



行政視察結果報告書

行政視察結果報告書

令和7年2月3日

高島市議会議長

廣本 昌久 様

会派名 チーム高島

会派代表者 藤田 昭

行政視察の結果について（報告）

行政視察の結果について下記のとおり報告します。

記

- 1 参加議員 藤田 昭、山下 巧
- 2 期 間 令和6年8月5日（月）から
令和6年8月6日（火）まで
- 3 視 察 先 別添資料のとおり
- 4 視察目的 下記についての研修を行うため
 - ① JR 湖西線の暴風対策と滋賀県西部における地域交通の維持発展について
 - ② 国道 161 号線整備の進捗状況について
 - ③ 地域おこし協力隊による地域課題の解決について
- 5 調査内容 別添資料のとおり

チーム高島 令和6年度政務活動視察報告書

参加者：藤田昭（8月5日のみ）、山下巧

<視察スケジュール>

8月5日(月) 13時30分～16時 於：衆議院第一議員会館地下1階第3会議室

国土交通省の担当職員より以下の政策課題について聴取および意見交換

- ① JR湖西線の暴風対策と滋賀県西部における地域交通の維持発展について
- ② 国道161号線整備の進捗状況(大津市・高島市・敦賀市)について

8月6日(火) 13時30分～15時30分 於：長岡市役所 議会委員会室(アオーレ長岡西棟4階)

長岡市立図書館5階

新潟県長岡市の担当職員および当事者より以下の課題について聴取および意見交換

- ① 地域おこし協力隊の「地域課題の解決に資する定住者」獲得について

<行程表>

8月5日(月)

[出発]近江今津 7:33 発-JR湖西線普通京都行-8:35 着

[乗換]京都 8:45 発-東海道新幹線のぞみ2号(指定席 5810円)-10:57 着

[到着]東京 タクシー移動

研修先：衆議院第一議員会館 会議室

13時30分～14時30分 研修：JR湖西線

15時 ～16時 研修：国道161

[移動]徒歩 宿泊先

宿泊：都市センターホテル

8月6日(火)

[移動]タクシー 東京駅

[出発]東京 9:28 発-上越新幹線とき 313 号(指定席 4470 円)-11:06 着

[到着]長岡 徒歩移動

研修先：長岡市役所 議会委員会室(アオーレ長岡西棟4階)、長岡市立図書館5階

13時30分～15時30分 研修：地域おこし協力隊

[出発]長岡 16:33 発-上越新幹線とき 74 号(指定席 4470 円)-18:00 着

[乗換]東京 18:09 発-東海道新幹線のぞみ 445 号(指定席 5810 円)-20:21 着

[乗換]京都 20:38 発-サンダーバード 47 号(指定席 1930 円:自己負担)-21:11 着

[到着]近江今津

<政務活動費>

交通費：近江今津～長岡	11330 円	安曇川～東京	8910 円
のぞみ 2 号指定席	5810 円	のぞみ 2 号指定席	5810 円
とき 313 号指定席	4470 円	東京～安曇川	8910 円
長岡～近江今津	9050 円(往復 2 割引)	のぞみ指定席	5810 円
とき 74 号指定席	4470 円		
のぞみ 445 号指定席	5810 円		
小計 (山下両日)	40940 円	(藤田 8/5 のみ)	29940 円
宿泊費：	12980 円		
計	53920 円		29940 円

* 会派 2 人分 合計 83860 円<53920 円+29940 円>

8月5日(月) 会派視察研修1日目

衆議院第一議員会館 地下1階第3会議室

13時30分～14時30分

研修テーマ：JR湖西線の暴風対策と滋賀県西部における地域交通の維持発展について

出席：国土交通省鉄道局 鉄道サービス政策室 係長：[REDACTED]

同 施設課 鉄道防災対策室 専門官：[REDACTED]

同 安全管理監付 事故対策官：[REDACTED]

◎研修概要および所感

研修テーマについてヒアリングと質疑応答および意見交換を行う。

・当局から「国土強靱化のための5カ年加速化対策」や風水害・巨大地震対策などについての現状や国の支援についての説明を受ける。

・JR湖西線の暴風による運休については、風水害・巨大地震対策では人命に関わる事項が最優先されるため、暴風対策の優先順位としては低くなってしまう。



○質疑応答で、運休による市民の困り事や不自由さ、移住定住政策への影響などを説明し、意見交換を行った。とりわけ鉄道事業者への要望が第一だと感じられた。

15時～16時

研修テーマ：国道161号線整備の進捗状況(大津市・高島市・敦賀市)について

出席：国土交通省 総合政策局地域交通課 地域交通計画調整官：[REDACTED]

同 道路局 国道・技術課 企画専門官：[REDACTED]

◎研修概要および所感

研修テーマについてヒアリングと質疑応答および意見交換を行う。

・当局から国道161号の整備状況と今後の見通し、「地域公共交通のリ・デザイン」などについての説明を受ける。

○構想から数十年が経過しているものの、未だ全線完了とはなっていない状況は残念でならない。来年の国スポ・障スポ開催までに現在建設中のうちの一部が完成することのこと。1日でも早く全線完了となることを市民の一人としても願わずにはいられない。

8月6日(火) 会派視察研修2日目

長岡市役所 議会委員会室(アオーレ長岡西棟4階)、長岡市立図書館5階

13時30分～15時30分

研修テーマ：地域おこし協力隊の「地域課題の解決に資する定住者」獲得について

出席：長岡市地域振興戦略部 地域振興担当課 課長：[REDACTED]

課長補佐：[REDACTED]

長岡市地方創生推進部 政策企画課 主査：[REDACTED]

地域おこし協力隊員：[REDACTED]

◎研修概要および所感

地域おこし協力隊の現状と活動状況、募集状況などについて担当者や当事者から説明を受ける。

・地域おこし協力隊を3種類<①中山間地域等での地域課題解決②ビジネスモデルで地域課題解決③大学での学び・研究を通じた地域課題解決(以下、半学半域)>に分け採用・活動を行っている。地域のニーズと協力隊員の専門性を調整し成果を上げている。

・今年度は協力隊員を総勢50名まで増員する予定であり、新規に18名募集中だが6名しか決定していない。総務省が協力隊1万人の目標を掲げていることもあり、自治体間での人材の争奪戦となり、募集の難しさが表れている。

・移住を目的としないで「若者から刺激をもらう」や「新たな視点での活動を期待する」など、地域の活性化を主眼とすることで、協力隊員の発想や活動がユニークであり、アイデア豊かな活動へとつながっている。

・会計年度任用職員として雇用し、市の事業推進の一端を担っている。

・民間企業に「派遣」し、業務委託という形態もある。

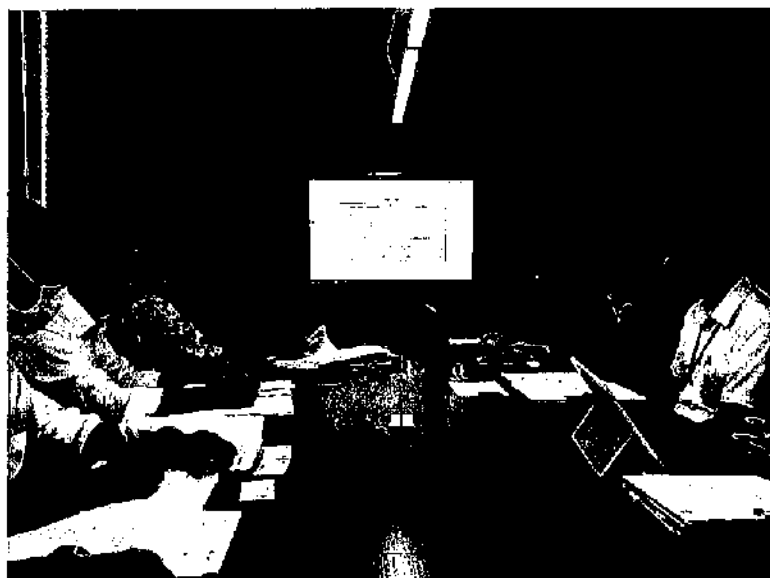
・「半学半域」の協力隊は大学院生が対象。市内にある大学入学時に募集している。在籍大学の教員が活動のコーディネートもしている。

・中山間地域での活動は、具体的な目標を明確化することが重要。地域住民にも協力隊の目的を理解してもらいやすくなり、地域住民の協力も得やすくなる。協力隊の居住する空き家が確保できないこともあるので、地域外での居住も可とする。



○高島市においても、以前は地域おこし協力隊や同様の協力隊を受け入れていた土壌風土がある。しかし、根付かずに数年で活動が終わり、それ以降の協力隊の受け入れも途絶えている。全国各地で今もなお活動が継続されている地域があるということは、その活動自体に意義があり、活動によって地域が活性化されているという成果もあるからだと思う。

