

# 報 告 書

令和4年12月22日

北九州市議会議長 鷹木 研一郎 様

建設建築委員会

委員長 河田 圭一郎

次のとおり報告します。

## 記

- 1 派遣議員 河田圭一郎、佐藤 栄作、田仲 常郎、渡辺 均、渡辺 修一、  
本田 忠弘、白石 一裕、山内 涼成、松尾 和也
- 2 目 的 (1) 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり  
(2) 交通政策  
(3) 天王寺公園・動物園の魅力向上事業  
に関する調査研究
- 3 場 所 (1) 富山県富山市（富山市役所）  
(2) 石川県金沢市（金沢市役所）  
(3) 大阪市（天王寺公園・動物園）
- 4 期 間 令和4年7月25日（月）から  
令和4年7月27日（水）まで 3日間

## 5 用務経過

### (1) 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり（富山県富山市）

富山市では、今後の人口減少と超高齢化社会、行政管理コストの増大等の課題に対応するため、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に都市の諸機能を集積させる、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進して、公共交通の利用者や転入人口の増加、民間投資の活発化などの成果を上げている。

今回は、本市の町なか居住の在り方の参考とするため、本取組について、富山市活力都市創造部交通政策課から説明を受けた。

## 【説明の概要】

### ア 富山市の公共交通網の現状と対策

- 富山市は富山駅を中心として、鉄軌道が7路線、路線バスが61路線あり、放射線状にネットワークが形成されている。一方、過度な自動車依存により、1990年から2010年の20年間でバス利用者が70%減少するなど公共交通の衰退が見られた。
- 人口減少と超高齢化の進展で問題がさらに深刻化するおそれがあるため、町なかや拠点を結ぶ鉄軌道や、運行頻度の高いバス路線を軸として、その沿線や拠点に居住並びに都市の諸機能を集約させる、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを進めている。

### イ JR富山港線の路面電車化

- 北陸新幹線の工事着工に合わせ、国や県、市が施設整備や維持管理及び更新改良を行い、民間事業者が施設運営を行う公設民営の考え方で整備を行った。
- 路面電車化に伴い、運行間隔や始発・終電時間の見直し、新駅の設置、運賃の均一制の導入、交通結節部の整備、フィーダーバスとの接続、ICカード導入などを行い、利用者は大幅に増加した（路面電車化前に比べ、平日約2.1倍、休日約3.3倍、高齢者の日中の利用の増加）。
- 行政が建設費全てと施設の維持管理費を負担し、利便性の高い交通システムを整備するほうが、社会全体としては効率的であることがデータから実証され、この考え方は環状線事業や南北接続事業でも踏襲した。

### ウ 市内電車環状線化

- 市内電車の一部区間を新たに軌道整備し、環状運行にした。整備に当たっては、富山地方鉄道が軌道運送事業者として運行を担当し、市が軌道整備事業者として施設、車両の整備保有を行う上下分離方式を日本で初めて導入した。
- 上下分離方式は、民間事業者は固定資産税や都市計画税の負担がなく、減価償却費の増大を避けられ、市は長期的に安定した運行が見込め、利用者は非常に安価な運賃で利用できるという、それぞれにメリットがある。
- 市内電車環状線の利用者は女性が約6割を占め、さらに増加傾向にあり、年齢別では60歳以上の利用者の女性の増加が顕著で、買物利用が増加し、路面電車化と市内電車環状線化に伴う高齢者の外出機会の増加で、医療費削減など社会保障軽減につながっている。

### エ 路面電車の南北接続事業

- 北陸新幹線の整備を契機に、富山駅南側の市内電車と北側の富山港線を富山駅高架下で接続し、LRTネットワークの形成を図った事業で、上下分離方式を採用して整備し、富山駅新幹線改札口前の路面電車停留場の設置や、富山地方鉄道の一体的な運行による安価な運賃の

実現などの利便性が向上した。

#### オ 多様な生活交通の確保

○事業採算性から民間事業者でカバーできない郊外部や中山間地域は、公営バスや乗り合いタクシー、地域自主運行バス等により生活交通を確保している。

○地域自主運行バスには、継続的な運行が可能になるように、車両経費と1日2往復分の経費の100%補助、それ以外の経費の20分の9を補助している。

#### カ 公共交通利用促進

○平成22年度から、車と電車、バスなどの公共交通をバランスよく使い、日々の生活を豊かにするライフスタイルを提案する取組として、とやまレールライフ・プロジェクトを実施している。

