

地域特性に応じた
電動低速モビリティの活用検討調査業務

報 告 書

令和2年3月

国土交通省総合政策局環境政策課

地域特性に応じた電動低速モビリティの活用検討調査業務 報告書

目 次

第1章 業務概要	1
1.1 業務の目的	1
1.2 実施フロー	1
1.3 業務の内容	2
第2章 実証調査地域の選定	3
2.1 事業の概要	3
2.2 地域選定の方針	3
2.2.1 応募資格等	3
2.2.2 提案に伴う設定条件	4
2.2.3 募集する提案の選定基準	6
2.3 公募要項の作成	7
2.3.1 公募実施概要	7
2.3.2 公募要項の作成	7
2.4 公募に係る質問と回答	8
2.5 審査会議の開催と地域選定	10
2.5.1 審査会議の概要	10
2.5.2 実証調査地域の選定結果	10
第3章 実証調査の実施	11
3.1 実証調査の準備	11
3.1.1 車両貸与に係る各種調整	11
3.1.2 地域会議の開催	12
3.1.3 実証調査のスケジュール設定	12
3.2 実証調査の実施	13
3.2.1 千葉県松戸市における実証調査	14
3.2.2 兵庫県明石市における実証調査	23
3.2.3 兵庫県朝来市における実証調査	32
3.2.4 岡山県笠岡市における実証調査	41
3.2.5 山口県宇部市における実証調査	52
3.2.6 宮崎県宮崎市における実証調査	61
3.2.7 宮崎県延岡市における実証調査	71

3.3	実証調査結果の取りまとめ	80
3.4	実証調査報告会の開催	102
第4章	グリーンスローモビリティの普及・推進に向けた検討	103
4.1	グリーンスローモビリティの位置づけと期待される役割	103
4.1.1	グリーンスローモビリティの公共交通としてのサービス領域	103
4.1.2	グリーンスローモビリティのメリット・デメリット	104
4.1.3	グリーンスローモビリティの優位性から期待される役割	106
4.2	グリーンスローモビリティの活用場面	107
4.2.1	「交通手段確保」の視点での有効な活用場面	109
4.2.2	「福祉対策」の視点での有効な活用場面	113
4.2.3	「地域活力維持」の視点での有効な活用場面	115
4.2.4	「観光振興」の視点での有効な活用場面	117
4.2.5	「環境対策」の視点での有効な活用場面	118
4.3	導入・事業化に向けた検討課題	119
4.3.1	個別の検討課題	120
第5章	グリーンスローモビリティの普及啓発のためのシンポジウム開催	127
5.1	シンポジウムの開催概要	127
5.2	シンポジウムの開催結果概要	129
5.2.1	春季シンポジウム（大阪開催）の結果概要	129
5.2.2	秋季シンポジウム（福岡開催）の結果概要	132
5.3	シンポジウム参加者について	135
5.3.1	参加者の状況	135
5.3.2	参加者アンケートの結果	136

【巻末資料】

巻末資料 1. 公募関連資料

巻末資料 2. 実証調査の実施計画書

第1章 業務概要

1.1 業務の目的

パリ協定を受けた2050年の温室効果ガスの大幅削減に向けて、地域においても、一層の低炭素社会の実現に向けた地球温暖化対策に係る取組が求められている。このような中で、公共交通などの地域住民や観光客の足となるモビリティについての一層の低炭素化を進めることが重要である。また、「第五次環境基本計画」において、環境・経済・社会の総合的向上の具体化が必要であると指摘されている。

このため、本調査では、低炭素でかつ地域の新しいモビリティになり得る電動低速モビリティ（グリーンスローモビリティ）について、地域での活用を検討するため、過疎地、地方都市、離島等の地域でグリーンスローモビリティの実証調査を行い、地域や用途の特性に応じた導入に向けた課題の抽出などの調査・分析を行い、電動低速モビリティの普及・推進に向けた検討を行う。

1.2 実施フロー

本業務は以下のフローに従い実施した。

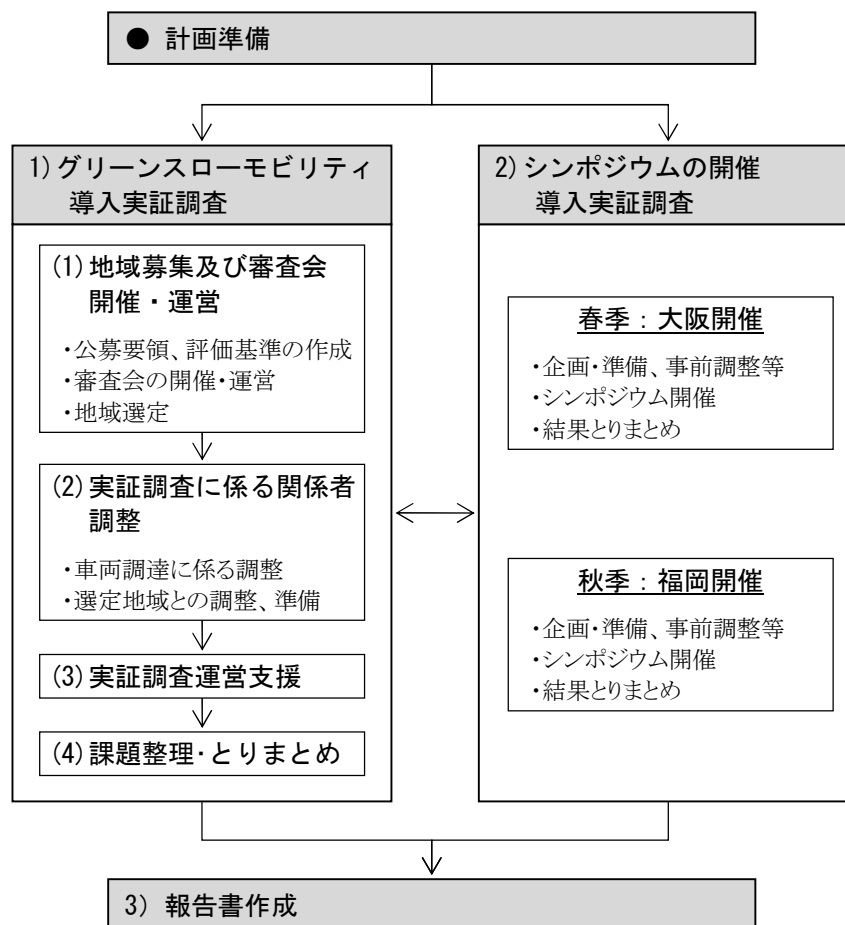


図 業務フロー

1.3 業務の内容

1) グリーンスローモビリティ導入実証調査

- (1) 地方公共団体から提案された企画提案から支援すべき地域（7地域）を募集するとともに、選定するための審査会（構成員を外部有識者、国土交通省関係部局等とし、組成主体は国土交通省とする）を開催・運営した。
- (2) 選定された各地域での実証調査において、車両のレンタル・車両輸送・車両メンテナンス・運転手の教育を車両提供メーカーと連携し、調整を図ると同時に、地域において、関係者との実証調査の日程、ルートの設定、運転手の確保、実証調査に必要な関係者との協議等の調整を行った。
- (3) 調査終了後は各地域の実証調査結果を取りまとめ、地域の特性別や活用場面別に、グリーンスローモビリティの地域での導入に向けた論点や課題の整理等を行った。

2) グリーンスローモビリティを普及啓発するためのシンポジウムの開催

地方公共団体等関係者のグリーンスローモビリティの導入意義や利点の理解など効率的な普及啓発につなげることを目的に、基調講演やこれまでのグリーンスローモビリティの活用事例紹介などを内容としたシンポジウムを開催するため、シンポジウムの企画、準備、有識者の招聘、関係者の事前調整、並びに結果とりまとめを実施した。

第2章 実証調査地域の選定

2.1 事業の概要

本事業は、前年度に引き続き、令和元年度にグリーンスローモビリティの活用に向けた実証調査の実施を希望する地方公共団体から企画提案を募集し、審査により優れた提案を採択した上で、実証調査の支援を行うものである。

採択された地域に対しては、提案内容に基づく実証調査の実施に向け、車両を無償提供するとともに、国土交通省が委託する外部専門機関が助言支援を実施する。なお、事業の募集・審査等の事務局業務全般のスキームは以下に示すとおりである。

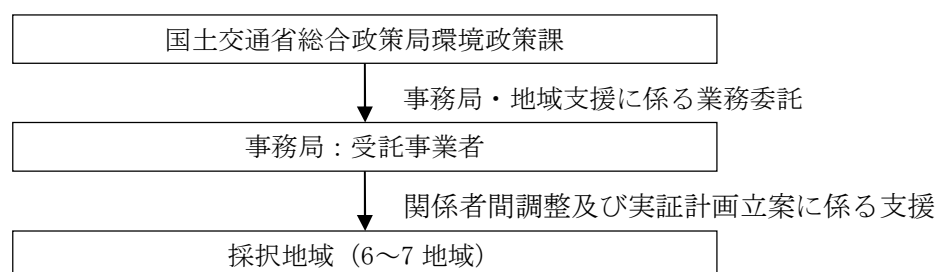


図 本事業のスキーム

2.2 地域選定の方針

本業務においては、地方公共団体が国土交通省関係部局等のサポートを活用しながら、地域や用途の特性に応じたグリーンスローモビリティの導入に向けた検討を行う機会を提供する実証調査を行うこととし、地方公共団体からの企画を広く募集することとした。

以下、地域選定に係る方針等について整理する。

2.2.1 応募資格等

公募に当たっての応募資格は、本事業の趣旨を鑑み、下表の通り設定した。

図 公募への応募資格

項目	条件等
1) 応募可能な提案	本事業の趣旨を鑑み、以下条件を満たした実証調査の企画提案を募集することとした。 <ul style="list-style-type: none">・令和元年度に実証調査の実施が可能な地域であること・地方公共団体が主体となって実証調査を行う意向があること・企画提案に前もって、予め警察署・地方運輸局・道路管理者との事前調整を行っていること・実証調査終了後、事業化に向けた取り組み意向があり、調査成果を活かした継続的な活動を行う意向があること
2) 対象団体等 (応募可能な団体等)	地方公共団体とした。なお、複数の地方公共団体の連携による提案も可能とした。
3) 採択件数	6～7 件程度を予定することとした。

2.2.2 提案に伴う設定条件

提案に伴う設定条件は以下の通りとし、提案者にはこの条件に配慮した企画提案を求めた。

1) 使用車両

採択地域には「ゴルフカート（定員：4人もしくは7人）：最大2台」もしくは「eCOM-8（定員：10人）：最大1台」を事務局から無償で貸与することとした。なお、車両はいずれも白ナンバーである。

表 使用車両の規格

		ゴルフカート		eCOM-8
				
自動車の種別		軽自動車	小型自動車	小型自動車
車両 寸法 (cm)	全長	310	396	441
	全幅	133	133	190
	全高	184	184	245
性能等	最高速度(km/h)	19	19	19
	登坂(度)	20	20	8
	乗車定員(人)	4	7	10
必要電源		AC100V または AC200V	AC200V	AC100V または AC200V

2) 調査期間

調査期間は、前年度調査（1地域当たり2週間程度）よりできるだけ長期の実証調査を行う方針とし、1地域当たり2週間から4週間程度とした。なお、期間内であれば、地域内で実証調査箇所を複数設定することも可能とした。

具体的調査実施時期については、企画提案内容と車両の調達状況を踏まえ、採択後に確定することとした。

3) 調査経費の負担

車両調達に係る費用（レンタル費、現地までの輸送費、メンテナンス費、ドライバー教育費、任意保険料）については、事務局が負担することとした。その他、実績や効果の把握等に必要な調査、調査に必要となるドライバーの手配、車庫の確保、関係者間での調整等については、費用負担も含め採択地域が対応することとした。また、実証調査箇所を複数設定する場合、地域内での車両の輸送費は採択地域での負担とした。

なお、企画採択後、採択地域における企画提案内容を踏まえた調査計画の策定に当たり、外部専門機関の助言支援を実施することとした。

4) 実証調査に関する効果の検証

採択地域は、実証調査終了後、効果等の検証を行い、以下の項目等を報告書にとりまとめ、国土交通省に提出すること、本調査で得られたデータや作成資料、写真等の一式を国土交通省に提出することを条件付けることとした。

- ・利用実態
- ・利用者、関係者（運営主体、運行事業者・運転者、地域住民等）の意見・評価
- ・地域課題解決への貢献状況
- ・地域交通の改善効果
- ・交通安全対策の実施結果
- ・地域公共交通としての事業性、事業化の課題と今後の取組の方向性

※効果把握のための調査について、別途指示する内容（利用実績、アンケート設問）を盛り込むことを条件とした。

5) その他の留意事項

本事業の主旨を鑑み、かつ安全かつ円滑に実証調査を実施するため、その他の留意事項として、以下の内容を条件付けることとした。

- ・報告書や広報媒体等で、車両の呼称を使用する場合は、「グリーンスローモビリティ」の名称を使用すること。
- ・実証調査終了後、全採択地域の参加のもとで実証調査報告会を開催するため、これに参加し調査結果を報告すること。
- ・車庫（車両保管場所）は極力、屋根などにより雨が凌げる場所とするとともに、防犯への配慮を行うこと。
- ・実証調査で使用するグリーンスローモビリティの充電ができるコンセントを確保すること。
- ・運行ルートやダイヤを設定する際には、道路の交通状況（幹線道路等の交通量が多い道路、あるいは低速車両の走行が周辺交通に影響を与える可能性のある道路等）、車両定員と需要量とのバランス、満充電での航続距離等に配慮すること。

2.2.3 募集する提案の選定基準

選定に当たっては、以下の示す 4 つの視点から評価を行うこととし、評価のポイントを下表の通り設定した。

<評価の視点>

A	地域課題への貢献・関連施策との連携
B	調査の実行可能性
C	事業化計画の具体性
D	その他

表 項目別評価のポイント

企画提案書における項目	評価のポイント (A～Dは評価の視点との関連)
1. 実証調査の背景・目的	<p>① 課題解決への有効性 (A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の交通課題を解決する上で、グリーンスローモビリティに対してどのような役割を期待しているか具体的に記載されているか。 ・地域の課題解決に当たり、グリーンスローモビリティの優位性を活かすことができるか。 ・マイカーからの転換など、CO2削減をはじめ環境面での効果が見込まれるか(定性的な整理でも構わない)。 <p>② 上位・関連計画との関連性 (A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上位・関連計画との関連性もしくは地方公共団体における政策方針との関連性が明確に整理されているか。
2. 実証調査の概要	③ 実証調査の具体性 (B)
3. 実証調査の詳細	・実証調査に当たり運用方法が具体的に検討されているか。
3.1 運用エリア	④ 利用者の想定 (B)
3.2 運用方法	・実証調査期間中の利用者の確保方法が具体的に検討されているか。
3.3 実施体制	⑤ 実施体制 (B)
	・実施体制が具体的に検討されており、かつ、地方公共団体が主体的に実証調査を行うことを想定しているか。
3.4 関係機関との調整状況	⑥ 関係機関調整 (B)
	<ul style="list-style-type: none"> ・実証調査実施に当たり、関係する各主体との調整のもと、調査を速やかに開始することができるか。特に警察署・地方運輸局・道路管理者との事前調整がなされているか。 ・実証調査後の事業化に向けた取り組みに関しても、関係者間で認識を共有しているか。
3.5 事業化に向けた検討	⑦ 事業化計画の具体性 (C)
	<ul style="list-style-type: none"> ・実証調査後の事業化に向けた動きが具体的に検討されているか。継続的に実施可能な体制が整っているか。 ・実証調査後の事業化に向けた取り組みについて、関係者間の合意・賛同を得ているか。
4. その他 (任意記載項目)	⑧ その他 (D)
	・提案に特に優れた点があれば評価を行う。

2.3 公募要項の作成

2.3.1 公募実施概要

公募の方法、スケジュール等は次の通り設定し、実施した。

図 公募概要

項目	内容等
提出物	応募申請書及び企画提案書に必要事項を記入の上、必要部数を1つの封筒等により提出することとし、提出部数は以下の通りとした。なお、電子ファイルについては、Microsoft Word、PowerPointで作成したもの及びそれらをPDF形式に変換したファイルを合わせてCDもしくはDVDにコピーし、提出することとした。 【提出物と部数】 ① 応募申請書（様式1） <1部> ② 企画提案書（様式2） <1部> ③ ①及び②の文書を収録した電子ファイル <CD-RもしくはDVD-R 1枚> ※Office形式及びPDF形式それぞれ収録することとした ④ 応募案件に関する参考資料（必要に応じて） <1部>
公募期間	公募開始：令和元年5月22日（水） 公募締切：令和元年7月5日（金） 12時（正午） 必着
応募方法	提出先に郵送（書留郵便に限る）もしくは持参
書類提出先	外部専門機関

2.3.2 公募要項の作成

2.2節で整理した方針に沿って公募要項及び公募に係る提出書類のフォーマットを作成した。作成資料は以下の通りであり、巻末資料として収録する。

<作成資料>

- ・公募要項
- ・【様式1】 応募申請書サンプル
- ・【様式2】 企画提案書サンプル

2.4 公募に係る質問と回答

公募期間中に寄せられた質問とその回答を以下に整理する。なお、回答については回答書として取りまとめ、事務局ホームページの公募ページにおいて公開した。

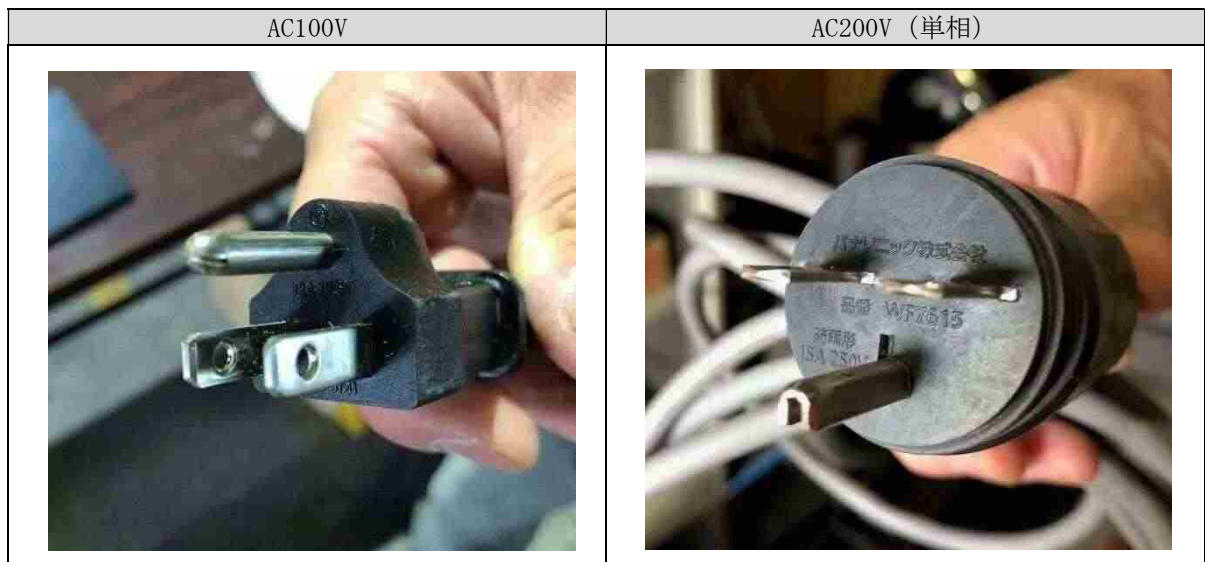
表 公募に係る質問及び回答

質 問	回 答
1. 実証調査支援自治体として採択された場合は、次年度以降、必ず事業化が義務付けられるのでしょうか。	・次年度以降、必ずしも事業化を義務付けるものではありません。ただし、今回の実証調査が事業化を見据え、次年度以降も事業化に向けた取り組みを継続的に行う意向があることを選定に当たっての評価ポイントとしています。
2. 実証調査の結果、本市においては、事業化は難しいと判断した場合には、何かしらのペナルティがあるのでしょうか。	・ペナルティはありません。
3. 実証調査終了後、実証調査の報告会に参加し、結果を報告することとありますが、報告会の開催場所はどこでしょうか。また、交通費等の費用は採択地域が負担するのでしょうか。	・開催場所は東京（国土交通省会議室等）を予定しています。また、交通費等の費用は採択地域での負担となります。
4. 事務局から貸与される車両の「メーカー及び型式」・「航続距離(満席時)」・「充電時間(1H 充電で○km走行可)」等、運行計画の策定に必要な情報を提供して頂くことは可能でしょうか。	・車両メーカーは【別添1】の4社を想定しています。なお、ご質問の緒元は走行条件や車両(型式)によって異なるため、詳細については別添記載のメーカーに直接お問い合わせ下さい。
5. 貸出車両に関して、eCOM-8は100V限定でしょうか、200Vも対応でしょうか。また、200V対応可能であれば、必要なインフラ整備のため、ケーブルの形状を教えてください。100V限定であれば、同様にケーブルの形状を教えてください。	・eCOM-8は、AC100VとAC200V(単相)のどちらでも充電可能です。ただし、充電ケーブル(プラグ)が異なりますので、実証調査時にはどちらかを指定していただきます。それぞれのプラグ形状は【別添2】のとおりです。
6. 貸与される車両は、普通自動車免許を所有していれば誰でも運転することができるのでしょうか。	・今回の実証調査で貸与する車両(4人乗り又は7人乗りゴルフカート、eCOM-8)は、普通自動車第一種運転免許(いわゆる普通免許)を所有している人であれば誰でも運転は可能です。ただし、運転者は事前に車両メーカーによる運転者講習を受けて頂く必要があります。
7. 保険について、公道を走るナンバーを所有しているので、一般の自動車保険と考えてよいですか。低速で軽微であることで、他の保険対応となるということはあるのでしょうか。	・公募要項の4.(3)に記載の通り、事務局の負担で一般の自動車任意保険(対人賠償保険、対物賠償保険、人身傷害保険)に加入の上で、車両を貸与します。ただし、車両運転者は26才以上の方に限らせて頂きます。

【別添1】貸与予定の車両のメーカー及び問合せ先

	車両メーカー名	車両タイプ	連絡先	
1	日立バッテリー販売サービス株式会社 カート営業統括部課	ゴルフカート (4人乗り)	TEL FAX	03-3895-4170 03-3896-4373
2	トランス・パシフィック・リンクス・ジャパン株式会社	ゴルフカート (4人乗り)	TEL FAX	03-3524-8668 03-3524-8667
3	ヤマハモーターパワープロダクツ株式会社 LLV 事業推進部 企画部 事業企画	ゴルフカート (7人乗り)	TEL FAX	0537-27-2394 0537-27-0581
4	株式会社シンクトゥギャザー	電動低速 バスタイプ (eCOM-8)	TEL FAX	0277-55-6830 0277-55-6831

【別添2】eCOM-8の充電ケーブル（プラグ）の形状



2.5 審査会議の開催と地域選定

公募により実証調査地域を募集したところ14地域から応募があり、「平成元年度 グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業審査会議」での審議により7地域を選定し、実証調査を実施することとした。

2.5.1 審査会議の概要

「平成元年度 グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業審査会議」は以下の通り開催した。

表 審査会の実施概要

項目	内容等
会議名	平成元年度 グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業審査会議
開催日時	令和元年7月30日(火)、10:00～12:00
開催場所	国土交通省 P1 共用会議室
参加者	有識者：5名、国土交通省：5名、事務局（外部受託事業者）：4名
議事	<ul style="list-style-type: none">・地域選定方針・事前評価結果の報告・意見交換・地域選定・今後の予定確認

2.5.2 実証調査地域の選定結果

審査会議での審議の結果、以下の7地域を令和元年度実証調査支援対象として選定した。なお、選定結果については国土交通省並びに外部受託事業者のWEBページにて公表した。

表 選定地域と事業名称

提案者	事業名称
千葉県松戸市	全世代型地域共生モビリティ実証事業 with 都市型介護予防モデル松戸プロジェクト
兵庫県明石市	地理的交通不便地域の生活を支える次世代モビリティの導入実験
兵庫県朝来市	坂道の住宅団地を駆け巡るラストワンマイルモビリティ
岡山県笠岡市	スローな空間・スローな乗り物 ～期待に応えるモビリティ@笠岡諸島～
山口県宇部市	“コンパクトシティに向けて” どこでも入れる「地域の足」まちなかグリーンスローモビリティ実証事業
宮崎県宮崎市	中心市街地の回遊性向上による波及効果を目指した新モビリティ実証調査事業
宮崎県延岡市	自律性の高い集落形成を後押しする新モビリティ実証事業

第3章 実証調査の実施

3.1 実証調査の準備

選定地域における実証調査の実施に当たり必要となる準備を行った。

3.1.1 車両貸与に係る各種調整

各地域に車両を貸与するに当たり必要となる調整・手続きを行った。

1) 貸与車両

本事業において、各地域に貸与した車両は以下の通りである。

表 貸与車両

実証地域	使用車両	台数	借入先
千葉県松戸市	ゴルフカート (7人乗り)	1台	ヤマハモーターパワープロダクツ株式会社
兵庫県明石市	ゴルフカート (7人乗り)	1台	ヤマハモーターパワープロダクツ株式会社
兵庫県朝来市	ゴルフカート (7人乗り)	1台	ヤマハモーターパワープロダクツ株式会社
	ゴルフカート (4人乗り)	1台	日立バッテリー販売サービス株式会社
岡山県笠岡市	ゴルフカート (4人乗り)	2台	日立バッテリー販売サービス株式会社
山口県宇部市	eCOM-8 (10人乗り)	1台	株式会社桐生再生
宮崎県宮崎市	eCOM-8 (10人乗り)	1台 (2台)※	株式会社桐生再生
宮崎県延岡市	ゴルフカート (4人乗り)	1台	トランス・パシフィック・リンクス・ジャパン株式会社

※宮崎市では、本業務による貸与（1台）のほか、別途、車両1台を独自にレンタルして調達

2) 車両貸与等に係る手続き

本事業で使用した車両は、事務局（業務受託業者）が車両メーカーから借り入れ、各実証地域に貸与する流れとしており、以下の手続きを行った。

表 車両貸与に係る手続き等

手続き等	概要
車両の使用賃借契約	・事務局（業務受委託業者）が車両メーカーと賃借契約を締結して一定期間車両を調達した。
ナンバープレート変更	・各地域（使用の本拠の位置）の管轄のナンバープレートに変更（レンタカー車両を除く）した。
覚書	・事務局（業務受委託業者）が実証地域の地方公共団体と覚書を締結して、一定期間車両を無償貸与した。
運転者に対する講習と利用規約	・車両運転者には、事前に運転者講習を受講していただき、利用規約に同意をいただいた。

3.1.2 地域会議の開催

地域選定後、実証調査に向けて計画内容の熟度を高めるとともに、より効果的な調査内容を検討するため、各地域の関係者と事務局とで地域会議を開催した。地域会議の開催状況は以下のとおりである。

表 地域会議の実地状況

主たる確認・調整事項	第1回地域会議		第2回地域会議		実証調査の実施	第3回地域会議	
	8/21(水)、14:00～ 河原塚南山自治会館	8/28(水)、14:30～ 明石市役所	10/10(木)、15:00～ 河原塚南山自治会館	9/17(火)、13:00～ 河原塚南山自治会館		1/14(火)、13:30～ 松戸市役所	12/25(金)、10:15～ 明石市役所
<ul style="list-style-type: none"> 現場検証 審査結果について 解決すべき地域課題 調査時期・使用車両 実証ルート・頻度 実施体制 関係者等との調整状況 警察との協議・調整状況 周知・広報計画 効果検証計画 懸念事項等 実証までのスケジュール 	<ul style="list-style-type: none"> 実施体制 関係者・機関との調整状況 警察との協議・調整状況 周知・広報計画 期間中の運行スケジュール (車両搬出入・広報イベント・試験走行など) 運転講習計画 必要インフラの確認 (車庫・充電設備・既存交通との連携) 効果検証(アンケート等)の方法 	<ul style="list-style-type: none"> 実証調査結果の共有 地域課題解決に対する有効性・優位性 想定事業スキーム見直し 事業化に向けた展開と課題 次年度の予定 					
千葉県松戸市	8/21(水)、14:00～ 河原塚南山自治会館	8/28(水)、14:30～ 明石市役所	10/10(木)、15:00～ 河原塚南山自治会館	9/17(火)、13:00～ 河原塚南山自治会館	実証調査の実施	1/14(火)、13:30～ 松戸市役所	12/25(金)、10:15～ 明石市役所
兵庫県明石市	8/28(水)、14:30～ 明石市役所	8/20(火)、13:00～ 朝来市役所	9/30(月)、15:30～ 明石市役所	—		12/12(木)、13:30～ 朝来市役所	1/28(火)、14:00～ 北木島NPO事務所
兵庫県朝来市	8/20(火)、13:00～ 朝来市役所	8/7(火)、15:30～ 北木島北木西公民館	9/13(金)、13:30～ 朝来市役所	—		1/14(火)、14:00～ 宇部市役所	1/24(金)、13:00～ 宮崎市役所
岡山県笠岡市	8/7(火)、15:30～ 北木島北木西公民館	8/22(水)、13:00～ 宇部市役所	8/27(火)、15:00～ 北木島NPO事務所	9/12(木)、11:00～ 北木島NPO事務所		12/20(金)、13:00～ 方財区公民館	
山口県宇部市	8/22(水)、13:00～ 宇部市役所	8/29(木)、13:00～ 宮崎市役所	10/3(木)、13:00～ 宇部市役所	10/29(火)、9:00～ 宇部市役所			
宮崎県宮崎市	8/29(木)、13:00～ 宮崎市役所	8/21(水)、13:00～ 延岡市役所	10/28(月)、13:00～ 宮崎市役所	—			
宮崎県延岡市	8/21(水)、13:00～ 延岡市役所	9/17(火)、13:00～ 延岡市役所	9/17(火)、13:00～ 延岡市役所	—			

3.1.3 実証調査のスケジュール設定

各地域の関係者との意見調整、車両メーカーとの車両確保に係る調整等を行い、各地域での実証調査のスケジュールを以下のとおり設定し、実施した。

表 実証調査の実施スケジュール

	9月			10月				11月				12月					
	8	15	22	1	6	13	20	27	1	3	10	17	24	1	8	15	
千葉県松戸市																	10/27～11/23
兵庫県明石市																	10/30～11/22
兵庫県朝来市																	10/3～10/23
岡山県笠岡市																	9/13～9/29
山口県宇部市																	10/30～11/12
宮崎県宮崎市																	11/29～12/15
宮崎県延岡市																	9/21～10/13

3.2 実証調査の実施

本事業では、先述のとおり下表に示す7地区を公募により選定し、実証調査を実施した。
次頁以降、各地域での実証調査の実施内容並びに結果を整理する。

表 実証調査の実施地域一覧

実証地域	使用車両 (乗車定員：台数)	実施期間 (令和元年)	事業名称
千葉県松戸市	ゴルフカート (7人乗り:1台)	10月27日 ～11月23日	全世代型地域共生モビリティ実証事業 with 都市型介護予防モデル松戸プロジェクト
兵庫県明石市	ゴルフカート (7人乗り:1台)	10月30日 ～11月22日	地理的交通不便地域の生活を支える次世代 モビリティの導入実験
兵庫県朝来市	ゴルフカート (7人乗り:1台) (4人乗り:1台)	10月3日 ～10月23日	坂道の住宅団地を駆け巡るラストワンマイル モビリティ
岡山県笠岡市	ゴルフカート (4人乗り:2台)	9月13日 ～9月29日	スローな空間・スローな乗り物 ～期待に応えるモビリティ@笠岡諸島～
山口県宇部市	eCOM-8 (10人乗り:1台)	10月30日 ～11月12日	“コンパクトシティに向けて” どこでも入れる「地域の足」まちなかグリーン スローモビリティ実証事業
宮崎県宮崎市	eCOM-8 (10人乗り:2台*)	11月29日 ～12月15日	中心市街地の回遊性向上による波及効果を目 指した新モビリティ実証調査事業
宮崎県延岡市	ゴルフカート (4人乗り:1台)	9月21日 ～10月13日	自律性の高い集落形成を後押しする新モビリ ティ実証事業

※宮崎市では、本業務による貸与（1台）のほか、別途、車両1台を独自にレンタルして調達

3.2.1 千葉県松戸市における実証調査

実証地域	松戸市 河原塚南山地区
事業名称	全世代型地域共生モビリティ実証事業 with都市型介護予防モデル松戸プロジェクト

1) 地域課題と解決に向けた方向性

地域が作成した実施計画書等をもとに、実証調査の実施の背景となる地域課題とその解決に向けた方向性を以下に整理する。

【地域が抱える課題】

- ① 公共交通の利便性や高低差など地理的な要因により交通不便を感じる地域がある。
- ② 住宅地地域の特徴に配慮し、環境と安定の好循環を生み出せるよう対応が必要である。
- ③ 高齢者の増加することに伴い、能力を発揮し、生きがいを感じながら暮らすことができるコミュニティの形成が重要である。
- ④ 住み慣れた地域で人と人がつながり、協働しながら多様な活動を推進することが重要である。
- ⑤ EBPM（証拠に基づいた政策立案）を推進し、より効果的で満足度の高い仕組みを構築する。

【課題解決に向けた方向性】

- ① 自治会館を中心に地域の事業者と協働したコレクティブ・インパクト型の全世代対応の地域活動（互助）を目指す。
- ② ことぶき会（老人クラブ）を中心に介護予防、健康づくりなどを推進し、高齢者の社会参加の機会を増やす。
- ③ 学校等がある住宅地であることから安全性や環境に配慮した公共交通を補完するコンパクトな移動手段を確保する。
- ④ 千葉大学予防医学センターと「住民主体による都市型介護予防モデルの構築」の共同研究の1つとして、集いの場を中心とした社会参加や活動が促進され、行動変容が起こり健康づくりに寄与するエビデンスの確認・蓄積を行う。
- ⑤ JAGES（日本老年学的評価研究機構）の高齢者20万人のデータとベンチマークして、少子高齢化社会への対策案を検討（都市型介護予防モデル「松戸プロジェクト」）。

【課題解決に向けたグリーンスローモビリティの優位性】

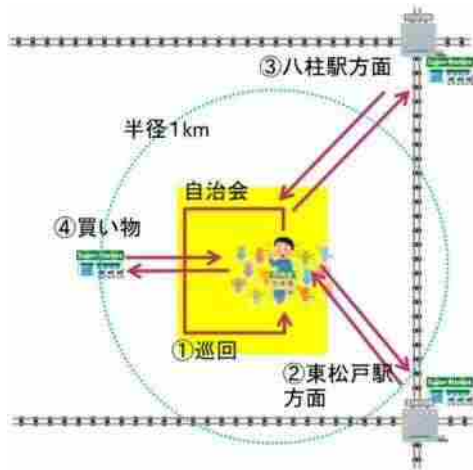
特 徴		地域・実施主体の特性
Green	C02 の排出量が少ない 電気自動車	← 一種低層住宅専用地域であり環境に配慮が必要である
Slow	ゆっくり走るため周り が見やすい	← 高齢者を含め地域が実施主体となる
Safety	速度制限で安全	← 最高速度が 30 km の生活道路が多く、一般車両と同等の機能が発揮できる
Small	小型なので狭い道でも 問題なし	← 住宅地内であり狭隘道路が多い
Open	開放的で楽しい	← 地域の小学校・中学校を含め、見守り・声掛けがで、コミュニティ機能が向上し全世代型共生につながりやすい

2) 実証調査の概要

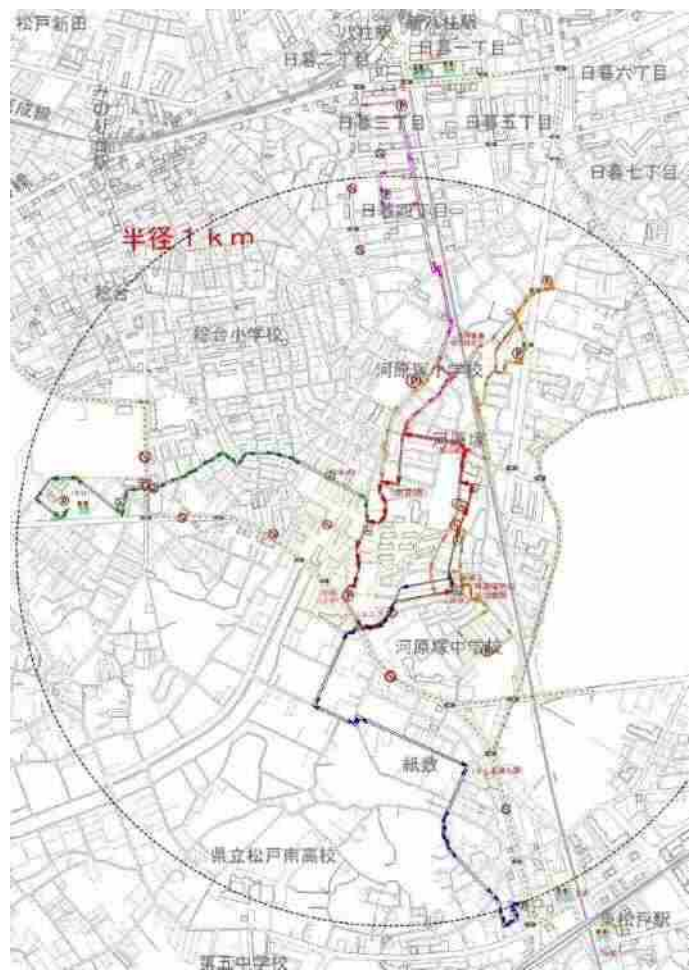
実証調査の実施概要を以下に整理する。

表 実証調査の実施概要（千葉県松戸市）

実施概要	実施期間	・令和元年10月27日(日)～11月23日(土)（平日のみ、19日間運行）
	運行ルート	①自治会巡回（1.5km）、②東松戸駅方面（3.2km→変更3.6km）、 ③八柱駅方面（3.4km→変更3.8km）、④買い物（4.1km）、 ⑤ことぶきデイ（グランドゴルフ：3.1km） ※②、③、④は往復ルートであり折り返し地点（目的地）で約1時間の停車時間あり
	運行形態	・定時定路線運行（事前予約制、一部フリー乗降）
	運行本数	・4～5便／日 ※(月曜日)①巡回、(火曜日)①巡回+②東松戸駅方面、(水曜日)①巡回+④買い物、 (木曜日)⑤ことぶきデイ、(金曜日)①巡回+③八柱駅方面
	運行時間帯	・8:00～17:00
	運転手	・地域の無償ボランティア（14名：平均年齢76.5歳）
	車庫	・自治会館前の車庫（個人宅）
	使用車両	・YMPCカート（7人乗り）：1台
役割分担	自治体	・松戸市福祉長寿部高齢者支援課〔実施責任者：総合調整〕
	実施主体	・河原塚ことぶき会〔運転手・利用者の調整、車両の管理〕
	調査・環境整備	・千葉大学予防医学センター〔各種調査の実施、実施環境の整備〕
	地域関係者	・自治会〔車庫、電気、運転手等の提供〕 ・その他〔スーパー、駐車場等の協力あり〕



ルート	ダイヤ
①自治会巡回	・9:00 発 ・11:30 発 ・12:10 発 ・15:00 発
②東松戸駅方面	・9:40 発 ・13:00 発
③八柱駅方面	・9:00 発 ・10:30 発
④買い物	・9:40 発 ・13:00 発
⑤ことぶきデイ	・8:00 発 ・8:20 発 ・10:45 発



3) 実証調査の様子



4) 広報・利用促進策の状況

実証調査の周知並びに利用者確保のため、地域が実施した広報・利用促進等を以下に整理する。

【地域が実施した広報・利用促進策等】

- ・プレス発表（メディア報道）
- ・市広報紙掲載
- ・オープニングセレモニー開催
- ・河原塚ことぶき会の多くのメンバーが出席する南山カフェにて継続的に意見聴取
- ・自治会の役員会で事前説明、全世帯に案内を配布
- ・河原塚ことぶき会への優遇措置（毎週木曜日：午前中はグランドゴルフ、午後は南山カフェ）
- ・グリスロ賛歌の制作 等

県内初のグリーンズローモビリティの実証調査の実施について

平成30年度から国土交通省で実施している「グリーンズローモビリティ」の活用促進に向けた実証調査支援事業の「実証調査地域」に県内で初めて選定され、具体的な内容が決定しましたので報告いたします。

グリーンズローモビリティ
 時速30km未満で公道を走ることで可能な4人以上の電動モビリティ
 「国土交通省が示す特長（改）」
 ①Green：むむまの特出量が少ない（電気自動車）
 ②Safe：狭くくりなので、周りが見える
 ③Safety：道交制で安全、高齢者も運転可
 ④Small：小型なので狭い道でも滞りなし
 ⑤Open：窓がない開放感があって楽しい

<背景>
 高齢者を始め誰もが社会参加しやすけい環境を整備し、地域特性に応じたコンパクトな移動を検討する中で、社会福祉法人等による送迎支援などが行われている。今後、社会参加を促進するとともに、地域の人と人がつながり、地域共生社会の実現に向けて様々な施策が検討されている中で、移動に対する選択肢の拡大が求められている。

<契機>
 市と千葉大学予防医学センターは、都市の社会資源を活用しながら、住民主体の活動を推進できる環境を整備し、エビデンス（科学的根拠）を構築する都市型介護予防モデル「新戸プロジェクト」として共同研究をしています。

その中で、千葉大学予防医学センターの東証地区の「フォーム」調査の中で、地域の高齢化に伴い、社会参加するためのコンパクトな移動が必要であるとの課題があり、他種活動が盛んな自治会と共同で推進することになった。

都市型介護予防モデル「新戸プロジェクト」
 平成30年11月22日に市と千葉大学予防医学センターは共同研究の協定を締結。
 ①住民主体の介護予防に関する活動拠点の増設を推進、活動を実施するための研修等の企画・推進
 ②高齢化する高齢者が活動できる地域づくりの開始支援
 ③本研究における対象者（一般高齢者等）への調査アンケート、要介護認定アンケート、介護保険給付実績アンケート等の分析による要介護リスク・リスク要因の分析、事業効果評価、要介護化要因の分析並びに介護予防事業等の効果評価
 ④今後の介護予防施策のあり方に向けた共同検討
 ⑤都市型モデルとしての評価書の評価方法を標準化し構築並びに全国への発信

◆オープニング・セレモニー 次第◆

日時:2019年10月28日(月)11時から
場所:河原塚南山自治会館

1. 開会
2. 挨拶 松戸市 本郷谷 健次市長
河原塚南山ことぶき会 植田 重信会長
千葉大学予防医学センター 近藤 克則教授
3. 来賓紹介

<屋外に移動して>
4. 出発式 カート説明
テープカット
記念写真
5. 閉会

<実施概要> 国の事業として実施
1. 実施期間 令和元年10月28日(月)~11月23日(土)の平日昼間
2. 実施地域 河原塚南山自治会から半径1km程度
3. 利用料 電動7人乗り・保険加入(国土交通省から貸与)
4. 運行料 定額稼
①自治会連田：月曜日、火曜日、水曜日、金曜日
②東松戸駅方面：火曜日
③買付物（セオコー）方面：水曜日
④入柱駅方面：全曜日
※ことぶき会（グランドゴルフ、南山カフェ）：木曜日
5. 利用者 河原塚南山自治会地域の皆
6. 利用方法 基本は事前予約制
7. 費用 無料
8. 運転手 地域の方が意欲のあるボランティア
9. その他 イベント、試乗会に利用
11/3 自治会文化祭
11/9 地域防災訓練（河原塚小学校）
11/16 スイカのダイナー（監野神社）

▲ 地域が作成した広報資料（左：定例記者会見資料、右：オープニングセレモニー配布資料）

5) 実証調査の成果

(1) 利用者数

運行日19日間の合計で延べ492人の利用があった。1日当たり利用者数は25.9人/日、1便当たり利用者数は7.0人/便であった（日別利用者数の詳細は次頁に示す）。

ルート別にみると、週4日運行の①自治会巡回は延べ利用者数が139人で最も多い。一方で、週1日の運行の②東松戸駅方面、③八柱駅方面、④買い物は、1日当たり利用者数が20人/日前後、1便当たり利用者数は10人/便前後と①自治会巡回に比べ多くなっており、運行日が限られ、かつ地区外への買い物ルートであることで一定程度の利用が集中したものと考えられる。

表 利用者数等（千葉県松戸市）

	利用者数	内訳等
延べ利用者数	492人	①自治会巡回 : 139人 ②東松戸駅方面 : 95人 ③八柱駅方面 : 86人 ④買い物 : 76人 ⑤グランドゴルフ : 96人
1日当たり利用者数	25.9人/日	①自治会巡回 : 8.7人/日 ②東松戸駅方面 : 23.8人/日 ③八柱駅方面 : 17.2人/日 ④買い物 : 19.0人/日 ⑤グランドゴルフ : 24.0人/日
1便当たり利用者数	7.0人/便	①自治会巡回 : 4.1人/便 ②東松戸駅方面 : 11.9人/便 ③八柱駅方面 : 9.6人/便 ④買い物 : 10.9人/便 ⑤グランドゴルフ : 8.0人/便 ※1便を2回に分けて運行したケースもあり

