

令和6年度

平川市議会議員研修視察

(市政公明)

報 告 書

研修視察テーマ

(1) グリーンスローモビリティの導入と活用について

【岡山県高梁市 様】

葛西 勇人

## 1 研修視察期間

令和6年11月5日～11月8日（4日間）

## 2 参加者名簿

○出席議員 議員 中畑 一二美 議員 葛西 勇人 ○随行職員 なし

## 3 研修内容

### (1) グリーンスローモビリティの導入と活用について

#### ア) 研修日時

令和6年11月7日（木） 午前10時00分～11時30分

#### イ) 研修場所

岡山県高梁市役所

（住所）岡山県高梁市松原通2043

#### ウ) 研修目的

本視察は、岡山県高梁市におけるグリーンスローモビリティ（以下「グリスロ」）（※1）の導入経緯、実証運行の内容、観光地における運用実態、課題及び今後の展望について調査し、本市における二次交通や観光交通のあり方を検討するため実施したものである。

特に、本市においても駅から観光地への移動や地域内交通の確保が課題となっていることから、グリスロのような小型・低速・電動の移動手段が、観光振興や地域交通にどのように活用できるかを学ぶことを目的とした。

（※1）グリーンスローモビリティとは

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である（通称：グリスロ）。



「吹屋地区」を巡るグリーンスローモビリティ

## エ) 研修概要

### <導入の経緯と取組の概要>

高梁市は、「天空の山城」と名を馳せている「備中松山城」の城下町で、その中心市街地は山間の中に密集している（※2）。一方で、人口減少、高齢化も進み、高齢者の足の確保が大きな課題となっていた。

そこで高梁市では、令和3年度に国土交通省事業を活用して市街地でグリスロの実証運行を実施し、その結果を踏まえ、令和4年度に車両を購入、令和5年度以降は観光地である吹屋地区（※3）において本格的な実証運行を行っている。

市街地での実証では、市民の買い物や通院など生活交通としての活用可能性を探った一方で、観光地での運行では観光客の周遊や滞在時間の増加、新たな観光コンテンツとしての活用に重点が置かれていた。

高梁市の説明では、生活交通としての継続には運行コストや運転手確保、利用者の固定化などの課題が大きく、結果として**観光地での活用の方が有効性が高い**との判断に至ったとのことであった。

（※2）高梁市の中心市街地は、天守の現存する城としては唯一の山城で、秋から春にかけての早朝には雲海が一面に広がり、雲の上に浮かぶように見えるその姿から「天空の山城」と名を馳せている「備中松山城」の城下町である。

（※3）「吹屋地区」の町並みは、赤銅色の石州瓦とベンガラ色の外環で統一した町並みとなっており、令和2年度「『ジャパンレッド』発祥の地」として、日本遺産に認定されている。

### <高梁市における取組内容>

#### ●令和3年度 市街地での実証運行

国土交通省の支援事業を活用し、令和3年11月2日から15日までの14日間、市街地循環ルートで実証運行を実施した。

車両は7人乗りカート型2台、利用料金は無料、運転業務は市内タクシー事業者2社へ委託していた。

ルートは市役所を起点にスーパーや病院等を含む市街地を循環するもので、1周約4.8km、約40分、1日12便、20分間隔で運行した。

利用状況は、期間中延べ利用者数が約666人、1日当たり約47.5人、1便当たり約3.96人であった。利用者の約9割は市内住民、約1割は観光客であり、買い物利用が多かった一方、「試しに乗ってみた」という利用も

多かった。

アンケートでは満足度 96%と高評価であったが、有料化した場合には利用しないとの回答も一定数あり、**コスト負担と料金設定が大きな課題**として認識された。

#### ●令和 4 年度 車両購入

令和 4 年度には、環境省補助事業を活用し、グリスロ 2 台を購入した。

事業費は約 914 万円で、車両購入費及びラッピング費用を含み、補助率は 2 分の 1 であった。

吹屋地区の赤い町並みに合わせたデザインとし、観光地での活用を意識した導入となっていた。

#### ●令和 5 年度 吹屋地区での実証運行

令和 5 年度には、吹屋地区で観光活用を目的とした実証運行を実施した。

運行期間は令和 5 年 4 月 29 日から 11 月 30 日まで、及び翌年 3 月 16 日から 31 日までの計 81 日間であり、冬季は積雪・凍結のおそれから運休とされていた。

