

町村週報

（町村の購読料は会費）
（の中に含まれております）**3229号**

毎週月曜日発行

発行所 全国町村会 〒100-0014 東京都千代田区永田町1丁目11番35号：電話03-3581-0486 FAX03-3580-5955

発行人 横田真二：定価1部40円・年間1,500円（税、送料含む） 振替口座00110-8-47697

<https://www.zck.or.jp>

雪に耐える伊根の舟屋（京都府伊根町）

よく考えると、今の世界と日本に、戦争する余裕などあるのだろうか。このまま地球温暖化等の環境破壊が続けば、世界中の国は、沈みゆく船に乗り合わせた運命共同体となる。2021年の世界の軍事費は、約2兆ドル。日本円で200兆円を大きく超える。今や、地球規模でも国内的にもひどい貧困格差も含めて、十分に対策が可能だ。

また、これだけグローバルに経済の相互依存が高まっている中で、戦争など出来るのだろうか。近年とみに対抗すべき国として挙げられることの多い中国は、日本の最大の貿易相手国であり、輸出入総額のほぼ4分の1、年間30兆円以上を占めている。

現在のロシアもそうであるように、もう戦争が国益となる時代は終わっている。そして、この半世紀、世界最大の軍事費を使ってきたアメリカでさえ、第二次世界大戦後「勝った」と言える戦争は、ほぼ唯一湾岸戦争だけという歴史的事実がある。戦争を必要としているのは、限られた権力者と軍需産業だけなのだ。

結局のところ、戦争は、相手を犠牲にして自らが栄える収奪の手段と言える。地球も地域も循環型社会に向かうことが事実上義務付けられる21世紀、富や資源を一方通行させる解決はあり得ない。世界中で続けられてきた特定の資源や作物、生物を集中的に奪い取るモノカルチャー経済も、生態系の多様性に対する「戦争」とも言えるべきものだ。そこに長期的な持続可能性は生まれない。

それぞれの地域が他地域の犠牲にならない自治、身近な地域を出発点とした重層的な循環、そして地域内と地域同士の共生が、人間も自然も含めた平和の道だ。

コラム

自治と循環そして共生が平和への道

持続可能な地域社会総合研究所 所長 藤山 浩

もくじ

● 随 情 情 ● 政

想 報 報 策

鉄道事業者と地域の協働による 地域モビリティの刷新に関する検討会の提言について	国土交通省	鉄道局	鉄道事業課	(2)
国政情報	宮崎県国富町長	中別府	尚文	(12)
町村ご当地キャラじまん				(10)
国富町のSDGsへの取組				(7)

写真キャプション

伊根湾の東側、伊根浦の1番奥にあたる立石地区の舟屋群。街並み全体が、漁村として全国で初めて認定された「重要伝統的建造物群保存地区」だ。海岸線を縁取るように帯状に舟屋が連なっており山と海をつなぐように隙間なく建ち並ぶ景観はこの地でしか見ることができない。舟屋の建築・維持が可能なのは、波の影響を受けにくく潮の干満差が50cmと、年間を通じて水位が安定している伊根湾だからこそという。

鉄道事業者と地域の協働による 地域モビリティの刷新に関する 検討会の提言について

国土交通省 鉄道局 鉄道事業課

1. はじめに

1872年に新橋・横浜間に最初の路線が開通してから今年で150年を迎えた鉄道は、長年にわたり、国民の日常生活や我が国の経済産業活動を支える大量輸送機関として大きな役割を果たしてきており、また、今後は、カーボンニュートラルの実現に向けた輸送の担い手としても期待されています。各地域においても、社会資本の1つとして、駅が街の賑わいの拠点となる等、公共交通機関の中でも特別な存在となってきました。

ただ、ローカル鉄道については、近年、新型コロナウイルス感染症の影響による外出抑制やインバウンド需要の蒸発等に伴い、鉄道事業者の経営状況が大幅に悪化したことから、その持続可能性に関心が集まっていますが、実はそれ以前から、多くの線区において、沿線人口の減少・少子化に加え、マイカーへの転移、それに伴う都市構造やライフスタイルの変化等（幹線道路沿いに大型店舗が並び、駅前が寂れるなど、便利なマイカー利用を前提とした社会への変化）による大幅な利用者の減少が構造的な問題となってきました。我が国の鉄道事業は、運賃収入や

関連事業収入により線路施設や車両等も含めたすべての経費を賄う民間ビジネスとして発展してきたという、世界的に見ても稀有な歴史を有していますが、こうした人口減少等の構造的な問題への対応を民間事業者のみの努力に委ねていては、減便や投資の抑制、最終的には路線の廃止等の対策が取られざるを得ず、地域の「公共」交通としての利便性や持続可能性の低下が避けられない状況にあります。

こうした状況を踏まえ、まずは鉄道事業者と沿線自治体が危機認識を共有し、改めて地域における鉄道の意義・役割を再評価したうえで、相互に協力・協働しつつ、利用者にとって利便性と持続可能性がより高い地域公共交通を再構築していくことが急務と考え、その具体的方策を検討するため、国土交通省では2022年2月14日に「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」（以下「検討会」という。）を立ち上げました。

本検討会では、学識経験者を中心に、鉄道事業者と沿線自治体双方の生のお声を伺いながら、関係者間でのような対話の機会を持つことが望ましいか、円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か、等

の論点についてご議論いただき、7月25日に提言がとりまとまりました。本稿では、今回の提言の概要とそれを受けた政府の取組についてご紹介させていただきます。

2. ローカル鉄道を取り巻く現状

地方の中小民間事業者や第三セクター等、いわゆる地域鉄道事業者[※]の厳しい経営状況についてはかねてから広く認識され、安全対策等の費用について国・沿線自治体が協力して補助する仕組みも整備されてきました。一部の地域鉄道事業者では、いわゆる上下分離方式により、線路施設や駅、車両等の資産を沿線自治体が保有・管理する事業構造改革が行われ、他国で広く導入されている鉄道事業者と沿線自治体とのいわば共同経営に近い仕組みも実現してきました。

