

## 行政調査の概要

委員会名	総務常任委員会	調査期日	令和8年 1月21日～23日	調査先	岐阜県関市 静岡県浜松市
参加者	委員長 大柿 貞夫 副委員長 齊藤 秀幸 委員 安藤 正博、松川 勇治、溝井 光夫、佐藤 瞭二、市村 喜雄、大内 康司 理事者 若林 伸治（企画政策課長） 随 行 岩崎 弘幸（事務局）				

### 調査事項：公共交通ネットワークの構築について

#### 【関市の基本情報】

- (1)市制施行 昭和25年10月15日 (2)面積 472.33km<sup>2</sup>  
 (3)人口 83,215人(R7.12.1現在)

#### 1 関市の概要

関市は、岐阜県の中部に位置し、岐阜市に隣接、名古屋市からも約40kmの距離にある。古くは刀剣の産地として発展し、鎌倉～室町時代にかけて刀匠が集積、江戸時代にはその技術が受け継がれ、武士階級の需要を支えた。近代以降は、刀から刃物（包丁、ナイフ、はさみ等）への転換が進み、現代では世界的にも評価の高い刃物・カトラリーの産地として知られる。

昭和25年、関町が加茂郡田原村を編入、市制施行して関市が発足した。その後、10年以内に周辺の4村を編入、平成17年に、関市が武芸川町、洞戸村、板取村、武儀町、上之保村と合併して現在のV字型の市域となった。この合併により、山間部を多く抱える自治体となり、人口減少や中山間地域対策、産業後継者不足が行政課題となった。

名古屋市に比較的近いことから、中濃地域と東海圏を結ぶ交通・物流の面でも位置的優位を有する。市内を長良川、板取川、坪川などの清流が流れるほか、森林が多く自然環境が豊かである。

産業面においては、上述のとおり、古くから刃物の生産地として有名であり、「刃物のまち関市」は国内外においてブランドとして認知されている。世界有数の刃物生産地として、ドイツのゾーリングン、イギリスのシェフィールドと合わせて「刃物3S」と呼ばれている。



【視察の様子】

## 2 公共交通ネットワークの構築について

### (1) 関市の概要と公共交通

関市は、平成 17 年の市町村合併により、V 字型の地形となり、武芸川・洞戸・板取地区が「西ウイング」、津保川地区が「東ウイング」と呼ばれている。令和 7 年 12 月 1 日現在、関市の総人口の約 85% が市中心部の旧関地区に集中し、その中心部を長良川鉄道が南北に運行している。市内の移動の大部分をバスが担っており、長良川鉄道の関駅には関シティターミナルが隣接し、バスと鉄道の結接点として機能している。

北部の地域から中心部までは移動に 1 時間以上要し、山間部では高齢化が進んでいるため、公共交通においては効率的な運行が課題となっている。

### 1. 関市の概要と公共交通

資料 1

1

#### 市の概要と公共交通

- ・日本のほぼ真ん中に位置し、豊かな山々と清らかな川に育まれたまち
- ・名刀「関の孫六」を生んだ匠の魂を受け継いだ関の刃物は全国でも有名
- ・平成17年の市町村合併により、V字型の地形に
- ・総人口83,241人(R7.12.1現在)のうち関地区の人口が約85%を占める
- ・長良川鉄道が市の中心部を南北に運行しており、市内移動の大部分をバスで担う
- ・長良川鉄道関駅に関シティターミナルが隣接し、バス・鉄道の結節点として機能



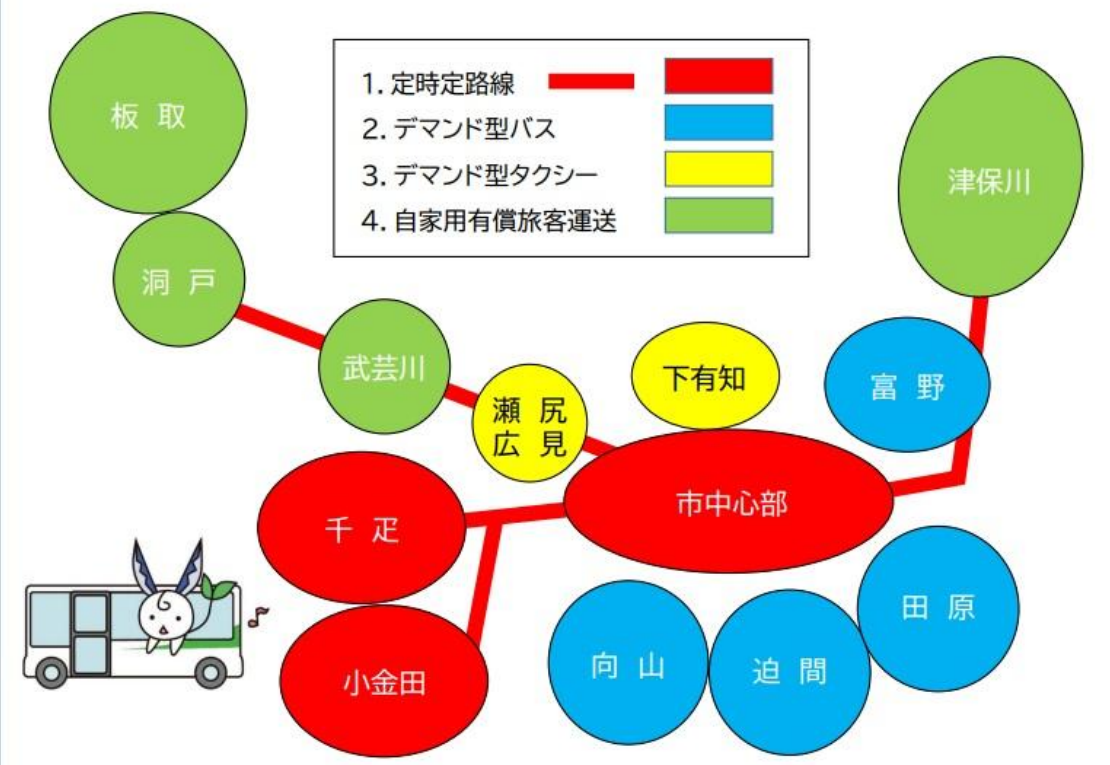
### (2) 市内を運行するバス交通とその特徴

市の中心部や中心部に近くにある程度人口が集中していることから、通勤や通学に一定の利用がある千疋、小金田地区には定時定路線バスが運行している。また、北西部の板取・洞戸地区、北東部の津保川地区から、市中心部への移動を確保するために定時路線バスを運行している。利用者の多くを高齢者が占める郊外の富野・田原・迫間・向山地区については、それぞれデマンド型バスを運行して、市中心部と各地区を結んでいる。市の中心部に隣接し、一定の規模の住宅地が薄く点在をしている下有知地区と広見地区については、デマンド型タクシーを運行している。

板取・洞戸・武芸川・津保川地区については、交通空白地となっていたが、平成 17 年の市町村合併後、地域のまちづくり団体が運行主体となって、無償での試験運行を経て令和 4 年 10 月から、自家用有償旅客運送を運行し、地域内の移動手段として確保している。

