

令和5年5月19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

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5月9日(火)から令和5年5月12日(金)まで
- 3 調査地及び調査内容
 - (1) 沖縄県読谷村「ナッジを活用した住民サービス向上の取り組み」について
 - (2) 沖縄県国頭村「ICTを活用したイノシシ被害対策の効率化」について
 - (3) チャタモビ合同会社「観光地域での自動運転自動車の定時運行」について
- 4 調査目的
 - (1) 沖縄県読谷村「ナッジを活用した住民サービス向上の取り組み」について
読谷村では令和3年にナッジという行動科学の手法を政策推進に活かすため、コンサルティング会社と包括連携協定を締結し、SNSなどを活用した住民サービス向上に努めている。
本市においても適切な情報発信は課題であることから、読谷村の先進的な取組を調査する。
 - (2) 沖縄県国頭村「ICTを活用したイノシシ被害対策の効率化」について
村土の84%を山林が占める国頭村では、かねてからイノシシ被害に悩まされてきた。平成30年に鳥獣被害防止総合対策交付金を活用し、遠隔監視、遠隔操作できるカメラ付き囲い罾を設置し、効率化が図られた。
本市においても鳥獣被害は深刻であり、かつ猟友会の高齢化も課題となっていることから、国頭村の取組状況を調査する。
 - (3) チャタモビ合同会社「観光地域での自動運転自動車の定時運行について」
北谷町アメリカンビレッジ内では、民間事業者のチャタモビ合同会社がグリーンスローモビリティを定時に自動運転走行させる取り組みを進めている。
本市においても、SDGsモデル事業としてグリーンスローモビリティ事業を手掛けたものの、車両故障や部品確保難航などの課題があり、見込み通りには進んでいない現状があることから、チャタモビ合同会社の取組を調査し、本市のグリーンスローモビリティ施策の改善に繋げていく。

5 調査概要

(1) 沖縄県読谷村「ナッジを活用した住民サービス向上の取り組み」について

1) ナッジについて

ナッジとは、英語で「そっと後押しする」の意味で、行動科学の知見の活用により、「人々が自分自身にとってより良い選択を自発的にとれるように手助けする政策手法」を指す。

海外で駅の階段のステップを大きなピアノの鍵盤に見立てて階段を上がる度に音が出るような仕組みにした事例が紹介され、隣のエスカレーターを使う人よりも階段を使う人の数が66%ほど増加し、健康増進に繋がったとのこと。

2) ナッジ活用までの経過について

従来の行政情報の発信は、広報誌による行事のお知らせが主であったが、村の進めている施策に焦点をあてる形へ広報誌を冊子型に変更した。以降、村民から施策に対する意見や提案をいただく場面も増加し、村民からの提案をいただくための機会を設ける必要性が生まれた。その中で、施策の理解度や共感度を高め、村民本位の事業へ転換するためにはエビデンスに基づいた政策立案が必須であるとの考えに至り、知見に長けた村内のコンサルティング会社（ケイスリー株式会社）に相談したことがきっかけ。人口減少が進む過程において、住民との協働は不可欠であり、EBPMを進めようとしている中、人々の自発的な選択を促すナッジの導入を選択した。

3) 民間事業者との包括協定について

令和3年9月にケイスリー株式会社との間で、行動科学を活用した村民本位の政策を推進し、村民サービスの向上および地域の活性化を図ることを目的とした包括連携協定を締結。連携事項は以下のとおり。

- ① 新型コロナウイルス感染症対策に関すること
- ② 子ども子育て支援・福祉に関すること
- ③ 予防医療・健康づくりに関すること
- ④ 納税促進に関すること
- ⑤ 防災に関すること
- ⑥ マイナンバーカード交付に関すること
- ⑦ 産業振興に関すること

上記の項目全てを一気に取り組むのではなく、できるところから始めていくという協定になっており、これまでは①新型コロナウイルス感染症対策に関すること、③予防医療・健康づくりに関することの2項目に力点を置いて取り組んできた。また、行動科学の中にはエビデンスに基づく政策立案が前提として包含されており、データに基づいた勧奨対策などを実施している。

4) 新型コロナウイルス感染症対策におけるナッジ活用について

① 背景について

2021年7月時点の読谷村では、新型コロナウイルス陽性者のうち全体の85%以上を40代以下が占める状況となり、当該世代のワクチン接種率向上

が喫緊の課題となっていた。さらに、若い世代がデマや根拠の無い情報に振り回されぬよう、自分にとって最も良い選択（自発的な選択）ができる環境を提示する必要性があった。

