

グリーンスローモビリティの実証調査結果について

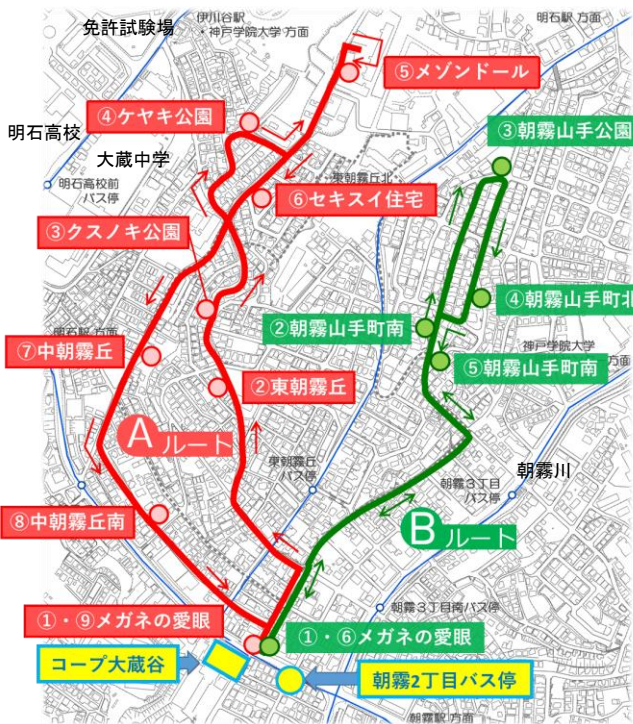
誰もが安全で円滑に移動できるまちを目指し、よりきめ細やかな交通体系を確立するために実施した「グリーンスローモビリティの実証調査」の結果と今後の方針等について報告します。

1 実証調査の概要

調査期間：令和元年10月30日(水)14:00
 ～11月22日(金)(20日間)
 運行主体：明石市(国の調査支援を受けて運行)
 運行管理者の統括(総合調整)：社会福祉法人 明石市社会福祉協議会
 運行管理者(ドライバー協力)：社会福祉法人 明石恵泉福祉会
 運行車両：7人乗り電動カート
 運賃：無料運行
 運行ルート及びダイヤ：東朝霧丘、朝霧山手町方面
 10～15時台の1本/時



【運行の様子】



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

①メガネの愛眼 出発時間	1便	2便	3便	4便	5便
	10:00	11:00	12:00	14:00	15:00

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

①メガネの愛眼 出発時間	1便	2便	3便	4便	5便
	10:20	11:20	12:20	14:20	15:20

2 実証調査結果について

(1) 利用者数

延べ利用者数：360人 (Aルート 266人、Bルート 94人) ※実利用者数 168人
 1日平均：18人/日 (Aルート 13.3人/日、Bルート 4.7人/日)
 1便平均：1.8人/便 (Aルート 2.7人/便、Bルート 1.0人/便)
 場所別乗降数：上位3箇所は下表のとおり

		乗降者数(人)		
		乗車	降車	
A ルート	①⑨メガネの愛眼	293	171	122
	④ケヤキ公園	70	36	34
	⑤メゾンドール	50	24	26
	③クスノキ公園	50	8	42

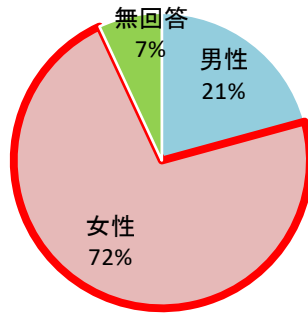
		乗降者数(人)		
		乗車	降車	
B ルート	①⑥メガネの愛眼	112	65	47
	②朝霧山手町南	36	11	25
	③朝霧山手公園	26	11	15

(2) 利用者の属性 (アンケート結果より)

① 性別・年代：女性が7割以上、70歳以上が7割以上であった。

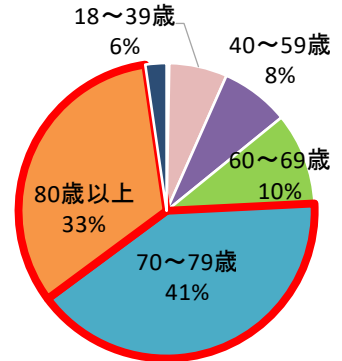
【性別】

	回答数	割合
男性	72	21%
女性	251	72%
無回答	24	7%
計	347	100%



【年代】

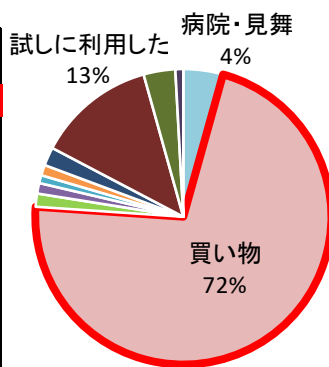
	回答数	割合
18歳未満	1	0%
18～39歳	22	6%
40～59歳	26	7%
60～69歳	35	10%
70～79歳	141	41%
80歳以上	114	33%
無回答	8	2%
計	347	100%



② 利用目的・バス乗継：7割以上が買い物目的であり、バスの乗継は25%であった。

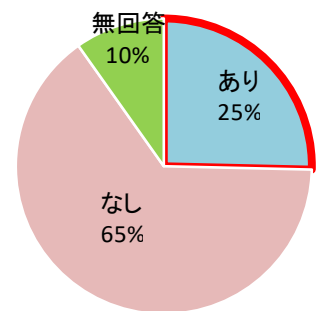
【利用目的】

	回答数	割合
病院・見舞	15	4%
買い物	249	72%
趣味・習い事	5	1%
家族・親類の家	4	1%
通勤・通学	3	1%
仕事	4	1%
暮らしの用事(銀行等)	7	2%
試しに利用した	45	13%
その他	12	3%
無回答	3	1%
計	347	100%



