

視 察 日 : 平成 29 年 11 月 7 日 (火)
視察調査先 : 国土交通省 都市局 都市計画課
視察調査事項 : 人口減少社会における都市計画のあり方について
応 対 者 : 企画専門官 東野文人氏



衆議院第一議員会館 918 号室にて

《目 的》

現在、多くの地方都市では、急速な人口減少と高齢化に直面しており、そのため産業が停滞し、活力が低下している。また、住宅や店舗等の郊外立地が進んだことで市街地が拡散し、低密度な市街地が形成されてしまっている。各々の自治体では限られた財政状況の下、拡散した居住地域での住環境を整えていかねばならず、そのためのサービスの提供方法が大きな課題となっている。

このような中、今後も都市機能を接続可能なものにしていくために都市全体を見据える中で、どのような観点から取り組んでいく必要があるのか、所管する省庁に伺いながら考察することとする。

《調査内容》

多くの都市では、高齢者が急速に増加し、今後ますます医療、介護の需要が増えていくことから、満足に医療・福祉サービスの提供や地域の活力維持に向けた取り組みが出来なくなるという予測が立てられ、懸念されている

こうした中、在宅医療・介護を統括する地域包括ケアを実施するため、既存ストックを活用しながら医療・福祉機能の望ましい配置を推進していく必要がある。

そこで考えられるのが都市のコンパクト化である。これは、コンパクトシティとも呼ばれ、住居や都市機能の集積による「密度の経済」を発揮させることで、住民の生

活利便性の維持・向上はもとより、サービス産業による地域経済の活性化や行政サービスの効率化等による行政コストの削減など、具体的な行政目的を実現するための政策手段として効果の期待できるものである。

コンパクトシティ化によって期待される五つの効果は以下のものである。

- 居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導することで、人口集積を維持・増加でき、それにより居住と生活サービス施設との距離を短縮させることができ、市民生活の利便性を向上させることができる。
- 訪問介護等の事業は、移動のための時間やコストに大きな負担がかかることから、それらのサービス提供においては生産性や収益性を上げる必要がある。まちのコンパクトシティ化により、都市内への人口の集積と介護事業所の立地を進めることで時間当たりのサービス提供件数が増加し、移動に伴うコストの減少につながる。
- 市街地の集約化に伴って、公共交通の利用率が高まり、商業施設の床面積あたりの販売効率が向上する。
- 行政コストの縮減と固定資産税の維持として、市街地が集約するほど、公共施設やインフラの維持・管理業務、ゴミ収集等の行政サービスの効率化が図られ、市民一人当たりの行政経費が縮減される。
- 健康の増進では、都市が集約され、居住地と拠点地区が近接するほど徒歩や公共交通を利用して日常生活を営む市民が増加する。また、コンパクトシティ化により、高齢者が外出しやすくなり、歩行量も増加するなどし、健康維持につながることで、健康な市民が増加し、医療費の抑制が見込まれる。
- 都市の人口密度が高いほど自動車交通によるCO₂の排出量が少なくなる傾向がみられ、環境負担の低減につながる。

同じ市域内にコンパクトシティ化された都市が複数できれば、それらを公共交通等でネットワーク化することで、更に都市機能を向上させることができる。

このような視点に立つ政策をコンパクトシティ・プラス・ネットワークと呼ぶが、このコンパクトシティ・プラス・ネットワークの制度に則って国は、必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取り組みを推進するための計画の作成（立地適正化計画）や事業実施に対して予算措置等で支援をしていく。現在までに357都市が立地適正化計画作成に向けて具体的な取り組みを進めている。三重県では、桑名市が計画を作成し公表している（松阪市は、作成に向け事業を推進している）。また、地域公共交通網形成計画の策定状況は、319都市で策定され、そのうち18都市が国土交通大臣により認定されている。

今後も引き続き、コンパクトシティ形成支援チーム（まち・ひと・しごと創生総合戦略により設置）による省庁の横断的な支援により、コンパクトシティ化に取り組む市町村を支援していく。

《所 感》

政府は早くから人口増加に向けた地方創生のための政策を打ち出し、様々な取り組みに力を注いできました。このまま人口減少が続いてしまうようでは地方の市町村はますます衰退してしまいます。

