

総合交通対策調査特別委員会 陳情説明資料

令和6年7月3日

件名	頁
1 5受理番号38 小さな交通「グリーンスローモビリティ」の早期実現を求める陳情	2
2 受理番号 5 地域住民の足を守るための陳情	4
3 受理番号 6 足立区の公共交通の充実を求める陳情	6

(都市建設部)

件名	5 受理番号 38 小さな交通「グリーンスローモビリティ」の早期実現を求める陳情					
所管部課名	都市建設部交通対策課					
請願の要旨	福祉としての交通の在り方が全国的に問われており、狭い生活エリアの移動手段であるグリーンスローモビリティを早期に実現して欲しい。					
請願者等	請願文書表のとおり					
紹介議員名	なし					
内容及び経過	<p>1 グリーンスローモビリティの概要</p> <p>「グリーンスローモビリティ」は、時速20km未満で公道を走ることができる環境に優しい電動車を活用した小さな移動サービスの総称である。</p> <p>現在全国的に導入事例が増えてきており、23区内においても試験的に導入している区もある。</p> <p>2 現在の状況</p> <p>(1) 葛飾区の視察について（令和5年11月8日視察）</p> <p>地域が運行主体となって車両を運行し、高齢者等の移動確保を目指すため、グリーンスローモビリティの運行を開始した。</p> <p>ア 行政と地域の役割</p> <table border="1" data-bbox="454 1272 1436 1534"> <thead> <tr> <th>葛飾区の役割</th> <th>地域団体の役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用者アンケートの実施・分析、車両の借上げ及び維持管理、任意保険やメンテナンス費用の負担、関係機関との調整 等</td> <td>ドライバー（ボランティア）及び利用者の確保、駐車場及び充電場所の確保、利用者の予約受付 等</td> </tr> </tbody> </table> <p>イ 視察結果</p> <p>(ア) 国の認可等が不要なボランティアによる運行とし、運行車両は白ナンバーである。</p> <p>(イ) 車両借上げ費用は5年間で約900万円（1台分）である。</p> <p>(ウ) エアコンは設置されているが、今夏のような猛暑ではほとんど効かない状況である。</p> <p>(エ) 利用者は日にもよるが、1日あたり約10人である。</p> <p>(オ) 安全安心な運行のため、助手席に運転手補助員が同乗している。</p> <p>(カ) 導入した地域からは好評であるものの、事業を継続していくためには、運転手などの「担い手」を確保していく必要がある。</p>		葛飾区の役割	地域団体の役割	利用者アンケートの実施・分析、車両の借上げ及び維持管理、任意保険やメンテナンス費用の負担、関係機関との調整 等	ドライバー（ボランティア）及び利用者の確保、駐車場及び充電場所の確保、利用者の予約受付 等
葛飾区の役割	地域団体の役割					
利用者アンケートの実施・分析、車両の借上げ及び維持管理、任意保険やメンテナンス費用の負担、関係機関との調整 等	ドライバー（ボランティア）及び利用者の確保、駐車場及び充電場所の確保、利用者の予約受付 等					

(キ) 当該地区では狭あい道路や一方通行が多いためバスの運行は困難であるが、移動手段確保の要望が多かった地域である。

(ク) 検討の主体を地域に委ねているため、運行を二種免許保有者等へ委託することは考えていない。

ウ 運行車両

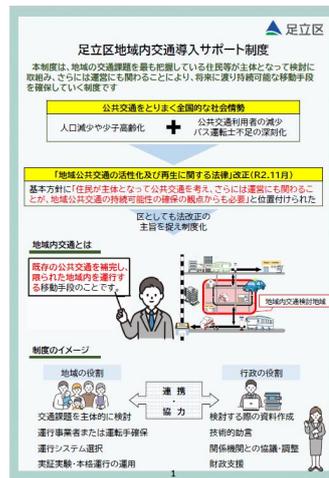


タジマ社製、写真は8人乗りタイプ

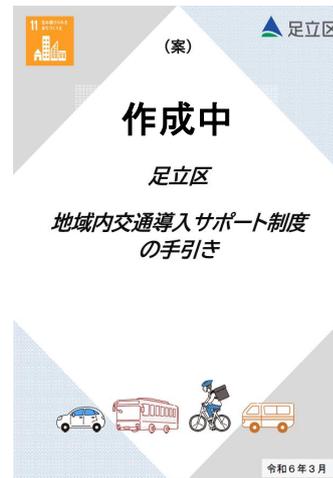
(2) 足立区地域内交通導入サポート制度について

関連法の改正に伴い、区としても地域の交通課題を最も把握している住民等が主体となって取り組む活動等に対し、区から技術的助言や財政的支援を行う制度を創設した。そのため、地域が主体的に検討し、地域内交通の課題を解決する手段としてグリーンスローモビリティやデマンド交通などを用いる場合には本制度を基にサポートしていく。

