

政策提言書

「公共交通について」

令和 7 年 1 月

笠岡市議会総務文教委員会

はじめに

笠岡市においても移動難民が増えつつある中、自家用車による移動が依然大きな割合を占めている。少子化による人口減少、コロナ禍による移動の制限があるなど、公共交通の利用者は大きく減少しており、交通事業の存続さえ、危ぶまれる状況にある。

自家用車の普及率は高く、日常的にバス、タクシーなどの公共交通を利用する人は学生や高齢者、免許を持たない人に限られる。しかし、公共交通の減便や廃止は、こうした交通弱者といわれる人たちに不便な生活を強いることになる。

持続可能な地域を実現するためには、自家用車がなくても、移動に必要な地域公共交通や補完移動手段が整備され、かつ、それらが持続可能なものである必要がある。しかし、利用者の減少による赤字路線の拡大、バス・タクシーの運転手不足、補助金等の財源の確保など、公共交通がかかえる問題は年々深刻化している。

公共交通の衰退は地域の衰退を加速させる。公共交通が活性化することは地域の活性化につながる。笠岡市の現状を取り上げ、簡単にまとめた上で、調査活動を参考に、陸上の公共交通についての政策提言をする。

※総務文教委員会委員【10名】

委員長 仁科 文秀
副委員長 山本 聰
委員 井木 守
委員 大月 隆司
委員 斎藤 一信
委員 西山 博行
委員 宮崎 秀夫
委員 村上 太志
委員 薮田 誠二郎
委員 山下 恭司

目 次

1 調査研究の経過	1
2 調査研究のまとめ	3
3 政策提言	19
おわりに	21

1 調査研究の経過

日付	活動	内容
令和6年 6月4日	総務文教委員会勉強会	調査・研究テーマを決めるため各委員から意見の募集を行う
令和6年 6月24日	総務文教委員会	調査・研究テーマを「公共交通について」に決定
令和6年 9月2日	総務文教委員会勉強会	執行部職員との勉強会を実施
令和7年 1月20日	総務文教委員会勉強会	(株)井笠バスカンパニーとの勉強会を実施（1回目）
令和7年 6月下旬	総務文教委員会勉強会	移動支援を実施している4地域（まちづくり協議会等）との勉強会を実施
令和7年 7月4日	総社市行政視察	公共交通、生活交通について新生活交通「雪舟くん」
令和7年 7月10日	総務文教委員会勉強会	(株)井笠バスカンパニーとの勉強会を実施（2回目）
令和7年 7月24日	茨城県行方市行政視察	公共交通に関する取組について
令和7年 7月25日	国土交通省視察	地域公共交通について
令和7年 7月28日	総務文教委員会勉強会	NPO法人移動ネットおかやま「移動支援」を考える勉強会を実施
令和7年 10月1日	総務文教委員会勉強会	政策提言に向けての委員間討議

令和7年 11月10日	総務文教委員会勉強会	政策提言に向けての委員間討議
令和7年 12月8日	政策提言報告会	全議員へ政策提言書（素案）の説明
令和7年 12月17日	委員長報告	本会議にて政策提言書の報告
令和7年 12月17日	議長に報告・提出	政策提言書を議長へ提出
令和7年 12月17日	市長に提出	政策提言書を市長へ提出

2 調査研究のまとめ

(1) 笠岡市の現状と課題

「第7次笠岡市総合計画後期計画（令和4年度～7年度）」において、本市の公共交通の現状と課題を次のように分析している。

- ① 人口減少や高齢化、モータリゼーション進展、新型コロナウイルス感染症の影響等により公共交通の利用者数は減少傾向にある。生活に必要な公共交通機関の維持に向けて市民ニーズに合った公共交通のダイヤ等の調整と利用促進が求められている。
- ② 自宅から目的地へ直接赴くことのできる公共交通へのニーズが高まる一方で、市内には公共交通の利用が困難な公共交通空白地域が存在する。また、道路交通法改正に伴う免許返納高齢者の増加が見込まれる中、地域での暮らしを維持するために、多様な交通モードが連携した公共交通システムが必要である。
- ③ 通勤や買い物、通院といった日常生活圏が拡大する中で「福山・笠岡地域公共交通網形成計画」等に基づき、より広域的な視点からも公共交通システムを検討・構築することが求められる。
- ④ 新型コロナウイルス感染症の収束に伴い、今後、市内へのインバウンド等の増加が見込まれる中で、観光客も利用しやすい公共交通システムを検討・構築することが求められる。

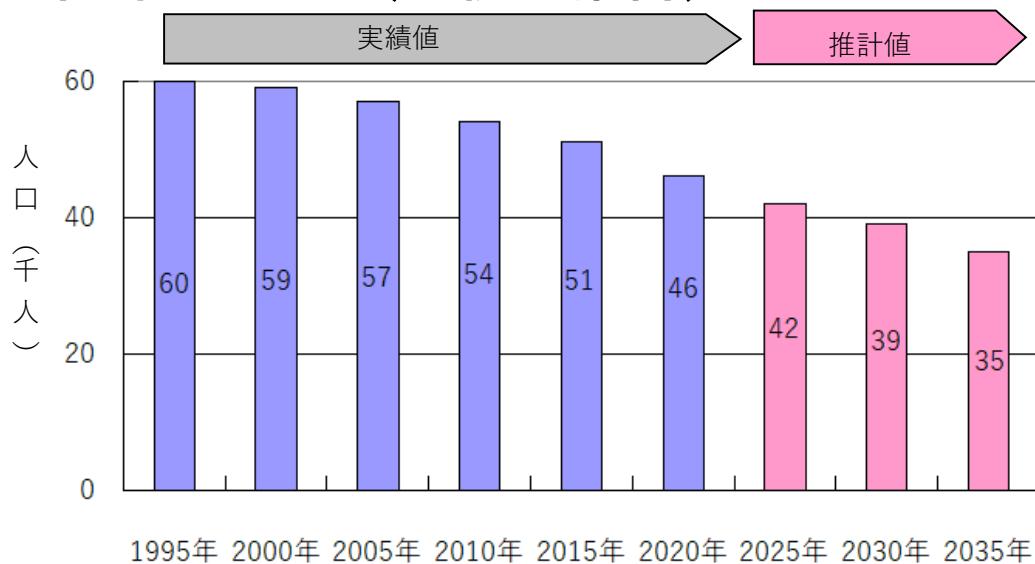
また「福山・笠岡地域公共交通計画（令和6年3月）」の策定に先立ち、本市は地域公共交通のあり方を検討するにあたり、市民の公共交通の利用状況、意見やニーズを把握することを目的に、令和4年に市内在住者1,000人を対象としたアンケートを実施した。また、交通事業者にも意見を聞いた。その結果をまとめた現状の問題点は次の通りであった。