※地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことをいい、その運営主体は中小民鉄並びにJR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄及び第三セクターを合わせて地域鉄道事業者と呼び、令和4年4月1日時点で95社となっている。

政 策

その一方で、ＪＲ各社のローカル鉄道については、これまで、危機認識が広く共有される状況にはありませんでした。長引くコロナ禍の影響でＪＲ旅客会社の収益は大幅に悪化し、2020年度には6社の連結最終赤字の合計が1兆円を超えました。各社は運行ダイヤの見直しを含む事業構造改革を進めるとともに、ローカル線区の収支状況の情報開示を進めた結果、先述のとおり、ローカル鉄道の在り方に関する国民的関心がかつてないほど高まっています。

我が国の鉄道輸送の大宗を占めるＪＲでは、1987年の国鉄改革後、新幹線や都市部路線を中心に利用者数を伸ばしてきました。一方、ローカル線区の利用者は一貫して減少を続けており、中にはコロナ前の2019年度の段階で1987年度比9割超減少していた線区もあります。路線毎の輸送密度の変化を見ると、輸送密度が2,000人未満だった路線（特定地方交通線を除く）は営業キロベースで1987年度には全体の16%だったのに対し、2019年度には31%、コロナ禍の影響が大きく出た2020年度には38%となりました。

ＪＲ北海道及びＪＲ四国は全路線、ＪＲ九州は輸送密度2,000人未満の路線における線区別収支を表してきましたが、今年度に入ってから新たに、ＪＲ東日本及びＪＲ西日本がＪＲ九州と同様の基準で線区別収支を公表しました。これによると、営業費用における共通経費部分の取り扱いは各社によって相違があるものの、2020年度（ＪＲ西日本は同年度を含む過去3年平均）では、輸送密度2,000人未満（ＪＲ東日本及びＪＲ西日本は2019年度の輸送密度）の142線区すべてにおいて営業費用が営業収益を大幅に上回っており（営業収支率は平均で約13%）、大変厳しい状況となっています。

国では、ＪＲ会社法に基づく大臣指針で「国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努める」ことをルール化しており、ＪＲ各社は、これを遵守して都市部路線や新幹線の収益でローカル線区の維持に努めてきたため、純粋に利用者の減少を理由とする廃止事例は国鉄時代と比較して限られてきました。

しかし、過去35年の間にローカル線区の周辺環境は劇的に変化しました。各社においては、鉄道路線の維持に向け、自らの経営努力として、

ローカル鉄道をめぐる状況の変化



- 昭和62年（1987年）の国鉄改革時、ＪＲ各社においては、都市部路線等の収益による内部補助を通じて、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持していくことが可能と考えられた。

～ 国鉄改革から35年が経過 ～

地方部の人口減少・少子高齢化の進行

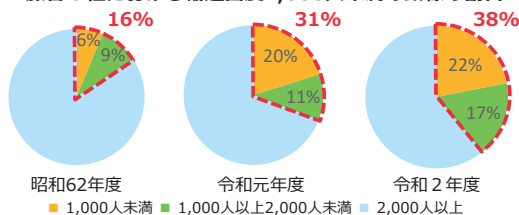
乗用車保有台数の増加
〔約2,960万台（S62）⇒約6,192万台（R2）〕

高速自動車国道の整備進展
〔3,910 km（S62）⇒9,050 km（R1）〕

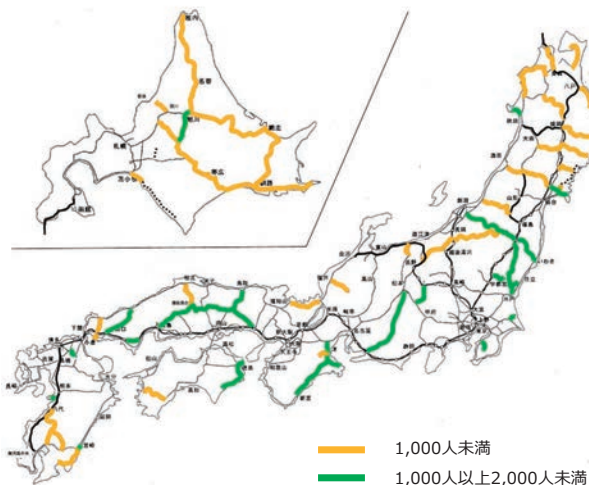
高速乗合バスの運行系統の拡大
〔249本（S60）⇒5,132本（H30）〕

- この間のＪＲ各社による廃線は抑制的（18線、787km（参考：国鉄末期には83線、3,157km））
- 他方、コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況
- 減便や投資抑制等により公共交通としての利便性が大きく低下し、更なる利用者の逸走を招くという負のスパイラル
- アフターコロナにおいてもコロナ以前の利用者数まで回復することが見通せず、事業構造の変化が必要
- 人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務

ＪＲ旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



（注）輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員
（注）営業キロベース（路線単位での計算）

ＪＲ旅客6社における路線別の輸送密度
※令和元年度実績（会社別）

（注）路線全体の輸送密度を示したもの。今後の協議については、線区（路線を旅客の利用実態や輸送実態等に応じて特定の区間で区切ったもの）単位で判断

列車の減便や減車、優等列車の削減・廃止、駅の無人化、ワンマン化等の経費削減策や、投資の抑制や先送り等により対応してきましたが、その結果、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できない状況が出てきています。また、そうしたことが、さらなる利用者の逸走を招くという、いわゆる「負のスパイラル」が発生しています。

今後とも人口減少が進む中で、事業者の自助努力に頼って現状維持を求めることは難しく、国、沿線自治体、鉄道事業者等、関係者が協力し、人口減少時代にふさわしいコンパクトでしなやかな公共交通に再構築することが焦眉の急となっています。

