



出張報告書

令和 8 年 2 月 12 日

尼崎市議会議長 様

会 派 名 無所属
 代表者氏名 齋田 真希
 出張者氏名 齋田 真希

このたび、出張しましたので、次のとおり報告します。

- 出張期間 令和 8年 1月 13日から令和 8年 1月 14日まで
- 結果の概要

用務先	報告事項 (この欄には要点を箇条書きにし詳細事項がある場合は別紙添付) 1 「交通空白」と地域公共交通の役割① 2 「交通空白」と地域公共交通の役割② 3 ライドシェアと自動運転の基礎と課題 4 交通崩壊の解決策としての地域公共交通への投資
添付書類 <input checked="" type="checkbox"/> 出張報告書 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	備 考

- 届出事項の変更等 なし あり (内容は裏面に記載)

旅 費 の 精 算

<input checked="" type="checkbox"/> 精算額は、令和 7 年 12 月 23 日届け出た額 (48,360 円) と同一額である。 <input type="checkbox"/> 届出事項の変更等により、別途精算する。(精算額は裏面に記載)

(裏面)

届出事項の変更等の内容

変更等の事項と理由

支出額	
精算額	
支出 差引額 戻入	

変更前と後の日程

	月	日	日	日	日	日	日
前 発着地							
後							
前 経路							
後							
前 用務先							
後							
前 宿泊先							
後							

出張報告書

日時 2026年1月13日～1月14日

出張者 鷺田 真希

報告者 鷺田 真希

視察テーマ 交通空白解消セミナー

1) 「交通空白」と地域公共交通の役割①

本視察は、人口減少社会における地域公共交通の現状と課題、ならびに今後の政策展開の方向性について理解を深めることを目的として実施したものです。特に、交通需要の構造変化と地域交通の持続可能性について重点的に学びました。今後、高齢化の進行により移動需要の総量は減少していく見込みです。一方で、送迎に依存する層（特に女性や高齢者等）においては、移動そのものが制限されることにより、予約型交通等の利便性が実質的に低下しているケースがあることが示されました。自家用車での移動が可能な層は交通弱者とはなりにくく、結果として交通政策が十分に福祉的観点を反映できていない可能性が指摘されています。ここはあまり行政として考えることが少ないとされるので注目する点と感じました。

地方において公共交通の利用が減少し、サービス水準が低下するという負の循環が生じている背景には、以下の要因が挙げられる。①モータリゼーションの進行（自家用車依存の拡大）②地方部の人口減少 ③ICT技術の進展による需要構造の転換

特に、インターネット通販の普及により「買い物」のための移動需要が減少するなど、生活様式の変化が交通需要に影響を与えている点は重要な示唆となります。交通政策において最も重要なのは、「移動できること」そのもの。公共交通を日常的に利用しない人であっても、必要なときに移動手段が確保されていることが地域の安心につながります。

本視察を通じて、交通政策は単なる移動手段の確保ではなく、地域の持続可能性、福祉、産業構造の変化と密接に関連していることを再認識しました。特に、①自家用車依存を前提としない交通設計 ②ICTの進展を前提とした需要分析 ③官民連携による新技術の活用 ④「必要なときに移動できる」仕組みづくり これらを総合的に検討する必要がある。本市においても、人口構造の変化や生活様式の変容を踏まえ、従来型の交通政策にとどまらない柔軟な制度設計を進めることが求められると考えます。

2) 「交通空白」と地域公共交通の役割②

地域公共交通の再編および持続可能な運行体制の構築にあたっては、地域公共交通会議および法定協議会の機

能が極めて重要であることを確認しました。地域住民や交通事業者、行政が参画する協議体を通じて合意形成を図ることが、制度設計のみならず、実効性のある運行体制の確立につながる。特に、現場オペレーションの具体化が重要であり、単なる計画策定にとどまらない実務的な調整が不可欠。バス・タクシー分野においては、交通DXおよびGXの推進が進められている。(ICT技術の活用やデジタル化の推進は、利用機会の拡大や利便性向上に資するものであるが、DX化を行っただけで直ちに利用者数が増加するわけではないとの指摘あり。)このことは、「利用可能性を高めること」と「実際の利用増加」は必ずしも一致しないため、制度導入後の運用設計や周知、需要喚起策を含めた総合的な取り組みが求められます。

地域公共交通の再構築にあたっては、国の財政支援制度の活用が重要である。

社会資本整備総合交付金や地域公共交通再構築事業等の補助制度は、地域の実情に応じて活用可能であり、制度設計と財源確保を一体的に検討する必要があります。その一方で、国の基準や制度要件を十分に理解したうえで事業設計を行うことが前提になる。

