

平成30年度 政務調査研究報告書

(様式C)

会派名	会派のぞみ (文責: 清水 優一郎)	支出伝票No.	
事業名	山形県上山 (かみのやま) 市 「上山型温泉クアオルト事業」について		
事業区分 (該当へ〇)	①調査研究費	②研修費	③広報費 ④広聴費 ⑤陳情等活動費 ⑥会議費 ⑦資料作成費 ⑧資料購入費 ⑨人件費 ⑩事務所費

(1)この事業の目的: どんな課題を解決するため あるいは誰・何を対象に何を意図するのか

- ・クアオルト: ドイツ語で「健康保養地・療養地」の意味
- ・市民の健康寿命延伸+地域経済の活性化でまち全体を再生する取り組みを調査し、飯田市の健康増進、交流人口拡大による地域活性化の参考にしたい

(2)実施概要

調査・研修の場合の	日時	訪問先・主催者等
実施日時と 訪問先・主催者	平成30年11月13日(火) 14時00分～16時00分	上山市 クアオルト推進課 佐々木 慶 氏 議会事務局 長 佐藤 毅 氏

報告内容  
実施したこと

1 視察先の概要  
**「山形県上山 (かみのやま) 市」**  
 山形県の南東部に位置し、開湯560年の歴史ある「かみのやま温泉」をはじめ、城下町・温泉町・宿場町の3つの顔をもつ全国でも珍しい町  
 ・人口: 30,889人  
 ・高齢化率: 37.1% (平成30年3月末日)  
 ・年間宿泊客数: 258,570人 (平成29年度) /うちインバウンド4,266人

2 視察内容  
**「上山型温泉クアオルト事業」について**  
 (1) 市長の健康づくり体験談  
 夏も冬も毎朝5時台から健康ウォーキングを実践し、その後は「かみのやま温泉」共同浴場で汗を流し、出勤している。  
 ・2012年10月から開始し、1年後に体脂肪-7%。体重-7kg。  
 ・実年齢71歳。身体年齢50歳代。体脂肪率19%。体重69kg。  
 ・現在も、現状を維持している。

(2) クアオルト事業のあゆみ  
 クアオルト: ドイツ語で「健康保養地・療養地」の意味  
 導入のきっかけ: ①ドイツ・ドナウエッシンゲン市と友好都市盟約を締結して20年  
 ②市民一人当たりの医療費、高齢化率は山形県内で高水準  
 ③観光宿泊客数の減少  
 → 「市民の健康寿命延伸+地域経済の活性化でまち全体を再生」  
 事業目的: 市民の健康増進、交流人口拡大による地域活性化



視察の様子



クアオルトウォーキングの体験

(3) 運動（医科学的根拠に基づく健ウォーキング）

「気候性地形療法を活用したウォーキングを通年開催」

・森や山の中の運動負荷が計測された認定コースで、ドイツでは心臓病のリハビリや高血圧の治療として行われる医科学的根拠に基づくウォーキングを、専門ガイドがついて年間 360 日実施。

・特 徴：①自分の体力に合わせた歩行スピード 心拍数 160 マイナス年齢  
②体の表面を冷たくサラサラに保つ 体表面温度マイナス 2℃  
→ 頑張らないで楽しく運動効果を高める

・毎日ウォーキング：年間 360 日、日替わりで様々なコースを船員ガイドが案内

・早朝ウォーキング：旅館主人の案内で宿泊客と市民と一緒に参加

・その他：企業コラボ企画、小・中学校での授業や親子参加

「専門ガイド」（平成 29 年 4 月）

・認定者 74 人 上山市温泉クアオルト協議会、(株) 日本クアオルト研究所が共催認定

「ウォーキング事業の広がり」

・ウォーキング参加者数が事業開始から 8 年で約 37 倍に (371 人→13,346 人)

・市民体力測定会、認定コース消費カロリー調査 (平成 29 年度・仙台大学)

(4) 医療費への影響

・調査概要：毎日ウォーキングに年間 5 回以上参加している人の国民健康保険医療給付費の変化に着目/年齢・性別・参加前の医療費・現病歴を揃えた 3 倍の人を選び比較

・結果考察：歩くことを推進することは、いつまでも自分の足で歩くことができる、ひいては健康寿命の延伸につながる、大きな意義のある事業

→ 医療費の高い人が多く参加していた平成 27 年度は、平均 58,919 円/年削減

医療費が低い人が多く参加していた平成 28 年度は、平均 1,046 円/年削減

→ 活動的は人を支援するほか、医療ニーズが高い人も受け入れていることは、メンタルヘルス・ソーシャルキャピタル、市民力の向上

(5) 旬産旬消・カラダに優しい食

・栄養バランスが良く、贅沢ながら健康に配慮した食事メニュー (クアオルト膳、かみのやまワイン)

・ヘルスツーリズム初認証「全国最多・上山市内 4 プログラム」

・「健康な食事 (スマート・ミール)・食環境」外食部門初認証「東北・北海道で唯一の三ツ星」

(6) 温泉を活かした取り組み

「温泉健康施設の整備」

・整備目的：若い人からお年寄りまで、幅広い世代の市民が健康づくりに取り組めるクアオルト構想のシンボル施設

・平成 33 年度完成予定 (厚労大臣認定、温泉利用型健康増進施設を目指す)

(7) 新たな仕掛け

・健康ウォーキングを継続的に実施することによる効果検証

・市民体力測定会の年 2 回実施

・専門ガイド組織の NPO 法人化

・宿泊型新保健指導ツアー

・保険会社との連携協定 (太陽生命、損保ホールディングス、東京海上日動)

感想  
まとめ  
市に活かせること等

- ・今ある地形や自然を生かし、無理なく住民の健康増進、健康寿命延伸を図っている点。
- ・ボランティアガイド組織をNPO法人化するよう準備している点。
- ・気候性地形、温泉、食文化、オプション的要素と言える音楽演奏会などのパーツ要素は飯田市と重なる点が多い。「健康と観光」の組み合わせによる切り口で、これらを総合的にコーディネートしている点は大いに参考になった。
- ・計画される温泉健康施設の中で、歩行の不安ある方にまず水中運動で下肢筋肉を向上させるコースを計画されている点。高齢者が腰や膝への負荷をかけずに行える運動であり介護予防にも有効と捉える。
- ・生命保険会社や製薬会社等企業との協定により、地域を挙げて企業の健康経営を応援し、また企業が地方創生の取り組みを支援される関係づくり。
- ・市内の温泉旅館等による「クアオルト膳」「クアオルト弁当」等の開発に結び付いた点。
- ・「市民の健康づくり支援」という発想に基づき保険会社や製薬会社と連携していくことはお互いにメリットがある事から、研究していくことが必要ではないかと感じた。
- ・このクアオルト事業で交流人口の拡大に努めているが、まずは市民の健康に力をいれていること。飯田市のリニア中央新幹線の開通後の準備においても現在の市民にとっての福祉向上をすることで、そのまま開通後の準備につながるという事業に力を入れるべきである。
- ・健康ウォーキングについては、当市の里山を活かしたコース設定は可能であり、リニアや三遠南信道を見据えた時、首都圏や中京圏の大きな企業との協定締結も見込めるのではないかと。また、健康食についても「焼肉」と「伝統野菜」の組み合わせを研究するなど、アピールする材料はある。今から取り組めば、リニア開通前には事業化出来る。ただし、市民の意識をどこまで高められるかが、ポイントと思われる。
- ・竜西地区には信濃路自然遊歩道、沢城湖・佐倉様・猿庫の泉など多くの資源が眠っている。これらを今後リニア時代に向けどう整備していったらよいか考えていく上で大いに参考となった。
- ・「健康への気付き」をテーマとして、誘客による交流人口の拡大、ウェルネス・ヘルス・ツーリズムを行うには最適である。
- ・上郷野底山森林公園・天龍峡・風越山を中心に、また遠山郷ではハイキングができる環境がそろっているため、メニューの積極的展開を願う。
- ・健康への気付きの旅、旬産・旬消のぜいたくなヘルシー料理が提供できる、そして温泉の活用。
- ・観光課のアイデアを探る。
- ・やまびこマーチや鼎でやっているワンデーマーチの様なイベントも必要であるが、もう少し距離の少ないコースを設定して計画することが出来れば、早朝ウォーキングをしている人も多く見かけるので有効な事業になる。
- ・プラス 10 とか呼びかけをするだけでなく、具体例を示していくことも必要。豊かな自然を売り物にするのであれば、自然と触れあえることを考えるべき。

