

令和4年3月 定例会（第1回）会議録（抜粋）

○10番（渡辺厚子さん） 議場の皆様、おはようございます。公明党の渡辺厚子でございます。

今回、私は、誰もが移動しやすいまちを目指して、中項目3点について伺います。

初めに、中項目1、障がいのある方等が利用できる移動支援について。

私も含め、今は移動に困難を感じていない人であっても、自分が病気や不慮の事故等によって一時的に車椅子を利用したり、障がいを持つことになる可能性は誰にでもあると思っています。障害者手帳や療育手帳をお持ちの方が交通機関を利用する際に受けられる様々な割引サービスや、自動車の改造費用や自動車運転免許取得費等への助成制度もあります。今回は、現在、市が移動支援として行っている事業の中から、三つの取組に絞って質問させていただきます。

小項目1点目は、福祉タクシー利用券について伺います。この事業については、過去の議会でも多くの議員が質問されていますので、会議録を検索してみますと、少しずつ改善がなされてきたことが分かりました。直近の変更点としては、令和2年度より、1枚の金額が500円で、一月3枚に、また、一度に複数枚の利用ができるようになっていました。そこで、現在の利用状況についてお聞かせください。

次に、小項目2では福祉カーの貸出しについて伺います。本市では昨年10月に新しい車両が導入されました。車椅子の乗り降りが電動リフト式から電動ウィンチ式に変わり、ナビゲーションも搭載されているとのこと。コロナ禍での外出自粛等の影響もあったとは思いますが、貸出し状況や利用者の声についてお聞かせください。

次に、小項目3では、ちば障害者等用駐車区画利用証制度、パーキング・パーミット制度について伺います。公共施設や商業施設などに設置されている障害者等用駐車区画を必要とする障がい者、介護が必要な高齢者、妊産婦、けが人等、歩行が困難と認められる人に利用証を交付することにより、同区画の適正利用を図るとこの制度は、昨年7月から申請受付が始まりました。

ここで資料1をご覧ください。

こちらは、パーキング・パーミット制度のチラシでございます。市のホームページにも利用証の図が貼られておりますが、この制度について、現在どのような周知方法がとられているのか、また、利用証の交付状況についてもお聞かせください。

続きまして、中項目2、高齢ドライバーの安全運転講習について。

近年、高齢者の運転ミスによる交通事故の多発が社会問題となっており、運転免許証の返納を促す取組が各地に広がっております。しかし、運転技術の差は年齢による影響だけではなく、若い世代は事故を起こさないということではありません。安全運転への意識やマナーによって事故を起こさないドライバーが大半であり、決して高齢ドライバーイコール危険運転者ということではありません。その意味で、交通不便地域で生活している人や仕事のために車の運転が必要な人等が、年齢を重ねても安全に運転できるような働きかけがもっと増えてもよいのではないかと考えております。

そこで、小項目1として、高齢者が受講できる講習について伺います。70歳以上の運転免許取得者に対し、免許証を更新する前に高齢者講習を受講することが1998年から義務化され、さらに、2017年に高齢者講習制度の改正で75歳以上のドライバーの認知機能検査が強化されるようになりましたが、この免許更新時の講習以外にも公的な講習会などは実施されているのか、お聞かせください。

次に、小項目2として、本市独自の安全運転講習について伺います。私の知る限りでは、本市が主催する講習会などは実施されていないように思っております。例えば、免許更新時の高齢者講習での学びを補完する形で安全に運転するための注意点等を再確認できるような講習会を実施してもらいたいと考えますが、いかがでしょうか。

続きまして、中項目3、地域特性に応じた生活交通の今後について。

平成30年に策定された木更津市地域公共交通網形成計画では、その基本理念を地域と共に進めていく、利用者のニーズに応えたわかりやすく使いやすい公共交通体系の構築と定めています。そして、次期計画の策定に向けた様々な調査を行いつつ、ニーズの把握や課題整理に取り組んでいるものと理解しております。しかし、実際に公共交通に関する情報では、明るい話題としてはふくちゃんバスの取組がありますが、路線バスの維持が難しいために再編するといった内容ばかりが入ってくるように感じている人は少なくないと思います。

