

# 行政視察等報告書

令和7年3月13日

長野市議会議長 西 沢 利 一 様

報告者氏名（代表）  
公共交通対策調査研究特別委員会  
委員長 滝 沢 真 一

この度、行政視察をしましたので、その概要について下記のとおり報告いたします。

## 記

- 1 視 察 区 分 公共交通対策調査研究特別委員会
- 2 視察者氏名 滝沢 真一 西脇 かおる 佐藤 高志 青木 敏明 清水 美加子  
手塚 秀樹 山崎 裕子 原 ようこ 若林 祥
- 3 随 行 者 書記 吉澤 耕介
- 4 視 察 期 間 令和7年1月28日（火）～令和7年1月29日（水）
- 5 視察先及び視察事項

視 察 先	視 察 日 時	視 察 事 項
石川県金沢市	1月28日（火） 午前10時30分から正午まで	金沢交通戦略について
岐阜県岐阜市	1月29日（水） 午前10時から正午まで	地域公共交通について

6 調査概要

月 日	視 察 地 (市町村名等)	考 察 (所感、課題、提言等)
1/28	金沢市	<p>第3次金沢交通戦略について～金沢市の交通まちづくり～ 金沢市都市政策局 交通政策課</p> <p><b>【概要】</b> 面積468,81km<sup>2</sup> 人口455,504人 世帯数213,111世帯(令和7年1月1日現在) 現在の街路を寛文年間(1661～1672)の絵図に重ねると約180kmが一致。 ・地域鉄道 :北陸鉄道浅野川線、北陸鉄道石川線、JR七尾線、IRいしかわ鉄道線 ・地域間幹線バス :金沢寺井線、津幡線、内灘線 まちづくりのコンセプトは「保全と開発の調和」</p> <p><b>1 金沢市の交通まちづくりの方向性</b></p> <p>(1)車中心から人中心のまちなかへ</p> <p>①藩政期から400年続く金沢のまちは、かけがえのない、そして唯一無二の財産であるが、代償として道路空間は他都市に比して制約がある。</p> <p>②市民が集い憩い多様な活動を広げられる場としてさらに進化させるためには、車中心から人中心の空間に再編が必要。</p> <p>③限られた道路空間に自家用車が集中すると、まちなかでの渋滞が発生するだけでなく、歩行者・自転車のための空間を十分確保できない。</p> <p>④「公共交通での移動促進」「パーク・アンド・ライドの活用」「まちなかを目的地としない通過交通は環状道路等への迂回の誘導」などの取組が求められる。</p> <p>(2)限られた道路空間と「歩いて暮らせるまちづくり」</p> <p>①金沢市は近隣の福井市・富山市に比べ人口密度が2～3倍と高い。1人当たりの道路延長は5.2mと約半分。</p> <p>②まちなかの移動を全て自家用車で賄うことは不可能であり、輸送力が大きい公共交通機関への転換が重要。</p> <p>(3)環境負荷や高齢者・子どもなどの視点からの「歩いて暮らせるまちづくり」</p> <p>①環境負荷の低減、高齢者や子ども、障がいのある方などの移動環境確保といった観点からも、歩いて暮らせるまちづくりが不可欠。</p> <p><b>2 金沢交通戦略の具体的な施策内容</b></p> <p>(1)持続可能な交通ネットワークの形成</p> <p>①北陸鉄道の大量輸送機関としての機能維持 ②安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備 ③他の交通モードとの連携強化による利用促進</p> <p>～北陸鉄道線の在り方検討～ 令和2年頃から、コロナ禍・燃料価格高騰・バス運転士不足等により地域公共交通は未曾有の危機的状況。北陸鉄道株式会社から沿線自治体に対して、上下分離方式の導入による持続可能性確保の要望があった。令和5年「みなし上下分離方式」による支援を決定。</p> <p>(2)交通機能の連携強化 (3)交通利用環境の向上 (4)人が中心となるまちなかの形成 (5)交通行動の転換</p>

**【考察】**

金沢MaaSの取組により、ライバルであるバス事業者（北陸鉄道株式会社と西日本ジェイアールバス株式会社）が将来性を見据え連携を進めている点に感銘を受けた。事業者規模の違いや多少の行政の関わりはあったものの自発的に連携を進め、令和5年の国民文化祭を記念したデジタル乗車券「いしかわ百万石文化祭記念フリー切符」を発行し実績をつくっている。今後は2社が競合する路線の共同運行が視野に入るので行政関係者は期待するが、会社組織の違いがあるため一筋縄ではいかないのではという見解。

