

至誠会先進事例視察報告書

令和8年2月12日

松阪市議会議長 濱口 高志 様

報告者:至誠会 森遥香

【1日目】:令和8年1月28日(水)

■テーマ

「防災産業展 2026～防災・減災によるレジリエンス社会の実現へ～」

■会場

東京ビッグサイト(東京都江東区有明)

■視察目的

防災・減災に関する最新の技術、製品、サービスを把握し、松阪市における防災施策の強化・具体化に繋げるための情報収集及び情報交換を行った。



【2日目】:令和8年1月29日(木)

■テーマ

- ①ライドシェアと自動運転の基礎と課題
- ②交通崩壊の解決策としての地域公共交通への投資

■会場

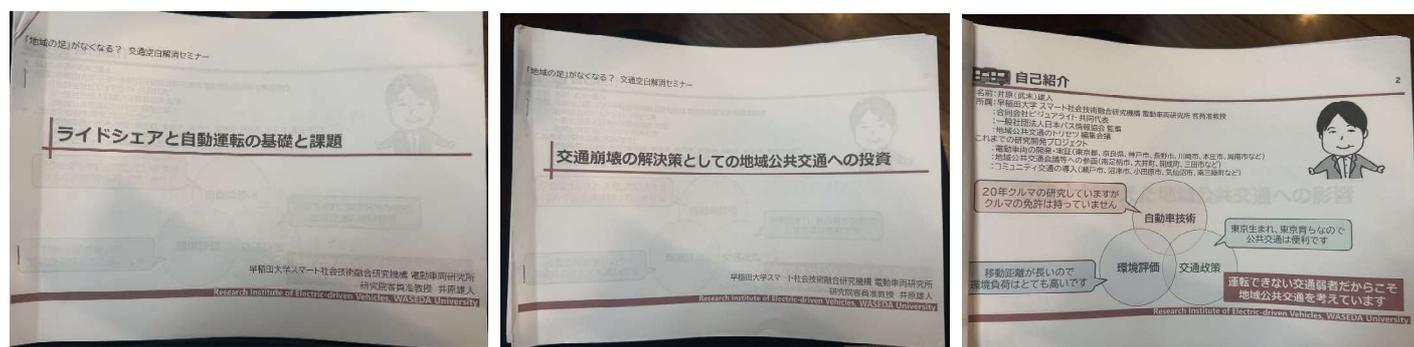
リファレンス西新宿大京ビル(東京都新宿区)

■視察目的

人口減少や高齢化の進行により、地域公共交通の維持が困難となる「交通崩壊」が全国的に顕在化している。本市においても、交通空白地の拡大や担い手不足が課題である。知見を深め、本市における政策検討に資することを目的として参加した。

■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 研究員客員准教授 井原 雄人 氏



【1日目】:令和8年1月28日(水)

「防災産業展 2026～防災・減災によるレジリエンス社会の実現へ～」

●会場の内容

(1)総合防災支援サービス

防災体制構築を支援する包括的サービスの紹介。備蓄の管理・再流通支援、災害時のトレーラーハウス・医療用コンテナ導入支援、イベントによる防災意識向上などを組み合わせたもの

→ 松阪市でも備蓄管理や災害時の支援体制強化に応用可能な視点

(2)災害用電源・非常用電池

災害時でも長期間利用できる高安全性電池ソリューションの紹介

→ 停電時の避難所・医療機能維持や、通信機器の電源確保に有効

(3)体験型訓練・備蓄展示

防災備蓄セット、防災訓練(バーチャル避難訓練・消火訓練)の体験型プログラムの提供

→ 市民向け防災教育や体験型啓発コンテンツの可能性の示唆

(4)帰宅困難者対策関連機器

仮設テントや浄水器、造水機、防災用トイレなど、帰宅困難者や避難所整備に資する装備類の展示

→ 市単位での備蓄計画、避難所機能強化に直結する装備情報の確認

●展示物や出展者との情報交換

(1)株式会社ホワイトハウス(簡易居住設備及び初期消火機器等)

①イーゼードーム

短時間で設営可能な簡易シェルターであり、令和8年5月に熊本市で導入予定とされている。避難所におけるプライバシー確保の観点から有効な設備である。

②シェルターワン

トイレ・キッチン・ベッド等の機能を備えた避難所環境改善の実証(いわゆる TKB48)に活用されている。

③組立式トイレ

紙類は別処理とする方式であり、国内自治体での導入実績は確認されていない。価格は未定であるが、補助制度の対象となる可能性がある。導入にあたっては衛生処理方法及び運用体制の検討が必要である。

