

# 交通臨海部活性化特別委員会

## 行政視察報告書

### 1 日程

令和元年11月11日（月）～12日（火）

### 2 視察先及び視察項目

	視察先	視察項目
1	石川県金沢市	金沢市における自転車対策について
2	株式会社 金沢商業 活性化センター (石川県金沢市)	「まちバス」について
3	石川県小松市	地域公共交通を活かした魅力あるまちづくりについて

### 3 視察委員

- 委員長 犬伏 秀一 令和大田区議団（たちあがれ・維新・ガンバル・創新）
- 副委員長 高瀬 三徳 自由民主党大田区民連合
- 委員 高山 雄一 自由民主党大田区民連合
- 海老澤 圭介 自由民主党大田区民連合
- 松本 洋之 大田区議会公明党
- 田村 英樹 大田区議会公明党
- 菅谷 郁恵 日本共産党大田区議団
- 荒尾 大介 日本共産党大田区議団
- 松原 元 令和大田区議団（たちあがれ・維新・ガンバル・創新）
- 平野 春望 立憲民主党大田区議団
- 野呂 恵子 大田区議会緑の党

## 4 視察報告

### 項目ごとに各会派の視察報告を記載。

#### (1) 石川県金沢市

##### ◆視察項目

金沢市における自転車対策について

##### (自由民主党大田区民連合)

今回、本区でも進めている自転車対策について、金沢市の取り組みを視察した。

まず、本区の課題である自転車駐輪場の問題を話し、市の現状を伺った。

市の駐輪場が無料である事には驚かされたが、まだまだ車での移動が多く自転車分担率は全国平均より8ポイント下回る。金沢公共レンタサイクル「まちなり」(以後、「まちなり」という)に関しても利用者の9割が観光による来街者とのこと。駐輪場が無料であるためか、市内を走る自転車のほとんどが自家用自転車であり、駐輪場には、長期間停めたままや引き取りの無い自転車があり、返還手数料を取るなどしている。しかし駐輪場の有料化は考えていない。長期駐輪対策として「まちなり」の定期利用プランなど、来街者利用にあわせ大学への入学や通勤者に対し自転車の購入ではなく、来年度導入する電動自転車「まちなり」を利用してもらうなどWIN・WINの制度を検討中とのことである。

その他の自転車対策では、本区の取り組みと類似する政策も多く見受けられるが、安全面に対する道路、空間の整備、交通安全教室に関する内容の充実を感じた。

例えば、小学校3年生自転車安全教室、中高生のルール・マナー検定、地域の大人や高齢者向けにシミュレータやDVDを用いた安全教室などを開催している。

そして、全国的に自転車事故による高額賠償事例の発生が相次ぐことや中心市街地に観光箇所が集中しており北陸新幹線開業に伴う来街者の増加で歩道に人や自転車が増えていることなどから、平成26年4月に策定された金沢市自転車条例を平成30年4月に一部改正し、自転車保険の加入の義務化に踏み切った。現在の加入率は6割ほどとのこと。

本区としても、コミュニティサイクル施策や東京の玄関口である羽田空港を抱え、観光面からの来街者増加は予想され、対策は議会や自転車活用推進委員会で検討中である。

本区の自転車活用推進を考える上で、参考にしたい事例であった。



### (大田区議会公明党)

金沢市では平成23年3月に「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」(計画期間:平成22~31年度)を策定し、“はしる・とめる・つかう・まもる”の4つの基本方針に基づき、各種施策を実施してきている。

これにより、自転車を公共交通と組み合わせた都市交通のひとつとして再認識し、金沢のまちの特性に応じた市民・来街者の身近な移動手段として利用できる環境を整え、「自転車を安全・快適に利用できるまち・金沢」の実現を目指してきた。

平成27年度、計画期間の中間年を迎えるにあたり、現状や課題の整理、これまでの取り組みの検証、計画を時点修正し、現行計画の4本柱を基軸としつつ、これまでの取り組みや成果を「つなぐ・ひろめる」という視点から見直しを行い、市域全体の自転車利用環境向上を目指す中間見直しを実施した。また30年4月からは自転車保険の加入を義務化。現在は自転車活用推進計画策定に向けて審議中との事である。

