

# 政策提案特別委員会審査日程

日 時 令和 6 年 9 月 2 5 日（水）

午後 1 時から

場 所 第 2 委員会室

## 付議事項

1 政策提言（案）について

2 その他



---

# 議会政策提言書

---

山陽小野田市に住みたい・住み続けたい  
まちにするために

山陽小野田市議会

## 第1章 はじめに

本市は、平成28年3月「山陽小野田市まち・ひと・しごと創生創合戦略」を策定し、令和2年3月に改訂版の策定、令和4年度からは第二次総合計画の中にその内容を含めている。それを受けて、シティセールス課に定住促進係を置くなど移住定住策に力を入れているものの、人口減少に歯止めがかからない状況である。

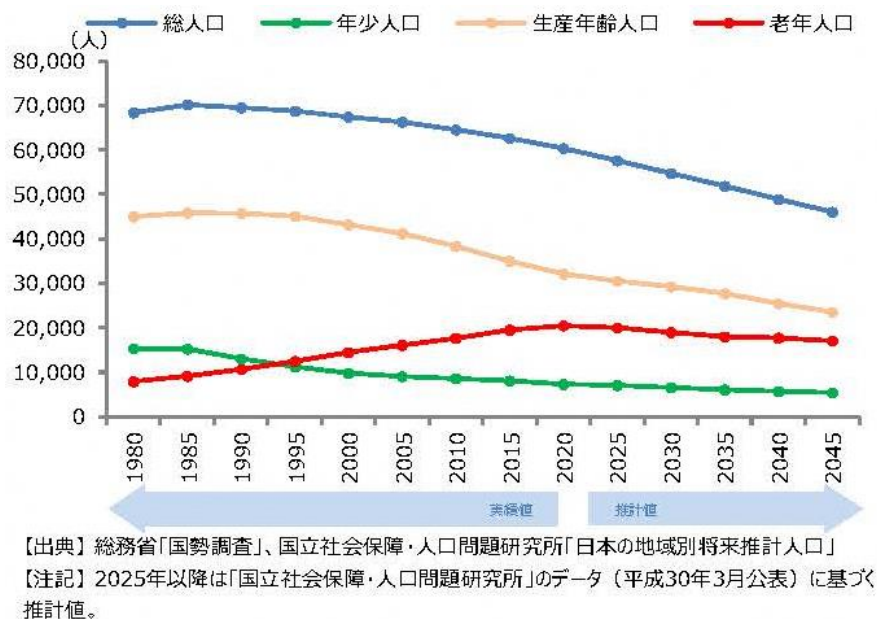
本市議会もかつて平成27年11月に議会政策提言「魅力ある山陽小野田市としての将来像～人口増を目指して」を提出したことがある。その後10年弱、コロナ禍を経て、生活様式の変容が求められるようになった。

