

(様式2)

議員行政視察報告書

議員名	江川 あや
視察地	群馬県前橋市
視察年月日	2026年1月14日(水)
視察内容(目的・具体的内容・成果等)	
<p>公共交通の共同運行の仕組みについて</p> <p>●目的：旭川市と人口規模等が類似している前橋市では、市民への利用促進に係る様々な制度が充実している。それらの先進事例に加え、6社による共同運行が始まったことを知り、どのような仕組みでの取組であるのか、行政としてどのような点に気を付けて政策展開をしていったのかの知見を得ることを目的とする。</p> <p>●対応者と調査事項：</p> <p>未来創造部交通政策課 南雲課長補佐に下記の事項を中心に説明頂いた。</p> <ol style="list-style-type: none">1. 導入の経緯と成果について2. 導入過程でのそれぞれの業者との意見集約について。3. 導入過程での運転従事者集団との話し合いについて4. 地域公共交通会議の活用について5. 現状の課題と人口減に対する事業見通しについて <p>●所見：</p> <p>前橋市の交通体系としては、JR前橋駅を中心として郊外に向けての路線に加え、上毛電鉄路線もあり、旭川市と比べると交通の多様性はまだあると捉えることができると考える。夕方の帰宅時間や朝の通学・通勤時間帯においても、高崎市に向かう人流と桐生市等から入る人流とが交差し、駅を中心としたラッシュ時の対策と、日中時間帯の空白時間帯との対策という点で、大変、旭川市によく似た構造と見る事ができた。その上で、JRから市内バスへの乗り換えのスムーズさは、駅前バスターミナルの動線がスムーズであるという点が重要であるように感じた。共同運行の取組の1つとして、こういったバスタッチの動線や案内板に関しての調整が挙げられる。日常利用で見ることはないと思うが、例えば、バスタッチの作り方の部分で、それぞれの交通結節点にむけて6</p>	

系統の色に分け、どちら方面に向かうにはどのバスに乗れば良いのかが解りやすくなっており、バス停にバスを付ける際にも、幅がしっかりと確保されていて運転者がスムーズにつけられるように見える。特にダイヤが過密になると、1つのバス停に複数台のバスが止まることがあるが、その際にもスムーズに移動をすることができるようになっていた。



特に案内板については、旭川市においても駅前のバスタッチ等のできるように感じる。加えて、旭川駅前の場合は動線の課題として、停車の際に斜めから入ることから、柵の破損等が起きるという点を考えても、造作の際に運転者等の当事者に話を聞くことの大切さを感じた。

共同運行としての特徴の一つが、パターンダイヤの実施にあるが、郊外から中心部に入ってくるダイヤにおいて、同じ時間帯に同じ会社の同じ行き先のバスが止まるという点を、均一にするという取り組みで、少しずつずらすという点で、市民の利便性が向上し、どのバスにも均一に乗ることからも取り組みとしては高い効果がある。しかしながら、このダイヤをずらすという事は理論上では理解できても、人手不足の中で間に組み入れている長時間拘束される路線等がある場合は、本当に難しいことを知っているのので、対話をしながら入れ込んでいったという取り組みのすごさを感じることができた。例えば旭川市においては、市役所の前であったり、国道40号線であったりといくつかの部分での取り組みを考えることができる。丁寧に話をつなぎながら、実現していけたらと考える。

利用促進に関しての政策は、大変充実しており、中高生へのバス等への通学助成やシニアや妊産婦を含めたタクシー利用への助成等、イベントに合わせてではなく、日常利用に直接的に繋げる施策が多く見て取れ、財政負担の大きさから持続性に対する課題があるという点を伺った。本市においてもその点に関する懸念があるため、どのような利用促進事業が効果的であるのかを更に考察して見極め、提言をしていきたいと思う。

尚、移動日にサイクルアンドライドの取組についても、現地を確認することができ、利用促進の1つとして自転車ごと乗り込む取り組みも有効であるように感じたが、例えば需要のありそうな富良野線等での導入は、混雑状況が時間によって異なるためかなり難しいように感じた。



(様式2)

議員行政視察報告書

議員名	江川 あや
視察地	埼玉県さいたま市
視察年月日	2026年1月15日(木)
視察内容(目的・具体的内容・成果等)	
地域公共交通計画等について	
●目的：関東圏の交通の要衝であるさいたま市の交通計画を学ぶことで、旭川市の現在地を振り返り、先進地であり続けるための工夫等を調査する。	
●対応者と調査事項： 都市局交通政策部 交通政策課 村川課長と大沼主査に下記の事項を中心に説明をいただいた。	
地域公共交通計画等について	
1. 概要と経緯について	
2. さいたま市の特徴的な部分について	
3. 成果指標の設定についての考え方	
4. 人口カバー率と輸送密度の関係性についての見解	
5. 利用者満足度について、鉄道とバスに大きな差があるが、市としての受け止めと解消に向けての方策があれば	
6. 課題と将来像を見据えた担当課の展望	
●所見： 都市圏からの交通の結節点でもあり、「鉄道のまち大宮」を持つさいたま市は、生活を基礎とした交通計画が立てられており、立地適正化計画との整合性といかに現状の交通モードを維持して転換していくかという点が素晴らしいと感じた。多く話題となっている「交通空白」という考え方は、取り入れていないとのことで、旭川市のように「交通不便地域」という形のようなのであるが、それは多くの鉄道が乗り入れ、大宮駅を中心にして乗り換えをして他市へ移動したり、市内を移動したりという交通がしっかりと維持されているからできることであると感じた。特に立地適正化計画に関しては、人の移動	

