

政務活動報告書

会派名 櫻鳴会

年 月 日	令和 5 年 7 月 26 日 ~ 令和 5 年 7 月 27 日				
場 所 (市外の場合は 行程を記入)	防衛省(新宿区)、衆議院第二会館(千代田区) 弘前駅または新青森駅 ~ 東京駅(東京都1泊) ~ 新青森駅または弘前駅				
相手方 (会議名等)	要望活動 : 木村次郎 防衛大臣政務官 勉強会 : 防衛省整備計画局防衛計画課 森田陽				
参加議員名	佐藤 哲、松橋武史、坂本 崇				
活動の概要	別紙のとおり				
	※会議・研修資料等があれば、添付してください。				
活動に要した経費	主な品目	政務活動費相当額		領収書番号	支払証明書番号
	鉄道賃	102,160	円	1,2,3,8	
	タクシー料金	1,000	円	4	
	宿泊費	39,762	円	5,6,7	
			円		
			円		
			円		
	合計額	142,922	円		
備 考	(写真貼付等) 別紙のとおり				

令和5年7月26日～27日に於ける

弘済市議会防衛議員連盟の防衛省

防衛大臣に対する陳情並びに勉強会の報告書

弘済市議会櫻鳴会

佐藤 哲

7/26 防衛省防衛大臣への陳情

題目、「弘前駐屯地への師団の改編に
於ける偵察隊の移動、廃止」について

提出者、弘前市長 村田 忠
その他、防衛四団体、弘前県人会等

場所 市庁舎 防衛省会議室

7/27 防衛計画連勉強会 12702

令和5年7/27日 衆議院第2議員会館会議室

議題1.

「今後ノ陸上自衛隊再編計画 12702」

議題2.

「青森県内部隊ノ現状及如

再編計画等 12702 (大湊再編等)」

その他

意見交換及如質疑応答有。

講師

森田陽 防衛省計画局防衛計画課総括班長

以上

会派 櫻鳴会 松橋 武史

令和5年7月26日水曜日 16:00

弘前市議会議員有志による防衛議員連盟にて防衛大臣政務官 木村次郎 衆議院議員に要望する

令和5年7月27日木曜日 10:00

弘前市議会議員有志による防衛議員連盟 勉強会

講師 森田 陽 防衛省 整備計画局防衛計画課 総括班長

今後の陸上自衛隊再編成計画について（第9師団の再編等について）

青森県内部隊の現状及び再編計画等について（大湊再編等）

上記について説明を受ける。

第9師団の改編については偵察隊約160名が廃止となる。

航空自衛隊大湊分屯基地の概要

全国28か所に存在する地上レーダーサイトの一つ。

所属する第42警戒隊は24時間365日、地上レーダーによって、彼我不明の航空機が接近していないか警戒観察を行うとともに、弾道ミサイルの探知・追尾を行う重要な機能を保持している。

同レーダーが捉えた情報により、近傍に所属する三沢基地をはじめとした航空基地から戦闘機部隊はスクランブルを実施している。このように、大湊分屯基地は、東北地方の空の守りのため、いわば「目」としての機能を担っている。

このほか、三沢基地、車力分屯基地、東北町分屯基地等の説明を受ける。

改めて、防衛省の国防、自衛隊の大事さを再確認した。また、防衛費増額についてもこれらの説明を受けて必要と感じた。

令和5年8月14日

弘前市議会 櫻鳴会 坂本 崇

令和5年度政務活動報告

木村次郎防衛大臣政務官に対する要望活動報告

1. 活動日時 令和5年7月26日(水) 16:00～

2. 要望者 【弘前市議団】
尾崎寿一議長 清野一榮議員 佐藤 哲議員 松橋武史議員
外崎勝康議員 野村太郎議員 木村隆洋議員 石山 敬議員
坂本 崇議員 竹浪 敦議員 志村洋子議員 工藤裕介議員

【関係団体】

櫻田 宏 弘前市長
今井高志 弘前商工会議所会頭
工藤武重 弘前市防衛協会会長
三上知彦 青森県隊友会中弘前支部長
弘前市自衛隊家族会

3. 要望先 東京都新宿区市谷本村町5-1 防衛省
防衛大臣政務官(木村次郎)

4. 要望事項 陸上自衛隊弘前駐屯地の体制維持と強化について

5. 要望内容

弘前駐屯地に拠点を置く第9偵察隊を令和23年度中に廃止し、岩手駐屯地にその機能に移す等、国の新たな戦略体系が策定され部隊再編が行われている。このことにより弘前駐屯地の定員が約15パーセント削減される。

弘前駐屯地は災害支援、まつりへの隊員の参加協力等も含め地域経済の観点からも弘前市にとってなくてはならない存在であることから、体制の維持と一層の強化を求める要望書を弘前市と関係5団体連名で木村次郎防衛大臣政務官へ手渡した。

以上

令和5年8月14日

弘前市議会 櫻鳴会 坂本 崇

令和5年度 政務活動報告

弘前市議会議員有志による防衛議員連盟勉強会 報告書

1. 日 時 令和5年7月27日(木) 10:00～11:00
2. 場 所 東京都千代田区永田町2丁目1-2
衆議院第二議員会館
3. 議 題 今後の自衛隊再編計画について
4. 講 師 防衛省 整備計画局防衛計画課 総括班長 森田 ^{あきら}陽 氏
5. 参加者 清野一榮 議員 佐藤 哲議員 松橋武史 議員 外崎勝康 議員
野村太郎 議員 木村隆洋 議員 石山 敬 議員 坂本 崇 議員
竹浪 敦 議員 志村洋子 議員 工藤裕介 議員

6. 内 容

議題1)「今後の陸上自衛隊再編計画について
(特に第9師団の再編等について)」

○保有する防衛力の水準について

- ・南西地域における防衛体制を強化するため、第15旅団を師団に改編、様々な事態に即応し、実効的かつ機動的に抑止、対処できるよう、その他の8個師団、5個旅団、1個機甲師団については機動運用を基本とし、専門的機能を備えた空挺部隊、水陸機動部隊、空中機動部隊を機動的に運用する。
良好な訓練環境を踏まえ、統合輸送能力により迅速に展開、移動させることを前提として、高い練度を維持した1個師団、2個旅団、1個機甲師団を北海道に配置。
- ・スタンド・オフ防衛能力を強化するため、12式地对艦誘導弾能力向上型を装備した地对艦ミサイル部隊を保持するとともに、島嶼防衛用高速滑空弾を装備した部隊、島嶼防衛用高速滑空弾(能力向上型)及び極超音速誘導弾を装備した長射程

誘導弾部隊を新編する。

- ・多様な経空脅威から重点拠点等を防護するため、03 式中距離地对空誘導弾(改良型)能力向上型を装備した高射特化部隊を保持。

○基幹部隊の見直し等について

- ・領域横断作戦能力を強化するため、対空電子戦部隊を新編するとともに島嶼部の電子戦部隊を強化。

情報収集、攻撃機能等を保持した多用途無人航空機部隊を新編。

サイバー戦や電子戦との連携により認知領域を含む情報戦において優位を確保するための部隊を新編。

- ・持続性、強靱性を強化するため、南西地域に補給処支処を新編するとともに、補給統制本部を改編、各補給処を一元的に運用することで後方支援体制を強化。
- ・スタンド・オフ防衛能力、サイバー領域等における能力の強化に必要な増員所要を確保するため、即応予備自衛官を主体とする部隊を廃止し、同部隊所属の常備自衛官を増員所要に充てる。即応予備自衛官については補充要員として確保。

○第9旅団の再編等について

- ・第9師団人員

令和4年度末：約5,370名 ⇒ 令和5年度末：約5,220名 ※約150名削減

- ・普通科連隊(青森、秋田、岩手)令和5年度末：約1,000名 ※各連隊約10名削減
- ・偵察戦闘大隊(岩手) 令和5年度末：約290名配置 ※新設
- ・戦車大隊(岩手) 令和5年度末：廃止 ※約220名削減
- ・偵察隊(弘前) 令和5年度末：廃止 ※約160名削減
- ・後方支援連隊(八戸等) 令和5年度末：約720名 ※約50名削減

議題2)「青森県内部隊の現状及び再編計画等について(大湊再編等)」

○航空自衛隊 三沢基地(令和5年月時点)

- ・主要総部品 戦闘機(F-35A)、練習機(T-4)、早期警戒機(E-2C)(E-2D)

