

(様式)

常任委員会行政視察報告書

委員会名	総務常任委員会	委員名	えびな安信
視察地	神奈川県横須賀市		
調査事項	Chat GPT の活用について		
視察年月日	令和5年10月16日		
視察内容	<p>1. Chat GPT の導入の経過</p> <p>Chat GPT とは OpenAI 社が開発した生成 AI の一種であり、人間と同じようにチャット画面で質問に答えたり、文章の作成、要約、翻訳などができる。また、与えられたデータから新たな文章・画像をつくり出すことができ、インターネット上の膨大な言語データをもとに学習をしている。</p> <p>横須賀市では、継続的に人口が減少していく課題に直面する中、人工知能やロボット等のテクノロジーの活用なくしては行政サービスの維持が難しいと考え YOKOSUKA ビジョン2030「横須賀市基本構想・基本計画」を策定し、『変化を力に進むまち。横須賀市』という認識を市民や市職員と共有した。</p> <p>令和5年3月29日に市長から Chat GPT を使って何か検討できないかとデジタル・ガバメント推進室に指示があり、安全性を確認した上で4月20日に全庁で利用開始となった。その背景には、同様に導入を検討する全国の自治体の中で最初に取り入れることによるニュースバリューを狙って即断したということが挙げられる。</p> <p>2. これまでの活用状況</p> <p>横須賀市では、質問を投げて文字で返してもらうという方法で活用している。今まで、プログラミングをよく理解していないとできなかったことも、データや文字の指示で表やイメージ画像等の作成が可能となっている。4月20日～5月31日までの活用実証期間中は3,828人中1,913人が使用し、中間アンケートでは8割以上の職員が、仕事効率が上がるとの回答があった一方、約半数の職員が適切ではない回答がくることがあるとの認識だった。</p> <p>職員には、機密性の高い情報や個人情報、守秘義務のある情報は書かないことを周知しており、AI の回答を鵜呑みにせず自分で判断すること等のルールを作成している。</p> <p>3. 取組みの課題と展望</p> <p>現在のシステムでは、画像やグラフを作成することはできない。また、情報漏洩が起らないよう、機密情報や個人情報を入力しないよう徹底している。6月5日より Chat GPT を本格導入し、横須賀市 AI 戦略アドバイザーの深津貴之氏を配置した。公務員だけで情報を収集することに限界があるため、アドバイスをいただきながら事業を進めている。ポータルサイトの「自治体 AI 活用マガジン」でオープンに他自治体へ情報発信をしながら、まずは挑戦しながら活用法を調整していく手法をとっていく。</p> <p>4. 考察</p> <p>新しい技術を導入するということはエネルギーがいることであるが、危機意識の共有からまちのビジョンが共有されているという下地があったことで、トップの決断と担当部署の熱意もあり、全国に先駆けた動きができたのではなかろうかと感じた。挑戦することにより、実際に全国から人が視察に来たり、新しいネットワークができたりという副次的な効果もあるため、</p>		

(様式)

失敗を恐れず突き進む形は勉強になった。今後、旭川市で Chat GPT を導入する際には、活用方法等を検討する必要があると思うが、人口減少をどう乗り越えるかといった課題は共通であり、どこかで ICT 化や人工知能に頼る等して仕事を効率化していく必要はあると思う。横須賀市の挑戦は注視しつつ、我がまちに合った方法を模索しながら今後の議論に生かしていきたい。

※ 「視察内容」欄には、調査結果に対する意見、本市における実施の可能性、課題等を記載すること。

(様式)

