

(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	皆川 ゆきたけ
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	2023年10月16日		
視察内容	<p>■視察調査についての所感</p> <p>今回の視察の目的として、本市役所新庁舎での更なる行政の効率化と市民へのサービスの向上を目指していく中で、新しい技術の導入とその活用方法を学ぶことにある。</p> <p>全国的にも行政職員の減少傾向を受けて個人の生産性をあげるため、ChatGPT の導入が重視されてきている。</p> <p>今回、横須賀市において ChatGPT の導入の経過やこれまでの活用状況、業務改善等の事例及び活用による成果、そして取組みを進める上での課題と今後の展望について、具体的な活用方法に焦点を当て市民福祉の向上と、目的の明確化にも注目しながら先進的な取組みを学ぶことができた。</p> <p>旭川市においては、本年7月28日より、まずは行財政改革推進部の業務に ChatGPT を導入する試験運用を開始している。今後、運用例や取り決め等を示した上で他部署での試用を検討していく。横須賀市では市長からの提案を受け、4月にデジタル・ガバメント推進室を設置し ChatGPT の全庁的な活用実証を開始した。</p> <p>現在、本市及び横須賀市に限らず日本全国、どの自治体においても働く人が年々減っていく中、支援を必要とする人の数はさらに増えていっている。</p> <p>人口減少下においては、市の職員数が減っていったとしても、行政サービスについては今後も維持していかなければならない。そのためには、やはり最新のテクノロジーを活用し生産性を上げていくことが必要不可欠になってくる。</p> <p>横須賀市では、各種計画などの冊子や紙印刷は原則禁止とする等、「変化を力に進むまち。横須賀市」として変化を悲観せず、受け入れて、立ち向かおうという明確なメッセージを掲げている。今回、横須賀市で導入するにあたり、全国の自治体の中で最初に発表し、全庁的な活用実施を開始したことで、全国よりたくさんの自治体が視察に訪れるようになったとの説明があったが、ただ報道発表後の反応としては、地元市民からは応援のメッセージも多かった。その一方で、市外の方からは「自分たちの地域に導入されたらどうしてくれるんだ」との批判の声も多くあったとの話を聞き、新しい事への挑戦には様々な抵抗は必然であるが、内容を正しく理解し受け入れていただけるよう、話し合い説明していく必要があると考える。</p> <p>横須賀市では ChatGPT そのものを使っているわけではなく、自治体専用ビジネスチャットツール「LoGo チャット」と API を経由したものとなっている。その場合、入力情報は学習に使われない。</p> <p>ルールを徹底して導入していく中で、2回の職員へのアンケートから6割以上の職員がある程度の頻度で利用し、8割以上の職員が業務効率の向上につながると回答しており、本市としても導入していく上で、文書作成事務における業務時間の短縮や文書作成が不慣れな職員でも</p>		

(様式)

上手く活用することで、文書の精度の引き上げや作業の効率化など効果が大きく、非常に有効であると考えます。

ChatGPT 導入にあたり注意事項として「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」など情報漏洩対策について強調されており、入力される情報が学習データとして使用されないようにも工夫されていた。

利用の仕方には今後も課題があるようで、例えば検索など ChatGPT にあまり向かない利用や、職員が上手な質問文を作成しなければ「適切ではない回答」・「精度の低い回答」が出てきてしまうなど、今後、どのように質問していけば、適切な回答を得ることができるのか。又職員の間でどのように情報を共有していくのか考えていく必要があると感じた。

横須賀市では「ChatGPT 通信」などを作成し、便利な使い方や注意事項、ミニ問題などで情報の共有化を行っているとのこと。横須賀市のように、まずは始めていく中で、やりながら調整していくことは大事であり、今後も技術は益々先へ進んでいくことになり、進めば進むほど正解やゴールがない状態になってくる。

本市として職員個人の生産性を向上させていくために、そして職員の働きやすさや、市民の利用しやすさを目的に新しい技術の積極的な導入が望まれていると考える。

今回、視察させていただいた ChatGPT のような AI を活用していくことは、今後の本市にとって重要な要素になってくると感じている。

また、職員の仕事の効率の向上や従来の方法では得られなかったアイデアや知識を得ることで、市民の福祉向上に結びつくなど、今回の視察で訪れた横須賀市でのスピード感をもった取り組みは素晴らしく、本市においても学び取り入れたいと感じたことが多く、全庁での ChatGPT の早期導入を進めるべきと考える。

ただ、あくまでも補助として利用し、最終的な判断や確認は人が行い、何らかの指針やルール作りをしっかりとした上で、未来の旭川市に良い効果をもたらすよう、今後も更なるスピード感をもって取り組みを進め、全国一の先進地になっていくことを強く望むものである。

