

令和8年度 建設委員会行政視察報告書

建設委員会
委員長 高原 ゆずる

1 視察期間

令和8年7月13日（月）から7月15日（水）まで

2 視察先及び視察事項

（1）7月13日（月）神戸市

「渋滞箇所の解消に向けた取組について」

「王子公園の再整備について」

（2）7月14日（火）藤沢市

「道路陥没対策について」

（3）7月15日（水）前橋市

「前橋版M a a S（M a e M a a S）について」

3 視察参加委員

委員長	高原	ゆずる
副委員長	藤田	克樹
委 員	柏	佳枝
//	大島	満
//	村上	和久
//	鋪田	博紀
//	赤星	ゆかり

4 同行職員

建設部長	高尾	輝彦（神戸市、藤沢市同行）
活力都市創造部長	高橋	洋（藤沢市、前橋市同行）

5 随員職員

議事調査課長代理	土方	智樹
議事調査課主査	田村	麻里子

6 視察概要

7月13日（月）神戸市

人口149万3千人／世帯数77万1千世帯／面積556.93km²

（令和8年8月1日時点）

（1）視察事項

- ・ 渋滞箇所の解消に向けた取組について
- ・ 王子公園の再整備について

（2）視察の目的

本市では、自動車の依存度が高いことによる幹線道路の混雑やラッシュ時の橋梁、交差点での速度低下による渋滞、富山駅西側の一般車乗降場での長時間停車による渋滞等が課題となっており、それによる事故の発生や冬季の大雪時の立ち往生等も懸念されている。

神戸市では渋滞箇所の解消に向け、交差点形状の改良等のハード面の対策と併せて、渋滞回避Webツールを活用したきめ細やかなソフト面の対策を行っていることから、本市の渋滞箇所の解消に向けた取組の参考とするもの。

また、富山市ファミリーパークは開園から40年以上が経過し、来園者のニーズ変化や動物の感染症流行対策、アニマルウェルフェアの向上等、富山市ファミリーパークを取り巻く社会情勢は大きく変化している。加えて、既存施設の老朽化の進行等の様々な課題に対応しながら、呉羽丘陵の魅力の発信や子どもたちの学びの場の提供、希少野生動物の保護、増殖など多岐にわたる役割を果たし、市民に継続して利用されるように運営や施設整備の方向性を検討していく必要がある。

神戸市では、老朽化した施設の更新や魅力向上を目指し、王子公園とその公園内にある神戸市立王子動物園の再整備事業を行っている。傾斜地に立地する富山市ファミリーパークと類似した地形的特徴を持つことから、王子公園の再整備のうち主に神戸市立王子動物園の再整備について視察し、本市の今後の取組の参考とするもの。

（3）取組の概要

神戸市は六甲山の南部に既成市街地、北西部に農村地とニュータウン等が形成されており、地域によって道路の現状や課題が異なることから、地域特性に応じた道路事業を推進している。西区、北区については、自動車中心のエリアのため交通集中や代替路が少ないことで発生する渋滞が課題であり、都心部、ウォーターフロントについては、人中心の道づくりが課題となっている。

そこで神戸市では、歩行者、自転車、自動車のそれぞれにとって安全で快適な道路空間を目指し、「活かす・つなぐ・守る」の3本柱で取組をまとめた、神戸市みちづくり計画を策定し、渋滞箇所の解消に取り組んでいる。

渋滞対策については、交通量そのものを減らす施策と道路の容量を向上させる施策の2種類があり、それぞれ工事を伴うハード対策と工事を伴わないソフト対策に分けて施策を実施している。ハード対策としては、神戸西バイパスのバイパス道路の建設や日下部西交差点の交差点形状の改良、神戸三田線東行きの車線数増加などを実施している。ソフト対策としては、道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図るTDM施策として、小東山6交差点で渋滞回避Webツールの活用を行っている。小東山6交差点は大型商業施設が近接しており、休日を中心に発

