

# 【総務常任委員会行政視察報告書】

## 1. 視察期間

令和7年1月16日（木）から1月17日（金）

## 2. 視察地

福井県坂井市【オンデマンド型交通「イータク」について】

富山県高岡市【移住定住促進事業について】

|                             |
|-----------------------------|
| オンデマンド型交通「イータク」について（福井県坂井市） |
|-----------------------------|

### 1. 選定理由

藤岡市は都市部と違い集落が点在・分散しており、スーパーや病院、公共施設等が10キロメートル以上離れている地区も珍しくありません。車の運転が難しい市民の移動は、家族の送迎や高額なタクシー利用のみが頼りとなり、外出機会の減少や生活満足度を下げる要因につながります。公共交通は、車の運転が難しい市民の移動手段として重要です。現在、藤岡市では主に路線バスの運行を行っていますが、交通空白地域の存在や便数が少ない不便地域の解消まで実現できていません。スーパーや病院、公共施設を地区平等に作ることは不可能ですが、誰もが不自由なく生活できる公平な公共交通の実現が必要です。

福井県坂井市では、オンデマンド型交通として「好きな時間」「行きたい場所」の近くへ行ける乗り合いタクシーを令和5年1月より運行しています。人口は約9万人、面積は209.67平方キロメートル。また、市街地エリアや農業エリア、山岳エリアが存在し藤岡市と酷似しています。近年サービスを開始したため実施に至る背景やなぜその手法を用いたのか、これから公共交通の改革を行っていく藤岡市において適切であると考え選定しました。

### 2. 視察内容

#### ① 事業の概要について

##### ◎坂井市の概要

- ・平成18年に三国町、丸岡町、春江町、酒井町が合併して誕生。
- ・南北に約17キロメートル、東西に約3キロメートル、総面積209.67平方キロメートル。
- ・市面積の約64%を田畑や山林、約12%を住宅が占める。

- ・令和 2 年 10 月 1 日時点の人口は 88,481 人で、福井県全体の約 11.5%を占める。
- ・平成 17 年までは一貫した人口増の傾向にあったが、近年は人口減の傾向にある。

## ◎坂井市地域公共交通計画

### 【基本方針】

『みんなで使い、まち・暮らしの質を高める持続可能な公共交通の実現』

公共交通をまちづくりの社会基盤として考え、市民や行政、交通事業者等の多様な主体との役割分担による公共交通の積極的な改善や活用により、暮らしの質を高める持続可能な公共交通の実現を目指す。

## ◎坂井市コミュニティバスについて

### 【坂井市コミュニティバス（愛称：ぐるっと坂井）】

定期定路線型のバスとして、平成 20 年 9 月より実証運行を開始、平成 21 年 9 月より本格運行を開始。200 円/人・回（65 歳以上、小中校生、障がい者 100 円/人・回）

- ・基幹ルート（全 4 ルート）…市の誕生に合わせ市内の広域移動手段として構築。
- ・接続ルート（全 10 ルート）…旧町時代の福祉バス等の運行ルートを継承する。

### 【利用者数推移】

平成 30 年 90,118 人（基幹ルート:69,926 人、接続ルート:20,192 人）をピークに利用者数は減少し、令和 4 年 58,801 人（基幹ルート:42,809 人、接続ルート 15,992 人）となっている。

### 【運行概要】

|      | 基幹ルート      | 接続ルート      |
|------|------------|------------|
| 運行便数 | 6 便/日      | 3 便/日      |
| 運行曜日 | 平日のみ       | 平日のみ       |
| 運行時間 | 6：00～21：00 | 7：00～17：00 |
| 運行範囲 | 市内広域運行     | 旧町内を運行     |

基幹ルートの利用者構成は、高校生（62.5%）が一番多く、次に高齢者（29.4%）、一般（7.59%）となっていた。一方、接続ルートは高齢者（98.0%）の利用がほとんどであり、高校生（2%）はわずかである。利用目的は買い物（37%）が一番多く、次に通院（33%）、通勤・通学（13%）であった。利用満足度は「利用したい時間に便がない」「目的地まで行けない」等の不満（38%）が一番多く、次いでやや不満（30%）という結果であった。運行経費・収支率は令和元年より年々悪化していった。

