

地域活性化対策特別委員会会議録

令和 6 年10月30日

場 所 第 5 委員会室

令和 6 年10月30日（水曜日）

中山間・地域政策課長

濱 川 哲 一

午前10時 0 分開会

会議に付した案件

○概要説明

総合政策部

1. 移住・定住に関する現状と主な取組
2. 地域公共交通の現状と主な取組

○協議事項

1. 次回委員会について
2. その他

出席委員（11人）

委員長	脇谷 のりこ
副委員長	本田 利 弘
委員	中 野 一 則
委員	山 下 博 三
委員	二 見 康 之
委員	内 田 理 佐
委員	福 田 新 一
委員	山 口 俊 樹
委員	坂 本 康 郎
委員	永 山 敏 郎
委員	岡 師 博 規

欠席委員（なし）

委員外議員（なし）

説明のため出席した者

総合政策部

総合政策部長	重黒木 清
総合政策部次長 （県民生活担当）	河 野 龍 彦
総合政策課長	中 村 智 洋
総合交通課長	河 村 直 哉

事務局職員出席者

政策調査課主査	吉 浦 亜季子
政策調査課主幹	森 田 恵 介

○脇谷委員長 ただいまから、地域活性化対策特別委員会を開会いたします。

初めに本日の委員会の日程についてであります。お手元に配置の日程（案）を御覧ください。

本日は、移住・定住に関する現状と主な取組、そして、地域公共交通の現状と主な取組について総合政策部から御説明いただきます。その後、次回委員会等について御協議いただきたいと思いますと思いますが、このように取り進めてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○脇谷委員長 それでは、そのように決定いたします。

執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時 1 分休憩

午前10時 2 分再開

○脇谷委員長 それでは、委員会を再開いたします。

本日は、総合政策部においていただきました。執行部の皆さんの紹介につきましては、お手元に配付の出席者配席表に替えさせていただきます。

それでは、執行部から概要説明をお願いいたします。

○重黒木総合政策部長 おはようございます。総合政策部でございます。

本日は、地域活性化対策特別委員会におきま

して、説明の時間をいただきましてありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

全国的に少子高齢化による人口減少が進行しております。そういった中で特に中山間地域が多く存在する本県におきましては、地域や産業を支える人材の確保、暮らしに必要な住民サービスの維持などをいかに図っていくのかが、極めて重要な課題となっているところでございます。

こういった状況の中で地域の持続発展を目指し、個性ある地域づくり、産業づくりを進めるとともに、県民が豊かな暮らしを築き、安心して住み続けられる社会づくりが極めて重要だと考えております。

このため、総合政策部といたしましては、庁内はもちろんのこと、市町村や企業、民間団体等とも連携・協働をしながら、移住定住の促進や地域公共交通の維持などの地域活性化対策に資する様々な施策に取り組んでいるところでございます。こういった取組につきましては、今後、さらに拡充してまいりたいというふうに考えているところでございます。

委員の皆様方におかれましては、引き続き、御指導、御支援をよろしくお願い申し上げます。

本日は、委員会から御質疑のありました移住・定住に関する現状と主な取組及び地域公共交通の現状と主な取組につきまして担当課長から説明いたしますのでどうぞよろしくお願いいたします。

私からは以上であります。

○濱川中山間・地域政策課長 中山間・地域政策課でございます。

移住・定住に関する現状と主な取組について説明させていただきます。

特別委員会資料の3ページをお開きください。

まず、1—1 移住・定住に関する現状について御説明いたします。

（1）の移住実績の推移であります。県外からの移住世帯数及び移住者数につきましては、グラフのとおり増加傾向でありまして、令和5年度の県全体の実績は、一番右側のとおり、世帯数が1,877世帯、人数が3,729人と過去最高となっております。

増加の要因につきましては、新型コロナの5類移行後も地方回帰の流れが継続していることや、テレワークをはじめとする多様な働き方や生活の質にこだわるライフスタイルが定着してきていることに加え、U I J ターンセンターによる相談対応や、ふるさと宮崎人材バンクでの就職支援、移住支援金などの個別な施策がうまく連動していることによるものと考えておりまして、また、都城市への移住が大きく増加したことも影響しているところであります。

資料の4ページを御覧ください。

令和5年度移住実績の年代別等の内訳でございます。

左側の円グラフは年代別の内訳でありまして、年代別の移住世帯数は30代が610世帯と最も多く、次いで、20代の489世帯、その次が40代の363世帯となっております。

右側が移住前居住地の地域別内訳のグラフでありまして、地域別では、九州・沖縄地方からの移住が753世帯と最も多く、次いで、関東地方の558世帯、その次が近畿地方の303世帯となっています。

例年、関東地方からの移住が最も多かったのですが、令和5年度につきましては九州・沖縄地方からの移住が最も多く、その内訳は、鹿児島県、福岡県、熊本県の順となっております。

資料の5ページを御覧ください。

令和 5 年度移住実績の市町村別内訳です。令和 3 年度から 5 年度までの 3 か年分を並べて記載しております。

太枠で囲んでおります令和 5 年度の欄を御覧いただきますと、都城市が1,034世帯で最も多く、次いで、宮崎市の395世帯、その次が延岡市の103世帯となっております。

県外からの移住はこのような状況であります。それから、資料には掲載しておりませんけれども、統計調査課が取りまとめました県全体の人口動態で見ますと社会減の数は減少傾向にありまして、令和 5 年10月から令和 6 年 9 月までの 1 年間についてはマイナス110人となっております。*令和 7 年から30年連続で社会減が続いておりますものの、その数は最も小さくなっているところです。

市町村別では、都城市をはじめ 6 市町村が社会増となっております。

宮崎市については社会増の傾向が多かったのですが、マイナス369人と 2 年連続の社会減となっております。

資料の 6 ページを御覧ください。

1－2 移住・定住に関する主な取組について御説明いたします。

（1）戦略的な移住・定住でございます。

県外の方から移住先として選ばれ定着していただくため、左端のピラミッドのような形で示しておりますように、上から青色の移住者層、オレンジ色の移住検討層、緑色の関係人口層、一番下のグレーの一般層に分けて、それぞれのターゲット層に向けた支援が必要でありまして、一番下の一般層から移住者層に引き上げていくための施策を展開しているところであります。

各ターゲット層の施策について順に御説明いたします。

7 ページを御覧ください。

まず、移住者層をターゲットとする移住者の定住、定着促進、移住者へのサポートについてであります。

①移住サポーターの設置についてであります。

移住者の地域への定着を支援するため、現在16市町村において移住サポーターが設置されております。移住サポーターが自治会との顔つなぎなど、地域との橋渡しをするとともに、地元住民との交流会の開催や個別の悩み相談などにも対応しております。

県では移住サポーターの取組に対して補助を行っており、今年度は 9 市町村が活用しております。

次に、②交流会等イベントの開催についてであります。

今年度は、市町村が開設する移住者同士や移住者と地域の交流を深めるイベントに要する経費の補助を行うとともに、県においても移住者と地元住民と一緒に移住者を増やすためのアイデアを考えるワークショップを開催したところであります。

資料の 8 ページを御覧ください。

次に、③地域おこし協力隊定着促進事業についてであります。

令和 6 年 4 月 1 日現在において、県内では159名の協力隊の方々が活動しておりまして、令和 5 年 3 月31日までに任期を終了した隊員の約62%が活動地と同一市町村または近隣市町村に定住されています。

県では、定着に向けた取組を実施しておりまして、アの研修会の開催においては、任期中の活動をサポートするため、現役隊員及び市町村担当者を対象としまして、市町村を超えた横の

※ 5 ページに訂正発言あり

つながり構築やコミュニケーションスキル向上のための研修等を行っております。

イの現役隊員とOB・OGの交流会の開催においては、現役隊員が任期終了後のビジョンをイメージできるよう、既に地域に定着しているOB・OGが起業のノウハウなどを教え、意見交換等を行っております。また、これらの取組や隊員の活動についての情報発信やOB・OGによる現役隊員への個別相談も行っております。

事業の委託先である一般社団法人みやざき地域おこし協力隊ネットワークは隊員のOB・OGを中心とした組織であり、経験者ならではのきめ細やかなサポートや相談対応を行っているところであります。

資料の9ページを御覧ください。

ここから移住検討層をターゲットとした施策になります。

本県への移住の促進・受入環境の整備、宮崎ひなた暮らしUIJターンセンターにおける移住・就職相談についてであります。

平成27年4月に相談窓口を設置しまして、相談件数についてはグラフのとおり推移しております。令和5年度の相談件数は1,926件であり、窓口を設置した平成27年度と比べると約2.3倍に増加しております。

資料の10ページを御覧ください。移住検討層をターゲットとする移住者のための空き家対策についてであります。

県外からの移住に際しましては、住居の確保が大事なことから空き家の利活用を進めております。

①空き家等利活用促進事業についてであります。この事業では、市町村が実施する移住者向けの空き家対策を支援しておりまして、空き家の所有者と利用希望者をマッチングする空き家

バンクの運営や、個人の空き家改修等に要する経費への補助を行っております。

なお、令和5年度の個人の空き家改修等に関する補助実績は7市町村21戸となっております。

次に、②移住者向けホームページにおける空き家情報の掲載についてであります。

県の移住情報サイト、あったかみやざきひなた暮らしに各市町村の空き家情報を掲載するとともに、家の広さや間取り等の情報を直接届けることで、希望者の住居の確保がスムーズに進むよう支援しております。

