

みんなで未来をつくる会 令和8年度 行政視察報告書（函館・奥尻）



<視察期間>

令和8年7月14日（火）15:00～17:00

<視察先>

北海道函館市

<視察項目>

「はこだてみらい館」及び「はこだてキッズプラザ」について

<視察内容>

函館市は、北海道南端の渡島半島南東部に位置し、三方を海に囲まれた港湾都市である。北国としては比較的温暖な気候を有し、幕末には日本で最初に開港した貿易港の一つとして海外に門戸を開いた。西部地区には、教会群、旧外国公館、和洋折衷の建築物など、海外文化の影響を受けた歴史的な街並みが現在も残されている。水産業や造船業を中心に発展してきた一方、現在は函館山の夜景、五稜郭、元町・ベイエリア、湯の川温泉、豊かな海産物などを生かした国際観光都市として高い知名度を有している。また、北海道新幹線、函館空港、フェリー航路、クルーズ船が寄港する函館港など、道南地域における交通・観光・経済の拠点となっている。

人口は、昭和55年の34万5,165人をピークに減少を続け、令和8年6月末現在では23万744人となっている。ピーク時から11万人以上が減少し、65歳以上の人口割合は37.8%に達している。令和5年には年間の人口減少数が4,000人を超えるなど、自然減と社会減が同時に進行しており、若者や子育て世代が暮らし続けられる環境の整備、地域経済の維持、中心市街地の再生が重要な課題となっている。

函館駅前・大門地区は、かつて商業や交通の中心として栄えた地域であるが、郊外型店舗の進出や人口減少、既存商業施設の老朽化などにより、歩行者通行量や商業機能が低下してきた。こうした中、平成23年に就任した市長の公約として、駅前に民間商業施設と「こどもおもしろ館」「キッズセンター」などの公共施設を集積した集客拠点を整備する方針が示された。当初は函館駅に隣接する市有地での整備が想定されていたが、駅正面に立地していた旧和光デパートの老朽化と建て替えが課題となったことから、同建物を含む市街地再開発事業と一体的に進めることとなった。平成25年に策定された中心市街地活性化基本計画に位置付けられ、北海道新幹線の開業も見据えながら、駅前の都市機能更新と新たなにぎわいの創出を目指して整備が進められた。

再開発によって建設された複合ビル「キラリス函館」は、地下1階から地上2階までを飲食店や金融機関等の民間商業施設、3階を「はこだてみらい館」、4階を「はこだてキッズプラザ」、5階から16階までを分譲マンションとする複合的な施設である。函館市は3階及び4階の床を取得し、公共施設として整備した。両施設は平成28年10月15日に開館しており、民間の再開発事業に公共施設を組み込むことで、商業、居住、子育て、教育、観光等の機能を駅前に集積した点が特徴である。床取得費は約16億円、施設内部のコンテンツ、遊具、什器等の整備費は約3億7,600万円で、合計約20億円規模の事業となっている。

はこだてみらい館は、市民及び観光客に対し、先端技術や創意工夫を生かした体験、学習、交流の場を提供し、中心市街地のにぎわいを創出することを目的としている。施設内には、大型映像設備やデジタルコンテンツ、シアター、ラボラトリー、多目的スペース等が設けられており、函館の夜景、歴史、文化、景観などをデジタル技術によって体験できる構成となっている。また、プログラミングや3Dプリンターを活用した講座、ワークショップ、企画展等を継続的に実施し、子どもたちが学校教育だけでは触れにくい先端技術を体験できる機会を提供している。単に機器を展示する科学館ではなく、地域資源とデジタル技術を組み合わせ、観光客と地域の子どもの双方を対象とする施設として整備されている。

はこだてキッズプラザは、こどもとその保護者に対し、遊びを通じた交流の場と子育て支援の場を提供するとともに、中心市街地のにぎわいを創出することを目的としている。大型ネット遊具、クライミング設備、乳幼児向けスペース、多目的スペース、授乳室、相談室、託児室等を備え、天候に左右されずにこどもが体を動かせる屋内遊戯施設となっている。こどもの遊び場としてだけでなく、保護者同士の交流、子育て相談、託児等の機能も持ち、夏休みや冬休みなどの長期休暇に加え、雨天や降雪時の利用が多い。函館観光は夜景、歴史的建築物、食など大人向けの要素が多いことから、こども連れの観光客にとっても、悪天候時に安心して過ごせる施設として一定の役割を果たしている。

