

調査報告書

令和 8 年 7 月 8 日

小牧市議会議長 様

会派名 牧政会
代表者氏名 河内 伸一

調査を行いましたので、その結果を報告します。

記

1 調査日

令和 8 年 7 月 6 日（月）から 7 月 7 日（火）

2 調査先及び調査項目

- （１） 調 査 先： 文部科学省総合教育政策局国際教育課
（東京都千代田区永田町 2 - 1 - 2）
調査項目： 外国人児童生徒等教育の現状と課題について
- （２） 調 査 先： 東京都三鷹市
（東京都三鷹市野崎一丁目 1 番 1 号）
調査項目： AI デマンド交通について

3 参加議員

河内伸一、石田知早人、小島倫明、鈴木裕士、佐藤悟、余語智、
阿部哲己、永井孝典

4 調査内容

別紙のとおり

① 日時

令和 8 年 7 月 6 日（月） 午後 1 時から 2 時まで

② 研修内容

外国人児童生徒等教育の現状と課題について

③ 講師

文部科学省総合教育政策局国際教育課

外国人児童生徒教育専門官 大野照子氏

④ 会場

衆議院議員 第二議員会館 4 1 8 号会議室

⑤ 受講の目的

本市において年々増加する外国人住民への日本語教育をはじめとする義務教育の状況を研修するため選定した。

内容

・日本国国民はその保護する子に、教育を受けさせる義務を負うが、外国人にはその義務がなく、国際規約締結国は教育についてのすべての者の権利を認め、「児童の権利に関する条約」の第二十八条（a）において、初等教育は義務的なものとし、すべての者に対して無償のものとする。同条（b）として、種々の形態の中等教育の発展を奨励しすべての児童に対し、これらの中等教育が利用可能であり、かつ、これらを利用する機会が与えられるものとし、無償教育の導入、必要な場合における財政的援助の提供など、必要な処置をとる。とあり、教科書の無償給与や就学援助を含め、日本人と同一の教育を受ける機会を保障しているとのことだった。

・日本語教育が必要な児童生徒の受入状況に関する調査で、令和 7 年度の調査において、84,759 人と過去最高の数値となった。

また、都道府県別でみると、第一位が愛知県で 15,712 人。第二位が神奈川県で 10,373 人。第三位東京都 8,409 人、第四位大阪府 7,902 人と続く。

集住・散在の状況としては、日本語指導が必要な児童生徒数が在籍する自治体数の推移が、在籍 20 人以上、在籍 1～20 人未満の自治体が増加傾向にある。

日本語指導が必要な児童生徒の増加に伴い、文部科学省の対応として、日本語指導のための「特別の教育課程」の制度化。

日本語指導に必要な教員定数の改善。日本語指導が必要な児童生徒 18 人に 1 人が基礎定数となるよう令和 8 年度までに計画的に措置。

外国人児童生徒等への支援に取り組む自治体に対する支援を行ってきた。因みに令和 8 年度予算額は 1,249 百万円

・各地方公共団体が行う地域の実情に応じた取り組みに対して支援を行っている。

I、帰国・外国人児童生徒等に対するきめ細やかな支援事業

II、外国人の子供の就学促進事業 など。

・外国人児童生徒等の教育の充実に関する有識者会議の報告書において、現状と課題で

- ・日本語指導が必要な児童生徒が急増
- ・不就学の可能性のある外国人の子供も多い。
- ・日本語指導が必要だが、特別な配慮に基づく指導を受けていない児童生徒も 1 万人ほど存在
- ・全国的に集住・散在化が同時進行し、支援が必要な児童生徒の母語も多様化。
- ・日本語指導に係る人材確保・支援体制などの地域格差。など

基本的な考え方として

- ・自立して生きる力を育む。
- ・教育の質の確保と学校現場の負担軽減を両立
- ・全国的な取り組みの水準向上に向け、国が主導的な役割を果たす。
- ・広域的な取り組みにより、学校現場を支えることを基本的な考え方として下記の項目に取り組んでいくとのことだった。
- ・プレスクール・プレクラスのモデル構築と全国展開
- ・指導体制の確保充実
- ・指導内容の深化充実
- ・教師等の指導力向上に向けた養成・採用・研修
- ・外国人児童生徒等の進学就職機会の確保

と、これらの事に取り組みながら、逐次改善していくと説明があった。

なお、小牧市の状況については、他市町に比べるとかなり高い数値（市在住外国人の割合）の外国籍市民が在住しており、うち 897 人の日本語指導が必要な児童生徒が確認されている。

