

令和6年11月30日

君津市議会議長 小倉 靖幸 様

総務常任委員長 下田 剣吾

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 令和6年10月28日（月）から
令和6年10月30日（水）まで
- 2 視 察 先 鳥取県八頭町、鳥取市、京都府京丹後市
- 3 調査事項 (1) コミュニティ複合施設「隼 Lab.」について（八頭町）
(2) 新庁舎建設について（鳥取市）
(3) 公共交通施策について（京丹後市）
- 4 参加議員 下田 剣吾、石上 壘、小倉 広紀、野上 慎治、
高橋 明、三浦 章、小林 喜久男
- 5 経 費 別紙のとおり

総務常任委員会 行政視察経費

① 宿泊（２泊）	145,040 円
② 日当（３日間）	63,000 円
③ 高速バス（君津市役所→羽田空港）	11,200 円
④ 高速バス（東京駅→君津市役所、回数券使用）	9,200 円
⑤ 航空運賃（羽田空港→鳥取空港）	121,090 円
⑥ 鉄道料金（峰山駅→東京駅、乗車券・特急券・新幹線）	136,010 円
⑦ バス借上料（１～２日目）	190,300 円
⑧ タクシー代（２日目、宿泊先→鳥取市役所）	2,220 円
⑨ 視察先手土産代（３か所）	12,787 円
⑩ 視察料（八頭町）	5,500 円
⑪ 車賃	3,690 円
合 計	700,037 円

鳥取県八頭町

日 時 令和7年10月28日（月） 午後1時30分～午後3時00分

場 所 隼Lab.（はやぶさラボ） 鳥取県八頭郡八頭町見槻中 154-2

出席者 八頭町議会 副議長

八頭町 企画課 地域戦略室 主任

1 八頭町の概要

（ ）内は君津市

人 口 15,531人（79,700人）

面 積 206.71km²（318.78km²）

一般会計予算 116億6千万円（356億3千万円）

八頭町は鳥取県東南部に位置し、東は若桜町、北及び西は鳥取市、南は智頭町に接する。

周囲は標高1,000mを超える山々に囲まれており、これらを源流とする大小多数の河川が合流して八東川を形成し、千代川を経て日本海へ注ぐ。八東川流域には帯状に耕地が開け、古くから農林業が行われており、現在も稲作を中心に、梨、柿、りんごなどの果樹栽培も盛んに行われている。

鳥取砂丘コナン空港から車で約30分、大阪から約2時間20分（特急）の距離である。

2 調査事項

コミュニティ複合施設「^{はやぶさラボ}隼Lab.」について

（1）事業概要

八頭町では人口減少が進み、2040年には14,000人を切り、2060年には9,000人を下回る見込みとなっている。平成17年に3町が合併し、平成24年には学校統合により小学校4校、中学校1校が廃校となり、地域コミュニティの衰退が懸念された。

2015年9月、第1期総合戦略を策定し、重点取組事項「八頭イノベーションレー」を創設。インターネットを活用した、場所にとらわれない就業可能な業務が増加していることを踏まえ、学校の跡地などの空き施設を活用し、企業等の本拠地から離れた場所に設置するオフィスの開設など、情報関係企業等の誘致を行い新たな雇用

の場を創出することで、革新的な起業家が活躍・発信する街の創設を目指した。

計画・準備段階からの民間の参画を狙った。また、検討初期から地域住民も主体的に参加した。プロジェクト会議には地域住民の代表者も参加し「新たな地域の拠点」として住民が日常的に利用をすることを前提に意見を集約した（地域の福祉活動団体の入居・利用、運動会など地域行事に活用、訪問看護ステーション等）。

年	プロジェクトの主体者	プロジェクトの動き
2014 年		関係者協議開始
2015 年	八頭町 S B (ソフトバンク) ヒューマンキャピタル(株) ※企画立案及び推進業務を委託	事業プランを策定 ・先行的な企業誘致 ・住民参加の協議会
2016 年	まちづくり事業会社設立準備委員会 ※複数の民間企業、鳥取銀行も参画	・事業プランの具体化 ・運営会社の設立検討
2017 年	(株) シーセンハヤブサ	3 月 隼小学校閉校 (リノベーション工事) 12 月 隼 Lab. オープン

(2) 事業の成果と課題

計画・準備段階から民間企業と一緒にプロジェクトを進めたことにより、オープンまでに8割の入居が決まった。また、オープンから3年以内に満室状態を達成した。運営会社が隼 Lab. を活発に運用することで、県内外からの来場者数は年間6.6万人に達した。

一方、新型コロナウイルスの影響が落ち着き、空き部屋が増えてきたという現状があるため、町としても対応策が必要であると感じている。

(3) 質 疑

Q：施設整備に係る補助金の詳細及び町の支出負担について。

A：設計監理 1, 396万5千円、校舎工事（2・3階等）1億44万円、
備品購入 3, 077万円、拡充工事（1階増築部分等）3, 746万円

※いずれも地方創生拠点整備交付金（補助率1／2）を活用、Wi-Fi は町が整備

Q：ランニングコストはどの程度か。

A：光熱水費は運営者が負担している。建物の修繕は大規模修繕、5万円以上の修繕は町が負担する。電気保安の保守は町が行い、年間50万円程度負担している。

Q：利用料金の算定基準について（レンタルスペースを含む）。

A：町は関与していない。運営者が他の団体に確認して決めている。

Q：利用者数を増やす工夫や取組みについて、どのような工夫がなされているのか。

A：運営側に委ねている。オープン1～2年は見込量の算出が難しいため、毎日イベントを行っていた。コンサルがよい企業を呼び寄せてきた。

Q：金融機関との連携をどのように実現したのか。

A：第1期総合戦略計画の時から参画してもらった。

Q：地域活性化のため、一般的には自治体も一定の負担をせざるを得ないというのが主流だと考えるが、運営補助をしていないことによるメリットは何か。

A：無償貸与がメリットの1つ。また、出資をしないことで、細かい議会報告が不要となり、民間のスピード感が出せる。

Q：八頭イノベーションバレーの概要について。

A：IT関係など、インターネット環境を活用し、場所に捉われることなく就業可能な業務が増加していることを踏まえ、学校の跡地など空き施設を活用し、企業等の本拠から離れた場所に設置するオフィスの開設など情報関係企業等の誘致を行い、新たな雇用の場を創出し、革新的な起業家が活躍・発信するまちの創設を目指す。隼Lab.がその1つである。

Q：総合戦略策定から八頭イノベーション創設に関する調査・分析に係るアドバイザー契約まで短期間で進んでいるが、当初から何らかの繋がりがあって依頼に至ったのか。

A：SBヒューマンキャピタルが、鳥取県庁に相談したところ、活性化に積極的な八頭町を紹介された。

Q：厚生労働省から人材の派遣を受けたがどのような役職か。

A：制度的に、副町長か地方創生官でしか受け入れできない。厚生労働省でいうと課長級。

Q：鳥取銀行が出資しているということだが、収支はどのような状況か。

A：オープン当初から数百万の規模の黒字である。家賃収入が大きいですが、家賃収入だけでは黒字にはならず、県庁や町から企業セミナーなどの開催を受託している

Q：鳥取銀行のメリットは何か。派遣する理由。

A：地方創生の取り組みとして、行っていると認識である。今後金融業だけでは厳しいという観点と地域貢献という目的もある。

Q：これまでの町の支出は。

A：約100万円×年数。

Q：施設が古くなってきて大規模改修が必要になった場合は、どのように進めるのか。町なのか、民間なのか。割合等。

A：そこまで決めていない。企業も黒字化の計算をした上で、参入してきている。最終的には市が負担するのではないと思われる。

Q：1階のカフェも整備費（約2億）の中に含まれているのか。

A：含まれる。

Q：スタート時から、オフィススペースの8割も入居となった要因は何か。

A：SBヒューマンキャピタルが東京でイベントを開催したり等、営業努力をされたと思う。口コミでの評判も広まったが、新型コロナの影響が落ち着いてきたため、空き部屋が増えてきている。