資料の11ページを御覧ください。

次に、③空き家利活用の啓発についてであります。

空き家の活用がさらに進むよう、活用事例等を掲載した空き家所有者向けと移住者向けの2種類のハンドブックを作成し、啓発を行っております。

次に④の移住者の受入環境づくりサポート事業についてであります。

空き家所有者を対象として、空き家の現状と課題、活用事例、空き家バンクへの登録方法等を説明する講演会を県内3か所で開催するとともに、空き家バンクの運営を行う市町村に空き家アドバイザーを派遣し、運営上の課題の整理及びその解決に向けた支援を行っております。

資料の12ページを御覧ください。移住検討層をターゲットする移住支援金の支給についてであります。

県では、令和元年度から国の制度を活用し、移住の促進及び地域の産業人材の確保を図るため、県内企業への就職など、一定の要件を満たす移住者に対して市町村を通じて支援金を支給しております。

令和6年度の支援金制度は、国制度では、東

京圏（主に東京23区）からの移住者に対して、世帯で100万円、単身で60万円を、本県独自制度では国制度の対象とならない東京圏、名古屋圏、大阪圏、福岡県からの移住者に対して世帯で100万円、単身で30万円を支給するものであります。

また、両方の制度で18歳未満の世帯員 1 人当たり最大100万円の加算枠を設けております。

令和 5 年度の支給実績は、一番下にありますとおり、両方の制度で合計248件となっております。

資料の13ページを御覧ください。

関係人口の拡大と本県ファン層の拡大に向けた取組であります。

①のひなた暮らし体験促進事業についてであります。

担い手不足に悩む事業者と地方に興味のある都市部の方々をマッチングして、本県で地方の仕事と暮らしを体験する取組を促進し、関係人口の拡大を図るものであります。

おてつたびやタイミートラベルといった民間のマッチングサイトを活用する事業者を開拓し、負担する手数料や保険料等の補助を行います。

次に、②みやざきとのつながり創出プロモーション事業についてであります。

宮崎の人や暮らしを身近に感じられる動画によるプロモーションや交流会の開催によりまして、本県の認知度向上を図るものであります。

都市圏におけるプロモーションにおいては、PR動画の作成、インスタグラムやユーチューブなどの発信と併せまして大手航空会社の搭乗予約データを活用し、本県に興味のある旅行者へ情報発信等を行います。

また、みやざきファン交流会の開催においては、県内市町村と連携し、20代、30代をメインとする参加者へ地域の魅力を伝えるとともに、

ファン同士の交流も深めてもらうこととしております。

先ほど説明の中で言い間違いがありましたので訂正をさせていただきます。

資料の 5 ページのところに関連して、資料にはない、社会減の数を申し上げましたけれども、県全体の人口動態につきまして、「令和 7 年から30年連続」と申しましたけれども、「平成 7 年から30年連続の社会減」が正解でございます。大変失礼いたしました。

中山間・地域政策課の説明は以上であります。

○河村総合交通課長 総合交通課でございます。

総合交通課からは地域公共交通の現状と主な取組について説明をさせていただければと思います。

資料の14ページでございますが、地域公共交通の現状といたしまして、県内の地域公共交通の路線図等を示させていただいております。

県内の地域公共交通の根幹としてはバスと鉄道が担っている現状でございまして、バスについては大半が宮崎交通、鉄道については全て JR 九州が運行しているという状況でございます。

バスや鉄道をはじめ、地域の公共交通については 2 つ目の丸に記載のとおりですが、通勤や通学、通院、買物など、日常生活の足となっておりますし、観光面でも重要な社会基盤だというふうに捉えております。

しかしながら、人口減少やライフスタイルの変化、そういったところによる利用者数の減少というところ、あるいは、運転士不足、燃料高騰の事情もありまして、維持については非常に厳しい状況というふうに捉えております。

次に、15ページを御覧ください。

それぞれのモード別で現状を御説明させていただければと思いますが、まず、バスの現状に

ついてでございます。

本県の乗合バスの輸送人員についてまとめさせていただいておりますが、左下の図については輸送人員を示させていただいております。

新型コロナの影響もありまして、令和2年度以降大きく落ち込んでおりまして、徐々に回復傾向にありますが、令和4年度については約719万人と、コロナ前の令和元年度の約75.4%という形になっております。

運転士数についても同様に減少傾向でございまして、令和4年度末時点で242名、令和元年度の75.9%という形になっております。

こちらの乗合バス全体の数字でございますが、続きまして16ページ目を御覧いただければと思います。

16ページについては、特に県が関与しております地域間幹線系統のバスについてのデータをお示しさせていただいております。

こちら、複数の市町村間をまたいで運行しております地域間幹線系統のバス事業の概況でございますけれども、令和5年バス事業年度時点で25路線という形で運行しておりまして、令和5年度の輸送人員については約228万人と、こちらも令和元年度から減少している状況にございます。

右下の図に欠損額を示させていただいております。

令和5年度の欠損額としては約5億7,300万円という形になっておりまして、令和元年度に比べては若干の減少という形になっております。

続きまして、17ページを御覧いただければと思います。こちらについても、広域的なコミュニティバスについて御紹介をさせていただいております。

こちらは、市町村が主体となりまして複数の

市町村間をまたいで運行しております広域的コミュニティバスについてまとめさせていただいております。令和5年度バス事業年度時点では、22路線あるところでございます。

左下、輸送人員をまとめさせていただいておりますが、こちらも全体のトレンドとしては減少傾向にありまして、令和5年度の輸送人員としては約15万人となっております。令和元年度の71.8%となっている状況でございます。

右下の図が欠損額についてまとめさせていただいております。令和5年度の欠損額については約2億5,600万という形になっておりまして、令和元年度に比べて若干の増という形になっております。

続きまして、18ページ目を御覧ください。

こちら、鉄道の概況でございます。県内鉄道の1日当たりの平均利用者数についても、乗合バスと同様にコロナの影響もありまして令和2年度に大きく減少しているところでございます。その後、緩やかに回復傾向にありますけれども、コロナ前の水準には戻り切っていないというところでございます。

また、平均通過人員が2,000人未満の線区に限りましてJR九州のほうで公表されております営業損益につきましては、宮崎空港線の田吉～宮崎空港間を除きまして赤字という形になっている状況でございます。

続きまして、19ページ目でございます。タクシーと離島航路の関係をまとめさせていただいております。

まず、タクシーであります。県内のタクシーの輸送人員、左下の図にまとめさせていただいておりますが、こちらも令和2年度、コロナの影響で大きく落ち込んでおりまして、徐々に回復傾向にありますが、令和4年度で約649万人

となっております。令和元年度の約66.8%の水準となっております。また、運転士数もこの赤の線グラフで表しておりますけれども、運転士数も減少傾向という形でありまして、令和4年度末時点で1,600名という形で、令和元年度の79.4%の水準という形になっております。

続いて、離島航路であります島野浦航路でありますけれども、こちら、右下にデータをまとめております。こちら乗客数については減少傾向にありまして、令和5年度につきましては約8万8,000人という形で、令和元年度の82.3%の水準という形になっております。

ここまでの現状でございますが、続いて20ページを御覧いただければと思います。

20ページ目以降で交通モードごとに県の主な取組について御説明させていただければと思います。

まず（１）のバスの運行維持という観点で運行費の補助をさせていただいております。こちら、地域間幹線系統のバスと市町村が運行主体となっております広域コミュニティバスにつきまして運行欠損額の一部を補助をさせていただいているところでございます。

こちら、それぞれの国、県、市町村ごとの補助額をまとめさせていただいておりますけれども、地域間幹線系統につきましては、令和5年度については約2億6,700万円の補助、広域的コミュニティバスについては令和5年度で約1億1,700万円の補助という形となっております。

続きまして、21ページを御覧ください。

みやざきシニアパスの紹介をさせていただきます。昨年の6月補正予算におきまして、県内のバス事業者と連携いたしまして、県内に住む65歳以上の高齢者の方を対象に路線バスに1回200円で乗車できるみやざきシニアパスを造

成したところでございます。

昨年10月の開始から本年8月末までの期間におきまして、みやざきシニアパスの申込者数の累計は約2万4,000人となっております、利用実績は約32万回という形になっている状況でございます。

続きまして、22ページ目を御覧ください。

③路線バスのAIデマンド化についてでございます。これまでの路線バスにつきまして、定時定路線で中型から大型のバス車両によって運行されているところでございますけれども、こちら、お示しのイメージ図のとおりでございますが、予約状況に応じましてAIが判断した最適なルートで小型車両で運行するAIデマンド化の実証実験を支援しておりまして、具体的には南宮崎駅東側の恒久・田吉地区での実証実験を今行っているところでございます。

これによりまして、利用者は希望時間に乗車できることでより効率的な移動が可能になることと同時に車両が小型化しますので大型二種免許を保有しなくても運転可能となりまして、運転士不足への対策にもつながる取組だというふうに考えているところでございます。

続きまして、23ページ目を御覧いただければと思います。

④バス利用促進協議会についての紹介でございます。バスに関する会議体といたしましては、既に県の地域公共交通協議会というところの地域間幹線バス部会という会議体がございます、運行経路や回数などについては、毎年度の運行計画をその場の幹線バス部会で議論をさせていただいているところでございます。

