

令和8年7月3日

長与町議会議長 安藤 克彦 様

総務厚生常任委員会
委員長 金子 恵

委員会調査報告書

令和8年5月20日派遣承認された調査事件について、会議規則第77条の規定により報告します。

1 調査日 令和8年5月20日（水）～22日（金）

2 調査場所および調査事件（所管事務調査）

日時	場所	目的
5月20日（水） 14時00分～15時30分	滋賀県 草津市	・地域公共交通について
5月21日（木） 14時00分～15時30分	福井県 敦賀市	・地域公共交通について
5月22日（金） 9時30分～11時00分	大阪府 摂津市	・地域公共交通について

3 派遣委員

金子 恵、堤 理志、下町純子、堀 真、西田 健、浦川圭一、西岡克之

4 調査結果

【委員長 金子 恵】

〔滋賀県草津市〕

人口 141,490人 世帯数 66,134世帯（令和8年3月31日現在）

○ 地域公共交通について

鉄道駅、大学、企業、住宅地、公共施設、観光・交流拠点などを結ぶ交通ネットワークとして公共交通を整理していた。鉄道、路線バス、コミュニティバス「まめバス」、デマンド型乗合タクシー「まめタク」、一般タクシー、福祉有償運送、地域の支え合い運送など、複数の移動手段を重層的に捉えている点が特徴である。地域公共交通計画に基づき、公共交通の満足度、財政負担、収支、カバー率、利用者数、免許返納率、地域との意見交換回数などの指標を設定し、効果を確認しながら見直しを進めていた。

また、小学生無料乗車実証実験を行い、子どもと保護者が公共交通に触れる機会をつくっていた。病院送迎バスの一般利用実証や、グリーンスローモビリティなど住民主体の移動支援の検討も行われており、既存資源の活用や地域参加の視点が参考になった。バスロケーションシステムやICカード決済など、利用者にとって分かりやすく、使いやすい仕組みづくりにも取り組んでいた。

〔福井県敦賀市〕

人口 61,215人 世帯数 29,284世帯（令和8年3月31日現在）

○ 地域公共交通について

令和6年3月の北陸新幹線敦賀開業を契機に、令和6年4月から地域交通政策課を新設していた。それまで複数部署に分かれていた観光バス、コミュニティバス、鉄道、タクシー、シェアサイクルなどを一元的に把握し、交通全体を総合的に考える体制に改めた点が印象的であった。公共交通を、車を運転できない人の生活を支える社会インフラとして位置づけ、中高生の通学、高齢者の通院、障害のある方の外出など、日常生活を支える視点を重視していた。

また、担当職員が実際にコミュニティバスに始発から最終便まで乗車し、利用者の実態を把握していた。感覚や印象ではなく、利用時間帯や乗降データを分析した結果、日中にも一定の利用があり、特に高齢者や障害のある方の日常生活に欠かせない移動手段であることが確認されていた。コミュニティバスは市内均一料金200円で、敦賀駅を結節点として市内各方面へ移動できる仕組みとなっており、分かりやすさと乗り継ぎのしやすさが工夫されていた。

さらに、郊外に住む75歳以上の高齢者を対象に、通院時のタクシー運賃の2分の1を補助する実証事業を行っていた。対象を通院に絞り、平日9時から16時までとすることで、高齢者のニーズとタクシー事業者の実情の両方に配慮した制度設計となっていた。

QRコード付き利用カードを用いることで、利用者、事業者、行政の事務負担を軽減している点も参考になった。利用件数だけでなく、「いざという時に使える安心感」も制度の効果として捉えていた点は重要である。

[大阪府摂津市]

