

総務経済委員会 行政視察報告書

令和元年11月19日

狭山市議会議長
加賀谷 勉 様

総務経済委員会
委員長 齋 藤 誠

当委員会は、下記のとおり、滋賀県米原市、愛知県江南市、愛知県蒲郡市及び山梨県南アルプス市を視察して参りましたので、その概要について報告します。

記

日 程 令和元年10月8日（火）～10月10日（木）

- 視察事項
- 1 米原市
地域公共交通施策について
 - 2 江南市
地域公共交通施策について
 - 3 蒲郡市
地域公共交通網形成計画について
 - 4 南アルプス市
企業誘致施策について

参加者 齋 藤 誠 広 山 清 志 田 中 寿 夫
衣 川 千代子 中 村 正 義 太 田 博 希
新 良 守 克 田 村 秀 二

同行者 田 中 淳 一 市民部次長（※米原市を除く）

随行者 久保田 智 担当書記

まいばら
米原市

[市制施行] 平成 17 年 2 月 14 日

[人 口] 38,979 人 (令和元年 11 月 1 日現在)

[面 積] 250.39 km²

[概 況]

滋賀県東北部地域の中心に位置し、古くから中山道と北陸道の分岐点として発展。県内で唯一の新幹線停車駅である米原駅があり、JR 線、高速道路、幹線道路などの交通網が充実。市の東には日本百名山である伊吹山がそびえ、総面積の 63%を占める森林には 250 以上の湧水や滝があり、琵琶湖の水源となる良質な水を貯える。

平成 17 年 2 月に山東町、伊吹町、米原町の 3 町が合併して誕生。同年 10 月には近江町と合併し、現在の市域となる。

近年は、減少が続く人口に歯止めをかけるため「米原市人口ビジョン」を策定。暮らしに重点を置いた施策を基本目標として人づくりを基礎に魅力ある都市づくりを進めるとともに、「米原市シティセールスプラン」により、その魅力を戦略的に発信している。

【視察項目】

地域公共交通施策について

【視察内容】

事業概要

●(新)まいちゃん号

<概要>

- ・小型タクシーを使用 (乗客数 4 名)。
- ・大人 500 円、こども 250 円。
回数券(11 枚つづり) 5,000 円、(高齢者等 3,000 円)。
- ・6 時台~19 時台に運行。
毎時 0 分もしくは 30 分に出発し、出発地点から停留所ごとに時間が定められている。
- ・予約状況に応じて運行ルートが変動する。
予約のあった停留所のみを最短距離で結ぶ。

<その他>

- ・事前登録は不要 (旅行者も利用可)。
- ・予約は希望出発時刻の 1 時間前までに。
- ・専用の予約電話番号で連絡。

<特徴>

- ・広範囲をカバー (ほぼ市内全域)。
- ・停留所の間隔が短く、密度が高い。市内の 500 個所に停留所を設置。



一般タクシーが表示を掲示することで、まいちゃん号に

まいちゃん号の停留所



- ・一般タクシー連携利用が可能。
市の境界までまいちゃん号を利用し“市外連携停留所”から一般タクシーに切り替え。
こちらにも助成制度あり。
75歳以上、障害者、高校生、妊婦、乳児の保護者に12,000円(500円×24枚/年)

●コミュニティバス

- ・米原市内で6路線・・・①市内単独で3路線 ②長浜市と共有で3路線
- ・乗合タクシー未導入地域、観光地への利用、児童の通学、工業団地の通勤利用。
- ・小判手形：バス会社にて65歳以上の方に定期券購入により1乗車100円で利用可。
米原市では70歳以上の方に対して半額の助成をしている。

事業導入までの経緯（平成29年10月の見直し前まで）

- ・コミュニティバスの運行赤字増大、公共交通空白地帯対応のため小型タクシーによる区域運行方式による(旧)まいちゃん号を米原・近江地区で運用。
- ・山東・伊吹地域では旧山東エリアで小型バス(カモンバス)を運行していたが、エリアの拡大ニーズ、小型バスのランニングコスト運行費が増大したため、小型タクシーによる路線不定期便(予約制)を運行。しかし・・・
- ・運行区域外で、乗合タクシー運行希望が拡大(バスが入らない集落の運行)。
- ・市内で乗り換えをせずに行き来したい、また市外の病院や買物に乗り換えなしで行きたい、等の声があり平成29年10月に見直しを行った。

