

議 長	副議長	局 長	次 長	係 長	係 員

行政視察報告書

令和7年8月5日

笠岡市議会議長 殿

(出張者)議員 仁科 文秀 ㊟ 議員 山本 聡 ㊟
 議員 井木 守 ㊟ 議員 大月 隆司 ㊟
 議員 齋藤 一信 ㊟ 議員 西山 博行 ㊟
 議員 宮崎 秀夫 ㊟ 議員 村上 太志 ㊟
 議員 薮田 誠二郎 ㊟ 議員 山下 恭司 ㊟

下記のとおり行政視察を実施したので、その結果を報告します。

記

【1】 神奈川県寒川町 寒川町議会

住 所	神奈川県 寒川町高座郡寒川町宮山165番地
電 話	0467-74-1111
視察案件	移住・定住の促進に向けた取り組みについて
期 日	令和7年7月23日(水) 13時50分から15時30分
応 対 者	山上副議長、企画政策課、広報戦略課、議会事務局職員
視察状況	別紙写真のとおり
訪問施設	寒川町役場
概 要	○寒川町 山上副議長 あいさつ
	○笠岡市議会 仁科委員長 あいさつ
	1 寒川町企画政策課および広報戦略課より、移住・定住促進に関する取り組みについて説明が行われた。 (1)人口動態と分析 ・人口推移：平成27年以降、転入が転出を上回る社会増により、人口は微増傾向にあったが令和5年度に減少に転じた。転入者数の減少が主な要因である。 ・ターゲット層：人口増を牽引してきたのは30代の子育て世帯(ファミリー層)の転入であることが分析から判明。住宅購入を機に転入するケースが多い。 ・課題：周辺市と比較し、都心からの距離や交通路線の違いが人口動態に影響している可能性がある。

(2) ブランド戦略「高座のころ」

- ・コンセプト：周辺市との差別化を図るため、経済的・文明的な発展よりも、古くから地域に根付く「穏やかさ、優しさ、あたたかさ」といった精神的な価値（マインドバリュー）を町のブランドの本質と定めた。
- ・目的：町の独自の価値をブランド化することで、町民のシビックプライド（町への誇りや愛着）を醸成し、選ばれ続けるまちを目指す。

(3) 主な施策

- ・ストリートスポーツパークの整備：若者世代の誘致と関係人口創出のため、世界大会が開催可能な規模の施設整備を推進。世界で活躍する選手が町内で練習している強みを活かす。
- ・グローバル教育の推進：全小中学校に外国人指導者（FLT）を1名ずつ配置し、日常的に英語に触れる機会を創出。ICT教育や英語検定への補助も行い、教育環境の魅力を高める。
- ・結婚・新生活支援：民間の交流パーティーへの支援や、新婚世帯への住居費・引越費用の一部補助（さむかわペイポイントで支給）を実施。
- ・フィルムコミッション活動：ドラマや映画のロケを誘致し、町の認知度向上とシビックプライドの醸成を図る。
- ・移住サポーター制度：実際に移住した住民がボランティアとして、移住検討者の相談に応じ、実体験を伝える。

2 質疑応答

笠岡市議会委員から以下の質問があり、寒川町側が回答した。

- ・質問：製造業が多い理由は？

回答：町内に複数の大手メーカーの工場が立地しており、町内および近隣からの通勤者にとって重要な雇用先となっている。

- ・質問：引越費用5万円の補助は誰でも対象か？

回答：結婚を機に町内で新生活を始める新婚世帯が対象。全ての転入者を対象とした制度ではない。

- ・質問：空き家対策は？「空き家バンク」のような制度はあるか？

回答：現状、空き家が大きな問題とはなっていない。所有者を把握できおり、雑草などの苦情があれば連絡して対応してもらっているため、「空き家バンク」のような専門的な制度は設けていない。

