

## 議員視察報告書

赤穂市議会議長  
西川 浩司 様

議員氏名	<u>土遠 孝昌</u>
〃	<u>中谷 行夫</u>
〃	<u>木下 秀臣</u>
〃	<u>松崎 昭彦</u>
〃	<u>榊 悠太</u>

下記のとおり、行政視察に参加しましたので、報告します。

### 記

- 1 実施日 令和7年5月21日（水）～令和7年5月22日（木）  
（2日間）
- 2 視察場所及び項目（詳細については別紙のとおり）
  - (1) 奈良県奈良市 道の駅クロスウェイなかまち（令和7年5月21日（水））
    - 1 道の駅クロスウェイなかまちについて
      - ・クロスウェイなかま치의概要について
      - ・道の駅建設による市内観光客の動向について
      - ・道の駅建設による第一次産業の振興効果について
      - ・道の駅による雇用促進の効果について
      - ・道の駅建設について特にこだわった点について  
（新規ブランディングまたは、既存ブランディング推進）
      - ・防災拠点としての工夫について
  - (2) 京都府京丹後市 （令和7年5月22日（木））
    - 1 NPO法人気張る！ふるさと丹後町について
      - ・ささえ合い交通の概要について
      - ・ささえ合い交通実施の経緯及び効果について
      - ・ささえ合い交通の課題について

## 別紙

視察先：奈良県奈良市 道の駅クロスウェイなかまち  
(令和7年5月21日(水) 13:30~15:30)

### 【視察目的】

地域経済や社会にさまざまな効果をもたらす「道の駅」は、地域経済の活性化、観光促進、雇用の創出など単なる休憩施設ではなく、地域社会の発展に大きな影響を与える存在である。赤穂市も「道の駅」により、観光振興、農業振興などが図られることが考えられる。道の駅「クロスウェイなかまち」は「防災道の駅」に国土交通省に選定されており、地域の特色を生かした施設の特徴や運営方針を調査・研究をしたく視察を行った。

### 【説明、取組内容】

#### 1 クロスウェイなかま치의概要について

奈良県奈良市中町に令和6年11月にオープンした道の駅で、地域振興や観光情報の発信、防災拠点としての役割を担っている。

##### (1) 施設概要

- ① 所在地：奈良県奈良市中町4694-1
- ② 駐車場：大型車20台、小型車237台（おもいやり駐車スペース7台）
- ③ Wi-Fi環境：駅建物内に完備
- ④ 防災機能：災害時に備えた非常用発電（72時間発電可能）、防災倉庫を備えた耐震構造

##### (2) 主な施設

- ① 観光案内所：奈良県内の観光スポット情報を提供、コンシェルジュが常駐
- ② 農産物・特産品直売所「旬の駅」：奈良県産の新鮮な野菜や果物を販売
- ③ レストラン「なかまちキッチン」：奈良県産の食材を使ったイタリアンや和食を提供
- ④ 喫茶「千壽茶寮 なかまち店」：奈良の老舗菓匠がプロデュースするデザートカフェ
- ⑤ サイクルステーション：レンタルサイクルやシャワー設備を完備
- ⑥ ドッグラン：小型犬、中・大型犬用のエリアを設置（会員登録制）

##### (3) 災害時の運用

- ① 防災道の駅：令和3年6月に「防災道の駅」に国土交通省が選定
- ② 災害時の活用：災害時には広域防災拠点として活用予定

## 2 道の駅建設による市内観光客の動向

第二阪奈道路（第一次緊急輸送道路）は、枚方大和郡山線、京都奈良とクロスする線で、交通の利便性は良い。また京阪神に最も近い道の駅としてアピール。更に富雄丸山古墳に隣接しており、古代史巡りも併せて発信することで集客に努めている。

## 3 道の駅建設による第一次産業の振興効果

契約農家3,500軒を保有し、自社による集荷便により納品しやすい環境を整えている。また、JAを省くことで、生産者へのマージンアップを図り、安価提供と生産者の所得向上を図っている。第一次産業活性化に大きく寄与している。

## 4 道の駅による雇用促進の効果

ネクストアクシス以外にフォレストファーム、旬の駅等の共同運営で、交通誘導員も含めると、50名以上の雇用となっている。近隣住民との軋轢はなし。

開業時、交通集中したが、大きなクレームなし。海鮮については、隣接するイオンを紹介。（近隣商業地との軋轢もない）

## 5 道の駅建設について特にこだわった点について

（新規ブランディングまたは、既存ブランディング推進）

大和野菜の販売、大和野菜を使った料理の提供、地元菓匠の誘致を積極的に行う  
県内産木材を利用し建築。総工費33億円。観光通過点ではなく、観光地としての立ち位置を確立。

