

令和6年11月22日

東伊豆議会
議長 笠井 政明 様

総務経済常任委員会
委員長 定居 利子

議員派遣結果の報告

令和6年第3回定例会で承認された議員派遣の結果を報告いたします。

記

- 1 目的 総務経済常任委員会による先進地視察研修のため
- 2 派遣場所 (1) 富山県氷見市 (面積 230.56 km²、人口 41,809 人)
(2) 富山県高岡市 (面積 209.58 km²、人口 165,033 人)
- 3 期間 令和6年10月2日(水)～4日(金)
- 4 派遣議員 委員長 定居 利子
副委員長 鈴木 伸和
委員 栗原 京子
委員 村木 脩
委員 内山 慎一

5 視察概要

(1) 富山県氷見市【コンバージョンによる庁舎移転】

10月2日(水) 15:00～16:30

・氷見市の概要

氷見市は富山県の北西部、能登半島の付け根に位置し、東は日本海に面して富山湾に臨み「ひみ寒ぶり」「氷見牛」に代表される食や「海越しの立山連峰」を楽しむ豊かな自然を有するまちである。

I 背景と課題

氷見市では、市庁舎（旧）の老朽化や耐震性能不足、庁舎の分散配置等さまざまな問題を解決するため、閉校となった旧富山県立有磯高等学校の体育館と校舎棟の一部をコンバージョンし、新しい市庁舎として整備した。

①耐震性等の不備

平成23年10月から約半年間かけて市庁舎（本庁舎）の耐震診断調査を実施したところ、耐震性能を表すI_s値（構造耐震指標）が市庁舎に求められる基準値（0.75）を満たしておらず、震度6強クラスの地震に対して建物が倒壊または崩壊する危険性が高いとされた。また、富山県が発表した津波シミュレーション調査結果によると、市庁舎（本庁舎）は糸魚川沖地震による津波の浸水想定区域内に位置している。

②その他の課題

ア 市庁舎（本庁舎）の老朽化

市庁舎（本庁舎）の本館は昭和43年竣工で築44年、また別館は昭和34年竣工で築53年目を迎え、建物はもとより設備も老朽化している。このため、数年後には建て替えを検討する必要がある。

イ 庁舎の分散

現在、市庁舎は本庁舎、教育文化センター、いきいき元気館、環境浄化センターの4箇所分散を余儀なくされており、利用者にとって極めて不便な状態にある。

ウ 駐車スペースの不足

市庁舎（本庁舎）の駐車スペースは借地を含めても70台程度しかなく大勢の人が集まる会議やイベント等を市庁舎で開催することができないほか、3～4月の住民異動届の混雑時や選挙の期日前投票時などに駐車場が不足し、利用者にとって極めて不便な状態にある。

エ 庁舎のバリアフリー化

市庁舎（本庁舎）は正面玄関が2階にあるほか、エレベータも利用しづらい場所に設置されているなど、建物の構造上バリアフリー化への対応ができておらず、来庁される高齢者や障がい者に負担をかけている。

II 市庁舎の整備の必要性及び整備方法についての比較検討

①市庁舎の整備の必要性

東日本大震災の教訓を踏まえ、地震や津波等の災害時における行政機能の維持及び防災拠点機能の強化が求められていることから、耐震性等に不備のある現在の市庁舎（本庁舎）を地域防災上の観点から緊急に整備し、災害に強いまちづくりを進める必要がある。

②市庁舎の整備方法についての比較検討

市庁舎の整備方法については、次の7つの選択肢が想定され、それぞれ

について比較検討した。

- ア 耐震補強をせずに現庁舎を当面継続使用
- イ 現庁舎を耐震補強
- ウ 現在地で新築
- エ 旧市民病院建物を改修して再利用
- オ 旧市民病院敷地で移転新築
- カ 旧有磯高校校舎を改修して再利用
- キ 旧有磯高校体育館を改修して再利用