今後、本制度について、検討開始方法や制度活用の流れ、区からの支援額などをわかりやすく伝えるため、本制度の手引きを作成していく。



本制度の概要版



※現在手引きを作成中

件名	受理番号5 地域住民の足を守るための陳情
所管部課名	都市建設部交通対策課
請願の要旨	<p>(1) 安全安心な公共交通を区が責任をもって主体的に担ってほしい。</p> <p>(2) 地域内交通導入サポート制度は二種免許運転手を前提とし、収支率ではなく住民アンケートで利便性等の向上を測り、本格運行への移行の可否を判断してほしい。</p> <p>(3) はるかぜ協働事業と同様に、花畑団地から桑袋団地までバス路線を延伸する検討を交通事業者とすすめてほしい。また、ブンブン号の路線を生かし、地域の提案を中心とした公共交通を検討してほしい。</p> <p>(4) 桑袋団地などの不便地域や花畑団地にアクセスできる路線、花畑車庫やはるかぜ7号廃止予定で生じる不便地域へ、グリーンスローモビリティなどを早期実現してほしい。</p>
請願者等	請願文書表のとおり
紹介議員名	なし
内容及び経過	<p>1 足立区地域内交通導入サポート制度の概要</p> <p>(1) 制度創設の背景</p> <p>ア 近年のバス利用者の減少や、バス運転士不足が深刻化しており、既存公共交通の維持も、全国的に非常に困難な状況になりつつある。</p> <p>イ 上記を踏まえ、令和2年11月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、その基本方針に「住民が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わることが、地域公共交通の持続可能性の確保の観点からも必要」と位置付けられた。</p> <p>ウ 23区内でも、交通課題を認識している住民や団体が主体となって課題解消を目指す取り組みを、区がサポートする制度が始まっている。</p> <p>(2) 制度の目的</p> <p>地域の交通課題を最も把握している住民等が主体となって取り組む活動等に対し、区から技術的助言や財政的支援を行うことにより、将来に渡り持続可能な移動手段を確保する。</p> <p>(3) 関係者の役割について</p> <p>ア 住民・団体 地域組織（協議会）を設立し主体的に検討や運営を実施</p> <p>イ 足立区 検討の前提となる調査、技術的助言、関係者協議、財政支援等</p> <p>ウ 交通事業者 安全で快適な運行サービスの提供</p>

(4) 運行方法等の選定について

地域の需要にあった運行方法や運行事業者、運転手及び運行車両等は、区ではなく地域住民や企業等で構成する協議会が選定する。

(5) 交通手段導入検討の目安について

検討する地域間の公平性を保つため、新たな交通手段導入の目安は以下のとおりとしているが、本格運行への移行基準は区内や他自治体の事例を参考に設定していくものとしている。

利用者一人あたりの 区負担額	=	$\frac{\text{（運行経費－運行収入）}}{\text{推定の利用者数}}$	=	おおむね <u>1,500円/人</u>
-------------------	---	---	---	-------------------------

2 現在の状況

(1) 地域内交通導入サポート制度の地元説明について

ア 勉強会の開催

令和5年12月に社会実験バス「ブンブン号」沿線で新たな交通手段導入に関する説明会を実施した。

開催日	場所	参加人数
12月9日(土)	保塚地域学習センター	21名
12月16日(土)	桜花住区センター	33名
合計		54名

※ 参加者は花畑周辺地域にお住まいの方のほか、青井、江北、皿沼、千住地域などからも参加があった。



開催状況（12月9日）



開催状況（12月16日）

イ 町会・自治会連合会等への説明

令和5年度にバス路線が廃止となった花畑地区・保塚地区・常東地区の会長会議で地域内交通導入サポート制度の説明を行っている。また、地域内交通導入を希望する地域に対し、個別に説明を行っている。