バス路線と運行方式については、それぞれの地域の特徴や事情ニーズ等を考慮して、効率的な運行ができるよう決定しているところである。

2.市内を運行するバス交通(輸送モードのイメージ) 2



3.市内を運行するバス路線と特徴 3

市内で運行しているバス路線と運行方式(民間路線除く)

運行方式	運行路線	運行地域の特徴
1. 定時定路線運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>○関板取線※</li> <li>○関上之保線※</li> <li>○買い物循環線</li> <li>○わかかさ・小金田線</li> <li>○わかかさ・千足線</li> </ul>	<p>市中心部もしくは、市中心部から離れているが、通勤、通学等一定の利用がある</p> <p>※関板取線、関上之保線はV字型の西・東ウィングと市中心部を結ぶ路線</p>
2. デマンドバス運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>○わかかさ・富野線</li> <li>○わかかさ・田原線</li> <li>○わかかさ・迫間線</li> <li>○わかかさ・向山線</li> </ul>	<p>市中心部から離れた地域で、通勤・通学等の利用が少なく、市中心部への高齢者の移動が中心</p>
3. デマンドタクシー運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>○下有知地区</li> <li>○瀨尻・広見地区</li> </ul>	<p>市中心部に隣接し、比較的人口が多いが居住エリアが広く点在している地区</p>
4. 自家用有償旅客運送	<ul style="list-style-type: none"> <li>○板取地区</li> <li>○洞戸地区</li> <li>○武芸川地区</li> <li>○津保川地区</li> </ul>	<p>市町村合併した旧町村地域で高齢化が進み、市中心部から大きく離れている</p>

### (3)地域内バス(自家用有償旅客運送事業)について

#### ①経緯

旧町村の地域が分散している関市の中山間地域においては、不採算を理由に民間路線バスの撤退が続き、自主運行バスや巡回バスにより公共交通サービスが確保されているものの、利用者は非常に少ない状況にあり、そうした中でも中型・大型バスにより運行されていたため、経費面において非効率で、利便性も悪い状況であった。そのため、地域住民のニーズや実態に応じた移動手段の確保が必要となり、公共交通ネットワークを再構築することとなった。旧町村においては、地域特性が異なるため、地域の実情をよく知る地元の地域団体を中心に、地域内バスとして各地域の運行を担うこととなった。

#### ②運営体制、運行計画及び地域団体との協力体制

地域内バスは、中山間地域を中心に地域団体により平成 21 年 4 月から運行を開始し、無償運送での実証期間を経て、令和 4 年 10 月から自家用有償旅客運送に移行した。車両と運営資金は市が提供し、地域ごとに運営協議会を設置して、運転手の確保から運行まで地元のまちづくり団体等が行い、自由度の高い運行を行っている。運行は各団体に任せているが、問題等が生じた場合などは、双方連携して対応している。

#### ③課題

再編後、路線方式からデマンド方式への転換など、地域の状況に応じて運行方法の見直しを行いながら現在に至っているが、毎年運行経費は増加しているため、運行方式の見直しと併せて運行経費の抑制も必要となっている。また、なり手が不足している運転手の確保も課題である。

### (4)高校生や高齢者を対象とした支援事業について

#### ①高校生を対象とした支援事業

##### ・高速名古屋線通学定期券補助金

関市から高速名古屋線(高速バス)を使って通学する学生に対し、通学定期券 1 ヶ月あたり 10,000 円の補助金を交付している(令和 6 年 4 月から 1 ヶ月あたりの補助金額を 5,000 円から 10,000 円に拡充)。令和 6 年 10 月からオンライン申請に対応、現在は申請の約 80%がオンラインでの申請となっている。

年度	申請件数	申請者数	補助金交付金額
令和4年度	231件	65人	1,855,000 円
令和5年度	273件	78人	2,340,000 円
令和6年度	361件	91人	6,295,000 円

##### ・関シティバスと長良川鉄道の乗継証明書

長良川鉄道の通学定期券と関シティバスの両方を利用して通学する市内在住の高校生を対象に、関シティバスの運賃が無料になる乗継証明書を発行

年度	申請件数
令和4年度	23件
令和5年度	36件
令和6年度	23件

## ②高齢者を対象とした支援事業

### ・高齢者運転免許証自主返納者等支援事業

満 65 歳以上の市民で、運転免許証を自主返納した者、運転免許証の有効期限が満了し更新を行わなかった者に対し、関シティバスなどが3年間無料で乗車できる自主返納者等支援乗車証を交付。マイナ免許証がスタートし、運転経歴証明書が格納された場合に、乗車証の発行に必要な運転経歴証明書や免許証返納日の確認ができなくなるため、令和 7 年度末をもって料乗車券の新規発行を終了。

年度	申請件数	利用件数	事業費※
令和4年度	116件	8,043 件	1,050,300 円
令和5年度	123件	7,649 件	1,000,100 円
令和6年度	179件	6,752 件	854,100 円

※無料乗車分の運賃として、運行事業者へ支払った委託料

### ・高齢者市内運行バス利用助成事業

令和 7 年度からの新規事業として、関シティバス(デマンドバス、デマンド乗合タクシーを含む)、地域内バスで使用できる高齢者バス回数券 3,000 円分(100 円×30 枚)を、75 歳(R7.4.1 時点)以上の市民に配布。

**名古屋市内の大学進学を考えている高校生の方へ**  
**高速名古屋線通学定期券購入費用の一部を補助します!!**



関市から名古屋へバス通学を応援します。

関市は経済的負担を軽減し、通学に伴う若者の市外転出を抑制することを目的として、「高速名古屋線通学定期券」購入補助を行っています。

**対象となる方**

- 関市に住所を有する方
- 満 18 歳以上の高等専門学校、専修学校又は大学(短期大学を含む)に進学する学生一ただし、進学塾や予備校は対象外
- 高速名古屋線の通学定期乗車券を利用する方

**※すべてを満たす方**

**1ヵ月あたり1万円交付します。**

※令和7年11月開始の開始年度です

参考  
通学定期乗車券(関シティターミナル～名鉄バスセンター)  
1ヵ月定期 41,200 円 ⇒ 10,000 円の補助金  
詳しくは下記のURLよりご覧ください

**【補助制度についての問合せ先】**

関市役所都市計画課総合交通推進室  
関市若草通3丁目1番地  
☎ 0575-23-7981 (直通)  
<https://www.city.seki.lg.jp/000012241.html>

**【高速名古屋線についての問合せ先】**

岐阜バス美濃営業所  
岐阜県美濃市生部 1466-10  
☎ 0575-33-2151  
<https://www.gifubus.co.jp/highway/nagoya/>

