

令和4年度

# ■ 総務文教常任委員会

## 行政視察報告書 ■

○視察期間 令和4年4月24日～27日

○視察先および視察テーマ

・ 広島県広島市（広島市議会）

『住民参加による公共交通確保の取り組みについて』

・ 広島県広島市（広島県議会）

『広島版「学びの改革」アクションプランについて』

・ 山口県岩国市

『市庁舎建設のコンセプトについて』

・ 山口県周南市

『鹿野地域乗合タクシー「ふれあい号」について』

・ 福岡県朝倉市

『あいのりスクールバスの取り組みについて』

○参加委員 委員長 高橋 伸典

副委員長 山崎 真由美

委員 黒井 徹

佐藤 靖

清水 一夫

遠藤 隆男

総務文教常任委員会の視察報告を申し上げます。

4月24日から27日までの日程で、5自治体5か所の視察を行いました。

## ■ 広島市「住民参加による公共交通の取り組みについて」

2日目は広島市役所を訪問し、「住民参加による公共交通の取り組みについて」研修しました。

広島市では、郊外部の住民団地や中山間地域の公共交通サービスが十分に行き届いていない地域において、高齢者をはじめとする地域住民が安心して生活し続けるため生活交通の確保が課題でありました。鉄軌道やバスなどの自動車公共交通確保の拡充を組み合わせた持続可能な公共交通ネットワークづくりに取り組んでいる中、郊外の中山間地域における生活交通確保の拡充については、郊外部の住宅団地に公共交通サービスが十分に行きとどいていない地域において、地域が主体となって活性化協議会を結成し、



市電も走る広島市の公共交通

運行会社と協定を結び運行する乗合タクシーの導入については地域からの相談に  
応じて住民アンケートのノウハウの提供と、更に検討が進むと実証運行を実施し  
本格運行に移行しておりました。財政支援は、地域が主体の生活交通事業運行補  
助金交付要領が制定されており、内容は経常費用の人件費・燃料費・修繕費・減  
価償却費から経常収入を差し引いた額の四分の3を乗じた額から国補助金の額を  
助成し、残りの四分の1は運行団体の活性化協議会が負担する。その財源の確保  
は、自動販売機の設置やイベントの実施、時刻表・バス停への広告の掲載等など  
を行っており、確実に利用者が増加傾向にありました。名寄市では行政の責任と  
して運行している市内循環バス・デマンドバスの運行に10年が過ぎる中、利用  
頻度の減少と地域格差が生じています。広島市のように地域の住民が主体となり  
将来にわたり地域の公共交通を持続可能にするために、地域コミュニティ活性化  
協議会が主体となり運行する仕組みに、委員全員が共感を経たところでありま  
す。本市も、まずは地域の状況を把握し、地域コミュニティに委ねることも必  
要と感じました。

## ■ 広島県「広島版学びの改革アクションプラン」

午後は広島県庁を訪問させていただき、広島県教育委員会から、広島版「学び

の改革」アクションプラン・広島県立広島叡智学園の実践について学びました。

広島県では、県の教育の現状を、基礎的な知識・技能の習得には一定の成果があるものの「学び続ける力」に大きな課題があると分析、県内すべての学校において「学び続ける力」を育成するための「主体的な学び」を実現することを目指し、平成26年広島版「学びの改革」アクション・プランの策定を行い、小・中・高の系統的な対策に着手しました。その中で「学びの改革」を先導的に実践する学校が必要となり、グローバルリーダー育成校（仮称）を設置することとし、誕生したのが広島県立広島叡智学園です。

学園のミッションは、学びを通じて平和な社会づくりを実践し続ける存在となること目指すことであり、社会の持続的な平和と発展に向け、世界中のどこにおいても地域や世界の「よりよい未来」を創造できるリーダーを育成する「学びの変革」の目指すべきモデルとなることをビジョンとしています。

また、「グローバルな視野」と「地域に根ざした心」の双方を大切に、主体的に学び続ける「ラーニングコミュニティ」を形成することをバリューズとし、地域の協力で成り立つ学校を目指しています。

叡智学園の特色としては、①ハーバード大学とスタフォード大学など海外の大学の入学資格が得られる。国際バカロレア認定校である。②実社会の課題解決に挑戦する国際協働型プロジェクト

