

政務活動費 活動実績報告書

令和7年1月22日

花下主茂

件名	交通空白地有償運送事業についての視察研修
使途	1 調査研究費 2 研修費 5 要請・陳情活動費
金額	72,450円
期日	令和 7年 1月 20日（月）～1月 22日（水）
場所	京都府綾部市 綾部市役所 特定非営利活動法人山家みらい 京都府京都市山科区 山科区役所
目的	「自家用車活用事業」（日本型ライドシェア）が昨年4月1日に解禁された。これに先立ち、道路運送法第78条第2号による「自家用有償旅客運送」を活用したライドシェア（公共ライドシェア※自治体、NPO、一般社団法人などが運行主体となって、公共交通が十分に提供されていない地域（交通空白地）でのみ認められている）の導入が進められてきたが、2024年1月に規制が緩和。「交通サービスが限られる時間帯」が生じる場合も交通空白地として認められ、運賃の目安が従来のタクシー運賃の5割から8割程度まで引き上げられたことなどから、導入を検討する自治体が広がっている。 八女市も同様に交通空白地が課題となっており、本研修は、全国に先駆けて取り組まれている先進事例を学ぶことを目的とした。 視察内容としては以下の通り 1日目【京都府綾部市 交通空白地有償運送事業「山タク」について】 2日目【京都府京都市山科区 小金塚地域における住民ボランティアバス運行について】
参加者	花下主茂、中島信二、服部良一、小山和也、久間寿紀、水町典子、古賀邦彦（敬称略）

概要

【京都府綾部市 交通空白地有償運送事業「山タク」について】

事業説明：片岡英晃（綾部市議会議員）、波多野隆史（特定非営利活動法人山家みらい 理事長）、田中恵美（綾部市市民環境部 市民協働課長）他

○NPO 法人の概要

名称：特定非営利活動法人山家みらい

事務所：京都府綾部市鷹栖町豊後田 3 2 番地（綾部市基幹集落センター内）

⇒いわゆる公民館内に事務所を設置している

○NPO 法人の設立に至った経過

・令和 2 年 1 0 月 7 日に、綾部市の東部地域（山家、口・中・奥上林地区）の自治会連合会を中心として、誰もが利用しやすい移動手段の確立や、住み良いまちづくりを進めるために、行政と連携し、地域内交通などについて地域が主体的に取り組むことを目的に「東部地域の交通とくらしを考える会」が発足。

・地域（前述の山家、口・中・奥上林地区）ごとに、4 つの分科会に分かれて活動がスタート。地域住民へのアンケート調査や地域内交通の研修会を開催。令和 3 年に実証実験が行われ、本格稼働に向けての競技が行われた。

⇒アンケート調査の結果、地域内交通に一定のニーズがあることを確認。

⇒実証実験では、のべ 8 0 人が利用し、再度アンケート調査を実施した結果、実証実験により地域内交通に一定の理解が深まった。

・実証実験後の令和 4 年度末に、東部地域の交通とくらしを考える会が解散。以後、NPO 法人による運営を決定し、法人の立ち上げと、陸運局への申請に着手した。

○事業内容について

・道路運送法の規定に基づく交通空白地有償運送事業

└対象は、会員登録された山家地域にお住まいの方及び関係者

└移動範囲は、山家地区 1 2 町区内。地区外へは他の交通機関への乗り継ぎ

└運行形態は、デマンド方式（年末年始、祝日を除く月・水・金の 8 時～ 1 7 時）

└年会費として 2,000 円、利用時に乗車券 1 枚（※ 1 1 枚綴り 3,000 円で購入）

・交通空白地優勝運送事業におけるドライバー

└運転手の待遇： 1 回 5 0 0 円（費用弁償）

└車両：自家用車（3 または 5 ナンバー）

※車両運行時には事業についての表示を掲載



・事業の活動資金は、法人の会員収入（正会員 2,000 円、利用会員 2,000 円）、運賃収入、綾部市からの補助金（※）で賄っている。

※補助内容・・・運送事業の必要経費に対し、150万円を上限に7/10（条件あり）

⇒つまり支出に対して30%の売り上げで事業運営が持続できる状態となっている。

○課題

・利用実績 ※（令和6年3月にスタート）令和6年12月末時点での利用件数

→利用者9人、利用回数16回、会員登録10人 ⇒会員確保が大きな課題

【京都府京都市山科区 小金塚地域における住民ボランティアバス運行について】

事業説明：山口ひかり（京都市山科区長）、百瀬俊郎（山科区副区長）、玉木誠一（小金塚自治連合会会長）、井上了祐（京都市都市計画局 歩くまち京都推進室 事業推進課長）、池田直人（歩くまち京都推進室）、有本和尚（地域力推進室 まちづくり推進担当 まちづくり推進課長）