財政負担

- ・平成30年、バスの助成で約8,000万円、タクシーで3,000万円、合計1億1,000万円の負担。

市民の声

- ・乗合タクシーについては総じて便利。
- ・公共交通について米原市では不満度が38.4%、県では70.7%。

今後の課題

- ・財政負担の増加。
バスの運行経費が増え、利用者が減る。乗合タクシー利用者急増(1.5倍)、負担は1.8倍。
→乗合タクシーの乗合率向上、バスの利用促進
- ・乗合タクシー利用者急増による車両不足。
→ドライバーの確保(バスもドライバー不足)

【主な質疑応答】

- Q 当時の行政判断としては英断、行政が判断した基準は？
A 交通空白を解消する事！

- Q 乗合タクシーの停留所はどうやって決めたのか？
 A 路線バスと同様の考えで、市街地から公共施設(目的地)へ。
- Q 市外から帰りのときはどうするのか？
 A 市外の病院から電話をいただければ病院まで通常のタクシーとして迎えに行き、市外連携停留所からはまいちゃん号に変わる。
- Q この事業は県・国の補助を使っているのか？
 A 県の補助は1億1千万円のうち1,700万円なので、全体では15%程度の補助。
- Q 高齢化が進むとドア TO ドアの利用が要望として増えてくると思われるが、今後はどうするのか？
 A 将来的に地域の支えあい交通をボランティア的に自治会単位で実施する可能性はあると考えている。
- Q 自家用車を有償ボランティア的に使用する場合、交通事故等をどう考えているか？
 A 講習会を実施して、保険にも入るが、交通事故をどうするかは課題である。このようなシステムは交通空白地帯がある地域対象であり、米原市は交通空白地帯がないので現時点では考えていない。また、無償は法律外となってしまう。
- Q 停留所は足りているか？
 A 不足の声はあるが、ある程度足りていると考えており、現状、増やす予定はない。
- Q 高齢者にとって停留所までの移動が厳しいと思うが、さらに数を増やす考えは？
 A 停留所を増やしすぎるとタクシーと同じになり、認可上の問題が発生する。また、通常タクシーを圧迫してしまうおそれがある。
- Q 課題の中で利便性と効率性の両立(再編)とあるが、現在どのように考えているか？
 A 伊吹地域の財政負担が大きい(バス負担8,000万円中、3,500万円がこの地区)。しかし、電話予約も難しい高齢者には現状の定時に来る定路のバスは必要と考える。
- Q 伊吹地区の1,000人の交通弱者にはどう対応するか？
 A 令和2年度には見直し予定。



米原市の所管課から説明を受ける



米原市本会議場にて

[市制施行] 昭和 29 年 6 月 1 日

[人 口] 100,620 人 (令和元年 10 月 31 日現在)

[面 積] 30.20 km²

[概 況]

県北部にあり、木曾川を隔てて岐阜県に北接する。古くから織物業が盛んな地域で、高級カーテン地や室内装飾織物などの絹・人絹織物の産地として知られ、現在でもカーテン地では全国随一のシェアを誇る。

昭和 29 年 6 月に古知野町、布袋町、宮田町、草井村の 3 町 1 村が合併し、県内 19 番目の市として誕生。名古屋市から 20 km 圏内にあり、公共交通機関で約 20 分で結ばれるなど交通の利便性が高く、ベッドタウンとして都市化・住宅地化が進んだ。

近年は、転出者の増加傾向を改善するため、子育て支援環境の充実、企業誘致や市内企業への支援、シティプロモーション等を推進し、地域の魅力向上につなげることで市内外から選ばれ続けるまちの実現を目指している。

