

# 福知山市議会「産業建設委員会」 行政視察研修報告書

- 1 視察日程 令和7年11月10日（月）、12日（水）、13日（木）、  
令和8年1月30日（金）
  
- 2 視察先及び調査項目
  - (1) 京都府綾部市  
「市バス（あやバス）事業について」
  - (2) 愛知県瀬戸市  
「住民協働による地域公共交通システムの取り組みについて」
  - (3) 愛知県新城市  
「デマンド交通やタクシーを活用した公共交通施策、公共交通空白地有償  
運送の取り組みについて」
  - (4) 兵庫県朝来市  
「デマンド型乗合交通（あさGO）について」
  
- 3 参加委員  
森下賢司（委員長）、井上雄一（副委員長）、岩崎崇央、田中法男  
田淵裕二、水谷タツヤ、吉見純男（7名）
  
- 4 視察経費 総額 225,750円（1人あたり 32,250円）
  
- 5 調査報告  
別紙のとおり

視 察 日	令和7年11月10日（月）
視 察 先	京都府綾部市 人口 29,784人（令和7年9月1日現在） 市面積 347.10km <sup>2</sup> 議員定数 18人
調査項目 施策・取組等	市バス（あやバス）事業について
視察理由 事前研究等の概要とそれに基づく調査項目・視察先の選定理由等	福知山市のバス事業の運営は年々厳しさを増しており、利用者減少と財政支援増加という課題を抱えている。そうした中、綾部市のバス事業は、赤字分をすべて市が財政支出するという強い考えのもと運営されている点に着目し、本市のバス事業の大きな参考になると考え、視察先に選定した。 視察に先立ち事前学習の委員会を開催し、都市・交通課から本市バス事業の経営状況や課題について学習した。
調査概要 調査項目の施策・取組等の実施状況等	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年、民間バス会社が経営破綻し、市内で運行していた7路線すべてが撤退することとなった。翌年、市が引き継いで「あやバス」の運行を開始した。</li> <li>平成20年、運行事業者(タクシー会社)から突然の運行委託契約解除の申し出があり、同年末に新たな運行事業者(運輸会社)と契約して再スタートした。全9路線の定時定路線バスとし、予約型乗合タクシーは廃止した。</li> <li>「まず、乗ってもらうこと」を重要視し、1日乗車券、65歳以上を対象とした健康長寿定期券、区間定期券、中学生以下の乗車料無料化、Xによる情報発信など、多様な施策を講じて乗客増を図っている。</li> <li>利用者は平成22年度の約25万人をピークに、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う影響により令和3年度は約15万人まで減少したが、令和6年度は約17万人まで回復した。年間経費は約2億円(うち運行委託料は約1億8,000万円)、運賃収入は約2,830万円、国・府補助金は約6,000万円、残る約1億1,170万円は市の一般財源負担である。不足する経費は、一般財源から躊躇なく投入する考えで運営されている。</li> </ul>
考察・効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年以降、あやバスがたどってきた経緯が理解できた。市内に民間路線バスがない綾部市にとって、市バス事業を守り抜く強い決意が感じられた。</li> <li>子どもの頃からバスに親しんでもらい、乗客増へつなげるための不断の取組を行っている点に感心した。</li> <li>国や府の補助金を得ても不足する収支差額をすべて市が負担する姿勢がうかがえた。また、市民の移動手段を維持するための強い意志を感じた。</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>・ 政策提言への反映</li><li>・ 本市での施策実現に向けた比較研究（効果及び課題）</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 市内で唯一のバス事業であるあやバスを存続させるため、市民に親しまれ、乗客増へつながる多様な取組を行っている点は、本市バス事業にとっても大きな参考となる。</li><li>・ 一方で、財政負担に対する市の強い覚悟は、民間バス路線が市内に全くないという綾部市の状況があつてこそ可能な面もあると感じた。民間バスや自主運行バスも併存する本市に、そのまますべてを当てはめることは難しいかもしれないとも感じた。</li></ul>
---	---

