

令和8年8月7日

草津市議会議長 遠藤 覚 様

草津市議会会派 輝勢会

会長 山元 宏和

会派視察研修について、下記のとおり報告書を提出いたします。

記

1. 期 間 令和8年7月14日（火）～令和8年7月16日（木）

2. 日 程 7月14日（火） 午後2時から午後3時30分

■ 視察研修 仙台市市民協働事業提案制度

7月15日（水） 午前10時から午前11時30分

■ 視察研修 特別史跡多賀城跡復元整備事業

7月16日（木） 午後2時から午後4時

■ 視察研修 自走式ロープウェイ Zippar

3. 参 加 者 草津市議会会派 輝勢会

山元 宏和 小野 元嗣 横江 政則 服部 利比郎

中島 美徳 井上 薫 福田 茂雄 中嶋 昭雄

4. 内容・資料

別紙のとおり

輝勢会視察研修報告書

報告者： 草津市議会
輝勢会： 服部利比郎

(ア)視察研修の概要

(1) 日時

令和8年7月14日(火)

(2) 訪問先及び内容

令和8年7月14日(火) 宮城県仙台市 市民共同事業提案制度

(イ)参加者

輝勢会：	山元 宏和	小野 元嗣	横江 政則	服部 利比郎
	中島 美徳	井上 薫	福田 茂雄	中嶋 昭雄

(ウ)研修内容

令和8年7月14日(火) 町内会・自治会活動の担い手不足や参加率の低下が進む一方、市民活動団体、NPO、企業、学校等による多様なまちづくり活動が広がっていることから、仙台市の条例・基本方針・推進プランによる協働の制度体系、市民協働事業提案制度の運用、採択後の成果検証等を調査し、本市における協働のまちづくりの充実に資することを目的とした。

説明・質疑：

(1) 仙台市における市民協働の歩みについて

A) 仙台市では昭和40年代から、広瀬川の清流を守る活動、脱スパイクタイヤ運動、町内会活動、定禅寺ストリートジャズフェスティバル、光のページェント等、市民主体の活動が盛んに行われてきた。

A) 平成11年を「市民協働元年」と位置付け、「仙台市市民公益活動の促進に関する条例」を施行するとともに、仙台市市民活動サポートセンターを開館した。同センターをNPO法人が運営する公設民営方式は、当時として先駆的な取組であった。

A) 東日本大震災では、市民、地域団体、NPO、企業、学校、全国からのボランティア等の力が復旧・復興を支えた。この経験を踏まえ、行政と市民活動団体の協働だけでなく、多様な主体同士の協働を推進するため、平成27年7月に「仙台市協働によるまちづくりの推進に関する条例」を施行した。

(2) 協働によるまちづくりの制度体系と推進体制について

A) 制度は、①仙台市協働によるまちづくりの推進に関する条例、②同条例に基づく基本方針、③基本方針に基づく 5 カ年の実施計画「仙台市協働まちづくり推進プラン」の三層構造となっている。

令和 8 年度から新たに「推進プラン 2026」がスタートした。

A) 推進プラン 2026 では、今後 5 年間に特に力を入れる重点方針として、次の 3 点を初めて明示した。

① 若者が活躍するまちづくりの更なる推進

② 市民活動への関わり方・参加機会の提供

③ 活動を支える人材・ネットワークの強化

A) 庁内には市長をトップとし、各局長・区長等で構成する「仙台市協働まちづくり推進本部」を設置して全庁的な方向性を決定する。また、外部有識者等で構成する「仙台市協働まちづくり推進委員会」から意見を聴取している。

A) 条例に基づき、毎年 9 月の市議会定例会に実施状況を報告し、市民にもホームページで公開している。報告書は、プラン掲載事業の進捗に加え、各局が実施した協働事業を一覧化して取りまとめる。

(3) 仙台市市民活動サポートセンターの役割について

A) サポートセンターは、市民活動に関する相談対応、各種情報の提供、活動場所の提供等を行う中間支援施設である。指定管理者である NPO 法人は、自ら事業を行うだけでなく、団体同士をつなぎ、申請書作成や活動運営を支援する専門的な役割を担っている。

A) 市民協働事業提案制度への応募に当たっても、じっくり相談したい団体には同センターを紹介し、提案の整理や申請書作成等を伴走支援している。

(4) 市民協働事業提案制度の概要について

A) 地域の身近な課題の解決や地域の魅力向上を、市と団体が協働して実施する事業に対し、市が事業費を負担する制度である。一般的な補助金ではなく、協働事業に対する「負担金」として位置付けられている。

