

令和4年度都市建設委員会行政視察報告書

都市建設委員長 酒井 伸二

【視察日程】 令和4年11月9日（水）～11月11日（金）

【視察委員】 委員長 酒井 伸二
副委員長 前田 健一郎
委員 小坂 さとみ、安喰 初美、亀井 琢磨、
村尾 伊佐夫、向後 保雄、盛田 眞弓、
中島 賢治
随員 田野 仁志、市川 千瑛

【視察地及び調査事項】


- 1 横浜市（11月9日）
 - （1）公園における公民連携に関する基本方針について
 - （2）京急沿線（横浜市南部地域）における公民連携のまちづくりについて

- 2 堺市（11月10日）
 - （1）下水道管路施設包括的維持管理業務について
 - （2）堺市パークマネジメント計画について
 - （3）堺市乗合タクシー事業について

- 3 加古川市（11月11日）
 - （1）デマンド型交通 チョイソコ加古川について

【視察報告】

1 - 1 横浜市（公園における公民連携に関する基本方針について）

調査目的	「公（市役所）」と「民（地域、民間事業者等）」が連携し、公園の魅力アップを図ることで、市民生活の質的向上と都市の持続可能な成長につなげ、ブランド力向上を目指すための、公園における公民連携の基本方針について、本市の取組の参考とする。
視察概要	<p>1 調査項目</p> <ul style="list-style-type: none">(1) 事業概要について(2) 事業実施の経緯について(3) 小規模な公園における重点的な取組について(4) 身近な公園における公園愛護会の具体的な活動と公の調整機能及び公園活用の取組について(5) 事業成果、課題及び今後の展開について <div data-bbox="707 898 1353 1379"></div> <p>2 説明者</p> <p>横浜市環境創造局公園緑地部 公園緑地管理課担当課長 横浜市環境創造局公園緑地部 公園緑地維持課長</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <p>(1) 公園における公民連携の概要について</p> <p>□ 山下公園でのPFIにおいて、ローソン撤退の大きな原因は何だったのか。</p> <p>■ 経営の観点から、山下公園の中心に位置しているので土日は非常に賑わうが、平日はそこまででなく、在庫など商品の管理の点で運用が難しかったと思われる。</p>

	<p>□ パークヨガはどの程度の参加者がいて、参加の公募はどの様に行っているのか。</p> <p>■ 1回当たり約30人程度。中にはヨガ教室を行っている団体もあり、それぞれのホームページ等で告知をして募集をしている。市の方でホームページを設けて行っているわけではなく、公募事業として認定された団体が各々行っている。</p> <p>□ 公募型行為許可制度について、公園は公共の用地を使って民間が事業を行う場合の費用負担は内容によって変わるのか、それとも公のものなので、企業の費用負担はないのか。</p> <p>■ 公募型行為許可制度に関する利用料は、条例に定めた利用料を徴収している。</p> <p>□ 公民連携について、公園5原則にて地域に寄り添う利活用は、具体的にどのようなことが行われているのか。</p> <p>■ パークマネジメントプランを策定中のため、具体的には決まっていないが、市民意見募集を行っている。Park-PFIを行う場合、事業者には地元の声も反映してもらうということで担保を取って進めている。</p> <p>(2) 公園愛護会について</p> <p>□ 9割近い結成率ということで凄いと感じたが、昭和36年から60年かけてここまで至っているということなので、これまでの変遷を確認したい。</p> <p>■ 昭和の時代の内容は詳しくないが、直近20年間の結成率は約9割となっており、昔から高水準となっている。その中で平成17年に一度大きな制度改革を行い、その時に愛護会費は引き下げたが、活動に合わせた多様な支援を行うようになった。この時期に組織改革も行われ、元々4つの区域に分けて管理していたところ、土木事務所が各区役所に配置され、コーディネーターも各区に配置され、それから90%以上の結成率となっているので、細かな点でのサポートができていると思われる。</p> <p>□ 愛護会の会員が設置されているトイレの清掃や、ベンチの補修などまで行っているのか。</p> <p>■ トイレの清掃に関しては業者に委託しているで、愛護会は基本的には行っていないが、中には委託業者に加えて愛護会でも清掃を行って</p>
--	---

	<p>いるということもある。また、ベンチの補修なども基本は横浜市の職員で行っているが、積極的な愛護会ではベンチのペンキ塗りなども独自で行っている。</p> <p>□ 謝金、年間約1億円について、市が民間に管理を委託した場合と比較して費用対効果はどうなっているか。</p> <p>■ 全ての清掃や手入れを行った場合、おそらく10数億円近くかかると思われる。</p> <p>□ 大規模な公園で様々なイベントがある中で身近な小規模公園で新たな取組は行われているのか、または考えはあるのか。</p> <p>■ 都心部の公園に限られるが、愛護会が企業などと連携してイベントを行うという事例がある。市として何か身近な公園で行うというのは現在模索中である。また、企業側が花などを提供しているということもあり、企業での取組がある。</p> <p>□ 平成17年に制度改革があり、必要な機材等の貸し出しをしたが、謝金が下がったという中で、この謝金を使用できる条件というのはあるのか。</p> <p>■ 条件は特にないが、用途は主に会員の活動後の飲み物の購入や、公園管理に必要な物品の購入、また、会議等、連絡調整に必要な経費などである。愛護会マニュアルがあり、愛護会費の使い道や物品支援の詳しい内容などを記載しており、この内容や要綱はインターネットで閲覧可能である。</p> <p>□ 土木事務所の技術やノウハウの提供について、一度教われれば愛護会の中で伝承していくのか。活動を開始した当初と現在の業務に差はあるのか。</p> <p>■ 一度教われればという面もあるが、メンバーが変わりもう一度教えてほしいという話もあるため、業務量が減るということはあまりなく、事前の打ち合わせを含めると年間100回程度の講習をコンスタントに行っている。</p> <p>□ 自治会の予算で地元の子供会が水仙などを植えたこともあるが、公園の土がたい肥などを使用しておらず、石が多く失敗した。横浜市の公園では土壌が適していないので、その様な取組を行えない公園はあ</p>
--	---

	<p>るのか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 土壌が適していない公園はあると思われる。その中で花壇支援ということで丸太材などを提供し、一段高い部分で枠を作るという方法を取っている。また、たい肥は、愛護会自身でたい肥を生産している団体もあるが、横浜市の公園事業などで出た剪定枝や草をリサイクルする過程で発生したものをたい肥として配布する事業もある。 □ 少年野球などができる公園の場合、横浜市では駐車場の整備はできているのか。もし整備しているとしたら何台分で行っているか。 ■ 身近な公園で少年野球に使用できるグラウンドがある公園は、基本的にその地域の利用者を想定しているので駐車場は設置していない。 □ 結成にあたっての要件はあるのか。 ■ 結成の要件について、年に4回活動報告を行ってもらっている。自治会をベースにする必要はなく、ボランティア団体にて結成されているものもある。規約の作成はあるが、清掃を毎月行わなければならないなどの縛りはない。 □ 市内の公園愛護会について人数ベースで把握はしているか。 ■ 人数について、全区で共通しているか不明だが、ある区の統計では普段の活動は10人程度。また、年数回自治会単位で動員をかけて大人数にて活動を行うという団体もある。 □ 愛護会の登録方法は全メンバーを申請するのか。 ■ 会長・副会長など主たるメンバーを4人程度登録してもらっている。 □ イベントについて、例えばバーベキューなどを行う場合、火の使用についてスムーズに行えるなど、愛護会活動の円滑な進行への取組はあるのか。 ■ 火の使用や愛護会のイベントについて、行為許可を出してもらうこととなるが、愛護会が行う場合は基本的には出せば問題無いという形を取っている。
委員の所感	<p>○ 「公園における公民連携に関する基本方針」の策定は先駆的であり、こうした明確な方策を策定していくことは有益と考える。</p> <p>同市において、身近な公園を地域の財産として地域ぐるみで管理・</p>

整備してきた歴史は古く、公園の手入れを通じて地域コミュニティを醸成してきた様子は文化ともいえる。

公園の維持管理経費は現実に大幅に抑制されており、公と民のバランス、関係性のあり方について改めて考えさせられる事例であった。

- 公園愛護会の話について、千葉市にも正式な団体として立ち上げられれば、多額の予算減となる話が聞けた。

約 2,700 の公園があり、2,500 の公園愛護会が結成されていることに驚いた。

私の住む桜木地区でも似たような活動をしている。(公園を清掃する代わりにグラウンドを優先的に使用できる。)この様な動きを加速させて愛護会のような団体設立になっていけば良いと思う。

野球場がある公園について、駐車場の確保をしていないとの回答だったが、千葉市も同じような状況のはずなので公園再整備に向けて駐車場の整備を進めていかなければいけないと思った。

- 公園は市民に最も身近な公の施設の一つ。その公園から横浜の暮らしとまちの質を高めるという考えに共感した。

その実現の為、公民連携ができる環境を整える取組として民が主体となれるように公の支援、サポート整備作りは、本市にとって参考となる。

特に「人材育成」は本市の場合、民が公に対して距離感があるとか、公からの待ち的なところがあるように思う。

技術面の人材育成と共に民がもっと公の近くで活動して良いんだ。自分の考えを公に伝えて良いんだ。共に行動できるんだということを認識してもらえる人材育成が必要だと思う。

- まず、横浜市における取組で驚かされたのが、「公園愛護会」の仕組みであった。

ほぼ9割の公園で地域住民等によって愛護会が組織されているのは、もともと横浜市における「住民自治」の意識が高いとされる歴史的な背景もあるのかなと考えさせられた。呼びかけチラシ、啓発物も参考となった。

本市においては「公園清掃協力団体」という位置づけで同様の取組が存在するが、今後は「清掃協力団体」と「パークマネジメント登録団体」とのギャップをどう埋めていくのか、あるいは、垣根をなくし

ていくのが大切ではないかと感じた。（「パークマネジメント」の登録団体自体が少ないので）

横浜市を取組を参考としながら、自身も公園の活性化やパークマネジメントを取組を実践しようと良い刺激となった。

- 9割もの公園に公園愛護会が結成されて活動しているという話にうらやましさと共に60年の歴史が積み重ねられているのだろうと感じた。

公園愛護会の活動を支えるために土木事務所の職員がチームを作り技術支援に行く体制が作られていることが素晴らしいと思う。

地域に丸投げすることなく、市がバックアップしていることが地域の活動を継続させることにつながっているのではないかと感じた。

新たな公園の魅力と賑わいを創出する取組として、パークヨガやキッチンカーの出店などが紹介され興味深かった。公民が連携して市民ニーズにこたえていく取組として更に研究したい。

- 「公園愛護会」の存在が大きいと感じた。

昭和36年から既に60年以上にわたり、市民の皆さんとの協働の取組として、大変貴重な活動をしており、感心した。

千葉市の行政の分担とは、仕組みが違うので同じようにはできないかもしれないが、公園の管理（身近な公園との関わり）のあり方を検討することが必要と感じた。公園管理のノウハウを伝授することや、球根をばらまいて花を咲かせるなど、ユニークな取組も参考になった。

