

会派行政視察実施報告書

会派行政視察における結果について、下記のとおり報告します。

令和6年8月5日

光市議会議長 木村信秀様

光市議会 会派「こう志会」 代表 中本和行

議員 萬谷竹彦

議員 林節子

議員 中村讓

議員 西村慎太郎

記

1 視察日時 令和6年7月18日(木)～7月19日(金)

2 視察場所

- (1) 兵庫県朝来市
- (2) 京都府京丹後市

3 視察テーマ

- (1) 移住・定住促進の取組について(朝来市)
- (2) 京丹後市の公共交通政策について(京丹後市)

4 視察結果 別紙のとおり

別紙 こう志会視察報告書

日時	令和6年7月18日(木) 14時00分～15時30分
調査市名	朝来市役所
テーマ	移住・定住促進の取組について
同行者	笹井議員、仲小路議員
説明者	朝来市役所 まちづくり協働部 市民協働課 足立良太主任 橋本大地上席主査 議会事務局 竹村真一議事係長

概要

朝来市は兵庫県のほぼ中央部に位置し、京阪神からは鉄道、高速道路等を利用しておよそ1時間半から2時間で、また、姫路からはJR播但線や播但連絡道路等を利用しておよそ1時間で直結する距離にあり、但馬・山陰地方と京阪神大都市圏を結ぶ交通の要衝の地にある。

南北約32km、東西約24kmの範囲に広がり、日本海へ流れる円山川や瀬戸内海に流れる市川などの源流地域で兵庫県の南北の分水嶺でもあり、総面積は403.06平方キロメートルで県全体の4.8%を占めている。

また、市内には、茶すり山古墳を始めとする多くの古代遺産、国史跡の天空の城、竹田城跡や日本遺産の生野銀山などの中世から近世にかけての遺産、また、由緒ある神社・仏閣・各地に伝わる伝統芸能などの歴史文化遺産のほか、豊かな自然を活かした四季折々の自然に包まれたキャンプ場、公園、温泉などが市内には数多くある。

内容

1 移住定住促進の取組について

できる限り人口減少を緩和させるとともに、人口が今以上に減ったとしても、その中で市民が幸せに暮らしていける社会を見据えながら、朝来市に人が集まり、留まるまちづくりを目指して、朝来市全体の地域力の維持、向上を目指している。

農業のことや学校への転入手続き、福祉医療のこと等の相談があった場合は、横のつながりを利用して問題を解決している。

様々な組織や人を巻き込んで移住定住支援を実現できる仕組みがあるのが朝来市の強みである。



2 移住施策の展開

■STEP1 【PR ツールを活用し朝来市に来てもらうための情報を発信】

ガイドブックやチラシ等をイベントなどで配布出来るよう準備している。

Facebook ページや移住者向けの Web ページを開設し体験イベント等の様々な情報を発信している。

■STEP2 【都市部での大人数の移住フェアや少人数の移住イベントに来ていただく】

東京や大阪などで各自治体のブースが100以上出るような大型の移住フェアに年4回程度出店しており、市の職員だけではなく、実際に移住された移住者の方や起業された方にも協力していただき、相談に乗ってもらっている。

■STEP3 【朝来市に実際に来ていただき、体験ツアーを開催する】

各回テーマを設けた体験会、あさご暮らし体験会を年3回程度開催。

■STEP4 【実際に移住を決められた方への切れ目ない支援の実行】

空き家バンク専用の Web ページで住宅物件を常時紹介しているとともに、あさご暮らし住宅取得等応援事業補助金等の補助金制度での支援もしている。更にハローワークと情報共有し就業支援を実施し、そして新規就農支援制度で就農支援を実施する。子育て支援や起業支援も実施している。

3 ASAGOiNG とは

朝来市のシティープロモーションのスローガン

少子高齢化、人口減少が進むなかで、朝来市の次の10年、20年を創りあげていく若い人たちに「このまちが好きだな」と思ってもらいたい、また、好きになって住み続けてもらいたいという思いが込められている。

