

委員会視察報告書

委員会名	総務常任委員会
------	---------

視察地	富山県氷見市
調査項目	1 鉄道路線の利便性向上・活性化 2 NPO 交通空白地路線支援事業 3 地域公共交通全般について
調査目的	持続可能な地域公共交通についての調査・研究
日時	令和6(2024)年7月1日(月) 午後2時～3時30分
場所	氷見市役所(富山県氷見市鞍川1060番地)
調査概要	<ul style="list-style-type: none"> ・氷見市の概要 ① 人口 42,590人(令和6(2024)年7月) ② 世帯数 17,390世帯 ③ 面積 230.56K㎡ <p>1. 氷見市公共交通の取組について</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 氷見市地域公共交通活性化協議会の協議事項 <ul style="list-style-type: none"> ・地域に応じた適切な乗り合い旅客運送の態様 ・自家用有償旅客運送の必要性、運送の対価 ・地域公共交通計画の策定及び変更に関する事項 ・地域公共交通計画に掲げられた事業の実施及び連絡に関する事項 ・地域公共交通確保維持改善事業 ・協議会の運営方法とその他必要事項 ② 城端線、氷見線活性化推進協議会(JR氷見、城端線沿線4市で構成) <ul style="list-style-type: none"> 1) 利用促進、利便性向上、沿線地域活性化事業 <ul style="list-style-type: none"> ・調査啓発事業→沿線イベントの協賛 ・観光宣伝事業→「べるもんだ」やラッピング列車の活用 ・連携計画、形成計画策定事業→JR城端線増便試行

2) 忍者ハットリくん列車 (藤子不二雄[Ⓐ]先生の生まれ故郷)

- ・運行時間は前日発表、氷見駅構内に掲示、氷見市観光協会のXに発表
- ・ハットリくんの音声案内

③ IR 氷見線応援委員会

- ・JR 氷見線沿線の関係団体で組織 (事務局は氷見商工会議所)
- ・目的は沿線住民のマイレール意識の高揚、利用率の向上
- ・応援サポーターの募集 (年会費 1000 円)
- ・各種利用促進イベントの実施

④ 氷見駅周辺整備事業

- ・氷見駅前を通る県道 302 号線改良工事にあわせて実施
- ・駅前の機能性の向上 (1. 駅前ロータリーの利便性の向上、2. 氷見の漁村文化を取り入れたキャノピーの設置、3. 明るく衛生的な公共トイレ、駐輪場の整備)

⑤ 幹線系統、生活路線バス

- ・富山県生活路線バス協議会にて協議、計画策定
- ・加越能バス(株)による路線運行 (幹線系統 6 系統 市内～高岡駅、新高岡駅等)、(国県協調補助+沿線市補助)
- ・各市で路線維持費、対策費特別補助金を交付し路線維持確保

⑥ 地域内フィーダー系バス①

- ・氷見市地域公共交通活性化協議会にて協議、計画策定
- ・運行欠損額を国庫補助、県補助、市補助で補填
- ・加越能バス(株)による路線運行 (3 路線 4 系統)
- ・均一運賃 (大人 100 円、子供 50 円)
- ・使用車両に怪物くんのラッピング

⑦ 地域内フィーダー系バス②

- ・余川谷地域活性化協議会による区域運行 (1 路線 1 系統)
- ・基石線 (会費 1 世帯千円、運賃月 4 千円から 5 千円) チョイソコひみ

⑧ わくライナー

- ・高岡和倉間高速バス路線維持対策協議会にて企画、維持
- ・新高岡～和倉温泉を結ぶ高速乗合バス (北陸新幹線の二次交通として能登半島の東側に高速広域交通の確保、運行は加越能バス(株))

⑨ NPO バス運営推進事業

- ・氷見市 NPO 公共交通空白地バス路線支援事業費補助金による運行支援
- ・特定財源として富山県 NPO 公共交通空白地バス路線支援事業費補助金活用、車両等購入費補助金は辺地債等の特定財源の活用

⑩ NPO バス運営推進事業

- ・氷見市 NPO バス事業者連絡協議会 (平成 28 年に組織、3 法人で NPO の相互に情報共有し、構成員は市地域振興課長が会長で、3 法人代表 3 名)

2.氷見市の公共交通が抱える課題と取組

① 氷見市の公共交通の課題

- ・更なる高齢化への対応（富山県内でも高い高齢化率、高齢者も自家用車が当たり前の時代）
- ・公共交通環境の悪化の中での維持確保（人口減少、住民のマイカー依存、担い手不足）
- ・公共交通空白地への対応（市内集落の点在、将来的な移動困難へのリスク）

② 今後の取組

・地域交流を誘発する地域交通システムプラットフォーム
→地域内・地域間の住民の交流を支える、移動交通システムとして、地域、交通事業者、行政の役割分担のもと、様々なシステムを君合わせた地域交通体系を構築する。多様な主体の連携型システムを2025年問題が惹起されるまでの間に整備する。