この利用促進協議会につきましては、今年4月に複数の市町村間をまたいで運行する広域的なバスを中心に利用促進策を集中的に議論する

場として県、市町村、バス事業者等が参画する協議会として立ち上げたものでございます。

下段の「これまでの取組」にありますとおり、今年度は利用促進策等の参考とするため、バス利用に関する県民へのアンケートを実施したほか、協議会や3つの圏域部会を設置いたしまして利用促進策の検討を重ねてきたところでございます。

24ページ目以降に今回実施した県民アンケートの主な結果をお示しさせていただいております。

まず、24ページ目でございますが、主な結果についてですが、まず、アンケートの発送数につきましては、約6,000人に調査票を発送したところでございます。無作為抽出により選定した6,000名を対象にしております。回答としましては約3割、1,908件の回答を頂いたところでございます。

回答者の属性については、中段に図示させていただいておりますが、年代といたしましては60代以上が多くなっておりまして、それに応じて、職業としては無職や会社員・公務員等が多くなっている状況でございます。

アンケートの具体的な結果でございますが、下段以降に記載させていただいております。まず1つ目の問いですが、「これまでに県内で路線バスを利用したことがありますか」という問いに対しては、「ある」と回答された方が約71.3%であったところに対しまして、これまで一度も「ない」と、使ったことがないという回答が約26.6%という形になっております。

さらに現在の利用状況ですね。2つ目の問いですが、「現在、バスを利用していますか」という設問に対しては、「利用している」という回答が18.8%にとどまる結果となっております、

約8割の方は「利用していない」という回答をしているところでございます。

続きまして、25ページ目を御覧ください。

こちらについては、先ほど「現在、バスを利用していますか」というところの質問に対して「現在、バスを利用している」と回答された方に対して設問を設定した回答でございます。

回答の選択肢については、実際には資料にお示ししているものより複数の多い選択肢を提示しておりますが、特に回答の多かった項目をまとめて資料には記載しているところでございます。

まず1つ目、バスの利用目的でございますが、特に多かった回答としては買物利用で、全体の約56%、続いて、通院が約35.4%と続いているという状況でございます。

次に、バスに対する満足度に関する設問ですが、各項目に対して「非常に満足」「満足」「不満」「非常に不満」「分からない」の5つで回答を頂いておりますが、特に「非常に満足」「満足」と答えた割合をこちらにパーセンテージとして示させていただいております。満足度が相対的に高い項目としては「乗り心地」が最も高い結果となっております、
「乗り降りのしやすさ」
「乗務員の対応」が続く結果となっております。

満足度が相対的に低い項目といたしましては、「乗り継ぎのしやすさ」が最も低い状況でございます、
続いて「路線図の分かりやすさ」と
「バス停・待合施設の設備」というのが続いている状況でございます。

続いて、3つ目の設問ですが、「よりバスを利用するためには」という設問についての回答ですが、特に多かったのが「運行本数が増える」という回答が多く寄せられてございまして、続いて「停留所が使いやすくなる」「運賃が安くな

る」というのが続いている状況でございます。

続きまして、26ページ目を御覧いただければと思います。

こちらは先ほどとは逆に「現在、バスを利用していない」と回答された方への設問でございます。

まず1つ目の問いですが、「バスを利用しない理由」についての回答については、①の回答にあります。「自家用車やバイク等で移動するため」との回答が全体の85.8%となっておりまして、続いて2つ目の問い、「バスを利用したいと思うようになるためにはどうしたらいいですか」というところの回答についても、「自分で運転ができなくなったら」というのが全体の約74.7%の回答となっておりまして、基本的には多くの方が移動手段を自家用車に依存しているという結果が改めて示されたところでございます。

最後に3つ目、バスに対するイメージでございますが、こちらのイメージの相対的に良い項目としては「乗り心地」が最も多く、「乗り降りのしやすさ」「乗務員の対応」が続いている状況でございます。反対にイメージの相対的に悪い項目といたしましては、「乗り継ぎのしやすさ」が相対的に最も悪い項目となっておりまして、「路線図のわかりやすさ」「料金」が続く結果となっております。

27ページ目を御覧いただければと思います。

これらのアンケート結果を踏まえまして、バス利用促進協議会では、今後、利用促進策の具体的な取組について検討の予定ですが、それに先立って利用促進策の方向性を協議会の中で議論させていただいたところでございます。

その方向性としては、バスを一度でも使ってもらうためのきっかけづくり、また、2つ目として、買物行動に合わせたバスの利用促進、3

つ目として、分かりやすい情報発信・県民の目に触れる機会を増やすPRということを方向性として、協議会の結論として出しておりまして、具体的な取組につきましては、こういった方向性の下、他県の事例等を参考にしつつ、協議会の場で具体的な取組について検討を行っていく予定ということとしております。

続きまして、28ページ目を御覧いただければと思います。

九州MaaSの取組についてでございます。

様々な交通機関等の検索・予約・決済を専用アプリにより一括で行うMaaSにつきまして今年8月より九州各県の取組を一元化いたしまして、都市間鉄道や高速バス等の各県をまたぐ広域的な交通機関を含め、専用アプリでサービスを提供する九州MaaSがスタートをしたところでございます。公共交通の維持や観光基盤の強化を目的としているところでございまして、本県としても取組に参加、加えて支援もさせていただいているということでございます。

続きまして、29ページを御覧いただければと思います。

運転士の確保の推進ということでございまして、県ではバスの運転士確保の支援といたしまして、大型二種免許の取得費用について県バス協会を通じまして補助を実施しておりますけれども、道交法改正により令和4年5月に新設されました大型二種免許の特例講習の受講費用につきまして、バス事業者に対して補助をする制度を設けているところでございます。

続きまして、30ページを御覧いただければと思います。

（2）鉄道に関する県の主な取組でございます。

まずは、①JR吉都線・日南線の利用促進と

いたしまして、沿線市町が設置する利用促進協議会の取組を支援しております。

具体的には、子供や高齢者等の団体に対し運賃全額を助成する団体利用運賃助成をはじめ、吉都線における通勤定期の購入支援、日南線での延線の各種イベント等の連携など、各協議会において路線の特徴に応じた取組を実施しているところでございます。

また、②観光列車海幸山幸の利用促進といたしまして、平日の臨時運行を利用する団体等に対しまして運賃等の一部を助成しているところでございます。

続きまして、31ページを御覧ください。

③JR九州に対する要望活動でございますが、県及び市町村の行政、議会で構成いたします宮崎県鉄道整備促進期成同盟会を通じまして、JR九州に対して路線の意思や利便性の向上等に関する要望活動を継続的に実施しているところでございます。

特に国が進めるローカル鉄道の再構築につきまして、県や沿線市町と十分に意見交換を行いながら地域の意向を尊重するように強く要望していきたいというところで考えております。

なお、その他の主な要望事項のうち、ICカードSUGOCAの利用エリア拡大に関しましては、令和7年度中に日豊本線と日南線の計7駅が新たに利用エリアに加わる見込みでございます。その整備費用の支援につきましては、今年6月の補正予算で承認を頂いたところでございます。

続きまして、32ページ目を御覧ください。タクシーに関する主な取組でございます。

県では、タクシー事業者と連携いたしまして、免許返納者等へのプレミアム付きタクシー回数券を発行しているところでございます。また、

対象者につきましては、県内の免許返納者及び制限運転宣誓者でございまして、3,000円の回数券を1,500円で販売をしているところでございます。

また、運転士確保の推進といたしまして、普通二種免許の取得費用につきまして、県タクシー協会を通じまして補助を実施しているところでございます。

総合交通課からの説明は以上でございます。

○脇谷委員長 ありがとうございます。執行部の説明が終わりました。

それでは、これから質疑応答に入りたいと思いますけれども、総合政策部から移住・定住と地域公共交通と2つありますので、まず、移住・定住からでよろしいでしょうか。全体で11時半ごろまで、めどということをお願いいたします。

それでは、前半の13ページまでの移住・定住に関する質問のほうをお願いいたします。

○永山委員 12ページの支援金のことでお伺いします。国は東京からが100万、宮崎県は東京圏プラス大都市圏からの移住を100万という形にしているんですけれども、これは国と県から二重に支給されることもあり得るのでしょうか。

○濱川中山間・地域政策課長 二重の支給はありません。対象は重複いたしませんので、国か県かということになるかと思います。

○二見委員 最初のところなんですけれども、今回、都城の人口が社会増ということで、移住者の方がすごく増えたんですけれども、この理由について、県としてはどのように把握しているのか、お聞きしたいです。

○濱川中山間・地域政策課長 都城市が令和5年度、移住実績を大幅に増加されましたけれども、この根本的な理由としては、移住支援金の

独自の制度の拡充といったようなところが大きな要因なのかなと思っております。これは、全国的にもトップクラスの枠でしたので、全国的に移住を考えていらっしゃる方に都城市の情報が届き、意識が及んで、都城市というものを考えてみるきっかけになったのかなと。もちろん移住に際しては、いろいろ費用もかかりますので、トップクラスの支援金というのは、魅力的に作用したのかなというふうに考えております。

