

令和7年度 野洲市議会環境経済建設常任委員会行政視察研修報告書

1 視察日程

令和7年7月3日（木）～7月4日（金）

2 視察先及びテーマ

【Ⅰ】愛知県豊田市

令和7年7月3日（木） 13:30～15:30

豊田市駅東口まちなか広場における拠点施設運営・管理事業について

【Ⅱ】埼玉県和光市

令和7年7月4日（金） 10:00～12:00

自動運転サービスと和光版 MaaS について

3 視察目的

環境経済建設常任委員会が所管する事務に関する審査や調査のため、他の自治体等の先進的な取り組み等について行政視察を実施し、野洲市における課題解決や施策に反映させる。

【Ⅰ】本市では、令和6年11月に就任した市長により、「(仮称) 駅前パークモール」の構想が打ち出された。野洲駅南口の市有地を市民が集う場所として、芝生広場と飲食店やカフェ等を整備するという構想である。今年度予算には、野洲駅南口を一体的に整備するための構想検討事業に係る予算が計上されている。具体的には、これから提案されるが、将来にわたる一大事業であり、もっと市民や民間事業者を巻き込んだ計画を作るべきだと考えている。

豊田市とは、人口や面積、財政規模など、大きく異なっているが、豊田市の2016年からの試行を経ての駅前広場の供用のプロセス等を視察し、本市の今後の駅前開発の参考とする。「あそべるとよたプロジェクト」を経て、豊田市駅東口の駅前広場を官民連携の収益事業として「豊田市駅東口まちなか広場拠点施設運営・管理事業」を実施されたそのプロセス、現在の状況、今後の課題について視察する。

【Ⅱ】本市では、民間路線バス、民間委託の市内循環バス（通称：おのりやす）が市民の買い物、通勤・通学、通院等の交通手段の一つとなっている。しかし、昨今の運転手の働き方改革や運転手不足、財政面から、民間路線バスの路線廃止や減便が行われ、さらに値上げも検討されている。高齢化に伴い、免許証を自主返納する方は今後ますます増加すると思われ、市民の交通手段の確保は、高齢者の健康増進や介護予防にとって、差し迫った課題である。

和光市では、自動運転バスの実証走行を行っておられるほか、市民の様々な目的による移動において、専用アプリにより複数の交通機関を組み合わせ、最適な移動手段の「検索」「予約」「決済」を一括して行うサービス（和光版MaaS）を研究されており、その取組の実施状況や今後の展望について視察する。

4 参加委員

委員長 山崎 有子 副委員長 小菅 康子
委 員 岩井 智恵子

5 視察概要

【1】愛知県豊田市

令和7年7月3日（木） 13:30～15:30

豊田市駅東口まちなか広場における拠点施設運営・管理事業について

（1）豊田市の概要

愛知県のほぼ中央に位置し、愛知県全体の17.8%を占める広大な面積を持つまちである。

全国有数の製造品出荷額を誇る「クルマのまち」として知られ、世界をリードするものづくり中枢都市としての顔を持つ一方、市域のおよそ7割を占める豊かな森林、市域を貫く矢作川、季節の野菜や果物を実らせる田園が広がる、恵み多き緑のまちとしての顔を併せ持っている。

それぞれの地域の持つ特性を生かし、多様なライフスタイルを選択できる満足度の高い都市としてさらなる成長を目指している。

- ① 面積 918.32km²
- ② 人口 415,016人
(男性:216,687人 女性:198,329人)
- ③ 世帯数 190,691世帯
- ④ 予算額 一般会計1,954億2,653万円
- ⑤ 議員数 定数45人(欠員0人)

※人口・世帯数・議員数は令和7年6月1日現在

※予算額は令和6年度



（2）視察内容

1. 豊田市ってこんなまち

- ・愛知県のほぼ中央に位置し、東京や大阪にもアクセス良好である。
- ・昭和26年に「挙母（ころも）市」として市制施行。（昭和34年に市名を「豊田市」に変更）
- ・面積918.32km²は、県内最大であり、愛知県の約2割を占める。
- ・主な産業は、自動車産業であるが、意外にも米作りなど、農業も盛んである。

