

視 察 報 告 書

報告者氏名 西尾 段

1 委員会名

都市建設委員会

2 期 日

令和 8 年 5 月 1 1 日（月）～ 5 月 1 3 日（水）2 泊 3 日

3 視察地及び調査事項

（1）松本市（1日目）

コンパクトシティ＋公共交通ネットワークについて

（2）長野県小布施町（2日目）

協働と交流のまちづくりについて

（3）長野県長野市（3日目）

A I オンデマンド交通を含む地域公共交通の
再設計について

4 所感等

長野県で3か所の視察を行った。

初日は松本市。人口約23万人と流山市の21万5千人と似た数値だが、面積は978平方キロメートルと流山市の3.0倍程度の広さである。コンパクトシティと公共交通ネットワークについて学んだ。流山市と異なって広い面積があるので公共交通の組み立てが難しいと思うが、地域を幹（都市部）、枝（中間部）、葉（ラストワンマイル、目的地周辺）の3つに分けてそれぞれの地域に合った公共交通網を整備しているのが大きな特徴である。代表交通分担率という主な移動手段をアンケートで集計したところ、自動車の利用者が全国平均45%に対し松本市では68.5%と非常に高く自動車への依存度が高い。しかし、今までは車で移動していた市民も、高齢化による免許返

納などを理由に公共交通を利用せざるを得ない状況に変化してきており採算を考え過ぎずに福祉的観点からも公共交通の整備を進めている実情が見て取れた。

公共交通の利用者数の推移では昭和53年以降、緩やかな右肩下がりだがその中でもJR松本駅乗降者数と上高地線松本駅乗車数はコロナ禍を除いて平成21年以降は横ばいか若干増加傾向なのに対し、民間のアルピコ交通は大幅に減少しており、昭和53年に比べて約20%にまで落ち込んでいる。

市民にとって快適な移動手段を提供するために、地域の実情に合わせて公設民営バス、AIオンデマンドバスを導入、運行している。

公設民営バスでは、運営している民間バス会社が運行を継続出来るように運行資金をしっかりと援助していることが大きな特徴である。その考え方として「地域公共交通は単なる移動手段ではなく社会インフラである」という考え方がある。収支率の基準を設けずに運営していることからその姿勢が見て取れる。バス会社の立場からすると観光バスや貸し切りバス、観光地である上高地にシフトした方が利益を生める為に、市の路線バスの運行を継続できる様にバス会社への配慮を重視した政策になっている。運賃を値上げしたり回数券のサービス分を少なくする等、運賃収入を増やす工夫もみられると同時にQRコードやICカードにも対応して利用者の利便性アップの工夫もある。

AIオンデマンドバスは収支率20%確保を目標にしており松本駅への直接の移動は無く、松本駅まで行く路線バスのバス停までの移動手段として切り分けすることでタクシー会社からの反発も無く運営出来ている。令和3年に「建設部」の中の課であった「公共交通・渋滞対策課」と「交通安全課」を「交通部」に格上げし、「交通ネットワーク課」と「公共交通課」、「自転車推進課」に再編したことも市として重要課題と捉えていることがわかる。

流山市では収支率50%を維持できる路線のみでぐりーんバスを運行しているが、他の公共交通を含めて新たな公共交通網

の整備のアイデアにも繋げられると感じた。

二日目は長野県小布施町を視察し、協働と交流のまちづくりについて学んだ。人口1万1千人、面積は21.9平方キロメートルで長野県77市町村のうち最も小さい面積。各小中学校で1学年の平均人数を100人以上にすることを人口ビジョン目標値として定め、小中合わせて9学年中6学年で実現している点は非常に興味深い。達成できていない学年でもあと数名で達成できる人数のため今後学年が上がるに連れて達成することも十分考えられる。

1990年代までの第1ステージまちづくりの4つのポイントごとに整理する。

(1) 北斎館等の美術館が複数あることがあげられる。

(2) 地場産業、洋菓子店の活躍では、小布施堂、竹風堂、桜井甘精堂の3社のターゲットが重ならないような運営をしており、近隣の同業者として競合になりがちな所をお互いに相乗効果で町として集客する仕組みになっている点が観光地として成功している要因と思われる。各社ではなく地域として集客出来ていることから新しいお店が多いのも新鮮味があって観光客に喜ばれる要因と考える。

(3) 町並修景事業では地方都市に見られる表通りと裏通りを結ぶように建てられている細長い建物が並ぶ町並から、民間主導での話し合いにより、土地の交換や賃貸借を行って区画の整理を行った。また、表通りと裏通りの間の敷地のうち民間の土地も自由に通って良いような街並みに変えて細い路地や店の中を観光客が自由に通り抜けて移動がし易く楽しめる町並になっている。「外はみんなのもの、内は自分たちのもの」という考えで民間の敷地内を他人が自由に通り抜けて良い「通り抜け」という概念は非常に面白く観光客にも喜ばれると思うがそれを実現するのは様々な課題があったと思う。実現できていて継続されているのは本当にすごいことだと思う。



(4) 花のまちづくりでは、小布施景観賞を作って表彰することで参加者のモチベーションを高めたり受賞者が継続して整備することにつながっていることも大きな特徴である。

流山市でも同様の取組が出来ること、できないことがあるがオープンガーデン等似た取組もされていることから本市でも表彰制度などを作ることは検討出来ると感じた。

三日目は長野県長野市を視察し、A I オンデマンド交通を含む地域公共交通の再設計について学んだ。

鉄道、路線バス、公共ライドシェア、乗り合いタクシー、A I デマンドバス、スクールバス、乗用タクシー等をはじめとした多くの公共交通を地域制や時間帯に分けてバランス良く活用している。路線バスの利用者減少は他の自治体同様に長野市でも共通の課題であるが、直近の令和6年度では地域公共交通計画策定により市が関与する路線バスの経費は1割程度減少している。初日の松本市と同様に自動車での移動が多く、代表的な移動手段として自動車が65.7%と全国平均の45%に比べて非常に高い。年代別の免許保有状況では、20代～60代までは9割程度が保有している。年代別に10代は車の免許が18歳以上でないと取れないことから18%と低く、70歳以上の高齢者では免許返納のためか段階的に下がる傾向がある。公共交通のイメージとして、広域拠点、地域拠点、生活拠点、生活中心地と4段階に分けてそれぞれを結ぶ公共交通網を整備している。収支率の制限は特に設けておらず、現状では令和2