Q：運営会社へ無償で貸し出すメリットは何か。経済効果はどの程度あるか。

A：具体的な試算は算出していない。法人住民税が入ってくるなどの効果があるが、あくまで地域活性化が狙い。

Q：グラウンドの管理は誰が行っているのか。

A：地域住民と共に運営会社が管理している。

Q：町として、大規模改修に向けた費用の積み立ては行っているか。

A：積み立ては行っていない。

Q：今後売却する予定は。

A：そこまで検討していない。

Q：無償貸与の決断に至った経緯、また、現在の民間の収益状況に対して無償貸与は適切か。今後、変更の予定はあるか。

A：運営直後にどの位収入が入ってくるか見込みがたたなかったため、最初の5年間は無償貸与とし、その後は有償化もあることを伝えたうえでの契約とした。

2016年の準備委員会で協議して、民間企業が運営しやすい方法を検討した結果である。

A：議会として、5年後は有償化の可能性という条件ということで承認した。地方で利益を生むのは厳しいので、使用してもらえてありがたいと思っている。

（八頭町議会副議長より）

（4）所 感

委員 小倉 広紀

民間企業のメリットを最大限に活用することで、積極的な企業誘致によりオフィスの高い入居率につながったことや、民間ならではのスピード感、イベント開催数の多さといった強みを確認できた。

また、企業誘致を行ったことにより、新たな雇用場を創出し、狙いであった地域活性化に大きく寄与できていると感じた。

ビジネスの拠点かつ、地域住民の交流拠点として運営を進め、さらに、入居企業と地域の事業者と連携する事例もあり、事業者同士のコミュニティ拡大に取り組む八頭町の今後が楽しみである。

八頭町の「隼 Lab.」は、本市の清和地区複合拠点施設「おらがわ」と、近しい面がある。また、学校の跡施設を活用した地域活性化においても同様で、人口減少及び高齢化が進む地域課題を抱えており、令和6年1月にオープンした「おらがわ」の利用率向上が課題である。また、新型コロナによる影響が落ち着き、リモートワーク者数も減少

しているため、利用率においては八頭町及び君津市どちらも共通の課題となっている。

しかし、君津市においては複合施設の種類が多く、公民館、市民センター、こども園、コワーキングスペース等があり、市が大きく関与している状況もあり、八頭町同様の取り組みではなく、それを参考とし、例えばイベント開催数を増やすことや、利用にあたり地域住民等が簡素な手続きで利用できる等、改善方法が見えてきた。

「おらがわ」は稼働してまだ1年も経過していないが、都心からアクセスがよく自然豊かな環境で働ける場という強みを活かし、民間企業にアプローチしていくことが重要である。

今後も執行部と連携を図り、地域住民が元気になるよう、地域活性化に努めていく必要があると考える。

本視察を終えて、非常に有意義なものであったと感じた。今後、八頭町の動向を注視し、他市町村の事例を参考にしながら君津市にマッチする形での導入検討を進めていくべきと感じた。

3 活用できる情報

隼 Lab. 公式サイト

<https://hayabusa-lab.com/>



4 視察の様子







鳥取県鳥取市

日 時 令和7年10月29日（火） 午前9時30分～午前11時00分

場 所 鳥取市役所

出席者 鳥取市議会 議長、議会事務局 議会総務課 課長

鳥取市 総務部 財産経営課 課長、係長、主幹、主任

企画推進部 次長兼デジタル戦略課長、係長（課長補佐）

1 鳥取市の概要 ()内は君津市

人 口 179,670人(79,700人)

面 積 765.31km²(318.78km²)

一般会計予算 1,074億円(356億3千万円)

鳥取市は鳥取県東北部に位置する。東は岩美町及び一部兵庫県、西は湯菜浜町及び三朝町、南は八頭町、智頭町及び一部岡山県と接しており、北は日本海に面している。

冬季の積雪と年間降水日数が多いことに特徴があり、沖合を流れる対馬暖流の影響により、冬季も比較的温暖である。年間の降雪日数は約40日である。

岡山、姫路から100km、神戸、大阪、京都からは150kmの圏域にある。また、釜山から480kmと対岸貿易を行うのに極めて有利な位置にある。

2 調査事項

新庁舎建設について

(1) 事業概要

昭和39年に建設された鳥取市役所の旧本庁舎は、耐震診断により大規模地震が発生した際に倒壊する危険が高いことが判明し、災害対策活動や行政機能の維持ができないことが懸念されていた。

新本庁舎建設においては「みんなでつくる とっとり市庁舎の考え方」のもと、市議会、市民ワークショップ等の協力を得ながら、様々な立場や視点からの意見を最大限に反映させた計画をもとに整備を進めた。

(2) 事業の成果と課題

市民サービスの向上のため、旧本庁舎、第二庁舎、駅南庁舎、福祉文化会館、鳥取県東部庁舎の5つの施設を統合し、利用者が多い窓口部門を低層階に集約配置した。

また、総合防災拠点としての安全性・信頼性が高い庁舎として、大地震時でも倒壊を防ぎ庁舎機能の継続的な利用が可能となる免震構造を採用し、最新の設備を備えた災害対策本部室を設けるなど、防災拠点としての機能強化を図った。

さらに、長期的な視点に立ち費用を抑制するため、柔軟に配置変更できる構造など経済効率の高い庁舎、自然エネルギーや省エネルギー化を積極的に取り入れた環境に優しい庁舎とした。

課題としては、整備費が巨額(100億円弱)であり、本プロジェクトを進めるには、市民の理解を得るための対話を重ねる必要があったことや、庁内や議会からの理解を得るのに相当なエネルギーが必要であったことである。

また、長期プロジェクトとなるため、専門部署の設置が必要不可欠であった。

(3) 質 疑

Q：新庁舎建設の検討段階から完成までの経緯

A：

年	内容
H20、21	耐震診断で旧本庁舎(S39 建築)、第二庁舎(S43 築)は、ともに「大規模な地震で倒壊する危険性が高い」という結果
H23.3	鳥取市新庁舎建設に関する基本方針を公表
H23.6	建設候補地を「旧市立病院跡地」と決定
H24.5	鳥取庁舎整備に関する住民投票で「現本庁舎の耐震改修及び一部増築に賛成」(2号案)が多数(新庁舎建設案が住民合意得られず)
H24.12	市議会に設置された鳥取市庁舎耐震改修等に関する調査特別委員会が「2号案は実現できない」との調査結果を報告
H25.5	「鳥取市庁舎整備専門家委員会」から市長へ「鳥取市庁舎整備に関する報告書」が提出
H25.6	上記報告を受け「鳥取市庁舎整備の基本方針案」を公表
H25.11	市庁舎整備に関する課題と目指す方向を整理した「鳥取市庁舎整備全体構想(素案)」を策定
H26.12	市議会本会議で「旧市立病院跡地を本庁舎の位置と定める位置条例」を可決
H27.7	「みんなでつくとっとり市庁舎の考え方」を基本計画として策定
H27.12	公募型プロポーザル競争により設計者を選定
H28.8	鳥取市新本庁舎基本設計完成
H29.6	地盤改良工事着手(同年11月完成)