視 察 日	令和7年11月12日（水）
視 察 先	愛知県瀬戸市 人口 125,482人（令和7年9月1日現在） 市面積 111.40km <sup>2</sup> 議員定数 26人
調査項目 施策・取組等	住民協働による地域公共交通システムの取り組みについて
視察理由 事前研究等の概要とそれに基づく調査項目・視察先の選定理由等	本市では、三和及び大江地域で、地域づくり組織が主体となった公共交通空白地有償運送事業が展開されている。今後、この運送形態が一層重要になると考えられる。瀬戸市の住民協働による公共交通システムは本市の参考になり得ると考え、視察先に選定した。 視察前には、三和及び大江の地域づくり組織の方々から現状を聴取し、意見交換を行う委員会を開催した。
調査概要 調査項目の施策・取組等の実施状況等	<p>【住民バス】</p> <p>瀬戸市の菱野団地は3自治会、人口約1万人の大規模団地である。昭和40年代に開発され、高齢化率は44.9%と市内でも高い割合である。高齢化の進行により、坂が多い地域でバス停までの歩行が困難となったため、平成29年度に社会実験を実施し、翌年度に本格運行を開始した。運転手は地域の有償ボランティアである。運行経費は年間約390万円（人件費260万円、燃料費130万円）である。市が350万円を負担し、残りは3自治会が自治会費から捻出している。運賃は無料である。</p> <p>【コミュニティバス】</p> <p>タクシー会社に委託し、市内8路線で運行している。運転手確保に苦労しているとのことであった。</p> <p>1乗車100円であるが、一部路線はデマンド運行であり、1乗車300円で自宅前まで送迎している。</p> <p>中心部以外の路線は、1便あたり約0.9～3.1人の乗車である。主にハイエース、一部タクシー車両で運行している。</p> <p>経費が上昇しており、料金見直しも検討しなければ維持が困難との説明を受けた。</p>
考察・効果	<p>【住民バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化した地域の移動手段を守るため、自治会が立ち上がり、地域の有償ボランティアにより運行されている点に感銘を受けた。</li> <li>・導入後、バスが地域のコミュニティの場となっており、運転手との会話を楽しむ様子がうかがえた。バスがまちづくりに寄与していると感じた。</li> <li>・使用しているハイエースは毎便ほぼ満席であり、乗りこぼしはないとのことであった。非常に効率よく運行されていることがうかがえた。</li> <li>・タウンミーティングを開催し、利用者の声と住民の意見交換の場を設けている点は、本市における地域運行の交通手段としても参考になる。</li> </ul>

	<p><b>【コミュニティバス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 郊外へ向かう路線では、利用者1人あたりの運行経費や財政負担が大きい。公共交通運営の厳しさを改めて感じた。</li> <li>・ 「地域によって運行形態を変えながら持続させていきたい」との説明を受けた。住民ニーズに耳を傾けつつ改善を重ね、より良い運営を継続する必要があると感じた。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 政策提言への反映</li> <li>・ 本市での施策実現に向けた比較研究（効果及び課題）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住民バスは、人口の多い団地内を循環するルートであるため乗客を確保しやすく、コミュニティ醸成にも寄与している好例である。本市の有償運送事業にも、運行システム面で参考となる。</li> <li>・ コミュニティバスは、定時定路線とデマンド交通を組み合わせた運行形態である。住民ニーズと運行効率の両面を考慮している点は、本市の公共交通施策にも参考となる。</li> </ul>

視 察 日	令和7年11月13日（木）
視 察 先	愛知県新城市 人口 41,928人（令和7年9月1日現在） 市面積 499.23km <sup>2</sup> 議員定数 18人
調査項目 施策・取組等	デマンド交通やタクシーを活用した公共交通施策、公共交通空白地有償運送の取り組みについて
視察理由  事前研究等の概要とそれに基づく調査項目・視察先の選定理由等	本市では、三和及び大江地域で、地域づくり組織が主体となった公共交通空白地有償運送事業が展開されている。今後、この運送形態が一層重要になると考えられる。瀬戸市の住民協働による公共交通システムは本市の参考になり得ると考え、視察先に選定した。 視察前には、三和及び大江の地域づくり組織の方々から現状を聴取し、意見交換を行う委員会を開催した。
調査概要  調査項目の施策・取組等の実施状況等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成17年の3市町村合併に伴い、市内10地域で創設された「地域自治区制度」が、新城市の住民主体の公共交通システム構築の大きな基盤となっている。</li> <li>・デマンド交通(Sバス)は、地域主体の運営組織により、地域の実情に合わせた運行形態へ随時見直しが行われている。一方で、定時定路線運行から変更しても運行経費を抑制できるとは限らず、コスト効率には課題があるとの説明を受けた。運賃は1乗車200円である。</li> <li>・公共交通空白地有償運送である山吉田地区のふれあい交通は、タクシー会社に運行委託し、運賃収入と運行経費の差額を市が補助して運行している。</li> </ul>
考察・効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民主体の自立した地域づくり組織が、地域におけるデマンド交通運行の基盤となっている点に感心した。本市の自主運行バス事業や有償運送事業にも大いに参考になると感じた。</li> <li>・デマンド交通(Sバス)が、地域主体で運行委託や予約システムを構築している点を伺った。まちづくりの手段として公共交通施策を真剣に検討している姿勢がうかがえた。</li> <li>・公共交通空白地有償運送事業が、タクシー会社と連携して運営されている点を学んだ。</li> <li>・大型免許を保有する消防職員を中心に、職員の副業としてバス運行を行い地域貢献する仕組みづくりも計画している旨の説明があった。運転手不足解消の一助となり得る考え方であると感じた。</li> <li>・交通システムは全体として複雑であり、理解が難しい面もあった。しかし、地域の実情に合わせた交通システムを構築することの表れでもあると感じた。</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>・政策提言への反映</li><li>・本市での施策実現に向けた比較研究（効果及び課題）</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・「地域デマンド交通の運営そのものが、地域課題の解決と活性化施策の前提として必要である」との説明を受けた。本市の公共交通施策の充実にも通じるものだと再認識した。</li><li>・「市全体の一律の交通施策を行うことは難しく、市域の各所で地域の実情に合わせた交通施策を検討しなければならない」との話を聞き、本市の施策展開を考える上で、非常に感銘を受けた。</li><li>・本市の交通課題と住民ニーズに近いものがあると感じ、学んだことを本市の公共交通施策充実に向けた意見提言に生かしていきたい。</li></ul>
---	--

