行　政　視　察　報　告　書

令和８年10月７日

<table>
<tr><td colspan="2">委員会名</td><td>建設経済常任委員会</td></tr>
<tr><td rowspan="3">参　加　者</td><td>委員長</td><td>加　藤　仁　司</td></tr>
<tr><td>副委員長</td><td>桒　畑　寿一朗</td></tr>
<tr><td>委　員</td><td>岩　田　泰　明　　角　田　真　美　　寺　島　由美子
稲　永　朝　美　　井　上　昌　彦　　宮　原　元　紀
荒　井　信　一</td></tr>
<tr><td colspan="2">期　　間</td><td>令和８年８月19日（水）～８月21日（金）</td></tr>
<tr><td>視察地、
調査項目
及び概要</td><td>兵庫県
姫路市</td><td>１　姫路駅周辺・大手前通りの整備について
（１）本市の現状等
　本市では、令和６年３月に策定した「小田原駅西口地区基本構想」に基づき、西口広場の再編と隣接街区の再開発との一体的な整備を視野に、市と西口地区まちづくり協議会が連携しながら検討を進めている。
　令和７年度には、西口広場の再編に向け、現況広場の利用者数やバス・タクシー、一般車等の利用台数の調査、広場の利用目的や将来必要となる機能等の把握を目的として、交通量や利用に関するアンケートなどの実態調査を行った。
　現在、これらの調査結果を踏まえ、交通事業者や交通管理者、関係権利者等との協議を行いながら、西口広場等の概略設計や、広場と隣接街区との相互利用の検討を進めている。
（２）調査目的
　姫路市では、「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」を基本コンセプトとし、「便利で安全な歩行者空間の確保」、「シンボル景観と姫路らしい空間の演出」、「くつろぎ・にぎわい空間の創出」の三つの空間デザインの考え方のもと、姫路駅周辺の整備（駅前広場と駅ビルの再配置や一部のトランジットモール化等）を行った。
　また、姫路駅前から姫路城の門までの約800メートルを結ぶ大手前通りについて、自転車・歩行者道の拡張や休憩スペースの設置等の整備を行った。
　上記の取組について、本市の参考とするため、整備の背景や経緯、課題等について調査を行う。
（３）調査概要
ア　姫路駅周辺の整備について
　姫路市では、1960年代からのモータリゼーションの進展に伴い、踏切・跨線橋周辺において慢性的な交通渋滞が発生し、市街地が南北に分断される状況が続いていた。そうしたことから、南北交通の円滑化や南北市街地の一体化を目指し、姫路駅周辺の整備事業を総合的に展開することとした。</td></tr>
</table>

視察地、調査項目及び概要	兵庫県姫路市	姫路駅北駅前広場の整備に当たっては、当初の市の計画案について市民等へのアンケートを実施したところ、７割以上が「悪い」と評価したことを受けて、多様な意見を集約するため「姫路駅北駅前広場推進会議」（商店街連合会、交通事業者、警察等で構成）を立ち上げた。この推進会議において、姫路駅北駅前広場のデザインコンセプトやレイアウトを決定するとともに、施工計画に関する連絡調整の場としても活用した。 また、推進会議における協議、24時間通行制限の社会実験を経て、路線バス・タクシーを除く車両通行禁止規制を実施し、姫路駅北駅前広場のトランジットモール化を実現した。 こうした一連の整備により、姫路駅北駅前広場を交通のための場所から人のための場所へと転換した。 イ　大手前通りの整備について 姫路駅から姫路城へと続くシンボルロードである大手前通りについては、道路施設の老朽化や自転車通行環境面に課題があったことに加え、平成27年の姫路城大天守保存修理工事、姫路駅北駅前広場の完成による市民の期待の高まりを受けて、再整備が開始された。 「歩いて楽しい、大好きなお城への道～「ひと」が集い「まち」とつながる大手前通り～」をコンセプトとし、歩道の拡張や自転車通行路の設定、古い木の伐採などにより生み出された空間を、休憩スペースや利活用スペースとして整備した。しかし、「誰がスペースを活用するのか」という議論が十分に行われないまま整備が進められた結果、実際に利用する人が少ない状況となっていた。 そこで、イベント等の運営主体として「大手前未来会議」を設立し、まちづくり協議会や周辺商店街、企業等と連携しながら大手前通りの活性化に取り組むこととした。また、大手前通りを「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）」として指定することとした。 現在も、大手前未来会議を中心として、イベントの開催や歩道へのウッドデッキの設置等が行われているほか、姫路市が策定したウォーカブル推進計画に基づくイベントが開催されるなど、官民が連携してにぎわい創出に取り組んでいる。 （４）考察 姫路駅北駅前広場においては、屋外の地下広場、バスロータリーの上にかかる歩行者デッキ、２階建てのオープン展望スペースなど、空間を立体的に活用し、機能を充実させている状況がうかがえた。限られた土地の中で必要な機能を確保していくためには、このような空間の立体的な活用も有効な方法の一つであると考える。 また、地下広場やロータリー付近のベンチなどでは、多くの方が飲食をしたり、くつろぐ様子が見られ、駅前広場が電車やバスの乗降のための通過点としてだけではなく、人々が過ごす場所としても利用されていると感じた。 そして、トランジットモール化により、バス・タクシー、一般車等の動線が交錯することのないスムーズな交通状況となっていた。姫路駅周辺と小田原駅周辺では道路条件や土地利用状況などが異なるため、同様のトランジットモール化をそのまま導入することは難しい

