

1 視察先及び調査事項

(1) 山形市（10月22日）

○やまがたM a a S「らくのる」について

(2) 郡山市（10月23日）

○開成山公園等P a r k－P F I事業について

2 視察結果

(1) 山形市

人 口：241,248人（令和6年3月1日推計）

世帯数：103,911世帯（同上）

面 積：381.58km²（令和6年3月1日現在）

【都市の概要】

山形市は、山形県の中部東に位置する同県の県庁所在地である。市街地は、山形盆地の東南部に広がる扇状地に位置し、県内の経済、文化、教育等の中心都市としての役割を担っている。また、市の東は、宮城県の県庁所在地にして100万都市の仙台市と接しており、鉄道あるいは高速道路を利用することにより、片道1時間30分程度で移動可能な位置関係にある。

山形は、古くは最上と呼ばれ、平安時代末期頃には既に出羽路の主要な宿駅であった。室町時代、斯波兼頼がこの地に城を築き、城下町を整えたことで、この地方の政治文化の中心に発展した。さらに、戦国時代、最上義光の時代には、石高が100万石に達したと言われている。

江戸時代中期以降は商業の発達で山形の繁栄を支えた。中でも紅花は全国随一の生産量を誇り、鋳物の製造なども盛んであった。これら物産の交流は最上川を活用した水運を発達させた。

明治22年、日本で最初に市制を施行した都市の1つであり、平成13年に特例市、その後、令和元年に中核市に移行している。

○やまがたM a a S「らくのる」について

・山形市の公共交通施策について

山形市では、東北新幹線や仙山線などの鉄道が東西南北に走っている。加えて、山形駅を中心に放射状に広がる路線バスのほか、公共交通の空白地域等における生活交通の確保のため山形市や地域協議会により運行されているコミュニティバス等が公共交通網を形成している。

しかし、東北6県の県庁所在地の中で最も高い保有率を記録するほど自家用車が保

有されている山形市においては、鉄道利用者の減少、路線バスの赤字、高齢者の自動車運転免許返納後の移動手段への不安などが公共交通の課題として認識されていた。

そこで、令和3年3月に策定した山形市地域公共交通計画においては、15年後の公共交通ネットワークビジョンとして、鉄道やバス等で構成される交通軸と、交通結節点として位置づけた駅やバスターミナル、商業施設等を有機的に接続することで、市民の様々な移動ニーズにきめ細かに対応した効率的で効果的な公共交通の実現をうたい、市が運行するコミュニティバスや地域の自主運行交通への支援、相乗りタクシー、コミュニティサイクル、そしてM a a Sの導入など、各種施策を展開している。

・やまがたM a a S「らくのる」について

M a a Sとは、目的地までの交通手段の経路検索、予約、決済などを一括で行うことができる仕組みであり、山形市では、令和3年度に導入方針を策定し、令和4年度から令和8年度までの5年間を計画期間として取り組んでいる。

M a a S導入の目的は、自家用車が多用される地域性の中で懸念される公共交通のさらなる利用低下や、高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段の確保といった課題に対応するため、公共交通とI C T等の新技術を連携させることで自家用車に頼らなくても誰もが快適に移動できる環境を構築することである。

導入に向けては、事業を所管する企画調整課交通政策室が事務局となり、庁外各機関や庁内各部局との連携体制を構築し、導入方針策定に向けた検討を進めた。庁外については、学識経験者や交通事業者のほか国や県などが参画する検討会議を立ち上げ、また、I T企業など専門家の助言も受けながら協議を重ねた。また、庁内においては、D Xや福祉、観光、まちづくりなど、関連する各分野の所管部局と連携を図った。

導入方針策定後の事業推進においても、アドバイザーとしての学識経験者のほか、交通事業者や商業・観光事業者、オブザーバーとして国及び県が参画する連携組織である山形市M a a Sコンソーシアムを立ち上げ取り組んでいる。さらにコンソーシアムは、市の関係部局や教育機関などとも連携することで、多様な技術・知見を持った関係者を巻き込み事業を推進している。

現在提供されているサービスとしては、スマートフォンのアプリを用いて購入する路線バス等の乗車券や、路線バス及びコミュニティバスの両方で使用できる一日乗車券などのお得なデジタルチケットの販売が行われており、また、チケット購入者が利用できる商業施設のクーポンを提供することで、利便性及び魅力の向上を図ろうと取り組んでいる。このアプリやポータルサイトの運営をはじめ、やまがたM a a Sの運営は市が事業者業務に業務委託する形がとられており、アプリ運営事業者とM a a S運営事業者とが共同企業体を組織し、ポータルサイトやアプリの運営、やまがたM a a Sの全体調整やコンソーシアム運営支援、利用者データの収集及び分析といった業務を行っている。

