

政 策 提 言 書

「地域住民による、地域住民のための、地域課題の解決」を支援する提言

令和 7 年 12 月 18 日
都 城 市 議 会

目次

1	はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・	P 1
---	----------------------	-----

2	自治公民館について・・・・・・・・	P 2
---	-------------------	-----

- (1) 現状
- (2) 課題
- (3) 課題に対する調査・分析

3	地域公共交通について・・・・・・・・	P 6
---	--------------------	-----

- (1) 現状
- (2) 課題
- (3) 課題に対する調査・分析

4	解決に向けて・・・・・・・・・・	P 10
---	------------------	------

5	事例紹介・・・・・・・・・・	P 12
---	----------------	------

- (1) 宮崎県の地域ワークショップ開催支援事業
- (2) 地区防災計画の支援（千葉県市原市）

6	提言・・・・・・・・・・	P 16
---	--------------	------

参考	：調査研究の経過・・・・・・・・	P 17
----	------------------	------

「地域住民による、地域住民のための、地域課題の解決」を支援する提言

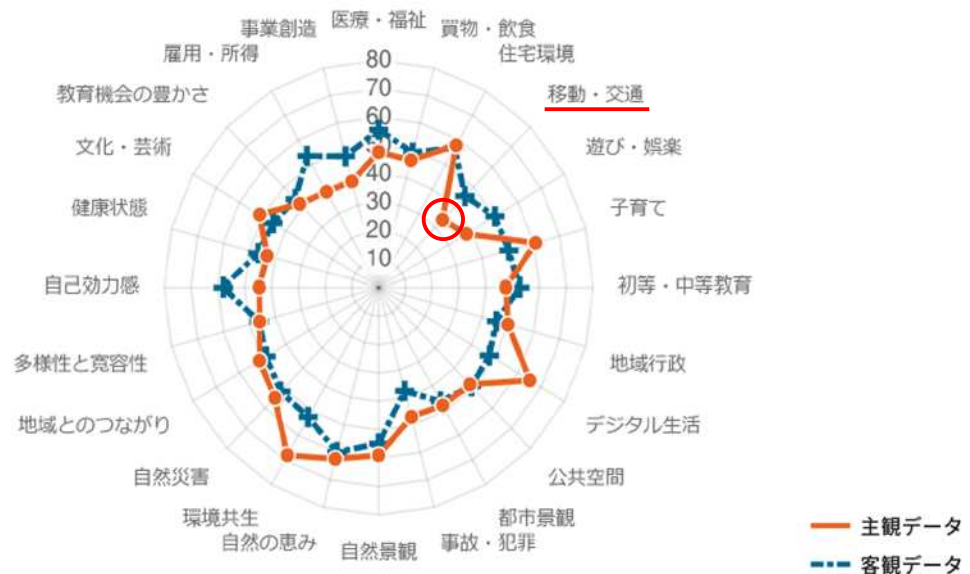
1 はじめに

総務委員会では「将来にわたり持続する公民館の在り方について」と「人口減少社会における地域公共交通の在り方について」を所管事務調査として取り上げ、調査・研究を重ねてきた。

この2項目を取り上げた背景としては、自治公民館の加入率が年々減少の一途を辿っており、本市の大きな課題となっていること、また「地域公共交通」については、地域幸福度指標[※](令和5年度版)の市民の幸福感を算出する「主観指標」において「移動・交通」が最低値であったことから調査を始めたところである。

その結果、「住民の力で考え、意思決定し、実践していく」というプロセスにアプローチすることが重要との結論に至り、「地域住民による、地域住民のための、地域課題の解決」を支援する提言として取りまとめた。

