

**令和7年第4回姫路市議会定例会（未定稿）**

**令和7年12月4日（木）**

**○竹中由佳議員（登壇）**

日本維新の会、竹中由佳です。

通告に基づき、2項目について質問いたします。

まず、1項目めは、交通空白解消に向けた本市の取組について、交通空白地域・不便地域の解消促進を求めて質問いたします。

地域交通は、買物、医療、教育などの生活やインバウンドをはじめとする観光振興にも欠かすことができない地方創生の基盤であり、住民の豊かな暮らしの実現と地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤です。

しかしながら、止まることのない人口減少や高齢化を背景として、地域鉄道やバス路線の減便・廃止が進み、全国各地で交通空白が生じています。

本市においてもその傾向は全く例外ではなく、広大な市域において、中心部から少し離れるだけで公共交通の利便性が大きく低下するエリアが点在をしており、また、市街地においても交通空白不便地域は散在している状況です。

交通空白不便地域においては、バス停までの距離が遠く、路線バスの運行本数が極端に少ない地域や、病院、商業施設への移動が困難で、結果として外出を諦める住民が生まれやすく、最終的には健康悪化や社会的孤立につながるおそれがあります。

本市における交通空白地域・不便地域全体の人口は、姫路市の人口51万6,500人に対しておよそ8万5,000人に及び、市民の6人に1人が交通空白地域・不便地域に住んでいる計算になります。

特に地方部において、これまでのような公共交通事業者の自助努力のみに委ねられた地域交通は、将来にわたる輸送サービスの維持が困難である実情を踏まえて、国土交通省は令和6年6月、地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針を策定しました。

これにより、各地域で深刻化している移動手段の維持・確保に係る課題に対し、公共交通事業者、学校、病院、介護施設など、あらゆる分野の関係者が地域住民の理解を得ながら連携・協働し、より利便性、生産性そして持続可能性の高い地域交通への再構築を進めていくことが政府により示されました。

今後、このような国の方針を踏まえ、本市においても、交通部局とともに、教育、子育て、スポーツ・文化、介護

福祉、観光、まちづくりなど、組織の総力を挙げて交通空白に取り組む必要があると考えます。

本市では既にコミュニティバス、近隣町との連携コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー等、一部の地域において地域公共交通の導入が既に進んでいますが、国の動向を踏まえ、今後、姫路市として、交通空白地の解消に向け、どのように取り組んでいかれますでしょうか。

ご答弁をお願いし、以上で私の壇上からの質問を終わります。

**○石堂大輔議長**

近藤都市局長。

**○近藤 亨都市局長**

姫路市総合交通計画では、公共交通空白・不便地域である郊外部10地域を優先的に検討すべき地域と位置づけ、コミュニティバスや乗合タクシー等の地域公共交通の導入に向けた取組を行っております。

現在の導入状況といたしましては、住民が運行を担っている家島・坊勢島におけるコミュニティバスをはじめ、市北部でのコミュニティバス雪彦及び溝口お買い物便や、福崎町・姫路市連携コミュニティバスふくひめ号のほか、高木地区でデマンド型乗合タクシーを運行しており、住民の移動手段の確保を図っております。

最適な地域公共交通の導入には何よりも移動需要に応じた移動手段の確保が重要であるため、現在、人口分布や移動先の把握、移動状況等の調査を10地域で行っております。

引き続き、地域での移動ニーズの把握に努めるとともに、地域住民が主体となって、交通事業者の理解を得ながら、公共交通空白・不便地域の解消に向けて取り組んでまいります。

以上でございます。

**○石堂大輔議長**

17番 竹中由佳議員。

**○竹中由佳議員**

ご答弁ありがとうございます。

本市の総合交通計画に従って計画を進めてくださっているということは理解をいたしました。

続いてお伺いします。

国において策定された地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針の発出の後ですね、国土交通省においては、交通空白解消本部が設置をされまして、国としてあらゆる

分野で協働をして、交通部局のみならず教育やスポーツ・文化、観光、まちづくり等全ての分野で共同し、さらに官民連携も進めていくというような方向性も示されていますが、本市内部においては、このような他部局との協働については具体的にどのように行っておられますでしょうか。

ご答弁お願いします。

○石堂大輔議長

近藤都市局長。

○近藤 亨都市局長

国における地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針の趣旨も踏まえまして、移動手段の確保に向けて、福祉や教育産業等の関係部局と現在の全庁的、横断的な協議を進めています。