全国の地方都市が人口減少に危機感を抱いており、大きな課題となっていますが、松阪市でも人口の減少が始まっています。

このような現状を打開するために、前述の通り、357都市においては、立地適正化計画を作成し、具体的な政策に取り組み、そのうち112都市が計画を作成し公表しています。更に、地域公共交通網形成計画の策定については319都市で計画が策定され、そのうち18都市の実施計画が国土交通大臣から認定されています。

松阪市においては、現在、立地適正化計画の策定に向け取り組んでいるところですが、地域公共交通網形成計画の策定については今年度中に策定を検討するとしています。

コンパクトシティ・プラス・ネットワークを目指すまちづくりは、人の移動や物の移動が伴い、住民にとっては一時的に大きな負担となる場合も想定されます。そのような事態に陥らないためにも、住民と推進役である行政が協力し合って慎重に進めていくことが肝要であると考えます。

また、線引きに対する国の方針や考え方についても伺いましたので、以下に、その概要を紹介します。

人口が増え、まちが拡張している時は市街化をコントロールすべき時である。人口が減少していくときには、線引きの必要性自体が課題となってくる。

線引きをすることは、自治体としての義務であったが、一部の自治体は「大都市の一部を除いては、自由にすべきである」と主張し、紛糾している。

市街地が広がっていくときには、無秩序な開発をコントロールするためにも一定のルールが必要である。したがって、国としては、線引きを止めたいときにはその意向を尊重はするが、止めてしまうと再び開発が始まることが想定されるため、何らかの手立てを検討することが必要になってくるものと思われる。

また、調整区域は、開発を抑制するために設定するものであることから、地区計画により開発はできることになる。都市計画区域の緩和措置については、それぞれの自治体での都市計画マスタープランに基づいて検討すべきであると考えます。

視 察 日 :平成 29 年 11 月 8 日 (水)

視察調査先 :千葉県木更津市

視察調査事項:電子母子手帳「木更津っこダイアリー」事業の活用について

応 対 者 :木更津市議会事務局

木更津市情報政策課 課長 重城貴浩氏

木更津市情報政策課情報政策担当総括(主幹) 石渡雅浩氏

木更津市情報政策課情報政策担当(主事) 米澤聡史氏

株式会社エムティーアイ ピットスルー事業部

ヘルスケアビジネス第3部アシスタントマネージャー 栗原正行氏



木更津市役所7階会議室にて

《目 的》

松阪市では、妊娠中から出産、子育てまで全てのライフステージに合わせ、切れ目のないサポートを実現するために、「まつさか版ネウボラ」を推進しているが、まだまだ市民に浸透していないのが現状である。松阪市のホームページに「子育て応援サイト」を開設し、育児を応援する行政サービスガイドとして活用できるよう工夫は見られるものの、自治体からの地域ニュースやイベントなど身近な情報が子育て世代の手元に届きにくくなっている。そこで、ICTを活用した新たな子育て支援策として、「電子母子手帳」を導入する自治体が増えてきている。千葉県木更津市に於いても平成28年3月28日から利用を開始している。

妊娠が確認され届け出をすると、母子手帳が交付される。これは、妊娠や出産の経過や小学校入学までの乳幼児の発育や発達を記録する大事な手帳だ。その母子手帳とともに、妊婦健診の結果や未就学児の成長をアプリに記録して保存して活用することができるのが「電子母子手帳」である。紙媒体だけではできなかった成長記録の共有が簡単な

ため、夫や遠方の家族に子育て参加を促すこともでき、母親が抱える孤独や不安を解消することで、母子保健サービスの向上、出生率向上へ貢献している。アプリを活用することによって、自治体が発信した情報が住民の手元に届きやすくなり、ICTを活用した新たな子育て支援策として、また、地域の新たなコミュニケーションの機会を増やすツールとして活用されている。

今回の視察では、木更津市が電子母子手帳を導入した経緯、ならびに導入後の活用方法や子育て世代支援を学び、今後の「まさか版ネウボラ」の活用につなげていくことを目的とする。

《調査内容》

1. 事業目的

子育て世代女性を対象にICTを活用したキャリアアップ等の推進を図ることで、子育てしながら、より働きやすい環境づくりを地域の産官学などが一体となり整備することで、多様な働き方の普及促進を図り、地域における女性の社会進出、社会参加を高めることを目的に事業を開始している。