過疎化が進み、限界集落が増えつつある高島市にとって、総務省の方針に沿い、この制度を今一度導入するするきっかけにするべきではと考える。



1. 目的・事業概要

【目的】

河川の氾濫や津波等が発生した場合に深刻な浸水被害が懸念される地下駅等の出入口やトンネルの坑口等の浸水対策を推進し、浸水被害の未然防止や拡大防止を図る。

【事業概要】

地方公共団体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される地下駅等を対象に、出入口、トンネル等への止水板や防水扉等の整備を支援。また、近年の豪雨災害の傾向を踏まえ、新たに電気設備等の浸水対策についても支援する。

2. 制度の内容

- 補助対象事業者：鉄軌道事業者（JR東日本・東海・西日本は除く）
- 補助対象施設：駅出入口・トンネル坑口・換気口・電気設備等における止水板、防水扉、浸水防止機等の整備又は移設
- 補助率：1/3以内（地方公共団体は協調補助を実施）

【地下駅の浸水被害の例】

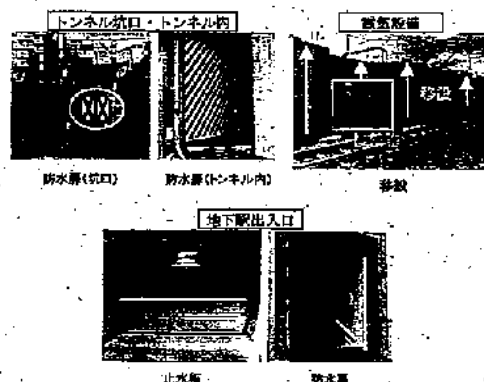


京都市交通局（御膳駅）
平成25年9月台風18号による浸水
（4日間浸水、約45万人に影響）



小田急電鉄（下北沢駅）
平成25年10月台風26号による浸水
（2日間浸水、約41万人に影響）

【浸水対策の例】



3

鉄道施設総合安全対策事業費補助(耐震対策)

国土交通省

1. 目的・事業概要

【目的】

首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進し、鉄道利用者の安全確保等を図る。

【事業概要】

首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等において、利用者が多い線区等を対象に、駅、高架橋等の耐震対策を支援。

2. 制度の内容

- 補助対象事業者：鉄軌道事業者（JR東日本・東海・西日本は除く）
- 補助対象事業：駅の耐震補強、高架橋等の耐震補強、落石防止対策の実施 等
- 補助率：1/3以内

目的	対象地域	対象線区・駅	対象施設
大規模地震に際して構造等が崩壊（せん断破壊先行型）しないことを目的とする補強	首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定地域等	片道断面輸送量1日1万人以上の線区（片道10本/時以上の線区等）	・高架橋 ・橋りょう（ロッキング橋脚を有するものを含む） ・トンネル
	全国	緊急輸送道路等と交差・並走する線区 乗降客1日1万人以上の駅	・防線橋等
早期に復旧を図る観点から、震度6強以上が想定地域等（強けい震度先行型）を目的とする補強	首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定地域等	片道断面輸送量1日5万人以上の線区	・高架橋

【駅の耐震対策の例】



鉄骨ブレースによる駅ホームの震れ防止対策

【高架橋の耐震対策の例】



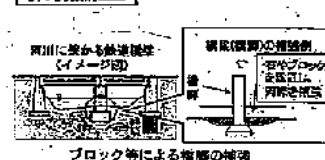
鋼板巻きによる高架橋の耐震補強

4

- 平成30年度より実施している「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に引き続き、取組の更なる加速化・深化を図るため、激甚化する風水害や巨大地震等への対策、予防保全に向けた老朽化対策の加速等を注とする「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が令和2年12月に閣議決定された。
- 鉄道分野においては、以下の5項目の対策について、令和3年度から令和7年度までの間に集中的に実施する。

①河川橋梁の流失・傾斜対策

例：洗掘防止工



ブロック等による橋脚の補強

②隣接斜面からの土砂流入対策

例：法面防護工



コンクリート枠による斜面の補強

③地下駅・電源設備等の浸水対策

例：電源設備の移設



信号・通信設備の移設

④地盤による落橋・桁ずれ、高架橋等の倒壊・損傷対策

例：耐震補強



鋼板巻きによる高架橋の耐震補強

⑤予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策

例：橋梁の架替



1

鉄道施設総合安全対策事業費補助(豪雨対策)

国土交通省

1. 目的・事業概要

【目的】

頻発化・激甚化する豪雨災害を踏まえ、河川に架かる鉄道橋梁の流失等防止対策や、鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を推進し、鉄道利用者の安全確保及び鉄道の安全・安定輸送の確保を図る。

【事業概要】

利用者が多い線区等を対象に、橋脚の洗掘防止対策や、橋梁の架替、鉄道に隣接する斜面の補強等の豪雨対策を支援。

2. 制度の内容

- 補助対象事業者：鉄軌道事業者（JR東日本・東海・西日本は除く）
- 補助対象事業：橋脚の補強（洗掘防止対策）、異常検知システムの整備、橋梁の架替、鉄道隣接斜面の補強等
- 補助率：1/3以内

事業区分	対象線区	対象事業
鉄道河川橋梁対策事業	・片道断面輸送量1日1万人以上15万人未満の路線	・橋脚の基礎部分の補強 ・異常検知システムの導入 ・橋梁の架替
	・優等列車若しくは貨物列車が運行する路線	
鉄道斜面対策事業	・片道断面輸送量1日1万人以上15万人未満の路線	・法面防護工 ・落石防護工 等
	・優等列車若しくは貨物列車が運行する路線	

【鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策の例】



JR西日本 兵庫の被災状況（平成30年7月豪雨）



コンクリート枠による斜面の補強

【鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の例】



ブロックによる橋脚の補強

2

1. 目的・事業概要

【目的】

老朽化が進む鉄道の橋梁やトンネルの適切な維持管理・更新を推進し、鉄道利用者の安全確保及び鉄道の安全・安定輸送の確保を図る。

【事業概要】

地域の人口減少が進み、経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者を対象に、鉄道事業の継続性等を確認した上で、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の改良・補修を支援。

2. 制度の内容

○補助対象事業者：鉄軌道事業者

(JR東日本・東海・西日本・貨物、大手民鉄、準大手民鉄、
地方公共団体(第一種・第二種鉄道事業者)は除く)

○補助対象事業：橋梁の重防食塗装

トンネルの覆工コンクリートの補強 等

○補助率：1/3以内

【橋りょう、トンネルの長寿命化に資する改良・補強事例】



5か年加速化対策の推進

○ 近年、気象災害は激甚化・頻発化しており、大規模地震の発生も切迫。国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、国土強靱化基本計画に基づき取組の推進を図ることを基本とし、3分野128対策について、国土強靱化の取組の更なる加速化・深化を図ることとし、中長期的目標を定め、重点的かつ集中的に実施して、目標達成年次を前倒し。

