

令和7年7月25日

須賀川市議会議長 佐藤 瞭二 様

須賀川市議会 志政会

代表 五十嵐 伸



視 察 研 修 報 告 書

先に実施した視察研修概要について、下記のとおり報告いたします。

記

- 1 期 日 令和7年7月1日（火）から3日（木）
- 2 研 修 地 熊本県八代市、熊本県荒尾市
- 3 視察内容 熊本県八代市「地域公共交通について」
熊本県荒尾市「中学校フリースクールについて」
- 4 参 加 者 8名
五十嵐伸（代表）、佐藤瞭二（2日目まで）、大柿貞夫、小野裕史、古川達也、関根篤志、
松川勇治、深谷勝仁
- 5 概 要 行政調査日程及び調査内容は、別紙資料のとおり

以 上



「地域公共交通について」

1 日 時 令和7年7月1日（火）14時45分から16時00分

2 説明者 熊本県八代市役所 地域政策課

3 質疑内容

Q. 乗合タクシー路線を新設しているようだが、請け負っているタクシー会社の構成は

⇒A. 8つのタクシー事業者で運営している。市内でエリア分けを行ない、事業者ごとに担当エリアを決めている。

Q. 自家用車有償運送の運営体制はどのようになっているのか

⇒A. 地元地域振興会が運営を行なっている。区域内1回250円・区域外1回1000円で対応している。利用者数に伸び悩みはあるが、今後は利用増を見込んでいる。

Q. デジタル予約アプリについて、高齢者の利用に伴うサポート体制はどのようになっているのか。

⇒A. アプリの他に電話での受付も対応。8割は電話での予約となっていた。

Q. 利用者利用実績の年代別について伺う

⇒A. 20代8%、30代31%、40代15%、50代38%、60代8%。

外国人の方の利用も一定程度あった。

Q. A I オンデマンド交通の実証実験の成果と課題は何か伺う。

⇒A. 58日間で464便運行し、利用者目標値の200人を超える延べ230人で、J R新八代駅とくまモンポート八代間のアクセス改善、交通空白の解消に一定の成果が得られた。

課題は、バス車両での運行のため駐車場所などの制約が多く、走行ルートがパターン化されA Iの効果を十分に発揮できなかった。

4 所感

（1）五十嵐伸

八代市は、平成17年8月に一市一町四村で合併し東西約50km、南北約30kmと東西に長く、面積は約682km²といった地形で、須賀川市を大きくした同様な地形である。また、中心部が比較的高い人口集積が見られ、山間部の幹線道路沿線にも人口が薄く分布している特性があり、この内容も須賀川市と似ている状況の市である。

公共交通については、九州新幹線、在来鉄道、路線バス、乗合タクシーといった公共交通。路線バスは、11路線運行（うち3路線は市街地循環）乗合タクシーは、21路線運行。平成26年度から八代市地域公共交通網形成計画が策定され現在に至るわけであるが、説明を受けこれまでに幾度となく現状に応じて再編され、当局の苦労があったことがうかがえる内容でありました。財政面でも苦労が絶えないようで、市民の声を聴いて実行するには、年々増

加する傾向であると感じた。

今回の研修で感じたことは、どの自治体でも地形等に併せた運行計画を策定していかなければならないし、常に良い方法を検討して行くことが大切で、しあわせあふれる自治体を目指すには、市民の足を確保することは大事であり、赤字運営でも運行を続ける努力をしていくべきと私は考える。その実現のために、当局と一緒に時代に応じた運営を目指すため努力していきたいと思います。

（２） 佐藤瞭二

八代市は、東西約50km、南北約30kmで面積約682km²で中心は、西部の海沿いに集中しており東部に向かい山林の自然豊かな地形となっています。財政規模は、約739億円、人口が11万9千人弱の熊本県では、2番目に大きい都市でした。本市は、東西約37.9km、南北約16.5kmで面積約279km²で中心は東西ほぼ中央に位置しています。財政規模は、約354億円、人口は7万1千人となっています。財政を一人当たりで換算すると八代市は、約62万円程度、本市は、約50万円程度となります。財政の豊かさや市民へのサービス提供の点では、八代市ではないかと考えます。

