

三笠市議会政務活動費実績報告書

令和 7年 3月12日

三笠市議会議長 武田 悌一様

会派名

代表者名 須河 恵介

三笠市議会政務活動費条例第10条の規定により、次のとおり政務活動費に係る支出の実績を報告します。

記

1 交付決定額 50,400 円

2 支出額

項目	金額	摘要
調査研究費	円	
研修費	75,490円	研修受講代、宿泊代、交通費（航空券代）
会議費	円	
広報費	円	
広聴費	円	
要請・陳情活動費	円	
資料作成費	円	
資料購入費	円	
合計	75,490円	

3 添付書類 領収書、領収明細書等の支出証拠書類

備考 1 摘要欄には、主な支出の内訳を記載してください。

2 会派に所属していない議員にあつては、「代表者名」とあるのは「議員名」と読み替えて記載し、「会派名」の欄の記入は、必要ありません。

領収書等配付用紙

項目 ※該当する項目 一つにチェック を入れる	<input type="checkbox"/> 調査研究費 <input checked="" type="checkbox"/> 研修費 <input type="checkbox"/> 会議費 <input type="checkbox"/> 広報費 <input type="checkbox"/> 広聴費 <input type="checkbox"/> 要請・陳情活動費 <input type="checkbox"/> 資料作成費 <input type="checkbox"/> 資料購入費
備考 (按分率等)	令和7年2月21日(金) 地方議員研究会セミナー受講料 「ライドシェアの基礎と課題」・「交通崩壊の解決策と各地の事例」/セミナー 1. 受講料(セミナー2講座分) 30,000円

領収証

2025年2月21日

須河恵介 様

★

¥30,000

但 2/21 10時～ ライドシェアの基礎と課題
2/21 14時～ 交通崩壊の解決策と各地の事例
研究会受講代として

上記正に領収いたしました

地方議員研究会

〒530-0001

大阪府大阪市北区梅田1-2-2

大阪駅前第2ビル2階5-6号室

TEL 050-6868-9678



領収書等貼付用紙

<p>項目 ※該当する項目 一つにチェック を入れる</p>	<p> <input type="checkbox"/>調査研究費 <input checked="" type="checkbox"/>研修費 <input type="checkbox"/>会議費 <input type="checkbox"/>広報費 <input type="checkbox"/>広聴費 <input type="checkbox"/>要請・陳情活動費 <input type="checkbox"/>資料作成費 <input type="checkbox"/>資料購入費 </p>
<p>備考 (按分率等)</p>	<p>令和7年2月20日(木)～21日(金)行程の交通費 「ライドシェアの基礎と課題」・「交通崩壊の解決策と各地の事例」／セミナー 1. 交通費(航空券代) 31,7200円</p>
<p style="text-align: center;">別紙</p>	

領収書

WEB 4ea4f11602-GMS8E-213903-0-1100

表示日 2024年11月28日(木)

須河恵介

様

金額 **¥31,720-** (税込)
クレジット支払い
(消費税10%対象 ¥31,720- (税込))

航空券番号 1010420653022012 1010420653022023

照会番号 NJ1QJZ

但し 運賃および税金・料金等

航空券発行日 2024年11月28日(木)

上記、正に領収いたしました。



全日本空輸株式会社 All Nippon Airways Co., Ltd.
登録番号: T1010401099027

航空券明細

WEB 4ea4f11602-GMS8E-213903-0-1100

表示日 2024年11月28日(木)

ご搭乗者名/照会番号

スガワ ケイスケ様 (NJ1QJZ)

搭乗日	便名	区間	クラス	運賃	運賃額等(税込)	運賃適用基準日
2025年02月20日(木)	ANA4724	札幌(千歳) - 東京(羽田)	普通席	スーパーバリュー75 M	¥9,580-	2024年11月28日(木)
2025年02月21日(金)	ANA077	東京(羽田) - 札幌(千歳)	普通席	スーパーバリュー75 I	¥22,140-	2024年11月28日(木)
合計金額					¥31,720-	