## 6 防災拠点としての工夫

近畿大学と包括連携協定を結んでおり、また駅長が消防出身ということもあり、定期的に防災訓練を実施。さらに、店内火災も想定し、従業員を対象に施設内訓練も行う。

駐車場に輪留めを設けていない理由として、ドクターヘリの離発着を可能にするためであり、また、有事の際の駐屯地としての機能を有している。そのほか備蓄倉庫、マンホールトイレ等完備。自家発電機能として72時間供給できる環境を整えている。

## 【まとめ】

防災型道の駅として企画から8年で完成した当駅は、3.4haの敷地で、元々は平城京遷都用の土地を有効利用している県の施設で、指定管理者としてネクストアクシス社が管理運営を行っている。施設内には、交番もあり、騒音問題も起きていない（建

て替え時期と重なり施設内に建立された)。駐車場は、乗用車237台、大型車20台の駐車が可能であり、隣接地を臨時の駐車場としても利用できる。

道の駅で最も販売力のある生鮮野菜は、若い女性がトップとなり、年配者の采配を行っている。同様に隣接するレストランも20代女性が牽引していることもあり若い感性でSNSや店内POP、チラシの作成及び展開、販売マネキンを自社社員で行い、感覚論として、自らの手で売り上げ向上に努められている。

<道の駅「クロスウェイなかまち」ホームページ>

<https://michi-no-eki-crosswaynakamachi.pref.nara.jp/>



## 【所 感】

○奈良県の事業として、施設は第二阪奈道路と県道枚方大和郡山線が交差する中町インターチェンジ近くに開設し、交通アクセスの良いところにある。事業主体は、指定管理者としてネクスト・アクシス社が管理運営を行っており、単なる道の駅としての機能だけでなく防災拠点としての大きな役割を果たし、定期的に防災訓練を実施、また店内火災を想定して従業員対象に施設内訓練も行っていた。

防災機能としては備蓄倉庫、自家発電機能、マンホールトイレなどを完備し災害に対応できる施設機能を整備していた。

また施設内には、24時間体制の交番も併設されており、非常に安全対策等にも配慮されていた。

指定管理者として県はもちろん奈良市とも地域の活性化と持続的な成長に役立つ取り組みを進め、観光振興と文化財保護活動などの分野で連携協定を締結していた。

今後は本市においても防災機能を備えた道の駅を整備して、観光振興、また雇用の確保を目指す必要性を感じた。

○「道の駅」は、自治体が建設、所有し、国土交通省に登録された施設で、運営は民間や第三セクターに委託されているため、赤字になれば税金が投入されることになるが、全国の「道の駅」の内、約3割が赤字に苦しんでいると言われている。

成功している道の駅と赤字の道の駅には明確な違いがあり、地域の特産品を活かした販売戦略や観光客の誘致が重要な要素となっている。

「クロスウェイなかまち」は、地域特産品の販売、飲食施設の充実、防災拠点としての機能、サイクルステーションとドッグラン、また、観光拠点としての役割を担っており、施設敷地内に交番もあり、地域振興と防災機能を兼ね備えたユニークな施設である。

指定管理者の「咲く花むすびユニゾン」により、商業施設や観光施設の運営ノウハウを活かした効率的な管理が図られており、連日、観光客や地域住民で賑わい、地域の特産品や観光拠点としての役割を果たしている。

赤穂市での道の駅の可能性について考えると、赤穂城跡や大石神社などの歴史的な観光資源と赤穂の塩を活かした商品開発や販売、また、瀬戸内海の家産物を活用した飲食施設も魅力的なため、これらと連携した道の駅を設置することで、観光客の滞在時間を延ばし、地域経済の活性化につながる可能性がある。また、道の駅は単なる休憩所ではなく、地域振興の拠点としての役割を果たすことが求められているため、例えば、地元イベント開催やワークショップの実施などを通じて、地域コミュニティの活性化にも貢献できると感じた。

○道の駅は全国1,200余りあるが、約3割は赤字経営となっていると言われる中、クロスウェイなかまちは、あらゆるイベントを開催することで、来場者に対する「飽き」を感じさせない工夫を行っている。

