

(様式)

常任委員会行政視察報告書

委員会名	総務常任委員会	委員名	植木だいすけ
視察地	富山市		
調査事項	コンパクトシティのまちづくりについて		
視察年月日	2023年10月24日		
視察内容	<p>北陸の中核市である富山市は、公共交通を活かしたコンパクトなまちづくりを進めている。</p> <ul style="list-style-type: none">・富山市 人口約41万人 面積約1,242km² 人口密度327人/km²・旭川市 人口約32万人 面積約748km² 人口密度430人/km² <p>(富山市は本市の人口の約1.3倍、面積の約1.7倍 人口密度2/3)</p> <p>富山市は同じ中核市で上記の通り規模感も近い自治体であるが、1945(昭和20)年の大空襲で甚大な被害を受け、市街地の99.5%が消失している。その後全国に先駆けて進められた復興都市計画により、中心市街地はゆとりのある広い道路・おおきな街区で形成されており、また県庁所在地であるために幹線道路には様々な出先機関があり、スタイリッシュなLRTも走行しているなど、町並みからは本市以上の都会感・開放感を感じた。</p> <p>郊外に市街地が拡大し中心市街地が衰退した背景には、第2次産業従業者数(全国1位)、夫婦共働き(全国3位)、世帯員数(全国4位)、戸建思考(持ち家率全国2位/持ち家面積全国1位)、自動車保有台数(全国3位)があるとされ本市と異なる性質も多く感じるが、2000年代頃には「自由に使える車がない市民」は人口の3割おり、内訳として男女別ではその3/4が女性、年代別では60代以上がその7割との結果があり、「車を自由に使えない人」にとって極めて生活しづらい街になっていたといい、本市が従来より抱えている課題と重なる。</p> <p>当時の市長は、「人口減少と超高齢化が進み、車依存都市化がさらに深刻化する。車がないと自由に移動できないまちでは30年後に生き残れない」という危機感を持ち、そのために「公共交通の活性化を図り、市街地拡散を抑制しながら人口減少を最小限に抑える」ことを目標にコンパクトシティに大胆に舵を切ったことが、その後の着実な成果となっている。</p> <p>同市の都市マスタープランでは公共交通沿線の人口フレームを策定しており、2005年に約28%(11万7千人)だった「便利な公共交通(鉄軌道、高頻度のバス路線)の沿線人口」は、2022年には約40%を実現し、2025年には約42%(16万8千人)になる見通しで、2005年と2025年の20年間で同市人口が2万4千人減る一方で同沿線人口は5万人増える見通しである。内訳として、「便利な公共交通沿線」に新たに引っ越した人口が3万人弱おり、さらに同市が沿線のサービス水準向上等に取り組んだ成果としてもともと住んでいる地域が「便利な公共交通の沿線」となった人口も3万人弱おり、確実に成果を表していることがわかる。</p> <p>同市のコンパクトシティは、「公共交通の活性化」「公共交通沿線地区への居住推進」「中心市街地の活性化」を3本の柱としているという。公共交通を活性化させてその沿線に居住、商業、</p>		

(様式)

業務、文化等の都市機能を集積させることで、後記の通り着実に沿線地区への転入人口を増やし、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりは、具体的には、徒歩圏を「お団子」、公共交通を「串」に見立てて、公共交通の沿線で生活することで一定水準以上のサービスレベルが受けられる「お団子と串」により、一極集中ではないクラスター型の都市構造となっている。一方で、中心市街地は中心市街地ならではの魅力創造・景観創造に取り組み、公共交通を活用し公共交通事業者と連携したわかりやすく低廉な料金体系の外出支援による人流の増加、中心市街地への集中的な投資による結果として固定資産税・都市計画税による効果的な環流を実現している。

富山市がコンパクトシティを推し進めたことにより、過度な自動車依存によりデメリットである公共交通の衰退、中心市街地の魅力喪失、行政の広域化による割高な都市管理コスト、平均寿命と健康寿命の乖離など、列挙した課題の改善にまで及んだことがわかり、本市が抱える同様の課題の解決について、具体的な実例として大変参考になり良い視察であった。

現在は、健康とまちづくりの融合として「歩くライフスタイル」への転換の推進、ICTを活用した“コンパクトシティの深化”として「富山版スマートシティ」に取り組み、持続可能で質の高い「選ばれるまち（コンパクトシティ）」を目指しているといい、富山市の今後の取り組みも本市にとって有意義であると感じ、本市で取り組む部局の職員の方々にも定期的に富山市で勉強し交流していただくことができたらと感じた。

本市での実現可能性については、コンパクトシティは一朝一夕に叶うものではないが放置できない問題であり、複数タイプの公共交通や充実した鉄道と路面電車のある富山市のようにはいかないが、公共交通はコンパクトシティ化の要であるため、本市もバス事業者2社・JR北海道と密接に連携し、同じ和菓子でも概念だけの「絵に描いた餅」に終わるのではなく形として目に見える取り組みを早急に実施し、年月をかけた施策を実行して広域化のコントロール、居住地の集積の推進に取り組んでいかなければならない。