② 取組内容について

- i. 当該世代の未接種者全数へのハガキ DM 発送（3,419 人）
- ii. 上記に加え、行政で携帯電話番号を把握している方には SMS メッセージも送信（1,279 人）
- iii. 関心を持ってクリックした URL の項目や、アクセス時間に応じて内容を変えて全 14 回の SMS 発信

上記の SMS 受信状況の分析をケイスリー株式会社が行い、反応状況に応じた SMS の送信を繰り返すことで、ワクチン接種勧奨、デマの解消に努めたもの。文章の表現や送信時間など細かく同社と協議を繰り返して実施したとのこと。

③ 結果

ワクチン接種はあくまで自発的な判断に委ねられるものであり、ワクチン接種率とナッジ活用の因果関係は定かではないが、ワクチン接種率は 16.6%の増加となった。

5) 予防医療・健康づくりに関するナッジ活用について

① 背景について

令和 3 年度の特設検診受診率は沖縄県最低の 25.8%となり、受診率の改善が課題となっていた。健康づくりも自身の行動を変える（食生活、運動習慣など）ことが必要であり、「自発的に行動を変える」という取り組みはナッジと共通する方向性であることから、健康とナッジは親和性が高いとされている。

② 取組内容について

新型コロナワクチン接種と同様に DM、SMS の送信を行い、現在も取組中。

6) その他

- ・ ナッジは住民の自発的な判断を手伝うという側面的な施策であり、直接的に体感できる成果指標を設定することが難しい。職員としては、事業によって現れる効果よりも、ナッジを使わずに人海戦術で電話・訪問するよりも負担は少ないと言い聞かせている。SMS の科学的効果が積み重なってくことで、成果に繋がっていくものと認識しているとのこと。
- ・ DM や SMS などの事業は包括連携協定の締結をベースとした随意契約としており、令和 4 年度の予算は国の補助事業として 400 万円強。
- ・ 住民にとっては、自分の判断を行政側に誘導されているという感覚から行政への不信感、違和感を持つ可能性が考えられたが、特に住民からの強い批判は無かった。SMS は受信ブロックが可能であることも批判に繋がらなかった要因になっている可能性があるとのこと。

(2) 沖縄県国頭村「ICTを活用したイノシシ被害対策の効率化」について

1) 国頭村概要

沖縄本島の最北端に位置し、2021年7月に生物多様性を守るべき地域として世界自然遺産に登録された。石巻市との比較は以下のとおり。

	国頭村	石巻市
人口(人)	4,500	13,867
高齢化率(%)	37.4	34.09
面積(ha)	19,480	55,455
森林率(%)	84.3	55
耕地面積(ha)	532	9,680
耕作放棄地(ha)	95	38.6

2) 国頭村の近年の有害鳥獣対策について

沖縄県鳥獣被害防止総合対策事業による防護柵の整備・駆除実施隊による捕獲活動の実施を行ってきたが、令和元年度にICT罾を活用した試験運用を開始した。令和2年度には新型コロナウイルス感染症対策地方創生臨時交付金も活用し、2基目のICT罾の購入を行い、有害鳥獣防護柵(電気柵)の実証試験を開始するとともに、村でくくり罾を購入する運用を開始した。令和4年度には電気柵購入補助金制度を整備し、イノシシ買取り価格を3,000円から4,000円に増額。

これらの取組により、イノシシ捕獲頭数は令和元年度135頭に対し、令和4年度では453頭に増加している。今後は、ジビエによる活用も見込み、沖縄本島には無い加工施設整備についても検討していくこととしている。

3) ICT罾の状況について

① ICT罾の概要

通常の囲い罾では、警戒心の薄い子供のイノシシが先に入って柵を閉めてしまうため、増殖の根本である母イノシシの捕獲につながりにくいという欠点があることから、監視カメラを設置し、母イノシシが柵に入ったことを確認したうえで、スマホなどからの遠隔操作で柵の開閉を行う囲い罾。電源は太陽光パネルを設置するが、罾の設置場所は携帯電話の電波が届く範囲内でなければならない。

