

令和7年度
総務文教常任委員会
行政調査報告書

令和7年度 尾花沢市議会 総務文教常任委員会 行政調査報告書

(記：総務文教常任委員会副委員長 土屋範晃)

総務文教常任委員会は、令和7年度11月19日(水)～11月21日(金)の行程で、現地視察による行政調査を下記の通り実施した。

日時	視察内容	視察場所
11/19(水) 13:30～	小中一貫教育について ①導入の経緯と経過 ②小中一貫教育導入後の取り組みと変化、施設併設型と分離型の違いによる運用の現状や課題など	【諏訪市役所】 長野県諏訪市高島一丁目 22番30号
11/20(木) 9:00～	AI乗合オンデマンド交通“のらざあ”について ①運行システム、技術、決済方法の導入状況 ②利用実態、効果、課題、今後の展望	【茅野市役所】 長野県茅野市塚原二丁目 6番1号
11/20(木) 15:00～	オンデマンド交通システムについて ①通学利用、市営バスエリア、乗合タクシーエリアのシステムと運行について ②運用と費用 ③課題と対策、今後の展望	【長野市役所】 長野市大字鶴賀緑町 1613番地
11/21(金) 9:30～	移住政策について ①移住者が増加している要因について ②移住者の受入体制について ③プロモーションについて	【南箕輪村役場】 長野県上伊那郡南箕輪村 4825番地1

これら上記に関する内容および視察先で加えられた内容等について調査結果を報告する。

参加者

副委員長：土屋範晃

青野隆一 鈴木清 星川薫 和田哲 畑中和恵

小中一貫教育について

長野県諏訪市

令和7年11月19日（水） 13:30~15:00



【参加者】 尾花沢市総務文教常任委員6人（欠席：高橋隆雄）
諏訪市議会議長 牛山 正 様、諏訪市議会事務局長 松木 史江 様、
諏訪市教育委員会教育総務課長補佐兼教育企画係長 森 崇 様、
〃 学校再編担当指導主事 三村 昌弘 様

【市の概要】 人口：47,143人（令和7年10月1日現在） 面積：109.2 km²
諏訪湖や霧ヶ峰高原などの豊かな自然と、諏訪大社や高島城などの歴史文化を有するとともに、先端技術産業が集積する。観光・ものづくり産業が盛んな都市。

【調査結果】

① 導入の経緯と経過

1) 導入の背景

	要因	概要
1	児童生徒数の減少	10年間で約700人の減少。
2	生きる力の育成に関わる課題	中1ギャップ、人間関係づくりの弱体化。
3	地域の変化	異年齢交流の減少、通学区の見直しなど。
4	校舎の耐用年数の問題	一部耐用年数が超過。
5	教員数の減少	配置教員の減少、専科教員の未配置など。

➔ 小中一貫教育は、ハード面、ソフト面の課題解決を図るものとして実施された。

2) 合意形成

No.	年月日	内容
1	H28.2.3	諏訪市立小中学校のあり方に関する提言書を策定
2	H30.3.30	未来創造ゆめスクールプラン基本構想を策定
3	H31.3.31	未来創造ゆめスクールプラン基本計画を策定
4	H31.4～R1	諏訪市学校再編推進委員会を設置 (PTA、コミュニティスクール、地域、地区より委員を選定)
5	R5	すべての学区で一貫教育を開始
6	R6.8.22	南部地区小中一貫教育学校建設基本構想を策定

※ 4.において、基本計画の総論について賛成をえたことで、構想を進めた。

※ R3 より、一貫教育に関する取り組みについてリーフレットを作成し、毎年度の2月に市民に全戸配布して周知し理解を得るよう努めている。

② 小中一貫教育導入後の取り組みと変化、施設併設型と分離型の違いによる運用の現状や課題など

- ・中1ギャップの解消
 - ➡ 教科担任制を導入。数学は県費、家庭科などは市費による財源負担で対応。
すべて小中学校を兼務。県の採用は小・中・特のある教科の中で実施しており、
新たな免許取得の支援は実施していない)
- ・9年間のカリキュラム設定
 - ➡ 小学生時点の取り組みが将来のどの取り組みにつながるかが分かった状態で学ぶことができる。
- ・小学生の段階で、中学校で扱う学びを取入れ
 - ➡ 例えば、小学校で学ぶローマ字表記と英語表記の違いなど、小学校時点で扱うことで学びのつまづきが改善された。
- ・オンライン授業の導入
 - ➡ 普段中学校で教える専科教員が、複数の小学校で同時に事業を実施。小学生が中学校に進級した際には、もちろんその先生がいる状態であり、児童生徒、教員双方にメリットがある。授業は双方向通信であり、質疑応答も可能。
- ・教科による小・中学校の行き来
 - ➡ 一期一会ロードと名付けられ、一部教科に応じて学校を行き来する。当初は移動の懸念があったが、問題なく実施できている。また、小学生が中学校の雰囲気を感じることができた。

③ その他の取り組み

1) キャリア教育

1) ー1：ものづくり教育

➡独自教科として、全学年で年間25時間実施している。ものづくりが盛んな諏訪市ならではの労働観や世界観を感じることができる。

1) ー2：チャレンジショップ

➡市内企業15社が協力。小中学生がものづくり教育で制作した商品を紹介・販売する。例えば、児童生徒が作成した“だるま”については、開始直後に長蛇の列ができ、売り切れるなど市民の注目度も高い。その他、職場体験学習の代替行事として体育館に企業のブースを出展してもらい、児童生徒が様々な産業に触れることができる機会を設けている。

2) 職員間の情報共有

➡ 諏訪市職員会を開催し、情報共有を行っている。

3) 各地区別に探求テーマを設定した独自の取り組み

- ・探求テーマについて、上智大学や東京学芸大の先生からアドバイスを受けている。
- ・東部地区では、単元内自由進度学習の実施。
 - ➡ 導入について、単元による向き、不向きがあり見極めが必要で、教員には負担。
- ・中学生がボランティアで小学生の勉強を手助けする機会を創設。
- ・小中学生と一緒に清掃をする企画や、一緒に講演を聞く企画を立案。
- ・インクルーシブ教育の実施
- ・働き方DXの推進により、教員の時間外勤務の削減。