(2) 総走行距離と環境負荷軽減効果

期間中総走行距離は180.1台・kmであり、乗用車との比較によるグリーンスローモビリティ導入に伴うCO2削減効果は38kg-CO2であった。

表 総走行距離と環境負荷軽減効果（千葉県松戸市）

期間中総走行距離（回送は含まない）	180.1 台・km
CO2 削減効果（乗用車との比較）	38kg-CO2

【環境負荷軽減効果について】

- ・同距離の輸送を小型車量（ガソリン車）で代替した場合との比較によりCO2削減効果を計測。
- ・グリーンスローモビリティ運行に伴う電力消費に関連するCO2排出量はゼロとして取扱う。
- ・小型車両のCO2排出原単位については平均旅行速度20km/hの小型に相当する210g-CO2/km・台として設定した（国土技術政策総合研究所資料 第671号「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版）」）。

表 利用実績（千葉県松戸市）

年月日	気象条件			利用者数(人)																		【参考】						
	天気	最高気温(°C)	最低気温(°C)	巡回				東松戸駅方面				買い物方面				ことぶきデイ				八柱駅方面								
				日合計	巡回合計	9:00発	11:30発	12:10発	15:00発	東松戸駅方面合計	9:40発	13:00発	買い物方面合計	9:40発	13:00発	ことぶきデイ合計	8:00発	8:20発	10:45発	八柱駅方面合計	9:00発		10:30発					
2019/10/27	日	晴	22	17	0																					0	自治会防災訓練(10人)	
2019/10/28	月	晴	19	12	11	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	オープニングセレモニー(50人)、ドライバーコース確認
2019/10/29	火	雨	14	12	35	10	6	0	4	0	25	13	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2019/10/30	水	晴	20	11	30	6	0	0	6	0	0	0	0	24	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2019/10/31	木	曇	20	11	36	12	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	24	6	12	6	0	0	0	0	0	0	0	
2019/11/1	金	晴	22	9	34	7	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	18	9					八柱9:00発追加運行	
2019/11/2	土	晴	20	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2019/11/3	日	晴	17	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	自治会文化祭(50人)
2019/11/4	月	晴	18	8	8	8	2	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	視察(5人)
2019/11/5	火	晴	17	6	24	0	0	0	0	0	24	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2019/11/6	水	晴	20	7	24	2	0	0	2	0	0	0	0	22	12	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2019/11/7	木	晴	21	7	26	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	24	6	12	6	0	0	0	0	0	0	0	試乗会(10人)
2019/11/8	金	晴	17	8	26	14	0	0	6	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12	0					試乗会(2人)	
2019/11/9	土	晴	16	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	地域防災訓練(50人)
2019/11/10	日	晴	17	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2019/11/11	月	曇	16	9	21	21	7	5	4	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2019/11/12	火	晴	20	8	37	13	5	0	6	2	24	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2019/11/13	水	曇	17	9	20	2	0	0	2	0	0	0	0	18	12	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2019/11/14	木	曇	21	9	34	10	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	24	6	12	6	0	0	0	0	0	0	0	
2019/11/15	金	曇	15	7	16	4	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	12					
2019/11/16	土	晴	18	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	みんなのダイナー(30人)、試乗会(30人)
2019/11/17	日	晴	18	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	地域グランドゴルフ大会(5人)、試乗会(50人)
2019/11/18	月	雨	20	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	運休
2019/11/19	火	曇	18	10	27	5	2	0	2	1	22	12	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2019/11/20	水	晴	14	6	35	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	12	0	0	0	0	23	6	17				八柱10:30発追加運行	
2019/11/21	木	晴	14	4	36	12	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	24	6	12	6	0	0	0					
2019/11/22	金	雨	8	4	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	12					試乗会(7人)	
2019/11/23	土	雨	13	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	特別運行(3人)
実証調査期間合計				492	139	35	5	60	39	95	49	46	76	36	40	96	24	48	24	86	36	50						

(3) 利用者の特性・意向

地域が整理した利用者アンケート結果（回答数：217票）をもとに、利用者特性と評価・意向の概要を以下に整理する。

① 利用者の属性

性別では「女性」が71%、年齢では「70歳以上」が75%を占めており、高齢の女性が主たる利用者であった。また、43%の方が運転免許を所有しておらず、運転免許返納者（9%）を含めると約5割（52%）となる。

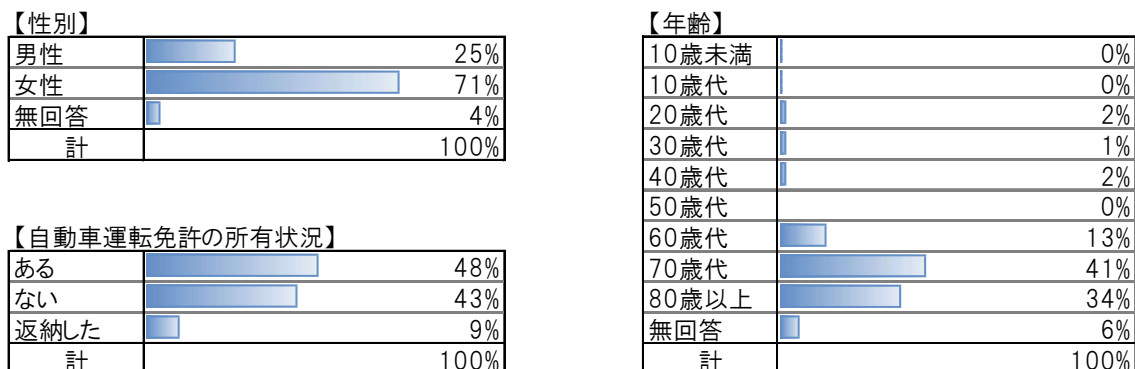


図 利用者の属性（千葉県松戸市）

② 利用理由・目的等

利用理由では、「目的地に行くのに便利だから」が最も多く40%を占めている。

利用目的では、「日用品等の買い物」が最も多く約半数（46%）を占めており、普段の交通手段は「徒歩」が33%で最も多い。普段は「車（自分で運転）」で移動する人は19%であった。

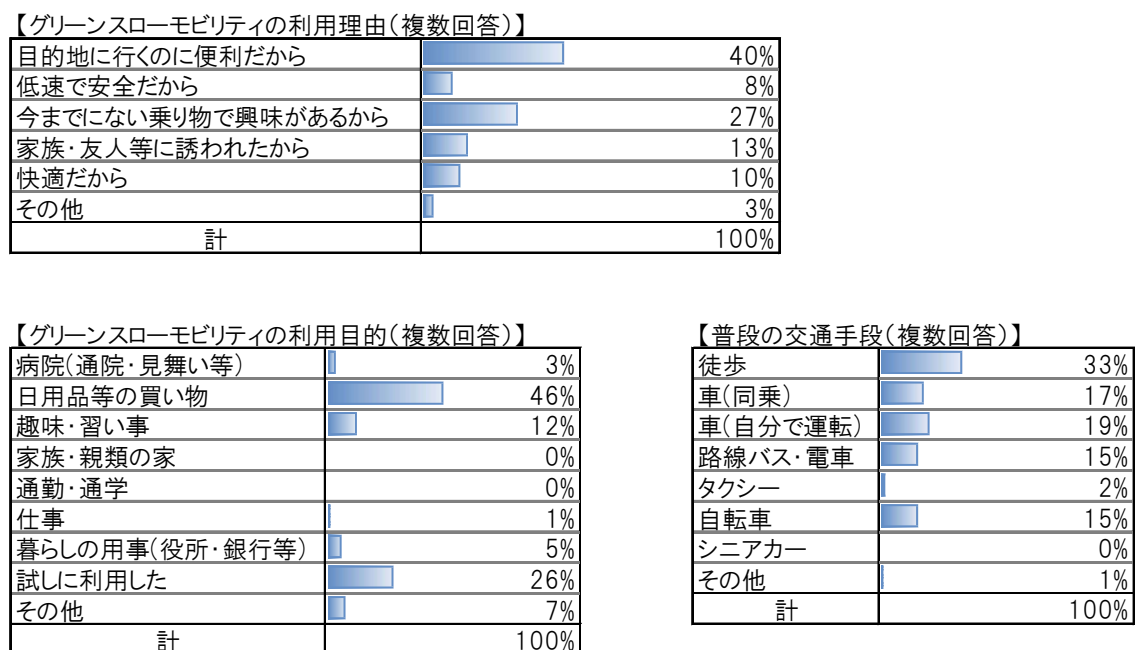


図 利用者の属性（千葉県松戸市）

③ 利用満足度

グリーンスローモビリティの利用者満足度をみると、7割以上の方が「満足」と回答しており、「どちらかといえば満足」を含めると99%を占め、利用者のほぼ全ての人から評価を得ている。




満足		73%
どちらかといえば満足		26%
どちらでもない		1%
どちらかといえば不満		0%
不満		0%
計		100%

図 利用満足度（千葉県松戸市）

④ 地域にとっての必要性

グリーンスローモビリティの地域にとっての必要性については、約7割（69%）の方が「必要」と回答しており、期待の高さが伺える。









必要		69%
運行内容を見直せば必要		3%
将来的には必要		26%
必要ない		1%
その他		1%
計		100%

図 地域にとっての必要性（千葉県松戸市）





⑤ 有料となった場合の利用意思等

有料となった場合の利用意向をみると、約6割（61%）が「利用する」と回答している。有料になった場合の希望料金は「100円／回」が84%で最も多い。利用頻度では、「週2～3回」が60%で最も多い。

【有料の場合の利用意思】

利用する		61%
利用しない		16%
わからない		23%
計		100%

【有料の場合の利用額】

100円／回		84%
150円／回		9%
200円／回		5%
250円／回		0%
300円／回		0%
利用しない		2%
計		100%

【有料の場合の利用頻度】





毎日		0%
週2～3回		60%
週1回		33%
月2～3回		6%
月1回		1%
利用しない		0%
計		100%

図 有料になった場合の利用意思等（千葉県松戸市）

(4) 関係者の評価（効果・課題）

実証調査実施後の関係者ヒアリング結果等をもとに、関係者の評価（効果・課題）の概要を以下に整理する。

① 利用者からみた効果・課題

【効果】

- ・本調査地域において、グリーンスローモビリティは道路が狭い地域でのコンパクトな手段として有効に機能し、満足度も必要性も高い結果が出ている。
- ・ゆっくり走行するため地域とのあいさつができるなど、グリーンスローモビリティの「オープン」と「スロー」の特性がうまく機能していたと感じている。
- ・コンパクトなスペースの中で円滑なコミュニケーションが実現することで、新たな関係性が生まれたとともに、『グリスロ賛歌』により地域が盛り上がり、「コミュニケーションツール」、「動くサロン」としての機能が確認された。
- ・普段外出しない人に対しても声掛けを行うことで、その後の継続的な外出につながった例もある。知人に送迎をお願いするのではなく、地域のふれあい活動というシステムを活用する体裁をとることで、利用者は気兼ねなくモビリティを活用できていると感じている。

【課題】

- ・車両について、未就学児の利用を想定した安全設備や荷台の容量などの装備に対する不安・不満や、寒暖に対する不満があった。

② 運行管理者・運転手からみた効果・課題

【効果】

- ・移動手段というよりも、コミュニケーションツールとしての機能が高く、地域を活性化するための利用価値が高いという意見が多かった。
- ・運転手はもともと社会への還元を意識がある方が多く、やりがいにつながったと考えている。

【課題】

- ・何かトラブルがあった際に運転手が過度のリスクを負わないような仕組みが必要であり、車両へのドライブレコーダー設置は仕様に設定すべきだとの意見があった。
- ・冬季の積雪時の運行に不安を感じている。
- ・車両について、サイドミラーの位置やエンクロージャーを下した場合の視認性、速度メーターの設置など、設備に対する改善要望があった。

③ 自治体の感想等（地域課題への貢献について）

- ・グリーンスローモビリティはコミュニケーションツールとしての優位性に加え、車幅が狭いことがメリットであると感じている。
- ・都市部では、公共交通がある程度整備されているため、地域特性に合わせた利用方法を検討すべきであり、松戸市では狭隘道路の住宅地内を地域のコミュニケーションツールとして利用すること、イベント時の集客的なツールとしての利用という2つの方法が想定されている。
- ・今後、独居や閉じこもり気味の方々が地域とつながるための方策として、グリーンスローモビリティの活用を考えている。

3.2.2 兵庫県明石市における実証調査

実証地域	明石市 東朝霧丘周辺地域
事業名称	地理的交通不便地域の生活を支える次世代モビリティの導入実験

1) 地域課題と解決に向けた方向性

地域が作成した実施計画書等をもとに、実証調査の実施の背景となる地域課題とその解決に向けた方向性を以下に整理する。

【地域が抱える課題】

- 東朝霧丘地区は、高齢化率34% (2015年)で市内平均 (約25%) よりも高く、バス停勢圏 (バス停から300m) に含まれているものの最寄りバス停や生活関連施設との高低差もあるため、高齢者をはじめとした地域住民の生活の足となる今後の持続可能な移動交通手段を確立することが喫緊の課題である。

【課題解決に向けた方向性】

- 地理的要因による歩行困難な地域において、ラストワンマイルの移動確保により自動車に依存せず将来も安心して生活できる環境を構築する。

【課題解決に向けたグリーンスローモビリティの優位性】

特徴	グリーンスローモビリティの優位性
Green	← 一般自動車に比べ低公害のため持続可能な地域の足として
Slow	← 当該地域は住宅地であるが歩行者との共存可能 (最高時速 20km/h 未満)
Safety	← 低床車両で高齢者等も利用しやすい
Small	← バスの進入が難しい、当該地域の狭隘な生活道路でも通行可能
Open	← 乗って楽しい乗り物で地域コミュニティを維持・確保
Powerful	← 坂道の多い当該地域内でも難なく移動

2) 実証調査の概要

実証調査の実施概要を以下に整理する。

表 実証調査の実施概要（兵庫県明石市）

実施概要	実施期間	・令和元年10月30日(水)～11月22日(金)（日祝除く、20日間運行）
	運行ルート	・Aルート：東朝霧ヶ丘方面（2.3km） ・Bルート：朝霧山手町方面（1.8km）
	運行形態	・定時定路線運行
	運行本数	・5便／日
	運行時間帯	・10:00～15:30
	運転手	・社会福祉法人 明石恵泉福祉会
	車庫	・朝霧コミュニティプラザ駐車場
	使用車両	・YMPCカート（7人乗り）：1台
役割分担	自治体	・明石市都市局都市整備室都市総務課〔運行主体〕
	福祉団体	・社会福祉法人 明石市社会福祉協議会〔運行管理者の統括〕 ・社会福祉法人 明石恵泉福祉会〔運行管理者、運転手〕
	自治会	・朝霧校区連合自治町内会、人丸校区各町連絡協議会〔車庫提供、運行広報〕



3) 実証調査の様子



4) 広報・利用促進策の状況

実証調査の周知並びに利用者確保のため、地域が実施した広報・利用促進等を以下に整理する。

【地域が実施した広報・利用促進策等】

- ・プレス発表（メディア報道）
- ・自治会でのチラシ回覧（約2,000世帯）
- ・市ホームページへ掲載
- ・出発式・乗車体験会の開催
- ・「グリスロ運行中」等の啓発看板を地元自治会の協力のもとに可能な限りルート沿線に設置

運賃無料!!!
(降車時にアンケートにお答えください)

グリーンスローモビリティ

実証調査はじめます

令和元年
10月30日(水)14時の便
～**11月22日(金)**
※月～土曜日運行(祝日を除く)

グリーンズローモビリティ
時速28kmの低速で公道走行が可能
4人乗り以上の小型電動自動車

低速運転にご理解とご協力をお願いします

グリーンズローモビリティ
実証調査実施中
乗客限定 10名以内

近所近くの要所場所と、コープ大蔵谷・朝霧2丁目バス停を結びます

運行概要

東朝霧丘方面 **A** ルート 約16分
メガネの愛眼～クスノキ公園～ウヤキ公園
～メゾンドール～中朝霧丘～メガネの愛眼

朝霧山手町方面 **B** ルート 約10分
メガネの愛眼～朝霧山手町南～朝霧山手公園
～朝霧山手町北～朝霧山手町南～メガネの愛眼

運行時間 10時～15時台に1便/時間 計5便/日
※13時台は運行いたしません
※運行ルート、ダイヤは裏面に掲載しています。

お問い合わせ

○運行状況や運体に関するもの 明石恵泉福祉会 090-3949-0075

○その他 明石市都市局都市整備室都市総務課 078-918-5035

グリーンスローモビリティ 運行ルート・ダイヤ

座席数が限られていますので、ゆずりあってご乗車ください

乗降場所 (イメージ)
グリーンズローモビリティ乗降場所
朝霧山手公園

A ルート 東朝霧丘方面 約16分

乗降場所	1便	2便	3便	4便	5便
メガネの愛眼	10:00	11:00	12:00	14:00	15:00
クスノキ公園	10:02	11:02	12:02	14:02	15:02
ウヤキ公園	10:03	11:03	12:03	14:03	15:03
メゾンドール	10:05	11:05	12:05	14:05	15:05
朝霧山手町南	10:09	11:09	12:09	14:09	15:09
朝霧山手町北	10:10	11:10	12:10	14:10	15:10
朝霧山手公園	10:11	11:11	12:11	14:11	15:11
朝霧山手町南	10:13	11:13	12:13	14:13	15:13
メガネの愛眼	10:16	11:16	12:16	14:16	15:16

B ルート 朝霧山手町方面 約10分

乗降場所	1便	2便	3便	4便	5便
メガネの愛眼	10:20	11:20	12:20	14:20	15:20
朝霧山手町南	10:23	11:23	12:23	14:23	15:23
朝霧山手公園	10:25	11:25	12:25	14:25	15:25
朝霧山手町北	10:26	11:26	12:26	14:26	15:26
朝霧山手町南	10:27	11:27	12:27	14:27	15:27
メガネの愛眼	10:30	11:30	12:30	14:30	15:30

お問い合わせ

- ・Aルート・Bルートを通じて乗車されるのはご遠慮ください。
- ・降車時は、ご乗車できません。あらかじめご了承ください。
- ・荒天時は、予告なく運休となる場合があります。
- ・運行状況のご確認は、明石恵泉福祉会（090-3949-0075）までお問い合わせ下さい。

▲ 地域が作成した広報資料（チラシ）

5) 実証調査の成果

(1) 利用者数

運行日20日間の合計で延べ360人の利用があった。1日当たり利用者数は18.0人/日、1便当たり利用者数は1.9人/便であった（日別利用者数の詳細は次頁に示す）。

ルート別にみると、延べ利用者数はAルートが266人であるのに対し、Bルートは94人と少ない状況であった。これは、沿線の住宅密度の相違や公共交通の日常的利用状況の相違による影響と考えられる。乗降場所別では、Aルート、Bルートともに「メガネの愛眼」での乗降が多く、周辺での買い物等の他、路線バスへの乗り継ぎ利用も見られた。また、乗車・降車別にみると、「東朝霧丘」や「クスノキ公園」など、行き（乗車）に比べて帰りの利用（降車）が多い傾向にあり、これは坂道を上ることになる帰りの利用のみ利用者した人が多いことが想定される。

表 利用者数等（兵庫県明石市）

	利用者数	内訳等
延べ利用者数	360人	・Aルート：266人 ・Bルート：94人
1日当たり利用者数	18.0人/日	・Aルート：13.3人/日 ・Bルート：4.7人/日
1便当たり利用者数	1.9人/便	・Aルート：2.7人/便 ・Bルート：1.0人/便

(2) 総走行距離と環境負荷軽減効果

期間中総走行距離は397.7台・kmであり、乗用車との比較によるグリーンスローモビリティ導入に伴うCO2削減効果は84kg-CO2であった。

表 総走行距離と環境負荷軽減効果（兵庫県明石市）

期間中総走行距離（回送は含まない）	397.7 台・km
CO2 削減効果（乗用車との比較）	84kg-CO2

【環境負荷軽減効果について】

- ・同距離の輸送を小型車量（ガソリン車）で代替した場合との比較によりCO2削減効果を計測。
- ・グリーンスローモビリティ運行に伴う電力消費に関連するCO2排出量はゼロとして取扱う。
- ・小型車両のCO2排出原単位については平均旅行速度20km/hの小型に相当する210g-CO2/km・台として設定した（国土技術政策総合研究所資料 第671号「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版）」）。

表 利用実績（兵庫県明石市）

【日別・便別利用者数】

年月日	曜日	気象条件			利用者数（人）														
		天候	最低気温（℃）	最高気温（℃）	日合計	Aルート					Bルート								
						Aルート合計	1便（10:00発）	2便（11:00発）	3便（12:00発）	4便（14:00発）	5便（15:00発）	Bルート合計	1便（10:20発）	2便（11:20発）	3便（12:20発）	4便（14:20発）	5便（15:20発）		
2019/10/30	水	晴	13	20	12	8	出 発 式					4	出 発 式					3	1
2019/10/31	木	晴	13	17	14	9	3	2	2	0	2	5	1	0	0	2	2		
2019/11/1	金	晴	12	22	16	13	7	3	2	1	0	3	0	0	0	2	1		
2019/11/2	土	晴	11	19	16	11	0	3	1	6	1	5	1	1	0	2	1		
2019/11/5	火	晴	11	19	26	16	0	5	2	2	7	10	1	2	1	2	4		
2019/11/6	水	晴	8	18	21	15	2	3	2	5	3	6	2	1	0	2	1		
2019/11/7	木	晴	11	19	12	11	3	2	3	1	2	1	0	0	0	0	1		
2019/11/8	金	晴	11	18	13	13	4	5	2	0	2	0	0	0	0	0	0		
2019/11/9	土	晴	8	20	17	14	5	4	4	0	1	3	0	3	0	0	0		
2019/11/11	月	晴	11	18	14	11	2	2	1	1	5	3	0	1	1	0	1		
2019/11/12	火	晴	13	20	24	18	4	5	3	0	6	6	1	0	2	1	2		
2019/11/13	水	晴	9	20	29	26	6	7	6	2	5	3	0	2	1	0	0		
2019/11/14	木	曇り	11	16	18	10	1	5	3	1	0	8	1	2	2	1	2		
2019/11/15	金	晴	5	13	17	12	1	3	2	5	1	5	0	0	4	0	1		
2019/11/16	土	晴	7	18	15	7	1	0	3	2	1	8	4	2	1	0	1		
2019/11/18	月	晴	12	14	13	8	1	1	0	5	1	5	0	4	1	0	0		
2019/11/19	火	晴	8	15	23	17	4	2	6	2	3	6	1	0	0	2	3		
2019/11/20	水	晴	8	14	14	12	5	1	1	4	1	2	2	0	0	0	0		
2019/11/21	木	晴	6	15	22	18	3	2	3	5	5	4	1	3	0	0	0		
2019/11/22	金	曇り	6	17	24	17	3	6	2	1	5	7	0	1	1	3	2		
実証調査期間合計					360	266	55	61	48	47	55	94	15	22	14	20	23		

<Aルート>

【乗降場所別の利用者数】

	利用者数（人）								
	合計	①・④ カサの愛眼	② 東朝霧丘	③ 久井公園	④ カサ公園	⑤ カサ公園	⑥ カサ住宅	⑦ 中朝霧丘	⑧ 中朝霧丘南
乗車場所	266	171	3	8	36	24	18	1	5
降車場所	266	122	22	42	34	26	16	3	1
合計	293	293	25	50	70	50	34	4	6

<Bルート>

	利用者数（人）					
	合計	①・⑥ カサの愛眼	② 朝霧山手町南	③ 朝霧山手公園	④ 朝霧山手町北	⑤ 朝霧山手町南
乗車場所	94	65	11	11	4	3
降車場所	94	47	25	15	6	1
合計	112	112	36	26	10	4

(3) 利用者の特性・意向

地域が整理した利用者アンケート結果（回答数：347票）をもとに、利用者特性と評価・意向の概要を以下に整理する。

① 利用者の属性

性別では「女性」が72%、年齢では「70歳以上」が74%を占めており、高齢の女性が主たる利用者であった。また、約半数（46%）の方が運転免許を所有しておらず、運転免許返納者（16%）を含めると約6割（62%）となる。

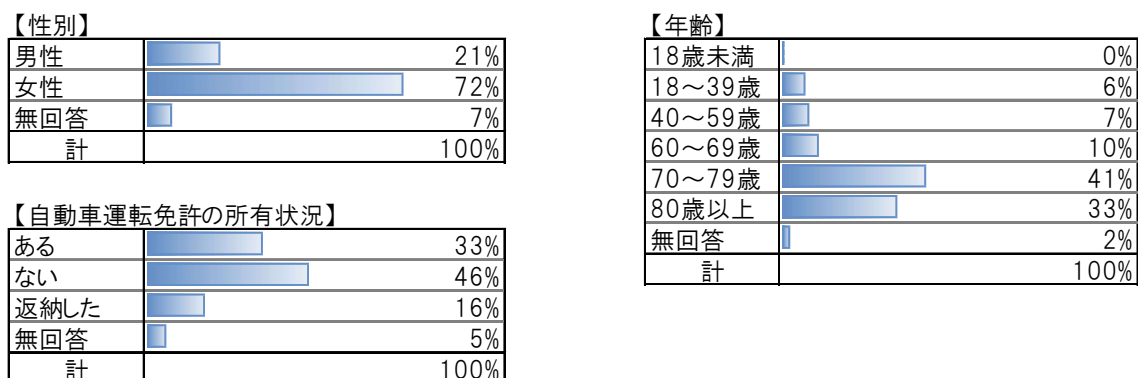


図 利用者の属性（兵庫県明石市）

② 利用理由・目的等

利用理由では、「目的地に行くのに便利だから」が最も多く約7割（67%）を占めている。

利用目的では、「買い物」が最も多く約7割（72%）を占めており、普段の交通手段は「徒歩」が42%で最も多い。普段は「車（自分で運転）」で移動する人は約1割（9%）であった。

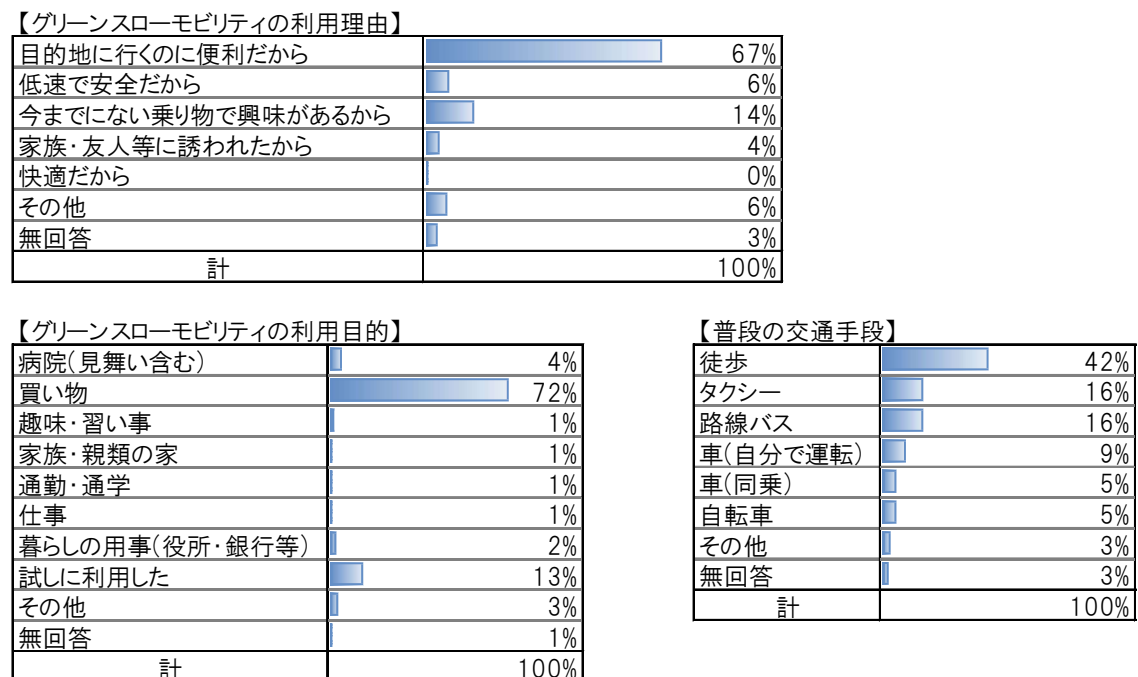


図 利用者の属性（兵庫県明石市）

③ 利用満足度

グリーンスローモビリティの利用者満足度をみると、8割の方が「満足」と回答しており、「やや満足」を含めると92%を占め、利用者の大半の人から評価を得ている。

満足	80%
やや満足	12%
普通	4%
やや不満	0%
不満	0%
無回答	3%
計	100%

図 利用満足度（兵庫県明石市）

④ 地域にとっての必要性

グリーンスローモビリティの地域にとっての必要性については、約9割（89%）の方が「必要」と回答しており、期待の高さが伺える。

必要	89%
運行内容を見直せば必要	1%
将来的には必要	8%
必要ない	0%
その他	1%
無回答	2%
計	100%

図 地域にとっての必要性（兵庫県明石市）

⑤ 有料となった場合の利用意思等

有料となった場合の利用意向をみると、75%の方が「利用する」と回答している。「100円/回の場合の利用頻度」は「週2～3回」が30%で最も多いが、「200円/回の場合の利用頻度」では「利用しない」が17%で最も多い（無回答除く）。

【有料の場合の利用意思】

利用する	75%
利用しない	6%
わからない	13%
無回答	6%
計	100%

【利用頻度：100円/回の場合】

毎日	12%
週2～3回	30%
週1回	17%
月2～3回	9%
月1回	1%
利用しない	3%
無回答	28%
計	100%

【利用頻度：200円/回の場合】

毎日	1%
週2～3回	6%
週1回	10%
月2～3回	1%
月1回	1%
利用しない	17%
無回答	64%
計	100%

図 有料になった場合の利用意思等（兵庫県明石市）

(4) 関係者の評価（効果・課題）

実証調査実施後の関係者ヒアリング結果等をもとに、関係者の評価（効果・課題）の概要を以下に整理する。

① 利用者からみた効果・課題

【効果】

- ・便利である、思っていたよりも快適で乗り心地もよかった、今後も続けてほしい等の感想が多くあり、全体的に利用者からは好意的に受け止められたものと考えられる。

【課題】

- ・バス停ではなく家の前から利用できれば便利といった声や、事故が怖い、冷暖房が必要、乗車定員が少ない等、サービス内容や車両に関して改善を求める声があった。

② 運行管理者・運転手からみた効果・課題

【効果】

- ・高齢者や子ども連れの方にとって、買い物や通院などの移動手段として効果的であるとの感想があった。
- ・高齢者が買い物によく利用され、「グリスロがあるから外出しようと思った。」などの声もあったことから、坂道の多い地域において、高齢者の生活の質の向上や、介護予防の効果があると感じている。
- ・利用者同士が初対面でも車内で会話があり、車両が開放的な構造で低速走行のため、車外の方とも対話するなど、コミュニティの活性化、地域の人と人をつなぐ効果を感じている。

【課題】

- ・利用者が一部のヘビーユーザーに偏っていたように感じており、実証調査を知らない人も多く、広報が不十分であったのではないかと意見があった。
- ・冬場は防寒対策が必要、エンクロージャーを閉めると視界が悪い、もう少し大きな荷台スペースがあるとよい、車体の揺れが大きい、スピード調整が難しい、ハザードランプやパワステ、方向指示器の消灯が手動など、車両機能の改善・高度化に関する意見があった。
- ・また、車両にはドアがなく、特に側面が開放的な構造であるため、安全性の向上が必要との声があった。

③ 自治体の感想等（地域課題への貢献について）

- ・高低差のある地域での高齢者や足腰の弱い方へのラストワンマイルの移動手段としては、一定の効果があったものと考えている。
- ・車両が開放的なため、車内でのコミュニケーションのほか、車外と車内でも声をかけあうなど、コミュニケーションの創出や高齢者の外出支援にも貢献することができていると感じている。
- ・車両は、ドアがなく段差も低いため乗降がしやすく、車幅も小さいので道路の狭いエリアには適している、また地区内を走行することにより子供の安全、防犯対策にもつながるのではないかと感じている。

3.2.3 兵庫県朝来市における実証調査

実証地域	朝来市 和田山町 “秋葉台住宅”
事業名称	坂道の住宅団地を駆け巡るラストワンマイルモビリティ

1) 地域課題と解決に向けた方向性

地域が作成した実施計画書等をもとに、実証調査の実施の背景となる地域課題とその解決に向けた方向性を以下に整理する。

【地域が抱える課題】

① 多様なモードを総動員した効率的で利便性の高い市内公共交通体系構築

【ラストワンマイル輸送】

・秋葉台住宅団地は、路線バス停留所から自宅までのニーズが高い (H30年度地域ヒアリング調査)

=高齢化が進む一方で、坂道が多く移動に困っている方が増加

【現在の資源の効率的な活用】

・住民の路線バスへのアクセスの確保

・付近を運行しているが秋葉台住宅団地から停留所が遠く利用が難しいコミュニティバスへの接続

② 日ごろ公共交通を使わない住民の意識向上・利用促進

・市民の9割以上がバスを利用していない (H30年度市民アンケート調査)

【課題解決に向けた方向性】

① 現在の地域公共交通体系は維持しつつ、ラストワンマイルを輸送する新たなモビリティ導入の検討

② 公共交通を利用しない人へのきっかけづくりとして、話題性のある移動手段を提供。

③ 道幅が比較的狭い坂道においても安全に移動できる輸送方法の検討。

【課題解決に向けたグリーンスローモビリティの優位性】

① 低速運転かつ安定性があるため、坂道の多い住宅地でも容易に発車・停車が可能。

② 普段目にすることがないモビリティが公道を走行することで、地域住民が関心を寄せ、公共交通全体の利用促進につながる。

③ 小型かつ低速のため、狭い坂道でも安全に走行が可能。

2) 実証調査の概要

実証調査の実施概要を以下に整理する。

表 実証調査の実施概要（兵庫県朝来市）

実施概要	実施期間	・令和元年10月3日(木)～10月23日(水) (ルート①：13日間、ルート②：5日間 (コミバス運行日のみ))	
	運行ルート	ルート①	ルート②
		：路線バス接続 (1.3km)	・コミバス接続 (1.5km)
	運行形態	・定時定路線運行	・定時定路線運行
	運行本数	・4便/日 (平日のみ)	・6便/日 (火曜日・木曜日のみ)
	運行時間帯	・9:15～17:05	・7:45～15:20
	運転手	・シルバー人材センター会員 (4名)	・市職員 (8名) ※一部シルバー人材センター会員が運転
	車庫	・秋葉台テニスコート駐車場	
使用車両	・YMPCカート (7人乗り)：1台	・日立バッテリーカート (4人乗り)：1台	
役割分担	自治体	・朝来市市長公室総合政策課〔調査責任者、関係機関調整、周知広報、効果検証等〕	
	福祉団体	・朝来市シルバー人材センター〔運転手人材の輩出等〕	
	住民組織	・秋葉台共用施設管理組合〔地域住民に関する情報提供、広報支援等〕	
	交通事業者	・全但バス株式会社〔路線バス、アコバスとの接続調整等〕	



3) 実証調査の様子



4) 広報・利用促進策の状況

実証調査の周知並びに利用者確保のため、地域が実施した広報・利用促進等を以下に整理する。

【地域が実施した広報・利用促進策等】

- ・市広報紙掲載
- ・市ホームページへ掲載
- ・団地内各世帯へのチラシ配付（予告版、詳細版、各346部）
- ・地元役員会で事業説明、広報依頼
- ・住民団体の集会に参加し内容説明、参加協力依頼
- ・主な目的地である商業施設、病院のバス停にチラシ掲示

グリーンスローモビリティ 電動カート[通称"アコカード"]で秋葉台をらくらく移動
自宅近くと路線バス・アコバスのバス停を両面します
「距離が大きい」「雨の日はおっくう!」「重い荷物がつらい!」
こんな方は是非お試しください

乗車運賃は無料です
10月3日(木)から10月23日(木) 平日のみ運行

西線バス【竹ノ内与布土線】への接続 平日毎日【月～金】運行

行き	1号	3号	乗り	2号	4号
秋葉台2区集会所 発	9:15	14:10	西線バス 竹ノ内与布土線 発	11:58	16:43
バス停 緑ヶ丘 着	9:35	14:30	バス停 緑ヶ丘 発	12:00	16:45
西線バス 伊豆山行先 着	9:40	14:35	秋葉台2区集会所 着	12:20	17:05

アコバス【朝日・内浦コース】への接続 平日【火曜・木曜】運行

行き	1号	3号	5号	乗り	2号	4号	6号
秋葉台中区集会所 発	7:45	10:18	13:10	アコバス 朝日・内浦コース 発	9:55	12:08	14:53
バス停 緑ヶ丘集会所 着	8:10	10:40	13:35	バス停 緑ヶ丘集会所 発	9:58	12:10	14:55
アコバス 伊豆山行先 着	8:20	10:47	13:45	秋葉台中区集会所 着	10:23	12:35	15:20

※各乗降場所には印字となるプレートがあります

▲ 地域が作成した広報資料（チラシ）

5) 実証調査の成果

(1) 利用者数

運行日13日間の合計で延べ66人の利用があった。1日当たり利用者数は5.1人/日、1便当たり利用者数は0.8人/便であった（日別利用者数の詳細は次頁に示す）。

ルート別にみると、週5日運行で路線バスに連絡するAルートは延べ利用者数が43人で、週2日運行でコミュニティバスに連絡するBルート（23人）に比べて多いが、1便当たり利用者数は両ルートで同程度となっており0.8人/便に留まっている。

表 利用者数等（兵庫県朝来市）

	利用者数	内訳等
延べ利用者数	66人	・ルート①：43人 ・ルート②：23人
1日当たり利用者数	5.1人/日	・ルート①：3.3人/日 ・ルート②：4.6人/日
1便当たり利用者数	0.8人/便	・ルート①：0.8人/便 ・ルート②：0.8人/便

※上記のほか、ダイヤ空き時間等での乗車体験の利用者が105人あった。

(2) 総走行距離と環境負荷軽減効果

期間中総走行距離は112.6台・kmであり、乗用車との比較によるグリーンスローモビリティ導入に伴うCO2削減効果は24kg-CO2であった。

表 総走行距離と環境負荷軽減効果（兵庫県朝来市）

期間中総走行距離（回送は含まない）	112.6台・km
CO2削減効果（乗用車との比較）	24kg-CO2

【環境負荷軽減効果について】

- ・同距離の輸送を小型車量（ガソリン車）で代替した場合との比較によりCO2削減効果を計測。
- ・グリーンスローモビリティ運行に伴う電力消費に関連するCO2排出量はゼロとして取扱う。
- ・小型車両のCO2排出原単位については平均旅行速度20km/hの小型に相当する210g-CO2/km・台として設定した（国土技術政策総合研究所資料 第671号「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版）」）。

表 利用実績（兵庫県朝来市）

年月日	曜日	気象条件			利用者数(人)												
		天気	最高 気温 (°C)	最低 気温 (°C)	合計	ルート①					ルート②						
						1便 (9:15発)	2便 (12:00発)	3便 (14:10発)	4便 (16:45発)	ルート 計	1便 (7:45発)	2便 (9:58発)	3便 (10:15発)	4便 (12:10発)	5便 (13:10発)	6便 (14:55発)	ルート 計
2019/10/3	木	晴れ	23.6	14.0	14			2		2	9		1			2	12
2019/10/4	金	曇り	23.4	13.8	2		2			2							0
2019/10/7	月	曇り	23.0	13.1	2	1	1			2							0
2019/10/8	火	雨	22.9	12.9	4		1		1	2			1			1	2
2019/10/9	水	晴れ	22.7	12.7	2			2		2							0
2019/10/10	木	晴れ	22.6	12.5	1					0			1				1
2019/10/11	金	曇り	22.4	12.2	11	2	3	2	4	11							0
2019/10/15	火	曇り	21.7	11.1	5		1			1	1					3	4
2019/10/16	水	晴れ	21.5	10.9	3	2	1			3							0
2019/10/17	木	晴れ	21.3	10.6	9	1	2		2	5				4			4
2019/10/18	金	曇り	21.0	10.3	3	1	1		1	3							0
2019/10/21	月	曇り	20.4	9.5	6		1	2	3	6							0
2019/10/23	水	雨	19.9	9.1	4	1	2		1	4							0
実証調査期間合計					66	8	15	8	12	43	10	0	3	4	0	6	23

(3) 利用者の特性・意向

地域が整理した利用者アンケート結果（回答数：47票）をもとに、利用者特性と評価・意向の概要を以下に整理する。

① 利用者の属性

性別では「女性」が68%、年齢では「70歳以上」が74%を占めており、高齢の女性が主たる利用者であった。また、約4割（38%）の方が運転免許を所有しておらず、運転免許返納者（14%）を含めると約5割（52%）となる。

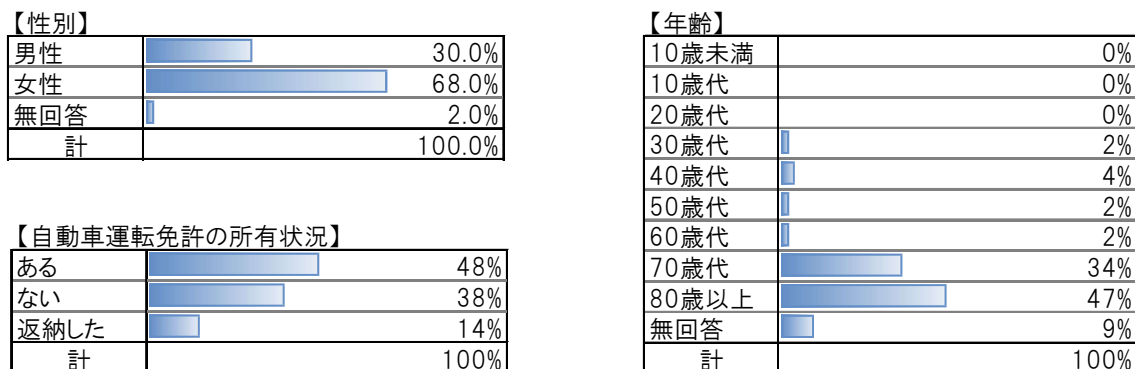


図 利用者の属性（兵庫県朝来市）

② 利用理由・目的等

利用理由では、「今までにない乗り物で興味があるから」が35%で最も多く、次いで、「目的地に行くのに便利だから」が27%で多くなっている。

利用目的では、「日用品等の買い物」が最も多く31%を占めており、普段の交通手段は「路線バス・電車」が33%で最も多く、次いで「車（自分で運転）」が多くなっている。

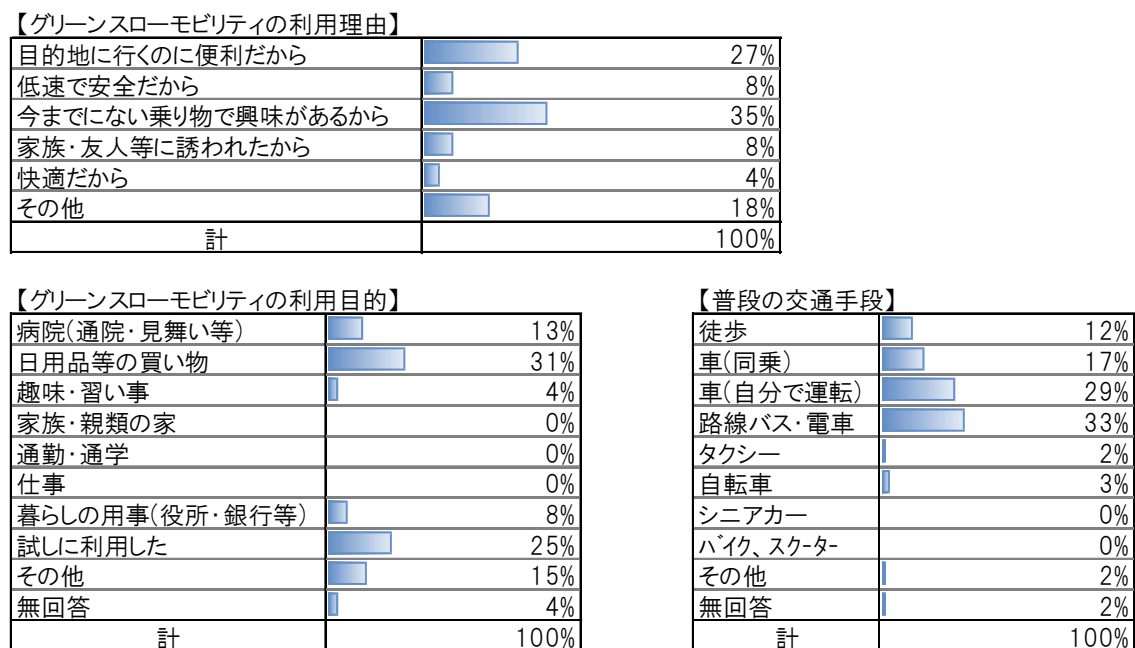


図 利用者の属性（兵庫県朝来市）

③ 利用満足度

グリーンスローモビリティの利用者満足度をみると、約半数（55%）の方が「満足」と回答しており、「どちらかといえば満足」（26%）を含めて約8割（81%）の人から評価を得ている。