【視察項目】

地域公共交通施策について

【視察内容】

事業概要

● いこまいCAR (デマンドタクシー)

- ・利用者は市へ登録し、利用前日までに予約をする。
- ・市内に限り玄関先から目的地まで通常のタクシーを「いこまいCAR」として利用する。
- ・利用者は運賃の 1/2 で利用できる。(通勤・通学での利用は不可)
- ・タクシー 4 事業者と市が毎年度、契約書を締結。

利用者登録は市が行い、予約・配車・運行はタクシー事業者が行い、後日市へ請求する。

[予算額]

平成 30 年度決算額 32,060,200 円

● 名鉄バス

- ・補助対象路線の経常費用等の額から経常収益を差し引いた額を補助金とする。
- ・江南市生活交通バス路線維持費補助金交付要綱による。
- ・江南厚生病院開院に合わせ該当路線への補助開始。その後、市民生活に不可欠な路線も補助。

[予算額]

平成 30 年度決算額 23,798,000 円

●大口町コミュニティバス

隣接する大口町のコミュニティバスが江南駅に接続しており、大口町との協定に基づき市内のバス停 1 か所につき 1 万円の負担金を支出する。大口町コミュニティバス路線上に既存のバス路線がなかったため市内にバス停を設置することで江南市民が利用できるようにした。

[予算額]

令和元年度予算額 480,000 円

●福祉タクシー利用料金助成制度

江南市福祉タクシー料金助成規則に基づき、市が負担するタクシー利用助成券を年間 48 枚交付。

重度心身障害者等への福祉向上を図るため（※「いこまいCAR」の登録者は不可）
〈対象者〉

- ・身体障害者手帳 1 ～ 2 級
- ・肢体不自由下肢もしくは体幹の障害者手帳 3 級
- ・療育手帳 A 判定
- ・精神障害者保健福祉手帳 1 級
- ・戦傷病者手帳特別項症から第 5 項症
- ・被爆者健康手帳のうち該当する手当を受給
- ・満 85 歳以上

[予算額]

令和元年度予算額 16,602,000 円

江南市における地域公共交通政策の基本的な考え方

少子高齢化の進展、人口減少により市民の公共交通に対する需要が大きく変化したことから、平成 28 年 4 月に市役所関係課長による江南市地域公共交通再編委員会を組織し、調査研究等を行った。

その後、地域公共交通に関する「基本的な考え方」を策定した。

市総合計画に掲げる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに基づき、以下のとおり整理。

- ・コンパクトエリアについては、鉄道や路線バスを中心に市民の足を確保。
- ・コンパクトエリア外については、既存の公共交通を維持する。
- ・市内全域で、路線バス等でカバーできないエリアは「いこまいCAR」を運行する。
- ・路線バス、「いこまいCAR」で対応できない場合は、福祉タクシー料金助成制度や通常のタクシーを利用。
- ・地域主体の新しい公共交通サービスの導入は、ルールを定め必要な支援を行う。

