

報 告 書

総務委員会は、令和4年11月7日（月）、11月8日（火）の2日間 兵庫県神崎郡福崎町において ワゴン車を活用したコミュニティバス等の取組みについて、広島県尾道市において 防災無線個別受信機による防災情報の提供について、視察研修を行いました。

以下その概要について報告します。

記

兵庫県神崎郡福崎町	町制施行	昭和31年5月3日
	人 口	18,753 人
	世 帯 数	7,852 世帯
		(令和4年8月31日現在)
	面 積	45.79 k m ²

福崎町は、兵庫県南西部の播磨（中播磨）に位置する町で、1956年（昭和31年）5月3日に田原村・八千種村・旧福崎町の1町2村の合併により成立した。中国自動車道・播但連絡道路・国道312号・JR播但線が通り、交通の要衝となっており、町の中央部には市川が流れている。また、日本民俗学という新しい学問をつくった柳田國男氏の出身地でもある。

1. 巡回バス「サルビア号」などコミュニティバスの沿革について

- (1) サルビア号は、ワゴン車を利用した巡回バスであり、平成11年4月に福祉バスとして運行を開始した。運行開始当時は、小型バス1台で隔日運行（奇数日は川西地区、偶数日は川東地区）し、1日2往復の定時定路線方式で、運賃は無料であった。
- (2) 平成24年12月、コミュニティバスに再編し、1回100円（小学生は1回50円）に有料化するとともに、まちなか便は定時定路線方式を継続するが、郊外便は電話予約によるデマンドに変更を行なった。
- (3) 平成26年4月、郊外便のうち川西地区を定時定路線化。
- (4) 平成30年10月、川西地区の奇数日運行を月曜から土曜の毎日運行とし、川東地区の偶数日運行を月曜・水曜・金曜・土曜運行とした。併せて、市川町連携コミュバスとサルビア号から派生した買い物バスの運行

- を開始した。
- (5) 令和3年4月、加西市連携コミュバスの運行を開始した。

2. 利用状況について

利用状況は、以下の表のとおり。

(単位：人)

区分	まちなか便	郊外便	連携 他	計	日平均
令和元年度	11, 596	7, 776	488	19, 860	69
令和2年度	8, 705	6, 590	363	15, 658	53
令和3年度	8, 473	7, 691	496	16, 660	57

3. 導入したワゴン車の効果について

導入当初に小型バスを運行するなかで、乗車実績や運行経費を考慮し、途中からワゴン車に変更をした。これにより町内の狭い道への対応も可能となった。経費面では、運行経費や車両維持経費が改善され、節減することにつながった。また、乗務員の確保がしやすくなった点もメリットとしてあげられる。

4. ワゴン車導入による住民の反応について

小回りがきくので、運行がスムーズである。また、乗務員との距離が近いので、常に利用している住民から、その点の好評を得ている。

反面、バリアフリー（車いす）対応ができていないので、今後改善が必要である。

5. 他市町との連携バスについて

ワゴン車を利用した町内のコミュバスに加え、近隣の姫路市や加西市、市川町と連携した広域連携バスの運行にも取り組んでいる。それぞれの市町が必要とする路線を洗い出し、行政界による縦割りではなく、互いの課題を補完するルートを設定し、運行することで利用者はもちろん、両自治体のメリットにつなげている。

6. 全体として

現地を訪れて、幹線道路からそれると独立した歩道がない比較的狭い道が多かった。これらの道を小型バスで運行するのは、技術的、時間的にも

困難が多いと感じた。

運行する車両をワゴン車にしたことで、小回りがきくようになり、乗務員確保の幅もひろがり、車両の運行経費や車両自体の維持管理経費も削減できている。

利用する住民の反応も概ね良い感想が多いことから、車両の小型化は市民満足度の向上にもつながっていると考えられる。

また、他市町との広域連携についても、関係自治体で互いに課題を出し合い協議を重ねたことで、互いに弱点を補完し合う、利用者にとっても自治体にとってもメリットのあるウィンウィンの関係ができあがっている点は評価に値すると考える。

尾道市	市制施行	明治 31 年 4 月 1 日
	人 口	130, 515 人
	世 帯 数	64, 193 世帯
		(令和 4 年 9 月 30 日現在)
	面 積	285. 11 k m ²