金沢市は、自転車条例サイトという専用ページをつくり自転車の安全ルールなど大変わかりやすく紹介していて、これは大いに参考にするべき事である一方で、駐輪場使用は無料という本区とは立ち位置が違う事を感じた。また、北陸新幹線の金沢駅開業など来街者のまちなかの回遊性向上と市民の日常の足としての都市交通の充実を目的としたレンタサイクル『まちなか』(来年度は全て電動自転車に切り替わる)が随分と活用されている現状がある。さらには、自転車関連事故件数が6年で半減するなど、走行帯の確保、小学校3年生自転車安全教室、中高生ルール・マナーに関する検定、自転車シミュレータを用いた地域サイクルマナー教室、また、高齢者安全教室など、幅広い対象者への取り組みの成果が現れている。こういったことは本区としてもぜひ取り入れて行くように取り組みたい。

### (日本共産党大田区議団)

金沢市では自転車利用環境向上、利用環境の整備、「歩行者>自転車>クルマ」で通行空間を確保する目的から、2011年3月に「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」を策定し、2016年3月に「はしる」「とめる」「つかう」「まもる」の4つの柱を市域全体へ展開するという見直しを実施していました。

「はしる」では「自転車走行指導帯」を設けて歩行者、自転車、車の走行帯を明確にしており、快適な走行環境を確保している点に注目しました。

「とめる」では、駐輪場使用料が無料であること、郊外ではバス停近くに駐輪場を設置するなどの行政の努力によって路上放置自転車数が年々減少している点は大変良いと感じました。

学校や地域への交通安全教育の実施等で自転車事故が6年で半減したという実績からも明らかなように、これまでの自転車利用向上計画とそれをさらに発展させた対策によって、金沢市が自転車を利用しやすいまちになるよう努力した事例は、大



「まちなか」  
サイクルポート

田区の今後の自転車施策にも有益だと考えました。

#### (令和大田区議団 (たちあがれ・維新・ガンバル・創新))

視察項目について、金沢市役所にて同市の都市政策局交通政策部歩ける環境推進課から説明を受けた。

戦災を免れた同市の交通環境は、江戸時代城下町の面影を残しており、狭隘道路が多く、自動車移動よりも、自転車移動に対するニーズが高い一方、自転車事故も多数発生するという課題のある土地柄である。その様な背景の中、同市は、平成23年3月金沢市まちなか自転車利用環境向上計画を策定した。この計画は中心市街地(まちなか)を対象に①自転車利用環境向上の具体的な施策を整理、②身近な移動手段として利用できる環境を整える、③「歩行者>自転車>クルマ」で通行空間を確保、を目的としている。計画の詳細については割愛するが、もっとも重要な点は、如何に自転車を安全・快適に利用できる街にするかであったと考える。

同市では、各道路状況に合わせた多様な自転車走行指導帯を整備し、学校や地域住民等と連携したマナー教室の実施、街頭指導の徹底、駐輪場整備、市内の幹線道路(4車線道路)と裏道ネットワークの整備を行う等、複合的な対策を進めることにより、計画策定から6年後の平成27年時に自転車事故を半減化させた。計画の内容によっては、現在、大田区が進める取り組みと内容を同じくするものも見られたが、自転車の利用ニーズの高い道路網を裏道も含め調査し、通勤、通学、買物等の住民生活から、観光など地域外の方々のニーズに至るまで確認して道路網を整備していく姿勢は学ぶ必要があると考える。今回の視察を通して、大田区は、まだハード面で安全面を強化する余地があるものと考えを改めた次第である。

#### (立憲民主党大田区議団)

金沢市の都市政策局交通政策部歩ける環境推進課から金沢市における自転車対策について説明を受けました。

金沢市は車中心で自転車が少なかったのですが、環境負荷の低い交通手段や健康志向の高まり、自転車関連事故の増加とともに平成23年に金沢市まちなか自転車利用環境向上計画が策定されました。それにより「はしる」「とめる」「つかう」「まもる」の四本柱が設定されました。



