

視察報告書

島根県浜田市・山口県山口市

令和元年 7 月 29 日（月）～30 日（火）



松阪市議会

松政会

令和元年 8 月 13 日

松阪市議会議長 大平 勇 様

松阪市議会
松政会 米倉 芳周

令和元年 7 月 29 日（月）から 7 月 30 日（火）の間、行政視察を実施しましたので
下記のとおり報告いたします。

記

1. 参加者

松政会 米倉芳周 谷口 聖 松本一孝 中村 誠

2. 視察先及び視察事項

(1) 島根県浜田市

●議会改革について

(2) 山口県山口市

●地域住民主体で運行しているコミュニティタクシーについて

3. 視察内容

別紙のとおり

I. 島根県浜田市

1. 浜田市の概要

(1) 人口・世帯数 53,710 人・26,181 世帯

(2) 老年人口比率 33.4%

(3) 面積 690.68K m²

(4) 概要 浜田市は、江戸時代に花田藩が開府し、その後明治初期には石見地方を統括する浜田県が設置され、経済、政治の拠点として繁栄された。現在は、水産都市として発展し、2005年に金城、旭、弥栄、三隅地区と合併し新「浜田市」となる。

近年では、浜田港と韓国釜山港との国際定期コンテナ航路の開設、さらに日本海拠点港選定等、交通、経済の発展が期待されている。松阪市とは松坂藩時代から深い所縁があり、松阪が生んだ国学者本居宣長と藩主との文学を通じての交流も深かった。

その縁で、浜田市と松阪市は「友好都市」として、行政間、民間で盛んに交流が続いている。

2. 対応者

浜田市議会	議長	川神 裕司氏
浜田市議会	副議長	田畑 敬二氏
浜田市議会改革検討委員会	委員長	西田 清久氏
浜田市議会改革検討委員会	副委員長	牛尾 昭氏
浜田市議会運営委員会	委員長	渋谷 幹雄氏
浜田市議会産業建設常任委員会	委員長	岡本 正友氏

3. 視察項目

(1) 浜田市議会の議会改革について

- ・議会改革検討委員会のこれまでの主な取り組み

4. 議会改革検討委員会のこれまでの取り組みについて

① 議会改革検討委員会の位置づけ

○議長の諮問機関として委員会を設置（平成 18 年 6 月）し、次の 6 項目についての検討を始める。

- ・ 議会の監視機能の強化に関する事項
- ・ 議会運営に関する事項
- ・ 広報公聴活動に関する事項
- ・ 調査、政策立案の能力向上に関する事項
- ・ 議会費予算の適正化に関する事項
- ・ 議会運営の活性化に関する事項

② 取り組み事項の推移

○平成 18 年 10 月

- ・ ホームページを活用し、「議長なんでもメール」を開設。・・・市長へのなんでもメールと同様、議会にも意見を寄せていただくよう公聴機能を強化することを目的とする。

○平成 18 年 12 月

- ・ 一般質問に「一問一答方式」を採用。・・・従来の「一括質問一括答弁方式」を改め、市民に分かりやすく、また、答弁の正確性を向上するために変更する。

○平成 19 年 3 月

- ・ 「議員定数等調査特別委員会」を設置。・・・議員定数等のあり方を調査研究を行う機関として発足する。当時議員 36 名。

○平成 20 年 2 月

- ・ 「会派代表質問」を導入。・・・会派の独自性と政策課題の明確化等により市民の市政運営に対する関心と理解の向上を目的とする。

○平成 20 年 6 月

- ・ 「浜田市議会議員政治倫理条例」を制定。・・・議員の政治倫理の確立と向上、かつ公正に職務を遂行すべきことを踏まえ、市政の発展となることを目的とする。

○平成 23 年 9 月

- ・ 「議会基本条例」を制定。・・・市民の福祉の増進及び公正で民主的な市政の発

展に寄与することを目的とする。

○平成 23 年 12 月

・「議員定数等議会改革推進特別委員会」を設置。・・・議員定数及び議会改革の推進に関する調査研究を行う。当時議員 28 名。

○平成 25 年 3 月

・「災害発生時の対応要領」を策定。・・・浜田市での地震、水害等の災害時に議会が市の災害対策本部と連携・協力し、災害対策活動を支援することを目的とする「浜田市議会災害対策支援本部」を設置する。

