

# 地域公共交通等調査特別委員会 行政調査報告書

令和6年7月19日付け委員派遣承認要求書に基づき、同日付けで議長から承認され、下記のとおり実施した行政調査の結果について報告する。

令和6年8月27日

墨田区議会議長  
佐藤 篤 様

地域公共交通等調査特別委員長  
加納 進

## 記

- 1 調査日  
令和6年7月29日（月）
- 2 調査場所  
(1) 群馬県前橋市
- 3 調査事項  
(1) M a a Sについて  
ア M a e M a a S（前橋版M a a S）の取組について
- 4 出席委員氏名  
加納 進                      ちょうなん貴則                      井上裕幾  
遠藤 ミホ                      坂井 ユカコ                      山下ひろみ  
福田 はるみ                      と も 宣 子
- 5 同行理事者職氏名  
都市計画部参事  
武井 勝人
- 6 随行事務局職員  
事務局次長                      議事調査主査  
平井 千枝                      池澤 征二
- 7 調査概要  
別紙のとおり

## 調査概要 【前橋市】

### 1 市の概要

前橋市は、群馬県の中央部よりやや南に位置し、東京から北西約100キロメートルの地点にある。市域の北部は上毛三山の雄、赤城山に至り、北から南に向かって緩やかな傾斜となっている。市の中央部から南部にかけては、海拔100メートル前後の関東平野の平坦地が広がり、本市を両分する形で南流する利根川の両岸に市街地が開けている。

平成13年には特例市の指定を受け、平成16年12月5日には、大胡町・宮城村・粕川村と合併した。平成21年4月には、県内初の中核市へ移行するとともに、5月5日には富士見村と合併。令和4年には市制施行130周年を迎えました。現在は平成30年度にスタートした第七次総合計画のもと、「前橋らしい」を発揮しながら、「新しい価値の創造都市」を目指している。

総面積は311.3759平方キロメートルであり、群馬県の面積の約4.9パーセントを占めている。令和6年6月30日現在、人口は、329,453人となっている。

(参考資料／前橋市のホームページほか)

### 2 調査事項

#### (1) Ma a Sについて

##### ア Ma eMa a S (前橋版Ma a S) の取組について

群馬県前橋市では、市民の「過度のマイカー依存」への問題意識から、JR東日本などと共同で、自治体オリジナルのMa a Sである「Ma eMa a S」を開発、展開してきた。そして、この「Ma eMa a S」が2023年3月15日より「GunMa a S」へとサービスをリニューアルし、今後、前橋市のみならず、群馬県全域へのサービス拡大を目指している。

### 3 質疑等 (午後1時00分～午後3時22分 ※途中休憩：午後2時10分～午後2時20分)

#### ◎委員長 (加納進)

～ 委員長あいさつ ～

#### ◎前橋市理事者

～ 別添資料に基づき、「前橋市におけるMa a Sの取組」及び「マイナンバーカードの活用事例①マイタク②シェアサイクルC o g b e」について説明 ～

#### < 質 疑 >

#### ◎委員 (遠藤ミホ)

今日こちらに来て、外国の方がたくさんいましたが、外国の方の利用率と外国語の対応は  
どういふふうになっていますか。

#### ◎前橋市側理事者

外国人の利用率というところまではデータ化していませんが、外国人対応ということでは、画面の英語化をしています。外国語対応というのは、今、群馬県のほうで対応を予定しています。

#### ◎委員 (遠藤ミホ)

先ほど支援事業のところ、乗り継ぎ割引のことにつきまして、時間単位で発売している  
ということですが、どのぐらいの時間で、その1回の乗車に対して、どのぐらいの割引率な  
んでしょうか。

#### ◎前橋市側理事者

実はこれ、令和6年度の日本版Ma a Sの推進支援事業ということで、まだ実装していま

せん。今年度やる予定です。初めは乗り継ぎ割引を考えたときには、前橋市は基本的には車がメインで、車以外で電車やバスを使うという、基本的にはその1本だけで、複数の路線を乗り継いで目的地に行くということになじみがないものなので、そういう体験をしていただき、このGunMa a Sを使えば乗り継ぎも簡単に調べられるし、気軽に行けるよというところから、乗り継ぎ割引というものを考えたんです。