都城市は、今回の移住支援金の対象としまして、都城広域定住自立圏（三股町、鹿児島県曾於市及び志布志市）を構成する市町を除く地域からの移住に対しては、移住支援金の対象としますよという、この市独自の制度設計をされて運用されております。そのため、県外だけではなく、県内からの移住も実績としてありました。

私から見ましても都城市への昨年度の移住のうち4割は県内からの移住で、6割が県外からの移住だったのかなというふうに分析しております。県外からも非常に大きな移住、特に都市部からの移住はあったのかなと思いますけれども、県内からの移住もあったということで捉えております。

県と市町村ではやはり考える立場が若干異なるかと思うので、そういった制度設計等に差となって現れる部分はあるのかなと思いますけれども、大きな方向性としては都市部に集中し過ぎた人を地方に取り戻していただいて、均衡ある国土の発展、県の発展をやっていこうというところでは、県も市町村、都城市も同じ方向を向いて取り組んでいただいているのかなと考えております。

以上です。

○二見委員 今回の出ているデータというのは県内移住は含まれていない数字なんですか。

○濱川中山間・地域政策課長 はい。こちらは県外からの移住だけということです。

○二見委員 県外からの移住の数字。それで、先ほどの説明はそういう話だったかなと聞いていて思ったんですけども、結局、今回増えているのは、都城の800人ぐらいが増えているのが主な理由かなと。要するに令和5年度と4年度を比べたときに、先ほどそういう説明やったかなと。

ほかの地域の中で、令和5年度から新たに特筆的に別な取組を始めたというところがあったとはあまり認識していないんです。先ほどの説明でも、そういう理由じゃなく、今までやってきたことが定着してきたというような話だったけれども、これ、増えたのは都城が増えた分しかないじゃないですか。先ほどの説明で合っているのかなと。最初の説明を聞いていて、んと思ったんですよ。やはりどう考えても、今、課長がお答えになったように、都城がやった事業がこれだけの結果を出したというのがまず大前提であって、それを抜いた上でどれくらいの効果があったかというところを説明してもらうのが本当の内容だったんじゃないかなと。じゃないと最初の説明だとどうなんだろうねと僕はちょっと思ってしまっただけですよ。やはり本当にそれだけの効果があったのかと見たときにどうだろうなというふうに思っちゃうんですよ。

そこら辺、本当にそうやって最初の説明のとおり県としては考えて、これまでの移住政策というものをこれからもやっていこうというふうに思っているんですか。

○濱川中山間・地域政策課長 今、二見委員の言われたとおり、令和5年度については、都城市の取組によるものが非常に大きかったとは考

えております。もちろんほかの市町村さんの努力といった部分もございますけれども、説明で申し上げました県の取組についても引き続き継続してきたことの成果は出ているのかなと認識しております。

○二見委員 分かりました。だから、このデータだけを見た分ではちょっと分からないなというふうに感じているんですね。そこら辺を担当課であるのだったらもう少しちゃんと分かりやすく分析してほしいなというところ、それを示してほしいかなというのがあるもんだから。できればそこを精査して見せていただきたいなというふうに思います。

○濱川中山間・地域政策課長 おっしゃるとおり、データの分析といったようなところからまた政策を改良していく、あるいは新たに考えるということが必要ですので、そういったところは実践してまいりたいと思います。

○福田委員 関連してですけれども、私も、今、二見委員の言ったことを同じように感じたんですね。県の全体として3ページに示された説明の中で、「これは都城への移住が大きく響いております」と言われたんで、そのとき、じゃあ、都城が本当にそれだけ促進されたのか。今、課長が説明されましたけれども、支援金の大きさとかで、県のためになったのならばそれを促進しましょうという考えなのか。それとも、7ページに出てくる「移住サポーターの設置」というのがあるんですが、こういうところはなかなかグラフで表せないですよ。だから、都城への移住がすごくアップしたのに対して、例えばこういうサポートはどうだったのかという、そこまで説明があると関連してくるから、分かりやすいなと。次の一步がどういうことかなというのが分かりやすいんですが。

簡単に言いますと、都城のやり方を県としては今から、各自治体のやり方だからそこまで放っておくのか、それとも、推進するのかというどっちなんですか。

○濱川中山間・地域政策課長 都城市の施策を県として推進するかどうかというところでございますけれども、県としては推進するでもなく、抑制するでもなく、県も支援金制度を実施しており、都城市もそれを利用されていますし、プラスアルファの部分で都城市が取り組まれるという部分を県が推進するとか抑制するとかというのは、特になく考えております。

○福田委員 もう一つ、7ページですね。今、読んだんですが、「サポーターは、移住者が地域に溶け込めるよう自治会との顔つなぎなど、地域との橋渡しをする」と書いてあるんですが、今回、我々、いろんなところの調査に入ったとき、「ああ、それだな」と思ったことは、言葉では自治会との顔つなぎとなっているんですが、お互いに移住した人たちの心のケアというか、例えば、いろいろ仕事に勤めるんだけど、奥さんのほうが仕事がうまくいかなくなって、今、仕事行っていないよというときに放っておくのか、それとも、物すごく関知していくのか、そこら辺のつながりが肝腎ですよというお話を聞いたとき、そこだなと思ったんです。

でも、そういうのはなかなか表せないんですよ。でも、そういうのが大事だなとつくづく思いました。だから、うまく言えないんですが、県としてこっだけアップしましたよ、都城が大きかったんですよとあったんですが、じゃあ、その後の地域に入った移住者は地域においてみんなうまくいっているのかというのは調査がなかなかされないし、出てこないと思うんです。そこら辺は大事なことはないかなと思います。

ました。

それと、ついでにといってあらなんですが、説明の中で4ページで「関東に比べて九州・沖縄のほうが増えた」と説明されたんですけども、これは理由は何ですか。

○濱川中山間・地域政策課長 都道府県別で見ますと鹿児島県が一番多いのですが、鹿児島県の移住世帯から移住された方の多くが移住先としては都城市あたりに転出されておりまして、その影響はあるのかなと考えております。

○福田委員 やっぱそうですね。分かりました。

○濱川中山間・地域政策課長 それから、先ほど福田委員が言われた移住されてからのケアという部分は大変大事だと、私どもの課としても認識しておりまして、移住されては来たもののちょっと一人ぼっちの状態であるとか、あるいは、仕事、職場、地域になじめないとか、そういった様々な悩みが発生すると思います。

やはり信頼できる人たちが周りにいるということが住み続けられる大事な理由の一つだと思いますので、そのあたり移住サポーターの制度なり、あるいは別の制度を今後検討できるのかも含めて、そういったケアは市町村と一緒にしながら、なるべく気に入って宮崎に住んでいただけるように取組を進めていきたいと考えております。

○山口委員 U I J ターンセンターへの相談者数、大体2,000名ぐらいで10年間やってこられて、これぐらいの数かなと思っていて。県自体の移住は都城の影響で増えているにしろ、移住の全体のマーケットというか、本当にこれ以上増えていくような、広がっていく移住者層がいるのかというところを一回見直さなくちゃいけない、認識しなくちゃいけないのかなと思っているんです。そもそもの移住マーケットというところ

は、県として、今、どんなふうに捉えているのか。これからも拡大傾向であるというふうに捉えていくのか、今、現状として移住という概念がかなり浸透してきた中でこれぐらいが一応一つの限界値というか、いいところでしょうというふうに捉えた上で打率を上げていくというふうに考えていくのか、そのあたりの全体的な方向性についてお考えをお聞かせください。

○濱川中山間・地域政策課長 移住のマーケットですけども、このマーケットが正確にどのぐらいあるのかというのは、ちょっと把握が完全にできていない部分があります。

国等のアンケートで、地方回帰を意識する20代は3割なりもうちょっとあったと思いますが、「地方で暮らしたい」というような考えを持っているというアンケート結果もあったように思いますので、そのあたりは実際に実現するとすると非常にハードルもあって、また、数も減っていくんでしょうけれども、そういったものも踏まえながら適切な移住マーケットを見据えて、マーケットがあるということであればさらなる窓口の強化とかそういったことも含めまして施策を考えていかなければならないと考えております。

○山口委員 例えば、相談窓口については、相談が2,000件ぐらいというのは、まだ伸びしろがある数字だというふうに捉えていて、もっともつと何かしら充実なりとかすればかなりの数はいくであろうというふうに現状では考えていらっしゃるということですか。

○濱川中山間・地域政策課長 現在、宮崎と東京、大阪、福岡、4か所にこのU I J ターンセンターの窓口を設置しておりますけれども、それぞれ配置した相談員、日中忙しく相談対応をしていると。特に東京あたりが。東京の有楽町

のふるさと回帰支援センターという全国の自治体の移住相談窓口があるところに設置しております。いわゆる移住を考えていらっしゃる方がわざわざ訪れる場所に非常に多くの来訪者があり、非常に多くの相談を受けております。非常に忙しく相談員は対応しているということです。今後、さらに相談がある可能性もあるのかなと思うんですが、ちょっと正確な分析というところまでは行っておりませんので、またさらに需要があるということであれば需要の多い窓口の強化といったものも検討していかなければならないと考えております。

○中野委員 6ページについてお尋ねします。移住検討層へのことが書いてありますよね。そこで、移住・定住促進事業が1億350万の予算ですが、細かくはこのポツが3つあるんですが、幾らになるんですかね。

