

令和5年度 総務委員会 行政視察報告書

令和5年10月30日（月） 栃木県宇都宮市

「避難所開設状況管理システムの活用状況等について」

令和5年10月31日（火） 神奈川県横浜市

「地域交通サポート事業の活動状況等について」

上記の視察項目について全委員の報告書を添付し報告とします。

総務委員会	委員長	郷右近	修
	副委員長	中堀	りゅういち
	委員	岡島	ゆみこ
		林	ゆきひろ
		月岡	修一

2023年11月17日

郷右近修

10月30日 宇都宮市 防災 避難所開設状況管理システムの活用状況等

2000年の東海豪雨のような大規模で深刻な水害は起きていないが、愛知県内で集中豪雨による水害が起きている。豊明市で水害を防止することや水害が起きてしまったときの避難については常に全国の事例を学び、活かすことが必要という認識を持って宇都宮市の事業を視察した。宇都宮市では令和4年、台風15号の水害に対し、従来のシステムでは市民に情報を公開するまで時間がかかり、市民が検索もしにくいという課題が明らかになったので、市内に148箇所ある避難所の開閉状況や混雑状況を公開し、現在地から近い避難所と移動経路を案内するシステムを新たに運用していた。

優れている点は1時間ごとに災害と避難所の状況が、リアルタイムで繁栄されスマートフォンなどで市民が見ることができること。一方で豊明市のような一般市では難しいこともあった。

まず、運営費が掛かるという点。月額23万円掛かるので災害までゆかない場合でも注意喚起の情報を発するとか、普段からある程度の頻度で活用するなどの努力が必要になる。

二つ目は避難所や地域防災拠点から災害対策本部に情報の集計と送信は市職員が手作業でしているという点。正確な情報を定時で反映させるには市職員が担うことが適切だと思うが、豊明市だと市外在住職員の多さからこのような職員配置を災害時に実施することは難しいと感じた。

高校生以上になると移動を伴った生活をする人が非常に多くなり、世界中から旅行者が行き来する社会情勢を考えると、全国的には災害と避難所の情報はその瞬間にそのまちにいる人全員が共有できるシステムが主流になってゆく可能性があるので、豊明市で導入する際に市民にシステム運用に必要な訓練を受けてもらい、避難所情報の発信をしてもらうことが想定される。そういったことをを模索することが必要ではないかと感じた。

10月31日 横浜市 地域交通サポート事業の活動状況

豊明市は高齢化率が27%（2020年）で、近隣の東郷町の23.9%や大府市の22.2%と比べると高い。愛知県全体の25.4%と比べてもやや高齢化が進んでいて、今後の豊明市の市民の生活には、高齢者の外出を中心とした公共交通の充実が不可避と考えられる。そのことを念頭にお話しを聞いた。

横浜市では持続可能な公共交通を作ることを目的にしながら、複数の部署にまたがって運営されていた組織を再編してデマンド型交通や自治会が運営する乗り合い交通の支援をしていた。横浜市は高層ビル、繁華街などがある沿岸部は交通手段が発達しているのに対し、丘陵地側では宅地の道路や区画の整備が十分でない為、公共交通が十分発達していないということだった。この点については豊明市の旧農村集落内や栄、舘地域の課題とも重なると感

じた。また、地域によって参入している民間のバス会社が異なっていることも公共交通の充実が難しくなっていると説明があった。そういったことから、宅地にバス路線がない地域では高齢の市民などから公共交通の充実を求める意見があり、乗用車を使って自治会が運営する乗り合い交通が運営されていた。

自治会からの手上げがスタートになり、横浜市が行う支援は運営にかかわる調査やアンケートを通じた路線の検討などで、赤字の補填など財政面での支援はしていない（自動車保険費や車検費は横浜市が援助している）。会員から集める会費を燃料費にして運営が成り立つ仕組みの有償事業だが、運転手はボランティアなので、その募集を横浜市が支援をしていた。

前提になる条件として、首都圏で開発された住宅地（ニュータウン）は大規模であることが普通で、横浜市緑区山下の事例も16000人、乗り合いバスのルートも長いものは5キロメートルくらいで、そういった規模の「自治会が運営する乗り合い交通」ということは弁えなければならない。