この提言に至った調査・研究の結果について「自治公民館」と「地域公共交通」の2項目に分けて、順次、説明していく。



※地域幸福度 (Well-Being) 指標

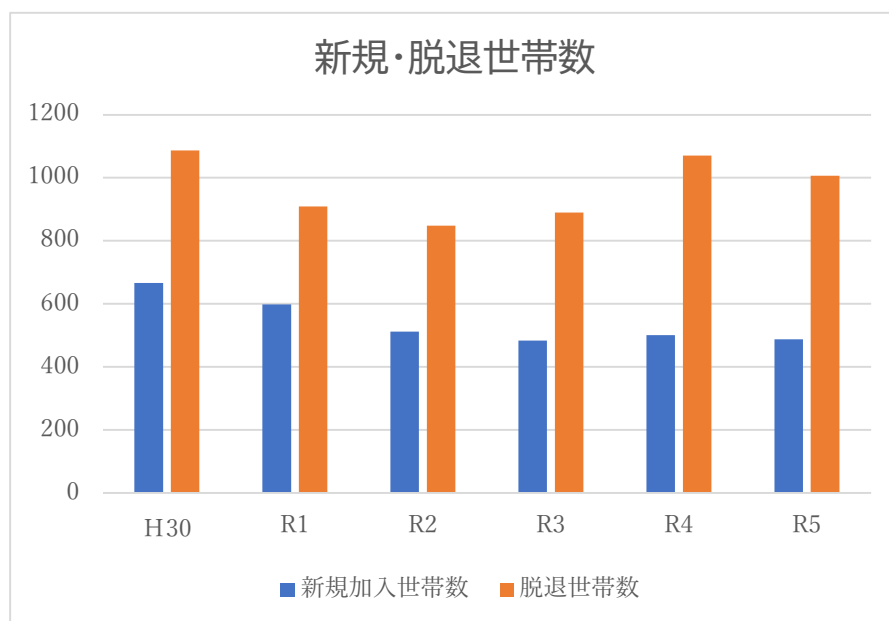
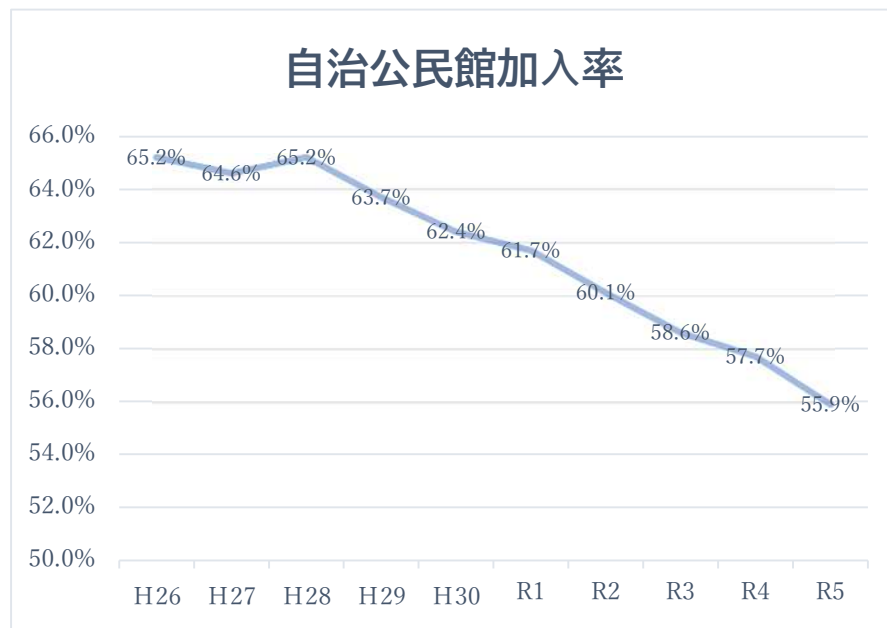
各種オープンデータや自治体が集めたアンケートデータ等を基に
市民の「暮らしやすさ」「幸福感」を数値・可視化した指標。

2 自治公民館について

(1) 現状

本市における自治公民館加入世帯率は、年々減少の一途を辿っている。

また、自治公民館への「新規加入世帯数」も年々減少しているが、それに加え「脱退世帯数」が大変多くなっていることにも着目されたい。「脱退世帯数」は「新規加入世帯数」の約2倍となっている。「新規加入の促進」だけでなく、「脱退の抑制」に対する方策も必要といえる。



(2) 課題

地域振興課では、令和7年1～2月に「自治公民館の加入に関するアンケート調査」を行った。満18歳から89歳までの市民を対象に1,310人から有効回答が得られている。

注目すべき点は、加入者の「自治公民館の今後の活動に望むこと」と、未加入者の「加入したいと思う自治公民館の活動や条件」が「災害時などの協力」「役員（班長）等の負担の軽減」に高い割合を示していることである。

両者が望んでいることであれば、この2点に取り組むことで「新規加入」「脱退抑制」の双方にアプローチできる。

また、総務委員会では、令和7年1月14日に「都城市自治公民館連絡協議会の意見を聴く会」を開催した。「将来にわたり持続する公民館の在り方について」というテーマで、各地区の理事から様々なお話を伺った。その上で、先述のアンケート結果と照らし合わせると、共通する意見も出ており、総務委員会としては「役員等の負担の軽減」がやはり課題であると捉えた。

また、「大きな自然災害が起こったときに地元住民でどれくらいの共助ができるのか不安である」という意見もあった。これも、前述のアンケート調査の「災害時などの協力」への高い期待と共通し、地域防災へのニーズと不安が住民にとって非常に関心が高いことを示している。

以上のことから、「災害時などの協力」「役員（班長）等の負担の軽減」の2点が、自治公民館の大きな課題であると確認した。

★自治公民館の今後の活動に望むこと【加入者】+加入したいと思う自治公民館の活動や条件【未加入者】

	10～20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	計
<u>災害時などの協力</u>	14 31.1%	35 31.0%	53 36.1%	92 51.1%	159 55.0%	208 56.4%	89 53.9%	650 49.6%
<u>役員(班長)等の負担の軽減</u>	11 24.4%	56 49.6%	83 56.5%	92 51.1%	157 54.3%	162 43.9%	63 38.2%	624 47.6%
ごみステーション、資源ごみ置き場の管理	11 24.4%	25 22.1%	58 39.5%	68 37.8%	123 42.6%	175 47.4%	67 40.6%	527 40.2%
会費の負担の軽減	23 51.1%	46 40.7%	58 39.5%	65 36.1%	110 38.1%	137 37.1%	56 33.9%	495 37.8%
子どもや高齢者の見守り活動	8 17.8%	31 27.4%	38 25.9%	55 30.6%	118 40.8%	144 39.0%	68 41.2%	462 35.3%



（３）課題に対する調査・分析

課題として抽出された「災害時などの協力」「役員等の負担軽減」について、以下のとおり調査・分析を行った。

・災害時などの協力

東日本大震災や大規模自然災害の発生、南海トラフ巨大地震に対する危惧から、市民の多くが災害時の対応に心配と緊張感を持っているところである。東日本大震災では、地域コミュニティが相互扶助組織として機能したことから必要性の認識が高まり、青森県八戸市では、自主防災組織が震災後に３８組織も設立されたことが伝えられている。

