

令和6年12月13日

下野市議会議長 大 島 昌 弘 様

総務常任委員会

委員長 小 谷 野 晴 夫

総務常任委員会行政視察報告書

議会閉会中、当委員会の行政視察を実施しましたので、その結果について報告いたします。

記

1. 視察期日及び視察地

令和6年10月17日 新潟県南魚沼市
18日 新潟県三条市

2. 参加者

委員長	小谷野晴夫	副委員長	金子康法
委員	石田陽一	委員	貝木幸男
委員	山下みゆき		

3. 視察事項

「ふるさと納税について」（南魚沼市）

「市内公共交通体系について」（三条市）

4. 視察内容

(1) 新潟県南魚沼市

南魚沼市は、人口約5万2,000人、面積584.55平方キロメートルで、新潟県南部の魚沼盆地に位置する市である。太平洋側と日本海側を結ぶ交通の大動脈が集中しており、関越自動車道や上越新幹線などの高速交通によるアクセスは大変便利で、交通及び物流の中継地としての役割を果たしている。

アクセスの利便性向上に伴い、スキー観光地として観光産業基盤の充実が進むとともに、通勤・通学圏は新潟市近郊はもとより関東圏にまで拡大している。

地域ブランドとして全国的に高い評価を受けている南魚沼産コシヒカリを中心とした農業の振興、新たな起業への支援と優良企業の誘致を進めながら、若者が定住し安心して働けるまちづくりが行われている。

平成20年の税制改正により始まった「ふるさと納税」制度だが、南魚沼市においては、当初は「返礼品を目当てに寄附する人が増えると、純粋な寄附行為の本来の趣旨に反する」との意向で寄附者に返礼品を送付しなかったため、寄附額はほとんど伸びなかったとのことであった。平成28年に現市長となってから「地域活性化の一助になる」という趣旨で返礼品を送る方向に舵が切られ、令和5年度のふるさと納税寄附額は、約57億3,000万円、寄附件数は、約17万3,000件で、新潟県内1位、全国でも25位の実績となっており、南魚沼産コシヒカリや清酒八海山等の日本酒の知名度も相まって、右肩上がりですべて寄附額を伸ばしている。返礼品の定期便も人気があり、毎日食べるお米の返礼品の中での定期便の割合は、寄附件数で約3割、寄附金額だと7割を占め、リピーターの獲得にもつながっている。

寄附金の使途については、寄附額の約4割が「市長におまかせコース」となっているが、その他の使い道として、農業・観光・商工業振興コースや地元の大学や専門学校を応援するコースも選択できることが特徴的であった。ふるさと納税制度を活用することで、協力事業者の売り上げに貢献するとともに、市の寄附金収入が上がることで各種事業に活用し、市全体の振興に大きくプラスとなっている。

（２）新潟県三条市

三条市は、平成17年に旧三条市、栄町及び下田村の３市町村による新設合併により発足した人口約９万1,000人、面積431.97平方キロメートルで、新潟県のほぼ中央部に位置する市である。市域は信濃川と支流が形成する平野部と、南東部の丘陵・山岳地帯で構成されている。鍛冶の技術による打刃物製造が古くから盛んな地域で、現在も「金物のまち」として知られ、金属製品製造業を中心とした中小企業の集積地となっている。

市では平成17年の合併を契機として、マイカー依存や少子高齢化等の社会情勢の変化に合わせて、公共交通の行政負担の増加が課題として顕在化し、公共交通の維持が懸念された。このような危機感と平成19年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の制定を受けて、三条市の公共交通を抜本的に見直すため、平成20年に地域公共交通総合連携計画を策定し、公共交通の利用者数の減少に伴う不採算路線の見直しや、移動利便性の低下という大きな課題に対し、市内全域に設置した停留所間を移動できるデマンド交通ひめさゆりを始め、主に下田地域の高校生の通学手段を確保する高校生通学ライナーバス、井栗地区の住民が自ら地域の移動手段を確保する井栗地区コミュニティバスの運行などによって対処してきた。

平成20年からデマンド交通等の社会実験や本格運行など各地域の最適化を行いながら、社会実験や本格運行後も評価・改善を繰り返し、平成26年にデマンド交通の料金改定、平成29年から高齢者や免許証返納者を対象としたおでかけパスによるデマンド交通の料金割引などを行っている。

