令和　　3年　　4月　　2日

政 務 活 動 費 収 支 報 告 書

（あて先）京田辺市議会議長

申請者
久保　典彦　　印

京田辺市議会政務活動費の交付に関する条例施行規則第5条の規定により、次のとおり提出します。

〔収　　入〕　　（単位：円）

科　　目	本年度決算額	備　　考
交　　付　　金	1080,000円	15,000×12×6=1080,000（6人分）
合　　計	1080,000円	

〔支　　出〕　　（単位：円）

科　　目	本年度決算額	備　　考
調 査 研 究 費	65,600円	R3.1.14 スポーツ振興まちづくり勉強会 R3.3.23 交通対策　勉強会
研　　修　　費		
広　　報　　費		
広　　聴　　費		
要請・陳情活動費		
会　　議　　費		
資 料 作 成 費		
資 料 購 入 費	19,228円	書籍代
人　　件　　費		
事　務　所　費	191,793円	文房具・コピー用紙・印刷機インク代
合　　計	276,621円	

収 支 差 引 残 額	803,379円

【支出明細表】

月日	支出科目	摘要欄 品目名	政務活動費 交付額	支出金額	差引残高
		政務活動費	¥1,080,000		¥1,080,000
2020/8/31	資料購入費	図書購入代（感染症×大規模災害 実践的 分散避難と避難所運営）		¥2,178	¥1,077,822
2020/11/9	事務所費	文具代（ファイル、ペン、コピー用紙他）		¥12,870	¥1,064,952
2020/11/10	事務所費	文具代（リングファイル他）		¥30,063	¥1,034,889
2020/11/10	事務所費	文具代（三色ボールペン、ポストイット他）		¥2,178	¥1,032,711
2020/11/13	事務所費	文具代（セロハンテープ、模造紙他）		¥11,000	¥1,021,711
2020/11/13	事務所費	事務用品代として(印刷機インク)		¥19,800	¥1,001,911
2021/1/8	調査研究費	会場使用料(2021年1月14日)		¥2,800	¥999,111
2021/1/26	資料購入費	図書購入代（都市計画法令要覧 令和3年度版、道路法令総覧 令和2年度版、地方自治小六法 令和3年度版）		¥15,620	¥983,491
2021/2/25	事務所費	文具代（チューブファイル）		¥24,750	¥958,741
2021/2/26	事務所費	文具代（リングファイル）		¥24,750	¥933,991
2021/3/4	調査研究費	会場使用料(2021年3月23日)		¥2,800	¥931,191
2021/3/15	資料購入費	図書購入代（レジリエンスジャパン 日本強靭化構想）		¥1,430	¥929,761
2021/3/16	事務所費	事務用品代として(印刷機インク)		¥25,740	¥904,021
2021/3/18	事務所費	事務用品代として(印刷機インク)		¥25,740	¥878,281
2021/3/23	事務所費	文具代（リングファイル他）		¥4,012	¥874,269
2021/3/25	事務所費	文具代として（コピー用紙）		¥10,890	¥863,379
2021/3/30	調査研究費	講師代（2名　各30,000円の謝礼金）		¥60,000	¥803,379
合計			¥1,080,000	¥276,621	¥803,379

令和３年１月 15 日

（あて先）京田辺市議会議長　松村　博司

京田辺市議会
会　派　名　自民一新会
代表者氏名　久保　典彦

研修報告書

次のとおり報告します。

研　修　項　目	スポーツを通じた地域課題解決
実　施　年　月　日	令和３年１月 14 日
実　施　場　所	京田辺市立社会福祉センター　第１会議室
参　加　者　氏　名	自民一新会議員他 執行部数名
費　　用	2,800 円