満足		55%
どちらかといえば満足		26%
どちらでもない		4%
どちらかといえば不満		0%
不満		0%
無回答		15%
計		100%

図 利用満足度（兵庫県朝来市）

④ 地域にとっての必要性

グリーンスローモビリティの地域にとっての必要性については、約半数（51%）の方が「必要」と回答しているが、「将来的には必要」とする人も約2割（17%）を占めている。











必要		51%
運行内容を見直せば必要		15%
将来的には必要		17%
必要ない		4%
他の地域で必要		2%
その他		0%
無回答		11%
計		100%

図 地域にとっての必要性（兵庫県朝来市）




⑤ 有料となった場合の利用意思等

有料となった場合の利用意向をみると、約4割（38%）が「利用する」と回答している。有料になった場合の希望料金は「100円/回」が50%で最も多い。

【有料の場合の利用意思】

利用する		38%
利用しない		13%
わからない		30%
無回答		19%
計		100%

【有料の場合の利用額】

50円/回		44%
100円/回		50%
150円/回		0%
200円/回		0%
250円/回		0%
300円/回		0%
無回答		6%
計		100%

【有料の場合の利用頻度】






毎日		0%
週2～3回		56%
週1回		11%
月2～3回		17%
月1回		11%
無回答		6%
計		100%

図 有料になった場合の利用意思等（兵庫県朝来市）

(4) 関係者の評価（効果・課題）

実証調査実施後の関係者ヒアリング結果等をもとに、関係者の評価（効果・課題）の概要を以下に整理する。

① 利用者からみた効果・課題

【効果】

- ・運転ができない高齢者に必要な移動手段であり将来的には必要との声や、静かで住民との距離感が近いのがよいという意見があった。
- ・実験を契機に路線バスとコミュニティバスの乗車カードを購入された方がいたほか、体験乗車では約105人の利用があり、子どもたちを含めて住民の関心の高さが伺えた。

【課題】

- ・自宅前で乗り降りを希望する意見や、市街地へ向かう路線バスの充実も合わせて必要という意見など、既存路線バスも含めたサービス内容の改善に対する意見があった。
- ・積雪時の運行を危惧する声があった。

② 運行管理者・運転手からみた効果・課題

【効果】

- ・速度によるデメリットは感じておらず、逆に静かであるため、利用者とのコミュニケーションをとれる良い機会となったとの意見があった。
- ・将来を見据えて、住民の移動手段に不安を抱える地域では有効な取り組みだと感じている。
- ・乗車すること自体を楽しめる乗り物であるため、観光地に適していると感じている。

【課題】

- ・冬季の積雪時の運行に不安を感じている。
- ・路線バスやアコバスとの接続運行であるため、運行本数が限られ、ドライバーの長時間待機が課題としてあげられた。
- ・既存のバス路線を含めた公共交通全体としてルート等の見直しが必要、グリーンスローモビリティだけではなく他のモビリティの可能性も探る必要があるとの指摘があった。

③ 自治体の感想等（地域課題への貢献について）

- ・バス停から自宅までのラストワンマイルの移動手段としての有効性を感じている。また、高齢化が進む中、坂道の多い当該地域での移動手段として有効であり、高齢者の運転免許の自主返納を促進することも想定されるのではないかと感じている。
- ・地域住民がグリーンスローモビリティに関心を持つことで、公共交通全体の利用促進にもつながったと感じている。

3.2.4 岡山県笠岡市における実証調査

実証地域	笠岡市 笠岡諸島（北木島, 高島, 真鍋島）
事業名称	スローな空間・スローな乗り物 ～期待に応えるモビリティ@笠岡諸島～

1) 地域課題と解決に向けた方向性

地域が作成した実施計画書等をもとに、実証調査の実施の背景となる地域課題とその解決に向けた方向性を以下に整理する。

【地域が抱える交通課題】

- 日本遺産認定による観光客の島内移動手段の確保及び歩行の困難な高齢者や傷病人の移動手段の確保が喫緊の課題となっている。また、ガソリン等燃油の調達も困難になっている。

【課題解決に向けた方向性】

- 「観光客の移動環境の整備」、「高齢者等の外出・買い物支援」を行うための、燃油を必要としない機材でのデマンド交通システムの構築が望まれる。
また、幅の狭い道路にも入れる緊急車両の導入が望まれる。

【課題解決に向けたグリーンスローモビリティの優位性】

特徴	グリーンスローモビリティの優位性
小型 Small	← 狭路やクランクが多い集落を快走でき、高齢者の自宅前までアクセスできる。
低速 Slow	← スローライフな笠岡諸島の生活スタイルに馴染み、雄大な自然をゆっくりと楽しむことができる。
安全 Safety	← 高齢者や観光客が島内を安全に移動でき、歩行者や自転車と共存できる。
開放感 Open	← 低床車両で高齢者が乗り降りしやすく、潮風の香りを感じながら移動できる
環境性 Green	← 燃油の入手困難な島地部において、電気自動車は有効的であり、自動車からの置き換えによってCO ² を削減することができる。

2) 実証調査の概要

実証調査の実施概要を以下に整理する。

表 実証調査の実施概要（岡山県笠岡市）

実施概要	実施期間	・令和元年9月13日(金)～9月29日(日) (①北木島：14日間、②高島：6日間、③真鍋島：1日間(島の大運動会))		
	運行ルート	①北木島	②高島	③真鍋島
		・豊浦港～金風呂港(3.7km)	・主に港～自宅	・港～島の大運動会会場
	運行形態	・定時定路線運行	・エリア内不定期運行	(会場送迎)
	運行本数	・5便/日 (空き時間はデマンド運行)	—	—
	運行時間帯	・9:00～16:00	・9:00～16:00	—
	運転手	・NPO法人かさおか島づくり海社	・自治会のボランティア	・市職員
	車庫	・NPO法人倉庫	・一力水産倉庫	・ゆきの浜処理場倉庫
使用車両	・日立バッテリーカート (4人乗り)：1～2台	・日立バッテリーカート (4人乗り)：1台	・日立バッテリーカート (4人乗り)：2台	
役割分担	自治体	・笠岡市政策部企画政策課〔調査責任者、関係機関調整、周知広報、効果検証等〕		
	NPO法人	・NPO法人かさおか島づくり海社〔運転手人材の輩出、広報支援等〕		
	住民組織	・北木島地区町内会〔地域住民に関する情報提供、広報支援等〕 ・高島地区自治会〔地域住民に関する情報提供、広報支援等〕		



3) 実証調査の様子



4) 広報・利用促進策の状況

実証調査の周知並びに利用者確保のため、地域が実施した広報・利用促進等を以下に整理する。

【地域が実施した広報・利用促進策等】

- ・ 市政記者会見での情報発信（メディア報道）
- ・ 市広報紙掲載
- ・ 住民説明会（北木島町内会）
- ・ 自治会長協議・広報依頼（高島自治会）
- ・ チラシ配布

スローな空間・スローな乗り物
～期待に応えるモビリティ@笠岡諸島～
グリーンスローモビリティ
らくらく便利なタクシー実証運行開始!!
※実物と異なる場合があります。
in 北木島
運賃はなんと **無料!!**
(実証運行期間中のみ)
運行区間
豊浦港～金風呂港間
運行期間
令和元年9月13日(金)～9月26日(木)

時刻表

運行区間:豊浦港～金風呂港間

	1便	2便	3便	4便	5便
豊浦港	9:05	10:30	11:05	14:05	15:20
北木島郵便局	9:09	10:34	11:09	14:09	15:24
豊浦展望台	9:13	10:38	11:13	14:13	15:28
丁場港	9:17	10:42	11:17	14:17	15:32
鶴田石材前	9:21	10:46	11:21	14:21	15:36
光厳橋前	9:25	10:50	11:25	14:25	15:40
金風呂港	9:29	10:54	11:29	14:29	15:44
韓国神社記念石	9:33	10:58	11:33	14:33	15:48
北木のペニス	9:37	11:02	11:37	14:37	15:52
豊浦展望台	9:41	11:06	11:41	14:41	15:56
K's LABO	9:45	11:10	11:45	14:45	16:00

※15日(日)は運休します

定期運行便・便利な無料タクシーとしてご利用ください!

◆実証運行期間◆
令和元年9月13日(金)～9月26日(木)
期間中のみ利用運賃は無料です。
※15日(日)は島内行事で運行のため運休

◆ご利用方法◆
前日9:00～16:00までに電話にて予約ください。
※空きがあれば当日の電話予約も可能です。
上記の時間帯以外の時間でご予約が可能です。
問い合わせ先: **0865-68-3741** (NPO かさおか島づくり海社)
グリスロについての問合せ先: 笠岡市役所企画政策課 ☎0865-69-2112

▲ 地域が作成した広報資料（チラシ）

KASAOKA
広報誌のおひ
グリスロ実証運行!
毎月13日から9月26日にかけて、北木島、豊浦、鶴田島の3島をグリーンスローモビリティ「グリスロ」が、実証運行を行います。
実証運行のため、無料で、希望の乗客・乗客も合わせてご利用いただけます。乗客は事前予約が必要で、予約は電話予約またはインターネット予約が可能です。
グリスロは、笠岡市役所企画政策課が主催する、市民参加型の実証運行です。

10
Celebrating
Years

▲ 市広報紙への掲載（表紙）

5) 実証調査の成果

(1) 利用者数

運行日14日間の合計で延べ309人の利用があった。1日当たり利用者数は22.1人/日、1便当たり利用者数は2.6人/便であった（日別利用者数の詳細は次頁に示す）。

ルート別にみると、14日間運行の①北木島では延べ利用者数が219人、6日間運行の②高島では90人であった。1便当たり利用者数は両ルートで同程度となっており、それぞれ15人/日前後の利用状況であった。

①北木島では、定時定路線運行のほか、ダイヤ空き時間はデマンド運行を行っており、定時定路線の延べ利用者数が60人であるのに対してデマンド利用は159人と多く、デマンド利用の多くは定時定路線運行がカバーしていない時間帯や地域などでの自宅～港間での利用であった。

表 利用者数等（岡山県笠岡市）

	利用者数	内訳等
延べ利用者数	309人	①北木島 : 219人 ②高島 : 90人
1日当たり利用者数	22.1人/日	①北木島 : 15.6人/日 ②高島 : 15.0人/日
1便当たり利用者数	2.6人/便	①北木島 : 2.9人/便 ②高島 : 2.0人/便

※上記のほか、③真鍋島の「島の大運動会」での会場送迎の利用者が約250人あった。

(2) 総走行距離と環境負荷軽減効果

期間中総走行距離は258.2台・kmであり、乗用車との比較によるグリーンスローモビリティ導入に伴うCO2削減効果は54kg-CO2であった。

表 総走行距離と環境負荷軽減効果（岡山県笠岡市）

期間中総走行距離（回送は含まない）	258.2 台・km
CO2 削減効果（乗用車との比較）	54kg-CO2

【環境負荷軽減効果について】

- ・同距離の輸送を小型車量（ガソリン車）で代替した場合との比較によりCO2削減効果を計測。
- ・グリーンスローモビリティ運行に伴う電力消費に関連するCO2排出量はゼロとして取扱う。
- ・小型車両のCO2排出原単位については平均旅行速度20km/hの小型に相当する210g-CO2/km・台として設定した（国土技術政策総合研究所資料 第671号「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版）」）。

表 利用実績（岡山県笠岡市）

【①北木島】

年月日	曜日	気象条件			日合計	利用者数(人)													催し	視察	備考		
		天気	最高気温(℃)	最低気温(℃)		定期運行											ダイヤモンド運行						
						①豊浦港	②北木島郵便局	③豊浦展望台	④丁場湖	⑤鶴田石材前	⑥光劇場前	⑦金風呂港	⑧靖国神社残念石	⑨北木のベニス	⑩豊浦展望台	⑪K's LABO		定期運行計					
2019/9/13	金	晴	30.7	21.1	50	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	3	47	40			
2019/9/14	土	晴	31.8	24.2	44	8	0	0	0	0	4	5	3	0	0	0	0	20	24				
2019/9/15	日	晴	32.7	22.3	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	12			
2019/9/16	月	晴	31.6	22.2	8	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	6				
2019/9/17	火	晴	31.4	20.3	15	6	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	9	6			2	
2019/9/18	水	晴	30.2	19.7	35	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	28				
2019/9/19	木	晴	29.1	18.2	18	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8	10			15	
2019/9/20	金	曇雨	24.8	15.0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0				
2019/9/21	土	曇	23.6	17.6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1				
2019/9/22	日	曇/雨	27.9	21.8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				フェリー午後欠航
2019/9/23	月	曇晴	31.1	21.8	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0				
2019/9/24	火	曇	25.4	19.3	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5				
2019/9/25	水	晴	27.8	16.2	10	1	0	0	0	16.2	0	0	0	0	0	0	0	1	9			12	
2019/9/26	木	晴	29.7	17.3	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2				
2019/9/27	金																						
2019/9/28	土																						
2019/9/29	日	晴	29.2	22.9																		250	真鍋島
実証調査期間合計					219人	37人	3人	人	2人	人	5人	10人	3人	人	人	人	60人	159人	302人	29人			

【②高島】

日にち	曜日	気象条件			利用者数		視察	備考
		天気	最高気温	最低気温	日合計	ダイヤモンド運行		
2019/9/20	金	曇雨	24.8	15.0	19	19		
2019/9/21	土	曇	23.6	17.6	27	27		
2019/9/22	日	曇/雨	27.9	21.8	0	0		定期船欠航
2019/9/23	月	曇晴	31.1	21.8	5	5		定期船午前欠航
2019/9/24	火	曇	25.4	19.3	12	12		
2019/9/25	水	晴	27.8	16.2	27	27	8	荷物のみ運搬あり
実証調査期間合計					90人	90人	8人	

(3) 利用者の特性・意向

地域が整理した利用者アンケート結果（回答数：北木島170票、高島78票）をもとに、利用者特性と評価・意向の概要を以下に整理する。

① 利用者の属性

■北木島

性別では「男性」と「女性」がほぼ半々で、年齢も大きな偏りはなく幅広い年代で利用されている。また、64%の方が運転免許を所有しており、所有していない人は運転免許返納者（1%）を含めて35%であった。

■高島



性別では「女性」が63%、年齢では「70歳以上」が53%を占めており、高齢の女性の利用が多い状況であった。また、44%の方が運転免許を所有しておらず、運転免許返納者（3%）を含めると約半数（47%）となる。

【性別】

■北木島










男性		50%
女性		48%
無回答		2%
計		100%

■高島










男性		32%
女性		63%
無回答		5%
計		100%

【年齢】

■北木島





20歳未満		8%
20歳代		10%
30歳代		8%
40歳代		15%
50歳代		11%
60歳代		18%
70歳代		16%
80歳以上		9%
無回答		5%
計		100%

■高島

20歳未満		0%
20歳代		5%
30歳代		9%
40歳代		4%
50歳代		10%
60歳代		10%
70歳代		15%
80歳以上		38%
無回答		9%
計		100%

【自動車運転免許の所有状況】

■北木島

ある		64%
ない		34%
返納した		1%
無回答		1%
計		100%

■高島





ある		48%
ない		44%
返納した		3%
無回答		5%
計		100%

図 利用者の属性（岡山県笠岡市）

② 利用理由・目的等

■北木島

利用理由では、「今までにない乗り物で興味があるから」が最も多く34%を占めている。利用目的では、「試しに利用した」が最も多く38%を占めており、普段の交通手段は「車（自分で運転）」が最も多く38%を占めている。

■高島

利用理由では、「目的地に行くのに便利だから」が最も多く52%を占めている。利用目的では、「試しに利用した」が最も多く22%を占めており、普段の交通手段は「徒歩」が最も多く52%を占めている。

【グリーンスローモビリティの利用理由】

■北木島

目的地に行くのに便利だから	27%
低速で安全だから	2%
今までにない乗り物で興味があるから	34%
家族・友人等に誘われたから	13%
快適だから	4%
その他	17%
無回答	2%
計	100%

■高島

目的地に行くのに便利だから	52%
低速で安全だから	5%
今までにない乗り物で興味があるから	10%
家族・友人等に誘われたから	1%
快適だから	5%
その他	22%
無回答	4%
計	100%

【グリーンスローモビリティの利用目的】

■北木島

病院(通院・見舞い等)	6%
日用品等の買い物	2%
趣味・習い事	1%
家族・親類の家	3%
通勤・通学	1%
仕事	6%
暮らしの用事(役所・銀行等)	6%
試しに利用した	38%
観光	18%
その他	15%
無回答	3%
計	100%

■高島

病院(通院・見舞い等)	12%
日用品等の買い物	8%
趣味・習い事	4%
家族・親類の家	5%
通勤・通学	0%
仕事	8%
暮らしの用事(役所・銀行等)	13%
試しに利用した	22%
観光	12%
その他	13%
無回答	5%
計	100%

【普段の交通手段】

■北木島

徒歩	25%
車(同乗)	9%
車(自分で運転)	38%
原付・バイク	15%
タクシー	0%
自転車	9%
シニアカー	0%
コミュニティバス	1%
その他	1%
無回答	2%
計	100%

■高島

徒歩	52%
車(同乗)	8%
車(自分で運転)	18%
原付・バイク	6%
タクシー	0%
自転車	8%
シニアカー	1%
コミュニティバス	0%
その他	1%
無回答	5%
計	100%

図 利用者の属性（岡山県笠岡市）

③ 利用満足度

■北木島

グリーンスローモビリティの利用者満足度をみると、79%の方が「満足」と回答しており、「どちらかといえば満足」を含めると91%を占め、利用者の大半の人から評価を得ている。

■高島

北木島と同様に、利用者満足度では、84%の方が「満足」と回答しており、「どちらかといえば満足」を含めると97%を占め、利用者のほぼ全ての人から評価を得ている。

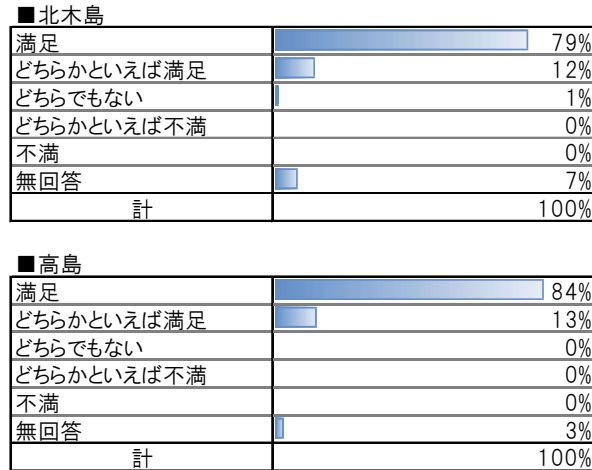


図 利用満足度（岡山県笠岡市）

④ 地域にとっての必要性

■北木島

グリーンスローモビリティの地域にとっての必要性については、73%の方が「必要」と回答しており、期待の高さが伺える。

■高島

北木島と同様に、地域にとっての必要性については、大半の91%の方が「必要」と回答しており、期待の高さが伺える。

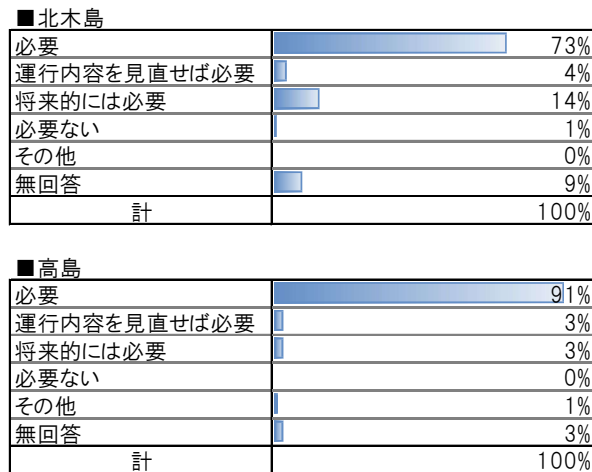


図 地域にとっての必要性（岡山県笠岡市）

⑤ 有料となった場合の利用意思等

■北木島





有料となった場合の利用意向をみると、63%が「利用する」と回答している。有料になった場合の希望料金は「100円／回」が44%で最も多い。

■高島





北木島と同様に、有料となった場合の利用意向では、74%が「利用する」と回答している。有料になった場合の希望料金は「100円／回」が68%で最も多い。

【有料の場合の利用意思】

■北木島








利用する		63%
利用しない		5%
わからない		23%
無回答		9%
計		100%

■高島

利用する		74%
利用しない		8%
わからない		13%
無回答		5%
計		100%








【有料の場合の利用額】

■北木島







100円／回		44%
150円／回		8%
200円／回		21%
250円／回		4%
300円／回以上		8%
利用しない		2%
無回答		13%
計		100%

【有料の場合の利用頻度】

■北木島

毎日		7%
週2～3回		24%
週1回		17%
月2～3回		14%
月1回		20%
利用しない		4%
無回答		15%
計		100%

■高島

100円／回		68%
150円／回		5%
200円／回		10%
250円／回		0%
300円／回以上		3%
利用しない		6%
無回答		8%
計		100%

■高島








毎日		9%
週2～3回		26%
週1回		10%
月2～3回		19%
月1回		13%
利用しない		8%
無回答		14%
計		100%

図 有料になった場合の利用意思等（岡山県笠岡市）

(4) 関係者の評価（効果・課題）

実証調査実施後の関係者ヒアリング結果等をもとに、関係者の評価（効果・課題）の概要を以下に整理する。

① 利用者からみた効果・課題

【効果】

■北木島

- ・買物、病院、笠岡方面（港）へ出掛けることが容易になり高齢者が外出しやすくなった、島外で重い荷物を買っても運べる、細い道に入れるので自宅付近まで来てもらえて便利、好きな時間に予約して迎えに来てもらえる、是非運行して欲しい等、好意的な意見が多数聞かれた。

■高島

- ・利用者は特に喜んでいた。

② 運行管理者・運転手からみた効果・課題

【効果】

■北木島

- ・高齢者が大変喜んで利用しており、長距離を歩けない高齢者には期待が大きいと感じている。
- ・地域の方々のコミュニケーションの場が増えたと感じているほか、再雇用の場として、グリーンスローモビリティの運転やデマンド受付が住民に活力を与えていると感じている。

■高島

- ・高島は燃油の調達が非常に困難な地域のため、電気で動くグリーンスローモビリティは期待値も高く、貢献度も高いと考えている。

【課題】

■北木島

- ・予想以上に通れない道が多く、もう少し全長が短くなれば更に便利になるとの意見があった。
- ・定期定路線の乗降場所・ダイヤの周知不足が課題であると感じている。

■高島

- ・本格運行になると、運転手の確保が課題となるとの指摘があった。
- ・車両について、ブレーキが弱い、エンクロージャーを付けると視界が悪くなるなどの問題点のほか、静かすぎて高齢者が気づかないという課題が指摘された。

③ 自治体の感想等（地域課題への貢献について）

- ・狭い道沿いに住む高齢者が、港や郵便局、診療所に行くのに大変役に立つと感じており、高齢者の外出意欲の増進や離島暮らしの利便性向上に寄与することが確認できたとしている。
- ・狭い道路に進入できるため、住民及び消防組合から緊急輸送車としての活用を期待されており、担架が固定（ストレッチャーを積載）できる装置の開発を希望している。
- ・グリーンスローモビリティでも通行の出来ない狭い通路について、隣接地権者から土地提供の承諾を得ることができ、本格運行の際には島の南側集落を連絡する通路の拡幅が可能な状況となっているなど、地域住民の協力もある。

3.2.5 山口県宇部市における実証調査

実証地域	宇部市 中心市街地
事業名称	“コンパクトシティに向けて” どこでも入れる「地域の足」まちなかグリーンスローモビリティ実証事業

1) 地域課題と解決に向けた方向性

地域が作成した実施計画書等をもとに、実証調査の実施の背景となる地域課題とその解決に向けた方向性を以下に整理する。

【地域が抱える交通課題】

- 公共交通においては、運行本数の減便も相まって、JR宇部線の利用者数がここ20年間で約半減（8,479人/日⇒4,233人/日）、宇部市交通局（バス）においても利用者数がここ20年間で約4割減（11,379人/日⇒6,450人/日）となっており、自宅からバス停や駅へのアクセスの利便性向上が求められている。
- 高齢者などの移動手段の確保に取り組むうえで、買い物に加え、道路幅員が狭く、バスが運行できない道路沿いのクリニックの受診も併せて可能とする地域公共交通が切望されている。

【課題解決に向けた方向性】

- 平成31年3月に策定した「宇部市立地適正化計画」で掲げる多極ネットワーク型コンパクトシティへの転換を推進するため、新たな発想で便利で使いやすい地域公共交通網を確保することが重要だと考えている。
- また、平成29年12月に「共生社会ホストタウン」に全国で初めて登録され、さらに、平成30年6月には、「SDGs未来都市」に選定されたことから、多極ネットワーク型コンパクトシティへの転換と併せて、住み慣れた地域で誰もが安心して暮らせるまちづくり、また、誰ひとり取り残さないまちづくり、誰もが生き生きと暮らせる共生社会の実現を推進していく。

【課題解決に向けたグリーンスローモビリティの優位性】

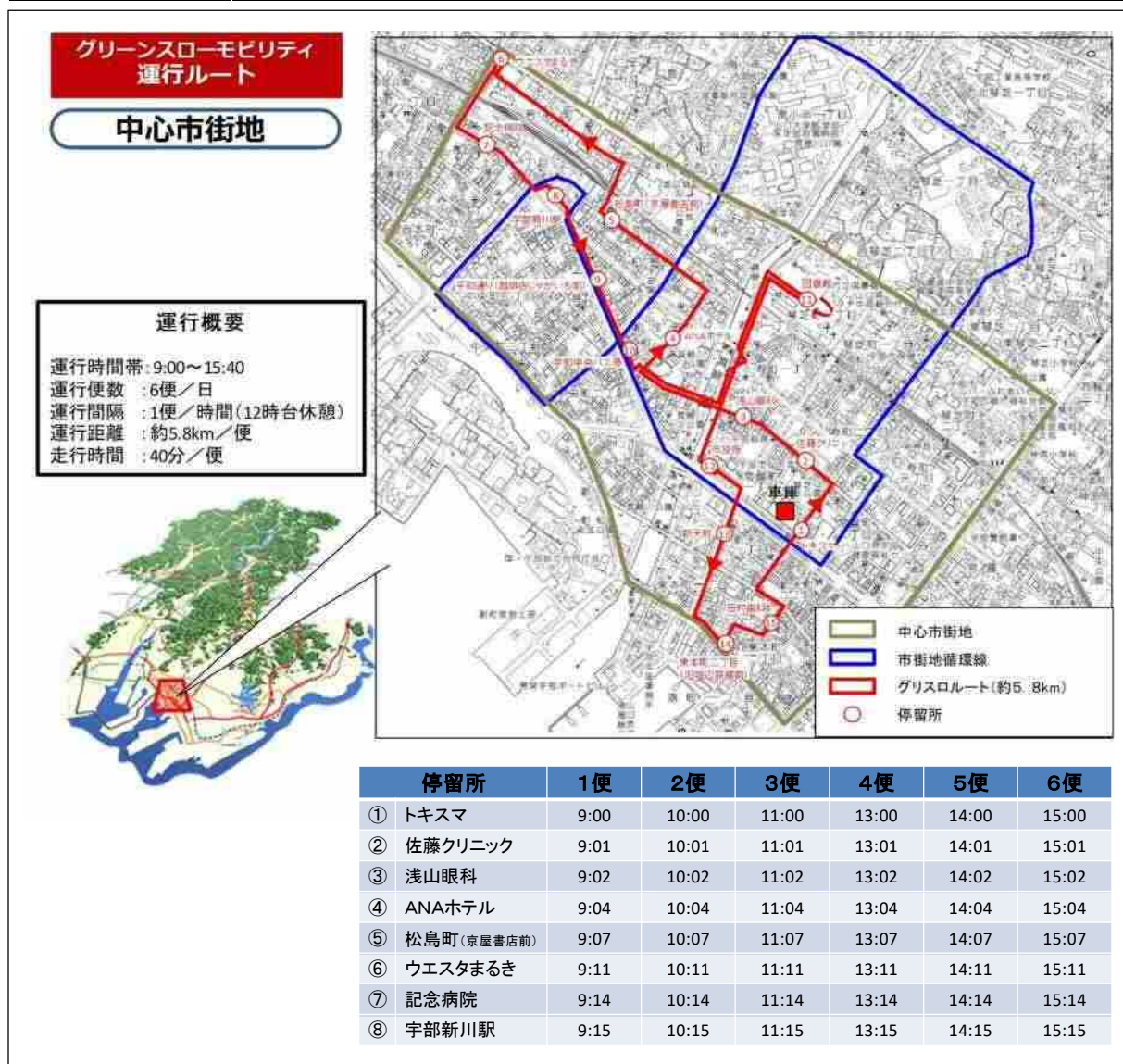
- 「まちなか」の地域課題の解決にあたり、グリーンスローモビリティのどこでも入れる《小型Small》に加え、高齢者なども安心できる《低速Slow》《安全Safety》さらに、「環境性Green」、移動手段以外の付加価値《繋がりCommunication》といった特性に他のモビリティにない特段の優位性があり、「地域の足」として地域課題解決の有効性が期待できる。また、市民に次世代モビリティ（BRT・自動運転・MaaS等）を想像させ、リテラシーの醸成も進展させる。

2) 実証調査の概要

実証調査の実施概要を以下に整理する。

表 実証調査の実施概要（山口県宇部市）

実施概要	実施期間	・令和元年10月31日(木)～11月12日(火) (12日間運行、11/3は運休)
	運行ルート	・宇部新川駅を經由し、中心市街地内を循環 (6.0km)
	運行形態	・定時定路線運行
	運行本数	・6便/日
	運行時間帯	・9:00～15:40
	運転手	・宇部市交通局
	車庫	・スマイルマーケット車庫
	使用車両	・eCOM-8 (10人乗り) : 1台
役割分担	自治体 (宇部市)	<ul style="list-style-type: none"> ・宇部市〔実証調査責任者、関係各所との調整〕 ・交通局〔運行管理、運転手人材の輩出、運行情報システムの提供〕 ・共生社会ホストタウン推進G〔地域住民に関する情報提供、広報支援〕 ・高齢者総合支援課〔高齢者に関する情報提供、広報支援〕 ・中心市街地にぎわい創出推進G〔マルシェ開催・商業機能に関する支援、広報支援〕



3) 実証調査の様子



4) 広報・利用促進策の状況

実証調査の周知並びに利用者確保のため、地域が実施した広報・利用促進等を以下に整理する。

【地域が実施した広報・利用促進策等】

- ・報道機関試乗会の開催（メディア報道）
- ・市ホームページへ掲載
- ・ふれあいセンターでのチラシ設置
- ・地域コミュニティ等を通じて校区住民にチラシ配布
- ・各乗降場所の施設でのチラシ設置、ポスター掲示
- ・「宇部まつり」での車両展示、「まちなかアートフェスタ」等のイベント会場でのチラシ設置

グリーンスローモビリティの実証運行



※グリーンスローモビリティとは??
 ※電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のモビリティ。
 環境への負荷が少なく、狭い路地でも走行が可能で、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に資する新たなモビリティとして期待されています。【略称：グリスロ】

本市は、国土交通省からグリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業の実証調査地域に選定されました。
 今回の実証運行により、市民の利便性や公共交通への関心などを喚起し、まちづくりと交通政策を一体化させた「交通まちづくり」を加速化させ、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を進めます。
 新たなモビリティとして注目されているグリーンスローモビリティを、この機会に買い物や通学などで是非ご利用ください。 ※ご利用される方は、アンケートのご協力をお願いします。

【運 行 日】 令和元年10月31日（木）～令和元年11月12日（火）
 ※11月3日（日）は「宇部まつり」のため休止

【運 賃】 無料 【乗 車 定 員】 10人
 ※実証運行では乗務員1人と誘導員1人が乗車します。
 ※定員に達した場合は、ご乗車できません。


【運行ルート・乗降場所】 トキスマーANAホテル→ウエスタまるき→宇部新川駅→図書館→市役所→新入町→トキスマー ※詳細は要立書

【運行ダイヤ】

乗降場所	1度	2度	3度	4度	5度	6度
①トキスマー	9:00	10:00	11:00	13:00	14:00	15:00
②佐藤カマツ	9:01	10:01	11:01	13:01	14:01	15:01
③徳山眼科	9:02	10:02	11:02	13:02	14:02	15:02
④ANAホテル	9:04	10:04	11:04	13:04	14:04	15:04
⑤松島組	9:07	10:07	11:07	13:07	14:07	15:07
⑥おししまるき	9:11	10:11	11:11	13:11	14:11	15:11
⑦記念病院	9:14	10:14	11:14	13:14	14:14	15:14
⑧宇部新川駅	9:15	10:15	11:15	13:15	14:15	15:15
⑨平和通り	9:19	10:19	11:19	13:19	14:19	15:19
⑩宇部中央バス停	9:20	10:20	11:20	13:20	14:20	15:20
⑪図書館	9:25	10:25	11:25	13:25	14:25	15:25
⑫市役所	9:30	10:30	11:30	13:30	14:30	15:30
⑬新入町	9:32	10:32	11:32	13:32	14:32	15:32
⑭東米町二丁目	9:34	10:34	11:34	13:34	14:34	15:34
⑮春日村眼科	9:35	11:35	11:35	13:35	14:35	15:35
⑯トキスマー	9:40	10:40	11:40	13:40	14:40	15:40

<問い合わせ> 宇部市 共生社会ホストタウン推進グループ TEL. 0836-34-6831

【運行ルート】



1周 約5.8km

※奥路通前には右のような看板があります。 <例>

グリーンスローモビリティ
実証運行

①トキスマー

▲ 地域が作成した広報資料（チラシ）

5) 実証調査の成果

(1) 利用者数

運行日12日間の合計で延べ355人の利用があった。1日当たり利用者数は29.6人/日、1便当たり利用者数は4.9人/便であった（日別利用者数の詳細は次頁に示す）。

11/3（日）に開催した宇部まつりでの車両展示PRにより、当該実証運行を知った人も多く、一定程度はその後の利用に影響したものと想定される。

運行日12日間（平日：8日、休日：4日）の合計で延べ355人の利用があった。1日当たり利用者数は29.6人/日、1便当たり利用者数は4.9人/便であった。

平日休日別にみると、1日当たり利用者数は平日26.4人/日、休日36.0人であり、1便当たり利用者数は平日4.4人/便、休日6.0人/と休日の利用者数が多い状況であった。

表 利用者数等（山口県宇部市）

	利用者数	内訳等
延べ利用者数	355人	・ 平日：211人 ・ 休日：144人
1日当たり利用者数	29.6人/日	・ 平日：26.4人/日 ・ 休日：36.0人/日
1便当たり利用者数	4.9人/便	・ 平日：4.4人/便 ・ 休日：6.0人/便

(2) 総走行距離と環境負荷軽減効果

期間中総走行距離は432.0台・kmであり、乗用車との比較によるグリーンスローモビリティ導入に伴うCO2削減効果は91kg-CO2であった。

表 総走行距離と環境負荷軽減効果（山口県宇部市）

期間中総走行距離（回送は含まない）	432.0 台・km
CO2 削減効果（乗用車との比較）	91kg-CO2

【環境負荷軽減効果について】

- ・ 同距離の輸送を小型車量（ガソリン車）で代替した場合との比較によりCO2削減効果を計測。
- ・ グリーンスローモビリティ運行に伴う電力消費に関連するCO2排出量はゼロとして取扱う。
- ・ 小型車両のCO2排出原単位については平均旅行速度20km/hの小型に相当する210g-CO2/km・台として設定した（国土技術政策総合研究所資料 第671号「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版）」）。

表 利用実績（山口県宇部市）

【日別・便別利用者数】

年月日	曜日	気象条件			利用者数(人)							備考
		天気	最高気温(°C)	最低気温(°C)	日合計	9:00発	10:00発	11:00発	13:00発	14:00発	15:00発	
2019/10/31	木	晴	22.2	10.9	28	10	4	1	8	2	3	
2019/11/1	金	晴	23.5	12.4	18	4	2	2	7	1	2	
2019/11/2	土	晴	21.0	12.8	34	3	9	8	5	1	8	
2019/11/3	日	晴	19.8	13.3								宇部まつりは運休(展示によるPR)
2019/11/4	祝	晴	19.1	11.9	39	9	7	5	5	8	5	
2019/11/5	火	晴	18.5	9.1	25	2	4	5	5	1	8	
2019/11/6	水	晴	19.5	7.5	22	3	3	10	4	1	1	
2019/11/7	木	曇/晴	19.9	10.3	40	5	4	12	12	4	3	
2019/11/8	金	晴れ	19.2	10.2	32	5	8	6	6	4	3	
2019/11/9	土	曇/晴	20.2	10.4	40	3	8	6	10	8	5	
2019/11/10	日	晴	18.0	9.9	31	6	4	4	6	2	9	
2019/11/11	月	雨/晴	20.0	14.9	16	3	2	5	2	3	1	
2019/11/12	火	晴	20.2	12.0	30	1	11	6	1	8	3	
実証調査期間合計					355	54	66	70	71	43	51	

【乗降場所別の利用者数】

乗降場所名	乗車人数(人)		降車人数(人)		備考
①トキスマ	227	63.9%	-	-	商業施設
②佐藤クリニック	5	1.4%	1	0.3%	医療機関
③浅山眼科	7	2.0%	29	8.2%	医療機関
④ANAホテル	11	3.1%	7	2.0%	宿泊施設
⑤松島町(京屋書店前)	9	2.5%	5	1.4%	商店
⑥ウエスタまるき	20	5.6%	15	4.2%	スーパーマーケット
⑦記念病院	2	0.6%	0	0.0%	医療機関
⑧宇部新川駅	14	3.9%	23	6.5%	駅、バス停
⑨平和通り(珈琲店じゃがいも前)	0	0.0%	1	0.3%	近隣施設(商店、医療機関)
⑩宇部中央バス停	1	0.3%	9	2.5%	バス停
⑪図書館	34	9.6%	26	7.3%	公共施設
⑫宇部市役所	20	5.6%	29	8.2%	公共施設
⑬新天町	3	0.8%	13	3.7%	商店街
⑭東本町二丁目(旧堀辺旅館前)	0	0.0%	2	0.6%	
⑮田村歯科	2	0.6%	8	2.3%	医療機関
①トキスマ	-	-	187	52.7%	商業施設
合計	355	100%	355	100%	

(3) 利用者の特性・意向

地域が整理した利用者アンケート結果（回答数：239票）をもとに、利用者特性と評価・意向の概要を以下に整理する。

① 利用者の属性

性別では「男性」と「女性」がほぼ半々で、年齢も大きな偏りはなく幅広い年代で利用されている。また、74%の方が運転免許を所有しており、所有していない人は運転免許返納者（5%）を含めて23%であった。

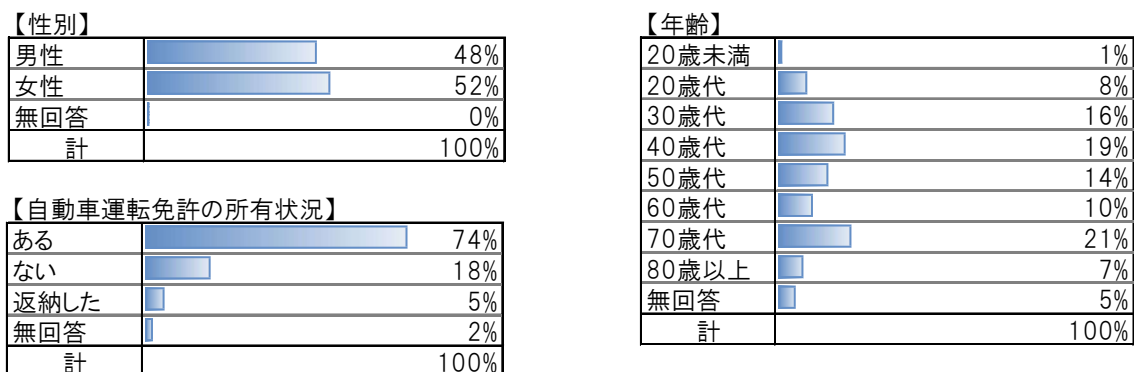


図 利用者の属性（山口県宇部市）

② 利用理由・目的等

利用理由では、「今までにない乗り物で興味があるから」が過半数の54%を占めている。利用目的では、「試しに利用した」が最も多く45%を占めており、普段の交通手段は「車（自分で運転）」が最も多く39%を占めている。

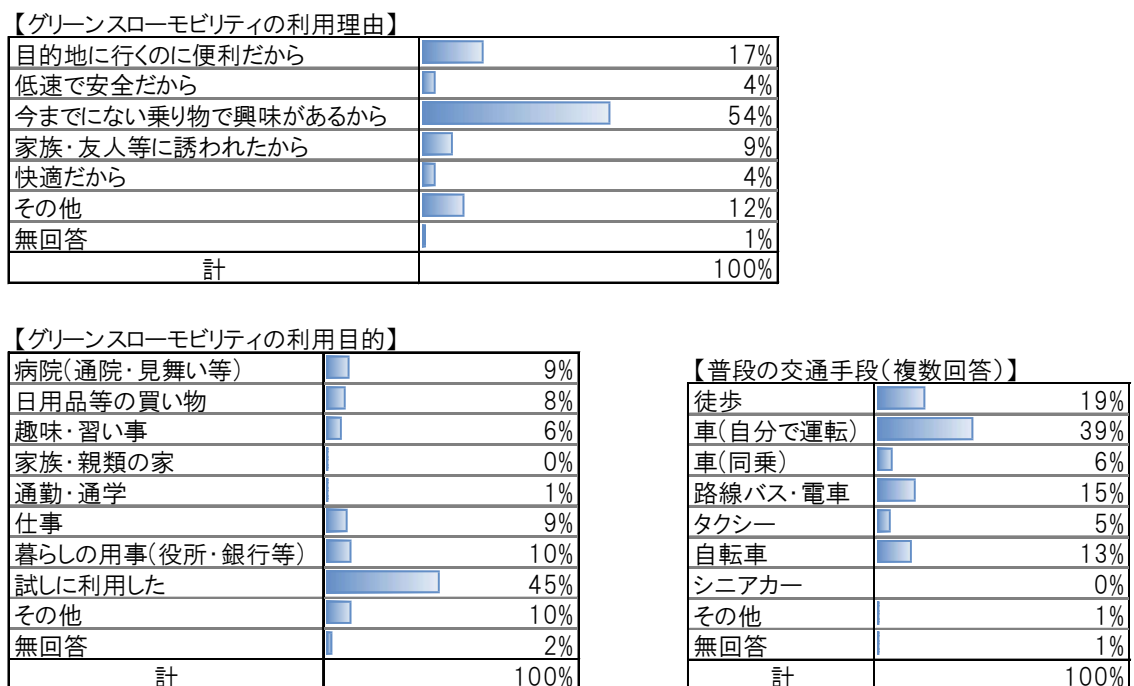


図 利用者の属性（山口県宇部市）

③ 利用満足度

グリーンスローモビリティの利用者満足度をみると、60%の方が「満足」と回答しており、「どちらかといえば満足」（26%）を含めると88%を占め、利用者の多くの人から評価を得ている。





満足		60%
どちらかといえば満足		26%
どちらでもない		5%
どちらかといえば不満		0%
不満		0%
無回答		8%
計		100%

図 利用満足度（山口県宇部市）

④ 地域にとっての必要性

グリーンスローモビリティの地域にとっての必要性については、約半数（51%）の方が「必要」と回答しているが、「将来的には必要」とする人も約3割（29%）を占めている。










必要		51%
運行内容を見直せば必要		10%
将来的には必要		29%
必要ない		0%
その他		3%
無回答		6%
計		100%

図 地域にとっての必要性（山口県宇部市）








⑤ 有料となった場合の利用意思等

有料となった場合の利用意向をみると、約半数（51%）が「利用する」と回答している。有料になった場合の希望料金は「100円／回」が68%で最も多い。

【有料の場合の利用意思】

利用する		51%
利用しない		9%
わからない		36%
無回答		5%
計		100%

【有料の場合の利用額】

100円／回		68%
150円／回		10%
200円／回		10%
250円／回		1%
300円／回以上		1%
利用しない		5%
無回答		5%
計		100%

【有料の場合の利用頻度】




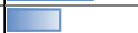



毎日		5%
週2～3回		20%
週1回		25%
月2～3回		15%
月1回		15%
利用しない		10%
無回答		10%
計		100%

図 有料になった場合の利用意思等（山口県宇部市）

(4) 関係者の評価（効果・課題）

実証調査実施後の関係者ヒアリング結果等をもとに、関係者の評価（効果・課題）の概要を以下に整理する。

① 利用者からみた効果・課題

【効果】

- ・低速走行のため安全で高齢者や子どもが利用しやすい、狭い路地が通れるため病院等の目的地に行くのに便利、景色が楽しめる、人との交流の場になるなど好意的な意見が多く、本格導入を望む意見も多くあり、全体的に高い評価を得ている。

