

提 言 書

(調査報告書)

— 地域公共交通の今後について —

令和7年3月

小浜市議会 総務民生常任委員会

目 次

1	はじめに	P 1
2	調査の進め方	P 1
3	取組経過	P 2
4	調査内容	P 3
	(1) 公共交通の現状と課題	P 3
	ア 本市における現状	
	イ 本市における課題	
	(2) コミュニティバスの運行形態見直しについて	P 5
	ア 近年実施された実証実験等	
	イ 利用者の意見	
	(3) 交通空白地有償運送について	P 8
	ア 交通空白地有償運送の概要	
	イ 導入自治体における状況	
	ウ 住民との意見交換会	
5	提 言	P19
6	おわりに	P22

1 はじめに

我が国では、非婚・未婚、価値観の多様化等による少子高齢化と核家族化がより一層進んでいる。それに伴い、今後、社会保障分野等で様々な問題が深刻化する可能性がある。

このような現状がある中、本市においても高齢化率は上昇し続ける見込みである。特に本市のような地方の小都市では、都市部とは異なり公共交通機関が脆弱であることから、自家用車を運転することができなくなった高齢者等の「地域の足」の確保が喫緊の課題である。

この課題は本市のみならず、全国の地方公共団体、とりわけ人口の少ない市町村に共通する課題である。全国の地方公共団体の長からも、「地域公共交通サービスの現状に不満がある」「自治体の現状に即し、法令の規制緩和等を行うべきである」等の声が上がっている。

そうした中、国においては、地域の足を持続可能な形で確保するに当たり解決すべき課題が多くあるため、地方公共団体による柔軟な対応が可能となるよう方針を示している。

本市においてはこの課題について、地域公共交通会議において関係者等と協議を重ねており、また、市民の移動手段の確保のため、あらゆる施策を実施している。しかしながら社会情勢の変化等により、市民ニーズに十分に答えられているかについては議論の余地があり、新たな地域公共交通の在り方を検討すべき時期を迎えている。

そこで当委員会では、今回、地域公共交通の今後の在り方について議論を実施したところであり、各委員の意見等を集約した結果を本調査報告書により報告するとともに、本市が取り組むべき政策および各種施策を実施する上で留意すべき事項を、議会の総意として提言する。

2 調査の進め方

調査の進め方として、まず、本市における地域公共交通全般に係る課題の洗い出しを行った。その後、担当課へのヒアリングを実施し、地域公共交通における現状や課題、今後の見通し等を把握した上で、課題を解決するにはどのような方策が考えられるかの検討を行った。

検討を進める中で、本市にとって有用な手段となり得る策として、「交通空白地有償運送」に論点を絞り込んだ。調査を進める中で、本市で抱えている地域公共交通に係る問題を解決するための打開策として、既にこの制度を導入し、地域の足の確保に乗り出している先進自治体への視察を行った。視察にて把握した制度導入までの背景・実情・課題などの把握に努めたところである。

これを踏まえ、本市において交通空白地有償運送を導入する場合、どのようにすれば市民にとって有益かつ効果的なものとなるかの研究を更に進めた。

3 取組経過

期日	調査・取組内容
令和6年 6月5日(水)	【第1回】 調査テーマの協議
6月11日(火)	【第2回】 調査テーマの協議、スケジュールの確認
6月21日(金)	【第3回】 調査テーマの決定「地域公共交通の今後について」
6月27日(木)	調査テーマを議長へ通知 閉会中の委員会継続調査議決
7月8日(月)	【第4回】 担当課へのヒアリング項目の検討
8月1日(木)	【第5回】 担当課ヒアリング 【企画部 新幹線・交通まちづくり課】 ・地域公共交通の全体像 【総務部 生活安全課】 ・運転免許自主返納者支援、返納者アンケートの結果 【民生部 高齢・障がい者元気支援課】 ・高齢者、障がい者等交通弱者の移動手手段の実態
8月20日(火)	【第6回】 ・担当課ヒアリングの振り返り ・現状の取組みの問題、課題等の抽出
9月17日(火)	【第7回】 ・情報の整理および現状の確認
10月4日(金)	【第8回】 ・先進地視察について
11月13日(水) 14日(木)	・先進地視察（鳥取県鳥取市、兵庫県朝来市） 【交通空白地有償運送導入までの経緯、現状および課題について】
12月9日(月)	【第9回】 ・先進地視察の振り返り ・今後の調査の流れについて
令和7年 1月17日(金)	【第10回】 ・視察の振り返りを踏まえた今後の調査方針について
2月10日(月)	【第11回】 ・意見交換会について
2月13日(木)	・内外海地区住民との意見交換会 テーマ「地域の足の確保について」
2月19日(水)	【第12回】 ・意見交換会の振り返り ・提言書（案）について
3月10日(月)	政策討論会
3月14日(金)	【第13回】 ・政策討論会の振り返り

