

### 3.6 天草市における実証調査

#### 3.6.1 実施準備

##### 1) 地域会議の実施

以下の通り全3回開催した。以降に各回の議事内容を掲載する。

表 地域会議の実施状況

	日時・ 場所	議事内容
第1回	2018/10/1 10:00-11:30 天草市役所	<b>【協議事項】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 運行ルート・サービス内容等</li><li>・ 関係機関との調整状況</li><li>・ 利用対象者への周知・広報計画</li><li>・ 実証期間</li><li>・ 使用車両</li><li>・ 効果検証の方法</li></ul> <b>【次回までの調整・準備事項】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 運行計画</li><li>・ 関係機関との調整</li><li>・ 実証期間</li><li>・ 運転手の確保</li><li>・ 車両保管場所、充電電源の確認など</li></ul>
第2回	2018/10/10 13:00-14:30 崎津集落	<b>【協議事項】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 実証運行ルート</li><li>・ 車両の保管場所</li><li>・ 車両の充電設備</li></ul> <b>【次回までの調整・準備事項】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 運行計画</li><li>・ 関係機関との調整（運輸支局）</li><li>・ 充電電源の確保</li></ul>
第3回	2019/1/30 13:30-15:00 天草市役所	<b>【協議事項】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 実証調査結果の共有（利用者数、アンケート結果）</li><li>・ 地域課題解決に対する有効性</li><li>・ 実証調査で確認された課題</li><li>・ 事業化に向けた展望と課題</li><li>・ 次年度以降の予定</li></ul>

##### 2) 実施計画書の作成

作成した実施計画書を次頁以降に掲載する。

平成30年度  
グリーンズローモビリティの活用検討に向けた  
実証調査支援事業

実施計画書 12月3日時点

実証地域	崎津集落(熊本県天草市河浦町)
事業名称	低炭素型モビリティを活用した世界遺産と住環境の保全支援事業

## 【1 実証調査の背景・目的】

### ✓ 地域の概況について

#### ①実証地域の概況

- ・ 天草市（平成18年3月27日に誕生）は熊本県の南西部に位置し、国立公園に指定されている自然景観をはじめ、南蛮文化やキリシタンの歴史、イルカウォッチングなど、数多くの観光資源に恵まれている。
- ・ 実証地域の崎津集落は、平成30年6月30日に「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産として、世界文化遺産に正式登録された。

#### ②実証地域の都市特性

- ・ 天草市は約683km<sup>2</sup>と県内最大の面積。昭和41年に天草五橋が開通し、離島から半島へとなった。
- ・ 県庁所在地の熊本市から天草市中心部までは陸路で約100km（2時間ほど要する）。
- ・ 2000年3月に天草空港が開港し運行を開始。現在、福岡空港、熊本空港、大阪国際空港に運行している。
- ・ 実証地域の週辺は、国道389号の1路線（2車線）のみで、天草市内全域において電車等の線路は整備されていない。
- ・ 長崎県と鹿児島県を結ぶフェリー航路がある。

#### ③地域の公共交通

- ・ 崎津集落内の公共交通は、路線バスが1日6本運行しているのみ。
- ・ 基本的に、観光バス・タクシーは、近隣の崎津集落ガイドセンター発着。
- ・ 7月6日から11月25日まで、長崎港から崎津漁港をつなぐ観光旅客船の運航試験を「船旅活性化モデル地区」の認定を受け実施中である。
- ・ 住環境を守るため、観光客へは徒歩や自転車での散策をお願いしている。



## 【1 実証調査の背景・目的】

### ✓ 地域課題と解決に向けた方向性について

#### ①実証地域の交通課題

- ・ 集落は住民の生活の場であり、また集落内の道路は狭い(道路幅員約6m)ことから、騒音や混雑を防止する目的で、徒歩や自転車により散策するルールを策定してある。そのため、観光客は集落入口のガイダンスセンターに駐車後、集落のメインである崎津天主堂まで約700m、さらにそこから約250m先の直売所「きんつ市場」等へ移動している。
- ・ 高齢者や足の不自由な方、小さな子どもなどにとっては、移動距離が長すぎるとの意見が出ていることから、解決策が求められている。

#### ②上記課題の解決のための方向性

- ・ ガイダンスセンターからきんつ市場までは約1km(往復2km)。公道を時速20km未満で低速走行する電動ゴルフカートは開放感があり、世界文化遺産に登録された崎津集落の空気や潮風を感じることが出来る。また、環境負荷が少なく、静寂性が高いことから生活の場を往来する車両として適している。
- ・ 観光客の推移は下表のとおりで、世界遺産登録から大きく伸びている。平成29年度の崎津集落内観光案内所を訪問した観光客数は83,986人で、平成30年度は2～3倍の伸びが期待される。

場 所	世界遺産登録前 (H29.7月)	世界遺産登録後 (H30.7月)	比較
崎津集落ガイダンスセンター	2,055人	8,856人	4.3倍
崎津集落内観光案内所	6,892人	14,326人	2.1倍

## 【2 実証調査の概要】

### 低炭素型モビリティを活用した世界遺産と住環境の保全支援事業

#### ✓ 実証の全体像

- ・ 世界遺産に登録された集落内の住民の生活、集落を訪れる観光客の双方にとって、ストレスフリーの環境を作り出す。
- ・ 世界遺産を構成する崎津集落の観光拠点である「崎津集落ガイダンスセンター」に電動ゴルフカートを置き、ここを発着地点に、「きんつ市場」までを往復する。
- ・ ガイダンスセンターからきんつ市場までは約1km（往復約2km）あるが、観光客や地元住民の移動手段として、幅広く利用してもらおう。
- ・ 平成29年5月26日～27日の2日間、同区間において、電動ゴルフカートを試験運行を実施した（その他に紹介）結果、好評であったことから、来年度以降の導入及び運行体制について検討を進めるため、長期の実証事業を実施したい。
- ・ 将来的な運用においては、利用料金を設定し、運行経費及び集落保全等の活用につなげたい。

#### ✓ 実証により実現を目指す地域交通の将来像

- ・ 集落に生活する住民とこの地を訪れる観光客とが、自然と溶け込めるような集落内の交通手段としたい。

【3 実証調査の詳細】  
【3.1 運用エリア】



【3 実証調査の詳細】  
【3.1 運用エリア】



### 【3 実証調査の詳細】

#### 【3.2 運用方法】

##### 1. 運行概要

運行期間	平成30年 12月11日(火)～12月24日(月) 2週間
運行ルート	崎津集落ガイダンスセンター ～ きんつ市場までを双方向に運行(片道約1km)
運行台数	2台 (7人乗り)
運行時間帯	9：30～17：00発 (ダイヤは次頁のとおり)
運行形態	定時定路線双方向運行 (15分間隔運行)
料金	無償 (「許可等を要しない運送の形態」で運行)
運転手	市役所職員 崎津タクシー 富津地区振興会会員
車庫設置場所	崎津集落ガイダンスセンター
利用者確保方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・世界遺産である崎津集落を訪問する観光客へのHP及び現地での周知</li> <li>・住民へのチラシ等による周知</li> </ul>
効果検証方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客への利用者アンケート</li> <li>・住民への利用者アンケート</li> <li>・乗降人数の乗降場所ごとの集計ほか</li> </ul>

【3 実証調査の詳細】  
【3.2 運用方法】

2. 運行ダイヤ

- ・運行期間の想定 2週間(12月11日～12月24日)
- ・運行場所 崎津集落内(崎津集落ガイドダンスセンター ⇄ きんつ市場)
- ・運行台数 2台(7人乗り) ※双方方向で運行
- ・運行時間帯 9時30分～17時発(地元との協議で決定) 双方方向15分間隔※路線バスの運行時間外

路線バス	平日	0734	0815	0844	1034	1050	1220	1334	1430	1514	1520	1620	1724
	土日		0815	0844	1034	1050	1220	1334	1430	1514		1620	1724
※路線バスの時刻は崎津教会入口の通過時刻。													
グリスロ	路線バス運行に影響しない時間帯	—	—	0850 1030	0930 0945 1015	1055 1215	1340 1425	1525 1615	1625 1720	—	1520 1615	1625 1720	
	ガイドダンスセンター及びきんつ市場 出発時刻	—	0900～0920	※1000は歩きのガイドあり	①0930 ②0945 ③1015	①1100 ②1115 ③1130 ④1145 ⑤1200	①1345 ②1415	①1530 ②1545 ③1600	①1630 ②1645 ③1700	※1400は歩きのガイドあり	①1530 ②1545 ③1600	①1630 ②1645 ③1700	

【3 実証調査の詳細】  
【3.2 運用方法】

3. 利用者確保方法

周知先	内容
地区住民(富津地区390世帯)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・11月19日 富津地区区長会のメンバーにチラシにより説明。</li> <li>・11月22日 11月30日配布の広報紙に、地区住民全世帯分のチラシを同封。</li> </ul>
マスコミ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・12月4日 市長による記者発表</li> </ul>
一般・外部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市HPに市長の記者発表と同時に公開</li> </ul>



### 【3 実証調査の詳細】 【3.2 運用方法】

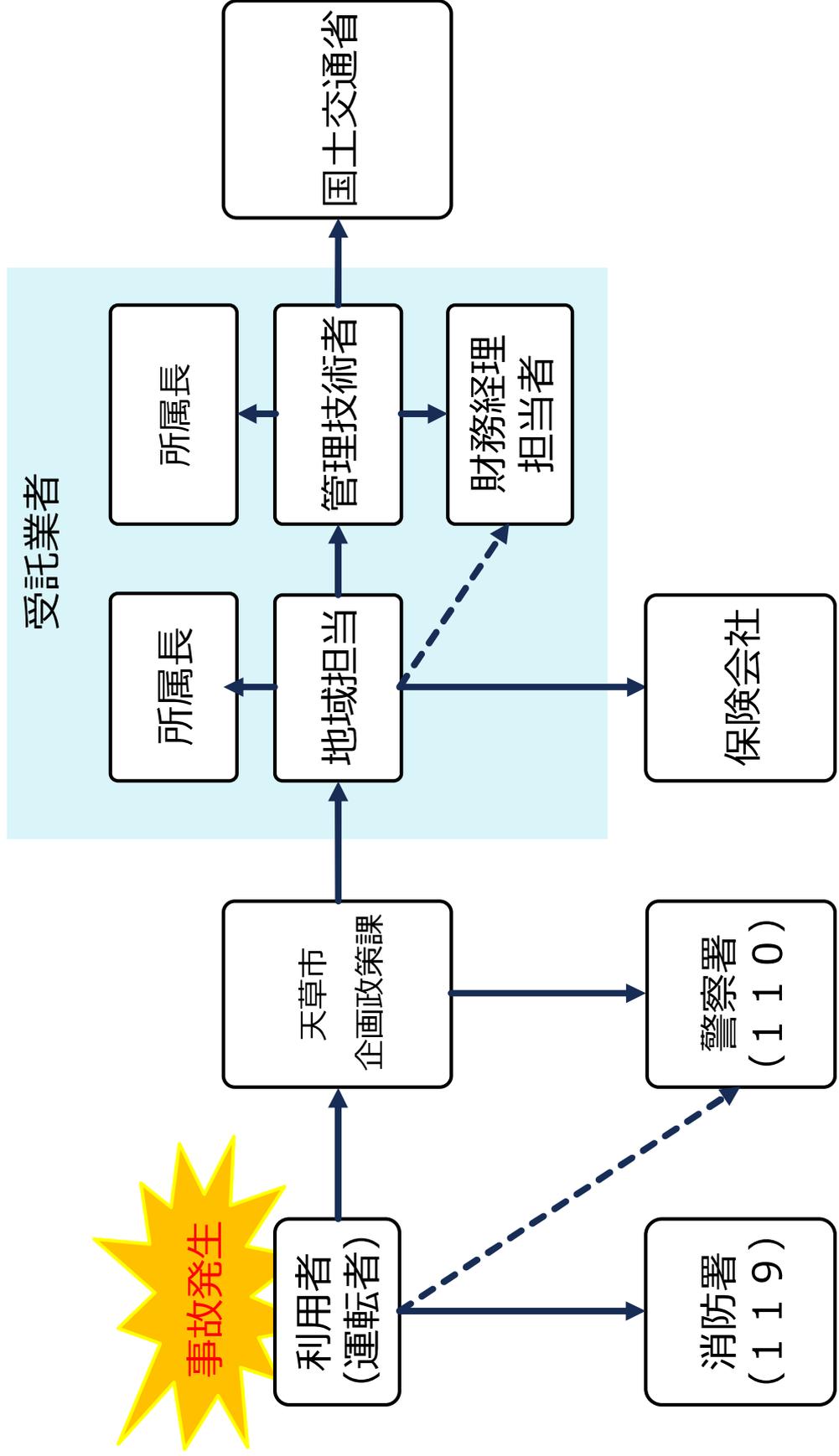
#### 4. 効果検証方法(調査方法)

調査	内容
車両点検表	運行前に当日運転者等により車両の点検を行う
乗降者数調査	運転者が乗降箇所を確認し、記入。
住民用アンケート	降車時にアンケートを依頼。調査員配置。
観光客用アンケート	降車時にアンケートを依頼。調査員配置。

【3 実証調査の詳細】  
【3.2 運用方法】

5. 緊急時連絡体制

緊急時連絡網（初動）



### 【3 実証調査の詳細】 【3.3 実施体制】

#### 実施体制

団体名	役割
天草市政策企画課	実証調査責任者、関係各所との調整
天草市政策企画課	運転手人材の輩出、広報支援
天草市政策企画課 天草市観光振興課	地域住民及び観光客への情報提供、広報支援

#### 地方公共団体内での役割分担

所属名・担当者名	役割
政策企画課 観光振興課	実証調査責任者
政策企画課	地元関係機関との調整、地域住民との調整
政策企画課 地域政策課	警察・運輸局・交通事業者との調整
政策企画課	道路管理者との協議

### 【3 実証調査の詳細】 【3.4 関係機関との調整状況】

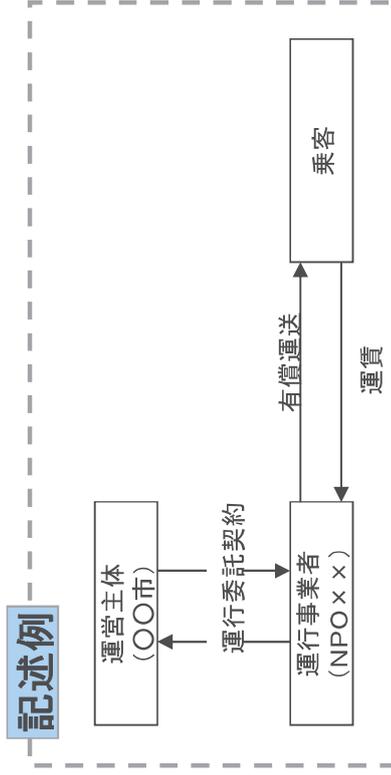
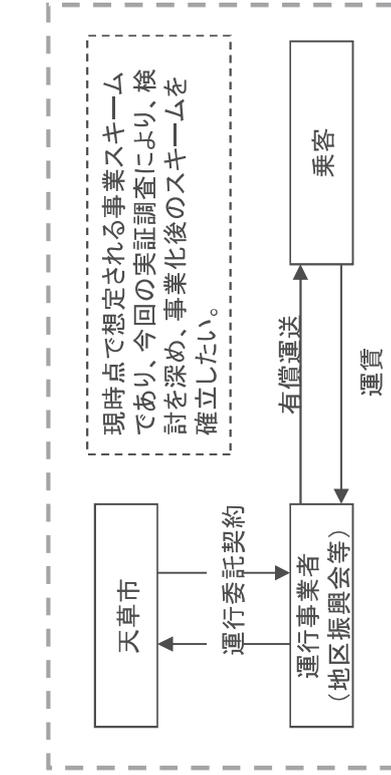
	団体名	調整状況	備考
公共交通機関等	電車	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	
	バス	九州産交バス ※1001	H29. 5月の試乗会で協議・同意の実績有り。
	タクシー	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	H29. 5月の試乗会で協議・同意の実績有り。
	道路管理者	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	H29. 5月の試乗会で協議・同意の実績有り。
行政	地方運輸局・支局	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	
	警察	熊本運輸支局 ※1018	
	商工会	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	H29. 5月の試乗会で協議・同意の実績有り。
	観光協会	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	H29. 5月の試乗会で協議・同意の実績有り。
	商業施設等	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	
	福祉施設等	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	
	地域住民	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	H29. 5月の試乗会で協議・同意の実績有り。
	その他	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	13

### 【3 実証調査の詳細】 【3.5 事業化に向けた検討】

#### ✓ 構想の実現に向けた中長期のロードマップ

実施内容	平成30年度	平成31年度				平成32年度	……
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期		
実証調査及び導入方針決定	■						
地元及び関係機関調整		■					
導入			■				
運行					■		

#### ✓ 事業化後の事業スキーム



### 3.6.2 実証調査の実施

#### 1) 実証調査概要

実証調査については以下の通り実施した。

表 実証調査概要

■調査概要		
概要	実施期間	平成30年12月11日(火)～12月24日(月)
	運行ルート	崎津ガイダンスセンター～富津郵便局付近～崎津教会入口付近～きんつ市場 (約1km)
	運行本数	16便/日(始発9:30、終発17:00) ※路線バスの運行時間外に双方向15分間隔で運行 (崎津ガイダンスセンター発、きんつ市場発をそれぞれ運行)
	運転手	・天草市職員、崎津タクシー、富津地区振興会会員
導入車両	ヤマハゴルフカート(7人乗り) 2台	

崎津ガイダンスセンター（発着場所）

約250m

富津郵便局付近（乗降可能場所）

約400m

崎津教会入口付近（乗降可能場所）

約300m

きんつ市場（発着場所）

路線バスルート

## 2) 実証調査の様子



図 実証調査の様子

### 3) 広報資料

利用者確保のための広報資料については以下の通り作成した。

図 自治体が作成した広報資料

### 3.6.3 実証調査の成果

以下に実証調査の成果概要を示す。

#### 1) 利用実態

##### ① 利用者数

14日間合計で延べ706名の利用があった。1日平均利用者数は50.4人、乗車定員に占める利用者数は26.9%であった（日別利用者数の詳細は次頁に示す）。平日は雨天のほうが利用は少ない傾向にあるが、休日は雨天のほうが利用は多い傾向にある。

利用者のうち9割以上が観光客であり、崎津集落への来訪者の約17%が利用している。利用時間帯は、ガイドンスセンター発で10～12時、13～16時が多い。

表 利用者数総括

延べ利用者数	706人
1日平均利用者数	50.4人
延べ利用者数÷（便数×車両定員）	26.9%

表 利用実態

日にち	気象条件		利用者数(ガイドダンス発)																	
	天気	最高気温 最低気温	日合計	9:30発	9:45発	10:15発	11:00発	11:15発	11:30発	11:45発	12:00発	13:45発	14:15発	15:30発	15:45発	16:00発	16:30発	16:45発	17:00発	
2018/12/11	火	雨	11.0 3.6	16			4	0	2	0	0	0	1	3	6	0	0	0	0	0
2018/12/12	水	曇	13.1 3.1	9	0	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
2018/12/13	木	曇	8.5 1.5	16	0	2	0	0	1	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2018/12/14	金	曇	11.5 1.7	23	0	2	5	2	0	0	2	4	0	6	6	2	0	0	0	0
2018/12/15	土	晴	11.7 0.2	39	2	1	2	2	4	8	0	4	5	6	5	3	1	0	0	0
2018/12/16	日	雨	11.0 2.5	36	5	5	5	4	6	6	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0
2018/12/17	月	雨曇	12.3 6.6	7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	2	1	0	0
2018/12/18	火	晴	13.4 4.3	10	0	0	2	0	0	1	0	5	0	0	0	2	0	0	0	0
2018/12/19	水	晴	14.3 2.8	27	1	0	6	4	0	6	4	0	2	2	0	2	0	0	0	0
2018/12/20	木	雨曇	13.8 8.6	12	0	0	1	2	1	0	4	0	2	2	0	0	0	0	0	0
2018/12/21	金	曇晴	16.1 10.0	16	3	0	2	0	3	0	0	0	2	2	0	1	1	0	2	0
2018/12/22	土	晴	18.1 11.5	56	0	0	1	6	6	6	5	0	0	4	9	5	6	4	4	4
2018/12/23	日	曇雨	13.8 7.1	66	1	6	5	4	5	6	6	6	6	6	4	4	2	5	0	0
2018/12/24	月	晴	12.6 2.6	62	4	0	6	6	5	2	6	0	5	6	6	5	5	0	0	0
実証期間合計				395	14	35	39	38	41	34	15	29	27	33	27	20	17	6	6	4