領収書等配付用紙

<p>項目 ※該当する項目 一つにチェック を入れる</p>	<p> <input type="checkbox"/>調査研究費 <input checked="" type="checkbox"/>研修費 <input type="checkbox"/>会議費 <input type="checkbox"/>広報費 <input type="checkbox"/>広聴費 <input type="checkbox"/>要請・陳情活動費 <input type="checkbox"/>資料作成費 <input type="checkbox"/>資料購入費 </p>
<p>備考 (按分率等)</p>	<p>令和7年2月20日(木)～21日(金)行程の宿泊代 「ライドシェアの基礎と課題」・「交通崩壊の解決策と各地の事例」/セミナー 1. 宿泊代(1泊分) 13,7700円</p>
<p>別紙</p>	

宿泊者情報

氏名 Keisuke Sugawa

メールアドレス

決済日 2024年11月28日

予約詳細

宿泊施設名 Toshi Center Hotel

所在地 Chiyoda-ku Hirakawacho 2-4-1

Tokyo, Japan

102-0093

予約番号 4661565783

チェックイン 2025年2月20日木曜日

チェックアウト 2025年2月21日金曜日

2024年11月28日に支払った額 ¥13,770

この領収書は自動発行されたものです

こちらは決済を証明するためのものであり、付加価値税（VAT）の還付目的には使用できません。

こちらは正式な明細書ではありませんので、ご注意ください

税金関連の手続きに必要となる有効な明細書を発行できるのは宿泊施設のみとなります

新政権
法改正により
完全リニューアル

『地域の足』が無くなる？ 交通空白解消セミナー

講師 **井原 雄人**
いはら ゆうと

早稲田大学 スマート社会技術融合研究機構 研究院客員准教授
合同会社ビジュアライト 共同代表
早稲田大学大学院環境・エネルギー研究科満期退学。
博士(学術・早稲田大学)

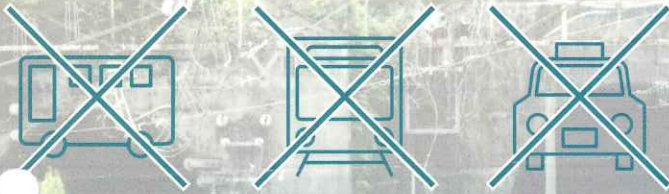
【紹介】

大学における研究成果を実際の社会で活用することを目的に、電動バスや燃料電池車両の開発からそれらを活用した地域公共交通の計画策定や地域が主体となったコミュニティ交通導入を実施。



～地域からバス、電車、タクシーが無くなる？今地方議員が取り組むべき課題～

東京
開催



2025
1/16_水 2/20_水 3/26_水

交通空白と地域公共交通の役割①
10:00～12:30

- ・用語の定義で役所に騙されるな
- ・人口減少と高齢化を数値で確認
- ・地域公共交通の定義と範囲のおさらい
- ・地域公共交通の役割と課題
- ・人口減少時代のまちづくりと交通の関係とは

交通空白と地域公共交通の役割②
14:00～16:30

- ・地域交通法の改正の歴史と意図
- ・競争どころではなくなった時代
- ・地域公共交通計画の突っ込みどころ
- ・自治体の役割の再確認
- ・議員に取り上げてほしい交通課題

2025
1/17_金 2/21_金 3/27_木

ライドシェアの基礎と課題
10:00～12:30

- ・政府の交通空白解消本部の議論をおさえる
- ・日本版ライドシェアの全国展開？
- ・公共ライドシェア、日本版ライドシェア、乗合タクシー
コミュニティバス、デマンド運行の定義と役割
- ・地域の足対策と観光の足対策

交通崩壊の解決策と各地の事例
14:00～16:30

- ・交通崩壊は既に始まっている
- ・ローカル鉄道の再構築に関する仕組みと支援例
- ・交通税導入の検討と財源策
- ・自動運転ロードマップ
- ・DXGX新しいモビリティサービス