政府は、自治体が定める「地域防災計画」のほかに、地域コミュニティが自発的に防災に備えるための「**地区防災計画**」の策定を推進している。推進にあたり政府は、自治体が地区防災計画の取組を支援するための「地区防災計画の素案作成支援ガイド」を作成している。ガイドには「作成主体は地区住民であるが、専門的知識も必要なため、住民だけで作成を行うには限界がある」「手間もかかり、作成に踏み出すきっかけも必要なため、市町村が地区に対し支援・調整・後押しの役割を担うことが大変重要」「地区住民に寄り添い、**黒子として伴走しながら支援・調整を行う**」と記載されている。

これらのことから、地域住民による防災の協議を効果的なものにするため、**合理的・効果的な協議が行えるよう市が支援する必要がある。**

・役員等の負担軽減

総務省「**地域コミュニティに関する研究会**」では、多様に変化する社会のニーズに対応できる地域コミュニティの在り方について研究し、令和４年度に報告書を取りまとめている。報告書では、自治会等の持続可能性を向上させるため、「**役員の負担軽減**」を図ることの重要性について述べている。その中でも、特に役員が負担を感じている「**行政協力業務**」の軽減を行うことが必要としている。このことは、本市が令和５年に公民館長等に行った「自治公民館の活動等に関するアンケート調査報告書」とも合致し、委員の推薦など「行政協力業務」が役員の大きな負担になっていることを確認できる。役員の負担が大きい現実が、「役員になりたくない」と自治公民館加入を阻む一因につながっている。

また、行政協力業務の見直しはもちろんのこと、「役員等の負担軽減」には、自治公民館内でも現在の業務の棚卸しを行い、「地域に求められている公民館の役割」を洗い出すことが必要と考える。自治公民館内で旧来から引き継がれてきた業務を、若者や女性など多様な意見を取り入れながら、持続可能な公民館の形に変えていくことが必要だが、多大な労力が必要となる。加えて、「地域に求められている公民館の役割」を洗い出すためには、地域全体の意見を抽出するアンケート作業や、データの分析等も必要となる。地域住民だけでこれらのことを行うのはなかなか難しい。**合理的、効果的な協議が行えるよう市が支援する必要がある。**

3 地域公共交通について

(1) 現状

※1
都城市地域公共交通計画によれば、本市全体の公共交通人口カバー率は70%となっている。

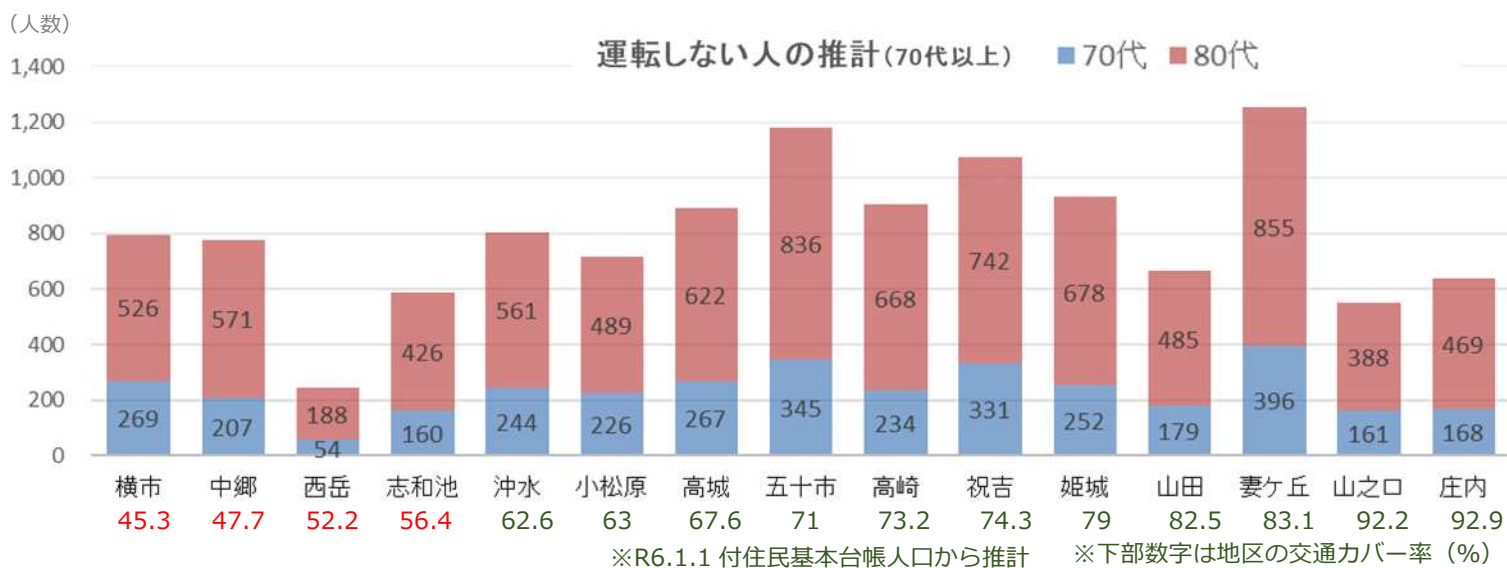
しかし、地区別でみると、庄内地区（92.9%）山之口地区（92.2%）と高い地区がある一方、横市地区（45.3%）中郷地区（47.7%）西岳地区（52.2%）志和池地区（56.4%）など低い地区も多くあり、地域によってバラつきがある状況である。

