



様式第4号（第6条関係）

平成28年11月22日

富士見市議会議長 津波 信子 様

会派名 21・未来クラブ
代 表 関野 兼太郎

行政視察（政務活動）報告書

下記のとおり、行政視察（政務活動）を実施しましたので、報告いたします。

記

- 1 期 間 平成28年11月8日～28年11月9日（1泊2日）
- 2 参加者名 関野 兼太郎 斉藤 隆浩 尾崎孝好
田中 栄志 上杉 考哉
- 3 行政視察地（市町村名）及び調査事項
11月8日 新潟県長岡市
『多世代健康まちづくり事業・タニタカフェについて』
『子育て支援取り組み事業・子育ての駅について』
11月9日 新潟県三条市
『デマンド交通「ひめさゆり」について』
『水害対策について』
- 4 行政視察地（市町村名、視察施設等）概要及び調査概要
別紙参照
- 5 視察の感想とまとめ
別紙参照

*行政視察に関する調査書、概要、参考資料等は、会派にて保管

4-1 行政視察地概要及び調査概要

<視察地及び調査項目>

長岡市（新潟県）

『多世代健康づくり事業・タニタカフェについて』

『子育て支援取り組み事業・子育ての駅について』

<長岡市の概要>

長岡市は、日本一の大河・信濃川が市内中央を流れ、日本海・守門岳など自然環境に恵まれた人口約28万人の都市です。江戸時代の城下町としてのたたずまいは戊辰戦争（1868年）で焼失してしまいましたが、明治期に入ってから徐々に復興され明治39年4月1日に市制を施行し、新たな長岡市が誕生しました。長岡空襲（1945年）による2度目の焼失に遭いながらも長岡のまちは、「米百俵」の精神を受け継ぐ市民の力で復興を成し遂げ、昭和の大合併を経て市域が拡大し、都市基盤の整備が進められて来ました。

平成に入ると、17年度・18年度・22年度と10市町村と合併し守門岳から日本海までの広大な市域と多様な地域資源を持った新しいまちとなりました。近年は、平成24年4月にオープンしたシティホールプラザ「アオーレ長岡」などの公共施設の「まちなか回帰」を先導的に実施し、多様な都市機能を提供する「まちなか型公共サービス」の展開により、少子高齢化社会に対応したコンパクトなまちづくりを進めています。

面積	890.9km ²	
人口	275,332人	（男134,381人・女140,951人）
世帯数	105,653世帯	（平成28年10月1日現在）

平成28年度予算

一般会計	1,518億8,800万円
特別会計	613億8,800万円
企業会計	296億5,890万円
総額	2,429億3,570万円

財政力指数 0.62% （平成26年度）

5-1 視察の感想とまとめ

『多世代健康づくり事業・タニタカフェについて』

(1) 概要と経緯

高齢者の割合が全国平均を上回るなか、高齢化の進行に伴う介護や生活習慣病の予防が大きな課題であり、健康な生活習慣を幼少から身につけ、青年期・壮年期の生活習慣病のリスクを軽減し、高齢者の介護予防に取り組むことで、健康寿命の延伸を図ることが重要と考える。また、中心市街地活性化の観点も視野に入れている。

内閣府の「特定地域再生事業補助金」を活用しながら健康・医療・福祉分野における地方都市での事業展開を検討する。

平成25年9月に「多世代健康事業モデル研究会」を設立し慶應義塾大学大学院を含む民間企業と商工会議所などの地元団体と行政の協働による産学官連携で検討し「多世代健康まちづくりプラン」として(1)健康への関心を具体的な行動変容にする。(2)健康の3要素「食事」「運動」「休養」のバランスをとる。(3)健康づくり拠点のまちなか整備と全市的展開をする。三点をコンセプトに策定する。

平成26年11月2日にプランに基づき国の補助金を受け、健康づくりの拠点整備として民間企業による「タニタカフェ」をオープンさせる。機能として、◇ヘルシーなカフェメニューの提供◇健康相談コーナーでの管理栄養士等のアドバイス◇リラクゼーションコーナー◇健康増進発信で健康関連情報の発信やタニタの健康レシピを提供している。年間予算としては、行政は家賃負担とし、内容は民間企業に委託している。タニタカフェは来店数約55,000名である。

ここから発展し市の取り組みとして有料会員制「ながおかタニタ健康くらぶ」を発足し継続して取り組める健康づくりの機会を楽しみながら続けられるしくみを構築し、会員向けの健康づくりセミナーを実施。健康くらぶ会員数約2,100名である。