3. 今後取り組むべき方向性

提言では、危機的な状況に置かれているローカル鉄道については、沿線自治体（特に都道府県）が中心となって、交通政策基本法及び地域公共交通活性化再生法の考え方に基つき、自ら法定協議会を含む協議の場を設け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた自らの地域のモビリティの在り方について関係者と検討を進めていくことが基本原則とされました。

そのうえで、ＪＲ各社は引き続き、ＪＲ会社法に基づく大臣指針を遵守することを前提とし、特に特急等の優等列車や貨物列車が走行する線区等、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する線区の維持が強く期待される、とされましたが、その一方で、利用者の減少が著しいため、公共交通再構築の必要性が高く、かつ、広域的視点からの調整が必要な線区については、鉄道事業者又は沿線自治体の要請を受けて、国が中立的な立場から新たな協議の場を設置することが適当とされたところです。具体的には、以下のa)及びb)の要件を満たす線区について、優先順位を付けながら、新たな協議の場を設置することとされました。

a) 利用者の著しい減少等を背景に、利便性及び持続可能性が損なわれている、又は損なわれるおそれがあり、対策を講じることが必要（ＪＲ各社のローカル線区については、当面は、対象線区における平常時の輸送密度が1,000人（国鉄再建特措法に基づく旧国鉄のバス転換の基準4,000人の4分の1の水準）を下回っていること（ただし、利用状況を精査した結果、隣接する駅の間のいずれ

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要①

基本原則

- 危機的状況のローカル鉄道については、沿線自治体（特に都道府県）が中心となり、法定協議会等を設け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくことが基本原則。国は、協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力。【A】

ＪＲ各社のローカル線

- ＪＲ各社は、ＪＲ会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、「国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努める」ことが前提。

【参考】新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成13年11月7日 国土交通省告示）（抄）

- ・新会社は、現に営業する路線の適切な維持に努めるものとする。
- ・新会社は、現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を関係地方公共団体及び利害関係者に対して十分に説明するものとする。

※国土交通大臣は、ＪＲ会社法附則に基づき、会社に対し勧告・命令（違反した場合の罰則（過料）有り）が可能

- 我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区（特急列車、貨物列車が走行等）については、引き続きＪＲ各社による維持を強く期待。
- 以下の①及び②の要件を満たす線区については、鉄道事業者又は自治体の要請を受け、国が新たな協議の場（特定線区再構築協議会（仮称））を設置。【B】
 - ① 「再構築の必要性」：利便性及び持続可能性の回復に向けて公共交通の再構築に取り組む対策を講じることが必要。（輸送密度が1,000人未満、かつピーク時の1時間当たり輸送人員500人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けて判断。ただし「基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区」は対象外。）
 - ② 「広域的調整の必要性」：上記の基本原則がうまく機能せず、広域的な調整が必要であることを関係自治体及び鉄道事業者の意見を聞いて判断。

政 策

かの区間において一方方向に係る1時間当たりの最大旅客輸送人員が500人（大型バス（50人乗り）10台以上の需要に相当）以上の場合を除く。を1つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けながら総合的に判断。）と認められること

b) 複数の自治体や経済圏・生活圏に跨る等の事情から、関係者の合意形成にあたって広域的な調整が必要（そうした事情の有無については関係自治体及び鉄道事業者の意見を聞いて総合的に判断。）と認められること

協議の場合は、「廃止ありき」「存続ありき」を前提とせず、利用者目線で協議することが強調されています。鉄道が各地域で果たしている意義・役割はさまざまであるため、一定の輸送密度を下回っている、あるいは収支状況が悪いという理由だけで鉄道の存廃を画一的に判断すべきではなく、地域ごとに丁寧に見ていく必要があります。

ただし、この協議の中では、単なる現状維持ではなく、この先の人口減少トレンドを踏まえつつ、また、地域の社会資本の整備状況や、将来

的なまちづくり、観光振興といった地域の戦略・方向性を踏まえて、本来、地域と利用者にとってあるべき公共交通機能はどのようなものか、という視点から議論が行われるべきです。また、線区や地域の現況をデータやファクトで明らかにし、沿線自治体、鉄道事業者をはじめとする関係者が共通認識を形成しながら議論していくことも必要になります。その際には、交通事業の収支だけを見るのではなく、それが地域の他のさまざまな分野の費用や効果に及ぼす影響も含めた評価手法（クロスセクター評価等）の活用も検討すべきであるとされました。例えば、鉄道をバスに転換した場合に、鉄道が果たしてきた機能を着実に代替するために地域全体でどのような費用がかかるのか、どのような社会的便益が失われ、あるいは得られるのか、といったことを可能な限り数値化して議論し、地域全体として何が最も適切な選択肢なのかを冷静に比較検討することが重要です。

そのうえで、国に対しては、関係者の合意形成が円滑に進むよう、必要なデータやファクトの収集・整理、それを踏まえた今後の再構築方針の策定経費のほか、試験的な増便、他の輸送モードの活用等、再構築方針

国土交通省 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要②

再構築のポイント

- ・国が関係自治体や鉄道事業者の意見を聞かずに、一方的に協議の場を立ち上げることはない。
- ・協議の場は「廃止ありき」、「存続ありき」という前提を置かず、利用者目線で協議。
- ・一定の輸送需要を下回っているという理由だけで鉄道の存廃を画一的に判断すべきではなく、地域ごとに丁寧に見て行く必要。
- ・「実証事業」の実施を通じて、対策の検証と関係者の合意形成を後押し。
- ・鉄道を維持する場合は、運賃・経費の適正化を行いつつ、必要な投資を行って鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に努め、BRTやバスへ転換する場合には、鉄道と同等又はそれ以上の利便性と持続可能性を確保。
- ・関係者間の合意に基づき、新たな輸送手段への転換を含め、JR各社はその実現に最大限協力。自治体も必要な関与を強め、国も頑張る地域を支援。