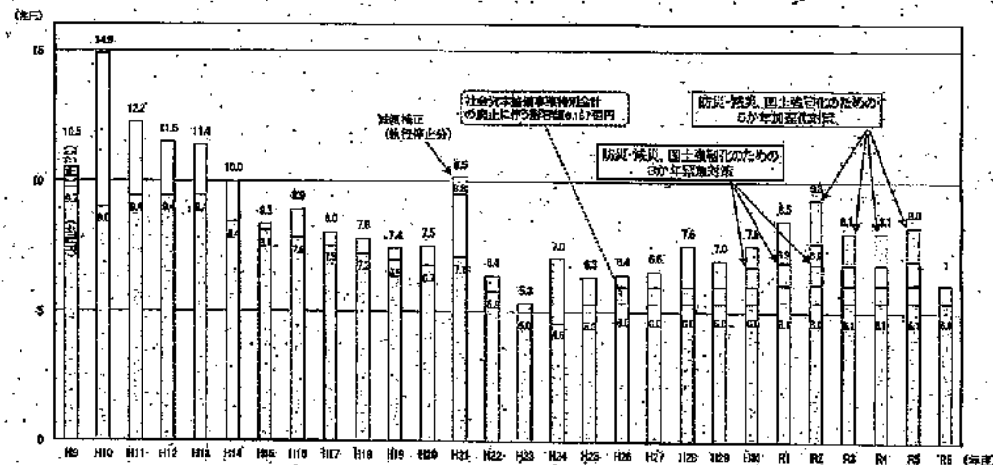
【令和5年11月時点の集計】

区 分	事業規模の目標 (重要決定等)	<1年度> 令和2年度第3次補正等		<2年度> 令和3年度補正等		<3年度> 令和4年度第2次補正		<4年度> 令和5年度補正等		累 計
		事業規模 うち国費 [うち公共]	うち国費 [うち公共]	事業規模 うち国費 [うち公共]	うち国費 [うち公共]	事業規模 うち国費 [うち公共]	うち国費 [うち公共]	事業規模 うち国費 [うち公共]	うち国費 [うち公共]	
防災・減災、国土強靱化のための 5か年加速化対策(加速化・重点化)	おおむね 15兆円程度 (うち国費は 7兆円程度)	約4.15兆円 (約1.65兆円)	約1.07兆円 (約1.65兆円)	約3.02兆円 (約1.26兆円)	約1.52兆円 (約1.26兆円)	約2.87兆円 (約1.25兆円)	約1.03兆円 (約1.25兆円)	約2.36兆円 (約1.30兆円 注3)	約1.52兆円 (うち国費 約1.2兆円)	事業規模 約11.8兆円 (うち国費 約5.2兆円)
1 激甚化する風水害や切迫する 大規模地震等への対策	おおむね 12.9兆円程度	約3.45兆円	約1.4兆円	約2.45兆円	約1.15兆円	約1.79兆円	約1.14兆円	約1.82兆円	約1.17兆円	事業規模 約9.9兆円
2 アフリカ全メンテナンスへの 取組に向けた取組化対策	おおむね 2.7兆円程度	約0.65兆円	約0.40兆円	約0.50兆円	約0.20兆円	約0.47兆円	約0.29兆円	約0.45兆円	約0.29兆円	事業規模 約2.0兆円
3 国土強靱化に関する施策を効 率的に進めるためのデジタル化 等の推進	おおむね 0.2兆円程度	約0.05兆円	約0.03兆円	約0.07兆円	約0.07兆円	約0.10兆円	約0.10兆円	約0.08兆円	約0.05兆円	事業規模 約0.2兆円

(注1) 事業規模には財政投融資によるものも含まれる。

(注2) 四捨五入の關係で合計が合わないところがある。

(注3) 5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)を含む。(累計には含まない)



※ 本表は、予算ベースである。

※ 平成21年度予算については、特別会計に直入されている地方道路整備臨時交付金(約1,000億円)が一般会計上に計上されたことによる影響を含む。

※ 平成20・21年度予算については、両年度に地方自治体等から国庫に納入した国庫金(約1,000億円)が一般会計上に計上されたことによる影響を含む。

※ 平成26年度予算については、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)が一般会計上に計上されたことによる影響を含む。

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の3～4年度分は、それぞれ令和2～3年度の補正予算に計上されている。

※ 令和5年度予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)を含む。

※ 令和3年度予算(約5,400億円)は、デジタル庁一任制(1,400億円)を公共事業費(4,000億円)から行政経費に転移した数である。

※ 令和4年度予算(約5,400億円)は、デジタル庁一任制(1,400億円)を公共事業費(4,000億円)から行政経費に転移した数である。

※ 令和5年度予算(約5,400億円)は、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)を行政経費から公共事業費に転移した数である。

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策(道路関係) 国土交通省

○ 近年の激甚化・頻発化する災害や急進に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図ります。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築

高規格道路のミッシングリンクの解消及び指定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進

＜達成目標＞

- ・5か年で高規格道路のミッシングリンク約200区間の約3割を改善(全線又は一部改善)
- ・5か年で高規格道路(有料)の4車線化指定区間(約390km)の約5割を事業着手

【国土強靱化に関するミッシングリンクの解消】



【指定2車線区間の4車線化】



道路の老朽化対策

ライフサイクルコストの削減や持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設(橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等)の対策を集中的に実施

＜達成目標＞

- ・5か年で地方管理の要対策橋梁の約7割の修繕に着手

【橋梁の老朽化事例】



【舗装の老朽化事例】



河川関係施設の防災性向上

運行止めが風化化する渡河部の構築損失や河川関係施設の道路被災等の次発・再発対策等を推進



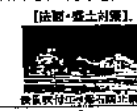
高規格道路等の緊急避難場所としての活用

津波等からの緊急避難場所を確保するため、直轄国道の高規格区間等を活用し避難施設等の整備を推進



道路路面・安全対策

レーザープロファイル等の高度化された点検手法等により新たに把握された災害リスク箇所に対し、路面・安全対策を推進



高規格化の推進

電柱倒壊による道路閉塞のリスクがある市街地等の緊急輸送道路において高規格化を推進



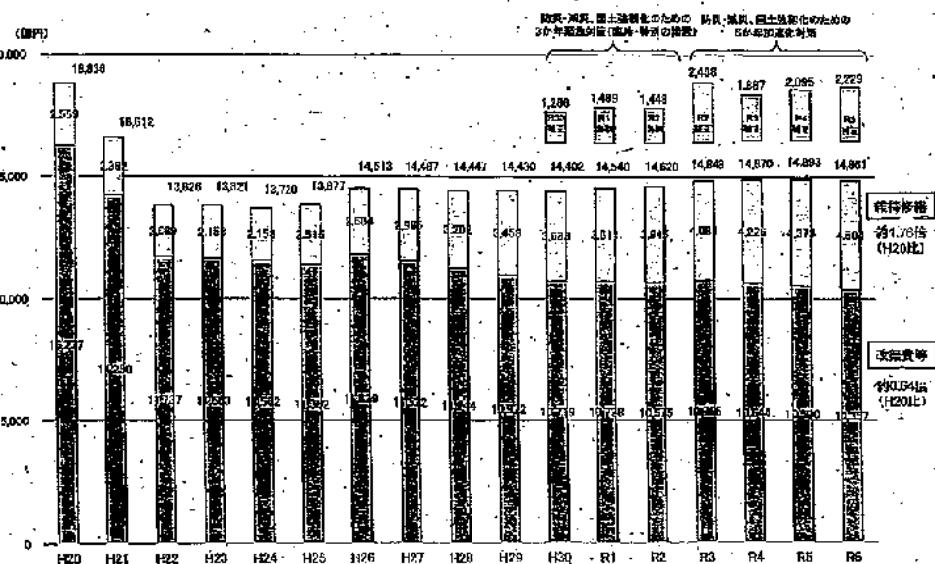
ITを活用した道路管理体制の強化

道路からの道路状況の把握等、道路管理体制の強化や、AI技術等の活用による維持管理の効率化・省力化を推進



道路関係直轄予算の推移

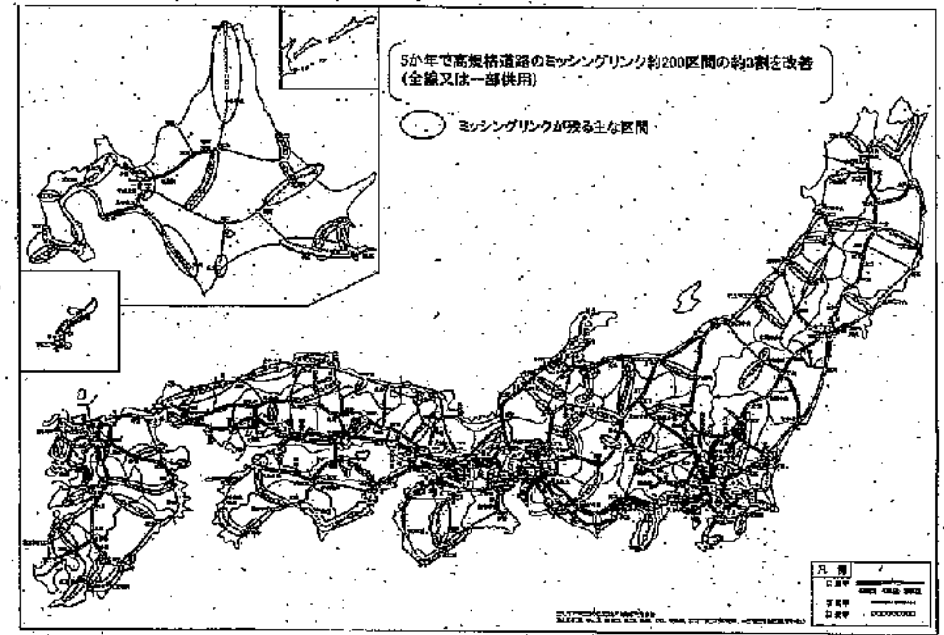
国土交通省



※ 道路関係予算は、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策(約1,000億円)と、国土強靱化のための30年長期計画(約1,000億円)とを合わせた数である。

※ 令和5年度予算(約1,000億円)は、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)を行政経費から公共事業費に転移した数である。

※ 令和5年度予算(約1,000億円)は、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)を行政経費から公共事業費に転移した数である。



国土強靱化基本法の一部改正（令和5年6月14日 可決成立）

強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法の一部を改正する法律

第一 国土強靱化実施中期計画（第十一条の二関係）

- 一 政府は、国土強靱化基本計画に基づく施策の実施に関する中期的な計画（以下「国土強靱化実施中期計画」という。）を定めるものとする。

二 国土強靱化実施中期計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

- ① 計画期間
- ② 計画期間内において国土強靱化に関し実施すべき施策の内容及び目標
- ③ 国土強靱化に関し実施すべき施策の進捗状況、財政状況等を踏まえ、②に掲げる施策のうちその推進が特に必要となる施策の内容及びその推進の規模
- ④ ①から③までに掲げるもののほか、国土強靱化実施中期計画の実施に関し必要な事項