自転車走行指導帯を視察

「はしる」では自転車交通量が多い路線で通学、通勤、観光など良く通る道路で狭い歩道では自転車が車道を走るように促したのは全国でも初めてとの事です。また、小学校前の狭い一方通行でも自転車走行指導帯を設置しております。

「とめる」では北陸三県ではほとんどということですが、金沢市も駐輪場の使用は無料で、中心市街地への自家用車の流入を抑制し、バス停に駐輪場を11か所新設

して計 44 か所設置した結果、路上撤去は三分の一になったそうです。

「つかう」では、レンタサイクル「まちなり」一日の基本料金は 200 円で、貸し出しから 30 分以内なら何度でも利用可能。自転車 155 台、駐輪ラックは 249 台、サイクルポートは 300m 間隔で 22 か所設置しております。

「まもる」では、小学校 3 年生の自転車安全教室、中高生のルール・マナー検定、地域サイクルマナー教室を実施。毎月 15 日はマナーアップの日ということで街頭指導、街頭啓発運動をしている。平成 20 年から 30 年の 10 年間で自転車関連事故が 659 件から 192 件、平成 20 年の 29% に減少し、全国の減少率 52% と比較しても事故件数が大きく減少しています。走行指導帯の設置のためかと報道をされたそうです。

走行指導帯は自転車レーンとは違い法定外。所轄の警察などと協議会で協議してガイドラインに沿って設置しているとの事。駐輪場無料など大田区では難しいものもあるが、走行指導帯など事故を減らすために大田区で参考になるものも多くありました。

#### (大田区議会緑の党)

城下町金沢市は、観光客も多く「環境負荷の低い交通手段」「自転車関連事故の改善」をめざし、健康志向の高まりを受け身近な移動手段として自転車利用の促進を図ってきました。計画を策定し、その基本として「はしる・とめる・つかう・まもる」の 4 原則を掲げ、自転車走行のため道路整備と無料の駐輪場を整備。住民は勿論、観光客にもレンタサイクルの使用を推進し、更に自転車事故を減らすため自転車交通ルールを守るための教室を開催して今日に至っていました。

金沢市では、「自転車走行指導帯」と呼ばれるレーンがありましたが、これは警察ではなく、あくまで市が整備したものです。自転車通行のレーンとマーク、人間が歩く歩道のマークなど、市が考案して道路をより安全に使っていただき、事故を減らす取り組みが非常にわかりやすかったです。

また、レンタサイクルの利用料金が 200 円と安価で 22 か所のサイクルポートが 300 メートル間隔で設置されているため、利用率も高く、観光地を快適に巡ることができます。これらの管理は、まちなり事務局に委託して実施しているそうです。

自転車対策の結果、自転車関連事故が 6 年間で半減するなど大きな成果を上げていました。

地球に優しいエコな乗り物・自転車ですが、都市交通の大切な移動手段として市内に定着していました。金沢市の景観と住みやすさを大切にする取り組みは、私たち大田区でも活かしていきたいものです。



## (2) 株式会社 金沢商業活性化センター

### ◆視察項目

「まちバス」について

#### (自由民主党大田区民連合)

「まちバス」は、毎週土・日・祝日に金沢駅～武蔵～香林坊～金沢 21 世紀美術館を周遊するワンコインバスで、どこまで乗っても 100 円(子ども 50 円)という料金設定になっている。運営する株式会社金沢商業活性化センターに対し、金沢市が 50%を出資している。1 周約 32 分、開業当初の平成 20 年はバス 4 台で運行して一日 33 便、現在ではバス 6 台で一日 42 便程度運行している。平均乗客数は 1 便あたり 64.2 人となっており、収支率は毎年 100%以上となっているとのことである。まちバスの運行により、まちなかの回遊性の向上と賑わいの創出を図ることを目的としており、実際に平成 30 年の利用者のうち市内在住は 20%、市内を含めた県内が 50%で、それ以外は関東や関西をはじめとする近県などとなっており、観光やショッピングのためのバスとなっている。

