令和５年12月20日

八戸市議会
議長　小屋敷　　孝　様

まちづくり推進特別委員会
委員長　間　　盛　仁

視 察 実 施 報 告 書

本委員会は、次のとおり委員を派遣し、調査視察を実施したので、行政視察等実施要領第２（３）の規定により報告します。

１　日　　時　　令和５年11月14日（火）～11月16日（木）

２　視察先・調査事項　　大分県大分市
（１）新たなモビリティサービス事業について
（２）大分市バリアフリー基本構想について

３　調査結果概要　　別紙のとおり

４　派 遣 委 員　　間　　盛　仁
山　名　文　世
中　村　益　則
上　条　幸　哉
立　花　敬　之
五　戸　定　博

【様式】

【委員会調査報告書】

委員会名	まちづくり推進特別委員会
派遣委員名	◎委員長：間　盛仁　　◎副委員長：山名　文世 ◎委　員：中村　益則、上条　幸哉、立花　敬之、五戸　定博
日　　程	令和５年 11 月 14 日（火）から 11 月 16 日（木）まで
目　　的	新たなモビリティサービス事業及び大分市バリアフリー基本構想についての取組を視察し、当市のまちづくり施策の参考とするため
視察先	大分県大分市（大分市役所）
視察概要	１　大分県大分市（その１） ⑴ 調査事項　　新たなモビリティサービス事業について ⑵ 説 明 者　　都市計画部　都市交通対策課　参事　廣田　暁則　氏 室長　三ヶ尻　政信　氏 ⑶ 概　　要 ①　事業の目的 高齢者等の移動困難者の支援や過疎地域における移動手段の確保、ドライバー不足への対応など、地域公共交通が抱える課題解決に向けた取組として、グリーンスローモビリティの運行を実施するとともに、自動運転車両や空飛ぶクルマの活用方法を調査するなど、多様な技術を活用した新たなモビリティサービスの創出を目指す。 ②　事業の背景 ○地域公共交通が抱える課題 ・本市のバス、タクシー事業者のドライバーは年々減少しており、バスのドライバーの平均年齢は 52.0 歳を越えるなど、高年齢化が進み、ドライバー不足が課題となっている。 ・バスの乗車人員数は減少傾向にある中、新型コロナウイルスの影響を受け、運転キロ数の減少と比較しても、大きく落ち込んでいる。 ・一方、本市の運転免許自主返納者数は、令和元年以降、毎年 2、000 人を超えており、公共交通への潜在的なニーズが高まることが予想され、運転免許返納後の移動手段の確保が課題となっている。 ○地域まちづくりビジョンにおける提言（大分市地域公共交通計画 P78） ・地域の活力維持・増進を図ることを目的に、市内 13 地域において、各地域の代表者で構成する「地域まちづくりビジョン」では、全ての地域で公共交通に関する提言・事業提案をいただいている。

③　グリーンスローモビリティ

○概要

・３つの地域の実験運行（野津原（のつはる）地域（Ｒ２～）、佐賀関（さがのせき）地域（Ｒ３～）、大南（だいなん）地域（Ｒ４～））において、検証を行った結果、地域公共交通が抱える課題解決に資するモビリティとして有効であると判断し、今年度より本格運行に移行。
・民間サービスの届きにくい地域に対して、既存公共交通を補完するモビリティとして運行。
・地域住民の移動支援として、住宅地と商業施設や病院等を結ぶ地域内の運行、観光地へのアクセス手段としての運行。

○成果

・令和３・４年度に乗込みアンケートを行った結果、９割以上の方から「満足」、「どちらかと言えば満足」との返答をいただいている。
・路線バスとの接続箇所である各支所を起終点とし、駅やフェリー乗り場を経由する運行ルートにしている。また、バス路線との重複を避けた運行ルートとしており、乗込みアンケートでは、路線バスや鉄道等との乗り継ぎ利用が見られた。
・停留所以外でも乗降可能な「フリー乗降」や、同じダイヤで運行する「パターンダイヤ」の採用により、利便性が向上した。

○課題

・グリーンスローモビリティの特徴である時速 20km 未満、バッテリーによる運行であることから、バッテリー残量を考慮したルートや運行エリア、運行便数に留意が必要。