パークマネジメントによる大規模な公園の活用については、ルールに基づいた活用と、何より「地域に寄り添う利活用」で、住民意見を尊重することが大事だと感じた。

- 市内の9割の公園に結成されている愛護会のメンバーは、公園周辺の地域住民であり、法人も参加しているところもある。

公園愛護会の高齢化が問題となっている。いわゆる、担い手不足とのことだが、千葉市も参考となる制度だと感じた。

- 公園愛護会について9割の組織率（2512/2705（全公園数））昭和36年から60年、平成17年には制度改革があつて現在に至る。

身近な公園はを地元で管理を継続していることは学ぶべきである。

謝金（1億円）の経費はかかるものの全部の管理を市で行えば10数億の経費が必要のため、大変良好な公民連携による取組となっている。

- 平成29年（2017年）に都市公園法が改正され、Park-PFI制度の創設をはじめ、都市公園における公民連携の推進やストックの活用が国の政策としても明示された。

こうした状況を踏まえ、今般、公民連携の取組を進めるための基本的な考え方や具体的取組等を示した「公園における公民連携に関する基本方針」を策定することとなった。この方針に基づいて、公民連携を進めることで公園の魅力アップにより市民生活の向上と都市の持続的な成長につなげ、さらには「公園から」横浜のブランド力が向上することを目指していた。

しかし、予算における義務的経費（人件費＋扶助費＋公債費）の割合は年々増大し、施設等整備費及び行政運営費（公園の維持管理費はこの分類）の割合は減少していた。

横浜市には2,700ヶ所近くの公園があるものの、厳しい財政状況等の中、整備費や維持管理費は財源確保が厳しい状況にあった。

そこで地域住民による団体である公園愛護会を結成した。この団体は身近な公園の管理、活用について中心的な役割を担うボランティア団体であり活動内容は、清掃や草刈り、花壇や低木の手入れといった美化活動、利用マナーの啓発のほか、イベントを行ったり、活動を通じて参加者同士の交流にも一役買っている。1961年（昭和36年）の制度開始以来、市内の約9割の公園で結成され、この結成率は全国的に見ても高く、市民の暮らしに公園が息づいている横浜の特色のひとつとなっていた。

1 - 2 横浜市（京急沿線（横浜市南部地域）における公民連携のまちづくりについて）

<p>調査目的</p>	<p>郊外部における、人口減少、高齢化が進むなか、生活を支えるサービスの充実、地域交通の確保、コミュニティの維持など様々な課題に対し、京急沿線の横浜市南部地域における京急電鉄と協働した取組について、本市の取組の参考とする。</p>
<p>視察概要</p>	<p>1 調査項目</p> <p>(1) 京急沿線（横浜市南部地域）における公民連携のまちづくりの推進に関する連携協定の概要、実施の経緯、これまでの取組、実績について</p> <p>(2) 主に地域交通に関するリーディングプロジェクトの概要、課題、今後の展開について</p> <p>2 説明者</p> <p>横浜市都市整備局 地域まちづくり部地域まちづくり課長 横浜市都市整備局 企画部企画課 担当課長</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <p>□ 横浜市全体で見た時に富岡・能見台を取り上げた理由はあるか。 人口減少が進んでいる同じようなところは横浜市の中でもいくつかあると思われる。全体で見た時に横浜市ではこのような問題があり、特にこの富岡・能見台という場所でまち興しをするという、全体の設計図の中での背景というものがあれば取組の根っこになる部分を確認したい。</p> <p>■ 横浜市はかなり市域も広く、まち興し的な取組は色々な場所で行っている。横浜市民の気質とよく言われるが、郊外部のまちづくりを切り口にしており、直近ではスーモへまちのブランディングはどうしたらいいのかというヒアリングしながら、この京急富岡というところは昭和40～50年代くらいにできた住宅地で、ちょうど住民の方自体が危機感を持っていた。そのような背景の中、京浜も協力してくれたという経緯がある。</p> <p>取組の根っことして、持続可能な住宅地プロジェクトというのを10年ほど前からやっており、郊外の住宅をどのようにしていけばいいのかを鉄道事業者と組んで一駅に限らず複数駅の沿線でどのような展開をできるかを場所ごとに行っていた。</p> <p>ある意味、京急沿線だけ取り残された感があり、横浜市の南部でも何かやらないといけないのではないかという本市の思いと京急側の</p>

人口減少を金沢区で止めたいという考えがあった。横須賀以南はかなり人口が減っており、これが横浜市内に入ってくると会社としてもまずいという両者の思いがある程度一致したというところで、6年ほど遅れて全ての郊外部が対象ではないが協定を結んだ。

それぞれ、登場人物も関係者も違い、そこで行ったやり方が他で活きるかということはなかなか難しいと感じている。しかし、取組の仕組みというものは他の場所でも使えるのではないかとということで、横展開を意識しながら個別に対応している。結局は我々の思いと、地域の方が何かしなければという思い、そちらがうまく合わさった時に事が進むのではないかとということで一步一步時間がかかるが、取組を進めている。

□ TOMIOCART の運行のルールは実際どうなっているのか。例えば、スタートして人がいっぱいの際はもう乗れないとか、予約が入った時だけ時刻表に沿って運行するなど、停留所が細かく設定されていると思うが、基本的にどう運用しているのか。

また、病院やスーパーまでのラストワンマイルについて、全市的にどの様な取組がされており、その中でこの富岡・能見台の取組を全市的な取組として持っていくのか、別の考えがあるのか確認したい。

■ TOMIOCART の運行ルールについて、オンデマンド運行は一切行っておらず、予約は不要。そのため、どの様な属性の利用者が乗ったか分からないというデメリットがある。ルートは何種類かの運行ルートを定期的に運行している。停留所なども設置しておらず、大体この時間にこの辺りを通るということを地域の住民に情報を伝え、地域の利用者はその車を見かけたら手を上げ、ドライバーが気付いて、乗った利用者は降りたい付近でドライバーに声をかけ降ろしてもらう。それがルールとなっている。定員について、現在、満員になったという事例はない。しかし、満員の場合は、乗車を断ることとなっている。

市全体の位置づけでは、地域交通サポート事業というものがあり、地域交通は市長が変わってから特に力を入れている。この10月1日に新しい組織がまだ3人だが発足した。地域交通サポート事業自体は昔から行っており、実証実験的に地元から始まり、現在17の地域でサポート事業を行っている。これについて、横浜市は地域の手伝いはするが資金は一切出さない形を取っている。そのため、赤字の部分は地元で負担するというところで運行している。

TOMIOCART だけそういう意味では毛色が変わっており、他の地域

交通サポート事業は地域の声として、困っているとの意見が出ることがスタートだが、TOMIO CART については京急が富岡のまちづくりを考えた際に必要だという発意で行っている。4年度ほど行って認識は高くなったが、今現在の必要性が乏しく、乗車率が悪い。4～5年も赤字が続いており、事業化するかどうかを今年決めるとのことだが、無くなった場合、市民の行動変容についてサポートが必要と認識している。

全市的な意味ではこれから高齢化が進み免許返納やラストワンマイルの足が無くなるなどという点は今の市長が注力している。

□ 地域創発リーディングプロジェクトについて8個のメニューがあり、それぞれ活動するには経費が必要だが、それぞれどのような活動支援を行っているか。また、空き家や空き地について、どのような取組がなされているか確認したい。

■ 支援について、京急と横浜市で協定を結んでおり、経費は京急が1,000万円なら横浜市は300万円という形でお互い資金を出しながらプロジェクトを進めている。人件費もかかり、京急はまちづくり関係の組織を作っており、横浜市からは3名スタッフを付け、土日の活動の費用も捻出している。

空き家について、力を入れている分野であるが、京急沿線の空き家についての成果はまだあがっていない。本来は、多世代や若い世代を入れ、コワーキングスペースなど設置するなどアイデア出しを行っているが、まだ功を奏しているという状況には至っていない。他方で、栄区の上郷地区ではダイワハウスと共に同じような取組を行い、空き家を活用できている事例も存在する。

□ もう一つ金沢区心部でも同じように京急と事業を行っていることを確認した。こちらは富岡・能見台と同じような取組なのか、若干違う部分もあるのか。

■ 金沢区心部の話は、同じ京急との公民連携であるが大分毛色が違う。金沢区役所や泥亀地区辺りが区心部になるが、こちらは公務員住宅など、役所の公的な施設が揃っており、まちの賑わいを出すために年一回程度京急と話し合いの場を設けている。

□ デマンド交通について、当初はグリーンスローモビリティ（グリスロ）で始め、実証実験を行う中で乗用車を使いながら現在運用してい

	<p>るが、グリスロも使っているのか。また、乗用車については京急の自動車部が運用しているが、全体の経費から見てどの程度横浜市は支給されているのか。</p> <p>■ グリスロは昨年度から使用していない。スピードが出ないことと充電式なので途中で車両交代が必要になってしまう、また坂道を下ることが怖いなどの声があり、普通の車両を使用している。経費は横浜市からの負担は無く、昨年度まではアンケート分析など効果に関する負担金などはあったが、京急発意の事業ということもあり、京急の負担で行っている。</p>
<p>委員の所感</p>	<p>○ 地域交通の実証実験は、京急との連携協定に基づくもので、事業者側の投資で実験が成り立っている点はうらやましくも感じたが(市内の交通事業については)地域の特性に合わせた形で既に17もの事業が動いているとのことで、民間の知恵・活力を活用して複数事業を動かす機動力・柔軟性に感心した。</p> <p>ラストワンマイルの課題に対処する交通施策については、民間との連携をはじめ、今以上の多様な取組に積極的にチャレンジしていくべきと再認識した。</p> <p>○ どの市町村でも住民の足を確保することは、一番の課題と感じた。それは、高齢化社会を向かえて一層の拡充を図る必要がある。横浜市は、千葉市の3倍以上の人口を抱える大都市なので、私鉄が乗客獲得に会社を上げて協力体制を敷いていることがうらやましく思った。千葉市もモノレール・バス会社としっかりと連携をして、補助を出すところは惜しまずにやらなければ市民の足を確保することはできない。</p> <p>横浜でもグリスロの実証実験をしていたようだが、坂道や駅・病院までの距離が長いこともあり断念したと聞いたが、千葉市はほぼ平坦な地形なので一年間の長い実証実験(グリスロ、オンデマンド)をしっかり行うべきだ。</p> <p>○ 高齢化・人口減少により利用者が減少する京急との連携事業(資金負担は京急がかなり負担している)は民主体の事業である為か、熱意が感じられた。実際に地域の担い手が成長しているとのこと。</p> <p>空き家対策も手掛けられているが、うまく進んでいない様子。この点は国の税制を変えないと進まないと考える為、国への働きかけを考えていきたい。</p>

