

議 長	副 議 長	局 長	次 長	課 長	係 長	係 長	係

委員会行政視察調査報告書

令和5年5月19日

三田市議会議長 様

生活地域常任委員会委員長 福田 秀章

檜田 充

長尾 明憲

小杉 崇浩

中田 哲

井上 昭吾

福田 佳則

随行者 まちの再生部 都市政策室 交通まちづくり課主任 伊藤 文一

随行者 議会事務局 議事総務課 主任 清瀬 由莉

本委員会が実施いたしました行政視察の結果を下記のとおり報告します。

- 実施日 令和5年5月9日（火）～10日（水）
- 視察先 5/9 愛知県半田市
第3次半田市産業・観光振興計画について
5/10 愛知県豊田市
地域公共交通に関する取組について
- 視察先対応者 半田市：（議会事務局）新美課長、新美事務職員
（産業課）大木課長、鈴木主査、花田事務職員
豊田市：（議会事務局）水野局長、三浦主査
（交通政策課）杉江課長
（未来都市推進課）清水課長、太田主査
- 添付資料 （別紙のとおり）
- 調査結果の概要及び所見 （別紙のとおり）

生活地域常任委員会 視察(愛知県半田市)

■視察参加者

[議員]

◎福田 秀章、○中田 哲、檜田 充、長尾 明憲、小杉 崇浩、井上 昭吾、福田 佳則、
[随行者] 交通まちづくり課主任 伊藤 文一 議会事務局主任 清瀬 由莉

■視察日時 : 令和5年5月9日(火) 13:30~15:30

■視察事項 : 第3次半田市産業・観光振興計画について

■視察対応者

市民経済部産業課 大木 康敬 課長

市民経済部産業課 鈴木 俊聡 主査

市民経済部産業課 花田 麻紀子 事務職員

■視察概要および質疑

【概要】

1, 半田市概要

人口 117,484 人(令和5年4月1日現在)

面積 47.42km²

市制施行 昭和12年10月1日

議員定数 22 人

2, 視察概要

※事前に送付した質問票をもとに質疑応答

Q 第3次半田市産業・観光振興計画の概要・特徴は何か。

A 切り口として目新しいことはないが、特に優先的・重点的に取り組む施策を先導プロジェクトと位置付けメリハリをつけている。先導プロジェクトの中に「6次産業の推進」や「中心市街地の魅力向上」といったプロジェクトがある。

また、農業では「知多牛」のブランド力強化、商業では JR 駅高架化による中心市街地から半田運河までのエリア一体的な利活用、工業では北部工業団地の造成、観光では歴史・文化に根差した観光資源の活用と半田運河のブランド力向上による地域経済の活性化を進めている。

Q 6次産業化に取り組むにあたり、特に重要と考えている価値観は何か。

A 農業者自身がそれぞれ取り組んでいる農業について自信を持って発信する「語れる農家」の創出を図ることで、半田の農家の価値を高めることが重要だと考えている。

Q 農業生産者の後継者不足や担い手不足に対してどのような認識をしているか。

A 認定農業者を中心にヒアリングし、後継者や担い手不足に不安を感じている農家が多いことがわかり、市としても大きな課題と捉えている。半田で農業をする魅力を PR して新規就農者の増加を図っている。

Q 中心市街地の魅力向上を進めるにあたり、具体的な手法はどのようなものか。

A 半田商工会議所の「中心市街地活性化ビジョン」推進のため、中心市街地エリアの魅力向上に資する事業に補助金を出している。現在、「はんだストリートテラス」は市と商工会議所だけでなく、中心市街地の魅力向上に取り組みたい事業者等で実行委員会を組織し、事業者等の「やりたいこと」をイベント的に開催している。

また、新たに民間によるまちづくり会社の設立を進めているが、まちづくり会社には、エリアのデベロッパー的な役割のほか、若手人材育成のインキュベーション的な役割も期待している。