ただ、宅地を出発、到着地点にした公共交通の拡充がひつような豊明市としては自治会が乗用車で運営する乗り合い交通は参考になる事例といえる。横浜市ほどの自治体でもボランティア運転手の確保は苦勞しているので、自動車保険や車検に対して自治体が援助するなら、ボランティア運転手個人に対しても免許更新費（の一部でも）を補助するなどの推進策ができるのではないかと提起したい。

研修報告書

宇都宮市 避難所開設状況管理システム

提出日：2023年11月17日

提出者：中堀りゅういち

調査趣旨：豊明市内で災害が発生した場合、自身がハザードマップに準じた避難所へ避難することになるが、いざ事が発生した場合にスムーズに一連の適切な対応はとれるのか？行政から少しでも被災者に対して手助けできる手段として調査課題に上がった。

概要：令和4年9月の台風を機に当システムの開設となった。それまでの避難システムだと「公開までの作業に時間を要した」「検索する側（市民）の操作が分かりにくい」との課題が浮き彫りとなり、今回研修させていただいたシステムの構築に至った。避難所の開設状況を管理し、避難所情報の正確性と迅速性を向上させることが期待されている。インターネットのGPSを利用した避難所までの開閉、混雑状況及び避難ルートを公開するシステム。システム構築費は150万円。運営費は月々20万円。

研修結果：利用のしやすさや利便性は申し分ないものとなっているが、現状では情報伝達手段が避難所に派遣された職員への一括委任となり、それなりの混乱過において信憑性が少し不安定。さらに避難所情報の登録が任意であり市民への徹底した周知活動及びこのシステム維持管理に市職員の定期的な作業が必要である。この課題に対処するためには、職員の定期的なシステム維持活動はどうするのか？避難所の情報について入力されるべき情報種別や、実装に当たっての運用・技術面を整理することが重要と判断する。

所感：豊明市民皆様の生命を考えた場合、少しでも利便性の高いシステム等はどんどん導入すべきではあるが、当システムの維持管理を考えた場合、人口や職員数の規模に齟齬があるためうまく実装維持できるのか不安が残る。

研修報告書

横浜市 地域交通サポートボランティアバス

提出日：2023年11月17日

提出者：中堀りゆういち

調査趣旨：公共交通の充実が豊明市においても必要条件の一つである。一部ひまわりバスの廃止から、デマンド型のチョイソコとよあけに置き換わったが、停留場の位置問題や稼働時間が9時～16時までであり土日休みの縛りもあることから不便であるとの声も少なくない。高齢者がストレスや疲労を感じることなく利便性を重視した移動手段の確保が急務である。

概要：ボランティアバスは年会費1200円。平日4日間で午前2便。午後は事前予約制。バス停で手を挙げて乗車する。決められたルート内にある停留場にて下車。病院やスーパー等の利用のために施行された移動手段。

研修結果：前提に地域住民の総意が一定程度必要である。全てがボランティアで賄われており、活動助成金は年間上限30万円。事前の実証運行費は年間として約240万円。本格施行は車検を受ける年で年間約155万円（こちらは車両代や保険費用）。実際の車両はワゴンタイプで8人乗り。緑ナンバーは未取得。維持管理費用を賄うための利益確保には緑ナンバーが望ましい。現時点においてドライバーや協賛金の募集を募っている状況。

所感：助成金が上限30万円で地域住民の日常の移動が成されているのは目覚ましいものがある。しかし低コストで快適な地域交通の確保や維持を図るための取り組みとして当該地域のボランティアや協賛（現状）が必須事業。導入支援の観点から非常にハードルが高いものとなっているのではないのか。将来、絶対に必要な地域間の移動に対して現役世代（健全の高齢者も含む）がどれだけ関心を持ち、将来自分たちが移動難民に陥った場合に組みまなくてはいけない事業だと考えてもらえるのか？そしてそれをどこまで行政や町内会側が周知していかなくてはならないのか？いざ自分が移動難民になる前に当事業の必要性を訴えていかなくてはならないが、現役世代の時間的・精神的・経済的に困窮している現状で当事業を受け入れる余裕があるのか甚だ疑問である。どのように「最終的に自分たちにも降りかかる生活課題」かを訴える取り組みが必要と推察する。将来的にボランティアバスは必須だと思います。施行には長期的な事業となるため、類似の事業も考慮しながら早急な取り組みが望ましい。