こうした状況を踏まえ、二元代表制の一翼を担う議会として持続可能な地域社会の実現において政策提言を行うものである。

## 第2章 本市の現状

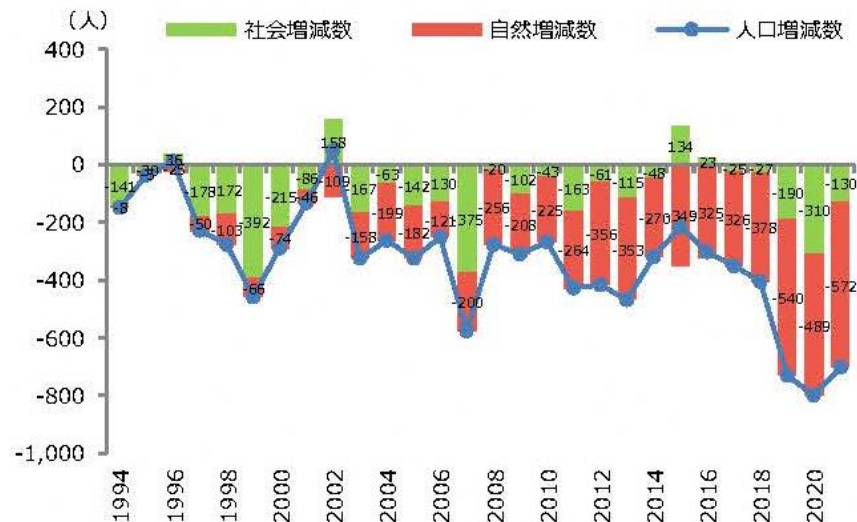
### (1) 人口の推移

本市の人口は、昭和60年の70,259人をピークに減少に転じている。総人口に占める生産年齢人口及び年少人口は減少傾向にあり、老年人口は増加傾向にある。



## (2) 社会増減及び自然増減の推移

一部を除き、社会減及び自然減の状態が続いている。特に近年は自然減が著しく、間もなく団塊の世代が平均寿命を超えるあたりから一層この傾向が強まるものと思われる。

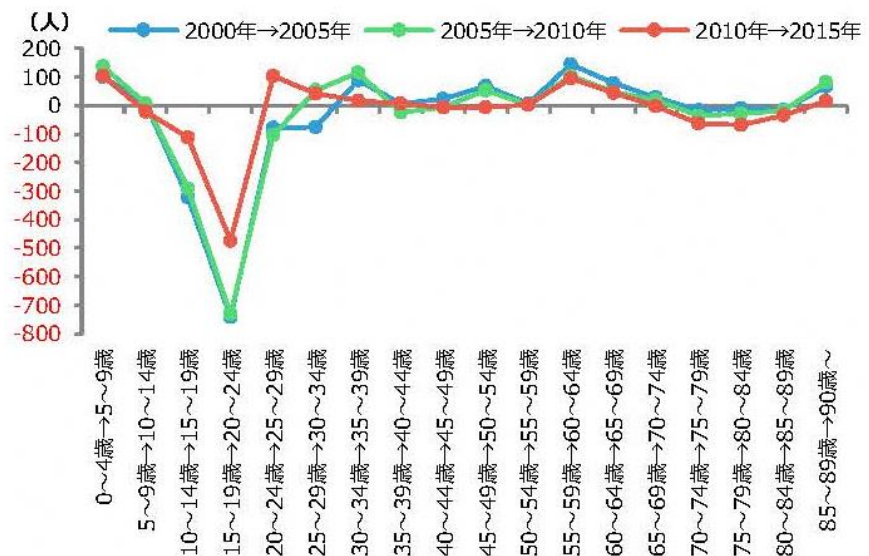


【出典】総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」再編加工

【注記】2012年までは年度データ、2013年以降は年次データ。2011年までは日本人のみ、2012年以降は外国人を含む数字。

## (3) 年齢階級別純移動の時系列推移

20歳前から20歳代の転出超過が顕著となっている。これは高校卒業時における市外、県外への就職と大学進学が考えられる。



【出典】総務省「国勢調査」、厚生労働省「都道府県別生命表」に基づきまち・ひと・しごと創生本部作成

## 第3章 政策提言

### 公共交通の充実

#### 1 提言の背景

本市が策定している地域公共交通計画によると、バスや乗合タクシーの運行本数を増やす、運行時刻を改善するなどの要望がある一方で、運行の担い手が不足するなど「地域公共交通の持続性確保」の課題を抱えている。特に「運転免許証を返納した後、普段の移動をどのようにすればいいのか」と不安視する声も少なくない。運行の担い手を確保するあるいは新たな担い手を創出して既存の公共交通を補完する施策がのぞまれる。

また、厚狭駅の1日あたりの利用者数は2,642人で、新幹線は「こだま」が停車するのみである。九州や大阪方面を直接行き交うことで観光客や企業の経済活動の利便性を上げ、ひいては交流・定住人口を増やすことがのぞまれる。

#### 2 提言内容

##### (1) 担い手の確保

本市は運行の担い手を確保するため、これまでも県や県央連携7市町と連携した広域的な就職フェア、ハローワーク宇部と連携した就職説明会の開催等に取り組んできた。一定の成果をあげているものの、退職者の補充ができないなど依然厳しい状況が続いている。

そこで、就業機会の拡大と人材確保を促進するために、新たにバス又はタクシー事業者には運転士として就職した者に対して奨励金を交付する「**運転士就職奨励金**（例：山口市上限20万円）」、公共交通の担い手確保に取り組む事業者を支援するために第二種運転免許取得にかかる費用を補助する「**公共交通担い手確保事業費補助金**（例：いわき市 バス事業者上限36万円）」を創設することで、地域公共交通の維持を図るべきであ

る。

さらに、交通空白の解消に向けた取組として、市町村やNPOなどが実施主体となって自家用車を活用して提供する有償の旅客運送「**公共ライドシェア**」が注目されている。利用者ニーズ、安全性確保や事故対応など課題は少なくないが、既存の地域公共交通を補完する手段として導入を検討すべきである。併せて、今年度設置される地域運営組織が買い物・通院などの移動支援を目的とした公共ライドシェアの担い手となることも考えられる。事業化の際には、市としても後方支援をすべきである。