(3) この事業実施後の対応及び方向性

- これを参考とし、平成 30 年第 4 回定例会にて会派所属 岡田倫英議員が一般質問を行った。
- 会派として調査継続中。

# 平成 30 年度 政務調査研究報告書

(様式C)

会 派 名	会派のぞみ (文責：熊谷 泰人)	出伝票No.	
事 業 名	特定非営利活動法人きらりよしじまネットワーク 住民自治		
事業区分 (該当へ〇)	①調査研究費    ②研修費    ③広報費    ④広聴費    ⑤陳情等活動費 ⑥会議費    ⑦資料作成費    ⑧資料購入費    ⑨人件費    ⑩事務所費		

(1)この事業の目的：どんな課題を解決するため あるいは誰・何を対象に何を意図するのか

地域自治区発足以来10年余が経過したが、各地区では役員のなり手不足、組合未加入問題、など課題が山積している。この課題解決に向け、NPO 法人が地域運営を行う、山形県川西町の NPO 法人きらりよしじまネットワークを視察し、飯田市20地区の今後の自治組織のあり方について調査研究するための参考とする。

(2)実施概要

調査・研修の場	日 時	訪問先・主催者等
合の実施日時と 訪問先・主催者	平成 30 年 11 月 14 日 (水) 9 時 15 分～11 時 45 分	特定非営利活動法人きらりよしじまネットワーク 事務局長 高橋由和氏 局員 鈴木規洋氏

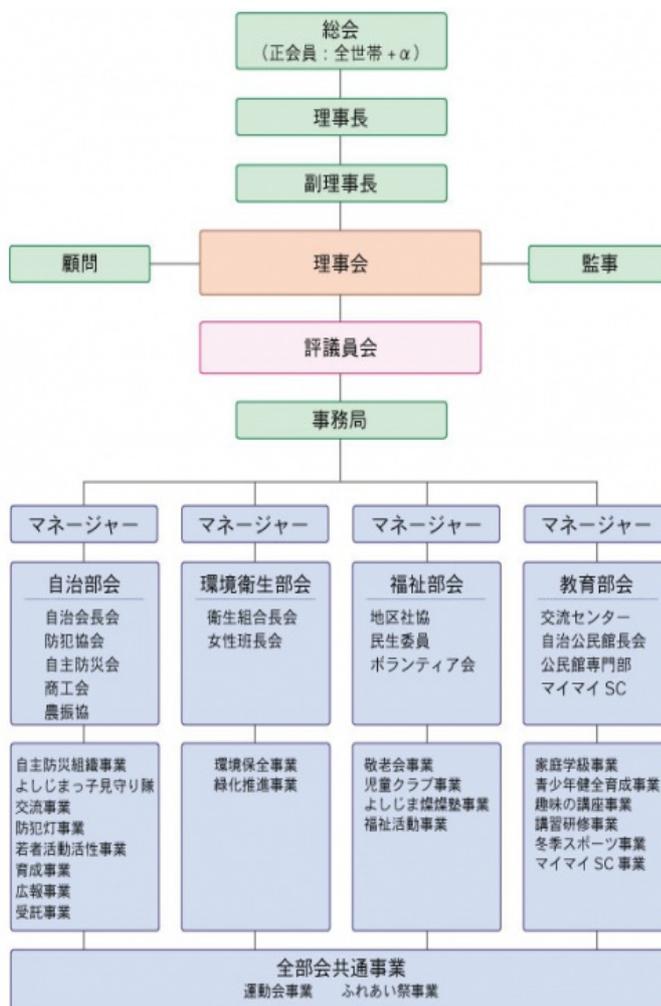
報告内容・実施したこと

- 1 視察先 (市町村等) の概要
  - 山形県川西町  
昭和 30 年、小松町、大塚村、犬川村、中郡村、玉庭村、吉島村の一町五カ村が合併して誕生。  
面積：166.6K㎡ 人口総数：15,224 人 (男性 7,462 人、女性 7,762 人)  
世帯数：5,084 世帯 (平成 30 年 11 月末現在)
  - NPO 法人きらりよしじまネットワーク  
きらりよしじまネットワークは、2007 年設立。川西町吉島地区の 723 全世帯が加入する全国でも非常に稀な NPO 法人。  
設立のきっかけは 1996 年～2006 年の川西町の財政難からの行財政改革。  
行政に頼るばかりではなく、地域の住民があらゆる分野で活躍し様々な課題に対応、住民の手で地域を再生、30 年先を見据えた地域づくりを目的としている。  
平成 30 年現在、常勤職員 6 名 非常勤 35 名 平均年齢 35 才
  - 所在地  
建物名称：川西町吉島地区交流センター  
住所：〒999-0214 山形県東置賜郡川西町吉田 5886-1
  - 吉島地区 概要  
面積：15.72K㎡ 人口：2,505 人 (男 1,261/女 1,244) 世帯数：723 世帯  
自治会：22 自治会 自治公民館：19 館 小学校：1 校 高齢化率：34%  
(平成 29 年 3 月現在)
- 2 視察内容
 

NPO 法人きらりよしじまネットワークの発足から現在の活動状況

  - 発足のきっかけ「川西町の行財政改革」
    - ・町は 2001 年に、財政逼迫による行財政改革として、7 つの地区 (小学校区) 公民館の「公設民営化」策を決定。2002 年 4 月からこの改革を予定通り実施。
    - ・吉島地区の当時の運営組織は、自治会長連絡協議会と社会教育振興会 (きらりの前身団体)
    - ・役員 (理事) は各自治会長 23 人、自治公民館長 19 人で構成。地域活動や社会教育活動の企画立案・運営に携わっていた。
    - ・地区公民館の非常勤事務局 (社会教育委員・青少年推進員・体育指導員) 6 人が中心となり、2005 年から 2007 年まで年 4、5 回の住民ワークショップを開催し、機構改革と地区計画の策定パンフレットを全戸配布。
    - ・2006 年機構改革案、地区計画面案が承認され、2007 年 4 月「NPO 法人きらりよしじまネットワーク」は誕生した。

## 組織体制と事業



報告内容・実施したこと

### NPO 法人きらりよしじまネットワークが行っている特徴的な事業

#### ①自治部会

##### ○きらり産直市場

- ・地域住民の所得向上と交流人口の拡充を図る目的で『きらり産直市場』を開設し、吉島の食の魅力を発信。

##### ○夢未来ミーティング

- ・地域の方々と都市部の学生が集い、互いの経験や知識を共有しながら吉島の将来像を思い描いた改善プロジェクトを作成している。

##### ○よしじまふれあい祭・交流ツアー

- ・都市部の大学生を招待し、地区内の若い世代を中心とした地域住民との交流を行っている。

##### ○出張マルシェ

- ・首都圏在住の川西町出身者と親睦を深め、吉島の特産物や地域の魅力を発信している。

##### ○農道 百笑一揆

- ・若者が中心となって、地域住民と連携しながら都市部に出向き、自らが広告塔になり農産物販売（出張マルシェ）に取り組んでいるほか、農業研修、農業人フェアなどのイベントにも積極的に参加し広報活動にも力を入れ、吉島地区の魅力や農業の素晴らしさを伝え U・I ターンの

