

平成28年7月27日

豊田市議会議長 近藤 光 良 様

企画総務委員会

委員長 羽根田 利明



委員派遣実施報告書

本委員会は、次のとおり委員派遣を実施しましたので、委員会条例第37条第1項の規定により提出します。

記

- 1 日 程 平成28年7月20日（水）～22日（金）
- 2 派遣先 20日（水）…神奈川県川崎市
及び内容 「資産マネジメントについて」
21日（木）…千葉県千葉市
「国家戦略特区の取組」
22日（金）…富山県富山市
「拠点中心型まちづくりと合併旧町村部との連携」
- 3 派遣委員 委員長 羽根田利明
副委員長 中村 孝浩
委 員 加茂みきお 松井 正衛 大村 義則
小島 政直 神谷 和利 山野辺秋夫
浅井 保孝
- 4 報 告 書 視察報告書のとおり
- 5 そ の 他 随行 / 小澤都司子、近藤 乃介

視察報告書【1】

委員会名	企画総務委員会
視察日時	平成28年7月20日（水） 午後1時30分 ～ 午後3時00分
視察先・概要	神奈川県川崎市 人口：1,414,657人（H28.4.1現在） 面積：143.00km ²
視察内容	【 資産マネジメント 】
選定理由	<p>公共施設の多くは、高度成長期に集中的に整備され、現在では老朽化による補修整備、効率的な維持管理のあり方の検討が必要となっている。</p> <p>川崎市では、こうした状況を踏まえ、全国でも先駆けたかたちの平成22年度に資産マネジメントプランを策定し、3つの戦略、施設の延命化、資産保有の最適化、財産の有効活用を中心に資産マネジメントに取り組んだ。</p> <p>そして、平成26年3月には、第2期計画となる、かわさき資産マネジメントカルテを策定し、対象施設の拡大、長期的かつ継続的な計画の推進、公共施設の最適な維持管理や活用などを行っている。計画を推進することにより、施設利用者の安全・安心を確保するとともに、財政負担の縮減による多様な市民ニーズに対応した行政サービスの財源確保を目指す、資産・債務改革の実現を推進している。</p> <p>公共施設の老朽化に伴う財政負担の集中と増加、行政ニーズの多種多様な変化への的確な対応が求められる現在、川崎市の公共施設全体のマネジメントを一元管理する取組は、今後の財政状況や少子高齢化社会を前提とするものであり、本市がすすめている「公共施設等総合管理計画」の策定において参考できるものになると判断したため。</p>
豊田市の現状と課題	<p>豊田市の公共施設の維持管理について、建築物や橋りょうをはじめとする土木施設などの延命化や修繕計画や公共施設ごとの延命化計画は多く策定されているが、分野ごとの計画、管理となっており、市の公共物を一元管理はできていない状況であった。</p> <p>平成27年度に市が所有する公共施設の利用状況、ランニングコスト等の基礎データを整理・分析するとともに、行政内部及び市民へ見える化を図るため、公共施設現況調査報告書を取りまとめた。</p> <p>その中で、公共施設の老朽化の進行に伴う今後の維持管理費用に加えて、多様な市民ニーズに対応するための施設更新等に伴う財政負担の増大が見込まれること、急速な高齢化の進行や人口構成の変容などによる公共施設を取り巻く状況の大きく変化していることなどが課題である。</p>
視察概要	<p>1 取組の背景と資産状況</p> <p>1) 公共施設の老朽化に伴う財政負担の増大・集中への懸念</p> <p>2) 将来人口推計から見た行政ニーズの変化への対応の必要性</p> <p>3) 財政の硬直化などの課題に対応した「資産・債務改革」の必要性</p> <p>以上のことなどから公共建築物の修繕費・更新費の今後20年間の見通しは、①長寿命化を行わなかった場合には年間423億円、②大型建築物を対象とした長寿命化に取り組んだ場合には年間398億円、③全ての施設について長寿命化に配慮した場合には年間255億円が必要となる。</p> <p>2 資産マネジメントの第2期取組の戦力・対象施設・期間</p> <p>資産マネジメントの戦略は、施設の長寿命化を主体とした3つの戦略</p>

