

建設常任委員会所管事務調査報告書

西宮市議会議長 大石 伸雄 様

令和2年1月20日
(2020年)

建設常任委員会

委員長 松山 かつのり

副委員長 よつや 薫

委員 岩 下 彰

〃 河 本 圭 司

〃 草 加 智 清

〃 坂 上 明

〃 多 田 裕

〃 八 代 毅 利

随 行 山 口 紗 奈

建設常任委員会管外視察について、次のとおり報告いたします。

1 調査先及び調査事項

福岡市

- ・一人一花運動について

大分市

- ・バスの利用促進について
～モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用促進に向けた取り組み～

延岡市

- ・延岡駅周辺整備事業について

倉敷市

- ・コミュニティタクシーについて

2 調査期間

令和元年 11 月 11 日(月)～令和元年 11 月 13 日(水) 2泊3日

3 調査先対応者

福岡市

議会事務局総務秘書課総務係長	植山誠
議会事務局総務秘書課書記	野上悠
住宅都市局花とみどりのまち推進部 一人一花推進課長	上原真之
住宅都市局花とみどりのまち推進部 一人一花推進課共働係長	山下正人
住宅都市局花とみどりのまち推進部 一人一花推進課	大屋奈生

大分市

議会事務局長	奈良英治
議会事務局総務課庶務担当班主査	姫野リサ
都市計画部都市交通対策課参事	黒枝美樹
都市計画部都市交通対策課交通対策担当班 グループリーダー参事	廣田暁則
都市計画部都市交通対策課交通対策担当班主査	小野輝明
市民部市民協働推進課生活安全推進室長	安部光
市民部市民協働推進課生活安全推進室次長	矢田裕二

延岡市

議会事務局政策・調査係主任主事	甲 斐 聡
商工観光部商業・駅まち振興課副参事兼課長	日 高 孝 則
商工観光部商業・駅まち振興課 課長補佐兼駅まち振興係長	渡 辺 陽二郎
公共サービス企画カンパニー新規開発部部長補佐	
延岡市駅前複合施設エンクロス館長	中 林 奨

倉敷市

議会事務局議事調査課課長主幹	平 田 靖 典
議会事務局議事調査課主任	粒 生 晃 克
建設局都市計画部交通政策課長	中 上 唯 志
建設局都市計画部交通政策課主幹	井 上 伸 二

4 用務経過等

<福岡市> 11月11日(月)

午後2時28分、福岡市議会に到着し、議会事務局総務秘書課の植山係長より歓迎のあいさつをいただく。

その後、一人一花推進課の上原課長より調査事項について説明を受け、質疑、意見交換を行った。

(午後3時28分視察終了)

<大分市> 11月12日(火)

午前9時06分、大分市議会に到着し、議会事務局の奈良局長より歓迎のあいさつをいただく。

その後、都市交通対策課の黒枝参事及び廣田参事より調査事項について説明を受け、質疑、意見交換を行った。

(午前10時28分視察終了)

<延岡市> 11月12日(火)

午後1時17分、延岡市駅前複合施設エンクロスに到着し、延岡市議会の甲斐主任主事より歓迎のあいさつをいただく。

その後、商業・駅まち振興課の日高副参事兼課長より調査事項について説明を受け、質疑、意見交換を行った後、延岡市駅前複合施設エンクロスの中林館長に施設内を案内していただき、質疑、意見交換を行った。

(午後2時50分視察終了)

<倉敷市> 11月13日(水)

午後1時28分、倉敷市議会に到着し、議会事務局議事調査課の平田課長主幹より歓迎のあいさつをいただく。

その後、交通政策課の中上課長及び井上主幹より説明を受けた後、事前に送付した質問項目に対して回答をいただき、質疑、意見交換を行った。

(午後2時39分視察終了)

5 視察風景

■福岡市



■大分市



■ 延岡市



■ 倉敷市



●福岡市

- ・一人一花運動について

11月11日（月） 14：30～ 福岡市役所

西宮市の「市の木」は、くすの木これは昭和53年9月に制定されました。また「市花」さくらは市政40周年記念事業として昭和40年3月に制定されました。現在も西宮市オリジナルサクラの愛称を市民の方から募っているように、本市としても花や緑に関しては積極的に事業を行っているように感じますが、それでも一部の市民の参加に留まっているように見えます。

福岡市では「一人一花運動」として、市長のトップダウン事業としてアジアの玄関口として、福岡に来られた方を花でお出迎えする「おもてなしの景観」を進めてきました。

特に本年日本中で盛り上がりを見せた「ラグビーワールドカップ」や明年開催される東京五輪に出場されるノルウェー選手のキャンプ地として、また2021年には世界水泳選手権が開催されるなど、海外から福岡市を訪れる方々を花で和ませる素晴らしい取り組みです。

福岡市のアンケートでは、福岡市のことが好きと答えた人は、97.8%で市民や訪問者のために何か役立ちたいでは79.4%の方がそう思っています。



企業から協賛（寄付）を受け、花壇には企業名が入ったプレートを掲げることができる。協賛メニューは①スポンサー（20万円/口）②ゴールド（40万円/口）③プレミアム（60万円/口）の3種類から選べることができ、企業からは好評とのこと。

2019年8月時点で142社156口

一人一花運動は2018年にスタートし3つの視点で展開しています。一つ目は都市部等として大通りなどに企業から協賛を募り花壇を管理する「スポンサー花壇」。二つ目は身近な拠点として公園や公共空間を活用する市民が取り組める「ボランティア花壇」。三つ目には民有地として企業の空きスペースなどを活用した「パートナー花壇」があり、特に福岡ソフトバンクホークスではホーム球場のヤフオクドームで「ホークスみんなのガーデニングコンテスト」を開催す

るなど、街の中心的な施設での展開はとてもインパクトがあり、親しみを感じることができると思います。

【提 言】

この事業は市長が福岡市内を花で一杯にしたいとの思いから、当時のポータルランド訪問した時の様子を参考に、職員を派遣し事業の計画とそれを実行に移した経緯があります。

一人一花運動は多くの市民が参加でき、しかも花に対してあまり好き嫌いの差がなく、花に満ちた街は市民の心にも良い影響を与えることができるのではないかと思います。

特に企業を巻き込んでの取り組みと持続可能な仕組みづくりは、とても重要で、是非参考にさせていただきたい事業です。

私も市内の花壇を管理している団体から以下の相談を受けたことがあります。

- ① 予算がない ⇒ (福岡市では) 本年から「一人一花活動サポート企業制度」
一人一花✳割引が始まり、14 店舗で花苗・園芸用品の購入時に 5%の割引が受けられる制度がスタート。
- ② 散水栓がない⇒ (福岡市では) 公共施設などから水をもらえるようにする。
(検討中)

福岡市では市民と企業をマッチングさせ一人一花運動を持続可能なものとして
います。また小学校のランドセルにも一人一花のステッカーを貼るなどの取
り組みも行っており、児童から高齢者まで一体的に行うことにより、花を通じ
て市民に豊かな心を育て、他者に対してはおもてなしの心を育むことにつな
がるのではないかと感じました。



一人一花運動 ロゴマーク

●大分市

・バスの利用促進について

～モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用促進に向けた取り組み～

11月12日（火） 9：00～ 大分市役所

大分市（人口 478,574 人）と本市とほぼ同程度ですが、広さは本市の約 5 倍ある広大な面積を有しています。

平成 29 年に大分市地域公共交通計画により、持続可能な地域公共交通網の形成と市民・交通事業者・行政の役割を明確化することで誰もが快適に移動できる公共交通のネットワークの構築を目指すものとして、特に今回は具体的に 3 つの事業について視察を行いました。

- ① バスロケーションシステム「バスどこ大分」では、従来のシステムがスマホ対応などの弊害により、新たに多言語・スマホ対応や大分駅北口前広場に大画面のデジタルサイネージを設置し、路線バスの案内強化として平成 31 年から運用を開始。

バスどこの特徴として、バス停の QR コードを読み込むとバスの運行情報の表示やバスの到着予想時間などが確認できることや経路検索による様々な情報を知ることができます。

また、このシステムのデータを google マップと連携することにより、大分市、別府市、佐伯市を運行する路線バス及び大分空港バスの運行情報が反映されます。



大分駅北口前
デジタルサイネージ

- ② 乗り合いタクシー「ふれあい交通」では、交通不便地域の方々が大分市タクシー協会が運営している登録制・予約制の乗り合いタクシーを利用し、最寄りのバス停まで移動し路線バスで目的地に移動する手段で、利用者はふれあい交通の決められた停留所に時刻表の時間に事前予約を入れ利用します。予約人数によってはジャンボタクシーを配車する場合があります。

この制度は地域が主体となって一定の条件のもと運用される仕組みとなっており、行政は補助やアドバイスなどを行っています。

運行に関しては、地域検討会で生活実態に合った運行計画を立てなければなりません。停留所の位置や数、またバス停留所までのルートなど自治会長が中心となり、地域住民の意見を取りまとめる必要があります、そこには行政は関与しないこととなっています。

- ③ 中心市街地循環バス「大分キャンバス」では、市美術館や県美術館などを循環し中心市街地を運行することで、付近の商店街などの活性化につなげることを目的としています。また低料金で利用できることや、現在では自動運転車両実証運行の取り組みも行われています。

【提 言】

大分市の交通不便地域に対する取り組みの本気度が十分に感じられました。今回視察した内容以外にも、高齢者運転免許証自主返納促進事業としてタクシーチケットの交付（西宮市では免許証自主返納に対して対策なし）や、おおいたサイクルシェア、大分市パークアンドライド駐車場ナビ、自動運転バス実証実験など視察した以外での取り組みが行われた秘訣は、政策立案から事業実施まで交通部局が一連の施策として行うことで、スピード感をもって行えたことが大きいとのことです。

またこのような取り組みの結果として、大分市中心の駅にも関わらず駅周辺を含め放置自転車がなくなる現象が見られました。

西宮市でも事業者に頼り切るのではなく、市民と事業者を結び市民主体の取り組みとして、今後課題となるであろう交通弱者への対策や交通不便地域への対策など行政がどのようなビジョンを示してくれるのか、大分市の取り組みが大いに参考になるのではないかと思います。



大分市の交通施策を紹介するパンフレット
左から「大分キャンバス」「バスどこ大分」
「自動運転バス実証実験」「大分市高齢者運
転免許自主返納促進事業」「ふれあい交通」
「おおいたサイクルシェア」「大分市パーク
アンドライド駐車場ナビ」など
その他に「みんなの のりもの便利帳」な
どがあります。

●延岡市

・延岡駅周辺整備事業について

11月12日（火） 13:15～ 延岡市駅前 複合施設エンクロス

延岡駅の整備計画は過去30年間議論が重ねられて、平成24年度に延岡駅周辺整備基本計画が策定されました。

整備前の延岡駅の利用者は基本的にはJRを利用する方に限られていましたが、計画が進行する中で、市民参加のまちづくりについて考えるワークショップやまちづくりシンポジウムを通じ、市民からのご意見として「図書」「カフェ」など市民が求める機能を備え、さらに「市民活動の広場」といった中心市街地における賑わいの創出を希望する声が多く寄せられ、その多様な意見を一貫性を持たせるためデザイン監修者を選定し、「駅まち会議」で合意形成を図り計画づくりを進めていくといったプロセスで行われていきました。