【内容】
テーマ：自民一新会主催「スポーツを通じた地域課題解決」
講師：中村　健太　みらい株式会社　代表取締役社長

■　スポーツの本質的な価値＝スポーツの定義

1. スポーツは単に健康促進や社会保障費の削減を推進させるだけでなく、地域経済・内需・雇用拡大といった産業振興を実現することが可能である。
2. 日米のスポーツ産業はアメリカと比較すると、アメリカは 2013 年度 56 兆４千億円に対し、日本は３兆９千億円とスポーツ振興が国際的にも進んでいない。
3. スポーツ産業は適切なガバナンスと経営ビジョンによってマネタイズを行うことができ、産業振興を促進することができる。

■　スポーツを軸にした地域課題解決

1. 遊休施設を複合施設へとリメイクし、健康/教育/経済の連動により、地域活性化を促進することで、スポーツ産業のモデルケース（価値の創造）を実現する。
2. 遊休施設を活用することで達成すること（①賑わいの創出・②スポーツ機会の増加・③地域の社会課題の解決）

■　子どもの運動能力の低下の背景

1.　失われた３つの間

空間：従来子どもが遊びに使っていた空き地や自由に遊べる公園が少なくなっている

仲間：デジタル社会が進んだことでインドアな子どもが増えた（外とのつながる機会が減った）

時間：習い事をする子どもが多く、スポーツに時間を十分に割くことができない

2.　子どものスポーツ離れによって引き起こされる現状

基本動作様式の観察評価法による運動発達の論文によると、現代の 5 歳児は 30 年前の 3 歳児、小学 3 年生～4 年生は 5 歳児ほどの運動発達レベルが示されている。

体力運動能力低下は未就学段階から始まるので、幼児から運動を習慣づけるように啓蒙していかなければならない。

■　魅力あるまちづくり・ひとづくりへ

①　健康/教育の発信基地の設置

②　スポーツ科学を軸にしたスクール事業など各種取り組み

以上

令和３年（２０２１年）３月２９日

（あて先）京田辺市議会議長　松村　博司

京田辺市議会
会　派　名　自民一新会
代表者氏名　久保 典彦

研修報告書

次のとおり報告します。

研　修　項　目	交通とまちづくり
実 施 年 月 日	令和 3 年 3 月 23 日（火）
実　施　場　所	京田辺市立社会福祉センター　第 1 会議室
参 加 者 氏 名	自民一新会議員他
費　　用	62,800 円

【内容】

テーマ：自民一新会主催「交通とまちづくりについて」

講　師：正司健一氏　　神戸大学名誉教授

土井　勉氏　　（一社）グローカル交流推進機構理事長

①　役立つ地域公共交通の作り方（土井勉氏）

- 人口減少社会と公共交通について
  - 本市においても 10 年先には人口減少に転じる。それをピンチと捉えるのかチャンスととらえるのか。
  - 2018 東京圏 PT 調査「年齢階層別生成原単位」の推移によると、相対的に人の移動量は減少し若年層で顕著となっている一方で、65 歳以上の移動は増加傾向。
  - 若年層には運転免許を持たない人口が増えネットで買い物などますます移動需要が低下。
  - 一方高齢者では、日常的買い物やデイケア、通院、友人とのおしゃべり、習い事など移動需要は高まっている。
  - クルマを気軽に利用できない人(送迎を必要とする人)の人口割合は約 30%

- 滋賀県竜王町の調査では、通学などで子供を送迎している人の負担感を聞いており、負担に思っている人の割合は約 81%
- 潜在的な交通需要として移動の利便性が向上すると 40%の人たちは外出回数が増えると回答
- 「公共交通＞クルマ」をしっかり認識して高齢化社会（免許不保持）に向けた交通政策が重要。
- 公共交通を考える上での 6 つの視点