だから、例えばAからBに行くのは通常の料金、それでBからCに乗り継ぐときには、それを例えば50%割引でとかという形にして、公共交通の乗り継ぎを考えたんですけども、やはりそれもなかなか難しい問題がありまして、単純に考えると、例えば路線の会社が違った場合に割引されるのか、BからCの会社だけで損じゃないかという話も出てまいりますので、考えたのがタイムチケット制、時間制のチケットです。

今、考えているのは、12時間、9時間、6時間、3時間、2時間、90分とかというふうに、かなり細かく設定しています。これも理由としては、まず、いきなりそれを販売するというわけではなく、実証実験という形で使ってみて、皆さんがどういう使い方をするのか、何を目的にするのか、どこに行くのか、そういうデータがこのGunMa a S上で販売することによって、そのODデータというんですけれども、出発地と目的地のところのデータも全て取れるんですね。それをまずは我々としてはデータが欲しい。そのデータを得た上で、今後どういうニーズがあるのかなというふうに、恥ずかしながら公共交通に関してはニーズの調査すら、定期券がこの前橋市内で何枚売られているのかすら、はっきりと実は分かっていない状態なんです。ただ、GunMa a S上でこういうものを販売することによって、その辺も全てデータ化して取れますので、そこが一つ大きなメリットかなというふうに思います。

◎委員（とも宣子）

このウェブサービスということで、この運用自体はどういったところを目指しているのでしょうか。あと、このシステム導入に要した費用、財源、国交省の実証実験ということで、財源と、あと単費としてどのぐらい掛かっているのか、お尋ねします。

◎前橋市側理事者

運用の関係なんですけれども、初めはMa eMa a Sという形で、このGunMa a Sというのは始めてあります。そのときは、もちろん前橋市版のMa a Sなので、前橋市が運用しておりました。それが令和5年3月にGunMa a Sという形で広域展開されて、そこからは群馬県の新モビリティ推進協議会、それが令和4年度に群馬県の新モビリティ推進協議会というものができましたので、そこに前橋市も入る。前橋の新モビリティ推進協議会というのは、前橋市から県に負担金を出すという形で、県のその協議会がシステムの保守管理とか、運用等を担っているという形です。

なので、今まで前橋市がやっていたものは、今はGunMa a Sという形になったので、今でも新モビリティサービス推進協議会がやっているということです。

あと、ランニングコストについては、県の推進協議会に負担金を出している形でやっています。それが年間、大体1,800万円から。ただ、県のほうは、うちから負担金を取っているほか、もちろん県からも予算を取ってやっているので、恐らく五、六千万円掛かっているのではないかと。一口にランニングコストと言っても、本当にその金額に出てこないで、様々な事業者がやっている部分もあるので、あくまでも予算上に出てくる数値というふうにご認識いただければと思います。

◎委員（とも宣子）

利用者の声というところなんですけれども、何かそういったものを把握している話とかというのはありますでしょうか。

◎前橋市側理事者

アンケートのほうは、GunMa a Sのサイト上で、アンケートのお願いということで、実施はしています。あとは、定期的にGunMa a Sの登録する中に実施していきまして、それで利用者と直接やり取りしたりはしています。

◎委員（とも宣子）

おおむねどういった声がありますか。

◎前橋市側理事者

GunMa a Sの間合せフォームがありまして、そこでいろんな声を上げていただいています。やはりマイナンバーカードの登録が少し難しいという声だったりとか、そういう少しネガティブな意見もありますけど、デジタル化してどこでも買えるようになってよかったとか、そういう意見もございます。

◎委員（ちょうなん貴則）

GunMa a Sを活用した路線バス運賃割引サービスのところで、市民認証、年齢認証をICカードのタッチで行っているということですが、これ、全体像を聞いたときに、チケットをわざわざ買わせているということは、そのバス会社のほうでの認証というのは、あくまでそのチケット情報を読み取るということと、マイナンバーカードで事前に登録してあるということだけを読み取ろうと思ったんですけれども、これがマイナンバー上で、今、住所がどこなのかということまで認証されているのか。というのは、確認だけではなくて、認証までしているのかをお聞きしたい。

◎前橋市側理事者

認証はしていません。正確には、初めのときに、この方はIT認証というか、年齢とかはやるんですけれども、チケットを付与するときだけと言ったらいいのか、毎回毎回タッチするたびに読みに行くわけではないんです。ただ、このIDの方がどういうチケットを持っているのか、若しくはどういうチケットを付与されるのか。若者にしろ、高齢者にしろ、マイナンバーカードと連携していることによって、自動的にチケットを付与することも可能なんです。そのときにはもちろん認証サーバーを通して読みますけれども、その情報を交通系ICカードのほうと共有しているわけではないです。ナンバーは、各交通系ICカードのナンバーのほうはもちろん読み取っているんですけれども、その都度認証されているわけではないです。

