



令和5年11月20日

行田市議会
議長 野本翔平様

建設環境常任委員会
委員長 小林 修

特定事件の先進市視察結果について（報告）

去る9月定例会市議会において当委員会に付託された特定事件について、下記のとおり先進地視察を実施したので、その結果を報告いたします。

記

- | | |
|---------|--|
| 1 日 時 | 令和5年10月17日（火）～19日（木） |
| 2 視 察 先 | 滋賀県東近江市、三重県伊賀市、岐阜県大野町 |
| 3 視察内容 | 別紙のとおり |
| 4 参加者 | 委員長 小林 修
副委員長 木村 博
委員 福島 ともお
委員 小林 淳一
委員 吉田 豊彦
委員 小野寺 貴男
随 行 田島 裕介 |

東 近 江 市 の 概 要

東近江市は、平成17年2月11日に八日市市・永源寺町・五個荘町・愛東町・湖東町が合併して誕生し、その後、平成18年1月1日に能登川町・蒲生町と合併し、現在の東近江市が誕生した。当市は滋賀県の南東部に位置し、京阪神と中京都市圏との中間にあり、地形は東西に細長く、鈴鹿山系のふもとに向かい豊かな自然に恵まれたなだらかな丘陵地が広がっている。鈴鹿山系に源を発する愛知川が市内を琵琶湖まで流れ、日野川とともにその流域に肥沃な大地を育み、美しい田園風景を形成している。市の面積は388.37 km²（琵琶湖含む）で県の総面積の9.7%を占めているが、地目別に見ると森林が約57%、農地が22%となっており、宅地は6%となっている。道路網については、名神高速道路、八日市インターチェンジをはじめ、国道8号、国道307号、国道421号、国道477号などが広域幹線網を形成している。公共交通については、鉄道では近江鉄道が地域の中心部を通過しており、八日市駅と近江八幡駅の間を約15分、貴生川、米原駅との間をそれぞれ35分で結んでいる。また、JR琵琶湖線の能登川駅を有しており、京阪神への通勤・通学圏となっている。バスは路線バスやコミュニティバスが運行されている。中世以降は、交通の要衝の地であったことから、市場町や門前として栄えた。近世には近江商人の活躍が見られるなど、様々な地域との交流を通して数多くの伝統や、独自の地域文化を育んできた。昭和40年代以降は、名神八日市ICや周辺工業団地を中心にIT関連工場を始め、電器・住宅などの多様な企業進出があり、今日では内陸型の工業都市としての性格も有するようになった。このような中、豊かな個性と積み重ねられてきた地域の歴史文化を活用し、「みんなで作る うるおいとにぎわいのまち」を合言葉に、市民と行政の協働による豊かなまちづくりを進めている。

令和5年度一般会計予算	497億円
市制施行	平成17年2月11日（合併後、新市制施行）
面積	388.37 km ²
人口	112,173人（令和5年9月1日現在）
議員定数	25人（令和5年9月1日現在）



◆地域公共交通について

1 東近江市の地域概要と公共交通について

東近江市を取り巻く交通インフラは、鉄道では、近江鉄道と JR 琵琶湖線があり、京阪神への通勤・通学圏となっている。路線バスとしては、幹線である近江鉄道バス 3 路線（神崎線・御園線・日八線）、愛荘町との共同委託運行の角能線とこれらを補完する形でコミュニティバス（ちよこっとバス 10 路線・ちよこっとタクシー 6 路線 4 エリア）に加えタクシー会社 8 社が運行している。また、奥永源寺地域では自動運転による運行を行っている。



2 ちよこっとバス・タクシーについて

東近江市コミュニティバスは、『ひとにやさしいバス交通とにぎわい創出を目指して』を基本理念に「東近江市コミュニティバス第 1 次再編計画」を策定、合併前の旧市町の福祉バス等を再編し、平成 19 年 4 月 1 日から運行を開始した。

- 新市としてのサービス水準の均等化を図り、公共交通空白地を解消
- 車体デザインの統一
- 料金を 200 円に統一
- 愛称を「ちよこっとバス」「ちよこっとタクシー」に統一
- デマンドタクシーの導入



3 コミュニティバスの現状について

①ちょこっとバスの利用状況

令和4年4月から新規路線として「市街地循環線」を運行し、現在、10路線を運行。平成30年以降の利用者数を見ると、約13万人強で推移したが、新型コロナの影響により、令和2年度は大幅に減少。徐々に回復傾向にあるがコロナ禍以前の状況には戻っていない。全体の利用率は1便平均6人。



