

# 小平市議会

KODAIRA CITY ASSEMBLY

## 市民と議会の意見交換会



# 行政視察の報告(1)

## (1) 兵庫県神戸市: 道路のリデザイン事業について

神戸市では、将来的な自動車交通量の減少や社会情勢の変化などにより、地域の現状や利用者ニーズと合っていない等の課題に対応するため、「道路のリデザイン」を掲げ、利用状況に見合った道路空間の再整備を進めています。

リデザイン事例を視察しました。

# 行政視察の報告(1)

## KOBEパークレットとは

### ● 概要

歩くことが楽しくなるような魅力的な道路にデザインしなおす『道路のリデザイン』の一環として、車道の停車帯を活用した歩行者のための休憩施設を設置。

### ● 時系列

平成28年度: 社会実験(中央通り3基)

平成29年度: 社会実験から継続設置、1基移設、1基新設(京町筋)

平成30年度: 壁面広告による協賛金スキームの本格運用

令和3年度: 設置(神戸明石線)

### ● 課題

地元地域による定期的な清掃活用の継続  
(中央通り)継続的な植栽の維持管理



# 行政視察の報告(1)

## 三宮中央通りについて



<https://www.kandoken.jp/huroku/290208shiryou-1.pdf>

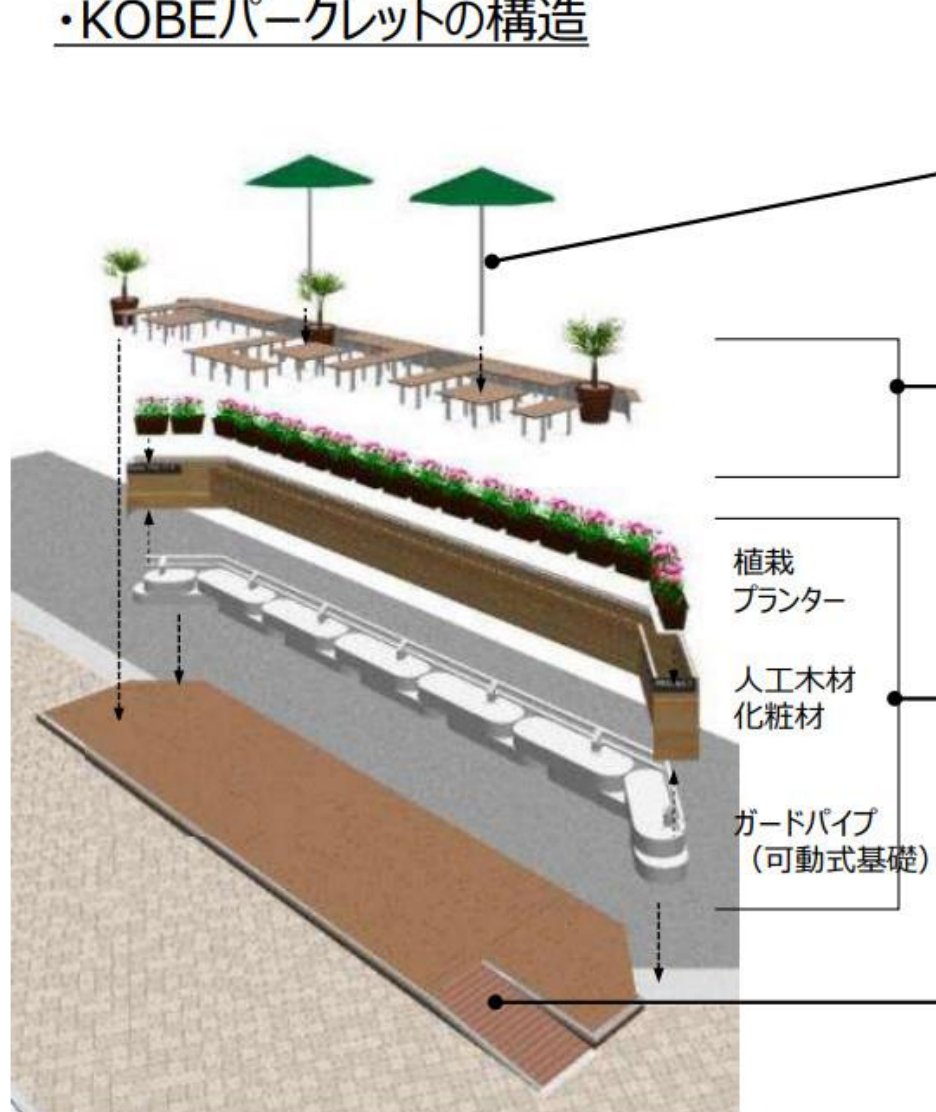


<https://www.kandoken.jp/huroku/290208shiryou-1.pdf>

- H7 阪神大震災
- H12 まちづくり検討会発足
- H13 三宮裏線 ⇒ 「三宮中央通り」に  
三宮中央通り完成  
まちづくり協議会の設立
- H15 景観形成市民協定、同団体認定
- H16 オープンカフェ社会実験
- H17 道路管理・活用協定の締結
- H18 オープンカフェ本格実施(～現在)
- H28 KOBEパークレット社会実験
- H29 KOBEパークレット常設化
- R2 コロナ占用(オープンカフェ)開始  
まちづくり協議会企画運営部会設立
- R3～ ほこみち制度運用開始

# 行政視察の報告(1)

## ・KOBEパークレットの構造



| 部位    | 概要   |
|-------|--|
| 可動式施設 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域が設営や取り外しを行う施設</li> <li>● パラソル等</li> </ul>   |
| 固定式施設 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 床材とボルトで連結した施設</li> <li>● スツール、ベンチ、植栽、横断防止施設 等</li> </ul>  |
| 囲い    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者の安全性を重視し、車両衝突時にも耐えうるガードパイプを内蔵</li> <li>● その周囲には、人工木材による囲いを施し、上部にはうるおいを感じさせる植栽プランターを設置</li> </ul>       |