※裏面もご覧ください

【高校生を対象とした補助事業】

免許証の自主返納や経歴証明書の取得で、こんな **特典** あります。

関市では・・・

**関シティバスが3年間無料になる乗車証を交付!**

**【対象となる方】**

- ・満 65 歳以上で関市に住所地がある方で、令和 2 年 4 月 1 日以降に自主返納した方または同日以降に運転免許証の有効期限が満了し、更新しなかった方
- ・自主返納日または運転免許証の有効期限満了日の翌日から 6 ヶ月を経過していない方

**【利用までの流れ】**

- ① 運転経歴証明書の交付申請 (講習センターまたは警察署)
  - ⇒ 運転免許の取消通知書、運転経歴証明書の交付を受ける。  
(失効の場合は運転免許証の写しを預けてください。)
- ② 自主返納者等支援乗車証の交付申請 (関市役所 都市計画課)
  - 持持物 ・ 運転免許の取消通知書の写しまたは有効期限が満了した運転免許証の写し ・ 運転経歴証明書
  - ⇒ 自主返納者等支援乗車証の交付を受ける。
- ③ 自主返納者等支援乗車証と運転経歴証明書を提示 (降車時に提示)
  - ⇒ 路線バス、デマンドバス、デマンドタクシーが乗車証交付日から 3 年間無料

※詳しくは、関市役所基盤整備部都市計画課 230-7981へお尋ねください。

**長良川鉄道**

65 歳以上の方、運転経歴証明書を提示で、普通旅客運賃 **半額**

(緑田線乗車から 2 車席のみ) ※詳しくは、長良川鉄道へおたずねください。

**バス**

運転経歴証明書を提示、現金で支払う場合のみ、  
○岐阜バス  
○東鉄バスの普通旅客運賃 (一部バス路線を除く) (運賃バスは即時者 1 名も半額) ※詳しくは、バス会社へおたずねください。

**半額**

**タクシー**

65 歳以上の方、運転経歴証明書の提示で、  
○関タクシー ㈱  
○まほろタクシー ㈱  
○岐阜名鉄タクシー ㈱  
○岐阜交通事業 ㈱  
などタクシー各社の運賃 **1 割引**

※詳しくは、タクシー会社へおたずねください。

その他、各社サービスを提供しています。詳しくは、岐阜県警察本部HPをご覧ください。

**まずは、交通窓口へご相談ください。**

**お問い合わせ先**

**岐阜県警察本部 運転免許課**  
安全運転相談ダイヤル **#8080**

または、**関警察署交通課**  
0575-24-0110




【高齢者を対象とした支援事業】

- 5 -

### 3 事前の質問事項に対する回答

Q1 貴市における公共交通機関の利用促進に向けた取組内容並びに現状における効果及び課題について伺う。

⇒主な取組内容は以下のとおりである。

#### ①バスの乗り方教室の開催

小・中学生、高齢者等を対象に実施している。今年度は、デマンド乗合タクシーの運行地区(下有知、瀬尻・広見地区)において地元の老人クラブを対象に開催し、利用方法などの説明を行った。

	開催回数	参加人数
下有知地区	2 回	55 人
瀬尻・広見地区	3 回	83 人

#### ②装飾バスの運行

公共交通に親しみをもってもらえるよう保育園児自らが EV バスに装飾。今年度はハロウィンをテーマに装飾し、10/1 から 11/3 までシティバス路線で運行。

#### ③長良川鉄道の施設見学と体験乗車

地域鉄道として親しみを持ってもらうため、長良川鉄道の協力を経て実施。今年度は、市内 4 校から 176 人の児童が参加。

#### ④学生を対象としたチラシの配布

進学を控えた中学生や高校生を対象に、公共交通を利用した通学方法や助成制度の案内チラシ 毎年配布。

⇒効果及び課題については、後日家族で装飾バスに乗車したといった声が聞かれるなど、公共交通に親しむきっかけづくりができた一方、乗り方教室では参加者に自家用車の利用者が多く、公共交通への転換促進には課題が多い。

Q2 関市地域公共交通計画で掲げた主な施策の実施状況及び実績について伺う。

⇒バス路線の再編について、各路線の利用状況を毎年評価し、それを踏まえて効率的・効果的な運行ができるよう適宜ダイヤや運行ルートの見直しを行っている。その他、公共交通の利用促進に関する取組みを中心に実施(各事業の実績は、質問事項 Q1、Q10 を参照)。

Q3 関市立地適正化計画によるコンパクトなまちづくりと連携した公共交通体系を構築するうえでの考え方について伺う。

⇒公共交通等により移動しやすいまちづくりに向けて、市街地への都市機能誘導・居住誘導と併せて公共交通網を形成し、車に頼らずとも移動ができ、住みたくなる市街地の形成を目指していく。

Q4 今後、バスやタクシーの運転手不足の深刻化により、市の負担増も考えられるが、どのような対応策を考えているのか。

Q5 限られた予算、人材の中で、持続可能な公共交通を運営していくための仕組みづくりへの考え方を伺う。

⇒運転手不足のほか、昨今の物価高騰の影響によって運行経費が増加し、市の負担額は毎年増加しているのが現状。今後、人口減少が進み、利用者の減少も見込まれる中で、持続可能な公共交通体系の構築が喫緊の課題と捉えている。大規模な再編から15年以上が経過し、運行形態が利用者の実態に見合っていない路線も見られるため、令和9年度からスタートする次期地域公共交通計画において、実態やニーズに応じた運行方式への見直しを行い、運行経費の抑制を図っていく。

Q6 既存の公共交通(路線バス、タクシー等)との協力体制を含めた、郊外部の公共交通ネットワーク構築や、交通結節点の整備に当たって、どのような取組を行っているのか。また、市や関係事業者などとの役割分担(経費分担)について伺う。

⇒原則、年2回開催する公共交通活性化協議会において、意見交換の時間を設け、課題や情報を共有している。バスと鉄道が接続する「関シティターミナル」においては、「#SEKI」モニュメントを設置し、関市の玄関口として来訪される人を出迎える環境を整備したほか、西側の公共交通拠点「ほろどキウイプラザ」においてはトイレ整備を行い、利用者が使いやすい環境を整えている。施設の修繕等、ハード面は市で整備し、関シティターミナルの管理は岐阜バスに依頼している。

Q7 市が運行に関わる交通システムの事業費に対する運賃などの収益率について伺う。

⇒関シティバス(デマンドバス、デマンド乗合タクシー含む)の収益率は5.9%、地域内バスの収益率は3.2%となっている。

#### 4 質疑応答

(松川勇治 委員)

Q 関市においては、V字型という地理的な問題を抱える中で、中心部にシティターミナルが存在していることがとても重要であると感じたところであるが、そのシティターミナルの詳細、乗り入れ路線や東西の地域間の往来について伺いたい。

A 乗り入れ路線については、関シティバスはすべて、あとはデマンドタクシー、デマンドバスが乗り入れをしている。地域内バスについては、各地域内での完結しているためシティターミナルには乗り入れをしていない。東西の地域間の行き来については、ターミナルでの乗り継ぎしか方法がないのが現状である。

(佐藤瞭二 委員)