【A】自治体による地域公共交通活性化再生法協議会又は任意の協議会

【B】鉄道事業者又は自治体からの要請

国による協議会
(特定線区再構築協議会) (仮称)

必要な場合には実証事業(※)を通じて対策案の実効性を検証 (※) 増便、現行の技術・安全規制の検証、バスの活用等

※合理的な期限を設けて議論（最長3年間）

方針の決定

「鉄道を維持し徹底的な活用と競争力の回復を目指す線区」か「BRTやバス等への転換により鉄道と同等以上の利便性の確保を目指す線区」かに応じた具体的方針を決定

地域公共交通活性化再生法に基づき「地域公共交通計画」の策定又は改定

各種特定事業の実施等により再構築を実現

合意形成に向けた国の支援

- (例)
- 協議会の運営
 - 線区評価の支援
 - ・ビッグデータ解析
 - ・クロスセクター分析 等
 - 実証事業の支援

合意実現に向けた国の支援

- (例)
- 規制・運用の緩和・見直し
 - ・地域協議運賃の導入
 - ・技術・安全規制の見直し 等
 - 必要な新規投資や安全投資の促進

の策定のベースとなる実証事業を制度面、財政面で積極的に支援していくことが求められました。

さらに、JR、大手民鉄線区も含め、鉄道が地域戦略上、また、利用者にとって、必要不可欠な公共交通機関であって、沿線自治体が積極的に関与しつつ、上下分離等により線路施設等を地域の社会インフラの1つに再定義したうえで、鉄道事業者と適切に役割分担しながら鉄道を維持・活性化していくことが確認された場合も、あるいは、バスやBRTといった他の輸送モードに転換したうえで、沿線自治体と鉄道事業者が協力しながら鉄道と同等以上の利便性と持続可能性を持った公共交通機能を確保していくことが確認された場合も、いずれの場合であっても、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等により、こうした「頑張る地域」を応援すべき、とされました。

4. おわりに

鉄道は公共交通機関の1つであると同時に、本来、道路等と同様、地域を支える重要な社会インフラの1つでもあります。ただ、我が国においては歴史的経緯から線路施設を含む全体が民間ビジネスとして維持運営されてきており、しっかりと活用されなければ維持が難しい、いわば「生

きたインフラ」であります。また、検討会の提言で述べられているように、鉄道の意義、役割は時代とともに変化し、地域、路線によって千差万別です。

人口減少時代にふさわしい地域公共交通の再構築を実現していくうえでは、存続か、廃止かという、二者択一の議論ではなく、地域や住民にとって何が最善の選択肢なのか、関係者がそれぞれ自分事として捉え、一丸となって議論し、個々に結論を見出していくことが必要になります。その際には、地域の社会インフラ全体はどうあるべきか、鉄道が社会インフラの1つとして、たとえ利用状況が低くても、その維持が地域にとつて真に必要ななら、その場合の地域の関与はどうあるべきか、という視点も重要になります。そして、合意した内容については、関係者が適切な役割分担のうえで、協働しながら着実に実現していかねばなりません。

人口減少の波は容赦なくやってくるため、これ以上の問題の先送りは許されません。現在、国土交通省では、今回の提言を踏まえ、1つでも多くの地域において、新たな公共交通の在り方を模索する創造的な取組が進むよう、必要な法制度や予算制度の在り方について検討・調整を進めており、その一部については、令

和4年度第2次補正予算に盛り込まれたところです。

最後になりますが、検討会での議論の経緯及び、提言の本文・概要は、国土交通省のホームページで公表をしております。本提言においては、ローカル鉄道について今後取り組むべき方向性だけでなく、各事業者の再構築の事例や駅の活性化の事例についてもご紹介をしておりますので、再構築の取組を検討するにあたって、皆様のご参考にして頂ければ幸いです。

★HP

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000011.html

★国土交通省 鉄道局 鉄道事業課

Tel: 03-5253-8111
(内線40254)



車両共済(保険)のご案内

この車両共済(保険)は、町村生協の自動車共済で補償する対人賠償、対物賠償、限定搭乗者傷害等に加え「**ご自身のおクルマの補償(車両保険)**」を追加する制度です。お車が衝突した場合や台風・いたすら・盗難など偶然な事故で損害を被ったときに、共済(保険)金をお支払いします。

●お見積りのご請求・お申込み・お問い合わせなどは、下記までご連絡ください●

株式会社 千里 (取扱代理店)

〒100-0014 東京都千代田区永田町1-11-32 全国町村会館西館内

●ホームページアドレス <http://www.chisato-ag.co.jp>

お電話の際には、車検証をお手元にご用意ください

(受付時間：祝日、年末年始を除く月～金 午前9時30分～午後5時)

TEL 0120-731-087 FAX 03-3519-7325

- 「車両共済(保険)制度」は、全国町村職員生活協同組合と損害保険ジャパン株式会社とが集团協定を締結し、実施しているものです。
- 集团協としてご契約いただけるのは、保険契約者および被保険者が損保ジャパンの定める条件を満たす場合のみとなります。

このご案内は概要を説明したものです。詳細については、取扱代理店(千里)までお問い合わせください。

〈車両保険引受保険会社〉損害保険ジャパン株式会社

SJ21-00628 (2021.4.19作成)

情 報

国 政 情 報

◎公立学校施設の75％で木材を使用
―文部科学省

文部科学省は1月17日、公立学校施設における木材利用状況を発表した。2021年度に新しく建築された全学校施設690棟のうち520棟（75％）で木材を使用していた。うち、木造は125棟（18％）、非木造のうち395棟（57％）では内装を木質化した。また、木材使用量でみると、新しく建築・改修した学校施設では4万8、185㎡の木材を使用。うち1万3、818㎡（29％）が木造施設、3万4、367㎡（71％）が非木造施設の内装木質化で使用されていた。学校種別では、木造施設は幼稚園10施設（35％）、小学校49施設（15％）、中学校32施設（18％）、高校17施設（25％）等である。内装木質化した施設は幼稚園15施設（52％）、小学校184施設（56％）、中学校96施設（53％）、高校44施設（65％）だった。