| 床材    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 約90cm四方のユニットデッキで構成し、汎用性を確保させる</li> <li>● 下部に束材を設置することで、様々な高さや勾配の調整も可</li> <li>● 人工木材デッキ、スロープ 等</li> </ul> |

# 行政視察の報告(1)

## ・3タイプのK O B Eパークレット

| タイプ | Aタイプ<br>～長時間滞在型～   | Bタイプ<br>～中時間滞在型～  | Cタイプ<br>～短時間滞在型～   |
|-----|--|---|--|
| 概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>●主にグループでの利用を想定したタイプで</li> <li>●ローテーブルとそれを囲うベンチで1つの空間を創出。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●少人数や主に子ども連れ等の買い物客の利用を想定したタイプ</li> <li>●対面式のベンチと人工芝によるミニ・プレイグラウンドを配したものの。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●主にオフィスワーカー等の個人利用者を想定したタイプ</li> <li>●カウンターテーブルとスツール(単独型)を配したものの。</li> </ul> |
|     |                          |    |                                |

# 行政視察の報告(1)





# 行政視察の報告(2)

## (2) 三重県桑名市:MaaSの取組の推進について

桑名市は、移動の目的や手段の多様化、高齢化に伴う免許返納者の増加など公共交通を取り巻く諸課題に対応するため次世代モビリティと既存サービスが連携した「MaaS」の取組を推進しています。令和元年度から自動運転の実用化に向けた実証実験や、昨年は市内の既存コミュニティバス運行エリアの一部において、AI活用型オンデマンドバスの実証運行を実施しています。

既存コミュニティバス(Kーバス)や、デマンド乗合タクシー試験運行などの公共交通の現状、実証運行の検証結果や導入の検討状況等について、視察しました。

# 行政視察の報告(2)

## MaaS推進室の設置

**MaaS** : **Mobility as a Service** (サービスとしての移動) の略語

- 出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、**移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念**
- スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型

(国土交通省資料より)

MaaSを活用した地域課題の解決に向けた取り組みが全国に拡大

### 桑名市では令和2年度より政策創造課内に「**MaaS推進室**」を設置

既存の交通施策に加え、少子高齢化の進展に伴い多様化する地域課題を解決し、将来に向けた持続可能な公共交通施策を検討するため、MaaSや自動運転といった新たな手法に積極的にチャレンジ



