

様式第 1 2 号

係	専門員	係 長	主 査	主 幹	局 長	副 長	議 長

令和 7 年 1 2 月 5 日

鶴岡市議会議長 様

会派名及び代表者名（議員氏名）

創政クラブ 佐藤 昌哉 印

政務活動費調査・研修計画書

下記のとおり、調査・研修を計画しておりますのでお届けします。

期 日	令和 8 年 1 月 2 8 日（水） ～ 令和 8 年 1 月 2 9 日（木）
参加者氏名	竹内秀一、鈴木聡、渡部智也、岡崎克己、尾形昌彦
場所・会場	リファレンス西新宿大京ビル （東京都新宿区西新宿 7 丁目 21-3）
調査・研修 項目(目的)	『地域の足』が無くなる？ 交通空白解消セミナー」出席のため
交 通 手 段	自家用車・飛行機・J R、地下鉄
行 程	1/28（水） 6:30 庄内空港集合 7:10 庄内空港発 ANA394→8:15 羽田空港着 10:00 「交通空白」と地域公共交通の役割① 受講 13:30 「交通空白」と地域公共交通の役割② 受講 1/29（木） 10:00 ライドシェアと自動運転の基礎と課題 受講 13:30 交通崩壊の解決策としての地域公共交通への投資 受講 20:15 羽田空港発 ANA399→21:20 庄内空港着 （一人あたり支出見込） セミナー受講料 15,000 円×4=60,000 円、 航空運賃 12,250 円×2=24,500 円、宿泊代 5,350 円

（※）調査・研修の終了後は、「政務活動費調査・研修報告書」を提出して下さい。



様式第 13 号

係	専門員	係 長	主 査	主 幹	局 長	副議長	議 長

令和 8 年 2 月 17 日

鶴岡市議会議長 様

会派名及び代表者名（議員氏名）

創政クラブ 佐藤 昌彦

政務活動費調査・研修報告書

調査・研修が終了いたしましたので、報告します。

期 日	令和 8 年 1 月 28 日（水） ～ 令和 8 年 1 月 29 日（木）
参加者氏名	竹内秀一、鈴木聡、渡部智也、岡崎克己、尾形昌彦
場所・会場	リファレンス西新宿大京ビル （東京都新宿区西新宿 7 丁目 21-3）
調査・研修 項目(目的)	『地域の足』が無くなる？ 交通空白解消セミナー」出席のため
調査・研修 の内容及び 所 見	二日にわたり『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」「交通崩壊の解決策としての地域公共交通への投資」の 4 講座を受講した。 人口減少・高齢化に伴い各地で行われている様々な施策の実例の紹介もあり、今後地方で必要な施策の具体例を学ぶことができた。 今回の研修で学んだことを今後の一般質問の材料とし、今後の鶴岡市の公共交通施策への提言につなげていきたい。 4 講座のそれぞれのレポートについては別紙参照願います。



セミナー報告書

報告者：尾形昌彦

1. 日 時 令和8年1月28日（水） 10:00～12:30
2. セミナー内容 「地域の足」がなくなる？交通空白解消セミナー
交通空白と地域公共交通の役割①
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
研究院客員准教授 井原雄人氏