- ① 公共交通利用者数の減少：人口減少や自家用車利用の定着、進展による長期的な利用者数の減少。
- ② 交通事業者の経営悪化：利用者数の落込みにより交通事業者の収入が減少し公共交通の存続にも影響。原油、原材料費の高騰も影響がある。
- ③ 乗務員の担い手不足：乗務員の担い手が不足。乗務員の高齢化も進み、今後、より状況が悪化する見通し。雇用促進のため給料を上げたいが、現在の経営状況では困難。
- ④ 公共交通の利便性の低下：市民アンケートでは、多くの市民が公共交通の必要性は認識しているものの、買い物や通院では自家用車を利用

しているケースが多い。買い物、通院等の日常生活において、路線バスに対する不満の回答割合が高い。

⑤高齢者等の移動困難者の増加：人口構成及び運転免許保有率の状況から、今後、高齢者等の移動困難者の増加が予想される。高齢になるほど免許保有率が低くなり、特に75歳以上の女性の免許保有率が低い。

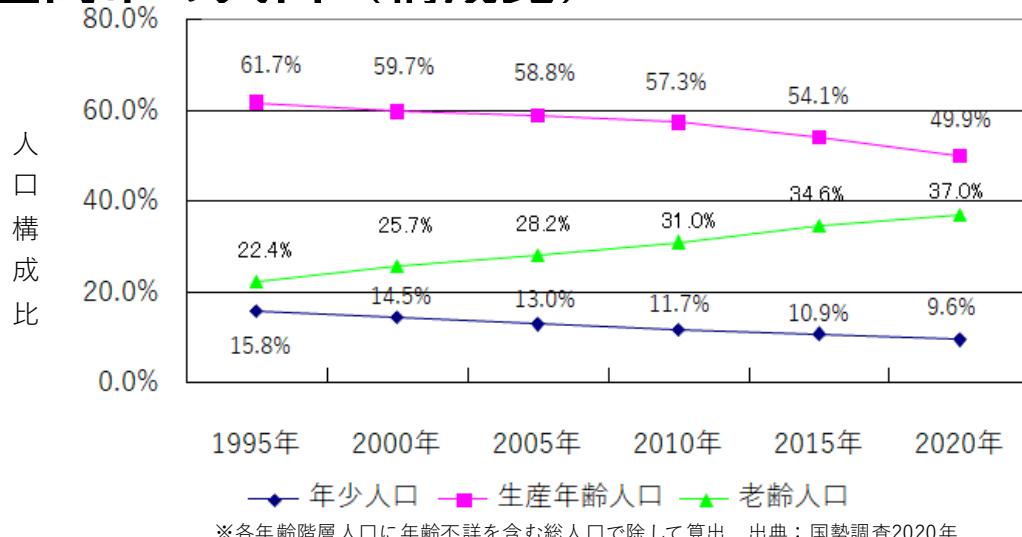
笠岡市の人口（実績・推計）



1995年 2000年 2005年 2010年 2015年 2020年 2025年 2030年 2035年

出典：総務省「国勢調査」、厚労省「人口動態調査」、社人研「日本の地域別将来推計人口」

