

様式1〔申し合わせ事項〕 【委員会、全協：共通様式】

令和 2年10月21日

東員町議会 総務建設常任委員会

委員長 伊藤治雄 様

東員町議会 議員 中村 等



研修期間	令和 2 年 10 月 13 日 (火) ~ 月 日 () 【 1日間】
研修(視察)先	三重県桑名市 桑名橋上駅舎と東西を結ぶ自由通路他
目的(テーマ等)	桑名駅周辺整備及び公共交通について
資料添付の有無	有 ・ <input checked="" type="radio"/> 無

※ 研修概要、内容、所感などは、次ページに記入すること。



様式1〔申し合わせ事項〕：【委員会、全協：共通様式】

〔議員氏名： 中村 等 〕

研修概要、内容、所感

研修日の10月13日に総務建設常任委員会で桑名駅周辺整備及び公共交通についてを題材にして、桑名市で公共交通を使用しての視察研修に参加しました。

当日、午前9時37分に東員町庁舎前をコミュニティバスに乗車し、中上地区經由にて北勢線穴太駅で乗車し桑名駅に向かいました。

途中、時間的な要因もあったと考えるが、コミュニティバスに中上地区で2名の住民の方の乗車しかなく、乗車人員は少なく感じた。

桑名駅では、桑名市 都市整備部 駅周辺整備課 中西課長と産業文化部都市整備部 駅周辺整備課 伊藤主幹の案内、説明により橋上駅舎と自由通路を視察した。

現在、桑名市は桑名駅西側に於いて「桑名駅西土地区画整理事業」が施行中であり、道路の拡幅や公園を各所に配置するなど住宅街の整備により生活環境を整え、より住みやすいまちにするための整備が進められており、桑名駅も、平成29年5月に東海旅客鉄道(株)、平成29年7月に近畿日本鉄道(株)と桑名駅自由通路等の整備に関する施行協定を締結し、平成29年度より整備を進めている。

駅は事業費約97億円の経費をかけて、自由通路については、鉄骨造で延長約170m(階段延長含む)幅員約6mバリアフリー施設、エレベーター2基(東西昇降部に各1基)上りエスカレーター 1基(西昇降部に1基)を整備。

橋上駅舎については、すべて鉄骨造にて(JR桑名駅)が面積約1,500平米バリアフリー施設、エレベーター2基、エスカレーター上下各2基、多目的トイレを(近鉄桑名駅)が面積約1,350平米バリアフリー施設、エレベーター2基、エスカレーター上2基、多目的トイレを(養老鉄道桑名駅)面積約120平米エレベーター1基をそれぞれ設置し、従来の駅では東西を行き交う際には、駅の入場券を購入し改札内を通るか、踏切まで迂回しなければならなかったが、桑名駅自由通路が完成することで、東西を自由に通行できるようになっていた。

この自由通路は、旧桑名駅(JR関西本線、近鉄名古屋線、養老鉄道養老線)があった位置から南へ約80mの位置に整備されたことにより、JR桑名駅、近鉄桑名駅及び養老鉄道桑名駅を自由通路に面する形で移設され、ホームへのアクセスが安易となり、利便性が向上していた。

駅舎のデザインについては「伊勢国一の鳥居」や「六華苑」を設計したジョサイア・コンドルの建築思想「和洋折衷」、桑名藩初代藩主本多忠勝の兜の黒をモチーフに、桑名の歴史を感じられるものとなり駅舎南側は、大きなガラス窓により、3種類の線路幅の違いを体感できる日本で唯一の踏切があり、線路幅を上からも望むことができた。

なおこの自由通路は、令和2年8月30日より供用されており、開始に合わせ旧駅へのアクセスは閉鎖されて取り壊しが行なわれていました



また市では、今後の桑名駅周辺の再開発として桑名駅を起点とした市の整備事業が加速し、新駅舎や自由通路の他に駅東口の広場整備を進めており、レジャー施設「ナガシマリゾート」を運営する長島観光開発株式会社が、11階建てホテルを中心に、ペDESTリアンデッキ（高架歩道）、駅前広場、観光・物産館などの建設を計画し、駅西口では、土地区画整理事業が進められていくとの事。

しかし東員町の議員としては、当初の計画であった三岐北勢線の需要に非常に重要な要因と考える養老鉄道桑名駅横へ延伸、駅構内への乗り込みが実施されなかったことは、非常に遺憾で残念だと感じた。



