

水道・交通委員会行政視察概要

1 視察月日 令和4年8月2日（火）～8月4日（木）

2 視察先及び視察事項

(1) 宮城県仙台市

ア せんだい都市交通プランについて

イ 仙台市地域公共交通計画について

(2) 福島県浪江町

水道事業アドバイザー業務委託について

(3) 常磐興産株式会社（福島県いわき市）

横浜市交通局とハワイアnzの事業連携について

(4) 福島県いわき市

いわき版MaaS推進プロジェクトについて

3 視察委員

委員長 小松 範 昭

委員 酒井 誠

同 ふじい 芳 明

同 山浦 英 太

同 安西 英 俊

同 高橋 正 治

同 坂本 勝 司

視察概要

1 視察先

宮城県仙台市

2 視察月日

8月2日（火）

3 対応者

市議会事務局長（受け入れ挨拶）

都市整備局総合交通政策部交通政策課主幹兼計画係長（説明）

都市整備局総合交通政策部公共交通推進課技師（説明）

4 視察内容

（1）せんだい都市交通プランについて

ア センダイ都市交通プランの策定

平成22年にせんだい都市交通プランを策定し、鉄道にバスが結節する公共交通を中心とした過度に車に依存しない交通体系の構築に向けた取組を推進した。公共交通の利便性向上により暮らしやすさを確保し、にぎわいのあるまちを市民と共につくることを目標とし、地下鉄の整備、仙台駅周辺地区の交通結節機能強化、コミュニティサイクルの導入等に取り組んだ。

その後、社会情勢の変化や東西線開業後の交通行動の変化、少子高齢化の進展等に伴う市民ニーズの変化などに対応するため、交通政策の指針となる新たなプランを策定した。上位計画である仙台市総合計画や仙台市都市計画マスタープラン等の計画と連携し、令和3年から令和12年までの10年を計画期間としている。

イ 都市交通の現況と課題

パーソントリップ調査を行った結果、交通手段分担率の推移では自動車の利用割合が横ばい傾向となり、鉄道の利用割合が増加傾向にある一方で、路線バスの利用割合は減少傾向にあることや鉄道沿線から離れた地域では、比較的路线バスの利用割合が高いことから、持続可能な公共交通ネットワークの形成、路線バスの利便性向上とさらなる利用促進が課題である。

また、年齢別の交通手段の変化では、自動車を所有しない若者が増加する一方、高齢者の自動車利用割合が増加していることや都心

地域では、都心内での立ち寄り箇所数が少ないことから、ライフスタイルの変化を踏まえた多様な移動手段の確保、都心の回遊性の向上が課題である。

ウ 交通の将来目標

東北を牽引する新たな社の都を支え、質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現を目標としている。これまでの地下鉄の整備や仙台駅周辺地区の交通結節機能強化など、量的な充実から公共交通の質の向上を図る新たなステージに移行していく。既存交通ストックを最大限活用するとともに、国内外の先進的な知見、新たな技術を活用しながら、分かりやすく利用しやすい公共交通にしていくための交通施策にチャレンジし、東北の中核都市として、活力ある都市活動を交通が支え、新たに魅力を生み出すような取り組みを実施していく。

エ 交通政策の基本方針

(ア) 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

バス幹線軸の形成、地域交通の確保・充実、持続可能な公共交通ネットワークを構築する。

(イ) にぎわい創出に向けた都心交通環境の再構築

居心地がよく歩きたくなる歩行者空間の創出や快適な移動環境の整備を行う。

(ウ) 多様な都市活動を支える交通政策の推進

新技術を活用した新たな施策にチャレンジし、主要な幹線道路の整備、安心・安全な交通環境を形成する。

オ 生活イメージ

(ア) 若者世代

路線バスや鉄道等の公共交通の利便性や分かりやすさの向上、ICTを活用したスマートな移動、コミュニティサイクルの利用促進等により、マイカーを持たない若者でも、ニーズに合わせて移動でき、まちを快適に回遊することができる。

