

## 委員会先進地視察報告書総括表

1 視察日	令和 4年 10月 12日 ~ 10月 14日	
2 視察地・項目	① 兵庫 県 姫路 (市) 町	
	② 広島 県 尾道 (市) 町	
	③ 兵庫 県 西宮 (市) 町	
	④ 県 市・町	
3 参加者	1. 高濱 広司 委員長	7. 三浦 正司 委員
	2. 松尾 祥秀 委員	8. 村上 秀明 委員
	3. 城 幸太郎 委員	9. 長石 弘顕 農業委員会事務局長
	4. 吉田 博 委員	10. 富浦 健 交通政策室長
	5. 田中 秀和 委員	11. 友野 和成 書記
	6. 山北 正久 委員	12.
4 視察経費	784,560 円 ※ ( 11 ) 人分	

# 委員会先進地視察報告書

報告者 高濱 広司

1 視察日	令和 4年 10月 12日			
2 視察地	兵庫県 姫路市			
3 参加者	経済建設 委員会			
	1. 高濱 広司	委員長	7. 三浦 正司	委員
	2. 松尾 祥秀	副委員長	8. 村上 秀明	委員
	3. 城 幸太郎	委員	9. 村上 秀明	委員
	4. 吉田 博	委員	10. 長石 弘顕	農業委員会事務局長
	5. 田中 秀和	委員	11. 富浦 健	交通政策室長
	6. 山北 正久	委員	12. 友野 和成	書記
4 視察項目	姫路駅周辺整備事業			
5 視察先選定理由・目的	周辺整備の進め方の手法を学ぶため			
6 視察内容	<p>姫路市は、人口約525千人、言わずと知れた姫路城をかかえる中核市である。姫路駅北口から直線で800m先に姫路城が見える。</p> <p>今でこそ素晴らしい景観の駅周辺であるが、山陽本線が高架化されるまでは市街地が南北に分断され、慢性的な交通渋滞に悩まされていたようだ。</p> <p>そのため、国鉄高架化基本構想が昭和48年7月に計画され、およそ半世紀を経て現在の姿に至っている。すべてはこの構想から始まったとの説明があった。</p> <p>平成元年3月に山陽本線連立事業認可、平成18年3月に山陽本線高架切替、平成20年12月に姫新・播但線高架切替、平成23年3月にJR山陽本線等連続立体交差事業が完了した。</p> <p>これによって南北交通の円滑化がかなったが、さらに南北市街地の一体化を図るため、今も続く姫路駅周辺土地区画整備事業45.5haを含めた姫路駅周辺整備事業(キャストイ21)が行われている。</p> <p>興味深かったのは、姫路駅北駅前広場の整備である。市が素案を示してアンケート調査を実施したところ、主に商店会等の団体から提案意見が相次ぎ、姫路駅北駅前広場整備推進会議が組織されたことである。平成20年から平成24年まで17回開催された。これにより駅前にはタクシーやバスの許可車両のみ、滞留先は別の場所に設けられ駅前の渋滞がない。周辺の施設整備も進められた結果、周辺に40ほどのマンションが建設されるなど賑わいが創出されている。</p>			
7 委員会所見	<p>JRの1日の乗降客は約10万人。高架化に約630億円かかったそうであるが、その多くが地元負担であったことから、高架下の空間は土地はJRの所有でもバス・タクシーの待機場所に使われたり、民間事業者に活用されており、賑わっていた。それからすると本市新幹線の高架下はJRが貸してくれないと聞いているが、交渉の余地はありそうである。</p> <p>外野から現在のできあがった姿をみると、スムーズにことが運んだように思える。質問してみると、途中6回？首長が変わりいくらか変更はあったようだったが、事業計画期間が伸びたくらいで計画の大きな変更はなかったとのことだった。</p> <p>阪神淡路大震災の影響はどうだったか質問があったが、姫路市は比較的震災の影響は少なく、職員は被害のひどかった自治体に応援に行っていたそうである。</p> <p>時代の流れに乗り、すべてがうまくいったように思える姫路駅周辺整備事業であるが、ひとつだけ懸案事項があるとすれば姫路駅北にぎわい交流広場である。市民参画と協働のまちづくりの観点から作られ、年間平均300件ほど活用されているものの使用料が安く、借りるスペースが狭いと8時間で1800円しかかからない。中にはカラオケボックス代わりに使っているような下手な人もいてときに苦情があるそうである。使用料については改定する予定とのことであった。やはり施設は活用される状況を十分に想定して作る必要があると感じた。</p>			

