

建設常任委員会行政視察報告書

- ・視察期間 平成29年11月15日（水）～平成29年11月17日（金） 2泊3日

- ・視察先 豊田市 公共交通（バス）に関する取り組みについて
高齢者先進安全自動車購入費補助について
小田原市 小田原こどもの森わんぱくらんどにおける公園施設
と指定管理について
市川市 本八幡A地区第一種市街地再開発事業について
千葉市 ちばレポについて

- ・視察委員 委員長 岸 利之
副委員長 大原 智
委員 河崎 はじめ
" 草加 智清
" 中川 経夫
" まつお 正秀

※上記の順に行政視察報告書を掲載しています。

委員会行政視察報告書

委員氏名 岸 利之

調査の期間	平成 29 年（2017 年）11 月 15 日（水）～11 月 17 日（金）
調査先 及び 調査事項	<p>豊田市 ・公共交通（バス）に関する取り組みについて</p> <p>・高齢者先進安全自動車購入費補助について</p> <p>小田原市 ・小田原こどもの森わんぱくらんどにおける公園施設と 指定管理について</p> <p>市川市 ・本八幡 A 地区第一種市街地再開発事業について</p> <p>千葉市 ・ちばレポについて</p>

豊田市

①公共交通（バス）に関する取り組みについて

豊田市は人口約 42 万人、面積約 918 k m²、経常収支比率が 66.5%という自動車産業を中心とするものづくり産業の中核都市であるとともに、市域の 7 割を森林が占める自然に恵まれた都市です。自動車産業の中心地であることもあって、バス利用者数は 2005 年には 1970 年の 1/4 まで減少し、民間バス事業者が運行する路線も 1/4 にまで減少しました。そこで 2007 年 3 月に「豊田市公共交通基本計画」を策定し、公共交通を社会資本と捉え、「鉄道」「基幹バス」「地域バス」「交通結節点」「利用促進策」の 5 つの施策を柱とし、利便性の高いネットワークの構築を図っています。

基幹バスでは、市の負担金により運行する「とよたおいでんバス」路線の充実や、民間バスへの補助により、バスを利用しやすいサービス水準の確保に努めています。運行事業者選定（プロポーザル）を実施し、路線ごとの運行事業者を決定しています。

また、基幹バスの利用促進策として貨客混載実証実験、宅急便の輸送を実施しています。その他の利用促進策としては、高齢者を対象としたエコ交通出前教室の実施、ドリンクサービス（ビール 1 本）の実施、定期券保持者は土日に定期区間外を 1 乗車 100

<p>円、バス車内の Wi-Fi サービス（平成 30 年度観光地路線のみ期間限定実施）などを行っています。</p>
<p>地域バスでは、市の負担金により運行する路線の充実や、地域に応じてデマンド方式などを導入しています。現在は 15 地域で地域バスが走っています。地域バスは市が主導して導入しています。市から地域に赴き説明後、地域住民による検討会を立ち上げ、運行計画を協議する。運行の見通しが立ち、運行を開始する場合は、検討会メンバーを中心に運営協議会を設置し、利用促進、運行改善に取り組んでいます。</p>
<p>新たに地域バスを支援するにあたっての採択要件としては、地域バスの評価指標として、収益率 10%、沿線高齢者人口 100 人当たり 6.1 人以上（1 日当たり）を設定している。また、基幹バスと地域バスのすべての負担合計が、市民一人当たり 2,300 円以内の見通しがないと採択は難しい、としています。</p>
<p>その他の高齢者助成としては、ひとり暮らしで介護保険の認定を受けている 65 歳以上の人には、タクシー利用料金の助成（1 人年 16,000 円）を行っています。</p>
<p>「豊田市公共交通基本計画」に基づくバス路線の充実や結節点の整備を行った結果、現在は官民合わせて 23 路線の基幹バスと 15 地域の地域バス（うち 7 ヶ所はデマンドバス）からなる公共交通ネットワークが完成し、バスの利用者数も順調に増加し、おむね 2000 年当時の水準まで回復してきています。</p>
<p></p>
<p></p>
<p>(当局への提言)</p>
<p>豊田市は財政が裕福であることから、西宮市で同じようにはいかない点多々あると思われま。おいでんバスは民間バスの 7 割の料金設定です。西宮市として高齢者のバス利用を増やすためにはある程度補助金の導入も仕方がないように思います。まずは、若い人にも高齢者にも公共交通の利用を増やしてもらうためのノーマイカーデー</p>

<p>の徹底をしては如何でしょう。また、西宮市では阪神バスと阪急バスが路線バスとして運行していますが、全体としての路線見直しができないことには乗り換えなしでは行けない現状を打破できません。もしくは同じ料金で乗り換えが自由に出来る仕組みを考えなければなりません。</p>
<p>豊田市が地域バスの必要な箇所は市が主導して地域バスを走らせることは見習わなければならないと思います。西宮市も交通不便地対策として、バス停留所を発着点にした地域バスの導入を考えてみては如何でしょう。</p>
<p>②高齢者先進安全自動車購入費補助について</p>
<p>豊田市では高齢者ドライバーの交通事故が多発し、その緊急対策として、自動ブレーキ等が搭載された先進安全自動車の普及促進及び事故時の被害軽減を目的とした補助制度を平成 30 年 3 月 30 日まで実施します。</p>
<p>補助対象者</p>
<p>1.新車登録日に市内に住所を有する満 65 歳以上の人</p>
<p>2.非営利かつ自ら使用する目的で新車を購入した人</p>
<p>3.自動車運転免許証を保有している人</p>
<p>4.市税を滞納していない人</p>
<p>5.暴力団員ではない人、暴力団又は暴力団員と密接な関係を有しない人</p>
<p>補助要件・補助額・補助件数</p>
<p>車両本体価格（消費税抜き）300 万円以下で次の先進安全装置が搭載された自家用自動車を新車で購入し、平成 28 年 7 月 1 日以降に新車登録した場合、予算範囲内で 1</p>

人1台に限り上限3万円補助します。		
1.衝突被害軽減ブレーキ（必須装置）	補助額 2万円	1741件（H28.7からH29.10まで）
2.車線維持支援制御装置	上乗せ1万円	269件（同上）
3.車線逸脱警報装置	上乗せ1万円	1740件（同上）
4.ふらつき注意喚起装置	上乗せ1万円	365件（同上）
5.ペダル踏み間違い時加速制御装置	上乗せ1万円	1138件（同上）
平成28年度（7月開始）申請件数は970件で交付金額は2,910万円、平成29年度の予算額は4200万円、29年度の実績（10月31日現在）は771件2313万円の交付です。		
この補助制度は平成28年から29年度の2年間、交通安全緊急プロジェクトの取組の一つとして実施し、今年度で終了します。標準装備又はメーカーオプションの車種が急激に増加していることから、現段階では終了後に先進安全装置に関する補助制度を実施する予定はありません。		
（当局への提言）		
豊田市の高齢者交通の安全に対する姿勢は大いに見習わなければならないと思います。		
今年の東京モーターショーでも全自動運転の車が出展されたと聞きます。高齢化社会にとってより安全な車の普及は不可欠です。今後、西宮市でも時代の進化に合わせて取り組むべき課題であると認識しました。ただ、西宮市の現状と課題を考えると、西宮市の場合は安全な自動車購入のための補助よりは高齢者が運転免許証を返納しても困らない為の施策に補助金を出すべきであると思います。		