きっかけづくり、都市と農村の交流を図っている。

## ②環境衛生部会

### ○古紙回収

・ごみの減量化・エコ活動の啓発として、隣組や自治会単位による古紙回収作業を行っている。

### ○EM 石鹸づくり

## ③福祉部会

### ○児童クラブ事業

・地域のかぎっ子対策・共働き世帯の支援として約 70 名の児童を預かり、「遊び」「学び」「生活」を通して、児童の健全育成を図っている

### ○よしじま燦燦塾（さんさんじゅく）事業

・地域の高齢者向け生涯学習と介護予防を目的とした「よしじま燦燦塾（さんさんじゅく）」を開催している。

### ○いきいきサロン

・ボランティア会が中心となり高齢者と地域の”つながり”をつくり、高齢者の生きがいがづくり・仲間づくり・介護予防等を図ることを目的とした『いきいきサロン』を 7 ヶ所で開催している

### ○よしじまふれあいサロン

・地区交流センター内に常設している「よしじまふれあいサロン」は老人クラブ、ボランティア会、趣味の団体などが集まる憩いの場として定着している。

### ○よしじまっ子おはよう隊

・吉島小学校児童による高齢者見守り『よしじまっ子おはよう隊』では、児童が登下校時の通学路で地域の高齢者へあいさつ活動を行い、高齢者見守りの一助を担っている。

## ④教育部会

### ○家庭教育学級

・親子が元気になる家庭教育の支援、子どもの心の理解、親としての接し方など、家庭における教育力の向上を目的に、幼稚園、小学校、中学校に委託し、保護者向けの家庭教育に関する研修会を開催。

### ○青少年健全育成事業（わんぱくキッズスクール）

・青少年・児童の健全育成を目的とし、体験活動を通して「食」「命」「コミュニケーション」を学習している

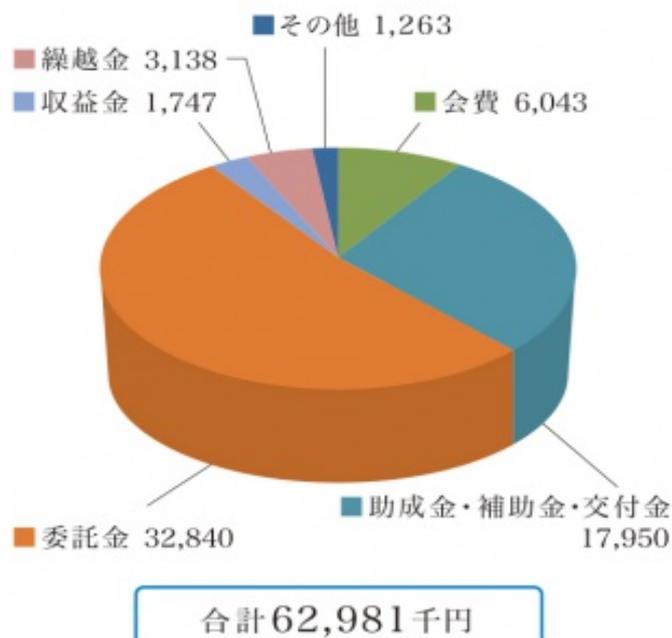
### ○冬季スポーツ事業

・冬期間の健康づくりを目的とした、冬季スポーツレクリエーション大会を開催。

### ○マイマイスポーツ事業

・地域住民のスポーツ拠点として、総合型スポーツクラブ活動を展開している

平成28年度決算(収入) 単位:千円



1 感想・良かった点

- ・法人化することで住民が地域を経営的視点で見られるようになる点。
- ・協働とは、それぞれの自立のことで行政に依存しないこととの考え方。
- ・組織の肝である事務局が若手(平均35歳)で構成されている。また、その若手が事務局で鍛えられ、将来の地域の担い手となっていくサイクルを目指している。(地域をつくる人をつくるサイクル)
- ・行政、地域自治組織に依存せず、自ら自立や起業することで地域活性を促す取り組みとなることがわかった。
- ・地域や住民の「利益の最大化」を常に最優先事項として捉えている。
- ・自主防災、地域食堂の経営、農都交流、放課後児童支援クラブ、高齢者の買い物お出かけサービスなど多岐に亘る取り組みを積極的に展開している。
- ・遊休農地に着目し、ミャンマーの農業研修生を受け入れている点については、国民的な視野で関係人口づくりに取り組んでいる。
- ・「メンタル的な利益は見える化できない」との自覚に立ち、絶えず地域住民に何を還元できるかがけている。
- ・NPO化による、経営の視点と知識を反映させ多様な財源確保を見据えた地域運営。
- ・小規模多機能自治の概念。
- ・住民に何を還元できるか、潤いをもたらせるかを念頭においた取り組み。その中で金銭のみならずメンタルな利益の見せ方を追求している。
- ・地区物産販売の期間限定の「きらり産直市場」の取り組みで、月3円ビジネスの観点等を掲げられ、昨年6月末から12月頭にかけて約600万円を住民へ還元されたという実績。
- ・「特定非営利法人」という形であっても、地域住民がその気になれば住民自治は成り立っていくということを理解することができた。

感想  
まとめ  
市に活かせること等

- ・組合未加入、まちづくり委員会の役員なり手不足、高齢者の見守り・移動、雇用、防災など、多くの問題は飯田市のみならず各地にもある。地区をNPOとして経営しそれらの解決を目指している点。
- ・日本の行政と住民は「補完原則」により「自分達で出来ることは自分達で」、「出来ないことは行政で」という関係にあるが「自分達で出来ないこと」をいきなり行政に持っていくのではなく「自分達で出来ないことは協働で」という理念の共有。
- ・地域活力の維持，継続に向けて，住民参加のワークショップを充実させると共に人材育成プランを確立して，地域課題の解決に関わる当事者として「この地域に住み続ける」という意識の醸成を図っている。
- ・若者の活動を地域に総て公開し，地区運動会の運営の7割を中学生が担っていて若者の地域活動への参加が進められている。
- ・若者が中心となって地域経営に取り組んでいる。
- ・地域自治を進めるだけでなく，子どものたちの育成や次代を担う人材育成にも力を入れている。
- ・地域を支えてきた高齢者や若者たちなど住民参加のワークショップなどによる徹底した意見交換を進めてきている。
- ・NPO法人として設立したことにより，国や県からの補助金や交付金を受けられ運営財源が確保できている。
- ・NPO法人きらりよしじまネットワークを立ち上げて「住民自治」を行っていることに，只頭が下がる思いである。組織がしっかり機能していること，また各部会のマネージャーの活躍が大きい。
- ・平成29年度の活動計画の話聞き驚きを感じる。収入は62,165,000円，支出は57,712,000円であった。リーダーシップを強く感じた。
- ・地域の全世帯をNPO法人にした。公民館も自治公民館として全体の中で運営（経営）している。6,000万円ほどの収入があり，内部留保も500万円程度ありそうだ。
- ・地域運営のための合意形成等まさに飯田市が目指そうとしているであろう地域自治組織そのものと言う感であった。地域における改修工事などは，危険度や緊急度など議論し，優先度を決めて行政に要望している。
- ・事務局体制も常勤6人と職業を持っている非常勤34人（年間手当3万円）と各方面から集まり充実している。

## 2 今後飯田市に活かせること等

- ・地域自治組織の組織体制を，次の時代を担う人材育成の場としても位置付けられるよう検討されたい。
- ・地方創生（稼ぐチカラ）と地域共有（福祉）を絶妙にミックスし，相乗効果を生みだし収益をあげている。
- ・地区公民館を公設民営化しているなど，飯田市とは基本的な成り立ちが大きく異なるが，自分たちの地域は自分たちの力で運営していくという理念が住民の中に浸透している。
- ・強い牽引力を持った事務局スタッフと，住民が自由闊達に意見交換できる場づくり。後者については，いろいろな世代・立場の住民が参加しやすいよう心がけている。
- ・住民間の“夢”は共有を図ってもばらつきが生じるが，“危機感”はまとまりやすいとの基本的な認識をうまく生かしている。
- ・地域自治組織が任期により役員交代してしまう一方，NPOであるきらりよしじまは申し送り事項を明確にするなど，組織体系の長所を生かして事業の持続を図っている。
- ・農業青年のコミュニティ「農道百姓一揆」が，現14名中の多くがIUターン者によって組織され，関東地方でのマルシェ出展等，首都圏への展開を広げられている。