Q 「中心市街地活性化ビジョン」を踏まえ、市と商工会議所と市民の連携をどのように深めていくのか。

A 現在、市と商工会議所は毎月1回「地域力創造委員会」を開催し、観光課長はじめ総勢 12~3 名で活性化策のアイデアを出し合うとともに、互いの業務の状況や連携事業、経済対策などの情報共有を図っている。構想段階ではあるが、中心市街地活性化協議会やエリアマネジメント協議会を新たに設置し3者間の連携を深めていきたい。また、今年度から市長と商工会議所会長が年4回トップ同士で話し合う機会を持つ。

Q 6次産業化及び中心市街地魅力向上プロジェクトに外部人材を置いているが、外部人材を活用するうえでの期待される効果と課題は何か。

A なかなか前進しなかった課題に対して、専門的な知見や豊富な経験を持つ外部人材から本市の状況を踏まえた多様な切り口での助言を頂き、新たな解決への道筋を期待している。また、民間の発想を浸透させることで行政職員の意識改革を図りたい。

ただ、まちづくりは簡単には効果が出ないので、成果をどのように判断するか、任用期間をどの程度にするかといった課題がある。外部人材の任期が終了した後の展開として職員の能力開発が追い付くかどうかとも懸念している。

また、外部人材の助言を活かして思い切った手法やスピード感を持って事業を実施していくうえで、建築基準や都市公園法等に則した適切な行政手続を確保することの難しさを感じている。

Q 外部人材の活用はどのように具体化したのか。また、どのように選出されたのか。

A 「民間人材の活用」は市長公約だった。非常勤特別職で勤務は月に数日だが、特任顧問は副市長級、プロジェクトリーダーは課長級の待遇(日給)。人材紹介会社のエン・ジャパン(株)に委託したところ、「中心市街地の魅力向上」には200名程度、「6次産業の推進」には70名前後の応募があったが、こちらの希望する要件を満たす人はかなり絞られ、書類や面接で選考した。

Q 「農業の6次産業の推進」におけるネットワーク化に関わるメンバーは？

A 認定新規就農者10名、認定農業者10名程のネットワークができている。農家が稼ぐ視点はいろいろなのでJAとの関わりが当たり前という考えはない。プロジェクトリーダーは「農家も主役」という考えで販路拡大や新商品開発に結び付けており、こうしたネットワークの構築が半田市における農業の6次産業化である。新規就農者に対する研修も実施しており、ここ10年で農業を断念した人は1人だけである。

Q 駅前に人工芝やキッチンカーを出す「はんだストリートテラス」といったイベントを行っているようだが法的な制限などはないのか。

A 道路用地で実証実験として実施しているので、土木課と警察・消防の許可が下りれば大丈夫だ。常設化等、今後の取組みによっては規制のクリアが必要になってくると考えられる。パークPFIや規制緩和特区などの手法を活用できないか検討中である。

Q 商工会議所に入っていない事業者や市民の声を拾っているか。

A 特任顧問が行政の入らない現場に入り、ネットワークをうまく作っている。また、以前の半田市まちづくり会社は全エリアを網羅したためうまくいかなかったの、エリア毎にまちづくり会社を設立し、エリア内の声を吸い上げられる形になるよう準備を進めている。

Q 県立高校5校(普通科2、商業、工業、農業科それぞれ1)の生徒は地元に残るのか。

A 地元就職が減少気味なので、来年度は地元高校生対象の就職フェアをする予定だ。

Q 三田市では民間コンソーシアムを作って「この指とまれ」方式の協働事業に取り組んでもらっているが、自発的取り組みを吸い上げるよい方法はあるか。

A 会を作っただけではダメで、やはり「人」が大きい。軌道に乗るまで行政支援は必要で、半官半民の意識を持ったキーパーソンが引っ張っていくことが重要だと思う。

■所見

人口約 11 万 8 千人の愛知県半田市は、政令都市名古屋市に接し、市街地・工業・農業の 3 ゾーンに分かれているが、人口約 11 万人で神戸市に接し、旧市街・里山・ニュータウン地域に分かれる三田市と似ていて、親近感が湧く自治体であった。

今回の視察では、主に半田市の産業・観光分野の課題を踏まえた振興策を学んだのだが、農業の担い手確保や採算性の向上、空き店舗の後継者探し、新たな企業用地の確保、一過性の賑わいを日常化させる戦略等の課題を抱えており、自治体経営の難しさを改めて感じた。日本を取り巻く社会経済情勢の変化の中、地方自治体はどこも共通する深刻な課題を抱えており、自治体間競争ではなく共存共栄を図るための知恵を出し合うことが大切だと思う。