運行は地元事業者へ委託し、旧吹屋小学校を起点に広兼邸方面へ往復するルートで実施された。

利用者数は 81 日間で 5,554 人、1 日平均約 70 人と、市街地での実証を大きく上回る結果となった。特に秋の観光シーズンに利用が集中していた。この年はバス停方式での運行であったが、**乗車希望者が停留所で待っていても満車で乗れないという課題**が発生した。このため、高梁市では乗車人数や現在位置を確認できるシステムを導入し、利用者がスマートフォンで空席状況等を把握できるよう改善を行った。

#### ●令和 6 年度 2 コース運行への見直し

令和 6 年度は、前年度の課題を踏まえ、利用目的の異なる利用者を分けるため、次の 2 コースに再編した。

##### ① 二次交通コース

駐車場から広兼邸までを結ぶ直行型ルート

##### ② 観光周遊コース

駐車場から吹屋小学校や町並みを巡る周遊型ルート

この見直しにより、10 月末時点で既に前年実績に迫る 5,300 人超の利用が

あり、年度末には7,000人規模に達する見込みとの説明であった。  
また、令和6年度はQRコードを活用したアンケート調査も実施し、104人から回答を得ている。  
アンケートでは満足度96%で、利用者は40～50代が中心、県内客が半数、県外客が4割強、国外客も一定数含まれていた。  
感想としては、運転手による観光案内が良かった、雨天時でも移動しやすい、環境に優しいといった声が多く寄せられていた。

### <高梁市が認識している主な課題>

#### ●有料化の難しさ

最大の課題は有料化である。  
観光地であるため利用者負担は一定程度可能と考えられる一方、実際の料金徴収方法、運転手による現金収受の負担、制度上の整理などが課題となっている。  
高梁市では、単純な乗車料徴収だけでなく、観光施設の入館料とセットにしたバック料金なども検討しているとのことであった。

#### ●運転手の確保

継続運行には運転手の確保が不可欠である。  
高梁市では地元事業者へ委託し、元校長先生や地域移住者などが担っているとのことであったが、期間限定・時間限定の業務であり、恒常的な確保は容易ではないとの説明であった。  
特に有料化を伴う場合は、必要な制度対応や資格面も含め、運行のハードルが高まるという実情が示された。

#### ●生活交通としての限界

市街地実証の結果からは、グリスロは低速で長距離移動に向かず、また高齢者が荷物を持って乗り降りする利便性にも課題があることが明らかとなった。  
そのため、高梁市では生活交通として全面的に展開するより、比較的短距離で移動を楽しむ要素のある観光地での運行に適性があると判断していた。

#### ●気候・地形条件

吹屋地区では冬季の寒さ、降雪、路面凍結があり、通年運行が難しい。  
また、勾配や狭隘道路では安全面への配慮も必要である。  
観光資源が点在し、しかも距離が離れている高梁市の地理的条件の中で、