既存の輸送資源の活用も含めまして、交通体系の再構築に着実に取り組んでまいります。

以上でございます。

○石堂大輔議長

17番 竹中由佳議員。

○竹中由佳議員

ありがとうございます。

全庁的な協議も進めてくださっているということで理解いたしました。

そのほかにですね、この地域の公共交通に関しては、地域公共交通会議というのも行われておりますので、ぜひ、その地域公共交通会議の場においても、ぜひですね、委員の構成も含めて、そういった福祉や教育も全て連携をして、他部局との協働をこちらも進めていただきたいなというふうに考えております。

続けて質問いたします。

公共交通の計画の策定ですか、その他公共交通の維持をしていくにはですね、現在、不採算路線に関して国と県と市において支援をしている状況も踏まえ、市内全域を走るバス路線を維持していくこと、さらには、そのバス路線の、効率化を図っていくことというのは非常に重要であると考えますが、このバス路線の維持をするために、現在、本市ではどのように取り組んでおられますでしょうか。

ご答弁をお願いいたします。

○石堂大輔議長

近藤都市局長。

○近藤 亨都市局長

現在、バス事業者と定期的な勉強会等を通して連携を図っており、経営状況等の把握や情報の共有に努めるとともに、路線バスの維持確保のための適切な行政支援を行っているほか、利用される方の移動ニーズに対応した運行となるよう、路線の見直し等についても協力して取り組んでおります。

いずれにいたしましても、路線バスは日々の生活を支える移動手段としての役割を担っておりますので、引き続き、国や県、バス事業者と連携して、公共交通の維持を図るとともに、地域住民への積極的な利用促進にも努めてまいります。

以上でございます。

○石堂大輔議長

17番 竹中由佳議員。

○竹中由佳議員

ありがとうございます。

国の動向に従ってですね、本市の方でも各部局との共同、それから、交通事業者との勉強会、あるいは経営状況のニーズの把握、そういったところを進めていただいているということで、理解をいたしました。

そこで改めてお伺いをいたします。

本市総合交通計画においては、1回目のご答弁の中でもいただきましたけれども、10地域を地域公共交通を導入をしていく重点地域として決めておられます。

その中で、さらに、この本市総合交通計画の中で、数値目標として公共交通空白地域、そして不便地域の面積の減少率については、2020年度の面積の基準を100%として、2030年度、この計画の最後の年までに面積を5%減らしていくということで、この数値が目標が掲げられております。

現在、令和7年度においては計画の前半の最終年度であります。空白地域・不便地域は残念ながらですね、この前半の最終年度にもかかわらず、面積でいうと、ともに拡大をしてしまっている状況です。

このことに対する、市としての受け止め、そして、この面積が逆に拡大をしてしまっているという状況に対して、今後どう目標を、この2030年の、この本市総合交通計画の最終年度に向けて、どういうふうに目標達成していく計画ということか、ぜひお答えいただきたいと思います。

お願ひいたします。

○石堂大輔議長

近藤都市局長。

### ○近藤 亨都市局長

残念ながら交通空白地域につきましては、面積が増えているのは認識しております。

今ですね、交通政策につきましては、全国的に過渡期を迎えておりまして、路線バスにつながるフィーダー的な部分としてですね、今までコミュニティバス等を導入してきてはおるんですけども、なかなかやっぽり採算性の問題でありますとか、やっぽり利用者がなかなか利用していただけないなどの課題があってですね、社会実験もいっぱい行っておるんですけど、なかなかうまくいってない状況はあります。

ただ、それらはですね、ある一定の路線を、ある一定の施設をつなぐようなルートで走らすということが、実際に全然利用される方がないという現状がすごく分かってきましたので、個別、個別の人がですね、いつ、どこに何をしに行ってのかっていうことをきっちり把握した上で、需要があるということを捉えた上で、導入していくということが非常に大切なではないかということを思いまして、今現在、その需要を把握しているということです。

今後の計画につきましては、状況ですね、交通政策の国全体的な状況も見据えながらなんですが、また自動運転とかですね、新たなそういうデジタル的なこともありますし、それらも全部を含めた上で、どのような形が好ましいのかということを、もう、今まさに検討している途中でございますので、また、お時間いただければと思います。

