

## まちづくり推進特別委員会行政視察報告

まちづくり推進特別委員会では、姫路市と小松市を行政視察しました。  
概要は以下のとおりです。

- (実施期間) 令和5年11月15日～令和5年11月17日  
(視察都市) 姫路市、小松市  
(視察内容) 姫路市：姫路市ウォーカブル推進計画について  
小松市：地域公共交通に関する取組について

[姫路市]

姫路市では、姫路市ウォーカブル推進計画について説明を受けた。

姫路市では、平成元年からJR姫路駅周辺の区画整理を行う中、人中心のまちづくりを推進する観点から、姫路市ウォーカブル推進計画の基礎となるJR姫路駅北駅前広場等の整備を行い、平成27年度には当該広場の完成とあわせて、国内では初となる鉄道駅前における一般車両の乗り入れ禁止区域を設定した。令和2年度には、人中心のまちづくりをさらに推進し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを形成することで街に選択多様性をつくり、豊かな生活シーンを生むことを目的として、姫路市ウォーカブル推進計画を策定した。

姫路市ウォーカブル推進計画によって、歩行主体の生活促進による健康寿命の延伸と医療費の削減、中心市街地での目的の選択多様性の創出及び人々の回遊によるエリア価値の向上と税収増加、安心安全で快適な歩行空間の確保による外出意欲の向上が効果として考えられる点を当該計画の効果とし、また、公共空間の利活用の促進が重要であることから、その仕組みとして、①歩車共存と通行止めの道路活用方法が選択可能であること、②活用団体の拡充、③庁内組織体制（ワンストップ窓口等）の構築を掲げている。

計画の実行に当たっては、計画区域と展開イメージを中心市街地の3つの区域（大手前通りエリア、中ノ門筋エリア、駅西エリア）と3つの時間軸（短期（1～2年）、中期（3～5年）、長期（6～10年）を設定し段階的にウォーカブルなまちづくりを展開することとしている。当該計画に係る具体的な取組事項として、公共空間利活用の仕組みづくりの観点から、地元自治会主催で交通規制を組み合わせたイベントを令和4年6月に実施したほか、駅前広場にテーブルやベンチを設置し、憩いの場を創出する等、JR姫路駅駅前広場の利活用を実施している。

関連して、ウォーカブル推進プログラムを作成し、①ワンストップ窓口でいつでも相談ができ、許認可手続等のサポートを受けることができる体制づくり、②道路で行いたい企画を姫路市に提出し条件を満たせば姫路市が認可したイベントとなり、道路利活用のハードルを下げるねらい、③誰でも相談・活用ができる点をウォーカブル推進計画の特徴として広く市民や民間事業者等の周知している。

また、ウォーカブル推進プログラムの活用事例として道路上でのマーケットや道路を子どもの遊び場に利用したイベントの紹介を受けた。

委員からは、姫路市ウォークブル推進計画に係る J R 姫路駅市周辺整備による地元商店街への影響などについて質問が出された。



(姫路市での視察風景)

〔小松市〕

小松市では、地域公共交通に関する取組について説明を受けた。

小松市は、JR小松駅を起点に医療機関、商業施設、小松空港等を結ぶバス路線網が放射状に形成されていることが特徴である。一方で、自家用車の保有率が1世帯当たり1.6台と高く、日常生活上の移動を自家用車に依存しており、路線バス等公共交通の利用が限定的であり、特に路線バスに関しては、郊外部の利用者が少数であり、交通空白地帯が存在していることから、「いつでも・どこでも」移動できる交通手段の確保が最大の課題・ニーズとなっている。

これらの課題等の解決に向け、小松市では主に、地域公共交通を活かしたまちづくりに関する協定の締結及び自動運転バス導入事業の2点を中心とした取組を展開している。

1点目の地域公共交通を活かしたまちづくりに関する協定の締結については、令和元年7月に日野自動車株式会社と協定を締結し、連携事項として、①新しい考え方にに基づき、地域住民の生活に寄り添った、今より便利で将来にわたり持続可能な地域公共交通の実現を目指す取組、②I o Tなどの新技術により、駅・空港間をはじめとする都市交通機能を強化し、地域の活性化を図る取組、③上記①及び②を通じ、市民のQOL（生活の質）の向上及び交流やコミュニケーションの機会創出を図るとともに、来訪者の交通手段の充実及び小松市の魅力を感じていただくための取組の3点を掲げている。当該協定に基づく具体的な取組としては、買い物や通院、通学等における新しい移動手段としてのコミュニティバスの運行や通勤時間帯の渋滞解消、高齢者・障がい者・外国人等、雇用の変化に対応した通勤手段としてのモビリティサービス実現可能性を探るための実証実験を令和元年度に実施している。課題として、利用者がごく限られた少数しかいない点や、自家用車での通勤と比較してメリットが感じられない点が挙げられ、いずれも本格運行には至っていないとのことであった。そのほか、道路運送法等の法令に基づく自家用旅客運送の導入について、令和4年度から日野自動車株式会社が当該旅客運送の運営者・団体や運転手に対して導入申請時のサポートや運転手や利用者に対する補助を行っている。

2点目の自動運転バス導入事業については、2024年春の北陸新幹線小松駅の開業やバス運転手採用難等、地域を取り巻く大きな変化に対応するとともに、まちなかへの人流流出・拡大と軽竿波及効果の創出や効率化・省人化された持続可能な公共交通の実現等を実現させたい・目指す地域像として掲げ、自動運転バスを新幹線駅・空港を結ぶ路線に導入し、未来型の交通システムを社会実装することを目的に事業を行っている。令和2年度に内閣府地方推進事務局から未来技術社会実装事業に選定されたことを契機に、省庁、石川県、交通事業者等による協議会を組織するほか、自動運転技術に関して国内有数の技術、ノウハウ、実績を有する企業との連携を行う中で、JR小松駅—小松空港間の片道4.4km区間で自動運転バスの実験運行を行っている。なお、小松市の実証実験の特徴として、協調型自動運転を採用し、石川県警から信号機の信号情報等の提供を受け、信号機の切り替えデータ等を自動運転車両に反映させている点が挙げられる。今後は、自動運転車両にスマートポール連携機能の搭載を予定しているほか、令和6年3月から路線バス（自動運転レベル2）として自動運転バスの定常運行を計画している。

委員からは、自動運転実証実験に係る安全性や、小松市における自家用旅客有償運送の導入状況について質問が出された。



(小松市での視察風景)