



(様式3-2) 調査研究活動記録票(先進地視察又は現地調査に要する経費)

嬉野市議会議員 水山 洋輔

実施月日	令和5年1月24日(火)				
実施時間	10時～12時				
調査先	川越市				
調査所在	埼玉県川越市元町1丁目3-1				
調査の目的	伝統的建造物群保存地区の取り組みについて				
調査先担当者	川越市都市計画部 都市景観課 歴史都市整備担当 主幹 中村直樹様、福田吉宏様				
内容・結果等	内容については別紙添付を参照ください。				
上記活動に要した経費	経費の内容	支	払	先	金額(円)
	旅費				
	宿泊費				
	合計				0

※裏面に領収書、開催通知等を貼付のうえ、実績報告書の支出明細に添付すること。  
会議や研修等の資料についても整理保管すること

1. 調査場所 : 川越市
2. 調査内容 : 伝統的建造物群保存地区の取り組みについて

① 川越市の伝統的建造物群保存地区の取り組みについて

- 1) 伝建地区の空き家対策のとりくみについて
- 2) 伝建地区の防災対策の取り組みについて
- 3) 伝建地区の建物の修理・修景の計画や進め方について
- 4) 街並み環境整備をされる際に伝建地区になっていることの利点について
- 5) 建物の経年劣化による修理などへの市独自の取り組みについて

2. 結果報告

1) 伝建地区の空き家対策のとりくみについて

伝建地区の取り組みとしては、活用されていない景観重要建築物を「歴史的建造物ワーキングスペース実証実験」としてR2年12月～令和3年2月の期間で実施されたとの事。期間中には様々な人に施設を利用してもらい、ワーキングスペースを利用された方と建物のオーナーの方との交流が生まれ、実証実験後は建物のオーナー自らが日本茶カフェの開業やセルフフォトスタジオとして活用するなど新たな利用がされているとの事。また、R4年度11月には「川越都市景観シンポジウム」を開催し、事例発表やトークセッションの他に個別相談会を行ったところ、新たに1件の利活用が生まれたとの事。個別相談会についてはR4年度が初めての開催のため今後も建物のオーナーと建物を利用したい人をマッチングなどにも取り組んでいきたいとの事。

2) 伝建地区の防災対策の取り組みについて

当初は市の主催で防火設備の訓練等をおこなっていたが、H27年度からは自治会、商店街、街並み委員会などの地域主催で行っているとの事。新型コロナウイルスの影響によりR2年とR3年は縮小して行ったが、昨年度からは通常通りの開催に戻り年2回開催しているとの事。参加者の平均人数は30名程。

3) 伝建地区の建物の修理・修景の計画や進め方について

担当課より伝建地区に住まれている住民を対象に年に1回、修理や新築・改修等の予定について調査のための案内を郵送されているとの事。回答票に記入していただき必ず現場確認をして優先順位をつけて計画しているとの事。優先順位の1番は屋根の雨漏りとの事。

4) 街並み環境整備をされる際に伝建地区になっていることの利点について

伝建地区に指定されることで文化庁からの補助金や国土交通省所管の街並み環境整備事業などを活用して道路の美装化や建物の修景に対する助成などの活用ができる。

6) 建物の経年劣化による修理などへの市独自の取り組みについて

文化庁に予算要求をした場合には、申請が通るまでに時間が必要となるため、市単費として、ちょっとした修理や応急処置（例えば雨漏り対策）に年100万～200万円の予算を組む様に担当課としては取り組んでいる。早急に保全を行うことで被害を最小限にとどめる事ができる。