A) 負担金は 1 事業当たり上限 300 万円で、対象事業費の 9 割までを市が負担し、残る 1 割を提案団体が負担する。事業期間は原則 1 年間で、審査により翌年度も継続できる場合があるが、最長 2 年間である。

A) 対象団体は、市民活動団体、町内会等の地域団体、企業その他の団体で、一定の組織要件を満たす必要がある。対象事業は、公益性・社会貢献性があり、地域課題の解決に資するとともに、仙台市との協働により具体的な効果が期待できるものとしている。

A) 募集区分は、団体の自由な発想に基づく「自由提案型」と、市があらかじめ設定するテーマに基づく「テーマ設定型」の 2 種類であり、審査上の優劣は設けていない。人件費、報償費、旅費、印刷製本費等、事業に必要な幅広い経費を対象としている。

(5) 募集から採択・事業実施までの流れについて

- A) 提案前の「事前相談」を必須としている。行政と協働する必要性や役割分担が十分に整理されないまま申請されることを防ぎ、提案内容の精度を高めるためである。
- A) 令和 9 年度実施事業の場合、令和 8 年度中に募集・審査を行う。概ね、募集・事前相談、7 月下旬の提案書提出、9 月上旬の一次審査、提案団体と協働想定課による協議・ブラッシュアップ、12 月の最終提案書提出、翌年 1 月の最終審査を経て、採択候補事業を決定する。
- A) 新年度に入り予算成立後、協定を締結して事業を開始する。負担金は概算払いにより、4 月以降比較的早期に交付される。

(6) 審査方法と採択基準について

- A) 外部委員で構成する「市民協働事業提案制度検討会」の審査結果を踏まえ、市が採択事業を決定する。一次審査は書類審査を中心に、課題の把握、協働の可能性、独自性等を評価する。協働想定課へのヒアリングも行い、そもそも協働が成立するかを重視している。
- A) 最終審査は公開プレゼンテーションと質疑応答により行い、実現性、計画性、事業効果、ニーズの分析、効果測定、制度終了後の継続性等を審査する。一次審査後の協議を通じ、提案団体と協働想定課が事業内容を練り上げる点が特徴である。
- A) 審査は相対評価であるが、予算に余裕があっても、事業の熟度や実施能力が基準に達しなければ採択しない。年間予算は概ね 1,200 万円で、上限額を基準とすれば 4 事業程度、申請額の組合せによっては 5 事業程度を採択することがある。

(7) 採択事業の事例について

- A) 七北田公園の常設飲食店運営とデータ分析：大規模な公園に仮設カフェやキッチンカー等を設け、来園者の滞留・にぎわい創出を図るとともに、人流データを分析した。公園担当部署の課題認識と団体の提案が一致し、2 年間実施された。事業を契機に、泉中央地区の活性化ネットワーク形成にもつながった。
- A) 医療的ケア児・重症心身障害児等の家族のためのピアサポート拠点：当事者家族がカフェで相談員等を担い、家族同士が気軽に交流・相談できる場を設けたほか、オンラインによる情報発信を行った。

(8) 成果測定と制度終了後のフォローについて

- A) 提案団体は、参加者数等の KPI を設定するが、目標未達をもって直ちに失敗と評価するものではなく、定量評価と定性評価を組み合わせることで成果を捉えている。事業終了後の翌年度夏頃に報告会を開催し、外部委員から今後の発展につながる助言を受ける。
- A) 制度終了後の状況は協働担当課に照会するなどしているが、提案事業がそのまま市の恒常的な事業として制度化された例は多くない。事業化には、担当課による新規予算要求や庁内調整が必要となるためであり、パイロット事業から本格事業への移行が課題となっている。
- A) 近年、事業途中で撤退した事例は把握していないとのことであった。

(9) 推進プラン 2026 の数値目標について

A) 「若者のまちづくり活動への参加経験割合」や「市民活動に関わった経験がある市民の割合」等を数値目標として設定している。後者は、市民活動や協働によるまちづくりに関する意識調査を基準とし、町内会活動等も市民活動に含めている。

A) 従来のプランでは、個別事業ごとの目標は把握できる一方、市民協働全体の成果が見えにくかったため、今回初めて重点方針と全体的な数値目標を設定した。高い目標値ではあるが、達成・未達成のみで判断せず、目標に向かう取組を定性的にも示していくとしている。