→製造品出荷額等が全国1位の「クルマのまち」であるが、米の収穫量も県内1位である。

- ・人口は、42.6万人であった2019年がピークであったが、それ以降は減少傾向である。

→少子化の進行や、若年女性の流出が著しいが、外国人の人口は10年で約1.5倍増加している。

2. 本市のまちづくり事業（都市構造）

- ・豊田市の将来都市構造（都市計画マスタープラン）は、多核ネットワーク型都市構造の確立。

→都市機能や生活機能を集約すべき場所を「核」とし、それらの核と核の相互連携を強めるための公共交通（鉄道及び基幹バス）や道路を「ネットワーク」として位置付けている。

- ・都市構造確立に向けたまちづくり事業の一部に「都心再整備（都心環境計画）」がある。

2. 本市のまちづくり事業（都心再整備）

- ・「都心」とは、豊田市の中心市街地のことである。名古屋鉄道「豊田市駅」と愛知環状鉄道「新豊田駅」の2つの鉄道駅を有する交通結節点であり、商業施設や公共施設等、多様な施設が集積する豊田市の玄関口となる区域、約196haである。

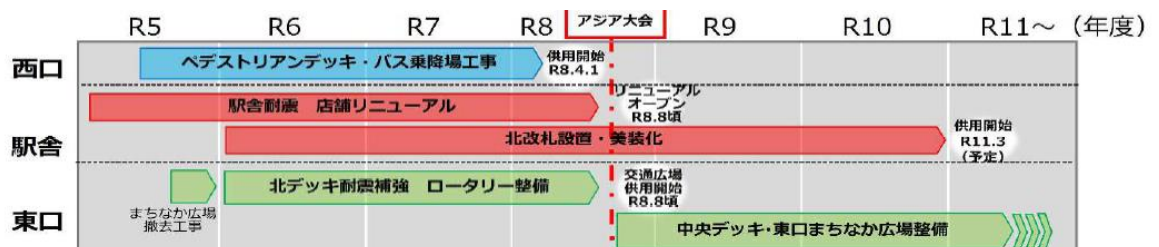
- ・都心の課題として、公共交通（鉄道及び基幹バス）の乗り継ぎの改善、駅へのアクセス向上などの公共交通的な課題のほか、歩行者が安全・安心・快適に回遊できるウォーカブルな環境づくりなどの歩行者通行環境的な課題があった。また、滞在時間の増大への仕掛けや統一感のある景観形成、ユニバーサルデザインなど誰もが憩える公共空間の再構築などの公共空間づくりの課題もあった。さらに、経済面での課題として、魅力的な拠点形成のための商業機能の充実や、にぎわい創出に向けた新たな空間の創出などがあった。

→豊田市の玄関口として、多方面からの来訪者を迎えるなかで、象徴的かつ利便性の高い空間を形成するほか、都心内に点在する魅力的な施設への回遊空間を創出することが重要との考えのもと、公民連携による都心の再生に着手。

- ・平成28年に行政計画である「都心環境計画」を策定。それまで、行政は施設等を造ってもほったらかしというような状況があったが、造ったものを上手く活用できる、ソフト（公共空間の活用）とハード（公共空間の再整備）を両輪とする計画とされた。

→公共空間の再整備（つくる）が21施策、公共空間の活用（つかう）が9施策の合計30施策。

- ・都心環境計画のコンセプトは、①ウォーカブルで日常的に賑わう公共空間の創出、②超高齢社会に適合した交通結節機能の強化、③安全・安心な歩行者動線の確保と施設機能、配置の最適化。
- ・整備スケジュール（予定）は、下記のとおりで、令和8年秋のアジア競技大会までに概ねの完成を目標としている。なお、東口まちなか広場については、令和9年度以降に工事に着手する計画。



- ・西口の再整備の進捗状況としては、既存のペデストリアンデッキの耐震工事やウォーカブルにふさわしいような美装化を行っている。また、これまで豊田市駅の東口と西口に点在していたバスの乗降場を乗り継ぎ等の分かりやすさを重視するために、西口に集約するべく、バスターミナルを整備中である。なお、整備の進捗率は、令和7年5月時点で約40%である。

3. 本市のまちづくり事業（つかわれる公共空間）

- ・つかわれる公共空間に向けた視点①まちなかへ多様な人を集める（駅周辺は、最もポテンシャルの高い場所であり、若者を中心に仕事と生活の両面を重視して自らの居住地や就業地を決める傾向があるため、魅力的な「しごと」に加え、カフェ・レストラン・バーなどのアメニティや公園緑地や水辺などの空間が重要な要素）、②パブリック空間をウォークアブルな人中心の空間にする、③量に加え、交流・滞在など活動の質も重視する

