

三笠市議会政務活動費実績報告書

令和 7 年 3 月 17 日

三笠市議会議長 武田 悌 一 様

会派名

代表者名 浅尾 三 吉

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	66,700円	研修負担金、航空券代、宿泊費
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	66,700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。

政務活動費領収書等貼付用紙

支出項目	研 修 費	金 額	30,000- 円
------	-------	-----	-----------

領収証

2025 年 2 月 20 日

浅尾三吉 様

★ ￥30,000

但 2/20 14時～ 交通空白と地域公共交通の役割②
2/21 10時～ ライドシェアの基礎と課題
研修会受講代として

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

地方議員研究会
会 員 地 方 議 員 研 究 会

政務活動費領収書等貼付用紙

支出項目	研修費	金額	36,700- 円
別紙			

領収書

Rakuten Travel

発行日: 2025/2/26
発行1回目

浅尾 三吉

様

支払金額 36,700 円
ツアー料金: 36,700 円

但し サービス利用代金等として

■ 内訳

コンビニ決済利用金額 36,700 円

■ 課税対象

10%対象 36,700 円

課税対象外 0 円

■ 旅行内容

代表者 あさお みつよし

予約番号 RJ62460657429930291

旅行日程 2025/02/20 ~ 2025/02/21

申込人数 1名 (大人1名/子供0名/幼児0名)

航空会社 日本航空

ホテル アパホテル&リゾート〈西新宿五丁目駅タワー〉(2025/02/20から1泊・1部屋)

■ 利用明細

内訳 大人 36,700 円 x 1名

ご利用ありがとうございました。

楽天グループ株式会社

トラベル&モビリティ事業

〒158-0094 東京都世田谷区玉川1-14-1

楽天クリムゾンハウス

<https://travel.rakuten.co.jp/>

登録番号: T9010701020592



『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

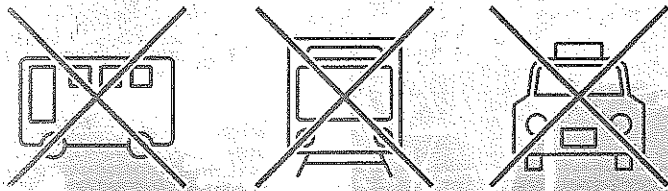
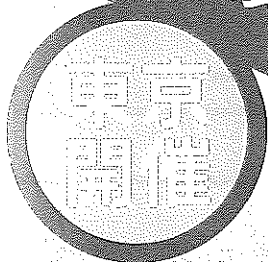
早稲田大学 スマート社会技術融合研究機構 研究院客員准教授
合同会社ビジュアライト 共同代表
早稲田大学大学院環境・エネルギー研究科満期退学。
博士(学術・早稲田大学)

【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～



2025
1/16(木) 2/20(木) 3/26(水)

2025
1/17(金) 2/21(金) 3/27(木)

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

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

東京都地方議員研究会 セミナー受講報告書

議員名 浅尾三吉

1 セミナー名・日時

「地方議員研究会セミナー」

(1) 「交通空白と地域公共交通の役割」 令和7年2月20日(木) 14:00~16:30

(2) 「ライドシェアの基礎と課題」 令和7年2月21日(金) 10:00~12:30

2 セミナー会場

リファレンス西新宿大京ビル 2F 会議室 〒東京都新宿区西新宿7丁目21-3)

3 講師

井原雄人

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

4 セミナー内容概要

(1) 「交通空白と地域公共交通の役割」

まず、1987年の国鉄の分割民営化からはじまり、規制緩和や競争、連携、活性化など、地域公共交通関連の法制度の変遷を学ぶ。

2023年に「活性化再生法」から「地域交通法」へ名呼び方も変わり、増えてきた。

その目的規定に「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」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進が追加された。

また、道路運送高度化事業の拡充として、具体的には、AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス導入等の交通 DX・GXを推進する事業が創設された。

要するに、「地域公共交通計画」に新モビリティサービス事業などの各計画を位置づけて策定することで国の支援が受けられるということ。

*AI オンデマンド→人工知能(AI)を活用して、利用者の予約にもとづいて運行する乗り合いの交通

*EVバス→電気でモーターを回して走るバス

*DX→デジタルトランスフォーメーションのことで、データやデジタル技術を活用すること

*GX→グリーントランスフォーメーションのことで、経済産業省が掲げる成長戦略の一つ、温室効果ガスの排出削減と経済成長の両立を目指す取り組み。

*新モビリティサービス事業→情報通信技術（ICT）など活用して交通機関の利用者の利便性を高めるサービス。マース（MaaS 移動ニーズに応じて複数の公共交通移動サービスを最適に組み合わせて、検索予約決済を一括で行うサービス。）具体的には1~2人用の超小型モビリティ、自動走行車、EVバスの活用など。