年度に31.0%でその後も現状維持が続いている。長野市内だけではなく隣の須坂市や千曲市との市境をまたぐ路線も存在しており3市と長野県にも入ってもらって協議して運営している。

予約については電話とwebの方法があるが高齢者の利用が多いことから約8割が電話による予約である。事前登録制で利用者番号を発行することにより、予約のたびに氏名や電話番号などの個人情報のやり取りをする手間や間違いを防いでいる。電話やWEBでの予約受付後に利用者、乗降時間、乗降場所の情報からAIシステムが自動的にルートを設定し運行事業者に情報提供をするが、運転手の経験などからその場でルートの変更が出来る余力を残したシステム設計になっている点も効率的な運行に配慮された特徴である。

AIオンデマンドバスとは別に乗り合いタクシーも用意されているが、最終目的地まで行くことはしないで、バス停等あらかじめ設定された乗り継ぎ拠点までの移動を目的にしていることが特徴で、バス会社やタクシー会社の経営を圧迫しない配慮もされている。バスに比べて車両が小型なのでバスでは入れないような狭い道路でも通行することが出来るので山間地などでは非常に重宝されている。

現在流山市でもグリーンスローモビリティやデマンドタクシーの実証実験を控えており、様々な交通形態が試される中での一つの考え方として非常に参考になった。流山市の交通計画推進に参考にしていきたい。

以上

視 察 報 告 書

報告者氏名 川本 大岳

1 委員会名

都市建設委員会

2 期日

令和8年5月11日（月）～5月13日（水）2泊3日

3 視察地及び調査事項

（1）長野県松本市（1日目）

コンパクトシティ＋公共交通ネットワークについて

（2）長野県小布施町（2日目）

協働と交流のまちづくりについて

（3）長野県長野市（3日目）

A I オンデマンド交通を含む地域公共交通の再設計について

4 所感等

（1）長野県松本市（1日目）

コンパクトシティ＋公共交通ネットワークについて

長野県松本市における公共交通政策、とりわけ公設民営バス「ぐるっとまつもと」の取組について行政視察を行った。松本市の人口は約23.5万人であり、流山市の約21.5万人と比べても約1.1倍で大きな差はない。一方で、行政区域面積は松本市が約978㎢と長野県内の市町村で最大規模であり、流山市の約35㎢と比べると約28倍に及ぶ。この広大な市域を抱える地理的条件が、公共交通政策を考える上で大きな前提となっている。

松本市では、面積の広さや地域構造もあって、自動車分担率

が68.5%と全国平均45%を大きく上回っている。自動車依存が高まることで公共交通の利用者が減少し、利用者減少により路線ごとの収支率が悪化し、減便や廃線といったサービス低下を招き、さらに利用者が減るという「負の連鎖」が生じていた。特に路線バスについては、昭和53年と比べて平成21年には利用水準が20%以下にまで落ち込んでおり、従来の民間事業者任せの仕組みでは路線網の維持が困難な状況にあった。

こうした中、令和2年3月に就任した現市長は、路線バスを「市民の最も身近な足」と位置づけ、将来にわたって路線網を維持・拡充する方針を示した。さらに令和3年度には、交通政策に特化した部局として、建設部から交通部を独立させ、行政として公共交通を主体的に担う体制を整備した。その後、市民との対話を重ね、令和5年4月に公設民営バス「ぐるっとまつもと」の運行を開始し、令和5年10月にはアルピコ交通株式会社と5年間のエリア一括協定運行に関する協定を締結した。

公設民営バスの特徴は、市が制度設計、路線、ダイヤ、運賃等の基本方針を担い、民間事業者が運行を担う点にある。これにより、市全体の移動需要や交通空白地域の状況を踏まえた交通ネットワークの再構築が可能となる。松本市では、単に不採算路線を切り捨てるのではなく、利用者数が一定程度見込める路線は利便性向上を図り、利用者の少ない区間については路線の統合、廃止、またはA I オンデマンドバスや地域内交通との役割分担を検討している。限られた運転手や車両といった資源を、市全体でどのように最適配分するかという視点が重視されている点は、たいへん参考になった。

また、運賃政策についても利用しやすさを重視している。市内バスの均一運賃、定期券制度の見直し、キャッシュレス決済の拡大などにより、分かりやすく使いやすい交通体系を目指している。交通系ICカードやQRコード決済の導入は、利用者の利便性向上だけでなく、乗降データの把握や今後の路線改善にもつながる取組である。

一方で、公設民営バスには財政負担や制度運用上の課題もある。公設民営バスの予算規模として、運行経費約9億円に対し、

運賃収入や国の補助金等が約 5 億円、市負担が約 4 億円とされている。持続可能な公共交通とするためには、利用促進と財政負担のバランス、事業者との役割分担、運転手不足への対応などについて、継続的な検証が必要であるとも感じた。

今回の視察を通じ、公共交通は単なる移動手段ではなく、高齢者の外出支援、通学・通院・買い物の確保、中心市街地の活性化、さらには地域の持続性に直結する重要な社会インフラであることを再認識した。松本市では、幹線となる路線バスを公設民営により維持・再編するとともに、A I オンデマンドバスや地域内交通などを組み合わせ、いわゆる「ラストワンマイル（葉の交通）」を支える仕組みづくりを進めている。これは、市域が広くても、公共交通を市民の暮らしに近いところまで届け、日常生活の移動を支えようとする取組である。本市においても、都市規模や面積の違いにかかわらず、公共交通を社会インフラとして捉え、市民一人ひとりの身近な移動を支えるという視点をより強く持つべきである。利用実態の把握、路線の役割整理、デマンド交通との連携、分かりやすい運賃制度の検討などを進め、将来にわたり持続可能で、市民に身近な公共交通体系の構築に活かしていきたい。

