

令和6年1月9日

調布市議会議長 井上耕志様

建設委員長 大野祐司

視察等共通部分報告書

下記のとおり、視察（~~研修~~・視察研修）を実施いたしましたので、視察等個別部分報告書（第3号様式）を添えて報告いたします。

記

1 実施名称（テーマ）

令和5年度調布市議会建設委員会行政視察

2 実施期日（期間）

令和5年10月16日から令和5年10月18日（3日間）

3 実施場所（視察先・研修会場）

- ・岐阜県岐阜市（岐阜市議会）
- ・岐阜県大垣市（大垣市議会）
- ・静岡県静岡市（静岡市議会）

4 実施目的

建設委員会所管事務について、他自治体の視察、事務調査を行うことにより、今後の市政に十分反映させることを目的とする。

5 参加者の氏名

- ・大野 祐司 ・清水 仁恵 ・磯邊 隆 ・川畑 英樹
- ・鈴木 宗貴 ・藤川 満恵 ・山根 洋平

6 実施結果（視察概要）

岐阜県岐阜市（未来技術社会実装事業について）

都市建設部交通政策課による説明

(1) 岐阜市の人口減少等の現状

ア 人口の見通し

2020年時点では岐阜市の総人口約40万8千人だが、20年後には5万7千人の減少、そのうち生産年齢人口は4万7千人の減少が予測されている。社会保障費の増加の一方で、市税収入の減収や働き手不足など危機的な状況にある。

国立社会保障人口問題研究所によると、日本の人口は年間約80万人減少することが50年続き、総人口の約31%減少することが予測されている。

イ 市税収入への影響

地方税収等のシミュレーションによる地方税総額の推計値を使用し、生産年齢人口一人当たりの地方税額23万6千円とすると4万7千人の人口減少により、20年後には約110億円の減収が見込まれることから、オール岐阜で維持管理コストの縮減が必要である。これは、各地方都市が抱えている実情であり、喫緊の課題であると捉えている。

(2) 未来技術社会実装事業の背景と目指す将来像

ア 岐阜市地域公共交通計画について

公共交通とまちづくりが連携した持続可能な地域公共交通の構築を基本方針として、事業を実施。

(ア) 8幹線2環状を中心とした幹線軸の強化・路線再編

(イ) トランジットセンター・拠点バス停の検討

(ウ) コミュニティバスを中心とした持続可能なコミュニティ交通の推進

(エ) 公共交通の利用促進に向けた積極的に活用したくなる利用者サービスの向上

(オ) 取組をサポートする自動運転などの新技術の活用

イ 公共交通での自動運転技術の導入

運転免許を持たない高齢者や移動が困難な交通弱者の増加，バス運転士不足による地域交通の持続困難，中心市街地の活力低下などの地域課題がある。これらの課題解決に資するものとして自動運転に期待しており，コンパクト＋ネットワークの都市づくりや地域公共交通への自動運転技術の導入などによる持続性の高い公共交通システムの構築を目指す将来像として積極的に取組を進めている。

(3) 岐阜市未来技術社会実装事業

ア 令和元年度から令和3年度

階層構造の公共交通ネットワークへの自動運転の展開により，地域先進モビリティシステムを構築する地域活性化事業として令和元年に内閣府に選定され，事業を開始した。

運転士不足などの課題を背景とし，オンデマンドで運行するタクシーにより，コミュニティバスをサポートするラストマイルのオンデマンド化や中心部循環バス路線の自動運転実証実験等について，以下の内容を令和3年まで取り組んできた。

(ア) ラストマイルのオンデマンド化・自動運転社会実装

コミュニティバスの走行が困難な狭隘道路などを対象とした，きめ細やかな移動サービスを提供するコミバスサポート便（オンデマンド）を導入するとともに，自動運転の実証実験を実施。

また，郊外部の非効率な運行となっているコミュニティバスにおいて，オンデマンド運行形態を導入するとともに，自動運転化を検討。

(イ) 中心部循環バス路線の自動運転社会実装

中心部のシンボリックな路線である循環バス路線での，バスタイプの自動運転車両による実証実験を実施。

イ 事業の実施体制について

学識経験者や交通事業者，警察などからなる岐阜市公共交通

自動運転技術活用研究会を核として、国土交通省や警察庁などにも参加いただくほか、スマートシティぎふ推進コンソーシアム（健幸都市岐阜出かけて健康になるまちの実現を目指して取り組んでいるスマートシティぎふ推進プロジェクト）からも関係する企業にも参加いただき取組を進めている。

(4) 自動運転技術の導入事業

ア これまでの経緯

公共交通での自動運転技術導入を目指し、令和元年度に岐阜市公共交通自動運転技術活用研究会を設立し、段階的に取組を進めてきた。

令和2年度には、県内で初めて中心市街地の公道を小型バスの自動運転車両が走行し、令和3年度にはハンドルやアクセル、ブレーキペダルのない自動運転バスが走行。信号機との通信による信号協調や横断者や障害物を自動検知、車内の様子を遠隔監視するなどの検証を実施。令和4年度は新たなルートを追加し、約1か月間の実証実験を行ったほか、文部科学省の共創の場形成支援プログラム（名古屋大学が主体となり、岐阜大学や企業などと連携する事業）が採択された。

(ア) 自動運転レベルについて

政府は2025年に全国50ヶ所、2027年に全国100ヶ所でのレベル4の実現を目指している。

- ・レベル1 加速減速など、一方向だけの運転支援。
- ・レベル2 レベル1にハンドル操作などが加わり、縦・横方向の運転支援。
- ・レベル3 高速道路など特定の条件下での自動運転だが、運転士が必要。
- ・レベル4 限られた特定条件下での完全自動運転。
- ・レベル5 レベル4の条件がない、条件を問わない完全な自動運転。

イ 令和4年度から令和5年度

これまでの取組が評価され，令和3年度に内閣府より支援継続が決定され，新たに持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを目指した自動運転技術の導入事業として，令和4年度から取組を進めている。

(ア) 実験の概要

令和4年度は新たに観光地を巡るルートを加え，岐阜駅と市役所までのルートのほか，多くの市民や観光客を含む来街者が自動運転バスに乗車できるよう，岐阜公園及び川原町界限までルートを延長し，観光地へのルートの検証に加え，さらなる社会受容性の向上のため，約1か月間の実証実験を実施。関係者を含め，約1,537人に体験乗車いただいた。

(イ) 検証結果

① 技術の検証

幅員が狭く歩車分離されていない岐阜公園ルートでも約8割の区間で自動運転を実現し，インフラ協調においては，AIカメラの右折判断による自動右折に98%成功した。

その一方で，主な手動介入の要因として，路上駐停車の回避，また対向車の接近回避といったことが課題となった。

これらの課題に対しては，AIカメラの精度向上と横断歩道等検知範囲の拡大や信号協調技術との併用など，走行環境の整備が必要であると考えている。

② 社会受容性の検証

アンケート調査により，自動運転技術の信頼性が乗車前後で向上した一方で，約6割にとどまる結果となった。対応方針としては，長期間継続した運行による乗車機会の増加や啓発の実施により，低速走行の許容や路上駐車抑制などへの理解を深めることで社会受容性の向上を図りたいと考えている。

これまでの検証結果を踏まえて，中心市街地での5年間の継

続運行を実施することとなった。

(5) 今年度からの取組

ア 概要

(ア) 事業目的

中心市街地や川原町，岐阜公園などの観光地を周遊する自動運転バスを5年間継続して運行し，段階的にインフラ整備を進めるとともに，社会受容性の向上を図りながら，レベル4での自動運転の実装を目指していく。

(イ) 運行体制

自動運転車両運行に係る公募型プロポーザルの結果，BOLDLY株式会社を選定した。運行主体は岐阜市，運行管理はBOLDLY株式会社，オペレーターや遠隔監視者を地元の岐阜乗合自動車株式会社の体制で実施。

(ウ) 走行ルート

JR岐阜駅から市役所を経由する1周約5キロの中心部ルートとJR岐阜駅から川原町駅や岐阜公園等を経由する1周約9キロの岐阜公園ルートの2ルートの走行。

(エ) 運行スキーム

運行期間は令和5年11月25日から令和10年3月31日の5年間，運行便数は中心部ルートは毎日2台で運行し，30分間隔1日12便，岐阜公園ルートは土日祝日に1台で運行し，2時間間隔を1日3便，時間は10時から16時まで走行する。

(オ) その他

車両は昨年と同様，ナビヤのアルマを3台運行し，自動運転レベルはレベル2，令和9年度までにレベル4を目指していく。乗車定員はオペレーターを除いて10人とし，市庁舎方向については原則予約制とするが，空席がある場合には予約なしでの乗車も可能とする。また，雨天や雪などの悪天候時には運休するなどの運行条件を設定。

イ 技術と社会受容性の検証について

(ア) 技術の検証

短期間の実験では、これまで把握できなかった季節や天候などの課題抽出や対応策の検討を実施しつつ、段階的なインフラ整備を実施していく。

(イ) 社会受容性の検証

自動運転バスの走行について市民の路上駐車への抑制や低速走行の許容などへの理解を深め、意識を醸成していく。

まずは、走行環境の整備や理解促進施策を実施し、計画運行をしながら検証していき、走行データの分析による課題抽出とアンケート調査等による効果測定を実施し、課題への対応策やさらなる理解促進策を検討するといったサイクルを繰り返し実施することで、段階的なインフラ整備、社会受容性のさらなる向上を図っていく。

(ウ) 自動運転の技術的課題に対する対応について

- ① 複雑な信号や逆光などの場合に信号の認識が難しいといった信号認識の課題

信号機から直接情報を得る信号協調といった技術で対応し、全36ヶ所の信号交差点を順次整備予定。

- ② 悪天候で周囲が見えない、路上駐車を自動で回避できないなど、走行空間に関する課題

事前に3次元地図を用意し、その地図上にパソコンでルート設定を実施することで、正確なルートを走行する。また、荒天時は運休とし、路上駐車などの際は手動運転で回避を行う予定。

(エ) 交差点や、不意の飛び出しなど状況予測、判断や障害物の認識といった課題

車両に障害物を検知し、自動で停止することができるセンサーをつけるほか、急な飛び出し時には、自動ブレーキまたは手動運転での対応とする。

ウ 今年度の取組について

(ア) 走行環境の整備（インフラ整備等）

- ① 完全自動右折の実現に向けて，路車協調システム^{※1}（インフラ協調）の整備，信号協調^{※2}の整備を岐阜市役所前交差点にて行う。

また，右折時の対向車情報のほかに，昨年課題となった横断歩道周辺を新たに検知エリアとして追加する。

※1 路車協調システムとは，路上のA Iカメラ等で検知した交通状況を自動運転車へ情報を提供するシステムのこと。岐阜市ではL i D A R（赤外線レーザーを照射し，反射波を受光することで物体を検知）も活用して，精度の向上を図っていく。

※2 自動運転車に信号情報を提供する装置。

- ② ルート上の信号協調を全36か所のうち，中心部ルートの15か所を整備する。
- ③ 利便性の高い予約システムとして，電話に加えて実験的にL I N Eを活用し，乗車予約やバスロケーション，運休情報等の配信など，利便性の向上を図る。乗車希望日の30日前から受付を開始し，空席がある場合には予約なしでも乗車可能とする。

(イ) 社会受容性の向上について

- ① ルート上のバス停を1か所から9か所設置し，利便性の向上を図り，乗車機会を増やす。
- ② 認知度向上に向けた取組として，公共交通のシンボルとなる，水戸岡鋭治氏のデザインによるバスラッピングや内装及びバス停の整備を行うほか，S N S等を活用した広報活動を継続実施する。
- ③ 学校モビリティマネジメントとして，未来を担う岐阜市の子どもたちが先進技術に触れる機会を創出し，市内の全小学校を対象とした体験乗車を実施していく。

上記取組を実施するほか、5年間の取組としてルート上、全ての信号交差点における信号協調や右折・合流地点等危険箇所における路車協調システムを順次整備していく。そのほか、顔認証システムなど無人自動運転時の決済方法の検討、バス停の環境整備などの走行環境の整備を進めるとともに、商店街や観光施設等との連携など、ビジネスモデルの検討や注意喚起看板、路面標示等啓発物の整備、シビックプライドの醸成に向けたイベント等（SNSフォトコンテスト等）の開催など、社会受容性のさらなる向上に取り組み、5年の間にレベル4の実現を目指す。

また、産官学連携により、持続可能な公共交通ネットワークを構築し、公共交通の魅力向上、運転士不足への対応等により、公共交通を将来にわたって維持するとともに、日本初の中心市街地における自動運転を実現し、トップランナーとして全国を牽引していきたい。

