

新たな都市活力推進特別委員会行政視察概要

1 視察月日 令和3年11月16日（火）～11月17日（水）

2 視察先及び視察事項

(1) 社会福祉法人多度津町社会福祉協議会（香川県多度津町）

「移動サービスチョイ来た」の取組について

(2) 兵庫県神戸市

「K O B E ろっこう・かもめ発電」の取組について

3 視察委員

委員 行 田 朝 仁

同 久 保 和 弘

視察概要

1 視察先

社会福祉法人多度津町社会福祉協議会（香川県多度津町）

2 視察月日

11月16日（水）

3 対応者（役職名）

常務理事

事務局長

係長（説明者）

多度津町副町長（受け入れ挨拶）

多度津町議会議長（受け入れ挨拶）

多度津町高齢者保険課長（説明者）

4 視察内容

（1）「移動サービスチョイ来た」の取組について

ア 事業概要

利用対象者は、多度津町に在住し、65歳以上で日常生活の移動に困っている方で、利用会員として登録を完了した方である。

利用目的は、町民が日常生活をするうえで必要な外出及び社会参加をするために必要な外出として、限定された目的地と自宅間の移動としている。

運行エリアは、多度津町内としており、運行日は、現状は、週2日（火曜日・金曜日）、4便／日としている。

実施主体は、「たどつ支え合い笑顔の会」であり、その運営は、住民ボランティアが担っている。

イ 協議体

地域課題を考え、地域資源を創り出す住民同士の定期的な話し合いの場である。構成員は、第一層と第二層の各生活支援コーディネーター、社会福祉協議会、その他として値域課題の話し合いに必要な団体、人物としている。責任者を決めずに、地域の井戸端会議的な自由な発言ができる場としている。

ウ ボランティアスタッフ

当事業は、運転手を担当する運転ボランティアと、受付を担当す

る受付ボランティアの2種類のボランティアスタッフが担っており、登録説明会を実施し募集を行う。運転ボランティアの方に登録するには「運転ボランティア講座」を受講する必要がある。

特筆すべきことは、本事業の運営については、ボランティアスタッフが担っていることである。現在14名が運転可能な状態。また28名の受付対応ボランティアもいる。現場でスタッフに話を伺うと「いつか将来には、自分たちもお世話になるから、できる時にボランティアしようと思いました」「次の世代に残したい多度津の仕組み」等とのことであった。大切な視点は、皆が助け合う仕組みである。自治体の大小では測れない、住民の中から出た声(行政が我慢強く、時間をかけて引き出した声)を、行政がサポートしながら形にしていた地域移動サービスであることが分かった。更に現役を退いた人ばかりでなく、働きながらボランティアに加わる人もいることも挙げられる。

エ 協議体での議論

平成27年に多岐にわたる地域課題を解決するための協議体が構成された。地域に出向いて勉強会を始め、話し合いを進めてきたとのことである。「自分たちで自分たちの街を作っていこう」「自分たちの困りごとを自分たちで何とかしていこう」と取り組む。

しかし、最初は「行政が解決してくれればいい」という議論が大勢であった。それでも4地区で話し合いを続け、町民自身に何か必要かの議論を重ねる。そうした中「自分たちでできることは、自分たちでやろう」との声が出始める。そこで協議体で居場所づくりの検討を始めた。しかし、そこに行くことにも移動手段が必要との結論に至る。そこで協議会を重ねるうちに意識改革が進む。その経緯は、苦労を伴い一朝一夕では進まなかった。例えば「役場がコミュニティバスを作ってくれればいいことだ」との意見が多かった。しかし、粘り強く話し合いを継続し、平成30年、協議体から「自分たちから出来ることしなくては」という人が出てきたことから変化が始まった。紆余曲折の積み重ねが大きく芽を開いた。議論の過程で、今困っている移動をどう解決するか。協議体の中では安全面、車の確保などはハードルが高かった。そこで、町が補助の上、保険に加入し、安全性を確保した環境を作りながら、近接の丸亀市でのコミュニティバスを参考とし、新たに多度津スタイルをつくるべく住民が自ら動いた。(コミュニティバスはコストもかかり、また小回り