(地域交通) グリスロの試験導入について聞く。無償→有償利用で利用減という状況は、結局お金を出してまで利用価値が無いと判断されたようである。まだグリスロは現在利用価値無し。スピードが遅いことも、坂も適してないという判断であった。

- 高齢化が進み、街の活力や元気が失われている地域は、本市においても多くあることから、「いかに地域を再生させるか」ということは、議員としても、地域住民としても実践や挑戦が求められている。

今回の例は、京急との連携ということで、この取組をそのまま本市のまちづくりや、地域再生に取り組んでいけるものではないが、地域交通(電動カートの運行)やワークショップによる各種の活性化のためのプロジェクトの実践は、私たちの目の前の地域づくりやこだわりづくりということに活かせる部分があると感じた。

- 持続可能なまちづくりのために市と京急が連携してまちづくりの羅針盤(イメージブック)を作り、それを基に8つのプロジェクトを進めているということだが、京急が人もお金も出しているからこそ進められているのであり、民間事業者がかなり力を入れなければ他の地域に広げていくのは難しいのではないかと感じた。

まちづくりの方向性を考える際に住民だけでなく、企業や学校、行政など多様な主体が集まって意見を交わし、深めていく懇談会やワークショップなどの取組は千葉市でも積極的に行っていくべきではないかと思う。

2018年から新たな地域交通の実証実験が始まっているとのことだが、本格実験に向けてはまだ課題が多いようだ。

高齢化に伴う移動手段の確保については地域の実情に応じながらもスピード感を持った取組が求められていると思う。

- 京急との協働の取組として受け止めた。

まちづくりのあり方として、双方の(横浜市と京急)活性化の思いが同じ方向性を向いているので、年々工夫を重ね続けられているのだと思った。

移動手段のあり方では、坂道が多く、以前実証実験をしていたグリスロについて今は活用していないとのことだった。

千葉市は今はまだ実証実験中だが、横浜市のように4年も5年もルートや時間帯を変えて、ようやく実用化となることを聞き、千葉市は

	<p>まだまだこれからで事業の実用化には時間がかかると感じた。先進例を参考に少しでも早く、住民の足として活用できるよう工夫が必要と思った。</p> <p>○ 富岡・能見台地区の丘と緑のまちづくりについてのイメージブックを作りまちづくりの基本姿勢を示して、地域をみんなで盛り上げてまちづくりをしようとの試みであると理解した。なぜ富岡・能見台地区をターゲットとしているのかよく分からなかった。</p> <p>京急と横浜市で資金を出し合いながら実施している地域交通・地域サポートとして実施している「TOMIOCART」は京急の発議でやっているの、行政としてはやってくれてありがたいと思う。しかし、この地域交通については良い試みだと思う。</p> <p>千葉市には京成しかないの、京成とのこの様な取組ができるように協定書を作成してもらいたい。</p> <p>○ まちづくりの理由として京急の必要としていた思惑と横浜市の取り組むべき状況と一致した背景が重なった。</p> <p>TOMIOCART は実証実験を5回繰り返す中で現在の取組となっており、千葉市はこれからなので大変参考となった。</p> <p>○ 「丘と緑のまちづくり」は、横浜市と京急電鉄が2018年7月に締結した「公民連携のまちづくりの推進に関する連携協定」をきっかけに始まった。</p> <p>富岡・能見台地区は、良質な住環境が維持されている一方で若者の流出や住民の高齢化が顕著な地域であった。横浜市と京急電鉄は、沿線地域の魅力を向上させるまちづくりに協働して取り組むために、「公民連携のまちづくりの推進に関する協定書」を締結した。</p> <p>これを機に地域の居住者や学校等が参画し、様々な活動が動き出した。「暮らしやすい地域づくりに向けたアンケート」調査から始まり、その後、地域の方々と共に”まちづくりのタネ”を探すことを目的とした「まちづくりワークショップ」がスタートした。2020年度は取組開始から3年目の節目となり、タネを具体的なプロジェクトとして推進していくための動きを加速させるため「まちづくり懇談会」を開催し、今後、「テーマ別ワーキンググループ」も設置する予定。その事により、まちづくりの推進体制が整ってきているとのことであった。</p>
--	---

2-1 堺市（下水道管路施設包括的維持管理業務について）

<p>調査目的</p>	<p>人口減少社会の到来や、節水機器の普及などによる使用料収入の減少に対応するため、「選択と集中」「多様な主体との協同」による下水道事業運営の効率化施策として、下水道管路施設の包括的民間委託を平成26年度に政令市で初めて行った。今年度から本市も実施のため、取組の参考とする。</p>
<p>視察概要</p>	<p>1 調査項目</p> <p>(1) 下水道施設の整備状況について</p> <p>(2) 事業実施の経緯について</p> <p>(3) 包括的民間委託に伴う問題やその解決方法について</p> <p>(4) 委託費用及び内訳について（実績3年程度）</p> <p>(5) 事業実績、効果及び課題、今後の展開について</p> <div data-bbox="710 851 1348 1332" style="text-align: center;"> </div> <p>2 説明者</p> <p>堺市上下水道局下水道管理部西部下水道サービスセンター 包括委託・設備管理課担当課長 同課係長 同課保全第二係員</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <p>□ 包括の契約内容が1～3期で緊急対応から休日対応などサービスレベルが上がっていったと思われるが、これは1期から2期、2期から3期と業務を行う中で固まっていたものなのか、それとも1期の時点で将来的な見通しがあり段階的に引き上げたものなのか。</p> <p>■ 追加項目について、1期目から2期目に移る際に追加した項目と削</p>

除した項目がある。例えば、水路施設調査業務は1期の時点で完了したため、次にマンホールポンプの点検の必要があり、2期目にてこの項目を追加し、3期目では、マンホール蓋調査が2期目にて完了したため項目削除した。また、この時期に国から管路の調査依頼があったため、これを項目として追加した。この様に経過としては追加のみではなく、1つ終わった時点で必要のない項目、追加すべき項目というのを検討し仕様に組み込んでいる。

□ 行政としてサービスレベルの維持や確保の責任問題があり、業者の技術レベルを見るというノウハウや経験のある職員が必要だと思うが、その継承はどのような考えに基づき行っているのか。

■ ベテラン職員に対し、新規採用職員を付けるという形で技術継承を行っている。新規採用で配属されて今年で3年目となる職員は、先輩と現場に赴き、市が行う業務と民が行う業務の判断などを一緒に行うなど訓練を行い、2年目から下水道展の講師を行った実績もあり、十分な人材を成長させることができていると思っている。そのため、新規採用職員と育成が可能なベテラン職員を必ず配置してもらう要望を行っている。

また、近年では毎年のように技術の発展により新たな方法が確立されるため、ベテランの知識のみではなくJVに技術講習なども企画しており、新たな知識の取り込みも必要と考えている。

□ 千葉市はまだ小さなエリアから始めていく段階である。包括委託を長く経験した中で、注意していくべき点等アドバイスがあれば教えてほしい。

■ それぞれの市で抱えている課題や組合などの問題もあり、市にあった業務内容を把握し、全て委託する必要が無ければ無理に進める必要はなく、また、地域によって委託内容を変えることもある。堺市は徐々に拡大したという一つの事例なので、色々な対応を行ってきた市町村を参考にして、市にあった形で進めることが一番と思われる。

□ 包括業務の1期目は2年。2期目は3年。3期目は4年。今回は4期目で全区を5年契約で行うということで年々契約期間が増えているが理由は。

■ 1～3期目の契約年数について、まず1期目は7区の内3区を委

託化するということで、比較的下水道の布設年度が新しいところを対象とした。2年間検証を行い、1期目での包括委託で市民へのサービスも順調に行われていることが確認できたため、期間を延ばし2期目を発注した。

その際の2期目は更に2区追加した。その中には開発から50年程度経つ地域も含まれたが、経過としては2区も順調に進んだため、3期で4年に契約期間を延ばした。

□ 万が一の大規模災害が起きた際、スムーズな連携を取るためどのような方法を考えているか。

■ 年一回委託業者にも参加してもらい、災害時を想定して調査業務等を割り振り、実務訓練を行っている。まだ大きな災害は起きていないので実際にその訓練どおりにいくかどうかは分からないが、その訓練を重ねることによって大規模災害に備えようと考えている。

□ サービスの質が低下することとならないための維持管理に関する性能基準のチェックについて、どの様に達成状況や評価を行っているのか。

■ 日報という形で包括業者から堺市にメールを送付させている。前日どのような要望を受け取った。どのような対応をした。本日はどのような工事を行う。どのような調査をする。という内容となる。

日報の中には要望処理簿があり、前日このような要望があり、対応内容はこの様に行ったということを確認し、要望の対応について不備が無かったか、やりすぎは無い、不足はないかということを確認している。また、問題が発生した場合は、業者側から密に連絡をしてくれるので、対応漏れは無く、現在は業者もかなり慣れたため、業者で全て対応が終わってしまうということも多いが、逐一報告があるため、大きなトラブルは起きることなく現在に至っている。

□ 包括委託が進むことで委託者、受託者両方の技術継承が問題になってくると思われるが、どの様に配慮を行っているのか。

■ 包括委託業者が維持管理マニュアルを作成することとなっている。実際の作業にあたっての具体的な注意点として、この工事はこのような点に注意する。この地域はこの様な施設があるのでこうする。という点を実際の経験に基づきまとめ、それを積み重ね、次につなげるという形を取っている。また、職員側でどのような管理で発注して、どうい

うスケジュールで組んでいくというマニュアルも順次まとめて行っており、これらの点も継承されている。

□ 全般的に効果もあれば課題もあるとの話だが、まず効果としてはワンストップ対応が可能である、維持費が削減できるという記載が資料にある。一方で職員の負担はあまり変わらないという話があり、その理由を確認したい。

■ 以前は直営時代に吸引車や洗浄車などで市の職員が清掃を行っていた。直ぐに直営から包括委託へ移行したわけではなく、順序を組み、最初に吸引車や洗浄車を委託し、その後、緊急対応を年度の単年度契約にて発注した。休日や夜間の下水道施設の対応については、通報があった際にまず、市の職員が現場を確認し、状況を把握したうえで業者へ依頼していたが、段階的に通報時点からの内容で委託化することとし、最後に包括委託という形で契約を行った。

その中でワンストップサービスは、今までは市の職員が現場を確認し、発注する業者を選定し、修繕工事を発注するという手順が必要だったが、包括委託化により現場で直ぐ清掃や、道路使用許可のみで修繕の作業が可能となり、従来と比較し作業までの時間は大幅に削減された。

職員削減の方針もあり、一人当たり業務量としては業務委託後も大きな差が無い状態である。

□ 包括委託の対象となる業務は、共同企業体が入札して落札したところが行うということだが、逆に落札できなかった業者はこの5年間この様な業務が受託できないと思われる。今後5年間、他の会社に一切の委託機会がなくなることについてどの様に考えているか。