小田原市 小田原こどもの森わんぱくらんどにおける公園施設と指定管理について



年間利用者数 約 43 万人 利用者のうち市外利用者が 8 割強

整備事業費（用地費）1,522,665 千円 施設整備費 3,080,765 千円

小田原市のわんぱくらんどにおける歳入、歳出

平成 28 年度歳入合計 0 円

平成 28 年度歳出合計 83,038,512 円

指定管理者の歳入、歳出	
歳入（駐車場含む）	58,164 千円
年間指定管理費用	123,965 千円（内人件費 43,287 千円）
施設補修費	16,441 千円（市が負担すべき補修費）
その他歳出	8,318 千円（市が負担すべきその他歳出）
指定管理者の歳入歳出差額分を市の歳出として負担している。	
「おだわら 21 世紀プラン」のなかで、西部山岳地域を自然環境の保全と豊かな緑を	
活用した市民のレクリエーションエリアとして位置づけ、子供たちが豊かな自然との	
体験ができるように計画し、基本テーマを「遊びに集中できる感動と発見の公園」と	
して、隣接する辻村植物公園と一体となった特殊公園として整備。当初は年間 19 万	
人の市民が利用する想定で整備された公園ですが、現在は年間 40 万人強の利用があ	
り、その約 8 割は市外の人です。園内には飲食のできる施設はなく、週末は各所に数	
台のキッチンカーが出店します。	
(当局への提言)	
西宮市においても甲山森林公園の周辺でこどもの森わんぱくらんどのような、自然を	
生かしたこどもの遊び場があれば良いと思いましたが、実際に伺って、整備事業費や	
年間の費用を聞くと是非やりましようとは言いにくいです。大切なことは子供たちが	
自然のなかで遊べるようなところが甲山森林公園周辺にあれば良いのではないでしょ	
うか。例えば芝ソリが出来たり、大きな費用を掛けるのではなく子供たちが自分で知	
恵を使って遊べる場所を提供することはできないか考えてみては如何でしょう。	

市川市 本八幡 A 地区第一種市街地再開発事業について

人口 481,732 人、面積 57.45 k m²という市川市は、面積は西宮市より狭いが人口は殆ど同じです。その市川市の中でも最近活気のある街が本八幡です。

本八幡 A 地区では「地域コミュニティーを育み、中心市街地にふさわしい活気のある、快適で安全な誰もが安心して暮らし続けられる、潤いのあるまちづくり」を目指して市街地再開発事業を実施しました。平成 18 年 3 月に第一種市街地再開発事業の区域に指定する等の都市計画を決定し、平成 19 年 5 月に市街地再開発組合及び事業計画が千葉県に認可され、平成 22 年 1 月に権利変換期日を迎えました。その後、平成 22 年 8 月から本体工事に着工し、平成 25 年 5 月に住宅棟及び業務棟が完成し、平成 27 年 8 月に商業棟が完成しました。



嘗ての当地区は歴史ある商店街が軒を並べるものの、道路も狭く、緊急車両も入れない状況でした。また、木造家屋も多く密集しており、防災性が低い状況でした。

従前の権利者は、土地所有者が 67 人、借地権者が 16 人、建物所有者が 1 人、借家権者 77 人、総権利者数は 161 人でした。

組合設立に同意率は土地所有者の約 76%、借地権者は約 93%でした。

地権者の合意形成などには時間を要しました。

基準容積率に対し、高度利用地区による容積緩和により 600%にしました。

総事業費が約 357.8 億円で、このうち補助金は 108 億円です。内訳は国が約 70 億円、
県が約 10 億円、市の補助金が約 28 億円で、敷地面積約 1.4h a、地下 2 階、地上 40
階のグランドターミナルシティビルです。

(当局への提言)

市川市のような高度利用地区による容積率の緩和が一般的に使われている駅前再開発
の容積率緩和の手法のようです。西宮市は卸売市場への廉価な家賃設定のために、卸
売市場施設と小売市場施設の容積率上限を 80%に設定し、指定容積率 300%との差、
220%分の土地費相当額を複合再開発ビル敷地へ容積（土地の値打ち）移転し、容積
率上限 500%にすることを考えています。卸売市場が成長産業なら市民の理解も得や
すいかもしれませんが、後継者不足の業界を維持するために、容積率上限 80%の市の
土地と、容積率上限 80%の国道二号線に面した民間所有地を作ることはよく考えなけ
ればなりません。容積率 300%に残しながら卸売市場に安く貸すことはできないでし
ょうか。例えば卸売市場がなくなれば売却することを前提に、その間は市債の金利分
で貸すことができないのか検討してはどうでしょう。

千葉市 ちばレポについて
・行政をとりまく環境の変化
行政が何でもやる時代は終わり、これからは市民によって支えられる街へ。
・ちばレポのコンセプトは
これまでは地域の課題が通報した市民と行政の1対1のクローズドな情報であった。
それを市民の共有情報にすることでオープンにする。
市民意識も街を良くしたいという意識化し、行動や参加を促す。
・ちばレポとは
地域の課題をICT（情報通信技術）を使って、市民がレポートすることで、課題を共有し、解決することを目指す仕組みです。
・2つのレポーター活動
1.こまったレポート
ベンチが壊れているや歩道のタイルが剥がれているなど。
2.テーマレポート
市が投げかけたテーマに沿ったレポートで、課題発見・解決型テーマと話題発見・共有型テーマの2種類がある。
・サポーター活動
市民協同による解決活動を、システム上でイベントとして立上げ、参加者を募り、作業後に完了したことをレポートする。除草作業や落書き消し、ペンキ塗りなど。
実際には運用面、募集が難しく、どこからを市民に任せるかも難しい。
ちばレポの運用と課題
・ちばレポを行ったことで、嘗ては個別管理だったものが一括管理となり、行政の効率化、時間の短縮につながった。
・若い層に浸透していったが、もっと高い年代層へのアプローチが必要。

<ul style="list-style-type: none"> ・いたずらなレポートは殆どない。
<ul style="list-style-type: none"> ・参加者アンケートでは非常に良い評価であるが、アプリの使いやすさが今後の課題と言える。使いやすい、どちらかといえば使いやすいが 58.3%である。
<ul style="list-style-type: none"> ・レポーター・サポーターの拡大という意味では、開始当初の急増期から伸び悩み期に入った。
<ul style="list-style-type: none"> ・1日当たりのレポート数は 4.82 件。
<ul style="list-style-type: none"> ・今後は地域の自治会やボランティア団体との連携が課題である。
費用の問題
<ul style="list-style-type: none"> ・開発費 2700 万円、運営費 540 万円×5 年 2700 万円、合計 5400 万円
<ul style="list-style-type: none"> ・ちばレポを使えば開発費は不要、できたら次世代ちばレポ (MyCityReport) を使ってほしい。現在ちばレポのようなものを使った自治体は 20 以上あるが、ちばレポを使った自治体は 1 自治体のみである。
<p>(当局への提言)</p>
<p>費用面だけが問題だと思われます。20 以上の自治体が独自でちばレポのようなものを開発したのも費用を安く抑えることが大きかったのではないのでしょうか。</p>
<p>費用が妥当と判断できたらちばレポを導入し、市民の声を共有することができたら良いと思います。導入するならば地域の自治会などこれまで地域を支えてきた団体は大切にしなければならないので、そういった団体との連携も考えなければなりません。</p>