【主な基本方針】

- 1) 商業施設ではなく市民活動スペース
- 2) イベントが開催できる程度の広場の確保
- 3) 観光・情報発信拠点
- 4) 誰でも使いやすいデザイン
- 5) 防災機能の強化
- 6) 交通結節点の機能強化
- 7) 東西の連結強化を図る

エンクロス (encross) …縁をクロスさせる エンクロス外観

「エンクロス」は平成30年4月に開設し以降来館者数は約128万人と目標の70万人を大きく上回りました。また市民活動の件数は536件、登録者の件数は127件とほぼ毎日、多様な市民活動が開催されています。

エンクロス効果によって周辺地域のビル再開発が行われたり、老朽化した駅舎の改修が行われたこと、同様に集客が増えたことにより空き店舗が目立った商店街へも賑わいの創出につながる可能性も出てきました。

【提言】

担当者が特に強調されていたのは、広い空間を皆でシェアしていく、この空間を部屋のように仕切りをすることによって、稼働しない空間ができれば利用が限

定的になってしま輪ないようにしているとのこと。また設置している書籍棚は一部可動式になっているので、活動の内容によっては広い空間を創出できるようなデザインになっています。

そしてこの見える化によって誰（どの団体）がどのような活動をしているのか見えるので、そこに市民間のつながりが生まれることも期待ができ、その名の通り縁を結ぶ（クロス）結果になるのではないかと思います。

空間を上手にデザインをする、空間の持つ力を最大限に発揮することで街の賑わいを創出する。本市でもこのような空間を活かせることを参考にしてほしいです。



《エンクロス 9 つの特徴》

1. 365 日 年中無休
2. 4 万冊の本が読める BOOK&CAFÉ
3. 約 350 席の座席 Wi-Fi 電源の設備
4. 子供と女性使いやすいキッズスペース
5. オープンな空間による市民交流広場
6. 市民活動団体とともに趣味・生活子ども向けイベントの開催
7. 延岡市の情報発信ステーションとしての機能
8. NOBEOKA100 マイルプロジェクトとして直径 100 マイルの地域物産をセレクト販売
9. 駅待合スペースの利用

コーヒーを飲みながら読書ができる空間

エンクロス	開館時間 午前 8 時～午後 9 時 年中無休
1 階	待合スペース 情報発信スペース 市民活動スペース キッチンスペース キッズスペース カフェ 書店 地域特産販売
2 階	図書閲覧スペース（約 2 万冊） 待合スペース 市民活動スペース

●倉敷市

・コミュニティタクシーについて

11月13日（水） 13：30～ 倉敷市役所

「倉敷市乗り合いタクシー（コミュニティタクシー）制度」を視察させていただきました。今季の建設常任委員会の施策研究テーマは「交通弱者の移動手段の拡充について」についての視点から取り上げました。

大分市と同様倉敷市の人口も本市と同程度で、面積は約3倍。

倉敷市では コミュニティタクシーを「地域がつくる公共交通」として、路線バスが廃止され移動手段がない地域で、地域住民が運営主体となって運行時間やルート・停留所などを取り決め、行政は地域組織に補助金と助言を行い、運行事業者との調整を行う仕組みとなっています。

市は運行経費の9割を負担し、地域負担は1割となっています。

しかし地域住民にとって高いハードルとなっているのは、1便当たりの利用者数1.2人以上となっており、現在市内9地区でバス路線廃止に伴いコミュニティタクシーが運行されていますが、乗車率の低い地区は1.1人/便から多いところで2.9人/便となっており、1.2人/便未満が続けば市補助の中止にもなるため、地域の運営者は住民に周知・利用促進にも努めなければなりません。

また課題としては高齢化が進みリーダーのなり手がおらず、この制度を導入できない地域があることです。

大分市と同様に交通弱者や特に交通不便地域の移動手段を確保するためには、地域が主体となる必要があることがわかりました。行政としてはその部分をどのようにサポートするのか、またどこまで踏み込んでサポートできるのかが問われてきます。

平成30年7月から運行開始が始まった水島地区では、地域の病院が地域貢献のため運営主体となった事例もあることから、地元事業者などを巻き込んだ制度設計も可能ではないかと思えます。

【提 言】

現在西宮市では、ぐるっと生瀬が地域のコミュニティバスと運行していますが、社会問題化しているバス運転手の不足や不採算路線からの撤退、介護タクシーのなり手不足など移動手段の弱体化に対して、それを必要とする高齢者の増加にどのように対応するか、倉敷市の場合この制度を導入するに至る前に、ある地域で既に同様の取り組みが行われており、これを元に施策展開した経緯があります。今回の視察の結論からは、自治会の自主性に頼る部分が多くその基礎となる団体とどのように連携できるか、そこに交通弱者や交通不便地域の課題解決の糸口が見出せるのではないかと思えます。

委員会行政視察報告書

委員名 よつや 薫

調査の期間	2019年11月11日（月）～11月13日（水）
調査先 及び 調査事項	福岡市 大分市 延岡市 倉敷市 ・一人一花運動について ・バスの利用促進について ～モビリティ・マネジメント等を通じた 公共交通機関利用促進に向けた取り組み～ ・延岡駅周辺整備事業について ・コミュニティタクシーについて

福岡市 ・一人一花運動について

1. 事業の経緯と概要

まちづくりについて、ハード面だけでなくソフト面もということから「共創のまちづくり」というキーワードで市民や企業と一緒に、取り組みやすいものが何なのかを考えたとき、多くの人が親しめ楽しめるもの、継続して、愛着がわくものとして考えられた。市長のトップダウンですすめられ、ゲートウェイを花で飾れば、おもてなしの景観にもなるとの考えからはじめられた。

市民の意識調査では、97.8%の人が「福岡市の事が好き」と答え、「(市民や訪問者のために)何かの役に立ちたい」と答えた人は79.4%と高い意識があることがわかった。この点から2018年に始め、2019年に持続可能な仕組みを確立した。

アメリカのポートランドを市長が訪れたとき市民と企業の協力でまちが、花であふれていて、町の価値を高めていたのを目の当たりにした。

花は、年齢や性別も関係ないし、インバウンドの観光客も多いので、究極のツールになるのではないかということである。しかも、あくまでも花で共創のまちづくり、という取り組み。

2018年までも花、みどりのまちづくりをしていたが、一人一花運動としてのインパ

クトとして、ボランティア花壇の募集や一人一花スクーリングフェスなどのイベントの実施によって一般の市民が運動に参加できインパクトも受ける。また、従来から取り組んでいたスポンサー花壇の募集では、一企業一花壇の協賛企業を一口・年間 20 万円でスポンサー企業を募集、花壇の維持費などに使う。特性プレート在花壇に設置して市のホームページや書籍にスポンサーの社名やロゴが載るようにした。また、民有地での一人一花パートナー花壇を一緒につくりオリジナルプレートを設置、パートナー登録するとお得情報などがもらえる。市内で約 140 団体がパートナーになっている(例えば昨年ソフトバンクホークスが移転 30 年を記念してパートナー花壇を登録)。

三つのエリアで、都心部ではスポンサー花壇制度、都心部を含む少し広範囲でボランティア花壇、全域ではパートナー花壇制度を取り組んでいる。



(「一企業一花壇」の花壇とプレート)

2019 年度の一人一花運動事業の予算額は約 4500 万円。

2. 一人一花運動から西宮市が参考にすべき点など…提言

- ・ 広く市民、企業に呼びかける事業ではあるが、「運動」としている。
- ・ 多くの市民ボランティアや協賛企業の力を借りて、広がりを見せている。

これらの点から、市民と地元企業を巻き込んだ広範囲でしかも身近なムーブメントとして取り組むべき課題がある場合に参考にすべき手法といえる。

大分市 ・バスの利用促進について

～モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用促進に向けた取り組み～

1. 大分市の状況と公共交通機関利用促進に向けた取り組み概要

大分市は、48万人、22万世帯。一市二町の合併で現在の市域の広さになった。

ここ30年で、自家用車に依存する割合が1.6倍に増えている。一方、バス、鉄道、タクシーの公共交通網の負担率は、8%から6%へと減少している。タクシーの利用状況は、この10年で1割の利用者の減。徒歩、その他の移動手段も半減している。

大分市地域公共交通網形成計画のプランに沿って、各事業を進めている。

大分市地域公共交通網形成計画を2017年4月に策定。

5つの基本方針。この方針にもとづいて、自動運転バス実証運行事業、各拠点ごとの循環バスの実証運行、中心市街地循環バス大分キャンバス、パーク&ライド、乗合タクシーのふれあい交通、交通結節機能用地高度利用等検討調査事業（22街区、54街区）、路線バス停留所の上屋等整備（ふれあい交通接続バス停）、鉄道駅バリアフリー化推進事業、ノンステップバス導入促進事業、バスどこ大分などを、現在、行っている。

《バスどこ大分》

2010年より従来のバスロケーションシステムの消耗やスマートフォンへの対応等で、改修をした。バスの位置情報を地図上で確認できるものにし、デジタルサイネージを大分駅に設置。事業主体としてバスロケーションシステム検討委員会を立ち上げ、交通事業者、大分県バス業界、国、県、市、大学がオブザーバーとして参加している。運用開始は、本年3月。全体の事業費は、約1億6600万円。

バスどこ大分の主な機能としては、バスの接近情報の検索、バスの到着予想時間、バスの位置情報が地図上で確認できる。サイトにアクセスするために、バス停にQR

コードを貼っている。出発地と目的地を指定すると時刻や運賃、乗換案内が表示される。多言語機能（5言語）。

約 400 車両が対象となっている。

グーグルマップの検索でルート検索が可能となっている。（デジタルサイネージ、大分駅前の表示画面）

《ふれあい交通》

時刻表に従い、交通不便地域から、最寄りの路線バスのバス停留所までを結ぶ登録制・予約制の乗合タクシー。

本年、新たに 5 ルートの運行を開始し、市内 28 ルートで運行。ルートと時刻は、住民の話し合いで、どこをどの時間に走るかを定める。

長寿応援バス。65 歳以上の方が登録すると 150 円で乗れる。その乗車証を持っている人は、ふれあい交通についても 100 円で乗れるという割引を行っている。運行回数は登録者数に応じて、6 便から 20 便の間で設定している。走る車両は、ジャンボタクシーや小型タクシーもある。現在、市内 28 ルートで運行。

特徴のひとつは、地域検討会を開催して、ふれあい交通をよく利用する人に地域ごとに集ってもらい来年度の運行計画を策定する点。地域検討会は生活の実態に即したものになり、そこで協議したことによってまた責任をもって利用でき、直接、顔を見合わせて協議するので、本音で語れる。

現在は 1 名でも乗れる。2017 年に制度を拡充し、大分市のタクシー協会に委託。運行地域は最寄りのバス停から 500m 以上離れたところと制度改正。

《中心市街地循環バス～大分きゃんバス》

JR 大分駅と県・市の美術館 2 館をむすぶ形で、中心市街地を運行して循環しているバス。2015 年に実証運行を行い、2017 年、本格運行。事業者は大分バスと大分交



通の 2 社に運行共同企業体をつくってもらいそこに市が委託。路線は 10 km。8 時～17 時 45 分。平日が 18 便、土日祝日は 16 便。利用料金は 100 円、小学生以下と障がい者は半額。車両は 3 台を循環させている。

