

令和6年12月17日

石巻市議会議長 遠藤宏昭 殿

地域交通対策特別委員会
委員長 阿部正敏

視察報告書
視察の概要は下記のとおりです。

記

- 1 参加委員 委員長 阿部正敏
副委員長 楯石光弘
委員 阿部浩章、安倍太郎、
渡辺拓朗、後藤兼位
- 2 視察日時 令和6年11月6日から
令和6年11月8日まで 3日間
- 3 視察先及び視察内容
(1) 岐阜県高山市
・高山市地域公共交通計画における重点事業について
(2) 岐阜県郡上市
・郡上市地域交通網形成計画、地域公共交通計画について
- 4 視察目的 別頁のとおり
- 5 視察概要 別頁のとおり
- 6 所 感 別頁のとおり
- 7 添付書類 別頁のとおり
- 8 経 費 7人 601,220円(随行職員の旅費を含む)

岐阜県高山市

・高山市地域公共交通計画における重点事業について

○視察目的

高山市は、岐阜県の北部、飛騨地方の中央に位置し、岐阜県飛騨市、下呂市、郡上市、大野郡白川村、長野県、富山県、福井県、石川県と接している。

面積は 2,178 ㎢あり、東京都と同じくらいの面積を持つ日本一広い市である。面積の 9 割以上が森林で占められ、市の北東部には槍ヶ岳、乗鞍岳、穂高連峰などの飛騨山脈を擁し、中央部には宮川、南部には飛騨川、南西部には庄川が流れしており、自然に恵まれた美しい四季を感じられる国際観光都市として知られている。

高山市におけるバスやタクシーなどの公共交通は、高校生や高齢者の日常生活をはじめとし、多く訪れる観光客の必要不可欠な移動手段となっており、公共交通の存続は高山市でも課題となっている。

課題を踏まえ、高山市では地域公共交通計画を策定し、幹線バスの見直し、のらマイカー（地域バス）の見直し、利用環境の整備、ライドシェアや担い手確保等の連携の 4 つを重点事業として展開している。

持続可能な公共交通を目指す本市も高山市と同様の課題を持つことから、高山市の重点事業の内容を学び、本市の事業の参考とする。

○視察概要

●取組の概要

高山市地域公共交通計画の 4 つの重点事業について

■幹線バスの見直し

- ・重複して運行している幹線バスとのらマイカーの統合
- ・主要な商業施設や公共施設にアクセスしやすいバス停位置の見直し

■のらマイカー(地域バス)の見直し

- ・幹線バスとのらマイカーが接続している路線の相互乗入れや統合の検討
- ・のらマイカーの運行エリアの見直し
- ・利用者の少ない路線や時間帯にタクシー車両によるデマンド運行を導入

■利用環境の整備

- ・公共交通を利用した買い物や通院のモデルコースを作成
- ・支所などの公共施設整備において、待合スペース等を整備
- ・G T F S（世界標準の公共交通データフォーマット）を活用した市民や観光客への案内(事業者への周知)
- ・交通結節点となる公共施設などへの運行情報のデジタルサイネージの設置

- ・のらマイカー、まちなみバス、匠バス、たかね号の料金の見直しの検討
- ・各種割引制度の見直し

■新たな取組や連携の検討

- ・交通事業者の運転手確保や事業継続のための支援の検討
- ・公共交通を補完する、地域の買い物支援などの取り組みへの支援の検討
- ・自家用有償旅客運送制度やボランティア輸送などの活用の検討
- ・ライドシェアや自動運転などの新たな取り組みの活用の検討
- ・スクールバスや施設送迎バスなどの有効活用の検討
- ・公共交通と移動販売の接続など、公共交通と他の事業を組み合わせた地域課題の解決の検討

移動実態調査(市民の移動実態)