(2) 今後の課題等

会員比率は女7割男3割であり50～60才代が中心。7割の方が健康になったと感じ満足しているとアンケートの結果も出ている。

課題として1年での会員更新だが、退会者が多い事も事実であり3,000名に届くよう、各種セミナーなどの積極展開が必要。また、楽しみながら継続できるよう、独自のイベントや既存イベントを活用した仲間づくり、効果の見える化など実証をする。財政負担では、システム管理料など実質個人負担3,000円だがシステム管理料を含み年間4,000万円から6,000万円程度かかる。これは、個人負担3,000円だが活動計量機など使用料が6,000円かかり、その差額も大きい。

(3) まとめ

カフェに関しては、既存飲食店との競争を避けるため「食堂」でなく「カフェ」とした。タニタブランドとして初めは注目を浴びていたが、昨今は薄れ気味であり、タニタ監修のレシピメニューを飲食店に提供する仕組みの導入を図るなど、まちなかが、健康志向に向かう努力が必要になってきている。健康くらぶに関しては、会員増強を図ると経費がかさむなど厳しい面もある。現在市独自の運営となっているが、ポイント制など県全体での事業が待ち望まれている様である。

タニタカフェでは、試食や健康相談など体験した。食事・デザートとも若干の薄味であり健康的な感じがした。健康相談では、次々と相談されている方が見かけられ、利用の高さを感じた。実際に健康チェックをすると適切なアドバイスをいただいた。本市においては、食育の観点でもタニタカフェの様な健康志向にそった、拠点づくりも必要と考える。

会員制健康くらぶは、埼玉県が推進している埼玉健康モデルの事業と同様な物と考える。これから、本市でも考える、健康マイレージと埼玉モデルを融合すると経費面効率面からも実施に向ける事ができるのではと感じた。

『子育て支援取り組み事業・子育ての駅について』

(1) 概要と経緯

特色ある子育て支援施策の実現のため、子どもの成長にあわせた一貫した支援体制の構築を図り、平成19年4月、教育委員会に「子ども家庭課」と「保育課」を新設し子どもの施策を統合し母子保健、子育て支援、家庭教育、幼児教育、学校教育、青少年健全育成などを一元的に支援する体制を整えた。その後実績を踏まえ現在は「子ども未来部」となり、「教育部」との二部体制となっている。

「雨や雪の日でも子どもをのびのび遊ばせたい」というお父さんお母さんの声から、公園と子育て支援施設を一体的に整備した「子育ての駅」長岡オリジナル“保育士や子育てコンシェルジュのいる屋根付き公園”を企画した。当初、公園担当（国土交通省）と子育て支援担当（厚生労働省）の縦割りでは難しいとの話も出たが、縦割りを統合するのが市町村と考え、ハード分野は都市公園事業補助を活用し、ソフト分野は子育て支援交付金等を適用し市の一般財源はわずかで、整備が実現した。

平成21～24年度4年間で4か所①保育士のいる屋根付き公園「子育ての駅・てくてく」②市民防災機能が融合した「子育ての駅・ぐんぐん」③保育士のいる絵本館「子育ての駅・ちびっこひろば（まちなか絵本館）」④長岡市郊外

の「子育ての駅・すくすく（とちお）」の子育ての駅を開設。平成27・28年度の2年間で支所地域の子育て支援体制を強化するため9か所の「地域版子育ての駅」を開設。すべてに保育士が常勤し運営している。

（2）今後の課題等

現在、先進地として日々拡充している。合併し市の圏域が大変広いものとなり、市街地と郊外の差が多少見受けられる様である。そのため、地域版として、旧行政区に子育ての駅をつくり、地域の実情に応じて一人ひとりに寄り添った相談や情報提供を行っている。保健師などはローテーションで駐在するので、母親が同じ方へ相談しようとしても、不在の時もあり不安視もあるが、現在はおおむね順調に進んでいる様である。子育ての駅は現在二か所を2つのNPO法人が運営をしている。全ての駅を委託したいと考えているが、予算面などで現実には難しい問題になっている。

また、妊娠から出産・育児まで切れ目のない子育て支援事業として、長岡版「ネウボラ」の実施を含め、駅を拠点として様々な事業展開を進める様である。

（3）まとめ

まず、驚いたのが、子どもたちが健やかに成長していくためには、乳幼児期から思春期まで一貫した支援体制が必要であるとの観点から、教育委員会に子ども未来部がある事である。正職600名を含む1,300名が子どもたちの為に働いていることもあり大変大所帯で運営している。

職員からの説明のあと1か所「ちびっこ広場（まちなか絵本館）」の現場見学をしたが、中心市街地の再開発ビルの2階、3階（1階はテナント・4階以上は住居マンション）にあり、利便性を活かした環境で、一時保育所も併設してあり、たいへん大きなスペースをつかい、のびのびと親子で遊ぶ姿がみえた。園長1名での9人体制で運営していて、手作り遊具も沢山あり、飲食スペースなど、母親同士の情報交換の場としても利用されていた。また、絵本館スペースでは1万3千冊の絵本があり親子で本に触れ合う機会が増えた様で、司書や読み聞かせボランティアとの連携事業なども参考になった。

