

令和7年1月10日

村上市議会議長 三田 敏秋 様

総務文教常任委員会

委員長 高田 晃

行政視察報告書

下記のとおり、総務文教常任委員会の閉会中継続調査（行政視察）を行ったので、その結果を報告します。

記

- 1 期 日 令和6年10月7日（月）～10月8日（火）
- 2 調査地 新潟県湯沢町、新潟県妙高市
- 3 参加委員 高田 晃 委員長 富樫雅男 副委員長 魚野 ルミ 委員
尾形 修平 委員 鈴木いせ子 委員 菅井 晋一 委員
野村美佐子 委員 （計7名）

4 調査項目

- (1) 保小中一貫教育「湯沢学園」の取組について（新潟県湯沢町）
- (2) 妙高市生活交通確保対策事業について（新潟県妙高市）

5 調査目的

(1) 保小中一貫教育「湯沢学園」の取組について

本市においては、「第2次村上市立小・中学校望ましい教育環境整備計画方針」に基づき学校統合計画が進められており、廃校利用の一つとしては旧神納東小学校を活用した子育て支援拠点施設が整備・運営されている。また、村上駅周辺まちづくり事業大規模跡地利用として統合保育園が計画されているところであることから、保小中一貫教育における先進的な取組を展開する湯沢学園の取組を調査することにより、本市における今後の取組の方向性、課題等を探ることを目的とする。

(2) 妙高市生活交通確保対策事業について

高齢化、過疎化、人口減少が進行し、地域の実情に応じた公共交通や移動手段への対応が求められる中、将来的な地域公共交通のあり方について、先進的な取組を進める妙高市の取

組を調査することにより、本市における今後の取組の方向性、課題等を探ることを目的とする。

6 調査概要

(1) 保小中一貫教育「湯沢学園」の取組について（新潟県湯沢町）

〔日 時〕 10 月 7 日（月） 午後 1 時 25 分～午後 3 時 35 分

〔対 応〕 湯沢町議会：議長、事務局長、庶務係長

湯沢町教育委員会：種村教育長、中沢湯沢小学校長



〔事業概要〕 平成 18 年、学校耐震化推進を目的とする文部科学省「公立の義務教育諸学校等施設の整備に関する施設整備基本方針」に基づき耐震診断が行われた結果、湯沢中学校と 4 つの小学校舎については耐震改修が必要と診断された。平成 19 年、湯沢中学校建設検討委員会を設置、検討を経て、新潟県立湯沢高等学校跡地と湯沢中学校用地に町内小学校 5 校と中学校 1 校を統合した小中一体型校舎と、保育園 5 園を統合した認定こども園を整備する「湯沢町の教育構想（施設一体型教育システム）」が策定された。以降、地域への説明会や、一般公募町民・保護者・学識経験者等による湯沢町文教施設整備委員会が平成 22 年 5 月に設置され、平成 23 年 7 月に「湯沢町統合文教施設基本計画」を策定。これらを元に基本設計や実施設計が行われ、平成 24 年着工、平成 26 年 4 月に「湯沢学園」が開校した。

「湯沢学園」は湯沢町が独自に付けた愛称であり、上記のとおり 5 つの保育園（浅貝・中央・湯沢・神立・土樽）を統合した湯沢認定こども園、5 つの小学校（湯沢・神立・土樽・三国・三俣）を統合した湯沢小学校、既に昭和 41 年に統合した湯沢中学校を施設一体型保・小・中一貫教育システムである。

この制度により、小 1 プロブレム・10 歳の壁・中 1 ギャップ等を解消するとともに知・徳・体の向上を目指している。加えて、学校運営協議会制度（コミュニティ・スクール）を導入してオール湯沢で子どもたちを育む学園として小中一貫教育が平成 26 年 4 月開校し、平成 28 年 4 月に認定こども園が開園した。これにより、施設一体型保・小・中の 12 年間を通した一貫教育システムが本格的にスタートし、地域住民参加型教育の実現に向け、特色ある学校運営が進められている。

