

視 察 報 告 書

報告者氏名 戸 辺 滋



1 委員会名

都市建設委員会

2 期 日

令和4年10月31日(月)～11月2日(水) 2泊3日

3 視察地及び調査事項

(1) 広島県東広島市(1日目)

東広島市都市交通マスタープランについて

(2) 広島県三次市(2日目)

内水対策事業について

(3) 広島県廿日市市(3日目)

廿日市市地域公共交通計画について

4 所感等

令和4年10月31日(月) 広島県東広島市

「東広島市都市交通マスタープランについて」

東広島市は県のほぼ中央に位置し、周囲を山々に囲まれた盆地状の地形が大部分を占め、南西部を中心に比較的平坦な地形となっている。市の総面積は令和4年10月1日時点で635.16km²、距離は東西に29.42km、南北に39.99kmとなっている。市内には、国道2号線および国道375号線が走り、自動車保有台数や自動車交通量は年々、増加の一途を辿っている一方、鉄道や民間路線バス等の公共交通利用者は減少しており、公共交通サービスの現行水準を如何に維持するかが大きな課題となっているとのことであった。

今回の視察では、都市交通マスタープランの策定の経緯や、マスタープラン策定以降の交通施策の実施状況について調査し

たが、特に策定時における評価方法の一つとして、現況交通インフラのままとした「趨勢シナリオ」と、市における既定計画を「既定計画シナリオ」として設定し、2つのシナリオを将来目標像に基づく評価項目や指標として分析を行い、未達成項目や強化が必要な連携軸等を明確にする取り組みが大いに参考となった。この取り組みのように、プランの課題点および弱点の抽出を入念に行うことは、公共交通を継続的に維持するためには不可欠であり、より精度の高い分析が重要と考える。

また、都市交通マスタープラン策定後の新規施策展開の特徴的な事業の一つとして、住民組織が主体となり平成26年6月から運行が開始された、「黒瀬さくらバス」の運行が挙げられる。東広島市のように、広大な面積を有する自治体にとって、当然のことながら全ての市域に公共交通網を整備することは困難であり、地域住民との共同が不可欠であると考え、人材の確保など事業継続には様々な課題があるものと捉えられた。

また、今後の展望として、市内には国立広島大学があることから、同大学からJR西条駅や東広島駅を結ぶ、路線バスの利便性向上に向けた施策の充実を検討中とのことで、具体的にはバス優先レーンもしくはバス専用レーンを整備し、都市拠点における公共交通の強化を図る旨の説明があった。特に、西条駅周辺には、「酒蔵通り」と呼ばれる観光資源があることや、東広島駅も山陽新幹線の駅であることから、広島大学を中心とした各都市拠点および観光資源を結ぶ公共交通の更なる利便性向上を図ることは、交流人口の増加および市内経済の更なる活性化、将来的な定住人口の増加等、多くの利点が見込まれるものとする。これらの点も含め、今後の東広島市の動向を更に注視して参りたい。

令和4年11月1日（火）広島県三次市

「内水氾濫対策について」

三次市は県の北部、中国地方のほぼ中央に位置し、穏やかな丘陵が広がり、江の川をはじめ幾本もの川が市内を流れる。同市はかねてより、山陰と山陽を結ぶ文化、経済、交通の要衝の

地として発展しており、現代においても中国自動車道や中国やまなみ街道をはじめとする各種道路網が整備されている。

三次市は、昭和46年7月、梅雨前線による集中豪雨で複数の河川の堤防が決壊、翌47年7月にも豪雨により江の川の堤防が決壊し、市内中心部のほぼ全域が冠水するなど、大きな水害に見舞われてきた。

今回の視察では、平成30年7月の豪雨により大規模浸水に見舞われた、畠敷・願万地地区の内水氾濫対策に関し調査したが、ハード面の整備の強化とともに、ソフト面の強化も図られていることが確認できた。同地区は、背後を山々に囲まれた低平地に形成された地域であり、下流部で3川（馬洗川、西城川、江の川）が合流する洪水時においては、内水被害に対して脆弱な地である。昭和47年7月の豪雨災害以降、築堤工事を主とする河川改修の実施により、洪水に対する安全性は大幅に向上したものの、平成30年7月豪雨では再び内水被害が発生し、この時の浸水面積はおよそ59haに及んだ。この豪雨被害を受け、内水対策検討会を設置し、国、県、市の三者が連携して対策を推進することが決定した。具体的には、国は河川の河道掘削や樹木伐採により馬洗川の水位の低下を図ると共に、排水ポンプの増強を受け持ち、県は馬洗川の支川である大谷川の改良を、市は雨水貯留施設等の整備や、土地利用規制等のソフト面の対策強化に関し、取り組むこととなっている。

これを受け、市は同地区内にある市民ホール「きりり」の向かいに雨水貯留施設を整備し、本年7月に完成した。なお、この貯留施設の計画貯留容量は7600 m^3 （25mプールのおよそ21杯分）であり、平成30年7月豪雨における浸水解析の結果では、床上浸水戸数を皆無にするには最低でも27000 m^3 の貯留量を擁する施設が必要であることが判明していることから、残りの20000 m^3 以上を貯留するための施設をもう1箇所、整備する計画とのことであった。本年7月に完成した貯留施設は、計画貯留深を1mとし、平時は「キリリパーク」としてバスケットボール（3×3）場および公園として利用できる他、市民ホール「きりり」で各種イベント等があった場合の臨時駐車場として

も利用できるなど、多様な活用方法を実現している。

また、市民ホール自体も、緊急退避施設として活用することを視野に建設が進められ、建物の嵩上げ等が施されたことにより、最大でおよそ1万1千人の避難収容を可能としている。