- ・主要部隊の定員

北部航空方面隊司令部 約130名、第3航空団 約1,630名、

北部航空警戒管制団 約430名、北部高射群 約180名、

北部航空施設隊 約120名、北部空港音楽隊 約20名、警戒航空団 約350名、

航空救難団 約60名、三沢管制隊 約120名、三沢気象隊 約50名、

偵察航空隊 約130名、その他10名 計 約3,240名

○航空自衛隊 車力分屯基地(令和5年月時点)

- ・主要装備品 PAC-3、移動式多重通信装置

- ・任務・機能
同分屯基地に所在する第21高射隊及び第22高射隊は、PAC-3等によって、我が国に向けて飛来する弾道ミサイルなどの迎撃を実施する機能を保持。
同分屯基地には航空システム通信隊隷下の第4移動通信隊も所在、通信回線の中断の際に展開し、航空自衛隊用の通信回線を構築する機能を装備。
- ・主要部隊の定員
北部航空方面隊 北部高射群 第21高射隊 約160名
北部航空方面隊 北部高射群 第22高射隊 約90名
航空システム通信隊 第4移動通信隊 約60名
計 約300名

○航空自衛隊 大湊分屯基地（令和5年7月時点）

- ・主要装備品 警戒管制レーダー FPS-5
- ・任務・機能
同分屯基地は全国32カ所に所在する地上レーダーサイトの一つ。
同分屯基地に所在する第42警戒隊は、24時間365日地上レーダーによって、彼我不明の航空機が接近していないか警戒監視を行うとともに、弾道ミサイルの探知、追尾を行う重要な機能を保持。
同レーダーが捉えた情報等により、近傍に所在する三沢基地をはじめとした航空基地から戦闘機部隊はスクランブルを実施。同分屯基地は東北地方の空の守りのための「目」としての機能を担っている。
- ・主要部隊の定員
北部航空警戒管制団 約170名

○航空自衛隊 東北町分屯基地（令和5年7月時点）

- ・主要部隊の定員
第4補給処東北支処 約180名

○海上自衛隊大湊警備区内主要部隊（令和4年度末）

- ・主要な艦艇
護衛艦 7隻、多用途支援艦 1隻
- ・所在する部隊
大湊地方総監部 第7護衛隊 第15護衛隊 函館基地隊
大湊警備隊 第25航空隊 等 計 約2,840名

○海上自衛隊八戸地区（令和4年度末）

- ・主要な装備品 P-3C 約10機配備
- ・主要部隊 第2航空隊 第2整備補給隊 八戸航空基地隊
八戸システム通信分文遣隊 八戸地区定員 約1,090名

○大湊の改編について

- ・陸海空自衛隊の作戦指揮を担う「統合司令官」を新設することに伴ってポスト統廃合の必要が生じることにより陸上自衛隊や海上自衛隊も同様の検討を行う。大湊地方隊は青森以北の海域と津軽、宗谷の両海峡、日本海海域の警備を担うため、トップの階級を格下げして組織自体は維持する方向で調整、検討を行っている。



衆議院議員
木村次郎

防衛大臣政務官



防衛省
整備計画局防衛計画課

総括班長

森田 陽

〒162-8801

東京都新宿区市谷本村町5番1号
TEL : 03-3268-3111(内線20411)
E-mail : [REDACTED]



防衛省
木村防衛大臣政務官 秘書官

磯間 遼太

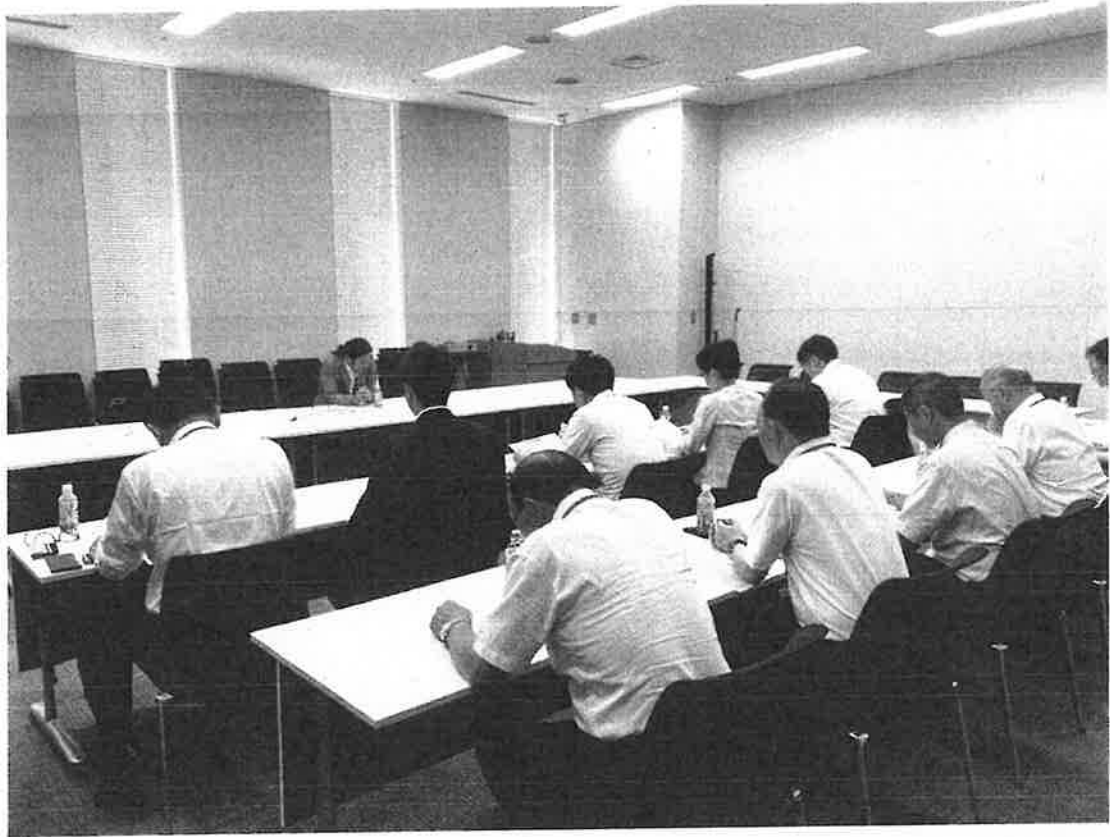
〒一六二八八〇一 東京都新宿区市谷本村町五十一
TEL : 〇三(三二六八)三二一一 内線二〇〇二一
FAX : 〇三(五二六九)三二一一
E-mail : [REDACTED]



防衛省
防衛大臣政務官 副官
三等海佐
加藤 麻理

〒一六二八八〇一 東京都新宿区市谷本村町五十一
TEL : 〇三(三二六八)三二一一 内線二〇〇三二
FAX : 〇三(五二六九)三二一一
E-mail : [REDACTED]





防衛大臣政務官
木村 次郎 様

要 望 書

令和5年7月26日

弘 前 市
弘 前 商 工 会 議 所
弘前市議会議員有志による防衛議員連盟
弘 前 市 防 衛 協 会
青 森 県 隊 友 会 中 弘 支 部
弘 前 市 自 衛 隊 家 族 会

陸上自衛隊 弘前駐屯地の体制維持・強化に関する

要望

武力によるロシアのウクライナ侵攻、中国による尖閣諸島周辺への領海侵入、北朝鮮による弾道ミサイル発射等、我が国を取り巻く安全保障環境はより一層厳しさを増しております。特に、先日7月12日には北朝鮮による大陸間弾道ミサイルが発射され、約74分間飛行し、北海道・奥尻島西方約250kmの日本の排他的経済水域外に落下したと推定されており、当市を始めとする青森県民に恐怖を与えました。

弘前駐屯地は、商工会議所が中心となり市民活動によって誘致し昭和43年に開設されました。地域と共に歩んできた弘前駐屯地は防衛だけではなく、災害時の支援のほか、まつりへの参加・協力など、地域経済の観点から地元にとってはなくてはならない存在であります。

昨年末には防衛に係る新たな戦略体系が策定され、自衛隊の配備についても再編がおこなわれていると認識致しております。これまで弘前市民と共に歩んできた弘前駐屯地の体制を維持し、更なる強化をしていただくことを要望いたします。

