

創政クラブ会派視察報告書

日 時：2026年7月16日（木）午前9：00～

場 所：北海道奥尻郡奥尻町役場

出席者：倉田博之、岩垣和彦、片野晶子（創政クラブ）

丸山純平（みんなで未来をつくる会）

視察項目：公共ライドシェア（グリーンスローモビリティ）について

奥尻町地域公共交通利便増進実施計画について

視察目的：人口減少や少子高齢化が著しく進行する地方都市において、運転免許を持たない高齢者やこどもの買い物、通院、通学における移動手段の確保は、移動の権利を守るために必要な施策となっている。しかし、交通事業者における運転士不足や不採算のために路線廃止、更には行政の財源不足などの課題が深化している。持続可能な公共交通の確保策は、地方における大きな課題であるため、交通空白地における移動手段の方法を学ぶことが地方都市において、持続可能な社会の構築に参考となると考え、奥尻町の公共交通の施策について視察を行なった。

1. 奥尻町の概要

奥尻町は北海道内の離島で利尻島に次ぐ2番目に大きな島で全国では14番目の広さとなっており、東西が11km、南北が27kmの142km²の面積である。島全体が花崗の段丘で形成され、やや三角状をなし、その段丘を横切って河川が流れるため滝が多くなっている。東海岸は比較的平野部が多く、西海岸は比較的断崖が続き温泉も湧出している。島内で最も高い山は島の中央部の神威山で標高は584mで、山林が71%、原野が19%で四方を日本海で囲まれた離島である。自然豊かで観光地としても有名で、かつては硫黄が採鉱されていたため温泉が湧く島ともなっている。気候は北海道でも南西部に位置するため年間平均気温は11℃、降水量1,748mmと比較的温暖な島である。島の特産品はウニ、アワビを中心とする豊富で新鮮な魚介類で、塩水ウニは極めて有名である。

人口は、昭和35年の7,908人をピークに減少しており年々過疎化が進行し、令和2年の国勢調査では男1,280人、女1,130人の2,410人で、世帯数は1,215世帯となっている。65歳以上の高齢化率は41.4%（令和2年現在）で年々増加の傾向である。

基幹産業は水産業が盛んで豊富な魚介類に恵まれていることから昔から「宝の島」「夢の島」とも言われ、明治末期まではニシン漁が主体、近年はイカやホッケなどの近海漁業や、ウニやアワビを中心とした磯根漁業が主となっている。

農業は稲作と畜産（肉牛）の生産が中心で農家戸数は19戸（平成30年現在）で高齢化や担い手不足が深刻化、林業は3事業者（平成30年現在）が製材事業をおこなっていたが、現在は1事業者となっている。商業は平成28年に53件で飲食料品店や雑貨小売り業が主で多くは小規模で、衣料品調達は島外に依存している。

観光業は水産業と並んで基幹産業として期待しており、夏場を中心に年間5万人程度で推移している。島内の観光施設も従来のものに加え「奥尻島津波館」「徳洋記念緑地公園」「佐藤義則野球展



示室」「球島山展望台」などを整備している。7月～8月の2か月間は定期観光タクシーが運行されている。また、奥尻町内の医療は、国民健康保険病院と青苗診療所の2拠点を抱え、幼稚園2園、小学校2校、中学校1校、高等学校1校を設置している。

1993年7月に北海道南西沖地震が発生し、マグニチュード7.8を記録。奥尻島では震度6が観測され、火災や津波などにより死者202人、行方不明者28人の大きな被害を受けている。

2. 奥尻町地域公共交通利便増進実施計画について

奥尻町の島外とを連絡する交通資源は、江差町と奥尻を結ぶ幹線がフェリーで、夏場は1日2便、それ以外は1便が航行している状況である。もうひとつ、主に観光客の足となっているのが航空機で、函館と奥尻を結ぶ便があり、月曜日から木曜日、土曜日に運航している。この他にJAL系統で北海道エアシステムが札幌丘珠空港と奥尻を夏場は1日1便運航している。