笠岡市の人口（構成比）

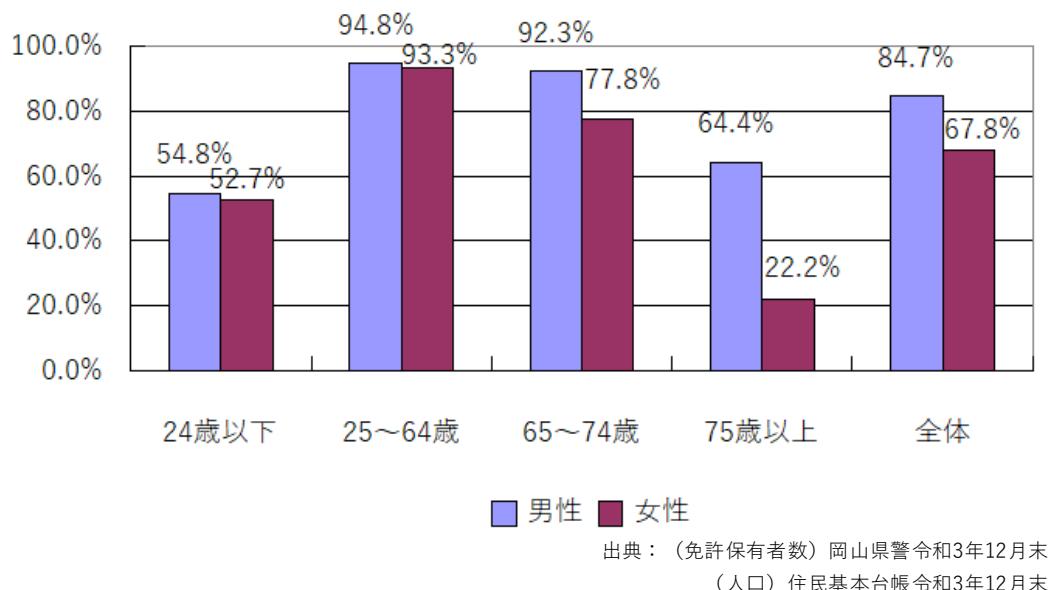


1995年 2000年 2005年 2010年 2015年 2020年

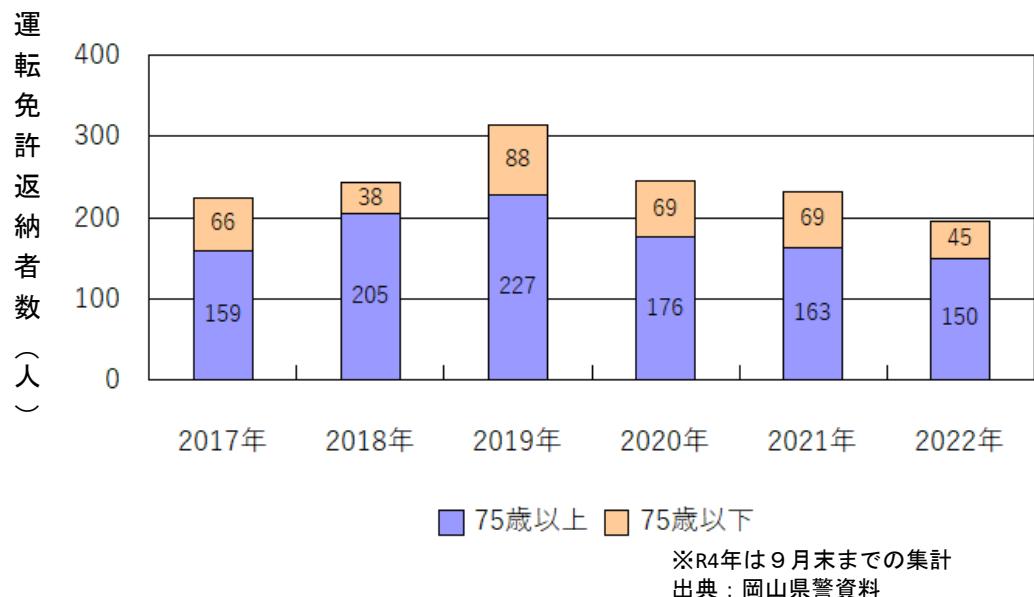
◆ 年少人口 ■ 生産年齢人口 ▲ 老齢人口

※各年齢階層人口に年齢不詳を含む総人口で除して算出 出典：国勢調査2020年

運転免許保有率



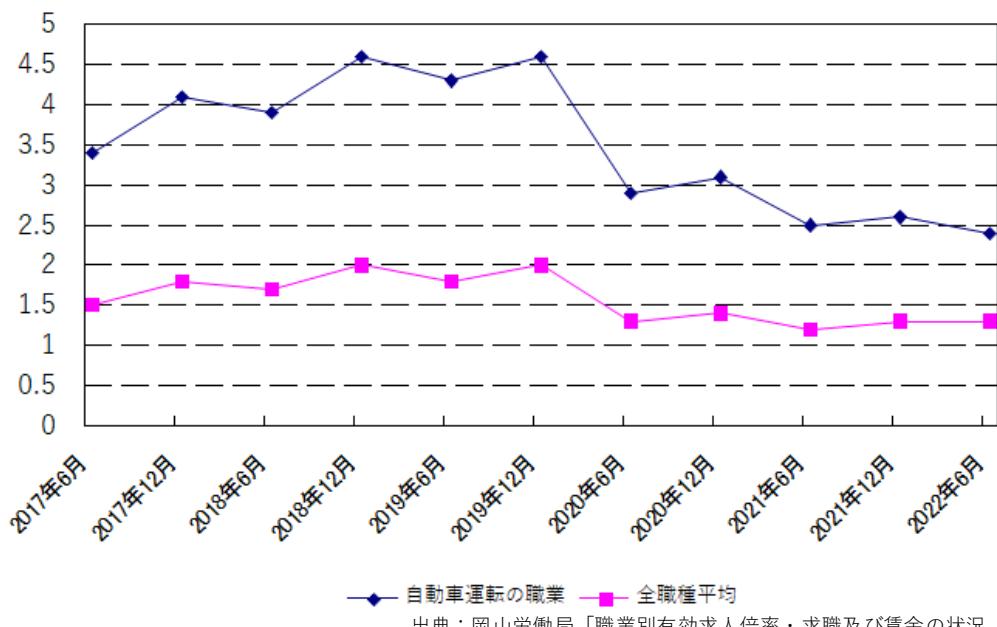
運転免許返納者数



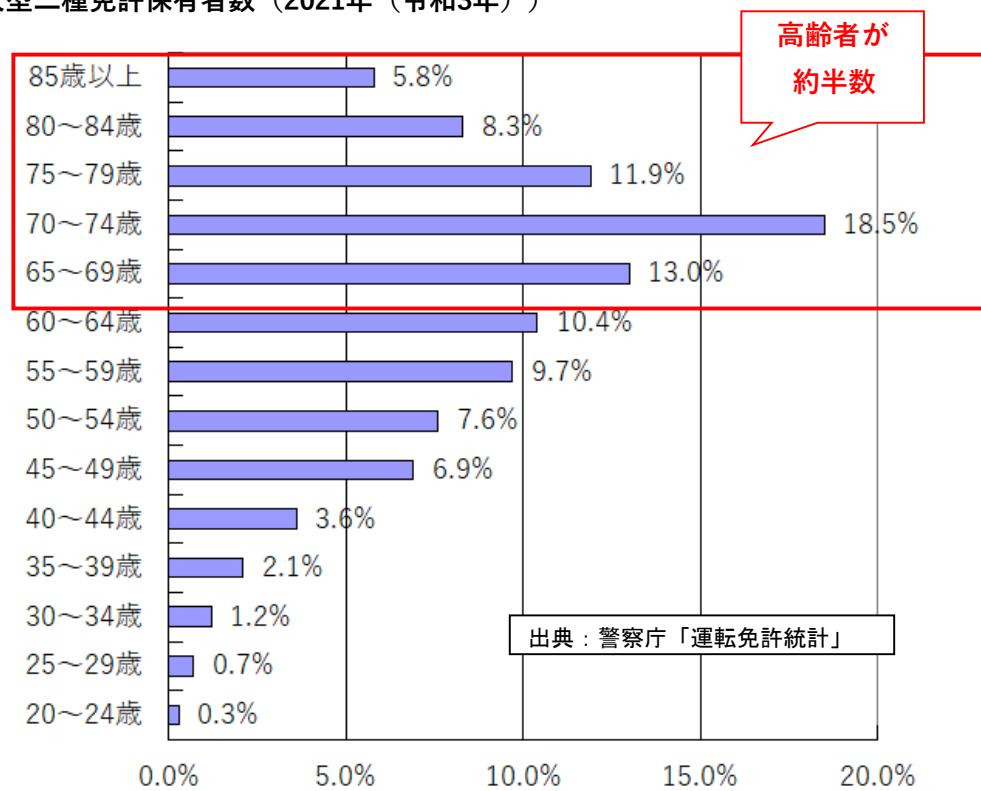
乗務員の担い手不足

有効求人倍率の推移（バス・タクシー等の自動車運転及び全職種平均）

【岡山県】



大型二種免許保有者数（2021年（令和3年））



(2) 笠岡市における諸施策

第7次笠岡市総合計画後期計画では、「利用しやすい公共交通システムの構築」の分野において、「鉄道、路線バス、タクシー、旅客船、フェリー等の多様な交通モードを連携し、市民の利用ニーズはもちろん交流人口の増加に資するため、観光客等のニーズにも適した利用しやすい公共交通システムを構築すること」を基本方針に次のような対策や取組を行うこととしている。

