

経済建設常任委員会視察報告書

経済建設常任委員会委員長 玉置真一

1 日 に ち	令和5年10月31日（火） 13時30分～15時30分
2 視 察 先	徳島県徳島市
3 参 加 者	委員長：玉置真一 副委員長：仙石三喜男 委員：黒川昭治、吉田企貴、若尾敏之、林美行 都市計画部長：知原賢治 議会事務局：阪野広紀
4 調 査 内 容	徳島市地域自主運行バスについて
5 所感、主な質疑の内容、提言事項、課題等	<p>徳島市は、気候は温暖で、物産は豊かであり、徳島県の東部に位置する人口約25万人の県都である。明治22年に市制を施行し、大正末期に周辺町村を編入し、市域を拡大した。</p> <p>徳島市では、バス停や鉄道駅までの距離が遠いなど、日常生活（買物・通院）の移動に支障・不便がある公共交通不便地域において、地域住民の皆さんが中心となって運営する地域自主運行バス（応心ふれあいバス・上八万コミュニティバス）等への支援を行っている。多治見市においてもバス路線が縮小、廃止されるなど、市民の移動手段の確保の為、公共交通の現状、今後の在り方などの課題は多く、徳島市が行っている地域の自主運行バス等支援事業や運用までの経緯のほか、実施状況や課題などを直接伺うことを目的に、今回視察を行った。</p> <p>【主な質疑内容】</p> <p>質：地域住民、運行事業者、徳島市の三者が連携・協働して地域の稼働ニーズに合った新たな移動手段の導入がされたが地域のニーズはどの様に調査されたか。</p> <p>答：導入前にアンケート調査を行った。導入後も利用者の話を聞き、運行ルートの見直し等を行っている。</p> <p>質：既存のバス路線業者との合意を得るまでの経緯で困難は無かったか。</p> <p>答：既存のバス路線停留所の一部を供用しているが、合意を得る際、特に障害は無かった。自主運行バスは、既存の路線に接続するものであり、競合する部分が少ないことが理由として考えられる。</p> <p>質：計画策定から、実際に運行するまで、どの位の期間を要したか。</p> <p>答：応心ふれあいバスは約4年、上八万コミュニティバスにおいては約2年半の期間を要した。</p>

質:バス停の設置について許可申請等で困難な事はあったか。
答:事前に警察や道路管理者に確認を取ったが、危険箇所などの指摘を受け、再検討することもあった。

【所感、提言事項等】

全国の公共交通が今大ピンチです。
鉄道、路線バス、コミュニティバス等様々な公共交通機関が有ります。でも、今、地方の公共交通は利用者が減少傾向にあり、結果、路線も減少し続けています。

※国土交通省 中部運輸局資料より

徳島市の地域自主運行バスを導入するための前提として、**協議会(地域組織)の設立→「運行ルートの考え方」に基づくルートの設定→「運行基準」に基づく運行計画の作成**など3項目のステップが、自主運行バスの導入検討から運行の流れとして、**導入検討の開始→運行計画の作成と需要調査→地域の合意形成→地域公共交通会議での合意・承認→試験運行に向けた準備及び開始→本格運行の開始**そして**運行の継続**など7項目のステップがあり、ハードルが高いと感じたが、徳島市では、地域の強いリーダーの存在があり、住民、運行事業者の協力を得られ運行が実現できたと考える。

徳島市の地域自主運行バスは、停留所の間隔を短くし、スーパー、病院等の他、個人宅前など、30カ所近く設置されている。利用者の荷物を運ぶ、買い物の手助けをするなどの手厚いサービスも利用者に喜ばれており、車内では会話がはずみ交流の場としての役割も果たしている。

多治見市も「自動車に頼らなくても移動できる公共交通づくり」を掲げ、地域公共交通会議を設置し、多治見市地域公共交通網形成計画を策定しているが、同じ市内でも地域によって移動ニーズが違う。今後、校区等などに分け分科会開催するなど、その地域で求められている公共交通のあり方について、考えなくてはいけないと感じた。



【徳島市役所会議室にて】

6 写 真 等



【徳島市議場にて】

※視察先 1 件に 1 枚作成すること。