

建設経済常任委員会 行政視察等報告

焼津市議会議長 村松幸昌 様

建設経済常任委員会

委員長 増井好典

副委員長 吉田昇一（報告者）

委員 四之宮慎一

石田江利子

深田ゆり子

令和 8 年 5 月 18 日から 20 日、建設経済常任委員会で 長野県長野市、愛知県豊川市、岐阜県各務原市に行政視察を行いましたので、その概要について報告します。

【視察場所と目的】

5 月 18 日 長野市「地域公共交通について」

5 月 19 日 豊川市「総合交通戦略について」

5 月 20 日 各務原市「地域公共交通会議について」

1 長野市 「地域公共交通について」

長野市概要

長野市は、長野県の北部に位置し古くから善光寺の門前町として栄えた県内最大都市であり、県庁所在地で、北信地方の中心都市でもある。長野市の地勢は千曲川・犀川が形成した平坦地と、西部および南東部の中山間部に分けられ長野駅周辺に都市機能が集中し人工分布は平坦部に集中的に分布し、また松代や若穂においてもやや集積が見られ、中山間部は少ない人口が広範囲に分布している。平成 10 年(1998 年)には、長野オリンピック・パラリンピックが開催され、外国からの訪問者との交流も盛んになった。平成 17 年、(2005 年)には、第 8 回スペシャルオリンピック冬季世界大会が行われるなど、ウインタースポーツが盛んである。

交通分野では、平成 5 年(1993 年)に長野自動車道・上信越自動車道が開通。平成 9 年(1997 年)には北陸新幹線が長野まで長野新幹線として先行開業した。さらに平成 27 年(2015 年)には金沢まで開業した。

事業概要と所感

長野市は、中心市街地と中山間地域が共存し善光寺や戸隠などの著名な観光地を擁している。降雪期における安定した交通確保が求められる地域特性を持つ一方、市民の移動手段は自動車約 65%を占め、バス(2%)や鉄道(4.6%)の利用は低迷している。公共交通における主な課題としては、人口減少や高齢化に伴う交通不便者の増加、中山間地域における小規模な移動需要への対応、そして深刻

な「運転手不足」が挙げられている。公共交通の担い手である民間の事業者にとって、利益の出やすい観光路線に対し、採算を取ることが難しい市民の生活路線をいかに維持していくかが課題となっている。

令和5年に「バス運転手確保緊急支援事業」を実施し、民間事業者が早期に運転手不足を改善する事業や雇用した運転手を長期的に確保できるようにするため、運行を担う民間バス事業者に対し、運転手確保に向けた雇用体制強化にかかる費用を補助金として支援。HPの作成(リニューアルも含む)、雇用確保のための広告等(広告宣伝費)、首都圏等における運転手募集説明会(会場費、旅費)、新規雇用に対する報奨金、女性運転手の雇用促進に向けたトイレ、休憩室等の環境整備など。

人口分布や利用統計などの的確なデータ分析に基づき、地域特性に応じた交通手段の「すみ分け」とネットワークの再構築を進めている。中心部の長野駅から広がる鉄道や民間バスを軸としつつ、郊外や中山間地域では大型バスからジャンボタクシー、乗合タクシー、AI オンデマンド交通への転換を図っている。具体的には、一部の大型バス路線を短縮・変更し、途中の団地からは乗合タクシーを、その先の地域では予約制の「AI オンデマンド運行」を導入するなどの効率化を実施している。こうした取り組みにより、公共交通の維持経費を令和5年度の約3億3,500万円から、令和6年度には約3億500万円へと削減することに成功し、収益改善を実現した。