（２）長野県小布施町（２日目）

協働と交流のまちづくりについて

長野県小布施町における「協働と交流のまちづくり」について行政視察を行った。小布施町は、人口約 1 万 1, 0 0 0 人、面積約 1 9 km²と、長野県内 7 7 市町村のうち最小面積の町である。一方で、葛飾北斎ゆかりの地としての歴史や、栗をはじめとする農業、町並み修景、花のまちづくりなどを通じて、町内外の人を惹きつける独自のまちづくりを進めてきた点が特徴である。

小布施町のまちづくりの歴史を見ると、昭和 5 0 年代以降、北斎館の開館を契機に、美術館・博物館の整備、地場産業・栗菓子店の活躍、町並修景事業、花のまちづくりなどが展開され

てきた。特に町並修景事業は、小布施町の協働のまちづくりを象徴する取組である。印象的であったのは、行政が民間を上から主導するのではなく、自らも一地権者として民間と同じ立場で協議に参加し、地域の将来像を共に考えてきた点である。そこには、行政が計画をつくり、住民や事業者に従ってもらうという関係ではなく、それぞれの土地や建物を持つ主体が、町全体の景観や価値を高めるために対話を重ねる姿勢があった。

また、小布施町には、いわゆる「旦那衆」と呼ばれる地元商家の存在があり、行政に頼り切るのではなく、自らの気概と矜持を持ってまちづくりを担ってきたという印象を強く受けた。栗菓子店をはじめとする地域の商家が、自らの商いだけでなく、町の歴史、景観、文化を次世代につなぐ担い手として行動してきたことが、小布施らしい町並みを形づくっている。町並修景事業における「外はみんなのもの、内は自分たちのもの」という考え方は、個人の敷地や建物であっても、外から見える景観は町全体の共有財産であるという意識を表している。この考え方こそ、行政と民間、住民と事業者が互いに責任を持ち、協働してまちを育てる小布施町の原点であると感じた。

視察では実際に町内を歩いたが、小学校の校庭やオープンガーデンを、まるで日常の動線であるかのように何食わぬ顔で通り抜けて行くという、他の自治体ではなかなか得難い機会を得た。小布施町には、昔ながらの「お庭御免」という考え方があり、個人や地域の空間を必要に応じて通り抜けたり、見せ合ったりすることで、町全体を開かれた空間として共有する文化がある。今回のまち歩きでも、町の中にある庭や通路、公共的な空間が自然につながり、来訪者を自然に受け入れる雰囲気を実感することができた。「外はみんなのもの、内は自分たちのもの」という景観意識と、「お庭御免」に象徴される開かれた空間の考え方が重なり合い、小布施らしい交流のまちづくりを形づくっていると感じた。

小布施町では、花のまちづくりを通じた交流も重要な取組となっている。オープンガーデンやフローラルガーデンおぶせなどにより、町民が自ら庭や沿道を整え、来訪者を迎える仕組み

がつくられている。単に景観を美しくするだけでなく、「地域の人と訪れる人との交流」や「地域の人同士の交流」を生み出すことを目的としている点に大きな意義がある。まちづくりがハード整備にとどまらず、人と人とのつながりを育てる取組として位置づけられていることは、本市にとっても参考になる。

平成16年の小布施町自立宣言・市村町政以降は、財政の健全化、行政改革、交流、そして4つの協働を柱に、第2ステージのまちづくりが進められてきた。町民との協働では、環境美化活動や「まちづくり委員会」などにより、町民の声を町政に活かす仕組みが整えられている。さらに、大学・研究機関との協働、志の高い町外企業との協働も進められており、町内だけで完結しない開かれたまちづくりが展開されている。

今回の視察を通じ、小布施町のまちづくりは、行政がすべてを担うのではなく、企業や事業者、行政、大学、町民、来訪者など、産・官・学・民・客といった多様な主体が関わり合いながら進める「協働と交流」の積み重ねであると理解した。本市においても、地域課題の解決や魅力あるまちづくりを進める上で、市民参加を形式的なものにとどめず、地域内外の人材や知恵を結びつけ、共に考え、共に実践する仕組みを育てていくことが重要である。小布施町の「外はみんなのもの、内は自分たちのもの」や「お庭御免」に見られるように、まちを閉じた個人空間の集まりとしてではなく、緩やかに開かれた共有空間として捉える視点を参考にしながら、市民一人ひとりがまちの担い手として関わり、交流から新たな価値が生まれるまちづくりに活かしていきたい。

（3）長野県長野市（3日目）

A I オンデマンド交通を含む地域公共交通の再設計について

長野市は、市域が広く、中山間地域や郊外部を抱える一方、中心市街地には鉄道や路線バスが集積しており、地域ごとに公共交通を取り巻く状況が大きく異なるため、鉄道、路線バス、市営バス、乗合タクシー、オンデマンド交通など、複数の交通

手段を組み合わせながら、市民の移動を支える交通体系の構築を進めている。

また、県庁所在地である長野市であっても、人口減少や高齢化、運転手不足、利用者減少といった課題は深刻である。特に中山間地域では、従来型の定時定路線バスを維持することが難しく、利用者の少ない路線をそのまま継続するだけでは、利便性の向上にも財政負担の抑制にもつながりにくい状況にある。公共交通の再編にあたっては、単に既存路線を守るのではなく、地域の実情に応じて交通手段を見直し、持続可能な移動手段を確保する視点が重要であると感じた。

その中で注目したのが、A I オンデマンド交通の導入である。長野市では、中山間地域等において、予約に応じて運行するオンデマンド交通を導入し、既存のバス路線や乗合タクシーと役割分担を図っている。電話予約やスマートフォンによる予約、乗降場所の設定、運賃体系など、利用者が実際に使いやすい仕組みづくりが進められている。定時定路線では対応しにくい少量・分散した移動需要に対し、A I を活用して効率的な運行を行うことは、今後の地域公共交通における有効な選択肢であると感じた。

