

F2-28

## 千葉県市原市若宮団地におけるグリーンスローモビリティの導入への取り組み Efforts to Introduce Green Slow Mobility in Wakamiya Residential Complex, Ichihara City, Chiba Pref.

○鈴木航輔<sup>1</sup>, 荒井崇史<sup>1</sup>, 坂井星河<sup>1</sup>, 酒井優輔<sup>1</sup>, 笹野太希<sup>1</sup>, 佐山諒<sup>1</sup>, 正木凜<sup>1</sup>, 藤井敬宏<sup>2</sup>

\*Kosuke Suzuki<sup>1</sup>, Takafumi Arai<sup>1</sup>, Seiga Sakai<sup>1</sup>, Yusuke Sakai<sup>1</sup>, Taiki Sasano<sup>1</sup>, Ryo Sayama<sup>1</sup>, Rin Masaki<sup>1</sup>, Takahiro Fujii<sup>2</sup>

Abstract : Ichihara City has established a government-academia-private investigative committee to work on providing mobility support for elderly people in the study area. As a member of this committee, we participated in field surveys and Green Slow Mobility test rides, conducted a survey of intentions toward implementation, and proposed an operation method. As a result, the next step will be a one-month demonstration experiment in October 2025.

### 1. 検討経緯

わが国の地方都市では、人口減少や高齢化や運転士不足によるバスや鉄道路線の減便や撤退等が相次ぎ、本研究で対象とする1980年代に開発された住宅団地等では、買い物や通院といった住民の日常生活に支障をきたす「交通空白地域」化が顕著であり、地域コミュニティの縮小や生活の質の低下を招いている。

千葉県市原市若宮団地は、市北部寄りに位置し、面積総計約60ha、人口は4,620人（世帯数は1,670世帯）であり、団地内を民間路線バスが運行しているものの、高齢化による歩行距離が減少傾向にあり、市で定める交通空白地域（バス停から300m以遠）化が実質的に拡大している。その結果、民間路線バスの利用者は減少し、公共交通の維持・継続に課題が生じている。

この課題解決に向け、団地住民により「まちづくり協議会」が設立・検討<sup>[1]</sup>される中、国が進める「リ・デザイン」の一環として、官学民の共創型事業として検討することとなり、交通まちづくり工房地域活性化班が学の位置づけで参画することとなった。

この拡大検討会において、筆者らはデマンド交通を含む各種モビリティの先進事例の特徴を紹介し、人口や面積の規模感ならびに民間路線バスの維持・継続の観点から、ラスト1マイル型の公共交通の運用とコミュニティの創出を図る「グリーンスローモビリティ」（以降、グリスロと表記）の優位性を提示した。

そして、2024年11月にグリスロが地域内の移動支援に寄与できるか否かを判断するための体験試乗会を実施することとなった。ここで、筆者らは、グリスロの利用意向を問う住民アンケート調査の実施と分析を担当し、今後の運行可能性について検討した。

### 2. グリーンスローモビリティについて

グリスロは、「時速20km未満」で公道を走ることが

できる「電動車を活用した」「小さな移動サービス」であり、その車両も含めた総称<sup>[2]</sup>である。グリスロの特徴は、二酸化炭素の排出低減、重大事故の抑制作用に加えて、車両がコンパクトで運転操作も比較的シンプルであるため、細かい路地の走行が可能なおえ、高齢者でも安心して運転できる等がある。

体験試乗会で使用したグリスロは、バス型（中規模）に位置付けられるシンクトゥギャザー社のeCOM8であり、利用者間のコミュニケーションが取り易い対面乗車のタイプである。図中に参考として他のグリスロの例も表記した。

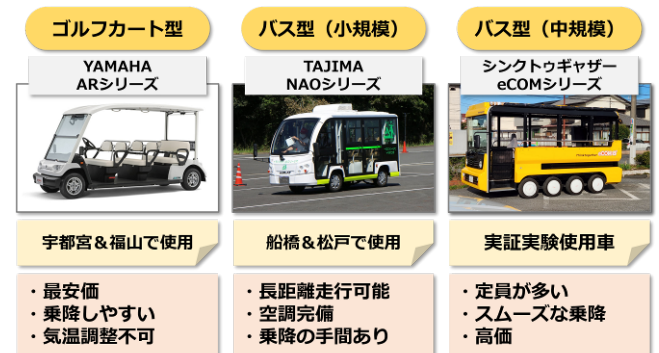


Figure 1. Examples of Mobility

### 3. グリスロ導入に向けた利用意向調査

グリスロ導入に向けた利用意向調査をFigure 2.に示すスケジュールで実施した。なお、体験試乗会のポスターとチラシ（全戸配布）を作成し、多くの方々に体験試乗していただけるような事前準備も行った。

