

令和 8 年度 宇部市行財政改善委員会報告書

令和 8 年 9 月
宇部市行財政改善委員会

目次

I	行財政改善委員会の概要	1
1	設置目的	
2	具体的な取組	
3	検討の視点	
4	委員名簿	
5	開催状況	
II	令和 8 年度の対象事業	2
1	対象事業	
2	事業概要と委員会からの意見	
①	TOKIWA ファンタジア開催事業	3
②	高齢者バス優待乗車助成事業	5

I 行財政改善委員会の概要

1 設置目的

事務事業の見直し等に、外部からの多様な意見を取り入れることにより、より一層の事務事業の見直しを推進するため、学識経験者等で構成する民間主体の宇部市行財政改善委員会を置く。

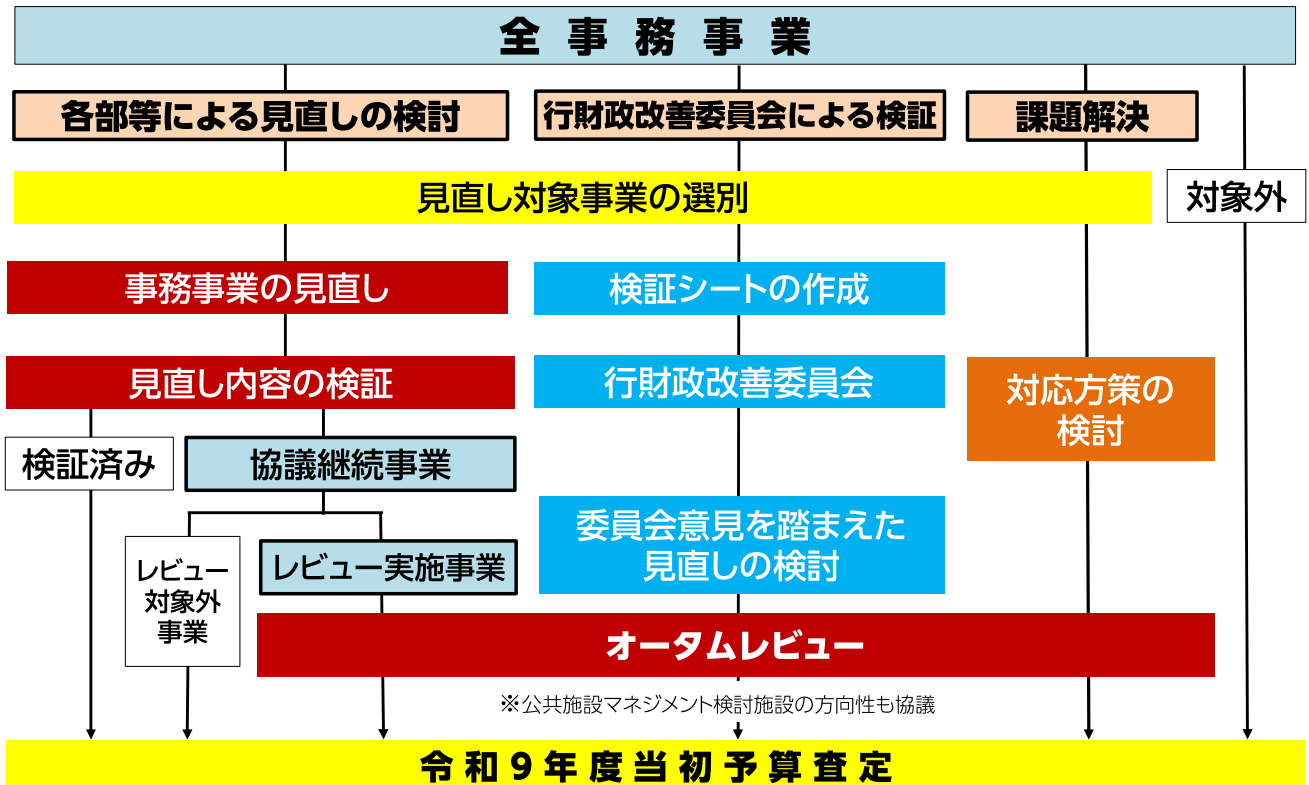
2 具体的な取組

1. 市が選定した対象事業について、外部の視点から事業内容に対するヒアリングを行う。
2. ヒアリングに基づき、対象事業の見直しの方向性等に関する意見を集約し、提言を行う。