○ウェブ、メディアを活用した情報発信、転入者に対するおでかけのりものマップの配布、大学生、専門学校生に対する公共交通の利用啓発、沿線人口が多いにもかかわらず公共交通の利用が少ない地域を対象にした住民アンケートや個別訪問の実施、公共交通の魅力や必要性を理解してもらう小学校での校外学習（富山市のりもの語り教育）などを実施している。

#### キ 公共交通沿線への居住推進

○町なか居住促進のため、建設事業者向けとして、共同住宅の建設費に対し、1戸当たり50万円、市民向けとして、戸建て住宅又は共同住宅購入費の借入金に対し、1戸当たり60万円を補助し、1,799件、4,447戸の実績があった。また、町なか以外の公共交通沿線に対して、それぞれ35万円、30万円の補助を行うなど、1,300件、2,994戸の実績があった。

#### ク 中心市街地の活性化

○にぎわいの核となる全天候型の多目的プラザ（グランドプラザ）やガラス美術館と市立図書館等が入る複合施設（TOYAMAキラリ）を整備した。

○高齢者の外出機会の創出、中心市街地の活性化、公共交通の維持・活性化のため、郊外部・中山間地域から中心市街地に出かける高齢者が公共交通機関1乗車100円で利用できる、おでかけ定期券事業を実施している。高齢者の約24%がおでかけ定期券を所有し、1日当たり約2,750回もの利用がある。

#### ケ 歩くライフスタイルの推進

○自転車の共同利用システムや歩くライフスタイルの推進として、「とほ活」を行い、にぎわいや人や地域とのつながりを育む持続可能な町を目指している。

#### コ コンパクトなまちづくりの効果

○公共交通の利用者が北陸新幹線開業時に比べ、増加した。さらに、町なかや公共交通沿線への転入に変化し、ある程度集約化が図られていると推測している。また、公共投資が呼び水となり、市街地の再開発事業など民間投資が活発化し、地価の上昇や固定資産税・都市計画税の増収が続いている。

## 【主な質疑応答】

### ○市内電車の車両への広告について

→市が所有している車両については、都市景観に配慮するため、認めていないが、民間事業者はラッピング広告で収入を得ていると聞いている。

### ○郊外部から市街地沿線への住み替えの促進について

→転入は市外、県外や外国からが多いが、郊外に住んでいる高齢者が自宅の管理ができないので町なかのマンションに移住したという事例はある。

### ○高齢者の外出により社会保障費が削減されたデータについて

→おでかけ定期券のデータによると、おでかけ定期券所有者と非所有者の比較で医療費の削減効果が18億円あったと分析している。

### ○鉄軌道を軸とするために工夫した課題について

→既存公共交通網をアップデートすることで公共交通の活性化を進めた。

鉄軌道については、アップデートできていない鉄軌道をどうするかが今後の課題で、路線バスについては、Ma a Sや自動運転、コミュニティーバスを含め、今年度その在り方の検討を進めていくことにしている。

### ○モビリティマネジメントによる公共交通機関への移行促進について

→ラジオやテレビなど多様なメディアでの情報発信や大学・専門学校への利用啓発などを地道に行っている。

### ○現役世代が公共交通機関を利用する理由について

→富山港線の路面電車化で、一定量、自動車から路面電車に転換した調査結果はあるが、理由は分析していない。ただ、10分間隔で利用しやすいとの理由や、交通渋滞などで自動車より公共交通機関を利用したほうが便利だという合理的な判断で移行したと考える。



## (2) 交通政策（石川県金沢市）

金沢市では、平成25年度から、交通機関の利用を促し、商店街の活性化にもつなげるため、町なかの商店街や店舗で一定額以上の買物をした人に公共交通機関で使えるお帰り乗車券を配布する事業を行っている。

また、令和3年度には、多様な移動手段による移動と買物などの他分野のサービスがシームレスに提供される環境を整備し、市民等が便利、自由、快適に移動できるまちづくりを官民連

携で進めるため、金沢Ma a Sコンソーシアムを設立し、デジタル交通サービス「のりまっし金沢」を活用して、バスや鉄道線のフリー乗車券のアプリ化の実証実験などを開始している。

