

第2号様式

令和5年 月 日

鈴鹿市議会議長  
山中 智博 様

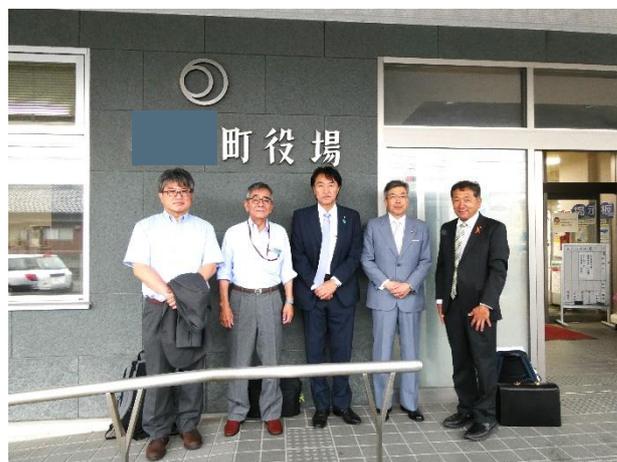
会派名 市民の声  
代表者名 中西 大輔

### 視察研修等報告書

下記のとおり実施いたしましたので報告いたします。

#### 記

- 1 実施日 令和5年6月8日から 6月8日
- 2 参加者氏名 中西大輔 藪田啓介 田中淳一 市川昇 藤井栄治
- 3 視察先及び事項  
A町役場 オンデマンド交通について  
防災タワーについて
- 4 目的・内容
  - ① A町役場において、昨年から2形態のAIを活用したオンデマンド交通を実証実験中でありその状況を調査する。
  - ② A町役場では、平成27年から5年間に6基の防災タワーを建設している。その経緯と利用方法を調査する。



## 5 成果・所感

### ① オンデマンド交通について

A町役場の人口は、2万人であり、人口は鈴鹿市の12%である。また、面積は鈴鹿市の20%と人口密度は鈴鹿市の半分であるとともに、高齢化率は4割を超えており鈴鹿市の倍である。

高齢者の移動手段が町政の大きな課題となっている。

町民バスは、4路線27系統で運行しながら、オンデマンドタクシーを昨年夏以降、2形態(社)により実証実験運行している。

町としては、当初(株)Bを導入する方向で進めていたが、導入過程でCによる実証運行をしたいと別会社から町に申し出があった。町としては町民の利便性向上につながるとともに、違う形態のオンデマンドタクシーを実証することにより貴重なデータが得られると判断し、受けることとした。

当初Cは、駅から2km以内に限定した運行を申し出てきたが、町から町内一円の運行をお願いしたところ、一円の運行となった。

町としてBは65歳以上の高齢者・障がい者手帳所持者・運転免許証返納者に限定し、登録制で1乗車300円(割引有り)平日の9時から16時運行としている。

一方、Cは、平日8時から19時まで、定額乗り放題、回数券、1乗車300円など、手軽に使いやすさを打ち出しており、こちらも登録制で学生やサラリーマン等を中心に利用されており、町としては上手くすみ分けできていると評価している。

Bは、昨年10月から実証実験を始め、本年5月までに延948人の利用があった。(実利用人数は255人)

Cは、昨年9月から実証実験を始めており、本年4月までに延7,159人の利用があった。(実利用人数は180人)

町の財政負担は、Bのみ令和5年度予算で2,700万円であるが、実証実験期間中は、国からの交付金補助が二分の一ある。(地方推進創生交付金)