○今後の展開、方向性

・地域に根付いたモビリティとなるよう、地域の方々等に意見を伺いながら、より効果的な運行となるようコースや時刻の見直しを適宜行う。

2　大分県大分市（その２）

⑴ 調査事項　　大分市バリアフリー基本構想について

⑵ 説 明 者　　都市計画部　まちなみ企画課　参事　　松野　公亮　氏
専門員　梶原　善行　氏
主査　　丸山　和巳　氏

⑶ 概　　要

①　大分市の将来都市構造

・重要港湾である大分港をはじめとして海上交通が発展している。

・鉄道は日豊本線、久大本線、豊肥本線が通過し、道路は、九州横断自動車道や東九州自動車道が整備されている。

・中心市街地を含む「広域都心」は、大分インターチェンジと結ぶ高規格道路庄の原佐野線の進展や、周辺都市と結ぶ幹線道路網が放射状に形成され、鉄道・道路・バス路線などが一極集中し、東九州の拠点都市として政治・経済・文化・交通の中心的な機能を果たしている。

③　日本におけるバリアフリーの考え方の変遷

○（旧来）バリアフリー

高齢者や障害者が社会生活を送るうえで、障壁となるものを取り除くこと。（例：道路や建物の段差や仕切りをなくすこと（物理的障壁））

○（現在）バリアフリー

道路や建物の段差や仕切りをなくすこと。

⇒加えて、社会制度、人々の意識、情報の提供などに生じるさまざまな障壁を含めて、それらを取り除くこと。

➢　ユニバーサルデザイン

障害の有無に関係なく，すべての人が使いやすいように製品・建物・環境などをデザインすること。

➢　ノーマライゼーション

障がいを持つ人も、持たない人も社会の一員として、お互いに尊重し支え合いながら、共に生活し、活動することが社会の本来あるべき姿という考え方。

④　大分市におけるバリアフリーの取組について

○変遷

・平成 16 年３月

「大分駅を中心とする交通バリアフリー基本構想」を策定。

・平成 26 年３月

「大分市バリアフリー基本構想（旧基本構想）」を策定。

・令和２年５月

「大分市バリアフリーマスタープラン」「大分市バリアフリー基本構想【大分駅周辺地区】、【鶴崎駅周辺地区】」を改定し、バリアフリーのまちづくりに取り組む。（現在まで）

○バリアフリーの推進に関する基本理念

『だれもが　自由に　どこへでも　豊かさあふれる　大分市』

⇒障がいの有無や年齢にかかわらず、安心して生活ができるようにバリアフリーに対する人々の理解がさらに深まり、まちの環境整備が進むことで、バリアフリーのまちづくりが大分市全体に広がっていくようなイメージが伝わる表現として設定している。

○取組の概要

➢　移動円滑化促進地区の設定

＜選定条件＞

Ａ：１日平均利用客数が 3,000 人以上の旅客施設（国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を参考としている）を中心とした地区

Ｂ：大分市地域公共交通網形成計画においてバリアフリー整備に関する計画を設定した地区

・中心市街地循環バス「大分きゃんバス」の運行エリアのある地区

・ＪＲ駅のバリアフリー化推進の対象駅がある地区

➢　生活関連施設の設定

移動等円滑化促進地区における生活関連施設の選定の基準となる基本的な考え方は、多くの高齢者・障がい者等を含む不特定多数の利用が見込める施設とし、半径約１㎞の区域境界付近の施設は、利用圏域の大きさや主要な道路、鉄道、河川等の地形地物の区域界を考慮して選定している。

➢　重点整備地区の位置づけ

・重点整備地区とは、旅客施設、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、歩行者用信号機等について重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進する地区のこと。

・大分市は、「利用者が多い駅」の周辺で「不特定多数の方が利用する施設」が多く立地する地区が「優先性」が高いと考えており、施設や経路のバリアフリー化の「緊急性」がある地区、さらに、まちづくりの実施に併せてバリアフリー化が可能という「有効性」がある地区が、最優先に実施すべき重点整備地区と考えている。

・重点整備地区候補の中から、「優先性」、「緊急性」、「有効性」を考慮し、重点的にバリアフリー整備を行う「重点整備地区」を位置づけている。

	➢ バリアフリー特定事業（主なもの） ・公共交通特定事業（ノンステップバスの導入など） ・道路特定事業（視覚障害者誘導用ブロックの設置など） ・路外駐車場特定事業（車椅子使用者用駐車区画の整備など） ・都市公園特定事業（園路の段差解消など） ・建築物特定事業（建築物内のエレベーター設置等の段差解消など） ・交通安全特定事業（音響式信号機など） ⇒上記のほか、令和２年度の法改正により、従来のハード整備に加え、新たにソフト事業（教育啓発特定事業）が創設された。 ➢ バリアフリーマップ 大分市のホームページに、歩道の幅員、勾配、段差、歩行者用信号の有無などを掲載している。 また、大分県においても「おおいたユニバーサルデザインマップ」をウェブ上に掲載しており、多言語に対応しているほか、施設ごとや飲食・観光・宿泊などのジャンルからも検索できるよう整備されている。