次に、ソフト面においては、全国の各自治体においても策定が進む災害時要支援者名簿の作成をはじめ、三次市独自の取り組みである土地利用条例について説明があった。

この条例は、令和3年4月1日に制定、同年10月1日から施行されたもので、住宅の浸水被害の防止に関する必要な事項を定め、市民が安心して生活ができることを目的とし、区域内における建築行為および開発行為に対し居室の床面の高さを一定以上とすることや、雨水流出抑制施設を設置すること等を求めている。具体的には、居室の床面の高さは道路面に対して50cm以上嵩上げすることとし、雨水流出抑制施設に関しては、①雨水浸透枳の設置、②雨水貯留タンクの設置、③不要浄化槽を貯水槽として利用すること、以上3点の中のいずれかを設置することを条例で定めている。なお、これらの雨水流出抑制施設の設置にあたっては、市として補助金交付を実施しており、新築だけでなく、既存建築物も補助金の交付対象としている。同条例が施行されて以降の補助金交付実績はおよそ10件で、雨水浸透枳の設置が最多とのことであった。

この条例の施行により、無秩序に建築がなされることを防止し、住宅街での内水氾濫被害を最小限に留めるとの考え方は、実際に被害に遭われてきた経験上のものであり、その効果を注視する必要があるものと考えられる。また、ハード面の整備は極めて重要であり、各地における対策の強化に努めることは必須であるが、一方で近年の集中豪雨や台風の大型化等に鑑みると、ハード面の整備だけでは不十分である事例も発生していることから、三次市のようなソフト面の強化についても、様々な角度から検討すべき段階にあるように思えた。

令和4年11月2日（火）広島県廿日市市

「廿日市市地域公共交通計画について」

廿日市市は県の西部に位置し、総面積は令和4年11月1日時点で約489㎦であり、市北部を中心に山間地形を有し、沿岸部に人口および世帯が集中している。また、日本三景、世界遺産である宮島を有し、市域は大きく中山間部、沿岸部、島しょ部3つに区分できるものと捉える。

同市の公共交通の現況については、鉄道網や民間路線バスは沿岸部に集中しており、中山間部を市が自主運行するバス路線や自家用有償旅客運送、地域主体型互助運送等でカバーしている状況であった。

今回の調査事項である廿日市市地域公共交通については、計画対象期間が平成28年度から令和4年度までの7年間となっており、人口減少や高齢化により公共交通の利用者が減少傾向にある一方で、通院や買い物等の日常生活における移動手段の確保を如何に存続していくかを目的としている。また、廿日市市における地域公共交通ネットワークの構築に係る考え方として、立地適正化計画に基づくまちづくりと連携を図りながら、拠点と拠点あるいは拠点と居住地を結ぶネットワークづくりを目指しており、そのための交通結節点の整備に力点が置かれている。具体的には文化センターやふれあい交流センター、まちの駅等の機能整備がなされており、このような拠点整備を広大な市内の各地に設けることで、移動環境の向上を目指していた。

また、本計画のもう一つの柱として挙げられるのが、「地域主体の移動手段」の確保へ向けた各種施策であり、中山間部ではNPO法人による自家用有償旅客運送を、沿岸部の一部地域を補完する移動手段の確保については地域自治組織が主体となった、地域主体型互助運送を実施しており、それぞれの地域の現況に合わせた取り組みがなされている。

中山間部をフォローする、NPO法人吉和では、12人乗りのワゴン車を巡回バスとして月曜日から金曜日、一日6便運航する他、4人乗り乗用車によるデマンドカーも月曜日から土曜日まで一日8便運行しており、運賃は共に大人150円、小人100円としている。また、市の同法人への支援としては、廿日市市自家用有償旅客運送補助金交付要領に基づき、運行を開始する

ための準備経費として30万円を補助しており、主に乗務員として活動するための大臣認定講習の受講料に充てられたとのことであった。

また、沿岸部の一部の移動手段を補完する、「大野第一区」の取り組みについては、高低差の著しい同区域（高低差130m）において、区域内に居住する高齢者を主な対象として無料送迎を行い、社会参加等の促進を効果的に実施することを目的としており、7人体制でワンボックス車にて1日6便、月曜日から金曜日の間で運行されている。運賃は無料で、令和3年度中の一日平均の利用者数は11.4人、1便当たり1.9人の利用となっている。こちらについても市から補助金交付要綱に基づき、車両に関する経費として50万円が補助されており、主に自動車保険料や維持管理費、減価償却費に充てられているとのことであった。

視察初日に調査した東広島市と同様に、市域が広大且つ中山間部を擁し、高齢化率や人口減少が進展する地域を抱える自治体においては、行政や民間だけではフォローしきれない地域が発生するのは必然であり、地域住民等との共同事業で如何に効率的かつ継続的に移動手段を確保するのか、そのためにも地域の現状を的確に把握し、共に考える粘り強い取り組みが求められていることが十分に理解できた。流山市においても、高度経済成長期に開発された地域では高齢化も進展しており、民間路線バスやコミュニティバスが運行されていない地域も存在し、公共交通の更なる充実を求める機運は高まりつつある。その選択肢の一つとして、地域との共同による運行事業の実施も視野に入れるべきであることを今回の視察を通じ、改めて実感した。

以上

視 察 報 告 書

報告者氏名 楠山 栄子



1 委員会名

都市建設委員会

2 期 日

令和4年10月31日(月)～11月2日(水) 2泊3日

3 視察地及び調査事項

(1) 広島県東広島市(1日目)

東広島市都市交通マスタープランについて

(2) 広島県三次市(2日目)

内水対策事業について

(3) 広島県廿日市市(3日目)

廿日市市地域公共交通計画について

4 所感等

(1) 広島県東広島市(1日目)

東広島市都市交通マスタープランについて

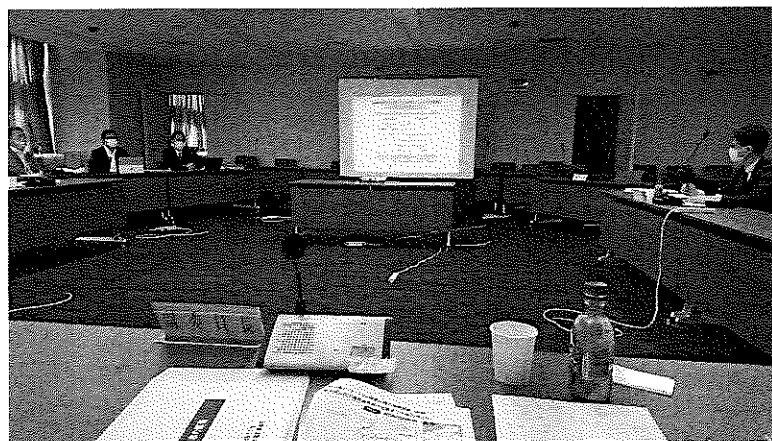
今回初日と3日目が同じ公共交通の視察となったが、公共交通は全国的に鉄道、バス、タクシーすべての交通手段を含め、大きな岐路に立っている。いずれの市町村の交通計画も流山市の参考になりました。