【対策】

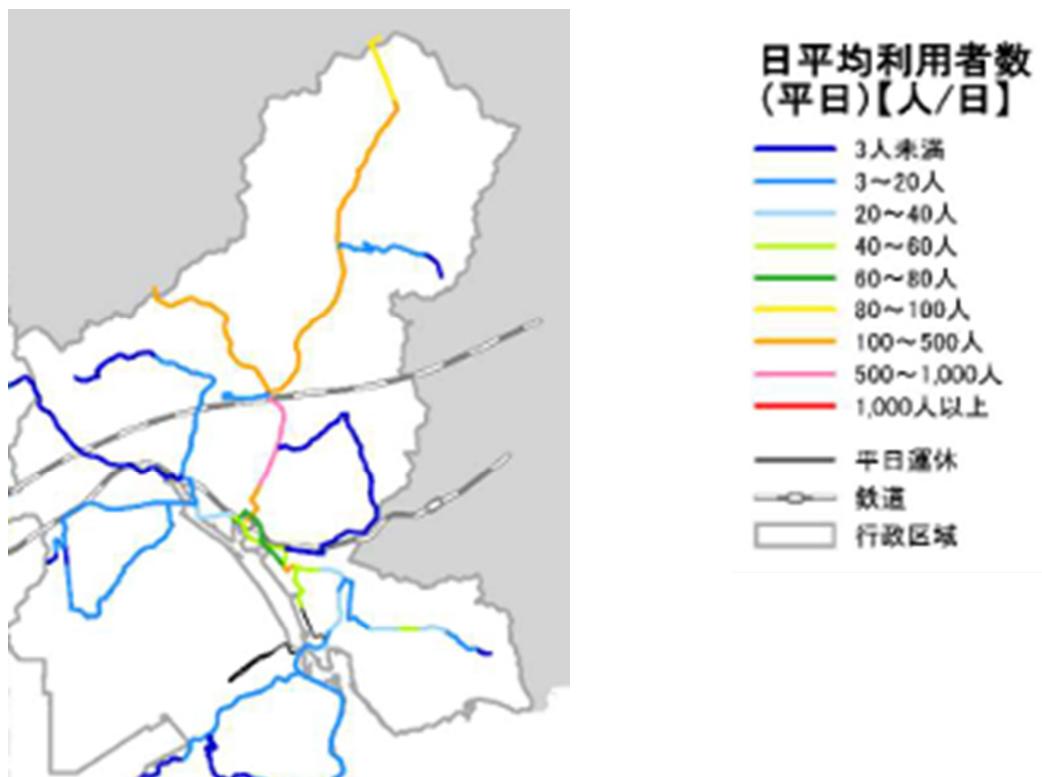
- ①路線バス等の運行内容が利用実態や住民ニーズ等に適していない場合は、効率化や利便性向上を図るため、交通事業者と市が協議し、必要な改善について検討、実施する。地域や学校団体、市民等と連携し、公共交通の社会的意義や利用意識の啓発を図るモビリティ・マネジメント（公共交通等の自発的な利用を促す施策）を推進し公共交通の利用を促す。
- ②高齢者等へのタクシー運賃等の助成に加え、高い住民ニーズがある地域への乗合タクシー等の導入・支援を検討し、移動手段を確保することができる仕組みの構築を目指す。
- ③福山市など生活圏の移動の利便性を高め一層の交流促進を図るため、利用ニーズに適した新たな公共交通導入を検討する。
- ④観光客のニーズを踏まえ、市内の主要な観光施設等へのアクセシビリティを高める公共交通システムを検討する。

【取組や事業】

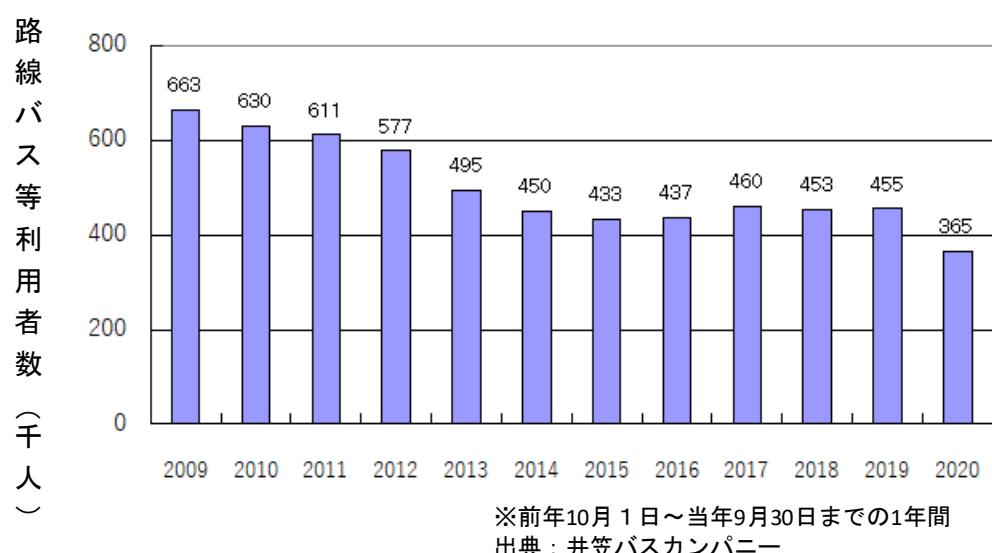
- ・1日生活圏内の移動を視野に入れた公共交通システム検討
- ・公共交通空白地の解消、陸上交通の拠点整備及び利用促進
- ・路線バスの利用促進策、駅や車内の感染対策
- ・公共交通維持のための国や県等補助金の有効活用
- ・免許を持たない人の外出及び移動支援
- ・公共交通活性化協議会、バス車両の計画的な更新
- ・高齢者タクシー料金助成事業
- ・グリーンスローモビリティ
- ・乗合タクシー、自家用有償旅客運送等をはじめとした様々な交通モードの検討と導入、科学技術の発展による新しい移動サービス等の検討
- ・免許返納高齢者支援の検討

