



# 政務活動報告書

令和5年9月21日

[会派名: 喜働]

代表者氏名	川合 滋 	記録者氏名	足立 淑絵 
活動者氏名	川合 滋 幸松孝太郎 足立 淑絵		
活動日	令和5年7月20日(木)～令和5年7月21日(金)		
活動先	・吉田町 河川防災ステーション 水防センター ・南房総市 三芳分庁舎		
活動目的	・静岡県吉田町(シーガーデンシティ構想と水防センター:新たな安全と新たな賑わいの創出による魅力あるまちづくり) ・千葉県南房総市(予約制乗合送迎サービス「チョイソコ南房総・館山」実証運行)		

## ★シーガーデンシティ構想と水防センター

新たな安全と新たな賑わいの創出による魅力あるまちづくり★

### ○吉田町の概要○

人 口:29231 人(令和5年5月末時点)

面 積:20.73 km<sup>2</sup>(東西 6.5km、南北 6.9km)

車移動:東京から約 2 時間 30 分、名古屋から約 2 時間

静岡駅から約 40 分、静岡空港から約 15 分

特産品:しらす、うなぎ、レタスなど

漁業は御前崎漁港と組合を作り、うなぎの水揚げ日本一

昔はうなぎの養殖が盛んだった。(うなぎの養殖に適する地下水が豊富)

現在の吉田漁港は、しらすだけを扱う。

工 業:交通の便がよく、大井川の伏流水にも恵まれているため、多くの企業が立地している。うなぎの養殖の跡地に工場誘致する。

子育て:待機児童はゼロ。子育て教育関連の施策、施設が充実。全国的にも地価が低く、若年世帯の住宅取得に有利。

### ○人口の推移

・町全体の人口は、2012 年をピークに微減

・地域別にみると、沿岸部エリアを含む住吉・川尻区は減少傾向にあるものの、海から離れた陸の片岡・北区(インター付近)は増加傾向。

・人口は微減、海側から陸側(インター付近)へ住民の居住地が変化している。

・このままだと、2060 年には、25, 599 人まで減少するという予測も存在する。

### ○吉田町の津波想定

・最大津波高(町想定):8. 6m

・県第4次地震被害想定:9m

・津波到着:約5分

・浸水想定面積:町の約41%、人口約 17,000 人が被害想定(平成 23 年 11 月公表)

※首長が東京大学地震研究所の都司准教授のところに直談判

※都司准教授の監修の下、町独自の想定に基づき、津波ハザードマップを作成

### ○シーガーデンシティ構想:『新たな安全』の確保と『新たな賑わいづくり』を一体的に進める

・1000 年に一度の大津波の備えを進めることで「津波防災まちづくり」を構築し、『新たな安全』を創出

・北オアシスパーク(防災公園)の情報発信機能を活用しながら、シーガーデン(多目的広場、海浜回廊など)や町内各所への人の流れを「賑わいまちづくり」によって喚起。『新たな賑わい』を創出

○基本方針～シーガーデンシティ構想により目指す姿～

1. 地震・津波などの自然災害に備えた安全なまちづくり
2. 住みたい、住み続けたいと選ばれるまちづくり
3. 多くの人が訪れ、様々な交流、賑わいが生まれるまちづくり
4. 町民や地域、企業などとの協働によるまちづくり

○津波防災まちづくり(平成23年～)

- ・命を守る対策(各戸に防災ラジオを設置。市道の上に津波避難タワー15基を2年間で建設。避難路整備など。)
- ・財産生産活動を守る対策(防潮堤・堤防のかさ上げ・整備、事業用地確保など)
- ・被災時の生活支援対策(防災公園の整備、防災備品の確保、備蓄。物資供給体制の確保、仮設住宅用地の確保など)

★津波避難タワー★

津波浸水想定区域内人口 17,000 人が 15 分以内に避難できるよう、町内各所に 15 基の津波避難タワーを早急に整備した。一部は道路上に設置し、通常時は横断歩道として活用している。液状化も想定し、地下 30 メートル位に支柱杭を打つ。

※緊急防災減災事業債を活用し、50 億円位で建設(70%交付税措置)

★道路上の津波避難タワーの法的位置づけ★

【町道】 横断歩道橋と津波避難施設の兼用工作物として町が設置

【県道】 道路占用の許可を得て町が設置

Point

- (1) 横断歩道橋と津波避難施設の兼用工作物
- (2) 道路法施行令の一部改正
- (3) 津波避難施設(道路上)設計技術検討委員会を成立

○“ふじのくに”のフロンティアを拓く取組

【防災減災】×【地域成長】×【多彩なライフスタイル】

～安全安心で魅力ある“ふじのくに”の実現へ向け、静岡県下全市町で実施中～

2013 年：「ふじのくに防災減災・地域成長モデル」の総合特区に指定

- ・物資供給拠点確保事業
- ・企業活動維持支援事業

2020 年：「富士山静岡空港周辺観光・産業交流推進エリア」が「ふじのくにフロンティア推進エリア」に認定

- ・東名吉田 IC 周辺バスターミナル推進拠点
- ・シーガーデン(川尻海岸)推進拠点

① 北オアシスパーク整備／周辺への商業施設誘致(ふじのくにフロンティア推進区域)