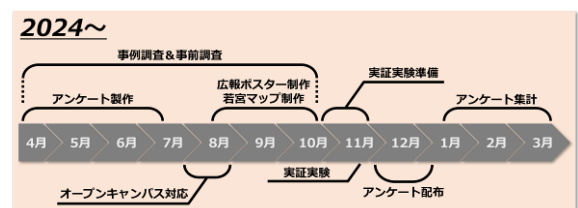


Figure 2. Survey Schedule

1: 日大理工・学部・交通 2: 日大理工・非常勤講師・交通

(1) グリスロ体験試乗者へのアンケート調査

体験試乗会（2024年11月24日実施）は、Figure 3. に示すように予定者を大幅に上回る100名以上が参加し、質疑や参加者同士の会話も弾み、地区内の問題解決に意欲的な機運が感じられた。

体験試乗後のアンケート調査は、参加者の半数を超える56人の方にご回答いただいた。



Figure 3. Briefing and Test Drive (by the author)

グリスロへの満足度と今後への期待を5段階評価で回答していただいた。回答結果をFigure 4.に示す。移動支援としてのグリスロの満足度は83.9%と高く、導入時に利用したい方は75.0%を占めた。

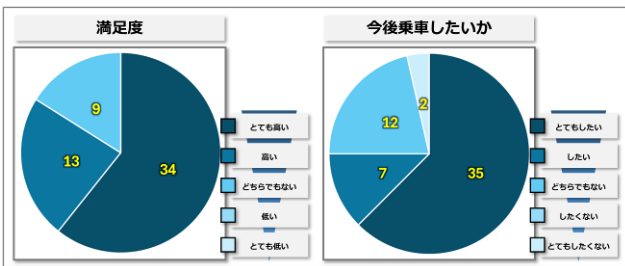


Figure 4. Intention to Try out Green Slow Mobility

(2) 住民アンケート調査

2024年12月6日から1ヶ月間、グリスロの利用意向を問うアンケート調査を町会ネットワークで全戸配布し、市役所が回収する方法で実施し、667人の方にご回答をいただいた。主な質問内容は、グリスロの理解度、普段の移動状況、グリスロ導入時の利用回数、他のモビリティとの優位性、運行時のルートや運用方針である。主な特徴を整理すると次のとおりである。

- ① 現在移動する際の交通手段は、自動車運転免許の保有者の自家用車利用率は36.4であり、徒歩が41.6%であった。また、非保有者は51.2%であり、自転車利用が25.0%であった。(Figure 5.)
- ② グリスロ利用に意欲的な方は、50.1% (334人)であった。
- ③ 外出に意欲的な方は65.3% (設問回答者482人中)、このうちグリスロに興味がある方は71.3% (271人)、直近で自動車運転免許証の返納を予定している方が80.1% (177人)であった。(Figure 6.)

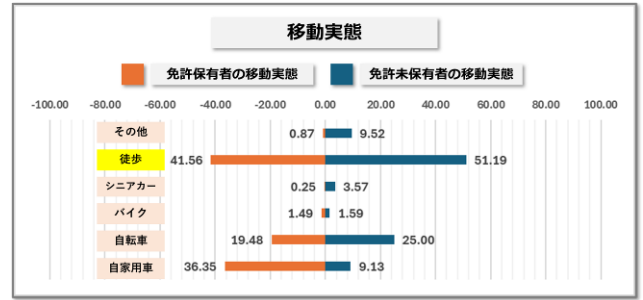


Figure 5. Transportation Methods Used by Driver's License Holder Status

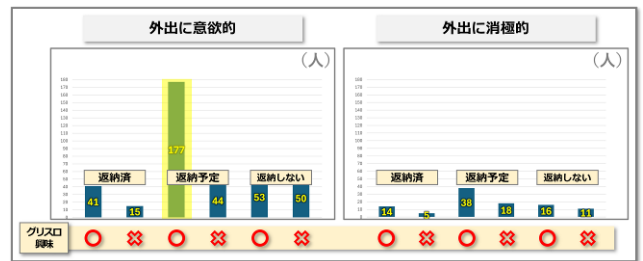


Figure 6. Relationship between Motivation to go out, Awareness of having a Driver's License, and Interest in Green Slow Mobility

4. 拡大検討会における調査結果報告会の開催

Figure 7に示すように拡大検討会が、2025年6月に市原市役所にて開催され、調査結果に基づいた、団地内の移動補助とラスト1マイル需要を満たす運行方式として、「定時定路線型のカート型 (Figure 1.左図)の採用と運行ルート(案)」を提案し意見交換を行った。

結果として、グリスロ導入に向けた意見集約が図られ、本年10月に1か月間の実証実験を行い、本格運行に向けた有効性の検討を市として実施する報告がなされた。今後は、官学民+産の共創事業として検討することとなり、成果は別途機会に報告する予定である。



Figure 7. Reporting Session on Survey Results

参考文献

- [1] 若宮団地まちづくり協議会：「若宮団地まちづくり構想 住み続けられる魅力あふれるまちづくりを目指して」, 2025.03.
- [2] 国土交通省：「グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き」, 2021.05.