今回は、本市の交通政策の参考とするため、これまでの金沢市における交通政策も踏まえて、これらの施策について、金沢市都市政策局交通政策課から説明を受けた。

## 【説明の概要】

### ア これまでの交通施策について

- バスについては、町なかでは、バス専用レーンの拡大、観光客にも分かりやすいバス路線の強化や金沢ふらっとバスの導入、郊外部では、地域住民が運営するコミュニティーバスへの支援を行っている。
- 昭和63年からはパーク・アンド・ライドに取り組み、市内の渋滞緩和や公共交通の利用促進を図っている。また、市民の都市内交通の充実や来街者の回遊性向上のため、シェアサイクル「まちなり」を導入している。
- 金沢駅には総合交通案内板を設置するとともに、外国語にも対応でき、交通案内や観光情報の提供を行う金沢交通コンシェルジュを配置している。
- 駐車場の満空情報をホームページ等で確認できるシステムを導入し、年間を通じた駐車場の需給バランスの分析や繁忙期の駐車場の分散誘導対策に活用している。
- モビリティマネジメントとして、商店街、市民団体、交通事業者と協力し、カーフリーデーを開催している。また、社会実験として、車道を歩行者とバスのみが走行できる開放的な空間とし、にぎわいを創出するなど、歩行者と公共交通優先のまちづくりに取り組んでいる。

### イ これからの交通政策

- 歩行者と公共交通を優先したまちづくりを基本方針に、新しい交通システムやMa a Sの推進を図りながら、公共交通を利用して暮らすことができる町なかの実現を目指し、第3次金沢交通戦略の策定に向けた検討を進めている。
- 具体的には、町なかから放射線状に延びる公共交通重要路線沿いは、公共交通を利用して、自動車に頼りすぎずに暮らせる環境、郊外部は、パーク・アンド・ライドやデマンド交通など自家用車以外の選択肢がある暮らしの実現に向け、必要なまちづくりを進めていく。
- 一方、コロナ禍により、バス、鉄道など様々な公共交通の利用が減少しており、その回復が急務であり、その上で自動車利用からの転換が必要である。
- このため、バス事業者の感染症対策の安全性のPRやエコ通勤優良事業所の認証、デジタル交通サービス「のりまっし金沢」の運用、お帰り乗車券の配布期間の拡大等を実施している。
- また、公共交通の利便性向上として、鉄道とバスの乗り継ぎ円滑化実験や全国共通交通系ICカードの導入準備、自動車との共存などへの対応として、パーク・アンド・ライド駐車場の拡大や郊外部のA I デマンド交通の実証運行を進めている。

## ウ お帰り乗車券事業について

- お帰り乗車券事業は、平成25年度から年末年始の繁忙期の町なかの渋滞緩和、回遊性の向上、公共交通の利用促進を目的としてスタートした。金沢駅や香林坊などの町なかの百貨店や商店街などの協力を得て、協力店舗で2,000円以上の買物や飲食をした人を対象に、300円分のお帰り乗車券を配布し、バスや鉄道などの公共交通で利用できるものである。
- 費用負担は、当初は市が5、商業者が4、交通事業者が1である。年々利用者が増えている。令和2年度と3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、利用客が減少した町なかの買物の促進及び公共交通の利用回復のため、期間を拡大するなどして実施した。また、コロナ禍で売上げが減少した商業者に配慮し、費用負担を市8、商業者1、交通事業者1とした。その結果、1日当たりの利用者数はそれまでの年末年始のみの実施に比べて増加した。
- 令和3年度のアンケート結果によると、利用者の8割以上は市内居住者で、年齢別では60代以上が全体の5割以上となっている。バスや電車で来た理由は、乗車券がもらえるとの回答が最も多く、いつもバスを利用しているとの回答が次に多かった。駐車料金の負担や交通渋滞を避けるためなど、公共交通の優位性を上げる回答も比較的多く、事業を継続的に実施した場合、これまで以上に積極的に利用するとの回答も9割以上であった。以上のことから、お帰り乗車券により、公共交通の利用促進の効果があったと考えている。
- 令和4年度は、町なかの人出や公共交通の利用者が少なくなる平日昼間限定で利用できるお帰り乗車券を配布するとともに、町なかでのイベント参加者に対し、イベントお帰り乗車券を配布する予定である。

## エ 金沢Ma a Sコンソーシアムの取組について

- 令和3年8月に交通事業者を中心とした5社で金沢Ma a Sコンソーシアムを設立し、現在は30の企業、団体となり、様々な取組を進めている。
- デジタル交通サービス「のりまっし金沢」の運用を開始し、金沢市内地域フリー乗車券（令和3年10月～）や一部鉄道チケット（令和4年1月～）のデジタル化による利便性向上を図っている。いつでもどこでもキャッシュレスで購入可能でチケットレス乗降が可能になり、徐々に利用者が増えている。
- 今年5月からは外出を動機づける情報（町なかのイベント情報やスポット情報、飲食店等で利用可能なクーポン）をのりまっし金沢で提供する実証実験を開始している。今後は移動データとクーポン利用データを分析し、交通課題の解決に活用することを考えている。
- 今年7月からは、北陸鉄道石川線の利用促進に向けた取組として、のりまっし金沢を活用し、鉄道からバスに乗り換えて、町なかまで移動する際、割引運賃で利用でき、8時間以内であれば何度でも乗り降り可能なデジタル乗車券を販売する実証実験を開始している。また、7月から8月の土日祝日限定で、のりまっし金沢を活用して、金石・大野周遊シャトルバスの1日デジタル乗車券の提供を開始している。さらに、今年10月には、のりまっし金沢で、金