(イ) 子育て世代

道路や駅、公共交通社内のバリアフリー化、道路空間を利活用したイベント等の実施により、ベビーカー利用者等でも安心して外出でき、子供と一緒に歩きながら都心のにぎわいを楽しむことができる。

(ウ) 高齢者世代

路線バスや地域交通等の移動手段の確保、安全で歩きやすい歩行空間の整備により、免許を持たない高齢者でも、日常生活で支障なく移動でき、地域コミュニティのつながりや健康増進等を図ることができる。

カ 目指す将来の交通体系イメージ

鉄道を最大限に生かすためにこれまで取り組んできた鉄道駅へのフィーダーバスの結節に加え、都心直行型のバスを主な移動手段とする地域におけるバス幹線軸の形成や地域交通による移動手段の確保・充実など、過度に自家用車に依存しない質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現に取り組んでいる。

キ 都心交通環境の再構築のイメージ

都心のにぎわいや回遊性向上のため、居心地がよく歩きたくなる歩行者空間の創出、公共交通や自転車などを利用した快適な移動環境の整備を進めるなど、交通環境の再構築に取り組んでいる。

また、歩行者専用のアーケードを商業・にぎわい軸、そして定禅寺通、青葉通、宮城野通を交流・にぎわい軸と位置づけ、地元の方と官民連携でまちづくり協議会を立ち上げ、道路の利活用やイベントの開催などを検討している。

ク 将来目標の実現に向けた主な施策

(ア) 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、路線バスや地域交通をはじめ、地域の実情に応じた公共交通の在り方等を位置づける地域公共交通計画を策定し、バス事業者の安定経営の視点も踏まえ検討を進めるとともに、乗合タクシー・デマンド交通等、多様な選択肢から、地域に合った旅客運行サービスを実施している。

また、都心への主な移動手段が都心直行型のバスとなっている地域を運行するバス路線のうち、運行頻度や利用者数が多い地区をバス幹線区間として設定し、利便性向上策を実施することにより、バス幹線軸の形成を図っている。

なお、鉄道の圏域やバス幹線軸から離れる等、公共交通サービスレベルの低い地域においては、地域のニーズや移動の実態、交通需要の動向など地域の実情に応じて、地域交通等、地域主体の移動手段の確保に取り組んでいる。

(イ) にぎわい創出に向けた都心交通環境の再構築

都心におけるにぎわいや回遊性を向上させるために、魅力のある土地利用や、社の都にふさわしい緑空間や景観の創出、オープンスペースの活用等、居心地がよく歩きたくなる歩行者空間の創出に向けて、民間団体等と連携しながら道路空間の柔軟な利活用に取り組むとともに、道路空間の再構成についても検討している。

また、環境負荷が低く気軽に利用できる交通手段として利用されている自転車の利用環境を整備するとともに、コミュニティサイクル事業であるDATEBIKE（ダテバイク）の利用促進に取り組んでいる。

(ウ) 多様な都市活動を支える交通政策の推進

自動運転等の新技術やMaaS等について、社会実験等を通じて市民の理解を得ながら、活用を検討している。

また、都市計画道路について、骨格幹線道路を中心とした整備に取り組むとともに、広域連携や交流をさらに促進し、広域的な道路ネットワークの整備や広域交通拠点の強化に取り組んでいる。

(2) 仙台市地域公共交通計画について

ア 仙台市地域公共交通計画の策定

近年、路線バスの乗車人数や収入が減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の拡大後、さらに減少傾向が続いている。路線バスの維持が困難となる可能性があるため、市民の移動手段の確保に向けた対応が必要となった。また、国においても令和2年11月に地域公共交通活性化再生法が改正され、各自治体を中心となって地域公共交通計画の策定に取り組むこととなった。移動手段の確保に当たり、バス事業者の経営安定化や運行の効率化、円滑化等の持続可能な公共交通ネットワークの構築を速やかに図る必要があることから計画が策定されることとなった。

なお、せんだい都市交通プランは公共交通だけでなく自動車、自転車歩行者等の幅広い手段に関する交通体系を位置付けているが、本計画は地下鉄や路線バス等の公共交通に特化した関連計画として、事業者や市民と連携しながら、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、地域の実情に応じた公共交通の在り方を位置づけ、それぞれの施策を推進している。

