

令和7年12月9日

木更津市議会議長 草刈 慎祐 様

総務常任委員会

委員長 渡辺 厚子

## 視 察 結 果 報 告 書

本委員会は、所管事項調査のため行政視察を実施したので、その概要を報告します。

### 記

#### 1. 期 日

令和7年10月2日（木）～3日（金）

#### 2. 視 察 地

(1) 北海道函館市

(2) 岩手県盛岡市

#### 3. 調査事項

(1) デジタル変革推進ビジョンについて（北海道函館市）

(2) 中心市街地活性化つながるまちづくりプランについて（岩手県盛岡市）

#### 4. 参 加 者

##### (1) 委 員

渡辺 厚子      齊藤 秀樹      杉井 晃治      重城 正義

草刈 慎祐      近藤 忍

##### (2) 執行部

企画部地域政策室 室長 鈴木 昭宣

##### (3) 随 行

主査 奥田 賢利

#### 5. 概 要

別添のとおり

## 視 察 結 果 の 概 要

### 1. 北海道函館市

- |              |                              |
|--------------|------------------------------|
| ① 市 制 施 行    | 大正 11 年 8 月 1 日              |
| ② 人 口        | 233,613 人（令和 7 年 9 月 30 日現在） |
| ③ 面 積        | 677.87 km <sup>2</sup>       |
| ④ 一般会計当初予算規模 | 1,524 億 9,000 万円             |
| ⑤ 財 政 力 指 数  | 0.48（令和 5 年度決算）              |

### 〔市勢概要〕

函館市は、北海道の南西部渡島半島の南端に位置し、安政 6 年（1859 年）、横浜・長崎とともに日本最初の国際貿易港として開かれて以来、早くから海外との交流が始まり、近代日本の幕開けの中でいち早く外国文化に触れ、市民の中にも新進的な国際感覚が息づく、長い歴史と文化を有する街である。

明治 32 年（1899 年）に自治制を導入し函館区となり、大正 11 年（1922 年）に市制施行、昭和 5 年（1930 年）には人口 197,252 人を擁し、また、北洋漁業の基地および交通の要衝として漁業・貿易の黄金期を迎え、東京以北最大の都市として栄華を誇っていた。戦後の一時の衰退を経て、北洋漁業に関連した造船・水産加工業が大いに活況を呈し、昭和 50 年（1975 年）のいわゆる二百海里水域制限により大きな打撃を受けたものの、今なお南北海道における行政・経済・文化の中心地として、発展を続けている。

平成 17 年 10 月 1 日に「中核市」に移行し、多くの事務権限が移譲され、今まで以上に市民に身近なサービスの提供や、地域特性を生かした施策が可能になり、「ふれあいとやさしさに包まれた世界都市」の実現に向けた取組を行っている。また、平成 17 年 5 月に着工された北海道新幹線が平成 28 年 3 月 26 日に新函館北斗駅まで開業となったほか、令和 4 年 8 月には函館駅に隣接した函館クルーズターミナルが完成し、函館空港や北海道縦貫自動車道などを含めた総合交通体系の整備が進められている。

### 〔調査事項〕

#### デジタル変革推進ビジョンについて

##### （事業概要）

函館市は、デジタル技術やデータの活用によって、地域課題の解決や新たな価値の創出につなげ、誰もが便利で快適な住みやすいまちを実現するため、令和 6 年 3 月に「函館市デジタル変革推進ビジ

ョン」を策定した。策定に当たっては、コンサルタント等への外部委託は行わず、市の職員のみで対応した。また、デジタル化の現状や今後の要望を把握し、計画策定の基礎資料とすることを目的に、函館市民 2,000 人を対象として、郵送とオンラインでアンケート調査を実施した。アンケート調査は、インターネット、SNS、マイナンバーカード、キャッシュレス決済の利用状況や、デジタル化に対する期待や不安などに関する項目を設定して実施した。

推進体制として、市長をトップとする「函館市デジタル変革推進本部」を設置した。また、学識経験者や IT の専門家などで構成される「函館市デジタル変革推進協議会」をコアメンバーとする「函館市デジタル変革推進プラットフォーム」を設置し、地域課題の解決に向けて様々な意見を取り入れながら、官民協働で取組を進めている。

また、推進を支える取組として、（１）デジタル推進人材の育成、（２）デジタルデバイド（情報格差）対策、（３）官民協働の仕組みづくりの３点を掲げている。

（１）デジタル推進人材の育成については、デジタルの知識・能力を有し、それを活用できる人材が不可欠であることから、市内中小企業に対するリスクリング支援、市内教育機関での取組、市職員への研修を進めている。