沢ふらっとバスのデジタル回数券を提供する予定である。

- 今年7月からは、郊外の交通不便地域の住民の交通手段を確保するとともに、外出機会の創出や健康増進といった地域課題の解決を目指し、公共交通が不便な北部地域において、国のデジタル田園都市国家構想推進交付金を活用した、AIデマンド交通などモデル的な試験運行を開始している。

### 【事前質問項目の回答について】

#### ア お帰り乗車券事業について

- 市民からの声について

→事業継続を希望する声が多く届いているほか、休日だけでなく平日も実施してほしい、配布枚数の制限をなくしてほしいなど、利便性向上を求める声がある。

- タクシー事業者が入っていない理由について

→お帰り乗車券は、年末年始における町なかの渋滞緩和を目的として事業を開始しており、できるだけ多くの人を効率よく運ぶことができるバスや電車などの利用促進を図っている。このため、道路上に停車することで渋滞を引き起こすタクシーは対象としていない。

- お帰り乗車券事業以外に、公共交通ネットワークの維持、利用促進のため、どのような施策を実施しているのか。

→モビリティマネジメントの推進のため、バス事業者の感染症対策の安全性のPRやエコ通勤の優良事業所の認証、金沢Ma a Sでは、デジタル交通サービス「のりまっし金沢」の運用などに取り組んでいる。また、公共交通の利便性向上のため、鉄道、バスの乗り継ぎ円滑化実験や城下まち金沢周遊バスへの全国共通交通系ICカード導入を進めている。さらに、自動車との共存などのため、商業施設駐車場でのパーク・アンド・ライド駐車場の追加拡大や郊外部におけるAIデマンド交通のモデル的な実証運行を開始している。

- 事業実施による対象店舗の売上げへの影響について

→市で対象店舗の売上げは把握していないが、お帰り乗車券の利用枚数は徐々に増え、協力店も増えている。事業者からの反応もおおむね良好である。一方、渋滞緩和や公共交通の利用促進、町なかでの買物促進が図られているのか、定量的に効果を把握することが課題と考えている。

#### イ 金沢Ma a Sコンソーシアム関係について

- 昨年度の実証実験の内容と成果、課題等について

→昨年10月から、のりまっし金沢の運用を開始し、デジタル乗車券の販売などの取組を始めた。期間の大半がまん延防止等重点措置の適用期間であったため、想定よりも利用者は少なかったが、11月から3月までに市民を対象とした利用モニターを募集し、最終的には延べ6,700名分の利用があった。また、同期間の金沢市内1日フリー乗車券のデジタルチケット

ト販売率は約4.5%であり、順調な滑り出しと考えている。

→のりまっし金沢は観光客の利用に配慮し、ダウンロード不要なウェブアプリでの運用であるが、反復利用には不向きであるため、利用者からの要望を踏まえ、ネイティブアプリを作成し、運行情報のプッシュ通知など市民の利便性の向上を図っていく。

#### ○市民の声について

→のりまっし金沢による金沢市内1日フリー乗車券に関するアンケートでは、出発前に自宅からチケットを購入できるのが楽、チケット売場に並ばなくてよいかからうれしいといった声が多く聞かれる一方、対象エリア、路線の拡大、ネイティブアプリの導入などの改善要望も届き、できるところから改善したいと考えている。

#### ○高齢者がのりまっし金沢を利用しやすいようにする対策について

→できるだけ多くの人を利用しやすいようにユニバーサルデザインの考え方を取り入れて、画面デザインを行っている。

#### ○金沢Ma a Sの今後の展開について

→今後、幹事会で短期・中期・長期のスパンで具体的な取組を整理した金沢Ma a Sの施策体系を策定し、会員同士で共有、連携して、できることから始めていく。

→第1段階として、のりまっし金沢を、市民や来街者の移動のコンシェルジュとなるポータルサイトとして機能強化を図り、公共交通の利用回復につなげるとともに、移動サービスのサブスク的利用の普及を図りたい。