以上でございます。

### ○石堂大輔議長

17番 竹中由佳議員。

### ○竹中由佳議員

現在のこの計画、途中の受け止めと今後の方向性について、丁寧にご答弁いただきましてありがとうございました。

姫路市はやはり市域が南北に非常に広いですし、これから、先ほど、これまでの議員の方々の質問にありましたとおり、学校施設の統廃合等ですね、スクールバスとの兼ね合いも含めながら考えていく必要があると思います。

学校のそういったニーズ、それから買物難民、あるいは観光の2次交通という分野も含めて、ぜひ、一体的に、この残された10地域、重点的にこの地域公共交通を実施していかなければならぬ10地域をどうやって埋めていくか、そして交通空白地域、それから不便地域の面積を減らして

いくか、ぜひとも全市一体的になって、なるべく計画どおりということではなくて、それぞれの土地の状況、それから、この人口減少の状況に合わせて計画も柔軟に変えていくというようなことをもって進めていただきたいと思います。

以上要望いたしまして、続いての質問に移りたいと思います。

2項目めは、福祉有償運送の在り方についてお伺いします。

福祉有償運送とは、バスやタクシーなどの通常の公共交通機関を利用することが難しい高齢者や障害のある方、また要介護認定を受けている方など、いわゆる移動に困難を抱える人を対象として、特定のNPO法人や社会福祉法人などの非営利団体が自家用車を用いて有償で移送を行う制度です。

タクシー事業とは異なり、営利目的ではなく、地域の福祉ニーズに応えるために特別に認められた自家用公共交通運送の仕組みの1つであり、移動の権利を支えるための地域交通のセーフティーネットとして重要な役割を果たしています。

しかし、その一方で、制度の運営には、厳密な許可、そして乗務員の講習や運行管理、安全対策、それから事務手続きなど、事業者にとっては相応の負担が伴います。

こうした負担を地域の非営利団体の方々が担っていることを前提に、この制度は成り立っています。

その上で本市の現状を見ると、高齢化の進行に伴い、通院や買物、地域活動などの移動ニーズが増大する中で、その移動手段を補完するはずの福祉有償運送は、登録団体数が4団体と低迷をしており、運行できる車両も非常に限られていますので、市内全体のニーズに応えるには不十分であります。

加えて、一部自治体において導入が進む車両購入補助やドライバー講習費の補助などの財政的支援や、あるいは事業者の事務負担を軽減するような制度的支援が存在をせず、事業者にかかる負担が大きいままです。

結果として、新たにこの事業に参入する団体は増えず、むしろ撤退や休止をしている事業者があることも聞いております。

そこでお伺いします。

福祉有償運送は公共交通での移動困難者を支える命綱とも言える制度であり、高齢化率が27%を超える本市にお

いて、その重要性は今後さらに高まる可能性が考えられます。

本市では、福祉有償運送の現状をどのように認識し、持続可能な制度として維持するために今後どのように取り組んでいかれますか。

以上で、2項目めの第1問を終わります。

○**石堂大輔議長**

福本健康福祉局長。

○**福本裕丈健康福祉局長**

お答えいたします。

本市の福祉有償運送登録事業者数は、本市が実施する外出支援サービス分を含め4事業所の登録となっておりますが、うち2か所は現在活動実績がないという報告を受けております。

そのような現状を踏まえまして、事業者の新規参入を促進するため、本市ホームページに制度の概要を掲載するほか、広報ひめじに毎年、事業者の募集記事を掲載して周知を図っております。

また、令和6年度からは、市内の障害福祉事業所及び介護保険サービス事業所へ、福祉有償運送事業の参加を促すため制度の案内を行っているところでございます。

新規参入が停滞している現状は大きな課題として認識しております、他都市の状況を調査するなど検討してまいります。

以上でございます。

○**石堂大輔議長**

17番 竹中由佳議員。

○**竹中由佳議員**

ありがとうございます。

先ほどいただいたご答弁の中にもですね、現在、姫路市の福祉有償運送を実施する事業者、実質的には家島の本市の外出支援サービスを除くと1団体しか現実には稼働をしていない厳しい状況であります。

現在、1団体、そして家島で実施をされているこの福祉有償運送の具体的な利用実績、稼働状況について教えていただけますでしょうか。

○**石堂大輔議長**

福本健康福祉局長。

○**福本裕丈健康福祉局長**

お答えいたします。

本市の福祉有償運送の運用実績及び稼働状況ですが、令

和6年度は、活動している利用者数は2か所で登録車両は6台、登録利用者数は181人、利用件数は1,405件となっており、前年度比で事業所数及び登録者数は変わらず、登録利用者数は約16%増、利用件数は約22%増となっております。