2日目の三次市に向かうとき利用した芸備線は、廃止か否かの決断を迫られているとテレビ番組で、拝聴。この地域の公共交通はまさに今、岐路に立たされていることをリアルに実感した。

東広島市は流山とほぼ同じ人口だが、市面積が約1.8倍。公共交通の課題は、流山市は、高齢化によって公共交通を利用したい人が増える首都圏型交通であり、収支率50%枠が大きな課

題となっている。一方、東広島市の交通課題は流山と反対に、公共交通利用者が減少。（鉄道利用は平成20年以降、減少、路線バス利用者も一貫して減少。公共交通サービスの現行水準を維持することが困難となっている）市面積が大きいため、地域間の生活形態も違い、そのため、必要な交通形態も多岐にわたる。住民組織主体の公共交通、コミュニティバスから、BRTの検討、AUTONO-MaaSコンソーシアムの実証実験等々。

さらに、大きな違いは過疎地域においては、命をつなぐ公共交通であり、赤字であろうと、なんとか市民のために生活の足をつなぐしかない、いやつなごうという強い姿勢が見えた。がんばっていただきたい。



（2）広島県三次市（2日目）

内水対策事業について

三次市は歴史的に、大洪水に2度見舞われた。昭和47年の大洪水は、三次市市民の皆様のご多くは今なお記憶に新しいようだ。市役所に行く途中のタクシーの運転手さんからも途中の道路や建物

を貯水槽として利用)

三次市民ホール「きりり」の横の
雨水貯留施設整備を見学。
普段は臨時駐車場、
バスケットボール練習場として活用。



いただいた資料より

(3) 広島県廿日市市 (3日目)

廿日市市地域公共交通計画について

現在、地域公共交通計画を立てている市町村は多いが、廿日市市のように、交通利便増進実施計画まで立てる市町村は全国的に少ない。令和3年の時点で、43市町村のみ。市民の側に立って、利便増進を図っていることがよくわかります。

流山市は高齢化により、免許返納を迫られた市民が日常のよりよい生活を求める都市型交通であり、一方、廿日市市のように、過疎地域を抱える地域では、公共交通は命をつなぐ手段であり、採算がとれるから運行を続ける、続けられないといったテーマではないことがよくわかりました。

今後ますますコンパクトシティ化、ネットワーク化していくとともに公共交通がより重要になります。コミュニティバスや様々な住民主体型交通形態も含め、ぜひとも市民の暮らしの足を守る公共交通を維持し、市民サービスを続けていただきたいと願います。流山市にとって非常に有意義な視察となりました。



視 察 報 告 書

報告者氏名 大野 富生



1 委員会名

都市建設委員会

2 期 日

令和4年10月31日(月)～11月2日(水) 2泊3日

3 視察地及び調査事項

(1) 広島県東広島市(1日目)

東広島市都市交通マスタープランについて

(2) 広島県三次市(2日目)

内水対策事業について

(3) 広島県廿日市市(3日目)

廿日市市地域公共交通計画について

4 所感等

(1)東広島市『東広島市都市交通マスタープラン』

他市の状況と流山市の現状を考えると、改めて流山市の環境が恵まれていると実感した。流山市議会で、議論となっているコミュニティバス(グリーンバス)の収支率について、50%を下回った場合、廃止を検討するとの前提となっているが、他の自治体のコミュニティバスでは、流山市より厳しい収益率でも事業を続けている。

東広島市では、面積が広く、高齢化と過疎化が進行する地域の路線では、5%程度の収益率であり、流山市の基準では廃止議論は避けられない状況だがそうはなっていない様子。高齢者の見守りも含めて、公共交通がライフラインとなっている為、収支率による路線の廃止を含む見直しにはならない様子。

行政としては、コミュニティバスの事業について地域振興、街

づくりの視点だけではなく、福祉部門(健康福祉部等)との連携が必要だと感じた。

(2)三次市『内水対策事業』

山に囲まれた地形となっており、又複数の河川が合流する地形の為、過去に大雨による内水被害を被る事例があった。その対策に関して話を聞いた。

三次市としての対応策として、雨水貯留施設整備(2カ所)、排水機場のポンプの増強、土地利用に関する条例改正を対応。

他に国、県との連携によりハード、ソフト両面の対応を取っている。将来起こりうる自然災害への対処として、対応出来る対策を取ることが重要であり、決して過剰な対応ではないと考える。

三次市の対応として、(調整池となりうる)貯留施設を2カ所計画し、現在2カ所目を設計中。完成済みの貯留施設を見学するが、(個人の主観だが)河川に近く、目の前に山が迫る地理的な条件で貯留可能な数量が7600立方メートルでは、不安に感じる。2番目の貯留施設の能力をより多く対応するべきだと感じた。

流山市においては、南部地区に東谷や西平井、木地区の調整池が有るほか、新設小中学校の敷地内に地中に貯留施設が設置されているはずだが、市民の認識を高める為には、目に見える形で公共施設の雨水貯留設備(雨水タンク)を増やした方が良いのではないだろうか。

(3)廿日市市『廿日市市地域公共交通計画』

初日の東広島市同様、流山市と比較した場合に、面積が広く人口密度が低いため、コミュニティバス(自主運行バス)の収支率は厳しいだろうことは想像していた。担当者の説明を聞くと予想通り厳しい状況だという事が分かった。各路線の収支率(R3年)では、5.3%~35%。令和2年度に(新型コロナウイルス感染症を考慮し)再編が行われ減便等を行うも約2.2億円の予算を投入している。

