

甲府市議会 会派「こうふ未来」
行政調査 報告書

■ 行政視察行程

2024 年 1 月 29 日

視察先	テーマ
岡山県岡山市	『放課後児童クラブ（学童保育）について』 『ファミサポについて』
児島商工会議所	『児島ジーンズストリートの取組について』

2024 年 1 月 30 日

兵庫県三田市	『ニュータウン再生の取組について』 『中型自動運転バス実証実験の取組について』
兵庫県豊岡市	『城崎温泉街の取組について』

2024 年 1 月 31 日

京都府福知山市	『地域公共交通について』
---------	--------------



■ 報告

(児島商工会議所)

視察理由

1. 地場産業による地域活性化と、空き店舗対策

ジーンズというと「児島」と今では想像することができるが、昔からそうだったわけではない。「児島」＝ジーンズとして全国に示していく取組と、近年各地方都市で問題視されている空き店舗対策について視察を行う。

視察内容

1. 児島ジーンズストリートの取組

1. 児島ジーンズストリートの概要

人口約 65000 人、瀬戸大橋の岡山側の玄関口、日本最古の歴史書「古事記」にも登場する歴史ある町、繊維の街児島は江戸時代から綿花栽培の一大産地であった。綿花栽培は安土・桃山時代に鳥取から伝わり温暖な気候で、塩分は多いが土質も育成に適していたため広がった。児島商人は各時代の需要やニーズを見極めすぐに商品化できる先見の明と縫製技術の高さがあり、染色から、織布、縫製、洗い加工まで一連の技術ノウハウが集積し、世界が認める高い技術力を持つ産地である。国産初のジーンズも 1965 年この地で誕生し、次々にジーンズ製造に転嫁する縫製業者が現れた。

2009 年 11 月商店街の空き店舗対策にジーンズ関連ショップを中心に誘致することで味野商店街に賑わいが戻り、さらには地場産業の繊維産業を PR することができ、児島全体の活性化につながるものと考えて「児島ジーンズストリート推進協議会」が設立された。現在は、ジーンズショップ 35 店、雑貨店 6 店、飲食店 6 店が軒を連ねている。

2. 児島ジーンズストリートの概要と、空き店舗対策

児島ジーンズストリートの構想は、事務局を商工会議所が行い、児島ジーンズストリート推進協議会には商店街の代表や、地元企業、地元住民代表、各種団体の人々が参画し、調査、計画、推進、事業運営を行い旧味野商店街と組合が連携し、児島を日本一の名物商店街にと取り組んでいる。

倉敷市空き店舗に対する補助金の活用も行い、商店街組織等へ加入し

空き店舗対策事業（工事請負費、広告料）補助上限額 100 万円（補助対象経費の 1/3）

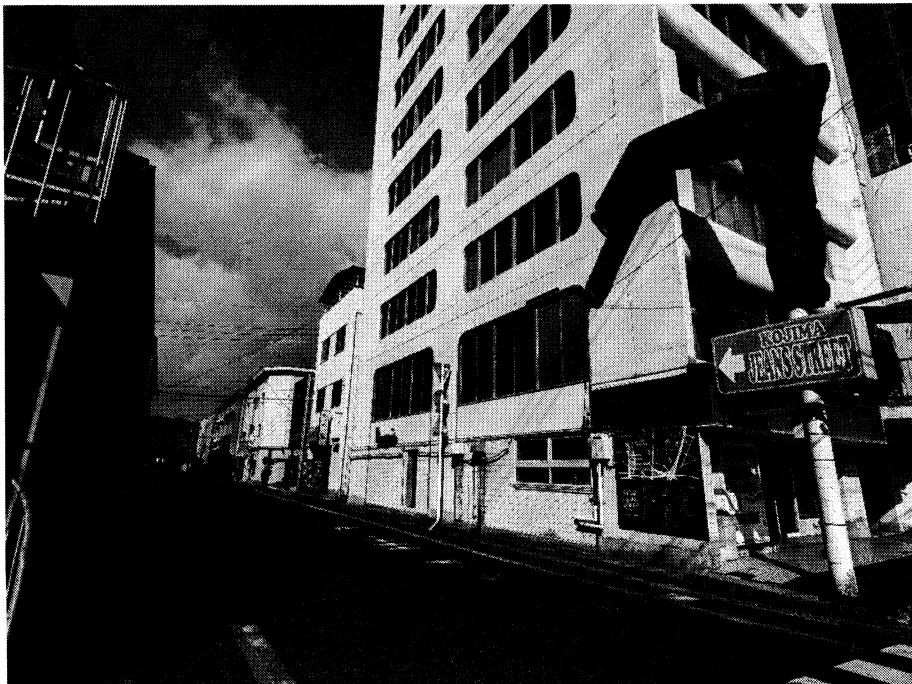
新商人育成支援事業（工事請負費、広告料）補助上限額 100 万円（補助対象経費の 1/3）