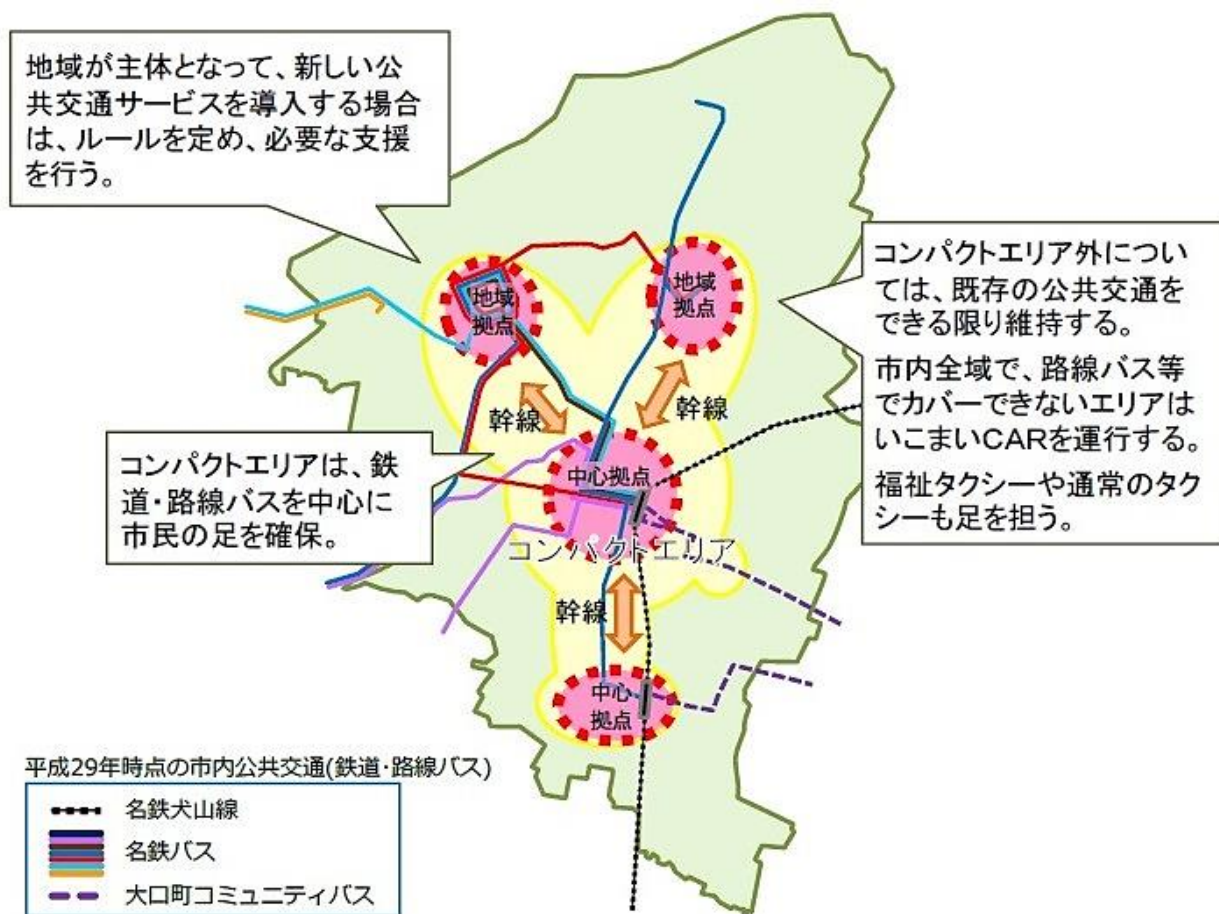
利用状況

市民一人当たりの公共交通利用回数はこの 3 年間、横ばい。

ここ3年間で名鉄バス補助路線は増加、補助路線以外は減少、「いこまいCAR」は増加、大口町コミュニティバスは減少している。

今後の課題と対応方針

各評価の内容(変動要因)から課題を抽出し、今後の取り組み方針を決定している。
費用や利用数だけでなく、変動原因を捉え考察し今後の公共交通に反映させてゆく。



江南市の地域公共交通のイメージ図

【主な質疑応答】

- Q 狭山市は市民部の交通防犯課で公共交通を担当しており、都市整備の所管ではないが、江南市の状況は？
- A 都市計画課に公共交通部門が入ったのは昨年から。以前は市民サービス課であり、交通関係が都市計画課に入った方がよいのではという考えで変更した。
- Q 「いこまいCAR」の登録人数は？
- A 平成30年度末で8,007人。

Q コンパクトシティを目指すとは？

A 市街化区域の人口は24%であり、調整区域の方が人口が多い。人口推計では20年後には2万人増となるので、財政負担という意味でもコンパクトな市街地に住んでいただきたい。公共交通もそれに沿った形にしたいと考えている。