プロジェクト成功の鍵は「人」であり、中心市街地の魅力向上を担う特任顧問、6 次産業化の推進を担うプロジェクトリーダーは言うまでもなく、どのような事業でも意識の高い行政職員がキーパーソンとしてプロジェクトを引っ張ることが重要だと担当課長が言及したことに強い印象を受けた。「半官半民」の職員と表現していたが、やはりリーダーシップを取る人材をどれだけ育てられるかに自治体の未来がかかっているように思う。

前例踏襲でリスクを回避しては先に進めない今の時代、そうした行政職員は市民や議員への情報提供と意見交換をしっかりと行い、相互理解を深めることが大切である。また、私たち議員も職員のまちづくりへの思いをしっかりと受け止め、共創の思いを持つべきであろう。これからのまちづくりは、対決よりも協働の視点がより重要になると考える。

ところで、半田市総合計画の概要版に市民アンケートの結果が記載されていたのだが、「半田市の魅力は？」への回答に「山車祭りなどの歴史・文化」とした割合が断トツの 64.6%なのに驚いた。さらに、「これからも半田市に住み続けたいか？」への回答で「永住したい」が 46.3%、「当分住み続けたい」が 44%、合わせて 90.3%が肯定的な回答をしているのをすばらしいと感じ、羨ましいと思った。

なぜなら、第 5 次三田市総合計画記載の市民意識調査で「住み続けたい」と回答した割合が 63.1%なのと比較すると、郷土への愛着度の差を感じるからだ。郷土の「歴史・文化」を尊重することは郷土への愛着を育むことに直結する。だから、地に足を付けた地方創生の戦略を練るにあたっては、半田市の郷土愛の高さを参考にし、三田市も自らの歴史や文化を改めて見直し、それを生かしていくことも大切だと感じた。(文責 井上昭吾)

生活地域常任委員会 視察(愛知県豊田市)

■視察参加者

[議員]

◎福田 秀章、○中田 哲、檜田 充、長尾 明憲、小杉 崇浩、井上 昭吾、福田 佳則、

[随行者] 交通まちづくり課主任 伊藤 文一 議会事務局主任 清瀬 由莉

■視察日時：令和5年5月10日(水) 10:00~11:30

■視察事項：地域公共交通に関する取組について

■視察対応者

企画政策部 未来都市推進課 清水 智哉 課長

都市整備部 交通政策課 杉江 大介 課長

企画政策部 未来都市推進課 太田和 伽奈 主査

■視察概要および質疑

【概要】

1. 豊田市概要

人口 418,284 人 (令和 4 年 4 月 1 日 現在)

面積 918.32 km²

市制施行平成 17 年 4 月 1 日(現市制)

議員定数 45 人

※昭和 34 年 1 月に、市名を「挙母市」から「豊田市(とよたし)」に変更。その後、平成 17 年 4 月に、周辺 6 町村(藤岡町、小原村、足助町、旭町、下山村、稲武町)と合併。

2. 視察概要

(1) 豊田市地域公共交通計画の概要について

【計画の背景】

豊田市は、市町村合併に伴う都市としての一体性の形成と、都市と山村の共生、交流人口拡大による地域の活性化を図るため、公共交通ネットワークを構築することを目的に、平成 18 年度に第 1 次となる「豊田市公共交通基本計画」(平成 18 年度~27 年度)を策定し「おいでんバス」等の運行を開始した。

また、平成 27 年度に第 2 次計画(平成 28 年度~令和 7 年度)を策定し、第 1 次計画で築いた公共交通ネットワークの維持と質の向上を目的に、交通結節点の整備、IC カード乗車券システムの導入、バス情報のオープンデータ化、燃料電池バスなどの次世代バス車両の導入に取り組んできた。その結果、鉄道駅 26 バス停約 440 (基幹バス)を抱える公共交通の充実した都市となった。

