

様式第7号(第8条関係)

令和4年8月1日

三鷹市議会議長様

議員行政視察に係る結果報告書

会派名 三鷹市議会 令和山桜会 代表者名 渥美 典尚

1 観察年月日	令和4年7月19日(火) ~ 令和4年7月20日(水) (1泊2日)
2 観察者氏名	<u>渥美 典尚</u> <u>池田 有也</u> <u>後藤 貴光</u> <u>土屋 けんいち</u> <u>伊東 光則</u> 計 5人
3 観察先及び 観察項目	(1) 福島県 会津若松市 ア) スマートシティ会津若松について (2) 栃木県 宇都宮市 ア) 地域社会のデジタル化「うつのみやデジタルスクエア」について イ) ネットワーク型コンパクトシティについて
4 観察結果等	別紙のとおり



三鷹市議会 令和山桜会
会派視察報告書①

【1:日程】令和4年7月19日(火)

【2:視察地及び視察項目】福島県 会津若松市

(1) スマートシティ会津若松について

【3:視察報告】

<市の概要>

会津若松市は福島県の西部会津盆地の東南にあり、東京から約300km、県都福島市から約100kmの距離にあります。標高218.32mの市街地は東より西へ緩やかな傾斜をなし、東西に短く南北に長い地形の本市は、会津松平氏23万石の城下町として発達してきた、人口11.4万人の会津地方の中核都市です。

会津の地名の起りは、崇神天皇の頃の四道將軍派遣に由来するといわれ、記紀の伝承によれば四道將軍のうち、大彦命は北陸方面へ、そしてその子の武渟河別名は東山道方面的經營に遣わされたとあり、その親子が出会ったところが「相津」とされ、後に「会津」となったといわれています。

自然景観に恵まれたその地理的特性もさることながら、市内には白虎隊や戊辰戦争に象徴される鶴ヶ城や飯盛山などの数々の名所・旧跡、また情緒溢れる東山温泉、芦ノ牧温泉など東北地方を代表する温泉があり、明峰磐梯山や紺碧の猪苗代湖など豊かな自然に囲まれ、春夏秋冬、四季折々の彩りを見せる美しいまちで、東北有数の観光地として着実に発展してきました。

積雪寒冷地で、平坦地は肥沃地な福島県の穀倉をなし、殆どが水田単作地帯です。また全会津の交通要点に位置し、会津若松市を基点とした鉄道はJR磐越西線、JR只見線、更には会津鉄道、野岩鉄道、東武鉄道が接続され、また国道49号線が東西に、国道118号線が南北に走っており、磐越自動車道と東北自動車道の開通により首都圏との時間的な距離は大幅に短縮されました。

<スマートシティ会津若松について>

1. 目的

ICTを活用し産業振興を含めた「地域活力の向上」、「安心して快適に生活できるまちづくり」、「まちの見える化」を図ること。

2. 背景

1995年以降、年1,000人以上のペースで人口が減少。出生率も年々減少傾向にあるほか、高齢化率も全国平均を超えており、要介護・要支援者も増加傾向にある。一方で会津大学というICT専門大学の存在や半導体製造工場が立地してきたことなどによる市民のICT理解の素地があることを最大限に活かしICT活用によって様々な課題解決に向けて意欲的にチャレンジすることで、全国の自治体におけるモデルケースになることを目指している。

3. 取組の概要

①会津+(都市OS)の整備

- ・データの効率的な収集・管理や分野間／都市間での相互連携を可能とするシステム的な共通の土台を整備。

②スマートシティAiCT(アイクト)を整備

- ・ICT関連企業が一堂に入居可能な500人規模のオフィスビルAiCTを整備。
- ・同時にオフィス棟の入居企業や会津大学、地元企業、市民などが交流できる交流棟を併設。

③スマートアグリ(農業)

- ・センサーにより土壤水分、地温、日射量、肥料濃度を計測し、そのデータを基に最適な量の水と肥料を自動的に供給する「養液土耕システム」。水田ごとの適切な水位を設定し自動で給水する「水田の水管理システム」、自律飛行型ドローンにより肥料・農薬を散布する「栽培支援ドローン」など導入した費用を市で一部補助。