〔経過〕 湯沢学園において、パワーポイント等により説明を受けた後、質疑応答を行った。その後、校内を見学し、調査を終えた。

(2) 妙高市生活交通確保対策事業について（新潟県妙高市）

〔日時〕 10月8日（火） 午前9時15分～午前11時20分

〔対応者〕 妙高市議会：議長、事務局長

妙高市環境生活課：課長、副参事



〔事業概要〕 妙高市では、令和4年10月からAI技術を活用したオンデマンド交通「チョイソコみょうこう」の運行を実施している。これまでの地域とまちなかの施設等を結ぶ乗合タクシーに替わり、複数の方が乗り合わせ、より多くの市民から日常の買い物や通院に利用してもらえるように、希望の停留所に送り届ける予約制（アプリや電話での予約）で、利用者の予約内容（乗降する時間や停留所）に合わせてAIが最適なルートを作成し、決められた路線はなく運行している。

令和5年10月からは、運転免許を返納した高齢者など自家用車を保有しない方々に対して、まちなか間を移動しやすい環境を提供すべくまちなかの住宅街にも停留所を増設しており、市民の利便性の向上を図っている。

〔経過〕 妙高市役所において、資料により説明を受けた後、質疑応答を行い、調査を終えた。

7 各委員の所感

(1) 保小中一貫教育「湯沢学園」の取組について

■ 高田 晃 委員長

○ 現状

湯沢学園は、保育園、小学校、中学校が一貫して学ぶことができる、全国的にも非常にまれな保小中一貫校である。

平成 22 年から「湯沢町文教施設整備委員会」を立ち上げて準備を進め、平成 26 年に 5 小学校と 1 中学校を統合、平成 28 年には 5 保育園を統合し認定保育園にして、平成 28 年から、保小中一貫教育をスタートさせた。

○ 特筆点

教育保育（認定こども園：3 年間）、前期（小 1～4 年生：4 年間）、中期（5、6 年、中 1 年生：3 年間）後期（中 2、3 年生：2 年間）となっており、保育園から小学校へのプロブレムの解消や中 1 ギャップの生まない学年構成となっている。

近代的な校舎は、木造がふんだんに取り入れられているほか、教室や廊下は広々として、子どもたちの自由空間となっている。校舎中央にあるエントランス（IRORI 広場）はコンサートや交流事業に活用される巨大空間となっている。図書館には図書司書を配置して町民参加型の図書機能になっており、町ぐるみで読書活動を通したまちづくりを展開している。また、施設内のプールは、多年代の子どもたちが安全に使えるよう床が可動式になっているのが注目された。

中でも、地域住民がいつでも気軽に立ち寄れる地域交流センターが、施設中央に設置されており、住民と子どもたちのふれあいが生まれる「地域住民参加型教育の実現」を目指している学校運営が特筆される。

○ 本市における取組の可能性

湯沢町の人口規模や児童生徒数、これまでの学校整備に対する考え方など、歴史的背景があって出来得た学校と感じた。

500 人超の保小中一貫校の学校運営がもたらす教育的効果やメリット、地域活性化などは、非常に参考となるが、こうした形態の学校はどこの地域でも作れるというものではないと思う。特に、本市の面積や地区割を考えた場合、設置運営自体難しいものを感じる。

ただし、幼児教育と学校教育が連携した学校づくりについては、本市のこれからの学校整備計画を進める際に検討していきたいと思う。

また、地域とのふれあいができる住民参加型学校については、本市の小中学校でも積極的に取り組んでいるが、湯沢学園のような校内に地域交流センターのようなスペースを開設できるよう、今後取り組むべきと考える。

■ 富樫 雅男 副委員長

○ 現状

幾多の課題を乗り越えて、平成 28 年度から、子ども園（保育園）、小学校、中学校の一貫教育を進め、子ども園に 166 名、小学校に 261 名、中学校に 128 名の合計 555 名の子どもたちが学んでいる。更に未満児から 2 歳児の保育も行っている。