一方で、視察では、長野市においてすでに取組を行い、一定の実績を上げている部分がある一方、まだまだ模索中の点も多いとの説明を受けた。A I オンデマンド交通は、新しい技術を導入すれば直ちに課題が解決するものではなく、地域の移動需要、利用者の年齢層、予約方法、既存交通との接続、運行経費などを検証しながら、よりよい形を探っていく段階にある。実証や運行を重ねながら、地域ごとに適した仕組みへ改善していく姿勢そのものが、公共交通再設計において重要であると感じた。

また、A I オンデマンド交通は万能ではない。利用者にとっては予約が必要となるため、従来のバスのように時刻表に合わせて乗る感覚とは異なる。予約方法についても、スマートフォン予約を利用する年齢層は学生の保護者が多い一方、電話での予約が約8割を占め、その多くは高齢者であるとのことであっ

た。こうした実態を踏まえると、デジタル化を進めながらも、電話予約の体制や分かりやすい案内を維持することが不可欠である。

さらに、通学利用については、学校と連携し、一定の乗車人数を確保する工夫が行われているとの説明を受けた。公共交通を単に個別の移動手段として捉えるのではなく、通学、通院、買い物など、日常生活の具体的な移動場面と結びつけて設計している点は参考になる。また、デマンド交通と基幹公共交通との乗り換えについても、デマンド交通側の時刻表を工夫することで、鉄道や路線バスとの接続を意識した運行が行われている。地域内の移動だけで完結させるのではなく、幹線交通へつなぐ役割を明確にしている点に、地域公共交通全体を再設計する視点が表れている。

今回の視察で学んだ最も重要な点は、公共交通の再設計とは、単に新しい交通手段を導入することではなく、地域全体の移動をどのように支えるかを再構築することである。長野市では、幹線交通、地域内交通、オンデマンド交通を組み合わせ、それぞれの地域特性に応じた交通体系を検討している。これは、利用者数や採算性だけで判断するのではなく、高齢者の通院、買い物、通学、地域活動への参加など、市民生活を支える社会インフラとして公共交通を捉える姿勢に基づくものである。

流山市においても、人口構造や市街地の広がり、移動需要の変化を踏まえ、既存のバス路線を維持するだけでなく、必要に応じてデマンド交通や新たな移動サービスとの組み合わせを検討していく必要がある。特に、高齢者の移動支援については、地域ごとの実情を把握し、利用者にとって分かりやすく、使いやすい仕組みを構築することが重要である。長野市の取組を参考に、完成された制度をそのまま導入するのではなく、実績と課題の双方を踏まえながら、本市にふさわしい地域公共交通のあり方を模索していきたい。そして、公共交通を将来にわたり持続可能な社会インフラとして再設計し、市民一人ひとりの暮らしを支える移動環境の整備に活かしていきたい。

視 察 報 告 書

報告者氏名 鈴木 ゆうすけ

1 委員会名

都市建設委員会

2 期 日

令和8年5月11日（月）～5月13日（水）

2泊3日

3 視察地及び調査事項

（1）5月11日（月）長野県松本市

コンパクトシティ+公共交通ネットワークについて

（2）5月12日（火）長野県小布施町

協働と交流のまちづくりについて

（3）5月13日（水）長野県長野市

A I オンデマンド交通を含む地域公共交通の再設計について

4 所感など

（1）5月11日（月） 長野県松本市

コンパクトシティ+公共交通ネットワークについて

・近年、地方都市における公共交通は、自家用車への依存深化（モータリゼーション）や人口減少に加え、深刻な運転手不足という極めて厳しい局面を迎えている。多くの自治体で路線の維持が困難となる中、長野県松本市では、公共交通を「水道や教育と同様の不可欠な社会インフラ」と明確に位置づけ、全国に先駆けた先進的な施策を展開している。

特に、行政が責任を持ってルートや運賃を設計し、民間事業者に運行を委託する「公設民営方式」への大胆な転換や、国と連携した「5年間の長期一括協定」による路線の安定確保は、持続可能な地域交通モデルとして大きな注目を集めている。また、デジタル技術を活用したキャッシュレス決済の推進や、住民主体による「ラストワンマイル」の輸送体制構築など、ソフト・ハード両面からのアプローチも極めて示唆に富むものである。

本報告書は、松本市におけるこれらの取組の現状と課題を調査し、当市における今後の公共交通政策のあり方を検討するための資料として取りまとめたものである。

1. 公共交通の現状と「交通部」設置

松本市は、城下町特有の狭隘な道路やクランク、上高地をはじめとする観光地への貸切バス流入など、特有の交通課題を抱えている。モータリゼーションの進展により路線バスの利用者は50年前の2割以下にまで落ち込み、自動車分担率は、約68%と高い水準にある。これに対し、令和3年に建設部から独立した「交通部」を設置。これにより、従来の「街づくり」観点だけでなく、福祉・教育・観光といった多角的な視点から路線網を再構築する体制を整えた。

2. 公設民営バス「ぐるっとまつもと」の戦略的運用

- ・市が制度設計（ルート・ダイヤ・運賃）を担い、民間事業者が運行を行う「公設民営方式」を導入。最大の特徴は、国（エリア一括協定運行事業）を活用した「5年間の長期協定」である。

5年間の長期雇用・投資計画が可能となったことで、近年の深刻なドライバー不足に起因する「廃線・減便」を回避し、路線の安定維持を実現している。

- ・市民に対し「公共交通は水道や教育と同じ社会インフラである」と明言。収益性のみを追求せず、市が「火中の栗を拾う」姿勢を示すことで、公金投入に対する市民の理解を得ている。

3. 利便性を追求したキャッシュレス・運賃政策

キャッシュレス決済の普及と、利用者のニーズに即した柔軟な運賃体系により、利用促進を図っている。

①多角的な決済手段の導入

QRコード、クレジットカード、交通系ICカード（Suica等）の3段階で整備。特にQRコード決済は導入コストが低く、市独自の運賃施策を反映させやすい利点がある。

②金額式フリー定期券の導入

従来の区間指定型ではなく「購入金額内であれば全路線利用可能」とする全国的にも稀な定期券を導入。通学や買い物、私用での利用を柔軟に促すことで、バス利用の習慣化を目指している。