（２）デジタルデバイド対策については、インターネットやパソコン等の情報通信技術を利用できる人と利用できない人との間に生じる格差への対応として、スマホ教室等における情報端末操作支援、利用しやすさに配慮したシステムの導入、情報セキュリティ対策を進めている。

（３）官民協働の仕組みづくりについては、地域のデジタル変革を進めていくために、多くの機関が協力して取り組む連携の場をつくるため、継続的なデジタル変革の推進を検討する体制の構築や、交流の場づくりを進めている。

## 【主な質疑】

**Q1) デジタル推進人材の育成に関する「DX 人材育成研修補助金」の申請状況は。**

A1) 令和 7 年 4 月から募集を開始し、現在までで 2 件の申し込みをいただいている。

**Q2) デジタル推進人材の育成に関する、職員研修の実施状況と成果は。**

A2) 令和 6 年度は部長を含む課長職以上を対象に実施し、令和 7 年度は主査（係長職）と担当を対象に実施した。今後も毎年実施し、全職員が受講済となることを目指している。成果については、研修開始から間もないため、現時点では顕著な結果は見られず、今後評価を進めていきたいと考えている。

**Q3) デジタルを活用して解決したい地域の課題を募集しているとのことだが、これまでに地域からどのような声が寄せられてきたのか。また、それを受けて既に解決につながる方策が取られている事例はあるか。**

A3) 地域からの声として、防災DXの取組、単身高齢者の見守り、町会DX、デジタルデバインド（情報格差）対策などの課題が寄せられた。それを受けて取り組んでいる事例については、町会DXとして、地域の回覧板のデジタル化や内部事務のデジタル化を実施した。また、デジタルデバインド（情報格差）対策として、令和6年度にアンケート調査を実施し、令和7年度に解決に向けて取組を進めている。

**Q4) 策定の段階で苦慮したことは何か。**

A4) 1点目は、市が実現したいことを市民に的確に伝えるための「計画名称」の決定に苦慮したことである。2点目は、ロードマップの作成にあたり、実施すべき取組がすべて網羅されているかを確認する作業に時間を要したことである。

**Q5) 「便利で快適な住みやすいまち」とは具体的にどのようなものか。**

A5) 市民が感じる便利さや、快適さは人によって様々であると考えている。市が一律に共通の価値観を当てはめるのではなく、あえて「便利で快適な住みやすいまち」という表現で少しぼかして使用している。ロードマップの締めくくりに「デジタルの力で、便利で快適な住みやすいまちの実現」と記載しており、様々な施策を試行しながら課題を解決していくことで、気がつけばスマートシティのような姿になっている、そんな未来を目指している。その過程で市民一人ひとりが便利さや、快適さを実感できるようなまちづくりを進めていきたいと考えている。

**Q6) デジタル変革推進協議会の役割は。**

A6) 当該協議会は、推進ビジョンの策定を目的として組織されたものであり、推進ビジョンに盛り込むべき内容について協議を行い、市に対して助言を行う団体として組織された。計画策定後は「函館市デジタル変革推進プラットフォーム」のコアメンバーとして位置づけ、引き続き、地域課題の解決に向けた取組を担っていただいている。

**Q7) 推進体制の中でアドバイザーとして位置付けている「函館市フェロー」とは、どのような方なのか。**

A7) 内閣府クールジャパンのプロデューサーなどを担っている2名の方である。推進ビジョン策定時にも、国視点の考え方や、他の自治体の先行事例を紹介してもらうなどの助言をいただいた。

**Q8) 函館市フェローの方から、具体的にどのような形で助言をいただいているのか。また、会議等への参加頻度は。**

A8) 市が検討した取組に対する確認や、新たな取組の提案をいただいている。活動している場所が函館市から遠方のため、オンライン等で話をすることが多い。会議等への参加については、スケジュール調整が難しく出席できない場合が多く、別途時間を設けることが多い。

**Q9) デジタル変革を推進するに当たり、他の自治体の先進事例など参考にしたものはあるか。**

A9) 函館市と同時期に計画を策定していた富山市や北九州市の事例を参考にした。また、LINEを活

用した手続きは、渋谷区等の事例を目指して取り組んでいる。

## 〔考 察〕

限られた人員体制の中で、職員自らの手によって取組を着実に進めている姿勢が印象的であった。特に、わずか3名の体制で、日本 DX 大賞で「地域 DX 部門優秀賞」を、日本ノーコード大賞で自治体部門「大賞」を受賞する成果を挙げ、業務改善につながるシステムを開発している点に感銘を受けた。渋谷区の先進的なノーコードシステムを基盤に、独自に改良を加えて函館市向けに最適化している手法は、非常に効率的で優れていると感じた。