2023年

総務委員会行政視察報告書

令和5年10月30日(月)13:30～14:30

栃木県宇都宮市役所

- 避難所開設状況管理システムの活用状況等について

令和5年10月31日(火)10:00～12:00

神奈川県横浜市役所

- 地域交通サポート事業の活用状況等について

総務委員長 郷右近 修

副委員長 中堀 りゅういち

月岡 修一

林 ゆきひろ

作成者 岡島 ゆみこ

令和5年10月30日(月)13:30~14:30 宇都宮市役所にて

岡島ゆみこ

視察事項：「避難所開設状況管理システムの活用状況について」

システムの運用の開始のきっかけ、システム、経費、運用体制、市民への周知などをお伺いしました。

導入経緯

令和4年9月24日台風15号で「避難指示」を発令し、避難所を開設した。

・公開までの作業に時間を要したこと、検索する側（市民）の操作が分かりにくいなどの課題があったため現システムを導入

システムの概要

「災害情報共有システム」の拡張機能で避難所の開閉状況や混雑状況を公開できる

特長は開設している避難所等を一覧形式で表示、GPS機能により最寄りの避難所を上位表示、避難所までのルート案内の可能などがあげられる。

導入・運用費用

パッケージ化された製品であり、開発費用は発生していない。閲覧するための専用ソフトやアプリ等も不要。

◎災害情報共有システム 初期費用 1,500,000円（税抜き）
運営費用 月額200,000円（税抜き）

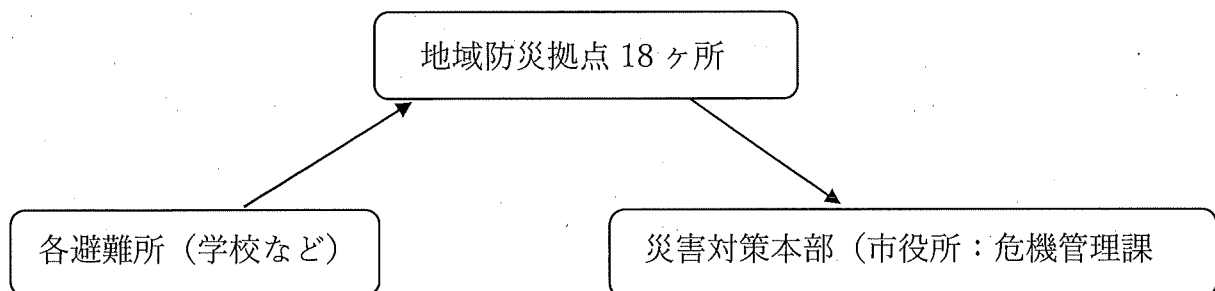
◎避難所開設状況管理システム 初期費用 なし
運営費 月額30,000円（税抜き）

年間2,760,000円（税抜き）月額230,000円（税抜き）

運用体制

避難所の状況は、所轄の地域防災拠点集約し「災害情報共有システム」に入力

「災害情報共有システム」の入力情報をもとに危機管理課が「避難所開設状況管理システム」の情報を更新（1時間おきを想定）



市民への周知

平時はHP、広報誌、マスコミ、出前講座、自治会回覧

災害時はHPのトップページ

登録制防災メールの内容⇒警戒レベル（高齢者等避難・避難指示など）

発令時間、対象となる災害（洪水、土砂など）

対象地域⇒開設避難所

利用者のスマートフォンでGPS機能により最寄りの避難所を上位に表示し、ルート案内の表示もされる。

登録制防災メールは2023年1月時点で26,655件が登録されている。

風水害時は車を水没から避けるために一時的な車両避難所として使える市内のスーパーなどと協定を締結し 2022 年 12 月時点で 17 ヶ所 3880 台分確保している。