流山市と同じ基準、収支率50%だけで判断されれば事業の見

直し、場合によっては廃止の判断となってしまうが、地域にとっては、ライフラインとなっているため、廿日市市は廃止は考えていない様子。

配布された資料の表現として、『自主運行バス運行負担金』と表記されていることから、市民に対して提供すべき、継続すべき、行政サービスとの認識だと判断できる。

収支率だけではなく、高齢者福祉の側面からの判断だと想像。

初日の東広島市と3日目の廿日市市での説明を聞いたが改めて実感するのは、コミュニティバス(流山市のグリーンバス)を含む地域交通は、単純に収支率だけの側面ではなく、地域のインフラとして、主に高齢者となる弱者への配慮にも重きを置く必要がある。

地域交通について、流山市で議論する場合には、まちづくり推進部だけではなく、健康福祉部の担当者の見解も反映させるべきだと考える。

視 察 報 告 書

報告者氏名

大塚洋



1 委員会名
都市建設委員会

2 期 日
令和4年10月31日(月)～11月2日(水) 2泊3日

3 視察地及び調査事項
(1) 広島県東広島市(1日目)
東広島市都市交通マスタープランについて
(2) 広島県三次市(2日目)
内水対策事業について
(3) 広島県廿日市市(3日目)
廿日市市地域公共交通計画について

4 所感等

(1) 広島県東広島市(1日目)

● 視察項目 「東広島市都市交通マスタープランについて」

● 主な説明者

■ 東広島市議会 議長 石原賢治氏

■ 東広島地域振興部 地域政策課 課長 梅 貴政氏

■ " 交通政策係長 帯刀 武史氏

■ " 主査 鈴木 雄一氏

● 市の概要 ■ 面積 : 635.16 k m²
■ 人口 : 190,092 (令和4年9月30日現在)
■ 市長 : 高垣 廣徳 (たかがき ひろのり)

■ 特色

県のほぼ中央に位置し、市域の大半は標高 200m の賀茂大地の上にある。1974 年に広島大学の移転決定を機に、4 町合併により市制施行。市内には 4 つの大学や官民の学術研究機関が集まる学園都市で、先端技術産業が集積した広島中央テクノポリスも立地する。江戸時代から続く酒づくりでは、灘、伏見と並び称される銘醸地として知られる。

● 市議会の概要

■ 議員定数：30 人

■ 議長：石原 賢治（いしはら けんじ）

■ 副議長：玉川 雅彦（たまがわ まさひこ）

● 主な内容

東広島市の都市交通マスタープランは 2013 年（平成 25 年）～2030 年（令和 16 年）の計画であるが、令和 4 年度は改訂作業中とのこと。

東広島市は、人口が約 19 万人で、ほぼ流山市に近い。ただ、面積は 635 ㎥もあり流山市の 35.32 ㎥に比べ約 18 倍の広さである。山陽新幹線、広島空港、山陽自動車道等があり、広島大学等もある学園都市であり、東広島市の令和 4 年度の一般会計の歳入歳出予算は約 951 億円である。

東広島市は、農耕地や山間部が多く、市街化区域が約 10%、人口集積地も市役所近くは 8 万人いるが、他は各地に点在していることなども影響しており、交通施策の推進は難しい状況とのこと。

東広島市の主な交通課題は 2 点あり、①「増加する自動車交通量（CO₂ 排出量が増加し、環境負荷が大きくなること等が懸念）」や、②減少する公共交通利用者（鉄道利用は平成 20 年以降減少傾向、路線バス利用者も一貫して減少傾向。公共交通の利用者の減少により、公共交通サービスの現行水準を維持することが困難）」とのことであった。

今後の交通を取り巻く環境変化への対応については、平成 25 年計画スタート当初の、①少子高齢化・過疎化への対応、②都市機能強化への対応、③持続可能な都市への構築、④環境負荷の低減を継続すること。

に加え、更に、⑤ニューノーマル（新たな生活様式）、⑥マイクロモビリティや自動運転技術・AIなどの技術革新、⑦CASE、MaaSなど新たな交通施策の展開、⑧ローカル線存続問題、公共交通における将来のあり方議論の方向性があるとのことであった。

●所感

特に今回の視察で、印象的であったのは、東広島市都市交通マスタープランの見直しにおける目標（令和16年）は、令和4年の現況が、④バス負担率2.0%に対して2.0%、⑤バス利用者17.1千人に対して17.1千人、⑥鉄道利用者20.4千人に対して23.0千人の13%増であった。令和16年の目標が、思ったよりも、バスでは現状維持、鉄道で微増を目標とされているとのことであり、東広島市での交通計画の困難さを教えていただくことができました。

例えば、流山市のぐりーんバスの収支率が48%（令和3年度）で、良くない状況ととらえていたが、東広島市のバスでは5%しかない。コミュニティバスの委託費が約7000万円、既存の路線バス等への補助が年間約2億円とのことで、流山市が如何に交通施策に手厚く、市域もコンパクトな中にバランスよく公共交通が利用しやすく、恵まれていると感じました。

住民主体の取り組みに関し、流山市の近隣市である松戸市では、電動車を無料で市民がボランティアで運転し、高齢者の外出する機会の増加に取り組んでいるという記事の例をあげ、東広島市の状況をお聞きしたところ、現在、対象の地域の方との協議を進めている最中であること。

ただ、東広島市では、約10前に地域のNPOが独自に支援事業を始めたが長続きせず、結果として、市の支援もなく、交通空白地になってしまった事例もあり、課題も多いとのことでありました。今でこそ、再度、市の支援が動き出しているとのことではありますが、住民主体の取り組みといっても安易に飛びつかず、その方向性、将来性を踏まえ、東広島市の担当職員の方が、しっかり地域に赴き、地元の方々と膝を交えて議論を重ねられている現場の状況を学ばせていただきました。

(2) 広島県三次市 (2日目)