三笠市議会政務活動・地方議員研究会研修報告書

三笠市議会議長 武田 悌一 様

氏名 須河 恵介

<p>研修目的</p>	<p>『地域の足』が無くなる？交通空白解消セミナー 「ライドシェアの基礎と課題研修」・「交通崩壊の解決策と各地の事例研修」</p>
<p>内容</p>	<p>○講師 井原 雄人 ○ライドシェアの基礎と課題(10:00~12:30) ・政府の交通空白解消本部の議論を押さえる ・日本版ライドシェアの全国展開？ ・公共ライドシェア、日本版ライドシェア、乗合タクシー、コミュニティバス、デマンド運行の定義と役割 ・地域の足対策と観光の足対策 ○交通崩壊の解決策と各地の事例(14:00~16:30) ・交通崩壊は既に始まっている ・ローカル鉄道の再構築に関する仕組みと支援策 ・交通税導入の検討と財源策 ・DXGX新しいモビリティサービス</p>
<p>効果・成果等</p>	<p>・今回の研修では、人口減少時代にあつて、既に公共交通の崩壊は始まっており、公共交通がなくなると、地域住民の移動の不自由差だけでなく、高齢者の体力の低下やコミュニティの乖離が発生し、自治体にとっては福祉・介護の負担が増加することにもなる。 これまで、国では交通空白の解消として様々な支援策を講じており、その根幹となる道路運送法を改正するなど、時代の流れとともに柔軟に対応していること。また、各自治体で公共交通を持続するために、様々な取組みを行っている事例が紹介され、改めて公共交通を維持する施策に自治体としても取り組まなければならないことが再認識できた。 また、地域交通計画策定にあたって、市民のために、行政と事業者との仲介役となる意識を強く持つべきであり、今後の課題解決として、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）を推進するうえで、地域関係者との連携の在り方や移動の仕組みの分類の一つである市営バス運行の見直しやライドシェアなど需要に合わせた輸送の方法などを合わせて考える必要があると感じた。 最後にこれからも有効な施策提案をさせていただきますので、今後ともご指導のほどよろしくお願いいたします。</p>

三笠市議会議長 武 田 悌 一 様

氏名 須 河 恵 介

三笠市議会政務活動・地方議員研究会研修報告書

- 1 研修項目：地方議員研究会 地域公共交通特別講座
『地域の足』が無くなる？交通空白解消セミナー
 - ・ライドシェアの基礎と課題研修
 - ・交通崩壊の解決策と各地の事例研修
 - 2 日 時：令和7年2月21日（金）午前10時から午後4時30分まで
 - 3 場 所：リファレンス西新宿大京ビル2F 研究室（東京都新宿区西新宿7丁目21-3）
 - 4 講 師：早稲田大学スマート社会技術融合研究機構 電動車両研究所
研究員客員准教授 井原雄人 氏
- 5-1 内容 ライドシェアの基礎と課題（10：00～12：30）
- (1) 交通空白解消に向けた選択肢
- ア 道路運送法による分類
 - ・道路運送法改正による分類として、運賃を有償・無償、区分を事業用緑ナンバー・自家用白ナンバー毎に、運航主体、利用者、道路運送法上の扱い及び運航形態など説明
 - イ 自家用有償旅客運送の導入の経緯
 - ・導入の背景
「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に、自家用車による有償運送を例外的に許可」
(ニーズの増加に伴い、例外的な許可が常態化（平成18年時点で2,138団体）)
 - ・創設
「2006年道路運送法改正により創設」
(地域住民の生活維持に必要な輸送がバス・タクシーにより提供されない場合に、市町村やNPO等が自家用車を用いて有償で運送できる制度)
 - ウ 自家用有償旅客運送の現状
 - ・団体数・車両数
「路線バスの撤退による空白地域の拡大により、団体数（489市町村、181NPO等）・車両数とも増加」
 - ・運行状況
「撤退した路線の代替であるため、利用者数（相乗り率）は少なく、収支率は低い」
(市町村からの補填が大きい)