地域住民の日常の足としての大田区コミュニティバスと比較はできないが、全国交通系 IC カード(大田区でも導入済)や車内 Wi - Fi の導入などの利用促進策や、バスまるごと 1 台スポンサー契約することによる広告収入など、参考になる点は多い。収支率向上には事業費を抑えることが大事だが、多くの人に利用してもらうためには魅力あるバスであることも大事である。

#### (大田区議会公明党)

株式会社金沢商業活性化センターは、商店街の組合・行政・その他中心市街地に関わる様々な組織の調整の場となって、中心市街地の活性化・維持や「まちの賑わいの創出」に係る諸課題の解決に向けて、総合的に企画・調整を行っているとの事。

今回の視察では同センターが携わっている多くの事業のうち、市民・観光客の足として活用されている金沢ショッピングライナー「まちバス」についてお話を伺いました。

平成 19 年の試行当初は乗車料金を無料としていたが、翌 20 年に有料運行となり、以降、毎週土日・祝日は市内を循環するルートで運行しており、現在では毎年約 34 万人を超える方々が利用されているそうです。「まちバス」の特徴は、交通系 IC カード 10 社の利用が可能なことや車内に Wi - Fi を設置していること、また中国からの観光客などの対応を含め 6 か国語のアナウンスを行うなどの設備に加え、市内バス路線の 95%を占める北陸鉄道が有しない循環ルートでの買い物や観光の利便性を提供しています。

運行事業は J R 西日本に委託していますが、昨今の運転手の減少・人件費の高騰が課題となっているそうです。財政面では、自主財源の確保として大型商業施設の管理・運営や、金沢まちなかパーキングネット「まち P」の契約収入のほか、1 台 200 万円/年の広告収入などで運営している状況、また地域の活性化という視点か

ら様々なイベントを運営することで、集客し回遊することからバス利用を促していることなどを伺い、同センターの企業としての取り組みから学ばせていただいた「サービス」という部分を、大田区のコミュニティバス事業にも反映できないかと考えるところでした。

今後も、大田区コミュニティバス事業の促進のために様々な事例を研究し提案していきたいと考えます。

#### (日本共産党大田区議団)

金沢ショッピングライナー「まちバス」は2007年無料バスとして金沢駅から中心部の香林坊まで運行していましたが、翌2008年に金沢駅～兼六園までルートを延伸し100円ワンコインバスに変更しました。無料だったときから、利用者満足度が高く、有料でも利用したいという意見もあったのは、それだけ利便性に優れたバスだということがかがえました。

新幹線開業後は市外や他県の利用者が増え、10代や20代など若い世代の人たちの利用が多いというのも特徴的でした。新幹線開業が大きな影響を与えたことがよくわかりました。

こうしたバスの利用率が高いのは、公共交通機関の整備状況とも関連があるかも考えられます。地方都市では自家用車所有率が高く、その結果中心市街地の空洞化が進んでしまっているということはよく見られる傾向ですが、「まちバス」の運営会社ではそうしたことに危機感を感じ、いかにして中心街に人を集めるかということで大変な努力をしてきたことが理解できました。

公共交通機関の充実が人々の暮らしをより豊かにし、ひいてはそれがまちの発展に繋がるということを改めて認識することができました。

#### (令和大田区議団 (たちあがれ・維新・ガンバル・創新))

金沢市役所から、徒歩移動で、株式会社金沢商業活性化センターへ移動し、同地で事業内容の説明を受けた。同センターは、金沢市の中心商店街の活性化という公共性を帯びた事業内容に主眼を置き、商圈の拡大、まちなかの回遊策、魅力ある商店街形成策を進めるという中の一つの事業として「まちバス」を運用している。

「まちバス」は金沢中心地の商店街を土日祝日に低価格（大人100円、小人50円）で運行する。特筆すべきは、ほぼ同区間を走る在来線との競合関係にあっても、行政からの補助金で賄うことなく黒字を出している点である。これは、同センターの代表取締役の経営手腕によるところ