Q 自家用有償旅客運送事業ではどのようにバス事業の許可を取っているのか、伺いたい。また、運行に要する費用の考え方について伺いたい。

A 地域ごとにまちづくり団体があり、その団体において運行ルートや時刻表等を協議していただき、各地区の協議会に諮っていただいた後に、市の公共交通活性化協議会に議題として挙げ、運輸局に許可申請を行う形をとっている。

運転手や事務員の賃金については市で統一して示しているところであり、燃料費等を含めて市からの補助金で運営しているところである。補助金の額は4地区で1億円程度となっている。

(市村喜雄 委員)

Q 関市地域公共交通計画において、「立地適正化計画によるコンパクトなまちづくりと連携した公共交通体系を構築する必要があります」との記載があるが、その連携に向けた具体的な施策があれば伺いたい。

A 市中心部に「関テラス」という観光施設があり、その周辺の遊歩道の整備をしている。立地適正化計画の将来都市像が、「賑わいつながりのある歩きたくなる街」であるので、歩いても移動できる、プラス公共交通での移動というのを、立地適正化にも盛り込んでいるところである。

(溝井光夫 委員)

Q 高校生を対象とした、通学定期券補助金の利用人数が年々上がっているが、高校生の数が増えている状況なのか。また、デマンド交通を利用する高齢者をはじめとする交通弱者から、どういった声が寄せられているか、伺いたい。

A 生徒数は右肩下がりで、10年後には約半分になる推計が出ているので、今後は減ってくるものと予測している。現在の高校生の利用状況としては、関シティバスを利用して長良川鉄道へ乗り継ぐといった生徒が多い。

高齢者からは、自宅からバス停までの距離が遠い、という声が圧倒的に多い。免許を自主返納されても近くに家族が住んでいる場合、送迎してもらうケースが多くなり、回数券を配布してはいるものの、デマンド乗合タクシーの利用率は伸び悩んでいる現状である。今後は、デマンド乗合タクシーの乗り方教室の開催など、きめ細やかな説明をしながら、利用を促していく予定である。

(大柿貞夫 委員長)

Q デマンド乗合タクシーについて、関市の料金体系や予約について伺いたい。

A 一乗車あたり 1 人 300 円となっている。予約方法については、8 時台から 17 時台で 1 時間ごとの予約となる。最初の 8 時台は、前日の夕方 6 時までの予約が必要になるが、それ以降は、各日、1 時間前までに予約をいただければ、配車できる形をとっている。

(若林企画政策課長)

Q 地域内バスを運行している地域団体とはどういった団体で、どういう方々をメンバーに構成されているのか、伺いたい。

A もともと各地域に存在していた、まちづくり団体もしくは NPO 法人で、まちづくり団体には自治会長や市職員 OB が含まれている。

## 5 各委員の所感

(大柿貞夫 委員長)

関市は、平成 17 年に市町村合併によりV字型の地形となり長良川鉄道が市の中心部を南北に運行しており、市内移動の大部分をバスで担っています。

市内を運行するバス交通として、定時定路線、デマンド型バス、デマンド型タクシー、自家用有償旅客運送の 4 輸送モードを地域ごとに選定して取り組まれています。特に中山間地域においては、人口減少や高齢化に伴い多額な予算を計上しながらも公共交通ネットワークが構築されています。

視察において、特に公共交通ネットワークの中で自家用有償旅客運送に関心があり、担当者の説明を受けたところ事業内容はわかりました。私は、地域の方々がマイカーによる有償運送を行っているのかと考えていましたが、実際は公用車両を使用し職員 OB 等が運転手として有償運送を行っているとの事でした。デマンド型タクシーは、一乗車 300 円と安く、当日 8 時 30 分以降ですと当日予約も可能ですが、本市との違いはデマンドタクシーの停留所が設置されており、利用者は停留所まで出て待たなければならないとの事であります。

本市でのデマンドタクシーは、利用者の玄関前まで送迎となっており、利用者にとっては利便性が高いと思いました。ただ、利用者にとっての課題もあり、当日予約が出来ない事と土曜日の利用が出来ない事です。

また、本市でも中心街地と連携する東西地域ごとに輸送モードを選定し、定時定路線、循環バス、乗合タクシー、デマンドタクシー、ちょこすか等での高齢化社会、人口減少が進む中で市民の日常生活の利便性を確保し移動しやすい環境を構築していく事が重要であり、今後も地域エリアごとに検討し持続可能な公共交通ネットワーク構築を図るための取り組みが重要であると思います。

(齊藤秀幸 副委員長)

関市の地形はいわゆる中山間地であるほか、合併により V 字型の珍しい市域となった。

その人口の85%が関地区に集中し、長良川鉄道は市中心部を走るためにその他の地域の主要な公共交通はバスが担っているとのことであり、市域の両端に交通不便な地区があるこの様子は須賀川市と似た部分が多いと感じた。

採用している公共交通は、バスの定時定路運行、デマンドバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送などを用いており、須賀川市のような多重的な交通機関を用意し、住民のニーズに答えているところであるが、須賀川市と決定的に違う点が、住民主体による運営がされている点だった。須賀川市でも公共交通機関の充実は住民の大きな要望であるが、路線開設後の利用状況を見ると、運行開始されて満足で終わってしまっている感じが否定できない。

関市のように地域の実情をよく知る地域団体を中心に運営協議会などを各地区に設置し、自分たちの生活の足を自分たちで守るという自覚をはぐくみ、利用促進につながる取組みを須賀川市でも取り入れる必要があると考える。

(安藤正博 委員)

関市の概要は、人口総数 83,215人、世帯数 36,535 世帯、面積 472.33 km、岐阜県のほぼ中央部にあり北は福井県に接し、南は濃尾平野の北辺に位置しており、東西延長は約 39km、南北延長は約 43 kmのV型の地形をしています。また、関市は、「日本一の刃物のまち」として全国に名が知られていて、その高度な技術と伝統を継承して刃物産業が地場産業として受け継がれています。

公共交通のデマンドバスは、区間均一で一乗車 1 人 100 円、デマンドタクシーは全路線要予約で一乗車 300 円、関シティバスは一乗車区間均一 100 円です。障害者の付き添いの方は半額であります。

公共交通機関の利用促進に向けた取り組み現状については、バス便の編成、路線の利用状況を評価してダイヤや運行ルートの見直しを行い、運行経費の抑制をはかるとの事です。交通システムの運賃などの収益については、毎年運行経費は増加している為、運行方式の見直し、運行経費は増加、運転手の確保も課題人口減少が進み、利用者の減少運行経費の抑制を図っていますが、高齢者のバス利用者に助成事業として高齢者バス回数券 3,000 円分を 75 歳以上の市民に配布するとの事です。須賀川市でも高齢者に優しい支援を期待します。

(松川勇治 委員)