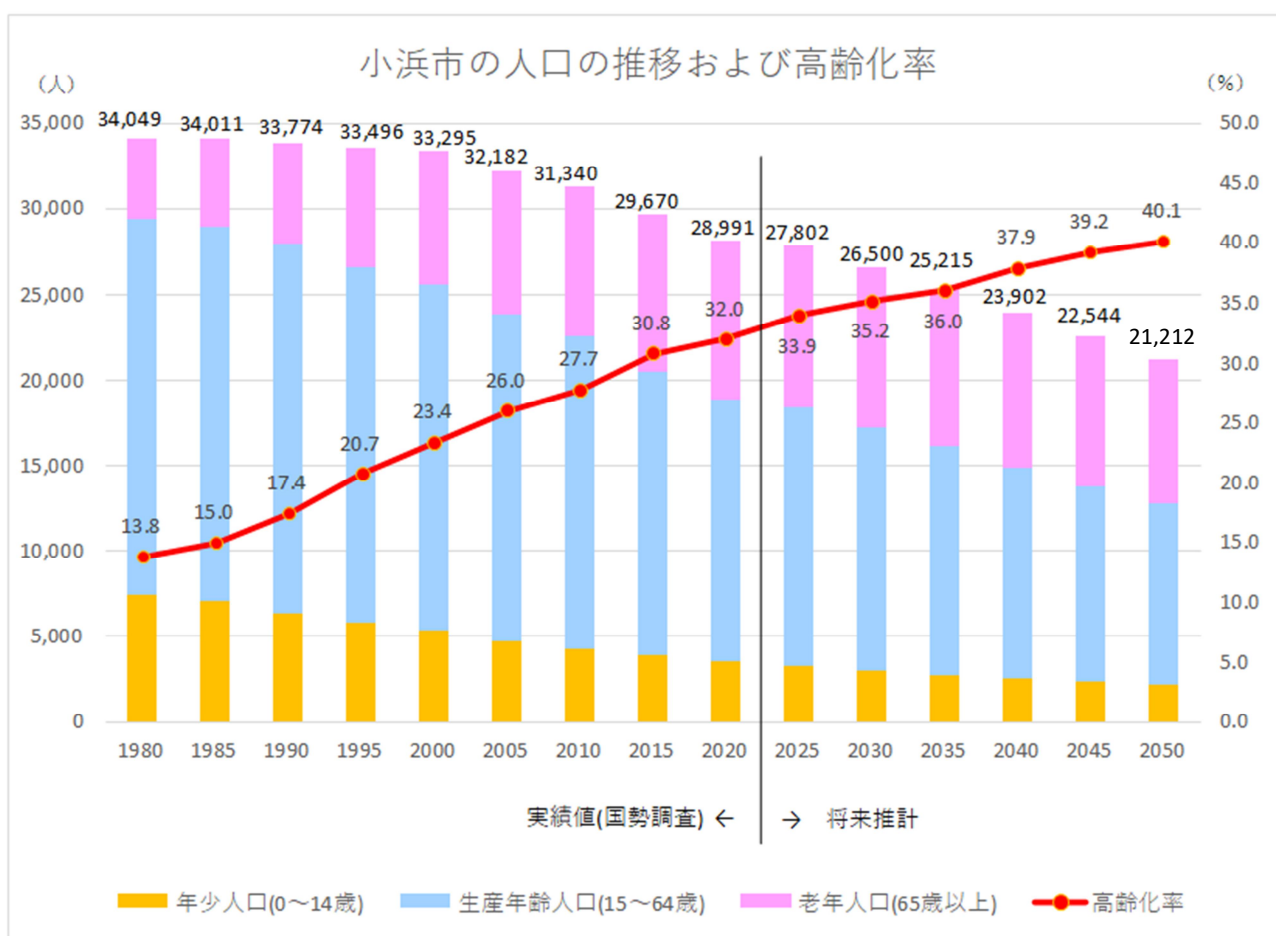
4 調査内容

(1) 公共交通の現状と課題

ア 本市における現状

【人口減少・高齢化の進展】

本市の人口は減少しており、今後も少子高齢化が進む見通しであることから、通院・買い物等の移動手段の確保がますます重要になると考えられる。

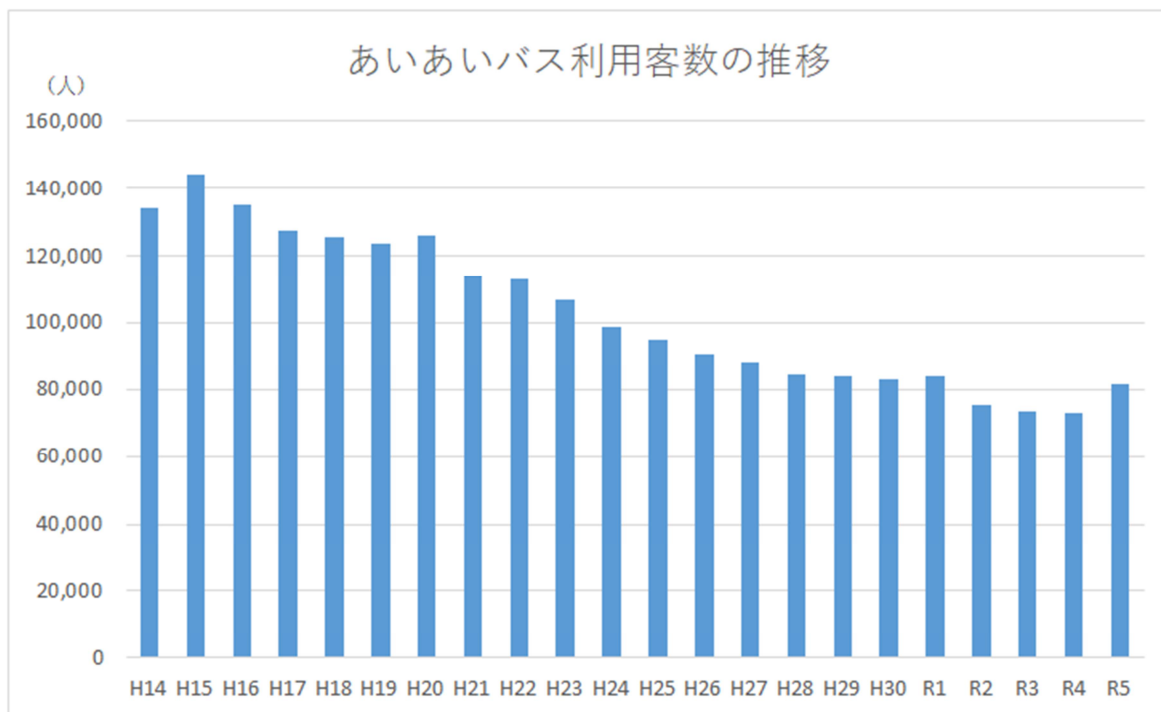


※総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」を基に作成
(令和7年3月11日閲覧)