③次世代支援

小児運賃の適用を中学生まで拡大するなど、子育て世代の負担軽減と将来的な利用者層の育成に注力している。

4. 体系的な路線再編と「葉の交通」の構築

交通体系を「幹（鉄道・幹線バス）」「枝（コミュニティバス）」「葉（地域輸送）」に分類し、役割の明確化を図っている。

①効率的な路線網

収支率や乗車密度に基づき、重複路線の整理や、鉄道ダイヤとの接続強化を実施。

②地域主導型輸送（ラストワンマイル）

交通空白地においては、市が一方向的に提供するのではなく、住民協議会が主体となって運行する「地域バス」や「ボランティア輸送」を支援。白ナンバーの車両を活用し、住民自らがドライバーを務めることで、人件費等のコストを抑えつつ、地域の実情に合った移動手段を確保している。

5. 民間事業者および地域との合意形成

①タクシー事業者との共生

A I オンデマンドバス（のるーと松本）の導入にあたっては、運行エリアを地区内に限定し、駅への直接乗り入れを制限するなど、既存のタクシー需要を侵食しないよう配慮し、地域交通会議での合意を得ている。

②説明責任の徹底

路線再編や廃止を伴う説明会には、交通事業者を同席させず、市が単独で出席。行政が責任を持って方針を説明することで、住民の依存心から関心への転換を促している。

6. 今後の課題と財政負担

令和6年度の予算規模では、約9億円の運行経費に対し、運賃収入等で5億円を確保し、市の持ち出しを4億円程度に抑えている（一般会計比 約0.4%）。今後の課題としては、官民連携におけるインセンティブ（収益増の分配）が十分に機能していない点が挙げられる。次期協定に向けては、事業者の意欲向上とさらなる経営効率化を両立させる算定スキームの構築が求められている。

7. 最後に

まず、公共交通の幹と枝の部分を市が「インフラ」として拡充するという意識を強く持つことが最初の一步になると感じた。流山市でもこれからグリーンスローモビリティの運行が開始されるが、これはまさに地域の住民がラストワンマイルの

「葉」の部分を担当する新しい形が試行されようとしている。

行政が担うべきは幹と枝の部分の整理であり、松本市のように単一の事業者が公共交通を担うケースと比較して、流山市は非常に難しい部分であるが、複数あるバス事業者、タクシー事業者などの利害関係の調整を行いつつより市民ニーズにも寄せた路線の確保を模索することが出来るかもしれないという可能性を感じることができた。

（２）５月１２日（火）長野県小布施町

協働と交流のまちづくりについて

長野県小布施町が歩んできた独自のまちづくり戦略、ならびに現在進行中の次世代育成プロジェクトなどについて調査。人口約１万人の小規模自治体でありながら、年間１００万人を超える観光客を惹きつける小布施町のまちづくりの歴史を探り、流山市の発展に資する示唆を得ることを目的とする。

１．第１ステージ：文化と景観による基盤構築

①葛飾北斎と「北斎館」の開館

昭和５１年、晩年の北斎が小布施で描いた肉筆画を一堂に集めた「北斎館」を開設。単なる資料館ではなく、町の精神的支柱として文化振興の核となった。これにより、歴史的背景を持った「知的な観光地」としての地位を確立した。

②地場産業の意識変革

老舗の栗菓子店が、単なる製造販売に留まらず、顧客を「迎える」ための飲食・サービス業へと転換。民間活力がまちづくりの主役となり、質の高いホスピタリティが提供されるようになった。

③町並修景（しゅうけい）事業

「町並みは公共の財産」という意識のもと、環境デザイン協力基準制定を皮切りに、まちづくり相談所の開設や各種条例を整備。行政主導ではなく、住民との合意形成を丁寧に行いながら、伝統的な景観の維持と現代的な利便性を両立させた。

④花のまちづくりと「オープンガーデン」

景観意識が「個人の庭」へと波及し、２０００年からは「オープンガーデン」を開始。住民一人ひとりが観光の担い手となっている。全国ガーデニングサミットの開催など、対外的な発信も積極的。

２．第２ステージ：交流と４つの協働

観光による成功を維持しつつ、多角的な「協働」の枠組みを構築。

①町民との協働：日々の景観維持や花の管理など、ボトムアップ型の活動。

②大学・研究機関との協働：専門的な知見を取り入れ、客観的な視点で町の課題を分析。

③志の高い町外企業との協働：外部資本やノウハウを導入し、新しいビジネスモデルを創出。

④地場企業との協働：地域経済の核として、雇用と伝統を支える。

3. 第3ステージ：未来の担い手育成とイノベーション

現在は「次の100年」を見据え、若者や外部人材を巻き込んだ施策に注力している。

①若者会議とサマースクール

「小布施若者会議」や高校生対象のサマースクールを通じ、全国から志の高い若者が集まる環境を整備。単なるイベントに終わらせず、ここでの提案が実際の政策や事業に繋がる仕組みを整えている。

②地域おこし協力隊と遊びの文化

協力隊を積極的に受け入れ、スポーツ振興や遊びを通じたコミュニティ形成を推進。若者が「この町で何かをしたい」と思える土壌を育んでいる。

4. 最後に

歴史ある小布施町と比較すると、現在の流山市はマンションや宅地開発が進む中で、特有の資源や緑をどのようにして「小布施的な美意識」で守っていくかを考えさせられた。

景観など外見的な部分だけではなく、住民が主体的に「自分たちの街を美しくする」ための仕組みや、次世代が政策に直接タッチできる機会を増やし、単なる居住者ではなく「まちの経営者」としての意識を増やすための施策も必要であると感じた。

そのためにはまず流山市という個がアイデンティティをさらに深掘りし、市民に強く想われるような魅力の強化、まちの発展を目指すべきであると感じた。

(3) 5月13日（水）長野県長野市

A I オンデマンド交通を含む地域公共交通の再設計について

公共交通の課題として取り上げられる運転士不足や不採算路線の維持困難に対して、持続可能な交通網をいかに構築するか、長野市の具体的な施策を通して、同様の課題を持つ流山市にも展開可能な施策であるか調査研究するものである。