三 国土強靱化基本計画に係る附随組織、公表及び見直しの規定は、国土強靱化実施中期計画について準用すること。

第二 国土強靱化実施中期計画の実施に関する勧告（第十二条関係）

内閣総理大臣が関係行政機関の長に対し必要な勧告をすることができる場合として、国土強靱化実施中期計画の実施について調整を行うため必要があると認める場合を追加すること。

第三 国土強靱化推進本部の所掌事務の追加等（第十六条関係）

- 一 国土強靱化推進本部の所掌事務として、国土強靱化実施中期計画の案の作成及び実施の推進に関するものを追加すること。
- 二 国土強靱化推進本部は、国土強靱化基本計画又は国土強靱化実施中期計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、国土強靱化推進会議、都道府県、市町村及び国土強靱化に関する施策の推進に関し密接な関係を有する者の意見を聴かなければならないこと。
- 三 二は、国土強靱化基本計画又は国土強靱化実施中期計画の変更の案の作成について準用すること。

地域交通の現状と取組の方向性

- 人口減少及び高齢化が全国的に進む中、免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっている。
- 一方、乗合バス・鉄軌道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況。

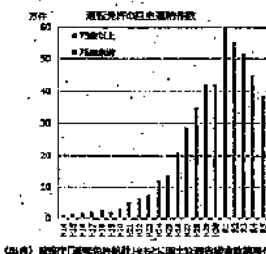
将来の人口増減状況

・2050年には全国の約半数の地域で人口が50%以上減少（2019年時点）



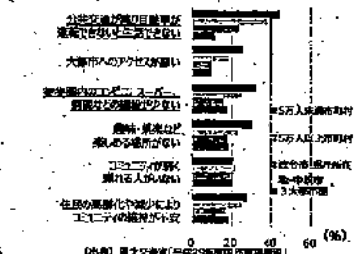
免許返納の推移

・運転免許の返納が増加しており、令和5年調査では、年間約40万人返納した。



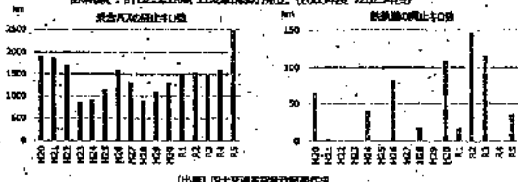
居住地域に対する不安（地域別）

・公共交通が利用できず生活がままならない：約40%
・近隣住民とのトラブル：約30%



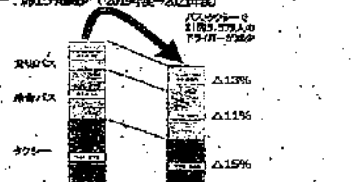
乗合バスの状況

・乗合バス：計23,193kmの路線が廃止（2008年度～2022年度）
・新路線：計625.1km、185の路線が新設（2008年度～2022年度）



ドライバー数の状況

・乗合バス：約119名減少（2019年度～2022年度）
・タクシー：約154名減少（2019年度～2022年度）



地域交通に係る施策について

令和6年8月

国土交通省
総合政策局地域交通課

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

2

地域公共交通のリ・デザイン

国土交通省

ローカル鉄道・路線バスなどの地域公共交通は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、引き継ぎ、多くの事業者が厳しい状況。加えて、新型コロナウイルスの影響により、一気に10年以上時価が落ちたなどの見方もあるほど深刻な状況。

こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは受け止めていくことが困難であるため、鉄道の維持・高度化やバス等への転換を進める「ローカル鉄道の再構築」、自動運転やMaaSなどデジタル技術を活用する「交通DX」、車両電動化や再生エネルギー地産地消など「交通GX」、①官民の共創、②交通事業者間の共創、③多様な分野の関係者との共創の3つの共創により、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・生産性・持続可能性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進める。

ローカル鉄道の再構築

鉄道の維持・高度化

- ・設備整備・不要設備撤去
- ・外部資源を活用した駅の活性化
- ・GX・DX対応車両等への転換
- ・事業構造の見直し



バス等への転換

- ・BRT・バスへの転換
- ・GX・DX対応車両等への転換



3つの「共創」(連携・協働)

官民の共創

- ・エリア一括運行事業
- ・バスの上下分離 等

交通事業者間の共創

- ・旅客法特別法を活用した共同経営
- ・モードの垣根を越えたサービス 等

多様な分野の関係者との共創

- ・地域経営における住宅・教育・農業・医療・介護・エネルギー等との事業連携



交通DX

自動運転



MaaS・AIオンデマンド交通



交通GX

GX対応車両への転換



交通のコスト削減・地域のCN化



<目次>

1. 地域公共交通の「リ・デザイン」について
2. 地域交通法の概要について
3. 改正地域交通法について
4. 関係予算について
5. 最近の動きについて

8

○「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**
・全ての地方公共団体に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1,052件（2024年4月末時点）
・地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

計画のポイント

- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
・法定協議会において、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議を行い作成
⇒地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ

利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCA

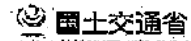
地域旅客運送サービス

公共交通機関

+

+

地域公共交通計画の作成状況(令和6年4月末時点)

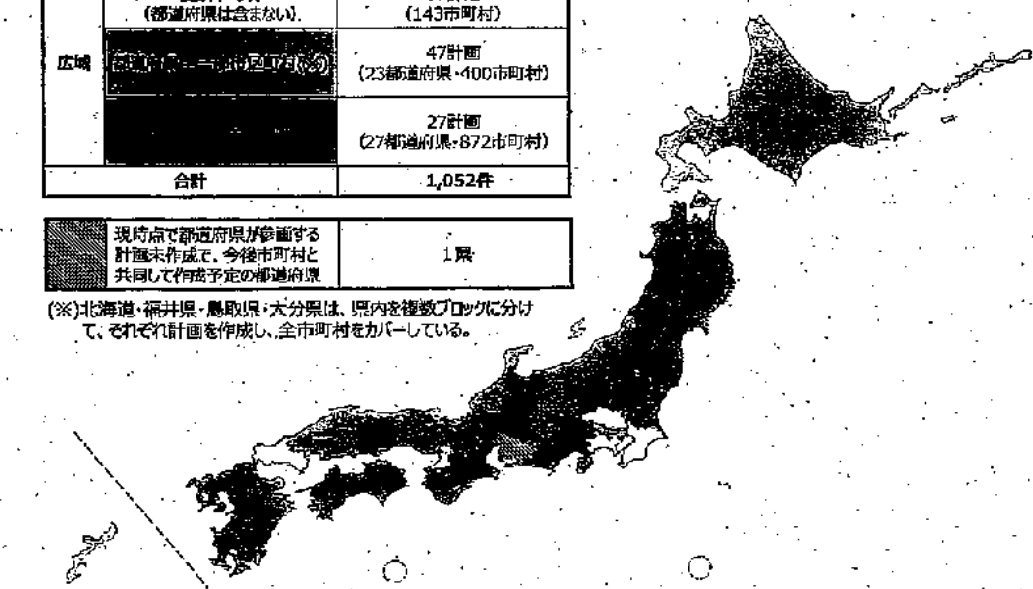


地域公共交通計画の作成主体の内訳 (R6年4月時点の作成件数は1,052件)

単独	単独市区町村	942計画 (942市区町村)
	複数市町村 (都道府県は含まない)	37計画 (143市町村)
	都道府県単位 (23都道府県・400市町村)	47計画 (23都道府県・400市町村)
	広域 (27都道府県・872市町村)	27計画 (27都道府県・872市町村)
合計		1,052件

現時点で都道府県が参画する計画未作成で、今後市町村と共同して作成予定の都道府県	1県
---	----

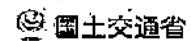
(※)北海道・福井県・鳥取県・大分県は、県内を複数ブロックに分けて、それぞれ計画を作成し、全市町村をカバーしている。



<目次>

1. 地域公共交通のリ・デザインについて
2. 地域交通法の概要について
3. 改正地域交通法について
4. 関係予算について
5. 最近の動きについて

地域交通法(地域交通法)の概要



地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。(平成19年制定)

地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**
・全ての地方公共団体に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1,052件（2024年4月末時点）
・地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、地域公共交通計画に盛り込むことができる**法定事業**

- ◇ 鉄道運送高度化事業
LRT (Light Rail Transit) の整備
- ◇ 道路運送高度化事業
BRT整備、AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EV/FCVの導入等
- ◇ 地域旅客運送サービス維持事業
公算を通じた閉止予定路線の交通の維持
- ◇ 鉄道車両再活用事業
鉄道の上下分籠等
- ◇ 貨客運送効率化事業
貨客混載の導入
- ◇ 地域公共交通利便増進事業
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善等