○ 経緯

湯沢町は中学校が 5 校あったが 50 年以上前に 1 校に統合し、平成 19 年に中学校の校舎建て替えの議論が始まった事を契機として、将来を見据えた教育施設整備計画を検討開始。その結果、平成 26 年に保育園が 5 つ、小学校が 5 校、中学校が 1 校あったものを一つに統合した施設を設け、地域とのつながりを重視した「湯沢学園」としてスタートしたものである。

○ 特筆点

湯沢町にはリゾートマンションが立ち並び、町民の 8 割の方が観光業に携わるという特殊な環境にある。基本はスクールバスと民間の路線バスを利用して通学していて、山間地の児童は 45 分も通学時間がかかっている。

こうしたことから、子どもが暮らす集落の中での一体感を醸成するためにそれぞれの集落内でのボランティア活動、行事への参加にも力を入れている。

また、学園内の美化活動も地域のボランティアが大きく関わり、町内全体として自分たちの「湯沢学園」を守り、育んでいこうとしている。

○ 取り入れたい点

村上市でも学校統廃合に向けた議論、取組が進んでいるが、何が子どもたちにとってベストな事なのかを地域住民と十分に議論したうえで合意形成を図るべきと考える。

また、統合後も子どもたちが地域でのつながりを図っていけるように、学校、地域で検討することが大切と考える。

また、廃校となる施設の利活用も事前に検討しておくことも必要と考える。

■ 魚野 ルミ 委員

湯沢町は人口 7,890 人、高齢化率 40%の地域で、住民の約 8 割が観光業を営んでいる。観光業が地域の主な産業となっており、昨年度の観光客数は 350 万人、うちスキー観光客は 170 万人に上る。しかし、福祉や教育の充実では後れをとっている点が課題として挙げられる。このような背景の下、湯沢学園では地域と教育が密接に連携し、地域全体で子どもたちを育むための取組が積極的に行われている。

平成 19 年より地域住民との協議を重ね、保育園 5 園、小学校 5 校、中学校 1 校を統合し、保小中一貫教育を実現した施設である。湯沢学園の運営には、地域全体で子どもを支えるという共通の理念が大切にされており、平成 23 年の地区ごとの説明会を経て、平成 26 年には小中

統合、平成 28 年には保小中統合の体制が整った。経費は当初予算の倍となり、当面の課題から複数回議会でも否決されることもあったが、最終的には住民の理解を得て事業が進められた。

湯沢学園における特筆すべき取組の一つが、一貫教育による「学びの連続性」である。保育園から中学校までの一貫した教育環境の下で、小学校 1 年生と中学校 1 年生の間に起こりやすい学びのギャップが解消されており、異年齢の生徒同士が皆で学び、上級生が下級生を支える姿勢が育まれている。また、「コミュニティ・スクール」としての機能も充実しており、校内外での活動や地域活動の場で異年齢のペア活動が推進されている。0～1.3m 施設の水深を 6 分で調整できる室内温水プールも整えている。

さらに、湯沢学園では、令和 5 年より 3 歳以上の給食費無償化が実施されており、町外に通う児童にも支給が行われている。キャリア教育にも力が注がれ、地域行事への積極的な参加によって子どもたちが地域社会とのつながりを感じ、自己肯定感を高められる工夫が凝らされている。

観光業に従事する保護者が多く、子どもが長時間ゲームに没頭するなど家庭環境に影響を受けるケースも多いとの調査結果もあり、今後は家庭や地域社会との体制協力がより重要であることが示唆されている。

本市でも教育体制を整えることは大切であり、湯沢学園の通学バスに見られる対策や細かな配慮などは参考となり、地域特有のニーズに合わせた支援戦略が検討されるべきと感じた。コミュニティ・スクールの充実も重要で、地域住民と協力し、異年齢交流や地域活動を通じて郷土愛を育む環境づくりが求められる。