■ 1～3期とやってきた中で、直営部分があるので細かな点で色々な会社と契約を行ってきた実績があった。清掃という点では、今回取れなかった場合、5年間受託できない状況にある。修繕という点では、土木部門で細かな発注を引き続き行っており、それに伴う契約はこれからもあり、土木の方が幅広い内容で発注を出しているので、大きな影響は出ないと考えている。

□ 共同企業体が時期的に忙しくて対応できないという時は、下請けという形も取れるのか。

■ 共同企業体の中の5社、6社で委託業務の常駐職員2～3人がお

り、基本的にはその人たちが対応を行っている。しかし、修繕や樹木の剪定、草刈り等広い規模に渡る業務の場合、グループ企業がありその職員が対応するという形を取っている。

□ 定量的な効果の検証が課題となっていたが、数値的なもので時間がどれくらい短縮されたとか、市の職員が行っていた時と比較し、どれくらいの時間や費用の削減になったというのが市民理解を深めるためにも必要なものと思われるが、何か数値として出ているものがあるか。

■ 時間的な部分では、職員が電話を受け、職員が現地に行き、現状を確認したうえで設計書を作成していた。その図面を作成するのに簡単なものでも2～3日かかり、契約を入札にするか随意契約にするか検討し、随契であっても随契委員会にかけられる場合は毎日行っているわけではないので1～2週間ほど時間がかかる。そのため、これだけで最低半月以上かかるが、道路使用許可などの申請もあり、業者が決まってから土木事務所へ提出するのに1週間、その後、警察へ提出するのに1週間というのが最短となり、実際に取り掛かるまで一か月はかかっていた。

包括化することによって、道路許可からの手続きで行えるため、半月程度で取り掛かれると思っている。あくまで事例となるが、市が行っていた際の半分程度の時間で工事が行えた。また、緊急許可をいうことで警察にその日のうちに許可をもらえるようになればますます対応の迅速化が可能となる。

人件費では、包括委託を行っている場所は一か所につき4人を配置しているが、直営は一か所を係として15人の職員で対応していた。

包括委託の業者次第で職員数は変化すると考えており、新規の業者の場合、職員は5～6人程度を配置予定だが、直営に比べ、新規の業者であっても半分以下の人数で対応できるため、役所としての人件費は大幅な削減が可能と考えている。

□ 3期目に公募型プロポーザル方式を行った理由は何か。競争入札との差はどのようなものか。

■ 1期目、2期目は競争入札で発注したが、特に2期目にエリアを拡大した際に競争が強く働き、一つの区域については落札率が30%ということで、極端に低い落札率となったことがあった。その際に、市の管理職の中で、市民サービスの低下をととても懸念したということが

大きな理由となる。

実際に3割だとグループ内で外注することも難しいため、受注者の職員が毎週末出るという状況であった。また、市の職員が事務所に行っても受付と統括責任者しかいないということが当たり前になり、このような余裕のない状態でこれ以上コストダウンし、人数の削減などがされると市民サービスの質の低下が発生すると思われ、プロポーザル方式を採用した。

当然、プロポーザルなので予算の上限は示すので、上限の9割などで入札してくることとなり、受託側としては予算が増えるため、職員数や勤務体制、業務の機器の新調なども考慮できるため、市民サービスの点では心配が少なくなったと思っている。

しかし、定量的効果という点ではそこでしわ寄せが発生し、1期、2期までは落札率の関係で包括化して市側としては潤ったという感覚はあったが、3期目は市民サービスに配慮した結果、定量的効果は出にくいという状況になっている。そもそも1期目を開始した際は費用対効果を出そうという考えで事業を行ったわけではなく、直営で維持管理が不可能となる危機感から包括化を行っている。

今回の契約は更に2区加わるということで競争が働くため、また競争入札の形式を取る予定で定量的効果が表れると考えている。

プロポーザルでは堺市側で現在困っている内容を提示して、解決方法を事業者提案させた。なお、清掃など下水道の管の清掃方法などは仕様書にてある程度固めないといけない部分や、下水道管路施設で性能発注は難しいなどの課題もある。仕様発注で発注者が内容を固めているとプロポーザルで提案するということは無理がある一方、一般競争入札の仕様書発注でも技術提案書の提出により、一定の技術はそこで評価できるという観点もある。

プロポーザルは完全に性能発注にて行い、市側はゴールだけ決めておき、そこに至るプロセスは業者で自由に行う、結果が良ければどの様な手立てを使っても良いという方がプロポーザルには良かったと思っており、その組み合わせが3期目を発注した際は少し違い課題であったと感じた。

令和5年度以降は仕様発注であり、再度総合評価一般競争入札で行う予定で、試験的に性能部分の項目を入れ込むことで入札に影響が出てくると考えている。

□ 落札率 30%は驚異的な数字だが、2期と3期にて金額が異なった

理由はこの落札率によるものか。4期目にあたって市としての算定の根拠に変更はあるのか。また、市民理解がなかなか得られないという話について具体的な出来事を確認したい。

■ 金額の差はその落札率によるものである。

4期目の算定は、基本的には1～3期の積算方法を踏襲している。変化のある点としては修繕工事と築造工事の予算を1期から年々上げ、築造工事は3期の1,000万円に対し4,000万円と大幅に増加した。理由として、取り付け管が陶管であることが多く地震被害の際に破損の恐れが高いことから、年間50ヶ所をノルマに交換を進めることとしている。維持管理に関する予算は3期より変化はない。

市民理解で、委託業者であることによる大きな問題は発生していない。市民から話のあった事例として、修繕等を行う主体が市であっても業者であっても市民から何か意見があったということはないが、要望があった工事を断る際に、業者ではなく市が判断し連絡をするべきだという話があった。特に、市では対応できずに民で行う内容を伝える際にその様な話が出る。そのため、断る際は市の職員と共に市の方針を説明するなどの対応を行うことがある。

□ 2期と3期で入札方式を変え、そのため入札率に違いが生じたということは理解できたが、議会において対象区が同じで委託期間が1年延びたという内容で、金額としては3倍以上となっていることについてどの様な議論があったのか。

■ 2期目も3期目も議会にあげる際は設計金額にて説明している。この設計金額については大きく異なるものではなく、1年間の費用を按分すれば同程度の内容となるため、議会では入札による契約金額ではなく、前回と同程度の内容にて行うということで同意を得ている。

細かな点としては、人件費が年々上がることや追加工事による費用の増大など、前回と比較して上がっている部分があり、物価高騰も懸念し、今回から高騰スライド条項も盛り込む予定となっている。

□ マンホールポンプとはどの様なものか。道路の陥没は頻繁に起こっているのか。

■ マンホールポンプとは、基本、下水管は自然流下で流しているが、道路面の勾配が取れないときに、ポンプで圧送し、汚水を流す。堺市では約250基あり、汚水の処理を行う機械である。

道路の陥没件数はエリアによって異なるが、次回包括化される西区

では年間 15 件ほど下水管起因の陥没が起こっており、下水管が新しい北区などの北部エリアでは年間 1 件程度の発生となっている。

□ 業者が 1～4 期で組み合わせが異なるが、おおよそ同じような会社で受注しているから引継ぎに問題が無いのか。

■ J V の組み合わせについて、美原地区は代表構成員が 2 期、3 期とも変わっておらず、他の会社でいくつか変化があったのみで、竹城台も 1 期、2 期も同じ代表構成員であり、大きな変更はなかった。そのため、大きな引継ぎ業務というのは現在まで発生していない。

□ 個人情報を含むシステムの開示に関する話があったが、今後そのような個人情報も業者に許可する対象となるのか。

■ 個人情報の取り扱いについて、個人情報に関わる業者の関係者全員に個人情報に係る誓約書を提出させている。システム内で必要ない個人情報、例えば宅内の排水設備の状況や入札状況などをカットした状態で業者に提供する予定。このシステムを使用することで今までは事あるごとに市に電話などで確認していたが、業者だけで完結することも可能となる。また、システムの利用に関し、必要最低限の情報のみを想定しており、細かな点については引き続き市に確認が必要となる。

□ 2 期と 3 期でほぼ同じ J V で行ったことで事業の継続性は確保できたと思われるが、台帳システムも業者で扱えると市の関わる部分がほとんどなくなってしまうと思われる。日報の話や、緊急の工事の場合は市を通さずに後から報告があるとのことだが、市が関わるのが少ないイメージを抱くが問題はないのか。

■ 堺市は市の職員を削減していく方針で動いている。その中で業者が最低限のフォローアップのみで自身で判断し、対応できることを目指している。市としては、日報などで日々の業務を確認し、不備が無いかチェックする必要はあるが問題があると思っていない。また、毎月、市と業者で定例会を開いており、月次単位で課題や方針の確認、共有を行い、その中で業務を任せるか、共に進める必要があるか判断している。

□ 包括委託を担当している 4 人の職員は市の職員で間違いはないか。

■ 全員市の職員である。

	<p>□ 業務の発注で、中には発注していないので対応できないため、責任問題などが発生したことはあるか。</p> <p>■ 仕様内容の確認はその都度行い、市で行う業務かどうか業者と判断している。また、包括業者で委託していない業務も他の業者に発注している場合もあり、問題となったことは無い。</p> <p>□ JVで代表構成員が変わらないことで事業の継続性は確保できたと思われるが、変わらないことで何かデメリットはあるか。</p> <p>■ 今のところ、何かデメリットと覚えることは生じていない。長期間同じJVで業務を行っていると、業者が変わった際に確実な引継ぎが行えるかという不安はある。また、評価を価格重視にした場合、極端に安価な業者が落とす可能性が高くなるなどの懸念がある。</p>
<p>委員の所感</p>	<p>○ 包括的民間委託を実施している先行自治体として、委託先の選定方式の変遷や委託業務内容の見直しなど、経験値に基づく説明は非常に興味深く聞かせていただいた。</p> <p>職員の技術継承やサービスレベルの担保、事業に求められる責任等について、どのようにしてグリップしていくのか等、課題はあるものの住民サービスの向上や市側の大幅な負担軽減などメリットは大きく、改めて重要な施策であると再認識できた。</p> <p>下水道に限らず、他の分野においても同様の包括委託の可能性も探る必要があるのではないか。</p> <p>○ 政令指定都市として全国に先駆け下水道の民間委託をした堺市からの説明は、今後千葉市における下水道整備に有益な話が聞けた。特に人材確保が大きな問題で、経験豊富な職員の減少と技術継承がある。千葉市も同様の課題があるので専門（プロ）の力を取り入れた方が良い。</p> <p>堺市の経験で、緊急対応から休日夜間対応となり、最終的に包括委託となった経験がある。この点を上手く理解して千葉市も導入していった方が良いと思う。工事まで時間的には、半月以上早くなる計算で、緊急工事となれば圧倒的に包括の方が時間的に短縮され、市民生活の向上につながる。直営よりも包括の方が1/3の人員でできるということは、人件費的にも1/3となるので大きな削減となる。</p> <p>○ 人口減少に伴い今後の職員確保が困難であることと、財源減少かつ</p>