- ・質問：「高座のころ」という町の風土は元々あったものか、意図的に醸成したものか？

回答：古くから町に根付いていた「穏やかで優しい」という気質を再発見し、ブランドとして明確化したもの。新しく作り出したものではなく、既存の価値を活かしている。

- ・質問：地域おこし協力隊を採用していない理由は？

回答：現時点では、町が抱える課題に対して、協力隊を導入しなければ解決できないという状況にはないため、採用していない。

	○笠岡市議会 山本副委員長 あいさつ
	○議場見学
	【所感】 ○寒川町の人口が増えてきたのは、周辺の海老名市、藤沢市、茅ヶ崎市などの人口減が少ないまちに囲まれていることが大きい。町の政策として、住宅購入を検討する30代夫婦、ファミリー層にターゲットを絞っている。そのため0歳児から19歳までの子どもたちの転入超過が著しく、人口増に寄与している。土地の価格の上昇が周辺市町よりも低いことも転入増に貢献している。令和11年当初にめざす高齢化率28.1%は、笠岡市の30%台後半とくらべ驚異的であり、市内には大手メーカーの十分な働き場所があり、うらやましい。住宅建設が盛んなのもうなずける。 ○立地に恵まれた寒川町であるが、最も印象に残ったのは、ブランド戦略やプロモーション戦略である。「暮らしやすいまち」を発信し続けている。「穏やかさ、優しさ、あたたかさ」のこころを伝えあうことで、こころのつながりと安心を生み、他市町との差別化を図っている。また、広報誌をつくり、ブランディングに関する普及啓発を進め、SNSの活用を担う広報戦略課には、8名もの職員を置いている。まちのアピールを積極的に推進し、「寒川町はいいまち」を体現している。その積極性を見習いたい。
添付書類	視察資料 視察状況写真 名刺

【2】 茨城県行方市 行方市議会

住 所	茨城県行方市玉造庁舎甲404番地
電 話	0299-55-0111
視察案件	公共交通に関する取組について
期 日	令和7年7月24日（木）13時20分から14時50分
応 対 者	宮内議長、企画部事業推進課根本課長他2名、広報戦略課、議会事務局職員
視察状況	別紙写真のとおり
訪問施設	行方市玉造庁舎
概 要	○行方市議会 宮内議長 あいさつ ○笠岡市議会 仁科委員長 あいさつ
概 要	1 企画部職員より市が運営する公共交通システムについて説明が行われた。 ○デマンド型乗合タクシー - 概要：市内全域を対象とした登録・予約制のドアツードア型交通サービス。交通弱者の日常生活の移動支援を目的として平成20年7月に運行開始。 - 運行状況：1日8便、4台（計32便）が運行。主な利用目的は医療機関、店舗、公共施設。利用者の7割以上が高齢者である。 - システム：令和5年度に配車システムを導入。電話予約に加え、アプリ予

約も可能となり、外国人や聴覚障がい者の利便性も向上した。

○市営路線バス

- ・概要：平成 19 年の鹿島鉄道廃線に伴い、代替交通手段として運行を開始。現在、麻生・北浦・玉造の 3 路線を運行。
- ・利用状況：利用者の 8 割以上が高校生の通学利用。土休日は利用者が少ないため、デマンド型タクシーの実証運行に切り替えた結果、利用者数が 4 倍に増加。令和 6 年 7 月から本格運行へ移行した。

○広域路線バス

- ・概要：近隣市（石岡市、かすみがうら市、潮来市）と連携し 2 路線を運行。
- ・霞ヶ浦広域バス：病院や駅などへのアクセスを担う。
- ・神宮・あやめ・白帆ライン：当初は鹿嶋市も参画していたが撤退。現在は潮来市と行方市の 2 市で運行を継続し、鹿嶋市内の路線も維持している。

○【新規事業】夜間送迎応援タクシー

- ・目的：路線バスや乗合タクシーの運行が終了する夜間時間帯の「交通空白」を解消するため、令和 7 年 8 月より実証運行を開始予定。
- ・概要：平日 18～20 時半の間、市内を定額千円で利用できるタクシー。塾や部活動帰りの学生、飲食を伴う会合からの帰宅手段として利用を想定。
- ・効果：市民の利便性向上に加え、タクシー事業者の閑散時間帯における収益確保も目指す。

2 質疑応答

○公共交通にかかる市の財政負担について

【質問】村上委員：市の財政負担について伺いたい。路線バスや乗合タクシーなど、様々な事業を展開されているが、市の補助金はかなりの額になるのではないかと。この財政負担は年々増加傾向にあるのか、あるいは何らかの工夫で減少しているのか、実情を教えてください。

