

委員会視察成果報告書

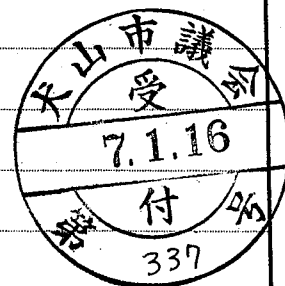
犬山市議会議長

7年 / 月 / 6日

議員名 鈴木伸太郎

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	7年 / 月 / 14日(火) ~ 7年 / 月 / 15日(水) (泊 2日)
(2) 視 察 地	京田後市
(3) 視察の種類	常任・特別委員会 (総務委員会)
(4) 視 察 成 果 (視察地ごとに記入)	別紙
(5) 犬山市に 対する提言	別紙



総務委員会 出張報告書

鈴木伸太郎

京都府京丹後市 令和7年1月14日（火）～1月15日（水）

テーマ 地域公共交通

京丹後市は京都府最北部、丹後半島の日本海側に位置する。6町の合併で面積501km²、人口50千人、高齢化率38%。過疎指定、豪雪指定、財政力指数0.28。一般会計393億、地方交付税153億。鉄道は北近畿タンゴ鉄道のみ。

広域の市域を貫く鉄道は1～2時間に1本、近隣市の宮津、豊岡に出るのも大変。市内公共交通の主力はバスであったが、バス路線廃止等で移動手段の確保が困難になりつつある。人口減少と高齢化が大きな課題である当地で、地域の足となる公共交通確保についての取り組みを学んだ。

○上限200円バス

平成22年より、路線バスの上限200円制度を導入、乗客数はH18年17.5万人→H29年29.5万人と順調に推移。年間1億近い民間バス会社へのこの事業への財政支援も1億程度で推移。

実際に乗車したが、通学の高校生、医療機関への高齢者が多く利用しており、定着している様子がうかがえた。

○ささえあい交通

日本海に面する交通不便地帯、旧丹後町内唯一のタクシー事業者が撤退、2016年、地元住民がNPOを立ち上げ、住民によるマイカーでの有償運送を開始。ちょうどそのころ日本への参入を狙っていたウーバーが乗っかり、タクシー事業者空白地帯に入り込んだ形。

乗車は旧丹後町内のみ、したがって、旧町外で下車した場合、帰りの乗車はできない。しかしここ数年で制度が変わり、①旧隣町の総合病院では乗車可能。②海外からの観光客でにぎわう伊根町では乗車可能、③観光客対応として、従来の距離に応じた課金を時間制とした。等。

課題としては、ドライバーは売り上げの7割を収入として得るが、①本来ならば配車は利用者がスマホでやるべきだが、高齢者はそれが苦手、配車をオペレートするNPO責任者に仕事集中。②自動車保険代等のコストがかかり、NPOへの収入があまり見込めない。③ドライバーの高齢化人員不足。④利用者の固定化、等。

現在は市からの補助金は無しで自力で運営しているが、いつまで続くか疑問。仮に補助金を入れることになった場合、タクシー事業者との折り合いなど新たな課題が出てくるはず。

○予約型乗合タクシー「m o b i」

ウィラーの開発した、近距離の移動をドアツードアでサポートするシステムを京丹後市が峰山、大宮地区で導入。 前日予約すれば、ワゴン車での送迎を利用できる。地元タクシー事業者が事業を市から受託している。利用は1回400円。

利用者は登録会員となり前日までに予約をする。定額制（定期）、回数券等もあり。学生・主婦・高齢者・子ども等、利用者は幅広い。利用者数は順調に伸びている様子。

- ・今後のスケジュール・・・令和7年、路線バス廃止に伴い、該当エリアでm o b iおよび公共ライドシェアを展開。さらに現在は旧町単位だった各種取り組みを市内全域に拡大する実験。

○その他

- ・市発行の公共交通ガイドブック・・・市内の公共交通のダイヤを網羅、A4版。
- ・北近畿タンゴ鉄道200円レール・・・市内在住の65歳以上、市内各駅～豊岡・福知山・西舞鶴どこでも片道200円。
- ・公共交通への一般会計からの補助金等の予算・・・約5億円

○犬山市への提言

今回訪問した京丹後市の取り組みは、さまざまな手法、アイデアが参考になった。

しかし、京丹後市と犬山市では、かなり状況が違っており、それぞれの事業を簡単に導入に向けて提案できるとは思えない。

●まず、犬山市内には多くの鉄道駅があり、列車本数も充実している。京丹後市では、各事業をまたいだサービスはなかったが、犬山市では鉄道を核にして、複数の公共交通をリンク、各種割引を提案したい。欧米ではそのようなサービスが進んでいるとも聞く。是非研究を重ね、提案とその実現に結び付けたい。

●犬山市はコミュニティバスが充実している。多様な施策に飛びつかず、まずは今まで培ってきた政策をさらに伸ばす方向性の方が大切だと思う。

●犬山市のコミュニティバスは、高齢者福祉に特化しており、それを変える必要は全くない。しかし、足腰が弱り、公共交通に依存しにくくなった高齢者をどうするか、その結論はまで出ていない。今後の大きな課題。

●犬山では、既存の民間公共交通事業者が頑張っている。彼らを見捨てては事業は進められない。彼らと共存できるスタイルはどんなものか、引き続き研究していく。

●12月から始まった長者町線は注視していきたい。個人的には、コストを考えると廃止すべきだと思う。羽黒駅まで自転車で通える距離であり、その方が自然なのではないだろうか？

●決済の方法を解決する必要あり。それを高機能化できれば、乗り継ぎ割引、外出機会の増加や多様化が促進可能と考える。北近畿タンゴ鉄道の車内では、その取り組みが実践されていた。

以上