【課題】

- ・乗降場所やルートの見直しや宣伝・周知不足のほか、天候や気候への対策、バリアフリー対応などを指摘する声があった。
- ・有料運行については、200円以下の低運賃を希望する意見が多く、定期券・回数券・パスポートなどを望む意見があった。

② 運行管理者・運転手からみた効果・課題

【効果】

- ・運転者からは、低速走行で安全性が高い、乗客との距離がなく親近感を感じる、景色も良く見えて乗客からも好評など、好意的な評価があった。
- ・運行管理者からは、狭小の路地を通行出来ることなどから既存の公共交通との棲み分けができ、低速走行で安全性も高いことや、外出機会の創出にもつながることから、市が目指す「交通まちづくり」を実現するための一助となり得るとの評価があった。

【課題】

- ・運転者からは、車両の操作性（ハンドル、ブレーキ）や装備（バッテリー、日差し除け）、気候対策（雨の日や寒い日の対策、熱中症対策）などに課題があるとの意見があった。
- ・運行管理者からも、車両のバッテリーの持久力や交換作業性に課題があるとの指摘があった。

③ 自治体の感想等（地域課題への貢献について）

- ・当初迂回感が懸念された図書館への経路も乗降客が非常に多く、循環バスとの役割分担が図られたと感じており、高齢化が進む地域において路線バスが運行しないルートを補完する交通として地域の足の確保へ貢献する期待を感じている。
- ・高齢者の通院利用などの割合は高く、利用者の意見からもグリーンスローモビリティの特徴を活かした運行が出来たと実感しており、グリーンスローモビリティは中心市街地の既存公共交通を補完する形で高齢者等の移動を支える有効な手段となり得ると感じている。
- ・交流機会の創出、観光目的での利用、高齢者の外出機会の創出にもつながると考えている。
- ・実証調査では何度か積み残しが発生しており、効率的な運行方法や乗車人数をリアルタイムに情報提供していく仕組みを検討していく必要があると考えている。

3.2.6 宮崎県宮崎市における実証調査

実証地域	宮崎市 中心市街地（交通結節拠点エリアとまちなかのハブエリアを結ぶ区間）
事業名称	中心市街地の回遊性向上による波及効果を目指した新モビリティ実証調査事業

1) 地域課題と解決に向けた方向性

地域が作成した実施計画書等をもとに、実証調査の実施の背景となる地域課題とその解決に向けた方向性を以下に整理する。

【地域が抱える課題】

<p>《交通課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> 類似市と比較し、<u>公共交通の分担率が低く自動車が高い</u>ことから、公共交通の利用低下による交通事業者の収支の悪化が想定され、現在利便性の高い中心市街地でも減路線や減便が進む可能性がある。また、宮崎駅と「まちなか」の距離があることで自家用車へ依存し、まちを回遊しない状況があるため、回遊性を向上させ、駅と「まちなか」が面的に活性化することで、公共交通の利用促進にも繋げることが求められる。 	
<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の利用促進 ○自家用車に過度に依存しないシステム構築 ○来街者の利便性向上 	公共交通を補完する 交通手段の確保
<p>《地域課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> 市全体と比較して、<u>居住者（夜間人口）が増加し、年少人口・老年人口ともに増加（子育て世代、高齢者の増加）</u>している。一方で、回遊性が低いことから、商店街等への経済波及が低い。 	
<ul style="list-style-type: none"> ○人口増の効果をエリアに波及させる仕組み ○多世代に効果のある回遊性向上施策 	物理的な回遊性を 向上させる施策

【課題解決に向けた方向性】

<p>○ 宮崎駅周辺(交通結節拠点)と「まちなか」をつなぐ、 <u>ファーストワンマイル・ラストワンマイル交通の確保による回遊性向上</u> (ファーストワンマイルとしては)中心市街地に増加する居住者(子育て世代、高齢者を中心とした多世代)が、移動の際の公共交通への接続としてグリーンスローモビリティを活用する。 (ラストワンマイルとしては)交通結節拠点である宮崎駅周辺まで公共交通を活用し、そこから商店街や百貨店の集積する「まちなか」への移動手段としてグリーンスローモビリティを活用する。</p> <p>このことで、回遊性向上と、公共交通の利用促進、自家用車に過度に依存しないシステムの構築に繋げる。</p>

【課題解決に向けたグリーンスローモビリティの優位性】

特 徴	グリーンスローモビリティの優位性
Green	← 排ガスや音も出さないため、中心市街地の商店街や歩行者等の環境に与える影響が少ない。
Slow	← 信号が多く、歩行者もいるため、速度が遅いことが重要で、そのことにより街の景色が目に入り、新しい店舗等の発見にも繋がる。
Safety	← 歩行者が多い区間でも安全性が高く、高齢者も運転しやすいことが、高齢者の社会参加にも繋がる。
Small	← 幅員の狭い商店街の中を走行するので、機動性と街の景観を損ねないコンパクトな車体サイズであることが必要。
Open	← 低床車両で、高齢者や子供連れでも利用しやすく、窓がないことは街の空気感や人の息吹をダイレクトに体感でき、都市の魅力向上、都市ブランディング、観光誘客に繋がる。

2) 実証調査の概要

実証調査の実施概要を以下に整理する。

表 実証調査の実施概要（宮崎県宮崎市）

実施概要	実施期間	・令和元年11月29日(金)～12月15日(日) (17日間運行)
	運行ルート	・宮崎駅前を起点に市街地中心部を循環 (1.2km)
	運行形態	・定時定路線運行
	運行本数	・平均48便/日 (2台で10分間隔運行、26～56便/日)
	運行時間帯	・10:00～18:00
	運転手	・宮崎交通株式会社
	車庫	・JR九州バス株式会社のバス車庫
	使用車両	・eCOM-8 (10人乗り) : 2台 (うち1台は市が独自に調達)
役割分担	自治体	・宮崎市観光商工部商工戦略局商業労政課〔調査責任、関係機関調整、周知、検証等〕
	交通事業者	・宮崎交通株式会社〔運行及び車両管理業務の受託等〕
	高齢者団体	・宮崎市シルバー人材センター〔調査及び乗車誘導業務の受託〕
	商業団体	・宮崎市商店街振興組合連合会〔商店街への情報提供、広報協力等〕
	まちづくり団体	・Doまんなかモール委員会〔実証調査と連携した抽選会の企画運営〕
	その他	・グリーンスローモビリティを活用した回遊性向上施策検討委員会〔事業内容検討、検証等〕 ・宮崎市まちなか活性化推進委員会〔関係機関への周知広報協力等〕



3) 実証調査の様子



4) 広報・利用促進策の状況

実証調査の周知並びに利用者確保のため、地域が実施した広報・利用促進等を以下に整理する。

【地域が実施した広報・利用促進策等】

- ・ 報道機関への情報提供
- ・ 市広報誌掲載
- ・ チラシ配布（自治会回覧、保育施設・小学校等）
- ・ ポスター掲示（バス車内、商店街等）
- ・ 各種SNSでの発信
- ・ 報道機関を含めた体験試乗会
- ・ 関係者を集めたオープニングセレモニーの開催
- ・ 報道機関を含めた体験試乗会の開催
- ・ まちづくり団体が実証調査と連動したクリスマス抽選会を実施



▲ 地域が作成した広報資料（左：保育施設・小学校用チラシ、右：バス車内掲示ポスター）



▲ 地域が作成した乗車チケット
（商店街での特典を受けるための引換券（乗車証明））

5) 実証調査の成果

(1) 利用者数

運行日17日間（平日：11日、休日：6日）の合計で延べ5,901人の利用があった。1日当たり利用者数は347.1人／日、1便当たり利用者数は7.3人／便であった（日別利用者数の詳細は次頁に示す）。

平日休日別にみると、1日当たり利用者数は平日260.5人／日、休日486.6人であり、休日の利用者数が多かった。1便当たり利用者数は平日5.4人／便、休日10.6人／と休日の利用者数が多く、特に休日はいくつかの停留場所において積み残しが発生した。

乗車数は宮崎駅前が最も多く、降車数は若草通東入口が最も多い結果であり、乗降車数合計では、宮崎駅前、若草通東入口が最も多く、駅周辺と商業エリアを繋ぐという目的に沿った利用が多かった。なお、特に休日は利用者が多く、いくつかの停留場所にて、積み残しが発生した。

表 利用者数等（宮崎県宮崎市）

	利用者数	内訳等
延べ利用者数	5,901人	・ 平日：2,866人 ・ 休日：3,035人
1日当たり利用者数	347.1人／日	・ 平日：260.5人／日 ・ 休日：486.6人／日
1便当たり利用者数	7.3人／便	・ 平日：5.4人／便 ・ 休日：10.6人／便

(2) 総走行距離と環境負荷軽減効果

期間中総走行距離は1,009.7台・kmであり、乗用車との比較によるグリーンスローモビリティ導入に伴うCO2削減効果は212kg-CO2であった。

表 総走行距離と環境負荷軽減効果（宮崎県宮崎市）

期間中総走行距離（回送は含まない）	1,009.7 台・km
CO2 削減効果（乗用車との比較）	212kg-CO2

【環境負荷軽減効果について】

- ・ 同距離の輸送を小型車量（ガソリン車）で代替した場合との比較によりCO2削減効果を計測。
- ・ グリーンスローモビリティ運行に伴う電力消費に関連するCO2排出量はゼロとして取扱う。
- ・ 小型車両のCO2排出原単位については平均旅行速度20km/hの小型に相当する210g-CO2/km・台として設定した（国土技術政策総合研究所資料 第671号「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版）」）。

表 利用実績（宮崎県宮崎市）

年月日	天気		気温		利用者数 (人)	①宮崎駅 前	②高千穂 通り	③NTT前	④若草通 東入口	⑤広島通 り	⑥あみだ 堂前	
	上段午前	下段午後	上段最高	下段最低								
2019/11/29 (金)	快晴		15.8℃		305	乗車	149	7	19	53	27	50
	晴		4.2℃			降車	79	10	47	96	8	65
2019/11/30 (土)	晴		16.3℃		324	乗車	133	6	45	82	14	44
	晴		4.6℃			降車	71	3	45	131	4	70
2019/12/1 (日)	晴時々曇		18.5℃		615	乗車	237	12	77	178	35	76
	晴時々曇		6.8℃			降車	160	7	92	197	46	113
2019/12/2 (月)	晴		20.4℃		319	乗車	128	21	26	71	11	62
	晴		8.9℃			降車	62	16	84	91	14	52
2019/12/3 (火)	快晴		14.8℃		207	乗車	93	15	17	52	12	18
	快晴		5.2℃			降車	38	8	51	60	8	42
2019/12/4 (水)	晴		16.4℃		286	乗車	139	10	19	92	10	16
	晴一時薄曇		3.1℃			降車	69	9	66	92	14	36
2019/12/5 (木)	曇		13.3℃		242	乗車	94	8	17	59	11	53
	曇		4.1℃			降車	47	7	47	74	11	56
2019/12/6 (金)	曇		10.6℃		251	乗車	135	8	25	62	7	14
	曇		7.2℃			降車	56	7	67	80	12	29
2019/12/7 (土)	曇一時雨		10.8℃		463	乗車	161	20	59	140	10	73
	曇		5.0℃			降車	79	21	86	177	25	75
2019/12/8 (日)	快晴		14.5℃		518	乗車	220	7	63	185	10	33
	快晴		1.4℃			降車	124	5	94	218	6	71
2019/12/9 (月)	晴		16.4℃		234	乗車	121	2	17	70	8	16
	晴		2.5℃			降車	59	8	45	94	6	22
2019/12/10 (火)	晴		17.5℃		236	乗車	103	3	41	58	18	13
	曇一時晴		6.2℃			降車	61	6	52	77	10	30
2019/12/11 (水)	曇		17.3℃		225	乗車	120	3	15	74	8	5
	曇		8.5℃			降車	60	6	54	78	9	18
2019/12/12 (木)	快晴		16.8℃		264	乗車	119	3	11	72	12	47
	快晴		6.5℃			降車	46	2	56	107	6	47
2019/12/13 (金)	晴		14.5℃		297	乗車	136	8	28	101	10	14
	晴		3.2℃			降車	76	8	75	97	12	29
2019/12/14 (土)	晴		20.2℃		513	乗車	212	7	49	163	38	44
	晴		7.6℃			降車	117	9	91	216	13	67
2019/12/15 (日)	曇		15.7℃		602	乗車	266	0	52	231	18	35
	晴時々晴		7.0℃			降車	144	13	81	303	15	46
計					5,901	乗車	2,566	140	580	1,743	259	613
						降車	1,348	145	1,133	2,188	219	868

調査実施日数	17日	
乗降客数	5,901人	347.1人 (813便)
休日	6日	3,035人 505.8人 (287便)
平日	11日	2,866人 260.5人 (526便)

	①駅前	②高千穂	③NTT	④若草	⑤広島	⑥あみだ
乗降率	33.2%	2.4%	14.5%	33.3%	4.1%	12.5%
乗車率	43.5%	2.4%	9.8%	29.5%	4.4%	10.4%
降車率	22.8%	2.5%	19.2%	37.1%	3.7%	14.7%

乗車平均(人/便)	7.3	休日	10.6	平日	5.4
-----------	-----	----	------	----	-----

(3) 利用者の特性・意向

地域が整理した利用者アンケート結果（回答数：1,958票）をもとに、利用者特性と評価・意向の概要を以下に整理する。

① 利用者の属性

性別では男性が40%、女性が60%で女性がやや多い。年齢も大きな偏りはなく幅広い年代で利用されているが「30歳代」、「40歳代」がやや多い傾向にある。また、74%の方が運転免許を所有している人は80%を占めている。

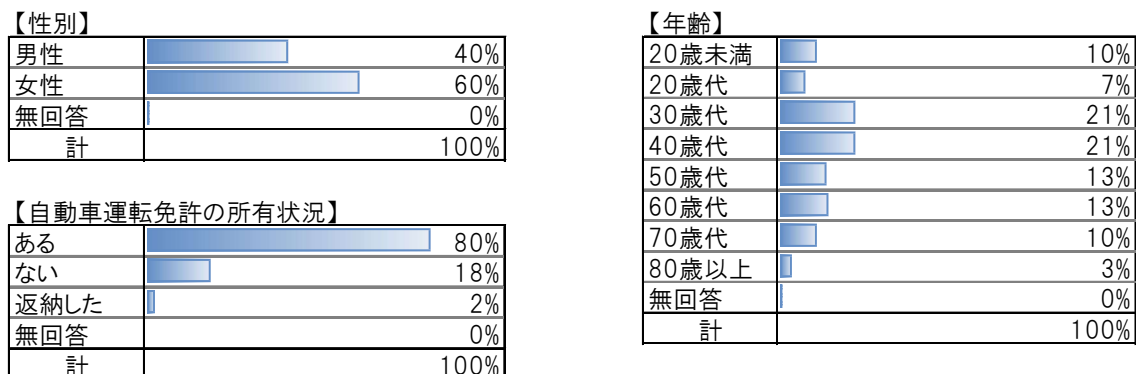


図 利用者の属性（宮崎県宮崎市）

② 利用理由・目的等

利用理由では、「興味がある」が66%を占め最も多く、次いで「楽しそうだから」（46%）、「無料だから」（43%）が多くなっている。利用目的では、「買い物」が最も多く39%を占めているが、「試しに利用した」人も同数程度（37%）あった。普段の交通手段は「車（自分で運転）」が36%で最も多い。

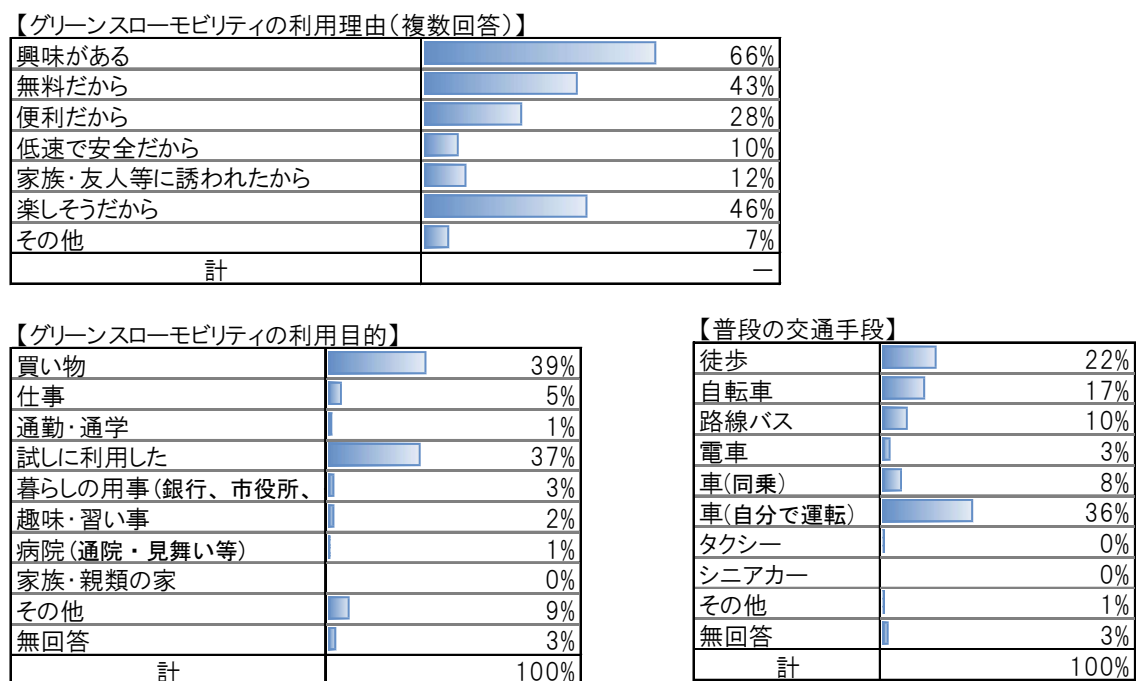


図 利用者の属性（宮崎県宮崎市）

③ 利用満足度

グリーンスローモビリティの利用者満足度をみると、70%の方が「満足」と回答しており、「どちらかといえば満足」（23%）を含めると93%を占め、利用者の大半の人から評価を得ている。






満足		70%
どちらかといえば満足		23%
どちらでもない		3%
どちらかといえば不満		1%
不満		0%
無回答		3%
計		100%

図 利用満足度（宮崎県宮崎市）

④ 地域にとっての必要性

グリーンスローモビリティの地域にとっての必要性については、過半数（56%）の方が「必要」と回答しているが、「将来的には必要」とする人も約3割（33%）を占めている。












必要		56%
将来的には必要		33%
必要ない		1%
運行内容を見直せば必要		5%
その他		1%
無回答		3%
計		100%

図 地域にとっての必要性（宮崎県宮崎市）







⑤ 有料となった場合の利用意思等

有料となった場合の利用意向をみると、46%が「金額による」と回答しており、希望金額では「1日100円で乗り放題」が68%で最も多い。

【有料の場合の利用意思】

利用する		32%
利用しない		13%
金額による		46%
わからない		6%
無回答		3%
計		100%

【有料の場合の利用額】

1日100円で乗り放題		68%
100円/回		17%
150円/回		1%
200円/回		1%
250円/回		0%
300円/回以上		0%
利用しない		5%
無回答		8%
計		100%

【有料の場合の利用頻度】








毎日		5%
週2～3回		21%
週1回		23%
月2～3回		18%
月1回		19%
利用しない		5%
無回答		9%
計		100%

図 有料になった場合の利用意思等（宮崎県宮崎市）

(4) 関係者の評価（効果・課題）

実証調査実施後の関係者ヒアリング結果等をもとに、関係者の評価（効果・課題）の概要を以下に整理する。

① 利用者からみた効果・課題

【効果】

- ・利用者からは非常に好意的な意見が多く、実現化を希望する声が多かった。
- ・車両がコンパクトであることから、乗客同士の会話が進み、乗客間でお店の紹介が行われたり、県外からの観光客に対して地元の方がおススメの飲食店や観光地を説明するなどの「動く地元交流型観光案内所」的な役割など、新しい効果が見られた。
- ・速度がゆっくりであることから周辺店舗の発見にもつながり、売り上げが2割近く上がった店舗もみられた。
- ・乗り物としての面白さ、楽しさがあることから、子ども達はグリーンスローモビリティに乗ることが来街の目的となり、特に休日は子ども連れのファミリー層が多数来街するという効果があった。商店街関係者からは、「これだけ街中に子ども連れが来ている光景は見たことがない」、「これだけ商店街に人が来ている光景は数十年ぶり」という声があった。

【課題】

- ・車両のモーター音が大きい、周辺の車の排気ガスが入ってくることが若干気になる、もう少し速度が速くても良い、という声も一部にはあったが、大きな課題はなかった。

② 運行管理者・運転手からみた効果・課題

【効果】

- ・車両がコンパクトであることから、運転手と乗客、乗客同士でのコミュニケーションが図られて、運転をすることが楽しかったという声があった。

【課題】

- ・予備バッテリーを使用しながらの運行となり、常にバッテリーの残量を確認しながら運行する必要があるなど、運行に注意を払う必要があった。

③ 自治体の感想等（地域課題への貢献について）

- ・グリーンスローモビリティは来街者の利便性向上、中心市街地の回遊性向上に大きく貢献するものと感じており、グリーンスローモビリティに乗る・見るのが楽しい、ワクワクするという感情面に与える影響も非常に重要な要素と感じている。
- ・都市ブランディングや中心市街地活性化など、幅広い視点での貢献を期待できると感じており、効果を多面的に捉える必要があると考えている。
- ・グリーンスローモビリティがハブとなって公共交通の利用促進につながることで、環境課題への貢献も期待できると感じている。

3.2.7 宮崎県延岡市における実証調査

実証地域	延岡市 方財地区
事業名称	自律性の高い集落形成を後押しする新モビリティ実証事業

1) 地域課題と解決に向けた方向性

地域が作成した実施計画書等をもとに、実証調査の実施の背景となる地域課題とその解決に向けた方向性を以下に整理する。

【地域が抱える交通課題】

- 2019年3月に行った地域交通に関する意見交換会によると、集落内の交通弱者は外出時に親族や隣人等に送迎を頼みながら日常生活を送る一方で、送迎を頼むことへの遠慮から極力外出を控えている実態があり、暮らしの中で自由に外出できる環境の整備が急務である。
- 安全輸送の観点から路線バス等は近づくことができず、高低差のある集落内で高齢者は休憩しながらでなければバス乗り場までたどり着けない（15～20分の歩行負担）。また、沿岸部や河口部で強風に煽られる区域で、80歳を超える高齢者が自転車外出するが、身体にかかる負担が大きく自由な外出が難しい。高齢者福祉の点からも“身近な住民同士で助け合って移動できる仕組み”が重要である。
- 一方で、本市は地方部・公共交通産業の人材不足が顕著な地域であり、2019年春に路線バスの大きな減便・縮小が実施された。市内のタクシーも乗務員不足によるお断りが生じており、今後も人材不足問題が深刻化するなかで、郊外部の生活を持続的に支えていくための新たな支線交通のあり方が問われている。

【課題解決に向けた方向性】

- 地理的制約・小規模需要などの理由から公共交通ネットワークが立ち入れない外縁部集落において、安価（EV）で軽快（小型）・安全な（低速）なグリーンスローモビリティを市民（使う人）協働で構築することにより、外縁部集落の市民が暮らしの中で自由に外出できる環境を整えるとともに、住民同士が助け合って公共交通を利用できる自律的な仕組みを確立する。

【課題解決に向けたグリーンスローモビリティの優位性】

- 低床で高齢者にやさしい乗り物
- 低速走行で運転士にとってより安全性の高い輸送手段
- 小回りが利く車両で、集落内の狭小道路に対応
- 住民に使い勝手が良く集落の共有財産として愛着を生む
- 物品等の搬入出にも機能を発揮し、地域交流・行事等への活用・発展が望める

2) 実証調査の概要

実証調査の実施概要を以下に整理する。

表 実証調査の実施概要（宮崎県延岡市）

実施概要	実施期間	・令和元年9月21日(土)～10月13日(日) (計画23日中、13日運行) (※9/22は台風で運休、予約がない日は運行なし)
	運行ルート	・地区内を周遊して、地区端部の路線バスのバス停を連絡 (1.6km)
	運行形態	・定時・区域運行 (基本ルートあり、事前予約制)
	運行本数	・3往復/日
	運行時間帯	・9:00～17:00 (土日: 9:00～17:30)
	運転手	・方財区に居住する区会員 (7名)
	車庫	・方財公民館敷地内
	使用車両	・TPLJクラブカー(4人乗り): 1台
役割分担	自治体	・延岡市企画部交通政策課〔調査主体、関係機関との調整、周知広報、効果検証等〕 ・延岡市健康福祉部健康長寿のまちづくり課〔おでかけ企画の開催支援〕
	住民組織	・方財1区・2区・3区〔運行主体、運転手人材の輩出、地域住民への説明・周知等〕
	福祉団体	・恒富東地域包括支援センター〔おでかけ企画の開催支援〕
	交通事業者	・宮崎交通株式会社〔運転者講習などの技術的指導、利用促進支援〕



3) 実証調査の様子



4) 広報・利用促進策の状況

実証調査の周知並びに利用者確保のため、地域が実施した広報・利用促進等を以下に整理する。

【地域が実施した広報・利用促進策等】

- ・住民を対象とした利用者講習の開催
- ・方財区役員会での説明
- ・区の地域福祉推進チーム、生活支援コーディネーター等による口コミ
- ・チラシの全戸回覧
- ・防災無線による周知
- ・出発式の開催
- ・路線バス利用者促進チケット（路線バス利用し放題）の配布
- ・健康づくりおでかけ企画（ヘルストピア訪問）の実施

新モビリティ実証プロジェクト
新たな地域交通「グリスロ」に乗ってお出かけしよう

この度、国土交通省が推進する事業の採択を受け、延岡市方財区において新たな地域交通として可能性をもつ「グリスロ（略称：グリスロ）」の実証プロジェクトを行います。お出かけの際はぜひご利用ください。

令和元年夏グリスロモビリティの活用検討に向けた実証調査実施事業

【方財区・延岡市連携 グリスロ実証プロジェクト】
 バスが立ち入れない公共交通空白地となっていた「方財区」で、自宅周辺の乗り場へバス停までの移動を支える予約型のグリスロ運行を開始します。

実施期間 9月21日(土)～10月13日(日) **毎日運行**

利用対象者 方財区へ行く方
利用方法 浜田副区長宅へ電話予約をすれば、自宅周辺の乗り場から方財バス停までご利用いただけます

予約方法 ①副区長宅へ電話 ②乗り場へ行く ③方財バス停まで移動
 ④方財バス停から方財バスへ乗る

予約方法 浜田副区長宅へ利用前日の午後5時までに電話予約
0982-35-4830 (携帯080-5211-9500)

運行時間 午前9時～午後5時
 ※当日に電話予約が必須となった方は副区長宅へお問い合わせください

利用料金 無料 (どなたでも)

運転手 方財区役員による運転

【グリスロモビリティ(略称：グリスロ)とは】
 時速20km未満で公道を走る4人乗り以上の電動カートです。国土交通省により、全国でも各地でグリスロの実証プロジェクトが進められており、新たな地域交通として期待されています。

幅広い地域へ、安全・安心、低コスト、低燃費、環境にやさしい、電気で走る、公道を走る、乗って楽しむ、移動の自由

ご予約の方法

「前日の午後5時までに電話予約」いただければ、路線バスに乗りたい方をバス停までお連れします。お出かけの際はぜひご利用ください。

- 1 浜田副区長宅に電話をする
0982-35-4830
 (携帯080-5211-9500) ※当日に急遽利用が必要となった方は一部副区長宅にお電話ください
- 2 電話がつながったら、副区長に以下の内容をお伝えください
 最初に「グリスロの予約」とお伝えください。
 ①お名前とご連絡先 ②乗る場所・降りる場所
 ③ご利用したい日と時間 ④乗りの利用について
 ※グリスロ乗車に一度に利用できる人数は3名となります。
 ※多くの予約があった際、ご希望の時間に搭乗できない場合があります。
- 3 ご利用の当日は、予約した時間に合わせてお待ちください。
 ※予約を変更または中止したい場合は、もう一度ご連絡ください。
 ※悪天候などにより運行休止する場合は事前にご連絡いたします。

方財バス停からはバス・タクシーを併せて出北・安曇野・延岡駅などへお出かけいただけます。

グリスロ時刻表		路線バスの乗り場時刻表	
行き先	行き	行き先	方財 延岡駅 運行日
方財バス停	9:00発	方財	9:45発 10:10 毎日
ゆき	11:00発	延岡駅	11:35発 11:58 毎日
ゆき	14:00発	方財	14:45発 15:07 平日のみ
行き先	降り	行き先	方財 延岡駅 運行日
自宅周辺の乗り場	11:30発	方財	11:28発 11:05 平日のみ
ゆき	14:30発	方財	14:33発 14:10 毎日
ゆき	16:30発	方財	16:23発 16:00 平日のみ
ゆき	17:00発	方財	16:53発 16:30 土日のみ

グリスロ運行についてのお問合せは、浜田副区長宅または延岡市交通政策課まで
 (浜田副区長宅) 電：0982-35-4830 携帯電話：080-5211-9500
 (延岡市) 担当：延岡市 交通政策課 (担当：三浦)
 電：0982-22-7039 F A X：0982-22-1414
 Mail: k-anzen@city.nabeckan.miyazaki.jp

▲ 地域が作成した広報資料（チラシ）

5) 実証調査の成果

(1) 利用者数

実運行14日間（運行計画23日間）の合計で延べ41名の利用があった。1日当たり利用者数は3.2人／日、1便当たり利用者数は2.0人／便であった（日別利用者数の詳細は次頁に示す）。

なお、実証調査期間中は台風の接近が相次ぎ（9/22は運休）、不安定な天候が続く状況であった。

表 利用者数等（宮崎県延岡市）

	利用者数	内訳等
延べ利用者数	41人	—
1日当たり利用者数	3.2人／日	—
1便当たり利用者数	2.0人／便	—

(2) 総走行距離と環境負荷軽減効果

期間中総走行距離は33.1台・kmであり、乗用車との比較によるグリーンスローモビリティ導入に伴うCO2削減効果は7kg-CO2であった。

表 総走行距離と環境負荷軽減効果（宮崎県延岡市）

期間中総走行距離（回送は含まない）	33.1台・km
CO2削減効果（乗用車との比較）	7kg-CO2

【環境負荷軽減効果について】

- ・同距離の輸送を小型車量（ガソリン車）で代替した場合との比較によりCO2削減効果を計測。
- ・グリーンスローモビリティ運行に伴う電力消費に関連するCO2排出量はゼロとして取扱う。
- ・小型車両のCO2排出原単位については平均旅行速度20km/hの小型に相当する210g-CO2/km・台として設定した（国土技術政策総合研究所資料 第671号「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版）」）。

表 利用実績（宮崎県延岡市）

年月日	曜日	気象条件			利用者数(人)						運休	備考	
		天気	最高 気温 (°C)	最低 気温 (°C)	日合計	行き			帰り				
						9:00発	11:00発	14:00発	11:30発	14:30発			16:30発 (土日17:00)
2019/9/21	土	雨	27	19	0								台風17号
2019/9/22	日	雨	28	24	0							○	台風17号
2019/9/23	月	晴	29	21	5	3				2			台風17号
2019/9/24	火	晴	28	20	3	1				1	1		
2019/9/25	水	晴	27	17	0								
2019/9/26	木	曇・雨	26	19	12	6				6			お出かけ企画※
2019/9/27	金	曇・雨	28	22	2						2		
2019/9/28	土	雨	25	21	0								
2019/9/29	日	晴→雨	28	21	0								
2019/9/30	月	晴	30	22	1						1		
2019/10/1	火	曇→雨	28	21	4	2			2				台風18号
2019/10/2	水	曇→雨	29	24	0								台風18号
2019/10/3	木	晴	32	23	0								台風18号
2019/10/4	金	晴	30	20	3					3			
2019/10/5	土	晴	28	18	1					1			
2019/10/6	日	晴	28	18	0								
2019/10/7	月	曇	24	18	0								
2019/10/8	火	晴	26	16	5	3			1		1		
2019/10/9	水	晴	26	13	1				1				
2019/10/10	木	晴	28	13	1						1		
2019/10/11	金	晴	28	20	2		1				1		台風19号
2019/10/12	土	晴	29	21	0								台風19号
2019/10/13	日	晴	24	16	1					1			台風19号
実証調査期間合計					41	15	1	0	4	14	7		

(3) 利用者の特性・意向

地域が整理した利用者アンケート結果（回答数：8票）をもとに、利用者特性と評価・意向の概要を以下に整理する。

① 利用者の属性

性別では「男性」と「女性」が半々で、年齢では全ての方が「70歳以上」となっており、高齢の方に利用が集中している。また、運転免許の有無では、所有している人・していない人で半々であった。

【性別】		【年齢】	
男性	50%	20歳未満	0%
女性	50%	20歳代	0%
無回答	0%	30歳代	0%
計	100%	40歳代	0%
		50歳代	0%
		60歳代	0%
		70歳代	75%
		80歳以上	25%
		無回答	0%
		計	100%

【自動車運転免許の所有状況】	
ある	50%
ない	38%
返納した	13%
無回答	0%
計	100%

図 利用者の属性（宮崎県延岡市）

② 利用理由・目的等

利用理由では、「目的地に行くのに便利だから」が最も多く50%を占めている。「その他」も63%を占め多くなっており、「荷物があつたから」、「一度は乗ろうと思ったから」といった声があった。利用目的では、「日用品等の買い物」が最も多く63%を占めており、普段の交通手段は「徒歩」、「路線バス」がそれぞれ50%を占め最も多い。

【グリーンスローモビリティの利用理由(複数回答)】	
目的地に行くのに便利だから	50%
低速で安全だから	13%
今までにない乗り物で興味があるから	13%
家族・友人等に誘われたから	13%
快適だから	13%
その他	63%
無回答	0%
計	—

【グリーンスローモビリティの利用目的】		【普段の交通手段】	
病院(通院・見舞い等)	0%	徒歩	50%
日用品等の買い物	63%	自転車	0%
趣味・習い事	0%	シニアカー	0%
家族・親類の家	0%	車(自分で運転)	38%
通勤・通学	0%	車(同乗)	0%
仕事	0%	路線バス	50%
暮らしの用事(役所・銀行等)	0%	まちなか循環バス	0%
試しに利用した	0%	タクシー	13%
その他	25%	鉄道	0%
無回答	13%	その他	13%
計	100%	無回答	0%
		計	—

図 利用者の属性（宮崎県延岡市）

③ 利用満足度

グリーンスローモビリティの利用者満足度をみると、「どちらかといえば不満」、「不満」をあわせて過半数（57%）を占めており、評価が低い状況にある。

満足		29%
どちらかといえば満足		14%
どちらかといえば不満		43%
不満		14%
計		100%

図 利用満足度（宮崎県延岡市）

④ 地域にとっての必要性

グリーンスローモビリティの地域にとっての必要性については、「運行を見直せば必要」とする人が43%を占め最も多い。「その他」の回答も多く、「路線バスとの連絡をとるべき」、「予約制でなくフリー乗降がよい」といった声があった。

必要		14%
運行内容を見直せば必要		43%
将来的には必要		0%
必要ない		0%
その他		43%
計		100%

図 地域にとっての必要性（宮崎県延岡市）

⑤ 有料となった場合の利用意思等

有料となった場合の利用意向をみると、「利用しない」と回答した人が過半数の63%を占め、一方で「利用する」と回答している人はなかった。

【有料の場合の利用意思】

利用する		0%
利用しない		63%
わからない		25%
無回答		13%
計		100%

【有料の場合の利用額】

100円／回		0%
150円／回		0%
200円／回		13%
250円／回		0%
300円／回以上		0%
利用しない		25%
その他		0%
無回答		63%
計		100%

【有料の場合の利用頻度】

毎日		0%
週2～3回		13%
週1回		13%
月2～3回		0%
月1回		13%
利用しない		13%
無回答		50%
計		100%

図 有料になった場合の利用意思等（宮崎県延岡市）

(4) 関係者の評価（効果・課題）

実証調査実施後の関係者ヒアリング結果等をもとに、関係者の評価（効果・課題）の概要を以下に整理する。

① 利用者からみた効果・課題

【効果】

- ・移動手段がない交通弱者や荷物が多い時の負担軽減など、交通空白地における交通弱者の移動手段確保として、グリーンスローモビリティの有効性が確認された。

【課題】

- ・利用抵抗として、予約の煩わしさのほか、利用の恥ずかしさ、運転手への遠慮の気持ちなど、意識的なハードルが確認された。
- ・車両について、床の高さ、エンクロージャーの煩わしさ、荷物置き場など、使いやすさ向上についての指摘があった。
- ・接続する路線バスについて、運行便数が少ない、市街地側で降りた先の移動負担があるなど、使いづらさの解消を指摘する声があった。
- ・乗客定員3名を超えた際には数回に分けて運行しており、その際の待ち時間が課題となった。

② 運行管理者・運転手からみた効果・課題

【効果】

- ・地域住民の利用が少ない中でも、利用者から便利が良かった、雨の日は助かったなど声を聞いており、グリーンスローモビリティが役立っている面を確認している。
- ・運行団体側から、今回のような地域交通の実験は今後も継続していく必要があるとの意向が示されるなど、地域と行政とで地域交通システムの必要性について共通認識が醸成された。

【課題】

- ・利用者が少なく、そのままの内容での継続は困難であり、改善した内容で継続が必要との認識が確認された。
- ・利用者にとって使いづらい運行内容が明らかとなり、十分なニーズ把握を行った上でルートを設定する、予約制から定時性に変更するなどの改善が必要と認識された。
- ・車両について、ハンドルの操作性などの機能向上が指摘された。
- ・今後継続するためには、運転手の増員が必要であり、少人数で運転手に過度な負担がかかることのないように改善すべきとの指摘があった。

③ 自治体の感想等（地域課題への貢献について）

- ・日常的な移動手段を持たない一部住民にとって役立つこと、特に買い物帰りに荷物を持って歩く負担の解消などに寄与したことを確認するとともに、グリーンスローモビリティと路線バス等を利用することでの環境負荷低減に寄与することが確認された。
- ・今回のような取組は、地元自治組織が地域交通づくりに取組む際のモチベーションにつながることを確認され、積極的かつ継続的な取組み意欲をつくるキッカケとなったと感じている。
- ・グリーンスローモビリティのような目立つ車両を地域交通として活用する際、住民の恥ずかしさにつながるデメリットに注意が必要と感じている。

3.3 実証調査結果のとりまとめ

実証調査結果について、各地区の調査結果概要及び一覧のとりまとめを次頁以降に示す。



基礎データ

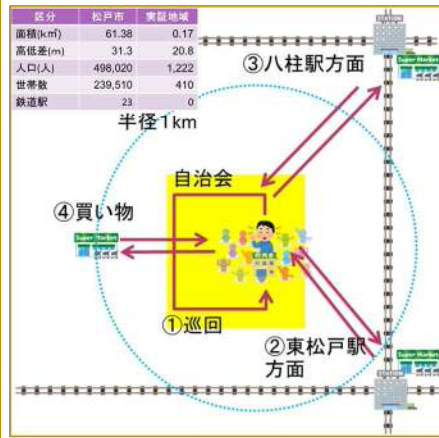
自治体名	千葉県松戸市	地域課題の概要
人口	483,480人	
人口密度	7,876.8人/km ²	
65歳以上人口比率	25.6%	

【対象地域(河原塚南山自治会)が抱える課題】

- ・一種低層住宅専用地域で、地域内は生活道路で狭隘である
- ・半径1kmに鉄道駅がなく、日常生活用日が買えるスーパー等がない
- ・地域内は高低差が20.8mあり、徒歩の移動に苦慮する
- ・高齢者のみ世帯や空き家が増えてきている一方、地域内に新たな宅地開発が進む
- ・地域のことぶき会(老人クラブ)を中心に地域課題に取り組む姿勢が強い

■調査概要

調査期間	令和元年10月27日(日)から11月23日(土)の4週間
運行ルート 運行形態 利用方法	定路線(①自治会巡回、②東松戸駅方面、③八柱駅方面、④買い物)+ことぶきデイ 定時運行(平日の昼間、時刻表による運行) 事前予約制(乗降場所フリー)、無料
運転手	地域の無償ボランティア(14名:平均年齢76.5歳)
導入車両	ヤマハゴルフカート(7人乗り) 1台



河原塚南山自治会(人口1,220人、面積0.17km²、高低差20.8m)で、住民主体の互助の活動として実施した。

1)ルート設定

- ◇人が集まる自治会館を起点・終点とした
- ◇買い物や駅を利用できるような住民の意見で設定
- ◇曜日によりルートを設定(4~5便/日)
- 月曜日:巡回/火曜日:巡回+東松戸駅方面、水曜日:巡回+買い物/木曜日:ことぶきデイ/金曜日:巡回+八柱駅方面

2)サービス内容

- ◇ことぶき会会長を中心に、出発・通過時間を設定し、原則自治会内で利用、空があれば他者も可
- ◇地域の協力により、利用者の利便性が向上

3)実証結果

- ◇利用者:492人
- ◇運行実績:20日間で70便
- ◇走行距離:180.1km(38kg-CO2)

■役割分担

自治体	松戸市 福祉長寿部 高齢者支援課(実施責任者:総合調整)
実施主体	河原塚ことぶき会(運転手・利用者の調整、車両の管理)
調査・環境整備	千葉大学予防医学センター(アンケートとGPS調査の実施、実施環境の整備)
地域関係者	自治会(車庫、電気、運転手等の提供)、その他(スーパー、駐車場等の協力あり)

■活用場面分類

地域区分	中山間	離島	ニュータウン	都市部	被災地
移動区分	生活交通	観光交通			

■今後想定している事業スキーム

道路運送法区分	許可・登録が不要の公共交通を補完するコミュニケーションツールとしての地域モビリティ
ロードマップ	令和元年度 実証調査 令和2年度 実証調査結果を踏まえ、利活用・費用等を考慮し、試行導入を検討 令和3年度 試行範囲の拡大

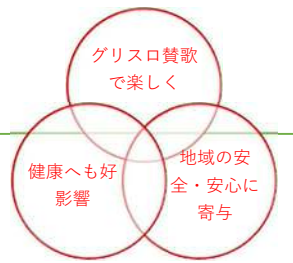
実証調査実施に当たってのポイント

ルート等サービス内容の設定	①地域住民の意見を尊重し、4ルート設定 ②安心・安全のために、主要道路の走行を最小化、右折をしない、ドラレコで全記録 ③信号・横断歩道がない交差点を通過する際に、 警察署からの注意喚起箇所 について、補助員等を配置し、実施
運営体制構築	①地域の互助による住民主体の活動であることから、運転手ボランティア・利用者の方が一の 相互理解の推進 ②運転手マニュアルの作成 ③地域の福祉施設等へ運転手ボランティアの協力要請
関係機関調整	①スーパーマーケットや駐車場など事前に協議し、円滑な対応 ②地域の生活道路なので、ゴミ収集業者などへ事前周知 ③広報にて市全体、近隣自治会へ個別周知 ④地域の協力(コレクティブ・インパクト)
利用者確保	①ことぶき会の多くのメンバーが出席する南山カフェにて継続的に意見聴取 ②自治会の役員会で事前説明し、全世帯に案内を配布 ③ことぶき会への優遇措置(毎週木曜日:午前中はグランドゴルフ、午後は南山カフェ)

3者の協力により
検討期間
1か月で提案

実証調査の成果

利用実態	①高齢者の利用が多く、リピーターになっていた ② グリスロ賛歌 で楽しく買い物等の利便性が高い ③地域の 人となりが できた ④利用者の行動変容があった(行動範囲が拡大) ④安全性などから 児童の利用はイベント時に制限した
運営者側の声	①利用者を事前予約制にしたため、調整に苦慮した ②運転手がボランティアであったため調整に苦慮した ③実施途中に、利便性を考慮し、 ルート変更 ④ 移動以外にも見守り・声掛けに役立った ⑤ カートの保安やセキュリティおよび安全性に苦慮した
利用者側の声	①移動ツールとしてではなく、 地域のコミュニケーションツールとしての価値が高い ②顔見知りの運転手が顔見知りの利用者に乗せ、 地域の活性化 につながった ③必要性が高いと感じられていた
交通課題・環境課題への貢献	①鉄道駅から1km程度の住宅地であり、 移動・環境への効果 があった ②公共交通への結節については、調整が必要となる



事業化に向けた課題

事業スキーム構築	ソーシャル・キャピタルを結合した地域完結モデル としての導入 ①走行地域の限定 ②地域のソーシャル・キャピタルを活かした 互助の無償の活動 ③地域のコミュニケーションツールとして「 動くサロン 」 地域活性化ツールとして観光やイベントに活用できるモデルも構築する イベント・観光モデル の検討
理解・周知の促進	①公共交通とは異なるコンセプトとしての導入を目指す ②運転手ボランティア・利用者の 地域の相互理解 が必要である
規制・ルール	普及モデルにしていくためには、 車両の安全性・快適性 を向上させる必要がある
インフラ整備	SDG'sに基づきCO2削減を目指すために、電気自動車のように 充電ステーション の配置をすれば、停車中の充電も可能となり、走行距離が延びる