今回、人口が減少し高齢化が進む上で、交通を利用し移動手段をどのように解決していくか喫緊の課題となっており、よりよい施策を打ち出す段階にあります。

八代市では、交通空白地域の改善、利用料の適正化、財源確保に向けた循環バスのラッピングによる広告料の収入、新たな試みとして、自家用有償旅客運送の開始など、財政負担の軽減に向けた更なる施策を打ち出していました。

今後、本市において、買い物、医療機関、通学など中心地へ低料金で手軽に移動できる交通システムを導き出せるか、財政負担の軽減適正化を導き出せるか今後も研究してまいります。

（３） 大柿貞夫

八代市は、東西約50km、南北約30kmと本市同様に東西へ長く面積は本市の約2.5倍と広く、人口は119,250人と約1.6倍であります。東部地区には自然豊かな山林が広がり、西部には球磨川で形成された豊かな土地や干拓により広大な平野が広がっており、八代市の中心街地でもあり人口密度が高くコンパクトシティとなっています。

公共交通として、九州新幹線、在来鉄道、路線バス、乗合タクシーがあります。路線バスは循環バス含む11路線があり乗合タクシーは21路線運航されています。平成29年度に路線バス上限200円運賃、乗合タクシー均一運賃の導入、令和2年度に路線バスの乗合タクシーへの転換、交通空白地域への乗合タクシー導入、停留所新設等を行ってきた。このような対策も、東部は山間地域で集落が点々とあり路線バスの運行は課題であり、乗合タクシーへ移行し、交通不便の解消を図っている。また、地元団体が運行主体となり自家用有償旅客運送を導入し交通不便の解消を図っているとの事でした。

本市の公共交通事情も八代市と同様に課題が多く、交通空白地域での交通弱者に対する取り組みが重要と考えます。現在、東部地区では、デマンドタクシーが予約制で運行されており助かっております。また、西部地区では、オンデマンド交通ちょこすかが運行されていますが、これだけでは決して地域住民にとって交通アクセスが十分とは言えがたいと思っています。

八代市では以前から先進的に公共交通運営に取り組まれてきましたが、コロナ禍で乗客は減少し現在でも乗客は回復せず運営に支障をきたしており、収支については、物価や人件費の高騰に伴い、経常的な費用が増加傾向にあり、それに伴って経常欠損も増加しているとのことで、経常欠損分については、市により全額補助金を交付し補填している。国、県の補助を活用しているも市の負担は増加傾向となっているようです。

本市での取り組みとして、中心街地は路線バス、循環バスである程度カバーできると考えられますが、特に東西地区の交通空白地域に関しては、各地域ごとに乗合タクシー・デマンドタクシーの利活用が高齢交通弱者へのより良い政策ではないかと考えます。さらに、路線バスから変更することにより財政的にも負担が軽くなるのではと思いますので、今後、公共交通の予算・決算に注視し活動を進めていきたいと思っています。

(4) 小野裕史

熊本県八代市では、公共交通の利用者が平成18年より減少し始め、市の財政負担が増加していく傾向にあった。そのため、平成22年に各種見直しを行った結果、利用者数は横ばいではあったが、平成23年に一時的に財政負担が大きく減少した実績となった。

しかし、自動車利用者の増加ならびに高齢化などを要因に財政負担は再度増加傾向に転じてきたという現状がある。そのため、計画見直しとして、さらなる現状分析を行い、課題を抽出し、4つの基本方針と5つの目標を定め、公共交通網の路線の変更や乗合タクシーへの変更などの各種施策を展開してきている。

このことは、当市における施策と類似している内容も見受けられるが、八代市の東部山間地域では自家用旅客事業を導入し、利便性の向上をはかっていることが特徴的であり、当市においても今後検討すべき内容とも思われる。