④デジタルDMO「VISIT AIZU」

- ・単に観光サイトを多言語化したものではなく、閲覧者の国籍に応じて嗜好性を反映し、選択言語や訪問時期により異なる観光コンテンツを提示するインバウンドサイトを整備・運営。

⑤デジタル防災(マイハザード)

- ・オプトインに基づいて提供された位置情報や家族情報などを活用することで、災害情報にとどまらないリアルタイムでの安否確認や避難誘導等に加え、平時での単身高齢者の見守りなどを実施。

4. 行政

市役所内部でのデジタル人材育成・体制整備のため、「ICT人材の育成と各部への配置」や「庁内の横連携・情報共有を図るための組織づくり」を推進している。2003年以降は各課にITリーダーを配置したほか、2009年からは全職員を対象に年1回の情報セキュリティ理解度チェックを実施。2012年からは情報リテラシー、情報セキュリティ対策のスキルを備えた人材を情報化人材として登録している。

このほか、庁内の情報化統括推進委員会(CIOチーム)直轄の情報化政策検討チームのもとに「統合GIS活用検討チーム」、「データ公開・利活用検討チーム」、「デジタルガバ

メント推進検討チーム」、「IoT 推進検討チーム」を設け、ICT 関連業務に対応できる体制を強化している。

スマートシティ AiCT については、所管する観光商工部の企業立地課が誘致企業に対して地元企業の紹介や雇用確保、住環境整備などをワンストップでつなぐ役割を果たしている。

5. まとめ

会津若松市の「スマートシティ会津若松」を視察し、本市の重点施策である「スマートシティ三鷹」の今後の議論の参考になった。とくに、会津若松市の場合には ICT 専門大学である会津大学があることや、富士通の半導体工場が以前に稼働していたことなど、ICT 理解の素地があったことは、三鷹の場合に置き換えてでも電気通信大学や NTT データとの包括協定が結ばれている環境とも似ていると考えられる。会津若松市のこうした産官学の連携によるデジタル化の推進は三鷹市のデジタル化の推進の先行モデルとして学ぶことができた。

スマートシティ AiCT では限られたスペースを最大限活用し、多くの ICT 関連企業が社会実験の場として活動をしていた。入居企業の活動事例としてオリックス自動車のカーシェアリング事業と三井住友海上火災保険のドライブレコーダーによる画像データの収集により、市内の道路破損個所の検知を行う取り組みは民間活力を活用した好事例と思う。

一方で会津若松市の場合には当初から会津大学の存在などによりデジタル人材が比較的豊富であったことや、アクセンチュアをはじめとする民間投資があったことにより公共投資を抑えることが出来たという特殊な環境にあったことを考えると、三鷹市で同様の取り組みを行うことには課題もある。会津若松市の場合も予算確保に向けて政府の「デジタル田園都市国家構想推進交付金」を申請し採択されたことで更なる発展を目指していることから、三鷹市でもこうした交付金などを活用しデジタル化による市民生活の利便性向上に向けて努力をしていく必要性を感じた。

今回の視察によって得られた知見を参考にしながら、令和 6 年度に策定を目指している「スマートシティ三鷹基本構想(仮称)」に向けて建設的な議論に努めていきたい。

三鷹市議会 令和山桜会
会派視察報告書②

【1:日程】令和4年7月20日(水)

【2:視察地及び視察項目】栃木県 宇都宮市

- (1) 地域社会のデジタル化「うつのみやデジタルスクエア」について
- (2) ネットワーク型コンパクトシティについて

【3:視察報告】

<市の概要>

宇都宮の歴史は古く、その昔、蝦夷平定のため、はじめてこの地に足を踏み入れた豊城入彦命（とよきいりひこのみこと）が開祖といわれており、これを祀った二荒山神社の門前町として栄え、池沼が多いことから「池辺郷」とも呼ばれていました。

「宇都宮」の地名は、藤原宗円が二荒山神社の社号「宇都宮」を氏とし、鎌倉幕府の中枢にあって、治政をあげたことに由来するといわれています。

江戸時代には城下町として栄え、参勤交代や日光東照宮の造営などにより往来も多く、「小江戸」と呼ばれるほど繁栄しました。

明治17年に栃木県庁が置かれ、同22年に町制、同29年に市制が施行されました。以後、県内の政治経済の中心となり、また、14師団が置かれて軍都としても有名となりました。昭和20年の空襲では市街地の大半を焼失しましたが、いち早く戦災復興土地区画整理を進め、全国でもまれにみる復興をとげました。