(6) 自動運転の導入効果について

岐阜市では、スマートシティやDXの推進を背景とし、日本で初めてとなる中心市街地での自動運転の実現を目指している。中心市街地で公共交通への自動運転技術の導入を実現することで、公共交通の魅力向上や運転士不足への対応等により、持続可能な公共交通ネットワークの構築が図られ、市民の生活に必要な公共交通を将来にわたる維持につなげるほか、中心市街地での走行で培った技術やノウハウの郊外部等の横展開などを考えており、自動運転の導入により、様々な波及効果を期待している。

ア シビックプライドの醸成

「自動運転バスがいつも走っているまち」の実現により、都市の魅力が向上し、未来を担う子どもたちに先進技術に触れる機会を創出する。

イ まちづくり・環境・観光・経済の活性化

センターゾーンの回遊性を高めることによるにぎわいと活気

の創出や観光施設等とのタイアップなど新たなツーリズムの構築が図られる。

ウ 環境負荷の軽減，安全性の向上

E Vバス導入による温室効果ガスの削減やセンサーなどの活用による安全性の向上を目指す。

(6) その他公共交通の利用促進の取組

路線バス再編成とコミュニティバス推進に加え，新たな取組により公共交通の利用を促進する。

ア バスマちば

バス停近傍の民間施設（コンビニや薬局等）をバスの待合スペースとして活用するサービスを令和4年12月に開始。バスロケーションシステム（バス接近情報が確認できるデジタルサイネージ）の設置により，風雨の影響を受けることなく店内で快適にバスを待つことができる。バスマちばのデザインは，商標登録しており，岐阜市のこの実験の条件に合えば，広域連携できるよう近隣市とも協議している。

イ 新たな決済方法の導入

全国交通系ICカードとの連動が，令和5年度末から供用開始予定。

ウ 昼得きっぷ

平日の時間帯（10時から16時）限定のバス1日乗り放題500円のフリーバスきっぷを社会実験として期間限定で実施し，今年4月から通年販売開始に至った交通政策にも取り組んできた。

－岐阜市議会－



・岐阜県大垣市（環境SDGsおおがき推進プロジェクトについて）

生活環境部環境衛生課・大垣市クリーンセンター リサイクルセンターによる説明

(1) 環境SDGsおおがき推進プロジェクトの概要

環境SDGsおおがき大垣推進プロジェクトは、①環境SDGsおおがき未来創造事業②環境SDGsおおがき普及啓発事業③草木等たい肥化事業の3つをプロジェクトの柱として取り組んでいる。

ア 環境SDGsおおがき未来創造事業（未来のおおがき人を育成）

多彩な講師陣が未来講座をサポートしながら、高校生にSDGsとは何かという基本的な内容や地元企業が実践するSDGsの取組等を通して、大垣の未来について意見を交わし、様々な提案をいただく事業。

イ 環境SDGsおおがき普及啓発事業（SDGsの輪を広げよう！）

(ア) カードゲームで未来をシミュレーション

カードゲームを用いた体験学習を行い、市民が楽しみながらSDGsを学ぶことによって、日常生活における気づきや環境活動への啓発を目指している。

(イ) 環境SDGsおおがき普及支援センターの開設

市内のSDGsの取組やカードゲームの紹介など、環境SDGsの普及啓発の拠点としてセンターを開設。

様々な環境活動に取り組む大垣市環境市民会議の事務所も併設し、連携しながら普及啓発に取り組んでいる。

ウ 草木等たい肥化事業（資源の循環をめざそう！）

堤防や草刈りから出る草木や家庭から出る生ごみを堆肥化し、有効活用する事業。市民とともにごみの減量化・資源の循環を目指している。

(ア) たい肥で作った野菜のカレー販売

大垣公園で「めぐるマルシェ」と題したイベントを開催し、循環型野菜を利用したカレーを販売し、好評を得ることができた。たい肥をつくるだけでなく、たい肥を使った野菜の栽培から調理、実際に料理を食すことで、その循環を感じてもらおう事業。

(イ) 環境SDGsポイントで環境行動を支援

市民が作ったたい肥の活用法として①家庭菜園での利用②市に提供いただき、市が環境SDGsポイントと交換して、たい肥で作った野菜もしくは様々な環境グッズと交換できるポイントの贈呈を実施。

市で回収するごみの約25%を生ごみが占めている。生ごみは水分が多く、様々なエネルギー（運搬・焼却等）が必要となることから、たい肥を作るためのコンポストへの補助を実施することで、積極的な参加を促し、ごみの減量化・循環型社会を目指している。

(2) 環境SDGsポイント（エコアクションポイント）について

ア 目的

環境イベントへの参加や資源循環の取組等を行うことで、環境SDGsポイントを付与し、環境グッズや環境配慮商品（コンポスト等）と交換することにより、たい肥化の普及・啓発を図り、環境行動への動機づけを目的としている。

イ 事業内容

(ア) 環境SDGsポイントの付与

名刺サイズのQRコード付ポイントカードを作成し、配付。カードのQRコードは、一度だけ読み込むことができる仕様。

生ごみ等のたい肥化推進事業でも使用しており、ポイントの付与が動機づけ、市民の環境行動もしくはたい肥化を進めていく下支えになればと考えている。講演会に参加、ポイントの付与、次にコンポストを選び、実践していただく。コンポストは、生活様式にあったものを選んでいただけるよう5

種類用意し，補助を実施している。

また，たい肥の使用場所がない方には，クリーンセンターで引き取り，市が使用する取組を行っている。その際もエコアクションポイントを還元する。このたい肥を使った野菜の販売，料理の試食の参加者にもポイントを付与している。

(イ) 環境SDGsポイントと商品の交換

ポイントが一定数たまると商品と交換ができる仕組み。

①ポイント付与と交換実績（令和5年8月末現在）

令和4年度からの事業で，登録者数は357人。

②エコアクションポイントカード読み込み数

市のイベントもしくは環境行動に対して付与しており，令和5年度からは，ショッピングモール，環境イベントや市内でのイベント後のボランティア清掃でも使用しているが，配付件数に比べ読み込み件数が低い状況。

ウ 課題

認知度が低く，QRコード付ポイントカードを受け取っても，アプリを読み込むまでの登録者数や，市の用意する商品が少ないことが課題としてあげられる。現在の商品は①たい肥化で育てた野菜②コンポスト基材割引券③市指定のごみ袋。

エ 関係機関との連携

現状は市のイベントや取組が中心であり，市が関与していないイベントとの連携は実施していないが，今後の連携については，様々な方の意見を聞きながら模索していきたい。

オ 今後の展望

令和5年1月から燃えるごみ・燃えないごみについて，有料指定ごみ袋制度を導入し，ごみの減量化に努めている。その中で，さらなるごみの減量施策として，家庭から排出される生ごみ等たい肥化推進事業を実施しており，生ごみ等たい肥化の推進のほか，生き物調査や清掃活動についても，その環境行動を支援するためエコアクションポイントを付与していく。

運用についてはまだ2年目であるが，引き続き，環境行動の支援策として，本ポイント制度を実施していきたいと考えている。また，年度ごとの実績を踏まえ今後の利用方法等の拡充についても検討していく。

(3) 環境SDGs おおがき未来創造事業

ア 事業概要

環境をテーマとしたSDGsの取組を一層進めるため，次代を担う高校生を対象とした環境SDGs未来講座等を地域企業等と連携して令和3年度から開催。

イ 目的

急激な人口減少や少子高齢化が進展する中，高校生世代が将来にわたって「住みたくなる，働きたくなる」大垣の未来について考え，「選ばれつつけるまち おおがき」を実現するために実施しており，未来講座のまとめとして，高校生が講座を通して学んだ内容を発表，提案する成果発表会を実施している。

また，小・中学生は，教育委員会を通じて市と接する機会があるが，高校生との接点が少ない中で，SDGsをテーマとした高校生の探求学習を通して考える力を養うことを事業に結びつけ，高校生との連携を図ることを目的に事業を開始。

ウ 講座の種類・実績

(ア) 基礎講座

高校の先生からの要望も多かったため，SDGsの基礎について専門講師が開催する講演会式講座，高校の探求学習等を実施。

(イ) 個別講座

大垣市は産業のまちであるが，地域の企業が認知されていないこともあり，企業や団体が高校と連携して行う連続講座（3回程度），企業・団体の環境やSDGsの活動や課題等について講座を通して学び，それをもとに高校生が独自に探求学習を行う。

また，企業が取り組んでいるSDGsの取組に対する課題に対し，高校生の意見やアイデアをもらう取組も実施。

(ウ) 実践講座

本事業で学んだことをアウトプットするため，資料の作り方やプレゼンテーションの方法について学ぶ講座。

上記講座を自由に組み合わせ，先生が高校生の伸ばしたい力に応じて平均1回から3回程度で講座を組み，実践している。

(エ) 令和3年度実施事業

①令和3年度環境SDGsおおがき未来創造事業実行委員会
②環境SDGs未来創造事業スタートアップセミナー
③SDGs基礎講座
④SDGs個別講座3回
⑤SDGs実践講座
⑥アーカイブ講座の収録
⑦環境SDGs未来創造事業クロージングイベント

(オ) 令和4年度実施事業

①令和4年度環境SDGsおおがき未来創造事業実行委員会
②環境SDGs未来創造事業スタートアップセミナー
③SDGs指導者講習会
④SDGs基礎講座
⑤SDGs個別講座9回
⑥SDGs実践講座2回
⑦SDGs宣言会
⑧環境SDGs未来創造事業成果発表会

エ その他

令和3・4年度の参加校は7校，後援は2団体による。

未来創造事業は実行委員会形式で行っており，大学の先生や事業者，商工会議所，市民団体，高校の先生にも参加してもらい，連携しながら事業を進めている。

オ 課題

商業系や工業系，農業系の学校は具体的な取組があり，企業連携が図りやすいが，普通科高校の場合，取り組む内容が難しく基礎講座にとどまる傾向があり，開拓が必要であるほか，どう成果に結びつけていくかを検証し，事業継続を図っていくか

が課題。

(4) 草木等たい肥化推進事業について

ア 目的

堤防等から排出される草木等のたい肥化等について，調査研究を行うことにより，たい肥活用の可能性とごみの減量化，環境の保全，ならびに循環型社会の構築に寄与することを目的としている。

イ 概要

(ア) 事業の流れ

梅雨明け頃から①堤防の刈草を始め，クリーンセンターの敷地内に運び込み，1,000平米ほどの高さ2メートルまで積み上げ，集積②一定量たまり次第破碎後，たい肥化作業を実施③契約している畑にたい肥を活用し作付け④マルシェで収穫物等を販売することで市民に還元する流れを一つの事業として実施。

3年間の実証実験の中で，たい肥としては十分良質で，残留農薬についても問題ないことを確認。

(イ) めぐるマルシェの開催

たい肥を活用して育てた野菜を使い，料理を作り販売することや，産直野菜として販売することで市民の手に返すめぐるマルシェを実施。

ウ 実績

初年度65トン，4年度150トン，5年度約270トンと順調に増えているが，天気に左右されるなど量の見込みを想定することが，難しいのが現状。

オ 効果，今後の展望等

3年間の実証実験で実施しており，たい肥としての効果や作付けした野菜の状況を調査し，たい肥として使うことに問題がないことを確認しているが，堤防の刈草によるたい肥化のため，ペットボトルなどのプラスチックの混入やごみの除去が必要だ

が、全て取り除いた上でのたい肥化は困難で、ごみ混じりのたい肥が入ることを承諾いただいた上で、畑づくりを行っているのが現状。たい肥の活用法や市民への還元法が一つの目標であり、課題。

ごみの焼却ではなく、市民への配付も含めて循環型社会の構築に資する多様な利用方法を検討していく必要があり、有益かつ必要なものとして、市民に受け入れてもらえる事業として検討、拡充していきたい。

(5) 大垣市環境市民会議について

平成12年3月に大垣市環境基本計画を策定し、その計画を推進するため、平成13年7月4日に設立された市民団体。計画策定に向けて環境に関心を持っている市民、事業者の環境担当や大学の先生など公募により、参加していただいた方を中心に設立。

