

令和4年8月19日

八戸市議会
議長 寺地 則行 様

港湾・都市基盤整備推進特別委員会
委員長 久保 百恵

視 察 実 施 報 告 書

本委員会は、下記のとおり委員を派遣し、調査視察を実施したことから、平成31年度行政視察等実施要領第2(3)の規定により報告いたします。

記

- | | |
|--------------------|--|
| 1 視察日時 | 令和4年7月26日(火)～令和4年7月28日(木) |
| 2 視察場所 | 岡山県 岡山市
静岡県 静岡市 |
| 3 視察事項及び
調査結果概要 | 別紙のとおり |
| 4 派遣委員の氏名 | ・久保 百恵
・田名部 裕美
・小屋敷 孝
・森園 修一
・立花 敬之
計5名 |

【岡山県岡山市 岡山市みちづくり計画について】

◆岡山市説明者 都市整備局 道路部 道路計画課（計画係）

- ・課長 深井 真介
- ・課長補佐 山本 周太郎
- ・副主査 吉本 彰

◆視察内容

(1) 岡山市の道路交通の現状と課題

- ◎岡山市は、大阪や九州といった東西、四国や山陰地方といった南北に鉄道網、高速道路などが延び、交差する拠点都市だが、道路整備が追いついておらず、岡山の優位性を活かさず課題となっている。
- ◎もっとも自動車交通量の多い部分を広島市と比べてみると、広島市の国道2号が一日約9万7千台、岡山市の国道2号が約9万5千台と同規模。渋滞状況を見ると、広島市より岡山市の方がひどい状況。岡山市の国道2号の渋滞については、立体化事業の認可などにより解消が図られてきている。
 - ▶▶八戸市の最も交通量が箇所は八戸環状線のイオン田向八戸店付近となっている。1日あたり2万6千台。その4倍弱が岡山、広島を流れている状況。
- ◎都市計画道路整備率を見ても、他の政令指定都市と比べても割合は低く、整備が進んでおらず、渋滞緩和は1番の課題。渋滞緩和には都心へ流入してくる自動車を分散させなければならず、三つの環状道路の整備を進めることとし、最も力を入れて進めている。
- ◎中環状は大分整備が進み、今は外環状の整備を重点的に取り組んでいる。今年の4月に市道藤田浦安南町線が供用開始し、外環状線の一部が繋がってきた。
- ◎それ以外の重要な道路としては、外環状線として主要地方道岡山赤穂線で、JRの地下を通る環状道路で、総事業費340億、年間10億少しの金額で地下道の掘削を進めている。
- ◎まちなかをどうやって歩いていただくかという仕掛けもずっと取り組んでいる。現在の岡山市長が就任時、中心市街地活性化を重点政策に掲げ、イオンモールから商店街の通りの2車線車道の1車線を歩道にして歩行空間を広げるといった整備に取り組んだ。歩いて楽しいみちづくりというのも政策の一つ。
- ◎岡山市の道路事業費について、近年では約150億円が道路の維持管理と改良のため予算化されている。新設改良は約100億円程度の予算規模。
- ◎道路整備に関するパンフレットについては、市民に道路整備事業が見えるように作成したもの。ここ10年、中心市街地に関する市の施策が増える中で、住変部住民から自分の地域の道路整備をやってもらっていないという声が多くあり、周辺部に関してもしっかりと事業をやっていることを見ていただくという趣旨から作成。市民から道路整備状況の相談を受けた際に活用するイメージ。

(2) 計画内容

①岡山市みちづくり計画改定の経緯・目的等

- ◎平成21年、政令指定都市に移行に伴い、岡山市が3桁国道等の改築・管理を行うこととなった。今まで以上に公共的、工事的にネットワークの形成を図る必要が生じたということから、前みちづくり計画を策定。
- ◎前計画は10か年計画で、平成30年度に終了。令和元年度に岡山市第6次総合計画や岡山市総合交通計画などの関連計画を踏まえつつ、新たなみちづくり計画を策定
- ◎計画ではみちづくりへの意思表示として「あらゆる人が安心して心地よく行き来できるみちをつくる」を設定。また、以下の4つの目標・7つの施策を設定