②ちょこっとタクシーの利用状況

路線の見直しや定時定路運行からエリア運行へ転換を行い、令和4年4月から現在、6路線4エリアで運行。エリア運行の浸透などにより、平成30年度、令和元年度の利用者数は増加した。令和2年度の利用者数は新型コロナの影響で対前年比23%減と大きく減少。令和4年度はちょこっとタクシーを利用した通学（小学生のスクールバスとしての利用）により大幅に増加した。



4 コミュニティバスの収支状況（令和4年度）

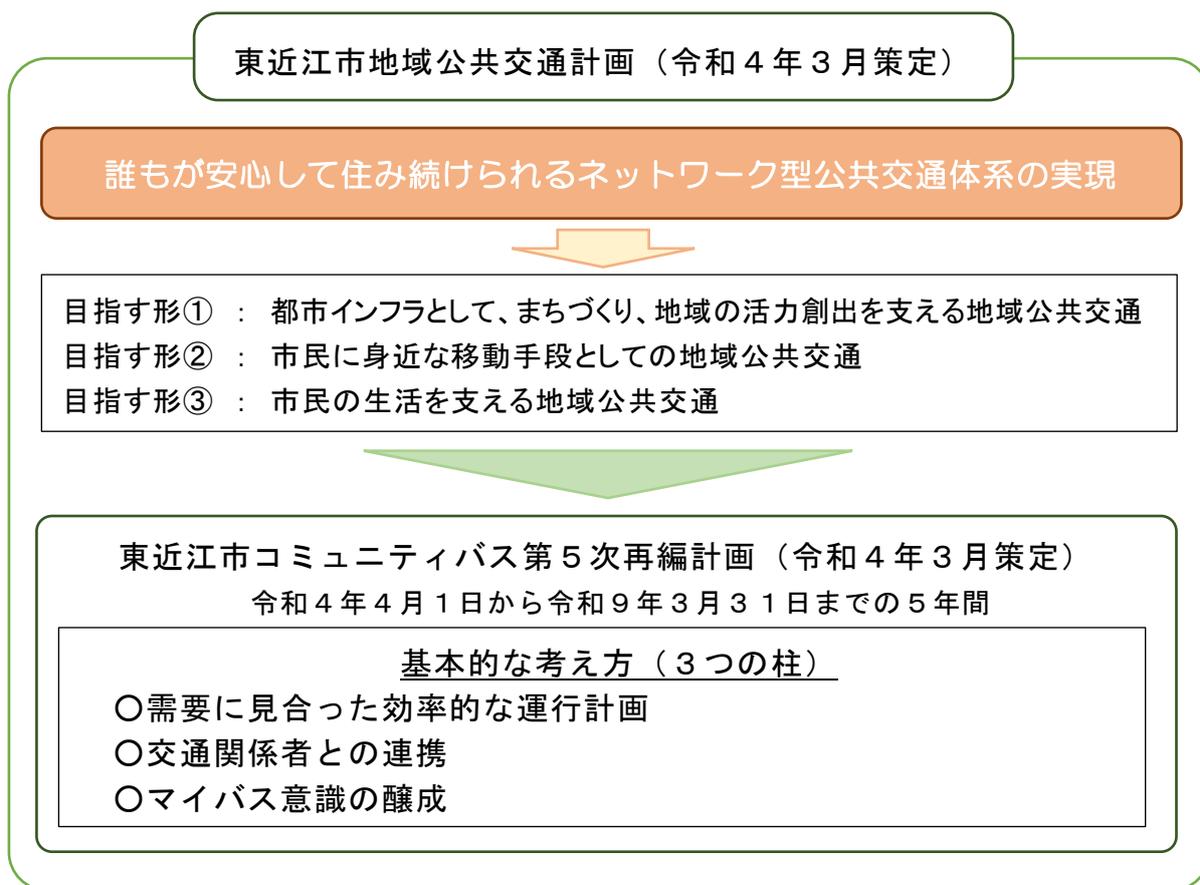
①ちょこっとバス 運行経費 約2億2,031万円 (収支率 13.7%)

市単費負担金 1億6,112万円(73.2%)	県費補助金 1,576万円 (7.1%)	国費フィーダー 系統補助 1,326万円 (6.0%)	収入 3,017万円 (13.7%)
----------------------------	----------------------------	--------------------------------------	--------------------------

