

[視察報告書]

水町 典子

視 察 先：京都府綾部市及び京都市山科区

視察日程：2025年1月20日（月）～22日（水）

視察内容：ライドシェア事業（交通空白地有償運送）について

◇◇京都府綾部市◇◇

◎京都府中央北部に位置する自然豊かな田園都市。

◎人口30,035人 世帯数13,781戸 面積347.10km²（2025年1月）

◎舞鶴若狭自動車道と京都縦貫自動車道、JR 山陰本線と舞鶴線が交差する交通の要衝地。

1月20日（月）14:00～

『交通空白地有償運送事業「山タク」について』

講師：綾部市議会議員 片岡 英晶氏

○特定非営利活動法人山家みらい 波多野 隆史理事長より
小さく産んで大きく育てるという「山タク」への思いなど、
研修前にご挨拶を頂戴しました。



- 山家地区（500世帯、1,100人）は高齢化率50.1%。前述の山家地区を含み、市域の半分を占める東部地域は、その7割以上を山林が占め、地域内の奥上林バス停と山科駅間は、高校生を乗せたあやバスが走る。高齢化が進み、免許を返納する高齢者が増えたこの地域では、あやバスは大切な移動手段である
- 2020年（令和2年）、民生児童員などを含むメンバーで「東部地域の交通とくらしを考える会」を発足。12の自治会有志による山家地区での実証実験は、福祉施設の車を使用し、受付業務も施設職員が兼務した。ドライバーも無償での実験であった。
- 住民向けアンケートを複数回、実施する中で、交通空白地有償運送の必要性を認識する。考える会を解散し、特定非営利法人山家みらいが設立されることとなる。
- 2023年（令和5年）市民と議会の意見交換会「AYA まちトーク」を開催。あやバスの利便性や財政負担、ラストワンマイル対策、福祉有償運送、JRの利用、デマンドタクシーやライドシェアについて、活発な意見交換がなされた。
- 2024年（令和6年）1月26日に、認可が下り、正式に発足。
- 2024年（令和6年）3月、綾部市議会では、公共交通政策に関する提言書「いつでもだれでもどこへでもドア to ドアの新交通導入を」を提出。

【山タク】利用の手引き

- ・年間登録制で、年会費は2,000円。
- ・山家地区内のみで利用可能。乗りたい場所から降りたい場所まで乗車可能。
- ・事前に乗車券（11枚つづり3,000円）を購入しておく。
- ・運賃は距離に関係なく1人1回（片道）1枚の乗車券が必要。
- ・運行日は月・水・金の8時から17時まで。
- ・年末年始や祝日は運行されない。
- ・利用日の2日前までに、予約が必要。



◆◆綾部市での視察を終えて◆◆

綾部市では、福祉有償運送「あやべフロンティア」が25年以上前より稼働しており、講師の片岡市議も、この福祉有償運送のドライバー経験があった。

JR 綾部駅に降り立つと、鮮やかなピンク色の「あやバス」が走っており、乗客は比較的多いと感じました。さらに、駅のロータリーには、タクシーの営業所がすぐ目の前にあり、10台ほど客待ちのタクシーが待機していた。

このように、様々な形態の交通が、八女市より充実しているように見受けられたものの、八女市東部と同様、綾部市でも市内東部地域において、過疎化高齢化が顕著で、生活面での不便をきたしている住民に対し、その不便解消と生活向上を目的とした「山タク」の運行が開始された。運行日が少ないことが大きな要因かと思われ、他の公共交通との兼ね合いなどもあるのか、利用者はさほど多くはないようである。「小さく産んで大きく育てる」という波多野理事長の言葉どおりに、住民に大いに活用される公共交通と発展することを期待し、八女市において、同様の事業が展開できるのか、今後、さらに研究してまいりたい。

◇◇京都市山科区◇◇

◎京都市東側にある山科盆地の北部と周辺の山地。京都市を構成する11行政区の一つ。

◎人口130,747人 世帯数65,657戸 面積28.70km² (2024年11月)

