

建設環境委員会視察報告概要

【福島県福島市】

1 視察日時 令和4年8月4日（木）
午後1時30分から午後2時30分まで

2 視察先及び視察事項

- ・視察先 福島県福島市
- ・視察事項 「ごみ減量の取組について」

3 参加委員

委員長 杉田 忠彦 副委員長 青木 利幸
佐野 允彦 石本 亮三 西沢 一郎 松本 明信 秋田 孝

4 視察の目的

所沢市では、市民・事業者・市の三者協働によるごみ減量化・資源化努力を背景に、近年順調に減量が続けてきましたが、直近の実績では、ごみ減量の鈍化から増加に転じる傾向が見られています。

福島市では、令和3年度までに、1人1日あたりのごみ排出量を890g以下にする」を目標に、「ごみ減量大作戦～チャレンジごみ減量20%～」を実施していることから、ごみ減量の取組について委員会として今後の審査等の参考とするため、視察を行いました。

5 視察の概要

福島市役所908会議室において、真田広志福島市議会議長の挨拶、杉田委員長の挨拶の後、福島市環境部ごみ減量推進課による概要説明が行われた。質疑応答が行われ、青木副委員長の挨拶をもって終了した。

6 概要説明

【清掃事業の概要】

ごみ減量推進課では主に一般廃棄物（家庭ごみ）、事業系一般廃棄物を担当し、廃棄物対策課では産業廃棄物などを扱う二課体制を行っている。

福島市には焼却工場としてあぶくまクリーンセンターとあらかわクリーンセンターの2つの工場がある。処理能力は焼却240t/日、220t/日で稼働している。それぞれのクリーンセンター内に資源化工場が併設されており、あぶくまクリーンセンターでは主にプラスチック製容器包装類、あらかわクリーンセンターではびん・缶・ペットボトル・不燃・粗大ごみの処理を行っている。

埋立処分場としては、金沢埋立処分地では既に受け入れを停止しており、金沢第二埋

立処分場では今年5月まで受け入れを行っていた。今年6月から大舘山一般廃棄物最終処分場に埋立てをしており、期間は15年を見込んでいる。あぶくまクリーンセンターは建築年数が経過し、新しいあぶくまクリーンセンターの建て替え事業を進めており、令和5年着工、令和10年に運用開始を予定している。

家庭ごみの収集は民間委託している。そのほかに市の直営でふれあい訪問収集事業を行い、高齢者・障害者のごみ出し支援、安否確認をしている。この事業は平成19年度より開始し、当初395世帯で人数としては少ないスタートではあったが、年々利用者が増加し、令和3年度末には1,190世帯が登録している。

【「ごみ減量大作戦」の実施背景】

令和3年度の1人1日あたりのごみ排出量を890g以下にすることを目標に掲げ、令和元年度から3年間実施した。福島市では平成27年にはごみ排出量が人口10万人以上の都市で最多になった経緯もあり、ごみ減量化を進めるために福島市廃棄物減量等推進審議会へごみ処理有料化について諮問を行い、平成30年1月に「ごみ処理有料化はごみの減量が期待できる有効な施策であるものの、原発事故の影響が未だ残っている状況下において、市民に新たな負担を求めることは慎重に検討すべきであり、ごみの減量化、資源化には意識の啓発、有料化以外の施策を積極的に展開することが必要」との答申をいただいた。「一定の目標を設定し、達成できなかった場合にはごみ処理有料化もやむを得ない」という旨の答申もあり、福島市では目標を1人1日あたりのごみ排出量を890g以下にすると定め、目標達成の期限を原発事故の影響がなくなる令和3年度とし、3年間のごみ減量大作戦を実施することになった。

【「ごみ減量大作戦」の取組】

ごみ排出量の推移は平成27年度の1人1日あたりのごみ排出量をピークとし、概ね減少傾向にある。ごみ減量大作戦を実施した令和元年度から令和3年度についても減少傾向になっているが、令和3年度の1人1日あたりのごみ排出量は1,055gであり、目標としていた1人1日あたりのごみ排出量を890g以下にすることはできなかった。