「戦略1：施設の長寿命化」

「戦略2：資産保有の最適化」

「戦略3：財産の有効活用」

により、「第2期資産マネジメントの取り組みを推進する。また、取組の対象施設は「市が保有する建築物及び道路、橋梁などのインフラ施設」としている。

3 資産マネジメントの基本的な視点・推進体制

基本的な視点は、全庁横断的マネジメント、市民利用の安全性、企業会計マネジメント、環境配慮、暮らしやすいまちづくりなど様々な施策の考え方を取り入れ推進する。

推進体制は、全庁的な合議機関である庁内委員会と専門的見地から意見を反映するための外部有識者委員会を活用し取組を推進する。

4 施設の長寿命化（戦略1）

予防保全による財政負担の縮減・平準化及び施設利用における安産・安心と環境への配慮などの視点による長寿命化を推進する。

①庁舎等建築物の長寿命化

市営住宅、学校施設など延べ床面積 200 m²以上の公共建築物について保全計画の策定と、日常点検に基づく修繕工事の優先度判定を踏まえ長寿命化を推進する。

②市営住宅の長寿命化の推進

地区年数が50年未満で、立替を優先的に実施するものを除いた市営住宅について、計画的な改善を実施する。

③適切な道路維持補修の推進

幹線道路の舗装、生活道路の舗装、重要構造物、道路付属物の分類に施設の特性に応じた維持管理を推進する。

④橋梁整備における長寿命化の推進

橋梁長寿命化推進計画に基づき、予防保全型維持管理を推進する。

⑤学校施設の効果的な整備の推進

学校施設長期保全計画に基づき、長期的な視点による施設マネジメントを行い、地区年数に応じた施設の予防保全や改修による再整備を計画的に実施し、施設の長寿命化による財政負担の縮減・平準化を図る。

5 資産保有の最適化（戦略2）

個々の施設について、利用者数、稼働率など使用価値と、土地の市場価格などの市場価値を相関的に分析し、今後の施設の整備や活用の方向性を検討する「施設単体の使用価値・市場価値の観点からの最適化」。また行政ニーズの分布や利用における利便性など勘案した施設の配置と規模の検討や、施設が立地又は立地を予定する地域の他の行政施設の利用状況、建築条件なども踏まえた「広域観点からの最適化」を検討する。

①指定管理制度を導入している保育所の建物を譲渡する民設民営手法の導入

②市営住宅更新時における福祉施設などの整備（高度利用に伴う余剰地の活用）

③新庁舎整備における効率的・効果的な執務室の検討

④児童生徒数に対応した教育環境整備の推進（分離校の新設など）

⑤施設余剰地の掘り起こしによる有効活用策の検討

6 財産の有効活用（戦略3）

様々な施設推進や課題解決を踏まえた多様な効果創出に向け、他都市でも積極的に取り組まれている財産の様々な活用手法を確立するとともに、

低・未利用地の土地、施設の余裕部分など活用可能な「対象」への取組拡大を図る。

- ①庁舎・公の施設駐車場の適正利用の推進
- ②庁舎など余剰地や余剰床の貸付事業の推進
- ③広告事業の推進
- ④有効活用カタログ導入と活用効果の検証・評価
- ⑤ネーミングライツ（命名権）の導入
- ⑥道路・河川事業予定地及び事業残地の有効活用
- ⑦不法占拠対策の推進