令和5年7月26日

弘 前 市 市 長 櫻田 宏

弘 前 商 工 会 議 所 会 頭 今井 高志

弘前市議会議員有志による防衛議員連盟 会 長 尾崎 寿一

弘 前 市 防 衛 協 会 会 長 工藤 武重

青 森 県 隊 友 会 中 弘 支 部 支 部 長 三上 知彦

弘 前 市 自 衛 隊 家 族 会 会 長 工藤 冬一

政務活動報告書

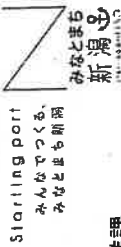
会 派 名 櫻 鳴 会

年 月 日	令和 5 年 11 月 21 日 ~ 令和 5 年 11 月 23 日				
場 所 (市外の場合は 行程を記入)	新潟市役所(新潟市)、佐渡市役所(佐渡市) 弘前駅~新青森駅~大宮駅~新潟駅(新潟市1泊)~新潟港~両津港(佐渡市1泊)~新潟港~新潟駅~大宮駅~新青森駅~弘前駅				
相手方 (会議名等)	新潟市:保健衛生部保健所健康増進課 望月隆志、古山雅美 政策企画部政策調整課 竹田彰、杉澤歩 農林水産部農林政策課 山口輝一 議会事務局調査法制課 五十嵐豊 佐渡市:企画部秘書広報課 笠井貴弘 観光振興部観光振興課 池秀和 議会事務局 松塚洋樹				
参加議員名	松橋武史				
活動の概要	別紙のとおり				
	※会議・研修資料等があれば、添付してください。				
活動に要した経費	主な品目	政務活動費相当額		領収書番号	支払証明書番号
	旅費	84,970	円	9	
			円		
			円		
			円		
			円		
	合計額	84,970	円		
備 考	(写真貼付等) 別紙のとおり				

新潟市保健衛生部
保健所健康増進課
健康づくり・歯科保健担当

係長 古山 雅美
Furuyama Masami

〒950-0914 新潟市中央区紫竹山3丁目3番11号
新潟市総合保健医療センター2階
TEL. 025-212-8166 (内線38166)
FAX. 025-246-5671
Email: [redacted]



新潟市
保健衛生部保健所健康増進課
Health Improvement Division

課長補佐 望月 隆志
MOCHIZUKI Tekashi

〒950-0914
新潟市中央区紫竹山3丁目3番11号
新潟市総合保健医療センター2階
TEL. 025-212-8150 (内線38150) FAX. 025-246-5671
Mail: [redacted]



新潟市議会事務局 調査法制課

Research Administration Legislation Division Niigata City Assembly Secretariat

主査 五十嵐 豊
いからし ゆたか



〒951-9550
新潟市中央区学校町通1番町602番地1
TEL. 025-226-3385 FAX. 025-226-5566
E-mail: [redacted]
URL: <http://www.city.niigata.jp/office/leg/>



市議会Facebook



SDGs 新潟市

新潟市政策企画部政策調整課
Policy Planning Department
Policy Coordination Division

課長 竹田 彰
TAKEDA Akira

〒951-8550 新潟市中央区学校町通1番町602番地1
TEL. 025-226-2055 (直通)
FAX. 025-224-3850
E-mail: [redacted]



SDGs 新潟市

新潟市政策企画部政策調整課
Policy Planning Department
Policy Coordination Division

係長 杉澤 歩
SUGISAWA Ayumu

〒951-8550 新潟市中央区学校町通1番町602番地1
TEL. 025-226-2057 (直通)
FAX. 025-224-3850
E-mail: [redacted]



新潟市農林水産部農林政策課

Agriculture and Forestry Policy Division, City of Niigata

主査 山口 輝一
YAMAGUCHI Kiichi

〒951-8554
新潟市中央区古町通7番町1010番地 古町ルフル
TEL. 025-226-1641 (直通)
FAX. 025-226-0021
E-mail: [redacted]
URL: <http://www.city.niigata.lg.jp/>



新潟市農産・花巻産キャラクター
まいかちゃん



新潟市

佐渡市観光振興部観光振興課
観光戦略係

係長 池 秀和

〒952-1292 (専用郵便番号)
新潟県佐渡市千種232番地
TEL. 0259-67-7602
FAX. 0259-63-6130
E-mail: [redacted]



佐渡市
企画部 秘書広報課

課長 笠井 貴弘

〒952-1292 新潟県佐渡市千種232番地
TEL.: (0259) 63-4679 FAX.: (0259) 63-3300
E-mail: [redacted]
URL: <https://www.city.sado.niigata.jp/>



佐渡を世界遺産に
佐渡コオパーク
佐渡市議会事務局 庶務係

係長 松塚 洋樹

〒952-1393 新潟県佐渡市河原田本町 394
TEL. 0259-57-8133 FAX. 0259-57-4410
E-MAIL: [redacted]

R5.11.21

桜鳴会 松橋 武史 新潟市視察



新潟市の健康づくりの推進

健康寿命延伸にむけて

- 1 新潟市の健康課題
- 2 新潟市の健康づくりの推進基本計画 スマイル新潟ヘルスプラン
- 3 健康寿命延伸に向けた主な取り組み

新潟市民の死因、脳梗塞が原因で亡くなる人の割合が全国に比べて約一割多い

食塩の多いものを好む傾向がある

平均穂数は、国の目標を下回っている

移動手段の7割以上がマイカー移動である

検診受診率が低い、6割以上の方が受けていない

上記については当市の現状と似ている

啓発活動として様々な媒体による発信をしている

パンフレット、新聞折り込みチラシ、youtube による動画配信

当市においてもまねることができる開発や PR 活動を確認できた

健康で長生きすることに、高齢者やこれから高齢者になる方々が魅力を感じさせることの難しさを実感した。

健康で長生きすることが目的ではなく、健康で長生きをして旅行や会食や趣味をするためではないと感じた。

国家戦略特区の取組について

1 ニューフードバレー特区

高い都市機能を持つ、大農業都市新潟から関連産業全体が発展する「ニューフードバレー」の形成を推進し、日本の 6 次産業の市場規模を拡大

2 環日本海ゲートウェイ特区

国土強靱化に投資する日本海側救援拠点を創設、日本海拠点都市の構築に向けた「新たな拠点型リノベーション事業」の推進、新潟版クールジャパンの推進

3 農業（そうぎょう）特区

個人版エンジェル税制の対象を投資限度の拡大

規制緩和を活用した取組

農家レストラン設置の特例

外国人農業支援人材の特例

農業委員会と市町村の事務分担に係る特例

旅館業法の特例

上記、様々な説明を受けて当市においても特区において規制緩和されることで農業者や農家に係る方々に有利になり収入アップにも繋がると感じた。また、事務スピードが速くなることでも有利になる。今後具体的に取り組みことが必要と感じた。



世界遺産登録を見据えた観光戦略について

観光資源について

トキふれあいプラザ、佐渡島の金山、きらりうむ佐渡、政界農業遺産ジオパーク、大佐渡の原生林など、芸能、佐渡一周線、ダイビングスポット、トレッキング、たらい船、トキマラソン、ロライアスロンこれらの資源を活用してこれからの観光に繋げる。

観光課題としては、冬の観光、2次交通、年間を通じた食材の供給、島外からのアクセス、新規宿泊の情報発信などがある。

当市においては白神山地の世界遺産を十分観光に繋がられているか、確認することができた。今後、佐渡市が世界遺産登録をされることで新たな観光が生まれるのか、期待するところである。

世界遺産登録までの経緯や流れについては説明を受けることが出来なかったし、視察時において資料の提供はなかった。登録まではデリケートな案件と理解した。

政務活動報告書

会 派 名 櫻 鳴 会

年 月 日	令和 6 年 1 月 17 日 ~ 令和 6 年 1 月 19 日				
場 所 (市外の場合は 行程を記入)	阿佐海岸鉄道株式会社(海陽町)、高松市役所(高松市) 青森空港 ~ 羽田空港 ~ 徳島空港 ~ 海陽町(1泊) ~ 高松市(1泊) ~ 高松空港 ~ 羽田空港 ~ 青森空港				
相手方 (会議名等)	阿佐海岸鉄道(株) : 大谷尚義、平道知代 高松市 : 都市整備局交通政策課 吉峰秀樹、片原光隆、北英之				
参加議員名	三上秋雄、田中 元、佐藤 哲、齋藤 豪、坂本 崇、工藤賢生				
活動の概要	別紙のとおり				
	※会議・研修資料等があれば、添付してください。				
活動に要した経費	主な品目	政務活動費相当額		領収書番号	支払証明書番号
	視察料金	47,000	円	10	
	旅費	557,940	円	12	
	振込手数料	1,210	円	11,13	
			円		
			円		
			円		
	合計額	606,150	円		
備 考	(写真貼付等) 別紙のとおり				