○濱川中山間・地域政策課長 すみません。再確認ですが、3つあるとおっしゃったのが、この移住・定住促進事業の中のU I Jターンセンターの運営と、都市部における移住相談会の開催、それぞれの額という御質問でよろしかったでしょうか。

○中野委員 移住促進のための予算が1億もあって、東京、大阪、福岡のいろいろな運営ということでかなりお金を使ってやって、この移住を検討する人へのアプローチをしているわけですよね。それで、事例だけでも、県もお金をかなり使って対策をされているんですが、現実的に愛知県出身者の若者がどうしても農業をしたいということで有楽町のU I Jターンセンターに行ったそうです。そして、宮崎県にもいろいろ説明を聞いたけれども、結果的に千葉県に移住したと。それで、なぜ千葉に行ったかと聞いたら「非常にそこでの説明もよかったし、

メニューもよかった」と。「具体的にいろいろあって、農業するのに一番千葉が適しているということで、千葉県の北部にある『野菊の墓』で有名な作家伊藤左千夫の生まれ在所で海岸に近いところで、現在農業をしているんですよね。もう移住して5～6年たっているわけですが。

だから、千葉県のどういう内容に惹かれたのか、私は分かりませんが、宮崎県のほうが負けたんじゃないかなと。

実は、なぜ私がそういうことを知っているかというと、その青年の母親が宮崎県出身なんです。だから、宮崎県にということで、最初是有楽町のふるさと回帰支援センターに宮崎県のブースがあるからあそこに行っているいろいろ聞いたけれどもという話でした。参考になれば。

○脇谷委員長 それで、質問は。

○中野委員 頑張る意気込みを聞かせてください。

○濱川中山間・地域政策課長 今、全国の自治体、移住促進策に一生懸命取り組んでいる状況ではないかと思います。先ほど千葉県のお話がありましたが、宮崎県の移住センターでの相談、それから、各市町村、各農業とかそういった分野も連携しながらやっております。移住を考えていらっしゃる方のニーズにもよるかと思うんですけれども、宮崎県にマッチするんだという方であれば、ぜひとも来ていただいて地域活性化に貢献いただけるような形の説明ですとか、あるいは支援といったようなものに取り組んで、市町村と一緒に取り組んでまいって、ほかの県外の自治体でなく宮崎県を選択していただけるように取り組んでいきたいと考えております。

○内田委員 ちょっと分からないことを教えてください。5ページを見て、

移住になかなか定義はないし、データの信憑性をどう判断していくのかなということをいろいろ考えるんですが、都城市を調査させていただいたときに移住者の人数を出されていたんですけども、実際にはこの3倍ぐらいは移住者があるというようなお話もあったんですよね。

例えば、この5ページの県外からの世帯数だと思いますが、どういう手続をされてカウントされたのか、市町村ごとばらばらじゃないのか、統一されているデータなのかということを教えてくださいませんか。

○濱川中山間・地域政策課長 5ページに掲載しておりますのが、移住の世帯数実績でございますけれども、この実績に挙げさせていただいておりますのは、県または市町村の移住促進の相談窓口、移住施策窓口を通じて移住された方を計上しております。ですので、それらを全く頼らずに自力で移住された方はこのカウントには入っていないということになります。

○内田委員 指標として、データとしていろいろ検討していったり、今後のことも考える上でデータとしては参考にはなるのかなと思って。参考値というような考えでいいんですかね。しっかり定着した移住者数ということにはならないんですよね。

○濱川中山間・地域政策課長 移住の定義をどう捉えるかによっても変わってくるかと思うんですけども、先ほど県外から移り住んでこられてずっと定着というような前提での移住のカウントはなかなか現状では難しいのかなと。確証が現状ないというところで、一つの基準として私どもは県及び市町村施策窓口を通じてというところで線引きをして、そのルールに沿ってカウントしているというような状況でございます。

実質的な移住者数、あるいは、移住してきて何年住んだら移住者といった定義もございませんので、そういった面でなかなか難しい側面はあると考えております。

○内田委員 先日、このメンバーで、岡山県のと気町のほうに視察に行かせていただいたときに、特に印象に残ったのは2人の相談員の方がしっかりと寄り添って現地のスーパーとかいろんな病院とかも案内されたりしながら積極的にサポートをされている姿を見たんです。和気町へ移住した方へのアンケート調査では、私は意外だったんですけども、和気町に来た一番の理由というのが「災害がない」というところ。それで、東京から移住された方が実際に和気町の役場の相談員となって御案内もされていて、「災害がないんだ」ということをすごくアピールされていた。和気町に来た一番の理由が「災害がない」というところで、次に子育てとか交通アクセスというのが続いている。私は仕事があるかないか、宮崎に仕事がありますよというのが一番の目玉かなと思っていただんですけども、実は災害だったと。確かにそうだなと思いました。都市部からの移住を目的とする方は、今の時代、災害がないところを求めてくるんだろうなということはずいぶん感じて。

以前、延岡市が企業誘致についてネット上に上げていたが、「災害」という言葉とか全然出してなくて、私は宮崎県には活断層が少ないし、延岡も活断層がないよというところを何でアピールしないのかということを書いて、ネットに出したら問合せが増えてきたという現象があったんですけども。

このあったか宮崎ひなた暮らしの情報サイトを見させていただいたら災害には全く触れられていないので。といっても、実際、災害があっ

ているから苦しんだけれども、活断層は本当に熊本とかより全然ないんですよ。温泉がないということもありますけれども、山間部へ行くと少しありますが、でも、売りの一つじゃないかなと思ったりもするので、和気町みたいに全面に「災害がない」というのを出せるかというのは難しいところではあるんですが、うそではないので、売りの一つとして、活断層が少ないというようなことも実際出しているんじゃないかなというのを一つ思いました。

それと地域おこし協力隊のところ、8 ページのところで、現在の隊員の人数は159人、定住率が62%というのは、まあまあいいほうなのかなと思ったりもするんですけども、実際にこれまで延べ人数とか協力隊の方々が何人いらっしゃって、定着が、任期終了者が、そのうちの何人で、そのうちの定住が62%なんだよというところを踏み込んでいくとあまり実際には定着していないんじゃないかというところが見えてくるのかなと思ったりもするんですが。地域おこし協力隊の方々が各地域で活躍する場というのが、地域の方々が喜ばれるような活動になっていないというか、定着までに結びついていないんじゃないかなってずっと見てきて思ったりするところもあるので。

これを見た感じでは実際にきちっと地域に移り住んでもらって活躍されているじゃないかという感じにも見えるけれども、そうじゃないところがたくさんあるんじゃないかなと思うので、そのサポートもしっかりとやっていただいて、できるだけ地元の方々に協力をして間に入っていただきながら、行政とのつながりもしっかりしていただいて、せっかく来ていただいた若者たちに活躍をしていただけるように、努力、支援をしていただきたいなと思っておりますので、

お願いしたいと思うし、現状についてももう一回その辺を踏まえて答えていただけますか。

○濱川中山間・地域政策課長 まず、地域おこし協力隊の状況についてでございますけれども、8 ページに定住率、62.0%というふうに記載しておりますけれども、これは全国の平均からすると若干低い数字となっております。全国平均が60%台半ばだったかと思しますので、それからすると若干低いということでもあります。

地域おこし協力隊は、大体3年間ぐらいの期間を通じて、何かミッションを当該市町村と合意した上で取り組んでいくといったようなところですけども、これまでの市町村の受入れ等を見ると、例えば、ミッションが必ずしも明確でなかったとか、協力隊員が来て何をすればと戸惑ってしまう事例もあったりという話も伺ったりしておりますので、お互いにここはこういう地域で、来たら何に取り組めばいいんだといったようなところを明確にした上で来ていただいて、隊員として赴任期間中はミッションに向けて取り組んでいただく。それが地域の方々に貢献するということになると思いますので、そういうミッションをちゃんと持って取り組むことができるように。

それから、協力隊の方々も悩み等を抱えたりといったようなことがあるかと思えます。そういった相談に沿えるような体制を市町村で構築していただくと同時に、我々、この8 ページに掲載しておりますような県の事業、ほかの市町村の協力隊の方々と横のつながりをつくって相談ができるような仕組みをつくるとか、あるいは、ミッション終了後の起業、あるいは就職、あるいは別の道があるかもしれませんけれども、そういったものを考える手助けをするといったような形で、協力隊の方々がミッションを間違

いなく達成できて、なおかつ、その後も地域に根差して地域の方々と一緒に地域活性化に向けて歩んでいけるというような方向に向けて必要なことを検討してまいりたいと思っております。

それから、最初に言われました災害が少ないアピールについては、今年度は台風があったり、竜巻災害があったり、あるいは日向灘での地震があったりといったようなことで、ほかの県の皆さんにはなかなか災害が少ないというような印象はないかもしれないんですけども、委員がおっしゃった活断層の状況等も含めてアピールできる方法がないかというものは考えてみたいと思います。

○永山委員 10ページ、空き家バンクのことでちょっと聞きたいんですけども、あったか宮崎ひなた暮らしのウェブサイトで、どこどこの町とか、ワンルームとかを条件をつけて検索できるっていうのはいいなとは思ったんですが、登録されている物件の条件っていうのは何かあるのかなと。宮崎市で3件しか登録されてなくて、都城市で0件。それぞれの自治体で、宮崎市は宮崎市で空き家バンクをやっている、都城市では都城市で空き家バンクをやっている、実際にこのあったか宮崎ひなた暮らしでも下のほうに各市町村へのリンクを貼っているんですけども。