ただし、この交付金は、本格運行するとなくなる。

町としては、本年10月以降本格運行を行う予定であったが、既存路線バスとの調整（廃線および路線縮小）を検討することから、本格運行は少し後ろにずれる模様である。

#### 【考察】

- ✚ 町としては、町内に2社のタクシー会社があり、2社とも、2形態のオンデマンドタクシーに関わっていることから運送業者との調整は、上手くできている。
- ✚ 既存町民バスの利用者数は、オンデマンドタクシーの導入前後で減少していないことから、町民バスとオンデマンドタクシーとの利用者形態が違うように感じた。今後、町として町民バスの見直し（路線廃止も含め）を行う際の課題となるであろう。
- ✚ Cは、高校生が良く利用すると聞く。特に降雨時など学校までの利用に使われている。Bは、町内に停留所を明示しているが、Cは停留所が表示されておらず、スマホの画面上に停留所が明示されているだけである。スマホ利用が前提の移動システムである。また、Cは、スマホ地図上に同社タクシーの位置が明示されることから、利用者がタクシーの現在地を認識して利用できるため利用時間を把握しやすくなっている。
- ✚ 町としては、CとBを今後も併用したいと考えているが、民間ベースで採算が合わない場合、Cは直ちに撤退することもあり得るため、Bを中心に考えているように感じた。
- ✚ 町としてオンデマンドタクシーの福祉車両として利用は考えておらず、あくまでも高齢者のお出かけ推進と健康寿命を延ばしていくことが第一目標としている。
- ✚ 鈴鹿市が主眼としている交通空白区域に固執せず、広く町民の利用に立った町内一円の運行に取り組んだところを高く評価する。

## ② 防災タワーについて

A町役場は、町の地域防災計画及びA町役場津波避難計画に基づき、A町役場へ50cmの津波初動一波が来る37分の時間内に移動できる距離を850mと試算し、地域集落から小学校屋上・スーパー屋上など含め、検討

した結果、それ以外に6基の津波避難タワーが必要と判断し、平成27年度から5年間に6基の津波タワーを整備した。

津波避難タワーを建設することになったのは、南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域<sup>※1</sup>の指定町に入ったことが要因である。

A町役場津波避難計画では約5,000人の町民避難が必要と判断し、上記距離に避難するビルが無い地域を中心として、6基の津波避難タワー（収容人員3,485人）を建設した。

事業費は、6基で約15億円であり、国の都市防災総合推進事業の防災交付金を活用した。補助率は三分の二であった。

現地視察した津波避難タワーは、避難想定人数は381人、避難スペースまでの高さは7m有り、想定する最大津波高5mよりも余裕をもって造っている。

一人当たりの占有面積は1m<sup>2</sup>を確保している。

構造は、ピロティ構造であり、壁を造らず柱だけで波のエネルギーを逃がす構造である。津波以外に船や自動車の衝突を考えられることから建築基準法の1.25倍の強度で造っている。

また、地下14mの支持層へパイル基礎を打ち込んでおり、この施設は、直径1mの柱26本で支える構造である。

補助の条件として、壁を造れないため、避難フロアは吹き抜けである。そのため、冬季用としてビニールカーテンを常備している。備蓄倉庫も設けており、簡易トイレや飲料水・保温シートなどを備蓄している。

屋根へ避難することは想定しておらず、ソーラーパネルを設置しており、停電時でも6日間の照明用電源として活用できる。

また、屋根部分は、ヘリポートとしての利用は強度的にも構造的にも考えていない。





#### 【考察】

- ✚ どうしても逃げ遅れる住民は存在するため、このような施設が身近にあると安心につながる。町民からもそのような意見があると聞いた。
- ✚ A町役場は、海岸線に高いビルが、ほとんど無いことから津波避難タワーは、必要であると感じた。
- ✚ ただし、平時は、津波避難タワーがほとんど利用されておらず、階段入口の侵入防止扉も風雨で破れて破損しており、都市部では、防犯上危険が高まる

と感じた。

- ❖ 鈴鹿市においても、A町で検討したような津波が来襲する40分から50分の間に、高齢者が徒歩でどのくらいの距離避難できるのか？明示すべき。
- ❖ そして、例えば1km避難できる判断したなら、津波避難ビルから同心円で避難可能人数（収容人数も把握）を把握すべきである。
- ❖ そして、それでも避難できない避難空白地域へは、公的施設を中心に、津波避難を兼用できる、タワー型の駐車場建設が望ましいと感じた。