そこで、今回は、地域特性に応じた生活交通の今後について、少しでも希望の持てる取組につなげたいとの思いで、小項目3点について伺います。

初めに、小項目1では、グリーンスローモビリティの活用についてお尋ねします。国土交通省のホームページを見ますと、グリーンスローモビリティは、時速20キロメートル未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されますとあります。さらに、高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源となるような新たな観光モビリティの展開など、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での低炭素型モビリティの普及を同時に進められるグリーンスローモビリティの推進を行っていますと説明されています。

ここで資料2をご覧ください。

こちらは、昨年5月に策定されたグリーンスローモビリティの導入と活用のための手引の一部でございます。全体は50ページを超える手引なのですが、今回は、表紙と、あと7ページから10ページについて、資料として提出させていただきました。この通称グリスロを活用した実証実験は、全国各地で展開され、千葉県内ではこれまでに大多喜町、千葉市、松戸市、四街道市、館山市等での走行事例があります。私は、地域の足の確保という課題に対して、この小さな移動サービスの活用に期待しているところでありますが、市としてはどのように認識しているのか、見解をお聞かせください。

次に、小項目2では、まちづくり協議会等、地域との連携について伺います。木更津市地域公共交通網形成計画の中で、基本方針1における計画目標として、多様な主体との連携・協働による地域公共交通の仕組みを構築し、地域の需要に応じた新たな交通システムを導入するとあります。現在、富来田地区でふくちゃんバスが運行されておりますが、移動の問題

を抱える他の地域においても新たな取組を検討していく可能性は十分にあります。そこで、地域住民やリーダーがそれぞれの地域に合った移動手段を検討しやすいように、全国各地で取り組んでいる事例一覧などの情報提供や、移動支援に関するまちづくり協議会等、地域との連携強化が必要だと思いますが、いかがでしょうか。

最後に、小項目3として、新たな移動サービスM a a Sの可能性についてお尋ねします。M a a Sという聞き慣れない言葉について、総務省のウェブサイトでは、電車やバス、飛行機など複数の公共交通手段を乗り継いで移動する際、それらをまたいだ移動ルートは検索可能となりましたが、予約や運賃の支払いは各事業者に対して個別に行う必要があります。このような仕組みを手元のスマートフォン等から検索、予約、支払いを一度に行えるように改めてユーザーの利便性を大幅に高めたり、また、移動の効率化によって、都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てようとする考え方の上に立っているサービスがM a a Sですと説明されています。私は、まだまだ先のことのように思っていたのですが、千葉市の幕張新都心エリアにて、今月1日から3月21日の期間で利用が実証中であると聞いております。新たな移動サービスとして今後ますます注目されていくものと思いますが、市ではこのM a a Sの可能性についてどのように考えているか、お聞かせください。

以上で、最初の質問を終わります。

○市長（渡辺芳邦君） おはようございます。

それでは、渡辺厚子議員のご質問に、ご答弁申し上げます。

私からは、まず、大綱1、誰もが移動しやすいまちを目指しての中項目1、障がいのある方等が利用できる移動支援について、お答えいたします。

初めに、福祉タクシー利用券でございますが、今年度の利用状況は、1月末現在、交付人数は757人であり、前年同期と比べて交付率は28.5%で3.3ポイントの増加となっております。同様に、利用率は41.0%で6.7ポイントの増加となっており、今年度末には50%台前半になると見込んでおります。

このように利用状況が向上した要因といたしましては、令和2年4月の制度改正により、1回の乗車につき1枚の使用制限をなくし、何枚でも使用可能としたことが影響したものと考えております。今後もこの制度を必要とする方々を利用へとつなげることができるよう、周知に努めてまいります。