Q 「いこまいCAR」に登録した人が3人同時に乗っても1人分の料金なのか？

A はい。10月1日より立ち寄り制度（90円/1分30秒）も開始し、待機料が発生するが、継続して計算することもできる。

Q 名鉄バスへの補助もしているようだが、便数の調整は市もしているのか？

A 乗らないところは減らし、皆さんが乗る時間に増やすなどの取り組みをしている。

Q 今後コミュニティバスを増便する予定はあるのか？

A 「いこまいCAR」の前に定時定路線の乗合タクシーをしていたが、利用者が少なく、負担が増えていた。コミュニティバスは収入UPが見込めず、料金も上げられず、近隣自治体も厳しい状況である。江南市は地域面積が広くなく、通勤・通学のためのコミュニティバスは考えておらず、高齢者には「いこまいCAR」で十分カバーできると考えている。

Q 狭山市では西武バスとコミュニティバスを運用しており、新しい交通機関を採用することで既存の公共交通に悪影響が及ぶのではと懸念しているが、江南市の考え方は？

A 新たな公共交通が既存の公共交通の障害とならないよう、例えばバス停までに使用する等の指導は必要と考えている。



江南市の所管課から説明を受ける



江南市本会議場にて

蒲郡市

[市制施行] 昭和 29 年 4 月 1 日

[人 口] 80,367 人 (令和元年 10 月 1 日現在)

[面 積] 56.92 km²

[概 況]

渥美半島と知多半島に囲われた海辺の街で、沿岸一帯が三河湾国定公園に指定されている。

江戸・明治時代から三河木綿の一大産地として発展し、繊維ロープ生産量は日本一で、インテリア製品を主体とした繊維産業とハウスミカン栽培が 2 大地場産業。

海水浴に適した海岸線と 4 つの温泉地を持つ観光都市でもあり、平成 17 年 3 月には「観光交流都市」を宣言し、市民の協力のもと観光ビジョンの実現を目指す。

平成 28 年には蒲郡港開港 50 周年を迎え、大型外航クルーズ客船の寄航にも対応できるよう三河湾蒲郡地区岸壁延伸工事が進むなど、観光都市の玄関口として更なる発展が期待されている。

【視察項目】

地域公共交通網形成計画について

【視察内容】

事業概要

●路線バス

名鉄バスの利用者は通常料金。全路線が赤字であるため、蒲郡市にて経費支援。

●コミュニティバス

収支率目標 2 割。乗車賃金＋広告収入などで補う。

地域ごとに協議会を立ち上げ、停留所も市民との打ち合わせで決定。

■形原地区あじさいくるりんバス (平成 27 年開始) 乗車定員 9 人

運行日 火曜・木曜・土曜

料金 1 乗車大人 100 円・小学生 50 円

定時にバス停を発着 左回り 3 便 右回り 3 便

■東部地区とがみくるりんバス (令和元年 10 月開始)

上記の形原地区と同様

●高齢者割引タクシーチケット (平成 22 年開始)

対象者 蒲郡市に住民登録のある満 70 歳以上の方

交付数 年度ごとに 1 人 100 枚 (50 枚つづりを 2 冊)

割引率 3 割 (タクシー会社が 1 割、蒲郡市が 2 割を負担)

※ただし蒲郡市の 2 割負担は 1,000 円が上限

対象区間 乗車・降車ともに蒲郡市内であること



形原地区あじさいくるりんバス

●名鉄西尾・蒲郡線

路線存続のため、鉄道施設保有に係る費用のうち、線路・電路の材料費・工事費等を支援することについて、名鉄と合意（支援期間は平成 28 年度から 5 年間）。

蒲郡市より年間約 1 億円の補助金を支出（西尾市は約 1 億 5,000 万円）。

予算額（平成 31 年度）

- ・名鉄バス支援＋コミュニティバス路線＝46,186 千円
- ・名鉄西尾・蒲郡線＋タクシー割引情勢を含めた全合計＝160,690 千円

地域公共交通の状況と対応経緯

- ・市の北部、特に山間部をはじめとする平野部以外には公共交通空白地域が広がる。
- ・車の普及に伴い、市内の公共交通利用者が減少。交通事業者に対し支援を行うが利用は伸びず、バス路線の廃止、名鉄西尾・蒲郡線の存続問題等が浮上。
- ・地域公共交通総合連携計画を平成 26 年 3 月に策定。蒲郡市南西部に位置する「形原地区」において、地域主導でのフィーダー路線の事業構築を行う。
- ・平成 27 年 4 月 2 日より「形原地区支線バス」の実証運行を開始。平成 27 年 7 月より蒲郡市地域公共交通会議での協議を経て、地域内フィーダー系統として位置づけ本格運行。
- ・平成 28 年 6 月に「地域公共交通網形成計画」を策定。