<視察の様子：川崎市>

評価とその理由

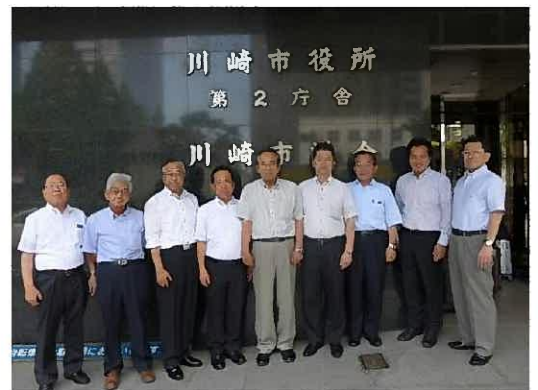
- ①市が整備する公共物の一元管理を体現している点は評価できる。
- ②各公共施設の劣化の情報と修理の状況を一元管理しているので、修繕の優先順位付けも含め効率的に管理ができています。
- ③川崎市資産マネジメントは3つの戦略、1施設の長寿命化、2資産保有の最適化、3財産の有効活用と柱立てして目的を明確に取り組んでおり、評価できる。
- ④マネジメント推進体制について、内部では副市長を中心とした推進体制、外部では専門知識を有する外部団体（公認会計士、不動産鑑定士、大学教授・助教授、コンサルタント）を用いていることは評価できるし、本市でもしっかりと推進体制の中で実施していくべき。
- ⑤第1期計画からの現在の第2期計画と推移していくなかで、早い段階から公共物のマネジメントに取り組んでいるため、修繕・最適化にかかる予算組みも計画に基づき計画的に行っていることは、大変評価できる。
- ⑥道路については修繕の優先度、グループ化、予防保全を行うか、事後保全で処理するか判断も、公共物の一元管理と共にできており、評価できる。
- ⑦資産保有の最適化の観点から稼働率と土地の市場価値を相関分析する手法は新しい考えであり、参考となった。

本市に反映できること

- ①将来の財政状況を見据えた建築物総量の管理を取組目標とする、資産保有の最適化は、施設の稼働率の使用価値と土地の市場価格を相関分析し、施設の現状維持、統廃合、土地の高度利用や民活導入、統廃合に伴う土地売却の検討・視点は、新たな発想であり、豊田市としても導入検討すべきである。しかしながら中山間地域を抱える豊田市では、最終判断決定する基準作りに十分議論が必要となる。
- ②学校、水道施設の統廃合など施設の最適化管理も実施していることから、有効的に管理ができると感じた。また、不要となった施設・財産の有効活用・処分について、川崎市の例を見習って本市でも実施できるとよい。



<視察の様子：川崎市>



<集合写真：川崎市>

その他 (意見・課題 など)	<p>①資産保有の最適化に関して、施設の廃止を含めた最適化する際の手法として、住民説明など注意して行わないといけない。利用率だけの判断で施設の廃止などを行い住民から反発のあるケースは全国的にも多い。川崎市がどのような手法をとっているか詳しく知りたかった。</p> <p>②人口約 147.5 万人、予算総額約 6,390 億円と規模が豊田市の 2 倍以上、面積は 144.35 平方キロメートルと約 6 分の 1 であり、本市と比較する際には環境が異なることを意識しなければならない。</p> <p>③資産マネジメントに基づいて公共物を修繕、改修していく場合と計画なしに各々で修繕、改修するのでは、大きな差が生じてしまうと思った。</p> <p>④本市も近年ようやく公共施設の資産マネジメントカルテを作成したが、平成 22 年から策定し、第 2 期計画を運用している川崎市から学ぶことは多くあった。</p>
----------------------	---