グリスロ単体ですべての移動課題を解決することは難しいという認識であった。

#### <質疑を通じて得られた主な知見>

##### ●観光分野では料金設定の可能性がある

高梁市では、観光利用であれば有料化の余地があるとの認識であった。実際に他自治体では500円程度の料金徴収事例もあり、観光客であれば一定の負担受容性が見込まれる。

ただし、単純に運賃として徴収するのではなく、**施設利用や観光体験と組み合わせたパッケージ化の方が現実的である**との考え方が示された。

##### ●観光客の滞在時間延長に寄与する

吹屋地区では、グリスロに乗ることで観光客が少なくとも20～30分程度地域内に滞在することになり、その結果、飲食や買い物につながる可能性があるとの説明があった。

単なる移動手段ではなく、「滞在してもらうための仕組み」として位置づけている点が印象的であった。

##### ●情報提供の工夫が利用者満足度を高める

停留所で乗れないという課題に対し、**空席状況や現在位置を見える化するシステムを市職員の発案で構築**したことは大変参考になった。

デジタル技術を活用し、利用者の不満を軽減する工夫が運用面で大きな効果を上げていた。

##### ●生活交通と観光交通では評価軸が異なる

生活交通では「速さ」「確実性」「荷物の持ち運びやすさ」が重視される一方、**観光交通では「楽しさ」「景観」「案内」「体験性」が評価される**。

この違いを踏まえると、グリスロは生活交通よりも観光地での運用に適しているという高梁市の整理は妥当であると感じた。

#### <本市にとっての示唆>

##### ●観光二次交通としての可能性

本市においても、駅や主要交通拠点から観光資源へのアクセス確保は重要な課題である。

特に、文化的・歴史的資源を有する地区においては、グリスロのような移動手段が単なる輸送ではなく、観光体験の一部として機能する可能性がある。

ただし、運行距離、道路条件、冬季の運行可否などは慎重に検討する必要がある。

### ●生活交通としての導入には慎重な検討が必要

高梁市の事例から、グリスロは高齢者の日常移動手段として万能ではなく、導入しても利用が定着するとは限らないことが分かった。

本市で導入を検討する場合も、日常交通として広く展開するのではなく、対象地域や目的を限定した実証から始めるべきである。

### ●運行スキームと人材確保が成否を左右する

車両導入そのものよりも、誰が運転し、誰が運営し、どのように継続財源を確保するかが重要である。

地元事業者との連携、観光施設との連動、スポンサーや広告収入の活用など、複数の財源確保策を検討する必要がある。

### ●有料化の設計が重要

運賃徴収には制度的・実務的なハードルがあることから、単純な運賃モデルではなく、体験型ツアー、施設利用とのセット販売、ガイド付き運行など、観光商品としての設計を検討する視点が有効であると考えられる。

## <まとめ>

岡山県高梁市では、グリスロを市街地の生活交通として実証した結果、継続性や採算性に課題があることを確認し、その後、吹屋地区における観光交通へと重点を移して成果を上げていた。

観光地においては、周遊性向上、滞在時間の延長、観光満足度向上、新たな観光資源化といった効果が見込まれる一方、継続運営には有料化、運転手確保、制度整理が不可欠である。

本視察により、グリスロは「地域交通の万能策」ではないが、「観光地における体験型二次交通」としては有効な可能性を持つことを学ぶことができた。

本市としても、今後の交通政策及び観光政策の検討において、高梁市の取組を参考にしていくべきである。

## オ) 研修所感 (当市との比較、導入効果など)

高梁市の取組は、単に新しい乗り物を導入したというのではなく、実証運行を通じて生活交通としての可能性と限界を丁寧に見極め、その結果と

して観光活用へと方向転換していった過程に大きな意義があった。  
特に印象的であったのは、

- ・実証結果を踏まえて活用分野を見直していること
- ・バス停で乗れないという課題に対し、利用者向けの情報提供システムを導入したこと
- ・グリスロを地域内滞在や消費拡大につなげる観光コンテンツとして捉えていること

である。

一方で、財政負担、運転手確保、有料化の難しさ、冬季運行の制約など、継続に向けた課題も明確であり、導入すればすぐ効果が出るというものではないこともよく理解できた。

本市においても、観光地へのアクセス向上や地域内回遊の促進は重要な課題であり、高梁市の事例は大いに参考となる。今後は、本市の地理条件、観光資源、既存交通との関係、冬季条件等を踏まえ、観光二次交通としての活用可能性を具体的に検討していく必要がある。

グリーンスローモビリティの特徴は、時速20km未満で走り、二酸化炭素を排出しない環境にも優しい電動車両であることにある。車両については全国的に4人乗りから22人乗りと多様ではあるが、それを活かせるのは、高梁市の中心市街地や吹屋地区のように、狭い空間をゆっくりと巡回できる場所であると考える。

平川市で導入できそうな場所としては、まず観光周遊を目的に、津軽尾上駅から盛美園、猿賀公園までの範囲が想定される。特に、この地域は駐車場が少ないため、弘南鉄道と連携して観光客を運搬するツールとして効果が期待できるのではないかと考える。

ただし、平川市で運用を開始したAIデマンドタクシー「のらっさ」（乗車料金として300円/人）とは競合するため、その差異化を検討しなければならない。また、その地域の観光の魅力をもっと高めて誘客を促進するなどして、費用対効果をきちんと見極めないと、二重投資となる危険性もあるので、導入には慎重な検討が必要である。

また、生活交通及び二次交通を目的に、碓ヶ関地区の導入も想定される。

特に、この地域の高齢者の足として期待ができるのではないかと考える。

ただし、冬期間の利用ができるのか、また、利用者数はどれくらいあるのか、などを見極める必要があるため、これも導入には慎重な検討が必要である。

■高梁市での研修風景



研修風景



高梁市役所・入口にて集合写真