生する渋滞対策として、ライブカメラ映像で渋滞状況と渋滞予測を配信することで来街者に渋滞している時間帯の通知や経路変更の呼びかけを行っている。また、道路の混雑緩和に向けて交通需要を分散させるため、容量に余裕がある阪神高速北神戸線の料金値下げを行い、高速道路利用のメリットを大きくし、渋滞箇所周辺の通過交通を高速道路へ転換することで一般道の混雑を減らす社会実験を行っている。社会実験によって、割引対象区間の交通量の増加が図られることで、渋滞箇所における所要時間の短縮や時間信頼性の向上、滞留発生時間の短縮等の効果があった。

今後の取組として、2029年度までに三宮駅前の再編を行う予定としている。三宮駅前は、人のための滞留空間が不足し、幹線道路により駅と街が分断されているという課題があるため、神戸市の玄関口にふさわしく、象徴となる広場空間を創出することで車中心から人中心の空間に転換することを目指す。

次に、神戸市立王子動物園について、まず直面している課題として、（１）施設更新の必要性、（２）種の保存への貢献、（３）動物福祉の意識の高まり、（４）展示方法の多様化への対応等の課題がある。また、六甲山系に近い立地特性や景観を最大限に生かしながら、生息地の野生動物の保護等の役割を今後一層果たしていく必要がある。

そこで、「六甲の豊かな緑を感じ動物と人がいきいきと過ごしながら、世界につながる動物園」をコンセプトに、王子公園再整備基本計画（王子動物園編）を策定し、令和27年度の完了を最終目標とした総事業費約140億円のリニューアル事業を実施している。

本事業は開園しながら実施するため、来園者の安全を確保しつつ、工事に伴う騒音や照明、動物への影響などを最小限にできるよう、空き獣舎やスペースを有効活用するなど、様々な手法を取りながら進めている。

基本計画のポイントとして、動物が生息する地域と気候風土との関連を分かりやすく展示し、世界各地を巡りながらその地域に生息する動物を観覧しているように感じるストーリー性のある観覧ルートの導入や、動物本来の生き生きとした姿を引き出すための展示方法の導入などを定めている。

また、施設の整備方針として、動物ファーストの獣舎整備や、傾斜地や高温対策、休憩スペースの確保など、来園者が安全に学び、楽しめる観覧環境を創出することや、駐車場からアクセスしやすく期待感が高まるような新たなゲートの整備などを定めている。

（４）所感

〔高原委員長〕

神戸市では、道路整備について、「活かす・つなぐ・守る」の3本柱で取組をまとめた神戸市みちづくり計画を策定している。渋滞対策については、交通量を減らす取組として、ハード面ではバイパス道路の建設、ソフト面では渋滞回避Webツールを活用している。渋滞回避Webツールは、ライブカメラ映像による渋滞状況、渋滞予測を配信し、時間帯や経路の変更を呼びかけるものである。また、道路の容量を向上させる取組として、ハード面では交差点形状の改良や車線数の増加、ソフト面では信号現示の見直しを行っている。本市でも渋滞の解消に向けた取組は大変重要であり、渋滞回避Webツールの作成や高速道路の料金割引は本市の渋滞解消にも有効だと思うため、検討を働きかけていきたい。

また、富山市ファミリーパークでは整備方針を検討しているため、今回視察した王子公園再整備基本計画（王子動物園編）は大変参考となるものであった。富山市ファミリ

ーパークは博物館としての役割も担っているため、博物館登録の検討が必要である。

〔藤田副委員長〕

神戸市における渋滞対策は、道路拡幅や交差点改良等のハード整備に加え、ライブカメラによるリアルタイムの渋滞情報や予測情報の提供、高速道路の料金割引による交通需要の分散化など、利用者の行動変容を促すソフト対策を組み合わせ進めていた。都心部の再整備に当たっては社会実験を実施し、その効果を検証しながら車線を再編するなど、関係機関や交通事業者、市民との合意形成を重ねながら実施している点も参考となった。

王子公園及び王子動物園の再整備では、開園を継続しながら、動物福祉やユニバーサルデザインに配慮した施設整備を長期的かつ段階的に進めていた。

用地売却益や国の交付金、クラウドファンディング等を活用する財源確保の工夫も含め、本市の渋滞対策や富山市ファミリーパークの将来的な施設整備を検討する上で、多くの示唆を得られた視察であった。

