

総務常任委員会 行政視察報告

平成 30 年 12 月 17 日 (月)

能美市議会議長 南山 修一 様

総務常任委員会
委員長 田中 大佐久

総務常任委員会 行政視察報告書

総務常任委員会では、平成 30 年 10 月 23 日 (火) ～25 日 (木) の 3 日間にわたり、埼玉県行田市、同飯能市、および千葉県山武市への行政視察を行い、公共交通ならびに移住定住に関する施策を学んで参りました。

以下、視察概要について報告します。

記

1. 視察目的：視察先、視察日

- ① 公共交通：埼玉県 行田市、平成 30 年 10 月 23 日 (火)
- ② 公共交通：千葉県 山武市、平成 30 年 10 月 25 日 (木)
- ③ 移住定住：埼玉県 飯能市、平成 30 年 10 月 24 日 (水)

2. 参加者

- ・ 委員長：田中 大佐久、副委員長：仙台 謙三、委員：杉田 隆一、倉元 正順、山下 毅
- ・ 同行 企画振興部部長：橋場 和彦

3. 今回の視察の狙い

今回の視察では、3 市を視察し、公共交通施策および移住定住施策について学ぶ事とした。公共交通については、2 市を訪問し、デマンドタクシーおよび乗合タクシーの運行について、その導入の背景（経緯）、具体的な事業、現状および実績、今後の課題などについて学ぶものである。

また、移住定住については、1 市を訪問し、移住定住施策の具体的な取り組み内容や実績、今後の課題などについて学ぶものである。

4. 視察概要

4.1 埼玉県 行田市

- ・ 視察日時：平成 30 年 10 月 23 日（火）14:00～15:30
- ・ 対応者：議長 小林友明、市民生活部地域づくり支援課くらし安心担当主査 石崎益美、同課主査 風間正博、同課課長 岡戸章子

4.1.1 視察内容

行田市においては、デマンドタクシー事業についての視察を行った。

行田市の地域公共交通体制は、鉄道（2 路線 5 駅：JR 1 駅、秩父鉄道 4 駅）、路線バス、市内循環バス（6 路線、3 事業者）、デマンドタクシー（2 事業者）からなっている。

市内循環バスは、平成 7 年度に 2 コースで開始、現在では市内を 6 路線で運行。運賃は、主要路線は料金体系を路線バスに合わせると共に、増便を行い利便性を向上したため 100 円から 150 円へと増額した。他の路線は、バスの小型化と便数の減少によりコストを抑え、料金を 100 円で据え置いている。また、これまでは未就学児や障がい者および介助者 1 名は無料であったが、新たに 75 歳以上の方も無料乗車の対象とした。乗車数は平成 27 年度の 24 万 4,723 人をピークに減少傾向にある。

デマンドタクシー導入の経緯としては、平成 24 年度開催の行田市地域公共交通会議において検討され、平成 25 年 10 月に実施した「行田市次期地域公共交通実証実験」の結果で、既存路線と市民の移動ニーズにマッチした希望路線の間に乖離が見られたからである。

実証実験は、平成 25 年 10 月 1 日から 11 月 30 日の 61 日間、土日祝日も含めて行われた。概要として、事前に登録した行田市民が、前日までに前もって予約を行い乗車。料金は 1 人 1 回 300 円とし、未就学児は無料、障がい者および介助者は半額の料金体系とした。実証実験の説明会を自治会や民生委員、児童委員連合会などの団体を対象に 38 か所で開催。また、循環バスを休止する 3 路線の主な当該地区の住民を対象に、座談会およびアンケート調査を 7 会場にて 14 回開催した。

実証実験で明らかになった事は、利用者は高齢の女性が中心であり、医療機関への移動の利用が多かったことである。課題としては、事前予約が必要であるため手続きが面倒との意見や、タクシーという狭い空間に他人と乗り合う事への抵抗感がある事が分かった。また乗合タクシーと比べてバスの方が気軽に乗車できる事、利用者がある程度特定されるため公共交通としての位置づけが困難という事である。

これにより、数か所の目的地を経由するデマンド型乗合タクシーではなく、直接目的地へ向かうデマンドタクシーを導入した方が良いとの結論に達し、平成 26 年度の地域公共交通会議において実証実験の結果が報告され、平成 28 年度の会議においてデマンドタクシー事業の開始を決定、平成 29 年 4 月 1 日より「行田市デマンドタクシー事業」が運行された。

この事業の目的については、市内循環バスなどの停留所までの移動が困難な高齢者や障がい者の移動手段を確保し、利用者と利便性を図る事とした。利用者については、行田市に住民登録がある 75 歳以上の高齢者または各種障がい者手帳の所持者とした。利用者の料金負担