負担軽減を図るため、給食費無償化の実施も検討に値するし、市外通学者への支援も行うことで、広域的な教育支援が期待される。視察で得た知見を基に、地域住民と協力しながら、村上市における教育支援政策の充実を進め、地域とともにある教育の発展を目指していきたい。

■ 尾形 修平 委員

湯沢学園の施設は素晴らしく、認定こども園 166 名、小学校 261 名、中学校 128 名の合計 555 名の子どもたちが通学している。通園の方法としては、3 歳未満児は保護者送迎、3 歳以上は送迎バスを運行。小・中学校は路線バスで通学とし、園内にバス停があり、定期券全額を町の負担としている。本市においても通学方法は一考の可能性があると考える。

今後の児童数減少に伴い、小・中一貫校の取組は本市においても大いに検討すべき課題であると考えられる。

統合後の旧校舎利用に関しては、普通財産として民間企業に貸し出したり、地域のコミュニティの場として活用されている。

本市でも、普通財産に移行し全庁体制で利活用を検討し、今後の利用が見込めない施設に関しては速やかに解体等の措置を行う必要があると考える。

■ 鈴木 いせ子 委員

保・小・中の教育による連続性のある学びを創る「湯沢学園」の研修に行ってきました。

3歳～4歳～5歳・・・湯沢認定こども園

1年生～4年生・・・前期（4年間）

5年生～7年生・・・中期（3年間）

8年生～9年生・・・後期（2年間）

このことにより小1のプロブレムの解消、中1のギャップ解消につながるということでした。

校舎も明るく、プールの施設も充実していました。地域で育てる学校、地域に愛される学校を目指しているとお聞きしました。どの教室からも大きな声をかけてもらいました。（不登校の生徒は増えてきていると話していました）

村上市も小学校の統合が目の前に迫っています。今、朝日地区では小学校統合の話が始まっています。3校を1校にする計画のようですが、地域の方々の意向を聞きながらも、私は朝日地区の統合は早いほうがいいのかと考えております。

統合した学校の現状を学び、良かったと思います。

■ 菅井 晋一 委員

○ 現状、経緯、特筆点

湯沢町は人口7,890人、高齢化率40%、人口の8割は温泉やスキー場など観光業に関係しており、年間350万人（うちスキー場170万人）の観光客が訪れるという。

湯沢学園のスタートは平成19年に湯沢中学校の校舎老朽化対策、改築事業から始まった。ただし小学校も見直しが必要とのことから、保護者や地域住民を含め、教育全体の将来像を求めながら議論が進められた。しかし、全ての合意形成が整うまでは何年もかかる、待てないとのことから、まずは老朽化した中学校の校舎の改修から始まった。

事業は12年前にスタートしたが、直後に東日本大震災、オリンピックと資材の高騰から、計画した事業予算は37億円から52億円に膨れ上がった。そして平成28年4月に湯沢認定こども園・湯沢町立湯沢小学校・湯沢町立湯沢中学校、一貫教育の湯沢学園は完全スタートした。

- ・ 小学生が、散歩する保育園児に気軽に接し、あやしたりする、微笑ましい光景が見られた。
- ・ 年長児は9月からお昼寝がなくなり、小学生になる準備が始まり、小学校で使う机・椅子が一人一人に支給される。
- ・ 小学校の児童会の祭りに保育園児が招かれ、体育祭は小中合同で開催される。
- ・ 令和5年度から全ての園児・小中学生が給食費無償化となった。
- ・ 教育委員会に子ども課が置かれ、放課後児童クラブや子育て支援センターなど、子ども

