

令和5年8月4日

石巻市議会議長 安倍 太郎 殿

会 派 名 石巻颯の会
代表者氏名 会長 西 條 正 昭

政務調査報告書

次のとおり政務調査を行ったため、その結果を報告します。

記

- 1 調査者氏名 西條正昭、阿部正敏、山口荘一郎、宇都宮弘和、我妻久美子、谷祐輔
- 2 調査期間 令和5年7月25日(火)から令和5年7月28日(金)まで
- 3 調査地及び調査内容
 - (1) 北海道小樽市「小樽港マリーナについて」
 - (2) 北海道赤井川村「ガバメントクラウドファンディングによる村営バスの取組について」
 - (3) 北海道倶知安町「AIによる観光案内機能の導入について」
- 4 調査目的
 - (1) 北海道小樽市「小樽港マリーナについて」

小樽市では1990年に会場溪流を目的に小樽港マリーナを整備し、国土交通省に海の駅に認定され、クルージングボートやヨットなど、マリンレジャーの拠点として栄えている。本市においても、南浜マリーナが令和3年8月30日に供用開始し、海の駅として今後の活用が期待されることから、小樽港マリーナにおける取組状況について、本市の事業の参考とする。
 - (2) 北海道赤井川村「ガバメントクラウドファンディングによる村営バスの取組について」

赤井川村では、村唯一の交通機関である北海道中央バスの赤井川線が人口不足や乗務員不足を背景に、令和4年度で廃止となることが決定した。しかし、住民の買い物や通学を支えるバスは日常生活に必要不可欠であるため、赤井川村はガバメントクラウドファンディングによってバス車両を購入し、運行に当たっては事前の実証実験やアンケートをもとに、村民のニーズに合わせて料金やダイヤを見直し、村営バスとして「むらバス」を運行している。本市においても、人口減少や高齢化が進む中で公共交通機関の存続は大きな課題であるため、赤井川村の取組について、本市の事業の参考とする。
 - (3) 北海道倶知安町「AIによる観光案内機能の導入について」

倶知安町では、観光案内へのマンパワー不足や観光案内所不足、新型コロナ

ウイルス感染症対策として、令和2年度から観光に関する質問に自動応答するAIチャットボットを導入し、自治体やレジャー、宿泊施設に設置されたQRコードからサービスを提供している。本市においても客船が寄港し、国内外から観光客が訪れるため、より観光客のCS向上が求められることから、倶知安町の取組について、本市の参考とする。

5 調査概要

(1) 北海道小樽市「小樽港マリーナについて」

小樽市の概要

現在の小樽市は、高い技術力を生かした機械、金属製品、家具、木製品や新鮮で豊富な素材等を利用した食品加工品を多く生産し、全国的な販路拡大に努めているとともに、港湾を活用した日本海地域の「物流・人流拠点」としてクルーズ客船の誘致・受け入れ、対岸諸国との交流も盛んであるのと同様に、近年では観光地となり、「商工港湾都市・観光都市」の性格を有している。

- ・面積：243.83 km²
- ・人口：107,908人（令和5年3月31日時点）
- ・世帯数：61,250世帯（令和5年3月31日時点）
- ・財政規模：一般会計572.0億円、特別会計327.4億円
企業会計258.3億円、計1,157.7億円（令和元年度予算）
- ・年間観光客：781万4,200人（平成30年度）

小樽港マリーナについて、前提として、マリーナ含む小樽港は、20～30年後の長期的な社会、経済情勢の見通しや地域の将来動向などを考慮した港湾の発展方向となる「長期構想」、それをもとにした10～15年先を見通した「港湾計画」という重層的な計画のもと進められている。