令和5年度 櫻鳴会 政務調査活動報告

1. 調査日 令和6年1月18日(木)～19日(金)
2. 調査地 徳島県海陽町阿佐海岸鉄道株式会社 及び 香川県高松市
3. 調査項目 (1) 阿佐海岸鉄道DMVについて
(2) 高松市における総合的な交通体系の再構築について
4. 調査目的 人口減少、少子高齢化により、全国的に地域公共交通は輸送人員の減少に歯止めがかからない状況となっている。それによる交通事業者の不採算路線からの撤退、運行回数削減に伴って、移動手段を確保することが困難な地域住民が増加し、社会経済活動の衰退が進展する等、深刻な問題が発生している。加えて新型コロナウイルス感染症蔓延以降、全国的に運転手不足が顕著となっており、地方公共交通をとりまく環境は危機的状況となっている。
本市においても、弘南鉄道の経営悪化による諸問題や安全対策に関する懸念、運転手不足問題等、総合的な公共交通体系のあり方について議論が交わされているところである。このことから、本市における今後の検討に資することを目的に、四国地方2カ所の先駆的な取組について調査を行った。
5. 参加議員 三上秋雄・田中 元・佐藤 哲・齋藤 豪・坂本 崇・工藤賢生

6. 調査内容

(1) 阿佐海岸鉄道DMVについて

■日時：令和6年1月18日(木) 10:00～13:00 / ■場所：徳島県海陽町阿波海南文化村

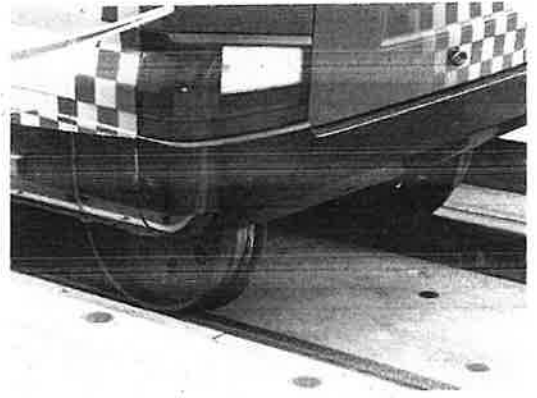
① 阿波海岸鉄道について

阿佐海岸鉄道(阿佐東線)は、四国の南東部、徳島県海陽町と高知県東洋町にまたがる鉄道で、沿線一帯は太平洋を臨む風光明媚な地域であり、お遍路、観光客も利用する鉄道。元々は徳島から室戸を經由して高知を結ぶ「阿佐線」となる予定であったが、1980(昭和55)年の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法の施行により、赤字が予想される区間であったことから工事の途中で建設中止となった。その後、地元の熱意により、県や沿線の各自治体が出資する第三セクター「阿佐海岸鉄道」が設立され、徳島県海部～甲浦間の工事を再開。1992(平成4)年に「阿佐東線」として開業。
開業当初は年間17万人を超える利用者があったが、沿線の過疎化、少子化、それに伴う学校統廃合の影響等で利用者が減少。2010(平成22)年度には4万人を割り込むまで減少し、現在、阿佐海岸鉄道の経営は、収支のほとんどを自治体が積み上げた「基金」に頼る状況となっている。

② DMVとは？

DMVは「Dual Mode Vehicle(デュアル・モード・ビークル)」の略称で直訳すると「2つの形態を備えた車両」という意味。ゴムタイヤと線路走行用の鉄車輪を装備しており、線路上では列車に、道路上ではバスに変身(モードチェンジ)する。車両はマイクロバス(トヨタ・コースター)をベースに改造。

道路では鉄車輪を格納して前後のゴムタイヤで走行。レール走行への切り替えは車体下から鉄車輪が現れ15秒ほどで鉄道モードに。線路では鉄車輪がガイド役となり、前輪を浮かし後ろのゴムタイヤが駆動輪となってレールの上を走行。



③ DMV導入の背景

2005(平成17)年6月、JR四国の松田社長より誘いを受けた飯泉徳島県知事が、JR北海道の蒔穂工場を視察、当時開発途上であったDMVの試乗車に乗車。JR北海道の担当者の「ローカル線を絶対に残すんだ」という強い気概に感銘を受けた飯泉知事が「DMVは地方の公共交通のモデルとなり、地域を救う救世主になる」と確信、「具現化したら二番目で構わないので、ぜひ、阿佐東線をはじめ、JR四国や本県での導入をお願いしたい」と要望したことがDMV導入の始まりとなった。

2011(平成23)年3月に発生した東日本大震災により三陸鉄道が被災したことから、飯泉知事からJR北海道の柿沼会長に対し「DMVが実用化されれば、残った線路と道路を繋ぐことで三陸鉄道の復旧も早い」と進言。「本県南部も東北のリアス式海岸と似た地

形をしており、南海トラフ巨大地震を迎え撃つため、ぜひDMVが実用化後には徳島県への導入をお願いしたい」と要望。徳島県のDMV導入プロジェクトがスタートした。DMVの営業運行実用化を進めていたJR北海道が2014（平成26）年9月、開業が間近に迫った北海道新幹線の準備と安全対策へ経営資源を集中させることとなり、DMVの開発を断念することになった。

JR北海道のDMV断念の報を受け、四国での実現に不安がよぎったが、阿佐海岸鉄道をはじめ、徳島県、高知県、海陽町、美波町等の周辺自治体に、新しいことに挑戦する気概があり、JR北海道の意思を受け継ぎDMV開発を推進することになった。

④ DMV運行の前提条件

2015（平成27）年10月、国よりDMVの運行に関する前提条件が提示される。

主な前提条件として、〈DMV車輛のみが走る専用線区であること〉〈線路上で行き違いしない単線であること〉〈2両以上が連結しない単車運行であること〉の3つの条件が提示された。

全国の鉄道事業者にとってはDMV導入を検討する上で厳しい条件となったが、阿佐東線は朝夕の通勤通学客が少なく、お遍路さんや観光客が利用することの多い昼間の時間帯にピークを迎えるため、通勤・通学ラッシュ時に連結対応する必用がないことや、線路延長8.5km（現在は10km）で運行区間が短い等の元々の特徴がDMV導入の高いハードルである前提条件をクリアすることを可能にした。

⑤ 自治体との連携

2016（平成28）年3月30日にDMV導入に向けて本格的な取組に着手するため、阿佐海岸鉄道をはじめ、徳島県、高知県、海陽町、美波町、牟岐町等の自治体で組織する阿佐東線DMV導入協議会を発足。

同協議会においてDMVに関するすべての意思決定を行い、会員自治体がDMVに必要な資金を補助金で計上し阿佐海岸鉄道へ支出。

■阿佐線へのDMV導入に伴う事業費：約16億3千200万円

- ・ 車両製作費：約420,583千円（1台あたり約1億4千万円）
- ・ 駅舎改築等：約482,692千円
- ・ 信号設備等：約691,164千円
- ・ 安全性の証明：約37,561千円

⑥ 利用状況

■令和4年度（初の通年運営）の阿佐東線の利用状況

定期外人員は3,876人（対前年比198.5%）、定期人員は900人（対前年比71.4%）、

合計で 44,776 人 (対前年比 191.7%)

■令和4年度 損益

売上原価を差し引いた営業収益は 27,952 千円 (対前年費 210.0%)、営業費用は 165,914 千円 (対前年比 168.5%)、営業外収益が 52,579 千円 (対前年比 1045.7%)、営業外費用が 1,290 千円 (対前年比 98.9%) となり、当期経常損失は 86,673 千円 (対前年比 106.5%)。これに経営安定基金からの助成金をはじめとする特別利益及び特別損失等を加減し、当期純利益は 2,351 千円となった。

旅客運輸収入については、コロナ禍における行動制限の緩和やメディアへの露出等によるPR効果もあり乗車人員が増加傾向となり、最終的には対前年を上回る 25,893 千円 (対前年比 232.0%) を計上。