※ 「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	皆川 ゆきたけ
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	2023年10月18日		
視察内容	<p>■視察調査についての所感</p> <p>大分市では野津原、佐賀関、滝尾の3地域でグリーンスローモビリティを導入したことの背景・経緯として、バスの運行が無くなった地域であり、高齢者等の移動困難者への支援や過疎地域における移動手段の確保、ドライバー不足による路線バスの便数減への対応など、地域公共交通が抱える課題解決に向けた取組みとして、令和2年度よりグリーンスローモビリティの実験運行を開始した。</p> <p>実験運行結果より既存公共交通を補完するモビリティとして有効であり、市民からのアンケートにおいても9割以上の方から「満足」、「どちらかといえば満足」の返答があったことから令和5年度より本格運行をスタート。</p> <p>今回、視察の際に佐賀関地域にて乗車されていた方から実際にお話を伺うことができ、「今まではずっとバス乗り場まで歩いていたので本当に助かります」と話され、地域の方や高齢者にとって、大切で必要な移動手段となっていることがわかった。</p> <p>今回の視察の目的でもある地域公共交通については、本市においても交通事業者のドライバー不足や高齢化が深刻になっており、高齢者の運転免許返納者も増加傾向にある中、中心市街地及び過疎地域においても今後、公共交通に対するニーズが高まることが予測されている。将来を見据え、周辺自治体を含めた移動の円滑化や観光・誘客の促進等を図ること、またカーボンニュートラルを目指す観点からもグリーンスローモビリティが今後、必要となる可能性は高いと感じた。</p> <p>大分市では、自動運転車両の遠隔操作型実験運行についても実施したことがあるとお聞きした。その際には「移動をもっと便利に！ イイ、ミライへ」とのタイトルでJR大分駅を乗降場として市内中心部において運行し、利用料金は無料で行ったとの事。</p> <p>現在の運行ルートに関しては支所や病院、店舗などの日常生活や道の駅などの観光施設への移動を考慮したルートで、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の取り組みで、市民にもわかりやすい運行計画にすることにより利用者の利便性は格段に向上したとの事。</p> <p>土日祝日は完全運休するが、大分市が関与するイベント等において、車両の貸し出しなどを行うことによりグリーンスローモビリティの認知度はさらに上がったと考えられる。</p> <p>運行業務は、タクシー事業者に委託しているが、交通量の多い幹線道路を避けた運行ルートや、朝夕の通勤・通学時間帯を避けたダイヤとすることにより、時速20キロ未満の速度でも、渋滞の原因にはならず（運行ルート上に渋滞箇所はない）、運転手や後続車両への負担も少なく済むことから、コースや時間帯にも地域の実情に合わせた工夫を感じた。</p> <p>また、利用者数増加への取り組みやプロモーション活動として広報番組での放送、ホームペ</p>		

(様式)

ージでの案内のほか、LINEによる運行状況や各種イベント・沿線店舗や観光施設等の情報発信も行っており、市民はもちろん観光で訪れた方にもわかりやすい工夫をされていた。

また、地域ごとの特徴を活かせるよう、わかりやすく親しみやすいチラシの作成や、高齢者が集まる地域のイベントにてルートやダイヤ、乗り方の説明を行うことにより安心して乗る事ができ、地域に根差し、グリーンスローモビリティが身近に感じられるよう工夫されていると感じる。

車両を見せていただいたが、タイヤが片側5個のうち、右左折の際に4個が曲がり、狭い場所でも曲がれることを確認したが、本市のように冬期間の積雪時での走行ではどうなるのか、検証が必要であると感じた。振動も少なく電気のため環境にも優しく、後部ドアが車いすの方も安心して乗車できるように昇降ゲートがついていることから、今まで移動を躊躇されていた車いすの方でも安心して乗車することができると思う。実際に乗車した感想としても時速20km未満とはいえ、遅いと感じることはなく、音も静かで振動が少なく景色をゆったりと楽しむことができた。

#### ■今後の運行における課題や本市での実施の可能性として

時速20km未満での走行による通行の邪魔、渋滞の発生はどうか。バッテリー残量を考慮した運行ルートやダイヤ・便数について。また「Universal MaaS」との連携で障がいや高齢など、何らかの理由により移動を躊躇しているいわゆる移動躊躇層への移動需要の喚起や観光需要を高めていくための活用方法として検討していくことは大事だと考える。

また、車両の窓が開放的になっている分、冷暖房設備がないので季節や期間限定運行、自動運転なども含め様々な検証をしていく必要性も感じた。ただ、旭川市という春夏秋冬がはっきりしている地域において実証実験していく中で、導入可能となれば、観光への良い影響はもちろん、高齢者などの地域住民の移動にも貢献し、電動のため環境にも配慮することができる。さらに、自動運転による持続可能なモビリティやバスサービスであれば、運転手不足の解消にもつながっていくと考える。