ノーコードアプリの活用により、公共施設における備品貸出管理や、部署間のシステム連携によるデータ活用など、多様な行政課題の解決に寄与できる可能性が広がると考えられ、当市の DX 推進において有益な参考事例であるとする。

デジタル推進人材の育成では、事業者向けに「DX 人材育成研修補助金」の交付を行っている。今年度は、現在のところ2件の申請にとどまっており、市が考えた研修内容と、企業側が求めている内容との間に乖離が見られるため、今後事業を継続する場合は研修内容の精査が必要であると感じた。また、職員研修においては、課長職以上の研修が既に完了し、若手職員に対する研修も年度内に実施予定であり、職員全体の知識の底上げを計画的に進めている点は、DX を持続的に推進する基盤として重要であると感じた。

デジタルデバйд対策で取り組んでいるスマホ教室は、満足度が 94%と高評価を得ている一方で、参加者のレベル差が課題となっている。そのため、相談窓口の頻度を増やすなど改善が図られている点は印象的であった。また、一部地域でデジタル回覧板を活用している事例もあり、地域 DX の進展を実感した。

推進ビジョンのロードマップでは、あえて具体的な年度計画や数値目標を示さず「気がついたらスマートシティになっている」状態を目指す方針を掲げている。過度に計画を固定化しない柔軟な考え方は、当該分野において望ましいと感じたところであり、本市の計画推進においても参考となる視点であると考察する。

## 2. 岩手県盛岡市

- |              |                              |
|--------------|------------------------------|
| ① 市 制 施 行    | 明治 22 年 4 月 1 日              |
| ② 人 口        | 277,768 人 (令和 7 年 9 月 1 日現在) |
| ③ 面 積        | 886.47 km <sup>2</sup>       |
| ④ 一般会計当初予算規模 | 1,242 億 8,000 万円             |
| ⑤ 財 政 力 指 数  | 0.71 (令和 5 年度決算)             |

### 【市勢概要】

盛岡市は、1989年(平成元年)に市制施行100周年を迎え、1992年(平成4年)4月には南に隣接する都南村と、2006年(平成18年)1月には北に隣接する玉山村と合併を果たし、新生盛岡市となった。また、2008年(平成20年)4月には中核市へと移行し、県から民生や保健衛生、環境、都市計画などの行政分野における事務の移譲を受け、現在に至っている。また、東北新幹線の新青森延伸や秋田新幹線の開通などにより、今後ますます拠点性が高まっており、県全体の発展を誘導し、北東北の交流拠点都市としてさらなる発展を目指している。

盛岡には、歴史と風土に培われた行事が多くある。古くから米や馬の特産地として栄え、多くの伝統行事や民俗芸能が継承されている。特に有名な祭りとして、「チャグチャグ馬コ(6月第2土曜日)」「盛岡さんさ踊り(8月1日～4日)」「盛岡舟っこ流し(8月16日)」「盛岡秋まつり・山車(9月14日～16日)」がある。

### 【調査事項】

#### 中心市街地活性化つながるまちづくりプランについて

##### (事業概要)

盛岡市では、平成30年度に策定した「中心市街地活性化つながるまちづくりプラン」の考えを継承しながら、中心市街地の商業者や商店街、市民及び市などが中心市街地の活性化に向け、それぞれが担う役割を理解し、相互に連携しながら、継続して中心市街地の活性化に取り組むために、計画期間を令和5年度から令和9年度までの5か年とする「第2期中心市街地活性化つながるまちづくりプラン」を策定した。中心市街地の区域は、盛岡駅から主に東側の範囲を対象とし、都心循環バスの運行ルートを含む218ヘクタールの区域として設定している。この区域は、1日かけて歩いて回れる範囲を想定しており、また、プランでは当該区域をさらに4つのエリアに分け、それぞれの特徴や課題を把握しながら取組を進めている。

従前からの課題である回遊性の向上や、観光・交通などの分野に共通する「歩いて楽しい」という考え方を「ウォーカブル」で表現し、プランのテーマを「ウォーカブルで創造する価値がつながるま

ちづくり」と設定している。「ウォーカブル」の取組の一環として、盛岡駅前から開運橋までを歩行者専用道路とし、グルメやステージイベントなど、大人から子どもまで楽しめる「もりおか駅前開運ホコテン」イベントを開催している。市は後援という形で令和5年度に初めて開催し、今年度は3回開催をして地元の方から観光客まで多くの人が訪れる内容となっている。

