

別記第2号様式（第3条関係）

視察概要書

1 視察日時 令和4年10月24日（月） 午後1時00分～午後2時30分

2 視察先 岡山県笠岡市議会
（住所：岡山県笠岡市
中央町1-1）



3 調査事項 グリーンスローモビリティの活用について

4 視察先概要

(1) 挨拶 笠岡市議会 議長 妹尾 博之 氏

(2) 説明者 笠岡市役所 企画政策課 職員 3名

(3) 視察先概要：笠岡市

人口：46,003人（令和4年4月1日現在）

面積：136.24 km²

5 調査項目

(1) 概要について

・経緯、具体的な取り組み、成果等について

(2) 現在の状況について

・利用者数、保有台数、費用について

・利用者の意見について

(3) 今後の課題等について

6 視察の目的：高齢化率が高い本市において、グリーンスローモビリティを導入することで高齢者の移動手段を確保できるとともに、電動車であるグリーンスローモビリティは環境への負担が少ないことから、脱炭素につながる非常に有用なものだと考えるため。

7 施策等の概要：笠岡市の島しょ部では近年、高齢化率が70%を超え、急速な高齢化と人口減少が著しく、自家用車が入ることのできない狭隘な通路沿いに住む高齢者の外出が困難となっている。また、人口減少に伴い燃油を販売する店が島からなくなってきており、燃油の調達が困難となっている。そこで、車幅が狭く、電気で動くグリーンスローモビリティを導入し、外出が困難となっている高齢者の移動支援及び燃油に頼らない移動手段の確保を目的として、島内交通を実施している。

8 主な質疑応答

Q 1 グリーンスローモビリティの運転は普通免許で可能か

A 1 普通免許で運転可能だが、メーカーの講習（車両の特徴などの説明）を受講して運転をしている。

Q 2 運行する時刻表はあるか

A 2 予約制。午前8時から午後5時までの間に指定された時間で、自宅付近から目的地まで運行している。

Q 3 グリーンスローモビリティの坂道への対応について

A 3 実証実験で急な坂道を走行したが、減速することなく走行できた。

Q 4 公共交通会議等への報告や承認事項の進め方について

A 4 自家用有償運送運営協議会を開いて、運行を開始する際や運行形態の変更も協議する。自家用有償運送運営協議会は笠岡市全域を対象としている協議会であり、外部有識者（大学の教授）や島の住民、岡山県運輸局からなる組織である。

Q5 グリーンスローモビリティの充電時間はどのくらいか

A5 ゼロからフルまで6時間ほどかかる。(200Vのコンセント)

航続可能距離は35kmである。

9 考察

ア 現状や事業効果

●グリーンスローモビリティの利用者数

高島：713人（令和3年度）

北木島：1,200人（令和3年度）

●グリーンスローモビリティの保有台数

3台（高島1台、北木島1台、実証運行用1台）

高島と北木島の自治体に1台ずつ笠岡市がグリーンスローモビリティを貸与している。

●グリーンスローモビリティにかかる費用

車両導入費支出額：10,698千円

運行委託・補助金支出額：2,596千円（令和3年度）

内訳 高島398千円、北木島2,198千円

※導入経費に関しては、宝くじ助成金と岡山県の補助金を9割用いて導入した。

「高島」

長年の課題として南側の集落に自動車が入れず、大変苦労していた。また、島内にガソリンスタンドがなく、燃油が容易に入手できない問題もあった。

笠岡市から4人乗りのグリーンスローモビリティを貸与され、高齢者の外出支援の事業を委託されたことにより、高齢者の外出機会が増進され、コミュニケーションの増加につながっている。また、グリーンスローモビリティが生活用品の運搬に使用されるなど、生活に欠かせないものとなっている。

「北木島」

令和元年備讃諸島とともに笠岡諸島が日本遺産に認定され、石の島として観光客が増えつつあるため、北木島に住む高齢者のみならず観光客もグリーンスローモビリティを利用している状況である。

●利用者の意見

島内の意見：重い荷物を運搬できて助かる、家から目的地まで直接移動ができて助かる、など高齢者を中心に大変喜ばれている。

島外の意見：観光スポットに手軽に行ける、風を感じ海を見ながら移動を楽しむことができる、など観光客からの評判が良い。

●今後の課題

高島、北木島において周知を重ね利用者拡大を図りながら、ほかの島へのグリーンスローモビリティの導入を検討する。

今後も持続可能な取り組みとするため、組織内での運転者の確保が課題である。

イ 本市に導入できることや検討

グリーンスローモビリティは坂が多い場所でも運行可能なため、高低差が大きい地域である、通谷地区や太賀地区に導入することで、地域住民の移動の利便性が向上する。また、乗降場所を柔軟に設定することが容易であることから、商業地と駅をつなぐ移動や、商業地と福祉ゾーン（ハピネスなかま）をつなぐ移動についても導入できる。

さらに、グリーンスローモビリティの導入は、外出機会の創出や市民の移動に対する満足度の改善に加えて、運転者と乗客や乗客同士のコミュニケーションがとりやすいため地域コミュニティの活性化が期待できる。

ウ 本市に導入した場合の課題

運行地区・運行ルートの設定や他の公共交通との整合、一般交通への配慮が挙げられる。運行地区・運行ルートの設定については、毎回決められたルートを運行する路線型と、ルートは明確に定めず運行範囲を定めて予約に応じて運行する区域型に大別されるため、中間市の実情に合ったものを選ぶ必要がある。

他の公共交通との整合については、既存の路線バス等のサービス状況に十分配慮し、ルートの重複、競合を回避するとともに、相互に補完して相乗効果を発揮し、地域における移動サービスの利便性・効率性を向上させるよう配置することが望まれる。

一般交通への配慮については、グリーンスローモビリティは交通量が多く走行速度の速い道路での導入は不向きであるため、他の一般交通への影響を考慮する必要がある。



グリーンスローモビリティ



行政視察の様子



行政視察の様子