次に、福祉カーの貸出しでございますが、これまでのご利用者の声を反映させて導入した新車両の昨年10月から本年1月末の4ヶ月間の貸出し状況は、貸出し件数22件、貸出し日数は29日と、前年同期や今年度上半期の実績を上回っております。ご利用者からは、車体がコンパクトで、車椅子の固定などの操作も簡単でよかったなど、歓迎する声を多数いただいております。

現在は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、利用目的のほとんどが医療機関への通院や日常の買物でございますが、感染状況が改善された後には、レジャー等の幅広い用途にご利用いただくことで社会参加促進にもお役に立てるものと考えております。

次に、ちば障害者等用駐車区画利用証制度、パーキング・パーミット制度でございますが、同制度は、県が事業主体となり、車椅子使用者優先駐車区画などの障害者等用駐車区画の適正利用の促進を図るため、優先的利用者を明確にして利用証を交付する制度でございます。利用証には2種類あり、障がいのある方や難病の方・高齢者を対象とした有効期間のないものと、妊産婦の方やけがをされて歩行が困難である方等を対象とした有効期間を定めたものがございます。

周知の方法といたしましては、県が大型商業施設、地方銀行等への訪問のほか、県内施設のバリアフリー情報を紹介するインターネットサイト、ちばバリアフリーマップに掲載のある駐車場所有施設約1,300施設や商工会議所等の各種経済団体に対して周知及びポスター掲示を依頼しております。さらに、警察署や免許センター、郵便局、JR木更津駅を含め県内主要駅でのポスター掲示やチラシ配布を依頼しております。

本市でも、広報きさらづや市ホームページへの掲載のほか、窓口や市有施設においてポスターの掲示やチラシの配布により周知を図り、また、昨年12月9日に市内大型商業施設を会場に開催いたしました障害者週間啓発イベントにおいても、ポスターの掲示やチラシの配布を行ったところでございます。

なお、これまでの本市での利用証の交付状況でございますが、昨年7月の受付開始から本年1月末までの交付枚数は345枚、その内訳は、有効期間のないものが332枚、有効期間があるものが13枚となっております。本市の交付枚数は、県の12月末現在の集計において6番目の交付枚数となっており、この制度を必要とされる市民の皆様の期待と関心の高さと捉えております。市といたしましては、今後も県と連携・協力して制度の普及に努めてまいります。

続きまして、中項目2、高齢ドライバーの安全運転講習について、お答えいたします。

初めに、高齢者が受講できる講習について。運転免許証更新時以外の公的な講習会などは実施されているのかとお尋ねでございますが、県が主催、県警が共催する形で高齢者を対象とした参加体験型の講習会が県内各地で開催されております。新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、ここ2年中止となっておりますが、木更津警察署管内では令和元年6月に袖ヶ浦自動車教習所で開催されております。なお、この講習会は、交通事故が発生する危険な状況を実際に体験することにより、交通安全に必要な知識を身につけていただくものでございます。これらの講習の実施に併せ、タクシー利用助成事業のさらなる周知に努め、運転に不安を感じておられる高齢者などの運転免許証の早期返納を促してまいります。

次に、本市独自の安全運転講習についてでございますが、まず、現状におきましては、木更津市交通安全推進協議会の委員である木更津自動車学校が校内の施設を開放し、高齢者の交通事故防止の講話のほか、シミュレーターを使った急ブレーキ体験や高速道路の危険性に関する講習などの高齢者安全教室を開催しているところでございます。

議員ご指摘の市独自の取組につきましては、次年度の実施に向け、内閣府が企画・制作した高齢者に向けた交通安全に関するDVDの視聴と併せた交通事故未然防止のための講習会の実施を検討しているところでございます。

続きまして、中項目3、地域特性に応じた生活交通の今後について、お答えいたします。

初めに、グリーンスローモビリティの活用についてでございますが、グリーンスローモビリティは、電動車を活用した低炭素型・脱炭素型の持続可能な交通や地域社会の実現を図る一つ的手段とされており、本市が2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指すことを宣言したときさらばゼロカーボンシティ宣言にも資する交通手段であると認識しております。