【質疑応答（抜粋：畑中委員）】

Q. 小中一貫教育の実施による不登校者の増減に影響はあったか？

A. 分からない。不登校対策については、子どもの学びの支援サポートブックを作成・配布している。

【所 感】

本市の近年の出生数が30名前後であり、同学年による横のつながりの弱体化や、学校統合による各地域とのつながりの希薄化が生じていることを踏まえると、異年齢間による縦のつながりを得ることができる小中一貫教育導入の是非は、いずれ議論のテーブルに上がってくる検討事項であると考えている。この度の諏訪市の取り組みに関する調査は、同一校舎でなく、敷地内併設と分離型の小中学校において同時に一貫教育を行っている事例であり、将来の本市における小中一貫教育の導入に際し大変参考になる内容であった。

AI 乗合オンデマンド交通“のらざあ”について

長野県茅野市

令和7年11月20日(木) 9:00~11:00



【参加者】 尾花沢市総務文教常任委員6人(欠席:高橋隆雄)
茅野市議会議長 矢島 正恒 様、
茅野市議会事務局主事 羽生田 実夢 様、
茅野市企画部地域創生課長兼移住・交流推進室長 久保山 貴博 様
” 地域創生係長 三井 潤 様
” 係員 宮崎 開 様

【市の概要】 人口:54,937人(令和7年9月1日現在) 面積:265.9km²
八ヶ岳や蓼科高原などの自然景観を有する観光地であるほか、県内上位の工業生産額を誇る産業都市。尾花沢市と同様、広い面積に集落が広がる。市役所が全国で一番標高の高い801mに位置する。

【調査結果】

①「のらざあ」の現状について

- ・「のらざあ」は、乗る+他人(other)と、茅野市の言葉で「乗りましょう」という意味。
- ・仮想停留所は、現地に目印がなく、約8千か所存在する。
- ・台数について、R7.10月から2台増台(車いす対応車両)し、合計10台。
- ・アプリからの予約者は、クレジットカード決済が可能。
- ・現金払いは、乗車時に料金を徴収することとしている。
- ・人口カバー率96.8%
- ・隣接した原村と別荘地でも同じアプリで運行ができる。

② 導入に至る地域公共交通の背景と経過

- ・公共交通について、“空気を運ぶ”状態であった。
- ・この状況を踏まえて、1路線で多くの客を運用するために再編を実施。
 - ➔ 人をたくさん乗せる目的で、多くのバス停を回るようにした結果、目的地まで長い時間を要することとなり、評判が良くなかった。
- ・茅野・未来都市構想策定会議を開催し、公共交通改善策について議論した。
- ・令和2年6月に茅野市新地域公共交通検討会議を発足し、市長も1委員として参加した。
 - ➔ ①通学・通勤バスの確立、②AI 乗り合いオンデマンド交通「のらぎあ」の導入の2つの方針を決定。➔利用者自身が自分に合った交通手段を確保できるようになった。

③ サービス改善の取り組み

- ・利用の申込が多く、増台前は2割が予約受付できない状況だった。
 - ➔ 台数の増大により対応。

④ 現在の課題とこれから

- ・市内の観光バスについては、市が補助金を出しておらず、民間による高料金設定となっている。利用者目線で見ると、高料金かつ、決まった時間の運行しかないため、移動の自由が制限されている。
 - ➔ 利益率の高い民間路線に配慮した対応が必要。

⑤ 委託形態

運行主体は民間企業の4社。茅野市は、委託契約ではなく、補助金を出すことで運用。

【補助金の内訳】

- ・タクシーの借り上げ代などを参考にして、運行収入は減額、超過分は民間の利益。
- ・全体を考慮すると、1台当たり年額1000万円の支出となっている（補助金（車両代とオペレーター）のほか、システム保守は市で委託）。
 - ➔ R3年度の実証実験は1,050万円（コンサル料金含）、R4年度は780万円。

【質疑応答（抜粋）】

（土屋副委員長）

Q1. 事業の収入と料金の設定根拠は？

A1. 令和6年度の収入は、全体で1,860万円だった。料金の設定は、委員の皆さんから意見を聴取して決定した。路線バスの価格を参考にした。ただし、現状の金額について、これでいいとは思っておらず、来年度から料金を値上げする方針である。

Q2. 妊婦やチャイルドシートを有する子供の乗車対応の状況は？

A2. 現状は、車いす利用者への対応のみ実施。チャイルドシートについては、要望がない。

Q3. 約8千か所ある“仮想停留所”の実態は？

A3. 実際に利用されているのは、3000箇所程度。350m以内に1か所あるが、利用されている仮想停留所は、利用者のいる場所から30mくらい先の停留所である。

Q4. スクールバスの運行によって、運転手確保の困難や運行時間への影響は？

A4. 乗務員不足の影響は出ている。通学通勤バスを減便した。のらぎあについて、民間会社からは「辞めたい」という意見はないものの、業務を受けるドライバーは、大変そうである。1日200km運行している運転手もあり、給料を上げてほしいという要望もあるようだ。

(鈴木委員)

Q1. ライドシェアとオンデマンドと路線バスと、スクールバスと様々あるが使い分けをどうすればいいか？

A1. 茅野市はトライ&エラー。大丈夫だと思っても、市民の要望は青天井で、線引きが必要と感じている。要望を全部答えてはやっていけないと思う。

(畑中委員)

Q1. 回数券の枚数は？

A1. 10枚つづりとなっている。

(星川委員)

Q1. AIが設定するルートは？

A1. 運転手の裁量の方が早い場合がある、AIに学習させようとする必要がある。

(青野委員)

Q1. 国や県の補助金の活用状況は？

A1. すべて一般財源で対応している。

(和田委員)

Q1. 路線バスの廃止にあたって気を付けた点は？

A1. 基幹病院への窓口設置、地区別の説明会開催など、様々な周知活動を実施した。転換当初は、不安や不満など、多くの意見があったものの、時間の経過とともに問い合わせの内容が変わってきた。現在は個別のドライバーなどの質に対する意見が多い。

Q2. ハブ&スポーク型の状況は？また、中心部は特に利便性が向上するが、外形になる部分の住民たちへの説明は？

A2. 実際、ハブ&スポーク型になっていない。のらぎあが浸透しすぎて現実的ではない。

- Q3. 儲からないと事業は継続できない。低価格のデマンド交通が普及することで、もともとあったタクシーの料金収入などの影響は？
- A3. 民間の収入状況について、現在もコロナ禍前には戻っていないとの意見がある。2か月に1度は運行事業者会議を実施しているほか、地域の声を直接聞く会も設けられている。住民目線で考えた場合、運行事業者に負担していただくかざるを得ない部分がある。
- Q4. 旅行代理店などとの連携状況は？
- A4. 市主導で旅行代理店と連携しているものは特にない。連携については、三井住友保険さんが高齢者の免許返納促進のために連携している例がある。