1. 公共交通を取り巻く現状と課題

①利用者の減少

- ・自家用車の普及やコロナ禍の影響により、バス利用者数は大幅に減少。令和6年

度になっても回復の兆しが見えない。

②財政負担の増大

- ・公共交通維持にかかる市負担額は、平成19年度の約1.1億円から、現在は約3億円を超える規模まで増大している。

③運転士不足

- ・全国的な課題である運転士不足の影響により、昨年度は民間バス路線の6路線が廃止される事態となった。

2. 公共交通ネットワークの再設計

市では、地域特性や輸送量に応じた「役割分担の再定義」を進めている。

- ・幹線・拠点間移動：鉄道および主要幹線バス（民間・市営）が担う。
- ・市街地・平坦部で11名以上の需要がある場合はコミュニティバス、10名以下は「乗り合いタクシー」による効率化を図る。
- ・中山間地域などの人口密度が低く広大なエリアには、利便性の高い「A I オンデマンド交通」を導入。
- ・バス事業者の撤退路線を市が運行主体となり、白ナンバー車両等も活用しながら維持。

3. A I オンデマンド交通の導入と運用

令和4年度から中山間地域（現在9地区）を中心にA I オンデマンドバスを順次導入。

- ・システムは、段階的なエリア拡大に対応しやすく、電話予約のオペレーターが操作しやすい富士通のシステムを採用。
- ・予約方法は電話予約が約8割、ウェブ予約が約2割。高齢者の利用を考慮し、全登録制とすることで受付の簡略化と安全性を確保。
- ・最適化の工夫として、スクールバスや通勤時間帯の定時便と、一般の予約便をA I で組み合わせる。また、最終的なルート微調整はドライバーや管理者が行うことで柔軟性を維持。

4. 導入効果と財政負担

- ・収支の改善・・・4地区の合計で約2,000万円の費用削減を実現。運賃収入は切り替え前と比較して約1.5倍に増加。
- ・ランニングコスト・・・システム利用料は1地区あたり年間約300万～450万円程度で、広域運用によりコストを抑制。

5. 運転士確保に向けた支援策

深刻な運転士不足に対し、市は独自の「バス運転手確保緊急支援事業」を実施。

- ・雇用支援のために免許取得費用や人件費の補助、合同説明会の開催。
- ・女性運転手の採用を促進するため、休憩室やトイレの改修工事費を補助し環境整備支援。

6. 今後の展望と課題

- ・来年度から実施される「次期地域公共交通計画」に向け、市境を跨ぐ路線の維持について県や須坂市・千曲市等との費用負担協議の継続。
- ・運転士不足がさらに深刻化する場合を見据え、地域団体や住民が主体となる移動手段（助け合い交通等）の検討。
- ・デジタルサイネージの設置（長野駅周辺10箇所）や、キャッシュレス決済（Suica対応等）の推進による利便性確保。

7. 視察を終えて

人口増加が続く流山市と、広大な中山間地を抱える長野市では環境が異なりますが、共通する課題として「移動の空白」「運転士不足」「DXの推進」があります。流山市内でも、鉄道駅から離れた既存の住宅街や、バス路線が限られる地域が該当しますが、長野市が導入している「輸送量に応じた車両の小型化」や「AIによる予約最適化」は、これからの時代はデータを元に施策を展開するということが重要になっているため、情報の取得と施策への応用の参考例として学びになった。

そしてデータに基づく交通網の再編の根拠として、長野市が「収支率」よりも「1便あたりの利用数」や「地域特性」を重視したように、流山市においても市民の実際の移動ニーズを精緻に分析し、過剰でも不足でもない最適な交通網の検討が必要であると感じた。

こどもと高齢者に優しい交通インフラは、共働き世帯が多い流山市において、こどもたちの安全な移動と高齢者の外出機会の確保を両立させる仕組みにもなりえる。「住み続ける価値のある街」であり続けるためには、流山市においても「移動の自由」が将来にわたって保障されるよう、今回の知見を市政に全力で反映させてまいる所存である。

視 察 報 告 書

報告者氏名 岡 明彦

1 委員会名

都市建設委員会

2 期日

令和8年5月11日（月）～5月13日（水）2泊3日

3 視察地及び調査事項

（1）長野県松本市（1日目）

コンパクトシティ＋公共交通ネットワークについて

（2）長野県小布施町（2日目）

協働と交流のまちづくりについて

（3）長野県長野市（3日目）

A I オンデマンド交通を含む地域公共交通の再設計について

4 所感等

○行政視察1日目は、長野県松本市からとなります。国宝松本城を横目にまずは松本市役所へ伺いました。松本市は人口約23万人を擁する信越地方の中核都市です。国宝松本城を中心とした中心市街地の活性化、こどもが主人公「岳・楽・学」の三ガク都を基本理念としたまちづくりを進めています。中心市街地の歴史的町並みや観光資源に恵まれる一方、郊外化や自動車依存の進行、人口減少と少子高齢化という特有の課題を抱えています。同市が掲げる「地域のくらしの足、おでかけの足再編（官民連携）」と「持続可能な地域公共交通ネットワーク」を調査し、本市の都市計画および交通政策の参考とすることを目的として伺いました。

松本市が令和5年4月から路線バスの公設民営化（愛称：ぐるとまつもとバス）に踏み切った最大の理由は、「民間事業者（ア

ルピコ交通など）のみによる経営が限界に達し、従来の赤字補填型では移動手段という『社会インフラ』を維持できなくなったため」でした。当時自家用車への依存による長期的な利用者低迷に加え、新型コロナウイルス禍の行動制限が地域交通の財務に決定的な大打撃を与えました。それ以前は、民間運行の赤字分を行政が「後から穴埋め」する手法をとっていましたが、事業者側の経営体力が尽きれば、路線の「大幅減便」や「廃線」を止められないため、地域交通特有の「負のスパイラル」を断ち切る必要がありました。松本市としては、交通を単なる民間の一事業ではなく、水道や道路と同じ「社会インフラ」として位置づけ直し取り組まれました。ルート選定、運行ダイヤ、運賃の決定という「経営・戦略の主導権」を市が強く握ることで、市民の生活や都市計画、コンパクトシティに最も合致した交通網を機動的にデザインできるようにしました。市内ではそれまで、民間会社の自主路線、市の委託路線、コミュニティバスなど5つの異なる運行形態やバス停、料金体系が乱立していましたが、市が運行主体としてこれらを一括管理することで、重複路線の統合、交通空白地への新線投入、バス停やキャッシュレス決済の共通化など利便性向上を可能にしました。民間事業者とは複数年協定による事業者側の経営安定化を図り、市があらかじめ「過去の実績から想定される経費と収入の差額」を予算化し、事業者と5年間の協定を結んでいます。そして、事業者は複数年の見通しが立つため、銀行からの融資が受けやすくなり、新しい車両の購入や運転手の確保など、将来に向けた投資やサービス改善に集中できる環境を作りました。

