

# 報 告 書

総務教育常任委員会は、令和4年7月20日（水）から21日（木）にかけて、茨城県および埼玉県において県外視察調査を実施しましたので、その概要を別紙のとおり報告します。

令和4年8月2日

福井県議会議長  
大森 哲男 様

総務教育常任委員会  
委員長 山浦 光一郎

## 総務教育常任委員会 視察調査 概要

1 視察年月日 令和4年7月20日（水）～21日（木）  
日程は別紙のとおり

2 出席者 別紙のとおり

### 3 視察内容

(1) ひたちなか海浜鉄道株式会社 [7月20日（水）13:35～15:00]

あいさつの後、資料に基づき概要説明を受け、質疑応答を行った。

(質疑概要は別紙のとおり)

○「地域鉄道の運営について」

あいさつおよび説明：

ひたちなか海浜鉄道株式会社 代表取締役社長 吉田 千秋 様

(2) 茨城県 [7月20日（水）15:30～16:30]

茨城県議会事務局次長 下山田 義弘様のあいさつの後、資料に基づき概要説明を受け、質疑応答を行った。(質疑概要は別紙のとおり)

○「茨城県の公共交通施策について」

説明者：茨城県政策企画部交通政策課 課長 寺田 明弘 様

(3) 埼玉県 [7月21日（木）10:15～12:00]

あいさつの後、資料に基づき概要説明を受け、質疑応答を行った。

(質疑概要は別紙のとおり)

○「埼玉県学力・学習状況調査について」

説明者：埼玉県教育局市町村支援部

義務教育指導課 課長 渡辺 洋平 様

## 福井県議会総務教育常任委員会 県外視察調査日程

令和4年7月20日（水）～21日（木）

日	時 間	行 程
7/20 (水)	7 : 2 0	議事堂発
	7 : 4 2 ～ 1 3 : 1 1	移動（特急ダイナスター【福井7:42発⇒金沢8:33着】） （新幹線かがやき【金沢8:49発⇒上野11:14着】） （特急ひたち【上野12:00発⇒勝田13:11着】） 《昼食車内》
	1 3 : 1 7	<b>勝田駅発</b> （ひたちなか海浜鉄道）
	1 3 : 3 1	<b>那珂湊駅着</b>
		移動（徒歩）
	1 3 : 3 5 ～ 1 5 : 0 0	● <b>ひたちなか海浜鉄道株式会社</b> （茨城県ひたちなか市釈迦町22-2） ・地域鉄道の運営について
		移動（タクシー30分）
	1 5 : 3 0 ～ 1 6 : 3 0	● <b>茨城県</b> （茨城県水戸市笠原町978-6） ・茨城県の公共交通施策について
	移動（タクシー20分）	
	1 7 : 0 0	水戸駅前 《夕食》 《宿泊》
7/21 (木)	8 : 1 0 ～ 1 0 : 0 3	移動（特急ひたち【水戸8:10発⇒上野9:32着】） （JR高崎線【上野9:45発⇒浦和10:03着】）
		移動（タクシー5分）
	1 0 : 1 5 ～ 1 2 : 0 0	● <b>埼玉県</b> （埼玉県さいたま市浦和区高砂3-15-1） ・埼玉県学力・学習状況調査について
		移動（タクシー20分）
	1 2 : 2 0	大宮駅前 《昼食》
	1 3 : 4 9 ～ 1 7 : 3 5	移動（新幹線はくたか【大宮13:49発⇒金沢16:19着】） （特急しらさぎ【金沢16:48発⇒福井17:35着】） （鯖江17:45着 武生17:50着）

総務教育常任委員会  
県外視察調査出席者名簿

令和4年7月20日(水)

令和4年7月21日(木)

委員長	山浦	光一郎	1期
副委員長	清水	智信	2期
委員	田中	敏幸	6期
〃	仲倉	典克	5期
〃	田中	宏典	4期
〃	野田	哲生	1期

【委員 6名】

議会局

議事調査課	主任	土田 晃子
議事調査課	主任	山本 紘一郎

【議会局 2名】

【計 8名】

## 1. ひたちなか海浜鉄道株式会社

### 地域鉄道の運営について

#### I 説明概要

##### ○会社概要

- ・鉄道自体の運行開始は1913年（大正2年）で、来年度110年を迎える。
- ・最盛期の1965年当時は350万人の人口がいたが、2007年には70万人まで落ち込み、旅客減で当時の運行会社である茨城交通が湊線の廃線を申入れ。町の衰退に危機感を持ったひたちなか市民の存続運動により、官民一体で湊線の活性化に取り組むことに合意、存続が決定した。その後、2008年に茨城交通から分社化する形でひたちなか海浜鉄道が運行開始。
- ・資本金1億7,800万円（ひたちなか市9,000万円、茨城交通8,800万円）の官民半々の第三セクター。従業員30名。
- ・営業キロは14.3km、駅数11駅、車両数は8両という小さな会社
- ・課題：①観光客など新規需要の創出（地域と一体化して）②収支均衡定着に向けての営業努力 ③地域活性化との連携 ④全国的な地域鉄道活性化のモデルとして地方鉄道復権の先導的役割を担う