3. 出席者 竹内秀一、鈴木聡、渡部智也、岡崎克己、尾形昌彦

4. セミナー概要

＜地方都市と地域公共交通の現状＞資料 P3～

- ・全国的には 2020 年－2050 年対比で高齢者は 7.9%増えるが、5 万人以下の市町村については人口も大きく減る（▲36.6%）とともに高齢者も 18.4%減となる。よって公共交通利用の仕組みづくりをしても利用する人が減っていくこともある。自分のところの状況を確認した方が良い。
- ・高齢者の免許保有率は現在の高い保有率、返納率の低さから、免許非保有者数は減少する見込みだが、免許保有者＝運転したい人とは限らないので、そこを踏まえて移動サービスを構築する必要がある。
- ・よく移動に関するアンケートを取るが、家庭内で送迎される人は移動に困っていないが、送迎する側の負担が現れないこともあるので、「移動に困っている人」の解像度を上げて、困っている人の質と量を把握することが大切。
- ・地方公共交通（主にバス）はモータリゼーションの進行や地方部での人口減少による「利用者の減少」と車両費・燃料費の高騰や運転手不足の深刻化による「収支の悪化」の負のスパイラルに入っている。
- ・運転士不足については予算がなくてもできる策（求人の広報、就職説明会）、予算はかかるが他地域との差別化ができる策（免許取得補助、労働環境整備など）、自治体だからできる他業種との連携策（退官自衛隊の受け入れなど）などの策があるが、自治体職員が 2 種免許を取るような策は、施策をやりつくした上であればよいが、施策の順番を考えなくてはならない。
- ・これまでの鉄道・路線バスの廃止による「公共交通空白地域」に加え、高齢者の免許返納や高齢化による徒歩圏の縮小による「新しい交通空白地域」も生まれ、駅まで 500m かつバス停まで 300m に住む人口の割合は 20.7%となる。またバス停があってもダイヤがなければ「時間」空白となる。
- ・2025 年 4 月の調査で「交通空白」地区は 2,057 地区(717 自治体)に上っており、このうち対策実施中 548 地区、対策を準備中 854 地区、対策を検討中 655 地区となっているが、令和 9 年度まで集中取組期間として 0 にするのが目標。2026 年 2 月に 2026 年度調査が実施される予定。リストアップすることが補助要件となる。
- ・国でも「交通空白解消 官民連携プラットフォーム」を形成し、これに参加することが補助要件でもあることから半数の自治体に参加しており、R7 補正予算では「交通空白」解消に向け 4 つのタイプの補助施策を用意している。

＜地域公共交通の定義と役割＞資料 P14～

- ・地域公共交通活性化・再生法では地域公共交通を「地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう」となっており、地域住民だけでなく観光旅客も対象となっている。
- ・地域公共交通に求められる役割として「地域住民の移動手段の確保」「人の交流の活発化」「まちのにぎわい創出や健康増進」「コンパクトシティ＋ネットワークの実現」がある。
- ・「地域住民の移動手段の確保」では中津川市では高校生のバス通学費補助金、ひたちなか海浜鉄道では割安な年間通学定期券を発売するなど高校生を対象とした施策を行っている。
- ・「人の交流の活発化」では、観光客にとっては地域内移動の回遊性の確保が必要で、それと合わせて個別の案内など利用者の目的に合わせた最適な情報量での利用案内の提供が必要。
- ・「まちのにぎわい創出や健康増進」ではコミュニティバスの利用者にポイントを付与し、ポイントに応じた特典を用意したり（松本市）、総合交通戦略の中で「バス乗降人数」という直接的効果に加え「新規出店数」「地価公示価格」などのまちづくりに与える効果を評価したり（岐阜市）しているところもある。また公共交通分担率の向上が受診率の低減につながったり、公共交通ネットワークの整備→徒歩圏の拡大→医療費削減というデータも出ている。
- ・「コンパクトシティ＋ネットワークの実現」では、従来型の都市構造に「中心市街地での循環運行」「コミュニティバス等によるフィーダー（支線）輸送」などを組み合わせて「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を構築する立地適正化計画作成も推奨されている。
- ・地域公共交通活性化・再生法では国、行政、交通事業者が地域公共交通を維持する責務はないことになっているが、利用者も含めた関係者が連携して取り組むことが必要であり、市町村は「旗振り役」となる。

＜地域公共交通のまちづくりに与える効果 愛知県瀬戸市の取り組み＞資料 P31～

- ・瀬戸市では菱野団地というオールドニュータウンがあり、移動に関する価値観を共有するために市民ワークショップを開催し、改善が必要な移動の課題を共有し、そこで話し合われたことを実現するために「運行協議会」を組織したり、検討状況を共有するために「住民説明会」を開催したりした。その協議をもとに自治会が主体となった「住民バス」を運行した。運行後も運行状況を共有し改善につなげるため運行協議会を月1回継続的に実施し、運行ダイヤ・ルートを変更したりしている。その結果、9人乗り車両で平均8人前後という極めて高い乗車率となって、「高齢者の外出促進」「商店街の活性化」「住民同士の交流促進」が進んだという評価となった。さらに移動の課題から範囲を拡大して「団地再生」をテーマにしたワークショップが開かれ、「移動」「高齢化」「交流」「教育」などに取り組んでいる。

5. 所感

地域公共交通の存続にあたっては住民ニーズがどこにあるかを可能な限り正確にデータとして把握し、各地域で異なるニーズを瀬戸市の菱野団地のケースのように住民が主体的に考え行動することを自治体がサポートするような仕組みを構築することが必要である。鶴岡市においても行政、地域住民がお互いに人任せにならないように、自分たちの住む地域の課題に真摯に向き合い、住民の理想の実現に向けて行政ができるサポートを行う仕組みの構築が必要である。