②ちょこっとタクシー 運行経費 約3,193万円 (収支率 9.2%)

市単費負担金 2,329万円(72.9%)	県費補助金 571万円(17.9%) 〔バス対策310万円 デマンド運行261万円〕	収入 293万円 (9.2%)
--------------------------	---	-----------------------

5 東近江市地域公共交通計画について



6 第5次再編計画に基づいた主な利用促進事業について

①買物お帰りきっぷ事業

商業施設との協働により、2,000円以上買物された方に、当日限りのバス回数券を贈呈。

- ・協力店舗 2店舗
- ・令和4年度利用者 4,187人



②非接触型ICカードシステムICOCA導入

公共交通における感染防止対策の一環。

- ・令和2年3月に9路線で導入
- ・導入費用 約1,620万円
(地方創生臨時交付金を活用)



出典：東近江市HP

③バスロケーションシステム導入

ちょこっとバスの走行位置情報をリアルタイムで簡単に確認できることで利用者の不安を解消。

バス停には即時に運行状況を確認できるQRコードを設置。

- ・令和5年1月導入
- ・導入費用 約820万円（地方創生臨時交付金を活用）



出典:東近江市HP

④その他

- ・モビリティ・マネジメント学習（交通環境学習）の実施（R4 8校）
- ・ちょこっとバス学生応援キャンペーン（R5 9/1～9/14 1,108人利用）
- ・ちょこっとバス少量輸送事業（R4 16事業所 コンテナ275箱 利用料100円）
- ・コミュニティバス車外広告掲載（R4 6事業所 234,000円）
- ・多様な定期券の作成
- ・奥永源寺自動運転サービス



自動運転車両

出典:東近江市HP

7 課題と今後の展望について

公共交通については、昔は民間の経営努力で市は関与するものではないという考えだったが、今は交通インフラという考え方に変わってきており、市としてはなんとしてでも現状のサービスを維持していきたいと思っている。現在は運転手不足の問題や人口減少も大きく影響しており、原資をどれくらい投入することを議会、市民から認めてもらえるか。社会福祉的な要素も強いため、運賃を値上げすればよいというものでもないが、収支率もよくない。インフラ全般に言えることだが厳しい状況であり、難しい問題である。

8 質疑応答

Q：ちょこっとタクシーは利用者を限定しているのか。

A：制限はしていない。一律200円で市民以外でも利用可能である。

Q：奥永源寺の自動運転サービスの運行経費は。

A：今のところ市費負担はない。国交省では東京オリンピックまでにレベル4の技術開発を目標に地方運輸局から自動運転の社会実験の話があった。

Q：ちょこっとタクシーを通学に利用しているが無料なのか。

A：当初、スクールバスを運行していたが運転手が確保できないと教育委員会から相談を受け、再編にあたり運行事業者と協議して昨年から実施している。利用している子どもは7人ほどでジャンボタクシーを使っている。運賃は子ども料金を徴収している。

Q：小学生は電話で予約するのか。

A：利用する子は決まっているので、1箇所集合してもらい送迎している。児童の送迎手段については、コロナ前は、運転手が減っていく中で、公共交通機関がある場合は、スクールバスからコミュニティバスに転換していこうという指針があったが、今は文科省もはっきり示していない。

Q：通学に利用料金を徴収しているが不公平感はないのか。

A：教育委員会にスクールバス補助があり、申請していると思われるが、受益者負担の観点からスクールバスも利用料金を徴収している。また、ちょこっとバスを利用している子どもたちもいる。

Q：ちょこっとバスは近江鉄道バスが運行しているが入札しているのか。

A：近江鉄道バスと永源寺タクシーの2業者が路線を決めて単独契約している。他に競合する事業者がない。タクシーは何社かあるので入札している。

Q：ちょこっとバスは何台運行しているのか。

A：予備車を含め13台ある。

Q：ちょこっとバスの学生利用はどれくらいあるのか。

A：学生の利用は5、6割で高校生の利用が多い。

Q：コミュニティバスの収支に県費補助があるがどういった補助か。

A：コミュニティバスを運行する自治体に赤字額の何分の1という形で補助があり、年度によって変動する。路線バスにも県費補助がある。

Q：コミュニティバスに対する市民の声は。

A：以前より意見が変わってきており、デマンドタクシーは500円でもいいから止めないで欲しいと言った声や時間帯は夜を充実させてもらいたい、電車の接続に合わせてもらいたいと言った声などがある。大幅な見直しは3年から5年に1回行っている。