しかし、近年は人口減少や少子高齢化、新型コロナウイルス感染症などの影響により、交通を取り巻く環境は大きく変化している。このような様々な状況変化に対応するため、現在の「豊田市公共交通基本計画」を改定し、計画の構想に「交通まちづくりビジョン 2040」を据え、公共交通を軸とした交通の総合計画として「豊田市地域公共交通計画」を策定した。本計画では、特にコミュニティバス、その中でも生活交通のあり方について主眼を置いた計画となっている。

交通を取り巻く社会状況と対応

本市では、「第8次豊田市総合計画」で掲げている将来都市像「つながる つくる暮らし楽しむまちとよた」の実現に向けて、公共交通の充実を始め、人々の暮らしやすさとまちの魅力活気交流を高める交通まちづくりに取り組んできた。しかし、近年、交通を取り巻く環境は厳しくなっており、社会状況を踏まえた対応が必要となっている。

社会状況

① 人口減少・高齢化の進展

年少人口(0～14歳)生産年齢人口(15～64歳)は減少し、高齢化率が今後ますます上昇すると推計されている。

対応 高齢者に対する移動支援

今後は高齢者など移動に制約を受ける人への移動支援がより一層必要となる。

② 運行経費と運賃収入の差の拡大

交通が充実する一方で、おいでんバス等の運行には多額の経費が掛かっている。収支状況については運行経費と運賃収入の差(市の財政負担額)が大きくなっている。

対応 持続可能な移動サービスの構築

今後も運行経費と運賃収入の差が広がり、現状路線の維持すら困難になる可能性があるため、将来にわたり利用できる移動サービスの構築が必要となる。

③ 新型コロナウイルス感染症による影響

令和2年度の1日あたりの公共交通利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少した。

また、市民を対象に行ったアンケート調査によると電車やバスの利用を控える傾向がある一方で自家用車や徒歩などの移動手段を選択する人が増加している。

対応 新たな生活様式に着目した対応

今後はテレワークなどを踏まえた通勤需要などへの対応や、自由目的での外出機会の変化に着目したサービスが必要となる。

④ 移動に関する新技術の進展

SDGs や脱炭素社会の実現に向けた取組が加速する中で、交通分野においても先進的で環境に配慮した技術が注目されている。

対応 新たなモビリティサービスの実現

MaaS CASE など移動に関する新しい仕組みや技術の活用により、利便性の高い交通サービスの実現が可能となる。

将来の基幹交通ネットワークと生活交通

基幹交通は、現在のネットワークを維持する一方、地域内の移動は「生活交通」として都市部・郊外山村部の地域特性に応じて持続可能な移動サービスの展開を目指していく。生活交通においては、デマンド交通、タクシー、住民間の助け合いによる送迎など、地域の実態に合わせて多様な移動手段を組み合わせしていく。

(2) 現在運行している地域バス、地域タクシー等の課題について

水源東地域タクシーの取組

運賃 1 乗車 300 円（乗車定員 4 人）

30 分借り上げ。3000 円のうちの 300 円、残りは市負担。

◎高齢者の通院買い物の移動手段として、従来の水源東バスに代わり、一般のタクシーを活用してより便利に移動をサポートする取組。野見山・下野見大見岩倉西・渡合の 5 自治区にお住まいの方限定の取組。

[効果]

・利用者にはメリットが大きい。バスより好評。

[課題]

・タクシーが使えるエリアに限定される。

・指定目的地に設定してある施設にしか行くことができない。（指定目的地の近くの施設であっても不可）

・利用が多いと経費の逆転が起きる。

(3) 住民共助の輸送の取組について（運転手確保への具体的な支援策など）

生活交通の位置付け

・豊田市地域公共交通計画では、生活交通の再構築を重点施策として掲げる。

・生活交通の位置付けは、従来の地域バスだけでなく、デマンド交通、タクシー、住民間の助け合いによる送迎など、地域の実態に応じた「自助・共助・公助」による多様な移動手段を組み合わせることで確保する。