いずれにせよ、市内全域を網羅することが理想だが、それに伴う財政負担が増加することから、より有効な公共交通の在り方を再度検討する必要があることは共通した問題であると理解した。

(5) 古川達也

今回、熊本県八代市において「地域公共交通」について視察・研修して来たが、八代市は平成17年8月に近隣地域との合併により誕生した比較的新しい市であり、市域として東西に約50Km、南北に30Km、総面積は約680km²と当市の倍以上、郡山市より若干小さい感じと言う市である。特色すべきは八代市の73%が山間部であり、人口特性としては八代市西

部沿岸地域に多くの市民が集中しており、地域公共交通の利便性の向上についてはそちらの地区への取組が主であり、山間部の対応は後手となっている印象を受けた。（しかし、山間部に関しては一般社団法人による自家用有償旅客運送が開始されているとの事で、個人的にはそちらの話も詳しく調べてみたいと思う。）

当市との共通の問題として路線バスの減便・廃止と利用者減少や市内の公共交通不便地域が拡大し、特に市街地から離れた地域では生活に支障が出ている事、また今後、当市においても予想される補助金負担の重さとコスト効率の低さなどの問題や、それらの改善点、つまり高齢者・交通不便地域への配慮強化コストの見直しとサービス効率化や地域交通の柔軟化と持続可能な整備計画、駅から各エリアへのアクセス強化、利便性・予約性を高める取り組みなどについても課題は山積みであるが、八代市においての地域公共交通の課題と実例を交えた今後の方向性の話を伺えた事は非常に大きな収穫となった。

当市に於いては現在、オンデマンド交通「ちょこすか」が稼働中であるが、いわゆる「交通不便地域」に対し、当市がどのようにアプローチして行くのかを考えると「ちょこすか」のような乗合タクシーだけではなく、他の方法の移動支援も視野に入れて議論していく必要があると強く考える。

（６）関根篤志

平成１７年に１市２町３村の合併で誕生した八代市は、当市と比べても人口も世帯数も上回る自治体であるが、地理的には、市全体のほとんどが旧八代地域に集中しているようであり、当市と同様に合併前に旧町村地域の人口減少と路線バスを含めた地域公共交通の諸問題を抱えているようであった。

旧八代地区は、ＪＲ在来線、新幹線のみならず、第三セクターおれんじ鉄道など鉄道路線が多く、それを補完するように広域路線バス、循環バス、一般路線バスや乗合タクシーと整備し、一見して充実した路線網を築いているように見えるが、市から毎年のように２億５千万円程度の補助金交付による財政負担となっており、さらに今後も増加傾向にあるなど、予断を許さない状況であることは確認できた。

当局説明から確認したなかで、利用者数の問題だけではなく、運転員の確保の問題などは見通しも悪く、今後も減便や路線廃止の検討を続けていかざるを得ないようであり、やはり全国の地方自治体共通の諸問題を抱えていることは理解した。

A I オンデマンドの実証実験の成果は厳しいものであったようだが、常時、新しいものに取り組み、創意工夫して住民のニーズに応えようとする姿勢は強いと感じたところであり、当市としても八代市のみならず全国の好事例をピックアップし、最良な地域公共交通網を整備すべきであると改めて認識した。

（７）松川勇治

八代市において、新八代駅（新幹線）の所在する「都市部」の公共交通空白地の問題と「中

山間地域」における日常生活を支える公共交通サービスの問題、またそれぞれを結ぶ「乗り継ぎ」に関する問題が複雑に関係していると感じた。特に、中山間地域と都市部を結ぶ「乗り継ぎ」の問題に関しては、ダイヤ調整や低額料金を設定するなど積極的に各交通機関と協議し平等性と利便性を重視した住民にわかりやすく、乗車しやすい取り組みをしている。