また、以下の様な質問を行った。

Q1.小牧市にてきめ細やかな支援事業を行う際、どのように補助申請をすればよいか。

A1.補助は間接補助のため、愛知県に一括して補助金が出される。

Q2.不登校の外国人児童生徒への支援事業について、どのような使われ方がされているのか。

A2.日本語講師の派遣や機器のリース料などに使われているとのこと。

Q3.日本語指導を必要とする児童生徒 18 人に 1 人の指導員配置について

A3.18 人に 1 人の配置では散在地域には先生を配置できないので「散在地域のための簡易措置」はある。

8 所感・提言・課題等

所感として、国としてもきめ細かな支援事業に取り組みを始めて 10 年少々（平成 25 年～）であり、若干まだまだ「手探り」な部分もあるように説明を拝聴して感じていた。

ただ、日本語の指導を必要とする不就学児が増えることは、避けたいところであり、何かしらの方針（義務化？）を定める必要があるとの認識もあるようで、日本語指導がなされないまま日本国内で生活することは、母国の住民同士で集まる様になり、治安の問題にも発展していくことも考えられると思う。

本市においては、市の人口は減少傾向にあるが、外国人住民は増加する傾向であり、国（文科省）の方針に合わせて、県の方針も今後参考・検討し、市内各地区の実情に合わせて対応していく必要があると今回感じた。

子育てナンバーワン都市は、国籍や人種民族に関係なく、すべての人が「小牧で子育て」できる喜びを抱いてもらえる街に出来るよう、小牧市の行政並びに政策に今回の研修で学んだことを参考にしていきたいと思う。

① 日時

令和 8 年 7 月 7 日（火） 9 時 5 3 分から 1 1 時 2 8 分まで
委員会室

② 訪問先 三鷹市議会 庶務係長 本保睦実

③ 説明者 都市政策部都市交通課 課長 中嶋祐希
主事 石橋菜々子

④ 調査項目 AI デマンド交通について

⑤ 視察先の選定理由や目的

本市では、平成 2 5 年 8 月から平成 2 6 年 7 月までの期間において、「デマンド交通実証実験」を行った。運行地区は、丘陵地で高齢化率が高く、鉄道やバス停までのアクセスが不便な「北部地区」と「東部地区」で展開されたが、実証実験での利用者数は、伸びることなく終了することとなった。予約方法、運行時間、運行方式などに課題を残したものと考えられる。

三鷹市では、「AI デマンド交通」に取り組み、口コミで利用者が大きな伸びを示している。

この「AI デマンド交通」について把握、調査するため、東京都三鷹市を視察先として選定した。

⑥ 視察項目の概要説明

（導入経緯・内容・実施状況・効果・課題等）

○経緯及び現状

・三鷹市は、第 1 種住居地域が約 7 割を占め、ベッドタウンとして位置付けされている。鉄道駅は市の端部に位置しているため、市内のバス交通が発達しており、基幹交通として重要な役割を担っている。

・三鷹駅から南北のバスが基幹交通となっており、この路線バスで行けないところをコミュニティバスで空白地域を補完運行している。さらに、交通不便地域で道が狭く、坂がある地域ではワンボックス車両で A I デマン

ド交通にて補完運行することとなった。

○内容

・ A I デマンド交通の区域を「西部エリア」と「井の頭エリア」の二つに設定し、実証運行を行った。「西部エリア」は令和 4 年 1 0 月から、「井の頭エリア」は令和 6 年 5 月から実証運行を行い、令和 7 年 2 月から本格運行を開始した。

(西部エリア)

- ・ 大沢・井口・深大寺地域で運行し、乗降ポイントは 8 7 箇所
- ・ ワンボックス車両等 3 台で運行し、定員 4 ～ 6 名
- ・ エリア内運賃は 100 円

※西部エリアでは、利用の多いエリア外 3 箇所(三鷹市役所、元気創造プラザ、杏林大学病院)を例外的に設定し、運賃を 300 円としている。7 0 歳以上や障がい者、乳児との乗車時は、1 0 0 円引きとしている。

エリア内とエリア外で運賃の差を持たせたのは、他の交通機関との整合性を図るためである。

- ・ イベント時や選挙の時は、臨時便を運行している。
- ・ 月曜日から土曜日で午前 8 時～午後 6 時まで運行
- ・ 実証運行：令和 4 年 1 0 月から実証運行した。
- ・ 約 2 年 3 カ月の実証期間中に延べ 28,000 人が利用された。
- ・ 令和 7 年 2 月から本格運行開始

