

平成30年12月13日

下野市議会議長 秋山幸男様

総務常任委員会

委員長 岡本鉄男

総務常任委員会行政視察報告書

議会閉会中、当委員会の行政視察を実施しましたので、その結果について報告いたします。

1. 視察期日及び視察地

平成30年10月22日 新潟県三条市
10月23日 新潟県燕市

2. 参加者

副委員長	磯辺香代	委員	秋山幸男
委員	相澤康男	委員	石川信夫
委員	高山和典		

3. 視察事項

「災害に強いまちづくりについて」(新潟県三条市)

「公共交通について」(新潟県燕市)

4. 視察内容

(1) 新潟県三条市

三条市は平成17年に3市町村の合併により誕生した。人口約9万9,000人、面積431.97㎏の市であり、新潟県のほぼ中央に位置している。全国的に「金物のまち」「ものづくりのまち」として知られ、金属加工業を中心とした地場産業がしっかりと根づいている。市の北西部を流れる信濃川に向かって、清流・五十嵐川が市の中心部を横断している。

三条市では、平成16年と平成23年に豪雨による水害に見舞われた。平成16年に発生した新潟・福島豪雨（7.13水害）では、停滞した梅雨前線の影響で当時の観測史上最大の降雨量（累計雨量491mm）を観測、五十嵐川の堤防が決壊し、市内に甚大な被害が発生した。また、平成23年に発生した新潟・福島豪雨（7.29水害）では、平成16年と同様に停滞した梅雨前線により豪雨となり、観測史上最大の降雨量を更新（累計雨量959mm）。降雨量は前回豪雨災害の約2倍の量であり、五十嵐川上流部での堤防決壊や山間地の土砂災害により、広範囲にわたる被害が発生している。

平成16年の7.13水害後、市では、河道拡幅・築堤などのハード面での対策を行うと同時にソフト面での様々な対策を講じている。その結果、7.29水害では、降雨量が約2倍であったにも関わらず、人的被害のほか、家屋被害についても激減し、被害を最小限に食い止めることができています。

市民への情報伝達においては、それまで戸別訪問や広報車での広報など、極めて限定的であった伝達方法を、屋外拡声器やインターネット、戸別受信機、FMラジオ（緊急割り込み放送等）等、あらゆる媒体を利用した情報伝達体制を整備し、情報伝達の多様化、迅速化を図っている。その結果、7.13水害時に市が発令した避難情報を得ることができた市民の割合は21.9%であったが、7.29水害時では93.3%の市民が避難情報を得ることができている。

また、災害時にそれぞれの役割やとるべき行動がわからず、対応に大きな混乱が発生したことから、職員、自治会、住民等がよりの確な行動がとれるよう、それぞれに対応マニュアルを作成し、各主体の基本的役割を明確にするとともに、災害発生からの経過時間ごとに目標任務を定め、「誰が」「何を」するかを明示している。さらに、「災害が起こっても、人は逃げない」という心理状態を前提と

して、より適切な「自助」を促すハザードマップとして、地域の浸水特性を理解することを目的とした「気づきマップ」、状況に応じた避難行動を促すことを目的とした「逃げどきマップ」を作成している。

二度の大きな水害の経験から、適切な災害対応の基盤となる気象情報の収集体制を強化するため、民間の気象会社から地域に特化した気象情報を入手しているほか、平成28年度には、気象庁のモデル事業により、気象予報士を活用し、職員の防災気象情報に関する理解の促進や避難情報発令等に関するアドバイスを受けるなど、専門的な知識を市の防災に活用している。なお、モデル事業終了後も、防災気象アドバイザーとして市の単独事業で実施している。

（２）新潟県燕市

新潟県燕市は平成18年に1市2町の合併により誕生した。人口約8万人、面積110.96km²の市であり、越後平野の中央、新潟市と長岡市の中間に位置し、北陸自動車道三条燕インターチェンジと上越新幹線燕三条駅といった高速交通機関があるほか、JR越後線、弥彦線が交差するなど交通網が充実している。

市では、市内循環バス「スワロー号」と地区内巡回バスを運行していたが、市内循環バスの利用者は年々増加する一方で、地区内巡回バスの利用者は年々減少していた。また、人口減少や高齢者の増加、旧市町ごとに市街地が分散、病院や大型店舗が市街地周辺に分布するなど、公共交通は様々な問題を抱えていたことから、①市全体の地域公共交通の見直し、②高齢者のニーズを捉えたサービス提供、③新庁舎建設に伴う交通体系の再構築を踏まえた「公共交通基本計画」を平成25年3月に策定している。