## ◎坂井市公共交通サービス・リニューアル計画

### 【目的】

人口減少、少子高齢化を踏まえ、交通弱者の日常に寄り添った交通網の整備が必要であり、さらに利用者増につながるようなコミュニティバスを再構築する。

### 【基本的な考え方】

- ・コミュニティバス（市）だけではなく、交通事業者（民間）それぞれの役割を明確化することで共存しながら、全体で市の利便性を高める仕組みを構築する。
- ・コミュニティバス（基幹ルート）は高校生と現役世代を主なターゲットとし、通勤通学に利用してもらう。
- ・コミュニティバス（オンデマンド型交通）は高齢者、小中学生をターゲットとし、通院や買い物（近距離移動）に利用してもらう。
- ・路線バス・鉄道（京福バス・JR・えち鉄）は高校生、現役世代、高齢者をターゲットとし、通院・買い物・レジャー（広域移動）を主な目的。
- ・タクシー（ケイカン交通・都タクシー）は現役世代、高齢者の通院・買い物・レジャー（広域移動）とする。

### 【方針】

#### 1. オンデマンド型交通

- ・原則、3つのエリア（三国、春江・坂井、丸岡）のみを移動できる近距離の乗合交通手段として導入。
- ・日常的な移動需要のある通院先や買い物先については、各エリアを超えて一部利用可能。（移動需要はレセプトデータ等により把握）
- ・福井大学病院のみを市外目的地として一部移動可能とする。

#### 2. コミュニティバス（接続ルート）

- ・オンデマンド型交通の市全域導入に合わせて廃止。

#### 3. コミュニティバス（基幹ルート）

- ・現在の周遊ルートから、直線的なルートに変更する。
- ・主要な公共施設や交通拠点のみを停留所とする。
- ・現在の1日6便を8~9便に増便し、約1時間に1便（現状2時間に1便）の時刻表とする。
- ・将来的には路線バス化し、事業主体の民間移行を目指す。

#### 4. 乗り合いタクシー（竹田線）

- ・現在、補助金を交付して運行している竹田線について、自家用有償運行制度を活用した地域ドライバーによるオンデマンド型交通への転換を図る。

## 5. リニューアルに向けた予算（千円）

|                      |                   | 令和 2 年  | 令和 3 年  |
|----------------------|-------------------|---------|---------|
| 路線バス                 | 補助金               | 79,000  | 75,000  |
| コミュニティバス<br>（基幹ルート）  | 委託料               | 56,000  | 53,000  |
| コミュニティバス<br>（接続ルート）  | 委託料               | 39,000  | 42,000  |
| コミュニティバス<br>（オンデマンド） | 委託料（システムイニシャルコスト） | 4,300   | 0       |
|                      | 停留所設置等イニシャルコスト    | 2,500   | 0       |
|                      | 委託料（運行等ランニングコスト）  | 0       | 9,000   |
|                      | 使用料（システムランニングコスト） | 0       | 3,630   |
|                      | 合計①               | 180,800 | 182,630 |
|                      | 運賃収入②             | 5,600   | 5,700   |
|                      | ①－②               | 175,200 | 176,930 |

### 事業開発の経緯・背景について

#### ◎平成 20 年度～平成 30 年度

坂井市の交通空白地を解消するため、定時定路線のコミュニティバスとして、平成 20 年 9 月より実証実験を開始、平成 21 年 9 月より「ぐるっと坂井」の愛称で本格運行開始。

便数の少なさや運行距離が課題となり、平成 30 年度まで利用者数は微増の傾向だったが、令和元年度以降は新型コロナウイルスの影響も相まって、大幅な減少傾向。

#### ◎令和元年度

利用者数減少を受け、コミュニティバスに代わる新たな交通手段として、地域住民主体となり地域ドライバーが地域住民を乗せて目的地まで運行する「自家用有償旅客運送」の導入を推進。

導入にあたり、令和 2 年 2 月にソフトバンク株式会社とトヨタ自動車株式会社の共同出資会社 MONET Technologies 株式会社と覚書を締結し、事業推進していく運びとなった。

#### ◎令和 2 年度

丸岡町磯部区において、地域の高齢者福祉団体「磯部ふくしの会」が地域の高齢者買い物支援やひきこもり対策としての外出支援の方法を検討していることを聞き、協力依頼したところ、地域一丸となって協力したいとの意向もあり実証実験対象地区として、運行開始準備を進める。地域高齢者にアンケートを実施し、現在の運行形態の基礎を作り上げた。