<高山市民の移動実態調査>

調査対象者：高山市在住の高校生以上の市民

調査期間：令和5年8月9日～8月31日

調査方法：郵送による自記式調査（アンケート調査）

調査回収等：配布 市内4,000世帯（無作為） 回収 2,076世帯（51.9%）

回答者数 4,189人（世帯配布のため）

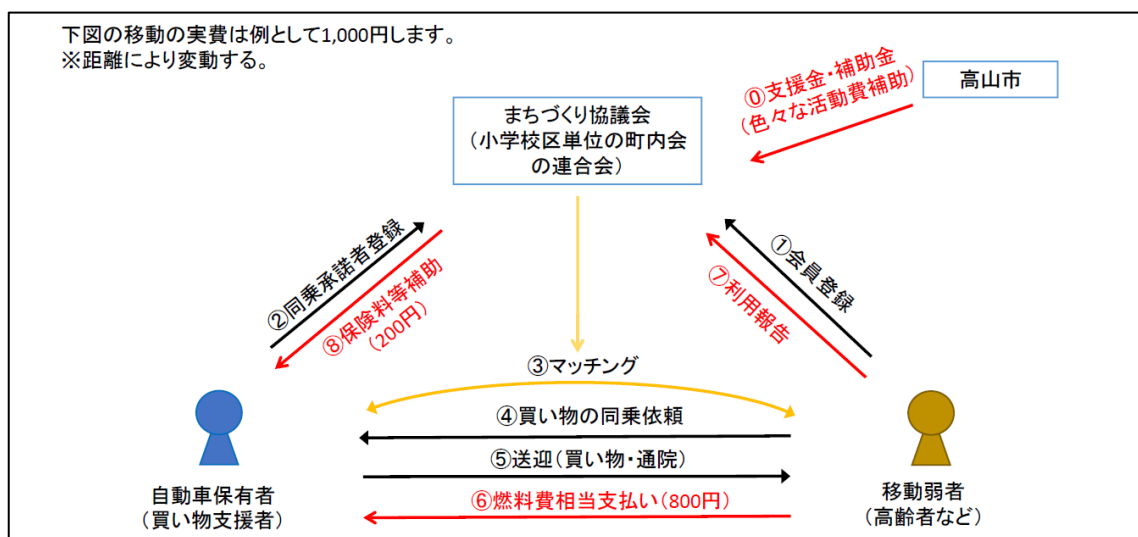
回答者の属性

項目	回答者数	割合(%)	配布数(世帯)	割合(%)
高山地域	1,530	37.9	1,639	41.0
丹生川地域	361	8.9	296	7.4
清見地域	292	7.2	256	6.4
荘川地域	216	5.3	229	5.7
一之宮地域	276	6.8	258	6.5
久々野地域	338	8.4	289	7.2
朝日地域	244	6.0	244	6.1
高根地域	84	2.1	125	3.1
国府地域	434	10.7	382	9.6
上宝地域	196	4.9	167	4.2
奥飛騨温泉郷	70	1.7	115	2.9
合計	4,041	100.0	4,000	100.0

項目	回答人数	割合(%)
非不便者	3,280	82.2
不便者	709	17.8
合計	3,989	100.0

年代別	15～19歳	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上
非不便者(n=3241)	0.2	1.6	6.0	9.5	7.7	24.0	39.6	11.4
不便者(n=701)	6.4	1.0	0.6	1.6	1.1	5.7	24.3	59.3

下図の移動の実費は例として1,000円します。
※距離により変動する。



○所 感

地域公共交通体系の概念として、高山地域と支所地域の交通結節点を幹線で結び、高山地域では幹線と中心市街地バス(まちなみバス)と接続させ、支所地域で地域バス(のらマイカー)と接続することにより、市域を移動できる公共交通網を整備したことに関心した。

また、郊外への若者流出や核家族化の増加などにより、高齢化世帯が増加してきており、公共交通を使って買い物が困難な方が多く、地域の課題として、各小学校区単位のまちづくり協議会で、地域にあった買い物支援やおでかけ機会創出を実施に向けて検討していることには凄く魅力を感じた。

今後は、公共交通を活用した日用品の運搬や、ボランティア輸送、現在、国で検討が進められているライドシェアなど、地域にあった方法で地域課題の解決に向けた取り組みが急務と感じた。

○政策・提言

本市において、高山市との地理的な相違があるため、同じような事業の進め方は難しいが、高山市の地域交通の課題を、市民や事業者の意見、移動実態調査、各地域の職員へのヒアリングなどにより、現状を把握した上で目指すべき姿、方針を定めていることは、学ぶべきだと感じた。