テレビ番組でICT罾の活用が紹介されたことが導入のきっかけであり、国の補助金が活用可能であることから試験的に導入したもの。

② 運用コスト

機器導入費 (罾、センサーカメラ、電源工事、システム)	2基 2,600千円
通信費(年間)	251千円
エサ代(年間)	55千円

③ 運用結果

R元	0頭
R2	2頭
R3	12頭
R4	23頭

※R元は、年度途中での運用開始



母イノシシは警戒心が強く、囲い罠になかなか入らないという罠自体の効果、夏場の気温上昇や風による草木の揺れ、曇りや晴れなどの天候変化にもセンサーが反応し、遠隔監視も空振りが多いという徒労感、1基の運用コストに対する捕獲頭数の費用対効果（くくり罠1基6,000円～7,000円）、など様々な課題があり、令和5年度内で運用を止めることを検討しているとのこと。



4) その他の駆除活動について

ICT 囲い罠の費用対効果から運用拡大を断念し、別手法による鳥獣被害対策の充実を図っていくこととしている。

① 銃による駆除

イノシシに気づかれにくい距離からの捕獲、発砲音による追払効果が見込めるが、活動時間の制限があり、駆除に費やす時間の確保が難しい状況である。山林内での近距離の狙撃となるためライフルよりも散弾銃を使った狩猟が多いとのこと。

猟友会は現在7名であり、最も若い方でも65歳となり、高齢化も課題となっている。

<捕獲実績>

R元	93頭
R2	99頭
R3	86頭
R4	74頭



② 罠による捕獲

設置や移動に複数名必要で労力がかかることから、定置的に設置し駆除を実施する「囲い罠」「はこ罠」

と、駆除員1人での設置・移動が可能な「くくり罠」があり、1人あたりの罠設置数を増やせるため、くくり罠での捕獲が増加している。

(村からは令和3年度時点で380基のくくり罠を貸出しており、現在は240基が稼働中)

<捕獲実績>

R元	42頭
R2	103頭
R3	160頭
R4	379頭

5) 有害鳥獣(イノシシ) R5 予算について

【駆除活動費】

駆除活動に必要なエサや銃の弾代、駆除活動の報償費 3,634千円

【罠購入費】

くくり罠・箱罠・囲い罠 1,307千円

【有害鳥獣防除施設補助金】

電気柵などの導入補助予算(50%補助) 600千円

ワイヤーメッシュ導入(県補助金) 10,625千円

※ワイヤーメッシュ予算は毎年使い切り

6) その他

- ・ 国頭村ではイノシシの全体頭数調査を行っておらず、全体数の増減は把握していないが、農業被害額や畑などで見かける場面が増加しており、イノシシ対策は喫緊の課題となっている。以前、ドローンと熱センサーを使った頭数調査に挑戦したことがあったが、沖縄県の日中帯はイノシシの体温と草木の温度が大差無いため難しかった。夜間のドローン操縦は、より一段難しい資格が必要となり、断念したとのこと。
- ・ くくり罠の設置箇所については、人やペットが誤って罠にかからないように、不特定多数の人が入らないような山間地域に近い農地に設置しており、罠の設置に関する看板などで注意喚起している。猟師が猟犬を使って狩猟をする際には、基本的にくくり罠を外してから行っている。
- ・ 捕獲後の処理については、猟師の判断で食用としての自家消費やその場で埋設しており、埋設にあたって悪臭などの苦情は現状では発生していないとのこと。今後、捕獲数が増加したときには、市の方も埋設場所などの検討を要するものと判断している。
- ・ 買取り金額の設定について。近隣自治体との差額が大きくなった場合、越境しての持ち込みの可能性も発生するため、極端に増やすことはできないとのこと。

(3) チャタモビ合同会社「観光地域での自動運転自動車の定時運行」について

チャタモビ合同会社とは

チャタモビ合同会社は、沖縄県北谷町に本社を置き、北谷町の地域課題に取り組むために、地域住民や企業と協力して自動運転バス、カートの導入や地域内の交通手段の一元管理システムの開発など、MaaSに関する取り組みを行っている企業である。

【北谷町の概要】

北谷町は、沖縄県中部に位置する町で、米軍キャンプが立ち並ぶ米軍基地周辺地域として知られており、美しいビーチやショッピングモール、レストランなど多くあり、観光地としても非常に人気がある。一方で、基地問題や治安面の課題なども抱えており、複雑な問題を抱える地域としても知られている。

北谷町は、これらの課題に向き合いつつ、住民との協働や、MaaSなどの新しい技術の導入に取り組むなど、地域の発展に向けた取り組みを進めている自治体である。



(交通課題)