実施計画

- ・個々の特定事業について、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- ・実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**（地域公共交通確保維持事業や地域公共交通調査等事業に係る特例措置等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

1. 地域公共交通のリ・デザインについて
2. 地域交通法の概要について
3. 改正地域交通法について
4. 関係予算について
5. 最近の動きについて

[illegible]

9

 国土交通省

1

- ・ 令和5年10月3日、J R西日本が中国運輸局に対し、改正地域交通法に基づく「鉄道再構築協議会」設置の要請書を提出。国は、沿線自治体に意見聴取等を実施。
- ・ 令和6年1月12日、芸備線再構築協議会の設置を2県2市等の構成員に正式通知。

【芸備線再構築協議会の概要】

対象路線：芸備線 特定区間：備中神代駅～備後庄原駅 再構築協議会が所管する区間の範囲は備中神代駅～庄原駅間（約150km）に設定される
構成員：中国運輸局、岡山県、広島県、新見市、庄原市、三次市、広島市、J R西日本（ほか）

● 利用状況（輸送密度）

(単位：人/日)

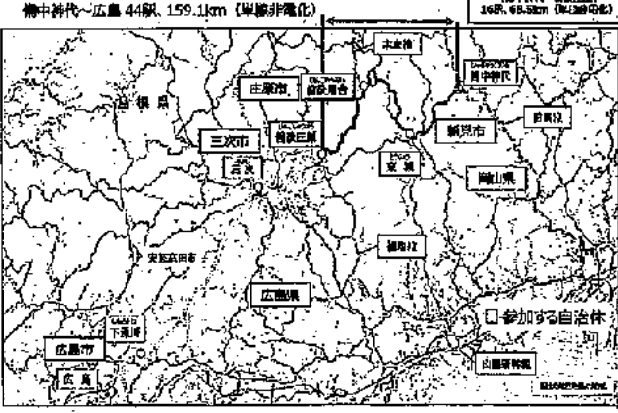
区間	S42年度	R1元年度	R4年度
芸備線全体	2,532	1,324	1,170
備中神代～京城	594	81	89
京城～備後庄原	478	11	20
備後庄原～三次	735	381	75
三次～下庄川	1,257	381	327
三次～下庄川	3,500	888	958
下庄川～広島	10,559	10,553	8,528

● 線区別収支（令和元年度）

区間	収支 (百万円)	収支率 (%)	営業収支 (円)
備中神代～京城	△300	2.4%	4,129
京城～備後庄原	△290	0.4%	25,418
備後庄原～三次	△290	3.4%	4,127
三次～下庄川	△290	11.5%	871
三次～下庄川	△1,320	14.8%	871

※収支率：営業収入に対する営業支出の割合
※営業収支：100円の運輸収入を確保するのに必要な営業支出

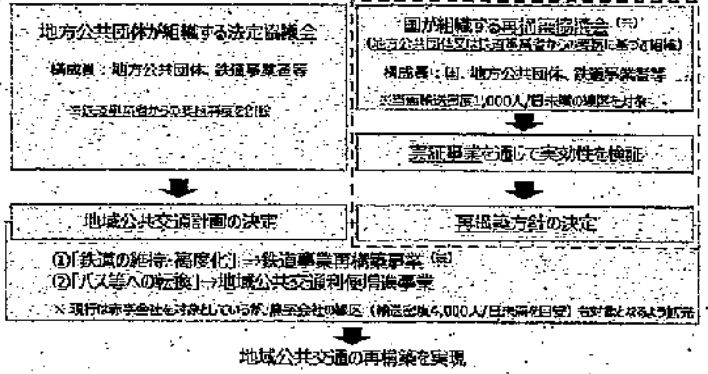
● 区間（芸備線全体）



- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道をとり巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしている、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

【ローカル鉄道の再構築のフロー】

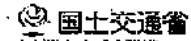


- 【合意形成に向けた国の支援】
 - 協議会設置、調査事業、実証事業について、「地域公共交通再構築調査事業」（新設）に国が支援
- 【合意実現に向けた国の支援】
 - 社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を助成し、国が支援
 - 知恵・通用の緩和・見直し・協議制度の導入・技術・安全規則の見直し等

<目次>

1. 地域公共交通の再デザインについて
2. 地域交通法の概要について
3. 改正地域交通法について
4. 関係予算について
5. 最近の動きについて

ローカル鉄道の再構築のイメージ【地域交通法】



鉄道の維持・高度化

- 設備更新
駅舎・駅構内設備の更新、信号機・駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新
- 外部資源を活用した駅の活性化
駅舎・駅構内設備の更新、信号機・駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新
- 事業構造の見直し
駅舎・駅構内設備の更新、信号機・駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新

バス等への転換

- BRT・バスへの転換
駅舎・駅構内設備の更新、信号機・駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新
- GX・DX対応車両等への転換
駅舎・駅構内設備の更新、信号機・駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新
- 設備整備
駅舎・駅構内設備の更新、信号機・駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新

利便性向上

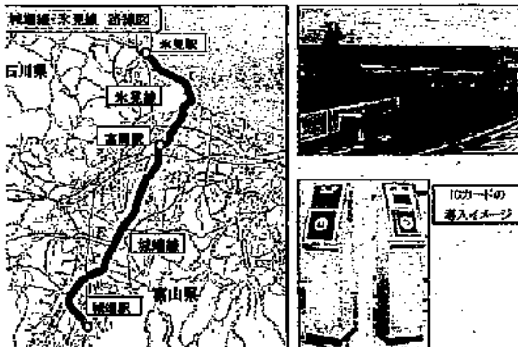
- MaaS（Mobility as a Service）
駅舎・駅構内設備の更新、信号機・駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新
- デジタルQRコード
駅舎・駅構内設備の更新、信号機・駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新
- クレジットカードの決済
駅舎・駅構内設備の更新、信号機・駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新、駅間無線設備の更新

活用事例（鉄道）

公共交通は「社会インフラ」であり、地域交通サービスは地域の活力や魅力に直結する「公共サービス」であるとの考えの下、新型車両の導入、道徳・バスターンダイヤ化に伴う改良、キャッシュレス決済対応、増発線・水見線の直通化等利便性向上のための施策を行う。

事業概要 新型車両導入、駅ホーム改良、キャッシュレス対応 等
事業概要を変更（JR西日本・あいの風とやま鉄道）することにより、高岡駅を中心とする西日本とあいの風とやま鉄道の同一の運行主体となることにより、現在のあいの風とやま鉄道線との接続や直通化により、東西部地域の公共交通ネットワークが強化され、利用者利便や地域における鉄道の存在価値の向上につながる。

事業名称 JR西日本
区画 JR西日本越前線・水見線：計46.4km
対象設備 駅施設、線路設備、電路設備 等
事業期間 令和5年度～令和9年度（その後継続予定）



活用事例（バス）

事業概要

岡山市では複数のバス事業者が市内中心部に乗り入れているが、需要の大小に関わらず、大規模車両で運行され、乗降者不足、路線の重複等の問題がある一方で、自家用車への依存が非常に高く、公共交通の経営は厳しい状況にある。
このため、需要に応じて幹線と支線（車両の小型化）に分類するバス路線の再編を行うとともに、乗り場と環境の整備、ICカードシステムの導入等を行い、利便性の高い公共交通サービスを提供する。

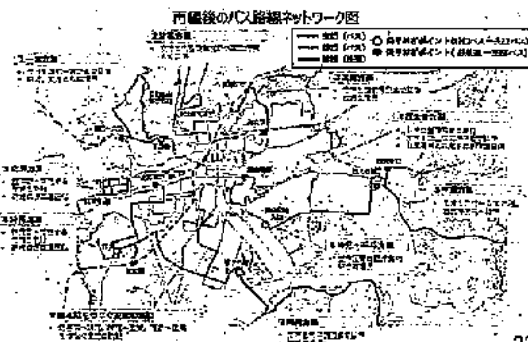
事業名称
市内複数事業者

対象設備

乗り場と環境の整備、キャッシュレス対応 等

事業期間

令和6年度～令和10年度



22

基幹事業				効果促進事業
○ 道路	○ 港湾	○ 河川	○ 砂防	○ 基幹事業の効果を高めるために必要な事業
○ 下水道	○ 海岸	○ 都市公園	○ 市街地整備	
○ 住宅	○ 住環境整備	等		
▶ 令和5年度からの拡充				○ 全体事業費の2割目途
● 「地域公共交通再構築」を追加				
● 「市街地整備」の「都市・地域交通戦略推進事業」を拡充				

地域公共交通再構築事業の概要

交付金事業者等：地方公共団体、補助対象経費の1/2

対象事業：地域公共交通活性化再生法による計画認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備
※まちづくりとの相互連携等が要件

