

様式(細則 6-2)

令和8年1月22日

浜田市議会議長 澁谷 幹雄 様

議員名 芦谷 英夫

研 修 受 講 報 告 書

下記のとおり研修を受講したので報告します。

記

1、研 修 名 「交通空白解消セミナー」

2、受講の目的（市政との関連など）自治体にとって地域公共交通サービスの確保は喫緊の課題であり、国の政策、他自治体の取組に学び市政推進につなげる。

3、日 時 令和8年1月13日(火)10時～14日(水)12時30分

4、経 費 飛行機代 41,920円（萩・石見⇄羽田往復）

受講料 45,000円（地方議員研究会）

宿泊料 22,200円（全国町村会館）

5、研修のポイント・議員活動や市政への反映など 「地域の足」がなくなる危機があり、地域公共交通の確保について、関係法令の改正、国の政策の変遷、他自治体の取組などに学ぶとともに、ライドシェアや新しい技術、自動運転などについての情報収集を行う。

6、研修内容 別紙のとおり



「交通空白解消セミナー」

令和8年1月22日

- | | | | |
|---|-------|---|--|
| 1 | 日 | 時 | 令和8年1月13日(火)10時～14日(水)12時30分 |
| 2 | 場 | 所 | 東京都（リファレンス西新宿大京ビル） |
| 3 | 講 | 座 | ○「交通空白」と地域公共交通の役割①
○「交通空白」と地域公共交通の役割②
○ライドシェアと自動運転の基礎と課題 |
| 4 | 講 | 師 | 早稲田大学客員准教授 井原 雄人 |
| 5 | 講座の要旨 | | |

【「交通空白」と地域公共交通の役割①】

- ① 【要旨】地域公共交通政策を巡っては、高齢化率が上昇するだけでなく、人口そのものが減少、それらによる運転手不足など負のスパイラルにあり、さらなる利用者の減少、減便と運賃の値上げなどサービス水準の低下と、全国的な問題をあげた問題が深刻化している。
- ② 令和2年地域公共交通活性化再生法が改正され、国は情報の提供、助言その他の援助、研究開発の推進、人材の養成、関係者相互間の連携と協働の促進を、都道府県は市町村の区域を超えた広域的な見地、地域公共交通の活性化及び再生に取り組むことなどを、努めなければならないとしている。
- ③ 市町村は主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を、公共交通事業者はサービスの質の向上、利用客への情報の提供に及び充実を求める一方、国、行政、交通事業者は地域公共交通を維持する責務はなく、利用者も含めた関係者が連携して取り組むべきとしている。（が、国の果たすべき役割、行政責任の意志が弱い）
- ④ 国は「交通空白」解消に向けた導入支援策を掲げ、支援策の事業化は交通事業者と自治体が担い、事業の持続性の確保も自治体が担うこととされ、コミュニティ交通を利用すること、運営すること、協力することなどを地域と住民に求め、その役割が地域にあるとし、これらを進めること、東ねることを自治体に求めている。
- ⑤ 地域公共交通に求められる役割と価値は、地域住民の移動手段の確保、人の交流の活発化、まちの賑わい創出や健康増進、コンパクトシティとネットワークの実現にあり、公共交通の直接的な効果に加え、公共交通がまちづくりに与える効果も評価する必要がある。
- ⑥ 移動手段のみの価値だけでなく、地域活性化や交流促進による副次的な価値が重要とされ、外とのつながりによる外来者など新たな価値をつくり、地域を巡る新たな交通手段により、高齢者の社会参加、住民の健康づくり、住民の交流などによる地域活力の増進を導き出す必要があるとしている。
- ⑦ 地域住民は住民自治の主役であり、協働のまちづくりを進める上から主体となり、交通事業者はコミュニティバス、自家用有償、互助輸送、福祉輸送などを展開し、行政は住民参加を進め、交通に加えて観光・福祉・教育・まちづくりの連

携づくりを進める役割がある。

- ⑧ 地域のコミュニケーションづくり、住民自らが創りあげる地域、新しい住民と一体となった連携づくり、地域が一体となれる事業展開を進めるとともに、交通問題を地域の問題として共有し、住民の協力する体制、コミュニティづくり、交通へのかかわり方など、地域で展開される必要がある。

【「交通空白」と地域公共交通の役割②】

- ① 【要旨】高度経済成長期までは需給調整による交通事業者の地域独占、自動車の普及による交通戦争の時代は、需給調整を廃止しサービスの質量は交通事業者の競争に委ね、人口減少と地方衰退の時代は、競争どころではなく自治体・事業者・地域が一体となり地域公共交通の活性化・再生に取り組むべき時代となった。
- ② 令和2年交通政策基本法は、地域の輸送資源を総動員し持続可能な旅客輸送サービスを提供するとし、地域公共交通計画作成の努力義務化、地域公共交通利便増進事業の創設、協働などにかかる独禁法の特例、地域旅客輸送サービス継続事業の創設などが進められることとなった。
- ③ 令和5年交通政策基本法から地域交通法に改められ、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設と拡充、バスとタクシーなどの再構築に関する仕組みの拡充、鉄道とタクシーにおける協議運賃制度の創設、地域の関係者の連携と協働の促進などを柱とし、旅客輸送サービスの利便増進のための制度とし予算を拡充している。
- ④ JR西日本ローカル線の利用状況が公表され、2000/日以下の路線において収支率を公開し、不採算路線の維持は新幹線や都市圏のサービスに影響を与えかねないとし、これまで以上に地域の交通のあり方を考える必要があるとされている。これはいわば国は他人事、地方自治体の一部では、県はとりあえず反対、自治体は利用促進に取り組む、支援したい、観光を盛り上げたいなどと表明しているが、行政側の能動的な動きが弱い。
- ⑤ 令和2年地方自治体での地域公共交通計画作成が努力義務化され、公共交通ネットワーク、運賃などサービス向上、公共交通以外の地域の輸送資源との組み合わせ、国補助事業との連動、定量的な数値目標、年度ごとの事業評価の制度化、定量的データに基づくPDCAの取組強化、などが明示された。
- ⑥ 【所感】浜田市に目をやると地域公共交通は、通学、通院、買い物など市民の日常生活を支える基盤であるとともに、高齢者、障がい者、子どもなど移動に制約のある人の社会参加を進める不可欠な生活基盤であり、協働のまちづくりを推進する上からも必要なことで、市としてきちんと計画に盛り込み予算を措置する必要がある。
- ⑦ 浜田市の地域公共交通計画は令和6年に策定された5か年計画であるが、民間路線バス、市生活路線バス、乗合タクシー、あいのりタクシー、自治会輸送、敬老