● 視察項目 「内水対策事業について」

- 主な説明者
 - 広島県 三次市議会 副議長 藤井 憲一郎氏
 - 三次市 建設部 部長 秋山 和宏氏
 - 三次市 危機監理監 山田 大平氏
 - 三次市 議会事務局 次長 明賀 克博氏

- 市の概要
 - 面積 : 778.14 k m²
 - 人口 : 49,739 人 (令和 4 年 10 月現在)
 - 市長 : 福岡 誠志 (ふくおか さとし)
 - 副市長 堂本 昌二 (どうもと しょうじ)
 - 副市長 : 堀川 亮 (ほりかわ りょう)

■ 特色

県北部にあり、島根県と県境を接する内陸部に位置し、^こ江の^{かわ}川とその支流が三次盆地の中央で合流。中国山地から産出する山砂鉄による「たたら製鉄」が行われていた地域。古くから舟運の要衝として栄え、現在でも高速道路、国道、鉄道が交差する広域的な結節点になっている。農業は酪農や養鶏(鶏卵) コメ、アスパラガス、ブドウなどの産出額が大きい。旧商家の建物が並ぶエリアで歴史的な街並みづくりを推進中。平成 16 (2004) 年 4 月 1 日に 8 市町村が合併し現在の三次市が誕生した。

- 市議会の概要
 - 議員定数 : 24 人
 - 議長 : 山村 恵美子 (やまむら えみこ)
 - 副議長 : 藤井 憲一郎 (ふじい けんいちろう)

● 主な内容

三次市の「内水対策事業」の目的は、平成 30 年 7 月豪雨に伴い発生した内水氾濫(地域の排水能力を超える大雨により、降った雨を河川に流しきれなくなり、建物や土地、道路が水に浸かること)被害を踏まえて、再度被災の軽減を目的に内水対策事業を実施する。対策にあたって

は、中長期的な視点を持ち、ハード対策とソフト対策を組み合わせながら、効果的・効率的に内水被害のリスクの軽減を図ることを基本的な考えとしているとのこと。

特に、多くの住宅の浸水被害が発生した畠敷・願万地地区において、国・県・市の3者が連携し、平成30年7月豪雨と同様の降雨に対して家屋の床上浸水の防止を図ることを目標として、内水対策事業を推進している。

馬洗川の右岸の畠敷・願万地地区における近年の主な内水被害は、大きく2回あり、1回目の昭和47年7月洪水（梅雨前線）で約127.5haが浸水した。2回目の平成30年7月洪水（梅雨前線）では、約59haが浸水（浸水の主な要因として、馬洗川の水位が上昇し、4つの支川から馬洗川へ流出しにくい状況となり、支川の水が越流部から畠敷の用水路へ流れ込み、地盤高が低い下流へ流れ浸水範囲が拡大したとのこと。具体的に、地区内の浸水被害状況は、床上浸水家屋が82戸、床下浸水家屋が145戸の合計227戸とのこと）した。

ただ、昨今、地球温暖化により異常気象、線状降水帯も全国各地で発生しており、今後の豪雨への減災がさらに求められていることから、三次市では、平成30年7月豪雨被害を受け、地区の治水安全度の向上と住宅の浸水被害の軽減を図るため、「畠敷・願万地地区内水対策検討会」を設置し、国（国土交通省）・県（広島県）・市（三次市）の3者が連携して内水対策（実施期間は平成30年度から令和4年度までの概ね5年間）を推進している。

具体的に、

- ①国は、河川（江の川本川及び馬洗川）の河道掘削、樹木伐採による水位の低下と、排水ポンプの増強（畠敷緊急内水排水機場ポンプ増強（既存3.0 m³/sから5.0 m³/sに）と燃料タンク増設（排水能力5.0 m³/sの排水ポンプの24時間連続運転を可能とするため、8000リットルのタンクを設置））。
- ②県は、支川（馬洗川支川（大谷川の下流部の堤防高を上げる））の改

良。

③市は、雨水貯留施設（2カ所、合計2～3万 m^3 の予定。うち7,600 m^3 の第1期工事は令和4年8月に完成し、準用河川五龍川貯留施設（きりりパーク）として、平時は、駐車場や3×3のバスケットコート等で使用されている）などの流域対策（排水路改良）、土地利用規制などのソフト対策（三次市住宅の浸水対策に関する土地利用条例施行（A 建築行為届出では、住宅の新築、改築または増築時に、居室の床面の高さを前面道路より50cm以上とすること、B 開発行為届出では、1000 m^2 以上の土地の掘削、盛土、切土等に伴う土地の区画形質の変更時には、雨水貯留タンク、使用しなくなった浄化槽の転用、雨水浸透枳などの雨水流出抑制施設の設置）を行っている。

きりりパークに関して、名称の由来は、三次市は、中国地区の日本海側と太平洋側に流れる川の分水嶺がある地域であり、霧も多く発生することのこと。この霧とステージに立ちきりっとするを合わせ、施設の名称に市民の公募で「きりり」が使用されていることのこと。また、きりりパーク内にある、平成26年に完成した文化会館は、浸水対策により1階部分は駐車場で、ホール等は2階以上となっていること、更に、完成したばかりの貯留施設を見学させていただいた。

● 所感

三次市の、平成30年7月豪雨における尾関山地点上流の流域平均雨量は348mm/2日であり、昭和47年7月豪雨における流域平均雨量351mm/2日と同程度とのことでありました。ですが、約50年間に同じ規模の豪雨による雨量であっても、今日までの三次市の内水対策等の取り組みにより、着実に減災への備えができており、浸水面積が縮小されていること。内水対策をコツコツ積み重ねることの大切さがわかりました。

このことは、現地視察するまでに、広島市や三次市の住民の方にお聞きしたところ、昭和47年はとても被害が多きく大変であったが、平成30年豪雨は、昭和47年の時よりも被害が大きくなかったとの声、とも一致していました。