当初は旧町内を 1 つのエリアと想定していたが、アンケート結果から生活圏が隣町および隣接する他市町にもあることが分かり、一部エリア外の運行も視野に入れ関係機関と協議を進める。

令和 2 年 9 月補正予算で実証実験運行予算を計上し準備を進めたが、運行開始直前の地域公共交通会議で交通事業者から「自分たちの食いぶちが取られる」と合意を得られなかった。交通会議に至るまで交通事業者へは繰り返し説明してきたが直前で反対される。それか

ら、坂井市側が条件を譲歩しながら協議を重ね、現在の運行形態でもある交通事業者が運行管理・運行业務を担う「一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）」に方針を転換する。磯部区は引き続き「一般乗合旅客自動車運送事業」の実証運行象エリアとなった。

#### ◎令和３年度

令和２年度より準備を進めてきた「一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）」の停留所の整備・予約システム等の構築を終え、令和３年５月１０日より実証運行を開始。当初の計画では、実証運行を令和３年度末で終了、令和４年度を市内全域運行の準備期間、令和５年度当初から運行開始を予定していたが、実証運行を終えることに対し各方面（地域や市議会議員）から猛反発を受け、令和４年度においても実証運行を継続。並行して市内全域運行の準備を進める。

（※並行準備をしたが、地域住民からは、一方で実証運行の広報が届き、もう一方で市内全域運行の広報が届くため紛らわしいとの声が多くあり、これから導入する自治体は並行準備しないことを勧める。）

また、交通事業者からの反発を受け、他の交通機関と共存する道を探るべく、役割分担を記名した「公共交通サービス・リニューアル計画」を作成、各交通事業者から合意を得ることを行った。

（※交通事業者や市内、各種方面との調整の際、合意形成を図るうえで鍵となった。役割や目的を明確にしたことで、最後までぶれずに事業を推進できた。）

#### ◎令和４年度

令和３年度からの実証運行を継続し、段階的に停留所の増設やエリア拡大。

※猛反発を受けて、継続に向けて再調整を行う過程で付した条件。

1. 少しでも早く市内全域運行を開始すること。
2. 少しずつでも市内全域運行に向けて準備を進めていることが分かるようにすること。

令和５年１月末より市内全域運行開始。コミュニティバス接続ルートは、オンデマンド型交通への移行を促すべく、９か月間を移行期間として設け、十分に周知が行き届いたタイミングで廃止。コミュニティバス基幹ルートは、ルート再編を行うとともに民間事業者が事業主体となる路線バスに切り替える方向で引き続き協議。現在「イータク」の愛称で運行しているが、運行開始当初から愛称は付けず、オンデマンド型交通のサービスをある程度認知してもらったタイミングで募集し、更なる認知度向上を図った。

#### ◎令和５年度

更なる利用促進のため、引き続き地域説明会を行い多角的にアプローチを行った。住民の口コミ効果もあり、利用者は右肩上がりで伸びている。状況を鑑みて接続ルートと基幹ルートの廃止・再編を行った。令和５年１０月より「イータク」の本格運行開始と位置付けた。

#### ◎令和６年

本格運行の開始から１年経過し、更なる利便性の向上が必要であると考え、運行内容の見直しを行った。

令和６年４月１日～

- ・ 予約受付時間の拡大 ２時間前まで⇒１時間前までに短縮

|                  |                      |
|------------------|----------------------|
| ・支払方法の拡充         | 現金のみ⇒キャッシュレス決済にも対応   |
| 令和 6 年 10 月 1 日～ |                      |
| ・運行車両増車          | 8 台⇒10 台             |
| ・予約方法の拡充         | 電話・アプリ⇒電話・アプリ・LINE   |
| ・エリア増設           | 3 エリア⇒4 エリア（竹田エリア追加） |

### 3. 質疑

委員からは以下のような質疑があった。

問 市内を 4 つのエリアに区分し、エリア内と隣接するエリア内の停留所間を運行しているということだが、設定理由を伺います。

答 住民アンケートより、市民の移動は各エリア内及び移動しても隣接エリア間で病院や買い物の生活が成り立っている結果が出ました。そこに合わせる形で運行路線を設定しました。なので、住民アンケートの結果次第では違った形になったと思います。