道の駅建設による地域雇用は50名以上にのぼり、さらに第一次産業従事者の農産物契約事業者数（個人含む）は3,500軒にのぼっている。これは、企業誘致による雇用促進以上の効果があるとともに、赤穂市の課題でもある第一次産業の活性化にも繋げることができる。この道の駅は、独自ルートでの集荷配送システムを構築し、生産者へのマージンアップと、野菜の廉価販売の両立を果たしている（持ち込みの場合マージン21%、集荷する場合は集荷手数料5%が必要）。更に、防災拠点としての機能も兼ね備えており、今後30年の間で80%の確率で起こると言われている東南海地震に備えており、現在関西圏での防災型道の駅は、クロスウェイなかまちの他、兵庫県朝来市、和歌山県すさみ町の3駅しかなく、この内2駅は内陸部であり、臨海のすさみ町は最大津波20mが予想されていることから、有事の際機能不全に陥る事が想像できる。その点、赤穂市は最大津波2.8mと比較的被害が少ないことから、赤穂を拠点に阪神間への災害支援が可能となる。このクロスウェイなかまちの建設費は33億円と高額であり、一自治体で賄いきれる金額ではない。そのため、有事の際の輸送拠点の一つとして、赤穂市への防災型道の駅の建設を県及び国の事業として取り組むことが出来ればと考える。

また、有事がなければ、道の駅をゲートウェイとして市内の各観光地への誘致も比較的容易になることから、街の活性化にも大きく寄与すると考えられる。

○まず平日にもかかわらずお客様の多さに驚いた。

駐車場の広さと吉野杉を使用したきれいな建物、直売所とレストランがお客様を引き付けていると感じた。

イベントにも注力されていて子供から高齢者まで楽しめる企画が素晴らしいと思う。地域防災拠点としての役割、目的を学び、そして設備の規模を体感できた。

旬の駅店長さんの農業に対する熱量の大きさとお客様、農家さんとの関係性を一番大切にしていると感じた。

農家さんへの集荷や時には営業活動をしたり、約30名のパートさんへの気配りをすることでお店が成り立っている。

店内で買い物をしていると店員さんがマイクで入荷商品を案内しているのを見て、やりがいを感じながら仕事をしているのが伝わった。

若い店長を起用することで、色々な発想を展開できるという意味を教えてください。

入札相手の関係で路線バスの運営が入っていないのは残念である。

○観光振興や農産物の販売など、通常の道の駅の機能だけではなく、大規模災害が発生したときに災害支援拠点としての機能を有する施設となっている。一般市民が避難所として利用することは想定されておらず、あくまでも自衛隊や警察、消防などが被災地支援をする際の活動拠点であるとのことであった。防災機能を持たせることで、国等からの補助があり事業を実施しやすいのではないかと思った。

建設費用については、33億円でその内訳などについては不明であるが赤穂市で同規模の道の駅の建設を検討する場合、国や県などの補助が必要不可欠になる。財政的な余裕がないため、負担割合が重要になると思う。

雇用創出については、アルバイトなど合計して50名ほどの雇用があるが、年齢層としては40代以上が多いとのことであった。人口減対策等から考えると、より多くの子育て世代や若年層の雇用が創出できるようになるのが望ましいのではないかと思う。

#### 【説明者】

(株)ネクスト・アクシス 道の駅クロスウェイなかまち総括責任者 南 尊文氏

(株)フォーレストファーム 旬の駅クロスウェイなかまち店 店長 宇野 莉沙子氏

視察先：京都府丹後市 NPO法人気張る！ふるさと丹後町  
(令和7年5月22日(木) 13:30~15:30)

### 【視察目的】

全国の自治体で公共交通空白地問題や運転手不足により路線バスやタクシーの交通手段の確保が困難になってきており、高齢者などの移動手段が社会問題となっている。「ささえ合い交通」は丹後町で地域活性化のため、まちづくり協議会が組織化し、公共ライドシェア導入により交通問題に取り組んでおり、赤穂市においても地域住民が支え合い、移動手段の課題解決に向け、調査・研究をしたく視察を行った。

### 【説明、取組内容】

#### 1 ささえ合い交通の概要について

日本におけるライドシェアの先駆けとして注目されている「ささえ合い交通」は、京都府京丹後市丹後町で運行中の地域交通サービスで、過疎地域の移動手段を確保するためにNPO法人「気張る！ふるさと丹後町」が運営している。このサービスは、地域住民の移動を支援することを目的としており、特に高齢者や交通手段が限られる人々にとって重要な役割を果たしている。