エ コミュニティバスの収支率

- ・収支率は20%以下

「採算がとれない民間路線バスの代替えである限り、もうからないが、必要な市民がいるから実施した、ここを議論する。」

オ タクシー事業の定義と現状

- ・社利用台数は減少していないが運転手不足であり、参入規制もある。

「継起的な背景があるが、乗車人員は減少している。」

カ タクシーは簡単には増やせない（タクシー特措法）

- ・台数は増やせない。

キ 事前確定運賃/相乗りタクシー

- ・事前確定運賃

「配車アプリで入力された乗降者地の地図情報から、走行距離や予測所要時間などを踏まえて運賃を算出し、事前に確定」

（価格が決まっている安心感からまた利用したい利用者が7割）

（事前確定運賃とメーター運賃の乖離率は0.6%=安心して利用できる。）

（20・30代の利用が45%を占め、新たな需要創出に繋がる。）

- ・相乗りタクシー

「配車アプリで乗降者地を設定し、同乗者とマッチング後に全走行距離の運賃を基に、単独乗車した場合の推計距離で運賃を按分する。」

（使い方の工夫が必要）

ク 変動迎車料金/ダイナミックプライシング

- ・変動迎車料金

「過去の運送実績などから時間帯ごとの需要に応じて段階的に迎車料金を変動させる。」

（現行制度でも可能）

（料金の付加価値が高まる）

（変動する時間帯によって整理する。（朝の病院と夜の飲み会など））

- ・ダイナミックプライシング

「GPSを活用したソフトメータ（タクシーメータ）により、あらかじめ走行距離を推定」

（事前確定運賃を需要に応じて変動）

（2021年より、国内でも実証実験を開始）

（運賃を通常の場合と行動変容の影響を検証）

ケ 定額タクシー/サブスクリプション

- ・定額タクシー

「利用可能区域や利用回数などの条件を設定し、一定期間、定額で利用可能」

- (定期券)
- (本人ではなく、周辺にいる人達が負担する)
- (20回利用すると効果がある)
- (少子高齢化策との調整が必要)
- ・サブスクリプション (定額制)
- 「バス、タクシーなど複数の交通モードによる月額利用」
- (設定した金額を超えた分は従量課金)
- (マンション経営者が送迎)
- (公共交通だけでなく、移動全体で提供)
- コ 使いたくなるサービス (最先端である必要はない)
- ・マイ時刻表
- 「行く場所と時間を FAX すると専用の時刻表が郵送される」
- (地域内での移動ならば、むしろ邪魔)
- ・タクシーダッシュ
- 「タクシーだけを呼べる専用機器」
- (2019年より新潟県、宮城県、沖縄県で導入開始)
- (高齢者でも使える機能)
- サ デマンド運行のパターン
- ・迂回ルート型
- 「定時定路線の運航に加え、デマンド時のみ運行」
- (デマンドした人だけ利便性が向上)
- ・路線不定期型
- 「路線と運航時刻を設定するがデマンド時のみ運行」
- (観光地で導入)
- ・地域お迎え型
- 「地域内をデマンドで周回し、利用の多い目的地へ運行」
- (デマンドの人だけ不満)
- (行先2~3か所だと可能)
- (過疎地におすすめ)
- (お迎え型という名前が悪い)
- ・区域運行型
- 「決められた区域の停留所間をデマンドに応じて運行」
- (行先が多いケース)
- (需要の異なる運行で相乗は減少)
- (タクシー会社台数が足りない)
- シ 区域運行の事例 (新潟県三条市)

・2011年より市全域を対象とし実施

「目標と成果の相違」

(利用者が増えたが、一人で乗車が81%で、相乗り促進割引制度導入)

(市の負担額61%増加)

(利用者1人あたり負担額は29%減少)

「どう判断するか」

(利便性の高まりから自治体負担増加)

(コミュニティバスからの転換で自治体負担削減)

ス AIにしたら便利になるのか？

・今も利用している人は利便性向上

「タクシー事業者は生産性向上」

(AI デマンドタクシーは冬の降雪時の対策必須)

(AI は利用者をおつめてくれるわけではない)

セ ということのようだ(短期的には)

・導入後は利用者減少

ソ 日本版ライドシェア(自家用車活用事業)