視察地、調査項目及び概要	兵庫県姫路市	が、バス・タクシー、一般車等の動線の交錯や歩行者の車道横断が行われないようにするという視点は重要であると考える。 　大手前通りの整備については、当初、実際に利用する場面の想定を行わず、ハード面の整備のみを行っていたため事業がうまく進まなかったとの説明があった。道路等を単に新しくすることを事業の目的とせず、最終的に何を達成したいのかを考えることが必要であると改めて認識した。 　また、どちらの事業についても、市民や事業者、関係機関と連携し、様々な意見を取り入れて進めている点が大きなポイントであった。 　「姫路城」というまちのシンボルを軸に、駅前広場や道路整備、公共交通、観光などの施策を一体的に推進することで、にぎわいを創出させ、また、利用者の利便性の向上や観光都市としての魅力の向上を図っている姫路市の取組は、大変参考となるものであった。
	滋賀県草津市	1　アーバンデザインセンターびわこ・くさつについて （1）本市の現状等 　本市では、公・民・学が連携して都市デザインの視点による新たなまちづくりを推進するために、令和５年３月に「ＵＤＣＯＤ（アーバンデザインセンター小田原）」を設立した。 　板橋地区・国府津地区の近代のなりわいの変化に着目したまちの変遷の調査研究、西海子小路周辺地区のまちづくり支援、都市空間活用の実証実験「ステキなみちくさ」、ＵＤＣＯＤの活動拠点「サンマルガレージ」の整備等、地域資源を生かしたまちづくりについて調査・研究等を行っている。 （2）調査目的 　草津市では、南草津エリアにおけるまちづくりの拠点として平成28年10月に「ＵＤＣＢＫ（アーバンデザインセンターびわこ・くさつ）」を設置し、ＪＲ東海道本線の南草津駅周辺における魅力ある滞留・交流空間の創出やウォーカブルなまちづくり等を目指し、産・学・公・民の多様な主体が連携し、中長期的な都市の在り方を考えるとともに、10年後、20年後を見据えたまちづくりを推進してきた。 　令和７年９月には法人化され、現在は「ＵＤＣみなくさ（一般社団法人アーバンデザインセンターみなくさ）」として、多様な主体の参画によるまちづくりを推進し、南草津エリアの魅力・価値向上や都市課題の解決に取り組んでいる。 　上記の取組について、本市の参考とするため、活動内容、法人化に至るまでの背景や経緯等について調査を行う。 （3）調査概要 　草津市では、草津市の未来を見据え、地域における課題に対応するため、平成22年にシンクタンク機能を備えた「草津未来研究所」を設置した。 　その調査研究の中で、「立命館大学が立地しているという強みを生かすべき」という提言がなされ、平成28年に草津未来研究所の事業の一環として、ＵＤＣみなくさの前身となる「ＵＤＣＢＫ（アーバンデザインセンターびわこ・くさつ）」を設立した。