Ⅲ 建設事業費（市庁舎移転整備事業費[実績]）

建設費

・工事請負費	1,553,224 千円（内装木質化分 19,854 千円）
・設計等委託料	68,186 千円
・用地購入費	289,745 千円
・事務費	7,923 千円
合 計	1,919,078 千円

収 入（市庁舎移転整備事業費の財源）

・国庫補助金	38,882 千円
・県補助金	3,905 千円
・市 債	1,614,200 千円… A（緊急防災、減災事業債）
・一般財源	262,091 千円… B
合 計	1,919,078 千円
※A×30%	= 484,260 千円… C（旧庁舎の面積分交付税）
市の実質負担額	B + C = 746,351 千円（ <u>一般財源当初見込みの1/3</u> ）

Ⅳ 新庁舎の特徴と工夫

◎メリットを生かす

体育館の特徴である「柱・壁の無い大空間」は、今回の計画を進める要因ともなった最大の利点。この大空間を生かし、1階は市民と密接に関係する部署を全て配置することで、分かりやすく移動距離の短い「やさしい窓口」とし、これまで問題であった窓口の分散配置を解消することができた。

◎デメリットを庁舎の顔に

2階アリーナは天井高さが10mを超え、空調効率が極端に悪くなることが想定された。天井を低く抑える必要があるが採光窓は上部にしか無く快適な執務空間を造る上での「致命的な欠陥」であるが「船底型天井」の設置により、気積を40%程度抑えて空調効率を向上させ、上部窓からの

十分な採光も確保することができた。天井全面に張った軽量の白いテント膜は、日中は自然光、夜間はアップライトで照らされることで、室全体の明るさ感を確保するとともに、印象的でダイナミックな「新市庁舎の顔」となる空間を造りだした。

V 感想

人口減少社会の中で今後は、公共施設の再活用なども考えていかななくてはならない。問題を先送りにせず、町民サービスや利便性の向上に注力していくべきである。財政の厳しい中で、より良い町民サービスを実現するための努力と町民への丁寧な説明を、時間をかけてでも進めていく必要がある。氷見市においても新庁舎建設計画が持ち上がった当初賛成派と反対派に分かれ、市長選挙でも争点となった。しかし、粘り強い説明と丁寧な対応で、わずか3年で市民の理解を得て着工へこぎつけている。財政難の中新たな庁舎を建設することは、大変難しい課題である。公共施設の更新は大規模災害に備え、町民の生命を守るためにも必要である。率直な意見交換を町民・行政・議会一丸となって進めていくべきであると感じた。



【船底型天井の白いテント膜】



【市民と関係する部署を集中配置】

(2) 富山県高岡市【「ノッカル中田」「公共交通空白地有償運送」の取組み】

10月3日(水) 10:00~11:30

・高岡市の概要

高岡市は富山県の北西部、能登半島の付け根に位置し、北東は日本海に面して富山湾に臨み、旧高岡市と旧福岡町が平成17年11月1日に合併し誕生した。伝統産業である高岡銅器や高岡漆器は、半世紀以来の長い歴史の中で受け継がれてきた「ものづくりの技と心」が今もなお脈々と息づき、アルミ、化学、薬品、紙などの近代工業が根付き、豊かな自然と歴史を持つ文化資産を有するまちである。

I 現状と課題

①高岡市の公共交通体系

高岡市では、平成27年3月に北陸新幹線が開業し、高速バス路線とともに広域交通を担っている。また、高岡駅を中心とした鉄軌道による交通軸が形成されており、東西に延びるあいの風とやま鉄道、市街地南部をJR城端線、北部をJR氷見線が運行している。また、市街地北部には路面電車である万葉線が運行し、市のシンボルとなっている。バス交通としては、加越能バス、富山地方鉄道バスの路線バスが高岡駅や新高岡駅を起点として放射状に運行されているほか、福岡地域では公営バスも運行されている。また、タクシーによって、市内全域に交通サービスが提供されている。そのほか、既存の公共交通サービスだけでは十分な移動手段が確保できない地域や、市街地や既存の公共交通機関から離れている地域において、地域が主体となって運行する「市民協働型地域交通システム」の導入が進んでいる。