※ 「視察内容」欄には、調査結果に対する意見、本市における実施の可能性、課題等を記載すること。

(様式)

常任委員会行政視察報告書

委員会名	総務常任委員会	委員名	植木だいすけ
視察地	金沢市		
調査事項	コミュニティバスを活用した地域公共交通について		
視察年月日	2023年10月25日		
視察内容	<p>北陸の中核市である金沢市は、路線バス以外にも圏域毎に循環する小型ノンステップバスによる細やかなコミュニティバス網を形成し、暮らしに優しくシンプルでわかりやすいモビリティを実現している</p> <ul style="list-style-type: none">・金沢市 人口約46万人 面積約469km² 人口密度977人/km²・旭川市 人口約32万人 面積約748km² 人口密度430人/km² <p>(金沢市は本市の人口の約1.4倍、面積約2/3、人口密度約2.3倍)</p> <p>城下町として発展した金沢市は人口50万人弱、人口密度は本市の倍以上。着くなり明らかに人が多く、幹線道路沿線は商業地が多く目に入り、ところどころで自動車が渋滞する地域もあって、中心市街地は札幌に近い都会感、活気を感じた。同じ北陸でも前日の富山市とは異なり、戦争の影響がほとんどなかったとのことで、そのため金沢市には歴史的建造物や名所、歴史を感じる町並みがそのまま残っており、景観を意識した公共建物（消防署や交番など）も目に入った。コロナ禍の影響は等しくあったとのことだが、2015年の北陸新幹線の開業効果で観光地としての人気・価値が高まったままなのだと感じた。道路は藩政期の不整形な細街路や坂道が多く入り組んでいたり道幅が狭かったり、車1台通るのも精一杯の地域も多かった。</p> <p>かつては市内中心部にも「公共交通空白・不便地域」が存在していたといい、交通渋滞・駐車場問題による都心部へのアクセス悪化・中心市街地の空洞化を招き、年月が経過する中で高齢化社会・福祉社会へと進んだことにより一層公共交通が重要となったことにより、平成5年から約5年をかけて調査・検討・準備を進め、平成11年に小型ノンステップバスによるコミュニティバス「ふらっとバス」の運行を開始。その後も開業翌年、4年後、9年後と路線を増やし、現在は4路線を運行している。</p> <p>ルート選定にあたっては、中心市街地及びその周辺地域における公共交通空白・不便地域、人口密度の高い地域、高齢化率が高い地域、中心市街地交通結節点へアクセス可能な地域の4つの要素を条件としており、細街路地域を通りつつ中心市街地や交通結節点で他路線に乗り換えることができるルートとなっている。</p> <p>金沢市では、「公共交通空白・不便地域」の定義を両方向1日100本未満の発着のバス停から半径200メートル以上離れた範囲として解消を進めており、これは旭川の立地適正化計画における800メートル（高齢者等600メートル）よりもはるかに短い。コミュニティバスのバス停は高齢者が無理なく歩ける200メートル間隔で設置してきめ細かく地域を網羅し、ノンステップバスと合わせてバリアフリー化も推進している。</p>		

(様式)

また運行時間を 8:30～18:40 とすることで通勤者を利用対象とせず、主な利用者を高齢者・主婦層と設定。想定する利用を日常的な買い物・所用、繁華街への買い物、通院、公共施設・福祉施設等への外出とし、一部区間ではバスが歩行者用道路を通行し乗客が好きなところで乗り降りできるフリー乗降区間が設定されている。

右折による交差点での事故や渋滞の影響をなくするため循環一方通行左回りとする事で1周40分の定時性・安全性を確保し、20分間隔運行による少量・多頻度輸送、大人100円・子ども50円のシンプルな料金体系と全国ICカードにも対応した柔軟な決済方法等などを実現。乗り遅れてもまた20分後にバスがくることや一方通行でも乗っていればいずれ着くという安心感があり、上述した内容全体で暮らしに優しくシンプルでわかりやすいモビリティを実現している。まさにどれをとっても素晴らしいが、今後の社会を考えたときには、やはりわかりやすさは大事だと感じた。特に本市は、充実した医療機関があるが通院に困難な市民が多くいることから、まずは路線のアレンジでカバーできる頻度を上げられればと思う。

運行体制は、金沢市が事業主体として金沢市のほとんどの路線バスを運行する地場バス会社と都市間バスを運行する大手バス会社の2社と協定締結の上、運行経費と運賃収入の差額を運行負担金として金沢市が負担していると言い、ここ4年の実績は、運賃収入は運行経費の約1/3となっており残りの2/3にあたる1億円程度を金沢市が負担している。コロナ禍の外出自粛による影響からは明らかに回復傾向にあるが、燃料費や人件費の高騰と消費税負担、事業者の乗務員不足による調整などが課題。需要喚起・サービス水準向上のため、市民参加によるソフト面・ICT技術活用によるハード面で様々な施策を実施しており、加賀の歴史・伝統文様・芸能に由来する高いデザイン性を感じる取り組みも垣間見えた。デザイン都市である本市も、生活に密着した部分でこそ取り入れるべきと感じた。