ごみ減量大作戦では「生ごみの水切りの徹底」「食品ロスの削減」「分別の徹底」「堆肥化の徹底」という4つの施策を掲げ、作戦を展開した。

作戦その1「生ごみの水切りの徹底」では、地区座談会の実施、水切りの普及啓発、生ごみ処理容器の普及拡大、ごみ減量出前講座を主に実施した。生ごみは約80%が水分ということで水切りの徹底をすることがごみ減量につながるということで、この取組を行った。水切り器を使い水切りをした方は、ごみが軽くなったことを実感していただき、今後も続けたいという話をいただいた。一方で関心が薄い方には情報を届けきれなかったという課題がある。家庭ごみの中で生ごみは4割という大きな割合を占めているので、その減量に不可欠な水切りを今後も市民一人一人に普及させていくために、広報に取り組んでいきたい。

作戦その2「食品ロスの削減」では、令和3年度に食品ロスの実態調査を行い、手つかずの食品（食べ残し）が生ごみのうち約2割を占めていることが分かった。令和3年度から食品ロス削減アドバイザーを新設し、アドバイザーの福田かずみさんによる講演会を実施し、食品ロス削減ダイアリー事業にも取り組んだ。この3年間の取組やSDGs

という言葉も市民には浸透し、食品ロスの意識も市民に広がりつつあるので、今後もこれらの取組を継続していくとともにフードドライブという新たな取組の強化を図っていききたい。

作戦その3「分別の徹底」では、ごみ分別アプリ「さんあ〜る」の利用促進を行い、若い世代にもごみ問題を意識してもらい、取組んでもらいたいということからスマートフォンのアプリを活用している。令和3年4月からは資源ごみとして排出できる紙類の排出方法を見直し、「雑紙」という分類で新たに収集をはじめた。それまではティッシュボックスを折りたたんだサイズを基準とし、それよりも大きなサイズの紙類を資源物の紙類として収集していたが、サイズの小さなメモ用紙だったり、はがき・封筒類も資源として排出できるようになり、一般廃棄物として処理していたものが資源ごみとなり、資源ごみの収集量が約20%増加した。今後もさらなる資源化を促進するため、古着や絵本など新たなリユース事業を考えていきたい。

作戦その4「堆肥化の徹底」では、ダンボールコンポスト購入費を一部助成し、ダンボールコンポストの利用を促進し、落ち葉等堆肥化事業では「タヒロン」を用いて、市・町内会等から出る草類を集め、堆肥化することで減量化を図った。身近なごみから「堆肥」に生まれ変わるということから実感しやすい取組であったと感じ、今後も継続していききたい取組である。

【「ごみ減量大作戦」の総括と今後】

結果としては目標を達成することができなかった。しかし、この3年間で大型台風や大きな地震が発生し、新型コロナウイルス感染症の流行による生活様式の変更もあった。これらの災害や感染症により、全国的にごみ排出量が増えた自治体が多く、福島市はその中でも減少が続いているということで、その点はこの大作戦の一つの成果だと捉えており、市民の努力の表れだと感じている。ただ目標の達成には至らなかったため、審議会から答申をいただいたごみ処理の有料化についてどう考えていくのかは、災害や感染症がこの3年間のごみ排出量にどのような影響を与えたのかを検証し、その検証結果を踏まえたうえで検討していききたいと考えている。ごみ減量大作戦は終了したが、ごみの関心の薄い人にも市の取組が届くように啓発活動に引き続き取り組んでいきたい。

7 質疑応答

質疑：平成30年の福島市廃棄物減量等推進審議会からの答申ではごみ排出量の一定の目標が達成できなかった場合はごみ処理有料化もやむを得ないとのことだったが、ごみ減量大作戦の目標が達成できなかったという結果が出た後に審議会は開いたのか。

応答：7月28日に審議会を開催しました。その中で大作戦の結果等を報告しました。今後は詳しく検証し、審議会への報告を行います。

質疑：目標値を890gに決めた理由は。

応答：平成29年度のごみ排出量を基準に考えており、そこから20%削減することを目標にしました。また、当時国が掲げていた目標も890gだったのでこちらも参考にしました。

質疑：大作戦終了後も市民に注意喚起しないとごみ排出量はすぐに増えてしまうと

考えるが、令和4年度の市の取組は。

応答： 大作戦で取り組んだ内容を継続していくということももちろんありますが、今後有料化するのかというお問い合わせもいただくが、市としての方針が定まっていないので、引き続きごみ減量化に取り組んでいます。

質疑： 市民の方は有料化をしてほしくないと思っている方が多いのか。

応答： 先月も審議会を開催し、今までの取組が報道されたりしたが、どうしても「有料化検討へ」という見出しを付けられることが多く、それに対し「今有料化をしてほしくない」という意見は届きます。有料化をしてほしいという意見はなかなか市には届かず、その判断が難しい。大作戦の最中に行った地区座談会での有料化の賛否の印象としては半々ほどでした。全国的には6割以上が有料化しており、有料化を経験した人からは有料化をしていないことへの違和感があるといわれることが多いです。