問 ドア to ドアなどを導入している地域もあるが、なぜ停留所間の運行形式を採用しているのか伺います。

答 市民からは家に迎えに来てほしいという声が今でもあります。ただ、採用していない最大の理由は既存タクシー業とのすみ分けをしなければ実現できなかったことです。

問 停留所の設置場所の決め方について伺います。

答 停留所の設置は、区長の権限で設置します。主な条件として停留所間は 2 0 0 m で設定しています。毎年、停留所の変更も行えます。

問 名称を「イータク」とした理由を伺います。

答 誰でも使えるイージーなタクシーの意味を込め決定しました。市民から募集し投票を行い決定となりました。

問 利用者数を伺います。

答 1 日 130 人の利用者がおります。導入前は 1 年で 16,000 人。1 日 72 人でした。

問 既存交通事業者の反対などを乗り越えての事業実現だが、現在タクシー会社の売上げが下がるなど問題は起きていないか伺います。

答 若干減少しているが、委託料をタクシー会社へ払うことで納得してもらっています。また、タクシー利用が増える時間帯は午前 8 時、夕方 5 時がピークなので営業時間面で被らないようにしています。

問 平成18年に対等合併を行っていますが、間もないということで運行方式にも影響があるのか伺います。

答 合併前に行政区が分かれてそれぞれの町に機能が備わっていました。また網目のように道があり全て平地です。イータク導入はその点坂井市に合っていたと言えます。藤岡市のように合併後に時が経ち、ある程度機能の集約化が進んでいる場合は同じやり方は合わないかもしれません。

#### 4. 所感

坂井市は令和5年10月よりオンデマンド型交通「イータク」の本格運行を開始したため、導入までの経緯を詳細に確認でき、導入に向けて注意すべき点を学ぶことができました。まずは、既存交通事業者との差別化です。繰り返し説明を行ってきたものの運行開始直前に反対されてしまったとのこと。対応策として役割分担を記名した「公共交通サービス・リニューアル計画」を作成し、明確に示すこと。導入することで既存交通事業者が運行管理・運行業務を担う等、市民、行政、そして交通事業者が共に WinWin となる手法を模索していかなければなりません。

次に、利用者ニーズの把握です。坂井市では地域それぞれのニーズを把握し、市内をエリアで分け、停留所間を移動する仕組みを採用しています。自由経路ドア to ドア型が導入できれば最も利用者のニーズに応えられるが、待ち時間や運転資金、既存交通事業者との問題があります。デマンド型交通には様々な運行形態があり、最も利用者のニーズに応えられる仕組みを選択しなければなりません。

藤岡市はタクシー会社が3社あり、バス路線は10路線でさんばがわ線のみデマンド交通が導入されています。他市より複雑な交通網となっており、そのような中で既存交通事業者との差別化を行うために、当初から役割分担を明確にした計画を作成し、既存交通事業者の賛同を得ながら推進していかなければなりません。また、市街地区と中山間地域が混在し、現に交通空白地が存在していることから、各地域が納得した編成が行えるように、各地域ニーズが分かる詳細なエビデンスを持って提案していかなければなりません。

デマンド交通の導入には、「既存交通事業者との差別化」と「利用者ニーズに応える」ことを視野に進めていかなければなりません。

デマンド型交通には、様々な運行形態があり地域特性に合わせて選択しています。今後も推進する運行形態に合わせ、導入経緯を研究していかなければなりません。



担当部署より説明を受ける



坂井市役所前

## 1. 選定理由

藤岡市の社会増減では、「15～19 歳→20～24 歳」の層において就学や就職を機に県内では高崎市や前橋市、県外では埼玉県や東京都へと転出する傾向が強く、「0～4 歳→5～9 歳」及び「30～34 歳→35～39 歳」の年代に子育て中の世帯が転入してきている傾向が見られます。人口流出は地域経済・地域社会に甚大な悪影響を与えるため、転入数が転出数を上回るよう若い世代の地元への定住促進、U・I ターン等の促進に加え、市外からの移住者の増加に向けた取組を強化することが必要です。

富山県高岡市は東海北陸自動車道と能越自動車道、北陸新幹線が整備され東京都・大阪府・名古屋市までは約 2 時間 30 分と非常にアクセスの良い地域です。また、現在転入者数が転出者数を上回っています。移住定住促進事業において地理的優位性の活用方法を調査するために適切であると考え選定しました。

