

閉会中の調査報告

産業経済常任委員会
委員長 中土翔太

視察日程 令和6年2月1日（木）～2日（金）

議員 中土翔太委員長、細川ゆかり副委員長、赤祖父裕美委員、
堀田繁樹委員、奥村幹郎委員
事務局 西田事務局長

●広島県広島市

「住民参加による公共交通 やぐちおもいやりタクシーの取り組みについて」

（概要）

急な坂道が多く、住民の高齢化が進み、道路幅員が狭く路線バスの乗り入れもない地域で、生活交通の確保が課題であった、ふじランド・上矢口両町町内会の発意とやぐちタクシーの協力により、平成15年8月から「やぐちおもいやりタクシー」という地域主導型の乗合タクシーの運行が開始。

地元町内会の要請に基づき、公的な補助金に頼ることなく、地元タクシー事業者により自主的に運行されていたが、利用者数が採算ベースを大幅に下回り、継続運行が危ぶまれ、平成16年6月、中国運輸局の協力の下、「やぐちおもいやりタクシー活性化検討委員会」が設置され、実証実験を実施。

沿線商業施設の協賛による運賃割引などの仕組みを取り入れ、平成17年7月には採算ラインである40人/日を超えた。

平成25年度より国の補助を活用し、平成27年度からは広島市も協調して補助を行うことで、燃料費や車両減価償却費等の運行事業者が負担していた経費についても補填を行い、現在、乗合タクシーの運行経費から運賃収入を差し引いた収支不足額の4分の3を国と市が補助し、やぐちおもいやりタクシー活性協議会が残りの収支不足額の4分の1を負担。

地域公共交通計画では公共交通ネットワークを上位より、基幹公共交通ネットワーク（都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶネットワーク）、デルタ内準基幹公共交通ネットワーク（デルタ内におけるネットワーク）、郊外部補完公共交通ネットワーク（郊外部におけるネットワーク）、地域公共交通ネットワーク（上

の3つではカバーできない地域におけるネットワーク)の4つの階層に分け、乗合タクシーの位置づけとしては、オンデマンド交通や自家用有償運送とともに地域公共交通ネットワークに位置づけられている。

郊外部の住宅団地や中山間地域等の公共交通サービスが十分に行き届いていない地域において、地域が主体となって乗合タクシー等の生活交通を導入しようとする取り組みに対し、その実現に向けた支援を行うとともに、本格運行を行っている乗合タクシーについて、その運行が持続可能なものとなるよう支援を行う等、生活交通の確保を図る。

国土交通省による「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助メニューの1つである「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」(通称：フィーダー補助/幹線系統を補完する、赤字の支線(フィーダー)の運行経費に対する補助)創設以降、収支不足額の一部を広島市および国が補助し、地域は広告収入や利益が地元に入る自販機、資源ごみ回収売却などで不足額を補っている。

現在、ノウハウを他の地区でも活かし、やぐちおもいやりタクシーを含め6地区で定時定路線型の乗合タクシーの本格運行が行われている。

これまで、延べ58の地域から相談を受けているが、地域住民の高齢化や担い手不足による運行主体となる地域協議会の設立が難しいことや、収支不足額の4分の1について財源確保が困難といった理由から、導入に進んだのは6地区にとどまっている。

乗合タクシーは地元の人が自分たちの生活交通として「守り」「育てる」意識を持つことが大切であるという理念から地元の一定負担は必要と考えるが、広島型地域運営組織「ひろしま LMO」が設立された地域においては単年度で100万円を上限とする運営助成金を交付し、乗合タクシーの地域負担分に充てることも可能とするなど、支援の充実を図っている。

(所感)

本市においても高齢化を受けて地域公共交通の重要性が増す一方で、その維持確保に苦慮している現状がある。

昔に開発されて高齢化が進む住宅団地における移動手段の課題は本市においても同様であり、商業施設や医療機関の協賛を得ることでWIN—WINの関係を築く手法は参考になると考える。