1) 交通困難区域（福祉需要地域）

（目的）・地域内移動、幹線交通への移動システム
（運営主体）・地域経営共同体、民間事業者
（システム）・デマンド型交通として、運行方式、運行ダイヤ発着地の自由度の高い組み合わせによる運行、福祉輸送システムは地域活動団体が有償で運行する、福祉タクシー、スクールバスの利活用など。

2) 山間部交通地域

（目的）・山間部と市街地を結ぶ移動システム
（運営主体）・地域づくり協議会
（システム）・自家用有償旅客運送に基づくバス、交通空白地の地域関係者の合意の運行、地域小中学校配置を踏まえスクールバスの利活用の検討。

3) 交流・交通結節拠点

（目的）・山間部と市街地の移動システムの乗り換え、交流結節拠点。
（運営主体）
（システム）・山間部、市街地のフィーダー交通システム、幹線交通システムの乗り換え、都市間高速バスの発着等、交通結節拠点、来訪者同士の交流を促進する都市機能を兼ね備えた拠点（多機能・複合化を原則とする）。

4) 幹線交通地域（国道160，415号）

（目的）・バス事業者が高密度の輸送サービスを実施
（運営主体）・民間バス事業者（行政支援）
（システム）・国道160，415号等を中心に山間部—市街地—高岡市

	<p>街地—高岡市内をつなぐ幹線交通バス 5) 市街地・フィーダー交通地域 (目的)・市街地のサービス施設等にアクセスする地域循環バス (運営主体)・民間バス事業者と行政との連携 (システム)・市街地の交通空白地域を中心に主に高齢者や障がい者、妊婦などの外出支援、市民が利用しやすい市街地の主要な都心機能をネットワークする路線への再検討</p>	
視察の様子		
	一氷見市役所委員会室にて一	一氷見市役所委員会室にて一
質疑応答	<p>質問 城端・氷見線活性化推進協議会の設立経緯、取組、役割、議論は。 回答 昭和62年当時は活性化や利便性の向上から維持管理へと変わってきた。主な取り組みはクーポン発券を共同開催し、独自ではラッピング列車、「でるもんだ」、植物園などのイベントが主である。議論としては城端・氷見線の活性化、利便性の向上のための調査など、特に維持管理。</p> <p>質問 氷見市 NPO 交通空白地路線支援事業の経緯、予算規模、取組、NPO の運転手育成確保は。 回答 民間バス路線の撤退のため、市営バスとして3コース6路線を持続可能化していき、市の負担は運行経費の6割で2700万円、NPO 化して行く。運転手の確保は地域でどうしていくか共有していく。</p> <p>質問 地域公共交通全般の高齢者運転免許自主返納支援事業は。 回答 平成25年から開始し、1891人が利用し、内容はバス、タクシー、NPO バスの利用券2万円で期間3年間や運転経歴書発行手数料を無料にして支援している。</p>	

	<p>質問 公共交通機関における意思疎通支援は。</p> <p>回答 市としてはノンステップバスくらいで特に支援していない。</p> <p>質問 市の交通施策手法、職員配置、市議会での議論状況、市民からの公共交通に関する意見、提言状況と対応は。</p> <p>回答 交通施策の方向性の手法、職員配置と市議会の議論状況については答えられない、市民からの意見、提言については公共交通計画作成時にアンケートを実施し、意見を頂いて回答している。</p> <p>質問 市のNPOバスについて国の交付金や、地域からのサポーター会費については。</p> <p>回答 国の補助に関しては運行経費の6割補助で支援、市のコミュニティバスにも補助している、地域からの会費や事業収入の中で事業者にやってもらっている。</p> <p>質問 市のNPOバスの運行時間や利用者のメインは小中学生か、また、二種免許取得に支援については。</p> <p>回答 メインは高齢者であり、学生も利用しているし、事業者にスクールバスも委託している、二種免許取得は事業者負担で地域や事業者で免許取得の講習会を行っている。</p> <p>質問 氷見市の公共交通規制緩和については。</p> <p>回答 カーシェアなどなんとかして公共交通を維持していきたい、協議会でもどうやって維持していくか検討している。</p> <p>質問 NPOバスの規模観、従事者の年代は。</p> <p>回答 事務局は2名で、理事長以下70歳代後半であり80歳代もいる、運転手は地域で確保している。</p> <p>質問 JR氷見・城端線沿線運営協議会の運営と効果は。</p> <p>回答 氷見駅に来られる観光客が利用している終着駅というより、到着して飲食店に回ってもらうなど効果を期待している。</p>
委員 会 所 感	<p>【佐藤正典委員長】</p> <p>氷見市は恵まれた観光資源により、富山湾の食文化、伝統芸能に秀でたまちである。一方、近年は人口減少により、ピーク時7万人が4万2千人まで減少しており、公共交通における規模感や課題は類似していると感じた。</p>

鉄道路線の利便性向上・活性化については、“終着駅”の特性を活かしながら、路線の利便性を維持しつつ、クーポン発行、路線イベント、ラッピング列車など、観光宣伝に力を入れていることがわかった。観光に注力する当柏崎市としても、夏休みイベントやお得なクーポン発行など、鉄道に目を向けてもらうための企画の必要性を感じた。