人口 86,482人 世帯数 44,133世帯（令和8年3月31日現在）

○ 地域公共交通について

大阪・京都方面への鉄道や道路網が整っている一方、市内の近距離移動、とりわけ高齢者の買い物や通院には不便を感じる地域がある。公共施設巡回バス「セッピー号」は、交通不便地域を補い、公共施設への移動を支援する目的で導入され、約20年間運行されてきた。公共施設を結ぶバスであるため、公共性が高く、市民にも説明しやすい利点がある。一方で、長期間の運行の中で地域要望に応じたルート変更が重なり、運行時間の長時間化や非効率化が課題となっていた。無料運行は利用者にとって大きな利点であるが、燃料費や人件費の上昇、運転手不足、一般財源による財政負担を考えると、持続可能性の検証が必要であり、有料化も視野に入れ、民間路線バスとの役割分担や接続を含めた見直しを進めていた。

また、市民参加型の見直しとして、自治会長や住民との意見交換、ワークショップを行っていた。住民要望を聞くことは重要であるが、「家の近くを通してほしい」「無料がよい」「便数を増やしてほしい」といった要望をすべて取り入れると、かえって使いにくく、経費もかかる交通になる可能性がある。そのため、限られた条件の中で何を優先するのか、住民自身が選択する手続きが重要であると感じた。若い世代や子育て世代の意見を取り込むため、大学生とのワークショップやPTA関係者への意見聴取、保育士配置による参加しやすい環境づくりにも取り組んでいた。

所見

今回の視察では、公共交通を「福祉」だけでなく「まちづくり」そのものとして捉える重要性を学んだ。高齢者の移動支援はもちろん、通学、通院、買い物、交流、観光、地域経済とも深く関係している。特に、感覚や要望だけで判断せず、利用実態や財政負担を把握した上で制度を見直す姿勢が重要である。

また、バス、タクシー、デマンド交通、地域の支え合いなどを単独で考えるのではなく、組み合わせて考える必要がある。無料や便利さだけを求めると、将来的に制度そのものが維持できなくなる可能性もある。一方で、利用者数だけでは測れない「安心感」や「外出できる選択肢」を持つ意味も大きいと感じた。住民参加についても、要望を聞くだけでなく、限られた条件の中で地域が何をを選ぶのかを共有することが大切である。若い世代や子育て世代、事業者も含め、公共交通を地域全体の課題として考える機会が必要である。本町においても、既存の交通資源、福祉施策、地域活動を結びつけた議論を進めるべきと感じた。

【副委員長 堤 理志】

1. 滋賀県草津市の公共交通施策

- **交通渋滞と利便性低下**：自家用車への依存度が高く、主要道路の渋滞によりバスの定時性・速達性が損なわれ、利用者の減少を招く悪循環が生じている。
- **担い手不足の深刻化**：運転者の高齢化や不足、労働時間改善基準の改訂（2024年問題）により、現状の運行維持が困難になりつつある。
- **移動の空白地**：85歳以上の約4割が通院等の移動手段を欠いており、交通弱者への支援が急務となっている。

公共交通機関の役割分担とネットワーク（バス・ワゴン・タクシー）：各交通手段の役割を明確に分担し、効率的なネットワークを構築している。

- **基幹交通（民間路線バス）**：生活・交通拠点や大学、工場、医療施設を結び、通勤・通学等の大量輸送を担う。
- **支線交通（コミュニティバス「まめバス」等）**：路線バスがカバーできない交通不便地をワゴン車等で補完し、住民の生活移動を支える。
- **補完交通（デマンド型乗合タクシー「まめタク」）**：需要が特に少ない地域において、予約制のワゴンやタクシーを活用して移動手段を確保する。
- **面的交通（一般タクシー）**：幹線や支線が届かない細かな地域の移動を面的にカバーする。
- **補助的・福祉交通**：病院や企業の送迎バス、地域主導の「支え合い運送」を活用し、公共交通を補完する。

重点施策と具体的取り組み

- **利便性向上とICT活用**
 - ICTを活用した予約システムやバスロケーションシステムの導入により、利用者の利便性を高めている。
 - 交通系ICカードの導入促進や、バス・ワゴン・タクシー間の乗り継ぎ拠点の整備（目標35箇所以上）を進めている。
- **「共創」による体制づくり**
 - **モビリティ・マネジメント**：小学校での交通環境学習や「まめタク」乗り方教室を開催し、過度な自動車依存からの脱却を促している。
 - **民間連携**：商業施設との連携による運賃割引や、バス停のネーミングライツ導入による新たな財源確保を検討している。
- **運転免許自主返納の支援**：65歳以上の免許返納率向上を目指し、返納者への支援サービス（協賛店協力等）を充実させている。