【所 感】

尾花沢市では、今年度より AI 乗合オンデマンド交通「のらっしゃい」の実証運行を開始している。茅野市は、全国的な先進自治体であり、尾花沢市がこれから直面するであろう課題やその解決策について、すでにノウハウがあり、今後の事業実施について大変参考になる調査対象であった。

特に印象的だったのは、茅野市の事業実施に関する考え方である。住民から寄せられた需要に応えようとする、供給の準備ができた場合には既に新しい需要や考え方が古くなっている場合があるため、将来の需要を見越して先に供給を行うといった方針を採用している。様々な試みに柔軟であり、常にトライ&エラーを行った結果が、成功の先進地となったゆえんであると感じた。

オンデマンド交通システムについて

長野県長野市

令和7年11月20日（木） 15:00~16:30



【参加者】 尾花沢市総務文教常任委員6人（欠席：高橋隆雄）
長野市議会事務局総務議事調査課係長 伊藤 敏明 様、
長野市企画政策部交通政策課主幹兼課長補佐 唐木 史典 様

【市の概要】 人口：360,302人（令和7年10月1日現在） 面積：834.8 km²
長野県最大の人口を抱える中心都市。中核市として高度な都市機能を備える一方で、834.8 km²の広大な市域の中には山間地域を有し、同一市内であっても多様な地域ニーズがある。

【調査結果】

- ・市域が大きく、市街地と山間部で交通ニーズも違いがあり、都市計画区域外にもたくさんの方が住んでいる。
- ・路線バスの多くを廃止し、デマンド交通とした。（資料バスマップ5を用いて説明。）
- ・公共交通の経費が下がった理由は、運転手不足に伴う減便などが要因。
 - ➔ 民間は、観光客向けに高料金設定をした路線に運転手を回したい思惑がある。
 - ➔ 今後、デマンド化に切り替えていくことで、予算は倍増していく見込。
- ・乗合タクシーについても実証運行を開始。
- ・運転手の負担軽減のために路線を直線化した。
 - ➔ 枝線などで空白となった地域は、デマンド交通や乗り合いタクシーが補填。
 - ➔ 一部路線は、朝夕を定時運行、それ以外の時間帯はデマンド交通への切り替えも実施。

- ・山間部は幹線のみ維持して、あとはデマンド交通等で幹線までをつなげば、他地区への移動ができるという考え方を採用している。
- ・デマンドバスができたことで、免許の返納を検討する方も増えた。
- ・運転手の確保にも支援制度を実施している。
- ・今後の公共交通の方向性は、鉄道とバスの共存。
- ・デジタルサイネージの活用を検討。

【事前質問への回答】

1. 導入背景と計画に関する質問

Q1. 導入の経緯は？

A1. コストがかかっていたため。

Q2. エリアの選定と住民合意の向けた取り組み内容は？

A2. 中山間地域のみでの採用。病院などで先行して実施し、その成功事例を他地域の方に見ていただいて理解を得て導入している。

Q3. AI システムの活用状況は？

A3. 通学でも利用されているので、行政で一括して予約している。キャンセルの時だけ、外してもらうことにした。これによって、これまで利用の有無に関係なく遠くまで走らせる必要がなくなった。

2. 運行と実運用に関する質問

Q1. デマンド運行の実情は？

A1. 実態に合わせた運行ができる点でデマンドは優れている。ただし、利用したい時間帯がかぶるときがあるので、台数で賄うようにしている。そのため、コストもかかっている。できるだけコストがかからないようにするためにスクールバスなども併用している。積雪に関しては、よほどのことが無い限りは除雪が行われている。

Q2. 予約の実態と乗降場所の設定は？

A2. スマートフォン教室なども開催しているが、高齢者は電話の方が楽なようである。乗降場所の設定基準については、ドア TO ドアは辞めようということを決定している。基本はバス停の間を動くことにしているが、バス停が離れている一部地域は、上中下など臨機応変に設定している。200m以上は離れようという距離の基準や、幹線との兼ね合いもある。

Q3. 運行体制と委託の状況は？

A3. 市が運行主体で、民間に委託している。コールセンターは、委託事業者にすべてお願いしている。運行事業者が分かれたことで、エリアごとに別となっている。今後、60代の方が80代くらいになれば、アプリ予約で対応可能となると考えられるため、いずれは一か所にしたい。

Q4. 運賃と料金体系の評価は？

A4. まずは、多くの利用をしてもらうため低料金としている。路線バスも使ってもらえるようにしている。

3. 費用対効果と財政に関する質問

Q1. 導入コストと収支の状況は？

A1. 導入費用は、車両等機材等を合わせると初期費用は1台2000万円。ランニングコストとして運行委託費が1000万円。全体から見るとコストは下がってきている。公共交通よりは福祉事業としての存在があり、費用対効果よりも利便性を取っている。収支率は5%程度。

Q2. 活用している財源はあるか？

A2. 交通空白型の補助事業などを活用している。(導入費のみ)

4. 課題、効果、今後の展望に関する質問

Q1. 運行エリアの限界についてどのように考えているか？

A1. ある程度我慢してもらっている。民間が利益の出ない幹線から撤退傾向にあるので、幹線の交通は守っていききたい。

Q2. 地域への導入効果は？

A2. 今後導入するエリアについては、地区内に買い物できる場所は病院がない。その地域については、他地域へも移動できるように運行事業者とも協議して配慮・対応している。

Q3. ほかの交通手段との連携は？

A3. エリアによってしっかりとすみわけしている。そうしないとコスト面など全体を維持できない。

【質疑応答（抜粋）】

(星川委員)

Q1. 尾花沢市は循環バスを廃止して、乗り合いデマンド交通にし、路線バスを廃止した場所はデマンド交通を使っている。こうした代用の評価や考え方は？

A1. 塩尻市は街中でもデマンドを実施している。タクシー事業が1社しかないなど、そこと協力できたから実現している。長野市もそうした状況ならできたかもしれない。他自治体では、AI デマンドを低料金で実施した結果、タクシー利用がなくなり倒産した事例がある。そうならないようにしている。

(和田委員)

Q1. お出かけパスポートとはどのようなものか？

A1. 70歳以上の方に配布しているもの。チャージして決済すると割引で決済される。福祉施策で実施しているが、かなりコストがかかり、他自治体では廃止している傾向もある。使えば使うほど、市の料金負担が出てくる。方針として幹線まで出る費用は市が負担し、そこから先は利用者に負担してもらおうという線引きをしている。チャージはバスの車内や庁舎のコンビニでもできる。