- ・ JICA との連携による、ミャンマー青年らとの交流と米作り支援等への取り組み。
- ・ 「よしじまっ子おはよう隊」の取り組みや、ICTによる見守り等、高齢者見守り活動への参考と捉えた。
- ・ 障がい者（多くが知的障がい者）を高齢者の生活支援に活用されている点。
- ・ 住民自治を運営していく形は別として、人の育成（日常の取組みに対する姿勢と後任者への引継ぎ）がしっかりとできなければ、いかに形をつくっても機能しないことから、各まちづくり委員会に対して人財育成（住民一人ひとりの意識改革）の大切さを気づかせる取組みを進めたほうが良い。
- ・ これを飯田市でも導入できればいいが、民間が自分たちで立ち上げたことなので市に提言してもできることではない。地域における自主自立の取組みがあれば強力に支援する姿勢を飯田市の行政はとり続けてもらいたいし、チェックをしてゆかなければならない。
- ・ 小学生が独居老人にあいさつをして登校するという「よしじまっ子おはよう隊」の事業は飯田市でも活かせる可能性がある。
- ・ このNPOのように他行政、財団などからの補助金、助成金等の生かし方。
- ・ 「補完原則」から一歩進めて、「自分達でできないことは協働で」という意識付けを進める事が必要では。
- ・ 「人材育成」をキャッチフレーズ的に掲げるだけでなく、市として具体的な仕組みづくりのモデルを示し、各地区で取り組む必要があるのでは。
- ・ 10 年余が経過した地域自治区の今後のあり方を考えていく上で、こういったやり方もあるのかと一つの参考になった。
- ・ 「よしじまっ子おはよう隊」は大変ユニークな取り組みで、小中学校で行っている「あいさつ運動」に活かせるのではないかと。
- ・ 地域活動の維持および継続を中心に、人材育成プランを立てている点について。私たち飯田市においても人材育成の強化が大切。
- ・ 地域食堂「まんま屋」をオープンさせ、地産地消での食を提供している。それは、自治部会（商工会・JA等）と連携し、アイデアに取り組んでいる点。
- ・ 地域自治組織が機能すれば、議員の地域課題への取組は重要でなくなり、行政の目指すべき方向について提言・チェックに力を注がなくてはならない。

### 3 その他感想

- ・ そもそも集合住宅が存在しない側面もあるが、全世帯の加入を実現している点は大きく評価したい。このことにより融資を受ける際の返済計画が立てやすいなど、経済性も含めて好循環の仕組み作りにつながっている。
- ・ 「よしじまは役場を見ていない」との説明もあった。地域自治が目指す姿の一例かもしれないが、一方でその中であって、地方行政・議会が果たす役割がどこに集約されるかを考えさせられた。
- ・ 「よそ者を受け入れる土壌づくり」の必要性が説かれたが、地方都市の課題として重要な要素と受け止める。
- ・ 併せて、若者が地域で認められ、体系化される事の重要性が説かれた。若者と向き合う事に逃げていると若者自体が逃げていく、若い世代と年配世代の間に入って取り持つ「通訳」的な存在の必要性等、地域づくりに貴重な観点と捉えた。
- ・ 事務局長の存在が非常に大きく、この人がリタイアしたらこの組織は簡単に崩壊するのではないかと感じた。そうならないようにするためにも、住民一人ひとりが自治に対してほんの少しでもいいので目を向けることを考えていくほうがいいのではないかと感じた。

- ・これらを進めるのに「認める」ことがkey wardと感じた。若者を認め、高齢者を認め、よそ者も認め、それぞれが居るからこそ経営ができるという姿勢は見習うべきだと思った。印象的だったのは「事務局長（説明の高橋由和さん）が言っても「きらり」は動かない。スタッフの合意がなければ、動かせない」と言っていたこと。
- ・事務局長さんをはじめとして、牽引役となる「人」の存在が大きい。
- ・議会や行政が視察することも必要だが、それ以上に各まちづくり委員会など地域自治組織の訪問先に適しているのでは。
- ・集合住宅がないとはいえ、全世帯が加入していることには驚いた。中山間地では飯田市でも加入率は高いと思われるが、少子高齢化や核家族の増加などにより、地域コミュニティの連帯意識は希薄化してきており、高齢化や役員の負担感などを理由に自治会を脱会する世帯が増えている。最近では、一つの組合ごと自治会を脱会するという事態が起こっている。このようななかで、よしじまは全世帯住民が参加し生き生きと自治運営を行っているように感じられた。
- ・牽引している高橋事務局長を講師に、各地区まちづくり委員会役員を集めて講演会を開くのも良いかと感じた。
- ・教育部会にて、地域リーダー育成と住民資質の向上を図っている。
- ・福祉部会では、①地域ぐるみでの子育て支援 ②みんなが見出す生きがいがづくりとして、「介護予防」「女性層の社会参加支援」「ボランティア活動と受け皿づくり」 ③地域で暮らし続けるための生活支援として、「支え合いサポーター育成」「高齢者の生活支援の推進」が行われている。
- ・素晴らしい活動展開をしているが、高橋事務局長が退任した後の体制はどうなるのだろうか？人材の育成も着実に進んでいるように感じるが、人材の育成と、指導者の育成（発掘）は異なるのかもしれない。
- ・活動拠点である吉島地区は私の住んでいる切石地区と同じくらいの人口2,400人でありながら自治会22,自治公民館19であり、具体的な対比が出来ない。
- ・JICAについては野菜の委託栽培をしてミャンマーへ送っている（売っている事になる）。飯田市はJICAとの交流を行っているが、レガスピの学校建設の支援などが主なものである。



### (3) この事業実施後の対応及び方向性

- ・会派として飯田市20地区の今後の自治組織のあり方について調査研究を継続中。

会派名	会派のぞみ (文責: 竹村 圭史)	支出伝票No.	
事業名	「道の駅南アルプスむら長谷」を拠点とした自動運転サービス実証実験		
事業区分 (該当へ〇)	①調査研究費 ②研修費 ③広報費 ④広聴費 ⑤陳情等活動費 ⑥会議費 ⑦資料作成費 ⑧資料購入費 ⑨人件費 ⑩事務所費		

(1)この事業の目的: どんな課題を解決するため あるいは誰・何を対象に何を意図するのか

リニア中央新幹線開業後の二次交通の一つとして「自動運転サービス」を採用したバス等の運行も視野に入れて研究が進められている。  
 自動運転サービスが現在どの段階 (レベル) にあるのか実証実験を通じて体幹・把握し、今後の調査研究や将来の二次交通に関する議論を進める上での基礎とする。

(2)実施概要

調査・研修の場合の 実施日時と 訪問先・主催者	日 時	訪問先・主催者等
	平成 30 年 11 月 24 日 (土) 他 10 時 00 分 ~ 11 時 30 分他	道の駅南アルプスむら長谷 伊那市役所企画政策課企画政策係 先進モビリティ株式会社

1 視察先 (市町村等) の概要

伊那市

面積: 667.93 km<sup>2</sup> (東西: 37.2km 南北: 44.7km)

人口: 68,310 人 (内訳) 高遠町: 5,639 人 長谷: 1,750 人 (平成 31 年 1 月 1 日現在)