は、タクシーメーターが2,000円未満は500円、2,000円以上3,000円未満は1,000円などと設定している。タクシーメーター料金と利用者負担額の差額を事業者に対して助成金を支給するシステムとなっている。

利用方法は、事前に登録した利用希望者がタクシー会社に電話で予約し、日時および自宅または希望の指定乗降場を伝え、指定場所で乗車し、目的地で当該料金を支払い降車する。なお、予約時に伝えた目的地の変更や寄り道はできない。

事業を開始した平成29年4月から平成30年9月末までの利用実績は、次表の通り。

(行田市作成の資料より年度ごとの合計を抜粋した。)

年 度	登録者数 (人)	利用人数 (人)	利用回数 (回)	助成金額 (円)
H. 29 年度 (4月～翌3月)	1,702	3,808	13,630	12,489,820
H. 30 年度 (4月～9月)	359	2,921	10,693	9,980,820
合 計	2,081	6,729	24,323	22,469,870

今後の課題としては、対象者の年齢拡充（現状、検討の段階ではない）、利用時間の延長（検討中）、指定乗降場所の拡充（今後の検討課題）、タクシー台数の確保、財源の確保などが挙げられる。

4.1.2 質疑応答、意見交換

事業予算は2,000万円。循環バスの予算は9,000万円である。なお、事業に対して、国や県からの補助はない。

事業の実施に先立ち、先進地事例として、埼玉県東松山市の事業を参考とし、特に同市同事業の料金体系を参考にし、本市の事業に取り入れた。東松山市は、16歳以上、全員が対象者となる。

現行システムの課題は、利用可能な方が限定される事である。なお70歳以上の運転免許証返納者に対しては、防災安全課の所管事項となり、タクシー券を助成している。

障がい者手帳を所持している車いすの方の乗車については、タクシー運転手が乗車をお手伝いしている。

運行台数は33台で2社が運行している。また指定乗降場所は、年1回、募集を受け付けている。アンケート調査では、実家やお寺も追加して欲しいという意見がある。

4.1.3 配布資料

- ・ 能美市議会からの質問事項

- ・ 行田市デマンドタクシー事業について（プレゼン資料）
- ・ 行田市デマンドタクシー事業実施要項
- ・ ぐるっと便利！行田市市内循環バス（Gyoda City Bus Time Table）
- ・ 利用登録者証
- ・ 指定乗降場所一覧
- ・ 行田市デマンドタクシー指定乗降場所 MAP
- ・ 平成 30 年行田市概要

4.2 千葉県 山武市

- ・ 視察日時：平成 30 年 10 月 25 日（木）9:45～11:30
- ・ 対応者：議会総務委員長小川吉孝、総務部企画政策課課長 中村洋一、同企画係係長 土屋勇、同企画係 大橋孝槻、議会事務局局長 小川恵計、同副主幹 川嶋洋子、同庶務係主査補 鈴木康之

4.2.1 視察内容

山武市の人口および世帯の増減については、平成 11 年の 62,764 人をピークに年々減少している。しかし世帯数は、平成 22 年の 21,763 世帯から約 400 世帯増加しており、核家族化が進んでいる。また人口の推移を年齢別にみると、生産年齢人口は年々減少し、平成 29 年では約 31,000 人（58.6%）となっている。高齢者人口は、平成 22 年の 24.5% から平成 29 年の 31.8% に増加している。

公共交通システムにおいては、基幹バスと乗合タクシーを整備するため、市を旧町の枠組みをもとに、各地域に鉄道駅が所在する様、3 つに区分している。基幹バスは各地域の拠点化に、また乗合タクシーは地域内の循環としての運行が望ましいと考えた。

基幹バスは、平成 25 年 4 月 1 日より本格的な運行を開始している。市内の停留所数は 60 数か所、平日 7 便、土日祝日は 6 便の運航となり、運賃は大人 200 円（障がい者 100 円）、小人 100 円（障がい者 50 円）、乳幼児は無料となる。また乗合タクシーから乗り継ぐ場合は、乗り継ぎ乗車券により無料となる。なお、運転免許自主返納者優待証を提示する事で 100 円引きとなる。

基幹バスの利用者数の推移を見ると、平成 23 年度は 32,325 人であるが平成 29 年度は 47,723 人と増加をしている。また 1 日当たりの乗車数も 90 人から 133 人と増加している。半面、基幹バスの運行経費を見ると、平成 25 年度は総額 2,690.7 万円であるが平成 29 年度になると運行コストの総額は 2,620.1 万円。この運行経費の額はほとんど差がないが、市の負担を見ると、平成 29 年度では 54% と同 25 年度から増大している。