(10) 若者施策等、庁内横断的な取組について

A) 若者の参加促進は、子ども・若者分野、防災、経済等の施策とも重なるため、関係局の計画に互いの事業を掲載するなど、相互乗り入れの形で整合を図っている。

A) 例として、危機管理局が育成する学生版仙台防災リーダー等、各局が若者を巻き込む事業を、広い意味でのまちづくりとして捉えている。市民局は関係局と意見交換し、若者への情報到達や参加機会の拡大を検討している。

(11) 小規模団体の応募と制度運用上の課題について

A) 要綱上の要件を満たせば、小規模な団体や任意団体も応募可能であり、法人格や大規模組織であることを必須としていない。ただし、最大 300 万円の事業費を適切に管理し、行政と対等に協議しながら事業を実施する能力が必要であるため、結果として一定の実績・専門性・ネットワークを有する団体が採択される傾向にある。

A) 多様な主体として企業からの提案も受け付ける一方、資金力のある企業に公費を負担することの妥当性や、制度創設当初には想定しなかった提案への対応が課題となっている。また、団体の関心と行政の政策方向が合わず、協働想定課とのマッチングが成立しない場合がある。

A) 市単独財源で運用しているため、財政状況を踏まえると予算拡大は難しく、現行水準を維持しながら成果を示していく必要があるとの説明であった。

(12) 協働による規制・許可手続への効果について

A) 七北田公園の事例では、公園担当部署が事業に前向きであり、市と協働する団体として個別許可を得やすくなる効果はあったと考えられる。ただし、個別事業の実施が直ちに条例や一般的な許可基準の変更につながるのではなく、制度改正は別途検討が必要である。

(13) 町内会・自治会の衰退と市民活動団体支援の関係について

A) 仙台市でも町内会加入率は低下しており、説明では平成 24 年の 82.8%から直近では 71.2%まで下がったとされた。役員の高齢化や行政から依頼する業務の負担感も課題となっている。

A) 町内会支援は別部署が所管し、デジタル化研修や祭り等への補助を行っている。市民協働事業提案制度は町内会も応募できる開かれた制度であり、NPO 等のみを優遇するものではないが、加入率低下を抜本的に改善することは難しいとの認識であった。

所見：

(1) 条例、基本方針、5カ年の推進プラン、庁内推進本部、外部委員会、議会への年次報告という一連の制度設計は、協働を一過性の事業ではなく市政運営の基本姿勢として定着させる上で有効である。本市においても、既存の計画・制度の関係を整理し、協働施策全体の目標と説明責任を明確にする必要がある。

(2) 本制度は単に団体へ補助金を交付するのではなく、事前相談、庁内担当課とのマッチング、協議による提案のブラッシュアップ、協定締結を通じて、市と団体が共同で事業を実施する仕組みである。行政を「資金提供者」だけでなく「協働の当事者」と位置付けている点が重要である。

(3) 市民活動サポートセンターのような中間支援組織が、相談、情報提供、申請支援、団体間の連携を担うことで、行政と市民活動団体の間をつないでいる。本市においても、コミュニティ事業団等の中間支援機能を強化し、提案前から事業実施後まで伴走する体制を充実させるべきである。

(4) 一方、上限300万円、9割負担の制度は、一定の事業管理能力や組織基盤を持つ団体に有利となりやすい。活動を始めたばかりの団体や小規模な地域グループを育成するためには、少額・簡易なスタート支援と、本格的な協働事業を分ける段階的な仕組みも検討する必要がある。

(5) 成果評価は、参加者数等のKPIだけでは測れない。団体と行政の信頼関係、新たなネットワーク、当事者の変化、地域課題に対する理解の広がり等も含め、定量・定性の両面から評価することが望ましい。報告会を事後審査で終わらせず、次年度の制度改善や他部署への展開に結び付ける仕組みが必要である。

(6) パイロット事業が終了した後、市の恒常事業や団体の自主事業として継続する道筋が弱いことは共通の課題である。採択時から、制度終了後の担い手、財源、担当部署、民間資金の活用等を協議し、出口戦略を設定しておく必要がある。

(7) 町内会・自治会の衰退に対し、NPOや市民活動団体を代替組織として扱うのではなく、伝統的な地域組織と新たな活動主体をつなぐ視点が重要である。本市のまちづくり協議会を基盤に、町内会、NPO、企業、学校、若者等が互いの強みを生かす協働プロジェクトを形成することが求められる。