# 委員会先進地視察報告書

報告者 松尾 祥秀

1 視察日	令和4年10月13日	
2 視察地	広島県 尾道市	
3 参加者	経済建設委員会	
	1 高濱 広司 委員長	7 三浦 正司 委員
	2 松尾 祥秀 副委員長	8 村上 秀明 委員
	3 城 幸太郎 委員	9 長石 弘顕 農業委員会事務局長
	4 吉田 博 委員	10 富浦 健 交通政策室長
	5 田中 秀和 委員	11 友野 和成 書記
	6 山北 正久 委員	12
4 視察項目	衛星データ、AI診断やドローンを活用した農地利用状況調査の取り組みについて	
5 視察先選定理由・目的	尾道市で取り組んでいる、ドローンなどを活用した農地利用状況調査の実状を学び、今後の農業政策等に資するため	
6 視察内容	<p>標題：人工衛星画像AI診断とドローンを組み合わせた農地パトロール</p> <p>【尾道市の人口】 131,170人 57,519世帯</p> <p>【農業の概況】 農家数 3,562戸（販売農家 1,336戸）</p> <p>主要農産物 わけぎ、レモン、ネーブルオレンジ、スナップエンドウ、スイカ、桃、デラウェアなど</p> <p>【導入の背景】</p> <p>毎年8月、9月の酷暑の中、紙の地図を持って、農地1筆ごとの目視調査を行っていたが、マムシやマダニによる怪我や急傾斜地における事故等の危険が伴い、多大な業務負担となっていた。</p> <p>令和2年度に、ドローンによる農業技術支援を行う地元企業の協力により「ドローンによる空撮」の実証フライトを実施、令和3年度、令和4年度にかけて「人工衛星画像をAIが診断するシステムとドローンを組み合わせた農地パトロールスタイルを確立した。</p> <p>【農地パトロールの実証】（エリア 約9ha）</p> <p>飛行距離 2,961m 飛行時間 約6分6秒</p> <p>撮影枚数 123枚</p> <p>*農地パトロール時間が1日4時間から、1時間程度に短縮した</p> <p>【令和3年度導入経費】※経費は県の実証事業を活用し、市の負担なし</p> <p>事業費 2,215,000円</p> <p>（内訳）ドローン撮影70万円、タブレット購入費50万円、衛星データ購入費101万5千円。</p> <p>令和4年度は、衛星画像解析費173万円などを加え、385万円。</p> <p>【農業委員の役割】</p>	

	<p>タブレットに送られた画像により、耕作放棄地率が高いと判断された農地に入り、その荒廃の程度を判断する。</p> <p>*人口衛星画像とドローン画像をAIが分析し、耕作放棄地率70パーセント以上と判断した農地がタブレットに表示され、その場所を農業委員が実際に調査して確認する。</p> <p><b>【期待される効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・夏場における委員の時間的・体力的な課題の解消</li> <li>・経費の削減（紙の地図が不要になり印刷費の削減、入力業務の負担軽減など）</li> </ul> <p><b>【今後の目標】</b></p> <p>農地パトロールの効率化とともに調査結果を農地台帳システムに紐付けすることにより、農地が遊休化する前に担い手や新規就農、企業参入等への利用促進を図るという農業委員会本来の業務に活用したい。</p>
7 委員会所見	<p>本事業の根源に人口減少、高齢化、核家族化等の問題があり、これらが複合的に影響して農業離れが進んでいるのではないかと。そんな中で、農業委員等の負担軽減を図る取り組みは時宜を得たものである。</p> <p>さらに、的確な農地の実態把握により、農地が遊休化する前に担い手や新規就農、企業参入等への利用促進に繋げていこうとする県と一体となった取り組みは、本市でも見習うべきことと思う。</p>

# 委員会先進地視察報告書

報告者: 吉田 博

1 視察日	2022年10月14日(金)	
2 視察地	兵庫県西宮市	
3 参加者	1 高濱 広司 委員長	7 三浦 正司 委員
	2 松尾 祥秀 副委員長	8 村上 秀明 委員
	3 城 幸太郎 委員	9 長石 弘顕 農業委員会事務局長
	4 吉田 博 委員	10 富浦 健 交通政策室長
	5 田中 秀和 委員	11 友野 和成 書記
	6 山北 正久 委員	12