【所 感】

広大な市域の中で多様に存在する交通ニーズについて、市民と民間交通事業者に配慮しながら、工夫を重ねて対応されている取り組みについて、丁寧な説明を頂いた。本市の事業に置き換えた場合は、幹線の公共交通と山間地域における運用事例が参考になると考えられる。ご担当者より、「公共交通政策というよりも、福祉事業としての位置づけが強い」と述べられていたように、多大なコストを要し、わずかな収支であっても、住民生活を支えるために運行を行わなくてはならないという交通政策の側面があること再認識した。今後、尾花沢市における公共交通政策を考えていく中で、有意義な学びの時間となった。

移住政策について

長野県南箕輪村

令和7年11月21日(金) 9:30~11:00



【参加者】 尾花沢市総務文教常任委員6人(欠席:高橋隆雄)
南箕輪村議会副議長 三澤 澄子 様、
〃 事務局長 高木 健治 様、
南箕輪村地域づくり推進課長 高橋 里江 様、
〃 こども課長 武井 香織 様

【村の概要】 人口:15,969人(令和7年10月1日現在) 面積:40.99km²
人口増加数、増加率ともに県内一位で平均年齢も最も若く、住民の7割が移住者である。中央アルプスのふもとに広がる豊かな自然環境のもと、周辺自治体へのアクセスも良好で、保育園から大学院までを有するなど、子育て環境の整備に積極的な自治体。今年で村政150周年を迎える。

【調査結果】

①周辺環境と現状

- ・自然災害が少ない
 - ➔ アルプスに囲まれているので台風被害がない。
- ・現在は人口が減少に転じた。出生数は横ばい。合計特殊出生率については、信用しないことにしている。
 - ➔ 若い女性が多いだけで下がる指数であるため。
 - ➔ 国全体で見ると参考になるが、自治体単位では見ない方がいい指数という考え。

- ・子育て世帯が多く移住してきていた。
 - ➔ しかし、建築費の増額や住宅ローンの上昇で買い控えが起きたと感じている。
- ・製造業が盛んで、第二次産業人口が多く、第三次産業では医療・福祉系の人口も増加。

②移住政策に関する考え方

- ・村が力を入れている移住政策は正直やってない。
 - ➔ 他自治体でよく見かける家賃補助や、住宅建設の補助、宅地の取得補助、固定資産税の減免など、何もしておらず、むしろすべてに懐疑的な立場である。
- ・移住政策に力を入れているわけではなく、今いる住民をいかに大事にするかという政策に取り組んでいる。
 - ➔ 子ども、高齢者、障害者のために、どのような政策を展開するかに重きを置いている。

③南箕輪村が力を入れている取り組み

1) 子育て政策

- ・保育料の軽減。
- ・子供が多いため給食費は受益者負担。
- ・医療費も高校生まで無料。
- ・こども関連の窓口を同一建物（子ども館）に集約。
- ・こども担当の保健師を3名配置。
- ・ママのための湯ったりタイム事業
 - ➔ （1ヶ月検診と3ヶ月検診の間の期間（2か月目）に実施することで、母子の状態を把握できる。ママ同士の交流の機会となっている。今度は4か月目に実施する予定。2か月目は無料、4か月目は無料。）
- ・親子の通園事業
- ・清掃業務を外部委託し、保育士の負担を軽減。
 - ➔ 保育士としての仕事に集中してもらう。委託先は障害者団体。保育士の時間外の大きな削減や、障害者雇用の促進、子どもたちとの交流などにつながった。
- ・会計年度任用職員の保育士の報酬単価を大幅に引揚げ。
 - ➔ 正職員の採用試験に落ちても、村の会計年度職員として働き、社会人枠で応募してもらうという流れができた。
- ・小学校に体育専科の職員を配置した。
 - ➔ 学校の授業で、唯一、知徳体を学ぶ授業という村長の方針。体育科目に関する子どもたちの二極化の背景を踏まえて対応した。
- ・女性再就職トータルサポートセンター
 - ➔ 国の補助を使って実施。
- ・村内に療育施設を配置。

2) 障害者・高齢者政策

- ・福祉の窓口を一元化した。

3) 自治会運営

- ・自治会の加入率が年々低下しており、自治会が存続していけるように検討。
- ・自治会の仕事の一部を外部委託。
 - ➡ 村の広報誌の配布をシルバー人材センターに委託して村で配布。
 - ➡ ゴミ出し・回収に関する自治会の負担を軽減。

4) 人と自然とのつながり

- ・村民に愛される大芝高原に注力。
 - ➡ アカマツが枯れていく状況にあり、保存と活用方法の転換を実施。枯れたものの伐採と保存だけではコストもかかることから、元気な松をあえて切って、炭に活用するなどの利用促進を実施した。

【事前質問などに関する質疑応答】

1. 政策の基本戦略と成功要因に関する質問

Q1. 移住・定住を促すうえで、最も重要視している基本戦略やコンセプトは？

A1. なし。

Q2. 新規就農や農畜産物の付加価値化などの取り組みは？

A2. 新規就農は県の制度を利用しながらやっている。農業については、農事組合法人“まっくんファーム”が農業の衰退を食い止める役割を担っている。

Q3. 周辺自治体との政策の違いや、独自の強みは？

A3. 大きな違いはない。

Q4. 移住者の増加のきっかけと考えられるものは？

A4. わからない。

Q5. 移住政策に関して、どのような指標（KPI）で効果を測定し、政策の改善につなげているか？

A5. 移住政策も KPI もない。

Q6. 移住者からどのような評価や要望が寄せられており、それを受けて政策をどのように見直したか？

A6. 移住者からの要望は特段ない。

2. 経済的支援と住環境に関する質問

Q1. 移住希望者向けの空き家バンク制度の運用状況や課題、成約率は？

A1. 3つの自治体（箕輪町、伊那市、南箕輪村）で定住自立圏を設けて、伊那地域空き家バンクを実施している。空き家バンクの登録物件の改修等については、補助金を出している。南箕輪村は物件が少なく、登録35件、成約9件である。