- ・沖縄県本島の観光客の 60.5%がレンタカーを利用 (H30 観光統計実態調査より)
- ・空港でのレンタカー貸出には混雑シーズンになると 2 時間以上の待ち時間
- ・那覇空港と北谷町を結ぶ国道 58 号線は県内有数の渋滞区間
- ・北谷町では深刻な駐車場不足 (西海岸地域の 4 割が駐車場)
- ・帰宅時、渋滞やレンタカー返却にかかる時間を考慮して観光客は早めに空港に向かってしまう。(最後まで北谷町で遊べない)



那覇空港～北谷町の渋滞



北谷町西海岸地域の駐車場マップ(青色)

【北谷町と石巻市との比較】

	沖縄県北谷町	宮城県石巻市
人口	28,348 人	135,724 人

世帯数	12,848 世帯	62,277 世帯
面積	13,62 km ²	554,6 km ²
人口密度	2,035 人/km ²	243 人/km ²
宿泊施設客室数	2,060 室	不明
宿泊施設収容人数	6,326 人	不明
主な観光施設	美浜アメリカンビレッジ	道の駅、震災遺構等

【北谷町における自動運転自動車に取り組む背景】

北谷町では、南北に長い地域内移動(観光)について度々課題となっており、水産庁によるフィッシャリーナ^{※1}整備事業において、電動トラム車両を活用した、「電動トラムの道路走行可能化^{※2}」の提案を行なった経緯があった。そうした中、経済産業省より、グリーンスローモビリティを用いた自動走行車両の実証地に選定された。2020年より民間事業者であるチャタモビ合同会社により、「美浜シャトルカート」として事業化、運行されていくことになった。

- ※1 フィッシャリーナ：フィッシャリーナ (fisharina) とは、水産庁によって推進されている、漁港の一部をマリーナとしても活用できるようにした港湾施設のこと。
- ※2 電動トラムの道路走行可能化：まちの回遊性を向上させるため、電動トラム(遊園地等にある鉄道車両のような自動車)について、区間を限定した上で、道路運送車両の保安基準を緩和し、道路走行を可能とする。

【北谷町における自動運転自動車サービス事業化への経緯】

常に実証実験と技術開発の伴走によって進んできた歴史がある。

実証地域に選定	
2017 遠隔型自動運転システムの検証開始	・自動運転車両の開発
2018 管理システムの受容性評価を開始	・運行管理を含む管理システムの開発
2019 1月15日～2月12日 地域事業者による長期実証(公道)	・公道走行の監視管理システムの開発 ・公道の路肩部走行の影響調査
2020 移管のための地域事業者による自動運転移動サービス実証実験	・6人乗り車両導入とシステムの高度化、信頼性、耐久性、インフラ連携の技術開発 ・公道走路の一部専用車線化の影響調査
2020 海岸線走路での自動運転開始	
2021 経産省地域 MaaS に採択(1年目)	・ ※MaaS Lv4 に向けて環境整備
2022 経産省地域 MaaS に採択(2年目)	

↓ 自動運転移動サービスを含む MaaS 事業への展開 ↓

※MaaS レベルとは

MaaS 自動車や自転車、バス、電車など、全ての交通手段を単なる移動手段としてではなく一つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな移動の概念を指す。また、サービスへの統合の程度に応じて MaaS を5段階にレベル分けされている。

【北谷町における自動運転自動車定時運行の現状について】

自動運転自動車による移動サービスの実証実験は、すでに多くの自治体で行われているが、常時・定時運行している場所は限られている。その点、北谷町の自動運転自動車運行(MaaS プロジェクト)は、人気スポットを巡る公道ルートや、海沿いルート[※]の展開といった観光においての日常的な移動手段の確保として本格的に取り組まれている。

(1) 自動運転自動車の種類と概要

- ・美浜シャトルカート 大人 500 円小人 250 円 最大 5 人 約 15 分間隔で運行
- ・SC-1(次世代 MR) 大人 1,000 円小人 500 円 最大 4 人 15 分のクルーズ
- ・ミハマシェアカート 800 円/30 分 定員大人 4 人 要普通運転免許

(2) 現状のルート
海沿 2 ルート、公道 1 ルート



(3) 自動運転レベル

自動運転レベル 2 またはレベル 3 の自動運転自動車が常時稼働中。部分運転自動化となるレベル 2 (有人操作) 車両、レベル 3 (遠隔無人操作+保安要員) 車両が運行しており、今後はレベル 4 (遠隔無人操作) 車両の実装を視野に運用していくとのこと。