【公共交通の利用状況】

JR 小浜線の乗車人員は、年数が経過するとともに減少している。

また、あいあいバスの利用客数も減少傾向である。通学利用が多く、朝夕の時間帯に乗車
が集中し、日中の利用者は少ない。



※令和6年度第1回小浜市地域公共交通会議資料を基に作成（横軸は年度）

イ 本市における課題

公共交通の利用客数

- ・あいあいバスの中には、利用客数が極めて少ない路線や利用客数が偏っている路線があり、運行が非効率になっている路線がある。

公共交通の利用環境

- ・バス等が運行しているが、高齢者等が歩いてバス停まで行くのが困難な箇所がある。また、市中心エリアの主要施設は駅からやや離れており、これらを回るのに便利なバス等がない。

公共交通への意識（市民アンケート結果から）

- ・あいあいバスの行き先や路線の認知度が低く、日常の交通手段として定着していない。
- ・現在は車中心の市民が多いが、将来の交通手段に不安を感じる市民も多い。

→外出時の交通手段は、車（送迎・同乗を含む）が極めて多い。

市中心エリアを循環するバスや、居住地を細かく回る移動手段など、利用する人にとって便利な仕組みや分かりやすさの向上を望む意見が多い。

(2) コミュニティバスの運行形態見直しについて

ア 近年実施された実証実験等

市では、前頁に記載したような市民の意見を受け、コミュニティバスの運行形態を見直す目的で実証実験等を行った。

以下は、令和6年度第1回小浜市地域公共交通会議資料の記載内容を抜粋したものである。

①デマンド交通 実証実験

概要

- ・運行形態 予約があった停留所と停留所の間を運行
- ・運行期間 令和4年10月～12月の平日 9時～15時（土日祝日は運休）、計57日間
- ・運行エリア 小浜市街地の一部、雲浜・西津・内外海地区
- ・対象者 雲浜・西津・内外海地区に在住の人
- ・運行車両 市が委託するタクシー車両（定員4名／台）
- ・料金 無料
- ・予約方法 電話またはウェブサイト（利用日時の1週間前から1時間前まで）
- ・停留所 あいあいバスの既存バス停（36か所）
居住区内の追加バス停（44か所） 計80か所

結果

- ・利用者数 利用者数 延べ750人（実利用者数：96人、運行件数：630件）
実利用者のうち70代以上の高齢者が77%を占めた。
- ・乗降場所 雲浜地区の利用者が多く、雲浜地区の乗降場所が多く利用された。
小浜市街地エリアでは「小浜病院前」「小浜駅」「市役所前」が多く利用されたほか、「ショッピングセンター前」「バロー駐車場」など買い物目的の利用があった。
- ・輸送コスト デマンド交通（3か月間） 1人当たり 7,651円
（あいあいバス（日中9時～15時）：1人当たり 3,465円）
- ・利便性 居住地近くに追加したバス停が多く利用された。
多くの利用者が希望時間の20分以内に予約を確定していた。
朝夕の時間帯および土日の運行等、運行時間の拡大を求める意見が多かった。
- ・持続性 デマンド交通を導入する場合、輸送コストの増加が見込まれることから、持続可能な交通体系の整備には、利用者の確保と適切な運賃設定が必要になる。
デマンド交通の自由度が増すほど、通常のタクシー事業とのすみ分けやタクシー事業の維持が難しくなる。

②市街地循環バス 実証実験

概要

- ・運行形態 定時定路線（事前予約や登録は必要なし）
- ・運行期間 令和4年11月の平日 9時～14時台（土日祝日は運休）
- ・運行ルート 小浜駅を中心に病院や店舗等を回るルート
- ・対象者 誰でも利用可能
- ・運行車両 市が委託する車両1台（定員8名）
- ・料金 無料

結果

- ・利用者数 延べ273人（平均乗車人数：1日当たり13.7人）
- ・乗降場所 「小浜駅」「青井会館」「クスリのアオキ」「アルカンシエル前」「ショッピングセンター前」の利用が多くあった。
- ・輸送コスト 1人当たり4,254円
- ・利便性 買い物目的の利用が最も多く、府中エリアに停留所を設置したことにより、スーパーや衣料品店など複数の店舗を回る利用に需要があった。
「最終便の時間が早い」という意見が多く寄せられた。

③地域交通に関する意見交換会（内外海地区）

将来の内外海地区の地域交通の在り方について、交通事業者を交えての意見交換が行われた。

参加者：内外海地区の住民、市内交通事業者、小浜市

タクシー業界・バス業界の現状

- ・人手不足の状況が顕著である。
- ・労働基準法が適用されない役員が運転するケースもある。
- ・人手不足に加え、就業時間に係る法改正による影響が大きい。人と時間の問題が大きい。

公共交通の利用目的

- ・主に買い物や通院のための利用である。
- ・運転免許を返納してタクシーチケットをもらっても使用期間が1年限りでは、免許を返納しようと思わない。
- ・（高齢者の方は）交通量の少ない地区内の運転はできるが、交通量の多い市街地の運転に不安を感じている。

デマンド交通・市街地循環バスの利用状況等

- ・デマンド交通は、利用ニーズが少ない。
- ・デマンド交通の予約は、電話による予約がほとんどであった。
- ・デマンド交通は車内空間が狭く、見ず知らずの方と一緒に乗車することに抵抗を感じる若年者もいた。
- ・市街地循環バスは便利に思う。改善策次第で需要があるのではないか。