まとめ

川越市の伝建地区では、住民が自分達で街並みを守るといった考えがあり、昭和62年に街並み委員会を発足されている。その委員会において町づくり規範（提案型のルール）を作成し、町の風致を住民と一緒に考えるといった取り組みをされている。町並み基準として、「歴史的風致を損なわないものにする」や景観基準として「町並みと調和するように伝統的建造物の建築様式を踏まえ、質の高い意匠とする」など取り決めをされている。防災についても当初は、市が主導で行われていたが住民主導でされており地域も積極的に町の活性化に取り組まれていると感じた。市としては建物の持ち主の高齢化が進む中で今後は持ち主と利用したい人とのマッチングをいかに行うかが重要との事であった。塩田の伝建地区においても住民の高齢化や空き家などが今後の課題として考えられる。現在市が取り組んでいるお試し移住での建物の活用は一つの手法としては効果的だと考える。また、川越市は東京から電車で1時間弱(池袋からは30弱)の距離にあり日帰り観光が多いとの事であった。本市の場合、塩田の伝建地区や鹿島の浜の伝建地区、有田の伝建地区と佐賀県内の伝建地区が嬉野を中心とした場合20分弱の圏内に集中しており宿泊地としての強みもあるため観光資源として地の利があると考えられる。ここ最近は塩田津の町並みにて飲食店や雑貨店など新規の出店・開業が増えてきており、今年は土日など来訪者の人数も昨年よりは増えていると感じている。伝建地区の利活用は、地域住民や新規事業者（移住者・出店者）の関係性の構築が町づくりにおいて必要不可欠であり、そのための住民組織づくりや組織の運営が非常に重要であると感じた。またその組織と行政が相互連携をすることにより魅力のある地域づくりができると感じた。

以上

(様式3-2) 調査研究活動記録票(先進地視察又は現地調査に要する経費)

嬉野市議会議員 水山 洋輔

実施月日	令和5年1月25日(水)		
実施時間	10時~12時		
調査先	東京ビッグサイト		
調査所在	東京都江東区有明3丁目11-1		
調査の目的	第3回MaaS EXPO統合型モビリティサービス開発・活用展		
調査先担当者	株式会社マクニカ イノベーション戦略事業本部スマートモビリティ事業部スマートシティ&モビリティ事業推進部第1課 課長代理 栗田雄介様、navya APAC General Sales and Area Manager Joojin LEE様、株式会社アプトポッド DX推進事業本部デマンドジェネレーショングループフィールドセールス 田村 武史 様 株式会社フォーラムエイト システム営業Group ダン ファン ビン ミン 様、市野涼介様		
内容・結果等	内容については別紙添付を参照ください。		
上記活動に要した経費	経費の内容	支払先	金額(円)
	旅費		
	宿泊費		
	合計		0