コミュニティバス「Kバス」



三岐鉄道北勢線



A I 活用型オンデマンドバス

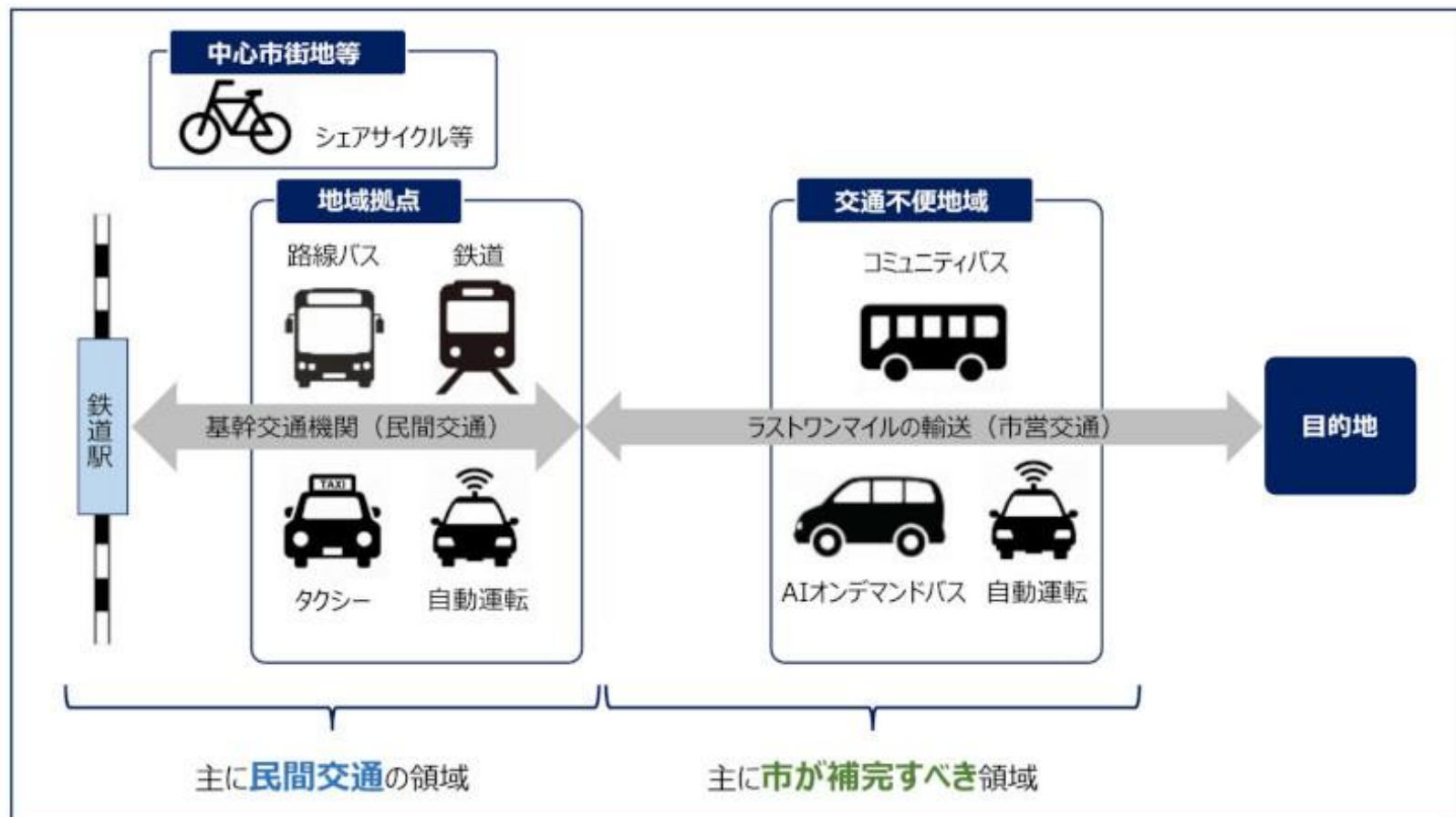


自動運転

# 行政視察の報告(2)

## 市の公共交通の基本的な考え方

既存公共交通と連携した市の公共交通イメージ



鉄道やバス、タクシーなどの民間交通を地域公共交通の軸と位置付け、

市ではこれらを補完するため、ラストワンマイルを中心とした地域内の移動手段を提供する

# 行政視察の報告(2)

## MaaSの推進に向けた取り組み(自動運転)

- ドライバーの高齢化や人手不足が見込まれる中、持続可能な交通サービスを目指して自動運転の取組を開始
- 令和元年度、2年度は自動運転の技術検証と社会受容性醸成を目的とした実証実験を実施
- 令和3年度からは、将来的な自動運転サービスの事業化に向け、事業性の検討を目的とした実証実験を実施