上記港湾計画に至る背景

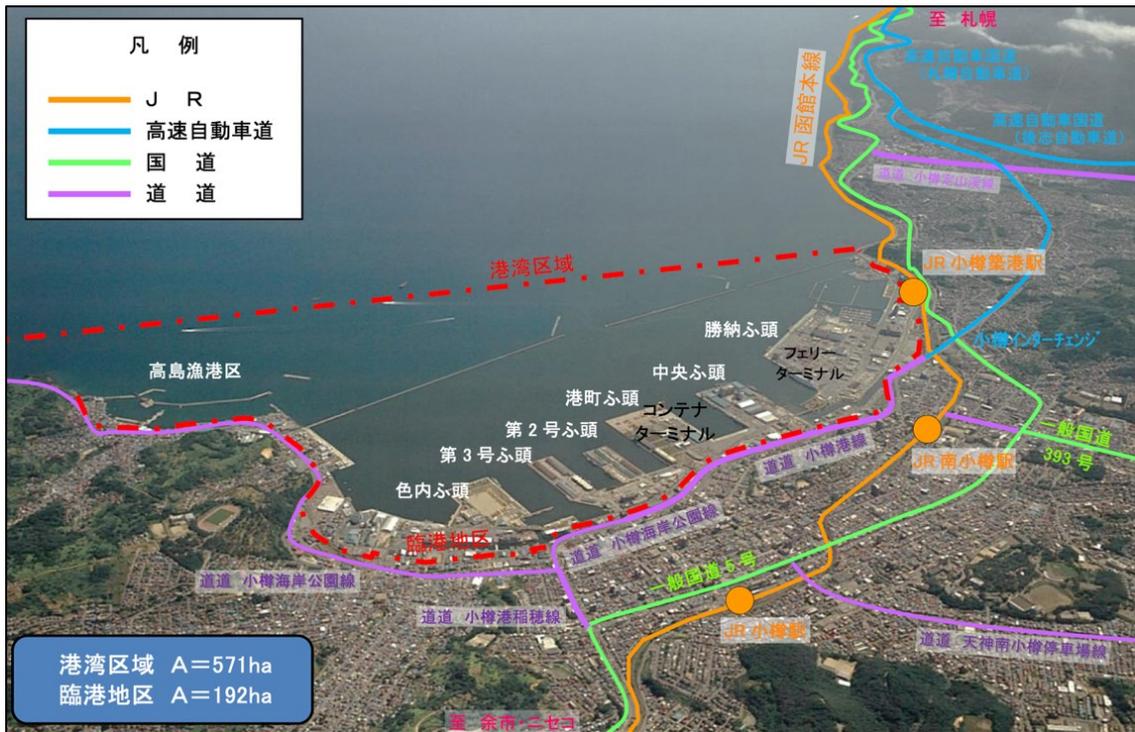
小樽市は国内エネルギーがほぼ石炭だった時代に、石炭を運ぶことが小樽港の主な役割として栄え、最盛期には人口20万人を超える自治体であったが、道内経済の長期にわたる低迷や、産業構造、輸送形態の変化により、商港として厳しい状況におかれていた。

小樽市は小樽港と石狩湾新港（小樽市、石狩市、北海道の共同事業）という2港を有していることもあり、適切な機能分担が必要であったことと併せて、北海道の半分以上の穀物輸送を担う苫小牧港との差別化を図っていく必要があったため、長期的な計画の策定に至っている。

①小樽港マリーナ事業概要について

1) 小樽港（マリーナ）の特徴

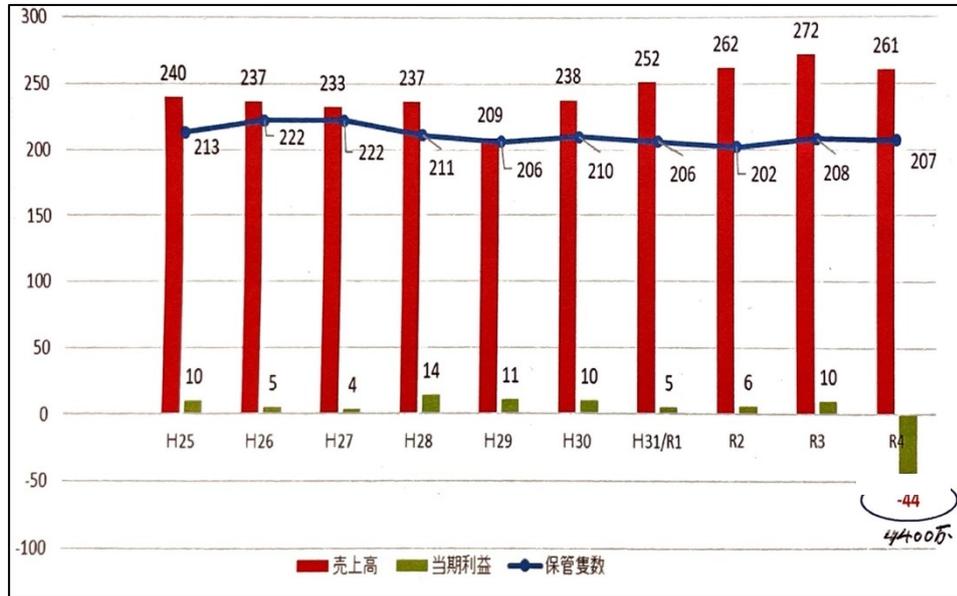
- ・北、西、南の三方が山に囲まれている天然の良港。
- ・中心市街地に近く小樽運河など道内有数の観光エリアが徒歩圏内にある。
- ・国道や高速道路、駅からも近く、新千歳空港からJRで1時間程度と北海道内の観光エリアへのアクセス、発着港としての利用にも便利な立地。