※自動運転レベルとは

自動運転レベルは、運転の主体や自動運転の技術到達度、走行可能エリアなどによって、「レベル 0」から「レベル 5」の 6 段階に分類されている。

レベル	自動運転レベルの概要	運転操作※の主体	対応する車両の名称
レベル 1	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。	運転者	運転支援車
レベル 2	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。	運転者	
レベル 3	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。 ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す警報が発せられるので、適切にตอบสนองしなければならない。	自動運行装置 (自動運行装置の作動が困難な場合は運転者)	条件付自動運転車(限定領域)
レベル 4	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置	自動運転車(限定領域)
レベル 5	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置	完全自動運転車

※ 車両の操縦のために必要な、認知、予測、判断及び操作の行為を行うこと

出典：国土交通省

(4) 自動走行の技術

ボタンを押すと目的地まで走るといいうゴルフ場の自動で走るカートの仕組みに似ており、「電磁誘導線」という技術が使用されている。電磁誘導線が道に埋め込まれており、埋め込まれている線の上をなぞる形で車両が走って行く。途中で RFID (radio frequency identifier) という名前のタグがあり、それが「ここではスピードを落としなさい、止まりなさい」という指示を出し、それにより車の挙動が変化すること。

昔ながらの技術ということだが、ゴルフ場を含めて実績が豊富なため、ある種問題は出

尽くしており、技術としては完成されているとのこと。また、国のサポートによる社会実装を行うにあたってはこういった安定した技術の信頼性が重要だったとのこと。



写真：アスファルトに埋め込まれている電磁誘導線

(5) 利用者数と客層

1日平均 100 人ほどが利用 ホテル利用者が6割、日帰り観光客が2割、それ以外の北谷町民や従業員移動などが2割。よって観光客の利用が8割～9割となっている。

【質問事項と回答】

- Q. チャタモビ合同会社(北谷タウンマネジメント&モビリティサービス)の構成について
- A. コンサルタント会社、ハイヤー観光会社、旅行会社でスタートし、観光バス会社、ヤマハ発電機が加わった。
- Q. 収益は上がっているのか。
- A. 事業がスタートしたのがコロナ禍であったため収益は上がってはいない。また、今後もグリーンスローモビリティ事業だけでは非常に厳しい。よってMaaS化が大切だと考える。
- Q. 運行時の速度はどのくらいなのか
- A. 自動走行時は12km/h、最高速度は19km/h。
- Q. 天候による影響は受けないのか
- A. 自動運転自動車は天候に非常に大きく左右される。雨をはじめ特に雷や雪に弱く、天気の良い日が主な稼働日になる。
- Q. 普通自動車からすると少し迷惑という声はないか
- A. 時速19km未満で走行するためそのように一般ドライバーから思われるかもしれないが、この形態が北谷町における交通の一つの姿だと認知されつつある。
- Q. 故障の頻度とその対処はどのように行なっているのか
- A. ほぼ故障はしていない。塩害の発生は今後考えられる。
- Q. 自動運転システムは企業によって異なるようだがガラパゴス化への懸念はあるか
- A. 自動運転分野全体においてガラパゴス化の懸念はある。企業間連携はもとより国際的にも協調しながら整備を進める必要性を感じる。

Q. 導入コストについて伺う

A. 国の補助金を活用しているため合同会社としての負担はなし。

Q. タクシー業界等からの反発はおきていないか

A. 今のところ自動運転車両の範囲が限られているため反発は出ていないが、今後町内全域を対象とした際にはいずれ反発の声がでてくると考えている。

6 所感

(1) 沖縄県読谷村「ナッジを活用した住民サービス向上の取り組み」について
行動科学（ナッジ）を活用した包括連携協定であることから、ナッジの取り込みにこだわる事業内容を想定していたが、現地の職員の方の説明を聞くと、エビデンスに基づいた政策立案を行うということが大前提であり、ナッジはそれを活用した手法の一つという捉え方をしていることが窺えた。その背景には村民本位の政策立案という民主主義の基本に基づくものであり、取り組み姿勢には好感を持つことができた。

