

令和2年2月14日
(2020年)

常任委員会行政視察報告書

| | |
|-------|--|
| 委員会名 | 建設環境常任委員会 |
| 視察委員 | 委員長 白石 透 副委員長 五十川有香 委員 石川 勝、生野 秀昭、山本 力、矢野伸一郎、 里野 善徳、斎藤 晃、塩見みゆき |
| 視察期間 | 令和2年1月16日(木)から1月17日(金)まで 2日間 |
| 視察内容等 | <p>1. 視察先及び調査事項 1日目 千葉県船橋市 市民が利用しやすい公園整備について 2日目 埼玉県川越市 地域公共交通の整備について</p> <p>2. 調査の概要及び意見(船橋市)</p> <p>ア. 船橋市の主な事業概要</p> <ul style="list-style-type: none">・市長と中学生が市の未来を語り合う「こども未来会議室」において、中学生から「ボール遊びのできる公園をつくる」という提案があり、事業の実施に至った。・公園を利用する際の物理的要素やルールを精査を進め、持続的な運営及び拡大を事業の目的としている。・アンケートの実施等による市民意見を反映した上で、対象となる全ての施設に共通する基本ルール及び施設ごとの個別ルールを策定した。・ボール遊びができる施設のパンフレットを作成し、全中学生に配布することでルールの周知を図っている。 <p>イ. 主な質疑内容</p> <ol style="list-style-type: none">(1) 事業の対象とする公園の選定方法及び範囲の拡大(2) 事業実施に当たり新たに行った公園整備(3) アンケートの対象を中学生とした理由(4) みまもり役の概要(5) ボール遊びのできる公園検討委員会の概要 |

ウ. 委員会としての所感

本市において、公園の利用方法について様々な意見が寄せられる中、子供たちが自由に遊ぶことができる場所の確保の要望が多くある。船橋市では、中学生から「公園で自由にボール遊びがしたい」との要望を受け、事業実施に至った経緯は大変興味深かった。公園の規模などの違いがあるものの、ルール作りの方法など参考となる事案があり、公園だけでなく学校の運動場の利用方法も視野に入れた多角的な方策の必要性も感じた。対象となる公園の範囲を拡大したいとの話もあり、今後についても興味深いと感じた。

エ. 各委員の所感

- (1) 船橋市の公園利用のルールが出来上がる過程で、市民参画の参考となったのは、中学生と市長が語り合う「こども未来会議室」という子供の意見を聞く機会が設けられていたことや、子供たちへのアンケート調査の実施、試験実施を子供を中心に行った点だと思う。本市としては、まずは、公園を主に利用する子供たちの声をどう拾いあげていくのか。また、ルール作りに向けては、行政と地域住民はもちろん、住民同士の議論も形成過程に欠かせないことであり、地域力も試されると感じた。
- (2) 3年間にわたって試験実施したとのことであった。
主な調査項目は、ルール作り、フェンス等のインフラ整備、執行額の内容、今後の課題である。船橋市独特の課題は特にないと感じた。本市で同様の施策に取り組む場合、試験実施をしたとしても一年で可能であると感じた。まずは、お金を掛けずに実施する方向で検討すればよい。
- (3) 公園でのボール遊び事業は、ボール遊びができる公園という要望が中学生から船橋市長に寄せられ、これが契機となって検討委員会が設置されたことは意義深いことである。都市化の中で、子供たちが安心して遊べる場所づくりの要請は本市でもあり、船橋市での取組は参考になった。一定の広さの用地の確保については、行政全体での対応も必要になる。
- (4) 市域面積が本市の2倍以上と広く、1,500 m²以上の多目的広場を持つ大きな公園が多く存在しており、これらの中の14公園について、ルールを明確にし、ボール遊びができる公園として指定しており、更に増やしていきたいとのことであった。本市においては、そこまで大きな公園が少ないため、同様に指定するのは難しいが、ボール遊びができるところがないとの声にどう応えていくのか。公園だけではなく、学校の運動場の利用についても考え直さなければならない。
- (5) 市長と中学生が語り合う「こども未来会議室」で「ボール遊びのできる公園をつくる」という意見を取り上げ、有識者、市民代表で構成する検討委員会を設置し、小学生の意見も聞きながら進め

られた。行政や大人だけの発案ではなく、子供たちの声に耳を傾け、進められたことがすばらしいと感心した。本市においてもハード面の整備と同時に、子供たちも含めた、市民同士の話し合いにより、利用しやすいルールを決めていくことの大切さを感じた。