評価指標（KPI）による進捗管理 計画の実行性を高めるため数値目標を設定している。

2. 福井県敦賀市の公共交通施策（タクシー・デマンド交通）

- **地域公共交通計画の背景と社会情勢**
 - **人口減少と少子高齢化の進行**：総人口は平成17年の68,402人をピークに減少しており、令和32年には46,629人まで減少する見通しであ

る。高齢化率は同年に39.5%（平成17年比で18.6ポイント増）に達すると推計されており、交通弱者の増加が確実視されている。

- 外部要因の深刻化と「2024年問題」：自動車運転者の改善基準告示見直し（令和6年4月1日施行）による拘束時間制限の強化は、運転手不足をさらに深刻化させている（バス事業者の56%が不足）。また、燃料価格（軽油卸価格）の上昇や人件費の高騰により、従来の公共交通維持コストが急増している。
- 新幹線開業に伴う喫緊の課題：令和6年3月16日の北陸新幹線敦賀開業を受け、首都圏や関西・中京圏との結節点としての「観光二次アクセス」の強化と、市民の「日常生活の足」の確保を両立させる新たな交通体系の確立が急務となった。
- 「おでかけタクシーとんとん号」の運用とデジタル活用
 - 利用フローと運賃管理：利用者は電話予約時に「利用券を使用する」旨を伝え、乗車時に運転手が車載タブレットで利用券のQRコードを読み取ることで運行を開始する。降車時、運転手がタブレットに運賃を入力し、助成額を差し引いた金額を利用者が支払う仕組みである。
 - 持続可能な助成制度：運賃の2分の1を助成する仕組みを基本とするが、持続可能性を担保するため、助成額には上限（例：運賃7,000円に対し、3,500円を助成など）が設定されている。
- 公共交通の役割と持続可能性への施策
 - 新幹線開業を機とした「選ばれる観光、稼ぐ観光プロジェクト」による拠点間移動の強化と、地域医療や福祉を支える「安心して住む敦賀プロジェクト」による生活交通の充実を、地域公共交通計画のもとで一体的に推進している。

3. 大阪府摂津市の公共交通施策（コミュニティバス）

- 公共施設巡回バス「セッピー号」の導入目的と役割分担
 - 3層の階層構造：広域移動を担う「鉄道」、駅へのアクセスを担う「民間路線バス」、そして交通空白地や住宅地を巡回し生活圏内のきめ細かな移動を担う「セッピー号」という明確な役割分担を構築している。
 - ルート設計：民間バスの採算性に影響を与えないよう、路線のバス停から距離がある鳥飼地域を対象とし、市役所や主要な公共施設を「面」でカバーする設計としている。
- 運用上のメリットと持続可能性における課題
 - メリットと社会的意義：行政サービス（図書館、保健所等）への導線となることで高い公共性を確保し、20年の運行実績から「市民生活に不可欠なインフラ」として市民の理解を得ている。
 - 構造的な課題：多くの施設を経由するため所要時間が長時間化し、速達性ニーズとの乖離が生じている。また、無料運行にもかかわらず「市民ニーズは高いが利用実績は低い」という矛盾があるとの説明。

- 体制の維持：全額を一般財源で確保し、阪急バスへ運行委託を行っている。燃料費・人件費の上昇に対しては、事業者からの見積に基づき委託料を調整することで、運行体制の継続性を図っている。
- 住民との合意形成と専門的知見
 - 透明性の確保：ワークショップ（WS）を通じて優先順位を確認し、実現不可能な要望については「実現しない理由」を明確化するプロセスを徹底している。
 - 多世代参画の工夫：大学連携による学生の意見集約、保育士を配置した子育て世代向け WS の開催、市公式LINEによるターゲットを絞った情報発信など、多様な層の声を吸い上げる手法を実践している。
 - 専門的見地からの手続き論：学識経験者の「行政主導になると運行が目的化して失敗する」という警鐘に基づき、地域代表が「自ら選択し決定した」という自覚を持てる手続き論を重視している。これは公共交通を単なる行政サービスではなく、地域が維持するインフラへと昇華。