松本市が公設民営化に踏み切ったのは、民間任せの維持が不可能な中で、「市民の生活とまちの未来を守るため、行政が全責任を負って地域交通を抜本的に見直しする」という強い危機感と決断に基づき、取り組まれたと今回の視察を通じて強く感じました。本市の公共交通の施策の取組に大変参考となりました。

○行政視察2日目は、長野県小布施町の町役場に伺いました。長野県内で最も面積が小さい自治体でありながら、年間100万人以上の来訪者を集める小布施町の「協働と交流」を基盤とした

持続可能な地域活性化の施策を調査し、本市の施策展開の参考とするために視察に伺いました。

長野県小布施町は、長野盆地の北東部に位置、総面積19.12平方キロメートル、人口約1万人強の町になります。町役場を中心に半径2キロメートル圏内にほとんどの集落が収まるコンパクトな地勢を持っており、古くから千曲川の舟運や「六斎市」による経済・文化の要衝として栄え、葛飾北斎や小林一茶をはじめとする文人墨客を惹きつけてきた歴史があります。現在は、特産の栗や果樹栽培などの農業と、「北斎館」を核とした観光業が融合した「栗と北斎と花のまち」として全国的に知られています。

小布施町では、歴史的な「町並修景事業」や「花のまちづくり」を経て、現在は以下の4つのセクターとの緊密な連携（協働関係）を構築しています。①町民との協働としてオープンガーデンなど、住民が主体となって町の景観やコミュニティを形成する文化が定着している。②大学・研究機関と協働して法政大学や慶應義塾大学大学院システムデザイン・マネジメント研究科などと官学連携を結び、研究員の駐在や「小布施町ソーシャルデザインセンター」の設立を通じて、行政課題の解決や新施策の立案を科学的・多角的に実施している。③志の高い町外企業との協働として先進的なIT企業やベンチャー、サステナビリティに強みを持つ町外企業を巻き込み、地域課題へのソリューション導入を進めている。④地場企業との協働として伝統ある栗菓子製造業や農業従事者などのローカルビジネスと連携し、特産品の付加価値向上や農村部の遊休空間の活用などを進めている。

小布施町の視察において最も特筆すべきは、「移住促進や定住の取組に関して、都会での派手な広報や特別な優遇制度に頼っていない」という点である。来訪者が口コミや観光体験を通じて自発的に町のファンになり、リピートする過程で移住を決めるケースが非常に多いと伺いました。その背景には、行政が定めたコンセプトが町民の人柄や地域の優しさとして具現化されており、外から来た多様な方々を地域全体で歓迎・包摂する「内包力」があると感じました。行政の役割は、自らがすべての事業を執行するのではなく、大学や民間企業、若者といった「動く主体」が活動

しやすいフィールドを提供し、人と人、人と地域をつなぐコーディネーターに徹している点に、流山市が学ぶべき最大の示唆があるのではないかと捉えております。この度の行政視察においてはご担当頂いた企画財政課企画交流係のお二人には一緒に小布施町を歩いていただき、まちの方しかわからないであろうオープンガーデンで開放しているお庭や生活道路を散策しご紹介いただいたことに感謝申し上げます。

○行政視察3日目最終日は長野県長野市となります。

長野市役所に伺い、ご説明を頂きました。長野市への視察目的として定時定路線バスの廃止に伴う、A I オンデマンド交通を用いた代替交通網の構築手法の調査と中山間地域と都市部をシームレスに結ぶ公共交通ネットワークの再設計プロセスの検証。深刻化する運転手不足に対する効率化アプローチの先進事例を調査研究として視察に伺いました。長野市は広大な市域に山間部を多く抱えており、慢性的な公共交通課題に直面していました。山間部における定時定路線バスの乗車率が著しく低下し、路線の維持が財政的な負担となっていました。また、民間バス事業者の路線維持が限界を迎え、減便や廃止の要請が続き、交通空白地域の拡大が、高齢者の移動手段の喪失により買い物難民や通院困難に直結していました。そこで、長野市では、長野市地域公共交通計画に基づき、効率的なネットワーク再構築を進めています。特徴は「一斉導入」ではなく、地区ごとに段階的な移行と検証を重ねてエリアを拡大している点です。地区ごとの段階的A I オンデマンド導入は固定のダイヤを持たず、住民の予約に応じてA I がリアルタイムで最適ルートを算出して運行する「A I オンデマンド交通」を順次導入しています。令和4年度に信州新町地区で実証・本格導入。10路線あった市営バスを見直し、A I オンデマンド1路線のエリア運行へ統合しました。令和6年度には中条地区へエリアを拡大。信州新町地区と一体的なエリア運行へ移行しました。昨年の令和7年度は戸隠地区、鬼無里地区へ導入地区をさらに拡大し、今年度の令和8年度に信更・篠ノ井信里、七会・小田切の各地区でも順次システム導入する計画としています。この「段階

的導入」により、長野市は大きな混乱を起こすことなく、住民の満足度を高い水準で維持したまま対象エリアを拡大することに成功しています。また、地域の高齢者が使いこなせるよう、スマートフォンアプリだけでなく、電話予約センターによるオペレーター対応も並行して維持。地域連携ＩＣカード「ＫＵＲＵＲＵ（くるる）」の普及や、バスロケーションシステムの刷新により、乗り継ぎの利便性向上を総合的に図っています。