島内での交通資源は、町営バスと島内で1社1名のハイヤー会社のみと極めて乏しく、交通空白地に該当する地域となっている。

島内の支線は町営バスが大きなウエイトを占めており、これ以外は民間のハイヤー会社が担っているほか、レンタカー業者も営業している。こういった限られた島内における交通資源をいかにして維持・発展させて行くのが奥尻町の大きな課題である。航空機やフェリーも民間事業者であり、赤字が続くようであれば、撤退なども考えられるため、奥尻町では奥尻町地域公共交通計画を昨年7月に策定した。さらに、そのなかで実施していく、奥尻町公共交通利便増進実施計画を大きな柱として掲げている。

なお、奥尻町のみでの力では策定が困難であったが、総務省の地域力創造アドバイザー制度を活用し、公共交通のスペシャリストの方々と繋がれたことで、当該計画を策定することができたとのこと。特に財源措置が重要であり、交付税措置、特別交付税措置を得る目的で当計画を策定したもの。

(1) 計画の概要

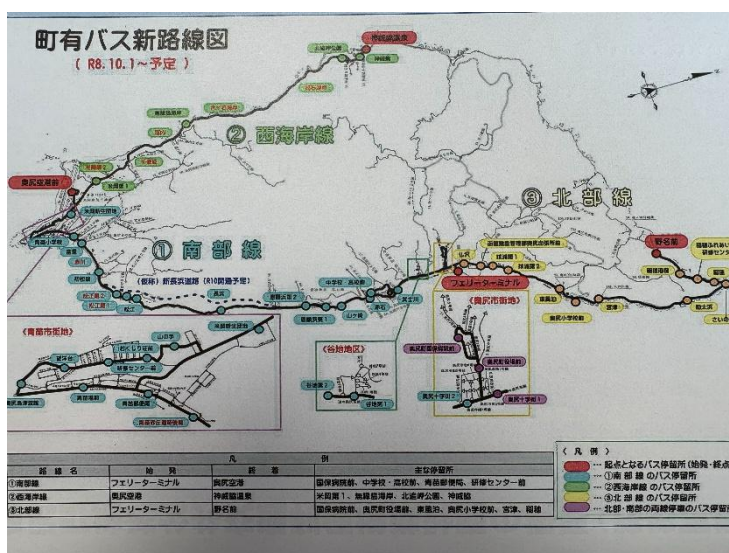
本土と結ぶ交通機関は「フェリー」と「航空機」が定期運航しており、島内での公共交通は「路線バス（一部スクール便を兼ねる）」が運行し、高齢者や学生などを中心に年間約5万人の方が利用している。一方、バス運営は大幅な赤字を伴うため、運営改善が大きな課題であり、将来の設備更新に係る歳出削減効果等を期待し、令和6年4月から運賃定額制を導入した。これにより運賃は減収となったがそれ以上の歳出削減の他、利便性向上にも繋がりとータルコストの大幅な削減が見込まれる状況となっている。一方、将来の運転士不足への備えや施設や車両の老朽化など課題が山積し、地域ニーズや実情を踏まえ、路線の抜本的再編に着手し、関連した車両や施設更新など利便性の高い地域公共交通ネットワークの再構築を実現するため各種取り組みを推進する。

(2) 事業内容

a. 路線バスの再編（定時定路線型デマンド運行の導入 R8.10.1～）

全線全区間で「定時定路線型デマンド運行」を導入しフェリーと航空機を幹線とした「フィダー線（支線）」として運行する。

既存の3路線（神威脇、青苗、稲穂）を「北部」「南部」「西海岸」に再編し運行の効率化を図る。将来的な運転士不足への備えや経費削減のため、西海岸線（奥尻空港～神威脇温泉）を民



間委託し、持続可能なバス運営体制を構築する。

①「南部線」⇒フェリーターミナルから奥尻空港までの区間

②「西海岸線」⇒奥尻空港から神威脇温泉までの区間

③「北部線」⇒フェリーターミナルから野名前までの区間

b. ダウンサイジング運行の拡充（10人乗り、14人乗り等の車両導入）

日中の路線バスは利用者が少ないため車両の小型化による運行効率の改善（完全予約型デマンド運行の導入を検討）による維持管理費の削減を図る。

c. 車両基地（バス車庫兼事務所）の移転（R11～R12予定）

土砂災害等のリスクが高い現在地から、路線バス始発地点であるフェリーターミナル付近へ車庫や事務所機能を移転することで、災害時リスクの回避による安定したバス運行体制の構築と運行効率の向上の他、各種手続きなど利便性の向上を期待する。