※裏面に領収書、開催通知等を貼付のうえ、実績報告書の支出明細に添付すること。  
 会議や研修等の資料についても整理保管すること

令和 5 年 2 月 6 日

1. 調査場所 : 東京ビッグサイト
2. 調査内容 : 第 3 回 MaaS EXPO 統合型モビリティサービス開発・活用展

① 第 3 回 MaaS EXPO 統合型モビリティサービス開発・活用展

- 1) 自動運転車両について
- 2) VR について

2. 結果報告

1) 自動運転車両について

自動運転について(株)マクニカ/栗田様、navya (ナビヤ) /LEE 様より事業の取り組みについて説明していただく。マクニカの特徴として次世代モビリティの上流から下流まで全てのサポートができる体制を取られている点を説明いただく。※マクニカのサービスの流れとして企画→開発→検証→実績→運用→活用の順でサポートされるとの事。自動運転 MaaS 支援サービスにて、①技術、②事業、③運用の 3 つの仕組みで取り組み、特に②事業と③運用とスキーム毎に仕組みの構築をしてサービスの提供をおこなっているとの事。国内にて茨城県境町の自動運転シャトルバスの実用化や三重県四日市市での自動運転シャトルバスの実証実験などの実績の紹介していただく。四日市市での実証実験の実際の自動運転時の車両と信号機の運行状況がわかるモニターにて運行状況の説明をして頂いた。境町で運行が始まった当初は、車両の運行速度が時速 20 km と速度が遅いため交通渋滞やクレームなどもあったが、対策として停留所とそれ以外の車両の避難地帯配置。また、自動運転車両の視察研修やメディア等で取り上げられるなどして町の知名度 UP にもつながったとの事。実用化 1 年後には地元の住民も自動運転車両に対する関心の変化もあったとの事。自動運転車両の導入する事で、2 次交通手段としてだけでなくカメラを活用することで、地面のメンテナンス診断 (スマートメンテナンス) の活用や車両内でのモビリティ広告など車両を活用したビジネスモデルの紹介をして頂く。また境町では視察対応を有料化されることで収益化を図られているとの事。車両の保守点検等については、いわゆる車検については地域の整備工場にて民間車検や場合によっては積載車に乗せて車検に持っていくケースが考えられるとの事。その他車両のシステム関係については、マクニカまたは協力会社にてシステムのサービス体系を構築されるとの事。車両運行の目安として嬉野温泉駅から市街地 (商店街) までの 1.5 km を往復して運行した場合、1 日約 10 往復程度 (時間として 9 時間) の運行ができる見込みとの事。夏場などエアコンをフルに使用した場合は、途中で充電するための運休時間が必要になるとの事。

## まとめ

自動運転車両の導入については、嬉野市においても今年度から国の未来実装事業の採択を受け現在進行中であり、今後の事業展開がどのようになされるのか今回の説明を聞くことで大まかなイメージを得ることができた。自動運転車両の導入は単純に2次交通としての移動手段の確保だけではなく、人材不足を補う効果や車両に積載されているカメラの活用により道路のメンテナンス診断など多様なことに効率性をあげることができるものだと感じた。運行予定の嬉野温泉駅から市街地まで現在運行しているバス、タクシーとの連携を図りより効果的に運用していくことが不可欠である。運行路線（道路条件等）の設定や事業としての採算性とマネタライズをどのようにするかなど考慮することは多岐にあるが、そのためのフォロー体制についてもマクニカのサービス体制なども学ぶことができ充実した調査をすることができた。

## 2) VRについて

(株)フォーラムエイト／ダン様、市野様よりVRについての事業実績の説明をしていただく。地域活性化と観光振興型の例として秋田県にかほ市の「にかほ市北前船再現VRシミュレーション」を例に取り組みの説明をしていただく。このVRシミュレーションの目的としては、江戸時代から明治時代頃に航行していた北前船の様子をVRにて再現することでにかほ市への来訪意欲の創出を図るものと事。また今後の取り組みとしては体験型のVRや鳥海山の過去の山体崩壊（2500年前）を体験可能なARの展開などを予定されているとの事。にかほ市は、鳥海山・飛鳥ジオパークとして地域や国内外への知名度の向上を目指し取り組まれており、その一つの手法としてVR・AR等を活用されているとの事。

## まとめ

嬉野市におけるVR・ARの取り組みについては、自動運転車両と同様に国の未来実装事業の採択を受け今年度より予算化し「バーチャルモール嬉野」やまるくアイズでのVRゴーグルを活用した「バーチャル嬉野・嬉野散歩」に取り組んでいる。フォーラムエイトより紹介して頂いた、にかほ市の「にかほ市北前船再現VRシミュレーション」については、文化の学びや地域活性化と観光振興を目的に取り組まれていた。また、鳥海山・飛鳥ジオパークの取り組みとして、鳥海山の山体崩壊を体験できるAR（拡張現実）の展開をすることで国内外への知名度向上の取り組みとしてAR・VRを活用されていた。現地へ集客することが最重要であるが、そのための導入部としては、AR・VR技術は効果的な手法の一つであり、今後の取り組み方にもよるが可能性を感じた。AR・VRを通して感じたことを現地に來ることによって本物の体験ができる。と結びつけることがこれからの嬉野市の観光や集客につながるものだと思う。

以上