本市も子育て世代が多く転入し、人口も増えている中、子育てに不安な保護者もいると思う。パパママ応援として安心してコンシェルジュのいる、遊びの情報交換ができる施設は必要と考える。

2つの事業の視察をしたが、予算面で国の動向を見て、補助金や支援交付金など、アンテナを高くしていく事も重要と認識した。参考にできる点も多々あり今後のまちづくりの参考にしたい視察であった。

4-2 行政視察地概要及び調査概要

<視察地及び調査項目>

三条市（新潟県）

『デマンド交通「ひめさゆり」について』

『水害対策について』

<三条市の概要>

県下有数の工業都市である三条市は、平成17年5月に旧三条市、栄町、下田村が合併し、新三条市が誕生した。新潟県のほぼ中央部に位置し、信濃川、五十嵐川、刈谷田川3つの河川が形成する平野部と南東部の丘陵・山岳地帯から構成されており、都市機能が集積する市街地に加え、豊かな自然や農林資源にも恵まれている。上越新幹線や北陸自動車道、国道8号、289号、403号などの交通網が整備されている。また、国道289号の福島県境区間は八十里越と呼ばれ、将来は福島県まで開通することとなっている。下田地域の東部、福島県境までの国有林一帯は越後三山只見国定公園、奥早出栗守門県立自然公園に指定されており、豊かな森林資源に恵まれるとともに、流れ出る豊富な水は近隣市町村の水源にもなっている。また笠堀地区は、国の特別天然記念物であるニホンカモシカの生息地として知られている。

面積	432.01km ²	
人口	100,183人	(男48,785人・女51,398人)
世帯数	35,746世帯	(平成28年10月31日現在)

平成28年度予算

一般会計	460億9,200万円
特別会計	252億3,240万円
企業会計	31億9,047万円
総額	745億1,487万円

財政力指数 0.62% (平成26年度)

5-2 視察の感想とまとめ

『デマンド交通「ひめさゆり」について』

(1) 概要と経緯

平成18年度において三条市は、公共交通の維持、マイカー依存の拡大、市のコミュニティバスの利用者減少などの課題を抱えていた。そこで、公共交通を抜本的に見直すために、地域公共交通総合連携計画を策定し、高齢社会における地域公共交通の新たな挑戦として3期の社会実験を経て、デマンド交通を本格運行するようになった。

デマンド交通運行への第一期の歩みとして、「市街地デマンド交通」の社会実験が平成20年10月より平成21年11月まで実施された。この社会実験では、バス停設置型フルデマンド形式（東大のデマンドシステムを導入）し、運行日・時間帯は平日午前7時～午後7時とし、小型バス2台を利用した。ここで明らかになった主な問題点は、大型車両のために利用を敬遠されたり、小路への進入が困難ということだった。バス事業者に対し利用者増加への具体的な改善策を求めたが有効な施策はなく、発想の転換でタクシー車両でのデマンド交通が確立された。

平成21年12月から開始された第2期の社会実験では、バス停留所設置型フルデマンド形式を継続し、タクシー事業者のノウハウと小型車両の活用をした。予約システムは通常のタクシー予約を活用することで経費と市民負担を軽減し、一定の手ごたえもあったことから、全市エリア型へ移行することになった。

平成22年10月から平成23年5月に実施された社会実験では、タクシー車両を活用したデマンド交通の全市展開を実施した。事前登録不要で誰でも利用可能とする一方で、月曜日から金曜日の午前8時から午後6時までとし、本来のタクシー事業との棲み分けを維持することも可能となった。

平成23年度からはデマンド交通「ひめさゆり」として本格運行となった。本格運行開始以降、利用者数は増加し、平成22年12月と平成25年12月を比較すると1日の利用者数は約1.6倍となっている。

(2) 今後の課題等

デマンド交通の利用者増加とともに新たな課題も浮上してきた。まずは、行政負担の増加である。サービスはタクシーに近いものの、料金はバス並みであることからサービス水準に見合った料金とするために平成26年1月に料金見直しを実施した。結果として利用者は約25%減少し、行政負担は40%軽減された。その一方で、一人乗車割合は概ね80%という高い割合で推移してい

る。複数乗車と比べ運行コストが割高で、かつ一人乗車の割合が高くなることは公共交通のあり方としても課題が残る。平成28年1月より「下田地域」をモデル地区として複数乗車を促進する「デマンド交通おでかけバス」の導入を実施し、現在は検証中である。今後は行政負担、公共交通のあり方、高齢者の外出機会の創出などのバランスが求められている。