##### (1) 概要

- ① 運行主体：NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」
- ② 運行区域：丹後町内で乗車可能、降車は京丹後市全域
- ③ 運賃：最初の1.5kmまで480円、以降120円/km加算（タクシー料金の約半額）
- ④ 支払方法：クレジットカードまたは現金
- ⑤ 運行時間：午前8時～午後8時（年中無休）
- ⑥ 配車方法：スマートフォンのアプリ（Uber）を活用した即時配車、電話での依頼も可能
- ⑦ ドライバー：地元住民（ボランティア）
- ⑧ 車両：ドライバー所有の自家用車を使用

##### (2) NPO法人の沿革

- 2004年：京丹後市が6町合併により発足し、地域交通の課題が顕在化
- 2016年1月29日：「京丹後市地域公共交通会議」で「ささえ合い交通」の運行承認
- 2016年5月2日：NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」が正式に登録
- 2016年5月26日：「ささえ合い交通」の運行開始

## 2 ささえ合い交通実施の経緯及び効果について

### (1) 実施の経緯

- ① 背景：京丹後市では人口減少と高齢化が進み、既存の公共交通機関では移動手段の確保が困難に
- ② 導入の決め手：タクシー事業者の撤退を受け、地域住民の移動を支援するためにライドシェア型の公共交通を検討
- ③ 運行方式：スマートフォンアプリ（Uber）を活用した即時配車システムを導入
- ④ 法的枠組み：道路運送法第78条第2号に基づく「交通空白地有償運送」として運行
- ⑤ 安全対策：運行管理規程の整備、事故防止教育、適切な保険加入

### (2) 効果

- ① 移動手段の確保：公共交通機関が不足している地域で、高齢者や交通弱者の移動を支援
- ② 地域経済の活性化：住民が自由に移動できることで、地元商店や医療機関の利用が増加
- ③ 観光客の利便性向上：観光客も利用可能であり、地域の観光振興に貢献
- ④ 住民の社会参加促進：移動の自由が増すことで、地域イベントやコミュニティ活動への参加が活発化
- ⑤ 環境負荷の軽減：複数人の乗り合いによる移動で、個別の車利用を減らし、CO2排出量を削減

## 3 ささえ合い交通の課題について

### (1) 運行区域の制限

丹後町内から町外への移動は可能ですが、町外から町内への移動は不可。これにより、病院や大型スーパーへのアクセスが制限される。

### (2) ドライバーの確保

住民ボランティアが運行を担っているため、安定したドライバーの確保が課題。

### (3) 財政的な持続可能性

行政からの補助金なしで独立採算で運行しているため、運営資金の確保が重要。

### (4) 高齢者の利用支援

スマートフォンアプリを活用した配車システムが導入されているが、高齢者の中にはスマホ操作が難しい人もいるため、代理配車制度などの支援が必要。

### (5) 安全管理の徹底

住民ドライバーの運行管理や車両整備を強化し、安全運行を確保する必要がある。

<ささえ合い交通ホームページ>

[http:// kibaru-furusato-tango.org/about-sasaeai/](http://kibaru-furusato-tango.org/about-sasaeai/)



## 【所 感】

○京丹後市丹後町で運行されている「ささえ合い交通」は、地域住民が自家用車を活用し、Uber アプリを利用して配車するライドシェア型の公共交通サービスを行っている。

京丹後市において交通手段としては鉄道の駅がなく、民間バス・市営バス・タクシーがあるが、市営バス（デマンド型）の運行についてはNPO法人が受託しており、運行便数が非常に少ない等の課題がある。特に丹後町内のタクシー会社が撤退して丹後町内の交通弱者に対して、ライドシェア型自家用有償旅客運送の「ささえ合い交通」の利用は、自宅から目的地まで行け、非常に利便性が良い交通手段である。課題としては高齢者が、スマートフォンを利用したUberの使用に関することが挙げられる。現状はその課題に対しても事務局等に連絡をすれば配車がスムーズに行われるように改善されている。

今後については、ドライバーは地域住民のボランティアが中心で、各自の都合に合わせて運行をしており、ボランティアベースの運営は持続性に課題があり、またドライバーの高齢化や人手不足が懸念されている。

「ささえあい交通」は丹後町内から京丹後市内への移動は可能ですが、町外から丹後町への移動は制限されており、今後の路線拡大については、既存の交通事業者との営業区域の調整、また規則的な運営には行政との連携や制度的な支援が必要であると感じた。

○京都府は、地域の交通空白地における移動手段の確保を目的とし、NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」の設立に関わり、規制改革の一環として「ささえ合い交通」のような取組みを支援している。