尾道市は広島県南東部、岡山市と広島市のほぼ中間に位置している。瀬戸内海に面し、古くから海運による物流の集散地として繁栄していた。明治時代に山陽鉄道が開通して鉄道と海運の接点になったことで、広島県東部で最大の人口を抱える都市となる。1999 年（平成 11 年）5 月の瀬戸内しまなみ海道開通によって四国の今治市と陸路で結ばれ、物流面での利便性が高まり、2015 年（平成 27 年）3 月には中国横断自動車道（尾道松江線）が全線開通し、「瀬戸内の十字路」と呼ばれることもある。

1. 防災情報伝達システム整備の経過について

市内の一部には、防災行政無線を整備していたが、電波法の改正により、令和 4 年 12 月以降使用できなくなる。また、他の市域では防災行政無線自体が未整備であり、防災情報を伝達手段がなかった。コミュニティ FM 放送（FM おのみち）も全市域をカバーできておらず、ホームページや LINE、メールでは高齢者世帯への伝達が困難な状況であった。

これらのことから、防災情報伝達システム導入に向けた検討を始める。この際、防災行政無線のように市でシステムを整備するのか、スマホなど個人の通信機器を利用し、情報を届けるのか、どちらの手段をとるか検討した結果、個人の通信機器だけでは確実に伝わらない可能性があるため、市でシステムを整備することとした。次期更新の際は、個人の通信機器活用を想定している。

2. システムの検討について

①防災行政無線を全市域に整備、②FM おのみちを全市域に拡張整備、③既設防災行政無線の更新（デジタル化）、④280MHz デジタル防災無線整備など各選択肢の事業費・メリット・デメリットを比較、検討し、整備費や維持管理費が安価であり、電波の到達性、浸透性が高いなどの理由で④280MHz デジタル防災無線整備を選択した。

また、豪雨等災害時に確実に防災情報を伝達しなければならないことから、各世帯に防災ラジオを設置、悪天候時に音が聞き取りにくい屋外スピーカー

は整備しないこととした。なお、防災ラジオの設置を望まない世帯は、「防災アプリ」の利用を推進することとした。

3. 防災ラジオの設置について

防災施策の基本であり、財政面より、全世帯に確実に防災情報を伝達する環境を整備することを最優先とし、1世帯に1台を無償で貸与することとした。なお、聴覚障がい者（難聴者を含む）のいる世帯には、文字表示付きとした。

また、無料にしたことで、徴収事務の負担もなく、負担金を徴収しない部分は交付税算定対象となる。

4. 防災ラジオの配布方法について

当初は、本庁・支所・公民館などに取りに来てもらう想定であったが、コロナ禍で外出が困難になったこと、防災ラジオには自治会単位の放送を流すことができる機能があるので、個々のシリアルナンバーを把握する必要があること、職員の人手が不足していることなどから、業者へ配送を委託した。これにより、短時間で高い配送率を確保でき、配送状況も業者のシステムで管理でき、市民からは無償貸与のうえ、自宅へ配送されるため、高評価を得た。

5. 防災ラジオの運用について

災害その他の緊急事案などの緊急放送はもちろん、毎朝30分間、市の事業やイベントなど行政情報を伝達している。また、自治会住民に周知したい情報を自治会から放送できる仕組みも備わっている。

6. 市民の評価について

無償かつ配達により防災ラジオを貸与したことにより、喜びの声が多かった。また、防災ラジオを導入したことで、屋外スピーカーでは聞き取れなかった声もよく聞こえるようになり、行政情報についてもタイムリーかつ簡単に発信できる環境ができた。さらに、自治会など地域単位で放送を流すことができるので、地域活動の連絡ツールとして活用されている。

改善すべき点としては、災害時の緊急放送と通常放送のチャイムが同じなので、緊迫感が伝わらないという点があげられる。

6. 全体として

防災ラジオの運用は、他の防災情報伝達システム整備よりも比較的簡単で費用も安価であり、荒天時には聞き取りづらい防災行政無線や広報車で広報の替わりになるシステムであると感じた。また、ツールもラジオを使用するため、インターネットが使えないいわゆる情報弱者である高齢の市民にも有効な方法であると思われる。

緊急情報に止まらず、平時は、行政情報の発信、自治会など地域の連絡用放送としても活用されている点は大いに評価されるものである。

さらに尾道市では、防災ラジオ以外にも、防災アプリ、LINE、メール、ツイッターなど様々な媒体を総動員し、市民の安全安心に貢献している。このように行政がやれることをしっかりとやることで、市民の防災や避難行動などの意識改革も徐々に浸透していくはずであると考えている。

以上

なお、詳細については、議会事務局に資料を保管していますので、ご覧ください。