〔柏委員〕

神戸市では、都心部の三宮駅周辺において車中心から人中心の空間に転換し、周辺の建築物と一体感のある広場空間を創出するために、車線改良などのハード面の対策が進められている。また、大型商業施設に近接している交差点の渋滞緩和策として、ライブカメラ映像配信や渋滞回避Webツールを導入し、ドライバーに利用時間帯の分散を促すなど、データを活用した大変画期的な交通施策が進められている。神戸市のハード面とソフト面を組み合わせた効率的な交通施策の取組は、本市においても大変参考になるものであり、研さんを積むことが重要であると考えます。

また、神戸市では王子動物園の施設老朽化への対応として、全面的な改修と再編を行う大規模な取組が進められている。そのコンセプトとしては、動物福祉の視点に立った飼育環境の向上と自然に近い生息環境の再現、さらに来園者がストレスなく移動でき、快適に観覧できるような整備と空間づくりとしている。令和27年度の完了を最終目標と掲げ、約20年をかけて開園しながら工事を進める。複数の動物を見通せるような通景の演出などをはじめ、ユニバーサルデザインを取り入れるなど、大変斬新で先進的なプロジェクトを進めている。富山市ファミリーパークと似た地形であり、参考とする点は多々あることから、丁寧に調査・研究する必要があると考えます。

〔大島委員〕

どのようにして人間の行動心理をコントロールするのは、困難なようである程度予測可能である。

昔、百円橋と言われた旧婦中町と旧富山市を結ぶ婦中大橋では、100円の通行料金をかけていたが、それでも交通渋滞を避けようと多くの車が利用した。やがて通行料金は無料となり、今や婦中地域の発展の基盤となったように、神戸市において高速道路料金の割引を行い、高速道路の利用を誘導したり、直線の道路を自然と右折しやすいように交差点を改良したりと、あまり多額の投資をせずに都心部の渋滞緩和に成果を上げていることは参考になった。

これだけ公共交通が発達しながらも、車の利用が多いとは、さすが国際都市神戸市である。都心部の百貨店が多額の利益を出していることを地元の方から聞き、車しか利用

しない富裕層を含めて歩行者も多いが、改めて車利用がとても多いと思った。

本視察によりせっかく動物園を盛り上げようとしているのに、富山市ファミリーパークで遊具の管理事故があり、また利用者からは遊具が古く人的体制も十分ではないと聞いていたので、再び大きな事故が起きる可能性を心配している。神戸市は、本市と同じく市営動物園を運営しており、併設する遊園地をどのように市民に活用してもらうのかという点で、王子公園の再整備に関する視察は大いに参考になった。

施設運営を入場料で賄うことができない中で、動物園の使命である種の保存や市民の憩いの場の提供などの役割を果たしながら、再整備事業の費用に充てるために王子公園の一部を大学に売却するなど、大都市である神戸市にも苦労があることが分かった。市街地に近く自然を活用しているという共通点を持つ動物園として、今後も本市は学び続けなければならない。

〔村上委員〕

渋滞対策については、ハードとソフトの両面から各種対策が講じられているが、本市が特に参考とすべき点は、ソフト面における取組であると考えます。

ライブカメラ映像の配信やAIを活用した交通状況の分析、予測は、渋滞を回避したい運転者にとって有用性の高い情報である。また、信号サイクルの最適化は、限られた道路容量を最大限に活用する取組であり、本市においても導入を検討する価値がある。神通大橋の架け替えに伴い想定される渋滞の緩和策として、これらの手法を十分に活用していく必要がある。

王子動物園は、動物科学資料館、遊園地、ホールを備えた複合施設であり、子どもの探究心を育む環境が整っている。令和27年度の完了を目標とする段階的な再整備は、来園者が継続的に変化を楽しめる点でも意義がある。富山市ファミリーパークにおいても、郷土動物館に加え、動物の生態を体系的に学べる施設整備を検討すべきである。

〔鋪田委員〕

神戸市では、神戸市みちづくり計画に基づき、人を中心とした道路空間への転換を明確に位置づけ、バスターミナル整備などの三宮駅前再整備と渋滞対策、通学路、生活道路の安全対策を一体的に進めている。