陸上交通（路線バス）

平日の利用状況をみると、笠岡駅から井原市方面、矢掛町方面への利用が多い。



陸上交通（路線バス）



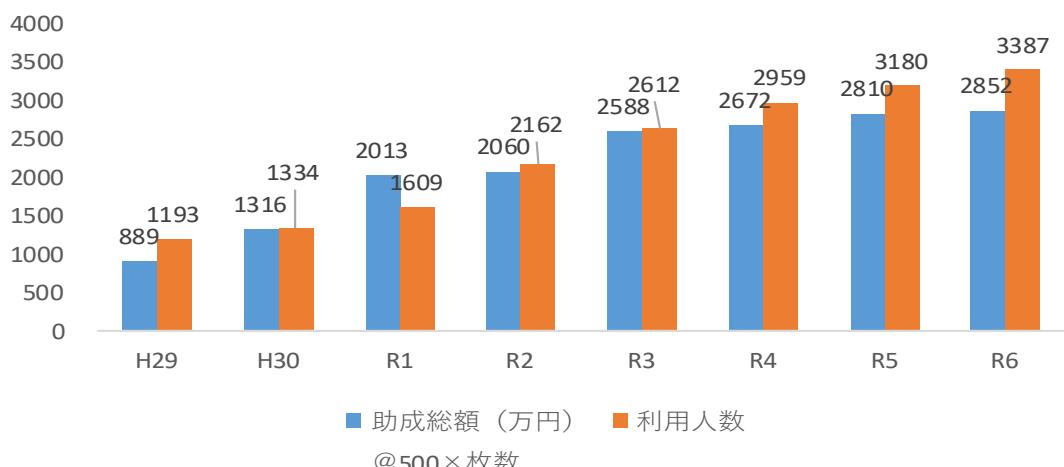
高齢者タクシー料金助成事業

笠岡市では、2017年（平成29年）7月から移動手段を持たない75歳以上の高齢者の買物や通院等を目的としてタクシーを利用する場合に使用可能な「高齢者タクシー料金助成券」による助成制度を実施している。

笠岡市高齢者タクシー料金助成事業の制度概要

項目	内 容
対象者	対象者は次に掲げる要件をすべて満たす者 (1) 申請時において満75歳以上の者 (2) 笠岡市の住民基本台帳に記録されており、現に笠岡市に居住している者 (3) 対象者及び同居の親族等に市税等の滞納がない者 (4) 運転免許証を保持していない者（原付免許のみを受けている者を除く） ※(1)から(4)のすべての要件を満たしている場合でも、笠岡市が設ける他の制度でタクシー料金の助成を受けている者は対象外
交付枚数	1枚500円の助成券を市民税非課税者は48枚、市民税課税者は24枚交付 ※申請日が5月以降の場合は、市民税非課税者は4枚×年度残月数、市民税課税者は2枚×年度残月数を一括して交付
有効期間	発行年度の3月31日まで
申請手続	助成を受けようとする者は、所定の笠岡市高齢者タクシー料金助成券交付申請書を市長に提出しなければならない。
利用条件等	・助成券は、1乗車あたり1人最大2枚使用することができる。 ただし、乗車料金が1,000円以下の場合は1枚の使用に限る。 なお、1日の使用枚数は制限しない。 ・助成券は、本人以外は使用できない。 ・助成券を使用できるタクシー事業者は、本事業に登録している事業者に限る。
事業者への支払	登録事業者は、利用者から受け取った助成券を1月ごとにとりまとめ、所定の請求書及び使用状況報告書に助成券を添付して翌月の10日までに市に提出。市は、請求書、使用状況報告書及び助成券を確認し、代金を支払う。

高齢者タクシー料金助成事業の推移



(3) 議会報告会における市民との意見交換

令和7年2月9日、笠岡市保健センターにおいて「令和6年度笠岡市議会報告会」を開催し、市民の方と意見交換を行った。公共交通をテーマとして、参加された市民皆様から次のような意見・要望を伺った。

① 路線バスについて

- (ア) バス停が遠い、買い物の荷物を持って乗るのが大変など路線バスの不便さについて意見があった。空で走るバスの代わりに、乗合タクシーを広げてほしいとの要望があった。
- (イ) わざかな便のバスがあるばかりに、バスがなければ受けることのできる施策を利用できず損をしていると考える人もいた。

② デマンドタクシーについて

- (ウ) デマンドタクシーを全市で実施してほしい。
- (エ) 路線バスよりデマンドタクシーの方が良いと思うが周知の仕方や、利用しやすいシステムづくりをしてほしい。デマンドタクシー・バスについて、市民へ啓蒙や説明が行き届いていない。
- (オ) デマンドタクシーで行くときは良いが、帰りをイメージし難いので説明がほしい。現状では使い勝手が悪い。

③ その他

- (カ) 浅口市のような無料コミュニティバスを走らせてほしい。
- (キ) バス、デマンドタクシーなど、公共交通利用の目的別のシミュレーションを具体的に提示してはどうか。
- (ク) 運転手が足りない。ドライバー確保に取り組んでほしい。
- (ケ) 市に交通専任の職員が一人しかいない。公共交通は市民生活に直結する。もっと力を入れて体制を作ってほしい。
- (コ) 高齢者、学生、障害者等、実際に利用者の検討会を考えてほしい。利用者アンケートで魅力化につながらないか。
- (サ) 公共交通は、利用者にとってマイカーにはない魅力的な存在であるべき。赤字を理由に運行を停止するのは短絡的。公共交通の利用で、得なこと良いことを訴えてはどうか。
- (シ) ポイントシステム等を導入して利用促進をしてはどうか。
- (ス) 足が不自由なので買物など家族に送迎してもらっている。
- (セ) 高齢で運転をやめたいが不便になるのでやめられない。

(4) 他自治体等の取組

当委員会では、政策提言のテーマに沿った調査・研究を行うために、令和6年から令和7年に先進自治体などへの視察や意見交換をし、取組などについて研究を行った。

①岐阜県岐阜市～自動運転バス運行の取組について～

(実施年月日：令和6年11月11日)

【視察概要】

岐阜市は岐阜県の中南部に位置する人口約40万人、面積約203km²の中核市である。

岐阜市は、運転手不足が続く中、高齢者等のために身近な交通機関を確保しようと実証実験を行い、令和5年11月から中心市街地で自動運転バスの運行を開始した。駅から市役所までの中心部ルートと駅から観光地を周遊する公園ルートの2つがあり、運賃は無料であるが電話やLINEによる事前予約が必要となる。

現在は状況に応じてオペレーターが手動で操作する「レベル2」で運行しているが、段階的にインフラ整備を進めるとともに社会受容性の向上を図りながら、令和9年度までに特定の条件下でシステムに全操作を任せる「レベル4」での自動運転の実装ならびに郊外での自動運転バスの運行を目指している。