d. その他運営体制の改善施策の展開

待合室の削減、車内アナウンス改修による観光需要や来訪者などにもわかりやすく利用しやすいバス運行を目指す。

（3）事業の効果

a. 路線バスの再編

定時定路線型デマンド運行の導入により、細かな利用ニーズに応えることで利便性の向上を図る。民間委託導入により他路線の見直しやダイヤ拡充などを検討する。

①全路線・全区間で「定時定路線型デマンド運行」を導入する。（スクールバス便を除く）

②定時定路線型デマンド運行は、事前予約により自宅前や指定場所で乗降でき、予約がなければ従来通りの定時定路線運行（フリー乗降）を行なう。

③西海岸線（奥尻空港～神威脇温泉）の区間の一部を民間交通事業者へ委託し運行改善を図る。西海岸線委託による予約型運行が町民へ定着した場合、予約がない場合には運行しない「完全デマンド運行」を目指す。

④西海岸線の実績を踏まえ、他区間での民間委託運行について検討する。

路線バス運行の民間委託に伴う仕組みを構築することで潜在的な運転士不足に対するリスク軽減効果を期待する。

フィーダー認定と支援を受けることで対象路線運行経費の軽減が図れる。

b. ダウンサイジング運行などの効果等

車両の小型化による維持管理コストの削減、自在性の高いデマンド運行を推進する。

一部区間で完全デマンド運行の導入をめざす。（1～3年で定時定路線型デマンド運行の基礎データを収集し、完全デマンド運行導入に向け検討する。）

①ダウンサイジング車両やデマンド運行の導入により利用者の利便性向上が期待される。

②町有バス運行の民間委託の実現により、潜在的な課題となっている運転手不足への対応や車両の維持管理費削減など、公共交通基盤の体制強化が実現する。

③町有バス運行においてニーズの多い時間帯での増便による利便性の向上を推進する。

c. 車両基地（バス車庫兼事務所）の移転

土砂災害のリスクが軽減され、施設の老朽化等の課題が解消される。

車両基地機能が強化され、車両待機や移動時間の短縮など運用面での利便性の向上や定期券や割引証発行の手続きにおきても業務改善効果が期待される。

基地基盤の整備による持続可能なバス運行体制が構築される。

d. 運営体制改善施策の展開

インバウンドへの対応や利便性の向上を図る。

バス待合室の取捨選択による維持管理とコスト削減に努める。

（4）運行ダイヤの見直し

- ①西海岸線民間委託による町有バス運行体制の余力を活かし、北部線で1便増便する。
- ②南部線と西海岸線を跨ぐ利用の際は乗り継ぎが発生するため「乗り継ぎ割り制度」を導入する。
- ③将来、完全デマンド運行が実現した際は、利用者の利便性を重視し、該当区域における新たなバス運行体制を整備する。

(5) 開始年月日

令和8年10月1日より取り組みを実施する。

(6) 再編により想定される課題

- ①完全デマンド運行の導入は、無駄なコストの削減に繋がる反面、非運行となった際の運行補償の設定や既存事業者やライドシェア運行等との調整が不可欠である。
- ②町有バス運行の増便の反面、利用率の低い便の廃止や統合を検討することになるが、利用率が低いからと言って直ぐに廃止して良いとはならない。

3. 奥尻町における交通空白地の取り組み

～モビリティ人材育成から公共ライドシェア実証、持続可能な島内交通へ～

(1) 物流・買い物支援を通じた信頼関係の形成

令和6年度のモビリティ人材育成事業では、行政、交通、観光関係者、地域事業者などが参加し、講義やワークショップを通じて、奥尻町の交通課題と今後の方向性について議論を重ねた。この過程で、地域の関係者が交通課題を自分ごととして捉え、既存の事業資源を活かした解決策を検討するきっかけになった。

① ヤマト運輸(株)参画の経緯

ヤマト運輸(株)奥尻営業所の現地担当者もこの事業に参加し、ワークショップを通じて地域交通の課題を共有した。その後、ヤマト運輸(株)の車両・人材・地域内ネットワークを活用した取り組みとして社内提案が行なわれ、令和7年度の公共ライドシェア実証への参画に繋がった。