2. 大分市モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用促進に向けた取り組みから西宮市が参考にすべき点など…提言

《バスどこ大分》については、あれば相当便利であると考えているが、バス事業者とシステム開発のコスト、運用について住民のニーズを調査する必要がある。

《ふれあい交通》については、登録予約制である点、料金の安価な点、また、最寄りのバス停から 500m 以上離れたところという要件に合うエリアは西宮市でも相当あると考えられるので制度の計画段階で、地域検討会のような形で住民の声を集約することも必要かと考える。

延岡市 ・延岡駅周辺整備事業について

1. JR 延岡駅周辺整備事業の概要

延岡市は、延岡駅周辺整備実現に向けて、2010 年までは、鉄道高架化への議論（駅舎橋上化への転換）、市民ワークショップ、専門家会議など様々な検討を行ってきたが、様々な事業者や利害関係者が存在したことから、それらのデザインがバラバラにならないように、デザインを統合する一貫した視点をもった人材が必要ということになった。デザイン監修者選定をプロポーザルで選定。駅まち会議は 6 回開催し、JR 九州、宮崎交通（バス事業者）、タクシー協会などの交通事業者、商店街や商工会議所などの商業者、その他地元有識者で構成し、駅周辺整備及びまちの方向性を検討した。駅周辺整備と中心市街地全体の関係性を考慮しながら、基本計画を策定。

駅周辺整備事業として、乗換跨線橋、延岡駅交番、JR 延岡駅舎、東西自由通路、

宮崎交通事務所、東側広場整備、駅前複合施設、駅西側広場、高速バスロータリーを整備。



(JR 延岡駅駅舎に連なる「エンクロス」の外観)

駅前複合施設エンクロスについて、2013 年度から、街なかで市民活動をやっている人たちが実際にどれほど参加するか社会実験を行った。

2014 年、市の報告会で、ある程度の議論が尽くされた段階で報告をした。市民活動と、公共交通利用者の方の待合い機能の向上という点の 2 つを柱にした。

設計の段階から、連携事業者を選定して、その意見を聴きながら、施設運営に主眼をおきながら進めた。民間連携事業者の公募は、4 社応募があったが、カルチュア・コンビニエンス・クラブ株式会社が選ばれた。指定管理者も同社。

《駅前公共施設としてのエンクロスの特徴》

365 日年中無休。朝 8 時～夜 9 時まで開館。4 万冊の本が読める Book & Café。350 席の座席。フリーWi-Fi、電源も使える。キッズスペースやカフェなど子どもと女性を意識した使いやすさを考えられている。70 以上の市民活動団体とともに多様なイベントを開催。2012 年に延岡駅周辺整備基本計画を策定。駅前に市民活動で賑わいを作るというコンセプトで策定。

2. 駅周辺整備事業の特徴、問題点など

駅前の公共施設（エンクロス）を含めた駅周辺整備事業を計画前の段階から市民や

関係者を交えた協議の中で進められた点、エンクロスを建築するまでの段階から関わる事業者がその趣旨をわかったうえ、その後の運営も指定管理者として関わっている点が大きな特徴。エンクロスについては、斬新で柔軟な運営で、女性や子どもに配慮した点は利用者のニーズをよく考えられている。

ただ、この視察の概要を SNS で発信したところ、地元の市民お二人から指定管理料の詳細な額（光熱費含め 1.35 億円/年）や「商店街への賑わいの波及効果が大きな課題」とのご意見をいただいた。

駅前の整備及び新しい施設についての費用対効果がまだ見通せないという点と、多くの市民の声を集約することのむつかしさが浮き彫りにはなっている。

3. 延岡駅周辺整備事業から西宮市が参考にすべき点…提言

西宮市には、阪急神戸線「武庫川新駅」を要望する地元の声があり、また、JR 西宮駅前の整備についてもまだ、様々な意見がある。また、阪神西宮駅北側についても、今後、駅周辺の整備のあり方に考えなければならない課題が続くと考える。

延岡駅の乗降客数や延岡市の人口規模、また、西宮市内の上記の駅それぞれの状況などを比較して考えればむつかしい点もあるが、市民や関係事業者等がどのような意見を持っているかを事前に調査し、具現化する丁寧な手法は参考にすべきと考える。

倉敷市 ・コミュニティタクシーについて

1. コミュニティタクシー制度の概要

バス路線が廃止に伴い、公共交通が利用できない交通不便地域の移動手段を確保するため、地域が運行経費の一部を負担しながら自主的に代替交通（コミュニティタクシー）に対し、市民の足として存続させるため地域住民を支援する、市の制度。

現在、9 地区で運行している。セダン型（4 人乗り）やジャンボ型（9 人乗り）の

タクシー車両などを用いて、設定されたコース（停留所）を決められた時間に運行する。

地域の負担は1割である。平均利用者、一便あたり1.2人以上が条件（年間収支率〈運行収益÷運行経費〉30%以上を確保するための数字）。

《補助金交付の条件》

自治会等に乗合タクシー事業の運営を行う組織があること。

運行経費の一部を自治会等で負担していること。

運行車両は、コミュニティタクシー事業者自らが保有する車両であること。

補助制度の内容は、赤字に対して補助（9割）。運行稼働率が50%を切った場合は、地域負担が別途必要。

《特徴》

路線バスと同じように停留所があり、運行時間も決まっている。

基本的には1時間前までに予約。

バス（中型・大型）が通行できない狭い道でも運行できる。

停留所は路線バスに比べ、生活道路に比較的短い間隔で設置できる。

運行時刻やルート、停留所の位置などに、利用者のニーズが反映できる。

料金は路線バスに比べると少し割高だが、一般タクシーに比べれば安い料金設定。

利用者が増えれば、地域の負担も軽減される。

《メリットとデメリット、その他》

事業者には合理的運行が可能だが、通常のタクシー料金より安価でのサービス提供。

地域住民にとっては利用者ニーズが反映でき地域意識の向上がはかれるが、負担金が必要でその合意形成が課題。市としては、バスよりも低コストで交通不便地域を解消できるが、補助金支出が必要。

視察に関して

市庁クラブ改革

MR1

岩下 彰

11月11日AM 福岡市 「人-花運動について」

・住宅都市局 人-花推進課より、資料をもとに説明を聞く。

・2018年花のまちづくり → 2019年花で共創のまちづくり

・好き・嫌いの差があまりなく、多くの人々が親しめる楽しみがあるのが望ましいとして、この運動がはじまると。「花」となると各々の思いがあり、まとまりはどうなのかと質問したが、心算なりの事であった。

・道路内の植樹帯の箇所で花を見る。企業も参加というところは新鮮であった。

11月12日 AM 大分市 「バスの利用促進について」

・都市計画部 都市交通対策課より、説明を聞く。

・H29.4 公共交通網形成計画策定

・「バスと大分」の運用、バス停での徒歩ルートやバスの時刻、経路、リアルタイムの運行情報が表示

・「ふくあ交通」前日の予約で、人数にあわせてタクシーが配車される。

・「大分きんバス」、自動運転の導入

・高齢者にとって、バス利用が簡便なのか、決めがたくなっていないか？

11月12日 PM 延岡市 延岡駅周辺整備事業について

- 商工観光部 商業 駅まち振興課より説明を聞く。
- H20年度 基本構想策定に着手。
- H27.12月定例会 駅前複合施設条例の議決
- 2018年(H30) 駅前複合施設「エゴロ」開館
- 延岡駅西口再開発事業(優良建築物等整備事業)
中心市街地の利便性向上、商店街中心部の誘導とL2の機能
- 図書館、子ども遊び場、施設、多様なサービス
情報発信、駅待合。

11月13日 PM 倉敷市「乗合タクシー(コミュニティタクシー)制度」

- 建設局 都市計画部 交通政策課より説明を聞く
- 地域ぐるみで公共交通の確保、小規模な需要に小型車両で対応。
- 設定された停留所と決められた時間に運行する相乗りタクシー
- 利用したい便の時間前まで電話予約で利用できる。
- バス路線撤退後等の地区で運行している。
- バスより少し割高、一般タクシーより安く利用出来る
- 地域(利用者)、事業者が協働している

委員会行政視察報告書

委員氏名 河本 圭司

調査の期間 令和元年（2019）11月11日（月）～11月13日（水）

調査先 及び 調査事項	福岡市	・一人一花運動について
	大分市	・バスの利用促進について
		～モビリティ・マネジメント等を通じた 公共交通機関利用促進に向けた取り組み～
	延岡市	・延岡駅周辺整備事業について
	倉敷市	・コミュニティタクシーについて

福岡市 一人一花運動について

一人ひとりが、一花育てて 福岡市を花でいっぱいにするというキャッチフレーズで市長のトップダウンで始めてこられた市の取り組みだと伺いました。

「花共創のまちづくり」の実現については、やはりキーワードは花という事でその根底にあったのは 市民の皆様へのアンケートの結果である福岡市の事が「好き」「何か役に立ちたい」と思っている福岡市民の方がたくさんいるという事実が大きいと考えます。

（「好き」と答えた人は 77.8% 「何か役に立ちたい」と答えた人は 79.4%）

この事とお店や会社などの民有地での花壇づくりでの仕組みである

「一人一花パートナー花壇」制度と持続可能な仕組みづくりに注力する事で広げ続けている事業だと感じました。

実際の花壇の管理を行っているのは 市の外輪団体という説明も有り

そもそも この取り組みが行い易さに恵まれた環境もあると思われました。

《提言》

西宮市としても いま一度 市民の皆様の西宮市の事を思う気持ちを

問うアンケート調査等を実施するなどして、西宮市民の方々の意識調査を

行ってはどうかと思います。合わせて西宮市の緑化意識についてのアンケート調査等

もお願いしたいと考えます。

大分市 バスの利用促進について

～モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用促進に向けた
取り組み～

公共交通網形成計画の目的

- ・ 交通政策基本法の基本理念や国が示す基本方針に則り
持続可能な地域公共交通網を形成する。
- ・ 「大分市にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにするとともに
市民、交通事業者、行政の役割を明確化し、連携を図りながら様々な
取組を邁進すること。

具体的な取組内容は

■ バスロケーションシステム 「バスどこ大分」

- ・ 市民や来街者の路線バス利用者の利便性向上に寄与
- ・ 路線バス案内の強化
- ・ 多言語対応

(デジタルサイネージの設置の事業費 約166,000,000円)

■ 集合タクシー「ふれあい交通」

- ・ 公共交通の利用が不便な地域から最寄り駅のバス停まで運行
- ・ 車移動の減少、外出機会の増加
- ・ 地域コミュニティの醸成（地域検討会の開催など 地元主導で行う。）

■ 中心市街地循環バス「大分きゃんバス」

- ・ 自家用車を使わず、街中の回遊性を向上
- ・ 高齢者や障がい者等、誰でも円滑な移動が可能にという事だった。

(工業デザイナー、水戸岡鋭治氏デザインの車両やバス停などの採用している。)