地域交通対策特別委員会としては、公共交通を本当に必要とする方の意見を聞きながら総合的な判断のもと事業を進める必要があり、まずは公共交通の実態や課題、目指すべき姿等を共有した上で具体的な事業に取り組んでいくことを提言したい。

岐阜県郡上市

・郡上市地域交通網形成計画、地域公共交通計画について

○視察目的

郡上市は、岐阜県のほぼ中央に位置し、飛騨高地の南にある山岳丘陵地帯である。平成の大合併前の郡上郡7町村全域が市域であるため、面積は1,000㎢以上と広大であり、県内で隣接する高山市に次いで面積が広い。面積の9割が森林であり、長良川や吉田川をはじめとした一級河川が24本も流れる自然豊かな市である。

なかでも、郡上八幡と呼び親しまれている郡上市八幡町は、戦国時代末期から八幡上の城下町として栄えた歴史を持ち、現在にも残る江戸時代の町並みは美しく、全国からの観光客が訪れる名所である。

郡上市では、平成30年から令和4年までに、地域に適した公共交通の確保、高齢者、観光需要に対応した交通の充実等を方針として地域公共交通網形成計画を策定している。特に、計画の評価にあたっては、郡上市地域公共交通会議で協議するほか、旧町地域では懇談会を開催し、交通会議へ報告や提案、共有する体制をとっている。

以上のことから、本市においても、今後、計画を進めていく中で、半島部の交通体系の構築、ニーズの把握は当然必要であることから、郡上市での計画の評価の仕組み、旧町地域での懇談会の内容を学び、本市の事業の参考とする。

○視察概要

郡上市は高齢社会に向けた地域交通の先進地である。郡上市は平成の大合併で7町村が郡上市となり、面積も1,000㎢を超える。住みよさ全国ランキングは38位と上位であるが、郡上市も少子超高齢化の進展で本市と同じように高齢者等の足の確保が課題となり、特に山林面積が多いとはいえ4万人弱の人口が本市の倍の1,000㎢の面積に点在する集落に住み、その住民の足を確保するのは容易なことではない。しかし、郡上市は合併前の町村の意向を聞きながら各集落の人口密度は低下するものの、その集落に人がいなくなることはないとの想定のもと、各種計画への具体の事業化に取り組んできた。