- ・2016年3月（包括連携協定の締結）
奥尻町とヤマト運輸(株)が包括連携協定を締結。物流ネットワークを活用し、離島の地域課題解決に取り組む土台が作られた。
- ・2021年11月（営業所での店舗販売スタート）
買い物困難者への支援として、ヤマト運輸奥尻営業所内でサツドラ（サッポロドラッグストア）商品の店舗販売を開始。
- ・2022年8月（移動販売の実証実験を開始）
移動販売専用車により、食品・日用品等の出張販売の実証実験を開始。
- ・2023年8月（移動販売の本格運行を開始）
冷蔵・冷凍に対応した大型車両へリニューアルし、移動販売の本格運行を開始。
- ・2024年5月（3者で災害時物資供給協定）
奥尻町、ヤマト運輸(株)、(株)セコマの3者で協定を締結し、災害時の物資供給・物流連携を強化した。



(2) 令和7年度「公共ライドシェア実証」

令和7年度は、時間的空白への対応可能性を検証するため、公共ライドシェア「島のりあい」の実証運行を開始した。本実証では、奥尻町、ヤマト運輸(株)、町民ドライバー等が連携し、

既存交通では対応しづらい時間帯や移動ニーズに対して、地域内の車両・人材を活用した移動手段の確保を目指した。

①実証のポイント

- ・ 時間的交通空白に対する公共ライドシェアの有効性を検証
- ・ 町民ドライバーとヤマト運輸㈱の車両と人材を活用
- ・ 利用ニーズ、運行時間帯、予約・受付方法、運行体制、有償化に向けた課題を検証

②二本立て実証モデルの展開

- ・ 町民が副業等でドライバーを担う「住民参加型ライドシェアモデル」
- ・ ヤマト運輸㈱の集配用ワゴン車両を活用した「客貨混載型ライドシェア」

③令和7年度「島のりあい」実証運行体制

「島のりあい」では、奥尻町が事業主体・運行管理を担い、ヤマト運輸㈱や町民ドライバー等が運行を担う体制で実証を実施。予約受付や運行調整、車両・ドライバーの管理などを整理し、地域内の複数主体が連携して交通空白に対応できるか検証を行なった。

④「島のりあい」の実証結果

実証運行では、延べ320組・489人が利用し、日中・夜間の双方で移動ニーズが確認された。日中は平日利用が中心で、通院・買い物などの生活移動に対応した。一方、夜間は金・土・祝前日に利用が集中し、飲食後の帰宅など、既存交通では対応しづらい時間帯の需要が確認された。

利用実績（延べ）

- 全体：320組・489人 日中：252組・309人 夜間：68組・180人
- ◇日中運行：平日利用が中心、通院・買い物など生活移動に対応、ヤマト運輸車両で運行
- ◇夜間運行：金・土・祝前日に利用者が集中、飲食後の帰宅など夜間需要に対応
- 町民協力ドライバーで運行

⑤「島のりあい」の利用者評価

利用者アンケートではサービス全体の満足度が非常に高く、実証期間中の運行体制や利便性に対して高い評価が確認された。また、今後の利用意向についても「利用したい」が98.6%を占め、「島のりあい」が既存交通を補完する移動手段として受け入れられる可能性が示された。

⑥「島のりあい」の今後の利用ニーズ

利用者アンケートでは、今後利用したい区間として、奥尻地区内や奥尻地区を起点・終点とする地区間移動が多く挙げられました。また、利用したい時間帯は18時以降に集中しており、飲食後の帰宅や夜間の移動手段としてのニーズが強いことが確認されました。料金意向についても、地域内移動や隣接区間では1,000円前後を中心に、距離に応じた一定の支払い意向が確認された。

⑦公共ライドシェアは既存交通を補完する手段として有効性を確認

- ・ 日中、夜間それぞれの移動ニーズを確認
日中は通院、買い物などの生活移動、夜間は飲食後の帰宅など、時間帯によって異なる交通空白ニーズが確認された。
- ・ 利用者から高い評価・継続利用意向を確認
サービス全体の満足度は100%、今後の利用意向も98.6%となり、高い受容性が確認された。
- ・ 本格運行に向けた課題を共有・整理
実証結果をモビリティ会議で共有し、運行時間帯、予約受付、配車管理、ドライバー確保、料金設定など、次年度以降に検討すべき課題を整理した。
これら令和7年度の実証により「島のりあい」は交通空白を補完する移動手段として一定の