4 今後の方向性と課題について

地域・人との縁づくりに注力していくとともに、様々な地域の活動や共感できる仲間たちとの横のつながりを作ることで朝来市に定着していただけている。

人口減少、高齢化の対策という課題に対して、朝来市らしく市民の方と一緒に、市の良さを伝えていくことで移住定住を促進していきたい。



質問

Q: 移住定住後のアフターフォローについて詳しく教えてください。

A: 空き家バンク等の補助金制度の紹介や、必要に応じて担当窓口の紹介や、移住前のご相談が完結していない場合は様子を見て連絡し、状況の聞き取り等を行っている。場合によっては先輩移住者に繋ぐなどのフ

オローをいろんな形で行っている。

Q: 移住定住に関する相談件数の件数は？

A: 昨年度はのべ 704 件の件数がありました

Q: 農業で移住されたで辞められた方と継続されている方がいらっしゃるということですが、その違いは何でしょうか？

A: 個別に事情が違うとは思いますが、就農に対する覚悟や準備等の違いが主な要因の一つと分析している。

中本和行議員

朝来市は、「天空の城」や「史跡生野銀山」などの歴史的遺産の有名なまち、人と人がつながり幸せが循環するまちとして、朝来市の将来像を掲げて子育て移住者の支援に力を入れている。全国的にも移住・定住について施策が有名で、各社マスコミの紙面で紹介している。

将来人口が約半分になるため人口を維持するためには各課連携し、移住希望者「あさご暮らし」に向けて空き家バンク、移住者支援金、子育て支援等様々な政策に感銘した。

特に、空き家・空き店舗活用支援をする事で問い合わせがあり、市の支援が充実していて地元で暖かく迎えてもらいましたと移住者の声。

空き家の成約、移住者数、世帯数とも移住実績は素晴らしい、様々な手厚い施策があることで実績が出て行政としての喫緊の課題に対する積極的な取り組みに感動しました。今回の視察研修は大変勉強になり光市のまちづくりに活かしていきたいと思いました。

萬谷竹彦議員

このままでは 40 年後には人口が半分になってしまうという試算の元、幸せ循環するまちを合言葉に住民が幸せを実感できる取り組みを広げていました。

移住希望者には、朝来市のいいところも悪いところも正直に伝え、後々のトラブルをなくしていくという考え方もとても共感できました。また、移住フェア等の都市での交流（実際、移住者も一緒に行く事もあるそう）や、空き家等での暮らし体験など、地域の方々に協力を仰ぐ、様々なやり方を実践していました。子育て世代への支援制度、ネットワークも手厚く、起業支援にも力を入れています。いろいろな形で、支援やネットワークがつながるよう工夫されており、光市もこのような複合型支援、ネットワークを見習っていきたく感じました。

林節子議員

朝来市の移住推進だが、都市での交流を年 4 回、体験ツアーも行っている。移住された方への支援補助金、子育てしやすい支援もあり、移住者が毎年 100 人を超えていました。

どの市町村も、少子高齢化が進んでおり、人口減少傾向にある。若い世代に移住してもらうには、子供を育てやすい環境が求められています。

朝来市の支援で、特定不妊治療費助成がある。不妊治療費は高額なので、少しでも助成があれば魅力を感じる人も少なくないのでは。

居住や環境、支援などをインターネットで検索でき、移住相談ができるなど、時間の無い若い世代には、繋がりがやすく魅力的と感じました。

中村議員

移住定住の課題は全国的なことなので本当に厳しいと思いますが、最初にどうすれば移住希望者の方はこちらを向いてもらえるか、興味を持ってもらえるかがカギになると思います。朝来市の担当者の方々も横のつながりの大切さを良くわかっており、実際に移住者の方や地元の自治会の方々に協力していただいたりと、人と人のつながりを取組にも反映し、少しずつではあるがそれが実っているんだなという印象でした。