### 自動運転シンポジウム

経産省・国交省主催の自動運転シンポジウムをNTNシティホールで開催



### 次世代モビリティ体験会

自動運転実証実験の開催と併せて、県と共同でグリスロ等の次世代モビリティ体験会を開催



### 連節バス試験走行

県内での導入拡大可能性を検討するため、走行環境等の調査を目的とした試験走行を三重交通が実施



### EVバス体験会

ゼロカーボンシティ実現のため、市内へのEVバス導入に向けた機運を向上させるべく三重交通が見学および試乗を実施



令和元年度

令和2年度

令和3年度

令和4年度

### 自動運転実証実験

桑名市役所⇄桑名駅のルートにて県内で初めて自動運転の実証実験を実施



### 自動運転実証実験

大山田団地でのバス路線維持を想定した実証実験を実施



### 自動運転実証実験

桑名駅⇄柿安コミュニティパークのルートにて、自動運転とVR観光を組み合わせた実証実験を実施



### 自動運転実証実験

ナガシマスパーランド駐車場において、運行管制システムと連携した自動運転の実証実験を実施



自動運転サービスの実現に向けた検討

# 行政視察の報告(2)

## コミュニティバス「Kバス」について

### 事業概要

令和3年度に実施した市民満足度調査において、公共交通は「重要度は高いが、満足度は低い」という結果であったことから、買い物や通院といった日常の移動を支援するため、地域と連携しながら、限られたリソースの中で利用者のニーズに応え、利便性の向上に向けた運行形態を検討する。

### 路線について

#### ○コミュニティバス

|     |  |
|-----|--|
| 路線  | 8路線（東部ルート、西部南ルート、西部北ルート、南部東ルート、南部西ルート、北部ルート、多度ルート、長島ルート） |
| 運行日 | 月曜日～土曜日 ※年末年始（12月29日～1月3日）を除く                            |
| 運賃  | 乗車1回100円（未就学児は無料）  |

#### ○廃止代替バス（生活路線バス）

|     |                      |
|-----|----------------------|
| 路線  | 1路線（桑名城南線）           |
| 運行日 | 毎日                   |
| 運賃  | 三重交通の料金体系（190円～380円） |

#### ○デマンド乗合タクシー

|    |                 |
|----|-----------------|
| 路線 | 1路線（長島ルート）      |
| 時間 | 午前7時30分～午前8時30分 |
| 運賃 | 乗車1回200円        |



コミュニティバス（東部ルート）

# 行政視察の報告(2)

## A I 活用型オンデマンドバスの概要

- 定時定路線のバスとは異なり、利用者のニーズに合わせて運行するデマンド型の乗合バス
- アプリか電話で予約を受け付け、AIシステムによるルート検索・配車により効率的な運行を実現
- 社会実装の実現可能性を探るため、令和3年度より実証実験を開始

### AI活用型オンデマンドバス利用イメージ



使用車両（トヨタ ハイエース）



アプリによる予約の様子

# 行政視察の報告(3)

## (3) 愛知県豊橋市: バイオマス資源利活用事業について

豊橋市では、分別収集した「生ごみ」を下水汚泥、し尿・浄化槽汚泥とともに「バイオマス資源利活用施設」で発酵処理し、その際に発生するバイオガスを利用した発電などを行っています。