に着目した計画となっており、モード変換に関してもしっかりと考え取り入れられた要素となっていた。例えば、コミュニティバスの運用に関しては収支率40%を目安としており、モビリティハブの概念を取り入れた形での選択となっている。サービスとしての位置づけだけではなく、バス停型デマンド交通、乗合タクシーやボランティア輸送に関しても踏まえて福祉的要素を加味し、地方都市であってもこれを10年前にしてあったら今の現状はなかったのではないだろうか、という形での計画となっていた。実際に困っている人と話をし、しっかりと作っているとのことで、移動権の確保のために、何かしらの手段があることが大切であるという考え方が示され、市民との対話の中で計画を作っている様子が理解できた。公共交通の収益に関して、例えば赤字補填をしがちだが、赤字補填をしても実際は走れる場所には限りがあるということをよく理解しており、2025年は2%ほどダイヤ調整をしたとのことで、どのように維持をしていくのかということ、長期的視野と短期的な視点で組んでいることがよく理解できた。

今後、公共交通に関する法律が議論されていく中で、旭川市においても議論が進んでいくことと思う。そういった場で活かしながら、市民の移動権を確保するために、どこを残して、どこをモード変換していくかということ提言していきたいと思う。

鉄道のまち大宮ということで、駅などを含めて様々なビュースポットが示されていて幸せだった。



(様式2)

議員行政視察報告書

議員名	江川 あや
視察地	兵庫県尼崎市
視察年月日	2026年1月16日(金)
視察内容(目的・具体的内容・成果等)	
児童相談所の設置について	
●目的： 中核市のいくつかで児童相談所の設置をすることが増えている。旭川市に於いてもかつて児童相談所の設置を検討し現在は凍結されている現状となっているため、その課題点を明らかにし、児童相談所の設置に関しての方向性を考えることを目的とする。	
●対応者と調査事項： こども青少年局 児童相談所設置準備 清水課長、中村係長、久保田係長、吉岡さん、 子どもの育ち支援センター 城間所長、津田課長、 田中さん 他、一時保護所等の職員含めて10名ほどの 方に下記の事項の説明と様々な施設の案内をしていただいた。	
<ol style="list-style-type: none">1. 児童相談所を設置するための議論の経緯に関して (事例、出来事が具体的にあれば)2. 市民意見の反映に関して3. 子育て施策中での位置づけと変遷について4. 一時保護施設に関しての考え方と運営方針5. 子ども大綱等の反映と今後の方向性について	
現地を訪れた際には、当該市や周りの状況を意見交換する意味も含めて、西宮市議、芦屋市議、長岡京市議も同行し、関西ならではの状況も含めて調査を行うことができた。子ども達に関する条例の様子や親子関係の構築に関わる要素、障がいを持ったお子さんの対応等の兵庫県下の状況も調査を行った。	

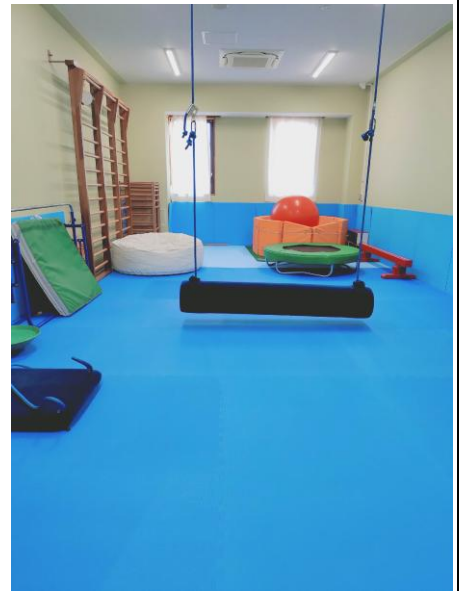


●所見：

現地は尼崎駅からやや遠い印象を受けたが、近隣に小学校、中学校等があり専門学校の敷地内に施設群があるなど、子どもに関わる施設を集めていることが理解できた。尼崎市の地理的な状況から考えると、子どもに関わる施設は全て集約がされ、妊娠期から大人になるまでを建物を別にしつつ、多様な施設の連携を同一敷地内で行うという政策的な意図がはっきりとわかるようになっている。敷地内には兵庫県の児童相談所や保健福祉センターもあり、大人的生活支援を含めて、様々な困難を子どもを中心に解決していく糸口が見えるようになっている点に、感銘を受けた。