所感

- 本町への示唆 単に車両を走らせるだけでなく、「基幹（バス）—支線（ワゴン）—補完（デマンド）」の階層化と、住民の意識変革をセットで進める重要性を示している。本町においても、既存のタクシー事業者や福祉資源を「地域の共同資源」として捉える仕組みづくりが検討に値すると感じた。
- 敦賀市のデジタル技術を用いたデマンド型交通（個別最適化）と、摂津市の徹底した住民参加による固定ルートの合意形成は、地域の人口密度や移動目的に応じたの組み合わせは参考になった。
- 「2024年問題」による人手不足やコスト高騰は不可避な外部要因である。だからこそ、運転手の負担が少ないデマンド交通の活用や、住民合意に基づく効率的なルート設計が課題となる。

公共交通の持続可能性は、単なる財源確保の問題ではない。「地域が主体的に選択した」という納得感を醸成する手続きこそが、将来にわたり公共交通を維持するための基盤となると考える。

【委員 下町 純子】

(1) 滋賀県草津市

草津市は京都・大阪のベッドタウンであり、近年は京都の立命館大学のキャンパスの一部が移転したこともあり学生の街という側面がある。京都や大阪に比べて家賃や住宅購入費が割安であることから人口は増加傾向にある。コンパクトな町だが不便な地域はある。パナソニック・ダイキン工業・サンスター・ニプロなど大きな会社の事業所もある。

公共交通の役割として、拠点間は従来の路線バス、路線バスをカバーする形で豆バスというコミュニティバスを運行している。豆バスは路線バス会社の車両を使用し、草津市がラッピングをしている。月曜日から土曜日走行で200円の定額となっている。豆バスは高齢者はもちろんだが、子供の利用も推進している。夏休み中に子供に知ってもらうためにも保護者の利用も推進している。

駅前ロータリーの機能性向上として、バスシェルターの設置や鉄道から自転車へ繋げるシェアサイクルなどにも力をいれている。

草津市は関西圏のベッドタウンであり、学生も多いというところは本町とよく似ている。公共の乗り物としてバスと鉄道があることも同じような条件だ。コミュニティバスがない本町としては、まず市民の要望を丁寧に調査し、既存のバス会社だけでなく鉄道、コミュニティバスを含めて運営も財政も破綻しない形で協力していかなければならないと思う。

(2) 福井県敦賀市

敦賀市は令和6年に北陸新幹線が開通し、駅の周りも開発が進んでいるようだった。この地域は古くから日本海交易の拠点として栄え、現在でもフェリー航路・貨物輸送・エネルギー輸送の重要拠点となっている。敦賀市の最大の特徴の一つが交通結束機能。北陸新幹線・北陸本線・小浜線が接続する鉄道拠点。また北陸自動車道・舞鶴若狭自動車道も交差し、首都圏・関西圏との結束点としての重要な地域となっている。

敦賀市は福井鉄道にコミュニティバスの運行を委託している。運行収入の赤字分の差額を補助金として市が補填している。コミュニティバスのほかに観光地を周るバスがある。既存のバスとコミュニティバスが走る路線をあえて分けていないのが特徴で、どこに住んでいてもバスに乗れるようになっている。コミュニティバスは市内均一料金なので、路線バスに乗った場合にはその差額を市が負担している。

市民への聞き取りを充分に行い、それぞれの生活リズムやどのような理由でバスを使うのかなど、使い手の要望を丁寧に調査している。その結果、バスを利用する人は大体の生活リズムが決まっていて生活に困らない最低限のルーティンがあることが分かり、担当者が予想していたことと乖離があることがわかった。地区説明会を開いたり、各団体・各世代などへの聞き取りなどできるだけ多くの情報を収集している。