が利かないこともあり日常の足にするのは難しいとの判断)

オ 質疑概要

Q 高齢化していく社会では、運送業者等の運転手の確保は、難しい状況になっていると思うが、どのような手法を用いたのか。

A 当事業では、運手を担当するのは運転ボランティアが担っている。加えて、受付も受付ボランティアが担っている。登録説明会を実施し登録を頂き、「運転ボランティア講座」を受講した方が、その任務について頂いている。

Q 運行エリアは、多度津町内と認識しているが、目的地はどのような場所が可能であるか。

A 現時点では、公共施設に限定をしている。町内の医療機関、店舗、金融機関、JR 駅、港、行政施設、公民館、生きがい健康館、湯楽里（入浴等施設）等である。

Q 運送事業者であるタクシー等とのすみわけについては問題にならなかったのか。

A サービスエリアは多度津町内のみとしたこと。行き先が公共施設、買物、病院、金融機関といったものに絞り、すみわけすることで合意。今のところ「タクシー営業を阻害するものではない」となっている。納得はしていないが、反対だけでも良くないということと折り合いがついているものの、今後行き先が多様化し、運行台数が増えると心配事になる可能性もある。

また、町として75歳以上の町民にタクシー券・年1万円を支給していることも折り合いをつける後押しになっている。タクシー業界としても、ドライバーの高齢化が課題となっている背景もある。

Q 利用料金はどのように決めたのか。

A 当初、徴収料金は当初片道100円を想定していた。しかし、結果的に片道50円、往復100円となった。出発地の社会福祉協議会→ピックアップ→目的地→社協戻り。

経緯は、四国運輸局の「100円は高く。実費（ガソリン代）以上になり、一番近い目的地を前提にするべき」との見解があった事ことで、「50円なら妥当」との判断になった。実際は実費以下の徴収状況。今は補助金で何とかなっているが、今後の課題である。

Q 今後の事業拡大は想定しているのか。

A 現状はリース車1台のみ。2台目を検討中。しかし、今後の利用状況を見て、事業拡大の際の運用、運行方法を協議体と話し合

い、発展させていきたい。

(2) 委員所見

高齢化していく社会において、地域交通は喫緊の課題である。本市の今年度予算における最初の項目が「地域交通」であり、その調査費が計上されている。これまでも高齢者などが安心できる移動手段の確立に向け、様々な仕組みでトライしてきたが、今後、一層加速していく必要があると認識した。行政が多くの変更を執行出来る時代ではなくなりつつあり、場所や規模の違いはあるが、納税者、住民が求めるものは地域交通の課題であると考えます。

地域の総論賛成各論反対の意見を乗り越えながら、結果として事業として結び付けようとしている。コロナ禍のバス路線減便、廃線などと共に、免許返納後等、タクシーを日常の足にできる年金生活者は極めて少ない現実の中、いかにして地域交通を守るかは、極めて重要である。そのような中、本市での観光事業を持続可能なものとしていくためには、マイクロツーリズムの推進や他都市との連携等は有効な取組であると考えているが、それらを下支えする地域交通の在り方も問われている。今回は、地域の住民が主体となるボランティアスタッフが運営を担う仕組み作りと形成過程には、地域住民の切実な声と将来自分たちもお世話になるとの住民の意識改革が根底にあることが分かった。地域交通の持続可能な仕組みは、住民自らが主体的に取り組むことが重要な事例であった。



(運行車両についての説明を受ける)



(受付ボランティアスタッフとの意見交換)

視察概要

1 視察先

兵庫県神戸市

2 視察月日

11月17日（水）

3 対応者

市会事務局総務課長（受け入れ挨拶）

環境局環境都市課長（説明者）

環境局環境都市課環境影響評価担当係長（説明者）

4 視察内容

（1）「K O B E ろっこう・かもめ発電」の取組について

ア 市の施設を利用した太陽光発電について

神戸市では、再生可能エネルギーの更なる導入を図るため、市の公有財産である土地及び建物屋根を民間の太陽光発電事業者の有償で貸し出すことにより、資産の有効活用と太陽光発電設備の導入を推進している。