②地域公共交通計画

急速な人口減少や少子高齢化が進展する中で、既存の都市インフラを効率的に活用することで持続可能な都市構造を目指す、「コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくり」を進めている。市内には、高岡駅・新高岡駅を中心とする都心エリアと周辺市街地とを結ぶ、鉄軌道や路線バスといった骨格的な公共交通によるネットワークが形成されており、通勤通学をはじめとする市民の生活を支える公共インフラとして、重要な役割を担っている。一方で、地域における公共交通を取り巻く環境は、人口減少や少子高齢化の進展を背景として利用者が減少する中で、コロナ禍に伴う移動需要の減少、交通事業の収益悪化、運転士の担い手不足などによって、一層厳しい状況となっている。このような状況を踏まえ、高岡市が目指すべき公共交通について、まちづくりと一体的に構想し、公共交通を取り巻く多様な課題に対応することで、将来に渡って持続可能な交通体系の構築

を目指す基本計画として「高岡市地域公共交通計画」を策定した。

③市民協働型地域交通システム

市民協働型地域交通システムとは、骨格的公共交通と接続し、支線の役割を担う路線（フィーダー交通）を地域住民が主体となって運営、市は調整、補助などの側面的に支援する形態で地域タクシー（予約制乗合タクシー）、ノッカル（自家用車を活用した乗合交通）、地域バス（会員制乗合バス）などがある。

II ノッカル中田について

高岡市の中田地区は、地域内を走る公共交通は路線バス1路線のみで、家族の送迎なしでは高齢者や高校生の移動が不便な状況。地区での移動課題の解消のために、(株)博報堂が開発し、住民の普段の車で移動を活用しながら、住民同士の助け合いの気持ちをカタチにしたマイカー乗り合い公共交通サービスであるノッカルであれば、マイカーの活用で費用を抑えることができること、交通事業者の協力を得ることで運行管理や車両整備管理を担う人材を地区で探す必要がないことなどから、自分たちも導入できるのではないかとすることで導入を検討し、2022年11月より実証実験を行っている。

ノッカルの運行主体は中田コミュニティ協議会で、運行管理・車両管理については高岡交通(株)へ委託。ドライバーは2種免許保持者または国土交通省の認定講習を受けた者で、助け合いの精神をもとに、もともと行く予定のある場所に近所の利用者をついでに送迎するというもの。利用は、中田地区の居住地区から中心市街地・JR戸出駅までに限定し、万が一の事故に備え旅客運送用の保険にも加入し、その保険料は運営主体の中田コミュニティ協議会が負担している。

ドライバーは、専用のアプリでシフトの入力、予約状況の確認、運行前の点呼などを行い、利用者は事前に作られているドライバーの時刻表を見て電話またはLINEで乗車の予約をする。現在登録しているドライバー26名は、児童民生委員・自治会長等の地域の役員が中心で構成されているが、冬期間自転車を使用できない中学生・高校生への通学支援として、PTAも巻き込んで地域全体でのドライバーの創出に取り組んでいる。

III 感想

住民が主体となって運行する「市民協働型地域交通システム」を導入し骨格的公共交通を補完する取り組みとしてコミュニティ交通が確立されている。

合併後の市内全域で公共交通が脆弱な地域5地区が、それぞれの地域に合った運行形態で運営し、市は調整・補助といった側面支援をしている。

当町と同じ会社のシステムで運行している「ノッカル中田」においても、運行に関しては、住民が主体となり地域のニーズ把握、運行計画の作成・修正をしていることから地域にとって利便性の高いものになっている。運転手の確保も地域が主体となって集めており、地域のニーズに対して不足が生じていない。

鉄軌道やバスと言った既存の公共交通の維持・確保に努めながら、公共交通を補完するための「市民協働型地域交通システム」の横展開には令和版の協働型体系として大いに参考になる。全国の見本となる高岡市のシステムを視察できたことで当町のノッカルについて再考する必要性を強く感じた。