両施設は、開館当初から指定管理者制度を導入している。これは、デジタルコンテンツの案内や保守、ワークショップや企画展の開催、遊具の安全管理、託児や子育て支援など、専門性と相応の人員を必要とすることから、民間事業者の技術や運営ノウハウを活用する方が効率的であるとの判断によるものである。令和8年4月からは第3期の指定管理期間に入り、TOPPAN 株式会社及びアクティオ株式会社で構成する「はこだて・みらい共創パートナーズ」が管理運営を担っている。指定期間は令和13年3月末までで、利用料金制は採用せず、入館料等は市の収入とし、市から指定管理料を支払う仕組みとなっている。

利用料金は、はこだてみらい館が一般300円、はこだてキッズプラザが小学生までのこども300円、付添人100円であり、両館を利用できる共通券や3カ月券、6カ月券も設けている。みらい館は開館当初、大人600円、こども300円としていたが、入館者数が伸び悩んだことから、大人料金を300円に引き下げた。キッズプラザでは、2歳から小学3年生までを対象に、1人1時間600円、最大3時間までの託児サービスも実施している。利用者数は、みらい館がおおむね年間6万人から7万人程度で推移し、観光客や修学旅行生の利用が一定数ある一方、キッズプラザは地域の子育て家庭を中心に利用され、長期休暇や悪天候時に増加する傾向がみられる。

施設の整備により、旧デパート閉店後に大きく減少したビル周辺の歩行者通行量は一時的に回復したものの、中心市街地全体のにぎわい創出という観点では、施設単独で十分な効果を生み出すことは難しい状況にある。また、開館から約10年が経過し、デジタル機器や大型遊具の更新、内装改修、複合ビルの共用部分に係る大規模修繕など、新たな財政負担が課題となっている。令和7年度には、指定管理料、コンテンツ・遊具の更新費、ビル管理費等を合わせた歳出が約2億3,000万円であるのに対し、使用料等の収入は約3,300万円、施設経費に占める使用料収入の割合は約14%にとどまるとの説明があった。

今後は、デジタル機器や遊具を更新し続けながら施設の魅力を維持し、市民のリピーターを増やすとともに、駅前という立地を生かして観光客、修学旅行生、こども連れの家族等へ効果的に情報発信していくことが求められている。特に、雨天、降雪、猛暑など屋外での観光や遊びが難しい日の受け皿としての価値や、学校では体験しにくいデジタル技術に触れられる教育的価値を明確に打ち出すことが重要である。函館市の取り組みは、屋内遊び場とデジタル体験施設を単独の子育て・教育施策としてではなく、民間再開発、駅前活性化、観光振興、まちなか居住を組み合わせた複合的な都市政策として位置付けている点に大きな特徴がある。

<質疑応答>

Q1：従来型の科学館ではなく、デジタルや先端技術を中心とした施設とした背景は。

A1：市長公約を出発点として、市内の大学や高等専門学校等との関係を生かし、産業人材の育成につながる施設として構想された。若者の市外流出が課題となる中、函館にいなからデジタル技術や新しい分野に触れられる環境をつくる狙いがあった。

Q2：デジタルコンテンツの制作事業者は、どのように選定したのか。

A2：複数事業者で構成するコンソーシアムから提案を受け、審査会を経て選定した。単にデジタル機器を設置するのではなく、函館の歴史、文化、夜景、五稜郭等を体験できる地域独自の内容を盛り込むことを重視した。

Q3：施設整備が市長公約となった背景には、どのような地域課題があったのか。

A3：函館駅前・大門地区は、かつて商業の中心として栄えていたが、住宅や商業施設の郊外化により空洞化が進んでいた。老朽化した駅前ビルの再整備と併せ、こどもや子育て世代を呼び込み、中心市街地に新たな人の流れを生み出すことが目的であった。

Q4：当初の想定と比べて、利用状況や施設の効果をどのように評価しているのか。

A4：みらい館の利用者数は当初想定を下回っており、目標設定が適切であったかを含めて検証が必要である。一方、来館者からは、函館ならではの景観や文化をデジタルで体験できたとの評価がある。駅前の歩行者通行量も開業後に一時回復したが、施設単独で中心市街地全体の活性化を図ることには限界がある。

Q5：猛暑、降雪、雨天時など、屋内施設としての需要はあるのか。

A5：猛暑日や雨天、降雪によって屋外で遊べない日は、キッズプラザの利用が増加する傾向にある。子ども連れの観光客からも、悪天候時に利用できる場所として評価されており、市民と観光客の双方に需要がある。

