

第 3 号様式（第 4 条第 1 項）

平成 3 1 年 3 月 2 0 日

君津市議会議長 鈴木 良 次 様

総務常任委員長 高 橋 明

行政視察結果報告書

君津市議会行政視察取扱要綱第 4 条第 1 項の規定により、次のとおり報告書を提出します。

記

- 1 期日 平成 3 1 年 1 月 2 2 日（火）から
2 3 日（水）まで
- 2 視察先 山口県防府市、山口市
- 3 調査事項
（ 1 ）移住定住促進について（防府市）
（ 2 ）住民主体の地域公共交通について（山口市）
- 4 参加議員 高橋 明、奈良輪 政五、佐藤 葉子、三浦 道雄、
池田 文男、磯貝 清、小倉 靖幸、鵜田 剛
- 5 経費 別紙のとおり

総務常任委員会行政視察経費見込み

①	宿泊日当 (14,400円×1泊+3,000円×2日)×8人	163,200円
②	小型バス	102,600円
③	高速バス料金(1,350円×往復×8人)-3,200円	18,400円
④	有料道路代	0円
⑤	旅客運賃代((17,650円+17,650円)×8人)	282,400円
⑥	視察先手土産代(2,730円×2市)	5,460円
⑦	車賃	6,990円
合 計		579,050円

山口県防府市

日時：平成31年1月22日（火）午後2時30分から午後4時30分

場所：防府市役所

出席者：防府市議会

議長 松村 学

議会事務局 調査係長 秋里 あゆみ

防府市役所

総合政策部 総合政策課 地方創生総合戦略室長 齊藤 忍

〃

企画係

渋谷 壮平



1 防府市の概要について

※（ ）内は君津市

人口：116,124人（86,000）

面積：189.37km²（318）

一般会計：398億円（328）

議員数：25名（24）

防府市は、本州の西端、山口県の中央部に位置しています。南部の広大な平野に市街地が広がり、沿岸部には工業地帯が形成されています。また、アジア諸国に比較的近く、九州とも隣接しているため、古くから交通の要衝となっています。

現在の市域となった昭和30年（1955年）の人口は、96,480人でしたが、昭和40年・50年・60年と着実に増加し、平成8年（1996年）には、これまでに最も多い120,607人となりました。その後は、微減ながら、ほぼ横ばいで推移しています。

防府は、古くは「娑婆（さば）」という名で史書に登場し、市内には古墳時代後期の古墳が多く残されています。

7世紀後半には、当時の周防国を治めるための国府が置かれ、政治・文化の中心地として栄えました。「防府」の地名は周防の国の国府に由来しています。

平安時代には、菅原道真公の霊を慰めるため、日本三天神のひとつと称される防府天満宮が建立されました。その後、門前町宮市が形成され、商業の中心地として発展し、防府のまちづくりの礎を築きました。



近世に入ると、毛利水軍の拠点が三田尻に置かれ、軍港・商港として栄え藩の表玄関となりました。また、藩の産業振興政策として、市の南部を中心に開作（干拓）が行われ、大規模な入浜式塩田や田畑が築かれました。製塩は最盛期には、全国第二位の生産高を誇りました。

明治以降は、鉄道の開通や大規模な工場の立地など、交通・産業の発展が進み、昭和 11 年 8 月に市政を発行しました。昭和 35 年の塩田廃止後は、国の指定を受け、広大な塩田跡地に多くの企業が進出し、工業のまちとして発展を遂げています。

2 調査事項について

「移住定住促進について」

「防府市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、人口の将来展望の達成に向けた最初の 5 カ年（平成 27 年度から平成 31 年度）における基本目標や具体的な施策を定め、人口減少という課題に正面から向き合い、「産み・育む」「学ぶ」「働く」「住む」「創る」の好循環を形成できるよう横断的に推進する取り組みを展開しています。

具体的な取り組みとして

（１）移住・定住に向けた高揚の創出

①防府テクノタウンの開発と企業誘致

閉鎖された J T 防府工場跡地について、ダイワハウスが一括購入し、市と企業誘致に向けた協定を交わし、画期的な手法により、着々とテクノタウンの開発が進んでいます。

②中心市街地へのサテライトオフィス誘致

暮らしやすさ、働きやすさをアピールし、クラウド環境の提供や空きオフィス情報の提供と家賃補助、合同オフィスの利用で初期費用支援等、防府市への進出を応援しており、名古屋の IT 企業が進出の実績があります。

③若者地元定住事業「H o f u l l（ハウフル）」

防府市企業ガイドブックを商工会議所に委託し作成しており、若者向けに市内企業143社の紹介、スマホから簡単アクセス可能な検索サイトで仕事やイベント情報等を発信しています。