内水氾濫対策については、流山市においても、新川耕地地区（物流施設群により、以前の田んぼから状況が変化）における検討が必要と考え

ます。

先ずは、千葉県が管理している、今上落川にある淡水防除の排水機場のポンプ施設を、今後、異常気象や豪雨等での内水対策に活用できるポンプへの変更が急務と考えられます。

その他、三次市が国・県と連携して行っている各種の内水対策も、一つ一つ流山市で起きた場合はどうかと、調査・研究する必要があると思います。実際に、被害に遭われ、対策を行っている三次市の現地を視察させていただきましたが、今後を活かしてまいります。

(3) 広島県廿日市市 (3日目)

● 視察項目 「廿日市市地域公共交通計画について」

● 主な説明者

- 広島県 廿日市市議会 副議長 中島 康二氏
- 廿日市市建設部 交通政策課 課長 川本 誠氏
- " 交通政策係 係長 高篠 徹氏
- 施設整備課 計画整備係 課長補佐兼係長 土井 勇氏
- 宮島口みなどまちづくり推進課 事業推進係 主任 山崎 慎也氏
- 宮島口みなどまちづくり推進課 主査 中島 英昭氏
- 廿日市市議会事務局 局長 村田 克己氏

- #### ● 市の概要
- 面積 : 489.49 k m²
 - 人口 : 116,360 人 (令和4年10月1日現在)
 - 市長 : 松本 太郎 (まつもと たろう)

■ 特色

県の西部に位置し、山口県と広島市に隣接。市域は南北に長く、瀬戸内海沿岸部(可住地は沿岸部に集中(人口及び世帯の約9割)、可住地面積は約70k m²(全体の約14%))、島しょ部・西中国山地の中山間地域(高齢化率40%を超える)など様々な地形で構成される。沿岸部は高度成長期以降、広島市のベッドタウンとして大規模な宅地開発が進み、都市化が進展。世界遺産に登録された厳島神社がある日本三景の1つの

「安芸の宮島」には、年間 450 万人以上の観光客が訪れる。

- 市議会の概要
 - 議員定数：28 人
 - 議長：佐々木 雄三（ささき ゆうぞう）
 - 副議長：中島 康二（なかしま こうじ）

● 主な内容

■ 公共交通（バス路線）の状況について

- ・ 民間バス 4 路線
- ・ 市自主運行バス
 - ・ 廿日市地域 5 路線
 - ・ 大野地域 4 路線
 - ・ 佐伯地域 6 路線
 - ・ 吉和地域 1 路線
- ・ 自家用有償旅客運送
 - ・ 吉和地域 3 路線（うちデマンド 1 路線）
- ・ 地域主体型互助輸送
 - ・ 大野地域 1 路線

■ 公共交通（航路）の状況について

（早朝夜間便の運航に対する市の負担の状況）

- ・ 運行時間（早朝夜間便） 早朝：午前 7 時までの 3 便
夜間：午後 9 時以降の 5 便
- ・ 運行事業者 JR 日日本宮島フェリー（株）
- ・ 運行負担金 6000 円/年

■ 廿日市市地域公共交通計画について

（1）計画策定の目的

- 人口減少や高齢化などに伴うバス利用者の減少により、民間バス路線の経営状況が厳しさを増すなか、市自主運行バスを含めた路線の維持に要する財政支出は今後も増加していくものと考えられる。
- 一方で、通院・買い物など日常生活における移動に不便な状況が生じており、地域の実情に合った移動手段の確保並びに多様化した住民ニーズへの対応が課題となっている。

○立地適正化計画に基づく集約型都市構造（コンパクトシティ）の実現に向けては、メリハリのついた土地利用の誘導などの施策と併せ、各拠点間や拠点と交通結節点を結ぶネットワークの形成が不可欠となっている。

こうした状況を踏まえ、計画に基づく廿日市市の持続的な公共交通ネットワークを形成するもの。

（２）計画区域

対象区域は廿日市市全域とし、沿岸部（廿日市地域、大野地域）、中山間部（佐伯地域、吉和地域）、島しょ部（宮島地域）の３つに区分し、地域特性や日常の生活圏等を踏まえた施策を推進する。

（３）計画対象期間

平成 28 年度～令和 4 年度の 7 年間

■地域公共交通計画の取組におけるポイント

- ①利用者数の確保（利便性の向上と複合的な利用促進策により利用者減少に歯止め）
- ②日常生活の移動手段の確保（通勤、通学、通院・買い物など生活交通の確保）
- ③適切な財政支出（効果的・効率的な運行による財政支出の抑制）
- ④地域間を結ぶ路線の維持強化（コンパクト＋ネットワーク、安心して暮らせる基盤整備）
- ⑤民間路線と市自主運行路線の役割分担（民間路線を補完し、競合ではなく連携・共存することで地域における一体的なネットワークを形成）
- ⑥交通機関の連携強化・結節点の機能向上（ダイヤ調整や待合環境の改善による乗継利便性の向上、交通ＩＣカードシステムの導入など）
- ⑦情報提供の改善（バスロケーションシステムの導入、多言語化など情報ツールの改善）
- ⑧公共交通に関わる関係主体の連携強化（地域や地元交通事業者との協議による移動手段確保の検討、地域主体の取組に対する支援）
- ⑨通勤・通学需要の取り組み（通勤・通学に対応したダイヤ設定）

- ⑩ 高齢者の公共交通利用への転換（運転免許証自主返納支援による交通事故防止と公共交通の利用促進）
- ⑪ 観光客の公共交通利用促進（来訪者へのモビリティ・マネジメントなど）

■ 地域公共交通計画の基本理念と方針

- ・ 基本理念 「暮らしの安心」と「交流」を支える持続可能な地域公共交通網の構築
- ・ 方針 1 持続可能な地域公共交通網の構築
 - ・ 地域特性に配慮しながら、まちづくりと調和した効果的・効率的な地域公共交通網を構築する。また、適切な受益者負担と効果的な財政支出により、持続可能なサービスを目指す。
- ・ 方針 2 便利に安心して利用できる環境の整備
 - ・ 利用者が減少傾向にある中で、利用者の目線に立ち、市民や来訪者が便利に安心して利用できる環境を、ハード・ソフト様々な事業の組み合わせにより整備する。
- ・ 方針 3 みんなで地域公共交通を守る体制づくり
 - ・ 住民、交通事業者、行政、沿線施設等、公共交通に関わるあらゆる主体が連携し、地域公共交通を守り支える体制を構築します。特に公共交通は利用者である市民あつてのものであるため、「地域公共交通を守り・育てる意識」を醸成し、積極的な市民参画を促す。