※空欄は運行なし

日にち	気象条件		利用者数(きんつ市場発)																	
	天気	最高気温 最低気温	日合計	9:30発	9:45発	10:15発	11:00発	11:15発	11:30発	11:45発	12:00発	13:45発	14:15発	15:30発	15:45発	16:00発	16:30発	16:45発	17:00発	
2018/12/11	火	雨	11.0 3.6	9			1	0	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	0	0
2018/12/12	水	曇	13.1 3.1	12	1	0	0	4	1	1	0	0	2	1	2	0	0	0	0	0
2018/12/13	木	曇	8.5 1.5	8	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2018/12/14	金	曇	11.5 1.7	14	0	0	1	2	2	0	0	0	0	4	0	2	0	0	4	0
2018/12/15	土	晴	11.7 0.2	34	0	1	4	2	6	3	0	2	0	10	0	3	1	0	2	0
2018/12/16	日	雨	11.0 2.5	36	0	0	5	0	0	6	3	6	0	2	4	0	0	0	5	5
2018/12/17	月	雨曇	12.3 6.6	16	0	2	1	4	1	1	0	0	0	6	0	1	1	0	0	0
2018/12/18	火	晴	13.4 4.3	9	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
2018/12/19	水	晴	14.3 2.8	15	0	0	1	4	4	6	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0
2018/12/20	木	雨曇	13.8 8.6	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2018/12/21	金	曇晴	16.1 10.0	9	1	0	2	0	0	0	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0
2018/12/22	土	晴	18.1 11.5	41	0	1	0	1	0	8	0	11	0	2	4	5	4	0	0	5
2018/12/23	日	曇雨	13.8 7.1	63	0	4	5	2	4	7	4	6	3	5	4	5	3	2	4	0
2018/12/24	月	晴	12.6 2.6	44	0	6	1	5	2	0	0	4	2	4	4	4	2	6	0	0
実証期間合計				311	2	14	19	17	25	41	12	31	7	34	18	15	10	19	6	21

※空欄は運行なし

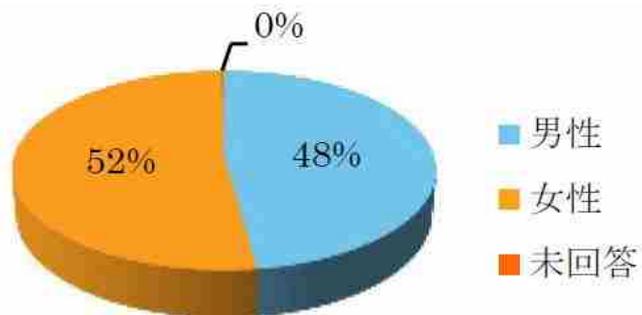


図 利用者の性別

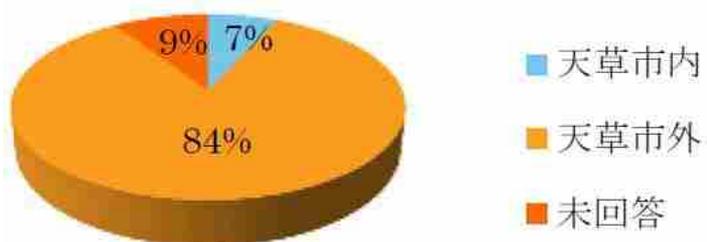


図 利用者の居住地

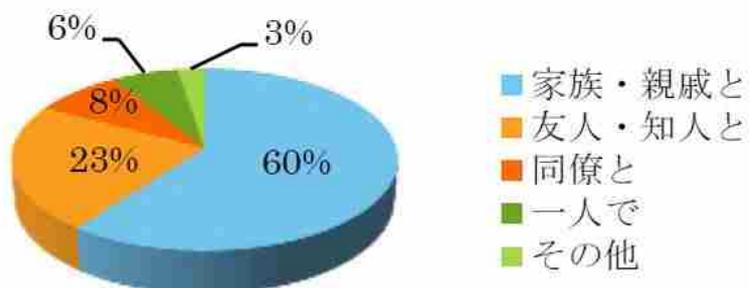


図 利用者の同行者

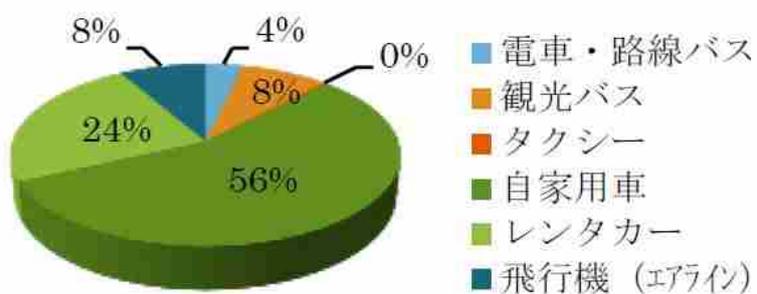


図 利用者の天草市までの交通手段

## ② 総走行距離・環境負荷軽減効果

期間中総走行距離は438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92kg-CO2であった。

表 総走行距離・環境負荷軽減効果

期間中総走行距離（回送は含まない）	438台・km
CO2削減効果（乗用車との比較）	92kg-CO2

### 【環境負荷軽減効果について】

- ・同じ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）」）。

## 2) 運営者側の声

運行を担当したドライバーからは、オンデマンド化を求める声が多数あった。理由としては、本実証調査における運行区間は短く、仮に有償化したとしても運賃収入は少なく、事業性が低いと考えられるため、予約時のみの運行とすることで運行経費の削減を図る必要があるという意見からであった。

車両特性に関しては、一般の自動車と操作が異なる点があり、間違えそうになるという意見があった。例えば、ウインカーやワイパーなどについて操作ミスの危険性があるという意見が寄せられた。なお、運転時の視認性は良好であったが、バックミラーやサイドミラー等、付属の装備を充実させてほしいという意見も寄せられた。

## 3) 利用者側の声

利用者の感想として、観光客・地域住民ともに、「楽しかった」、「便利そう」、「快適だった」など肯定的な意見が多かった。特に観光移動にあたっては、雨天時に歩かなくて助かるといった意見も多かった。

有償運行時の利用意向として、観光客・地域住民ともに約7割が利用すると回答しており、平均支払額は観光客が177円、地域住民が138円であった。

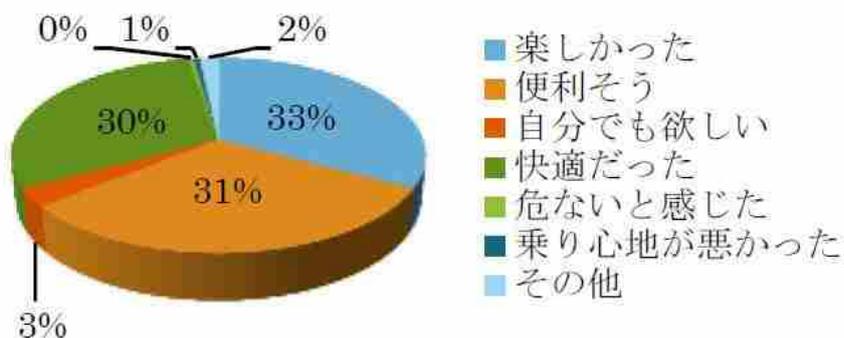
なお、観光客・地域住民ともに、定時運行でなくオンデマンド（予約時に随時運行）を求める声が多数あった。

《アンケート結果抜粋》

問：グリーンスローモビリティに乗られてどうでしたか？

乗車の感想については、大半の方が「楽しかった」・「便利そう」・「快適だった」のいずれかを選択されており、概ね好評であったことが確認できる。

(観光客)



(地域住民)

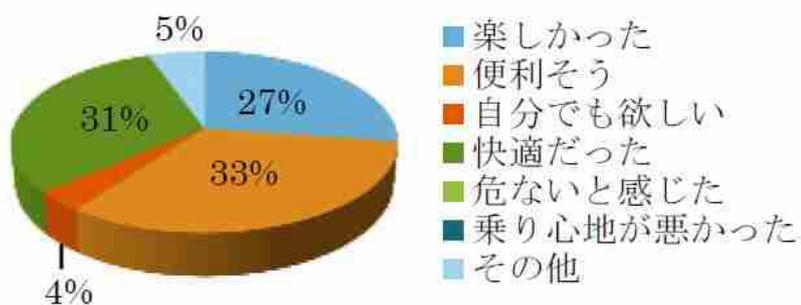


図 乗った感想

問：有償運行時の利用意向及び支払意思額

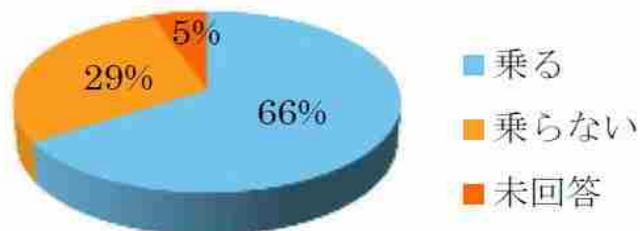
有償運行時の利用意向については、観光客・地域住民とも約7割の方が「乗る」と回答している。希望金額については、0～500円と様々であるが、平均すると観光客は177.17円、地域住民は138.00円となっている。

(観光客)



支払意思額平均：177.17円

(地域住民)



支払意思額平均：138.00円

図 今後の利用意向

### 3.7 実証調査結果の取りまとめ

実証調査の結果概要を整理した一覧表及び各地区の調査結果の取りまとめを次頁以降に示す。

# 福島県いわき市

## 被災復興地域の経済循環促進に向けた地域交通インバネーション実証事業

### 基礎データ

自治体名	福島県いわき市
人口	350,237人
人口密度	284.4人/km <sup>2</sup>
65歳以上人口比率	28.4%

《地域課題》 アクアマリパークに集中する来訪者の地域全体への循環、復興後の新たな都市魅力の創造・発信が求められている  
 《交通課題》 自動車分担率が高く公共交通利用者の減少が著しいが、来訪者の二次交通を確保し、公共交通の維持・確保、利便性の向上、自家用車に依存しない社会の構築が求められている  
 グリーンズローモビリティを活用し、アクアマリパークを基点としたラストワンマイル交通の確保すること  
 で、①二次交通の確保、②観光地としての価値向上、③エリア内の過度な車の稼働抑制を図る

### ■調査概要

実施期間 平成30年10月30日(火)～11月12日(月) 計14日間  
 ①平常時(平日):10月30日(火)～11月2日(金)、11月12日(月)  
 ②平常時(休日):11月3日(土)、11月4日(日)、11日(日)  
 ③イベント時:11月5日(月)～11月10日(土) ※世界水族館会議開催

概要 ■まちなか巡回コース(約4km) ■ちよつとおでかけコース(約7km) ※土日4便のみ運行  
 ①いわき・ら・ら・ミュウ → ②アクアマリパーク → ③アクアマリ・ふくしま → ④交通ターミナル → ⑤汐風竹町通り入口 → ⑥元小名浜魚市場前 → ⑦三崎公園(土日の4便のみ) → ⑧いわき・ら・ら・ミュウ

運転手 新常警交通株式会社 3名

導入車両 eCOM-8(10人乗り) 1台



《運行形態》  
 ・定時定路線型運行  
 ・乗降場所にて乗り降り(事前予約不要)  
 ・乗車料金は無料

《運行便数》  
 ・7便/日(約45分間隔にて運行)  
 平日 10:10～15:45  
 土日 09:30～16:15

《その他》  
 ・休日限定で近隣観光スポットへ立ち寄り  
 ・住民ガイドによるナビゲートを実施

### ■役割分担

自治体	いわき市総合政策部創生推進課(調査責任者、関係機関との調整、周知広報、効果検証等)
交通事業者	新常警交通株式会社(運転手人材の輩出等)
商業施設	いわき・ら・ら・ミュウ(車両配置場所の提供、周辺施設との調整等)
観光協会	いわき観光まちづくりビューロー(観光施策との連携等)
その他	小名浜まちづくり市民会議(住民ガイドの人材輩出、育成、運行ルート検討等) いわき市次世代交通システム研究会(産学官連携した実証検証、事業化に向けた検証等) いわきパティナリー推進機構(産業施策との連携、社会受容性の喚起等)

### ■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  
 平成30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  
 平成31年度 財源確保に向けた調整、事業化に向けた課題解決実証  
 平成32年度 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つてのポイント

ルート等サービス内容の設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>グリーンズローモビリティの特性(ゆつくり走行・開放感を活かす、小名浜ららさ(絶景ポイントや汐風を感じる海岸通りなど)をルートの一部に設定(→観光地としての価値向上))</li> <li>来訪者の地域全体への循環を意識し、汐風竹町通り入口(商店街との接続)、旧小名浜魚市場、三崎公園を乗降所に設定、また、既存交通サービスの連携を意識し、交通ターミナル(高速バスのりば)を乗降所に設定(→来訪者の二次交通の確保、エリア内の車の稼働抑制)</li> <li>周辺交通への影響を考慮し、一定の幅員が確保されている道に越しい可能なルートを選定</li> </ul>
運営体制構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>産学官連携した会議体であるいわき市次世代交通システム研究会が存在し、経済界や教育機関、交通事業者などのステークホルダーが一同に介していたため、体制構築上の課題はあまりなかった。</li> <li>自治体が核となり、観光ビューローや周辺施設、市民団体などを早い段階から巻き込み、役割分担を明確にしたため、それぞれが主体的に取り組むことができたように思う。</li> <li>また、今後の事業化を見据え、EVの普及啓発面を連携しているいわきパティナリー推進機構を体制の一員とした。</li> </ul>
関係機関調整	<ul style="list-style-type: none"> <li>警察は実証計画の段階から相談していたため、特に指摘をいただくことはなかった。</li> <li>周辺施設は、実証調査に好意的であり、館内放送やお買物券配布など支援を頂いた。</li> <li>地域との調整は市民団体が担当し、沿線地区には会報や回覧板にて周知して頂いた。</li> <li>東北地方整備局高木港湾関係者と共に、「みなとオアシス」のPRを実施した。</li> </ul>
利用者確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治体HPやSNS、路線バス車内への広告掲示、FMラジオやメディア報道による広報活動の実施に加え、乗降所サインや実証PRサイン、運行車面への機軸掲揚指示等の周知活動を実施</li> <li>周辺施設との連携(ポスター、チラシ、PRパネル設置、館内放送、お買物券の配布)やアクアマリパークイベントとの連携(各イベント会場で広報・PR活動)</li> <li>案内ガイドの添乗やハウスマニージャックの導入など、車内企画の充実</li> </ul>

### 実証調査の成果

利用実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数計:646人(平日:407人、休日:239人)・乗車率:73.2%(平日:64.6%、休日:94.8%)</li> <li>乗車数、降車数ともに、始発、終着のいわき・ら・ら・ミュウが9割と最も多い結果であった。</li> <li>いくつかの乗降所にて、積み残しが発生するとともに、途中下車しにくいという事例も発生した。</li> </ul>
運営者側の声	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行主体のバス事業者からは、利用者から感謝され、モチベーション高く運行できたと評価される一方で、パティナリー持久力が低く、運転に非常に気を遣う必要があり、車両性能面への指摘を頂いた。</li> <li>想定以上に、需要が高く、乗りたない、途中下車しにくいなどのご意見もあり、需要と実証調査のキャパシティに乖離が感じられ、回遊効果が限定的なものとなった。</li> <li>利用者の中には、生活の足としての利用もあり、思わぬ利用形態が確認できた面もあった。</li> </ul>
利用者側の声	<ul style="list-style-type: none"> <li>「景色を楽しめた」、「便利」、「面白」等の好意的な意見が6～7割であり、また今後の利用意向も8割を超え高い。導入効果として「回遊性向上」や「観光地の価値向上」を期待する声も多く頂いた。</li> <li>一方で、便数やルート、停留所の不足などを指摘する声も頂いた。</li> <li>乗車料金については、8割以上が料金負担を肯定しており、有償化の可能性も感じられた</li> </ul>
交通課題・環境課題への貢献	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者が多く、高い利用ニーズを確認でき、利用者意見からも、小名浜地区のエリア価値向上策として、グリーンロは非常に有効な手段であると感じている。</li> <li>一方で、乗車需要の高さに対応できなかった反省もあり、今後、さらなる回遊性向上に向け、需要に応じた柔軟かつ効果的な運行手法を、引き続き検証していく必要がある。</li> <li>それらを検証するために、既存インフラ・周辺施設との接続性や提供するサービス水準(運行経路や頻度等)、車両性能の向上など、各種課題の解決も必要であることがわかった</li> </ul>

### 事業化に向けた課題

事業スキーム構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証結果により、需要の高さを確認できたものの、提供すべきサービス内容(運行ルートや運行頻度)を絞り込むことが出来なかったため、事業スキームについては引き続きの検討課題である。</li> <li>現時点では、地政交通事業者や地域まちづくり団体が運営主体となり、地域や行政、商業施設等が支援する形が良いと思う。</li> </ul>
理解・周知の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業化に向けては、基本的な地元元の賛同を頂いているが、運行計画の詳細については若干の課題があり、継続的に調整しているところ。</li> <li>利用者の利便性向上策の検討も上記と並行して進める必要があり、その他の交通モードとの接続性向上や運行情報(走行位置の把握や乗車率情報等)の発信強化等、IoT等の先進技術の活用による利便性の高い交通システムを構築する必要がある。</li> </ul>
規制・ルールインフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両購入費用の補助など、導入に向けた助成制度の拡充</li> <li>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</li> </ul>

**広報資料**

国土地理院 平成30年度「スマートモビリティ」に関する調査研究事業

グリーンズローモビリティを活用した  
地域交通ノバケーションの実証事業

# 小名浜アリアマリナパーク 周遊シャトルバス

平日 10:30 10:45 11:00 11:15 11:30 11:45 12:00 12:15 12:30 12:45 13:00 13:15 13:30 13:45 14:00 14:15 14:30 14:45 15:00 15:15 15:30 15:45 16:00 16:15 16:30 16:45 17:00 17:15 17:30 17:45 18:00 18:15 18:30 18:45 19:00 19:15 19:30 19:45 20:00 20:15 20:30 20:45 21:00 21:15 21:30 21:45 22:00 22:15 22:30 22:45 23:00 23:15 23:30 23:45 24:00

土曜 10:30 10:45 11:00 11:15 11:30 11:45 12:00 12:15 12:30 12:45 13:00 13:15 13:30 13:45 14:00 14:15 14:30 14:45 15:00 15:15 15:30 15:45 16:00 16:15 16:30 16:45 17:00 17:15 17:30 17:45 18:00 18:15 18:30 18:45 19:00 19:15 19:30 19:45 20:00 20:15 20:30 20:45 21:00 21:15 21:30 21:45 22:00 22:15 22:30 22:45 23:00 23:15 23:30 23:45 24:00

【利用条件】  
1. 小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスです。  
2. 小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスは、小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスです。  
3. 小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスは、小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスです。  
4. 小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスは、小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスです。  
5. 小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスは、小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスです。  
6. 小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスは、小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスです。  
7. 小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスは、小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスです。  
8. 小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスは、小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスです。  
9. 小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスは、小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスです。  
10. 小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスは、小名浜アリアマリナパーク内を周遊するシャトルバスです。

【お問い合わせ先】  
小名浜アリアマリナパーク 施設課 0964-22-7024 [info@aria-marina.com](mailto:info@aria-marina.com)

**調査対象地域の様子**



▲運行ルート（右側はいわき・ら・ら・ミュウ）



▲小名浜本町通り商店街(渋滞回避のため運行を見直し)



▲運行ルート(三崎公園・マリナタワーへの続く道)



▲運行ルート沿いの高速バスターミナル



▲運行ルート沿いの大型商業施設

**実証調査の様子**





【対象地域(笹尾西・笹尾東地区)が抱える課題】

- 急速な高齢化により、自家用車に替わる公共交通の確保
- 高齢者にとって徒歩移動は厳しい丘陵地
- 今後増加が見込まれる1人暮らしの高齢者などの日常生活に欠かせない移動手段の確保
- 住宅団地特有の希薄な共助