計画策定へ反映させるため、各地区住民懇談会による意識把握として次のとおり意見が出た。

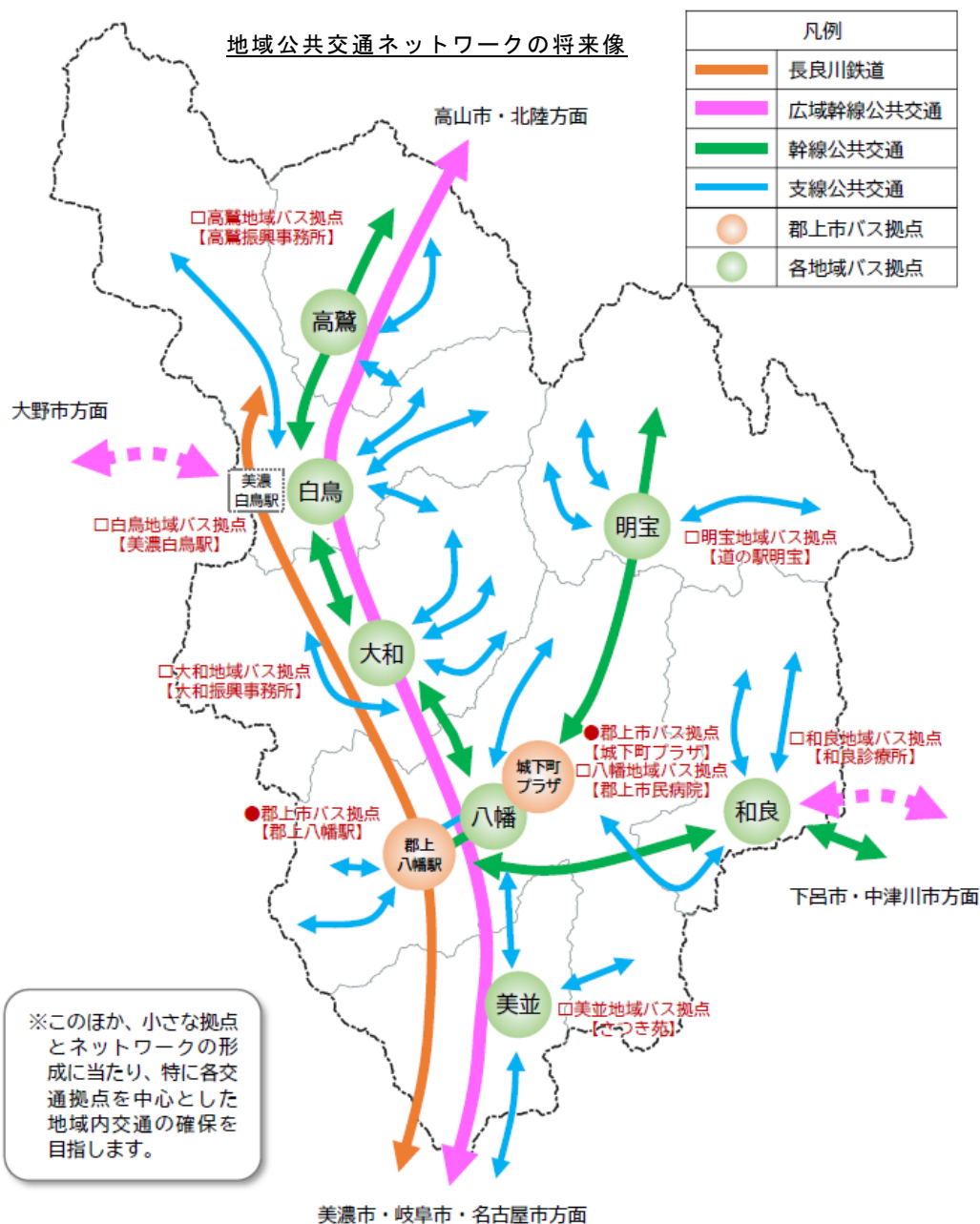
- ①長良川鉄道へのアクセスと関わり
- ②ニーズの把握
- ③広報、PR
- ④デマンドシステム予約システム
- ⑤スクールバス

⑥子供の利用

⑦イベント・ツアー

ともすれば、少子高齢化社会の中で財源ありきの執行部側の具体案を提示しがちの地域交通計画であるが、郡上市は先ほど申した人口密度は下がっても住民がいなくなることはないとの誰一人取り残さないSDGsの精神を十分に認識し、地域交通計画の理想の策定手順をしっかりと踏んでいる。計画策定に乗降調査は基盤としているが、それは限りある交通手段を選択する資料とし、廃路線や事業の縮小の資料とは基本扱われていない。

このような基本姿勢のもと、具体の事業は合併前の旧町村の路線を維持しつつ、可能な限り郡上市の中止部への直接乗り入れを行っており、住民側からすればアクセスによる時間の無駄を省き、それが持続可能な地域交通並びに持続可能なまちづくりに直接関係すると自負心を抱いて事業を策定している。



○所感・提言

郡上市は総合計画の中でも、地域交通計画を重要計画と位置付けており、一般会計からの支出も人口規模からするとその割合は大きい。人口減少と共に歳入も減少するが、今後の方針に変わりはないと断言する。執行部側も予算面で最大の努力をしている以上、各地域の地域交通協議会にも腹を決めて取り組んでいただいているとのことであり、地域交通協議会もそれを理解し協議に協議を重ねて、可能な範囲の地域交通事業の提案を行っており、双方の努力が住民に見える形にもつながっている。これが住民の地域交通計画への理解と各地域の公共交通手段の利用促進の機運ができ、持続可能性を後押ししていると考ええる。

ほかの都市地域から郡上市への交通アクセスは視察道中でも経験したが、高速バスを乗り継ぎ、所要時間もかなりを要する。このような環境下で郡上市の住みよさランキングは全国 38 位（石巻市 640 位）とかなり上位であることが、この事業の視察を通して上位の理由が理解できた。おそらく普段の生活の足は、このような地域交通の取組から不便を感じさせないことになっていると推察できる。郡上市は本市の高齢化率より 3.5% 高い 37.5% である中で、このような住みよさへの評価を受けていることは、今後、ますます高齢社会の足の確保が最重要であり、本市においても他の予算を削っても取り組まなければならない事業である。