



令和6年度 建設委員会 都市行政調査報告書



令和7年1月14日から1月17日

①福岡市

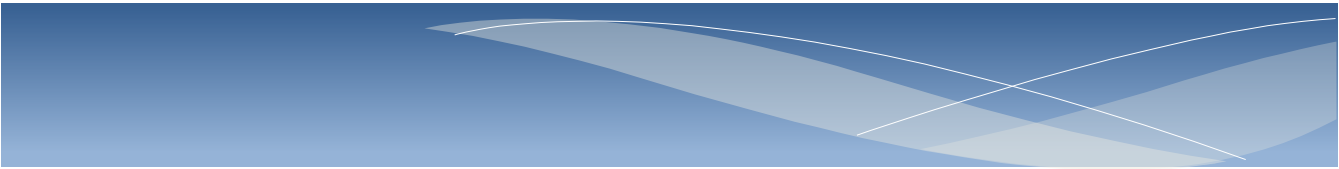
Park-PFI を活用した公園整備について

②山口市

地域公共交通の活性化について

③松江市

SDGs 未来都市について



所管事務調査報告書（建設委員会）

調査委員

委員長	上野庸介
副委員長	工藤進
委員	佐々木直美
委員	大林愛慶
委員	稗貫秀次
委員	佐々木勇一
委員	木幡裕之

同行

都市環境部都市建築室長

川角健一

都市環境部環境室長 岡田剛

議会事務局総務課議事係主任

石山亮太

建設委員会委員は、所管事務に関する調査のため、令和7年1月14日から1月17日までの4日間において、福岡市（1月15日）、山口市（1月15日）、松江市（1月16日）を訪問し、本委員会の所管事務中、交通機関に関する事項、緑化推進及び公園に関する事項、環境保全及び公害対策に関する事項に関し、訪問先において説明聴取、質疑応答及び資料収集を行った。

なお、収集した資料については、議会事務局図書室において保管している。

以下、訪問順にその概要を報告する。

調査項目① Park-PFIを活用した公園整備について

調 査 先：福岡市

調査日時等

日時：令和7年1月15日（水） 10：00 ～ 11：30

場所：福岡市議会

説明：住宅都市局 公園部 Park-PFI推進課

推進第一係長 長野 貴之 氏

推進第一係 佐伯 淳 氏

推進第二係長 月足 健太郎 氏

調査概要

1 調査対象事業の概要と調査目的

福岡市は、公園の魅力や利用者の利便性の向上を目的として、Park-PFI を活用した公園整備に取り組んでいる。国土交通省によると、全国の地方自治体としては最も多い5件の公園整備をPark-PFIにより進めており、多くのノウハウを有している。