##### ○経営状況

- ・輸送人員：2008年75万人→2019年106万人→2021年108万人（うち、美乃浜学園という小中一貫校を沿線に造ったことによる通学輸送が27万人）
- ・営業収入：2008年2億3000万円→2019年2億7000万円→2021年2億1000万円  
コロナの影響により厳しい状況になった。
- ・1日36往復（約40分間隔）を厳守。
- ・アメリカ西海岸から引かれた光ケーブルの終着点がちょうど阿字ヶ浦駅近辺で、通信大手会社4社からの土地物件貸付料が年間4000万入ってくる。世間一般の赤字会社で地元行政から赤字補填してもらっている分をほぼカバーできているというのが大きい。
- ・ひたちなか市だけを走るの、1市の意向だけで物事が進む。調整が不要。

##### ○活性化のための取組

- ・おらが湊鉄道応援団（市民、自治会の組織が中心）の活動が大きな影響を与えている。沿線市民の協力がないと鉄道の維持はできない。
- ・小学生が遠足等で鉄道を利用。学校行事で使ってもらえるのは、子どもが電車

に触れることができる貴重な体験。電車の乗り方の勉強、好奇心を刺激する行事になっていると聞く。

- ・地元の祭で駅舎を利用したり、ホームでの朝市（JAと漁協の協力を得て）を開催するなど地域と連携したイベントを開催
- ・会社のファン感謝祭を地元の商店街と連携して実施
- ・「地域の活性化＝鉄道の活性化」が社是
- ・地域の利便性向上のため、国のコミュニティレール化補助を活用して途中駅交換設備を設置し、運行本数の増加、終電延長（23時49分）を実現した。
- ・新駅設置（国のコミュニティレール化補助を活用）の効果は想定より大きかった。
- ・通学定期券大幅割引、年間定期券を新設（120日分の運賃で年間）→定期客、観光客とも増加、割引分以上に収入増。少子化の影響、消費税増税時の値上げなしでも開業以来の収入を維持。
- ・最終駅から国営ひたち海浜公園に無料シャトルバスを運行したところ、所要時間は車利用より長くなるにも関わらず予想を大きく超える利用があり、公園までの延伸計画が持ち上がった。
- ・延伸は、国・行政・事業者負担が各1/3なら事業者負担は26億円、初年度から黒字予想、地域経済に大きな効果が期待できる。

### ○行政との連携

- ・行政としては、①市民感情の醸成、②市長の積極的リード（ひたちなか市は公共交通機関をないがしろにしない）、③市からの人材派遣（市役所全体の海浜鉄道への理解が進む）の役割を果たしていただいた。
- ・沿線高校との連携で鉄道のキャラクターを作成
- ・少子化により学校再編が進む中、5小中学校を統合し、小中一貫校を沿線に新設。（行政主導）鉄道で通うことを前提に新駅も設置し、年間27万人が通学で利用。市にとってはスクールバスより経費は割安。

### ○その他

- ・東京から1時間で来られる、車両も古く昭和の雰囲気が出せるということでCMでも使ってもらっている。イメージアップになり、ある程度の収入も期待できる。
- ・駅名標はアートイベントにおいて学生が作成した。2015年にグッドデザイン賞を獲得、中学校1年生の美術の教科書で紹介されている。
- ・ローカル鉄道・地域づくり大学は、今までやってきたことが全国的なモデルになるのではないかと、人材育成も目的にサマースクール等を開催してきた。鉄

道は、まちづくりの基礎となることが実証できたと感じている。

## II 質疑応答

○委員 ひたちなか海浜鉄道は、ひたちなか市を通っているが、福井鉄道やえちぜん鉄道は市町をまたぐ。そういう市町同士の連携は難しいと思うがどうか。

○ひたちなか海浜鉄道 本線はひたちなか市だけだが、隣の鹿島臨海鉄道では市町同士の温度差もあって横の連携が難しいということは聞く。富山の万葉線がうまくいったのは、高岡市と射水市の横の連携がとれたことが大きい。県主導で進めていくほうがやりやすいと思う。

○委員 東京に近いという点で、車社会の考え方、市民のマイレール意識はどうか。

○ひたちなか海浜鉄道 東京に近いこともあり、電車に対する意識が強い。車社会である北陸地域はそういう面でハンデがあるかもしれない。

○委員 通学、通勤、観光の割合はどうか。

○ひたちなか海浜鉄道 人数的には通学が4割、通勤で1割、観光が5割くらい。5割のうち4割は地元の方の普段使い。収入でいうと観光が3割。小学生は単価が安く、観光客は単価が高いため。全国的に見ると、旧国鉄、越美北線もそうだと思うが、あの本数だと通学以外で利用しにくく、通学定期が8割とかになるとちょっときついなと思う。