◎ローカル鉄道の再構築の仕組みなど
創設へ―国土交通省

なお、文科省は調査結果を踏まえて各自治体に公立学校施設における木材利用の促進に関する通知を送付。また、22年度から学校施設の内装木質化を標準化した。

国土交通省の交通政策審議会交通体系分科会・地域公共交通部会は1月17日、ローカル鉄道が直面している利用者減・サービス低下の「負のスパイラル」解消のため「共創」（連携と協働）による地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）などを提案した。中間とりまとめ案を了承した。

鉄道特性が発揮できないローカル鉄道について自治体・鉄道事業者からの要請に基

づき国土交通大臣が協議会を設置できるとし、再構築に向けた関係者の連携・協調を促す仕組みを創設。関係者で合意した再構築方針に基づき最適化を促進する。また、自治体と交通事業者が一定区域について協定を結び、事業資産保有（上下分離）に取り組み自治体を支援するエリア一括協定事業も創設する。さらに、公共交通が真に必要な位置付けた場合は地方自治体为主体に地域の社会資本の一部として維持・利便性の確保を図る取組も支援する。このため、地域公共交通ネットワーク再構築のインフラ整備に対し新たに支援メニューを創設するなど公共事業予算の活用も提案した。

◎救急車の病院収容時間が42・8分に
延長―総務省消防庁

総務省消防庁は1月18日、2022年版救急・救助の現況を公表した。21年中の救急自動車による出動件数は619万3、581件で前年より26万304件（4％）増加、搬送人員は549万1、744人で同19万7、914人（4％）増加した。1日平均1万6、969件、約5・1秒に1回の割合で出動したことになる。事故種別の救急出動件数では、急病が66％、一般負傷16％、交通事故6％などで、過去20年間の推移をみると急病が増加、交通事故は減少している。また、救急自動車が発着場に到達する時間は約9・4分（前年8・9分）、電話を受けてから病院収容までの所要時間は約42・8分（同40・6分）で、いずれも前年より時間が延びた。

一方、同年中の救助出動件数は9万9、395件で前年より5、406件（6％）増加、救助活動件数は6万3、198件で

同3、221件（5％）増加、救助人員は5万9、861人で同1、909人（3％）増加した。うち、「風水害等自然災害事故」が505件（31％）、「水難事故」が3、783件（4％）で前年より減少したが、「建物等による事故」は4万2、109件で8％増えた。

◎こども政策の強化へ府省会議が初会
合―政府

政府は1月19日、こども政策の強化に関する関係府省会議の初会合を開催した。3月末をめどに具体的なたたき台をまとめる。主な検討事項は、①児童手当を中心とした経済的支援の強化②幼児教育・保育サービスの強化および全ての子育て家庭を対象としたサービスの拡充③働き方改革の推進とそれを支える制度充実の3点。総理指示では、「6月の骨太方針までに将来的な子ども予算倍増に向けた大枠を提示する」との方針を示した。会議は、こども政策担当大臣を座長に、内閣府、文部科学省、厚生労働省、国土交通省などの局長で構成している。

なお、岸田文雄首相は1月23日の施政方針演説で、「こども子育て政策への対応は待ったなしの先送りの許されない課題。こども・子育て政策は最も有効な未来への投資。従来と次元の異なる少子化対策を進めていく」と述べた。

◎下水汚泥資源の肥料利用の拡大へ論
点整理―農林水産省等

農林水産省と国土交通省等は1月20日、下水汚泥資源の肥料利用の拡大に向けた官民検討会の論点整理を公表した。国際的な肥料価格の高騰を踏まえ、下水汚泥資源の肥料利用拡大の取組方策を示したものの、

政府の食料安全保障強化政策大綱では、2030年までの堆肥・下水汚泥資源の使用量を倍増し、使用量（リンベース）に占

める国内資源の利用割合を40％とする目標を掲げている。このため、自治体の下水道部局は下水汚泥資源を活用した肥料の生産体制確保と重金属モニタリング・成分分析により安全・安心な汚泥資源を供給。自治体の農政部局は農業者やJAとの連携により地域や下水道の特性・肥料需要に応じた取組を推進するとした。農業者・JA等も自治体の下水道部局と連携し取組を推進する。さらに、国は下水汚泥資源肥料への農業者・消費者の理解促進、下水道事業者や肥料製造業者、農業者のマッチングによる流通経路の確保、肥料成分を保障可能な公的規格設定などに取り組むとした。

◎地方自治法改正案など4法案を国会
提出へ―総務省

総務省は1月23日、第211回国会への提出予定法案を発表した。提出するのは「地方税法等の一部を改正する法律案」「地方交付税法等の一部を改正する法律案」「地方自治法の一部を改正する法律案」「放送法及び電波法の一部を改正する法律案」の4本。なお、政府は1月19日、衆議院議院運営委員会理事会で通常国会に法案60本を提出すると説明した。

地方自治法改正案では、会計年度任用職員に対する勤労手当の支給を可能とする規定を整備するほか公金事務の私人への委託に関する制度を見直す。併せて、第33次地方制度調査会答申を踏まえ地方議会の役割・議員の職務を明確化する。また、地方税法改正案では自動車税と軽自動車税の環境性能割の税率区分を見直すほか、固定資産税・不動産取得税の質問検査権の対象明確化など納税環境を整備する。地方交付税法改正案では、地方交付税総額を前年度比1・7％増の18兆3、611億円とするとともに算定方法を改正する。