<小樽港周辺の全体図>

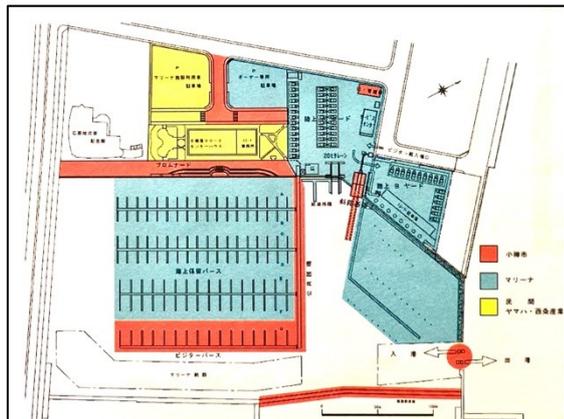
- 2) 小樽港マリーナ事業目的
 - ・北海道でのマリンレジャー需要の拡大及び発信基地の形成
 - ・遊休化していた水面貯木場の活用及び港内・運河に係留しているプレジャーボートの集約
 - ・市内における観光拠点の一つの形成及び小樽港若竹地区・築港地区の地域活性化
- 3) 総事業費：26.6 億円【うち 8.4 億円、港湾管理者（小樽市）施行】
- 4) 管理運営：第三セクター(株)マリンウェーブ小樽（市出資 765/1,455 株）
- 5) 主な施設
 - ・収容能力：海上 200 艇、陸上 100 艇、ゲストハウス 50 艇【R 4 実績 207 艇】
 - ・面積：海域 69,330 m²、陸域 22,770 m²
 - ・センターハウス：延床面積一部 2 階建て 2,378 m²
 - ・駐車場：150 台
- 6) 主な機能
 - ・船舶の係留（直営のサービス工場）
 - ・クルージングの寄港地
 - ・マリンレジャーの拠点（レンタルボート、レンタルヨット）
 - ・ヨットスクール等免許、資格取得のサポート
 - ・観光の拠点（大型ショッピングモール、グルメ、温泉等）
 - ・センターハウス（シャワールーム、カフェ、会議室、マリンショップ等）

②小樽港マリーナ(マリンウェーブ小樽)経営概況について



<販売利益・保管推移>

- ・令和4年度は大規模修繕等の支出により平成4年度以来の赤字決算となったがそれまでは黒字を維持してきた。(主な令和4年度更新施設：管理棟から事務所機能を統合した建物へ新設、給油ポンプと施設を給油機能利便性向上のために建替)
- ・保管隻数は過去10年間で222隻～202隻の推移となる。
- ・修繕費の上昇(年間400～500万→年間1,000～2,000万への増加)は著しいが施設の老朽化が進む、長期修繕計画に基づき対応。
- ・整備区分に関しては、右図のようにバースやエリアごとに小樽市、(株)マリンウェーブ、民間企業と明確に分けられている。
- ・人材育成のための人件費増(5,000万→7,000万)「なんとか海を好きな人が増えるように」という思いの継承を大切にしているとのこと。



<整備区分>

③小樽港マリーナに関する関連計画

- ・若竹地区(マリーナを包含する地区)水面貯木場及び周辺有効活用計画
- ・小樽市総合計画
- ・小樽港将来ビジョン(小樽港長期構想)