地方財政措置：鉄道施設：地方負担分について、地方償当率100%、うち45%について交付税措置
バス施設：地方負担分について、特別交付税措置80%



20

<目次>

1. 地域公共交通の再デザインについて
2. 地域交通法の概要について
3. 改正地域交通法について
4. 関係予算について
5. 最近の動きについて

地域公共交通再構築事業 -社会資本整備総合交付金

地方公共団体が、立地適正化計画をはじめとするまちづくり計画等において公共交通の利活用を位置づけた場合で、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備が、連通公共交通計画に基づく特定事業として実施される際の地域の取組を支援

【交付金事業者】地方公共団体 ※交付金の対象事業は、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者が実施するものも含まれる

【補助率】1/2

【交付対象事業】

地域公共交通再構築事業の実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づき、ローカル鉄道に係る公共交通再構築やバス路線の再編等を行う事業実施計画

・鉄道施設（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備 等）の整備

・バス施設（停留所・車庫・営業所・バスロケーション・EV/バス関連施設（充電・蓄電・充電）等）の整備

※上記と合わせて、整備促進事業（地方自治体が作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、鉄道・バス車両の導入も支援

※1003社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）



停留所の設置



EV/バス充電施設の設置



高度化（鉄道強化）

【地方財政措置】

・鉄道施設：地方負担分について、うち45%について交付税措置（第三種鉄道事業者（地方公共団体）又は第三セクター鉄道の場合、地方償当率100%）

・バス施設：地方負担分について、特別交付税措置80%

100

(五十音順・敬称略)

Condition	Control (O)	Mild (Δ)	Severe (□)
1	~95	~75	~35
2	~95	~75	~35
3	~95	~75	~35
4	100	80	40
5	~95	~75	~35

経済産業大臣と国土交通大臣は、それぞれ関係大臣と連携し、本会議の下に、デジタルライブライン全国総合整備計画を策定するための会議と、交通のデザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を、それぞれ設置してください。

24

1000

[illegible]

REPRODUCTION OF THIS DOCUMENT IS UNLIMITED FOR THE U.S. GOVERNMENT AND ITS AGENCIES; REPRODUCTION OF THIS DOCUMENT BY OTHERS IS LIMITED TO COPYRIGHT NOTICE.

01 MaaS (鉄道会社とタクシー会社の連携等)

実施地域 JR西国予讃線松山駅6駅

概要 特急列車内から乗客がQRコードを読み込み、到着時間に合わせて降車駅にタクシー手配できるサービスを期間限定で提供。



出典：西国鉄道株式会社資料より。

03 公共ライドシェア

導入地域 大江山(京都市南区山科)

導入理由 路線バスの減便等を踏まえ、観光客も利用可能な移動手段として導入。

実施主体 大江山まちづくり住民協議会

運行エリア 大江山町内

運行時間 主に月～土の8:30～17:00

車両数 ▲「鬼タクシー」

出典：大江山まちづくり住民協議会(京都市南区山科) 資料から国土交通省作成



02 地方ゲートウェイの刷新

概要 タクシー乗り場・待合所の利便性向上、監視カメラ・サイネージの設置など、交通結節点の安全性・利便性の向上



出典：大田4町内企業組合(松山駅・大田4町) 資料から国土交通省作成

04 日本版ライドシェア

導入地域 松井沢駅(長野県松井沢市)

導入理由 今後の観光シーズン等の観光客増加による交通課題解決の一手段として導入

実施主体 4社

運行エリア 松井沢町全域

運行時間 主に金土日及び祝日の午後

車両数 最大24台

その他 ▲4/26:出発式の様子



地域の足対策

○日本版/公共ライドシェアの取組に未着手の自治体への伴走支援

【取組の例】

- ・タクシーの利便性向上(ドライバーの増加、営業区域の柔軟な運用など)
- ・乗合タクシーの更なる普及促進
- ・日本版ライドシェアや公共ライドシェアを導入
- ・自治体とタクシー事業者が公共ライドシェアを共同で運営

観光の足対策

○主要交通結節点の2次交通アクセス向上支援

【取組の例】

- ・交通結節点へのタクシー等の計画的な配車
- ・一次交通事業者の協力も含めたタクシー等の予約環境の整備(特急列車車内や航空機搭乗時におけるタクシー等の予約サービスの実施等)
- ・タクシー等のサイネージ、案内の掲出
- ・乗合タクシーの更なる普及促進、日本版ライドシェアや公共ライドシェアの導入

日本版ライドシェア等のバージョンアップと全国普及

○バージョンアップ第1弾

- ・天候、大規模イベント等への対応
- ・台数制限の緩和
- ・貨客混載、協議運賃の導入
- ・5%ルールの適用時間拡大
- ・マッチング率の算定方法合理化

○バージョンアップ第2弾

- ・新たなダイナミックプライシングなど運賃料金の多様化
- ・タクシー以外の運送事業者(バス、鉄道等)の参入促進
- ※交通政策審議会自動車部会にて検討

(参考)対策例(地域の足)

01 乗合タクシー

セダンやワゴンといった小型車両(乗車定員11人未満)による乗合旅客運送サービス

- ・車両のダウンサイジングにより、大型のバス車両による運行が困難な地域での旅客運送サービスの維持が可能
- ・輸送需要に見合う小型車両による乗合旅客運送サービスの提供が可能



02 AIオンデマンド

利用予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。人工知能(AI)による最適な運行ルート決定が可能

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能



03 公共ライドシェア

導入地域 神奈川県三浦市

導入理由 バス運行本数やタクシー発着台数が大幅に減少する夜間に市民の移動の足として導入

実施主体 神奈川県三浦市

車両 タクシーと同様

その他 運行時間：19時～25時
GOアプリによるキャッシュレス決済



▲「かなライド」

04 日本版ライドシェア

導入地域 石川県金沢市

導入理由 タクシー事業者の退出により、担い手確保や新しい地域交通の仕組みへの足がかりとするべく導入

実施主体 金沢交通圏

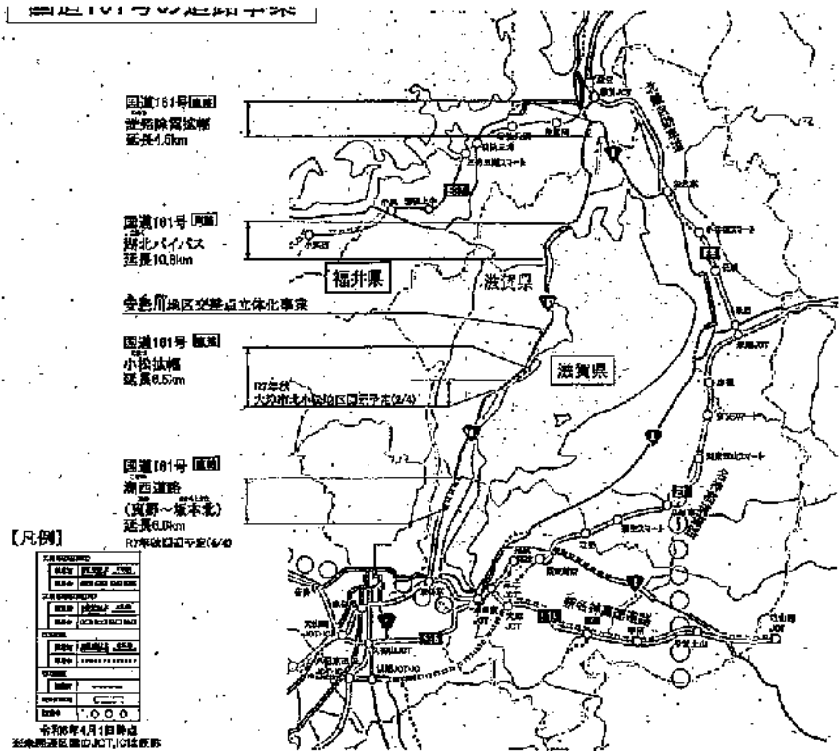
車両数 6社

運行時間 金土日祝午後4時～翌午前6時

車両数 27台



▲石川交通(株)



国道161号 小松拡幅の整備状況について

- 国道161号小松拡幅は、高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部を構成し、交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的として、昭和45年度に事業化した延長6.5kmの道路。
- 大津市北小松地区(延長2.4km)について、令和7年秋の開通を目指し、改良・橋梁上部・舗装等工事を推進中。
- 高島市勝野～大津市北小松(延長4.1km)について、環境アセス・都市計画変更手続き中。