具体には、交差点改良によって市街地への流入交通を抑制するとともに、JR三ノ宮新駅ビルの開業に併せて中央幹線の車線数を減少させ、駅前広場や歩行者空間を創出するなど、まちづくりと一体となった渋滞対策が実施されていた。本市においても参考とすべき取組であると考えます。

財源については、社会資本整備総合交付金の内示率が低いことから、防災・安全交付金も活用しており、本市においても交付金制度の柔軟な活用を検討すべきである。

加えて、渋滞状況を確認できる渋滞回避Webツールの導入や幹線道路と並行する高速道路料金の引下げ等のソフト対策も併せて実施しており、ハード、ソフトの両面から効果的な渋滞緩和策を行っていた。

王子動物園では、種の保存、教育、調査・研究の推進、誰もが安全・安心に楽しめる憩いの場の創出という基本理念を明確に示し、リニューアル期間中も魅力ある運営を継続するとともに、動物福祉の視点を重視した整備が進められていた。また、多数の剥製標本を保有している強みを生かし、選ばれる動物園を目指してリニューアルが進められている。

本市においても、ファミリーパーク建設基本計画を踏まえつつ、ライチョウの繁殖技術研究をはじめとする特色ある取組を市民に分かりやすく発信していくことが求められる。その上で、遊園地機能の必要性についても改めて検討する必要があると考える。

〔赤星委員〕

神戸市の渋滞箇所の解消に向けた取組のうち、ライブカメラの配信映像を活用し、交差点の混雑状況と予測をスマホでチェックできる渋滞回避Webツールは便利だが、本市での導入可能性はあるのだろうか。

北区と中央区を結ぶ主要な幹線道路のうち朝夕に混雑が顕著だった車線の2車線化や、並行する地下鉄を市営化して運賃を引き下げたこと、阪神高速北神戸線の料金を割り引きし、交通需要の分散化を図る取組については、代替の公共交通機関を使いやすくする取組として肝要だが、本市では地鉄バス路線が減っているため、導入は厳しいと考える。

都心部の通過自動車交通を外周道路に誘導し、三宮駅前を人中心の空間へ再編することはいいい取組だと思う。

市街地にありながら六甲山系に近い立地特性を最大限に生かした王子動物園は富山市ファミリーパークと共通点がある。入園料は安く、種の保存、環境教育、調査・研究、動物福祉の向上、レクリエーションといった公立動物園としての使命を果たしていた。老朽化により園内の遊園地を廃止する予定だったが、市民からの声で継続することになったとの説明もあり、ワークショップやヒアリング、ホームページを通じたアイデア、提案などの市民の声を運営に生かしていた。誰もが安心して楽しめる憩いの場の創出や市民、地域、来園者と共に歩み行動する動物園の方向性が大切だと思った。

7月14日（火）藤沢市

人口44万4千人／世帯数20万5千世帯／面積69.56km²

（令和8年8月1日時点）

（1）視察事項

- ・道路陥没対策について

（2）視察の目的

本市では、道路や下水道管路等の老朽化やインフラの管理点検を行う技術職員の不足等、インフラの計画的な改修や維持管理が課題となっている。そのような中、令和6年能登半島地震により、松川べり周辺の道路が約300メートルにわたり陥没する等、甚大な道路のひび割れや陥没が発生した。自然災害の頻発化による道路陥没のリスクも高まる中、市民の安全やライフラインを守り、渋滞の発生や物流の停滞などの重大な事故や社会の混乱を防ぐためには、事後対応から予防保全型の道路管理への転換が求められている。

藤沢市では、空洞ポテンシャルマップを活用した路面下空洞調査の実施など効率的かつ予防保全型の道路管理を先行実施していることから、本市の道路陥没対策の参考とするものである。

（3）取組の概要

藤沢市では、昭和30年から昭和40年代にかけて土地区画整理事業や街路、道路事業等を実施し、都市基盤を集中的に整備してきたが、都市基盤の老朽化による建物や道路などの変状が急速に顕在化し、平成27年度頃には道路の陥没が増加してきた。