○事業の経緯

・小金塚地域における生活交通の確保については、平成17年の自治連合会による要望から始まり、平成24年には地域を中心に循環バスの社会実験が行われた。市としても平成19年から9か年をかけて、地域内の私道の公有化を実施。地域と区役所が一体となって取り組みを進めてきた。

・平成31年3月から、市補助金を活用し、地元バス事業者による実証運行が開始。事業の採算性やコロナ禍における乗客数の減少によりバス事業者の経営悪化に伴い、本格運行には至らず、令和4年3月で実証運行は終了となった。

・令和4年4月1日から、市補助金を活用し、住民ボランティアによる無償運送を実施。

・さらに令和6年度からは、高齢化が進む中、安定的に運転士を確保し、循環バスの運行を目指すため、山科地域公共交通会議の合意を経て、自家用有償旅客運送へ移行した。

○運営形態

・自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

↳運営主体は、小金塚自治連合会。ボランティア80名（うち30名が運転手）（令和6年7月時点）で構成されている。募集は自治連合会が地域住民に対して毎年行っており、上記80名程度のボランティアが、平日午前・午後それぞれ勤務シフトに従って従事している。

↳運行時間としては、平日のみ（概ね午前9時30分から12時、13時30分から16時）で、1日の運行回数は16回（概ね10～30分間隔）



	↳運賃は年間 2,400 円※登録制のため会員証はあるが、会員以外（地域外の方など）の乗車を断ることは基本的には無く、実質的には協賛金に近いと言える。 定時定路で運行しているため、利用者は通常の路線バスと同じように利用可能。また、運賃は会費制のため、バスでの現金収受は行われない。 ↳市補助金：運行に係る必要経費（人件費含む）2/3 補助 このほかに、自家用有償旅客運送の登録や国補助金の申請に係る支援。ルート選定、ダイヤ編成など運行計画策定への助言。「運転者講習」の手配や車両備（車両への手すり・自動ステップ・ドライブレコーダ等）に係る仲介等、安全性を高める取組への支援。日常の運行で生じる悩みごと等に対する助言などが行われている。 ○課題 ・シルバー人材センターから運転士の派遣を受けているが、引き続き、将来的な運転士確保が課題となっている。また利用者数が減少傾向にあり、運賃収入が減少していることや、国の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用しているが、自治体ごとの上限が定められており、十分な補助が得られないことなど、財源面での課題を抱えている。
所感	両事例ともに交通空白地有償運送事業は、地域住民の声から始まり、入念な研究や調査、実証実験を重ねた結果として形となっている。さらに言及すれば、余力がある段階からの活動によって地域内での結束がさらに高まっており、地域でのつながりが強いからこそ、昨年の規制緩和に合わせての事業開始に結びついている現状であった。 八女市の現状を見てみると、もうすでに公共交通が届いていない地域も散見され、ゼロからこの公共ライドシェア事業を行なっていくには、かなりのハードルがあると推察するが、交通空白地区を解消していかないことには、ますます人口流出が進むと予想され、一刻も早く解決しなければならない大きな課題であると再認識した。また地域住民だけでなく、行政や地元旅客事業者などにとって Win-Win の事業を行うことが求められ、決して一部の方に負担を押し付けるのではなく、それぞれがそれぞれの立場で多少の負担を享受するような仕組みでなければ、公共交通の維持はできないということを強く感じた次第である。 前述の通り今回学ばせていただいた事例は、それぞれ地域の実情に即した事業となっており、そのまま八女市に持ち帰ることは難しい。しかし共通して「地域が一体」となって地域課題である交通空白地の解消に取り組まれている姿はとても大きな刺激となった。 昨年始まった事例でもあるため、今後の動向を見守りつつ、引き続き他の事例についても学びを深め、八女市にどう転換できるか研究して参りたい。