関市は、平成 17 年の市町村合併により「V 字型」の地形になっており、中心部に長良川鉄道が南北に運行する特徴のあるエリアである。

まず注目すべき点は、市の中心部の鉄道駅付近に「関シティターミナル」を置き、複数の交通機関の乗換拠点を構築した点にある。市の地理的条件による課題はあるが、中心部に向かっての公共交通ネットワークは発達している。課題は郊外の公共交通であるが、各地区の民間団体はじめ、NPO 法人が地域内バスやデマンド乗合タクシーを運行させており、経費については自治体が補助金を助成している。そのためか地域住民(市民)の負担は低額で乗車することができている。

本市としても、各公共交通機関の乗換拠点の構築はとても重要である。なぜなら、地域住民(市民)の目的地は、エリア内にあることは少なく、その多くは市の中心部や鉄道などを乗り継いだ先にあるからである。また、域外(市外)から域内(市内)に訪れた利用者においても配慮が必要である。

(溝井光夫 委員)

関市は平成17年に1市2町3村が合併し、人口は約92,500人、面積は約472km<sup>2</sup>の広大な市となったが、人口減少により現在は約83,000人ほどである。旧関市の人口が約85%を占めるため、旧町村域は人口密度が低いうえに高齢化が進んでいる状況と分かりました。

その広大な市域における通勤通学の人口流動は旧関市や隣の岐阜市などと相互関係にあるため、鉄道や路線バス、シティバス、デマンドタクシーなど多様な交通体系となっていることが分かりました。また、多様な交通体系を繋ぐ交通結節点が旧市町村域の拠点となる場所に設置されており、利用者には選択肢があって便利かと思いましたが、乗り継ぎが必ずしも便利でないことが利用者の声としてあるようです。

市が運行するシティバスの収益率は5.9%程度、地域内バスは3.2%と低く、そのほかの交通体系を維持するための、年間の公的負担は令和2年度ベースで国・県・市合わせ約4.6億円、うち市負担が約3.6億円と多額であり、年々増額傾向とのことであり、このような負担をこの先も続けることは持続性に無理があると感じました。

現在は、特に若者の流出防止のため高校生の通学定期の補助や、高齢者の免許返納対策としてシティバスの乗車が3年間無料とするなどの特典にも力を入れているとのこと。

高校生や交通弱者の移動支援として利用しやすい交通体系を整備することは行政の責務と考えます。しかし、多額の費用をどこまで負担できるのか、また利用者の負担をどこまで求めるべきか、難しい課題と思いますが誰でも住み慣れた地域で生き生きと生活できるようにするためにも、須賀川市は須賀川市にあった交通体系の整備と費用負担の在り方を、関係者や利用者の理解が得られるよう進めるべきと感じました。

(佐藤瞭二 委員)

今回、関市の公共交通のシステムについて視察して参りましたが、鉄道や路線バスを中心に様々な交通手段が有り、本市とは少し異なる公共交通の在り方と感じました。関市の公共交通の運賃やネットワークは充実しており、自治体の負担が相当充当されていると感じ、うらやましいと感じたところです。ただ、関市においても、財政負担を見直すとの事、令和 9 年度からスタートする次期地域公共交通計画において実態やニーズに応じた運行方式へ変えるようです。

今回の視察において、交通手段の路線の在り方、運賃の価格設定、バーコードやネット活用など最新の取組を進めている点は、大変参考になりました。

自家用有償旅客運送については、関市において敷地の形状がV字型に住民が生活をしており、関市の中心から遠くに位置している集落の人口の少ないエリアにおいては、それぞれ拠点に放物線のようにデマンドバスが運行されているとのこと。そのエリアの中で協議会を設置して協議会への補助金により運営されているようです。ただ、その路線上にない集落の交通弱者に対する支援は、まだ確立していないようです。本市における家族や近隣の協力を得られない立場の方々の移動手段の支援をどうすべきかが今回の視察では見聞きできませんでした。将来、本市における移動手段の支援体制をどうすべきか今後も研究して参りたいと考えます。

(市村喜雄 委員)

人口減少・少子高齢化が深刻化する中、公共交通を維持するため、関市立地適正化計画によるコンパクトなまちづくりと連携した公共交通体系を構築する必要があるとのこと、しっかりしたまちづくりの理念を持つこと、これは中小地方都市においてはどこでも同じ問題を抱えている。

年間約 3 億 6 千万円の市費(国や県も含めた公的負担としては年間約 4 億 6 千万円)を投入して公共交通を維持しているが、今後は財政がひっ迫する恐れがある。当市においても財政との問題も考慮した公共交通体系にしなければならない。

また、バスやタクシーの運転手不足が深刻化し、公的負担を追加してもネットワークを維持することが困難となる可能性もある。今後は限られた予算、限られた人材の中で公共交通を効率的・効果的に運行出来る、持続可能な公共交通の運営の仕組みを構築する必要がある。これまた当市においても同じである。

(大内康司 委員)

関市は、平成の大合併後、2025 年、人口 83,000 人、孫六の刃物、長良川に沿った千本桜、鵜飼、うなぎ食店 12 軒もあり、本市より 5,000 人人口が多く、関西、関東の中程にある。議員 22 名で構成されており、今訪問時、市長、議長の挨拶があった。

V字型の地形で、公共交通機関は、シティバス大人 100 円、こども 50 円、幼児 0 円、5 コース、デマンドバス大人 100 円、こども 50 円、幼児 0 円、4 コース、デマンドタクシー大人 300 円、こども 150 円、幼児 0 円、地域内バス大人 100 円、こども 50 円、幼児 0 円(大人は中学生以上、こどもは小学生、幼児は 1 歳～未就学児まで)

その他、鉄道が JR と名鉄があるが、中山間地域に鉄道は難しくバス、タクシーの有効活用が期待されるも深刻な運転手不足が現実で自動運転の早期開発が望まれている。



【議場での記念撮影】

## 調査事項：浜松山里いきいき応援隊について

### 【浜松市の基本情報】

- (1)市制施行 明治 44 年 7 月 1 日 (2)面 積 1,558.11km<sup>2</sup>  
(3)人 口 778,883 人(R7.12.1 現在)

### 1 浜松市の概要

浜松市は、日本のほぼ中央、東京と大阪の中間に位置し、鉄道、高速道路、航空路全てを活用できる東西交通の要衝となっている。市中部から北部にかけて広く中山間地域を有し、市全域のうち中山間地域が 65.6%を占めている。

16 世紀後半に徳川家康が浜松城を築城し、浜松は城下町と東海道の宿場町の二重構造で発展していった。明治 44 年に市制施行して浜松市が発足した後、昭和 20 年代後半から 30 年代にかけて、周辺の町村を編入。更に、平成の大合併により、浜北市、天竜市ほか9町村を編入し現在の市域となり、平成19年に政令指定都市へ移行している。

産業面では、中山間地域を中心に農業が盛んであり、また、北部森林地域は東海地方屈指の林業地帯となっている。明治期以降、繊維産業、楽器製造、輸送機械の生産拠点として発展し、特に、楽器製造に関しては、ヤマハと河合楽器が二大メーカーとなり、高度経済成長とともに飛躍的な成長を遂げ、世界的な生産地となった。東海工業地域を代表する工業都市として、浜松を発祥とするホンダは今も船外機等の工場を置いているほか、スズキやヤマハといった大企業も本社を構え、製造品出荷額は2兆円を超える。