公共交通においてグリーンスローモビリティを活用するメリットといたしましては、1つ目として、電動車であるため、沿道環境への影響が小さく、二酸化炭素の排出を低減できる上、再生可能エネルギーによる電力を活用すれば、さらなる低減効果が見込まれること、2つ目として、車両が比較的小さく、狭い道路でも走行が可能であり、ガソリン車等と比較して走行音が静かなので住宅地での運行に向いていること、3つ目として、最高速度が時速20キロ未満と低速なので、安全で運転しやすく、重大事故の発生が抑えられること、4つ目として、低速なので、通常速度では見逃されてしまうような景観に親しみながら、運行中も車内はもちろん車外ともコミュニケーションが図りやすいことなどがあります。

その一方で、デメリットといたしましては、1つ目として、低速なので交通量の多い幹線道路や長距離の運行には向かないこと、2つ目として、少量輸送なので、採算性に弱く、事業維持に工夫が必要なこと、3つ目として、窓ガラスがない車両が多いので、天候によっては運行が難しく、季節により気温の調整が難しいことなどがあります。

今後は、本市の公共交通の課題を解決するため、グリーンスローモビリティをどのような場所でどのように活用することができるのか、他市の取組事例も参考にしながら整理してまいります。

次に、まちづくり協議会等、地域との連携についてでございますが、本市では、地域公共交通網形成計画に基づき、市民の生活の足の確保や鉄道駅・バス停への接続などの新たな交通システムの導入・安定的な運行に向け、富貴田地区や鎌足地区のまちづくり協議会とご相談させていただきながら取り組んでいるところでございます。また、これら2地区以外におきましても、地域の課題や特性に応じた新たな交通システムの導入に向け、まちづくり協議会等と連携し、取り組んでまいります。

このため、バス路線などの生活交通がない交通不便地域の方々が、新たな交通システムの導入について関心をお持ちいただき、検討を始めることができるよう、これまでに作成した資料を活用した、他市の取組事例などの情報も加えた分かりやすい資料を作成し、市のホームページ等で発信してまいります。

次に、新たな移動サービスM a a Sの可能性についてでございますが、M a a Sは、地域住民や旅行者一人ひとりの目的地までの移動ニーズに対応し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスでございます。また、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものでございます。

M a a Sは情報統合の段階により四つのレベルが設定されており、レベル1の情報の統合では、複数の移動ルートを検索し、料金まで確認可能なものであり、日本はこの段階にあるとされております。レベル2の予約・決済の統合では、一つの手続で複数の公共交通やそれ

以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索から予約・決済までできるものとされ、レベル3のサービス提供の統合では、交通事業者間の連携が進み、例えば、どの交通サービスを選択しても目的地まで同一料金が適用されるものや、複数の交通サービスが毎月定額で乗り放題となるサブスクリプション型のサービスが可能となるものとされております。そして、最終段階であるレベル4の政策の統合では、地方自治体や国がM a a Sの概念を都市計画や政策へ取り込み推進するとされております。

このM a a Sの実現には、事業者間のデータ連携や運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化、また、まちづくり計画やインフラ整備との連携、さらに新型輸送サービス等の推進など様々な課題がございます。その一方で、M a a Sの実現によるメリットとして、個人のニーズに合致した公共サービスの提供が可能となり、個人移動の利便性の向上が期待できます。また、公共交通機関の利用が促されることにより、公共交通事業者の運賃収入の増加が経営の安定化につながり、公共交通維持のために投入する公費を低く抑えることが見込まれます。さらに、自家用車による移動が減少すれば交通渋滞の緩和や排出ガスの削減につながり、環境負荷の低減が図られるなど、今後の公共交通が担う役割として有効なものと考えます。

