

バス事業などの公共交通施策の充実に関する
政策提言書

福知山市議会

令和8年8月

1 はじめに

交通の要衝と称される福知山市は、かねてから鉄道、市バス、民間路線バス、自主運行バス、交通空白地有償運送事業などが運行され、比較的公共交通網が発達してきた自治体である。

しかし、少子高齢化が進行する昨今、今後ますます増加するであろう高齢者や外出困難者の移動手段の確保や、人口減少に伴う公共交通の維持が懸念されている。

産業建設委員会では、令和7年度より「公共交通施策の充実」を調査研究の重要テーマと位置づけ、現状の調査を行うとともに、先進自治体への行政視察、また地域づくり組織との意見交換会を開催し、現状の把握と改善策の研究を実施してきた。

こうした経緯を踏まえ、この度、バス事業などの公共交通施策のさらなる充実を求めて政策提言を行う。

2 調査研究の経過

令和7年	9月11日	市バス事業の現状と課題を調査する委員会の開催
令和7年	10月15日	公共交通空白地有償運送事業を展開する「三和地域協議会」及び「大江まちづくり住民協議会」との意見交換会を開催
令和7年	11月10日	京都府綾部市行政視察「市バス（あやバス）事業について」
令和7年	11月12日	愛知県瀬戸市行政視察「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」
令和7年	11月13日	愛知県新城市行政視察「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」
令和8年	1月30日	兵庫県朝来市行政視察「デマンド型乗合交通あさGOについて」
令和8年	5月13日	政策提言書について協議を行う委員会の開催
令和8年	5月29日	政策提言書について協議を行う委員会の開催

3 本市のバス事業などの公共交通の現状と課題

（1）市バスについて

三和町で4路線、夜久野町で3路線、大江町で2路線、計9路線を運行。また、三和町ではスクールバスに空席がある場合に乗車出来る「一般混乗」を実施し、移動手段の確保を図っている。

三和町では令和6年度（R5.10.1～R6.9.30）実績で、年間利用者は約15,000人（新市発足時の平成18年度は約30,700人）と減少。収支率は約13.9%。燃料費などの必要経費などにより近年収支率は悪化している。川合大原線は通院や通学などで利用者が比較的多い。

夜久野町では令和6年度（R5.10.1～R6.9.30）実績で、年間利用者数は約6,500人（新市発足時の平成18年度は約37,000人）と減少。収支率は約4.4%と低迷。平成25年度以降は、スクールバスの運行によって児童生徒の乗車が減ったことから利用者が大きく減少している。

大江町では令和6年度（R5.10.1～R6.9.30）実績で、年間利用者は約2,000人（新市発足時の平成18年度は約11,700人）と大きく減少、収支率は約4.4%と大きく低迷。特に令和3年度の路線再編と交通空白地有償運送事業開始後は利用者が大きく減少している。

いずれの地域でも、利用者数の減少に加え、車両の更新や物価高騰の影響などにより平均収支率7.7%と年々悪化し、収支は厳しい状況にある。

（２） 民間路線バスについて

民間交通事業者3社により、計16路線を運行。市中心部と市東部地域や綾部市を結ぶ路線は比較的乗客も多い。沿線に高校等の教育機関がある路線は乗客も多い傾向にあるが、市周辺部に向かう路線の収支状況は大変厳しい状況にある。特にここ数年の燃料費高騰や人件費高騰に起因して運行経費も上昇傾向にある。

（３） 自主運行バスについて

市内3地域で、地元で組織する運行協議会によって運行されている。いずれも民間事業者が運行していた路線が廃止された代替手段として発足した。欠損は市が補助金として補填しているが、いずれの路線も収支状況は大変厳しい。

（４） 交通空白地有償運送事業について

三和地域協議会による「みわひまわりライド」、大江まちづくり住民協議会による「鬼タク」が運行されている。

平成29年10月に運行開始した「みわひまわりライド」は、令和7年度末で利用会員204名、運転者18名、運行車両16台の体制で、ひと月あたり約120名を移送している。運転者の登録要件が満75歳未満であるため、運転者の確保が常に課題である。また、各戸配布チラシで制度の普及に努めているが、地域住民すべてへの周知が難しい状況である。

令和3年7月に運行開始した「鬼タク」は、大江地域内のみの運行で、生活利用と観光利用がある。利用料金は1回400円。運転者には1回800円の手当が支給される。令和7年10月で21名の運転者が登録し、利用者は180人の登録がある。運転者の確保には苦勞しており、口コミで知り合いに頼むなどの方法で確保している。

4 調査研究内容

(1) 意見交換会（令和7年10月15日）

交通空白地有償運送事業を展開する三和地域協議会及び大江まちづくり住民協議会より役員の皆さまにお越し頂き、それぞれの事業展開の説明を受けた上で、意見交換を実施した。