→第2段階として、利用者データの利活用、全国共通交通系ICカードや2次元コード決済の導入などの検討を行っていく。

#### ○鉄道、バス、タクシーなど複数の公共交通事業者によるMa a Sについて検討しているのか。

→鉄道、バスの共通乗車券、タクシーのサブスク料金、シェアサイクル「まちのり」やカーシェア、パーク・アンド・ライド駐車場との連携など、交通のマルチモーダルへの対応も進めていきたいと考えている。

#### ○まちのりとの連携について

→現状では、のりまっし金沢からまちのりへのリンク設定にとどまっているが、今後それぞれのアプリを連携させ、まちのり1日券とバスの金沢市内1日フリー乗車券とのセット販売など企画乗車券を販売できるようにしたいと考えている。

#### ○日本ユニシス(現ビプロシー)と共同でMa a Sと移動データ利活用の実証実験を行ったが、その内容と結果、現時点での分析を教えてください。

→デジタル乗車券の販売だけでなく、イベントやお店の情報、お得なクーポン券を提供することで、市民の町なかへの外出と公共交通の利用を促進し、公共交通を利用する生活スタイルの定着を目指している。

→5月25日からクーポン機能等を追加したところで、実績を報告する段階ではない。まずは、

市民への周知が重要と考えており、SNSを活用した積極的な広報を考えている。

## 【主な質疑応答】

### ア お帰り乗車券について

○商店街などに入っていない店舗が参加したい場合の対応について

→登録店舗以外から協力したいという申出はなく、市がお願いしている状況である。今後、金沢Ma a Sのチケットサービスに協力してくれる商店街にお帰り乗車券への協力をお願いしていきたいと考えている。

○お帰り乗車券の利用状況や、市としてかかった予算について

→デパートなどは完売すると聞いている。ただ、それ以外は配布数に達していない。令和2年度と3年度は約60日で、令和2年度は340万円、令和3年度は450万円である。今年度は平日だけで350万円の予算を確保しているが、6月までで250万円を使っている。非常に順調で、高齢者から大変好評であり、想定していたよりも利用者が多い。

○今年度と今後の負担割合について

→今年度も8：1：1である。公共交通の利用促進のため、コロナ関係の国交付金で対応しているが、今後交付金がなくなった場合は財政当局との調整になる。

○苦労した点とうまくいくために注意する点について

→交通事業者も商業者も最初はなぜするのか理解が得られなかったが、一回やってみましようと思えば、好評で継続している。コロナ禍で商業者も交通事業者も苦境にあり、市としても応援したいので現在も実施している。

○お帰り乗車券は利用者が申し出ないともらえないのか。

→各店舗のレジの目につくところにチラシを貼って、声かけしている。

○タクシー事業者は将来的にも対象としないのか。

→お帰り乗車券事業は渋滞緩和を目的に実施しているが、タクシー事業者を対象にすることで渋滞を引き起こす可能性があり考えていない。

### イ 金沢Ma a Sについて

○実証実験等で得たデータを官民でオープンデータとして活用して、新たなサービスや商品開発につなげるような取組は実施しているのか。

→のりまっし金沢を運用しているが、今年度実験データを収集して、次年度に反映できないか、考えている。

○官民のオープンデータを生かすプラットフォームを持っているのか。

→現在まだないが、将来的にMa a Sのプラットフォームを構築して、オープンデータを活用することを理想としている。ただ、まだ具体的に検討する段階にも至っていない。

○金沢市がコンソーシアムのイニチアチブを取っているのか。

→金沢Ma a Sコンソーシアムは事務局が金沢市で、代表幹事を北陸鉄道がしている。現在市が中心となって運営しているが、今後は民間が中心となり、様々なプロジェクトを進めてほしいと考えている。

○英語や中国語、韓国語以外のベトナム語などの言語を使える交通コンシェルジュの確保について、どのように考えるか。

→コンシェルジュは、英語はある程度できるが、それ以外の言語はグーグルを活用して説明している。DXやAIを活用し、人がいなくても案内できないかということも含めて、金沢Ma a Sを推進していきたい。

## ウ その他

○パーク・アンド・ライド駐車場の実績とインセンティブについて

→パーク・アンド・ライド駐車場として、スーパーマーケットなどの駐車場を平日350台ほど借り、半分ぐらい利用されている。その他に、公設パーキングが駅近くに2か所あり、東金沢駅で約130台のうち半分ぐらい、森本駅は約20台全て埋まっている。インセンティブは、公設パーキングの場合は、駅近くを安い料金で借りられるところ、民間パーキングの場合は、路線バスの定期券が通常よりお得に購入できるところである。