そこで、平成27年度に藤沢市道路舗装修繕計画に道路陥没対策を位置づけ、地中レーダーアンテナを搭載した空洞探査車を約130キロメートルの主要道路に走らせる路面下空洞調査を開始した。この結果、要緊急対応評価の陥没可能性が高い空洞を発見できるようになり、早期の道路補修が可能となった。

平成29年度から平成30年度には、藤沢市、東京大学、ジオ・サーチ株式会社で産官学共同研究を実施し、路面下空洞調査における10路線のモニタリング調査を行った。ほとんどの道路陥没は下水道施設に起因していることから、この共同研究以降は道路管理部署と下水道管理部署が連携して道路陥没対策に取り組むこととなり、下水道施設が原因と想定される空洞については、下水道管理部署が対策及び原因調査等を行うこととした。また、この共同研究により、藤沢市域の空洞メカニズムと道路陥没の発生傾向の把握、予測が可能となり、藤沢市空洞ポテンシャルマップの開発に至った。本マップは空洞ポテンシャルと呼ばれる各エリアの空洞の発生しやすさを可視化したもので、地質や地下水位など4つの空洞ポテンシャル評価因子に基づき、空洞ポテンシャルを4段階で評価したものである。

令和元年度から令和6年度には、本マップを活用しながら約130キロメートルの主要道路と空洞ポテンシャルが高い約250キロメートルの生活道路を対象に路面下空洞調査を行った。市全域の路面下空洞調査の実施は、時間がかかる上に財政負担が大きく、また地域ごとに空洞の発生しやすさが異なるため調査計画の策定が困難であったが、本マップを活用して、高ポテンシャルエリアの優先的な調査と陥没危険度の高い空洞から順次補修を行うことで、効率的かつ効果的な道路陥没対策が可能となった。

このように事後対応から予防保全型の道路管理への転換を図ることで、道路陥没件数

は平成27年度には123件あったが、令和5年度には28件となり、市全域の陥没件数は大幅に減少した。

さらに、市で活用する地理情報システムGISに、路面下空洞調査の結果や陥没発生状況、修繕状況等の情報を蓄積し、本マップの高度化を図っている。また、本マップを全庁的に共有することで、各部署において発注工事などの範囲内にある道路の空洞を確認し、工事の施工と併せて道路補修や原因調査を実施することで、道路陥没対策の効率化を図っている。

（４）所感

〔高原委員長〕

藤沢市、東京大学、ジオ・サーチ株式会社の産官学共同研究では、地中レーダーアンテナ搭載の空洞探査車を活用し、主要道路を中心に調査を重ね、藤沢市空洞ポテンシャルマップを開発した。また、路面下空洞調査の結果及び修繕状況などの情報を市で活用するGISに蓄積して全庁的に共有し、効率的に安全性を確保しながら道路補修を行うことで災害の被害が大きくなるよう努めていた。本市においても令和4年9月2日に北代地区で幅約2.5メートル、深さ約3メートルの市道陥没事故が発生したため、藤沢市の空洞探査車を使用した道路陥没対策は参考となる事例であった。また道路陥没対策は、本市単独で取り組むには限界があるため、藤沢市のように産官学の連携の必要性を感じた。

〔藤田副委員長〕

藤沢市における道路陥没対策は、路面下空洞調査に加え、地質、地下水位、下水道の整備状況等を基に空洞の発生しやすさを可視化した藤沢市空洞ポテンシャルマップを活用し、調査を重点化するものであった。市内約1,300キロメートルの全ての道路を一律に調査するのではなく、地域特性や過去の陥没履歴を踏まえて優先順位を定める手法は、限られた財源と人員の中で効率的に安全性を確保する取組として参考となった。また、道路管理部署と下水道管理部署で調査費用を按分し、調査結果や補修履歴をGISで共有することにより、原因判定から補修までを迅速に行う連携体制も特徴的であった。対策開始時と比較して道路陥没件数を大幅に減少させた実績もあり、本市においても、地域固有の地質や道路延長等を踏まえた調査手法と庁内連携の在り方を検討する上で、多くの示唆を得られた視察であった。