質疑： いただいた資料の一つには一人一日当たりの排出量の推移は平成28年度は946g、そこから令和2年度は816gとあるが、もう一方の資料には平成28年度は1,103gで令和2年度には1,071gとある。これは何が違うのか。

応答： 数値の低いほうは生活系ごみだけを集計したごみ排出量となっており、事業系ごみを除いた数値になっています。

質疑： 震災以前と比べるとごみ排出量に違いがあるのか。

応答： 現在は震災前に比べるとごみ排出量は減っています。

質疑： 焼却施設を新設することのだが、以前浜松市に視察へ行った際に、焼却施設建設に充てる国からの補助金の前提はごみ有料化と伺ったが、その点に関する市の考え方は。

応答： 私たちもその話は聞いています。今回福島市で検討している施設はその話が出る以前から動き出している話で、交付金の申請も事前協議を行っているので、現段階では適用はしないという確認はできています。

質疑： もともとごみ排出量が多いと思うが、何か文化的な特徴があるのか。

応答： 果樹栽培が盛んな地域で頂きものが多く、なかなか食べきれないということがあり、桃などは傷むのが早いのでそうしたものが廃棄されていることが若干多いのかと思います。震災以前からごみ排出量が多いという傾向がありました。福島県としてもごみ排出量が全国2位と多く、県も昨年から重点的な取り組みをしていて、今ではごみ減量に取り組みましょうというCMも多く放送されています。

質疑： 自治会に剪定枝破砕機を貸し出すなど、協力している自治会の状況はどうか。

応答： 実際にごみから堆肥を作った自治会からはこれは続けるべきだという反応をいただいています。

質疑： 先ほど福島県全体でごみ排出量が多いという話だったが、福島県のどこの地域が多いということではなく、全体で多いのか。

応答： 数値としては調べたことはありませんが、中通りの郡山市も同じ状況で、会津

若松市は有料化の検討を始めているところです。全国の10万人以上の都市を
ごみ排出量上位50位に並べると福島県内の自治体が多くランクインしている
のは事実です。

質疑： 1人1日あたりのごみ排出量は事業系ごみも合わせて審議するのか。

応答： 事業者から出るごみは一般廃棄物と産業廃棄物の二種類があり、一般廃棄物は
主に可燃ごみなので、そちらは市のクリーンセンターで受け入れができます。
数値は市のクリーンセンターで受け入れたものと考えていただければと思いま
す。

質疑： ごみ減量推進課というのは以前からあったのか、それともごみ減量を進めてい
くにあたり新しくできたのか。

応答： もともとは清掃管理課という名称でした。ごみ減量推進課に変わったのは約5
年前だったと思います。清掃管理課当時はごみを適正に処理するという意味合
いが強かったが、ごみ減量推進課に変わることによってごみ減量施策という部
分が多分に入ったのだと思います。

質疑： 福岡県みやま市は電気の地産地消ということで有名になったが、バイオマスセ
ンターフランという先進的な取組に対する考えは。

応答： 先進的な取組をやっている自治体は比較的人口規模が小さいところが多いと
感じ、ある程度の人口規模がある自治体はそのトップをいくのは難しいと思
います。ごみを燃やすのではなく肥料や電力に変えていくのはよいことだと思
いますが、費用対効果に見合うのかと思うこともあります。今の状況だと燃やせ
るものは燃やすのがコストとしては一番よいと思います。技術革新がない限り、
そこに新たな資金を投じてリサイクルしていくのは難しいと思います。

質疑： ごみ減量大作戦の取組結果はどのように検証していくのか。

応答： 検証方法は多くあると思いますが、どれをやっても正確な数値を出すのは難し
いと思います。コロナ流行後ではプラスチック容器や梱包材のごみが増加した
り、地震直後はごみが増加していたなどの傾向は分かりますが、それがコロナ
や震災の影響に結び付けられるとは思ってはいません。

8 委員長所感

福島市では、令和元年度から3年間で1人1日あたりのごみ排出量を890g以下に
することを目標に「ゴミ減量大作戦」を実施したところ、年々着実に減量をしたもの
の目標は達成できなかったとの事であった。