2. 事業内容

(1) ICTを活用した取り組み

① 働く子育て世代女性の応援サイトの構築及び運用

- 子育て支援情報、就労支援情報、キャリアアップ情報、相談機能など

② スマートフォンなどによる子育て支援ウェブサービスの構築及び運用

- 電子母子手帳アプリを活用した、子どもの検診、子どもの成長記録、予防接種記録、イベント情報など情報管理機能

③ キャリアアップのためのeラーニングシステムの構築及び運用

- 地域企業が求めるスキル育成に繋がる内容、子育て世代女性の就労支援に繋がるような内容（語学、PC操作、医療系など）

(2) 子育て世代がキャリアアップなど、仕事を通じたやりがい、いきがいを高めてもらうことを目的とした、セミナーワークショップなどの企画運営

推進体制

ICTを活用した子育て世代女性支援事業推進協議会を設置

総事業費：約3,850万円

役務費140,000円、委託料33,499,440円、

備品購入費4,860,000円

(地域住民生活等緊急支援交付金(地方創生先行型)を100%活用)

ただし、電子母子手帳導入については初期費用0円、月額利用料5万円(税抜)で運営している。

3. 電子母子手帳の利用状況

子育て世代の妊娠、出産、育児のサポートを目的に、子育て世代が日常的に使用する身近なスマートフォンを利用して、予防接種のスケジュール管理や子育てに関する市の情報を配信するなど、ICTを活用した子育て支援を実施できる、電子母子手帳アプリ「母子モ」を採用。現在64自治体が導入。273自治体で導入予定、検討中である。千葉県内では木更津市を含め4市が導入している。木更津市では、平成28年3月28日から利用を開始。木更津市に於いての平成28年度出生数1,100人に対し、利用者の人数は190名と決して高くないが、今後利用者が増える事業であると思われる。

4. 母子手帳に掲載する市からの情報内容と更新に係る事務量

情報内容

地域の子育て情報をわかりやすく必要な情報を必要な時期に発信し、対象者に効率的に情報を届ける。

お知らせ機能

- 地域イベントの告知
- 妊娠、子育て情報
- 妊娠、育児時期にあった各種補助制度の手続き方法の案内
- 周辺施設の案内（病院、幼稚園、保育園、公園、児童館など）
- 子どもの救急相談
- 安産ピラティス、初めての沐浴、離乳食調理など動画コンテンツの提供

自治体からの情報収集以外の利用方法

育児日記として活用

- 子どもの成長を写真と一緒に記録
初めての胎動や、寝がえり、おすわり、ハイハイ、ひとり歩きなど約150項目の記録が可能。

家族や離れて住む祖父母との情報共有

子どもの成長記録や健康データを、家族のスマートフォンなどでも閲覧でき、SNSにも投稿可能。

更新に係る事務量

自治体のホームページと情報連携されており、ホームページに掲載されている自治体情報をアプリ経由で閲覧できる設定になっている。RSS機能を連携すればアプリ内の情報も自動更新されるため、通常のホームページ更新業務以外に追加する必要がないため事務量の変化は無いが、運営会社から指導を受けられる。

《所 感》

今回の視察で、ICTを活用した、電子母子手帳の取り組みに対して調査をおこなった。現在、松阪市の子育て情報は、松阪市ホームページ内のバナー「松阪市子育て応援サイト」から検索する方法となっているが、ホームページへの訪問者がサイトを見つけなければ簡単に情報を得ることができない。子育て世代が最も活用するスマートフォンの特性を活かし、電子母子手帳アプリの利用を通じて、自治体から発信する地域の特性に応じた子育て情報を有効利用してもらい、開催される様々なイベントにも参加して、地域間や世代間のコミュニケーションの活性化に繋げていきたいと感じた。夫や家族など周りの人が情報を共有することによって、子育て参加が促され母親の孤独感、不安の解消も期待できる。

複雑で多種多様な予防接種の記録は、成人して海外赴任や留学など渡航をする場合、行き先により必要な予防接種の内容が変わることがあるが、その国に渡航するのに必要な予防接種をすでに受けているかどうかを確認するには、母子手帳での予防接種の記録が必要となるので、成人してからも活用することができる。万が一、災害などで紙媒体の母子手帳を紛失した場合でも、電子母子手帳であればクラウド上にバックアップされており、データは消えることなく保存できるので安心である。仕事と家庭の両立など忙しい子育て世代が、紙の母子健康手帳ではカバーできない部分の補助として利用できる点も大きい。