自治体名	三重県東員町
人口	25,344人
人口密度	1,117.5人/km <sup>2</sup>
65歳以上人口比率	27.8%

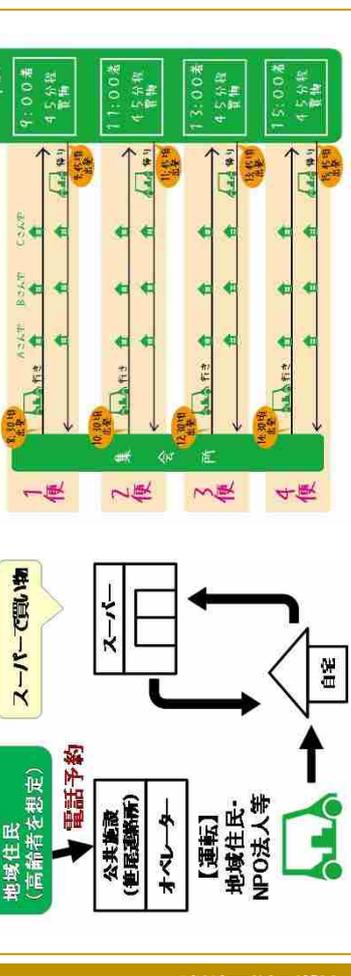
ルート等サービス内容の設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>ターゲットを、日常生活で買い物等に困っている方とし、運行内容を検討した。</li> <li>笹尾東地区と笹尾西地区で、異なる調査を実施したかった。一つはNPOや業者等に運行を委託するパターン、もう一つは予約から運行まですべて地域に任せるパターン。</li> <li>便数は、本来1日7便で設定されたかったが、車両のバッテリーの都合上、4便で運行。</li> </ul>
運営体制構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>庁内では、政策課が主体となり、その他担当課と役割を分担。グリスロ調査の実施は庁内で周知しており、施設の利用等、関連する許可はスムーズに対応できた。</li> <li>庁外は、自治会長が主体となっていたが、組織内で会議に諮っていただいた。</li> </ul>
関係機関調整	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業の応募前に、NPO法人と目的の地であるスーパー(一号館)には事前に相談しておき、協力をいただいた。また、警察には事業計画作成段階でも並行して状況報告していた。</li> </ul>
利用者確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>今回の実証調査において、利用者の確保が一番の課題だったため、広報、町ホームページ、チラシ(全戸配布)を行ったうえ、笹尾西地区では、自治会長や班長が、イベント時や回覧を持っている際に、直接声掛けなどをしていただいた。</li> <li>自治会ごとにより温度差はあるので、頑張ってくれた自治体は利用が伸びた。</li> </ul>

実証調査実施に当たってのポイント

調査概要	<p>平成30年11月26日(月)～12月9日(日)</p> <p>① 笹尾東地区 笹尾東1丁目～4丁目のすべての地域 ② 笹尾西地区 【1丁目】11/27-29、【2丁目】11/30-12/2 【3丁目】12/3-5、【4丁目】12/6-8</p>
運行ルート	①②自宅⇄団地内スーパー(一号館)、バス停⇄自宅
運転手	①NPO法人地域お助けネット ② 笹尾西自治会
導入車両	日立バッテリーゴルフカート(4人乗り) 2台

利用実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数(運行日数12日間) 笹尾西地区:86人 笹尾東地区:25人</li> <li>笹尾西地区については、25便(運行機会は最大48便中)で定員いっぱいでの利用があり、定員オーバーで断つたお客様もおられる一方、笹尾東地区での運行は13便であった。</li> </ul>
運営者側の声	<ul style="list-style-type: none"> <li>「地区の人のつながりに役立った」「知らない人と話すようになった」という声が、ほとんどの関係者から出た。また、楽しかったという意見もいただいている。</li> <li>笹尾東地区では、NPOに運転を依頼したこともあり、利用者の家の位置やルートがわかるかという不安もあったが、問題なく運行できた。</li> </ul>
利用者側の声	<ul style="list-style-type: none"> <li>「買い物に2km歩いて」「家族に送迎してもらって」「徒歩で買いたいの物があるので重いものが買えない」等、日常生活において本当に困っている人にとって助かるという声があった。</li> <li>また、普段は徒歩であまり外に出ないが、外出する機会が増えたという意見もあった。</li> <li>車両に対する不満もあり、「荷物置場が欲しい」「風が入って寒い」等の声があった。</li> <li>見知った人からの声掛け等がない場合に、「申し訳ない」という思いが先に立ち、TEL予約がどこまでなじむかわかということが課題。</li> </ul>
交通課題・環境課題への貢献	<ul style="list-style-type: none"> <li>『介護までは不要だが移動が不自由』といった方を救うことができるのではないか。</li> <li>今回の取組により、今は困っていない人も、将来自分かどうかなどを考えると考える機会になったと感じている。また、地域が想像以上に交通に関して関心があることを知った。</li> <li>地域のつながりの強化については当初の想定以上の結果になったと感じている。</li> <li>車両に対する不満も出ているが、本当に困っている方からはあまり訴えなかった不満は聞かれず、地域の交通課題の解決に向けてかなり有効な手段であると感じている。</li> </ul>

実証調査の成果



役割分担	<p>調査主体 東員町 総務部 政策課 (実施主体、企画、関係機関調整、効果検証等)</p> <p>運行主体 東員町、NPO法人地域お助けネット、笹尾西自治会 (運転手人材)</p> <p>商業施設 一号館(停留所スペースの提供)</p> <p>その他 東員町 笹尾西・笹尾東自治会(周知、運行支援)、東員町社会福祉協議会(周知等)</p>
------	--

事業化に向けた課題

活用場面分類	<p>中山間 離島 ニュータウン 被災地</p> <p>生活交通 観光交通</p>
今後想定している事業スキーム	乗合バス事業(区域運行)
道路運送法区分	平成30年度 実証調査の結果を分析 平成31年度 グリスロの役割の再検証と、事業化可能性に向けた検討 平成32年度 H31～H32にかけて網形成計画を策定し、グリスロの位置付けも明確化

事業スキーム構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>現時点では役場が主体で車両を持って運行していくことは課題が大きいのという認識。</li> <li>一方で、自治会レベルの小さいエリアで、自治会や社会福祉協議会が主体となればやっつけていける可能性があるのではないかと。</li> </ul>
理解・周知の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>本格運行となった時に、支局の許可が下りるから心配はある。</li> <li>地域は取組に理解はいただいているが、本格運行になると、事業に率先して取組む人が地域にいないと難しいと感じており、地域で中心・核になる人を発掘、確保することが課題。</li> </ul>
規制・ルール	<ul style="list-style-type: none"> <li>20km/h以下の低速走行だが、道交法上、シートベルトや手すり、事故した際の過失割合等、制度面でのような扱いになるのか。</li> <li>特殊な車両であるため、車検など車両の整備はどうしていくか。</li> </ul>
インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両購入時の補助や、車両の維持に係る補助、支援等。</li> <li>車両の質向上や、運転手が安心できる制度やハード整備が必要ではないか、賢いながらも必要だが、安心して利用できる環境を整備する必要があると思う。</li> </ul>

実証調査の概要

調査概要	<p>平成30年11月26日(月)～12月9日(日)</p> <p>① 笹尾東地区 笹尾東1丁目～4丁目のすべての地域 ② 笹尾西地区 【1丁目】11/27-29、【2丁目】11/30-12/2 【3丁目】12/3-5、【4丁目】12/6-8</p>
運行ルート	①②自宅⇄団地内スーパー(一号館)、バス停⇄自宅
運転手	①NPO法人地域お助けネット ② 笹尾西自治会
導入車両	日立バッテリーゴルフカート(4人乗り) 2台

## 広報資料

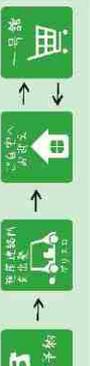
### ゆっくり、のんびりと 買い物に出かけませんか

県東エリアは、産地販売対象に  
グリーンズローモビリティの家賃調整を行っています！

#### こんな方がぜひご利用ください！

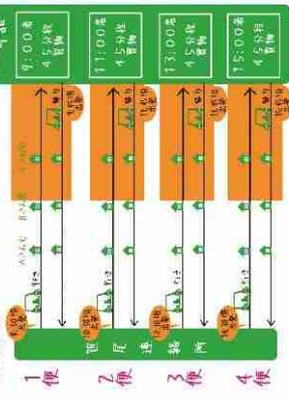
「いつも歩いて〜号車に行っているけれど、毎週が大変…」  
「買い物に行きたいけど車に乗らないから大変…」

「グリーンズローモビリティ」は…  
(略してグリーンズロ)とは…  
時差2.0km以内で公法を走る  
専用台車です。



運行期間  
平成30年11月26日(月)～12月9日(日)

#### 運行方法



8 電話予約  
専用台車を予約する場合は、専用台車の予約を必ずおこなってください。専用台車の予約は、専用台車の予約を必ずおこなってください。専用台車の予約は、専用台車の予約を必ずおこなってください。

■車の出戻りをする方が多いため、専用台車を必ずおこなってください。  
ご予約は…  
1日1回、専用台車の予約を必ずおこなってください。専用台車の予約は、専用台車の予約を必ずおこなってください。

■車の出戻りをする方が多いため、専用台車を必ずおこなってください。  
ご予約は…  
1日1回、専用台車の予約を必ずおこなってください。専用台車の予約は、専用台車の予約を必ずおこなってください。

## 調査対象地域の様子



▲着地点となる団地内スパー



▲運行エリア(最も太い幹線道路、バス路線)



▲運行エリア(団地中心部、沿道には店舗が立地)



▲運行エリア(団地内道路、比較的狭い道)



▲運行エリア内の既存バス停留所

## 実証調査の様子



# 岡山県備前市

# 鶴海お出かけよい乗りカード運行事業

自治体名	岡山県備前市
人口	35,179人
人口密度	136.3人/km <sup>2</sup>
65歳以上人口比率	36.3%
地域課題の概要	①通院や買物などの日常生活に車が不可欠という典型的な中山間地域 ②運転免許の返納に踏み切れない高齢者が非常に多い ③独居や高齢夫婦の世帯が多く、免許返納後、虚弱な高齢者にとっては車なしでの買物は重労働 平日は上下それぞれ13便の市営バスが運行されており、各集落とバス停を結ぶ交通手段があれば、①市営バスの活性化、②地域住民のお出かけの利便性の向上、③生活の質(QOL)の向上、④高齢者の介護予防の効果が期待できる。



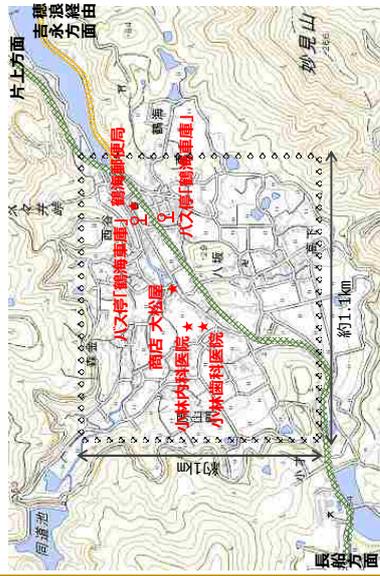
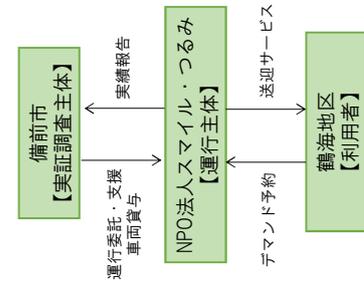
①路線バスへの送迎だけでは利用者が少ないことを想定し、地区内施設(医院、歯医者、郵便局、商店)への送迎をサービス内容に追加した。②市とNPOで道路幅や交通量の事前確認(軽トラで地区内を走行調査)を行い、通行しない区間の抽出を行った。

NPOの活動目的が「地区住民の困りごと支援」であり、通院や買い物などの移動支援の課題について意識の高い団体であったため、実証調査の目的に賛同が得られた。

ルート等サービス内容の設定	①路線バスへの送迎だけでは利用者が少ないことを想定し、地区内施設(医院、歯医者、郵便局、商店)への送迎をサービス内容に追加した。②市とNPOで道路幅や交通量の事前確認(軽トラで地区内を走行調査)を行い、通行しない区間の抽出を行った。
運営体制構築	NPOの活動目的が「地区住民の困りごと支援」であり、通院や買い物などの移動支援の課題について意識の高い団体であったため、実証調査の目的に賛同が得られた。
関係機関調整	・地域については、鶴海地区長会(総区長ほか6区長、地元市議会議員出席)で概要を説明、利用動機とアンケートの依頼を行った。 ・いずれの関係機関、関係者からも特に反対意見や指摘事項はなかった。
利用者確保	・NPOがチラシを作成、鶴海地区内の全戸(約330戸)に配布。NPOメンバー(約30名)による地区住民への利用の声かけ。 ・利用者が少ないことを想定し、実証期間内の各種催しで展示や体験試乗会を実施した。

## 実証調査実施に当たってのポイント

■調査概要	平成30年10月29日(月)～11月11日(日)※日曜日は運行休止 ①平日 10月29日(月)～11月2日(金)、11月5日(月)～11月9日(金) ②サロ送迎 11/3(土) ③市民ふれあい福祉まつり、こども応援フェスタ 11/10(土)
概要	①朝便:自宅→バス停「鶴海車庫」昼便:バス停「鶴海車庫」→自宅 ※予約に空きがある場合、地区内の医院、郵便局、商店を目的地とする ②自宅⇄サロン(NPO事務所 鶴寿荘) ③備前市総合運動公園内
運転手	①・②・NPO法人スマイル・つるみ"のメンバー7名、③備前市職員8名
導入車両	ヤマハゴルフカート(7人乗り) 2台



## 実証調査の概要

利用実態	・鶴海地区の利用者数:61人(運行日数10日間) ・男性:女性=2:3 ・70歳以上が約8割 ・イベント等での体験試乗者数:約400人
運営者側の声	今回の送迎は、実証調査なので「無償」だが、事業化するならば「有償」で実施したい。また、事業化して利用が増えた場合、今回の実証調査のようなマニュアル方法(受付窓口は常駐)と運用調整方法(前日17時のミーティング)等では継続が難しく感じている。
利用者側の声	鶴海地区の利用者から事業化してほしい旨の要望を直接聞いた。また、イベント等での試乗アンケートにおいて、地域内の移動やイベント、観光など幅広く活用できる(活用してほしい)車両であると高い評価を受けた。
交通課題・環境課題への貢献	・路線バスを使った地区外へのお出かけ(備前市中心部や商業施設)や地区内の日常的な移動(医院、歯医者、郵便局、商店)の利便性の向上が確認できた。 ・日常的な移動サービスとして提供できれば、路線バスの利用促進が期待できる。 ・お出かけやおしゃべりを楽しみたいという魅力を生かして、高齢者の外出、交流機会の活性化や運行を担う高齢者の貢献機会の充実、介護予防の効果も期待できる。

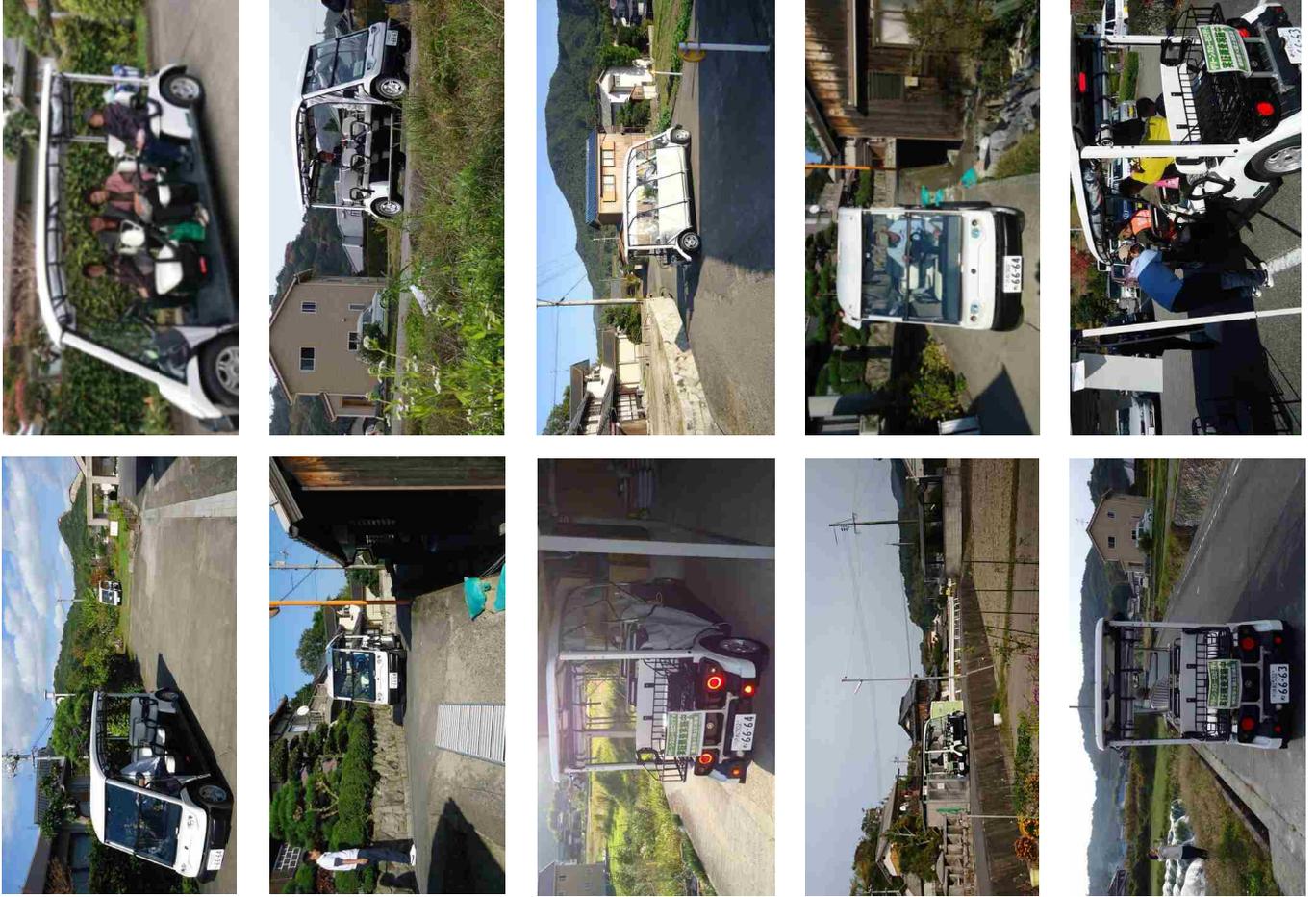
## 実証調査の成果

事業スキーム構築	・市町村運営有償運送(交通空白)により市からNPO等への委託とし、地元区会にも運営費の一部負担を求めるなど、地域ぐるみで守り育てる仕組みとした。 ・実証調査と同様に運転手が輩出できるかどうか。運転を担う側も高齢化が進んでいる。いかに利用を促進し、人的、財政的に持続可能な仕組みを構築できるか。
理解・周知の促進	・区会と住民の同意が得られる地元負担金の金額調整。 ・今回運行区域に含められなかった、大型車両の往來の多い道路を走行しなければならぬ集落への対応。
規制・ルール	車両の登録・車検の手続きの簡素化と費用の抑制。有償運送から貨物運搬まで地域の様々なニーズに対応されるよう、希望する運用形態に対して助言等が受けられる相談窓口(ヘルプデスク)があるとよい。
インフラ整備	車両購入費に対する補助率のアップと登録手数料や電源設備等を補助対象に含めるなど導入に係る補助制度の充実を希望。車両のコストダウンや性能向上(充電時間の短縮、バッテリーの強化による走行距離の延長等)など、メーカーの競争が必要と感ずる。

## 事業化に向けた課題

■役割分担	調査主体 備前市 保健福祉部 介護福祉課 運行主体 NPO法人スマイル・つるみ その他
■活用場面分類	地域区分 中山間 ニュータウン 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 自家用有償旅客運送 ロードマップ 平成30年度 実証調査、調査結果の評価と中長期の方針決定 平成31年度 有償による事業化の検討・研究、体制整備 平成32年度 サービス提供開始