(8) 若者施策、防災、福祉、経済等の分野をまたぐ目標について、関係部署の計画に事業を相互掲載し、庁内横断で進捗を共有する仙台市の方法は参考になる。本市でも「若者の参加」等の共通目標を設定し、各部局の事業を横串で把握・評価する体制を検討したい。

(エ) 参考資料（当日配布）、写真

- ・ 仙台市協働まちづくり推進プラン 2026
- ・ 市民協働事業提案制度説明資料



(オ) 説明者

仙台市市民局 生活役員推進部 市民協働推進課

課長 千葉 恵子 様

仙台市市民局 市民協働推進課 市民協働推進課 市民活動推進係

係長 須藤 健太郎 様

文責：服部利比郎

輝勢会視察研修報告書

「多賀城南門等復元整備事業及び東北歴史博物館」

報告者：草津市議会会派 輝勢会 井上 薫

I 視察の概要

- 1 視察日時 : 令和8年 7月15日(水) 10:00～16:00
- 2 視察先 : 多賀城跡および南門
(宮城県多賀城市市川字城前)
東北歴史博物館
(宮城県多賀城市高崎1丁目22-1)
- 3 担当者 : 多賀城市企画経営部文化財課 課長補佐 藤村 匠 氏
- 4 視察項目 : 多賀城南門および東北歴史博物館
- 5 視察目的 : 施設の整備経緯をはじめ、展示手法や施設運営の先進事例を学ぶとともに、国庫補助等の取り込み等について享受いただくことで、草津市が整備を予定している歴史資料館の参考とする。
- 6 参加者 : 山元宏和 小野元嗣 横江政則 服部利比郎
中嶋昭雄 中島美徳 福田茂雄 井上薫

II 視察の内容

1 施設概要

① 多賀城南門

多賀城跡は、奈良時代の724年に創建された古代陸奥国の国府であり、鎮守府も置かれたことから、古代東北地方の政治・行政・軍事・文化の中心として重要な役割を担った。我が国を代表する古代官衙遺跡であり、特別史跡に指定されるとともに、平城宮跡、太宰府跡と並ぶ「日本三大史跡」の一つに数えられている。

多賀城市では、多賀城創建 1300 年という歴史的節目を迎えるに当たり、この貴重な歴史資産を後世へ継承するとともに、観光振興や地域活性化の核とするため、長年の発掘調査や学術的検証を踏まえて、古代多賀城の正門である南門の復元整備事業に取り組んでこられた。南門は、幾度かの改修を経た多賀城の中でも最も規模が大きかった 8 世紀後半（第 2 期）の姿を基本として復元されており、令和 7 年 4 月から一般公開されている。

復元された南門は高さ約 20 メートルを誇る二重門形式で、古代国家の威厳を象徴する建造物で、発掘調査成果に基づき、柱の配置や建築様式、瓦の形状に至るまで可能な限り忠実に再現されており、周囲には築地塀も併せて復元されていた。これにより、訪れる人々は 1300 年前の古代都市の景観やスケールを体感することができる。

南門の南側には、多賀城跡ガイダンス施設が整備されている。この施設は、単なる展示施設ではなく、「デジタルミュージアム」として位置付けられており、南門復元に合わせて令和 7 年 4 月に開館した。

館内では大型スクリーンや高精細 CG 映像、立体映像などのデジタル技術を活用し、古代多賀城の街並みや歴史、発掘成果を分かりやすく紹介していた。また、多言語対応や映像コンテンツを充実させることで、子どもから高齢者、さらには外国人観光客まで幅広い来館者が楽しみながら学ぶことのできる施設となっていた。



特に印象的であったのは、実物展示だけに頼るのではなく、CG や映像技術を積極的に活用することで、現存しない古代都市を視覚的に再現している点である。史跡を見学する前に施設内で歴史的背景や当時の様子を学び、その後実際の史跡を歩くことで理解が深まり、来訪者の満足度向上にもつながる仕組みとなっていた。また、ガイダンス施設は観光案内や地域情報の発信拠点としての役割も担っており、地域全体への周遊促進を意識した施設運営が行われている。さらに、関連グッズやオリジナルな土産品も販売されるなどの工夫も見られた。