伊賀市の概要

伊賀市は三重県の北西部に位置し、北は滋賀県、西は京都府、奈良県と接しており、近畿圏、中部圏の2大都市圏の中間に位置し、それぞれ約1時間の距離である。地形は北東部を鈴鹿山系、南西部は大和高原、南東部を布引山系に囲まれた盆地を形成しており、低地・台地は少なく、丘陵地が多くなっている。このため、限られた平地や台地を農地や宅地として利用しているが、近年では丘陵地等を開発し、住宅団地なども形成されている。

当地域は京都・奈良や伊勢を結ぶ大和街道・伊賀街道・初瀬街道を有し、古来より都（飛鳥、奈良、京都など）に隣接する地域として、また、交通の要衝として江戸時代には藤堂家の城下町や伊勢神宮への参宮者の宿場町として栄えてきた。このような地理的・歴史的背景から京・大和文化の影響を強く受けながらも独自の文化を醸成し、伊賀流忍者や俳聖松尾芭蕉や横光利一のふるさととして、また、吉田兼好ゆかりの地としても広く知られており、歴史文化の薫る地域となっている。歴史・文化的な背景を受け、三重県は東海地域に属しているものの、地理的条件や文化的背景から「伊賀は関西」という考え方が古くから定着している。

平成10年5月に伊賀地区の各市町村の議会議員95名による「伊賀市を考える議員の会」が設立され、市町村合併の研究が進められてきた。上野市・伊賀町・島ヶ原村・阿山町・大山田村・青山町の6市町村は、平成13年2月に任意の協議会「伊賀地区市町村合併問題協議会」を設立し、同年5月には全国初の合併重点支援地域の指定を受けた。平成15年3月には、6市町村議会で法定協議会設立の議案が可決され、4月から法定協議会「伊賀地区市町村合併協議会」を設立し、新市建設計画の策定および合併に関する協議を整えた。平成16年1月に合併協定の調印を経て、平成16年11月1日に「伊賀市」が誕生した。

令和5年度一般会計予算	451億円
市制施行	平成16年11月1日（合併後、新市制施行）
面積	558.23km ²
人口	86,216人（令和5年9月1日現在）
議員定数	22人（令和5年9月1日現在）



◆忍者市プロジェクト事業について

1 伊賀市の観光資源について

伊賀市で最初に思い浮かぶものは“忍者”、観光客の目的を調査すると1位は忍者体験となっており、その次に城、文化財と続く。伊賀の中心市街地は、戦災を受けなかったことから室町時代から江戸時代、明治、大正、昭和と各時代の建造物が残されているのが特徴で、伊賀市のほぼ中央にある上野城周辺には観光施設も集中している。町割りは江戸時代からほとんど変わっていない。



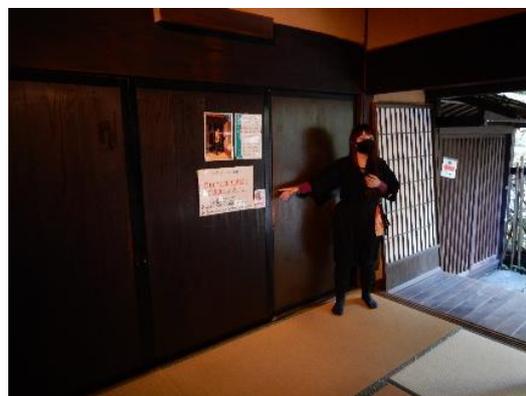
伊賀上野城



伊賀鉄道 忍者市駅（上野市駅）



中心市街地



伊賀流忍者博物館
(博物館法に基づく登録博物館)

2 「忍者市」宣言について

伊賀市は伊賀流忍者発祥の地として早くから忍者に着目し、忍者を広く発信してきた。忍者の歴史や精神を継承するとともに、その認知度を国内だけでなく世界へと広めるべく忍者を活かした観光誘客やまちづくりを進める目的で、「忍者の日」である2月22日、「忍者市」宣言を行った。（平成29年2月22日）

- ・伊賀上野NINJAフェスタの開催（観光から体験型へ）
- ・忍者にちなんだ学校給食の提供、出前講座の実施
- ・三重大学と連携し、忍者研究の推進

③事業の概要

■ 旧上野市庁舎改修整備事業〔R O方式〕

※所有権を持ったまま民間が施設を改修し、改修後、民間が維持管理・運営を行う

- ・伊賀市新図書館（特定事業）※市が事業を指定して発注
- ・観光まちづくり拠点（特定事業）
- ・観光案内、物産販売（特定事業）
- ・宿泊施設、カフェ（附帯事業）※民間事業者を活用してもらう事業