昭和29年から30年にかけて、隣接1町10か村を合併編入し、都市基盤の整備を進め、近代的な商業都市としての基礎を整えました。

昭和35年以降は、宇都宮工業団地（293ha）や内陸では最大規模の清原工業団地（388ha）等の造成をはじめ、積極的に工業振興策を推進し、また昭和59年には、「宇都宮テクノポリス」の地域指定を受け、生産基地から頭脳基地への脱皮、産・学・住が有機的に結ばれたまちづくりを進めてきました。

また、交通網は、昭和47年に東北自動車道が、昭和57年には東北新幹線が開通するなど急速に整備され、特に、平成3年6月の東北新幹線の東京駅乗り入れにより、宇都宮一東京間は53分と短縮され、東京圏との交通は一層便利になりました。更に、平成23年には北関東自動車道が全面開通し、南北・東西の動脈の結節点として、ますます人やものの交流が盛んになっています。

平成元年4月には、作新学院大学、帝京大学理工学部、宇都宮文星短期大学が同時に開学し、これまでの商・工業都市に加え、文教都市として大きな役割を担うことになりました。一方では、昭和57年にニュージーランドのマヌカウ市（現オークランド市）との姉妹都市提携を始め、中国のチチハル市、フランスのオルレアン市、アメリカのタルサ市、イタリアのピエトロサンタ市と、それぞれ姉妹都市、友好都市の絆を結び、国際理解と平和に向け市民レベルの交流を活発に繰り広げています。

この間、平成5年に全国高等学校総合体育大会、平成7年に第10回国民文化祭とちぎ95、平成8年に日本女性会議96が開催されたほか、平成12年に全国都市緑化フェア、平成19年にはもったいない全国大会の会場地となるなど、全国規模のイベントも数多く行わ

れています。

平成 8 年、宇都宮市が市制を敷いてから 100 周年を迎えるにあたり、同年、中核市に、平成 19 年には、上河内町及び河内町と合併し、50 万都市となりました。

<地域社会のデジタル化「うつのみやデジタルスクエア」について>

1. 目的

「子どもから高齢者まで、誰もが豊かで便利に安心して暮らすことが出来、夢や希望がかなうまち」として、スーパースマートシティを目指している。そのうえでスーパースマートシティの原動力としてデジタル活用を位置づけ、ＩＣＴやデータの利活用を社会課題の解決や目標実現に当たっての手段として、あらゆる分野のまちづくりに導入していくこととしている。

2. 背景

市の目指す「スーパースマートシティ」の実現に向けて、市全体としてデジタル活用を促進していくことが重要と認識。しかしながら個人を対象としたデジタル活用支援事業(国)、中小企業対象とした補助金等事業(国・市)等はあるものの、まちづくりの担い手である自治会をはじめとする「地域活動団体」に対する支援が薄かった。このため、地域社会全体においてデジタル化を促進するための架空空間である「うつのみやデジタルスクエア」を設置した。

3. 取組の概要

①デジタルスクエア内に学びの場の整備

- ・宇都宮大学による市内高齢者への IT 支援講座など、市民のデジタル活用に関する取り組みを市職員が取材し動画で配信。
- ・デジタル庁の各種セミナー情報を紹介。今後は市独自のセミナーも開催し、隨時お知らせすることとしている。

②デジタルスクエア内に交流の場を整備

- ・質問掲示板を通してデジタル専門家(現在 12 事業者)に質問することができる。デジタル専門家ではなくても、登録者同士で相談可能。

4. 行政

府内の総合政策部にスーパースマートシティ推進室を設置。開始当初は自治会の協力を得ることが難しく、自治会等の地域活動団体を所管する部署と連携し、職員が現地に何度も訪問し、丁寧に説明を繰り返すことで少しづつ理解を深めていただいている状況にある。デジタルスクエアは開発費用 400 万円、保守・運用に年 230 万円ほど計上。将来的なベンダーロックの課題をリスク管理するため、スマールスタートで開始。