西村慎太郎議員

朝来市においては、移住定住に関して毎年 100 名を超える移住者の獲得に成功していることがまず素晴らしいと感じました。制度としては、空き家を市が賃貸して改修して移住希望者に貸し出すものやその管理を自治会に業務委託して、空き家の調査を宅建協会に依頼している点などが先進的で大きな制度的違いでした。実際に見ての所感として、移住定住に関する専用のポータルサイトが整備されており、PR についてもショート動画作成しエリアを指定して広告を打つなど宣伝費も多少かけられているなど取り組みの熱量の違いを感じました。また、移住定住に関する窓口が庁舎の 1 階の出入り口付近にわかりやすく整備されていた点も非常に見習うべき点であると感じました。そして、地域とのつながりが大切な要素としてあるように見受けられました。今回学んだ点を踏まえて移住定住に関しても今後質して参ります。

所感

別紙 こう志会視察報告書

日時	令和6年7月19日（金） 10時00分～12時00分
調査市名	京都府京丹後市
テーマ	京丹後市の公共交通政策について
同行者	笹井議員、仲小路議員
説明者	京丹後市 市長公室 政策企画課 課長 松田吉正氏 課長補佐兼公共交通係長 井上和也氏

概要	<p>京丹後市は、旧峰山町・大宮町・網野町・丹後町・弥栄町、久美浜町が合併し、平成16年4月1日に誕生した京都府の最北端である丹後半島に位置しています。</p> <p>以下は、京丹後市の概要です。</p> <p>■面積・人口等 面積：501.44平方キロメートル 人口：50,860人（R2国勢調査） 高齢化率：38.1%（65歳以上人口） 主要産業：金属製品・一般機械・輸送機械製造業・繊維・衣服製造業・農林水産業・観光業</p> <p>■議会 議員定数：20名 常任委員会：総務・文教厚生・産業建設・予算決算</p>
内容	<p>1 上限200円バス</p> <p>・取組の背景 「利用者減→利便性低下→さらなる利用者減」の悪循環になっており、雪だるま式に増える多額の財政支援が市の財政を圧迫していました。このままでは地域からバスが消滅する危機意識や合併等を契機に取り組むこととなりました。</p> <p>・運賃を200円に設定した理由および内容 取組前の1人当たりの平均利用額が380～385円で、アンケートによると300円以下を望む声が4874人のサンプルの6割を占めていました。定額運賃を実証運行し、200円で実施したところ乗客が2倍ほどとなり、200円で運用した方が補助金額を抑制できる結果となりました。 700円×2人ではなく、7人×200円の発想であり、多くの市民が乗って喜んでいただけることで、「住民福祉」の増進を図るという考え方で上限200円バスを実施することとなりました。市内全区間で上限が200円となるため、利用者数の確保が必要となることからPRに力をいれることやパターンダイヤ化・ノンステップバスの導入など様々な取り組みを合わせて実施しました。</p> <p>・結果 H17年実証前の乗車人数が173,939人でしたが、H29年には462,676人が利用するまでになりました。 結果として2倍以上の乗車人数となり、市の支出する補助金の額も想定より抑制できており、年間で1000万円～3000万円の効果が上がっておりしっかりと結果に結びついています。合併特例債の一部を基金に積み立てて実施している側面や府の補助が10%程度ということもあり、抑制できているとはいえ、今後の継続的な財政負担は課題の一つとなっています。</p> <p>2 ささえ合い交通</p> <p>・取組の背景 合併前の丹後町エリアは、高齢化率の進行が京丹後市全体よりも約10%ほど進んでいる地域です。同地域からタクシー事業者が撤退することとなり、移動手段がなくなってしまうことからNPO法人「気張る！ふるさと丹後町」が運行主体として名乗りを上げ、取り組むこととなりました。</p> <p>・内容 道路運送法第78条第2号に基づく交通空白地有償運送＝地元の住民ドライバーがマイカーを使用して運行し、配車方法にはUber（ウーバー）のアプリを使用して配車を行っているところが最大の特徴です。</p> <p>料 金：距離制/最初の1.5kmまで480円、以遠は120円/km加算（概ねタクシー料金の半額） 時間制/最初の1時間は5,000円、以降は4,000円を加算 運行区域：乗車は丹後町内および弥栄病院・伊根町 降車は京丹後市全域および伊根町 運行時間：8時～20時 利用者：丹後町民&観光客（国内、国外）</p> <p>現在は16名が運転しており、運転資格は一種免許保持者で「国土交通大臣認定講習」を受講したもの、あるいは、二種免許保持者となっています。 Uberアプリを使用するため、人件費負担が「ゼロ」であることや行政からの補助金なしで運行しています。</p>

