

周南市議会志高会 会派視察報告

令和5年7月24日～26日

福田健吾

佐々木照彦

土屋晴巳

吉安新太

※藤井康弘と岩田淳司は所用のため欠席

7 月 24 日 宮城県石巻市

「震災復興の取り組みについて」

質疑（抜粋）

問 門脇・南浜地区は被災後、建築制限指定範囲に認定されたが、

住民からの反発などはなかったか。

答 多くの人が高台への移住をうけいれた。中には、住み続けること

を選ぶ人もいた。

問 何百万トンもの被災ゴミの処分はどのように行ったのか。

答 全国各地の自治体が被災ゴミを受け入れてくれた。

所感

東日本大震災から 13 年が経ち、初めて被災地を訪れたので、改めて、被害が甚大だったことを感じた。仮設住宅も完全に撤去され、インフラも含めて、ハード面での復興は 100%終わったと言われていた。ただ、震災による心的なストレスなどのソフト面は、専用の課を設けるなどして、対応されている。

国の出資により、市役所隣に、防災センターが建設された。東日本大震災の教訓を踏まえ、大規模災害における災害対策本部の体制整備強化を図るため、市役所及び各防災機関と連携し、迅速な防災対策を行う機能を有した施設でした。

視察項目 気仙沼市における BRT の導入と運行状況について

日 時 令和 5 年 7 月 25 日 (火) 午後 1 時～2 時 40 分

BRT とはバス・ラビット・トランジット (Bus Rapid Transit) の略で、接続バス、PTPS (公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムです。

その背景には、人口減少、特に若い世代の働き手の急激な減があると考えられます。

BRT の究極は、自動運転化 (完全自動化 レベル 4) であるが、これは科学技術の進歩 (車両の機能装備の向上) によるところが大きい。自動運転機能を有する自動車のコマーシャルを目にするところまできている。これからももっと機能・性能が向上するであろう。

実際の情報として、広大な大学キャンパス内を、学生等の移動のために無人の車両が走っている。また、山間地区の高齢者の移動用としてゴルフ場のキャディーカー的 4 人乗り車両が運行している地域もすでにあるが、山口県を含む西日本地域では導入実績は耳にしない。

そこで、実際に公道を利用しての BRT の導入状況を勉強するために、気仙沼市に赴いた。

気仙沼市の場合は、平成 23 年 12 月に JR 東日本から、鉄道復旧までの代替手段として JR 気仙沼線における BRT による仮復旧の提案があった。その背景には、東日本大震災による鉄道被害として、JR 大船渡線と JR 気仙沼線が不通となっており、地元からの早期復旧の要望が出されていた。

仮復旧の提案については、あくまでも鉄道の復旧希望の声が強かったが、復旧にかかる地元負担や三陸沿岸道路の事業化 (鉄道では、JR 気仙沼駅から JR 仙台駅まで約 2 時間、高速道路の整備による高速バス利用でも約 2 時間)、復興事業の進捗への影響等を考慮し、BRT による (鉄道路線をバス専用道として利用) 本格復旧を受け入れている。

最大の課題であった復旧にかかる地元負担は、BRT の導入を受け入れたことにより、JR 東日本が 6 割負担、地元の 4 割負担分は、復興事業として国負担となり、結果は気仙沼市の負担はなかったそうである。また、もう一つの課題であった東北地方最大の都市である仙台市までの移動時間も、復興事業の一つとして進められていた三陸自動車道の整備・開通によりクリアとなる。この三陸自動車道は今現在でも無料となっていた。

BRT は、JR 大船渡線と JR 気仙沼線と一般道を利用した運行だけではなく、一部市内も運行している。BRT の利用料金は、震災前の鉄道料金と同額に設定されており、便数も震災前

の 1.5 倍に増便されている。また停留場所(バス停)は、従来駅はもちろん新たに追加し、震災前の駅全てにトイレを整備するなど市民の利便性の向上に寄与している。幸いにも、従来の線路内(バス専用道)を走行しているバスも見ることができた、

一方 BRT の利便性向上は、従来の民間バスへの経営圧迫にもなり、現在民間業者への委託費は年間約 2 億円。人口約 5.8 万人の気仙沼市の財政では大きな負担となっている。そのため、BRT と民間バスの効率的な協力・連結体制の構築の協議にはいるそうである。

仮復旧として BRT を導入し、市民生活の利便性は高まり、多くのメリットを感じるが、本格的な鉄道復旧を望む声は今でもあるようだ。現実的には不可能と思う。

BRT 専用道約 4.8km を利用した自動運転の実証実験は行われており、来年秋からは距離を約 13km に延長し自動運転(レベル 4)が導入される計画との説明があった。

冒頭に西日本では BRT の導入はない、少ないと思う。しかし、JR 東日本での実例がある。JR 西日本でも将来の廃線を考えている路線もある。線路を利用した BRT の導入は、代替え案としては一考の価値はあると思った。人口減、超高齢社会を迎え、BRT を含む市民の移動手段の確保等に関する情報については、今以上に注視し、研究しなくてはならない時期にあること強くそして再認識した。

山形市（令和5年7月26日）

視察項目【シェルターインクルーシブプレイスコパルについて】

雨天時や冬期間の子ども達が遊べる施設として、平成26年に市北部に「べにっこひろば」を整備したのに続き、市南部に子育て支援拠点施設として整備された。PFI事業として整備され、事業者は15年間の施設運営、維持管理を行う。

設計建設費 約20億5千万円 運営・維持管理費 年間約8540万円

1. ランドスケープと一体となる佇まい
2. ひとつながりの空間の中に、様々な居場所をつくる
3. 遊びを触発する空間
4. 五感を大切にする空間
5. 障がいのあるなしに関わらず、一緒に遊べる仕掛けをつくる

を設計コンセプトとして建築されている。

利用は、平日で300人位、土日で1000人位とのことであり、1時間に400人までしか入れない。大人と子供のセットでないと入場できないことになっている。入場料は市内、市外在住者とも無料。また、入場に関しては事前予約または当日券。1回の入場で90分間遊ぶことができる。

それぞれの特性に合った遊び方が出来るよう工夫されており、インクルーシブな遊具もある。運営スタッフもいろいろな資格を持った方がかかわっており、平日で10名、休日で15名程度とのことであった。2023年5月より第三の居場所も整備され、まさしく子育て支援の拠点として充実を図っているように思えた。親と子に関わりながら遊ぶことのできる施設として面白い存在だと思う。周南市も子育て支援の充実を図るうえで、屋内の遊ぶ施設を望む声に答えるには非常に参考になる施設だと感じた。