取組を開始した令和４年度及び令和５年度の２年間におけるアプリ整備及びチケット販売以外の取組内容として、サービスを動かすための環境整備の面では、地域連携交通系ＩＣカードの導入のほか、デジタルサイネージ等による運行状況等の案内が開始された。サービス内容の面では、シェアサイクルや定額タクシーの導入のほか、コミュニティバスと路線バスやシェアサイクル等との連携が図られた。市民生活や観光におけるサービスとしては、施設で利用可能な割引クーポンの発行、スクールバスとコミュニティバス等の連携、デジタルマップの導入などに取り組み、また、広域連携の面では、ＪＡＬ　ＭａａＳとの連携が図られた。

令和６年度以降の予定としては、随時アプリのカスタマイズを行うほか、ＡＩによる効率的な経路検索や空車時間の有効活用を可能にする仕組みの整備、スポーツ観戦等と交通サービスの連携チケットの発行、仙台ＭａａＳとの連携などが計画されている。

これまでの取組における課題として、観光客はアプリをダウンロードしてまでデジタルチケットを利用しないという点や、ユーザー数が少ない、ユーザー獲得につながるような日常生活において利用できるデジタルチケットが少ない、クーポンの利用率が低い、若い世代及び高齢者の利用が少ない、来訪者への周知ができていない、仙台ＭａａＳとの連携について具体的な検討に至っていないなどといった点を担当者として認識されており、これに対し、市民のニーズ把握及びニーズに見合ったデジタルチケットの販売や目的地となる施設との連携及びクーポンの導入、広報活動の実施、魅力あるモデルコースの設定などといった対応策が検討されていた。

さらに、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー及びコミュニティサイクル等を組み合わせた定額制による市内公共交通乗り放題サービス・定額サブスクリプションモデルの可能性が検討されている。将来的な目標としては、各利用者が利用したい交通サービスを選択することで自身のニーズに合ったチケットを自分で作成できる環境の構築を目指しているとのことであった。

・所見

山形市は、鉄道、路線バス及びコミュニティバス等が公共交通網を形成しており、自家用車の利用が多く、あるいは近隣の大都市との結びつきが強いため、通勤、通学等の日常生活において行き来する人口が多いなど、本市と類似する点が多いと感じた。

そうした交通事情の中、山形市においては諸課題の解決を図るための方策の１つとしてＭａａＳを導入したが、山形市が課題として認識しているとおり、令和５年２月にチケット販売が開始されてから令和６年９月までの新規購入者数は２７９人と、多いとは言えない状況となっている。しかし、令和５年７月から１１月まで実施されたチケットの割引販売においては販売枚数が大幅に増加したことから、日常生活に役立つチケットや割引チケットの販売、購入者特典であるクーポンの利用可能店舗等の

拡大など、山形市が取り組んでいるチケットの魅力向上に向けた対策は、購入者増及びアプリの登録者増につながる可能性があるものと感じた。また、今後の取組において、経路検索等に必要な仕組みが整うことによるサービス拡大や、他の自治体において運用されているM a a S等との連携拡大により利便性が大きく向上すれば、アプリ登録者も増加していくように感じられた。山形市の担当者によると、このサービス拡大や連携拡大を図る上で大きな課題となるのが、各自治体や各交通事業者において使用されているシステムが異なる点であるとのことであり、有効なサービスとして普及が図られるためには、国が統一的な仕組みを整備する必要があるのではないかと感じた。

また、質疑においては、アプリのみでサービスが提供されることにより、高齢者の利用について心配する声もあったが、その点に関しては山形市においても検討しているとのことであった。

公共交通の利用者減少等に伴うバス会社の経営難や、それを補填する自治体の財政負担、路線バス沿線以外の居住者や自動車運転免許証返納後の高齢者の移動手段の確保等といった問題は多くの自治体が抱えているものであり、どの自治体も様々な対策に取り組んでいる。そうした中、経路検索やチケットの予約及び決済といったサービス提供に加え、あらゆるサービスとの連携により外出や旅の付加価値を高め公共交通の利便性向上を図るM a a Sは、公共交通利用者を増加させる方策の1つとなる可能性が感じられ、今回、山形市の取組状況について説明いただけたことは大変有意義であった。山形市では今後、効率的な経路検索等のプラットフォーム整備や他都市のM a a Sとの連携をはじめ様々なサービスとの連携を推進する予定であり、山形市の今後の取組を含め、他都市の状況や国の動向など、今後もM a a Sに関する情報を調査していきたい。