H29. 8	鳥取市新本庁舎実施設計完成
H29. 12	庁舎棟建築工事着手
H30. 2	市民交流棟工事着手
H30. 7	立体駐車場工事着手
R1. 8	新本庁舎建設工事完成
R1. 10. 1	新本庁舎完成記念式典開催 (市政施行 130 周年記念式典と同時開催)
R1. 10. 15	新本庁舎の主に 1 階、2 階の部署が業務開始
R1. 11. 5	新本庁舎全面開庁

Q：新庁舎の場所の選定、土地の購入費用について

A：場所については、公共交通機関による利便性を考慮し鳥取駅周辺としていた。
購入費は市所有の土地であるため 0 円。

Q：建設費用に係る補助金の活用について

A：

単位(円)

設計	合併特例債	96,200,000
	基 金	142,359,200
	計	238,559,200
工事	合併特例債	8,951,100,000
	都市再生整備計画交付金	190,250,000
	基 金	471,330,880
	計	9,612,680,880
合 計		9,851,240,080

Q：事業費の積立金額について

A：平成 22 年度から本格的に積み立てを進め、平成 25 年度までに 39.6 億円積み立てた。庁舎整備時に合併特例債の充当残部分などに取り崩し、残りは公債費の一般財源相当分を毎年他の整備費に取り崩しながら一般財源の負担軽減を行っている。

Q：新庁舎のランニングコストは。

A：光熱水費 5 6, 1 7 0 千円、施設管理運営委託費 1 1 3, 5 2 3 千円（令和 5 年度実績）

Q：本市でも本庁舎の建替えを控えている。耐用年数 6 0 年近くまで使用する判断をしているが、建替えの検討段階や事業化する際において注意すべき点は何か。

A：①財源確保

工事費は高額になるため有利な財源の確保に努めること。

②住民への丁寧な説明

鳥取市が住民投票を行った経緯もあるため、住民・議会ともに丁寧な説明に努めること。

③工事の適切なタイミング

現状、建物の維持管理費が増大傾向。資材単価や人件費等、工事経費が年々高騰している現状を踏まえると耐用年数ギリギリまで使用することがベストな選択としない可能性がある。

④人的配置

設計段階から建築・電気・機械各々に大規模な工事経験のある職員（技師）を専任で配置すること。

Q：新庁舎建設に伴う I C T の導入・活用により、職員や市民にとって、どのように便利になったか。

A：4 つの I C T ツールを導入した。

①無線 LAN ・ ノート P C

解放感のある職場となった。

P C を持ち歩けるため打合せや会議の際に資料印刷不要。

②スマートフォン

アナログ電話から I P 電話に変更したことにより、配線整備のスマート化、ビデオ通話と画面共有（P C 画面を通話相手の P C 画面に表示）が可能。

③リモート会議

6 つの手順のうち、4 つが不要に。

×会議室予約（打合せ程度の場合）、×資料印刷、×資料修正、×資料完成

○会議開催連絡及び資料作成、○会議開催・資料修正・資料完成

④どこでも印刷

庁内のどこでも働けるという環境をさらに活かし、任命された職場内の複合機以

外からも印刷が可能なことや、出先職番の職員が本庁舎に来た際も通常事務処理が可能。

※ 詳細は当日配付資料「鳥取市新庁舎建築とＩＣＴツール導入による職員の働き方改革について－『スマート自治体』への転身－」を参照

Q：緊急時における避難経路への配慮について

A：避難経路は東西の階段と西側ベランダの避難はしごの３経路を確保している。
庁舎北側道路において西側ベランダで消防署はしご車設置訓練を実施した。

Q：新本庁舎建設時の周辺工事の内容とその費用

A：棒鼻公園工事（庁舎西側） 91,237,320円

…公園緑地化、遊具の新設、公民館建て替え

本庁舎北側市道工事（舗装改修、側溝整備）23,608,440円

本庁舎南側市道工事（舗装改修、側溝整備）64,962,000円

本庁舎前国道案内標識改修工事（国土交通省対応）

※旧本庁舎まわり県道案内標識について県へ改修依頼（県対応）

Q：免振装置の点検頻度および大規模メンテナンス・更新頻度

A：1～4年（1回／年目視点検）

5年経過（精密計測点検）

6～9年（1回／年目視点検）

10年経過（精密計測点検）

11～19年（1回／年目視点検）

20年経過（精密計測点検）以降繰り返し実施

※精密計測点検…歪みや傾きが無いか精密な計測機器で測定する点検

※更新頻度…歪みや傾きが無ければ60年以上更新の必要なし

Q：環境への配慮について

A：太陽光発電（屋上20kw）、地中熱（託児室床暖房の予備熱源）、エコボイド（吹き抜けによる空気の自然循環）、高断熱サッシ等（創エネより省エネ特化）

Q：旧庁舎の利用について

A：旧本庁舎・第2庁舎共に令和4年6月に解体完了、本庁舎跡地は緑地公園として活用が決まっており、間もなく工事開始予定。第2庁舎は現在コンビニが営業中。

Q：基金（39.6億円積立）はほぼ使用していないということか。

A：設計に1.4億円、工事に4.7億円（合計約6.1億円）を使用。ほぼ合併特例債（充当率95%）を活用した。

Q：職員の勤務時間短縮の効果はあったか。

A：時間外勤務削減の効果があったと認識している。RPA、AI-OCR、AI議事録により、削減時間は合計3,207時間（令和4年度2,715時間）。経費に換算すると約545万円（令和5年度） ※当日配付資料29ページ参照

Q：庁舎周辺の整備費用はいかほどか。経済的な影響はあったか。

A：隣の棒鼻公園の工事、庁舎南北にある道路工事を実施。
利用者には便利になったと認識。旧本庁舎は緑地公園等、賑わい創出目的。

Q：電子決裁化の難しいものは何か。

A：基本的例外はない。以前は工事関係の契約については添付資料が多いので厳しいということもあった。

Q：都市再生整備計画交付金の対象工事は。

A：本庁舎2階と市民交流センターの多目的ルーム。（充当率50%）

Q：新庁舎に対して今も反対の声はあるか。

A：ない。

Q：民間活用、PPPまたはPFIの選択肢は検討になかったのか。

A：予定なし。民間活用例としては、食堂・売店や駐車場運営について導入している。

Q：以前と比較し、ICT活用による働き方改革を見込んでの建築面積の削減はあったか。

A：特段その考えはなかった。

Q：施設管理について委託を選んだ理由、市が直営でやらない事のメリットは。

A：同じ金額でより手厚い対応が可能になることから委託（包括管理）とした。

事業者は日本管財株式会社

Q：人口減少を考慮したプロジェクトであったか。

A：考慮していない。

Q：資材高騰の影響はいかほどだったか。

A：高騰前であったため、影響はない。

Q：①プロジェクトの専門部署は当時あったのか、②各PCにチェーンロックはしていないのか管理方法について、③会計システムも電子化可能なのか。

A：①設置されていた。技師2名、事務3名、局長と補佐。

②施錠できる場所やデスクの中にしまう。

③可能である。

Q：市の職員駐車場はどうしているのか。

A：各自で駐車場を確保している。費用補助はない。隣接する民間駐車場で借りると月額8,000～9,000円程度。

（4）所 感

副委員長 石上 壘

大規模プロジェクトとなる市役所本庁舎の建替えにより、分散していた機能を集約することで市民サービスの向上を図るため、確実な事業着手及び市民・議会への丁寧な説明をはじめ、執行部においては専門部署を設置する等、着実な取組みを感じ取る事ができた。