一方でナッジの成果指標は比較対象が無く、事業の成果を定量的に把握する難しさを内包しており、導入および事業継続にあたっての課題となるものと受け止めた。SMS 送信などはナッジ活用というよりもアンケートの電子化といった DX の要素も大きいですが、住民一人ひとりに応じた丁寧な対応を行うべきという行政側の強い意思を感じることができ、大変参考になった。

(2) 沖縄県国頭村「ICTを活用したイノシシ被害対策の効率化」について

国頭村は、石巻市と同様に鳥獣の被害が深刻な状況にあると感じた。国頭村では、あらゆる方法を用いて、どのような対策がより効果を発揮するのかを日々検証している様子が伺え、ICTを活用した囲い罟が例え有用な効果が得られなかったにしても、その経過・原因を聞くことができたことは、当市での鳥獣被害対策検討における重要な参考事例となった。



鳥獣害対策は一朝一夕となる有効な対策が難しい施策だが、まずは何が効果的なのか試していく姿勢が必要であると感じた。

(3) チャタモビ合同会社「観光地域での自動運転自動車の定時運行」について

沖縄県北谷町における「観光地域での自動運転自動車の定時運行」は「北谷町 MaaS プロジェクト」として、自動運転自動車の導入をはじめ、地域内交通の一元管理システムの開発や、空港と町をつなぎ観光拠点化を目指す取り組み、旅前 PR 現地 PR 等、新しい北谷町の観光を包括的に創出していく中の一つとして取り組まれていた。

このプロジェクトには、企業が積極的に協力している様子が見てとれ、革新的な取り組みが連携して行われていることに注目した。また、このプロジェクトにより観光客や地域住民の生活を支えること、地域全体の利便性が向上する

ことはもとより、単なる便利な移動手段の開発ではなく、旅の思い出の「自動運転自動車」として記憶に残る「おもてなし」となっていることが、最大のメリットとして町全体の魅力を高めているように感じた。

7 調査による石巻市への政策提言等について

(1) ナッジを活用した住民サービス向上の取り組みについて

ナッジの活用は、住民本位の政策立案、住民への接点増加、行政への関心向上などを具現化する手法の一つとして有効であるが、成果の把握が難しく、ナッジを取り入れることが目的になってはいけなと受け止めた。

石巻市も読谷村がナッジ導入にあたっての前提とした住民からの提案機会の増加、民間との協働の推進に向けて、EBPM を前提とした行政運営に努めることが必要であると提言する。

(2) ICT を活用した鳥獣被害対策について

国頭村が試行的に ICT を活用したイノシシの駆除を進めてみるなど、前向きに取り組んでいる様子は、石巻市も参考とすべき姿勢であると受け止める。国頭村の担当職員の方からは「ICT の囲い罫については残念ながら事業廃止の方向に進んでいるが、ICT を活用した別の効果があがる施策があるかもしれない」と前向きに話されていた。

今後は、鳥獣害の問題を当市だけの問題にとらえず、全国の各市町村の取り組み事例の共有化を図り、成功例や改善例を共有し、鳥獣害の対策について連携を密に進めていくことが必要であると提言する。

(3) チャタモビ合同会社「観光地域での自動運転自動車の定時運行」について

石巻市では次世代モビリティとして、グリーンスローモビリティをコミュニティカーシェアリング方式で運用することで、移動手段の確保という生活課題の解決と「おたがいさま」として支え合える地域づくりの推進という先駆的な取り組みを進めている。20km/h 未満で走る電気自動車を活用している点では北谷町と石巻市は同じだが、非常に多い観光客の移動を支えるための主の目的とした北谷町に対し、市民の日常生活を支えことを主とした石巻市では、状況は大きく違っており一概に良い部分を真似すれば上手くいくというわけではないと感じられた。

そのような状況の違いを踏まえたうえで、石巻市には将来の技術を見据えた『ロードマップの作成』を提言したい。北谷町では将来、完全運転自動化された自動車が生まれることを見据え、現状はどの段階にあるのか、最終的にはどこを目指すのか、それまでをどのように取り組んでいくか、という道筋が示されていた。これらに取り組んでいる自治体は、近い将来の完全運転自動化社会にいち早く順応し、超高齢化社会における移動課題を解決していくものだと考えられる。

石巻市では基盤となる取り組みはスタートしている。現状の取り組みをゴールとせず、その基盤を石巻の未来の移動手段としてどう展開していくか、を可視化し、そこにむけて一步一步進む過程づくりを提言する。

8 調査経費 679,800 円

9 添付書類 別添資料のとおり