新商人育成支援事業（家賃補助）（使用料、家賃）年間 30 万などの制度がある。

さらに児島ジーンズストリート関連事業として、ジーンズをトリックアート風に描いた「トイレと休憩所」の設置、ジーンズ風にラッピングされた自転車やバス、タクシーの展開、JR 児島駅もラッピングされている。そして春には国内最大級のデニムイベント THE DENIM 2024 が 4 月 27 日（土）28 日（日）に開催される。今後はジーンズを核とした「せんい産業」と「観光」を融合させた「産業観光」の推進によるまちづくりを目指し「児島産地まるごとブランド化！」を推進している。

考察

1. 日本の繊維産業の 70% を占め、米の生産収益より 1.48 倍の収益があり古代から推進されてきた綿産業。だが人口は昭和 53 年の 85,000 人をピークに減少となり、過去には 3,000 もの事業所があったこの町も、企業の閉鎖や産業の衰退も懸念される中、20 年前から行ったシーズンプロジェクト。技術力と分かりやすいコンテンツ、付加価値を入れたジーンズが一定層の心をつかみ、プロジェクト前の年間 7,000 人弱の来場者から、25,000 人と大躍進を遂げている。店舗においても固定費が安く、費助制度も使いやすい為、閉店率が大変低いのも特徴である。
2. この結果を獲得できたのも、視察でご教授いただいた、商工会議所の活躍があったと感じる。日夜、町に足を運び、経営者、住民、観光局など様々な主体から話を聞き、解決に導いた事、足を運ばなければわからない、微妙な感覚を事業にダイレクトに転換できていることが見受けられる。各商店や地方が抱える課題も自分の街をもっと知る事、行動力で解決できるのかもしれない。



(兵庫県三田市)

概要

1. 令和 5 年 3 月末現在、人口約 10 万人世帯数約 47,000 世帯の三田市は、阪神地域のベッドタウンとしてニュータウン開発が進んだ都市である。
2. 「既成市街地」「農村・山岳地域」「ニュータウン」から構成され、鉄道路線・バス路線ともに充実しており交通空白地はないものの、交通不便地が増加傾向にある。
3. 40 年前のニュータウン発足時より、人口増加日本一の市として有名になったものの、その後は減少に転じ、急速な高齢化と人口減少が地域課題となっている。また人口減少により将来的に公共交通の維持が難しくなることが予想されることから、持続性のある地域移動性の確保を目的に基幹交通の自動運転化に向けた実証実験が行われた。

『ニュータウン再生の取組について』

1. ニュータウンの 1 つであるフラワータウンの当初計画人口は 34,000 人であったが、平成 15 年には 24,964 人、令和 2 年には 20,759 人。高齢化率は平成 15 年は 8.7%であったが、令和 2 年には 29.0%となっている。
2. 課題
 - ①施設の老朽化・・・維持管理コストの負担増、管理水準の低下
 - ②商業・交通・医療のサービス利用料の低下・・・サービス水準の維持困難
 - ③空き家、空き地の増加・・・地域の衰退、住環境の悪化
 - ④コミュニティ活動の停滞・・・担い手不足、地域福祉活動の負担
 - ⑤当初の役割を果たした公共施設・建物の増加
 - ⑥周辺の自然環境の放置、遊休農地の増加→まちびらきから 40 年を迎えたフラワータウンの本格的な再生へのアクションに着手するため、令和 3 年度に市民、関係機関等との協働により「フラワータウン再生ビジョン」が作成された。再生ビジョンの策定及びビジョンに基づく再生の一連の取組を「フラワータウン リボーンプロジェクト」と呼ぶ。
3. 基本方針
 - ①多世代が快適に安全に暮らし続けられるまちを目指す
 - ②新たな魅力を持ち、若者・子育て世代に選ばれるまちを目指す
 - ③まちに関わる人をつなぎ、輪を広げ、地域力の向上を目指す
 - ④フラワータウンの再生を推進するための仕組みの構築を目指す→フラワータウン再生ビジョンを推進するための個別事業計画の作成に向けた意見交換を、多様な関係機関及び市民等を行うために、推進委員会を設立・開催している。