また、防災対策のみならず、賑わいのあるまちづくりにも寄与していくことが見て取れた。山陰東部圏域が一体的に発展を続けるための礎となる心構えを感じた。

君津市では、本庁舎再整備あり方検討委員会から建て替えを基本的な軸として再整備を検討すべきであると提言を受けている。その後、庁舎整備基金の積立てを行っているが、令和6年度時点において建て替えの方針は明らかにされているが、それ以外今後のスケジュールが見通せない状況にある。他施設整備との兼ね合いも含め、現段階からスケジュールの検討と基本方針策定に取り組むべきであると強く認識した。

また君津市役所本庁舎は、災害対策本部設置は可能としているが防災拠点としてのI s

値を満たしておらず、今後の首都圏直下型地震や南海トラフ巨大地震が発生する可能性を鑑みても、災害対策本部の対応ならびに来庁者と職員を災害から守る事ができるのか強い不安が残る。

視察を終えて、君津市では財源確保の課題もあるが、質問の回答にもある「建物の維持管理費ならびに資材単価や人件費等工事経費が年々高騰している現状を踏まえると耐用年数ギリギリまで現庁舎を使用することがベストな選択とならない可能性がある」というアドバイスにあるように、大規模プロジェクトを着実に遂行していくためには早期に取り組むべき事項であると認識できた非常に有意義な視察であった。

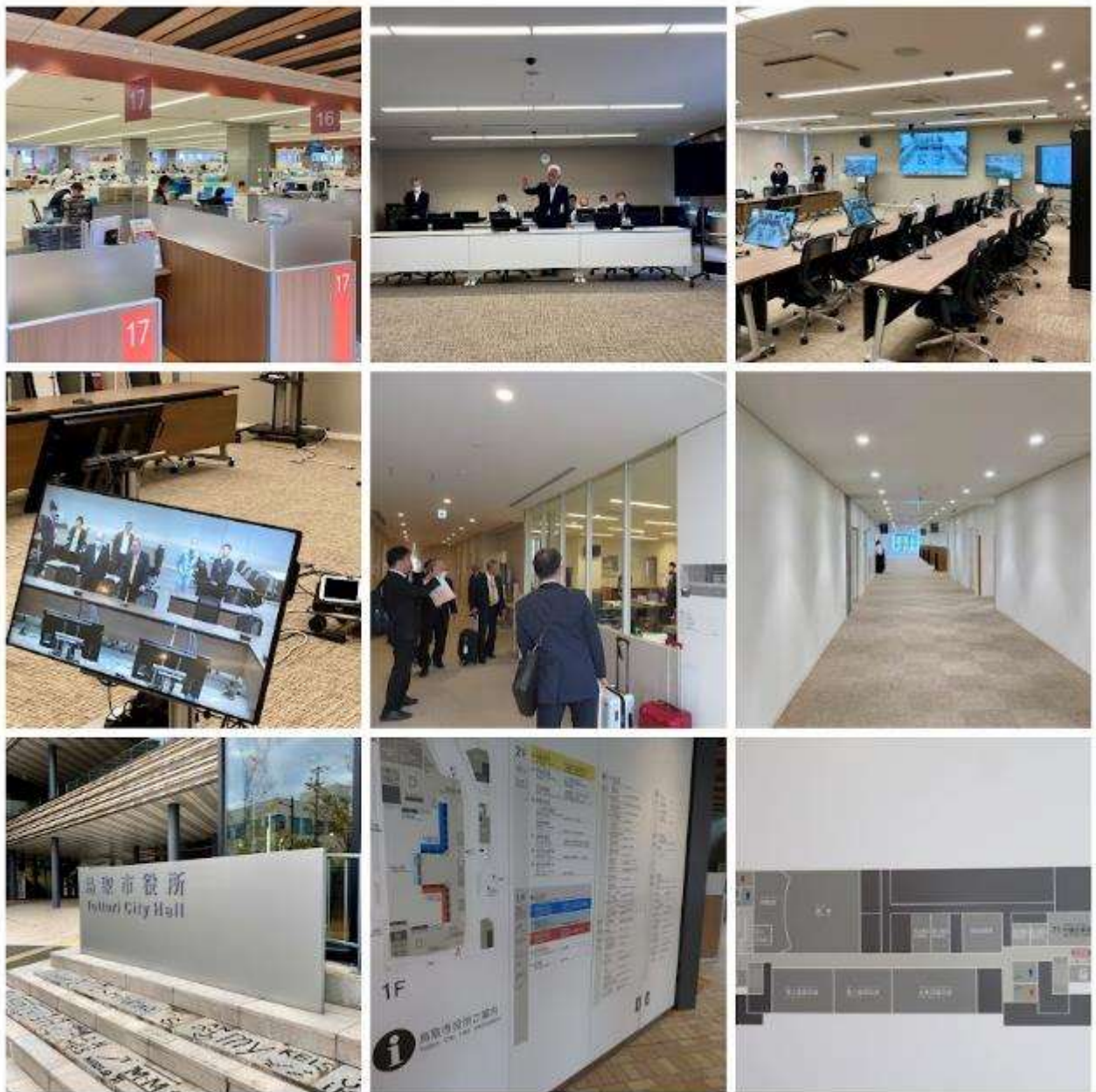
今後も、防災拠点となる本庁舎整備を推進していくため、執行部と連携を図りつつ、民間活用も含めた取組みを検討し、市民の利便性向上と賑わいの創出に寄与するような事業化に向けて取り組んでいく。

