

# 委員派遣実績報告書

令和4年11月30日

米子市議会議長様

総務政策委員会

委員長 岡田啓介



委員派遣を行い、所管に属する事務に関する先進地事例について調査を行いましたので、下記のとおり報告します。

## 記

委員会名	総務政策委員会
期 日	令和4年11月1日から令和4年11月2日まで
視 察 先 及び視察 内 容	11月1日(火) 香川県高松市 調査項目：多核連携型コンパクト・エコシティについて 11月2日(水) 大阪府大東市 調査項目：大東市東部地域乗合タクシーについて
参加者名	【委員長】岡田啓介 【副委員長】今城雅子 【委員】伊藤ひろえ 稲田 清 奥岩浩基 徳田博文 松田真哉 森田悟史 渡辺穰爾 【随行】議会事務局議事調査担当 係長 長谷川真也
経 費	409,300円
委 員 会 所 感	別紙のとおり

## 総務政策委員会行政視察報告

令和4年11月1日 視察先 香川県高松市「多核連携型コンパクト・エコシティについて」

説明担当職員：高松市都市整備局都市計画課 岡田光信 課長

高松市都市整備局都市計画課 松田一圭 係長

### (1) 視察の目的「多核連携型コンパクト・エコシティ」について

高松市では平成16年の線引き廃止により、低密度な拡散型の都市構造が進み、この状態を放置すると将来的にスーパーや銀行などの撤退や縮小による生活利便性の対価や財政硬直化の可能性があるとの懸念から、集約型のまちづくりの「多核連携型コンパクト・エコシティ」を目指すべき都市構造として掲げ計画を策定された。「コンパクトプラスネットワーク」のまちづくりの推進を「米子市まちづくりビジョン」において掲げている米子市として、高松市の事例を参考にさせていただきたく視察を行った。

### (2) 視察（説明）要旨

【高松市について】人口 427,131人（米子市の約3倍）

面積 375.42平方キロメートル（米子市の約2.8倍）

#### 【事業概要】

- ・平成25年2月 「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」策定
- ・平成30年4月 同計画 改定

#### 【計画策定及び改定の背景】

-平成16年度 線引き（市街化区域と市街化調整区域に区分する制度）廃止及び都市計画区域を拡大・編入

（平成12年の都市計画法の改正に伴う）

- 平成17年度 近隣6町と合併
- 平成27年3月 地域公共交通網形成計画の策定
- 平成28年3月 第6次高松市総合計画の策定
- 平成29年8月 都市計画マスタープランの改定
- 平成30年3月 立地適正化計画の策定

## 【要旨】

今回の視察では、「多核連携型コンパクト・エコシティ」及び立地適正化計画で「コンパクト・プラス・ネットワーク」を基本とし、事業を推進している高松市に視察に伺い計画の進捗と事業について特に公共交通に関する計画と事業を中心に調査させていただいた。高松市は平成1年の都市計画法の改正に伴い平成16年より市街化調整区域と市街化調整区域に区分する制度、いわゆる線引きのない自治体となっている。線引き廃止による低密度な拡散型の都市構造によって将来の市民サービスの低下や健全な自治体運営を危惧した高松市は平成25年に計画を策定し推進している。平成30年度策定の立地適正化計画においては低密度な拡散型都市構造による想定される課題に対応するため、居住誘導区域・都市機能誘導区域・誘導施設などを基本とし、公共交通を基本方針とした考え方へ取り込んでおられた。また、公共交通における変化として、高松市では平成4年度には市内30路線74系統あったバス路線が平成28年には26路線46系統と4路線28系統が廃止となっていた。平成27年には地域公共交通形成計画を策定し、公共交通ネットワークの再編に取り組んでいる。将来人口・公共交通輸送人員・交通手段等を多角的に分析され、公共交通に対しスクラップ&ビルドの視点により、平成28年には、鉄道を基軸としたバス路線の再編と乗り継ぎ抵抗に対するソフト施策として、再編計画を策定し、鉄道の新駅1の基本計画、さらに平成29年には新駅2の基本計画などにより再編に取り組まれている。一方、従来の鉄道とバスそれぞれが市の中心部とそれぞれの地域を結ぶ公共交通網では運行距離も長く、利用者の少ない郊外部では将来的にサービスの低下や廃線が予見されるため、鉄道を幹線軸と位置づけバス路線の見直しを行い駅から郊外拠点へのアクセスを確保しつつ中心部ではループバス等の強化を行い、さらには2つの新駅計画により公共交通ネットワークの再構築を行っている。コロナ禍により新駅計画を心配する声もあった中、令和3年11月には1つ目の新駅の伏石駅が開業し、また本年令和4年には2つ目の新駅が開業予定と伺った。また、県や事業者の協力のもと、平成27年度よりアジャイル型によるEBPM手法を取り入れられ、調査ごとにICカードデータを活用し経済モデルによる需要予測をたてておられた。ICカードの利用促進策としては、電車とバスの乗り継ぎ割引を20円から100円へ大幅に拡大したり、70歳以上の高齢者のICカード利用者運賃を半額にするなど積極的な支援促進策により、コロナ禍による若干の利用者減はあったものの平成27年以降乗り継ぎ件数は概ね増加傾向、70歳以上利用者はコロナ禍までは毎年増加、となっていた。