## 実証調査の様子



## 調査対象地域の様子



▲運行ルート（集落のメイン幹線，右側は閉店したGS）



▲運行ルート（集落内道路，比較的広い道）



▲運行ルート（集落内道路，比較的狭い道）



▲運行ルート（集落内道路，比較的広い通学路）



▲運行エリア

## 広報資料

### 鶴海お出かけよい乗りカート運行事業

必ず前日の17時までにお電話にて予約してください！

お申し込み  
お電話  
お申し込み  
お電話  
お申し込み  
お電話

予約  
予約  
予約  
予約

運行  
運行  
運行  
運行

お申し込みの際は、お電話にてお申し込みください。お申し込みの際は、お電話にてお申し込みください。お申し込みの際は、お電話にてお申し込みください。

観覧料	予約時間料	車台料金	運転士
観覧料	737	727	1106
観覧料	855	845	1068
観覧料	973	961	1030
観覧料	1091	1077	992
観覧料	1209	1195	954
観覧料	1327	1313	916
観覧料	1445	1431	878
観覧料	1563	1549	840
観覧料	1681	1667	802
観覧料	1799	1785	764
観覧料	1917	1903	726
観覧料	2035	2021	688
観覧料	2153	2139	650
観覧料	2271	2257	612
観覧料	2389	2375	574
観覧料	2507	2493	536
観覧料	2625	2611	498
観覧料	2743	2729	460
観覧料	2861	2847	422
観覧料	2979	2965	384
観覧料	3097	3083	346
観覧料	3215	3201	308
観覧料	3333	3319	270
観覧料	3451	3437	232
観覧料	3569	3555	194
観覧料	3687	3673	156
観覧料	3805	3791	118
観覧料	3923	3909	80
観覧料	4041	4027	42
観覧料	4159	4145	4

※平日～土曜日の運行です。日曜日の運行はございません。

※平日～土曜日の運行です。日曜日の運行はございません。

※平日～土曜日の運行です。日曜日の運行はございません。

※平日～土曜日の運行です。日曜日の運行はございません。

### 体験乗車できます

人と一緒にやさしい7人乗り  
電動ゴルフカート「グリーン  
スロモビリティ」が公園内  
を走行します。より多くの皆  
さんに体験いただくため、ゆ  
ずりあつてご乗車ください。

社会福祉課社会福祉係 ☎64-1827

▲市民ふれあい福祉まつりの体験試乗会告知

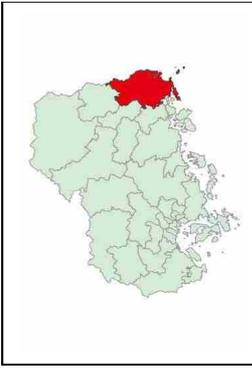
# 広島県福山市

## 「しおまち(潮待ち)モビリティ」実証事業～国内随一の近世港町「鞆の浦」の暮らしとおもてなしをつむぐ～

自治体名	広島県福山市
人口	464,811人
人口密度	897.1人/km <sup>2</sup>
65歳以上人口比率	26.9%

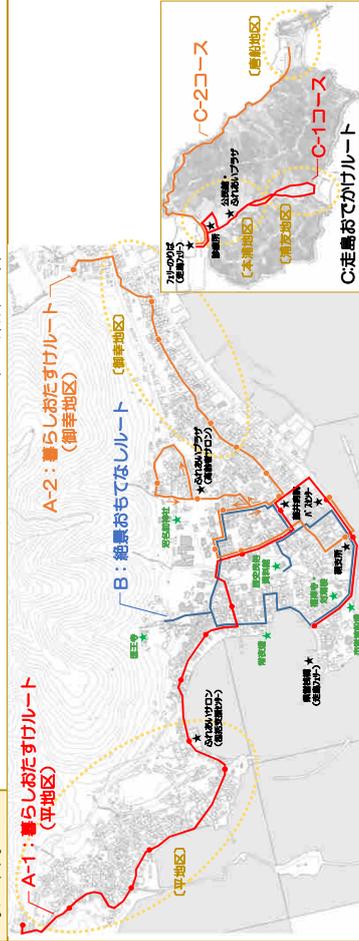
### 地域課題の概要

- 「鞆の浦」は高齢化率が47.2%と高く、町中には古くからの狭路やクランク、急な坂道が多く、路線バスの運行が難しく回数も少ないため、**高齢者のおでかけや通院など暮らしを支える移動手段の確保**が課題。
- 近年の観光客の増加に伴い、町中に通過交通や観光交通が流入し、地域住民の生活や緊急車両の通行に支障をきたしているため、**流入交通の抑制とあわせ、高台にある絶景ポイントへの観光客の案内**が課題



### 調査概要

実施期間	A: 暮らしおたすげルート (1号車) [A-1(平地区)] 11月16日(金)～22日(木) [A-2(御幸地区)] 11月23日(金)～29日(木)	B: 絶景おもてなしルート (2号車) 11月16日(金)～18日(日)、 20日(火)～29日(木)	C: 走島おでかけルート (2号車) 11月19日(月)
概要	定時定路線運行	エリア内の不定期運行 ・観光スポット間の乗合運行 ・テマント型のタクシー運行	既存の高齢者お出かけ支援事業の一環(車両を代替)
運行形態	5便/日 ※路線バスと重複しない時間帯に運行	9:00～17:00 ※利用者の要望に応じて運行 ※充電、運転手休憩等を含む	8:00～16:00 ※利用者の要望に応じて運行 ※充電、運転手休憩等を含む
導入車両	ヤマハゴルフカート(7人乗り) 2台		



### 役割分担

調査主体	福山市建設局都市交通課
運行主体	A: 鞆鉄道(株)、B: アサヒタクシー(株)、C: 地元の運転ボランティア(高齢者)
その他	観光ガイド: 福山観光コンベンション協会、NPO法人鞆の浦振興事業団

### 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	A: 乗合バス事業、B: タクシー事業、乗合タクシー事業、C: 高齢者お出かけ支援事業
ロードマップ	平成30年度 実証調査と結果評価、その後の方針検討 平成31年度 タクシー事業の開始予定、乗合バス事業の開始予定 平成32年度以降 他地域への展開

### 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"> <li>【Aルート】地元要望を踏まえバス運行ルートを補完するように設定。</li> <li>【Bルート】主な観光地(特に高台にある観光スポット)を1時間程度で巡れるコンパウンドなルートを設定。</li> <li>狭隘な道路区間もあり、切り回しや停留がグリッドで実際にできるか、車両を用いた事前確認ができなかったため、運行しながら適宜見直しを行った。</li> </ul>
運営体制構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>庁内では、本格導入を前提に認定される全関係部署に協力してもらい運営体制を構築。</li> <li>主動的な参画は見込めなかったため、グリッド導入の効果や今後の展開、まるごと実験都市に取り組み本市の行政方針を理解してもらい、できる範囲での協力をお願いした。</li> </ul>
関係機関調整	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画的・積極的に所轄警察署や県事務所に協議に赴き、情報の提供と共有を図った。</li> <li>また、時間不足を補うため、庁内の体制部局やタクシー協会に協力をお願いした。</li> </ul>
利用者確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内会長を通して地元周知、チラシ全戸配布(約1600戸)、テレビ・新聞・HP等を活用した情報発信により、広く利用を呼び掛けた。</li> <li>観光客への周知としては、現場でのPRや声かけのほか、フェイスブック等での情報拡散の効果が大きかった。</li> </ul>

### 実証調査の成果

利用実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は1,071人/2週間(1号車:369人/2週間, 2号車:702人/2週間)</li> <li>1号車: 暮らしおたすげルートの利用者は高齢者の女性が多く、60歳以上が78%、女性が78%がそれぞれ占める。中でも、70歳以上の女性が全体の50%を占める。</li> <li>2号車: 絶景おもてなしルートは、20～70歳代の幅広い年代で利用され、市外に居住する利用者も87%と多く、観光客に幅広く利用されたものと考えられる。</li> </ul>
運営者側の声	<ul style="list-style-type: none"> <li>狭い路地を通行でき、観光客や地元住民の移動手段として有効である。</li> <li>当初、低速度のため渋滞や安全面を危惧したが、狭い路地では十分なスピードである。</li> <li>乗車員が少なかったため、定期路線では積み残しが懸念される。</li> </ul>
利用者側の声	<ul style="list-style-type: none"> <li>本格導入に対して、鞆町住民の利用者の85%が、観光客の利用者の73%が「必要と回答しており、全体的に高評価であった。」</li> <li>地区住民は日常の移動手段として、観光客には回遊が広がることが特に評価された。</li> <li>一方で、運行本数の増加、使いやすい運賃設定、寒さ対策等に関する要望もあった。</li> </ul>
交通課題・環境課題への貢献	<ul style="list-style-type: none"> <li>鞆地区における地域(特に高齢者)の移動支援や観光客の散策支援に対して有効であることが確認でき、地元の本格導入への期待が高まった。</li> <li>走島での運行は、悪天候(海岸付近での突風や波しぶき)への対応が課題である。</li> </ul>

### 事業化に向けた課題

事業スキーム構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>当初企画段階での事業スキームでの実施を想定しており、線ナンバ(一般乗合旅客自動車運送事業および一般乗用旅客自動車運送事業)での交通事業者による安全確保な運行で、運賃は既存のバス・タクシーと同様の金額を考えている。</li> </ul>
理解・周知の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>グリッドが公道を低速で走行することが一般的に認知されるよう、市民認知を高めるための工夫や事例について教示いただきたい。</li> </ul>
規制・ルール	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在、タクシー事業での線ナンバ取得に向けて、運輸局と調整しているところであるが、前例がないため難航している。運輸局から指摘のある側面衝突リスクの少ない運行ルートを選定し、運行計画をまとめる予定。</li> </ul>
インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>幅員狭小区間では、乗降場を設ける場合に離合のための待避所の設置が必要となるが、このような環境整備への補助として、道路の部分改良(タイヤを大きく、細くするなど)、凹凸道でもスムーズに走行できるような車面の改良(タイヤを大きく、細くするなど)や、航続距離(バッテリー)やハンドリングなどの動力能力の向上が必要。</li> <li>乗車人員から考えれば線ナンバでの乗合運行での黒字化は難しいため、導入コスト以外にファイナンス補助の適用条件緩和など運行費補助の拡充も要する</li> </ul>

## 広報資料

**観光専用**

「しおまち（浦侍）モビリティ」  
実証運行のお知らせ

**グリーンズローモビリティ？に乗って  
「瀬の浦」の観光スポットをめぐりませんか！**

実施期間：11月16日（金）～29日（木）  
運行時間：9:00～17:00  
※不定期に運行します

料金：無料 ※上記期間中のみ  
定員：6名（運転手含め）  
※地元の方も乗用できます

**グリーンズローモビリティって何？**

時速20km未満で、公道を走る、4人乗り以上の電動モビリティ  
日本遺産に認定された歴史と文化が息づく町をつくり盛り上げます

▲ 瀬の浦と歴史  
▲ 歴王寺からの眺め

常夜燈を始め、瀬の浦の  
観光スポットを巡ります！

対岸様から見た芥子文庫と浦侍鳥

＜お問い合わせ先＞ 福山市都市交通課 TEL (084) 928-1161

**しおまち（浦侍）モビリティ 観光コース**

1 しおまち 常夜燈  
2 歴王寺  
3 招名神社  
4 市営渡船場  
5 観光情報センター（バスセンター）  
6 瀬の浦の歴史民俗資料館

市営渡船場、観光情報センター、各観光ポイント付近で自由乗降できます

## 調査対象地域の様子



▲運行ルートA-1(平地区内、バス路線、信号制御あり)



▲運行エリアA-2(沼隈病院付近)



▲運行ルートB(常夜灯へのメイン道路、幅員は狭い)



▲運行ルートC(党内への集落内の道路、幅員は狭い)



▲運行エリア

## 実証調査の様子

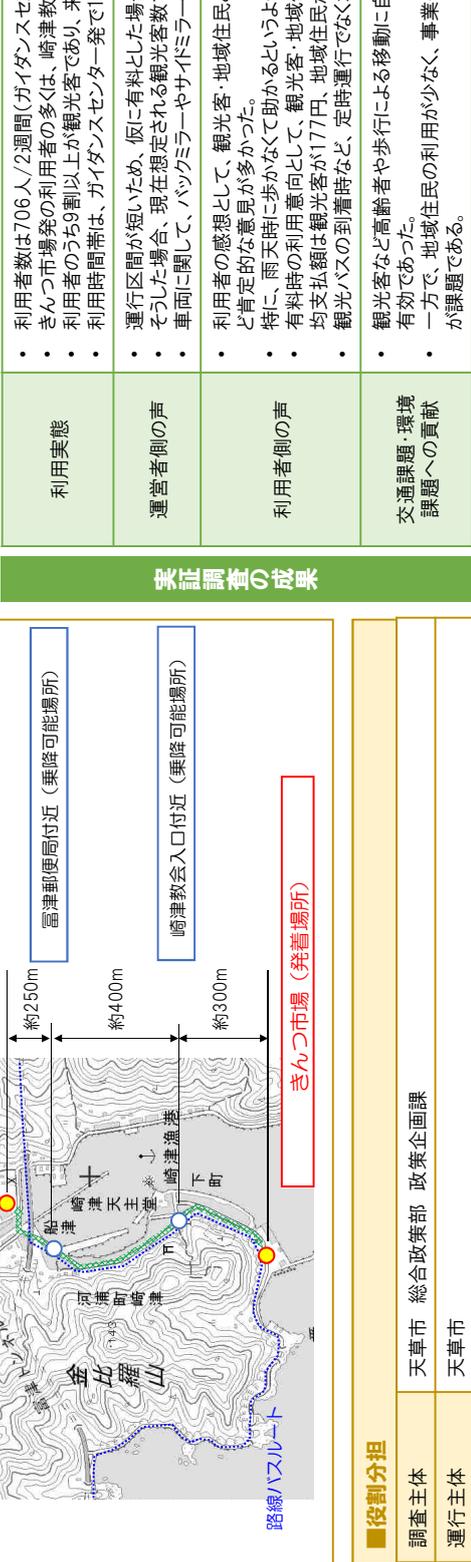




自治体名	熊本県天草市	地域課題の概要
人口	82,739人	①崎津集落は、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産として、世界文化遺産に登録
人口密度	121人/km <sup>2</sup>	②集落内は住民の生活の場であり、また集落内の道路は狭い(道路幅員6m)ことから、徒歩や自転車により散策するルールを策定
65歳以上人口比率	37.2%	③観光客は集落入口のガイドンスセンターに駐車後、徒歩等で移動
		④高齢者や足の不自由な方、小さな子どもにとって移動距離が長く、負担が大きい
		⑤環境負荷が少なく、集落保全等の観点からの交通手段の確保が必要

<b>■調査概要</b>	実施期間	平成30年12月11日(火)～12月24日(月)
	運行ルート	崎津ガイドンスセンター～富津郵便局付近～崎津教会入口付近～きんつ市場(約1km)
	運行本数	16便/日(始発9:30、終発17:00) ※路線バスの運行時間外に双方向15分間隔で運行 (崎津ガイドンスセンター発、きんつ市場発をそれぞれ運行)
	運転手	・天草市職員、崎津タクシー、富津地区振興会会員
	導入車両	ヤマハゴルフカート(7人乗り) 2台

ルート等サービス内容の設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界文化遺産登録に伴い大幅に増加した観光客、特に高齢者や歩行による移動に自信のない方への移動手段確保として実施した。</li> <li>定時バス路線が運行する区間であり、バスの運行時間を避けるダイヤを設定した。</li> </ul>
運営体制構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内では、地元へ精通する観光振興課や地域公共交通の担当部署である地域政策課と協議・連携した。</li> <li>実証の運行を想定し、タクシー事業者やバス事業者、地域住民にも説明等を実施した。</li> </ul>
関係機関調整	<ul style="list-style-type: none"> <li>警察、タクシー事業者、地域住民(地区振興会)と複数回協議を行い、関係性を構築しながら調整を行った。</li> <li>タクシー事業者においては当初から反対であったものの、実施後に判断をお願いするよう交渉を行い協力を取り付けた。</li> </ul>
利用者確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民へはチラシを作成・配布(約390世帯)。</li> <li>観光客に対しては、世界文化遺産登録による効果に伴い多く訪れるため、現場でのPRや声かけなど、事業を紹介する形で確保した。</li> </ul>



利用実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は706人/2週間(ガイドンスセンター発:395人、きんつ市場発:311人)。</li> <li>きんつ市場発の利用者の多くは、崎津教会入口で乗車。</li> <li>利用者のうち9割以上が観光客であり、来訪者の約17%が利用。</li> <li>利用時間帯は、ガイドンスセンター発で10～12時、13～16時が多い。</li> </ul>
運営者側の声	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行区間が短いため、仮に有料とした場合でも運賃は安い設定となる。</li> <li>そうした場合、現在想定される観光客数では事業性の確保が難しい。</li> <li>車両に関しては、バックミラーやサイドミラー等、付属の装備を充実させてほしい。</li> </ul>
利用者側の声	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の感想として、観光客・地域住民ともに、「楽しかった」「便利そう」「快適だった」と肯定的な意見が多かった。</li> <li>特に、雨天時に歩かなくて助かるというような意見も多かった。</li> <li>有料時の利用意向として、観光客・地域住民ともに約7割が利用すると回答しており、平均支払額は観光客が177円、地域住民が138円であった。</li> <li>観光バスの到着時など、定時運行でなくオンデマンドを求めた声が多数あった。</li> </ul>
交通課題・環境課題への貢献	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客など高齢者や歩行による移動に自信がない方への移動手段確保という観点では有効であった。</li> <li>一方で、地域住民の利用が少なく、事業化に向けた地元の機運が高まっていない状況が課題である。</li> </ul>

実証調査実施に当たってのポイント

実証調査の成果

事業化に向けた課題

事業スキーム構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元交通事業者や地区振興会、地元漁協での運行は、運行許可や安全性確保の観点から運行主体となることは難しいとの反応。</li> <li>現在想定される利用者数では、採算性・事業性の確保が難しく、市での運行(無償による土日祝日のみなど)を含めて継続検討する。</li> </ul>
理解・周知の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行区間は道路幅員が狭く、歩行する観光客等が多い場合は対向車等も含めて危険な状況であるため、地元の理解を得るためには、歩行ゾーンの整理などが優先的に解決すべき課題である。</li> </ul>
規制・ルール	<ul style="list-style-type: none"> <li>グリスロ利用料に関して世界遺産保全地域への寄附金等で行えるような仕組みの構築。</li> <li>路線バスや地域タクシーとの棲み分けなどの整理が必要であるが、20km/h以下の低速走行車両であるため、エリア指定などで道路運送法の規制緩和を要望する。</li> </ul>
インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>狭小な道路幅員に対して、まずは歩行ゾーンの整理などが必要であるが、将来的な自動運転も視野にいれ、今後検討したい。</li> <li>導入の際の環境整備に対して、EV充電器や車庫設置への補助の創設を要望する。</li> </ul>

基礎データ

実証調査の概要

<b>■役割分担</b>	調査主体	天草市 総合政策部 政策企画課
	運行主体	天草市
	その他	運行等の協力:崎津タクシー、富津地区振興会

<b>■活用場面分類</b>	中山間	離島	ニュータウン	都市部	被災地
地域区分					
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	未定
ロードマップ	平成30年度 実証調査、調査結果の評価 平成31年度～ 事業化に向けた検討、体制整備等を行い、体制が整いたいサービス提供開始

# 実証調査の様子



# 調査対象地域の様子



▲乗降拠点となるガイドセンター



▲運行ルート(バス路線)



▲運行ルート(左はバス路線, 右は車両侵入規制区域)



▲運行エリア中央



▲運行エリア

# 広報資料

国土交通省 河川00年度リーンスローモビリティの発展に向けた実証調査推進事業  
 『低炭素型モビリティ活用』  
 世界遺産と地域の共生事業

崎津集落内を  
 電動カートで移動させよう

公道を走行する電動カートは、道路の幅員が狭い集落内を安全に走行させることができ、高齢者や障がい者、子どもなどの移動手段として活用されています。今年度、国土交通省の事業として、実証調査を実施し、電動カートの活用を推進していきます。

●乗車人数 H30年12/11(水) ~24(月)

乗車人数	09:30	11:00	14:15	15:30	16:45	17:00
乗車人数	10:15	11:30	14:45	15:00	16:15	17:00

●乗車時間 乗降拠点、乗降ポイント間の移動時間(約15分)と、目的地までの移動時間(約10分)を合わせた約25分(乗降時間含む)です。乗降時間は乗降ポイント間の移動時間(約15分)と、目的地までの移動時間(約10分)を合わせた約25分(乗降時間含む)です。