→人中心の「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を創出していくことが重要。

3. 本市のまちづくり事業（つかわれる公共空間の取組①）★新とよパーク

- ・新豊田駅東口の地下駐車場の地上部の約 1,000 m²の空間には駅前広場があったが、人も寄りつかない、使われない空間となっていた。

→今まで使われなかった広場を、ハーフメイドの考え方のもと、アイデアを持ったプレイヤーが地域とともに活用を考えながら、「自由と責任」の下で使われる、目的性のある広場へ変身させよう！

- ・身の丈に合ったハーフメイドのプロセス

→実際に広場を使うプレイヤーと共に考える。ハードの空間とソフトの利用ルールを同時に考える。

1年目（2015年）：潜在的ニーズを見える化する→「あそべるとよたプロジェクト」によって顕在化された利用ニーズはストリート・スポーツ

2年目（2016年）：プレイヤーと利用方法を検討する→月1回のペースでワークショップを行い、改修案・利用方法の検討を行った

3年目（2017年）：実証実験の成果を基に設計する→ワークショップで検討した内容を実際に現地で試してみるため、2回の実証実験を行った

※第2回実証実験（2018.3.4）：ベニヤ板の即席スケートパーク、ハンモック

4年目（2018年）：利用ルールや運営方法を検討する→設計案を基に工事を行った。工事期間中もプレイヤーとのワークショップは継続し、運営の仕方や利用ルール、行政との役割分担についての検討を重ねた

5年目（2019年）：実際に使いながら広場を育てる→2019年春に広場はリニューアル・オープン（第1期整備）愛称「新とよパーク」に決定
スケボー広場ではなかったが、スケボーする人が多かった。その他、バーベキューやマルシェなどができる広場になった

6年目（2022年）：本格運用開始→2022年10月に第2期整備を実施

日常的にスケートボードの利用が多かったことから、コンクリートエリアを拡張

※できるようになったアクティビティ：スケートボード、音出しイベント、BBQ（直火以外）、ボール遊び等

3. 本市のまちづくり事業（つかわれる公共空間の取組②）★豊田市駅東口まちなか広場（とよしば）
- ・都市整備課が所管する豊田市駅東口の市有地が使われていない公共空間になっていたため、都心環境計画で都心再整備を行うまでの間、3年7か月の期間限定で試行的に整備した。
 - ・豊田市駅東口まちなか広場に期待する「広場」のイメージについて、100団体1,000人規模の市民ヒアリングを実施し、行政の思いではなく、市民の求める空間づくりに努めた。
 - ・これまでの行政主体の事業展開ではなく、民間主体で「プレイヤー発掘」から「プロデューサー的人材の発掘・育成」まで行い、「集まる」×「育つ」×「広がる」＝新しい豊田のカタチを実現。
 - ・2019年9月、ラグビーワールドカップの開催に合わせて「おもてなしゾーン」としてオープン。
 - ・面積は、カフェやスタジオ等を備えた木造の建物及びウッドデッキが150㎡、芝生広場が560㎡、舗装広場が430㎡の合計1,140㎡（全部を芝生広場にできなかったのは、雨だと使えなくなるから）
 - ・インスタ映えする空間として、日常時には談笑や休憩をする高校生の姿や、芝生を走り回る子どもの姿があり、イベント時には地元の祭りにおける広場利用やマルシェやヨガなどの利用があった。
 - ・3年7か月の試行取組状況（まとめ）
- ＜第1ステップ＞
- 2018年：拠点施設（カフェやスタジオ等を備えた木造の建物及びウッドデッキ）・広場の設計
- 2019年：拠点施設（カフェやスタジオ等を備えた木造の建物及びウッドデッキ）・広場の工事、事業者公募
- ＜第2ステップ＞事業者A：2019.9～2023.3
- 2019年：施設プロモーションを実施、連携企画もあり、関係者との繋がりが生まれる
- 収益事業：飲食実施（アルコールも販売。最初は夜営業、途中からランチ開始）
- 公益事業：ラボ・アトリエ・スタジオ実施（ラボやスタジオは想定以上の需要高）
- 広場利用：冬の厳しい状況に関わらず、一定の利用あり
- 2020年：コロナ禍の影響により施設休業
- 収益事業：密にならないよう、ウッドデッキで楽しめる飲食を開始
- 公益事業：利用状況の実態に合わせて、利用人数の制限・料金設定の見直し
- 2021年：コロナ禍の影響により夜間営業の自粛（売上は下降傾向）
- 収益事業：インスタ映えするドリンク提供を始め、若者の滞留機会に寄与
- 公益事業：まちに役立つ活動を自発的に継続実施
- 広場利用：ヨガ利用が定着
- 2022年：コロナ規制が緩和しはじめ、売上が徐々に増加傾向
- 公益事業：中高生の職場体験を実施し、事業への関心が向上し、認知度が高まる
- 広場利用：新規利用が増加
- ＜第3ステップ＞事業者B：2023.4～11
- 2023年：予定実証を延長し、WRC（世界ラリー選手権の賑わい支援として事業延長）
- 2024年：実証実験終了（とよしばの解体・撤去）