市民サービス向上を見据えた民間移行の実績を伺うことができた。数年かけて徐々に移行し、着実に職員を削減しサービス向上されている様子を確認できた。

委託範囲を増やす反面、委託しない業務とのバランスで委託額も調整されている。但し、堺市のケースが全てよしではなく、自治体の特質に合わせて取り組むことが大切とのお話もいただいた。

- 今後、本市においても包括維持管理業務の委託が行われる中で、政令市初の取組を進めてきた堺市の実践例を聞くことができて大変参考になった。

市民からの相談を受けての現場対応までの時間短縮やワンストップサービスが進むことは理解できたが、具体的な効果を数値で示せるようにすることも大事だと感じた。また、包括委託をすることによる費用対効果を全額で示していくことも重要と考える。

災害時の対応や老朽化に伴う課題が増える中で、業務の住み分けや効率化のための連携をいかにうまく構築していくかが大切だと理解できた。

- 業務委託の順序としてまずは緊急対応、次に休日・夜間対応、三番目に包括化したことで市も民間もスムーズに業務の引継ぎができたのではないかと感じた。

包括的維持管理業務導入の背景に経験豊かな職員の減少や技術継承の危惧があったとのことだが、民間委託によって職員が現場に行くことが減ってしまう状況のもと、職員にどのように技術を継承していくのか、研修も含めた人材育成計画を持っていかなければならないのではないかと感じた。

- 平成 26 年に 3 区（北区・東区・美原区）、平成 28 年に 2 区（中区・南区）の委託を開始し、令和 5 年からは残りの 2 区（堺区・西区）の委託により、全行政区で下水道の包括的維持管理業務が行われるとのことであった。

確かに、市民の要望に応じて、緊急の対策を行えることにはなるが、市内を 3 つに分けて 3JV が 5 年間の委託業務を請け負うことが固定化するのが良いのかは疑問が残る。直営事業をなくし、市職員と詳細な日報や月 1 回の会議などで情報の共有を行っているが、都市の基盤整備を支える公共事業をすっかり民間委託で運営してしまう事には、

市民の理解が不可欠ではないかと思った。

個人情報である下水道台帳システムの取り扱いは慎重であるべきと感じた。（責任の所在も問題となる。）

- 先進的な施策であり大いに参考になると思うが、デメリットもあると聞いた。一つには、市民への認知度がまだまだ低いため、未だに直接市職員に要望が来るとのこと。二つ目は、市民理解ができていないこと。

以上のため、ワンストップによるスピーディーな対応が可能であるにもかかわらず、他部局との対応が必要となることも課題としてあるので、今後の対処が期待される。千葉市も計画的に全区を包括委託できるようにするべきだと感じた。

- 堺市では人口減少社会の到来や、節水機器の普及などによる使用料収入の減少に対応するため、「選択と集中」「多様な主体との協同」による下水道事業運営の効率化が必要であると考え、堺区及び西区で、市職員直営で現場の確認を行い、必要に応じて業者に委託している（2週間程度～の時間を要する。）包括的民間委託を行うことで、業者が問合せ等の状況を確認して対応を行うことで、スピーディーな対応が可能になるとのことであった。

尚、包括的民間委託は政令指定都市初めての実施市であった。

2-2 堺市（堺市パークマネジメント計画について）

<p>調査目的</p>	<p>質の高い公園サービスを提供し、都市公園の活性化を図ることを目的に多様な市民や団体、民間事業者等と取り組むべき内容を定めるものとして、令和3年8月より堺市パークマネジメント計画を実施。本市公園行政の取組の参考にする。</p>
<p>視察概要</p>	<p>1 調査項目</p> <p>(1) 事業概要について</p> <p>(2) 小規模な公園における重点的な取組について</p> <p>(3) 地域のニーズの変更に合わなくなった小規模な公園への具体的な取組について</p> <p>(4) 地域団体等と連携した小規模な公園の活用事例について</p> <p>(5) 事業成果、課題及び今後の展開について</p> <p>2 説明者</p> <p>堺市建設局公園緑地部公園監理課長</p> <p>堺市建設局公園緑地部公園監理課管理係長</p> <p>堺市建設局公園緑地部公園監理課管理係副主査</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <p>□ 再整備・再編成について高度経済成長期に作られた公園が多くあり、時代と共にニーズも変わってきているが、堺市としてはどのように進めているのか。</p> <p>■ 堺市の中に小さな公園が多くあり、高度経済成長期や開発行為によって作られた小さな公園などは市民の手によって管理されているが、周辺の方が高齢化することによって公園の管理が難しくなっている。大きな公園を整備した際は、他の公園はまとめていく、小さくしていく、そういった考えのもと再編成・再整備を検討している。また、都市公園法上、すぐに廃止できないため、新しい公園ができた際に活用されていない公園を廃止するか検討することとしている。</p> <p>□ 具体的な方向性や方針はあるが、いつまでにどうするという計画までではないということか。</p> <p>■ 今現在でも何公園かは廃止となった事例はある。地域の連合会長から管理ができない、夜中に集会があり苦情が出ているなどの場合、廃止できるように国とも調整し進めている。計画を作り、廃止していくことは今の状況ではかなり力があるため、地域の声があった段階で調</p>

	<p>整をしている。</p> <p><input type="checkbox"/> 遊具関係について、高齢者が多いため健康遊具が主である、若しくは子ども中心の遊具を整備するなど更新の考え方について確認したい。千葉市では、地域から話を聞いて子ども用の遊具にするのか、それとも健康遊具にするのかりニューアルの際にどちらか一方を選択している。</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 子どもが使える遊具か健康遊具か計画立てて更新したものはない。地域とワークショップのような方法で遊具の更新を検討する公園もあり、既存の遊具の更新ということで進めることもある。健康について重視している公園は健康遊具を必ず入れるということも市の大きな施策と関連して行うこともあるが、決まりがないためエリアごとに検討を行っている。</p> <p><input type="checkbox"/> 防災機能の強化についてどの様に進めているのか。</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 防災公園には広域避難機能を付け、防災トイレが設置できるようにしている。中でも鳳公園については防災機能を有する公園として、かまどベンチや滑り台等にブルーシートを張れば簡易的なテントとして利用できるような設備を整備している。</p> <p><input type="checkbox"/> 身近な公園においてトイレの設置率はどの程度か。</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 近隣公園以上であれば設置を検討しているが、街区公園レベルであれば基本設置しないという方針になっている。そのため、身近な公園では積極的に設置していない。</p> <p><input type="checkbox"/> 既存のトイレはほとんど洋式化されているか。</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 随時、更新できる場所は洋式化しているが、全てにおいて対応はできていない。</p> <p><input type="checkbox"/> 千葉市ではまだ和式トイレも多く残っており、更新も遊具を優先している状況となるが、堺市では更新の優先順位はあるか。</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 堺市も遊具を優先して更新している。トイレの場合、器を変えればいいのではなく、中のスペースなども検討する必要がある、和式から洋式に変える際に数を減らすなどの問題も出るためスムーズには進んでいない。</p> <p><input type="checkbox"/> P F I を導入する中で活用と同時に利用の制限があるとしたら、現</p>
--	---

在の多様なニーズに応えるためには逆方向になっている可能性もある。日常的な利用に対する不便さは生じていないのか。

- PFIについて、公園毎の課題をまず調査した。原池公園では元々無料のバーベキュー施設があったが、無料であることから、ゴミの整理が不十分な点や決められたエリアでしか行えないなど地域からもどうにかできないか声が上がったため、有料のバーベキュー施設へ変更した。また、元々スケートボードパークがあったが、上級者向けの作りになっており、そこを使わずに周辺でスケートボードを行うということも見られたため、スケートボードパークをニーズに合わせて変更した。ほかの公園では先にこの様なことをしたいということでPFIを提案したが、なかなかうまくいかなかったため、この公園にこの様な課題や地域ニーズがあるうえで、それに応じた施設を検討していくという方法とした。

PFIに伴う不便さについてはバーベキューをする際、周辺から臭いが飛んでくるといった話があった。大蓮公園という公園では公園内でテントを張って宿泊できるエリアを作ったが、今までは子どもたちがボールで遊べた広場が使えなくなったという意見もあり、設置するエリアについて慎重に設定する必要があると思われた。

- 公園愛護会について、横浜市は90%に近い数字を持っているが、60年近い歴史があった。堺市ではこの様な歴史があったうえでの数字であるのか、具体的にはある地域だけ始めて、それが拡大していったものなのか、それとも、全市的に周知し一斉に行ったものなのか、そこに至るまでに手法について確認したい。

- 愛護会の経緯について、最初、国からこの様な制度を活用した方がよいという通知が昭和36年にあり、それに基づき昭和37年に公園指導員制度を発足し継続している。ここまでの広がりがあったのはどのような要因があったのか資料を持ち合わせていないため、古い職員でその変遷が分かるものがあれば再度回答する。

今の担当として実感することは公園協会という外郭団体で担っているため、より市民に近いところでの機動力があり、そのおかげもあり、これだけの愛護会を運営できていると思われる。

- 協力金が上限6万円ということだが、A、B、Cと特に区別なく上限は同じに思えるが、協力金の支払いは上限いっぱいがあるのか通常なのか運用方法を確認したい。

	<p>■ 協力金の現状として、1,080 団体ほどあり、予算としてはほぼこの団体数に 6 万円をかけたものとなる。公園の面積で最初の支給の金額が変わってくるが、最終的に上限の 6 万円にて支給している。</p> <p>□ 各公園の理念や管理運営方針を踏まえ、公園近隣の人々を含めた協議会のようなものがなされてこの様な形になっていると思われた。多様なニーズに応えるために地域連携を行いながら、堺市として 7 つあげられている公園の役割を決められているという認識でよいか。</p> <p>■ 認識のとおりとなる。</p> <p>大蓮公園で実施しているが、行政と市民のみで行うと要望という形になってしまうので、円滑な運用のために中間組織が必要と考えている。中間組織でどのように行うべきかくみ上げながら実施すべきと考えており、その役割を P F I 事業者で行っている。大蓮公園では市、P F I 事業者、市民団体、学識経験者の入った会議体があり、その場でこの様なことをしたいという発意をしてもらっている。その場では行政はオブザーバーとして発言しないが、どの様な趣旨で言っているのかなどを把握するために参加している。その場で出た意見を堺市と P F I 事業者と学識経験者でどうやって行うか検討をしており、ある程度仲を取り持ってくれる組織があることで活発に活用方法が出てきていると思っている。</p> <p>□ 公園毎に協議体を堺市が用意して話し合いを進めているのか。</p> <p>■ 方針はあるが、実際にできているのは大蓮公園のみとなる。</p> <p>□ 都市公園法の改正が平成 29 年にあったが、すぐに対応した自治体もあり、堺市はパークマネジメント計画を令和 3 年度からということで比較的時間をかけて対応していると思われた。その背景を確認したい。また、小規模な公園での取組は今後も広げていく方針なのか。</p> <p>■ パークマネジメント計画を 3 年かけて策定し、素案の段階からは 4 年ほど経過しており、平成 30 年から令和 3 年の間でアクションプランまでは到達していないが、理念に基づき P F I の公募などを行ってきた。</p> <p>パークマネジメント計画に基づく P F I は今回の 15 公園のみで行うのではなく、今後進めていく上での検討資料としてこれらの公園で行った場合、この様な形になるという計画で進めている。そのため、まずこれらの公園で行い、次の段階にて他の公園を含め検討予定とな</p>
--	---