こうした取組みの調査を通じ、今後の公園整備に関する議論の参考とするため調査を行った。

2 福岡しみどり経営基本方針

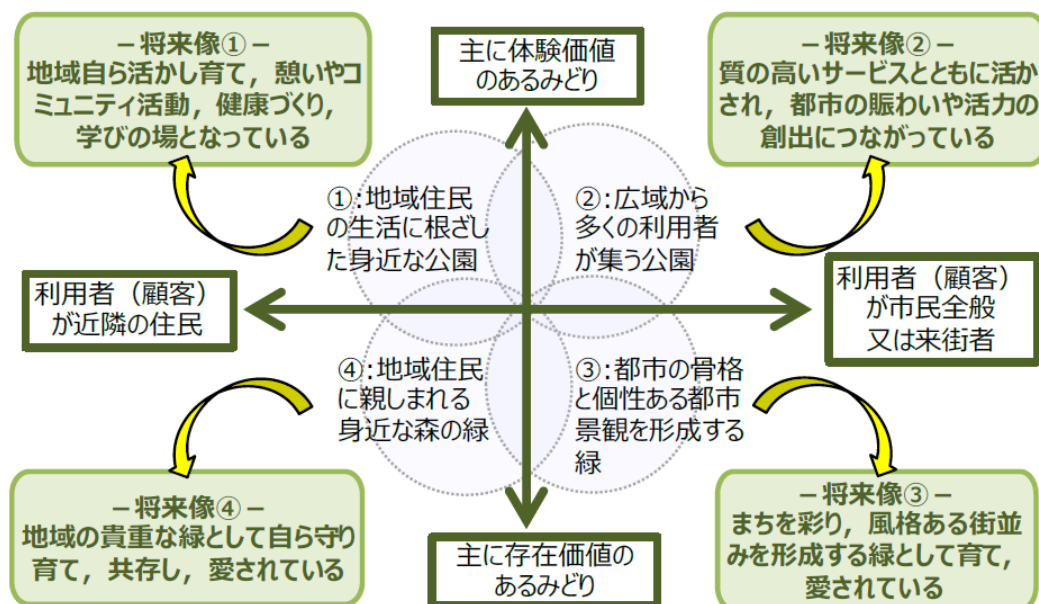
（1）策定の背景、目的

- ・少子高齢化や市民ニーズの多様化、公園施設の老朽化、予算の縮減などにより、市民ニーズに対して十分なサービスが提供できていないことが課題
- ・みどりを「創る・守る」中心であったこれまでの観点に「活かし、育てる」という新たな観点が必要と認識
- ・みどり経営基本方針は「市民との協働」、「収支の改善」、「資産の有効活用」の3つの視点から、みどりの資産の価値を向上させるための取組みをまとめたもの
- ・上記により、第9次福岡市基本計画の都市戦略に掲げる「生活の質の向上」、「都市の成長」をみどり行政の面から実現させるもの



(2) みどりの資産が目指す将来像（資産価値の向上とは）

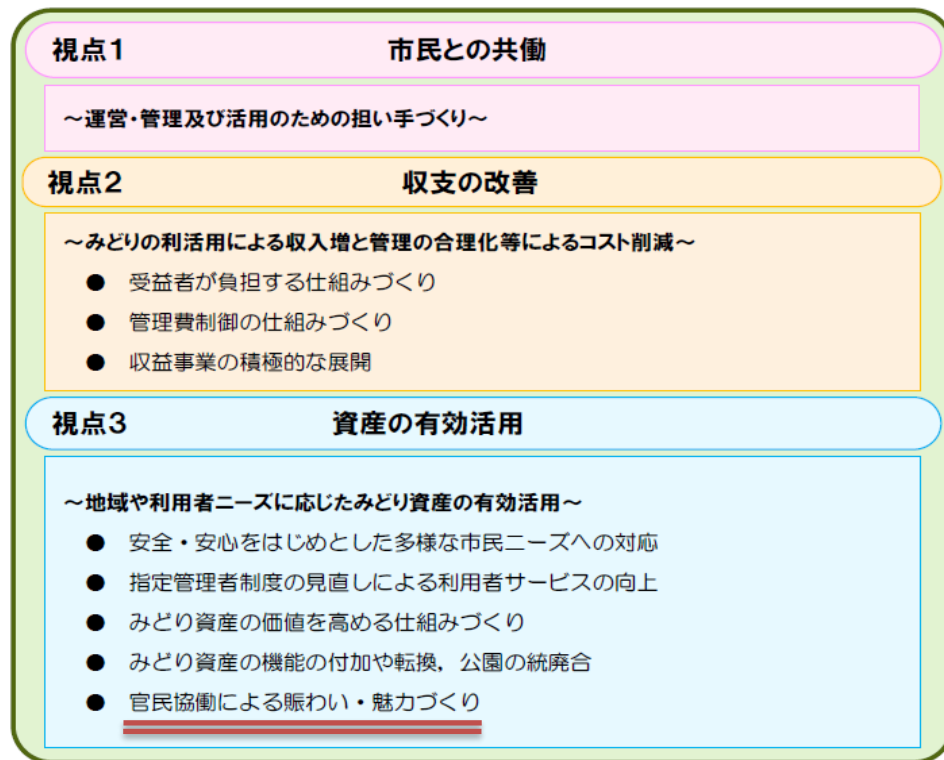
- ・みどりの資産の価値は「利用者」や「望まれる価値」などによって資産ごとに異なる
- ・価値の向上にあたっては、資産ごとに「利用者」や「望まれる価値」を把握しながら効果的・効率的に施策を実施する必要がある
- ・みどりの資産を4つの指標に分類し、それぞれの分類における望ましい将来像を実現することが価値の向上につながる
- ・4つの指標のうち「②広域から多くの利用者が集う公園」をPark-PFI推進課が主体となって整備（比較的大規模な公園＝総合公園、運動公園）