(井の頭エリア)

・ 令和 4 年 1 0 月から「グリーンスローモビリティ(小型 E V バス)」の実証運行を行っていたが、定時定路線型の運行では交通不便地域の面的な解消に課題が残ったため、西部地区で好評を得ていた A I デマンド交通に切り替え実証を継続した。

- ・ 井の頭を運行し、乗降ポイントは 3 0 箇所
- ・ ワンボックス車両 1 台で運行し、定員 6 名
- ・ エリア内運賃は、100 円 ※井の頭エリアは、エリア外の設定はない。
- ・ 月曜日から土曜日で午前 9 時から午後 5 時まで運行

※西部エリアと運行時間が違うのは、井の頭地域は道が狭く、冬期、日が沈んだ際の危険を回避するため 5 時までとした。

- ・ 実証運行：令和 6 年 5 月から実証運行した。
- ・ 約 1 年の実証期間中に延べ 6,000 人が利用された。

- ・令和 7 年 2 月から本格運行開始

○ A I システム

- ・利用者はアプリか電話で予約する。近年、高齢者の方もアプリに慣れてきたので、電話よりアプリからの予約が多い状況である。
- ・区域内をワンボックスで運行して、時間も決めず、予約に応じて運行しており、A I システムが乗車・降車場所を解析し、最適なルートを決定している。
- ・A I により、最初に予約して乗車したのに、あとから相乗りで乗車してきた人の方が先に降車することもある。

○三鷹市の独自手法

- ・路線バスと競合しないように、交通事業者や地域、関係団体等と何度も協議を重ね A I デマンド交通導入を決定した。
- ・さらに、A I デマンド交通の運行開始後も、コミュニティ交通実証運行評価・検証検討会による議論や関係者からのヒアリングを積極的に行い、その結果を踏まえ、利便性を向上させる見直しに取り組んだ。
- ・また、実証運行の期間は、どこの自治体もだいたい 1 年が普通だが、三鷹市では約 2 年 3 カ月の継続的な長期実証運行の中で、改善等を常に行ってきた。

○ A I デマンド交通のコンセプト

- ・「三鷹市ネットワーク全体構想(令和 6 年 3 月策定)」において、いきいきとしたまちをつくる持続可能な交福ネットワークの構築という全体コンセプトのもと、交通ネットワークの形成に取り組まれている。
- ・交福とは、「交通による福祉の実現」を目指す重要な概念である。これは、交通の利便性を向上させることによって生活の質を向上させ、市民の皆さんに幸福をもたらすという考え方である。
- ・「交通による福祉の実現」の考えのもと、A I デマンド交通の運賃を路線バスよりも安い 100 円に設定し、誰もが利用しやすい交通環境の確保を図っている。

○予約方法

- ① 予約 スマホアプリか電話で事前に予約を行う。
- ② 乗車 予約時間までに指定した「乗車ポイント」へ行く。

③ 相乗り 相乗りが発生する場合、同じ時間帯のお客様と相乗り運行

④ 到着 到着時に現金、交通系ＩＣカード、みたか地域ポイントのいずれかで利用料を支払う。

- ・アプリ予約率は、西部エリア 68%、井の頭エリア 57%という状況である。
- ・登録に必要な情報は、電話番号かメールアドレスのみで完了。
- ・スマホ画面上の地図で、乗降ポイントを簡単に選択可能。

(利用状況) ※令和 6 年 6 月から令和 7 年 1 1 月まで

▶利用回数

1 日あたり平均利用回数

西部エリア：5 4 回 井の頭エリア：24.8 回

▶利用時間帯

どの時間帯においても利用されている。特に西部エリアは午前中が多く、井の頭エリアは午後の利用が比較的多くなっている。

▶利用される曜日

いずれのエリアも比較的金曜日の利用が多いが、曜日によって大きな差みられない。

▶利用施設の状況

・西部エリア

利用施設の上位は、杏林大学病院(4151 件)、元気創造プラザ(2383 件)三鷹市役所(2053 件)、かえで通りクリニックモール(1892 件)などとなっている。

・井の頭エリア

利用施設の上位は、井の頭公園駅(3191 件)、三鷹台駅(2975 件)、井の頭コミュニティ・センター(2882 件)、ヘアーサロンありがとう(1369 件)などとなっている。