利便性向上のため、令和7年3月からSuica機能と一体化した地域連携ICカードの運用を開始したほか、バスロケーションシステムやデジタルサイネージ、乗り換え運賃助成などを活用したデジタル化を推進している。一方で、デジタルに不慣れな高齢者向けに丁寧な予約研修会を実施するなど、「デジタルとアナログの融合」を理想に掲げている。自動運転については、高額な費用や降雪時の対応から現時点ではハードルが高いとされている、将来的にはあらゆる移動手段を一括管理する「MaaS」の構築を目指している。また、持続可能な運行には担い手の確保が不可欠であり、市は補助金による運転手確保や就労環境の整備などの支援を行っている。令和8年度までに「空白エリア0%」の実現や新モビリティの始動を掲げ、令和9年度からの「第二次地域公共交通計画」の策定に向け検討を進めている。限られた人材と財源の中で、地域の移動の質を高める計画的なアプローチは、今後の交通基盤構築における先進的な事例といえる。

焼津市にとって参考となる事案等

公共交通政策では、現状の把握と市民目線で地域に必要な移動手段を調査・検討する姿勢が重要である。少子高齢化や運転手不足が深刻化する中、従来の路線バスの維持に固執せず、長野市の事例のように詳細なデータ分析に基づき、地域特性に合わせた持続可能な仕組みを模索しなければならない。運転手不足の解消や利便性向上、経費削減を行うため、具体的には、バス路線の再編に伴う代替手段としての乗合タクシーや、AI オンデマンドバスの活用、公共交通結節点の整備などが挙げられる。

今後の方向性としては、行政が事業者や地域住民と緊密に話し合い、協議会を通じて合意形成を図ることが不可欠である。将来的な構想を持ちながら、多様な新モビリティを効果的に配置し、住民の移動の質を高める地域にふさわしい公共交通の計画策定と柔軟な推進が求められる。



2 豊川市「総合交通戦略について」

豊川市概要

豊川市は愛知県の南東にあり、北部には本宮山を有し、南は三河湾に面している。日本三大稲荷である豊川稲荷の門前町として発展し、個々に中心地を形成していた4町村による合併で誕生した市であり、それら旧町村が形成していた市街地の間を埋める形で市街地が形成されていった。市内には2つのインターチェンジ（豊川IC、音羽蒲郡IC）、国道1号、国道23号、国道151号がある。また、市内には鉄道路線4路線、19の鉄道駅があり、JR豊川駅が市の中心駅で国府駅（名鉄）も乗降客数が多く、小坂井にはほとんど同じ場所に異なる路線の三駅が置かれている。

中心市街地の区域は、公共機関や商業施設などが所在する「諏訪地区」と豊川稲荷の門前町として発展した「豊川地区」、両地区をつなぐ「中央通り地区」の3地区に「中心市街地商業等活性化基本計画」を策定して中心市街地の開発促進に取り組んでいる。都市機能の分散傾向が強く、都市の規模の割に大規模な商業施設などの進出の遅れにより、長らく購買人口が近隣都市に流出している状況であった。平成初期には、中規模の商業施設が諏訪地区やその近隣にオープンするも、同時にロードサイド店舗が豊川IC周辺や南大道路に集中していた。

事業概要と所感

豊川市は、令和8年（2026年）3月に「豊川市総合交通戦略」を策定した。この戦略は令和17年度までの10年間を期間とする同市の最上位交通計画である。市域にはJRや名鉄など4路線19駅があり、諏訪駅から豊川駅周辺を中心拠点としている。一方で、高い自家用車依存度や公共交通利用者の減少、運転手不足、郊外部における交通カバー率の低下といった課題に直面していた。公共交通政策を単独で捉えず、駅周辺や道路の整備といった「まちづくり」と一体的に推進する体制を構築した。この戦略では「まちをつなぐ ひとがつながる にぎわいあふれる とよかわ」を将来像に掲げて、5つの基本方針のもと、33項目の施策を展開している。

- ① 交通結節点の機能強化： 市民が集う交通拠点づくり。
- ② 安心・快適な交通ネットワークの確保： 誰もが移動しやすい道路および公共交通網の構築。

- ③ 持続可能な公共交通の維持： 効率的かつ持続可能なサービスの確保。
- ④ 日常生活における移動手段の確保： 郊外部も含めた市民の足の確保。
- ⑤ シームレスな移動と他分野連携の推進： 利用促進や他分野との連携強化。