- ◆モダニズム建築を活用
- ◆図書館、カフェ、観光案内
物産販売、宿泊機能等の複合施設
- ◆充実した図書館機能
- ◆交流を生み出す拠点



出典：伊賀市HP

■ 忍者体験施設整備事業〔B T O方式〕

※民間が施設を建設し、公共に所有権を移転して、民間が維持管理・運営を行う

- ・忍者体験施設（特定事業）
- ・飲食、物販（附帯事業）

- ◆伊賀流忍者発祥の地、忍者の聖地
にふさわしい新施設
- ◆市内観光の新たな目玉施設
- ◆テーマ「伊賀忍者体験」
- ◆宿泊機能、1日中楽しめる施設
- ◆忍者フード、忍者グッズ



出典：伊賀市HP

■ プロジェクトマネジメント業務

- ・エリアマネジメント業務

④事業費等

- ・事業費 64億1,898万8,400円 ※民間資金を含め約100億円
- ・事業期間 令和4年9月30日から令和25年3月31日まで 20年間
- ・財源 ○旧上野市庁舎整備（図書館ほか）
国土交通省 都市構造再編集中事業費補助金 27億4,400万円
○忍者体験施設
地方創生推進交付金 9,555万7,000円

4 観光事業について

一般社団法人伊賀上野観光協会（観光庁観光地域づくり法人DMO）

観光協会は創立65年、DMOとして令和2年登録、事業としては、伊賀流忍者博物館で収益を上げているほか、データマーケティングを活用した観光戦略や人材育成事業などを実施している。また、日本遺産事業についても「忍びの里伊賀甲賀忍者協議会」の構成団体として事業を進めている。職員は忍者衣装を着用している。

5 日本遺産について

忍びの里 伊賀・甲賀 —リアル忍者を求めて—

伊賀市と甲賀市が持つ“リアルな忍者”が感じられる魅力ある里の文化や伝統を物語るストーリー。3度目の申請で、平成29年4月28日に認定される。



出典：忍びの里伊賀甲賀忍者協議会HP

重点支援地域に指定（令和5年7月14日）

- ・今後3年間の取組計画に対する事業費の補助金かさ上げ（5%加算）
- ・文化庁から専門家派遣による伴奏支援など

6 今後の展望

日本遺産を通じて、産業・各種団体・自治体等が連携し、忍者ブランドの商品開発やまちづくりの観点を取り入れた地域産業の振興、国内外からの誘客により、経済活性化につなげていく。また、2025年大阪・関西万博に向けた関西圏からの誘客に力を入れていく。

7 質疑応答

Q：忍者博物館は、年間20万人の来訪があるとのことで、多くの外国人を見かけたが外国人の割合はどれくらいか。

A：コロナ前は約15%、昨年度は6.8%だった。

Q：外国人はどのようにして伊賀市まで来るのか。

A：訪日外国人向けのツアー「忍者パック」を展開しており、関西国際空港からバスで来ていただいている。最近は個人旅行も増えてきている。

Q：外国人をどのように呼び込んでいるのか。

A：忍者自体が世界で知られており、日本遺産補助事業でインバウンド対応として外国語のHP作成やDMOでは海外での商談会などにも参加している。

Q：PFI事業に至るまでどういった議論の過程を経たのか。

A：新庁舎移転が決定した約10年前から旧庁舎をどうしていくのか議論が出てきた。当時は老朽化しており、取り壊して新しいにぎわい施設を建設する意見が多かったが、現市長が保存を表明した。市では直営を検討していたが、議会からPFI事業での提案をいただき、取り入れることとした。

Q：にぎわい忍者回廊事業では、事業者から市街地エリアに関するアイデアもあったのか。

A：まちなかを見て回ってもらえる移動手段としてレンタバイク（おしゃれな自転車）の提案をもらっており、事業者が自ら運営していく予定である。また、回遊コースづくりやガイドなどの仕掛けづくりのアイデアも出してもらっている。