一方で、小林市なんかは小林市で独自で空き家バンクをやっているのかなと思ったらあったか宮崎ひなた暮らしのリンクを貼っているだけ。もうこっちに全部登録しているんでこっちを見てくださいという形で対応がばらばらなんですよ。

要は、自治体に対して県の空き家バンクへの登録のため情報提供してくださいとかそういう体制が取れているのかというのを伺っていて

いですか。

○濱川中山間・地域政策課長 空き家バンクにつきましては、まず、市町村単位での空き家バンクというのがございまして、空き家を探されている方にとって宮崎県の空き家を一つのサイトで探すことができるほうが便利、利便性が高いだろうということで、あったか宮崎ひなた暮らしのページに各市町村の空き家物件の情報を掲載しているところです。

県のページへの空き家物件の掲載については、市町村の担当職員の方が県のページのほうに情報をアップしていただくというような形を取っておりまして、基本的には県のサイトでも見れるし、市町村の空き家バンクでも見れるというような体制になっております。

○永山委員 どっちを通してでもとにかく空き家を活用してもらうところが増えればいいわけなんで。せっかく空き家アドバイザーを派遣されるということですから、自治体の担当職員には、県にもきちんと情報を提供してもらって、どこから移住希望者が検索してもアクセスできるような体制をきちんと市町村と詰めていただくといいのかなと思いました。

以上です。

○濱川中山間・地域政策課長 ありがとうございます。大事な点だと思いますので、そこは重要視して取り組んでいきたいと思えますし、空き家を探されている方が欲しい情報が本当に掲載されているのかなといったようなことも含めて確認をしていって、もしこういった情報も追加で載せたほうがいいよねというような部分があれば、市町村の皆さんと相談しながら、また、サイトの空き家物件の見やすさ、向上などにも取り組んでいきたいと思えます。

○二見委員 これは本当は総務政策常任委員会

ですべきなんだろうなと思うんですけども、先ほど内田委員のほうからもあったように、和気町のところでは移住してきた方が相談員というか、アドバイザーになってずっと案内するんですけども、その人がすごく特異な人、「特異」というのは「特別に」「異なっている」という特異な人なんですよね。3.11を経験して、絶対死にたくないという思いで世界各国まで調べて、現地まで調査に行って、行き着いたところが和気町だったというんですよね。そんな人がアドバイザーになって、相談に来た人たちに和気町を紹介するときに「世界で一番安全なところですよ」と説明すれば、そこに移住した人たちがアンケートに答えるときに「災害がないから」と答えるのは当然なんですわ。

だけれども、僕がこれですごく勉強になったのは、その人が災害がないところを徹底して調べ上げたところです。どこにもない、ここだけしかない特筆的なところなんだと。それに対して、そこを求めてきた人たちがやはり来るわけですよ。要するにマッチングするわけですよ。

和気町では、移住相談者に対して最初に、「何を大事にしますか」と聞いていて、「仕事ですか、生活ですか、安全ですか」と言ったときに「安全だ」と言ったら「絶対ここは間違いないですよ」ということでお試しへ進んでみたりする。

「仕事だ」と言ったら「ここ仕事は厳しいですよ。だから、もうちょっと広い範囲の中で仕事を探してから、その後、住むところを探した方がいいんじゃないですか」というような感じで進めるわけなんです。そうすると、仕事は他のところだけれども、住むところは和気町になるかほかのところになるかということになるんですが、すごく歩留まりがいい。歩留まりがいいんですよ。効率がいいですよ。そこは何

も人口を増やそうということではないやり方なんだと思うんです。来てくれ、来てくれというようなことじゃない。この和気町に来てちゃんと地域の人と価値観が合うような人が住んでくださいというようなやり方なもんだから、すごく歩留まりがいいし、その後の定着率もすごく高い。だから、すごく勉強になりましたね。

そのときに考えたのは、あそこは和気町という一つの自治体で1万人ぐらいの規模なんですよ。県としての施策というのは市町村と連携してやっていく、もちろんそういう仕組みというのは大事だと思うんですけども、やはり何を目的としてこの移住を進めていくのかということの目的をしっかりと持たないといけないなど。自治体を残すためにやるのか、集落を残すためにやるのか。

神山町も何回か行きましたが、あそこは県庁所在地から1時間ぐらいで来れる小さな山奥の村なんだけれども、都市に1時間で行けるという特質な環境がありますよね。インフラもIT環境もそろっている。1万人ぐらいの規模の集落という単位で、あそこは今何やってるかという、今うちに足りない職業の人来ませんか、手挙げ方式で応募するような形があるわけですよ。そうすることによって集落のいわゆる経済機能が補完されていく。歯医者さんが足りないから歯医者さん来てくださいとか、そういうのでできるんですよ。

合併して行政の効率は良くなったかもしれないけれども、やはり市町村の中でも中山間地域というのは山間地域を持っているところもあれば、まちのところもある。でも、そこ辺の集落というものをしっかり認識した上で移住政策というのをやっていったほうがすごく効率はいいし、その地域に必要なものを引っ張ってくると

いうやり方のほうが絶対地域の人たちにとってもプラスになるんだと思うんですよね。そこ辺の考え方を持って、1回、この移住政策というものを考えていったほうがいいんじゃないのかなと。

最初に話のあった都城市なんていうのは、まず、市としての経済力を保つためにたくさんの人に来てもらいたい。人口が減るのを何としても抑えたいというのが目的だったからああいう形の施策でいいわけなんですよ。

でも、山間地域の中ではやはり違いますよね。都城市の中でも高崎町では薬局がなくなり、薬が買えなくなった地域で、隣の高原町とかに行けばあるわけなんですけれども。でも、地域の人たちが本当に薬局が欲しいんだったら、薬局の人、誰か来ませんかというような形で持ってくるというのが移住政策の根本にあるのかなと。

地域が本当に欲しているものは何なのかというところを見据えた移住政策というものを考えていくのが集落を残すためには一番大事なのかなと。経済が回っていく、生活ができていく、医療もそうだと思うんですけれども、そういった方向転換というのを考えるべき、検討するべきなんじゃないかなと思うんですが、いかがでしょうかね、県としては。

○重黒木総合政策部長 ありがとうございます。移住政策につきましては御質問をたくさん頂きましたけれども、基本的にはやはり県だけでやるものでもなく、市町村だけでやるものでもないというふうに思っています。やはり県と市町村がしっかり連携をして、ベースとなるいろんな制度については県のほうでしっかり整えて、情報発信等も効率的にやっていくという中で、その上でそれぞれの市町村がそれぞれの地域でおっしゃるように何が求められるか、それをしっ

かり検討した上で創意工夫を重ねて、ある意味、市町村同士で健全な競争をしていただくというのが大変重要なのかなというふうに思っております。

御指摘いただいた「集落で何が求められているのか」というところは、しっかりそれぞれの市町村で検討できるように、御紹介いただいたような事例も含めて各市町村と共有をして、今後の移住政策に生かしてまいりたいというふうに考えております。ありがとうございます。

○脇谷委員長 市町村の担当者の方に、ぜひ和気町と神山町に行ってみてくださいと言っていただければいいなというふうに思います。

では、続いて、公共交通のほうに行きたいと思います。40分ぐらいをめどにお願いいたします。

○図師委員 資料の20ページなんですが、広域コミュニティバスについてちょっと教えていただきたいのですが、高鍋都農間を走っているのは知っているのですが、県内で何路線ぐらい走っているのでしょうか。

○河村総合交通課長 広域的コミュニティバスについては22路線が県内で走っているところでございます。

○図師委員 主なところを幾つか教えてもらっていいですか。そこで、採算ベースに合っているところを教えてもらっていいですか。

○河村総合交通課長 基本的に広域的コミュニティバスというのは、幹線系統というのは国の補助が入っております。さらにその要件にも合致しないところについて、広域的なコミュニティバスとして市町村が運営する形で行っておりますので基本的には単一路線で黒字になっている路線というのはありません。

なので、自治体からの補助で運行している路

線を広域的コミュニティバスというふうに我々は定義して行っているところでございます。

○**図師委員** では、主な路線、私が知らないだけなんです、高鍋都農間以外に例えば市町村をまたぐ路線で主なのを教えてください。

○**河村総合交通課長** ちょっと見づらいかもしませんが、14ページ目に県内の路線図を図示させていただいております、こちら、濃い紫色が地域間幹線のバス路線になっています。さらに青色でラインが引かれているかと思うんですけれども、こちらが広域的なコミュニティバスとして運行している路線になっております。

○**図師委員** 先日、実は徳島県上勝町というところに行ってきました、自家用有償旅客運送という事業の内容を見てきたんですが、人口は1,500人ぐらいのところなんですけれども、いわゆる町民間による有償の輸送事業が非常に活発にされているところで、その内容が本県にも落とし込みができるような内容だろうなと思っております。

というのが、上勝町に発着する方に関しては上勝町内の方が自家用車で有償の輸送が可能。つまり、上勝町内だけではなくて、上勝町から出ていく人、例えば病院とか買物とか、もしくは空港とかもちろん使いますし、逆に言うと空港から上勝町に入る人、病院から上勝町に帰ってくる人、そういう町外の方でも有償の旅客事業の対象になるということで、こういうような事業をされている市町村は県内にあるんですか。