バイオマス資源利活用施設整備事業の概要のほか、施設を視察しました。

# 行政視察の報告(3)

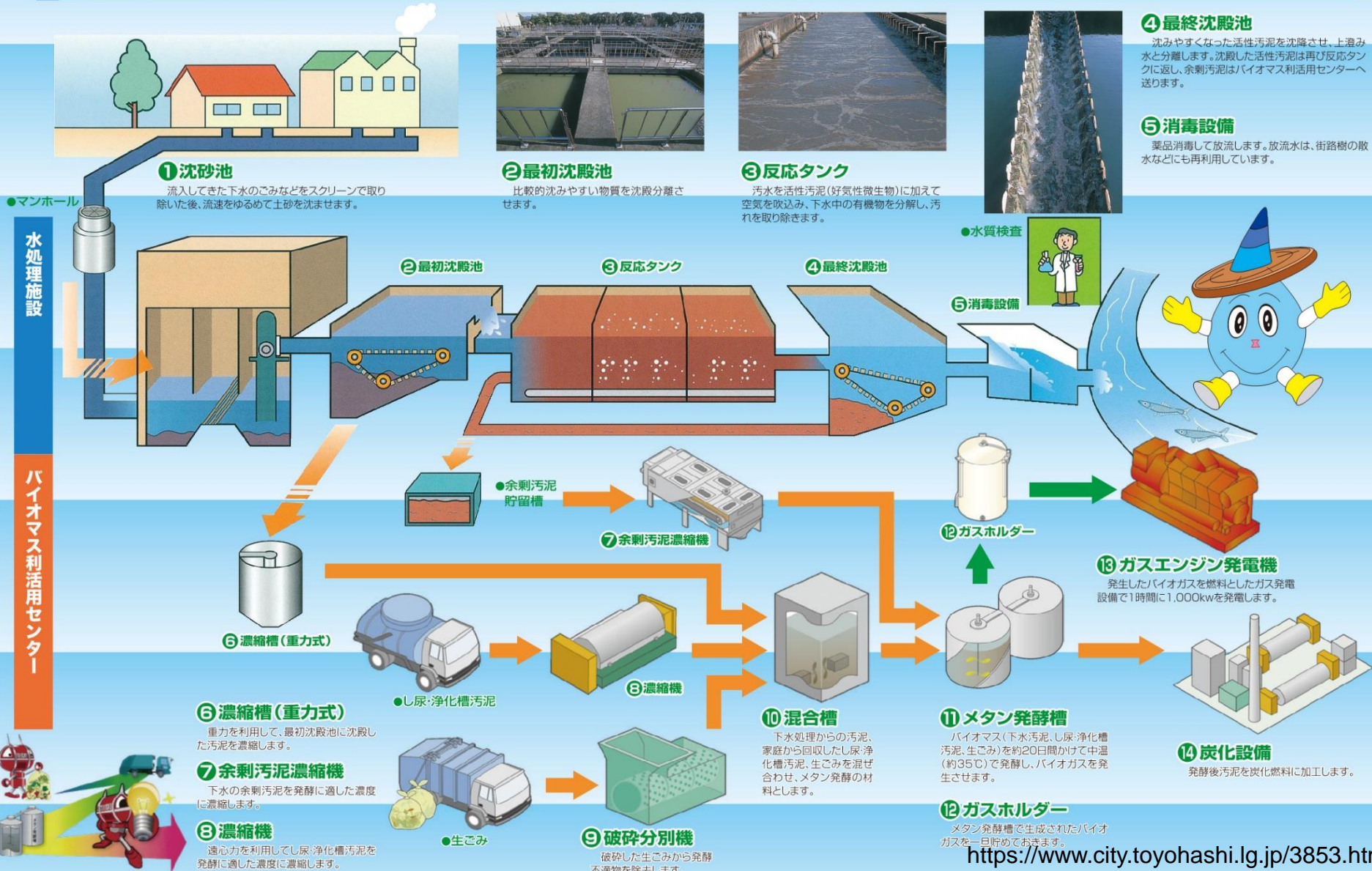


<https://www.city.toyohashi.lg.jp/30705.htm>



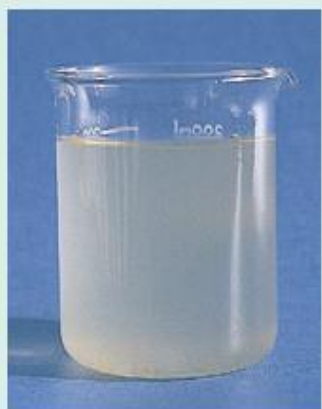
# 行政視察の報告(3)

## 中島処理場のしくみ



# 行政視察の報告(3)

## 下水がきれいになる様子



流入下水

BOD濃度\*約140mg/ℓ



反応タンク

活性汚泥を入れてある水槽



最終沈殿池

活性汚泥を沈める水槽



放流水

BOD濃度\*約3.8mg/ℓ

\*BOD(生物化学的酸素要求量):水の汚れを示す指標で数字が大きいほど汚れている。

<https://www.city.toyohashi.lg.jp/3853.htm>

# 行政視察の報告(3)

## 下水道資源のリサイクル

下水処理で発生する汚泥は、豊橋市バイオマス利活用センターで発酵しバイオガスを発生させて、バイオガス発電施設で電力を作り出します。さらに、発酵後に残った汚泥(発酵後残渣)も炭化燃料にすることで、全てをエネルギーとして有効利用します。また、下水の処理水は、工事や樹木の散水に利用しています。



炭化燃料



ガス発電機



下水処理水の利用

# 行政視察の報告(3)