以 上

セミナー報告書

報告者：渡部智也

1. 日 時 令和8年1月28日（水） 13：30～16：00
2. セミナー内容 「地域の足」がなくなる？交通空白解消セミナー
交通空白と地域公共交通の役割②
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
研究院客員准教授 井原雄人氏

3. 出席者 竹内秀一、鈴木聡、渡部智也、岡崎克己、尾形昌彦

4. セミナー概要

《地域公共交通会議と法定協議会の違いについて》

◎地域公共交通会議は…

- ・根拠法令は「道路運送法」であり、目的は、乗合旅客運送の特例措置に関する協議と自家用有償旅客運送に関する協議。
- ・参加者の参加の是非としては、応諾義務のなしであり、事業実施も行えない。

◎法定協議会は…

- ・根拠法令は「地域公共交通活性化再生法」であり、目的は、地域公共交通計画に向けた協議、地域公共交通計画の策定。
- ・参加者の参加の是非としては、応諾義務ありで、事業実施も行える。

《地域公共交通活性化再生法の改正》（3段階で）

◎利用者が増えていた時代 ⇒ 戦後～高度経済成長期

- ・サービスの安定供給を優先し、需給調整による交通事業者の地域独占と内部補助

◎自動車の普及で利用者が減り始め = 自動車と競争していた時代 ⇒ 1987年～2002年

- ・受給調整を廃止し、サービスの質・量は交通事業者の競争に委ねる

◎競争どころではなくなった時代 ⇒ 2002年～2023年

- ・自治体・事業者・地域が一体となり公共交通の活性化・再生に取り組む

《2020年法改正の概要》

◎共同経営等に係る独禁法の特例

- ・事業間協議などの独禁法の適用除外（実質カルテルを認める） ⇒ 逆に運賃調整する必要あり。
事業者間で「協定」の締結と「共同経営計画」を作成し、国土交通大臣に申請。

◎地域旅客輸送サービス継続事業の創設 ⇒ 地域公共交通の維持が困難な場合に、コミュニティバスでの継続。

◎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

《2023年活性化再生法から地域交通法へ》

◎旅客輸送サービスの利便増進のための制度・予算を拡充

- ・ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充
「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かずに議論
- ・鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設
本来の上限運賃・認可運賃を協議運賃で上書きすることが可能
例) 協議運賃を 1,000 円に設定し、観光客価格にし、地域住民は乗車時に 700 円引き、さらにスクールバスは 300 円引きとする必要がある。
- ・バス・タクシー等の再構築に関する仕組みの拡充
エリア一括協定運行事業による主体的なサービス設計。交通DX・GXを推進。
- ・地域の関係者の連携と協働の促進

《2026 年の法改正に向けてその主な視点（交通政策審議会）》

- ・共同化・協業化の推進
- ・地方公共団体を支援する外部組織の活用
- ・公共ライドシェアの実施主体
- ・データの利活用
- ・法定協議会の運営
- ・観光需要を踏まえた相乗効果の発揮

「地域公共交通計画策定時および見直し時のポイントとまとめ」

- ・検討して実施する ⇒ 検討もいいが、①誰が ②何を検討して ③何をするかを明確にする。
- ・仮に未達であるようなら、その未達理由を明確にする必要がある。
- ・課題は、目標との解離を埋める具体的な方法を明確にする。
- ・補助金をもらうだけのアリバイ計画にしない。
- ・市の「現状」を全ページの 60%や 70%使用する計画では問題がある。本当にやる気がある計画にするには、考えや目標の評価や目指す到達点が明確であるものでなければならない。
- ・交通政策に対する公的支出は、全国的に利用者一人あたり 5,000 円とか 10,000 円以上支出している。この点からすると、鶴岡市は 1,000 円～1,200 円の支出に抑えられている。

5. 所感

- ・今後の地域公共交通の存続とその課題については、全国で同じ悩みがある。やはり地域ごとに異なる解決方法があるだろうが、まずは、地域住民と検討を重ね、その上で民間と行政、利用者（地域住民）の合意によりその具体化を進める必要がある。