また、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」については、本市においても対象となるのかも含め研究が必要だ。

●山口県周南市

「徳山駅周辺整備事業について」

(概要)

徳山駅周辺整備は、港地区を含めて駅南北を一体的に捉えた整備を行い、さらにユニバーサルデザインや公共交通の利便性に配慮しただれもが使いやすい駅周辺施設を整備することで、中心市街地活性化の一翼となり、さらにまち全体の活性化にもつなげていく事業。

平成 26 年 9 月、徳山駅南北自由通路の開通。

徳山駅の線路は立体化されていないため、駅周辺の市街地は線路を挟んで北側と南側が分断され、歩いて南北を往来するときは、線路下の地下道を渡る必要があったが、整備事業によって南北への移動ルートが一新され、それまで利用されていた地下道の倍の広さの通路幅 8 メートルで天井も高く、開放感のある南北自由通路となり、駅舎も橋上化した。

平成 30 年 2 月、旧徳山駅ビル跡地に「徳山駅前賑わい交流施設」を整備。

同施設は 3 階建てで、2 階と 3 階に張り出した長さ約 120m のデッキが特徴的。また施設の西側には、約 125 台が収容できる駐車場棟も整備。施設全体の運営は、指定管理者であるカルチャ・コンビニエンス・クラブ（以下、CCC）が担い、図書館などを展開。本の貸し出し等の機能に加えて、自主事業として 1、2 階では蔦屋書店など物販も行われ、1 階にはスターバックスコーヒーも入居し、コーヒーを飲みながら本を読むことも可能。また、キッズライブラリーや勉強・ビジネスに活用できるコーナーのほか、会議やイベント会場として利用できる交流室も備えている。

この施設は 365 日開館され、夜 10 時までオープン。駅利用者だけでなく、さまざまな世代、さまざまな目的の人々が日常的に集まる施設となり、年間 120 万人の来館を見込んでいた初年度に、入館者は 200 万人を超え、令和 5 年 11 月には累計 1000 万人を突破した。

賑わい交流施設の整備にあたっては、平成 25 年 11 月に市民アンケートが実施され、徳山駅前に欲しい施設として、カフェ（1 位）、書店（2 位）、図書館（公共施設 1 位）が上位となり、ブック&カフェが併設された民間活力導入図書館が市民ニーズに合った施設として検討されることとなった。

なお、周南市には駅前図書館が整備される以前より合併前の旧町から引き継いだ 5 館の図書館が存在し、6 館目として賑わい交流施設に整備が計画された際

には、ハレーションも起き、オンブズマンからの反対もあったが、駅前図書館は「知」を楽しむ図書館、中央図書館は「知」を深める図書館として役割を分けており、施設整備後は特にクレーム等はないとのこと。

CCC は賑わい交流施設から賑わいを中心市街地に染み出させることミッションとし、令和5年度より徳山駅周辺官民連携（PPP）管理運営事業として他社とのコンソーシアムで駅前広場や自由通路、公園の管理、駐車場管理、市街地通り樹木等管理を受託し、ウォークアブルな中心市街地の賑わい創出に取り組んでいる。これにより、広場や公園の施設許可件数および利用団体数が増加。市としては、JR と協議の上で本来は道路である部分を駅前広場として条例で定め、市の後援を取り付けた公共公益性のあるイベントの開催を許可している。

（所感）

合併により市の面積が 656.29 平方キロメートルもあるため、図書館を 6 館設置することに対し比較的、市民の理解が得やすそうである。

指定管理者である CCC による図書館運営については、全国的に見ると賛否があるが、周南市のように公営の図書館も存在し、それぞれが別のニーズに応えられるのであれば、市民満足に寄与すると考えられる。

駅前広場や南北通路の管理についても指定管理とすることでイベント開催が頻繁に行われるなど駅周辺の活性化につながっており、今後新たに北口駅前広場が整備される石部駅を始め、本市の駅周辺の賑わい創出においてヒントになるかもしれない。