地域に根付いたモビリティとなれるよう、様々な御意見を伺い可能性を探りながら、本市にとってより効果的な運行になるよう検討を進めるべきと考える。

大分市ではここにいたるまでに様々な実証実験や話し合いを重ねてきたと伺った。国においても、2025年を目途に無人自動運転移動サービスの全国展開を目指すほか、空飛ぶクルマの2030年以降の実用化拡大を目指すなど、官民が連携し新たなモビリティサービスの社会実装に向けた取組を行っていくと聞いた。

今後、本市のような寒冷地や積雪地域で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、導入可能なのか。バスと運行ルートのかぶらない運行区域や運行期間の設定、車両購入・運賃設定やインフラ整備、自動運転等、今後様々な観点から検証し、他都市での状況も含め調査していきたい。

※ 「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	皆川 ゆきたけ
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	2023年10月19日		
視察内容	<p>■視察調査についての所感</p> <p>旭川市の地域公共交通として現在、二つの民間バス会社が運営しているが、本市と同じように、二つのバス会社が存在する長崎市が行った地域公共交通の共同経営化について視察をさせていただいた。</p> <p>長崎市では昨年9月に、西九州新幹線が開業し長崎駅からの2次交通として長崎バス、長崎県営バス、そして路面電車の長崎電気軌道などがあり、観光客も多く来ており、とても活気がある地方都市として印象深かった。</p> <p>バス停から概ね300m以内の公共交通歩圏域人口カバー率が、中核市の平均が55%の中、長崎市では80%と行政都市としては大変に恵まれ、充実した公共交通となっている。人口減少、少子高齢化の進行等、本市も含め全国の自治体でも同じ状況にあるが、人口減少を上回るスピードで路線バスの利用者は減少を続けている。長崎市の法定計画では2035年には2019年度比で半分以下の50～60%減少するとの驚きの推計が示され、更にコロナ禍により利用者は激減したことから、かつて経験したことがない大変厳しい経営状況となり、このままでは数年後には路線バス網を維持できなくなるという危機感をバス会社2社で共有し、実際に話し合いを持つまでには、様々な苦労があったとのお話も担当者からお聞きすることができ参考になった。</p> <p>当時、長崎バスと長崎県営バスで重複している路線が多く、お互いに競い合い、サービスの低下が無いようにしていた状況の中、すでに企業単独で補える限界を超えており、数年後には、路線バス網を維持できなくなるという危機感を長崎市として両社に訴え、共に早急に抜本的な対策、持続可能な路線バス網を構築する必要があるとの認識に立ち、共同経営化を目指していく上で、先例である熊本市の事例を参考に手探り状態の中、進めていったと伺った。</p> <p>長崎市ではハブ&amp;スポーク型ネットワークという公共交通ネットワークを採用しており、市内中心部から放射型に枝分かれしながら隅々まで運行し、特に中心部では行先が違う路線が重複しているとのことで、実際に中心部には、必要以上にバスが走っているような印象を受けた。</p> <p>ハブ&amp;スポーク型運行は長距離路線を中心に各方面からの合流地点に乗継拠点を設け、拠点前後の運行便数をそれぞれ調整しやすくするためのもので、これによって各方面からの便数は減らさずに、拠点から中心部の重複した路線の効率化を実現できるとの事で、驚いたのは朝夕の通勤・帰宅時間の利用が多い時間帯には、快速系統などの直通運行の便があり、利用が少ない時間帯では乗継運行にするなど、幹線道路の運行頻度の適正化と競合路線の解消、利用者が少ない路線についてはコミュニティ交通化にするなど、本市においても、とても参考になる部分もあった。子供たちの通学も可能な限り配慮されており、JRともしっかりと接続させることで、乗継拠点や商業施設など地域内の移動手段も確保しているとの事。</p>		

(様式)

また、スマートバス停の設置や、乗継拠点の上屋・ベンチの増設で待合環境が改善するなど、利便性向上に取り組んでいるとのお話に、本市としても、乗継環境・待合施設などの利用環境の整備をしていく事は、今後の課題として重要と考える。

長崎市では全国相互利用 IC カードは使えるが、乗継割引やポイントの付与を受けられるのは、nimoca カードという IC カードのみとのこと。

本市においても現在は、バスに乗車の際には「Asaca CARD」や「do カード」のバスカードか、現金で支払っているが、今後の観光需要を見据えるなら、全国相互利用 IC カードや電子マネーに対応するシステムの導入は将来、必要不可欠になると考える。