この「地域公共交通計画」は、「公共交通を使って街をどのようにしたいかを基本方針にする」ことを強調していた。「公共交通があるから住んでみたい町になる」ということだ。

さらに、「地域公共交通計画」は、「①誰が、②何を検討して、③何をするのか、そして、④いつまでにやるのか」ということが大事になるとのこと。

（2）「ライドシェアの基礎と課題」

最初に交通空白解消策として「ライドシェア」に飛びつくのは、少し違くと釘をさされた。

*「ライドシェア」→一般ドライバーが自家用車を使って有償で相乗り客を運ぶサービス

「自家用有償旅客運送の導入」の背景には、路線バスの撤退が進み「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したことがある。そのニーズの増加に伴い、例外的な許可が常態化したことにある。2006年（平成18年時点）で2138団体が導入していた。

2006年「道路運送法」改正により、「自家用有償旅客運送制度」が創設された。

市町村やNPOが自家用車を用いて有償で運送できる制度だ。

その後実態に合わせた法改正・通達（2015年、2020年、2024年）があり、「交通空白地有償」に名称統一し、NPOのほか「地縁団体」（自治会や町内会）、法人格を有しない「権利能力なき社団」（ボランティア団体）なども許可されるようになった。

「自家用有償旅客運送」の現状は次の通り。（2022年）

団体数は、670団体（489市町村と181NPO等）。車両数は約4500台で、ともに増加している。

ただ、撤退した路線の代替であるために、利用者数（相乗り率）は少なく、収支率も低い。これは、市町村からの補填が大きいということ。

「使いたくなるサービス」が大切という話もあった。それは、紙のマイ時刻表や、タクシードッシュ（タクシーを呼ぶ単一機能だけをもった専用機器）など、使いやすいもので、最先端の機器である必要はないということ。

紙のマイ時刻表は、自分がよく行く場所と時間をファクスすると、専用の時刻表が「郵送されてくる」というもの。

タクシードッシュは、新潟県、宮城県、沖縄県で2019年より導入されている。複雑なIT機器は使いこなせないが病院の受付端末は使えるという方に。

「AI にしたら便利になるのか？」これは、利用している人には利便性が向上しているのか、ということ。AI は利用者を集めてくれるわけではなく、走行ルートを最適化してくれるだけだが、複雑なルートをとるほど乗り会わない。AI の出番がないということ。AI がここで右折と指示するけれど、走りづらい道なので別の道に行くということもある。

利用していない人が新たに使うほど便利になったかどうかはわからない。

「ライドシェア（相乗り）」か「ライドヘイリング（自動車による送迎サービス）」は、相乗りをやりたいのか、タクシーの代わりをしたいのかをはっきりさせなさいということ。バスと違って、少人数だと相乗りはしたくないという傾向があることがわかってきたということ。

それで、「日本版ライドシェア」は、①アプリ・電話を介し（＝配車）、②利用者の求めに応じた（＝需要、デマンド）、③旅客事業者によらない（＝自家用車による）、④事前に価格が確定する有償の（＝運賃、料金）⑤基本的には乗り会わない（＝シェアではない）というようになっている。

「交通空白」解消のために輸送手段は多様にある中でライドシェアでなければならない理由はあるのか。地域の移動を作りたいならタクシーでもいい。

「交通空白」解消本部については、国主導で創られた本部で、目的は、地域の足対策、観光の足対策だ。

本部長が、国土交通大臣。本部長代行が、副大臣および、大臣政務官。副本部長が、事務次官、技監及び国土交通審議官。本部員が、官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等。