3. 調査の概要及び意見（川越市）

ア. 川越市の主な事業概要

- ・ 交通不便地域や交通空白地域の移動支援対策の第1弾として、市内循環バス「川越シャトル」の運行を開始。
- ・ 移動支援対策の第2弾として、市内循環バスの乗り入れができない地域にデマンド型交通「かわまる」を導入。
- ・ デマンド交通については、市中心部を除いて3地区に分割し、現在は1地区のみ運行しており、段階的に運行を開始予定。

イ. 主な質疑内容

- (1) 市内循環バスの料金を距離制とした理由
- (2) 市内バス事業者3者が合意に至った経緯
- (3) デマンド交通の事業主体
- (4) 残りの地域へのデマンド交通の導入スケジュール及び地区またぎの運行
- (5) 補助事業であるデマンド交通への市の介入度合い
- (6) 事業に係る費用及び事業収入
- (7) デマンド交通における今後の課題

ウ. 委員会としての所感

少子高齢化が進む中、高齢者の買い物や通院のため、交通空白地域をカバーする必要性が増しており、川越市においては、都心部ではコミュニティバス、郊外では狭い道路等にも対応できるデマンド型交通がうまくかみ合っているように感じたが、それでも交通不便地域は残っているとのことであった。本市でもコミュニティバスを導入しているが、交通不便地域の解消は市民の要望も強く、また狭い道路や坂道も多いことから、デマンド型交通の導入も含め、地域公共交通の充実に向けた新たな施策の検討が必要であると感じた。

エ. 各委員の所感

- (1) 川越市の中心地は観光が盛んであり、コミュニティバスは、同じ地域内でも観光向けの民間バスのルートとの区分けができているため、民業圧迫にはなっておらず、むしろ補助金という形を採ることで民間業者との協働ができています。自治会との会議を何度も重ねて停留地等を定めたデマンド型交通は、予約が集中する時間帯等の課題はあるが、今後、利用地域を拡大されていくようであればその結果も興味深い。また、交通渋滞緩和のために、パーク&

ライドの自転車での観光を推奨している点は、環境にも優しいまちづくりの視点を感じた。

- (2) かなり手厚くインフラ整備をされている。交通機関を担う会社との交渉に成功していると感じた。基幹交通としての民間交通を中心として、コミュニティバス並びにデマンド型交通が、よい具合に補完することを目指しているが、今後も多岐にわたる検討が必要であると感じた。本市で取り組む場合も、業務を委託するか、それとも補助金として市がサポートするか等の検討が重要である。
- (3) 市内循環バス「川越シャトル」については、本市のすいすいバスと似た運行形態である。市内で13系統もあることから、補助金のトータルも2018年度では1億3,300万円になるということである。開始当初の1996年は2系統で、このように拡大されてきたことは各地域での市民の要請があることが伺える。デマンド型交通「かわまる」については、面積が109km²の川越市での地域状況に対応した「市民の移動支援」であり、地域を限定した交通移動手段というように感じた。
- (4) 市内循環バスに加え、昨年からはデマンド交通も実施されている。それでも交通不便地域は残っているとのこと。交通不便地域の考え方は本市とほぼ同様であり、その不便地域に、移動支援のニーズがあるのかどうか見極めているとのこと。本市においても、今年度ニーズ調査を実施しており、少子高齢化がますます進む中で、どこまで行政が支援することが市民の要望に応えることになるのか、十分に検討していかなければならない。
- (5) 交通空白地をカバーする地域公共交通の整備は全国的な課題であるが、コミュニティバス等の事業への多額の補助金交付には懐疑的な意見も多い。本市においても同様の状況であるが、一般タクシー、乗り合いタクシーの活用は十分ではなく、この利用の支援も併せて検討すべきである。また、スマートフォンのタクシー配車アプリや交通ICカードの導入等により、利便性は飛躍的に向上している。高齢者の利用に向けた支援策も必要である。
- (6) 川越市では、都心部ではコミュニティバスを民間バス会社に、郊外ではデマンド型交通をタクシー会社に運営していただき、市は補助金を交付するという方法で実施されている。本市は現在、千里丘地域でコミュニティバスの運行が実施されているが、バスの減便などがあり、公共交通の確保は市全体の大きな課題である。本市においても狭い道路や坂道などが多く、高齢者の買い物や通院のための手段確保が求められている。その点、小回りの利くデマンド型交通についても有効ではないかと感じた。