・前提

「既存事業の改善」

(タクシー規制緩和(教習時間の延長、外国語試験の実施、地理試験の廃止、法廷研修の短縮)

(白タク仲介アプリの規制強化)

(自家用有償導入の円滑化)

・2023年度より実施

「色々な規制をつけられた」

(アプリ配車をタクシーの不足する地域・時間帯に限定)

(運転手の雇用・教育、運航管理及び車両整備・事故対応を実施し、タクシー事業の一環としてサービスを提供)

(サービスの提供はアプリ配車による事前確定運賃のみとし、運賃はタクシーと同額)

・2024年に拡張

(災害・イベント等における供給台数・時間帯の拡充)

(事前確定運賃(電話予約時に確定:現金可)

(貨客混載。協議運賃をタクシー事業と同様)

・課題等

(競争するので運賃が安くなるのではないか)

(地方ではそもそもやる人がいないから高くなるのではないか)

(大阪万博期間中、地方から都会で運行し、もうけるかな)

(タクシー会社との調整必須)

(役所にそれはできているか確認)

タ ライドシェアのような「何か」

・日本では二種ある。

「カープール (相乗り輸送サービス)」

(同一方向への予約サービス、相乗りが基本)

「ライドヘイリング (日本版ライドシェア)」

(事業者によらない呼び出しサービス、相乗りなし)

(タクシーの代わりにやりたいのか)

チ 目的に合わせた輸送手段の選択

・日本版ライドシェアは選択肢の一つとする。

(道路運送法に規定される他の手法も検討)

(2) 「交通空白」解消本部の取り組み

ア 「交通空白」解消本部

国土交通省「交通空白」解消本部は、国が基礎自治体では解消できないと判断し設置

・目的

「地域の足対策」

(全国の自治体でタクシー等を地域住民が利用できる状態を目指す)

「観光の足対策」

(主要交通結節点 (主要駅、空港等) で、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す)

イ 取り組みの状況 (R6. 7→R6. 12)

・自治体単位では、一部エリア実施で空白地とならないが、エリアで空白地域はある。

ウ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

・プラットフォーム会員にならないと、国の補助もらえないのが条件

(ここを確認する。)

エ 「交通空白」解消に向けた予算 (令和 7 年当初、令和 6 年補正)

・地域交通再構築事業 (社会資本整備走行交付金)

「令和 7 年当初予算 20,905 百万円 (487,419 百万円の内数)

「令和 6 年補正予算 32,600 百万円 (61,159 百万円の内数)

オ 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

・喫緊の課題である交通空白の早期解消、多様な関係者の連携・協働等による持続可能な地域交通への進化

「地域の足確保を総合的に後押し」

(あわせて、官民連携、地域間連携、モード間連携による一斉解消モデルを横展開)

(2 月 20 日期限)

(3)ライドシェアは地域公共交通を救うのか

ア 地域公共交通の再構築（リ・デザイン）

バス事業者は各自治体を比較している。

・地域を守る基礎的サービスである価値を再認識し、利便性向上のための戦略的投資が必要

「交通 DX」

(デジタル技術の実装やデータの活用)

「交通 DX」

(エネルギーマネジメント)

「3つの共創（官民、交通事業者間、他分野）」

(利便性・持続性・生産性を高め、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）を推進していくことが求められる。)

イ 地域関係者の連携と協働による共創の促進

・2023年地域交通法の改正で、地域の関係者の連携と協働を促進する項目が追加

「法律の目的」

(自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の地域の関係者の連携と協働)

「国の努力義務」

(地域の関係者相互間の連携と協働の促進)

・3つの共創

「官民の共創」

(わが町に必要なことを自治体が検討する)

「事業者間の共創」

(独禁法適用除外による共同経営)

(交通、ICカード活用してますよね。)

(どのレベル使えるのか、自治体で整理)

「他分野の共創」

(何かよくわからないから、今ある公共交通はすでに活用されている)

ウ 連携・協働の例（富山県朝日町・群馬県前橋市）

・今までやっている事例（役割分担）

「交通」×「教育」（富山県朝日町）

(親同士の助け合いによる送迎サービス)