今後、本市におきましても、先行事例などの情報収集を行うなどして、M a a Sの導入の可能性について調査してまいります。

私からは以上でございます。

○10番（渡辺厚子さん） それでは、再質問させていただきます。

最初に、福祉タクシーの利用券についてですが、ご答弁で利用券の交付率が28.5%ということでした。そうしますと、交付対象者の約7割が申請していないという、この状況についてどのような理由が考えられますでしょうか。

○福祉部長（鈴木賀津也君） ご家族が運転する自動車などの移動手段をお持ちの方や、また、本来タクシー利用券を必要としている方へ事業の周知が届いていない可能性もあると考えております。今後、そのような方をご利用につなげられるよう周知の強化を図ってまいります。

○10番（渡辺厚子さん） 周知の強化を図るということですが、仮に自分が対象者だと思ったら、主に家族の車を利用していても申請はするんだろうと自分は思うんですね。なので、やはり、まだ知らない方がいるか、また、1度に1枚しか使えなかった過去の記憶のままで、使い勝手が悪いと思っていらっしゃる方がいるかもしれません。

ということで、周知方法にはくれぐれも工夫していただきたいんですが、例えば、プッシュ型で個別にお知らせ通知を発送するなどはできないのでしょうか。

○福祉部長（鈴木賀津也君） 現在、ほとんど全ての福祉サービスにつきましてプッシュ型の通知方法を実施してはおりませんが、事業内容、対象者の把握などを考慮し、ご提案いただきましたプッシュ型通知を含め、有効な周知方法を模索してまいりたいと存じます。

○10番（渡辺厚子さん） まだまだ申請しないとサービスを受けられないことが多いというのが現実だというのは分かっております。ですが、一部には利用券を郵送している自治体もございます。せっかくの制度を対象者が利用できる方法をしっかりと検討してもらいたい

と思います。また、利用者やタクシー事業者の声をキャッチしながら、課題があれば改善してほしいと思いますので、その点もよろしく願います。

次に、福祉カーの貸出しについてです。新しい車両になってからの4ヶ月の貸出し状況が、件数22件で、日数は29日だったということなのですが、昨年度の同期間や今年度上半期の実績を上回るご利用というお答えでした。このコロナの前では、2019年ですね、ではどのような利用状況だったのか、教えてください。

○福祉部長（鈴木賀津也君） 2019年度、令和元年度の1年間の利用実績は、貸出し件数53件、貸出し日数73日でした。

○10番（渡辺厚子さん） 2019年度についても、年間を通して100日も利用されていないということなので、やはりこの事業についても周知の工夫が必要なのではないかなど。今後さらに活用いただくためにホームページ上の案内を見やすくしたほうがよいかもかもしれません。

実は、先日私がお受けした市民相談の関係で、福祉カーの利用申請について、確認するために市のホームページを見ましたら、手続については、事前に障がい福祉課へお問い合わせくださいとありましたので、電話でお聞きしたところ、懇切丁寧に説明してくださいました。それはとてもありがたかったんですが、初めて利用する人にとっては、情報量が大変多かったんですね。ある程度の内容はホームページで確認できるようにしておいたほうが、利用者も職員双方にとっても手間が省けるんだらうと感じました。

そこで、例えば空き状況を確認できるようなカレンダーをホームページ上に表示するのもよいと思いますが、いかがでしょうか。

○福祉部長（鈴木賀津也君） 市ホームページ上の案内を見直すとともに、空き状況の表示につきましても、利用者の利便性向上のため、準備でき次第実施いたします。

○10番（渡辺厚子さん） 一層の利便性向上が図られますことを期待しております。

次に、パーキング・パーミット制度についてお聞きします。市では、窓口や市有施設においてポスターの掲示などを行っているということでしたが、ポスターは市内何ヶ所ぐらい掲示しているのか、教えてください。

○福祉部長（鈴木賀津也君） 市の窓口や朝日庁舎をはじめ、駅前西口駐車場など市有施設23ヶ所でポスターの掲示を行っております。また、県が市内の官公署や大型商業施設、金融機関、郵便局などの約40施設に掲示を依頼しております。