しかし目標に達しなかったのは、大型台風や地震等の災害、コロナ禍の影響があるの
ではないかとの推測から、この検証を今後行う事としている。減量作戦については継続
していくとの事であった。

これらの取組みは、所沢市の今後のごみ減量等の課題に対して、大いに参考になるも
のとなった。

建設環境委員会視察報告概要

【岩手県盛岡市】

1 視察日時 令和4年8月5日（金）
午前9時30分から午前11時5分まで

2 視察先及び視察事項

- ・視察先 岩手県盛岡市
- ・視察事項 「もりおか交通戦略について」

3 参加委員

委員長 杉田 忠彦 副委員長 青木 利幸
佐野 允彦 石本 亮三 西沢 一郎 松本 明信 秋田 孝

4 視察の目的

所沢市では、人口減少・少子超高齢社会の到来を踏まえ、都市機能を集約したコンパクトな街の形成が求められているなか、地域公共交通に関して生活のための移動手段の確保、公共交通の利便性の向上、自家用車からの転換と公共交通利用の促進など多様な課題を抱えています。

盛岡市では、「もりおか交通戦略」を策定し、「盛岡市総合交通計画」の基本方針である「自家用車利用を抑制し、公共交通や自転車への転換を図る」という考え方を継続し、快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略、公共交通軸の充実・強化を図る戦略を展開し、中心市街地の回遊性向上、公共交通の利用促進を目標としていることから、委員会として今後の審査等の参考とするため、視察を行いました。

5 視察の概要

盛岡市議会第5委員会室において、竹田浩久盛岡市議会議長の挨拶、杉田委員長の挨拶の後、盛岡市建設部交通政策課による概要説明が行われた。質疑応答が行われ、青木副委員長の挨拶をもって終了した。

6 概要説明

【「もりおか交通戦略」の策定経緯】

もりおか交通戦略は平成21年度に策定され、計画期間の10年が経過し、昨年令和3年度にもりおか交通戦略第二期を策定した。

もりおか交通戦略策定以前は道路網計画と公共交通計画を別々に策定し取り組んでいたが、社会情勢の変化やバス利用の伸び悩みの課題があり、道路網計画と公共交通計画を一緒にした盛岡市総合交通計画を平成19年に策定した。盛岡市総合交通計画の具体施策の立案とこれらを支える将来道路網の検証を目的としたのがもりおか交通戦略に

なる。盛岡市総合交通計画は平成30年度に一部改定しているが、基本方針は変えずに継続して取り組み、具体施策については令和元年度に策定した盛岡市地域公共交通網形成計画、昨年度に策定したもりおか交通戦略第二期の中で見直しして行うこととしている。

もりおか交通戦略第二期は平成21年度の第一期計画の進捗状況、目標達成、評価の結果及び盛岡市地域公共交通網形成計画と令和2年度に策定した盛岡市立地適正化計画の施策と整合し、掲げる施策と連携を図りながら今後の人口減少、少子化、高齢化の中で持続可能なコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造に向けて策定した。もりおか交通戦略第二期の計画期間は令和3年度から令和12年度になっている。

【「もりおか交通戦略第一期計画」の概要】

基本方針は大きく二つあり、一つ目は中心市街地回遊性向上・公共交通利用促進策であり、歩いて楽しむ中心市街地形成のための戦略構築と公共交通軸の充実・強化を図るための戦略構築の具体施策の検討をテーマにしている。二つ目が道路網整備で、公共交通、自転車利用促進策を支える段階的な道路整備計画を策定し、都市計画道路の見直しに結びつけるものとしている。第一期計画を実行性のある計画にするために、具体的数値目標を掲げ、各施策に取り組むこととしている。歩いて楽しむ中心市街地形成戦略の構築では、中心市街地を快適に移動できると感じる歩行者、自転車の割合を6割以上とし、自転車及びバスの満足度を高めることを通じて徒歩の移動快適性も改善し、総合的な満足度を、徒歩の現況満足度である6割以上まで高めることとした。公共交通軸の充実・強化を図る戦略の構築では、中心市街地への通勤における自家用車利用者数を3割削減し、公共交通・自転車への転換を図ること、また自家用車利用者削減によるCO2排出量を一日当たり約7t削減することを目標とした。

【「もりおか交通戦略第一期計画」の運用内容】

第一期計画の設定した施策は42施策あり、歩いて楽しむ中心市街地形成戦略では7施策、公共交通軸の充実・強化を図る戦略では29施策、自転車利用促進では4施策、啓発活動では2施策になる。進捗状況については平成30年度に目標達成状況のアンケート調査を実施し、アンケート結果により、評価指標の達成状況を確認した。