（ジャーナリスト 井田 正夫）

令和5年度 市町村職員中央研修所の研修計画

令和5年度の研修計画は、社会経済情勢や地方行財政の状況等を考慮の上、新たな時代へも対応できるよう、それぞれの課程の研修をさらに充実させ、市町村のニーズに応じた内容となっています。

市町村職員の資質向上・人材育成に向け、当研修所の研修を積極的にご活用ください。

基本的な考え方

- (1) 地方自治の振興に資するため、市町村職員に対する高度で専門的な研修を実施します。
- (2) 専門的な知識の習得に加えて、受講者同士の意見交換・情報交換を効果的かつ十分に実施するため、宿泊を伴う集合研修を基本とします。
- (3) 講義や課題演習等の時間を十分に確保し、研修効果を高めるため、研修期間は、5～11日間を基本とします。

主な内容

(1) 新設科目

科 目 名	実 施 期 間
自治体の働き方改革	令和5年6月19日(月)～6月23日(金) ≪5日間≫
ナッジ等を活用した政策イノベーション	令和5年9月11日(月)～9月15日(金) ≪5日間≫

(2) 全体構成

区 分	科 目 例	実施回数	定 員
専門実務 課程	実務遂行上の知識・手法等に関する科目 「住民行政事務能力の向上」、「法令実務」、「組織のリスクマネジメント」、「政策企画」、「政策の最先端」、「住民税課税事務」、「選挙事務」等 施策の推進に関する科目 「高齢者福祉の推進」、「地域産業の振興」、「持続可能な地域づくりと環境保全」、「スポーツ行政の推進」等 時流を踏まえた科目 「行政のデジタル化の推進」、「住民協働による地域づくり」、「空き家対策の推進」等 主として管理職を対象とした科目 「管理職の必須知識講座」等	74回	4,610人
特別課程	「市町村長特別セミナー」、「市町村議会議員特別セミナー」、「監査委員特別セミナー」、「管理職特別セミナー」等	10回	790人
巡回 アカデミー	広域研修機関と連携して、両アカデミーの研修を3日間程度に凝縮して実施	2回	100人
計		86回	5,500人

その他

マスクの着用や手洗い、受講者同士の距離の確保に加え、換気や消毒を徹底するなど、新型コロナウイルス感染症の感染予防・拡大防止のための措置を講じた上で研修を実施します。

問い合わせ先

公益財団法人全国市町村研修財団 市町村職員中央研修所(市町村アカデミー・JAMP)
研修部 電話：043-276-3126
ホームページ：https://www.jamp.gr.jp/

～ JAMP Newsletter ～

研修に関する最新情報などをメールでお届けします。[配信登録はこちら] <https://www.jamp.gr.jp/issue/mailmagazin/>

JAMP Newsletter

検索

令和5年度 全国市町村国際文化研修所の研修計画

全国市町村国際文化研修所（国際文化アカデミー：JIAM）では、災害などに対する危機管理能力を強化する研修や、グローバルな知識と視野を身につける研修、活力ある地域社会の実現に向けた課題解決力を養う研修など、毎年幅広い分野の研修を実施しています。

令和5年度も多くの皆さまのご受講をお待ちしております。

●研修一覧

区 分	研 修 例	実施回数
海外研修	「多様な主体を活かす地域経営」など、北米、欧州、アジアへの研修を予定	3回
国際文化研修	「グリーンリカバリーと地域の産業政策」、「多文化共生の実践コース」、「災害時における外国人への支援セミナー」など	19回
公共政策技法研修	「自治体職員のための行動経済学～ナッジを中心として～」、「自治体職員のためのデータ分析の基本」など	5回
政策・実務研修	「災害発生時の市町村の対応」、「次世代を担う若手職員育成研修」、「自治体におけるDXの推進」、「法令実務」、「地域からゼロカーボンを考える」、「地域が稼ぐ観光戦略」、「児童虐待への対応」など	58回
幹部職員等研修	「女性リーダーのためのマネジメント研修」、「シニアマネジャー研修」など	4回
市町村長・議員等研修	「市町村長特別セミナー『地域経営塾』」、「市町村議会議員研修（社会保障・社会福祉）」など	20回
計		109回

●令和5年度の新設研修

- （1）デジタル人材育成研修～ベンダーとの円滑なコミュニケーションを目指して～（5/31～6/2）
- （2）イベントと地域の活性化（6/28～30）
- （3）人事担当課長のための人材育成セミナー（7/6～7）
- （4）市町村議会議員研修［3日間コース］「1年目議員のために」（①7/18～20、②11/8～10）
- （5）若者世代が参画する地域づくり（9/13～15）
- （6）相談業務担当職員のためのコミュニケーション技法～マイクロカウンセリングを中心に～（9/19～21）
- （7）デザイン思考を活用した新たな行政課題の解決方法（10/11～13）
- （8）高齢者が活躍できる地域づくり～生きがいとしての社会参加～（10/16～18）

※各研修の詳細内容は、おおむね開催日の2ヶ月前までに当研修所ホームページに掲載するとともに、各団体あてに研修案内らし及びE-mailでお知らせします。

※マスクの着用や手洗い、受講者同士の距離の確保に加え、換気や消毒を徹底するなど、新型コロナウイルスの感染防止対策を講じたうえで研修を実施します。

お問い合わせ

公益財団法人全国市町村研修財団 全国市町村国際文化研修所（国際文化アカデミー：JIAM）

〒520-0106 滋賀県大津市唐崎2丁目13番1号 教務部・調査研究部

TEL 077 (578) 5932

ホームページ <https://www.jiam.jp/>

町村

ご当地キャラじまん

Vol.113

特産品だけじゃない!

文化・歴史を身にまとして観光大使!!