視察報告書【2】

委員会名	企画総務委員会
視察日時	平成28年7月21日（木） 午前9時30分～午前11時00分
視察先・概要	千葉県千葉市 人口：941,353人（H28.4.1現在） 面積：271.76 km ²
視察内容	【 国家戦略特区の取組 】
選定理由	千葉市は平成28年1月にドローン等先端技術の活用など、近未来技術実証・多文化都市の構築を目指す提案を行い、東京圏国家戦略特別区域に指定された。国家戦略特区は、規制緩和により国内外からの民間投資を促して雇用創出、消費拡大の実現、経済成長を目指すもので、現在、全国で10区指定されている。新たな産業の創出、新企業の誘致を行う本市においても千葉市の積極的な取り組みは大いに参考としたい。
豊田市の現状と課題	本市は、平成27年度に、ミライ・チャレンジ都市パートナーシップ協定を結び、パートナー企業からドローン機体やオペレーターの提供、人材育成等の協力を得る体制等を構築した。現在、市業務での具体的なドローン活用方法を整理し、災害時の現場確認、広報用写真の撮影などを想定し、迅速に対応できる体制を整えているところである。今後の協定を活かした幅広い活用方針や新たな産業の企業誘致としても積極的に市内外にPRしていくことも含め、検討していく必要がある。
視察概要	<p>1 「国家戦略特区」提案の背景</p> <p>千葉市では、国が進める、人口ビジョン及び総合戦略における、地方創生に向けた取り組みとして、国家戦略等における新たな措置に係る提案募集に「幕張新都心から挑戦する未来都市実証特区～多世代・多文化が共生する国際都市～」を掲げ応募し、平成28年1月に指定された。</p> <p>提案の概要は、これまでも先進的な取り組みに挑戦してきた幕張都心において、千葉市の立地環境を活かした、これまでにない首都圏都市部におけるドローン等先端技術を集約した取組であり、日本の産業競争力の強化に大きく貢献するものである。また、幕張新都心は、2020年東京オリンピックの開催地でもあり、グローバルMICE強化都市にも選定されていることから、世界に向けて日本の先端技術を活用した未来都市をアピールする効果は極めて高く、その結果、オリンピックレガシーの創出や国際競争力の強化にも貢献する。さらに、これらの近未来技術を活用した取り組みにより、すべての人がストレスフリーな生活の実現に必要なサービスを受容できるユニバーサル未来社会の実現を目指すものである。</p> <p>1) 具体的な提案事業</p> <p>①先端技術を活用したドローンによる宅配サービス・セキュリティー</p> <p>②先端技術を活用したモビリティ</p> <p>③既存マンションを活用した民泊</p> <p>④コンベンション機能を活用した魅力的な道路空間の創出</p> <p>2) 千葉市のドローンによる宅配等の取組</p> <p>①実証の目的は、航空法では市街地におけるドローンの活用は国土交通省の許可が必要であるが、千葉市では立地特性を生かし、先端を切って、これ</p>

までにはない都市部におけるドローン宅配などに挑戦する。

- ②将来ビジョンとして、空の産業革命の実現、ドローン産業の一大集積地「千葉市」を目指す。
- ③幕張都心の立地環境は、東京湾に近接、臨海部に物流倉庫が点在、超高層マンションの整備（1万4千戸）、電線の地中化が行われ、ドローン宅配の実証の場に適している。
- ④東京湾臨海部に点在する物流倉庫から海上を輸送ルートに幕張ベイタウン、若葉住宅地にドローン宅配する。（水平宅配）
- ⑤幕張では超高層マンションの整備が計画されており、地区内の店舗から日常生活品をドローンで宅配する。（垂直的宅配）
超高層マンションのベランダや各階のポートへドローン宅配するために設計段階から取り組む。
- ⑥病院での待ち時間の負担軽減などにより、高齢者などの利便性向上とともに、適切な治療・服薬での医療費削減するためにドローン配達に取り組む。
- ⑦幕張都心部をフィールドに、都市部における小型無人機（ドローン）の近未来技術実証のための制度整備に資するよう新たな制度改革・技術改革について重点的・集中的に検討するため、「ドローン宅配分科会」を設置する。（国・自治体・民間事業者）
- ⑧今年4月に幕張都心内にある大型商業店舗と高層マンションでの飛行実証、イオンモールから公園広場へ物資輸送の実証などデモンストレーションを行った。
- ⑨ドローン宅配に向けた課題として、安全性の確保を最優先として技術面の向上、プライバシー・騒音対策として、必要な法整備があり、地域住民への理解活動が重要となる。
- ⑩ドローン産業を一大成長市場・産業とするために企業立地補助制度の対象とする。