Q2. 移住者の就職・転職支援について、具体的な取り組みは？

A2. 女性の就労支援をしており、企業とのマッチングまで行っている。

3. 子育て・教育環境に関する質問

Q1. 独自の児童手当の上乗せや福祉医療費の給付は、子育て世代の移住決定にどの程度影響していると分析しているか？

A1. 分析していないのでわからない。現在は他自治体と大きな差はないが、他の地域より幅広く、いち早く実施していたことで口コミが広がったようだ。

Q2. 保育料の減免措置の導入経緯は？

A2. 県の補助が始まり、村も実施した。

Q3. 病児・病後児保育や放課後児童クラブの利用状況、待機児童の有無、受け入れ体制の現状と課題は？

A3. 待機児童はいない。療育施設は問題なく、放課後児童クラブは子どもが多く、場所が手狭になっている。

Q4. スクールバス送迎や運動遊び事業などの取り組みが、移住定住にどのように貢献していると考えるか？

A4. スクールバスが移住の要因となっているとは考えていない。

Q5. 「すくすくはうす」や「子育て教育支援相談室」など、親子の交流や相談支援の場が、移住者の地域での孤立防止や定着に果たしている役割は？

A5. 時短の料理教室や、親の考え方の講座などを開いているなどしている。移住者の家庭状況も把握できる。

4. 移住者の定着と地域コミュニティに関する質問

Q1. 移住者の定着率は？

A1. 調べたことがないのでわからない。

Q2. 移住後に村外に転出人の要因は？

A2. わからない。賃貸で住んでいる方が転出すると思われる。

Q3. どのくらいの学生が南箕輪村に居住しているのか？

A3. 国勢調査だと380人くらいのものである。それ以外の居住は伊那市と思われる。

Q4. 移住者が地域のコミュニティに溶け込めるよう、行政としてどのようなサポートを行っているか？

A4. サポートしていない。

Q5. 移住者と既存住民との間で、軋轢や課題が生じたことはあるか？

A5. 分からない。南箕輪村は移住者ばかりなので、よそ者をはじくような人間性がない。

Q6. 移住定住促進サイトの充実度が素晴らしい。制作する際に大変だったことや工夫した点は？

A6. 当時の政策担当ではないのでわからない。業者に委託して作ったものである。

【所 感】

全国的にも稀有な人口が増加し続ける自治体について調査し、直接意見交換が行えたことは大変有意義であった。これまでの価値観が変わるほど驚いたことは、移住者が増加している自治体でありながら、移住者獲得のための政策を全くと言っていいほど実施しておらず、むしろそれらの政策には懐疑的な立場であったことである。いかにして、今住んでいる住民のために暮らしやすい政策を行うかということに振り切った結果、もともと住んでいる人が他自治体に出でいかずに、住民に手厚い支援をする自治体として口コミが広がり、他自治体からの転入が増えたという結果だと推察した。

実際に、南箕輪村では子育て政策のほか、今住んでいる人を大切にする政策に力を入れているが現在では他自治体と大きな差はないとのことである。ただし、いち早くそれらの政策を打ち出したことで口コミが広がり、人が集まるようになったようである。

尾花沢市において実施している移住者獲得のための補助制度や、移住者に関わって地域に溶け込めるように支援するといった体制を根本から見直してもいいのではないかと感じた。

各委員の所感

【青野隆一】

1. 諏訪市【小中一貫教育について】

小学校と中学校で共通する「9年間の一貫した教育目標」を設定した上で、「9年間の系統性・体系性に配慮した、小中一貫カリキュラム」を編成し、児童生徒の成長を支える仕組みを整える教育です。形態としては、【施設併設（隣接）型】と、教職員や児童生徒が移動して学習する【施設分離型】の両方が進められ、校長と教頭がそれぞれに配置されています。

『そろえる教育』から『伸ばす教育』への転換を目指し、小中の乗り合い教育を実施している算数は県費教員、英語と家庭は市費教員が担っています。中1ギャップや学習のつまづきの克服が図られ、学習が分かるが8割、学校が楽しいが7割となっており、一貫教育の成果を見ることができました。本市でも、単に小中連携に止まらず、施設分離型の小中一貫校を目指すべきと考えます。

2. 茅野市【AI 乗合オンデマンド交通『のらぎあ』について】

AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」は、予約に応じて運行する時間や経路が変わる、路線バスとタクシーの中間にあたる新たな輸送サービスで、「のらぎあ」という名称は、「乗る」と茅野市の方言「～ぎあ（しょう）」の組み合わせで、「乗ろうよ」という意味があります。

13の路線バスを廃止し、8000か所の仮想停留所が設置され、ほぼ市内全域をカバーしています。切り替えの際には、職員が病院やバスに乗り込んだり、地区ごとの説明会など懸命に取り組んでおり、4社10台に対し、1台月110万円、年間で10億円の委託料が支払われ、運転手の人員不足が課題と言います。タクシー会社の利益よりも経済を回すことが最優先であるとし、需要よりも供給、トライアンドエラー（試行錯誤）が大事だと言います。近隣市町村と連携した広域的なモビリティの模索は、北村山全体の課題であると強く感じさせられました。

3. 長野市【オンデマンド交通システムについて】

オンデマンド交通システムとは、予約に応じて地区内の停留所を自由に行き来する運行を、AI（人工知能）を活用した技術により実現する新しい予約システムです。バスの予約は、スマートフォンなどによりインターネットから24時間いつでも行うことができます。また、電話で予約をすることもできます。タクシーもバスも運賃は200円、高齢者の足の確保とフレイル予防とを一体的に支援するおでかけバスポート事業の運賃は120円から300円となっています。ただし、本市とはすべての面で規模が多すぎて、そのまま導入することは難しく感じました。

4. 南箕輪村【移住政策について】

長野県で、人口、出生率、人口増加率、平均年齢（若さ）がナンバーワンの村です。南箕輪村は明治8年に誕生し、一度も合併や分離をせずに村政150周年を迎え、2,333人の人口が15,995人まで増加しました。移住者の割合は73.3%ですが、尾花沢市ふるさと暮らし応援事業のような定住する方への一過性の助成制度はほとんどしていません。『今住んでいる人が幸せになる』政策、住む人にやさしいむらづくりを第一に掲げた政策を行っています。一例として、母子保健、子育て支援、学校教育などの子どもの窓口を一元化し、産後育児ヘルパー事業やママのための湯ったりタイム事業、医療的ケア児対応、保育園清掃業務の外部委託など本市では考えられないサービスがたくさんあります。

自治会の負担を減らし、10年先を見据えた持続可能な地域コミュニティをつくるため持続可能な自治会検討委員会を立ち上げ、行政から依頼している行政協力業務の削減や区長の役場問い合わせ窓口一元化など自治会の合理化等について取り組んでいます。『住んでいる人が幸せであれば、人口が増える』とする基本姿勢に心が洗われた気がしました。

【鈴木 清】

1. 諏訪市【小中一貫教育について】

果して「小中一貫教育」がいいか、今までの「小中6・3制」がいいか、何を基準に判断しているのか——それが学べる視察となった。元来 私は6・3制派であるが、少し揺らぐものがあった。それは、いつの時代も懸命な教職員の姿に目頭が熱くなるためである。

