

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 23 日

東員町議会

総務建設委員長 伊藤治雄 様

東員町議員

島田 正彦



研 修 報 告 書

研修期間	令和2年 10月 13日(火) ～ 10月 13日()【 1日間】
研修(視察)先	① 桑名市役所都市整備部駅周辺整備課 担当者 ② 桑名市役所市長公室Ma a S推進室 担当者
目的(テーマ等)	桑名駅周辺整備・桑名市公共交通の現状について
資料添付の有無	有・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】

〔氏名： 島田 正彦 〕

研修概要、内容、所感

10月13日（火）コロナ禍の影響もあり、近隣桑名市に研修・視察に出かける。テーマの1つでもある公共交通に準じて往復とも北勢線三岐鉄道とオレンジバスを利用。教育民生委員会メンバー（伊藤氏・広田氏・山本氏・中村氏・大崎氏・島田）6名と事務局1名で参加する。今回の研修テーマは① 桑名駅周辺整備事業について ②公共交通についての2点である。

まず1点目の駅周辺整備事業であるが現場を視察しながら、市長公室長加藤眞毅氏から詳細な説明を受けた。桑名市はずいぶん前から駅周辺の開発が遅れており大きな課題の1つであった。*桑名駅前整備の必要性は中心市街地での人口の減少、その中でも既成市街地を中心に人口減傾向が顕著である事。*名古屋駅から近鉄、JRで20分と利便性が高く、さらに2027年リニア新幹線が開通すると東京から桑名まで約1時間圏内になる好条件にある事。平成17年頃から駅前の自由通路構想がなされていたが、長い月日を経て、本年8月30日に完成した。

どの市町も駅周辺の活性化はその町の元気度のバロメーターである。わが町も駅前周辺開発ではそんなほのかな夢を持ったが叶わなかった苦い経験がある。駅前に大きなホテルが完成し、人と人との循環が大きくなれば桑名市も賑わう町として名古屋のベッドタウンの面目を保てると思う。ひとつ残念なのはもう少し自由通路が北勢線桑名駅に隣接していたならば利用客の利便性に繋がり、集客増や収益にもメリットが出たのではないかと残念な思いもしたい。いずれにせよ隣の市町活性化は少なからずも当町にも良い影響をもたらす要因となる。

当町も今後の活性化した町づくりのため一度はとん挫した駅前周辺の諦めることなく、再度駅前周辺のコンパクトシティ構想を再燃してほしい。

⇒インパクトのあった自由通路立体案内図

（実際は通路に平面書き。見る角度で立体化）



様式1〔申し合わせ事項〕：【委員会、全協：共通様式】

〔氏名： 島田正彦 〕

研修概要、内容、所感

2点目の公共交通については市役所Ma a S推進室長の梅山靖洋氏より説明を受けた。

当町は桑名市と比較して人口では18.6%、面積では16.5%と約5分1程度で、単純な比較は出来ないが、高齢化率においては当町が少し高い数値になっている。

桑名市は合併した多度地区、長島地区などエリアとしては広範囲にわたっている。現在K-1（コミュニティバス）が運行されているがルートによっては利用客の激減現象が出ている。また交通弱の多い交通空白地区においてはデマンドタクシーも利用されている。（長島地区に1部）

今回はMa a S（出発地から目的地まで、ICTですべての公共機関などの接続をスムーズにし、人々が効率よく便利に移動できる概念）を中心にした公共交通の将来像の様な研修であったため正直現時点ではピンとこなかった。大山田団地での2回にわたる自動試運転では坂道や駐車している車の横を走行する際など人の手を借りないと難しい面も多々あり、まだ完全走行には時間がかかりそうである。近隣地区の中で最も高齢化率の高い当町では現在3台のコミュニティバスを運行させているが、この台数でフォローは万全か、時間帯に問題はないのか、バス停の数などは現状でいいのかなど利用者の利便性を十分考た上で、後期高齢者数が前期高齢者数を超える2025年度前に再度検討をすることが急務である。

またバスも利用できない交通弱者に対する移動手段はどうするのか。自助も出来ない弱者が数多くいるという現状の中で、玄関先まで送迎できるデマンド交通の取り組みを早急に図るべきである。

コロナ禍で移住をしたい近畿地方でNO-1に選ばれたり明るいニュースも最近多く聞かれる中で、少子高齢化の現状をしっかりと捉え、備えあれば憂いなしとのことわざ通り、当町にマッチした利便性の高い公共交通の確立を早急に図るべきである。



*研修以前に委員会メンバーから提起された質問書の回答を添付します。