3 公園における民間活力導入

(1) 背景

- ・みどり経営基本方針において、「視点3 資産の有効活用」の重点的施策として「官民協働による賑わい・魅力づくり」を掲げている
- ・一方で、課題解決のために全ての公園を民間事業者に委ねるべきではないと考える
- ・どこに民間事業者の協力を得るべきかを判断するため、基本方針において資産を分類
- ・「②広域から多くの利用者が集う公園」において民間活力を導入すべきと判断
- ・民間事業者のノウハウ活用にあたっては、飲食機能が求められるのか、植栽管理や清掃など快適な空間づくりが求められるのかなど、公園の特性を踏まえて手法を選ばなければいけない（指定管理者制度、設置管理者制度（Park-PFI含）、コミュニティパーク事業などから選択し、運用）
- ・民間事業者と市はパートナーという形で進めていくべきであり、考え方に違いがあると、長期の事業は成立しないため、Park-PFIの導入は慎重に選ぶ必要がある



(2) 設置管理許可制度

- ・ Park-PFIが制度化される前は、設置管理許可制度により 3 公園を整備（西南杜の湖畔公園、水上公園、高宮南緑地）
- ・ 公園管理者以外の者が、公園内に施設を設置して管理する制度
- ・ 地域住民による掲示板の設置や民間事業者による売店や飲食店の設置などがある
- ・ 設置者からの申請に対して市が許可するほか、設置者は市に対して使用料を支払う

(3) Park-PFI

- ・ 民間事業者がより投資しやすいよう、また行政が投資の恩恵を受けやすいよう、既存制度を拡充した制度
- ・ 新たなインセンティブとして「建ぺい率緩和（2%→12%）」、「設置管理許可期間延長（10年→20年）」、「駐輪場や広告、看板を利便増進施設として設置可」がある
- ・ 民間事業者は、長い事業期間での公園利用者へのサービス提供により収益を生み出す
- ・ 行政は、民間事業者の収益を公園整備に還元することで公園整備費を削減
- ・ 公募対象施設（飲食店や売店などの収益施設）以外の特定公園施設（園路、広場、トイレなど）は公園管理者である行政が管理するが、指定管理者制度を組み合わせる民間委託する事例が多い
- ・ 福岡市では、Park-PFIにより 5 公園を整備（東平尾公園、清流公園、明治公園、長垂海浜公園、香椎浜北公園）
- ・ 主な手続きは、方針の整理、サウンディング調査、指針の策定、計画の提出、事業者の選定、計画の認定、協定の締結、工事、設置許可、事業開始
- ・ 福岡市公園条例に建ぺい率の規定があったため、取組みの第一段階として、条例を改正してPark-PFIの運用に必要な事項を整理

主な質疑

Q： Park-PFIを活用して整備している5つの公園の整備費の負担割合は。また整備前の用途は。

A： 制度上、公募対象公園施設の収益の10%以上を特定公園施設の整備に充てることとされているため、特定公園施設の整備費のうち民間事業者負担を10%、市負担または国の補助金を90%としている自治体が多い中、福岡市は民間事業者負担を100%としている。しかし、規模が大きく、整備費が膨大な公園の整備に当たっては、市が負担している事例もある。整備前の用途は、老朽化した公園、道路、迂回路橋など。

Q： 事業者の確保に向けた取組みと工夫している点は。

A： 大企業の過去の実績などを収集して、市側から積極的にPRしている。なお、事業者は地元以外の企業も可としているが、建設会社は福岡市の指名登録業者に限定している。

Q： 市内の事業者への働きかけは。

A： 中心となる事業者は大企業が多く、現時点で、福岡市では市内の事業者を中心として成功したPark-PFIの事例はない。また、建設会社に対しては、市と市内の事業者が連携する枠組みとして設置した「福岡PPPプラットフォーム」を活用してPRしているが、全ての建設会社が参画しているわけではないため課題がある。

Q： 公園の魅力づくりの考え方は。

A： 令和4年に公園のニーズ調査を行い、身近な公園、大規模な公園、都市部の公園でどのような機能が求められているかを把握したところであり、市民ニーズを踏まえて公募条件を整理するなどして魅力向上に取り組んでいる。なお、Park-PFIは整備手法の1つと捉えており、魅力づくりに当たっては、公園ごとに適切な整備手法を選択することが望ましいと考える。

Q： Park-PFIを活用して公園内に飲食店を整備した場合、公園管理（草刈りや清掃など）も飲食店の事業者が担っているのか。

A： 福岡市では、飲食店の事業者に対して公園管理（草刈りや清掃など）の指定管理をお願いしている。また、協定を締結して管理を委任（一定程度の経費は市が負担）している事例もある。