(2) 課題

本市全体の運転しない人の割合は、男性70代が9%、80代以上が32.5%で、女性70代が21.4%、80代以上が55.5%となっている。

この割合から各地区の運転しない人（70代以上）を推計してみた。1地区あたりの推計の平均が800名程に対し、多い地区では1200名程となる。各地区の公共交通人口カバー率と、運転しない人の推計（70代以上）を併せて考察すると、横市・中郷地区では、運転しない人が800名程いるにも関わらず、カバー率が40%台となっており、需要の高さが見込まれるにも関わらずカバー率が低く、**需要と供給がマッチしていない可能性**が確認できる。

※2
また、横市地区は、都城市立地適正化計画において、中心部の集積した都市機能を容易に利用できる利便性の高い居住環境の整備を推進するエリア（市街地系生活拠点）となっている。それにも関わらず、カバー率は本市内で最低値となっている。地域公共交通については、中山間地域に視点を当て議論しがちになるが、**まちなか周辺の交通空白地域についても、潜在ニーズの掘り起こしの必要性がある**と解釈できる。



※1 公共交通人口カバー率

人口 250mメッシュ、鉄道駅 800m以内、バス停 300m以内で算定した公共交通がカバーできている人口割合

※2 都城市立地適正化計画

「居住を誘導するエリア」を定めて人口密度を維持・確保することでコンパクト化を促し、「都市機能を誘導するエリア」「誘導する都市施設」を定めて生活サービス機能等の都市機能を計画的に誘導する計画

また、本市ではデマンド型乗合タクシーとコミュニティバスを6つの地域で運行している。各地域の状況を調査したところ、庄内地区では、令和5年度決算額428万990円に対し、延べ利用者は3,164名、利用1回あたりの市負担額は1,353円となっている。一方、高崎地区では令和5年度決算額が130万9,100円に対し、延べ利用者は200名、利用1回あたりの市負担額は6,546円となっており、庄内地区と比較すると**5倍近い金額**となっている。地区によって、**費用対効果に大きな差がある**という課題が見えてきた。

また、利用率を推計してみた。庄内地区は運転しない人（70代以上）が630名程度いると推計されるが、実際の延べ利用者数は3,164名である。高崎地区は運転しない人（70代以上）が900名程度いると推計されるが、実際の延べ利用者数は200名である。これらを利用率（延べ利用者数／運転しない人）として算定すると、庄内地区は4.97、高崎地区は0.22となり、**約22倍**の違いとなる。地域内に交通弱者が潜在しているにも関わらず、利用する住民が多い地域、少ない地域があり、**利用率に大きな差がある**可能性が確認できた。

また、本市議会では、市内高校生との意見交換会を実施している。高城高校では、生徒のほとんどが自転車通学であるが、公共交通の問題点について多くの意見が出された。都城西高校では、バスの便が減ったことにより、待ち時間も長くなり、また車内も大変混雑するようになり、便を増やしてほしいという切実な生徒の声が出された。櫻美学園高校（旧：都城東高校）、ドミニコ学園高校でも、生徒から公共交通について多くの意見が出された。

「交通弱者」というと第一に高齢者を思い浮かべるが、免許を持たない10代以下の**若者の意見も抽出できているのかも**課題の1つと考える。

	地区	人口	運行日	事業者	運行回数/日	運賃	車両	予約	延べ利用者数 (R5年度)	R5 決算額 (円)	利用1回 あたりの 市負担額 (円)	運転しない 人(推定)	比率 (利用者/運転 しない人)
デ マ ン ド 型 乗 合 タ ク シ ー	山之口	5,791	週4日	銀星タクシー	南部:3便 北東部:3.5便	月額1,000円 1乗車200円	10人乗り	1時間前 予約	2,443 人	5,066,578	2,074	549人	4.44
	高崎	7,977	週4日	おくつタクシー 高崎観光バス	2便	月額1,000円 1乗車200円	10人乗り	前日 まで	200 人	1,309,100	6,546	903人	0.22
	尾平野	-	週2日	宮交タクシー	2.5便	1乗車200円	10人乗り		110 人	308,200	2,802	-	-
	山田 (+夏尾町)	6,926	週6日	宮交タクシー 中央タクシー	2.5往復	月額1,000円 1乗車200円	10人乗り		553 人	2,491,172	4,505	714人 (山田664人) (夏尾50人)	0.77
コ ミ ュ ニ ティ	高城	9,762	週4日	高崎観光バス	2便	月額1,000円 1乗車200円	25人乗り	定期 運行	1,468 人	7,621,775	5,192	889人	1.65
	庄内	7,385	週4日	庄内まちづくり 協議会	2便	月額500円 1乗車200円	10人乗り		3,164 人	4,280,990	1,353	636人	4.97



(3) 課題に対する調査・分析

課題として抽出された「需要と供給がマッチしていない」「まちなか周辺の交通ニーズの掘り起こし」「費用対効果・利用率の地域間格差」「若者等の意見抽出」について、下記のとおり調査・分析を行った。

費用対効果や利用率を上げるため、本市に合った地域公共交通は何なのか、委員会内で幾度も協議をした。「コミュニティバスより、デマンド型交通の方が良いのでは」「タクシー補助の方が財政負担は減るのでは」など様々な意見があった。