○委員 ダイヤは40分間隔ということであるが、朝夕の時間帯は過密なのか。

○ひたちなか海浜鉄道 朝夕のダイヤは20分毎の編成としている。

○委員 やはり便数を増やさないとなかなか乗らなくなってしまうと思うが、ダイヤ編成で工夫したことと、最終便を伸ばしたきっかけは。

○ひたちなか海浜鉄道 最終便を伸ばしたのは、みなさんからの声があったのでやってみようということになった。東京出張の帰りの人や勝田で飲んだ人が使えるように徐々に時間を遅くしていったら、結果的に利用が伸びた。工夫としては、今、従業員30人でやっているが、駅の人員を時間帯によって調整するなど人手を浮かせて、従

業員を増やすことなくこのダイヤを維持している。小規模だからこそ融通しやすいというのはある。

○委員　　ひたち海浜公園へシャトルバス運行ということだが、それ以外にもバス等との連携はしているか。

○ひたちなか海浜鉄道　　市役所職員が利用しやすいよう、勝田駅からのコミュニティバスの接続を調整している。また、終点の阿字ヶ浦駅から海浜公園を經由して那珂湊駅に戻るなど、市と話をしてコミュニティバスとの連携を図っている。また、茨城交通（バス会社）とも話をして、近隣のアクアワールド（水族館）への接続をよくしたり、鉄道を利用して来園するようお客さんへのPRもしていただいている。

○委員　　ひたちなか市の沿線人口の推移は。また、累積債務はどれだけか。

○ひたちなか海浜鉄道　　沿線人口は減少の一途をたどっている。茨城交通から分社化するとき、資本金の9000万円の市の部分については、茨城交通で担保になっていた車両の担保を解消したらすべてなくなったので、運行開始当初は市からお金を借りて運行していた。ありがたいことに比較的鉄道が痛手を受けない状態で茨城交通から引き継ぐことができ、減価償却部分の償却前の黒字が二、三年目に出ていたので資金繰りの心配がなく、今しばらくは債務超過まではないと考えている。

○委員　　今、古い施設・設備も活用して運営しているということで、今後大きな設備投資や修繕も必要になってくるかと思うが、その場合の行政からの支援や資金調達計画はあるか。

○ひたちなか海浜鉄道　　那珂湊駅は大正2年の開業時から使っているが、まだ更新の予定はない。茨城交通の時代に安全対策の設備投資をしっかりとされていて、線路の枕木も全部コンクリートであり、第三セクターになった際に設備投資がかからなくて済んだことが大きい。また、新車両を購入すると何千万円もかかるが、いろいろな鉄道会社から列車を融通してもらって安く譲り受けるなど、努力はしている。



## 2. 茨城県

### 茨城県の公共交通施策について

#### I 説明概要

##### ○県内の公共交通の現状・課題

- ・茨城県にはJR常磐線、JR水郡線、JR水戸線、JR鹿島線以外に、地域鉄道として関東鉄道、ひたちなか海浜鉄道、鹿島臨海鉄道、真岡鉄道の4路線が運行されている。また東京からつくば市までつくばエクスプレスが運行されている。
- ・公共交通利用者の減少（昭和50年：3.4億人→令和2年：1.4億人）、特に乗合バスは1.9億人から0.37億人と大幅な下落となっている。
- ・県内市町村による公共交通維持のための負担金額は平成25年と比較して約1.9倍に増加しており、財源に限りがある中で、現状のまま負担を続けることは非常に困難である。
- ・バス運転手の減少による人手不足が顕著。免許返納者も増加しており、生活の足として地域交通の維持・確保が喫緊の課題。
- ・可住地面積割合が65.2%（全国4位）と高いことに加え、道路延長が55,476.6km（全国2位）と長いため、人口が広範囲に分散している。生活の足として維持すべき交通サービスが多いことが課題。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響も非常に大きく、令和2年6月以降は一定の回復は見られたものの、依然としてコロナ前の70～80%程度にとどまっている。
- ・平成17年に日立電鉄線、平成19年に鹿島鉄道線が廃止となったが、廃線跡はBRTもしくはナショナルサイクリングルート（つくば霞ヶ浦りんりんロード）として活用している。

##### ○茨城県の取組

- ・アフターコロナを見据えた地域公共交通の方向性として、まちづくりとの連携、新たな技術を活用した交通サービス（AI活用やキャッシュレス化）、新しい生活様式への対応（3密回避・接触機会減少対策、デリバリー事業、貨客混載）を考えている。
- ・今年度、地域公共交通計画の策定を予定（R2.11.27施行 地域公共交通活性化再生法の改正により作成の努力義務化）
- ・令和3年度から、輸送資源の総動員、既存公共交通の効率化、時間的空白域の解消等を図るため、以下の事業を推進している。（市町村への補助）
  - ①企業バス、スクールバス等の活用
  - ②交通空白地有償運送導入