○10番（渡辺厚子さん） 約60ヶ所にポスターが掲示されているということで、これが果たして多いとか少ないかはちょっと分からないんですが、最初のご答弁の中で、有効期間があるものは13枚配付したということでした。それはちょっと少ないように私は思うんですが、確認なんですが、そのうち妊産婦の方への配付はどの程度だったのでしょうか。

○福祉部長（鈴木賀津也君） 妊産婦の方へ11枚配付し、けがをされた方に2枚配付しております。

○10番（渡辺厚子さん） 妊産婦の方11枚ということで、年に約1,000人近くの新生児が誕生しているという実態からしますと、妊産婦の方にはまだまだ浸透していないんだらうな

と思うんですね。今後は、子育て支援課などからも、母子健康手帳の発行のタイミングでこの制度について案内すると、より周知が図られると思うんですが、いかがでしょうか。

○福祉部長（鈴木賀津也君） 母子健康手帳の発行時は本制度をご案内するよい機会であるため、健康こども部と連携の上、実施いたします。また、あわせまして、妊娠七、八ヶ月の方を対象としたプレママ講座ご案内時にも周知を行ってまいります。

○10番（渡辺厚子さん） 初産でなくて、上のお子さんがいらっしやって、生まれたての赤ちゃんとかを連れながら買物されるお母さんもいらっしやいます。買物等の場合、出入口付近に止めることができれば、その部分の負担も軽減されるのかなと思いますので、浸透することを期待しております。

次に、中項目2に移ります。高齢者が受講できる講習についてですが、令和元年に県警の主催による講習会が実施されたそうですが、今後も同様の講習会が開かれる予定はあるんでしょうか。

○市民部長（渡邊雅彦君） 県に確認したところ、新型コロナウイルスの感染状況により中止する場合もあるが、現時点では、次年度は夏と冬に分けて開催する予定とのことでございます。

なお、県からの実施希望調査を受けまして、本市での開催を希望する旨の回答をしたところでございますが、本研修は、実施希望のありました市町村の中から実施候補市町村が選定されるものでございます。

○10番（渡辺厚子さん） それでは、実施される場合は何人ぐらいの人が参加できるのか、定員などが分かれば教えてください。

○市民部長（渡邊雅彦君） 定員は30名でございます。

○10番（渡辺厚子さん） 感染症対策の影響もあるのかもしれませんが、そんなに多く参加できないんだなという印象です。ましてや、これが実施候補に選定されるかということも分からないということなんですね。

それでは、木更津自動車学校での高齢者安全教室の開催状況については、どうなんでしょうか。頻度だとか、有料、無料だとか、どれぐらいの受講者がいるのか、教えてください。

○市民部長（渡邊雅彦君） 参加費は無料で、年1回、9月末に開催されており、令和元年は16名の参加がございました。なお、令和2年度、令和3年度につきましては、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、開催はされておられません。

○10番（渡辺厚子さん） そうしますと、こちらの講習会も参加人数は多くなかったんだということが分かりました。地域によっては運転免許を手放さない高齢者の方もたくさんいらっしやいます。やはり、その方へ向けて安全運転講習の参加機会を設けていただきたいと思うんですね。市独自の講習会を開催するに当たっては、福社会館とか中ホールのような会場で年に1回集めて開催するという形ではなく、高齢者の方が集う会合やイベントの開催時期などを高齢者担当部局と情報共有して、その機会に各地に出向いていく、多くの人が参加できるようにしたほうがいいなと思いますが、いかがでしょうか。

○市民部長（渡邊雅彦君） 先ほどの市長からの答弁にありました次年度実施予定の市独自の講習会につきましては、公民館など各地域での開催を検討しております。今後は、この検