3 活用できる情報

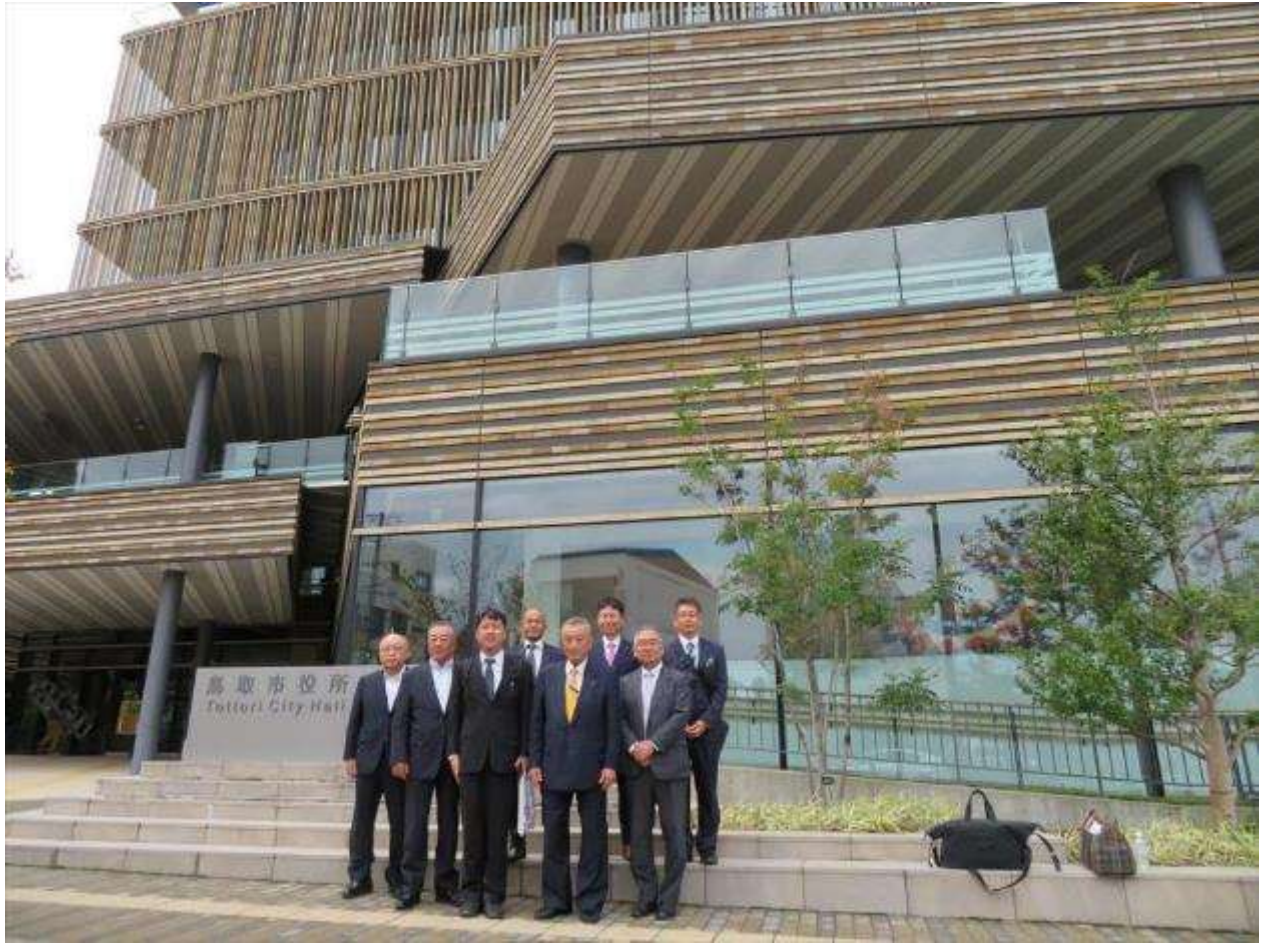
鳥取市公式サイト「とっとり市報 平成 31 年 4 月号」※特集 新本庁舎建設について

<https://www.city.tottori.lg.jp/www/contents/1553756365229/index.html>

4 視察の様子







京都府京丹後市

日 時 令和6年10月30日（水） 午前9時30分～午前11時00分

場 所 京丹後市役所

出席者 京丹後市議会 議長、議会事務局 議会総務課 課長

京丹後市 市長公室政策企画課 課長補佐兼公共交通係長

※現地視察として、「ささえ合い交通」を運営する「NPO法人 気張る！ふるさと丹後町」の専務理事及びドライバーの方にもご対応いただいた。

1 京丹後市の概要

（ ）内は君津市

人 口 50,269人（79,700人）

面 積 501.44km²（318.78km²）

一般会計予算 435億7千万円（356億3千万円）

京丹後市は、旧峰山町、大宮町、網野町、丹後町、弥栄町、久美浜町の6町が合併し、平成16年4月1日に誕生。京都府最北端の丹後半島に位置し、東西約35km、南北約30km。

沿岸部は山陰海岸国立公園、丹後天橋立大江山国定公園に指定され、内陸部には標高400～600mの山々が連なる。丹後松島、夕日が浦、鳴き砂の琴引浜などの美しい自然と、特A受賞のコシヒカリを中心とした農産物、米を活かした5つの酒蔵、幻のカニと呼ばれる間人（たいぎ）ガニなどの食、また温泉などを求め多くの観光客が訪れSNSへの投稿も増えている。

また、100歳以上の人口割合が全国平均の3倍であり、ギネス世界記録の116歳の最高齢男性も住んでいた。健康長寿のまちも目指している。

交通は高速道路が発達したため、京都市内から車で1時間30分、大阪市内から2時間である。一方、鉄道は車よりも時間がかかるため利用者は減少傾向で、第3セクターの京都丹後鉄道も赤字が続いている。

また、20年前は6万2千人だった人口は現在5万人となり、20年間で20%以上減少している。2045年には3万2千人まで減ると予測されており、人口減少と少子高齢化が進んでいる地域である。

2 調査事項

公共交通施策について

(1) 事業概要

①上限 200 円バスの取り組みについて

取り組みの背景

朝夕は高校生を含む多くが乗車するものの昼間は乗客がほとんどいなかった。このため、利用者減に伴い便数も減少。それによって利便性も悪化し、さらに利用者が減するという悪循環が起きていた。さらに、市からの赤字補填も膨らみ、市役所内にプロジェクトチームをつくり改善策を検討することになった。