4 視察項目 「地域住民主体のコミュニティ交通支援の取り組み」について

5 視察先選定理由・目的 生瀬地区コミュニティ交通(ぐるっと生瀬)が充実し、地域住民の利用が多いという状況について調査研究し、大村でのコミュニティ交通(デマンドタクシー)を充実させていくため。

6 視察内容

- <西宮市の概要> 2022年4月1日現在
  - ・人口 483,537 人 ・世帯数 217,387 人 ・面積100.18km<sup>2</sup>
- <生瀬(なませ)地区の概要> 2020年6月30日現在
  - ・人口 8,558 人 ・世帯数 3,815 世帯 ・高齢化率30.6%

### <地域コミュニティ交通(ぐるっと生瀬)>

#### ◆生瀬地区でのコミュニティ交通を導入することになった経緯

◆ 生瀬地区でのこれまでの取り組み																						
～2010年度 (平成22年度)		2011年度 (平成23年度)			2012年度 (平成24年度)			2013年度 (平成25年度)			2014年度 (平成26年度)		2015年度 (平成27年度)		2016年度 (平成28年度)			2017年度 (平成29年度)		2018年度 (平成30年度)		
H18.10	H21.11 ～4.30	10月	12月	3月	10月	1月	2月	4月	9月	3月	10～3月	1～3月	5月	10月～	7月	11月	12月	3月	7月	2月	10月～	
生瀬地区自治会連絡協議会より市に要望書を提出		青葉台において無償ボランティア輸送			自治会毎に座談会を開催(5回実施)			「ぐるっと生瀬」運行協議会準備会の発足			第1回(有料)試験運行(地域の公平性重視)		第2回(有料)試験運行(事業の採算性重視)		自治会毎に座談会を開催(6回実施)		「ぐるっと生瀬」運行協議会の発足		本格運行(第1期)			本格運行開始4年目を迎え1日あたり5便から6便に増便(第1期)

- ・自分たちの足は自分たちの費用を持ってもやるという地域の声があった。
- ・自治会ごと話し合い、地域公共交通に関する講演会の開催、無料試験運行や有料試験運行を繰り返して、2015年10月から本格運行。

#### ◆生瀬地区概要

産官学民の連携・協働による、地域にふさわしい、住民目線で身の丈にあった持続可能なおでかけ交通「ぐるっと生瀬」の運行とまちづくり

「ぐるっと生瀬」運行協議会 西宮市 阪急タクシー㈱ 大阪大学大学院 中央復建コンサルタンツ㈱ 国土交通省近畿運輸局

◆ 生瀬地区の概況

サーバス (327人、149世帯、 高齢化率26.6%)	花の葉 (415人、194世帯、 高齢化率49.2%)
生瀬町 (1,273人、614世帯、 高齢化率37.2%)	セルヴィオ (2,044人、762世帯、 高齢化率13.3%)
青葉台 (1,016人、481世帯、 高齢化率41.2%)	生瀬高台 (966人、451世帯、 高齢化率39.2%)
生瀬高台 (1,152人、517世帯、 高齢化率33.2%)	家生ヶ丘 (1,152人、517世帯、 高齢化率33.2%)
惣川 (1,365人、647世帯、 高齢化率23.8%)	

※1 R2.6.30現在(住民基本台帳より) ※2 市内平均高齢化率24.1%

◆ 本格運行

運行期間: H27.10.1～

運行時間: 8:30～19:20(H30.10.1～)

法令: 道路運送法第4条

運賃: 大人300円、小人200円、小学生未満は無料

回数券3,000円/冊

起終点: 阪急・JR宝塚駅

車高: 14人乗り小型バス(常用)、10人乗りジャンボタクシー(予約)

◆西宮市のコミュニティ交通への支援内容

①交通アドバイザーの派遣

より地域にマッチした交通を作るため、地域からの求めに応じて、市よりコミュニティ交通に関する専門的な知識と経験を有する「交通アドバイザー」を派遣。

②試験運行等に対する補助

項目	内容
試験運行にかかる経費	運転士等の人件費、燃料費、車両修繕費、車両減価償却費などに対して、全額補助(但し予算の範囲内)
関係事務経費	会議運営費、広報誌作成、会場使用料、講師謝金、停留所明示などに対して、年間30万円まで補助。