3. 本市のまちづくり事業（つかわれる公共空間の取組②）★豊田市駅東口まちなか広場（とよしば）

- ・東口まちなか広場（とよしば）での実証実験によって、将来のまちなか広場に必要「機能」と「運営」について検証

① 「機能」の検証

広場に必要機能：芝生広場、ベンチ・テーブルなどのファニチャー、デッキ（舞台）

拠点施設（収益・公益施設、ラボ、スタジオなど）

情報サイン、屋根（日よけ・雨よけ）

照明（夜間照明、演出照明）など

→**検証結果**・芝生広場：夏でも熱くならない、触れたときの気持ちよさ、景観のインパクト大

※デメリット：毎年の貼り換え必要・管理費大、雨天時使用不可

・デッキ庇、舞台：日陰づくり、天候に左右されない活用、イベントの演出効果

・ファニチャー：ベンチ+テーブルのセットで憩い空間、滞留効果大

・夜間照明：景観や雰囲気演出、収益施設の集客効果

●滞留行動調査による「広場利用者」の検証結果①

多数の利用者、多様な滞留行動、幅広い世代の利用、1日を通じた滞留が創出され、特に若年層の利用が多く生まれた

●滞留行動調査による「広場利用者」の検証結果②

①滞留行動

- ・主な滞留行動は「会話（飲食あり・なし）」「ダンス・演奏等の活動」
- ・体を動かす行動や打合せ、仕事や風景を眺めるといった個人での行動

②利用者年齢層

- ・全季節を通じて平日は10代の利用が最も多い
- ・ランチタイムや終業後の飲食利用を中心に20～40代の利用も一定数あり
- ・休日は10代以外の割合が増加する
- ・親子連れによる10歳未満の滞留、50代以上の滞留も見られ、多世代が利用している



(3) 委員の所感

山崎委員長

2020 年から 2022 年までコロナ禍のために施設の休業や夜間営業の自粛があったが、徐々にコロナ規制が緩和されてからは、本格的に取り組まれた。2024 年には実証実験が終了し、「とよしば」は現在解体撤去され更地となっていた。このように予算をかけて試行の取り組みをされたことは、財政豊かな豊田市だからできることである。しかしその検証、評価については、野洲市にとって参考になった。

広場の利用者の滞留行動などの結果をもとに機能を検証された。時間帯や曜日により、10代から親子連れ、20代～50代以上も全世代が滞留されていた。人口が41万人、豊田市駅はトヨタ等の企業の通勤者も多い。野洲駅も企業通勤者、通学の方の乗降があるが、賑わいや滞留をどう作るかという課題がある。また親子連れや高齢者の方がどういう手段で集まって来られ、滞留できるのかという課題もある。駅前パークモールの具体的計画が提出された際には、今回の視察研修で得た観点が、よりよい計画にするため役立つと思う。

「とよしば」は費用がかからずに過ごせるサードプレイスのな場所であり、芝生があることで、走ったり、座ったりできるという滞留効果があった。木質化された建物などおしゃれな雰囲気であり、インスタ映えする空間であったようだ。10代の滞留が多かった理由はここにある。

芝生の管理について、(芝生面積は約560㎡)大変参考になる話を伺った。結論としては、芝生は維持管理には大変な費用、手間、時間がかかる。今後の計画では人工芝等も考えないといけないとのことだった。具体的には、毎年芝の植え替え、散水、刈込、肥料、薬剤散布、目土、種まき時期、養生期間、とにかく手間がかかった。運営事業者では専門知識がないため、造園業者にアドバイザーとして関わってもらわざるを得ず、委託責任費は年間500万円程度、毎年張替えには300万円かかったとのことであった。また、雨の日は使用できないという難点がある。