Q：公募に際し、民間事業者は県内、市内など制限をしたのか。

A：全国から募集した。東京のヒト・コミュニケーションズが主体となり、都内の設計会社、県内の工事業者などが参画し、1つのチームを作った。

Q：日本遺産にシリアル型で申請しているが、他市と連携する難しさはあるのか。

A：外から見ると伊賀・甲賀で一つのエリアという認識もあり、広域的な周遊につながるが、実務的には行政区域が滋賀県は関西エリア、三重県は中部エリアのため、書類のやり取りなどで円滑にいかないこともある。

Q：まち並整備に対して補助はあるのか。

A：城下町の景観を守るため、景観計画を策定している。街道筋については、特に厳しい条件を定めているため、100万円を上限に補助金を交付している。

大野町の概要

大野町は、岐阜県の南西部、濃尾平野の西北端に位置し、北は野村山、さらには揖斐川連山を背にし、東は根尾川を境に本巣市、西は揖斐川町を境に池田町、神戸町と接した平坦地で、水稻、果樹（柿）等の農業が盛んである。広域的な立地条件からみると、岐阜県の中核的な都市である大垣市（人口約16万人）を10km圏に有し、県都である岐阜市（人口約41万人）も15km圏にある。また、名古屋市（人口約233万人）は約40kmの距離にあり、東海環状自動車道大野神戸インターチェンジの開通により、各市町間の所要時間が大幅に短縮し、地域の活性化や連携強化、企業進出の促進等が期待されている。

町の公共交通は、2005年（平成17年）の名鉄揖斐線の廃止により鉄道がなくなり、バス路線のみとなった。現在、町外へ向かう移動はバス路線（民営路線バス4路線、揖斐川町コミュニティバス1路線）に支えられており、町内の移動においては、デマンドタクシー「あいのりくん」を運航している。また、2021年（令和3年）7月より名古屋方面へ向かう高速バス「にしみのライナー」の実証実験としての運行が開始されている。

町の歴史は、昭和28年制定の町村合併促進法に沿って、大野町、豊木村、富秋村、西郡村、鶯村、川合村が三次にわたって合併してできたまちで、肥沃な土地と豊富な水、緑いっぱいの恵まれた自然環境を生かし、健康で豊かなまちづくり、教育文化、産業、福祉の諸施設の整備を着々と進め、大きく飛躍しようとしている。

令和5年度一般会計予算	85億3,000万円
町制施行	昭和29年4月1日（合併後、新町制施行）
面積	34.20km ²
人口	21,862人（令和5年9月1日現在）
議員定数	10人（令和5年9月1日現在）



◆防災道の駅「パレットピアおおの」について

1 施設概要について

- ・開業日 平成30年7月11日（水）
- ・敷地面積 27,130 m²
- ・建築面積
〔地域振興施設〕 1,900 m² 鉄骨造平屋建て
〔トイレ・情報館〕 260 m² 木造平屋建て
〔子育て支援施設〕 360 m² 木造平屋建て
- ・駐車台数 266台（小型車247台・大型車10台・EV2台・障がい者用5台・マタニティ用2台）
- ・トイレ（屋外トイレ・地域振興施設内・子育て支援施設内）
男性用：12基（小）・8基（大） 女性用：19基 多目的3基
- ・その他施設 バスターミナル・おおのひろば（ふわふわ広場）3,000 m²



出典：大野町視察資料・大野町 HP

・特 徴

観光、イベント情報の発信、特産品の販売等のほか、災害時には県指定の広域防災拠点や町指定の緊急避難所となる。また、併設する子育て支援施設における子育て相談の実施など、防災機能や子育て支援機能など多くの機能を併せ持つ道の駅となっている。