市の商工振興課と商工会議所は日常から連携を取り、相互に協力しています。

④創業支援センター

創業を目指す方や創業間もない方を支援しています。

⑤女性の活躍応援・人材確保支援事業

交付金を活用して‘ほうふ女性しごと応援テラス’を開設し、自分らしく働くために、就職準備段階に寄り添ったサポートをしています。

（２）U J I ターンの促進

①情報の発信

移住検討者へ、年4回防府市の求人情報や定住促進住宅バンク登録物件一覧、イベント情報等を送付していますが、この方法での継続を検討中とのことでした。

また、防府市HP内の「ほうふU J I ターン支援サイト」などインターネットを通して発信し、「防府市幸せます移住計画」を活用しての情報提供も行っています。

②ほうふ・スマイル・ジョブ

移住希望者向けの就支援事業を実施しています。

③防府市定住促進住宅バンク

市内の売買・賃貸物件の情報を閲覧できるようにしており、移住者に向けた物件を別に紹介しています。

④防府市移住希望者市内案内業務

防府市へ移住をお考えの方に市内を案内します。あわせて仕事の相談

や就農の体験、移住の下見に係る交通費補助なども行っています。

山口県の方言である「幸せます」は、「幸いです。うれしく思います。助かります。ありがたいです。便利です。」の**意味**を持って使用されていますが、まさに“幸せます”のまち防府の創造を目指しています。



3 所 感

防府市では、地域で「ひと」をつくり、その「ひと」が「しごと」をつくり、「まち」をつくるという流れを確立していくために、防府の未来を切り拓いていく人材を育み続けるとともに、50年後を見据えて長期的に戦略を深化させていくとの意気込みのもと、様々な施策に取り組んでいました。

住んでもらうには、まずは仕事！！と、働く場所や仕事を創出し、情報発信など熱心に努められています。なかでも、防府テクノタウンは、職員の社会人採用枠があり、民間企業経験者のノウハウを活かした手法であり、サテライトオフィスという視点も興味深く、サテライトオフィス進出検討企業のリサーチをするなど、学校後施設や空き店舗等を活用と絡めて都心に近く、暮らしやすい本市での展開も考えられます。

定住促進住宅バンクでは、空き家のほか、宅建防府支部のサイトにリンクすることで、市内物件が一元化して閲覧できることは定住に繋がりやすいと感じました。

移住希望者・若者・女性を含めターゲットを広げた支援や情報発信を行ない、地域で「ひと」をつくり、地域に「ひと」を呼ぶために試行錯誤しながら、様々な施策に挑戦しておられました。多くの自治体で人口減少している中、防府市は微減に止まっており、転出者は減少傾向とのこと、課題はあるものの、一定の成果を得ているのではないのでしょうか。

山口県山口市

日時：平成31年1月23日（水）午前9時00分から午前11時30分

場所：山口市役所

出席者：山口市議会

議長 坂井 芳浩

議会事務局 調査担当 金田 貴之

山口市役所

都市整備部 交通政策課 交通政策担当 主幹 田邊 幸治

1 山口市の概要について

※（ ）内は君津市

人口：195,561人（85,000）

面積：1023.23km²（318）

一般会計：871億（328）

議員数：34名（24）

山口市は、山口県の中央部に位置し、南は瀬戸内海に面し、東は防府市、周南市、西は美祢市、宇部市、北は萩市、さらに島根県津和爾町、吉賀町に接しています。

広域交通網が東西南北に走り、県内の主要な都市に1時間以内で異動できるとともに、高速自動車道や山陽新幹線、山口宇部空港といった高速交通網との接続の便もよく広域交流の拠点としての優位性を有しています。

山口は、14世紀（1360年）の頃、大内氏中興の英俊24代弘世が京都に模して、まちづくりをしたことに始まると伝えられています。その子義弘は、周防、長門、石見、宝前、和泉、紀伊の6カ国の大守となり、朝鮮との修好にも力を注ぎ、本拠山口は繁華を極め、文化は富に栄えた後、衰退、再び繁栄、明治4年には廃藩置県により県庁が置かれ、地方首都と

して今日に至ります。

近年では、平成の大合併により、県中核都市の実現を目指し、平成17年10月1日に近隣4町（小郡町、秋穂町、阿知須町、徳地町）と新設合併し、市域面積1023.23km²の新たな山口市が誕生しました。さらに平成22年1月に阿東町を編入しました。

2 調査事項について

「地域住民主体の公共交通体系について」

基本理念

～子や孫の代まで続く公共交通にしよう～

創ろう！守ろう！みんなの公共交通

市民誰もが生き生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、クルマに頼りすぎない交通まちづくりを目指します。



山口市は、広大な市域を有し、非効率な都市構造、高齢化の進展による社会福祉費の増加、都市のスプロール化などの課題に伴い、持続可能なまちづくりへ政策転換をおこなっています。

基幹交通である鉄道、路線バスは交通事業者が主体であり、行政主体のバス運行では、移動手段のない地域から不公平感の声があるものの、コミュニティバスを網羅するには限界があることから、みんなで創り育てる新たな交通政策へと転換を図っていきます。

山口市交通まちづくり委員会を設置。行政は、資料提供のみに徹し、委員会メンバーで山口市の公共交通のあり方を検討し、できる限り市民意見を反映させ、検討段階から市民や事業者とともに考えていきました。