パークモールを活用するためには、利用するグループや人のニーズをつかんで全体をコーディネートする人材が必要不可欠であると思った。「とよしば」ではカフェ等飲食できるスペースがあったが、民業圧迫の声があったようだ。周囲の住民や市民の声を十分にリサーチして計画を立てなければならない。

小菅副委員長

これまで豊田市の都心地区には、誰もが憩える公共空間、滞在時間の増大の視点が足りなかったため、駅東口の「東口まちなか広場」(以下とよしば)事業は、気軽に、多様な人々が集い、交わることで、まちへの愛着が生まれ育つ場となることを目的に、この事業を行われた。

この視点は、まさに今後の南口周辺整備構想のめざすところである。豊田市では、拠点施設事業を整備する前に、100団体、1,000人にヒアリングを行い、必要な機能を考えていくための資料とされた。今後整備を進めるにあたっては、構想の段階から幅広い市民がもっと関わられるような仕組みが必要と考える。

「東口まちなか広場」は、駅前で学校帰りに気軽に立ち寄れる施設であったことで、駅前が友人と時間

を過ごせるサードプレイスのな場所、またインスタ映えする空間となり、若者が若者を呼び、多くの若年層に利用され、駅前に滞留行動が生まれた。ただ、広場には屋根がなかったため、雨の日は使用できず課題となっている。本市でも南口が、滞留行動を生むような空間となるような整備が望まれる。

アトリエ、ラボ、スタジオなどの施設運営は、運営するプレーヤーを束ねるマネージャーの育成が必要。この点は、月1回行ったワークショップでつながった人から人へと広がっていき、そういう中から業者が手を挙げてくれて、イベントや飲食店をバンバンやっていってくれたとのことである。この点では、昨年、行政視察研修で訪れた「リバーポートパーク美濃加茂」でも、運営の中心となる団体のキーパーソンの存在が、事業の発展に大きく寄与していると言われていたが、「とよしば」も同様に、本市でもこのキーパーソンとなる人をどう作るかという視点が必要と考える。

芝生広場について、今後、整備していく上で、いくつか課題が浮き彫りになった。①維持管理費が高いこと（豊田市では委託費年間約500万円、張替300万円）②散水、刈込、肥料、薬剤、養生期間など手間や時間がかかること③雨の日は使用できない（屋根がないため）④運営事業者は芝生に関する専門知識がないため、造園業者のアドバイスを受けてきたなど。特に維持管理費に多額の費用が掛かるなど、本市でも課題になると考える。

「とよしば」は2019年9月から2023年11月までの期間の実証実験的な取り組みとして行われ、今後引き続き「ウォークブルで日常的ににぎわう公共空間」という大きな整備コンセプトは変わらず、整備が行われる。本市ではAブロックからEブロックまでを一体で整備を進められるが、Aブロックについては実証実験的に行うという方法を考えてもいいかと思う。

岩井委員

公共広場「とよしば」では、まちなかの賑わい創出の実現が最大の命題とし、3年7ヶ月の試行取り組みを経て、「あそべるとよたプロジェクト」を発掘されたプレーヤーを束ね、いわゆる「まちのプロデューサー（マネージャー）」的な人材が求められることや、どんな機能が必要か、どんな事業ならどの程度収益が見込まれるか等、広場運営の公民連携モデルを目指し、事業に多くの成果を上げられた。

（中高生の職場体験や、大学生とのライブ、マルシェ、朝市等）また、広場の運営・管理方法として、公募により選定された民間事業者「ゾープランニング×こいけやクリエイト」（3年7ヶ月）とエリアマネジメント協議会の事務局「（一社）TCCM」（7ヶ月）がある。

一方では、芝生広場では、夏でも熱くならない、触れたときの気持ちよさ、景観のインパクト大であるが、毎年の張替え必要・管理費大・雨天時使用不可などデメリット等、課題も挙げられている。

つかわれる公共空間の取り組みでは、市の特徴であるスポーツや地元大学（愛知工業大）の学生の企画・運営による集客事業で、若手の新たな担い手を育成、また、地域を巻き込んだイベント、地元の飲食店による収益事業の展開で賑わい創出が生まれた。公共広場においても若人、市民・民間の創意工夫を、実証から実装に転換することも肝要である。

こうした、試行取り組みの結果を分析し、更に新しいステップへ進めるためには、まちなかへ多様な人を集める、居心地をよくする空間、また多数の市民へのヒアリングが重要だと痛感した。