- ③新たな技術の活用支援（既存乗合バス等へのデジタル技術導入支援）
- ・新たな技術を活用したサービスの導入
  - ①自動運転…境町では令和2年11月から自動運転バスを運行。令和4年度はレベル4実現に向けて信号協調インフラ等の整備を行う予定。ほか、茨城交通も令和2年度からひたちBRT自動運転バス実証運行を実施
  - ②AI運行システム…令和2年から県内2か所で予約と運行ルートをAIシステムで管理する乗合タクシーを運行
  - ③MaaS…茨城交通のひたち圏域MaaS、関東鉄道のつちうらMaaS
- ・茨城県では様々な分野でDXを推進し、地域課題解決につながる新事業や新サービスの創出を支援するため、「DXイノベーション推進プロジェクト事業」を実施。令和3年に、茨城交通、関東鉄道等7社が連携して、両事業者が保有する運行データやチケット発券機能を共有する「茨城MaaS共通基盤の構築」を採択
- ・全国的にはシームレスなサービス提供に向けた取組を事業者や自治体が個別に行っているが、茨城県においては、広域的な連携を行うことにより、事業者エリアをまたいだ移動の利便性向上を図ることに主眼を置いている。
- ・令和3年度取組
  - ①事業者ごとに作成していた運行データを標準化（GTFSDデータ化）して集約
  - ②MaaS商品（デジタルチケット）の販売開始
  - ③地域の飲食店や小売店と連携し、デジタルチケットに利用者がお得なサービスを受けられるクーポン券を付与
  - ④運行情報を表示するデジタルサイネージを日立駅に設置
  - ⑤コミュニティバスの運行データ集約に向けた市町村向け勉強会の開催
- ・令和4年度実施予定取組
  - ①茨城県内におけるカバー範囲の拡大（参加交通事業者の拡大）、販路拡大（対応アプリの追加）を目指す。
  - ②MaaS共通基盤に集約した運行データを交通事業者や市町村が持つデータと組み合わせて分析し、バスの運行実態が見える化することで、慢性的な遅れ区間やダイヤの粗密の解消など、バスサービスの改善や生産性向上につなげていく。
  - ③コスト低減のため、他都道府県への横展開先を発掘

## ○今後の方向性

- ・前提として、限りある財源の中で既存の地域交通をすべて維持することは難しい
- ・既存の地域交通について、廃止や縮減（ダウンサイジング）を含めた見直しを行いつつ、まちの集約化と連動する交通政策に一段と踏み込むことが必要。
- ・移動サービスの特性とまちづくりの方向性を踏まえつつ、民間事業者や地域住民等

と連携しながら地域の実情に合った移動サービスの最適化を図る。

- ・バスや鉄道のほか、スクールバスや企業バス、福祉輸送、宅配、生協、郵便などあらゆるリソースを含めた利用者サービスの検討

## II 質疑応答

○委員 常陸太田市の支線については健全に運営されているのか。J Rが保有している路線で廃線であるとか3セク化という話はないのか。

○茨城県 J R水郡線の支線として、健全に運営されている。輸送密度が低く、現在国の有識者会議で行われている議論の対象となるような路線もある。水郡線、鹿島線も具体的には示されていないが、対象となる可能性が高い。

○委員 県内市町村による負担金額が35.5億円とあるが、これは運営に対する負担という理解でよいか。

○茨城県 鉄道やバス等も含め、公共交通の維持のために自治体が負担している全ての金額である。基金に積み立てているわけではない。

○委員 県は補助金以外に私鉄の運営に対して負担金のようなものは出していないか。

○茨城県 つくばエクスプレス、鹿島臨海鉄道には出資金や貸付金を出しているが、ほかについては経営の支援のみで、負担金はない。市町村の負担で賄えているところがほとんどである。

○委員 安全輸送設備等整備への支援については、県としては毎年度7,000万円くらいを補助しているということか。

○茨城県 その通りである。

○委員 M a a S 共通基盤の構築については、県庁内のどこが予算をもっているのか。

○茨城県 D X 推進ということで、交通系の課ではなく、庁内のD X担当課が計上している。総務省系の事業の一環だと聞いている。

○委員　M a a S デジタルチケットでは何を購入できるのか。通勤・通学定期は購入できるのか。

○茨城県　ジョルダンのアプリでフリーパス、高速バスチケットなどが購入できる。観光客向けが主である。

○委員　福井県では、J R 西日本から減便を要請された経緯がある。茨城県ではどうか。

○茨城県　現時点では、J R 東日本から減便を要請されたことはない。現在、J R 東日本の動きについては情報収集しているが、近いうちに同じような話があるのではないかと考えている。今のところはJ R からの打診はない。

○委員　人口減少やコロナ禍で公共交通が厳しい状況なのは理解できるが、日本のまちづくりの基本は公共交通が基盤にあったはずであり、これを将来にわたって維持していくことが重要であると考えているが、茨城県の見解は。