委員会行政視察報告書

委員氏名 大原 智

調査の期間	平成 29 年（2017 年）11 月 15 日（水）～11 月 17 日（金）
調査先 及び 調査事項	<p>豊田市 ・公共交通（バス）に関する取り組みについて</p> <p>・高齢者先進安全自動車購入費補助について</p> <p>小田原市 ・小田原こどもの森公園わんぱくらんどにおける公園施設の指定管理について</p> <p>市川市 ・本八幡 A 地区第一種市街地再開発事業について</p> <p>千葉市 ・ちばレポについて</p>

① 豊田市

（取り組みの概要）

（1）公共交通（バス）に関する取り組みについて

豊田市では、通勤目的での自動車の利用割合が年々高くなるにつれて、バス利用者の減少、路線の廃止、そしてさらに渋滞によるバスの遅延という負のスパイラルに陥っていた。そこで、市は積極的に公共交通に関与することに方針を改め、公共交通を社会資本と捉え、「鉄道」「基幹バス」「地域バス等」「交通結節点」「利用促進策」の 5 つを施策の柱とし、利便性の高いネットワークの構築を図っている。

平成 19 年に策定した、「豊田市公共交通基本計画」に基づいたバス路線の充実や結節点の整備を行った結果、平成 29 年現在では、4 つの鉄道路線、官民合わせて 23 路線の基幹バス、15 地域の地域バスから成る公共交通ネットワークが完成した。

これらの取り組みによって、平成 19 年を起点として、バスの利用者数も増加し、おおむね平成 12 年当時の水準まで回復しているとのことである。

（2）高齢者先進安全自動車購入費補助について

近年の高齢ドライバーの危険認知の遅れや運転操作の誤りによる重大な交通事故の

<p>対策として、自動ブレーキ等が搭載された先進安全自動車の普及促進及び事故時の被害軽減を目的とした補助制度を、新車登録時に豊田市内に住所を有している満 65 歳以上の高齢ドライバーを対象に創設した。</p>
<p>この補助制度は平成 28 年 7 月 1 日から平成 30 年 3 月 30 日までの緊急対策として実施され、平成 28 年度は 970 件、交付金額 2910 万円の実績、平成 29 年度は 10 月 31 日現在で 771 件、交付金額 2313 万円の申請を受け付けている。</p>
<p>要件としては、車両本体価格（消費税抜き）300 万円以下で先進安全装置が搭載された自家用乗用車を新車で購入し、平成 28 年 7 月 1 日以降に新車登録（新規登録又は新規検査届出）した場合に、補助金を交付されます。</p>
<p></p>
<p>（意見・感想）</p>
<p>（１）市は、マイカーの増加により、一旦は公共交通からの撤退を決めたようだが、やはり各種の弊害が顕在化し、その方針を見直さざるを得なくなったという背景があるようだ。</p>
<p>確かにこの辺りは、現状に任せることもよくなく、一方、全面的に公共でと言って手を入れすぎるのも、その判断が難しいことかと思う。</p>
<p>その結果、市の直接事業とまではせず、運行事業者を支援する方法を取られた。</p>
<p>また、民間事業者が路線を持ちにくい辺境運行が必要な地域は、地域バスの導入を市が主導しているが、やはり地域において温度差があり、課題は多いと思う。</p>
<p>民間バスの撤退の対応や地域バスの代わりとしてのタクシーなどの活用策も含め、当面は、現状の課題解決優先とならざるを得ないという現場のご苦勞を感じた。</p>
<p>（２）補助制度の趣旨にのっとり、できるだけ市内の高齢ドライバー個人に受けていただきたいためか、その要件はある意味、非常に細かい制度となっている。</p>
<p>先進安全装置があったおかげで事故を回避できたか等の交通事故抑止効果を、市が</p>

分析できないであろうから、補助制度の直接の効果検証を行うことは困難であると考え
える。
なので、どちらかと言えば、この制度は交通安全に対する啓発事業としてとらえる
べきであろう。
また、現在の各自動車メーカーには、安全に対する開発が強く求められており、補
助制度とは関係なく、これらの装備が標準装備となってくるであろう。
市の判断の通り、期間限定の補助制度で十分だと考える。
②小田原市
(取り組みの概要)
小田原こどもの森公園わんぱくらんどにおける公園施設と指定管理について
小田原市は、緑豊かな自然環境の中で、遊ぶ意欲や遊びに熱中する感動的な空間を
創出し、遊びを通じて人や動物との関わり合いを学び、「遊びと交流の場」として、わ
んぱくらんどを整備している。
また、隣接する辻村植物公園とで特殊公園として整備・運用し、アミューズメント
パークとして遊びと交流の場を利用者に提供するとともに、希少植物を有する学術公
園施設として、利用者に自然科学学習の場を提供している。
実際の運営は、指定管理者に任されている。
当初は、当然のことながら、市民が利用する想定で整備されたが、情報誌で紹介さ
れたことにより、現在は年間 40 万人強の利用があり、その約 8 割は、市外の方の利
用となっている。
(意見・感想)
実際に現地を歩かせていただき、歩いて回るには、ちょうどいい空間と感じた。

<p>ただ、今では情報誌の紹介や近隣高速道路の整備など、多くの市外からのお客さんが来られることで、飲食場の設置を始め、当初は想定しなかった多くの要望が寄せられているようだ。</p>
<p>現状では、市民ボランティアとの連携は図られていないようだが、利用者の激増に伴い、今後検討すべきかもしれない。</p>
<p>また、利用者の急増によるためか、施設の遊具等の劣化により、近年では不幸な事故も発生したとのことである。現状では、事後保全型の予算となっているが、こちらでも予防保全型に移行すべきであろう。</p>
<p>この点は、やはり議会における直近の決算審議でも取り上げられていたようだ。</p>
<p>③市川市</p>
<p>(取り組みの概要)</p>
<p>本八幡A地区第一種市街地再開発事業について</p>
<p>昭和 55 年頃の市川市の本八幡地区は、木造家屋の密集に加え、道路も狭く、緊急車両が入れないという防災性が低い状態であった。</p>
<p>また、かつては活気のあった地域の商店街も、世代交代等で閉店する地権者も増え、衰退が顕著となってきた。</p>
<p>そこで同市は、複合市街地の形成を始め、5 つのコンセプトで、市街地再開発事業に乗り出した。</p>
<p>当該地区の再開発は、過去の再開発事業と比較しても、大きなプロジェクトであり、事業完了までに実に 25 年もの長い期間を要するものとなった。</p>
<p>しかし、再開発を実施したことで、地元地権者や市民からも高評価を得たことと、新たな賑わい創出の事例として、各情報誌にも紹介されるようになった。</p>
<p></p>