本プランは4つの基本方針により推進されている。

- ・基本方針1：商店街等の魅力・経営力の強化による地域経済の活性化

商店街、商業施設、個店の活気は、中心市街地の賑わいに直結することから、イベント開催や店舗づくりを支援するなど、地域の事業者の経営力の強化を図り、地域経済の活性化を推進する。

- ・基本方針2：暮らしや便利さを支える拠点機能・住環境の充実

商業、医療、社会福祉、教育などの都市機能を持った施設等の充実や、住環境や区域内の安全な移動、域外からのアクセスを便利にする道路など街路環境の整備を推進する。

- ・基本方針3：中心市街地区域内外の回遊性の向上

第1期盛岡市中心市街地活性化基本計画の策定以来、回遊性や滞留性の向上を目標に掲げてきたところであり、ポストコロナにおける新たな仕組みづくりや、交通の利便性の確保に向けた取組を推進する。

- ・基本方針4：タウンマネジメント機能の強化

民間事業者の主体的な取組が促進される環境や、各主体の取組の連携が図られる環境のほか、地域循環型決済ツール「MORIO ペイ」や「AIを活用した人流・交通解析システム」等が導入され、地域経済の循環に資する基盤が整いつつあることから、データを活用したマーケティング手法の立案や定着を通して、生産性の向上を図るため、タウンマネジメントの役割を担う盛岡まちづくり株式会社の機能強化を図る。

## 【主な質疑】

Q1) 盛岡市は県都であり発展してきたと認識しているが、策定の目的として中心市街地の活性化が重要との考えが示されている。なぜ重要であると考えたのか、その理由は。

A1) 将来にわたって持続的に発展し、特色あるまちづくりを進めていくためには、多くの面で地域を牽引し、居住や交流などの核となってきた中心市街地の活性化が重要であると考え、取り組んでいる。盛岡市では、産業別就業者数において第3次産業の割合が81%を占めており、商業などのサービス業が市内産業を牽引している。これらの産業が集中している中心市街地を盛り上げていくために重要であると考えている。

Q2) 計画の目的は何か。

A2) 中心市街地の事業者や商店街だけでなく、市民や市が中心市街地の活性化に向けて、それぞれ

の役割を理解し、相互に連携しながら継続的に取り組むことを目的としている。また、盛岡駅から少し離れた場所にイオンモールが2ヶ所開業したが、中心市街地にはデパートや百貨店が残っている。中心市街地に居住する方々の生活利便性が低下しないようにすること、また、昔から続く文化や祭りが担い手不足で途絶えることのないようにすることが重要である。こうした背景から、中心市街地の活性化に力を入れることも目的としている。

**Q3) 盛岡市中心市街地の観光施設や商業施設の状況はどうなっているか。**

A3) 施設の年間販売額は、コロナ禍で大きく落ち込んだ。徐々に回復はしているが、コロナ禍前の水準には戻っていない。外国人観光客も訪れているが、商店街の方に話を聞くと、以前はアジア系の観光客が多く、買い物をたくさんしてお金を使ってくれていた。最近は欧米系の観光客が増えており、体験を重視する傾向があり街中を回ってくれるものの、アジア系の観光客と比べると消費額は減っている状況だと聞いている。

**Q4) 「2023 年に行くべき盛岡プロモーション・受入態勢整備事業」の事業効果及び進捗状況では、「盛岡駅北口への臨時観光案内所の設置や、デジタル観光マップの掲載内容の充実などの受入態勢の整備に努めるとともに、プレミアムまちあるき事業の実施や海外へのプロモーションなど中心市街地への誘客を図り、観光客誘致に繋げた。」とあるが、具体的な成果と課題は。**

A4) 盛岡駅北口への臨時観光案内所の設置については、常設の観光案内所は南口にあり、南口の利用者数は4,600人、北口は3,300人であった。

デジタル観光マップの掲載内容の充実については、ニューヨーク・タイムズ紙で紹介されたスポットをデジタル観光マップに追加掲載して充実を図った。

海外へのプロモーションなど中心市街地への誘客については、事業を実施したことにより、令和5年度の市内宿泊観光客数はコロナ禍前の65,000人程度まで回復し、令和6年度は92,000人と増加した。

**Q5) 「中心市街地活性化支援事業」の事業効果及び進捗状況では、「盛岡 Value City へ補助を行い、プレミアム付き商品券の発行やリフォーム支援事業を実施し、市内の消費喚起を図り、回遊性向上を促進した。」とあるが、「回遊性の向上」にどのように繋がったのか。**