Q6：開館時間を早める、または延長してほしいという要望はあるのか。

A6：通常利用では、開館直後や夕方以降の利用が少ないことから、開館時間の拡大を求める声は特に把握していない。修学旅行などで早い時間からの利用希望がある場合には、臨時に開館して対応することがある。

Q7：今後10年間、施設を継続するために最も大きな課題は何か。

A7：最大の課題は財政負担である。みらい館のデジタル機器は、機器の劣化やソフトウェアの更新により、5年から10年程度で更新が必要となる。キッズプラザでは遊具の更新に加え、こどもへの対応に適した人材の確保も課題となっている。

Q8：利用料金の見直しや、市民と市外利用で料金を分ける考えはあるのか。

A8：函館市では公共施設使用料の適正化を全庁的に検討しているが、みらい館とキッズプラザでは目的や費用構造が異なるため、分けて考える必要がある。市民と市外利用者の二重料金についても検討の余地はあるが、券売機での確認方法や市全体の料金方針との整合が課題となる。

Q9：民間再開発ビルの一部を市が取得することとなった経緯は。

A9：旧ビルの所有者には老朽化した建物を更新したい意向があり、市にも函館駅前の顔となる場所を再生したい考えがあった。しかし、民間施設だけでは事業採算の確保が難しかったことから、市が公共施設として3階・4階の床を取得し、再開発事業を成立させる形となった。

Q10：施設整備に関わった事業者と指定管理者との関係は。

A10：第1期及び第2期の指定管理者には、施設の整備やコンテンツ制作に関わった事業者が参加していた。施設を熟知していることが公募時の強みとなったが、第3期からは

別の事業者が指定管理者となっている。なお、従来の事業者は現在もビル全体の管理に関わっている。

<考察>

函館市の「はこだてみらい館」及び「はこだてキッズプラザ」は、駅前再開発、中心市街地活性化、子育て支援、観光振興を一体的に進める施設として整備された点に特徴がある。

特に、民間の商業・住宅機能と公共施設を同一の複合ビルに集約し、公共施設を駅前への集客機能として位置付けた考え方は、高山市において全天候型の屋内施設や駅周辺の活性化を検討する上で参考となった。

一方、「はこだてみらい館」については、開館当初は先端的就ったデジタル技術も、約10年が経過した現在では、最新技術とはいき難いものや、実際に稼働していないコンテンツも見受けられた。デジタル機器は技術の進歩やソフトウェアの更新による陳腐化が早く、施設の魅力を維持するためには継続的な設備更新が必要となる。導入時の話題性や先進性だけでなく、更新費用や保守体制、将来的に使い続けられるコンテンツであるかを慎重に見極める必要があると感じた。

これに対し、「はこだてキッズプラザ」は、大型遊具等の更新は必要であるものの、デジタル設備を中心とする施設と比較すれば、技術的な陳腐化の影響を受けにくい。また、天候に左右されずこどもが体を動かせる場所、乳幼児が安心して遊べる場所、保護者が交流できる場所など、市民が求める機能が明確であり、日常的な利用も期待できる。高山市においても、積雪、雨天、猛暑時に利用できる屋内遊び場を求める声は多く、施設規模や整備内容を適切に設定すれば、実現可能性のある施策であると感じた。

高山市で検討する際には、先端技術を多く導入した施設を目指すよりも、こどもと保護者が繰り返し利用でき、長期的に維持しやすい機能を中心に構成することが重要である。必要に応じてデジタル体験や企画展示を取り入れる場合も、高額な固定設備ではなく、更新や入れ替えが容易な機器、期間限定の企画、ワークショップなどを活用する方が現実的である。

函館市の事例からは、施設の目新しさだけでなく、「市民が継続的に求める機能であるか」「整備後も無理なく維持できるか」という視点が重要であることを学んだ。高山市においては、子育て、観光、商工、都市計画、公共交通等の関係部署が連携し、駅周辺や中心市街地への波及効果も考慮しながら、身の丈に合った持続可能な施設機能を検討すべきである。