案内を受けた施設は児童センターと図書館の複合施設の一角で、発達支援を児童センターや図書館の読み聞かせの中で相談できる仕組みを見ることができた。

少し専門的な養育に関しても同施設の別室で受けることが可能で、同じ場所で個別対応もできるような考え方となっている。旭川では「フルインクルーシブ」という特別対応を求めている例もあるが、幼児期からの全体支援を考えることの重要性を見ることができた。家庭環境による発達課題等を中心に拾い上げるということも、インクルーシブであり、障がいだけではない子ども支援の考え方を見ることができた。



要保護児童対策協議会については、リスクアセスメントをした形で行っており、行政に直接繋がっていない場合については地域で見ている状況もあるとのことで、下町気質もあるという尼崎市ならではの地域事情を踏まえた対応が行われている様子が理解できた。職員は正規職員で100人を想定しているとのことで、子どもの命を守るということへの姿勢を見ることができた。

敷地内にはユースセンターもあり、幼児期から青年期への対応へ切れ目なく同敷地内で対応ができる所に魅力があるように感じた。場所自体は元々、民間の大学であったとのことで、建物はそのまま使われ、バリアフリーという点では配慮が必要な建物があるが、子どもや若者に必要な機能が十分あり、譲り受けた建物の活用としても注目することができる。活動していた若者がボランティアとして関わっている点は札幌市のユースセンターと同様で、拠点という点で場所を作ることだけではなく、現在、旭川市で行っているような移動型のユースセンター機能への参考にもなった。

(様式2)

議員行政視察報告書

議員名	江川 あや
視察地	広島市
視察年月日	2026年1月16日(金)
視察内容(目的・具体的内容・成果等)	
地域公共交通について	
●目的： JR広島駅への広島電鉄路面電車の乗り入れやアストラムラインの新設等、交通利便性の確保が著しい広島市へ伺い、観光利用も多い自治体として市民の生活路線と観光との両立をどのように行っているのかの知見を得ることを目的とする。	
●対応者と調査事項： 広島市道路交通局 公共交通政策部 路線バス・生活交通担当 三浦課長と淀川専門員にご対応いただき、下記の事項を中心に調査を行った。	
1. これまでの経緯と広島市の公共交通の特徴 2. 異なる会社での共同での事業のこれまでの経過 3. 取組時の課題と現状の課題 4. 通勤通学等の市民利用と観光利用での課題等と取り組み 5. 決済方法等含めた今後の課題と見通し	
●所見： 広島市の公共交通体系を見る時に、JRの駅を中心とした路面電車やアストラムラインの軌道やバス網との関係性をどのように使い分けて両立をしていくのかを捉える必要があると考える。乗降の様子を見ていると、多くの観光客等が路面電車の列に並んでおり、4路線と大変、解りやすい形で表示されていた。また、駅内に乗り入れていることから荒天時も比較的、待つことができるように感じた。担当課の説明では、やはり路面電車は観光利用、アストラムラインやバスは通勤通学の需要が多いとのことで、観光による日常利用	



の公共交通の維持の難しさを感じた。



写真のように、観光地と飲食店を結ぶ路線であっても、夕方、18時頃は空席が目立つ状況であった。この軌道は、他市からの古い車両がそのまま使われている例で、写真を撮る観光客は多くみられたが、日常利用には結びつきずらく、観光に最適な時間帯を考へても輸送密度という観点では難しいのではないかと感じた。

旭川市では旭山動物園に関わる路線に例を見ることができると思うが、朝いちばんの路線や夕方に戻ってくる路線の近辺が混雑して代替交通も難しくなる傾向に対して、日中の空白時間帯からすると他の路線を支えるまでには至らないという、観光と地元利用を同時並行で維持しようとする難しさに対して、どうしていくのかという視点があると思う。車両を撮る人達からは、旭川市はかつて路面電車の線路を手放したが、現在、残っていたらそれだけで観光となり、かつ、路線バスもその収益によって維持の一助にはなったのかもしれないとは感じた。

共同運行による運賃プールの取組みがその点で興味深いと感じた。北海道の交通計画においては「北海道版運輸連合」という考へた方が打ち出されているが、まさにこの仕組みを取り入れることができたなら、北海道内の公共交通の幹線を残すことができる仕組みになる。仕組みとしては広島市内の公共交通事業者の組織体で運賃を融通しあう仕組みに近い。運転手不足が収益不足にも繋がる事態となっており、ますます地方路線の維持は難しくなっている。2003年以前の、必要な路線の赤字を国が補填する仕組みに戻れない以上、収益が見込める路線の運賃を上げ、社会全体でプールする仕組みの構築に近づけていく必要があるのではないだろうか、広島市の事例を見て感じた。ただ、広島市は1社がとても強い構造のため、弱い数社がどのように収益を分けてもらえるのかという点で、行政の介入が必要だと思う。独占禁止法の適用だけではどのようにされていくのかという点が気になる。今後も動向を確認しつつ、旭川の現状にあった公共交通政策に活かしていけたらと思う。