【回答】財政的な負担は大きい。常に利用者を増やし、市の負担を少しでも下げるために、定期的に路線や運行の見直しを行っている。昨年も一つの路線を廃止・再編した。しかし、昨今の物価上昇や人件費の高騰もあり、全体的な経費は増加傾向にあるのが実情だ。負担を減らすには利用者を増やすことが一番であり、そのために最も効果的な路線はどこかを、常に交通協議会で検討している。

○：デマンド型タクシーの運行形態について

【質問】山下委員：資料にある「デマンド型コミュニティバス」と「乗合タクシー」は同じものという認識でよいのか。「区域運送」という形態で「ドアツードア」を実現しているとのことだが、具体的にどのような運行形態なのか詳しく教えてください。

【回答】同じものを指す。「区域運送」は、決まったルートのみを走る「路線運行」とは異なり、市内であれば自由なルートで運行できる許可形態である。これにより、利用者の自宅の玄関先（車両が進入可能な場合）まで直接迎え

に行き、目的地の目の前までお送りする「ドアツードア」のサービスが可能。
バス停まで歩くのが困難な高齢者の方に特に好評を得ている。

○夜間送迎応援タクシーの予算について

【質問】 齊藤委員：8月から実証運行される「夜間送迎応援タクシー」について、これは国の補助金を活用した事業だと思うが、1年間の予算規模はどのくらいを見込んでいるのか。

【回答】 現時点では、車両2台を運行する想定で、年間約500万円を見込んでいる。今後、需要に応じて台数や時間帯を拡大すれば、予算も変動する。

○広域連携と市民代表の選出について

【質問】 薮田委員：広域路線バスについて、以前は連携していた鹿嶋市が撤退した理由と、それによる行方市への影響は何か。各交通サービスは、まず実証実験を行い、利用者が多ければ本格運行や増便をしていく、という手順で進めてきたのか。交通協議会に参加している「市民代表者」とは、どのような方が選ばれているのか。

【回答】・鹿嶋市の撤退理由と影響について：鹿嶋市側の判断として「鹿嶋市民で潮来・行方方面へ向かう利用者が少ない」という理由で撤退された。影響として、残る2市（行方市・潮来市）の赤字補填額は増えたが、利用者への影響を避けるため、鹿嶋市内のルートも含めて2市で運行を継続している。

・事業化の手順について：基本的にはその通りである。特に市営路線は、何度も路線変更を行ってきた。アンケートで「ここを走ってほしい」という要望があっても、実際に走らせると利用者が少ないというギャップもあるため、試行錯誤（トライアンドエラー）を繰り返しながら、利用実態に合わせて最適な路線を形成してきた。

・市民代表者の選出について：市内の各種団体から代表者として参加いただいている。具体的には、商工会、区長会連合会、老人クラブ連合会、医師会、市議会の総務委員長、小中学校の校長会など、幅広い立場の方々が構成されている。

○スクールバスと公共交通の関係性について

【質問】 齊藤委員：人口3万人の市で小中学校のスクールバスが39台も走っていることに驚いた。高校もスクールバスを運行しているようだが、これは市の公共交通とどのように連携・棲み分けしているのか。高校生の利用が多い市営路線と競合する部分はないのか。

【回答】まず、小中学校のスクールバス39台は、学校統廃合により通学距離が長くなった児童生徒のために教育委員会が運行するもので、公共交通事業とは別の枠組みである。高校のスクールバスは、県立高校の保護者会が主体となって独自に運行。以前、高校側が運行するバス路線の中に利用者が少なく赤字になっているものがあった。そこで市から高校へ「その赤字路線を廃止し、代わりに市営路線を生徒さん達に利用してもらえないか」と提案し、協議を行った。結果として、高校側は負担が減り、市側は路線バスの利用者が