に関しては全て教育委員会の所管となり、一貫した指導教育体制がとられている。

○ 村上市における取組の可能性等について

- ・ 村上市では第2次望ましい教育環境整備計画方針」に基づき学校統合計画が進められているが、人口減少が進んでおり、山北では小中一貫校の取組が進められているが、小規模校となる地域では、同様の検討も考慮されるべきだと考える。
- ・ 湯沢町では、統合により廃校となった校舎は、普通財産として民間企業に貸したり地域で利用して活用されている。村上市では教育委員会で管理しているため、有効な利活用ができないので、早急に普通財産として管理するべきである。
- ・ 教育委員会に子ども課を設置し、子どもに関しては全て教育委員会の所管とし、一貫した指導教育体制をとることが望ましい。

■ 野村 美佐子 委員

湯沢学園を視察し、その設備の充実にまず驚いた。

教室も開放感があり、廊下も広く、プールや体育館などの施設も広くとってあり、子どもたちも伸び伸びしているように感じた。お仕着せでないあいさつや人懐っこい笑顔にも感動もした。

しかし、湯沢町で保育園、小学校、中学校が1校しかないということは、子どもたちに選択肢がないことになり、具体的な数字は示されなかったものの、不登校が増えていることは、問題も出てきているのだろうと推測された。特に、パンフレットに偏差値のことが書かれていて、全国平均とどうなのか、議員の質問にも「九州のラサール高校へ行った子もいる」と答えるなど、偏差値重視の傾向を感じ、その中で9年間以上同じ学校で過ごすのは子どもにとってきつい面もあるのではないかと感じた。また、教育委員会が学校の建物の中に入っているということで、学校への圧力にならないか、などという余計なことまで考えてしまった。

廃校の利活用については、1校のみが解体になったが、他4校は企業の倉庫や外国人向け語学学校として活用されている、それは、総務課がかなりの骨折りをして、活用先を見つけたと説明されていた。

現在、村上市では、学校教育課が廃校の利活用を担当しているようだが、きちんと市の資産として財政課や総務課が利活用を進めるべきだと思った。

通学バスについては、湯沢町に1つの学校ということもあり、すべての路線バスがこの学校を通るようになっていことから、5つの通学コースのうちスクールバス1コース、スクールタクシー1コース、他3コースは路線バスに無料で乗れるシステムにしているのは工夫されていて、いいアイデアだと思った。

全体として、個々の問題はあると思うが、市職員や学校職員が積極的に取り組み、アイデアを出している熱意を感じ、そのことがとても重要なことだと感じた。

(2) 妙高市生活交通確保対策事業について

■ 高田 晃 委員長

○ 現状

妙高市では、平成 17 年の市町村合併後、利用者減少や運行赤字が進む地域公共交通に関し、既存バス路線の運行形態の見直しや路線の統廃合を進め、効率的かつ利用者の実態に合った生活交通の維持を目指し、平成 2 年に妙高市地域公共交通計画を策定し、生活に密着した公共交通の整備を行ってきた。

平成 2 年から N P O 法人が市営バス路線やコミュニティバス路線の運行を担い、平成 4 年 10 月からは、A I を活用したデマンド乗合タクシーの運行開始を行うなど、先進的な取組を行っている。

○ 特筆点

妙高市で運行している A I を活用したデマンド乗合タクシーは、複数の人が乗り合わせ、希望の停留所へ送り届ける予約制の乗り合いタクシーで、決められた路線ではなく、利用者の予約内容に合わせて、A I が最適なルートを作成して運行するシステム。

低料金で活用できるほか、利用者の利便性を高めるため、アプリや電話での予約方法、高齢者でも歩いて行ける範囲に設置された停留所の配置、30 分前でも予約可能など、利用者の希望や要求を実現させている。

また、民間の路線バス運行会社やコミュニティバスを運行する N P O 法人、タクシー会社などと上手く連携しているところも特筆されるところであるが、これには国の補助事業を活用し、運行団体への財政支援が背景にある。