調査日時等

日時：令和7年1月15日（水） 15：00 ～ 16：30

場所：山口市議会

説明：都市整備部 交通政策課 交通政策担当

主幹 岡村 浩二 氏

副主幹 藤井 浩司 氏

調査概要

1 調査対象事業の概要と調査目的

山口市は、地域住民主体でコミュニティタクシーを運行しているほか、コミュニティ交通導入の手引きの作成・活用、ノーマイカーデーやサイクル・アンド・ライドの推進などの取り組みにより、地域公共交通の活性化を図っている。

こうした取り組みの調査を通じ、今後の地域公共交通に関する議論の参考とするため、調査を行った。

2 山口市の交通政策

（1）交通の特性

- ・鉄道網は、山陽新幹線、在来線（山口線、宇部線、山陽本線）が整備
※新山口駅がターミナル駅としての役割を担う
- ・自動車網は、山陽自動車道と中国自動車道、国道2号線、国道9号線などが整備
- ・路線バスは、JRバス中国、防長交通、宇部市交通局の3事業者が運行
- ・タクシー事業者は、14社が市内に営業所を設置
- ・人口密度は、県庁所在地の中で最も低い
- ・1市5町の合併（平成17年、平成22年）により、地域の生活拠点が分散している状況

（2）公共交通を取り巻く課題

- ・アンケート調査の結果、市民の約7割が「1年間に1度もバスを利用しない」と回答
- ・年間のバス利用額は、県庁所在地の中で最も低く、タクシーは9番目に低い
- ・一方、ガソリン消費量は政令市、県庁所在地の中で最も多い ⇒ マイカー依存
- ・平成19年に「山口市市民交通計画」を策定するが、人口減少やマイカー依存の進展、公共交通の運転手不足などにより、公共交通を取り巻く環境はさらに厳しい
- ・路線バスの不採算路線に対する補助金額は、この10年で2.6倍に

(3) 今後の方向性

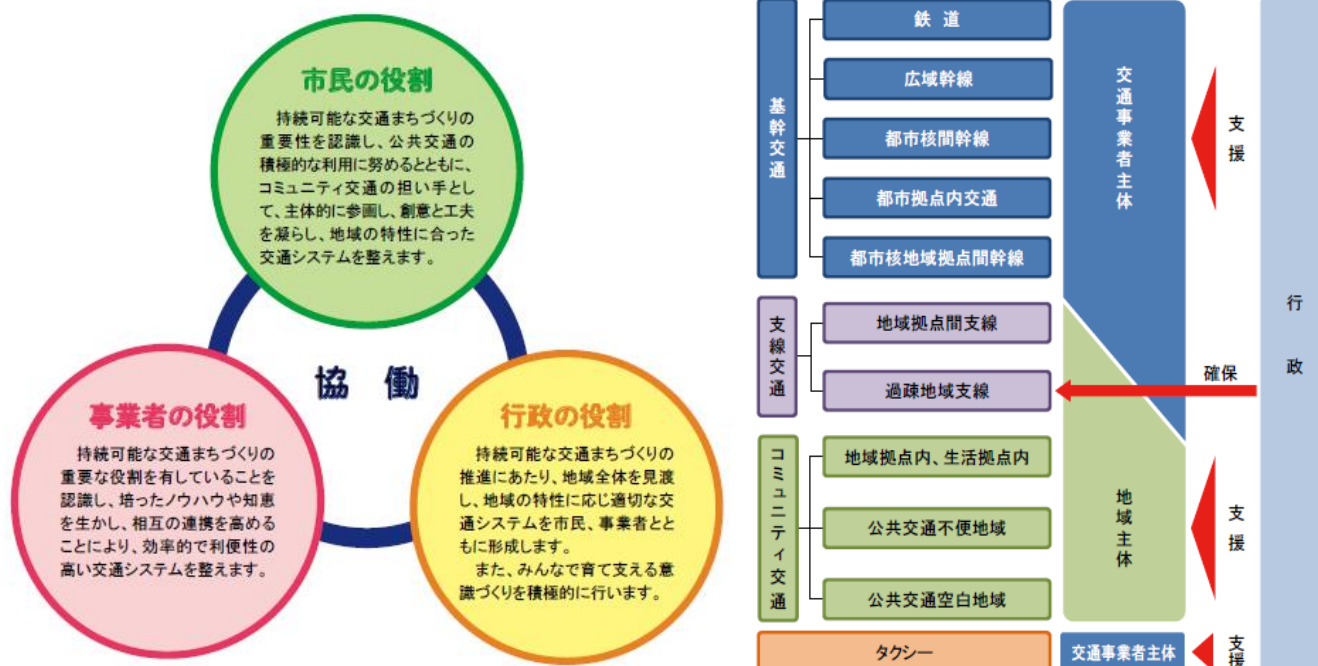
- ・過度なマイカー依存からの脱却
- ・市民ニーズに対応した利用しやすい公共交通環境の整備
- ・市民、事業者、行政の協働による持続可能な交通まちづくり
- ・移動手段だけではなく、経済活動を支え、観光や交流、連携の基盤とする
- ・交通弱者の移動手段確保など、福祉をはじめとした各分野との連携、連動