防災公園として整備した北オアシスパークの周辺に商業施設を誘致。誘致企業とは、有事における物資供給に関する協力協定などを締結し、防災拠点機能を確保。

【津波防災】

- ・町の防災情報発信
- ・災害時の一時避難地、仮設住宅用地などとして活用
- ・住民などの災害時の生活を支える生活物資を供給

【賑わい】

- ・町の魅力などの情報発信
- ・賑わい創出や地域活性化の拠点として活用
- ・商業施設の立地による平常時の賑わい創出

② 企業移転・誘致のための土地確保(ふじのくにフロンティア推進区域)

津波浸水想定区域から移転する企業の受け皿となる土地を確保し、生産活動継続を支援するとともに、立地企業から緑地などの提供を受け、応急仮設住宅用地を確保。

【津波防災】

- ・津波浸水想定区域から移転する企業の土地確保
- ・立地企業の緑地などを応急仮設住宅用地として活用

【賑わい】

- ・新たな雇用の場の創出
- ・地域経済の活性化

③ シーガーデン(多目的広場、防潮堤、県営吉田公園など)の整備

(ふじのくにフロンティア推進エリア、シーガーデン(川尻海岸)推進拠点)

1000年に一度の大津波を防ぐため、川尻海岸の防潮堤を海拔11.8mの高さまでかさ上げ。防潮堤天端を舗装し、平常時は県営吉田公園と多目的広場を結ぶ海浜回廊として活用。

【津波防災】

- ・海拔11.8mの高さの防潮整備で安全・安心を創出
- ・緊急支援物資搬出入のためのヘリポートを整備

【賑わい】

- ・多目的広場で水産振興イベントなどを開催
- ・防潮堤を海浜回廊として活用
- ・県営吉田公園及び周辺で多様なレクリエーションやスポーツを満喫できる環境を創出

(サイクリング、ウォーキング、ジョギングコースがある。県営吉田公園では音楽イベントや「緑化祭」「はな博」も開催される。)

★吉田漁港多目的広場(親水・交流ゾーン)

眺望や周辺環境を生かした各種イベントや親水体験などを楽しめる場を創出

★川尻海岸防潮堤(海辺のプロムナードゾーン)

防潮堤天端を海浜回廊として活用。富士山や駿河湾などの眺望を楽しみながら人々が行き交う憩いの場を創出

(空港から沿岸部を結ぶ海の道「オーシャンロード」の活用)

★県営吉田公園・公園周辺(レジャーとスポーツゾーン)

県営吉田公園の南側にアウトドアやスポーツなどを楽しむことができる場を創出

◎所感◎

東日本大震災が発生した年に、津波防災まちづくりに着手するスピーディーな対応は、海沿いに住む町民の心に寄り添った行動だったと感じます。

特に、首長自らが東京大学地震研究所の都司准教授のところに直談判に行き、都司准教授の監修の下、町独自の想定に基づき、津波ハザードマップを作成したことは、受け身ではなく攻めの政策であり「知識が命を助ける。」と考えられての行動だったと推察いたします。国や県の指示や情報提供を待っていては後手後手になります。首長の権限を最大限生かされた行動に感銘いたします。

更には、防災(有事)の視点だけでなく賑わいまちづくり(平時)の視点も持って取り組まれる一石二鳥の素晴らしい政策。津波避難タワーは街の花火大会の時の観覧場所にもなり、思わぬ副産物も生み出している無駄のない効果的な予算執行と感じます。

そして地の利もあるかとは思いますが、揺るぎない信念「安全を確保すると、企業が投資、雇用仕事生まれる。」のおかげで企業誘致も成功されている姿を見ると、首長の決断とリーダーシップがまちを創る様子が拝見できました。

★予約制乗合送迎サービス「チョイソコ南房総・館山」実証運行★

○南房総市の概要

- ・人口:約 35,000 人 面積:約 229.55 平方キロメートル
- ・高齢化率:46.3%(令和 3 年度)

○館山市の概要

- ・人口:約 44,374 人 面積:約 110 平方キロメートル
- ・高齢化率:40%(令和 3 年度)

○南房総市の公共交通状況

★館山日東バス、JRバス関東……事業所所有の緑ナンバー車両による運行

- ・ノーカー・サポート優待証の発行(65 歳以上で免許返納した方が対象。半額で乗車)

- ★廃止代替バス……………市所有の緑ナンバー車両による運行
- ★市営路線バス……………市所有の白ナンバー車両による運行
  - ・デマンド運行(利用希望の予約があった場合に運行する。)
  - ・フリー乗降(路線経路内であれば、停留所以外でも自由にバスの乗降ができる。)

○チョイソコ南房総・館山の運行目的

- ・南房総・館山地域公共交通計画に記載している「地域内路線再編及び有効活用」に従い、利用実態や市民の移動ニーズなど(当該地域の特性)を反映させた新たな交通システムの実証運行を行う。