市の施設を活用した太陽光発電設備の概要としては、土地としては、北区山田町（発電規模約1.5メガワット）と西区伊川谷布施畑（発電規模約1.99メガワット）がある。建物の屋根では、六甲アイランド地区航空貨物屋根（発電規模約1.2メガワット）がある。また学校等へ公共施設への設置としては、小中学校117カ所をはじめ、市の施設184カ所に導入している。

また、市内に導入されている太陽光発電設備の設備容量と件数としては、公有財産の活用や民間事業者の取組、住宅用太陽光発電システム設置補助制度等により、設備容量、件数とも増加している。

イ 太陽光パネル・蓄電池の共同購入

国の補助金も活用しながら学校など地域の防災拠点への導入も進めている。市と実施事業者（太陽光パネル等の販売・設置の斡旋実績とノウハウを持ったアイチューザー(株)）が協定を締結し、太陽光パネル・蓄電池の導入を検討している方を募集し、購入から設置までのサポートをする制度を実施し、普及を進めている。この取組は神奈川県、本市でも同社と共に同様に行っており、全国に広げら

れている内容であった。その購入プランは、太陽光パネルと蓄電池の設置補助の3パターンを用意しており、神戸市として2050年CO₂排出ゼロに向けて対象を住宅用と事業所用に取り組んでいるものである。また、神戸市として、利用者にとり購入に関する選択肢を示すことで情報を提供する。始めたばかりの事業であり、今後市民への広報等にも務めて行きたいとの考えである。スケールメリットを生かして、暮らしに節約をもたらすことと、万一の災害時での電力源確保のメリットなどがある仕組みである。今後の事業の普及についても注目していきたい。

ウ 神戸市太陽光発電施設の適正な設置及び維持管理

太陽光発電導入促進の取組とともに、様々な問題を抱える中、全国で初めてその設置・維持管理に関する条例を施行したものである。

平成24年に固定価格買取制度が開始されて以降、太陽光発電施設の導入容量・件数が急速に増加している。そこで、災害防止、自然環境の保全などの観点から、発電出力10キロワット以上の地上に設置する太陽光発電施設について、適正な設置及び維持管理が担保出来る施設のみ認めることで、太陽光発電施設の安全性・信頼性を高めるとともに自然環境の保全を図るための条例を制定している。全国的にみても、規制については、相当厳しい内容である。結果、いわゆる発電力が大型のメガソーラー発電所等の設置には、著しくハードルが高い内容であると言える。

エ 「太陽光発電施設の適正な設置及び維持管理に関する条例」の改正の経緯

平成24年に固定価格買取制度が開始されて以降、全国的にも、太陽光発電の不十分な設計・施工の事例や、立地地域でのトラブル、山林伐採による自然破壊、事業終了後のパネル放置に係る懸念等が問題視されている。神戸市においても大きな問題が発生したことが起因の一つと言える。平成30年7月西日本豪雨により、山陽新幹線の線路付近斜面に設置されていた太陽光パネルが崩落し、数時間運行が休止になる事案が発生した。その一週間後、神戸市長が定例会見で太陽光発電設備に関するあり方を検討すると表明した。同年12月に条例制定を行う。加えて、他の設置場所においても設置後の住民トラブルも発生したとのこと。結果、事故発生後に半年を待たずのスピード改正になったものである。

オ 条例に規定する禁止区域

災害危険区域、地すべり防止区域※、急傾斜地崩壊危険区域※、土砂災害警戒区域、緑地の保存区域（※関連法令に基づき許可されている場合を除く）。事業区域に上記の区域が含まれる場合は特定施設を設置することはできない。禁止区域に設置されている既存施設については、令和元年10月1日以降は、事業計画の変更を行うことはできない。災害危険区域については、現在神戸市内の指定はない。