《提言》

西宮市の交通不便地域でも一部さくらやまなみバス等の運行を行っていますが
バス運転手不足など様々な課題をかかえています。

今後、交通不便地域の自治会等に働きかけ検討会を開催するなど
企画してみてはどうかと考えます。

延岡駅周辺 整備事業について

延岡駅周辺（中心市街地）に民間活力により「働く場」、「賑わいの場」としての機能を複合的に有した建築物『エンクロス』を整備することで、土地利用の高度化を図り、市街地としての環境整備改善を図ることを目的としています。また、整備する建築物は、玄関口に相応しい空間デザインに配慮し、事務所、商業テナント等で構成されており、まちなか居住が進む中心市街地の利便性の向上と、周辺商店街や市の中心部への誘導口としての機能を併せ持った整備を行うことで、市街地環境を改善し、良好な市街地住宅の供給促進に寄与することを目的とするとありました。

『エンクロス』は指定管理者に運営を託したカフェと本がキーワードの施設でした。

新しい価値観の公共施設で今までにない駅、建築物というイメージでした。

《提言》

西宮市では取り巻く環境も違う感じがしました。

文教住宅都市として今後いろいろな都市を研究すべきだと考えます。

倉敷市

コミュニティタクシーについて

コミュニティタクシーは、車を運転できない高齢者などの移動手段として、需要が少ない小規模な団地や集落が点在した地域でも運行することができます。

地域の公共交通として実情に詳しい地域が運営主体となり地域企業（スーパーや病院など）、交通事業者、行政が協働して「つくり」「守り」「育てる」ことが何より大切との事でした。しかし導入（市補助）条件は

- ① コミュニティタクシーの運営組織等を設置すること。
- ② 運営経費の一部を運営組織等が負担すること（地域負担）
- ③ 運行に使用する車両は、運行事業者自らが保有する車両であること。
- ④ 試験運行の結果、実際に運行した一便当たりの利用者数が1.2人以上であること。

など 制度導入自体が高いハードルとなっているなどの課題もありました。

《提言》

西宮市でも今後 パブリックコメントを求めるなど交通不便地域の方に調査を行うなどニーズを調べてみてはどうかと考えます。

委員会行政視察報告書

委員氏名 草加 智清

調査の期間	令和元年（2019年）11月11日（月）～11月13日（水）
調査先 及び 調査事項	福岡市 ・一人一花運動について 大分市 ・バスの利用促進について ～モビリティ・マネジメント等を通じた 公共交通機関利用促進に向けた取り組み～ 延岡市 ・延岡駅周辺整備事業について 倉敷市 ・コミュニティタクシーについて

■福岡市 ・一人一花運動について

まず、アンケート調査で福岡市のことが「好き」ですか？という問いに対して、97.8%の市民が『好き』と答え、市民や訪問者のために何か役に立ちたいですか？という問いに対しては、79.4%の市民が『何か役に立ちたい』と答えたというアンケート調査結果をお聞きして驚いた。もし、本市で同様のアンケート調査をしたら、どのような結果になるのだろうか？

「一人一花運動」は市長がポートランド市を訪れた時に、街が花であふれていた光景を目のあたりにされて、大変感激されたことがきっかけで、いわゆる市長のトップダウンで取り組まれることになったということである。市民や企業との共創によるまちづくりツールとして、多くの人が親しめる・楽しめる、継続して愛着がわくものとしての『花』で共創のまちづくりに取り組まれている。つまり『花』は取り組みやすく、好き嫌いの差があまりなく、一度きりの取り組みでなく、作って終わりではないということの説明にも改めて納得させられ

る。それから、説明の中で、福岡ソフトバンクホークスも大変太っ腹ということ
とで「一人一花パートナー花壇」を登録されており、大変大きなご理解とご協
力を得られていることも説明の中で触れられていたが、さすがソフトバンク！
素晴らしい。

【当局への提言】

福岡市の市長のトップダウンと福岡市民の地元への愛が強いから、できること
だと終わらせないで、本市での今後の花と緑のまちづくりに関してこの「一人
一花運動」を十分に参考にして貰いたい。本市でも、花のコミュニティ事業
などで、市民による市内での花壇活動は活発に行われているものの、寄付など
の活用が不十分だと思うので、市民・事業者が趣旨に賛同し、西宮市緑化基金
を活用して、花と緑のまちづくりに活かすことが必要である。一人一人が西宮
市の花と緑のまちづくりに参加するという取組が必要だと思う。

■大分市 ・バスの利用促進について

～モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用促進に向けた取組～

・バスロケーションシステム「バスどこ大分」について

県の事業であるが、バスロケーションシステム検討委員会に積極的に参加し
意見を述べるなど関わりを持ち、バスロケーションシステムの改修とあわせ、
システムと連動したデジタルサイネージの設置を提案し、大分駅北口駅前広場
に2基設置されているように、提案するだけでなく結果も出せている。

市民からの主な意見として、「バスの運行時間がどれくらいの遅れなのかとい
う遅れの状況が分かり、非常に便利になった」「現在の走行位置が分かるよう
になり、以前よりも良いものになった」などの声が寄せられている。

「バスどこ大分」の情報を大分市のホームページで紹介し、チラシを庁内や支所窓口、観光案内所、バス案内所等に配布やバス停留所時刻表に「バスどこ大分」のQRコードを貼付するなど、バスロケーションシステムの利用促進の実施内容も充実している。

・「ふれあい交通」運行事業について

「ふれあい交通」運行事業は、現在（31年4月～）28ルートがあり、毎年10月～12月頃にルート毎に地域の利用実績等をもとに、実際に利用している住民の方で翌年度の運行計画を検討されている。各地域の自治会長がまとめ役となり意見を出し合っている。このことで、地域で実際に利用している住民の方の生の声を聴くことができ、運行計画案に反映させることが可能で、結果的に100%実現することは無理にしても、作成した運行計画案は協議会承認後、説明会で地域全体に周知されている。効果として、

- ① 地域の生活実態に即した運行計画になる
- ② 地域が責任を持って利用する
- ③ 地域の本音が見える

大きくこの3点を挙げている。この毎年開催される地域検討会が「ふれあい交通」運行事業のカギを握っている。

それから、説明の後半にお聞きして、なるほどと思ったことが、

平成29年度九州運輸局交通政策関係表彰（地域公共交通部門）で「ふれあい交通」が、地域住民が運行の計画に参画する「地域検討会」により、住民による住民のための公共交通を実現ということでの表彰と、平成30年「ふれあい交通」の導入によりバスと連携した公共交通ネットワークを構築するとともに

利用頻度の高い住民自らが参画して運行計画の策定・見直しを行う仕組みを確立するなど地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだとして、地域公共交通優良団体大臣表彰されている。

これまで、交通不便地区を解消するために、積極的に取り組んでこられたことが、認められて表彰されていることに、改めて素晴らしいと思う。

最後にここまで、積極的に交通不便地区解消のためのバス利用促進に取り組んでこられている大分市でも、本市と同じくバス運転手不足の問題が押し寄せてきているとのことである。今後の大きな課題であり、バス運転手不足の問題をどのように解決されていくのか、大いに関心がある。

【当局への提言】

大分市のように交通不便地区解消の中で、特にバスの利用促進に向けての施策に積極的に取り組まれてきた姿勢を見習って欲しい。本市でも、急速に高齢化社会が進んでいく中で、バス交通という身近な公共交通機関を充実させ、その利用を促進させることは、行政にとって重要な課題の一つだということを再認識して頂きたい。

■延岡市 ・延岡市駅前周辺整備事業について

・駅前複合施設「エンクロス」の整備

規模の大きな駅前周辺整備事業ではなく、駅の乗降客も約 2400 人程度と決して多いとは言えない延岡駅前の周辺整備事業がなぜ今回の視察の調査先・調査事項の一つに決まったのかということが、説明を聞きなるほどと思った。特に、この駅周辺整備事業の核とも言える駅前複合施設「エンクロス」について、触れておきたい。

「エンクロス」は単なる商業施設を誘致してくるのではなく、この整備事業の基本計画で示された「市民活動」のステージづくりとしての駅前複合施設である。「図書」と「カフェ」という、市民が求める機能を備え、さらに「市民活動の場」という新たな機能を持たせることで、毎日のように市民活動やイベントが開催され、日常的な賑わいが創出されている素晴らしい駅前複合施設である。これまで例を見ない、少なくとも私の視察経験の中では、見たことがなかった駅前複合施設ではないだろうか。

説明では、午前中は若いお母さん方の利用が多く、午後からは、高齢者の方の利用が多くなり、夕方からは学生さん方の利用が多いとのことだった。

平成 30 年度の来館者数は約 128 万人と非常に多く、延岡市の中心市街地における賑わい創出の効果を十分に上げていると言えるだろう。

ここまでの来館者数と賑わいの創出効果が上がる施設となったのには、やはりそれなりの理由があり、この整備事業が実施されるまでに、いかにして「日常的な賑わい」を創出するかという点に重点を置きながら、市民ワークショップや市民アンケート、シンポジウム、専門会議、駅まち会議などの様々な機会を通じて、徹底的に意見や要望、提案を集め、長い年月をかけて市民や市民団体との意見要望をお聞きし、市民にとって利用しやすい施設づくりを進めてこられたことが、この駅前複合施設「エンクロス」を含む延岡駅周辺整備事業を成功に導いた大きな理由の一つだと思う。

一般的な商業施設ではなく、市民活動のステージとしての駅づくり、駅を「市民活動の舞台」と捉え、それに相応しい駅のありかたを最も追求した、素晴らしい駅前複合施設「エンクロス」であり、駅前周辺整備事業であった。

駅周辺整備事業実現までのプロセスとして

-
- （平成 20 年度）中心市街地活性化懇談会

 - （平成 21 年度・計 4 回実施）市民ワークショップ

 - （平成 21 年度・計 3 階実施）専門者会議

 - （平成 22 年度・8 月）市民参加のまちづくりについて考えるワークショップ

 - （平成 22 年度・12 月）まちづくりシンポジウム

 - （平成 23 年度・6 回開催）駅まち会議

 - （平成 23 年度・5 回開催）駅まち市民ワークショップ

 - （平成 24 年度）駅まち市民ワークショップ報告会

 - （平成 24 年度）プラットフォーム準備会

 - （平成 25 年度）駅前複合施設「エンクロス」の整備として、社会実験を実施されており、「市民活動」のステージづくり、展開等に関する議論、デザイン監修者との協議、市民検討会等の検討会の開催。

 - （平成 26 年度・7 月～9 月）市民報告会の開催と民間連携事業者の公募

 - （平成 27 年度・2～3 月）関係者、市民活動関係者との協議・駅前複合施設設計・コアメンバー会議の開催・駅まち推進会議・駅まち市民報告会・駅前複合施設条例の提案、議決

 - （平成 28 年度）指定管理者の公募
- と様々な検討がなされてきた経過と経緯がある。

【当局への提言】

老朽化した建築物が建て替わるだけでなく、一般的な商業施設を誘致するだけでなく、再開発事業のあり方について真剣に取り組んでこられた延岡駅

周辺整備事業ですが、駅を「市民活動の舞台」と捉え、プロジェクトを進める過程で、ここまで時間をかけて市民の意見を聞いて、市民活動を最重要視して取り組まれてきた駅前整備事業なので、本市だけでなく他市からの視察が殺到している。繰り返しになりますが、規模の大きい駅前周辺整備事業でなく、駅の乗降客も約 2400 人であり決して多いとは言えない、延岡駅周辺整備事業に多くの市が視察に訪れるのは、なぜなのかということについてお考え頂きたい。