先ず導入の背景は(1)児童生徒の減少 (2)生きる力の育成の課題 (3)地域の変化 (4)学校の老朽化 (5)教職員の減少——とのこと。特に(2)の内容として「中一ギャップ」、子ども社会狭小化等によるコミュニケーション・人間関係づくりの弱体化を指摘し、小中学校文化の違いを生かしながら、小中のギャップへの対応が必要ではないかと説く。新聞報道によると市教委のアンケートでは「学習分かる」が8割、「学校生活楽しい」が7割となっていて良好である。

更に「学びの改革」として (1)教科担任制(小学校高学年) (2)ジョイントカリキュラム (3)伝え合う力(探究の学び) (4)異年齢交流 (5)特別支援教育——に取り組んでおられ、内容が素晴らしい。

さて、本市で「小中一貫教育」か「6.3制」か、この判断は、先生方専門家のご意見をもっともっと拝聴しなければ決められない問題であると思った。

2. 茅野市【AI 乗合オンデマンド交通『のらざあ』について】

本市の「のらっしゃい」の課題や制度周知の方法等の参考のため、AI デマンド交通の先進地の茅野市を訪れた。学ぶべきことを4点あげたい。

①交通課題への挑戦が素晴らしい。

市民の「空気を補助金を使って運ぶな」との批判があったが、職員の先駆的な研究と市長の熱意が感じられる。職員の「需要に合わせて供給するのではなく、先に供給を考え、10年20年先を考える」、市長の「いつでも行きたい時に行きたい場所へ行ける。免許返納後も安心して暮らせるまちに、茅野市はチャレンジします」がある。

②「新地域公共交通検討会」の成果がある。

公共交通の目標と課題を明確にしつつ、60名で120回も会議を行い 学び議論をしている。目標は、(1)地域住民の移動手段の確保 (2)まちのにぎわいの創出 (3)人の交流の活発化 (4)配車サービスの向上 (5)環境に配慮した持続可能な交通手段の導入——であるという。本市でも協議会で空白地域・交通弱者の問題を学び議論していただきたい。

③利用者の声をタクシー事業者会議で聞いている。

④「のらざあ」と「通学・通勤バス」の相乗の成果がある。

「のらざあ」は利用者数約6万人(平日200人、休日100人)、乗合率52%、人口カ

バー率 96.8%、幅広い年代の登録（市外在住の録者が増加中）、周知の努力（「のらぎあ通信」・動画・10 地区説明会・チラシまき e t c）があり、本市でも参考とした。

更に、「通学支援バス」から「通学・通勤バス」（社会人との混乗）に変えてから利便性が向上し、5 倍の利用者数 7 万 5 千人となっている点も秀逸な事例だ。本市で決定的に不足しているのは全域の計画、10 年 20 年先まで見据えた公共交通再編の計画ではないか。

3. 長野市【オンデマンド交通システムについて】

長野県庁所在地信都・長野市の公共交通は広域で複雑な課題に懸命に取り組む姿が感動的であった。地勢から、駅周辺の都市部、千曲川・屑川が形成した平坦部と西部、南東部の中山間地域の 3 つに分け、バス路線再編、AI デマンド、乗合タクシー、鉄道を組み合わせて考えるものだ。現在の課題を、運転手不足、利用者の減少、路線バス事業社の衰退ととらえ、現在検討中のグランドデザインを加え、R9 年からの第二次地域公共交通計画を策定している段階であった。

AI デマンドバスについては料金設定が参考になった。地区内大人 200 円・小人 100 円、地区外は大人 400 円・小人 200 円、70 才以上は「おでかけパスポート」があり、地区内 120 円、地区外 160 円となっている。全国的な「敬老パスポート」も考えていかねばならない。

4. 南箕輪村【移住政策について】

先ず冒頭「移住政策の基本戦略やコンセプトは何ですか」の質問に、「特別何もありません」の回答に驚いた。人口が明治 8 年村設誕生(233 人)から 150 年後の今年まで 15,995 人とうなぎ登り。出生は 130~140 人と羨ましい限りだ。

だが、しっかりとしたコンセプトはあるはずだ。「住む人にやさしい村づくり」をスローガンに、人と人、人と自然とつながる村をめざしているとのことだった。

特筆すべきは、窓口を一元化した子育て支援施策。例えば障がい者・高齢者支援施策も福祉の窓口一元化をしている。更に「持続可能な自治会を」ということでヒント集の冊子を配布していた。職員の「そもそも 村でいっぱい自治会に頼みすぎているでしょう」の言葉に反省せざるを得ない。根拠のない「子育て日本一!をめざす」のではなく、どこまでも「住む人にやさしい村づくり」に感服した。

【星川 薫】

1. 諏訪市【小中一貫教育について】

諏訪市の人口は現在 4.7 万人で少子高齢化が進むなか、諏訪市立小中学校のあり方検討委員会による提言書において、平成 30 年 3 月に市内全体として施設一体型小中一貫教育学校（義務教育学校）を 3 校配置する基本構想が示され、令和 3 年 4 月より東部地区において、施設併設（隣接）型の小中一貫教育が始まり、平成 5 年度よりすべての中学校区で施設併設・分離型の小中一貫教育が始まった。学校では「そろえる」教育から「伸ばす」教育に転換し、5・6 年生は算数・英語・家庭科で教科担任制を導入し、中学校教員が授業を行っている。また、ジョイントカリキュラムで小中 9 年間の教科内容を計画していることや「伝え合う力」を育む授業、異年齢交流、特別支援教育といったスクールプランを掲げ実施している。

本市においては、小中一貫校にするとは現時点で掲げていないが、小学校 1 校中学校 1 校になることは決まっており、中学校建設時には児童生徒数も激減していることは明白である。しかしながら、子どもたちの学び場、教育は重要であり、尾花沢愛を育みかつ個々の能力を伸ばす学校にして行かなければならないと強く思う次第である。