### (3) 天王寺公園・動物園の魅力向上事業（大阪市）

天王寺阿倍野地区は、大阪府と大阪市が連携して、平成24年12月に策定した大阪都市魅力創造戦略において、重点エリアの一つに位置づけられたが、大阪市の天王寺公園及び動物園は、当該地区の核として、地区全体の集客やブランド力向上のけん引役となるような文化観光拠点を目指し、民間活力の導入などによる整備が行われ、魅力向上が図られている。

今回は、本市の魅力的な公園づくりの参考とするため、大阪市建設局公園緑化部調整課から説明を受け、その後、天王寺公園・動物園の視察を行った。

## 【説明の概要及び視察内容】

### ア 天王寺公園エントランスエリア魅力創造・管理事業について

- 近鉄不動産株式会社が平成27年度から事業を開始し、事業期間は20年である。事業内容は、芝生広場周囲の飲食、物販などの提供、駐車場の設置・運営、芝生広場「てんしば」の整備・維持管理、イベントの企画実施、公園の維持管理である。
- 事業者が店舗や駐車場の整備を行い、都市公園法に基づく設置許可により管理している。芝生広場等のオープンエリアは、整備後に市に寄附し、維持管理については協定を結んで事業者が実施している。
- てんしばの来園者数は、事業実施前の平成25年度144万人から令和元年度503万人まで順調に増加している。令和2年1月からは新型コロナウイルス感染症の影響で少し減少したが、開かれた公園として多くの人に親しまれている。

### イ 天王寺動物園ゲートエリア魅力向上事業について

- 近鉄不動産株式会社が令和元年度から事業を開始し、事業期間は20年である。事業内容は、動物園のゲート前のてんしばゲートエリアにあった既存施設を解体撤去した上で、グッズショップやその他物販等の店舗整備を行うとともに、動物園内でのキッチンカーや自動販売機の設置、ふれあい施設での飼料販売、にぎわい創出に向けたイベントの企画である。
- 当該事業も、事業者が整備して設置する部分については都市公園法に基づく設置許可、動物園内の施設については賃貸借契約を締結して事業を実施している。
- 動物園の来園者数は、事業実施前の平成25年度116万人から、平成30年度までは順調に増え、170万人前後で推移していた。現在、新型コロナウイルス感染症の影響により減っているが、当該事業により、来園者数も増えてきたと考えている。

### ウ 天王寺動物園の改革について

- 天王寺動物園は、施設整備や希少動物の入手で、規模の拡大等を図ってきたが、市の財政難や動物園の経営努力不足などで、平成25年度には平成に入って最低の入園者数を記録するなど事業が行き詰っていた。
- このような状況の中、徹底した改革が求められ、平成27年8月に天王寺動物園基本構想、平成28年10月に天王寺動物園101計画を策定した。
- 天王寺動物園101計画は、基本構想を実現するために必要な具体的方策として取りまとめられ、活性化計画、機能向上計画、施設整備計画、経営計画の4つの計画から成っている。
- 経営計画では、持続可能な動物園経営のためには希少動物などの安定的な確保が重要で、自園の繁殖技術の向上や国内外の動物園からの信頼確保、動物園の実態に即した職員採用や柔軟な予算執行を行うため、令和3年4月から地方独立行政法人による経営体制に移行した。