本町では、コミュニティバスを運行するにはまだまだ時間がかかると思うが、たとえば敦賀市で導入しているタクシーの取り組みはできるのではないかと思う。タクシー会社にタブレットを貸与して、乗客は支払いの時に料金の半額を支払うというシステムになっている。残りの半額は後ほど市のほうからタクシー会社に振込まれる。このシステムは長野県伊那市の職員が開発したので使い勝手がいいとのことだった。

このように敦賀市は市民の要望を細かく分析し、市民が使いやすいような公共交通の在り方を目指しているように感じた。

(3) 大阪府摂津市

摂津市は本町より面積は狭いながらも、その中に4,000もの事業所があるものづくりの町。市外への移動は非常に便利な反面、市内には移動が不便な地域がある。市内の移動をカバーするためセッピー号が運行されている。セッピー号は摂津市の中でも路線バスが運行していない、または路線バスのバス停まで距離がある地区を対象としていて、摂津市役所と地域内の主な公共施設をつないでいる。時間帯も路線バスの通勤通学時間帯を避けてバス会社の採算性に影響を与えない範囲としている。公共施設に特化しているのは施設が既存のバスが運行する沿道沿いに点在していることから路線バスの補完と公共施設への移動手段を確保した。

本町は町外に出るのはバスも鉄道もあるので便利だが、町内の移動が不便だという声が聞かれる。役場・図書館・町民体育館・ふれあいセンター・JRの駅などを結ぶルートの検討をしてもいいのではと思う。

行政の方とドライバー不足について話した中に、自動運転が進んでくればバスにドライバーがいらなくなるかもしれない、そのような職種をはたして若い人が選ぶだろうかという懸念がある、と言われていたのが印象に残った。

視察を終えて、まずは市民の要望を丁寧に掘り起こし、実証実験もいろいろな地域で行っていかないと次のステップに進めないのではと思った。

【委員 堀 真】

(1) 滋賀県草津市

草津市では、公共交通を単なる移動手段としてではなく、まちづくりと一体的に捉えている点が印象的であった。鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーなどの役割を明確に整理し、それぞれを組み合わせながら地域全体の移動環境を構築していた。

また、地域公共交通計画に基づき、利用者数だけでなく満足度や公共交通カバー率、財政負担など複数の指標を設定し、継続的な評価・改善を行っていた。小学生無料乗車実証や病院送迎バスとの連携、住民主体の移動支援の検討など、利用促進に向けた多様な取組も実施されていた。

さらに、交通政策を福祉や健康、都市計画、まちづくりと連携させており、公共交通を地域課題の解決手段として位置付けている点は大いに参考となった。本町においても、高齢化の進展を踏まえ、公共交通をまちづくり全体の中で考える視点が必要であると感じた。

(2) 福井県敦賀市

敦賀市では、北陸新幹線敦賀開業を契機として地域交通政策課を新設し、鉄道・バス・タクシー・観光交通などを一体的に管理する体制を整備していた。公共交通を社会インフ

うとして位置付け、通学や通院、買い物など市民生活を支える重要な役割を担っていることを強く認識した。

コミュニティバスは市内均一料金や乗継制度を導入し、利用者に分かりやすい仕組みとされていた。また、利用データや実態調査に基づき交通施策を検討しており、感覚ではなく根拠を重視した政策形成が行われていた。

特に、通院支援タクシー補助事業では、QRコード付き利用カードを活用して利用者や事業者の負担軽減を図るなど、デジタル技術を活用した効率的な制度設計がなされていた。利用回数だけではなく、将来の不安軽減や安心感といった効果も評価している点は非常に参考となった。

(3) 大阪府摂津市

摂津市では、公共施設巡回バス「セッピー号」を中心に、市内移動の課題解決に取り組んでいた。鉄道や民間路線バスが充実している一方で、高齢者の買い物や通院など生活に密着した移動ニーズへの対応が重要視されていた。

視察では、無料運行による利用者メリットと財政負担とのバランス、民間路線バスとの役割分担、運転手不足への対応など、持続可能な公共交通のあり方について学んだ。また、住民参加型の見直しを進める中で、単に要望を集めるだけでなく、限られた財源や条件の中で優先順位を共有するプロセスを重視していた。