3 その他国家戦略特区の取組

- ①公道において、無人・自動走行をめざす、ロボットタクシーの無人運行
- ②公道における移動支援ロボットの実用を目指す、パーソナルモビリティのシェアリングサービス
- ③広い歩道空間を活用したパーソナルモビリティによる回遊性の向上
- ④ホテル宿泊者の増加に対応する、既存マンションを活用した民泊
- ⑤コンベンション機能を活用した魅力的な道路空間の創出
- ⑥国際競争力強化と国際経済活動の拠点の形成を目指す、外国人創業人材の在留資格の基準緩和
- ⑦保育士の増加を目指す、地域限定保育士試験の実施
- ⑧NPO法人の設立手続きの迅速化（全国最短1月半で設立許可）

評価とその理由

- ①地方創生に向けた取組として、ドローン産業の集積など新たな企業誘致に向けた幕張新都心地域の国家戦略特区指定は評価できる。
- ②国家戦略特区指定を受けた幕張都心地域は、「食・住・学・遊」が融合した未来型国際都市であり、ドローンの実証実験するうえで適地である。
- ③本市も平成27年11月ミライ・チャレンジ都市パートナーシップ協定により、ドローン関連の企業と協定を締結したが、国家戦略特区として取り組んでいる千葉市の内容は、新たな産業の創出という面からも大いに参考となった。

	<p>④民間主導で取り組んでおり、国家戦略特区の宅配等分科会も民間の力を取り入れていることは参考となった。</p> <p>⑤東京近郊という立地を最大限に生かし、近未来技術実証・多文化都市を掲げ、戦略的に特区指定の実証実験をしている姿勢は評価できる。</p> <p>⑥ドローンは今後大いに活用が見込めることから、早い段階から特区として取り組み、関連企業の一大集積地にしようという計画は、新たな産業の創出という観点からも評価でき、本市も参考とすべきである。</p>
<p>本市に 反映できる こと</p>	<p>①幕張新都心の取組は、東京オリンピックの開催に合わせ、世界に向けて日本の先端技術を活用した未来都市をアピールする効果は極めて高く、オリンピックレガシーの創出や国際競争力の強化にも貢献する、としており、本市においても2019年ワールドカップ開催に伴う国際化のヒントになる。</p> <p>②都心部におけるドローン規制は安全面やプライバシーの確保の観点から厳しい状況にあり、千葉市においても現状では、具体的に実現した事例はないとのことであり、今後の豊田市の取組は、十分、需要を見極める事や民間主導の技術革新が望まれる。</p> <p>③民・学との連携が十分行われており、本市においても、経営戦略室が中心となり、役割、所管を明確にし、広く取り組んでいくべきであると感じた。</p> <p>④シネマコンプレックスオープンに向け、豊田市を舞台とした映画作成においても、本市の名所をドローンで空撮するなど活用があると感じる。</p> <p>⑤空き家活用の民泊の取組などは、NPO法人などとも協力し本市でも実施していかななくてはならない。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><視察の様子：千葉市> <集合写真：千葉市></p>
<p>その他 (意見・課題 など)</p>	<p>①ドローンの活用は、大きく宅配中心、公共では災害等での活用が中心になると理解しているが、千葉市の幕張という特殊な立地であるため、本市では宅配機能を生かしていくことは、困難であると思う。しかし、災害時等での活用に関しては、期待できるので今後、検討していくべきである。</p> <p>②民泊の取組も特区として事業を進めているようであったが、東京五輪などでは宿泊施設不足を補う大きな手段だと理解している。本市としてもラグビーワールドカップなどの際の外国人受け入れ等、今後検討していかななくてはならない課題である。</p> <p>③本市も大きく企業も巻き込み、民間主導で実施していくことが望ましい。</p> <p>④大型マンション等の計画段階から、ドローンを視野に入れた整備をしているので、新しいことを積極的に取り組んでいると感じた。</p> <p>⑤ドローンは宅配、防災関係以外にも、高所で足場が必要な場所での点検作業や農薬散布、航空写真や産業廃棄物の処理監視など今後の活躍に大いに期待できる。</p>