(LINEを活用した送迎マッチングシステムを提供)

「交通」×「介護」（群馬県前橋市）

(タクシー協議会へ委託する、でいさーびす事業所の送迎負担を軽減)

(タクシー事業者も空いている時間をうまく利用できる)

(メリットがあり、このまちは住みやすいよねとなれば予算化)

エ 移動の仕組みの分類

- ・オンデマンド輸送（需要に合わせた輸送）

「ライドシェアは基本タクシー中心」

オ 移動の仕組みの分類（乗車人数比）

- ・これを組み合わせて、公共交通の確保を検討

「1台あたり何人運べるかも議論」

（地域によって違う）

「ライドシェアはデマンド（需要・要求）によってうまくいかない」

（ハイエース1台で1日40人限界の数字が出てきた）

（都市部効率よく）

（運転手はどこで事故が起きるか不安）

- ・2つのパターン

「車の台数を増やすか、地域の輸送量把握するか」

（長野県塩尻市では16台でフルデマンドで回している）

（アプリで予約が取れない）

カ 移動の仕組みの分類（輸送量比）

- ・ライドシェアだけで移動の問題が解決することはない。

「便利な輸送手段を考えるべき」

（免許返納したら階段で転んで骨折）

（明日運転できないケースのほうが、理解しやすい）

（身近な範囲で使われる事象を整理すべき）

5-2 内容 交通崩壊の解決策と各地の事例 (14:00~16:00)

(1) コロナが与えた地域公共交通への影響

ア コロナ禍の公共交通の維持

- ・必要な機能を維持することが求められる

イ 公共交通の輸送人員の変化

- ・回復しても以前のようには戻っていない

ウ コロナによる行動変容

- ・利用交通手段の変化

「自家用車から公共交通に戻るには今後 20 年かかる。」

- ・買い物・飲食行動の変化

「移動そのものをしなくなった。」

エ 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

「ここは自治体がかんばるところ (ノーマイカーデーなど実施済)」

- ② 時間帯別運賃や定額運賃などによる利用時間のシフト

「ここは交通事業者がかんばるところ」

- ③ 混雑状況の活用により、他の需要 (飲食店等) へシフト

「ここは自治体がかんばるところ (500 円のクーポン券発行)」

オ 時間帯別運賃とダイナミックプライシング

- ・時間帯別運賃

「過去の需要 (乗車人数等) を把握し、運賃を設定 (静的)

(海外では導入実績あり (ロンドン、シドニー、サンフランシスコ))

- ・ダイナミックプライシング

「リアルタイムの混雑情報などにより段階的に運賃を変動 (動的)」

(事前予約のある飛行機・高速バスなど実施済)

カ 必要不可欠な移動が失われた影響

- ・高齢者の体力低下

「移動手段がなくなると、こういった事例になる」

- ・担い手の確保

「個人タクシー廃業、福祉・介護運転事業者補助金が受けづらい」

(2) 交通事業者への支援と利用促進

ア コロナ禍の自治体からの支援

- ・事業内容別

「コロナ禍なので支援できたが、今では議会とおらない。」

(利用促進への支援を増やしていく)

- ・交通モード別

「タクシー事業者への支援増となっていた」

(その地域にタクシー事業者を残すべきと考え、赤字路線バスへの支援と同じレベルで議論)

イ 継続的な支援の実例 (静岡県沼津市)

- ・ 第1弾 (R2. 4. 22)

「単費」

- ・ 第2弾 (R2. 7. 15)

「国の交付金」

(ピークが収まって楽観視していたため、配り切れなかった)

- ・ 第3弾 (R2. 10. 16)

「国の交付金」

(対象を地元会社、ICカード、バスロケーションシステム導入)

ウ コロナが終わったら終わりではない

- ・ 事業継続支援では厳しいが、市民への支援に代え、その流れが事業者へ流れる。
- ・ 対策を事業者で考えるべきだが、行政側が考えて事業者へ提案する。
- ・ 公共交通会議を15時から17時まで開催し、その後懇談会し、関係性を構築する。