〔柏委員〕

藤沢市では産官学の連携によって開発された藤沢市空洞ポテンシャルマップを活用した道路陥没対策が進められている。藤沢市はホームページなどを通じて市民に本マップを公表し、どのような基準と優先順位で道路の安全管理をしているのかを分かりやすく発信している。また、限られた予算と時間の中で、陥没リスクが高い地域を抽出し、データを基に事後対応から予防保全型の路面化空洞調査にシフトしたことから、陥没発生件数が8割減少するという劇的な成果を上げている。インフラ老朽化に対する市民への説明責任と行政の透明性確保、そして予防保全の重要性の観点からも大変参考になる施策と考える。

〔大島委員〕

道路陥没対策は、国からも指示される待ったなしのインフラ対策となった。本市でも緊急調査が行われ、緊急度の高いところから対応しているが、事後対応から予防保全型管理へと転換しなければ予算も工事も追いつかない事態となっている。

藤沢市は平成27年度から令和5年度までに陥没件数を約8割減少させており、道路陥没対策の効果が如実に表れている。

産学官の共同研究に基づく空洞探査車を取り入れた実地調査や空洞ポテンシャルマップの活用などの先進的な取組を本市も導入すべきと考える。

一般会計と企業会計を超えて道路管理部署と下水道管理部署が連携していたことは特筆すべきである。

〔村上委員〕

最も注目すべき点は、藤沢市空洞ポテンシャルマップの活用である。これは、市全域において路面下空洞調査を実施することが困難であることから、250メートル四方のメッシュで示されたエリアごとに空洞の発生しやすさを可視化したものであり、東京大学及び民間調査会社の協力を得て作成されたものである。

空洞ポテンシャルは4つの評価因子に基づき、4段階で評価されている。評価因子や段階をそのまま本市に適用することは困難であるが、藤沢市の取組を参考に効率的かつ積極的な調査の実施が必要である。

〔鋪田委員〕

藤沢市では、企業会計である下水道管理部署と一般会計の道路管理部署が同一局内に配置されていることから、両部署の連携による迅速な道路陥没対策が可能となっている。一方で、下水道管理部署が道路を補修する際には道路管理部署への届出が必要となるなど、制度上の課題もあるとのことであった。

産官学共同研究によって開発された藤沢市空洞ポテンシャルマップは、道路陥没リスクを可視化する先進的な取組であり、本市においても導入を検討する価値があると考ええる。

なお、高ポテンシャルエリアは合流式下水道区域に集中しているものの、その要因は合流式であることではなく、下水道整備年代が古いことによるとのことだった。

下水道管のカメラ調査についても、高ポテンシャルエリアを優先的に実施している一方、低ポテンシャルエリアの実態把握が十分ではないことが課題として挙げられていた。

〔赤星委員〕

藤沢市道路舗装繕計画に道路陥没対策を位置づけ、空洞探査車を用いた路面下空洞調査を行い、要緊急対応評価の陥没可能性が高い空洞の早期補修を実施してきた。その後、市全域の調査には時間もお金もかかり、また地域ごとに空洞の発生しやすさが異なる等の理由から、市内各エリアの空洞の発生しやすさを可視化した藤沢市空洞ポテンシャルマップを活用した路面下空洞調査の実施により、効率的かつ効果的に対策を推進してきた。その結果、陥没件数が平成27年度の123件から令和5年度の28件まで、約8割も減少したことは画期的であると思う。また、道路管理部署と下水道管理部署との連携も重要であると思った。

7月15日（水）前橋市

人口32万6千人／世帯数15万9千世帯／面積311.59km²

（令和8年7月30日時点）

（1）視察事項

- ・前橋版MaaS（Maemaas）について

（2）視察の目的

富山県の1世帯当たりの自動車普及台数は全国第2位と自動車への依存度が高く、本市の自動車の交通手段分担率は全国の中核市の中でも特に高くなっている。一方、公共交通の衰退は著しく、過去20年の間に公共交通利用者は、JRは約29%、市内電車は約43%、路線バスは約70%減少し、路線バスの系統数は約4割減少している。

また、本市が実施したアンケート調査によると市民の約3割が自由に使える車がないと回答しており、生活に身近な路線バスが衰退を続けているため、これらの人々にとって大変暮らしにくいまちになってきている。今後の高齢化の進展に伴い、車を自由に使えない人の割合はさらに高くなっていくと予想される。