【Ⅱ】埼玉県和光市

令和7年7月4日（金） 10:00～12:00

自動運転サービスと和光版 MaaS について

（1）和光市の概要

埼玉県の最南端東寄りに位置し、東京都への玄関口として、東側は板橋区、南側は練馬区に隣接している。都心からは19km、副都心の池袋へは、電車で20分たらずの距離にある。

市域は、関東ローム層の上に形成される武蔵野台地の東端にあり、市の中央を南北に東京外かく環状道路が縦断し、東西に国道254号が走り、これとほぼ並行して東武東上線及び東京地下鉄有楽町線・副都心線が走っている。北端に荒川と新河岸川が、また東京都との境には白子川が流れている。

地形的には起伏の多い台地が大部分を占め、南部は平坦地になっていて、気候は、一般に温和である。

① 面積 11.04 km²

② 人口 84,977人

（男性：43,573人

女性：41,404人）

③ 世帯数 44,694世帯

④ 予算額 一般会計

318億5,000万円

⑤ 議員数 定数18人（欠員1人）

※人口・世帯数・議員数は

令和7年6月1日現在

※予算額は令和6年度



農林水産省 HP より



(2) 視察内容

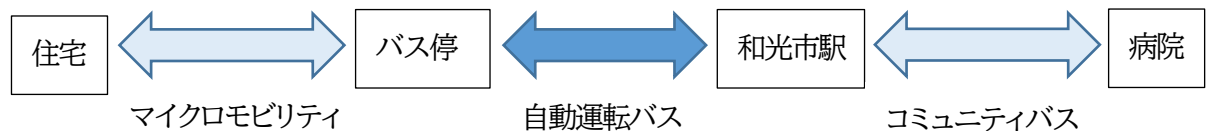
1. 和光版 MaaS について

- ・和光市は、非常に交通の便の良いまちではあるが、起伏の激しい道路や狭隘な道路が多いということが課題であった。＝移動に困難を抱えている市民が存在した。

→そこで、「全市民の移動の自由の確保」を目標とし、自動運転車両等による公共交通との連携を軸とした「和光版 MaaS」の構想を検討。

- ・和光版 MaaS とは、市民の様々な目的による「移動」において、既存の公共交通（循環バスや路線バスなど）と新たな移動手段（自動運転バスやシェアサイクル）を専用アプリによって最適に組み合わせ、「検索」「予約」「決済」を一括して行えるサービスのことである。
- ・和光版 MaaS により、解決を目指した課題は下記のとおり。
 - ① 現状の交通課題（狭隘道路、急勾配、運行本数など）
 - ② 将来まちづくり（区画整理などによる新たな拠点整備）
 - ③ 全国的な社会課題（高齢者の移動手段の確保、運転手不足など）

～和光版 MaaS による移動例～



2. 自動運転サービスについて

- ・和光版 MaaS において、自動運転サービスは非常に重要な役割を担っている。
- ・現在、和光市駅と和光北インターチェンジ周辺の産業拠点（工場等が多数集積）の間を路線バスが走っているが、それを自動運転バスに置き換えることで、新たな交通軸を形成し、市内の地域公共交通の活性化を図るとともに、将来における運転手不足への備え、既存公共交通の維持充実を図る。

→それにより、全市民の移動の自由を確保することを目指す。

- ・自動運転には、レベル1からレベル5までのレベルがあり、完全自動運転がレベル5である。
- ・和光市が実証走行を行っているのは、レベル2（2種免許を所持する運転手が乗車し、必要に応じて運転手がフォローする）である。
- ・将来的には、レベル4（2種免許所持者不要。乗組員のみで可。）を目指しているが、現在はまだ研究中である。
- ・実証走行で利用したバス車両は、一般的なバス車両に360度写せるカメラやアンテナを設置しているもの。
- ・東京外環自動車道の側道（渋滞が頻発）の植樹帯を整備し、道路を拡張し、バス専用車線（路線バス・市内循環バス・実証実験バスが通行可能）を約800m整備。