公共交通の在り方について

- ・日常的な買い物に利用するための交通手段が求められている。
- ・あいあいバスでの移動に、少なからず使いづらさを感じている。
- ・持続的な交通手段について、全国的な交通環境の変化を踏まえた上で、地域の将来像をイメージしている。

(イ) 利用者の意見

デマンド交通利用者

- ・現在のあいあいバスよりバス停が近く使いやすい。
- ・あいあいバスは本数が少ないので、デマンド交通のほうが便利だ。
- ・デマンド交通の運賃を 1 回 500 円以内にしてほしい。
- ・出かけた先から帰る際の「1 時間前まで」予約が不便。「30 分前まで」にしてほしい。

市街地循環バス利用者

- ・複数の店舗を回る買い物に使い勝手がよかった。
- ・あいあいバスは 1 日に 2 便しかないので、午前中に行き帰りできる便を運行してほしい。
- ・市街地循環バスの運賃を 500 円以内にしてほしい。
- ・海岸通りではなく、1 本内側の地区内の通りを運行してほしい。

これらのことから、利用者が求める公共交通は、

- ① 停留所まで歩いて行くことができる
- ② 乗りたいときに車両が来る
- ③ 運賃は日常使いができる金額（500 円／回が目安）

であることが導き出されている。

(3) 交通空白地有償運送について

ア 交通空白地有償運送の概要

交通空白地有償運送とは、バス・タクシー等が運行されていない地域や、過疎地域等において、地域住民の日常生活や地域を訪れる観光客の移動手段を確保するため、国土交通大臣または地方公共団体の長の登録を受けた市町村、NPO等が自家用自動車を使用して有償で運送する仕組みである。

【背景】

他人の需要に応じ有償で自動車を使用して旅客を運送する場合には、原則として輸送の安全や旅客の利便を確保する観点から、旅客自動車運送事業（バス・タクシー事業）の許可が必要であり、この許可なしに有償で旅客の運送をすることは違法行為とされている（いわゆる白タク行為）。

一方で、バス・タクシー事業によっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保できない場合がある。少子高齢化や地域の公共輸送ニーズの多様化に対応するため、平成18年に道路運送法等の一部を改正する法律が施行された。

交通空白地有償運送の位置付け

区分	種類	種別	例・運行形態
旅客自動車運送事業	一般旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンドバス
		一般貸切自動車運送事業	・貸切バス
		一般乗用旅客運送事業	・タクシー
	特定旅客自動車運送事業		・宿泊施設の送迎バス
国土交通大臣の許可を受けた場合における、貸切バス事業者・タクシー事業者による乗合旅客の運送			・イベント送迎シャトルバス ・鉄道代行バス
自家用自動車による有償の旅客運送	自家用有償旅客運送	交通空白地有償運送	交通空白地において輸送する
		福祉有償運送	障がい者、要介護者等が対象
		国土交通大臣の許可を受けて行う運送	・幼稚園バス
		災害のため緊急を要するときに行う運送	

※神戸運輸監理部 兵庫陸運部作成資料（令和6年10月2日閲覧、一部加工）

<https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks05/documents/01-01siryo3.pdf> 「2 道路運送法の法体系について①

上の表の緑色部分は営業用自動車（緑ナンバー）で運行され、白色部分は自家用自動車（白ナンバー）で運行される。

導入までの過程

地域公共交通に関する協議の場として、地域における関係者（地方公共団体の長、交通事業者、住民または利用者、運輸局（支局）、運転者が組織する団体（労働組合））で構成される地域公共交通会議がある。

この地域公共交通会議において合意が得られた上で、管轄する運輸支局等に申請し、登録を受ける。

なお、市長による交通空白地有償運送の導入に関する提案について2か月の期間内に結論に至らなかった場合は、市長が、地域公共交通会議の設置要綱に基づき、自らの責任において、交通空白地有償運送の導入の可否について最終的な判断を行うことができる。ここで実施する旨の判断がなされた場合には、協議が調ったものとみなすことができる。

実施主体

市町村、地方自治法に規定する認可地縁団体、NPO法人、農業協同組合、社会福祉法人等

使用する車両

自家用自動車（白ナンバーの車両）を使用する。なお、実施主体に、その車両を使用することを正当とする法律上の原因があることが必要である。

交通空白地

「移動を希望する者が、恒常的に、許容可能な時間内^{*}に公共交通を利用できない地域」であり、バスやタクシーが利用できない地域（駅やバス停が一定の距離の範囲内にない地域）を指すが、「一定の距離」について定まったものはない。よって、自治体によって定義が異なっている。

（※）国土交通省は、「少なくともタクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」としているが、それに加え、「高齢化率や独居率といった人口構造の特性や、勾配など地理的特性を踏まえて地域公共交通会議での協議を経て30分未満とすることも考えられる」との見解を示している。

運送の対価

実費の範囲内の収受が法律で認められており、金額の目安はタクシー料金の約8割とされている。

登録要件

- ①運行管理・整備管理の責任者の選任等、安全体制を確保すること。
- ②運行する路線や区域を定めること。
- ③旅客（利用者）の範囲を定めること。

自治体（公共）ライドシェアと日本版ライドシェア

昨今の報道で、人手不足等により地域住民等がバス・タクシー等を利用できない問題を解決する方策の一つとして「ライドシェア」という言葉をよく目にする。この「ライドシェア」と呼ばれるものには、「自治体ライドシェア」と「日本版ライドシェア」があり、これらは道路運送法の根拠条文が異なる。

自家用自動車による 有償の旅客運送		交通空白地有償運送	
		交通空白地有償運送 福祉有償運送	交通空白地において輸送する 障がい者、要介護者等が対象 ・幼稚園バス
		国土交通大臣の許可を受けて行う運送	
		災害のため緊急を要するときに行う運送	