◎委員（ちょうなん貴則）

どこかのタイミングで、例えばマイナンバーカードで住所引っ越しました、前橋からほかの桐生に行きましたとかになったときに、それというのは、1年間に何回タイミングとかで夜間パッチあてるとか、何かそういうことをやっているんですか。

◎前橋市側理事者

お詳しいですね。そのとおりです。でも、実は今は一旦その機能は今年3月のときに一旦実装させたんです。パッチをつけて、約1か月に1度あてることになっているんです。なので、1か月間、例えば市民割と言っておきながら、1か月市外に転出した方も1か月以内は使えてしまうというような事象は起こったんですけれども、ただ、3月に1回実装させたんですけれども、10月にそれを一旦止めています。私も初め少しよく分かっていなかったんですけれども、マイナンバーカードの有効期限は10年なんです。電子証明という形で、それが切れてしまう方々というものがいまして、そうすると、その認証が、本来であれば市民の認証ができるはずの人たちが、9月にパッチをつけまして、GunMa a S上で前橋市民認証になっていますが、前橋市民というのが外れてしまった。それによって、ふるさとバスとかデマ

ンドバスの割引チケットが利かなくなったというのが結構ありましたので、一旦そのパッチは停止している状態です。

◎委員（ちょうなん貴則）

最初に認証するときに、マイナンバーカードの有効期限とか、電子証明の有効期限みたいなものを取っておいて、プッシュ通知するとかというようなところは少し検討されたりしているんですか。

◎前橋市側理事者

プッシュ通知は、有効期限切れていますと、切れた方には行っています。

◎委員（井上裕幾）

スマホアプリにしない理由とかはあるんですか。

◎前橋市側理事者

端的に比べたりするので、それぞれメリット、デメリットがあると思うが、ウェブサービスを採用している理由としては、改修の都度が低いというのがありまして、アプリにすると、App StoreとGoogle Playの改修の都度に生資料としていただけなくて、ウェブのほうが動きやすいんじゃないかとなります。あと、アプリのダウンロードが不要ということで、ユーザーとして利用するきっかけ、最初の利用のハードルが下がるかなということで、全部サービスをフル対応しています。

一長一短あるというところだったんですけども、当時の判断でウェブサイトという形にしております。ただ、ログインが結構頻繁にウェブサイトだと切れてしまうというような現象が起きたり、ブラウザのところで戻ろうとすると、何かその入れた情報まで全て1回リセットされてしまったというの、やはりウェブサイトならではのデメリットというところもあります。

◎委員（井上裕幾）

途中からウェブのアプリ、何か協議に出たらとかして、そのあたりは検討されたのか。

◎前橋市側理事者

そういう声は非常に利用者の方々から実はいただいております。その辺は改修にお金が掛かったりというところもあるし、当初のところの判断もありますので、群馬県と協議しながら慎重に進めているところです

◎委員（井上裕幾）

今GunMa a Sの中にこどもデマンドが表示されていると思うんですが、これ、渋川市の取組だと思うんですけども、渋川市さんもこれ負担金を出されているのか、どういう感じに渋川市さんの機能が入っているか、そのあたりをお聞かせいただけると。御市の話ではないのに、分からないかもしれませんが、教えていただければありがたいです。

◎前橋市側理事者

群馬県としまして、いろんな自治体にMa a Sに参加しませんかという声を掛けているところで、それで渋川市の課題解決ということで、こどもデマンドというのが導入になりました。渋川市のその負担金をどうするかという、お金のお話なので、今絶賛協議中のところではあるが、例えばGunMa a Sで各種共通で使えるものというのは群馬県が負担をして、市で独自にやっているサービスの費用は、市で負担するというような出し方というのがいいのではないかというのを今協議しています。

◎委員（井上裕幾）

今、バス、結構利用されて、自家用車をスーパーとかに置いてバスを利用されるということを進めていると思うが、我々の区でもコミュニティバスを走らせているんですけども、2

024年問題が、なかなか増やせないという状況があるなど思っており、その中でも、バスを使って移動してもらおうという、バスのお客さんが増えない中でそういう取組をされている理由といえますか、難しい運用になってくるかなと思うんですけれども、その当たりどうお考えなのかなというのをお聞かせ願います。