都市部においては、新幹線駅（新八代駅）と八代駅（JR・肥薩オレンジ鉄道）、八代港や熊本空港間シャトルバスなどそれぞれの「交通ハブ」となる拠点間を結ぶルート of 利便性に課題があると感じた。しかし、この課題を解決することにより観光や経済の面で、より大きな経済効果が得られると思われる。

本市においても「中山間地域」においては、乗り継ぎを含めた利便性を重視し、利用者の経済的負担にならないよう、路線バスを含めた料金設定の再考も必要であると感じた。「都市部」においては、空港や駅などの「交通ハブ」を拠点としながら市内全域への広がりや回遊性を重視する必要がある。

（８）深谷勝仁

八代市では、人口減少や高齢化、交通不便地域の拡大といった社会的課題をふまえ、「地域公共交通の再編」を段階的かつ柔軟に進めている点が非常に印象的でした。特に、既存のバス路線を乗合タクシーに転換したことで、交通需要の低い地域でも運行を維持しつつ、財政負担の抑制を図るなど、現実的な解決策を実践していました。均一運賃制度や、フリーパス制度など、利用者に分かりやすく親しみやすい整備が進められており、高齢者を含む誰もが使いやすい交通体系を目指している点は特筆すべきです。また、山間部では地元団体による自家用有償運送も活用されており、多様な運行主体による仕組みづくりが可能であることを実感しました。

須賀川市においても、郊外地区や高齢者の移動手段確保は今後さらに重要となります。八代市のように、需要に応じたバス路線の再編や、フリーパス制度などを組み合わせた柔軟な交通政策が参考となります。また、地域住民との協働による運行体制（自家用有償運送等）の構築を検討する可能性もあると感じています。地域の「足」を守ることは、暮らしと地域経済を支える重要な基盤であり、今後の交通政策検討に活かしていきたい。

<八代市 視察風景>



「中学校フリースクールについて」

1 日 時 令和7年7月2日（火）13時30分から15時00分

2 説明者 熊本県荒尾市 教育委員会

3 質疑応答

Q. ハートフルルームの活動拠点は、学校施設等を活用されているが、使用教室等についてはどの程度の広さとなっているか

⇒A. 空き教室2クラス分を使用している。

Q. ハートフルルームに通う児童と、一般の学校教室に通う生徒の間でトラブルや摩擦が発生した事例があるか

⇒A. 今までトラブル報告はない。逆に、一般生徒が友人が通うハートフルルームに来て話したり、一緒に給食を食べたりとプラスの効果が出ている。

Q. 教職員等の支援体制は充足しているか

⇒A. 特別支援教育支援員を増員し、令和3年度43人だったものが、令和7年度は56人と支援の幅を拡げている。

Q. ハートフルルームの教員と、学校の教員との連携はどのようになっているか

⇒A. 月1回不登校に関する支援会議を開催し、教員・SSW等が情報共有を密に行なっている。

Q. ハートフルルームから通常学級へ戻れる児童はどの程度いるか

⇒A. 年間2名～3名程度通常学級へ復帰している。

4 所感

（1）五十嵐伸

この取組は、荒尾市独自の取組みで市が直営で運営していることに正直驚きを感じた。年間の予算は39,609千円で、そのうち文科省の教育支援体制整備事業補助金2,037千円の交付、約37,572千円が自主財源でありました。

また、不登校の子供たちの送迎のために公用車を配備し運営に当たっていること、子供たちと直接、話が出来る公用の携帯電話を貸与して子供たちに配慮しているなど、不登校になっている子供たちの対応をきめ細かく行っていることに大変感心させられました。

今回の研修で、対応していただいた方が教育長他職員4名、教育長が自ら私たちに説明をしていただきました。この姿勢から本当に感じましたが、フリースクールについては、教育委員会、教職員、保護者が子供たちのために一緒になって取り組んでいることが、成功している要因であると感じた。