3 検討の視点

- ・ 事業と事業目的の論理的なつながりが合理的か。（事業が事業目的・成果の達成に効果的なものか。）
 - ・ 事業着手（制度創設）の経緯・根拠を踏まえ、現在又は将来を見据え、その事業（手法）が最適なもののか、改善すべきか。
 - ・ 事業がコストに見合うものか。
 - ・ 事業主体として、行政が担うべきものか。（民間のノウハウを活用することによって、効果的な運営が期待できないか。）
 - ・ 受益者負担の観点から、負担額は適正か。
- ◎ 上記を検証し、「現状維持」、「見直し」（「統合」「廃止」「縮小」「拡充」）などの方向性を示す。

〔参考〕事務事業の見直しのフロー（行財政改善委員会の位置付け）



4 委員名簿

※委員委嘱期間 令和8年7月8日～令和9年3月31日

役 職	氏 名	所 属 等
委 員 長	林 里織	国立大学法人山口大学 地域未来創生センター 准教授
副 委 員 長	五十崎 良	宇部則貞郵便局 局長
委 員	小村 有紀	公立大学法人下関市立大学 経済学部 公共マネジメント学科 准教授
委 員	善甫 公雅	税理士法人やまぐちパートナーズ 善甫公雅公認会計士事務所 公認会計士・税理士
委 員	中島 正善	中島司法書士事務所 司法書士
委 員	的場 愛子	株式会社西京銀行 宇部支店 次長

5 開催状況

回 次	日 時	内 容
第1回	令和8年7月8日(水曜日) 午前10時～午前12時	委嘱状交付、委員長・副委員長の選出 対象事業の概要説明
第2回	令和8年8月4日(火曜日) 午後2時～午後4時	対象事業ヒアリング
第3回	令和8年8月7日(金曜日) 午前10時～午前11時30分	対象事業ヒアリング
第4回	令和8年8月21日(金曜日) 午後2時～午後4時	協議・事業に対する意見集約

II 令和8年度の対象事業

1 対象事業（2事業）

No.	事業名称	担当課
①	TOKIWA ファンタジア開催事業	ときわ公園企画課
論点1 市が実施する意義（必要性・目的） 論点2 事業内容と目的との整合性（有効性） 論点3 コスト及び受益者負担の適正性（効率性・負担）		
②	高齢者バス優待乗車助成事業	高齢福祉課
論点1 自己負担を見直す必要性 論点2 見直しの方向性・程度		

2 事業概要と委員会からの意見

① TOKIWA ファンタジア開催事業

〔事業概要〕

- ・ ときわ公園で冬期のにぎわい創出と愛着の醸成を目的として平成 20 年から毎年開催している冬のイルミネーションイベント。
- ・ 令和 5 年までは市民が制作したイルミネーションのコンテストを含む市民参加型イベントとして市の直営（一部、外部委託有）で開催していたが、設置や管理にかかる負担が大きく、令和 6 年から会場全体の装飾や運営を外部委託に変更するのに合わせて、コンテストは廃止した。（市民作品は規模を縮小して展示）
- ・ 入場料金は令和元年まで無料で、その後は有料で開催している。（入場料は毎年見直し）
- ・ 令和 7 年度はタイトルパートナー制度により、応募があった市内企業の名前をイベントタイトルに冠して開催した。
- ・ 令和 7 年度事業費は約 4 千 7 百万円（うち一般財源約 9 百万円、国の交付金約 1 千 3 百万円）、入場料・駐車料収入約 2 千 4 百万円であった。なお、国の交付金は令和 8 年度で交付が終了する。
- ・ 来場者アンケートでは展示について「良かった」または「大変良かった」と答えた人が令和 6 年で 72%、令和 7 年には 93%あり、一定の評価を得ている。一方で来場者数は減少傾向にあり、目標未到達が続いている。（令和 6 年度：47,927 人 令和 7 年度：46,974 人）