→これにより、自動運転の実証走行ができるだけでなく、一般的な路線バスの定時制確保にもつながった。（バス会社からも遅延の発生が減少したとの声あり）

～自動運転サービスの実施経緯～

1期社会実証：2023. 8. 28-9. 8

- ・ 1期区間（整備した約800m）のバス専用車線において、自動運転バスをレベル2で走行させる社会実証走行を実施。

※社会実証とは、新たなサービスを社会へ導入する前に、地方自治体と民間企業等が連携して実証実験を行い、効果や課題を検証すること。

運行区間：和光市駅北口→SGリアルティ和光→和光市駅北口（約800m区間以外は手動走行）

運行期間：2023年8月28日（月）～9月1日（金）、9月4日（月）～9月8日（金）の計10日

運行日：月～金

運行ダイヤ：11時台・13時台・14時台に1便ずつ

運行便数：計31便

乗車人数：延べ274名（関係者＋公募した市民参加者）※定員10名/便

運行形式：貸切運行（事前予約制）

料 金：無料

1期社会実証：2024. 1. 22-3. 15

- ・ 1期社会実証と同区間（整備した約800m）のバス専用車線において、自動運転レベル2走行を実施するとともに、乗合運行による社会実証を実施。1期社会実証で得られた課題の検証や、社会受容性の確認等を行った。

※社会実証とは、研究開発によって得られた知識・技術・製品・サービスを実社会で活用すること。

運行区間：和光市駅北口→SGリアルティ和光（回送区間：SGリアルティ和光→和光市駅北口）

運行期間：2024年1月22日（月）～3月15日（金）の計22日

運行日：月・水・金（祝日を除く）

運行ダイヤ：11時台・13時台・14時台に1便ずつ

運行便数：計66便

乗車人数：延べ57名※定員11名/便

運行形式：乗合運行（予約不要）※着座限定

料 金：200円/片道※既存路線バス（和光市駅北口～SGリアルティ和光線）と同一

※1期社会実証との違い

- ① 民間バス路線のダイヤに組み込んで乗合による運行を実施
- ② 運賃を収受

2期社会実証：2024. 11. 15-12. 13

- ・ 1期区間（整備した約800m）及び2期区間（新たに整備した約830m）のバス専用車線に加え、一般車との混在区間の一部においても自動運転レベル2走行を実施。併せて、路車協調システムの実証実験を実施。さらに、走行区間の途中にバス停を6か所新設し、地域住民の利便性向上を図った。

運行区間：和光市駅北口→SGリアルティ和光→和光市駅北口（一部、手動走行区間あり）

運行期間：2024年11月15日（金）～12月13日（金）の計20日

運行日：月～金

運行ダイヤ：11時台・13時台・14時台に1便ずつ

運行便数：計60便

乗車人数：延べ461名※定員10名/便

運行形式：貸切運行（予約システムによる事前予約制）

料 金：無料

※1期社会実証との違い

- ① 自動運転走行区間の延長
- ② 一般車との混在区間の一部においても走行
- ③ バス停における自動停車・発車の実施
- ④ 無信号交差点において道路状況を自動運転車両に即時に提供する路車協調システム実証実験を実施



令和7年度以降の事業計画

- ・ 令和7年度：大型EV自動運転バスの購入（これまでは定員10名程度の小型バス）と実証走行
※運行経路は、基本的に2期社会実証と同じ「和光市駅北口→SGリアルティ和光」
- ・ 令和8年度以降：レベル2による実装走行（運行便数を増やす）
- ・ 令和9年度：バス専用車線の更なる整備（約260m）
- ・ 令和10年度：バス専用車線の更なる整備（約240m）
- ・ 令和11年度：バス専用車線の更なる整備（約400m）
- ・ 令和11年度以降：レベル4による社会実証と社会実装

(3) 委員の所感

山崎委員長

自動運転サービスは、非常に先進的な取り組みである。内閣府より「未来技術社会実装事業」に選定され、国土交通省はじめ関係省庁が検討体制に加わるとともに、埼玉県、学識経験者、民間事業者を委員として構成される協議会で検討を続けてきた。道路の整備、2回の社会実証、社会実装を経て、現在レベル4の完全な自動運転化に向けて検討を進めている。人口約85,000人だが、面積11.04㎢と野洲市の約1/8弱で山林や田畑も少なく、自動運転サービスを導入しやすい地理的条件がある。自動運転はできなくても、市民の利便性を向上するために、国の様々な施策を利用して何か方法を見出せないものか。野洲市も将来を見据えて早急に取り組まねばならない。

「和光版MaaS」がどのように導入され運営されているのかを知りたかったが、それについては、自動運転サービスが軌道に乗ってから検討されるようである。スマートフォン等で「検索」「予約」「決済」することは、特に高齢者にとって難しいと感じるため、利用者がどのようにそのサービスを活用されているのかを知りたかった。まだそのサービスは実施されていなかったのが残念だった。

