

要領様式第2号

出張報告届

令和6年 11 月 22 日

吹田市議会議長様

会派名 立憲民主党

代表者氏名 西岡 友和

出張者氏名 西岡 友和

下記のとおり出張したので届け出ます。

記

出張先	札幌市役所 千歳市役所～千歳市防災学習交流センター
期間	令和6年 11 月 20 日から 令和6年 11 月 21 日まで 2 日間
出張の成果	別紙のとおり
備考	～自治体政策青年ネットワーク～ 2024年度 第4回（第48回）研修会参加



～自治体政策青年ネットワーク～
2024年度第4回（第48回）研修会

令和6年11月22日

西岡 友和

●札幌市における「Universal Maas」

MaaS（Mobility as a Service）は、複数の移動手段を統合し、利用者にシームレスな移動体験を提供するサービスであり、交通問題の解決や地域活性化に寄与する新たな交通概念である。日本でも MaaS の導入が注目され、特に地方自治体はその推進を担うことが期待されている。しかし、札幌市でも、自治体行政が MaaS を導入するにあたり、技術面、経済面、制度面、さらには社会的課題が複雑に絡み合い、解決すべき問題が多岐にわたる。

今、最も課題となっているのは、人口減少地におけるバスの本数を維持することが困難である事だ。札幌市では MaaS も含む乗り合いバスへの移行を進めて行きたいが、市民の声としてバスの運行を取りやめて、別の手段（乗り合いバス等）にする事に抵抗がある。それは「バス路線の無い地域」というレッテルを恐れての事だ。

不便でもバスが一日3便、の方が、MaaS 等による代替手段（バス無地区）より好ましいという事だ。

様々な意見もある MaaS であるが、地域の交通網を維持して行くことは行政の責任でもあり、実効性のある対策に苦慮している状況である。

今回の研修では、自治体行政における MaaS との関わり等につき、吹田市が今後、抱えるであろう人口減少（むしろ高齢化が課題か）などに対応すべく、積極的に調査、研究して行きたい。

1. MaaS 導入の背景と意義と自治体の関わり

MaaS は、鉄道、バス、タクシー、自転車シェアリング、カーシェアリングなどの多様な交通手段を一つのプラットフォームに統合し、予約、支払い、経路検索をシームレスに行えるサービスである。日本では、都市部の交通混雑緩和、地方における公共交通の維持、観光振興といった観点から期待されている。

自治体は地域交通の計画・運営に関わる責任を負う主体であり、MaaS 導入の旗振り役として重要な役割を担っている。具体的には、交通事業者間の調整、住民ニーズの把握、技術開発支援、予算配分などで主導的な役割を果たすことが求められる。

2. MaaS 導入における自治体行政の課題

MaaS プラットフォームの構築には高度な ICT（情報通信技術）が必要である。しかし、

多くの自治体ではITインフラが整備されておらず、データ統合やアプリケーション開発のノウハウも不足している。また、交通事業者間で利用するシステムの標準化が進んでいないため、データ連携の難易度が高い。

また、MaaS 導入には多額の初期投資が必要であり、運用後もシステム維持やデータ更新にコストがかかる。特に地方自治体では財政基盤が脆弱であるため、民間企業との連携や国からの補助金が欠かれない。しかし、これらの資金調達が進まない場合、MaaS 導入は現実味を欠く。

さらに、利用者の問題として、MaaS の利用にはスマートフォンやインターネットの利用が前提となるが、高齢者やデジタルデバイド（情報格差）の問題に直面する自治体では、住民全体への普及が難しい。また、地域住民が MaaS の利便性を理解し、利用するまでには意識改革が必要である。

3. 交通事業者との利害調整

既存の交通事業者にとって、MaaS は競争環境の変化をもたらす可能性がある。特に、収益構造が不安定な地方のバス事業者などは、MaaS による料金収入の分配や運行スケジュール調整に不安を抱く場合が多い。このような利害対立が解決されなければ、MaaS 導入は困難である。

交通事業者との利害調整を円滑に進めるため、自治体がコーディネーターとして機能することが重要である。自治体が調整役を担い、公平な料金分配や運行スケジュールの調整を図ることが、MaaS 導入の鍵となる。

4. 結論

日本における MaaS 導入は、自治体行政にとって技術的、財政的、制度的な課題が山積している。しかし、これらの課題を克服することで、交通問題の解決や地域活性化に寄与する可能性がある。自治体は、データ標準化や官民連携の強化、高齢者対応策の導入を通じて、MaaS の導入を現実のものとしなければならない。特に、地域住民の意識改革と交通事業者との協力を推進することが成功の鍵となる。MaaS が日本全体で普及することで、持続可能な地域社会の実現に大きく寄与することが期待される。

●「ポロクルを通したまちづくり～あなたとつくるやさしいまち～」

特定非営利活動法人 ポロクル 事務局長 熊谷 美香子

札幌市では2010年より、短距離移動の利便性向上を目的に駅から目的地への「ラストワンマイル」「観光地特有の交通」を補完する交通手段としてサービスを開始している「特

定非営利活動法人 ポロクル」がサービスを提供している。自転車の使用は自動車やバスと比べて二酸化炭素排出が少なく、環境に優しい交通手段であり、多くの自治体や企業は、鉄道・バスとのシームレスな接続を可能にするシェアサイクルサービスを導入している。

自治体が掲げる SDGs の目標（特に気候変動対策）に貢献する手段として推進されているが、サービスにおける収支のみで経営が成り立つようなモデルは限られている。札幌市は冬は降雪により自転車に乗ることができない。12月～3月はサービスを休止している。

多くの場合、課題として、サイクルポートの不足や、走行空間（自転車レーン）の整備が不十分であるなど、インフラ整備の不十分さが指摘される。

今後の方向性としては、高精度 GPS の導入などにより、高精度は位置情報を分析することが可能となり、広告収入の増加や、そのデータそのものを販売するなど、収益の向上に取り組んでいる。

吹田市においてもシェアサイクルの実証実験を経て、現在では「Hello Cycling」がサービス提供している。環境への取り組みや、交通渋滞の緩和、さらには交通過疎地における移動手段として期待されている。

●千歳防災センター（そなえーる）視察 施設長 佐藤孝一

千歳防災学習交流館は、防災意識の向上を図り、地域住民や来訪者の災害対応能力を高めることを目的として設置されている。主な特徴と機能として、体験型防災学習として地震、火災、水害などの災害をシミュレーションできる設備を備えており、実際の災害発生時に必要な行動を体験を通じて学ぶことができる。地震体験装置や煙体験ハウスなどがあり、リアルな環境での学習が可能であった。災害の多発する現代において、地域全体で防災意識を高めることは重要である。本施設は、千歳市民および来訪者が防災に関する具体的な知識とスキルを身につけるための貴重な場である。

とくに特徴的であったのは、降雪による災害に対して相当の対応を迫られる事だ。特に頼りになるのは自衛隊であり、千歳市は四方を自衛隊の駐屯地や演習場に囲まれていることから、市との連携については国に率先して行われているとの事であった。

吹田市においては降雪による被害こそ心配ないが、南海トラフ地震などはかならず発災すると言われている。他市の取り組みなどにつき、引き続き調査、研究に努めて行きたい。

以上