

# 行政視察実施報告書

行政視察の結果について、下記のとおり報告します。

令和6年7月31日

光市議会議長 木村 信秀 様

光市議会議員 仲小路 悦男

(会派こう志会に同行)

## 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) 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

## 視察結果

日時	令和6年7月18日(木) 14時00分～15時30分	
場所	兵庫県朝来市役所	
テーマ	移住・定住促進の取組について	
対応者	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	

### <内容>

#### ○朝来市の概要

- ・人口 28,022 人(2024 年 3 月末)、面積 406.06 km<sup>2</sup>
- ・兵庫県のほぼ中央に位置し、姫路市、神戸市、大阪市、京都市をつなぐ交通の要衝
- ・和田山、朝来、山東、生野の 4 地域から成り立っている
- ・竹田城跡や生野銀山などの文化遺産で知られている

#### ○移住推進を取り巻く状況

- ・2015 年の人口 30,805 人が 2055 年には 16,224 人と、40 年で約半分になると予想され、2050 年に 20,000 人に維持を人口の目標とする
- ・市民相互のつながりに加え、市民と市内外の多様なつながりから生じた新たな動きと幸せが周囲に波及・伝播して、市民一人一人が幸せを実感することで、まち全体が幸せであふれる「幸せが循環するまち」の実現を目指す。

#### ○移住推進施策の展開

##### 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。

#### ○ASAGOiNG な仲間を増やすために

- ・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。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。



## <所感>

人口減少はどの地域でも課題とされているが、朝来市においてはいち早く危機感を抱き、対策が進められた。しかも、一部の市民ではなく、あらゆる立場での取り組みがあったこと、移住者も含めて多くの住民のサポートが行われていることは注目に値する。更に移住後の生活への対応が非常に充実している。移住前の体験も様々な生活場面を想定しており、説明においても生活の支障になると思われることも全て公開し、移住後に「こんなはずではなかった」というミスマッチを極力なくする対応をしている。そこには、「幸せが循環するまち」の実現を目指す考え方が、しっかりと活かされてと感じる。その他、体験住宅の整備や起業・就業などきめ細かな施策、「ええ恋さがそっ」と題する結婚の支援事業など斬新なアイデアも取り入れた事業など、今後の光市の参考となるものが多くあった。

日 時	令和6年7月19日(金) 10時00分～12時00分	
場 所	京都府京丹後市役所	
テ ー マ	公共交通政策について	
対 応 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	

## <内容>

### ○京丹後市の概要

- ・ 50,860人(2020年国勢調査)、面積 501.44 km<sup>2</sup>
- ・ 京都府の最北端、丹後半島に位置し東西約 35 km 南北約 30 kmとなっている
- ・ 沿岸部は山陰海岸国立公園、丹後天橋立大江山国定公園に指定され、内陸部には標高 400～600mの山々が連なっている

### ○公共交通政策の取組

#### 1 上限 200 円バス

##### ・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で、雪だるま式に増える多額の財政支援額。

このままでは地域からバスが消滅する、市の財政を圧迫する危機意識。市町合併により市内で完結する路線が大半となった

##### ・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 6 割を占めていた。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った。

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った。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た。

##### ・結果

H17 年実証前の乗車人数が 173,939 人だったが、H29 年には 462,676 人が利用するまでになり、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いる。合併特例債の一部を基金に積み立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る。



#### 2 ささえ合い交通

##### ・取組の背景

合併前の丹後町エリアにおいては、高齢化率の進行が京丹後市全体よりも約 10%進んでいる。

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、取り組むこととなった。

##### ・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ある。

料 金：距離制/最初の 1.5km まで 480 円、以降は 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 5000 円、以降は 4000 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）

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、または、二種免許保持者となっている。

Uber アプリを使用するため、人件費負担がなく、行政からの補助金なしで運行している。

・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。また、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る。

### 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、『ちよい乗り』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る。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、その内、10代の利用が最も多い結果となっている。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できる。リクエストに対する不成立件数は10%以下で、平均の待ち時間は8分程度となっており、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る。

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ある。

### <所感>

早い時期からの危機意識によって、公共交通政策が推進されている。上限200円バスは市の財政支援額が増え続けて、市の大きな財政負担となりバス交通が消滅してしまうことを回避する必要がある。市町合併により市内で完結する路線が大半となったことも大きな要因として、高いハードルがあるが発想の転換で上限200円バスの実証実験を行い、手ごたえもあり試算を重ねて実施となった。補助金は年間1億円前後で推移しているが、大きな改善であるが、財政課題が解決したわけではない。ぎりぎりの状況の中で何とか解決策を見出そうとする姿勢に大いに学ぶものがある。ささえ合い交通は、タクシー会社の撤退でタクシーでの移動すらできなくなるという非常事態の中で、地域で支える地域の交通として始まり、公共交通のモデルとなると思います。ボランティアによる点が大きく、これを光市においてもどのように制度化するか、真剣に取り組む必要を感じます。