常任委員会行政視察報告書

委員会名	総務常任委員会	委員名	えびな安信
視察地	大分県大分市		
調査事項	グリーンスローモビリティを活用した地域公共交通について		
視察年月日	令和5年10月18日		
視察内容	<p>1. 導入の背景、経緯と市民の反応</p> <p>高齢者等の移動困難者の支援や、過疎地域における移動手段の確保など、地域公共交通が抱える課題解決への取り組みとして、令和2年度の実験運行を経て、佐賀関、野津原、滝尾の3地区でグリーンスローモビリティを運行した。市民からは9割以上の方より「満足」「どちらかと言えば満足」とのアンケート結果が得られている。運賃は無料で、車両価格は1台約三千万円。</p> <p>2. 運行区域やインフラ整備、運行について</p> <p>運行地域の3地区は、過疎地域や市域内過疎地域であり、支所、病院、店舗などの日常生活での利用や道の駅などの観光施設への移動を考慮したルートとしている。バッテリー充電に係るインフラ整備として、1か所あたり328万円の車庫整備費を3か所、38万円の充電設備を7か所に設置している。</p> <p>停留所以外でも乗降可能な「フリー乗降」や1時間ごとに同じダイヤで運行する「パターンダイヤ」で利便性向上を図り、ルートや地域は地元代表者が集まる会議で相談を行いつつ、柔軟に対応していく。また、土日祝日はイベント等に車両の貸し出しを行っている。</p> <p>運行業務はタクシー事業者に委託しており、車両については3か月毎の法定点検と、毎年車検を受けている。速度が20キロ未満のため、道路運送車両法の適用が緩和されており、シートベルトやチャイルドシートの装着が免除、窓ガラスがなくても走行可能となっている。</p> <p>交通量の多い幹線道路を避けた運行ルートとし、朝夕の通勤通学時間帯を避けたダイヤとしている。路線バスや鉄道等との乗り継ぎ利用も見られている。</p> <p>3. 地域との連携や、観光振興への影響等について</p> <p>野津原地域のルートでは、ダム周辺を運行しており、観光客の利用がある。アンケートでは「グリーンスローモビリティに乗ることが目的」、「外出のきっかけになった」と答える方が多く、観光振興や買物、通院、暮らしなどで地域住民の移動に貢献している。</p> <p>地域に根付いたモビリティとなるよう、地域の方々に意見を伺いながら、より効果的な運行になるよう検討を進める必要がある。</p> <p>4. 考察</p> <p>実際に佐賀関地区でグリーンスローモビリティに乗り、お年寄りで免許を返納した方からは生活に欠かせないものだという生の声を聞いた。同じ地域の方々がバスの中でお互いの状況を把握し合うコミュニケーションの場としての良さもあると感じた。道路運送車両法の適用の緩和メリットを存分に生かし、地域にマッチした運用をしているが、旭川の冬だと窓ガラスや暖房がないと厳しい車両設備でもある。今後、本市でもバス運転手の不足が見込まれる中、地域交通を維持するためにあらゆる方策を検討していかなければならないと感じた。</p>		

※ 「視察内容」欄には、調査結果に対する意見、本市における実施の可能性、課題等を記載すること。

(様式)

常任委員会行政視察報告書

委員会名	総務常任委員会	委員名	えびな安信
視察地	長崎県長崎市		
調査事項	地域公共交通の共同経営化について		
視察年月日	令和5年10月19日		
視察内容	<p>1. 共同経営化に至るまでの経緯と課題</p> <p>人口減少や少子高齢化などにより、路線バスの利用者減少が進む中、長崎市の法定計画で2035年には2019年度比で5割の利用者数となる推計が示された。</p> <p>また、コロナ禍によりさらに利用者が急減したことから、民営の長崎バス、県営の長崎県営バス両社の赤字が約16億円に膨らんだ。このままでは数年後には路線バス網の維持が不可能となるという危機感を両社で共有し、2021年6月に連携協定を締結。連携の手段として独禁法特例法に基づく共同経営の検討に着手した。共同経営は資本提携や経営統合をするものではなく、運行路線、ダイヤの設定、運賃設定の連携等のサービスを調整することで独禁法特例法を活用しており、令和3年8月に地域公共交通計画を策定。長崎市として共同経営化は初めての取り組みであったため、先例の熊本市を参考にし、国の運輸局からも指導をいただいた。</p> <p>東長崎地区では、2社が競合し運行していたため、調査の上、重複路線を見直し、利用実態を踏まえた運行ダイヤの見直しを行った。また、ハブ&スポークとして乗継拠点を整備し、拠点から中心部への重複した路線の効率化も行った。</p> <p>2. 共同経営化の効果や、利便性向上に向けた取組、今後について</p> <p>令和4年10月より東長崎地区のバス路線再編を行い、運行事業者を一元化することにより運航便数の適正化につながった。効果として、人員・車両数、収益性で共同経営計画における設定目標を達成した。</p> <p>バス路線の対象地域へは、連合自治会、単位自治会、住民の順で段階を踏んで丁寧に説明を行った。特に、利便増進実施計画と一体的に再編する、東長崎、日見の両地区は、長崎市と両社の三者で丁寧に説明を行った。</p> <p>利便性向上の取組として、東長崎地区で乗り継ぎ割引の導入やスマートバス停の導入、待合環境の整備等や、快速系統の新設や中心部における新規路線の共同運行などを行った。</p> <p>長崎市域は両社が重複する路線がまだ複数存在するため、需給バランスを踏まえた路線の最適化に引き続き取り組むとともに、今後も様々な「共創」を通じて持続可能な路線バス網を構築していく。</p> <p>3. 考察</p> <p>旭川市においても、人口減少とコロナ禍の影響で路線バス2社の経営が大変苦しいものとなっている。また、人手不足も深刻になっており、共同経営において路線を効率化する等の取組は是非進めていかなければならないところである。長崎市も熊本市の事例が参考になっているが、本市と同じような競合2社の共同経営からも学ぶべきところを学び、本市でも持続可能な公共交通としていく必要があると感じた。</p>		