前橋市は、本市と同様に自動車への依存度が高く、公共交通の衰退や高齢者の移動手段等の課題を解決するため、鉄道やバス、デマンド交通、シェアサイクル等、市内を運行する既存の公共交通をつなぐMaemaasの実証実験を実施し、現在は群馬県全域を対象とした移動サービスGunMaasを提供している。前橋市の取組を視察し、今後の本市の交通政策の参考とするもの。

（3）取組の概要

前橋市の自動車保有率は全国トップクラスで車への依存度が高く、鉄道、バス等の公共交通の利用率が低い。また、バス事業者6社、タクシー事業者9社など複数の交通事業者によるサービスが分散している等の背景があり、高齢化進展による移動手段の課題が顕在化してきた。

令和2年度からMaemaasの実証実験を開始し、バス事業者6社と上毛電気鉄道が共通のプラットフォームで各社の案内やサービスを提供することとした。また、交通系ICカードのPASMOを導入する事業者1社とSuicaを導入する事業者5社について、どちらのシステムでも利用可能なサービスを提供するとともに、全てのサービスをウェブ上で提供するDX化や、収集したODデータと属性データの公共交通施策への活用も行った。

その後、令和4年度に群馬県全域を対象とした移動サービスGunMaasへの移行を行った。GunMaasの実施体制は、全体調整を行う群馬県、Maasシステムの構築、提供を行うJR東日本、チケット販売、精算事務を行う株式会社ジェイアール東日本企画、各自治体、運行事業者で実施している。多くのバス路線や鉄道路線は前橋市から隣接自治体へ延びており、住民や観光客の移動は各自治体を越えて行われることから、隣接自治体と共通のプラットフォームでサービスを提供し、共通経費を按分負担することで費用面のメリットがある。また、群馬県が調整の役割を行うことで、各市町村はそれぞれの施策に注力できる等のメリットがあることから、本サービスに参画している。

GunMaasは、遅延情報も反映したリアルタイム経路検索や各種公共交通チケットの購入、交通系ICカードタッチ型の電子チケットとしての利用が可能である。また、

市内で運行するデマンド交通が24時間予約でき、専用アプリ不要でタクシーを予約できる等、ルート検索から予約、決済までが1つの手順で完結できるサービスを提供している。

交通系ICカードや電子チケット等の連携により、路線バスの敬老割引や若者割引やデマンドバスの市民割引、年齢定期券の販売など利用者の属性に応じた割引サービス等を提供している。この各種割引サービス等は、交通系ICカードの1タッチ認証で利用できることから、利用者や乗務員の負担軽減にもつながっている。

（４）所感

〔高原委員長〕

群馬県の自動車の1世帯当たりの普及台数は富山県とほぼ同じであり、自家用車を除く様々な交通手段に関するサービスを提供するMa eMa a Sは、その後、県主導のGunMa a Sにリニューアルされている。JR東日本がMa a Sシステムを構築、提供し、バス等の交通事業者も連携している。また前橋市では、バス通学定期半額支援や前橋市内共通定期券、マイタク、デマンドバス、シェアサイクル等を組み合わせた交通政策を行っている。Ma a Sの取組は、公共交通機関の利用を促進し、交通渋滞解消にもつながる大変参考となる事例であった。これからは安全、安心、便利に公共交通機関が使えるよう、様々な政策の検討が必要である。

〔藤田副委員長〕

前橋市におけるGunMa a Sの取組は、鉄道、路線バス、デマンド交通、タクシー、シェアサイクル等の検索、予約、決済を1つのシステムで提供するとともに、交通系ICカードとマイナンバーカードを連携させ、市民の年齢や居住地に応じた運賃割引を実現するものであった。複数の交通事業者や自治体に関わる中、群馬県が調整役となって共通基盤を構築し、導入費用や運営負担を分担する仕組みは、広域的な公共交通施策を進める上で参考となった。また、スマートフォンを利用しない高齢者に対して、市役所窓口や出張相談会で登録を支援するなど、デジタル化から取り残さない配慮もなされていた。一方、この導入が直ちに自家用車から公共交通への大幅な転換に結び付いているわけではなく、利用促進やランニングコストの確保が今後の課題である。本市においても、交通空白地域を支えるデマンド交通やタクシー助成との役割分担や、県、周辺自治体、交通事業者との連携を検討する上で、多くの示唆を得られた視察であった。