環境基本のスローガン「暮らしを変えて未来に夢を」の下、個人・団体・事業者・行政が協働して、様々な環境活動を実践している。

ア 会員数

令和5年4月1日現在、個人会員68人、団体会員（環境保全活動や生き物の保全活動を実施している団体）16団体、事業者30社。

イ 活動内容

(ア) 市民会議活動部会

環境に関心を持って活動したい個人の登録部会。進めたいプロジェクトを提案しながら活動を進めている。

① 水門川いきいきプロジェクト

水の都大垣の復活と市内の小中河川の豊かな自然の再生を目指して活動。水質を良くし、護岸に自然の緑を取り戻し、多様な生き物を呼び戻すことを目標とする。

また、小中学校への環境出前講座による授業を通して、川の良さを伝える活動や水生生物調査の補助等を実施。

②くらしエコプロジェクト

持続可能な社会をつくるために，市民でできることを提案し，環境に良い暮らしの実践を目指す。限りある資源を大切に使いたいという願いの下，可燃ごみの減量や資源循環の啓発活動，マイクロプラスチック問題に関する出前講座などを実施。

③環境まるごと探検隊

「身近な自然を感じてみよう」をテーマに，自然から学ぶこと，感じることを親子で分かち合い，日常生活の中でさらに活かしてもらおうよう，親子での自然体験活動（河川における水生生物調査，里山自然観察会等）を実施。

④ダンボールコンポストプロジェクト

生ごみのたい肥化を通して，循環の暮らしを広めることを目指し，ベランダでもできるダンボールコンポストやバック型のコンポストによる生ごみたい肥化の活動を実施。

また，生ごみのたい肥化を通して循環の暮らしを学ぶ出前講座やたい肥を活用したグリーンカーテン講座等も実施。

⑤グリーンサポータープロジェクト

ユニー株式会社アクアウォーク大垣の「墳井の里 香りそよぐ」公園の維持管理活動をNPO法人岐阜県園芸福祉協会西濃支部の協力の下実施。

(イ) 自然環境（水と緑）部会

市内で以前から活動している団体の連携を深めるための団体部会。ハリヨや自噴水の保全活動，ホタルを守る活動，森を育てる活動，暮らしの中で環境活動を実践している婦人団体等が参画している。

(ウ) 事業者部会

環境市民会議の活動趣旨に賛同する事業者で構成した部会で，事業者の目線から環境に対してできることを検討し，推進している。

エネルギー問題や二酸化炭素排出削減，環境に関する法律の学習等をテーマに研修会や先進的な事業所の見学，市民活動への協力等を実施。

(エ) その他事務局事業

①環境出前講座コーディネート②羽毛布団の回収（リサイクル）③フードドライブ④環境SDGsポイントシステム運営管理⑤SDGsカードゲームを利用した体験学習講座など

ウ 市との連携について

(ア) 大垣市環境基本計画の推進体制

環境基本計画の目標実現を目指し，市と大垣市環境市民会議が両輪となって事業を実施。特に市民，団体，事業者における活動や連携を市民会議が担っている。

(イ) 事業補助

大垣市環境基本計画の推進を図る活動を行う団体への事業補助として「大垣市環境保全事業補助金」を設け，大垣市環境市民会議の事業を支援。

(ウ) 委託事業

市が実施する「環境SDGsおおがき普及啓発事業」「環境SDGsポイントシステム運営管理事業」「生ごみたい肥化普及推進事務事業」などを大垣市環境市民会議が委託事業として実施。

(エ) 各種審議会等への参加

大垣市環境審議会，大垣市緑化審議会，大垣市市民環境賞選考委員会等，環境関連の審議会等到大垣市環境市民会議より委員を派遣。

(オ) スタッフ会議の開催

月に1回程度，大垣市環境市民会議事務局と各部会の役員，市におけるスタッフ会議を開催し，情報共有や事業活動の連携を図っている。

エ 課題

この団体ができてから、20年近くたっており、計画策定時から参加いただいている市民の高齢化が課題となっている。核となる方が一線から外れ、新しい方々にも参加いただいているが、全体の連携まで担っていただける核となる方がおらず、高齢化の問題と新しい方への移行が難しい現状が課題となっている。

－大垣市議会－



・静岡県静岡市（静岡型M a a S基幹事業実証プロジェクトについて）

都市局都市計画部交通政策課による説明

(1) 静岡型M a a S導入に向けた取組の経緯

交通移動手段をいかに維持していくかが課題であるが、単に交通のことだけにとどまらない大きな社会的意義のある事業であり、M a a Sによる交通サービスの実装は、人口減少・少子高齢化社会においても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するものとして取り組んでいる。

ア まちづくりの課題

静岡市の中心市街地には多様な都市の集積により、一定のにぎわいがあるが、人口減少や外出率の低下に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響などの社会情勢の変化により、地域活力は減退傾向にあり、人口減少が課題となっている。

イ 都市交通分野の役割

コンパクト＋ネットワークの集約連携型都市構造により，多分野の施策を支え，今後の交通を考えていく。

(ア) 公共交通の現状と課題

① 移動手段確保に向けた社会的要請

高齢運転者による自家用車の誤操作による交通事故が多発する中，十分な移動手段がない状況。

② 静岡市の公共交通の現状

運転士不足により，公共交通を担うことが難しい状況やバス利用者の減少，バス路線維持費の増加により，サービスの向上が難しい状況。

需要と供給のバランスが崩れ始めており，持続可能な公共交通網の構築が課題となっている。

(イ) M a a S とは

複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり，観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により，移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

そのため，地域公共交通網計画の実現のツール，持続可能な公共交通網の構築の手段として，2019年頃から静岡市では，M a a S 事業に取り組んでいる。

(ウ) M a a S（デジタル）の当初イメージ

① M a a S システムで移動と活動をつなぎ②多様な移動サービスで利用ニーズに応えるため，③活動（移動目的）との連携で地域の活性を目指し，目的などの情報等含めて一つのシステム化の実現が当初イメージ。

(ウ) 公共交通の目指す姿（交通ビジョン2030）

交通ビジョン2030では，過度に自家用車に頼らなくても誰もが安全・安心・快適に移動することができ，多彩な市民活

動や住み続けられるまちを下支えする社会インフラを目指している。

① 静岡市街地部分

基軸となる大量輸送手段（鉄道・バス）や多様な端末交通が自由に選択でき、車がなくてもスムーズな移動ができ、仕組みとしては民間サービスの最大化をしていく。

② 郊外部

車がなくてもスムーズに3都心にアクセスでき、仕組みとしては、民間サービスと地域主体のサービスとの併用を考えていく地域にしていく。

③ 山間部

車がなくても生活に困ることはなく、仕組みとしては、地域主体の持続可能な運行サービス、移動手段の総動員を考えていく。

これらは、実際の交通手段をしっかりと持続的にしていき、かつ「デジタル技術の活用」と「リアルサービスの充実」の両輪で取り組む必要があると考えている。

(エ) 対策仮説と課題感

持続可能な公共交通網の考え方（静岡市地域公共交通網形成計画）として、移動サービスの全体最適化＝多様な移動サービスの強み・弱みを補完し合う地域交通網に取り組む。

幹線交通・端末交通における役割を明確にして、乗務員不足下においてもサービスが維持・向上を考えていく。

考え方を方針として定めたが、「代替移動サービスが事業として成立するか」「どんなサービス設計が必要か（受容性含む）」等の詳細検討には至っていなかった中で、路線バスの代替サービスとして期待されたAIオンデマンド交通を中心に実証実験を実施することとなった。

(2) これまでの取組について

ア 実施体制づくり（地域主導型MaaSコンソーシアム）

令和元年5月に静岡M a a S基幹事業実証プロジェクトとして、取組の土台となる地域主導型M a a Sコンソーシアムを設立。

官民連携により検討を進めるための組織体として組成し、代表幹事として静岡鉄道株式会社、代表幹事代理として静岡市が務め、交通と行政のほかに、金融・福祉・商業・観光分野の各事業者には幹事として参加いただいている。このほか、オブザーバーや技術会員（都市ビジョンの実現に資する技術・ノウハウ等を有する民間企業・団体）を広く募集し、コンソーシアムを結成している。

コンソーシアム組成の必要性として①M a a Sは1団体ではできない②自社事業以外の分野別課題が分からない③単一団体のみでの多額の費用負担は困難④国費調達のための受け皿が必要⑤システム等の技術・ノウハウが必須⑥民間企業が持つ資力・コネクションの有効活用が挙げられる。

イ 取組の変遷

年度ごとにエリアを変え、サービス設計・受容性・事業性を検証した。エリアごとのサービス（①運行主体②ドライバーの担い手③使用車両）や利用者（①居住人口②年齢構成③地勢）が異なる中で事業を実施、検証した。

(ア) 令和元年度

コンソーシアムを立ち上げ、市街地部分（JR静岡駅以北エリア）で、市内複数のタクシー事業者と連携し、AI相乗りタクシーとして初のM a a S実験を実施。

(イ) 令和2年度

郊外で①AIオンデマンド交通＋客貨混載（旅客運送サービスと商品配送サービスを提供・実験用M a a Sアプリを公開）②リアルタイム混雑情報・混雑予測情報提供（混雑情報を提供し、乗客の自発的な迂回を促進）③仮想ダイナミックプライシング（クーポン配布による混雑緩和促進×沿線活

性化を検証) ④自家用車運転データ取得・事業性評価(真の移動ニーズを把握しA I オンデマンド交通の事業性を検証)

(ウ) 令和3年度

山間部で①A I オンデマンド交通+生活支援サービス(中山間地域に応じたA I オンデマンド交通の検証と併せ, 外出のきっかけづくりとして, 遠隔買い物体験を提供) ②O n e t o O n eクーポン配布(個人の移動実態に応じたクーポン配布により, 沿線店舗・鉄道の収益向上及び混雑平準化効果を検証) ③参加型オーディオドラマ「君と巡るシズオカ」(人気声優とのコラボにより, 新たな観光コトづくりに挑戦) ④えらべるデマンド実験(仮想バス停としてのE x p r e s s P o o l型・D o o r t o D o o r型の受容性を検証)

(エ) 令和4年度

市街地区と山間部で①A I オンデマンド交通+料金多様化(選べる3つの料金プランとして月額サブスクの提供, 特定ターゲットへの利用促進活動の検証) ②事前予約バス+生活支援サービス(地元主体の事前予約制バスの運行, 地域拠点形成としてオクシズにぎわい市の開催)

(3) A I オンデマンド交通実験結果について

ア 令和元年度

A I 相乗りタクシーの実験として, 11月の1か月間, 8時から21時までクレジットカード決済のみで, タクシーを乗り合うことで通常のタクシー料金から25%割り引く実証実験を実施。タクシー事業者9社に実験に参画いただいた。

実験登録者数456人に対して利用者数は179人とどまるが, 乗車回数は315回のうち相乗り回数は83回で相乗り率は26.3%となった。また, クレジットカードのみで実施したため, 高齢者の利用が難しく利用につながらなかった。移動に制約のある方々を助けるための仕組みとして, 高齢者にも利用しやすく乗りやすい車両や選べる支払い手段が必要との結果になった。デジタ

ルのみで事業を実施することは、厳しい現状を把握した。

イ 令和2年度

①支線バス路線の代替移動手段としての「ニーズ検証，サービス設計データ取得，利用体験」②運賃外収益（宅配料金）の獲得に向けた「ニーズ検証，サービス設計データ取得」③withコロナにおける生活の持続化（商業店舗：来店頻度向上・販路拡大，利用者：外出せずに生活できる環境づくり）をAIオンデマンド交通による貨客混載実験の趣旨として実施。

採算は度外視で1回200円で乗車，回数券も1か月2,000円，決済もクレジットカードのほか現金も選択できる仕組みとした。

総勢3,503人の乗車，3,044回の利用回数，利用人数も395人となった。予約方法を①コールセンター②スマホアプリ③呼び出しサイネージを設けたが，70.2%の利用が①となり，高齢者を含めて電話による予約が多く，アプリによる予約はなかなか難しい現状であった。

MaaSアプリの検討については，民間事業としての投資が厳しい状況であることやシステムの連携が開発の改修含め多額な投資が必要となり，現状は厳しいものの，AIオンデマンド交通の料金を低減化し，乗り合いしていくことの需要はあることを実験の中で確認することができた。

ウ 令和3年度

社会福祉協議会からの提案があり，福祉MaaS実験を実施。企画の背景として①静岡市は少子高齢化が進行し，高齢化率は30%で全国平均を上回る②都市部においても高齢者を中心に移動制約が生じている状況で，ボランティア輸送により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③高齢者ドライバーによる交通事故等が社会問題化している一方で，免許返納後の外出機会の維持・創出に向けた交通手段の確保が課題となっているなどの，高齢者等を中心に自家用車利用に依存しない外出手段の確保が必要となった。