考察

1. フラワータウン再生アクションプラン推進委員会であるが、令和 4 年より三田市都市政策課が事務局となり、学識経験者 3 名・住民代表 5 名（5 地区各自治会長）・企業 4 名・関係機関 4 名・行政 3 名となっている。行政主導ではなく、皆がまちの再生を自分事と捉えほぼ毎月の話し合いを行い様々な取組を行っている。課題に対する問題意識をそれぞれがそれぞれの立場で考え、提案できる場が毎月あるというところは素晴らしい参考になりたい。
2. フラワータウン内をグリーンスローモビリティが無料で回っている。これは大きなゴルフカートのようなもので、ニュータウン内限定という特殊な環境で可能な取組とは思いますが、自治会員が運転者。買い物、通院、食事と使える。まだまだ利用者は少ないとのことだが、今後の高齢者の足となりえるいい取組だとおもった。
3. 空き家率については実はそれほど高くない。やはり都心から近く公園も多く、コンパクトにまとまっているニュータウンは住みやすいというイメージがあるのではないかと。中古物件が出ては値は下がらず 3000 万円台で取引されているとのこと。リタイア組が多い印象。今後は築 40 年物件の立て直し問題が課題になるのではないかと。
4. この再生アクションプランは令和 8 年まで続く。フラワータウンが今後どのように再生していくのか。目指す持続可能なまちになっていくのか、本市に参考になる取り組みを引き続き注視していきたい。

『中型自動車運転バス実証実験の取組について』

1. 三田市では将来的に人口減少や高齢化が進展することで、利用者の減少による路線バスのサービス低下、それに伴う地域商業エリアの魅力喪失が懸念されている。また、ドライバーの担い手の確保も課題となっている。これらの課題を解決するための一助として期待される自動運転技術を路線バスに導入することで地域公共交通を維持し活力あるまちづくりを目指している。
2. 令和 5 年度実証実験の概要
10 月 17 日～11 月 26 日 三田市ウッディタウン地区
1 日 6 便（10 時～16 時）
大人 200 円・小人 100 円 障害者等は半額
実証実験期間中、のべ 810 名が利用
3. 安全性を高めるための技術の活用
 - ①磁気マーカ・・・道路に埋めた磁気マーカの磁気を読み取って走行
 - ②ターゲットラインペイント・・・自動運転専用の特殊塗料を読み取って走行
 - ③信号連携・・・信号情報をバスに伝える
 - ④スマートポール・・・歩行者などの情報をバスに伝える