### (3) 主な質疑応答

Q:旧推進計画から現在までの進捗について

A:全66の事業のうち、令和2年度までに57事業が着手済みとなっている。

Q:公共交通等の移動手段確保とネットワーク構築について

A:スクラップアンドビルドにより、効率的な公共交通の維持、鉄道駅を基軸としてバス路線を再編することで、乗り継ぎも多少は出てくるが、色々な形で公共交通を利用できるように社会実験も含めて新たな仕組みを作っていくと検討している。

Q:新しく開業した駅周辺の住民への公共交通への誘導政策について

A:新しい駅ができることにより、周辺にマンション建設が進み、駅の利便性を活かした土地利用の転換がされている部分がある。人口分布状況を見ても鉄道駅周辺に人口増が見られる。自動車に大きく依存はしているといいいながらも、鉄道駅周辺にそういった開発が進む中で人口の集積も図られてきている。住宅部分には誘導策はほとんどないが、住宅金融支援機構のフラット35と連携をしており、居住誘導区域内で住まいを新しく確保された方には、市の補助を行い、利率低減と期間の延長も行っている。

Q:市内からの移動と市外からの移動についての補助率について

A:居住誘導区域外からの移動という規定なので、市内市外の差はなく補助率は両者とも同じ。

Q:居住誘導区域内への移動に対する補助への反応は。

A:住宅資材が高騰していることもあり、建築自体が低迷してきている。また、市場金利もかなり低くなってきているので、数字的には伸びていない状況。

Q:都市計画の線引き廃止について香川県内すべて廃止となっているが、もともと都市計画の線引きをしている自治体は少なかったのか。

A:昭和46年頃は線引きされていたが、昭和50年代に都市計画区域が拡大していき、線引きをしないといったところが、増えてきた。規制は緩いままの方が良いという選択をしていったという状況。再度の線引き（規制）は賛同してもらえないと考えている。

Q:コンパクト・エコシティ推進懇談会の体制について

A:平成30年に立地適正化計画を策定、その前に推進計画ができており、都市整備局、まちづくり系の部局では相互調整ができないだろうということなので、市民政策局に部署が移って推進計画を策定した。そこで施策の強力な牽引をしていこうということだったが、令和元年に一定の役割を終えたということでまた都市部局に戻ってきたという状況。

今は都市計画の課内室で進めている。推進懇談会は外部の有識者の方で構成している委員会で任意な設置となっている。推進計画の進捗状況であったり、住宅施策に関係する住宅の条例制定等でご意見をいただきながら策定してきている。庁内の連絡協議会も令和以前は機能していたが、一定程度機能が果たされたということで現時点では幹事会的な物も機能していない。ある程度道筋がたったという認識。

Q:人が集まり住んでいるから安定的なバス路線の運営、結節、路線を増やしていくということが可能になると思うが、今後の考え方としてバス会社の考え方も同じような方向になっているのか。

A:バス会社はサービス業ではなく、収益事業なので、住民の意識を変えていかないととてもではないが維持できないという考え。バスの大きさ、行先、利用方法も市民とキャッチボールしながら乗っていただけるのであれば、市も支援していくことを進めている。バス会社が先行してということではなく、今までも社会実験なりコミュニティバスも幾らも走らせてきたが、あまり利用がなかったため、止めざるを得なかった。最近ではデジタル技術も活用しながらフレキシブルに移動手段が選択できるような試みも進めている。

#### (4) 視察（説明）要旨に対する考え及び本市の事務事業に参考となる点

高松市では「多核連携型コンパクト・エコシティ」を掲げ、平成25年に「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」を策定され、平成30年に改定された。一方、米子市では令和2年に総合計画及び地方創生総合戦略として「米子市まちづくりビジョン」を策定し、その中の、交通基盤の充実と人が集うまちづくりでは「コンパクトプラスネットワーク」のまちづくりの推進を掲げている。

鉄道、バス、コミュニティバスのある米子市としても、将来の地域コミュニティ・公共サービス・郊外拠点の維持等、人口減少社会への対応策として、(2)に記載した【要旨】にある高松市の取組は今回の高松市の視察は大いに参考になるものであった。米子市にも、総合計画や総合戦略はあるが、将来を見据え計画や戦略を発展させ、さらなる県との連携協力、鉄道・バス等の交通事業者との連携協力、さらには地域住民の理解と協力の元、議会としても取り組む必要があるだろうと感じた。

令和4年11月2日 視察先 大阪府大東市 「大東市東部地域乗合タクシー事業について」

説明担当職員：大東市都市整備部交通政策課 西川進一 課長

大東市都市整備部交通政策課 島田達也 課長補佐

#### (1) 視察の目的

本市における高齢者の交通手段の確保と、地域のまちづくりを考えると、公共交通のあり方は重要な課題である。大東市では、東部地域において「地域乗合タクシー事業」に取り組まれており、その先進的な取組を調査・研究し、本市における公共交通のあり方・まちづくりの参考とする。