■倉敷市 ・コミュニティタクシーについて

倉敷市のコミュニティタクシーは、バス路線が廃止された地域や交通不便地域において、地域が主体となって運行する移動手段としてのコミュニティタクシーである。路線バス同様、運行時刻と乗降する停留所が決まっており、タクシーとは違い、相乗りで運行、料金は路線バスと比べると少し高いが、一般タクシーに比べると安く利用できる。そもそものきっかけは、この制度に市として関与する前から、倉敷市のある交通不便地区の住民自らがタクシー会社に交渉したのが、スタートであるとの説明を受けた。

地域で本当に利用されなければ、持続可能な運行ができないので当然ですが、コミュニティバスにしても、コミュニティタクシーにしても、持続可能な運行を目指すためには、やはり地域が主体とならないとなかなか実現するのは難しい。

【当局への提言】

コミュニティタクシーにしても、コミュニティバスにしても、車両の大きさが変わるだけで、基本的な取組はほぼ同じだと思う。

とにかく、地域が主体となつての取組でなければ実現するのは難しい。

本市でも、これまで地域が主体となつて交通不便地区解消に取り組んだのは生瀬のコミュニティバスだけで、取組が成功しているのも生瀬のコミュニティバス「ぐるっと生瀬」だけである。

現在、他の地区で、コミュニティバスの導入を検討している地域がある。

しかしながら、将来的な交通不便地区対策として坂道の多い地域などでは、コミュニティタクシーの導入を検討する地区もあるだろう。そのため、コミュニティタクシーを導入するための諸条件について、導入条件・運航継続条件・補助対象・補助率・地域負担・高齢者、障がい者支援などコミュニティバスだけではなく、本市に適したコミュニティタクシーの導入についても倉敷のコミュニティタクシーを参考にされて、研究検討しておく必要があると思う。

管外視察報告

委員氏名；坂 上 明

福岡市 テーマ；一人一花運動について

○一人一花運動とは；市民・企業・行政一人ひとりが花と緑を育て、公園や歩道、会社、自宅など、福岡市のありとあらゆる場所を花と緑で一杯にする取り組みをいう。

<P R>

市民の地元への愛が強い福岡市だからこそ、みんなで力を合わせれば、花の街「フラワーシティ福岡」を創ることができるはず。日々の暮らしの中に美しい花と緑があれば、あなたの心ももっと豊かになります。

『一人一花！』『一企業一花壇！』を合言葉に、みんなで福岡を花と緑いっぱいのまちにしていきましょう！

◎「福岡市の事が好き」と答えた市民は 97.8%。「役に立ちたい」と答えた市民は 79.4%。

↓

この福岡市であったら、きっとできる！！…という考えから、「おもてなしの景観づくり」と「共創のまちづくり」などの観点から、都心部等・身近な拠点・民有地の3つの場所で一人一花運動を展開。

↓

「花と緑のまち運動」→「福岡市と言えば花」の定着。
→「花で共創のまちづくり」をコンセプトに、更に住みやすく、心が豊かでつながりのあるまちをつくり、まちの魅力や価値を高める狙い。

- 平成30年度当初予算額は1750万円、31年度は4495万2500円。
- 一人一花運動を開始した平成30年の前後と比較すると、街路花壇とスポンサー花壇の合計面積で、29年度は約1,400㎡で、30年度は約2,100㎡と、約1.5倍に拡大。
- スポンサー企業数は、29年度の30社から、30年度が156社と増加。

[提言]

この「一人一花運動」は、上記のコンセプトをもとに、市民や企業の協賛からなる、その特徴を活かした「まちづくり事業」である。

今や全国各地でその地域の特徴を活かしたまちづくり事業が展開されている。…が、この福岡市の最大のアピールすべき点は、高島宗一郎市長の大いなるリーダーシップのもとに事業が展開されている所ではないだろうか。

平成30年度の年頭の辞で「コンパクトで住みやすい街づくり」をコンセプトに、本施策について市長自らご披露され、まだ事業開始2年に過ぎないがその進展が著しい。

首長たる者は、こうでなければならない。

西宮市にこの「一人一花運動」が適応するか否かではなく、その施策は何を狙いとし、どのように取り組んでいくべきか、プランを明確に挙げ、リーダーがその完成の為に常に陣頭に立ち指揮を執る姿勢、その姿勢を是非身につけて頂きたい。これが、最も重要である。西宮市の今後に期待したい。

最後に、福岡市ご当局のご都合で視察時間が短縮されたのですが、誠に有意義な時間と相成りました。衷心より感謝御礼申し上げる次第であります。

大分市

テーマ：バスの利用促進について

〈モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用促進に向けた取り組み〉

大分市地域公共交通網形成計画(マスタープラン)で、公共交通不便地域解消の為に、地域主体での取り組み事業である。

→地域住民・交通事業者(民間バス・タクシー事業者)・行政が連携し、誰もが気軽に快適に移動できる公共交通ネットワークを構築する事を目的とし、「バスどこ大分」「ふれあい交通」「大分キャンバス」の3事業を展開している。

I バスロケーションシステム「バスどこ大分」

- 市民や来街者の路線バス利用者の利便性に寄与
- 路線バス案内の強化(大画面のデジタルサイネージを大分駅北口駅前広場に設置)
- 多言語対応{日本語・英語・韓国語・中国語(繁体・簡体)の5言語}

[主な機能]

- ・停留所に接近するバスの到着予想時間や、バスの位置情報を地図上で確認が可能。
- ・バス停に貼っているQRコードを読み込むと、そのバス停に到着するバスの運行情報を表示する。
- ・出発地と目的地を指定すると、時刻や運賃、バスの乗換案内を表示する。
- ・料金順、時間順、乗換回数で表示の切り替えを行う。
- ・スマートフォンの場合は、現在地からの検索が可能。

II 乗合タクシー「ふれあい交通」

公共交通機関の利用が不便な地域に居住し、自家用車を運転しない方などの日常生活における移動手段を確保する為に運行する乗り合いタクシーをいう。(大分市タクシー協会加盟23社のうち、当事業への協力会社は資格を所有する9社)

- 公共交通の利用が不便な地域から、最寄りのバス停まで運行
- 車移動の減少、外出機会の増加
- 地域コミュニティの醸成

〈概要〉

- ・運行方式；登録制・予約制の乗合タクシー(予約は運航日前日の17時までの担当タクシー会社へ)
- ・運行業務；大分市タクシー協会に委託
- ・運行地域；最寄りのバス停から0.5km以遠
- ・運行ルート；地域から最寄りの路線バス停留所まで(地域内のどこを通るかは、利用者との話し合い)
- ・利用料金；1回200円(小学生以下、長寿応援バス乗車証提示者は100円)
- ・運行回数；週6～20便(各ルートの登録者に応じて上下)
- ・運行時刻；利用者の話し合いで決定(路線バスとの乗り継ぎを考慮)
- ・運行車両；予約人数に応じてジャンボ・小型タクシーを必要数配車

[地域検討会の開催]

毎年10月から12月頃に、ルート毎に地域の公民館や集会所で開催している。

利用実績等をもとに、実際に利用している住民で翌年度の運行計画を検討している。

- 自治会長がまとめ役となり、忌憚のない意見を出してもらい⇒作成した運行計画案は協議会承認後、説明会で地域全体に周知する。

[地域検討会の効果]

- ① 地域の生活実態に即した運行計画になる
(例)「このお店は○曜日が安売り日だ」「あの病院は○時までには受け付けに居ないと診察まで待ち時間が長い」等
- ② 地域が責任を持って利用する
設定した運行可能日に対して利用した日が少なければ休止する。
「あればいいかな」で運行日を増やしても、利用しなければ休止につながる。
- ② 地域の本音が見える

Ⅲ 中心市街地循環バス「大分きゃんバス」…まちなかと市美術館や県立美術館を結ぶ

- 自家用車を使わず、街中の回遊性を向上
- 高齢者や障害者等、誰でも円滑な移動が可能に

[運行目的]

- ・商店街を含むまちなかの回遊性を向上
- ・誰もが円滑に移動できる「移動手段の実現」

〈概要〉

- ・運行事業者；バス事業者{大分(株)、大分交通(株)}の運行共同企業体…市が運行を委託
- ・路線；1周 10.0km(1周約50分)

- ・運行時間；8：00～17：45（土日祝は9：45～）
- ・運行間隔；平日30分毎(18便/日) 土日祝(16便/日)
- ・利用料金；
 - ・1乗車100円(小学生以下50円・障害者半額)
 - ・1日乗車券200円(小学生以下・障害者半額)
 - ・休日ファミリー割引あり(土日祝は大人1人につき子供3人まで無料)
- ・運行車両；3台(平成30年3月末より水戸岡氏デザインのバリアフリー対応車両へ移行)

まず、大分駅に降り立った際に、西宮市と同等の中核市ながらその駅のスケールの大きさ、道路の広さ等、大都会を彷彿させる駅周辺の姿に一同が驚かされたものである。

大分市は人口約48万人ながら面積は502.39k㎡と、西宮市の5倍の広さで、鉄道駅は全16駅。大分駅の乗車人員(19,017人/日)が群を抜いて多いとは言え、西宮市で言うと、JR甲子園口と同規模である。「こんな大きな駅がなぜこんなに少ないのか?」と、また驚かされる。次いで多いのが大在駅の2,178人。人口規模からすると鉄道利用者がかなり少ない事がうかがわれる。

「大分市にとって望ましい公共交通の姿」を明らかにし、公共交通機関ではバス利用が中心という地域の特徴を活かして、市民、交通事業者、行政の役割を明確化にし、互いに連携をとりながら様々な取り組みを推進し、こんにちに至る。

[提言]

上記の3事業は、施策の一元化の為に設置されている「大分市都市計画部都市交通対策課」が主導し、まさに官民が一体化して地域事情を鑑みた素晴らしい取り組みである。

西宮市にも十二分に適応する事業である。大いに参考にして頂きたい。

延岡市

テーマ；延岡駅周辺整備事業について

◇◇駅周辺整備における基本方針◇◇

方針1…市民活動のステージとしての駅づくり

駅整備の付加機能として、一般的な商業施設ではなく市民活動スペースを付帯させる。駅を「市民活動の舞台」と捉え、それに相応しい駅の在り方を検討する。

⇒公共施設「駅前複合施設」の整備

方針2…まちのリビングとしての駅づくり

駅前広場にイベントが開催出来る程度の大きさの広場を確保し、夏や冬の気候を考慮しながら、市民の憩いの場として整備する。

⇒東西駅前広場の整備

方式3…利用しやすい駅づくり

JR改札、市内路線バス、高速バス、タクシーなど各交通機関の乗り換えを円滑に行える整備とする。また、西口に集中している交通機能を東口にも分散させ、国道10号線からのアクセ

スを向上させるなど、交通結節点の機能強化を図る。

⇒高速バスロータリー、東西駅前広場の整備

方針4…延岡を発信する駅づくり

延岡市の豊かな自然を生かした観光ツーリズムや、市民や商店街、行政が主体となった様々なイベント、チキン南蛮をはじめとする食文化に関する情報を統合した観光・情報発信拠点として、街来者に延岡の魅力をわかりやすく伝える場所を整備する。