## 【事前質問項目の回答について】

- 天王寺公園・天王寺動物園と地域との関わり方について
  - 天王寺公園では、近鉄不動産株式会社が地元の商店街や町会との情報共有、夏祭り開催のほか、地域のボランティア協会が公園内のガイドなどを行っている。天王寺動物園では、近隣の保育園に新しい獣舎のプレオープンへ参加してもらった。
- 天王寺公園・動物園の魅力向上やにぎわいづくりのための取組について
  - てんしばを中心にオクトーバーフェストや大阪の食のイベントなど地域色を出したイベントを実施している。動物園は、夏や秋のナイトズーや夏の戦時中の動物園展など季節を捉えたイベントを実施している。また、大阪関西万博の開催に向けて、今年度から4年間かけて、大規模な獣舎整備を実施する予定である。
- 来園者増加のための公園と動物園の連携について
  - 定期的に動物園、てんしば、美術館、慶沢園の関係者が集まり、イベント情報の共有や連携、パンフレットの相互配架などを行っている。
- 市民の意見を反映する仕組みについて
  - アンケート調査を重視し、来園者に配布するアンケートに加え、ホームページやQRコードで回答し、統計が取れるようにしている。その結果、天王寺公園では芝生の需要が高いことが分かり、芝生の管理をしっかりとっている。動物園もアンケート結果を受けて、授乳室への案内看板の改善などを行っている。
- 新型コロナウイルス感染症の影響について
  - 天王寺公園は、2年前の4月の緊急事態宣言時に店舗全体の売上げが前年比マイナス76%まで落ち込んだ。緊急事態宣言解除後にはマイナス18%ぐらいまで回復したが、2回目の緊急事態宣言などもあり、1月はマイナス35%で、インバウンドも戻っていないため、数字的には影響を受けている。ただ、芝生広場は公園の需要も高まって、密ができる状況も見られた。
  - 天王寺動物園は、新型コロナウイルス感染症で3回休園し、収支不足が発生したため、市から独立行政法人に1億5,000万円の運営交付金の追加交付を行った。
- ICTなどデジタル技術を活用した取組について
  - てんしばでは、若い世代の来園を目指して、インスタグラムにイベントや店舗情報や映える写真などを投稿している。天王寺動物園でもインスタグラム等を活用しているが、今年度は拡散力の高いツイッターを新たに開設し、イベント告知や動物のワンショット等を定期的に発信している。
  - 昨年度、動物の診療部門へ電子カルテを導入したが、今年度は日常的な飼育やトレーニングにもその範囲を拡大し、動物の情報を一元管理できるような取組を行っている。
- 近鉄不動産株式会社がエントランスエリアの魅力創造や管理運営をしているが、直営に比べ

てどのようなメリットがあるのか。また、どのような課題があると考えているのか。

→メリットとしては、店舗運営や芝生の維持管理に民間のノウハウが生きていると感じている。特に芝生の管理については、3人の職員が散水などきめ細かい管理を日常的に行っている。一方、店舗やイベントの収入がないと管理できないため、商業ベースに走ってしまう懸念もある。都市公園なのでいろんな世代が来園し、自由に憩う場所となることが一番の目的であるが、その目的と商業ベースとの調整が課題であると考えている。

○天王寺動物園の運営が地方独立行政法人になったことによる成果や課題についてどのように考えているのか。

→独法化の成果として一番大きいことは職員が新規で採用できたことと考えている。直営時代、飼育職員は技能職員であったが、人員減や高齢化でかなり厳しい状況であった。独法化により、新たに10名採用したことで柔軟に班体制を組めるようになった。その結果、以前よりも環境エンリッチメントの取組などに力を入れられるようになり、成果が上がってきている。また、飼育の現場だけではなく、ツイッターの活用など広報などでも新しい取組ができるようになってきている。一方、大阪市の情報公開や予算の仕組みを基礎にしているため、79名の職員のうち15名が大阪市からの派遣となっている。今後派遣は段階的に引き上げる予定であるため、プロパー職員の育成が一番の課題と考えている。

### 【主な質疑応答】

○地方独立行政法人化による経営状況について

→初年度はシステム経費等のインシャルコストがかかるため、直営時より市の負担があるが、シミュレーションでは、法人の経営努力により10年で市の負担を減らせると想定している。ただ、現在は新型コロナウイルス感染症の影響により当初のシミュレーションとは異なる状況になっている。

○希少動物などの安定的な確保について

→希少動物の確保は非常にハードルが高い。天王寺動物園では開園以来象を飼育していたが、4年前に死亡し、それ以降いない。象を導入したいという思いはあるが、難しい状況にある。このため、独立行政法人化により、飼育担当の職員数を増やし、飼育技術を底上げし、他園から信頼を得られるよう努力している。