結合による地域完結モデル
不利益を残す

実証調査の概要

広報資料

第一号資料
令和元年11月 3日

市内部のグリーンローモビリティの実証調査の実施について

平成31年10月25日(土)に本市で実施している「グリーンローモビリティの実証調査」の一環として、市内部の「実証調査実施区」に運行していただく予定です。具体的には、市内部の「実証調査実施区」に運行していただく予定です。

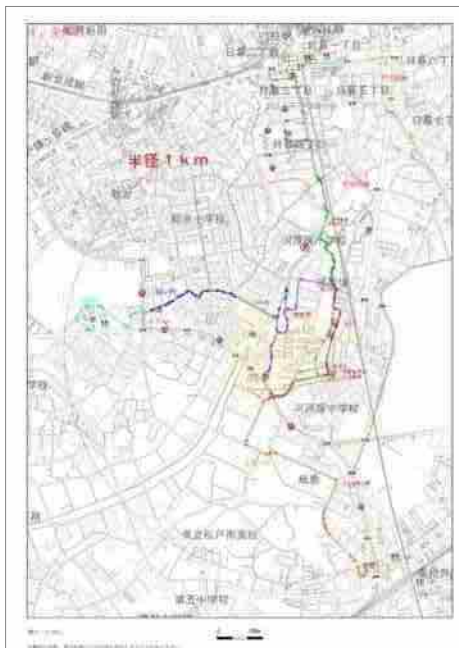
グリーンローモビリティ
特設車は、市内部の「実証調査実施区」に運行していただく予定です。

特徴
①Kiva ②Kiva ③Kiva ④Kiva ⑤Kiva ⑥Kiva ⑦Kiva ⑧Kiva ⑨Kiva ⑩Kiva ⑪Kiva ⑫Kiva ⑬Kiva ⑭Kiva ⑮Kiva ⑯Kiva ⑰Kiva ⑱Kiva ⑲Kiva ⑳Kiva ㉑Kiva ㉒Kiva ㉓Kiva ㉔Kiva ㉕Kiva ㉖Kiva ㉗Kiva ㉘Kiva ㉙Kiva ㉚Kiva ㉛Kiva ㉜Kiva ㉝Kiva ㉞Kiva ㉟Kiva ㊱Kiva ㊲Kiva ㊳Kiva ㊴Kiva ㊵Kiva ㊶Kiva ㊷Kiva ㊸Kiva ㊹Kiva ㊺Kiva ㊻Kiva ㊼Kiva ㊽Kiva ㊾Kiva ㊿Kiva

＜留意＞
運行中は、市内部の「実証調査実施区」に運行していただく予定です。

＜特徴＞
市内部の「実証調査実施区」に運行していただく予定です。

前市議会議員佐藤千代子「仙戸プロジェクト」
平成31年11月15日(土)に、市内部の「実証調査実施区」に運行していただく予定です。



調査対象地域の様子



▲運行ルート（団地内の道路、道路は狭い）



▲小名浜本町通り商店街(団地内の道路、道路は狭い)



▲運行ルート(起点となる河原塚南山自治会館前)



▲住宅地を取り囲む幹線道路



▲運行ルート目的地：東松戸駅周辺

実証調査の様子





基礎データ

自治体名	兵庫県明石市	地域課題の概要
人口	293,409人	
人口密度	5,937.0人/km ²	
65歳以上人口比率	25.3%	

- 市内のほとんどは公共交通アクセス圏となっているものの、高低差があり、足腰の弱い高齢者などにとって最寄りバス停へアクセスが困難となっている地域が存在。
- そのような地域は、狭路でかつ急峻な坂道であり、従来のバス(小型バスも含む)の乗り入れが物理的に困難。
- 東朝霧丘地区は、高齢化率34%(2015年)で市内平均(約25%)よりも高く、バス停勢圏(バス停から300m)に含まれているものの地域内で高低差(約49m)があり、最寄りバス停や生活関連施設までの、高齢者をはじめとした地域住民の生活の足の確保が課題。

■調査概要

概要	実施期間	令和元年10月30日(水)～11月22日(金)※日祝除く
	運行時間帯	10時台～15時台 5便/日
	運行ルート	Aルート(東朝霧丘方面) Bルート(朝霧山手町方面)
	運行形態	定時定路線運行
	運行管理者の統括	社会福祉法人 明石市社会福祉協議会
	運行管理者	社会福祉法人 明石恵泉福祉会
導入車両	ヤマハゴルフカート(7人乗り) 1台	

自宅近くの乗降場所と、コープ大蔵谷・朝霧2丁目バス停を結びます

10時～15時台に1便/時間 計5便/日
※13時台は運行いたしません

Aルート 約16分
メガネの愛眼～クスノキ公園～ケヤキ公園～メゾンドール～中朝霧丘～メガネの愛眼

Bルート 約10分
メガネの愛眼～朝霧山手町南～朝霧山手町北～朝霧山手町南～メガネの愛眼

■役割分担

自治体	明石市都市局都市整備室都市総務課(運行主体)
福祉団体	社会福祉法人 明石市社会福祉協議会(運行管理者の統括) 社会福祉法人 明石恵泉福祉会(運行管理者)
自治会	朝霧校区連合自治町内会、人丸校区各町連絡協議会(車庫の提供、運行広報)

■活用場面分類

地域区分	中山間	離島	ニュータウン	都市部	被災地
移動区分	生活交通	観光交通			

■今後想定している事業スキーム

道路運送法区分	自家用有償旅客事業
ロードマップ	令和1年度 実証調査の結果を分析し、課題を抽出 令和2年度 有償による事業化について検討 交通計画において、グリスロの位置づけについて検討

実証調査実施に当たってのポイント

ルート等サービス内容の設定	<ul style="list-style-type: none"> 高低差のある地域と最寄りバス停およびスーパーマーケットなどの生活関連施設を結ぶことを目的としてルートを設定。 ターゲットを高齢者とし、運行時間を朝夕のピークを避けた10時台から15時台と設定。 回送であっても幹線道路を通行せずに済むように地域内に車庫用地を確保。
運営体制構築	<ul style="list-style-type: none"> ターゲットが高齢者であるため、明石市社会福祉協議会と連携し、運行管理者として参画してもらえらる社会福祉法人を募った。 事前に作成したマニュアルをもとに協議を重ね、運行に関して明確な役割分担を行った。
関係機関調整	<ul style="list-style-type: none"> 警察とルート案および乗降場所について何度も試走や現地立会を行い、危険箇所を抽出しながら安全面の配慮について調整した。 ルート案の段階で、地元連合自治会と協議し、より地域の実情にあったルートを設定した。
利用者確保	<ul style="list-style-type: none"> 自治会回覧(約2,000世帯)、市ホームページへの掲載のほかにもプレスを実施し、新聞、テレビを活用した情報発信を行った。 「グリスロ運行中」などの啓発看板を地元自治会の協力のもとに可能な限りルート沿線に設置することで、周知を行った。

実証調査の成果

利用実態	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数:360人/20日間(Aルート:266人 Bルート:94人) 利用者は、女性が72%、年齢は70歳以上が74%、利用目的は買い物72%であり、高齢の女性が買い物で利用されていた。
運営者側の声	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の買い物によく利用されており、「グリスロがあるから外出しようと思った」などの声もあったことから、坂道の多い地域において、高齢者の生活の質の向上や介護予防の効果があると考えられる。 顔なじみのほか、初対面であっても車内で会話をされており、コミュニティの活性化にもつながっていた。
利用者側の声	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の声として、「快適」、「今後も続けてほしい」など好意的な感想が多い一方で、「事故が怖い」、「冷暖房が必要」、「乗車定員が少ない」などがあつた。
交通課題・環境課題への貢献	<ul style="list-style-type: none"> 高低差のある地域における、高齢者や足腰の弱い方へのラストワンマイルの移動手段としては、一定の効果があつた。 開放的な車両のため、車内でのコミュニケーションのほか、車外と車内でも声をかけあうなど、高齢者の外出支援、地域のコミュニケーションの創出にも貢献が期待できる。

事業化に向けた課題

事業スキーム構築	<ul style="list-style-type: none"> 実験期間中同様の、無償で運転手を確保するのは困難であると認識しており、人件費や運行の安全性を勘案した運行管理者の確保が課題。 人件費等の運行経費が発生すると独立採算での事業化は困難となるため、持続的に運行するために、交通だけでなく、福祉の観点も含めた事業スキームの構築が必要であり、運行主体や負担についても部門をまたいだ横断的な協議・検討が必要。
理解・周知の促進	<ul style="list-style-type: none"> 実証調査では一部の利用者が頻回で利用しており、広く地域住民が利用できるような周知や利用促進を検討していく必要がある。
規制・ルール	<ul style="list-style-type: none"> 既存の交通事業者を圧迫しないよう、交通ネットワークにおけるグリスロの位置づけをするともに、導入する地域の選定にあたっては、高低差や高齢化率などの基準を交通計画において明確化が必要。 利用が低迷するルートについて、廃止および見直しをするための基準の設定が必要。
インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> 開放的な車両である反面、側面衝突に対する安全面を確保するために、ルート設定や車庫の確保が課題となるため、車両の安全面について改善が必要。 車両購入のほかにも電源確保のための工事費等についても補助対象としていただきたい。

広報資料

運賃無料!!
 (乗車時にアンケートにお答えください)

グリーンスローモビリティ

実証調査ははじめます

令和元年
10月30日(水)14時の便
～11月22日(金)
 ※月～土曜日運行(祝日を除く)

グリーンスローモビリティ
 石巻市東朝霧地区に設置する、1人乗り以上の小型電動バス

低速運転にご理解とご協力をお願いします

市内各町の事務所と、コープ東朝霧・朝霧2丁目バス停を結ぶ

運行概要

東朝霧丘方面 **A** ルート 約16分
 メガネの愛眼～クスノキ公園～ケヤキ公園～メゾンドール～中朝霧丘～メガネの愛眼

朝霧山手町方面 **B** ルート 約10分
 メガネの愛眼～朝霧山手町南～朝霧山手公園～朝霧山手町北～朝霧山手町南～メガネの愛眼

運行時間 10時～15時台に1便/時間 計5便/日
 ※18時台は運行いたしません

お問い合わせ

①運行状況や運賃に関するもの ②その他
 朝石基振協社 朝石市都市局都市整備部市総務課
 090-3949-0075 078-918-5035

グリーンスローモビリティ 運行ルート・ダイヤ

座席数が限られていますので、ゆずりあってご乗車ください

乗降場所 (イメージ)

A) ルート 東朝霧丘方面 約16分
 1 朝霧山手町南 2 朝霧山手公園 3 朝霧山手町北 4 朝霧山手町南 5 朝霧山手町南

B) ルート 朝霧山手町方面 約10分
 1 朝霧山手町南 2 朝霧山手公園 3 朝霧山手町北 4 朝霧山手町南 5 朝霧山手町南

時刻	1	2	3	4	5	時刻	1	2	3	4	5
朝霧山手町南	10:00	11:00	12:00	14:00	15:00	朝霧山手町南	10:20	11:20	12:20	14:20	15:20
朝霧山手公園	10:02	11:02	12:02	14:02	15:02	朝霧山手公園	10:22	11:22	12:22	14:22	15:22
朝霧山手町北	10:05	11:05	12:05	14:05	15:05	朝霧山手町北	10:25	11:25	12:25	14:25	15:25
朝霧山手町南	10:08	11:08	12:08	14:08	15:08	朝霧山手町南	10:28	11:28	12:28	14:28	15:28
朝霧山手町南	10:11	11:11	12:11	14:11	15:11	朝霧山手町南	10:31	11:31	12:31	14:31	15:31
朝霧山手町南	10:14	11:14	12:14	14:14	15:14	朝霧山手町南	10:34	11:34	12:34	14:34	15:34
朝霧山手町南	10:17	11:17	12:17	14:17	15:17	朝霧山手町南	10:37	11:37	12:37	14:37	15:37

注意 車内のご案内

- ・A)ルートとB)ルートを同時に乗車されるのはご遠慮ください
- ・運行中は、乗車と乗降は1分以内に行ってください
- ・定時時は、予定なく運賃と乗降が異なります
- ・運行状況の確認は、朝石基振協社(090-3949-0075)までお問い合わせください

調査対象地域の様子



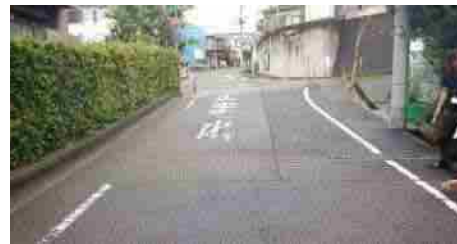
▲朝霧コミュニティプラザ(車庫、運転手休憩場)



▲運行ルート(団地内の道路、道路は狭い坂道)



▲運行ルート(団地内の道路、道路は急勾配)



▲運行ルート(団地内の道路、坂道が続く)



▲運行ルート起終点付近:メガネの愛眼付近

実証調査の様子





基礎データ

自治体名	兵庫県朝来市	地域課題の概要
人口	30,805人	
人口密度	76.4人/km ²	
65歳以上人口比率	33.3%	

■兵庫県北部の人口減少、高齢化が進行する中山間地域。公共交通は、幹線をJR・路線バスが、支線を路線バス・コミバス・タクシー等が担っている。
 ■令和元年度“地域公共交通網形成計画”を策定中であり、現在の交通ネットワークを維持しつつ、サービスレベルと利用のバランスが取れた適材適所かつ持続可能なサービスの見直しを検討中。
 ■バス停から自宅までのラストワンマイルのニーズが高く、新たな移動手段を検討。

■調査概要

概要	■実施期間	令和元年10月3日(木)～10月23日(水) 計13日間
	■運行ルート	ルート① 路線バスへの接続(平日毎日 4便) ※13日間運行 ルート② アコバス(コミュニティバス)への接続(火曜・木曜 6便) ※5日間運行 ※どちらのルートも往路と復路を設定し、団地内とバス停を行き来する ルート① 朝来市シルバー人材センター会員 4名 ルート② 朝来市総合政策課職員 8名(一部シルバーの会員が運転)
	■運転手	
導入車両	ルート①:ゴルフカート7人乗り 1台、ルート②:ゴルフカート4人乗り 1台	



《運行形態》・定時定路線・乗降場所にて乗り降り(事前予約不要)・乗車料金は無料
 《その他》・運行初日10/3出発式開催・10/7乗車体験会実施(待機時間等にも体験会を実施)

■役割分担

自治体	朝来市市長公室総合政策課(調査責任者、関係機関との調整、周知広報、効果検証等)
公益社団法人	朝来市シルバー人材センター(運転手人材の輩出 等)
住民組織	秋葉台共用施設管理組合(地域住民に関する情報提供、広報支援 等)
交通事業者	全但バス(株)(路線バス、アコバスとの接続調整 等)

■活用場面分類

地域区分	中山間	離島	ニュータウン	都市部	被災地
移動区分	生活交通	観光交通			

■今後想定している事業スキーム

道路運送法区分	乗合バス事業
ロードマップ	令和元年度…実証調査の効果検証 令和2年度…事業化の検討(地域公共交通会議) 令和3年度…関係機関との調整、認可に向けた協議

実証調査実施に当たってのポイント

ルート等サービス内容の設定	・ニーズ把握のため、地元住民(バス利用者含む)との協議のうえ、ルート・ダイヤを設定した。 ・乗降場所については、警察と現地確認のうえ、安全が確保できる場所を設定した。
運営体制構築	・事前に地域会議を開催し、情報共有を図った。 ・運転手に対して、事前に講習や意見交換を行い、安全対策や運行にかかる連絡体制、緊急時の対応について、綿密な調整を図った。
関係機関調整	・地域会議には、関係者(警察等)に出席してもらい、必要に応じて、個別で調整を行った。 ・車庫となる施設(テニスコート)の電源については、既存施設へ支障の無いように、施設管理者ならびに電気工事業者と入念に調整を図った。 ・安全確保のために、地元警察と数回現地確認を行い、ルートや乗降場所を決定した。車両の搬出入時、初日の出発式では、交通誘導の協力も得た。 ・乗降場所には、付近の住民に協力を得て看板を設置した。 ・荒天時(台風襲来時)には、地域住民の敷地および車庫を借り、安全性を確保した。
利用者確保	・効率的な広報周知をするため、地元役員会で事業説明および広報依頼をした。 ・住民の主な目的地である商業施設と病院のバス停にチラシを貼付けた。 ・住民団体の集会に参加し内容を説明のうえ、参加協力を依頼した。

実証調査の成果

利用実態	・調査期間13日間で、延べ66人が利用(ルート①43人、ルート②23人) ・運行時間外に体験乗車された方105人 ・ルート②については、全く利用がない便があった(2便・5便)
運営者側の声	・接続するバスの本数が少なく、長時間待機を必要とする。今回の調査期間中においては、空き時間に体験乗車を実施する等、グリーンスローモビリティのPRに努めた。 ・利用者とコミュニケーションが図れる良い機会となった。 ・乗車すること自体を楽しめるため、観光地に適していると感じる。
利用者側の声	・アンケートによると満足度は高い。必要性も高いと感じている。 ・無料もしくは低価格での利用を望んでいる。 ・乗降場所を限定せず、家の前で乗り降りを希望されている。
交通課題・環境課題への貢献	・家からバス停までの輸送に適しているといえる。 ・今回を機にバス利用された方もあり、公共交通全体の利用促進に繋がった。 ・坂道での発車、停車がスムーズであり、環境への負荷は最小限だと考える。

事業化に向けた課題

事業スキーム構築	・運営主体の構築、運行主体の確保。(想定:地域運営組織、地元組合、シルバー人材センター、交通事業者等) ・タクシー事業者等の民間事業者との調整。 ・料金設定や有償運送にかかる事業認可。 ・利用者ニーズとサービス提供レベルおよび費用負担のバランス。
理解・周知の促進	・地元住民をはじめ、関係機関(交通事業者、警察等)と綿密に事前協議し、運行に対する理解を得ることが必要。 ・利用者が固定されているため、(公共交通全体として)利用者増に向けて、対象となる地域住民の理解と必要性を向上させる取組みが必要。
規制・ルール	・長距離移動に不向きのため、運行エリアが限定される。車両の使用形態が限られる。 ・交通量の多い道路もあることから、通行可能なルートの設定が必要である。
インフラ整備	・道路や周辺環境に関しては問題ない。安全確保のための案内板や停留所看板の設置が必要である。 ・車両の保管や電源を確保する場所が必要である。

実証調査の概要

広報資料

実施期間にご参加ください

グリーンスローモビリティ

電動カート(通称“アコカード”)で
秋葉台をらくらく移動

自宅近くと通勤バス・アコバスのバス停を結ぶます

「距離が犬屋！」「雨の日はおっくう！」「暑い時期がづらい！」

こんな方は是非お試しください

乗車運賃は無料です

10月3日(木)から10月23日(水)

平日のみ運行

10月
 各乗車区間
 1 2 3 4 5
 6 7 8 9 10 11 12
 13 14 15 16 17 18 19
 20 21 22 23 24 25 26
 27 28 29 30 31

アコバス
 10月3日(木) 7:30 秋葉台2区駅前集合場所
 10月7日(月) 7:30 秋葉台2区駅前集合場所
 10月11日(木) 7:30 秋葉台2区駅前集合場所
 10月15日(日) 7:30 秋葉台2区駅前集合場所
 10月19日(木) 7:30 秋葉台2区駅前集合場所
 10月23日(月) 7:30 秋葉台2区駅前集合場所

アコバス(秋葉台2区駅前)はアコバス
 アコバス(秋葉台2区駅前)はアコバス

ASAGONG

路線バス「竹ノ内布土線」への接続 平日毎日【月～金】運行

バス停：緑ヶ丘 秋葉台2区駅前

秋葉台1区駅前 秋葉台3区駅前

区間	1車	2車	3車	4車	5車
秋葉台2区駅前 乗	7:45	10:15	14:15	18:15	18:45
アコバス 緑ヶ丘 乗	9:35	14:30	-	-	-
アコバス 緑ヶ丘 降	9:40	14:35	-	-	-
秋葉台2区駅前 降	12:00	18:40	-	-	-
秋葉台3区駅前 降	12:20	17:05	-	-	-

アコバス(秋葉台2区駅前)への接続 平日【火～金】運行

バス停：緑ヶ丘 秋葉台2区駅前

区間	1車	2車	3車	4車	5車
秋葉台1区駅前 乗	7:45	10:15	14:15	18:15	18:45
アコバス 緑ヶ丘 乗	9:35	14:30	-	-	-
アコバス 緑ヶ丘 降	9:40	14:35	-	-	-
秋葉台1区駅前 降	10:25	12:35	18:25	18:35	18:35

※/の乗降場所には反団となるプレートがあります

調査対象地域の様子



▲運行ルート（団地内の道路、狭い坂道が続く）



▲運行ルート（団地内の道路、狭い坂道が続く）



▲運行ルート（起終点の秋葉台2区集会所前）



▲乗換地点となる路線バスのバス停



▲乗換地点となるコミュニティバスのバス停

実証調査の様子





基礎データ

自治体名	岡山県笠岡市	地域課題の概要
人口	50,568人	
人口密度	370.8人/km ²	
65歳以上人口比率	34.8%	

- 笠岡諸島は、高齢化が著しく進展(人口1,651人、高齢化率約69%(H31.4.1現在))
- 島しょ部に店舗や病院は限られ、買物や通院のため定期的に船で陸地部へ通う必要がある
- 島内の公共交通は、北木島のコミュニティバス(3回/週)のみでタクシーもなく、高齢者の港や近隣施設までの移動支援(特に荷物がある場合)が急務
- 集落内は、狭隘で急こう配の道が多く、軽自動車でも乗り入れできない場所が多い。また、燃料の調達に困難であり、コンパクトで燃油に頼らない移動手段が切望されている
- 日本遺産認定により観光振興に取り組んでおり、観光客の移動手段の確保が急務

■調査概要

概要	①北木島	実施期間: 令和元年9月13日(金)～9月26日(木) 14日間 運行ルート: 豊浦港を起点とした定期定路線L=3.7km・5便/日、空き時間はデマンド運行 運転手: NPOの職員
	②高島	実施期間: 令和元年9月20日(金)～9月25日(水) 6日間 運行ルート: デマンド運行(主に高島港～自宅間の送迎) 運転手: 自治会のボランティア
	③真鍋島	実施期間: 令和元年9月29日(日) 1日間 運行ルート: 港～島の大運動会(笠岡諸島有人7島参加)会場間の送迎 運転手: 笠岡市の職員
導入車両	日立バッテリーゴルフカート(4人乗り)2台	



■役割分担

笠岡市	実証調査責任者、関係各所との調整
NPO法人	運行管理、運転手人材の輩出
高島地区自治会	運行管理、運転手人材の輩出

■活用場面分類

地域区分	中山間	離島	ニュータウン	都市部	被災地
移動区分	生活交通	観光交通			

■今後想定している事業スキーム

道路運送法区分	自家用有償運送(交通空白地有償運送)
ロードマップ	令和元年度 実証調査、調査結果の評価 令和2年度 車両の調達、長期間での実証運行、許可の変更に係る運営協議会・変更申請 令和3年度 本格運行(予定)

実証調査実施に当たったポイント

ルート等サービス内容の設定	<ul style="list-style-type: none"> 【北木島】豊浦港を起点として、豊浦地区及び金風呂地区内の主要施設や観光地(日本遺産の石切場、展望台)を回遊する運行ルートを検討。空き時間はデマンド運行を実施(主に港への送迎) 【高島】高島港への送迎を中心にデマンド運行を実施
運営体制構築	<ul style="list-style-type: none"> 【北木島】コミュニティバスを運行しているNPO法人かさおか島づくり海社に運行管理と運転手を依頼 【高島】以前から地域公共交通を切望している高島自治会が主体的に運営
関係機関調整	<ul style="list-style-type: none"> 競合する交通事業者(バス、タクシー)がないため、特に問題なし 島内の幹線道路は自動車交通量が極めて少ないため、笠岡警察署から協力的な同意が得られた
利用者確保	<ul style="list-style-type: none"> 自治会やNPOと連携し、チラシの全戸配布、港の待合所・フェリーや旅客船の船内へのポスター掲示を実施 実験車両到着日に北木島の豊浦地区、金風呂地区、高島の3箇所ですべての車両お披露目会(試乗会)を実施 笠岡市公式SNSや各種メディアを活用した広報を実施

実証調査の成果

利用実態	<ul style="list-style-type: none"> 【北木島】定期定路線の利用者数は、60人/14日間(平均約4人/日)。その大半が港からであり、途中の乗り場での乗降は非常に少なかった。デマンドの利用者数は、159人(平均約11人/日) 【高島】利用者数は、90人/6日間(平均15人/日)であり、島民当りの利用率は高い 【真鍋島】島の大運動会“参加者約250人が利用。北木島、高島以外の島民からも大変好評であった。
運営者側の声	<ul style="list-style-type: none"> 運転手から、「コンパクトでスピードがでないのが高齢者でも安全に運転できる」との良い評価であったが、一方で“幌装着時の視界が悪い”“ブレーキが弱い”などの車両の課題について指摘があった。 運営者は、「想定よりも通行できない道が多かった」「運転手とデマンド受付を担う人材確保が課題」などの意見があった。
利用者側の声	<ul style="list-style-type: none"> 「買物、病院、笠岡方面(港)へ出掛けることが容易になった」「早く実現してほしい」「好きな時間に利用できて嬉しい」など良い評価が多かった。 アンケートでも、“必要”が約9割、“有料でも利用する”が63～74%と高い評価が得られた
交通課題・環境課題への貢献	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の移動支援、外出機会の増進、地域行事の活性化等に寄与することが確認できた。また、旅客船やフェリーの利用促進も期待できる。 実証期間が2週間と短く、観光客の周遊利用は想定よりも少なかった。

事業化に向けた課題

事業スキーム構築	<ul style="list-style-type: none"> 【北木島】次年度長期間での実証運行を行い、運行エリア、内容(既存コミュニティバスとの連携等)、料金設定を検討し、事業化に向けた検討を進める。 【高島】次年度市が車両を調達し、自治会を主体とした長期間での実証運行を実施する。日常的な利用実態や運転手・デマンド管理の持続的な人材確保について検証を行う。
理解・周知の促進	<ul style="list-style-type: none"> 【島内住民】NPO及び自治会と連携し、認知度の向上を図っていくとともに、今年度の運行エリア外の集落への周知に取り組む予定。 【観光客】笠岡市公式SNSや各種メディアを活用した周知活動を実施予定。
規制・ルール	<ul style="list-style-type: none"> 本格導入後の車検や保険等の経費節減(運営コストの圧縮)が図れるような規制・ルールや補助制度の整備を期待。
インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> 高島の与太郎地区(山越え)へのボトルネック箇所について、市で道の拡幅を実施 緊急搬送車(港まで)としての活用を期待しており、担架が固定できる装置の開発を要望

広報資料

スローな空間・スローな乗り物
～お待たせするモビリティ@笠岡諸島～

グリーンスローモビリティ

らくらく便利なタクシー実証運行開始!!
※高島と異なる場合があります。

in 北木島

運賃はなんと **無料!!**
(実証運行期間中のみ)

運行区間
豊浦港～金風呂港間

運行期間
令和元年9月13日(金)～9月26日(木)

時刻表

運行区間 豊浦港～金風呂港間

	1車	2車	3車	4車	5車
豊浦港	9:05	10:30	11:05	14:05	15:05
北木島郵便局	9:09	10:34	11:09	14:09	15:09
豊浦港	9:13	10:38	11:13	14:13	15:13
上磯	9:17	10:42	11:17	14:17	15:17
笠岡駅前	9:21	10:46	11:21	14:21	15:21
笠岡駅前	9:25	10:50	11:25	14:25	15:25
笠岡駅前	9:29	10:54	11:29	14:29	15:29
笠岡駅前	9:33	10:58	11:33	14:33	15:33
北木のバス	9:37	11:02	11:37	14:37	15:37
豊浦港	9:41	11:06	11:41	14:41	15:41
KAYABAY	9:45	11:10	11:45	14:45	15:45

※15日(日)は
運休します



定期運行便・便利な
無料タクシーとして
ご利用ください!

◆実証運行期間◆

令和元年9月13日(金)～9月26日(木)
期間中のみ利用可能は無料です。
※15日(日)は高内行事で運行のため運休

◆ご利用方法◆

朝日9:00～18:00までに電話にて予約ください。乗車定員4名
※空きがあれば当日の電話予約も可能です。(運転手含む)
上記の時間以外の場合は予約ができません。

お問い合わせ: **0865-68-3741** (NPO 赤さおが島づくり協会)

※15日(日)は高内行事で運行のため運休



調査対象地域の様子



▲地区内に多く存在する狭い道路



▲運行ルート(北木島の港付近)



▲運行ルート(高島の海沿いの道路)



▲運行ルート(北木島の海沿いの道路)



▲北木島郵便局

実証調査の様子





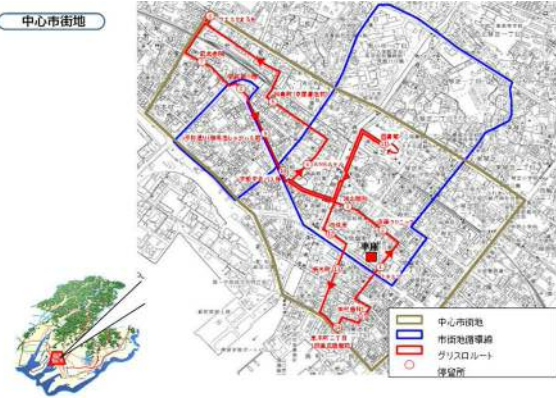
基礎データ

自治体名	山口県宇部市	地域課題の概要
人口	169,429人	
人口密度	591.1人/km ²	
65歳以上人口比率	30.5%	

- 人口減少、少子高齢化や運行本数の減少も相まって、ここ20年間で、JR宇部線の利用者数が約半減(8,479人/日 ⇒ 4,233人/日)、宇部市交通局の路線バスも利用者数が約4割減(11,379人/日 ⇒ 6,450人/日)となり、運転手不足もあり、交通事業者を取り巻く環境は厳しさを増しており、既存の地域公共交通の確保維持が困難になりつつある。
- 高齢者などの日常生活の移動手段確保に取り組むうえで、道路幅員が狭く、バスが運行できない住宅地域とスーパー、クリニックや公共施設を結ぶ地域公共交通が切望されている。

■調査概要

概要	本市では、まちづくりと交通政策を一体化させた「交通まちづくり」を進めており、既存の公共交通の利便性を高めるとともに、それらを補完または代替する安全で利便性の高い次世代公共交通システムの導入の検討を進めている。また、本市の顔である中心市街地では、平成30年末から百貨店や大規模スーパーが相次いで撤退し、中心市街地に居住する高齢者などの日常的な買い物に大きな支障が生じている。 そこで、「まちなか」において、主要な生活関連施設や交通結節点等への移動が困難な高齢者などの新たな移動手段として、グリーンスローモビリティの導入実証を行い、買い物や通院等の日常生活の移動手段としての検証を行う。
導入車両	eCOM-8(10人乗り) 1台



- 実施時期：10月31日から11月12日 ※11月3日は啓発展示のみ(運休)
- 運行時間帯：9:00～15:40
- 運行形態：1周40分循環型路線定期
- 運行便数：6便/日
- 運行間隔：1便/時間(12時代休憩)
- 運行距離：約6km/便
- 運転手：交通局の運転員
- その他：パスロケーションシステムにて運行確認を実施

■役割分担

宇部市	実証調査責任者、関係各所との調整
宇部市交通局	運行管理、運転手人材の輩出、運行情報システムの提供
宇部市関係課	地域住民や高齢者に関する情報提供、百貨店跡地マルシェ開催・商業機能に関する支援、広報支援

■活用場面分類

地域区分	中山間	離島	ニュータウン	都市部	被災地
移動区分	生活交通	観光交通			

■今後想定している事業スキーム

道路運送法区分	乗合バス事業
ロードマップ	令和1年度 令和2年度予算要求にて有料実証事業の予算計上、有料実証事業準備 令和2年度 有料実証事業申請 令和2年度～令和4年度 有料実証事業実施

実証調査実施に当たってのポイント

ルート等サービス内容の設定	・実証調査の目的が高齢者等の移動手段を確保する事であるため、中心市街地区域内で公共交通を利用しにくい医療機関や公共施設、スーパー、交通結節点である駅をルート上に配置。 ・グリーンスローモビリティの小型という優位性を生かし、道幅の狭い道路を通行し、国道は横断のみとした。 ・設定したルート上にて一方通行の道路があったため、運行形態を循環型とした。
運営体制構築	・運行については、実証区域の地理や道路事情に精通しており、運行確認を行うための運行システムも有している宇部市交通局に委託。 ・実証地域の住民、高齢者の情報を有している担当部署や市道の管理担当部署など、市役所の関係課に協力してもらった運営体制を構築。
関係機関調整	・警察には同意のみならず、運行ルート確定時に事前にルートを実走し安全確認等の協力をいただいた。 ・その他の関係機関からは、実証調査への反対等は特になく、協力的な同意をいただいた。 ・各乗降場所の施設については、個別に実証調査の説明を行い、同意を得た。
利用者確保	・実証対象区域の関係校区住民には、ふれあいセンターや地域コミュニティから情報提供を行った。 ・自治体HPでの情報提供に加え、実証運行前日に報道機関を対象とした試乗会を開催し、メディアによる広報を実施した。 ・本市で最も大きなイベント会場にて市民に興味を持ってもらうように車両の展示を行い、周知活動を実施した。 ・各乗降場所の施設に、ちらしの設置やポスターの掲示の協力をしてもらい、周知を図った。

実証調査の成果

利用実態	・利用者数計：355人(平日：211人、土日祝：144人) <運行日数12日間(平日：8日、土日祝：4日)> ・乗車人数、降車人数ともに、全体の50%以上が始発・終着のトキスマであった。 ・利用時間帯は、どの時間帯もあまり大差はなかったが、屋前後の11時発と13時発が若干多かった。 ・アンケート回答者の約28%が70歳以上の高齢者。 ・アンケート回答者の約77%が市内在住者。(市内在住者のうち、約40%が実証調査対象校区住民) ・いくつかの乗降場所で、定員オーバーにより乗車出来ない事態が発生。
運営者側の声	・運行業務を担当した運転員からは、「安全性が高い」、「利用者を身近に感じることが出来る」などの高評価であった一方で、車両の操作性や装備などに課題があるとの指摘をいただいた。 ・狭小の路地を通行出来るため既存の公共交通との棲み分けができ、安全性や外出機会の創出という面からも評価出来るものである一方、バッテリーの持久力や重量に課題があり、特に重量についてはバッテリー交換が1人でも行えるような改善が必要であると感じた。
利用者側の声	・「安全性が高い」、「狭い路地が通れて目的地に行くのに便利」、「景色が楽しめる」との交流の場になる、「早く実用化してほしい」など、全体的に高い評価が得られた。 ・一方で、「車両の改善」や「ルート等の再検討」などを指摘する意見もあった。 ・有料運行は、低料金設定の運賃を希望する意見が多く、定期券・回数券・パスポートなどを望む声もあった。
交通課題・環境課題への貢献	・グリーンスローモビリティの特徴を生かした運行を行うことが出来た実感があり、中心市街地の既存公共交通を補完する形で「高齢者等の移動手段」として有効な手段となり得ると感じた。 ・交流機会の活性化等により、高齢者の外出機会の創出にもつながると考えられる。 ・何度か定員オーバーで乗車出来ない事態も発生したため、効率的な運行方法や乗車人数をリアルタイムに情報提供していく仕組みを検討していく必要があることがわかった。

事業化に向けた課題

事業スキーム構築	・実証結果より、「中心市街地でも一定以上の安全性が確保出来る」、「利便性の向上」、「市民に概ね受け入れられる」等を確認することが出来たが、短期間であったため、本来の目的である「高齢者の移動手段」としての利用よりも「試乗」としての利用が多かったことや、有料運行とした場合の動向を検証する必要があるため、長期の有料実証調査を実施した上で本格導入を実施していきたい。 ・有料運行時も、乗合バス事業として宇部市交通局に運行委託を行う予定。 ・乗降場所や運行ルートについては見直しの必要性を感じており、内容によっては車両の台数や種類も検討する必要があると考えている。
理解・周知の促進	・タクシー協会について、短期実証調査時は問題なく同意を得られたが、競合することとなるため長期実証調査時や本格運行時にスムーズに同意を得られるかという心配はある。
規制・ルール	・車両の往来が激しい中心市街地での導入を検討しているため、後続車両の状況を考慮しつつ、早めに一時停車し後続車両を優先するなどのルール作りが必要と思われる。
インフラ整備	・車両について、「気候に対する設備の充実」、「安全性能の向上」、「フロント及びリアの最低地上高の底上げ」等の改善を希望する。 ・車両を停車しておく庫車設備の設置が必要。 ・特殊な車両であるため、車両の整備時や事故時に対応できる事業者を近辺で探す必要がある。 ・国等により、「車両購入費」に対する国庫補助率の増及び補助費に対する起債の新設、「車両オプションや庫車設備」などの関連設備に係る費用を補助対象に含めるなど補助対象経費の拡充、「車両の維持費や管理費」に対する補助の新設、「地域内ファイナンスシステム補助金と同程度の運行経費に対する補助の新設」などの支援をしていただくように希望する。

広報資料

グリーンスローモビリティの実証運行

※グリーンスローモビリティとは何か
 電気で、道路が狭い地域で高齢者や障害者などを中心に、近距離移動をサポートする新しい移動手段として注目されています。環境にやさしい移動手段として、高齢者や障害者などを中心に、近距離移動をサポートする新しい移動手段として注目されています。

【運行】 毎月1回、市内各所（※）へ出発（毎月11日）（※）
 ※11月1日（日）は「交通安全の日」のため実施しない

【運行ルート】 トキスマーケットから市庁舎までを走るルート（約1.5km）
 市庁舎→市庁舎前→トキスマーケット

運行ダイヤ	出発時刻	1分	2分	3分	4分	5分	6分
市庁舎前	09:00	09:01	09:02	09:03	09:04	09:05	09:06
市庁舎前	09:01	09:02	09:03	09:04	09:05	09:06	09:07
市庁舎前	09:02	09:03	09:04	09:05	09:06	09:07	09:08
市庁舎前	09:03	09:04	09:05	09:06	09:07	09:08	09:09
市庁舎前	09:04	09:05	09:06	09:07	09:08	09:09	09:10
市庁舎前	09:05	09:06	09:07	09:08	09:09	09:10	09:11
市庁舎前	09:06	09:07	09:08	09:09	09:10	09:11	09:12
市庁舎前	09:07	09:08	09:09	09:10	09:11	09:12	09:13
市庁舎前	09:08	09:09	09:10	09:11	09:12	09:13	09:14
市庁舎前	09:09	09:10	09:11	09:12	09:13	09:14	09:15
市庁舎前	09:10	09:11	09:12	09:13	09:14	09:15	09:16
市庁舎前	09:11	09:12	09:13	09:14	09:15	09:16	09:17
市庁舎前	09:12	09:13	09:14	09:15	09:16	09:17	09:18
市庁舎前	09:13	09:14	09:15	09:16	09:17	09:18	09:19
市庁舎前	09:14	09:15	09:16	09:17	09:18	09:19	09:20
市庁舎前	09:15	09:16	09:17	09:18	09:19	09:20	09:21
市庁舎前	09:16	09:17	09:18	09:19	09:20	09:21	09:22
市庁舎前	09:17	09:18	09:19	09:20	09:21	09:22	09:23
市庁舎前	09:18	09:19	09:20	09:21	09:22	09:23	09:24
市庁舎前	09:19	09:20	09:21	09:22	09:23	09:24	09:25
市庁舎前	09:20	09:21	09:22	09:23	09:24	09:25	09:26
市庁舎前	09:21	09:22	09:23	09:24	09:25	09:26	09:27
市庁舎前	09:22	09:23	09:24	09:25	09:26	09:27	09:28
市庁舎前	09:23	09:24	09:25	09:26	09:27	09:28	09:29
市庁舎前	09:24	09:25	09:26	09:27	09:28	09:29	09:30
市庁舎前	09:25	09:26	09:27	09:28	09:29	09:30	09:31
市庁舎前	09:26	09:27	09:28	09:29	09:30	09:31	09:32
市庁舎前	09:27	09:28	09:29	09:30	09:31	09:32	09:33
市庁舎前	09:28	09:29	09:30	09:31	09:32	09:33	09:34
市庁舎前	09:29	09:30	09:31	09:32	09:33	09:34	09:35
市庁舎前	09:30	09:31	09:32	09:33	09:34	09:35	09:36
市庁舎前	09:31	09:32	09:33	09:34	09:35	09:36	09:37
市庁舎前	09:32	09:33	09:34	09:35	09:36	09:37	09:38
市庁舎前	09:33	09:34	09:35	09:36	09:37	09:38	09:39
市庁舎前	09:34	09:35	09:36	09:37	09:38	09:39	09:40
市庁舎前	09:35	09:36	09:37	09:38	09:39	09:40	09:41
市庁舎前	09:36	09:37	09:38	09:39	09:40	09:41	09:42
市庁舎前	09:37	09:38	09:39	09:40	09:41	09:42	09:43
市庁舎前	09:38	09:39	09:40	09:41	09:42	09:43	09:44
市庁舎前	09:39	09:40	09:41	09:42	09:43	09:44	09:45
市庁舎前	09:40	09:41	09:42	09:43	09:44	09:45	09:46
市庁舎前	09:41	09:42	09:43	09:44	09:45	09:46	09:47
市庁舎前	09:42	09:43	09:44	09:45	09:46	09:47	09:48
市庁舎前	09:43	09:44	09:45	09:46	09:47	09:48	09:49
市庁舎前	09:44	09:45	09:46	09:47	09:48	09:49	09:50
市庁舎前	09:45	09:46	09:47	09:48	09:49	09:50	09:51
市庁舎前	09:46	09:47	09:48	09:49	09:50	09:51	09:52
市庁舎前	09:47	09:48	09:49	09:50	09:51	09:52	09:53
市庁舎前	09:48	09:49	09:50	09:51	09:52	09:53	09:54
市庁舎前	09:49	09:50	09:51	09:52	09:53	09:54	09:55
市庁舎前	09:50	09:51	09:52	09:53	09:54	09:55	09:56
市庁舎前	09:51	09:52	09:53	09:54	09:55	09:56	09:57
市庁舎前	09:52	09:53	09:54	09:55	09:56	09:57	09:58
市庁舎前	09:53	09:54	09:55	09:56	09:57	09:58	09:59
市庁舎前	09:54	09:55	09:56	09:57	09:58	09:59	10:00

※運行ルートは、市庁舎前→市庁舎前→トキスマーケット→市庁舎前→市庁舎前→トキスマーケットのルートです。

【運行ルート】

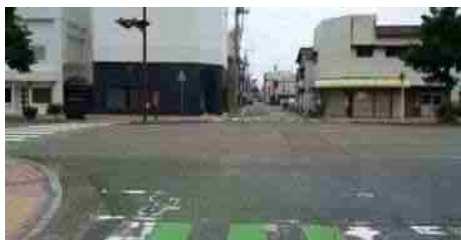
グリーンスローモビリティ
実証運行

トキスマーケット

調査対象地域の様子



▲運行ルート（公園横の道路）



▲運行ルート（車両信号のない交差点）



▲運行ルート（密集市街地内の狭い道路）



▲運行ルート（2車線）



▲市役所前付近

実証調査の様子

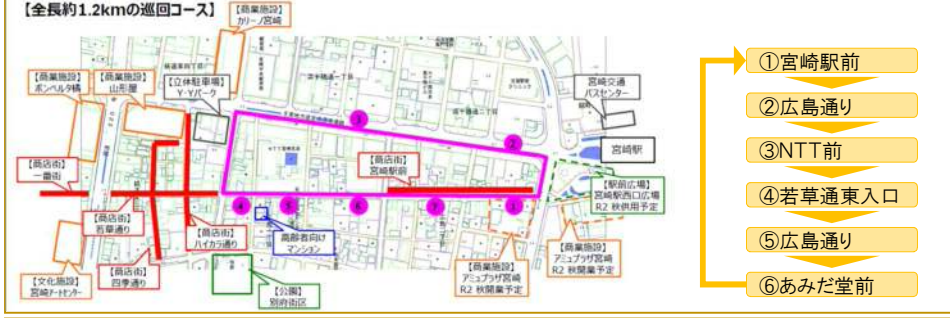




基礎データ

自治体名	宮崎県宮崎市	地域課題の概要	《地域課題》持続可能な都市経営を行うため、都市の核となる中心市街地を中心に、公共交通の利用促進、自家用車に過度に依存しないシステム構築、来街者の利便性向上が求められている。 《交通課題》民間マンションの立地が堅調に推移し、夜間人口が増加しているため、人口増の効果をエリアに波及させ、多世代に効果のある回遊性向上施策が求められている。 グリーンスローモビリティを活用し、 ファーストワンマイル・ラストワンマイル交通の確保と、「乗って楽しい」「見て楽しい」そして「便利な」『まちなか回遊モビリティ』 による回遊性向上を目指す。
人口	401,138人		
人口密度	623.2人/km ²		
65歳以上人口比率	25.4%		