所感

災害が実際に起こらないと見えてこないものがあり、実際起きた現場での不都合な点や機能しない点などを精査された結果アップデートされながらの情報ツールである。今回の宇都宮市の場合は市の担当職員が各避難所へ出向き状況を把握し地域防災拠点へ連絡し、拠点は最新の情報を入力、発信するという連携でした。災害時に担当職員がその現場へ行けるという保証が確立していない限り、現時点では当市において導入は難しい問題である。

ただ、このようなアプリは必要である。広島市が開発した「避難所へ Go」のアプリもその一つで災害の経験、対応が不十分であった教訓から市民、通勤者、旅行者に対し避難情報アプリを開発導入した経緯を持つ。断続的に起こる昨今の災害に備え、ブラッシュアップされていくアプリを比較し、導入を考えていく方向であることが望ましい。

令和5年10月31日(火)10:00~12:00(火) 横浜市役所にて

視察事項：「地域交通サポート事業の活動状況について」

ボランティアバスの取組の現在の利用状況、利用するための条件、市からの支援内容、ドライバーや車の確保、自治会と利用者からの意見、交通事業者との兼ね合いなどをお伺いしてきました。

「横浜市地域交通サポート事業」は、地域の主体的な取組によって移動手段の確保や持続可能な運航がスムーズに進むように、地域に対して様々な支援を行う事業。

【実現の基本的な考え方】

- 1, 安全・安心な運行：国からの乗合・乗用業務の許可を得た緑ナンバーを有する車両
 - 2, 地域の盛り上がり：多くの方が継続的に利用することで、安定した経営を行う
 - 3, 行政からの財政支援に頼らない自立した運行
- 地域交通を確保するための様々な手段