企画の方向性・目的として①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②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③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④フレイル度の改善・健康寿命の延伸につながるような，外出機会の創出に寄与するかの検証などを進めてきた。

実験にあたっては，社会福祉協議会の高齢者の移動確保に関する要望を踏まえ，高齢者を対象にA I オンデマンド交通を運行するほか，地域包括支援センターの日常生活圏域をもとにエリアを設定した。

無料の期間を1か月設け2か月間実施したが，無料期間が終了すると利用件数も減少した。利用目的は高齢者を対象としていたこともあり，買い物や通院目的が多く，買い物は普段の活動頻度は高いが自転車や徒歩での移動が多く，通院は頻度は低いがバスやタクシーでの移動が多い結果となった。

利用割合としては，E x p r e s s P o o l型よりもD o o r t o D o o r型の利用が多いことがわかった。E x p r e s s P o o l型は，D o o r t o D o o r型と比べ，細街路の利用割合が約半減，同一目的地の場合，車両を利用する時間が約2割減少する移動も見られ，安全性・効率性が高い運行となった。

エ 令和4年度

これまでの実証実験を踏まえ，のりあい放題の実証実験に併せ，タクシーのサービスとして，サブスク券（月額，指定時間帯・範囲は乗り放題）を民間サービスの事業化の検討と連動させた上で実証実験を実施。

(ア) 背景

民間事業者がバス停から自宅までのラストワンマイルを補完する交通として，市街地での民間事業として成立するかに

ついて実証実験を行っていくこととなった。

(イ) 事業内容

市街地中心部で10時から17時までの時間帯，週に2往復以上利用する方や定額で利用したい方向けに3つの料金プランを設け，のりあい放題（①65歳以上②子育て世代③75歳以上の免許返納者）を月額サブスク券を発行し利用促進を促した。また，手軽に利用したい方や定額で利用したい方向けに，回数券やアプリを利用すると割引などの事業を実施。

これまでの実証実験と異なる点は，料金設定を少し高額とすることで，民間事業としての採算制の検証を加えたところ。

(ウ) 利用促進活動

新聞折込やポスティングによりエリア内全ての住民に周知を実施したほか，個人病院，得スポット協力店等民間事業者やSNS，メディアを通じた周知を実施した。また，特定ターゲット（高齢者，免許返納者，子育て世代）に特化した利用促進活動も実施した。

(エ) 利用実績

途中速報ではあるが，市街地の在住者は6万人程度にも関わらず，総登録者が68人，総利用回数285回となり，民間事業として成立させることは困難な状況であることがわかった。

要因としては，料金的な面だけではなく，時間帯や各エリアの問題もあり採算性というところでは，事業として成立させるのは厳しい状況である。

(4) 中山間地Maas実験結果について

中山間部は高齢化率も高く，過疎化が進んでいる地区となり，出かける手段を取り込む必要があり，令和3・4年度で実証実験を実施。

ア 令和3年度

(ア) 玉川のりあい号実証実験

10年間で人口が30%減少している地区で，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確保に対する危機意識が高い地域である。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，地区外への移動ニーズが高いということで，オンデマンド交通での実証実験を玉川地区内の福祉施設の遊休車両や自治会連合会所有車両を使用し，実施。

総乗車人数は118人で予約方法は約8割が電話からの予約であり，デジタル機器への抵抗感が強いことがうかがえた。

(1) 遠隔お買い物体験

地域の協力者がスーパーマーケットに行き，スマートグラスの映像を会場（玉川生涯学習交流館）のモニターに投影し，参加者は「玉川のりあい号」を利用して会場に集まり，モニターの映像を見ながら，協力者と遠隔で会話しながら買い物をする。また，商品が届くまでの間，地域のサロン・交流の場として活用する。

2か月間全6回開催し，参加者は延べ41人で平均購入価格は約2,960円，購入傾向としては，かさばる物や重い物の購入が多かった。無回答を除く全ての参加者が，参加して良かったと回答し，コミュニティとして集まる機会があったことが良かったという意見がある一方で，直接商品を見て買い物をしたいという意見も多かった。

イ 令和4年度

大河内地区と梅ヶ島地区で地域住民を運転手にして，拠点形成と連携したデマンド型区域運行を実施。移動サービス車を集めて，生活支援とにぎわいを創出する事業。

総乗車人数は49人で利用日はにぎわい市開催日に集中し，非開催日の運行は少なかった。

(ア) 過年度実験との違い

高齢者でも比較的利用率の高いLINEから予約可能なシステムを導入。市の公式LINEには8万人が登録している。

また、実際に商品を見て買い物したいというニーズが一定数あったことから、移動サービス車を集め、市街地まで行かなくても買い物ができるサービス（にぎわい市）設計とした。

(5) 自動運転実験について

グリーンスローモビリティとして、時速19キロまでの車両で、自動運転がどういうものかを市民の方にも知ってもらうことに加え、需要喚起も含め、令和5年度に実証試験を実施。

駿府城公園周辺（静岡市歴史博物館から大河ドラマ館）を1周40分程度で、1日5便（各便6人）運行した。総乗車人数は607人で予約率は約99%、乗車率約92%で、新しい技術を体験してみたかったとの意見が8割以上であった。自動運転の良かった点として、乗務員が乗っており安心感があったとの意見が6割以上で、市民の受容性を高める必要があることがわかった。

(6) その他の取組について

ア 静鉄沿線M a a S（クーポン配布による行動変容促進実験）

公共交通を維持させていくために、分野間連携として、交通と商業の連携施策として2年間にわたって実施。

経済的インセンティブで行動を変えることができるかを検証するために事業を実施したが、システム構築の費用負担が大きく、経済活性化＝生活支援の要素になりうることを確認。

イ 観光M a a S（エンタメコンテンツによる観光周遊促進実験）

エンタメと連携した周遊コンテンツにより、静岡県にゆかりのある声優と擬似体験デート体験など、ルート計5か所に音声ダウンロードできる仕掛けをして楽しんでもらう事業を実施。有名なインフルエンサーに周知を依頼したため、約113万回の反応があったものの、参加者は数百人程度という成果となった。

ウ 移動サービスの全体最適化に係る事業性評価について

モビリティ関連データを取得、交通・都市政策との連携事業として経済産業省に採択された事業。これは、モビリティからデータを取得・可視化し、より効率的な移動を実現するなど都

市政策へのフィードバックを行うもの。

(ア) 実験実施事項と実験結果

①自家用車移動データ（①位置情報②時刻情報③加速度情報）を取得し，地域の移動実態把握及びA I オンデマンド交通のサービス設計・事業性評価を行う。

②取得データから運転スコアリングレポートを提供し，自家用車から移動サービスへの転換を促す。

(イ) 事業実施に至った課題感

従来は，定性データやアンケートデータに基づいて政策立案されており，方針までは定性データを軸としての作成でも可能だが，新モビリティの実装段階においては，事業成立性など，より具体的に検証する必要があるが，定量データに基づくE B P Mの知識がないことが課題となっていた。

そこで，事業性評価の検証事項として①導入サービスと利用者ニーズのマッチ度②導入サービスの収支バランス③その他必要事項の3つの視点で最終的な評価を行うこととした。

(ウ) 実施事項詳細（A I オンデマンド交通のサービス設計・事業性評価）

①運行エリアの設定②移動サービスの全体最適化の具体方針の検討③時間帯別必要車両台数の算定などパラメータを設定して事業性を検証した。

特に収支バランスの検証では，収入支出の費目を検証したところ，月数百万円の赤字となり年間数千万円の赤字が見込まれ，事業の持続性は困難であり再検証の必要性を確認した。

(エ) 今後の取組方針

①利用者（地元自治会）との対話・理解促進（許容待ち時間）として，収支成立性を高めるためには許容待ち時間を多少犠牲にせざるを得ないと想定されることから，許容してもらうことの対話が必要となる。

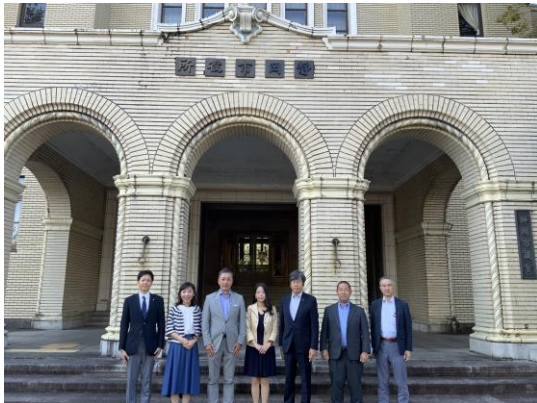
②既存交通事業者との協議・調整として，移動サービスの

全体最適化に向けては，バス路線再編にあたってはダイヤの見直しや乗務員の配置など，より具体的な議論・検証を行っていく必要がある。

③収支計算のさらなる精緻化・実装後のサービス・収支改善に向けたデータ分析の実施として，実際に運行しながら再検証していく必要がある。

これら一連の検証におけるEBMPによる効果として，定量データに基づき具体策を検討できることにより，次に行うべきことが明確になると考える。

－ 静岡市議会 －



7 その他

特になし

8 実施結果に対する所感，意見等

視察等個別部分報告書のとおり

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名	大野 祐司
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）		
<p>1）岐阜県岐阜市「未来技術社会実装事業について」</p> <p>2）岐阜県大垣市「環境SDGsおおがき推進プロジェクトについて」</p> <p>3）静岡県静岡市「静岡型Maas基幹事業実証プロジェクトについて」</p>		
<p>2 実施結果に対する所感，意見等</p> <p>（質疑・意見交換した内容，今後の市政に生かすべき点等）</p>		
<p>1） 岐阜市の中心部を自動運転バスで行う実装事業の背景は、運転免許を持たない高齢者、バス停までの短距離の移動が困難な交通弱者の増加、バス運転手不足による地域交通の持続が困難になりつつあるなどがあげられる。目指す将来像としては、公共交通への自動運転技術の導入を推進し、持続性の高い公共システムの構築である。</p> <p>令和元年に岐阜市公共交通自動運転技術活用研究会を設立し、令和2年に自動運転実証実験をおこない、令和3年に自動運転バスを走らせ、令和4年に約1か月の実証実験をおこない、1537人の体験乗車があった。</p> <p>令和5年4月に改正された道路交通法において、自動運転レベル4とされる特定条件下での完全自動運転（オペレーターなし）が可能となり、本年度から、まずは自動運転レベル2（オペレーター1名乗車）で始め、5年間の実装期間内に自動運転レベル4まで行うもの。令和5年11月25日から全国初の岐阜市中心市街地での自動運転実験を行う。</p> <p>現時点では、まだ客寄せ的な面はあるが、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、素晴らしいと取り組みであると感じた。</p> <p>調布市においては、まだ乗り合いタクシーの実験段階であるが、岐阜市の取り組みを参考に、自動運転バスにも取り組むべきと強く感じた。</p> <p>2） 環境SDGsおおがき推進プロジェクトは、環境SDGsおおがき未来創造事業と、環境SDGsおおがき普及啓発事業、草木等たい肥化事業の3つからなっている。</p> <p>環境SDGsポイントは、環境省が推進するエコアクションポイントを利用</p>		

し、環境に関する講演会や環境イベントに参加、コンポスト基材を購入、大垣祭りの清掃活動に参加などでポイントが付与される。このポイントを利用して、大垣市指定ゴミ袋やたい肥で育てた野菜などと交換できる。このようなポイント事業は調布市でも進めるべきで、私の令和4年第4回定例会の一般質問でも行った。

環境SDGs おおがき未来創造事業は、次代を担う高校生を対象とした環境未来講座などを地域企業と連携して行うもので、令和3年度から実施している。これは、急激な人口減少や少子高齢化が進展する中、高校生世代が将来にわたって「住みたくなる、働きたくなる」大垣の未来について考え、「選ばれつづけるまち おおがき」を実現するためのもので、未来講座のまとめとして、高校生が講座を通して学んだ内容を発表、提案する成果発表会を実施している。調布市においても、高校生世代が継続して住み続けられるよう魅力を発信することが重要と考える。

令和3年度から始めている草木等たい肥事業の推進は、主に堤防などから排出される草木のたい肥化を行うものであるが、ペットボトルやお菓子のゴミ袋も含まれているため、多くの人に幅広く利用いただくことは難しい。令和3年度は65トン、4年度150トン、令和5年度270トン」と着実に伸ばしている。

3) 静岡市は、中心市街地は一定の賑わいはあるが、人口減少や外出率の低下、コロナの影響を受け、地域活力は減退傾向にある。市域は南北に83kmと長く、住民はほとんど南部の海寄りの平坦な場所に居住している。静岡型Maasは路線バスの代替サービスとして、AIオンデマンド交通を中心に実証実験を実施した。