本市とは街のつくり・構成が大きく異なる部分はあるが、金沢市のコミュニティバスが網羅している要素一つ一つがとても魅力的で素晴らしい取り組みだと感じた。本市が実施しているバス無料デーの効果は絶大であり、無料と言わずとも金沢市のようなシンプルさ・わかりやすさを取り入れた路線・施策による実証実験を行ったり、もっと柔軟な特定の性格を持たせた路線を組めるように本市ももう一步先に進む必要性を感じた。

毎日のニュースで目にするようになったバス路線・事業の廃止や縮小による地域公共交通衰退は市民の足に関わり、特に高齢者や通院者などの生活弱者がより弱くなってしまふことにつながる。影響がまちづくりに直結するため、旭川市がこれまでよりもっと踏み込んでリーダーシップを発揮し、市内でバスを運行する主要2事業者と密に、そして柔軟にあり方を検討し、本腰を入れた地域公共交通形成・維持に取り組んでいかなければならない。

※ 「視察内容」欄には、調査結果に対する意見、本市における実施の可能性、課題等を記載すること。

(様式)

常任委員会行政視察報告書

委員会名	総務常任委員会	委員名	植木だいすけ
視察地	生駒市		
調査事項	契約の電子化について		
視察年月日	2023年10月26日		
視察内容	<p>近畿地方に位置する生駒市は、早くから契約の電子化に取り組み成果を出している</p> <ul style="list-style-type: none">・生駒市 人口約11万人 面積約 53 km² 人口密度 2,163 人/km²・旭川市 人口約32万人 面積約 748 km² 人口密度 430 人/km² <p>(生駒市は本市の人口の約1/3、面積約1/15 人口密度約5倍)</p> <p>生駒市は奈良市に隣接し大阪市へのアクセスも良く、人口の45%が新興住宅地に住むなどホワイトカラーのベッドタウンとして位置づけられている。</p> <p>生駒市が電子契約に早くから取り組んだ経緯として、新型コロナウイルスによる影響とその背景を受け一気に推進された自治体デジタルトランスフォーメーションにより、働く場所や時間を選ばないリモートワークなどの多様な働き方、感染症感染防止のためのペーパーレス化、デジタル技術やデータ・AIの活用による行政サービスの利便性向上、業務効率化に取り組む必要性、コスト削減などが大きな要素となっている。</p> <p>10年以上前はICカードによる電子化はあったがほとんど使われることがなく、2021年に認証局を持てばICカード不要となり、リモートワークや押印レス、ペーパーレス、電子決裁など並行して複合的に取り組んでいたことから、コロナ補助金を活用して関西で1番目、全国7番目の電子契約対応自治体となった。</p> <p>導入する上でいくつかのシステムの中から「クラウドサイン」を選定し、実証実験の後に2022年4月から本格稼働させた。現在、160程度ある自治体の電子決裁においてデファクタスタンダードなシステムとなっているという。</p> <p>電子署名法に準拠したクラウド型電子契約システムであること、セキュリティが高く官公庁・金融機関での利用実績があること、使いやすく多機能で低価格であることなどが同システムの選定理由とのこと。導入効果としては、契約締結のスピード向上、郵送費・人件費・印紙代・印刷代等のコスト削減、文書紛失リスク低減、契約相手事業者側の業務効率化など多くに渡り、契約の見える化や権限管理の徹底によるコンプライアンス強化、検索や職員間共有・保管スペース削減など契約事務の効率化、メリットはまさに多岐に渡る。</p> <p>現在の生駒市は実績を重ね、同システムを利用する120自治体中で契約累計数5位、都道府県をのぞいた市区町村106自治体中では累計2位とのことで、昨年度の累計利用数は1,094件。紙の契約書が必要だったり、大手企業が別システムで契約管理している一部の場合を除き、スムーズに電子契約に移行している。</p>		

(様式)

契約の電子化といっても実感がなく、何かとても難易度の高いシステムを想像していたが、生駒市は、コロナ禍であったため人を集めた説明会を行わず、職員が作成した YouTube 動画を見ることで電子契約の仕組みを理解できるようにするなどしたところ契約の相手方となる企業からはほとんど問い合わせもないということで、今回の視察により具体的になり、日常で既に自治体取り組み活用しているシステムの延長のようなものを感じた。

「早くに取り組んだ方がいい」と担当部長がしきりに言っていたが、先行者利益が薄れてきたとしても、コストも他のシステム系と言われるものと比較すると本当に僅かなものを感じ、導入のハードルは低いがメリットはとてつもなく大きい。

旭川市の昨年度の建設工事の契約において、相手方企業が負担した印紙税額は 423 万円とのことで、企業にとって電子契約により印紙税がかからなくなることは、電子化に対応する大きなメリットである。そのためスムーズなスタートを想定でき、本市としては生駒市と同様のメリットを得やすいため、ぜひとも予算化して取り組んでいくべきだと考える。

※ 「視察内容」欄には、調査結果に対する意見、本市における実施の可能性、課題等を記載すること。