みんなで役割分担をして長続きする公共交通体系を考え、創るために、市民アンケートの実施や地域勉強会の開催、第三者の参加で専門的、客観的な意見により住民の理解が進んでいます。

① コミュニティタクシー

平成19年5月

コミュニティタクシーモデル地域募集を行ない、11地域で検討会を実施後にニーズ調査を経て5地域が応募しました。

◎ 広報等で募集内容として

モデル地域では、地域の皆さんが中心となって、交通専門家、市と協働しながら、運行ルート、便数、運賃、地域の協力方法、マイカー利用も含めた利用推進方法などの運行計画を作成し、地域の実情に合わせ、市が運行経費を助成するなど、役割分担を決め、運行開始します。実証運行の結果により、本格運行へ移行を検討します。

1年間の実証運行後、本格運行では、交通不便地域、高齢化率、地域主

体、地域の協力、収支率、乗車率等の基準があり、みんなで議論して改善していきます。

現在7地域で、地域主体のコミュニティタクシーが運行中です。

運行は地域運営組織、運行事業者、行政の3者で、地域事情を一番知る地域が主体となり、交通事業者や行政がともに協働して創り育てられています。それぞれの役割分担は以下の通りであります。

a) 地域運営組織

運行計画の地元調整と決定、利用者ニーズ把握、広報発行、委託料の支払い等会計事務、時刻表作成・配布、バス停の維持管理

b) 運行事業者

安全かつ確実な輸送、利用者のニーズ吸い上げ、運行に関する法律手続き

c) 行政

運行に関する補助金支出、運行計画や利用促進活動検討に関する提案、法律手続き等支援

地域主体のメリットとして・・・ルートやダイヤ、バス停などに地域の実情を反映させやすいことや、地域に貢献したい身近な事業者の参加も促すことができたり、愛着が持たれ、みんなが利用するようになり、交通を介して地域づくりや連帯感が強まるなどがあげられます。

◎今後の課題として・・・高齢者の比率は増えてつつも、全体の人口は減少し、利用者が減少する可能性が大きいこと、免許保持者の増加で高齢になっても免許を手放さず、コミタクの利用が期待できない、地域や事業者の後継者不足による担い手不足などがあげられます。

◎今後の取り組みとして・・・生活圏をふまえた運行形態に関する研究や、運行基準や運行体制の見直しを検討していく必要があります。

② グループタクシー

平成 20 年 10 月～実証実験

平成 24 年 4 月～本格実施

人口密度が低く高齢化が進むなど、コミュニティタクシーの運行が難しい交通不便地域に住む交通弱者に対して、タクシー利用券を交付し、買い物や通院など日常生活における移動負担の軽減を図るとともに、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ために導入しました。

交付要件は、年齢 65 歳以上の方、最寄りの公共交通機関から 1 km（75 歳以上の方は 700 m）以上離れている方で、4 人以上のグループで申請します。

タクシー運賃から利用券の額を差し引いた運賃を現金で負担します。

利用者の声として、いざというときにタクシーを呼べる安心感、誰かに頼まず出かけられる、地元のタクシー会社の顔なじみの運転手で信頼できるなどが挙げられています。

新たに運行の開始や、増便や運行終了などにより、運行促進事業費はほぼ横ばいで推移しています。

このほか、公共交通マップや山口市総合時刻表を作成や、公共交通を利用する動機付けとなるチラシ配布・イベント・市内一斉ノーマイカーデーの実施など、市民意識の高揚を図っています。



3 所 感

少子高齢化やこれから進みゆく人口減少など、社会環境は刻々と変化していますので、将来的に市民の生活を守る公共交通がどうあるべきか、今後ますます大きな課題となってきます。

山口市の広大な市域全体を一つの仕組みでカバーすることは非現実的であり、基幹交通と地域内交通を役割分担させた仕組み作りは地域の特性をよく把握したものであると感じました。平成21年から自治会ごとに「地域づくり協議会」を設置し、地域づくり計画を策定し、定期的な協議会の開催は、地域の課題や要望を把握する良い仕組みとなっています。

コミュニティタクシーは地域がどのように関わっているのか大変興味を持ちました。検討段階から本当にないと困るのか？など、徹底した住民主体の議論が行われた結果、実質的に主体となって運営ができることは、交通を介して地域づくりや地域の連帯感が強まり、喜ばれていると感じました。一方で、各地域がコミタクを守っていくために、収支率等を意識しながら運営しているものの、課題に挙げたように、今後の利用者について推計しがたく、維持に当たり市の負担増も懸念されます。

グループタクシーはコミュニティタクシーから生まれた施策として、コミュニティタクシーより更に需要が少なく道路も狭い地域をカバーする、きめ細かな取り組みであり、許可など運行のた



めの手続きも煩雑でなく、今後広がっていくのではないかとその印象を持ちました。

山口市と君津市では、市域も人口等も異なるため、山口市の方式がそのまま君津市に適用できるわけではないですが、仕組み作りの方法や条件設定など、大変参考になる視察となりましたので、今後の本市の公共交通政策に役立てていきたいと思います。