令和元年度にコンソーシアムを立ち上げ、AI相乗りタクシーの実験を実施。実験参画タクシー事業者9社、実験参画車両21台で、利用者数179人（利用登録者数456人）、乗車回数315回、相乗り回数83回（相乗り率26.3%）であった。

令和2年度にAIオンデマンド交通として実験用Maasアプリ「しずてつMaps」を公開し、令和3年度に中山間地域に応じたAIオンデマンド交通の検証とあわせて外出のきっかけづくり（遠隔買い物体験）を提供した。

遠隔買い物体験は2か月間で6回実施し、参加した市民は、延べ41人、1回あたりの平均参加人数は6.8人、購入価格は平均2960円であった。令和4年度にはAIオンデマンド交通の料金体系は、のりあい放題（月額固定料金）、12回券や、のりあい都度払いなど多様化し、相乗りタクシーだけでなく、事前予約制バスを運行した。AI相乗りタクシー事業における静岡市の感想として、予約アプリや支払いシステムなど、コストをかければ使い易いものになるが、採算ラインに乗せるのはかなり難しいとのことであった。

令和5年度は、自動運転実験を始め、8人乗り、時速19kmの小型バス（グリーンスローモビリティ）で、総乗車人数607人、予約席数654席（総席数660）、乗車率や約92%であった。

3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）

1) 調布市においては、まだ乗り合いタクシーの実験段階であるが、岐阜市の取り組みや静岡市を参考に、自動運転バスにも取り組むべきと強く感じた。また、調布市北部地域のデマンド交通実験を行うが、何とか採算ベースに乗るようなものにできることを要望する。

2) 調布市の環境政策においても、高校生世代が継続して住み続けられるよう魅力を発信することが重要と考える。

以上

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名	清水 仁恵
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）		
令和5年度 建設委員会 行政視察		
2 実施結果に対する所感，意見等 （質疑・意見交換した内容，今後の市政に生かすべき点等）		
<p>岐阜県岐阜市 未来技術社会実装事業について</p> <p>岐阜市において近年継続して実施される未来技術社会実装事業の展開について視察を行った。岐阜市では令和元年～3年にかけて、階層構造の公共交通ネットワークへの自動運転の展開による地域先進モビリティシステムを構築する地域活性化事業が実施された。本事業実施の背景には、運転免許を保持しない高齢者やバス停までの短距離移動が困難な交通弱者の増加、バス運転手不足による地域交通の持続が困難となっていること、中心市街地の活力低下などの課題を抱えることから、これら課題解決に向けた取組とし、中心市街地の循環バス路線における自動運転の実証実験と市民の体験乗車（体験乗車数：令和2年度196人・令和3年514人）や、郊外部コミュニティバス路線におけるオンデマンド運行が導入され、令和4年から令和5年にかけては、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを目指した自動運転技術の導入事業として交通弱者の増加は基より、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの形成が重要といった背景から、自動運転社会実装への取組が本格的に実施された。</p> <p>令和2年に岐阜県内で初めて中心市街地の公道を自動運転バスが走行し、令和3年に県内初のハンドルやアクセル、ブレーキペダルの無い自動運転バスが走行と段階的な取組実績を重ね、令和4年度には市民の交通利便性向上に加え、観光地へのルート延伸も検証され、1537人の体験乗車数を記録している。</p> <p>直近令和4年の取組検証では、歩者分離の無いルートで約8割の区間の自動運転が実現、自動右折に98%の確率で成功するといった技術の検証から走行環境整備の対応を要するとされ、体験乗車による自動運転技術への信頼性の増加といった調査結果からは、長期間の継続</p>		

第3号様式（第4関係）

した運行による乗車機会の増加や、市民に対する啓発実施などによって低速で走行することへの理解を求めることや路上駐車が運行の妨げになることへの周知など社会受容性向上への対応が求められるとのことであった。

令和5年4月に改正された道路交通法において、自動運転レベル4とされる特定条件下での完全自動運転（ドライバーフリー）が可能となったことから、岐阜市が複数年次にとり段階的に進めてきた取組の効果を発揮できる可能性は大きいと感じた。令和5年度は段階的なインフラ整備と社会受容性の更なる向上に向けた取組が継続されており、中でも市内全小学校を対象とした体験乗車が実施されるとのこと、先進技術に触れる機会創出は子ども達が未来を描ける取組につながるものと評価できる。今後、岐阜市では令和9年度までに自動運転レベル4を目指すとのことである。壮大な予算と時間を要する稀に見る先進的な事業の視察であったが、全国的に増加する交通弱者の問題や運転士不足などの全国的な社会問題の一端を解決する糸口となり得る岐阜市の取組が契機となり人口減少社会への備えとなって全国へ拡大することに期待すると同時に、調布市においてその恩恵に預かれる日が到来することを待ち望むものである。

岐阜県大垣市 環境 SDGs おおがき推進プロジェクトについて

大垣市では昨今の地球温暖化による異常気象や地殻変動や食糧不足などに対する意識の高まりから注目される持続可能な開発目標であるSDGsを環境分野から市民にアプローチする「環境 SDGs おおがき推進プロジェクト」について視察を行った。

「環境 SDGs おおがき推進プロジェクト」では①未来創造事業（人材育成）②普及啓発事業（周知）③草木等たい肥化事業（資源循環）の事業が実施されている。

- ① 未来創造事業（人材育成）では、令和3年度から環境をテーマとしたSDGsの取組を一層進めるため、行政・市民団体・企業が連携し、高校生を対象とした環境SDGs未来講座等が実施されて

第3号様式 (第4関係)

おり、令和3年度・4年度は市内高等学校7校が参加、講座を通じた学びの成果発表を行った。また、教員に向けても指導者講習会が開催されている。令和6年度には8校が参加する見込みとのことであった。地域の高校生が地域活動や産業などに触れる機会を創出し、地域の魅力発見や地域課題を学び、シビックプライド醸成を図り人材育成につなげることが未来創造事業の目的とされる。実施された講座の某回においては、「ファッション産業とSDGs」といった内容や、市長や行政職員の講話のみならず、環境SDGs活動を推進するZ世代現役モデルを招聘し、高校生も参画したパネルトークを実施するなど、繊維で発展した大垣市の利点が活かされた若年層に対する環境SDGsへのアプローチが図られていると感じた。

② 普及啓発事業では、市民の環境行動への動機付けとなることが目的とされた環境イベントへの参加や資源循環の取組へ環境SDGsポイント（エコアクションポイント）を付与し、環境グッズやコンポスト等の環境配慮商品と交換可能といった市民の環境行動への支援が実施されている。講習会や講演会への参加で「学ぶ」、コンポスト等購入やその利用をsnsで発信するなど「実践する」、たい肥を市に提供するなど「循環させる」ことでポイントが貯まり、貯めたポイントは指定ゴミ袋などに交換できる仕組みとなっている。この仕組みがあることにより、コンポスト購入費補助制度が市民に周知され、活用が図られ循環した環境行動へつながる利点があると感じた。

③ 草木等たい肥化事業では、堤防等から排出される草木等のたい肥化等について調査研究を行うことにより、たい肥活用の可能性とごみ減量化・環境保全・循環型社会の構築へ寄与することが目的とされ、堤防の刈草を集積⇒破碎してたい肥化⇒たい肥を活用し作付け⇒収穫した作物等をマルシェで販売といった資源循環の取組として令和3年度より展開されており、調査研究3年目の令和5年度実績は、たい肥化量270トンとのことである。

ある。

しかしながら、堤防の刈草には投棄されたペットボトルなどのゴミやプラスチックが混入しており、たい肥を幅広く活用することが困難といった課題を抱えているようだ。とは言え、たい肥を活用し作付けされ、収穫した野菜を産直野菜として販売することやそれらを調理しカレーライスとして商品販売するといった資源循環のプロセスを市民が身近に実感できる「めぐるマルシェ」開催は、壮大ともいえる工夫された取組であり感嘆した。

その他、平成13年に設立された個人・団体・事業者・行政が協働し環境活動の実践を図る「大垣環境市民会議」について話を伺った。令和5年4月1日現在、個人会員68人、団体会員16団体、事業者30社と大規模な会議体であり、活動も活発であることが窺えた。市民会議は特に市民・団体・事業者における活動や連携を担っているそうであり、大垣市からの環境保全事業補助金による支援を受け、前項に記述した普及啓発事業の一部を市からの委託事業として実施している。また、市民会議からは各種環境関連の審議会等へ委員が派遣されているなど、密接な連携が図られていると感じた。

調布市においては、環境分野からの特に若年層に対するSDGsへのアプローチなど環境行動への新たな動機付けや、環境人材育成、効果的な啓発手法など、事業者も含む市民との連携を強化するなど、ゼロカーボンシティを推進するにあたり大垣市に学ぶ方策を多く要する。今後提案していきたい。

静岡県静岡市 静岡型 MaaS 基幹事業実証プロジェクトについて

静岡市は複数の公共交通や、それ以外の移動サービスなどの地域交通が一定量存在していることから、2019年に策定された「静岡市地域公共交通網形成計画」の実現に向け、移動ニーズに対応した複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービスとされる MaaS（Mobility as a Service）に注目し、移動目的地でのサービス等との連携を図り相乗

第3号様式（第4関係）

効果を得る取組を実施するなど、過去より静岡型基幹事業実証プロジェクトに取り組まれている。

初日に視察を行った岐阜市同様、バス利用者減少、路線維持費増加や運転士不足、高齢運転者による事故増加などの課題を抱える中、持続可能な公共交通網の構築が求められていることから、過度に自家用車に頼らなくとも、誰もが安心安全快適に移動することができ、多彩な市民活動や住み続けられるまちを下支えする社会インフラ整備を「デジタル技術の活用」と「リアルサービスの充実」の両輪で取り組む必要があるとのことであった。

取組の土台として、交通・観光・商業・福祉・金融・行政が連携を図れる様、令和元年に地域主導型コンソーシアムを組成した。同年、市内複数のタクシー事業者と連携した初の MaaS 実験事業となった AI 乗り合いタクシーが実施された。

令和2年度は AI オンデマンド交通+貨客混載・リアルタイム混雑情報・混雑予測情報提供・仮想ダイナミックプライシング・自家用車運転データ取得・事業性評価などが実施された。

令和3年度は AI オンデマンド交通+生活支援サービス・One to One クーポン配布・参加型オーディオドラマ「君と巡るシズオカ」・選べるデマンド実験などが実施された。

令和4年度は AI オンデマンド交通+料金多様化・事前予約制バス+生活支援サービスに発展させる、年度ごとに実施エリアを変え様々な事業が実施された。

詳細に伺った令和元年11月に約1か月実施された「AI 乗り合いタクシー」は、市内9つのタクシー事業者と連携した福祉に特化した社会実験である。21台の車両が参画し、運用時間は8時～21時、決済方法はクレジットカードのみ、利用料金は通常運賃比25%割引、登録したのは456人であったが、実際に利用したのは179人であり、1人当たりの利用は1.8回、利用した約4割が相乗りを体験したとのことである。利用者については40代男性が最も多く、50代男性がそ

第3号様式（第4関係）

の後に続く。60代以上の利用は全体から見ると少数であり、決済方法を含め、利用するための一連の流れが高齢者にとっては障壁となったものと思われる。

令和2年度の「AI オンデマンド交通+貨客混載」は、5台の車両を活用し、旅客運送と商品配送を同時に提供するサービスとしての取組である。利用料は都度払い、配送のみの利用は無料とし、決済方法はクレジットカードと現金、予約方法はアプリに加え、電話と呼び出しサイネージが採用された。約2か月間で実際に乗車利用したのは3503人で、宅配依頼回数は7回であった。会員登録を行ったのは、令和元年の取組同様40代が最も多く、50代が後に続き、60代70代80代の利用も一定程度あり、90代の利用も確認できた。予約についてはコールセンター利用が最も多く、高齢者がコールセンターを利用して予約したことが推測できる。静岡市の分析では、継続して取り組めば利用者の増加が見込まれるが、料金設定が課題になるとのことであった。