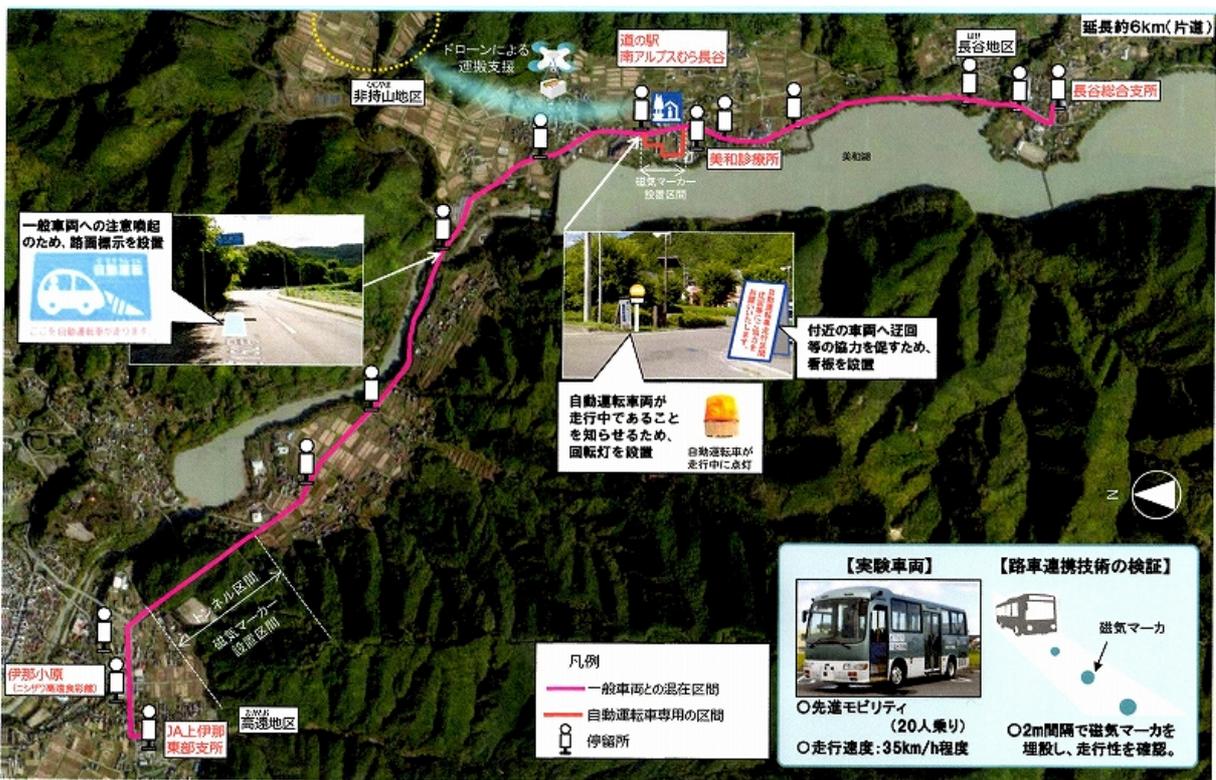
世帯: 27,582 世帯 (内訳) 高遠町: 2,289 世帯 長谷: 791 世帯 (平成 31 年 1 月 1 日現在)

2 視察内容

○運行ルート (長谷総合支所⇒道の駅南アルプスむら長谷⇒JA上伊那東部支所 片道約 6 km)

道の駅南アルプスむら長谷 ⇒ 長谷総合支所 ⇒ 道の駅南アルプスむら長谷 ⇒ JA上伊那東部支所 ⇒ 道の駅南アルプスむら長谷

報告内容・実施したこと



### ○実証実験期間

平成30年11月5日（月）～平成30年11月29日（木） ※毎週火曜日は車両整備のため運休

### ○運行ダイヤ（道の駅「南アルプスむら長谷」出発時間） ※全行程所要時間：約90分

- (1) 長谷総合支所方面 10:00, 12:00, 14:00
- (2) J A上伊那東部支所方面 10:40, 12:40, 14:40

### ○利用条件

- (1) ICカードの利用者登録にご理解いただける方
- (2) 社会実験参加同意書へご署名いただける方
- (3) 小学生以上の方（小学生は保護者同伴で乗車）
- (4) アンケート調査にご協力いただける方



**道の駅南アルプスむら長谷  
自動運転サービス乗車証**

国土交通省 伊那市  
INA-CITY

0535 No.

- ・本カードは自動運転サービスの実証実験の利用者となり、乗車の同意書を提出された方に配布しています。
- ・乗車に際しては、事前にお電話または乗車予約専用Webサイトによる予約手続きが必要となります。
- ・乗車する前および降車する際は、本カードをカードリーダーにタッチしてください。お忘れの際は、氏名等を確認いたします。

氏名

発行：道の駅「南アルプスむら長谷」を拠点とした  
自動運転サービス地域実験協議会



伊那市イメージキャラクター  
イーナちゃん

### 【ICカード（自動運転サービス乗車証）】

### ○乗車日および乗車便の予約方法

- ・今回の実証実験では、乗車に際し事前に「乗車予約専用Webサイト」もしくは「電話」による予約手続きが必要であった。ただし、事前予約がなくても乗車人数に空きがあれば、当日の道の駅での乗車登録も可能。

### 【スタッフによる解説】

- ・あらかじめドライバーが運転したコースを記憶し、車両情報部のGPSで位置を確認しながら走行。GPSは誤差10センチ以下の精度で位置情報を確認できる。
- ・トンネルや地下では磁気マーカーを設置し、ここから出る信号により自動運転。磁気マーカーの費用は公表できないが、800メートル区間の分を一晩で設置できるくらい安価だと察して頂ければ。磁気安定性、マーカーの耐久性はある程度確認できている。
- ・前方、後方の安全確認はドライバーが行っている。
- ・今回の実証実験はセットアップ期間が短く、スペックを十分に出し切れなかった。実際だと時速50キロ程度の走行は出来る。



トンネル進入前 (GPS検知)



トンネル内通過中 (GPS非検知)



トンネル通過後 (GPS検知)

【トンネル前後におけるセンサーの状態】

※センサーの種類：GPS (全地球測位システム), 磁気マーカー, ジャイロセンサ

【Q&A】

Q 停留所で停まる, 停まらないの判断はどうするのか。

A 人間のドライバーは常連客の傾向, 姿勢などからニュアンスを感じて停車の準備をするが, 自動運転ではこれらを汲み取ることができない。停留所への乗車ボタン設置, 乗降予約システムなどでの対応が考えられるが, 現時点でもっともシンプルな方法として, すべての停留所で停まるのが最適と考えている。まどろっこしいかもしれないが, 定時性を確保する点でもこの方法がベター。

Q 幅員の狭い区間で, 対向車両との避け合いはどうしているか。

A そもそも避け合いが必要になるルートは選定しておらず, 実証確認の対象にしていない。

Q 安全確認など最も神経を使う部分がヒューマン由来になっている。ドライバーの負担軽減という観点で, この実証運行ではどこに利点が見られるか。

A 自分で運転する方がはるかに楽というのが本音。人件費は今までと同様に掛かるし, その上で機械設備を整える経費が掛かり, 正直に言ってメリットはない。この状況はゴールではなく, なるべく早くレベル4の段階へ達したいのが私たちの考え。それには技術的, 法的な課題のクリアが必要。

Q 課題解決を図る上で, 海外の状況は。

A 法的な面では, 国際条約をどうクリアするかが我が国だけでなく欧米も含めた共通課題になっている。ただし中国は国際条約に批准していない分, 独自の法的整備が早い段階でクリア出来そう。この実証運航で使っているセンサーや関連機器も製造, 特許は中国によるもので, 日本メーカーはあまり参入できていないのが実態。



自動運転の様子

(手を放し, 不測の事態に備え添えている)

## 1 感想

- ・自動運転が試行されている様子を直接体感できた。
- ・実証運行に伴い、有効と考えられるルートの設定や磁気マーカーなどの敷設を進めているのは、環境づくりの先行という点で有為だと感じた。
- ・試乗体験の市民等への機会提供により、自動運転交通に対するイメージと机上の知識だけでない部分での今後の課題や可能性について身近に実感でき、今後の議会における考察や議論へ向けても不可欠な現場視察と捉えた。
- ・実際に乗車し、自動運転の現状を知ることができたこと。
- ・道路インフラと自動運転レベルとは密接な関係があると思うが、今回の実験のトンネル内磁気センサーはインフラ側に負荷をかけている。このような設備がないと運行できないなら完全な自動運転は難しいと思う。しかし、ルートの決まった路線バスとして実験をしていることは価値あることだと思う。
- ・自動運転の現在の進捗状況が把握できた。具体的には、法的な問題も含めて、道程は長く、リニア開通時に間に合わないかもしれない事がわかった。リニアの二次交通については、自動運転も視野に入れながら、間に合わない場合への備えも考えておく必要がある。
- ・公道での初めての自動運転体験だったので、様子が分かりよかった。
- ・実験により問題点が明確になってきたこと。