計画区域は仙台市内全域を対象としており、令和4年から令和8年を計画期間としている。

イ 公共交通の現状と課題

人口減少、高齢化が進む中、1つ目として、バス利用者及び事業者収入の減少、バス運転手の担い手の減少から、公共交通カバー圏の維持や公共交通による中心部や鉄道駅へのアクセス利便性の確保の課題。2つ目として、高齢者による事故の増加や免許返納者の増加により、地域に合った移動手段の確保の課題。3つ目として、歩行者の仙台駅周辺に集中することや都心来訪者の立ち寄り個所が少ないこと、端末自転車分担率が低いことから都心回遊性の向上の課題。4つ目として、低速EVバス・Maas等の新技術の発展に伴う既存サービス・制度との調整・整合の課題があげられる。

ウ 目標及び基本方針

市民との協働により、地域の実情に合った、誰もが利用しやすい質の高い公共交通を持続的に確保し、自由に移動ができる生活の実現とまちなかのにぎわい向上を目指している。

目標を実現するため、各課題に合わせて、公共交通軸の形成・機能強化、路線バスの利便性向上、地域交通の維持・確保・充実、都心回遊交通の強化、公共交通のシームレス化・利用促進の5つの基本方針を掲げている。

エ 公共交通ネットワーク

需要に応じて主に路線バスによる運行を維持する、みんなで支える路線バスエリアと地域の実情に応じた移動手段を検討する、みんなで育む多様な交通確保エリアの2つに分類した。みんなで支える路線バスエリアについては3つに分類し、都心アクセス型バスの提供を目指すバス幹線を9区間、それに準じたバス準幹線を16区間、鉄道駅へのアクセスを重視したフィーダーを28区間設定した。各区間の1時間当たりの運行状況は、幹線区間で4本以上、準幹線区間で2本以上、フィーダー区間で1本以上となっている。

オ 主な取組

- (ア) バス幹線区間及びバス準幹線区間においては、事業者間調整やバス待ち環境、走行環境の向上を行うことにより、定時性・速達性を確保し、利用者から選んでもらえる利用しやすい路線バスを目指している。
- (イ) 地域交通の導入検討や移動手段確保に関する話し合い、導入後の運営について技術的支援、財政的支援、利用促進策への支援を行い、地域が主体となった移動手段の確保・充実を図っている。

(ウ) 公共交通の利用方法や利便性、利点等を周知することで、公共交通への親しみを醸成することにより、自家用車と公共交通の上手な使い分けを促す、モビリティ・マネジメント等を推進している。

(3) 質疑概要

Q 計画の策定に当たり、市民の意見はどのように反映されているのか。

A 令和3年10月から11月にかけて、パブリックコメントを実施し意見を反映できるようにした。

Q どの程度の市民意見を反映させたのか。

A この路線を減便しないで欲しい等の個別具体的な意見が多く、計画に落とし込める意見は少なかったが、賛成の意見等も多かった。

Q 人口減少社会を踏まえた見直しは検討しているか。

A 交通事業者も経営状況が厳しいという認識があり、減便の可能性も示唆されている。今年度、利便増進実施計画も策定予定だが、ピーク時を減便するなどの内容を考えている。

Q バスや電車の検索手段におけるデジタル化の取組はあるか。

A リアルタイムで到着時間や乗車人員を検索できる「どこバス仙台」がある。また、各バス停にQRコードを掲示し、検索せず読み込むだけで状況が分かるようにしている。さらに、GTF Sを活用し運行ダイヤが分かるオープンなデータを整備している。