「ささえ合い交通」は、地域住民による運営により地元住民がドライバーとして運行を担うことで、地域の結束力を強化し、住民同士の支え合いを促進している。Uberのアプリを活用することで即時配車が可能となっており、利用者は、すぐ近くのドライバーにより行きたいときに即移動ができる体制となっている。また、タクシー料金の約半額で利用できるため、住民の負担を軽減しながら移動手段を提供し、地域住民だけでなく、観光客も利用できるため、地域の観光振興にも貢献している。

事故防止については、安全運行に信頼ができるドライバーを人選しており、一種免許保有者は「国土交通大臣認定講習」の受講が必要など、安全運行の徹底により運行開始以降、ドライバー全員が無事故無違反を続けられている。

赤穂市においても行政による交通空白地問題の解消には限界があるため、地域の潜在力を生かし、国、県の支援により、地域住民と連携し、交通弱者の移動手段の確保を図るべきであると感じた。

○京丹後市では、平成26年市営デマンド型バスが運行開始したが不便との声が多く、平成27年に自家用有償旅客運送「公共交通空白地有償運送」ライドシェアの検討を開始、翌28年に「ささえ合い交通」の運行承認を受け運行開始した。赤穂市では平成17年から市内循環型ゆらのすけバスが運行を開始しているが、以下の問題を含み地域住民から不便という声が多く寄せられている。

- ① 路線形態のため、目的地に行くにも時間がかかる
- ② 行きたいときに行けず、曜日も限定されているため不便
- ③ 当初100円で利用できたが現在は200円かかる
- ④ バス停まで行く手段がない

清水町を走るゆらのすけバスは、乗降客がほぼおらず、バスだけが無意味に運行している光景を目にする。京丹後市では、民間バス、市営バス、ライドシェアが共存しており、市営バスを除き、棲み分けがなされている。

■通勤通学は路線バス利用（民間バス）

■バス利用が難しい方はライドシェア利用

赤穂市は、高齢化が進む中、目的地への移動手段が限られているため、高齢者でも自家用車を運転する必要に迫られていることから、早期にライドシェアまたは白タク認可を受け、導入することが望ましいと考える。京丹後市では、Uberシステムを利用し運行しているが、高齢者は一般的にスマホの取り扱いに難があるケースが多く、現状では運行事務局に電話し、事務局が配車手続きを行っている。このささえ合い交通は全国に150団体あり、そのうち50%が運用している。今後、住民の利便性や、高齢者による交通事故を防止するためにも、ライドシェアは、赤穂市でも前向きに検討すべきと感じた。

○NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」組織がボランティアの強い気持ちを感じた。

9年間実践したなかでの思いや課題を伺えて有意義な研修であった。

民間バス、市営バスとささえ合い交通の利用者の棲み分けを分析することで、ニーズを把握している。

まちづくり協議会からNPO法人を設立し、そこから住民の声を反映しライドシェア型にするという組織の強い思いが想像できた。

ドライバーさんと東さんとの信頼関係が良好なので順調に続けられていると思う。

ドライバーさんも自由な時間に仕事ができるとは言え、リスクもある中でやるということはボランティアの気持ちがないとできない。また、ドライバーの維持も大変だと思った。

NPO法人の経営も東さんたちが試行錯誤しながら行っていることを聞いて、やはり行政との連携が必要不可欠になる。

利用者(市民)のために何ができるか何をするかを常に考えている。

赤穂市に置き換えてみるとまだまだなので、このシステムを早く実現させたい。

○「NPO法人気張る！ふるさと丹後町」では、道路運送法第78条第2号に基づく自家用有償旅客運送事業（ささえ合い交通）を実施しており、市民の日常生活や観光客の足としての役割を果たしている。

実施には管理主体が必要であり、京丹後市では、「NPO法人気張る！ふるさと丹後町」がその役割を担っている。仮にやる気のある民間団体がない場合でも、自治体が管理主体となることもできるため、本市でも導入可能性を探ってもよいのではないかと思う。

バス、タクシー会社など、民間事業者との棲み分けや相互の理解が必要不可欠になると感じたが、その点で大きな課題はない様子であった。本市において同様の事業を実施する場合、やはり民間事業者への配慮は欠かせないが、市民の生活の足の確保も切実な問題である。赤穂市では、民間事業者への補助や委託などにより、足の確保に取り組んでいるが、それが課題解決に繋がっていない部分があることを考えると、ささえ合い交通のような事業の導入は、本市においても交通弱者対策に非常に有効な手段になると感じた。

#### 【説明者】

NPO法人 気張る！ふるさと丹後町 専務理事 東 恒好氏