5.まとめ

宇都宮市においても三鷹市同様に町会や自治会へのデジタル活用の促進に課題を感じていることが分かった。そうした状況の中で市職員が直に地域活動団体へ丁寧なアプローチを繰り返し行い、理解を深めていただいている事は今後の参考になると感じている。また、デジタルスクエアといった仮想空間を通じて従来型の地域活動団体をつなげる取り組みは今後のウィズコロナ時代にあっても有効な手段であると考えられる。

デジタルスクエアでは登録者がデジタル専門家に直接質問を行うことが出来る仕組みはデジタル人材活用の好事例と言える。デジタルを活用し、いつでもどこでも課題解決にむけた相談ができる体制づくりは多くの学びを得られた。

<ネットワーク型コンパクトシティについて>

1.目的

非効率なバスサービスと脆弱な公共交通サービスの改善、公共交通空白地域(約5万人が在住)の解消などを目的に中心部や各地域に拠点を定め、地域の特性に応じた都市機能や住居を誘導・拠点化を促進するとともに、階層性のある交通ネットワークによって拠点間を連携・補完するネットワーク化を促進する「ネットワーク型コンパクトシティ」を目指している。

2.背景

宇都宮市では幹線バス路線において運行頻度が低い路線があり、料金も地域により差が大きいなど地域間におけるサービス水準が不均衡といった課題があった。また、バス路線の多くが市内中心部から放射状に延びており、その多くがJR宇都宮駅を経由するため、駅西側の大通りには1日約2,000本のバスが集中。一方で駅東側地域はバスの路線数や本数が少なく、駅西側大通りの非効率なバスサービスと東部地域の脆弱な公共交通サービスが課題とされてきた。

3.取組の概要

①バス路線の再編

- ・公共交通空白・不便地域の解消、定時性・速達性の向上、運行の効率化、公共交通間の役割分担の明確化を目的としたバス路線の見直しを令和4年度に実現するため、バス事業者と協議を実施。

②地域内交通の導入

- ・タクシー車両等を利用したデマンド交通などを活用し、公共交通空白・不便地域における地域住民の日常生活の移動手段を確保する「地域内交通」の導入を推進。

- ・現在市内 14 地区、17 路線で運行し 26 万人をカバー。年間約 10 万人が利用。

③公共交通の連携強化

- ・市内 5 か所にトランジットセンター(乗り継ぎ施設)を設置。場所の特性に応じてバスや地域内交通、自転車など複数の交通手段をつないで移動しやすい交通環境を整備。

- ・全国初の地域独自の交通系 IC カード「totra(トトラ)」を導入。交通ポイントを付与するほか、福祉サービスでの利用や上限運賃制度など運賃の割引も適用される。令和 4 年 9 月以降はバス等の乗り換えの利便性向上のため、200 円の乗り換え割引も開始予定。JR 東日本と共同で開発しており、「Suica(スイカ)」としても利用できる。

4. 行政

宇都宮市の総合政策部・交通政策課が所管している。近年では LRT の導入などで全国的に注目されており、現在も富山市の事例などを参考に LRT 整備を進めている。市内全体の交通ネットワーク整備では拠点化とネットワーク化による「魚の骨ネットワーク」でアクセスしやすい交通網の整備を進めている。

5. まとめ

「ネットワーク型コンパクトシティ」の取り組みでは交通不便地域などの解消のためのバスネットワークの再編や、乗り換えの課題への対応、デマンド交通などの地域内交通の推進など、三鷹市の抱える課題や重点施策と重なるものが多く参考になった。

乗り換えの利便性向上にあたっては、スマーズに乗り換えを行うためのトランジットセンター(乗り換え場所)の整備に加えて、独自の交通系 IC カードを利用することで乗り換え割引を適用するなど、今後三鷹市でも導入を検討したい事例を学ぶことが出来た。

市境の交通不便地域の解消に当たってはデマンド交通を導入しており、生活圏を重視して市外の駅にも移動可能とするなど、柔軟な運用は今後デマンド交通の社会実験を行う三鷹市でも参考にできるものと考える。

より便利な公共交通網の整備は市民生活の利便性向上にとって欠かすことのできない最重要施策であることからも、今回の視察で学んだことなどが今後の三鷹市でも活かすことが出来るよう、議会でも提案をしていきたい。