〔市が考える今後の方向性〕

市内外の誘客に資するイベントと考えており、事業を継続したい。

収支バランス改善と業務見直しのため、外部委託料については縮減する。

〔論点〕

論点 1 市が実施する意義（必要性・目的）

- ・ 市が税負担を伴って実施すべき事業と言えるか
- ・ 冬の賑わい創出を目指す目的は妥当か

論点 2 事業内容と目的との整合性（有効性）

- ・ 事業内容が賑わい創出につながっているか
- ・ 賑わい創出が市民の愛着向上につながると考えられるか
- ・ 現在の実施手法は目的に照らして最適か

論点 3 コスト及び受益者負担の適正性（効率性・負担）

- ・ 事業の成果はコストに見合っているか
- ・ 受益者負担のあり方は適正か

〔委員会の意見〕

◆ 論点 1

- ・ 単独での黒字化が難しく民間では実施し難い事業であるため、市が実施すること自体はやむを得ないが、事業目的がときわ公園の冬の活性化に留まっている点は見直しが必要。
- ・ 税金を投じて実施する以上、ときわ公園に限らず市全体の活性化に寄与するものであるべき。
- ・ 中心市街地活性化という市の取組も踏まえて、ときわ公園でのイルミネーションについては廃止、または遊園地のライトアップやスポンサーによるイルミネーション、市民イルミネーションの展示に縮小して、中心市街地に主軸を移すべき。
- ・ ときわ公園と中心市街地を回遊する動線を確認した上で、中心市街地の周辺店舗との連動企画を行うなど、市全体への波及効果を重視した内容を検討する必要がある。
- ・ ときわ公園は動物園・植物園など様々な機能を有しているが、園全体で今後のときわ公園はどうあるべきかを検討するべき時期に来ているのではないか。

◆ 論点 2

- ・ 冬期だけでなく、年間を通じた誘客につながるイベントであるべき。
- ・ 賑わい創出や愛着の醸成が事業の目的だが、事業内容とのつながりが弱く、イベント来場者数が唯一の指標として事業評価の中心になっている。
- ・ イベントの来場者と冬の賑わいは分けて捉えた上で、目的に対する適切な指標を設定すべき。
- ・ アンケート結果や位置情報データから得られる来場者傾向の分析結果を事業設計の根拠として活用することも検討すべき。
- ・ ブランド力向上や愛着の醸成を図るのであれば、市民コンテストなど宇部市ならではの目玉を作って類似イベントとの差別化を図るべき。

◆ 論点 3

- ・ コストが増加している一方で来場者数が減少しており、費用対効果の面で問題がある。
- ・ しかしながら、入場料だけが来場者数低迷の原因とは断定し難く、適正な受益者負担の設定と、入場料に見合った内容とする取組の検討が必要。
- ・ 実施コストの多くが固定費であることから、委託業者によるイルミネーションから応募作品中心にすることでコストを抑え、来場者数が伸び悩んだ場合でも市の負担が膨張するリスクを軽減できる。
- ・ 国の交付金がなくなることからも、自主財源によって持続可能な方法を探る必要がある。
- ・ スポンサーをウェブサイトで募集するだけでなく、企業や商店に個別に案内することも一つの手段。
- ・ 来場者に協賛店舗で利用できる特典を付与するなど、来場者の回遊を促しつつ、協賛する企業・店舗側にも具体的なメリットが生まれる仕組みを構築することが望ましい。

〔事業の方向性〕 見直し

必要な視点

- ・ 中心市街地での各種イベントと連携を図るなど、市全体のにぎわい創出、経済波及につなげていくことを検討。
- ・ 宇部市ならではの独自性ある内容とし、類似イベントとの差別化を図ることを検討。
- ・ 事業規模の縮小や、応募作品を中心として装飾費を所与としない開催形態への変更、ならびにスポンサーの充実を図るなど、収支改善を検討。
- ・ 中長期的な視点で、ときわ公園の位置づけ、あり方を検討。

② 高齢者バス優待乗車助成事業

〔事業概要〕

- ・ 高齢者が社会参加するきっかけづくりや外出支援を目的として昭和 49 年に開始したバス乗車料金の助成事業。回数券制、回数制限なしの無料乗車制を経て、平成 15 年 1 月から 1 乗車につき 100 円の利用者負担制としている。
- ・ 対象者は宇部市内の 70 歳以上の高齢者で、現在は 70 歳になる前月に対象者全員に優待乗車証を送付している。
- ・ 優待乗車の対象となるバスは宇部市営バス及び船鉄バス（一部路線）であり、バス事業者に対しては自己負担額と通常運賃の差額を助成金として交付している。
- ・ 令和 6 年度の行財政改善委員会でも検討対象となり、次のような意見があった。
 - 事業の認知度や利用目的・頻度等を把握する必要がある。
 - 事業目的を明確化するとともに、定期的な効果測定が必要である。
 - 持続可能な事業運営のため、他の交通施策も含めた市全体での検討が必要である。
- ・ これらを受けて令和 7 年度に高齢者を対象に行ったアンケート調査では、70 歳以上で優待乗車制度を「知らない」と回答した人は 1.2%であり、制度の認知度は高い。一方で「ほぼ利用しない、利用したことがない」と回答した人が 57.3%にのぼっており、利用者が一部に限られることも判明した。

年齢階層ごとに見ると、70 歳から 74 歳では「ほぼ利用しない、利用したことがない」という人が男性で 74.5%、女性で 62.7%になり、制度の対象となった時点ではまだバスを利用しない人が多いこともわかった。