経費は、5年間で7.2億円（車のリース代、電気代、人件費など）。このうち対象経費となる6～7割には、10／10の国の補助を活用している。

【運行体制（令和5年11月～）】

(ア) 業者選定：自動運転車両運行に係る公募型プロポーザルを実施し、BOLDLY（株）を選定

(イ) 運行主体：岐阜市

(オ) 運行管理：BOLDLY（株）

(カ) オペレーター遠隔監視者：岐阜乗合自動車（株）、（株）日本タクシー

全国の自治体・事業者においても、運転手不足は深刻で今後、大きな問題となるため、「バスの自動運転」の実証実験を進める自治体が増えている。

②岐阜県高山市～地域交通について～

(実施年月日：令和6年11月12日)

【視察概要】

高山市は岐阜県の北部に位置し人口は約8万3,000人、面積2,177km²

全国で面積が最も広い市であり、次のような地域公共交通を敷いている。

- (ア)「幹線バス」：通勤、通学、通院、買物などの移動を確保するため、交通事業者が運行している。
- (イ)「のらマイカー」：高山市が事業主体となり地域内の移動を確保して主要なバス停で幹線との接続を図る地域バス。
- (ウ)「まちなみバス」：中心市街地の公共施設や病院、商店街、観光施設などを短時間で巡回する中心市街地バス。
- (エ)「匠バス」：中心市街地と中心市街地外縁部の大型駐車場を結ぶ観光特化型バス。
- (オ)「たかね号」：交通空白地において、交通空白地有償運送を導入し地域団体である高根まちづくりの会が事業主体（市の運営費補助 10/10）となりを運行している。

運賃については、交通事業者が事業主体の幹線バスのみ距離による運賃制度であるが、そのほかの「のらマイカー」、「まちなみバス」、「匠バス」、「たかね号」は、距離を問わず 100 円であり、小学生未満は無料としている。加えて、高校生以下の利用者が自主運行バスに無料で乗れる「ヤングパスポート事業」を令和 3 年 4 月から開始しており、幼少期より公共交通を利用することで、社会性（マナーやルール）の醸成や将来の利用者確保のほか、家族の移動や送迎の負担軽減、利用促進を図っている。そのほか、65 歳以上の方や障害者手帳の所有者、難病療養者には年間 6,000 円で乗り放題となる「おでかけパスポート」を販売するなど、様々なサービスを実施している。

また、より効率的で効果的な運行を行うため、バスの利用者が少ない地域においては、平成 25 年 4 月から小型車両によるデマンド運行を開始しており、地域の実情に応じた持続可能な公共交通体系の構築を目指している。

③岡山県総社市～公共交通に関する取組について～

（実施年月日：令和 7 年 7 月 4 日）

【視察概要】

総社市は岡山県の南西部に位置し、平成 17 年の 1 市 2 村の合併により、現在、人口約 6 万 9,000 人、面積 212 km² の市となっている。

合併当初はバス路線を維持確保する方針に基づき高齢者バス・タクシー料金助成、コミュニティバス導入をしたが利用者は伸びなかった。議会では新交通システム調査特別委員会が設置されるなど市全体で交通

体系の見直しを行う中、平成 23 年 4 月に『新生活交通「雪舟くん」』の運行を開始した。

「公共交通空白地帯の解消」、「高齢者等の移動手段の確保」、「行政経費の見直し」の 3 点を交通体系見直しの方針として、市内完結バス路線の廃止・減便により補助金 860 万円を削減、高齢者バス・タクシー料金助成の廃止により 3,440 万円を削減する一方で、経費 4,158 万円をかけ新生活交通「雪舟くん」の運行を開始し、見直し前 6,093 万円だった公共交通の全体経費を平成 23 年度は 5,715 万円に縮減した。令和 6 年度現在、利用者の増加や燃料の値上がりにより「雪舟くん」の経費は 8,200 万円、全体経費は 9,337 万円へ増加している。

当時、交通体系見直しにあたり、市はバス・タクシー事業者と協議を重ね協定を締結し、路線廃止や減便へ協力する代わりに新生活交通の運行を委託するとともにバス・タクシー料金助成券の配布等により事業者との共存共栄を重視した。

新生活交通は、周辺地区と市中心部を往復するドアツードアのデマンド型乗合タクシーで、平日の 8 時から 16 時 30 分まで 1 時間ごとに運行する。令和 6 年度現在、登録者 2.2 万人、日平均利用者 178 人の実績があり、料金 300 円で通院、買い物等に利用されている。5 人乗り車両 9 台を保有し、運行は交通事業者 6 社へ委託しているが、予約受付は市が庁舎内に予約センターを設け、経験を積んだ職員 5 人が予約状況に応じて効率的な配車計画を組んでいる。

課題としては、平日のみの運行であること、予約が必要なこと（予約が取れないときもある）、病院など帰りの予約が難しいこと等がある。

④茨城県行方市～公共交通に関する取組について～

(実施年月日：令和 7 年 7 月 24 日)

【視察概要】

行方市は、茨城県東南部に位置する人口約 3.2 万人、面積約 166 km² の市であり、平成 17 年に 3 町が合併して誕生した。本市よりやや広い面積に、次のような充実した公共交通網を敷いていた。

(ア) 「デマンド型コミュニティーバス」：市内全域を対象とした登録・予約制のドアツードア型交通サービス。交通弱者の日常生活の移動支援を目的として平成 20 年 7 月に運行開始。1 日 8 便、4 台（計 32 便）が運行。主な利用目的は医療機関、店舗、公共施設。利用者の 7 割以上が高齢者である。令和 5 年度に配車システムを導入。電話予約に加え、アプリ予