南北に非常に長い市域を持つ自治体であり、都市部と中山間地域の二重構造が行政課題となっている。



【視察時の様子】

### 2 浜松山里いきいき応援隊について

#### (1)制度導入の背景と目的


平成 25 年から開始された本制度は、総務省の「地域おこし協力隊制度」をもとに設計されており、人口減少や高齢化などの進行が著しい中山間地域に都市部の人材を積極的に誘致し、浜松山里いきいき応援隊として、市内の 6 地域(天竜、春野、佐久間、水窪、龍山、引佐)へ派遣している。

事業の最終的な目的としては、地域おこし協力隊制度と同じく、隊員の地域への定住・定着を図ることとしている。

浜松市の中山間地域は、面積も広く合併前はそれぞれ独立した町や村であり、集落の地形や成り立ちも様々であるため、地域に入り込み、地域とともに課題を共有し、解決していく仕組みを重視している。そうした観点から、隊員には、地域の個別具体的な課題を解決するために、個々の経験やスキルを生かし、課題を見つけ出しながら、地域の一員として活動することを求めている。

なお、その活動の基本的な考え方は、「浜松市中山間地域振興計画」に基づくものである。

## 2 第3次 浜松市中山間地域振興計画（2025～2029年度）



【浜松市中山間地域振興計画対象地域】

- 天竜区の全域
- 浜名区引込町の全部

【振興対象の町・村】

大字：伊予・刈名・志村・西万寿・田沢  
 集落：湯久賀・文太・西高田  
 湯久賀・文太・西高田

**【基本理念】**  
 自然との調和、豊かな暮らし、あふれる魅力  
 ～浜松の中山間地域から新たな息吹～


**【目標】**

- ① **中山間地域の市民が**、地域に対する「愛着」や「誇り」を持ち、笑顔で幸せを実感して生活できる、持続可能な地域社会の構築
- ② **みんなが**「中山間地域は魅力的・大切な地域（浜松の宝）である。」と思える地域の共創

**中山間地域と全市域の比較**

	浜松市全域 (浜名湖含む)	中山間地域	全市域に 占める割合
面積	1,558.11km <sup>2</sup>	1,022.81km <sup>2</sup>	65.6%
森林面積	1,023.85km <sup>2</sup>	923.99km <sup>2</sup>	90.2%
人口	786,782人	27,798人	3.5%
高齢者人口	226,421人	13,190人	5.8%
高齢化率	28.8%	47.4%	—
人口密度	505人/km <sup>2</sup>	27人/km <sup>2</sup>	—

※面積：浜松市統計書(令和5年版)、令和8年全国都道府県市区町村別面積調による  
 ※森林面積：静岡県森林情報システム(2024(令和6)年3月31日現在)、第6次国有林野事業実施計画書(2024(令和6)年4月1日現在)による  
 ※人口：2024(令和6)年4月1日現在の住民基本台帳による



Copyright ©2025 HAMAMATSU CITY. All rights reserved.

### (2) 浜松山里いきいき応援隊の主な活動内容

区分	具体例
農林水産業等の地域の産業振興に係る支援	農作業支援(お茶等)、農産物販売施設支援、地域外での販売支援
集落の生活環境維持に係る支援	集落支援活動(集落巡回、集落聞き取りによる現状把握、課題確認)、地域のNPO法人の活動支援
地域行事、集落の活性化に係る支援	産業まつり等の支援、地域での文化行事の支援、大学・都市部住民の地域への誘導・連携
市の移住・定住促進施策の支援	地域の情報発信(浜松山里いきいき応援隊ブログ)

### (3) 委嘱期間及び待遇

・「浜松山里いきいき応援隊実施及び定住促進事業費補助金要綱」に基づき、市長が委嘱する。委嘱は活動状況を勘案して年度ごとに更新し、最長で3年間となる。



・応募があった際は一次選考として書類審査、二次選考として面接を行い委嘱を決定している。

○現隊員の属性

地域	隊員名	移住前の住所	性別	委嘱時年齢	委嘱期間
天竜	隊員A	福岡県福岡市	男	28	R6.3～R9.2
天竜	隊員B	千葉県佐倉市	男	30	R6.4～R9.3
天竜	隊員C	浜松市浜名区	女	26	R7.12～R10.11
春野	隊員D	神奈川県相模原市	男	31	R5.10～R8.9
佐久間	隊員E	静岡県磐田市	男	39	R7.1～R9.12
佐久間	隊員F	静岡県静岡市	男	27	R7.1～R9.12
佐久間	隊員G	静岡県磐田市	女	35	R7.10～R10.9
水窪	隊員H	大阪府富田林	男	31	R5.3～R8.2
龍山	隊員I	東京都中野区	男	39	R7.4～R10.3
引佐	隊員J	群馬県伊勢崎市	男	29	R7.3～R10.2
引佐	隊員K	神奈川県川崎市	女	24	R7.8～R10.7

○マネジメント業務の委託(浜松市の特徴的な取り組み)

隊員活動の活性化を図るため、退任後も地域づくりに携わっている元隊員に、マネジメント業務を委託している。

業務	実施内容
隊員ミーティングの開催	隊員活動の内容や課題共有のため、原則、委嘱期間中の全隊員が集まるミーティングを年6回開催
隊員研修の実施	隊員活動の活性化を図るため、隊員向けの研修を年6回開催 ・1年目向け研修(活動の基本、地域でのネットワークの構築等) ・2、3年目向け研修(隊員任期後を見据えた事業化プランニング研修等)
隊員面談の実施	個々の隊員活動の状況把握や課題解決のため、2か月に1回程度、隊員ごとに面談を実施
地域横断型事業のマネジメントの実施	各地域の隊員スキルを組み合わせた地域課題解決・隊員活動のコーディネート、地域活性化に取り組んでいる住民や団体・企業などキーマンとのマッチング

(6)退任後の状況

- ・これまでの総隊員数は61人(現隊員11人、任期満了者23人、途中退任者27人)。
- ・退任者50人のうち、活動地を含む浜松市内への定住者は41人で全体の82%となっており、うち22人が市外出身者となっている。
- ・退任者の活動地での定住状況は28人で全体の56%。
- ・退任後の主な活動としては、起業(地域コンサル業、映像制作、農産物加工販売等)、就労(浜松市移住コーディネーター、静岡県庁、農業従事)。

○定住に向けた支援策

・中山間地域コミュニティビジネス等起業資金貸与事業

～中山間地域に移住・定住して、コミュニティビジネス等を始めようとする者に対し、最大100万円の起業資金を貸与。貸与後3年間、定住・事業継続した場合は、返還金が免除となる。

○過去の隊員数の推移

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
定員	4	6	12	12	12	12	12	12	12	15	15	15
人数	4	6	12	10	8	12	11	12	12	15	15	11