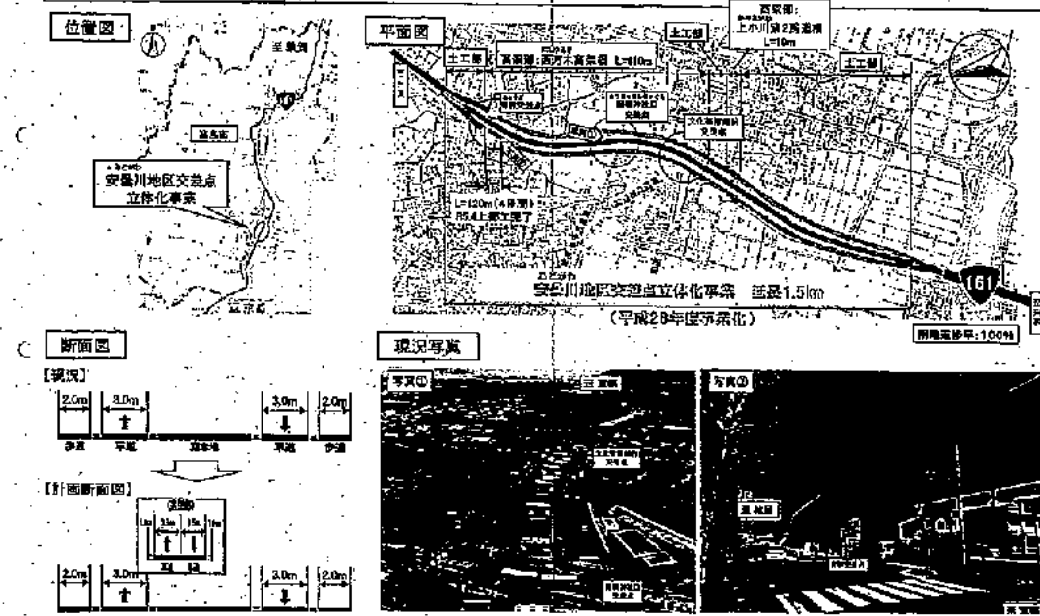
国道161号 湖西道路(真野～坂本北)の整備状況について

- 国道161号湖西道路(真野～坂本北)は、高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、大津市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的として、平成27年度に事業化した延長8.6kmの道路。
- 令和6年度は、令和7年秋の全線開通を目指し、改良・橋梁上部・舗装等工事を推進中。



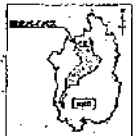
国道161号 安曇川地区交差点立体化事業

- ・国道161号の交通渋滞発生による追突事故を防止するため、平成28年度より交差点立体化事業に着手
- ・令和6年度は橋梁上部工事、改良工事を推進中。



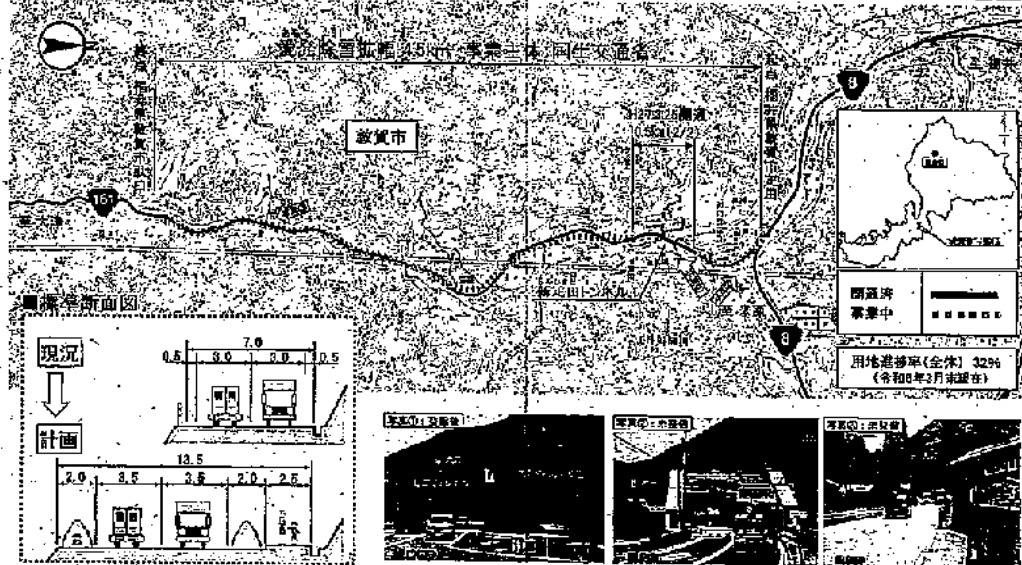
国道161号 湖北バイパス

○国道161号湖北バイパスは、高規格道路「琵琶湖西蔵貫道路」の一部を構成し、高島市の国道161号の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保、冬季の円滑な交通の確保等を目的として、昭和48年度に事業化した延長10.8kmの道路です。
○事業区間のうち、高島市マキノ町西浜～今津町弘川までの延長6.3kmは平成13年12月までに暫定2車線で開通済みであり、残る延長2.5kmについては、現在、用地取得を推進しています。



国道161号 愛発除雪拡幅の整備状況について

○国道161号愛発除雪拡幅は、敦賀市足田～同市駄口間の幅員狭小区間の解消、交通安全の確保や、冬季の円滑な交通の確保を目的として、平成15年度に事業化した延長4.5kmの道路。
○新足田トンネルが平成27年3月に開通し、0.5kmが開通済み。
○未整備区間(延長4.0km)について、令和6年度は、用地調査、用地取得を推進中。



滋賀県高島市議会 様

ようこそ長岡市へ

行政視察 次第

と き 令和6年8月6日(火曜日)
午後1時30分から午後3時30分まで
と ころ アオーレ長岡西棟4階第二委員会室
ミライエ長岡

1 開会(13:30)

2 あいさつ(13:30～13:40)

- ・長岡市議会 議長 加藤 尚登
- ・高島市議会 みどりの未来 代表 是永 宙 様

3 視察事項(13:40～15:30)

- ・地域おこし協力隊の「地域課題の解決に資する定住者」獲得について

説明: 地域振興戦略部

地方創生推進部 政策企画課

- (1) 視察事項の説明
- (2) 質疑応答

4 閉会(15:30)



“外部人材×民間活力”で地方創生 長岡で挑戦する 地域おこし協力隊を50人に増員

長岡市は、様々な分野で専門的な技術や知識を持つ地域おこし協力隊とともに地域力の維持・強化に取り組み、移住・定住の促進につなげてきました。

これまでの取り組みに加え、「長岡版イノベーションによる地方創生」の新たな取り組みの一つとして、外部人材と民間活力の活用により新たな価値の創出や、将来に向けた持続可能なまちづくりを強力に進めるため、継続して活動する隊員18名に加え、来年度の地域おこし協力隊32人を増員します。

1. 増員のねらい・効果

【これまでの取り組み】

◎地域性を活かした課題解決

- ・除雪の有償ボランティア組織の立ち上げ
- ・地元産の葡萄を使ったワイナリーの開設
- ・プロバスケットチームと連携したまちづくり
- ・NaDeC BASE を拠点とした4大学1高専との産学官連携

地域おこし協力隊の斬新な発想と行動力が
地域に新たな価値を生み出す！

【新たな取り組み】

◎外部人材と民間団体の連携による

新たな価値創造・まちづくりへのチャレンジ

- ・ミライエを拠点としたさらなるイノベーションの機運醸成
- ・女性活躍など多様性への対応
- ・移住定住や外国人など外部人材の受入促進
- ・花火や発酵など観光まちづくりによる関係・交流人口の創出

【長岡市の取組みの特徴】市内で活躍するNPO法人や企業など幅広い分野の民間団体が市担当部局との連携のもと、それぞれの活動に応じた協力隊を受け入れ、まちづくりに挑戦する隊員をサポートしながら、団体自らの成長や発展につなげます。

2. 協力隊の増員数

- ・新たに募集する隊員数：32人【資料No.3-2】
- ・継続して活動、募集する隊員数：18人

3. これまでの実績（R6.4.1時点）

- ・採用人数：通算55人（H28～R5年度）
- ・平均年齢（着任時）：32.1歳
20代：33人、30代：10人、40代：5人、50代：4人、60代：3人
- ・退任後の定住状況
38人退任のうち24人定住（定住率63.1%：市内起業11人、市内就職13人）

※地域おこし協力隊とは

三大都市圏をはじめとする都市部から過疎地域などへ移住し、1年以上3年以下の任期で地域ブランドや地場産品の開発・販売・PRといった地域おこしや、農林水産業などへの従事、住民の生活支援などの活動を行う。

問合せ：地域振興戦略部 江田 Tel.0258-39-2260
政策企画課 目黒 Tel.0258-39-2204

令和6年度 長岡市 地域おこし協力隊 活用状況

■ 新たに募集する協力隊(拡充含む)