【「もりおか交通戦略第一期計画」の実績と効果】

平成21年度から平成30年度までの10年間における施策の進捗状況は実施済と実施中を合わせて約7割程度となっており、未実施については約3割程度になっている。施策の進捗としては予定よりは遅れている。未実施になった要因としては道路整備費等の事業費の減少、それに伴うハード整備の遅れがある。

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略では具体施策が7施策あり、実施済は2施策、実施中は4施策、未実施は1施策になっている。公共交通軸の充実・強化を図る戦略では具体施策が29施策あり、実施済が10施策、実施中が7施策、未実施が12施策になっている。自転車利用促進については具体施策が4施策あり、実施済は1施策、実施中が3施策になっている。啓発活動は具体施策が2施策あり、どちらも実施中になっている。

① 実施済の施策

・歩行者・自転車優先エリアの設定：大通・菜園地区の一部を「歩行者・自転車優先エリア」に設定した。

- ・歩行者・自転車優先エリアを囲む道路の2車線以上の確保：2車線以上のネットワークを確保した。
- ・青山駅における鉄道運行本数の増便：平成19年度と比較して平成23年度は上り5本、下り6本増便している。
- ・厨川駅における鉄道運行本数の増便、東西自由通路及び駐輪場の整備：平成23年度までは増便し、利用者数は増加。平成26年度に自由通路の整備を行った。
- ・前潟新駅の設置可能性検討・検討結果に基づく具体化：令和2年に JR 東日本へ請願書を提出し、令和2年度から事業着手。
- ・岩手飯岡駅東口の駅前広場整備：平成23年度に駅前広場を整備し、平成27年度に路線バスの乗り入れを実施している。
- ・ゾーンバス利用案内情報の充実、日中におけるフリー降車区間等の導入検討
- ・盛南地区の特性に応じたゾーンバスシステム導入検討、都市計画道路盛岡駅長田町線4車線整備：盛岡駅長田町線4車線整備は岩手県事業であり、平成30年度に整備済。
- ・好摩駅の自由通路・東西駅前広場の整備：平成23年度に自由通路、エレベーター、駅前広場整備を実施。
- ・自転車走行空間確保の具体化検討：平成22年3月に自転車走行空間の整備手法をまとめた自転車走行空間整備計画を策定。

② 実施中の施策

- ・盛岡駅南大橋線（現盛岡駅南大通線）、明治橋大沢川原線の4車線化
- ・バスと鉄道の共通カードや乗り継ぎ割引等の導入促進
- ・厨川駅西口へのバス接続による集約可能性検討
- ・都市計画道路向中野安倍館線の4車線整備促進
- ・日中における支線→基幹の直通バスの増便検討、都市計画道路梨木町上米内線の4車線整備
- ・市街化の進展に応じた計画的なバス路線整備、杜の大橋の4車線整備の促進
- ・自転車駐車場の整備促進
- ・既存道路の需要が多い区間における自転車走行空間整備
- ・自転車走行空間の段階的なネットワーク化
- ・自家用車利用者に対する公共交通機関等へ転換の働きかけ、自転車利用者に対する法令遵守とマナーの向上、冬期の利用自粛など安全な利用の働きかけ

③ 未実施の施策

令和元年11月に策定した盛岡市地域公共交通網形成計画との整合性を図りながら検討するなど、施策の必要性の再検討を含め関係者と調整を図りながら進めていく。

【「もりおか交通戦略第一期計画」の実施状況まとめ】

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略については、道路を整備するための事業費を確保できなかったことにより駅を囲む道路の整備が遅れ、実施できない施策があった。今後の道路整備の進捗を見ながら自転車走行空間の整備や、中心市街地回遊に適した拠点間連絡バス運行に向け、検討する必要がある。公共交通軸の充実・強化を図る戦略では、一

部の鉄道駅で自由通路や駅前広場を整備したことによりアクセス機能が向上、乗り継ぎ機能が改善し利便性が向上しているが、駐車場整備による結節機能の強化、新駅の整備等さらに検討していく必要がある。公共交通軸に位置づけられた都市計画道路の一部の整備が完了していないので公共交通軸の整備を継続して推進していく必要がある。盛岡市地域公共交通網形成計画との連携も図る必要がある。自転車利用促進については、自転車走行空間の整備を継続し、ネットワーク化を図りながら盛岡市自転車活用推進計画との整合性も図る必要がある。啓発活動については、自家用車利用者に対する働きかけを継続して行うことが必要である。