（２）郡山市

人 口：３１９，２３０人（令和６年１０月１日推計）

世帯数：１４３，９１７世帯（同上）

面 積：７５７．２０㎢（令和６年１０月１日現在）

【都市の概要】

郡山市は、福島県の中央に位置し、東北地方において、仙台市に次いで第２位の人口規模を誇る拠点都市である。また、都心から東北新幹線で約８０分というアクセスのよさに加え、鉄道のほか東北自動車道や磐越自動車道が縦横に交差するなど、交通の利便性のよさから「人」「モノ」「情報」がつながり、交流する「経済県都」「知の結節点」として成長を続けている。

郡山市は、西に位置する猪苗代湖から水を引くとともに安積地方を開拓する「安積

開拓・安積疎水開削事業」の実現により急速に発達した。米や鯉などの食文化を一層豊かにしたほか、工業用水の確保と水力発電による電力の確保が紡績等の新たな産業の発展をもたらすなど、明治中期から戦前にかけて工業都市として発達するとともに人口が増加した。

文化面では、音楽によるまちづくりを推進しており、平成20年に「音楽都市」を宣言している。

東日本大震災では住宅被害、小中学校等の公共施設の被害が郡山市全域で発生したが、災害対策本部による情報収集や、テレビ及びラジオによる市長からのメッセージの発出、市のウェブサイトを通じた情報提供を行うことにより安全、安心を提供してきた。あわせて、市議会においても特別委員会を設置するなど、一日も早い復旧、復興に向けた取組が行われた。

市制施行は大正13年で、令和6年に市制施行100周年を迎えた。また、平成9年に中核市へと移行している。

○開成山公園等Park-PFI事業について

・開成山公園について

開成山公園は、JR郡山駅から西に約3キロメートルの場所に位置し、市庁舎に隣接する公園である。その歴史は古く、明治の初め、郡山市発展の礎となる安積開拓が行われた際、開拓者の心を1つにすることを目的として皆が集まり楽しめる美しい場所を造ろうと整備されたのが始まりである。公園内には、開拓以前にあった池の名残である五十鈴湖が存在する。福島県内有数の桜の名所であり、園内には樹齢150年以上で日本最古と言われるソメイヨシノも存在する。

面積は30.3ヘクタールあり、五十鈴湖を中心にバラ園や野外音楽堂などが設けられている西側の公園部分と、東側の野球場や陸上競技場などスポーツ施設が設置されている部分から構成されている。

・開成山公園の再整備について

開成山公園は、施設の老朽化や駐車場の不足に加え、西側の公園部分に設けられた砂利敷きの自由広場における粉塵や雨天時のぬかるみ、また、イベント以外では活用がされていないといった課題があった。そこで、民間活力の活用による再整備に着手した。民間活力を活用するに当たり、事前に行った事業者へのサウンディング調査により、スポーツ施設の整備及び管理が主となる東側部分については事業期間が短期のほうが事業者にとってリスクが少なく、逆に、飲食店等の整備、運営を行う西側の公園部分については長期のほうが事業者のメリットが大きいことが確認されたことから、東側と西側を切り分けて再整備を実施することとした。東側のスポーツ施設はPFI手法のうちのRO方式を採用して整備を行い、10年間を事業期間として事業者を指

定管理者に指定し維持管理及び運営を行うこととした。一方、西側の公園部分については、P a r k－P F Iを活用して整備を行い、20年間を事業期間として事業者を指定管理者に指定し維持管理及び運営を行うこととした。

・開成山公園等P a r k－P F I事業について

P a r k－P F I事業の実施に当たっては、その実現可能性を調査するため民間事業者や市民との意見交換を実施したほか、市民アンケート、整備内容や民間事業者の参入条件について民間事業者との意見交換を行う事前サウンディング、民間事業者が実際の公園を1か月間暫定的に利用し集客性や採算性を確認することで具体的かつ実現性の高い提案に結びつけることを目的に行うトライアル・サウンディング調査、事業方針に係る民間事業者へのアンケートであるプレサウンディング調査、そして、公募内容の詳細を検討するため民間事業者と対面し聞き取りを行うマーケット・サウンディング調査を実施するなど、丁寧に意見聴取を重ねながらP a r k－P F I手法の導入決定及び事業内容の詳細決定が行われた。