(4) 第二次山口市市民交通計画（現行）

- ・基本理念は「育て支えよう！みんなの公共交通」
- ・市民、事業者、行政がそれぞれの役割を果たし、協働して、持続可能な交通まちづくりのための交通システムを整えることが取組みの姿勢
- ・全国的にも早い段階で、タクシーも公共交通を担う一員と位置付け

(5) 公共交通体系

- ・鉄道や路線バスなどの「基幹交通」は、交通事業者が主体となって整備
- ・地域拠点間、地域拠点と生活拠点を結ぶ「支線交通」は、交通事業者または地域が主体となって整備
- ・過疎地域における公共交通は、地域と行政が協議して整備
- ・コミュニティ交通は、地域が主体となって整備し、行政が支援



(6) 交通支援の取組み

- ・生活バス（過疎地域の地域拠点と生活拠点を結ぶ支線交通）の運行
- ・コミュニティタクシーの運行
- ・タクシー利用券、グループタクシー利用券の交付
- ・福祉優待バス乗車証（敬老福祉優待・障がい福祉優待）の交付
- ・ノーマイカーの促進、つなぐカード（バス半額手形・特典サービス手形）の交付
- ・シェアサイクル実証事業
- ・サイクル・アンド・ライドの導入
- ・置くとバス駐車場（パーク・アンド・ライド）の導入
- ・バスやタクシーの運転手確保に向けた運転手体験会や就労助成制度などの実施
- ・山口線特別急行（スーパーおき）利用促進事業
- ・モビリティサービス実証事業
- ・タクシー共同配車アプリの実証事業 など

3 山口市のコミュニティタクシー

(1) 実施の背景

- ・平成11年3月末に市営バス事業が廃止（経営悪化による）
- ・市営バス事業の廃止に伴い、公共交通に対する市民の関心が高まり、商工会議所によるコミュニティバスの実証運行が開始（現在は市に引き継がれるも赤字）
- ・一方、当該コミュニティバスは市内中心部のみの運行であったことから、移動手段がない他地域の不満が高まることに
- ・交通不便地域の住民や高齢者などの交通弱者に対する移動手段の確保が課題となる反面、厳しい財政状況の中、行政主導による事業展開は難しい状況
- ・平成19年にコミュニティタクシーモデル地域を募集し、事業化

(2) 運行基準、経費負担

- ・事前の地域内協議及び合意を前提として、1年間の実証運行を行い、乗車率30%以上の場合に本格運行へ移行（実証運行の費用は市が負担）
- ・本格運行では、運行経費の30%または25%を地域負担分とし、運賃収入や協賛金で工面
- ・運行経費から地域負担分を除いた残り70%または75%を市が補助
- ・本格運行中、運行経費の地域負担分が運賃収入や協賛金を充当しても赤字となった場合は、市が赤字補填
- ・市による赤字補填が3年連続した場合、赤字補填は終了（運行経費から地域負担分を除いた残りの70%または75%の市補助は、赤字補填終了後も継続するが、地域負担分の赤字は地域で処理しなければならないため、運行を継続するかは地域で協議、判断）

(3) 課題

- ・地域における担い手の確保
- ・コミュニティタクシーの運転手不足

■ 主な質疑

Q： 2024年問題（運転手不足）の対策は。

A： 運転手体験会や就業説明フェアの開催、運転手確保支援事業（採用後、6カ月間勤務を継続した運転手に直接助成金を交付）の実施などにより運転手確保に努めている。

Q： 公共交通施策におけるライドシェアの位置付けは。

A： 令和7年1月9日に、山口市で日本版ライドシェアが許可された。本件はタクシー事業者からの申し出によるものであり、行政の関与はない。湯田温泉街におけるタクシーのニーズが高いため、山口市としては今後の取組みに期待している。

