

令和4年度 事業常任委員会視察報告会 要点記録

日 時： 令和4年12月13日(火) 10:10~10:40
場 所： 第1委員会室
出席者： 委員長 宇野真悟
副委員長 雪本清浩
委 員 鳥野隆生 栞原 佳一 米田貴志 鳥居宏次 稲田悦治 岸田厚

○視察先1： 茨城県日立市
視察日時： 令和4年10月11日(火) 13:10~14:40
調査事項： 交通まちづくり施策について

【報告会での各委員の発言要旨】

☆日立市では、2020年度より日立Ma a S事業に取り組んでおり、Ma a Sのアプリ・プラットフォームの開発、AIデマンド交通の実験、バスの自動運転、商店街と連携した広告モデルの構築など様々な実証実験を行っている。これらの実証実験は、民間の交通事業者が主体となって行われ、費用は国土交通省や経済産業省の事業を活用しており、原則自治体の持ち出しはない。

日立市からはじまったMa a Sの取組は、ひたち圏域へと広がり、現在は茨城Ma a Sとなっており、専用のアプリではなく一般的に使われる乗換案内に組み込まれている。

これらのことから、本市においても、持続可能な公共交通を実現するためには、Ma a S等の取組が重要であると考えます。

☆日立市においては、公共交通の概念をさらに拡大させ、鉄道やタクシー、デマンド交通など様々な交通手段を包括的に提供し、また、利用目的とも一体化させたサービスを提供するMa a Sの取組を進めている。

また、一方で高齢者の中でも利用が増えているスマートフォンを利用して、他のサービスと一体化したものを開発しようとしている。交通を移動手段だけでなく、様々なサービスや商品と連携しようとして模索していることが素晴らしい。

今後、本市で実証実験を行う必要はないが、全国での試みを精査し、優れたシステムを導入するための資金や人材を確保すべきと考える。単発の公共交通の提供は、考えから外す時期が近づいていると実感した。

☆公共交通は利用者の減少以上に担い手の持続性が課題であり、運転業務の人手不足が年々深刻化している状況である。このような状況の中、急速な技術革新により、交通モード

やサービス、また利用者接点の多様化など公共交通機関を利用する人への移動サービスを最適に組み合わせることが可能になった。検索、予約、決済など一括で行うM a a Sの取組が公共交通の利便性において利用者への配慮としてなされている。また、アプリの利用データや交通機関の運行データを利用して、街全体で公共交通を最適化するためのデータプラットフォームの提供を目指している。

本市において、公共交通機関の特にバスの利用者が減少する中で、市内交通事業者がお互いに連携して、利用者の利便性やスマートフォンなどを活用した取組などを考えることが必要である。

☆茨城交通の親会社である、みちのりHDが事業主体となり国の補助事業を活用して事業に取り組んでいる。民間が主体で市の負担が無いのがメリットである。ひたちM a a Sから茨城M a a Sへと拡大しており、交通まちづくりは市単独ではなく、広域で取り組む必要がある。様々な実証実験をして、どの形が良いか検討している。

また、実証実験対象地域での「スマートフォン使い方教室」への市の協力も大事である。この事業は道半ばであるが、民間が主体となり国の補助事業を活用しており、市民へのサポート教室などで市の財政負担がないことが参考になった。

☆これまでは、利用者個人が目的地までの交通手段を、個別の公共交通の情報から読み取り、個人でつなぎ合わせ、それぞれ予約や決済を行っていた。しかし、それら一連の作業をある目的地まで移動する公共交通機関を最適に一括でつなぎ合わせ、一括で予約や決済できるシステムがM a a Sである。

本市に置き換えてみたとき、今すぐ必要なシステムなのか否か。この取組の中で注目すべきは、ラストワンマイルデマンドのグリーンスローモビリティの取組である。コミュニティバスが、決まった路線を走ることに對して、V B S（バーチャルバスストップ）を設定。極端に言えば、乗りたいところから乗れるようになった呼び出し型で、それぞれ乗客のリクエストをA Iがつなぎ、最適な経路を導き出し、目的地にたどり着くというシステムである。今後、このようなデマンドバスが無人で、しかも安価で利用できるようになれば、山手、浜手また高齢者の方々の“足”を守る一助になるように思う。

☆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る検索・予約・決済等を一括で行うサービスで、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を、M a a S（マース：M o b i l i t y a s a S e r v i c e）という。

課題については、サービスを作り連携させることの難しさ、アプリ導入におけるサービスの認知、サービスの維持コスト、多様な事業者間での調整、加えて参画事業者の撤退等であ

り、それらの課題対応がネックにあると思う。現時点では、デマンドタクシーやデマンドバスへの取組が良いのではないかとと思われる。

☆日立市で取り組まれている、MaaS事業の実証実験は、国の補助事業の対象により市の負担は無いということである。また、本格的に導入する場合の経費がどのくらいかかるかは今後の課題ということであった。