証を行う中で、他市の取組状況なども参考にしながら、議員ご指摘の会合やイベントなどの高齢者の方が集う機会を捉えた講習会の実施についても検討してまいります。

○10番（渡辺厚子さん） 分かりました。開催を期待しております。

次に、中項目3、地域特性に応じた生活交通の今後について伺います。

最初に、グリーンスローモビリティの活用について、市長のご答弁では、きさらづゼロカーボンシティ宣言にも資する交通手段であると認識しているとのコメントがございました。国土交通省の実証実験については、令和4年度の参加の可能性はあるのでしょうか。

○企画部長（山口芳一君） 国土交通省が昨年6月に行いましたグリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業の公募要項を確認いたしますと、応募の条件として、グリーンスローモビリティを活用した事業を継続的に行う意向があり、その実証調査の実施について協議が既に開始され、警察署、地方運輸局、道路管理者に照会を行っていることなど、事業が具体化していることが求められております。このことから、令和4年度も今年度と同じ公募要領により公募が行われた場合は、応募は難しいものと考えております。

○10番（渡辺厚子さん） 実証実験に手を挙げるには様々な準備が要るということは理解いたしました。それでも既に多くの団体が実験を行っています。結果的に事業化に至らない場合もあるようですが、県内でも幾つもの先ほど紹介した自治体で事例がありますので、参考にしながら、今後、国や県の動きを迅速につかみながら、地域課題の解決に向けて、活用できる制度はどんどん使っていくようにしてほしいと思います。

次に、まちづくり協議会等、地域との連携ですが、最初のご答弁でこれまでに作成した資料を活用しとありましたが、それはどのような資料のことでしょうか。

○企画部長（山口芳一君） 富来田地区や鎌足地区のまちづくり協議会、また、他の地区の住民の皆様と協議するため、自家用有償旅客運送制度やデマンドタクシーの導入についての資料を作成しております。

○10番（渡辺厚子さん） 分かりました。それと他市の取組事例などの情報も加えた、分かりやすい資料を作成し、市のホームページ等で発信していくよというご答弁ありましたが、その事例一覧のようなものは、いつ頃見ることができるようになるのでしょうか。予定があれば教えてください。

○企画部長（山口芳一君） 交通不便地域の方々が検討を始められるような分かりやすい資料につきましては、できる限り早期に発信してまいります。

○10番（渡辺厚子さん） 分かりました。各地域で検討しようとする際に、これならうちの地域に状況が似ているから進められるのではないかと、また、こんな車を使ってみたいな、乗ってみたいなと思えるような資料ができることを期待しております。私個人的には、ファミリーレストランのメニューのような写真を中心にした一覧ですと、見ているだけでも楽しくなるのではないかなと思っています。作成された暁には、地域推進職員の皆さんから活用を働きかけていただくことも期待しております。

次に、Ma a Sの可能性について。この認識としては、いろいろな課題もあるよとということと、ご答弁にありましたが、Ma a Sについて、今後、交通、観光、通信関連事業者等

との連携も要ると思うんですね。その場合、庁内ではどのような部署が情報共有をしていくべきとお考えでしょうか。

○企画部長（山口芳一君） M a a S 導入の可能性を調査していく中で、部署を限定せず、各部等と情報共有、意見交換を行ってまいりたいと考えております。

○10番（渡辺厚子さん） 部署を限定しないということで、柔軟に対応していただけるのかなと理解いたしました。先日読んだ記事の中で、次のような言葉がありました。地域公共交通の活性化は、交通事業者だけの努力では限界があります。土地利用、産業、福祉、教育等の様々な分野の行政施策との連携が不可欠となりますと。その記事を途中少し飛ばしまして、さらに、地域公共交通の活性化においては、SDGsのゴール17、パートナーシップこそが必要だと言えます。そして、パートナーシップで重要なことは、決して人任せにしないことですという文章でした。

今回、私は誰もが移動しやすいまちを目指してというテーマで質問しましたが、これは本当に重要かつ難しい課題であるなとつくづく感じております。ですが、これからも、地域の皆様、そして行政関係機関と連携もしながら真剣に取り組んでまいりたいと思っております。

以上で私の全ての質問を終わります。ありがとうございました。