① 路線・系統
② バス停の位置
③ ダイヤ、幹線（鉄道など）との接続
④ 運賃
⑤ 車両
⑥ 情報提供

● 公共交通（バス）の活性化について

- 全国の自治体による一般会計に対する交通政策予算割合は、0.1%未満が約 45%、0.1%～0.5%が約 49%(本市では約 0.2%)
- 利用者数が増えても公共交通の黒字化は容易ではない。大事なことは「まちを黒字」にすることである。
- 「まちを黒字」にすることとはモータリゼーションの進展により年間の交通渋滞による経済損失は 15 兆円

50 億時間/年	×	1.3 人/台	×	2400 円/h	＝	15 兆円
（年間の渋滞時間）		（平均乗車人員）		（平均賃金）		（経済損失）

- 社会の活力　＝　人口　×　活動量
- 人口は減少しても一人当たりの活動量が増えれば都市は活性化する。そのためにはクルマではなく公共交通の役割が重要。
- しかし、バスの経営には固定費の割合が約 8 割と高く、また利用者の減少など赤字経営にあえぐ事業者が殆どである。諸外国では公共交通は社会インフラとの認識により公的支援が多くを占めるが我が国ではそのような認識が希薄（本件は庄司健一氏の講演で触れている)。
- 利用者減少、赤字増大によりバス路線維持が困難になりつつある状況で、バス経営に新たな視点が導入されつつある。

「クロスセクター方式」　路線廃止に伴う経済損失、代替え措置費用に比べて現状を維持し公的支援することが妥当であるといった理論。

※ 本市においても普賢寺地区の水取以遠のバス路線維持充実に向けた導入が有効かと考えられる。

② 公共交通政策の財政と負担（正司健一氏）

- 2020 年 12 月の交通政策基本法の一部改正（以下抜粋）

> 第 20 条　国は、地域経済の活性化、地域社会の維持及び発展その他の地域の活力の向上を図るため、地域における企業の立地並びに地域内及び地域間の交流及び物資の流通の促進に資する国内交通網及び輸送に関する拠点の形成、輸送サービスの提供の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

国の義務として公共交通政策において輸送サービスの提供の確保が明文化されたことの意義は大きい。

- 我が国の鉄道やバスの公共交通は独立採算制をとっている。かつて阪急電鉄の創始者であった「小林一三」が築いた経営理念。
  - 1900 年代の大阪市は経済発展の裏側で大気や騒音などの公害に悩まされながら人口が増加していた。
  - 小林は住環境の改善を図るため郊外に低廉な住宅供給をすすめ、郊外と都心の人の移動を確保する鉄道を整備した。
  - 郊外住宅と都心の通勤移動だけでなく阪急百貨店や宝塚歌劇団、球団、東宝などを作り移動需要を増幅させ鉄道経営の安定化を進めた。
  - これが小林一三モデルとして多くの公共交通政策のビジネスモデルとなったが、現在では公共交通は「経営」から「社会インフラ」に変換が必要となっている。

- 欧米諸国での公共交通運営に係る運賃収入割合は 20～60％程度である一方で我が国では 100％を超えることが求められており、100％を切ると赤字経営となり路線の存続が議論されることとなる。

- 我が国の公共交通は欧米と比較して交通事業者任せとなっていることが、今後の高齢化・移動困難者対策に向けて大きな課題。

- 公共交通は社会インフラであるとの認識に立ち公共側が路線維持充実支援に関わるべき。そこには公務員にありがちな「できない理由」を並べたてるのではなく、本質をしっかりとらえて考え抜くセンスが重要。

- 「正便益・不採算」理論の実践が求められる。公共交通は、不採算であっても便益性があれば公共側が資金投入すべき。その場合クロスセクター方式やバリューフォーマネーの観点が重要。

- 経済学者からみて公共事業の進め方に大きな疑念を抱く。施策推進に従事する者は常に常識を疑うことからスタートしなければならない。

  （ex.）・駅前の一等地に税収を生まない駅前広場を「なぜ」作るのか。
  ・車をスムーズに走らせるため「なぜ」人は遠回りさせられるのか。
  ・「なぜ」我が国でロードプライシングは進まないのか。

以上