乗合タクシーは、平成 25 年 4 月 1 日から本格運行を開始している。年末年始を除く毎日の運行で、市内 3 地区をそれぞれ 3 台のタクシーを使用し 3 事業者で運行するが、山武市役所、さんむ医療センターの 2 施設は 3 つの地域から直接移動することが可能となっている。車両は幅員の狭い道路での運行も可能になるようセダン型タクシーを採用した。

なお、運行システムは、東京大学が開発したものを採用している。

運賃は大人 300 円（障がい者 200 円）、小人 100 円（障がい者 50 円）。また基幹バスから乗り継ぐ場合は、乗継乗車券の提示により大人は 100 円、小人は 50 円となる。さらには運転免許証自主返納者優待証の提示により 100 円引きとなる。

利用者の年齢制限はなく、市内在住者であれば、誰でも利用が可能となる。但し、事前登録が必要となり、また利用する際には希望時刻の 1 週間前から当日 1 時間前までに、タクシー会社と業務委託をしている予約センターに電話での予約が必要となる。

利用者数は、平成 25 年度の 52,735 人をピークに年々減少傾向にあり、平成 29 年度は 46,670 人となっている。また運行経費の内訳は、同年度の数値では市の負担が 69%、運賃収入 22%、国庫補助が 9%である。

総合計画に基づく公共交通施策について、前期基本計画の取組結果を分析すると、満足度が 33.5%から 39.9%に向上した。これは、平成 22 年 10 月から基幹バスおよび乗合タクシーの実証実験運行を開始したことが要因と思われる。然しながら目標値 50%の達成にまでは至っていない。

後期基本計画では、交通弱者への対応として、バスやタクシーの役割分担を明確にするとともに、鉄道の利便性の向上（予算額 158.6 万円）、市内における交通手段の確保（同 8,558 万円）、バスでの主要都市へのアクセスの向上（同 1,700 万円）の為に、それぞれの予算を確保し取り組んでゆく。

4.2.2 質疑応答・意見交換

乗合タクシーの導入に際して、3つの形態から検討し選択を行った。

- ① 市内 3 区域を循環するコミュニティーバスと各区域を連絡する基幹バス
- ② 市内全域をデマンド方式の乗合タクシーでカバー
- ③ 区域内だけを移動するデマンド方式の乗合タクシーと各地区の拠点間を繰り返し連絡する基幹バス

上記の選択肢を検討した結果、サービスや費用などの比較検討の結果、③の公共交通システムを採用した。なお、参考にした他市の事例は、千葉県柏市、いすみ市、酒々井町、芝山町などである。

3 運行事業者と 1 台当たり 17,874 円で業務委託契約を結んでいる。運賃については、利用者の負担は 25%程度になる様に設定を行っている。運行経費は 1 台当たり 17,874 円。

フリー乗降は認めておらず、予約時に申し込みのあった目的地以外での乗降は不可となる。また、乗合いという事に利用者からの意見はあるが、知らない人も乗る事が、制度上の大前提でありご理解して頂くしかない。

運行経費については、補助金が減少した場合ほどの様に対応を行うか、交通空白地帯をなくしてゆくとの思いであり、事業を無くすという選択は難しい。負担を上げてでも、事業を継続したいと考えている。その為、バスとタクシーの住み分けを行っていきたい。なお国庫補助金は「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用している。

バスの広告については、有料広告の制度はあるが、現在のところ契約はない。市のイベントなどの案内のみである。

利用方法の問い合わせは予約センターで対応しており、市役所への問い合わせは多くない。利便性の面では、地域外の運行や、予約の取りやすさについての要望が寄せられている。

また、電話予約が大変であると利用者からの意見が寄せられている。ICT や代替のアイデアなどはあるが、まだ実現までは行きつかない。予算やバランスを考えて、満足度を上げていきたい。便利にすればするほど、既存の事業者とのバランスや調整が大事になってくる。

今後の課題や懸念材料としては、交通弱者の増加による高齢者の乗合タクシーの需要対応が想定される。また持続可能な公共交通を維持していくためにも、経費の圧縮や利用料金を含めた財源の確保を検討する必要がある。さらには、運行経費の増加や消費税の問題から、利用料金の改定を検討する時期に来ている。

4.2.3 配布資料

- ・ 公共交通網の整備・充実
- ・ 山武市の公共交通について（基幹バス・乗合タクシー）
- ・ 質問事項回答書
- ・ 平成 30 年度行政資料 千葉県山武市議会
- ・ 山武市議会だより
- ・ さんむツーリズムガイド
- ・ るるぶ成田空港周辺
- ・ 山武市マスコットグッズ（付箋、コースター、クリアファイル、ピンバッジなど）