○茨城県　我々もできるだけ残していきたいと思っているが、いずれ減便等の打診がされ、話し合いをすることになると思うが、そこは強く訴えていきたいと考えている。

○委員　東日本大震災で茨城県の沿岸部でどの程度の被害があったのかは分からないが、鉄道のよいところは大量輸送であり、防災という観点で考えた場合、一度に大量に避難させるとか、大量の物資を運ぶことが重要であるが、道路が被災すると車両では運べない。その中で鉄道の持つ役割は非常に大きいと感じているが、県としてはどのように認識しているか。

○茨城県　東日本大震災では津波の被害があり、港も一時期使えなくなった。道路は液状化現象もあり、鉄道も路線が被害を受けて運休するなど、全体的に被害を受けた。そのため、ダブルネットワークというか、そういう準備は必要だと感じている。鉄道路線の耐震化はお金がかかるが、沿岸部の被災に備えて内陸部のバイパス路線を作ることは有効だと考えている。また、トラックドライバーの規制が厳しくなるので、鉄道に貨物をシフトするという流れは期待している。特に鹿島臨海鉄道は鹿島港に接しており、貨物の需要に期待している。

○委員　M a a S 共通基盤の協議会を発足してから、実際に形になるまでどのくら

いの期間がかかったのか。また、一番のハードルは何だったのか。

○茨城県 形として完成するまでは3～5年くらいはかかると思う。核となる事業者が引っ張っていくことが必要で、本県では茨城交通や関東鉄道といった事業者が主となって動いてくれたことが大きい。中心になって行動力を発揮する事業者の存在が重要だと認識している。

○委員 M a a Sの店舗情報というのは、クーポン券を付与するということだと思うが、参加店舗数はどのくらいあるのか。

○茨城県 約250事業者が連携している。協力してもらうにあたり、事業者に対しこのシステムを説明し、理解を頂くのが非常に大変と聞いている。これは交通事業者が汗をかいて協力を得たと聞いている。

### 3. 埼玉県

#### 埼玉県学力・学習状況調査について

##### I 説明概要

###### ○埼玉県の概要について

- ・人口約 730 万人、63 市町村で構成
- ・公立小学校約 700 校、中学校約 350 校、小学生は約 36 万人、中学生は約 18 万人
- ・東京と接している県南部は人口密度が高い一方、山間部では人口減少に悩む市町村もあるのが特徴である。
- ・公立学校については、大規模校が多い県南部もあれば、県北部では学校の統廃合が進み、1 学年 1 クラスという学校も存在している。

###### ○埼玉県学力・学習状況調査の概要について

- ・全市町村の意向を確認し、政令指定都市であるさいたま市を除く全市町村が参加。小学校 4 年生から中学校 3 年生の全児童生徒を対象としている。さいたま市は独自に行っているということで不参加。
- ・調査は、国語、算数、英語の教科に関する調査と、アンケート形式で子どもたちの学習意欲や学習方法、生活習慣などを聞く調査を行っている。
- ・実施時期については、例年 5 月に実施し、8 月に各学校に返却
- ・同一児童生徒の変化を継続的に把握するとともに、IRT（項目反応理論）という統計学の手法を採用しており、異なる学年、異なる年度の調査でも学力の比較ができる、学力の伸びが見えるというのが特徴。出題する全ての問題に難易度を設定して学力を測定している。正答・誤答の状況、問題の難易度をレベル付けしているのので、それを元に各子どもの教科ごとの学力のレベルを 1～36 まで設定した上で、それを子どもたちに返却し、年度間の学力のレベルの差を学力の伸びと呼んで、昨年からの今年の伸びが分かる。点数の差ではない。
- ・問題の形式は選択式、短答式、記述式の混合。IRT の特性上、選択式・短答式の比率が高い。
- ・本調査の問題は IRT の特性上、非公表としている。現状は紙で実施しているが、将来的には 1 人 1 台タブレット端末を使って CBT（Computer Based Testing）化を目指すこととしている。
- ・学力の伸びに加え、非認知能力や学習方略にも注目した調査である。非認知能力とは認知能力（いわゆる学力）以外の能力全般をいい、自制心、自己効力、勤勉性、やり抜く力、向社会性等である。
- ・学力と非認知能力との間には相関関係があることは明らかになっており、慶応大学

の中室教授の協力を得て、学力を伸ばすためにどう非認知能力を伸ばすかという研究も進めているところである。

- ・非認知能力の調査は、ある学年の子供に5つのうち1つの項目について6年間継続して回答してもらい、変化を見ている。令和4年度は項目を見直し、非認知能力の中でも特に学力との相関関係が高い自己効力感について、全学年で調査することとした。
- ・学習方略についても調査している。学習方略とは、学習の効果を高めるために子供が意図的に行う活動のことであり、5つの方略に分類して質問項目を設定し、毎年  
の状況変化を指導に生かしている。