エ 事業継続にかかわる広域支援の事例

- ・ 地域鉄道への支援 (愛知県東三河地域)

「なぜ、東三河地域だけ支援するんだとなる。」

(地域鉄道には協調補助を行い、バス・タクシーには市町村ごとに支援)

- ・ 幹線バスへの支援 (神奈川県足柄上郡大井町、山北町、松田町)

「3町長義氏、距離ごとに調整する」

(周辺自治体ごとの関係成調整)

(もともと3町議員が人事交流していた。)

(広域議員連盟設置等)

オ 事業の対象 (効果が期待される人) の把握

- ・ 利便性の向上は、利用していない人に対する支援する。
- ・ 利用案内 (乗換案内、ナンバリング)

「不便だと思い込んでいる人に情報を伝える。」

- ・ 無料 DAY

「クルマよりも便利 (安く) にして1回目のきっかけをつくる。」

- ・ 支援ごとに対策を見極めること。

カ 事業の結果のどの部分に価値を置くか

- ・ 「コロナ禍前から無料の日実施されている」

キ 乗車単位でのきっかけ作り

- ・ お当番制

「バス会社がやっているコミュニティバス」

- ・お声がけ

「行政がやっている住民バス」

ク 目先のお得と未来のお徳

- ・お得

「お金のお得で、誘引の効果はでづらい」

- ・お徳

「モビリティーマネジメントがよいことだと認識」

(お徳による変容は望ましいが、定着には時間がかかる。)

(3) 交通崩壊は始まっている

ア バス事業者の内部補助の実態

- ・「黒字であった高速・貸し切りバスの内部補助で路線バスを支えていたものが崩壊」

イ 目に見える崩壊、目に見えない崩壊が始まっている

- ・「補助金もらっても運転手不足と人材の流出から運行できない」

(国・自治体からの継続的・大規模な支援やかかわり方の見直しが不可欠)

ウ 「公共」交通機関に対する「公」の役割の見直し

- ・共同経営

「民間事業者間の共同経営」

- ・公設民営

「行政サービスレベル検討」

エ 委託方法と役割分担の見直し (長野県松本市)

- ・「自治体と事業者がしっかり対話できている事例」

オ JR 西日本ローカル線の利用状況の公表

- ・国や自治体の反応

「国は他人事、都道府県はとりあえず反対、自治体は関上げているところもある。」

カ ローカル鉄道の再構築に関する仕組み

- ・「地方公共団体と民間事業者との合意形成に向け国が支援し、再構築を実現する」

キ 自治体との投資と市民の参画 (富山県)

- ・「自治体は支援から投資に転換し、利用者は参画」

(投資は地域の価値向上に繋がる必要ある)

ク 城端線・氷見線再構築実施計画の概要

- ・「総事業費 300 億円のうち、国・県・市で 150 億円、JR 西日本が 150 億円」

(便利なものにして、3セク化にもっていく)

ケ 公共交通の無償化への転換 (石川県珠洲市)

- ・「年間 3 億円かかっている。」

(震災前の資料)

コ 交通税導入の検討（滋賀県）

- ・「財源確保の一環として、交通制導入を検討中」

サ 積極的な投資での利用増（山形県鶴岡市）

- ・「庄内交通が商業施設を経営、公共交通赤字から地域経済効果増」
（経費より人員が増えることはそうはないので、投資の判断している。）

シ 公共交通利用 2 倍（熊本県熊本市）

- ・「公共交通利用 2 倍の高いハードルを越えるには、定住促進や経済効果など、社会的便益の向上を踏まえた戦略的投資が必要」

ス 公的投資による利用増へのアプローチ

- ・「トータルの組み合わせで、事業者と自治体が協議して対策する。」

(4) 自動運転（による旅客事業）の現在地

「自動車運転導入と路線を利用するかを分けて考える」

ア 自動運転を構成する要素

- ・「16m/秒（60km/h）で移動する車両を数センチ単位で安全に制御する技術が必要」
（GPS 等は元々あった。センサーは 100m 先を見て判断できるレベル。自動運転は 100% 事故が起きないことではない。運行する側の評価が大事）