⇒道路運送法による事業許可を要しない方法による運行の検討

ボランティアバス 地域の共助により、移動手段を確保。地域のボランティアがバスの運営、運行を実施

1日、10人~20人の利用者目安

◎利用状況

運行ルート：交流センターを起点に循環・お買い物便3ルート

グループ便（利用者のニーズに応じた運行）

※最寄りの駅には寄らないルートのみ

運行日：平日4日間その他に予約制のグループ便

利用者負担：年会費制（1200円/年）

利用登録数 164人（R5年3月31日時点）

<定時便>運行地域内在住、利用申し込み者（会員）のみ利用可能

利用者数 R4年度 2398人 1日平均 12.4人（利用会員：月額100円年一括払い1200円）

<グループ便>定時便の会員登録をしていなくても利用可能。1グループあたり300円（会員も必要）

利用者数 R4年度 1004人

◎支援メニュー

活動助成金 上限30万円/年・通算5か年

車両リース等 上限120万円

運行に係る費用 最長24か月、上限100万円/年

車両購入等に係る費用（120万円/年）任意保険料（25万円/年）車検費用、自動車税（25万円/年）

ドライブレコーダー設置費用（5万円）安全運転支援装置設置費用（5万円）

◎運行継続にあたっての取組

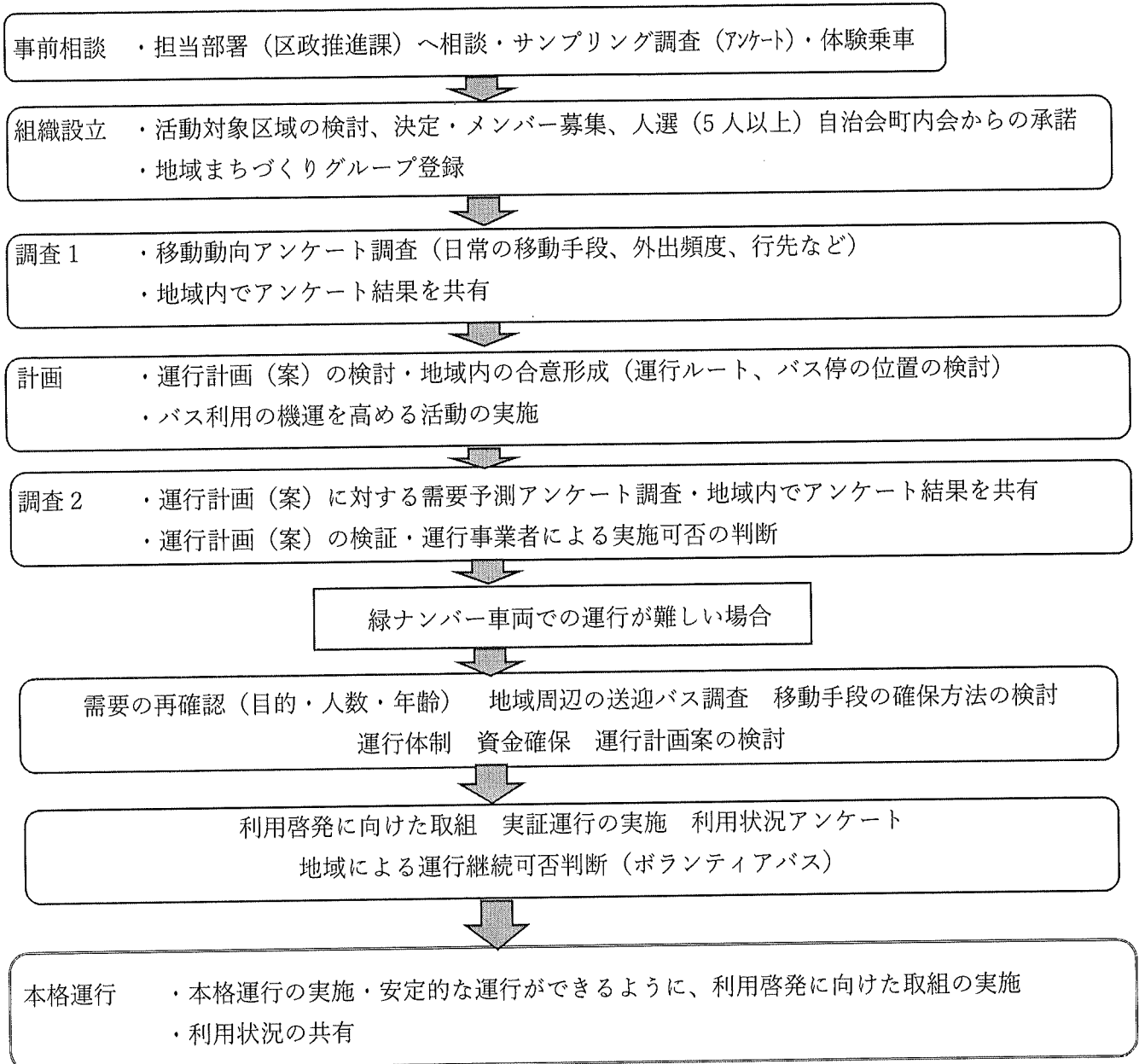
ささえあいバス委員会の開催（概ね2か月ごと）

協賛金の募集

区民祭り等での取組周知

チラシによるドライバー募集など

取組の流れ



所感

運転免許返納者、高齢者、地形（丘陵地、高台）などの理由から自宅近くに交通機関があれば、またできればいいと希望している市民は多いと思われる。しかし、希望者側と利用状況からみて採算が見込まれない地域、道幅などの道路状況、公共交通機関に影響を与えないなどの諸事情により実現はやや困難である。ボランティアバスはその点運行路線、料金など調査、検討、を重ねれば運行への実施の可能性はみられる。ただ、ボランティア委員会を設立し、市からの助成金、補助金制度の申請、ボランティア運転手の確保、維持、継続に大変な自治会町内会などの協力を要する。

以上のような状況ではあるが、これからも高齢者は増え続けると予想され、移動困難な市民は家族、近所だけの助け合いでは補えなくなる。そのためには、次へと繋げていけるようモデル地区を作る事がこれからの高齢者生活の幅が広がり、返納をためらっている高齢者にも環境整備として必要になってくるのではないかと。

1. 栃木県宇都宮市 (R5. 10. 30 視察)

「避難所開設状況管理システムについて」

① 市の概要

宇都宮市は、栃木県の中部に位置し、内陸型工業団地を有し、人口約 51 万人、面積 416. 85 km²の中核市です。工業団地の造成など積極的な産業振興策を推進し、近代的な商工業都市の基礎を整え、首都圏の北の拠点都市として発展し続けています。