以上でございます。

○**石堂大輔議長**

17番 竹中由佳議員。

○**竹中由佳議員**

ありがとうございます。

登録している方、そして利用件数ですね、こちらに関しても数が増えているということで理解いたしました。

これだけですね、利用実績がある、また、それが増加しているということで、本市としてこの福祉有償運送の潜在的なニーズ、あるいはこれからどのぐらい増えてくるかどうかといった部分に関しては、ニーズの把握どのように行っておりますでしょうか。

ご答弁お願いいいたします。

○**石堂大輔議長**

福本健康福祉局長。

○**福本裕丈健康福祉局長**

お答えいたします。

ニーズの把握につきましては、なかなか難しい状況でございますので、今後また、障害福祉計画の更新のときとか、そういったときでアンケートとか図っていきたいと考えております。

以上でございます。

○**石堂大輔議長**

17番 竹中由佳議員。

○**竹中由佳議員**

ありがとうございます。

現在、稼働をしている唯一の事業者に、私もヒアリングを、実はこの質問させていただくに当たって実施をいたしました。

現状ですね、やっぱり利用が多いにもかかわらずマンパワーが足りない、そして、使用している車の台数も足りないということで、この利用者の申込みを断らざるを得ない状況ということで、お聞きをいたしました。

やはり市としては、この事業を継続する意向があるのであれば、ぜひニーズの把握といったところは、先ほども言っていただいたようなアンケートなどを通じて、そして、実施している事業者にしっかりと聞き取り調査をするな

ど、こういったニーズ把握というのは行っていたいみたいというふうに要望いたします。

続いて質問いたします。

実際ですね、これまで福祉有償運送の運営協議会なども毎年実施をしておられますし、登録事業者を増やすための具体的な施策というのは続けてきておられますけれども、今後、今、実際に家島で市が実施する外出支援サービスともう1団体ということで、2団体しか実際に動いていない状況の中で、この登録事業者を増やしていくための具体的な取組というのはどのように行っていかれますでしょうか。

お願いいたします。

#### ○石堂大輔議長

福本健康福祉局長。

#### ○福本裕丈健康福祉局長

お答えいたします。

今後さらに福祉有償運送制度を拡充するために、兵庫県内の各地区の福祉有償運送協議会と共に通する課題等の情報共有を図り、福祉有償運送制度の周知拡大につなげられるよう、現在検討しているところでございます。

以上でございます。

#### ○石堂大輔議長

17番 竹中由佳議員。

#### ○竹中由佳議員

ありがとうございます。

ぜひ、他地域の情報も共有をして取り組んでいただきたいと思います。

これまで、広報等にも力を入れていただいてますけれども、やはり、事業者の登録数は、残念ながら横ばい、増えている状況であります。

他都市の状況を見ると、例えば本市の姉妹都市である松本市、人口は本市の半分以下になりますが、登録団体数は8団体ありますし、同じ中核市である宮崎市や大津市なども確認をさせていただくと、それぞれ宮崎市であれば14事業所、そして大津市であれば7事業所がこの福祉有償運送を担っているということで調べました。その他、市町村の規模は全く異なりますが、例えば人口が135万人あるさいたま市であれば、34事業者がこの福祉有償運送を実施しているということです。

他都市の団体数に比べて、単純に人口割で計算をしても姫路市はやはり少なすぎる状況であるかと思いますので、ぜひ、この登録事業者をどう増やしていくかということは、

しっかりと取り組んでいただきたいというふうに思います。

続いて質問いたします。

一部の地域においては、車両購入費の補助やこの福祉有償運送の立ち上げ補助、運営補助など、登録事業者の新規参入を促すために補助を開始しているところがあります。

例えば、洲本市であれば車両購入費経費に関しての補助、そのほか、関東になりますが国立市では車検の費用やガソリン代、千葉市においては事業補助金ということで立ち上げ、運営、両方にわたる補助をモデル事業として実施をされているようです。そして、宮崎市においては、このガソリンの燃料費の高騰に対して補正予算で燃料費の高騰分の補助をしたということで報道を見ました。