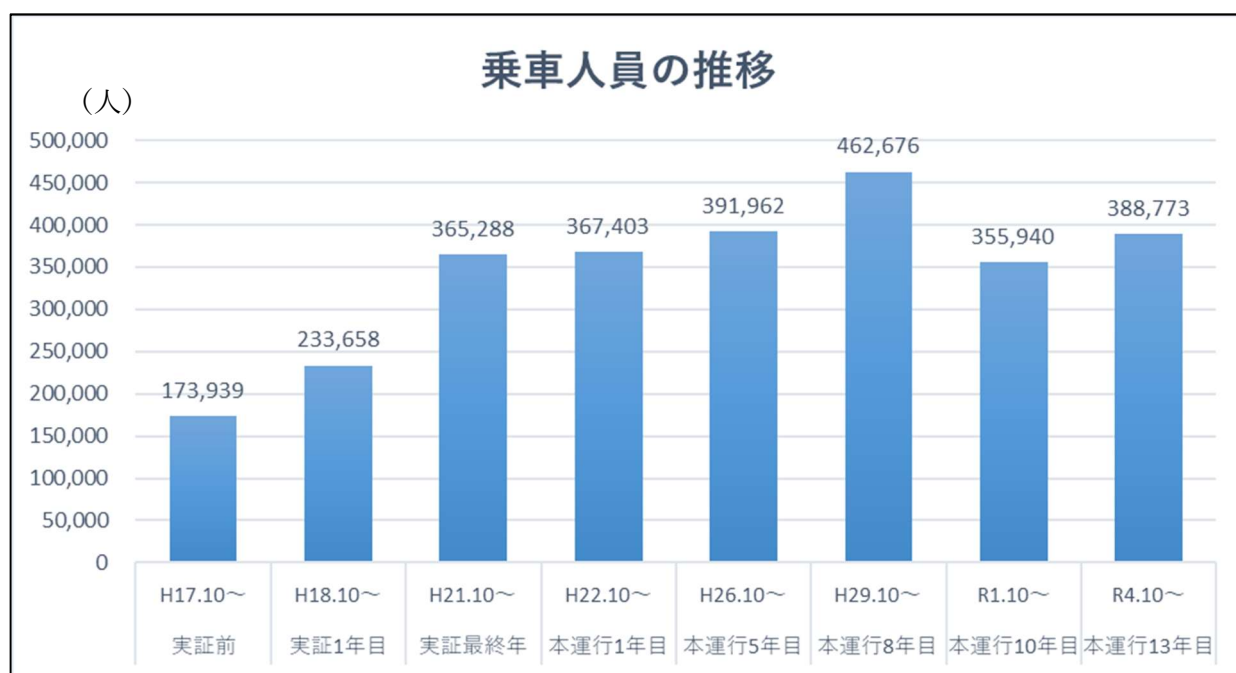
なぜ200円にしたか

当時1人当たりバス料金が380～385円。利用者アンケート（サンプル総数4,874人）で300円以下を望む声が6割だった。しかし300円に設定しても、市民に乗車を促進する効果は期待できないとの意見があったため、200円にできないか検討した。

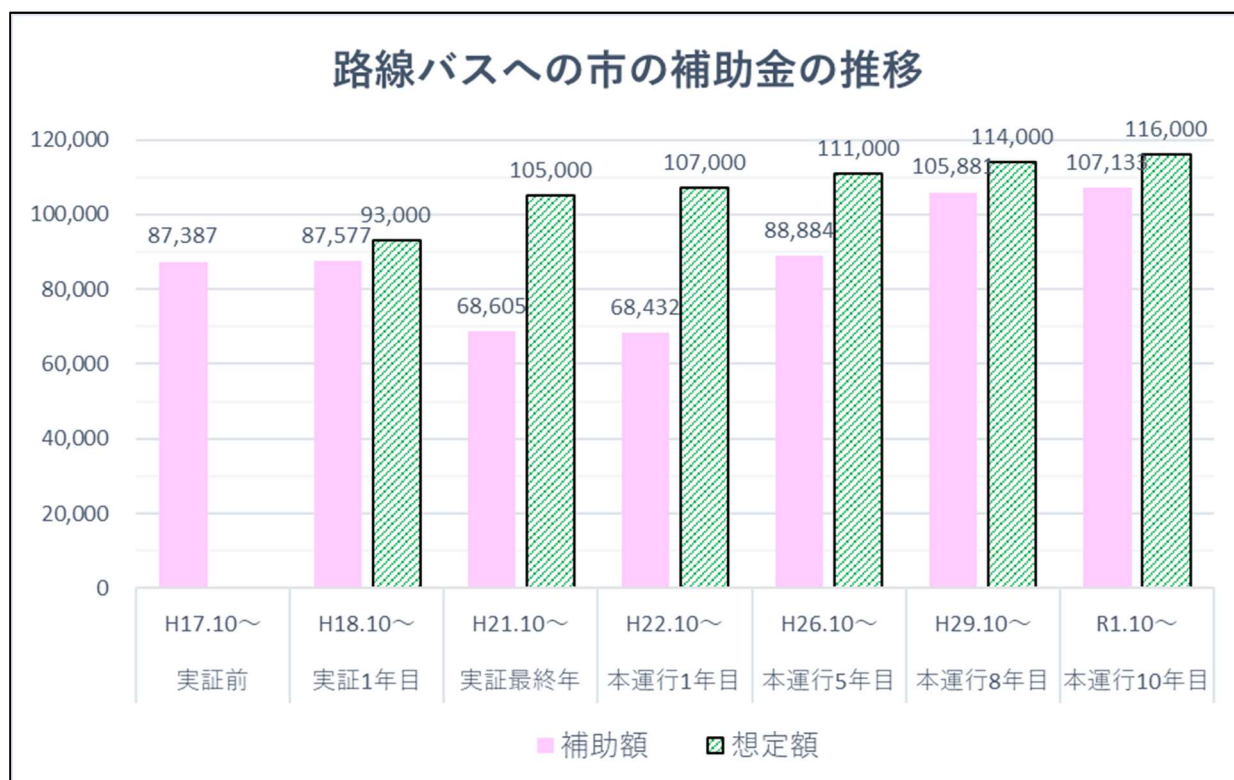
その結果、200円にして、利用者が倍に増えれば、市の財政負担も増えず、むしろ減る試算が出た。そのため、交通政策だけではなく、いわば住民福祉として、700円で2人しか利用しない状況より、200円で7人に乗ってもらおう、という大きな方針のもと上限200円を進めた。

200円がもたらした変化

以下のグラフのとおり、運賃変更前、17万4千人だった利用者は翌年すぐに23万3千人になった。その後、利用者は46万2千人となり、約2.6倍えた。



また、想定通り、市の財政負担も軽減された。



② 支え合い交通について

住民ドライバーがU b e r（ウーバー）のアプリを使い、タクシーの半額料金で運行する住民主体の交通

運行範囲

京丹後市全域でなく原則的に旧丹後町内としている。

※旧丹後町は京丹後市内の一番北部に位置している地域。

市全域の人口減少率は23.4%であるが、旧丹後町は37.6%となっている。

高齢化率も、市全体が37.7%、旧丹後町は46%と、人口減少と高齢化が進んでいる地域である。

※旧丹後町の支え合い交通以外の公共交通は、2006年から運賃上限200円で平均1時間に1本運行、海岸線を走る路線は2～3時間に1本程度の民間の丹海バスと、2014年7月に開始した市営デマンドバス。

※市営デマンドバスは、前日17時までに予約し、翌日指定のバス停からバス停まで運行。運賃は100～200円。主体は現在の支え合い交通を運行するNPO法人。毎日の運

行ではないため、より便利な移動手段として、現在の「ささえ合い交通」のニーズがあった。

ささえ合い交通とは

平成28年の5月運行開始。道路運送法の交通空白地の自家用車有償運送制度を活用。

運行主体は旧丹後町の住民でつくる「NPO法人 気張る！ふるさと丹後町」。

配車はU b e rのアプリを使い、一般ドライバーがマイカーを使って住民を運ぶ。初めての日本参入となり、全国から注目を浴び、タクシー業界からも反発があったが、既存の法律で認められた仕組みである。配車方法としてU b e rを選択したのは、当時、このようなシステムを運営していたのがU b e rのみであったためである。

運行ルール

- ・乗車は丹後町内のみで、降りるときは京丹後市全域で降りられる。
- ・帰りは降りた場所のバスやタクシーで丹後町まで戻る。
- ・料金はタクシーのおおむね半分程度。
- ・旧丹後町民だけでなく観光客など誰でも利用可能。

利用者や運行事業者の意見で、制度を少しずつ改善

- ・運行開始の4ヶ月後の9月にはスマホなしの代理配車制度導入、運行事業者への電話でも配車可能とした。
- ・同年12月にクレジットカードのみの支払いから、現金払いも可能とした。
- ・町外利用の拡大