有効性が確認され、令和8年度の有償実証・予約配車システム導入へと繋がった。

4. グリーンスローモビリティ（GSM）の実証

令和7年度は、公共ライドシェア実証と並行して、GSMや町民バス小型化を通じた生活交通・観光交通の検証も実施した。

（1）実証運行1（観光客を対象としたGSM実証運行）

目的：フェリーターミナルを起点として、観光ガイドと連携したガイド付き観光コンテンツとして運行

実証期間：令和7年9月の11日間／実績は令和7年9月・10月の7日間

運行ルート：フェリーターミナルから奥尻地区周辺の主要観光スポットを巡る周遊ルート

運行形態：事前予約制（道路運送法の許可又は登録を要しない運送（無料））

運行本数：奥尻北部コース3本、利用者7人
日帰りコース2本、利用者2人
その他コース2本、利用者16人

使用車両：ヤマハ発動機株式会社「AR-07」7人乗り・3列シート

（2）実証運行2（町民を対象とした奥尻地区のGSM実証運行）

目的：高齢者等の通院や生活の足として、奥尻市街地の病院、買い物施設、郵便局などを結ぶ区域運行

実施期間：令和7年12月8日～令和8年1月30日期间中の月・水・木曜日運行

運行時間帯：午前9時から正午まで

運行ルート：役場・病院・商業施設が集中する奥尻地区（町営バス路線の山側空白地補完）

運行本数：10本 利用者25人

使用車両：ヤマハ発動機株式会社「AR-07」7人乗り・3列シート

外出頻度の変化：外出増加率100%

「週に1回以上外出が増えた」と回答した方が75%となり、「週に2回以上」「月に2～3回程度」と答えた方も含めると回答者全員が外出頻度の増加を実感している。

（3）ダウンサイズした町有バスの実証運行

目的：維持費の抑制と運転手確保の柔軟性向上を図るため、既存の中型バスをワゴン車両に小型化して運行

実施期間：令和7年12月1日～令和8年2月28日

運行ルート：既存の町有バス路線

北部路線、南部路線のうち利用者が少ない時間帯の便

運行形態：定時定路線運行

道路運送法78条2号（公共ライドシェア）



運行本数：期間中毎日、北部便・南部便それぞれ1往復計158回 利用者590人
使用車両：ワゴン車両（1台・定員14人）

（４）G S M・町有バス小型化実証から見た方向性

奥尻町では、G S Mを観光需要への対応だけでなく、日常生活の足を支える補完交通としても位置づけ、町有バスと組み合わせた持続可能な公共交通体系の構築を目指す。今後は、町有バスを町内幹線軸、G S Mを補完交通として整理し、観光需要や生活需要に応じた柔軟な運行体制の検討を進めていく。

5. 令和8年度現在のプロジェクト（島のりあいの有償実証）

令和8年度は令和7年度の無料実証で確認された移動ニーズや利用者評価を踏まえ、有償実証と予約配車の仕組み化に取り組む。本格運行に向けて運行・料金・予約受付・関係者間の役割分担を具現化する段階へ進んでいく。

①有償実証の実施

利用者負担を伴う運行としての成立可能性を検証

②予約・配車システムの導入

予約情報・配車状況、運行実績を一元管理できる仕組みを整備（ライドシェアアプリ MITT）

③既存交通との連携余地の確保

既存交通事業者が参加する場合に、公共ライドシェアとあわせて案内・調整できる仕組みを整備

④本格運行に向けた整理

運行時間、料金、ドライバー確保、運行管理」、関係者間の役割分担

◆奥尻町における物流連携型公共ライドシェアの有償化・本格運行実証

事業費：事業全体費用2千2百万円／補助対象経費2千2百万円

事業主体：奥尻町

運行主体：奥尻町、ヤマト運輸㈱

事業背景・目的

- ・令和7年度事業では、デマンド型のドア to ドアの、無償実証運行を実施し、ヤマト運輸㈱および町民協力ドライバーによる運行体制の検証を行なった。また、グリーンスローモビリティの実証運行を実施し、町民の移動ニーズの把握を行なった。
- ・本事業においては、無償運行から公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）への移行
- ・一部エリアから町全体への運行エリアの拡大
- ・電話、手動管理から配車、予約システム導入による運行管理の高度化により、効率的かつ持続可能な運行体制の構築を図る。