○ 本市における取組の可能性

本市においても、平成 22 年から公共交通活性化協議会を立ち上げ、「地域公共交通総合連携計画」に沿って、コミュニティバスの運行やデマンド型乗合タクシーの運行を行い、検証を進めているところであるが、妙高市で実施している「A I を活用したデマンド乗合タクシー」については、住民の生活実態や希望に合わせ、A I による適切な運行ルートで利用できるシステムは、本市においても参考にしたいと考える。

ただ、妙高市でもそうであるが、どの地域でもこのシステムを導入することは難しい問題であるため、地域の実情に合わせ、需要や運行の可能性を検討しながら進めなければならないと考える。

広大な面積を抱える本市においては、公共交通やコミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、ライドシェアなど、地域の実情や生活実態に合わせた交通網の整備が必要と考える。その上で、コミュニティバスやライドシェアの運行組織の育成も検討する必要がある。

■ 富樫 雅男 副委員長

○ 現状

妙高市は平成 17 年に 1 市 1 町 1 村が合併し誕生した。人口が集中する新井地区と、過疎化が進む旧妙高村地区、山間部、更には観光地である妙高高原地域があり、また上越市、糸魚川市、長野県と隣接しており、これら地域との関わりのある公共交通網を無視できない複雑な背景がある。

このような中で民間路線バス事業者 4 社、タクシー事業者 3 社、市営バスなどが存在し、利便性確保のために A I デマンドタクシー、循環バスもあり、ライドシェアも検討している。

○ 課題

それぞれの地域には異なる特色、実情があり、それに応じた公共交通が必要な事から非常に複雑な公共交通網となっている。

更にスクールバスへの混乗もあり、利用客を増やすために日曜日に買い物のためのバスを運行、また地域のイベントに際してはボランティアバスも運行されている。

A I デマンドタクシーは 2 台稼働しているが、A I 予約システムに年間 200 万円のシステム利用料が支出されている。しかし、ドライバー不足で夜間運行できない事業者もある。

これらの公共交通への市の補助金は年間 1 億 1000 万円にも上る。

○ 参考としたい点

村上市も 5 つ地域はそれぞれ特色があり、実情も大きく異なっている。これらの各地域の統一的な公共交通ではニーズに応えられないとして、地域に応じた公共交通網を作っている途上であり、特に山北地域では色々な手法で試行錯誤しながら改善に向けた取組が進んでいる。特に高齢化が進み、一人暮らしの高齢者も増えている中で運転免許返納者への対応だけでなく買い物、通院支援への対応も少しずつ対応されており、数年前と比べると大きく改善している。また、民間事業者による買い物支援も進んできている。

今後は A I を活用したデマンドタクシーも選択肢とした検討も必要と考える。

これまでいろいろな改善が図られており、今後は現状の地域公共交通をより一層きめ細かなニーズに応えるためのブラッシュアップを進める必要がある。そのためにも民間事業者（タクシー、ショッピングセンター等）や今後進められる学校統廃合によるスクールバスの整備を機に、混乗も地域によっては検討が必要と考える。

また、体が不自由な方への一層の支援も必要であり、今後とも市に要望していきたいと考える。

■ 尾形 修平 委員

妙高市で行われている A I を活用したオンデマンド乗合タクシー（チョイソコみょうこう）であるが、運行箇所が一部地域（旧新井市街地）に限定されており、年間の維持経費が 200 万

円以上発生しているということであった。現在会員登録されている方が 100 数十名ということで利用者也限定されている。

また、利用できる日が月曜日・水曜日・金曜日となっており、時間も 8 時 30 分から 15 時までとかなり限定的である。

本市においても、導入の可能性があると考えられるが、村上市街地及び荒川市街地に限定されるのではないかと思う。

■ 鈴木 いせ子 委員

平成 17 年の市町村合併後、利用者減少や運行赤字の増大が進む地域となり、公共交通に関し、既存バス路線運行形態の見直しや路線の統廃合を進め、効率的で利用者の実態に合った生活交通の維持を図ってきました。このことは村上市の実状と同じでした。