① 三和地域協議会からの意見

- ・町内家庭に年1回PR周知しているが、各家庭内で十分浸透しない課題があり、民生児童委員協議会にも周知拡大をお願いしている。
- ・運転手の中には、春と秋の農繁期には従事困難な人もいて、シフト設定に苦勞する。特定の運転者に集中する傾向がある。
- ・年金支給日は忙しい。
- ・利用希望2日前が受付期限だが、多少の遅れや当日の急な要望にも可能であれば対応している。
- ・利用登録者を増やすために事務局から出向いて対応したりしている。

② 大江まちづくり住民協議会からの意見

- ・生活利用では、受付締め切り時刻は決めているが、多少の融通は考慮して断ったことはない。
- ・運転者で一番稼働してもらっているのが最高齢運転手なので、次の担い手を確保する必要がある。
- ・言い間違いによる当日のキャンセルについては、料金をもらったこともある。
- ・運転手の確保策としては、口コミにより知り合いから紹介してもらう方法が多い。
- ・自動車保険料の負担が大変である。

(2) 行政視察

【京都府綾部市】（令和7年11月10日）

「市バス（あやバス）事業について」

民間路線バス会社の経営破綻によって市内で運行していた全路線が撤退することとなり、市が引き継いで運行開始したが、運行事業者から突然の運行委託契約解除の申し出があり、新たな運行事業者と契約して再スタートした。「まず乗ってもらうこと」を重要視し、一日乗車券、65歳以上対象の健康長寿定期券、区間定期券、中学生以下料金無料化、SNSによる情報発信など、多様な策で乗客増を図っている。年間経費約2億円のうち、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である。不足分は一般財源から躊躇なく投入する考えのもとで運営している。

【愛知県瀬戸市】（令和7年11月12日）

「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」

① 住民バス

瀬戸市内有数の大規模団地内で、高齢化の進行と坂が多い地形事情からバス停までの歩行が困難な人が多く、実証実験を経て平成30年から本格運行を開始。運転手は地域の有償ボランティア。乗車料は無料で、運行経費のうち市負担分以外は地元の複数自治会で負担。バスが地域コミュニティの場となっており、運転手との会話を楽しみ、バスがまちづくりに寄与。車両のハイエースは毎便ほぼ満席で、乗りこぼしなく効率よく運行されている。

② コミュニティバス

タクシー会社に委託して市内8路線で運行。運転手確保に苦労している。1乗車100円。一部はデマンド運行されており、1乗車300円で自宅前まで送迎。ハイエースとタクシー車両で運行。経費が上昇しており、料金見直しを検討しなければ維持困難な状況である。郊外に向かう路線は、利用者一人当たりの運行経費と財政負担が大きく、経営は厳しい。

【愛知県新城市】（令和7年11月13日）

「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」

3市町村合併により、市内10地区で創設された「地域自治区制度」が基盤となって、住民主体の公共交通システムが構築された。デマンド交通（Sバス）は、地域主体の運行組織により、地域の実情に合わせた運行形態に随時見直している。定時定路線運行からデマンド運行に変更しても、運行経費抑制にはなっていない。1乗車200円。交通空白地では、タクシー会社に運行委託したデマンド交通を運行しており、運賃収入と運行経費の差額は市が補助。地域住民のニーズを反映した、地域の実情に応じた運行形態に随時変更しており、公共交通の運営がまちづくりそのものになっている。

【兵庫県朝来市】（令和8年1月30日）

「デマンド型乗合交通あさGOについて」

市が従来運行していたコミュニティバスが利用者減と運行便数減の悪循環に陥り、一方で、市民の重要度は高いとのアンケート結果から、二種免許を必要としない公共交通構築の重要性が浮き彫りになり、新たな移動手段としてデマンド型乗合交通導入に至った。既存のJRと民間路線バスとの共存も必要なため、市内を旧町単位の3エリアに分け、エリア内のみの運行形態である。自宅登録すれば自宅付近で乗降可能だが、基本は市内にたくさんある乗降場所で乗降する。民間企業が開発した予約システムを使い、地元の人材派遣会社に予約受付業務を委託。AIがルート設定と乗降予定時刻を確

定し、各車両に自動送信して運行。年間延べ利用者数は約4,000人。約1億2,000万円を市が財政負担。利用者の大半は70代以上で、外出機会増とフレイル予防にも寄与している。