○平成 25 年 11 月

・予算決算委員会と議会広報公聴委員会を常任委員会化する。

○平成 27 年 3 月

・政務活動費が適正に使用されているか第三者へ審査依頼。・・・議会基本条例の一部改正を行い、市監査委員へ審査依頼を行う。

○平成 28 年 7 月

・「議会基本条例」を制定。・・・市民の福祉の増進及び公正で民主的な市政の発展に寄与することを目的とする。

○平成 28 年 12 月

・一般質問をインターネットで動画配信を開始。

○平成 30 年 2 月

・全員協議会室で行う委員会の動画配信を開始。

○平成 30 年 8 月

・議会の ICT 化を実施。・・・タブレットによるペーパーレス会議システムを導入し、平成 31 年 3 月定例会より本格実施を開始する。

○平成 30 年 9 月

・議会基本条例に新たに 4 項目を明記。

- ① 議会は、障がいのある議員及び妊娠中又は出産後の議員に対し、本人の意思を尊重し、円滑な議会活動のための配慮をしなければならない。
- ② 議員からの質問等又は議員若しくは委員会による条例の提案、議案の修正案

等に対して、疑義等があるときは、これらに反問し、又は反論することができる。

- ③ 議長は議会事務局の職員の配置に関し、あらかじめ市長と協議するものとする。
- ④ あらかじめその日程、議題等を周知するとともに、障がいの有無にかかわらず、市民が傍聴しやすい環境の整備、インターネット等による配信に努めるものとする。

○平成 31 年 4 月

- ・ 議会の「通年会期制」を導入。・・・行政監視機能、政策立案機能の充実と災害時の素早い対応を図ることを目的とする。

5. 注目すべき取り組み内容の考察

- ・ 災害発生時の対応要領・・・実際、松阪市議会でも以前研究項目に挙げられたが、執行部との役割で非常に難しいところがある。今後、浜田市を参考に研究する必要がある。
- ・ 常任委員会等の動画配信・・・どこまで、動画配信するかという理念的な議論が必要である。浜田市は全員協議会も配信しているが、「開かれた議会」を念頭に置くなら必要な事項かもしれない。
- ・ 通年会期制の導入・・・兼ねてからの議論の対象となるところだが、専決処分についてはそのままであり、本当の意味での通年制とはいえないかともいれないと考える。

6. 所感

浜田市議会における議会改革は、「まず身近な改革から」という印象を強くした。出来ることから行うという主旨だと理解する。

こういった「開かれた議会」「隠し事のない議会」という理念は、地域住民との切磋琢磨から生じてきたものと推察する。

その要因の一つとして議会における「区長制」が大きく影響していると考えられる。5 地区の区長は執行部側に所属し、議会運営を注視している現状において、議会改革の推進の原動力となっていると感じた。

松阪市議会においても、あらゆる事項について、もう一步踏み込んだ改革も今後、必要になってくると考えるが、この度の浜田市の議会改革の内容を大い

に参考としたい。

また、議会改革推進のなか、浜田市議会は人口と比較して 24 名の議員総数は少し多いかと感じたが、「議員数は人口も考慮すべきであるが、地域における代表的な存在意義もあり広範囲の地域性から市民の理解もいただいている」との議員の言葉に、真に地域密着型の議会であることも認識した。

Ⅱ. 山口県山口市

1. 山口市の概要

(1) 人口・世帯数 197,422 人・84,994 世帯

(2) 老年人口比率 27.01%

(3) 面積 1,023,23K m²

(4) 概要 山口市は平成 17 年 10 月に小郡町、秋穂町、阿知須町、徳地町と合併し、30 万人規模の人口とバランスのとれた産業構造を有する「広域県央中核都市」の創造に向け、22 年 1 月に阿東町を編入し現在の山口市が誕生した。

広域交通網が東西南北に走り、県内の主要都市に 1 時間以内で移動できる優位性を持ち、山陽新幹線、山口宇部空港へのアクセスの利便性もあり、広域交流の拠点である。

2. 対応者

山口市都市計画部	交通政策課	交通政策担当主幹	田邊 幸治氏
山口市議会事務局		副主幹	横沼 真介氏

3. 視察項目

(1) 山口市の交通政策について

- ・地域住民主体で運行しているコミュニティタクシーについて

4. 山口市の公共交通政策

○目指すべき都市構造として、21 の全地域を都市核 (2 か所)、地域拠点 20 か所、山間部の生活拠点 8 か所を重層的コンパクトシティとして、交通網を有機的に結ぶ。