- ・小樽市都市計画マスタープラン
- ・小樽市観光基本計画
- ・小樽港林間公園・小樽港既存貯木場水域活用推進検討会報告書 等

(2) 北海道赤井川村「ガバメントクラウドファンディングによる村営バスの取組について」

①むらバス運行までの流れについて

1) 赤井川村について

面積 280.09 km²、人口密度 3.71 人/km²、高齢化率 33.4%、基幹産業は農業・観光業（キロロリゾート）、病院 1（村立診療所）学校は小学校 2 校、中学校 1 校、生活圏は余市市、小樽市となっており、交通資源として、北海道中央バス 4 便（8 往復）、赤井川ハイヤー（車両 1 台）、スクールバス（車両 1 台）、日・祝日代替交通 4 便（8 往復）、キロロリゾート送迎バス（冬季のみ）、キロロ従業員送迎バスが運行している。

2) 地域の課題（村内唯一の公共交通がなくなる）

平成 27 年度（2015 年度）年間 10,000 人の利用（平均 27 人/日）から平成 29 年度（2017 年度）には約 8,000 人と通学定期券の助成やバス利用者の軽減策を講じたが利用者の減少は止まらず、2019 年より中央バスとの協議がはじまり、同時に、地域公共交通活性化協議会を設立し、路線バス廃止前提ではなく、効率的な公共交通体制の模索として活動が始まる。

令和元年 12 月にダイヤ改正で土日祝日の全休方針が提示されたが、中央バスとの協議で土曜日全休は回避に至った。スクールバスの活用による、日祝路線バス運休代替交通を開始するなど対策を進めてきたが、令和 2 年度（2020 年度）には年間約 6,000 人（平均 16 人/日）とコロナ禍も影響もあり利用状況が悪化。2020 年 12 月に地域活性化協議会にて路線廃止の協議があり、廃止に至った。

3) 地域公共交通計画策定の取組

公共交通機関に対して、村として 1,000 万～1,200 万円を支出していたが、この金額を活用して村独自の運行ができないかと地域公共交通計画策定の取組へと進めた。

<バス利用者の声を聞く>

Step 1 アンケート調査 村の人口の 10%程度がバス利用者

- ・バス利用者（学生～高齢者）132 名アンケート
- ・未来の高校生保護者 46 人アンケート

Step 2 公共交通懇談会の開催

- ・地区ごとに分けて 3 回実施、36 名の参加
（普段の利用状況、困りごと、望むこと等）

<専門家の話を聞く>

Step 3 地域公共交通シンポジウムの開催

策定へ向けて以上のような取組を行った結果、接続の悪さ、志望校へのアクセス、余市町までの往復運行等多くの問題が浮き彫りになり、そこから、地域自らがデザインする地域交通へ向けて、実証運行の方向性を示した。