2. 茅野市【AI 乗合オンデマンド交通『のらぎあ』について】

茅野市の人口は約 5.5 万人で役所所在地の標高は 801m と日本で最も標高の高い市役所である。令和 2 年 12 月に実証実験を開始し、令和 4 年 8 月に本格運行を開始している。（同年 10 月：生活路線バス 13 路線を廃止）運行事業者 4 社による共同運行で、システム開発事業者は Via Mobility Japn (株)、運行時間は 8：00～19：00 で運休日は年末年始（12/30～1/3）。予約方法はスマートフォンアプリか電話予約で、運行エリアは観光地、別荘地を除く市内全域。乗降場所は約 8,000 カ所の仮想停留所で運行車両は 8 台 + 2 台（車いす対応）計 10 台。運賃は、3 km 未満 300 円、3 km～5 km 500 円、5 km 以上 700 円に設定している。運賃支払は、電話予約は乗車時に現金か回数券で、アプリ予約はクレジットカード決済も加わる。令和 7 年 2 月より要件に合致する者を対象とした自宅前仮想停留所を導入。（障がい者、75 歳以上の介護認定）現在の登録者数は 19,000 人で月に 300 人～400 人の登録となっており、観光客等の移動手段としても認知されている。利用状況は令和 7 年 3 月時点において 132,712 件で平日は約 200/日、休日は約 100/日となっており、予約数は増加傾向にあるとのこと。

「のらぎあ」と「通学・通勤バス」導入前の旧交通体系と導入後の新交通体系の乗車人数を比較すると 1.9 倍となっており成功例であると言える。本市においても「おぼくる」「福祉タクシー券」「のらっしゃい」「路線バス」を上手に活用し、市民、観光客にも利用してもらうために周知回数や方法を模索し、新交通体系を構築していけるよう提言していきたい。

3. 長野市【オンデマンド交通システムについて】

長野市の人口は36万人で平成17年と22年に合併をしており834.8km²と本市の面積の2倍以上となっている。長野市では市民の移動手段を調査し、自動車が65.7%、バス2.0%、鉄道4.6%と公共交通の利用は非常に少なくなっていることを把握している。しかしながら、地域公共交通は必要不可欠な社会基盤と位置付けており、市民や来訪者の拠点間移動及び拠点内での移動を担保するとしている。長野市は公共交通のネットワークの再構築をし、路線バス運行路線までの移動手段としてAIデマンドバスと乗合タクシーを分けている。運行時間は7:00~19:00で電話もしくはWEBで予約、運行日は平日、月~金のみで、料金は(地区内)大人200円、小人100円、お出かけパスポート120円。(地区外)大人400円、小人200円、お出かけパスポート160円となっている。また、運転手の確保として、バス運転手確保緊急支援事業を実施している。また、県と連携し新バスロケを導入しわかりやすいものになっている。

本市とAIデマンドと乗合タクシー運用の形態には違いはあるが、運転手不足に対する支援事業や新バスロケは本市でも導入すべき事項であり、政策提言に向けて良い視察となった。

4. 南箕輪村【移住政策について】

南箕輪村の人口は1.6万人だが、明治8年2月18日に誕生時は2,333人であった。移住者の割合が73.3%と多く、転入と出生数も多いことから視察に伺うこととなったわけである。子育て支援施策においては、母子保健部門、子育て支援部門、学校教育部門を子ども窓口一元化したことや、障がい者、高齢者、生活困窮者の対応を目指して、福祉の窓口一元化を実施したことなどが挙げられる。また、持続可能な自治会検討を立ち上げ、「衛生部のごみ収集立会い」、「広報誌配布・回覧周知」、「各部長と委員の推薦に関わる負担軽減」、「区長の役場問合せ窓口一元化」を検討し、負担を改善したことなどであった。本市と違い補助事業も特に目立ったものはないのに人口増は不思議でならない。補助ではなく人なのかと思わざるえない視察であり、今までにない感覚の視察であった。

【和田 哲】

1. 諏訪市【小中一貫教育について】

尾花沢市では、令和5年度にスタートした『尾花沢こども未来プラン』によって、子どもたちの「学力の向上」と「社会力の育成」を重点施策の柱にして、未来の尾花沢を創造する子どもたちの育成に努めている。そして、この柱に接続するように、特徴ある多様な教育を立体的に組み立てているが、なかでも私が注目しているものは、キャリア教育と一人ひとりの興味関心に応じた学びの機会及び地元企業や人材を活用した学びの場の提供である。ぜひ、楽しく学び、楽しく成長してほしい。

長野県諏訪市では、小・中9年間のキャリア教育の中核を『ものづくり教育』とし、地元企業・地域コーディネーター・ものづくりサポーターの協力により地域ぐるみの教育を平成17年から継続しており、「相手意識に立つものづくり科」が創設されている。ここでは、ステップ1である小学1・2年が身近な人のために楽しんで作ることからはじまり、ステップ4である中学1・2・3年が相手や地域の要望を的確に作るように至るまで、相手意識に立ったものづくりを通じて、他者を思いやる心の育成と技術等を身に着け、発想や工夫を生かして個々の興味や関心の伸長を図ることができる。

さらに、ものづくりに不可欠な一次産業と三次産業という、いわゆる調達と販売の関係について触れる機会が生まれることにより、地域の自然・人・仕事・建造物・歴史・観光などについて考えたり調べたりすることができる。そのため子どもたちは、『ものづくり教育』を通じた学力・技術力・思考力・判断力・表現力等のキャリア教育に加え、9年間の『ふるさと学習』を通じた大切なモノを得ることができるようになる。まさに、地域ぐるみの教育を継続してきた成果だ。

さて、令和10年度には尾花沢小中学校がともに1校となる。だからこそ、揃えるよりも伸びる教育をも大切にするため、今まで以上に子どもたちと地域が関わり合う場面が必要なかもしれない。

2. 茅野市【AI 乗合オンデマンド交通『のらぎあ』について】

判断は出来ても、挑戦はできない。率直にそう思った。AIは、オンデマンド交通の利用状況を的確かつ秒速で図式化し判断することができるが、地域交通を本気で改善するには、時間と費用、理解と労力が今以上になることは必須であり、まさに、挑戦する覚悟を持たなければならないことを「茅野市の交通課題と挑戦」というテーマで、背景と経過を通じて伝えていただいた。

茅野市では、平成28年10月に、24のバス路線の大幅な再編の実施に挑んだが、利用者は回復せず市の補助金は年々増加する事態になった。それでも、令和元年には公共交通改善策の議論を諦めず、新たな体系への転換とAIオンデマンドシステムの導入を

検討した。さらに、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けた令和2年以降も、茅野市新地域公共交通検討会議を発足し32回の会議を実施しており、ここには市長も一委員として参加している。この不断の挑戦を続けた背景と経過こそが、事業主体の明確な区別と効果的な補助金に繋がっていると感じた。

具体的な事業の内容については、この度の視察時期がAIデマンド実証運行「まちなか交通のらっしゃい」が開始された後であったため、予約の種別・受付・乗車場所・運賃料金・支払方法・運行エリアなどについて比較することができた。ぜひ参考にさせていただき、尾花沢市に見合った設定につなげたい。