### ○埼玉県学調の特長を生かした取組について

- ・県学調を通して、学力をよく伸ばしている学校が見えてくる。学力の高い学校が必ずしも学力を伸ばしているとは限らないということも分かる。県としては学力も高く、よく伸ばしている学校を増やすというのが目標。
- ・学力を伸ばしている教科、先生というのも見えてくるので、その先生の授業動画を作成して横展開するなど、データに基づく学校・教員の授業改善P D C Aサイクルの確立が可能になっていく。
- ・調査結果は、県の状況、各市町村の状況、学校の状況をそれぞれ帳票という形でまとめて開示している。学力を伸ばした生徒の割合などが分かり、市町村・学校での指導で活用してもらおう。
- ・県学調からは、児童生徒の学力を大きく伸ばした教員の抽出が可能である。県では学力を伸ばしている教員のヒアリングを行い、授業や学級経営、学調の活用等でどのような取組をしているのかを集約し、各学校に配布したり、教員研修等で活用したりしている。
- ・平成28年から令和元年まで、「埼玉県学力・学習状況調査データ活用事業」を実施。毎年30万人掛ける実施年数という膨大なビッグデータを統計学や教科教育の専門的知見を有する研究機関に提供して分析を委託し、施策の改善に活用している。(委託先：慶応義塾大学S F C研究所)
- ・データ分析の成果として、教員が「主体的・対話的で深い学び」の実施や、よい学級経営を行うことで子どもの非認知能力、学習方略を改善させ、ひいては学力の向上につながっているという相関関係を分析いただいた。学力が高い学校であっても、学力を伸ばしているとは限らず、逆に学力が低くても学力を大きく伸ばしている場合もあることが分かった。
- ・県学調を生かした事業として「学力向上研究校指定事業」などを行っているが、いずれも一人一人の伸び、学校の状況という詳細なデータがあってこそ展開できている。

### ○取組の成果について

- ・この学調を開始した平成 27 年当時は、全国学力・学習状況調査の埼玉県の結果は全国平均を少し下回る程度だったが、現在は全国平均並み、教科によっては全国平均以上の結果も出ている。
- ・全国学調の質問紙調査結果から、全国に比べて主体的・対話的で深い学びの実現に向けた授業改善の取組や、良好な学級経営に向けた取組が進んでいる状況が見られた。

### ○今後の展開について

- ・県学調のデータを十分に活用し、学力を伸ばしているよい取組を発掘・共有する文化やネットワークを各市町村・学校に構築する（総合的な支援）、伸び悩みを抱える市町村・学校を徹底的に支援することで、児童生徒の学力向上を図る（重点的な支援）の 2 本柱で進めていく。
- ・令和 6 年度に県学調は C B T 化を行う予定。C B T 化することで、紙ベースでは知り得なかった内容（どの問題に時間がかかったのか等）が把握でき、つまづきに対する細かな指導が可能になる。また、自動採点システムを取り入れれば、教員や学校の負担軽減にもつながる。全国学調の C B T 化に向けても、文科省と提携しながら進めているところ。
- ・C B T 化の課題としては、学校における通信環境の充実が挙げられる。
- ・毎年 30 万人のデータが蓄積されており、これらのビッグデータについて、A I 等の先端技術を駆使した活用を深めていきたい。

## II 質疑応答

○委員 埼玉県は私立が非常に多いと思う。公立と私立との比較とか、政令指定都市であるさいたま市との比較はしているのか。

○埼玉県 私立についても意向確認しており、例年 2 校程度の参加がある。さいたま市についても毎年意向を確認しているが、さいたま市役所内の事情により参加していないのが現状。さいたま市の学力は高いというのが全国学調では分かっており、我々としては連携したいというのが本音である。

○委員 平成 27 年にこの学調を取り入れた経緯について教えてほしい。また、実施主体であるが、データ管理などは民間委託しているのか。また、問題は誰が作成し



ているのか。

○埼玉県 経緯については、埼玉県は全国学調において長年全国平均を下回るという状況があり、当時も県独自の学力テストは実施していたが、学力を伸ばすためには一人一人の伸び、強み、弱みをしっかり把握した上で取組を進める方が効果的であり、また、丁寧に細かくデータがとれる調査をやろうということで導入した。導入当時の当課課長が海外の調査に明るかったというのも取り入れたきっかけである。

実施主体は県であるが、問題作成や採点、返却も含めて外部委託をしている。問題の原案は業者が作成するが、県内教員や指導主事が内容を精査して完成させている。

○委員 福井県には教育研究所があるが、埼玉県でも同様の機関があるのか。

○埼玉県 総合教育センターという、教員研修や学力向上に向けた取組を行う機関がある。また、県内には教育事務所が4つあり、連携して事業を行っている。

○委員 学級経営に力を入れるというのは具体的にどういうことか。また、今、部活動の地域移行という話もあり、教員の残業も減らすという流れがある中で、学級経営に集中するためにどのようなことをしているのか。

○埼玉県 学級経営の基本は授業であるが、資料 11 ページのように学力を伸ばした教員からネタを集めてリーフレット等で周知することで、学級経営に生かしてもらっている。働き方改革については当県でも課題となっているが、部活動のことなどとリンクしながら、先生方が子どもたちと向き合う時間を増やしていけるよう県教委全体で取組を進めているところである。

