

各新聞など情報誌の記事をピックアップして掲載しています。
木のこと、経済、福祉、災害、エコ、住まいなど、色々な話題です。

令和7年 **11**月のHPきごころ通信 (先月の話題)

(1) **自動運転バス、関西で実証広がる**

大阪府、走行台数全国1位 大阪メトロ、繁華街で長期

* 運転手不足でバス路線を廃止する動きが相次ぐ中、自動運転は解決策の一つ。

* 大阪市高速電気軌道（大阪メトロ）は2024年11月から、京橋駅発着の2つのルートで大型自動運転バスを運行。

* 状況に応じて手動運転に切り替える「レベル2」の実証実験。

* 2025年10月末までを予定。

* 2024年12月までの自動運転バスの延べ走行台数を都道府県別にみると、大阪府が14台と全国トップ。

* 京都市は小型バス以上で自動運転バスを計画。

(2025年10月18日 日本経済新聞記事より抜粋・引用)

(2) **特区民泊受付、来年5月停止**



大阪市、規制権限要望へ

苦情・違反对応 法令改正で国と協議

* 大阪市は「特区民泊」の新規申請の受け付けを来年5月30日から停止します。

* 認可済みの施設は引き続き営業を認めますが、居室の追加などは認めません。

* 特区民泊の制度変更には、国家戦略特別区域会議で変更案をまとめ、首相の認定を得る必要があります。

* 国との協議で、大阪市は国家戦略特区法の法令改正を求めます。

* 自治体の判断で管理事務室の設置を義務付ける規制などができるよう訴えます。

* 管理事務室がないため騒音やゴミ出しのトラブルに対応しにくい課題があります。

* 運営事業者が海外に居住している場合、国内代行業者への委託を義務付け

各新聞など情報誌の記事をピックアップして掲載しています。
木のこと、経済、福祉、災害、エコ、住まいなど、色々な話題です。

て代行業者に対して行政が指導できるようにすることです。

*宿泊予約サイトの運営者に対し、制度上認められていない1泊からの予約を禁止。

*特区民泊の滞在日数は2泊3日以上という運営条件があります。

*大阪市内の特区民泊施設数は、8月末時点で6853施設と全国の94%を占めます。

*大阪市の違反事項への街灯が現認された施設事業者への対応を定めた処分要領案を策定しました。

*行政処分で改善されない場合は認定を取り消すと明記しました。

(2025年10月28日 日本経済新聞記事より抜粋・引用)

(3) 老いる信号 故障後絶たず 更新時期、1/4が超過 放置続けば事故リスク 撤去、地元の合意難航も

*インフラ老朽化の波が信号機にも押し寄せています。

*4基中1基が更新時期の目安を超え、故障が後を絶ちません。

*信号の制御機の障害は2024年度910件発生。2015年度に比べて約1割増。

*警察庁は制御機の更新基準を「製造後おおむね19年」と規定。

*全国203,910基(2024年度末時点)のうち製造後19年を超えたのは151,302基。

*老朽化率は25.2%で過去最高。

*2024年度に障害が見つかった制御機のうち6割超に当たる578件は老朽化によるもの。

*更新費用は1基あたり少なくとも140万円ほど。

*すべてを改修するには単純計算で700億円以上。

*信号柱の老朽化が原因とみられる倒壊事故は2015～2024年に19件。

*信号制御機の老朽化率は奈良(44%)が最も高く、神奈川(43%)や京都(42%)、大阪(41%)、新潟(40%)が続きます。

*老朽化率が3割以上の自治体は11道府県。

*信号機の設置には、①最大時の1時間当たりの交通量が原則300台以上
②隣接する信号機との距離が原則150M以上 — などの条件を満たす必要があります。

(2025年10月28日 日本経済新聞記事より抜粋・引用)