

総合交通まちづくり調査特別委員会 行政視察報告

総合交通まちづくり調査特別委員会の行政視察を令和 5 年 2 月 7 日、8 日の 2 日間の日程で行いましたので概要を報告いたします。

1 日目、静岡県静岡市議会では、「しずおか MaaS（マース）について」の視察研修を行いました。

静岡市は、静岡県の中部に位置し、人口約 68 万人を抱える静岡・浜松大都市圏を構成する都市です。静岡市は、市街地部、郊外部、山間部と、市域を 3 つに大別することができ、例えば、山間部では高齢化の進行する中山間地域が存在するなど、市域によって異なる環境を持ち合わせていました。そのため、市域ごとに抱える交通課題も様々な状況であった静岡市は、「しずおか MaaS（マース）」という地域主導型の官民連携型コンソーシアムを発足し、市域ごとに適した移動サービスを模索する取り組みを行っていました。

「しずおか MaaS（マース）」では、「幹事会」と呼ばれる行政、交通、観光、商業、福祉、金融の 6 つの分野の代表団体を中心に、「技術会員」と呼ばれる民間企業の協力のもと、静岡市域を実験フィールドとした交通実証実験を行っていました。主な交通実証実験は、「一定のエリア」を「AI（エーアイ）搭載車」で「ヒトを移動させる」もので、令和元年度は市街地部、令和 2 年度は市街地部と郊外部、令和 3 年度は山間部というように、年度ごとに実験エリアをスライドさせながら実験に取り組んでおり、前年度の実験で得た経験をもとに次年度の実験精度を向上させていました。このうち、山間部における実験は移動サービスの少ない中山間地域の高齢者を対象としたもので、中山間地域や高齢者をメインターゲットに据えている点から、その過程や結果からは学ぶべき点が多く含まれていると感じました。

2 日目、静岡県浜松市議会では、「浜松版 MaaS（マース）構想について」の視察研修を行いました。

浜松市は、静岡県の西部に位置し、静岡県最大の人口約 79 万人が居住する大都市です。その一方、市域の約 5 割が「みなし過疎地域」であるなど、浜松市は政令指定都市でありながらも、全国の市町村が抱える課題や環境を凝縮した「国土縮図型都市」とも呼ばれています。これに応えるように、浜松市は「日本全体

のモデルになる」ことを掲げたうえで、「浜松版 MaaS（マース）構想」を策定し、交通行政の発展に取り組んでいることを伺いました。

「浜松版 MaaS（マース）構想」では、2020 年から 2044 年の 24 年間という構想期間を定めたうえで、「ヒト・モノ・コトをモビリティで繋ぐ」ことを目的に、交通課題を「喫緊の課題」と「未来への課題」に分類し、課題への対応に取り組んでいました。そのうえで、浜松市は、多数のモビリティ関連企業が参画する「浜松市モビリティサービス推進コンソーシアム」を設立し、中山間地域での医療 MaaS（マース）やテレパークの整備を実現していました。また、ドローン物流の実証実験に取り組むほか、自動車会社のホンダやスズキと協力し、交通事故データの分析による事故減少にも取り組んでいました。

以上、両市の取り組みは、MaaS（マース）の動きが加速するなかで、交通行政の可能性を引き出すための多様なアプローチを示しており、あわら市にとっても参考にすべき事例が多いものであったことを結びとし、当委員会の行政視察の報告といたします。