

建設経済環境委員会行政視察報告

【視 察 日】 平成27年10月13日（火）～14日（水）

【視 察 委 員】 萩原麻夫委員長、山根 一副委員長、平井 登委員、鈴木岳幸委員
山本信行委員、小林和彦委員、植田裕明委員

【視 察 先】 宮城県 石巻市

【調 査 事 項】 住民主体のバス運行について
地域住民主体の住民バスと行政主体の市民バスの取り組みについて

【調 査 概 要】

① 市の概要（人口・面積など）

石巻市は、宮城県の北東部で旧北上川の河口に位置し、東は東三陸金華山国定公園に指定され風光明媚な漁業のまちとして栄えた。平成23年3月の東日本大震災では、震度6強の地震・津波により沿岸部を中心に広い範囲で未曾有の被害を受けた。死者・行方不明者は3,600人、建物被害は56,615棟で約77%に及んだ。平成23年12月に震災復興基本計画を策定し「世界の復興モデル都市」を目指している。平成26年度～平成29年度までを「再生期」と位置付け復旧されたインフラと市民の力を基に、震災前の活力を回復し地域の価値を高めている。

面積554.50Km ² 、人口149,013人、 世帯数60,386世帯、議員定数30人（平成27年8月31日現在）

② 取り組みの経緯・内容

石巻市は、宮城県の北東に位置し、平成17年4月1日に周辺6町が石巻市と合併した。合併により面積も広大になったが人口密度は288人と少ない。自家用車の普及で市内のバス路線の7割強が赤字を理由に路線の廃止計画が浮上した。

廃止されると高齢者の通院や児童生徒・学生の通学に支障が出るため、市はミヤコーバスと協議を重ね、平成19年3月に地域交通計画を策定した。路線バスのない地域住民の足を確保する目的から極力、地域住民主体で運行する「住民バス」化を推進することになった。

住民バスの運営主体は、各地域の住民の代表者で組織する「運営協議会」であり、マイクロバスやワゴン・乗合タクシーを用いて現在、10地区でデマンド方式や定時定路線で運行している。住民バスは地域の足を自らが確保し共に支え合う精神で運行しているため、運賃とは別に各世帯から運行協力金として各世帯から年500円から1,000円程度徴収している。また、行政区からも協力金や事務費相当分のみ徴収している地区もある。

平成23年に発生した東日本大震災による津波で壊滅的な打撃を受けたが、同年4月を皮切りに1年後にはほとんどの地区で運行を再開した。また、震災後利用者数が増加した路線も多い。

③ 今後の課題

10地区の住民バスの取り組みは、地域により運営主体が異なるため、運賃や運行日、運行協力金も異なり、それぞれの地域住民の理解と協力を得る努力が必要である。特に震災以降、運行協力金をなしとしている地域があるため、その負担のあり方が課題である。また、民営バスと住民バスとの運賃の格差を抑え、サービスのレベルを高めると共に地域の負担のあり方を公平にする取り組みが求められる。また、運転手はプロのドライバーを委託するため人材不足も今後の課題である。

④ 本市に反映できると思われる点・感想意見

- ・ 本市においても近年の公共交通問題は、年々深刻さを増しており、特に中山間地域および郊外の交通弱者（高齢者・免許返納者・園児・児童・生徒など）に対しての不便さは相変わらず解消されない一方で、運行収支率も年々悪化するなど負のスパイラルが加速している。また、路線バス空白地域住民の不満も継続して聞こえる中、石巻市のような地域住民主体の取り組みは、本市の課題・問題解決を図る上で、極めて参考になり有効なものとする。
- ・ 現在の自主運行バスを、藤枝駅から旧道を藤枝大手～下屋敷～市役所付近～藤枝駅などの循環式（逆廻りも）にして、その外郭からはデマンドタクシー方式などを採用して市民の足の確保に努めるべきだと思う。
- ・ バス運行はしてほしいが、利用してもらえなければ採算がとれない訳で、石巻市のように世帯協力金を支出して地域の足は自らで守るという姿勢はすばらしい。
- ・ 特に稲井地区については全世帯を対象にアンケート調査を実施し、住民の意向調査を進めた点は参考になる。費用対効果もあるが、本市も同様な取り組みをするよう要望する。
- ・ 住民バスの基本理念は、「地域の足は地域自らが確保し、共に支え合う」という点で、世帯協力金を賦課している地域やしていない地域など、地域間により格差がある現況だが、特に問題化していないとのことだった。住民参画の事業継続と伺え、市民の意識が反映されている点も想像されることから、本市の現状からは、学び取っていただきたい点でもある。