自治体（公共）ライドシェア
 根拠条文：道路運送法第78条第2号

日本版ライドシェア
 根拠条文：道路運送法第78条第3号

※神戸運輸監理部 兵庫陸運部作成資料（令和6年10月2日閲覧、一部加工）

<https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks05/documents/01-01siryo3.pdf> 「2 道路運送法の法体系について①」

交通空白地有償運送は、上の表にあるとおり自家用有償旅客運送の一種であるが、この自家用有償旅客運送を通称「自治体（公共）ライドシェア」と呼ぶ場合がある。

下記「道路運送法（抜粋）」のうち、オレンジ色下線部が根拠となっているのが「自治体（公共）ライドシェア」、青色下線部が根拠となっているのが「日本版ライドシェア」である。

【道路運送法（抜粋）】

（有償運送）

第78条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- (1) 災害のため緊急を要するとき。
- (2) 市町村（特別区を含む。）、特定非営利活動促進法（平成10年法律第7号）第2条第2項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。
- (3) 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

以下に比較表を示す。

	自治体（公共）ライドシェア （道路運送法第78条第2号） のうち、交通空白地有償運送	日本版ライドシェア （道路運送法第78条第3号）
実施主体	市区町村等	タクシー事業者
運行管理	運行主体（※1）	タクシー事業者
運行地域	主に地方や過疎地域	都市部中心
ドライバー	業務委託など	タクシー事業者との雇用契約
使用車両	自家用車可（緑ナンバーであることを要しない）	
必要免許	普通免許（2種免許であることを要しない（※2））	
配車方法	電話やアプリ	

- （※1）実際の運行業務を担う団体、事業者等を指す。（運行主体には運行管理業務を行うことが法律で義務付けられている。法定業務には、点呼実施・記録、乗務結果の記録、運転者台帳の作成、実施報告書の作成、苦情・事故処理記録などがある。）
- （※2）1種免許の場合、ドライバーとなるには国土交通大臣認定講習（交通空白地有償運送等運転者講習）の受講が義務付けられている。

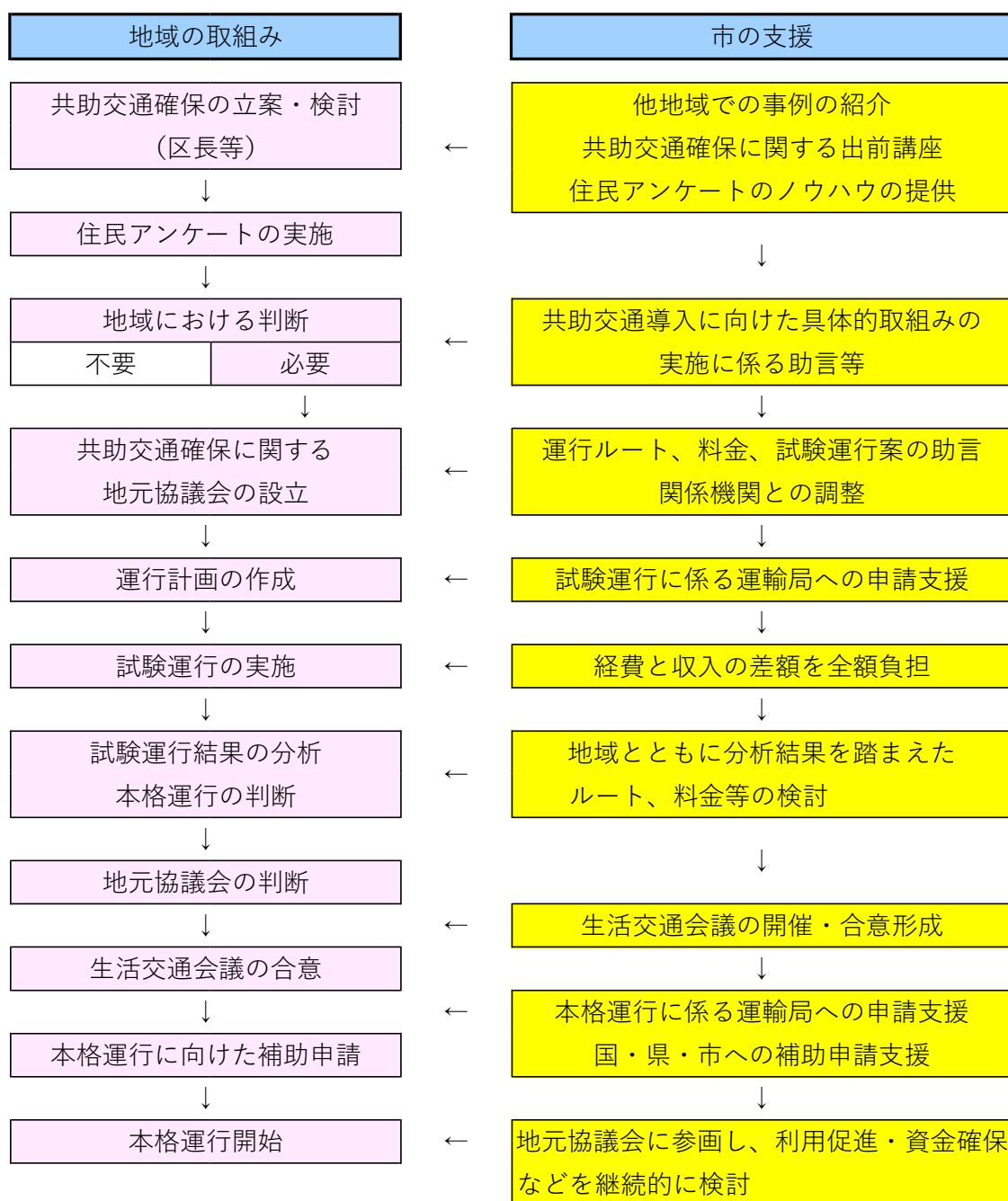
イ 導入自治体における状況

【鳥取県鳥取市】

鳥取市では、人口減少に伴いバスの利用者が大きく減少する一方、軽自動車の登録台数は大幅に増加するなど、公共交通離れが進んでいた。また、採算性の悪化によるバスの減便・廃止に伴い、公共交通の空白地が発生していた。