さらに、若い世代や子育て世代の意見を取り入れるため、ワークショップや意見交換の機会を設けている点も特徴的であった。公共交通は高齢者対策だけではなく、将来の地域社会を支える基盤であることを改めて認識した。

【総括】

今回の視察を通じて、公共交通は単なる移動手段ではなく、福祉、教育、産業、観光、まちづくりなど幅広い分野と密接に関係していることを学んだ。各自治体とも、人口減少や高齢化、運転手不足といった共通課題に対し、地域の実情に応じた工夫を行っていた。

本町においても、利用実態の把握や関係部局との連携を進めるとともに、公共交通を地域全体の課題として捉え、持続可能で利用しやすい交通体系の構築に向けた検討が必要であると感じた。

【委員 西田 健】

(1) 滋賀県草津市

<地域公共交通について>

草津市地域公共交通計画（計画期間：令和6年度～令和15年度）をベースに各種取り組みを実施している。

・主な取り組み

- ① 居住誘導区域、都市機能誘導区域と書く生活・交通拠点を結ぶ地域公共交通ネットワークの構築
- ② 駅周辺の地域公共交通の利便性の向上と利用環境の整備
- ③ 地域の多様な輸送資源を総動員する具体策構築

<感想>

今後の取り組みとしてバス子ども（小学生以下）無料乗車実証実験を計画しており、利用促進に向けた取り組みを実施しており、常に前向きな計画をしており参考となった。

（２）福井県敦賀市

＜地域公共交通計画について＞

地域公共交通施策を計画的に推進するため、地域公共交通の基本方針、施策、事業等に関する内容と実施主体を定め、達成状況の評価に関する事項を定めている。

・主な取り組み

- ① 公共交通の運行：路線バス、コミュニティバス運行。
- ② 公共交通のニーズの把握：乗降調査の結果や住民アンケートの把握に努める。
- ③ 駅やバス待合所の環境整備
- ④ 公共交通の利用促進：利用方法を広報することで利用促進を図る。
- ⑤ 来訪者が移動しやすい環境づくり：観光客への案内マップ作製など
- ⑥ デジタル技術を活用した情報提供
- ⑦ 適正な運賃体系の検討

＜感想＞

基本方針として、暮らしを支える、活力と賑わいを生み出す、持続可能な公共交通環境の構築をベースに計画しており参考となった。

（３）大阪府摂津市

＜地域公共交通計画について＞

全国と同様に、人口減少や少子高齢化の進展などにより、路線バスをはじめとした公共交通利用者が減少傾向となっている。

子どもや孫の将来世代に渡って、持続可能な公共交通体系を構築していくため、長期的な目標設定し、達成に向けた取り組みを実施している。

・主な取り組み

- ① ネットワークとしての公共交通の充実
- ② 交通の円滑化
- ③ 自転車の活用
- ④ 道路空間のプライオリティ見直し
- ⑤ 公共交通のサービス・情報統合
- ⑥ 住民意識の向上

＜感想＞

30年～50年先の社会情勢を予想し、現在の計画は将来の状況を想定しやすい5年間を対象に、当面達成を目指す目標に向けて施策を落とし込んでいるとのこと。

将来像（30年～50年）を見据えた計画であり今後の参考としたい。

【委員 浦川 圭一】

(1) 滋賀県草津市

草津市の人口は約14万1千人で本町の約3.7倍、行政面積が67.82㎢で約2.4倍の市で、大企業が多く立地し、約1万8千人の学生を擁する立命館大学びわこ・くさつキャンパスと多くの文化・歴史観光資産なども立地する街で、本町の町の成り立ちとは大きく違うなと感じました。

市内の主な公共交通は鉄道、3社の路線バスとそれを補完する形で市がコミュニティバス、デマンド型乗り合いタクシーを運営し市内人口の約96%をカバーしているとのことでした、市内どこに住んでいても大体公共交通を利用できる状況にあるということで、すばらしい取り組みだと思いました。