	<p>っている。</p> <p>□ この15公園は身近な公園から都市公園まで様々な公園を網羅したうえでスタートしたということか。</p> <p>■ そのとおり。また、実際に可能性のある有力な公園に絞ってスタートした経緯もある。</p> <p>□ 公園愛護委員は各公園や愛護会ごとに配置されているのか。</p> <p>■ 公園愛護会を構成しているのが公園愛護委員になり、公園愛護会が無い公園もあるため、全ての公園に愛護委員がいるわけではない。大半の公園で愛護委員がおり、除草や清掃など公園を管理している状況となる。</p> <p>□ 愛護委員は市が委嘱するのではなく、愛護会に登録する際に誰かを愛護委員とするという方法なのか。</p> <p>■ そのとおり。代表者のようなイメージで愛護委員を設定している。</p> <p>□ 各公園で何人が設定しているのか、それとも1人のみか。</p> <p>■ 基本的に代表という形で連絡を取る1人のみ登録している。</p>
<p>委員の所感</p>	<p>○ 横浜市と同様、公園愛護の取組が長年にわたってなされてきており、公園という市有資産は地域、住民に非常に身近な資産として認識されている。</p> <p>従って「公園のあり方」については市行政としては方向性を示しているものの、その公園をどうしていくのかについては、地域・住民の意向が大前提となっている部分が色濃い。</p> <p>各公園の理念や管理運営方針、民間連携の方針を整理されていたが、公園の役割を7つのカテゴリーで分類する取組はユニークであった。</p> <p>○ 横浜市に続き、堺市でも公園愛護会があり、1180ヶ所中1080の愛護会が公園のサポートをしていると聞き、千葉市でも取り入れるべき。全てボランティアでなく協力金として6万円を支払いしていると聞く。それが長続きの秘訣かもしれない。</p> <p>小規模公園の廃止については、管理費の問題があるが、法律の問題（都市公園法）があるので、今後取り組んでいく必要がある。</p>

- より価値のあるそして快適な公園を目指しPark-PFI導入の一方で、住民にとって多少の利用の不便さもある様子だが、それを踏まえたいうでの取組を考えざるを得ないと理解した。
 まちのシンボリックな公園整備の取組と共に小規模公園も重視していることに好感を持った。小規模公園は地域にとって身近なので日頃地域で維持、活用する環境作りが大切。
 また、防災時の活用も併せて日頃から地域で公園を守り活かすことが求められるので、本市でも行政を地域で良くコミュニケーションを取っていきけるよう、そのために区役所の技能もアップは関係しないだろうか。
- 堺市の公園数は1183ヶ所で、千葉市とほぼ同等の公園数であり、設置から30年以上の公園も6割と似たような課題を抱えている中で、パークマネジメント計画を策定し、民間事業者の活用等を進めていることは、今後の本市の公園事業を考えるうえで、大変参考となった。個別の公園ごとに計画や理念、具体策を決め、市、民間事業者、市民団体の3者がきちんと連携、協力を模索する方針、姿勢は良いと考える。
 Park-PFIを導入している3つの公園の活性化やそれによる市民満足度について、また個人的に調査していきたいと思った。
- 横浜市と同様、公園の清掃や草取りなどの日常的な維持管理は公園愛護会が担っているとのことだった。ボランティアとはいえ、報奨金6万円が出るのは活動の励みにもなるものだと思う。千葉市でも行政と地域団体が協力し合ってまちづくりを進めていくことをもっと真剣に考えていく必要があると思う。公園愛護会のような新たな組織づくりの議論を始めてはどうかと思う。
 パークマネジメント計画にはPark-PFIや指定管理など計画に位置付けた15公園のほとんどが民間活力の導入が示されていた。民間の経営が優先され、市民不在にならないよう議会がチェックできる機能を発揮することがますます求められてくるのではないかと感じた。
- 横浜市と同様に「公園愛護会」が活躍していて、千葉市との差を改めて感じた。
 身近な公園も含めて、Park-PFIなどの事業を進める予定とのことと、15公園の検討資料などもお示しいただいたが、それぞれに「理

念」や「管理運営方針」などが位置付けられており、個別の公園の取組など、直接見ることができたら良かったと思った。

小規模の公園に Park-PFI が馴染むのか疑問だが、公園に光を当てて、地域の力（公園愛護会）も借りて管理を活性化する取組は参考になった。

- 約 1,200 公園(712ha) の中で 1,080 公園に公園愛護会があり、A,B,C の3つに分けて実施している。

草刈り等を行い、愛護公園協会に研修会や講演会を実施して管理をもらい、謝金として6万円を支払っていた。

大規模な公園には Park-PFI を活用して委託し、小規模な公園については上記の愛護会等の市民団体と連携して管理をしていた。

昨日の横浜と同じく市民団体である愛護会を活用して公園管理をしているので、千葉市にも愛護会を活用することが必要だと感じた。

- 堺市では、今後の都市公園の管理運営のあり方について、「堺市緑の基本計画（平成 30 年 3 月改定）」に基づき、これまでの行政主導による維持管理中心の公園管理運営から転換し、多様な主体との連携・協働により利用者の視点・経営的視点に立って都市公園の管理運営を戦略的に推進することにより、より質の高い公園サービスを提供し、都市公園の活性化を図るとの事であった。

具体的には本計画の理念や方針に基づきパークマネジメントの具体策の検討を行い堺市緑の基本計画に位置付けている 15 公園については、具体策の検討に先立ち、公園毎に PDCA マネジメントサイクルによる進行管理を行うとの事であった。

2-3 堺市（堺市乗合タクシー事業について）

<p>調査目的</p>	<p>公共交通空白地域から公共交通機関の駅等までの間において、あらかじめ運行ルートや運行時刻等を定め、予約者を利用対象としたデマンド型交通、乗合タクシーについて、本市の取組の参考にする。</p>
<p>視察概要</p>	<p>1 調査項目</p> <p>(1) 事業実施の経緯と現在に至るまでの成果について</p> <p>(2) 利用者の構成と利用頻度について</p> <p>(3) 成果目標と委託料の金額について</p> <p>(4) ルート、運行時刻に関する利用者からの意見について</p> <p>(5) コミュニティバス等、その他交通施策の状況と本事業との住み分けについて</p> <p>(6) 現状における課題と今後の展開について</p> <p>2 説明者</p> <p>堺市建築都市局交通部公共交通担当 担当課長 堺市建築都市局交通部公共交通担当 主幹</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <p>□ おでかけ応援の財源はどの程度か、可能ならば過去からの推移も併せて確認したい。</p> <p>■ 一般財源で、令和3年度はバスが3億4000万円、路面電車が約4億円となり、おおよそ毎年この程度の予算を確保している。</p> <p>□ 申込みはオペレーターを通して行っているが、一つのルートで定員が4人だと、誰がどこから乗ってどこで降りるという管理をうまくしないといけないと思われる。現在の管理は紙ベースで行っているのか。紙を見ながら、乗車が可能か判断していくというのは乗車が増えれば大変な作業と思われるが、運用の考え方を確認したい。</p> <p>■ オペレーターの運行計画は、元々タクシー事業者の一般のオペレーター室と共用して使っている。乗合タクシーであるため、運行時間の2時間前に締切り、9ルートの中で重複したところを手作業で運行計画を作成している。作成した運行計画を各営業所に送り営業所から配車している。指摘のとおり、利用者が増えるに従い複雑な運行計画となり、業者側の負担は大きくなっていると思われる。</p>

□ 一つの運行会社が複数のルートを担当することがあると思われるが、持ち出しは市だけではなくタクシー会社側でも支援するということはあるのか。

■ 持ち出しについて、基本的には堺市の自営タクシーについては1便当たりいくらという設定をしている。それに基づき、配車するたびに運賃収入を差し引いた額を市が払っている。そのため、事業者側の持ち出しはない。ただ、車両、オペレーター、予約システム、配車計画など堺市では一切作っていないため、そういう意味では共有化されているが、費用という面では事業者に何か負担しているものはない。

□ 乗合ということで知らない方と一緒に become と思われるが、その際に何かトラブルが起きたことはあるか。トラブルがあったとしたら今後乗合率が増えた際にどう対応していくのか。

■ 乗合の際のタクシーの乗る場所や降りる場所について、タクシー業者に一任しており、現在の運用では調整してくれている。また、お客さん同士のトラブルは、中には同乗した方に話しかけたいという人もおり、話しかけられた人が挨拶をしなかったということで苦情があった。同じようにタクシーの運転手と行うような会話を同乗者にして、相槌が無かったという苦情もあった。その様な場合、苦情があった人が乗る事が事前に分かっていたら、堺市の職員が事前に連絡をして対応した事例もある。幸い、お客さん同士で大きなトラブルがあったという話はまだないため、委託業者を含め円滑な運用ができていると感じている。

□ おでかけ応援カード利用者が大半ということで高齢者が大多数を占めているが、この利用者が買い物に行くのか病院に行くのかその様な傾向性はあるのか。

■ たまに利用者アンケートを取っているが、駅に向かい買い物や病院に行くことが主な目的となっている。元々乗合タクシーは駅やバス停から離れた地域の方を駅まで送ることを主目的にしており、駅に行けば買い物や通院が行いやすくなることから、駅までのルートを設定しているため、こちらが設定した目的に近い使われ方をしていると感じている。