生活交通の新規導入に向けた支援について

①方針

・取組を加速させるため、令和 5 年度から以下の支援を実施予定（総額 1,569 千円）

・特に地域組織での検討支援を重点的に行い、持続可能な共助交通を創り上げる。

・各地域で検討が始まった場合には、交通事業者へも適宜情報提供を行う。

【組織の立ち上げから本運行に至るまで】

交通専門家派遣支援事業

主体的に検討する地域に交通の専門家を派遣、本運行に至るまでの過程において住民の取組に対して助言等を実施。

共助交通導入サポート事業

新規で住民同士の輸送を検討する地域において、運営組織の立ち上げから試験運行までの一定期間のサポートを実施。

【既に共助による輸送を行っている地域への支援】

運転者安全講習支援事業

移動支援サービス専用自動車保険料支援事業

住民同士での輸送を行う団体のドライバーに対して安全運転講習の場を提供することや、自動車保険料の支援

を実施。

②今後に向けて

- ・共助交通支援策の充実を進める（令和5年度制度化予定）
- ・共助交通の進捗については、地域公共交通計画の評価に合わせて実施する予定。

たすけあいプロジェクト

親子のつながり、地域の支えあいを大切にしながら、地域全体 一人ひとりの健康寿命を延ばしていくための取組。

足助病院が中心で取組む。

- ・見守り支援
- ・外出支援

(4) 山間部における交通ネットワークについて(課題解決への取組等)

山村地域の高齢者向け 低速超小型モビリティの活用

◎対象地域 豊田市山村地域

[実施概要]

- ・山里向けに改造した超小型モビリティ（モビ）活用による高齢者の運転寿命の延伸
- ・里モビをリースし、「自分で移動する」ことを支援
- ・利用数約30名

(5) 自動運転などの先進技術実証・実装について、どの程度進んでいるか

自動運転実証の概要

◎都市部での公道実証（名古屋大学）【2018年】

グリーンスローモビリティ（4人定員）→事故により実証中止

◎区画整理地内での実証（新明工業）【2020年】

商用トラック→施設内での活用を検討

◎山村地域での公道実証（名古屋大学）【2020年】

・小型バス（定員6人）→観光・地域内移動の活用を検討

(6) ハーモライドについて、市としてこの事業をどう評価し、今後どのような展望をもっているか

コムスを活用したシェアリング

◎実施期間: 2013年～2021年12月

◎実施概要: 会員数6,600人/車両120台/ステーション67か所

料金 初乗り203円～

◎実施主体: (株)ユーピーアール

◎課題:コロナ禍での利用者減少 昼間帯の利用率の低下

C+pod を活用した公用車シェアリング

- ◎狙い: 公用車管理コスト最適化、電動車普及促進、シェアリングカーのニーズ把握
- ◎概要: 平日は公用車、休日はシェアリングカー (TOYOTA SHARE による公用車用モデル)
- ◎期間: 2021 年 4 月 21 日より実証中
- ◎進捗: 駅前のステーションにてサービス提供
 - ・これまで徒歩 10 分程度の本庁舎まで公用車を借りに来ていた駅前部署の利便性向上
 - ・休日の TOYOTA SHARE 会員による利用も一定のニーズあり
 - ・愛知県 MaaS 実証とも連携し、多様な移動方法として PR

C+pod を活用したカーシェア実証 (業務用車開放実証)について

- ◎狙い: 業務用車の有効活用(TOYOTA SHARE による業務用車併用モデル)
- ◎概要: TOYOTA SHARE 会員による終日カーシェア (20 台) 15分330円～

■質疑

Q 周辺町村と合併をして豊田市となったと伺ったが、地域公共交通の取組を進めるにあたり、それぞれの地域性もあることから住民との合意形成においては苦労もあったかと思われるが、どのような取組をされたのか？

A「おいでんバス」の基幹交通は交通政策課が行っている。地域バスについては旧町村単位で支所機能を持っており、その中でバスの運行を行っている。また、地域の住民を交えた運営協議会を立ち上げて利用促進等を行っている。

地域説明会ではやはりバスは必要との意見があったが、バス停が自宅前にあるのは困るとの意見もあり、バス停一つ設置するのも苦労した。また、一番必要とされる方々の意見がまとまらなかった。地域に入りどれだけ意見を最大公約数まとめることができるかに苦労した。