計画期間及び進捗管理

- ・平成 28 年度～平成 32 年度（令和 2 年度）が計画期間。5 年間を通して P D C A にて進捗管理を行う。
- ・各年度の事業についても、利用者数などをモニタリングしながら必要に応じ改善を行う。

公共交通の施策事業の状況、今後の課題

- ・鉄道
名鉄西尾・蒲郡線の利用者は増加傾向にあり、目標は達成。
「にしがま線元気戦略」の目標設定には達していないため、利用拡大に向けた取り組みが必要。→利用促進活動を継続実施
- ・路線バス
平成 29 年には利用者増加（目標達成）。再び利用者減とならないよう取り組みが必要。
- ・フィーダー系統（コミュニティバス）
形原地区は利用者数が増加し目標達成。平成 30 年度 5,393 人＝1 便あたり 5.8 人。
2 番目の東部地区は本年 10 月から運行開始。3 番目の西部地区は令和 2 年 1 月に運行開始予定。
形原地区では収支率 2 割を目標としており、広告収入も導入するが達成できず。

【主な質疑応答】

Q コミュニティバスの導入を検討する形原地区公共交通協議会はどのように立ち上げたのか？

A 自治会で説明会を開催し、協議会を立ち上げ、そこに市も参加。その協議会がまちづくりにつながり、皆真剣に取り組んでいる。

Q 運行日は火・木・土曜日だけだが、その他の曜日は運行しないのか？

A 経費節減もあり、週3日でスタートした。タクシー会社への委託で、8時間の勤務時間に休憩時間を含んだ勤務体系であり、1人のドライバーでカバーできる事が前提。高齢者の利用が多く、時間に融通が利くため、説明会ではコミュニティバスにライフスタイルを合わせるよう依頼している。現在では年間利用者が約3,000人から約5,300人に増えた。

Q 介助者1人は無料で同乗可能であるならば、乗車定員の9人はすぐにいっぱいになると思うが、その場合は次のバスに乗車することになるのか？

A 乗りこぼしが発生した場合の対応はタクシー会社と契約している。乗りこぼしたバスの運転手が無線でタクシー会社に連絡し、タクシーを配車して希望のバス停まで100円で送る体制をとっている。

Q 名鉄バスとコミュニティバスの関係性は？

A 既存の公共交通を最優先する。コミュニティバスと既存の(名鉄)バス路線が重複することは避けており、ポイントでは接するが、並走することはない。

市民の声としては直接病院に行って欲しいというものもあるが、東京・大阪などの大都市の地下鉄やバス等でも目的地に直通で行ける路線はなく、何回か乗り換えが必要なのもと同じであると説明し、理解していただいている。

Q 高齢者割引タクシーチケットについて、70歳以上の対象者は何人くらいか？

A 1万5～6千人。チケットをもらいに来た人は4千数百人で、うち使用した人は約3,200人。

Q 1,000円の補助は、50枚×1,000円で最大5万円。3,000人×5万円=1,500万円となるが？

A 実際の金額は3,284人が使用し、1人当たりの補助金は6,012円、1枚当たりの補助額は249円となり、経費を考えるとコミュニティバスよりも安い計算となる。

Q 形原地区のコミュニティバスが、火・木・土曜日の運行となった理由は？

A 形原公民館が月曜日休館なので、月曜日は避けた。また、コース上にある整形外科を使用する方が1,393人中、1,000人程いるが、当該医院は当初木曜日休診だったものを、バスの運行に合わせて木曜日営業に変更し、さらにコミュニティバスで来院した人には、帰りのバス時間を合わせて(計算して)治療していると聞いている。