そのほか木更津市に於いて、ハローワークの窓口にマザーズコーナーを設置し、子育て世代の働く女性の再就職にも力を入れて取り組んでいた。スキル育成のためのビデオ動画が視聴できたり、インターネット接続を利用したオンライン環境でパソコンなどから受講できるシステムもある。また、自己啓発セミナーやワークショップ、実践セミナーなどを開催することによって、子育てしながら働くことの可能性を感じ、ブランクや働ける時間の制約などにより、あきらめていた就労について意欲的になるなど、子育て世代の母親の意識変容もあった。木更津市では平成28年度セミナーを8回開催し、合計参加人数110名のうち、4名が就労、11名がクラウドソーシングにより就労するなど、短期間でありながら具体的な成果もでている。再就職を希望する母親にとっては心強い味方であるし、自分の可能性を大きく広げる機会づくりにもなると感じた。

今回調査した、電子母子手帳のアプリについては、「まつさか版ネウボラ」を進めるにあたって、是非活用していきたい事業ではないかと感じた。

視 察 日 : 平成 29 年 11 月 9 日(木)
視察調査先 : 埼玉県久喜市
視察調査事項 : デマンド交通について
応 対 者 : 久喜市 生活安全課 交通係 小川孝之氏



導入されている運行用車両の一例

《目 的》

車社会を前提としたまちづくりが続いたことにより、いつの間にか住みづらいまちになってしまったと感じる市民は年を追うごとに増えている。あれ程近かったスーパーや病院が、自ら車を運転しなくなってしまった途端に遠くなってしまった感じる機会は一度や二度ではないはずだ。買い物難民、通院難民ともいわれる交通弱者の増加は、松阪市に限らず、多くの地方自治体にとっては喫緊の課題である。

わが松阪市においては、そのような住みづらさを少しでも解消するために民間の路線バスに加えて、コミュニティ・バスを地域に走らせ、市民の利便性向上に向け取り組んではいる。

しかし、そのコミュニティ・バスとて、実際にわが町を走らせるには、地元住民や関

係者の方々による多大な労力と時間が必要であることは周知の事実であり、また、折角コミュニティ・バスがわが町を走るようになって、バス停に行くまでの距離が遠く、高齢者の方々には積極的に利用しづらい状況も生じてしまっていることも現実問題としてある。

そこで今回、これらの問題をできる限り克服し、利用者に対し一定以上の利便性を図ることに成功した久喜市における「デマンド交通」事業を検証したい。各利用者が「自宅」を発着点に指定できる久喜市のデマンド交通システムは画期的であり、利用者の満足度も高いと聞く。

今視察にて、久喜市が導入したデマンド交通システムを検証することで、松阪市の公共交通全体を捉え直し、市民にとっての住み良いまちの実現に向け考察していきたいと考える。



運転手用携帯端末（訪問先順序、乗降人数等が表示される）

《調査内容》

久喜市が実施しているデマンド交通とは、あらかじめ決められたダイヤや路線に従って運行する路線バス、または望む時間に自由に乗降できるタクシーなどとは異なり、あらかじめ登録した人が、利用したいときに事前に予約し、自宅等と目的地（決められた

乗降ポイント)の間を乗り合いで利用できる運行システムである。

久喜市は平成22年3月に1市3町(旧久喜市・菖蒲町・栗橋町・鷲宮町)で合併し、面積が82.41㎢、人口が154,241人(平成29年1月1日現在)の市となった。既存の公共交通網に関しては、まず路線バスが民間会社3社によって運行されており、中心地である久喜地区には多数の路線があるものの、菖蒲地区には6路線、鷲宮地区には3路線、栗橋地区にいたっては一つとしてなかった。また、久喜地区には平成6年4月から市が委託する市内循環バスも走っていた。鉄道は、3路線あり、JR宇都宮線(久喜駅・東鷲宮駅・栗橋駅)、東武伊勢崎線(久喜駅・鷲宮駅)、東武日光線(栗橋駅・南栗橋駅)が通っている。