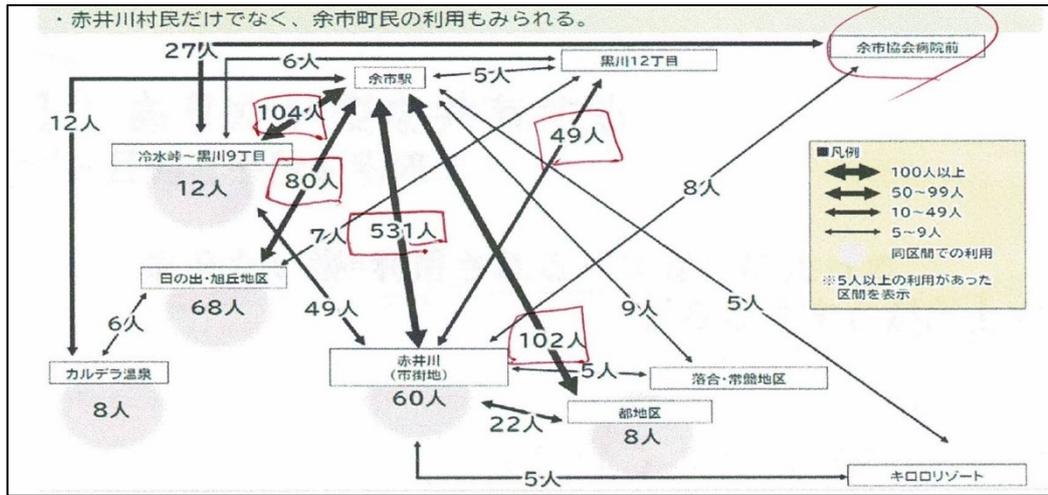
○地域自らデザインする公共交通

2020 年度実施した各種バス利用調査、住民懇談会、村政懇談会から、高校通学や買い物、通院等の利便性を図る運行ルートを地域デザイン。

地域（村内）の交通資源のフル活用＝地域（村内）資源の組み合わせ、新しい価値を創造。村内企業（キロロリゾートバス車両・乗務員）と赤井川村スクールバス車両・乗務員）の連携。

4) 実証運行によりわかったこと

実証運行により、村民の利用状況や移動地域などデータにより見えてきたものがあった。



また、通学・通院・買い物の利用が多いと思っていたが、実際は「通勤」の利用が多いことがわかり、そして、年齢層も高校生や高齢者ではなく、18歳から64歳の生産労働人口の利用が多いことが判明した。

②むらバス運行に向けて（実証運行結果を踏まえ）

1) 2022. 4. 1むらバス運行開始

- ・小樽市内全高校がバス通学圏内に
- ・土日祝のバス運行を減便→全日4往復（8便）から土日祝は3往復（6便）
- ・利用しやすいルートへ→余市駅⇒コープさっぽろ余市店前
常盤⇒キロロリゾート

2) 公共交通で村の未来をつなぐプロジェクト

全国の皆さんに、北海道赤井川村の地域課題（実情）を知っていただく機会として、ガバメント・クラウドファンディング・企業版ふるさと納税を進める。「共感」＝「関係人口」（寄付者とのつながりを大切にする取り組み）

【ガバメント・クラウドファンディング】

結果 寄附件数 327 件、ふるさと納税額 5,507 千円

関連経費 1,423 千円（お礼の品代、送料、ふるさとチョイス費用、寄付管理システム費用、決算手数料）

※寄附件数の33%お礼の品を辞退

活用費用 4,085 千円

【企業版ふるさと納税】

結果 寄付件数 2社（道内）

【バス車両購入源の内訳】 事業費 10,273 千円

過疎対策事業債 (5,000 千円)	ふるさと納税充当分 (4,085 千円)	企業版ふるさと納税 (1,100 千円)	一般財源 (88 千円)
-----------------------	-------------------------	-------------------------	-----------------

<実質負担額> 過疎分 5,000 千円×3割=1,500 千円

一般財源分 88千円 計1,588千円

③利用促進のための取組

令和4年度の利用促進のために行ってきた内容

ワークショップ・意見交換会・・・地域自らデザインする公共交通を継続
お出かけツアー・・・社会福祉協議会主催「むらバス」買い物ツアー、
むらバス利用のきっかけづくり

利用状況調査・・・客観的データの収集を継続（回収率99%）

Google マップ掲載・・・運行経路をマップ掲載。MaaSの一步

バスマップ作成・・・余市駅周辺のバス停乗り換え情報を周知

バスロケーションシステム導入・・・むらバスがどこにいるのか確認が可能
（安価に導入できた。むらバスのDX）

その他・・・放課後子ども教室イベント「むらバスをデザインしよう」

バス事業者との情報共有・意見交換を徹底継続。

（利用者からの意見を共有）

お祭りなどでむらバスを利用するきっかけに

【利用者数】

令和3年と令和4年を比較すると、約1.6倍の増加。

【増えた要因】

・高校生の利用・商業施設への延伸による利用・買い物が便利に・キロロリゾートへの観光利用・余市駅からキロロリゾートまでの利用・キロロリゾート従業員の利用・通勤外出利用・小中学生の利用・余市町や小樽市へのお出かけ用・キロロリゾートへの利用