公共交通の利用環境向上の点では、金沢市職員は原則公共交通による通勤が義務付けられている。このことは市内事業者に少しづつだが広がりを見せているが、利用者は通勤・通学に限られている状況。

そのような中、パーク・アンド・ライドの取組（Kパーク）は有効であり、満車状態であるという。Kパークは商業施設等の駐車場にマイカーを駐車していただき、バスや電車に乗り換えて通勤通学するシステム。設置状況は、Kパークが20か所（約300台）、Kパーク以外が19か所（約1,000台）である。Kパーク利用に当たっては、商業施設で一定額の商品券購入を条件とすることにより双方にメリットがある。本市においても導入に向けた検討がなされる事を多いに期待する。

金沢市は、十分な協議環境を整え、民間交通事業者との連携を促進する重要な役割を果たしている。Kパークの取組のように、行政も積極的にアイデアを出し実行することが求められる。短期的な対策とともに将来の都市構想を描くことが重要であり、本市においても官民連携による交通結節点の整備・充実が不可欠である。

まちなかの公共交通空白地域対策としては金沢ふらっとバスの利便性向上に努めており、まちなかを4路線が20分間隔で運行、大人100円子供50円と低額料金であり、段差のないバリアフリー車両は利用者の利便性に配慮している。病院、図書館、公民館、体育館、観光地の兼六園や美術館など循環し、路線バスとの乗り継ぎもスムーズにできるようになっているほか、バスロケーションシステムも導入している。維持費については市の持ち出しがかなり増加しているとのことであるが、市民の生活を支えるバス路線を維持していくために、MaaSアプリによる予約・決済一括サービスや他の路線と共通のフリー乗車券などさらなる工夫を重ねている。運転手不足や財源の確保などの課題が深刻であると推察するが、行政が市民の気軽な移動手段を守る、その姿勢が重要であると感じた。金沢ふらっとバスの取組については「ぐるりん号」の利便性向上のためにも大いに参考になった。

公共シェアサイクル「まちなか」の取組は、本市においても有効に使える場所があるのではと考える。例えば、松代から川中島にかけての歴史巡りや、善光寺から城山、そして商店街を含めたツアー等、まち歩きとセットにしても面白いのではないかと。

ヘルメット着用の努力義務がある中で、ヘルメットについては課題も残る。その他、歩けるまちづくりの推進については、本市でも中心市街地で更に進めることを検討すべきと考える。

1/29	岐阜市	<p>岐阜市のまちづくり、自動運転技術の導入に向けた取組について 岐阜市都市建設部</p> <p><b>【概要】</b> 面積203,60km<sup>2</sup> 人口399,127人 世帯数188,486世帯(令和7年1月1日現在)</p> <p>岐阜市は、岐阜駅前から柳ヶ瀬エリア、つかさのまちエリア、岐阜公園エリアをつなぐ岐阜市センターゾーンを設けて、まちづくりを行っている。面積は長野市の約4分の1で行政効率が良い中核市。</p> <p>岐阜市の交通政策部門は以前企画部が所管していたが、コンパクトプラスネットワークのネットワーク部門を担う交通政策を令和2年に都市建設部に移管した。</p> <p><b>1 自動運転バスがいつも走っているまち 岐阜市</b></p> <p>令和5年から令和10年までの5年間、自動運転バスが、岐阜駅から市役所までの中心部ルートと岐阜駅から川原町や岐阜公園などの観光地を周遊する岐阜公園ルートで自動運転レベル4を目標に試験運転継続中。導入は、市長の政策であり、全国に先駆けて一番を目指した。</p> <p>運行便数 : (中心部ルート) 30分間隔 12便/日 約5キロ           : (岐阜公園ルート) 2時間間隔 9便/日 約9キロ</p> <p>車両 : ナビヤ アルマ4台(5年間の債務負担行為)</p> <p>自動運転レベル : レベル2(令和9年までにレベル4を目指す)</p> <p>定員 : 10人(最高速度19キロ)</p> <p>運賃 : 無料</p> <p><b>2 バスマちば</b></p> <p>令和4年12月中部地方初の取組として開始。コンビニやドラッグストア、現在は銀行とも連携し、バスを待つことができる。昨年12月に6か所増設し、現在18か所となっている。新潟県長岡市も昨年より導入。</p> <p><b>3 市民協働の手づくりコミュニティバス(ぎふっこバス)</b></p> <p>岐阜駅から放射線状に伸びる幹線軸に路線バスの運行があり、その空白地域をコミュニティバス(ぎふっこバス)でカバーしながら路線バスとの結節点(スーパー、医院等)で乗り継ぎを可能として利便性向上に努めている。</p> <p>市内19地区20路線のコミュニティバスを運行し、幹線に接続している。主体は地域住民であり、運行事業者、市が連携している。運行計画も地域住民が主体的に策定している。</p> <p><b>【考察】</b></p> <p>運行エリアを広げないコンパクトな運行であること、利用者を高齢者に重点を置いている点は特徴的である。行政の財政支援は運行実施基準によるが、基準収支率を高齢者密度で対応している。また、具体的に乗り継ぎプランの案内等もしており利用者数は増加している。</p> <p>特徴的な自動運転バスは市民の公共交通としてのバスのイメージを変えつつあるようだ。乗り継ぎを含め移動のしやすさを十分に考慮したバス運行をしている。カバー率と効率性は相反するものだが、利用者を含めた地域が主体で判断していく住民意識の高さは岐阜市の地域公共交通条例によるものだろうか。</p> <p>公共交通に対する市民意識を変えるには赤くかわいい自動運転バスの役割は大きい。本市では以前企画政策部所管であった交通政策課をまちづくりと共にあるものと提案し都市整備部に所管換えをした。その後、交通</p>
------	-----	---