- Q 来年1月に運行開始する西部地区も火・木・土曜日の運行となるのか？
- A 全て火・木・土曜日となる。運用曜日が同じであれば西部と東部が図書館で接続乗り換えが可能で、西の病院と東の公民館の行き来もできる。乗り換えごとに100円なので合計200円となる。乗り換え時間も合うようにしているが、図書館がバス停なので、寒い・暑いを気にする心配がなく待つ事ができる上、農協のグリーンセンターも近くにあるので買物もできる等の利点がある。
- Q 1億数千万円の税金投入に対し、市民の声は26%が妥当で、60%は使い過ぎと捉えられているようだが、これに対する見解は？
- A 名鉄の影響がカギ。形原町、西浦町の人には名鉄が無くなると、陸の孤島になる。東はJRもあるので、名鉄が無くても何の影響もない人にとっては、なぜ1億円もかけるのかと思うだろうが、沿線は一度なくすと復活が困難。年間340万人が利用しており、廃線にして、蒲郡市と西尾市間の朝夕の通勤通学は路線バスに乗ってもらうようにすることは無理であり、スクールバスの手配が必要。そうなると、最初から交通施策を考え直す必要性が出てくる。



蒲郡市の所管課から説明を受ける



蒲郡市役所前にて

南アルプス市

[市制施行] 平成 15 年 4 月 1 日

[人 口] 71,574 人 (令和元年 10 月 1 日現在)

[面 積] 264.14 km²

[概 況]

甲府盆地の西部、南アルプスの裾野に位置し、日本第 2 の高峰である北岳をはじめ、間ノ岳、仙丈ヶ岳などが連なる。古くは富士川舟運で信州に至る交通の要衝として栄え、現在は御勅使川扇状地やそれに続く低地で果樹栽培が盛んに行われ、ブドウや桃などの産地になっている。

平成 15 年 4 月に八田村、白根町、芦安村、若草町、櫛形町、甲西町の 4 町 2 村が合併し、全国唯一のカタカナ市名を持つ市として誕生。

平成 26 年に南アルプスが登録されたユネスコエコパークの理念「自然と人間社会の共生」が市民憲章の理念とも共通していることから、アルプスの山々や里山、果樹畑など魅力ある地域資源を活かした自然と共生したまちづくりを展開している。

【視察項目】

企業誘致施策について

【視察内容】

企業支援体制

1. ものづくり企業成長投資事業費助成金

市内の製造業に対し、設備投資に要する経費の一部に財政支援を行う。

- ・経費 1,000 万円以上 5,000 万円以下の場合 300 万円
- ・経費 5,000 万円以上の場合 500 万円

実績：平成 30 年度 5 社・1,700 万円の交付

2. 産業立地事業費助成金

企業立地と雇用機会の拡大を図るため、設備投資の経費の一部を財政支援する。

①市内に土地を取得し、3 年以内に工場を操業し、将来にわたり継続の見込みのある企業。

②土地取得費を除く投下固定資産額が 3 億円以上。

③新たな常時雇用者が 10 人以上であり、市内から 3 割以上確保。

これらの条件を対象に、投下固定資産額の 2% を助成する。

実績：平成 17 年度からの累計 9 件・助成金額計 2 億 1,000 万円

3. 雇用創出奨励金

企業・創業者市や商工会開催のセミナーに参加し、市内住民を新たに雇用した場合に助成する（※ 1 事業所当たりの上限は 150 万円）。

- ・ 常用雇用者 50 万円／1 人当たり
 - ・ 短時間労働者 10 万円／1 人当たり
- 実績：平成 30 年度 1 社 1 名 50 万円の交付

企業誘致実績

平成 15 年の合併後(市制施行後)から 16 年間で 10 社の誘致

コーセーの誘致について

(株)コーセー南アルプス工場 (仮称)