Q： 福祉優待バス乗車証交付事業は、福祉部門とどのように連携して取り組んできたのか。

A： 福祉制度として福祉部門が先行して実施してきた。その後、市町合併を経て公共交通の充実が課題となり、交通政策課が立ち上がり現在に至る。

Q： コミュニティタクシーの助成条件である乗車率30%の設定根拠は。

A： 普通乗用車を1人で使用した場合の乗車率が30%程度であるため、これを1つの目安とした。地域事情も考慮して、高くなり過ぎないように目標値を設定した。

Q： コミュニティタクシーの運行における地域住民、事業者、行政の役割は。

A： はじめに、地域住民が「コミュニティタクシーを運行したい」という意思決定をした上で、事業者が車両の運転を依頼して実施する。そのため、地域が事業者に対して運行経費を支払うほか、ルートは事業者の意見を参考にしながら地域住民が決定する。また、行政は地域住民（運営組織）に対して運行経費の一部を補助するほか、広報経費やバス停の維持管理費などを全額補助している。

Q： コミュニティタクシーの運行に当たり運輸支局への許可は必要か。

A： 運輸支局への許可申請が必要であり、山口市では認可を得て運行している。

Q： コミュニティタクシーの車種は。

A： ジャンボタクシーまたは普通車で運行している。

Q： コミュニティタクシーの乗車に予約は必要か。

A： 一部の地域ではデマンド（予約）運行しているが、ほとんどが予約の必要がない定期経路で運行している。

Q： コミュニティタクシーが乗車定員に達した場合の取扱い。

A： 比較的利用が多い地域では、ジャンボタクシーで運行している。普通車で運行している地域で乗車定員に達した場合は、事業者が追加の車両を運行させる体制を整えている。

Q： コミュニティタクシーの地域間運行の状況は。

A： 支線交通として運行しているものであり、基本的には地区内の運行のみ。しかしながら、一部の地域では、近隣地域の公共施設や商業施設まで運行しているケースもある。

Q： 市民のノーマイカーデーの浸透状況は。

A： 取組みがマンネリ化している状況。山口市は県庁所在地であるため、県職員の理解も必要であるほか、山口市としても職員課と連携しながら改善策を模索している。



調査日時等

日時：令和7年1月16日（木） 14：30 ～ 16：00

場所：松江市議会

説明：政策部 SDGs推進課

課長 福間 祐二 氏

副主任 立脇 皓介 氏

環境エネルギー部 環境エネルギー課

課長 古藤 啓一 氏

環境政策係長 石倉 美彦 氏

調査概要

1 調査対象事業の概要と調査目的

松江市は、令和5年にSDGs未来都市に選定され、SDGsの理念に沿って持続可能なまちづくりと地域活性化に取り組んでいる。また、脱炭素先行地域にも選定されており、環境、エネルギーの分野において、PPA（電力販売契約）による太陽光発電システムの導入、グリーンスローモビリティの導入などの先駆的な事業に取り組んでいる。

こうした取組みの調査を通じ、今後の環境、エネルギーに関する議論の参考とするため調査を行った。

2 SDGs未来都市

（1）制度概要

- ・先導的な取組みを行う都市を内閣府が選定
- ・年間で約30都市がSDGs未来都市に選定されており、うち約10事業がモデル事業に選定されている
- ・SDGs未来都市に選定されることにより、関係省庁タスクフォースによる支援、関係省庁や有識者による助言、財源支援などを受けることができる

（2）選定経過

- ・現市長の就任後、SDGs未来都市への選定が指示され、令和4年4月にSDGs推進課を設置（当初は3名体制）
- ・基本方針の策定、アドバイザーの委嘱を経て、令和5年2月に提案書を国に提出
- ・令和5年5月にSDGs未来都市に選定