視察地、 調査項目 及び概要	滋賀県 草津市	それ以降、南草津のまちづくりを推進するため、産・学・公・民が多様な価値観、個性、創造性に基づいた知見を持ち寄り、お互いの良さを活かしながら、長期的な見通しを持った都市デザインを構想するという目的を継承しつつ、まちづくりの主体としての事業を行ってきたが、市の直轄事業であることにより、まちづくりへの反映が難しいことや、収益事業に制限があるなど、運営上の課題が存在していた。 そこで、ＵＤＣＢＫを法人化し、都市再生推進法人として指定を受けることで、まちづくりの主体として公共空間を利活用した魅力向上・にぎわい創出事業を行い、その収益をまちづくりに再投資する仕組みを構築することが可能となることから、令和７年に「ＵＤＣみなくさ（一般社団法人アーバンデザインセンターみなくさ）」を設立した。 現在、ＵＤＣみなくさは、西友南草津店のテナント内を拠点に運営されており、オープンスペースとして多様な主体の連携・交流の場となっている。 運営体制は、センター長・副センター長に立命館大学の教授が就任し、事務スタッフとして草津市職員（派遣）や草津商工会議所職員が携わっている。また、理事にはパナソニック株式会社の社員が参画している。 事業費は、約3300万円程度であり、財源としては、市からの委託料・補助金、国の補助金に加えて、自主財源として南草津駅自由通路の広告収入が約1400万円程度となっている。 令和８年度は、地域住民や事業者、大学など幅広い主体と協力しながら、南草津駅周辺エリアの未来戦略の策定や、駅前広場を活用したマルシェの開催などを行っている。 （４）考察 ＵＤＣみなくさでは、立命館大学やパナソニック株式会社の工場が立地しているという特徴を活かし、学生ボランティアをはじめ、様々な主体と協力しながら、多様なまちづくりに関する取組を行っていた。担当者からは、「ＵＤＣみなくさに関わることで、関わった人・団体自身がメリットを感じられるような活動をしていきたい」との説明があり、行政だけが主導するまちづくりではなく、それぞれがメリットを感じ、自分事として、主体的に活動できるような仕組みづくりが重要であると認識した。 また、持続可能なまちづくりを実現するためには、財源の確保が課題として挙げられる。草津市では、アーバンデザインセンターの法人化に向けた検討の際に、自主財源を生み出せる組織として活動するため、早い段階から「都市再生推進法人」の指定に向けた調整を進めていたとのことである。長期的な視点で事業を検討することの重要性を改めて認識したのと同時に、自主財源としての収入額が総支出額の４割程度となっている状況に運営の難しさを感じた。 全国には30近くのアーバンデザインセンターが設立されているが、それぞれの地域によって、抱えている課題や状況、必要とされる取組は異なることから、他自治体の事例を参考にするだけではなく、その地域に適した都市デザインとは何か、どのような運営体制で、どのよ

<table>
<tr><td rowspan="2">視察地、
調査項目
及び概要</td><td>滋賀県
草津市</td><td>うに課題に取り組んでいくのかということを十分に検討することが重要であると考える。
　大学や事業者と連携し、事業運営の見直しを図りながら南草津のまちづくりを推進している草津市・ＵＤＣみなくさの取組は、大変参考となるものであった。</td></tr>
<tr><td>岐阜県
岐阜市</td><td>１　地域公共交通について
（１）本市の現状等
　本市では、令和６年３月に、「誰もが利用しやすい持続可能な地域公共交通の実現」を基本理念とし、小田原市地域公共交通計画を策定した。
　令和５年度からは、路線バスの減便等により、日中に空白時間帯が生じている地域や、駅・バス停から離れている公共交通不便地域を対象として「おだタク・おだチケ実証事業」を開始した。
　また、令和６年度に、神奈川県、株式会社本田技術研究所と「自動運転技術の実証実験に関する協定」を締結し、令和７年度から西湘テクノパーク周辺において実証実験を開始した。令和８年度には、前羽･下中地区におけるＡＩオンデマンド交通実証運行に向けた取組を行うなど、既存の公共交通の維持・確保を基本として、公共交通不便地域における移動手段の確保に向けた実証実験等に取り組んでいる。
（２）調査目的
　岐阜市では、人口減少や高齢化が進行する中、バス運転士不足や安全対策などの課題に対する一つの解決策として、公共交通への自動運転技術の導入に向け、段階的に取り組みを進めてきた。令和５年度からは、「自動運転バスがいつも走っているまち」の実現に向け、自動運転バスの５年間の継続運行の取組を行っている。
　また、地域住民と行政と公共交通事業者が一体となり、コミュニティバスの運行を行っているほか、連接バスを導入するなど、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指している。
　上記の取組について、本市の参考とするため、自動運転バス・コミュニティバスの導入の経緯や課題等について調査を行う。
（３）調査概要
　岐阜市では、公共交通を「市民の日常生活・社会生活の基盤」と位置づけており、地域社会全体の財産として、みんなで創り守り育てるものとしている。
　また、岐阜駅を中心に路線バスを放射状に八方向へ展開しており、この幹線軸に沿ったコンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを推進している。なお、鉄道、路線バス、コミュニティバスを合わせた公共交通カバー率は、市内の97.3％に達している。
　そうした中、バス運転士の数が令和元年度から令和７年度にかけて約16％減少し、約75％が50歳以上という深刻な運転士不足と高齢化が進んでいることなどから、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指し、自動運転バスの運行を推進している。
　自動運転バスは、岐阜駅からの二つのルートを、30分に１本（現在は車両故障により１時間に１本）運行しており、運賃は無料である。</td></tr>
</table>