令和3年度は「AI オンデマンド交通+生活支援サービス」として実験エリア内の65歳以上に限定したサービスとして約2か月に渡り取り組まれた。静岡市の高齢化率は30%と全国平均を上回る。高齢者が高齢者をサポートする実態は、その持続性が課題と捉えられ、高齢ドライバーによる交通事故や免許返納後の外出手段の確保等もまた課題とされており、オンデマンド交通が高齢者に受け入れられるかといったことに苦慮されたそうである。「AI オンデマンド交通+生活支援サービス」は2つのエリアにおけるそれぞれ2台の車両を活用した取組である。A地区の乗降スポットは約100箇所、B地区の乗降スポットは約60箇所で開催された。乗降スポットは社会福祉協議会の要望を踏まえ、地域包括支援センターの日常生活圏域を基に設定された。利用料金は300円（乗降スポット⇄乗降スポット）・400円（自宅や施設前⇄自宅や施設前 or 乗降スポット）・500円（運行エリア内⇄運行エリア外特定スポット）と、利用の仕方により異なり、予約方法はアプリと電話、決済方法は現金のみとした。

第3号様式（第4関係）

約2カ月間の利用件数はA地区171件、B地区137件であり、運行形態では乗降スポットに比べ、自宅や施設前から利用したことが運行形態別データに現れていたことから、高齢者はdoor to doorでの輸送を望んでいることが窺えた。

令和4年度は「AI オンデマンド交通+料金多様化」という形で、限定されたエリア内で対象者を限定せず取り組まれたものである。特に利用促進に注力し、エリア内全戸ポスティングのみならず、新聞折込も2回実施され、市の施設以外にも小売店をはじめとした民間施設でのチラシやポスターによる周知が盛んに行われたようである。その他、市報・民放テレビジョン放映・ラジオ放送・新聞掲載などあらゆる手段での周知が行われたそうである。また、高齢者・免許返納者・子育て世代に特化された利用促進活動も進められたそうである。

令和4年度の実績については、未だ調査結果は発表されていないため、途中速報としてのデータではあるが、現段階では80代女性の登録が最も多く、登録者の3割近くが新聞折込で情報を得たとされていることから、周知活動が一定の効果を奏したと同時に、複数年に渡る取組が浸透したといった効果も考えられる。今後発表されると思われる静岡市の調査結果を拝見し、改めて考察したいと考えている。

その他、令和3年・4年に実施された買物不便地域である中山間地における実証実験の話も伺った。遠隔お買い物体験や乗り合い等の実証実験の利用者は主に高齢者であり、デジタル機器への抵抗感が強いことが課題となったことから、高齢者でも比較的利用率の高い「LINE」を活用した予約システムを導入するなど工夫がなされた。また買物については、オンライン上での買物ではなく、実際に商品を見て買物をしたいという一定ニーズが見られたことから、移動サービス車を集め、買物のできるサービス設計としたことで、生活支援と賑わいの創出につながったとのことであった。

以上、今回の視察において学んだ先進事例は、今後建設委員会の中でも議論となることが予想されるため、調布市における交通政策についてもさらなる見識を深めておきたい。

第3号様式（第4関係）

3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）

全て文中に記載。

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名	磯邊 隆
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）		
①岐阜県岐阜市「岐阜市未来技術社会実装事業」について ②岐阜県大垣市「環境SDGsおおがき推進プロジェクト」について ③静岡県静岡市「静岡型Maas基幹事業実証プロジェクト」について		
2 実施結果に対する所感，意見等 （質疑・意見交換した内容，今後の市政に生かすべき点等）		
①岐阜県岐阜市の「岐阜市未来技術社会実装事業」について 岐阜市は人口401,294人、面積は203.60km ² と調布の約10倍の広さ。岐阜市未来技術社会実装事業は岐阜県の窓口としての交通の要所であるが、効率化を目指しての新たな取り組み、運用形態を模索することに端を発している。 「バスまちば」と呼ばれるコンビニエンスストアとの共同事業は店内で雨風をしのぎながらバスを待つことができる事業である。今後はバスの駅名をスポンサー名にすることで新たな収入源になるのではと考える。 また〇〇行き、などの名称ではなく、コミュニティバスにはそれぞれ「あいあいバス」や「ほっとバス」「みわっこバス」等、愛称が付けられており、利用者に親しみを与えていた。 今回の一番の見どころであった5か年計画の自動運転バスの運行を目前に控え、大変想いのある部長の熱弁でこれまでの様々なご苦勞を拝聴した。 R1年度に岐阜市公共交通自動運転技術活用研究会発足後、翌年（R2年度）の中心市街地の実証実験にて196人が体験、R3年度にはハンドル・アクセル・ブレーキのない自動運転バスを514人が体験した。またR4年度には歩行者と車両が分離されていない川原町を通る岐阜公園ルートを追加し、1537人が体験。 自動運転レベルも5段階設定し、順次進行している。現時点では完全な自動化はできず、乗務員もつき、また障害物（植栽等）の対応等で必要以上に人員が必要になっている現実があった。また私からは高齢者等の人の手が必要な場合やバスジャックのようなトラブルの際での対応をどうするのか？を		

質問させて頂いた。まだ現時点では人の手の介在が必要不可欠のようである。

未来技術社会実装事業の体制としては、国や警察・経済団体やタクシー事業者の自動運転研究会、銀行や保険会社や鉄道会社といった民間と名古屋大学や岐阜大学のスマートシティぎふ推進コンソーシアムといった座組みである。私からは産官学民の連携をさらに図るべく、学の参入をもっと推進するのはという問いに対し、残念ながら岐阜市内には工学系の大学が無いとのことであった。

約2年前に出来た新庁舎はとても素晴らしく、また敷地内に隣接した新しい図書施設「ぎふメディアコスモス」は本を蔵書し、閲覧できるだけでなく、地域のHUBとなるべくコミュニティ機能も多数兼ね揃えていた。「拡大図書機」や「研究のへや」（完全個室の自習室）などの設備も充実。また、庁舎近隣には新しい大型マンションが立ち並んでおり、近未来的な出で立ちであった。少し離れたアーケード街は、空テナントも目立ち、地方都市の問題点を浮き彫りにしていた。車中心から人中心へのまちづくりを目指しているとのことであり、道路活用事例も複数個所で見られ、ベンチやテーブルセット等を使い、居心地のよい空間を生み出している。

最後に新しい議場も拝見し、シックな温かさと裁判所のような規律を感じさせる内装であった。バリアフリーはもとより、ガラス張りの個室の親子席も設けられていた。

②岐阜県大垣市の「環境SDGs おおがき推進プロジェクト」

大垣市は人口約15.8万人、面積は206.57km²。全国でも珍しい他の自治体を挟んでの“飛び地”のある自治体。地下水が豊富で水道水は地下水100%、庁舎横の湧水も飲めた。環境SDGs おおがき普及支援センターも開設しており、環境SDGs に全庁挙げて取り組んでいる印象を受けた。

環境SDGs おおがき推進プロジェクトは大きく以下の3本の事業から成り立っている。

未来の おおがき人を育成する「環境SDGs おおがき未来創造事業」
資源の循環をめざす「草木等たい肥化事業」

SDGsの輪を広げる「環境SDGsおおがき普及啓発事業」

・特に注目した点は先進事例として環境省が推進する全国共通のポイントプログラム「おおがき環境SDGsポイント」を導入している事である。生ごみのたい肥化等の実践等でポイントがたまり、ためたポイントでコンポストの資材や野菜の詰め合わせ、有料化が始まったばかりの市指定家庭用ゴミ袋との交換ができる仕組みである。「イベント等での周知を頑張っているが、労力に対しての実績が少なすぎる。魅力的な賞品が少ない等の課題もあるのでは？ユニークな取り組みであり、個々の意識を変えていかないといけないタイミングに来ているので、先行事例として頑張ってもらいたい」と意見を述べた。

・「環境SDGsおおがき未来創造事業」

大垣地域の高校生等を対象に、SDGsの概要や、企業等による環境SDGsの取り組みなどをテーマとした環境SDGs未来創造講座を授業の一環として開催。目的としては人口減少、少子高齢化を抑制すべく、高校生世代に「住みたくなる、働きたくなる」街を意識づけるという側面もある。授業に組み込むことにより全高校生がSDGsに触れることが出来るのは大変アドバンテージが高いと感じた。

・「草木等たい肥化事業」

堤防等から排出される草木等をクリーンセンターでたい肥化し、市民菜園等で農作物の栽培に利用することにより、ごみの減量化や環境の保全、資源の循環に繋げる。そのたい肥でできた野菜をマルシェ等のイベントで提供している。まだ田畑の多い大垣であれば需要もあるが、公共用地での伐採の雑草にはペットボトルやお菓子の袋などのゴミも混在し、それを了解の上で農家も使っている現状がある。ポイ捨てをさせない機運の醸成も必要であり、環境SDGsがそれを担う側面もあるのではと考える。

・「環境SDGsおおがき普及啓発事業」

地球温暖化対策啓発事業…SDGsカードゲームを用いて体験学習講座を開催※講師費負担が課題。

木枠コンポスト普及推進事業…市民等が県産材製の木枠コンポストを活用して、家庭等から排出される剪定枝や落ち葉等をたい肥化し、菜園等に利用。

・大垣市環境市民会議

大垣市にも環境市民会議が存在し、環境SDGsの普及啓発に一役買っている。個人だけでなく、団体・事業者・行政も協働しており、機能的に動いている印象を受けた。（個人会員68人、団体会員16団体、事業者30社）私自身もちょうふ環境市民会議の理事であるため、互いに情報交換を行った。市民団体であるとその時々キーパーソンに依るところが大きく、一時的に盛り上がりを見せるが、後継者が育たず、高齢化で活動は停滞気味になりやすい。ただ大垣市に関しては事務局を行政が担っており、少なくとも会の運営はなりたっているという現状があり、とても羨ましく感じた。

岐阜市同様、庁舎が出来たばかりでとても綺麗であった。

最上階の展望室からは花火が目の前で見れるようで、障害者の方優先で開放したとのこと。

③静岡県静岡市の「静岡型MaaS基幹事業実証プロジェクト」

静岡市は人口約70万人の政令指定都市、面積は1,412km²。面積は広いが、山間部も多く（約70%）、比較的コンパクトな都市。市議会は歴史的建造物になっており、築90年の歴史がある。

MaaSとはMobility as a Serviceの頭文字で地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となることから、国交省が推進している。

・静岡市の全体課題・交通課題は全国他都市と同様、（静岡市全体の課題として）人口減少・少子高齢化（静岡市の交通課題として）持続可能な公共交通網の構築が必要であり、しずおかMaaSの取り組みが開始された。

①AIオンデマンド交通実験

R1年度セダンタイプでAIオンデマンド交通実証実験

R2年度ジャンボサイズでAIオンデマンド交通実証実験

②移動実態の可視化・事業性評価

③実験準備（実験参加規約の作成）（実験PR活動）（機運醸成活動）（関係法令整理）（ドライバー講習会・運転体験会の実施）

・M a a S コンソーシアムの設立（R 1 … 1 2 団体、R 2 … 3 0 団体、R 5 … 4 1 団体）官×民のお互いの強み・弱みを補完し合いながら取組みを迅速に推進しており、シナジー効果が生まれている。

私からは「産・官・学・民の連携こそ必要であり、大学など“学”をもっと取り込むべきだと思われる。

・行政視点からの問題点としては「どうやってマネタイズするか？／新サービスは、習うより慣れろの『体験教育』が大事／地域側に不足するIT知識／人財育成の近道は具体事例にトライすべき／大変な庁内合意・予算取り／立ちはだかる2つの差『知識差』『温度差』／ブレインの必要性」が挙げられている。

・山間部M a a S 実験

令和3年度は「玉川のりあい号実験」「遠隔お買い物体験（遠方のスーパーでの買い物要員がスマートグラスを用い、山間部の生涯学習交流館でのモニターを見ながら注文する）を行った。のりあい号の予約の8割は電話であり、やはり住民はデジタルに抵抗感があるようであった。買い物は多くの方が体験出来たことを喜んでいたが、やはりリアルに現物を手に取って選びたいとのことであった。令和4年度は予約を利用率の高いLINEに変更し、電話予約より100円値下げした事で“お得感”によりLINE予約が急増した。買い物では現物が見たいというニーズに対して様々な種類の移動サービス車を集め、にぎわい市を開催し、好評を博した。

私からは「地方の高齢者のデジタルへの親和性の低さを鑑み、自動運転になったとしても、やはり人型のものは必要であり、ペッパー君の設置の検討もあるとよいと考える。

最後に築90年の議場を見学した。ちょうど市内の小学6年生が授業の一環

でこども議会をやっていた。市内の学校で実施するそうである。主権者教育に大変効果があると感じた。

まとめ) 今回の視察としては地方都市における広域交通問題の先進事例の取り組み及び効果、また課題を沢山吸収することができた。デマンドタクシーの取り組みにも色々生かす事ができそうである。なかなかデジタルと高齢者との親和性の問題もあり、少し時間が掛かりそうであるが兆しもある。