② 避難所開設状況管理システムについて

宇都宮市では、令和 4 年 9 月 2 4 日の台風 1 5 号の際、「避難指示」を発令し、避難所を開設しましたが、公開までに時間がかかったことや、市民の方が操作しにくかったこともあり、改修を行いました。

「災害情報共有システム」は、災害対策本部を中心に職員間で市内の被害状況や応急対応状況、避難所の状況などを共有するシステムであり、その拡張機能として、「避難所開設状況管理システム」があります。この「避難所開設状況管理システム」

は、避難所の開閉状況や混雑状況等を公開し、スマートフォンの GPS 機能を活用すれば、現在地から最も近い開設している避難所への経路やその混雑状況が表示されます。また、車両を水没による被害から守るために、車両退避場所も民間と提携して市内 3 8 0 0 台分確保し、その最も近い場所も知らせることができます。

運用経費は、「避難所開設状況管理システム」と「災害情報共有システム」を合わせて、年間約 300 万円ほどかかっているとのことでした。

情報の伝達については、宇都宮市内には、地域防災拠点が 1 8 カ所、避難所は 1 4 8 カ所あり、避難所 1 カ所に 4 名の職員を配置し、逐一連絡して、情報を更新。「避難所開設状況管理システム」は 1 時間おきに情報を更新しているとのことでした。また、定期的にパトロールを行って、環境状況なども共有しています。

毎年の避難訓練では、自主防災会と地域と密に打ち合わせをしており、災害が起こった際のシミュレーションも綿密に行っているとのことでした。



システムを実際に運用した様子

③ 所感

実際にシステムを動かしている様子や、避難訓練の状況を撮影した映像で、どのようにシステムを活用しているかを確認しました。

避難所の開設状況や災害状況をリアルタイムで、できるだけ素早く市民の方にお伝えすることは非常に重要なことです。本市においても、同報無線による放送やケーブルテレビによる浸水状況の放送、移動系防災無線を各地域に配置などを行っていますが、地域や家庭環境によっては、なかなか情報が行き届かないこともあります。避難訓練や職員の配置計画、地域との密な打ち合わせだけでなく、こうしたシステムの導入も今後は検討する必要があると感じました。

2. 神奈川県横浜市 (R5. 10. 31 視察)

地域交通サポート事業（ボランティアバス）について

① 市の概要

横浜市は神奈川県東部に位置し、国際貿易港を有し、商工業都市として発展し、人口は約 377 万人、面積 437.56 km²の政令指定都市です。

市役所は駅前のオフィス街の中心にあり、31 階建ての高層ビル内にありました。1 階から 3 階が一般市民の方も利用でき、5 階から 31 階が職員の職務スペースとなっています。また、この市役所本庁舎は 2020 年に供用開始したとのことです。



② ボランティアバスについて

横浜市では、戦後の復興を進めていく中で、急激な住宅需要が高まり、市街地を無秩序に拡大してきた背景がありました。そうした急激な発展の中で、都市基盤の整備が追い付かず、郊外部においては坂道や階段など高低差のある住宅地が形成され、現在は高齢化に伴って、移動手段の確保に課題を抱えているとのことでした。

そうした中で、横浜市の地域公共交通サービスは、誰もが利用しやすく、持続可能な地域交通の実現に向けて、「バスネットワークの維持」「地区内交通サービスの確保」「モビリティマネジメントの推進」を柱に、「鉄道」「中量軌道輸送システム」「路線バス」「ボランティアバス（コミュニティバス）」「乗合タクシー」「福祉有償運送」「デマンド型交通」「シェアサイクル」「シェアモビリティ（電動カート、電動キックボード）」等々、様々な交通サービスを活用して、市民、地域、事業者、行政が協力して、地域の交通網を実現させていく考えで進めています。