④ファイヤー消火スティック

ABC 火災及びガス火災に対応し、人畜無害である。使用時間は約 50～100 秒、保存期間は約 15 年と長期保管が可能である。軽量で取り扱いやすく、避難所や公共施設への備蓄品として有効性が認められる。東郷町ではふるさと納税返礼品として活用されている。

(2)伊勢藤(避難所用簡易トイレ) ※一例

・ダンボール製トイレ 約 8,000 円

・椅子付きプラスチック製トイレ 約 10,000 円

→比較的導入しやすい価格帯であり、保管もしやすいコンパクトな製品が多く並んでいた。市民への発信としては伝わりやすい製品が多い。

(3)モーハウス(妊産婦支援用品の展示)

同社製品は、出産時の妊婦への支援物資として、茨城県内の複数自治体(東海村、潮来市、筑西市、境町)において導入実績があるほか、企業・労働組合での活用事例も確認された。

災害時の要配慮者支援の観点から、備蓄品としての活用も有効であると考えられる。

なお、防災物資の調達については、地域の防災関連商社を通じた契約が必要となる場合があるため、調達体制の整理が求められる。

(4)マンホールトイレ関連(災害時のトイレ確保及びし尿処理に関する課題についての展示)

◎主な課題

- ・貯水槽の水が枯渇した場合の運用
- ・1回あたり約3立方メートルの水を必要とする点

◎対応策

- ・携帯トイレとの併用
- ・バキュームカーの優先配備及び事前協定の締結の必要性

◎重要

国際基準(スフィア基準)である「50人に1基」のトイレ数を満たしていないケースが多く、男女別配置等も含めた計画的整備が重要

●記念講演概要

「南海トラフ巨大地震・首都直下地震の被害軽減に向けて ～産学官連携の取り組み～」

講演では、日本の防災政策の変遷について以下の整理がなされた。

- ・平成7年(阪神淡路大震災) :防災
- ・平成23年(東日本大震災) :防災+減災
- ・平成28年(熊本地震) :防災+減災+レジリエンス

さらに、令和7年12月26日に閣議決定された「防災立国に向けた基本方針」においては、防災庁設置を見据え、以下の方向性が示されている。

1. 大規模災害に対する事前防災の推進
2. 被災者に寄り添った支援体制の構築
3. 産官学民連携による防災技術及び防災産業の発展

また、南海トラフ地震防災対策推進基本計画(令和7年7月1日制定)においては、市街地の火災予防対策として感震ブレーカーの設置の重要性が指摘された。

<防災DXについて>

災害時の情報共有については、従来の「伝達型」から「相互運用型」への転換が必要とされている。

例えば、医療チーム(DMAT)が現地へ向かう際、単に被害箇所数を把握するだけでなく、「通行可能な道路情報」をリアルタイムで共有することが重要である。

そのための取り組みとして、

- ・公助:新総合防災情報システム(SOBO-WEB)
- ・共助:防災DX官民共創(BDX)が紹介された。

●所感

本視察を通じ、防災対策は単なる物資備蓄にとどまらず、運用体制、調達手法、情報共有体制を含めた総合的な仕

組みとして構築する必要がある。特に、

- ・避難所におけるトイレ環境の確保
- ・妊産婦や高齢者等の要配慮者への対応
- ・長期避難を想定した居住環境の整備
- ・災害時の情報共有の高度化(DX)

は、今後の松阪市の防災施策において重要な検討課題である。

市民一人ひとりの命と生活を守るため、本視察で得た知見を踏まえ、具体的な施策提言及び制度整備に繋げたい。

【2日目】:令和8年1月29日(木)

①「ライドシェアと自動運転の基礎と課題」

●研修内容

◎ライドシェアおよび自動運転の制度・実態・導入における留意点

日本において「ライドシェア」という法的用語は存在せず、制度上は

- ・自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)
- ・自家用車活用事業(いわゆる日本版ライドシェア)

に区分されることが整理された。特に後者はタクシー事業者の管理のもとで実施される点が特徴。

※公共交通の概念は従来のバス・タクシーに加え、公共ライドシェアを含む形へと拡張されている

◎制度運用において(近年の規制緩和の動き)