#### ◎前橋市側理事者

Ma a Sというものが、墨田区さんのような都市部のほうと、我々群馬県のような郊外地のところ、結構目的というふうに少し異なるのかなというふうに思います。

ただ、基本的にはそれぞれ地域公共交通に課題があって、それを解決する手段としてMa a Sというものも一つ見ているのかなと思います。

我々もMa a S上でいろんな、タクシーであれ、シェアサイクルであれ、いろんなものの交通、公共交通が選べる、要は本当に多様な交通モードがシームレスに選択できる、そういうものを目指してGunMa a Sというものを入れているんです。その辺はひよっとしたら、墨田区さんのほうでも同じなのかもしれません。

群馬県というのは車社会ということで、車の移動があるからこそ、公共交通の利用が少ないというような課題もあるんです。なので、今、GunMa a Sを利用して、その課題を解決したい一つとしては、その公共交通機関を利用してほしい、車をメインで利用している方に、もっと公共交通機関を、電車やバスを利用していただきたいという考えでいます。よく交通は1本の木になぞらえて言われることがあって、幹の交通ということで幹線の移動ですね。そこから枝の部分に行くと、それが例えば路線バスであったり、あと最後、葉の交通という言い方をするんですけれども、目的地、停留所まで着いて、でも、群馬みたいなどころだと、少しそこまで歩くのに結構な距離があるというようなところというのはあるんです。その葉の交通を、じゃ、誰にするのか。タクシーなのか、デマンドバスなのか、それともシェアサイクルなのかということ。そういうところをうまくつなげれば、先ほど言ったそのシームレスな移動というものが可能になるなというふうに思っておりますので、我々としては、このGunMa a Sを利用してもらって、その公共交通機関というものの、もっと多様な利用の仕方があるというような考えなんです。それは、人によって、何ならその人も自分は車が好きだからとか、電車が好きだからというだけでなく、その家族構成とか、年齢に応じて、利用する公共交通って変わっていきます。なので、それが選択できなくちゃいけないんです。子供がいる、小っちゃい子供がいるときと子供がいないときでは、やはり移動する手段って変わってくるかと思うんです。なので、これがいいって一つにまとめて決めてしまっただけは、恐らくそれはあまりいい公共交通ではないと考えて、それぞれの状況に合わせて、天候であれ、そういった状況に合わせて、いろんな交通手段が選択できるというふうに考えておまして、そういう意味で、このGunMa a Sというものに我々としては少し可能性を見いだしている。少しすみません、質問の趣旨とずれて恐縮なんですけれども。

#### ◎委員長（加納進）

地域ごとの様々な課題を解決するための大きな手段だというふうに認識はしているんですけれども、一方で、いろんなところで聞きかじった知識によると、Ma a Sというのは長い目で見ると、スマホ一つあれば日本全国どこに行くのでも最適な移動手段、そして決済まで、チケットの購入から決済まで、クレジットカードなんかとひもつければ、その一つあれば完結する。それが最終的なゴールの一つでもあるのかなと思うが、そこまでは相当時間が掛かるかとも思うが、そのためには群馬県だけじゃなくて、さらに広域というか、横展開をしなくちゃいけないかというふうに思うが、現時点ではゴールほどの辺に設定をされている

のか。ゴールする、もう常に新しいもの、あるいは付加価値を常に追いつけていくということなのかもしれないんですけども、現時点ではどのようなイメージなのでしょうか。

◎前橋市側理事者

私が言ったシームレスな移動ということを考えれば、その広域展開、群馬県の移動みたいな、関東、それから日本全国というふうな形で広域展開できれば、より利便性としては高まるのかなというふうに思います。ただ、それよりももう少し身近な範囲でいいのかなというか、群馬県というふうについても、群馬県自体も相当広いですし、そもそも使う目的が通勤なのか、観光なのかによっても結構変わってくるかと思えます。なので、そういう意味では、まずは公共交通機関を利用させていただきたいということで、そこが第一目的であれば、やはり一番のターゲットとしてはビジネスパーソンになるんだと思います。もちろん、観光も大事だとは思いますが、ただ、観光こそ、それぞれ来る方というのも電車を使ったりとか、自分の車を使ったり、レンタカー使ったりという可能性ありますので、それよりは、普段、日頃から使っている方、その人たちに主眼を置くのがいいのかなというふうに思いますので、少し一見矛盾するようなんですけれども、横展開、なるべく広域的なサービスをしたいという一方で、やはり前橋市、市内の市民の方に軸足を置いて、その方々が近隣の施設、ただ、前橋市内に限定してしまうというのは少しサービスとしてあまりにもなものです。通勤はやはり市外のほうも含めてありますので、隣接するような市町村というのは、サービスの広域化は必ず必要だと思っています。