【「もりおか交通戦略第一期計画」の目標達成状況調査】

歩いて楽しむ中心市街地戦略では、市内中心部で街頭アンケート調査を実施し、中心市街地の移動満足度を評価した。中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合が策定当時は46.7%だったが、平成30年度の調査では68.4%となり、目標値である6割以上であった。公共交通軸の充実・強化を図る戦略では、市内中心部に通勤している方に対し、アンケート調査を実施し、通勤時に利用する代表交通手段とその頻度等を調査し、交通手段割合の変化を評価した。策定当時は自家用車の利用割合は39%であり、平成30年度の調査では34.3%まで削減されたが比較すると約1割減にとどまり、目標には届かなかったが、施策を進めたことにより自家用車の利用が減少したことから今後着実に施策を進めていくことが必要としている。通勤時における自家用車からのCO2排出量を一日7t削減するという目標は、自動車の性能等の向上もあり、一日当たり9t削減されたと推測され、目標を達成することができた。

【「もりおか交通戦略第一期計画」の施策のまとめ】

・第一期計画で設定している施策の進捗状況：約7割が実施、実施中であり、未実施は3割程度。

・目標達成状況

① 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合を6割以上にするという目標に対し、計画当初の5割弱から7割弱に増加した。

② 公共交通軸の充実・強化を図る戦略

中心市街地への通勤における自家用車利用者数を3割削減し、一日当たりのCO2排出量を約7t削減するという目標に対し、計画当初と比較し自家用車は約1割削減となり、CO2排出量については9t削減されたと試算される。

施策の進捗状況は7割程度であったが、目標はほぼ達成されており、実施してきた施策の効果と評価できる。

【「もりおか交通戦略第二期計画」の概要】

第一期計画からの基本方針は継続することとし、「中心市街地回遊性向上・公共交通利用促進策」、施策を支える「道路網整備」について、具体的な施策を検討している。中心市街地回遊性向上・公共交通利用促進策では、快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成のための戦略構築、公共交通軸の充実・強化を図るための戦略構築について具体的な交通施策に取り組むこととしている。施策を支える道路網整備では、公共交通、自転車利用促進策を支える段階的な道路整備計画を策定し、都市計画道路の見直し

に結びつける。

【「もりおか交通戦略第二期計画」の目標】

快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略に対する目標指標は、中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合を75%以上とすると設定した。中心市街地での歩行者・自転車が関連する交通事故発生件数を35%以上削減すると設定した。公共交通軸の充実・強化を図る戦略に対する目標指標は、中心市街地への通勤における自家用車利用者数の割合を28%以下にすると設定した。

【「もりおか交通戦略第二期計画」の具体施策の狙い】

・快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

歩行者や自転車が安全に安心して快適に移動することができ、居心地がよく歩きたくなる、賑わいのあるまちなかの空間を創出する。

・公共交通軸の充実・強化を図る戦略

地域特性を踏まえながら、各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸を充実させ、自家用車から公共交通への転換を促進する。地域特性に応じた軸としての結びつきとして、主要な各地域と中心市街地とを結ぶ公共交通を利用しやすく改善し、中心市街地では徒歩や自転車で移動しやすい交通環境をつくる。公共交通手段の多様性と地域との関係は、中心市街地では徒歩や自転車を移動手段の中心と考え、周辺の市街地ではバスや鉄道を主な交通手段として利用していただけるよう取り組む。

【「もりおか交通戦略第二期計画」の実施施策】

これまでの検討結果や評価結果を踏まえ、第一期計画から引き続き検討する施策や新たに追加する施策がある。道路整備については、整備の進捗に応じたソフト施策との組み合わせにより目標を設定し取り組むこととしている。戦略全体としては自転車利用促進や啓発活動に取り組むこととしている。ソフト施策の一部については、令和元年度策定の「盛岡市地域公共交通網形成計画」で実施するものも含まれている。

【将来道路網計画を踏まえた今後の取組】

- ① 新たな将来道路網計画に基づき、住民との合意形成を図りながら、都市計画決定路線の廃止や変更に取り組む。
- ② 盛岡市地域公共交通網形成計画で実施する施策との連携を図り、TDMなどにより、ソフト施策による目標達成への働きかけを継続する。
- ③ 盛岡市都市計画道路整備プログラムの見直しを行い道路網整備の推進を図る。