●お問い合わせ先 国土交通省 河川00年度リーンスローモビリティの発展に向けた実証調査推進事業 事務局(〒710-0001 岡山県岡山市中区1-1-1 岡山県庁本庁舎5階) 086-957-5052

★電動カートの特徴

ゆっくり、静かに、快適に

国土交通省河川00年度リーンスローモビリティの発展に向けた実証調査推進事業

電動カートの特徴

- 低速走行(時速10km以下)で安全に走行できる
- 静かに走行できる
- 乗り心地が快適
- 高齢者や障がい者、子どもなどの移動手段として活用できる
- 公道を走行できる
- 充電が簡単
- メンテナンスが簡単
- コンパクトで駐車しやすい
- 雨天時でも走行できる
- 視界が広く運転しやすい
- 安全な運転ができる
- 燃費が安い
- 騒音が少ない
- 環境に優しい
- コストが安い
- 修理が簡単
- 耐久性が高い
- 安全な運転ができる
- 燃費が安い
- 騒音が少ない
- 環境に優しい
- コストが安い
- 修理が簡単
- 耐久性が高い

■実証調査の概要

	福島県 いわき市	三重県 東員町	岡山県 備前市	広島県 福山市	熊本県 天草市
提案者	いわき市（創生推進課）	東員町（政策課）	備前市（介護福祉課・地域福祉課・建設課）	福山市	天草市
地域区分	都市中心部、被災地	都市郊外部、ニュータウン	中山間地	沿岸域、離島	沿岸域
目的分類	観光振興	生活支援	生活支援	生活支援、観光振興	生活支援、観光振興
地域概況	 <ul style="list-style-type: none"> <li>沿岸被災地に観光施設、魚市場、大型商業施設等が立地。周辺は複数車線で幅員も広い。</li> <li>特に今年6月に開店した大型商業施設の集客力は高く、休日には市内からも大勢の人が来訪。</li> <li>背後の住宅地は道路幅員が狭い。商店街内の店舗は衣料品店や点在。交通量も多い。</li> <li>エリア内に高速バス、路線バスの停留所有。</li> <li>停留拠点の1つ(マリンタワー)が他拠点と離れており、至るルートも見所は少ない印象。</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>昭和50年代に整備された高台の住宅団地。</li> <li>道路は基盤目状に走り、幅員も広く見通し良好。</li> <li>団地内は高低差があり、ゆるい傾斜が続く。</li> <li>団地中央部にはスーパーや店舗などが集約され、小さな拠点を形成。</li> <li>日中の交通量は比較的少ない。</li> <li>団地内には3つのバス路線が輻輳。そのうち、町営コミュニティバス停留所は住民の高齢化に伴い100mピッチに設置。町はグリスロとの連携により、路線の見直しを考えていきたいとの意向。</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>山間の集落で、集落中央を横断するように県道が走り、その両サイドに田畑・宅地が広がる。</li> <li>県道と並行に幹線市道が走り、それらを除くと、集落内道路はカーブの続く1車線道が多い。</li> <li>車両は全般的に少く、集落内の道路は歩行者や自転車の往来がメイン。</li> <li>人が集うような店舗等はほとんどない。</li> <li>自宅とバス停、コミュニティサロンに加え、新たに医院や郵便局、商店の送迎を加えたいとの意向。</li> </ul>	 <p>【鞆の浦地域(Aルート、Bルート)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地区内は旧来の地割を残す狭い道路からなり、三叉路やクランク、急勾配の坂道が多い。</li> <li>観光スポットとして常夜灯や街並みの他、丘陵部等に港を一望する眺望スポットが点在する。</li> </ul> <p>【走島地域(pCルート)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>島内の集落内は比較的狭い道路からなり、特に浦友地区の集落内は幅員2m未満と狭小。</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>古い家屋も残る沿岸集落。</li> <li>観光客向けのリノベーションカフェや店舗が増えつつあるが、コアエリアは集落中央部に集中。</li> <li>生活環境を守るため、休日は集落への観光車両の侵入を規制。観光客は集落外にあるガイドセンターに駐車し、徒歩またはサイクリングで散策することをルール化。</li> <li>実証調査の計画路線は既存バス路線(民間)と同じ。およそ2時間おきに1日6往復。</li> <li>全体的に団体旅行が多いとはいえ、平日でも個人旅行者は100人近く訪れる。</li> </ul>
使用車種	シンクウギャザーeCOM-8_1台	日立ゴルフカー(4人乗り)_2台	YMPCゴルフカー(7人乗り)_2台	YMPCゴルフカー(7人乗り)_2台	YMPCゴルフカー(7人乗り)_2台
運行形態	路線定期運行	区域運行(路線非固定・タイヤ固定)	区域運行(路線非固定・タイヤ固定)	路線定期運行	路線定期運行
調査時期	10月30日～11月12日 <ul style="list-style-type: none"> <li>平常時_平日 10月30日～11月2日、11月12日</li> <li>平常時_休日 11月3日、4日、11日</li> <li>イベント時 11月5日～11月10日</li> </ul>	11月26日～12月9日	10月29日～11月10日 <ul style="list-style-type: none"> <li>①平日 10月29日～11月2日、11月5日～11月9日</li> <li>②サロン送迎 11月3日</li> <li>③市民ふれあい福祉まつり・こども応援フェスタ 11月10日</li> <li>※日曜日は運行休止</li> </ul>	A 暮らしおたすけルート A-1:11月16日～11月22日 A-2:11月23日～11月29日 B 絶景おもてなしルート 11月16日～11月29日 C 走島おでかけルート 11月19日	12月11日～12月24日
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちなか巡回コース(約4km)</li> <li>ちよっとおでかけコース(約7km)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>笹尾町北部 笹尾西、笹尾東地区</li> <li>住宅団地内の中心に位置するスーパーへの買い物移動と近くのコミュニティバス停留所までの移動をデマンド型交通として実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 朝便:自宅→バス停『鶴海車庫』 昼便:バス停『鶴海車庫』→自宅  ※朝便は前日までのデマンド予約、昼便は予約無  ※予約に空きがある場合、地区内の医院、郵便局、商店を目的地とする  ※バス停を優先とした予約、運行を行う</li> <li>② 自宅⇄サロン(NPO事務所 鶴寿荘)</li> <li>③ 備前市総合運動公園内</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A 暮らしおたすけルート(A-1 約5.9km、A-2 約5.1km)</li> <li>B 絶景おもてなしルート(約2.4km)</li> <li>C 走島おでかけルート(C-1:約3.0km、C-2:約5.4km)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>崎津集落ガイドセンター～きんつ市場までを双方向に運行(片道約1km)</li> </ul>
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日:10:10～15:45</li> <li>土日:9:30～16:15</li> <li>※いずれも45分間隔運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8:30～16:00</li> <li>※1日4便(両地区とも)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>始発 7:22 着～終発 13:48 着</li> <li>※朝7便、昼6便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A 8:30～17:00</li> <li>B 9:00～17:00</li> <li>C 8:00～16:00</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9:30～17:00</li> <li>※15分間隔運行</li> </ul>
運転手	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元のバス運転手を配置</li> <li>11/3に住民ガイドによるナビゲートを実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>笹尾東地区</li> <li>運転手:NPO法人 地域お助けネット</li> <li>オペレータ:東員町役場職員</li> <li>笹尾西地区</li> <li>運転手:自治会の中で選任</li> <li>オペレータ:自治会の中で選任</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①・② "NPO法人スマイル・つるみ"のメンバー</li> <li>③ 備前市職員</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A バス事業者(鞆鉄道株)</li> <li>B タクシー事業者(アサヒタクシー株)</li> <li>C 地域ボランティア(ひまわり会)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市役所職員</li> <li>崎津タクシー</li> <li>富津地区振興会会員</li> </ul>

調査概要

	福島県 いわき市	三重県 東員町	岡山県 備前市	広島県 福山市	熊本県 天草市	
利用者確保	車庫	・いわき・ら・ら・ミュウ	・笹尾西地区 笹尾連絡所(東員町公共施設) ・笹尾東地区 各自治会集会所(4自治会)	①・② NPO 事務所近くの倉庫(屋根あり) ③ 備前市総合運動公園	A 福山地区消防組合南消防署出張所 B アサヒタクシー乗務所 C 公民館・ふれあいプラザ複合施設	・崎津集落ガイダンスセンター
	利用者確保	・市長記者会見 ・市公式 HP への情報掲載 ・SNS を活用した情報発信 ・地区住民への回覧 ・路線バス車内への公告掲示 ・FM いわきでの PR 放送 ・メディア報道 ・チラシ・ポスターの掲出、PR パネルの設置 ・施設での館内放送 ・利用者へのお買物券の配布(イオン) ・世界水族館会議をはじめとする各種イベントでの PR	・広報とういん11月号掲載 ・東員町ホームページに掲載 ・自治会長に利用者募集の協力依頼 ・地域内ちらし回覧、各戸配布 ・報道に投げかけ	・鶴海地区内の全戸を対象にチラシを配布 ・NPO メンバーによる積極的な周知活動 ・備前市広報「広報びぜん」に掲載 ・市公式 HP への情報掲載 ・メディア報道	・地域組織(町内会、観光ガイド等)との連携・チラシ配布、乗り方教室の実施 ・「広報ふくやま」や新聞への掲載 ・SNS 等の活用 ・出発式の実施	・世界遺産である崎津集落を訪問する観光客へのHP及び現地での周知 ・住民へのチラシ等による周知
	効果検証	・運行日誌 ・アンケート調査 ・周辺施設・住民等へのヒアリング ・『いわき市次世代交通システム研究会』による産学官連携での実証検証	・運行日誌 ・アンケート調査 ・地域お助けネット、各自治会聞き取り	・運行日誌 ・アンケート調査(利用者及び試乗会参加者) ・GPS 調査(走行ルート・距離の把握) ・運行関係者(NPO)へのヒアリング(工夫した点、事業化に向けた課題 等)	・運行日誌 ・アンケート調査 ・GPS 端末を活用した走行軌跡の記録・分析	・運行日誌 ・観光客への利用者アンケート ・住民への利用者アンケート
主な助言・調整	<ul style="list-style-type: none"> <li>幅員が狭く交通量の多い商店街区間については回避するルートを推奨(市が周遊促進を図っている別区間へのアクセスを念頭にルート再設定)</li> <li>既存交通(路線バス・高速バス)との連携のため交通ターミナル周辺に停留所を設置</li> <li>乗車時間の長さや観光客の移動実態を鑑み、より短時間に周遊できる短距離周遊ルートと長距離周遊ルートの組合せを提案</li> <li>運行ルート沿いに住宅(駐車場)が立地しており、沿道住民にも情報提供しておくよう助言</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>団地規模が大きいことから、エリア及び拠点となるバス停を絞る必要があると助言</li> <li>運行台数を1台から2台に変更するとともに、笹尾東地区と西地区で運行主体を変更して事業化の可能性を検証</li> <li>警察署へは早めに情報提供するよう助言</li> <li>デマンド運行における予約・配車の流れを明確化し、マニュアル化するよう助言</li> <li>公共交通としてのグリスロの導入可能性を検証するよう進言(カーシェアや一般タクシー的な運用でない、乗合での運用を推奨)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主な利用者である高齢者のニーズを踏まえ、無理の無いダイヤ設定で送迎拠点を追加するよう助言</li> <li>送迎拠点を明確化し、具体的な送迎方法を整理するよう助言</li> <li>将来的に有償運送を想定するのであれば特に、運輸局へは事前に情報提供・相談するよう助言</li> <li>天候不良等で運行を休止する場合の流れについて明確化するよう助言</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幅員・段差や歩行者との輻輳の懸念について、管理者調整、実走確認、地域合意が課題であることを助言し、各種調整を支援</li> <li>各ルートについて、ルート及びサービス内容を調整するよう助言</li> <li>次年度以降の本格運行(有償運行含む)を睨みつつ、運輸支局、警察、地域と詳細を調整することを助言</li> <li>事故発生時や悪天候時等による運行判断など、意思決定者と連絡体制を整理し、関係者で共有するよう助言</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスとの差別化(ルート・頻度等)が課題であることを指摘し、エリアの見直しとともに、より事業化のイメージに近い運行方法で計画を見直すよう助言</li> <li>警察署へは早めに情報提供するよう助言</li> <li>ガイド料として運賃相当を収受することは乗合事業と見なされるため、乗合許可無く運行することが難しい旨を助言</li> <li>乗降場所設置の際は情報提供のあり方をふくめ検討するよう助言</li> <li>駐車方法について、安全に留意した対応をとるよう助言</li> </ul>	
	利用実態	<p>延べ利用者数</p> <p>646 人(1 日平均 46.1 人)</p> <p>延べ利用者数 ÷ (便数 × 車両定員)</p> <p>73.2%</p> <p>期間中総走行距離</p> <p>428 台・km</p> <p>CO2削減効果</p> <p>90kg-CO2 ※乗用車との比較</p> <p>利用概況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗車率が高く、グリスロの需要の高さが伺える結果となった(特に土日は 90%以上と高い)。</li> <li>アクアマリンパーク内での乗降者が大半であり、アクアマリンパークの観光客が周遊する際に活用されるケースが多い。</li> <li>モビリティに乗ること自体が観光コンテンツとなっているケースもある。</li> <li>積み残しが発生しており、輸送力の強化が必要。</li> </ul>	<p>111 人(1 日平均 8.5 人) ※笹尾東地区 25 人(1 日平均 1.9 人) ※笹尾西地区 86 人(1 日平均 6.6 人)</p> <p>運行便限定(ネット値):63.1% 全便(グロス値):38.5%</p> <p>10kg-CO2 ※乗用車との比較</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>いずれの地区についても予約対応・配車について問題なく対応することができた。</li> <li>想定以上にバッテリーが持続することがわかった。</li> <li>目的地として 1 号館とバス停を設定したが、対象が日常生活に困っている方だったこともあり、バス停までの需要がなかった。</li> <li>利用者数は、自治会の取り組み(積極さ)次第で大きな差が出た。</li> </ul>	<p>110 人(1 日平均 10.0 人) ※11/10 試乗会の利用者(約 350 人)は含まず</p> <p>運行便限定(ネット値):46.2% 全便(グロス値):13.1% ※催し開催時及び試乗会の利用者は含まず</p> <p>8kg-CO2 ※乗用車との比較</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>買物、行事、通院目的での利用が多い結果となった。なお、同移動に関しては普段は徒歩もしくは自家用車を利用している。</li> <li>利用者数は予想を下回っており、一部の住民のみの利用にとどまった。</li> <li>一方でイベント(市民ふれあい福祉まつり・こども応援フェスタ)での活用においては半日で約 350 人の利用があり、市民の関心の高さが伺えた。</li> </ul>	<p>1,071 人(1 日平均 76.5 人) ※暮らしおたすけルート 369 人(1 日平均 26.3 人) ※絶景おもてなしルート 669 人(1 日平均 51.5 人) ※走島おでかけルート 33 人</p> <p>暮らしおたすけルート:91.8% 絶景おもてなしルート:59.3% 走島おでかけルート:42.3%</p> <p>140kg-CO2 ※乗用車との比較</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の目標として、当初は 300 人程度を見込んでいたが、好評で予想を上回る利用があったため、途中から目標 1,000 人に上方修正した。</li> <li>暮らしおたすけルートについては高齢者の女性、絶景おもてなしルートは 20~70 歳代の幅広い年代で利用された。</li> <li>地域(特に高齢者)の移動支援や観光客の散策支援に対して有効であることが確認でき、地元の本格導入への期待が高まった。</li> </ul>	<p>706 人(1 日平均 50.4 人)</p> <p>26.9%</p> <p>438 台・km</p> <p>92kg-CO2 ※乗用車との比較</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者のうち 9 割以上が観光客であり、来訪者の約 17%が利用。</li> <li>観光客など高齢者や歩行による移動に自信がない方への移動手段確保という観点では有効であった。</li> <li>地域住民の利用が少なく、事業化に向けた地元の機運の更なる向上が課題である。</li> </ul>

	福島県 いわき市	三重県 東員町	岡山県 備前市	広島県 福山市	熊本県 天草市
利用者の声	<ul style="list-style-type: none"> <li>本格導入を期待する声が多数。</li> <li>エリア内の回遊性、観光地としての魅力向上、自家用車の稼働抑制、CO2 の削減効果などへの期待が集まっている。</li> <li>供給量を上回る利用があり、積み残しが生じている中、<u>利用者が一度下車すると、再度乗車することが難しい状況</u>であった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>「地区の人のつながりに役立った」「知らない人と話すようになった」という声</u>が、ほとんどの関係者から出た。</li> <li><u>徒歩負担が大きい移動や家族に送迎してもらっている移動、重い荷物を伴う移動</u>などにおいてグリスロ活用の利便性が確認できた。</li> <li>普段は徒歩なのであまり外出しないという方が、<u>外出する機会が増えた。</u></li> <li><u>「荷物の置き場がもう少し欲しい」「風が入って寒い」</u>等の声があった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者向けアンケートでは<u>有償でも継続してほしい</u>という回答が8割以上を占めた。</li> <li>車内で会話が弾み<u>コミュニケーションが図られた点、すれ違う住民と自然な挨拶ができて通常の自動車にはない良さを感じた</u>という意見が寄せられた。</li> <li><u>防寒対策、前日予約制の改善、シートベルトの設置</u>などに検討の余地がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>全体的に高評価。</u></li> <li><u>本格導入へ前向きな意見</u>が多く、利用者からの期待が感じられた。</li> <li><u>地区住民は日常の移動手段として、観光客には回遊が広がる</u>ことが特に評価された。</li> <li><u>運行本数の増加、使いやすい運賃設定、寒さ対策等</u>に関する要望もあった。</li> <li>走島においては<u>悪天候への対応(突風・波しぶき)</u>が課題。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客・地域住民ともに、<u>「楽しかった」「便利そう」「快適だった」</u>など肯定的な意見が多かった。<u>雨天時に歩かなくて助かる</u>というような意見も多かった。</li> <li>有料時の利用意向として、観光客・地域住民ともに<u>約7割が有償でも利用すると回答。</u></li> <li>観光バスの到着時など、<u>定時運行でなくオンデマンドを求める声</u>が多数あった。</li> </ul>
メディア紹介	<ul style="list-style-type: none"> <li>新聞:福島民報、福島民友、いわき民報、河北新報、共同通信等</li> <li>テレビ:NHK、福島中央テレビ</li> <li>その他:FMいわき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新聞:毎日新聞</li> <li>テレビ:ラッキータウン TV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新聞:山陽新聞</li> <li>テレビ:山陽放送、瀬戸内海放送、テレビせとうち</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新聞:中国新聞、山陽新聞</li> <li>テレビ:NHK、中国放送、広島ホームテレビ、テレビ新広島</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新聞:熊本日日新聞</li> </ul>

【参考】ルート概要

福島県 いわき市	三重県 東員町	岡山県 備前市	広島県 福山市	熊本県 天草市
 <p>運行予定ルート(提案時)</p>	 <p>運行予定エリア(提案時)</p>	 <p>運行予定エリア(提案時)</p>	 <p>運行ルート A(提案時) 運行ルート B(提案時) 運行ルート C(提案時)</p>	 <p>運行予定ルート(提案時)</p>
				
<p>① 運行ルート(右上が乗降拠点の一つである観光施設)</p>	<p>① 送迎の目的となるスーパー</p>	<p>① 運行ルート(県道、バス路線、右側は閉店したGS)</p>	<p>① 運行ルート A-1(平地区内、バス路線、信号制御あり)</p>	<p>① 乗降拠点となるガイドセンター</p>
				
<p>② 運行ルート(大型商業施設北側)</p>	<p>② 運行ルート(最も太い幹線道路、バス路線)</p>	<p>② 運行ルート(集落内道路、比較的広い道)</p>	<p>② 運行ルート A-2(沼南病院付近)</p>	<p>② 運行ルート(既存バス路線でもある)</p>
				
<p>③ 運行ルート(三崎公園・マリンタワーへのルート)</p>	<p>③ 運行ルート(団地中心エリア、沿道には店舗が立地)</p>	<p>③ 運行ルート(集落内道路、比較的狭い道)</p>	<p>③ 運行ルート B(常夜灯へのメイン道路、幅員は狭い)</p>	<p>③ 運行ルート(左)(右側は生活道のため車両規制中)</p>
				
