

## 事業常任委員会 茨城県日立市視察概要

1960年代、日立市は人口増加、大規模開発で大量輸送としてのバスや鉄道は乗り切れないほど需要があったが、都市への集中や車の発展などで利用者の減少が続き、地域の公共交通を取り巻く環境は大きく変化していった。また近年、人口減少・少子高齢化により、多様な移動手段が求められる中、公共交通では、利用者減少以上に運転手の高齢化も進み、特にバスで担い手不足が課題となっている。

現状、公共交通は、個別に検索・予約・決済をしているが、そのサービスをシームレスにつなぐMaaS (Mobility as a Service) は、全ての交通手段を検索しながら一括して現在地から目的地までの移動手段を最適化するサービスである。

ひたちMaaSでは、利用者への適切な情報伝達によるアプリ上でのスムーズな発券・購入を可能とすることで認知向上と購入導線の充実を目指した。また、利用に繋げるため、周遊券、割引券、異業種連携として施設の入場券や商店のクーポン券などを付加価値として組み合わせ、多様なサービスの提供による需要拡大も目指した。アプリの電子チケットは、どこでも使えるよう全て同じ様式にし、他のMaaSアプリとも連携する仕組みを構築した。ひたちMaaSアプリは、エリアを茨城県内全域に広げ茨城MaaSとして発展したが、アプリ自体は現在、ひたちMaaSアプリで作った基盤を利用した民間の乗換検索アプリを使用している。

ひたちエリアでは、官民合わせた多様な取組みをベースに、地方版MaaSモデル構築に向け、民間交通事業者が主体となり実証実験を開始した。2018年・2019年度は、通勤客向けの相乗りタクシーとして通勤型のデマンド運行実証を、2019年度は国土交通省の新モビリティサービス推進事業、経済産業省のスマートモビリティチャレンジモデル地域事業の選定を受け、ひたちMaaSアプリの作成、ラストワンマイルモビリティのデマンド型運行の取組みを開始。2020年度は、国土交通省の新モビリティサービス推進事業により、日立市内の取組みをひたち圏域にエリアを拡大させながら、MaaS基盤を作り実証を進め、2021年度は、ひたち圏域から茨城県全域にエリアを拡大し、基盤の連携をしながらMaaSの実証を行った。

また並行して、日立市内を走行していた旧日立電鉄の廃線敷を日立市が整備し、バス専用道として利用したひたちBRTは、BRTのメリットである定時運行を現実のものとした。2018年度には小型のノンステップバスを用いた自動運転走行を約2週間、2020年度は中型路線バスを用いた自動運転走行を約4ヶ月間実証した。2022年度以降も実証運行予定であり、将来的に運行可能かを継続的に検討していく。

さらに、路線バスを補う新しいモビリティサービスの有用性を利用者と技術的な視点から検証するため、2021年に約1ヶ月間、日立市内でジャンボタクシーを使いAIデマンドサービス運行実証として取り組んだ。従来の定時定路線バスでは、乗客の有無に関わらず、同じ時間、同じルートを走る必要があるが、呼出型最適経路バスは、デマンド運行により、利用者からのリクエストに応じ、指定する経路のみを經由し目的地まで行くという仕組みに変更できる。また、実際の標柱は設置しないが、デマンド運行によりシステム上で乗降場所に指定した仮想バス停を回り、利用者を乗車させ目的地まで行くという効率を求めた運行が可能となる。

日立市では、公共交通の充実化を図るため、各地域に合った移動目的や移動手段の組み合わせの最適化、効率的な仕組みとしてのMaaSをどのように発展させていくのかという課題と、交通事業者が主体となりMaaSを進め継続するうえでコスト面や仕組みについての検討も大きな課題であり、交通事業者と連携しながら検討を進めている状況である。

## 事業常任委員会 千葉県千葉市視察概要

千葉市は昭和24年から競輪事業を開始したが、その後、車券売上の低迷等の理由により、事業継続が困難となり、平成27年に事業廃止の調整を始めた。その際、日本写真判定㈱(現：㈱JPF)から提案を受け、250競走(愛称：PIST6 Championship)による事業継続及び民間資金による施設の再整備を決定した。その結果、千葉JPFドーム(現：TIPSTAR DOME CHIBA)が建設され、令和3年10月に250競走による競輪事業を開始した。

250競走とは、国際大会で行われる自転車トラック種目「ケイリン」に基づき、6人の選手が1周250mのバンクを6周し、最も速くゴールした者を競う日本初の自転車トラックトーナメントである。また、レーザービーム・スモーク・炎等の演出や、カラフルなワンピース型のユニフォームを採用するなど、従来の競輪とは大きく異なった形で開催している。

千葉市の昭和24年から令和3年までの車券売上高合計は約1兆3,500億円、一般会計繰出金合計は約600億円である。最盛期には、最大で年間車券売上高約650億円、一般会計繰出金は約30億円を達成した。なお、千葉競輪場での最後の競輪開催年度である平成29年の年間車券売上高は約110億円、一般会計繰出金は約1,700万円となっている。

事業スキームは、民間活力を導入して市の負担を最小限にする形がとられており、旧競輪場の解体除却、ドームの整備やドームの管理・運営については㈱JPFが、250競走については千葉市が実施し、㈱JPFに開催業務等を包括委託する形で運営している。費用負担に関しては、旧競輪場の解体除却は千葉市が、ドームの整備、ドームの管理・運営については㈱JPFが行う。施設管理は、施設が千葉市の所有でないため、維持管理費用は一切負担せず、開催時のみ㈱JPFから施設を賃借し、使用料を支払う。また、開催時以外については㈱JPFが施設を管理・運営し、多目的施設として音楽フェスや自転車レース等を行っている。250競走の実施に関しては㈱JPFが千葉市に収益保証を行った上で、施行者である千葉市が負担している。

㈱JPFが千葉市に対して行う収益保証は、競輪事業から必要経費と一般会計繰出金を引いた額を㈱JPFの包括委託料の上限とすることで、事業結果に関わらず、一定の一般会計繰出金を確保できる仕組みである。また、一般会計繰出金は競輪事業収入に応じて設定し、収入が増えれば一般会計繰出金と㈱JPF包括委託料が増えるため、㈱JPFの経営努力を促し事業結果を千葉市に還元できる形となっている。

施設は㈱JPFから委託を受けた清水建設㈱が設計・施工した。屋根にはシミズリングシェル(単層張弦ドーム)を採用し、木製の250mバンクが設置され、フェンスがない。また従来施設の3分の1の敷地面積で千葉公園の再整備の一環として建設されており、現在は、体育館や芝生広場等を順次整備中である。

250競走は競輪ファンの高齢化が進む中で、新しい客層を開拓することを1つのミッションとして開始されたが、令和3年度の車券売上高は予算に対する30%程度に留まり、JPF㈱から4億6千500万円の収益保証を受けることとなるなど、厳しい結果となった。令和3年度の売上は15億円程度であったものの、250競走は6車立てでラインが無いと、足が強い人が勝ちやすい傾向にあり、さらに単勝を実施しているため、当倍返しのレースが多く発生し、25%の施行者利益を確保できないケースが多くあったこと、また、現状の販路が「TIPSTAR」のみであることや、観覧席の値段設定も、売上低迷の一因であると考えられる。現在は少ないながらも若い顧客層が来場している状況ではあるが、令和4年度についても同じく厳しい結果となる見込みである。

今後も試行錯誤しながら販路の拡大と、新規顧客の獲得に努めていく。