当市においても、ここまでの取組みが出来るかどうか現在のところ分かりませんが、未来

のある子供たちの支援として大いに参考にし、須賀川独自の取組みを進めていくことを進言していきたいと思います。

（２）大柿貞夫

荒尾市では、「不登校０」「いじめ見逃し０」学校づくりを目指し、学校、教育委員会をはじめとした関係機関、保護者、地域との連携を深め先進的に取り組んでいます。教育委員会の主な取り組みとして、心の教育相談員等連絡会議を年４回開催し不登校状況の情報交換や学校と心の相談員、市SSW、学校と外部機関との連携強化を図っている。視察前にフリースクールについて外部資料での内容を確認すると民間（NP0等）に委託されての運営が主体との事でしたが、荒尾市では教育委員会が主体となって運営されていました。施設は、４小中学校内に設置し、常時２名の指導者（教育免許保有者）を配置し午前８時２０分から午後４時２０分まで来室した生徒ばかりでなく、自宅にいてなかなか登校できない生徒を迎えに行き、登校を促したり、家庭で教育相談を行ったりするなど「アウトリーチ型」の取り組みをされています。その為、全てのハートルーム（４か所）に公用車と携帯電話を配置し、日々職員が活動しています。

本市でも、日々取り組まれているとは思いますが、依然として不登校は減らず、本市全体で約１２０名以上の生徒がいるようです。現状、不登校対応として学校や心の教育相談員等での取り組みが行われていますが、今後は先進的に取り組まれている荒尾市を参考に、本市においてもフリースクールの設営等検討し取り組むべきとは思っています。

私自身不安に思っていた事は、同校舎に施設を設営して他の生徒達とのトラブルが起きるのではと不安がありましたが、質問項目での説明がありまして在校生とのトラブルは起きていないとの事で安心したところです。

今回フリースクールの視察を機に、本市の不登校対策取り組みについて現状を見据えながら活動していきたいと考えています。

（３）小野裕史

荒尾市のフリースクールについては、公立学校の校舎内に教室を設置したことにまず驚かされたことであるが、そもそもの荒尾市の施策のきっかけは、広島県福山市が公共フリースクールの先進地であったことから、現地視察を行ったが最初のきっかけであったとのことである。各学校ごとに公用車を一台ずつ配置し、不登校児を自宅へ迎えにいくなど、児童に寄り添った施策を実施しているということからも、「不登校ゼロ」という問題に市全体で取り組んでいる強い想いが見受けられた。

フリースクールそのものは全国どこにでも設置されているが、公立で市全体として実施するということは、それだけ市としての責任も重く、中途半端に実施し、終わるということではできないものであり、子どもは大人がしっかりと守っているという市としての環境づくりは共感するところであり、当市においてもそのマインドは参考にし各種教育施策に各

種提言をしていきたい。

（４）古川達也

今回、熊本県荒尾市において「中学校フリースクール」について視察・研修して来たが荒尾市における不登校支援として「不登校ゼロ」「いじめ見逃しゼロ」の学校づくりを目指し地域、関係者との連携を深めて取り組み、不登校児童サポート期間として平成 22 年度から校外教育支援センターを正式に開設し、学校復帰の支援を行っているとの事であった。

また、教育委員会にスクールソーシャルワーカー（SSW）を 1 名配置して各学校の支援の充実を図るなどの取組を行っているとの事で、非常に興味深い内容の説明を聞くことが出来た。また校外教育支援センターは市内各中学校と小学校の校舎内に開設されているとの事で、開設箇所として 3 つの中学校と 1 つの小学校に開設との事であったが、そこに通う生徒のプライバシーを配慮した校舎の作り（人目につかないように生徒が支援センターに出入りできるようになっている）などのハード面の整備の説明はこれから仮に本市が同様の施策を行う事となった場合に非常に参考となるものであった。また支援センターへの児童生徒の送迎においては公用車を配置し指導員が行う事（この公用車の購入も補助金を活用したものであり、これも参考となった）や支援センターに通う児童と指導員とが直接話ができる公用の携帯電話の配置の話も不登校の児童と直接向き合う指導員の存在の大切さなども感じる事が出来た。指導員においては基本的に教員免許および学校での勤務経験を必要条件としているとの事であったが本市で同様の事業がスタートする際には指導員に対する同様の条件は必須であると感じた。