■ 地域主体の移動手段について

（1）NPO法人ほっと吉和の取組

- ◆ 事業目的：市との連携による、地域内の多様化する移動ニーズへの対応
- ◆ 道路輸送の事業区分：自家用有償旅客運送事業（交通空白地有償運送）
- ◆ 運行区域：吉和地域内
- ◆ 運行内容等：8人体制で、次の運行を実施
 - ① 巡回バス → 12人乗りのワゴン車（市から無償貸与）で運行
運行日：月曜日～金曜日（祝日は運休）
運行便数：1日6便（2路線とも）

② デマンドカー → 4人乗り乗用車（リース車両）で運行

運行日：月曜日～土曜日（祝日は運休）

※前日までの予約（月曜日の利用予約は土曜日まで）

運行便数：1日8便

◆ 運賃：大人150円、小人100円

◆ 運行開始年月：令和3年4月

◆ 利用者数（令和3年度実績）

計1649人（巡回バス855人、デマンド794人）

（2）NPO法人ほっと吉和への支援

◆ 令和2年度（運行開始前）

① 「廿日市市自家用有償旅客運送補助金交付要綱」に基づき、運行を開始するための準備経費を補助（補助額：30万円）

《 充当内容 》

- ・自家用有償旅客運送事業の実施のための登録経費
- ・乗務員として活動するための、大臣認定講習受講
- ・地域住民への周知のためのチラシ作成、車体貼付用ステッカー作成、乗務員用ベストの作成など

◆ 令和3年度

① 「廿日市市自家用有償旅客運送補助金交付要綱」に基づき、運行経費を補助（補助額：600万円）

《 充当内容 》

人件費、燃料費、車検料・点検代、任意保険、車両リース料（デマンドカー）、受付業務に係る諸経費など

② 車両（巡回バス）の無料貸付

（3）大野第一区の実施

◆ 事業目的：高低差の著しい大野第一区において、区域内に在住する高齢者を主な対象として無料送迎を行い、社会参加等を効果的に促進すること。

◆ 事業区分：地域主体型互助運送事業（道路運送法上の認可や登録は不要）

◆ 運行区域：大野第一区の区域内

◆ 運行内容等：7人体制で、電気自動車（区所有のワンボックス）で運行

運行日：月曜日～金曜日（祝日は運休）

運行便数：1日6便（午前3便、午後3便）

◆ 運賃：無料（利用に当たっては、登録が必要）

◆ 運行開始年月：平成28年4月

◆ 利用者数（令和3年度実績）2475人

（1日当たり11.4人、1便当たり1.9人）

（4）大野第一区への支援

◆ 令和3年度から「廿日市市地域主体型互助運送補助金交付要綱」に基づき、車両に関する経費を補助（補助額：50万円）

《充当内容》自動車保険料、維持管理費、減価償却費など

● 所感

廿日市市の地域公共交通計画は、平成28年度から令和4年度の7年間であり、現在は、新しい計画を改定中であること。バス交通利用者の減少があるなか、通勤、通学、通院、買い物等の生活交通の便の確保に苦慮されていることがわかりました。

ただ、交通空白地などへの対応として、NPO法人や地域主体型互助運送事業に取り組まれており、デマンドバスなどの予約に関して、市で運営していた時には、抵抗感があったが、地元の方の運行に代わり、電話予約をしやすくなったとのお話や、高低差の著しい地域における、高齢者の方の社会参加を効果的に促進するために地域の方々が、自分達の地域で支えようという取組などが印象的でした。

1日目の視察地の東広島市の事例、3日目の廿日市市の事例などを視察させて頂き、大変参考になりました。流山市の今後の公共交通施策に活かしてまいりたいと思います。

視 察 報 告 書

報告者氏名 笠原久恵



1 委員会名

都市建設委員会

2 期 日

令和4年10月31日(月)～11月2日(水) 2泊3日

3 視察地及び調査事項

(1) 広島県東広島市(1日目)

東広島市都市交通マスタープランについて

(2) 広島県三次市(2日目)

内水対策事業について

(3) 広島県廿日市市(3日目)

廿日市市地域公共交通計画について

4 所感等

東広島市の人口が18万8千人と流山市とほぼ同等であるが、面積においては、約16倍の広さがあり、今回の東広島市都交通マスタープランについて、流山市との違いや同じ課題の取り組みを考える良い機会となった。

流山市との違いについては、山などが多く、中心市街地と点在する住居との距離が流山市とは大きく違った。そのため、様々な対策や計画など流山市よりも多様性に応じなくてはならない状況であることを確認できた。

流山市と同様の課題については、やはり主に高齢者に対する移動の足となる役目についてどう対処すべきかであると考えている。運転免許証の返納についてもタクシー割引やIKOCAやPASUMOの配布など様々な対応をされていて、現在、流山市でも検討を重ねているところであり、参考にしたいと感じた。

そのほかの東広島市のマスタープランに基づくアクションとして特に私が注目したのは、黒瀬さくらバスの運行である。これは、住民主体（NPO団体）となって行われていて、幹線に繋ぐ支線としてネットワークを形成し、行政ともよく連携を図りながら行っていた。住民との連携が図られているため、適切に課題などに対応し、経路についても利用者の声を反映できる住民主体型公共交通である。しかし、運賃無料で行っているため財政が厳しく、苦慮しながら点在する住民に対して大きく6路線も行っているが、中々、乗車率も上がらず課題を抱えているとのことであった。

そのほか、西条市街地循環バスや西条駅・広島空港直結リムジンバス、さらに新型コロナウイルス感染者の発生の影響もあり、交通・移動の行動変容を踏まえ現在、令和2年から4年にかけて都市交通マスタープランを改訂中とのことであった。今後の改訂にも注目して参りたいと考える。