タクシー補助については、徳島大学大学院の「過疎地域におけるタクシー補助制度の特徴とあり方」によると「利用者1人当たりの支出額はタクシー補助制度の方が大きい。対象者を限定できれば比較的低コストで実施することができる」とあった。つまり、利用者が少なければ適しているが、**利用者が多くなるほど財政負担が大きくなる**ということが分かった。

また、他自治体の取組として、宮崎市高岡町の乗合タクシー「高岡きずな号」について調査を行った。特徴は、セダン型タクシー車両であり、利用者の自宅がバス停となる。上り・下りで各10便運行(1日合計20便)。予約は上り1時間前、下り30分前まで受付可。同乗し乗り合うことで、料金をお互い負担し合うこともできる。高岡地域内の事業所と委託契約を結んでおり、予約が無い時は、車両に貼ってある「高岡きずな号」のマグネット表示を外し、通常のタクシー業務を行う。市民からは「荷物が多くても自宅まで運んでもらえて助かっている」「これからもこの制度が続いてほしい」という声があり、好評を得ている。令和6年度の延べ利用人数は5,555人。市が532万4,310円を補助しており、利用1回あたりの市負担額を算出すると958円となる。本市の高崎地区が6,546円であるため、比較すると約7分の1の金額となる。運行条件が違うため、簡単に比較できるものではないが、本市の各地区と比べても利用者が大変多く、1人あたりの市負担額も格段に安い状況である。

■ 高岡きずな号の詳細

高岡町 面積	高岡町 人口	運行日	事業者	運行回数 /日	運賃	乗車 人数	予約	延べ 利用者数 (R6年度)	R6市 決算額 (円)	利用1回あたり の市負担額 (円)
144.58km ²	10,775人	週6日	宮崎第一 交通	10便	契約運賃の 6割以下に なるよう設定	2～3名	30分～ 1時間前	5,555人	5,324,310	958

そのため、委員会では「高岡町のような交通形式が良いのでは」という意見も出た。

しかし、国土交通省「デマンド型交通の手引き」によると、「路線定期型のコミュニティバスに代わり、予約が無いと運行しないデマンド型交通の導入が増加している。その一方、すでにデマンド型交通を導入している市町村の約7割はデマンド型交通の見直しを考えている状況にある」と記載されていた。見直しを考えている市町村からの「アドバイス」で最も多かったものは「地域の運行目的を明確にした計画策定」であった。「移動需要特性を把握しないまま導入すると、住民に利用されない状況に陥る」と指摘している。

総務委員会では「どんな公共交通を導入するか」をずっと協議してきたが、**先に検討すべきは地域の現状を把握し、地域住民の移動需要を抽出することであり、それが住民に利用される地域公共交通の一番大きなポイント**ということであった。

令和6年11月28日、総務委員会で本市内の地域公共交通を利用した視察を行った。

印象的であったのは庄内地区のコミュニティバスで、多くの利用者がバスに乗り込み、買物に行く姿が見られた。元々は公共交通人口カバー率が46.5%と市内最低値の地区であったが、まちづくり協議会で検討を開始し、平成28年から稼働した。現在は92.9%と市内最高値である。導入にあたっては、交通弱者の利便性を重視するため、民生委員や自治公民館の協力を得ながら高齢者の住んでいる場所をマッピングする等、細かく路線を選定。事業計画も自分達で立て、運行日や運賃などを決定した。地域のリーダーが尽力され、地域住民の需要に即した運行を実現し、利用者の多さにつながっている。地域住民が主体となって、移動需要を抽出し、住民に利用される交通体系を構築した実例と言える。

以上のことから、地域公共交通の課題の解決には、**地域の現状・特性を把握し、地域住民の移動需要を抽出することが一番のポイント**であるという結果に至った。

では、いかに地域の現状・特性を把握し、地域住民の移動需要を抽出するのか。地域のことを一番知っているのは、行政でも議会でも運行事業者でもない、地域に住んでいる住民である。地域全体の住民の意見を抽出し、住民が主体となった協議を行うことが必要となるが、地域住民だけでこれらのことを行うのは難しい。**合理的・効果的な協議を行えるよう、市が支援する必要がある。**

■ 総務委員会が行った管内視察の様子



4 解決に向けて

少子高齢化や人口減少、厳しい財政状況の中で、行政だけでは地域課題に十分対応できない現状がある。そのような現状の中、**公民館運営や地域公共交通に共通して求められるのは「住民が主体となり、合理的かつ効果的に協議を行える仕組みづくり」**であることに至った。

ここで地域での協議に注目すると**エピソードベース（見聞きした事例や経験）**での協議が中心となっている。エピソードベースでの協議は、その地域を一番知っている地域住民にしか行うことができないもので、大変重要なものである。しかし、合理的根拠となるデータや統計、アンケート等を協議のテーブルに並べるのは難しく、見聞きした事例や経験、個人の主観的意見のみに頼って協議を行うしか手立てがないのが現状である。

これを補う方法が、政府が取り組んでいるEBPM「^{※1}証拠に基づく政策立案」である。政府では、平成29年より^{※1}**EBPM「証拠に基づく政策立案」**を推進している。客観的な証拠（各種データ・統計等）に基づいた政策の立案・検証を行うもので、国・自治体でも効果的な施策の立案に大変有効なアプローチとして導入されている。

この考え方を地域レベルにも広げ、住民がデータと経験の両面から地域の実態を把握し、合理的な解決策を導けるようになれば、自治公民館が抱える「災害時などの協力」や「役員の負担軽減」などの課題について、効果的な解決策や施策の立案を行うことができるようになる。