環境SDGsの取り組みに関してはポイントプログラムが大変ユニークであり、景品の少なさもあるかもしれないが、もっと戦略的な周知が必要であると考えている。

3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）

本文にあり

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名	川畑英樹
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）		
<p>令和5年調布市議会建設委員会行政視察</p> <p>10月16日-岐阜市議会・（未来技術社会実装事業について）</p> <p>10月17日-大垣市議会・（環境SDGsおおがき推進プロジェクトについて）</p> <p>10月18日-静岡市議会・（静岡型MaaS基幹事業実証プロジェクトについて）</p>		
<p>2 実施結果に対する所感，意見等</p> <p>（質疑・意見交換した内容，今後の市政に生かすべき点等）</p>		
<p>・10月16日-岐阜市議会・（未来技術社会実装事業について）</p> <p>2023年度建設委員会行政視察の初日は、岐阜市議会において未来技術社会実装実験について、岐阜市議会において行った。</p> <p>未来技術社会実装事業、この事業の背景には、深刻な人口減少がある、日本の人口減少の推移は、現在126146千人が50年後には4000万人31%減少86996千人となり平均すると一年間に80万人毎年山梨県が消滅していることになる。岐阜市においても減り続け20年後には40,8万人が35,1万人と、5,7万人減少すると予想されている。すなわち、生産年齢人口の減少が顕著で、市税収入への影響が懸念され、公共施設等に維持管理コストの減少、人件費削減が必要になってくることが必須である。</p> <p>岐阜市地域公共交通計画の基本方針として「公共交通とまちづくりが連携した持続可能な地域公共交通を構築します」とある。将来の公共交通を維持するために、様々な努力をしている。</p> <p>公共交通への自動運転技術の導入がある。その課題と背景には運転免許を保有しない高齢者・移動が困難な交通弱者の増加、バスの運転者不足での地域交通の維持困難、中心市街地の活力低下などが挙げられる。課題解決に向けた取り組みとして、非効率的な運行となっているコミュニティバスにおいて、オンデマンド運行の形態を導入するとともに、自動運転化を検討している。そのうえで、中心部の循環バス路線のバスタイプの自動運転車両による実証実験を行っている。国の100%補助で、2ルートおよそ40分で検証を行っている、現在は自動運転レベルは2の段階で、運転士が乗り込みハン</p>		

ズフリーで進行前方には補充員が、安全を確認しながらの試行運転を行っている」と説明を受けた。将来的には、特定条件下で完全自動運転レベル4を目指しているとの事だった。観光客など市街地中心部には多くの人が行き来している状況は、路線上でAIカメラセンサーの技術・事故に対するリスク・人員削減への課題など自動運転まだまだ課題が多いと感じた。一方で、新たな取り組みとして、バスまちば事業を始めている、雨や風などの影響を受けることなく、お店の中で、快適にバスを待てるように、バス停付近の民間施設（コンビニ等）と協力してバスの待合スペースとして活用する事業で、現在9のコンビニが協力している。この事業に関しては、地域性もあるが有効利用ができれば活用できるのではと思う。

・10月17日-大垣市議会・（環境SDGsおおがき推進プロジェクトについて）

行政視察2日目の10月17日は、大垣市議会において環境SDGsおおがき推進プロジェクトについて視察を行った。

環境SDGsおおがき推進プロジェクトは、未来のおおがき人を育成するための、環境SDGsおおがき未来創造事業・SDGsの輪を広げよう、環境SDGsおおがき普及啓発事業・資源の環境をめざそう、草木等たい肥化事業の3つの柱で成り立っている。環境SDGsおおがき未来創造事業は、次世代を担う高校生を対象にSDGsの基礎について企業や団体が高校と連携して専門講師が開催する講演会式講座、又自ら高校生がSDGsの探求学習等を実施。

環境SDGsおおがき普及啓発事業は、児童・生徒が遊びながらカードゲームで未来をシミュレーションして環境を学んで行く啓発事業。生ごみ等たい肥化推進事業の流れは、環境SDGsポイント（エコアクションポイント）を付与し資源循環する事業で貯めたポイントはコンポストなどの機材に交換できたりするが、認知度が低い・登録数がまだ少ない・交換アイテムが少ないなどまだまだ、課題が多いと感じた。生ごみ等のたい肥化するためのコンポストの種類が多く用意されていた、調布においては電気式のゴミ処理機に対して、補助を行っているが、設置式・ダンボール式・LFCコンポスト・木枠コンポストなどが用意されていた、本市において、ポイント制度のエコ循環など参考にすべきではないかと感じた。

10月18日-静岡市議会・(静岡型 MaaS 基幹事業実証プロジェクトについて)

行政視察3日目の10月18日は、静岡市議会において静岡型 MaaS 基幹事業実証プロジェクトについて視察を行った。

静岡型 MaaS のマースとは、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上における課題解決の手段である。移動をもっと便利に・移動目的地との連携で相乗効果・デジタルの力を有効活用としている。これまで、この目的で、実証実験を行ってきた。AI オンデマンド交通実験に関して、2019年から4年に渡り(実験エリア・車両のタイプ台数・支払方法・予約システム・法令に関して)など多岐に方式を試してきた。現在は、のりあい放題エリア限定で行っている・サブスク方式に似ていると感じた。静岡市も先に視察した、岐阜市と同様の問題で、施策取り組みを行っている。日本各地の都市においても、同じ問題を抱えていると実感する。

地域性があるが、調布においても交通不便地区にオンデマンド交通実証実験を行っている。今回に視察においてまだまだ課題は残るものの、我が市でも、参考になる部分は、取り入れていければと感じた次第である。非常に有意義な視察であった。

3 その他(今後の課題・調査研究すべきテーマ等)

本文中に記載。

第3号様式(第4関係)

視察等個別部分報告書	作成者氏名	鈴木宗貴
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）		
<p>① 岐阜県岐阜市「未来技術社会実装事業について」</p> <p>② 岐阜県大垣市「環境SDGs おおがき推進プロジェクトについて」</p> <p>③ 静岡県静岡市「静岡型MaaS基幹事業実証プロジェクトについて」</p>		
<p>2 実施結果に対する所感，意見等</p> <p>（質疑・意見交換した内容，今後の市政に生かすべき点等）</p>		
<p>① 今回の視察においては、岐阜市と静岡市の取り組みを比較検証できたことが非常に意義深かった。</p> <p>岐阜市においては、全国初となる中心市街地における自動運転技術の導入に向けた実証実験が行われているが、技術面、住民（一般ドライバー）への周知と理解において大きなハードルがまだあることを改めて認識した。昨年、全国で2例目となる誘導線による河内長野市の実装事業を視察した際は、地域住民の運営により地域の足としてしっかり活用され、事業の拡大が計画されていたが、中心市街地においては、現状においては、静岡市での説明にもあった「観光」のキーワードとしての効果の方が高いことが見える。</p> <p>岐阜市の「公共交通とまちづくりが連携した持続可能な地域公共交通」の考え方においては、デザイン性にこだわった連節バスの導入や、コミュニティ交通の推進、昼間の時間にバスを低額で利用できる「昼得きっぷ」の販売とともに、人中心の道路へと、道路空間の利活用にも力を入れており、中心市街地の再開発や公園整備、鉄道の連立高架化事業などと連動し、今後、大きくまちが変化していく中での、地域公共交通の在り方は、非常に参考になった。</p> <p>② 調布市においては、「ゴヤたん」が啓発キャラクターとなっているが、大垣市においては、市独自のSDGsとゼロカーボンのロゴを作成している。岐阜市においても市独自のSDGsのロゴを作成していた。</p>		

市民に市独自の施策を強くアピールしていく上では、独自ロゴの作成は非常に有効だと感じる。

エコアクションポイントについては、参加自治体がまだ少なく全国で展開されているが、まだ周知がほとんどされていない取り組みで、大垣市においても登録者数が357人という状況であり、今後、環境省の推進体制強化や地方自治体、企業の参加数増加がなければ発展性が見えない事業ではないかと感じた。

SDGsカードゲームの普及においては、2名の公認ファシリテーターを養成し、費用面での課題をクリアして、普及推進を図っていることは非常に参考となるとともに、多彩な講師を迎えて、高校生を対象に未来講座を展開していることは、非常に有効な事業だと感じた。

- ③ 平成30年に静岡市を視察した際は、世界水準の自転車都市として、ヨーロッパのように地域交通の柱の一つとして、自転車利用の促進、自転車利用人口の増加を図っていくという内容だった。今回の視察では、静岡市が様々な交通施策を実証実験してきていることを通して、要望と実際のニーズとの乖離を強く認識した。特に、乗り合いにおいて、ほとんど乗り合い利用が無いことは、①でも触れた河内長野市の成功事例から、地域の声ではなく、地域の実際の利用者ニーズをしっかりと把握することが重要であることを感じた。

静岡市では移動サービスの最適化を検証するにあたり、自家用車に専用装置を付けてもらいデータを収集しているが、現在、双方向の通信端末が装備された自動車が急増している中で、そのデータを持つ自動車メーカーと、地方自治体の交通施策の展開にどのように協力体制を構築できるかが課題の一つである。

また、自動運転においては、本年度から総務省が検討を始めたV2X通信技術の普及が必要であり、自動運転の本格導入までは、自動運転実証実験は、「観光」や「新技術の周知」としての効果にとどまることを認識した。

第3号様式(第4関係)

3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）

- ① デザイン性の高いバスによる観光振興について
「バスまちば」の本市での導入の可能性について
- ② エコ・アクションポイント事業の今後の推移について
- ③ 観光M a a Sの展開について

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名	藤川 満恵
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）		
（岐阜県・岐阜市）未来技術社会実装事業について （岐阜県・大垣市）環境 SDG s おおがき推進プロジェクトについて （静岡県・静岡市）静岡型M a a S 基幹事業実証プロジェクトについて		
2 実施結果に対する所感，意見等 （質疑・意見交換した内容，今後の市政に生かすべき点等）		
【岐阜市の未来技術社会実装事業】 岐阜市が令和元年度から開始し、令和9年度に公共交通の無人自動運転（レベル4）の実装を目指す取組みを学ばせていただいた。 最初に岐阜市のまちづくりについてご紹介頂き、名古屋駅からは電車で19分という岐阜駅を中心とする立地のいい岐阜市だが、今後の人口減少を見通し、中心市街地を4つのエリアに分け、公共交通と共存する道路空間の整備とまちづくりの整備を市民や岐阜市を訪れた方をはじめ様々な方の意見を踏まえ、スピード感をもって同時進行で取組んでいるところは素晴らしいと感じた。 公共交通への自動運転技術の導入の背景には、運転免許を保持しない高齢者や移動が困難な交通弱者の増加や、バス運転手不足の深刻化で地域交通の持続が困難となり、中心市街地の活性化低下がある。 その課題解決に向け、中心市街地と各地域を利便性の高い公共交通などのネットワークで結ぶコンパクト+ネットワークの都市づくりを目指しての自動運転の導入事業だ。 現在までに自動運転実装実験の体験乗車数は令和2年度に196人、令和3年度は514人、令和4年度は1,537人となり、令和5年度は中心市街地では全国で初めて運行を開始。また令和5年4月には道路交通法の改正により、レベル4のドライバー・フリーの自動運転が可能となった。 その中で、公共交通の利用促進のための新たな取組みが素晴らしいものであった。		

○バスまちば事業では、令和4年12月にサービスが開始したもので、コンビニやドラッグストア内で快適にバス待ちできる民間施設を活用したものである。

○新たな決済方法の導入では全国共通の交通系 IC カードが令和5年度末に併用開始予定である。

○平日昼間時間帯限定バス1日乗り放題500円の「昼得きっぷ」は令和5年4月から通年で販売が開始。平日お得に出かけ、食事や通院、買い物にも好評でスマホでもスクラッチ式乗車券でも販売されている。

調布市でも北部地域で乗合い交通事業が開始される予定だが、岐阜市の官民連携の取組みはとても勉強になるものであった。

【大垣市の環境SDGs おおがき推進プロジェクト】

大垣市は、環境SDGsを推進するために3つの柱からなる事業で循環型社会の実現に向けた仕組みを学ばせて頂いた。

- ① 環境SDGs おおがき未来創造事業（未来のおおがき人を育成）
- ② 環境SDGs おおがき普及啓発事業（SDGsの輪を広げよう！）
- ③ 草木等たい肥化事業（資源の循環をめざそう！）