政策を利用促進に方向転換するとして再度企画政策部に移管した経緯があるが、今回の視察先である金沢市も交通政策は都市政策局であった。まちづくりには移動手段が不可欠である。まちづくりの将来像を描けない都市は市民にどのように映るだろうか。

自動運転レベル2のバス(オペレーター1名乗車)試乗については、時速19kmとのことだが、遅いとは感じなかった。観光しながら周遊するには適当な速度で安心感もあった。国の補助を活用した継続実証運行は、全国で最も早く継続的な実証に取り組んだ成果であり、全国的な課題解決に向けて大変重要な事業であると理解した。しかしながら現状では、右折や合流、路上駐車車両の問題や、狭い道路でのすれ違いなど、多くの課題が実証中に発現している状況であるという。その都度解決のためにAIカメラを道路に設置するなど対応が必要となり、車体、システム、その他周辺の整備に全体でどれほどの予算がかかるのかが未確定な状況であるとのこと。現在無料で乗車できるが、本格実施後の料金が大きな課題である。

本市において、ウォークアブルなまちが実現すれば、自動運転バスの走行も可能性としては考えられる。本市は、運転手確保のための条件や環境整備がまず優先されている現状にあるが運転手不足等公共交通の取り巻く環境が厳しい中、本市でも導入に向けて検討する価値はあると考える。高低差のある中心市街地では多くの課題に直面し、膨大な予算が必要となることが想定されるが、長野市循環バス「ぐるりん号」は左回りの運行のみであるため、走行環境整備等については、比較的ハードルは高くないのではと考える。岐阜市のようなデザインの車両は社会受容の向上に役立ち、継続して自動運転の社会実証を行うことでしか得られないものも多々あるようだ。

今回の視察で最も印象的だったことは、水戸岡鋭治氏デザインの赤い自動運転バスの若いオペレーターが「このバスを運転したいから運転手になりました」と話してくれたことである。魅力ある職業として若者がバス運転手を目指す構図は、将来的な持続可能性を示している。地域住民の通勤や通院、高齢者の移動手段の確保という視点で語られることの多い公共交通対策であるが、子供や若者に夢を与えるという視点も、公共交通の在り方を研究していく上で必要だと気づかされた。

市民協働の手づくりコミュニティバス(ぎふっこバス)は「地域住民が主体となった」運営協議会を設置し、事業者と連携しており、ルート、バス停、運賃等は地域住民が主体的に策定している。コミュニティバスの運行は熱の高かった地域から順に始めていき、その動きを見て他の地域にも広がっていった。平成18年に4路線、利用者3万4,000人から始まったコミュニティバスは令和元年には20路線、利用者51万6,000人にまで拡大、コロナ禍で利用は減ったがその後順調に回復しており、バス利用が住民に根付いていることがうかがえる。事業の構築に当たっても運営に当たっても徹底して住民主体の事業となっており、ただ住民任せにするのではなく、行政がそれを支えている。本市でも参考になる点が大変多かった。