Q 防災環境都市として、防災を軸としたまちづくりと都市交通プランとの関係性を意識している部分はあるか。

A 災害時における公共交通利用者への対策として、帰宅困難者対策がある。東日本大震災時の仙台駅での経験を教訓として、JR及び危機管理の部署と対応訓練を行っている。

Q 市営と民間のバス事業者で、運転手の平均年齢に差はあるのか。

A 平均年齢の集計はしていないが、成り手不足が続いており、採用募集のポスターを掲示するなど力を入れている。

Q タクシーの車内に掲示している仙台M a a Sについて詳細を教えてください。

A 令和3年度からの取組で、スマートフォンでバスや地下鉄の一日乗車券や施設入館券等のデジタルチケットを購入できるものである。

Q 仙台M a a Sには自転車等の多様な交通手段も盛り込んでいるのか。

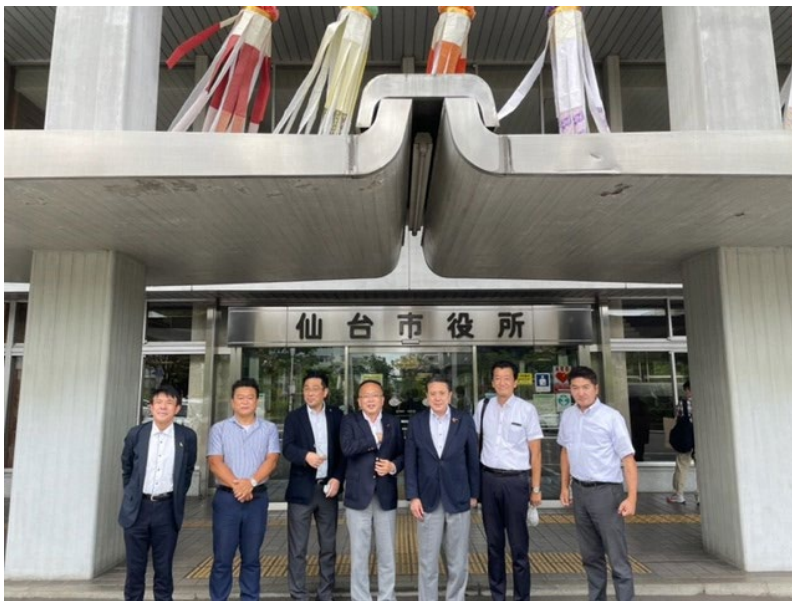
A バスや地下鉄等のデジタルチケットのみで、盛り込んでいない。

Q 都市交通プランを策定したことで、市民生活に影響が出たデータはあるか。

A 東西線の鉄道利用者数が増加する一方で、東西線沿線のバス路線減便に伴い利用者数の減少があった。自家用車は人口減により全体的に減っている。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(仙台市役所前にて)

視察概要

1 視察先

福島県浪江町

2 視察月日

8月3日（水）

3 対応者

住宅水道課長（受け入れ挨拶及び説明）

住宅水道課上下水道係長（説明）

4 視察内容

水道事業アドバイザー業務委託について

ア 浪江町の現状と復興体制

東日本大震災時の福島第一原子力発電所事故の影響で、給水人口及び有収水量が大幅に減り、東京電力ホールディングスからの賠償金を事業費として賄っているものの、施設がそのまま残った状況で人口が10分の1以下となり、水道事業の生き残りは町の復興次第となっていた。復興に当たっては、老朽化する管路の増加、給水人口減少に伴う水道料金の減少、その一方で復興事業である産業団地整備に伴う産業需要の増加に対応するための施設整備が課題となっている。

平成29年3月に帰還困難区域を除く地域の避難指示が解除されたが、震災前の職員の退職や定期的な人事異動により、水道事業に関するベテラン職員がおらず、計画的な技術継承もできない状況であった。その体制で給水工事、漏水対応など水道事業体としての通常業務のほか、原発事故や水道事業による特殊的要因として、人口が減少する中でも固定費は変わらずかかってくることや復興事業による新たな需要増加への対応など、長期的に業務量は変わらないことが見込まれた。経験も少なく、実質職員数4名では、人手・経験・技術が不足していることは明らかであり、業務の質の向上と負担軽減に向けた取組が必要だった。