(3) 基本方針（サステナビリティポリシー）

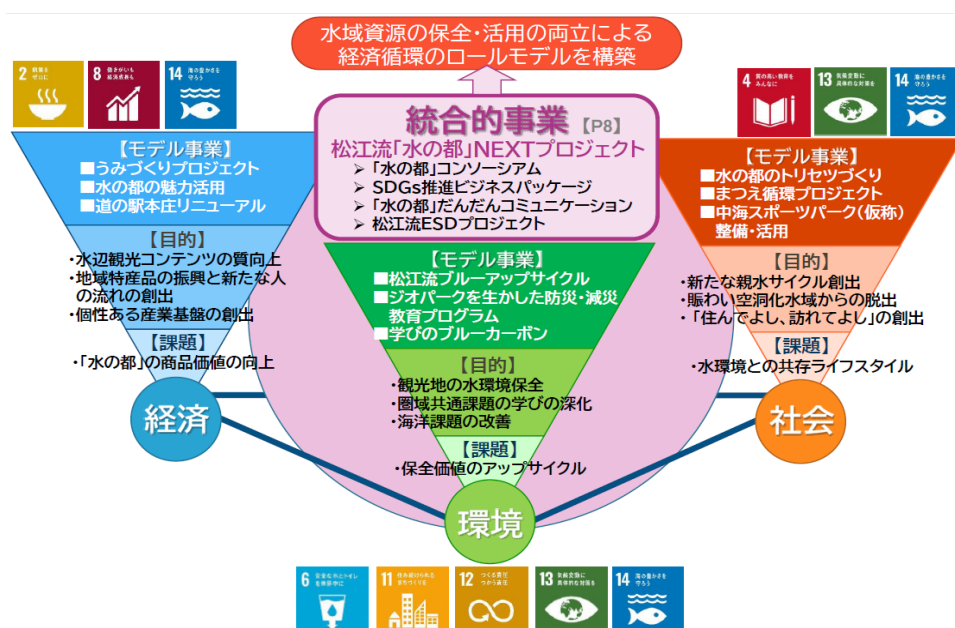
- ・オール松江市でSDGsの取組みを進めるに当たり、市としての基本的な考え方や方針を示すもの
- ・「市の施策への反映」、「多様な主体との連携」、「職員の理解促進」を取組方針に掲げている
- ・総合調整は政策部が担い、総合計画の検証に合わせて総括を行う

(4) SDGs未来都市計画

- ・テーマは「国際文化観光都市 松江 ～地域と世代をつなぐ「水の都」と「城下町」の持続可能な発展を目指して～」
- ・ゴールとなる2030年の将来像を「夢を実現できるまち 誇れるまち 松江」と設定
- ・将来像の実現に向けて「しごとづくり」、「ひとづくり」、「つながりづくり」、「どだいづくり」、「なかまづくり」の5項目を柱とし、18の施策を紐付けている
- ・2023年から2025年までの第1期計画の中間目標は「SDGsの浸透・定着」
- ・2026年から2028年までの次期計画の中間目標は「SDGsの応用」

(5) 主な取組み

- ・「経済」、「社会」、「環境」の三側面の取組みを実施し、統合的事業の実施により相乗効果を生み出していく
- ・「経済」では、水の都の商品価値の向上を中心として、うみづくりプロジェクト、水の都の魅力活用、道の駅本庄リニューアルなどの取組みを実施
- ・「環境」では、保全価値のアップサイクルを中心として、松江流ブルーアップサイクル、ジオパークを生かした防災・減災教育プログラム、学びのブルーカーボンなどの取組みを実施
- ・「社会」では、水環境との共存ライフスタイルを中心として、水の都のトリセツづくり、まつえ循環プロジェクト、中海スポーツパーク整備・活用などの取組みを実施



3 脱炭素先行地域

(1) 選定経過

- ・2022年6月 松江市、山陰合同銀行、中国電力がカーボンニュートラルに関する連携協定を締結
- ・2023年3月 松江市、松江商工会議所、東京海上日動がカーボンニュートラルに関する連携協定を締結
- ・2023年4月 脱炭素先行地域に選定

(2) 取組みの概要

- ・カーボンニュートラルによる持続可能な「国際文化観光都市・松江」の実現に向けて、12団体の共同提案者と連携して取組みを実施
- ・共同提案者数は、第3回選定地域の中で最多
- ・市民参加、企業連携により脱炭素化に取り組み、松江のブランド力向上、社会的価値の実現を図る
- ・国際文化観光都市・松江を象徴する「国宝松江城・周辺エリア」、「松江しんじ湖温泉エリア」、「玉造温泉エリア」、「美保関町エリア」の4つのエリアを脱炭素先行地域の対象として設定
- ・脱炭素先行地域推進協議会を設置し、取組みの進捗確認、評価、課題整理を実施
- ・脱炭素先行地域推進協議会で全体スケジュールを確認しながら、個別事業は事業ごとにタスクフォースを設置して、専門的知見を有する事業者と連携して事業展開