★目標1：「人とモノの移動を支える道路網の構築」

（施策：道路ネットワークの充実・強化、公共交通との連携）

★目標2：魅力あふれるまちづくりを担う道路空間の形成

（施策：質の高い道路空間の提供、道路交通環境の改善）

★目標3：防災に備えた防災機能の強化

（施策：災害に強い道路ネットワークの形成）

★目標4：持続可能で効率的な道路マネジメント

（施策：戦略的な維持管理の実施、効果的・効率的な道路整備の推進）

②成果目標の設定理由・設定に当たって苦労した点

◎目標1の成果目標である渋滞損失時間、バス路線の主要渋滞箇所数は、実際計画している事業などが全て実施された場合に達成できるであろう数値を設定。ただし、用地買収の状況や事業予算の都合もあり、達成度合いは事業の進捗度合いを見ながらという形になる。

◎目標2の成果目標である都心部の歩行者数は、担当課による目標設定。自転車事故件数は、近年の減少傾向を踏まえての設定。

◎目標3の成果目標である緊急輸送道路の橋りょう耐震化率については、前計画でも100%を掲げていたが、岡山市は橋りょう数が全国でも一番多い都市であり、実現が難しいと感じているが、できる限り目標に近づけていきたい。

◎目標4の成果指標である道路施設の健全度は、早急なメンテナンス、補修が難しい場合は新たに建てる替えを行うためにも計画的な調査、点検を行うというもの。新設改良と維持補修費の予算に占める割合を年ごとに見ると維持補修費の割合が20%を越した平成25年度以降は増改傾向が続いており、今後も増加が見込まれる。

市民満足度は、道路整備に関しては様々な意見があるが、まちなかにおける市民の意識調査から得ている。

③ 成果目標の達成に向けた各施策における具体の事業実施状況

①環状道路の整備について

◎市内中心部に集まる車両が原因となる渋滞を抜本的に解消し、目標を達成するためには、環状線の整備と中心部から延びる放射状道路の整備を進めていくことがポイント。

②都心部の歩行者数について

◎県庁通り歩いて楽しい道路空間創出事業を実施。車道を2車線から1車線化して歩道の拡幅や自転車レーンの設置などを行い、歩いて楽しい道路空間を創出するというもの。官民連携の取組であり、令和元年から実施し、令和3年度に完成。

◎平成29年度から沿線の方々も参加し、セミナーやワークショップなどを繰り返し実施。それにより機運の高まりが進んだ。車道の1車線化については、警察も簡単にいいという話にならず、社会実験として実施し、テープで既存車線を隠して1車線化するラインを張るなどしながら対応した。令和3年には沿道まちづくり組織「県庁通りミーティング協議会」が設立されており、歩道を活用してイベント等をやる場合は、当該団体から申請がされ、市が許可をするという流れになる。この事業によって、すぐに賑わいが生まれるわけではないが、徐々に若者があつまるといえるような店ができ始めており、今後、何年かかけて効果が生まれればよいと思っている。

③住民参画について

◎表町商店街において、点字ブロックを設置したいという話があり、今商店街と岡山市の間で月2回程度の勉強会を実施。今後、社会実験を実施ながら、住民参画のもと進めている事例。

(4) PDCA サイクルに基づく管理方法について

- ◎前みちづくり計画においては中間評価を実施。現みちづくり計画でも5年経った時に実施予定。単純に目標を達成していないから目標を下げるというわけにはいかない。やるべきことが進んでいないのであれば、問題点や改善点をその時に考えていかなければいけない。
- ◎現在の計画を策定した有識者が入っている審議会での意見で一番困ったことは、実施することが決まっているものに引きずられている目標のように見えるという指摘。岡山市が進めている道路事業が当てはまってこないといけないというのは事実であり、回答に苦しんだ。
- ◎当然、やっていることは費用対効果も判断しながら、必要な事業と考えて取り組んでいるが、単純に計画を立てて、優先度を数値化し、優先度の高い事業から実施するといった仕分けはできていない。
- ◎優先路線の考え方については、定量的なものは交通渋滞緩和、交通事故削減などに対する必要対効果で判断できる。また、計画に掲げている目標の達成にどれだけ合致するのかという点も優先順位の判断になる。あとは、今やっている路線の続きであるとかという点も優先順位に考慮される。

(5) 計画目標達成に向けた課題・方向性

- ◎耐震化率の達成は難しいと感じるが、それ以外の目標は事業が順調に進めば達成可能と考えている。
- ◎自転車の歩行空間整備が進めば自転車事故件数が減るのかというところは読めない。いずれにしても事業が進むのが第1歩。事業が遅れることは目標達成の遅れがでてくる。
- ◎想定通り進まない事業もあり、状況によっては、優先順位を見直す必要があると考えている。考えている。