利用目的は通院あるいは買い物と回答した人がいずれも 40%以上（複数回答）だった。
- ・ 宇部市交通局が運賃の改定を予定している。自己負担額を 100 円に据え置いた場合は、優待乗車の利用率が現在と同程度で、70 歳以上の高齢者人口が減少するという前提で試算しても、令和 12 年度には事業者に対する助成金の額が 1 億 7 千 6 百万円程度となる見込みである。（参考：令和 7 年度助成金額 約 1 億 1 千 4 百万円）

〔市が考える今後の方向性〕

事業の持続性を維持するため自己負担額の引き上げを検討している。

また、これに伴い優待乗車証を現在の紙の乗車証から交通系 IC カードに変更し、一律送付から申請制に変更することを併せて検討している。

ただし、船鉄バスは交通系 IC カードに対応していないため、希望者には引き続き紙の乗車証を発行する。

なお、自己負担額を引き上げる場合は宇部市交通局のシステム改修が必要であり、費用は市が負担する。

〔論点〕

論点 1 自己負担を見直す必要性

市交通局の運賃改定を踏まえ、自己負担のあり方を見直す必要があるか。

- ・ 運賃改定後も現行の自己負担を維持した場合、市の財政負担が増加することをどう考えるか
- ・ 優待乗車助成制度を持続可能なものとする観点から、自己負担の見直しは必要と考えられるか

論点 2 見直しの方向性・程度

見直しを行う場合、事業目的に照らし、どの程度の見直しが妥当か。

- ・ 自己負担のあり方について、どの程度の見直しが妥当と考えられるか

- ・ 市営バスと船鉄バスで手法が異なることは妥当か
- ・ 見直しにより高齢者の社会参加の支援等の事業目的が阻害されないか
- ・ 優待助成制度を持続可能なものとする観点から妥当か

〔委員会の意見〕

◆ 論点 1

- ・ 事業の継続性と受益者負担の観点からも自己負担額の引き上げはやむを得ない。
- ・ 現在の制度は優待乗車の利用者が増えるほどに市の財政負担が増す仕組みであり、バス事業者に対しては優待乗車に伴う助成とは別に路線維持に対する助成金も市から交付されているため、市と事業者の双方にとって優待乗車の利用者増加に取り組む動機が生まれにくい。
- ・ 市から事業者への助成を定額として、運賃がすべて事業者の収益となる仕組みにするなど、市の財政負担を押さえつつ、市と事業者の双方に利用者増加によるメリットが生まれる制度も検討する必要がある。
- ・ 優待乗車事業だけでの最適化を図った場合、利用者が減少して逆に路線維持に対する助成金が増加したり、路線維持に影響したりする可能性もある。
- ・ 本事業だけでなく地域内交通やライドシェアを含めた市の交通施策との連携、他の高齢福祉施策を含めた市のまちづくり全体での最適化を図る必要がある。

◆ 論点 2

- ・ 乗車距離による不公平感をなくす観点からも、自己負担額は半額（定率）が妥当。
- ・ 郊外の住民は通院など日常生活のために長距離を利用する必要性が高いと考えられるため、利用者負担額を定率にする場合は負担額の上限を設ける、回数券を配布するなど、負担を軽減する工夫が必要。
- ・ 利用者負担額を半額（定率）にする場合、IC カード化は妥当なものであり、その際に船鉄バスと市営バスで手法が異なることはやむを得ない。
- ・ IC カードへの移行に当たっては十分な周知期間を設けるとともに、IC カードと紙の両方が使用できる移行期間を設けるなどの配慮が必要。
- ・ 申請を待たずして支援を届けるプッシュ型支援が今後の主流ではあるが、IC カード化に伴い申請制とすることはやむを得ない。
- ・ 現状の高い認知度は一律送付によるところも大きいと考えられるため、運転免許返納手続きの場や地域包括支援センター等で優待乗車制度を案内したり、年金や健康保険、マイナンバーカードなどの行政手続きの場、身近な商業施設で申請できるようにしたりするなどの工夫が必要。

〔事業の方向性〕

◆ 自己負担額の引き上げ：妥当である

◆ 引き上げ後の自己負担額：半額（日常生活のための長距離利用については要配慮）

◆ IC カード化：妥当である

必要な視点

- ・ 郊外の住民など、日常生活のための長距離利用については負担を軽減する工夫を検討。
- ・ 申請制にすることによって認知度が下がったり、申請がハードルとなったりしないよう、制度の周知や申請方法については十分な配慮が必要。
- ・ 利用者の増加が市と事業者の双方にとってメリットとなる制度を検討。
- ・ 地域内交通など他の公共交通も含めた交通施策全体の最適化について検討。