研修とは直接関係ないのだが、議員定数が18名と野洲市と同じだが、女性議員が8名であり、現在市長、議長、副議長が女性であることに驚いた。市庁舎は明るく十分な広さであり、全ての部署が市庁舎内にあった。野洲市役所は今、手狭であり部署が分散しているが、市民の利便性のためにも、将来は全部署が庁舎内にあるようになってほしい。

小菅副委員長

自動運転サービス導入の背景には、新たな産業集積による就業者の通勤手段の確保や、高齢者などの交通弱者の移動のしやすさの確保の課題がある。一方で、民間バスやタクシーなどのドライバー不足の課題があり、新たな地域公共交通システムをつくるため、社会実証と社会実装が行われた。国・県・市・学識経験者・民間事業者が「和光市未来技術地域実装協議会」という協議体を作り、推進された。

社会実装では、自動運転バスの課題（急発進、急ブレーキ、交差点での接触事故の危惧など）はあったが、乗り心地については試乗者の9割から快適であったという回答があった。今年度以降も、バス専用通行帯整備区間のさらなる拡大や、大型EVバスの導入など、さらに社会実証・実装が進められる。

和光市は、市の面積が約11Km²で南北に長いコンパクトな都市で、東京に隣接しており、人口はこれからも増加傾向にある。これまで駅南側は開発が進んでいたが、今後、自動運転サービスなど北側地域の開発が進められて行く。

今現在、本市が自動運転サービスに取り組むことはないかと思うが、和光版MaaSによる自動運転サービスと複数ある交通手段との連携の点は、本市でも複数の交通手段を連携することで、より利便性を高めることができ、参考になると考える。

和光版MaaSは、市民の様々な目的による「移動」において、出発地（自宅など）から目的地（駅や病院、商業施設など）までの移動に対して、専用のアプリにより、複数の交通機関（循環バスや路線バス

やタクシーなど)や移動手段(シェアサイクルなど)を組み合わせ、最適な移動手段の「検索」「予約」「決済」を一括して行うサービスである。

今日、運転手不足が大きな課題だが、それでも和光市では、路線バスが1時間に複数便走っており、民間事業者が、シェアサイクルを整備されているなど、本市の状況とは大きく違っている。民間路線バスや循環バスの充実は、市や事業者だけの努力だけでは解決できない。国による抜本的な対策が待ったなしで必要である。現在、新病院開院に向けて、循環バスの再編が検討されるが、バス利用困難者へのデマンド交通の導入が必要と考える。

高齢者の中には、アプリのインストール、使い方など、スマホの基本的な使い方が難しい方もいる。そういう高齢者などの市民には、アプリの導入説明会を行ったり、窓口対応などの配慮を行うとのことであった。

岩井委員

総面積は、和光市(11.04km²)と野洲市(80.15km²)で、和光市は野洲市の約7.2分の1に対して人口は和光市(約84,000人)に対して、野洲市は(約50,500人)で、和光市は野洲市の約1.6倍と和光市の人口密度は高い。しかし、昨今の運転手の働き方改革や、運転手不足やバス停の規定等、課題に大差は無いと思われる。しかし、野洲市に当てはめた場合、自動運転サービス導入事業は地形上や交通網の観点から難しいのではないかと思う。

自動運転サービス導入事業に取り組まれた背景として、まずは国や県の補助金を活用し、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(国土交通省)や地域公共交通DX・コンパクト+ネットワーク促進事業費補助金(埼玉県)、地方創生推進交付金など、あらゆる手段を講じておられるのは賢明である。

福祉政策として、利便性の高い交通網を整え、交通弱者を含む「全ての市民の移動のしやすさを確保」することによって、地域の活性化や健康増進や介護予防に寄与することも、大きな事業である。

自動運転サービスの社会実証の結果では、運転手さんからは、速度調整、スピードの不安が挙げられている。他に、システム、路上駐車、急発進、バス停も規定があり安易ではないという意見が挙げられている。また、スマホ決済、専用アプリ活用、コミュニティバス等の組み合わせの課題も否めない。

令和7年度以降、自動運転バスの安全性・公共交通の定時性を確保するため、バス専用車線の更なる整備が行われる。また、大型EV自動運転バスを購入しSGリアルティ和光線の全てのダイヤを自動運転バスに置き換える予定がされていて、着実に本格社会実装を目指し期待が膨らむ。

野洲市には、まだまだという感がしたが、近い将来実装出来ると期待したい。野洲市の事業として、今回の研修が生かされたら幸いである。