旧弥栄町の総合病院に行く乗客が多いが、バスが少なく帰りが不便

→弥栄総合病院を利用に限り、令和5年の3月から帰りも可能になった。

令和6年5月 観光客からの希望が多い隣接する伊根町の舟屋までの往復が可能に。

- ・時間制の運賃の導入…観光客の写真撮影や滞在時間をドライバーの収入に含めるため。

住民ドライバーの状況

- ・一種免許保持者、または国土交通大臣の認定講習受けたドライバー16名が登録
- ・現在の需要では15名前後が理想。不足した場合は運行事業者が随時募集し、補充する。
- ・車両は住民ドライバーの自家用車を使用する。
- ・保険は運行事業者が自動車保険と賠償責任保険の2種類加入。自動車保険で対応できない乗る前、下りた後の車両損傷に対応するため賠償責任保険にも加入する。

- ・ドライバーはU b e r アプリで、運転できるオンタイムと、運転できない、あるいは運転したくないオフタイムを表示することができるため、配車が順調になされている。
- ・飲酒チェックなどは運行事業者が行う。今後はリモートによるチェックなども検討している。

③A I オンデマントモビリティ「^モm o ^ビb i」について

予約型乗合タクシーの「m o b i」は、会員制の「ちょい乗り」サービスで、短い距離を乗合いで会員が利用する仕組みである。

数キロの距離の範囲内で即時予約できる。“今来てほしい”という予約をアプリか電話ですると、A I が計算し、最適化したルートで客を乗せるサービスである。

導入の経緯

令和元年、高速バスの事業者であるW I L L E R（ウィラー）株式会社から市に打診があった。

第3セクターの京都丹後鉄道の運行事業者がW I L L E R T R A I N S（ウィラートレインズ）株式会社であり、繋がりがあったため、駅周辺の活性化策として「ちょい乗り」サービスを提案された。

しかし、市は、打診された峰山町と大宮町エリアが京丹後市の中心地であり、既存の鉄道、タクシー、バス路線もあることから、新たなサービスは難しいと判断して断った。

その後、新しい市長の方針で事業を進めていくことになり連携協定を締結。

令和3年1月から無償で実証実験を行い、令和3年6月から有償で実証運行を開始した。

年	内 容
R1 年度	民間事業者から京丹後市へ打診
R2. 6	民間事業者と連携協定
R3. 1～2	無償実証実験
R3. 6～R6. 6	有償実証実験
R6. 7	実装運行開始

仕組み

- ・実証実験は道路運送法第21条による運送
- ・令和6年7月からの実装運行は同法第4条による運送
- ・申請と運行主体は地元タクシー会社の峰山自動車株式会社と網野タクシー株式会社
- ・市は財政的な支援を行っていない。

利用方法

- ・京丹後市の住民及び来訪者（誰でも利用可能）
- ・運行区域は、旧峰山町と旧大宮町 ※町境の商業施設を中心に運行
（運行区域が広がると待ち時間が長くなるため、狭いエリアに限定している。）
- ・年中無休の午前8時から午後9時まで
（高校生の登校時間と重ならないように、また、午後9時以降はタクシー会社の需要が多い時間帯であり、重複しないよう設定。）
- ・予約方法はスマートフォンアプリまたは電話での即時予約（事前予約は不可）。
- ・人数、時間、乗車場所、降車場所をアプリで指定。電話の場合は仮想バス停の番号で指定。AIが最適なルートを選択し、運行する。
- ・車両はヴォクシークラスの緑ナンバーの車両2台で運行している。
- ・料金プランは「定額乗り放題」「回数券」「ワンタイム」の3種類
- ・定額乗り放題…6,000円で30日間乗り放題。1,000円で家族一人追加可能
- ・回数券…は5回分から20回分まで。20回であれば1回あたり300円となる。
- ・ワンタイム…利用の都度支払う。1回あたり大人400円、子ども200円。
（当初大人300円だったが、収支改善のため100円値上げした。）
- ・m o b i のアプリを開発・運営しているコミュニティモビリティ株式会社は、WILLERとKDDIが出資している。

主に利用されている場面

- ・車を持たない子育て世代、雨の日の買い物
- ・高校生が放課後、通塾や遊びに行く時
- ・高齢者の通院
- ・市内の自動車学校に免許合宿に来ている生徒がコンビニに行く時（事業者との契約）

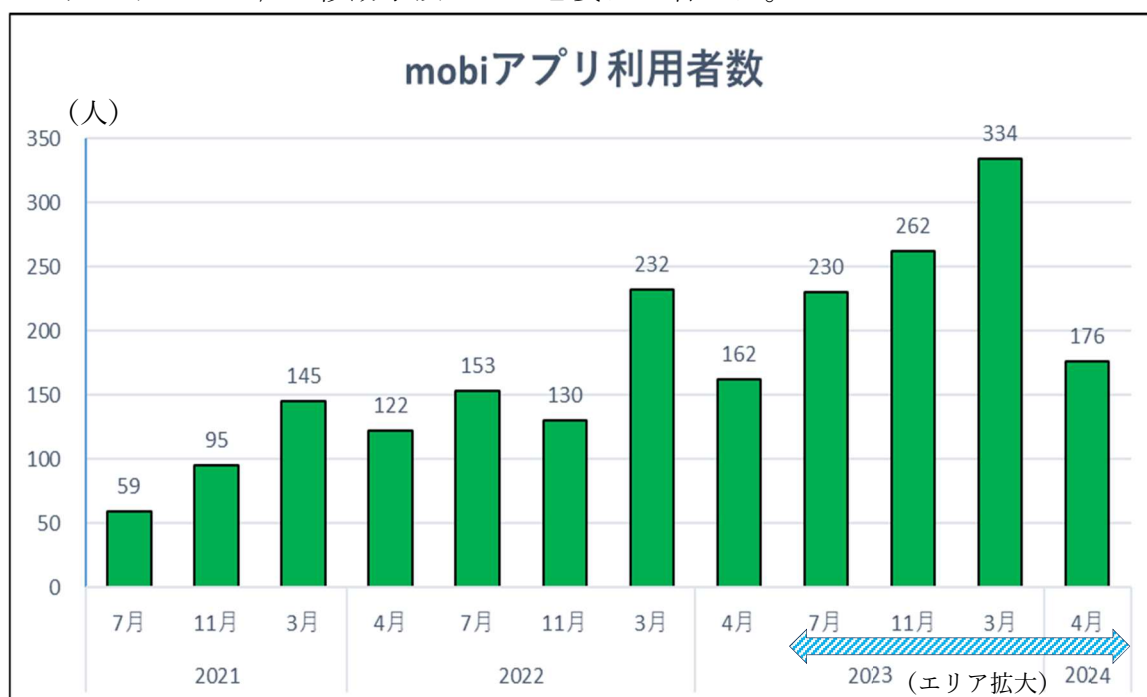
利用状況

利用者も右肩上がりが増え、認知度も向上している。2023年からはエリアを一部拡大し、一人当たりの利用回数も増加した。

利用者は女性が60%である。また10代が62%を占めるが、これは高校生と自動車学校の生徒の利用である。

複数の客を乗せることにより、回り道になることでのキャンセルは10%以下に推移している。待ち時間は約8分だが冬季は雪の影響で10分台である。

利用者アンケートで96%が移動手段として必要だと答えた。



課題

m o b i の運行主体がタクシー事業者であり、市が補助金を出していないため、市が詳細を把握できないが、事業者によると収支状況は厳しいとのこと。コロナ禍においては固定収入にはなった。