長崎市での共同経営化したことによる取組の結果は人員・車両数いずれも設定目標どおりとなり、収益性は見込みを上回る水準になったとのお話を伺った。

もともとは競合していた両社の関係は最初、良くなかったがコロナ禍で経営状況が悪化したということが大きかったようで、3年かかったが長崎市として、しっかりとしたバックアップの体制ができたことから、官民一体となった取り組みは参考になることが多かった。

今後の展望として長崎市域は、両社局が重複する路線がまだ複数存在しているということで、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み、さらに人口減少や少子高齢化等の社会環境の変化もあり、路線バスの利用者は減少していくことが推計されることから、路線バスを取り巻く環境は依然厳しいものがあるが、様々な共創を通じて、持続可能な路線バス網の構築をさらに目指していくとのお話をされていた。

現在、人口が集まる東京でさえも、運転手不足から減便や路線廃止の動きが相次いでいる。ドライバーの時間外労働の規制が強化されることに伴い、さらなる人手不足が懸念される「2024年問題」を控え、本市として身近な住民の足を今後どのように守っていくのが大きな課題となってくる。

2030年には市民の約4割が65歳以上になると推定されていることから、高齢化に伴い居住地からバス停留所までの徒歩による移動が困難な方や、自家用車を利用することができない高齢者の増加が見込まれており、さらには公共交通サービスが行き届いていない郊外部に居住する方の移動も益々困難になっていくことから、交通弱者の移動手段の確保は最重要課題になってくると考える。

旭川市にとっても今後、観光及び地域住民の足として、誰でも公共交通の利用しやすい環境を作っていく、地域の足を確保していく事が最重要であることから、コミュニティバスやグリーンスローモビリティ、自動運転バスの活用など、引き続き、他都市の状況も参考にしながら、官民一体となって、新しい取り組みを構築していく必要性を感じた。

※ 「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	皆川 ゆきたけ
視察地	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	2023年11月13日		
視察内容	<p>■視察調査についての所感</p> <p>登別市にある登別温泉は、日本有数の温泉地として知られ、体験観光、テーマパークなど多様な楽しみができる。今回視察した低速電動バス「グリーンスローモビリティ」は2023年3月より登別温泉地区において運行開始。CO2の排出を削減できるので環境にも優しく、脱炭素社会の実現やSDGsにも貢献。また、時速20km未満で走行することにより、安全性の高い乗り物であると言える。それに加え、地域が抱えている課題を解決するための独自性のある乗り物として、導入することにより、地域の魅力がより向上すると考えられ、現在、全国各地でも実証実験が行われ導入が進められている。</p> <p>今回の視察先である登別市では、導入検討開始から4年目で定期運行を開始。トヨタ・モビリティ基金や国の交付金などを活用し、一般財源を使わず、車両の購入や車庫なども交付金で賄えたとの事。現在はグリーンスローモビリティに関連する補助金は豊富だが、予算が無くなると将来的に補助金が得られなくなることが予想される。グリーンスローモビリティと自動運転は相性がいいようで、将来的な自動運転の実現性も高くなることが予想される。今回視察させていただいた登別温泉街は、観光客も戻りつつあるとの話で、温泉街では安全に配慮しゆったりと景色を楽しんでもらえるよう時速10km程度で走行しており、乗り降りが自由で、グリーンスローモビリティに乗りたくて登別温泉に来たという方もいるという。このような周遊できる乗り物があれば観光地として訪問に来る頻度は今後増えると考え。</p> <p>登別市では本年春にスタートしたばかりの事業だが、今後の課題として、もっと多くの人に乗ってもらうためには、まずは誰もが乗れるということを知り、経路の案内が不十分であるため、どこに行くのかわからないとの声や、バスが無人の時には乗車がしづらいようで、人が少しでも乗っていると新たな乗客も乗りやすいとの声もあったとのこと。実際に運行してみて気づいたことも多くあるようで今後、早急な対応が必要と考える。</p> <p>本市における今後の課題としては、やはり交通事業者のドライバー不足や高齢化というのが深刻になっており、登別市においても同じように深刻で、現在委託先である道南バスによる運行になっているが、運転手不足もあり来年度以降は新たな検討が必要との話もあった。また、冬期間の運行はしていないようだが、本市としては積雪地域で導入可能なのか、またグリーンスローモビリティを観光特化型としていくのか、地域における二次交通のあり方も含め、本市としては様々な角度から検証していく必要はあるが、中心市街地活性化や利便性の確保、交通弱者等の移動に制約のある方々への対応等にも生かしていけるのではと考える。</p> <p>また、カーボンニュートラルを目指す観点からもグリーンスローモビリティが果たす役割は大きいと感じた。今後、運行区域や運行期間の設定、車両購入・運賃設定やインフラ整備、自動運転等、今後様々な観点から他都市での状況も含め、さらに調査していきたい。</p>		