5 産業建設委員会による現状の分析と課題の検討

行政視察や意見交換会開催による調査を終えた後、委員会を開催して振り返りを行い、各委員の所感や気づきを総括した。

【三和地域協議会および大江まちづくり住民協議会との意見交換会】

- ・経営実態をしっかりと自己分析されており素晴らしい。
- ・実施組織に対する市の財政支援の充実や、運営支援が継続的發展するようしっかりと注視していく必要がある。

【京都府綾部市】

「市バス（あやバス事業）について」

- ・市民の移動手段を守るための市の覚悟が伺えた。
- ・利用者目線での継続的事業改善の仕組みができています。
- ・乗客の立場に立って、高校生モニターや年代別職員ワークショップ、運転手からの意見聴取など、改善と充実への努力が素晴らしい。
- ・身の丈に合った市民による市民のための市民のバスをめざしていることが理解できた。

【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」

- ・住民合意が必要ではあるが、自治会費からの負担金制度は参考になった。
- ・運転手確保の課題などは、本市の三和や大江の課題と共通していることも多いと感じた。
- ・本市で実施する場合は、市街地にもまちづくり組織がもっと設立されないと困難だと感じた。
- ・公共交通が住民コミュニティの場となっていることは、地域に温かく良い施策である。

【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」

- ・デマンド交通の運営そのものが地域課題の解決とまちづくり施策である、との話に、地域を守るための公共交通維持という高い意識に感心した。

- ・住民が主役となる公共交通システムの実現可能性を確認できた。
- ・市職員が副業制度で運転手を担って地域貢献する仕組みは、本市でも取り組む必要がある。
- ・地域の公共交通運行の主体が、地域住民による自治区制度であることは素晴らしい。

【兵庫県朝来市】

「デマンド型乗合交通あさGOについて」

- ・既存のＪＲや民間路線バスとの接続を推進して利用促進を図り、各公共交通が共存し得る視点で事業展開されており、朝来市の現在での到達点といえる交通システムである。
- ・デマンド交通は移動手段であると同時に、高齢者の社会参加を促し、地域コミュニティを維持するための大切な社会インフラであると再認識した。
- ・既存の公共交通との共存のために、旧３町単位の運行エリアとなっているが、逆に市内全域をエリアとした方が、行動範囲の拡大や利用率向上に効果があるのではないかな。
- ・公共交通システムにＡＩを活用することは、費用対効果をしっかり検討して見極めていく必要がある。

6 政策提言

以上の経緯を踏まえ、本市におけるバス事業などの公共交通施策の充実をめざして、以下のとおり提言する。

（１） バス事業について

まず何より乗客増を図る、との観点を重視し、以下の施策に注力してバス路線の維持継続と充実に努められたい。

- ① 市バス事業において、料金改定以降の利用者数の推移をしっかりと検証し、広報を強化するなどなお一層の利用ＰＲに取り組むこと。
- ② 幼少期からバスに親しむ施策を展開し、年代に応じた割引制度や趣向を凝らした定期券制度などを講じ、利用者の満足度向上を図ること。

（２） 交通空白地有償運送事業について

三和地域の「みわひまわりライド」事業と、大江地域の「鬼タク」事業の動向をしっかりと注視し、実施主体であるまちづくり組織との連携を強固にして、事業の継続と発展に向けてともに歩む体制で支援に努められたい。

- ① 運転手確保などの運営上の課題について、日頃から運行組織との情報共有を密にし、事業継続のための一層の支援を行うこと。
- ② 安定的な事業継続のために、財政支援のさらなる強化に努めること。

(3) デマンド型乗合交通の導入拡大について

今後、一層高齢化と免許返納者が増えることを考慮し、従来から実証事業などが行われてきたデマンド型交通システムを前進させ、定時定路線によらないデマンド型乗合交通の導入拡大に努められたい。

- ① 市内のタクシー会社との強固な連携を図り、デマンド型乗合交通の導入拡大に向けてともに取り組むこと。
- ② A I を活用した運行ルート設定など、利用者のニーズに効率よく対応し得る制度設計にむけて調査と研究に取り組むこと。

(4) 運転手の確保対策について

いずれの公共交通においても、運転手不足の解消は喫緊の課題であり、運転手確保のために積極的な姿勢で臨まれたい。

- ① 各公共交通機関や運行実施組織と連携の上、運転手確保に向けた広報やPR強化に努めること。
- ② 運転手確保における財政支援についても検討を講じること。

7 おわりに

公共交通は、市民の移動手段を守り、市民生活に支障を来たすことがないように適切に維持していく必要があり、まさにまちづくりと福祉そのものであると考える。また、面積が広い本市において、市全体で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応じた交通体制の構築を検討する必要がある。

人口減少や財政負担の増加、運転手の確保など、乗り越えるべき課題も多いが、これからも市民の移動手段を守り、「幸せを生きる」まちであるために一層の公共交通の充実を期待する。