- ・ 敷地面積 : 111,525 m²
- ・ 主要用途 : 化粧品工場
- ・ 生産能力 : 1 億個～
- ・ 投資額 : 150～250 億円
- ・ 従業員数 : 300～400 人 (8～9割を地元から雇用予定)
- ・ 操業開始 : 令和 3 年度内を予定



調印式の様子

経過

- 平成 31 年 2 月 コーセーが土地をパイオニア(株)から購入
- 平成 31 年 4 月 26 日 南アルプス市に用地取得を正式発表
- 令和 元年 5 月 8 日 決算説明会にて新工場建設説明会を開催
- 令和 元年 6 月 7 日 コーセー、山梨県及び南アルプス市の調印式を開催
(立地協定書及び森林整備協定を締結)

進出決定の背景 (決め手)

化粧品の品質確保には良質な水が必要であり、南アルプス市の水はきれいで豊富。
甲府市周辺は人口がまとまっており雇用がしやすい、等。

南アルプス市の用地の特徴

- ・ きれいな水が豊富である。
- ・ 四方が山に囲まれ台風や降雪の自然災害が少なく、BCP(※)の観点からも生産・物流拠点に適している。

※BCP (事業継続計画) とは、企業が自然災害・大火災・テロ攻撃などの緊急事態に遭遇した場合において事業資産の損害を最小限にとどめつつ中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法・手段などを取り決めておく計画。

南アルプス市の今後の展望

2020 年度に中部横断自動車道が全面開通

- ・ 清水港までの所要時間が 40 分短縮 (110 分→70 分)。
- ・ 清水港は取り扱い貨物量全国 9 位 (輸出品目のうち 1 位は自動車部品)。
- ・ アルプス市では自動車部品関連の製造業が多いため、清水港への輸出増加が期待できる。

- ・清水港との関係強化が南アルプス市の経済発展にも結び付けられるよう、早急に受け皿体制を整えていく。

2027年度にリニア中央新幹線～名古屋間開通

- ・山梨～東京間が80分短縮（105分→25分）、山梨～名古屋間が170分短縮（210分→40分）。
- ・1時間以内を通勤圏内と考えると、山梨県内であれば甲府から県境までが範囲となる。
- ・山梨県の生産年齢人口は48万人だが、東京都・神奈川県・山梨県・長野県・愛知県を合わせた生産年齢人口は2,222万人で、現在の46倍！
→企業のビジネスチャンスが拡大し、企業進出による雇用機会の増加を期待。

【主な質疑応答】

- Q 株コーセーの進出決定はきれいな水が決め手のひとつだったとのことだが、地下水のくみ上げ施設等は市で準備するのか？
- A 土地はパイオニア株の取得状況のまま渡す。基本的に地下水のくみ上げ施設等は株コーセーにて対応する。道路の整備は行う。立地の支援に重点を置いている。
- Q 埼玉県は地下水を利用する場合、地盤沈下のおそれがあるので揚水規制があるが、南アルプス市ではどうか？
- A 努力目標はあるが、南アルプス市の地下水は豊富にあるので規制まではしていない。
- Q 300～400人の雇用となると、近くに駅がないため交通渋滞が予測されるが、その整備はどうするのか？
- A 側道が工場予定地の横を通っており、インフラ整備はできている場所であるため、企業側に通勤グループ分けのお願いをしている。遠回りルートもあるがグループごとにルートを決めていただくことと、近くの企業の出勤時間を調べてもらい、できるだけ重ならないようお願いをしている。
- Q 南アルプス市の今後の展望について、清水港とのつながり等は県や国から提案があったものなのか？
- A 県や国は大枠のところは示すが、それを使うのは市の検討部分。中部横断自動車道も開通時期が2年後に確定されているため、清水港とは市で連絡を取り合い、連携を深めている。
- Q 富士山の噴火時の影響などを懸念する企業はないか？
- A 気にする企業はある。特に活断層を心配されるが、活断層による地震は免振・耐震の対応をお示ししている。歴史的に見て（気流の関係上）噴火による大きな被害は発生しづらいと考えている。



南アルプス市の所管課から説明を受ける



南アルプス市本会議場にて

以上が視察の概要であり、報告いたします。