現在、流山市では、妊産婦に対するタクシー利用料金助成制度に動いており、交通関連業者ともしっかり協力いただけるよう、バス、タクシー、電車など様々なタイプを利用していただけるよう移動困難者への支援についても配慮が必要と考える。

三次市は、人口49,675人（令和4年11月1日現在）、面積778㎢と流山市と大きく違うが、3本の川（馬洗川、西城川、江の川）が交差し豪雨による内水対策は、これからの流山市にとって参考にすべき内容である。

今回、平成30年に豪雨災害により被害があった畠敷・願万地域の内水氾濫対策について視察した。

この地域は、昭和47年7月、平成22年7月、平成30年7月と家屋浸水を伴う内水被害が発生しており、そこで平成30年の床上浸水の解消を目標に国土交通省、広島県、三次市連携の下、「畠敷・願万地地区内水対策検討会」が設置された。

各連携により国は、河道掘削及び樹木伐採。県は、馬洗川支川（大谷川）の改良。市は、雨水貯水施設整備2箇所、畠敷救急内水排水機場ポンプ増強、住宅の浸水対策に関する土地利用条例施行を行うとして分業し、多角面から対策をした。

そのうちの1つ、五龍川雨水貯水施設「キリリパーク」を視察し、その広さを生かし、バスケットボール練習場や駐車場の利用可能な施設となっていた。

視察説明会場となっていた三次市民ホールキリリのサロンホールも立派な施設で高床式の建物であり、災害時には、避難所になる。しかし、避難所が浸水地域であることが不思議でありましたが、浸水地域が今まで広大であり遠くに逃げられない方の避難できる施設となれば良いと考えた。

もう1つ三次市の特徴として、令和3年10月より「三次市住宅の浸水対策に関する土地利用条例」を制定し、開発行為届出区域の雨水を貯める施設設置を義務化し、一部補助。そして浸水部分の住居の高さを一定以上とした。

そして、流山市も江戸川や坂川そしてその川につながる支川などたくさんの川があり、内水被害を考えた対策は、急務であることから実際に災害を受け、対策を講じている三次市の視察を流山市民の安全安心に役立てていきたいと感じた。

今回、三市を視察した中で二市が公共交通についての内容であった。

廿日市市は、人口116360人（令和4年10月1日現在）と流山市の約半分であり、面積約489㎢と流山市の約1.4倍である。

廿日市市について私が感じた特徴は、デマンドバスが運営されており、高齢者や障害者にも利用されやすい小型低床車両を導入している。これからの公共交通は、福祉との連携をいかに強めていくかが課題であると感じている。

どのルートも同料金で大人（中学生以上）150円、小学生100円、小学生未満無料と使いやすい設定となっている。

そのほか、予約型乗合タクシーも運行しており、予約が集まらないなどの課題も知ることができた。

そのほかの課題として、やはり運転手の人材不足が深刻で、運転手の休憩時間を確保するのに苦慮しているとの話も聞くことができた。

視 察 報 告 書

報告者氏名 中村 彰男



1 委員会名

都市建設委員会

2 期 日

令和4年10月31日（月）～11月2日（水）2泊3日

3 視察地及び調査事項

(1) 広島県東広島市（1日目）

東広島市都市交通マスタープランについて

(2) 広島県三次市（2日目）

内水対策事業について

(3) 広島県廿日市市（3日目）

廿日市市街地公共交通計画について

4 所感等

（視察内容）

今回の視察は流山市と同規模人口の東広島市、半分程度の廿日市市で地域公共交通計画、三次市では国、県、市の三者連携による内水氾濫対策が一部完了していることからその効果等について視察をした。

東広島市は人口が約20万人と流山市と同規模であるが、緑面積の多い行政面積は635km²と約20倍で9つの地域で構成されている。

東広島市の交通課題は増加する交通量に対する渋滞対策と平成20年度以降減少する鉄道、路線バス利用者が減少し公共交通サービスを維持することが困難とのことであった。

そこで、平成26年から始まった住民組織主体の黒瀬さくらバスの運行開始や平成29年からの市街地循環バスの運行開始が始まっている。特徴的であるのは交通結節点として平成29年から請願駅が開業していることである。

東広島市では自動車保有台数の増加と自家用車利用が増えており公共交通サービスの現行水準維持が困難とのことであった。

三次市では平成30年7月豪雨に発生した内水被害に対する各種対策を国、県、市がそれぞれの役割を分担していることが特徴的だ。本川を管理する国土交通省、支川を管理する広島県、雨水貯留施設の建設、浸水被害の危険が多い地域での土地利用ルールを三次市が担っている。開発行為では雨水貯留施設の義務付け、建築行為では居室の床面高さを制限するなどが特徴的である。

廿日市市は人口11万6千人、総面積489km²の広域な市であり、加住地面積は全体の14パーセント、70km²である。地域公共交通計画では人口減少や高齢化等に伴うバス利用者の減少で経営の厳しくなった民間路線バスを補完する市の自主運行バスを含めた路線の維持、立地適正化計画に基づく集約型都市構造の実現に向けた土地利用の誘導などが喫緊の課題である。特徴としては観光地で有名な宮島の市民向け渡し船のマネジメント等がある。

対策としては自主運行バス等に対する支援、交通結節点の整備があげられる。地域での交通空白地有償運送の実施、市民センターや道の駅、地域交流センター等を拠点として市内移動を図れることが特筆すべき点であるが公共交通に関する市財政支出等は年間で2億円を超えている。

(所感)

流山市と同規模人口であること、様々な公共交通計画のある都市と、近年の内水被害の軽減が具体的に図られている都市を視察した。地域公共交通計画ではどちらの市も経費回収率が10パーセント以下程度で今後の財政的目途は立っていないことには驚きを隠せない。福祉目的ではあるものの将来の見通し無しでは事業としては成り立たないのではないか。

三次市では平成30年7月に発生した浸水被害に早々と着手、実現している自治体であることに着目した。その手法と計画実施の早さは見習うべきであり、今後の内水被害対策の大きな参考となった。準備に当たった執行部の皆様に感謝申し上げます。

以上