福祉乗車券交付などについて計画と目標、評価指標などを定めているが、計画2年目の7年度末が計画や目標に対しどのような状況にあるのか検証する必要がある。

- ⑧ 平成30年度と令和4年度とで利用状況を比較すると、生活路線バスは金城地区14%の増から旭地区42%の減、その他浜田地区、弥栄地区、三隅地区のいずれも減となっている。同じく乗合タクシーは浜田地区27%の減から弥栄地区の1%減といずれの地区も減少しており、上記7年度も減が見込まれ、交通施策の推進は待ったなしである。
- ⑨ 地域公共交通は市民の移動手段の確保に加え、入込客を呼び込む交通手段も必要であり、萩石見空港到着入込客のレンタカー浜田での乗り捨て、JR線・広島高速バスとの連絡、観光地巡り・神楽鑑賞・温泉巡りのタクシー、市内ホテルの「カーシェア」導入など、観光を目的とした交通施策を進める必要がある。

【ライドシェアと自動運転の基礎と課題】

- ① **【要旨・ライドシェア】** 許可・登録を要しない運送として、地域公共交通以外の輸送手段の活用が求められ、一般乗合・乗用事業日本版ライドシェアは国からの「許可」が必要なのに対し、自家用有償旅客運送「公共ライドシェア」は地方自治体へ「登録」することで許可・登録を要しない運送となり、運送の対価を受け取らないことで活用できる。
- ② 日本版ライドシェアは、日本で令和6年4月から開始されたライドシェアの仕組みで、タクシーの人手不足、ひいては利用者の「移動の足」の不足を解消するため、国土交通省が制度を整え管理するとし、事業主体はタクシー事業者であり、運賃はタクシーと同額とされている。
- ③ 公共ライドシェアは、事業者による輸送が困難な場合に、地縁団体、協議会、その他などが地域住民などを輸送するもので、住民による互助輸送、ボランティア送迎などであり、運賃は燃料・保険・借料・人件費などの実費、タクシーの8割程度、任意の謝礼とされている。
- ④ **【要旨・自動運転】** 自動運転は「システムが運転」のレベル5＝完全自動運転、レベル4＝限定条件下で完全自動運転、レベル3＝条件付き自動運転、「人間が運転」のレベル2＝前車追従・車線維持など、レベル1＝自動ブレーキ、などとされており技術革新は進んでいるがレベル5はまだ見えない。
- ⑤ 全国的には、走行空間の確保、道路に磁気マーカの埋設、遠隔操作など自動運転を行うための特別な走行条件を整えて実証実験を実施している。多くは自動運転に都合のよい一部分での実証実験であり、レベル5に対応する車両のコストは1億円を超え、既存のディーゼルバスの5倍程度となっている。
- ⑥ 調査によると自由な移動手段が確保されておらず、自動運転を受け入れたくないが、バスや送迎がないと移動できないので乗る、あくまで自動運転には乗らない、など利用者の意向であることから、これらの状況を行政、事業者、実施者は認識する必要がある。

- ⑦ 電動車を利用した小さな移動サービス（グリスロ）を、環境省や国土交通省が進めるとしているが、自動運転など新しい実証実験が必ずしも地域に根づかない状況にあり、制約条件や懸念事項が共有されず事業者主導で進められ、自治体の政策の目的が、事業者に地域に届かない、共有されない現実がある。
- ⑧ 【所感】路線バスなど公共交通に代わる交通手段は相乗りタクシー、ライドシェアなどの取組が進んでいるが、ライドシェアは体系的な制度化や安全性への問題がある。交通問題は事業者任せで国は許認可のみで、地方にその検討と事業構築を求めてきたが、行政や地域社会が主体的に取り組むべき課題に浮上している。
- ⑨ 上記公共ライドシェア制度を活用して、自家用自動車とその運転手、独居高齢者の家族（別居）、まちづくり委員会、地区社会福祉協議会、ボランティア団体などが参画し、通院・買い物・集い・用事などの輸送を行い、あわせて支え合い、見守りなどの支援も行う、新しいライドシェアを構想できないか。
- ⑩ 江津市のように自動運転の実証実験をしている例があるが、もの珍しさはあるものの、自動運転に対する国民の関心はさほど高くなく、そこに乗務員や交通事業者がいることで輸送に安心感があり、自動運転システムに膨大な予算を伴うことから、室内や構内などでの運行に限定されるのではないか。