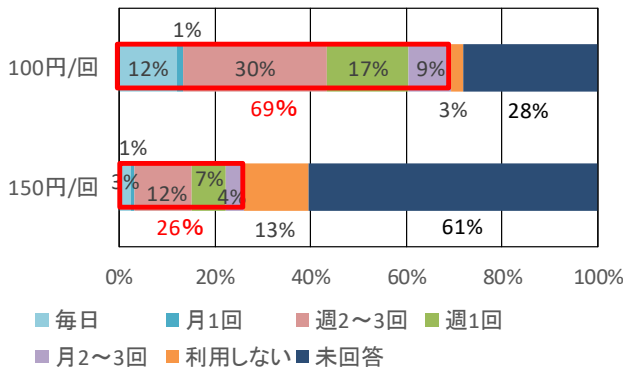
【路線バスとの乗継有無】

	回答数	割合
あり	88	25%
なし	225	65%
無回答	34	10%
計	347	100%



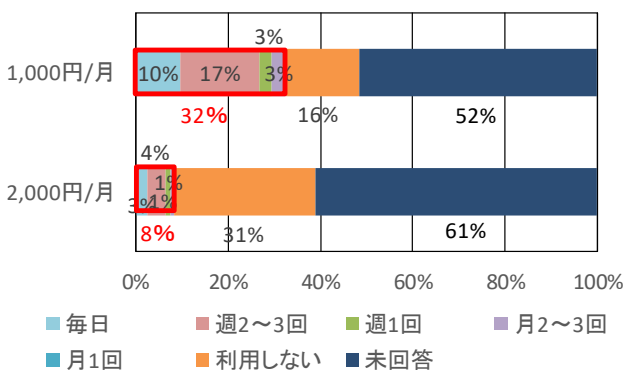
(3) 運賃体系別の利用意向 (アンケート結果より)

① 運賃制：100円/回であると利用者数が7割程度となるが、150円/回であると3割を下回る利用者数となる。



※月額運賃収入シミュレーション (100円/回)
 延べ利用者 360人 / 20日 × 30日
 × 70% × 100円 ≒ **38,000円/月**

② 定額制：1,000円/月であると利用者数が3割程度となるが、2,000円/月であると1割を下回る利用者数となる。



※月額運賃収入シミュレーション (1,000円/月)
 実利用者 168人 / 20日 × 30日
 × 30% × 1,000円 ≒ **76,000円/月**

(4) 利用者からみた評価・課題

- 【評価】○思っていたよりも快適で乗り心地もよかった
○乗務員が親切で、今後の高齢社会に素晴らしい施策
- 【課題】●事故が怖い
●乗車定員が少ない
●冷暖房が必要

(5) 運行管理者・運転手からみた評価・課題

- 【評価】○高齢者の買い物によく利用されており、坂道の多い地域では外出促進の効果があると考えられる
○開放的な構造で低速走行なので、利用者同士や車内外での会話など、人と人をつなぐ地域コミュニティの活性化につながっていた
- 【課題】●エアコンがないため、運転手や利用者の体調に不安がある
●ブレーキ時の衝撃があつたり、ハザードランプ、パワステもなく、雨や防寒時のシートを降ろすと視界が悪くなるなど、車両機能について改良の必要性あり
●ドアがなく、側面が開放的であるため、安全性の向上が必要
●一部の利用者が頻繁に利用し、利用者の偏りが見受けられた

3 実証調査結果を踏まえた今後の展開について

(1) 課題の整理

①事業スキームの構築

長期的に持続して運行するには、運行経費の中で多くを占める人件費の捻出が必要であるが、アンケート結果により有料化しても採算ベースにはのらない可能性が高いことから、サービス水準と運賃、補助金などのあり方を検討することが必要。

バランスの取れた持続可能な事業スキームにて、誰がどのような形で運行していくのが課題。

②運行地域の選定

運行地域の選定にあたっては、地形上の高低差や高齢化率、地域の協力など公平で明確な基準が必要。

特に車両の機動性がよくないことから、地域内での車庫や電源、運転手の休憩場所の確保などが必要となる。

③安全なルート設定

低速運行により、周囲の渋滞を引き起こさず、側面にドアがない構造から、幹線や危険な箇所を避けた、安全性に特段配慮したルートの設定が必要。

④運行車両の改良

運転手へのアンケート結果から、特に安全性を向上させる車両の改良や、冷暖房などの利用者へ配慮が必要。

(2) 今後の展開について

本年度の調査結果から、上記(1)に記載のとおり、グリーンスローモビリティの活用には多くの課題を有することから、引き続き来年度も試験運行により、課題解決やデータ収集などの分析を行い、今後の導入の可能性について検討を行います。

なお、地域の交通課題の解決については、行政による交通サービスの提供だけに限らず、例えば今回のような社会福祉法人や地域の参画をはじめ、昨今、民間商業施設独自で展開している買い物支援など、様々な移動支援のあり方も踏まえ、来年度に見直し予定の「明石市総合交通計画」にも位置付けながら、いつまでもすべての人にやさしいまちにつながる交通体系を構築できるよう検討を進めてまいります。