。。*。*。*。*。*。*。*。*。*。*。*。*。*。



<視察期間>

7月16日（木）9:00～10:30

<視察先>

北海道奥尻郡奥尻町 奥尻町役場

<視察項目>

奥尻町における地域公共交通の再編、公共ライドシェア及びグリーンスローモビリティの活用について

<視察内容>

奥尻町は、北海道南西部の日本海上に位置し、奥尻島全域を町域とする離島自治体である。北海道本土の江差町から西北へ約61キロメートルに位置し、島は南北約27キロメートル、東西約11キロメートル、面積約143平方キロメートルの南北に細長い形状をしている。町域の大部分を山林や原野が占め、島の中央部にはブナをはじめとする豊かな森林が広がる一方、集落は主として海岸線沿いに点在している。人口は令和8年6月末現在で2,035人、世帯数は1,300世帯であり、昭和35年の約7,900人をピークに長期的な減少が続いている。

町の基幹産業は水産業であり、イカやホッケなどの漁船漁業、ウニやアワビを中心とする磯根漁業が営まれている。また、比較的温暖な気候と豊かな水資源を活かし、水稻、肉用牛、野菜、ブドウなどの農業も行われ、島内産のブドウを使用した奥尻ワインなど、地域資源を活かした産業振興が進められている。「奥尻ブルー」と称される透明度の高い海、なべつる岩、神威脇温泉などの自然・観光資源にも恵まれ、水産業と観光業を組み合わせた地域振興が図られている。

島外との交通は、江差港と奥尻港を結ぶフェリー及び、函館・札幌方面と奥尻空港を結ぶ航空路によって支えられている。一方、島内では町有バスが住民の通院、買い物、通学等を担う主要な公共交通となっており、このほかにハイヤーとレンタカーが運行している。しかし、ハイヤーは1事業者による限られた体制であり、町有バスについても路線や便数が限定されていることから、地域による交通空白だけでなく、早朝、日中の便間、夜間などの時間的な交通空白が生じている。特に、自家用車を利用できない高齢者や児童生徒にとっては、町有バスが通院、買い物、通学等に欠かすことのできない生活の足となっている。観光面においても、空港やフェリーターミナルと宿泊施設、飲食店、観光施設等を結ぶ二次交通の不足が課題となっている。

こうした状況を踏まえ、奥尻町では令和7年4月に「奥尻町地域公共交通計画」を策定した。同計画では、交通弱者の移動手段の確保、環境に配慮した交通手段の導入、町民参加による公共交通の活性化を一体的に進めることとしている。また、計画に位置付けた事業を具体化するため、「奥尻町地域公共交通利便増進実施計画」を策定し、町有バスの再編、車両の小型化、デマンド運行、グリーンスローモビリティ等の実施方法を明確にしている。計画策定に当たっては、総務省の地域力創造アドバイザー制度を活用し、公共交通の専門家から助言を受けるとともに、計画を国の認定制度や補助制度につなげ、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金や特別交付税措置等を活用することで、町の財政負担軽減を図っている。

町有バスについては、フェリー及び航空路を島外との幹線交通と位置付け、これらに接続する島内フィーダー交通として、北部線、南部線、西海岸線の3路線を再編することとしている。運賃は、従来の区間制から全区間200円の定額制に改め、利用者に分かりやすい料金体系とするとともに、複雑な運賃表示機器等を不要とすることで、車両購入費や維持管理費の削減にもつなげている。また、一部区間では、バス停以外でも乗り降りできるフリー乗降制度を採用している。今後は、通常は決められた時刻と路線を運行しながら、事前予約があった場合には自宅前などへ立ち寄る「定時定路線型デマンド運行」を導入し、高齢者等の利便性を高める方針である。

車両についても、朝夕のスクール便では大型車両が必要となる一方、日中の路線便では乗客が数人にとどまる場合があることから、輸送需要に応じたダウンサイジングを進めている。令和7年度には14人乗りのワゴン車を導入し、日中の路線を中心に運行することで、燃料費や維持管理費の削減、運転手の負担軽減、狭い道路や利用者の自宅付近への進入のしやすさなどを検証している。町有バスはスクールバスとしても活用されており、朝夕は児童生徒の通学輸送、日中は住民の通院や買い物のための路線運行を担うなど、限られた車両と運転手を一体的に運用している。