新たに導入したデマンド交通「おでかけきららん号」は、市域を東西2つのエリアに分け、ドアツードア、フルデマンド方式、ワンボックス車6台が運行している。運行主体は市内のタクシー会社6社が担っている。平成25年4月の本格運行開始後、利用状況やニーズを捉え、増車やエリア拡大を図ってきた。運行実績として、それまでの巡回バスの利用者が1日平均98.6人であったのに対し、平成29年度では1日平均152.8人となっており、市民ニーズを捉えたサービス提供を実現している。

循環バス「スワロー号」は、路線の再編や鉄道駅との接続、低利用のバス停を

廃止し、必要となるバス停を増設するなどの見直しを図ったことにより、見直し前の平成25年4月の1日平均利用者78.9人から、平成26年3月には1日平均153.4人と大きく増加している。

また、平成27年4月からは、定住自立圏協定を結んでいる弥彦村との広域循環バスとして、弥彦・燕広域循環バス「やひこ号」を運行している。やひこ号では、バス停での乗降のほか、フリーの乗降区間を設け、利用者に使い勝手の良い運行体系をとっている。

デマンド交通「おでかけきららん号」の予約受付・配車業務等は、市社会福祉協議会が市から委託を受けており、社会福祉協議会の事務所の一室に予約センターが置かれている。センター長1名、オペレーター8名の9名体制であり、通常3・4名のオペレーターが予約受付・配車業務を行っている。

5. まとめ

(1) 新潟県三条市

7.29水害において、降雨量が7.13水害の約2倍であったにも関わらず、人的被害のほか、家屋被害についても激減し、被害を最小限に食い止めることができたのは、7.13水害を教訓として様々な対策が講じられた成果であると言える。

本市は、幸いなことに大きな災害がなく、安全安心なまちを強みとしているが、災害は「いつ」「どこで」起きるかわからないということを改めて考え、防災・減災対策をより一層推進していくことが求められる。

災害時に、行政がすべての被災者を迅速に支援することが難しいといった現実（「公助の限界」）に対して、市民が自ら、または地域で助け合って防災、減災に取り組む「自助」や「共助」が極めて重要となってくることから、平時においての啓発や、自治会加入を促進するなど、そのための仕組みづくりに積極的に取り組んでいく必要がある。

避難情報等の伝達にという部分では、市民が情報を確実、迅速に得られるよう様々な媒体を活用し、複数のルートを確保しておく必要がある。本市では、現在、コミュニティFMの整備を進めているところであるが、電源がオフであっても、放送局からの起動電波を受信すると自動で電源がオンとなる「緊急告知FMラジオ」の活用等のFMを活用した情報伝達手段についても、整備に併せて導入して

いただきたい。また、避難情報の発令にあたっては、近年、局地的な豪雨災害が頻発していることから、気象予報士等の専門家の意見を取り入れ、躊躇することなく情報発信ができる体制を構築することも、早期避難を促す観点からも有効である。

なお、三条市では、災害後の対応への備えとして、被災された方が、一日も早く生活の再建ができるよう、手続きや支援制度を「大雨で被災された方のための各種手続き・支援のご案内」としてまとめていた。被災後の人々の不安を少しでも取り除くという意味でも効果的であり、本市においても検討すべきと感じた。

(2) 新潟県燕市

燕市が抱えている公共交通の課題は、本市と共通する部分が多く見受けられた。燕市では、循環バスとドアツードアのデマンド型交通を併用しているが、いずれも利用者は増加している。利用者増の要因として、利用者の詳細なデータを収集・分析し、状況に応じた改善を図るなど、きめ細やかに対応していることが挙げられる。また、デマンドバスについては、予約センターで、市内を知るオペレーターがGPSでデマンドバスの現在位置を確認しながら、即時、予約を受け付けていることなどが利用率アップにつながったものと考えられる。

本市においても、まずは、本市のデマンドバスの利用者のデータを十分に分析し、設定エリアの検証・見直しや車両台数の増加など、現行の公共交通体系の充実強化により、市民の満足度を高める取り組みを実施すべきと考える。なお、本市でも、高齢者や運転免許証自主返納者が増加する中、予約の必要がなく、定時運行を行う市内循環バスを望む声がある。また、本市のまちづくりの大きな方向性を記した「立地適正化計画」に基づき、都市機能の集約を図ると同時に、生活交通の確保・充実を進めていく必要がある。燕市のような、デマンドバスと市内や広域連携による循環バスの併用等も大いに参考とし、市民ニーズや社会情勢等も考慮しながら、本市にふさわしい新たな公共交通体系が望まれる。当委員会としても今後さらに調査研究を進めていきたい。