*事務局が、総合政策局公共交通政策部門、物流・自動車局及び官公庁。

この「交通空白」解消本部の取り組み事項とスケジュールも決まっている。

取り組み事項は、日本版/公共ライドシェアの取り組みに未着手の自治体（約600）への伴走支援（約600自治体においてタクシー等を利用可能にする）などだ。

「官民連携プラットフォーム」というものもあって、「交通空白」の解消に向けた新

しいチカラを創出していこうとしている。

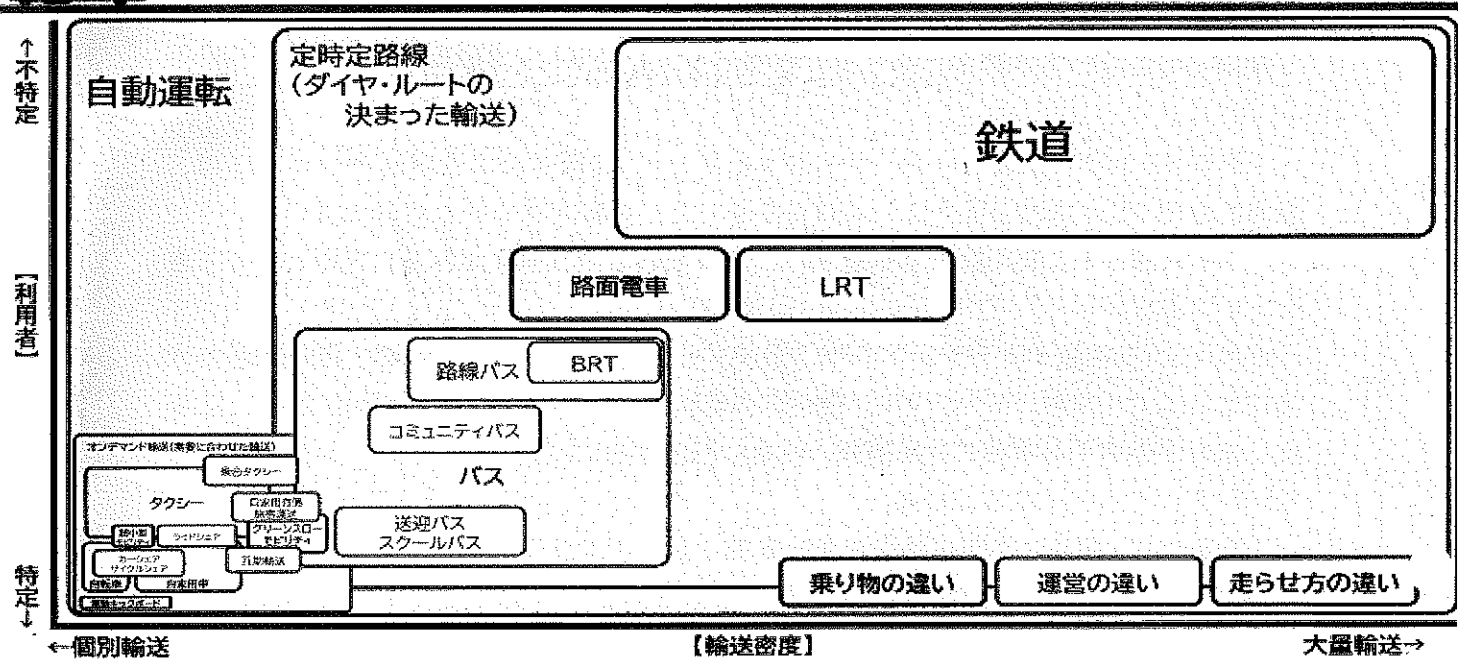
このプラットフォームに参加者の自治体が入っているか確認してくださいとのこと。2025年2月21日に締め切ったが随時募集しているとのことだ。

「『交通空白』解消緊急対策事業」というものもあって、立ち上げに要する費用を支援してくれる事業もある。補助対象は都道府県、市町村、交通事業者等となっている。補助率は500万円まで定額で、500万円超部分は3分の2で上限は1億円である。

2月末から3月末まで申請し4、5月に決定するという。申請すれば通るので是非申請することを進める。

最後に、「移動の仕組みの分類図」の紹介があった。

移動の仕組みの分類 (乗車人数比)



縦軸に「利用者」の特定か不特定、横軸に「輸送密度」をあらわしたもの。色別に「乗り物の違い」「運営の違い」「走らせ方の違い」をあらわしている。

「ライドシェア」は「運営の違い」で、「乗車人数比」のこの分類では、左下に読み取れないくらい小さなものになっている。

5 所見

「地域の足がなくなる？交通空白解消セミナー」と題されたセミナーであった。

三笠市も、4月から中央バスがさらに減便される予定だ。市でも、公共交通計画を策定して、市営バスなども導入して、何とか地域の足が不便にならないように努力している。今回のセミナーは、そんな三笠市の近い将来の公共交通に役立つヒントはないのか、

そんな思いをかかえてのセミナー受講であった。

講師の話を見ると、本当の意味での「ライドシェア」については、あまりうまく機能はしていないようだ。だから最初に交通空白解消策として「ライドシェア」に飛びつくのは、少し違うと釘をさされたのだと思う。そして「日本版ライドシェア」を紹介したのだろう。

「公共交通を使って街をどのようにしたいか」をまず考え、「コミュニティバス」についても、「グリンスローモビリティ」や、「サイクルシェア」、「超小型モビリティ」など組み合わせて、地域の実情に合わせるのが大事だ。