<p>④ 高速バスターミナル(高速バスとの乗降拠点)</p>	<p>④ 運行ルート(団地内道路、比較的狭い道)</p>	<p>④ 運行ルート(集落内道路、比較的広い道)</p>	<p>④ 運行ルート C(島内の集落内の道路、幅員は狭い)</p>	<p>④ 実証調査エリア集落全景</p>

■アンケート調査結果の概要

	福島県 いわき市	三重県 東員町	岡山県 備前市	広島県 福山市		熊本県 天草市		目的別地域小計		5地域合計
運行目的	観光交通	生活交通	生活交通	生活交通 (鞆の浦, 走島)	観光交通 (観光客のみ)	生活交通 (住民のみ)	観光交通 (観光客のみ)	生活交通 (東員, 備前, 福山, 天草)	観光交通 (いわき, 福山, 天草)	
利用者性別										
利用者年齢										
利用者運転免許取得状況										
利用者居住地										
利用者支払意思				<p>・バスやタクシーと比べて高くてもよいと答えた利用者はわずか0.5%。 ・一方、安い方がよいと答えた利用者は約70%。</p>	<p>・バスやタクシーと比べて高くてもよいと答えた利用者は約3%。 ・一方、安い方がよいと答えた利用者は約55%。</p>					
まとめ	<ul style="list-style-type: none"> <li>性別・年齢別利用者がばらついており、多様な層が利用している</li> <li>大半が市内在住者</li> <li>有償時の支払意思額は100円程度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の利用が多い</li> <li>他地区と比較して男性の利用が多い</li> <li>全員が市内在住者(会員制のため)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢・女性の利用が多い</li> <li>全員が市内在住者(会員制のため)</li> <li>有償時の支払意思額は100円程度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢・女性の利用が多い</li> <li>運転免許未取得者の利用が多い</li> <li>他の生活交通と比較して市外居住者の利用が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>性別・年齢別利用者がばらついており、多様な層が利用している</li> <li>大半が市外在住者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の半数以上が高齢者で女性が多い</li> <li>利用者の半数以上の支払意思額が100円以上で、100~200円未満が最も多い</li> <li>一方、約3割が無償での利用を期待している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>性別・年齢別利用者がばらついており、多様な層が利用している</li> <li>大半が市外在住者</li> <li>全体の約8割の利用者が支払意思額100円以上を示し、そのうち約1割が300円以上である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の約9割が60歳以上で、免許非保有者の割合も高い</li> <li>全体の半数以上の利用者が100~200円未満でのサービス提供を希望している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の性別・年齢は分散傾向にある</li> <li>生活交通と同様、全体の半数以上の利用者が100~200円未満を希望しているが、無償を希望する声は生活交通よりも少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光交通利用者が多く、全体としては世代が概ね等分に分散</li> <li>全体の5割強が100~200円未満を希望</li> <li>一方、2割弱が無償での利用を期待している</li> </ul>

■ヒアリング結果の概要（○:よい点, ●:気になる点, 課題）

	福島県 いわき市	三重県 東員町	岡山県 備前市	広島県 福山市	熊本県 天草市	まとめ	
運行目的	観光交通	生活交通	生活交通	生活交通 (車の浦, 走島)	観光交通 (観光客のみ)	生活交通, 観光交通	
利用者の声	<ul style="list-style-type: none"> <li>○景色を楽しめた、開放的</li> <li>○便利・面白い</li> <li>○回遊性の向上・観光地の価値向上に繋がることを期待</li> <li>○移動自体が楽しい</li> <li>●車両内が常時混雑しており、乗りたいのに乗れなかったり、途中で降りにくかったりする状況</li> <li>●便数・ルート・停留所位置については改善が必要</li> <li>●他の車両との速度差が気になる</li> <li>●車両のモーター音が気になる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○重い荷物を持っている際や、徒歩では遠い距離を移動する際に助かる</li> <li>○静か、乗り心地が良い</li> <li>○車内での会話が弾む、外出機会が増える</li> <li>○近所のつながりがもてる</li> <li>●重い荷物(灯油缶など)を運ぼうとすると車両スペースが狭い</li> <li>●寒さ対策が必要</li> <li>●道路の凹凸が体に響く</li> <li>●速度が少し遅い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○車内での会話が弾む、外出機会が増える</li> <li>○便利・面白い</li> <li>○景色を楽しめた</li> <li>○乗り心地が良い</li> <li>○車高が低く乗りやすい</li> <li>●寒さ対策が必要</li> <li>●前日予約制の改善(当日受付など)</li> <li>●シートベルトの設置を望む</li> <li>●無料だと心苦しい(有料希望)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○全体的に低評価項目が少ない</li> <li>○乗り降りしやすい</li> <li>○安心感がある</li> <li>○乗り心地が良い</li> <li>○スピードがちょうど良い</li> <li>○デザインがかわいい</li> <li>○市が車両調達して地元が運転するお出掛け支援で利用したい</li> <li>●「窓がないこと」による気温・雨・風などの影響(寒さ対策等)</li> <li>●離島では海岸付近での悪天候時の対応に不安が残る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○全体的に低評価項目が少ない</li> <li>○乗り降りしやすい</li> <li>○安心感がある</li> <li>○乗り心地が良い</li> <li>○スピードがちょうど良い</li> <li>○デザインがかわいい</li> <li>○ドライバーとのコミュニケーションに好感がもてる(毎年来たい)</li> <li>●事故に対する不安がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗っていて楽しい</li> <li>○便利</li> <li>○乗り心地が良い</li> <li>○ドライバー・ガイドと話をしながら移動できる</li> <li>○雨天時の移動手段として優れる</li> <li>●客が多いときは随時運行が良い</li> <li>●寒さ対策が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運行目的によらず、利便性の高さや景色を楽しめる点、乗り心地が良い点については評価が集中した</li> <li>○生活交通においては車内での会話、車内と車外の間での会話が弾む点がメリットとして挙げられた</li> <li>●寒さ対策についてはいずれの地域でも課題として挙げられた</li> <li>△速度の遅さについては地域によって評価が分かれたが、グリスロ単体の速度だけでなく、他の車両との速度差を懸念する声があった</li> </ul>
運行事業者の声	<ul style="list-style-type: none"> <li>○生活の足として活用している例も見受けられ、生活交通の足としての活用の可能性も伺える</li> <li>○運転手のモチベーションにつながる</li> <li>●バッテリーが重く、バッテリー交換要員を常駐させる必要があった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○オペレータから運転手への連絡・やり取りについては特に問題なく実施できた</li> <li>○運転手のモチベーションにつながる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○事業化するのであれば有償で運行したい</li> <li>○運転手のモチベーションにつながる</li> <li>●需要が増えると現行体制ではデマンド型での運行が難しい(予約受付体制が整わない)</li> <li>●自動車利用者が多く、公共交通への関心を引き出しきれなかった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○当初低速による影響を危惧していたが、狭い路地では十分なスピードであるという意見が多数</li> <li>○運転手のモチベーションにつながる</li> <li>●高齢者の移動支援としては路線定期では乗車人数が少ない</li> <li>●乗車定員が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運転手のモチベーションにつながる</li> <li>●駐車待機場所に困ることがある</li> <li>●更なる広報が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○従業員(運転手)のモチベーションに繋がる点に評価が集中した</li> <li>●グリスロの輸送力の低さに起因する収益性の低さについては課題として捉えている事業者が多い</li> </ul>	
運転手の声	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者に「ありがとう」等の声をかけていただくことが通常業務では少なく、モチベーションになった</li> <li>●バッテリーの持久力が悪く運転に気を遣った</li> <li>●走行時のモーター音が気になった</li> <li>●見所が少ない区間はもう少しスピードが出たほうが良いと感じた</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運転が楽しい</li> <li>○想定以上にバッテリーが持続する</li> <li>○利用者宅やルートに不安があったが、問題なく運行できた</li> <li>○車内のみならず、すれ違う人との挨拶が増えた</li> <li>●暑さ、寒さへの対策が不十分</li> <li>●雨よけがビニールだと長期的な利用は困難</li> <li>●車両の操作に慣れるまで大変</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○すれ違う住民と自然な挨拶ができる</li> <li>○利用者に喜んでもらえてやりがいを感じた</li> <li>○地域に役立っていることが明確に感じられた</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地元が盛り上がる</li> <li>○車幅等のサイズは当地に適切</li> <li>●窓が無いため冬、夏、雨、雪の日などお客様に対して快適でない</li> <li>●実運行・維持管理面での車体に係る懸念あり(車高や内輪差、防水処理ハンドルの位置など)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光貸切ならよいかもかもしれない(季節的に運行が厳しい時期もある)</li> <li>○狭い路地では十分なスピード</li> <li>○地元が盛り上がる</li> <li>○速度も適当で中心部も問題無し</li> <li>●窓が無いため冬、夏、雨、雪の日などお客様に対して快適でない</li> <li>●実運行・維持管理面での車体に係る懸念あり(車高や内輪差、防水処理ハンドルの位置など)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車両の操作に慣れるまで大変</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者や地域とのコミュニケーションが運転手のモチベーションに繋がる点に評価が集中した</li> <li>●暑さ・寒さ・雨対策については課題として捉えている運転手が多い</li> <li>●車両の操作に慣れるまで時間がかかるという意見も複数地域で寄せられた</li> <li>△速度については評価が分かれたが、ルート設定が適切であれば課題とならない可能性が伺える</li> </ul>
自治体の感想	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地区内の車両利用抑制に繋がる取組み</li> <li>○回遊性を確保する手段としての有効性が伺える</li> <li>●需要に見合ったサービス提供が課題</li> <li>●運行の担い手探しが課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○グリスロ導入をきっかけに将来の足の確保について地域で話し合うきっかけとなった</li> <li>○地区の人とのつながりに役立つ</li> <li>●走行音が静かで接近していることが伝わりにくい</li> <li>●車両が軽自動車より弱く事故に対する懸念がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域住民のお出掛けの利便性が向上</li> <li>○生活の質が向上(外出機会の拡大、コミュニケーションツールとしての有効性)</li> <li>○介護予防効果が期待される</li> <li>●運行の担い手探しが課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者の移動支援に対して有効</li> <li>○これほど地域から喜ばれる行政施策であり、行政職員としてもやりがいがある</li> <li>●離島においては悪天候(海岸付近での突風や波しぶきなど)への対応が課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光客の散策支援に有効</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者の満足度が高い</li> <li>●歩行する観光客が多い場合の共存が課題</li> <li>●運行の担い手探しが課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者の意見がいずれの地区も概ね肯定的であり、地域課題の解決に資する交通手段であることは多くの地区で確認された</li> <li>○コミュニケーションツールとしての有効性を認識する声が複数あり</li> <li>●車両そのものへの課題はあまり挙げられておらず、運行計画の改善や事業スキームの具体化の部分で課題を挙げた地域が多い</li> </ul>
まとめ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○積極的な広報により多くの利用者が確保できた</li> <li>●想定以上の需要により、計画時に想定した運用がなされない部分もあり、他の交通手段による地域課題解決も含めた検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○介護までは不要だが移動に困る領域における導入の有効性が伺えた</li> <li>○団地内での共助を推進するコミュニケーションツールとしての活用期待</li> <li>●車両性能の面でクリアすべき課題が多く挙げられており、別車両(ヤマハ車両等)でも実証調査が実施できるとよい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○コミュニケーションや外出機会の拡大への波及効果が確認され、福祉事業との親和性が伺えた</li> <li>○車両自体が有する移動ツールとしての付加価値を確認できた</li> <li>●今後の事業化を検討する上で、利用者確保や担い手側の体制構築に課題が残る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○全体的に低評価の項目が少なく、住民・観光客共に必要と評価</li> <li>○狭い路地が広がる地域での生活交通としての運用の有効性が伺えた</li> <li>●乗車定員の少なさと、悪天候への対応(特に離島において)に関しては課題が残る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○全体的に低評価の項目が少なく、住民・観光客共に必要と評価</li> <li>○全事業の中でも最も利用が多かった路線であり、狭い路地が広がる観光地での運用の有効性が伺えた</li> <li>●駐車待機場所など、運行部分以外の車両の配置についても今後検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光客や高齢者、雨天時の移動などにおいて有効性が伺えた</li> <li>●地域住民の利用が少なく、かつ事業化に向けた地元の機運の更なる向上が課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>

## 3.8 報告会の実施

### 3.8.1 実施目的

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する場を設けることで、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とした。

併せて、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コミュニティ形成のきっかけ作りとしても活用した。

### 3.8.2 実施概要

実施概要は以下の通り。

- |       |                                 |             |
|-------|---------------------------------|-------------|
| 1) 日時 | 平成 31 年 2 月 12 日 (火)            | 15:00~17:30 |
| 2) 場所 | TKP 虎ノ門駅前カンファレンスセンター            |             |
| 3) 次第 |                                 |             |
| 15:00 | 開 会                             |             |
|       | 挨拶                              | 国土交通省       |
|       | 関係者紹介                           | 国土交通省       |
| 15:10 | 国土交通省実証調査結果報告 (いわき、東員、備前、福山、天草) |             |
| 16:10 | エコモ財団実証調査結果報告 (横浜、輪島、松江)        |             |
| 16:50 | 休憩                              |             |
| 17:00 | 意見交換                            |             |
| 17:25 | 閉会                              |             |
|       | 挨拶                              | 国土交通省       |

## 4. 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 先行事例の調査

エコモ財団による「地域内や観光地における電動小型低速車の活用に向けた実証実験」の対象地域における実証調査の概要、工夫点及び課題についてヒアリング調査を行い把握した。対象地域は以下の3地域とした。次頁に取りまとめ結果を示す。

表 調査対象地域

実証地域	提案者
横浜市金沢区富岡西（神奈川県）	京浜急行電鉄株式会社
輪島市（石川県）	輪島商工会議所
松江市（島根県）	エコ×ユニバーサルな松江のまちづくりを考える会

## ■実証実験の概要

	神奈川県 横浜市(金沢区富岡西)	石川県 輪島市	島根県 松江市												
提案者	京浜急行電鉄株式会社	輪島商工会議所	エコ×ユニバーサルな松江のまちづくりを考える会												
地域区分	都市郊外部, ニュータウン	市街地	郊外部, 住宅団地												
目的分類	生活支援	観光振興	生活支援・観光振興												
地域概況	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象地は、経済成長期に、電鉄沿線へ整備され丘陵型の住宅地。急勾配の坂、狭い道も多い。</li> <li>路線バスの走行エリアが限られるため交通空白地域が存在し、高齢化に伴い移動弱者が増加。</li> <li>公共交通需要の更なる低下も見込まれ、既存サービス水準の維持が難しくなることが懸念される。</li> <li>電動小型低速車の地域住民の移動支援に役立つモビリティであるのかを検証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市は観光地であるが市内の移動手段が脆弱で、観光客の滞在時間が短くなっている。</li> <li>高齢化に伴い市民の移動手段確保も課題。</li> <li>これらの交通問題に対処するため平成26年度より電動カートの公道走行を行っているが、ドライバーの育成、確保が課題となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象地は、昭和50年代以降、中心市街地から約3kmの高台に造成された3つの住宅団地。</li> <li>団地の間には小さな生活拠点として、食料品店やATM、喫茶店、福祉施設等が集積。しかし、団地と高低差があり、クルマを所有しない高齢者にとっては移動が大きな負担となっている。</li> <li>小さな拠点から1km圏内の3団地において、グリーンズローモビリティによる交通弱者に対する移動支援の有効性を検証</li> <li>期間中に開催されるイベントなどに合わせ、観光振興や地域交流の促進等を目的とするグリーンズローモビリティ活用の有効性を検証</li> </ul>												
実験のねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルートは、路線バス運行頻度の補完、斜面移動の支援や買い物客の支援を目的として設定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 輪島自動車学校におけるグリーンズローモビリティ運転研修プログラム及び商工会議所の運転マニュアルの有効性を検証</li> <li>② 輪島シルバー人材センター派遣スタッフや地元住民などのドライバーの活用可能性を検証</li> <li>③ 地域の多様な事業主体へのモビリティ運行事業の拡大を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動交通に対するニーズを把握するため、運行前の事前住民アンケート調査を実施</li> <li>全域でのデマンド運行を最終目的としながら、①体験型プレ運行、②定路線循環運行、③デマンド運行の3ステップで実証実験を実施。</li> <li>利用ニーズへ即座に対応できるよう、基地局は常時車両の位置・乗車状況を確認できる仕組みを構築。</li> </ul>												
実証内容	<table border="1"> <tr> <td>ルート名</td> <td>富岡第一地区</td> <td>富岡第三地区</td> </tr> <tr> <td>路線長</td> <td>約3.7km</td> <td>約5.4km</td> </tr> <tr> <td>運行回数</td> <td>17回/日</td> <td>13回</td> </tr> <tr> <td>運行間隔</td> <td>約25分</td> <td>約30分</td> </tr> </table>	ルート名	富岡第一地区	富岡第三地区	路線長	約3.7km	約5.4km	運行回数	17回/日	13回	運行間隔	約25分	約30分	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 輪島総合自動車学校におけるグリーンズローモビリティ運転研修の実施</li> <li>② ドライバー育成研修受講者によるグリーンズローモビリティ試験運転</li> <li>③ 輪島KABULET(社会福祉法人 佛子園)のスタッフによるグリーンズローモビリティの試験運転及び輪島あかり人(観光案内ボランティア)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>YMPC ゴルフカー(4人乗り・7人乗り) __各1台</li> </ul>
ルート名	富岡第一地区	富岡第三地区													
路線長	約3.7km	約5.4km													
運行回数	17回/日	13回													
運行間隔	約25分	約30分													
使用車両	日立ゴルフカー(4人乗り) __2台	YMPC ゴルフカー(4人乗り・7人乗り) __各3台	YMPC ゴルフカー(4人乗り・7人乗り) __各1台												
運行形態	定路線巡回	定路線循環型	定路線循環型からデマンド型へ												
調査時期	10月29日～11月18日	7月21日～8月24日, 11月1日～1月31日	9月2日～12月16日												
運転手	京急文庫タクシー	輪島商工会議所 他	社会福祉法人みずうみ 他												
特徴的な取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>協働・共有型モビリティ(電動カート)の運行情報を、買物バスや路線バスの運行情報と統合し、情報提供システムを構築</li> <li>乗客は事前に会員登録し、乗降位置等データ集積のためICカードを活用。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドライバー育成を目的に、運転マニュアルと運転講習プログラムを開発。</li> <li>運転マニュアルは商工会議所内ドライバー向けに作成していたもので、本実証により他地域にも展開が可能なレベルの完成度に至っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>期間中、団地内以外にも松江城内や地域イベントでの実証走行など、多様な利用法を検証。</li> <li>車内に市販のウェブカメラやGPS、AIスピーカー等を搭載し、基地局と結ぶことで、予約ニーズに即座に対応できるよう独自システムを開発。</li> </ul>												

## 4.2 グリーンスローモビリティの活用場面

今回の実証調査による結果・知見をもとに、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	運営者	沿線地域	都市部	三下まち	中山間地	離島	生活交通
1 交通手段確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通サービスが十分行き届いていない地域</li> <li>○道路が狭小で一般車両の進入が困難な地域</li> <li>○需要低密で公共交通の確保維持が困難な地域</li> <li>・交通事業者単独での対応困難</li> <li>・地域主体の対応困難（高齢化）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通空白地を解消</li> <li>・ファースト/ラストマイルの移動手段を確保</li> <li>・地域住民が主体となった運営がしやすい移動手段</li> <li>・運転がシンプルで安全性が高い</li> <li>・構造がシンプルなため故障が少ない</li> </ul>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■短距離、ちよい乗りの移動手段が望まれる地域</li> <li>■ガソリンスタンドのない地域</li> <li>■公共交通に対する地域意識の喚起が望まれる地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・家庭内電源で充電可能、場所を選ばず導入可能</li> <li>・気軽に楽しく利用ができ、利用意欲を喚起</li> <li>・身近で親しみがわきやすく、主体的関与の意識を喚起</li> </ul>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2 福祉対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>■高齢化が進展する地域</li> <li>○足腰の弱い高齢者の生活交通が必要な地域</li> <li>○高齢者の福祉対策の充実が必要な地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者が利用しやすい移動手段</li> <li>・乗降がしやすい</li> <li>・きめ細かなサービスの提供可</li> <li>・高齢者の健康増進、介護予防に貢献</li> <li>・外出機会・交流機会を創出</li> <li>・運転者等の運営関与で活動機会を創出</li> </ul>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■地域コミュニティの維持・活性化が望まれる地域</li> <li>■観光振興が望まれる地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・イベント時の移動、回遊を支援</li> <li>・点在する観光スポットの回遊喚起</li> <li>・坂道等による徒歩の抵抗感を緩和</li> <li>・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</li> </ul>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
3 地域活力維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>■環境負荷軽減やエネルギー対策が望まれる地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電動で環境にやさしい移動手段を実現</li> <li>・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</li> </ul>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■観光振興が望まれる地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光振興が望まれる地域</li> </ul>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
4 観光振興	<ul style="list-style-type: none"> <li>■環境負荷軽減やエネルギー対策が望まれる地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電動で環境にやさしい移動手段を実現</li> <li>・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</li> </ul>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■観光振興が望まれる地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光振興が望まれる地域</li> </ul>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
5 環境対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>■環境負荷軽減やエネルギー対策が望まれる地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電動で環境にやさしい移動手段を実現</li> <li>・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</li> </ul>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■観光振興が望まれる地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光振興が望まれる地域</li> </ul>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