視察報告書【3】

委員会名	企画総務委員会
視察日時	平成28年7月22日（金） 午前9時30分～午前11時00分
視察先・概要	富山県富山市 人口：414,723人（H28.4.1現在） 面積：1,241.77 km ²
視察内容	【 拠点中心型まちづくりと合併旧町村部との連携 】
選定理由	富山市は、鉄道を軸とする公共交通を活発化させ、その沿線に住居、商業、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトシティーを推進している。自動車産業が盛んで車移動が中心である本市であるが、地域バス、おいでんバスなど特に合併町村を結ぶ交通連携などの課題も多い。また、人口規模、合併した時期等、本市と大変似ており、抱える課題も類似
豊田市の現状と課題	本市は、合併10周年の総括を踏まえ、今後見込まれる社会経済環境の大きな変化や直面する都市の課題を見据えて第8次総合計画の策定を1年前倒し、平成29年度から平成36年度の8年計画で推進していく方針である。そのような中、合併旧町村部を含め市民満足度の向上、市民目線などの観点も取り入れ、本市に住みたい、住み続けたいと思えるまちづくりを迅速かつ長期的な視野に立って取り組んでいく必要がある。
視察概要	<p>1 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり</p> <p>1) コンパクトシティー戦略による富山型都市経営の構築 富山市では、10年前に①人口減少と超高齢化社会の到来、②過度な自動車依存による公共交通の衰退、③中心市街地の魅力の喪失、④割高な都市管理の行政コストが課題となりコンパクトシティーを目指すことにした。</p> <p>2) まちづくりの基本方針 ～コンパクトなまちづくり～ 鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化などの都市機能を集約させることにより、拠点集中型のコンパクトなまちづくりが実現する。 施策の3本柱は、①公共交通の活性化、②公共交通沿線地区への居住推進、③中心市街地の活性化の実現である。</p> <p>3) 都心地区・公共交通沿線住居推進地区の具体的施策 都心地区・公共交通沿線住居推進地区では、良質な住宅の建設事業者や住宅建設や購入する住民に対して助成制度を設けている。その結果、全体人口が微減する中、都心・沿線居住人口は、合併10年間で1万8千人余（4.5%）増加している。</p> <p>《コンパクトなまちづくりの進め方》</p> <p>①規制強化でなく、誘導的手法が基本。 規制による都市計画は、都市が拡大成長する右肩上がりには有効であるが、人口減少する時代においては、誘導手法が基本と考える。</p> <p>②市民がまちなか居住か公害居住か選択できるようにする。</p> <p>③公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを推進する。</p> <p>④地域拠点整備により、全市的にコンパクトなまちづくりを推進する</p>

《都心地区・公共交通沿線住居推進地区の具体的施策のこれまでの効果》

①都心・沿線居住人口は、合併10年間で1万8千人余（4.5%）増加

②多くの高齢者が都心地区や鉄道沿線居住地区に分布

③居住者の83.3%が病院・診療所の500m圏に居住

④地域包括支援センターから約2km圏域内には、市民の88%が居住

⑤居住者の96.3%が商業店舗の500m圏域に居住

⑥行政庁舎から約2km圏域には、市民の約98.9%が居住

4) 公共交通の活性化（軌道系）

①富山ライトレールは、公設民営の考え方を導入し、建設費すべてと運営費のうち施設の維持管理に関する費用を合成が負担するものとしている。

（運営費：3億円、建設費：58億円）富山市：27億円、県：9億円、国：22億円）

②富山ライトレールの整備効果

- ・開業前と比較し、利用者が平日で約2.1倍、休日で3.4倍へと大幅に増加
- ・富山ライトレールでは、高齢者が乗降客の2割となった。

③市内電車（セントラム）環状化事業効果

- ・富山駅から中心商業地区への利用者が平日で約4割増加、休日で3割増加
- ・高齢者の環状線利用者は、開業当初と比較し、平日で28パーセント、休日で67%増加する等外出の機会の増加につながっている。