・今後について

丹後町外の病院やスーパー等への往復運行が望まれており、実現には既存の町外事業者との調整が必須となっていることや半額でも高額であるという声があり、行政と連携した割引等の拡充が望まれていること。そして観光ニーズの観点から市外観光地への運行可能してほしいといったニーズに対しての取り組みが今後の課題となっています。

3 mobi AI オンデマンドモビリティ（予約型乗合タクシー）の取り組み

【共有交通】アプリ みんなでつくる、『ちょい乗り』サービス

・導入の経緯と事業の目的

令和元年にWILLER株から京丹後市に打診があったことを契機として、令和2年に新モビリティサービス推進事業に関する連携協定を締結しました。地域の課題として免許返納に伴う移動手段の制限があります。このような中、利便性の高い相乗り型オンデマンド交通を定額で提供することにより、地域の移動総量を増やし、町の活性化を図ると同時に既存公共交通との相乗効果も期待されることで、将来に向けて安心できる移動サービスの提供、充実を目指すこととしました。

・内容

運行主体：峰山自動車株式会社、網野タクシー株式会社

対象者：市民および来訪者

運行時間：8時～20時

料 金：①乗り放題プラン（サブスクリプション）6,000円/30日+家族1,000円/月

②回数券プラン 5回1,800円 8回2,800円 10回3,400円 20回6,000円

③ワンタイム1回400円 子ども 200円

利 用：専用のアプリから乗車する場所や降車する場所等の必要情報を入力して予約する。

・結果と今後

実証実験期間中の利用は、直近では1,700件程度毎月の利用があります。その内、10代の利用が最も多い結果となっています。10代の利用が多いことから既存の事業者に与えるよりも新しい層の掘り起こしができて移動総量の増加につながったと評価することができます。リクエストに対する不成立件数は10%以下となっており平均の待ち時間は8分程度となっております。また、利用者の9割が「今後も交通手段としてmobiが必要」と回答しており、ニーズの高さがわかりました。

運行エリアの拡大や金額・交通事業者の意見を大切にしながら事業を進めていくことが重要です。

質問

Q: ささえ合い交通については一般の高齢者もドライバーになっているが支払いはどのように行うのか。

A: アプリを使用したクレジットカード決済しか当初はなかったが、現金での支払いも可能となりました。

Q: 距離計などないが料金の計算はどのように行うのか。

A: Uber のアプリのGPS機能を使用して計算しています。

Q: mobi の運用にあたっては、補助金はどれくらい出しているのか。

A: 市からの補助金は出していません。市は、連携協定を締結しており、道路運送法第21条による運送の手続き上の申請や実証運行に関する要請、広報、データ分析、調整業務を行っています。

Q: mobi について、実際は市内のタクシー業者が運行主体となっていますが、競合になるのではないですか。

A: mobi 側が運行主体に毎月定額でお金を支払う形となっていますが、金額までは把握していません。



所感

中本和行 議員

平成の合併によって京丹後市が誕生して、面積501kmと非常に広い、日本海に面して海岸から山間地もあり、海岸の景色も有名で観光客も多く、人口が5万人の過疎地域で労働者の方々はマイカーを利用、路線バスの利用者は少なく、過疎化、人口減少、高齢化の影響で利用者が減少してまちの最大の課題である、そういった中で、エリア内であれば、200円バス、200円レール、乗り合いタクシー、ささえ合い交通を基本に公共交通利用促進の取り組みを行っている。