市民や民間事業者の意見も踏まえ決定された公募内容に基づき事業者選定のプロポーザルを実施した結果、基本的に市側が費用負担する特定公園施設の整備として、自由広場の芝生化、野外音楽堂の改修、バラ園の改修や花壇の新設、園路改修やランニングコースの新設、公園灯の増設、トイレの洋式化及び新設、そして駐車場の新設及び拡充が行われた。このほか、マンホールトイレや、選定された民間事業者の提案によりかまどベンチが設置され、災害対応機能の充実が図られた。

さらに、民間事業者の提案により芝生広場に大屋根が設けられ、天候にかかわらず利用できることで来園者の利便性向上につながっている。同じく民間事業者が桜並木の下に設置した水鏡は、写真を撮影したくなるような美しい景観を生み出している。

また、民間事業者の費用負担により整備される公募対象公園施設として店舗スペースが整備され、カフェ等の飲食店やガーデニング用品店等の売店、美容院がオープンした。このほか管理事務所が設置され、施設利用受付等の管理業務が公園内で行われることでワンストップ窓口化を実現している。同じく設置された多目的スペースも多くの市民に利用されている。

今回のP a r k－P F I事業による成果として、市にとっては、都市空間の有効活用と魅力向上により、財政負担を軽減した上で市民に対しより良いサービスを提供でき、民間事業者にとっては、施設の一体的整備により収益性を考慮した運営が可能となり、また、長い事業期間によって長期的視点に立った投資及び運営が可能となるなど、新たな市場の獲得につながり、市民にとっては、施設更新や緑被率の向上や、民間事業者のノウハウを活用したハード、ソフト事業の充実による利便性や快適性の向上につながった。さらに、民間事業者が降水予想に合わせて園内の五十鈴湖の水位を調整し遊水機能を高めることで、流域治水による防災機能の強化にもつながっている。

・ 所見

今回の行政視察では、開成山公園の現地調査も行ったが、ブロックが敷き詰められた通路や透水性アスファルトにて舗装されたランニングコース、芝生広場、飲食店等の店舗などが整備されており、とても雰囲気良く、市民の方が利用したくなる公園になっていると感じた。当日は雨天だったにもかかわらず散歩している方やカフェを利用している方の姿があり、再整備の効果であると感じられた。多くの部分が新しく整備されている一方、桜をはじめとする古木も多く残されているのは、公募時に古木伐採の制限や緑被率を現状以上とすることを市側が要求していたためである。このほか、評価の対象に盛り込む形で地元雇用等の確保も求められた。このように民間活力を活用する事業であるからこそ、実施に当たっては、市として求めるべき内容を十分整理した上でしっかりと要求していくことが重要であると感じた。

一方で、民間活力活用効果を最大限に引き出すには、民間事業者が十分に利益を得られる条件とする必要があり、郡山市においても事業期間を長期とすることや事業内容等について必要以上に制限を設けず自由度が確保されるといった公募内容とされており、事業実施に当たってはこうした配慮も必要になると感じた。

郡山市においては、市民アンケートや民間事業者へのサウンディング調査が繰り返し実施されており、市民にとって魅力ある公園にするためには非常に重要であると思われた。市としても、事業実施に関する検討に当たっては、早い段階におけるサウンディング調査により民間事業者の事業への参加意向を把握でき、早期の実現可能性の見極めが可能となる。また、トライアル・サウンディング調査の実施は、実際の公園を利用した暫定的な事業実施を通じて民間事業者が採算性等を確認でき、提案内容の具体的な検討に役立つことから、事業者公募への参画を促す上で非常に効果的であると感じられた。

今回はPark-PFI事業をテーマとした行政視察であったが、厳しい財政状況の中、多くの施設が老朽化し更新期を迎えている状況にあっては、公園に限らずどの施設においても、民間事業者の持つノウハウを活用した施設の更新や管理運営の検討が求められると思われる。そうした状況においても、施設としての役割を果たしつつ魅力を最大限に発揮するためには、行政主導により事業を進め設置者としての責任を果たすことに加えて、市民や民間事業者との対話を十分に重ねながら事業内容を精査していくことが重要であると感じられた。こうした取組を実践されている郡山市の事例は大いに参考になるものであった。

● 山形県山形市視察（令和6年10月22日）
「やまがたM a a S 「らくのる」について」



● 福島県郡山市視察（令和6年10月23日）
「開成山公園等P a r k－P F I 事業について」