5) 公共交通活性化（バス交通）

①幹線バス路活性化事業

②コミュニティーバス事業

③中山間地域では市が直営で運行し、市街地や平野部では自主運行を基本とする。

（コミュニティーバス運行経費：約248百万円
生活バス運行経費：54百万円市が補助）

④自主運行バス補助事業

公共交通空白地域の解消や、中心市街地の活性化及び地域生活拠点へのアクセスの確保を目的に、地域等が主体となって自主運行バスを立案し運行実施する取組を支援する。

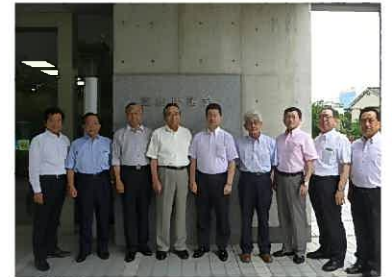
⑤高齢者支援運転免許証自主返納支援事業

運転免許証を自主返納された65歳以上の方を対象に、公共交通機関の乗車券や運転免許証に代わる身分証明証等の取得費支援。

6) 公共交通沿線への居住推進

①公共交通沿線への居住推進 ～都心地区・公共交通沿線居住区推進地区～

都心地区約436ha、居住推進地区3,357haを計画区域に位置づけ、区域内において良質な住宅建設事業者や住宅を購入する市民に対し助成する制度を設けている。10年間、まちなか居住者は2,104戸：約4億5千万円助成、居住推進地区居住者は1,270戸：約7億7千万円助成している。



＜集合写真：富山市＞議事棟前

評価とその理由

①富山市では公共交通を軸としたコンパクトシティーは、平成19年に策定した、公共交通活性化計画に掲げた「公共交通の活性化」「公共交通沿線地区への居住推進」「中心市街地の活性化」の3つの施策に取り組まれている。

②公共交通の活性化の整備効果は、ライトレール利用者が平日で約2.1倍、休日で3.4倍と増加している。市内電車環状線化事業では、平日が4割、休日が3割増加したことにより黒字化、また高齢者の利用者が平日で28%、休日67%増加する等外出の機会が増加している。

バス運行事業では、基幹バス、コミュニティーバス、自主運営バスを生活交通対策に位置づけ、利用増加に向けた助成制度を設け取り組まれており、着実に利用者の増加が図られている。

- ③公共交通沿線地区への居住推進の取組は、都心地区と沿線地域での居住者の増加を図るために、建設事業者向け支援と市民向け支援を組み合わせ、まちなか居住推進事業は、約 2,100 戸、4 億 5 千万円助成、沿線居住推進では、1,270 戸、7 億 7 千万円助成実績があり公共交通沿線人口が平成 17 年から平成 27 年では約 1 万 9 千人増加、全人口の 32.5%が居住している。
- ④中心市街地の活性化の取組では、交通事業者と連携し、65 歳以上の高齢者を対象に公共交通利用料金 1 回 100 円のおでかけ定期券制度（利用者負担 1000 円）は公共交通機関を利用する考えられた仕組みでよい。
- ⑤富山市はスマートコミュニティの成功例であり、公共交通機関の充実が成功裏にあると感じた。また、既存の公共交通機関の活用が効果的であった。

本市に
反映できる
こと

- ①公共交通の活性化、公共交通沿線地区への居住推進、中心市街地の活性化の 3 つの取組を明確にし、その成果を上げるためにきめ細かな助成制度が、行政、事業者、市民が一体となって進めていること。
- ②取組目標の明確化、取組実績、評価が行われていること。
- ③本市でも生活圏の近くに公共施設がどれほどあるかなど検証してもよいと思った。



<視察の様子：富山市>



<集合写真：富山市>議場

その他
(意見・課題
など)

- ①合併した町村部の取扱いについて、富山市も本市と同様の課題を抱えているようであった。
- ②お団子と串という考え方だと、本市はやはり串、公共交通機関が課題と感じた。
- ③お団子と串という考え方で、公共交通機関、施設のあるところへ住民を規制ではなく、誘導的に移住を推進する取組が印象に残った。その結果が、市民満足度の高さにつながっているのだと感じた。
- ④住民の 98.9 パーセントが半径 2 キロメートル以内に行政施設があるということも、運転免許返納率の高さも公共交通機関の基盤がしっかりしているからであると感じる。
- ⑤子どものころから電車、バスなどの公共交通機関を体験する仕組みづくりはよい取組であると感じた。