○委員 資料 16 ページの重点的な支援が必要な学校というのは、誰がどのようにして決めているのか。

○埼玉県 県学調の結果に基づいて、県が対象校を決定している。

○委員 支援が必要となった学校では、教員を替えるということもあるのか。

○埼玉県 教員を替えるのではなく、対象校には加配措置を行っている。学力向上の担当教員を1人つけて、その先生を中心に学校内、あるいは市町村内の学力を上げていく。この調査は人事評価とはリンクさせないということを前提にしており、学力が伸びていない先生を探し出すものではない。

○委員　この調査で気がかりな児童生徒の状況というのも見えてくるのか。また、加配が必要であるかどうかというの分かるのか。

○埼玉県　気がかりな児童生徒の状況というのによく見て取れる。各帳票には、やり抜く力とか勤勉性とか非認知能力についてのデータも出てくるので、この非認知能力が極端に低いとかいうことが分かり、担任の先生にはその子どもをよく見てもらうということをお願いしている。

○委員　スクールカウンセラーやスクールソーシャルワーカーを必要とする子どもが増えているが、家庭に問題のある子どももいる。そういったことは把握できるのか。この調査で対応していけることがあれば教えてほしい。

○埼玉県　県の学調ではそこまでは把握できない。例えばレベルがいきなり大きく落ちたとかいうことがあれば、学校の先生には家庭環境の情報等も別ルートで入ってくるので、そういうものを総合的に見ながら対応することになる。

○委員　学力の伸びを見える化できるということは理解できるが、非認知能力というものはどのように評価しているのか。

○埼玉県　非認知能力自体を評価にするというものではなく、あくまで学年、学級の傾向として使っているものである。アンケート調査であるので、そのときの子どもの心理状況に左右される部分もある。学校・学級経営の参考資料として活用してもらっている。大学との分析においても、非認知能力が高いと学力も高いという正の相関関係があるというのは分かっているので、我々としては非認知能力の重要性を認識している。

○委員　調査結果を教員の人事評価には反映しないということであったが、素晴らしい授業によって学力を伸ばした教員は評価すべきだという意見もあるのではないかと思うが、反映していない理由を教えてほしい。また、導入の際に教員から反発などはなかったのか。

○埼玉県　評価については導入当初から議論はあった。ただ、県学調のコンセプトとしては県全体の学力の底上げを図ることであり、競争をあおるのではなく、各先生の持っている好事例をエビデンスに基づきながら横展開することであるので、評価には一切使っていない。ただ、結果的に学力を伸ばすすぐれた先生であれば、そこはき

ちんと評価されている。学調の結果で評価されることはない。そういうこともあるせいか、先生方からの反発はこれまで出ていない。

○委員　E B P Mを教育分野に応用しようということであると、やはり幼児教育が非常に重要ではないかと思うが、今後、未就学児に展開していこうという考えはあるか。また、学力とそれを支える非認知能力、そのほかにも体力など将来社会人としてやっていくために大切な要素もあると思うが、今後のそういう分野への展開なども考えているのか。

○埼玉県　現時点で、英語については小学校高学年から学習が始まっているにも関わらず、中2、中3でしか調査していないので、対象学年を拡大するとか、手厚い対応が必要な小学校低学年にも拡大するという点については、教育委員会の中でも議論になっている。一気に未就学児まで伸ばすかという段階を踏んでということになると思うが、まずは生活習慣の調査だけとか、対象の拡大については検討していきたいと考えている。

ほかの分野への展開について、我々としても様々なものとクロス分析をさせたいと考えているが、今のところそこまで手が回っていないのが正直なところである。市町村の中には、体力テストとリンクさせるなど先進的な取組を行っているところもあるので、それを参考にしながらさらに展開していきたいと考えている。

○委員　高校生は対象として考えていないのか。

○埼玉県　高校生は大半が私立に進学することもあり、また普通科や職業系の学科が混在していること、義務教育課程ではないということから、現時点では考えていない。

○委員　問題作成など業者に委託するという点だが、業者の考え方や研究している大学の先生方の考えによって、多少評価の内容というのも変わってくると思う。委託先はずっと同じ業者なのか。

○埼玉県　調査開始以来、毎年委託契約を行っているが、I R Tの手法を取れる業者が数社しかないということもあり、これまでずっと同じ業者に委託している。ただ、問題を作るときは、原案は業者だが現役の教員や指導主事がきちんと目を通すというプロセスを大事にしている。C B Tへの移行に向けたプレ調査については違う業者が受託している状況もあり、ある業者の固定的な見方だけにならないようにしたい。

○委員 小学校6年生から中学校1年生に進学する際など、県学調のデータをもとにクラス編成をするようなことはあるのか。

○埼玉県 県学調の結果をもってクラス編成をすることは基本的にはない。理由としては、学調は年度初めに行うが、クラス編成は年度末時点の学力で行うため乖離があること、また、力のある教員のクラスには手のかかる子どもを集め、若手の教員には指導の楽な子どもを集めるといのように学校内でバランスを取っているところがあり、手のかかる子が必ずしも学力が伸びにくいとは言えず、学調の結果を生かすにくいことなどがある。