## 2. 視察内容

### ① 移住定住事業の概要について

#### ◎高岡市の概要

南北の交通軸には東海北陸自動車道と能越自動車道が整備され、東西の新しい交通軸には平成 27 年 3 月に北陸新幹線が開通し、また伏木富山港の総合拠点港の選定などを機に、飛騨、能登エリアを含む飛越能地域の玄関口、環日本海沿岸地域における交流拠点都市として、新たな飛躍を目指している。

豊富な歴史・文化資産や、ものづくりの伝統に支えられた歴史都市・高岡の強みをさらに磨き、生かしながら、まちの魅力、存在感を高め、「元気なふるさと高岡」の創造を進めている。

- ・面積 209.57 平方キロメートル
- ・人口（R 6.12 月末） 162,672 人
- ・世帯数 70,909 世帯

#### ◎若者の移住・定住を促進する

高岡市の社会動態は、特に大学等への進学を契機に多くの若者が石川県、東京都、愛知県など県外に転出している。人口の減少を抑制し地域の担い手となる若者を確保するため、魅力的な仕事の創出、地域に愛着と誇りを持つ子どもの育成、若者のまちづくりへの参画促進により、大学等卒業生の U・I・J ターンの強化に努める。

また、20 代後半から 30 代の女性や子育て世帯をターゲットに、これらの若者のニーズに合った住まいの確保、満足度日本一を目指す子育て環境や全中学校での小中一貫教育の推進などの教育環境の充実に加え、ワンストップ相談体制や各地域全体での移住者受入体制



の確立に努めることにより、若者の移住・定住を促進する。

## ② 移住定住を支援する取組について

### ◎たかおか企業人材確保推進協議会について

首都圏からのU・I・Jターン就職を促進し、市内企業で即戦力となる人材の確保を推進するために、高岡商工会議所、高岡公共職業安定所、高岡市で協議会を設置し、首都圏等で開催される移住・就職イベントへの出展や移住促進サイトの運営を行っている。

### ◎交付金等移住定住を支援する取組について

#### 1. 高岡市移住支援金（首都圏型）

- ・交付金額（国 1/2、県 1/4、市 1/4）

世帯 100 万円（18 歳未満 1 人につき 100 万円を加算）

単身 60 万円

- ・移住元

住民票を移す直前の 10 年間のうち、通算 5 年以上かつ転入前に連続して 1 年以上、東京 23 区内に在住または東京圏（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県）のうち条件不利地域以外の地域に在住し、東京 23 区内に所在する事業所に通勤していたこと。

- ・就職に関する要件（以下の①～④のいずれか）

- ① 就職（県が運営する「就活ラインとやま」に掲載の移住支援金対象の企業に就職）
- ② 起業（とやまU・I・Jターン起業支援事業補助金の交付決定を受けていること）
- ③ テレワーク
- ④ 専門人材（プロフェッショナル人材など）

#### 2. たかおかウエルカム移住支援金

若者・女性の高岡市での就職・定着を図るため、地元企業で活躍する若者や、自ら起業し夢を実現した女性の姿や、リアルな声をショート動画で発信することで、地元企業の魅力や高岡市でのキャリア形成に関する具体的なイメージの形成につなげてもらう。

##### ○動画の内容

- ・制作本数 9 本（企業 5 本、個人事業主 4 本）
- ・構成内容

<企業>「魅力あるしごと」がテーマ

地元企業とのマッチングにつなげるため、仕事へのやりがいを感じられる内容

<個人事業主>「スタートアップ」がテーマ

高岡での自分らしい働き方・暮らしを身近に感じられる内容

#### 3. 若者・女性のキャリアイメージ発信事業

- ・YouTube/Instagram での検索

⇒「@takaoka\_work」

- ・TikTokでの検索

⇒「高岡市公式」

#### 4. 青春（アオハル）インターン事業

市内に事業所を有する企業と市内に立地する高等学校又は特別支援学校高等部が共に企業課題や地域貢献活動に取り組むことを促し、ひいては将来的に地域の発展に貢献することを志す人材の育成を図ることを目的として、高等学校等と企業が連携して実施し、経費がかかった場合において取組企業に対して補助金を交付するもの。