■調査概要	
実施期間	令和元年11月29日(金)～12月15日(日) 計17日間
運行時間帯	10時～18時の8時間運行(運行状況でバッテリーを交換して対応)
運行ルート	■まちなか周遊コース(約1.2km) ①宮崎駅前 → ②高千穂通り → ③NTT前 ④若草通東入口 → ⑤広島通り → ⑥あみだ堂前
運行形態	定時定路線型運行(一周約20分、2台導入することで約10分間隔で運行)
運転手	宮崎交通株式会社 7名
導入車両	eCOM-8(10人乗り) 2台 ※1台は市予算でレンタルして導入



■役割分担(主な役割)	
自治体	宮崎市観光商工部商工戦略局商業労政課(調査責任、関係機関調整、周知、検証等)
交通事業者	宮崎交通株式会社(運行及び車両管理業務の受託等)
高齢者団体	宮崎市シルバー人材センター(調査及び乗車誘導業務の受託)
商業団体	宮崎市商店街振興組合連合会(商店街への情報提供、広報協力等)
まちづくり団体	Doまんなかモール委員会(実証調査と連携した抽選会の企画運営)
その他	グリーンスローモビリティを活用した回遊性向上施策検討委員会(事業内容検討、検証等) 宮崎市まちなか活性化推進委員会(関係機関への周知広報協力等)

■活用場面分類					
地域区分	中山間	離島	ニュータウン	都市部	被災地
移動区分	生活交通		観光交通		

■今後想定している事業スキーム	
道路運送法区分	一般乗合旅客自動車運送事業
ロードマップ	令和元年度 実証調査、効果検証、事業化に向けた関係者との調整等 令和2年度前半 事業化に向けた課題解決と調整(財源確保、関係者との調整) 令和2年度秋頃 事業化(事業化を図りながらサービス実証等を実施予定)

実証調査実施に当たってのポイント

ルート等サービス内容の設定	<ul style="list-style-type: none"> 過去に実施した観光周遊バス事業の検証から、近距離を高頻度で周遊する運行形態を軸に検討し、時刻表を気にせず運行する方式に設定(→利用者の利便性向上) グリーンスローモビリティの特性(ゆっくり走行、開放感、環境負荷が少ない)を活かし、車中からの景色が楽しめる商店街を走行する全長約1.2kmのルートに設定(→乗る楽しさ) 目を引く外観を活かすよう、人が集まる駅と商業エリアを結ぶルートで設定(→見て楽しい)
運営体制構築	<ul style="list-style-type: none"> 「宮崎市まちなか活性化推進計画」の企画調整・進捗管理を担うため、各種関係機関で構成する「宮崎市まちなか活性化推進委員会」を母体にした検討組織「グリーンスローモビリティを活用した回遊性向上施策検討委員会」(以下「GSM検討委員会」という。)を構成 関係する可能性がある各関係機関や庁内各部署には、事前に幅広く説明し、理解を得ることで円滑な推進体制を構築
関係機関調整	<ul style="list-style-type: none"> 警察は実証調査前から相談し、GSM検討委員会にも参画してもらった 計画の段階から各関係機関に相談し、必要に応じてGSM検討委員会に關係する団体組織に参画してもらうことで全体としての課題整理を行い、詳細は個別に調整した 周辺の商業団体等は、回遊性向上が課題と認識しており、協力支援体制が構築できた。
利用者確保	<ul style="list-style-type: none"> 新聞やテレビ等のマスコミに報道してもらって観点から積極的な広報を実施 マスコミへの情報提供と、関係者を集めたオープニングセレモニー(約80名参加)とマスコミ関係者も含めた体験試乗会を実施 チラシ、広報誌、各種SNS、自治会や学校へのチラシ配布、関係機関からの広報協力 まちづくり団体が実証調査と連動したクリスマス抽選企画を実施

実証調査の成果

利用実態	<ul style="list-style-type: none"> 延べ利用者数:5,901人、一日平均利用者数347.1人(平日260.5人、休日505.8人) 乗車定員に占める利用者数:90.7%(平日68.1%、休日132.2%) 特に休日は子ども連れが多く、いくつかの停留場所で積み残しが発生した
運営者側の声	<ul style="list-style-type: none"> 運転手と乗客、乗客同士のコミュニケーションが図られる、運転することが楽しいとの声があった一方で、課題として車両性能面からバッテリー持久力が弱いこと、残量計が正確でないことからかなり注意を要する必要があったとの指摘があった 需給のバランスが悪い時間帯もあったが、各停留場所間の距離が近いことで歩く方もおり、大きなトラブルにはならなかった
利用者側の声	<ul style="list-style-type: none"> アンケートの結果、9割以上の満足度、9割近い必要性の回答があり、「楽しい」「ぜひ実施して欲しい」との意見が多く、実装を希望する声が多かった 商店街理事長から来街者の多さ、子ども連れの多さに驚いたとの反応があり、2割近く売上げの上があった個店もあった。 料金については78%が料金負担を肯定しており、有償化の可能性を確認できた
交通課題・環境課題への貢献	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が多く、利用ニーズが高いことが確認でき、肯定的な意見が多かった 交通課題、環境課題だけでなく、都市のブランディングや中心市街地活性化など幅広い面からの貢献が期待できる

事業化に向けた課題

事業スキーム構築	<ul style="list-style-type: none"> 実証調査結果から、高い需要があることは確認できたものの、運行ルートや料金については、引き続き検討を要するため、GSM検討委員会を中心に検討を継続する 運賃収入のみでは財源確保は厳しいので、協賛や市の助成等も含めて検討していく
理解・周知の促進	<ul style="list-style-type: none"> 時速が20km未満であることから警察や道路管理者から渋滞を懸念する声があるので、代替車両での試走等も行いながら、理解を得る必要がある。 地元の賛同は得られているものの、運行の詳細についてはこれから検討する項目が多くあるので、GSM検討委員会を中心に検討を継続する
規制・ルール	特になし
インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> MaaSを視野に入れた汎用性のあるプラットフォーム構築に対する支援 車両メーカーの競争促進による車両のコストダウンや車両性能の向上、車種の多様性向上

実証調査の概要

広報資料

まちなかをグリスロがはしるよ!
- グリーンローモビリティ実証調査を行います -

「グリスロ」とは、「グリーンローモビリティ」の車で、約20km範囲で走る自動車の乗り場です。駅前直前まで「まちなか」を「ゆくり、楽しく」走ることで、新しい楽しみがあり、楽しくなるまちづくりの一助として運営します。駅前直前直前からまちなか周辺をグルグル走ります。ぜひのりこまてください。

期前 11/29(金)～12/15(日) **料金** 無料
待前 10時～18時までの8時間 **コース** 下のコースを約10分間隔で運行

グリーンに乗ると、まちなかのお店からのクリスマスプレゼントが当たるかも！
ニオンブースイッチライトもあるみたいです。【動画を撮って】
そのほか、乗車チケットを持っていくと、TUTAYAレンタル無料など特典あり！

【お問い合わせ】観光工部局 商工観光局 高木功政 (021-1792)

「乗って楽しい」「見て楽しい」そして「便利」なまちなか回遊モビリティ
- グリーンローモビリティ実証調査を行います -

運行中は、中心市街地の活性化を目指して、高千穂通りからあみろ通り、広島通り、あみろロードを通るグリーンローモビリティの実証調査を行います。人にも車にもやさしい「グリスロ」をぜひ体験してください！

運行期間 11/29(金)～12/15(日) **料金** 無料
運行時間 10時～18時の8時間 **コース** 下のコースを約10分間隔で運行

Xmas 抽選会
11/29 - 12/15

step 1 予約申し込み
step 2 予約完了後
step 3 抽選結果発表

調査対象地域の様子



▲運行ルート（宮崎駅前的大通り）



▲運行ルート（宮崎駅前的大通り）



▲運行ルート（宮崎駅周辺）



▲運行ルート（あみろロード）



▲運行ルート（あみろロード）

実証調査の様子





基礎データ

自治体名	宮崎県延岡市	地域課題の概要
人口	125,159人	
人口密度	144.2人/km ²	
65歳以上人口比率	31.1%	

- 中心市街地の沿岸部・三角州地帯に位置し、少子高齢化が進展
- 集落内は古くからの家屋が連担し、生活道路は狭小な道路から形成
- 日常生活関連施設等は集落から渡河した先に立地する一方、集落内に路線バス等が乗り入れておらず、公共交通ネットワークから孤立する空白地域
- 交通弱者の移動手段は、親族や隣人等の送迎に依存し、送迎を頼むことへの遠慮から外出を控えるなど、自由に外出できる環境の整備が急務
- 公共交通産業の人材不足が顕著であり、持続的に支えていくためのあり方検討が急務

■調査概要

実施期間	令和元年9月21日(土)～10月13日(日)
運行ルート	方財公民館～漁協前～大和水産前～お稲荷さん前～浮島さん宅前～方財バス停 ※上記基本ルートに対して、予約状況に応じて走行
運行本数	3往復/日(始発9:00、終発17:00) ※方財バス停～延岡駅の路線バスに接続する形式で運行 ※土日祝は、方財バス停発は2便
運転手	方財区に居住する区会員7名
導入車両	Club Car(電動ゴルフカート4人乗り) 1台



■役割分担

自治体	延岡市企画部交通政策課(調査主体、関係機関との調整、周知広報、効果検証等) 延岡市健康福祉部健康長寿のまちづくり課(おでかけ企画の開催支援)
住民組織	方財1区・2区・3区(運行主体、運転手人材の輩出、地域住民への説明・周知等)
福祉団体	恒富東地域包括支援センター(おでかけ企画の開催支援)
交通事業者	宮崎交通㈱(運転者講習などの技術的指導、利用促進支援)

■活用場面分類

地域区分	中山間	離島	ニュータウン	都市部	被災地
移動区分	生活交通	観光交通			

■今後想定している事業スキーム

道路運送法区分	自家用有償運送(交通空白地有償運送)
ロードマップ	令和元年度 実証調査、調査結果の評価 令和2年度 自治会組織内への地域交通チーム構築、長期間での実証運行 令和3年度 組織の法人化、本格運行(予定)

実証調査実施に当たってのポイント

ルート等サービス内容の設定	<ul style="list-style-type: none"> • 交通空白地である方財区の住民をターゲットに、日常的な買い物や通院などで利用可能な運行内容を検討した。 • 最寄りバス停への接続を基本に、地区内での乗り場については自宅付近で乗降可能な箇所を設定した。
運営体制構築	<ul style="list-style-type: none"> • 庁内では、高齢者の意向に精通した部署、道路管理の部署と協議・連携した。 • 市民協働による移動手段確保を前提に、自治会役員らが運転手となる体制を構築した。 • 交通事業者による運行サポート、さらにはおでかけ企画の協力者と連携した。
関係機関調整	<ul style="list-style-type: none"> • 地元団体による自主的な取組み意欲を尊重するため、地元主体として検討を進めた。 • 交通事業者に対して、実態を把握・説明し、事業趣旨への理解とサポートを要請した。 • 事業計画作成段階より交通管理者等と協議を行い、適宜修正を行うとともに、庁内関係部署と連携し、企画内容等の検討を一体的に進めた。
利用者確保	<ul style="list-style-type: none"> • チラシや説明、口コミなどによる周知を徹底するなど、広報を繰り返し実施した。 • 利用が想定される住民を対象とした利用者講習を実施した。 • 利用者へのメリットを与えるサポート策(路線バス利用者促進チケットの配布、おでかけ企画など)を実施した。

実証調査の成果

利用実態	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者数は41人/22日間であり、1日平均利用者数は1.9人。 • 土日の利用が少なく、家族等の送迎や台風等の影響が要因。 • 行きの際は9:00の便に集中し、帰りの便は14:30の便に集中(行きは他の便の利用がほとんど見られない状況)。
運営者側の声	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者数が少なかったことから、運行内容の改善が必要であるとともに、住民ニーズをより入念に把握した運行ルートの再設定、運行形態の見直しが必要である。 • ハンドル操作など車両機能の改善、床の高さや荷物置き場の設置など利用者の使いやすさ向上が必要である。 • その他、運転手の増員など、運転者の負担軽減が必要である。
利用者側の声	<ul style="list-style-type: none"> • 移動手段がない交通弱者や荷物が重い時の負担軽減など運行の有効性が確認された。 • 一方で、予約の煩わしさや利用の恥ずかしさ、遠慮など意識のハードルが確認された。 • 車両の使いやすさの向上や接続する路線バスの使いづらさの解消などを指摘する声も確認された。
交通課題・環境課題への貢献	<ul style="list-style-type: none"> • 交通弱者に対する歩く負担の解消への寄与や環境負荷軽減への寄与が確認された。 • 実証調査を通じて、地元の地域交通づくりに対するモチベーション向上に寄与し、積極的かつ継続的な取組み意欲をつくるキッカケとなった。 • 一方で、利用者規模の増進や車両の使いやすさの向上、さらには低速走行に対する関係者の理解や他交通機関への影響などが課題である。

事業化に向けた課題

事業スキーム構築	<ul style="list-style-type: none"> • 今年度の課題解消を図ったうえで、長期間での実証運行を実施しつつ、法人化を含む組織体制の構築等を地元と協議しながら、本格運行の開始を目指す。 • 行政としては運行内容の改善や法人化に向けた支援、運行補助予算を確保する。
理解・周知の促進	<ul style="list-style-type: none"> • 利便性向上に向けた運行エリアの拡大にあたり、警察等との協力体制の強化や地元団体の意欲をつなぐ継続的な協議等の取り組みを実施する。
規制・ルール	<ul style="list-style-type: none"> • 地元住民の意識醸成に向け、運行継続するための利用目標の設定などを住民とともに考える等の工夫が必要である。
インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者や運転手のニーズに応じた車両の使いやすさ向上が必要である。 • 低速走行の周知や追い越しを促すサイン等の付属物設置などの対策が必要である。 • 長期的な実証運行に対する支援、さらには車両購入以外の補助等の支援(リースや業者等の情報提供)、関係機関協議に対応した導入ガイドラインの作成が必要である。

広報資料

調査対象地域の様子

実証調査の様子

新モビリティ実証プロジェクト

新たな地域交通『グリスロ』に乗ってお出かけしよう

心算、国土交通省が推進する事業の採択を受け、福岡市を核として、新たな地域交通として利用できる「グリスロ」をモビリティ（移動グリスロ）の試行が始まりました。新試行の要領がこちらです。

※モビリティ実証プロジェクトの試行開始にあたっては、道路状況や天候により変更される場合があります。

【対象区：福岡市南区 グリスロ実証プロジェクト】
 1. 対象エリア：南区の指定されたエリアで、路線バスが運行していないエリアです。路線バスが運行しているエリアは利用できません。

【実施期間】 9月21日(土)～10月13日(日) 毎日運行

【運行時間】 朝7時から夕方5時までの運行です。路線バスが運行しているエリアとは異なる場合があります。

【乗車料】 乗車料は原則として無料で運行します。ただし、乗車料が必要な場合は別途お支払いとなります。

【お問い合わせ先】 0982-35-4830 (0980-5211-9500)

【利用方法】 事前予約が必要となります。予約方法はホームページをご覧ください。

【安全対策】 乗車中はシートベルトの着用が義務づけられています。また、運転中は飲酒運転の禁止が厳格に実施されます。

【運行ルート】 南区の指定されたエリアを巡回する予定です。

【車両の特徴】 小型で機能的な車両を採用しています。また、乗客の安全を確保するための様々な設備が搭載されています。

【お問い合わせ先】 0982-35-4830 (0980-5211-9500)



▲地区内に多く存在する狭い道路



▲運行ルート（地区内道路、幅員狭小）



▲運行ルート（地区内道路、幅員狭小）



▲運行ルート（地区内道路、幅員狭小）



▲運行ルート（路線バスとの乗り継ぎ場所）



ご予約の方法

「当日の午後5時までに電話予約」をお願いいたします。ご予約の受付は「受付時間」までにお受けいたします。お申し込みの都合により変更となる場合がございます。

1. 予約電話 0982-35-4830 (0980-5211-9500) (予約受付時間：平日10:00～17:00、土日祝10:00～15:00)

2. 予約方法
 事前予約（電話・インターネット）のいずれかを選択してください。
 電話予約の場合は、お申し込みの電話内容を確認させていただきます。
 インターネット予約の場合は、お申し込みのWebページをご覧ください。
 ※ご予約のキャンセル料金は、お申し込みのWebページをご覧ください。

行先	予約	予約時間	予約料	乗車料	運行日
方角/石井	9:00	9:00	10:10	無料	毎日
方角/石井	11:00	11:00	11:50	無料	毎日
方角/石井	14:00	14:00	15:10	平日50%	平日50%
行先	予約	予約時間 <td>予約料 <td>乗車料 <td>運行日</td> </td></td>	予約料 <td>乗車料 <td>運行日</td> </td>	乗車料 <td>運行日</td>	運行日
自宅周辺の乗り場	9:00	9:00	10:10	平日50%	平日50%
自宅周辺の乗り場	14:00	14:00	15:10	無料	毎日
自宅周辺の乗り場	16:30	16:30	18:00	平日50%	平日50%
自宅周辺の乗り場	17:00	17:00	18:30	平日50%	平日50%

3. この案内を基に、予約した内容に基づいて運行いたします。予約内容の変更やキャンセルについては、お申し込みのWebページをご覧ください。

※グリスロ運行についてのお知らせは、当該運行区間または福岡市交通総局まで（0982-35-4830）までお問い合わせください。営業時間：09:00～17:00

※予約受付時間：平日10:00～17:00、土日祝10:00～15:00
 ※お問い合わせ先：福岡市交通総局（電話）0982-35-4830（FAX）0982-22-1414
 ※お問い合わせ先：福岡市交通総局（Eメール）info@mobility.fukuoka.jp

■ 実証調査結果概要一覧

	千葉県 松戸市	兵庫県 明石市	兵庫県 朝来市	岡山県 笠岡市	山口県 宇部市	宮崎県 宮崎市	宮崎県 延岡市
提案者	松戸市(高齢者支援課)・千葉大学予防医学センター・河原塚南山ことぶき会	明石市(都市総務課)	朝来市(総合政策課)	笠岡市(企画政策課)	宇部市(総合戦略局)	宮崎市	延岡市
地域区分	都市郊外部、ニュータウン	都市近郊部、ニュータウン	中山間市街地郊外部、住宅団地	離島(低密集落)	中心市街地	中心市街地	都市近郊部、住宅地
目的分類	生活支援	生活支援	生活支援	生活支援/観光	都心回遊/生活支援	都心回遊/観光	生活支援
地域概況	 <ul style="list-style-type: none"> 最寄り駅から離れた地域に立地する住宅団地。 高低差のある住宅地で、道路が狭いためバス等の侵入が難しい状況。 住宅地内には大規模な商業施設・医療施設等はなく、地域外への移動が必要な状況。 自治会活動が活発だが、高齢化が進み、拠点となる自治会館までの移動が困難な層が増加。 ハイエース等の車両サイズでは送迎活動が難しい区間もあり、グリスロの運行には適した環境であるという印象。 	 <ul style="list-style-type: none"> 最寄り駅から距離があり、高齢化率も高い住宅団地。 高低差のある住宅地で、道路が狭いためバス等の進入が難しい状況。 商業施設・医療施設等やバス停へは、住宅地入り口のバス路線周辺までの移動が必要な状況。 高齢化が進む坂道の多い住宅団地内で、バス路線周辺から自宅までのラストワンマイルの輸送サービスのニーズが高い。 道路は狭隘で、高低差が大きく、交通不便者の移動支援としてグリスロが活躍できる印象。 	 <ul style="list-style-type: none"> 市中心部から離れた地域に立地する丘陵部の住宅団地。 団地内の道路は、中央道路以外は道路幅員が狭く、坂道が多い。 住宅団地内には商業施設・医療施設等はなく、市街地中心部へアクセスする路線バスやコミュニティバスが運行。 高齢化が進む坂道の多い住宅団地内で、バス停留所から自宅までのラストワンマイルの輸送サービスのニーズが高い。 団地内は交通量が少なく、道路は狭隘で坂道も多く、グリスロの運行には適した環境という印象。 	 <ul style="list-style-type: none"> 笠岡諸島有人7島のうちの3島(北木島、高島、真鍋島)。 島内の道路は、港付近以外は幅員が狭く、普通車等の進入が難しい状況。 北木島のコミュニティバス(3回/週)以外に島内の公共交通はなく、高齢化した島しょ部で輸送サービスのニーズが高い。 令和元年5月日本遺産に認定、観光客の島内移動が課題。 島内は交通量が極めて少なく、大半の道路は狭隘で、グリスロの運行には適した環境という印象。 	 <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地で、幹線道路と生活道路、商店街等の狭隘な細街路などが混在。 既存の循環バスの運行ルート外のエリアを補完するように密集市街地を複雑に走行するため、右左折が連続。 シャッター街となった商店街や一方通行の裏路地を走行する狭隘区間では、利用者獲得が懸念。 宇部新川駅と宇部市役所周辺を循環し、高齢者のクリニックへの通院を支援したい意向。 	 <ul style="list-style-type: none"> 宮崎市の中心市街地で「まちなかのハブエリア」と「交通結節拠点エリア」を結ぶルート。 交通量の多い「高千穂通り」と交通量が少なくコミュニティ道路として整備されている「広島通り」「あみーろど」を利用。 積極的な企業誘致により空き店舗が減少傾向にあることに加え、アミュプラザ宮崎の開業予定を見据え、近年「あみーろど」沿線に店舗が開業傾向。 中心市街地をグリスロが運行する上での条件、課題等を見定める上で適した実験環境という印象。 	 <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の沿岸部・三角州地帯に位置する集落。 集落内は古くからの家屋が連坦し、生活道路は狭小な道路から形成。 生活道路における日中の交通量は少なく、多くの交通は沿岸部に存在する外周道路(片側1車線)を利用。 地区内には店舗等は少なく、地域からはバス路線の乗り入れの要望があるが、路線バスが走行するには道路が狭小。 グリスロの運行には適した環境という印象。
使用車種	YMPCカート(7人乗り):1台	YMPCカート(7人乗り):1台	YMPCカート(7人乗り):1台 日立バッテリーカート(4人乗り):1台	日立バッテリーカート(4人乗り):2台	eCOM-8:1台	eCOM8:2台 (うち1台は独自に調達)	TPLJクラブカー(4人乗り):1台
運行形態	定時定路線運行 (事前予約制、一部フリー乗降)	定時定路線運行	定時定路線運行	定時定路線運行、デマンド運行 (区域内不定期運行も実施)	定時定路線運行	定時定路線運行	定時・区域運行(基本ルートあり) (事前予約制)
調査時期	10月27日~11月23日 (平日のみ、19日間運行)	10月30日~11月22日 (日祝除く、20日間運行)	10月3日~10月23日 ・ルート①:13日間(平日のみ) ・ルート②:5日間(コミバス運行日のみ)	9月13日~9月29日 ・北木島:14日間 ・高島:6日間 ・真鍋島:1日間(島の大運動会)	10月31日~11月12日 (12日間運行) ※11/3は運休(宇部まつりで展示)	11月29日~12月15日 (17日間運行)	9月21日~10月13日 (計画23日中、13日運行) ※9/22は台風で運休 ※予約がない日は運行なし
運行ルート	①自治会巡回(1.5km) ②東松戸駅方面(3.2km→変更3.6km) ③八柱駅方面(3.4km→変更3.8km) ④買い物(4.1km) ⑤グランドゴルフ(3.1km)	・Aルート:東朝霧ヶ丘方面(2.3km) ・Bルート:朝霧山手町方面(1.8km)	・ルート①:路線バス接続(1.3km) ・ルート②:コミバス接続(1.5km)	①北木島:港を起点とした定時定路線(3.7km)、空き時間はデマンド運行 ②高島:区域運行(港~自宅等) ③真鍋島:港~島の大運動会会場の送迎	・宇部新川駅を經由し、中心市街地内を循環(6.0km)	・宮崎駅前を起点に市街地中心部を循環(1.2km)	・地区内を周遊して、地区端部の路線バスのバス停を連絡(1.6km)
運行時間帯	8:00~17:00	10:00~15:30	7:45~17:05	9:00~16:00	9:00~15:40	10:00~18:00	9:00~17:00 (土日:9:00~17:30)
運転手	・地域の無償ボランティア (14名:平均年齢76.5歳)	・社会福祉法人 明石恵泉福祉会	・ルート①:シルバー人材センター会員 ・ルート②:市職員	①NPO法人かさおか島づくり海社 ②自治会のボランティア ③市職員	・宇部市交通局	・宮崎交通株	・方財区に居住する区会員
車庫	・自治会館前の車庫(個人宅)	・朝霧コミュニティプラザ駐車場	・秋葉台テニスコート駐車場	①NPO法人倉庫(しまのこし) ②一力水産倉庫 ③ゆきの浜処理場倉庫	・スマイルマーケット車庫	・JR九州バス株のバス車庫	・方財公民館敷地内

調査概要

	千葉県 松戸市	兵庫県 明石市	兵庫県 朝来市	岡山県 笠岡市	山口県 宇部市	宮崎県 宮崎市	宮崎県 延岡市	
利用者確保	<ul style="list-style-type: none"> プレス発表(メディア報道) 市広報紙掲載 オープニングセレモニー開催 ことぶき会の多くのメンバーが出席する南山カフェにて継続的に意見聴取 自治会の役員会で事前説明、全世帯に案内を配布 ことぶき会への優遇措置(毎週木曜日:午前中はグランドゴルフ、午後は南山カフェ) グリスロ賛歌の制作 	<ul style="list-style-type: none"> プレス発表(メディア報道) 自治会でのチラシ回覧(約2,000世帯) 市ホームページへ掲載 出発式・乗車体験会の開催 「グリスロ運行中」などの啓発看板を地元自治会の協力のもとに可能な限りルート沿線に設置 	<ul style="list-style-type: none"> 市広報紙掲載 市ホームページへ掲載 団地内各世帯へのチラシ配付(予告版、詳細版、各346部) 地元役員会で事業説明、広報依頼 住民団体の集会に参加し内容説明、参加協力依頼 主な目的地である商業施設、病院のバス停にチラシ掲示 	<ul style="list-style-type: none"> 市政記者会見での情報発信(メディア報道) 市広報紙掲載 住民説明会(北木島町内会) 自治会長協議・広報依頼(高島自治会) チラシ配布 	<ul style="list-style-type: none"> 報道機関試乗会の開催(メディア報道) 市ホームページへ掲載 ふれあいセンターでのチラシ設置 地域コミュニティ等を通じて校区住民にチラシ配布 各乗降場所の施設でのチラシ設置、ポスター掲示 「宇部まつり」での車両展示、「まちなかアートフェスタ」等のイベント会場でのチラシ設置 	<ul style="list-style-type: none"> 報道機関への情報提供 市広報紙掲載 チラシ配布(自治会回覧、保育施設・小学校等) ポスター掲示(バス車内、商店街等) 各種SNSでの発信 報道機関を含めた体験試乗会 関係者を集めたオープニングセレモニーの開催 報道機関を含めた体験試乗会の開催 まちづくり団体が実証調査と連動したクリスマス抽選会を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 住民を対象とした利用者講習の開催 方財区役員会での説明 区の地域福祉推進チーム、生活支援コーディネーター等による口コミ チラシの全戸回覧 防災無線による周知 出発式の開催 路線バス利用者促進チケット(路線バス利用し放題)の配布 健康づくりおでかけ企画(ヘルスピア訪問)の実施 	
効果検証方法	<ul style="list-style-type: none"> 運行日誌 アンケート調査(利用者、運転手、地区住民(65歳以上)) ヒアリング調査(スーパー・店長、交通事業者) GPS調査(走行ルート、距離の把握) 千葉大学予防医学センターによる介護予防効果検証 	<ul style="list-style-type: none"> 運行日誌 アンケート調査(利用者) ヒアリング調査(利用者、運転手) 	<ul style="list-style-type: none"> 運行日誌 アンケート調査(利用者) ヒアリング調査(利用者、運転手) 	<ul style="list-style-type: none"> 運行日誌 アンケート調査(利用者) ヒアリング調査(利用者、運行関係者) 	<ul style="list-style-type: none"> 運行日誌 アンケート調査(利用者) ヒアリング調査(運行関係者) 	<ul style="list-style-type: none"> 運行日誌 アンケート調査(利用者) ヒアリング調査(利用者、運行関係者) 	<ul style="list-style-type: none"> 運行日誌 アンケート調査(利用者、住民(全戸)) 住民モニターへの行動ダイアリー調査 ヒアリング調査(運行関係者) 地域座談会(意見交換会) 	
主な助言・調整	<p>⇒坂区間・橋梁区間の一部で車両の底を擦る危険性がある箇所を含んでいたためルートの見直しを助言。</p> <p>⇒車庫入り口で車両の底を擦る可能性があり、駐車の際の進入方法について留意するよう助言。</p> <p>⇒交通量が多い区間についてルートの見直しを指示。</p>	<p>⇒道路の起伏が大きく、ルートの一部で車両の底を擦る危険性がある箇所を含んでいたためルートの見直しを助言。</p> <p>⇒路線バスへの接続等についても地元を確認した上で、ニーズにあったダイヤを設定するよう助言。</p>	<p>⇒団地内の路線バス(バス停)との棲み分けや交通量が多い区間の見直しの他、地域の声を聞いた上でルート・乗降場所を見直すよう助言。</p> <p>⇒路線バス・コミバスとの乗継時の利便性と安全性を確保するため、駐車場の見直しを指示。</p>	<p>⇒デマンド運行の利用を促すため、催しの送迎時(9/15敬老会等)に積極的な周知を助言。</p> <p>⇒利用者確保のため、車両のお披露目の開催や地域の催しでのPR等を積極的に行うよう助言</p> <p>⇒デマンドの予約方法や実施体制について、関係者と具体的な調整を行うよう指示</p>	<p>⇒グリスロの運行には適した環境ではあるが、運行のシナリオや既存循環バスとの差別化が必要であることを助言。</p> <p>⇒地域の高齢者の移動ニーズや循環バスとの棲み分けの整理が必要であることを助言。</p> <p>⇒走行ルート延長が長く、複雑なため、ルートの短縮や簡素化について再考するよう助言。</p>	<p>⇒「高千穂通り」は路線バスも運行しており、グリスロとの競合に留意が必要であることを助言。</p> <p>⇒車庫はなるべく幹線道路を通行せずに行けるよう、ルート直近での確保することを指示。</p>	<p>⇒区域運行であるものの、事前にルートを確認し、走行上危険な箇所は走行しないよう指示。</p> <p>⇒地区内での限られた需要であるため、広報活動など積極的な需要確保を実施するよう助言。</p>	
利用実態	延べ利用者数	492人(1日平均25.9人) ①自治会巡回:139人(1日平均8.7人) ②東松戸駅方面:95人(1日平均23.8人) ③八柱駅方面:86人(1日平均17.2人) ④買い物:76人(1日平均19.0人) ⑤グランドゴルフ:96人(1日平均24.0人)	360人(1日平均18.0人) ・Aルート:266人(1日平均13.3人) ・Bルート:94人(1日平均4.7人)	66人(1日平均5.1人) ・ルート①:43人(1日平均3.3人) ・ルート②:23人(1日平均4.6人) ※乗車体験の利用者(約105人)は含まず	309人(1日平均22.1人) ①北木島:219人(1日平均15.6人) ②高島:90人(1日平均15.0人) ※③真鍋島の運動会送迎の利用者(約250人)は含まず	355人(1日平均29.6人)	5,901人(1日平均347.1人)	41人(1日平均3.2人)
	1便当たり利用者数	7.0人/便 ①自治会巡回:4.1人/便 ②東松戸駅方面:11.9人/便 ③八柱駅方面:9.6人/便 ④買い物:10.9人/便 ⑤グランドゴルフ:8.0人/便 ※1便を2回に分けて運行したケースあり	1.9人/便 ・Aルート:2.7人/便 ・Bルート:1.0人/便	0.8人/便 ・ルート①:0.8人/便 ・ルート②:0.8人/便	2.6人/便 ①北木島:2.9人/便 ②高島:2.0人/便	4.9人/便	7.3人/便	2.0人/便
	期間中総走行距離	180.1台・km	397.7台・km	112.6台・km	258.2台・km	432.0台・km	1,009.7台・km	33.1台・km
	CO2削減効果	38kg-CO2 ※乗用車との比較	84kg-CO2 ※乗用車との比較	24kg-CO2 ※乗用車との比較	54kg-CO2 ※乗用車との比較	91kg-CO2 ※乗用車との比較	212kg-CO2 ※乗用車との比較	7kg-CO2 ※乗用車との比較

	千葉県 松戸市	兵庫県 明石市	兵庫県 朝来市	岡山県 笠岡市	山口県 宇部市	宮崎県 宮崎市	宮崎県 延岡市
利用概況	<ul style="list-style-type: none"> 多くのルートで予定通り利用があったが、巡回ルートは自治会館の催事との連携不足により一部欠便があった。 自治会に所属する高齢者の利用が多く、その多くがリピート利用。特に女性の利用が多い。 買い物利用が多くを占めた。 「グリスロ賛歌」により地域が盛り上がり、「コミュニケーションツール」「動くサロン」としての機能が確認された。 未就学児については通常の運行ルートを乗車させることに危険を感じたため、イベント時のみの乗車とした。 	<ul style="list-style-type: none"> 買物目的の利用、高齢者の利用が多く、リピーターも多かった。 一方で、Bルートはニーズが少なく、利用が少なかった。 開放的かつ狭い空間であるためコミュニケーションが生まれていた。 ラストワンマイルの移動手段として、一定の需要はある。 実証期間途中からはエンクロージャーをつけて運行。冬季は防寒対策が必要。 子供の安全、防犯対策にも有効。 	<ul style="list-style-type: none"> 買物、通院目的での利用が多い結果となった(普段は路線バス、自動車、徒歩を利用)。 利用者数は伸びず、一部の住民のみの利用にとどまった。 70歳以上では、地域の約1割の方が利用。 実験を契機に路線バスとコミバスの乗車カードを購入された方もいた。 体験乗車では、約105人の利用があり、子どもたちを含め、住民の関心の高さが伺えた。 	<ul style="list-style-type: none"> 【北木島】定期路線の利用の大半が港からであり、途中の乗り場での乗降は非常に少なかった。デマンドの利用の大半は、自宅～港への送迎。 【高島】利用者数は、平均15人/日であり、島人口当りの利用率は高い 【真鍋島】島の大運動会“参加者約250人が利用。北木島、高島以外の島民からも大変好評であった。 	<ul style="list-style-type: none"> 今までに無い乗り物として興味で乗った方の割合が非常に多い結果となった。 目的をもって利用した方においては、医療機関や買い物目的での利用が多い結果となった。 当初迂回感が懸念された図書館への経由も乗降客が非常に多く、循環バスとの役割分担が図られた。 循環バスが通行できないような狭い道路沿いにある病院等への足としての有効性が確認できた。 	<ul style="list-style-type: none"> 買物、試し乗りでの目的での利用が多い結果であった。 乗降者数は、宮崎駅前、若草通東入口が最も多く、駅周辺と商業エリアを繋ぐという目的に沿った利用が多かった。 休日の利用が多く、子ども連れの利用も多い状況。 休日には、いくつかの停留所では積み残しが発生した。 宮崎市内だけでなく宮崎市外の利用者も約2割存在した。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両の稼働率は約59%であり、稼働した総車両定員数に対する乗車率は50%であった。 利用者は全て70歳以上の高齢者で、うち約半数が運転免許を持たない方であった。 平日の利用は見られるが、土日の利用は少ない状況であった。 日常的に自動車で移動(送迎含む)する人の転換(利用習慣の定着)までは至らなかった。 一方で、交通空白地における交通弱者の移動手段確保へ寄与した。
利用者の声	<ul style="list-style-type: none"> 利用者アンケートでは、73%が「満足」と回答、69%が「必要」と回答。 61%が「有料でも利用する」と回答。 定路線運行に約6割が賛同しつつも、家の近くまで来てほしいと望む声があった。 車両の装備に対する不安や寒暖に対する不満があった。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者アンケートでは、80%が「満足」と回答、89%が「必要」と回答。 75%が「有料でも利用する」と回答。 思っていたよりも快適で、乗り心地も良かったという声もあった。 高齢者から「グリスロがあるから外出しようと思った」などの声もあり、高齢者の生活の質の向上や、介護予防の効果があると考えられる。 利用者からは、バス停ではなく家の前から利用できれば便利だという要望があった。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者アンケートでは、55%が「満足」と回答、51%が「必要」と回答。 有料でも利用する人は38%に留まり、無料や低価格での運行を望む声が多い。 運転ができない高齢者に必要な移動手段。将来的には必要との声も多い。 静かで住民との距離感が近いのがよいという意見あり。 自宅前で乗り降りを希望。 市街地へ向かう路線バスの充実も合わせて必要。 積雪時の運行に課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ①北木島の利用者アンケートでは、79%が「満足」、73%が「必要」と回答。②高島では、84%が「満足」、91%が「必要」と回答しており、北木島に比べ評価が高い。 有料でも利用する人は、①北木島で63%、②高島で74%。 「買物、病院、笠岡方面(港)へ出掛けることが容易になった」との意見が寄せられた。 外出意欲の増進や離島暮らしの利便性向上に寄与することが確認できた。 住民及び消防組合から緊急輸送車としての活用を期待されており、担架が固定できる装置の開発の要望があった。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者アンケートでは、60%が「満足」と回答、51%が「必要」と回答。 51%が「有料でも利用する」と回答。 安全性や利便性のほか、景色が楽しめる、交流の場になる、風が心地よい、早く実用化してほしいなど、全体的に高い評価が得られた。 一方で、雨の日や寒い日などの対策が必要との声もあった。 運行主体側の意見として、真夏のドライバーの熱中症対策など課題があるとの意見もある。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者アンケートでは、70%が「満足」と回答、56%が「必要」と回答。 78%が「有料でも利用する」または「金額によっては利用する」と回答。 利用者からは非常に好意的な意見が多く、実現化を希望する声が多かった。 乗客同士の会話が進み、乗客間でお店の紹介が行われたり、県外からの観光客に対して地元の方がおススメの飲食店や観光地を説明するなどの「動く地元交流型観光案内所」的な役割など、新しい効果が見られた。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者アンケートでは、「満足」と回答した人は29%、「必要」と回答した人は14%に留まる。 有料の場合、「利用しない」人が63%を占めた。 一方で、移動手段がない交通弱者や荷物が多い時の負担軽減などグリスロ運行の有効性が確認された。 利用抵抗として、予約の煩わしさ、利用の恥ずかしさ、運転手への遠慮の気持ちなど、意識的なハードルが確認された。 さらには、車両の床の高さや荷物置き場など車両の使いやすさの向上、さらには接続する路線バスの使いづらさの解消などの声を確認された。
メディア紹介	<ul style="list-style-type: none"> 新聞:毎日新聞、朝日新聞、読売新聞、東京新聞、千葉日報、シルバー新報 雑誌:月刊シニアビジネスマーケット テレビ:千葉テレビ 	<ul style="list-style-type: none"> 新聞:神戸新聞、朝日新聞、毎日新聞 テレビ:あかしケーブルテレビ 	<ul style="list-style-type: none"> 新聞:神戸新聞、読売新聞 テレビ:関西テレビ、ABCテレビ、サンテレビ、NHK関西、朝来市ケーブルテレビ 	<ul style="list-style-type: none"> 新聞:山陽新聞、日経新聞、中国新聞 テレビ:NHK岡山放送局、笠岡放送ケーブルテレビ、OHK岡山放送 	<ul style="list-style-type: none"> 新聞:山口新聞、宇部日報、毎日新聞、朝日新聞、読売新聞 テレビ:テレビ山口、NHK山口 	<ul style="list-style-type: none"> 新聞:朝日新聞、読売新聞、日経新聞、宮日新聞 テレビ:NHK、テレビ宮崎、宮崎放送 	<ul style="list-style-type: none"> 新聞:宮崎日日新聞、夕刊デイリー テレビ:UMKテレビ宮崎、ケーブルメディアワイワイ

【参考】ルート概況

千葉県 松戸市	兵庫県 明石市	兵庫県 朝来市	岡山県 笠岡市	山口県 宇部市	宮崎県 宮崎市	宮崎県 延岡市
						
 <p>▲運行ルート(団地内の道路、幅員狭小)</p>	 <p>▲運行ルート(団地内の道路)</p>	 <p>▲運行ルート(団地内の道路)</p>	 <p>▲地区内に多く存在する狭い道路</p>	 <p>▲運行ルート(公園横の道路)</p>	 <p>▲運行ルート(宮崎駅前の大通り)</p>	 <p>▲地区内に多く存在する狭い道路</p>
 <p>▲運行ルート(団地内の道路、幅員狭小)</p>	 <p>▲運行ルート(団地内の道路、急勾配)</p>	 <p>▲運行ルート(団地内の道路、狭い坂道)</p>	 <p>▲運行ルート(北木島の港付近)</p>	 <p>▲運行ルート(車両信号のない交差点)</p>	 <p>▲運行ルート(あみろーど)</p>	 <p>▲運行ルート(地区内道路、幅員狭小)</p>
 <p>▲住宅地周縁部の道路、交通量が多い</p>	 <p>▲運行ルート(団地内の道路、狭い坂道)</p>	 <p>▲団地中央部の2車線道路</p>	 <p>▲運行ルート(高島の海沿い道路)</p>	 <p>▲運行ルート(密集市街地内の狭い道路)</p>	 <p>▲運行ルート(宮崎駅前)</p>	 <p>▲運行ルート(路線バス乗換地点)</p>

■ 利用者アンケート調査結果の概要一覧

	千葉県 松戸市	兵庫県 明石市	兵庫県 朝来市	岡山県 笠岡市		山口県 宇部市	宮崎県 宮崎市	宮崎県 延岡市	考察				
				北木島	高島								
性別									<ul style="list-style-type: none"> 地域によってばらつきがあるが、総じて「女性」の利用が多い。 特に、生活交通を主な対象とした地域（松戸市・明石市・朝来市・笠岡市・高島等）でその傾向が高く、「女性」が7割前後を占めている。 				
	利用者の属性										<ul style="list-style-type: none"> 女性の利用が多い地域では、70代以上の高齢者の利用が多い傾向にある。 このことから、総じて日常交通としての活用では、高齢の女性の利用が多い傾向にある。 		
		運転免許の保有状況											<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地部での運行（宇部市、宮崎市）を除くと、どの地域でも免許を保有していない人が4割前後を占め、かつ免許返納者も1割前後を占める地域もあり、自由に車を使うことができない人が概ね半数を占める。
			利用理由										
利用目的													
	普段の交通手段											<ul style="list-style-type: none"> 松戸市・明石市・笠岡市・高島等では「徒歩」が多く、宇部市・宮崎市等では「車（運転）」が多い。 生活交通の利便さを求める人は「徒歩」、一方「興味」で利用した人は「車（運転）」の利用者が多い傾向といえる。 	

	千葉県 松戸市	兵庫県 明石市	兵庫県 朝来市	岡山県 笠岡市		山口県 宇部市	宮崎県 宮崎市	宮崎県 延岡市	まとめ
				北木島	高島				
利用満足度									<ul style="list-style-type: none"> 総じて満足度は高い傾向にある。 延岡市では不満度が高い傾向にあるが、以下の調査結果のとおり、運行内容とニーズの乖離に起因するところが大きいものと考えられる。
地域に必要性									<ul style="list-style-type: none"> 松戸市・明石市・笠岡市等の生活交通として活用した地域では、7~9の人が「必要」としており、日常移動手段が求められているといえる。 宇部市・宮崎市等では「将来的には必要」とする人が約3割を占める。
利用意向									<ul style="list-style-type: none"> 松戸市・明石市・笠岡市では6割以上の方が有料でも「利用する」と回答しており、公共交通が不便な地区での日常移動手段の確保が強く求められていると考えられる。
有料の場合の利用意向等		【運賃100円の場合の利用頻度】 							<ul style="list-style-type: none"> 総じて「100円」程度の低廉な運賃を希望する回答が多い。 なお、中心市街地部で運行した宮崎市では、「1日100円乗り放題」を選択肢に加えたところ、7割の方がこの運賃を希望する結果となった
利用する場合の頻度		【運賃200円の場合の利用頻度】 							<ul style="list-style-type: none"> 地域によってばらつきがあるものの、総じて「週1回以上」利用すると回答した人が概ね半数を占めている。 松戸市・朝来市では「週2~3回」と比較的高頻度の利用をあげる人が過半数を占めている。
まとめ	<ul style="list-style-type: none"> 総じて利用者の評価は高く、高齢の女性を中心として、地区外への買い物利用が多い。 公共交通のない住宅地内で、高齢者を中心として、日常の移動手段の確保が必要とされているといえる。 	<ul style="list-style-type: none"> 松戸市同様、総じて利用者の評価は高く、高齢の女性を中心として、買い物での利用が多い。 公共交通のない斜面住宅地で、高齢者を中心として、日常の移動手段の確保が必要とされているといえる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者評価は高い傾向にあるが中立的意見もやや多い。 住宅地内に路線バスが運行し、またグリーンズローモビリティは路線バス連絡の活用となるため、一体的な改善が求められるといえる。 	<ul style="list-style-type: none"> 多様な属性の人が利用し、試し利用も多いが、評価は高く、有料化の場合の利用意向も高い。 観光利用も2割程度あり、幅員が狭小な道路の多い離島内で、小回りが利く公共交通が求められているといえる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の満足度が高く、9割以上の方が「必要」と回答している。 有料化の場合の利用意向も高く、幅員狭小な道路の多い離島内での、高齢者や観光客の移動手段の確保が必要とされているといえる。 	<ul style="list-style-type: none"> 多様な属性の人が利用し、試し利用も多いが、利用者評価は高い。 ただし、中立的意見も多く、日常移動への対応のほか、地域と連携した多様な来訪者への魅力づけ、利用定着の工夫が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> 多様な属性の人が利用し、試し利用も多いが、利用者評価は高い。 ただし、中立的意見も多く、多様な来訪者への魅力づけ、利用定着のための、さらなる工夫が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> 総じて評価が低い結果であり、運行内容とニーズの不一致が主な要因として指摘される。 運行内容見直しを前提に過半数の人が必要性を認めており、地域実情に応じた生活交通の検討が求められる。 	—