あわせて、「地域住民による、地域住民のための、地域課題の解決」を地域が行う余力をつくるには、**自治公民館の負担軽減は必須**である。業務が積み重なる一方では、役員の負担が大きくなり、さらに自治公民館加入を阻害する要因になってしまい本末転倒になる。

先述の総務省の報告書では、**行政が全庁的に「行政協力業務」を見直し、棚卸しをすることが必要**と述べている。そもそも、その「行政協力業務」は必要不可欠な業務なのか、自治公民館でなければならない業務なのか、他団体に委託できないのか、市直営でできないか、依頼する手法は適切なのか（適切な対価が支払われているのか、有償ボランティア等への切替）等、全庁的に見直しを行うことが重要と記載されている。

本当に自治公民館でなければならない「行政協力業務」に絞ることで、自治公民館の負担が減り、真に自治公民館が地域課題に対応できる環境を整えることにつながる。地域課題に対応できるようになれば、自治公民館の価値が高まり、地域に存在をアピールできる。「加入するメリットがわからない」「加入しなくても困らない」という声を払拭し、自治公民館の加入促進につながると考える。

行政が全庁的に「行政協力業務」を見直し、棚卸しをすることは自治公民館の負担軽減になるだけでなく、**行政の協働のパートナーである自治公民館の持続可能性を高めることにつながる**。

一方、地域公共交通では、地域全体の移動特性や需要を導き出すことが、地域公共交通の課題解決に必要であると分析した。地域全体の移動特性や需要を導き出すためには、エピソードベースの意見だけで対策を導き出すのではなく、数値的・客観的なデータを組み合わせながら協議を行うことが必要となる。合理的根拠を加えながら協議を行えば、「なぜ住民に利用されないのか」「既存の交通サービスは本当に適しているのか」という検証を行うことができる。まだ地域公共交通が導入されていない地域では、最も効果的で合理的な交通サービスの選択ができるようになる。これは行政が投資するコストに対しても最大値の効果を生み出すことになり、**市にとっても、住民にとっても Win- Win な関係をもたらすもの**となる。

第2次都城市総合計画・第2期総合戦略では、「協働によるまちづくりの推進」において「厳しい財政状況の中、行政だけで全ての地域課題に対応するには限界がある。『住民の力で考え、意思決定し、実践していく』という住民自治の基盤・コミュニティの自立を確立することが、重要課題となっている。」と記載されている。しかし、具体的な方策については述べられていない。

先述の総務省の報告書でも、**地域コミュニティの様々な主体を連携させるコーディネーター**の重要性について触れている。地域の担い手が不足している状況で、特定のカリスマ的なリーダーの能力に頼るのではなく、多様な団体・個人と連携しながら地域ニーズに対応していくことが必要であり、行政が人財や財源面等で連携のサポートをすることが適切であると述べられている。

地域の課題解決のため、求められているものは「資金面」だけではない。行政や地域住民、地域にある多様な団体等を連携させる力、効果的な協議を行うための合理的根拠（情報）、専門的スキルを持つ人材、合意形成を図るための調整技術、施策を実行させるための資金確保のノウハウなど、支援できることは多岐にわたる。

これらのことから、**真に行政と地域が「協働」によるまちづくりを推進するためには、「地域住民による、地域住民のための、地域課題の解決」を市が支援することが、総合計画で目指す「市民が主役」のまちづくりを推進することになると導き出したものである。**

※1 EBPM（エビデンス・ベースド・ポリシー・メイキング）

政策の企画をその場限りのエピソード（見聞きした事例や経験）に頼るのではなく、政策目的を明確化した上で合理的根拠（エビデンス）に基づき行うこと

5 事例紹介

ここからは、本市議会が提言しようとする「地域住民による、地域住民のための、地域課題の解決」を実際に行政が支援した取組について、紹介していく。「自治公民館」や「地域公共交通」だけでなく、地域が抱える様々な課題の解決に向け、協議を支援している。

(1) 宮崎県の地域ワークショップ開催支援事業

県の地域ワークショップ開催支援事業では、住民の内発的議論や地域運営組織の形成等を促進するため、地域住民による地域課題の共有や、解決に向けた取組の合意形成を支援し、様々な分野の地域課題の解決に寄与している。

市町村からの応募により、実施地域を3地域決定。(原則として1市町村から1地域)実施にあたっては、県が委託した事業者が地域に入りワークショップを支援。会場設営、備品(PC・映像機器)の準備、資料の準備、進行、運営を行う。必要に応じて、外部講師の招へい、他地域の先進事例の紹介、実行段階で必要になる知識(資金調達・運営)等について解説を行っている。この事業を活用した地区を以下のとおり紹介する。

・本市 庄内地区

住民自ら地域の将来を見つめ、将来起こり得る課題や取り組むべき事項について話し合うワークショップを全5回開催した。5ヵ月間で延べ149名が参加した。

ワークショップでは、今後の人口減少の見通しを確認し、予測では20年間で人口が22.7%減少し高齢化率が4ポイント増加することが判明。その結果を基に、まちを存続させるためには何が必要か、自分達の果たすべき役割は何なのかを考えた。最終的に「住民同士のつながりをより深める」ことを目的に、地域の交流拠点をつくりたいという方向性を決定。