## (2) 新幹線さくら停車の要望

令和5年度山陽小野田市の観光客の動向によると、観光客数が前年度比114.2%増、うち宿泊数が137.1%増となっている。これは、観光農園やイベント・祭りへの来訪者数の増、県外の宿泊者数の増によるものである。

今後も交流人口を増やし、地域活性化につながる鍵となるのが「**新幹線さくらの厚狭駅停車**」の実現である。さくらの停車は、九州や大阪方面から厚狭駅を経由して秋吉台や長門元乃隅神社などを周遊する観光客の増加を促すだけでなく、企業が出張や新幹線通勤などの経済活動を行う上でも非常に有益と言える。

さらに、令和11年、厚狭地区に医療保健学部（仮称）が設置されれば、通学などで多くの学生が集まることが想定される。これらを千載一遇の機会とし、行政、議会、経済界や観光団体が三位一体となって、新幹線さくら停車の要望活動をすべきである。

## 次世代の育成支援

### 1 提言の背景

山口県「人口移動統計調査」によると、平成28年以降、社会減の状態が続いている。特に、社会増減の状況を年齢階級別に示した「年齢階級別純移動数の時系列推移」に着目すると20歳前～20歳代にかけての移動が著しい。また、令和6年度中学生市議会において「本市に住み続けたいと思う市民の割合は77%とあるが、アンケートによると大人になっても住み続けたいと答えた生徒は32%であり、中学生の現状と乖離している」旨の重要な指摘があった。

本市としては、将来を担う人材が進学や就職を機に市外へ転出したままの現状を打破し、本市に戻ってくるような施策が必要である。

### 2 提言内容

#### (1) 奨学金返還支援制度

学生のおよそ2人に1人は何らかの奨学金を利用している。労働者福祉中央協議会のアンケート調査によると、返済総額の平均は約310万円であり、雇用形態や収入状況によっては、大きな負担となっている。

そこで、地方の未来を担う若者を応援するため、「**奨学金返還支援制度**」を創設し、若者の定着促進を図る自治体が増えてきている。地域内に一定期間居住することや就業することなどを支援の要件とすることで、若者の地方離れに歯止めをかける狙いがある。

山口県も奨学金返還支援制度を創設した事業者に対して、奨励金を支給している。こうした県の制度も参考にしながら、本市独自の支援制度を創設すべきである。

## (2) 次世代育成支援基金の創設

次代の社会を担う子どもの健全な育成を支援するため、時限立法として次世代育成支援対策推進法が施行され、この法律に基づき、国・自治体・事業主は、次世代育成支援の行動計画を策定することになっている。

しかし、青少年を含めた次代を担う人材を実際に育成支援するためには、事業の原資が必要である。

そこで、文化・スポーツ・自然などの体験や交流を通じて、視野を広げ、健やかに成長できる事業に対して支援をする、全国大会出場など特に優れた人材に対して遠征費などを補助することを目的とした「**次世代育成支援基金**」を創設すべきである。本市でも実績のある「ふるさと納税を活用したクラウドファンディング」を用いれば全国からの寄付を募ることも可能である。



## 山口東京理科大学との連携

### 1 提言の背景

山口東京理科大学の学部入学者の出身都道府県別の状況によると、山口県からの入学が28.8%と一番多く、次いで福岡県が15.1%、広島県が6.9%と続く。これに対して学部卒業者の就職状況は、県内への就職率が工学部29.1%、薬学部19.6%であり、市内に至れば工学部6.3%、薬学部8.7%と低い水準にある。本市としては、学生が卒業後も住んでもらえるよう大学とのさらなる連携強化が必要である。

加えて、令和11年、厚狭地区に医療保健学部（仮称）が設置される予定であり、周辺に多くの学生が居住することが想定される。大学のあるまちづくりを進めるために厚狭地区の再構築が求められる。

### 2 提言内容

#### （1）第2のふるさとづくりの推進

本市は、LABV事業によるまちの賑わいの創出など地域課題が山積している。これらの課題解決において知（地）の拠点である大学の強みを生かし、学生に参画してもらい触れ合いの機会を増やすことで、本市が「**第2のふるさと**」となり、学生の地域への定着化、U・I・Jターン化など地域活性化につながる取組を推進すべきである。

#### （2）厚狭地区まちづくり構想の策定

医療保健学部（仮称）が設置されると、最大480名の学生が通学することになり、経済波及効果が期待される。大学のあるまちとしての強みを生かし、若者が集まってくるまちにするためにも、地域の人を交えて、新学部設置を視野に入れた「**厚狭地区まちづくり構想の策定**」を検討すべきである。

## 第4章 おわりに