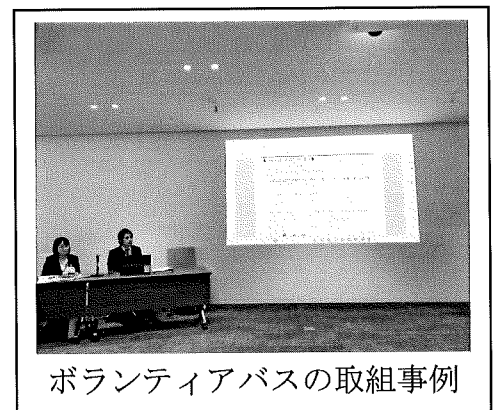
今回、視察した内容は、その1つである「ボランティアバス」で、横浜市が試行的に取り組んでおり、地域の方が自立して運営できるように、市として支援しているとのことでした。

<横浜市が支援している内容>

- ・ 事前相談、組織の設立、調査計画、実証実験、本格運行までサポート
- ・ 民間事業者ではできないのか、需要はあるのか、移動手段は本サービスが適切か、どの車両種別で運行できるか、採算性や活動区域等も行政と地域で調査検討

<横浜市が行っている補助>

- ・ 調査計画の活動助成金 上限30万円/年・通算5年
- ・ 車両リース料 上限120万円
- ・ 運行に係る費用 上限100万円/年・最長24か月
- ・ 車両購入等に係る費用 120万円/年
- その他、任意保険料、車検費用、自動車税、ドライブレコーダー、安全装置等の設置費用も助成



<直近4年間の利用状況>

	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度
利用者数	2,570	1,091	2,531	2,398
1日の平均乗車数	13.7	8.6	12.3	12.4
グループ便(利用者数)	639	285	390	1,004

※令和4年度でも、年間で数十万円ほどの赤字が出ている。

③ 所感

本市においては、ひまわりバスとチョイソコとよあけを中心に、その他、名鉄本線、名鉄バス、民間タクシー等で地域交通を担っています。しかし、「市役所」「藤田医科大学病院」「福祉体育館」「文化会館」等、主要な公共施設が市の北側にあり、南部地域からは不便との声も出ています。