民間のアプリ運営会社との連携が必要なため、事業主体は交通運営会社に委託せざるを得ないと感じた。

本市の課題解決に向けては、今後の交通手段の検討課題であるデマンドタクシーの導入は参考になるのではないかと。必要な時に身近なところまで迎えに来てもらい、タクシー料金よりも安い値段で運行できることは市民の足の確保につながるのではないかと。

○視察先 2： 千葉県千葉市

視察日時： 令和 4 年 10 月 12 日(水) 9：30～11：30

調査事項： 競輪事業への民間活力導入について

【報告会での各委員の発言要旨】

☆千葉市では、令和 3 年に国際ルールに対応した 250mバンクを有する新しい競輪場が完成し、イベントやパフォーマンスを組み合わせた新しい競輪を行っており、ギャンブルではなくスポーツとして進化させようとしていると感じた。本市においては、バンクの違いで国際競技を行うことは不可能かと思うが、新たなファン層の獲得のために、ギャンブルではなくスポーツとしての競輪の確立を目指す点は同じだと考える。

本市競輪場には、BMX コースがあり、自転車イベントの聖地になれる可能性を秘めている。今後については、様々な競輪だけでなく、イベントが実施できるような施設とすることが新たな競輪ファン獲得や、地域の賑わいづくり、魅力向上に繋がるのではないかと考える。

☆J P F ドームの優れたところは、固定の収益が千葉市にもたらされ、施設の形態や運営方法を民間に任せていることである。本市の運営形態では民間活力を十分に引き出せないと、今回の視察で強く感じた。

建物等が美しくなった今だからこそ、一括して民間委託してはどうかと思う。本来、民間活力を導入するのであれば、建設費も民間に委ねればいいのに、本市は建設費を自ら出資することをやめない。しかし、今後も改修工事を進めたい機運が感じられる。もういつまでも同じことを繰り返さずに、リスクヘッジした手段で事業を進めていくことを望むばかりである。

☆千葉競輪場は、従来の競輪を実施する競輪場ではなく、トラックレースとしての競輪で、各種自転車競技の開催を前提とした国際規格である 1 周 250mの木製バンクを備え、新たな競技である「250 競走」を専門に実施している。

公営事業としての収益など本市との違いがあったが、ドームでは自転車競技だけでなく、ライブコンサートなどを開催することも可能とのことで、本市の競輪場でも競輪を開催していない時に他のイベントを開催するなど、活用について検討する必要があると考える。

☆旧千葉競輪場の解体除却は千葉市が負担したが、ドームの整備・管理・運営は(株)J P F が費用負担している。これまでの競輪にはなかった 250mバンクでも可能となるルール変更にも関与した。

岸和田市は従来の競輪競技に重点を置いているが、J P F はスポーツとしての自転車競技や各種イベントなど多機能ドームとしての活用に重点を置いている。また、他の競技場に

はない単勝の導入や、高額な入場料、さらに決済方法がキャッシュレス決済のみであるため、低迷している売上げの向上に苦戦している。

今後、競輪とイベントでの使用による売上げ増を目指すとのことであった。

☆平成 25 年度から売上げの回復基調を見せている競輪業界であるが、これから先、その傾向を確かなものにするためにも、競輪業界の課題でもある新規顧客の獲得、ファン層の若返りには力を注がねばならない。一方で、「ギャンブル」のイメージが強く、自転車競技との融合が図りづらく、最近では空前の自転車ブームでありながら、相乗効果が見られないことは、非常に残念なことである。

ボートの売上げ回復を参考に要因を挙げると、次の 3 点が考えられる。

- (1) テレビCMの多用
- (2) インターネット投票
- (3) 他の公営競技からの流入

千葉市の施設は圧巻で斬新である。競輪開催日及び非開催日の今後の活用に注目する。

☆施設については、ドーム整備及び管理・運営は(株) J P F、250 競走の実施主体は千葉市で、(株) J P F に開催業務を包括委託し、(株) J P F は千葉市に収益保証を行う。よって、千葉市は開催時に使用料のみを支払い、維持管理費用は一切負担しない。

また、千葉 J P F ドーム (T I P S T A R D O M E C H I B A) の整備事業にあわせて、千葉公園体育館・多目的スポーツ施設整備が進められている。

管理・運営会社である(株) J P F は資金力のある企業だと思うが、何年で採算ベースに乗せようと考えているか、業界初の取組はリスクを伴うかもしれない、初開催から 1 年であるがゆえ、今後の取組に期待したい。

☆T I P S T A R D O M E C H I B A は本市の競技事業とは全く異なる競技を行う施設である。250 競走事業が、今後の運営で財政的にも軌道に乗るのかどうか、まだ不明な点が多い。市としては、運営企業の力量次第で市への繰入額が決定するなど、事業収入の安定性があるのかを見極めることが必要である。

本市の競輪事業から 250 競走事業への転換は今の時点では全く意味がない。競輪事業から撤退するときに来れば、参考にすればいいのではないか。その時にこの事業がどのくらい市の財政に貢献しているか、検証が必要である。