

都市環境委員会行政視察報告書

報告者名	委員長 飯阪 光典
視察日	① 令和7年4月17日（木）～② 令和7年4月18日（金）
視察場所	① 佐賀県武雄市 / ② 福岡県久留米市
参加者	飯阪 光典（委員長）、山本 秀明（副委員長）、小野林 治三夫、早乙女 実、大坪 靖、井阪 雄大、吉川 茂樹、松田 義人 （随行：事務局 西垣 聡、坂中 聡美）
視察項目	① 「武雄市ライドシェア」及び「共助版ライドシェア」について ② 消防の広域化について

所 感

① 4月17日（木） 佐賀県武雄市

～「武雄市ライドシェア」及び「共助版ライドシェア」について～

● 武雄市の概要

（令和7年3月末時点）

人口 46,672人

世帯数 19,340世帯

面積 195.40km²



● 視察内容

〈目的〉

本市において、市民の利便性向上並びに交通空白地域の解消を図るため、様々な公共交通施策への取り組みを行い、市民の移動手段の確保を行ってきたが、令和7年4月より、2024年問題による乗務員の不足等により正常な運営を確保できなくなったことから、定時定路線の民間バス（南海バス）が市内の中山間地域の路線を廃止することとなった。これに伴い、代替交通の必要性が急務となり、現在はデマンドバスや路線維持バスなどで対応している状況で、新たな代替交通手段として、ライドシェアの必要性も今後より高まってくることが予想されることから、「武雄市ライドシェア」及び「共助版ライドシェア」の事業運営についての一連の取り組みやその成果、また課題点を含めた今後の方向性を教示いただくため。

○「武雄市ライドシェア」

〈武雄市の取り組み〉

バスやタクシーの運転手が不足しており、需要に対して十分な輸送サービスが提供されていないこと、また観光協会・飲食業組合や市民団体から移動手段の確保に向けたライドシェアの実証要望があり、実証運行を実施。本実証運行は、住民や観

光客の移動に関する利便性向上のために武雄市が実施主体として一般の自家用車を活用したライドシェアで、タクシー会社との共同運営を採用した「自治体ライドシェア」であり、道路運送法第78条第2号にある「公共ライドシェア」としての位置付けとなる。

・実証実験実施概要・結果

◇根拠法：道路運送法第78条第2号（自家用有償旅客運送）

◇実施主体：武雄市

◇運行日時：令和6年12月5日から令和7年1月31日
毎週木・金・土曜日の午後8時～翌1時（5時間）

◇運行区域：武雄市内が出発地または到着地となる区域

◇運賃：タクシー運賃と同等

◇利用方法：アプリ、電話で予約

◇周知方法：ホームページ、FB、市報、新聞折込、集合公告、
プレス周知、のぼり設置

◇利用件数：17件（予約件数は31件…アプリ予約26件、電話予約5件）
電話キャンセル、既配車中、運行時間外により17件に減少

〈本市の質問事項〉

- ・1日あたりの利用件数について
- ・実証実験を行う財源について
- ・実証実験の結果を踏まえた、今後の展開について
- ・既存民間交通事業者への対応について
- ・ドライバー教育と安全性の確保について

〈まとめ〉

「武雄市ライドシェア」は、地域の足を支える公共交通であるタクシー事業者との共存を図る観点から、「タクシー事業者との共同運営の仕組み」を全国に先駆け実装され、その結果を今後の交通施策にどのように活用するのか興味深い事業であったが、その反面、結果からは現時点で必要性を後押しできる成果物は見出し難く、既存交通の今後の見通しの中で補完機能としての選択肢の一つとして考察する必要がある。

○「共助版ライドシェア」

〈視察目的〉

現在、日本全国様々な自治体において今後の公共交通の在り方について検討されているが、現行の道路運送法適用を受ける「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」において、既存交通との兼ね合いから十分に効果を発揮することが困難である。

その点を踏まえ、今後到来する人口減少・少子高齢社会における「交通空白」を

解消するための新たな取組みとして「共助版ライドシェア」（許可登録不要型）について、武雄市での取組み、全国での取組み事例について、（一社）全国自治体ライドシェア連絡協議会（以後「全自連」）共同代表・前武雄市長である樋渡啓祐様より、教示いただくため。

〈共助版ライドシェアについて〉

これまでの「公共ライドシェア」「日本版ライドシェア」は、道路運送法第78条の適用を受けたのに対し、「共助版ライドシェア」は、同法における許可又は登録を要しない運送として位置付けられる。