イ 横浜ウォーター株式会社との連携

改善に向けた調査を行う中で、宮城県山元町が横浜ウォーターと連携した復旧・復興や事業運営再構築の取組を知り、横浜ウォーター

一と課題を共有し、2017年10月からアドバイザー契約を結ぶこととなった。他の水道事業体では老朽管を改修しなければいけないという課題を把握していたとしても、それをどう進めるかという課題を認識していないことが多いが、横浜ウォーターはそこから始められるレベルの高い知識や経験を持ち、それを学ぶ機会を得ることで、生きた業務改善・施設再構築・人材育成が開始された。各分野の専門家チームをタイムリーに派遣してもらい、調査・協議を重ねていく中で、まずは現状を理解するところから始めた。効果的な運転管理やアセットマネジメント、水運用ノウハウを生かしたアプローチで現在の需要を整理し、将来の人口予測や産業団地需要の推計、災害時におけるバックアップ体制など、様々な視点からの検証を行った。

その結果、原発事故や水道事業による特殊的要因として考えていた事業を復興事業・更新事業と位置づけ、施設の統廃合や取水場・配水場の整備等を行うことで、年間6000万円の経費削減、補助金の活用による財政負担の軽減につながられることが見込まれている。

また、2019年度からは下水道事業のアドバイザー契約も結んでおり、上下水道一体で町の立場に立った伴奏型支援の体制を取っている。

ウ 質疑概要

Q 今後、横浜ウォーターとの連携を、どの程度の期間継続しようとしているのか。

A 浪江町では5～8年程度で人事異動となることが多く、異動してきた職員が未経験者である場合、横浜ウォーターの存在意義は大きいため、個人的な意見にはなるが、できるのであれば継続的にアドバイザー契約を結んでいきたいと考えている。ただし、東京電力ホールディングスからの賠償金がなくなった時、少ない予算の中で契約を継続していけるかどうかという課題もある。

Q もし、横浜ウォーターがなければ、どの水道事業体とアドバイザー契約をしていたと思うか。

A 浪江町にとってベストな契約内容が分からない中で、他のコンサルタント会社では詳細な業務委託仕様書を作成した上で依頼し、明確な成果物をお互いに求めることになると思われる。そのため、ノウハウを熟知している横浜ウォーター以外は検討

していなかった。

Q 契約に際し、どちらからアプローチがあったのか。

A 新聞記事だったと思うが、宮城県山元町との取組を拝見し、浪江町からアプローチした。

Q コンサルタント会社は考え方を提案することはできるが、実務を行ってないため、スペシャリストである横浜ウォーターをパートナーとして選んでいるのか。

A コンサルタント会社は計画策定などを得意としているが、水道料金をどうするかなど具体的な作業までのアドバイスはもらえない。横浜ウォーターのバックグラウンドに水道局がいることも強みである。その場で解決できないことも、横浜市での事例を紹介してもらえることが参考になる。



(浪江町役場にて説明聴取及び質疑)



(浪江町役場入口にて)

視察概要

1 視察先

常磐興産株式会社（福島県いわき市）

2 視察月日

8月3日（水）

3 対応者

営業統括第一部部長（受け入れ挨拶）

管理部社員（説明）

4 視察内容

横浜市交通局とハワイアンズの事業連携について

ア スパリゾートハワイアンズの運営

昭和30年代のエネルギー改革により、石炭産業で栄えた常磐地域は転換を迫られていた。従来の炭鉱にとらわれた企業改革では衰退の一途をたどるため、企業成長のため異業種である観光事業へと転換し、テーマパークを起業することとした。95年におよぶ炭鉱経営を礎とした常磐興産の企業文化である、地域社会との一体化や従業員一丸となった組織文化により、昭和41年に常磐ハワイアンセンターを開業させた。平成2年にはブランディング変更とターゲット拡大戦略として、温泉施設を投入し、スパリゾートハワイアンズへ改称した。

しかし、平成23年3月11日に発生した東日本大震災の影響により、風評被害や施設の復旧作業等、度重なる窮地に立たされた。営業戦略の見通しが立たない中でも、社員の解雇者を1人も出さず、復興のシンボルとしてフラガールのキャラバン活動を行うなど、精力的な活動を実施してきた。