①市民交通計画、総合連携計画の策定

1) 計画推進体制の構築

交通政策の舵取り役としての機能を有する「山口市公共交通委員会」を設立。副市長を委員長に、地域交通の活性化及び再生に関する法定協議会議として、市民、事業者、有識者、行政等が協議し、平成 20 年 3 月に「山口市地域公共交通総合連携計画」を策定する。

2) 交通計画の基本理念

○市民誰もがいきいきと安心して住み続けられるよう、市民、事業者、行政が協働して、持続的な公共交通を創り守ることにより、車に頼りすぎない交通まちづくりを目指す。

(みんなで役割分担をして長続きする公共交通体系を創ろう)

3) 交通体系の整備方針

- ・基幹交通・・・都市部と地域を結ぶ基幹交通、地域と生活拠点を結ぶ準機関交通は、交通事業者が主体となり整備。
- ・コミュニティ交通・・・地域をきめ細かくカバーし、基幹交通に接続するコミュニティ交通（コミュニティタクシー）について、地域が主体となる。
- ・連続性の確保・・・乗り継ぎ、結節点について、商業施設や医療機関を活用し、各交通機関の連携を強化し、運賃や待ち時間等の負担が少なくなるよう工夫する。

②コミュニティタクシーの導入

○コミュニティ交通は、地域の地形や人口構成等、地域により状況が異なるため、市一律での考え方では実現は不可能である。路線、停留所、ダイヤ、費用負担等を含んだ地域の合意が必要である。成功のポイントは地域の主体性である。

1) コミュニティタクシー運行の基本的条件

- ・交通不便地域、及び高齢者など移動に不自由している人が多い地域
- ・地域団体が事業主体者
- ・運行範囲は地域内
- ・運賃は移動距離や採算性から地域が決定
- ・1年間の実証運行を行い、実績収支率基準が30%以上（年間乗車人数×正規運賃+協賛金）÷運行委託費・・・但し、地域内に病院、商業施設がない場合は25%
- ・1年間の実証運行を行い、実績乗車率基準が30%以上（1便あたり乗車人数÷使用車両の定員）
- ・地域が議論して改善

2) 7地域での地域主体のコミュニティタクシー運行 (各地域の詳細内容)

○宮野地域

人口	2156 人
運行の形態	定時定路線
車両	9 人乗りジャンボタクシー
運行日	月、水、金
運行便数	6 便

○小郡地域

人口	3778 人
運行の形態	定時定路線
車両	9 人乗りジャンボタクシー
運行日	月～土
運行便数	8 便

○阿知須地域

人口	9316 人
運行の形態	一部デマンド
車両	4 人乗りタクシー
運行日	月～金
運行便数	13 便

○佐山地域

人口	2942 人
運行の形態	定時定路線
車両	4 人乗りタクシー
運行日	月、水、金
運行便数	12 便

○嘉川地域

人口	583 人
運行の形態	定時定路線
車両	4 人乗りタクシー
運行日	月、水、金
運行便数	7 便

○島地地域

人口	400 人
運行の形態	デマンド
車両	9 人乗りジャンボタクシー
運行日	月～金
運行便数	6 便

○小鯖地域

人口	894 人
運行の形態	定時定路線
車両	9 人乗りジャンボタクシー
運行日	月、水、金
運行便数	2 便

③課題と取り組み

○平成 20 年前後に運行を開始した地域主体のコミュニティタクシー事業は、人口減少とそれに反比例して高齢になっても免許を手放さない免許保持者の増加、年代が下がるにつれほとんどの方が免許保持している現状、加えて地域の担い手不足、また、タクシー事業者が運転手不足により事業撤退が相次いでおり、今後の運行方法を見直す必要が生じてきた。

1) コミュニティタクシーの運行基準の見直し

- ・年間平均乗車率 30%以上・・・追加便を含む年間平均乗車率 30%以上
- ・年間平均収支率 30%以上・・・削除
- ・地域内での運行・・・他の交通と競合しないことを前提に地域をまたぐ運行が可能
- ・地域負担金・・・市の補助金を増加