■乗客へのアンケート調査 (令和4年度) より ※234 組から聞き取り

- ・旅の目的 : DMV乗車目的 65.4%、観光目的 21.8%、お遍路 3.8%、帰省 3.4%、ビジネス 1.7%、DMV撮影目的 1.3%、グルメ 0.4%、その他 2.1%
- ・旅の同行者 : 1人 43.6%、家族と 40.6%、友人と 15.8%
- ・居住エリア : 関西 28%、関東 28%、徳島 20%、中部 12%、香川・愛媛 4%、中国地方 3%、九州 2%、高知 2%、北海道 2%、東北 2%
- ・宿泊数 : 1泊2日 84.36%、日帰り 48.21%、2泊3日 43.18%、3泊4日 25.11%、4泊5日以上 19.8%、未回答 15.6%
- ・宿泊地 : 徳島県 57%、高知県 28%、香川県 9%、愛媛県 4%、その他 2%

⑦ 導入効果

■直接効果

- ・従来の鉄道車両に比べて燃料費等の維持費用の削減
- ・地元利用だけでは維持が困難なことから、世界初の話題性が新たな人を呼び込むことによる利用促進、収入増
- ・地域の足の存続

■間接効果

- ・JR 牟岐線をはじめ、地域公共交通全体の利用促進、それによる収益改善
- ・阿佐東地域での宿泊、飲食、お土産などへの経済波及効果
- ・大規模災害発生時に残った線路と道路を繋ぐことによる交通機能維持、いち早い被災者支援等、南海トラフ巨大地震に備えた防災面での環境整備

⑧ その他

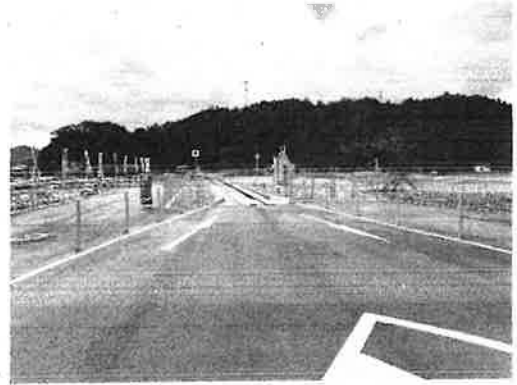
■運行ルート・運賃の設定

- ・バスルート、運賃設定にあたり、既存交通事業者と共存を前提に調整、協議を行い、

既存事業者よりも運賃を高くするなど、配慮した。

■ 駅舎改築

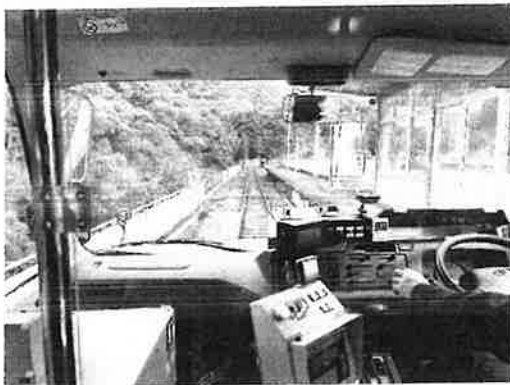
- ・国が提示した運行の前提条件である「単線」の条件をクリアするために線路を切断
- ・鉄道モードとバスモードの切り替えを可能にするため、鉄道区間の端に位置する阿波海南駅と香浦駅にモードインターチェンジを整備
- ・バスモードでモードインターチェンジへの進入を可能にするため、高架駅である甲浦駅への坂道の整備
- ・街中の高架駅である海部駅にモードインターチェンジを整備するには、大規模な坂路が必要で、莫大な整備費用がかかることから、JR 四国と交渉を行い、有償で【阿波海南—海部間】約 1.5 kmを阿波東線に編入、阿波海南駅にモードインターチェンジを整備

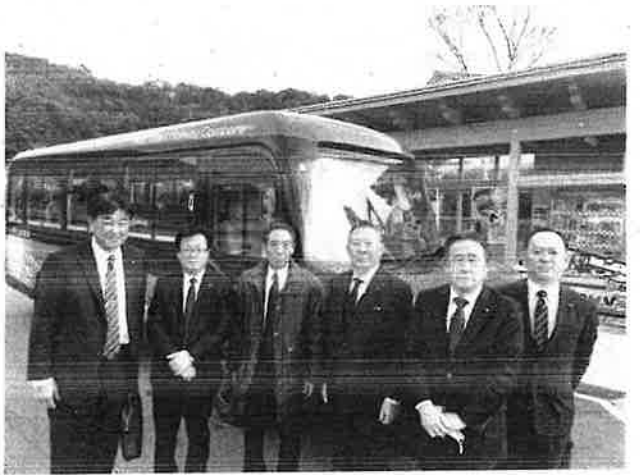
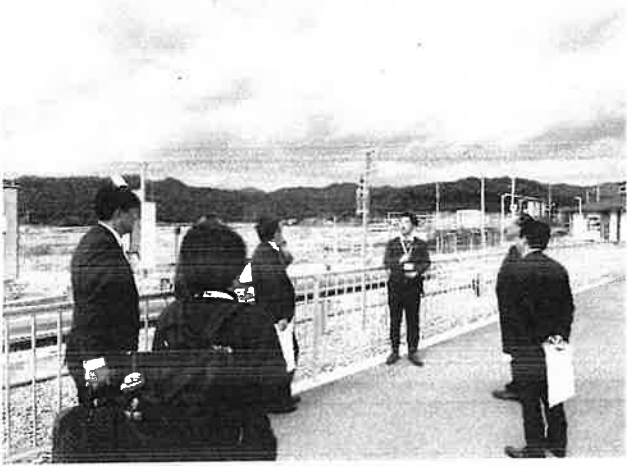
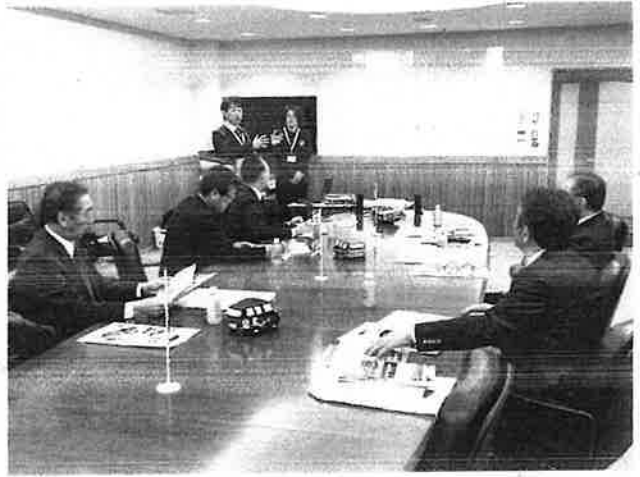


■ 運転免許

- ・線路、道路の走行可能なDMVの運転士は鉄道車両の運転免許に加えバスの運転免許が必要

鉄道運転免許 動力車操縦者運転免許（甲種内燃車） + **バス免許** 中型二種自動車運転免許





代表取締役専務

大谷 尚義

Ohtani Naoyoshi


Dual Mode Vehicle
Aso Coast Railway Company



▼ **阿佐海岸鉄道株式会社**

〒775-0501 徳島県海部郡海陽町穴喰浦字正梶22-1

TEL : 0884-76-3701

FAX : 0884-76-3703

mail : 



総務係員

平道 知代

Hirado Chiyo


Dual Mode Vehicle
Aso Coast Railway Company



▼ **阿佐海岸鉄道株式会社**

〒775-0501 徳島県海部郡海陽町穴喰浦字正梶22-1

TEL : 0884-76-3701

FAX : 0884-76-3703

Mail : 



(2) 高松市における総合的な交通体系の再構築について

■日時：令和6年1月19日（金） 9:30～11:00 / ■場所：香川県高松市役所

① 高松市の概況について

- ・香川県の県庁所在地で中核都市。
- ・人口約41万人。
- ・平成17年～18年にかけて南部の塩江町、香川町、香南町、東部の牟礼町、庵治町、西部の国分寺町と合併。
- ・北は離島・臨海部（瀬戸内海）から南は山間部（讃岐山脈）に至る市域。
- ・中心市街地が海に面し、鉄道駅、バスターミナル、港が近接。