イ 横浜市交通局との連携

来場者が回復する中、宿泊者専用の無料送迎バスの運行を始め、宿泊者数の約3分の1はハワイアンズエクスプレスを利用している。バスでの来場者の満足度調査のため、バスの運営についてアンケート調査を行うと、満足度が低いことが判明した。様々なバス運営会社があるなか、市営バスはサービスが良いというイメージがなかったため、あえて交通局を指定する考えがなかったが、観光事業

に力を入れていた交通局と協議を行う中で、考えが変化していき、平成25年から事業連携を開始している。

交通局のバスでは、マナーや挨拶に配慮するだけでなく、ハワイを連想させるような案内を車内で行うことで、ただの移動に新たな付加価値を付けている。アンケートでの評価も高く、ハワイアンズエクスプレスという商品の底上げにつながっている。

交通局では、運転手の教育に力を入れており、ハワイアンズエクスプレスバスの運転手に選ばれることが安全運転だけでない運転手としての評価にもつながっている。

エ 質疑概要

Q ハワイアンズへ運行しているバスは、何社から何台ぐらいあるのか。

A コロナ前では、5社程度から8から9台のバスが運行していたが、コロナ後は、3社に減っている。

Q 定期的にバス会社との会議が行われているのか。

A 年1回行われている。

Q バスの乗車率はどのくらいか。

A コロナ前は4～5席の空席があるくらいであった。

Q 来場者の交通手段の利用割合はどのくらいか。

A バスが3割弱、自家用車が7割弱、電車が1割未満程度となっている。来場者の7割が1都3県から来ている。

Q 従業員、来場者の人数はどのくらいか。

A 従業員は約200～300人。来場者は宿泊が1000人程度、日帰りは2000～3000人程度である。コロナ前と比較すると7割程度の来場者となっている。

Q 1都3県以外にターゲットを拡大する予定はあるか。

A 予定はないが、インバウンド需要が見込めないため、修学旅行プラン等に力を入れている。

Q 海外との連携はあるのか。

福島県がベトナム、タイ等との連携を強化していたが、コロナの影響もあるため、状況をみて県と足並みをそろえていきたい。

Q バスの車両を燃料電池にすることは可能か。

A ようやく市営バスで導入できている状況であり、観光バスへの導入はまだ厳しい状況である。



(常磐興産株式会社にて説明聴取及び質疑)

視察概要

1 視察先

福島県いわき市

2 視察月日

8月4日（木）

3 対応者

市議会議長

（受け入れ挨拶）

総合政策部スマート社会推進課参事兼課長

（説明）

4 視察内容

いわき版MaaS推進プロジェクトについて

ア いわき市の現状と課題

いわき市は、昭和41年に14市町村が合併した広域多核分散型の都市構造となっており、電気、化学等の分野を中心とする製造業をはじめ、地域資源を生かした観光業など多様な産業が展開している。

主な交通課題として、人口減少・高齢化の進展により、公共交通利用者の減少、自家用車依存の都市構造、公共交通機関徒歩圏カバー率の低下が懸念されている。エリア別に中心市街地、観光地、郊外部・ニュータウン、中山間地域に区別し、それぞれ交通に係る課題及び都市構造に係る課題に整理している。

イ 取組の方向性

方向性として、次世代交通システム導入に向けた基盤をつくり、国・企業等とネットワークを構築する。そして、新たな交通サービスを導入し、既存の交通サービス等の利便性が向上することで、次世代交通システムの社会実装を目指している。

ウ 具体的取組

（ア）いわき市次世代交通システム研究会の設立

産学官連携による推進体制の構築として、2018年6月に設立した。いわき市の交通課題の解消に向け、次世代技術を活用した交通システムの構築に向けた調査研究を行っている。参加者は高等教育機関、経済団体、地元企業等の17名で構成されている。