本市でも不登校児童が通ってみたい思える心のケアを重視した校外型の教育支援センターの設立は喫緊の課題だと考える。

（５）関根篤志

「不登校 0」「いじめ見逃し 0」を掲げ、校内教育支援センター（ハートフルルーム）を公立の小中学校に開設した珍しい事例であり、全体としては非常に参考となるものであった。当局の説明からは、開設後それほどの期間がたっていないこともあり、現在のところトラブルや事故の発生はないとのことであった。

おそらくであるが、今後、なんらかの校内でのトラブルや送迎車両運転時の事故などの諸問題が発生しうるとも思料されたが、教育長みずから先頭に立ち行っている事業であり、万が一そういった事態が発生しても、その対応と対策は早々に解決していくのであろう印象を受けた。質問した事項で、ハートフルルーム在籍生徒のその後の進学先などの進路問題について、多くは通信制高校に進学していると聞き、やはり、全日制の学校等に導く難しさを感じるところであった。いずれにしても、「不登校 0」「いじめ見逃し 0」を掲げているイコール「誰一人取り残さない」といういわば SDGs につながる施策を推進していることにもつながり、教育のみならず荒尾市全体の取り組みの一つとして、この取り組みが市の実施す

る事業をリードしているのであろうと感じ、荒尾市の取り組みを念頭に当市でもなんらかの問題を抱え学校に登校できない生徒たちへの取り組みの参考としたい。

（６）松川勇治

荒尾市では、「不登校０」「いじめ見逃し０」の学校作りを目指し学校や教育委員会をはじめとした関係機関、保護者や地域との連携を深め、一体として不登校やいじめに対する本気度が伝わってきた。いじめや不登校をゼロにするにあたり荒尾市の積極的な取り組みが３つある。まず一つ目に、「学校の校舎内にハートフルルーム」を設置したことである。まさに、行政と学校をはじめ支援体制が確立していることを意味し、「アウトリーチ型支援」を積極的に推進している現れである。さらに先進的な取り組みが次の２つである。不登校対象者がハートフルルームを利用する際の「公用車の配置」と「公用の携帯電話の配置」である。この取り組みにより、より一層対象者にアプローチしやすくなっている。

本市においても、予算面の課題やセンシティブな問題でもあるので慎重な対応が必要と思われるが、対象者に積極的に寄り添う姿勢や関係機関との連携のあり方においては、とても参考になる先進事例である。

（７）深谷勝仁

荒尾市の教育支援センターの取組は、不登校児童生徒に対する「アウトリーチ型の支援」が特に印象に残りました。中学校・小学校に設置された「ハートフルルーム」では、公用車や携帯電話を活用し、子どもや家庭と担任や指導員が直接つながる体制が構築されており、通学のハードルを下げ、登校のきっかけづくりとなっていました。また、教室に戻る前段階の「準備教室」としての機能も果たしており、多様化する不登校の要因に柔軟に対応する体制整備がされていると感じました。教職員の負担軽減や、関係機関との連携強化、定期的な研修会による支援方針の統一なども制度の安定運用を支えており、再登校や進学成果にもつながっていることを理解しました。

須賀川市においても、不登校児童生徒の支援は喫緊の課題です。学校内の空き教室等を活用し、段階的な復帰を支える「校内教育支援センター」の導入は現実的かつ有効と感じます。また、スクールソーシャルワーカーや学校との連携による訪問支援等、家庭と学校をつなぐ支援の強化が必要です。

今回の視察を通して、「支援の選択肢を広げること」が、子どもの未来の可能性を広げることにつながると確信しました。

<荒尾市 視察風景>