久喜市は合併したことにより、地域間で公共交通網に偏りが生じてしまったことはもとより、バスや鉄道間の相互連絡がなく、また、バス停などが近くにないという交通不便地域(空白地帯)が多く存在する自治体となってしまった。

そこで久喜市は、平成22年7月に、まず久喜市公共交通検討委員会条例を制定し、公募市民等15名で構成する久喜市公共交通検討委員会を立ち上げた。同年11月には市から「公共交通の充実について」の諮問を受け、平成24年1月、「久喜市公共交通検討報告書」として取りまとめ答申した。

当該報告書は5つの基本方針から成り立っている。

1) 幹線・枝線システム

- ・鉄道駅…乗継拠点、路線バス…鉄道駅相互を連絡
- ・鉄道、路線バスを補完し、地域の生活を支える

2) 誰もが安全で安心に移動

- ・交通手段が少ない高齢者、障害者
- ・近くにバス停などが無い交通不便地域

3) 快適で利用しやすい

- ・生活に密着した施設を連絡
- ・開発事業への対応

4) 地域生活交通網

- ・久喜地区…既存の市内循環バス
- ・菖蒲地区、栗橋・鷲宮地区…地区特性に合わせた公共交通の導入(→デマンド交通)

5) 持続可能

- ・自動車主体の交通体系の転換
- ・市民、交通事業者、行政が役割を認識

これら5つの基本方針をもとに、平成24年10月、公募市民等25名による久喜市地域公共交通会議(道路運送法施行規則第9条の3)を設置し、半年後には「久喜市地域

公共交通計画」を策定するなど、発足後1年間で7回の会議が開催された。

その中で、既存の市内循環バスの運行事業（旧久喜市内のみ運行）の存廃も検討されたが、存続させたまま路線を菖蒲・鷺宮地区の一部に延伸させ、新たなデマンド交通との乗り継ぎを可能にすることで、利用者の利便性を図ることとした（ただし、市内循環バス路線延伸に伴い、便数を3便減らすこととした）。デマンド交通は、市内循環バスが走る久喜地区を除く菖蒲地区、栗橋・鷺宮地区での運行となった。

こうして平成25年10月、市内全域に公共交通網が整備されることとなった。

さて、久喜市におけるデマンド交通（愛称：くきまる）の概要は以下の通りである。

運行事業の委託料は43,481（千円）と設定され、ここから運賃収入を差し引いた額が運行会社に支払われる（平成28年度運賃収入4,025,250円、平成27年度運賃収入4,419,150円）。

運行会社（現在、各地区でタクシー会社それぞれ1社）は予約センターを別途設置し、利用者からの予約受付を行っている（電話またはFAXにて、1週間前から30分前まで可）。

利用できるのは、事前に利用者登録をしている市内在住、在勤、在学者としている。

運賃は、1回300円で回数券3,000円（11回分）を発行（障害者等は150円、80歳以上は半額、小児等は無料）。

菖蒲地区、栗橋・鷺宮地区の2地区に限った運行で、かつ両地区をまたいだ運行はできないこととしている。

運行車両は、両地区ともリフト付きワゴン車1台を含む4台。日曜・祝日・年末年始以外、午前7時から午後5時の間で1台につき10便で運行。

あらかじめ乗降ポイントが定められている（市内公共施設、医療機関、介護施設、金融機関、大規模店舗、鉄道駅、路線バス停留所乗り継ぎ等、437カ所）が、これに利用者登録者の「自宅」が加えられる。

利用者数は、平成28年度20,338人（69.4人/1日）で、平成27年度の18,209人（61.9人/1日）から増加している。年代別に見ると、70歳代で35.1%、80歳代で35.2%と70歳以上で7割超の利用を占めている（ただし90歳代は1%に満たない）。また、障害者等の割引運賃の利用者は50.1%と半数を占めている。登録者数は6,287人（男性2,534人、女性3,753人）で、実際に利用した実人数は登録者の33.5%、2,105人である。

目的地（乗降ポイント）で多く利用されているところは、栗橋・鷺宮地区では医療機関で47.5%と半数近くを占める。これは地区内に総合病院が2院あるためと考えられる。以下、鉄道駅11.2%、大規模店舗棟10.3%などとなっている。一方、総合病院がない菖蒲地区では1位が大規模店舗等で39.6%、次に医療機関29.3%、介護・高齢者福祉施設7.3%などとなっている。