整備事業については、南門復元だけでなく、ガイダンス施設や園路整備、周辺景観整備などを一体的に進めることで、史跡全体の魅力向上を図っている。事業費は、当初計画段階では南門・築地塀復元約 15 億 4 千万円、ガイダンス施設及び周辺整備約 2 億 4 千万円を含め、先行整備事業全体で約 30 億円規模とされ、その後、実施設計や物価上昇等を反映しながら事業が進められてきた。

財源については、文化庁の国庫補助金を最大限活用するとともに、市債や一般財源に加え、「多賀城南門等復元事業基金」を創設し、ふるさと納税による寄附金も積極的に活用されていた。令和 7 年度においても、ふるさと納税の使途として「多賀城南門等復元事業」が設けられ、多くの寄附が寄せられるなど、市民や全国からの支援を受けながら事業が推進されていた。特出すべきは「震災復興支援補助金」の補助率 50 % やガイダンス施設整備における国交省からの補助金やデジタルミュージアムの整備に総務省からの補助金が入り入れられていたことである。



② 東北歴史博物館

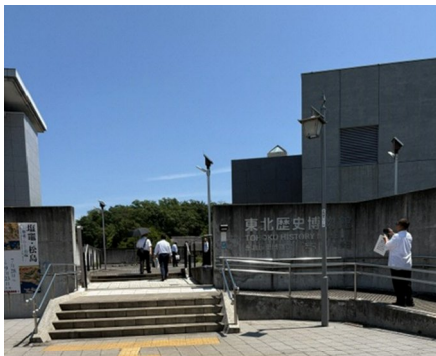
東北地方の歴史や文化を総合的に紹介する歴史博物館として平成 11 年（1999 年）に開館。旧石器時代から近現代までの東北の歩みを、考古資料や歴史資料、民俗資料など豊富な実物資料を通して学ぶことができるほか、体験型展示や映像展示を取り入れ、子どもから高齢者まで幅広い世代が親しみながら歴史を学べる施設となっていた。

常設展示では、旧石器時代から縄文・弥生・古墳時代、律令国家の成立、中世・近世、そして近現代へと続く東北地方の歴史が時代ごとに分かりやすく展示されていた。

特に、多賀城跡をはじめとする古代東北の行政や文化に関する展示は充実しており、発掘調査で出土した貴重な資料や復元模型などを通じて、東北地方が日本の歴史の中で果たした役割を具体的に理解することができた。

また、展示方法にも工夫が見られた。大型模型やジオラマ、映像コンテンツ、タッチパネルなどを効果的に配置し、単に資料を展示するだけでなく、来館者が自ら学び、興味を持ちながら見学できる環境が整えられていた。さらに、江戸時代の街並みや農村の暮らしを再現した実物大の展示空間は、当時の生活を身近に感じることができ、歴史への理解をより深める内容となっていた。

博物館では、展示事業だけでなく、調査研究や資料の保存・収集、学校教育との連携、体験学習、講演会、企画展など、多様な事業を展開している点も特徴としてあげられる。地域の歴史や文化を次世代へ継承する拠点としての役割を果たすとともに、観光資源としても重要な施設となっており、県内外からの来館者も多かった。



Ⅲ 主な質疑応答（質疑応答は多賀城市のみ）

Q 特別史跡多賀城跡復元整備事業に至った背景について

震災復興のシンボルとして、南門の復元に着手されたようだが、復元整備に要した年数。

A この計画は平成2年に始まり平成6年には実施設計の作成にまで至っていたが、災害や経済状況の変化等様々な要因により一時中断としていた。

東日本大震災からの復興のシンボルとして、平成26年に位置づけられ、有識者による多賀城南門等復元整備検討委員会を立ち上げ、会議及び意匠部会等を重ね、復元整備に関する研究を進めてきた。

平成28年3月に開催された、文化庁の「史跡等における歴史的建造物の復元の取扱いに関する専門委員会」において整備計画の承認を受け、平成29年に基本設計、平成30・31年度実施設計が完成し、令和元年に現地工事に着手。南門自体は令和5年2月に完成。令和7年にはガイダンス施設も完成し、令和7年4月25日にグランドオープンを迎えた。

Q 周辺に点在している多くの歴史遺産との関連性について

(視察内において、確認した質問の意図は、整備箇所についてどうしてまばらになっているのか)