⇒公共施設「駅前複合施設」の整備

方針5…東と西のまちをつなぐ駅づくり

駅のデザインを東西表となるように配慮し、西口に集中している交通機能を東口にも分散させ、東西自由通路を整備することで東西の連結強化を図る。

⇒東西自由通路の整備

方針6…ユニバーサルデザインに配慮した駅づくり

手すりやエレベーターの設置など、誰でも使いやすいデザインとする。

⇒乗換跨線橋・東西自由通路へのエレベーター設置

⇒広場、各施設におけるユニバーサルデザインへの配慮

方針7…安心安全な駅づくり

地震、津波対策など、延岡駅周辺整備でも防災機能の強化を図る。

⇒公共施設「駅前複合施設」の整備

◇◇中心市街地のまちづくりにおける基本方針◇◇

方針8…市民が主役のまちづくり

これまでのように行政主体の公的サービスのみに頼った整備ではなく、市民を「新たな公共の担い手」と捉え、市民活動をしている市民がその他の市民や外来者をもてなし、公共サービスとしての市民活動を展開する。

方針9…既存ストックを活用したまちづくり

中心市街地にある空き地・空き家・空き店舗をはじめとする既存の建物を、スクラップ&ビルドによって整備するのではなく、リノベーションを有効に使いながら、既存の街並みの活用を図る。

方針10…もう一度、歩いて暮らせるまちづくり

子供から高齢者まで安心して移動できるよう、自宅から街中まで連続したバリアフリー空間の確保された安全で快適な歩行者、自転車中心のまちづくりを実現する為、車交通のコントロールの実施を検討することが望ましいと考える。

方針11…拠点施設のネットワークづくり

新市庁舎や「まちづくりセンター」「国富コミュニティセンター」など既存の拠点施設と駅の役割分担を明確にし、競合するのではなく、街全体でまちづくりを進める体制を整える必要がある。

方針12…商業の再生

市民活動によって駅周辺に集まる人をターゲットにし、顧客の囲い込みを図ることで商業の再

生を目指す。

方針 13…まちなか居住の推進

市民活動により賑わいを取り戻し、商業が発達することによって居住環境を向上させ、まちなかの居住者を増やすことが重要。

◇◇山・川・海の自然と連携するまちづくりにおける基本方針◇◇

方針 14…山・川・海の自然と連携するまちづくり

中心市街地の活性化を起点として、中山間地域を含む延岡市全域が活性化することが重要。北方・北浦・北川などの中山間地域と中心市街が交流する為の拠点を駅周辺に整備する。

◇◇すすめ方◇◇

方針 15…段階的な整備とし、小さな成功を積み重ねるまちづくり

短期間で大きな成功を狙うのではなく、小さな成功を積み重ねていく手法をとる。

社会実験を行い、成功の感触をつかんだ上で、次のステップに進むような段階的な整備とし、継続的・持続的なまちづくりを可能にする事で、リスク回避にも繋がる。

方針 16…まちづくりの連携プレー

これまで様々な事業がまちの活性化に向けて実施されている。他の事業と歩調を合わせ、それらが明確に一つの方向性の共有を図ることで、より高い成果を出すことを目指す。

※市が 17 億円を投じて整備したものが、駅前複合施設「エンクロス」である。 以前の

延岡駅には無かった「図書」と「カフェ」等、市民が求める機能を備え、更に「市民活動の場」という新たな機能を持たせることで、中心市街地における賑わいの創出に大きな役割を果たしている。市の玄関口に相応しく、機能的な施設や空間を整備する事は勿論の事、いかにして日常的な賑わいを創出するかという点に重点を置いて事業推進した。その為に、市民ワークショップや市民アンケート、シンポジウム、専門者会議、駅まち会議など様々な機会を通じて、徹底的に意見や要望、提案を集め、来館者にとって利用しやすい施設づくりに努めた。

尚、駅周辺整備には様々な事業者や利害関係が存在する事から、それらのデザインがバラバラにならないように、デザインを統合する一貫した視点で空間デザインの指針をとりまとめ、その役割を担う「デザイン監修者」を公開プロポーザル方式による決定。5名の指名者から1人の建築家を選出。

◎JR・県・市・民間 四者協議での事業推進

市と交通事業者（JR九州・宮崎交通）の間では、実務者協議や本社への説明を繰り返し行い、合意形成を経た形で、「駅まち推進会議」での方針決定というプロセスをとる。

延岡駅周辺整備基本計画策定後は、各施設の具体的な整備内容やまちづくりの方向性等について、関係者の合意形成を図るため、交通事業者や県も含む「駅まち推進会議」等において調整しながら事業を進めた。

[提 言]

市の玄関口である延岡駅及び周辺地域における日常的な賑わいを創出し、その賑わいを周辺商店街を含む中心市街地に波及させる事を目的として計画策定・推進された事業である。

我々が伺った時、担当者から「今週だけで6件、視察で来られる。」というご報告があった。延岡市としての取組が、各地で賞賛されている証しでもある。

扱て、西宮市と延岡市とでは人口規模も予算規模も大きな違いはあるが、その街の特徴、長所をいかに伸ばし、問題点を洗い出し克服し改善するかが重要である。

本市も、今後大型公共事業が続く訳であるが、文教住宅都市として「後世に誇れる施設を創る事」。我々が今、中央体育館の建て替えに対して指摘しているように、中途半端なものを作る為に巨費を投ずる事の無き様、強く要望する。

倉敷市

テーマ;コミュニティタクシーについて

◎コミュニティタクシーとは

・路線バスが廃止されるなど移動手段がない地域で、車を運転されない高齢者や学生などの為に、地域ぐるみで公共交通を確保したい時、小規模な需要に小型車両で対応できる「地域がつくる公共交通」を言う。

- ・タクシー車両 {セダntaxi(4人乗り)やジャンボタクシー(9人乗り)} を使用するが、一般のタクシーとは異なり、相乗りで運行する。
- ・料金は路線バスに比べると少々割高ではあるが、一般タクシーに比べれば安く利用できる。
- ・路線バスに比べ運行コストが低く、利用者のニーズにも対応しやすい為、自分達で便利にしていく事が可能な公共交通である。

[乗合タクシー(コミュニティタクシー)制度は]

バス路線廃止に伴い、地域が運行経費の一部を負担しながら自主的に運営する代替交通(コミュニティタクシー)に対し、市民の足として存続させるため、地域住民を支援する制度である。

○補助金交付の条件

- *自治会等に乗合タクシー事業の運営を行う組織があること。
- *運行経費の一部を自治会等が負担していること。
- *運行に使用する車両は、コミュニティタクシー事業者自らが保有する車両であること。

○補助制度の内容

- *運行経費の赤字額(負担基本金)に対して補助(地域負担一割)
- *運行費の補助に加え、利用促進・啓発事業(チラシ、パンフレット作成等)も補助対象(但し、運行経費と同様に地域負担一割は必要)
- *運行稼働率が50%未満の場合は、地域負担が別途必要。

[特 徴]

- *バスと同じように停留所があり、運行時間も決まっている。
- *基本的には予約が必要。

- *バス(中型・大型)が通行出来ない生活道路も運行できる。
- *バスの停留所に比べ、比較的短い間隔で停留所が設置できる。
- *運行時刻やルート、停留所の位置などに、利用者のニーズが反映できる。
- *料金はバスに比べると少し割高だが、一般タクシーに比べれば、安く利用できる。

【コミュニティタクシーの導入にあたって】

高齢者などの移動手段を持たない方にとって、公共交通は無くてはならないものである。

いわゆる交通弱者を地域で支える事や、地域内のコミュニケーションを図るためにも、地域が運営主体となって、住民が相互に協力し合い、自分達の交通として「守り」「育てる」事が何より大切である。それによって地域の交通手段が定着し、運営が持続する。

運営費に対する市の補助金を受けるには、地域が主体となり公共交通を支えてもらうために、運用費用の一部を地域が負担することが必要。

倉敷市では、地域と協働で導入の為の計画づくりから、運行後の問題点などに対する指導・助言や、運営資金補助などの支援を行っている。

『利用方法』

○電話予約

- ・利用したい便の一時間前までにタクシー事業者へ電話予約

▽

(住所・氏名・人数・電話番号・乗降の停留所・停留所通過時刻を伝える)

○停留所で待つ ・電話予約した時間に停留所で待つ

▽

○乗車する ・乗務員に氏名を伝え乗車する

▽

○目的地停留所到着 ・料金を支払う

[主な Q&A]

◎Q:決まった時刻に決まった停留所で乗る定期便について、積み残しがあった場合の対応は？

A:続行便を出す。

◎Q:導入条件の「一便あたりの利用者 1.2名」の根拠は？

A:年間収支率(運行収益÷運行経費)30%以上を確保するには、1.2人以上の利用が必要である為。

◎Q:協議体は地域住民、地域企業、市、運行事業者で形成されているのか？

A:運営委員会については、地域で組織し、委員会開催時は市の担当者や運行事業者も出席する。

◎Q:利用促進の為の取り組みは？

A:運営委員会でチラシ等を作り、全戸配布や回覧板へ掲載している。

◎Q:まだ導入に至っていない地区が抱えている課題とそれに対する当局の関与の仕方は？

A:「地域の高齢化が進みリーダー不在の為に運営委員会を組織できない。」「地域負担について、地域内で合意形成が得られないことがある。」ことは聞いているが、市としては地域内の合意形成等には関与しない。

[提言]

大分市での提言でも申し上げたが、倉敷市の取り組みについても十分に参考にされ施策推進に努めて頂きたい。

※ま と め※

こんにちまで、施策研究テーマや自身の政策テーマに沿い、各地に視察に伺わせて頂き、このような形で、当局に対し提言として記させて頂いてきた訳である。

視察目的は多種を極めるが、今回改めてリーダーシップの重要性を確認させられた。福岡市での市長のその力である。視察が終わってから耳にしたのだが、高島宗一郎市長の実行力には定評があるとの事だが、その評判は納得のいくところである。

政治は決断と実行である。

市幹部の方々に於かれては、「西宮市の将来は、自分の肩に懸かっている。」ことを、改めて自負して頂き、今後に臨んで頂きたい。特に、市長には心より期待したい。

以 上

委員会行政視察報告書

委員氏名 _____ 多田 裕 _____

調査の期間	令和元年（2019年）11月11日（月）～11月13日（水）
調査先 及び 調査事項	福岡市 ・一人一花運動について 大分市 ・バスの利用促進について ～モビリティ・マネジメント等を通じた 公共交通機関利用促進に向けた取り組み～ 延岡市 ・延岡駅周辺整備事業について 倉敷市 ・コミュニティタクシーについて

福岡市 ・一人一花運動について

福岡市長の肝いり施策として平成30年度からスタートした「一人一花運動」は、
市民・企業・行政が一体となって市内のあらゆる場所を花と緑でいっぱいにする
という取り組みです。