さらに、町有バスやハイヤーだけでは対応できない時間的な交通空白を補うため、公共ライドシェア「島乗り合い」の実証に取り組んでいる。この取組では、奥尻町、ヤマト運輸(株)、町民ドライバーが連携し、町民が副業等として運転を担う住民参加型の運行と、ヤマト運輸(株)の車両、人材、営業所の受付機能、配送業務の空き時間等を活用する運行を組み合わせている。実証に先立ち、町民、交通事業者、学校関係者、行政職員等によるワークショップやアンケート、ヒアリングを実施し、地域内で交通課題を共有した上で制度を構築している点が特徴である。夜間の運行では、これまで移動手段がなく外出を控えていた住民の飲食店利用が生まれるなど、生活支援だけでなく地域経済への効果も確認されている。今後は無償実証から有償実証へ移行し、予約・配車システムの導入や料金設定、既存のハイヤー事業者との役割分担、安全管理等を検証しながら、本格運行を目指している。

あわせて、時速20キロメートル未満で走行する小型電気自動車を活用したグリーンスローモビリティの実証も行っている。観光分野では、フェリーターミナルを起点に観光ガイドが同乗し、周辺の観光資源をゆっくり巡る移動体験として活用している。福祉分野では、病院、役場、商店等を結び、町有バスで通院した高齢者が帰りの便を待つ間に買い物や行政手続きを行うための補完交通として運行している。町有バス、公共ライドシェア、グリーンスローモビリティのいずれか一つで島内の移動課題を解決するのではなく、利用者、地域、時間帯、目的に応じて複数の交通手段を組み合わせることにより、持続可能な移動環境を構築しようとしている点が、奥尻町の取組の大きな特徴である。

<質疑応答>

Q1：町有バスの見直しに対する町民の反応は。

A1：町有バスの主な利用者は、高齢者、児童生徒、自家用車を利用できない住民、観光客などに限られている。一方、利用者にとっては通院や買い物、通学に欠かせない交通手段であり、便数の増加以上に、現在のサービスを将来にわたって維持してほしいという声が多い。全区間200円の定額運賃についても、分かりやすく利用しやすいと評価されている。

Q2：利用者が少ない公共交通を、どのような考え方で維持しているのか。

A2：黒字化は難しいが、利用者が少なくても、その人にとっては生活に不可欠な行政サービスであると考えている。全ての地域を大型バスで網羅するのではなく、移動に困っている人や時間帯を把握し、車両の小型化やデマンド運行などにより、支出を抑えながら必要な交通を維持している。

Q3：町有バスの定額運賃化や車両の小型化には、どのような効果があるのか。

A3：定額運賃化により、利用者に分かりやすく、運転手の料金収受も簡素になった。また、複雑な運賃表示機器等が不要となり、車両の購入費や維持管理費の削減につながっている。日中の利用が少ない便ではワゴン車を使用し、燃料費や整備費、運転手の負担を抑えている。

Q4：スクールバスと一般の路線運行は、どのように組み合わせているのか。

A4：朝夕は児童生徒を送迎するスクール便として運行し、日中は住民の通院や買い物に対応する路線バスとして活用している。制度上可能な範囲で一般住民の混乗も行い、車両と運転手を地域全体の交通資源として一体的に運用している。

Q5：住民の移動ニーズをどのように把握したのか。

A5：地域公共交通計画の策定時に町民アンケートを行い、交通事業者、学校、関係団体等へのヒアリングも実施した。公共ライドシェアの実証前には、町民、事業者、行政等によるワークショップを開催し、通院、買い物、通学、観光、夜間の移動などの課題を共有した。

Q6：公共ライドシェアを導入する目的は。

A6：町有バスでは、路線から離れた地域だけでなく、早朝、便と便の間、夜間などの時間的な交通空白を解消することが難しい。公共ライドシェアは、バスやハイヤーが対応できない時間帯を補完することを目的としている。夜間の移動手段を確保することで、飲食店の利用など地域経済への効果も期待している。

Q7：町民ドライバーの確保や、既存のハイヤー事業者との調整はどのように行っているのか。

A7：町民ドライバーは、地域事情に詳しく、比較的時間に余裕のある事業者や観光関係者など、少人数から確保した。今後は町職員の副業も含め、複数の住民が限られた時間を分担する体制を目指している。既存のハイヤー事業者とは、対応できない時間帯や地域を公共ライドシェアが補うという役割分担を基本に、運行時間、区域、料金等について協議を続けている。

Q8：公共ライドシェアの安全管理や事故時の責任は、どのように整理しているのか。

A8：運行管理規程を定め、運転前の健康状態や安全確認を報告する仕組みを設けている。実証では町が用意した車両を使用し、保険や車両管理の責任を明確にした。個人所有車両を使用する場合には、保険、整備、事故対応等について、さらに詳細な制度設計が必要である。