尾花沢市はAIデマンド実証運行「まちなか交通のらっしゃい」を県内初で導入したため、他の事例等を参考にするには、県外に目を向けなければならない。これから令和8年度以降の本事業開始に向けた諸事項に関する協議や決定をするにあたり、この度の視察による情報と、市民の声という最も大切な情報と、AIにより図式化される優れた情報をもとに、先駆者らしい挑戦的な意見があっても良いのではないかと感じる。

3. 長野市【オンデマンド交通システムについて】

長野市と尾花沢市では、自然・面積・人口・分布・産業・道路網などといった地域交通の需要と供給を形成する諸条件等について特徴が大きく異なる。さらに、AIデマンド地域交通事業の主体についても、長野市においては民間企業が主体となって行政が補助金によって支援する立場関係となっていて、行政が主体となって民間企業に委託をする尾花沢市とは異なっていた。それらの違いについては甲乙を考えるものではないが、いずれにしても運行の実働は民間企業であり、行政と民間企業の継続した協力体制が不可欠であると改めて感じた。

運行エリアの拡張や通学通勤・観光等の利用については、『地域の接続』『長野駅への接続』を参考とし、『まちなか交通のらっしゃい』の運行エリアの線引きと接続』『大石田駅との接続』を検討するなど、市町民の移動手段の利便性や観光の受け皿整備につながるよう、調査と協議を継続したい。

4. 南箕輪村【移住政策について】

『移住政策』とはそもそも何のために誰のためにするのか。そのために、どれほどのお金と時間と労力を費やすのか。何よりも既に暮らす住民が楽しく暮せているか。南箕輪村の視察は、そんな大事なことを改めて根底から考える機会となった。

言われてみれば、「ここに住んでみたい」という興味や動機があったとしても、「住んでよかった」「住み続けたい」と思わなければ、移住者が増える一方で転出者も増加する事態となり、結果として社会動態による人口減少は歯止めがかからない。これでは、何のために誰のためにするのかを見失う危険がありそうだ。

しかし、人口動態の数値だけで考えることも難しい。なぜなら、社会動態に関する転出

の理由は、職場や家庭の事情等により住みたい場所と住んでいる場所が必ず一致するとは限らず、「住みたい」が叶わない場合もあり、人によって様々でかつデリケートな側面があるからだ。これからも、数値やグラフなどで表すことができない、住民の気持ちに寄り添った事業を大切にしたい。

これからの移住定住政策については、「ここに住みたい」の前に、「住んで良かった」「住みたい」に加え「おススメしたい」と感じられるような、市民ファーストの取組みが大切だと感じた。そのような太い方針のもと、南箕輪村で実施している細やかな住民サービスを尾花沢市でも新たに導入できるよう、調査研究を継続し、提言していきたい。

【畑中和恵】

1. 諏訪市【小中一貫教育について】

小中一貫教育学校の仕組みを生かした、新しい時代の教育の創造、すべてのひとが健康で豊かな人生を送るために「そろえる」教育から、「伸ばす」教育への変換は、「学びの多様化」を実現する上で非常に有効であると感じた。画一的な教育ではなく、4中学校区がそれぞれの特色を生かした目標を掲げ実践していく過程は素晴らしい。令和5年4月に改訂された諏訪市の教育大綱、教育振興基本計画の中では、すべての人が多様であり、皆と一緒に同じペースで同じことを行うよりも自立した個が尊重され、繋がりが合いながら新たな価値を生み出していくことを掲げている。本市の教育大綱においてもこの予測困難な時代を生き抜く力を育む教育、合わせて小学校から中学校に進学時のつまづきを減らす教育を目指していかなければならない。

2. 茅野市【AI 乗合オンデマンド交通『のらぎあ』について】

茅野市には、「地元市民」、別荘利用者である「別荘市民」、観光客やビジネス等での「交流市民」という3つの市民が共存する。路線バスの大幅な再編後も利用者の回復はなく、新たな地域公共交通としてAI乗り合いオンデマンド交通を取り入れ、通学・通勤バスと組み合わせ、96.8%の人口カバー率に達していることに驚いた。合わせて回数券も発行しており、これは本市でもぜひ採用すべきだと思う。10年、15年先を考えての公共交通改善策を議論することは本市においても重要である。「のらぎあ」の認知度の高さは継続して紙面を配布し続けた結果でもある。現在、本市で実証実験中の「のらっしゃい」も継続して市民に宣伝することが必要だと考える。車を持たない方々の利便性を高める交通手段として、茅野市の「のらぎあ」を参考にして、本市の乗り合い交通もさらに認知度が高まるよう私達も努めていかなければならないと感じた。

3. 長野市【オンデマンド交通システムについて】

長野市も本市同様に、車がないと生活に不便を感じる市民の割合が高い地域である。中山間地域に少ない人口が広範囲に分布しており、高齢化に伴い公共交通を必要とする方の増加も見込まれる。全国的なバスの運転手の減少に対し、運転手を確保するために令和5年に「バス運転手確保緊急支援事業」を実施すると共に女性運転手の雇用促進に向けた環境整備も行っている。最近では女性のタクシー運転手も増加していることから、本市でも運転手確保のための事業をするべきではないだろうか。

4. 南箕輪村【移住政策について】

南箕輪村の雰囲気は、とても明るく開放的な感じがした。移住者の割合が高いことに起因しているのかもしれない。移住者を増やす政策にとっても力を入れているのだろうと

いう頭で視察に赴いたが、良い意味で真逆であった。子どもに関する手続きの一元化、福祉の窓口の一元化、保育士、自治会での一部業務を外部に委託することなど、シンプルに適格に実施したことでの結果が南箕輪村の住みやすさなのだと思う。ここからここまでは行政が、でもここからは村民に負担していただく。お互い様の気持ちで支えあって行く。そんな思いやりが余裕を生んでいるように思えた。本市もそうあるように頑張ろうと思える視察先だった。

— おわりに —

今回の行政調査にあたり、ご対応いただきました諏訪市、茅野市、長野市、南箕輪村の皆様には、ご多忙の折にもかかわらず、貴重なご説明と温かいご配慮を賜り、心より感謝申し上げます。

各自治体における先進的な取り組みや現場での工夫、事業者や地域住民の方々に寄り添う姿勢から、多くの学びと示唆を得ることができました。

本行政調査で得られた知見を、尾花沢市の課題解決や施策の充実にしっかりと活かしてまいります。

末筆ながら、視察先自治体と関係者の皆様のさらなるご発展とご健勝をお祈り申し上げます。

尾花沢市議会総務文教常任委員会
副委員長 土屋 範晃