② 交通体系の再構築に至った経緯

- ・高松市は、高速道路網、高松港、そして高松空港といった広域交通基盤が整備されているが、四国の中枢拠点都市として更に発展していくためには、快適な回遊手段の拡充など、交通拠点性の向上が必要であった。
- ・モータリゼーションの進展や大規模小売店舗の郊外立地など、都心機能の拡散傾向が続く中、中心市街地における人口減少や商業機能の衰退、活力低下など、都市における空洞化が顕著となりつつあり、都市の顔である中心市街地の再生が求められていた。
- ・地域経済、産業活動や都市の骨格を支える都市交通については、こうした都市機能の拡散化に伴い、過度に自動車に依存したライフスタイルが形成されるとともに、鉄道・バス等の公共交通利用者の減少傾向が続いていた。
- ・今後増加が予測される高齢者を始めとする交通弱者の利便性の向上、地球環境への負荷軽減、中心市街地の活性化を目的に平成22年に総合都市交通計画を策定。交通体系の再構築を開始。
- ・平成25年9月に高松市公共交通利用促進条例を制定。市、市民、事業者、公共交通事業者協働の下、公共交通優先の交通体系への転換を目指すこととなった。

③ 課題

- ・自動車に依存した交通流動（市民の交通流動は自動車交通が過半数を占めている）。
- ・平成4年に30路線、74系統だったバス路線が、市町村合併による再編等により、平成28年には26路線、46系統となり、4路線28系統が廃止。
- ・超高齢社会の到来（高齢化率が20%に達し（H17）、今後も急速に高齢者の割合が増加すると予測される）。
- ・公共交通利用者の減少（公共交通の利用者は、電車、バスとも減少する傾向にある）。
- ・自動車利用者増加の一方で、高齢者等交通弱者の移動手段がなくなる。
- ・都市構造の拡散化と、外出しない高齢者等交通弱者が増加する。
- ・中心市街地の衰退が予測される。

- ・拠点が形成されないスプロール化が進んだまちなちになる恐れがある。
- ・公共交通サービスレベルが低下し、衰退が進む。
- ・車でしか移動することのできないまちなちになる恐れがある。
- ・高松市全体の活力が低下し、中枢・中核拠点都市としての役割を果たすことができなくなる。

④ 目指す方向

- ・自動車交通利用依存からの脱却。
- ・公共交通利用者の増大。
- ・公共交通サービスの充実。
- ・高齢者等交通弱者の外出手段が充実。
- ・各種施策等と相まった中心市街地等で活動する人の増大・中心市街地の活性化。
- ・都心地域の集積と周辺の拠点化が進んだまちづくり。
- ・多様な交通手段が有機的に連携したまちづくり。
- ・高松市全体の活力が向上し、中枢・中核拠点都市としての役割を果たすことができるまちづくり。
- ・環境負荷の軽減を主眼にした現状の自動車交通を抑制と、「公共交通」＋「徒歩、自転車」への転換。

⑤ 再構築目標

■公共交通軸（鉄道軸、基幹バス軸）の強化

- ・公共交通ネットワークは、鉄道（JR、ことでん）を基軸とし、路線バスが補完しながら市域を面的にカバーする交通体系を構築する。
- ・鉄道軸は、既存鉄道網を基本に、主要交通ターミナルや交通結節点などを中心として、鉄道サービスの向上（乗り継ぎ機能の強化等）。
- ・基幹バス軸は、既存バス路線（ことでんバス、大川バス）を基本に、特に鉄道軸のない地域へのバスサービスの向上（定時性の確保、速達性の確保、運行本数の増加等）。

■主要交通ターミナル、交通結節点の整備と強化

- ・公共交通利用の多い JR 高松駅やことでん瓦町駅を主要交通ターミナルと位置づけ、基幹バス路線の再編、乗り継ぎ機能などの強化。
- ・環状道路（JR 高松駅から概ね 5.0 k m 圏域）上や、都心地域周辺部の既成市街地における鉄道駅や主要バス停を交通結節点として位置付け、自動車から公共交通、自転車への乗り継ぎ（駐車場・駐輪場）や、地域内交通の乗り入れが円滑にできるよう、機能強化を図る。

■都心地域交通の再構築

- ・都心地域（概ね 2.5km 圏域）においては、バス路線の再編・集約や新交通システムの導入を視野に入れながら、主要公共施設などへの回遊性のある交通体系へ再構築。

■都心地域周辺部交通の再構築

- ・都心地域周辺部においては、自動車から公共交通、自転車への転換を促すとともに、自転車利用の環境整備など、公共交通、自転車優先の交通体系へ再構築。

■郊外部（郊外・中山間部）交通の再構築

- ・都心地域から郊外・中山間部へ延びる中・長距離バス路線は、利用者が少なく、不採算路線が多いため、地域内の交通結節点や支所や病院、商業施設等の拠点施設へアクセスする支線や、中山間地の公共交通空白地への移動支援など、地域の特性や利用者ニーズに見合った持続可能な交通体系へ再構築。

⑥ 主な施策・取り組み

■高松市公共交通利用促進条例の制定（平成 25 年 9 月 27 日施行）

- ・市、公共交通事業者、市民及び事業者の責務を明らかにしながら公共交通の利用の促進に関する施策の基本事項を定めることにより、公共交通の利用を総合的に促進し、快適で人と環境にやさしい都市交通の形成に寄与することを目的とした「高松市公共交通利用促進条例」を平成 25 年 9 月 27 日に公布・施行。
条例の施行を契機に公共交通の各種利用促進施策を展開。

■ICカード（I r u C a）を活用した利用促進施策の展開

- ・2005 年 2 月からサービスを開始した四国の鉄道・バスでは初の非接触式 IC カードシステム「I r u C a」。無人駅が多く旅客量の少ない地方鉄道の事情に対応した投資コストを抑えながら利便性を向上させた出改札システムを構築している。高松市役所では、職員証と IC カードが一体となっている。他に香川大学の学生証も同様で、地域をあげてその普及に取り組んでいる。



■「高齢者に対する公共交通利用支援」

- ・高齢者の移動の利便性を向上することで、外出の機会を増やし、生きがいや健康づくりに取り組むとともに、公共交通の利用促進を図るため、ゴールド IruCa を利用することにより、高松市内在住の 70 歳以上の方の IruCa を導入している公共交通（電車・バス（コミュニティバスを含む。））の運賃が半額になる事業を平成 26 年 10 月 1 日から実施。

※ゴールド IruCa 30,303 枚（令和 5 年 3 月末現在）

70 歳以上人口 95.467 人（令和 5 年 4 月 1 日現在） 保有率 約 31.7%

■「電車・バス乗継割引拡大事業」

- ・平成 26 年 3 月から IruCa カードを利用して、電車とバスを乗り継いだ場合に、乗り継ぎ運賃割引額をそれまでの 20 円から 100 円に拡大。

※電車とバスの効率的なネットワーク形成により公共交通の利用促進が狙い

※初期費用（システム改修費等）＋運賃割引額の差額を市が補助金として補填

■「バス・バス乗継割引事業」

- ・令和 2 年 12 月から IruCa カードを利用して、路線バスとコミュニティバスを乗り継いだ場合に、後に乗車した交通機関の運賃が 100 円引きになる事業を実施。

※初乗り運賃の軽減が狙い

※利用実績は令和 5 年（4 月～12 月）125 件で微増傾向にある。

■既存ストックを活用した交通結節拠点整備

- ・鉄道を基軸とし、鉄道駅にバス路線を繋ぐことで持続可能な公共交通ネットワークの再構築を行い、交通結節拠点と地域交流拠点・生活交流拠点を公共交通で繋ぎ、各拠点への居住・都市機能の集約を目的に整備事業を展開。

- ・令和 3 年 11 月に交通結節拠点となる〈ことடன்伏石駅〉をオープン。

- ・令和 4 年 4 月から伏石駅に接続するバス路線が再編、運行開始。

※通学での定期利用が増加。通勤・通学需要が高く一部の便を中型から大型車両に変更

- ・バス案内版（デジタルサイネージ）の設置

※令和 3 年にことடன்伏石駅・瓦町駅、JR 高松駅（駅舎外）に設置。令和 4 年：高松市役所、JR 高松駅（駅舎内）に設置

■バクタス（実証実験）

- ・路線バスなどの代替となる移動手段として、タクシーを活用した新しい交通モード「バクタス」実証事業を実施。定時運行、区域運行（事前予約制）の 2 形態で運行。

【路線予約定期運行】

ルート、停留所、ダイヤ固定、前日までの電話予約により配車。平日 6 便、200 円定額運賃、セダン型、乗合せ可能（4 人まで）。

路線の起終点間の距離分のタクシー運賃から運賃を控除した額を市が全額、運行した分だけ負担

【区域運行】

12時～17時限定、エリア限定、事前予約制、600円定額運賃、セダン型、同一目的地・時間帯であれば乗合せ可能（4人まで）。
運行距離に応じたタクシー運賃から運賃を控除した額を市が2/3、事業者1/3で、運行した分だけ負担