#### 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。

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、古い町並みが残る地域や漁村集落、離島において、地区内の中心地やバスセンター、フェリー乗り場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は、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。

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)	YMPC (4人乗り)	YMPC (7人乗り)	日立 (4人乗り)
全長	4,590mm	4,695mm	4,685mm	3,120mm	3,960mm	3,100mm
全幅	1,695mm	1,695mm	1,695mm	1,330mm	1,330mm	1,210mm

	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、電気自動車であることから、環境に優しい（Green）ことはもとより、通常のガソリン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、ガソリンスタンド等への燃料補給のための回送が不要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。今回の実証調査においても、調査事例 5 地域中 4 地域（東員町、備前市、福山市（走島）、天草市）が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	中山間地 低密市街地	離島	生活交通	観光交通
●	●	●			●	●	●				●	●	●	

## ■ 短距離、ちょい乗りの移動手段が望まれる地域での活用

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。

今回の実証調査では、ルート長が片道1～3 km程度の定路線運行（いわき市、福山市、天草市）、あるいは1～1.5 km四方の地域内の区域運行（東員町、備前市）が主となっており、目的地までの距離が1 km未満の移動の支援が主となっている。東員町の例では、徒歩では身体的負担が大きい移動や家族に送迎してもらっている移動、重い荷物の持つての移動などにおいて、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
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・ミュウ	約 600m
	ちょ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	縁辺部～中心部(バスセンター)	約 2,300m
		②往復約 5.1km	縁辺部～中心部(バスセンター)	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
	走島おでかけルート	①往復約 3.0km	縁辺部～フェリーのりば	約 1,300m
		②往復約 5.4km	縁辺部～フェリーのりば	約 2,700m
天草市	ガイドンセンター～きんつ市場	片道約 1 km	ガイドンセンター～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	低密市街地 中山間地	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、中山間地域等のガソリンスタンドがない、あるいは撤退した地域や、離島等のガソリン価格が割高な地域での活用は有効である。

### 【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
●							●				●	●	●	●

## ■ 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。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も有しており、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などの機能面での優位性ととも、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。

今回の実証調査では、ドライバー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モビリティである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。

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）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	中山間地 低密市街地	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）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。

##### 【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。

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）も多い。さらに備前市の事例では、スポーツ公園での地域イベント時に駐車場とイベント会場とを連絡する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。

このように、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なく、地域住民等のコミュニケーションを誘発し、地域コミュニティを活性化するツールとしての効果も期待される。

##### 【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
●	●		●	●	●	●		●		●	●	●	●	●

#### 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、福山市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。

##### 【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 低密度街地	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、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	中山間地 低密市街地	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	中山間地 低密市街地	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

今回の実証調査による結果・知見をもとに、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

<b>1) 導入目的の明確化</b>	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	
<b>2) 地域特性・車両特性を踏まえたサービス内容の設定</b>	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
	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	
<b>3) 持続可能な事業スキーム設定</b>	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	
<b>4) 普及・推進に向けた取り組み</b>	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。

###### 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。

##### 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し、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、道路管理者等との協議・調整が必要である。

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。

## (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、道路の段差や曲がり角など、実際に通行可能かを検証し、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）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。

## (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。

## 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。

## (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、仮に同一ルートの実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求められる。

## 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、各地域での導入実績も極めて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。

## 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、自らの移動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。

## 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つつも、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、移動手段の確保がもたらす効用に着目して、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はあるが、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、お徳感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緒についたばかりであり、導入事例も少ないことから、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が普及することが最も望まれるが、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、導入の促進に向けて、関係者が一丸となって協調し、配慮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・待機場所での後続車の追い越しに必要な空間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、小規模な工事で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る、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、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、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。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。

## 5. 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セミナーを開催するため、セミナーの企画、準備、有識者の招聘、関係者の事前調整、結果とりまとめ等の一切の業務支援を行った。

## 5.1 シンポジウムの開催

シンポジウムを以下の通り開催した。

表 シンポジウム実施概要

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	平成30年6月25日（月）14:00～17:00
実施主体	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	大田区産業プラザPi0
議題	<p>開会挨拶</p> <p>基調講演① 東京大学大学院 新領域創成科学研究科 鎌田実 教授</p> <p>基調講演② （公財）交通エコロジー・モビリティ財団 圓山博嗣 交通環境対策部長</p> <p>活用事例① 輪島商工会議所 里谷光弘 会頭</p> <p>活用事例② 京都府建設交通部交通政策課 小林豊 課長</p> <p>活用事例③ 株式会社桐生再生 清水宏康 代表取締役</p> <p>パネルディスカッション「地域を開く！グリーンスローモビリティの可能性について」</p> <p>パネリスト：名古屋大学大学院 環境学研究科 加藤博和 教授</p> <p>大分県姫島エコツーリズム推進協議会 寺下満 会長</p> <p>東京都豊島区都市整備部 原島克典 参事 交通・基盤担当課長事務取扱</p> <p>ヤマモーターワークス株式会社 雄谷誠祐 取締役ゴルフカー事業推進部長</p> <p>株式会社シンクトゥギャザー 宗村正弘 代表取締役</p> <p>（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 課長</p> <p>コーディネーター： 国土交通省総合政策局環境政策課 三重野真代 課長補佐</p> <p>「グリーンスローモビリティポイント集」と実証調査地域募集の説明</p> <p>国土交通省総合政策局環境政策課 三重野真代 課長補佐</p> <p>閉会挨拶</p>

## 5.2 シンポジウム開催報告の作成

### 5.2.1 開催概要

#### 1) 基調講演

基調講演として、東京大学大学院 鎌田実教授及び公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 圓山博嗣交通環境対策部長から、それぞれご講演をいただいた。

鎌田教授からは、少子高齢化と人口減少が進む中、公共交通に係る地域の現状と、そのような状況下での、グリーンスローモビリティ活用への期待についてご講演をいただいた。グリーンスローモビリティの利点は、走行速度が20km/h未満であり、道路運送車両法の保安基準が緩和されるという点である一方、低速交通を十分理解し、地域交通の中での位置づけを明らかにし、低速交通の適用のフィールドを明確にしていくことの重要性についてもご指摘いただいた。

圓山部長からは、同財団が、これまで地域内や観光地において電動小型低速車の活用推進のため行ってきた調査や検討の経緯などについてご紹介いただいた。また、移動主体と地域ごとに域内交通の問題を整理し、電動小型低速車の優位性を踏まえ、それぞれ11の活用シナリオを明らかにしたこと、さらにそのシナリオを検証するための実証調査を今年度、全国3地域（横浜市金沢区、輪島市、松江市）で行う予定であることなどが報告された。



**【基調講演①】**  
グリーンスローモビリティへの期待  
東京大学大学院新領域創成科学研究科 教授  
鎌田 実 氏



**【基調講演②】**  
地域内や観光地における電動小型低速車の活用  
推進  
(公財)交通エコロジー・モビリティ財団  
交通環境対策部長 圓山 博嗣 氏

#### 2) 活用事例

活用事例の紹介として、輪島商工会議所 里谷光弘会頭、京都府建設交通部交通政策課 小林豊課長、株式会社桐生再生 清水宏康代表取締役より、それぞれご発表いただいた。

里谷会頭からは、輪島市における観光地ならではの交通課題、さらには地域の交通弱者の現状に対し、グリーンスローモビリティをどのように活用しているかなどについて、ご発表いただいた。その中で、継続的な運行においてはビジネスモデルの検討も必要であること、また交通弱者に関しては、誰もが安全して移動できる環境の整備が重要であることなどについて、ご発言いただいた。

京都府小林課長からは、これまで京都府で進められてきたグリーンスローモビリティの導入事業の

事例の中から、特に伊根町と和束町の取り組みについて詳しくご紹介いただいた。漁業と観光のまちである伊根町の課題は、自家用車利用の観光客が多いものの、道路が狭く、地域住民や観光客の安全確保であり、宇治茶の主産地である和束町の課題は、自家用車利用者の茶畑周辺への乗り入れで、その課題解決にグリーンスローモビリティの優位性が役立った。また、いずれの取り組みにおいても、地域で運営団体を立ち上げ実証を行い、利用者からの高い評価が得られていることもご報告いただいた。

清水氏からは、桐生市を拠点にグリーンスローモビリティ eCOM-8 の実証に関わりはじめたその経緯と、現在の国内導入状況、さらには地域住民の見守りや外出の機会を拡大するなどのグリーンスローモビリティ導入に対する新たな可能性などについてご紹介いただいた。また、これまでの様々な導入実績から、今後導入をご検討なさる地域に向けて産官学民金を巻き込んだ地域全体の支えが重要であるとのこと助言もいただいた。



**【活用事例①】**  
輪島における地方創生の取り組みと電動小型低速車「WA-MO」の位置づけ  
輪島商工会議所 会頭  
里谷 光弘 氏



**【活用事例②】**  
京都府におけるグリーンスローモビリティ活用事例  
京都府建設交通部交通政策課 課長  
小林 豊 氏



**【活用事例③】**  
eCOM-8 を活用した低炭素交通の普及と地域活性化  
株式会社桐生再生 代表取締役  
清水 宏康 氏



**【会場の様子】**

### 3) パネルディスカッション

パネルディスカッションは、グリーンスローモビリティの開発者と実際に事業として活用している方々、さらには有識者をパネリストとして迎え、議論を行った。

グリーンスローモビリティの開発者であるヤマハモーターパワープロダクツ(株)雄谷氏からは、ゴルフカーを地域モビリティとして適用していくために進めてきた実証実験の経緯や、ゴルフカーを活用してお年寄りがアクティブに生活するアメリカのザ・ビレッジスの事例などについてご紹介いただいた。また、(株)シンクトゥギャザーの宗村氏からは、対面シートを導入したeCOMシリーズの車両の特徴と、公道で走るためナンバープレートを取得した際のご苦労などについてもご紹介いただいた。

実際に、電動ゴルフカートを用い、今年6月まで2年間に渡り社会実証を行ってきた大分県姫島エコツーリズム推進協議会 寺下会長からは、島内でのカートの利用目的と、具体的な実証の内容についてご紹介いただいた。また、2019年に開催される東アジア文化都市、2020年のオリ・パラ開催に向け、eCOM-10の導入を決めた豊島区原島課長からは、導入を決めた経緯と予定されている今後の動き、さらには歩行者との親和性の高いバスを走らせることでの話題性や、街の価値向上への期待などについてお話しいただいた。

これを受け、交通エコロジー・モビリティ財団の熊井氏からは、車が社会を作る時代から、社会が車を作る時代になりつつある今、今後3～5年スパンで低速・電動、先々は自動運転につながるようなモビリティ及び地域交通について、積極的に検討していくことの重要性が指摘された。また、名古屋大学大学院加藤教授からは、グリーンスローモビリティはフィーダー・歩行支援としての役割のほか、自動運転とも相性が良いが、輸送面から見た場合、そのポテンシャルの低い点が課題との指摘があった。しかしその上で、単に輸送面から見たポテンシャルではなく、街全体に及ぼす外部効果を意識・考慮しつつ、その導入検討を進めていくことが必要であること、さらには輸送面だけでない魅力がグリーンスローモビリティには期待できる、その実現のためには地域の方が一体となった事業スキームの検討も必要であることなどの発言をいただいた。



## 5.2.2 参加者向けアンケートの整理

シンポジウム参加者の出席状況の整理を行うとともに、参加者を対象に実施したアンケート調査の集計を行った。

### 1) 参加状況

事前申込人数は423人、実際に来場した人数は366人であり、参加率は87%であった。

来場者の参加地域は下表の通りである。参加者が最も多い地域は東京都であり、全体の49%を占めている。地域ごとにみても関東地方からの参加者が多いことが伺える。

表 都道府県別来場者数

北海道地方	北海道	0	0				
東北地方	青森県	0	9	近畿地方	三重県	0	22
	岩手県	5			滋賀県	4	
	宮城県	2			京都府	7	
	秋田県	0			大阪府	2	
	山形県	0			兵庫県	5	
	福島県	2			奈良県	2	
関東地方	茨城県	8	247	中国地方	和歌山県	2	22
	栃木県	1			鳥取県	0	
	群馬県	19			島根県	7	
	埼玉県	5			岡山県	2	
	千葉県	6		広島県	13		
	東京都	181		山口県	0		
	神奈川県	27		四国地方	徳島県	0	2
中部地方	新潟県	1	九州地方		香川県	2	
	富山県	2			愛媛県	0	
	石川県	3		高知県	0		
	福井県	3	19	福岡県	5		
	山梨県	3		佐賀県	1		
	長野県	6		長崎県	1		
	岐阜県	1		熊本県	4		
	静岡県	16		大分県	4		
愛知県	8	宮崎県	1				
				鹿児島県	3		
				沖縄地方	沖縄県	2	2

来場者の業種については下表のとおりである。来場者で最も多かった業種は自治体であり、全体の28%を占めている。

表 業種別来場者数

業種	人数
自治体	103
国	13
NPO/市民	18
一般・公益法人	25
大学・研究機関	24
メーカー	61
交通	12
コンサル	56
金融	5
マスコミ	7
その他	42

## 2) アンケート結果

アンケートを回答した人数は161人であった。設問ごとの集計結果を以下に示す。

回答者の職業は下表の通りである。回答者で最も多かった職業は公務員（市区町村）であり、全体の38%を占めている。

表 職業別回答者数

職業	回答数
公務員(都道府県)	6
公務員(市区町村)	61
公務員(国)	2
団体職員	6
研究者	7
学生	1
会社員(製造業)	25
会社員(交通事業者)	6
会社員(その他)	22
会社員(コンサルタント)	16
その他	5
未回答	4

### Q1. セミナーの感想

回答者の約9割が「非常に良かった」または「良かった」と回答している。具体的な理由として「事例がわかりやすかった」「グリスロへの理解が深まった」「課題についても知ることができてよかった」「加藤先生の話がおもしろかった」等があげられている。

表 Q1 の回答結果

選択肢	回答数
非常に良かった	55
良かった	97
普通	8
あまり良くなかった	0
良くなかった	0
未回答	1

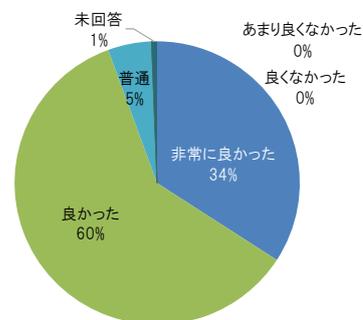


図 Q1 の回答結果

### Q2-1. グリーンスローモビリティへの関心

回答者の大多数が「とても関心がある」または「関心がある」、「やや関心はある」と回答している。

表 Q2-1 の回答結果

選択肢	回答数
とても関心がある	77
関心がある	61
やや関心はある	22
関心はない	1
どちらでもない	0
未回答	0

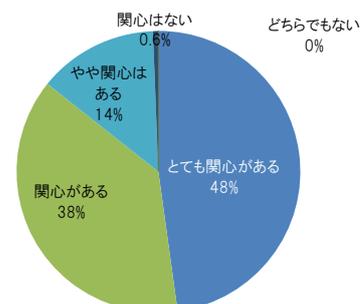


図 Q2-1 の回答結果

## Q2-2. グリンスローモビリティを使ってみたいか

回答者の9割近くが「具体的に使ってみたいところがある」または「良いところがあれば使ってみよう」と回答している。その他の回答として「コストが下がれば使ってみよう」「住民の要望があれば使ってみよう」等があげられている。

表 Q2-2 の回答結果

選択肢	回答数
具体的に使ってみたいところがある	67
良いところがあれば使ってみよう	77
あまり使えそうにない	2
その他	11
未回答	4

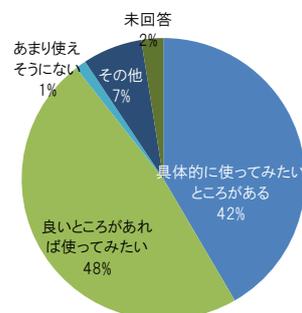


図 Q2-2 の回答結果

## Q3. グリンスロー導入推進に必要なこと（複数回答可能）

最も多く回答を得たのは「実証実験実施の支援」であり、次いで「購入等に際しての補助金」である。

表 Q3 の回答結果

選択肢	回答数
セミナー・シンポジウム	44
車両展示会・試乗会	48
実証実験実施の支援	104
導入のための調査・研究支援	73
購入等に際しての補助金	101
指針・マニュアル等の整理	65

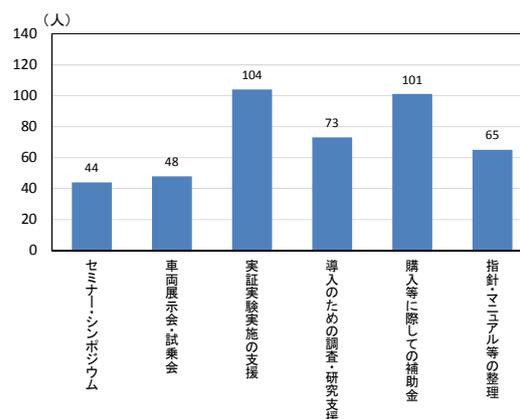


図 Q3 の回答結果

## Q4. グリンスローについての意見等（自由記述）

※主な意見

- ・警察等関係行政機関との調整、自治体の協力体制が必要。
- ・グリンスローという言葉をまずは社会、地域全体に認知、周知してもらうことが大切。
- ・まだ車両代が高すぎて…民間をもっと巻き込んだビジネスモデルの工夫が必要。
- ・都市部でも有償運行が可能になるようなビジネスモデル化できるような制度改善を望む

## 卷末資料

---

平成 30 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

公 募 要 項

平成 30 年 6 月

国土交通省総合政策局環境政策課  
復建調査設計株式会社

## 1. 事業の背景と目的

国土交通省では、まち・住まい・交通の一体的な創蓄省エネルギーの実現・低炭素社会の実現を目指している。今後の更なる低炭素社会の推進を見据えた際に、環境負荷の少ない「グリーンスローモビリティ（※）」は、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での低炭素型モビリティの導入を同時に進められる移動手段としての有効性が期待されている。

一方で、グリーンスローモビリティ導入を推進するためには、モビリティを地域の将来ビジョンの中でどのように位置づけるべきか、どのような効果を期待するのか、事業のスキームをどのように構築するのか、地域の関係主体の参画のもとで議論される必要がある。

このため、国土交通省では、自治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。

※グリーンスローモビリティ…電動で、時速20km未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上のモビリティ

## 2. 事業の全体像

### (1) 事業の概要

本事業は、平成30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（以下、採択地域と記す）から企画提案を募集するものである。

応募された企画提案を審査し（審査基準等は後述5にて記載）、そのうち優れた提案に対しては、提案書内容に基づく実証調査の実施に向け、車両を無償提供（提供条件は後述4にて記載）するとともに、国土交通省が委託する外部専門機関（後述、復建調査設計株式会社）が助言支援を実施する。