(3) まとめ

三条市は、公共交通が抱えている問題点・課題について積極的に取り組んでいる。バス中心であった公共交通体系から国の補助制度を活用しながらの3期に渡る社会実験を実施し、事業の実施と効果の検証を積み重ね、タクシー車両を活用したデマンド交通への転換を図り、平成23年6月から本格運行を展開している。その結果、デマンド交通は市民の足として多くの利用者がある新たな公共交通の一つとして評価されている。他方で、持続可能な公共交通を維持するための課題も見えてきた。

本市においても、市内循環バスが運行され多くの市民に利用されている反面、東上線西側地域を中心に路線が無い地域もある。

公共交通会議での議論も踏まえつつ、循環バスを補完するものとしてタクシー会社やバス事業者等車両事業者と連携を図りながら、デマンド交通の導入をする必要性を感じた。また、昨今の厳しい財政状況もあり、国の補助制度等の情報収集と活用もしっかりと実施することが大切である。

『水害対策について』

(1) 概要と経緯

三条市では市内の中心部を流れる「五十嵐川」が平成16年7月13日の新潟・福島豪雨および平成23年7月29日の新潟・福島豪雨により濁流となり市民を襲った。平成16年の豪雨においては、当時の観測史上最大の累計雨量491mmを観測し、死者9名を数える甚大な被害が発生した。これを踏まえ、堤防改修等のハード面の整備だけでなくソフト面での防災対策を実施した。その結果、平成23年に発生した豪雨災害においては、前回の約2倍となる959mmの累計雨量に達したにもかかわらず、被害を最小限に止めることができた。

まずハード面では、平成16年の水害後に河道拡幅や築堤により河川の流下能力が大きく強化され、平成23年の改修区間においては破堤しなかった。

ソフト面については大きく6つの対策を実施し、こちらも大きな効果が表れた。一つ目は、情報伝達活動の多様化と迅速化である。平成16年には避難勧

告を発令した地区で情報を受け取れた市民は21.9%だった。戸別受信機や屋外拡声子局、FMラジオ等の情報伝達整備を実施した結果、平成23年には93.3%の人が避難情報を受け取ることができた。二つ目は、気象情報等の収集体制の強化である。民間気象会社と協定締結、河川監視用防災カメラの設置、気象庁のモデル事業である気象予報士の活用等を実施している。三つ目は、水害対応マニュアルの作成である。平成16年には行政職員、自治会、住民等のそれぞれの役割、取るべき行動がわからず災害対応に大きな混乱が発生したことから、基本的な役割を明確化するために、「自助」「共助」「公助」それぞれにおける水害対応マニュアルを整備した。四つ目は、災害時要援護者対策の強化である。平成16年の死者9名のうち7名が高齢者であったことから、支援の取り組みが急務となっていた。行政だけでは支援を実施することは不可能なことから、真に支援が必要な人を地域の力を活かして守るために、要援護者基準を見直した。また、「災害時要援護者名簿」については、情報提供に同意しない人だけを記載しない逆手上げ方式を導入することで、共助の基盤となった。五つ目は、避難情報の発令基準の明確化である。タイミングや対象範囲を明確化する仕組みを作ることで、人に寄らず躊躇せずに避難情報を発令する仕組みができた。最後は豪雨災害対応ガイドブックの策定である。災害が発生しても「人は逃げない」ということを念頭に、地域の浸水特性を理解し状況に応じた避難行動がとれるように、より適切な「自助」を促す新しいハザードマップを作成した。

また防災文化創造拠点「三条防災ステーション」を起点に防災教育の推進等にも力を注いでいる。

(2) 今後の課題等

タイムラインの導入もしているが、まだ改善の余地はあるとのことだ。

気象庁モデル事業の期間が過ぎたのちに、気象予報士の派遣を継続出来るかは未定のようなのだ。

(3) まとめ

三条市は、平成16年7月の豪雨災害から多くの教訓を学び、行政としてハード、ソフト両面での対策を実施し多くの改善を行った。しかし行政の力だけでは限界もあるため、いつも災害に対する備えを怠らず、一人一人の自助の意識を育てていく防災文化の創造が大変重要と考え、防災教育にも力を入れている。

また、2度にわたる水害を教訓とし、防災対策に力を入れまた発信もしている。特に、水害被災地の首長で構成する「水害サミット」を立ち上げ、より効

果的な防災、減災を考えるとともに、それらに関する積極的な情報発信をし、広範な防災、減災意識を高めていることは意義深いと考える。

本市においても、本年の台風 9 号の被害を受けるなど水害対策の必要性が改めて問われている。「自助」「共助」は当然必要ではあるが、行政としての防災への責任回避はあってはならない。今後はハード、ソフト両面での対策を実施するとともに、地域との連携も進めながら自主防災組織の育成・強化を図る等、より災害に強い街づくりを実施することが大切と考える。