	増えるという、双方にとってメリットのある形に移行した経緯がある。このように交通協議会の場で学校関係者とも情報共有し、連携を図っている。 ○福祉・ボランティア輸送との連携について 【質問】 藪田委員：福祉部門や地域の NPO が実施する買い物支援やボランティア輸送の取り組みはあるか。市の公共交通とどのように連携しているか。 【回答】 福祉施策として、障がい者向けの福祉タクシー券の交付はある。また、社会福祉協議会が主体となり、ボランティアによる病院への移送サービスなども行っている。しかし、現時点で市として地域 NPO などと直接連携して運行している輸送サービスはない。
	○笠岡市議会 山本副委員長 あいさつ
	○議場見学
	【所感】 ○国交省の資料でも取り上げられている「デマンド型コミュニティバス」の取組が中心で他の公共交通は少ないのではないかと認識して視察に臨んだ。実際は、デマンド型コミュニティバス以外に、市営路線バス、広域路線バスが運行されていて、市民から苦情や新たな要望が出ないくらい力を入れている。 ○広大な霞ヶ浦を取り巻くように位置する行方市は、湖を除いて約 1 6 6 ㎢と、笠岡市よりやや広いくらい。充実した交通網を敷いている。日常生活に不便を感じる交通弱者の移動手段としてのデマンド型コミュニティバスは国の補助 9 0 0 万円を受けて令和 6 年度に実証運行をし、1 2 0 0 万円余りの経費がかかっている。今後とも中心となる公共交通だと感じた。 ○市営の路線バス、広域路線バスを合わせるとさらに 6 0 0 0 万円をはるかに超える補助金が市の財政から支出されている。さらに、今年の 8 月 4 日からは国の補助を受けて、夜間送迎応援タクシーの実証運行を開始するという。市民の移動手段の確保に積極的なまちである。学校統廃合を契機としたスクールバスの取組も利用者本位で考えられている。 ○市民ニーズと利用実態に合わせて、試行錯誤をしながらも最適な方法、最適な路線についてスピード感をもってつくり上げてきた印象が強い。
添付書類	視察資料 視察状況写真 名刺

【3】 国土交通省

住 所	東京都千代田区霞が関 2-1-3
電 話	03-5253-8111
視察案件	地域公共交通について
期 日	令和 7 年 7 月 2 5 日（金） 9 時 3 0 分 から 1 0 時 3 0 分

応 対 者	国土交通省総合政策局地域交通課 課長補佐 西山氏 国土交通省物流・自動車局旅客化課 地域交通対策官 武藤氏 バス事業活性化調整官 日下部氏 係員 石津氏 占部氏
視察状況	別紙写真のとおり
訪問施設	国土交通省
概 要	1. 笠岡市の現状報告（仁科委員長より） ・デマンドバス廃止の影響：2地区で運行されていたデマンドバスが廃止され、特に代替交通手段のない大島地区の高齢者などに大きな影響が出ている。 ・路線バスの利用状況：市内の既存路線バスは利用者が極端に少なく、日中の便では乗客が1～2名という状況も珍しくない。このため、住民からも廃止やむなしとの声が上がっている。 ・独自の取り組み：地域によっては、NPOや地域団体が主体となり、有償または無償のジャンボタクシーなどを運行する独自の取り組みも始まっている。 ・離島航路の課題：笠岡市は7つの有人島を抱えており、陸上交通だけでなく海上交通の維持も大きな課題となっている。 2. 国土交通省からの説明 ・国の政策転換：全国の人口減少や高齢化、運転手不足を背景に、国は民間任せの交通政策から、自治体が主体となって住民や事業者と連携する形へと政策を転換している。 ・地域公共交通活性化再生法：この政策転換の中核をなすのが「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」。この法律の2つの柱は以下の通り。 （1）地域公共交通計画：自治体が策定する地域の交通のマスタープラン。 （2）地域公共交通特定事業：ライドシェアや路線再編など、計画を実現するための具体的な事業。 ・データ活用の重要性：計画策定や課題解決において、客観的なデータに基づく現状分析と将来予測が不可欠である。国交省は、データ活用を支援するためのツール（アップデートガイダンス）や、自治体と先進技術を持つ企業を結びつけるプラットフォームを提供している。

3. 主な質疑応答・意見交換

○「立地適正化計画」と「地域公共交通計画」の連携について

- ・笠岡市側からの指摘と現状説明：国交省の説明資料では笠岡市が「立地適正化計画」を未策定とされていたが、実際には既に策定済みであり、現在、市民病院の建て替え移転に伴い改定作業中であることを指摘。

この改定は、国の「居心地良く歩きたくなるまちなか」支援事業の採択を受け、港から新病院までのエリアを重点的に整備する内容であると補足。

本音として、計画策定や改定が補助金獲得を目的とした形式的なものになりがちであるという課題認識を吐露。計画を作っても、それが実際の課題解決に結びついていないのが実情であり、今後はより実効性のあるものにしていきたいとの考えを示した。