が大きいと考える。需要のある運行区間と運行日の設定や、積極的な広告収集、運転手の確保、同センター運営の商業施設との連携等は目を見張るものがある。公費に頼ることなく街の活性化に寄与する在り様に感銘を受けた。この積極性、臨機応変な運用の在り方は、運行目的は違えども、たまちゃんバスを公費で支えている大田区も見習うべきであると考えている。

### (立憲民主党大田区議団)

株式会社金沢商業活性化センターで商店街活性化事業の一つである金沢ショッピングライナーの「まちバス」の説明を受けました。平成 20 年から有料運行を開始。運行日は毎週土・日・祝日で運賃は大人 100 円、小人 50 円。年間約 35 万人が利用。北陸新幹線が開業後、関東・関西の観光客が増え、11 万人利用者が増加。利用年代は 10、20 代が増えている。バスはバス会社に運行委託して、広告もとっています。運賃収入は黒字だが、バスの運転者など運行委託料は上がっています。スマホで運行状況がわかり、バスの車内 Wi-Fi を導入しています。

今後の課題は消費税増税の影響で値上げを考えている。キャッシュレス化、省力化、事務軽減を考えているとの事です。

発表の場を無償提供してダンスイベントなど 200～300 人を呼ぶイベントを企画して、にぎわいを創出しているとの事。商業施設を結ぶ「まちバス」と大田区のコミュニティバスの「たまちゃんバス」は目的が違うところもありますが、バスの車内 Wi-Fi など参考に出来ることを生かしていきたいと思いました。

### (大田区議会緑の党)

金沢市では、第 3 セクターとして「株式会社金沢商業活性化センター」を設立し、金沢市の中心商店街活性化事業を担っていただいています。特に、金沢市の「まちバス」を運行していますが、取り組みがユニークな会社で、説明してくださった代表者の意気込みを強く感じました。

まちバスは、試験運行を経て本格的に路線バスとして運行されましたが、ワンコイン 100 円で乗車できる気軽さが利用客を定着させているそうです。平成 20 年度当初は約 24 万人だった乗客数が、平成 30 年度には約 32 万人まで増加し、車内アウンスも海外から訪れる観光客対策として 6 か国語対応と、観光客をもてなすきめ細やかな対応がとられていました。

また、バスの車体に広告を出すためのスポンサーは、バス一台につき 200 万円の広告料金を支払うそうです。バス専用の広告は、1 台に 1 社だけが掲載できるという貸し切り型でした。このアイデアは、企業が地元金沢を応援するという気持ちの現れでもあると感じました。たまちゃんバスでも広告収入の増収に取り組んでいますが、周回するエリアの違いなど単純に金沢市とは比較できませんが、企業が地域の連携を多少でも考え、応援の気持ちを示していただけないだろうかと感じました。

また商業施設の運営も手がけ、その一角で買い物ができるなど、街おこしにも取り組んでいましたが、そこで暮らす一人ひとりの思いが重なり城下町の活気を保っている金沢市でした。

### (3) 石川県小松市

#### ◆視察項目

地域公共交通を活かした魅力あるまちづくりについて

#### (自由民主党大田区民連合)

「こまつ幸せへの道しるべ」としての市民意識調査より得た課題への取り組みで、やさしい街づくりでの市街地における地域公共交通の現状、暮らしを支える快適な移動手段の確保、利便性の向上に対してのニーズ、地域を結ぶ二次交通の機能充実に対する構想に取り組んでいることを視察、説明を受けた。

高齢者、障がい者、中・高・大学生へ対象者を順次拡大し路線バスが乗り放題になる「らく賃パスポート」を低額で販売する取り組みに、今後は北陸新幹線小松開業を見据え、小松空港とJR小松駅の連絡交通に最先端技術を活用した自動運転車両の導入の検討を始めている。その他、高齢者の外出環境向上を図るための乗合ワゴン事業、矢田野地区地域協議会では「らくバスやたの」、小松鉄工団地では「らくらく通勤」、施設と連携をした観光タクシーやレトロな車両を使った観光周遊バスの1日フリー乗車券など観光利用の促進も考えられている。