## 6 意見交換（8月18日実施）

視察後、委員会で各視察先での取組について意見交換等を行った。

### 【主な質問、意見】

#### （1）公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり（富山県富山市）

- 交通施策と福祉分野との連携や、交通施策が医療費の抑制や高齢者の健康維持などにつながっているか調査しているのか。  
→福祉分野との連携は、総合交通戦略改定時に保健福祉局の意見を聞いている。交通施策と医療費の比較は、富山市の情報収集も含めて今後進めていきたい。
- 交通施策と医療費の関係や、高齢者の健康維持につながっているかデータを収集してほしい。
- 交通施策と医療費の関係を分析する際には、例えば、おでかけ定期券を取得する高齢者はもともと健康なのではないかという視点も踏まえて分析してほしい。
- 富山市はコンパクトシティということで交通政策に力を入れ、人口減少を見据えた中で、様々な政策に取り組み、住みよいまちづくりをしているなど感じた。健康という意味ではいろんな課題があると思う。何ができるのかを十分検討して、羨ましがらるだけでなく、交通政策も含めて様々なテーマで、さらに研究を重ねていきたい。
- 富山市は、公共交通によって町を変えるというビジョンを市民に提示して、共有を図って事業を推進した結果、公共交通の利用者の増加や町なかへの民間投資の活発化等、好循環が生まれている。中でも、公共が維持管理などを負担して、利便性の高い公共交通システムにすることが、社会全体として効率的であるという言葉が非常に印象に残っている。
- 教育委員会と連携した、のりもの語り教育など、市が主体となって積極的に取り組んでいると感じた。
- 利用しやすいシステムにするため、利用者の視点や広報が非常に重要だと思う。本市でも、今後も事業者と連携して、市民や利用者の声を聞き、公共交通を使いたくなる取組や積極的な広報をやっていただきたい。

#### （2）交通政策（石川県金沢市）

- 金沢市は、民間事業者が98%以上のバス路線のシェアを占めていた。富山市でも感じたが、交通政策というのは、政策を出す側がどれだけイニシアチブをもって取り組めるかにかかっていると思っている。森前富山市長は積極的に幹線と支線という交通政策を進め、金沢市も今あれだけの交通網が維持されているということに関しては行政からかなりの支援が出ていると思う。イニシアチブを取れることが相乗効果として出ていると思う。ぜひ行政に、強いイニシアチブを発揮してほしい。
- 10年近くお帰り乗車券事業をやって、年々その利用者も増えてきている。かなり金沢市が負

担しているが、本市もこういう息の長いことをやってもらえればと思う。

- お帰り乗車券事業は、最初は商業者、交通事業者に理解してもらえなかったが、一回ちょっとやってみましょうということで年末年始に実施したら、事業者から大変好評で、続いているということであった。本市も、期間限定ではなく、公共交通機関を利用していただくための施策を出してほしい。
- お帰り乗車券事業は、タクシーは道路上に駐車することで交通渋滞が起きるので、対象から除外したということであった。本市の場合はタクシーも対象にすれば、なお効果的な事業ができるのではないかと考えたので検討してほしい。
- のりまっし金沢というアプリを使うことで金沢市内のバスの1日フリー乗車券の購入などができる。今までは窓口に行ってお金を払わなければならなかったが、ネット上で購入でき、非常に利便性が高くなっているなど感じた。金沢市のMa a Sの取組は始まったばかりであるが、Ma a Sというのはそういう手間を解消できる一つの仕組みとして魅力的だと感じた。
- のりまっし金沢のようなシステムで得られたデータは、今後の地域活性化のために活用できると思う。本市も官民データ活用推進条例をつくっているので、ぜひそうしたデータを生かして、さらなるサービスの向上につなげていけるよう、しっかり研究していただきたい。
- 本市の外国人数は、1位が韓国、朝鮮で、2位が中国からベトナムに変わっていた。今後、交通の案内板や交通案内については、ベトナム語など、英語、中国語、韓国語以外の言語も考えていく必要があるのではないかと。

### (3) 天王寺公園・動物園の魅力向上事業（大阪市）

- 到津の森公園でもハズバンダリートレーニングは実施しているのか。
  - 診療時に動物を捕獲する際のストレスを軽減するため、到津の森公園でもレッサーパンダ、象、ライオンなどに実施している。
- 視察の目的は公園・動物園への民間活力の活用であったが、印象に残っているのは最初のブースで、戦時中に動物を殺さなければならなかったという展示をしていた。いまだに剥製として残されて、維持するために経費を使っている。こうした公がやるべきところもしっかり残しているところが魅力の一つであった。
- 動物を新たに導入するのは非常に厳しいので、今いる動物が長く健康でいられるように対応してほしい。
- 到津の森公園は、南側のエントランス整備事業を進めているが、市や指定管理者が一体となって、より魅力がある施設にして、到津の森公園の利用者がさらに増えるように頑張りたい。
- あまり天気がよくなかったが、てんしぼもかなりの人出があり、民間の力を非常にうまく活用していると感じた。本市も勝山公園や到津の森公園で民間の力を活用しているが、市内に

はほかにも潜在的に魅力的な公園がまだまだあるので、ぜひ事業者や地元の声を聞きながら調査をして、可能性があれば取り組んでほしい。

7 随行職員	議事課 委員係長	井村 公洋
	政策調査課 調査係長	池田 保夫