4.3 埼玉県 飯能市

- ・ 視察日時：平成 30 年 10 月 24 日（水）10:30～12:00
- ・ 対応者：建設部まちづくり推進課課長 吉田昌弘、同課計画・定住政策担当主幹 若林章、同課計画・定住政策担当主任 小見山亮、議会事務局局長 田中隆宏、同議会総務課庶務担当主幹 町田博幸

4.3.1 視察内容

取り組みのきっかけは、平成 26 年 5 月、日本創成会議の人口減少問題検討分科会が発表した試算により、飯能市が「消滅可能性都市」の 1 つとして位置付けられた事により、職員が発奮。発展都市を目指すべく、様々な取り組みを行っている。

具体的には、人口動態等を踏まえた速やかな取り組み（例：農のある暮らし「飯能住まい制度」）と発展都市へ向けた取り組み（例：飯能住まい制度を軸にした移住定住促進による定住人口対策）の 2 つの事業が挙げられる。

「農のある暮らし『飯能住まい』」は、飯能市の南高麗地区を対象とした。同地区は、地域活力の衰退、地域コミュニティの維持の困難さ、児童や生徒数の減少等の懸念される事柄が多かった事による。豊かな自然の中に広い敷地を設定し、希望者が住宅を建設する「優良田園住宅制度」に加え、飯能市独自の農に触れ合う4つのプログラムを通じて、土に親しむ生活環境を提供する制度となっている。

現在と今後の取り組む上での課題としては、地域コミュニティの活性化および定住促進のための、地元の合意および移住者への支援が成功とカギとなる。

優良田園住宅制度の概要としては、平成10年施行の「優良田園住宅の建設の促進に関する法律」に基づいて、ゆとりあるライフスタイルを実現するために、良好な自然に恵まれた環境の中に戸建ての住宅を建設するもの。

飯能住まい建設の条件（土地）については、該当する土地が条件で規定する既存集落内にあり、土砂崩れなどによる災害が発生したり、地域の農業振興に影響を及ぼす恐れがない区域であり、かつ道路幅員4m以上で、口径75mm以上の水道管が布設されている土地である事。また飯能住まい建設の条件として、建物にも建設の際の規定がある。

市からは、最大285万円の各種補助がある。これまで8組24名が家屋などの建設を行っている。なお、平成30年10月20日までの制度に関する問い合わせ件数（業者からの分を含む）は、390件、現地案内件数は79組219名となっている。

飯能市の空き家の現状

市内全域の店舗を除く戸建て住宅を、水道の閉栓状況および委託事業者による現地調査の結果、空き家と思われる物件は、899件となっている。

空き家に関する相談や苦情の窓口を整理し、どこに相談すれば良いか明確にした。利活用はまちづくり推進課、公衆衛生面は環境緑水課、防犯面は生活安全課、倒壊危険は建設課、その他はすべてまちづくり推進課へ。

平成27年度～30年度10月20日現在までの空き家に関する相談や苦情の件数は、次の通り。

年度	公衆衛生	防犯	倒壊危険	その他	合計
H.27	24	2	2	—	28
H.28	15	—	3	—	18
H.29	21	3	5	2	31
H.30	14	0	4	10	28
合計	74	5	14	12	105

空き家バンク制度においては、飯能市ホームページおよび全国版空き家バンクでも物件を紹介。飯能市が埼玉県宅地建物取引業者協会彩西支部および全日本不動産協会埼玉県本部所沢支部に仲介業務を無料で行ってもらい依頼を行い、承諾した加盟事業者が仲介業務を行い、空き家の所有者と賃貸ならびに購入希望者とのマッチングを行う。市のホームページには、希望する賃貸や購入希望者の情報が掲載されている。また、本制度は、仲介手

数料は無料となり、住宅ローンの金利優遇を受けられる。

制度開始からの反響は、所有者サイドからの問い合わせ 279 件、同登録件数 30 件 (内、成約 15 件)、利用者サイドからの問い合わせ 479 件、登録 175 件 (内、登録中 1,150 件)。またホームページの閲覧は、平成 27 年 57 件、28 年度 94 件、29 年 123 件と年々増加している。

