

委員会視察成果報告書

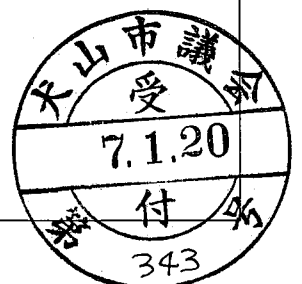
令和7年1月20日

犬山市議会議長 柴田 浩行様

議員名 ビアンキ恵子

下記のとおり、視察の成果を報告いたします。

(1)視察年月日	令和7年1月14日(火)～令和7年1月15日(水)(1泊2日)
(2)視 察 先	京都府京丹後市京丹後市議会 京都府京丹後市丹後町間入「気張る！ふるさと丹後町
(3)視察の種類	常任・特別委員会(総務委員会) 京丹後市公共交通施策について/スマートフォンを使いUberで配車しマイカーを使ったライドシェア
(4)視察成果 (視察地ごとに記入)	京都府京都市京丹後市議会(京丹後市役所・京都府京丹後市峰山町杉谷889) ・2004年に6町の合併で京丹後市が誕生しているのだが、過疎地域に指定されており京都府の中でも中心部から最も北端部にあり市内の移動に課題が大きい地域。 その中で色々な取り組みにかなりの努力をされたと思う。 その取り組みが200円バス、デバンドバス、EV乗合、ささえ合い交通、mobiです。 危機意識の高さが高い結果だと思う。取り組みの背景は資料(1)添付しました。 この取り組みは庁舎内にプロジェクトチームを発足させたのは大きいです。
(5)犬山市に 対する提言	現在のコミュニティバスの利用率については、かなり低いので、学生が利用できるような路線編成と病院、駅への路線を上手に使い、利用率は上がると思います。 京丹後市のように、誰に使ってもらいたいかを再考することは大事だと思う。



委員会視察成果報告書

令和7年1月20日

犬山市議会議長 柴田 浩行様

議員名 ビアンキ恵子

下記のとおり、視察の成果を報告いたします。

(1)視察年月日	令和7年1月14日(火)～令和7年1月15日(水)(1泊2日)
(2)視 察 先	京都府京丹後市京丹後市議会 京都府京丹後市丹後町間入「気張る！ふるさと丹後町」
(3)視察の種類	常任・特別委員会(総務委員会) 京丹後市公共交通施策について/スマートフォンを使いUberで配車しマイカーを使ったライドシェア
(4)視察成果 (視察地ごとに記入)	京都府京丹後市丹後町間入「気張る！ふるさと丹後町」 (京都府京丹後市丹後町間入 2026) ・丹後町は現在人口が4400人くらい、そのうち65歳以上が50パーセント近くの2000人ほどになっている街です。 過疎化と高齢化が進んでいることで、深刻な地域の交通問題が起きています。 2008年には丹後町内のタクシー会社が撤退、そこで2016年に「ライドシェア型自家用有償旅客運送ささえあい交通」の運行が開始されました。 「支え合い交通」運行のメリットについては資料(2)添付しました。 問題はドライバーの高齢化とNP0法人を立ち上げた東さんの高齢化も問題と感じました。彼は大阪で建設関係のコンサルタントとして行政と仕事をされていた方ですが、定年で地元のためにとこのプロジェクトを立ち上げられました。 アプリが使いづらい高齢者の為、電話もOKということですが8割が電話で東さんがすべて受けています。行政からの助成がないので継続していくためには、やはりある部分は行政の助成が必然と思います。
(5)犬山市に 対する提言	「ささえ合い交通」の運行については、犬山市でタクシーも少しずつ復活しだしているの、これがそのまま使えるとは思いますが、今の犬山市が行っているライドシェアについては、かなり問題があると思う。一つは利用率が低いこと。 今の犬山市が考えないといけないのは、ほんの一部の為のライドシェアよりももっとコミュニティバスの使い方を検討する必要があると思う。

取組の背景（合併時）

16

1. 現状

- ① 空気しか運んでいないバス交通
- ② 利用者減→利便性低下→さらなる利用者減の悪循環
- ③ 雪だるま式に増える多額の財政支援額
- ④ 乗って守ろう的な利用促進策は効果が見られない

2. 危機意識

- ① このままでは地域からバス交通が消滅する
- ② 市の財政を圧迫してしまう

3. 転機のおとずれ

- ① 市町合併により市内で完結する路線が大半となった
- ② 市内のバス運賃を統一させていく必要があった
- ③ 庁舎内にプロジェクトチームを発足させた

資料 (2)

「ささえ合い交通」運行のメリット

- ① ドア・ツー・ドアで（玄関から玄関まで）楽に、気兼ねなく移動できる ↓
- ② 利用者は 行きたい時に、即移動できる ➡ 利用者曰く「羽が生えたよう」に自由に移動
（午前8時～午後8時 毎日運行・年中無休）
- ③ 高齢者の免許返納の促進に貢献
- ④ 緊急時にドライバーが近くにいるので、直ぐ移送できる安心な運行体制を実現
- ⑤ ウーバーアプリを使うので、電話受付・ドライバー呼出の「人的負担がゼロ」
オンライン オフライン の操作
- ⑥ ドライバーもスマホでアプリを使用し、運転する・しないの意思表示が簡単
- ⑦ マイカーとスマホを使いどこでも待受でき、誰でもドライバーとして活躍しやすい
＝事務所で待機の必要なく、自宅や外出先等どこでも自由に受付可能
- ⑧ 遊休資産の有効活用 ＝日頃使われてないマイカーを有効に活用
- ⑨ 行政コストの負担がゼロ ＝行政からの補助金なく運行
- ⑩ 民間バス路線廃止後の代替交通 として活躍



18

行政からの補助について

負担は必要と
思っている

どの位必要か
何に対してか

保険料
Uberの使用料

1日1台につき
400円