■パーク＆ライド駐車場

- ・過度な自動車利用を抑制し、鉄道への利用転換を促進するため、中心市街地周辺部や郊外部において、主要鉄道駅周辺に駐車場を整備。
- ※4カ所、総区画数 273 区画
- ※利用の条件：公共交通機関を利用して通勤や通学等をしている者。
- ※利用料金：1か月 3,000円

⑦ その他

■公共交通の財政負担（中核都市平均との比較）

	中核都市平均	高松市
交通政策に係る決算額	3億5600万円	3億2400万円
うちバスに係る補助金	1億9200万円	1億9700万円
市民一人当たりの負担額	929円	769円

■公共交通施策に対する予算（令和5年度）

- ・高松市の一般会計 約 1,700 億円／年
うち公共交通施策予算 約 2.5 億円／年 ※新駅等ハード建設費除く
- ・一般会計に占める公共交通施策予算 約 0.15%

■高松市が進めるまちづくり（高松モデル）の考え方


- ・「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方の下、鉄道を基軸としたバス路線の再編により、持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、集約したまちを公共交通でつなぐ。
- ・交通結節点、バス路線再編、サービス水準の各視点において、行政と事業者が連携して計画・施策展開する。
- ・既存ストックとICカードを活用し、ハード・ソフト両面からの施策により一定のサービス水準を維持しながら、持続性の高い公共交通に変えつつ、需要に合わせた供給の最適化を行う。



創造都市 高松
CREATIVE CITY TAKAMATSU




世界初ガラスの灯台「せとるべ」


気持ち  まる、高松。

高松市
都市整備局 交通政策課

課長

吉峰 秀樹

〒760-8571
高松市番町一丁目8番15号
TEL 087-839-2138
FAX 087-839-2491
E-mail 

高松市 




玉藻公園

高松市都市整備局交通政策課
課長補佐

かたはら みつたか


片原 光隆

〒760-8571
高松市番町一丁目8番15号
Tel(087)839-2138 Fax(087)839-2491
E-mail: 
URL:<http://www.city.takamatsu.kagawa.jp>

瀬戸の都 高松 高松市 




瀬戸の夕景

気持ち  まる、高松。

都市整備局 交通政策課

課長補佐

北 英之

〒760-8571
高松市番町一丁目8番15号
TEL 087-839-2138
FAX 087-839-2491
E-mail 

【初日】阿佐海岸鉄道DMVについて

世界初の取り組みである線路と道路の両方を走る阿佐海岸鉄道のDMVは、マスコミにも多数取り上げられ、過疎化、少子高齢化が進む地方にとっては、可能性を秘めた希望の取り組みであり、当地の弘南鉄道の運営にも参考に資するものがあるのではないかと思います今回調査を行った。阿佐海岸鉄道は、徳島県、高知県などによる第三セクターで、常勤の社委員は15名と小さな会社であるが、DMVを導入するにあたり、県外から4名の新入社員が移住し入社したとのことである。今回実際に乗車も体験したが、その時の運転士もその一人で、三重県出身で私鉄に20数年務めた後、竹富島で貸し切りバスの運転手の仕事をしていたが、もう一度鉄道にかかわる仕事がしたいと思っていた時にDMVの運転手を募集していることを知り応募したとのことであった。その運転手いわく、全国の鉄道会社は、首都圏以外はほぼ赤字路線。高齢化、過疎化が進む地方は特に厳しいが、若い時に一生懸命税金を払ってくれた世代が今の高齢者であり、その人たちに手厚いフォローをしなければ申し訳ないと思っている。会社の黒字よりも地域への還元、交通弱者の救済を使命としているとのことであった。その言葉に意識の高さを感じた。

阿佐海岸鉄道が走る区間は海岸線に大小さまざまな島々がある景勝地で、夏場はマリンスポーツも楽しめるということで、DMVは観光客の利用も多く、近年はユーチューブで海外にも拡散され、台湾から3カ月で700人が乗りしてきたということであった。話題性による観光客の増加等、地域への経済波及効果も出てきているとのことであった。視察当日もカメラを持った鉄道ファンと思われる観光客の姿が見られた。

【2日目】高松市における総合的な交通体系の再構築について

高松市は免許の返納率が低く、自動車の依存度が高い都市となっているとのことである。少子高齢化が進む中で当然将来は交通弱者も増えるので、高松市は交通体系の再構築に非常に危機感を持って取り組んでいるという印象を受けた。

実際に直近30年ほどで4路線、28系統のバス路線が無くなっているとのことであった。

また、バス路線は郊外部から中心部まで運行距離が長く、バス路線同士の運行経路が重なっている区間があったり、鉄道と同じようなルートを走る区間もあるなど、需要の大きいところはいいが、需要の少ないところも同じ本数が走るのでは非効率だという。

そういった課題の解消策として、できるだけ輸送力の高い電車の方に集約させ、駅まではしっかりバスで運んで、駅から街には電車に乗り換えて来てもらう、乗り換えのしやすい公共交通網をつくっていく計画を立てている。

新年度から運転手不足、自動車運転の時間外労働勤務の上限規制等の2024年問題による再編

も行われるが、それによる減便はあるが、廃線はないように努力しているとのことであった。高松市の交通を支える琴電は平成 13 年に経営破綻し、民事再生が行われた。その後合理化が図られ、ICカードの導入等が始まったとのことであった。

現在、当市で議論されている弘南鉄道の問題をお話したところ、高松市の場合は「民間が撤退した場合、自治体がやるしかない、やらざるを得ないと思う」「しかし直営では市が破綻してしまうので、市民の足を守るために公が民間を支えていくしかない」といった考えで交通政策に取り組んでいるとのことであった。

今回、四国の二つの鉄道会社の方からお話を聞いて、共通して感じたのは自治体も鉄道会社も交通弱者の足の確保ということを大前提に取り組んでいるということである。その姿勢こそが公共交通対策を考える上で、忘れてはいけない大事なポイントであるということを感じさせられた視察であった。

(1) 「阿佐海岸鉄道㈱のDMV」について

線路と道路を自在に走行する次世代の乗り物DMVは、地域交通のネットワークの利便性の向上と本格営業運行という話題性をもつ地域の観光資源として、新たな人の流れをもたらし、「地域の活性化」や燃料費、保守費用、線路の費用など「運用コストの低減」及び素早い被災地への救援物資の輸送といった「災害時の交通機能維持」等に寄与することを目的に、車両自体が観光資源となるDMVの運行が「新しい人の流れ」をつくり、経営改善や地域への経済効果を最大限発揮するとともに、地域住民と観光客の大切な手段として運行できるよう期待する。

(2) 「ことடன்新駅整備」について

高松市の中心市街は、海に面し港・鉄道駅・バスターミナルが集中していることから、平成25年9月に高松市公共交通利用促進条例を制定し、市・市民・事業者・公共交通事業者が協働で、安全かつ快適で環境にやさしい都市交通の形成し「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現を目指しており、既存ストックとICカードを活用し、ハード・ソフト両面から一定のサービス水準を維持しながら、持続性の高い公共交通に変えつつ、需用に合わせた供給の最適化を目指し、行政と事業者が連携し、計画・施策を展開している。

○1月18日 阿佐海岸鉄道のDMV運行視察について

同社の運行は沿線住民の生活路線として、また、地域の産業、社会文化の発展、観光振興に欠くことのできない必要な路線であると認められた。

徳島、高知両県及び関係21市町村が主体となって鉄道事業の運営を行っており、鉄道モード、バスモードをDMVでJRや高知東部交通や徳島バスと接続していた。しかしながらあまりに乗客が少ないと思われ、費用対効果には問題が有ると思われた。

世界発とされるDMV方式の見学者は多い様であるが、冬場の利用者の囲い込みをどの様にするかに問題有りと思われた。

○1月19日 高松市における総合的な交通体系の再構築について

公共交通ネットワーク再構築の考え方は鉄道を公共交通幹線軸と位置づけ、平行して運行するバス路線区画の見直しは弘前においても運転手不足に直面しており参考になった。

ここにはICカードの利用・活用が重要なポイントになり、住民の理解と協力が必要であると思われた。また、公共交通ネットワークの再構築に向けては駅前の駐車場が必要となって、祖整備が急務となる。高松市ではこの点に重きを置いており、人口減に対応している。全ては利便性である。弘前にあってもこれらに目を向ける必要があると考える。