(意見・感想)
西宮市での卸売市場の再整備による解決すべき課題と、市川市の再開発に至る目的は相違するけれども、事業手法においては、類似する点が多いと考え、視察に伺った。
特に事業終結までにかかった期間の長さに対し、関係者のご苦勞に敬意を表したい。
市川市では、交渉すべき権利者の総数が、161人、本市では、約130人と聞いている。
粘り強く進めてもらいたいと思う。
また、容積緩和の手法では、市川市では地区全体として検討できるため、高度利用地区指定ができたが、本市の場合、市場部分とそうでない部分では、その必要性が違うため、現行の手法しか取れないなどの違いがある。
いずれにせよ、本市には、関係者全員から高評価が得られるよう努力してもらいたい。
④千葉市
(取り組みの概要)
ちばレポについて
千葉市では、行政と市民の役割を変え、市民協働による解決を目指す取り組みの一つとして、「ちばレポ」(ちば市民協働レポート)を始めた。
ちばレポとは、市内で起きている様々な地域課題を、ICT(情報通信技術)を使って市民がレポートすることで、市民と市役所(行政)、市民と市民の間で、それらの課題を共有し、合理的・効率的に解決することを目指す仕組みである。
これまでの地域課題の解決方法では、その通報者と行政だけの関係であり、これでは市民の街を意識する動機が、街をよくしたいという市民全体への広範な活動にならないと導入された。
レポーター活動は、まちで発見した公共施設の不具合などの地域課題をレポートす

<p>る「こまったレポート」、市が投げかけたテーマに沿ったレポートをする「テーマレポート」、まちで発見した地域課題を自主的に解決したことをレポートする「かいけつレポート」、市民協働による解決活動を、システム上でイベントとして立ち上げ、参加者を募り、作業後に完了したことをレポートする「サポーター活動」がある。</p>
<p>レポーター及びサポーターの登録者数は、開始当初の急増期から伸び悩んでいるようだが、防災・防犯、観光、地域資源、教育分野など、さらなる活用範囲の拡大を図り、今後の展開を見据えている。</p>
<p>(意見・感想)</p>
<p>I C Tを活用した市民協働の取り組みが、近年、各地で報告されており、その先進事例として伺った。</p>
<p>本市でも、行政がなんでも行うということは不可能となっており、市民に支えられる街づくりを進めていかなければならない状況は同じである。</p>
<p>この仕組みは、過去にも議会で何度も取り上げられてきた施策だが、新たなアプリ開発という高額な費用がかかることもあり、本市では、市のホームページを活用した取り組みを検討しているとも聞いている。</p>
<p>手法はどうか、同様の取り組みは本市でも必ず取り入れてもらいたい。</p>
<p>また、このような取り組みは、いかにして継続性を持たせていくかと拡充を図るかということが課題となる。</p>
<p>千葉市が、市内のI C Tからオープンデータ化への拡大、また、全国自治体への連携を図ろうとしていることは、大いに参考となるものだと考える。</p>
<p></p>
<p></p>
<p></p>

(当局への提言)
1、公共交通について
・地域の交通支援に積極的に関与すること。
・地域の移動支援として、高齢者などを対象とした出前講座の実施を検討すること。
また、関係部局と連携して高齢者の割引制度の拡充を検討すること。
・バス停の上屋やベンチ設置の補助率を上げるなど、取り組みを促進すること。
2、市街地再開発事業について
・約130名に及ぶ地権者の皆様と粘り強い対話に努め、早期の合意形成に取り組むこと。

建設常任委員会視察報告書

平成 29 年 11 月 15 日～11 月 17 日

河崎 はじめ

1 豊田市 A、公共交通(バス)に関する取り組みについて

豊田市は、平成 17 年の 1 市 4 町 2 村の合併により、本市の 9 倍以上の面積を有し、そこに 42 万人以上の人々が暮らしている街です。

トヨタ自動車の企業城下町で自市内従業員割合が 76.9%と高く、財政力指数 1.11 倍、経常収支比率 66.5%と財政的に恵まれています。

広い市内各所から中心部へのマイカー通勤が増え、バス利用者が減少し、バス路線の相次ぐ廃止、さらなるマイカー利用の増加という現象が発生、結果として、道路混雑、環境悪化、事故の増加を招き、特に道路混雑によるバスの遅延は、利便性の低下から、益々利用者が減少するという負のスパイラルを招きました。

民間バス路線は、相次ぐ廃止で、平成 13 年にはピーク時の 4 分の 1、13 路線 28 系統まで減少し、平成 17 年(合併時)のバス利用者は日平均約 9,000 人と、昭和 45 年の 4 分の 1 まで減少してしまいました。

そこで、平成 19 年 3 月に「豊田市公共交通基本計画」を策定し、公共交通を社会資本と捉え、鉄道・基幹バス・地域バス・交通結節点・利用促進策の 5 つを施策の柱として、利便性の高いネットワークの構築に取り組むことになりました。

そして、平成 29 年現在、4 つの鉄道路線と、官民合わせて 23 路線の基幹バスと 15 の地域バスからなる公共交通ネットワークが完成し、バスの利用者も順調に回復しています。

都心や鉄道駅と地域核を連絡する基幹バスの 23 路線のうち現在は 12 路線が「とよたおいでんバス」として、市が路線ごとに運行事業者の選考を行った事業者と 5 年間の運行協定を締結したものです。

また、各地域内をきめ細かく運行する地域バス 15 地域は、地域主体で企画運営するコミバスで、うち 7 地域はデマンド方式で、今後は、その地域のタクシー事業者や地域住民の自家用運送の活用も検討しています。

前述したとおり、豊田市では基幹バスと地域バスを、公共交通として社会資本の一部と捉え、市はバス運行費負担金として平成 28 年度、約 7 億 3 千万を負担しています。

市民一人当たりになると、約 1800 円の負担ですが、上限を一人当たり年額

2,300 円に設定しサービスの維持と運賃収入アップでのよりサービスの強化を方針にしています。

また民間事業者には「乗合バス運行費補助金」として、運行における欠損額を、直近で、市内 7 路線合計 4198 万円補助しています。

さらに、交通結節点整備では、利便性の高い乗り継ぎが可能となるように、待合施設やパークアンドライド駐車場、情報案内板等の整備を市の事業として実施しています。

[市への提言]

豊田市では市直営のバス事業は無いけれど、バス運行費補助金として、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業補助金を毎年 1 億円以上受け取っています。