～ 本市の地域おこし協力隊制度との相違点 ～

①市との雇用関係がないこと

浜松市の募集案内には、「市長が委嘱します(雇用関係はありません)」との記載がある。本市のこれまで採用してきた地域おこし協力隊員の身分は、「市の会計年度任用職員」で、まず市との雇用関係があったうえで、地域おこし協力隊に委嘱するという形であった。

市との雇用関係があれば、給与や社会保険などの保障が明確になることでの安定性、自治体の職員という肩書による社会的な信用性が確保される一方で、どうしても自治体のルールに縛られる部分もあるため活動が制約される場合がある。

逆に、雇用関係がなければ、自治体のルールに縛られずに活動を行うことができ、これは特に地域の特性に合わせて、柔軟なプロジェクトを展開する際に大きな利点となると言われている。

②活動形態が「フリーミッション型」であること

フリーミッション型とは、地域おこし協力隊員が与えられた大きなテーマの中で、ある程度自由に自分の判断で地域課題に取り組み、活動内容を柔軟に設定できる形態のことを指す。これまでの本市の地域おこし協力隊は、市から活動の内容や目的が明確に示され、隊員はその指示に従って活動することを基本としていた。

フリーミッション型の進め方では、地域住民や団体などとの連携を前提としていて、地域の人々との信頼関係を築くことが活動の成否を左右するため、地域と深く関わりながら活動していくため、任期終了後の定着にもつながりやすい。フリーミッション型を採用する場合は、地域と隊員の橋渡しなど、自治体のサポートが重要となる。

### 3 質疑応答

(佐藤瞭二 委員)

Q 毎年 15 人ほど募集し、積極的に事業を推進していく中で、任期を終えた後に定住している方にはどのような傾向が見られるか、また、活動内容としてはソフト面の事業が多いと感じるが、貴市の産業面における大きな効果というものはどのようなものがあるか。

A ある程度社会人経験があり、様々なことにチャレンジしてきている人が多く定住している傾向にあると感じる。また、ニュートラルな形で地域に入り込み活動できている人が、地域に馴染みやすく、その後に事業で成功したり、起業したりして定住につながっていると思われる。

産業面での効果としては、隊員 OB ではあるが、市の遊休財産をキャンプ場として運営し、多くのキャンパーを呼び込んでいる例がある。

(溝井光夫 委員)

Q 地域が抱える課題と市外の人とのマッチングにおいて工夫している点、また、中山間地域の 6 つの地区で募集されているが、地区ごとに希望者の偏りが発生するのか、伺いたい。

A これまで「浜松山里いきいき応援隊」の名称を全面に出して募集をしていたが、地域おこし協力隊の情報を求めている人に検索してもらえていないことが判明したため、全国的な制度名称である「地域おこし協力隊」として募集をかけているところである。また、全国の自治体で隊員の取り合いが発生していることから、手当の面では、総務省の動きに即応して引き上げるよう努めているとともに、「まちの魅力」をどう伝えるかを重点に募集している。

地域ごとの偏りは確かにあり、中山間地域でも都市部に近い地区が希望者が多くなる傾向にある。

(松川勇治 委員)

Q 水窪地区においては、Local Coop と連携して地域おこし協力隊の募集をしているが、同団体との共同事業を行うに至った経緯や協力隊との関係性について伺いたい。

A Local Coop との連携は、浜松いきいき応援隊とは別に、水窪地区において限定的に取り組んでいるものであり、水窪コーディネーターという役職を地域おこし協力隊制度を活用して募集しているものである。Local Coop 構想支援事業では、少子高齢化と人口減少が深刻な水窪地区において、地域課題に対し持続的に課題解決に取り組みができる地域住民主体の組織ができるかの検討を行っている状況である。

(市村喜雄 委員)

Q 林業に対する隊員の需要はあるのか、伺いたい。

A 働く場としては、どの森林組合でも人手が不足しているとは伺っており、浜松山里いきいき応援隊でもどうかという声もあるが、応援隊ではフリーミッション型で活動する形をとっているため、林業のみに従事させるものではない。

(安藤正博 委員)

Q ミーティングを実施するに当たっての雰囲気づくりに工夫はあるか。

A 先輩隊員のサポートを求めることで効果的に実施できている。また、なるべく地域のキーマンとのつながりを得られるよう工夫している。

(大柿貞夫 委員長)

Q マネジメント業務を委託している隊員OBは特定の人物か、伺いたい。

A 任期終了後、デザイン会社を立ち上げた隊員OBにマネジメント業務を委託しているところであり、その委託についても、国の特別交付税の対象となるものである。

(若林企画政策課長)

Q フリーミッション型を採用している理由について、また、市との雇用関係が発生しない点についての考え方を伺いたい。

A フリーミッションについては、活動の範囲を狭めたくないとの理由からである。一つものに固執せず、隊員が外から入ってきて、その地域を見て感じた課題というものを自分のスキルで解決してもらおう。それを続けることによって、移住・定住してもらいたいという意図がある。

市との雇用関係がないことについても、フリーミッションとの関連から、自由度の高い活動を期待しているものである。

#### 4 各委員の所感

(大柿貞夫 委員長)

浜松市は2005年7月に12の市町村が合併、現在の浜松市が誕生し、2007年4月1日には政令都市へ移行しました。面積は全国2位、静岡県最大の都市であり「海、山、川、里、湖」を擁する国土縮図型都市として多様な自然と都市機能が共存していますが、面積の65%が山林の中山間地域です。

浜松山里いきいき応援隊の制度は、2013年から人口減少や高齢化等の進行が著しい中山間地域に「山里いきいき応援隊」として都市部等の人材を積極的に誘致、移住させ地域協力活動の実践を通じて地域の維持、活性化、中山間地域の定住、定着を図る目的で活動を行っています。現在、応援隊は6地域で、12人を委嘱していますが令和7年度には15名を予定されているとの事です。

現在、本市の地域おこし協力隊は0人ですが、浜松市と比較すると地域おこし協力隊制度や支援対応の明確さ、さらには活動支援のフォローができていのか疑問が感じられます。

特に、隊員に対する研修や隊員とのミーティングの開催、個別活動へのアドバイスなど隊員活動の支援、マネジメントをどのような形で支援体制が出来るのかが課題だと思えます。

今後の取り組みとして、担当者がワンチームとなり、地域のNPO法人や地域活動団体と協力し、それぞれの活動を支援することで地域全体の活性化を図って行くことが大切であり、更なる取り組みが必要と考えます。

(齊藤秀幸 副委員長)

従来の地域おこし協力隊は、外部から協力隊員を募り活動内容を示して協働してもらうことにより地域の魅力を外部に発信してもらうことを主としていたが、この浜松市の制度はフリーミッション型で隊員のスキルや創造性を発揮してもらえる点が優れていると感じた。

また、任期満了後のアフターフォローの細やかさなども参考になった。

日本の総人口が減少傾向にあり、どこの自治体も移住定住促進に躍起になる中で、これからの協力隊制度の在り方は、外部から新しい風を呼び込み、地域の住民に対して活力をあたえるような、外部からの流入ではなく内部からの勃興の時代となると考えるが、浜松市の取組はその先進事例として大変参考になった。