Q デマンドタクシーの取組は効果があったか？

A 地域において利便性が向上したデータがあることから利用者においては効果があったと思われる。

Q 地域タクシーと自家用有償運行タクシーのすみ分けは？

A 地域タクシーの立ち上げ経緯として、路線バスとして運行していたところの代替え手段として導入した。利便性の向上や経費の観点からタクシーを使えないかとしたところが出発点であった。もともとバス路線がなかった地域でのタクシーをどう使うかについては、まずは既存の公共交通を上手に使い、それができない地域は自家用有償ではなく自家用無償の運行を補完的なものとしてできないかと考えている。なお、自家用無償運行の車については、必要に応じて貸し出すこともできる。

Q おいでんバスの運行状況は？

A おおむねの基準を定めている。中山間地域については朝夕1時間に1本以上、昼間早朝夜間については2時

間に1本以上の運行としている。

Q 地元企業からの協賛金は集まるのか？

A おいでんバスは、協賛金をいただいている。生活交通では上郷地区「チョイソコバス」で企業から協賛金をいただいている。

Q 各地域での生活は地域をまたがって移動することは多いのか？

A 日常的な生活は各地域内で済んでいるが、おおきな病院を利用する際は地域を超えて移動することが見受けられる。

Q たすけあいプロジェクトの利用状況は？

A もともと世帯数も少ない地域であるので、利用数は10件程度である。

Q 地域タクシーの利用料金が300円とあるが、途中で他人を乗せたとき誰が支払うのか？

A 相乗りしていただいた方の中で決めていただくことになる。

Q 地域タクシーの利用度は？

A 地域によってまちまちである。年間700人から1000人くらいである。

Q おいでんバスで年間10億円の予算とあるが？

A おいでんバスは地域バスと合わせて、おいでんバスが12億円で実質市の負担は7億円くらいで、地域バスは経費として4億円、市としての負担は3億5千万くらいとなる。トータルで運行経費として16億円となり、市として約10億円を払っている。

Q 山村地域における超低速モビリティについてレンタル料金は？

A 月6600円、任意保険は未加入。

Q 任意保険に未加入と伺ったが万が一の時はどうするのか？

A 自賠償には加入しているので、個別に加入していただくことになる。

Q 山村地域での公道実証においては道路に特別な整備を行うのか？

A 特別なものはなく車のGPSで対応する。

■所見

この度の行政視察研修では、豊田市における「地域公共交通に関する取組について」学ばせていただいた。豊田市の特徴が、平成17年4月に、周辺6町村（藤岡町、小原村、足助町、旭町、下山村、稲武町）と合併したことにより都市部と山間部を抱える市であり、面積などの規模には差があるが三田市と構造が似ていることから、地域公共交通の取組について参考となる視察であった。

まず、各地域間を結ぶ基幹交通として「おいでんバス」の運行を市が経費を負担し運行しているところは三田市としてはうらやましいところである。合併後の地域の足として十分な効果があり、特に遠方にあたる稲武地区の高校生は、これまで中心市街地の高校に通うには下宿しないとダメだったが、バス通学が可能になったとの事例も紹介いただいた。また、地域限定ではあるが、高齢者の通院・買い物の移動手段として一般のタクシーを活用する「水源東地域タクシー」の取組は、1回300円の料金で乗車でき、差額は市が負担する内容で、特徴的な取組と思えた。

豊田市の次世代モビリティの取組では、自動運転実証の概要、電動小型車「コムス」「C+pod」(シーポッド)を活用した公用車シェアリング、そして山間地域の高齢者へ向けた低速超小型モビリティの活用など先進的な内容を伺い、自動車産業が盛んな地域であるとの印象を受けた。しかし、自動運転実証においては決して豊田市が先行しているものでないとの説明も受け、様々に取組む中で課題も伺い知ることとなった。

いずれにしても、豊田市の地域公共交通への取組は、合併後の各地域の実態に応じた「自助・共助・公助」による多様な移動手段を組み合わせて行われており、今後の三田市における地域公共交通のあり方に参考となる内容であった。(文責 福田佳則)

愛知県半田市 (5/9)



愛知県豊田市 (5/10)