件名	受理番号 6 足立区の公共交通の充実を求める陳情																	
所管部課名	都市建設部交通対策課																	
請願の要旨	<p>(1) 交通基本条例を制定し「人間の暮らしと命を守る交通」の立場から交通権を保障し公共交通の活性化をはかってほしい。</p> <p>(2) バス路線が廃止された地域や、それ以外の交通不便地域でも地域住民の声を聞き改善策を講じてほしい。</p> <p>(3) 免許返納の高齢者や、交通手段のない高齢者世帯に対し、タクシー券の支給をおこなってください。</p> <p>(4) デマンド交通などの社会実験の際に、収支率や乗降者数を指標にすることは改めてください。</p> <p>(5) 交通事業者と協同した運営などを自治体が組織化することも自治体の役割として重視し、区内全体を網羅した地域公共交通を確立してほしい。</p> <p>(6) ライドシェア、グリーンスローモビリティなどの導入等は二種免許を保持しない方にゆだねることはやめてほしい。</p>																	
請願者等	請願文書表のとおり																	
紹介議員名	なし																	
内容及び経過	<p>1 関連法の改正について</p> <p>令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下「活性化再生法」という。)が改正され、以下の点が位置付けられた。</p> <p>(1) 全ての地方自治体において地域公共交通計画の作成が努力義務となり、計画は活性化協議会で協議の上、作成するもの定められた。</p> <p>(2) 活性化再生法の基本方針に「住民が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わることが、地域公共交通の持続可能性の確保の観点からも必要」と位置付けられた。</p> <p>2 現在の状況について</p> <p>(1) 足立区地域公共交通計画の策定について</p> <p>令和7年3月の策定に向けて、関連法に基づく外部機関である「足立区地域公共交通活性化協議会」を発足し、計画の協議を開始している。</p> <table border="1" data-bbox="395 1774 1366 2132"> <thead> <tr> <th colspan="2">年 月</th> <th>実施予定内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">令和6年</td> <td>5月</td> <td>第1回活性化協議会の開催</td> </tr> <tr> <td>8月</td> <td>第2回活性化協議会の開催</td> </tr> <tr> <td>12月</td> <td>第3回活性化協議会の開催</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">令和7年</td> <td>1月～2月</td> <td>パブリックコメントの実施</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">3月</td> <td>第4回活性化協議会の開催</td> </tr> <tr> <td>足立区地域公共交通計画の策定</td> </tr> </tbody> </table>		年 月		実施予定内容	令和6年	5月	第1回活性化協議会の開催	8月	第2回活性化協議会の開催	12月	第3回活性化協議会の開催	令和7年	1月～2月	パブリックコメントの実施	3月	第4回活性化協議会の開催	足立区地域公共交通計画の策定
年 月		実施予定内容																
令和6年	5月	第1回活性化協議会の開催																
	8月	第2回活性化協議会の開催																
	12月	第3回活性化協議会の開催																
令和7年	1月～2月	パブリックコメントの実施																
	3月	第4回活性化協議会の開催																
		足立区地域公共交通計画の策定																

(2) 足立区地域内交通導入サポート制度について

ア 制度の目的

地域の交通課題を最も把握している住民等が主体となって取組む活動等に対し、区から技術的助言や財政的支援を行うことにより、将来に渡り持続可能な移動手段を確保する。

イ 関係者の役割について

(ア) 住民・団体

地域組織（協議会）を設立し主体的に検討や運営を実施

(イ) 足立区

検討の前提となる調査、技術的助言、関係者協議、財政支援等

(ウ) 交通事業者

安全で快適な運行サービスの提供

ウ 運行方法等の選定について

地域の需要にあった運行方法や運行事業者、運転手及び運行車両等は、区ではなく地域住民や企業等で構成する協議会が選定する。

エ 交通手段導入検討の目安について

検討する地域間の公平性を保つため、新たな交通手段導入の目安は以下のとおりとしているが、本格運行への移行基準は区内や他自治体の事例を参考に設定していくものとしている。

$$\text{利用者一人あたりの区負担額} = \frac{\text{（運行経費－運行収入）}}{\text{推定の利用者数}} = \text{おおむね } \underline{\underline{1,500 \text{ 円/人}}}$$

オ 町会・自治会連合会等への説明

令和5年度にバス路線が廃止となった花畑地区・保塚地区・常東地区の会長会議で地域内交通導入サポート制度の説明を行っている。

また、地域内交通導入を希望する地域に対し、個別に説明を行っている。