阿佐海岸鉄道株式会社が世界初となる Dual Mode Vehicle（二重モード車輛）の本格的運行開始を知り、視察研修を実施するに至った。

導入までには紆余曲折、様々な経緯をかいつまんで資料から学んだ上で、現地で実際に DMV に乗車出来た事は、何物にも代えがたい体験だったように感じます。

沿線の街並みや空気感にも触れることで、地方公共交通の必要性を肌で感じる事ができました。

風光明媚な夏場の観光が大きなカギを握る地域のように感じました。

DMV の導入により、住民生活に劇的な変化は感じ取れないにしても、公共交通網の再構築、地域交通の確保、駅舎などの再建整備により地域コミュニティの活性化に繋げて、一定数程度の経済効果がもたらされているように感じました。

導入・開業までには、国、県、市町村の自治体連携が必要不可欠であり、最重要事項に思えました。

端的に収支に捉われるのではなく、自治体間の負担を公的責務と考える場面に来ている様に思える視察研修であった。

メリット・デメリットを論ずるに、地域性、産業構造を加味して将来性を十分に考慮し、慎重に考えることが大事であると思います。

次に、ことடன்新駅整備について、高松市における総合的な交通体系の再構築を担当部署方々からの説明を受け、やや時期尚早ではないのか、新駅整備についてもどのような計画の策定のもとで行われているのかが、今回の視察の課題でした。

やはり、多かれ少なかれ、人口減少、少子高齢化が、少しずつ公共サービスの継続に影を落としてきているように感じました。

交通網の再構築のための拠点駅の整備、駅周辺の道路や歩道の改良整備、鉄道・バス・タクシー・自転車などの乗り換えでの利便性向上を図るためのインフラ整備でアクセス性を高めると聞きました。

公共交通のネットワークを強化し、利便性の向上が、市の交通施策としてしっかりと捉えられている様に感じました。

今後利用者の減少が想定される中で、鉄道・バスの優位性をしっかりと残し、利用者の利便性を第一に考えた、まさに持続可能な取り組みとも言えよう。

更に、高松市の公共交通利用促進条例も策定し、利用促進施策の一つとして独自の IC カードの普及により、ソフト・ハードの両面からも利用促進に取り組んでいるとのことでした。

公共交通体系の再構築で、高松市のまちづくり、活性化に寄与し、交通弱者を取り残さない、SDG、s 持続可能なまちづくり、公共交通手段の利用で環境に配慮したまちづくりと、しっかりとしたビジョンが伝わってきました。

最後に、海陽町、高松市の取り組みに公共交通の重要性、必要性を深く痛感した次第です。

1. 阿佐海岸鉄道DMVについて

今回の阿佐海岸鉄道DMVの調査にあたって、特に注目したのはモードチェンジにより線路と道路の走行を使い分けることができるその機能性についてである。それは、今後老朽化が進むと見込まれる弘南鉄道大鰐線の石川の高架橋の安全面、また建て替えには莫大な費用がかかることが予想されることから、高架橋から先の経路を鉄道から道路へバスモードで走行できればカバーすることが出来るかもしれないといった課題解決のヒントにつながればと期待もあつてのことだった。

国が現在提示するDMV運行の前提条件として、「DMV車輛のみが走る専用線区であること」「線路上で行き違いしない単線であること」「2両以上が連結しない単車運行であること」の3つの条件があり、その運行には安全面において高いハードルが課せられている。

現状の大鰐線での運行を考えると簡単にはクリアできる環境ではないが、朝夕の通勤・通学時は現行の車両、それ以外の乗客が少ない時間帯には「通院車両」「観光車両」として導入できないものかとアイデアが膨らんだ。

阿佐海岸鉄道DMVのある海陽町は懸念される南海トラフに面していて、有事の際は直撃を受ける地域であり、DMVの柔軟な走行機能は有事の際の活用も期待されており、有事の際の一翼を担うために地域の防災会議にも参画し、物資の輸送面等を含めその機能は防災計画の中にも組み込まれているということであった。

様々な場面において柔軟な活用が期待されるDMVの今後の進化に注目して行きたい。

2. 高松市における総合的な交通体系の再構築について

今回、高松市の視察で個人的に一番参考となったのは、高松市が総合的に交通体系の再構築に至った背景、課題を抽出した資料のまとめ方である。

今、全国各地が直面する少子高齢化、人口減少問題について、きちんとした将来推計データをもとに、誰もが危機感を持って取り組めるよう、しっかりとした計画が立てられている。

中でも、交通施策に係る取組の考え方として、現状の公共交通を継続したまま、新たな取組をしない場合に起こる将来像と、公共交通を再構築した場合の将来像の対比による資料は、とてもわかりやすく、これから多くの課題を伴って到来する市の将来が、決して他人事ではないということを多くの市民に対して認識をうながす資料となっている。

当市において現在議論されている公共交通事業者への助成金の在り方についても、経営難にある民間の事業者救済のように認識され、その是非についての議論に偏っている感が否めない。実際に地域の足を支える民間の交通事業者がなくなった場合、どのような状況が起こるのかについては、代替案も含め、多角的な議論がない。そう考えると、当市の交通体系の再構築につ

いて、考えなければならない課題はまだ多いと感じたところである。併せて将来の弘前の交通形態のあり方、構築に向けてのしっかりとした議論を尽くすための各種データの取りまとめが急務であると感じた。

(1) 「阿佐海岸鉄道株のDMV」について

線路と道路を自在に走行する次世代の乗り物DMVは、地域交通のネットワークの利便性の向上と本格営業運行という話題性をもつ地域の観光資源として、新たな人の流れをもたらし、「地域の活性化」や燃料費、保守費用、線路の費用など「運用コストの低減」及び素早い被災地への救援物資の輸送といった「災害時の交通機能維持」等に寄与することが期待される。

しかしながら、DMVは座席 18 名/台で購入費用が 1 億 4 千万円程度に加え、駅舎改築費、信号設備、安全性確保のための費用で 16 億 3 千万円となっている。

また、開業当初は年間 176 千人を超える利用者から、沿線の過疎化・少子化や学校統廃合の影響もあり、令和 2 年度には、49 千人に減少しているため、収支のほとんどを自治体が積み立てた「基金」に頼る状況にある。

車両自体が観光資源となる DMV の運行が「新しい人の流れ」をつくり、経営改善や地域への経済効果を最大限発揮するとともに、地域住民と観光客の大切な手段として運行できるよう期待する。

(2) 「ことでん新駅整備」について

高松市の中心市街は、海に面し港・鉄道駅・バスターミナルが集中していることから、平成 25 年 9 月に高松市公共交通利用促進条例を制定し、市・市民・事業者・公共交通事業者が協働で、安全かつ快適で環境にやさしい都市交通の形成し「多核連携型コンパクト・エコシテイ」の実現を目指している。とりわけ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、鉄道を基軸としたバス路線の再編による持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、集約されたまちを公共交通でつなぐことを進めていくために、既存ストックと IC カードを活用し、ハード・ソフト両面から一定のサービス水準を維持しながら、持続性の高い公共交通に変えつつ、需用に合わせた供給の最適化を目指し、行政と事業者が連携し、計画・施策を展開していることに対して目を見張るものがある。

(3) まとめ

過疎化や少子化及び自家用車の普及等によって、弘南鉄道のローカル線は危機的であり、関係自治体の支援は不可欠な状況にある。

特に、大鰐線の利用者数は 1974 年以降右肩下がりのうえ、昨年、レールの不具合から運転を見合わせし、地域に大きなダメージを与えている。弘南鉄道が、地域の公共交通と捉えてい

くためにも、関係市町村・住民・事業者が協働で、それぞれの役割と立場で、将来に向けた公共交通のネットワークの再構築に向けた検討が必要と思われる。

特に、事業者は経営面から誘客営業や沿線地域や交通事業者等と連携した利用促進に加え、認知度向上に向けた取組みを図る。また、安全・安定輸送のため車両の運転業務を厳正に行うための人材や教育の充実を図り、設備の点検・検査を確実にを行い、安全優先に取組み、さらに、経営改善を図るために、経費削減策を継続的に実施することが重要である。

将来の市の交通体系を構築していくために、新システム車両の導入等も勘案しながら、JR 弘前駅や市街地、各種施設を結ぶ交通網の検討を展望する。