◆視察所感

岡山市では、市民の声や各種データを活用し、道路の機能である移動、空間、防災、持続性の視点で課題を整理し、その課題解決に向け、10年後の達成すべき指標や基本理念を定めたみちづくり計画を策定し、その達成に向けた施策に取り組まれていた。

その取り組みに当たっては、計画策定における市民意識実態調査に基づく課題発掘、地域住民に道路整備状況を的確に伝えることができるようパンフレットの作成など、市民の声を大切にされた取組を展開されていた。そういった姿勢がベースとなり、歩いて楽しい歩行空間の整備においては、官民連携での取組が円滑に進み、最近では道沿いに新規出店が見られるなど、事業への市民等の期待を感じる動きが徐々に生まれているものと感じたところである。

成果指標の設定については、設定後も様々な要因が変化し、目標達成に影響を及ぼす可能性があるものの、目指すべき姿の達成状況を数字で具体化すること、また、未達成の場合には、理由を分析し対策の検討につなげることができ、非常に有効と感じたところである。

また、地域特性を生かし、課題である交通渋滞の緩和の一助とすべく、自転車の利用促進を図るため、専用レーンの設置や車道へ自転車専用を示すラインの設置などに取り組まれており、坂が多い当市においては、同様の取組は難しいところもあるが、自転車の利用は、環境保護や健康対策にも効果が想定されることから、道路空間の有効活用という観点も踏まえながら、今後の活動に生かしていきたい。

【静岡県静岡市 しずおか MaaS の取組について】

- ◆静岡市説明者 都市局 都市計画部 交通政策課 次世代交通推進係
- ・主査 高橋 雅志
 - ・主査 大前 明生
 - ・主事 鈴掛 理人

◆視察内容

(1) 静岡市の概要、まちづくりの課題と目標

- ◎静岡市は、縦にも横にも長い都市。人口は南に集中。中山間地は人口減少の問題が著しい。交通政策課としても中山間地の交通手段は課題と捉えている。
- ◎病院や美術館などの都市機能は集積されているが、コロナによる外出率低下や人口減少により、地域活力は減退している。
- ◎まちづくりの課題は人口流出。総人口 70 万人維持を目指しているが、既に 70 万人を切っている。
- ◎まちづくりの目標は、第 3 次静岡市総合計画（2015 年～2023 年の 8 年間）において、「世界に輝く静岡」とし、住む人が誇りと安らぎを感じ、訪れる人があこがれを抱く、魅力的で風格ある都市を目指して取り組んでいる。

(2) しずおか MaaS 取組概要

①取組の経緯

- ◎静岡市の公共交通の現状としては、コロナの影響もありバス路線は減便し、実際はかなりサービスが低下。高齢者が移動したくてもできず、需要と供給のバランスが崩れ始めている。
- ◎このような状況を踏まえ、高齢者が移動に困らない交通インフラを整備して、市民生活や地域経済活動を支援していくため、MaaS を使って公共交通網計画を実現していこうと考えたもの。

②静岡市における公共交通の目指す姿

- ◎静岡市は、大きく中山間地域、郊外部、市街地部の 3 地域に分けられる。各地域で利用者や利用人数の特性があり、各地域の特性にそった公共交通の在り方を考えようということで、3つの地域に分けて MaaS を実験。

③将来ビジョンで想定する MaaS 活用事例：しずおか MaaS の新しい暮らし方

- ◎これまでは友人からお誘いが来て、本当は参加したいが移動手段がなく断っていたが、MaaS 導入により、スマートフォン 1 台でお誘いの受信、習い事の開催場所までの交通手段の予約や今後の予定確認ができるようになる。
- ◎これまでは育児や家事、仕事忙しかった共働きのお母さんが、MaaS 導入により、保育園までの子供の送迎予約、乗り換え案内アプリが正確であるため時間の有効活用でき、昼休みに買い物したものを自宅の最寄りバス停で受け取るなどが可能となり、心にゆとりが生まれ、暮らしに潤いを与える。
- ◎これまでは、部活で帰宅が遅く帰り道も暗いため、親も子供も帰りが心配だったが、MaaS 導入により、スマートフォンからタクシー等を予約し、明るい場所でタクシー等を待つことができ、子どもがタクシー等に乗車したことが親の携帯等に通知される仕組みも可能であるため、親も子供も安心、快適に暮らすことができる。