長野市の行政視察においては、山間部の公共交通の足の確保を学ばせて頂きましたが、本市には山間部はありませんが、利用者にあった公共交通を構築する上でＡＩオンデマンド交通は今後展開していくために行政に頼るだけでなく、地域で求め試験的に導入してより市民の利便性を向上していくことが必要であると感じました。この度の行政視察を通して、本市との公共交通の構築による視点の違いを感じましたが、どの自治体においても公共交通の施策展開についての課題は共通するところがありましたので、本市の施策へ反映し、参考とさせていただきます。

行政視察で受け入れて頂き、大変にお世話になりました。
長野県松本市様、小布施町様、長野市様、に感謝を申し上げます。

ありがとうございました。 以上

視 察 報 告 書

報告者氏名 石原 修治

1 委員会名

都市建設委員会

2 期日

令和8年5月11日（月）～5月13日（水）2泊3日

3 視察地及び調査事項

（1）長野県松本市（1日目）

コンパクトシティ＋公共交通ネットワークについて

（2）長野県小布施町（2日目）

協働と交流のまちづくりについて

（3）長野県長野市（3日目）

A I オンデマンド交通を含む地域公共交通の再設計について

4 所感等

松本市「コンパクトシティ＋公共交通ネットワークについて」
2021年、松本市は次の10年に向けた基本構想を策定。
交通の概念が単なる移動手段から、専用アプリやサポートサービスを通じて提供されるサービス、シェアリング、自動化など新たな時代を迎えていることから、広大な市域を有し高齢化に直面する松本市においては、市民一人ひとりが歩行・自転車・公共交通の利用を優先し、地域の特性に応じて利便性の高い交通手段を選択できる包括的な交通インフラの構築が重要とされている。その中で、生活様式に合わせた対応を行うとともに、新たな総合計画で重点戦略として位置付けた「ゼロカーボン」「DX・デジタル化」を念頭に、社会情勢や経済活動の変化を見据えた施策の見直しを行っている。

新しい総合交通戦略では、「自由で安心な移動手段の確保」「環境負荷の低減」「未来へつなぐ人中心の交通・まちづくり」を基本に、オンデマンド交通やキャッシュレス化、自動運転などの新技術の実用化に向けた基盤整備などに取り組み、交通環境の変化に即した利便性の向上にチャレンジしている。

公共交通の問題は全国的な課題となっている。流山市もこの課題に直面しており、グリーンスローモビリティの試行や乗合タクシーの試行などが開始されている。今後、さらに深刻化する課題として、松本市の取組について研究し、活用できる部分を見出していきたい。

小布施町「協働と交流のまちづくりについて」

小布施町は1950年に高度経済成長の到来による都市部への人口流出により、人口減少・過疎化が進む中で1万人を割る危機的状况の中、1969年に町長に就任した市村氏は、まちづくりの基本的な方向性として「文化立町」「農業立町」を宣言。当時できたばかりの都市計画法を活用し、都市地域と農業地域を明確にした都市計画区域の指定を行うとともに小布施町開発公社による宅地造成と分譲を積極的に行い、その結果、1972年には人口が1万人に回復し、過疎からの脱却が図られた。宅地分譲は若い世代の人口流入とともに、まちづくりの資源となる新たな剰余金を生み出し、1976年にその資金を活用して「北斎館」が建設され、地方の町にできたこの美術館の存在が全国的な話題となり、町に多くの来訪者が訪れる中で、栗菓子屋などの民間企業が中心となり、レストランや商店が次々と開業するなど、来訪者を受け入れる新しいまちづくりが急速に進んだ。

古いものを生かしながら現代にあった暮らしを実現する、住む人・訪れる人が、心地よく過ごせる街並み空間が形成されることで、町民の景観に対する意識が高まり「外はみんなのもの、内は自分たちのもの」のコンセプトが、小布施町全体に浸透している。その意識の持ち方が、行政と住民の協働による「うるおいのある美しいまちづくり条例」の制定につながり、町役場も景観まちづくりや豊かな生活文化づくりの動きを大きくバックアップしてき

た。

現在では、「栗と北斎と花のまち」として全国的に知られ、江戸時代の風情を残す美しい街並みや美味しい栗スイーツを求めて、年間100万人以上の観光客が訪れるまちとなっている。

小布施町は、流山本町地区のまちづくりの手本となる街並みで、街中を散策してきたが、景観を意識した町民が歩調を合わせるように「花」によるまちづくりを展開、住宅の庭を一般公開する「おぶせオープンガーデン」は、地域の人と訪れる人との交流や地域の人による地域の価値の創造が実現されている。再度、訪れたいまちと強く感じられる環境であった。町民との協働、大学・研究機関との協働・協働人材との接点づくりなど、新しい繋がりを生み出す工夫など、流山市でも環境づくりを市民の方々と模索していきたいと考える。

長野市「協働と交流のまちづくりについて」

長野市は、深刻化する運転手不足や人口減少に対応するため、長野市地域公共交通計画を改定し、中山間地域を中心に従来の路線バスから「AIオンデマンド交通（乗合タクシー・バス）」への段階的な再編を進めている。その内容は、利用者の予約に応じてAIが最適なルートや乗降場所を計算し、効率的で持続可能な移動手段を提供するものである。

運行形態としては、決まった時刻表やルートを持たず、スマートフォンアプリや電話で予約をすることで、自宅近くの乗降場所と地域の主要施設や拠点駅を結ぶ形態が主流となっている。そして、AIオンデマンド交通の導入に合わせて、市街地と各地域を結ぶ幹線バス（鉄道駅や主要病院などへのアクセス）との乗り継ぎの最適化や、地域内交通との役割分担が図られている。

また、令和5年度から、民間事業者が早期に運転手不足を改善する事業や、雇用した運転手を長期的に確保できるようにするため、運行を担う民間バス事業者に対し、運転手確保に向けた雇用体制強化にかかる費用を補助金として支給する「バス運転手確保緊急支援事業」を実施している。

今回の都市建設常任委員会の行政視察では、松本市や長野市に

において、公共交通の取組について学んできたが、各自治体の特性に配慮した形態の確立が必要であり、両市の取組を参考にして、流山市の現状に合わせた取組を今後検討していきたい。