約も可能となり、外国人や聴覚障がい者の利便性も向上した。

- (イ) 「市営路線バス」：平成 19 年の鹿島鉄道廃線に伴い、代替交通手段として運行を開始。現在、麻生・北浦・玉造の 3 路線を運行。利用者の 8 割以上が高校生の通学利用。土休日は利用者が少ないため、デマンド型タクシーの実証運行に切り替えた結果、利用者数が 4 倍に増加。令和 6 年 7 月から本格運行へ移行した。
- (ウ) 「広域路線バス」：近隣市（石岡市、かすみがうら市、潮来市）と連携し 2 路線を運行。「霞ヶ浦広域バス」は病院や駅などへのアクセスを担う。「神宮・あやめ・白帆ライン」は当初鹿嶋市も参画していたが撤退。潮来市と行方市の 2 市で運行を継続し、鹿嶋市内の路線も維持している。
- (エ) 「夜間送迎援タクシー」：路線バスや乗合タクシーの運行が終了する夜間時間帯の「交通空白」を解消するため今年から実証運行を開始する。交通弱者の移動手段としてのデマンド型コミュニティバスは、国の補助 900 万円を受けて令和 6 年度に実証運行を行い 1,200 万円余りの経費をかけている。路線バスを合わせると市は 6,000 万円を超える補助金を支出しているが、さらに今年の 8 月からは国の補助を受けて、夜間送迎援タクシーの実証運行を開始するという。市民の移動手段の確保に積極的なまちである。学校統廃合を契機としたスクールバスの取組も利用者本位で考えられていた。

⑤国土交通省～地域公共交通について～

(実施年月日：令和 7 年 7 月 25 日)

【視察概要】

(国交省の説明)

人口減少や高齢化、運転手不足を背景に、国は民間中心の交通政策から自治体が主体となって住民や事業者と連携する形へと政策を転換している。この政策転換の中核をなすのが「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」であり、この法律の 2 つの柱は(1)地域公共交通計画(自治体が策定する地域交通のマスタープラン)と(2)地域公共交通特定事業(ライドシェアや路線再編など計画を実現するための具体的な事業)である。

計画策定や課題解決において、客観的なデータに基づく現状分析と将来予測が不可欠である。国土交通省は、データ活用を支援するためのツールや、自治体と先進技術を持つ企業を結びつけるプラットフォームを提供している。

(質疑応答、意見交換)

○成功事例と具体的な解決策の見つけ方について

- ・笠岡市：全国の成功事例の中で、笠岡市のような規模の自治体が参考にできる「成功の鍵」は何か。
- ・国交省：「どういう事業者を見つけるか」が一つの鍵である。AI デマンド交通等を導入したくても、どの企業に頼めば良いか分からぬ自治体が多い。そのために、国が運営する「官民連携プラットフォーム」で事業者とのマッチングを支援していると説明。また、単にシステムを導入するだけでなく、運行管理まで含めて一貫して支援してくれる「伴走支援型の事業者」を見つけることも有効な手段である。

○既存事業者との調整について

- ・笠岡市：市内のバス事業を担う「井笠バスカンパニー」との関係調整が、新たな交通サービスを導入する上での課題となる。
- ・国交省：新たなデマンド交通などを導入する場合、法律上、既存事業者も参加する「地域公共交通会議」での協議が必須である。無用な競合を避け、既存の路線バス（幹線）と新たな交通（支線・フィーダー）が連携するような、地域全体として最適なネットワークを構築するための重要なプロセスである。

⑥ NPO 法人移動ネットおかやま勉強会～移動支援について～

（実施年月日：令和 7 年 7 月 28 日）

当法人は福祉有償運送の活動をしている。この活動には県内、全国のネットワークができている。

移動支援には 3 つの視点がある。地域には免許保有者（運転者）と自家用車（車）は多く存在する。もう一点は「乗ってくれるかどうか（利用者ニーズ）」だが、利用者はマイカーに依存しており、路線バスを運行しても利用してくれないといった課題がある。

道路運送法においては長年、交通事業者が「許可」で行うバスやタクシーがメインであり「登録」「互助」はバス等がない場合のあくまでも補完的な位置づけだが、今、国も大きく動いている。

地域の公共交通を取り巻く環境として、買い物、通院・通学など日常生活の移動の問題が深刻化するとともに、運転免許の自主返納の動きが進展する中、免許返納後の移動手段に不安の声がある。交通事業者においては、経営環境悪化や人手不足が深刻化している。

この状況を受け、国土交通省の「地域交通制度の改革案」では「交通 DX」

「交通 GX」「他分野共創」により「公共交通のリデザイン（再構築）」を進めるとして、分野別では介護福祉分野の事業所の送迎業務と地域交通との連携や、自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画などを掲げている。この案の中で、地域交通の重要性を強調するとともに『地域交通の確保責任主体は自治体』と記している。

国土交通省は「交通空白解消本部」を設置し、交通空白地有償運送や福祉有償運送の登録団体を巻き込んだ公共ライドシェアを展開している。自治体、NPO 法人、各種団体が運送主体となることが可能な「公共ライドシェア」とタクシー事業者が自家用車と一般ドライバーを活用した運送サービスの提供が可能な「日本版ライドシェア」があり、いずれも全国各地で導入が進んでおり、地域住民のドライバー育成を行っている自治体も増えている。参画を促すため「運送の対価」を引き上げたが、元々助け合いで始めているので買い物をする利用者の料金を上げることができない団体が多い。

「交通空白地有償運送」に多くの自治体が手を挙げ、団体・車両とも増加しているが、まだ需要に対して不足している。岡山県内では 14 自治体が行っているが、笠岡市は行っていない。実際、ドアツードアのオンデマンドでないと利用者は乗ってくれない。

全国の自治体では次のような取組がある。岡山市の「お出かけ応援隊」は、事業を立ち上げるボランティア団体等に補助金を交付する制度。高梁市の「ゴイッショ」は、送迎の運転手不足解消のため、市が社会福祉協議会へ委託し、アプリを使って何十ものデイサービス施設の送迎を共同で行う。別府市のライドシェアは、住民が 24 時間タクシーと同じ運行をする。総社市は既存デマンド交通の利用が盛況で便数が足りないことから、住民を巻き込み「総社版ライドシェア」を計画している。

国の外郭団体「全国自動車自治体ライドシェア連絡協議会」が設立された。住民、自治体、交通事業者のか官民共創により交通 GX（電動化、再エネ地産地消等による脱炭素化）、交通 DX（自動運転、MaaS（多様な移動手段の予約、決済の一元化サービス））を進めるため民間企業も入り、主に自家用有償旅客運送について協議している。加入した自治体は、全国の先進情報を得られるのでお勧めする。

これから到来する身体不自由で動けない人が増えた「移動困窮社会」では、デマンド交通や乗合などドアツードアであり、よりマイカーに近い移動手段を創る必要がある。

⑦地域団体でのヒアリング ~生活支援（地域限定）~

(実施年月日：令和7年7月25日，26日，30日，7月3日)