A5) 商品券の配布を行い、令和5年度の利用総額は6億1,700万円、令和6年度は7億7,800万円となり、市内約860店舗で使用された。普段利用しない店舗への波及効果があったと考えている。また、「MORIO Pay」という電子通貨も併用して活用し、電子通貨の方が使用率は高い結果となった。

**Q6) 「MORIO Pay」や「まちなか・おでかけパス」等のツールはどの程度浸透し、活用されているのか。**

A6) 「MORIO Pay」の加盟店舗数は1,044店舗、利用者数は約42,000人である。ひと月の決算額は



220～230 万円であり、常時使用している利用者は 1,200 人程度であると考えられる。

まちなか・おでかけパスは、70 歳以上の市民がバスを割引で利用できるパスである。年間の販売上限は 11,000 枚であり、令和 5 年度及び令和 6 年度は、いずれも完売した。

**Q7) ニューヨーク・タイムズ紙で紹介された理由について、どのように考えているか。**

A7) 市長をはじめ、担当部署の職員が直接会って話をしたことが 1 つ。また、歩けば自然があり、歴史的な建物や地域に根差した商店も点在しており、歩いて回って楽しめることが理由であったと考えている。

**Q8) オーバーツーリズムにはそれほど至っていないとのことだが、ニューヨーク・タイムズ紙で紹介されたことによる弊害は生じているか。**

A8) 商店街の方に確認したところ、英語対応のメニュー等も用意しており、特に問題は生じていないと聞いている。

**Q9) 自転車レンタル事業について、駐輪場の数、配置の考え方は。**

A9) 本事業は民間事業者に委託しており、駅を起点に、観光スポットや行政関係施設等に駐輪場を設置している。冬季は利用頻度が低いことが課題となっている。

**Q10) AI を活用した人流・交通解析システムの導入費用は。**

A10) 約 3,700 万円であり、新型コロナウイルス感染症地方創生臨時交付金を活用した。

**Q11) 商工会議所の運営に対して補助金を交付していると思うが、イベント等の実施に対して、別途交付される補助金はあるか。**

A11) イベントの運営費や人件費なども含め、全てを一括して運営に係る補助として交付している。

## 〔考 察〕

市民意識調査の結果を踏まえ、「歩いて楽しいまち」という魅力を核とした施策展開が実施されていた。回遊性の向上を図るため、地域通貨「MORIO Pay」や、バス事業者と連携した「まちなか・おでかけパス」など、多様な事業を組み合わせ、移動や消費を促す仕組みが成果を上げている点は参考になると感じた。特に、おでかけパスは 1,000 円で購入でき、利用期間内であれば 1 回 100 円で何度でも乗車可能という仕組みであり、回遊性向上の取組として非常に優れた施策であると評価できる。

ニューヨーク・タイムズ紙の「2023 年に行くべき 52 か所」に選ばれたことは、大変素晴らしい成果であると感じた。一方で、この影響によるオーバーツーリズムの問題がほとんど発生していない点は意外であった。コロナ禍以前はアジア系の観光客が多く、買い物を通じて商店街の売上向上に大きく貢献していたが、最近は欧米系の観光客が増加し、街歩きや体験を重視する傾向があるため、アジア系の観光客と比べて消費額が少なく、売上は減少している状況とのことである。

国内でも珍しくイオンモールが2ヶ所存在するとのことで、通常であれば大規模ショッピングモールの進出は中心市街地の空洞化を招く懸念があるが、盛岡市では積雪環境を背景に中心部への移住が一定数あり、空き家・空き地が比較的少ない状況が維持されているとのことである。これは、気候・都市構造・市民行動が複合的に関係しており、木更津市とは前提条件が異なるものの、立地特性を踏まえた都市戦略の参考になると感じた。

また、商店街活性化において、互いの商店街をPRしながら人の流れを誘導する取組は、非常に有効であると考ええる。商店街同士で競争するのではなく、複数の商店街が面的につながり、相互誘導を図ることで全体としての魅力の向上につながる施策だと評価できる。

さらに、「タウンマネージメント機能の強化」として導入された「AIを活用した人流・交通解析システム」は、約3,700万円を投じて13台のカメラを設置し、維持費が年間87万円かかるとのことである。データ活用による効果は期待されるものの、費用対効果については今後の検証が必要であり、導入に当たっては慎重な判断が求められる。

本市においても、駅周辺及び内港地区を中心市街地の区域とする「中心市街地活性化基本計画」を策定しているが、先進自治体の取組を参考にしつつ、地域の特性や市民の意見を反映しながら、引き続き調査研究を進めることが重要であると考察する。

以上、視察結果について概略報告する。