④今後について

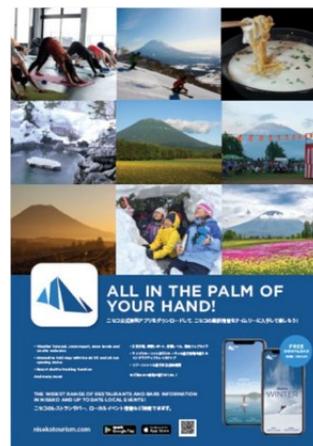
これからは、交通空白の解消へ向けて、赤井川社会福祉協議会と連携し、おでかけアシストサービスを8月1日からスタートした。（自宅からバス停、自宅から役場）一方で、運転手不足、運賃の支払い方法（IC決済等の導入検討）外国人利用者の対応、バス車両の更新が課題となっている。

(3) 北海道倶知安町「AIによる観光案内機能の導入について」

① 倶知安町における観光施策の特徴について

倶知安町、ニセコ町、蘭越町の3町に跨る4つのスキー場を中心としたニセコエリアでの観光団体として、各町の観光協会の他、ニセコ観光圏協議会、地域連携DMOの(一社)ニセコプロモーションボードが各々で連携をしながら各種施策を進めており、国際リゾートとして国際競争力をつけるという観点から、コロナ禍以前よりスマートリゾート化に取り組んできた。昨今、スマートリゾート化は観光DXと呼ばれる機会も増えているが、倶知安町では2016年にバスロケーションシステム

(現在、バスがどの地点を走行しているかをスマートフォンで調べることが可能なシステム)の導入を皮切りに、ニセコアプリの導入、AIバスの実証試験、CRM(Customer Relationship Management: 顧客関係管理)の導入、それらのデータ収集・分析、レストハウス・リフト・駐車場混雑状況発信、リアルタイムトレイルマップやデジタルマップ、事業者向けの先予約レポートの発信など多くの事業を展開しており、今回の視察対象である「AIによる観光案内機能の導入」についても、その取り組みの一つとなる。



ニセコアプリ

② AIチャットボットの導入背景について

ニセコエリアの観光案内施設不足とマンパワー不足の解消策として、ニセコ観光圏協議会よりAIスピーカーの設置が提案され、導入調査を開始したことがきっかけである。ロボット型、サイネージ(電子看板)型、スピーカー型も検討対象となったが、それらは本体をどこかに置かなければならず、案内施設が不足している現状の解決策としては希薄であることや、ロボット型やサイネージ型は開発費とメンテナンス費がかさむほか、テクノロジーの陳腐化が早いことが懸念材料となった。これらに対してチャットボット型はスマートフォンなどの観光客自身のデバイスを活用でき、案内施設やマンパワーの不足解消に対して有効であるとの判断に至っている。

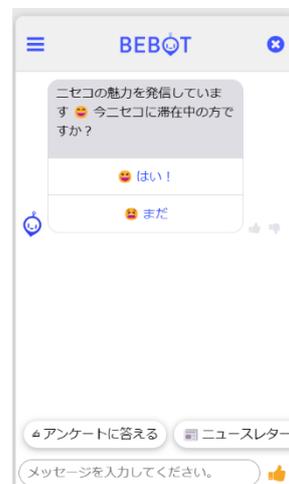
③ 事業概要について

ニセコエリア全般への公益性の高いサービスとして、AIチャットボットをニセコエリアに面的に導入することにより、観光客の利便性を最適化することを目的とし、令和2年4月からBE-SPOKE社製の「BEBOT」を使う事業を開始した(事業費は導入経費600万円、ランニングコストは400万円/年)。

4月から12月まではAIへのラーニングに時間を割き、CRMデータとリンク構築、よくある質問への回答作成、誤回答の調整などを行った。同12月からはスマートフォン、タブレット、PCなどのデバイスからアクセス可能で、英語、中国語などにも対応可能なチャットボット事業としてサービス提供を開始している。

AI チャットボットは、フリーワードでのメッセージ質問の他に、よくある質問については AI チャットボット起動時に質問ボタンを表示し、欲しい情報にたどりつきやすくする工夫をしている他、リフト運行や天気情報は最新の情報が必要となるため、API (Applicaion Programming Interface) 連携により、外部情報を反映する仕組みとしている。これらのシステムは既に JR 東日本や成田空港など多くの施設での活用実績があり、倶知安町での導入に対する不安はそれほどなかったとのこと。

また、チャットボットからの案内素材はニセコエリア独自の情報に行きつくように設定しており、Google 検索ではなかなかたどり着けなかったり、誤認識を与えやすい情報にならぬよう、特に人の手を入れて情報の最適化を図っている。