※ 「視察内容」欄には、調査結果に対する意見、本市における実施の可能性、課題等を記載すること。

(様式)

常任委員会行政視察報告書

委員会名	総務常任委員会	委員名	えびな安信
視察地	北海道登別市		
調査事項	グリーンスローモビリティを活用した地域公共交通について		
視察年月日	令和5年11月13日		
視察内容	<p>1. 導入の背景と経緯と市民の反応</p> <p>登別温泉エリアは、市街地から10キロ離れた支笏洞爺国立公園内に位置しており、コロナ禍前は年間120万～130万人の宿泊客延数で推移していた。9種類の泉質を有することから「温泉のデパート」と呼ばれているが、各施設が保有する泉質は1～3泉質程度あるため、全ての泉質の温泉に入るためには、冬期間歩道に雪が積もる温泉街の坂を気軽に湯めぐりができる仕組みづくりが必要であった。</p> <p>事業実施に当たり、トヨタ・モビリティ基金を活用した。トヨタ・モビリティ基金は、新しい発想を取り入れて移動課題を解決するための活動を支援する制度で、登別市は採択を受けて令和2年度から令和3年度で2,700万円の補助を受けている。市民からも環境に配慮した取り組みであり、温泉街に活気が戻った等の声も上がる等好意的な反響をいただいているとのこと。</p> <p>2. 運行区域やルート設定、バッテリー充電に係るインフラ整備</p> <p>令和4年度からは車体や車庫、充電設備も交付対象となるデジタル田園都市国家構想推進交付金により2台で4,700万円の支援を受けた。運行主体は一般社団法人登別国際観光コンベンション協会であるが、登別市所有の車両を無償貸与してもらい、事業者協力型自家用有償運送として道南バス株式会社に委託している。運行区域はホテルや地獄谷を含む温泉街の周遊ルートであり、平日は14時～運行、土日祝日は9時から1日運行している。(料金は1回2000円、1日券だと5000円。平日は1台、土日は2台での運行。)</p> <p>年間運行経費は約500万円程度で、運賃収入が350万円。バス内に広告を掲示できる応援サポーター制度の75万円(今年度は250万円の支援をいただいた。)と地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金で運営する見込みとなっている。</p> <p>3. 運行における課題及びそれらに対する対策・改善策</p> <p>運転手が不足しており、来年度は道南バスが受託してくれるか懸念をしている。また、平日の乗降客数目標を100人に設定しており、どのようにまちをあげて達成するかという課題があるため、この事業を温泉街の宿同士の横串として、みんなで取り組んでいきたい。</p> <p>4. 考察</p> <p>グリーンスローモビリティは現在政府で推し進めている脱炭素化社会の実現やSDGsへの機運もあり、上手に理由付けをすれば観光地でも予算が確保しやすい事業であることが伺えた。</p> <p>登別市のオニスロは運行経費面でもサポーター制度などで上手にやり繰りをしているが、運転手不足が事業継続の鍵となっているということで、全国的な課題の一端が垣間見えた。オニスロは道内外からのお客様にも乗りたいと思ってもらえる観光バスであり、地域活性化で期待されている部分も大きい。本市も、夏場のホテルや観光拠点巡り、ゼロカーボンシティのイメージづくり等でグリーンスローモビリティの活用が検討できないか、調査を継続していきたい。</p>		