地域の多様な関係者が協働した、地域の公共交通の確保、維持、利便性の向上等の取組みを支援する補助金と位置付けられています。

本市でも鉄道駅のバリアフリー化で利用していますが、地域住民、バス事業者、市で補助金の取れる動きをすることが大事だと思います。

バス事業者との話し合いで、不採算路線の廃止、縮小も考えているとの発言が有りました。

本市の経常収支比率が 90%を大きく超えているのは、充分承知の上で、しかしバス交通を社会資本と捉え、バス運行費補助金を考えるべきと思います。

B、高齢者先進安全自動車購入費補助について

この制度は平成 28 年 7 月 1 日～平成 30 年 3 月 31 日までの期間限定で、交通安全緊急プロジェクトの取組みとして導入されました。

市内在住の 65 歳以上の高齢者が 300 万円以下の先進安全装置が搭載された新車を購入した場合、衝突被害軽減ブレーキを必須装置として、先進安全装置の種類に応じて、最大 3 万円を補助するという制度です。

目的は、高齢運転者の交通事故の防止及び事故時の被害軽減と、先進安全自動車の普及促進及び安全運転意識の向上にあります。

補助制度の対象を 300 万円以下に限定したのは、トヨタ自動車のデータから高齢者の 7 割以上が 300 万円以下の車種を購入している状況がつかめたことからです。

また新車に限定しているのは、車両購入時に先進安全装置の搭載車と未搭載車との価格差を支援する補助制度のため、中古車の場合は、その価格差が算出できないためです。

平成 28 年 7 月～平成 29 年 10 月末までの申請件数は 1741 件、補助金交付額は 5223 万で、予算総額 8100 万円の約 65%になります。

[市への提言]

豊田市の補助制度は今年度末で終了します。

理由として、標準装備又はメーカーオプションの車種が急激に増加しており、安全装置搭載車の比率が補助制度開始当初の 40%から、69%に急伸していることから、普及促進としての補助制度の意味が薄れたことにあります。

企業城下町としての豊田市の施策としては、タイムリー性も合わせて、良いものであったと思いますが、本市としては、高齢者の免許証返納の施策の参考に留め、違う方向で考察する必要があると思いました。

2 小田原市

小田原こどもの森わんぱくらんどにおける公園施設と指定管理について

小田原こどもの森わんぱくらんど(12.5ヘクタール)は、平成6年以前に構想立案され、平成12年から1期整備が開始されました。

当時の「おだわら21世紀プラン」の中で、西部山岳地域を自然環境の保全と、豊かなみどりを活用した市民のリクリエーションエリアとして位置付け、リクリエーションゾーン形成基本計画で、こどもたちが豊かな自然との体験ができるように計画し、この場所が、当時の建設省から平成記念子供のもり公園として指定を受けたことにより、公園整備における基本テーマを「遊びに熱中できる感動と発見の公園」として、隣接する辻村植物園(4.7ヘクタール)と一体となった特殊公園として整備されました。

当時は国庫補助金が、用地買収に3分の1、整備費用に2分の1有りました。

用地買収費と施設整備費の総額は59億円以上かかっています。

平成22年から5年間の指定管理制度で運用を開始し、平成27年から、現在は2期目です。

指定管理者は指定管理料、施設使用料、駐車場料金のほかに、週末イベント等の自主事業の収入が収益になります。

当初、年間19万人の市民利用を想定していましたが、情報雑誌等で人気になり、年間40万人の利用があります。しかし、8割が市外からの利用になっています。

[当局への提言]

他市に比べて、こどもの人口が多い本市ですが、こども達が伸び伸びと遊べる場所が、自分のこども時代より非常に少なくなっています。

幸いなことに、阪急電鉄より無償譲渡された仁川北部の、昔の植物園跡地が手つかずの状態です。

非常に、もったいないことだと思います。

そんなに大きな予算をかけずに、本市なりのこどもの遊び場を研究し、整備、開放することを検討しても良いのではないかと思います。

3 市川市

本八幡A地区第一種市街地再開発事業について

この地区は、道路も狭く、木造家屋が密集しており、緊急車両が入れない防災性の低い状況で、かつては元気のあった商店街も、世代交代等でお店を閉める地権者も増え、少しずつ賑わいがなくなり衰退してきていました。

そこで、駅前ということから、中心市街地のひとつとして活気のある、快適で安全な、誰もが安心して暮らせる潤いのあるまちづくりを目指して、市街地再開発事業を実施しました。

平成18年3月に当地区を第一種市街地再開発事業の区域に指定する等の都市計画を決定、19年5月には市街地再開発組合設立及び事業計画が県に認可され、22年1月に権利変換期日を迎えました。

22年8月から本体工事に着工、25年5月住宅棟、業務棟が完成、27年8月に最後の商業棟が完成しました。

従前の権利者は、土地所有者67人、借地権者16人、建物所有者1人、借家権者77人の合計161人居り、特別な苦労はなかったのですが、事業反対者を説得するのには時間を要したようです。

土地再開発法20条の規定で、市街地再開発組合が設立されると、反対者も組合員になりますが同意率は土地所有者で約76%、借地権者で93%でした。

[当局への提言]

今回の再開発では、高度利用地区指定による容積率の緩和というオーソドックスな手法を利用しています。

本市の卸売市場の再開発での容積適正配分型の地区計画とは手法が大きく違いますので、特に提言はありません。

しかし、土地再開発法や国や県市の補助金等、大いに勉強になりました。

4 千葉市

ちばレポについて

ちばレポとは、千葉市内で起きている、例えば道路の痛みとか公園の遊具の破損等の地域での困った課題を、ICT(情報通信技術)を使って、市民が市へレポートすることで、市民と市役所、市民と市民の間で、それらの課題を共有し、合理的・効率的に解決することを目指す仕組みのことです。

実際には、スマホのGPS機能を使った写真レポートですので、場所がはっきりして、しかも状態の可視化、共有化が図れます。

ちばレポには、上記の「こまったレポート」の他に、市が投げかけたテーマに沿ったレポートをする「テーマレポート」があります。

コンセプトは、行政が何でもやる時代は終わり、市民のニーズにきめ細かく応えるには、市民の参画が不可欠というものです。

これまでの地域での困った課題は、通報した住民と、受け取った行政担当だけが情報をやり取りし、いわばクローズな情報のやり取りになっていました。

ちばレポで通報の有った課題は、行政で、①市民の力で解決できるものと②市役所でなければ解決できないものの仕分けを行い、①については、市役所から作業等をイベントとして参加者を募り、市民協働による解決活動をサポーター活動としてレポートしています。

その他にも地域課題を自主的に解決したことをレポートする「かいけつレポート」も有ります。

レポーターの登録状況は、平成26年9月に約1000名だったのが、29年10月31日現在、当初目標であった約5000人をほぼ達成しています。

ちばレポのようなシステムを導入している自治体は、千葉市調べで、1年前で25位有るようです。

近郊では、最近、伊丹市も導入したようです。

[当局への提言]