#### (2) 視察（説明）要旨

大東市は大阪府の東部、淀川の左岸、北河内地域に位置し、市域の中心部をJR片町線（学研

都市線) が通っており、市内には住道駅・野崎駅・四条畷駅の J R 3 駅があり、道路も南北に国道 170 号線、東西に主要地方道大阪生駒線が通っている。

このような市域環境の中、東部地域は急峻な生駒山系の山間地もあり、市中心部へのアクセスとして、東部地域の南北にコミュニティバスも運行されている。しかし、この地域の市中心部や鉄道駅との接続が不便であることから、予約型交通（デマンド型交通）として「東部地域乗合タクシー事業」を実施されるに至った。

北条・野崎・寺川・中垣内地区の主に東側を全 5 コース運行し、最寄りの駅、スーパーへの買い物・通院などの、暮らしを支える新たな交通手段がこの「乗合タクシー」である。

「乗合タクシー」は、個人利用のタクシーとは「乗り合う」こと、「予約を受け付けてはじめて運行する」こと、という大きな違いがあり、「タクシー車両を使ったバス」という位置づけとしていることから、利用方法の周知を図っている。

今後の課題としては、事前予約、決まった停留所からの乗車のため、結果として利用者の固定化が散見され、安価な個人利用のタクシー利用となってしまう傾向があることから、利用者のニーズを把握し、コースの変更も視野に利用者の増加とより利用しやすい運行を目指していく。

### (3) 主な質疑応答

Q:都市整備部 都市政策室 交通政策課 が所管している背景について。

A:従前より、地域の交通対策の課題は、交通政策課が所管しているため。

Q:東部地域乗合タクシーの利用状況について。

A:H30.1月~H30.3月 利用人数 218 人 (実利用数 58)

H30.4月~H31.3月 利用人数 2,965 人 (実利用数 138)

H31.4月~R2.3月 利用人数 3,181 人 (実利用数 139)

R2.4月~R3.3月 利用人数 2,954 人 (実利用数 103)

R3.4月~R4.3月 利用人数 2,660 人 (実利用数 110)

Q:大東市地域公共交通会議について。

A:乗合タクシー運行前には、平成 27 年 11 月から、計 5 回の会議を開催。

(この間、地区ごとによる 2 回の地域ワークショップも開催)

運行後は、必要に応じて(運輸局への計画変更など)開催。年 1 回は開催している。

### (4) 視察(説明)要旨に対する委員の考え及び本市の事務事業に参考となる点

本市は市域面積が広いことから、南部地域や弓浜地域、淀江地域など、公共交通として「デマンド交

通」が必要なのではないかと、これまでも議論を重ねてきているが、費用対効果や民間事業者との協議、周辺自治体や県との協議など、様々な課題が山積している。

このような本市の現状に、市域面積は圧倒的に小さい大東市ではあるが、東部地域の山間地で、交通弱者になりかねない住民に対して、デマンド型の公共交通として「乗合タクシー」の運行を開始された経緯と考え方は、非常に勉強になり示唆に富む内容だと感じた。

今回の視察は、本市の公共交通のあり方と対策についての一助となりうる内容であり、今後、執行部にもしっかりと提案して参りたい。

総務政策委員会行政視察行程表

◎参加者10名〔委員9名〕岡田委員長、今城副委員長、伊藤委員、稲田委員、奥岩委員、徳田委員、松田委員、森田委員、渡辺委員  
〔随行者1名〕長谷川

月日	行程	宿泊地
11/1 (火)	<p>8:19 米子駅 == (伯耆大山駅) == 10:35 岡山駅 == 11:49 高松駅 ** 高松市役所 JR 特急やくも8号・岡山行 JR 快速マリンライナー23号・高松行 (徒歩)</p> <p>◎香川県高松市行政視察 (午後2時00分ごろから1時間程度) 〔調査項目〕多核連携型コンパクト・エコシティについて</p> <p>15:30 高松市役所 ** 高松駅 == 17:03 岡山駅 == 18:28 新大阪駅 == 大阪駅 == 桜ノ宮駅 (徒歩) JR 快速マリンライナー46号・岡山行 JR 新幹線さくら560号・新大阪行 JR 京都市線・西明石行 JR 環状線外回り・京橋方面</p> <p>【議事事務局】 電話：087-839-2808</p>	大阪府内宿泊
11/2 (水)	<p>9:02 桜ノ宮駅 == 9:04 京橋駅 == 9:17 住道駅 ** 大東市役所 JR 大阪環状線外回り JR 学研都市線快速・同志社前行 (徒歩)</p> <p>◎大阪府大東市行政視察 (午前10時00分ごろから1時間程度) 〔調査項目〕大東市東部地域乗合タクシー運行事業について</p> <p>11:30 大東市役所 ** 住道駅 == 11:50 放出駅 == 12:03 新大阪駅 == 13:51 岡山駅 == 16:20 米子駅 (徒歩) JR 学研都市線区間快速・塚口行 JR おおさか東線・新大阪行 JR 新幹線さくら557号 JR 特急やくも15号</p>	