その後、高齢者の増加による更なる持続的な公共交通の充実や、今後進めていくまちづくりの実態に合わせた交通体系への見直しに対応するため、平成30年に三条市地域公共交通網形成計画を策定し、循環バスの路線・ダイヤの見直しやＡＩオンデマンド交通システムの導入、アウトドアライナーの運行などを開始した。三条市においても、人口減少・少子高齢化の進展などの社会情勢の変化に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う公共交通利用者の大幅な減少、運転手不足によるサービス低下、原油価格高騰など、公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況にあることから、現在は令和６年に策定された三条市地域公共交通計画（計画期間：令和６年度～10年度）に基づき、各種交通政策や施策を総合的、

効果的に推進している。

5. まとめ

(1) 新潟県南魚沼市

南魚沼市では、専門業者の詳細な市場分析をもとにターゲットを絞り、より効果の高い宣伝媒体に向けて広告PRが行われている。また、寄附者の所在地が圧倒的に首都圏に集中している現状から、まだまだ知名度が低く、伸びしろが予想される中京圏や関西圏を中心に宣伝広告戦略を展開している。さらに、特産品全体の総花的なPRだとイメージに残らない可能性が高いことから、対外的に知名度のある「南魚沼産コシヒカリ」と「日本酒」を前面に出してPRすることで、いわゆる刷り込み効果を重視するなど、ふるさと納税の推進に向けた独自の戦略を基に事業が展開されていた。

寄附金は、ふるさと応援活用基金に積み立て各事業に活用されるが、活用事例として、農家への支援が印象的であった。若手農家によるコシヒカリの販売促進、農業のすばらしさ、従事者のカッコよさを伝えるためのPR動画を作成したほか、夏の酷暑・渇水に対する生産者支援を行うなど、本市でも参考となる取組であると感じた。また、新潟県は全国的に見て医師少数県であるため、都市部と同様な水準で市民の健康保持・増進を図るため、医療機器を購入したり、地元の保健衛生専門学院を支援したりするなどしており、医師数が多い本市と状況は異なるが、医療資源に恵まれた本市の魅力をより一層高める側面から、自治医科大学等との連携を進める上でも参考とし、研究を進めていただきたい。

南魚沼市の寄附額と本市（寄附額約1,840万円、寄附件数861件）の寄附額は300倍以上の差がある状況となっているが、今回の視察で調査した南魚沼市の戦略的な取組は、本市の今後の取組を考える上でも大いに参考となるものであった。今後、魅力ある返礼品を開発することで、本市に足を運んでもらうきっかけとし、将来的に若者の移住につながるような効果を期待したい。

(2) 新潟県三条市

三条市では「快適な暮らしを支えるまちづくり」の視点から、市の地域公共交通体系を構築するために、公共交通に関わる多様な主体が一緒になって議論し、

合意形成する場としての「三条市地域公共交通協議会」（本市における下野市公共交通会議）が組織されている。A I オンデマンド交通やアウトドアライナーの運行など、地域公共交通網形成計画策定時にはなかった取組に加え、地域公共交通協議会で定めた直近の方針を反映するなどして実態に合った計画内容に更新するため、地域公共交通網計画を改定し、令和6年に地域公共交通計画が策定された。

三条市の地域公共交通に対するアンケート調査によると、市民ニーズが高い一方で、主に利便性を理由として、公共交通対策に対する満足度は低い結果となっている。人口減少により公共交通利用者の総数は減少する見込みだが、一方で、免許返納者数は一定水準で推移しているため、引き続き高齢者の公共交通機関の利用需要は一定数見込まれると予測される。

効率的かつ市民の誰もが使える公共交通体系となるよう、①需要が比較的分散する日中はタクシー事業者による停留所型のフルデマンド運行、②通勤・通学等により1日の中で最も需要が見込める朝・夕はバス事業者、③日中の地域住民のニーズ対応は地域コミュニティによる定期便の運行と、交通事業者の特性ごとに明確な役割分担を基本とし、地域の特性を生かした体系が整備されているが、公共交通を取り巻く現状から、三条市だけでなく本市においても公共交通の利便性の向上、行政負担額の最適化、公共交通の効率性の向上、新たな移動需要への対応の4点が課題と考えられる。

三条市の面積は本市の約5.8倍、人口は約1.5倍と大きく異なることから両者の公共交通の取組を単純に比較することはできないが、利用者の利便性向上や行政負担額の最適化は共通の課題であると考えられる。本市のデマンド交通はA I 配車システムを導入しドア・トゥ・ドア型できめ細かなサービスが行われているのが強みだが、行政負担額も考慮しながら免許証返納後も安心して下野市で生活できるような環境整備について検討するとともに、将来的には現在整備を進めている市内の産業団地エリアを含めたコミュニティバス等の整備などの必要性も含め、今後の公共交通のあり方について調査研究を進めたい。