これらの状況を踏まえ、市は地域の実情に沿った、持続可能な利便性の高い「生活交通」の確保のため、まちづくり協議会等と連携して「共助交通」を導入することにより、交通空白地を地域との協働によって解消する取組みを進めている。生活交通を維持確保することは地域の誇りや愛着につながり、地域づくりにも結び付くことから、地域が主体となった共助交通への支援を行っている。

鳥取市における共助交通（交通空白地有償運送）の導入・運行手順



公共交通空白地有償支援事業費補助金

◎補助対象者

週2日以上かつ1日2便以上運行するまちづくり協議会、NPO法人など

◎運行対象経費

(1) 運行事業

運行経費から運賃収入等を差し引いた金額

※運行経費：運転手人件費、燃料費、車両修繕費、保険料等

(2) 車両等設備整備事業

車両、運行管理用の通信機器等（電話機、パソコン等）

◎補助率 10/10（車両等設備整備事業は上限450万円）

運行管理支援業務

共助交通を担う地域（運行主体）に課せられる運行管理業務についての負担の軽減が課題であることが判明した。適切な支援を行うため、市はノウハウを有する民間事業者、日々の運行管理業務および関係機関等へ提出する資料等の作成補助を一括委託している。

【委託による効果】

- ①運行主体が安心して運行に当たることができる環境の整備
- ②運行管理業務の質の確保と業務の均質化（地区ごとの不公平感をなくす）
- ③違法行為や法に基づく手続漏れ等の防止
- ④第三者が管理することによる運行実態の確実な把握

👉ポイント

運行管理の責任者は、地域の運行主体である。

受託事業者は運行管理の責任者の代行者として、円滑に運行を管理できるようサポートする。

【兵庫県朝来市】

朝来市は、通勤・通学の足となっている JR 播但線が市内を南北に貫く形で走っている。令和 4 年に JR ローカル線収支状況等が公表された際、播但線が対象路線に挙げられたことがきっかけとなり、市長から、令和 4 年度を「公共交通対策元年」とし、「公共交通の利用促進」「新たな移動手段の検討」「市民意識の醸成」の 3 本柱で施策を推進するようとの指示があった。

平成 19 年から、市がコミュニティバスを運行してきたが、令和 6 年 4 月から、コミュニティバスに代わる新しい交通として、市が主体のデマンド型（予約制）乗り合い交通を開始した。

なお朝来市は、市が実施主体となり、運行管理や車両管理については市内のタクシー事業者と委託契約を結んでいる。

朝来市が運行しているデマンド型乗り合い交通の特徴

- ◎従来のバスのように時刻表や運行ルートはない。
- ◎予約状況に応じて、AI がルートを作りながら運行する。
- ◎その時々に応じたルートで、乗客を乗せたり降ろしたり「乗り合い」をしながら、目的地へ向かう。

公共交通に係る新たな施策を実施するに当たり、全世帯を対象に市が実施したアンケートでは、生活交通に関して、重要度が高いのに満足度が低いという結果であった。ニーズとしては、「日常生活の中で自宅まで迎えに来てくれて、目的地で降りられる」というものであった。そこで、幹線に効率的につなぎ、ニーズに応えることを新たな施策の基本方針とした。中山間地域である市南部の生野エリアにおいては、コミュニティバスを幹線のみ残し、枝線はすべて廃止した。他のエリアについても、必要な路線だけを残して廃止し、再編していく予定である。

これまでの流れと今後の予定

【令和 4 年度】 デマンド実証運行（2 か月間）

【令和 5 年度】 公共交通に関する全世帯アンケート

まちづくりフォーラム（市内 11 会場）

第 3 次再編指針策定

①コミュニティバスからデマンド型乗合交通に転換

②路線バスの再編

幹線を除く生野エリアの路線バスの廃止

【令和 6 年度】 4 月 1 日～ 生野エリアの試験運行開始

10 月 1 日～ デマンド型乗り合い交通専用ホームページの開設

生野エリアの本格運行開始

朝来エリアの試験運行開始（※朝来エリア内 路線バス再編）

和田山・山東エリアの運行準備

【令和7年度】朝来エリア本格運行開始
(予定) 和田山・山東エリア試験運行開始

朝来市におけるデマンド型乗り合い交通の利用の流れ

【事前の自宅登録】

自宅登録をする

住民は自宅登録申請書を提出することによって、登録証の交付を受ける。
名前や住所などが予約システムに登録される。

【利用】

① 電話やインターネットで予約する

「帰るとき」の予約を併せて行う。
電話の場合はオペレーターが対応（現在のところ、電話予約が93%を占めている）。



② 車が迎えに来る

乗車の際に使用料を支払う。



③ 同乗者の乗降場所を回りながら目的地へ

同じ便で移動する人と乗り合って、順番に目的地へ移動する。



④ 目的地で降りる

降車できる場所は、自宅付近または市があらかじめ登録した降車場所（※）。
※スーパー、コンビニエンスストア、クリニック、金融機関、公共施設等70か所



⑤ 帰りの便に乗る

予約時間になったら、④の※付近で車両の到着を待つ。

ウ 住民との意見交換会

視察を踏まえた上で、本市において交通空白地有償運送を導入する場合を想定し、運行主体について再度研究・協議を行った。

運行主体についての意見

- ・現状、交通事業者は顕著な人材不足であり、交通事業者を運行主体とするのは対応能力から考えて非常に難しい。
- ・交通空白地有償運送を長期間にわたり持続可能な交通手段としていくためには、地域の実情に沿ったきめ細かな運用をすることが求められる。