本視察を通じて、地域公共交通政策は単なるデジタル化や制度導入のみでは完結せず、現場運営・財政設計・合意形成を一体的に進めることが重要であることを再認識しました。特に、DX・GXの推進にあたっては、技術導入そのものを目的化するのではなく、「利用者の移動機会の確保」という本来目的に立ち返った政策設計が必要であり、今後、本市においても、協議体の機能強化、国の支援制度的な活用、そして実効性ある運行体制の構築に向けた検討を進めるべきと考えます。

3) ライドシェアと自動運転の基礎と課題

ライドシェアを巡る制度設計について、現行制度の枠組みと課題について説明を受けました。いわゆる「公共ライドシェア」には複数の形態が存在し、日本版ライドシェアは、道路運送法上の「自家用有償旅客運送制度」を活用する仕組みである。実施にあたっては、許可・登録等の法的手続きが必要となる。タクシーが不足する地域においては、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）を導入することが可能であるが、原則として地域公共交通会議等における協議が前提となる。一定期間協議が整わない場合には、首長の判断により実施できる仕組みも存在するが、実際の運用においては地域合意の形成が重要です。ライドシェアはあくまで自家用有償旅客運送制度の枠内での運用であり、既存タクシー事業との関係整理や役割分担が課題になる。タクシー不足の有無や程度については、地域ごとに実情が異なる。制度導入の是非は、実態把握を踏まえたうえで慎重に判断する必要がある。また、事前確定運賃制度の導入など、既存タクシー事業の利便性向上策も進められており、単に新制度を導入するだけでなく、既存交通サービスの質的向上も重要である。交通分野では、AIを活用したルート予測や需要分析等の取り組みが進められている。ただし、現時点では都市部を中心とした導入が多く、地方部における展開には課題が残ります。技術導入の目的はあくまで運行効率の向上や利用者利便の向上であり、制度設計や地域実情との整合性を確保することが不可欠。

特に、新たな移動サービスの導入にあたっては、既存交通事業者との公平性（イコールフットイング）の確保が重要になる。制度上の位置付けや規制の在り方を明確にし、公平な競争環境を維持しながら、地域にとって最適な交通体系を構築する必要がある。本視察を通じて、ライドシェアや自動運転は単なる技術革新ではなく、制度設計、地域合意、既存事業者との関係整理を含む総合的な政策課題であることを再認識しました。

とりわけ、①地域の実態に即した導入判断、②協議体を通じた丁寧な合意形成、③既存交通事業との役割分担、④技術導入の目的の明確化、これらを踏まえた慎重な政策運営が求められる。今後、本市においても、担い手不足や高齢化を見据えつつ、地域住民の理解を得ながら持続可能な交通体系の構築に向けた検討を進める必要があると考えます。

4) 交通崩壊の解決策としての地域公共交通への投資

2000年代初頭における運輸行政は、主として事業者保護の側面が強く、地域全体の交通最適化という視点は限定的であった。その後、規制緩和や制度改正を経て、交通政策は大きく方向転換し、運賃体系や運行手法の柔軟化、ICTの導入等により経営の効率化が図られてきました。従来は「人が移動する」という前提で交通体系が設計されていたが、現在は「モノやサービスが移動する」社会構造へと変化している。とりわけ、インターネット通販の普及等により、買い物弱者対策の在り方も変容しています。地域交通は単なる移動手段ではなく、地域経済や都市構造と密接に関連している。例えば、ノーマイカーデーの実施やテレワークの推進等により、移動需要の平準化や交通混雑の緩和を図る取り組みが行われている。これらは単なる交通対策ではなく、都市経営の観点からの施策である。地方部においては、交通サービスが十分に確保されていない場合、「見直す」という選択肢そのものが存在しないケースもあることが指摘された。したがって、地域特性に応じた柔軟な制度設計が求められる。

地域交通政策の推進には、①行政②交通事業者③利用者（住民・企業等）の三者がそれぞれの役割を果たすことが不可欠である。特に、行政は制度設計および調整機能を担い、事業者は運行の質的向上を図り、利用者も交通行動の選択を通じて地域交通を支える主体となる必要があります。

本視察を通じて、交通政策は単なる運行維持の問題ではなく、都市経営、地域経済、生活様式の変化を踏まえた総合政策であることを再認識しました。

特に、①データに基づく政策形成、②官民利用者の三者連携、③地域特性に応じた制度設計、④交通と経済政策の一体的検討、これらが今後の地域交通政策の鍵となると感じました。本市においても、交通DX・GXを手段として活用しながら、データに基づく持続可能な交通体系の構築に向けた検討を進める必要があると考えます。