そこで始めたのが「チョイソコみようこう」。格安料金でタクシーを利用することでした。

- ・会員登録 会員登録申請書で登録する（妙高市役所）
- ・乗車予約 まちなか停留所間の移動も予約できる
- ・チョイソコ停留所で乗車 予約の 15 分前に乗車場所で待っている

村上市も高齢化社会で年々需要が増えています。今までのバスの運行ではなく、家から電話をかけて乗ることができるので、とても便利だと思います。これまでにない視点で交通体系の在り方を検討する必要があると感じました。

■ 菅井 晋一 委員

○ 現状、経緯、課題、特筆点

妙高市の公共交通は、人口減少の中で路線バスの市営バスへの転換や公共交通空白地にデマンド型乗合タクシーを導入するなど改善を進め、A I によるシェア型デマンド交通にも着手している。

当初は周辺農村部用だった予約制乗合タクシー「チョイソコみようこう」は、令和 5 年 10 月から町なかの住宅街にも利用範囲を広げ、利用率が向上した。年代別利用者はほぼ 80 歳代が中心で、時間帯では午前中の利用が多い状況にある。予約は、1 週間前から利用時間の 30 分前までに、電話または予約サイトアプリからで、誰でも簡単に予約できる便利さがある。

バス・タクシーとも運転手不足による路線維持が困難な時代となっている。N P O 法人が運行するコミュニティバスは、効率的な運行で喜ばれているが、いずれも利用者の減少は避けられず、ニーズや実態に合った運行への見直しが求められている。

○ 村上市における取組の可能性等について

- ・ A I によるシェア型デマンド交通の手法は利用者の利便性と効率的な運行において大いに検討の価値がある。

- ・ 村上市では10月から、これまで新潟交通観光バスが運営していたバス路線を村上市地域公共交通活性化協議会が主体となる「あべっ車」へ転換した。しかし、運転手不足や乗車率の現状からバスによる公共交通の運営は既に限界が見えている。妙高市のNPO法人が運行するコミュニティバスは、10人乗りのワゴン車が主体であり、効率性と利便性の高い持続可能な公共交通を目指し、村上市のバスによる公共交通運行体制の見直しが必要と考える。

■ 野村 美佐子 委員

地方の人口減少が続く中で、公共交通の確保は、どこでも大変難しい課題であることを痛感した。その中でも、妙高市はスキーや高原の観光資源を活かすこと、周辺部の集落の交通手段をどうするか、それぞれの地域の特性を調べて、工夫して住民の足の確保に取り組んでいることが伺えた。主要路線は路線バスで、特に通勤通学の足の確保、周辺の過疎地域はNPO法人に委託したコミュニティバス、路線バスのない地域から街なかに行く「チョイソコみようこう」というAIを導入した乗合タクシーなどである。

村上市でも同じような傾向の回答があったが、住民アンケートから、高齢者は午前中の外出が多いこと、行く先は病院、金融機関、市役所、買い物などであることから、停留所をなるべく細かく設置し、利便性を高める努力がされている。

「チョイソコ」はトヨタなどが開発したシステムで、会員登録するとAIが会員の住所と停留所を認識し、自動的に回り方を瞬時に計算するので、受付も簡単であるなど便利なシステムであると思った。しかし、地域が広いと効率が悪く、乗り合い率も低くなるので、範囲を決めて、街なかの住人も利用できるようにすることで対応していると話していた。

村上市では、路線バスのなくなった上海府地区などに「チョイソコ」を導入し、村上市役所までの主要道路の付近の住民も含めた会員登録をすれば、ひとつの実験的成果を出せるのではないかと考えた。

とにかく、新しく担当になった妙高市職員の方が情熱をもって考え、今後も市民の意見をよく聞いて改善方向を考えていることは素晴らしいと思った。

高齢者は決して「病院にだけ行く」のではない。健康で長生きのためにも、楽しみも含め、行く先を増やすことが、1番の村上市の公共交通の課題だと感じた。