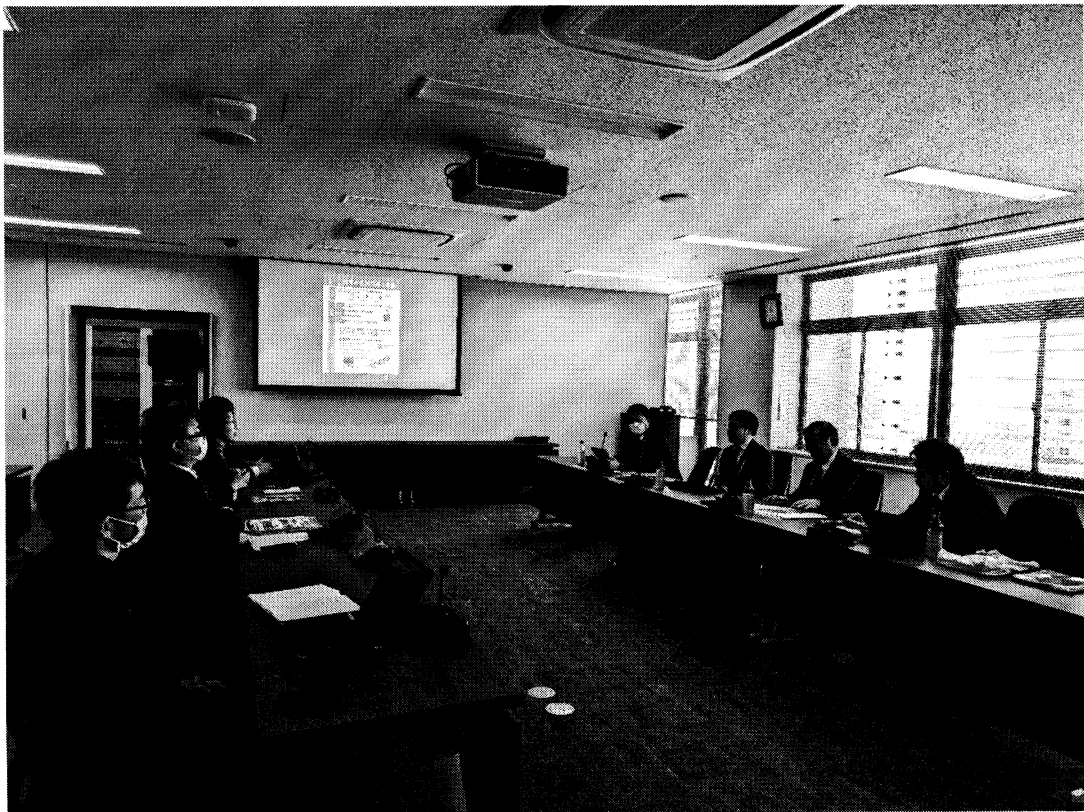
4. 結果

前回の実証実験に比べ安全性が増した。アンケートでも通常の路線バスと同程度以上の安心を実感したという回答が89%であった。ドライバーが手動介入したケースとしては路上駐車回避、他車両接近が多かった。

住民の約9割が路線バスと同等以上に安全と回答し、自動運転バスの普及に期待していることがわかった。

考察

1. 自動運転バスの実証実験を行う自治体が増えてきている。国においても助成等で推進をすすめており将来的に大いに期待される分野である。甲府市においても人口減少による利用者減少・運転手不足は深刻化しており、公共交通政策を検討するうえで自動運転は欠かせないものである。そのなかで自動運転レベル4（特定条件下における完全自動運転）の実証実験を行っている三田市は大変参考になった。
2. 導入中型バス及び道路整備や通信環境整備などに要する費用に関する課題はあるが、人件費抑制につながり、交通安全の確保等持続性のある公共交通政策の1つとして今後の動向を気にしていきたい。



(兵庫県豊岡市)

視察概要

城崎温泉街を視察後、文芸館において、豊岡市観光文化部石本氏よりスライドにおいて概略説明をいただき、その後市議会芹澤委員長より経緯や詳細につきご説明いただき、意見交換を行った。

内容（ポイントをまとめて）

1. どのような経緯で、視察を依頼したのか。

甲府市にある「信玄の湯湯村温泉郷」は開湯 1200 年の歴史をもっているが、昨年地域 DMO「甲府観光開発」を設立し、温泉郷の再開発に取り組み始めた。議会からの提案助言等を行うため、今回の視察を企画した。

2. 城崎温泉の中長期整備計画の内容

「駅は玄関、路は廊下で、宿は客室。土産物屋は売店で、外湯は大浴場。城崎温泉は、一つの宿。」として、外湯を中心にして発展してきた城崎は、温泉街全体を「一つの宿」として捉え、おもてなしの心で訪れる人々をお迎えし、若者世代にとって非日常のテーマパーク敵体験ができる場所。取り組む施策は、①地域住民と関係事業者の協力、②そぞろ歩きの安全性の向上、③車両の流入抑制、④公共事業の促進、となっている。

3. 城崎温泉交通環境改善計画

課題は、自動車交通と外湯巡りや街歩きなどの歩行者が狭い道路上で集中し、混雑するため、歩行者等の安全の確保である。解決のため、2016 年 6 月住民、関係事業者団体、学識経験者、兵庫県、豊岡市で構成する「城崎温泉交通改善協議会」を設置し、交通実態調査や意識改革の取組を開始した。桃島バイパスが整備されることにより、一方通行などの交通規制も可能となる。「城崎温泉交通環境改善計画」の策定を目指している。

4. 源泉の管理について、外湯と内湯の関係について

「城崎町湯島財産区」が温泉権 4 件を管理している。温泉は、集中管理方式とし、各源泉から貯湯タンクに一旦集め、財産区所有の 6-外湯と、市所有の 1-外湯と旅館内の内湯に給湯している。外湯と内湯併置の原則として、まず外湯を第一とし、内湯には浴槽容量の大きさ制限を行ない「共存共栄」の城崎方式を生み出した。1950 年頃、財産区は外湯を堅持することと新たに内湯に関する条例を制定している。