また、地域公共交通計画策定には、市議会議員としても傍聴し、情報取得する必要もあるだろう。

「全ての人が必要な時に、必要な場所に移動できるまち」の地域の将来像を基本方針に掲げた計画策定する必要がある。

セミナー報告書

報告者：竹内秀一

1. 日 時 令和8年1月29日（木） 10:00～12:30

2. セミナー内容 「地域の足」がなくなる？交通空白解消セミナー

ライドシェアと自動運転の基礎と課題

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

研究院客員准教授 井原雄人氏

3. 出席者 竹内秀一、鈴木聡、渡部智也、岡崎克己、尾形昌彦

4. セミナー概要

ライドシェア

○制度整理：地域交通を構成する法制度の全体像

(1) 運賃収受の原則

道路運送法上、利用者から運賃を収受できるのは原則として事業用車両（緑ナンバー）による交通事業のみである。

(2) 事業用交通の類型

・一般乗合旅客運送（バス系）

路線定期運行

路線不定期運行

区域運行（デマンド型）

・一般乗用旅客運送（タクシー系）

一般乗用（相乗りは事業者非関与）

乗合タクシー（事業者関与による相乗り）

※ 一般乗合と一般乗用は免許が異なり、事業転換が容易でない点は重要な留意事項である。

(3) 例外制度：白ナンバーによる有償運送

・自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）

バス・タクシー撤退地域等において、市町村やNPO等が実施

2006年に制度化された既存制度

・自家用車活用事業（いわゆる日本版ライドシェア）

タクシー事業者が管理主体

タクシー不足時間帯を補完する制度

○公共ライドシェアの現状と評価

公共ライドシェアは、2020年の法改正により正式に「公共交通」に位置づけられたが、収益性は極めて低い。

・ 平均運賃：約140円

・ 収支率：20%未満

・ 1便あたり平均乗車人数

定時運行：約 4.8 人

デマンド型：約 2.9 人

これらの数値が示す通り、公共ライドシェアは**赤字を前提とした「生活インフラ」**であり、黒字化を前提とした議論は現実的ではない。むしろ、収支率 20%は全国的に見ても「優良事例」と評価できる水準である。