運行主体についての意見および視察の振り返りを踏まえ、本市に適した運行主体について、委員会での議論を行った。その結果、鳥取市における市民が主体となる形が本市に適しているのではとの意見で一致し、市民の率直な意見を聞く機会を設けるべきであると判断した。

意見交換会の相手方については、病院や商業施設から距離があり、現実的に自動車以外の交通手段がない地区の中から、内外海地区の住民に聞き取りを行うこととした。

内外海地区は、これまでに市が実施した公共交通についての実証実験にも協力いただいている。また、同地区民と市との公共交通に関する意見交換も定期的に行われており、地域の足の確保を求める機運があることを踏まえ、今後どのように地域の足の確保していくかについての生の声を聞くことができるであろうと考え、意見交換を依頼した。

意見交換会	日時	令和7年2月13日(木)	19時～
	場所	内外海コミュニティセンター	
	参加者	内外海地区住民	8名
		総務民生常任委員会委員	8名
			計16名

聞き取り結果

【現在のあいあいバスについて】

- ・家からバス停、目的地からバス停までの移動手段が問題である。
- ・市街地から帰ってくる時に時間が合わない。駅やバス停まで行くのが難しい。
- ・家族が運転免許を返納したが、バスを利用していない。
- ・学生にとっては必要であるが、高齢者にとっては今のままでは利用しづらい。
- ・定時運行はニーズに合っていない。
- ・利用されていないバス停がある。
- ・地区の中まで入る等、使い勝手をよくしたい。

【デマンド実証実験について】

- ・高齢の家族に利用を促したが、「自由が利かず、運転手に気を遣う」「乗りづらい」などの理由で利用しなかった。

- ・予約がしづらかった。

【交通空白地有償運送について】

- ・まちづくり協議会で先進地を視察したが、どんな方法が自分たちの地区に合っているのかわからない。
- ・運行形態やドライバーの確保など、かなり細かいところまで詰めないと先に進まない。
- ・継続性の面で懸念がある。
- ・交通事業者との兼ね合いもあり、地域が思い描くようにはいかないかもしれない。
- ・一長一短あるが、例えばコミュニティセンターを基地にして、そこまで住民に来てもらい、市街地まではあいあいバスで移動する方法も考えられる。
- ・運行管理は誰がするかなど、具体的な案を示してほしい。

【その他】

- ・実際に利用する可能性の高い高齢者の方などに意見を聴くとよい。
- ・バス停ではない場所で乗り降りできのであれば、利用するかもしれない。
- ・体が不自由になると、家族の世話にならざるを得ない。
- ・公共交通は必要。ただし、あいあいバスという今の形がよいかという話は別である。
- ・ライドシェアやデマンド等、形態をよく考えて公共交通を残してほしい。
- ・需要（利用人数や目的）等、詳しく調べる必要がある。
- ・福祉と切り離して考えることはできない。
- ・若い人にバスを利用してもらうにはどうすればよいかという考え方もあるのではないか。
- ・市では地区住民と話し合う機会を設けてくれてはいるが、担当部局の職員が足りておらず、この課題について対応しきれないのではないか。
- ・これまでとは違う方法を考えないといけない。



意見交換会の様子

※意見交換会を終えての考察

地域の足の確保について、地域の実情等に即した様々なご意見を聴くことができた。今後も公共交通は必要ではあるが、あいあいバスを現在と全く同じ形態で運行し続けることについては疑問を呈する意見が相次いだ。

また、「課題は見えていても、具体的にどのような方策を取るべきかが分からない」「地域の足の確保について、市と話し合いをする機会を増やしてほしい」などの意見からは、地区住民の中に、課題を解決するための糸口を見つけないと強い思いがあることを確認することができた。

まちづくり協議会として視察を実施されたことや、先進地事例を紹介したところ車種等についての質問があったことから、地域の足の確保を切望されていることを確かに受け止めた。

5 提 言

以上の調査・研究および議論の結果を踏まえ、議会では、「地域の足の持続的な確保」が地域公共交通に係る重要課題であると位置付けた。

今後、各種施策を実施する上で留意すべき事項を、以下のとおり議会の総意として提言する。

1 様々な公共交通を組み合わせることについての検討

本市には、商業施設や病院が立地する市街地に近く、ある程度人口が集中している地域と、市街地から距離があり人口が散在している地域とがある。

現在はこれら両地域においてあいあいバスが運行されており、便数等に差はあるものの市内全域で利用できる状況である。しかし、このことが市民の利便性を担保しているとは必ずしも言えない側面がある。

現在、あいあいバスの乗客数と運行経費から算出される乗客1人当たりのコストは、約3,400円である。ダイヤ改正など、乗客の利便性を向上させる取組みは行われているものの、大幅な乗客数の増加が見込まれる要因は見当たらず、今後の見通しは厳しい。乗客数の少なさは利便性の低さを示唆しており、現在の運行体制をそのまま継続することは適切とは言い難い状況である。

このことから、市街地およびその近隣地域（以下「市街地」とする。）と、市街地から距離がある地域（以下「市街地外」とする。）に分け、様々な交通施策を適切に組み合わせることにより、地域の足を確保することが望ましいとの結論を得た。

市街地における施策

具体的には、あいあいバスをより充実させる運行体制が望まれる。地域内の移動の利便性向上のため、また、路線バスとしての役割を十分に果たせるよう、現在の定時定路線運行にとらわれず、デマンド（予約制）の導入など、市民のニーズに合わせた柔軟な施策を推進すること。また、事業実施に当たり実証実験を行う場合、収受する運賃等は本格運行と同条件で行うこと。