### (2) 事業の構造

本事業は、国土交通省総合政策局環境政策課が所管する事業である。

なお、事業の募集・審査等の事務局業務全般においては、本省より復建調査設計株式会社（以下復建調査設計と記す）へ委託を行い、実施・運営される。

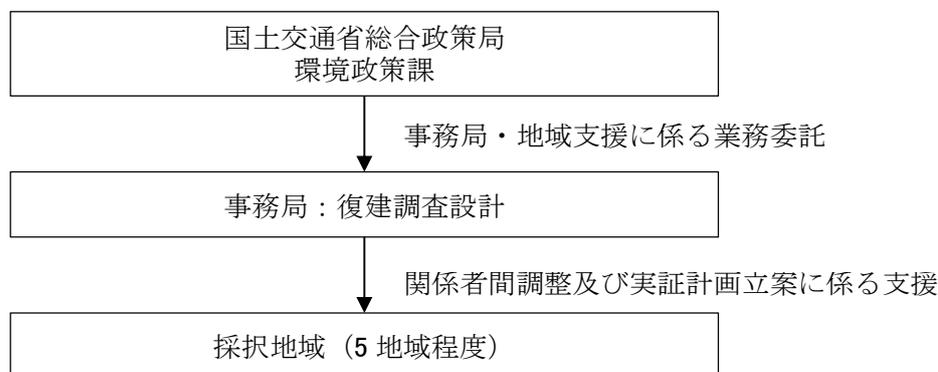


図 本事業のスキーム

### 3. 応募資格

#### (1) 応募可能な提案

以下の条件を満たした、地域内や観光地におけるグリーンスローモビリティの活用に向けた実証調査の企画提案を募集する。

- ・平成30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
- ・実証調査終了後、調査成果を活かした継続的な活動が想定できる企画であること

#### (2) 対象団体等（応募可能な団体等）

地方公共団体とする。なお、複数の地方公共団体の連携による提案も可能とする。

#### (3) 採択件数

5件程度を予定（選定基準は後述5にて記載）。

### 4. 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する。提案者は以下の条件に配慮の上で企画提案を行うこと。

#### (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。いずれも白ナンバー車両である。

表 使用車両の規格

		ゴルフカート		eCOM-8
				
		(4人乗り)	(7人乗り)	
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

※カートの車両寸法については、手配する車両のメーカー及び車種等によって若干変動する可能性がある

## (2) 調査期間

調査期間は1地域当たり2週間程度とする。地域内で実証調査箇所を複数設定することは妨げないが、事務局からの車両の無償提供期間は2週間を想定する。

なお、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。

## (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。その他、調査に必要となるドライバーの手配、車庫（雨ざらしでも問題はないが、付近に家庭用100Vの電源コンセント口がある場所）、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。また、地域内で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する。

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（復建調査設計）の助言支援を実施する。

## (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、利用者を対象として、利用実態や満足度等について効果の検証を行うこと。

## 5. 募集する提案の選定基準

選定に当たっては、以下に示す3つの視点から評価を行う。これらの視点を踏まえ、企画提案書における評価のポイントを下表の通り設定する。

<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～Cは評価の視点との関連、数字は配点)
1. 実証調査の背景・目的	① 課題解決への有効性 (A) ・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。

企画提案書における項目	評価のポイント (A～Cは評価の視点との関連、数字は配点)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）。</li> <li>② 上位・関連計画との関連性（A）</li> <li>・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。</li> </ul>
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	
3. 2 運用方法	④ 利用者の想定（B）
	・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）
	・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・交通事業者との事前相談がなされているか。
3. 5 事業化に向けた検討	⑦ 事業化計画の具体性（C）
	・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。
3. 6 その他（任意記載項目）	⑨その他（D）
	・提案に特に優れた点があれば評価を行う。

## 6. 応募方法

別紙の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。提出部数については以下の通りとする。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。

- |                        |  |
|------------------------|--|
| 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><br>※Office形式及びPDF形式それぞれ収録すること |
| ④ 応募案件に関する参考資料（必要に応じて） | <1部>   |

## 7. 公募期間・応募書類の提出先と留意事項

公募期間：公募開始	平成30年6月22日（金）
公募締切	平成30年8月20日（月） 12時（正午）必着
※応募書類は郵送（書留郵便に限る）もしくは持参にて受付可能である。	

応募書類の提出先：

〒101-0032

東京都千代田区岩本町3-8-15（FGEX岩本町ビル）

復建調査設計株式会社 東京支社

「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」公募係

（留意事項）

- ・ 応募書類送付時の封筒の宛名面に「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」と明記すること。
- ・ 応募書類について、FAXによる提出は不可とする。また、締切日時を経過して到着した申請は、いかなる理由があろうとも無効とする。
- ・ 応募書類に不備がある場合は、審査対象としない。
- ・ 本公募要項に示された様式以外での応募は認めない。ただし、応募案件に関するパンフレットや写真、図等を参考資料として添付することは可とする。
- ・ 応募後の書類等の変更、差し替えは認めない。
- ・ 提出された応募書類は事業の採択に関する審査以外の目的には使用しない。また、応募書類は返却しない。
- ・ 公募締切後、事務局から内容について確認等の連絡を行う場合がある。
- ・ 応募申請書及び企画提案書の様式は、復建調査設計のホームページ <http://www.fukken.co.jp/news/13100/> よりダウンロードできる。

- ・企画提案書の作成に当たり、国土交通省が作成した「グリーンスローモビリティの導入に向けたポイント集 (<http://www.fukken.co.jp/news/13100/> 内でダウンロードできる)」を適宜参考にされたい。

## 8. 審査の方法及び手順

前述の通り本事業では、審査会を設置の上、提案内容の審査を実施し、採択地域を決定する。

(審査方法)

- ・書類による提案内容の審査を行い、採択団体を決定する。
- ・審査の結果については、当該団体に対し、復建調査設計より個別に採否を通知する。
- ・ただし、必要に応じてヒアリング等を実施し、企画提案書の内容を確認することがある。

(留意点)

- ・審査委員、審査内容等は非公開とする。
- ・申請書類に不備があるものについては審査対象としない。
- ・審査の都合上、応募後に提案内容に関する追加資料の提出を求めることがある。
- ・審査結果に関する問い合わせには応じない。
- ・採択地域に対しては、採択決定後、個別に採否を連絡する。なお、審査結果については、採択地域名のみ公開する。

## 9. スケジュール

本事業は、以下の流れで実施する予定としている。

- |                  |   |   |
|------------------|---|---|
| 平成 30 年 6 月 22 日 | ： | 公募開始                                      |
| 平成 30 年 8 月 20 日 | ： | 公募締切                                      |
| 平成 30 年 9 月上旬    | ： | 採択地域選定                                    |
| 平成 30 年 9 月上旬～   | ： | 外部専門機関による調査計画の具体化・アドバイス期間開始               |
| 平成 30 年 10 月中旬～  | ： | 随時実証調査開始（各地域 2 週間程度、平成 31 年 1 月下旬まで順番に実施） |
| ～平成 31 年 2 月上旬   | ： | 実証調査結果のとりまとめ（効果の検証）                       |
- ※外部専門機関の助言支援は平成 30 年 9 月～平成 31 年 2 月の間で 4 回程度を想定

## 10. 採択後の留意点

企画提案内容は、審査会における地域選定の際に活用するとともに、採択後の実証調査計画の検討の基盤となるものであるが、各採択地域は、採択後に国土交通省及び事務局と個別に調整の上、提

案書を基に実証調査計画の具体化を行う。

本公募事業に採択された場合、各採択地域は、実証調査実施後に国土交通省及び事務局が求める情報提供・意見交換等に協力すること。その他留意点については、採択が決定した後、採択地域に説明を行う。

## 11. その他

本公募要項に関する問い合わせは、電子メールとする。なお、質問内容に疑義が生じた場合は、事務局が質問者へ電話で問合せをする場合がある。

問合せの締切は、平成30年8月10日（金）12：00とする。

問い合わせ内容及び回答については、取りまとめた上で、復建調査設計のホームページ <http://www.fukken.co.jp/news/13100/> にて随時公開する。

<問い合わせ・提出先>

復建調査設計株式会社 東京支社

「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」公募係

〒101-0032

東京都千代田区岩本町3-8-15（FGEX岩本町ビル）

【E-mail】 [green-mobi@fukken.co.jp](mailto:green-mobi@fukken.co.jp)

受付番号	
------	--

復建調査設計株式会社 御中

平成30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

応 募 申 請 書

代表提案者	団体名	
	代表者役職・氏名	
	所在地	
連絡担当窓口	団体名	
	氏名 (ふりがな)	
	所属 (部署名)	
	役 職	
	所在地	
	電話番号 (代表・直通)	
	F A X 番号	
	E - m a i l	

# 平成30年度 グリーンズローモビリティの活用検討に向けた 実証調査支援事業

## 企画提案書

実証地域	●●
提案者	□□
事業名称	◎◎

【1. 実証調査の背景・目的】

【2. 実証調査の概要】

【3. 実証調査の詳細】

3.1 運用エリア、 3.2 運用方法、 3.3 実施体制、 3.4 関係機関との調整状況、 3.5 事業化に向けた検討、 3.6 その他

※「3.6 その他」については任意記載項目とする

## 【1 実証調査の背景・目的】

### ✓ 地域の概況、特に地域交通の状況について下記の情報を踏まえ詳しく説明すること

- 実証地域の概要(社会経済特性、地理的特性等)
- 実証地域の都市特性(都市施設の立地状況)や道路状況
- 地域の公共交通(電車、バス、タクシー)の充足状況

### ✓ 地域課題と解決に向けた方向性について下記の情報を踏まえ詳しく説明すること

- 実証地域が抱える交通課題
- 上記課題を解決するための方向性
- 課題解決に当たり、グリーンズローモビリティの優位性について明記(今回の用途にグリーンズローモビリティがどのような点で適しているのか)
- 実証地域における上位関連計画(例えば、地域公共交通網形成計画等)におけるグリーンズローモビリティの位置づけについて明記(現時点で位置づけられていない場合、今後の予定もしくは地方公共団体における政策方針との関連性について記載)

#### (記載方法)

- 1～2ページで記載すること
- フォントサイズは12pt以上で記載すること
- 必要に応じて、図や表を活用してわかりやすく記載すること
- 必要に応じて根拠となる定量的なデータを踏まえ記載すること。根拠として提示するデータについては出所を明記すること。

## 【2 実証調査の概要】

### 実証事業の名称

(16pt 二行以内、評価者が実証内容をイメージできるわかりやすい名称を付けること)

#### ✓ 実証の全体像

- グリーンズローモビリティの活用により目指す将来像、そのために今回実施を希望する実証の概要がわかるように記載すること
- 実証のコンセプト、実施内容がどのように地域の交通課題を解決するかをわかりやすく記載すること
- 当ページについては広く一般に公開する可能性があるものとして記載をすること

#### ✓ 実証により実現を目指す地域交通の将来像

- 実証により実現を目指す地域交通の将来像についてわかりやすく記載すること

#### (記載方法)

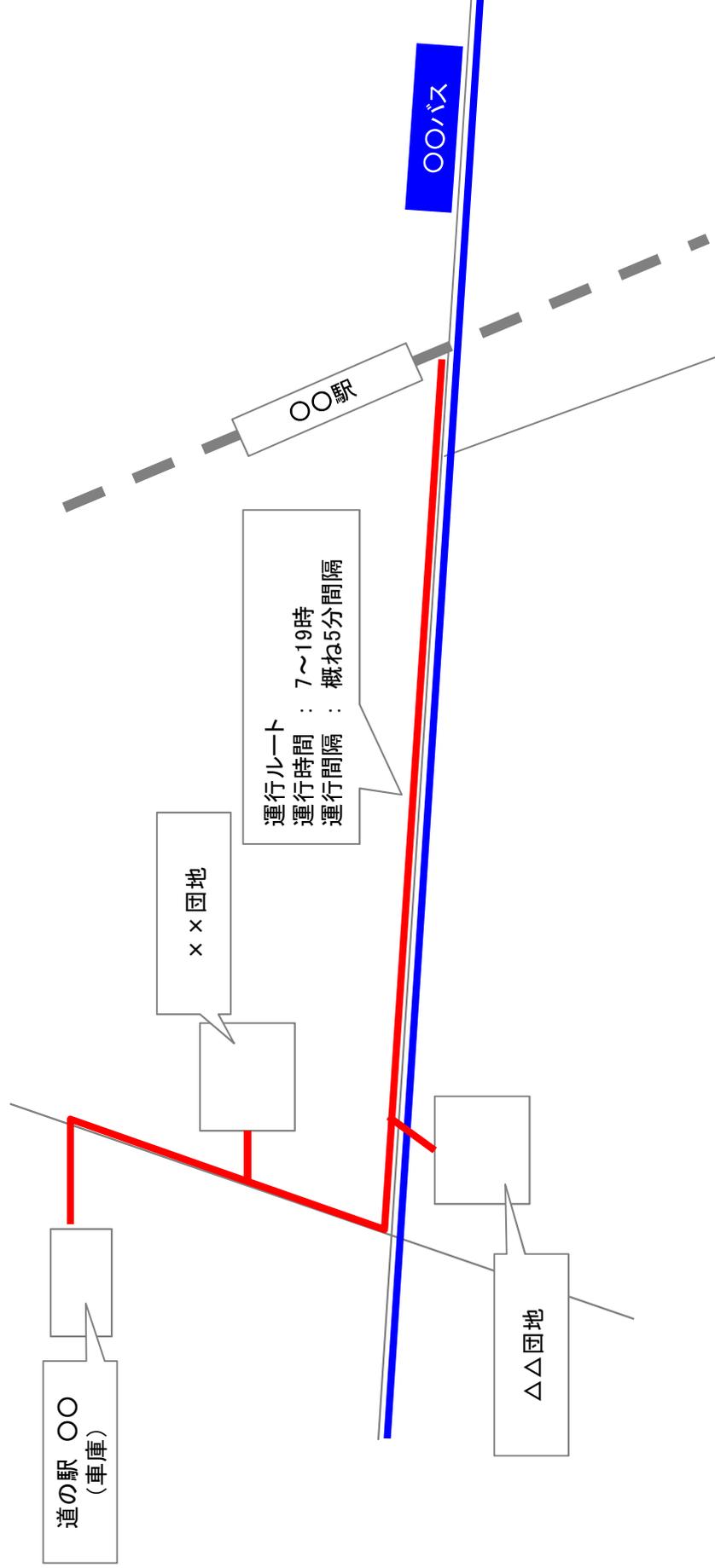
- 1～2ページで記載すること
- フォントサイズは12pt以上で記載すること
- 必要に応じて、図や表を活用してわかりやすく記載すること
- 必要に応じて根拠となる定量的なデータを踏まえ記載すること。根拠として提示するデータについては出所を明記すること。

## 【3 実証調査の詳細】

### 【3.1 運用エリア】

(記載方法)

- ✓ 実証を予定するエリアについて地図等を用いて示すこと(運行ルート、運行計画を図示すること)。
- ✓ 車両の保管場所(車庫)の場所を記載すること
- ✓ 既存の公共交通がある場合にはその運行ルートも合わせて提示すること。
- ✓ 主な移動先(住宅地、駅、医療機関、学校、公共施設、商業施設、観光地等)についても図示するとともに概要を記載すること。
- ✓ 上記の情報を別添で付与する形でも構わない。
- ✓ 運用エリアを複数設定する場合は、エリアごとに作成すること(その場合、ページ数が増えなくても構わない)



### 【3 実証調査の詳細】

#### 【3.2 運用方法】

①実証調査時に使用を希望する車両を選択してください

②必要台数を記入してください

( ) ゴルフカート  
( ) eCOM-8

※いずれかに○をつけてください。カートの車種は事務局側で調整します

( ) 台

※カートは最大2台、eCOM-8は最大1台です

#### ✓ 運用方法について具体的に記載すること

- 運行期間の想定
- 運行場所
- 運行台数
- 運行時間帯
- 運行形態
- 運転手
- 車庫の設置場所
- 利用者の確保方法 など

(記載方法)

- 1～2ページで記載すること
- フォントサイズは12pt以上で記載すること。
- 必要に応じて、図や表を活用してわかりやすく記載すること。
- 必要に応じて根拠となる定量的なデータを踏まえ記載すること。根拠として提示するデータについては出所を明記すること。

### 【3 実証調査の詳細】 【3.3 実施体制】

#### 実施体制

団体名	役割
〇〇市	実証調査責任者、関係各所との調整
NPO法人 × ×	運転手人材の輩出、広報支援
△△区	地域住民に関する情報提供、広報支援
〇〇市社会福祉協議会	高齢者に関する情報提供、広報支援

#### 地方公共団体内での役割分担

所属名・担当者名	役割
〇〇課 ○○ ○○	実証調査責任者
〇〇課 ●● ●●	NPO法人 × × との調整、△△区との調整
〇〇課 ◎◎ ◎◎	警察・運輸局・交通事業者との調整
× × 課 × × × ×	福祉部門に関する事業との連携調整、社会福祉協議会との調整
△△課 △△ △△	道路管理者として協議

(記載方法)

- 調査全体の実施体制及び地方公共団体内での役割分担についてそれぞれ記載すること(必要に応じて行を追加・削除すること)

### 【3 実証調査の詳細】 【3.4 関係機関との調整状況】

	団体名	調整状況	備考
公共交通機関等	電車	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし／今回は関係しない	
	バス	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし／今回は関係しない	
	タクシー	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし／今回は関係しない	
行政	道路管理者	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし／今回は関係しない	
	地方運輸局・支局	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし／今回は関係しない	
	警察	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし／今回は関係しない	
その他		①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし／今回は関係しない	
	観光協会	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし／今回は関係しない	
	商業施設等	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし／今回は関係しない	
	福祉施設等	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし／今回は関係しない	
	地域住民	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし／今回は関係しない	
	その他	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし／今回は関係しない	運転手人材の輩出

### 【3 実証調査の詳細】 【3.5 事業化に向けた検討】

#### ✓ 構想の実現に向けた中長期のロードマップ

- ・ 事業化を目指す時期、「いつまでに何をやるのか」を明確に示すこと(現時点の想定で構わないので、できるだけ詳細に記載すること)

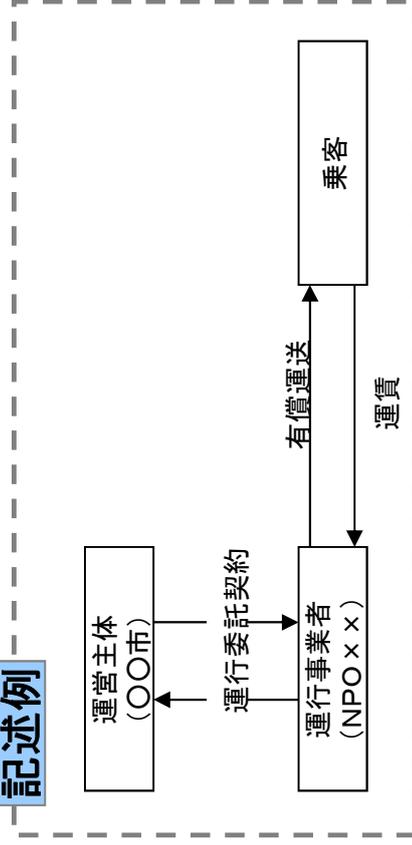
実施内容	平成30年度	平成31年度				平成32年度	……
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期		
○○	■■■■						
○○		■■■■					
○○			■■■■				
○○				■■■■			

#### ✓ 事業化後の事業スキーム

- ・ 事業化の際の道路運送法上の区分を記載すること  
(乗合バス事業、自家用有償旅客運送等)
- ・ 事業実施時の事業スキームについて記載すること

※いずれも現時点の想定で構わない

#### 記述例



#### (記載方法)

- 1ページで記載すること。
- フォントサイズは12pt以上で記載すること。
- いずれも現時点での想定で構わない(実証調査を踏まえ、今後内容が変更することがあっても良い)。

### 【3 実証調査の詳細】 【3.6 その他(※記載は任意)】

#### ✓ その他

- ・ 3.1～3.5までの項目で書ききれなかった内容や、企画提案に当たりPRしたい項目があれば2ページ以内で記載すること。
- ・ 本項目については、記載は必須ではない。

#### (記載方法)

- 1～2ページで記載すること
- フォントサイズは12pt以上で記載すること。
- 必要に応じて、図や表を活用してわかりやすく記載すること。
- 必要に応じて根拠となる定量的なデータを踏まえ記載すること。根拠として提示するデータについては出所を明記すること。

## 提案書(様式2) 作成にあたっての留意点

---

- ・ A4サイズ用紙、横置き、Microsoft PowerPointを使用して作成して下さい。  
※運行エリアの地図等を別添とする場合はサイズは問いません。
- ・ 第三者が読んで内容が把握できる記載を心がけて下さい。
- ・ PDF形式に変換したファイルについても、電子媒体に保存して提出して下さい。
- ・ 詳細は公募要項をご確認ください。