④コンソーシアム概要、参画に向けた取組、苦労した点など

- ◎交通、観光、商業、福祉、金融、行政の 6 分野において、各分野の課題を有する団体を幹事として配置。
- ◎技術会員を募集し、課題を解決するために技術・ノウハウを提供いただき、都市ビジョンを実現す

るとともに、静岡市をフィールドとした実証実験を通じて自社技術のビジネス展開・高度化を図る。

◎技術会員は現在 41 団体。令和 3 年は NTT ドコモや DNP と実証実験等を行っている。

⑤しずおか MaaS の実現要素

◎MaaS システム導入より、色々なモビリティをスマートフォン1つで予約・決済を行うことができ、移動と活動をつなぐことができる。

◎バスや鉄道などこれまでの移動サービスに加えて、カーシェアやシェアサイクルなど新たな移動サービスを組み合わせ、多様な移動サービスを提供する。

◎MaaS の導入においては、移動サービスを掛け合わせるだけでなく、活動との連携が必要。移動の目的を作ることが重要と考えており、そういったことで地域活性化を目指す。

⑥これまでの実証実験概要

◎令和元年度は市街地において AI 相乗りタクシーを実施。市街地部で AI タクシーがどの程度利用されるのか、決済方法は何かが良いかを実験した。

◎令和 2 年度は郊外部において AI オンデマンド交通、静岡鉄道沿線においてクーポン券を配布して混雑緩和促進を図るなどの実験事業を実施。

◎令和 3 年度は、中山間地域と市街地部において、高齢者向け事業の実証実験を行った。

◎エリアで居住人口、年齢構成、地勢が異なるため、今後は各エリアの実態に沿った異なるサービスを提供していきたい。

(3) 令和 3 年度実証実験「福祉 MaaS (選べるデマンド)」概要

①企画の背景

◎静岡市では少子高齢化が進行し、高齢化率は 30%と全国平均を上回り、高齢者の移動制約が生じている。高齢者が高齢者をサポートしている実態もあり、持続性に課題がある。そのような中、どのような交通を提供することで利用者が問題なく移動できるのかを考え実験を実施。

②企画の方向性、目的

◎高齢者を中心に、新たな交通手段として「オンデマンド交通」が受け入れられるかを検証

◎新たな移動サービスの利用促進に必要なシステム（ハード・ソフト）の抽出・検討

◎オンデマンド交通の充実による免許返納の促進と新たな外出手段としての活用可能性を検証

◎フレイル度の改善・健康寿命の延伸につながる外出機会の創出に寄与するかどうかを検証

③実験エリア

◎駿河区（静岡市街地）：静岡駅南側地域。南北に移動するバス路線はあるが、東西の移動は不便。

◎清水区内岡船越地地区：バス路線はあるが本数が少なく、大通り以外への交通手段がない。

④実験概要

▶期間：令和 4 年 1 月 17 日（月）～3 月 11 日（金）までの約 2 か月間

▶対象：エリア内の高齢者

▶予約・支払：スマートフォンアプリまたは電話での予約。支払は現金のみ。

▶運行会社：各地区 2 台

▶乗降場所：駿河区は約 100 か所、清水区は約 60 か所を設定。

移動効率を上げるため、乗降スポットは沿線沿いに設置。

▶料金：Express Pool 型：300 円（エリア内にスポットを設定。乗降車ともにスポットを利用）

Door to Door 型：400 円（自宅・施設前⇔自宅・施設前または乗降スポット）

Door to Door 型：500 円（運行エリア内⇔運行エリア外。運行エリア内は乗降スポット、エリア外は病院に設定）

⑤実験結果

- ◎全モニター数は 152 人（駿河区 75 人、清水区 77 人とほぼ変わりなし）
- ◎延べ利用回数は 301 回。うち 255 回が Door to Door 型の利用。タクシーに近い利用が多い。
- ◎1 日当たりの平均利用回数を見ると、無料期間の利用が約 12 人、有料期間が約 6 名と半減。
- ◎両地区ともに一定の方が複数回利用しており、良いサービスだと感じている。
- ◎AI オンデマンド利用目的は、買い物、通院の利用が多い。合計で約 8 割。
利用前の主な移動手段は、タクシーが最も多く（36%）、元々タクシーを活用していた人が今回の実験を活用している。また、バス停まで遠い距離に住んでいる方の利用が多い。
バスを利用しない理由としては、バス停が遠いので利用しにくいというものが多い。
- ◎予約方法の 92%が電話。タイミングは直前 30 分以内が 6 割。
- ◎Door to Door 型と比べると、Express Pool 型の方が幹線道路等の利用割合が多く、安全性・効率性が高い運行となっている。