○**河村総合交通課長** 自家用輸送の有償制度についても県内使われている市町村もございます。様々な輸送形態がございます。自家用有償は、今、おっしゃっていただいたよう自家用車を使って行う事業でございますし、どちらかと言うと、緑ナンバーに近い乗合タクシーですとか、小型

車両を使って広域的コミュニティバスを走らせておりますので、そこは市町村のそれぞれの選択によって行っているような現状ではございません。

○**図師委員** そのときに教えていただいたのは、やはり民業を圧迫してはいけないという大前提があるようで、国交省のほうが許可をするんですが、その国交省が公共交通空白地域の基準を設けているようなんです。この空白地域の基準の緩和がされて、例えば市町村の中にタクシー会社があっても、もしくは路線バスが来ていても、それでも空白地域というのを限定的に選定されて、そこからの発着に関する有償旅客事業はオーケーですよというふうになっているみたいなんですけれども。

県内で国交省が示す空白地域というところの色分けとか、それを県の地図に落とし込みとかいうのはされていないのでしょうか。

○**河村総合交通課長** 恐らく交通空白地域についてはあくまで目安として国交省から通達の中で示されたものがあると認識しているんですけれども、それについて明確に、例えば空白地帯が明確に何人いるとか、面積的には幾らだというのを、県のほうで厳密に分析はしていないというところではございます。

○**図師委員** 今じゃなくていいんですが、できればそれが資料化されていて県内に落とし込んだ場合こうなりますよというようなものが、後日でもいいんですが、資料として頂きたいんですけれども。

○**河村総合交通課長** 検討するにしてもかなり時間も予算もかかると思うので、ちょっと難しいかなと思います。

○**図師委員** また個別で相談させていただきます。

○**坂本委員** 資料で言うと15ページ以降、全般

に関わることなんですけれども、ここで平成30年以降のまず輸送人員の推移、これは、バス、鉄道等々をお示しいただいていますけれども、これは将来的な推測というか、今後、本県においてどのような交通利用がなされるかという予測はやっていらっしゃるのか。今後の地域交通計画を立てていく上で必要じゃないかなと思ったものですから、そこを教えてください。

○河村総合交通課長 交通の計画の中では、基本的な思想、姿勢としては原則的にはコロナ前に戻していくというところがまず必要だと思っておりますので、全体の数量といいますか、輸送人員としてはそういったところを目指すというのが原則としてはあると思います。

あとは、路線ごとに利用者層、実際に利用されているかということと、地域間幹線については、ある意味、市町村区域をまたぐところについて県が広域的な意味合いを持つ路線として支援をしているところなので、そういった実際に現状の地域間幹線ではほばないんですが、特定の市町村区域だけに明らかに利用が集中しているとか、そういった事情があれば路線を見直すとか、そういった路線の見直しを並行して進めていくということになろうかと思います。

○坂本委員 見直しはともかくとして将来にわたっていろいろな要素がありますよね。人口減少もあるし、高齢化もあるし、そういったことを踏まえて、県内で今後10年後、20年後、特に2040年、2050年に実際に公共交通を使う人がどれぐらいと見込まれるとか、そういったことの推測はされていないのか、されるつもりはないのかという質問です。

○河村総合交通課長 中長期の予想というのはしておりません。恐らく人口は減りますので、基本的に絶対量のマーケット自体は減っていく

傾向にあると思います。特に鉄道もそうですが、通勤・通学需要というのは少子化によってかなり減ると思いますので、その影響は非常に。彼らは基本的に毎日使いますので、その利用が減ると非常に厳しいと思っておりますし、他方、高齢者の割合は増えますから、通院ですとか買物需要というのは一定数あると思いますが、全体的には市場としては減っていくだろうとは思っているところでございます。

○坂本委員 それに付随してなんですけれども、15ページからの資料を見させてもらいますと、毎年、欠損額は結構な金額で、これは恐らく今後も基本料金のようにずっと乗っかっていくものだと思うんですね。将来的な地域公共交通計画を考えていく上で、今御説明いただいたコミュニティバスを含むバス、それから、鉄道、タクシーとそれぞれ交通機関があるんですけれども、今後、将来的に共存させていくという方向性なのか、もしくは、ある程度強弱をつけるというか、先ほどの話にも関連するんですけれども、将来の利用状況を踏まえたときに、この3つのうちでも、ここは自然と落ちていくんだろうとか、ここは是が非でも残していかなきゃいけない交通機関だとか、そういう議論というか、検討というのはなされているんでしょうか。

○河村総合交通課長 一言で言うのが難しいですが、地域間幹線系統のバスについては、現在、国の補助も入っておりまして、基本的な基準としては、輸送人員が1日15人以上となっています。根本的な考え方としては、大体1回当たり5名程度乗る形で1日3便ぐらい運行しているとそれぐらいになるよねというところで、5人というのは、ある意味、バスが大型の車両が必要になるぐらいの、1回当たりの輸送人員がそれぐらいだということとで設定されているとい

うふうに聞いています。

他方、それより少ないところに対してどうしていくかというところは、まさにモード間の分担だと思っています。広域的コミュニティバスは、県としては小型の車両に誘導していこうというところで、その車両費の補助についてもさせていただいているんですけども、さらに広域的コミュニティバスでも利用が低迷していれば、またちょっと違う乗合タクシーとかの利用促進を図った上で、それでも難しければほかのモードに変えていく議論をしましょうというところでお示しをさせていただいてまして、輸送人員に応じてモードを変えていくというのを中長期的に見るとやっていく必要がある施策だというふうには考えています。

なので、競合させるかということ、そうではなくて、基本的にはモード間でうまく分担していくというところが、特にこの欠損補助している部分については根本的な思想としては考えられるかなと思っています。

○坂本委員 最後の一つ。人材不足、バスで言うと運転士さんの人数が減っていくという推移。これはタクシーにおいてもJRにおいても恐らく一緒だと思うんですけども、この人材不足を補う上で、今年からだと思うんですけども、外国人就労者、新しい特定技能が始まって、これは始まったばかりですからまだ結果が出ていとは思わないんですけども、県としてこれにどのように取り組むことになっているのか、教えていただけますか。

○河村総合交通課長 具体的にこういった施策があるというところはございません。まだ制度が始まったばかりですので。

事業者さんとは幾つか感触についてはコミュニケーションを取らせていただいておりますけ

れども、「違う文化、違う環境の外国の方を採用するということをいきなり始めるというのはなかなか抵抗感もある」という話もされてしまったので、そこら辺の理解をまず得ることが必要なかなと思いますし、自動車運転以外にも、整備なんかの分野で何名か入れられている事業者さんもありますので、そこら辺の実績といいますか、そこら辺は我々のほうでも情報収集をして理解を得ていくといいますか、そういったところがまず必要なかなと思っています。

○福田委員 「バス利用に関する県民アンケートの結果を踏まえ、バス利用促進協議会において」と出てくるんですけども、このバス利用促進協議会というのはどういう組織なんですか。

○河村総合交通課長 ページで言いますと、23ページ目に記載をさせていただいております。23ページの中頃に図をお示しさせていただいております。

利用促進協議会自体は任意の協議会ございまして、参画者としては県、市町村の交通担当者、バス利用者の方にも来ていただいております。そこで利用促進策を議論するような体制になっております。

さらに言いますと、それぞれの県域ごとに、県央、県北、県西・県南、3つ県域部会を設けております。それぞれの地域ごとに特色も若干違うところもありますので、県域部会でも地元事情に応じて利用促進策を議論しているという体制になっております。

○福田委員 アンケートの中で24ページに年代別があって、60代、70代が非常に多い。そして、次に25ページですけども、「バスの利用目的は」というところで、なるほどと思うんですけども、買物と通院が圧倒的に多いですね。その中で私が思ったのは、今、説明していただいた

バス利用促進協議会で、27ページ3行目に「他県の事例を参考にして」という言葉があって、他県に行ったときに、これ、参考になるんじゃないかなと思ったことなんですけれども、停留所はどっち持ちかというのと、地域バスの方の持ち物なのか、それとも停留所の近くにあるものの持ち物なのか。

何が言いたいかというと、病院とか買物というのが圧倒的にバスの利用目的で多いのであれば、例えば、あるところに視察に行ったときには、その停留所の状況を病院側が作製しているんです。それで寒さをしのげるようにちゃんと囲んであるし、その病院に行きやすいような停留所がつくってあるんですね。そこにその病院のいろいろな情報が入っているんですよ。買物といえばお店でしょうから。

だから、ここに書いてあるとおり「他県の事例を」というのがあんなら、参考にしてもらって、内輪だけでするんじゃなくて、おたくの停留所はおたくも協力してくださいよ、こういうふうにしたらどうですか、こんなところもありますよと提案したら、それだったらうちの病院にはもっと来やすくなるし、患者も喜ぶだろうなと思います。

それと買物についても同じことです。そのお店側にも協力してもらおうというのが、やはり線を引かんでお互いに地域おこしをということ、地域と共にとという考えを織り込んだら、もっとそれが発展するんじゃないかと思いますが、いかがでしょうか。

○河村総合交通課長 委員御指摘のとおり、例えば病院ですとか買物施設とか、あとは市役所とかですね。地域の役場にそういったバスの時刻と到着情報をお示しする事例も全国的には多くあるというふうには認識していますし、当然