チャットボット起動直後の画面→

④ 事業実績について

	2020-21 ウィンター	2021 グリーン	2021-22 ウィンター	2022 グリーン	2022-23 ウィンター
アクセス数	9,653	4,714	8,272	6,868	11,958
質問数	22,317	10,314	35,737	23,342	39,831
うちボタン	79%	82%	81%	79%	82%
うち自由入力	21%	18%	19%	21%	18%
いいね割合	86%	90%	97%	95%	94%
よくない割合	14%	10%	3%	5%	6%
ブラウザ割合	日：82% 英：15% 他：3%	日：83% 英：14% 他：3%	日：85% 英：12% 他：3%	日：80% 英：16% 他：4%	日：43% 英：44% 中：9%

※上記の表から以下のことを確認することができる。

- ・アクセス数はウィンター、グリーンともに伸びている。
- ・8割程度がボタン入力だけで要件を終えることができている。
- ・利用者からの評価も高い。
- ・コロナ禍明けからは海外からのアクセスが増加している。

利用時間実績については深夜から早朝にかけての利用数が一定数あり、24 時間対応できるチャットボットの効果が出ているとのこと。さらに、導入後の問い合わせ件数の推移を比較した表は以下のとおりであり、観光案内所への問い合わせ件数が減少し、AI チャットボットでの対応が高い実績となった。このことは当初の目的である観光案内所不足、マンパワー不足の解消につながる成果を如実に表すものである他、観光案内所では人間が対応するため、どのような問い合わせがあり、ど

のように回答したのかをデータとして残すことができないが、AI チャットボットでは実績が残るため、分析がしやすくなるという副産物的な効果もあるとのこと。

	倶知安駅観光案内所	AI チャットボット
2019-2020	8,658	-
2020-2021	1,616	22,317

6 所感

(1) 北海道小樽市「小樽港マリーナについて」

小樽港はこれまでの歴史の中で国内エネルギーを追いかける形で栄え、衰退もしてきたようだが、一方で新しい港の在り方を、マリーナを管理する第三セクターの職員の話や各種計画の面から見ても、市一丸となって取り組んでいる姿勢が印象的であった。前述の経営概況にも記載したが、これまで黒字続きであった経営戦略も学ぶべきだが、何よりも人材育成のための人件費が増えていることに対して、「海好きな人を増やすため、人をおもてなしする職員育成はなによりも大切だ」というホスピタリティを語られたことは、まさにこれからの石巻市の観光施策においても欠かせないものだと気付かされた。

(2) 北海道赤井川村「ガバメントクラウドファンディングによる村営バスの取組について」

公共交通の利用者の減少や乗務員不足により、北海道中央バスの運行が難しくなり廃止の方向へ向かうことを機に、村独自の運行に切り替えた。運行に関しての資金源は、北海道中央バスに助成していた金額を活用し村バスの展開ができないかを模索した。バスの運行に関しては、行政のみでの運行には経験も知識もないために、北海道中央バス等の会社と連携を取った。運行経路などは、村民の意見を取り入れ村民全体で公共交通について考えた。行政側も、運行に関しての実証運行などのデータから、利用状況や移動地域について研究を深め、公共交通の運行に役立てていた。

ガバメントクラウドファンディングについては、車両の購入のために行っただけではなく、村民はじめ、多くの人々に赤井川村の現状を知ってもらうために行ったと話していた。公共交通の利用者数の減少から、行政側で公共交通の在り方について自分事として考え、村民とともに作り上げてきた「むらバス」について感銘を受けた事例であった。利用者数は、令和3年度と令和4年度を比較すると1.6倍に増加していることは赤井川村の取り組みが効果的に働いていると感じた。

(3) 北海道倶知安町「AIによる観光案内機能の導入について」

観光施設不足とそのマンパワー不足を解消する目的から検討されたAIチャットボットの導入は、その後のコロナ禍による非接触型インフラ整備の必要性の急激な高まりとともに重要性が増した。昨今、話題に登るChatGPTのような生成型AIとは異なり、設定されている回答から最適なものを選択するタイプのAIであっても、顧客の満足度は十分に高く、特に24時間無休で問い合わせに対応できるという点は時差のある外国からのアクセスに対して非常に有効であると感じた。さらに、それらのアクセスをビッグデータとして分析し、次の観光施策に取り入れることができるといった、EBPMとしての活用の広がりも期待でき、好感を持つことができた。