【「もりおか交通戦略第二期計画」の推進】

盛岡市地域公共交通網形成計画と連携し、盛岡市及び関係行政機関と交通事業者が相互に役割を分担しながら施策を実施し、市民にも広く交通戦略の目的を理解していただき、目標の達成に向けて取り組む。

【「もりおか交通戦略第二期計画」の管理と評価】

10年間の目標を達成するため、中間年の5年後においても、進捗状況及び目標達成度を検証し、社会情勢の変化や土地利用の変化等に応じて必要な見直しを行う。

7 質疑応答

質疑：公共交通（市内循環バス・コミュニティバス）の現状と今後は。

応答： 都心循環バス「でんでんむし」という盛岡市で行っている循環バスがあります。都心循環バスとして平成12年2月に指定されたオムニバスタウン計画に位置づけられたものです。市内の都心部の主要地点である19のバス停を循環、20分間隔で運行しています。1周5.7Kmで約35分の所要時間です。料金は1乗車120円で一日利用可能なフリー乗車券は350円です。

平成12年度から本格実施し、平成19年度までは利用人数は順調に増加していました。しかし平成20年度の「岩手宮城内陸地震」、平成23年度の「東日本大震災」の影響で数年間利用者が減少しています。平成26年度に「まちなか・おでかけパス」*の実施等もあり、過去最高の利用人数になりました。平成30年度までは年間130万人の利用者を維持していましたが、令和元年度に運転士不足等が影響し、一日運行数が93便から64便に、そしてコロナウイルス感染拡大もあり、令和3年度は約50万3千人に減少しています。バス事業者は岩手県交通株式会社になります。コロナ禍でも「でんでんむし」は市民の生活の足として、多くの市民に親しまれて、利用されています。また修学旅行や観光でも多く利用されていると聞いています。「まちなか・お出かけバス」への補助のほか、コロナ禍によりさらに経営が困難な状況となっている路線バス事業者に対して、令和2年度から新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用し、公共交通維持支援事業などを行ってきました。今後においても「でんでんむし」を含めて、バス路線が維持できるように方策を検討していきます。

コミュニティバスは現在、盛岡市では実施していませんが、盛岡市地域公共交通網形成計画においては「交通空白地を解消する移動手段の確保・導入」の事業に取り組むこととしています。

※公共交通利用促進、中心市街地活性化、高齢者の生活支援を目的に平成24年から実施している。対象バス事業者は岩手県交通株式会社、岩手県北自動車株式会社、ジェイアールバス東北株式会社で満70歳以上を対象にしており、令和3年度の販売枚数は9,360枚。1,000円で購入し、自宅の最寄バス停と中心市街地エリアの中の一つのバス停を記入し、そのパスを使用すれば指定区間を一回100円で乗車できる。使用期間は6か月。

質疑： 駅周辺の駐車場整備状況の現状と今後は。

応答： いわて銀河鉄道線（好摩駅、渋民駅）ではもりおか交通戦略第二期で目標達成のために取り組む戦略・施策として、好摩駅東口への駐車場整備による効果の検討、渋民駅への駐車場整備による効果の検討としています。現状として、好摩駅、渋民駅ともに市営駐車場が整備されています。（好摩駅46台分、渋民駅23台分）市営駐車場の日常の維持管理については地元の自治会や商工会にお願いしており、市営駐車場の他に周辺には鉄道事業者、民間の駐車場があります。今後はもりおか交通戦略第二期の施策に基づき、駅への駐車場整備による鉄道利用者促進の可能性の検討を進めます。

JR山田線（上米内駅）では平成25年に盛岡市長とJR東日本盛岡支社長で山田線の利便性向上に係る覚書に基づき、市が取り組む利便性向上策の一つで

ある「上米内駅における無料駐車場設置による山田線の利用促進」を進めるため、駐車場の整備を実施しました。現状として、JR 上米内駅敷地内に駐車場 32 台分を整備しています。今後は JR 山田線の乗降客調査等を行いながら、引き続き利用促進のため対応していきます。

質疑： 自動運転バス等の検討はしているか。

応答： 盛岡市地域公共交通網形成計画で目標達成のために取り組む戦略・施策として、自動運転などの新技術の導入可能性の検討をしています。現状として、自動運転、グリーンスローモビリティ、MaaS などの新技術について、国や地方自治体、民間の取り組みなどに関する情報収集を行っています。