令和元年7月には日野自動車(株)との連携協定を締結し地域住民に寄り添った便利で将来にわたり持続可能な地域公共交通の実現を目指すなど、地域活性化、日常生活の利便性、福祉、観光と各分野に絡めたモビリティサービスの政策を伺い、現在の大田区で取り組む行政各部と、民間、福祉法人などを連携させることで、矢口地区に走らせている「たまちゃんバス」以外に交通不便地域に新たなモビリティ施策の取り組みとして活かしていける部分もあると考える。

#### (大田区議会公明党)

小松市民の交通環境は概ね自家用車利用が多く、公共交通の利用率は決して高いものではないが、通勤・通学のほか、4人に1人と言われる高齢者などの病院への通院や買い物には公共交通が重要とされています。このため市では、コミュニティバスの運行や定額で路線バスを利用できる「らく賃パスポ



らく賃パスポ

ート」の対象拡大を進め、平成 21 年から平成 30 年の 10 年間で利用者数は約 40% の増となっている一方で、利便性の向上に伴って市の財政負担も大きくなっている状況との事。

小松市では、平成 29 年に「小松市地域公共交通構想」を策定し、上位計画である「NEXT10 年ビジョン」で示すまちづくりの方向性や高齢福祉・障がい福祉などの関連計画との整合性を図りながら、市の交通政策の指針を表しました。この構想では、地域とくらしを結ぶ便利な公共交通の実現に向けて三つのテーマを掲げ、事業者・地域・行政が協働で数多くの事業を推進しています。

2023 年の北陸新幹線開業に向け、小松空港と JR 小松駅との路線に自動運転車両の導入の検討のほか、市郊外での乗合ワゴン事業の助成支援、マナー向上の啓発、ユニバーサルデザイン車両の導入など様々な事業についてご説明をいただきました。

特に地域との連携では、市内 246 の町会単位で地域協議会を設立し、それぞれが抱える地域課題の解決に向けて取り組んでおられ、その中の一つにある「らくバスやたの」では、高齢者の通院・買い物などを利用目的としたルートバスを紹介いただきました。車両は社会福祉法人、運転手はシルバー人材での運用で、地元の公民館と商店や駅を繋ぐもので、これは高齢者の孤立による健康不良を解消する観点からも非常に有効的な取り組みと感じました。その他にも市民生活の向上に資する多くの施策を伺い、大田区内の交通不便地域・高齢者の生活における支援策として研究させていただきたいと考えます。

#### (日本共産党大田区議団)

地域公共交通を活かした魅力あるまちづくりについて学習しました。小松市は、小松製作所の発祥の地です。私たちが市役所を訪れたとき自衛隊機が強烈な音を発して小松空港から飛び立っており、基地がある市ということを実感しました。小松市は、人口 108,000 人、ここでも高齢化が進んでおり、人口を減少させないことが課題であるとの説明でした。そこで、小松市民の幸せ度を「見える化」するため市民アンケートの活用、その中で見えてきたのが、住みやすさの点で「買い物の利便性」、安心では「公共交通機関満足度」でした。アンケート結果を受け、高齢者が引きこもりにならず外に出て元気になるためにも、公共交通整備を活かしたまちづくりの取り組みが始まりました。コミュニティバスの拡充や「らく賃パスポート」を発行して利便性の向上を図っているとのこと。

令和元年度の取り組みとして、5,500 人が住んでいる矢田野地区、小松鉄工団地の 2 地域をモデルに実証実験している取り組みは、社会福祉法人の車の空き時間を活用し、マスコミにも取り上げられました。その結果、幸せ度の点数は上がっているとのこと。大田区では、コミュニティバスが 1 か所しか走っていませんが、区民の安心度から拡充を考えていてもいいのではと参考になりました。