4.3.2 質疑応答、意見交換

「半農ライフ」のネーミングは、事業をイメージしやすく幅広い世代に受け入れられやすいものを、若手職員に求め、そのアイデアを採用した。

4つのプログラムの内、家庭菜園型が広い敷地を有効活用できるため、人気である。しかし、気軽に農地を簡単に借りられたら良いとの希望はあった。移住に結び付いたものは 8 家族 24 名。逆に結びつかない理由としては、通勤や公共交通での移動が不便である事。

土地のマッチングについては、大きなずれを生じさせない様、市担当者が丁寧に説明を行っている。また土地所有者との交流、イベントへの参加を積極的に進め、獣害などのマイナスな側面も隠さず案内をしている。

移住者獲得のための移住体験ツアーは平成 28 年度から実施しており、日帰りプランでは約 100 名の参加者が集った年もある。

移住を検討している方は、東京 23 区内や神奈川および埼玉の市街地に居住しており、勤務地を変えずに居住地を変えたい方がほとんどである。

優良田園制度があり、市街化調整区域であるが農振農用地域ではない。(飯能駅に近い)農業したい場合の希望に応えるため、山間部という事もあり、最低取得面積を下げ、500 平米から土地を売買できるようにした。

資料作成などにコンサルティング会社は使っていない。職員の部局横断的なプロジェクトチームでアイデアを捻り出している。

4.3.3 配布資料

- ・ 農のある暮らし 飯能住まい「飯能市 空き家バンク」 プレゼン用
- ・ 半農ライフ始めませんか? チラシ
- ・ 飯能暮らしワクワク住宅ローン チラシ
- ・ 農のある暮らし 飯能住まい ブックレット
- ・ はんしんの飯能市提携住宅ローン
- ・ 飯能市優良田園住宅の建設の促進に関する基本方針
- ・ 土地区域の説明
- ・ 飯能住まい制度 政策の概要
- ・ 飯能市 市勢要覧
- ・ 市議会だより
- ・ 飯能里山ハイキング
- ・ 飯能エコツアー (2018. 9. 2~11. 4、2018. 11. 10~2018. 12. 23)

- ・ ムーミンバレーパーク、メッツアビレッジ チラシ
- ・ 飯能市ふるさと納税 パンフレット
- ・ 飯能市ふるさと納税 チラシ (ムーミン×KITAMURA コラボなど)
- ・ 飯能市ふるさと納税 チラシ (おせち料理など)
- ・ のらぼう菜の種、植え方および調理方法 チラシ

5. 所感

今回の視察では、公共交通施策および移住定住施策について、有意義な視察を行う事ができたと考える。

公共交通施策については、埼玉県行田市のデマンドタクシー事業からは、現実的かつ堅実な取り組みを学ばせて頂いた。一つには、各種団体からの意見徴収、住民との小単位での意見交換会やアンケート調査など、丁寧な意見交換を行った事による住民ニーズの把握に努めた事である。二点目として、市民にとって抵抗感のある「乗合型」のタクシーは採用せずに「デマンドタクシー」を採用した事。三点目として、既存の公共交通を補完するデマンドタクシーを本当に必要とする住民、すなわちバスの停留所までの移動が困難な高齢者や障がい者の移動手段を確保という事に特化した点である。指定の乗降場所は要望に応じて追加する柔軟な対応を行っている。

千葉県山武市は、利用者の制限がなく、市内在住者であれば誰でも利用可能である点特徴的である。また乗合型のデマンドタクシーとなっており、狭い道での運行に支障をきたさない様、セダン型車両を採用している。

両市とも、今後の課題として、財政面での負担とタクシー車両の確保を挙げている。導入には当然相応の準備が必要であるが、継続には財政面の課題の克服と共に、さらなる工夫とエネルギーが必要であろう。また国庫や県の補助金を使用した場合や、活用しない場合の両方の例を学ぶ事ができ、今後の本市における新たな公共交通体制を整える意味において価値のある視察となったと感じる。

また移住定住施策を視察させて頂いた埼玉県飯能市の事例からは、実際に行っている事業における様々な工夫は当然の事として学ぶべき点は大であるが、それ以上に硬直と縦割りの弊害を打破する特に若手職員を中心とした意識改革と行動力は真摯に学び実行しなければならないものであると感じた。

「消滅可能性都市」として位置付けられた事による職員の発奮、部局横断的かつ希望者（任命も含む）にプロジェクトを任せるなどの職員の意欲を後押しする組織体制、突飛なアイデアも承認する柔軟さと、ムーミンバレーパークの誘致における職員が直談判を行う情熱が原動力の大きな要因である事を感じた次第である。

今回の一連の視察先からの学びを、最大限、本市における公共交通施策ならびに移住定住施策については市民サービスの向上に繋げていけるよう、さらなる学びと行動を展開して所存である。

以上