ご当地自慢のおいしいものや伝統行事を身にまとい、
体を張ってPRしているご当地キャラたちを紹介するコーナーです。
今回は、西ブロック(中国・四国・九州・沖縄)からピックアップ。

西ブロック

神様の化身。子どもたちが急いでいたり、夜更かしやいたずらはかりしていると、どこからともなく現れ、子ども達を叱り、戒めてくれる。子供たちが健康に育つて欲しいと願っている優しい神様。



吉賀町ふるさと応援大使

ごんごんじい

島根県吉賀町



吉賀町真田地区の山根・田丸自治会が、地域活性化の起爆剤としてキャラクタの作成を推進し、採用された「ごんごんじい」。地元で古くから伝わる神様の化身がモチーフです。真田地区にあるサッカーグラウンド「よしかみらい」でのイベントを中心に、さまざまな地域活動のほか、町内外のイベントに参加しています。令和4年(2022年)11月1日に「吉賀町ふるさと応援大使」に任命されてからは、町全体のPR活動に積極的に携わるようになった「ごんごんじい」。フェイスブックで活動報告をしたり、しつけの神様として絵本「ごんごんじいがやってくる」を発売したり、行く先々で子どもたちからも人気です。ふるさと応援大使として、これからの幅広い活躍が期待されています。

松野町観光PRキャラクター

のぶくん・いよびんちゃん

愛媛県松野町



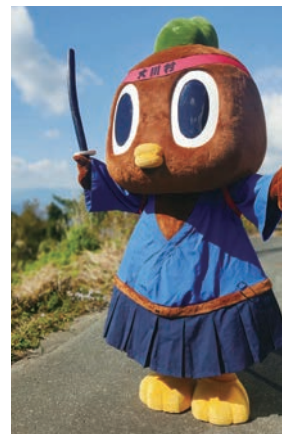
のぶくん(写真左)は男の子、いよびんちゃんは女の子。ふたりとも、2012年4月1日生まれ。自然豊かな松野町のPRを担う。JR松丸駅にある「森の国ぽっぽ温泉」で汗を流すのが大好き。

「のぶくん」と「いよびんちゃん」は、JR予土線の松丸駅にある温泉施設「森の国ぽっぽ温泉」のキャラクターとして、平成24年(2012年)に誕生しました。松野町内に国指定史跡で中世山城の「河後森城跡(かごもりじょうあと)」があることから、お殿様とお姫様をモチーフとしています。名前は、地酒「野武士」、「伊予美人」から名付けられました。滑床渓谷をはじめとした豊かな自然と共に、登山、キャニオニング、サイクリング等のアウトドア体験、ジビエや梅などの特産品といった松野町の魅力を広く伝えることを使命としています。「河後森城跡」のほか、明治から昭和にかけて伊予(愛媛)と土佐(高知)の交通の要所であった「松丸街道」等に時々出没するふたり。これからも松野町の観光PR活動を担っていきたくと張り切っています。

大川村公認マスコットキャラクター

太刀きん君

高知県大川村



誕生日、性別不詳。大川村にある大座礼山のフナの木不思議な力によって、はちきん地鶏の姿で誕生した。何事にも一生懸命取り組む真面目な性格。花取り太刀踊りが得意。

平成25年(2013年)、大川小・中学校の児童生徒からデザインを募り、誕生したキャラクター。公認キャラクターとして認定され、同年11月3日に開催された第30回大川村謝肉祭でお披露目されました。大川村の地場産品である「土佐はちきん地鶏」と、村に古くから伝わり、昭和53年(1978年)に県の無形民俗文化財に指定された「花取り太刀踊り」をモチーフとしています。名前も、「花取り太刀踊り」から「太刀」と「土佐はちきん地鶏」から「きん」を取り、「太刀きん君」と命名されました。大川村集落活動センター・結いの里の壁に大きく描かれる等、村民に親しまれている「太刀きん君」。お披露目の場となった大川村謝肉祭には毎回出演するほか、村外のイベントにも参加し、大川村の魅力発信に励んでいます。



社会構造変革下における地方財政を考えるフォーラムシリーズ (第4回)
JFM×GRIPS PROJECT SPECIAL FORUM vol.4

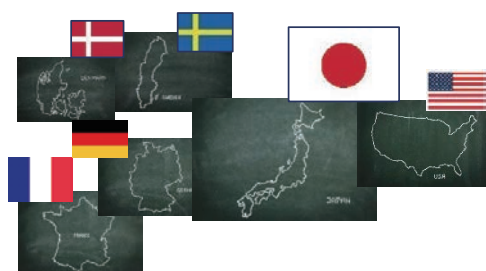
社会構造変革下における日本の教育・人づくりと地方財政、 欧米諸国との比較から考える。 — 十「国」十色、現場に立つ地方自治 —

日時 2023年 2月28日(火) 13:30-15:30

会場 GRIPS×Zoom

地方公共団体金融機構(JFM)と政策研究大学院大学(GRIPS)は2021年、人口減少等社会構造変革下における地方財政に関する調査研究・教育プロジェクトを立ち上げました。研究テーマの第一に、地方財政が密接に関わり公共性の高い教育・人づくり分野を取り上げ、欧米との国際比較研究から今後の地方のあり方を考えていきます。

第4回フォーラムでは、社会構造変革下における日本の教育・人づくりと地方財政について、教育財政の第一人者である東北大学青木栄一教授が発表します。あわせて、本プロジェクト調査研究会委員とともに、欧米の状況や取組と日本の教育・人づくりや地方財政について議論するパネルディスカッションを行います。



プログラム

1 開会・挨拶 (13:30~)

政策研究大学院大学 (GRIPS)

副学長・教授 高田 寛文

地方公共団体金融機構 (JFM)

経営企画部長 川崎 穂高氏

2 発表

「社会構造変革下の日本の教育・人づくりと
地方財政—政府間教育財政の頑健性と脆弱性—」

青木 栄一氏

3 パネルディスカッション

パネリスト：青木 栄一氏・倉地真太郎氏
・佐藤 一光氏・関口 智氏

モデレーター：伊集 守直氏

4 閉会 (司会：GRIPS 教授 羽白 淳)