担当職員の仕事の効率化を考えると、導入するべきと考えます。

実際に見てみることで勉強になるので、職員視察等を実施して、研究してください。

千葉市では、さらに進化したシステムに取り組んでいく方針ですので、一緒に研究してみてもはどうでしょうか。歓迎するとのことでした。

委員会行政視察報告書

委員氏名 草加 智清

調査の期間	平成 29 年（2017 年）11 月 15 日（水）～11 月 17 日（金）
調査先 及び 調査事項	<p>豊田市 ・公共交通（バス）に関する取り組みについて</p> <p>・高齢者先進安全自動車購入費補助について</p> <p>小田原市 ・小田原こどもの森わんぱくらんどにおける公園施設と 指定管理について</p> <p>市川市 ・本八幡 A 地区第一種市街地再開発事業について</p> <p>千葉市 ・ちばレポについて</p>
	豊田市 ・公共交通（バス）に関する取り組みについて
	豊田市では、平成 19 年 3 月に【豊田市公共交通基本計画】を策定し、
	公共交通を社会資本と捉え「鉄道」「基幹バス」「地域バス等」「交通結節
	点」「利用促進策」の 5 つを施策の柱とし、利便性の高いネットワーク
	の構築を図ってきている。その中で印象に残る 2 点の【交通結節点整備】
	と【利用促進】について、まず【交通結節点整備】の中で、利便性の高
	い乗り継ぎができるようにするため、待合施設やパークアンドライド駐
	車場や情報案内板等を整備している。交通結節点整備箇所として、【総合
	公共交通案内板】についてですが、豊田市駅、新豊田駅周辺（5 基）・三
	河豊田駅（1 基）・足助病院（1 基）・豊田厚生病院（1 基）・トヨタ記念
	病院（2 基）の鉄道駅等の交通駅等の交通結節点において、乗り場、時
	刻、運行状況、乗り継ぎ等の情報を液晶画面にて自動表示するシステム
	を設置している。次に【みちなびとよた端末機】についてですが、豊田
	市駅（1 基）・新豊田駅（1 基）・三河豊田駅（1 基）・どんぐりの湯（1
	基）の主要鉄道駅及び道の駅において、交通・観光情報等をタッチパネ

<p>ル式画面から入手可能なシステムを設置している。その他、鉄道駅や主要なバス停に、上屋やベンチ等を設置しているのと、愛知環状鉄道駅前 P&R 駐車場（有料）を八草駅前（170 台）・四郷駅前（140 台）・末野原駅前（147 台）・保見駅前（58 台）・貝津駅前（44 台）に設置している。</p> <p>自動表示する総合交通案内板やタッチパネル方式のみちナビとよた端末機の設置については、スマホ・携帯電話の操作など必要がないので、高齢者を含む幅広い年齢層の市民にとって利便性の高い乗り継ぎが可能になっている。</p> <p>利用促進の中では、パソコンや携帯電話からアクセス可能な、みちナビとよたポータルサイトを開設し、交通、環境情報等を集約し提供している【公共交通情報等の総合的な情報提供】やパソコンや携帯電話に、バスの現在位置情報を配信する【バス位置情報提供サービス（バスロケーションシステム）】、【学校や地域と連携した啓発・PR 活動】などを実施している。その他、市の負担金により運行する路線の充実や、地域に応じたサービス体系（デマンド方式）の導入など、地域バス等各地域内を細かく運行する、地域主体で企画・運営するコミュニティバスにも取り組んでいる。又、平成 26 年度から、トヨタ自動車から購入すればかなり高額な「燃料電池バス（FC バス）」を貸与されており、次世代バスの導入もされている。本市でもこのような次世代バスが、さくらやまなみバスとして、運行される日が来て欲しいものである。</p> <p>本市も公共交通を社会資本として捉えているとは思いますが、豊田市は市の負担金の導入によるバス路線への対応など、なかなか充実している。</p> <p>本市と財政事情が違おうとしても、うらやましい限りである。</p> <p>【当局への提言】</p>

<p>豊田市では、「基幹バス」及び「地域バス」を運行するにあたり、年間約</p>
<p>7億3千万（平成28年度）もの多くの負担金を交付していることなど、</p>
<p>財政事情の違いはあるとしても、公共交通を社会資本として大きく捉え</p>
<p>ている。本市でももっと積極的に公共交通に関与し、事業者と共働で取</p>
<p>り組むべきである。又、山間部を走るさくらやまなみバスについて、バ</p>
<p>ス車両の更新時期が迫ってきている中で、本市では、環境学習都市宣言</p>
<p>を行っていることもあり、環境対策の一つとして、例えばオイル交換の</p>
<p>必要のないことを含む燃料費のコストダウンの事など環境学習都市を宣</p>
<p>言している本市にふさわしいと思われる次世代バスの導入に向けて、国</p>
<p>の補助制度などを鑑みながら、積極的に取り組むべきであるとする。</p>
<p>・高齢者先進安全自動車購入費補助について</p>
<p>補助対象者の条件として、新車登録日に、市内に住所を有している満</p>
<p>65歳以上の人で自動車免許を保有。非営利かつ自ら使用する目的で新</p>
<p>車を購入した人。（リースは対象外）市税を滞納していない人。</p>
<p>となっている。要件と補助額は、車両本体価格（消費税抜き）300万</p>
<p>以下で先進安全装置が搭載された自家用車を新車で購入し、平成28</p>
<p>年7月1日以降に新規登録（軽自動車は新規検査届け出）した場合に、</p>
<p>予算の範囲内で補助することになっています。注意点として補助金を</p>
<p>受けて取得した自動車は、1年以上使用することになっている。</p>
<p>まだまだお元気な高齢者の方が、免許返納するのを決心するのに、相</p>
<p>当な覚悟がいるようなので、このような高齢者先進安全自動車補助制</p>
<p>度は、限られた時期と車も300万以下の新車に限られていますが、そ</p>
<p>の範囲での高齢者の事故防止に繋がっている。</p>
<p>【当局への提言】</p>

<p>本市では、高齢者の方の、免許返納が積極的に進むように、交通不便地区の解消としてのバス路線の利便性の向上や免許返納された高齢者のバス運賃軽減などの施策を進めるべきであると考えます。</p>
<p>・小田原市 小田原こどもの森わんぱくらんどにおける公園施設と指定管理について、年間 19 万人の市民が利用する想定で整備された公園ですが、入園料が無料、駐車料金は普通車で 1 日 510 円、バスで 1 日 1020 円と格安であり、バーベキュー場、バードゴルフ場、キャンプ場の施設もあり、ペットを連れての入園は出来ませんが、ポニー乗馬やヤギとヒツジのふれあい広場などの施設があり、なかなか充実している。園内では、「わくわく号」というロードトレインが走っているのと、併せて線路上を走行する子ども列車も走っている。週末にはいろいろなイベントが開催されており、現在では、口コミや情報誌などに掲載され、インターネットの時代でもあるので、年間 40 万人強の利用があるというのも、納得できる誠にうらやましい公園施設である。ただ、年間 40 万強の利用者の内、約 8 割は市外の人となっているのが、全く予想外だった。</p>
<p>【当局への提言】</p>
<p>本市でも、わんぱくらんどのような公園施設があれば素晴らしいと思うが、夢物語か？しかし、リゾ鳴尾浜の指定管理をしている H という会社が、成功例のわんぱくらんど指定管理にも入っていることが視察先で分かった。現在、リゾ鳴尾浜の経営状況が、非常に厳しい危機的な存続が危ぶまれる状況であり、わんぱくらんどでの実績と経験や、このわんぱくらんど以外でも、全国的に指定管理者として展開されていると思われるので、これまでの豊富な経験を活かして、リゾ鳴尾浜</p>