A 特別史跡内において、整備箇所の優先順位をつけている。

土地の地形、性質に応じて A1, A2, B, C1, C2 と地区割を行い、優先して整備する箇所を A1, C1 と設定。その中でも、さらに公有化及び特別な遺跡が存していた地区を S 地区と設定し、S 地区を最優先に公有化、整備を推進してきた。広大な面積において、公有化の割合は約 64% という状況もあること、整備に係る予算確保が困難なことから、整備着手については可能な範囲で実施をしてきた経緯がある。

そのため、A1, C1 地区においても整備、未整備箇所が混在している。

IV 視察研修を終えて（感想と草津市への示唆）

今回の視察を通じて、文化財は単に保存するだけでなく、「活用し、伝える」という視点に立ったまちづくりが計画的に進められていることを強く感じた。多賀城跡では、史跡の復元とデジタル技術を活用したガイダンス施設を一体的に整備することで、歴史や文化を分かりやすく伝える工夫が随所に施されており、子どもから大人まで幅広い世代が興味を持ちながら学べる環境が整えられていた。また、南門復元事業や東北歴史博物館との連携により、歴史資源を教育・文化振興にとどまらず、観光振興や交流人口の拡大、さらには地域経済の活性化へと結び付ける総合的な取組が展開されており、歴史遺産を地域の魅力として最大限に生かす先進的な事例であると感じた。

草津市においても、今後整備が予定される歴史資料館においては、現在整備基本計画（案）のパブコメを募集されている期間中ではあるが、貴重な歴史資料を展示するだけでなく、デジタル技術や体験型展示を積極的に取り入れ、市民はもとより子どもたちや市外からの来訪者にも親しまれる施設づくりが重要である。また、歴史を学ぶ場としてだけでなく、地域の文化や観光の拠点として活用し、周辺施設や地域資源との連携を図ることで、施設の魅力と価値をさらに高めることができると考える。

特に震災復興支援補助金（補助率 50%）の活用や総務省や国交省の補助を取り入れられていたことを参考に、補助メニューの模索が重要であると実感した。

今回の視察は、歴史文化施設の果たす役割や、文化財を活用した地域活性化のあり方について多くの示唆を得る、大変有意義な機会となった。

V 研修資料

別添のとおり

輝勢会視察研修報告書

報告者:草津市議会輝勢会

小野元嗣

1 視察概要

視察日時 令和8年7月16日(水)14時～16時

視察先 Zip Infrastructure 株式会社

所在地 福島県南相馬市原町区萱浜字巢掛場 45-245

視察案件 自走式ロープウェイ「Zippar(ジッパ―)」について

対応者 Zip Infrastructure 株式会社 担当者

2 視察者(草津市議会 会派「輝勢会」)

役 職	氏 名
会長	山元 宏和
副会長	小野 元嗣
副会長	横江 政則

幹事長	服部 利比郎
政調会長	中島 美德
副政調会長	井上 薫
総務会長	福田 茂雄
相談役	中嶋 昭雄

3 写真

【写真①】



【写真②】



【写真③】



4 視察先概要

Zip Infrastructure 株式会社は、「誰もが自由に移動できる社会」の実現を目指し、世界初となる自走式ロープウェイ「Zippar」の開発を進めるスタートアップ企業である。

Zippar は、搬器（ゴンドラ）自体が電動モーターによりロープ上を走行する新しい交通システムであり、従来の索道技術と最新のモビリティ技術を融合させた次世代公共交通である。

従来型ロープウェイでは困難であった中間駅や分岐運行を可能とし、都市部から地方都市まで幅広い導入が期待されている。

また、高架橋など大規模構造物を必要としないことから建設費を抑えることができ、CO₂排出量の削減や省エネルギー化にも寄与する環境配慮型交通システムとして注目されている。

5 視察目的

全国的な人口減少や高齢化、運転士不足などにより公共交通を取り巻く環境は大きく変化している。

草津市においても、公共交通ネットワークの維持・充実、交通空白地域への対応、環境負荷の低減、防災機能の強化などが重要な行政課題となっている。

本視察では、自走式ロープウェイ Zippar の技術的特徴や導入事例、整備費用、安全性、維持管理方法などについて学び、草津市における新たな交通政策への活用可能性を調査・研究することを目的とした。

6 説明内容

主に次の事項について説明を受けた。

- Zippar 開発の経緯
- システムの基本構造
- 従来型ロープウェイとの違い
- 建設コスト・維持管理費
- 安全対策
- 災害時の対応
- 国内外の導入検討状況
- 環境性能
- バリアフリー対応
- 将来的な都市交通への展望