唯一、デマンド交通の運行がない久喜地区（前述の通り、代わりに市内循環バスが導入されている）においては、平成30年1月より試験的にデマンド「タクシー」を始め

る予定となっている。これは乗降ポイントを定めず、単独での乗車を基本とした事業で、利用できる対象者を市内在住の障害者、難病認定者、75歳以上の高齢者に限定している。この実証実験により久喜市にとっての最良な公共交通システムの構築を検討している。

これらの取り組みにより市内に公共交通網の空白地帯は、おおむねなくなることになる。

運行開始から4年が経過するが、利用者からの声はおおむね良好である。市が実施したアンケート調査では、予約の取りづらさや便数の少なさ、2地区をまたいでの利用ができないなどの不便さが指摘されるなど、まだまだ改良の余地は残されているものの、今や市民にとってはなくてはならない交通手段となっていることはアンケート調査からも明らかであり、いつまでも安心して住み続けることができるまちの実現に向け、確実に前へ進んでいると見ることができる。

《所 感》

松阪市は「地域公共交通システム事業」として毎年1億円ほどの事業費を拠出し市内の公共交通の充実を図っている（平成27年度96,419,629円、平成28年度99,557,579円）。

市街地循環線（鈴の音バス）をはじめ、宇気郷地区、飯南、黒部・東地区、機殿・朝見地区、嬉野おおきんバス、空港アクセス線・三雲松阪線、飯高波瀬森、三雲地域それぞれでコミュニティ・バスとして運行させている。

しかし、これら既存の公共交通システムであっても、決してこれで十分というわけではなく、限られた便数、幹線道路中心に設定された路線など、利用者の利便性の向上のために改良すべき点は少なくない。

一方で、公共交通網から外れた、いわゆる空白地帯に属する地域は市内に実に多く存在する。ところが、それらの地域でコミュニティ・バスの運行を希望しても、住民それぞれに事情が異なるなど、導入にあたって個々人に温度差もあることから、なかなかまとまらず、簡単には導入に至らないという課題があるのだ。

しかも、運行の実現に向けて推進していくために、まず住民には協議するための検討会議の立ち上げが求められ、更に、その会議において地元の同意を取り付けることが求められる。このようなプロセスを住民主導で進めていくことは、ノウハウを持ち得ない住民にとっては重い負担となり、ますます導入が遠ざかることになる。望むように話を進められない地域には、先行導入地域に対しての不公平感が生まれる可能性もある。

このように想定され得る困難を克服することができるのが、このたび視察した久喜市のデマンド交通であると考える。

1市3町が合併したがゆえに存在する人口密集度合い等の地域特性を解消するために、

住民任せにせず、行政が主体となって導入した当市のデマンド交通には大きな意義がある。

松阪市のように地域住民からの意向を待っている、住民自身の負担感からなかなか実現に至らない。残念ながら幸地区などはその典型的な例である。

そこを久喜市は「自宅」でさえも乗降ポイントに設定できる方式を、統一したシステムとして事業化した。立ち上げるにあたって設置した地域公共交通会議にはタクシー会社や路線バス会社も委員として参画している。会議の中で、特に路線バス会社から経営が圧迫され得ることの懸念も示されたが、デマンド交通システムは市民からの強い要望であることや、しっかりとした料金設定を行うことなどの意見も出し合いながら、お互いに共存していくことを大きな目標に掲げ、合意に至ったという経緯も伺った。

結果としてタクシー会社側では、予約センターのオペレーターや運転手など、新たな雇用も生み出している。また、予約配車システムは外部のシステム開発会社が請け負っており、システム導入に際しての負担は少ない。そして、日々の運用面でも各車のルート設定はすべてシステム化されており、運転手にとっての煩わしさもない。利用者にとって予約の取りづらさ等の課題は確かにあるものの、いまや市民にとってなくてはならない公共交通手段となっている。

市域の広い松阪市においても、地区割りをしたり、適切な料金を設定したりすることで、既存の公共交通との共存も図ることができる。今後、このようなデマンド交通システムの導入を見据えながら、委託料を含めた事業費全体も考慮し総合的な公共交通の見直しを提言していきたいと考える。