氷見市NPO交通空白地路線支援事業は、民間バス路線の撤退、その後の市営バス廃止（コストが高く不採算）がきっかけとなり、住民自らが立ち上げた取組である。公共交通の空白を埋めるための取組として成果をあげていることは高く評価できるものである。反面、市がNPO法人に支出している高額な補助金（2700万円～3000万円）、理事長・事務局長などの役員高齢化（次世代への継承）、運転手の育成・確保など、課題が顕著になっていることも理解できた。

氷見市の現状を参考にしながら、柏崎市としても、今後、点在する集落及び公共交通空白地への対応について、予算規模を拡充して取り組むべきかどうか、費用対効果なども含めて、適正かつ慎重な判断につなげていきたい。

【近藤副委員長】

氷見市では、鉄道活性化におけるマイルール意識の向上や、交通空白地域におけるNPOバスの運行など、市民力を活用した交通政策を進めている。また、忍者ハットリくん列車や怪物くんバスなど、藤子不二雄[Ⓐ]先生の生誕地であることを最大限生かして、観光と連動した利用促進を図っている。NPOバスは小型車両であり、経費削減や運転手確保には有効だと思う。公的支援はあるにせよ、住民自ら担い手となっていることは素晴らしい。ただし、運行を担うNPO法人では高齢化が進み、次の世代の担い手確保をどうするかが課題である。

地域公共交通の維持には、住民自らが「地域の生活の足を守る」意識を持って協力することが必要であり、柏崎市においても、マイルール・マイバス意識を醸成する施策展開が望ましいと感じた。

【山本委員】

鉄道路線の利便性向上・活性化については、氷見市だけでなく沿線4市（氷見市、高岡市、七尾市、羽咋市）共同で取組を行っており、氷見市の取組としては漫画家の藤子不二雄[Ⓐ]氏の生まれ故郷でもあり、ラッピング列車など利用促進や誘客などを図っていた。NPO交通空白地路線支援事業については国や県の補助金を活用してNPOバス事業者に支援して運営をおこなっている。地域公共交通全般については高齢化、人口減少、運転手の担い手不足など柏崎市と同じ課題を抱えており、如何にして公共交通を

維持管理していくか、今後、様々なシステムを組み合わせ取組んでいくとの説明があり、大変参考になった。

【持田委員】

氷見市の人口減少は顕著と思われる。北陸新幹線が整備されるなか、新高岡駅の誕生とともに、ますます交通弱者が増える構造的な環境がつくられるように感じた。このような中であって、交通政策に努力されている。率直に言って、課題解決には交通政策に、公共の役割を取り戻すことにある。地域住民の合意、交通の拠点づくりなど、必要に応じた交通の規制緩和、国の交付金増が求められる。

【佐藤和典委員】

氷見市は、北・西・南を山地に、東を海に囲まれており柏崎市と同じような地域であるものの、面積が半分であることや7本の河川による川沿い（谷筋）に集落が形成されているという違いがある。ノスタルジックな終着駅を抱えるが、その先にある北陸新幹線の新高岡駅は全国との玄関口になっている。周辺には「富山きときと空港」や国際拠点港湾である「伏木富山港」が位置している。市内には「JR 氷見線」「路線バス」「タクシー」そして「NPO バス」を三法人が運行している。羨ましいばかりだが、今後の課題として挙げられているのが、「住民の過度にマイカーに依存した生活スタイルからの脱却」や「NPO バスの運転手不足」である。どこの自治体も悩みは同じであるが、都市間競争には勝っていかなくては柏崎市の未来は無い。

【星野委員】

氷見市での視察では、鉄道路線の利便性向上・活性化。NPO 交通空白地路線支援事業。地域公共交通全般について説明を受け質疑をしてみました。鉄道路線の取り組みでは、城端・氷見線活性化推進協議会によって、利用促進・利便性向上・地域活性化事業等多くの取り組みを行っています。主な取り組みとして「べるもんた」でのおもてなし。ラッピング列車活用（忍者ハットリくん列車）により利用促進につなげています。その他でも、JR 氷見線応援委員会で、応援サポーター募集やイベント等で活動資金集めや利用促進に取り組んでいます。他にも利便性向上策として駅周辺整備に取り組んでいます。多くの取り組みにより鉄道の維持に努めていることを確認しました。

生活路線バスの取り組みでは、「富山県生活路線バス協議会」「高岡地区バス路線維持対策協議会」で計画策定や連絡調整・費用確保に努めている。その他でも地域内フィーダー系統バス「チョイソコひみ」（会費 1000 円/

世帯・運賃 4000～5000 円/月・1000 円/回)『ドア to ドア』で取り組んでいる。NPO バス運行事業は、発足から 11 年経過し法人が 3 法人出来た。今後は 3 法人が情報共有できる仕組みの構築が必要と説明されていました。現時点での課題が高齢化率の対応。人口減少。公共交通空白地への対応が更に求められていく。これは、柏崎市でも同様に今回他にも多く説明を受けた取り組みを参考に柏崎市で提言していきたいと考えています。