(3) 温室効果ガス排出量の削減目標

- ・2013年度を基準として、2025年度までに34%削減、2030年度までに47%削減、2050年度までに排出量実質ゼロを目指す

(4) 主な取組み

- ・遊休地などへの太陽光発電システムの設置（PPA）
- ・グリーンスローモビリティの導入
- ・市内観光モビリティの脱炭素化（本田技研工業株式会社との連携など）
- ・温泉エリアにおける温泉配湯機器の脱炭素化
- ・V2Hによる公民館の防災力強化
- ・ブルーカーボンの活用
- ・バイオディーゼル燃料の活用（株式会社ユーグレナとの連携）
- ・企業版ふるさと納税の活用による専門人材の受入れ（西松建設株式会社との連携）
- ・カーボンニュートラルの観光プラン造成
- ・宍道湖産シジミ殻を活用した藻場造成
- ・日本初カーボンゼロ旅行商品造成
- ・Bリーグ・カーボンオフセットスペシャルゲーム開催（島根スサノオマジックとの連携）
- ・プラスチックリサイクル活動（株式会社BANDAI SPIRITSとの連携など） など

■ 主な質疑

Q： タクシーのEV化に向けた事業者との連携状況は。また、市民に対するEVの導入支援はあるか。

A： タクシー事業者が独自にEV化に取り組んでいると承知しており、台数は把握していない。また、市民に対するEVの導入支援は行っていない。

Q： うみづくりプロジェクトの一環として、漁場被害防止のためにクロウニ駆除を行っているとの事だが、駆除したクロウニの活用状況は。

A： クロウニは実が少なく食用に向いていないことから、現時点では活用方法がない。

Q： クロウニやシジミを肥料などとして活用する考えは。

A： 駆除したクロウニの活用に向けた研究は進んでいない。シジミ殻をタンブラーに再生して販売する取組みがあるが、価格が高く一般販売向きではないことから、企業の周年事業におけるノベルティに活用してもらうようPRしている。市としてその他の活用に関する動きはない。

Q： 多くの企業と連携するためのポイントは。

A： 企業との連携は、現市長が力を入れていることが前提にある。その上で、従来から環境に関する事業に取り組んでいる企業が多く、連携しやすい下地があったことが1つの要因。また、企業の希望と行政の希望にミスマッチが生じることがないように対話を重ねながら連携を進めるよう努めてきた。

Q： 住宅地におけるグリーンスローモビリティの取組みの近況は。

A： 地元の事業者が熱心に取り組んでくれている。高齢者が増えている団地において、社会福祉法人がモビリティを導入して地区内で運行している事例がある。この取組みを契機として、当該社会福祉法人と行政が連携した新たな取組みの実施につながっている。

Q： 温室効果ガス排出量削減に向けた市民への意識啓発の取組状況は。

A： 松江市には大きな事業者がなく、家庭部門からの排出割合が大きく、家庭での排出量削減が全体の排出量削減につながると捉えている。市民に対しては、プラスチックリサイクル、食品ロスの削減、省エネなど、取り組みやすい活動を提案している。

Q： 地熱発電のポテンシャルは。

A： 松江市内において地熱の事業利用はほとんどないが、玉造温泉の泉源を活用した地熱発電を行う予定。今春に発電設備が完成予定であり、発電のほか、温泉の熱を利用して農作物を生産する実証を行う。

Q： 廃食用油の活用に関する取組みは。

A： 20年ほど前に廃食用油を収集、精製してごみ収集車両の燃料に活用する取組みを行っていたが、精度が低く、車両の故障などが発生したことから事業は終了した。近年、精度の高い燃料をつくる事業者が現れたことから、新たな取組みにつなげたいと考えている。

Q： 企業宣言登録制度の取組みの考え方と入札における配慮は。

A： 国において基準が示されているが、どのように進めるかは自治体によって異なる。松江市としては、段階を追って取り組むべきと考えており、まずはコンソーシアムをつくり、仲間内で情報交換しながら意識づくりを進めるような基準をつくる考え。なお、入札における加点は、誘導策の1つとして有効と考えており、入札担当課と協議を進めているが、登録できる業種が多くないため、一部の建設業やコンサルティング業務、広告代理店には加点とならないことが課題であり、検討を重ねる必要がある。