実施主体	事業内容
金浦 まちづくり 協議会	<ul style="list-style-type: none">タクシー会社のジャンボタクシー利用料金の一部を補助地区ごとに利用登録し月2回まで利用可能（7人以上の参加要） (R6 実績147,380円)
北川 まちづくり 協議会	<ul style="list-style-type: none">地域所有の8人乗り車両を運転し病院や買物へ付添前週の金曜日までに予約（利用料は無料） (R6実績145,000円)
神島 まちづくり 協議会	<ul style="list-style-type: none">タクシー料金の一部を補助週1回運行（R7年7～8月はお試し期間）利用料500円/回（別途年会費2,000円） (R7予算386,000円 (交付金306,000円))
NPO 大島まちづ くり協議会	<ul style="list-style-type: none">NPOスタッフの運転で病院や買い物の付添ささえ愛会員（年会費3,000円）に登録し、前日までに予約利用料500円/回（チケット制）

(4) 提言にあたって

取り残される地域を生まないために

本市でも人口が減少していく中で、まちが持続的に成長し、市民生活の質を高めていくことが求められている。本市は、集約型の都市構造（コンパクトシティ）形成などによる都市づくりが必要であるとして、適正な土地利用の規制や誘導が必要と考えている。しかし、中心部は交通手段があるものの周辺部は車を運転しない人を中心に自由な移動が制約される事態が顕著になってきている。住み慣れた地域での生活が次第に困難になり地域の衰退も始まっている。

本市の公共交通の現状を見ると、市内の既存の路線バスは利用者が極端に少なく、日中の便では乗客が1~2名という状況も珍しくない。路線バスのない2地区では、運行されていたデマンドバスが昨年、事業者の乗務員不足のため廃止され、代替交通手段のない高齢者などに大きな影響が出ている。地域によってはNPOや地域団体が主体となり、有償または無償のジャンボタクシーなどを運行する独自の取組もある。各地域で状況を聞き取りしたところ、地域ごとに運行の手法を考え取り組んでいるが、地域が直接運行する場合は運転する住民の負担が大きいこと、事業者へ運行を依頼する場合でも運転手、車両の確保、費用など複数の課題に苦労しており、地域からは「行政の責任ですべき事業」、「市民のために利便性の高い公共交通を運行してほしい」との声もあった。

本市はこうした現状に危機感を持ち、公共交通を最重点政策と位置づけ、事業を進めなければならない。運行事業者が主体で笠岡市が支援する公共交通ではなく、市が率先して公共交通を構築し、市民に本市の現在と5年後、10年後の公共交通のあり方、方針を示していくべきである。

3 政策提言

本委員会の調査研究をもとに、笠岡市の公共交通について次の提言を行う。

市民のための公共交通推進体制の整備

(1) 公共交通整備の明確な方針に基づく財政出動・体制強化

本市は現在、他の重要施策や海上交通への財政負担が大きい状況にある。こうした中で、将来に渡って市民が安心して暮らせる公共交通の整備のため、明確な方針に基づいたメリハリのある財政出動をすること。

市民ニーズに対応した公共交通を実現している自治体にくらべ本市の公共交通担当者が明らかに少ないことから、担当者を増員し体制を強化すること。

また、公共交通について調査研究している専門機関との関係づくりを進め、市民のための公共交通整備に向けて参考となる指導助言を仰ぐこと。

(2) 乗務員不足への対応、ライドシェアの研究・導入検討

バス、タクシーともに乗務員不足が深刻である。この課題に市民生活を守る自治体として踏み込んだ取組をすべきと考える。

「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」の導入が全国各地で進んでおり、地域住民のドライバー育成を行っている自治体も増えている。バスやタクシーの乗務員が少なく、市民ニーズに応えきれてない本市でも、今後の導入に向け、研究・検討するとともに、事業者や近隣自治体などとも協議し、乗務員の確保・育成を考えること。

また、岐阜市が国の補助金を活用して市中心部での自動運転車両運行の実証実験をした事例のように、国と連携しながら情報を収集し「先端技術」の導入を検討すること。

(3) 新たな移動手段導入の検討

市内で完結するバス路線は、特に便数が少なく利用者が減っているが、経費や乗務員不足の面から増便は難しい。バス停まで出ることができない利用者も高齢化に伴い増加が見込まれる。こうしたことから、①便数が多いこと、②ドアツードアであること、③安価な料金、といった条件を備えた新たな移動手段の導入を検討すること。

(4) エリア内にある交通資源の有効活用に向けた取組

行政が提供する移動支援サービスは目的別に担当部署や予算費目が異なり、同じ場所への移動であっても、対象となる利用者が限定される場合が多い。また、市内には官民ともにスクールバス、学校外部活動の送迎、福祉施設の送迎、企業の送迎など様々な交通資源が存在する。送迎を行っていない時間帯にこれらの車両や乗務員が有効に活用されていないことも考えられる。

エリア内にある交通資源の状況を把握するため、送迎をしていない時間帯の乗務員や車両の場所や数を調査するとともに、どのような移動のニーズがあるかを調査し、限られた車両と乗務員を効率よく配車する方法を研究すること。

併せて、移動支援サービスの目的を越えた相互利用及び運行主体を越えた相互利用が可能となるような制度変更について国等へ働きかけること。

おわりに

2年にわたり公共交通のあり方を提言すべく、各地自治体の取組を参考にしながら本市の今後の公共交通の進むべき道を研究してきた。少子高齢化社会がもたらす人口減少は全国的な問題であり、同じ課題を抱える他市町の事例は大変参考となった。ただ、自治体独自の施策だけでなく、予算措置や事業者の経済性も勘案する必要があることから、国、県、他市町との広域連携及び事業者との協働の取組が欠かせない。

さらに「交通権（国民が自由に移動し、交通手段を選択する権利）」の保障、自然災害、地域防災の観点から、住民ニーズ、課題解決も考慮して、地域で公共交通のあり方や意義について住民と話し合うことが重要である。そして話し合いを踏まえ「交通権」の実現を視野に、自治体、交通事業者、地域住民がそれぞれの責務を果たしながら地域での協働を進め、人口減少傾向を止め、安心できる地域社会の実現を目指していきたい。

また、公共交通に深く関わる「高齢者タクシー料金助成事業（高齢者タクシーチケット）」については、有効に機能していることから、一層の利便性向上や充実を期待する。ただし将来、より効果のある事業に取り組む場合には、事業の統合や統一も視野に入れるべきと考える。

なお、島しょ部海上交通及び鉄道交通の重要性についても、本市議会では重々認識をしているところであるが、今回の政策的な提案では割愛し、鉄道を除く陸上交通に限定させていただいた。