もともと福岡＝花というイメージがあった訳ではないのですが、花の持つ特徴として

◆好き・嫌いの差がなく、多くの人が親しめる・楽しめる

◆建築物など作って終わりのものではなく、継続的なもの・愛着がわくもの

といった観点から、「花」というツールが選ばれました。

「共創のまちづくり」という福岡市の掲げるキーワードとの相性も良く、

◆住みやすく、心が豊かでつながりのあるまち

◆ハード面だけでない、まちの魅力や価値を高める

という目的を実現するための“手段”として分かりやすいツールであったことから、
市民や企業にとっても受け入れやすい施策であったと考えられます。

また、計画を立てる際に

①始動時には「花“の”まちづくり」としてインパクトを与えることで

まずは分かりやすく裾野を広げることからはじめていく、つまり

花の存在を意識する人や花づくりに取り組む人を増やす。

②その後、ムーブメント・機運が醸成していく、つまり

花の価値や花が持つ力、花づくりが生み出す効果を理解し実践する人が増える。

③「花“で”共創のまちづくり」として、持続可能な仕組みを確立し定着を図る。

といった、段階的な筋道をきっちりと建てている点も評価されます。

行政の考える施策というものは、時に無味乾燥なものになりがちです。しかし、
福岡市のように「てにをは」の部分までこだわり、まちづくり計画を立てることで、
そこにひとつのストーリーが生まれます。そして、そのストーリーに人々は共感を
覚え、自身の想いを重ね合わせるのではないのでしょうか。

それを、強いリーダーシップを持った市長がトップダウンで進めて行ったことが
福岡ソフトバンクホークス株式会社などの大手企業を巻き込んだダイナミックかつ
スピード感のある発展へと繋がったことは間違いないでしょう。

さて本市において、こうした取り組みはなされているのでしょうか。「住みたいまち」
というキャッチフレーズは定着していますが、西宮市の方針・方向性として市民が

思い浮かべるメインテーマはバラバラもしくは特に無いのではないのでしょうか。

一人ひとりの市民がシチズンシップを高めるためには、まずは共通の目標を示し、それに向かって一丸となって取り組んで行くことが必要だと考えます。

(当局への提言)

○西宮を代表する企業やスポットを巻き込んでのダイナミックな事業の実施

○まちづくりの方針としてキャッチーなメインテーマの選定

○具体的なツールを用いながら、市長がリーダーシップをもってまちづくりを推進

大分市 ・バスの利用促進について

～モビリティ・マネジメント等を通じた

公共交通機関利用促進に向けた取り組み～

大分市は、人口は約47万8千人で本市と同規模、H9年に中核市となっています。

面積は本市の5倍・約500平方キロで、市域の約半分を森林が占めます。2つの

大きな河川が南北に貫流し、下流の平野部に工業団地・中心市街地・住宅市街地が

形成されています。また、郊外には大規模な開発団地（住宅地）が散在していますが

住民の高齢化が進んでおり、都市環境は本市と似通ったものであると言えます。

さて、公共交通に関して大分市を取り巻く現状としては、

◆乗り合いバス事業の収支率の低下

◆自動車運送事業の就業構造（高年齢、長時間労働、低所得）＝人材確保が困難

といった全国的な共通課題を抱えており、これは本市も同様です。

また、「都市圏の公共交通による主な移動特性（年齢層・利用目的など）」の調査や

「公共交通に関する市民の認識と利用者のニーズ」などのアンケート調査に基づき

大分市地域公共交通網形成計画がH29年に策定されています。

基本方針としては

①利用者のニーズに合った効率的で効果的な公共交通ネットワークの構築

②風格とにぎわいのある都市拠点や地域の特産を生かした個性的で魅力ある

地区拠点の形成を支える公共交通ネットワークの構築

③すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できる公共交通の維持・活性化

④だれもが分かりやすく利用しやすい公共交通の環境整備

⑤来訪者や外国人旅行者に対する公共交通の受入環境整備の推進

の5つが挙げられており、重なり合うものも含めて都市計画における様々な観点から

それぞれに対する取り組みが示されています。

これらの方針に従って、モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用促進

に向けて取り組んでいるのが都市計画部都市交通対策課です。公共交通はもちろん

自転車など交通に関することを一元化する目的で設立された担当課であることから、

政策立案から実施に至るまで効率的に推進できている点が評価されます。

基本方針に対する具体的な取り組み内容としては、それぞれ

①自動運転実証運行、循環バス実証実験、モビリティ・マネジメント

②中心市街地循環バス、パークアンドライド、交通結節機能の強化

③乗合タクシー、生活交通に対する補助金の交付

④駅のバリアフリー化、低床バス車両導入の促進

⑤バスロケーションシステムの運用およびデジタルサイネージの設置

などが挙げられ、これらの事業が相互に連携・補完しあうことで総合的に公共交通ネットワークが構築されています。

このように事業を連携させることで、必然的に各関係者同士も強く結びつきます。

地域公共交通の活性化および再生のためには、市民・交通事業者・行政それぞれが主体的に検討の場に参画して合意形成をはかることが不可欠です。そうした中で、事業者はサービスの質の向上や利用回復への取り組みを展開していくことになり、市民は積極的な利用や意識の醸成が求められます。こうして、お互いが作用しあい協働することが、地域社会そのものの活性化にも繋がっていくのではないのでしょうか。

このように、大分市では公共交通網形成計画に基づき

◆誰にとっても利便性の高いICTの活用（バスロケーションシステム）

◆住民の参画を促すための行政側からの積極的な働きかけ（地域検討会）

◆便利なのはもちろん思わず利用したくなる仕掛け（美術館との連携、自動運転）

といった取り組みによって持続可能な地域公共交通網を形成しています。

ここで改めて計画の策定にあたり、どのような目的を設定したのか見てみると、

『「大分市にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにするとともに、

市民、交通事業者、行政の役割を明確化し、連携を図りながら様々な取組を推進』

とあります。単純ですが、これこそが地域公共交通の真髄ではないでしょうか。

本市においては、ぐるっと生瀬という成功事例を十分に活用しながら、公共交通の

あるべきすがたをきっちりと示せるような地域公共交通網形成計画の策定に早急に

取り組んでいただきますよう要望します。

(当局への提言)

○行政・交通事業者・市民が三位一体となる地域公共交通網形成計画の策定

○交通に関する総合的な取り組みに向けた担当課の統廃合

○モビリティ・マネジメントをテーマとした市長のSNS MEETING実施

延岡市 ・延岡駅周辺整備事業について

当事業は駅の利便性の向上はもちろん、駅及び周辺地域の日常的な賑わいを周辺商店

街や中心市街地に波及させることをイメージして進められました。しかし、人口規模

で考えると商業による賑わいの創出は難しい。そこで着目されたのが、市民活動です。

計画の当初から一貫して市民の声を重要視して、ワークショップやシンポジウムを

重ねました。そうすることで市民が主体的にまちづくりについての意見を出し合い、

自分たちに何ができるかを市民みずから考えることで、多くの人にとって理想的な

駅・まちのかたちへと結び付きました。

そんな“賑わい”を創出しているのは駅前複合施設「エンクロス」です。4万冊の本とカフェが楽しめるほか、小さなお子さま連れでも安心なキッズスペースなども完備、さらにオープンな空間で市民活動やイベントが開催されています。市民活動が可視化されていることで誰でも気軽に参加できるような雰囲気がつくり出され、ここから新たな交流も生み出されているそうです。

エンクロスにおける市民活動は127件の登録があり、536件開催（平成30年度累計）されました。年間を通して毎日、多様な市民活動やイベントが行われていることで、自然と人が集まり賑わいが生まれています。ここで重要なのは毎日ということです。季節ごとのイベントや週末だけのマルシェ等ではなく、「ここに行けば必ず何かがある」という意識付けを市民にしてもらうことで、日常的な賑わいへと繋がっています。

エンクロスの指定管理者であるカルチュア・コンビニエンス・クラブ株式会社は、従来の行政主導や民間企業にお任せ、といった指定管理のあり方ではなく、企画段階から市民への説明、オープン後の運営に至るまでのプロセスを共有することで本質的な官民連携を各地で実現しています。エンクロスでの自主企画事業もこれまで258件（平成30年度累計）実施しており、延岡の土地に根差し、人に寄り添った運営を実現できています。

以上のことから注目すべきは、市民を「新たな公共の担い手」と捉えている点です。市民活動をしている市民がその他の市民や来外者をもてなし、公共サービスとしての

市民活動を展開することにより“市民が主役のまちづくり”を目指しています。

これこそがシチズンシップの理想の形であると思われまます。本市においても、当事業を参考に市民に向けての場所の提供と波及させる仕組みの調査・研究を要望します。

(当局への提言)

○ J R 西宮駅および阪神西宮駅の再開発にあたっては、単に商業施設やマンションをつくって終わりではなく、“まちの顔”となるように、きっちりとしたテーマに沿った

市民にとって本当に必要な空間となるような開発・整備

○ 新たな価値を生み出せるような官民連携の推進

倉敷市 ・コミュニティタクシーについて

倉敷市では平成 18 年より、乗合タクシー（コミュニティタクシー）の運行事業に対する補助制度を開始しております。これはバス路線の廃止に伴い、地域が自主的に運営する代替交通に対し、これを存続させるために地域住民を支援する制度です。

地域住民においては

◆自治会等（病院なども含む）に事業運営組織の設置

◆運行経費の一部（経常損失額の 1 割）の負担

などが求められています。

こうして住民が相互に協力し合い、自分たちの交通として「つくり」「守り」「育てる」ことを促し、持続可能な運営に繋げてほしいというのが市のねらいです。単なる補助

ではなく、行政と市民の協働を確立させるための制度であると言えるでしょう。

しかし、地域によっては高齢化などに伴い運営委員会が組織できない、合意形成が得られないといったケースが出ているとのこと。本市においても、こういった問題に市がどこまで関与できるのか、これからの自治会のありかたも含めて考えていくべき課題だと思われま

す。また先に述べたように公共交通を取り巻く現状としては、乗り合いバス事業の収入減やドライバーの確保が困難といった課題があり、今後は路線バスの減便や廃止が懸念されます。事業者との協議を重ねながら公共交通不便地域を見直すとともに、説明会などを通して地域の住民に前もって意識づけをしておくことが必要だと思われま

す。交通弱者を取り残さないのはもちろん、地域内のコミュニケーション活性化のためのツールとしてコミュニティタクシー導入に向けての啓発を要望します。

(当局への提言)

○協働に対する市民の意識向上にむけた補助制度の活用

○自治会の抱えている事業等を棚卸して負担を軽減し、行政との協働に重点を置いた新たな組織づくりに向けたサポート

○公共交通不便地域への積極的な働きかけと地域住民への啓発

建設常任委員会管外視察報告書

公明党議員団 八代毅利

【視察期間】 令和元年 11 月 11 日～13 日

【視察項目】

福岡市	・ 一人一花運動について
大分市	・ バスの利用促進について ～モビリティ・マネジメント等を通じた 公共交通機関利用促進に向けた取り組み～
延岡市	・ 延岡駅周辺整備事業について
倉敷市	・ コミュニティタクシーについて

1. 福岡市 一人一花運動について

(1) 概要

当市の一人一花運動とは、市民・地域団体・企業等が参加して市内の花と緑を増やしていく取り組みである。

もともとは「共創のまちづくり」を行うことが目的であり、その手段として花を活用している。

市長のトップダウンによって始まったということであるが、現在は「共創のまちづくり」のみならず「おもてなしの景観づくり」も目的としてこの事業を行っている。アメリカのポートランドを参考にしていると聞いている。

都心部、身近な拠点、民有地の 3 つの場所で花を増やし育てる運動を行っている。

都心部については、スポンサー花壇制度を行っておりそれは企業から協賛金を募り協賛企業名を表示した看板を設置した花壇を整備する事業である。現在 142 社と聞いている。