視 察 日	令和 8 年 1 月 3 0 日 (金)
視 察 先	兵庫県朝来市 人口 27,245人 (令和7年12月31日現在) 市面積 403.06km <sup>2</sup> 議員定数 16人
調査項目 施策・取組等	デマンド型乗合交通 (あさGO) について
視察理由 事前研究等の概要とそれに基づく調査項目・視察先の選定理由等	バス路線の経営環境が厳しくなる中、今後は定時定路線に限らないデマンド型の公共交通システムが重要になると考えられる。そこで、朝来市のデマンド型乗合交通は本市の参考になり得ると感じ、視察先に選定した。各委員は事前に資料を十分に読み込み、事前学習を行った。
調査概要 調査項目の施策・取組等の実施状況等	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年から市がコミュニティバス「アコバス」を運行していたが、利用者減に伴い運行便数が減少し、さらに利用者減を招く悪循環だった。しかし、市民アンケートでは、満足度は低いが、重要度は高いという結果だった。バスの運転者不足問題もあり、二種免許を要しない公共交通の重要性が浮き彫りになった。アコバスに変わる新たな移動手段としてデマンド型乗合交通の検討を始めた。</li> <li>市内を3エリアに区分し、令和6年4月以降、生野、朝来、和田山・山東エリアの順に順次導入した。</li> <li>JR線、民間バス路線との共存のため、エリアを跨がず運行。車両は8人乗り～14人乗りの車両を使用。平日は午前7時30分～17時30分に運行。自宅登録しておけば自宅付近で乗降可能、未登録の場合は市内各所にある指定乗降場所で乗降する。使用料は一回あたり中学生～64歳以下が400円、小学生と65歳以上は200円。小学生未満は無料。</li> <li>東京の会社が開発した予約システムを使って、地元の人材派遣会社に予約受付業務を委託して運営。予約を受け付けるとAIがルート設定と乗降予定時刻を確定し各車両搭載のタブレットに自動送信して運行。</li> <li>令和7年度予算は約1億2,860万円。収入は使用料約238万円、国・県補助金約700万円、市の基金2,000万円。不足分約1億円は市の一般財源で負担。年間延べ利用者数は約4,000人。</li> </ul>
考察・効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>市域をきめ細かに運行する一方で、JR線と民間路線バスも守って共存していくために、敢えて旧町エリアごとに区分してエリアを跨がずに、市全体で公共交通を維持していく考え方に感銘を受けた。</li> <li>利用者の65%が70代以上で、外出機会増加とフレイル予防にも寄与しているとの話を聞き、デマンド型交通が特に高齢者にとって利用しやすい交通手段であるとの強い印象を受けた。</li> <li>朝来市内の公共交通事情を融合させた、現時点における朝来市の到達点といえる交通システムであると強く感じ、まさに自治体の地域事情・地域特性により、総合的に公共交通施策を考えていく必要性を再認識した。</li> <li>基金と合わせて約1億2,000万円を市が負担して運営している現状を聞き、自宅近隣からの移動手段を守るための、市の強い姿勢を感じた。</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>・ 政策提言への反映</li><li>・ 本市での施策実現に向けた比較研究（効果及び課題）</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 本市でも地域づくり組織が主体となった公共交通空白地有償運送事業が展開されているが、このデマンド型乗合交通のシステムは、本市のこれからのきめ細かな移動手段構築を考えていく上で、大変参考になる事業だといえる。</li><li>・ タクシー会社が市内に5社あることから可能となった事業であるともいえるが、このような交通システムは今後ますます注目され、重要度が増していくのではないかと考える。</li><li>・ この視察を行ったことで、本市は本市なりの地域事業に基づいた公共交通政策に取り組んでいることもよく伺えた。</li><li>・ 今後の本市の公共交通施策充実にに向けた意見提言に活かしていきたい。</li></ul>
---	---