ながら、今回、買物行動ですとかそういったところでの連携というのは、地元の商業施設等々、今もやっておりますけれども、今後も議論をしていく必要があると思っていますので、御指摘の観点は踏まえながら検討していきたいと思います。ありがとうございます。

○内田委員 19ページの離島航路のところ、あえて現状と取組というところに島野浦航路の乗客数推移を載せていただいて、情報提供いただいてありがたいなと思ったんですが。

島野浦のほうもいろいろな課題がある中で、あえてここでこれを示していただいたということで、でも、いろいろな課題がある中での対策とか取組というのはここで示されていないと思うんですけれど、何か取り組まれていることとかがありますか。人口が減少しているなか、医療の特に産婦人科医がいなかったりとか、高齢化が続いていて、夜間帯・深夜帯の病院を海上タクシーとかで運ぶのにも海上タクシーも減っているとか、そういう現状もあったり、フェリーからバスの接続が悪い、買物が不便だとか、そういういろいろな声もある中なんですけれども、何かそういうことを視野に入れて今後の課題として受け止められているかということももし分かったらありがたいので教えてください。

○河村総合交通課長 資料には記載はありませんけれども、島野浦航路については、欠損額の一部を県から補助をさせていただいておりますし、この地域の会議にも私どもは参加させていただいておりますので、そういったところで状況については報告を受けているところでございます。

他方、利用促進等に関して県がどれだけ主導的に関わるかという点では、基本的にこの市内で完結する航路でもあるので、バスに比べると

どうしても、地元の延岡市のイニシアチブがどちらかという強いのかなとは思っております。何か協力を求められれば何か我々としても考えたいとは思っておりますけれども、基本的に彼らが考えていただく必要があるのかなとは思っています。

○内田委員 比較的、日中はフェリー、高速艇の便も多いです。深夜帯とかの対応とかは難しいのは分かるんですけれども。それで、料金も安いので、観光客にとってもすごいメリットもあるし、ありがたい面もある反面、人口が減っているということと高齢化が進んでいる。

ただ、保育園、小学校、中学校もある。若い子もいらっしゃるという中で、医療においても、お買い物に行く面においても不便なところもあるから人口減少の一途を進んでいくかなというような状況の中、島民の相談等も増えているところではありますので、市との連携をしっかりと図っていただくのはありがたいなと思っています。ここに挙げていただいたことはすごくありがたかったので、しっかり島野浦のほうも見ていただきたいなと思って、あえて質問させていただきましたのでよろしくお願いします。

○二見委員 先ほど、タクシーの運転手の数とか出ていたんですけれども、バスの運転手の数は出ていましたかね。

○河村総合交通課長 バスの運転手ですけれども、15ページ目に、こちら、九州運輸局の調査の正職員として運転士数をお示ししております。こちら、ちょっと令和5年の数字がまだ公表されていませんけれども、242名が最新のデータになっておりまして、ただ、事業者さんにそれぞれ聞き取りをすると、それ以外も含めて少し数としては確保されているというのは聞いています。

○二見委員 これは要するに普通の路線バスと

かを運転している運転手の方々の推移のデータなんですね。「乗合バス」というふうになっているから、地域の乗合バスではない。ちゃんとした第二種免許を持っている人たちの数ということですね。

○河村総合交通課長 そのように認識しています。乗合バスの定義として、地域間幹線、一般の路線バス、広域的コミュニティバス、高速バスも含まれていますので、おっしゃったように二種免許を持った方というふうに認識しております。

○二見委員 それは、今、バスの運転手の数が緩やかに減少しているというふうに説明があるんですけれども、実際問題、どういうふうに担当課としては現状を把握していらっしゃいますか。緩やかな減少だけでいいのか、その後に特例講習を受けるのに当たって補助を出しているということなんですけれども、その実績がどれくらいあるのか、これをどういうふうに考えていらっしゃいますか。

○河村総合交通課長 コロナ禍の数年においては、採用も一定数あったんですけれども、辞める方のほうが多くて、全体としては減少していたと。

直近で言いますと、それがようやくとんとんになってきたような状況だと聞いています。

特例講習の支援について、特にバスの関係についてですけれども、昨年度の支援実績としては、昨年、特に若い方が対象になり得るところではあるんですけれども、数名採用があったところではあるんですが、実際、二種の特例講習を受けた方はいらっしゃいました。この補助制度自体も対象になり得るところではあったんですけれども、スケジュールの都合と実際に御本人が継続的に勤務されるか、事業者のほうで確

証がないということだったので昨年度の実績としては実績はありません。

ただ、引き続きそれらの方については、実際に働いていらっしゃる、継続的に勤務していただいているので、この年度の補助対象になり得るとは考えています。

将来的にどうするかという点で言いますと、全国的に見てもやはり運転手不足、各県も同じ悩みを持たれていて、九州各県で情報交換もしますが、なかなか根本的な打ち手というのが、あまりいいアイデアがないというのが正直なところです。実際に運転手さんを雇用して増やしている事業者さんの情報を見ると、やはりそれなりに給料を上げて、説明会も何度もしており、そういったところが必要になってくるんですが、県内の事業者でそれだけの体力があるかというとなかなか難しい部分も現状としてあると思うので、利用促進というよりは、ある意味、体力をつけていただく一環でもあるのかなと思っていますし、それで足りない部分については、どうしても利用が少ない路線の見直しを図っていかとか、AIデマンドの御紹介もさせていただいていますけれども、大型二種が要らない形でも運転できますので、そういったモードの工夫というのが必要になっていくのかなというふうには思っています。

〇二見委員 絶対近い将来、運転手不足が大問題になりますよ。まず「幹線を維持してくれ」とこっちは言うけれども「回せません、人がいません。」というのが、もうすぐそこに来ますよ。大量に辞めたらもう一巻の終わりですよ。そこを分かっているんですかと。

こういう事業をやっています、結果出ませんでした、じゃあ済まされないんですよ、これから。実際にバスの運転手というのは、昔は憧れ

で、大型二種を取りたいという人もおっただろうけれども、運転免許の中で一番難しい免許じゃないですか。それを乗り越えたのに所得が低い。全国見てもいろいろばらつきがあるんだろうけれども、今、路線を維持してくれと言っているだけじゃなくて、本当に一緒になってやっていかないとか向こう側も回していくのにも必死ですよ。

運転手さんとたまに話をすることがあるんですけども、運転していたらいけないような人が運転するわけですよ。要するに足りないから。

例えば、昔だったら、満車で乗れませんかと言ったときには臨時便を走らせていました。今はとてもじゃないけれどもそれもできない。そんな状況になっているわけですよ。協議会の中でいろいろ話をするのかもしれないけれども、上の人たちだけの話だけじゃ駄目ですよ。現場の人たちの声を聞かないと、運転手さんの年齢層が今どういう状況なのかとかも、やっぱここら辺は皆さんのほうもしっかり把握しておかないと。じゃないと、何年後かには、もう何歳以上になってって。もうそのときにぱっと辞めますよって、それじゃあ、もう手遅れですわ。

そこを考えた上での対応を県としても考えなければならぬし、やはり増やすための取組というのは、事業者が賃金を上げるだけでなく、いろんな啓発活動も一緒にやっていかないととてもじゃないけれども、追いつかないです。ここはしっかり対応していただくようお願いします。

〇重黒木総合政策部長 御指摘ありがとうございます。運転士の問題につきましては、定期的に会議体でお話をするだけではなくて、運行事業者の方々とは日頃からいろんな情報交換をさ

せていただいています。そういった情報交換をさせていただく中でこういった運転士確保の補助制度あたりもつくってきておりますので、引き続き、そういった情報交換というか、実情もしっかり把握しながらこういった対策が必要なのか、しっかり話し合っていきたいと思っています。その上で、やはりコロナの中で事業者の体力が非常になくなってきておりますので、しっかりと利用促進を図って、事業者の体力も回復させながら、こういった形であれば地域交通が維持できるのか、バス利用促進協議会もありますし、その他の会議体もありますので、市町村も含めてしっかりと連携を取って検討してまいりたいというふうに思います。

○脇谷委員長 そろそろ時間も近づいてまいりましたので、ここで締めさせていただきたいと思います。執行部の皆様方、本当にありがとうございました。

御退席いただいて結構でございます。お疲れさまでした。暫時休憩いたします。

午前11時47分休憩

午前11時48分再開

○脇谷委員長 それでは、委員会を再開いたします。

協議事項1の次回委員会についてです。

次回委員会につきましては、12月6日金曜日を予定しておりますが、福祉保健部をお呼びし、周産期医療について、小児医療について、人材育成・確保の取組について、それぞれ御説明を頂くこととなっております。

次回の委員会の説明内容などについて、御意見や御要望はありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○脇谷委員長 では、特にないようですので、

次回の委員会の内容につきましては正副委員長に御一任を頂きたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○脇谷委員長 それでは、そのような形で準備をさせていただきます。

最後に協議事項2のその他で委員の皆様から何かございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○脇谷委員長 それでは、次回の委員会は12月6日金曜日午前10時からを予定しておりますのでよろしくお願いいたします。どうもお疲れさまでした。

それでは、以上で本日の委員会を閉会いたします。

午前11時49分閉会

署 名

地域活性化対策特別委員会委員長 脇谷 の り こ