(安藤正博 委員)

浜松山里いきいき応援隊の活用について説明を受け、私は隊員のほとんどの方々が地域に定住していることは協力隊員に対する支援、サポート体制が整っていることが分かりました。

担当職員の説明の中で、「市民協働のまち作り」、地域活動を推進、支援していることが協力隊の意欲ある情報発信に繋がり、活動力になっていることが分かりました。

また、移住コーディネーターによる住宅取得の相談など、様々取り組みをしていることが協力隊の皆さんの自由な発想行動は素晴らしいと思います。

須賀川市でも協力隊の意欲につながる相談支援を期待します。

今回の調査では、協力隊の皆さん方の活動、情報発信することが大変勉強になりました。

(松川勇治 委員)

地域おこし協力隊制度の主役は、隊員や自治体ではなく「地域(住民)」である。わかりやすく例えるなら主役は、地域に住まう住民。協力隊員は地域の未来を一緒につくる共演者。自治体は環境を整える黒子。国は舞台を支援するスポンサーであると私は考えている。

ここで最も重要となってくるのが「地域との関係性」である。浜松市では、中山間地域に「浜松山里いきいき応援隊」という組織をつくり地域課題解決に地域おこし協力隊や集落支援員をはじめ、協力隊 OB も積極的に地域に関わり地域課題を共に解決しようとする「地域との関係性」が自然に出来上がっている。さらには、隊員は「フリーミッション型」で自治体と雇用契約を締結しない形式をとり、各隊員が OB や地域住民とも協力しあい新たな課題や地域の魅力を創出している。また、兼業も可能な契約のため、経済的な負担も少なく、結果的に家族で移住し定住するなどの事例につながっている。注目すべきことは、隊員の住まいはや浄化槽経費は市が負担し、車両経費や燃料費なども市が負担するなど環境を整備しているところである。

浜松市は隊員に、①熱意、新しい視点 ②人と人をつなぎ、地元住民と共に活動ができる人 ③地域資源を活かして、新しい魅力を作り出せる人 ④地域の魅力を発信し、人を呼び込める人 この 4 つを期待している。また、今後の自治体のあり方として「Local Coop」との連携の中での隊員の活動も先進的な取組みである。

本市としても、隊員に対しての「環境整備」と集落支援員や地域住民と共に課題を解決し地域の魅力を創造していく「フリーミッション型」を取り入れるなどの柔軟性が必要なのではないかと私は考える。なぜなら主役は「地域(住民)」であると同時に地域の課題は、常に変化し続けているからである。そして、「地域との関係性」を築く上で大切だからである。

(溝井光夫 委員)

浜松市は平成 17 年に三市九町村が合併し、現在は人口約 778,000 人の政令指定都市であり、面積は 1,558 km<sup>2</sup>と全国二位の面積です。市域の約三分の二が中山間地域であります。そこ住む人口は市全体の約 3.5%、高齢化率は 47%を超えています。

広大な中山間地域は森林としての機能に加え、水、電力など重要な機能を有しているため、浜松市では中山間地域振興計画を策定しており、今回の視察の目的である地域おこし協力隊は通称「浜松山里いきいき応援隊」として、中山間地域に特化した活動内容により募集しています。

特筆すべきは、市が雇用関係を結んで活動内容を指定しているのではなく、市が委嘱し月 20 日を基本に活動してもらい報償費を支払う制度になっていること。活動内容は地域ごとの課題として掲げられており、農作業支援や農産物直売所支援、集落支援活動、地域の行事支援、情報発信、都市部住民の地域への誘導連携など多岐に渡る中から隊員が自由な発想で取り組むことを期待していること、さらには基本活動日数以外に営業を含め活動が自由であることなどが挙げられます。

このような活動方針により、地域おこし協力隊の全国的な課題となっている、応募内容とのミスマッチが少ないことに繋がっていると感じました。

また、退任後の市内への定住率が82%と高いことに驚きました。退任後のサポート体制として、OB がマネジメント業務に携わっていることや最大100万円の起業資金貸付制度があることなどが、浜松市内、特に活動地域である中山間地域に移住したいと思ってもらえる支援策と分かり、須賀川市における地域おこし協力隊の募集、更には活動後の定住施策に大いに参考となるものがある調査でした。

(佐藤瞭二 委員)

浜松市は、総面積約 1,558 km<sup>2</sup>、東西約 52km、南北約 73kmという大きな自治体であり、特に北部に多くの中山間地を抱えている地域であり、年々人口の減少傾向から、第三次浜松市中山間地域振興計画に沿って、地域おこし協力隊の制度を活用し、「浜松山里いきいき応援隊」を平成 25 年度からスタートしていました。

活動内容は、多岐にわたり地域の課題解決に向け、一つ一つ改善に向け取り組まれていました。

また、人材の目的意識も高く、その後の定住化も確実に進められておりうらやましい限りです。

本市においては、地域の実情が少し違うことから、地域おこし協力隊の活動の目的や内容、制度の在り方など、本市の実情をもう一度見極め、何をすべきかを考え、最終的には、新たな人材の流入と定住に向け取組を進めるべきと感じたところです。今回の視察は、私たちにとって大変参考になったことを申し添えます。

(市村喜雄 委員)

中山間地域の機能としての森林は、土砂災害を防ぐ機能、大気中の二酸化炭素を吸収して地球温暖化の進行を緩和する機能、水源を涵養する機能など。また、中山間地域の山や森によって育まれた水は、飲料水や農業用水、工業用水として都市部の隅々まで行き渡る。さらに中山間地域の水力発電所でつくられた電気は、環境にやさしい電力として関東圏や中京圏にも供給され、浜松市沿岸域に整備された防潮堤にも中山間地域の土を使用。このように中山間地域の住民の生活の場としての機能を果たすだけでなく、都市部の市民生活も支える重要な役割を担っている。

そこで、中山間地域が抱える課題に向き合い、持続可能な地域づくりを進めることが重要と考えているとある。中山間地域振興計画における基本理念、目標、重点方針、主要施策、そして主な取り組みのいくつかの事業に取り組む応援隊、「まちづくり、ひとづくり」における行政が取り組むべき最も重要な視点で取り組んでいる。

(大内康司 委員)

浜松市は平成の大合併により、静岡県で人口一番の12市町村が合併、78万人、2007年から政令指定都市に移行、2024年に行政区を再編して(7区から5区)、第三次(2025~29年)浜松市中山間地域振興計画に基づき、中山間地域から新たな息吹を発生させる運動を展開している。

浜松山里いきいき応援隊の制度を2013年から開始、現在11名の隊員を目標別に6地区へ配置、今後、令和7年度は15名に定員を定めて募集を進めている。これまでの隊員数は総数61人で、現住者11名、退任者中市内定住41名(市外出身20名)。定住者の就職について最大100万円の起業資金貸与等がある。

実に立派な制度設計であるとともに、東海工業地帯や有力企業立地を有する都市として、本市の学ぶ点多数であった。



【議場での記念撮影】