○日本版ライドシェア拡張の動向と懸念

近年、日本版ライドシェアは以下の点で制度拡張が進んでいる。

- ・対象時間帯・エリアの拡大
- ・電話予約対応
- ・乗合（マッチング）の解禁
- ・業務委託ドライバーの活用
- ・バス・鉄道事業者の参入

しかし、こうした拡張は同時に以下の課題を内包している。

- ・収入機会の多い都市部へのドライバー集中
- ・地方・過疎地域の交通供給力低下
- ・既存公共交通との調整不足による共倒れリスク

制度拡張は、地域公共交通協議会等による丁寧な合意形成と調整を前提とすべきである。

○無償輸送・助け合い輸送の意義

道路運送法上、運賃を収受しない輸送（無償輸送）は許可・登録を要しない。

- ・謝礼（任意）や実費（燃料代等）は可
- ・人件費相当は実費に含められない
- ・自治会費等を原資とした謝礼支払いは合法

自治会送迎や施設送迎など、地域内の助け合い輸送は、公共交通を補完する重要な要素であり、制度として正しく位置づけ、過度な萎縮を防ぐ必要がある。

自動運転

○自動運転は「段階的技術」である

自動運転は一気に完全無人化（レベル 5）に至るものではなく、

運転支援 → 条件付き自動運転 → 限定領域での無人運行
という段階を踏んで進展している。

現時点で社会実装が現実的なのは、

- ・決まったルート
- ・低速
- ・環境変化が少ない

といった条件を満たす、レベル 4 相当の限定運行である。

○地方部における自動運転の主目的

地方部で自動運転が期待されている最大の理由は、

「利便性向上」ではなく「人材不足（運転手不足）への対応」である。

特に、

- ・高齢化による運転手の確保困難
- ・バス・タクシー事業の撤退

といった構造的課題に対する補完的手段として位置づけられている。

○自動運転が抱える技術的・制度的課題

(1) 技術面

- ・天候（雨・霧・雪）への弱さ
- ・工事・事故・路上駐車など「非定常事象」への対応困難
- ・センサー・通信障害時のリスク

(2) 制度・運用面

- ・遠隔監視・遠隔操作に関する責任所在
- ・事故発生時の責任分担
- ・運行管理者・保安要員の確保
- ・導入・維持コストの高さ

○過度な期待への注意

自動運転は、

- ・万能技術ではない
- ・コスト削減の即効薬でもない

むしろ、導入初期は人手・コストが増えるケースも多い。

そのため、自動運転は

「人を完全に置き換える技術」ではなく

「人が関わり続けることを前提とした交通インフラ」

として捉える必要がある。

5. 所感

全国的に、人口減少・高齢化の進行により、地方部を中心に路線バス・タクシーの撤退や縮小が相次いでいる。鶴岡市においても、「民間交通事業者のみでは交通を持続できない」段階に入ったともいえる。通院・買い物・通学など、住民の生活基盤の一つに不安を抱く市民は多いと考えている。一方で、近年「ライドシェア」や「デマンド交通」への関心は高まり、全国各地で導入が進んでいる。本市でも各地域それぞれの状況に併せ、運行がおこなわれているが、議員、市民の制度理解が不十分なままでは、既存交通の弱体化や地域間格差の拡大を招くおそれもある。

制度体系を整理したうえで、地域の実情に応じた現実的かつ持続可能な公共交通の方向性を考える。

以 上

セミナー報告書

報告者：鈴木聡

1. 日 時 令和8年1月29日（木） 13：30～16：00
2. セミナー内容 「地域の足」がなくなる？交通空白解消セミナー
交通崩壊の解決策としての地域公共交通への投資
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
研究院客員准教授 井原雄人氏

3. 出席者 竹内秀一、鈴木聡、渡部智也、岡崎克己、尾形昌彦

4. セミナー概要

- ・コロナが与えた地域公共交通への影響

公共交通や物流には“必要な機能を維持することが求められる”

コロナ禍において、その利用は減少し、また利用交通手段の変化と人々の行動にも変化が生じた。買い物は「人が移動」して買うのではなく、買った「物が移動」する形態に変化した。

以降、コロナ禍が収束しても若干の利用回復はあるものの、コロナ前の利用数には回復していない。やはり、人々の行動変容が考えられる。

これらの事から、特にバス事業者においては路線バスの赤字を高速バス、貸し切りバスの利益で経営を支えていた構図が成り立たないほどの打撃を受けており、各種補助金をもらっても車両を維持し続けることすら困難になっている。また、従来からの運転手不足に加え、需要の増加する貨物輸送に人材が流出し、さらには2024年問題（労働時間の制限）により、車両があっても運行できないほどの現象が発生し地域交通の崩壊が見受けられる。

これは、従来通りの赤字補填や利用促進だけで事業者が乗り越えることは困難であり、国・自治体からの継続的・大規模な支援や関わり方の見直しが不可欠である。

- ・交通事業者への支援と利用促進

コロナ禍の自治体からの支援は、当初は感染防止の補助が多かったが、徐々に事業継続や利用促進に転換し、継続的な支援を行っている。タクシーや乗り合いバスなど生活の足への支援数が多い。福祉輸送や高速バスなどを対象外とした一方で、地域鉄道、地域間幹線バスなど市町村を跨った協調補助による広域支援の事例もある。利用促進事業では色々な事例があるが、費用対効果を考え利用者の定着を増やすことが重要である。特にコミバスなどは利用者が減少すると存続に関わるので、利用者のニーズをつかみ周知と利用のきっかけづくりが定着への足掛かりとなる。

- ・地域公共交通のり・デザインとデータ活用によるアップデート

地域公共交通の需要減少は交通事業者の経営努力や自治体からの赤字補填だけでは維持できない。地域を守る基盤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である。今ある公共交通の利便性・生産性を高める技術として、“交通DX”“交通GX”、関係者との連携と協働による①官民②交通事業者間③他分野との“3つの共創”で多様な立場の参画により公共交通の持続性を高める仕組みづくりが重要となってくる。

・地域公共交通に対する投資と参画

自治体は赤字補填などで支援する関与から、公共交通を維持するための投資に転換、市民は地域の魅力に直結する駅や公共交通を中心としたまちづくりに主体的に参画し、地域の価値向上に繋げていく取り組みが行われている。サービスの向上と利用増の好循環を生み、地域の活力・魅力向上が見られる。ここでは、鶴岡市の循環バスも事例として紹介されている。

5. 所感

地域公共交通の現状とあり方、その多くの事例を知ることが出来た。

交通空白を解消するうえで、ある程度の自治体からの負担は避けられないが、特に地方にとっては利便性と利用率の確保が、その費用対効果に直結することとなる。特に、デマンド型のバスやタクシーは、十分な実施前の検討も必要だが、ある程度の段階で実施し、早い段階での改善をサイクル的に繰り返していくことも非常に重要である。

これらを踏まえ、交通空白を解消していくことは早急に取り組むべき課題と再認識した。

以 上