□ 乗合タクシーのおかげで公共交通のカバー率を非常に高く保っていると思われるが、乗合タクシーの地域で未だに交通不便と感じてい

	<p>る人はいるのか。</p> <p>■ カバーすることと頻度は別の問題である。鉄道、バス、乗合タクシーそれぞれの快適性や速達性が異なり、この資料では評価できていない部分となる。例えば、美原区という場所では鉄道が通っていないことと、バスの本数が減っていることから意見をもらうこともある。</p>
<p>委員の所感</p>	<p>○ 個人的には過去に視察した経験のあるテーマ。</p> <p>市内のタクシー事業者を活用する点や、財源規模など千葉市にも適用できる現実的なモデルと考える。</p> <p>直接のテーマではないが、高齢者の外出支援の事業が相応の財源規模で動いており、同様の事業の必要性を感じる。</p> <p>○ 堺市は乗合タクシーについても積極的に公共交通空白地を無くそうと行政が努力している。各カバー率が90%以上となっており市民の足を確保している。</p> <p>高根地区、白井地区でも広範囲となるとグリスロより乗合タクシーが有効だと思う。特に若葉区について、市当局ももっと市民に寄り添って地域住民と話し合ってもらいたい。</p> <p>○ 高齢化に伴い公共交通に求められていることはどの自治体でも同様の課題を持つ。</p> <p>課題のあるところは住民が少ないので求められる公共交通が十分に手当てできない負の課題に対応する手法として乗合タクシーの取組はユニーク。</p> <p>利用者が増えていくであろう未来に向けてDXの取組を考えておく必要があり、それが進めば全国的な導入が期待できるように思われる。</p> <p>○ 比較的、鉄道、バスの公共交通が充実、網羅されているなかで、きちんと現状や実態の調査や分析をして、ルートを選定や運行をしていること、ルートや停留所の改善を続けていることも含め、市民に寄り添った施策と感じた。</p> <p>また、高齢者の外出支援策としての「おでかけ応援カード」の取組も市負担4～5億円とのことであったが、高齢者の7割が利用するなど、良い取組と思われた。</p> <p>本市における高齢者の外出支援、そして交通不便地区における施策を考えるうえで参考となった。</p>

○ 鉄道とバス、乗合タクシーを合わせると公共交通のカバー率が97%になるので、公共交通不便地域がほとんどないのは素晴らしいと感じた。乗合タクシーの利用者は8割が65歳以上の高齢者ということで、高齢者の移動をどう支えていくのか、どこの自治体でも重要な課題になっていると改めて感じた。バスルートをバスの代わりにタクシーが運行し、予約することで効率化を図れるということだったが、停留所まで歩いていけない高齢者にとってはこの制度でカバーすることができないので、もう一歩前に進めることも考えていく必要があるのではないかと感じた。停留所方式でない、ドアツードアのデマンドタクシーについて検討していくべきではないだろうか。

○ 電車と路線バスとの競合を避けたルートを作れば、住民の足として、十分運営をしていけるのだと確信が持てた。

デマンドタクシーの議論では、とかく、既存のバス事業者との折り合いが…ということが言われているが、堺市では「おでかけ応援制度」も活用して、通勤のピーク時を避け、9ルートを運行するなど、路線バスの利用者も減らさずに交通不便地域の住民の足として取り組んでいることに感心した。

電車とバスと乗合タクシーで97%の住民の足を確保しているとのこと。公共交通カバー率の高さに驚いた。千葉市でもぜひ実現させたい。

○ 鉄道と路線バスでカバーするのがカバーしきれないところを乗合タクシーによって、全区としては97.3%カバーしており、空白の場所をカバーしているのは素晴らしい。

一番カバー率が低い中区の75%が乗合タクシーによって95.7%をカバーしているとのこと素晴らしいと思う。

令和3年度では、3,900万円強の市の負担で実施できている人口1人当たり50円弱で実施できているので、これは千葉市も交通不便地域の対策として参考にすべきと考える。

○ 堺市乗合タクシーは鉄道駅からバス停から離れた地域と鉄道駅等を結ぶ市内9ルートで運行しており路線バスのように乗りあって、決まった停留所を時刻表に従って走っており、予約の無い停留所は飛ばして近道するとの事であった。

利用にあたっては路線バスと違って、事前に電話予約が必要であり

	<p>最初に堺市乗合タクシーを予約することを必ず伝えなければならず、運賃は1乗車、大人300円、子ども150円で、堺市が高齢者を対象に発行している「おでかけ応援カード」を持っている人は100円で乗車できるとの事であった。</p>
--	--

3-1 加古川市（デマンド型交通 チョイソコ加古川について）

<p>調査目的</p>	<p>ネットヨタ神戸と「移動支援による地域活性化に関する協定」を結び、交通手段が不足する地域においてオンデマンド型の乗り合い送迎サービスを導入することで、交通不便を解消し、高齢者などの外出促進につなげる取組を実施、本市の取組の参考にする。</p>
<p>視察概要</p>	<p>1 調査項目</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 事業概要について (2) 事業実施の経緯について (3) 利用者の構成と利用頻度について (4) 成果目標と委託料の金額について (5) コミュニティバス等、その他交通施策の状況と本事業との住み分けについて (6) 現状における課題と今後の展開について <div data-bbox="715 880 1353 1352" data-label="Image"> </div> <p>2 説明者</p> <p>加古川市都市計画部都市計画課 副課長 加古川市都市計画部都市計画課 交通政策係長</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <p>□ 全国的には直接タクシー会社とデマンド型交通を行う所もある中で、チョイソコという事業を導入する背景は。</p> <p>■ 元々、兵庫県が開催したデマンド型交通の勉強会があり、その中で加古川市がメリット・デメリットを検討した結果、チョイソコという事業が一番合っているとの話と聞いている。もちろん、勉強会ではデマンド交通が多様な種類のものがあることは示されており、その中から本事業を選んでいる。アイシン精機というAIでルートを組むよう</p>

	<p>な機械をトヨタが使い、サービスを提供するという形を取っている。</p> <p>□ チョイソコがカバーする範囲は東西、南北それぞれ何メートルほどあるのか。停留所を示した地図では、身近な区間でいくつもあると思えるが、一番短い区間で何メートルほどなのか。</p> <p>■ 東西約4,100メートル、南北約3,300メートルの距離となる。 停留所で一番近い距離の資料を持ち合わせていないが、設定した理由は集落ごとに停留所を検討してもらい、集落の要望に基づき設置した。ある家では直線距離で停留所に迎えるが、近辺だけ道回り道をしないと停留所に向かえないという場所もある中で、集落で話し合った結果、この様な配置となった。</p> <p>□ ルートについて1から70までであるが、これは順番通りに回ると決められているのか。それとも利用者が1人の場合、目的地に直行するという形になるのか。また、帰りは逆ルートで戻ることとなるのか。</p> <p>■ チョイソコのルートは、1番から順に回るわけではなく、例えば30番から1番に行きたいという要望があれば、A1がその場で最短のルートを検索し、車に情報を飛ばし運転手がそれに基づいて運行するという形となり、これはチョイソコの大きな特徴だと思っている。</p> <p>□ 実証実験から本格運行に変わった数値を示確認したが、これまでの本格運行の中でおおよそ1日の乗車人数が14~15人ということで、人数としては安定しているように思える。これは加古川市としては当初から想定していた数値なのか、評価をどのようにしているのか。</p> <p>■ 全国で30ほど行っているチョイソコ事業の他の自治体の実証実験から本格運行に変わった結果では7~8割程度の利用者数となったため、予定よりも良かったと思っている。しかし、課題としてはやはり横ばいであり、登録されている700人の内約110人がアクティブユーザーなので、これを掘り起こし、月に1~2回利用を目標としている。</p> <p>□ 市からの支払いが1,500万円程度と説明があった後に4,200円という数字も出たが、どういう意味なのか。利用者から大人一人200円徴収しているが、本来の1乗車の平均単価はいくらくらいだったのか市が支払っている差額はどの程度なのか。</p>
--	--

■ 補助金は、年間約1,500万円になる。4,200円は、1,500万円の補助金を利用者人数に割りなおすと一人当たり4,200円の税金がかかっているという内容となる。これは大きな数字で、利用している地域からもそれならばタクシー券を配ってくれという話も出た。実際このままでは割高であり、乗車人数が倍になることを目標としている。これに対し、かこバスという住宅地を巡回している公共交通は乗客も30人ほど収容でき、利用者も多いため、一人200円を徴収しても市は一人当たり400円の補助で収支を確保できる状況になっている。北部に行けば行くほど利用者も少なくなる中で、どの程度の補助が妥当なのか現在検討中である。ある程度利用が固まった時にバス等の公共交通や、タクシー券との費用対効果を見て事業成果を判断しようと考えているが、タクシー券を配布した場合は、バスが通っているがバス停から遠い家もあるため、そこには配布しないのかという声も出てくるため、公共交通の無いエリアのみで考えることができないこと判断が難しい点である。

□ 運行会社の協定書を見るとお客さんからの料金だけが収入のような記載となっている。運行会社はそれではやっていけないと思うので、支援金に関して記載している部分を確認したい。

■ 協定内容について、タクシー事業者はトヨタとも協定を結んでおり、基本的な運航費用は全てトヨタから支払われている。その中で行政はトヨタとも協定を結び、運行費用である1,500万円をトヨタに支払い、そこからドライバーの給与をタクシー事業者へ配布している。

□ オンデマンドで予約が可能で、ルートも最短で算出できるのは非常に利用者にとってありがたいことと思われるが、乗合率を高めるためにどのようなことができるのか。

また、障害を持っている方で車いすを使用しなくてはならない場合、その対応はしているのか。

■ 現在の車両では車いすの対応はできていない。そのため、利用者はあくまで停留所まで自分で来て乗れることを条件に運用している。

乗合率について例えば、AからBという予約の後にAからCという予約が入った場合、後から予約した人にオペレーターが何時何分にこの地点に来てもらえれば乗車が可能という案内をしている。

- オペレーターが案内しているのは紙ベースでの話か。ITであれば空車がある時間帯などは一目瞭然だと思われるが、予約を入れてしまうとオペレーターの工夫は難しくなると感じた。
- 現在の運用は予約の先着順で行っている。その場合、調整が難しいので乗合率が伸びにくいという現状がある。乗合率を向上する方法として9時や10時出発という時間を先に設定し、それぞれ乗客が決まったら何時にどこの停留所に待機してほしいとルートを設定し連絡する方法がある。この場合、乗客が何時に目的地に到着したいという要望を反映しにくいという点があるため、仮に病院に9時半に予約していても時間通りに到着できるかは乗客のルート次第という状況になってしまう。どちらを選択するかは行政によって考え方は変わる部分と思われるが、加古川は先着順を採用している。
- 全国で30ほどチョイソコというスキームを導入しているという事だが、導入している自治体は加古川市と同じような方法を取っていると思われる。現在一人当たり4,200円の補助を行っているということだが、他の自治体も同じような状況なのか。
- 機材や運用など、基本的には同じ費用が掛かってくるため、金額に大きな差は無いはずである。中にはもっと小さな自治体もあり、この程度の費用はどこもかかっていると思われる。
- 運賃200円という料金は他の自治体も行っているのか。
- 200円は加古川市独自で設定している。加古川市の公共交通のルールとして、200円を超えた費用は市で負担するというところを行っており、自治体によっては一人500円を上限にするなどもっと高い料金設定をしているところも存在する。デマンドを積極的に行っている自治体は加古川よりもっと小さい3~5万人程度の自治体が多いという印象である。
- 先ほどアクティブユーザーを増やすという話があったが、50歳以下の登録されたユーザーが本格運行になったら利用者が下がっている状況をどの様に分析しているか。
- この年齢層は実証実験の無料期間は試しに乗ってみたという状況であり、どのように利用したのか確認したところ、友人と乗合、お茶を飲みに行ったなど生活に必要な運行ではなかったため、有料に変わっても利用するというユーザーではなかったという認識である。