一方、事業開始の際には、タクシー事業者から客を奪われるとの懸念があり、公共交通会議でも意見があったが、結果として、タクシーの利用者とは違う、子育て世代や若い世代など新たな利用者がいることがわかってきた。

（２）京丹後市における交通施策の今後の新たな取組みと課題

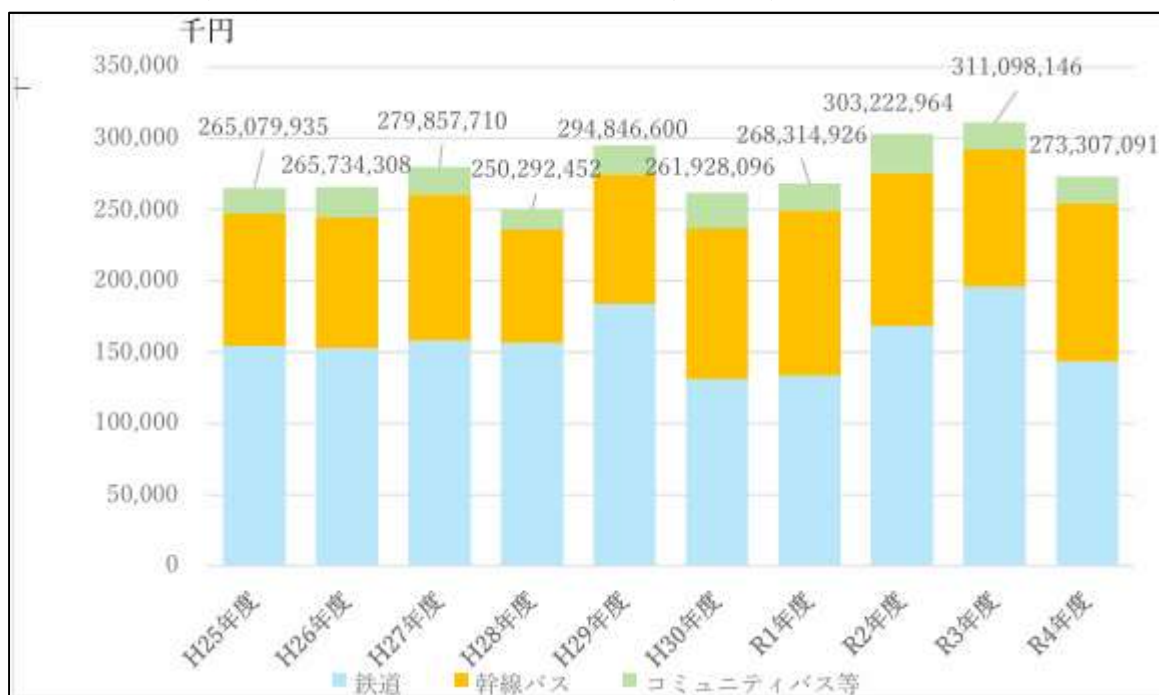
○ささえ合い交通とm o b i（モビ）の拡大

京丹後市は財政負担の増大と、ドライバー不足による民間バス路線の廃止の動きが加速していることから、国や京都府の補助金を活用し、ささえ合い交通とm o b i を一体化し、運行範囲を拡大する実証実験を検討している。

○合併特例債の終了に伴う財政負担の増大

京丹後市の公共交通に対する歳出は鉄道が駅舎の管理を含め１億５千万円程度、民間路線バスへの赤字補填が約１億円、市営バスで約２千万円で計２億７千万円。さらに市域が広いため、約５０台のスクールバスで１億５千万円を支出している。

このうち、普通交付税や過疎対策事業債、合併特例債など１億７千万円程度は特定財源を充てているものの、合併特例債は合併から２０年が経過し、令和６年度で終わってしまう。



○ドライバー不足によるバス路線の減少と交通空白

深刻なドライバー不足で、令和6年10月に民間バス路線の1つが廃止となった。さらに令和7年4月には3路線が廃止予定である。代替交通を検討しているものの、市営バスはドライバー不足があるため導入が難しい。

また駅、またはバス停から500メートル以上離れていて、乗合交通やモビのエリア外に住む、交通空白地域の人口は令和6年3月末時点で約2,600人であり、今後、バス路線の廃止で5,800人になると予測され、その場合、人口の11%が交通空白地域となる。

そうした中で令和7年4月から、ささえ合い交通のようなライドシェアと、m o b iなどで代替交通ができないか検討している。

具体的には、民間バス路線が廃止される地域において、ささえ合い交通のような公共ライドシェアとm o b iを一体化した仕組みによる実証実験を行うため、m o b iのシステムを改良している。

また今回の新たな取り組みに際しては国の共創・M a a Sの補助金1,500万円と京都府の補助金400万円を活用し、実証運行の計画策定を行っている。

現在、ささえ合い交通で使っているU b e rは多言語に対応した機能があり、京丹後市全域での活用はなかなか難しいが大阪・関西万博の開催に伴うインバウンド受入れに活用できると考える。

(3) 所感

委員 小倉広紀

利用率の低いバス交通に膨らむ財政負担、利用者のニーズに合わない状況を打破するため、路線バスを地域資源の一つとして捉え有効に活用することで、まちづくりを進めることが重要と判断し、プロジェクトチームを立ち上げた。市民のニーズを的確に捉え、様々な公共交通施策を広く進め、将来に向けた安心できる移動サービスの充実を感じた。

本市においても同様の状況があり、路線バスの乗車率、公共交通維持のための多額の財政負担、高齢化に伴う免許返納者の増、市民のニーズとのミスマッチ等、課題が山積している。公共交通は安心して暮らせるまちづくりとしては必須であり、市民が使いやすい手段の導入や、交通事業者との連携、協議を深めることが重要であると認識した。

今後も、高齢者のみならず、学生をはじめ、市民が利用しやすい公共交通にしていくため、執行部等と連携を図りつつ、地域に合う公共交通の実現に取り組んでいく。

委員長 下田剣吾

京丹後市の交通政策は住民福祉の増進、暮らしのためには公共交通が必要だという信念がある。だからこそ日本初のU b e r との連携や200円バスに挑戦した。

本市はスクールバスと合わせると既に5億円にも上る支出を懸念し、新しい政策を打てていない。しかし何もしなければ多額の支出は止まらないし、免許返納した高齢者は増え、市民の公共交通に対する不満は高まっている。

国も県も新たな補助金や仕組みを用意している。ここで何もしないのはおかしい。市議会を上げて、補助金やA I、民間の知見を活用した乗合交通やオンデマンドバスなど市民の暮らしを支える公共交通を早期に実現したい。

最後に、本視察を実施するにあたりご尽力いただいた八頭町、鳥取市、京丹後市の皆様、本市議会事務局の皆様、また各委員に心から感謝申し上げます。本視察の成果が十分に発揮されるよう、今後、委員会一同努力することをお約束し、報告としたい。

3 活用できる情報

①京丹後市HP「上限200円バス」

<https://www.city.kyotango.lg.jp/top/soshiki/mayoroffice/seisakukikaku/7/3625.html>

②NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」HP ※ささえ合い交通

<http://kibaru-furusato-tango.org/about-sasaeai/>

③京丹後市 令和3年6月3日報道資料PPDF「京丹後版MaaSの導入」

https://www.city.kyotango.lg.jp/material/files/group/1/ccc20210603_001.pdf



4 視察の様子