## 2 今後飯田市に活かせること等

- ・高齢化を見据えた、中山間地域の交流と物流確保に向けた社会実験の試み。
- ・貨客混載の取り組みの中で、ドローンの活用による山間部等高齢者の買い物環境への対応を視野に入れた物流システムの話も伺ったが、研究の余地があると感じた。
- ・この実験は山間地での日常の移動手段としての実験だが、やがて伊那谷のリニア中央新幹線利用に向けて、高速道路を使用して伊那市—飯田市間の実験にも期待したい。
- ・中山間地での路線バス運行なら、早い時期に実現可能と思われた。
- ・リニア長野県駅からの二次交通には絶対に必要なシステムである。
- ・山間地用とか幹線道路用とか用途によってバージョンも異なる。

## 3 その他

- ・レベル4実現を目指していく過渡期の中で、地域の中でどのようなルート設定が適切なのかを吟味していく必要があると感じた。
- ・中国が世界標準となって技術、ルールを整えていくかもしれないと感じた。日本の産業、地域社会がどう対応していくか、関心を持ち続ける必要があると感じた。
- ・技術的な発展途上段階により、バス・タクシー業界におけるドライバー不足が、自動運転の実用化・普及により解消されるとしても、長いブランク期間を要するのではと感じた。自動運転の実用化を待つとは別に、地域公共交通のあり方を模索していく必要があると感じた。
- ・技術的に、安定的な自動運転の域への到達は、信号機の判別不能や突発的事項への予測機能の不備等、道半ばの段階であると実感した。
- ・高齢化を見据えた実験の割には、ブレーキの急さ加減等、高齢者が試乗するには乗り心地がそぐわない環境であったと感じた。
- ・事故発生時の責任の所在がどうなるのか、見えない部分を感じた。
- ・発信時はスムーズで違和感はなかったが、停止時は人間なら難なくできる最「後にブレーキを緩めて衝撃をなくす」ということができているため、かなり強い衝撃を受けた。横座りだったので余

計強く感じた。

- ・トンネル内では磁気マーカーを使用していたが、GPSの補正で対応することができればより安価になっていくのではないかと感じた。
- ・この実験、あるいはドローンによる配送実験等を行える、誘致できる自治体として羨望する。
- ・説明のなかで「中国の技術が相当使われている」とのことで、この方面でも中国の台頭が感じられ、日本のものづくり、技術革新に不安を覚えた。
- ・側面と後方の確認センサーが付いていなかったことは残念だった。
- ・まだまだという感はあるが、リニアが通る9年後には、レベル5にはなっていると思われるので、飯田市内においてももっと積極的に実証実験等に取り組むべきである。
- ・自動運転の研究には最近大手企業が続々本格的に参入し開発競争が激化していくと思われる。案外早い時期にレベル5に達するのではないかと、AIの進歩も急激に進む。道路交通法等関係法令の整備が急務と感じた。
- ・運用についてのアンケートを求められたが、先ず初期の目的にかなった運行ができることである。

### (3) この事業実施後の対応及び方向性

- ・これを参考とし、平成31年第1回定例会にて会派所属 新井信一郎議員が一般質問を行った。
- ・飯田市における「リニア駅周辺整備事業、リニア長野県駅からの二次交通の課題」への対応の参考とした。
- ・会派として調査継続中。

平成 30 年度 政務調査研究報告書

(様式C)

会派名	会派のぞみ (文責: 竹村 圭史)	支出伝票No.	
事業名	「自動運転サービスの現状と将来への課題」(先進モビリティ株式会社)		
事業区分 (該当へ〇)	①調査研究費 ②研修費 ③広報費 ④広聴費 ⑤陳情等活動費 ⑥会議費 ⑦資料作成費 ⑧資料購入費 ⑨人件費 ⑩事務所費		

(1)この事業の目的: どのような課題を解決するため あるいは誰・何を対象に何を意図するのか

少子高齢・人口減少社会に突入した現在, 自動運転技術に注目が集まっている。そのような中, 昨年 11 月に伊那市長谷で自動運転バス実証実験に参加する機会を得たが, 実体験だけではなく自動運転技術の基礎から現在の状況, 将来の方向性および課題認識した上で, 今後の飯田市における導入可能性の一助とする。

(2)実施概要

調査・研修の場合の 実施日時と 訪問先・主催者	日 時	訪問先・主催者等
	平成 31 年 2 月 5 日 (火) 14 時 00 分 ~ 16 時 00 分	先進モビリティ株式会社 代表取締役社長 青木 啓二 氏 事業企画グループ兼社長秘書 松尾 悠理 氏

1 視察先 (市町村等) の概要

会社名: 先進モビリティ株式会社 (英語名称: Advanced Smart Mobility Co, Ltd.)  
 設立: 2014年6月19日  
 資本金: 1,010百万円 (含む資本準備金)  
 主な出資元: SBドライブ (株) 7.0億円, 愛知製鋼 (株) 3.0億円  
 代表者: 代表取締役 青木啓二  
 事業内容: ①車両用自動運転システムの開発、製造および販売  
           ・バス・トラックおよび小型EV用の自動運転システム装置の提供  
           ・同メンテナンスサービス  
 ②自動運転システム運用のサポート業務  
 ③自動運転システム用機器のハード・ソフトの受託開発業務

2 視察内容

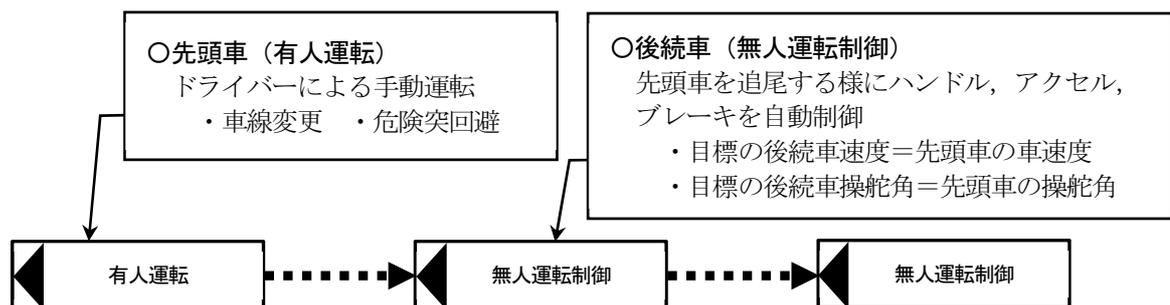
【今回の説明事項】

- 後続車無人隊列走行技術開発
- 無人運転バス技術開発
- JR東日本気仙沼線BRT自動運転開発
- 自動運転バス実証実験



(1) 後続車無人隊列走行技術開発

- ・隊列走行の概念は, トラクタがメカニカル連結されたトレーラを牽引するように, 手動運転の先頭トラックが通信によりソフト的に連結された後続の完全自動運転トラックを複数台牽引すること。(下図参照)
- ・2018年度は, 新東名高速道路の遠州森町PA~浜松SA間(約15km)の上下線を使用し, SA内にて隊列形成後, ランプ走行, 本線合流, 本線走行(第1車線)分流後, SA内にて隊列解除する実験を行った。(隊列台数: 3台, 最高速度: 70km/h, 車間距離: 10m, 後続車ドライバー: 有)
- ・2020年度の実証では, 最高速度: 80km/h, 後続車ドライバー: 無とする計画。