<補助額>

補助上限額：5万円

<補助対象経費>

教育費用や連携プログラム終了後の成果をまとめた自社PR用リーフレット作成費用など（消耗品費、印刷製本費）

【令和6年度実績】

20件程度を見込む

#### ◎移住イベントへ出展

高岡市単独/とやま呉西圏域でも出展。

東京都・大阪府など都市部でのイベントに出展。

移住を検討している方に高岡市をPRし、住まい・仕事等の相談に対応します。

「とやま呉西圏域」…富山県西部に立地する高岡市、射水市、氷見市、砺波市、小矢部市、南砺市の6市で構成。各市の個性や特性を生かしながら、地域経済の活性化や交流人口の拡大、移住・定住の促進に取り組む。

#### ◎たかおかウエルカムサポート隊

移住者のサポートを育成

仕事や住まいなど、いろいろな面で不安を抱えている移住希望者や移住者に、地元の方や先輩移住者がフォローすることを目的とし、先輩移住者や地元の方を中心に結成。

有志の個人10人と地元NPOの2団体（金屋町、吉久）に委嘱し、隊員を対象とした研修会を開催。

#### ③ 今後の課題について

- ・若い女性を中心とした市外への流出、特に首都圏に進学した若者が帰ってこない傾向が続いている。
- ・移住促進のため、関係人口の創出も重要。
- ・認知度を高める。

### 3. 質疑

委員からは以下のような質疑があった。

問 高岡市移住促進サイトのデザインがすばらしいのと子育て支援への力を入れている PR、高岡市への交通アクセス PR と非常にわかりやすくデザインされているが、事業 PR の重要性をどのように捉えているか伺います。

答 移住を検討している人にとってまず調べるためにサイトを見ます。特にスマホを使います。そのため、デザインは重要と考えています。

問 TikTok を今年 1 月 7 日より開始しているが、1 週間ほど経過した成果及び青春インターン事業の成果を伺います。

答 TikTok の視聴数は現在、1, 0 0 0 回くらいです。初めての課題は、注目してもらうための発信手法をどのようにすれば効果があるかです。青春インターン事業の成果は高岡市に戻ってもらえるまでなので結果が出るまで長い事業となっています。

問 移住フェアを年に 6 ～ 7 回しているが、PR 内容を伺います。

答 ブースにてチラシ配布、粗品、そして法被を使います。補助金より本質の魅力を高める必要があります。

問 TikTok のナレーションはプロに依頼しているのか伺います。

答 公式コスプレイヤーがいるので委託しています。

### 4. 所感

高岡市は平成 30 年度から転出数が転入数を上回る状態が続いていました。しかし、令和 4 年度より転出者数は 4,815 人、転入者数は 4,894 人で、79 人の転入超過になりました。また、移住者においても令和 3 年 138 人、令和 4 年 137 人、令和 5 年 143 人と増加傾向にあります。高岡市の他市にない取組として、「若者・女性のキャリアイメージ発信事業」です。主に若い女性の地元企業での活躍や、自ら起業したリアルな姿をショート動画で発信することで、地元企業の魅力や藤岡市でのキャリア形成に関する具体的なイメージの形成につなげる狙いがあります。また、発信事業に取り組むにあたり移住定住促進サイトを立ち上げ、固くならず非常に見やすい若者が閲覧しやすいデザインとなっていました。移住定住を考えた方はまず調べることが HP とのことです力を入れているそうです。

藤岡市の社会増減は、平成 28 年度からおおむね転出入が均衡する状況となっていました。が、2020 年には転入数 1,769 人、転出数 2,023 人となっており 254 人の社会減となっています。転出理由の 1 つに首都圏への大学進学が挙げられます。修学後、就職・子育てと環境が変わる中、若者が U・I・J ターン先として藤岡市に戻ってもらえるよう、また、新たに藤

岡市に住んでみようと思んでもらえるよう、移住定住事業を推進していかなければなりません。

藤岡市には地域で活躍している若者が沢山います。高岡市が取り組んでいる「若者・女性のキャリアイメージ発信事業」は将来に子どもを育てる世代に対して魅力的な事業です。藤岡市は子育て支援事業が充実していますが、今後は若者の創業支援事業や若者の活躍をPRしていく事業にも力を入れる必要があります。



担当部署より説明を受ける



高岡市役所前

以上のとおり、報告いたします。

令和7年2月17日

総務常任委員会

委員長 丸山 保

副委員長 加部 雄一郎

委員 窪田 行隆

冬木 一俊