高齢化率も40%台に住民ドライバーでの運行、新たな足として注目されている、スマートフォンを利用して即時配車して、まさにお年寄りと市民に寄り添った政策です。

多くの経費を交通政策に充てることで高齢者対策、免許を持たない学生、観光者、に対しての施策は目を見張る。

御市の積極的な交通政策、地域を主体とする交通の取り組みの効果と課題等を調査致しました。今後の本市のまちづくり大いに参考にしたいと思いました。

萬谷竹彦 議員

空気しか運んでいないバス、利用者減の悪循環、雪だるま式に増える多額の財政支援、乗って守ろう的な利用促進策は効果が見られない・・・等、真摯に問題と向き合い、200円運賃バスが誕生しました。700円×2人ではなく、200円×7人の考え方で、行政と事業者が共によくしていくという考え方に納得しました。また、支え合い交通、ウーバーのアプリを使って住民ドライバーがマイカーを使って運行するやり方、とても興味を持ちました。こちらはあくまで、交通空白地有償運送であり、市内全域ではないが、地方の足として役割を担っていると思います。また、世界初のmobi運行も行っており、多彩な料金プランで様々な利用シーンで活躍していました。こちらはWILLER社との提携も必要であり、簡単にはいかないかもしれませんが、これも含めて、京丹後市の取組みは目を見張るものがあり、これからの参考にしていきたいと思っています。

林節子 議員

高齢化が進み、運転に不安だが車がないと移動できないという高齢者は光市だけではありません。

バスの運営ですが、あまり人が乗っていないため経営が難しく、路線廃止などを余儀なくされるのが現状です。ですが、車を使うことのできない方には必要な交通手段です。

京丹後市の上限200円の発想は素晴らしく、乗車人員は2.5倍になり、「ささえ合い交通」住民ドライバーがマイカーを使って運行、Uberのアプリを使うなど、概ねタクシー料金の半額というシステムが素晴らしい。近い将来、さらに高齢化が進む光市にも、参考になると感じました。

中村譲 議員

京丹後市の公共交通への取り組みは、地域住民の移動の利便性を向上させるために重要な役割を果たしています。特に、ささえ合い交通のような低コストの公共交通サービスと、mobiのような先進的なオンデマンドモビリティの導入は、地域の交通課題を解決するための効果的なアプローチだと思います。一方でささえ合い交通の運転手側はほとんどボランティアだということですので、利用者数が少なくなった場合も含めて、モチベーションの維持が継続されるのかが課題ではないかと感じました。今後は、持続可能な運営体制の構築や、利用者の利便性を高めるための技術支援などが求められてくるのではないのでしょうか。全国的に運転手不足が問題になっている今、光市も様々な移動手段の確保が出来るよう今回の視察で得たことを活かしてまいります。

西村慎太郎 議員

公共交通政策については、既存の事業者との兼ね合いはどこの地域でも難しい課題であることが改めて認識できました。一方で、市の補助金なしで実施している大きな施策があることにも驚きました。MaaSの一環であるmobiの活用に関しては、民間事業者が公共交通政策に新規で参入した例で今後の可能性を感じました。いままでにはないサブスクリプション形式で月額費用上限を決定することで通院や買い物を頻繁に行う方に対して、タクシー利用よりも費用負担が少なくできると感じました。既存の事業者との兼ね合いなどもありますが、光市でも毎度乗るたびに数千円ではなく、利用する方に一定の利用負担を求めながらもサブスクリプション形式で頻繁な利用が想定される方への配慮および利便性の向上を図るべきだと感じました。今回学んだ新しい知識を光市発展のためにまた活かして参ります。