これらを通じて、令和 17 年度に公共交通の年間利用者数を 820,700 人、駅・バス停の人口カバー率を 85.5%に引き上げる具体的な数値目標を設定している。

また、画期的な点は、市全体の施策だけでなく、10 の中学校区ごとに「地域別パッケージ施策（機能強化・移動手段確保）」を細やかに設定している点である。各地区のバスルートには病院やスーパー、公共施設が網羅されている。

デマンド型「おためしタクシー（おためしカー）」の実証実験。一宮地区（豊川東部地区）において、運休したコミュニティバスの代替として実施。利用者が通常のタクシーを電話予約し、自宅と指定された目的地（31 箇所）の間を 1 台 300 円で移動できる制度。実際に生じたタクシー運賃との差額を市が事業者に補助。令和 7 年度の実証実験で乗り合いによるデマンドタクシーを行うよりも費用対効果が高かったことから、他地域への展開を視野に実証実験を継続していく。

自動運転バスの実証実験 道路工事や駐停車車両への対応、右左折時の手動介入などの課題を検証しており、今後はレベル 2 およびレベル 4 の実証実験を予定している。

豊川市の取り組みは、目標設定から調査、計画策定に至るまで非常に現実的かつ段階的である。交通協議会に専門家だけでなく、当事者としてニーズの高い高齢者の一般市民を委員に登用している点や、市役所ロビーに意見箱を設置して常に市民の声に耳を傾ける姿勢は、戦略の実効性を高める要素となっている。人を運ぶという狭い概念を超え、都市計画と連動させることで市全体の繁栄を目指すきめ細かな施策パッケージは、持続可能な地方都市の交通モデルとして今後の進捗が注目される。

焼津市にとって参考となる事案等

公共交通を単なる移動手段としてではなく、利便性や収益さらには将来の街づくりや賑わい創出をも見据えた戦略とすること。具体的な施策として、豊川市で実績のある「路線図や時刻表、代表的施設を網羅したバスマップ」の焼津市での発行と全戸配布、また駅前を中心とした交通結節点の機能強化や MaaS などのデジタル技術の活用、利用実態に応じたバス路線の再編などを有効な視点として挙げる。さらに、拠点間の交通戦略の参考として、従来の乗り合い型だけでなくタクシー料金補助といった「デマンド乗用タクシー」の考え方の検討も行うこと。

公共交通は交通政策にとどまらず、駅や港周辺の活性化、道路整備、福祉施策などと一体で考える必要性があり、市民や来訪者にとって暮らしやすく訪れやすい「移動しやすいまち」の実現を目指すべきだ。そのためにも、地域ごとの困りごとを整理し、中学校区ごとの「パッケージ施策」や地区に応じたコミュニティバスの車体選定、分かりやすい周知を行うとともに、「総合交通戦略委員会」の設置や戦略の策定が必要である。



3 各務原市「地域公共交通会議について」

各務原市概要

各務原市は濃尾平野の北部に位置し岐阜地区に含まれる。北部と東部は標高 200～300 メートルの山を境に、関市、坂祝町、西は岐阜市、南西部は、笠松町と岐南町に隣接している。また、南は木曽川が東西に愛知県との県境となって流れている。中山道の宿場町として栄え、近現代には自衛隊岐阜基地などに関連する工業都市として発展した。今日では岐阜市や名古屋市のベッドタウンとなっており、人口は岐阜県で岐阜市、大垣市に続いて 3 番目である。岐阜大学農学部跡地に造られた各務原市民公園をはじめとする多数の大規模な公園緑地があり、まちづくりの政策として「パークシティ」（公園都市）を掲げている。