午後は場所を桑名市庁舎へ移動し、桑名市統括監兼市長公室長 加藤眞毅氏挨拶の後、市長公室 政策創造課梅山靖洋 MaaS 推進室長の説明により市の MaaS 推進室についてオンデマンド交通について研修した。

現在は高齢社会・人口減少社会へ移行しつつあり、地域の生活交通の問題は、高齢者の免許返納者の増加による公共交通へのニーズが高まり、買い物や通院を始めとする生活に必要な施設の立地が希薄となり、「移動」を伴わない限り生活が維持できなくなりつつある。

多くの人々が、移動をマイカーに依存する現代社会に於いては、公共交通機関の運転手不足が懸念されるなど、公共交通は存続が厳しい状態に陥っており、現実にバス・鉄道等の集約輸送を旨とする公共交通機関は撤退が進む状況であり、マイカーを使えない、または今後使えなくなる高齢者を始めとする“移動制約者”の足が危機に瀕している。

従来の定時定路線型のバス交通では、限界を超えてしまった小規模需要に対して、一つの答えを出しつつあるのが「オンデマンド交通」である。

「オンデマンド交通」は“需要に対応する”という言葉どおり利用者の需要（予約）

を集約した形で運行する乗合交通手段で、バスとタクシーの中間的にその機能が位置し、将来に向け多くの可能性を秘めた交通システムと言えるが、様々な交通モードはその特性により地域性による適合如何に差があり、どんな場合でもオンデマンド交通が効果を発揮するとは言えず、現在はまだオンデマンド交通は成熟した交通システムでは無く試行錯誤の段階であり、わが町でもコミュニティバスが存在するが、必ずしも住民のニーズに答えているとは言えない。

桑名市も諸課題に対応する目的で、北勢線、養老鉄道、コミュニティバスと、まちづくり推進課において実証実験を行い自動運転とを、一元化し、これからの本市の公共交通政策を検討するため、令和2年4月市長公室内にMaaS推進室を設置した。

地域性による適合差の対策の例としては、平成30年7月からコミュニティバスの長島ルート朝便が、1便あたりの利用者数が少なく、1便の乗客が0人（空車状態）で運行が年間で72日（平成29年度実績）続いたことから、バス形態での運行ではなく、デマンド乗合タクシーにて公共交通の維持を図る試験運行を実施した。

バスの限界を超えた小規模需要に対応するため、コミュニティバスが運行不可な狭隘地域や利用者の少ない地域、ルート設定等によっては、地域の利便性の向上や費用の削減等に、地域毎の最適な移動手段を検討し、朝便をデマンド乗合タクシーとすることで、コミュニティバスとは時間帯が異なり、朝便の利用者移動手段を確保し、また通常のタクシーや福祉移送サービスと棲み分けるため、定路線型として（乗車後は、最短距離で目的地まで運行）可能な限り多くの方に手軽に利用できる様に、コミュニティバスは1乗車100円（小学生以下は無料）デマンド乗合タクシーは、1乗車200円をそれぞれ運賃設定している。

しかし、利用する側の予約が面倒/1人だと申し訳ないなどの心理的な要因、時間制約の大きく所用には使いにくい、予約時間の制限（前日までなど）がある場合利便性が犠牲になるため利用者数が限られる為まだまだ問題があり試験的に行なっている様だ。

また、別の施策に国・県の補助を受け、過疎化と高齢化に対応して大山田団地内の一定の対象エリア内で、ルートやバス停をあらかじめ設定せず、その都度デマンドに応じてフリーハンドで適切なルートを設定する自動運転バスの実証実験を三重交通（株）と共同で行い、自動運転バスの住民への認知と、実際の公道を走行して得られるデータの取得を目的に昨年に続き2回目の実証実験を実施致した。

コロナ禍の中、昨年に比より乗車人数を減らし約190名（一便あたり7名程度）の乗車があり、現在アンケート結果を集計している所であるが、飛び入りで乗車を希望される方もいて、住民の方の期待の高さを感じたとのこと。

今後は、まずは得られたデータを、有識者などで構成する桑名市次世代モビリティ社会実装研究会で議論し、人の流れや移動に対するニーズ、社会における新たな移動手段に対する受容性や適応性等を研究し、課題を検討していくとのことであるが、しかし、ICTの取り組み、実験等市が継続した場合、多くの市町は国・県の補助が無くなりシステムの導入とメンテナンスにかかるコストが大きく、持続性の面に不安を抱えているケースも少なくなく桑名市は今後はどう考え対応していくのか注視していきたい。