A として、芸備線の可能性を最大限追求する臨時列車運行や二次交通(周遊バス・乗合タクシー)の運行 ・ 観光商品提供や地域活性化イベントの実施

今後の芸備線の在り方が協議されている中で、芸備線沿線である三次市として、通勤や通学、地域の活性化に必要な芸備線の維持や活性化に向けて国の取組を求める陳情を行うこととした。

(2) 陳情書の内容について

ローカル線の安定的な維持確保に向けた国の取組を求める陳情について

平素より国政にご尽力されておられることに敬意を表します。

さて、この度、別紙の「JR 芸備線をはじめとするローカル線の安定的な維持・確保に向けた国の取組を求める意見書」を広島市、安芸高田市、庄原市議会9月定例議会において採択しました。三次市議会では12月定例議会での提出予定にしております。このことを受けまして、採択された市議会においては、別紙のとおり関係機関へ意見書を提出したところであります。これに併せて、JR 芸備線の維持とさらなる利活用を望む沿線議員により、所管である国土交通省に対しまして、さらなる取組を要請することに致しました。

ご多忙のこととは存じますが、下記の事項について、国において特段の措置を講ずるよう陳情致します。

記

1. 国として、持続可能なまちづくり及び中山間地域づくりの観点も踏まえ、芸備線を始めとするローカル線について、将来の国の在り方を見据えた交通政策としての位置付けを明らかにすること。
2. 国として、県、市町村、地域等が行う、ローカル線の利用促進や地域での活用を推進する取組へのより一層の支援を行うこと。また、鉄道事業者に対し、こうした取組みに協働して取り組むよう働き掛けること。

以上

(3) 陳情書の提出先(訪問した国会議員など)

- ・国土交通省 大臣 金子恭之議員(代理として副大臣 佐々木紀議員が対応)
- ・衆議院国土交通委員会 委員長 富樫博之 議員
- ・参議院国土交通委員会 委員長 辻元清美 議員

- | | |
|-----------------|----------------|
| ・衆議院議員 佐藤公治 議員 | ・衆議院議員 齊藤鉄夫 議員 |
| ・衆議院議員 石橋林太郎 議員 | ・衆議院議員 東克哉 議員 |
| ・参議院議員 森本 真治 | ・参議院議員 宮沢 洋一 |
| ・参議院議員 三上 えり | ・参議院議員 西田 英範 |
| ・参議院議員 越智 俊之 | |

2. 研修の内容について

(1) 研修テーマ

「交通空白」解消に向けた取組状況

(2) 研修講師

国土交通省 総合政策局 地域交通課 敷本和也

(3) 研修内容

○ 「交通空白」解消に向けた取組の背景・目的

人口減少・高齢化の進行により、特に地方において買物・医療・教育など生活に不可欠なサービスへのアクセスが困難となる「交通空白」が拡大している。

地域公共交通は、これら生活サービスを支える基盤として重要な役割を担う。

○ 地域公共交通政策の変遷

高度成長期：交通事業者中心(独占・内部補助)による供給

1980 年代以降：民営化・規制緩和により競争導入

2000 年代以降：自治体主導による地域交通ネットワーク形成へ転換

[主な制度改正]

2007 年：地域交通法制定 2013 年：交通政策基本法制定

2014 年・2020 年・2023 年：地域交通法改正(連携・協働強化へ)

○ 交通空白の現状(地域の足)

交通空白地区：2,057 地区 居住人口：約 1,407 万人(約 12.5%)

面積：約 26.7%

[対応状況]

対策実施中：548 地区

準備中：854 地区

検討中：655 地区

未然防止が必要な地区(要モニタリング)は 1,632 地区存在。

○ 観光分野における交通空白

交通空白地点：462 地点(44.9%)

※ 内訳 早急に対応必要：252 地点、対策必要：210 地点

【 主な課題 】

- ・二次交通(タクシー等)の不足
- ・訪日客の課題
- ・バス本数不足
- ・情報検索の困難
- ・情報提供の分かりにくさ
- ・約 20%が移動で困難を経験
- ・混雑

○ 今後の取組方針

集中対策期間(令和 7～9 年度)

- ・約 2,000 地区の交通空白解消を目標
- ・約 460 観光地点の解消を目標

方向性

- ・地域の実情に応じた交通手段確保
- ・「地域の足」と「観光の足」の一体整備(ハイブリッド化)
- ・持続可能な体制構築(自治体・事業者連携)

○ 国による支援策

- ・首長・事業者への訪問・伴走支援
- ・財政支援
- ・新たな制度設計(共創・協働)
- ・制度・事例の情報提供
- ・官民連携プラットフォームの構築

実績

- ・首長訪問:603 件
- ・都道府県連携:26 件
- ・事業者との橋渡し:1,318 件

○ 自治体が求める支援

- ・財政支援(74.0%)
- ・人材不足への対応(40.3%)
- ・制度・知見提供(51.8%)
- ・広域連携・体制構築(38.6%)

○ まとめと所感

交通空白は全国的に広がる重要課題であり、生活・観光双方に影響を及ぼしている。今後は、自治体主導のもと、官民連携による持続可能な交通体系の構築と、重点期間における集中的な対策推進が求められる。

例えば、三次市のような中山間地域では、商業施設や医療機関の集約、学校統廃合の進行により移動需要が変化し、自家用車に依存できない高齢者の移動手段確保が課題となっている。このような地域特性を踏まえたきめ細かな交通サービスの設計が求められる。そのため、集中対策期間においては、地域の実情に応じた交通手段の確保とともに、「地域の足」と「観光の足」を一体的に整備することで、交通空白の解消と持続可能な地域づくりを推進していく必要がある。