(4) 令和 3 年度実証実験「中山間地 MaaS 玉川のりあい号」概要

①実験背景

- ◎玉川地区は 10 年間で人口が約 30%減少しコミュニティ維持が困難となりつつあり、地区住民の移動手段に対する危機意識が高い地域。地域の困りごととして、買い物や通院などの移動が挙げられており、バスは平日 5 便程度と十分ではなく、買い物ができるエリアへの移動時間も要し、高齢者の負担が大きくなっていることから実施。

②概要

- ◎運行区域として、玉川生涯学習交流館、エスポット静岡東店（スーパー）を設定。
ドライバーは地域内住民にお願いし、平日 1 往復で運賃は無料。
- ◎配車方法は、WEB アプリ、電話、専用タブレットの 3 種類。事前予約は乗車日 3 日前～前日まで。
- ◎使用車両は玉川地区内の福祉施設の有給車両、自治会連合会所有車両。

③予約方法

- ◎WEB アプリは NTT ドコモの協力により提供。時間・場所にとらわれない予約を可能
スマホ教室で操作支援を行い、電話以外の予約方法も利用しやすい環境を整備。
- ◎電話予約は、玉川地区自治会連合会がコールセンター対応を担い、持続可能なモデルとした。設置場所は玉川生涯学習交流館で、平日 9 時 30 分から 15 時 30 分まで。利用者問い合わせ対応やシステムへの代理入力を実施。

④実績

- ◎80 代以上の利用者が約 4 割を占め、利用日は毎週火曜日の買い物支援運行日、毎週水曜日の遠隔お買い物体験日に集中。その他平日の利用は発生していない。
- ◎玉川生涯学習交流館では 68 人、エスポット静岡東店では 55 人が利用。
- ◎満足度としては、利用者の約 8 割が満足した・やや満足したと回答。今後の利用意向も約 8 割が今後も利用したいと回答。
- ◎玉川のりあい号登録者の 5 割以上が免許未取得。自分での移動手段が少ない方の割合が多い。
- ◎高利用者層は一人暮らしと夫婦のみで暮らす世帯が多く、低利用者層は孫世代との同居世帯が多い。
- ◎1 回の乗車でどの程度片道運賃を支払ってもよいかについては、高利用者層は高い金額を示し、お金を払ってでも利用したいという意思が感じられる。
- ◎玉川地区住民で当該事業利用の非登録者がサービスを利用しなかった理由としては、自分で運転出来て移動に困っていないという回答が多い。家族や知人による送迎をしてもらえることも利用しな

い要因の上位回答。高齢者になると今できている移動が難しくなることが課題。

(5) 令和3年度実証実験「中山間地 MaaS 遠隔お買い物体験」概要

①実験概要

- ▶期間：令和3年11月1日～12月24日の祝日を除く毎週水曜日、全6回開催
- ▶場所：玉川生涯学習交流館、エスポット静岡東店（スーパー）
- ▶内容：地域の協力者がエスポット静岡東店へ行き、スマートグラスの映像を玉川生涯学習交流館のモニターに投影。参加者は、玉川のりあい号にて玉川生涯学習館へ来場し、モニターの映像を見ながら買い物し、商品が届くまでの間、地域の交流の場等に参加。

②実績

- ◎41人が利用、開催回数は6回、平均参加人数は約7人、平均購買額は約2,960円、最大購入価格は10,700円。かさばるもの、重いもの、保存がきくもの、季節的なものの購入が多かった。
- ◎アンケートでは、全ての参加者が参加してよかったと回答。今回は映像をみて買い物したが、直接商品を見て買い物したいという意見も多かった。また、最新の技術を体験できてよかったとの声もあり、デジタル機器の体験と買い物支援の面では効果があったと考えている。
- ◎居場所づくりとして、待ち時間を活用して健康体操・脳トレなどを実施したが、外出のきっかけづくりとなり、フレイル予防として効果がみられた。
- ◎自家用車走行データ調査は、実験前と実験中の自家用車走行データを比較し、移動サービスを導入することによる変化を検証するために実施。209台が参加し位置・時刻情報を取得。エンジン始動時に出発点、停止時に降車地点として記録。70代の参加者が多く、7時から移動し17時が帰りのピーク。コンビニ、スーパー、ドラッグストア、ホームセンターへの訪問が多い。