◎委員長（加納進）

登録されている方が、これは交通系ICカードとマイナンバーカード、それぞれ登録されている方ですよね。それ以外は、日常的には普通の交通系ICカードで使える方が多いし、もしかしたら現金でという方も多いかと思うんですけども、データというのはある程度蓄積しているんですか。例えば、属性がどういう方ではどこからどこまで移動されているとか、あるいは普通の、僕らも今日来るときに、乗るときと出るときで両方で押ししましたけれども、どこからどこまで移動されているとかという、そういうのはデータとして蓄積はされて、活用を考えていらっしゃるのでしょうか。

◎前橋市側理事者

GunMa a Sとしては、そのデータは取れるんです。GunMa a Sに登録されている交通系ICということだったら、それは取れます。ただ、まだまだ正直言うと、分析するまでには絶対数は少ないかなと思っています。属性ももちろん分かる。年代だったり、都道府県とか、そういうレベルでは。障害を持った方がどのぐらいとかというのは、これから実現ができるサービスであって、まだそこまではしていない。

◎委員（坂井ユカコ）

マイタクについて質問させていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。とても素晴らしいサービスだなと思って、やはり登録者の方はこういうものを持っているということで、外出機会も保たれるし、やはり財政的にもお金が掛かるといいかなと思ってまして、1日2回の利用で全体の70回まではというふうなお話だったんですけども、この回数の根拠という部分が、大体この高齢の方とか、免許を持たない方の行動というところから割り出しているのかというのを教えていただけますか。

◎前橋市側理事者

もともと制度が始まった当初は、この利用回数は120回と、今より大分多かったんですけども、やはり財政的な負担なども増えてきたところで、少し回数を見直しを図る中で、データを分析した結果、70回以上使っている方というのが全体の1割程度の方というデータが出

ましたので、多く使っている方はもちろんでしたが、70回ということで抑えさせていただくことで、制度存続をさせていきたいということで、120回から70回に何年か前改正をして、そのときに変更させていただいたという経緯があります。

◎委員（坂井ユカコ）

70回ということなんですけれども、なかなかその残りの回数というのが把握、本人からしてみたら紙がないということで把握ができない、できにくいのかなと思っていて、それで、タクシーに乗ったときに、その残りの回数であるとかをお知らせするようになっているのかというか、70回全部今までも使っているのかなということをお教えください。

◎前橋市側理事者

残りの回数のお知らせの方法というのが、タクシーに乗って、このスマートフォンにマイナンバーカードをかざしたときに、残り利用回数何回ですというスマートフォンから音声が出るようになっております。ただ、逆に言いますと、そのときしか流れないので、その回数をご本人に覚えていただかないという部分もあるんですが、音声でご案内しているということと、あと、実際は70回までご利用いただけるようになってはいるんですが、データを見ますと、主に利用回数10回ぐらいの方というのが全体の大半を占めておまして、あまりその利用回数を多くした内で、まれに本当に月1回程度使うという方という使い方が多いように見受けられます。

◎委員（山下ひろみ）

マイタクのことでお伺いします。今これから高齢者社会になって、これ、すごい私なんかも父に介護タクシーを利用するんですけれども、少し病院から病院に移動したりすると1万円超えてしまうんです。こういうのがあるとすばらしいなと思って聞いていたんですが、これ、財源はどこからかというのと、予算はどれくらい掛かっているのかということをお教えください。

◎前橋市側理事者

まず、このマイタクとマイナンバーカード化するに当たって、このシステムを開発した事業者さんが、国から補助金を受けてマイナンバーカードを使うシステムというのを開発しております。まず、システム開発の経費というのは、この国の補助金で賄えたという部分があります。ただ、そのシステムを維持していくための保守費用というのは掛かっておりますので、それは毎年市の単独の予算で支出をしているような状況にあります。これはシステムの保守のお話で、マイタクの割引をした部分の運賃の補助というのは、市からタクシー会社にお支払いさせていただいているんですが、これは資料の最後の7ページをご覧くださいと、少しご説明が漏れてしまって申し訳なかったんですが、その一番下の支援金額というところが、市からタクシー会社にお支払いしている割引いた分の運賃の補填額になるんですが、今は約1億3,800万円というふうになっておまして、これは全て市の一般財源という形になっております。