- ・国交省側からの回答と助言：資料の誤りを訂正の上で、計画策定はあくまで第一歩（ファーストステップ）であると強調。重要なのは、策定された計画を基に、まちづくりと公共交通をいかに具体的に連携させ、内容を充実させていくか（セカンドステップ）であると説明。

笠岡市が計画改定の段階にあることは、まさにこのセカンドステップに進む絶好の機会であると評価。都市機能誘導区域や居住誘導区域と、公共交通の幹線・支線をどう結びつけるかといった具体的な議論を深めることを推奨した。

○来年度以降の財源（補助金）に対する懸念

- ・笠岡市側からの質問：ガソリン税の減税措置（トリガー条項凍結解除の議論など）に関連し、来年度以降、財源が厳しくなり、公共交通関連の補助金全体が大幅に削減されるのではないかと懸念があるが現状どうなのか。

- ・国交省側からの回答：「正直なところ先は読めない」としながらも、国交省としては必要な予算額を確保すべく、財務省と交渉していくと明言。本日こうして直接現場の厳しい状況や要望を聞くことが、まさにその予算要求を通すための重要な資料になると述べ、地方からの声が重要であることを強調。

○離島航路の維持に関する課題

- ・笠岡市側からの問題提起：笠岡市には有人島が7つあり、陸上交通以上に航路の維持が危機的な状況にある。複数の民間事業者が存在し、一部では競争による消耗戦が起きている。一方で、事業者の撤退は即、島の孤立に繋がるため、非常に難しい舵取りを迫られている状況を説明した。

- ・国交省側からの見解：離島航路は、陸上の交通とは異なるデジタル化の遅れや特殊な課題があることを認識していると回答。

○成功事例と具体的な解決策の見つけ方について

- ・笠岡市側からの質問：全国の成功事例の中で、笠岡市のような規模の自治体が参考にできる「成功の鍵」は何か。住民との合意形成も難航する中、具体的な提案があれば聞きたい。

- ・国交省側からの回答：「どういう事業者を見つけるか」が一つの鍵であると

	指摘。AI デマンド交通等を導入したくても、どの企業に頼めば良いか分からない自治体が多い。そのために、国が運営する「官民連携プラットフォーム」で事業者とのマッチングを支援していると説明。また、単にシステムを導入するだけでなく、運行管理まで含めて一貫して支援してくれる「伴走支援型の事業者」を見つけることも有効な手段であると助言した。 ○既存事業者との調整について ・笠岡市側からの補足：市内のバス事業を担う「井笠バスカンパニー」との関係調整が、新たな交通サービスを導入する上での課題となることを言及。 ・国交省側からの制度説明：新たなデマンド交通などを導入する場合、法律上、既存事業者も参加する「地域公共交通会議」での協議が必須であると説明。 無用な競合を避け、既存の路線バス（幹線）と新たな交通（支線・フィーダー）が連携するような、地域全体として最適なネットワークを構築するための重要なプロセスであると解説した。
	【所感】 ○笠岡市のように、交通空白地区が多いところこそ、国の地方創生の対象となりうると感じる。国の方針は民間活力・競争を通じた多様な交通サービスの提供から、自治体中心の地域が望ましいとする交通ネットワークへ舵を切っている。こうした国の考え、動きについて説明していただいた。 ○笠岡市などの地方都市で問題となっているのは、利用者の減少、交通事業者の経営、バス・タクシー運転手不足などである。運転手不足に対して、賃上げの促進、働きやすい職場、外国人材の確保などの答えをいただいたが、その前提は事業者の経営の安定ではないだろうか。公共交通に対する国の財政支援、予算の確保を強調されていたが、地方の公共交通を守るためにはまさに必要不可欠である。 ○説明では公共交通と立地適正化計画の関係に触れられた。今まで、立地適正化計画との連携をあまり意識することがなかったので新たな気づきだった。 ○許可や届け出が必要だった規制の緩和がかなり進み、道路運送法第4条、そして公共ライドシェア、日本版ライドシェアを規定する78条2号・3号がクローズアップされてきている。今後とも、国土交通省の方針・考え方、紹介される全国の先進事例に注目しておきたい。
添付書類	視察資料 視察状況写真 名刺