・主な内容

◇無償運送について

道路運送法による規制なし。謝礼の支払い・実費の請求・支払いは可能。

◇宿泊施設&介護施設の付随送迎

利用者からの依頼に応じ商店等への立ち寄り、観光スポットへの送迎が可能。

◇ツアー&ガイドに係る付随送迎

ツアーやガイドに付随して運送が可能。

◇運送サービスの有無で料金に差を設ける場合の扱い

実費の範囲内において収受が可能。

◇地縁団体で行う運送サービス

会費で行う運送サービスが可能。

〈武雄市における「共助版ライドシェア」（許可登録不要型）の取組み〉

全自連直営方式により、「i-Chanキッズサポート」令和6年11月試験運行開始。

・「i-Chanキッズサポート」提供サービス

○学習支援

○見守り支援

○平日夕方の移動支援

○食事支援

*会費1ヶ月500円（運営協力金として）

今回は、共助版ライドシェアに係る視察であり、上記提供サービスの中で、「平日夕方の移動支援」についてご教示いただいた。

・事業概要

○山間部に住む子供の塾・習い事への送り

○事業者の協力及びコネクティッドカー等最新技術を活用し、
事業効率と安心・安全向上を実現

- ・車両台数
 - 4台
- ・ドライバー数
 - 8名
- ・路線
 - 山間部→中心市街地（路線型）
- ・時間
 - 平日午後4時～午後6時（定時運行）
- ・その他
 - 乗車前日予約（LINE利用）

〈本市の質問事項〉

- ・既存運送事業者からの反応について
- ・定時運行に際し学校との繋がりについて
- ・AIオンデマンドとの共存について
- ・共助版への行政の関わりについて
- ・国の補助及び保険制度について



〈まとめ〉

地域交通の悩みが解消しない理由として、

- 地域の交通事業者が反対するので、自治体が取組みを進めにくい。
- 「交通空白」は存在すると感じるが、その証明方法が分からない。
- 解決すべき「交通空白」の優先順位をつける事が難しい。
- 住民・観光客が、本当に利用するか分からない。
- 多様な解決策を探し続ける結果、何から着手すべきか分からない。
- 改正された制度が地域に相応しいか分からない。

等が、あげられる。

すべての課題を一気に解決するのではなく、民間による「勝ちのロールモデル」を構築し、そこに行政が支援する事により、現在多くの財源を投入している地域交通の在り方再構築の一形態をご教示いただいた。本市においても、効率的・効果的な行政運営を考え、今後の地域交通に在り方を早急に検討し、取り組むべきと考える。

② 4月18日（金） 福岡県久留米市
～消防の広域化について～

● 久留米市の概要

（令和7年4月1日時点）

人口 299,539人
世帯数 143,597世帯
面積 229.96km²

● 視察内容

〈視察目的〉

本市の消防は、大阪府による消防の広域化の推進もあり、令和2年4月からの近隣市町（泉大津市・忠岡町）との指令業務の広域化を検討したが、消防力向上や財政効果について、広域化協議会での合意に至らず、広域化実施は見送られた。

その後、近隣市である堺市との間で消防指令業務の連携・協力について検討を重ね、令和6年12月より、堺市に消防指令業務を委託する形で、連携・協力を進めることとなった。

今後必ず訪れる人口減少社会への対応、また、効率的・効果的な住民の安心・安全の確保のための消防体制のさらなる再構築が必要となる事が考えられることから、先進的に広域化を実施されている久留米広域消防本部様にご教示いただくため。

〈視察内容〉

自治体間における消防の広域化に向けた取組みと変遷についてのご説明をいただいた。

◆消防広域化の方式

- ①「組合方式」、「委託方式」のいずれの場合も広域化の効果はほぼ等しいことから、全ての関係する市町が等しく消防に対する権限と責務を有する「組合方式」とする。
- ②組合方式による広域化は、関係する全ての市町で構成する既存の「久留米広域市町村圏事務組合」に消防業務を追加し、複合的事務組合とすることが効果的である。

◆消防広域化のスケジュール

- ①消防本部の統合は、段階的に行うものとし、第2段階は、久留米市消防本部と



福岡県南広域消防組合消防本部において、平成21年度の統合をめざす。

- ②大川市消防本部は、通信指令システム整備の残債等の課題があるため、広域化の第2段階として、統合の検討を進め、平成24年頃（久留米市における通信指令システムの更新時期）に併せた統合をめざす。

さらに、消防広域化の効果について説明を受け、国が示す広域化のメリット（以下参照）をほぼ達成できている事を確認。

- ①住民サービスの向上（初動の消防力、増援体制の充実、現場到着時間の短縮）
- ②人員配備の効率化と充実（現場要員の増強、各業務の高度化・専門化）
- ③消防体制の基盤強化（高度な消防設備・施設の整備、組織の活性化、財政負担の効率化）

〈本市の質問事項〉

- ・ 広域化による弊害について
- ・ 指令センターのバックアップ体制について
- ・ 財政削減効果について
- ・ 緊急時の出動体制について
- ・ 指令センターの整備費削減について

〈まとめ〉

長い年月をかけ広域化が実現されたが、その中でも比較的早い段階での広域化の方式とスケジュールが決定されてきた経緯が見て取れる。また、大きな財政支出については単独での運用よりも広域化によるメリットはあるが、その反面、経常支



出においては大きなメリットを見込めないことが示された。しかし、行政の最も大切な仕事である、「住民の生命・財産を護り、住民に安心・安全を提供する」、この住民サービスの向上に資する事が広域化により達成出来ており、本市においても、「最少の経費で、最大の効果を得る」地方自治の本旨に則り、さらなる広域化に向けた検討が必要と考える。