■ 実証調査後の関係者ヒアリングの結果概要一覧

		千葉県 松戸市	兵庫県 明石市	兵庫県 朝来市	岡山県 笠岡市		山口県 宇部市	宮崎県 宮崎市	宮崎県 延岡市	まとめ
					北木島	高島				
利用者からみた効果・課題	効果	<ul style="list-style-type: none"> 道路が狭あいな地域でのコンパクトな手段として有効に機能し、満足度も必要性も高い。 車内でのコミュニケーションがあり、コミュニケーションツール、動くサロンとしての機能を確認。 	<ul style="list-style-type: none"> 便利、快適で乗り心地もよい、今後も続けて欲しいとの声が多くあり、全体的に利用者からは好意的に受け止められた。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転ができない高齢者に必要な移動手段であり将来的には必要との声や、静かで住民との距離感が近いのがよいという意見があった。 子どもたちを含めて住民の関心の高さが伺えた。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者が外出しやすい、島外で買物をして荷物が重くても運べる、狭い道路に侵入でき自宅付近まで来てもらえて便利、是非運行して欲しいなど、好意的な意見が多数。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は特に喜んでいった。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全で高齢者や子どもが利用しやすい、目的地に行くのに便利、景色が楽しめる、交流の場になるなど好意的な意見が多数。 本格導入を望む声も多く、全体的に高い評価。 	<ul style="list-style-type: none"> 好意的な意見、実現化を希望する声が多数。 乗客同士の会話が進み「動く地元交流型観光案内所」として機能。 周辺店舗の発見にもつながり、売上にも貢献。 子ども達は乗ることが目的となり、子連れファミリー層が多数来街。 	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段がない高齢者や荷物が多い時の負担軽減など、交通空白地における交通弱者の移動手段確保として、グリーンスローモビリティの有効性を確認。 	<ul style="list-style-type: none"> 総じて高齢者等の移動手段を持たない人の移動手段として好意的な評価を得ており、狭い道でもルート設定が可能、重い荷物も運べることも評価されている。 車内外で交流が生まれやすい、景色が楽しめることも評価されている。
	課題	<ul style="list-style-type: none"> 車両の安全制や装備、寒暖に対する不安、不満があった。 	<ul style="list-style-type: none"> 家の前から利用できれば便利との声があった。 車両について、安全性や寒暖対応等の改善を求める声があった。 	<ul style="list-style-type: none"> 自宅前での乗降希望や既存路線バスも含めたサービス内容改善を求める声、積雪時の運行を危惧する声があった。 	—	—	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所・ルートの見直しや宣伝・周知不足のほか、天候や気候への対策、バリアフリー対応などを指摘。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両のモーター音が大きい、周辺の車の排気ガスが入ってくるのが若干気になるという声の一部があった。 	<ul style="list-style-type: none"> 予約の煩わしさ、利用の恥ずかしさ、運転手への遠慮などの利用抵抗を確認。 車両の使いやすさの向上、接続する路線バスの使いづらさの解消。 	<ul style="list-style-type: none"> 積雪時の運行に不安を感じる声や散見されるほか、車両の安全性、装備、寒暖対策等の機能改善の指摘もある。 運行内容自体の改善を求める声もみられる。
運行管理者・運転手からみた効果・課題	効果	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段というよりも、コミュニケーションツールとしての機能が強く、地域を活性化するための利用価値が高い。 運転手（地域住民）がやりがいをもてる。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や子連れの移動手段として効果的。 坂道の多い地域で、高齢者の生活の質の向上、介護予防の効果があると感じる。 車内や車内外での会話があり、人と人をつなぐ効果を感じる。 	<ul style="list-style-type: none"> 低速によるデメリットはなく、静かで利用者とのコミュニケーションをとれる良い機会となる。 移動手段に不安を抱える地域では有効な取り組みだと感じている。 乗ること自体を楽しめる乗り物で観光地によい。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者が大変喜んでおり、長距離を歩けない高齢者には期待大。 コミュニケーションの場が増えたと感じる。 運転手やデマンド受付が再雇用の場となり、住民に活力を与える。 	<ul style="list-style-type: none"> 燃油の調達が非常に困難な地域であり、電気で動くグリーンスローモビリティは期待値も高く、貢献度も高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 低速で安全性が高い、乗客との距離がなく親近感を感じる、景色も良く見えて乗客からも好評等、好意的な評価。 市が目指す「交通まちづくり」実現の一助となり得る。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転手と乗客、乗客同士でのコミュニケーションが図られて、運転をすることが楽しいという声があった。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は少ないが、利用者の声から、役立っている面を確認。 地域交通の実験は今後も継続していく必要があるなど、地域と行政とで地域交通システムの必要性について共通認識が醸成された。 	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段確保のほか、運転手も含めてコミュニケーション創出の場となることを評価されている。 運転手もやりがいを感じやすく、運転手等の雇用創出も期待される。 燃油調達が困難な地域での期待も高い。
	課題	<ul style="list-style-type: none"> 冬季の積雪時の運行に不安を感じる。 車両について、ドライブレコーダーの設置のほか、設備に対する改善を要望。 	<ul style="list-style-type: none"> 実証調査を知らない人も多く、広報が不十分。 車両について、機能の改善・高度化や、安全性の向上を求めている。 	<ul style="list-style-type: none"> 冬季の積雪時の運行に不安を感じる。 既存バスへの接続運行であり、運転手の長時間待機が課題。 既存バスを含めた公共交通全体の検討必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 予想以上に通れない道が多く、もう少し全長が短くなれば更に便利になる。 定期定路線の乗降場所・ダイヤの周知不足が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 本格運行になると、運転手の確保が課題。 走行中、静かすぎて高齢者が気づかない。 車両について、操作性や設備に対する改善を要望。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両について、操作性や装備、気候対策などに課題があると指摘。 車両のバッテリーの持久力や交換作業性に課題があると指摘。 	<ul style="list-style-type: none"> 予備バッテリーを使用しでの運行となり、常にバッテリーの残量を確認しながら運行する必要があるなど、運行に注意を払う必要があった。 	<ul style="list-style-type: none"> 今回の内容での継続は困難、運行内容を改善して継続が必要。 車両について、操作性等の機能向上を指摘。 今後の継続のためには運転手の増員が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 積雪時の運行の不安のほか、車両の安全性、操作性、装備等の改善を求める声も多い。 運転手の確保や負担軽減の指摘もある。 PR 充実や運行内容改善についても指摘あり。
自治体の感想等	<ul style="list-style-type: none"> コミュニケーションツールとしての優位性に加え、車幅が狭いことがメリットである。 道路狭小な住宅地内の地域コミュニケーションツールとして利用、イベント時の集客的なツールとしての利用を想定。 独居や閉じこもり気味の人が地域とつながるための活用を考えたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 高低差のある地域での高齢者等へのラストワンマイルの移動手段として一定の効果を確認。 車内・車内外で会話があり、コミュニケーション創出や高齢者外出支援に貢献すると感じる。 車両は、道路の狭いエリアには適している。 子供の安全、防犯対策にもつながる。 	<ul style="list-style-type: none"> バス停～自宅のラストワンマイルの移動手段として有効性を感じる。 高齢化が進む坂道の多い地域での移動手段として有効。 高齢者の免許返納を促進することも想定。 住民がグリーンスローモビリティに関心を持つことで、公共交通全体の利用促進につながる。 	<ul style="list-style-type: none"> 狭い道沿いに住む高齢者が、港や郵便局、診療所に行くのに大変役に立つと感じており、高齢者の外出意欲の増進や離島暮らしの利便性向上に寄与すること確認。 狭い道路に進入できるため、緊急輸送車としての活用を期待しており、担架が固定（ストレッチャーを積載）できる装置の開発を希望。 グリーンスローモビリティでも通行の出来ない狭い通路について、隣接地権者から土地提供の拡幅の承諾を得るなど、地域住民の協力もある。 	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の既存公共交通を補完する形で高齢者等の移動を支える有効な手段となり得る。 交流機会の創出、観光目的での利用、高齢者の外出機会の創出にもつながる。 	<ul style="list-style-type: none"> 来街者の利便性向上、中心市街地の回遊性向上に大きく貢献する。 楽しい、ワクワクするという感情面に与える影響も重要な要素と感じる。 都市ブランディングや中心市街地活性化等、多面的な効果を期待。 公共交通の利用促進につながることで、環境課題への貢献も期待。 	<ul style="list-style-type: none"> 日常の移動手段を持たない一部住民に役立ったことを確認するとともに、路線バスとの連携により環境負荷低減に寄与することを確認。 自治組織が積極的・継続的な取り組み意欲をつくるキッカケとなった。 車両によっては、恥ずかしさなどの利用抵抗になることに注意必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 総じて、高齢者等の日常の移動手段確保、特に道路狭あいな地域や坂道の多い地域での活用に有効と感じている。 同時に、地域コミュニティの活性化、高齢者の健康増進への期待も高く、更には中心市街地の回遊性向上・活性化としての活用にも期待が高い。 		
まとめ	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の評価も高く、高齢化が進む住宅地での地域コミュニティの活性化、住民の健康増進と健全な生活環境の保持など、地域課題解決への貢献が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の評価も高く、高低差のある丘陵部住宅地で坂道・細街路で屈曲した道路の多い地区でのラストワンマイルの移動手段となり得るなど、地域課題解決への貢献が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅団地での高齢者等の日常移動手段として一定の有効性は確認されているが、既存路線バスとの結節が主であり、公共交通網全体の視点での利便性確保の検討が望まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の評価が高く、幅員が狭く、屈曲した道路が多い離島で、高齢者や観光客の移動手段としての有効性が確認されている。 また、燃油調達が困難での有効性が確認できるほか、コミュニケーションの活性化や高齢者の外出意欲の増進など、離島地域の活性化への貢献が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の回遊性向上策として、既存公共交通を補完するサービスの有効性が確認されている。 利用者の定着により、地域課題解決に貢献することが期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の回遊性向上とともに、来街者の増加など、地域活性化のツールとしての有効性が確認されている。 地域課題解決への多面的な貢献が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 日常移動手段としての有効性は確認されたが利用者は少なく、地域の評価は低い結果となった。 一方、地域住民の移動手段確保に対する意識は向上しており、今後の取組みが期待される。 	—		

3.4 実証調査報告会の開催

実証調査期間中に顕在化した課題及び今後の課題について国土交通省と地域が共有し、グリーンスローモビリティの今後の普及・推進に向けた実効的な方針検討の際に活用するとともに、地域のモビリティ政策に対する今後の国からの支援のあり方について検討する上での基礎情報を得るため「グリーンスローモビリティ実証調査報告会」を開催した。

なお、本報告会は、グリーンスローモビリティ活用を進めている自治体同士の情報交換やコミュニティ形成のきっかけ作りも目的としている。

本報告会の実施概要を以下に示す。

[実証調査報告会の実施概要]

- | | | |
|--------------|-----------------|-------------|
| 1) 日時 | 令和2年2月7日(金) | 15:00~17:30 |
| 2) 場所 | 国土交通省 総合政策局 局議室 | |
| 3) 次第 | | |
| (1) 開会 | | |
| (2) 実証調査結果報告 | | |
| ・松戸市 | | |
| ・明石市 | | |
| ・朝来市 | | |
| ・宇部市 | | |
| ～休憩～ | | |
| ・延岡市 | | |
| ・宮崎市 | | |
| (3) 意見交換 | | |
| (4) 開会 | | |

第4章 グリーンスローモビリティの普及・推進に向けた検討

4.1 グリーンスローモビリティの位置づけと期待される役割

実証調査結果等をもとに、グリーンスローモビリティの位置づけや期待される役割を整理する。

4.1.1 グリーンスローモビリティの公共交通としてのサービス領域

グリーンスローモビリティは、「Small」であり「Slow」であることから、輸送量と輸送距離が限定され、少量輸送で短距離の輸送に適している。一方で、一般車両では通行が困難な細街路でも通行が可能であり、乗降場所を柔軟に設定することが比較的容易であることから、乗合タクシーやコミュニティバスでもサービスが困難な領域をカバーする、住宅地等から最寄りの生活拠点やバス停・鉄道駅を連絡するラストワンマイルのサービスに適していると考えられる。

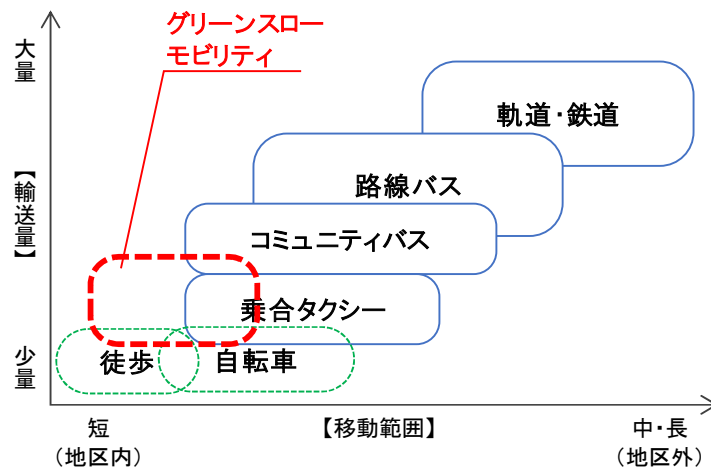


図 グリーンスローモビリティの公共交通としてのサービス領域

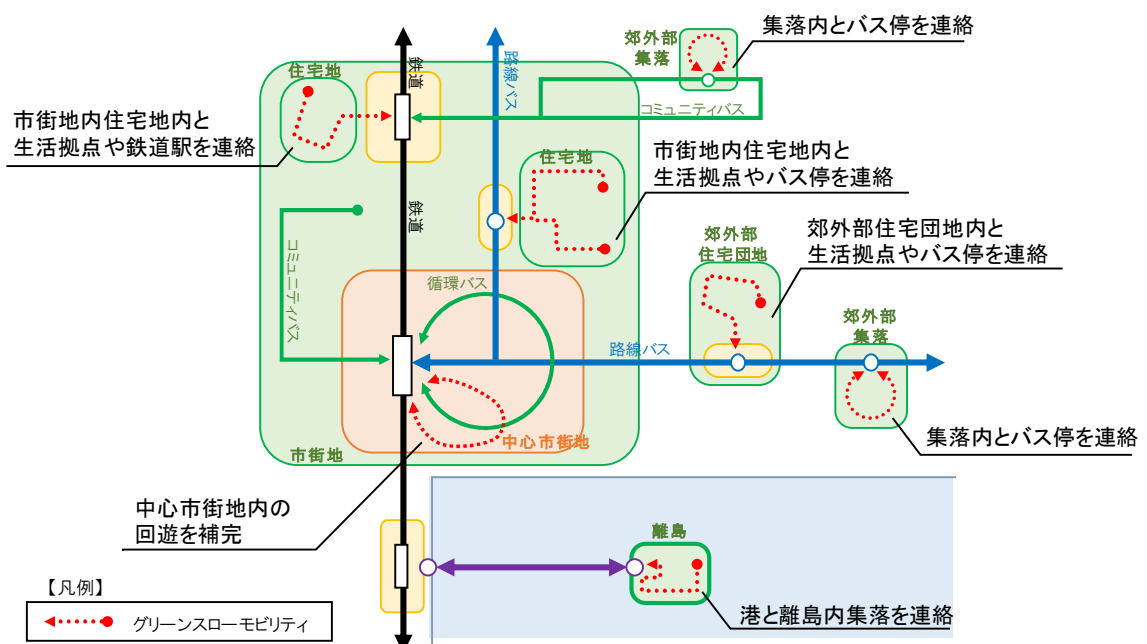


図 グリーンスローモビリティの公共交通としての適用例

4.1.2 グリーンスローモビリティのメリット・デメリット

グリーンスローモビリティは、「Small」、「Slow」、「Safety」、「Small」、「Open」という特徴を有しており、これらの特徴が他の既存公共交通では行き届かないサービスを補完し、優位性を発揮するといえる。一方で、これらの特徴は同時にデメリットを内包しており、導入を検討する際には、これらのデメリットに留意が必要である。

ここでは、実証調査の結果を踏まえ、グリーンスローモビリティの有する特徴から、利用者・運行者等の立場別にメリット・デメリットを整理する。

表 グリーンスローモビリティの特徴からみた立場別の主なメリット・デメリット（○：メリット、●デメリット（必要となる対応））

特徴	共通	立場別			
		利用者	運行事業者	運転手	自治体・その他関係者等
Green	○電気自動車環境にやさしく、家庭内電源で充電可能 ○走行音が小さい ●満充電での航続距離が、一般内燃車両に比べ短い	○走行音が小さく、車内・車内外での会話が楽しめる	○ガソリンスタンドがないなど、燃油調達が困難な地域でも対応可能 ●航続距離が限られるため、ダイヤ設定に配慮が必要	○走行音が小さく、車内・車内外での会話を確認・参加でき、運行を楽しめる ●航続距離が限られるため、充電残量に配慮が必要	○地域コミュニティの活性化が期待できる ○環境対策の一環となる
Slow	○重大事故の危険性が低い ○街並みや風景が楽しめる ○車外の人とのコミュニケーションがとりやすい ●距離の長い運行は所要時間が長く適さない	○低速運行のため安心できる ○街並みや風景が楽しめる。 ○車外の人と会話が楽しめる ●一般車に比べ、乗車時間が長くなる	○地域とコミュニケーションがとれ、地域に根付きやすい ●乗車所要時間に配慮したルート・ダイヤ設定が必要 ●車の多い道路等を避けた安全ルート設定が必要	○低速運行のため、重大事故の危険性が低く、安心できる ●高速で走行する車両や後続車両への配慮が必要	○重大事故の危険性が低い ○地域コミュニティの活性化が期待できる
Safety	○運転操作がシンプルで、低速運行のため、高齢者でも安心して運転可能 ○車内が密室ではないため、車内犯罪の危険性が低い ●一般車両に比べると安全基準が緩い	○車内が密室ではないため、安心して乗車できる ●安全基準の緩和が、不安材料になる可能性	○車内犯罪の危険性が低い ●地域特性等を踏まえ、必要に応じて、安全対策への工夫・配慮が必要	○運転操作がシンプルで、低速運行のため、高齢者も安心して運転でき、雇用確保や社会参加機会を促進 ●地域特性等を踏まえ、必要に応じて、安全対策への工夫・配慮が必要	○高齢者の運転手採用により、高齢者の雇用や社会参加を創出、高齢者福祉への寄与が期待できる ●地域特性等を踏まえ、必要に応じて、安全対策への工夫・配慮が必要
Small	○狭い路地でも通行が可能 ○需要密度が低い地域で効率的な輸送が可能 ●少量輸送以外には適さない	○柔軟なルート設定より、歩行距離を最小限に抑制 ●利用者が多い場合、乗車できない可能性	○柔軟なルート設定が可能 ○需要密度に応じた効率的対応な輸送が可能 ●積み残しの可能性がある ●少量輸送のため採算性に弱く、事業維持の工夫必要	○幅員の狭い道路でも、比較的安心して運転可能 ●積み残しの場合の利用者への適切な対応が必要	○ラストワンワンマイルのサービス確保により、公共交通網の充実が期待できる ●少量輸送のため採算性に弱く、経済的支援が必要となる可能性が高い
Open	○車外の人とのコミュニケーションがとりやすい ○風やにおい等、沿道の雰囲気を感じることが可能 ●雨風や寒暖への対策必要	○車外の人とのコミュニケーションがとりやすい ○沿道の雰囲気を感じることが可能 ●雨風や寒暖が苦痛になる可能性	○地域とコミュニケーションがとれ、地域に根付きやすい ●雨風や寒暖対策の工夫が求められる ●車両保護に配慮した車庫の確保が必要	○車外の人とのコミュニケーションがとりやすく、社会参加を確認でき、運行を楽しめる ●雨風や寒暖対策のための対応や配慮が求められる	○地域コミュニティの活性化が期待できる
その他	○車両の新規性・アトラクション性が高く、利用を誘発 ●車両の新規性が利用抵抗になる可能性がある	○乗ること自体を楽しめる ●乗ることが恥ずかしいなど、利用抵抗となる可能性	○移動以外の付加価値が期待でき、利用を喚起・誘発 ●十分なPRが不可欠	○多様な利用者とのコミュニケーション機会が創出 ●十分なPRが不可欠	○来訪者等との交流の拡大・創出、地域活性化が期待できる ●十分なPRが不可欠

4.1.3 グリーンスローモビリティの優位性から期待される役割

グリーンスローモビリティは、車両の特徴から、道路幅員が狭小など、既存の公共交通では物理的にサービスが困難であった地域をカバーでき、電動車両であることから環境にも優しい運行が可能であることが、グリーンスローモビリティの直接的な優位性として挙げられる。

その他、「Slow」、「Small」の特徴を有する、すなわち『遅い小さな交通』であり、これまでの「大量輸送」、「高速輸送」に偏りがちであった交通と異なる特徴を持っている。併せて、一般車両のような密室ではなく「Open」であることから、地域でのコミュニケーションを創出しやすいなど、単なる移動手段としてだけではなく、これらが付加価値を生み出しグリーンスローモビリティの魅力を高めていることが、実証調査の結果から確認できる。

これまでの整理をもとに、グリーンスローモビリティの有する優位性から、公共交通として期待される役割を以下に整理する。

【直接的な優位性から期待される役割】

① 従来の公共交通ネットワークの補完

- ・既存の一般車両では運行困難な地域・ルートを運行

② 環境対策に優位な輸送手段

- ・電動車両によるCO2排出量の少ない運行

③ 燃油調達が困難な地域での輸送手段

- ・電動車両によるCO2排出量の少ない運行

【付加価値として期待される役割】

④ 「乗ることが楽しい」移動手段による地域住民の外出・交流機会の誘発

- ・車内や車内外での会話・コミュニケーションが誘発され、「乗って楽しい」、乗ること自体が目的となる移動手段となり得る

⑤ 地域の「コミュニケーション装置」として機能

- ・利用者・地域住民・運転手・運行事業者の関係者間のコミュニケーションが創出・活性化し、高齢者の外出機会拡大、来訪者との交流機会拡大など、地域活性化の基盤となるコミュニケーションを創出

4.2 グリーンスローモビリティの活用場面

昨年度の実証調査による成果をベースとして、今回の実証調査により得られた新たな結果・知見を加え、グリーンスローモビリティの活用の適性が高い地域・場面について、次頁にとりまとめ結果を示す。このように、グリーンスローモビリティの導入効果は、個別地域課題への対応だけに留まらず、交通手段の確保を基軸としつつも多岐に渡る地域課題に対応し得る可能性を有している。

表 グリーンスローモビリティの活用の適性が高い場面（地域課題と効用）

地域課題	地域特性等		機能・導入効果	発揮される優位性とその対象					適性が高い場面									
				優位性					対象者				地域区分			対象交通		
				Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	中山間地	低密市街地	離島	生活交通
1 交通手段確保	■公共交通サービスが十分行き届いていない地域	○道路が狭小で一般車両の進入が困難な地域	・公共交通空白地を解消 ・ファースト/ラストマイルの移動手段を確保				●		●	●		○	○	○	●			
		○需要低密で公共交通の確保維持が困難な地域 ・交通事業者単独での対応困難 ・地域主体の対応困難(高齢化)	・地域住民が主体となった運営がしやすい移動手段 ・運転がシンプルで安全性が高い ・構造がシンプルなため故障が少ない	●	●	●		●	●	●				○	○	●		
	■高低差があるなど、短距離・ちよい乗りの移動手段が望まれる地域		・きめ細かな路線・乗降場所の設定により歩行を支援、地域内回遊を向上		●		●		●	●	○	○	○	○	●	●		
	■ガソリンスタンドのない地域		・家庭内電源で充電可能、場所を選ばず導入可能	●					●					○	○	●	●	
	■公共交通に対する地域意識の喚起が望まれる地域		・気軽に楽しく利用でき、利用意欲を喚起 ・身近で親しみがわきやすく、主体的関与の意識を喚起		●		●	●	●	●	○	○	○	○	●			
2 福祉対策	■高齢化が進展する地域	○足腰の弱い高齢者の生活交通が必要な地域	・高齢者が利用しやすい移動手段 ・乗降がしやすい ・きめ細かなサービスの提供可				●	●		●			○	○	○	●	●	
		○高齢者の福祉対策の充実が必要な地域	・高齢者の健康増進、介護予防に貢献 ・外出機会・交流機会を創出 ・運転者等の運営関与で活動機会を創出		●	●	●	●	●	●			○	○	○	●		
3 地域活力維持	■地域コミュニティの維持・活性化が望まれる地域		・車内での乗客同士、乗客と車外の人々とのコミュニケーションを誘発 ・イベント時の移動、回遊を支援	●	●		●	●		●				○	○	○	●	●
	■中心市街地の活性化が望まれる地域	○回遊性を高める移動手段が望まれる地域	・中心市街地内の回遊喚起 ・既存公共交通を補完、歩行抵抗を緩和		●		●		●	●	●	●	○				●	●
		○街のブランディングを高める移動手段が望まれる地域	・新規性があり利用したくなる移動手段 ・街のイメージ向上、来訪誘発				●	●	●	●								●
4 観光振興	■観光振興が望まれる地域	○回遊性を高める移動手段が望まれる地域	・点在する観光スポットの回遊喚起 ・坂道等による徒歩の抵抗感を緩和		●		●		●	●	●	●	○	○	○	○		●
		○アメニティ性の高い移動手段が望まれる地域	・新規性があり乗ること自体を楽しめる、利用したくなる移動手段				●	●	●	●				○	○	○	○	
5 環境対策	■環境負荷軽減やエネルギー対策が望まれる地域		・電動で環境にやさしい移動手段を実現 ・再生可能エネルギーの活用によりCO2フリーの移動手段を実現	●													●	●

4.2.1 「交通手段確保」の視点での有効な活用場面

■ 公共交通サービスが十分行き届いてない地域での活用

○ 道路が狭小で一般車両の進入が困難な地域

グリーンスローモビリティは、同等の乗車定員の一般車両と比べて車両が小型（Small）であるため、道路幅員が狭小で、これまでコミュニティバスや乗合タクシーが進入できなかった地域においても乗り入れが可能である。このような地域においてグリーンスローモビリティの活用は有効であり、公共交通空白地の解消や既存バス停からのファースト/ラストマイルの移動手段確保のためのモビリティとして適している。

昨年度実証調査の福山市の事例では、一般車両の乗り入れ困難な道路が多く存在する漁村集落や離島において、地区内中心地やバスセンター等を連絡する移動手段としてグリーンスローモビリティを活用し、利用者や地域住民等から好評を得ている。また、備前市の事例のように、一定エリアに集落が点在し、かつ地区内の道路が狭小な中山間地等の地域で、便利でかつ効率的な運行とするため、固定ルートを持たず予約があった時だけ予約のあった場所だけを連絡する地区運行のデマンドサービスとすることも有効である。

今年度実証調査においても、松戸市や明石市の事例では、道路が狭小で高低差がある住宅地内で、地区外周部の商業施設やバス停までの移動手段としてグリーンスローモビリティを活用し、利用者や地域住民等から好評を得ている。

また、笠岡市の事例では、幅員が極めて狭小かつ屈曲の多い道路が大半を占める離島（漁村集落）において、定時定路線のほか一部デマンド運行（不定期の区域運行）も実施し、買い物や通院のために利用する港までの移動手段としてグリーンスローモビリティを活用し、利用者や地域住民等から好評を得ている。

表 車両寸法の比較

	一般車両			グリーンスローモビリティ		
	セダン型 乗用車	セダン型 タクシー	ミニバン (セレナ)	日立 (4人乗り)	TPLJ (4人乗り)	YMPC (7人乗り)
全長	4,590mm	4,695mm	4,685mm	3,100mm	3,150mm	3,960mm
全幅	1,695mm	1,695mm	1,695mm	1,210mm	1,340mm	1,330mm

	一般車両			グリーンスローモビリティ	
	小型バス (ポンチョ)	ハイエース ワゴン	ヴェルファイヤ	eCOM8 (10人乗り)	eCOM10 (16人乗り)
全長	6,990mm	5,380mm	4,935mm	4,405mm	4,995mm
全幅	2,080mm	1,880mm	1,850mm	1,900mm	2,000mm

【活用の適性が高い場面】

発揮される優位性とその対象									適性が高い場面					
優位性					対象者				地域区分				対象交通	
Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	中山間地 低密市街地	離島	生活交通	観光交通
			●		●		●	●		●	●	●	●	

○ 需要低密で公共交通の確保維持が困難な地域

中山間地や人口低密な市街地などでは、地域公共交通のニーズはあるものの需要量は低密で収益性が低く、また人材不足も伴い、交通事業者自らが単独で地域公共交通を運行することが困難なケースが多くみられる。このため、自家用有償旅客運送等により NPO 法人や地域団体等が公共交通の新たな担い手として運行を行うケースも増えつつある。

このような状況のもと、グリーンスローモビリティは最高速度 20 km未満と低速（Slow）であることから重大事故の危険性が極めて低く（Safety）、高齢者にとっても安全・安心に運転が可能というメリットがある。また、電動車両であることから、環境に優しい（Green）ことはもとより、通常のカンガルー車等の内燃機関車両に比べて構造がシンプルで部品も少ないため、故障が少ないといったメリットがあるほか、運転操作方法も明快といった特徴がある。さらには既存施設の電源を活用することが可能であり、ガソリンスタンドがない・遠いといった燃油調達が困難な地域でも活用が容易であるというメリットがある。

このように、グリーンスローモビリティはドライバー確保や運用面での優位性を有しており、地域公共交通を担う新たな輸送サービスとして大きな魅力を有していると考えられる。昨年度実証調査では 5 地域中 4 地域（東員町、備前市、福山市（走島）、天草市）が、今回実証調査でも 7 地域中 5 地域（松戸市、明石市、朝来市、笠岡市、延岡市）が地域住民団体や NPO 法人、社会福祉法人等の

交通事業者や地方自治体以外がグリーンスローモビリティの運行を担っており、グリーンスローモビリティに対する地域の期待の高さが伺える。

【活用の適性が高い場面】

発揮される優位性とその対象									適性が高い場面					
優位性					対象者				地域区分				対象交通	
Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	低密市街地 中山間地	離島	生活交通	観光交通
●	●	●			●	●	●				●	●	●	

■ 高低差があるなど、短距離・ちょい乗りの移動手段が望まれる地域

グリーンスローモビリティは、「Slow」であることから長距離区間の輸送には時間を要するため適さないが、逆に短距離の移動や特定地域内の移動、すなわち歩行を支援するモビリティとしての適性が高く、フリー乗降や短い区間での乗降場所の設定に優位である。また、「Small」で細街路も含めた運行が可能でもあることから、地区内のどこからどこまでの移動にも対応できるような、きめ細かいフレキシブルな運行サービスに優位であると考えられる。

昨年度及び今回の実証調査では、ルート長が片道 1～3 km 程度であり、目的地までの距離が 1 km 未満の例も多くみられる。明石市の事例では、移動距離は 1km 前後であるが、高低差の大きい丘陵部での移動のため、徒歩による負担がなく、重い荷物の持つ移動なども容易であるなど利用者の評価も高く、グリーンスローモビリティの活用が有効であることが確認されている。

表 実証調査の運行路線の状況

		運行路線状況		主要目的地までの最大移動距離	
		路線名等	路線長・区域規模	区間	区間長
今回実証地域	松戸市	自治会巡回ルート	一周 1.5 km	自治会館～最端部	約 750m
		東松戸駅方面ルート	往復 3.6 km	自治会館～東松戸駅周辺	約 1,800m
		八柱駅方面ルート	往復 3.8 km	自治会館～八柱駅周辺	約 1,900m
		買い物ルート	往復 4.1 km	自治会館～最端部店舗	約 2,050m
		グランドゴルフルート	往復 3.1 km	自治会館～目的地	約 1,550m
	明石市	東朝霧ヶ丘方面ルート	2.3 km	起終点部～最端部	約 1,150m
		朝霧山手町方面ルート	1.8 km	起終点部～最端部	約 900m
	朝来市	路線バス接続ルート	1.3 km	最端部～路線バスのバス停	約 750m
		コミバス接続ルート	1.5 km	最端部～コミバスのバス停	約 850m
	笠岡市	北木島	往復 3.7 km	豊浦港～金風呂港	約 1,300m
高島(区域運行)		約 1.1km×0.2km(集落部)	高島港～最端部集落	約 850m	
宇部市	中心市街地循環	一周 6.0km	起終点部～最端部	約 2,200m	
宮崎市	中心市街地循環	一周 1.2km	宮崎駅前～最端部	約 600m	
延岡市	バス停連絡	1.6 km	最端部～バス停	約 900m	
昨年度実証地域	いわき市	まちなか巡回コース	一周約 4km	交通ターミナル～いわき・ら・ミュウ	約 600m
		ちよっとおでかけコース	一周約 7km	いわき・ら・ミュウ～三崎公園	約 2,200m
	東員町	(区域運行)	約 1.5km×約 1.0km	縁辺部～中心部(スーパー)	約 950m
	備前市	(区域運行)	約 1.0km×約 1.1km	縁辺部～バス停	約 800m
	福山市	暮らしおたすけルート	①往復約 5.9km ②往復約 5.1km	縁辺部～中心部(バスセンター) 縁辺部～中心部(バスセンター)	約 2,300m 約 1,200m
		絶景おもてなしルート	一周約 2.4km	観光案内所～常夜燈 常夜燈～医王寺	約 600m 約 400m
	天草市	走島おでかけルート	①往復約 3.0km ②往復約 5.4km	縁辺部～フェリーのりば 縁辺部～フェリーのりば	約 1,300m 約 2,700m
		ガイダンスセンター～きんつ市場	片道約 1 km	ガイダンスセンター～教会入口	約 650m

【活用の適性が高い場面】

発揮される優位性とその対象					適性が高い場面									
優位性					対象者				地域区分			対象交通		
Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	中山間地 低密市街地	離島	生活交通	観光交通
	●		●		●		●	●	●	●	●	●	●	●

■ ガソリンスタンドのない地域での活用

グリーンスローモビリティは電動自動車（Green）であり、家庭用コンセントでの充電が可能であるため、中山間地域や離島等のガソリンスタンドがない、あるいは撤退した地域、ガソリン価格が割高な地域での活用は有効である。

笠岡市の事例、特に高島の事例では、ガソリンスタンドない離島であり、燃油の調達が極めて困難な地域であることから、地域住民や自治体にとって電動車両であるグリーンスローモビリティへの期待が極めて高く、離島における生活改善の貢献するものと捉えられている。

【活用の適性が高い場面】

発揮される優位性とその対象					適性が高い場面									
優位性					対象者				地域区分				対象交通	
Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	中山間地 低密市街地	離島	生活交通	観光交通
●							●				●	●	●	●

■ 公共交通に対する地域意識の喚起が望まれる地域での活用

グリーンスローモビリティは、後述の通り「Slow」で「Open」、「Green（走行音が小さい）」という特徴から利用者や沿線の人々のコミュニケーションを誘発しやすいほか、ゆっくりと街並みや行き交う人々を見ながら、あるいは風や音、においなどの街の表情や四季を感じながら、ゆったりと楽しく利用できるという特徴がある。昨年度及び今回の実証調査においても、各地で「乗って楽しい」という利用者の声が多く聞かれ、好意的に受け止められる傾向が確認されている。このようにグリーンスローモビリティは、一般車両と違った車両の魅力を有しており、気軽に楽しく利用できる新たなモビリティとして、地域住民や観光客・来街者が「乗ってみたい」と感じる、利用意識を喚起するモビリティとしての可能性を有している。

また、上記の魅力は、ドライバーや運行主体側にも影響を与え、前述のようにドライバー確保や運用面での優位性ととともに、身近で親しみやすいといった魅力から、多様な関係者の主体的関与の意識を喚起することも期待される。

昨年度及び今回の実証調査においても、運転手や運行主体側も利用者に喜んでもらえる、地域に役立っているとの実感から、やりがいを感じる事例（備前市、福山市、松戸市、宮崎市等）や、実証調査後に地域から自らの主体的関与による本格導入を強く要望する事例（備前市、福山市、松戸市、笠岡市等）があることから、グリーンスローモビリティに対する地域の期待が伺える。

【活用の適性が高い場面】

発揮される優位性とその対象					適性が高い場面									
優位性					対象者				地域区分				対象交通	
Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	中山間地 低密市街地	離島	生活交通	観光交通
	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	

4.2.2 「福祉対策」の視点での有効な活用場面

■ 高齢化が進展する地域での活用

○ 足腰の弱い高齢者の生活交通が必要な地域

グリーンスローモビリティは乗降ドアがなく「Open」である上に低床であることから、足腰の弱い高齢者にとっても利用しやすいという特徴を有している。また、前述の通り、公共交通空白地の解消や既存バス停からのファースト/ラストマイルの移動手段確保のためのモビリティとして適しているほか、坂道も含めた短距離の移動支援としての適性も高く、中山間地や離島、オールドニュータウンなどの高齢化が進展する地域における生活交通としての適性が極めて高い。

昨年度及び今回の実証調査においても、生活交通として活用した事例（東員町、備前市、福山市、松戸市、明石市、朝来市、笠岡市（高島）、延岡市等）では、利用者の多くが高齢者であり、日常生活を支える移動手段としての有効性が確認されている。

また、観光地における高齢者に配慮したモビリティとしての適性も高く、徒歩での移動が比較的困難な高齢者の移動を支援し、福山市や天草市の事例のように、高齢者の観光回遊を促す（あきらめさせない）モビリティとしての活用も期待される。

【活用の適性が高い場面】

発揮される優位性とその対象					適性が高い場面									
優位性					対象者				地域区分			対象交通		
Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	低密市街地 中山間地	離島	生活交通	観光交通
			●	●	●			●		●	●	●	●	●

○ 高齢者の福祉対策の充実が必要な地域

グリーンスローモビリティは、上述のように高齢者の生活交通としての活用に適しており、そのことにより高齢者の外出機会を確保し、買物・通院・会合などの活動を通じて多くの人と交流する機会を創出する。このことは高齢者の健康増進や介護予防に結びつき、結果的にグリーンスローモビリティは単なる移動手段としてだけではなく、高齢者福祉の充実に貢献するモビリティであるといえる。

また、グリーンスローモビリティは、定年退職後のアクティブシニア（東員町、備前市、松戸市朝来市、延岡市等）もドライバーや運営者として関与しやすく、そのことにより高齢者の社会貢献活動とやりがいを創出することにも結び付いている。このようにグリーンスローモビリティは、利用者側・運営者側の双方の面から高齢者福祉に貢献するモビリティであるといえる。

今回実証調査においても、松戸市の事例では、自治会館を中心に地域の事業者と協働したコレクティブ・インパクト型の全世代対応の地域活動（互助）を目指し、ことぶき会（老人クラブ）を中心に介護予防、健康づくりを推進し、高齢者の社会参加を増やす取組を実施している。このような中で、グリーンスローモビリティは地域のコミュニケーションを育み、『グリスロ賛歌』が作られたこともあり地域が盛り上がりを見せ、「コミュニケーションツール」、「動くサロン」としての機能が確認されている。

【活用の適性が高い場面】

発揮される優位性とその対象					適性が高い場面									
優位性					対象者				地域区分			対象交通		
Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	中山間地 低密市街地	離島	生活交通	観光交通
	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	

4.2.3 「地域活力維持」の視点での有効な活用場面

■ 地域コミュニティの維持・活性化が望まれる地域での活用

グリーンスローモビリティは「Open」という特徴を持ち、一般車両のような密室ではなく、車内（乗車客）と沿道とが遮断されていない。また、「Slow」で「Green（走行音が小さい）」という特徴もあって、利用者は徒歩や自転車と同様に街並みを観察することができるほか、行き交う人々と会話を楽しみ、自然にコミュニケーションをとることが可能である。車内においても同様であり、「Small」で「Green（走行音が小さい）」であることに加え、前後の仕切りがないため、乗客同士の会話がしやすく、コミュニケーションを誘発する効果が期待される。

昨年度及び今回の実証調査においても、各地で「車内で会話が弾む」、「多くの人と話ができて楽しい」、「ドライバー・乗客とすれ違う住民と自然に挨拶をかわせる」といった声が聞かれ、また「地域のコミュニティ形成に役立つ」と認識した地域（東員町、備前市、福山市、松戸市、明石市等）も多い。

また、先述のとおり、松戸市の事例では、高齢化が進む住宅地域において、グリーンスローモビリティは道路狭あいな地域における移動手段のほか、コミュニケーションツールとしての有効性を確認し、今後の活用を想定している。

さらに備前市や笠岡市の事例では、地域イベント時に駐車場や港からイベント会場までの連絡手段として活用した結果、子供や高齢者、家族連れなど多様な世代の多くの人々に利用されており、好評を得ている。

【活用の適性が高い場面】

発揮される優位性とその対象					適性が高い場面									
優位性					対象者				地域区分			対象交通		
Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	低密市街地 中山間地	離島	生活交通	観光交通
●	●		●	●	●	●		●		●	●	●	●	●

■ 中心市街地の活性化が望まれる地域での活用

○ 回遊性を高める移動手段が望まれる必要な地域

グリーンスローモビリティは、車両が小型（Small）であり、低速運行（Slow）なため、中心市街地内で幅員の狭い道路を回遊し、既存の公共交通を補完して回遊性を高め、商店街や周辺施設へのアクセス性を向上させることにも有効と考えられる。

宮崎市の事例では、中心市街地においてグリーンスローモビリティを宮崎駅前と中心部とをコンパクトに回遊させ、多くの来訪者に利用されており、また Slow であることから利用者は沿線の商店街をゆっくり眺めることができ、ある商店では売り上げが向上したとの確認されている。また、宇部市の事例では、アクセス路が狭小で既存の公共交通が直接連絡していない図書館などにグリーンスローモビリティが連絡し、施設前での乗降が多くみられた事例もある。

【活用の適性が高い場面】

発揮される優位性とその対象					適性が高い場面										
優位性					対象者				地域区分				対象交通		
Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	中山間地	低密市街地	離島	生活交通	観光交通
	●		●		●	●	●	●	●					●	●

○ 街のブランディングを高める移動手段が望まれる地域

グリーンスローモビリティは「Open」で「Slow」であることから、利用者は商店街や街並みをゆっくり眺めることができるほか、風やにおい、街の雰囲気等を体全体で感じながらゆっくりと回遊できるモビリティである。さらには、車内で地元住民と観光客の会話を誘発することに加え、車両の新規性、アメニティ性もあって「利用して楽しい」、「利用したくなる」モビリティであり、単なる移動手段に留まらず、街なかでの滞在を楽しいものとし、街を印象付け、ブランディングを高めるといった副次的効果も期待できる。

宮崎市の事例では、地元商店街が実施するクリスマスイベントと連携して、グリーンスローモビリティ利用者に特典を付与する取組を実施したこともあり、多くの家族連れファミリーが利用しており、家族連れファミリーを中心として来街者増加したことが確認されている。

このように、グリーンスローモビリティは回遊性を高める移動手段となるほか、多様な人々のコミュニケーション創出や都市ブランディング、ひいては来街者の誘因など、多様な副次的効果が期待される。

【活用の適性が高い場面】

発揮される優位性とその対象					適性が高い場面										
優位性					対象者				地域区分				対象交通		
Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	中山間地	低密市街地	離島	生活交通	観光交通
			●	●	●	●	●	●	●					●	●

4.2.4 「観光振興」の視点での有効な活用場面

■ 観光振興が望まれる地域での活用

○ 回遊性を高める移動手段が望まれる地域

グリーンスローモビリティは、「Small」で「Slow」であることから、狭い路地を通行して歩行者の回遊を支援するモビリティとして有効であり、観光スポットが点在する、あるいは駐車場から観光スポットまで徒歩では多少抵抗を感じるような場所での活用に適している。また、グリーンスローモビリティが点在する観光スポットを連絡することで、観光客が知らなかった場所や、わかりづらい場所を案内することも可能になる。