1月21日(火) 13:30～

『小金塚地域循環バスの概要について』

山科区役所にて山口区長、百瀬副区長、まちづくり推進課・有本課長、歩くまち京都推進室・井上課長、池田職員、市民協働課・田中課長と面会。

概要の説明を受けた後、公共交通機関を利用し「小金塚地域」へ移動。

小金塚自治連合会の玉木会長とバスの運転手、添乗員に現地で出迎えていただく。



- 小金塚地域～人口2,153人 世帯数1,187戸 (2024年7月)
- 昭和40年頃に開発された住宅団地で、住人の多くは高齢化し、独居世帯も増えている。
- 最大傾斜度14%の急勾配の道もあるほか、狭い道路が多い。住宅は密集している。
- 2019年(令和元年)3月、市の補助を活用し、京阪バスによる実証運行が開始するも、コロナ禍で京阪バス自体の事業が悪化し、本格運用には至らなかった。
- 2022年(令和4年)3月、住民ボランティアによる無償運送実施を決定。
- 2022年(令和4年)4月より、本市補助を活用した、住民ボランティアによる無償運送が開始される。
- 2024年(令和6年)からは、高齢化にあって、安定的な運転士の確保と持続可能な運行を目指し、地域公共交通会議での合意を得て「自家用有償旅客運送」へ移行。

小金塚地域循環バスについて

運送形態：自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)

運営主体：小金塚自治会連合

運行時間：平日のみ(概ね9時半～12時、13時半～16時)

運賃：年間2,400円

市補助金：運行に係る必要経費(人件費含む)に対し2/3を補助。

※30名の運転手を含む80名のスタッフは住民ボランティア



[参 考]2024年度（令和6年度）の運営状況

※山科区の資料を引用

収 入		支 出	
市 補 助 金	約289万円	車両費・燃料費等	約139万円
自 主 財 源	約59万円	人 件 費	約147万円
		利用促進等その他	約62万円
収 入 合 計	約348万円	支 出 合 計	約348万円

▲平日5日間のうち、月曜と火曜の2日間のみ、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、将来的な運転士確保が課題である。

※上記とは別に、自治会連合が地域住民に対し、毎年スタッフの募集を行い、シフト表も自治会で作成し、運転士と添乗員の2名体制で運行している。

▲利用者が減少傾向にあるため、それに伴い、自主財源（運賃収入）が減少している。

▲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、上限が定められており、十分な補助が受けられない。

▲自治会主体で、年会費によって運営される「住民による、住民のための循環バス」という制度を理解し、あえて支えるためだけに、利用はせず年会費のみを収める住民もいる。



◀左は、小金塚地域循環バスの写真。

京阪バス48系統は、小金塚地域にある「藤尾小金塚バス停」が始発、終点となっている。住民は、このバス停で京阪バスと小金塚地域循環バスとをそれぞれ乗り継ぐ形で移動している。小金塚地域の住宅団地内には、地域循環バスの9ヶ所の停留所がある。年会費制であるため、バスの中での料金の授受は発生しない。

◆◆山科区での視察を終えて◆◆

「京都市地域公共交通計画」には『「他人ごと、から自分ごと、・みんなごと、へ。使って守る公共交通。」「交通事業者任せ、行政任せ、では公共交通を守ることが出来ません。市民の皆さんも主役として、公共交通を積極的に利用し支えることが、極めて重要です。」と記されていました。まさに、その通りですが、小金塚地域循環バスのように、ここまで地域住民が積極的かつ協力的に、運転士や添乗員、シフトを組む事務局スタッフまでを担い、さらには、利用はしないけれど、支えるために賛助会員のような形で年会費を収めるだけの住民がいるという事実を知り、大変、驚きました。

山を切り開いて造られたような住宅団地は、14%という急勾配の道路があり、買い物をした荷物を歩いて運ぶには、高齢者でなくても、無理があるような地域でした。

高齢化の進む八女市においても、この小金塚地域のように「自分ごと、・みんなごと、」の地域公共交通が実現できたら、どれほど素晴らしいか、深く考えさせられる視察となった。