7 調査による石巻市への政策提言等について

(1) 南浜マリーナ周辺有効活用計画策定とホスピタリティの推進事業について

小樽市では、小樽マリーナを含む周辺地域の発展計画、その地域を包含する小樽港全体の長期計画、また小樽港から市外の活性化を図る計画が物流や産業、観光やまちづくりとの連携等、さまざまな視点での重層的な将来策定されている。石巻市の南浜マリーナはクルーズ船の寄港地が雲雀野中央埠頭であるなど、コンパクトさには欠けるが一方でそれらをつなぐ南浜津波復興祈念公園や震災遺構門脇小学校、元気市場含むかわまち周辺等魅力ある資源が多くある。これら南浜マリーナ周辺地域のポテンシャルを十分活かし、より多くの市民や来訪者でにぎわうウォーターフロント空間を創出していくため、南浜マリーナ周辺有効活用計画の策定を提言する。併せて、石巻市も力を入れているクルーズ船誘致に関して、小樽市では「受入体制整備事業」という取組が見てとれた。この事業はクルーズ船の出迎えや見送り、寄港時の対応（通訳、観光案内、物産販売、外貨両替、アトラクションなど）、安全で快適な埠頭環境づくり（ハイヤー協会等との連携、移動式wifiスポット設置など）等をおこなう事業であるが、先のクルーズ船寄港時に石巻市も花火の見送りをはじめ、温かいおもてなしを実施した。ここでの違いとして小樽市はこれらのおもてなし、ホスピタリティを「小樽クルーズ客船歓迎クラブ（会員700名以上）」として市民活動にまで拡げており、寄港情報や協力依頼、会報の発行を行なっている点である。石巻市はクルーズ船だけでなく、今後は全国や世界からの来訪が見込めるまちであり、それらの人々を迎えていく観光施策にはホスピタリティは欠かせないとする。今後はより市民との連携の基に観光施策を進めていけるようホスピタリティ推進事業の立案を提言し、小樽市の行政視察報告とする。

(2) 北海道赤井川村「ガバメントクラウドファンディングによる村営バスの取組について」

赤井川村では、公共交通の利用者の減少から路線バスの廃止という状況になることから、村独自のバス路線の運行へと検討に踏み切った。公共交通の重要度は村民アンケートからも見られ、行政主導のもとでどのようにバスを運行すべきか、住民と密になり取り組んだ様子があった。石巻市とは人口などで違いがあり、一概に同じようには取り組むことは難しいが、



赤井川村の取組は当市でも参考になる事例と感じている。特に旧町村において、地域の方々との意見交換や市民バス運行についての協議は今後も必要であると感じてならない。赤井川村で行った詳細な実証運行データは、どこからどこへ移動しているのかという人の流れがわかるものであった。

また、ガバメントクラウドファンディングによって公共交通の現状を周知する取組は、村自体の路線廃止の危機感を切実に感じた。当市も現在は路線廃止とまでは至っていないが、公共交通の現状に関して市民全体により周知することも大切であると感じた。

今後の当市の公共交通の在り方について、赤井川村の実証実験による人の

流れをデータとしてまとめ、そこから必要な路線や不必要な路線を精査し、より効率の良い路線を構築していくという事例を参考にして、当市での赤字路線の解消に向けて、どの路線でどのような人の流れがあるのか調査分析することや、また、地域の方の意見集約及び地域交通特別委員会や協議会との情報共有を密に行っていき、当市として最良な交通体系の構築を進める必要があると提言する。

(3) AI チャットボットの導入について

石巻市においては、倶知安町への来訪者が欲しがるようなリアルタイムでのリフト状況、積雪状況などの観光情報は限られているものの、市役所への行政相談や問い合わせなど、観光以外に目を向けた場合にAIチャットボットの導入は市民にとっての利便性、行政にとっての業務改革など多くの効果が出るものと受け止めた。行政施策のEBPMに向けても活用が十分に見込める事業であり、早期の導入と積極的な活用を提言する。

8 調査経費 610,702円

9 添付書類 別添資料のとおり