7 主な質疑応答

No.	分類	項目	事前質問	回答
1	性能	(1) 強風環境における運行安定性	運行休止（デッドライン）となる具体的な「風速」などの数値基準はどのように設定されていますでしょうか。	設計の耐風性能は風速 30m/s ですが、既存の鉄道運行休止基準（風速 20-25m/s 程度）と同じ運用を想定しております。
2	道路占有	(2) 既存の道路環境への影響と「道路上空」の占用許可	道路上空に支柱やレール・ロープを設置する際、道路管理者（国・県・市）との法的調整（道路占用許可や新交通システムとしての位置づけ）はどのように進めるのでしょうか。	具体的な整理はまだですが、現在国交省と法整備に向けての弊社進捗状況等を定期的にアップデートしております。現在の想定では軌道法を軸にして法整備に向けて準備中の段階でございます。
3		(2) 既存の道路環境への影響と「道路上空」の占用許可	交差点やカーブが連続する狭い道路空間でも、歩道や中央分離帯を圧迫せずに支柱を建てられるのでしょうか。	現時点では支柱直径は約 1m のため、想定されている空間で支柱を工事できる空間が確保できるかによると思われます。
4	性能	(3) 自動運転の安全性と障害物検知、トラブル発生時の対応	道路上空を走行する際、下を通る大型車両との接近検知や、万が一、ロープ・レール上に鳥や飛散物（ゴミ等）などの障害物があった場合の検知・停止システムはどのような仕組みでしょうか。	詳細な調査時に Zippar 走行ルートの高さについて検討が必要となります。ロープへの障害物については今後運行を計画していく段階で検討項目の 1 つになるかと存じます。

5		(3) 自動運転の安全性と障害物検知、トラブル発生時の対応	万が一、駅間で車両が緊急停止した場合の「乗客の救出・避難方法」の運用想定について教えてください。	既存のロープウェイと同様に高所作業や複線であれば車両横づけてのレスキュー、車両内部にある緊急はしごを利用した脱出を想定しております。また、運行時には定期的な訓練も実施する想定をしております。
6		(3) 自動運転の安全性と障害物検知、トラブル発生時の対応	車両トラブルが発生した時や事故が発生した時の対応について教えてください。	同上
7	コスト	(4) 導入費用（初期コスト・維持管理費）と地方自治体の財政負担	総費用（プラン A）15 億円/km に含まれるものは何でしょうか。	単線で直線 1km のルートで、構造物、車両 1 台、人が乗降りする簡易の駅が 2 つとなります。
8		(4) 導入費用（初期コスト・維持管理費）と地方自治体の財政負担	車両本体の価格や、駅舎（停留所）の建設に要する概算費用を教えてください。	現在開発中のため、費用のご回答は差し控えさせていただきます。
9		(4) 導入費用（初期コスト・維持管理費）と地方自治体の財政負担	地方自治体が導入する際、国の「都市交通バリアフリー化事業」や「新交通システム導入に関わる補助金」といった既存の国庫補助金の適用対象になり得るのか、現在の国（国土交通省など）との協議状況や見通しについて教えてください。	対象の補助金については確認できておりませんが、車両はバリアフリーを考慮した設計であり、軌道法が適応された場合は LRT と同様に社会資本整備総合交付金（国庫）や地方債発行の対象にもなり得るものと想定しております。
10	スケジュール	(5) 運行開始（社会実装）に向けた今後の開発ロードマップと法制化の見通し	福島試験線での実証実験を経て、日本国内で初となる「実際の一般乗客を乗せた営業運行（社会実装）」は、最短で何年頃を目指されているのでしょうか。	28 年に私有地内での運行 33 年に公共交通として運行以上のスケジュールを目指しております。
11		(5) 運行開始（社会実装）に向けた今後の開発ロードマップと法制化の見通し	Zippar を公道上空で営業運行させるにあたり、鉄道事業法や道路運送法などの法改正、あるいは特区制度の活用など、クリアすべき法的なハードルと現在の進捗について教えてください。	当てはまる法律がない状況のため、福島試験線での走行データを取得して、技術的な裏付けをしていく段階となっております。国との進捗については No. 2 と同様になります。
12		(5) 運行開始（社会実装）に向けた今後の開発ロードマップと法制化の見通し	一回の乗車定員は何人でしょうか。	最大 12 人
13	費用帯効果	(6) 損益分岐点について	営業運転時の損益分岐点となる乗客数、運賃等は設定されていますでしょうか。	運賃は既存の公共交通機関と同様を想定しており、その運賃での損益分岐点は直線 1km の路線の場合 500-600 人/日と仮定しております。