Q9：グリーンスローモビリティは、どのように活用しているのか。

A9：観光分野では、観光ガイドが同乗し、フェリーターミナル周辺をゆっくり巡る観光コンテナツとして活用している。福祉分野では、病院、役場、商店等を結び、町有バスの待ち時間を利用した買い物や行政手続きを支援している。町有バスを置き換えるのではなく、短距離の移動を補完する交通手段として位置付けている。

Q10：グリーンスローモビリティを継続運行する上での課題は。

A10：積雪や道路状況によって運行できない日があるため、毎日の基幹交通ではなく、天候を見ながら週に数回運行する方法が現実的である。また、車両価格に加え、輸送、点検、修理、部品調達等の費用も必要となる。奥尻町では、町営自動車整備工場の職員がメーカー講習を受け、島内で整備できる体制を整えている。

<考察>

高山市は、平成17年の市町村合併により市域が約2,177平方キロメートルに及び、中心市街地と旧町村地域の集落が広範囲に点在している。地域によって人口密度や高齢化率、通院・買い物・通学の移動需要、既存の交通事業者の状況が大きく異なり、路線バス、コミュニティバス、スクールバス、タクシー、福祉輸送など、複数の移動手段がそれぞれ運行されている。一方で、利用者の少ない時間帯に大型車両が運行する非効率さ、路線や運行主体の重複、運転手不足、運行経費の増加などが課題となっており、市内全域を同一の仕組みで維持することは難しくなっている。

奥尻町の取り組みから得た最大の学びは、一つの交通手段ですべての移動需要を満たそうとするのではなく、町有バスを基幹としながら、定時定路線型デマンド運行、スクールバスとの一体運用、公共ライドシェア、グリーンスローモビリティなどを組み合わせ、それぞれの交通手段が対応できない地域や時間帯を補完している点である。特に、利用者が少ないことを理由に交通サービスを縮小するのではなく、移動手段を持たない住民にとっては通院や買い物、通学に不可欠な生活インフラであるとの認識に立ち、車両の小型化、運賃の定額化、運行方法の簡素化によって支出を抑えながら維持を図っていた姿勢が印象的であった。公共交通を単に利用者数や収支率だけで評価するのではなく、福祉、医療、教育、観光、地域経済を支える行政サービスとして捉える視点は、高山市においても重要である。

高山市においても、全地域を大型バスで網羅する発想から、地域ごとの実情に応じて交通手段を組み合わせる方向へ転換する必要がある。例えば、一定の利用がある幹線は定時定路線を維持しつつ、利用者の少ない地域や時間帯では小型車両や予約型運行へ切り替えること、スクールバスを地域の交通資源として一般住民の移動にも活用すること、既存のバス・タクシー事業者が対応できない区域や夜間に限定して公共ライドシェアを実証することなどが考えられる。奥尻町では、町民、交通事業者、学校関係者、行政職員等によるワークショップを通じて課題を共有し、無償実証から有償実証、本格運行へと段階的に進めていた。新しい交通制度の導入には、行政が一方的に仕組みを決めるのではなく、既存事業者との役割分担を明確にし、地域住民とともに運行方法をつくり上げていく過程が不可欠である。

また、ヤマト運輸㈱の車両、人材、営業所の受付機能、配送業務の空き時間を地域交通に活用した取り組みは、地域内に既に存在する資源を組み合わせる発想として参考となった。高山市でも、物流事業者、宿泊事業者、医療・福祉法人、観光事業者、地域団体等が所有す

る車両や人材を活用できる可能性がある。特に、奥飛騨温泉郷などにおける宿泊施設と飲食店を結ぶ夜間交通や、中山間地域における通院・買い物支援については、既存事業者と競合しない区域・時間帯を明確にした上で、小規模な実証から始めることが現実的である。

奥尻町の事例は、人口規模や交通事業者の状況が高山市とは異なるものの、限られた財源、人材、車両を最大限に活用し、移動に困っている人へ必要なサービスを届けるという考え方に大きな示唆があった。今後の高山市の公共交通政策では、市内全域に一律のサービスを提供することを目指すのではなく、「誰が、どこで、いつ、何のために移動できずに困っているのか」を具体的に把握し、地域ごとに最適な移動手段を組み合わせる必要がある。その上で、利用者数や収支率だけでなく、通院や買い物が可能になった人数、外出機会の増加、免許返納後の生活不安の軽減、観光消費への効果なども含めて評価することが、持続可能な公共交通体系の構築につながると考える。

