

総合交通まちづくり調査特別委員長報告

令和7年2月25日

総合交通まちづくり調査特別委員会では、1月30日から31日にかけて行政視察を実施したので、その概要を報告します。

まず、視察初日は埼玉県羽生市のふるさと納税3.0について視察を行いました。羽生市は「ゆるキャラ」を活用したまちづくりや伝統工芸の藍染など、“地域らしさ”を活かした取り組みに挑戦してきましたが、観光資源が限られる現状に限界を感じ令和6年度から本格的に力を注いでいるのが「ふるさと納税3.0」でした。

羽生市がふるさと納税3.0に取り組むためにまず行ったことは、先進自治体との積極的な連携で、ふるさと納税の先進自治体として知られる大阪府泉佐野市から実務的なノウハウを学び、高知県須崎市の元職員が立ち上げた会社とは伴走型の業務委託契約を結んでおり、自治体特有の課題も共有した上での支援が受けられる点が強みということでした。こうした連携により、羽生市は迅速かつ効果的にふるさと納税3.0を推進していました。

注目すべきは、羽生市独自の柔軟な制度設計で、参加事業者への補助金の上限や下限の制限を設けておらず、小規模事業者でも少額な補助金を目標に参加できる環境を整えていました。これにより、「少額でも新しいことに挑戦したい」と考える地元の事業者が気軽に参画できるようになり、ふるさと納税3.0を通じた地域活性化が期待されていました。また、返礼品の数を増やし、質を高めるため、応募事業者への積極的なアプローチや中間事業者との連携を強化し、事業者は返礼品を継続的に生産提供できるようになり、市としても新たな財源を確保することが可能となっており、単なる短期的な資金調達に終わらない持続的成長を生み出すことを目指していました。

次に、視察2日目は埼玉県川口市の三次交通について、自動運転バスおよび自動運転パーソナルモビリティの実証走行の取り組みを視察しました。川口市は人口約60.7万人を抱える大都市で、かつて鋳物産業で大きく栄えた歴史を持つ都市です。しかし近年、高齢化や都心への消費流出、東西方向の交通網の脆弱化といった問題に直面しており、内閣府の「近未来技術等社会実装事業」に選定されたことを契機に、自動運転バスや自動運転パーソナルモビリティを用いた実証実験を行い、新たな交通サービスの可能性を探っていました。

川口市が実施した自動運転バスの実証実験は、主にレベル4の自動運転を念頭に置き、公道での走行安全性や事業採算性、利用者の費用負担への抵抗などを検証することが目的で、2019年に始まった最初の実証実験は自動運転バスで2拠点間の移動を検証するもので、国の交付金と市費の折半で約4,100万円の費用が投じられました。

実験では、自動運転に対する利用者の安全面等の不安が依然として大きいことが浮き彫りになる一方、「あると便利」という肯定的な声も一定数得ていました。一方、パーソナルモビリティは高齢者や免許返納者がラストワンマイルを移動する手段として活用できるかを探ることが目的で、2020年には約8,200万円の費用が投じられ、この事業も国と市が折半して資金を拠出し、市民には「自転車以上、バイク未満」というキャッチフレーズを周知しながら、乗り心地や安全性を体感してもらう場を設けたことで、パーソナルモビリティの認知と理解を広めていました。

しかし、これらの実験は一定の成果を上げつつも、専用道路が必要となるレベル4の自動運転バスについては、当初想定の倍以上の整備費用と長い工期が課題となり、2023年には予算措置を終了せざるを得ず、実装へのハードルが高い現実が浮き彫りとなっていました。また、パーソナルモビリティに関しても、公道で安全に走行するための法整備や運行管理の体制づくりが追いついていないことから、完全自動運転の早期実現は難しいと判断し、これも同時期に終了せざるを得なかったとのことです。

川口市の取り組みは、人口に関係なく自治体が抱える「高齢社会への対応」や「交通不便地域の課題」を解決すべく、自動運転技術をどう活かすかという先進的な試みとして、全国の自治体に大きな示唆を与える一方、それらの課題は自動運転技術だけで一足飛びに解決できるわけではないということも示していると感じました。また、実証実験では、多くの市民が「便利になる」「外出のハードルが下がる」と感じつつも、「まだ怖い」「今の技術に不安がある」という意見を抱えていたことから、新しい技術を導入する際には、住民理解も両輪で進めることが重要だと感じました。

あわら市においても、自動運転バスや高齢者用のスローモビリティの活用によるラストワンマイルのり、デザインが必要になると考えられ、貴重な視察となりました。

以上、総合交通まちづくり調査特別委員会が行った行政視察の報告とします。