(6) 令和3年度実証実験「観光 MaaS 既存のモビリティを活用した MaaS」概要

- ・若者を中心に人気が高まっている人気声優の音声を静鉄電車や観光地等にてスタンプラリー形式でつなげていくことで擬人的に人気声優と一緒に観光している体験ができる事業を実施。
- ・静鉄電車内など5か所に設置したQRコードを読み込むと人気声優の音声を聞くことができ、全てのスポットを回るとストーリーが完結。ゴール時に視聴ログを確認し、参加声優グッズをプレゼント。

(7) これまでの取組において見えてきた課題・今後の取り組み

- ◎これまでの実証実験を踏まえつつ、次年度以降は少しずつ MaaS を実装していく予定であるが、技術やサービスの進歩は続くことから、実装することで終わりではなく、引き続き実証実験を行い、サービスの更新をしていきたい。
- ◎自動運転なお技術革新などと合わせて、交通の在り方を中長期的に検討する必要がある。
- ◎令和4年度は、MaaS 実装に向けた実証実験を継続しつつ新事業にも取り組む。
中山間地においては、高齢社会が進展する地域の持続性などの課題を抱える安倍地区において、地域の拠点に移動販売車等を集結させるなどの事業を実施。
また、郊外部では、高齢者の病院やスーパーへの移動手段確保といった課題を抱える長田地区にて、バス会社と連携し病院やスーパーなどへ移動しやすいバス路線の確保に向けた取り組みを実施予定。
- ◎移動手段がなくなって困るのは市民であり、MaaS の実装は持続可能なまちづくり、住み続けられるまちづくりに大きく寄与し、社会的意義のある事業と考えている。

◆視察所感

静岡市では、少子高齢化やコロナ禍により公共交通サービスが低下し、高齢者等の需要に見合ったサービス提供ができていない中、高齢者等が移動に困らないよう交通インフラを整備し、市民生活の充実、経済活動の推進を図るため、デジタルツール等を活用した取組を進めているところである。

取組においては、地域の課題を自らの地域で考えることを重要視し、交通事業者や商業関係団体、デジタル技術を有する地域外事業者等で構成するコンソーシアムを設置して活動をおこなっているが、多様な関係者が同じ目線で、自分たちの地域の将来を描き、その達成に向けて取り組むことは、持続的な活動につながるものであり、非常に参考となった。

また、静岡市の実証実験においては、高齢者がデジタル活用に抵抗感を感じる例が多かったとのことだが、より抵抗を感じないツールの活用、より作業の少ない操作の工夫、デジタルとアナログ（コールセンター）の併用といった対応をとり、その抵抗を少しでも軽減し、生活の充実につながるよう工夫されている点が印象的であった。当市においても、公共交通サービスの十分な提供が困難な地域が生じてきている中、近年のコロナ禍により、日常生活においてデジタル技術の活用が身近になってきており、その課題解決ツールとして、デジタル技術を活用することは、非常に有効であると感じたところである。一方で、その効果を十分に発揮するためには、地域の関係者が地域の課題を共有し同じ目線で問題解決を進めること、各種データや市民の声を丁寧に分析すること、高齢者のデジタルツールに対する苦手意識を少なくすることが重要と感じている。当市でも MaaS の取組が始まっているが、これらの視点を意識しながら、公共交通インフラの充実による持続可能な地域づくりにつながるよう、今後の活動に生かしていきたい。

最後に、今回、視察した岡山市、静岡市いずれもの取組においても、市民の声に丁寧に耳を傾け、その課題解決に真摯に向き合い、その解決に向けた将来ビジョンを描き具体の成果指標を設定し、その実現に向けて各種施策を取り組んでいる事例であった。これらは、当市において道路整備や公共交通インフラの整備を進めるにあたり非常に参考となる視点であり、今後の活動の参考としていきたい。