視察地、調査項目及び概要	岐阜県 岐阜市	予約方法は、電話又はＬＩＮＥを活用したシステムとしているが、空きがある場合には予約がなくても乗車可能であり、実際に予約をせずにバス停で乗車を待っているケースもある。 　自動運転のレベルは、現在レベル２（運転手が操作可能な状態）となっているが、99％自動運転を実現している状況である。しかし、道路交通法に違反する路上駐車など複雑な交通状況への対応が困難な場合があるため、完全自動化には至っていない。 　自動運転バスの仕様としては、カメラ（13台）とセンサー（５台）を装備しており、360度、最大200メートル先までの広範囲の支障物等を検知が可能である。また、緊急車両接近時には、サイレンを検知して自動停止する機能を備えている。 　デザインは、公共交通のデザインで著名な水戸岡鋭治氏が担当しており、遠くからでも目を引く赤色と丸いフォルムが特徴となっている。 　現在は、令和５年度から令和９年度までの５年間の実証実験が進行中であり、令和10年度以降はバス事業者による社会実装を目指している。なお、５年間の自動運転バス運行における総事業費は８～９億円を見込んでおり、そのうちの６割は国の補助金を財源としている。 　また、現在の中心市街地の運行だけではなく、コミュニティバスへの自動運転技術の導入も検討しており、コミュニティバスを積極的に運営している地域から優先的に展開することを考えているとのことである。 　岐阜市のコミュニティバスについては、21地区で運行しており、地元住民が運行計画、広告収入の獲得、利用促進イベント等の運営を自ら担っている点が最大の特徴である。 　年間総事業費は約３億円、そのうち料金収入や広告収入が約2000万円、残りの約２億8000万円が公費負担となっている。 　その他にも、バス運転士の確保策として全国初となる「バス運転士に対する市営住宅の居住費補助」の導入のほか、バス利用促進策としての「昼得切符（平日午前10時から午後５時まで利用可能なフリー切符を500円で提供）」の導入なども行っている。 　自動運転バスの先進的な取組をはじめ、様々な地域公共交通施策を展開している岐阜市だが、事業を推進するに当たっては、人員の確保や職員の育成等の組織体制の強化が重要であると考えているとのことである。 （４）考察 　岐阜市では、買物等の日常生活を支える交通手段の確保、高齢者の移動手段の確保、バス運転士不足、中心市街地の活性化といった複合的な課題に対し、自動運転バスの取組だけではなく、市内21地区におけるコミュニティバスの運行をはじめとする様々な地域公共交通施策に取り組んでいた。 　自動運転バスについては、短期間の実証実験に加えて、５年間の継続的な実証実験を行っており、継続運行することで見えてくる課題を都度解決しながら改良を進めている。岐阜市においては、誰もが安心して便利に移動できるよう、自動運転バスの社会実装を目指

視察地、調査項目及び概要	岐阜県 岐阜市	すという方針を明確にし、それに向けて強い思いを持って、段階的な実証と運用を積み重ねている様子が印象的であった。 　また、まずは利用者の多い中心市街地で自動運転バスを運行することで、市民等に自動運転技術を知ってもらうきっかけとし、社会受容性が向上していくことを期待しているとのことである。新たな施策において、社会受容性を向上させることは、事業を進めていく上で重要な考え方であると感じた。 　そして、既存のバス事業者と当初から一緒に検討を進めており、協力体制が築かれている点も事業が円滑に進んでいる一つのポイントであると考える。 　コミュニティバスの運行については、地域の方々が自ら運行ルートや時刻表の作成を行っているという特徴的な取組であったが、今後の運営の担い手については課題であると感じた。 　地域公共交通施策については、単独で検討するのではなく、こども施策、教育施策、公園施策など様々な施策と連携し、一体的に検討していくことが重要であると考えている旨の説明があり、「バス」というのは手段であり、そこで暮らす「人」のためのものであるということを改めて考えさせられた。 　交通事業者や市民との協力体制のもと、地域公共交通施策を積極的に展開している岐阜市の取組は、大変参考となるものであった。