★令和2年度の実証運行

三芳分庁舎敷地内での乗り継ぎや小型サイズの車両運行、均一料金などの検証

★令和3年度の実証運行

デマンド運行、路線バスとの乗り継ぎ、小型サイズの車両運行、均一料金などの検証

★令和4年度の実証運行

新たな交通システム(AIオンデマンド交通システムの導入及び車両の小型化)による実証運行

○チョイソコ南房総・館山とは

AI機能を活用して、定められた運行エリアを予約状況に合わせて、AIが最適なルートを選択し、乗合で運行するオンデマンド交通システムによる当該地域の新たな交通システムとして、令和4年10月より令和5年3月まで事前予約制(会員登録が必要)の乗合送迎サービス「チョイソコ南房総・館山」の実証運行を行った。現在は、実証期間を延長し、令和5年度中の本格運行を目指す。

※「チョイソコ」とは、株式会社アイシンが展開する「チョイとソコまでごいっしょに」をコンセプトに、交通手段にお困りの方が多いたエリアにおいて移動手段を提供し、外出機会を増やすことで、健康維持・増進を図っていただく。

○チョイソコ南房総・館山の概要

- ・実証期間:令和4年10月17日～令和5年3月31日まで(9月末まで期間延長中)
- ・運行日:月・火・木・金・土(水・日・祝日は運休)
  - ※水曜日は週の真ん中にあたるため。日曜日・祝日は病院が休みのため。
- ・運行時間:9時～15時まで(乗車可能時間)
  - ※13時～14時は運行しない。
  - ※通勤の時間は考えずに設定。終わりの時間を延ばしてほしいという声あり。
- ・予約受付時間:8時～15時まで(毎日)
  - ※電話予約で、1週間前から当日30分前まで(WEBサイトは、24時間受付)
  - ※キャンセル防止のため、事前の登録(緊急連絡先含む)
- ・乗降場所数:93か所

- ・運行範囲:南房総市富山地区の一部、南房総市三芳地区全域  
館山市九重地区の一部、館山市館野地区の一部  
目的地乗降場所として「JR館山駅」「イオンタウン館山」「那古宿バス停」「館山病院」「カインズ館山店」がある。
- ・運賃:2市運行エリア内1回300円  
エリア外目的地乗降場所1回700円(WEB予約は500円)
- ・利用状況:買い物、病院が主な行き先
- ・運行車両:ハイエース1台(利用定員8名)を基本とし、予備車(タクシー車両)セダン1台(利用定員3名)あり。
- ・運行主体:タクシー運行社(実質2社)  
タクシーオペレーターもタクシー事業者へお願いしている。

#### ○会員登録について

- ・利用前の事前の登録必要
- ・どなたでも会員申し込みは可能。小中学生は保護者の同意が必要。
- ・自分で乗降場所への移動、車両への乗降ができる方  
(保護者や介助者の補助で乗降できる方も含む。)
- ・WEB又は申込書により登録後、会員証が発行される。  
※会員登録される方は、南房総市・館山市に居住の方。その他、観光、山登り、帰省などで登録される方もいる。

#### ○入札状況(AI機能を活用した乗合オンデマンド交通システム)

プロポーザ審査6社が手を挙げる。

- ・MOMET(ソフトバンク)
- ・未来シェア
- ・西鉄系列
- ・docomo
- ・アイシン など

価格的にもリーズナブルだったアイシンが落札した。

#### ○運営費について

##### ★収入

- ・国庫補助金:人口規模に応じた地域公共交通維持確保維持改善事業費)利用  
(フィーダー補助) 300万円
- ・南房総市 650万円 館山市 550万円 (各市で支出)

##### ★支出

- ・アイシンへ 260万円
- ・タクシー事業者へ 1200万円 (貸切ワゴン費用と追加で走らせた予備車の実費相当分、予約受付オペレーター代含む)

○アイシンのシステムを導入している他市の状況

- ・エリアスポンサーがついている地域がある。(トヨタの販売所がスポンサー)
- ・鴨川市は、トヨタが出資して民間主導で運営している。
- ・今後、南房総市・館山市としても、スポンサーを獲得していきたい。

◎所感◎

まずは、どこの地方都市も移動手段の確保に苦戦し工夫しているということを感じました。その中でも最先端のAI機能を活用しながら、地元の事業者とコラボレーションして運営・運行していく時代に合った方法の導入にヒントをいただきました。

本市においても公共交通のみならず、移動手段の確保に住民含めて協力いただき、有償ボランティアで車を走らせていただいている地域もありますが、交通空白地帯があるのも事実。

また有償ボランティア活動に携わる方の高齢化、人員不足は今後益々加速していく中で、既存の公共事業所と協働で乗合という手法を選択することは必要と考えます。

未来を見据えて、「公共交通事業社を守る」「人員不足を補うWEBの導入」「買い物・通院を可能にする移動手段の確保」には最適のシステムであると認識しました。