▶リピーター率

いずれのエリアも約 8 割が 2 回以上利用しており、子どもの保育園への送迎で毎日利用している方もいるなど、マッチングすれば定期的に利用いただける傾向にある。

また一度利用することで利便性が認識され、継続的な利用につながっている。

▶利用者の年代 ※西部エリアのアンケートより

2 0 代 3.8% 3 0 代 15.4% 4 0 代 15.4% 5 0 代 20.5%

60代 17.9% 70代 16.7% 80代 7.7%

幅広い年代に利用されている。

▶乗車時の目的 ※西部エリアと井の頭エリアのアンケートより

通院 46.3% 買い物 18.5% サークル・習い事 18.5%が上位。

その他、通学、通勤、業務、観光レジャー、知人と会うなどに利用されている。

▶利用者の満足度アンケート

満足度は、多くの項目で「満足」が過半を占めており、全体として高い評価を得ている。

特に「予約での利用」「運賃・支払い方法」「車両の乗りやすさ」などは満足度が高く、サービスの使いやすさが評価されている。

○運行経費

市と運行業者が協定を締結し、1台あたりを借り上げている状況である。1日当たりの単価を設定し、西部エリアでは約2000万円以上、井の頭エリアでは約1300万円程度の経費となっている。

○課題

- ・A I デマンド交通と「路線バス等との乗り継ぎ」では不満や「普通」の割合が相対的に高く、ハード、ソフト両面から乗り換え環境の整備が求められている。

- ・利用者の増加に伴い、現在の運行体制では全ての予約に対応しきれず、予約不成立となるケースが両エリアとも継続的に発生している。

- ・井の頭エリアでは1台での運行なので、台数を増やし対応する必要がある。

- ・相乗り率を上げて効率性を検討する必要がある。

- ・収支バランスを考慮しつつ、需要と供給のバランスが取れるような運行内容の見直しが必要である。

⑦ 議員からの主な質疑

質 1 バスを借り上げているとのことだが、どのような費目なのか。
借り上げは 1 社なのか、運行料金 100 円は業者の収入か。

答 1 「補助金」として業者へ支払いをしている。西部エリア 3 車両、井の頭エリア 1 車両だが、すべて違った運行業者となっている。業者については、東京ハイヤー協会から推薦された運行業者と協定を締結している。
運行料金はすべて運行業者の収入となる。

質 2 乗降ポイントの見直しを行わないのか。

答 2 地域内の約 100m に 1 カ所に乗降ポイントを設置しているが、見直しについては、市民も含めた「運営部会」で検討している。

質 3 三鷹市のコミュニティバスは年間いくらか。

答 3 令和 8 年度は約 1 億円である。

質 4 現在 A I デマンド交通の運行エリアは、2 つとなっているが他のエリアでは実施しないのか。

答 4 本年 10 月から、新たに「北野地区」にて実証運行をやる予定である。

質 5 井の頭エリアは 1 台で運行しているが、予約は取りやすいのか。

答 5 市民からは予約が取りづらいという声をいただいているので、検討したいと考えている。

⑧ 議員の意見

- ・狭い道や坂のあるエリアでの A I デマンドは、有効的である。
- ・料金が 100 円というのは、市民が利用しやすいと思う。
- ・4 車両とも業者は違うのは、良い競争意識も出てくるのではないか。
- ・A I デマンド交通が、口コミで広がっていったのは、市民にとって利用しやすいという情報がうまく伝わっていったのではないか。

⑨ 考察（小牧市への反映）

基幹的な路線バス、コミュニティバスで賄えない空白地域の利便性を高めるには、ＡＩデマンド交通は補完的役割を担う有効な手段の一つだと考えられる。

本市でも平成２５年８月から１年間のデマンド交通の実証運行を行ったが、本格運行には繋がらなかった。その原因としては、単年度の実証運行であったこと、市民からの運行に対する意見聴取がうまく機能しなかったことがあるのではないかと考えられる。

三鷹市では、実証運行は２年を超えて長期的に実施された。その間、地域の方々、関係団体、交通事業者等との協議を幾度となく重ねるとともに、常に改善していく前向きな姿勢があったことによるものである。

基幹的路線から枝葉の生えた道が狭く、坂のある空白地域の利便性を考えるにあたり、ＡＩデマンド交通はとても効率的で有用であると考えられる。

今後も市民、関係団体、交通事業者からも貴重な意見を聴きながら、本市に「最適な交通ネットワーク」の構築に向けて取り組んでいく必要がある。