令和2年度からは、まちづくり協議会、都城高専、NPO法人、各自治公民館長、地元企業などで構成された準備委員会を設立。交流拠点の在り方や活用方法の検討を行った。

施設の整備にあたっては、地元業者、高専生、地域の子供たちなど「みんなで作る」をキーワードに、地域の交流拠点「みーとん」を完成させた。



みんなで看板づくり。完成も間近！



小さな手で一生懸命ペンキ塗り

※ 広報都城（令和3年11月号）より

・ 高原町 後川内地区

令和8年度に後川内小・中学校が高原小・中学校に統合されることを契機として、今後の地区のあり方を検討した。（地区奉仕活動の見直し、地区役員の役割の見直し、移動手段、小中学校の跡地利用活動、鳥獣害対策等）

全5回のワークショップに延べ132名の多数の住民の参加があった他、ワークショップを通して継続的に話し合うべき事項の洗い出しを行った結果、ワークショップ終了後も役場のバックアップのもと、組織化（まちづくり協議会の設立）に向けて具体的な検討を進めていくこととなった。

高原町後川内地区

高原町後川内地区は、人口減少や高齢化による担い手不足が顕在化する中、いかにして地域を維持していくか検討するため、5回にわたり話し合いを実施しました。住民全体で協力して考えていく必要があること（課題）について意見を出し合い、今後解決に向けて検討を進めていくものとして、「地域の奉仕活動の見直し」、「地区役員の役割の見直し」、「住民ボランティアによる移動（買物）支援」、「小中学校の跡地利用活用」、「獣害対策としてのワナの設置」が選ばれました。今後、これらの課題を解決していくため、組織の設立についても検討しながら話し合いを継続することとしています。



※ ひなた集楽だより（第9号）より

・ 中郷地区の取組

中郷地区では、まちづくり協議会の主導で、コミュニティバスの運行に向けた協議を行っている。協議にあたり、県の地域ワークショップ開催支援事業を活用。令和5年度にワークショップを全5回開催。地区住民にアンケート調査を実施し、「移動困難者の抽出」「よく行く移動先」「移動エリア」「移動の頻度」「出発時刻」「支払額」等のデータ抽出。分析結果をもとに、地域住民で話し合いを行った。

この事業の活用により、地域住民だけでは難しい「データに基づく地域課題の分析」による地域課題の解決に向けた協議を行った。

都城市中郷地区

都城市中郷地区では、中郷地区まちづくり協議会が住民主導のコミュニティバスの運行（自家用有償旅客運送）に向けて、全5回のワークショップを開催しました。地区住民の移動ニーズについてのアンケート調査などを基に、運行エリアやルートなど、運行に当たって検討が必要な項目について、市の交通政策部署の意見なども踏まえながら話し合いを行いました。今後ともまちづくり協議会を中心に話し合いを継続し、運行計画や運行者等について検討していくことにしています。



※ ひなた集楽だより（第8号）より

※県の地域ワークショップ開催支援事業の実績（過去５年分）

開催 年度	地区	回数	内容
R 2	椎葉村小崎地区	3 回	小学校跡の活用方法について
	三股町梶山小学校区	3 回	地域課題について共通認識を得るとともに、 取り組みたい事項と、誰が中心となって 取り組んで行くべきかについて整理
R 3	えびの市真幸地区	4 回	高齢者の移動支援や生活支援、 子供・伝統芸能・観光客向けのイベントについて
	串間市市木地区	3 回	高齢者の見守り活動、移動困難者への対応に ついて
	川南町多賀地区	4 回	高齢者の生活支援、移動支援について
R 4	小林市三松地区	3 回	地域チャットの創設や買い物代行サービス、通院 サポートの実施、高齢者見守り隊の設立について
	門川町三ヶ瀬地区	3 回	神楽の伝承、ホテルの里づくりについて
R 5	木城町石河内地区	4 回	農地の有効活用や獣害対策について
	都城市中郷地区	5 回	住民主導のコミュニティバス運行について
R 6	高千穂町中川登地区	5 回	準公民館制度、農村 RMO について
	高原町後川内地区	5 回	地区奉仕活動の見直し、地区役員の役割の見直し、 移動手段、小中学校の跡地利用活動、鳥獣害対策 について

（２）地区防災計画の支援（千葉県市原市）

自治公民館に求められる役割として大きい「防災」について、「地域住民による、地域住民のための、地域課題の解決」を実際に行政が支援した取組について、紹介していく。

千葉県市原市では、地域防災力の向上を目的とし、自助・共助に特化した計画である「地区防災計画」の策定に向けて、以下のような支援を実施している。

- ・ワークショップの実施支援

（市職員、公益社団法人ＳＬ災害ボランティアネットワークによる進行補助）

- ・コンサルタント事業者による資料・計画案のとりまとめ支援

- ・アドバイザー（大学教授）による防災講話

- ・計画策定後の活動支援（補助金：最大 15 万円/年を交付）

ワークショップでは、参加者が自由に意見を言いながら議論を活発化させ、前向きな提案を出し合いながら、集合知を紡いでいる。地域の自助力・共助力の把握や、地域のリスク確認のため、住民アンケートも事前に行っている。