※補助の対象期間は、原則3年を限度。

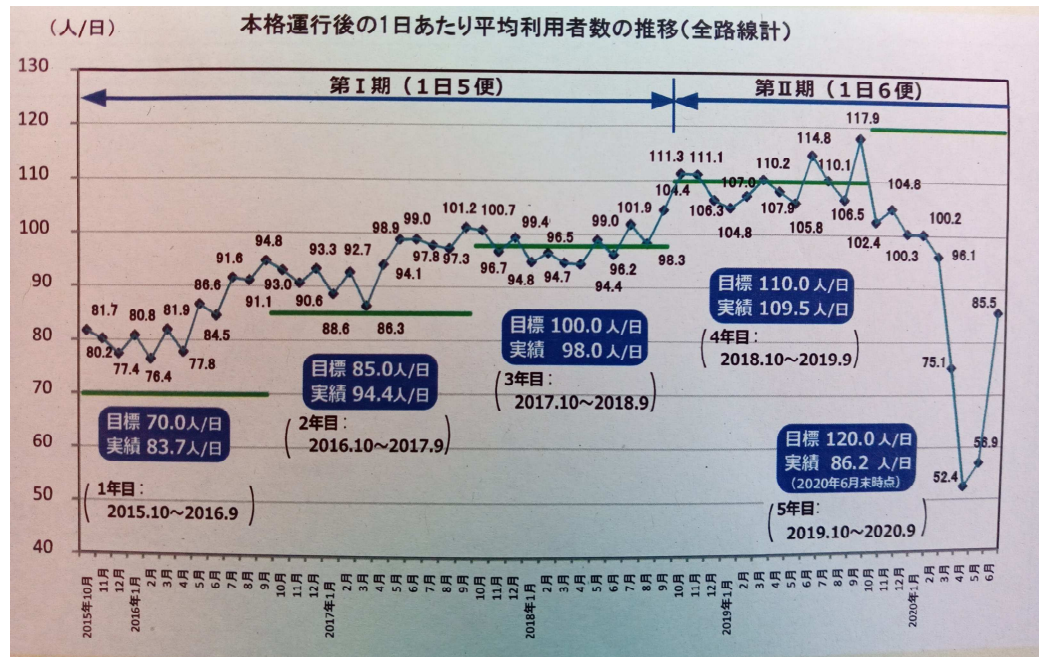
③本格運行に対する補助

項目	内容
運行損失助成金	運行損失に対し、全額助成。但し、運行経費の60%か600万円のいずれか低い額が限度。
車両減価償却費等助成金	運行に使用するために取得した車両の減価償却費を、5ヶ年に分割して全額助成。
バス停留所標識設置等助成金	バス停留所標識の設置等の費用(デザイン・制作・設置)を全額助成。

※国の補助金の対象となる場合には、補助金を充てた後の費用に対し補助金を支給。

・試験運行と本格運行に分けた意味は、いつまでも補助を続けると財政が圧迫するので、どちらともに期限を設けた。

◆ぐるっと生瀬の1日当たり平均利用者数の推移(目標値と実績)



- ・3期目を踏まえて、運航計画の見直しで1日5便を6便に増便。
- ・6年目に関しては、新型コロナの影響を考慮して目標を80人/日(以上)に変更。
- ・運賃を300円に設定したのは、路線バスの阪急バスとの兼ね合いから設定した。



◆利用促進に関する取り組みと今後の課題



◆他地区の導入計画

西宮市北部の名塩地区(6自治会)と神戸市生野高原地区代表者で、「名塩コミュニティバス準備委員会」を平成30年に設立して、令和4年6月から8月末まで試験運行をした。名塩地区は、幹線道路である国道176号を中心とする傾斜地に住宅団地が造成され、高齢化に伴う公共交通不便地域で生活移動手段の確保が課題である。

7 委員会所見

■地域住民の意識として、公共交通の不便な地域に住んだのは自分たちであり、自分たちで不便さを解決していくところが際立っている。そうした住民の意識の上に、では西宮市として何を支援すればいいのかと政策を立てている。補助金も永久に出し続けられないという前提で期間を決め、持続可能な交通体系を目指している。大村市はデマンドタクシーという形で市民の足の確保を行っているが、西宮市においては運用前に交通アドバイザーや住民との話し合い、講演会の開催を通じた勉強会など、事細かに住民との打ち合わせが行われていた点について、再考する必要があると思う。地域交通に関しては、団塊の世代が後期高齢者となり、免許返納などにより一層の「足」の確保の問題が出てくる。超高齢化社会の到来を見据えたとき、地域交通の問題は始まったばかりという感じがする。行政・市民が協働することで、持続性のあるより良いコミュニティ交通を作り上げていかなければならない。