学習の現実の課題に向き合う。③少人数授業やオンライン交流などにより英語力を育成する。④学年を超えた仲間や留学生との共同生活を行う全寮制での学習や生活。⑤外国人留学生8か国から12人を受入れ、多様性あふれる学習環境である点を上げることができます。これらの特色に感動しました。

映像による学園生活の紹介では、平和・世界・地域との一体感などの成果は、叡智学園が巻き起こしている「学びの変革」を十分に感じることができ、生徒たちの表情は自信と笑顔にあふれ、叡智学園での生活の充実感を感じ取ることができました。

名寄市においても新設高校像についての議論も終盤を迎えていますが、今回の視察を通して「地域との連携」は重要な視点の1つと感じました。

## ■ 岩国市「市庁舎建設のコンセプトについて」

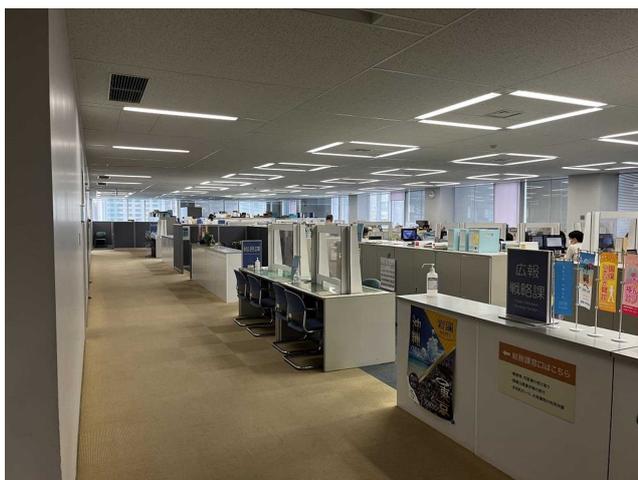
3日目は、山口県岩国市の「市庁舎建設のコンセプトについて」を学びまし



広島県立叡智学園の「学びの改革アクションプラン」の研修を行った広島県庁には、広島県議会議事堂も隣接されています

た。

旧庁舎は、昭和34年7月に建設され半世紀近く経過、経年劣化や行政業務の多様化、オンライン化の進展に伴い執務室の狭隘化・分散化が進み、市民サービスの著しい低下が課題となっていました。また平成13年3月に発生した芸予地震によって、建物を支える柱や壁と梁にひび割れが生じるなどの大きな損傷を受け、耐震診断でも耐震性能の低下が認められました。新庁舎の建設に向けては、平成5年に庁舎建設基金



**市民とのコミュニケーションを重視した岩国市庁舎  
開放的な空間には多くの工夫がみられました**

を設立し、毎年、積立を実施し基金積立の増額を図ると共に、岩国市の米海兵隊と沖縄第1海兵隊航空隊の航空機120機と隊員約1万人を受入れ、海上自衛隊が駐留のため防衛施設庁に対して補助要望活動を展開し、平成15年度の基本設計から防衛施設庁の補助事業としての実施が決定しました。市庁舎建設のコンセプトは、市民の皆様が開かれた施設にすることを基本方針として掲げ、市庁舎の内外に、市政への参加交流を促す情報提供の場、住民の皆さんのコミュニケーションの場、地域の活力づくりの場としました。また、できるだけ間切りを少なく、来庁者に関開放的な印象を与える開放スペース設計を進めました。バリアフリー対応には、平成6年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」が施行され、これに基づいて計画建設を行い、具体的には段差のない構造とし、車いすの方に配慮した通路幅やトイレの設置を行いました。また、震災機能を取り付けにより地震による損傷を防ぎ速やかな初動体制を取れる庁舎とし、2階に危機管理課を配置し、隣室には、災害時に通常の会議室として利用でき、災害時に災害本部に使用可能な部屋として、必要な通信・電子機器の防災機能を整備しています。また、環境へは、深夜電力を活用し、冷暖房のための冷温水蓄熱槽を設置し、照明設備には調光センサー、窓側サッシのダブルスキン、トイレの排水への雨水利用、地下熱を利用するクールチューブを利用した空調設備を設置し太陽光発電設備を設置しています。今回の視察を行い、庁舎建設の1番の問題は財源の確保であり、岩国市のように防衛施設庁から沖縄アメリカ海兵隊航空団の受入れに伴っての、約55%の補助金の影響は大きいと感じました。名寄市庁舎も45年が経過する中で、庁舎整備委員会を設置し、方向性について協議を進めるべきと感じました。