① 未来創造事業では令和3年度から多彩な講師陣が高校生に環境SDGsをテーマに地域の活動や産業に触れる機会を創出し、地域の魅力発見や課題を学ぶことで高校生世代に将来にわたって「選ばれつづけるまちおおがき」の実現に向け7校で講座を開催し、学んだ内容を高校生が発表、提案する成果発表会を実施。講師には若年層にも近いZ世代のモデルを起用しディスカッションを通しながら触発ある取組みは、素晴らしい人材育成につながると感じた。

② 普及啓発事業では、SDGsのカードゲームで未来をシミュレーションしたり、令和4年6月にはクリーンセンターに環境SDGs おおがき普及支援センターを開設。さらに市民にむけてエコ活動で貯まる！使える！エコ・アクションポイント「おおがき環境SDGsポイント」を開

始。家庭ゴミの 25%を占める、生ごみは、捨てればゴミ、生かせば資源と、生ごみや草木をたい肥化するコンポストの購入費助成制度もあり、貯まったポイントはコンポストの資材や野菜の詰め合わせ、ごみ袋などに交換ができる仕組みだ。

ゴミの減量化、たい肥化の啓発を図ると共に環境行動への動機づけにつながっているが、登録者数はまだ少なく今後更に利用方法の拡充などが検討されていく予定である。

また大垣市独自でデザインされたSDGs×OGAKIバッジは17色の中に緑と水泡をモチーフとしたデザインで、啓発運動にもつながっている。

- ③ 草木等たい肥化事業については、令和3年から開始され、堤防等から排出される草木等のたい肥化等について調査研究を行うことにより、たい肥活用の可能性とごみの減量化、環境の保全、循環型社会の構築に寄与することが目的である。

事業の流れは①堤防の刈草を集積②破碎後、たい肥化作業を実施③たい肥を活用し作付け④マルシェで収穫物等の販売を実施

実績として、たい肥化量は令和3年度が65t、令和4年度は150t、令和5年度の概算実績は270tと年々倍増している。しかしながら、堤防の刈草の中にペットボトルや異物の混入が多く課題もあるが、更に今後は、多様な利用方法も検討されていく予定である。

その中でも「めぐるマルシェ」の開催は、たい肥を活用して育てた野菜を「めぐるカレープロジェクト」としてカレーを作り販売したり、産直野菜として販売することで市民の手に返す取組みで、キッチンカーで販売し素晴らしい取組みであると思う。

また、大垣市は平成13年に設立された「大垣市環境市民会議」が市民団体に構成され、個人会員68人、団体会員16団体、事業者30社で、それぞれが協働して様々な環境活動を実践している。環境に関するやりたいプロジェクトをどんどん提案し活動を推進できることは、素晴らしい取組みだと感

じた。

調布市においてもゼロカーボンシティ調布を目指し、人材の育成や、環境SDGsの取組みを、官民連携で循環型社会を実現するために大垣市の取組みはとても勉強になるものであった。

【静岡市MaaS導入に向けた取組み】

静岡市は、人口約70万人が限られた平坦部に大半が居住し、比較的コンパクトなまちを形成している（約70%は山林）。

静岡市はまちを持続的に発展させるコンパクトなまちづくり「静岡市立地適正化計画（2019年策定）」と、生活に必要な移動を継続的に支える公共交通ネットワークを目指す「静岡市地域公共交通網形成計画（2019年策定）」集約連携型都市構造の実現に向け地域公共交通が一定量残っていることもあり、

MaaS(マース：Mobility as a Service)を活用した取組みが進められている。MaaSとは複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、デジタルの力を有効活用しながら移動目的地との連携で相乗効果が期待できるものである。

交通ビジョン2030として自家用車に頼らなくても、誰もが安全・安心・快適に移動することができ、多彩な市民活動や住み続けられるまちを下支えする社会インフラを情報の連携により「デジタル技術の活用」と「リアルサービスの充実」の両輪で取組む必要があるものである。

取組みの土台として地域主導型コンソーシアムを組成し、令和元年度にはAIオンデマンド交通実験が実施された。実験登録者数は456人、利用者は179人、乗車回数は315回（1人平均1.8回）、相乗り回数83回、相乗り率26.3%であった。その結果から支払いはクレジットカードのみだったこともあり、高齢者など移動に制約のある方々を助けるための仕組み（乗りやすい車両や選べる支払い方法）が必要との結果となった。

また、乗車する曜日や年齢、時間帯も検証、更に乗降パターンを選択可能に

した実験を行ったり、福祉 MaaS 実験も行い、福祉 MaaS 実験では、最初 2 週間は無料期間とし、約 2 カ月で累計 308 件の利用があったが、無料期間後は利用者が減り、料金の影響は大きいものとなった。

令和 4 年度には「のりあい放題」のサブスクの実験を実施。実施したエリアが平坦な地域だったため利用者は少なく、エリアや料金の設定を見直すことが求められる。また、高低差がある地域の方の困りごとのニーズに応じていく取組みが重要である。さらに、AI オンデマンドの利用促進のため広く周知してもらえよう SNS や広報誌、様々なメディアも積極的に活用され、令和 4 年度には総登録者数は 68 人で利用回数は 285 回、一日あたりの利用回数は 8.9 回となり、頻度高く利用している人が一定数存在している結果となった。

また、登録の申し込みはインターネット経由が最も多いが、電話での登録も 34% を占めている。

その他、中山間地における MaaS 実験では、遠隔お買い物体験や乗合い等の実証実験を行い、デジタル機器への抵抗感が強い高齢者が多いことから比較的利用率が高い「LINE」から予約可能なシステムが導入された。

買い物については実際に商品を見て買物をしたいというニーズが一定数あったことから、にぎわい市として移動サービス車を集め、市街地までいなくても買物ができるサービス設計をしたことで、生活支援と賑わいの創出につながったのである。

その他の取組みとして静鉄沿線 MaaS ではクーポン配布による経済的なインセンティブで行動を変えることができるのか行動変容促進実験をしたり、エンタメと連携した周遊コンテンツによる観光 MaaS では「君と巡るシズオカ」の情報周知は約 113 万回ビューを獲得、数百人が実際に足を運んでくれる結果となった。

MaaS による交通サービスの実装は、人口減少、少子高齢化社会においても、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するもので

あり、単に交通のことだけに留まらない大きな社会的意義のある事業であった。

3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）

文中に記載

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名	山 根 洋 平
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）		
岐阜県岐阜市「未来技術社会実装事業について」		
2 実施結果に対する所感，意見等 （質疑・意見交換した内容，今後の市政に生かすべき点等）		
<p>岐阜県岐阜市の未来技術社会実装事業についての視察では、公共交通における新たなあり方として、自動運転技術を用いた路線バス構築の可能性について考察することができた。岐阜市の取り組みでは、自動運転レベル4（特定条件下における完全自動運転、ドライバーが乗車しない自動運転）を実現させるために、自動運転レベル2（部分運転自動化、ドライバーが乗車しハンズオフ運転が可能）から市民や社会の受容度を高めていくということを重視するというものであった。</p> <p>一般に自動運転技術を導入するメリットには以下のような点を挙げることができる。</p> <ol style="list-style-type: none">1) 交通事故の減少（自動運転技術により、運転者のミスや不注意による交通事故が減少する）2) 渋滞の緩和（自動運転技術により、交通量の調整や最適なルートを選択が可能になる）3) 時間の有効活用（自動運転技術により、運転操作から解放された時間を有効活用できるようになる）4) 高齢者や障害者の移動手段向上（自動運転技術により、高齢者や障害者も自由に移動することが可能になる）5) 環境への負荷低減（自動運転技術により、燃費の改善や排出ガスの削減が期待される）		

一方、日本において自動運転技術を公共交通に導入する際には、さまざまな課題が存在する。

まず、自動運転技術を公共交通に導入するにあたって、法律や規制の整備が必要となってくるが、現在、自動運転技術に関する法律や規制は整備途上であり、公共交通に導入するためには、より詳細な法律や規制が必要となってくる。

また、自動運転技術を公共交通に導入するためには高度な技術が必要となるが、特に公共交通機関では、多くの人々を運ぶために高い信頼性が求められる。そのため、自動運転技術そのものの信頼性向上が課題となっている。

さらに自動運転技術を公共交通に導入するためには、高度な技術を前提とした多くのカメラやセンサーを持った車両を導入する費用だけではなく、道路側のセンサーや信号情報の同期システムといったインフラ整備を行うとともに、自動運転車両を総合的に管制するシステムの構築と維持に係る費用も必要となることから、多額のコストが発生する。特に、公共交通機関では多くの車両を保有していることから、保有する全ての車両に自動運転技術を導入することは困難であると言える。

こうした理解に立って岐阜市での事例を見て特徴的であったことは、自動運転技術による公共交通の推進にあたって、いきなりレベル4以上の無人運転を導入するにはまだ世の中の理解を得られないという点を課題と認識した上で、社会受容性を高めていき自動運転の車両が走行している光景を当たり前のように受け入れてもらえる環境づくりから取り組みを進め、現実的に事業を展開していこうとする点であった。このため、レベル4の完全無人化での運行の実現には相応の時間を要するものと考えられ、実証実験事業継続に向けた予算措置の継続性が重要な課題となるが、前例の無い先進的な取り組みであることから、国費による補助を受けながらの実施が基本となるとのことであった。

自動運転技術のコストパフォーマンスから考えると、民間の事業として人手不足問題に対応できるだけの採算を確保できるかどうかは未知数である

が、行政が行う交通弱者対策としての取り組みであれば、補助金事業として選択肢になってくるのではないかと考える。

3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）

調布市においては、コミュニティバス路線の維持や公共交通機関の空白地帯への交通手段の確保、免許返納者への交通手段確保や免許返納に対するインセンティブ付与が課題である中、デマンド交通の実証実験が予定されている。岐阜市での自動運転車両での社会実験では、観光地と市街地での自動運転によって課題が整理されているので、こうした先行事例を参考にしながら、ドア to ドア型のデマンド交通を将来的に無人運転で運行するという状況を見据えた実証実験を進めていくと良いかもしれない。

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名	山 根 洋 平
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）		
岐阜県大垣市「環境 SDGs おおがき推進プロジェクトについて」		
2 実施結果に対する所感，意見等 （質疑・意見交換した内容，今後の市政に生かすべき点等）		
<p>岐阜県大垣市の視察では、環境 SDGs ポイントの取り組みについて事例を伺った。</p> <p>大垣市ではごみ減量に向けた取り組みの一環として、令和5年1月1日からゴミ袋の有料化が始まったところである。こうした状況の中で、環境省が行うエコ・アクション・ポイントのインフラを利用し、市で行う環境美化活動や生ごみの堆肥持ち込み等の行動に対して環境 SDGs ポイントを付与し、貯まったポイントで有料ごみ袋と交換できるという仕組みを構築している。</p> <p>生ごみの堆肥化ということでごみ減量につなげているだけではなく、こうした環境に配慮した行動へのインセンティブとして、環境 SDGs ポイントとして付与し、有料ごみ袋にも交換できるという一連の流れが出来上がっている点は評価できる。</p>		
3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）		
調布市における市民のごみ減量の取り組みに対するインセンティブが乏しいため、エコ・アクション・ポイントを活用した取り組みは調布市でも可能性があるのではないかと感じた。ポイントからごみ袋への交換をすでに行っている事例として、参考にしていきたい。		

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名	山 根 洋 平
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）		
静岡県静岡市「静岡型 MaaS 基幹事業実証プロジェクトについて」		
2 実施結果に対する所感，意見等 （質疑・意見交換した内容，今後の市政に生かすべき点等）		
<p>静岡県静岡市の視察では、静岡型 MaaS 基幹事業実証プロジェクトの取り組みについて事例を伺った。</p> <p>AI オンデマンド交通実験として、貨客混載、福祉利用、サブスクリプション方式とさまざまな実証実験を行い、収集された大量のデータを分析し判断するというデータドリブンの発想で進めているところが印象的であった。</p> <p>これまでの実証実験の結果では、いずれの内容も路線バスの代替策としてはうまく機能していないということが浮き彫りになっていたが、こうしたうまくいかない事例が知見として蓄積され共有できることが非常に重要であることから、成果が出なかったとしても有益であると考えている。</p>		
3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）		
<p>今後調布市におけるデマンド交通の実証実験を行う際に、収集したデータの分析に基づき政策判断・決定をしていくというプロセスが大変重要であると考えられる。こうした観点に基づき、今後の実証実験の動向について注視していきたい。</p>		