◎委員（山下ひろみ）

登録条件で、障害者、要介護・要支援認定者とあるんですが、これは例えば要支援認定だとすると、1、2も全てひっくるめて使えますよということですか。

◎前橋市側理事者

その証明ができる介護保険証に要支援ということが確認できる形の方であれば、対象となっております。

◎都市計画部参事（武井勝人）

このマイタクの話をもっと少しお尋ねしたいんですけれども、こちらはこれまで紙の利用券

を使っていたのを、今回こういう形で整備されたわけなんですけど、そのときに、利用条件とかというものの、このA、B、C、Dと表示してありますけれども、これを少し緩和したり、対象者を広げたり、そういったものがあつたかどうかということが一つと、もう1点、今開発の、システム開発の補助が国の補助を全部使つてということだったんですが、各車両に端末を整備しなきゃいけないという、ここの整備費当たりがどうなのかというのを教えてもらえますか。

◎前橋市側理事者

まず、登録をする方の条件については、特に紙の利用券からマイナンバーカードに移行した際のこのAからDの条件というのは、特に変えてはおりませんで、そういうのはそのまま、あくまでこの利用者の方の利便性ですとか、あとは事務負担の軽減という目的で、マイナンバーカード化したというところがありますので、条件の変更というのは特にございませんでした。あと、補助金につきましては、システムの開発の費用は、先ほどから言っている国の補助金を頂いておまして、併せてその制度開始当初は、今は小さいスマートフォンなんですけど、開始当初はもっと大きいタブレット端末を使つていまして、それもシステム開発と併せて国の補助金で、まずタブレットの購入費もその中で見られていたんですけども、ただ、そのタブレットも年数経過して古くなっていったので、今のスマートフォンに変えたのが令和3年度ぐらいになるんですけど、そのときの更新の費用というのは、国の新型コロナウイルスの臨時交付金を活用しまして振替をしておりますので、それもやはり補助を活用して入替えをしたという経緯がございます。

◎都市計画部参事（武井勝人）

先ほどMa a Sの関係でいろいろとご説明を受けたんですけども、その件でお尋ねしたいんですが、GunMa a Sの一番最初の画面のところ、いろいろと利用できるメニューが出てくるんですけど、それを見ていると、1日乗車券とかというところを見ると、結構観光色が強いなというイメージを受けるんです。そんな中で、このGunMa a Sを利用されている方、年々増えていらっしゃるんですけども、どういった方の利用されている、その属性というのが分かれば、その公共交通的な使い方が多いのか、その観光的な使い方が多いのかという話を少しお聞きしたいということと、あと、交通系のカードにひもづけていくというお話があつたんですけども、それを確かクラウド上で何かやるような話もあつたかと思うんですが、そのJRさんのシステムを使っている利用料がどうなっているのかとか、そこは完全に無料なのかというお話と、あと、今後交通系のカードというのも結構淘汰されていっちゃうんじゃないかなと思うときに、これから初期投資として入れるのにどうなんだろうと少し悩むところがあるんですけど、その辺の何か展望がもしあれば教えてもらいたい。

◎前橋市側理事者

利用者の属性情報といいますと、登録者数40数%は群馬県、残りが県外になります。サービスチケットで一番多いのが、ぐんまワンデーローカルパスと言いまして、その中の群馬県全域と埼玉北部で使える広域のチケットが一番売れている状況ではあります。そのほか、市民割引を使ったバスの周遊チケットも売れておりますので、観光面と、あと普段使いと、両方使われているという部分がございます。クラウドの利用料ですけれども、クラウドの利用料というのは、一括で発生をしているんですけども、ブランディング確保については、群馬県のモビリティサービス推進協議会でまとめて見ているので、個別になると分かりづらいところがあるんです。あと、ICカードが使われているかという視点については、今回前橋市でシステム改修、バスフィットのアプリがクラウドを読みに行くという開発がすごい規模だったんですけども、これってほかの自治体でも1回改修すれば使えるものなので、他自

治体で横展開したときは、もう改修費用は掛からずというか、もっと安くいけるのかなと考えております。

[市役所前のシェアサイクルC o g b eのポートに移動し現地調査を実施。現地（現場）での質疑応答の詳細は、省略する。]

～ 視察終了後、委員長終了あいさつ ～

以上