分野	活動内容	新規	人数	活動地域	受入れ団体	所管
地域振興	拠点施設や商店街の活性化	新規	1	栃尾	とちおコミュニティ協議会	地域振興戦略部
	農家ご飯、民泊運営	新規	1		認定NPO法人UNE	
	観光農園の運営やイベント企画	新規	1	和島	NPO法人和島夢来考房	
	デジタル村民との連携、課題解決	新規	2	山古志	山古志住民会議	
	闘牛のイベント企画、情報発信	新規	1		山古志闘牛会	
産業振興	外国人材の活用、受入支援	新規	3	全域	(調整中)	産業立地・人材課
	産学官連携支援	新規	5		NaDeC構想推進コンソーシアム	産業イノベーション課
	起業支援	新規	2		(調整中)	
半学半域	大学研究による地域課題の解決	拡充	2		市内4大学1高専	政策企画課
女性活躍	ネットワークづくりや情報発信	新規	1		NEO法人市民協働ネットワーク長岡	人権・男女共同参画課
市民協働	バスケットによる市民協働のまちづくり	拡充	1		株式会社新潟プロバスケットボール	市民協働課
	アオーレで活動する団体の支援	新規	2		NPO法人ながおか未来創造ネットワーク	
	長岡市の活性化及び地域の課題解決	新規	1		NPO法人市民協働ネットワーク長岡	
学生支援・ 人材育成	学生交流支援	新規	1		ながおか・若者・しごと機構	ミライエ長岡企画推進室
	中高生向け人材育成	新規	4		ながおか・若者・しごと機構	
移住定住	移住定住支援、情報発信	新規	1		(調整中)	広報・魅力発信課
観光	長田屋・宮内エリアの観光まちづくり	新規	1		ミライ発祥本舗株式会社	観光企画課
	長岡花火における民間との連携事業	新規	1		一般財団法人長岡花火財団	観光事業課
スポーツ	アーバンスポーツの普及振興	新規	1		(調整中)	スポーツ振興課

新規拡充 合計 32人

■ 継続して活動・募集する協力隊(入替による募集中含む)

分野	活動内容	継続	人数	活動地域	受入れ団体	所管
地域振興	駅前エリアの活性化	継続	2	越路	こしじまちづくり協議会	地域振興戦略部
	観光コンシェルジュ	継続	1	山古志	NPO法人 中越防災フロンティア	
	農家レストラン後継者	継続	1		冬薬田運営委員会	
	特産品の加工・製造、情報発信	継続	1		山古志特産品生産加工組合	
	錦鯉に関するイベント運営や情報発信	継続	1		長岡市錦鯉養殖組合	
	スポーツの出前授業や交流活動	継続	1	寺泊	寺泊総合型スポーツクラブてらスポ!	
デジタル	スマホ教室・相談所の開催	継続	1	全域	こまいぬ	産業イノベーション課
	eスポーツによる関係人口創出	継続	1		NaDeC構想推進コンソーシアム	
産業振興	産学官連携支援	継続	3		NPO法人長岡産業活性化協会NAZE	産業支援課
	産学連携コーディネーター	継続	1		株式会社ひとつぶ	産業立地・人材課
	インターンシップ支援	継続	2		長岡造形大学	政策企画課
半学半域	大学研究による地域課題の解決	継続	2		株式会社新潟プロバスケットボール	市民協働課
市民協働	バスケットによる市民協働のまちづくり	継続	1			

<質問事項>

長岡市の地域おこし協力隊の取り組みについての質問

- ① 中山間地域での活動は、日常的にも車が必要になると思うのですが、協力隊員への自動車補助などはどうされていますか？
- ② 協力隊員になる際、資格や試験を要するもの、年齢制限などは、ありますか？
- ③ 募集に対して、どれくらいの応募がありますか？
- ④ 任期終了後の定住率はどれくらいですか？
- ⑤ 協力隊員同士の横のつながりは、どのようにつくっていますか？
- ⑥ 協力隊のコーディネータ的な人は配置されていますか？
コーディネータがいる場合はどんな人がそれをしていますか？
- ⑦ 中山間地に入る協力隊員と地域住民と関係とはどのように関係をつくっていますか？
- ⑧ 協力隊員と派遣された地域との間でトラブルなどは過去にありましたか？
- ⑨ 政策企画課の協力隊員は、市外の大学に通う大学生もなれるのか？
- ⑩ 地域おこし協力隊の配置にあたり国から特別交付税による財政措置があります。
国からの財政措置とは別に、長岡市が協力隊員配置のために支出している経費は、隊員 1 人あたりどれくらいになりますか？またその経費の項目についてもお聞かせください。

<質問事項に対する回答(案)>

長岡市の地域おこし協力隊の取り組みについての質問

- ① 中山間地域での活動は、日常的にも車が必要になると思うのですが、協力隊員への自動車補助などはどうされていますか。

以前は中山間地域の課題解決と活性化に取り組む隊員が多く、活動の性質上、地域内の移動時間や距離が長いため、専用の公用車を貸与していました(保険・燃料費も公費負担)。

最近では、中心部の施設を拠点として産学官連携に取り組むなど、活動内容が多様化しており、活動の実態に合わせて私有車公務使用(燃料費補助)や共有公用車を利用しています。

- ② 協力隊員になる際、資格や試験を要するもの、年齢制限などは、ありますか。

一般的な住所要件を確認し、面接試験を行うほかは、特別な要件等はありません。

(半学半域の要件に関しては、政策企画課から回答)

- ③ 募集に対して、どれくらいの応募がありますか。

年度	募集人数	応募人数	採用人数
令和 4 年度	8 人	8 人	4 人
令和 5 年度	17 人	25 人	10 人
令和 6 年度	36 人	—	6 人

- ④ 任期終了後の定住率はどれくらいですか。

平成 28 年からの採用開始以来、延べ 55 人の隊員を採用してきました。現役を除いた退任者の総数は 38 人、うち 24 人が市内に定住しており、令和 6 年 4 月時点で定住率は 63.1%です。

- ⑤ 協力隊員同士の横のつながりは、どのようにつくっていますか。

年度	市研修会 (懇親会)	活動報告会	研修・交流会 (定住自立圏)	その他 (他部署主催)
令和 4 年度	2 回	1 回	—	1~2 回
令和 5 年度	2 回	1 回	4 回	1~2 回
令和 6 年度(予定)	2 回	1 回	4 回	1~2 回

これまでも年数回、市が開催した協力隊向けの研修会や、年度末の活動報告会の機会を活用して、交流や連携を進めてきましたが、各地域で活動している間は接触の機会が少なく、隊員からもっと交流したいとの声がありました。そこで、昨年度からは定住自立圏の構成 3 市 1 町で連携して開催する

年 4 回の研修会で自治体の枠を超えて交流したり、市民協働や移住定住など各部署が主催する交流会に参加してもらうなど、交流の拡大を図っています。

⑥ 協力隊のコーディネータ的な人は配置されていますか。

コーディネータがいる場合はどんな人がそれをしてしていますか。

協力隊を専門にコーディネートする人員は特に配置せず、担当部署と受入団体との協議により取組みを進めてきました。隊員が個人的に経験年数の長い隊員や OB・OG に相談していた実態もあり、今年度から相談対応のサポート業務を市内の関係する人材に委託しています。

サポート業務①:昨年度末で協力隊を卒業した起業した OG に委託（交流会企画、人材紹介）

サポート業務②:コーチングの経験ある現役の隊員に委託（少人数での相談の場）

（半学半域のコーディネートに関しては、政策企画課から回答）

⑦ 中山間地に入る協力隊員と地域住民と関係とはどのように関係をつくっていますか。

募集に向けた打合せの段階から、受入団体の中で世話人を決めてもらい、地域との顔合わせや生活面でのサポートをしてもらっています。住居も地域内で空き家を探し、地域に入り込んで生活することでの関係構築を促してきましたが、最近では適した空き家がないことや子育て等への移住者のニーズも踏まえて、必ずしも地域内に居住しない選択も可能としています。

⑧ 協力隊員と派遣された地域との間でトラブルなどは過去にありましたか。

隊員が業務や環境になじめず、受入団体との意思疎通ができなくなって退任する例は何件かありましたが、地域には概ね好意的に受け入れられており、直接的なトラブルがあるよりは、退任後も何らかの形で関係を保っていることが多いです。

⑨ 政策企画課の協力隊員は、市外の大学に通う大学生もなれるのか。

（政策企画課から回答）

⑩ 地域おこし協力隊の配置にあたり国から特別交付税による財政措置があります。

国からの財政措置とは別に、長岡市が協力隊員配置のために支出している経費は、隊員 1 人あたりどれくらいになりますか。また、その経費の項目についてもお聞かせください。

協力隊の必要経費は原則として、特別交付税の上限範囲内の年間 520 万円（人件費 320 万円、活動経費 200 万円）で対応しています。昨年度は物価高騰による会計年度任用職員の給与改定に伴い、今年度の雇用保険料などの共済費に関する予算計上が若干不足したため、50 人の隊員に対して一般財源から約 160 万円の支出を予定しています。