○事務管理費は地域負担分であったが、これを市が負担し、加えて乗車率 30%を基準維持しかつ 35%を超えた人数分（超過乗車人員×正規運賃）を利用促進加算として補助金に加算する。

運行経費		事務管理費
運賃、地域負担 (30%)	市 補助金 (70%)	



運賃、地域負担	市 補助金 (利用推進加算、事務費を含む)
---------	-----------------------

○地域負担額の算出例

年間乗車人員	600	年間乗車を 600 人とする
年間座席数	1,300	年間運行便数 325 便 (4 人乗り小型)
乗車率	46.2	600 人 ÷ 1300 世帯
乗車率 35% の人員	455	1300 席 × 35%
超過人員	145	600 人 - 455 人
運行経費	1,000,000	年間運行経費を 100 万円とする
地域負担 A	300,000	運行経費 30%
運賃収入 B	180,000	600 人 × 300 円
利用促進加算 C	43,500	145 人 × 300 円
地域負担額 A - B + C	76,500	実質地域負担額

2) グループタクシーの導入

○人口密度が低く高齢化が進む中、交通弱者に対しタクシー利用権を交付し、買い物や通院など日常生活における移動の負担軽減と一般タクシーの共同利用による地域コミュニティの活性化を図る。(平成 24 年 4 月から実施)

- ・交付条件・・・65 歳以上で、最寄りの交通機関から 1 km 以上離れている方、かつ他のタクシー利用券制度を受けてない方を原則として、4 人以上のグループを基本に申請
- ・利用方法・・・タクシー運賃から利用券金額を差し引いた額を現金負担

1 キロ以上 1.5 キロ未満	300 円 × 60 枚	(75 歳以上は 700 キロ)
1.5 キロ以上 4 キロ未満	500 円 × 60 枚	
4 キロ以上	700 円 × 60 枚	

 (グループ内で相乗りすれするほどお得になる仕組み)
- ・グループタクシーのメリット・・・通常は車を使うが、いざというときにタクシーを呼べるからという「安心感」、今までだれかに頼むしかなかったが、「自分で好きなときに出かけられる」また、地元のタクシー会社をお願いするので、顔なじみの運転手さんと呼んでいただけますという「信頼と安定」が利用者からの声

3) コミュニティタクシーとグループタクシーの利用実績（直近3年間）

コミュニティタクシー（実績人数）		グループタクシー（申請者数）	
平成28年度	33,442	平成28年度	996
平成29年度	33,994	平成29年度	1,098
平成30年度	33,431	平成30年度	1,166

4) コミュニティタクシーとグループタクシーの促進事業費（直近3年間）

コミュニティタクシー（金額 千円）		グループタクシー（金額 千円）	
平成28年度	35,293	平成28年度	5,142
平成29年度	35,553	平成29年度	5,500
平成30年度	34,583	平成30年度	5,546

5. 所 感

松阪市の地域に多気町と大台町を含めた面積と同様の広範囲の行政区域を有する山口市においては、交通網の整備は住民にとっても最も重要な政策である。

松阪市と同様、中心市街地への郡部集落からのアクセスをどのように設定していくかは、合併の推移の中、中心的に行われてきたことと推察できるが、年間事業費総額約2億円を投じて公共交通の整備を地域住民を主に展開してきた意義は大変重要であると考えます。

1年間の実証運行を行うことで、継続の判断材料を研究し、原則3年目で乗車率30%の維持を目標設定し持続可能な交通機関にする取り組みは、大変参考になった。

また、コミュニティタクシーの進化型ともいえる「グループタクシー」の導入は、地域に交通網を管理する担い手不足のなか、住民の自主性を高める意味においても、画期的な施策であると思う。

松阪市と単純に比較はできないが、いかに「継続的に実施するか」を念頭に市民にバス等の公共交通機関を利用する動機づけを各イベントで啓発している取り組みは、将来を見据えた施策であると感じた。

説明者の田邊主幹の言葉に「コミュニティタクシーなど公共交通を利用方は、自分で買い物ができ、自分で通院できる方、いわば、日常的に健康な方です。言い換えれば車も運転できるような方が利用しますので、若いうちから公共交通を利用する習慣をつけなければ、このシステムは崩壊します。」という発言に現実をみた。

以上