(2) 福井県敦賀市

敦賀市は人口約6万1千人で本町の約1.6倍、面積が250.74㎢で約8.7倍の市で、原子力発電所が立地し、市内各所に観光資源が多く点在する街並みであり、令和5年に北陸新幹線が開業し、にぎわいを増している敦賀駅を起終点としてコミュニティバス11路線を運航しているとのこと、市内区間均一運賃で駅を拠点として乗り継ぐことで市内のどこにでも行くことが可能であるとのことであった。

利用者数も増加傾向で年間約36万人の利用実績が示されていた、住民が近くに買い物に出かけるとか、病院に通院するなどの利用もあると思うが、観光客の利用も多くあるのかなと感じた、大変結構な取り組みと思った。

(3) 大阪府摂津市

摂津市は人口約8万6千人で本町の約2.3倍、面積14.87㎢で約0.5倍の市で、約4千の事業所が立地するものづくりの街、山も畑も見当たらない都市の一部を構成する市だという感じがした、今回視察した公共施設巡回バス「セッピー号」については利用者無料で全額市の負担で運営しているのことに驚いた、市内には3つの私鉄が運営する路線バスと、市が運行を依頼している市内循環バスが運行しているが、狭い市域の中でここまでの充実が必要なのかなとも感じた。循環バスについては、路線バスと同等の通常料金で乗っていただき、運営で不足する分を市が負担しているとのことであった。

以上の調査によって思ったことは、自治体の成り立ちが、人口、面積、財政面、目指すまちづくりの方針などにおいても、本町と比べて全く違う環境の中での研修で、地域公共交通の整備に関しては本町の事情に即した取組の必要性をあらためて感じた。

【委員 西岡 克之】

(1) 滋賀県草津市

市内各所を各交通機関でそれぞれに役割分担し、配置していた。

まず、草津市6次総合計画、都市交通マスタープラン、を經由して草津市地域交通計画を立て更に草津市の将来のまちの構造を描き将来の地域公共交通ネットワークを考察し、課題を洗い出したうえで基本方針と緻密に目的迄考察していた。その上で、市民生活拠点を4種類の交通手段（豆タク、豆バス、送迎バス、路線バス）で配置していた。学生需要が減る時期に「夏休みには豆バスに乗ろう」（小学生無料）キャンペーンを開催し、将来のバス乗車需要を作っていた。

交通の結節点としての駅前ロータリーを位置づけ、展開をはかっていたのも地形上の利用が良くできていた。そこはハードの部分で本町では真似できない所だと感じた。

公共交通を本町に導入する際には、参考となる地域だった。

(2) 福井県敦賀市

敦賀市も敦賀市計画を立て、8次総合計画と関連付け、緻密な計画を作り出していた。今回は、令和7年から令和11年までだったが、達成状況の評価に基づく見直しを毎年行うとの説明を受けた。この地域も敦賀市に合う様なカスタマイズされていた地域公共交通網を作り上げていた。このような視察や、講習でいつも感じるのは、十分な調査と現場に即した計画を作り上げ、実行に移した上で検証作業が必要になると感じた。

高齢者外出支援券も配布していたのは高齢者に対して、優しい制度だと感じた。高齢者だけでなく、計画を立てて行く上で自治体の人口推移も大事な調査で、どこにどのような人口がいるのか、その調査により交通機関の配備を再検討していく作業が必要になって行くと感じた。

(3) 大阪府摂津市

摂津市も人口減少や高齢化などでバスを初めとして公共交通利用者の減少傾向がある。更に労働基準法の改正等で、現在の公共交通サービスの維持ができにくくなる事が想定される上、公共交通事業者だけの経営努力では維持が難しくなることが想定される。このような状況を踏まえ市民・企業が一体となり、市の公共交通のあり方や具体的な「摂津市地域公共交通計画」を作成された。これをふまえて、摂津市の強み弱みを考察し、自家用車に頼らない交通計画を立てていた。その際この自治体も検証を進めながら運行を実施していくようだ。