市街地外における施策

現在運行されているあいあいバスの便数も限られており、採算面等を考慮すると増便は困難であると見込まれる。このことから、市民がきめ細かなサービスを利用できる体制を整えるため、交通空白地有償運送等の新たな交通手段の導入を検討すること。

交通空白地有償運送については、本市と同様の課題を抱えた自治体で既に導入されている事例がある。先進地では導入に至るまで、地域の交通事情、実際に運行業務を行う相手方の選定といった運行方法等を十分に検討した上で、地域の実情と照らし合わせながら、様々な法令上の規制がある中、有用な策を工夫して組み合わせ、運用している。

施策の優先度

市街地の域内においては、民間のタクシーも比較的スムーズに配車され、自転車等により商業施設や病院まで移動することも可能である。しかし、市街地外から市街地へ移動する場合、民間のタクシーは配車に時間を要し、料金も高額となる。また、距離を考慮すれば、現実的には自動車以外の移動手段はない。このような状況に加え、高齢者の運転免許証返納の必要性が叫ばれている近年の社会情勢も考慮し、**まずは市街地外から市街地への移動手段の確保に取り組むこと。**

関係各課の連携

本市の場合、あいあいバスは通学者の足として利用されている面も大きいことから、**あらゆる立場の市民にとってより効果的な施策となるよう、新幹線・交通まちづくり課のみならず関係各課が連携して取り組むこと。**

2 地域の足に対する市民の意識変容の促進

前項で述べた交通空白地有償運送の導入の土台として不可欠な要素として、市民の公共交通に対する意識の重要性が挙げられる。ここで言う公共交通とは「地域の足」であり、またそれは、「市民が日常生活を送るため、皆が協力し合い、支え合い、市民一人一人の手で守っていくもの」でもある。特に、後者の「市民一人一人の手で守っていくもの」がベースとなることにより、人口密度が比較的低い市街地外の地域において、民間事業者（市が民間事業者に委託する場合を含む。）の手で運行が困難な場合においても、地域の足を確保することの実現性を探ることが十分可能である。

なお、地域の実情に合わせた制度とすることが重要であるが、実際の運行の一例として、市街地外において交通空白地有償運送をデマンド（予約制）にて導入し、実際に運行を担っていくのはまちづくり協議会等の地縁団体とすることが考えられる。

その理由として2点を挙げるが、一つは、地区の実情に詳しい区民で構成される団体によって運用する場合、定時定路線運行に比べ、自力での移動が困難な市民にとって、よりニーズに沿ったものとなるからである。運行計画の柔軟性は市民の利便性と比例関係にあるため、まず何よりも、どのような人が、どのような目的の移動手段を必要としているのかを把握することが重要である。その情報をいち早くつかむことができるのは区民であり、地域特性に応じた運行を計画するために最も重要な存在である。

もう一つは、社会インフラは一過性のものであってはならず、先に述べた「市民一人一人の手で守っていくもの」との意識がこの制度の根幹であり、それがあって初めて持続的な制度として成立するからである。先進地における地域に根差した団体による運行は、それを具現化した姿と言える。

これらのことから、地域の足を持続的に確保していくためには、皆で協力しながら支え合っていくことの重要性を市民に理解し、認識していただくことが鍵となる。そのためには、市と地域住民との間に、これまで以上に信頼関係を構築することが不可欠である。これは一朝一夕にはいかず、地域住民の意見に真摯に耳を傾け、時間をかけて話し合いを重ねることによって徐々に形作られるものである。これまでと異なる体制を導入する場合、多

くの市民が不安や疑問を抱くことが予想されるため、市では、このような市民の不安や疑問を払拭するための十分な手立てを講じること。また、制度の運用に当たっては、準備段階のみならず運用後も、時間の経過等により変化する市民の移動ニーズに確実に応えられるよう、運行主体を継続して支援する体制を十分に整えること。

以上、提言する。

6 おわりに

本年度は「地域公共交通の今後について」を調査テーマに選定したが、この課題については、市民・事業者・行政のいずれの立場からも利益のある状況に行き着くことが理想である。そのための最善の施策を探るためには、課題を多角的に捉えることが重要である。

市民や交通事業者との綿密な協議・意見の擦り合わせ等、幾つもの困難な課題を解決することが必要不可欠であり、財政措置を講ずるだけで解決に至るものではない。また、変化し続ける状況や市民ニーズ、法令の改正等に対応し、発展し続ける努力も求められる。

地域の足を確保することは、市民の日常生活に直接影響する極めて重要な課題である。核家族化や少子高齢化が急速に進む中、自力での移動が困難となり、送迎を頼める親族が近隣にいない市民は今後も増加することが予想される。また、高齢者および若年者の現在と10年後を比較したとき、高齢者は若年者と異なり、身体能力が急速に衰えることも考えられ、近い将来、移動手段が確保できない市民が急増する可能性も視野に入れなければならない。しかしながら、対応策として考えられる新たな地域公共交通を構築し、導入するまでには相応の時間が必要であり、市民が移動手段を失ったことが原因となり、様々な問題が顕在化してから取り組み始めては遅きに失する。よって、喫緊の課題であること、また、市民・事業者・行政の英知を結集せずして解決し得ない困難かつ重要な課題であることを十分認識された上で、執行機関においては、本調査結果および提言内容を真摯に受け止めていただきたい。

最後に、今回の本調査にご協力いただいた皆様に心から感謝申し上げます。

加えて、本調査が今後の政策の一助となり、地域の足という重要なインフラの確保に必要な施策等の確実な遂行につながることを期待する。



総務民生常任委員会での議論の様子



政策討論会（全議員）での議論の様子

小浜市議会 総務民生常任委員会

委員長 竹本 雅之 副委員長 池田 英之

委員 富永 芳夫 委員 下中 雅之

委員 小澤 長純 委員 岡 泰宏

委員 東野 浩和 委員 世戸 玉枝

委員 上野 一