5. 入湯税の概要と城崎温泉への還元について

城崎温泉の納税額は、コロナ時期を除いて 1.2 億円/年程度で財産区には、3 千万円程度の還元がある。

6. 宿泊施設でデータ共有を行い、地域一体のマーケティングを可能にする取り組みを、DX 推進協議会で実施。

7. 激増の外国人観光客とのトラブルはないのか。

宿や入浴のマナーの違いがあり、土足での入室や浴室から脱衣室へ足を拭かないので、床が濡れるなど。城崎温泉街では、外国語の看板や案内がなく日本としての観光を楽しんでいただいている。

提案と感想

1. 城崎温泉では 100 年前の北但大地震により温泉街が焼けつくされた。復興の第一として、外湯の復旧と河川とその両サイドの路の拡幅の区画整理を行い、関係者の尽力により今日の繁栄と協働関係がつくられてきたのだと理解できた。将来を見越した復興計画と関係者、行政が一体となったまちづくりが感じられた。
2. 温泉街の第一は、源泉の確保である。財産区を設置し自治体の支援をいただきながら温泉街の発展に務めている事が、現在に繋がっていると思われる。湯村温泉郷でも源泉の確保のため自治体の支援が必要である。
3. 湯村温泉郷魅力づくり協議会でも景観整備計画を策定しているので、今回の再開発事業でも大いに活用して 1200 年の歴史を呼び起こしていただきたい。その為にも、山梨県と甲府市からの徹底した支援と関係者のご尽力に期待をしたい。更に、DX 技術などを活用して、マーケティングに務めていただきたい。



(京都府福知山市)

概要

大江町は人口 3,935 人 人口増減比 (5 年間) -11.1% (全市-2.1%)
65 歳以上人口比 45.6% (全市 30.3%) 生産人口人口比 44.4% (全市 56.4%)
年少人口人口比 9.9% (全市 13.3%)
面積 96.81 km² 1 km²あたり人口密度 40.6 人 (全市 139.9 人)
人口減少・高齢化・少子化・過疎化による輸送の総量の低下、輸送の効率の低下。

令和 2 年 11 月道路運送法改正に伴い、運航前点呼・車両の安全確認・予約受付・配送手配などを事業者にアウトソーシングすることで、専門性やノウハウを有していなくとも、実施主体となることができるようになった。

そこでまちづくり (大江まちづくり住民協議会) が実地主体となり令和 3 年 7 月よりドアツードアサービス型の交通空白地有償運送「鬼タク」を運行開始。

大江地域にお住まいの方の生活利用 400 円/人・回

観光旅客その他の方 800 円/人・回

スタート当初の生活利用の登録会員は 52 人で、現在は 3 倍の 156 人に増えた。高齢者が中心で、平均年齢は 82 歳。最初の年間実績が出た昨 22 年度 (4~3 月) の利用数は 874 件だが、自宅前と町内目的地までを行き来する「ドア・ツー・ドア」の送迎が好評で、今年度は 12 月末までに、すでに 800 件に上り、年間実績では昨年度を上回る予想。行き先は医療機関、小売店、金融機関、駅などが多い。

考察

1. まちの住民にも好評であり、今後甲府市でも考えられる手法ではないかと感じた。ただ、大江町は平成 18 年に福知山市と合併するまでは独立したまちであり、学校、病院、駅等の施設がコンパクトにまとまっていたという利点もあった。
2. 今後の課題としては、ドライバーの確保が考えられる。
3. 運転会員の平均年齢は 66・6 歳。生活利用での運転件数が、多い人は月に 20 件ほど担当するが、報酬面や時間的な制約もあって他の仕事と掛け持ちすることが難しく、担い手が増えない状況とのこと。
4. 今後は学生のアルバイト、ボランティア参加も考えていく必要があるのではないかと。運転会員の任意保険に頼っているところも課題と考える。
5. 全国でも先駆けての政策であるのでいろいろな課題があるにせよ、住民の必要な移動手段として発展していったほしい。[自動車があっても、なくても市民が「幸せを生きる」まちへ] という福知山市建設交通部都市・交通課の方の言葉が印象的であった。