所　　感	大分県大分市（新たなモビリティサービス事業について） ・グリーンスローモビリティの運行や自動運転車両と空飛ぶクルマ活用方法の調査など多様な技術を活用による新たなモビリティサービスの創出への取組は、技術革新による新たな社会実装の可能性を追求するものであり、とても感心させられた。グリーンスローモビリティに実際乗車してみると時速20ｋｍ未満の速度もそれほど遅くは感じず、アンケートでも９割以上の方から満足との回答があり、住民の方の病院や公共施設、買い物の足となっており、一定の成果が上がっているようであった。 また、自動運転については、７回の実験を実施し社会実装に向けて国の制度改正や道路インフラ等の課題が明確となってきており、今後は、遠隔型自動運転システムの実用化見据えて検討を行うとしている。 さらに、九州地方で初飛行となった空飛ぶクルマの試験飛行は、市民がより身近に感じる機会につながったようで、今後、広域的な交通手段や新たな観光コンテンツとして国の状況を踏まえて調査と検討を進めていくとのことで改めてその動向を期待したい。 加えて、交通事業者による高齢者向けの「ふれあい交通」や「おでかけ交通」の取組は、当市の公共交通のあり方を検討していくうえで大変参考となるものであった。 当市にとっても高齢者等の移動困難者の支援や過疎地域における移動手段の確保、ドライバー不足への対応など、地域公共交通の確保は喫緊の課題であるが、今次視察の具体的な事例の共有と体験は、貴重な学びの機会となった。 当市の課題解決のためにも効果的な施策を引き続き探索しながら、大分市の取組を先進的な事例として今後も注視していきたい。 ・全国的に、、バス、タクシー事業者のドライバーは年々減少し、高齢化が進むなどドライバー不足が課題となっている。 大分市では、高齢者等の移動困難者の支援及び過疎地域における移動手段の確保やドライバー不足への対応など、地域公共交通が抱える課題解決に向けた取組を行い、今年度からグリーンスローモビリティが本格運行を実施している。 本事業は、運行ルートの全区間でフリー乗降できるシステムで、現地視察中にも数人が乗降する光景が見られるなど、地域に根付いている様子がうかがえた。 利便性が高く、今後の展望が期待される。

所　　感	大分県大分市（大分市バリアフリー基本構想について） ・改正バリアフリー法に基づく「バリフリーマスタープラン」では、移動等円滑化促進地区を４地区選定し「バリアフリー基本構想」の中で総合評価により客観的に重点整備地区を２地区選定し改定していく手法とプロセスについて理解を深めることができた。 また、従来のハード整備に関する事業に加え、新たにソフト事業として小中学校や公共交通事業者対象の教育啓発特定事業は、事業の効果を高めていくうえで重要な取組であることを認識するものであった。 特にバリアフリーマップの作成やまち歩き、ワークショップによる住民参加の取組は大変参考になるものであった。 加えて、「気づく、知る、理解する、実践する」の視点による「心のバリアフリー」活動の推進は、当市にも求められている大切な取組であることを痛感した。 推進協議会においてはマスタープラン・基本構想の進捗管理も徹底され、着実に事業を推進していく体制も整備されており、「だれもが　自由に　どこへでも　豊かさあふれる　大分市」を目指して、高齢者や障がい者を含むすべての人にとってやさしいまちづくりへの取組は、当市にとって第４期中心市街地活性化基本計画や中心街ストリートデザイン事業を推進するにあたって示唆に富む内容であり、新たな気づきや学びにつながる有意義な視察となった。 ・大分駅を中心とした一定の地区において、高齢者や身体障がい者の方々が公共交通機関を利用して移動する際の利便性や安全性の向上について取り組まれている。 また、平成 30 年５月に、「共生社会ホストタウン」に登録され、共生社会の実現に向けてのバリアフリー、ユニバーサルデザインのまちづくりに取り組んできたとされる。 とりわけ、市民一人ひとりがバリアフリーについて理解を深め、お互いに協力し、助け合うことにより、心のバリアを取り除くことが必要だとする「心のバリアフリー」に共感を覚えた。 当市におけるバリアフリー事業にも参考に供すべき取組であり、有意義な視察であった。