※発表テーマ等は変更の可能性があります。

※対面会場は政策研究大学院大学(港区六本木7-22-1)、オンライン会場はZoomで、定員を超える対面会場希望者は、オンライン参加となります。

※なお、新型コロナ等の状況によりオンライン開催のみとなる可能性があります。

スピーカー・パネリスト



青木
栄一
東北大学大学院
教育学研究科
教授

国立教育政策研究所、東北大学大学院教育学研究科准教授等を経て、2021年4月より現職。研究分野は教育行政学、行政学。この間、コロンビア大学、オックスフォード大学、台湾師範大学で客員研究員。現在は官僚制の実証的研究、教員の労働時間の研究に取り組む。



モデレーター
伊集 守直
横浜国立大学大学院
国際社会科学研究院
教授



倉地
真太郎
明治大学
政治経済学部
専任講師



佐藤
一光
東京経済大学
経済学部
准教授



関口 智
立教大学
経済学部
教授



(50音順)

日 時	2023年2月28日(火) 13:30-15:30
対 象	地方行財政・教育関係研究者、地方自治体職員 等
会 場	【ハイブリッド】GRIPS(対面)&Zoom(オンライン)
参 加 費	無 料
言 語	日本語
申 込	下記 URL 又は右記 QR コードの 登録フォームから申込
問 合 せ	local-governance@grips.ac.jp (事務局)



https://grips-ac-jp.zoom.us/webinar/register/WN_T3AeogWyRRmPKQIFnJR_pg

主催

JFM×GRIPS 連携プロジェクト(事務局 政策研究大学院大学)

副学長・教授・地域政策コースディレクター 高田 寛文

過去フォーラムは下記 URL 又は右記 QR コードから

<https://www.youtube.com/channel/UCaO86yPaGKs5hgPwj2KgASw/featured>



looking back, looking forward

随 想

国富町の
SDGsへの取組

なかにし なお ふみ
宮崎県国富町長 中別府 尚 文

国富町のSDGsへの取組につきまして、いくつかご紹介いたします。まず、「太陽光発電のまち国富町」です。本町は、事業用の太陽光発電施設、いわゆるメガソーラーと呼ばれるものが町内に18カ所設置されており、約93メガワット(MW)の発電が行われています。大きいものでは、ゴルフ場まるまる1コース(18ホール)がメガソーラー施設に替わったものもあり、その施設だけで32MWの発電量があります。ゴルフ

をされる方は想像してみてください、全18ホールに黒色の太陽光パネルが敷き詰められた光景を。それは見たことのない光景で、最初に見た時は私も違和感があったほどでした。

また、個人住宅用の太陽光発電パネル設置については、設置補助を行ったこともあり全体で約3MWの発電が行われています。

事業用、個人住宅用を合わせた発電量は約96MWとなり、町内の世帯数で換算した場合、国富町に住む世帯の4倍以上を賄っている計算になります。

次にその太陽光エネルギーを地産地消する実験についてです。本町は企業3社と連携し、エネルギーマネジメントシステムを導入し、最適制御することで、エネルギーコストの軽減、環境負荷の軽減、災害時のレジリエンス(回復力・復元力)等の向上に貢献するシステムの構築を目的とした実証実験を行っているところです。

次に国富町クリーンセンターについてです。国富町クリーンセンターは、端的に申しますと、家庭から出る生ごみと、町内で排出される家畜からの畜糞で堆肥を生産する施設です。昭和50年代の本町は、農業の専業化・規模拡大等が進み、畜産につまみしても規模拡大が見られるようになった時期でもあり、それと同時

に、家畜から排出される畜糞の処理が環境課題となっていた時代でした。一方で、毎日家庭から出る生ごみは、当時、可燃ごみとして焼却処理していましたが、水分が多いことから多くの燃料が必要となるため、焼却炉の痛みも激しくかなりの維持管理費が必要となりました。

そこで当時の町長が、「生ごみは燃やさず堆肥化する方法はないものか」と発想しました。畜糞を堆肥化する場合、発酵させなければならず、その際に水分が必要となるのですが、この水分として、生ごみを活用できないかと考え、昭和60年度に施設を完成させることができました。当時より「資源再活用施設」として注目を集めていましたが、今後においても「循環型社会SDGs」を40年前に先取りした施設として、ますます重要度が増していくと思われるます。

次に国富町の森林についてです。本町の総面積は13,063ha、そのうち森林面積は7,782haあり、総面積の約6割を森林が占める町でもあります。そのうち約250haが竹林であり、これを有効活用するため、早出したけの生産技術の確立や産地化に取り組んできましたが、高齢化・後継者不足が深刻化しつつあり、荒廃化の進行が課題となっています。このような中、注目したのが、荒廃した竹林の整備を行いつつ、

特産である早出したけのこの生産再拡大、さらには、伐竹した竹の有効活用ができないかというものでした。

幸いにも町内に竹の加工を生業にしている会社があり、本年度から放置竹林の解消や竹畑化、竹のパウダー化による堆肥化、さらに超・早出したけのこの研究やオーガニックたけのこの生産等の新作物の研究開発に取り組むことにしています。産業廃棄物が出ない「ごみゼロ素材」である「竹」の特性を生かした産地づくりを地元企業と一体となって推進することで、町の活性化を図ることが期待できると確信しています。

また、本町では法華嶽公園を森林公園として整備しています。キャンプ場等も整備されており、町民はもとより町外からも多くの観光客が訪れ、地域振興の拠点となっています。

本町のSDGsの取組につきまして、いくつかご紹介いたしました。今後は、課題となっていますDXも視野に入れて、SDGsが目指しておられます。福祉、子育て支援、教育、環境対策など町民が将来にわたって国富に住んでよかったと思っていただけによつ、町民や企業、団体等と連携しながら努力していきたいと考えています。