イ 自動運転の技術レベル

- ・「自動運転は完成しているが、レベル 3~5 まで求めている」
（レベル 4 以降でないと運転手必要）

ウ 自動運転の意義

- ・需要側（国交省）の視点
「交通事故の削減や高齢者等の移動手段の確保、ドライバー不足の解消など」
- ・供給側（経産省）の視点
「自動車関連産業の国際競争力の強化、新たな関連産業の算出、運輸・物流業の効率化など」

エ 自動運転の社会実装に向けた取組

- ・「自動運転時術レベル 4 に向かって、大きな国家予算が投入」
（RoAD to the L4 プロジェクト）（2025 年頃までに 40 か所で実施）

オ 自動運転技術の実用化に向けたロードマップ

- ・「レベル 5 達成できる内容がわからない」

カ 導入事例（長野県伊那市・茨城県境町）

- ・長野県伊那市
「実験的には成功」
（しかし、地域公共交通として実証できるのが）

- ・茨城県境町

「2020 年 11 月 26 日から自動運転バス NAVYA ARAMA（ナビヤ・アルマ）の運行を開始し

た。」

(様々な制約があるが、実用化していると言っている。)

(L4 と別に保安要員乗っている。)

(ゆっくり走るため渋滞が起きる)

(視察は一人10万円)

(5年間で6億円かかる)

キ 自動運転バスの受容性 (兵庫県三田市)

・「市民が評価できるのかが視点」

(アンケートで乗らない人少なくする)

ク 相対経験による受容意向の変化

・「利用者が勝手に期待する」

ケ 乗車・受容意向の相反

・「今がどういう状態なのかが、見極める必要がある」

(担当課にどのような評価しているのか聞く)

コ 受容すべき範囲

・「保険会社からみたらどうなのか」

サ 技術実証⇄社会実証⇄社会実装

・市民が暮らしやすいまちになるように、公共交通を一部しか使っていない中、ライドシェアも含めて、様々な公共交通を運行できる内容を検討する。

・自動運転実証実験をすることはいいが、地域に必要なものが何かを含めて取り組むことが重要

7 所感

今回の研修では、人口減少時代にあって、既に公共交通の崩壊は始まっており、公共交通がなくなると、地域住民の移動の不自由さだけでなく、高齢者の体力の低下やコミュニティの乖離が発生し、自治体にとっては福祉・介護の負担が増加することにもなる。

地域公共交通の未来を考えた上で重要な示唆を与えるものであり、自治体、事業者、市民が一体となって公共交通システムの再構築(リ・デザイン)に取り組むことの重要性が強調された。

これまで、国では交通空白の解消として様々な支援策を講じており、その根幹となる道路運送法を改正するなど、時代の流れとともに柔軟に対応していること。また、他市町の参考事例として、滋賀県における交通税の導入検討、富山県における自治体と市民の公共交通への投資と参画、そして石川県珠洲市における公共交通の無償化、静岡県沼津市における事業継続の支援と公共交通への転換を促進、三条市におけるデマンドの運行の実践、熊本市の無料の日の取り組み、山形県鶴岡市の利用者が増えた例など、利用者を増やすが

自治体の負担も増えることをどうとらえていくのか、財政的なことだけで判断できない問題、更に、自動運転導入事例として、長野県伊那市、茨城県境町、兵庫県三田市など、各自治体で公共交通を維持するために、様々な取り組みを行っている事例が紹介され、改めて公共交通を維持する施策に自治体としても取り組まなければならないことが再認識できた。

また、地域交通計画策定にあたって、市民のために、行政と事業者の仲介役となる意識を強く持つべきであり、今後の課題解決として、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）を推進するうえで、地域関係者との連携の在り方や移動の仕組みの分類の一つである市営バスの運行の見直しやライドシェアなど需要に合わせた輸送の方法などを合わせて考える必要があると感じた。

これらを踏まえて公共交通が必要なことは重々承知したが、運転手不足は大きな課題であることを再認識した。この課題解決には公共交通に対する公の役割の見直しが必要になってくることを強く感じた。