報告内容  
・実施したこと

**(2) 無人運転バス技術開発**

ア 走行ルートに沿った車線維持制御

- ・従来はカメラ画像にて認識した白線を基に制御を行っていた。
- ・現在開発を進めているのは、高精度な衛星測位情報 (GNSS) , 磁気マーカや磁気センサによる測位, ポイントクラウド (点群) ※による測位を用いて作成された目標軌道に沿って, 走行するハンドルを自動制御する技術。

※ポイントクラウド (点群) : 約 0.1 秒毎のレーザレーダの点群データ (距離データ) を利用した位置座標を検出する方法

⇒ 高精度な衛星測位情報 (GNSS) は, 走行環境や自然環境変化に対する信頼性に課題がある。

⇒ 磁気マーカや磁気センサは, 走行環境や自然環境変化に影響されないが, 道路にマーカやセンサを埋め込む必要がある。

イ 走行ルートに沿った自動速度制御

- ・滑らかな加減速度で, 設定された最高速度まで走行するようにアクセル・ブレーキを自動制御する技術。

ウ 信号機情報を利用した交差点速度制御

- ・信号機のスプリット情報を利用した交差点区間の速度を制御する技術。

エ 高精度な測位 (車線維持制御, 障害物衝突防止制御)

- ・準天頂衛星や道路インフラ, ライダーを用いた高精度な測位技術 (ローカライゼーション)

オ デジタル地図を用いた障害物認識

- ・ライダー等の視覚センシングとデジタル地図を融合した高性能による障害物認識 (ローカルダイナミックマッピング) による衝突回避制御および車線変更制御する技術。

**(3) JR東日本気仙沼線BRT自動運転開発**

※BRT: バス高速輸送システム (「Bus Rapid Transit」の略)

- ・JR東日本モビリティ変革コンソーシアムにて, JR東日本と共同で気仙沼線BRTの実用化開発を実施。

- ・2020年気仙沼線「柳津駅～気仙沼駅」約30kmの専用線開業を機にBRTの自動運転化する。

★気仙沼自動運転BRTの目標機能・性能

項目		2020年実証実験時	実用化時	将来
運行形態	専用区間	後続車有人連結走行	後続車無人連結走	全車無人運転
	一般道区間	単独走行	後続車有人連結走行	後続車無人連結走行
制御区間	先頭車	自動運転: レベル2 ATO, ACC, LKA	←	自動運転: レベル4
	後続車	自動運転: レベル3 ATO, CACC, トラッキング	自動運転: レベル4	自動運転: レベル4
最高速度		60km	60km	60km

**(4) 自動運転バス実証実験**

- ・全国20地点で「公的自動運転実証実験」を受託。前述の(1)～(3)も含まれる。
- ・「公的自動運転実証実験」には, ①ラストマイル自動走行 (小型カート: 3か所, 小型バス: 1か所 計4か所) ②中山間地域における「道の駅」等を拠点とした自動走行 (地域指定型: 5か所, 公募型: 8か所 計13か所) ③沖縄におけるバス自動運転, 大規模実証実験 (2か所) ④高速道路におけるトラック隊列走行 (1か所) がある。
- ・その内, 先進モビリティでは①ラストマイル自動走行 (小型バス: 1か所) ②中山間地域における「道の駅」等を拠点とした自動走行 (地域指定型: 1か所, 公募型: 2か所 計3か所) ③沖縄におけるバス自動運転, 大規模実証実験 (1か所) ④高速道路におけるトラック隊列走行 (1か所) の計6か所を受託している。

## 1 感想

- なぜ自動運転化する必要があるのか？という疑問（自動運転による移動サービスの目的）が理解できた。
- なぜ自動運転化しなければならないのかという目的を理解することができた。
- 漠然としていた自動運転サービスの内容（路線と自家用の違い）や今後の方向性が整理できた。
- AIの能力（認知力と判断力の違い）や現状がわかった。
- 自動運転サービスが「利用者の減少が公共交通の衰退に繋がる、負の連鎖を食い止めるための戦略」に考えられている、基本的な認識を確認できた。
- トラックやバスなどの場合、車両費用プラス1000万円程度なら事業性が成り立つと、具体的な目安を知ることが出来た。
- 磁気マーカやセンサ付信号機といったインフラ整備、「自動運転車は危険だから近寄らない」の啓発など、地方自治体に取り組むべき課題が明確になった。
- 自動運転技術開発の、比較的偽らざる実情を聞き取りできた。
- 完全無人化運転の実現性はハードルが相当高いが、比較的交通量が少なく道路整備がされている地方や中山間地に想定されるという観点。
- 先進モビリティとして現在開発に係わっている案件の目的を理解することができた。
- 車両の自動運転開発に関し、乗用車と公共交通のバス・貨物のトラックなどとの自動運転は開発のカテゴリーが違うということ。
- 先進モビリティ(株)では乗用車ではなく、公共交通の自動運転を手がけていること。
- 先進モビリティ(株)の自動運転開発は運営費負担、人件費削減を目標としていること。現在、公共交通は利用者減少→路線減少→本数減少→運用経費増加と負のスパイラル状態となっていることを解決するために、自動運転を目指している。路線・本数を増加させて利便性を上げるためである。
- アメリカにおける自動運転の開発はその走行の正確性により、車幅を変えずに車線を増やすことが目的にであったと知れたこと。
- 同じ自動運転でも、バスと乗用車では実用化への道は異なることがわかった。
- 実用化に向けては、車本体の問題もさることながら、交通量があまり多くない、道幅がある程度確保されている（自動運転になれば道幅は今より狭くても可）、信号機が実用化の大きなネックとなっているなど、ある程度のインフラ整備が求められていることが理解できた。
- 代表取締役社長および事業企画グループ（社長秘書）と二人で「車両用自動車運転システムの開発」について説明してくれたこと。
- パワーポイント・プロジェクターを使用してわかりやすく説明してくれたことに感謝。
- 伊那市での体験を、開発チームから直接視察させていただけたこと。
- マルチ的な、オール丸投げの自動運転ではまだないこと。過度な期待は逆に実用化の壁となる。
- オール自動運転と自己責任の運転手が混在する道路運用は、生身のドライバーが自動運転に注意をして意識しなければならない。現在、ニュースを騒がせるあおり運転やその逆、ともに決してあってはならない事案であるが、双方の主義主張が平行線のままでは自動運転のメリットは生まれない。
- インフラの整備は、市レベルの勝手な解釈だけで済まなくなる。道路構造令こそは順守しているが、規格がお粗末としか言えない。この辺りは、国・県、周辺町村との政治的連携が必要であり、強い行政のリーダーシップが必要である。政治的要素も示唆いただいた。

## 2 今後飯田市に活かせること等

- 自動運転サービスや自動車メーカーの自動運転技術研究の進捗、オンライン配車サービス等の進化も総合的にみながら、当地域における最善の二次交通の在り方を探っていきたい。
- 上記のインフラ整備について、「何が必要になりそうか」を今のうちから調査研究していく。条件が合えば、実証実験のモデル選定を受けて、自己負担を少なくしながらインフラ環境を整えられると尚理想的。
- 中心市街地あるいはリニア駅周辺、中山間地、ケースによって対応は異なると思うが、飯田市として優先的に研究すべきエリア（ルート）はどこかの戦略を整理、練り上げていく必要がある。

- ・自動運転 BRT 開発への取り組み。
- ・主にニーズは地方や中山間地に想定され、運転の無人化により運営コスト抑制とドライバー不足をカバーし事業の実現性を追求される視点。
- ・バスについて 1 時間に 1 本程度の運行本数では住民の利用意欲が促進されず、運転サイクルを上げ増便とサービスレベルの向上により利用環境を整備し、地域の足として、また高齢者等や通勤通学者の移動手段の確保に繋げていく視点。
- ・リニア駅周辺整備区域内であれば、磁気マーカ方式と GPS 方式の併用でも構内移動手段として十分事が足りると感じた。
- ・実用面で現時点では特になし。しかし、確実に自動運転のレベルは上がり、実用化も目の前である。それを視野に今後の殊にインフラ整備は考える必要がある。
- ・実証実験はやがて伊那谷のリニア中央新幹線利用に向けて、高速道路などを使用した伊那市ー飯田市間の実験にも期待したい。
- ・現状では、GPS は条件によって精度に問題があり、それを磁気マーカでカバーするとの事で、今はそのコストをバス会社が負担することを予想しているが、国や自治体が負担しなければならないことも予想される。今から、それに対して備えるべきかどうかの検討が必要ではないか。
- ・自動運転車の走行は、どのような場所が一番できるかについて「交通量の少ない所」と言われたことから、遠山方面の国道 152 号線へ自動運転が可能と思われることから、モデル地域として取り組んでいけるのではないか。
- ・あらためて、都市計画の稚拙さをダメだしされた感が強い。
- ・政治力の弱さ。国県連携不足と実効力の弱さ。

