

政務活動費 活動実績報告書

令和7年1月27日 古賀邦彦

件名	ライド・シェア事業
使途	1 調査研究費 2 研修費 3 要請・陳情活動費
金額	
期日	令和 7年 1月20日（月）～令和 7年 1月22日（水）
場所	京都府綾部市、京都市山科区
目的	高齢者等の移動手段確保のためのライド・シェア事業研究
参加者	中島信二、服部良一、小山和也、久間寿紀、水町典子、花下主茂、古賀邦彦
概要	<p>八女市において、高齢者等の移動手段の確保は大きな課題であり、とりわけ市東部地区では深刻な問題である。この課題解決の上で注目されているライド・シェアの取り組みについて、京都府内の2自治体の調査を行った。</p> <p>○京都府綾部市山家（やまが）地区における交通空白地有償運送事業「山タク」の取り組み</p> <p>この事業に取り組むNPO法人「山家みらい」事務局長で、綾部市議会議員の片岡英晃氏より説明を受けた。綾部市は、京都府の中央北部に位置する田園都市で、美しい自然環境や里山、歴史・文化が調和する人口約3万2千人（令和2年時点）のまちである。綾部市の東部地区である山家地区（500世帯1100人、高齢化率50.1%）において、特定非営利活動法人「山家みらい」が令和6年3月より交通空白地有償運送事業「山タク」（以下、「山タク」という）をスタートした。全国的には、タクシー会社が関与するライド・シェアが多い中、NPO法人が主体となる取り組みとして注目を浴びている。</p> <p>NPO法人の設立に至った経過は、市の東部地域は高齢者の運転免許返納が増加し、集落から市中心部に向かう最寄りのバス停までの移動手段の問題があり、この課題を考える組織が必要とことから、自治会連合会を中心として「東部地域の交通とくらしを考える会」が発足。だれもが利用しやすい移動手段の確立や住みよ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確認し活動を開始。数度にわたる地域住民アンケートの実施、地域内交通の研修、その上での地域内交通の実証実験、市との情報交換の上に空白地有償運送実施に向け京都運輸局との協議を経た後、令和6年3月より事業をスタートした。令和6年12月末時点の登録会員は10人、利用件数は9人、利用回数は16回となっている。</p> <p>「山タク」の運行エリアである山家地区内には、スーパーや病院がなく最寄りのJRの駅やバス停までの送迎がメインであり、タクシー業界との住み分けもあり思うような実績があげら</p>

れていない状況となっている。一方、綾部市全体では、路線バスを運行していた京都交通が撤退した後、京都府と綾部市が年間 1.5 億円支出して循環バス（あやバス）を運行しているが、年間売り上げは 3 千万円で年間 1.2 億円の赤字が出ており、循環バスの改善や予約制乗り合いデマンド型交通の導入などをまとめた市の公共交通政策に関する提言書を令和 6 年 3 月に議会から市長へ提言してきている。

これからの課題について、片岡氏は、現状は事業スタートから間がなく、思うような実績が上がらず“もがいている”状態。今後は、市全体の地域交通を市内にあるいくつかの NPO 法人を一つに束ねることで、国の豊富な補助メニューを活用しながら、福祉有償運送として、地域振興に関する取り組みを進め、山家地区に関することに積極的に関与していき山家地区の未来を開いていく組織へと成長させたいと話された。



綾部市山家地区交通空白地有償運送事業「山タク」車両

○京都市山科区小金塚（こがねづか）地域循環バスの取り組み

京都市山科区の北東部に位置する山あいの丘陵地に昭和 40 年頃に開発された住宅団地である小金塚地域は、急勾配（きゅうこうばい）最大斜度 14%の坂道が多い約 1200 世帯約 2300 人が住む地域である。20 年ほど前から住民の高齢化による移動手段の確保が問題化し、住宅団地の下にある路線バスバス停から住宅団地内へのバスの乗り入れを求める声上がるが、バスの乗り入れのためには、住宅団地内に私道が多いため自治会あげての市道の整備から始めた。市に要請し地権者との協議を粘り強く行い道路整備と一体に、繰り返し市にバスの乗り入れを要望していき、要望活動は 20 年近く行われていった。

