

会派視察・研修報告書

会派名 市民クラブ

代表者名 若尾敏之

1 日 に ち	令和7年8月5日（火） 10時00分～12時30分
2 視 察 先 研修名、主催者及び会場	研修名：「地域の足」が無くなる？交通空白解消セミナー 主催者：地方議員研究会 会場：リファレンス西新宿大京ビル2階
3 参 加 者	若尾敏之
4 調査研修の テーマ	～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～ ライドシェアと自動運転の基礎と課題
5 主な内容	①ライドシェア（相乗り）でできること
	・道路運送法による分類
	・日本版ライドシェア（自家用車活用事業）
	・ライドシェアのような「何か」
	・自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の導入の経路
	・自家用有償旅客運送の現状
	・コミュニティバスの収支率
	・タクシー事業の定義と現状
	・事前確定運賃／相乗りタクシー
	・変動迎車料金／ダイナミックプライシング
	・デマンド運行のパターン
	・区域運行の事例〔三条市〕
	・AIにしたら便利になるのか？
	・ということのようだ（短期的には）
	・目的に合わせた輸送手段の選択
	・「交通空白」解消本部と官民連携プラットフォームの取り組み
	②自動運転（による旅客事業）の現在地
	・自動運転を構成する要素
	・自動運転の技術レベル
	・自動運転の意義
	・自動運転の社会実装に向けた取組
	・自動運転の実用化に向けたロードマップ
	・導入事例〔伊那市〕
5 主な内容	・導入事例〔境町〕

	・ 自動運転バスの受容性〔三田市〕
	・ 乗車・相対経験による受容意向の変化
	・ 乗車・受容意向の相反
	・ 受容すべき範囲
	・ 移動の仕組みの分類
	・ 移動の仕組みの分類（乗車人数比）
	・ 移動の仕組みの分類（輸送量比）
	・ 公共交通における魅力的品質と当たり前品質
	・ 技術実証 ⇄ 社会実証 ⇄ 社会実証
6 所感、提言事項 課題等	自動運転については、16m/秒つまり57.6km/時の速さで移動する車両を数cm単位で安全に制御する技術が必要である。
	技術レベルは、0～2までが「先進運転支援システム（ADAS）」で
	3～5が自動運転（AD）である。1・2は市販済みで、現在は4を目指し、意義としては100%の安全ではなくて現在よりも事故は減ること。
	自動運転の意義は①より安全かつ円滑な道路交通（交通事故の削減・交通渋滞の緩和・環境負荷の低減）21年の交通事故者数は2,636人で
	25年までに2,000人以下に目標を掲げている②より多くの人が
	快適に移動できる社会（運転の快適性向上・高齢者等の移動支援）でありここまでが国交省（需要側）の視点である。これに経産省（供給側）の
	視点が加わると③産業競争力の向上・関連産業の効率化が加わり、自動車関連産業の国際競争力・新たな関連産業の創出・運輸物流業の効率化が
	望まれる。しかし実態は、実証実験を見てみると24年99か所が25年には67と激減しており、補助率の減少が原因と思われる。実装に目を
	向けると、車両1台あたりの導入コストは1億円を越え人件費に充当した方が効率的と言える。また事業費の多くが国の補助に頼っており、持続
	可能な取り組みとは言えない。
	自動運転による新しい移動手段は最初は魅力的だが、途中から当たり前になってしまうものもある。何故なら公共交通は安全で当たり前であり価値が不充足であるうちは満足度は低く、また充足しても満足とはならない。
	自動運転もライドシェアも想像しているものとは少し違いそうなので
	地域に必要なものが何かを考えて取り組むことが重要である。