## ■ 周南市「鹿野地域等乗合タクシーふれあい号について」

午後は、山口県周南市役所を訪問し、周南市の「鹿野地域等乗合タクシーふれあい号について」を学びました。

周南市では、地方バス路線維持対策事業による路線バスの補助を中心に、市民生活の足の確保に取り組んでいます。しかし、過疎化や車社会の進展により路線バスの乗車は減り、補助金額は年々増加しています。平成15年8月に市民の交通手段の確保で庁内組織に「周南市交通問題検討会」を設置し、平成16年8月生活交通の維持確保及び活性化を図り、市民が安心して生活できる快適な環境づくりのため「周南市生活交通活性化委員会」を設置し、アンケート調査を実施しました。

平成17年12月に市長に提出された委員会報告では、1つ目が、不採算部門の取組では、人口減少の割合が高い周辺地域では不採算路線が多く、バス事業者が撤退する可能性が高いことから、こうした事態を回避するための利用率の向上の取組。2つ目が、新たな交通システムの導入では、不採算路線の利用促進に努力したが、結果、バス路線の補助金削減に至らなかった場合、本当にその地域にとってバス路線が必要かどうか、路線バス以外の効率的かつ効果的な方策があるならば、新たな交通システムの導入を検討するという提案。3つ目が、地域の実情に即した、より効率的かつ効果的な運行を図るために、福祉や教育の施策も勘案しながら、状況に応じた生活交通の確保を図るという提案がなされました。

この提案を受け、不採算路線を多く抱えていた鹿野地区で、新たな交通システムの導入検討の取組が開始されました。利用状況確認及び利用促進の検討・実施をするため、地域住民代表者から構成する「鹿野地域等生活交通協議会」においてコミュニティー交通の地域組織を形成し、地域で十分検討したうえで「周南市地域公共交通会議」に承認を得て、平成19年10月より導入となりました。導入後については、地域の意向を踏まえ、利用しやすいようダイヤ改正と運行内容を見直し運行維持を図っているそうです。人口減少や少子高齢化、バス利用者の減少による財源負担の増加、公共交通の担い手不足の深刻化等、地域の特性により様々な問題はあるますが、周南市にも本市にも共通の課題等があり、今回の行政視察において、交通弱者が利用しやすい公共交通の取り組み、課題解決に向けた考え方等、参考になる点は多々ありました。今後の名寄市における公共交通への取組に反映をしていきたいと考えます。



**地域の実態をしっかりとらえた公共交通の運行施策に、名寄市を想定して研修を深めました。**

## ■ 朝倉市「スクールバス混乗化の取り組みについて」

最終日となる4日目は、福岡県朝倉市役所を訪問し「スクールバス混乗化の取組について」を学びました。

平成18年3月に市町村合併により市内の公共交通体系はバラバラのままであり、サービスレベルの調整が必要でありました。内容として、既存の公共交通機関を有効に活用しつつ、路線バスを中心とした公共交通システムを構築する計画と、運行便数が少なく利用者も少ない、行政の赤



少子高齢化に向き合う公共交通の取り組みとして「あいのりスクールバス」について研修を深めました

字補填により存続されている既存バス路線を廃止しました。代わりにあいのりタクシーへ事業転換を行い、同地域内を運行されています。小中学生用のスクールバス通学時には混乗化はさせませんが、日中の間合いの時間帯に、予約により一般住民が乗車することでスクールバス混乗化を進めています。これにより朝倉地区は平成21年には交通空白率が57, 32%と最も高かったが、平成23年度には空白率が0%となりました。また、市の負担額は年々増加傾向にあり、事業の効率化等による維持費の抑制が大きな問題の1つとなり、利用者や沿線住民の理解を得ながら、輸送サービス水準の適正化や平準化に向けた取り組みを進め利用促進に繋げています。

少子高齢化・人口減少社会・行政負担の課題は、名寄市にとっても共通するものがあり、「朝倉市地域公共交通総合連携計画」の事業の取組は、名寄市に置き換えて考えることができる内容でありました。特に、地域の実態に応じた実証実験を行い、適時事業展開に結び付け、変化に合わせた見直しを行い、その都度より有効な運行体系を探っていく取り組みは、今後の名寄市の参考になりました。その際、最も重要視されるべきは利用者や沿線住民の声であり、市民理解を十分に進め、持続可能な公共交通維持を目指すことが重要と感じました。

以上、総務文教常任委員会の視察報告といたします。