	<p>□ 本格運行になっても一部の50歳以下のユーザーは利用している実態もあるため、利用を拡大する余地があるのではないか。</p> <p>■ 本格運行になった際の利用者の個別の状況は把握できていないが、交通手段がこれしかないため利用していると思われる。</p> <p>□ 他にもそのような対象者がいると思うので、例えば子育て支援と組み合わせたニーズをマッチングさせるなど方法も考えられないか。</p> <p>■ 子育てに関して意見は出ており、現状の運行が夕方4時までしか行っていないが、もう少し遅くまで運行し、子どもの塾の片道分だけでも運行するなど方法を模索中である。</p> <p>□ 50～59歳が実証実験も本格運行も5回と同数になっており、非常におもしろい結果だと思った。安定した年齢層と感じたがこの結果をどの様にとらえているか。</p> <p>■ 細かな検証はしていないが、運転免許を取得していないなど他の交通手段が無い利用者と思われる。</p> <p>□ 私自身は環境問題を意識して移動は自転車を中心に行っている。中には同じような意識で車を利用しない。公共交通をできる限り利用するという対象もいると思うので、その点も踏まえ検討してもよいと感じた。</p> <p>□ 平日運行のみで休日運行は行わない運用だが、病院や公共施設が休日は営業していないことや、家族間で送り迎えが可能という考えで休日の運行は行っていないのか。</p> <p>■ 主なターゲットとして、高齢者の日常の通院や買い物への支援を考えていた。質問のとおり、土日は家族が手伝うことが可能なことや、病院が土日は閉まっているという状況から平日運行とした。</p> <p>□ 周知の方法は、広報やホームページなどを通じて行ったのか。</p> <p>■ 本事業は乗車できる対象が八幡地区限定のため、地域の町内会を通じて回覧版や周知文を全戸配布するなど個別の周知を行った。</p> <p>□ 個別に周知しても制度の内容が浸透していない部分があり、民生委員の方に協力してもらったという話もあったが、十分な周知は難しいのか。</p> <p>■ 民生委員を通じて、事業の紹介を行った結果、大部分の人は制度に</p>
--	---

ついて認知はしていた。また登録した 700 人の内利用されていないユーザーは、とりあえず登録を行ったが、まだ必要としていないので利用する気が起きないという意見や、運転ができるので利用に至っていないという意見であった。今後、2025 年に団塊の世代が後期高齢者となるため、統計上 75 歳以上の利用者が多数である現状を踏まえると、もう 2～3 年経過したらアクティブユーザーも増えるのではないかと考えている。

この事業は八幡地区を台数としては 1 台で運行しているのか。

その内容で運用している。

事業費が半期で 726 万円となっているが、これは最初から決まっていることなのか、運行状況に応じて金額が上下したもののなのか。

補助金を交付するものため、運行実績に基づき交付したものと、車両やシステムなど固定の経費に基づき交付したのものがある。そのため、見積もり時点ではこの金額でも実績に応じて変わってくる。

予算の段階ではこの程度の費用という見積もりをトヨタネットからもらい、実際に補助金の交付申請を行う際は内訳を明確にして実績に基づき行うこととなる。

それでは、見積もり時点で分析したものよりも実際の運行が倍近く多くなった場合、金額も跳ね上がることとなるのか。

基本的には固定の経費が大部分を占めている。最近では現状価格よりこの固定費が高くなるという話もある。来年度予算を編成している中で、人件費が高騰する可能性にも注意している。

かこバスなど、地域バス以外の部分で運行しているものは加古川市での事業で行っているのか。

加古川市での事業となる。いわゆる、コミュニティ交通であり、民間のバスが運行していたが、採算が合わずに撤退し、市民の交通のためには必要である路線を既存のバス会社に補助という形で運行している。

その場合、市営バスではなく、路線数や便数が減ってしまう現状の中、補助金を付けて運航をしているという認識でよいか。

その認識で問題無い。この近くでは、神戸市などある程度大きな自

	<p>治体では、市営バスやバス局などを部門で持ち運行することがあるが、加古川はそこまで規模が大きくないため、バスは直営ではやっておらず、バス会社に半分は補助金という形で運行をしてもらっている。</p> <p>□ 加古川市で交通網を維持するためにかかっている予算はどの程度になるか。</p> <p>■ 全ての交通網では、令和3年度決算額で約4億円となる。 これは加古川市と同規模の自治体での予算と比較した結果、かなり上位に位置する金額になる。地理的に加古川市は面積が比較的大きく、南部に人口が集中しておりその地域は補助金の必要性はあまりないが、北部は補助金を出す必要がある。隣の明石市では、市域が狭く、JR沿線が横に長いいため、北部地域へバスを走らせてもあまり補助金はかかっていない状況であり、地理的な要因や人口の張り付き方によって公共交通の補助がだいぶ違うという認識である。四国の徳島市も加古川市と人口は同程度だが、面積が大きく補助の割合が高い自治体となっている。</p> <p>□ 今後の展開でも少し触れられていたが、チョイソコの事業モデルが現在運行しているかこバスなどに入れ替わる可能性について、どの様にとらえているのか。</p> <p>■ かこバスの路線の中では、路線沿いの人しか利用が難しい地域があり、奥に入ると交通手段が無いという地域があるため、ここをチョイソコに置き換えようと考えている。車両の活用もスケールメリットを生かして、八幡地区以外に広げ、コールセンターも2地区分を担ってもらうという構想でいる。</p> <p>□ 公共交通の手段としては、チョイソコ事業は評価が高いという認識か。</p> <p>■ 利用者の8割以上が満足しているという回答をもらっており、北部地域の公共交通としては適したものであると認識している。課題としては、先ほどもあった費用面をいかに抑えるかという点を改善していきたい。</p>
委員の所感	<p>○ 民間活力の活用モデルとして、選択肢の1つに十分なりえると感じた。</p> <p>全国で20以上の自治体で導入されているとのことで各地の状況も</p>

確認したい。

地域交通にかける予算（コミュニティバス含む）が年間約4億円とのこと。千葉市と比べてもかなりの額であり、交通施策への比重の大きさを感ずる。（千葉市においてももっと予算を投入し、施策の充実を図るべきと考える参考となった。）

- 26万人の市だが、千葉市よりはるかにデマンド交通が進んでいることに驚いた。実現するためには、千葉市、自動車会社、タクシー会社の3社で協同運行することが望ましい。

やはり実証実験は、1年間続けることが望ましい。春夏秋冬、季節によって色々な導線の実証が取れる。バス事業者の路線があるところには、当然競合することになるので、デマンド交通の配慮が必要だ。いずれにしても市がしっかりと補助をしていかなければ、成立しないので、現場の声を正しく拾っていく必要がある。地域で色々な問題があるので、しっかりと実証実験で見極めなければいけない。

- 実証、約9ヶ月無償運行、そして本格運行から1年が経つが利用者は増え、乗合率も向上。地元と共に路線を決めたい点が良いと思った。

堺市は予約締切が2時間、加古川チョイソコは30分前と利便性が良い。市からの補助金により1乗車200円となっており、バスより安い。運転免許返納する気になりやすい。しかもドアツードアを目指す。チョイソコはバスが運行しない区域を運転。他の公共交通とバッテリーしない。

利用者は本格稼働後も75歳以上が多いが、70～74歳は減ったことが興味深い。

現利用状況では1回あたり4,200円の税補助。これを下げるためには乗合、アクティブユーザーupが必要。その点では、高齢者のみではなく例えば子育て支援の活用や環境に配慮して車に乗らず、チョイソコを利用しようという人が増えると良いと思った。

利用者の満足度80%以上という点で本市にも取り入れを考えたい事業である。

- デマンド型交通について、全国で約30の自治体が導入する中で、加古川市の実践例を知ることができてとても良かった。

元々、市北部地域は人口が少なく、集落が点在している状況で、路線バスも維持できないという「交通不便地域」であるが、運行にあた

っては、市の支出や負担も決して少ないものではなく、運営・経営の難しさも感じた。

なお、民間事業者の運行が難しくなった路線については「かこバス」という民間バスと同じ上限 200 円で運行しているのも良い取組かと思われた。

チョイソコかこがわ事業については、今後、北部の他の地域でも事業化を検討しているとの話であったが、運営の効率化や利用増という課題をいかに乗り越えるか、今後も注目していきたいと考えさせられた。

- 日常生活に根差して無理なく歩いていける距離に停留所を設置しており、ドアツードアに近い形でのデマンドの方式として取り入れやすいのではないかと思った。

市の財政負担が一回の利用につき 4,200 円はかなりの負担だと思うが、市民の移動を保障するためにそれだけのお金をかけても事業をやっていくという考え方は素晴らしいと感じた。

人口減少と高齢化は全国どこの自治体でも大きな課題となっているが、住民福祉の増進という自治体の本旨に照らすならば住民の困りご事を解決するために市が役割を果たすことが今こそ求められていると改めて感じた視察だった。

- 民間の神姫バスや加古川市のコミュニティ交通が3つ（かこバス・かこバスミニ・上荘くるりん号）に加えてデマンド交通（チョイソコかこがわ）と組み合わせて住民の足の確保に努力していることがよく分かった。

本格運行になって 75 歳以上の方の利用が増えているのは、本当に必要不可欠の交通手段である証拠だと思った。

トヨタネッツとタクシー業者と加古川市の3者が協定書を結び、末永く運営が安定することが持続可能な地域の支えになるし、今後、10 年先、15 年先には、ますます利用増となる事業であることから、千葉市としても大いに参考にすべき取組だと思った。

- 利用するには、会員登録をする必要がある。そして、30 日前～30 分前まで予約が可能である 1 乗車につき 200 円で利用可能。

インターネットによる予約か電話による予約が可能。地域公共交通プランとして公共交通不便地域や既存の路線バスを維持するのが困

難な地域や高齢化等により新たな公共交通需要が生まれた地域において、7名乗りの小型車両を活用して地域公共交通として日常生活を行政が資金を出して、ネットトヨタ神戸と加古川市とファイブスタータクシー(株)の3者で協定書を交わして運行している。

高齢者に対して特に公共交通空白地域をカバーすることができているので、千葉市にとっても大いに参考になると感じた。

- 令和3年1月13日より実証実験を行っていた、乗合デマンドタクシー「チョイソコかこがわ」が令和3年10月1日より本格運行を開始された。「チョイソコかこがわ」は交通手段にお困りの方が多いエリアにてお出かけのサポートを行う、便利なデマンド型交通(予約型)乗合送迎サービスであった。「チョイソコかこがわ」を「チョイトソコまで」のお買い物や通院、地域活動など、日常生活の交通手段として利用されていた。