○委員 非認知能力の分析や解釈は難しいと思うが、研究者との相談の上で見えてくるものなのか。

○埼玉県 研究者や海外文献の知見を基に質問内容を作り上げている。

○委員 非認知能力と学習方略の違いは何か。定義について教えてほしい。

○埼玉県 学習方略とは学習の効果を高めるために子どもが意図的に行う活動ということで、子どもがどういう意識で授業に臨んでいるかということを知っている。例えば先生がある問題の説明をしたときに、先を見通してこうすれば解けるかなというような思いで聞いているのか、そうではないのかというのを数値で表すことで、教員がそのデータを見てフォローが必要な子どもというのが分かる。非認知能力はそれより広く、普段の生活でも平常心を保っているかどうかというようなところまで及ぶものである。

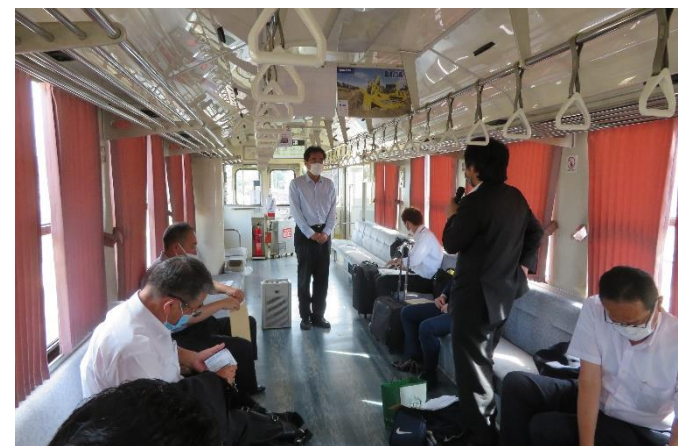
○委員 私立学校は2校のみの参加ということだが、参加は難しいのか。また、結果の公表はしているのか。

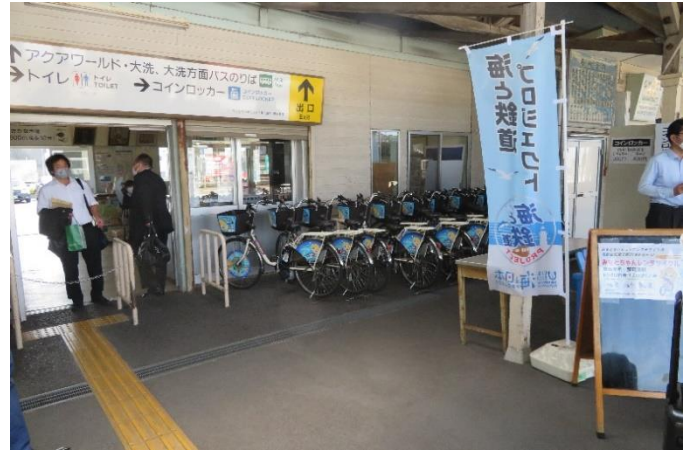
○埼玉県 私立は建学の精神があるので難しいところはある。個人的な見解ではあるが、比べられることを嫌がる学校もあるし、もともと学力水準が非常に高い学校などいろいろな事情があり、結果として2校しか参加していない。また、私立学校の結果については県からは公表していない。公立については市町村の意向を確認した上で公表している。

○委員 国際機関との連携はあるのか。

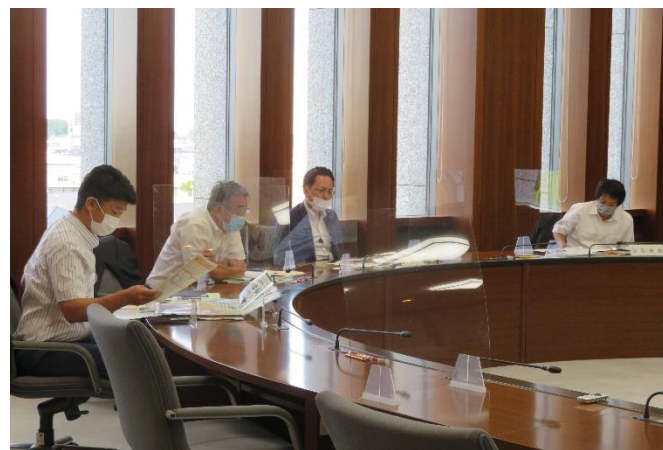
○埼玉県　最近はないが、平成 29 年に OECD のシュライヒャー局長が県学調を視察に来られている。国との連携としては、県学調のビッグデータを利用して、国の少人数学級の調査や、デジタル教科書と学力との相関関係といった調査を行っている。

# 総務教育常任委員会県外視察（ひたちなか海浜鉄道株式会社）





# 総務教育常任委員会県外視察（茨城県）





# 総務教育常任委員会県外視察（埼玉県）