質疑： シェアサイクルの活用はしているか。

応答： 盛岡市が主体として行っているシェアサイクル事業はありませんが、民間事業者の Open Street 株式会社で実施しています。現状としては、盛岡駅前自転車駐車場、クロステラス前、盛岡市役所の三か所にポートが設置されています。自転車は 20 台ほどになります。

質疑： バス会社の赤字補填はどうなっているのか。

応答： 市が単独で補助しているものではありませんが、国や県の補助事業に入っており、一定の補填基準を満たしている場合は補助されます。またコロナ禍でテレワークが増えたり、公共交通機関を利用したくないという方がいるので、そういった事情を加味し、国からのコロナ交付金等で措置をしています。

質疑： 駅を新設する際の対応は。

応答： 現在整備をしている前潟駅は、市が全額負担することで進めています。市の施設になる部分も JR の施設になる部分も国からの原資と市債を入れながら事業を進めています。JR とは負担金協定という協定を結び、設計から工事まで請け負ってもらっており、トイレや駅前広場、ロータリー、駐輪場の部分は盛岡市が直接施工することとしています。

質疑： 降雪・除雪時の自転車利用者の状況は。

応答： 除雪した車道を走っている方はいますが、冬場は危ないので自転車は使わずに公共交通に乗り換えてくださいと案内しています。

質疑： 盛岡市内を走っている鉄道は東北本線といわて銀河鉄道線の二路線か。

応答： 盛岡駅から秋田方面に向かう田沢湖線、盛岡駅から宮古方面に向かう山田線も走っています。

質疑： 盛岡市に観光に来る方の交通手段としては、鉄道を選ばれる方と自家用車を選ばれる方の割合はどちらが多いのか。

応答： 自家用車を選ばれる方が多いです。

質疑： 道路に対する市民の要望があると思うが、計画を立てる段階でどのように市民の声を拾ったのか。

応答： パブリックコメントを実施しながら、市民の皆さんの声を反映しています。また、議員や地域の方の声を聴きながら設計はしましたが、公平に設計するには声の大きい人の要望で設計するわけにはいかないので、皆さんが納得いくような形で路線の優先度を決めたというのが分かるよう設計しました。

質疑： 予算措置はどのようになっているのか。

応答： 第一期計画のとき、過去10年間の予算で都市計画道路に掛けている予算がどの程度の規模であるのか実態把握し、平均的に今後どのくらい予算を使えるかを把握したうえで、10年間で掛けられる全体の予算規模を決めながら計画を立てました。その際に10年間で150億円という規模で考え、第二期計画では10年間に100億円という規模で考えました。

質疑： 建設部交通政策課とあるが、街づくりを全て行っているのか。

応答： 市の組織として都市整備部で都市計画道路をやっていましたが、組織の改編があり、都市計画道路については街路工事を行う部門と都市計画の計画決定を行う部門と認可をする部門が一体となって行ったほうが効率がよいだろうということで、元々は道路計画課という一体となった部署がありました。車のための道路設計を行っている部門とバスの利用者を増やそうとする部門を一体とした交通政策課が平成17年度にできました。

質疑： 自家用車の自粛は職員が率先して行っているのか。

応答： 毎週水曜日はノーマイカーということで市で周知し、水曜日は公共交通や自転車で通勤するよう呼びかけています。

質疑： 市内の自転車販売店は市が自転車の利用啓発を行っていることを知っているのか。

応答： 自転車検討会という会があり、その中に自転車二輪協会の方が入っており、その方を交えながら自転車の施策について話をしています。

質疑： 岩手県は自転車事業が盛んだが、県で呼びかけなどを行っているのか。

応答： 盛岡市は平成19年頃から自転車への取り組みを行っており、最近になり国が自転車活用推進計画のガイドラインを作成し、それに基づき連携して活動しているのだと思います。

8 委員長所感

盛岡市では、「もりおか交通戦略」の第一期計画が終了し、令和3年度より第二期計画を進めている。狙いとして、①快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略、②公共交通軸の充実・強化を図る戦略、を掲げ取り組んでいるとの事であった。

また、10年間で計画目標を達成するため、中間年の5年後において、進捗状況及び目標達成度を検証し、社会情勢の変化や土地利用の変化等に応じて必要な見直しを行う、としている。

所沢市でも、「人を中心にしたまちづくり」を掲げており、その取り組みは大変近い考え方であり、今後の取り組みに大変参考となるものとなった。