

総務建設経済常任委員会視察研修会

(千葉県千葉市: グリーンスローモビリティ導入事業)

当委員会では、公共交通の縮小や高齢化のさらなる進展の中での移動支援についての提言を行なったところです。その後、令和6年10月29日に、ワゴン車などと比べても小規模の事業となるグリーンスローモビリティ導入の可能性について検討すべく、千葉市都市局都市部交通政策課を視察しました。

日 時: 令和6年10月29日(火) 午後1時30分～午後3時30分

場 所: 千葉県千葉市若葉区桜木地域(試乗)、千葉市立加曽利貝塚博物館(説明)

参加者:

- ・二宮町議会総務建設経済常任委員会
(小笠原委員長、渡辺副委員長、小林委員、浜井委員、大沼委員)
- ・二宮町
政策部: 企画政策課長、企画調整班長
議会事務局庶務課: 庶務班長

対応者:

- ・千葉市職員(都市局都市部交通政策課)

※グリーンスローモビリティ(GSM)とは下記のとおりに定義されている。

- ①時速20キロ未満で公道を走ることができる
- ②電動車を活用した
- ③小さな移動サービス(千葉市の導入車両は、ヤマハ Revs your Heart)

視察状況

天候が悪化する様子なので、買物コースで参加者が交代しながら試乗を行なった。地元の方5名が買物先から乗車した。

試乗のあとは、運行を中止したとのこと。前回の就業後に充電されていなかったため、運行を始めてから初のアクシデントとのことであった。

試乗後、市立加曽利貝塚博物館へ移動し、説明を受けた。

事業概要

次の説明を、資料に基づいて受けた。

この取り組みは、市交通政策課、地域住民、地域企業等、交通事業者の4者によって成立している。

地域住民は、地域運行委員会を作り、運行計画、広報、協力者の募集などを行ない、

主体的に運行している。

導入までの流れは以下のとおり。

短期実証調査を行う。(2 週間程度)

↓

中長期実証調査(6 ヶ月程度)

↓

本格運行

令和 2 年に開始し、当初は協賛金や協力企業などを募るため、診療所等も回った。その後コロナ過の中断を経て、現在は、地元スーパーや、地域内の 20 自治会から 1 万円ずつの寄付を受けており、この寄付金が地域運行委員会の運用経費となっている。

車両点検や保険料等に年間かかる費用は、原価償却などを含め約 100 万円。これは利用者ひとりあたり 350 円となる。

自家用車中心から GSM へ転換することによる二酸化炭素発生量の削減効果は、ひとりあたり年間 217kg との試算がある。また、乗客 1 人あたりの二酸化炭素排出量はバスが 51.0、GSM は 34.8 グラム/人・キロメートルとの研究もあり、温暖化ガス排出量低減にも効果が見込める。

質疑応答 (Q は、当委員会委員より質問、A は千葉市職員の回答)

Q: コース変更には運輸局管轄では時間がかかるが、どのくらいでできるか？

A: 調整などを含め、3 ヶ月必要。

Q: コース分析は？

A: 後ろの補助員が記録して実態調査をしている。

当初のバス停の位置に関しては、誰でも使用するゴミステーション(ゴミ置き場)に設定した。

導入当初 2 週間程度は、パトカーが後ろからついてきた。モノレールの下を通らないように言われたこともあり、モノレールの下から出るときの右折などは十分に注意しよう運行マニュアルを作っている。

国内には、GSM をやっているところが 120 カ所あり、車両価格は 400 万円から 700 万円かかっているようだ。

Q: GSM の立ち上げの経緯は？

A: 令和 2 年は職員で調査した。桜木地域は官主導で提案した。幕張ベイタウン地域はスーパーマーケットも多く、買物には困っていないが、移動が垂直移動に偏るむきもあり、フレイル予防の観点から必要、と地域主体でスタート。

短期実証調査でどの程度の要望があるかを掴むのが重要と思われる。

Q: GSM の運行が、火曜、水曜、金曜の週 3 回なのはなぜか？

A: マンパワーの関係。運行に従事する登録者は 60 人で、実際は 20 人で回している。休みをとって余裕があると、イベント運行にも対応できる。

桜木地域の 3,000 世帯すべてにアンケートを行った。高齢者は、土日に家族が買い物に連れて行くことが多いので、月曜日の需要が少ない傾向がある。

Q: 交通政策課で担当しているとのことだが、他の部署との連携はどうか？

A: 地域づくり振興課と連携している。移動手段としてのみならず、コミュニティや地域活性化に役立つ。地域福祉やコミュニティ等については、社会福祉協議会が取り組んでいる。本格稼働しているので、地域が独立して実施するのが本来だが、できていない。

入り口は地域づくりとしているが、スポット的に見ると交通困難地域でもある。縦割りを乗り越えて各地域と連携していきたい。

Q: 恒久的に自治体として事業を存続させる計画しているのか？

A: 担い手の育成、採算性の維持を重視している。担い手の育成としては、研修の実施や、さまざまな機会を捉えての広報などを行なっている。桜木地域は今後も事業を続け、ベイエリア地区は実証事業の段階である。ベイエリアでは、参加地区住民は比較的若く、GPSの利用で位置表示ができないかなどの新しい提案もある。

Q: 車両は普段どこに置いているのか？

A: 特別養護老人ホームに駐車している。充電もさせてもらい、使用した分の電気料金を支払っている。また、モノレールの無人駅を事務所にしている。

Q: デマンドは考えなかったか？

A: タクシーを呼んでも来ないというような状況もある。対象の地域は 3,000 世帯、高齢化率は 50%弱で、定期運行で充足している。

Q: 幕張ベイタウン地域のバスやタクシーの運行状況は？

A: 公共交通会議でタクシー、バス運行业者とも話し合った。幕張ベイタウン地域では、公共交通があることを前提にコミュニティを育成するという点で、事業を進めている。

Q: ボランティアの運転手に女性はあるのか？

A: 現在 4 名いる。

Q: 導入費用は？

A: ゴルフカートを基本とした車両の値段は装備によって開きがあり、400 万円から 500 万円。2 分の 1 は国、2 分の 1 は千葉市が負担している。

Q: 補助員は必要か？

A: 車両後方が見づらいことへの対処とし、乗客の乗り降りのサポートも実施している。

Q: 他の地域からやってほしいとかの声はあるか？

A: GSM の導入の手引きを作り、導入初期においてはこれがないと難しい、ということマニュアルに入れ、検討の材料として提供している。ボランティアさんを集めるのが難しいようだ。

Q: 地元スーパーの特売日等に車を動かすということはしていないのか？

A: やっていない。

Q: 車両運搬車は必要か？

A: 本来は公道を走れるので問題ないが、自動車工場に点検などに出すときなど、距離がある場合をお願いしている。

視察状況



GSM 車両



車両前面



車両後面



乗車の様子(地区内スーパー)



走行の様子(住宅地内)



説明・質疑応答

以上