### 3 その他 感じたこと

- ・自動運転サービスを最大限有効に活用させることができうるのは地方（中山間地域）であろう。
- ・自動運転に関する技術開発は、“完全自律型”は時間が掛かるかもしれないが、磁気マーカなど交通インフラと組み合わせることで、必要な環境が整ったルートでの実用化については意外に早く進むかもしれない。仮に数年先だと見越して、必要なインフラの内容と規模（数量）、資金計画をシミュレーションできるよう今のうちから調査研究していくことが必要と感じた。
- ・交通弱者の移動確保の点で、社会的な要求がどの程度起こるのか、自宅の近隣までの輸送が求められるのか、また車いす対応迄想定されるのか、の懸念を示された。高齢者等へのできる限りドア・トウ・ドアに近い交通手段の提供体制について、研究の必要性を感じた。
- ・AI 機能では、人間と同程度の判断能力は難しく認知機能のみを有するという説明であった。認識はセンサで行い判断は AI が司る、という認識があったので、見通しへの不安を感じた。
- ・自動運転車両は危険であり、危うきに近寄らず、という事を市民に周知をさせなければという事であるが、社会認識がスムーズに行われるのか将来的推移を見守りたい。
- ・道路環境の整備への要望が示され、また交通渋滞のコントロールが必然という意見等、今後の課題として受け止めた。
- ・先進モビリティが進めている無人運転バス技術の開発は、実際に納入する側となる自動車メーカーも含めた研究にしていくことが、一般車両と一緒に公道走行する際の課題解決に更につながっていくのではないかと感じた。
- ・リニア中央新幹線開業を飯田にとって有効に利用するためには、あらゆる自動運転の車との融合は必須の条件である。自動運転はリニアの最大のライバルともなりえる。2 次交通のみならず、目的地へ行くのに、駐車場のことあらゆる融合を考え、実践できる市となることは小さな町の自動運転世界の実験場となれると思う。
- ・法的な規制は日本より中国の方が厳しく、技術的には日本より中国の方が進んでいる、との事で、これまでの日本と中国とのイメージが覆った。
- ・道路環境をコントロールして、安全運転レーンを作ること。
- ・インフラ整備が大切と感じた。
- ・実用化は 2023 年以降とのことだが、なるべく早く実用化を望む。

- ・リニア駅を有する飯田市となる。いち早く自動運転の実証実験を行える場の提供こそが、広く郡市民にリニア新時代を共に迎え入れる土壌の醸成へとつながるのではないかと。
- ・先進事例の取り組める飯田市として受け入れ可能自治体としてももちろん安全第一を大前提として、積極的にアピールが必要。
- ・そもそも、自動運転は、カーナビに目的地をインプットしスイッチオンすれば目的地に向かうもの、或は遠隔操作で車を呼び、送り返すものだと考える。車のメーカーはそのような検討を進めているはず。道路の環境整備が出来ないと走れないような「先進？モビリティ」は実用化されないと思う。センサーが脆弱でAIが活用できないので、システムとして構成が出来ないと思う。

### (3) この事業実施後の対応及び方向性

- ・これを参考とし、平成31年第1回定例会にて会派所属 新井信一郎議員が一般質問を行った。
- ・飯田市における「リニア駅周辺整備事業、リニア長野県駅からの二次交通の課題」への対応の参考とした。
- ・会派として調査継続中。

平成 30 年度 政務調査研究報告書

(様式C)

会派名	会派のぞみ (文責: 竹村 圭史)	支出伝票No.	
事業名	国会議員への要望・陳情活動		
事業区分 (該当へ〇)	①調査研究費 ②研修費 ③広報費 ④広聴費 ⑤陳情等活動費 ⑥会議費 ⑦資料作成費 ⑧資料購入費 ⑨人件費 ⑩事務所費		

(1)この事業の目的: どんな課題を解決するため あるいは誰・何を対象に何を意図するのか

長野県第5区選出の衆議院議員 宮下一郎氏, 長野県選挙区選出の参議院議員 吉田博美氏, 比例代表選出の宮島喜文氏を訪問し, 三遠南信自動車道の早期全線開通, 国道153号飯田南バイパスの早期着手他について要望活動を行った。

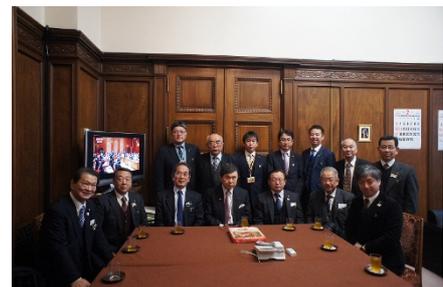
(2)実施概要

調査・研修の場合の 実施日時と 訪問先・主催者	日 時	訪問先・主催者等
	平成 31 年 2 月 6 日 (水) 9 時 00 分 ~ 14 時 00 分	東京都千代田区永田町2-2-1 衆議院第1議員会館 宮下一郎衆議院議員 参議院国対委員長室 吉田博美参議院議員 参議院議員会館 宮島喜文参議院議員

報告内容・実施したこと	1 視察先 (市町村等) の概要 東京都千代田区 (平成31年3月1日現在) 人口: 64,098人 (男: 32,174人 女: 31,924人) 世帯数: 36,095世帯 面積: 11.66km <sup>2</sup>
	2 視察内容 (1) 宮下一郎衆議院議員への要望・陳情活動 (懇談) ア 木下会長はじめ議長・議員がそれぞれ発言 (要望) を行い, 宮下一郎衆議院議員より積極的に返答をいただいた。 イ その他, 三遠南信自動車道の早期全線開通, 国道153号飯田南バイパスが早期着手されることを要望した。 ウ 各議員からの発言 (要望) 事項 ・リニア駅周辺整備について ・三遠南信自動車道を活かす物流・防災について ・エス・バードについて (これまでの要望に対するお礼) ・南信免許センターについて 他 (2) 吉田博美参議院議員への要望活動 (懇談) ・要望内容は宮下一郎衆議院議員と同じ (3) 宮島喜文参議院議員への要望活動 (懇談) ・要望内容は宮下一郎衆議院議員と同じ (4) 国会 (参議院予算委員会) 傍聴



宮下一郎衆議院議員への要望活動



吉田博美参議院議員への要望活動



宮島喜文参議院議員への要望活動



1 感想

- ・宮下一郎衆議院議員，吉田博美参議院議員および宮島喜文参議院議員ともに要望に対し積極的に対応いただいた。
- ・各秘書の皆さんが丁寧に国会内を案内いただいた。
- ・毎年1回は会派で国会を訪れる必要性を感じた。
- ・参議院予算委員会を傍聴したが，質問の間に野次が多く，非常に騒がしい。また，答弁で何か気に入らない発言があると委員長席へ野党議員を中心に集まり，国民に対してわかりやすく議論の内容を伝える気があるのかと感じた。
- ・吉田博美参議院議員より，政治家は「人の心をつかむ事」「人を立てる事」が必要であることを説かれた。
- ・宮島喜文参議院議員より，訪問当日に発覚した豚コレラの長野県内への感染状況についていち早く情報提供いただいた。

(3) この事業実施後の対応及び方向性

- ・今後も引き続き会派として陳情・要望活動を継続していく。