【視 察 先】 群馬県 高崎市

【調 査 事 項】 鳥獣害対策の取り組みについて

【調 査 概 要】

① 市の概要（人口・面積など）

榛名山を背景に関東平野の北部に位置し、古くから交通の要衝で、新幹線、ＪＲ・私鉄・高速道路・国道などが集中する全国有数の広域交通拠点である。古くから物資の集散地で商業都市として栄え平成１８年に５町村、平成２１年に１町と合併し、県内最大の都市となる。平成２３年には中核市に移行し北関東・北信越の中心都市として「人・もの・情報・文化」の集積や交流による「集客都市」としてのまちづくりに取り組んでいる。

面積４５９．１６Ｋｍ ^２ 、人口３７５，４９６人 世帯数１５９，６２１世帯、議員定数４１名（平成２７年９月３０日現在）

② 取り組みの経緯・内容

平成２１年に５町村に加え１町が新たに合併し、都市部に加え７割以上の中山間部地域を占めることになった。農業の担い手不足と、農地や森林、竹林の荒廃により、イノシシを始め多くの鳥獣被害が増加したため、合併を機に平成２３年、５つの猟友会を中心に高崎市鳥獣被害対策協議会を設立し活動を開始した。協議会は１２名の委員（猟友会・ＪＡ・県出先機関・警察・市）で構成し、「鳥獣被害対策実施隊」を組織した。協議会の事業としては「ニホンザルの生息状況調査」「防護柵設置や捕獲機材の購入」等を実施している。隊員は、市長の任命で報酬や補償措置を条例で定め、非常勤で鳥獣被害防止に積極的に取り組むことであり、統一した基準は定めていない。

市単独の補助金として、原則２戸以上の農林業家が共同で電気柵や防護柵を設置する場合、材料費の１／２を補助する。また「高崎市里山元気再生事業」で、地域やＮＰＯが取り組む事業補助金として竹やぶ等整備は１，０００ｍ^２以上、里山再生整備は２，０００ｍ^２以上の場合１地域３０万を上限に補助している。平成２６年度は前年比でイノシシ捕獲数も倍近くの成果が上がっている。

③ 今後の課題

若手の隊員の確保と、地域が一体となった未整備の森林や竹林の整備で、鳥獣緩衝地帯を増やす工夫が必要である。近年ハクビシン・アライグマ・ニホンザル・シカ等の被害が増加している。特にサルは群れをなし行動するため、雌の成獣を捕獲しサル用発信機を取り付け、地域による追い込みや行動を監視する複合対策が効果的で、地域活動の充実が求められる。

④ 本市に反映できると思われる点・感想意見。

- ・ 鳥獣害対策は、地域全体、広域面として取り組まなければ効果は上がらない。隣接する市町と連携した一斉捕獲・駆除や密接した情報交換が欠かせない。つまり「志太榛原地域鳥獣害対策連絡会」、「大井川流域野生動物被害対策連絡会」への参加とともに実効的な計画を策定・実践しなければならない。また、「鳥獣被害対策実施隊」の設置を実現し、隣接する市町とより一層、連携・協力し合った取り組みへと発展させていただきたい。そのためには、本市農林課の積極的な指導と推進が必要と思われる。
- ・ 高崎市の特徴として、「県鳥獣被害対策支援センター」や大学とも連携し、発信機をサルにつけ行動調査するなど、鳥獣被害対策に取り組んできた経緯があり、特定鳥獣適正管理計画を策定している。本市でも同様に管理計画を進めるとともに、シカ・イノシシ・サル・クマなど、特に、個体別に特定鳥獣の生態系調査を進めていくべきものとする。
- ・ 猟友会の高齢化は全国的な問題であるが、生業として、鳥獣捕獲が成り立つようになれば若い人もその仕事を行うはずである。具体的には、処分費と食肉処理のシステム構築、里山整備の際の伐採物の有料買い取りなど。市の単独事業として実現可能性は低いと思われるため、広域や、県との連携は不可欠であるため、検討の価値はある。
- ・ 野生鳥獣動物には境もなく移動するので、捕獲する事も容易でないが、電気柵の設置やあらゆる手段を使って野生鳥獣害動物の防除に努められたい。
- ・ 藤枝市も最近サルの出現が多く見受けられ、GPS発信機を取り付け一定以上個体が増えないように調整駆除を行って群れの把握をきっちりと行い、近隣市町との連携も密にし、調整駆除も必要と思われる。
- ・ 設立に際しては、平成22年に群馬県環境森林部と農政部との共管施設として県支援センターが設立されたことも大きいと考える。鳥獣被害対策は、広域で取り組まなければ、なかなか効果が発揮されないものと思うので、こうした取り組みは大いに参考にしたい。