- ・運賃徴収は不可でも、自治会費等からの謝礼支払いは可能
- ・「交通空白地有償運送」へ名称統一(2024年)
- ・来訪者の利用も可能となる一方、観光過多への配慮が必要

◎導入の見極めの重要点

導入においては「いつ実施するか」の見極めが重要であり、タクシー供給の確保を優先したうえで検討すべきとのこと。実際には、タクシーは総数として不足しているのではなく、時間帯や地域ごとの「局所的不足」が課題である。

◎運行形態の選択肢(地域特性に応じた選択の重要性が強調された)

- ・区域運行型(低運賃で収支が厳しい)
- ・地域お迎え型(小規模地域で成立)
- ・逆デマンド型(心理的ハードルを下げ外出促進につながる)

◎AI オンデマンド交通は費用対効果の精査が不可欠

「導入すれば利用が増えるわけではなく、あくまで効率化の手段」

◎落とし穴とその指摘

自動運転については、国のKPI達成を背景に実証が各地で進められているが…

- ・実証止まりで実装に至らない事例が多い
- ・車両コストが高額(通常バスの約5倍)
- ・低速運行など地域受容性の課題

◎技術

- ・レベル 4 は課題が明確
 - ・レベル 5 は達成時期不明
- とされており、現段階では過度な期待は禁物である。

◎講師の考える重要な視点

「完全な安全ではなく、人間より安全であることを目指す」ことに加え、自治体の発注能力の重要性にも言及があり、仕様書の質が事業の成否を左右するため、議会によるチェック機能の必要性が強調された。

②交通崩壊の解決策としての地域公共交通への投資

●研修内容

午後からは、交通崩壊の構造と、それに対する公的投資の必要性が示された。

コロナ禍を経て交通事業者は厳しい経営状況にあり、減便ダイヤが常態化している。現在では、**東京・大阪圏を除き、路線バス単独で経営が成り立つ事業者はほぼ存在しない**とされる。

◎注目点

- ・これまで収益を支えていた自主運行路線が崩壊しつつある
- ・補助金により維持されてきた赤字路線との構造的逆転
- 「目に見えない崩壊」が進行している
- タクシーは公共交通でありながら支援が薄い分野であり、特に地方においては事業者の存続支援が不可欠**

◎具体事例

- ・沼津市:全世帯への交通券配布、夜間乗合タクシー
- ・熊本市:行政支援から民間主体への移行
- 利用促進と定着のための施策

◎利用促進の手法の主な 2 軸

- ①経済的インセンティブ(お得感の創出)
- ②モビリティマネジメント(意識改革)

◎今後の地域公共交通の再構築において重要な三本柱

- ・交通 DX(データ活用)
- ・交通 GX(環境対応)
- ・多様な主体による共創

◎重要!

「運賃収入のみで地域交通を維持することは**不可能**」
→**公的投資を前提とした設計が不可欠**である。

・珠洲市の事例

市が年間約 3 億円を投じて無償輸送を実施しており、公共交通がインフラとして位置づけられている。利用者増加のためには、単なる広報ではなく、利便性そのものの向上が必要であることが強調された。

・「助け合い」の再構築

無理な共助ではなく、「必要に応じた現実的な支え合い」の設計が重要である。

●所感

本セミナーを通じ、交通政策において重要なのは「手法の導入」ではなく、「地域に適した設計」であると強く認識した。ライドシェアや自動運転は有効な選択肢の一つであるが、それ単体で課題を解決するものではなく、タクシーやバスを含めた総合的な交通体系の中で位置づける必要がある。

特に印象的であったのは、

- ・タクシーは足りていないのではなく、偏在している
- ・AI や自動運転は万能ではない
- ・運賃収入だけで交通は維持できない

といった現実的な視点である。

また、自治体の役割として、

- ・適切な仕様書の作成
- ・事業の妥当性を見極め
- ・公的投資の正当化

が極めて重要であり、議会としてもそのチェック機能を果たす必要があると感じた。

本市においては、

- ・交通空白地への対応
- ・高齢者の移動手段確保
- ・観光との連携

などを踏まえ、複数の交通手段を組み合わせた持続可能な交通体系の構築が求められる。

今後は、本セミナーで得た知見をもとに、現場の実情を踏まえた政策提案につなげていきたい。