また、アドバイザー等の指導者のもと、地区の足りないところや危険な場所を実際に歩き、リスク把握の補完をしている。



※ 市原市HPより

6 提言

「地域住民による、地域住民のための、地域課題の解決」を支援する提言

地域住民による、地域住民のための、地域課題の解決を行政が支援することで、
「市民が主役のまちづくり」を市民が行える基盤を確立すること

以下、具体的な取組案

1 地域・自治公民館に対して

- ・ 自治公民館が抱える課題の解決のため、E B P Mに基づいたワークショップ等を積極的に市が支援するなどして、地域住民が地域課題を活発に話し合える仕組みを確立すること
- ・ 地域全体に関わる課題については、自治公民館加入者以外にも、未加入者や子ども・若者、地域にある各種団体等と連携してあらゆる意見を抽出し、一部のエピソードベースでの協議ではなく、E B P Mに基づいた協議を行える仕組みを確立すること
- ・ E B P Mを支援する人財が大きなポイントになるため、E B P Mの知見に精通し、地域での協働をコーディネートできる人財を導入または育成するなどし、人財の確保に努めること
- ・ 「行政協力業務」の全庁的な棚卸しをし、見直しを行うこと。また、見直しは1度切りで終わらせず、少なくとも年1回更新するなど継続的にフォローアップを行うこと

2 地域公共交通に対して

- ・ すでに地域公共交通を導入している地域に対しては、地域住民と共にE B P Mに基づく検証を行うこと
- ・ 地域公共交通が未導入の地域においては、交通需要の積極的な掘り起こしを行い、新規導入にあたっては地域住民とともにE B P Mに基づいた立案を行うこと
- ・ 地域公共交通の改善・新規導入にあたっては、既存の交通形態のみで協議を行うのではなく、その他の交通形態についても選択肢に入れながら、地域住民の需要に沿った最も合理的で経済的な交通サービスの検討を行うこと
- ・ 子どもと子育てに優しい都城市にするために、交通弱者としてよく取り上げられる高齢者だけでなく、子ども達の意見も取り入れた交通需要の掘り起こしや検証を行うこと
- ・ 地域公共交通の新たな計画については「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えのもとに立地適正化計画に考慮した計画を行い、ライドシェアや自動運転サービスなどの新しい交通サービスの導入についても検討を行うこと

★ 参考：調査研究の経過

政策提言に向けて、次のように調査・研究に取り組んだ。

日程	活動	内容
令和6年 4月5日	総務委員会 (委員間討議)	市政の課題について協議
令和6年 4月18日	総務委員会 (委員間討議)	都城市地域公共交通計画の確認
令和6年 4月23日	総務委員会 (委員間討議)	データを基に本市の現状について確認
令和6年 5月9日	総務委員会 (委員間討議)	本市の策定している各種計画やデータに基づいた本市の現状の確認
令和6年 6月3日	総務委員会 (委員間討議)	ふれあいアンケート（市民意識調査）に基づく市民の意見の確認
令和6年 6月13日	総務委員会 (委員間討議)	「地域公共交通」「公民館」に的を絞り、所管事務調査項目として調査をしていくことを決定
令和6年 7月2日	総務委員会 (委員間討議)	「地域公共交通」「公民館」について俯瞰的な視点での現状確認
令和6年 7月11日	総務委員会 (委員間討議)	「地域公共交通」について要素分解（ロジックツリー）を実施
令和6年 7月23日	総務委員会 (委員間討議)	「地域公共交通」についてペルソナ設定による協議
令和6年 8月7日	総務委員会 (委員間討議)	「公民館」について要素分解（ロジックツリー）を実施
令和6年 9月4日	総務委員会 (委員間討議)	今後の所管事務調査の進め方について ※調査のスケジュール感等を確認
令和6年 11月1日	総務委員会 (委員間討議)	9月定例会での委員会答弁について 確認・協議
令和6年 11月28日	総務委員会 (管内視察)	都城市内の鉄道・路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーを利用した視察を実施
令和6年 12月4日	総務委員会 (委員間討議)	自治公民館連絡協議会の意見を聴く会について協議・打合せ
令和7年 1月10日	総務委員会 (委員間討議)	自治公民館連絡協議会の意見を聴く会について協議・打合せ
令和7年 1月14日	総務委員会 (意見を聴く会)	自治公民館連絡協議会の意見を聴く会を実施
令和7年 2月5日	中郷社協との意見交換会	中郷地区社会福祉協議会と議員との意見交換会に参加

日程	活動	内容
令和 7 年 2 月 7 日	総務委員会 (委員間討議)	自治公民館連絡協議会、中郷地区社会福祉協議会との意見交換会の振り返りを実施
令和 7 年 2 月 18 日	総務委員会 (委員間討議)	今後の所管事務調査の進め方について ※調査のスケジュール感等を確認
令和 7 年 3 月 3 日	総務委員会 (委員間討議)	今後の所管事務調査の進め方について ※調査のスケジュール感等を確認
令和 7 年 4 月 14 日	総務委員会 (委員間討議)	政策提言の方向性について確認
令和 7 年 4 月 28 日	総務委員会 (委員間討議)	政策提言の柱となる部分を確認
令和 7 年 5 月 19 日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和 7 年 5 月 28 日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和 7 年 6 月 4 日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和 7 年 6 月 11 日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和 7 年 7 月 2 日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和 7 年 7 月 16 日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和 7 年 7 月 23 日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和 7 年 8 月 4 日	政策提言協議会 幹事会	提言案について、幹事会へ説明。
令和 7 年 8 月 18 日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和 7 年 10 月 7 日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和 7 年 10 月 29 日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和 7 年 11 月 14 日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和 7 年 11 月 21 日	政策提言協議会 全体会	提言案について、全体会へ説明。