2 事業費について

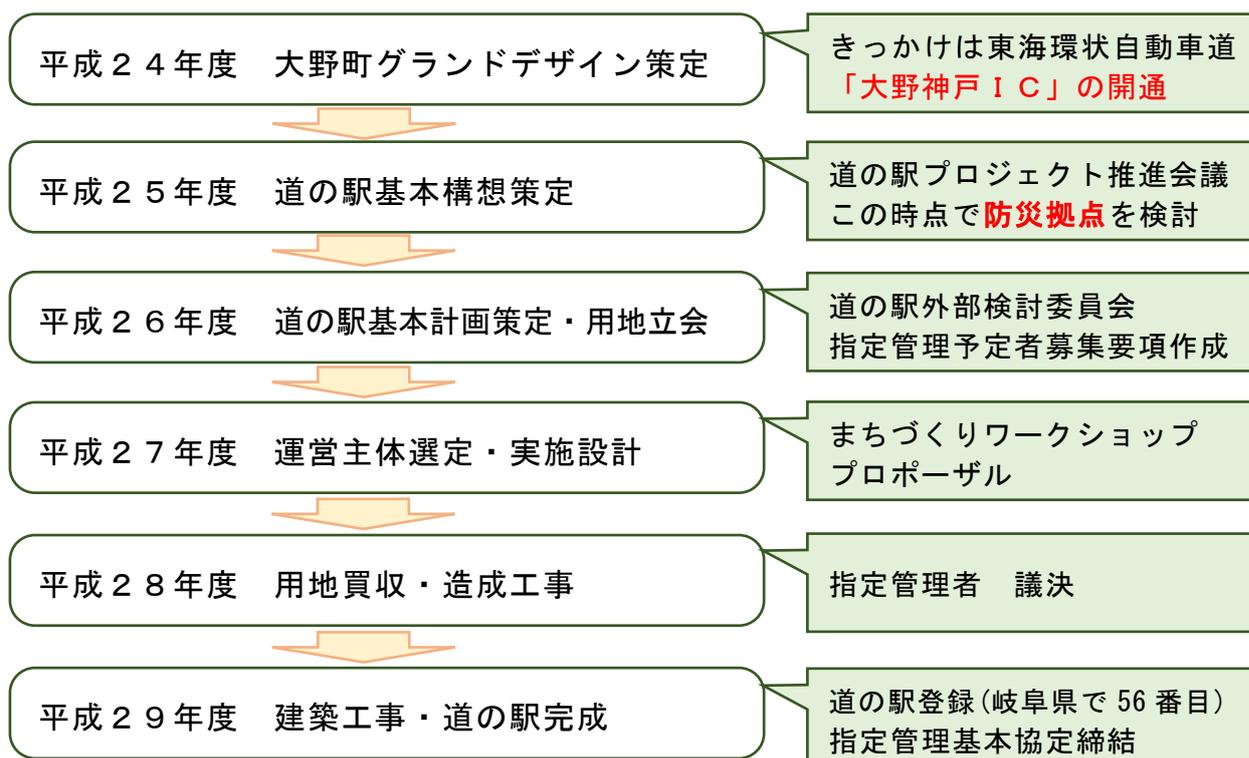
・用地補償費	4億2,900万円
・計画・設計費	4,300万円
・地域振興施設	5億800万円
・トイレ・情報館	600万円
・リング・浄化槽・庇・駐輪場等	2億900万円
・土木工事（駐車場・外構・進入路）	4億900万円
・子育て支援施設	1億1,000万円
・その他（厨房備品・防犯カメラなど）	1億3,700万円
	計 18億5,100万円