<p>の活性化に繋がるようなアイデアなど、更なる知恵を絞って起死回生のホームランの可能性に向けて、今後、予定されているイベント開催などに活かして貰いたいと考える。</p>
<p>・市川市 本八幡 A 地区第 1 種市街地再開発事業について</p>
<p>従前（昭和 55 年頃）は、道路も狭く、緊急車両が入れない状態で木造家屋も多く密集しており、防災性が低い状況であったということで、かつての元気のあった商店街も、世代交代等に伴い商店を閉める地権者も増え、少しずつ賑わいがなくなり衰退してきている状況であったのを、①複合市街地の形成 市川市の中心市街地にふさわしい魅力ある複合施設をつくる。②防災性の向上 建物の耐震不燃化と地区内の細街路の解消、避難路の準備などによる防災性の確保。③賑わいと魅力のあるまちづくり 商店街の歴史を受け継ぎながら、市川市の商業・業務の中心地にふさわしい賑わいのある商業空間と魅力ある街並みをつくる。④ゆとりと潤いのあるまちづくり 安全で快適な回遊性の歩行者空間の確保や緑地の創出などゆとりと潤いのある都市空間をつくる。⑤地域コミュニティの再生 商業機能の強化と都市型住宅を生み出すと共に、地域住民が集える広場などを整備し、整備コミュニティの再生を図る。以上 5 つのコンセプトを挙げて、平成 18 年に都市計画決定をした。何と言っても 25 年間もの長い期間を要したので、リーマンショックや東北大震災の影響を少なからず受けたようである。長い期間を要したとは言え、地元地権者（組合員）から、「良いものができた」、「新しい住まいは快適である」、「雨の日も濡れずに電車に乗れるのは嬉しい」などの声や市民からも「歩きやすくなった」、「中央の広場は活用しやすい」という声が聞こえており、再開発事業として</p>

<p>の成功例の一つである。</p>
<p>【当局への提言】</p>
<p>・本八幡 A 地区第 1 種市街地再開発事業は、25 年間という長い期間が要したとはいえ、再開発事業としての成功例の一つである。本市でも、今後、予定されている再開発事業について、このように長い期間がかかったとしても、再開発事業の手法も含めて、先々の事を見据えての、将来、再開発事業の成功例の一つとなるように取り組むべきと考える。</p>
<p>・千葉市 ちばレポについて</p>
<p>① 行政が何でもやる時代は終わり！・高度成長が終わった今予算枠は大幅に増えないので行政依存体質からの脱却が必要であり、自助、共助、公助のバランスをもう一度考える必要がある。②これからは市民によって支えられる街へ！・市民のニーズにきめ細かく応えるには、市民の参画が不可欠で市民が本格的に街づくりに関わるための制度づくりが必要。そのためには、行政と同じ情報を市民に持って貰う必要がある。又、高齢者の生きがい対策のためにもボランティアの促進をということで、ちばレポ（ちば市民協働レポート）が、スタートしました。</p>
<p>市内で起きている様々な課題（たとえば道路が傷んでいる、公園の遊具が壊れているといった困った課題）を地域での課題とし、ICT（情報通信技術）を使って、市民がレポートすることで、市民と市役所（行政）、市民と市民の間で、それらの課題を共有し、合理的・効率的に解決することを目指す仕組みである。</p>
<p>市民に街を知って頂く、街を好きになって頂く、街に参加して頂く</p>

ということで、本市でも取り入れるとしたら、十分に参考になる市民と行政をつなぐコミュニケーションツールである。これまでは参加登録者数が、右肩上がり伸びてきていますが、さらに継続して伸ばしていくことが今後の大きな課題の一つであると思う。

(当局への提言)

本市でも、行政が何でもやる時代が終わっていることや、高度成長が終わった今、予算枠は大幅に増えないので、行政依存体質からの脱却が必要であり、自助、共助、公助のバランスもう一度考える必要があることなど、同じである。よって、ちばレポを十分に参考にして、本市独自の西宮レポートの取り組みを、検討してみる価値はあると考える。

公共交通「バス」に関する取り組みについて

豊田市を含め、中京地区は車の利用者の高い地域。バス利用者は合併時の2005年には平均9000人で、昭和45年の約4分の1以下にまで減少。その結果、バス路線の廃止も4分の1以下に減少する。平成17年に周辺6町村との合併を機に平成19年3月に「豊田市公共交通基本計画」を策定し、公共交通を社会資本と捉え、「鉄道」「基幹バス」「地域バス」など5つの施策を柱とする。特に基幹バス「とよたおいでんバス」路線の充実や、15の地域バス（地域に応じた体系、デマンド方式）を導入し、公共交通ネットワークを完成。

その結果、バス利用者数が平成19年以降おおむね平成12年当時の水準まで回復する。しかし、市の負担は基幹バスが約4億8000万円。地域バスなどが約2億6000万円。議会が承認しているとはいえ、かなりの財政負担。利用促進のためとはいえ直営のバス事業を持たない西宮市としては幸いなことだと感じている。このように公共交通「バス」に関する取り組みについては豊田市と西宮市の施策には違いがある。西宮市はバス交通についてはバス事業者により一定のバス路線が整備され、比較的利便性の高い市といえる。一方、豊田市は交通不便地域を多く抱えており、基幹バス路線だけでなく、地域バスの必要性があり、必然的に基幹バスと地域バスにも交通財政支援が求められる施策となっている。

高齢者先進安全自動車購入費補助について

愛知県は車の保有台数は全国1位。そのため、交通事故における死亡率も全国1位。豊田市の愛知県内で2番目に多い市。特に、高齢者の交通事故死亡者数は県内ワースト1位。そのために高齢者を対象とした補助制度を創設。

補助制度の目的は、高齢者ドライバーを対象として自動ブレーキなどが装備された安全自動車への乗換えなどの促進、及び、事故時の被害軽減を図るために創設。

質問事項については豊田市より回答済み。現在、交通安全教育を幼児より高齢者まで650回、4万人に講習。高齢者世帯には行政が訪問して情報を提供し、高齢者の代表を事故現場に迎えることも行っている。それでも7割を超える高齢者が300万円以上の車を購入している。

当局への提言

現在、既存バス路線については、乗り継ぎ、運賃の割引制度や、阪急、阪神の相互乗り入れ、バス停留所上屋の整理、ノンステップバスの導入など、事業者と協議中だが、今後、高齢者に対しても利便性を高める具体策も必要である。