本市においても、様々な交通サービスを検討する必要性があり、地域によっては、横浜市が行っている「ボランティアバス」も検討する必要があるかもしれないと感じました。

総務委員会 行政視察 栃木県宇都宮市

令和5年10月30日 月岡 修一

「避難所開設状況管理システムについて」

行政経営部危機管理課

1 導入の経緯

◎ きっかけ

令和4年9月24日台風第15号（令和元年東日本台風以来約3年ぶり）

「避難指示」を発令し、避難所を開設した。

当時運用していた旧システムにより、避難所の開設状況等を周知。

旧システムは、民間企業と栃木県が締結した協定を活用し、

令和3年度から運用開始（無償）

課題

- ・公開までの作業に時間を要した
- ・検索する側（市民）の操作が分かりにくい（直感的に操作できない）

現システムの導入（12/1）

2 システムの概要

◎ 避難所開設状況管理システムとは

本市が運用する「災害情報共有システム」の拡張機能であり、避難所の開閉状況や混雑状況等を公開できるシステム。

- ・開設している避難所等を一覧形式で表示

特徴 ・GPS機能により最寄りの避難所を一覧形式で表示

- ・避難所までのルート案内が可能

3 導入・運用経費

当システムは、パッケージ化された製品であり、開発費は発生していない。

閲覧するための専用のソフトやアプリケーション等も不要。

◎ 災害情報共有システム

構築費（初期費用） 1,500,000円（抜き）

運営費 月額 200,000円（抜き）

◎ 避難所移設状況管理システム

構築費（初期費用） なし

運営費 月額 30,000（税抜き）

@ 230,000円 ×12か月 = 年間 2,760,000円（税抜き）

4 災害情報共有システム

◎ 災害対応部署が入力

- ・ 人的災害
- ・ 道路冠水
- ・ 土砂災害
- ・ 倒木等
- ・ 避難所情報

◎ 対策本部が入力

- ・ 伝達事項
- ・ 行動指示

5 避難所開設状況管理システム（内部面）

- ・ 災害情報共有システムに入力した避難所情報は一括連携可
- ・ 開設状況や混雑状況は一覧から随時変更可

6 避難所開設状況管理システム（公開画面）

- ・ 混雑状況が一目でわかる
- ・ 現在地からの距離を表示
- ・ 車両待避所も併せて表示
- ・ 「ここへ行く」でルート表示

7 運用体制

- ◎ 避難所の状況は、管轄の地域防災拠点が集約し「災害情報共有システム」
に入力

「災害情報共有システム」の入力情報をもとに、危機管理課が「避難所設置
状況管理システム」の情報更新

8 市民への周知

- ・ ホームページ、広報誌
- ・ マスコミ
- ・ 出前講座
- ・ チラシの自治会回覧

- ◎ 登録制防災メールの内容 * 避難情報発令時

- ・ 警戒レベル（高齢者・土砂災害）
- ・ 発令時間
- ・ 対象となる災害（洪水・土砂災害）
- ・ 対象地域
- ・ 開設避難所

登録制防災メールの登録件数が約2,000件アップ

総務委員会 行政視察 横浜市

令和5年10月31日 月岡 修一

「視察事項」

横浜市地域交通サポート事業の活動状況等について

横浜市交通サポート事業について説明者

- ・横浜市都市交通整備局都市交通部都市交通課
- ・徳重拓也 都市交通課 地域交通担当課長
- ・寺岡美貴 都市交通課査担当係長
- ・井上美幸 同 上

横浜市会議会局

- ・秋本航太 政策調査担当係長
- ・辻 朋美 政策調査課

◎ 地域交通事業について

「項目」

1・横浜市内の交通

地域・地理的な特性

戦後の復興を遂げていく中で、住宅需要の急激な高まりその結果、市街地が無秩序に拡大。計画的な都市基盤の整備が追い付かない状況。また、丘陵地や高台へ

の住宅立地が進んだことにより、郊外部の住宅地では坂道や階段などの高低差のある町が形成された。

そのような地域の多くは、**高齢化の進展などにより移動に課題**を抱えている。

「横浜市地域交通サポート事業とは」

坂道が多い横浜市では、駅から離れた住宅や駅徒歩圏でも山坂の多い地区等で通院、買い物など様々な目的での移動や高齢化による交通手段確保を目的に地域の方々が集まり、生活に密着した地域交通の導入に向けて取り組むケースが多くあります。

実現の基本的な考え方

- 1・安全・安心な運行：国から乗合・乗用車業務の許可を得た緑ナンバーを有する車両
- 2・地域の盛り上がり：多くの方が継続的に利用することで安定した経営
- 3・行政からの財政支援に頼らない自立した運行

地域交通を確保するために様々な手段を講じている

ボランティアバスの取り組みについて

「緑区山下地区」の概要

- ◎ 鶴見川と恩田川に囲まれた三角形の地区
(川沿いは農地、中央の丘陵部に住宅地)
- ◎ 人口約 16,700 人、高齢化率 約 26% (令和 4 年 9 月時点)
- ◎ 幹線道路にはバスが走っているものの、丘陵地帯である住宅地にはバスがなく、移動手段を確保していくことが課題である。

ボランティアバスの取り組みについて

「緑区山下地区の取組経緯」

平成 25 年 1 月	山下地区安全・安心まちづくり協議会 設立
平成 26 年 4 月	「山下地区安全・安心まちづくりプラン」を策定 「地区内における交通網の充実」が位置づけられる
平成 28 年 1 月	まちづくり協議会・横浜環状北西線建設関連企業の地域 貢献協議会・横浜市の 3 者が小型バス運行に関わる協定を 締結

平成 28 年 12 月	実証運行開始（平成 31 年 3 月まで）
同 上	利用者へのアンケート調査など実施し、運行計画を見直し
平成 31 年 4 月	運行開始

ボランティアバスの取り組みについて

◎ 利用料

- ・月額 100 円（年度一括の 1,200 円、現金払い）
- ・利用会員が同伴する未就学児まで無料

◎ 利用申し込み方法

- ・山下地区にお住いの方で、ご利用を希望される方は、自治会長まで連絡 利用申込書をお渡しします
- ・利用申込書に必要事項を記載の上、利用料と共に自治会長へご提出
- ・利用申込書のご提出と引き換えに、利用会員証をお渡しします

◎ ご乗車方法

- ・バス停でささえあいバスを見かけましたら、手をあげる
- ・利用会員証を提示し乗車