身近な拠点については、公共空間例えば公園や活用されていない土地に市民がボランティアとして花を植えて育てていただくボランティア花壇事業を行っている。

民有地については、道路沿いにある企業や個人の土地で所有者が花を植え育てる一人一花パートナー花壇制度という事業を行っている。

なお、スポンサー花壇については公益財団法人福岡市緑のまちづくり協会が管理する「福岡市都市緑化基金」への寄附となり寄付者には税制上の優遇措置があ

る。

(2) 感想

・市長のトップダウンで始めたと聞くと、行政マンではこのような発想は出てこない。首長がトップダウンで行う事業であろう。

・市民と協働で花を植え育てる仕組みは多かれ少なかれ西宮市を含めどの自治体もやっていると思うが、ここまで思い切った形では実施している例は少ないのではないか。

問題は費用対効果である。花壇の面積が約 1.5 倍になったと聞いていて非常に花が増えたことは理解できる。しかし具体的にこの事業の目的が花を増やすことによって何がどの程度達成された等（例えばスポンサー花壇の面積が約 2100 m²になった等はわかるが）が分からなかった。

(3) 本市への提言

・スポンサー花壇、ボランティア花壇、パートナー花壇制度は全て本市でも同様の取り組みをすることは可能であると思うが、何を目的にするのかを明確にして取り組む必要がある。

・花だけでなく街路樹についても水やりなどでの市民・企業の協力を得ることも考えるべきである。例えば道路の改築工事を行う場合に、狭い歩道にけやきのような大木を植えてほしいという商店街の要望に対しては一定の協力を依頼すべきだと考える。



2. 大分市

バスの利用促進について

～モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用促進に向けた取り組み～

(1) バスどこ大分について

大分市地域公共交通網形成計画（平成 29 年策定）（以下「形成計画」と呼ぶ）は持続可能な地域公共交通網を形成することを目的として策定されている。

形成計画の 5 つの基本方針のひとつに観光客等に対する公共交通の受入環境を整備することがうたわれていることが本事業の根拠と考えられる。

路線バスは公共交通の中でも初めて当地に来る人には極めて分かりにくいのが常である。

そこで観光都市の大分市では路線バスの案内をバスロケーション「バスどこ大分」という事業によってバスの利便性を向上させている。

スマートフォンによるバスの位置情報、運行情報、乗換案内等を多言語で表示している。また大分駅前広場に 2 基のデジタルサイネージを設置。

また google マップと連携し運行情報が経路検索に反映している。

事業の費用は事業者と国県市でそれぞれ一定の負担を行っている。

(2) 乗り合いタクシー「ふれあい交通」

交通不便地域の足として最寄りのバス停までの移動手段となる乗り合いタクシーである。登録制・予約制である。

運行ルートは各地域から最寄りの路線バス停まででどこを走るかは地域検討会の話し合いで決めるという形になっている。

運行は大分タクシー協会に委託。

特徴は、設定した運行可能日に対しての利用日が少ないと休止となるということである。従って地域が責任をもって利用することになっている。

大分市は、人口は西宮市と同程度であるが、面積が西宮市の 5 倍と非常に広大なため当然交通不便地域も多いことから高齢化に伴いこのような事業が必要となったのではないかと考える。

(3) 「大分きゃんバス」について

大分駅周辺を中心市街地を循環するバス路線を市がバス事業者に補助する形で行っている。

駅周辺の美術館やホール、商店街をつなぐ公共交通がなかったことからこのような事業を始めたのである。

特筆すべきは中心市街地のみならず海岸沿いの路線バスの自動運転の実証実験を行なっていることである。

運転手の働き方改革、人手不足、賃金の上昇という課題がある事から自動運転が急速に実用化することを見越して実証実験に手を挙げたのは興味深い。

(4) 感想

「バスどこ大分」のようにバスの利便性を高める事業はバス事業者だけではなく国県市も一定の負担をしているが、今後もその利便性を高めるための費用負担を惜しんではならないと思う。インバウンドのみならず全国的に外国人労働者が増えてきていることから多言語での案内は必要不可欠だからである。デジタルサイネージは日本語と英語のみであるが多言語への対応が出来るると利便性が高まる。

「ふれあい交通」は市の財政負担と地域による利用者確保の努力によって成り立っている。

基本的に乗車する人が減ればその路線は廃止となるのであるが急速な高齢化を鑑みると10年後に残る路線は少なくなると思う。立地適正化計画との整合性を考える必要があると思う。

「大分きゃんバス」は民間のバス事業者が路線を開設しないから行政が関与して実現したものである。中心市街地であることから一定の乗客は見込めることから市の財政負担はそれほど拡大していかないと思うが、人件費の上昇等により負担の増加がどの程度になるか注目される。

MaaSについても群馬大学と研究しており国内で早い時期に実現するのではないかと思う。

(5) 提言

- ・バスの利便性向上のために特に高齢者や観光客等にとってわかりやすい案内が必要であることからバスロケーションシステムやデジタルサイネージは本市でも実施すべきと考える。

- ・本市にも交通不便地域があるが5年後の立地適正化計画中間改定時に実効性のあるものに改定して交通不便地域をなくすようにすべきである。特に北部は市街地が広がりすぎているので縮小することによりコンパクト・プラス・ネットワークを実現すべきである。そうしなければいずれ「ふれあい交通」のような仕組みが必要になる地域も出てくると思われる。

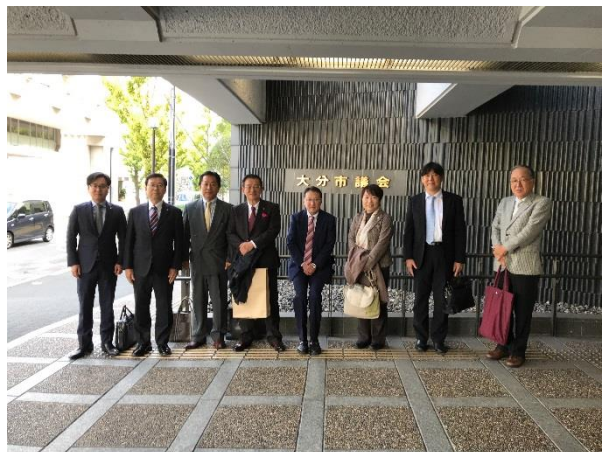
- ・中心市街地を巡回するバス路線は本市でも必要だと考える。例えば阪神甲子園—甲子園口—西宮北口—JR 西宮—市役所—夙川—中央図書館—酒蔵通り—阪神西宮—阪神甲子園を巡回するというのはどうだろうか？

交流人口が増えるのではないか？

- ・自動運転の実証実験も興味深い。近い将来本格実施できるよう本市でも実証実験に手を挙げるべきだ。例えば甲子園球場から甲子園浜までの区間で行ってはどうか？

- ・視察項目ではないが大分市は高齢者の運転免許自主返納事業として満70歳以

上の高齢者が自主返納した場合にタクシーチケット 1 万円分を贈呈する事業を行っている。これは自主返納を促す事業としては検討の余地はあるが現在兵庫県では自動ブレーキ設置に対する補助制度を行っているので、もしその制度を使った人がその後すぐに自主返納した場合に 2 重に補助を受ける形になるのでそれを排除するためのチェックが必要だと考える。



3. 延岡市

延岡駅周辺整備事業について

(1) 概要

延岡市は急激に人口が減少している地方都市である。

平成 20 年度に中心市街地活性化懇談会において延岡駅周辺整備基本計画の策定に着手し市民ワークショップや専門者会議、まちづくりシンポジウム等を実施して平成 24 年に「延岡駅周辺整備基本計画」を策定完了した。

基本計画の最大の柱は駅周辺整備による①市民活動スペースを提供②イベントの出来る広場の確保③観光情報発信基地としての機能強化④駅の東西自由通路の設置による人の往来の利便性向上⑤防災機能の強化というようなことであった。

従来列車に乗る人が利用するだけの駅であったものが、市民の集い憩う場所となったことが大きい。

その目玉が、駅前複合施設「エンクロス」である。一般的には商業施設を入れることが多いがここでは情報発信スペース、市民活動スペース（市民団体がヨガ等趣味の会等を行なったりする）、キッチンスペース（市民が申し込んで料理教室を行なったりする）、キッズスペース、図書閲覧スペース（図書館ではない）、カフェ、書店等である。

特に図書閲覧スペースは 2 万冊の本がありそれを自由に手に取り読みながらゆったりとコーヒー等が飲める。気に入った本は購入もできる。フリーWi-Fi、電

源も自由。

指定管理者はカルチャーコンビニエンスクラブである。

複合施設の建設費の市負担額は約17億円、委託料1億3500万円と聞いている。

(2) 感想

行政視察が非常に多く入っているとお聞きした。一見すると何ら他の駅の整備と変わらないように見えるが、商業施設ではないが市民が集う場所・賑わいの中心となる場所を創出したということが珍しいからだと思う。

成功事例であると思うが、令和元年度予算額が585億円という市にとっては多額の財政支出を伴っていることから、今後の持続可能性と効果の検証が非常に重要になるだろうと感じる。

(3) 提言

・エンクロスでもっとも感心したのはコーヒーを飲みながら気に入った本を自由に読めるという空間は非常に心地よいものであるということであった。図書館と本屋とコーヒーショップが1つになったようなものである。

本市においてもこのような空間をつくることが出来ればにぎわうことは間違いない。例えば衰退している商店街にそのような空間を作れば街が活性化するのではないかと考える。しかしそれは行政主導ではなく地域や大学や事業者主導でやるべきだ。



4. 倉敷市

倉敷市乗り合いタクシー（コミュニティタクシー）制度について

（1）概要

倉敷市は市域面積が西宮市の3.5倍あり、バス路線が撤退した交通不便地域に乗り合いタクシーを走らせる事業である。

設定した停留所を時刻表に従って運行する9地区で走らせている4人乗りや9人乗りの予約制の乗り合いタクシーである。

地域住民が運営委員会を設置し主体的に運営することがポイントである。事業者は予約を受けタクシーを走らせる。運行経費から運賃収入を差し引いた赤字のうち9割を市が負担し地域住民は1割を負担する。運行稼働率が5割を切ると地域負担が別途発生するしくみである。

市、事業者、地域の3者で支え合って成り立っている仕組みであるが、最も負担の重いのは地域である。

（2）感想

地域の負担、事業者の負担、市の負担のバランスの上に成り立っている仕組みであるが、それぞれに負担の限度がある。

地域は財政的負担・利用推進の負担、事業者はドライバーと車両の確保の負担、市は財政的負担である。

3者のうちどこかが手を引けば成り立たなくなる。その結果地域住民が交通難民になるということである。

その場合どうするかということが大きな問題になると感じた。

（3）提言

本市でこのような事業を行なうには非常にハードルが高く困難であると考え。しかし今後高齢者率がますます上昇することから交通不便地域において何らかの公共交通手段の確保に迫られることのないようにすべきである。

その為には街づくりと公共交通の整備をセットで考えないといけない。

まず立地適正化計画を実効性のあるものにして都市機能誘導区域や居住誘導区域の縮小を行ない、特に北部においてはコンパクトな市街地にして、持続可能な街づくりを行う必要がある。

同時に、拠点をつなぐ公共交通の在り方を考える必要がある。