事業概要

- ・交通サービス：公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）
- ・運行形態：区域運行（デマンド型）
- ・法的区分：道路運送法78条2号
- ・運行頻度：毎日（8：00～23：00）
- ・運賃：距離制（タクシー運賃に準じた運賃設計）
- ・実施内容：奥尻町が運行主体となり、ヤマト運輸㈱および町民ドライバーによる公共ライドシェア（客貨混載型・町民ドライバー協力型）の有償による実証を行なう。公共ライドシェアおよびグリーンスローモビリティなど種類の異なる車両の予約。配車を一体的に管理可能な配車システム（MITT）を新たに導入し、効率的に管理・運用するとともに、エリアを町全域へと拡大することで、地域の時間帯およびエリアにおける交通空白に対応した

持続的な移動手段を確保し、交通空白の解消を図る。

・運行期間：令和8年8月～令和9年1月

見込まれる事業効果

令和7年度の延べ489人の利用実績を踏まえ、有償化・全域化により年間約1,000人規模の需要対応が見込まれる。有償化による持続性確保と配車システム導入により、効率的かつ需要拡大に対応可能な運行体制を構築する。

奥尻町全域における、時間帯およびエリアによる交通空白を解消する。

6. 今後の展望

有償実証での結果を踏まえ、制度協議・本格運行へと段階的に進め、町民・観光客の双方の移動を支える島内交通の定着を目指す。そのために令和7年度から無料実証、令和8年度に有償実証と予約配車システムなどの仕組み化を実現し、令和9年度には地域公共交通会議を設立し制度協議を行なう。これにより自家用有償運送等による持続可能な運行体制を確立する。

交通空白を補い、町民の暮らしを支えながら、観光客にとっても移動しやすい島内交通を目指す。既存交通で対応しづらい時間帯やエリアを公共ライドシェア等で補完し、島全体の利便性向上に繋げる。

7. 高山市の実情を踏まえた考察

奥尻町内では、旅客運送事業者が1社一人しかない状況にあり、国土交通省が定める交通空白地に該当し地元自治体が主体となって、公共ライドシェアなどに取り組みやすい環境が背景としてあった。国も奥尻町での取り組みを成功させ、全国の類似する過疎地域での持続可能な交通体系のモデルとしたい意欲も感じられた。

特に参考になるのは、貨客混載型のライドシェアで、過疎地における取組がしっかりと確立し、拡大していくことを望むものである。但し、現状はヤマト運輸㈱の多大な協力によって実施できているものであって、車両改造経費や運賃収入など採算性度外視の面があることから、全国に先駆けての先進事例として注力されている点は高く評価されている。荷物配送の空き時間や集配経路を無駄なく効率的に旅客運送と併せて運行ができれば理想的で意義ある取組である。長期に渡り継続して行くには、運送事業者の考え方や事業の採算性など事業者側の考え方で事業が停止することもあり得るため、自治体と事業者間での意見調整は重要であると考えている。

また、グリーンスローモビリティの運行は、フェリーターミナルと奥尻町役場、奥尻町国民健康保険病院間等を往来するもので、近隣の高齢者は速度が20km/h以下なので乗車中に地域住民との触れ合いが生まれるなど、地域に愛される交通手段でもある。しかし、冬季の運行は冬用タイヤや暖房装置があるとはいうものの、側面がビニールシートであるため、快適とは言い難いものと捉えている。しかし、夏季シーズンにはフェリーターミナルに到着する観光客には、奥尻島に到着した瞬間からスローライフ的な乗り物に乗車し、奥尻の思い出の一幕を描くことが出来る交通資源とも言える。また、この車両はヤマハ発動機㈱の製造であるが価格が1台500万円と高額で、導入による採算性や事業効果は今後検証も必要ではないかと感じた。

