

令和5年10月31日

磐田市議会議長 様

会派名 市民と創る磐田

代表者 鈴木 弥栄子



会派視察研修等報告書

会派視察研修等の結果について、磐田市議会政務活動費の交付に関する規則第5条の規定により、下記のとおり報告します。

記

期 間	令和5年10月23日(月)～令和5年10月25日(水)3日間
視察先 研修会	日 程 (1) 10月 23日 (月) 時間13:30～15:00 (2) 10月 24日 (火) 時間13:00～15:00 (3) 10月 25日 (水) 時間10:00～11:30
参 加 議 員	鈴木弥栄子
調 査 事 項	<p>第1日目 栃木県栃木市(地域政策課) 地域自治制度と地域未来ビジョンについて ① 地域自治制度の変遷等について ② 地域未来ビジョンの策定に至った背景と到達目標 ③ 地域の任意団体等と行政の連携について</p> <p>第2日目 茨城県境町(株)さかいまちづくり公社 自動運転バスについて ① 自動運転バスの実用化を進めた背景 ② 自動運転導入の成果と課題 ③ 今後の見通しについて</p> <p>第3日目 東京都武蔵野市(市民活動推進課) コミュニティ施策について ① 自治会・町内会を設けないコミュニティづくりの考え方</p>
調 査 内 容 考 察	別紙のとおり

(注) 視察研修の調査内容及び考察は、視察先ごとに詳細に記入する。
調査事項等に係る資料等を添付する。

会派視察研修等報告書

【調査内容】

- 1 栃木県栃木市（地域政策課）
～地域自治制度と地域未来ビジョンについて～
 - 地域会議について
 - 地域予算提案制度について
 - まちづくり実働組織について
 - 地域まちづくりセンターについて
 - 成果と課題及び今後の展開
 - 地域未来ビジョンについて

- 2 茨城県境町（株）さかいまちづくり公社
～自動運転バスについて～
 - 自動運転バスについて説明・試乗（BOLDLY（株））
 - （株）セネック（遠隔監視システム）見学・説明
 - 境町の取り組み説明
 - 道の駅さかい見学・SAKAI PROJECTについて

- 3 東京都武蔵野市（市民活動推進課）
～コミュニティ施策について～
 - コミュニティ構想について
 - コミュニティセンターについて
 - コミュニティ協議会について
 - コミュニティづくりの課題

【考 察】

<市民自治の推進について>（栃木市・武蔵野市）

栃木市では、地域住民の代表組織である「地域会議」と、地域の課題解決や特色を活かした活動を行う「まちづくり実働組織」が連携してまちづくりに取り組めるよう、市内8つの地域に「地域まちづくりセンター」を設置している。そこでは、課長級の職員がセンター長となり、運営しながらそれらの組織をサポートしている。

地域会議の委員の平均年齢は61歳で、女性が44%を占めている。代表は自治会長ではなく、公募委員がなることが多いとのこと。

課題は「地域ごとの魅力と課題の洗い出しができていない」、「地域会議と実働組織が連携するための共通認識が持っていない」という2点。

その課題を解決し、地域をより良くするため、10年先を見据えて「地域未来ビジョン」を策定。その中で、地域の特色を活かした「地域の将来像」を示し、地域住民がそれぞれの立場でまちづくりに取り組むことを目指している。

武蔵野市では、自治会や町内会を設けていない。50年前に策定したコミュニティ構想に基づき、市内に16ある「コミュニティ協議会」が市からの活動費や管理運営費等により「コミュニティセンター」（公共施設）を管理運営している。協議会は、地域のことを世帯主だけで考えるのではなく、女性や若者などを含む個人が対等に関わることを大切に運営されてきたとのこと。そのため、協議会長における男女比は50%で、女性が役員の3分の2を占める協議会もあるとのこと。

課題は「歴史が長くなり閉鎖的になってきている（住民間の壁）」、「参加者が固定化する傾向（高齢化）」の2点。若者や働いている人たちにも関わってもらえるよう、定例会の日程を変更したり、SNSでどういう人たちがどのような活動をしているのか発信したりしているとのことだった。

両市とも、女性や若者の参画が今までとは違う活動に発展しているという報告があった。磐田市では、地域づくり協議会や自治会、地区社協において、役員（＝話し合いに参加できる人）に占める女性や若者の割合が低い傾向にある。性別や年齢だけではなく、多様な立場の人たちがまちづくりに関われる仕組みを構築していくために、まずは、どのような人たちがどのような活動をしている組織なのか、関心を持ってもらえるよう様々なツールを使って情報発信していくことを提案する。

<移動支援について>（茨城県境町）

境町では、町の衰退を食い止めるため、また、町の魅力の一つとして自動運転バスが必要という町長の考えで導入が決まった。

国の補助金・交付金とふるさと納税（約59億円）を使い、町の持ち出しはゼロという境町モデルで運営。また、先進的な導入で多数のメディアに取り上げられ、東京から高速バスを利用しての来訪者が急増したことなどで経済効果は約7億円とのこと。

運賃は無料だが、町民のニーズに合わせ運行ルートの延伸や運行時間の変更なども柔軟に行なっている。また、カーシェア、サイクルシェアと連動できるようにするなど「誰もが生活の足に困らない町」を目指している。自動運転バスは、移動支援というだけではなく「まちづくり」の一つとして考えていることが分かった。

境町の自動運転バスは、町の中央部分を運行している。現在は、往復9.2キロと往復8.5キロの2ルートで18便。走行速度は時速20km。バス停は2ルートで17ヶ所あり、後続車が追い越しできるように間隔を狭くしてあるそうだ。また、運転動作を全てシステムが行い、運転手が対応する必要のないレベル4になっても、乗客の話し相手としてオペレーターを乗車させる方針とのことであった。

地元企業のヤマハ発動機が電動小型車両による「低速自動運転システム」の実証実験を市内で行ったこともあり、自動運転バスの導入を望む声が市民から出ている。

生活に役立ち、持続可能である交通手段の導入が早い段階で必要と考える。

南御厨地区で始まった地域の運転ボランティアによる移動支援サービスは素晴らしい取組だが、他地区への広がりはまだ期待できない。

自動運転バスの導入について、どの地域だったら可能か調査・研究していくことを提案する。