

岡崎市議会議長 様

支出番号	
------	--

鈴木雅子

以下のとおり、政務活動を実施したので報告します。

政 務 活 動 報 告 書

令和7年3月31日提出

活動年月日	令和7年2月4日（火）～2月5日（木）		
氏名	鈴木雅子		
用務先 及び 内 容	1 2月4日	用務先	瀬戸内市
		内 容	市営バスをはじめとする公共交通施策について
	2 2月5日	用務先	高松市
		内 容	公共交通施策について
備 考			

政務活動費 視察報告書 鈴木雅子

瀬戸内市

2025年2月4日

瀬戸内市は、人口36048人、面積125.46㎢昭和の合併で牛窓町、邑久町、長船町が誕生し、平成の合併で3町が合併して生まれた市。オリーブと、名刀で有名。近年では、塩田跡を利用した日本最大級メガソーラー発電所があり、岡崎市が脱炭素先行地域に認定された翌年、認定された。自然に恵まれ、農業や子育ての地を求めて移住する人もいる。転入人口が転出人口を上回っている。

今回視察対象とした公共交通は、市の取り組みの中でも「自由に行き来できるまちへ、公共交通網の充実」を掲げている。市内に6路線の市営バスを運行し、廃止になった民間バス路線を市営バスとして引継ぎ8路線を運行している。運賃は一乗車100円。市のスタンスとしてかなりの予算をつぎ込むものだが、「通勤通学に欠かせない存在」であり「高齢者の外出促進で健康増進、孤立を防ぐ、住み慣れた地域で暮らし続けられる」ことを狙いとしていることは素晴らしい。

瀬戸内市を視察先として選んだ一番の理由は、デマンド型乗り合いバスの実証運行を行いながら、最終的に、バスの運行に切り替えたこと。岡崎市でも矢作デマンド、六ツ美中部のチョイソコ岡崎が実証運行されているが、見るべき成果が見られないと感じる。何がネックなのか、それが調査の一番の目的だった。

瀬戸内市では、平成29年度にデマンド型乗り合いバスの実証運行を始めたが、乗り継ぎ予約が面倒、などの理由で1年9か月で実証運行は終了した。その2年後、地域公共交通網形成計画を策定する中で、交通不便地域を解消する！と目的を明確にした。

それにより、定時定路線の3路線を導入し、また、タクシー活用のために高齢者にタクシー券を交付した。(条件付き)さらに、市営バスを3路線追加した。その際、バスのボディのデザインは高校生の案を採用した。タクシー利用券を全市域に拡大することで、公共交通不便地域が解消された。令和6年度の公共交通予算は、総額1億1726万円。一般会計予算約260億円と比して相当の比率だが、「誰のために予算を使うか」である。

通勤通学時間帯での運行を希望する声もあるが(現在8時～5時、平日のみ)バスロケーションシステムも導入されており、乗り放題のフリー乗車定期券も販売されている。

所感

デマンドタクシーの使いにくい点は、予約が必要であること。その点では、定時定路線であることが、住民には気兼ねなく使いやすい。

民間路線の廃止は、補助金をつぎ込むより、いっそ市営にした方が、住民の立場で運行ができる。

市の「交通不便地域を解消する」という気概が一番大切

乗務員の確保については今後の課題となっているのは切実だが、住民主体の公共交通の在り方を学んだ。

政務活動費 視察報告書 高松市 鈴木雅子

2025年2月5日

四国には観光で有名な町も多く、高松市は四国の玄関口として多様な交通手段（船、飛行機、自動車）が利用できる都市として発展している。人口は41万6292人で、35年後には、38万人程度まで減少することが推計されている。

今回の視察の一番の目的は、商店街をめぐるループバスと交通結節点の作り方だった。

まちなかループバスは駅や商店街を回るバスで、双方向循環で片方向2台、計4台が運行している。そのうちレトロ型の新車両も導入されている。料金は1乗車150円。365日運行されている。一日32便。

かつて3路線あった路線が平成27年から1路線に統廃合された。実際に、到着日の夕方、乗車し、一回りめぐってみた。病院、商店街、学校、港など利用者の多い箇所を回り、途中の乗降客も多かった。1便当たりの利用者は16.9人で、いったん令和2年に11.3人に減少したが、持ち直した。ただしコロナ後の1割原則で最高時の17.19にはなかなか戻らない課題がある。

四国の入り口で、県庁所在地でいろいろな企業の拠点が集中していることもあり、にぎやかだけれどもコンパクトな町を効率よくバスが巡回している感じがした。

コンパクト+ネットワークについて

岡崎市でも課題となっている交通結節点から、ネットワークをどう作るかという課題について、高松市では、平成4年に30路線74系統だったバス網は平成28年度に26路線46系統に再編された。

ことでん（私鉄）が運行していたバス路線を廃止するにあたり、市が補助金を充当した。しかし、高松市では交通政策にかかる決算額は3億2400万

円、そのうちバスにかかる補助金額は1億9700万円と、ほぼ中核市の平均となっている。岡崎市は決算額はほぼ同額だが、ほぼ全額が補助金となっている。何がちがうのか？

- ・結節点の作り方 基幹となるバスが交わることを拠点（鉄道駅あり）とし、そこから、ネットワークバス、地域間幹線系統、が運行されている。同じ鉄道路線上にさらにもう一か所、結節点づくりがすすめられている。その拠点（結節点）はデジタルサイネージなどで、運行状況を見やすくしたり、パークアンドライドの駐車場もある。

そのネットワークの終点からは地域のコミュニティバスが4路線運行されている。

公共交通利用率がコロナ禍による減少から持ち直して、最高時から1割減の状況まできている。

所感

岡崎市でもコンパクト＋ネットワークの計画があるが、なぜ進まないのか。

- ・私鉄との話し合い、すみわけがはっきりしない。私鉄との丁寧で上手な協議が必要。
- ・補助路線にただ補助を垂れ流すだけでなく、結節点の整備やコミュニティバスで、利用者を増やし、利用しやすいネットワークの構築に努めている。
- ・結節点を一つの街づくりとして考えている。

これらの視点が、岡崎市にも必要であると感じた。