#### (令和大田区議団 (たちあがれ・維新・ガンバル・創新))

小松市にて、表題の件の説明を受けた。政策の内容は多岐に渡るため事業全体の

説明は割愛し、特に記憶に残ったバスに関する事項について申し述べたいと思う。

現在、小松市では、13路線の生活路線バスと3路線のコミュニティバスが運行されている。この数年間、同市は多額の補助金をもって住民に対して運賃の補助を行い、バスの利用率を向上させるとともに、様々なコミュニティバスを運行し、快適な移動環境の創出に努力を続けてきた。その過程で廃止となったコミュニティバスもあった。結果として、1路線を除き、すべての路線収支が100%に満たず、平成21年度に比べ今年度の財政負担は、2倍の1億2,617万8千円になるに至ったが、バスの利用者も平成21年度に比べて今年度は40%増の60万230人となった。

前日視察を行った「まちバス」の所感と同様に、積極的に交通環境の改善に取り組む姿は、複数の交通不便地域を抱える大田区にも求められると強く感じた次第である。

### (立憲民主党大田区議団)

地域の公共交通機関はバスが多いが、山間部や郊外の利用者数が少ない。そこで社会環境の変化に合わせて平成29年度に小松市地域公共交通構想を策定。その中には、「らく賃バスポート」という対象が高齢者、障がい者、中高生、大学生の路線バスが乗り放題になるものを低額で販売し、バスポート利用者の運賃を市がバス事業者に補填しています。

また、令和元年7月に日野自動車と事業協定を結んで「らくバスやたの」「らくらく通勤」を開始。「らくバスやたの」は従来バス路線が少ない、交通空白地で社会福祉法人のマイクロバスを利用して、空き時間に高齢者を買い物に連れていくというもの。「らくらく通勤」は外国人従業員の増加のため増えてきた小松鉄工団地から商業施設や駅を結ぶというもの。他にも国際便も増えてきている小松空港と小松駅を自動運転で繋ぐことも考えているとのことでした。

また、小松市は「はつらつとした地域とひとづくり」の推進で、小学校区単位で地域協議会を立ち上げており、町内会、老人会、子ども会、民生児童委員協議会、社会福祉協議会、学校、PTA、NPOなど様々な団体が力を合わせて活動しています。その中で、稚松はつらつ協議会では「結ネット」という行政連絡アプリを導入して回覧板の代用や災害時の安否確認に使うことを導入予定という事でした。このアプリは迅速な情報共有として、また災害時にも利用できるものとして大田区としても参考になると思いました。

### (大田区議会緑の党)

「新しいモビリティサービスと共創のチカラ」に取り組む小松市は、市内の半分以上が中山間地域のため、電車では補うことのできない地域と暮らしを結ぶ便利な公共交通の取り組みが重要な政策です。小松市内を走行するバスの1ルートあたりの乗車数はそれほど多くないため、大きな車両バスよりも小型のバスの利用が重要です。

特に山間部の高齢者は、家族が土日でお休みの時は買い物へ行くそうですが、それ以外はどうしても外出できず、ひきこもりがちだったそうです。

そこで福祉的な意味合いをかねて、乗合ワゴン事業の助成により日中に外出できるように取り組んだところ、大変喜ばれているそうです。バスで外出し、買い物するだけではなく、地域の高齢者とも会話ができる環境が整うことが、介護予防にも繋がります。ただし、運転手の確保などが課題だと話していました。

また、スマホアプリで結ネットを導入し、災害時の避難所開設のお知らせや役所からの日常の広報、町会の活動など多様に活用していました。移動のための交通支援だけではなく福祉など様々な支援が複合的に行われることが、交通不便地域の政策としていかに重要か再確認しました。

大田区にも坂が多く交通が不便だと意見が寄せられる地域がありますが、今後一層高齢化が進む中で小さなワゴン車での乗り合いなど活用できる面があると感じました。

市民協創部が「市民の幸せ度の見える化・・・市民意識調査」を四回実施し、共生社会推進を目標に地域づくりをしていた小松市でした。