また、本市にも交通不便地域があり、路線の経路やバス停の見直し、一部コミュニティ交通の導入を図り、バス交通の充実、地域の活性化を推進しようとしている。

バスにおける総合交通戦略を安定させるためには、市として今後財政出動が必要だと思われる。また合わせて、国や県の補助制度も調査し、利用すべきだと考える。

委員会行政視察報告書

委員氏名 まつお 正秀

調査の期間	平成 29 年（2017 年）11 月 15 日（水）～11 月 17 日（金）
調査先 及び 調査事項	<p>豊田市 ・公共交通（バス）に関する取り組みについて</p> <p>・高齢者先進安全自動車購入費補助について</p> <p>小田原市 ・小田原こどもの森わんぱくらんどにおける公園施設と 指定管理について</p> <p>市川市 ・本八幡 A 地区第一種市街地再開発事業について</p> <p>千葉市 ・ちばレポについて</p>

まず初日の 15 日午後、公共交通（主にバス交通）の取り組みと高齢者先進安全自動車購入費補助について豊田市へ。人口は西宮市よりもやや少ないものの同規模で、面積は近隣町との合併によって約 10 倍の広さがある。もともとは車のまちでもあることから自動車による移動が主流だったと思われ、自動車通勤率は今でも 70% を超え中京圏平均よりはるかに高い。高度成長期を通じて公共交通の利用者が少なくなり、公共交通の主軸である民間バス路線も次々と廃止されてきた。しかし、近年の高齢化などとも相まって、主にバス交通を中心とした公共交通網が整備されている。基幹バスである「とよたおいでんバス」においては、運行経費と収入の差額を市が負担する仕組みとなっていた。本市議会で我々建設常任委員会の今年度の施策研究テーマの一つは「高齢化社会における公共交通」で、昨年度のテーマに引き続き取り組んでいるが、昨年度の委員会での議論を踏まえ、根本的には市が一層の財政出動を行なうことが必要と当局に提言されている。そういう点において、豊田市では一定の基準を決めつつも民間バス事業者任せでなく赤字の補てんも含めて市が責任を持って住民の足を確保しているという点では、民間の事業者にとっても安心して事業に取り組めるということからも参考になった。また、地域バスについてはほとんどがデマンド型という

<p>ことであつたが、地元のタクシー事業者と競合にならないような取り組みもされている模様であり、今後西宮市でコミュニティバスの運行を増やしていく上での参考になった。</p>
<p>また、同市が取り組む高齢者先進安全自動車購入費補助については、近年、主に高齢者の操作ミスなどによる事故が多発していることから、そうした事故防止に寄与する機器を備えた車の普及を目指すために市が補助を出す制度で、衝突防止機能を必須とした上で、ふらつき防止など 5 機能のどれかを付加すれば上乗せの補助があつた。ただし、二年間に限った時限措置であり、こうした機能を備えた車をさらに普及していくきっかけとなるかもしれないが、この機能を購入車につけたことによって事故が防げたかどうかの検証ができないことから、税金投入の有効性を市民に示すことができないという問題とともに、財政力のある自治体でなければ実施できにくいのではないかという感じもした。こうした仕組みは本来であれば、エコカー減税のように国が進めていくべき課題ではないかと思つたところである。</p>
<p>16 日の午前中は、小田原市が民間から有償で譲り受けた土地で取り組んでいることの森わんぱくらんどへ。子どもにとっては、都会の遊園地では体験できないこのような施設があればいいなと思いつつ、こうした施設にふさわしい土地の提供者があつたことで実現したと思われる。市外からも含めて車で来やすい地域性などの条件が今では年間 43 万人が訪れる結果となっている。ただ、当初市内の来場者を年間 19 万人と見込みながら、現在は 43 万人のうち市外から 80%強が来場という点も、市民の税金を使ってこのような施設整備や運営費が必要なのかという疑問もわいた。したがって、西宮でこうした施設整備や取り組みは少し難しいと感じたところである。</p>
<p>午後からは西宮市で予定されている卸売市場整備の参考になればということで、千葉県市川市ですでに整備された本八幡 A 地区第一種市街地再開発事業の視察。本市の卸売市場整備と一体となった再開発における高層マンション建設と、市川市における</p>

<p>道路が狭く救急車両の侵入や防災性の面からの必要で再開発を求められた中で整備された高層マンション建設という共通点とともに、再開発の背景は少し違うものの地権者などの合意を得るとい点では同じ苦労があるという点では参考になった。市川市では強固に反対する人がおられたこともあって 25 年の歳月をかけたという話や、それでも全ての人が賛成して進めたわけではないという話は、今後の西宮市における再整備においても心してかかわらなければいけないという思いを強くした。</p>
<p>17 日は、市民から寄せられる道路や公園などのインフラについて、不具合を見つけたらスマートフォンなどで自治体に通報できる仕組みとして取り組んでいる「ちばレポ」の千葉市へ。当初自分自身として、行政の目の行き届かないところの情報を市民から寄せてもらうだけというイメージだったが、先方の話や資料から、市民からの通報情報を市民で共有化し、軽微なものは登録した市民の協力をえて解決する(材料などは市が提供しているとの事)という事や、自治会の補完活動としても位置付けているという話は、自治会加入率が約 70%である千葉市と、現在約 72%の加入率である西宮市にとっても参考になった。ただ、「この取り組みで自治会が活性化した例はあるか」というこちらからの質問には、まだそのような事例はないという事であった。昨年は私が所属していた民生常任委員会において、地域自治組織のあり方についての研究を行ってきたが、自治会の活性化ということはなかなか重い課題であるということも改めて感じた次第である。千葉市の担当部署が、市民自治推進部というところであることから、西宮市でも単に市民の協力で市職員の省力化をしようという取り組みでなく、地域力をつけるという観点と一体で取り組まないと成功しないのではないだろうか。西宮市議会でもこのような取り組みをすべきという提案は何人かの議員から提案もされており、阪神間では初めて伊丹市がこの 10 月から取り組んでいる。西宮市では、市民からの連絡があっても現地確認に職員が行くので職員の負担軽減にはならないなどの理由でまだ実施に至っていないが、このような取り組みを行う自治体は今後</p>

増えていくものと思われ、庁内横断で取り組む課題としてその準備に取り掛かるべきだと感じたところである。

(当局への提言)

主にバス交通の取り組みについては、それぞれの自治体の広さや交通不便地域などの違いがあることから、一律に同じような取り組みをすべきとは言えないが、住民の足を確保するため、あるいは外出の機会を増やして元気で長生きしてもらおうという立場に自治体が立つならば、敬老パスやバス路線の赤字を補てんするなどのさらなる財政出動をさらに本市で行うべき。

卸売市場の整備について、地権者や利用者などの声を最大限聞いたうえで進めていくべきであり、期限ありきでなく時間をかけた話し合いで進め、節目、節目で議会に報告をすること。

千葉レポの取り組みは単なる市民からのインフラ情報提供にとどまらず、この取り組みによって市民参加をさらに進めようという点は本市でも学ぶべきであり、担当は道路や公園部局ということではなく、市民協同という部局が中心となって、自治会の活性化や地域自治組織の再構築になるようにすべき。そういう観点では、東京大学の関本研究所による研究が参考になると思われる。