そこで、高山市における公共交通の持続可能性を考えた場合、東京都に匹敵する面積で人口密度が極めて低い地域を、全ての市民の意向に応じた運行ダイヤや路線、乗車時間など満足できる交通体系の確立は大変困難である。但し、交通弱者である高齢者、子ども、運転免許返納者、軽度障がい者などへの移動手段の確立は、市民の移動の自由を担保するための自治体の責務でもあり、交通事業者と一体で取り組むべき事業である。

高山市は平成17年の1市9町村による広域合併から20年以上が経過している。合併前は旧町村に其々の町営バス・村営バスを所有していたが、合併3年後の平成20年度から旧町村の自主運行バスを廃止し、従来から高山市内を運行していた「のらマイカー」に統一し、市内全域で「のら

マイカー」の運用をスタートさせた経緯がある。これは、交通事業者による幹線バスと連携した路線網の構築で、旧町村内の移動は「のらマイカー」を利用し、旧町村から高山市街地への移動は幹線バスを利用するなどの体系を実施してきている。しかし、支所地域内での「のらマイカー」利用実績の伸び悩みなどから、各種変遷を経て、現在はタクシー運行に車両を変更し、支所によってデマンド運行を行っている状況である。市内に有する交通事業者はタクシー事業が4社、乗合バス事業者が1社営業しており、これらの事業者の交通資源と自治体が一体となって、広大な面積をカバーする公共交通を体系化する以外に方法はないのが実状である。

また、高山市公共交通活性化協議会も定期的開催されているものの、既存の運行に基づく変更の協議などが殆どで、将来に渡って持続可能な交通体系の抜本的な変更論議は困難な状況である。それは全国的にも、持続可能な成功事例も少ないことや、急激に進む少子高齢化の実情に追いついていない実態もある。

そこで、奥尻町で実証運行していた貨客混載型ライドシェアの運用は、支所地域において運用を検討する時期に来ていると考える。当然、運輸事業者の意思が前提となるうえ事前投資が事業者に必要なことから、車両改造のための補助制度を確立して取り組みを検討する時期に来ていると考える。

公共ライドシェアは、住民が自家用車を利用して住民の移動目的に沿って運行するもので、運賃はタクシー料金と同等が通例となっている。公共ライドシェアの在り方は、国でも国土交通省が創設した自家用車活用事業（道路運送法第78条第3号、日本版ライドシェア）は、タクシーの供給不足を補うためとして2年が経過している。しかし、活用は限定的としてタクシーの供給不足は解消されていないことを理由に更に許可を継続し2年の更新を行っている。この取り組みは、交通空白地では有用であっても、他の交通事業者が存在する地域では、白ナンバーと緑ナンバーの特性や責任の違い、二種免許と一種免許の違いなどもあり、両者が同一地域で混在することは、事業者と個人の責任や役割の違いから、地域内で事業者間や利用者間で混乱が生じる可能性があり、行政の責任ある対応が求められることとなる。

しかし、市有面積が広大な高山市においては、高根地域や荘川の一部ではタクシー事業者が存在していないことも踏まえ、地域内限定でライドシェアの実験を行うことも必要かもしれない。ただし、ライドシェアの運用の前に実証するべきと考えることは、福祉有償輸送の解釈を広義に捉え、要介護者・要支援者以外でも、高齢者福祉の取り組みとして福祉的有償輸送を研究するほうが先決であると考え。福祉有償輸送であれば、交通事業者とは競合したとしても事故など保障面では事業者が主体で行える可能性はあるが、公共ライドシェアを実施した場合に、事故が発生した時は、自治体が運行主体となる公共ライドシェアの保障については、運転者の責任は免れないものの、自治体（運行主体）の責任も発生するため、軽々に論じられる事業にはなり得ないのかとも考える。いずれにしても、輸送に関する所管省庁が国土交通省と厚生労働省と分けられていることもあり、両省で地域の高齢者やこどもなど交通弱者の移動の権利を守るための議論を深める必要性を感じている。今後、あらゆる場面でヒトが減少し、利用者も担い手も不足するなかで、現存する地域住民の移動手段を担保することは、自治体の使命であるため可能な限りのインフラ投資を進めて頂きたいと考える。

以 上