市章・市旗の由来は、各務原市の「各」の字を模式化したものだが、4 つの菱形が市発足当時の旧構成町（旧那加町、蘇原町、鷺沼町、稲羽町）の 4 町を表し、4 町が緊密に協力し合い、市の発展に繋げていくという願いを込めて制定された。市の中心となる鉄道駅は名鉄各務原市役所前駅で無人駅である。なお、焼津市とは、令和 5 年 3 月に災害時相互応援協定を締結している。

事業概要と所感

人口減少や少子高齢化、民間路線の廃止・統合といった厳しい環境に直面しながらも、都市計画と一体となった持続可能な公共交通体系の構築を推進している。最大の特徴は、JR4 駅・名鉄 12 駅の計 16 駅に及ぶ豊富な鉄道網を軸に、民間バス、コミュニティバス（ふれあいバス等）、AI オンデマンド交通（チョイソコかかみがはら）、タクシーを地域特性に応じて機能的に組み合わせている点にある。

運行形態の適正配置において、バスが適した地域には路線型の「ふれあいバス」を、駅や停留所から離れた住宅地や高齢化地域にはデマンド交通「チョイソコ」を導入するという現実的な使い分けを行っている。特に「チョイソコ」は、AI による最適ルート生成を活用した乗合交通であり、主要な商業施設や医療機関への乗り入れを通じて高齢者の通院や買い物の足を支えている。利用者の半数が 80 歳以上を占めるなか、予約の約 8 割を電話が占めるなど高齢者の特性にも配慮され、実証運行開始以降、利用者は大幅に増加している。

これらの施策を主導するのが、住民代表・交通事業者・民間専門家・行政が一体となった「各務原市地域公共交通会議」である。同会議は単なる形式的な場ではなく、行政が提示する利用データや人口動態の客観的分析に基づき、実質的な意思決定や路線の再編を協議する実効性の高い場として機能している。さらに、会議を通じて実行された施策に対し、改善点を抽出して次の取り組みへ繋げる「PDCA サイクル」が綿密に機能している。住民からの要望や苦情に対しても、地域の共通ニーズか個人の要望かを的確に見極め、結節点の設定による路線分割や丁寧な合意形成を通じて、客観的かつ柔軟に対応している。

令和8年度の公共交通対策費は約3億4,206万円に上り、その約89%がコミュニティバスやチョイソコの運行負担金に充てられている。また、デジタル技術を活用したMaaSの推進やデジタルチケットの発行など、次世代を見据えた交通DX・GXにも積極的である。地域住民・事業者・行政の三位一体で利便性と持続可能性を向上させた実績は、令和5年の国土交通大臣表彰受賞という形でも高く評価されている。他市との比較においても、豊富な鉄道駅という強みを最大限に活かしながら、効果的な乗り継ぎ環境や地域のニーズに応じた多層的な交通網をデザインする姿勢は、今後の持続可能なまちづくりの先進的な模範となっている。

焼津市にとって参考となる事案等

持続可能な公共交通網の構築にはデータの裏付けが欠かせず、各務原市のように、乗降データや高齢化率などの客観的データを基に、鉄道駅が中心部に位置しない焼津市の地域特性に合わせた幹線と支線の体系的な役割分担を明確にすることが求められる。

次に、市民の移動を支える利便性の向上について、収支率のみにとらわれず、商業施設へのアクセス確保（デマンド交通「チョイソコ」等の活用）や、交通マップの定期発行、学生向け割引といった利用促進策を強化する必要がある。さらに、これを交通政策単体ではなく、駅や港周辺の活性化、福祉、道路整備と連動した「移動しやすいまちづくり」として多角的に推進することが重要である。これらを実効性のあるものにするためには、行政が明確な議題とデータを提示した上で、地域市民の声を取り入れる「地域公共交通会議」を実質的な協議の場として機能させなければなり得ない。アンケートや意見交換会を通じて地域ごとの困りごとを整理し、住民参加のもとで合意形成を図ることが、公共交通政策への理解と協力につながる。