こういった他都市で、まだ一部にはなりますけれども、開始をしている福祉有償運送事業者への運営補助の導入について、本市としての考え方をお聞かせください。

#### ○石堂大輔議長

福本健康福祉局長。

#### ○福本裕丈健康福祉局長

お答えいたします。

福祉有償運送は制度上、運送の対価が通常のタクシー運賃の8割程度に抑制されており、採算ベースの参入が基本的に想定されておらず、旅客運送業への参入規制を大幅に緩和することによって、公益的な理念を持った事業者の自発的な参入を促すという一面もございますことから、公的な補助の導入の要否につきましては、県内他都市の状況も踏まえつつ、引き続き検討を重ねてまいりたいと考えております。

以上でございます。

#### ○石堂大輔議長

17番 竹中由佳議員。

#### ○竹中由佳議員

ありがとうございます。

洲本市などでは、もうそういった取組も始まっておりますので、ぜひ、他都市の状況を見ながら、本市においても、やはり、今やってくださっている事業者が続けてくださること、それから、新規参入を促す、この両面からこの経済的な補助というの非常に重要であるかと思いますし、事業者が少ない中で、少ない予算でもそういった手当ができるかと思いますので、ぜひ前向きにご検討いただきたいなというふうに考えております。

続いて質問いたします。

この福祉有償運送ですが、自家用有償旅客運送の1種でありまして、いわゆる公共ライドシェアというものになりますが、こちらは総合交通計画の中においても、この福祉有償運送は言及をされておりまして、これまでの、この福祉の部局だけでの検討ではなくて、もし可能であれば、交通部局、都市局ですね、そういったところと一体的に地域公共交通の枠組みの中で議論をしていただくというのが、非常に有効であるかなというふうに思います。

ですので、例えば、地域公共交通会議の中に、この福祉有償運送の団体なり、その担当部局が入って一緒に検討していくなどですね、そういった他部局と一緒に総合的に議論していくべきであると考えるんですが、その点についてお考えをお聞かせください。

#### ○石堂大輔議長

福本健康福祉局長。

#### ○福本裕丈健康福祉局長

お答えいたします。

議員ご指摘のとおり、他部局との連携が重要かと思いますので、これから都市局とも連携しながら、検討していくと考えております。

以上でございます。

#### ○石堂大輔議長

17番 竹中由佳議員。

#### ○竹中由佳議員

ありがとうございます。

ぜひ都市局ともですね、一緒に一体的に話をさせていただきたいなというふうに思います。

この福祉有償運送に関しては、本当に本市でもなかなか厳しい状況続いてますけれども、全国的にもこの福祉有償運送の事業を続けることで赤字になってしまって、他の事業からこの赤字補填をしながら、苦しみながら続けている事業者が多いということも事実あります。

その一方で、この福祉有償運送を利用する方々というのは、公共交通機関をその方だけでは実際に使うのが難しいということで、この福祉有償運送という制度自体が彼らにとって外出するための命綱になる大切な制度であると思います。

ただ、年金や障害年金のみで生活する方々にとってはこの福祉有償運送は本当に必要な制度で、その方々にとって介護タクシーを使うというのは、非常に運賃や介護料、あ

と機材の使用なども、お金がかかってくる介護タクシーは、こういった方々にとって非常にハードルが高いというふうに考えます。

この制度自体が、実際に公共交通の中のまた違うレイヤーで、非常に必要な制度であるというふうに思います。

しかしながら、この福祉有償運送をしてくださっている事業者にとっては、ガソリン代の高騰、物価高騰、それから、この福祉有償運送の制度の特質上ですね、やはり障害者の方のその日の体調によって急なキャンセルが出たりですとか、その効率性をもってこの輸送を行うということがなかなか事業の性質上やりにくい事業であると思います。

ですので、非常に利用者にとっては、この福祉有償運送が続くことが切実な願いでありますし、一方、事業者にとっては、この制度を使って事業を稼動させればされるほど赤字が出てきてしまうような、非常に矛盾のある制度であると思います。

私は、この姫路市の福祉有償運送の事業に関しては、家島を除いて実質的に稼働しているのは1団体であるということで、非常に危機感を抱いています。

改めてこの福祉有償運送を姫路市としてどうしていきたいのか、その部分について最後、ご答弁を求めまして私の質問を終わります。

#### ○石堂大輔議長

福本健康福祉局長。

#### ○福本裕丈健康福祉局長

お答えいたします。

議員ご指摘のとおり、現在、家島を除いて1か所での実施になっているということにはなっておりますので、今後その辺、危機感を持ちながら、またニーズを今後、把握をした上で、適切に対応していきたいと考えております。

以上でございます。

#### ○石堂大輔議長

以上で、竹中由佳議員の質疑・質問を終了します。