14	メンテナ ンス	(7) メンテナンスについて	メンテナンスには、専門的知識が必要になりますでしょうか。	メンテナンス箇所にもよりますが、消耗品等は自動車整備士や電気工事士等が従事者になるかと存じます。
15		(7) メンテナンスについて	自動車のように定期的な点検が必要になるでしょうか。日常的なメンテナンスの形態は。	既存の電気自動車を改造しているため、既存車と同様に定期点検は実施する想定をしておりますが、適応法令に依存するため具体的な形態等は今度明らかになるものとなります。
16		(7) メンテナンスについて	運行のランニングコスト、メンテナンスにかかるコスト設定はされていますでしょうか。	LRT と同様の割合を想定しております。(宇都宮 LRT の場合は初期費用の 5%程度)
17	進捗	(8) 他自治体等での導入検討状況について	他自治体では、どのような課題や問題の意識を持って、Zipcar の導入可能性を検討されていますでしょうか。	道路渋滞、自動車依存、運転手不足によるバス路線の廃線などになります。
18		(8) 他自治体等での導入検討状況について	宮城県富谷市が実施された「都市型自走式ロープウェイ導入可能性調査業務」では、ルート①（約 3.45km）の概算事業費が約 100 億円、ルート②（約 4.05km）の概算事業費が約 147 億円とそれぞれ算出されており、1km 当たり約 29～36 億円/km と総費用（プラン A）15 億円/km と比較して高額になっています。富谷市における概算事業費が高額になった要因が判明していれば教えてください。	①昨今の資材高騰の影響 ②レール等の鋼材にて建設するカーブ区間があり、トンネルをオーバーパスする箇所など特殊な環境に対応するための影響
19	-	(9)追加質問	鉄道系システムは一般的に、鉄道事業法か軌道法に基づいて運行されていますが、なぜ軌道法を軸として検討されているのでしょうか。（横浜キャビンも鉄道事業法に基づいていると認識。）	鉄道事業法を適応する場合は重工な信号設備を組み込み必要があり初期コスト、ランニングコスト、メンテナンスコストが莫大になります。鉄道事業法に比べると軌道法は重工な信号設備が不要となっており、かつ道路上空に敷設することで社会資本整備総合交付金の対象となることから軌道法を軸に適応を検討しております。

20	-	(9)追加質問	パンフレットには用地確保「不要」と記載されていますが、本当に用地確保は「不要」でしょうか。	ルート選定において道路上空を前提としており、用地確保が不要と記載させていただいております。しかし、地域事情によりルートする際に道路以外の民地等の上空を通過するルートが必要がある場合もあるかと存じます。その際は用地確保が必要となります。よって、用地確保の有無については最初のルート選定で決まるとご認識いただけますと幸いです。
----	---	---------	---	---

8 視察を終えて(会派代表所見)

今回の行政視察では、公共交通の新たな選択肢として注目される自走式ロープウェイ「Zippar」について詳しく学ぶことができた。

人口減少や高齢化が進む中、公共交通の維持は全国共通の課題であり、運転士不足や建設費高騰などに対応できる新たな交通システムの必要性を改めて認識した。

Zippar は、比較的低コストで整備できることに加え、環境負荷の低減やバリアフリー性能にも優れており、地方都市における公共交通ネットワークの形成に大きな可能性を持つ技術であると感じた。

一方で、現在は実証・開発段階であり、安全性や耐久性、長期的な維持管理、採算性などについては今後の実績を十分に検証していく必要がある。

草津市においても、JR 草津駅・南草津駅を中心とした交通結節機能の向上、公共交通の利便性向上、観光振興、防災対策など様々な分野への応用が期待される。

会派としては、今後も新しい交通技術の動向を継続して調査・研究するとともに、市民が安全・安心・快適に移動できる持続可能な公共交通の実現に向け、政策提言につなげていきたい。

9 今後の政策提言に向けて

1. 次世代公共交通の調査研究を継続する。
2. 草津市地域公共交通計画との整合性を検討する。
3. 防災・観光・福祉を含めた多目的利用の可能性を研究する。
4. 将来的な実証実験や国の支援制度について情報収集を進める。
5. 市民・交通事業者・行政が連携した持続可能な地域交通のあり方を検討する。

以上