ようやく、平成 31 年 3 月から京都市の補助を活用し、民間の京阪バスによる実証運行が始まるが、採算性やコロナ禍における乗客数の激減により本格運行に至らず、令和 4 年 3 月で京阪バスの運行が終了した。一方、令和 4 年 3 月の京阪バス運行終了が見込まれる中、令和 3 年中に京都市歩くまち推進室、山科区役所、小金塚地域の 3 者で協議を重ね、小金塚地域において住民の移動手段を確保するため、利用者にとって負担の少ない住民ボランティアによる無償運送を実施する方針を決め、令和 4 年 4 月から事業がスタートした。令和 6 年度からは、安定的に運転士を確保し持続可能な運行をめざすため山科地域公共交通会議での合意を経て、自家用有償旅客運送へ移行した。

事業課題としては、運行に欠かせない運転士の確保がある。また、利用者数が減少傾向にあり運賃収入が減少しており、国の補助金の増額を求めているとのことだった。

この事業を立ち上げた小金塚自治会連合会会長の玉木誠一氏は、京阪バスによる 3 年間の実証実験のうち残る半年に迫った 8 月、実証で終わるのか、それとも地域の協力で運行するのかと議論し、移動手段の必要性は一致した。ただ、そのためのボランティアの確保、人集めが一番苦労したと話された。

京都市山科区役所まちづくり推進課長有本和尚氏は、京阪バスの実証実験実施までの行政の努力について、「住民の切実な要求に寄り添うのは我々の仕事である」という言葉には、行政としての何とかしなければという思いを強く感じた。一方で、「小金塚地域の方々の思いは、あくまで公共交通の確保までのつなぎとして地域も協力するという認識がある」と言われ、この問題の本質が垣間見えた思いがした。地域の公共交通の確保を求める声にできる限りの努力を払う行政側と、住民自らもボランティアによる交通手段の確保の努力により、この事業は成り立っていることを確認した。



京阪バス停にて循環バスに乗り換え



京都市山科区 小金塚地域循環バス

所感

○京都府綾部市山家（やまが）地区における交通空白地有償運送事業「山タク」の取り組み

困っている住民をほっとかないとする執念にも満ちたNPO法人「山家みらい」の思いにより事業を具体化したこと、立ち上げたことは大きく評価できると考える。この気概を見習い、八女市の今後の取り組みに活かしていかなければならない。

○京都市山科区小金塚（こがねづか）地域循環バスの取り組み

ボランティアを主体とする事業の今後の継続性に懸念を感じた。地域の交通手段の確保は必要だが、ほぼ無償によるボランティア主体の事業の立ち上げには地域の理解、協力が必要であり、頼みのボランティアも高齢化の進行により担い手不足になった時、事業そのものが成り立たなくなることも想定される。現時点では一つの成功例と言えるが、八女市に置き換えた場合、いくつものハードルがあると感じた。

○調査を終えて

今回の調査を踏まえ八女市における今後の取り組みを考える場合一番大事なことは、今の乗り合いタクシー制度及び路線バスの利用状況及び利用者の声の集約を含めた問題点の洗い出し等を行いながら、利用者（住民）と運行事業者、行政の関係者間で将来にわたる八女市全体の市の公共交通政策のあり方を検討することではないかと考える。現在の乗り合いタクシー制度そのものは、行政主導で備えられた所が大きいと思われるが、今度は、住民を交え、住民自らの問題として今後どうしていくのかをしっかりと議論し方向性を出していくことが何よりも望まれていると考える。引き続き、先進地の状況把握に努め、より良い市民の移動手段の確保に努めていきたい。