（イ）カーシェアリング

タイムズ24株式会社、JR東日本株式会社、いわき市、常磐興

産株式会社の4者連携によるカーシェアリング実証を2019年3月から2023年3月まで行っている。主要駅・観光拠点へのカーシェアステーションの設置、Suicaレール&カーシェア、公用車としてのカーシェアリング車両の活用、観光ツーリズム企画等に取り組んでいる。

(ウ) いわき版Ma a Sプロジェクト

令和2年11月に福島県タクシー協会いわき支部、MONET Technologies株式会社、いわき市の3者で連携協定を締結し、交通課題の解消、生活の利便性向上、地域経済の活性化への取組を推進している。主な取組の1つ目として、観光等の来訪者の交通利便性の向上を目指す観光Ma a Sは、タクシーの配車アプリの導入、キャッシュレス決済の導入、利用者特典電子クーポンの発行により、観光移動の利便性向上と交通サービスのDX推進に取り組んでいる。2つ目の高齢者等の買い物弱者を支援するおつかいMa a Sは、地元スーパーと連携し、宅配サービス等の実施や配送システムの導入により、生活利便性の向上と小売り・物流のDX推進に取り組んでいる。3つ目の中山間地域等における遠隔相談機能等を搭載した車両を活用した行政Ma a Sは、出張行政サービスによる行政サービスの利便性向上と行政のDX推進に取り組んでいる。

(エ) グリーンスローモビリティ

国土交通省や環境省のグリーンスローモビリティ実証事業に採用され、次世代交通システムの構築に向け、官民で連携しながらICTクラウドシステムを活用した実証運行を実施している。観光地としてのエリア価値向上、住宅団地等の高齢者の移動手段の確保、中心市街地の活性化等の実現に向けた取組を行っている。

(オ) 実施予定の新たな実証事業

いわき駅周辺の再開発の進展に伴い、中心市街地の活性化を図るため、エリア内の回遊性向上が課題となっている。そこで、スマートモビリティプロジェクトとして、地域・交通事業者・行政の3者によって、街とつながるモビリティをコンセプトとしたオンデマンド型タクシーの運行を実施予定。

また、通信キャリア人口流動統計データを分析し、人の移動を可視化することで効率的・効果的な移動手段の提供を目指している。

さらに、いわきニュータウンにおいて、市土地開発公社所有地拠

点エリアとしつつ、地区全体をモデル地区としてスマート化を推進するスマートタウンモデル地区事業を進めている。

エ 質疑概要

Q バス路線の減少または廃止の際、市民から意見等はあったか。

A 市として可能な限りの支援を行ってはいるが、担い手不足の問題が大きい。国の補助も打ち切りとなり、県・市で支えているがバス事業者も経営が立ち行かない厳しい状況である。

Q 行政M a a Sを利用した方の意見や感想、利用状況はどうか。

A 実証段階ではあるが、マイナンバーの申請や令和4年3月に発生した福島県沖地震では罹災証明の申請など、その他の利用も含め全体の総計として403人の方に利用していただいた。

Q おつかいM a a Sは宅配サービスと配送システムの実証ではあるが、移動販売のニーズはあるか。

A 移動販売もニーズとしてある。中山間地域に課題があると考えており、スーパーも力を入れているところであるため、来年度からスーパーと連携した実証を予定している。

Q 行政M a a SとおつかいM a a Sはセットで進めていく取組なのか。

A 現状、おつかいM a a Sで利用している車両はスーパーが所有しているバスであるが、行政M a a Sで利用しているマルチタスク車両を空いている時間に他のサービスに利用するなど、将来的に複数のサービスを組み合わせで効率化していく仕組みが必要だと考えている。

Q 貨客混載という考え方があるが、その研究は行っているか。

A 地元のバス事業者とその話はするが、高速バス事業者との一部で協議が行われている状況で、全体としてそこまで追いついていない。また、タクシー会社とは制度的な面で厳しいが、J Rとは連携し事業を進めている。

Q 事業者から移動データを提供してもらったときの課題はあるか。

A 提出したくないというケースが多いが、分析結果を提供するメリットを提示することで理解を得ている。また、そもそもアナログのため、データとして持っていないというケースもある。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(いわき市議会にて)