カ 条例改正の主な要点

災害防止、自然環境の保全などの観点から、発電出力10キロワット以上の地上に設置する太陽光発電施設（事業者用のことで個人宅のものではない）について、適正な設置及び維持管理が担保出来る施設のみを認めることにより、太陽光発電施設の安全性・信頼性を高めること。併せて、自然環境の保全を図ること。太陽光発電施設の防災上の措置に関する総点検を実施することがポイントである。

また、毎年維持管理状況の報告を求める等とともに、国の目安である資本費用の5%を、工事着手前に撤去費用として一括で積み立てることを定めている。国の制度では、一般的に後半10年での積み立てとなっている。

結果としては、この条例制定後、設置スピードは鈍っているとのことである。

キ 質疑概要

Q 太陽光発電施設の適正な設置及び維持管理のための条例改正について、事故発生後、半年を待たずして速やかな改正であった。改正後の設置基準は厳しい内容であると感じないか。

A 本条例については、神戸市長の自然環境を守るという意思が大きく関与したものである。神戸市としては、自然を大きく改変していくことは考えていない。ただ事故が起こったことは、抑制への後押しになったともいえる。しかし、あくまで設置の許可基準を満たせば設置は可能である。

Q 温暖化対策として、国の政策としては、積極的に太陽光発電の設置等を進めていると思うが、条例改正とのそごは生じないのか。

A 国が太陽光発電の設置普及促進を図っているが、大きく自然を破壊してまでとは言っていない。一方、六甲山の緑を守っていくなどの環境保全の側面も大切であり、いわゆる政令市の都市部での太陽光の普及は、自然との共存という視点で、設置場所などを

含めて慎重になる部分が出てくることは、今後の普及促進への課題の一つと言える。

Q 太陽光発電以外に、風力発電などの再生可能エネルギーの手段があるが、神戸市では、検討したのか。

A 神戸市は、貿易港を抱える港湾都市であるため、コンテナ船やクルーズ船等を含めて船舶の往来が多いところであり、洋上等での風力発電には、適さないと考えている。

Q 神戸市の条例改正は、太陽光発電の新規設置には、非常に厳しい基準であると見受けるが、今後の市の温暖化対策推進についての見通しについて、実感としてどのように感じているのか。

A 国の目標である2050年ゼロカーボン達成しようとする、相当な意識改革が必要ある。現在の段階で2030年の中間目標達成も相当難しいのかもしれないとの印象を受ける。そこには、将来の新しい技術革新など含めての目標かとも感じる。近々、国から実行計画をつくるガイドが出てくる。そこにどう対応するかがポイントと考えている。

(2) 委員所見

本市では2018年10月に改定した横浜市地球温暖化対策実行計画において、2050年までの脱炭素化「Zero Carbon Yokohama」の実現を地球温暖化対策の目指す姿として掲げている。その重要な役割を担うのが太陽光発電などの再生可能エネルギーへの転換であると考え。現状、太陽光発電については、国、民間との連携で学校、公共施設への設置などを展開しているが、ゼロカーボンを目指すには、未だ不十分であると認識している。設置場所の課題はもとより、設置後の撤去・処分に至るコスト面の課題とともに、官民挙げてどこまで機運を高められるのか等が問われている。また、他都市に発電設備を設置することで、本市の再エネ率を上げるオフセットの具体化も進めている。神戸市は、本市と歴史的な生い立ちや、貿易港を抱える等の都市として近しい部分が多くある。そこでの、いわゆる大規模な太陽光発電の設置については、日本で最も厳しい基準が科せられた。新たな都市活力推進の視点では、自然災害が相次ぎ、その被害が甚大化する中であって、再エネ普及にひた走ることのみならず、環境保全と再エネ普及の両立のバランス配分を考慮することが重要であるとのヒントを得たと感じている。昨今、観光地の本来の姿を持続的に保つことがサステナブルツーリズムとして注目を集めつつあり、本市の

都市ブランド向上や選ばれる都市となるための参考として、神戸市の
先行事例を注視したい。



(神戸市役所での所管局からの説明)