〔柏委員〕

前橋市は、地域交通における調査によって課題を明確にし、地域独自の様々な公共交通施策を展開している。具体として、バス路線の再編については、中心市街地でバス事業者6社が共同経営に取り組み、隙間のないパターンダイヤの導入や空白地域における移動困難者対策としてタクシーの運賃補助事業なども行っている。本事業では75歳以上を対象に最大1,000円の半額補助を行っているが、高齢化が進む中で、このようなデマンド型の取組は大変手厚く重要な施策であると感じる。マイナンバーカードを活用して市民割引を実施する等の交通手段とデジタル技術を組み合わせたシームレスかつ利便性が高い先進的な取組は、本市の施策に寄与するものと考えている。

〔大島委員〕

群馬県は自動車の1世帯当たりの普及台数が富山県に次いで多く、保有台数及び世帯数は約2倍であるが、高齢者の移動手段は運転免許を保有しているか否かに関わらず、自動車に依存している地域であり、本市とよく似ている。

前橋市は公共交通が発達しており、路線バスの交通事業者が6社もいる中でMa e M a a Sを導入し、運営しているが、利用客の利便性を高めるための運賃割引やダイヤ改正、分かりやすい情報提供など見習うべき点が多い。

本市の路線バス事業者は1社のみであり、バスの運行に関して多額の補助金が投入されているにもかかわらず、運転手不足と赤字経営であることにあぐらをかき、本市の交通弱者に対して努力しようとしていないと思うのは私だけではあるまい。

〔村上委員〕

Ma e M a a Sは、公共交通の利便性向上を目的として開発されたサービスである。同サービスはG u n M a a Sへと発展し、(1)リアルタイム経路検索、(2)電子チケット、(3)G u n M a a Sポイント、(4)デマンド交通予約、(5)タクシー予約、(6)バスロケーション表示等の機能を備えており、利用者が使いこなすことで高い利便性を得られる仕組みとなっている。

前橋市では、バス路線の再編、高校生のバス通学定期代半額補助、タクシー運賃補助等、公共交通の利用促進に向けた施策を積極的に推進している。

本市においても、公共交通の利用促進に向けてさらなる工夫と継続的な取組が求められると感じた。

〔鋪田委員〕

前橋市では、市独自のMa e M a a Sから、県を中心として近隣自治体と運営するG u n M a a Sへ移行しており、その移行は円滑に進められたとのことであった。

バス事業者6社によるパターンダイヤ化など、民間交通事業者間の連携が進められている点は注目すべきである。また、デマンドバスやマイタクの導入により、タクシー事業者にもメリットのある仕組みを構築し、事業者間の競合を避けながら公共交通空白地帯の解消に取り組んでいた。

さらに、G u n M a a Sでは、マイナンバーカードと交通系I Cカードを連携させることで、市民サービス割引などを実現している。これはJ R系システムを基盤としていることによる利点である。

一方、富山県が実施するM a a Sの取組については、市民の日常利用よりも観光客等による一時利用が先行している状況にある。今後は、県内自治体が連携し、市民の日常的な公共交通利用を促進するため、どのように進化させていくのかが問われると考える。

〔赤星委員〕

中心市街地でのバス事業者6社の共同経営によるパターンダイヤ化や高校生のバス通学定期券代半額補助、移動困難者対策のタクシー運賃補助のマイタク、シェアサイクルc o g b e等、様々な使いやすい公共交通施策は参考になるところが多々ある。

G u n M a a Sによる交通系I Cカード、マイナンバーカード、電子チケット等の連携は、もともとの公共交通利用者にとっては利便性が向上したものの、新たな公共交通利用者が画期的に増えたわけではなかった。J R関連会社等の大手企業や国のマイナンバーカード認証基盤等が連携している本事業は、なかなかまねできるものではないと思った。

令和8年7月13日（月）神戸市



令和8年7月14日（火）藤沢市



令和8年7月15日（水）前橋市

