

2026年4月27日

亀山市議会議長 岡本公秀 様

## 研修報告書

会 派 名	勇政
報 告 議 員 名	伊藤 彦太郎
参 加 議 員 名	伊藤 彦太郎
研 修 日	令和8年3月30日 ~ 3月31日
研 修 目 的 等	3月30日 地方議員研究会 場所：リファレンス西新宿大京ビル2階 【人口減少社会における出産と子ども・子育て支援政策の問題点と課題】
	3月31日 地方議員研究会 場所：リファレンス西新宿大京ビル2階 【ライドシェアと自動運転の基礎と課題】
研修の概要	
それぞれの研修の詳細は次頁へ	

## 研修参加報告書(亀山市議会 勇政 伊藤彦太郎)

・2026/3/30(月)13時30分～足立講師

【東京】【人口減少社会における出産と子ども・子育て支援政策の問題点と課題】

・2026/3/31(火)10時～井原講師

【東京】【ライドシェアと自動運転の基礎と課題】

### 【人口減少社会における出産と子ども・子育て支援政策の問題点と課題】

#### 1. 概要

##### (1) 日時

令和8年3月30日 13:30～

##### (2) 場所

リファレンス西新宿大京ビル2階

##### (3) 主催

地方議員研究会

##### (4) 講師

足立 泰美 氏(甲南大学経済学部教授)

#### 2. 内容

まず、「少子化の本当の原因は何か」という点、産まないのか、産めないのか、価値観の変化なのか、政策の問題なのか、見極める必要性が強調された。

実際の出生数と合計特殊出生率は第一次ベビーブーム以降、ずっと減少傾向にあることから、社会の仕組みがどんどん産めない方向になってきていることが示唆された。これを「社会の縮小」が始まっていると表現された。少子化も、社会の縮小の一部である、ということである。

実際に、単身世帯が増加するなど、出産以前の「結婚」という人生設計が出来ない社会の状態があり、政策についても、現在の「こども未来戦略」でも、若い世代の所得の向上を目指すものであるが、あくまでも、出産後の支援ばかりであり、結婚も含めて家庭を形成することについての将来的な不安を取り除くに至っていないということだった。

結論として、働き続けられる、収入が確保できる、生き続けられることの出来るという、安心感を与えることが出来る社会にしていく必要があるということであった。

その上で、現在の子育て政策に至るまでの政策の変遷が説明された。

少子化政策の最初と言えるのは、昔から産まない年である「丙午」の年の1.58という出生率を下回る1.57という数値が1990年に発生した1.57ショックに始まる。仕事と子育ての両立支援として、保育所の待機児童を0にするための1994年のエンゼルプラン、1999年の新エンゼルプラン、子育てを社会全体で支援する次世代育成支援対策推進法の制定を経たものの、出生率は低下する一方であった。その中で、最初は保育所というハコモノの整備から始まって、現在は量から質へ変化してきた、とのこと。

生涯賃金の問題、女性の出産後の就業の問題も、データとして取り上げられ、この問題解消の必要性も示唆された。

#### 3. 考察

少子化の原因として、全体を通して言われていたのが、最初に言われた「政策の問題」「価値観の変化」ということで片づけられるものでなく、将来の人生設計が出来ない社会になってきている、ということが強調されており、そういった不安を取り除くための政策の必要性を感じさせられた。

地方自治体としては、国全体の施策に追随しつつも、まずは若い世代に将来の希望を与えるような雰囲気づくりをしていくための教育、まちづくりの必要性を感じさせられた。

## 【ライドシェアと自動運転の基礎と課題】

### 1. 概要

#### (1) 日時

令和8年3月31日 10:00～

#### (2) 場所

リファレンス西新宿大京ビル2階

#### (3) 主催

地方議員研究会

#### (4) 講師

井原 雄人 氏(早稲田大学 研究院客員准教授)

### 2. 内容

まず、大前提として「ライドシェアと自動運転により、地域公共交通を救うことは2～3年では無理」ということが言われた。その上で、どういうことに留意して交通政策を進めていくか、ということが、この講義のテーマであった。

まず、ライドシェアという項目を考えるに当たり、公共交通をめぐる制度について説明がなされた。あくまでも道路運送法による分類であり、デマンドにおいては10人以上の移送はバス会社が行い、10人未満はタクシー会社が運営していること、無償運送と有償運送における日本版ライドシェア、公共ライドシェアの説明などがなされた。

その中で、システム自体は儲かるものではなく、収支率が10%を超えれば優良とされるという現状が説明され、重要なのは、公共交通の赤字を自治体がどれだけ補填するか、という覚悟の問題である、という結論が言われた。なお、三条市の事例が出され、三条市の場合、多くの市民から評価を受けている一方で、利用者が多いほど赤字が膨らむという構造であり、これを成功事例と考えるか、どうかである、ということが言われた。

次のテーマとして、自動運転の項目が説明されたが、前提として、経済産業省による供給側の視点と、国土交通省による需要側の視点という2つの視点が存在し、金を持っているのが供給側の経済産業省側であるということの認識を持つ必要があるとのことだった。

実は自動運転自体はレベルがあるものの、実証実験等では既に実現が可能のところまで来ているとのことであるが、同時に、それが社会に受け入れられるかどうかの問題であるとのことだった。自治体が負担できる費用の問題、「住民が自分には必要ないが、事業に対する理解をする」受容の問題、など、技術よりも、解決すべき問題があるとのことだった。

実際に茨城県境町で実現されている自動運転システムでは、システムに1億円という費用が発生し、何よりも車両の通行の速度が遅く地域の理解が必要であるなど、実例が示された。特に重要なのは、システムだけの問題ではなく、交通参加者の交通ルールの遵守による安全確保であるとのことだった。

その他、社会実装実験について、補助金はあるものの、2026年度は、市として導入がなされないと補助金の返還もあるとのことだった。

最後に自治体として、新技術を受け入れる際に留意すべきこととして、魅力的品質と当たり前品質という二つのことを念頭におき、技術的実証(動作するか)、社会実証(使えるのか)、社会実装(使い続けられるのか)ということが重要である、ということが確認された。

### 3. 考察

ライドシェアの問題については、本市のデマンドシステムにおいても、「相乗り」ということが難しい状況も感じる部分であり、根本的な考え方を改める必要性を感じざるを得なかった。公共交通の赤字をどこまで自治体が補填するのか、という覚悟の問題、との指摘については、まさにその通りで、財政の問題を言うのであれば、利便性も含め、どのようなシステムがトータルで安く済むのか、という点を再度検証する必要があると思われる。

自動運転については、実用が出来るかどうかは別にして、技術的にはかなりの水準まで実現されているという実態に驚かされた。講師の指摘どおり、確かに技術以外の部分での課題は多いが、本市においても場所や場合によっては限定的な導入も可能ではないか、と感じさせられた。