例えば、昨年度実証地域の福山市の事例では、歴史ある町並みが残り神社仏閣や観光資源が点在する地域においてグリーンスローモビリティを活用しており、メインスポットから山の中腹にあり坂道を通行して行く絶景ビュースポットなどを連絡する等、観光客の回遊性を高め、多くの観光客に利用され好評を得ている。また、天草市の例では、駐車場から主要観光施設までの距離が約 650mであり、雨の日や高齢者などの移動に比較的困難を感じる場合など、観光客や地元住民の移動を支援するモビリティとして活用し、利用者から好評を得ている。

今年度実証地域の笠岡市においても、実証調査時には 1~2 割の利用者が観光客であり、公共交通が不十分な離島部での観光支援ツールとしての役割も期待されている。

【活用の適性が高い場面】

発揮される優位性とその対象					適性が高い場面									
優位性					対象者				地域区分				対象交通	
Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	低密市街地 中山間地	離島	生活交通	観光交通
	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●		●

○ アメニティ性の高い移動手段が望まれる地域

グリーンスローモビリティは「Open」で「Slow」であることから、利用者は街並みや風景をゆっくり眺めることができるほか、風やにおい、街の雰囲気等を体全体で感じることができる、あるいは周辺の自然と一体感を感じることができるモビリティであり、観光客に楽しさや心地よさを与えることができるモビリティであるといえる。さらには、福山市の事例のように観光ガイドを添乗させることにより、観光客への魅力を向上させることも可能である。

また、上記のような乗り心地と、一般車両と異なる外観や新規性・アトラクション性を兼ね備えており、観光客が「乗ってみたい」、「乗って楽しい」と感じることができ、乗ること自体が目的となり観光資源となり得るモビリティであることが特徴である。

例えば、昨年度実証地域のいわき市の事例では、観光地を周遊するモビリティとして活用したところ、当初の想定に反して、大半の利用者が途中下車せず一周乗車しており、移動としての利用ではなく、乗ること自体を楽しむアトラクションとして利用されている。

【活用の適性が高い場面】

発揮される優位性とその対象									適性が高い場面					
優位性					対象者				地域区分				対象交通	
Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	低密市街地 中山間地	離島	生活交通	観光交通
			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●

4.2.5 「環境対策」の視点での有効な活用場面

■ 環境負荷軽減やエネルギー対策が望まれる地域での活用

2015年に締結されたパリ協定に基づき、世界的枠組みで21世紀後半には温室効果ガス排出の実質ゼロを目指す中で、グリーンスローモビリティはCO2排出量の少ない低炭素型モビリティ（Green）であり、その普及推進が望まれる。また、再生可能エネルギーの活用も求められる中、グリーンスローモビリティ（電動小型バスタイプ）はソーラーパネル充電装置をオプションで設置可能であり、晴れた日にはバッテリーの約半分の電力を走行しながら補うことが可能であることから、地域でのエネルギーの地産地消に貢献するモビリティであるといえる。

【活用の適性が高い場面】

発揮される優位性とその対象									適性が高い場面					
優位性					対象者				地域区分				対象交通	
Green	Slow	Safety	Small	Open	利用者	運転者	運営者	沿線地域	都市部	ニュータウン	低密市街地 中山間地	離島	生活交通	観光交通
●							●	●	●	●	●	●	●	●

4.3 導入・事業化に向けた検討課題

昨年度の実証調査による成果をベースとして、今回の実証調査により得られた新たな結果・知見を加え、グリーンスローモビリティを公共交通として導入・事業化する際の検討課題を以下に整理する。

なお、グリーンスローモビリティの導入にあたっては、基本的にはコミュニティバスやデマンド交通と同様の手続きを取るため、地域公共交通全般に言える課題を含むことになる。ここでは、地域公共交通全般的な課題ではなく、車両の特性によって付加的に配慮しなければならない課題を中心に整理している。

表 グリーンスローモビリティの導入・事業化に向けた検討課題一覧

1) 導入目的の明確化	① 政策課題と導入のねらい	
	② 関連計画との整合・位置づけ	
	③ 事業化を念頭に置いた実証調査の実施	
2) 地域特性・車両特性を踏まえたサービス内容の設定	① 運行地区・運行ルート	(1) 他の公共交通との整合
		(2) 一般交通への配慮
		(3) 通行可能箇所の選定
		(4) 需要量への配慮
		(5) 長距離輸送の回避
		(6) 車両搬送への留意
	② ダイヤ	(1) 航続距離の考慮
		(2) 他の公共交通との整合
	③ 運賃	
	④ ドライバー研修	
	⑤ 関係者間の調整	
3) 持続可能な事業スキーム設定	① 道路運送法の準拠	
	② 地域の主体性の喚起	
	③ 運営体制・仕組みの構築	
	④ 利用促進策の実施	
4) 普及・推進に向けた取り組み	① 市民認知の向上	
	② 規制・ルール面での配慮	
	③ インフラ整備	(1) 走行路、乗降場所の改善
		(2) 転回場所の確保
		(3) 車両保管場所、充電設備の確保
	④ 車両管理等の方法周知・簡易化	
⑤ 車両の設備充実、普及促進		

4.3.1 個別の検討課題

1) 導入目的の明確化

① 政策課題と導入のねらい

グリーンスローモビリティは、公共交通として活用可能な新たな低炭素型モビリティであり、様々な地域課題の解決の可能性を有している。しかしながら、その新規性や特異性から、導入すること自体が目的化することが懸念される。

グリーンスローモビリティの活用には、交通やまちづくりに係る地域課題の解決に向けて、その優位性・特性がどう活かされるのかを十分に検討した上で、有効なモビリティとして判断・選択することが肝要である。

また、移動手段確保という目的のみならず、環境対策、福祉対策、観光対策など、幅広い視点での政策課題への貢献に着目することが重要である。

② 関連計画との整合・位置づけ

グリーンスローモビリティの活用は、地域課題の解決を目的とすべきであり、地方公共団体等の上位計画（総合計画等）や関連計画（交通、環境、福祉等の個別計画）と整合し、かつ計画の実現を後押しするものであることが求められる。

また、多くの場合、地域公共交通網の一部としての活用が想定されることから、適宜、地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）等にグリーンスローモビリティに期待する役割や位置づけを明示し、地域全体での地域公共交通体系の構築を進めることが望まれる。

③ 事業化を念頭に置いた実証調査の実施

グリーンスローモビリティのようなこれまでに導入されていない乗り物を導入する場合、実証調査等によるフィージビリティの確認が重要となる。一方で実証調査を実施するためには相応の費用や期間が必要となることから、今後の事業化に向けて有意義な情報やデータを確保できるよう、実証調査準備は入念に行われる必要がある。

例えば、十分な情報を確保するための事前の認知・周知の徹底（より多くの利用者に乗ってもらうための広報活動やイベント、地域での説明等）が必要となる。また、実証調査後に円滑に事業化へのステップを踏むことができるよう、事業化の際の実施主体や役割分担を実証調査着手時点から明確化するとともに、事業化に向け実証調査内で検証すべき事項についても予めリストアップしておくことが重要である。

昨年度実証地域であった福山市では、タクシー事業や乗合バス事業が実施・予定されているなど、近年グリーンスローモビリティの実証調査や事業化の事例も徐々に増えてきており、これらの情報を参考にすることも有効である。

2) 地域特性・車両特性を踏まえたサービス内容の設定

① 運行地区・運行ルート

(1) 他の公共交通との整合

グリーンスローモビリティの運行地区やルートの設定に当たっては、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するよう乗り継ぎ地点を確保するなど、地域公共交通網としての利便性・効率性を向上させるべく配置することが望まれる。

このため、既存路線バス等と連絡し補完するファースト/ラストマイルのフィーダー交通としての活用の他、必要に応じて既存バス路線の再編（一部区間をグリーンスローモビリティに代替させて、きめ細かいルート設定をするなど）も視野に入れて、地域公共交通網の一部としての配置を検討することが重要である。

また、既存の交通事業者や地域住民・関係者等との協議・調整が必要であり、福山市や宮崎市の事例のように、当初から交通事業者と連携して取り組むことも視野に入れておくことが重要である。

(2) 一般交通への配慮

グリーンスローモビリティは、「Slow」という特徴を有しているため、交通量が多く走行速度の速い幹線道路等での導入は不向きであり、他の一般交通に悪影響を及ぼすことが危惧される。ルート設定を行う際には、道路交通の円滑性や安全性の確保に十分留意する必要があるほか、交通管理者、道路管理者等との十分な協議・調整が必要である。

特に交通管理者との調整は重要であり、例えば宮崎市の事例のように中心市街地での実証調査前に一般車両で低速運行を試験的に行い、交通混雑の誘発や交通事故の危険性等がないことを相互に確認するといった取り組みも重要といえる。

また、「Open」という特徴から、一般車の走行速度の速い道路では、一般車がグリーンスローモビリティの横を高速で追い越す際に、グリーンスローモビリティの乗客が危険を感じてしまうことにも留意が必要である。

なお、一般交通への配慮は、運行ルートのみならず車庫への回送ルート等、グリーンスローモビリティが走行するルートの全てについて配慮することが必要である。

(3) 通行可能箇所の選定

グリーンスローモビリティは、「Small」という特徴を有しており、幅員狭小な道路でのルート・エリア設定が可能であることが優位性の一つではあるものの、幅員が極めて狭小な道路では車両制限令による制約があることから道路管理者等との協議・調整が必要である。また、幅員狭小な道路では、車両の通行が可能であっても、ドライバーの運転技術によっては危険が伴うことが想定される。そのほか、対向車とのすれ違いや歩行者・自転車の通行空間の確保、さらには沿道建物の出入り口の近接状況（人と車両の接触が危惧）など、ルート・エリア設定に際しては安全確保に十分配慮することが必要であり、備前市の事例のように、予め通行する道路・通行しない道路を設定しておくことも有効である。また、明石市に事例のように道路の段差や曲がり角など、実際に通行可能かを検証しておくことも重要である。

さらには、必要に応じて道路改良も必要であることを認識しておくことが重要である。

そのほか、福山市（走島）や笠岡市（北木島、高島）の事例のように、海岸部等での突風や波しぶき等による影響もルート設定に当たって考慮しておく必要がある。

なお、「Slow」という特徴を踏まえ、物理的に通れる・通れないという観点のみでなく、例えば交通量の多い幹線道路の走行・横断は避ける、交通事故が多発する箇所は避けるなど、交通管理者、道路管理者や地域関係者等との協議・調整を行いながら、安全確保に十分配慮したルート・エリアを設定することが重要である。

(4) 需要量への配慮

グリーンスローモビリティは、「Small」という特徴を有しているため、先述の通り、幅員狭小な道路での運行が可能になるなど、きめ細やかなサービスが可能であるが、一方で車両定員は多くないため、大量輸送には不向きである。このため、他の交通手段で運行する、あるいはグリーンスローモビリティによる高頻度運行を行うといったことを検討し、需要量に応じたサービスとすることが必要である。

また、車両定員が少ないため、定時定路線運行の場合、日時によっては利用者が通常以上に集中し、積み残しが発生する可能性も考慮して、予め対策を検討しておくことが必要である。

(5) 長距離輸送の回避

グリーンスローモビリティは、「Slow」という特徴を有しているため、先述の通り、他の一般交通への影響に配慮が必要なほか、長距離の輸送では通常車両に比べて時間を要するため不向きな場合が多く、一定のエリアでのきめ細やかなサービスを基本として扱うことが望ましい。

(6) 車両搬送への留意

先述のとおり、グリーンスローモビリティは交通量の多い幹線道路の通行は回避することが望ましく、かつ低速走行であることから、運行地域を変更する、別の地域でのイベントで活用するといった際には、自走ではなく車両運搬車による搬送することも検討が必要である。

この場合、グリーンスローモビリティは一般車と異なる形状のため、車両運搬車（業者）も限られることに留意が必要である。

② ダイヤ

(1) 航続距離の考慮

グリーンスローモビリティを高頻度で運行させる場合、満充電での航続距離に留意し、必要に応じて日中の充電も考慮しつつ、ダイヤを設定することが重要である。なお、乗車人数や勾配の有無により航続距離が変動する点にも留意する必要がある。また、日中バッテリー交換を行う場合は、一人での作業が困難な場合があるため、その要員確保にも留意が必要である。

(2) 他の公共交通との整合

先述の通り、グリーンスローモビリティの導入に当たっては、既存の路線バス等のサービ

スとの重複・競合を回避することが重要であり、仮に同一ルートの運行とせざるを得ない場合においても、ダイヤ空白での導入を検討するなどの配慮が必要である。

また、他の地域公共交通との乗り継ぎに配慮したダイヤ設定も重要であり、既存の交通事業者や地域住民・関係者等との協議・調整が必要である。

③ 運賃

地域公共交通として収受する運賃は、既存バス等の運賃との関係性に配慮することが重要であり、また収益性に配慮しつつも利用しやすい運賃設定も考慮することが望まれる。

④ ドライバー研修

グリーンスローモビリティは通常の乗用車と比較して運転時の車両感覚や操作方法が若干異なるほか、走行速度の異なる一般車両や自転車、歩行者と共存しながら、安全に道路を走行することが求められる。このため、ドライバーとなる人材は予めメーカー等による運転者講習を受講し、安全運転に必要な知識や技術を取得しておくことが必要である。

⑤ 関係者間の調整

グリーンスローモビリティの導入に際しては、通常地域公共交通と同様に、地域の住民・関係者との密な連携のもとで、よりニーズに即したサービスを検討していくことが重要であり、さらには地域の積極的・主体的な関与を促し、効果的・効率的でかつ持続性の高い地域公共交通としていくことが極めて重要である。

また、円滑かつ確実な事業化のためには、グリーンスローモビリティが普及途上にあり、各地域での事業化実績も少ないことにも配慮し、導入の構想・計画段階から、積極的に既存の交通事業者、道路管理者、交通管理者、あるいは運輸支局等の関係機関と協議・調整を行うことが必要である。

加えて、近年グリーンスローモビリティの実証調査や事業化の事例も徐々に増えてきており、これらの情報を参考にすることも有効である。

3) 持続可能な事業スキーム設定

① 道路運送法の準拠

地域公共交通としてグリーンスローモビリティを導入する場合、道路運送法に準拠して事業化することが基本であり、一般乗合旅客自動車運送事業、一般乗用旅客自動車運送事業、自家用有償旅客運送による運行形態が考えられる。そのほか、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」（平成30年3月30日、自動車局旅客課長）で規定されている許可・登録を要しない運送の態様による導入も考えられ、地域に最も適した運行形態を検討することが必要である。

グリーンスローモビリティは、特にバス事業者やタクシー事業者が対応できない領域も含めてカバーできる交通手段であることから、多様な主体が事業主体になり得る。事業主体選定に

あたっては、道路運送法上での位置づけに留意の上、企画・構想段階から交通事業者や地域団体等の巻き込みを積極的に図り、事業スキームを組み立ていくことが重要である。

② 地域の主体性の喚起

グリーンスローモビリティはその車両特性から、基本的に少量輸送であり、必然的に収益性が弱い傾向にあるため、効果的・効率的でかつ持続性の高い地域公共交通として維持していくためには、地域住民・関係者の積極的・主体的な関与が極めて重要である。地域団体等により地域でグリーンスローモビリティを運営する場合は、地域住民の積極的な利用や地域内での利用の声かけはもとより、地域の共助、すなわち運行や管理を担うなど、自らの移手段を自らが主体となって維持・確保するという意識を醸成することも極めて重要である。

このことは、地域の利用者、運営者（運転手）のコミュニケーション創出により、地域全体のコミュニケーション活性化に貢献し、地域の高齢者の健康増進や介護予防にもつながる可能性があることを認識しておくことも、地域関与の動機づけとして重要である。

③ 運営体制・仕組みの構築

上記の通り、グリーンスローモビリティを地域公共交通として活用する場合、必然的に収益性が弱い傾向にあるため、単独の交通事業としての成立が難しいことが想定される。この傾向は需要低密な場所での地域公共交通全般に当てはまることではあるが、グリーンスローモビリティではその傾向が極めて強く、グリーンスローモビリティが必然的に抱える大きな課題といえる。

このため、既定の法制度に準拠した上での事業スキームの工夫が求められ、地方自治体においては公共交通担当部局のみならず、環境・福祉・商工等の関与による地域課題解消への総合的な対応が必要である。また、地域住民・関係者や交通事業者、市民団体や環境・福祉・商工等の事業者など、多様な関係者の連携により、単独の交通事業として捉えるのではなく、移手段の確保がもたらす効用や地域コミュニティの活性化が期待される点などに着目して、多面性を有する事業としての展開を検討することが重要である。

④ 利用促進策の実施

地域公共交通全般に当てはまることであるが、利用者を獲得し、維持・定着させるためには、ニーズに即したきめ細やかな運行サービスとともに、広報・PRや利用のきっかけづくり、お得意のある付加サービスの提供など、利用を促進するための方策を積極的に講じる必要がある。

とりわけ、グリーンスローモビリティは車両の新規性・特異性から、高齢者を中心として乗ることを恥ずかしがる人や、地域の共助による運行である場合には利用することを申し訳なく感じる人も少なからず存在するため、グリーンスローモビリティが一般的なモビリティとして地域に認識され、利用してもらうことに存在意義があることの意識を醸成するなど、利用に対する抵抗感を払拭するための対応を検討することも重要である。

4) 普及・推進に向けた取り組み

① 市民認知の向上

グリーンスローモビリティの普及・推進のためには、このような小型電動低速車両が地域公共交通として一般公道を走行することの意義や、既存の一般車両と共存する新たなモビリティであることについての市民の理解を深め、導入に対する違和感や抵抗感を払拭するなど、社会受容性を高めることが極めて重要である。

このため、全国的にグリーンスローモビリティの導入意義を積極的にアピールするとともに、全国各地での実証調査やシンポジウム等を継続的に実施することにより、グリーンスローモビリティの露出を高め、市民にとって身近なモビリティの一つであることの認識を高める活動を継続的に展開することが重要である。

② 規制・ルール面での配慮

グリーンスローモビリティの地域公共交通としての導入は、近年実証調査等の事例が増加しつつあるものの普及途上であり、事業化事例も限られることから、地域公共交通として道路運送法上の手続きを行う際には前例が少ないため、他の一般車両に比べて手続きが難航・長期化することが想定される。また、今後新たに開発される車両については、その都度、一般公道を走行するためのその保安上の検査等をクリアする必要があるとともに、道路運送法上の手続きにおいても難航・長期化することが想定される。

このような状況の中、広く一般にグリーンスローモビリティを普及するためには、その過渡期においても、関係各者がグリーンスローモビリティの導入意義を理解し、導入促進に向けて、関係者が一丸となって協調し、共通認識を醸成することが重要である。

③ インフラ整備

(1) 走行路、乗降場所の改善

グリーンスローモビリティの運行ルートは、「Small」であることの優位性を活かして、道路幅員が狭小な地域での活用が想定されるが、対向車とのすれ違いや乗降・待機場所、さらには後続車の追い越しに必要な空間等を確保するための道路改良も視野に入れておくことが必要である。また、既存のインフラを前提としたルート設定だけではなく、必要に応じて部分的な拡幅や路面改良（段差解消）、坂道の平地境界部の角度緩和（車両の底擦り解消）等の道路改良も視野に入れて、導入可能空間の拡大、快適性の向上に努めることが望まれる。

なお、これらの道路改良は、グリーンスローモビリティが「Small」であることから、小規模な工事に対応可能である場合が多いと想定されることも、優位性の一つと考えられる。

(2) 転回場所の確保

安全確保のため、実車走行中でのバック走行は回避することが求められるため、運行ルートの端部や盲腸部等では転回場所を確保する必要があり、必要に応じて既存施設の敷地を活用するなどの対応を検討することが求められる。

(3) 車両保管場所、充電設備の確保

グリーンスローモビリティは、「Open」という特徴を有しているため、車両の保管場所としては、車両を傷めないために雨や雪を凌ぐ屋根のある施設が望ましく、また防犯への配慮も重要である。

また、充電設備も必要であり、各車両が必要とする電源（200V コンセント等）を確認の上、場合によっては新たにコンセントを設置する等の対応が必要であるとともに、砂塵・潮風・降雨の影響を回避することも認識しておくことが重要である。

なお、車両保管場所（充電設備）は、効率的な運行（回送を削減）や日中の充電対応に備えるとともに、車両保管場所までのルートで交通量の多い幹線道路を走行しないなどの留意が必要であり、運行ルート上あるいは近接した場所での確保が望ましい。

④ 車両管理等の方法周知・簡易化

グリーンスローモビリティ車両の保有・管理は、通常の自動車と同様の扱いではあるが、普及途上であり一般に馴染みが薄いため、国のサプライヤー制度とともに整備が進みつつあるものの、その方法等が十分に理解されておらず普及の妨げになることが懸念される。そのため、メーカーや行政等で相談窓口を設置して事前確認を推進することや、広報・PRを充実させることを検討することが求められる。

なお、車検や定期点検については、車両メーカーによって異なることが想定されるため、導入を検討する際には、メーカーへの事前確認を促すとともに、メーカーのよる広報・PRを充実させることを検討することが求められる。

⑤ 車両の設備充実、普及促進

グリーンスローモビリティは、電動であることから通常のガソリン車に比べて部品数が少なく故障の頻度が少ないこと、運転もシンプルに行えるといった特徴があるものの、例えば充電時間の短縮や航続距離の増加（バッテリーや充電設備の機能向上）等、導入適地の拡大や快適性の向上といった面からの車両機能・設備の高度化も求められる。また、走行速度が20km未満であることから一部保安基準が緩和されるものの、例えばシートベルトの装備等の安全対策を望む声も見られる。

このため、車両の普及と併せて、必要最低限の車両機能の向上やオプション機能開発等を促進するとともに、量産化に伴う車両価格の低廉化も視野に入れて普及を促すことが重要である。

第5章 グリーンスローモビリティ普及啓発のためのシンポジウムの開催

5.1 シンポジウムの開催概要

地方公共団体等関係者のグリーンスローモビリティの導入意義や利点の理解など効率的な普及啓発につなげることを目的に、基調講演やこれまでのグリーンスローモビリティの活用事例紹介などを内容としたシンポジウムを開催した。

なお、シンポジウムは以下の通り、春季（大阪開催）と秋季（福岡開催）の2回開催した。

表 春季シンポジウム（大阪開催）の実施概要

会議名	グリーンスローモビリティシンポジウム ～Green! Slow! Safety! Small! Open! 地域を開くNew Public Mobility!!～
日時	令和元年6月13日（木）、14:00～17:00
実施主体	主催：国土交通省 後援：（公財）交通エコロジー・モビリティ財団
場所	マイドームおおさか
プログラム	<p>開会挨拶</p> <p>基調講演 大阪大学大学院 工学研究科地球総合工学専攻 土井健司 教授 『グリーンスローモビリティの時代』</p> <p>活用事例① 広島県福山市 建設局 大谷琢磨 参事 『全国初の「グリスロ潮待ちタクシー」運行開始！ ～日本遺産 鞆の浦 をゆっくりおもてなし～』</p> <p>活用事例② （一社）でんき宇奈月 町野美香 専務理事・事務局長 『宇奈月温泉における低速電気バスの運行によるにぎわい創出』 ～休憩～</p> <p>パネルディスカッション『グリーンスローモビリティの事業化に向けて』 〔パネリスト〕 東京都豊島区 原島克典 土木担当部長 静岡県沼津市 都市計画部 まちづくり政策課 交通政策室 遠藤重由 主査 社会福祉法人みずうみ 岩本雅之 理事長 京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部まち創造事業部 一條英仁 課長 〔コーディネーター〕 （公財）交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部 熊井大 調査役</p> <p>閉会挨拶</p> <p>== [シンポジウム終了後に事業説明会を開催] ===== 実証調査支援事業の公募説明：国土交通省総合政策局環境政策課 購入費補助事業の公募説明：環境省地球環境局地球温暖化対策課地球温暖化対策事業室</p>
参加者数	292名

表 秋季シンポジウム（福岡開催）の実施概要

会議名	グリーンスローモビリティシンポジウム ～Green! Slow! Safety! Small! Open! 地域を開くNew Public Mobility!!～
日時	令和元年11月1日（金）、14:00～17:00
実施主体	主催：国土交通省 後援：（公財）交通エコロジー・モビリティ財団
場所	電気ビル共創館4F 電気ビルみらいホール
プログラム	開会挨拶 基調講演① 大分大学 経済学部 大井尚司 教授 『地域を創る・育てる「おでかけ」づくりのこれからとは』 基調講演② 国土交通省 総合政策局環境政策課 多田佐和子 課長補佐 『グリーンスローモビリティのポイントと普及に向けた政策の方向性について』 活用事例① 島根県大田市 産業振興部観光振興課 松村和典 課長補佐 『島根県大田市・世界遺産石見銀山遺跡内におけるグリーンスローモビリティの導入可能性の検証及び今後の展開について』 活用事例② 姫島エコツーリズム推進協議会 寺下満 会長 『大分県姫島村におけるグリーンスローモビリティの活用による観光振興や地域活性化について』 ～休憩～ パネルディスカッション『グリーンスローモビリティの導入で変わる地域の未来』 〔パネリスト〕 福島県いわき市 総合政策部創生推進課 松本雄二郎 課長 石川県輪島商工会議所 坂下利久 専務理事 アサヒタクシー株式会社 山田康文 代表取締役 株式会社モビリティワークス 西利也 代表取締役 〔コーディネーター〕 （公財）交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部 熊井大 調査役 閉会挨拶
参加者数	202名



【パネル展示の様子(大阪開催)】



【車両展示の様子(大阪開催)】



【パネル展示の様子(福岡開催)】



【車両展示の様子(福岡開催)】

5.2 シンポジウムの開催結果概要

5.2.1 春季シンポジウム（大阪開催）の結果概要

1) 基調講演

基調講演として、大阪大学大学院 土井健司教授からご講演をいただいた。

土井教授からは、移動や交通ニーズが変化していく中、ひと中心の移動サービス・交通体系への変化が求められていること。また、低炭素型社会の実現と地域が抱える様々な交通の課題の解決を同時に進められる新しいモビリティとして、グリーンスローモビリティ活用への期待について講演をいただいた。グリーンスローモビリティの更なる展開に向け、ローカル～グローバルなコンテキストを重視し、現在及び将来世代にとって価値合理的な創造が必要であることのほか、グリーンスローモビリティを評価する視点（社会的インパクト）についてもご提示いただいた。



【基調講演】
『グリーンスローモビリティの時代』
大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 教授
土井 健司 氏



【会場の様子】

2) 活用事例

活用事例の紹介として、広島県福山市建設局 大谷琢磨参事及び一般社団法人でんき宇奈月 町野美香専務理事・事務局長より、それぞれご発表いただいた。

大谷参事からは、昨年度の国土交通省の公募事業において、実証調査のモデル地域に選定され実施した鞆の浦での「しおまちモビリティ実証調査」のご紹介と、実証調査終了後わずか4ヶ月で、全国で初めて緑ナンバーで運行開始に至ったグリスロタクシーについて、ご紹介いただいた。実証調査から本格運行に向けた取組みとして、課題整理や現場の状況把握など関係機関との密な協議・調整を行ったこと、乗客・乗務員の安全性を確保するために運行してよい道路と極力運行を避ける道路を区別するなどのルール「福山市におけるグリーンスローモビリティによる一般乗用旅客自動車運送事業運用要領」を策定されたこと、福山市地域公共交通会議において審議し、アサヒタクシー(株)が鞆の浦で運行することを承認いただいたこと、周知のためのチラシ配布や口コミによる紹介・案内をお願いしたことなどをご紹介いただいた。実証調査並びに本格運行に向けて重要なこととしては、役割分担の明確化、地元住民や交通事業者との密な調整と連携、まちづくりに適した形態での導入など、身を持って感じられた見解や秘訣もご助言いただいた。

町野専務理事・事務局長からは、宇奈月温泉において自然エネルギーとEVバスによる交通事業を導入し、先進的なエコ温泉リゾートとして観光客の誘致、エネルギーの地産地消による自立した地域づくりを推進するプロジェクトについてご紹介いただいた。運行体制として、運転手はシルバー人材に委託していること、運行管理はでんき宇奈月が事務局となり、時刻表の作成、運転手勤務予定・記録作成、乗車人数集計、トラブル対応などを行っていること、運行費用については、黒部市からの運行補助や企業広告協賛費などで賄っている実態についてもご紹介いただいた。困っていることとしては、車両の電気系トラブルがあった場合、製造会社しか対応できないため、復旧までに時間を要すること、EVバスに興味を持たれている観光客に対して運転手が声かけをし、乗車してもらうスタイルであるため、運転手のコミュニケーション力の違いにより乗客数に偏りが生じてしまうことなどの課題もご紹介いただいた。



【活用事例①】
『全国初の「グリスロ潮待ちタクシー」運行開始！
～日本遺産 鞆の浦 をゆっくりおもてなし～』
広島県福山市建設局 参事
大谷 琢磨 氏



【活用事例②】
『宇奈月温泉における低速電気バスの運行によるにぎ
わい創出』
(一社)でんき宇奈月 専務理事・事務局長
町野 美香氏

3) パネルディスカッション

パネルディスカッションでは、グリーンスローモビリティを実際に導入、または導入検討されている自治体や企業・団体の方々をパネリストとしてお迎えし、導入のきっかけや事業化する際の課題、また今後の展望について、議論していただいた。

EVバスでの試験運行を実施された後、本格運行に向けて検討を進められている沼津市の遠藤主査からは、実証実験では無料化で実施し、利用者にとっては無料であることのメリットが大きかったが、有料で本格運行を進める際の検証が必要となること、道路交通法の規定上、白ナンバーはバス停が使用できなかったことなどを課題としてご紹介いただいた。

小さな拠点を核とした地域共助型のモビリティ実証事業を実施されている社会福祉法人みずうみの岩本理事長からは、既存の事業者や交通事業者との棲み分けや、民主導で官民連携の基盤づくりをどのように進めるかが課題であるといったことをご紹介いただいた。

高齢化の進む丘陵住宅地において、住民の地域内移動支援を実施されている京浜急行電鉄㈱の一條課長からは、地域住民や交通事業者、道路管理者からの理解を得ることが課題であり、特に地域住民に対しては、住民説明会やアンケートの実施などにより理解を深めたこと、安全対策として別注でシートベルトの取り付けや、2種免許取得者をドライバーとしたことなど、コスト増

となる対策が必要となったことなどをご紹介いただいた。

今年 11 月から運行を開始する池袋を回遊する IKEBUS の検討・調整を進められている豊島区
原島土木担当部長からは、交通管理者から安全性や他の交通への影響の観点から、幹線道路や大
きい交差点での右折等の走行を避ける指導があったことなど、路線を設定することの難しさにつ
いてご紹介いただいた。

今後の展望として、沼津市の遠藤氏は「“ゆっくり”を楽しむ活力あふれる地域」、社会福祉法
人みずうみの岩本氏は「共生社会のわくわく・うきうきの実現 地域の活性化」、京浜急行電鉄株
の一様氏は「『スロー』であることの付加価値⇒まちづくり・魅力発掘のヒント」、豊島区
原島氏は「街が動いている また来たい街 まちをもっと輝かせたい そのための装置」というキー
ワードをもとにご意見をいただいた。

コーディネーターの（公財）交通エコロジー・モビリティ財団の熊井調査役からは、事業化にお
ける大きな課題として「①関係者の理解」、「②事業化（有料化）」があり、「①関係者の理解」に
ついては、自治体や運輸局等に相談しながら、丁寧に進めることが特に重要であることをご助言
いただいた。「②事業化」については、観光地での導入に比べ、まちづくりの中で導入することの
難しさがあることをお話いただいた。今までの交通事業の価値は“大量かつ早い”であったのに
対し、グリスロは“少量かつ低速”であり、価値観が逆転するモビリティとなっていることから、
住民理解を得ることに苦慮すること、道路運送法に則り運賃収入を得るためには理解してもらう
ことが必要不可欠となることをご助言いただいた。理解を得るため、楽しい乗り物、コミュニケ
ーションを取れる乗り物であるという、“新しい価値”を存分に発揮し、事業化していくことの重
要性をご助言いただいた。



【パネルディスカッション】

5.2.2 秋季シンポジウム（福岡開催）の結果概要

1) 基調講演

基調講演として、大分大学 大井尚司教授及び国土交通省総合政策局環境政策課の多田佐和子課長補佐から、ご講演をいただいた。

大井教授からは、地域の『おでかけ』が直面する現状とその重要性をご紹介いただき、この『おでかけ』を支える移動手段を考えることが、地域を持続させるためのカギになるのではないかとのご指摘をいただいた。また、その地域を創り・育てるカギとなる『おでかけ』を支えるうえで、“グリーンスローモビリティ”の活用の可能性についてご助言をいただいた。

国土交通省総合政策局環境政策課の多田課長補佐からは、国土交通省が進めるグリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業や、国土交通省と環境省が連携して進めるグリーンスローモビリティ関連事業の取組内容、実施状況をご紹介いただいた。また、国土交通省では、グリーンスローモビリティの政策コンセプトとして「低速の小さな公共交通」、「乗って楽しい公共交通」、「コミュニケーション装置」を掲げ、低炭素型の持続可能な交通、持続可能な地域社会の実現に向けた取組を進めていることをご紹介いただいた。



【基調講演①】
『地域を創る・育てる「おでかけ」づくりのこれからとは』
大分大学経済学部 教授
大井 尚司 氏



【基調講演②】
『グリーンスローモビリティのポイントと普及に向けた政策の方向性について』
国土交通省総合政策局環境政策課 課長補佐
多田 佐和子 氏

2) 活用事例

活用事例の紹介として、島根県大田市 松村和典課長補佐、姫島エコツーリズム推進協議会 寺下満会長より、それぞれ発表をいただいた。

松村課長補佐からは、島根県大田市の世界遺産石見銀山遺跡内でのグリーンスローモビリティの導入に向けた社会実験の実施状況や、実験中に実施されたアンケート調査の結果のご紹介をいただいた。利用者や住民へのアンケート調査結果からは、車両の満足度は非常に高いこと、住民には将来の移動手段に不安を抱えている人が多く、公共交通としての利用意向も比較的高いことが示された。また、車両に搭載したドライブレコーダーのデータから、歩行者や自転車との錯綜は他の車両に比べ発生しにくいことなど、安全面の検証結果もご紹介いただいた。

寺下会長からは、少子高齢化や地球温暖化等の大分県姫島村が抱える課題に対し、高齢者の QOL

向上、観光振興による雇用の創出と産業振興、エネルギーの地産地消による地球温暖化の防止を目的として、2015年からグリーンスローモビリティを導入した経緯をご紹介いただいた。また、導入により高齢者の外出機会が創出され、ひきこもりや認知症の予防につながることで、観光客の島内での2次交通としての活用とともに雇用の創出にもつながっていることなどの効果についてもご紹介いただいた。



【活用事例①】
『島根県大田市・世界遺産石見銀山遺跡内におけるグリーンスローモビリティの導入可能性の検証及び今後の展開について』
島根県大田市 産業振興部観光振興課 課長補佐
松村 和典 氏



【活用事例②】
『大分県姫島村におけるグリーンスローモビリティの活用による観光振興や地域活性化について』
姫島エコツーリズム推進協議会 会長
寺下 満 氏

3) パネルディスカッション

パネルディスカッションでは、グリーンスローモビリティを実際に導入、または導入を検討されている自治体や事業者・団体の方々をパネリストとして迎え、導入のきっかけや事業化の際の課題、今後の展望、更には、“グリスロを使ってあなたは何を体験できますか？”をテーマに議論が行われた。

昨年度から実証実験を実施しているいわき市の松本課長からは、広域な市域の中、地域ごとに異なる課題に対し、自動車依存が高く公共交通機関のカバー率が非常に低い地域での移動手段の確保や、東北で最も集客力のある観光地での回遊性向上、震災後の地域の復旧復興の中での導入の状況についてご紹介いただいた。キーワードとして「可能性」が挙げられ、地域ごとの異なる課題への対応だけでなく、台風19号により被災した地域での活用可能性についても期待できるということをご紹介いただき、様々な場面での活用の可能性を探っていききたいとお話をいただいた。

次に、平成26年から公道走行を開始し、現在、シルバーの方をドライバーとして無料運行を実施されている輪島商工会議所の坂下専務理事からは、強いリーダーシップと思いを持って先進的に導入に向けて取り組んだこと、地域に親しまれるための環境づくりやアプローチ、シニア世代の雇用創出の実現についての取組をご紹介いただいた。キーワードとして「コミュニケーション」が挙げられ、グリーンスローモビリティは人の持つ楽しい発想が豊かであればあるほど、それに応えてくれるものと感じられており、地域活性化のツールとしての可能性のお話をいただいた。

次に、全国で初めてグリーンスローモビリティでの緑ナンバー（営業用）取得を実現されたアサヒタクシー株式会社の山田代表取締役からは、鞆の浦でグリーンスローモビリティを導入したいと思われてから、緑ナンバー取得、導入に至った経緯や苦勞した点をご紹介いただいた。キーワードとして「地域の活性化」、「忘れられない体験」が挙げられ、高齢者が外出しやすい環境づくり、観光地としての魅力向上により、地域の活性化につなげる仕組みづくりを目指していることをお話いただいた。

最後に、地域を盛り上げるための取組として、高齢者が多い団地内にグリーンスローモビリティを導入し、自家用有償旅客運送での運行に向け取り組んでいる株式会社モビリティワークスの西代表取締役からは、導入にあたり各関係者から理解をいただくため丁寧に説明や提案を進めてきたこと、安全対策として車両の改良を行ったほか、IT 技術を活かし交通量が多い幹線道路をグリーンスローモビリティが走行しないよう GPS を使った制御システムの構築を行ったことなどをご紹介いただいた。キーワードとして「やさしい未来へ」が挙げられ、当初、利便性を優先的に考えていたものの、実際に走行すると子供たちや地域の方とのふれあいにより、やさしく柔らかな風景を感じることができた新しい発見について、ご紹介いただいた。

まとめとして、コーディネーターの（公財）交通エコロジー・モビリティ財団の熊井調査役からは、インターネットが普及してきた近年、おでかけの機会が減っているなか、地域の活性化のためには、やはりおでかけが必要であること、おでかけの機会をつくり、楽しみを街でつくることの重要性をお話いただいた。そのためのツールとして、グリーンスローモビリティには重要な役割を担える可能性があり、グリーンスローモビリティを使った体験や、おでかけ、楽しみを考えていただき、是非導入していただきたいとのご発言をいただいた。



【パネルディスカッション】

5.3 シンポジウム参加者について

5.3.1 参加者の状況

シンポジウムの参加者数は下表の通りであり、春季（大阪開催）で292人、秋季（福岡開催）で202人の参加があった。参加者を地域別で見ると、会場近辺の地域からの参加が多く、春季（大阪開催）では大阪府を中心に近畿地方からの参加が、秋季（福岡開催）では福岡県を中心に九州地方からの参加が多くなっている。また、行政関係者の参加は、春季（大阪開催）、秋季（福岡開催）とともに約4割を占めている。

表 都道府県別のシンポジウム参加者数

		春季シンポジウム (大阪開催)			秋季シンポジウム (福岡開催)		
		行政関係者	その他一般	計	行政関係者	その他一般	計
北海道地方	北海道	0	1	1	0	0	0
関東地方	茨城県	0	0	34	2	0	16
	栃木県	0	0		1	0	
	埼玉県	0	2		0	0	
	東京都	9	21		4	7	
	神奈川県	0	2		0	2	
中部地方	新潟県	1	0	25	0	0	2
	富山県	3	1		0	0	
	石川県	0	1		0	0	
	福井県	1	0		0	0	
	静岡県	0	12		0	1	
	愛知県	1	5		0	1	
近畿地方	滋賀県	10	6	193	0	0	12
	京都府	7	12		0	0	
	大阪府	40	79		0	7	
	兵庫県	15	11		1	4	
	奈良県	6	2		0	0	
	和歌山県	2	3		0	0	
中国地方	鳥取県	1	0	25	1	0	22
	島根県	0	2		0	2	
	岡山県	4	1		1	1	
	広島県	2	13		0	13	
	山口県	1	1		3	1	
四国地方	香川県	3	0	4	0	0	0
	愛媛県	1	0		0	0	
九州地方	福岡県	0	4	8	38	68	148
	佐賀県	0	0		3	5	
	長崎県	0	0		4	4	
	熊本県	0	0		0	2	
	大分県	0	0		7	7	
	宮崎県	2	2		4	0	
	鹿児島県	0	0		6	0	
沖縄地方	沖縄県	0	2	2	2	0	2
計		109 (37%)	183 (63%)	292 (100%)	77 (38%)	125 (62%)	202 (100%)

5.3.2 参加者アンケートの結果

シンポジウム参加者へのアンケート結果は以下の通りであり、回答は春季（大阪開催）と秋季（福岡開催）とで、ほぼ同様の傾向にある。

1) シンポジウムの感想

春季・秋季ともに、約9割の人が「非常に良かった」又は「良かった」と回答しており、多くの方にシンポジウムの有効性が認識されたものと考えられる。

2) グリーンスローモビリティへの関心

春季・秋季ともに、程度の差はあるものの、ほとんどの方がグリーンスローモビリティに対して何某かの関心を示している。

3) グリーンスローモビリティの活用意向

春季・秋季ともに、「具体的に使ってみたいところがある」と回答した人はそれぞれ3割程度を占めている。

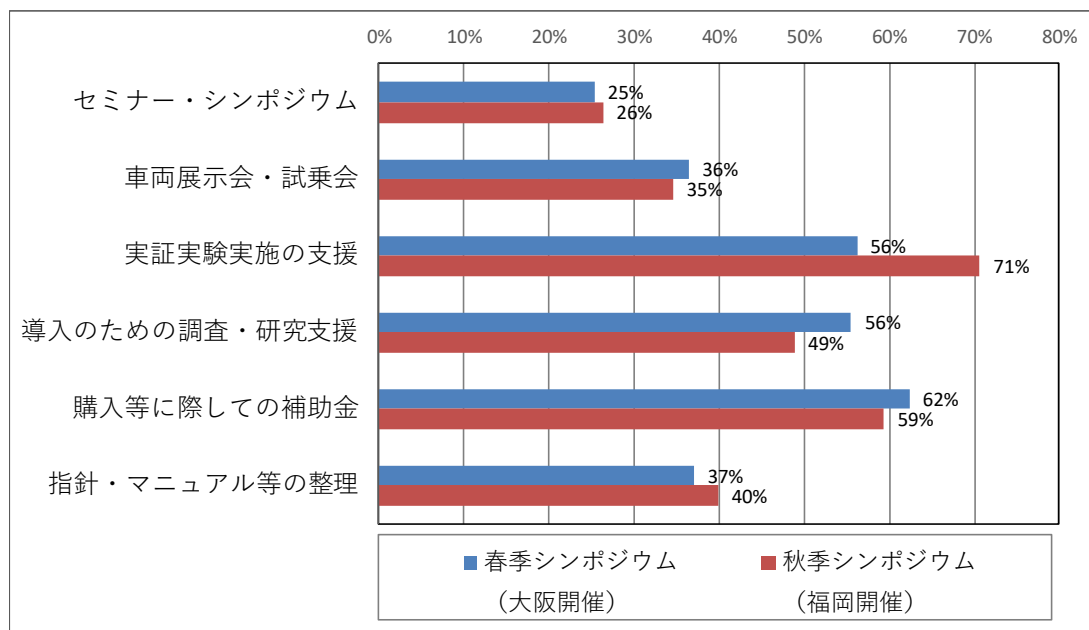
表 参加者アンケートの結果（その1）

	春季シンポジウム (大阪開催:N=166)	秋季シンポジウム (福岡開催:N=136)
①シンポジウムの感想	<p>非常に良かった 34% 良かった 57% 普通 7% 良くなかった 0% あまり良くなかった 0% 未回答 2%</p>	<p>非常に良かった 29% 良かった 60% 普通 6% 良くなかった 0% あまり良くなかった 0% 未回答 5%</p>
2) グリーンスローモビリティへの関心	<p>とても関心がある 39% 関心がある 42% やや関心はある 19% 関心はない 0.6% どちらでもない 0% 未回答 0%</p>	<p>とても関心がある 40% 関心がある 46% やや関心はある 12% 関心はない 0.6% どちらでもない 1% 未回答 1%</p>
3) グリーンスローモビリティの活用意向	<p>良いところがあれば使ってみたい 56% 具体的に使ってみたいところがある 30% その他 5% あまり使えそうにない 4% 未回答 5%</p>	<p>良いところがあれば使ってみたい 52% 具体的に使ってみたいところがある 35% その他 5% あまり使えそうにない 3% 未回答 5%</p>

4) グリーンスローモビリティ導入推進に必要なこと

グリーンスローモビリティの導入推進に必要なこととしては、春季と秋季とでほぼ同様の傾向にあり、「実証実験実施の支援」、「購入等に際しての補助金」、「導入のための調査・研究支援」を挙げる人が多く、それぞれ概ね過半数を占めている。

なお、秋季（福岡開催）では、「実証実験実施の支援」が最も多く、約7割の人が挙げていることが特徴的である。



※回答は複数回答

※回答者数いずれも無回答を除き、春季（大阪開催）：162人、秋季（福岡開催）：133人

図 参加者アンケートの結果（その2：グリーンスローモビリティの導入推進に必要なこと）