※県負担分1億9,700万円を除く

財源内訳

・国補助交付金 （社会資本整備総合交付金・地方創生拠点整備交付金）	6億6,000万円
・県補助金	2,600万円
・町費	11億6,500万円

3 道の駅整備までの経緯について



4 防災機能について

■岐阜県広域防災拠点

自衛隊等の広域支援活動を想定した防災拠点

- ・開駅に合わせて岐阜県と協定締結
- ・指定管理者と災害発生時及び広域防災拠点としての使用時における協定締結

※24時間以内に明け渡し協定

■指定緊急避難場所

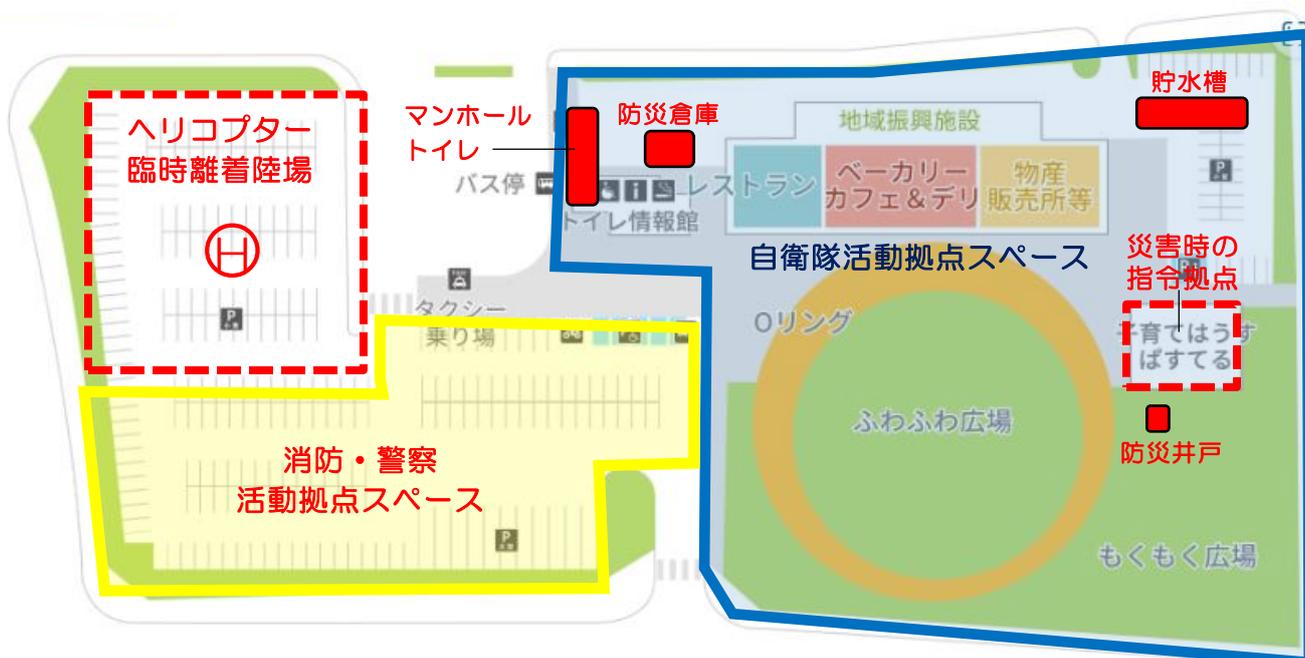
- ・災害時の指定緊急避難場所として地域住民及び帰宅困難者等に対応

■防災設備

- ・防災倉庫（ポリタンク・浄水器等） 1棟
- ・飲料水兼用耐震性貯水槽 40 m³級（地中） 1基
- ・その他 マンホールトイレ（地中）・防災井戸・岐阜県防災無線



出典：大野町 HP



出典：道の駅パレットピアおおの HP

5 「防災道の駅」選定について

- ・令和3年6月11日、国土交通省では全国39駅を「防災道の駅」として選定
- ・令和4年3月 道の駅「パレットピアおおの」事業継続計画（BCP）を策定

選定条件

- ① 県の広域的な防災計画及び新広域道路計画へ位置付けられていること
- ② 防災時に求められる機能に応じた施設、体制が整っていること
- ③ ②が整っていない場合は、今後3年程度で整える具体的計画があること

6 質疑応答

Q：計画・設計費が4,300万円と事業規模に対して少ない予算で済んでいるがどのようなアプローチをしたのか。

A：開駅にあたり県から部長級、次長級の2名の職員を派遣してもらい、その方たちを中心に道の駅推進室を設置した。

Q：道の駅の構想には、プロデューサーのような方がいたのか。

A：基本的には庁内で構想を作った。

Q：用地取得で反対した方はいなかったのか。

A：敷地の大半は田んぼで交差点にはガソリンスタンドとパチンコ店があったが、都市計画道路に指定されていたので、それほど問題にはならなかった。農地についても、自分で耕作されている方がいなく地権者の方も前向きだった。

Q：指定管理者の公募には何者の応募があったのか。また、選定委員会には公募の方は入っていたのか。

A：説明会には11者、最終的に4者から応募いただいた。また、選定委員会には公募の方はいないが、有識者が入っていた。

Q：災害時リスクに対応した対策で苦労したことは何か。

A：広域防災拠点として必要な設備は自ずと見えてくるが、その能力をどれくらいにするのか、県から指導等を受けながら計画した。

Q：防災道の駅としての課題は何か。

A：道の駅BCPを策定して、対応手順を书面化しているが、指定管理者の常駐社員は2名、それ以外はパート社員となっており、24時間以内の初期対応がどれくらいできるのか心配ではある。

7 委員長所感

パレットピアおおのは、5年で来場者200万人（レジカウント数）を達成するなど、地域のにぎわい拠点として、また、多機能を有する「道の駅」として大変参考となる好事例であった。平日にもかかわらず地域振興施設は、観光地のように多くの人々で賑わっており、また、道の駅南側には、地域の基幹病院として400床の総合病院、西濃厚生病院が令和5年10月1日に開院、さらにその西側には、半導体パッケージなどを製造するイビデン株式会社の大規模工場の建設が進められており、インターチェンジの開通とともに地域の勢いを肌で感じた。