

卷末資料 1 : 公募関連資料

- ・募集要項 _____ 資料 1-1
- ・応募書類 _____ 資料 1-10

令和2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

令和2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、地球温暖化計画に掲げた運輸部門の二酸化炭素排出量削減目標達成のため、公共交通機関の利用促進等の低炭素社会実現のための対策を推進している。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、地方公共団体が国土交通省関係部局等のサポートを活用しながら、地域や用途の特性に応じたグリーンスローモビリティの導入に向けた検討を行う機会を提供する実証調査を行うこととし、地方公共団体からの企画を広く募集することとした。

※グリーンスローモビリティ…時速20km未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティ

2. 事業の全体像

(1) 事業の概要

本事業は、令和2年度にグリーンスローモビリティの活用に向けた実証調査の実施を希望する地方公共団体から企画提案を募集するものである。

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、提案内容に基づく実証調査の実施に向け、車両を無償貸与（貸与条件は後述3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。

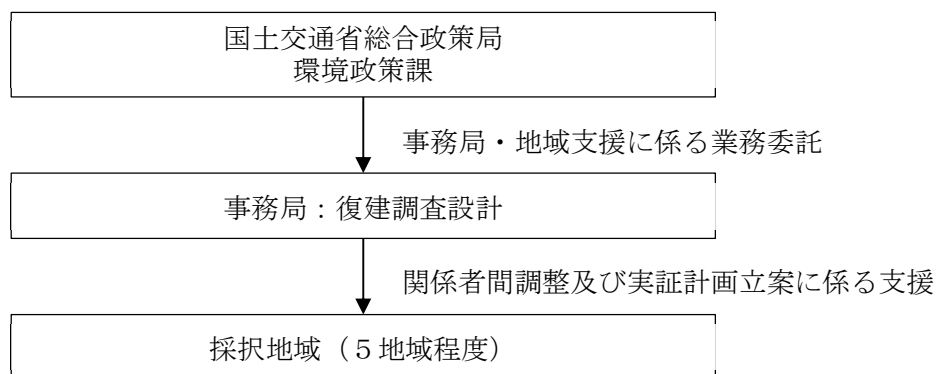


図 本事業のスキーム

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。

- ・令和2年度に実証調査の実施が可能な地域であること
- ・地方公共団体が主体となって実証調査を行う意向があること
- ・企画提案内容について、予め警察署・地方運輸局・道路管理者に照会を行い、実証調査を実施することについての協議を進めていること
- ・実証調査終了後、事業化に向けた取り組み意向があり、調査成果を活かした継続的な活動を行う意向があること

(2) 対象団体（応募可能な団体）

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」または「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	普通自動車
車両 寸法 (cm)	全長	311~315	396	441
	全幅	121~134	133	190
	全高	175~184	184	245
	ステップの高さ	25~30	26	27
性能等	最高速度(km/h)	19	19	19
	登坂(度)	20	20	8
	乗車定員(人)	4	7	10
必要電源		AC100V または AC200V	AC200V	AC100V

※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変動する。

(2) 調査期間

調査期間は1地域当たり2週間から4週間までとし、地域内で実証調査箇所を複数設定することを妨げない。

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、採択後に事務局が確定する。ただし、eCOM-8を活用した企画提案を行う場合は、調査期間を令和2年11月中で設定すること。

(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、輸送実績や効果の把握等に必要な調査、調査に必要となるドライバーの手配、車庫の確保、関係者間での調整等については、費用負担も含め採択地域が対応すること。また、実証調査箇所を複数設定する場合、地域内での車両の輸送費は採択地域での負担とする。

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。

表 主な調査費用の負担

項目	費用負担
車両レンタル費	事務局
実験対象地域までの輸送費	事務局
実験対象地域内での輸送費 ^{※1}	採択地域
車両メンテナンス費	事務局
ドライバー教育費	事務局
ドライバーの手配	採択地域
ナンバー変更に係る費用 ^{※1}	事務局
充電設備の確保	採択地域
車庫の確保	採択地域
任意保険料	事務局
輸送実績や効果の把握等に必要な調査	採択地域
その他調査実施に必要な機器の設置 ^{※2}	採択地域

※1 企画提案内容、使用車両によっては必要となる項目

※2 機器の設置は事務局が設置を認めるものに限る

(4) 実証調査に関する効果等の検証と結果報告

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

- ・利用実態
- ・利用者、関係者（運営主体、運行事業者・運転者、地域住民等）の意見・評価
- ・地域課題解決への貢献状況
- ・地域交通の改善効果

- ・実験期間中の走行キロ等の取得
- ・交通安全対策の実施結果
- ・地域公共交通としての事業性、事業化の課題と今後の取組の方向性

なお、効果把握のための調査について、別途国土交通省が指示する内容（利用実績、アンケート設問等）を盛り込むこと。

（５）その他の留意事項

- ・報告書や広報媒体等で、車両の呼称を使用する場合は、「グリーンスローモビリティ」の名称を使用すること。
- ・ドライバー対象者は、実験前に２～３時間程度のドライバー教育を受講すること。
なお、ドライバー教育は実験車両が実験地域に搬入後実施する。
- ・実証調査終了後、全採択地域の参加のもとで実証調査報告会を開催するため、これに参加し調査結果を報告すること。
- ・車庫（車両保管場所）は、入出庫時の段差が小さく屋根などにより雨が凌げる場所とするとともに、防犯への配慮を行うこと。
なお、使用する車両によっては、ナンバー変更に伴う車庫証明の取得が必要となるため、企画提案者の使用の本拠（役場、支所、事務所、福祉施設等）から直線距離で２km以内に車庫を確保すること。また、ナンバー変更に伴う書類作成・提出に協力すること。
- ・使用車両はトラックで輸送されるため、車両の搬入・搬出時にトラックが駐停車可能な場所（駐車場や空き地等）を採択地域が準備すること。
- ・実証調査で使用するグリーンスローモビリティの充電ができるAC100VまたはAC200Vのコンセントを確保すること。
- ・運行ルートやダイヤを設定する際には、道路の交通状況（幹線道路等の交通量が多い道路、あるいは低速車両の走行が周辺交通に影響を与える可能性のある道路等）、車両定員と需要量とのバランス、満充電での航続距離等に配慮すること。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大の状況によっては、実証調査の予定を変更する場合がある。

5. 募集する提案の選定基準

選定に当たっては、以下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～Dは評価の視点との関連)
1. 実証調査の背景・目的	① 課題解決への有効性 (A) <ul style="list-style-type: none"> ・地域の交通課題を解決する上で、グリーンスローモビリティに対してどのような役割を期待しているか具体的に記載されているか。 ・地域の課題解決に当たり、グリーンスローモビリティの優位性を活かすことができるか。 ・マイカーからの転換など、CO2 削減をはじめ環境面での効果が見込まれるか (定性的な整理でも構わない)。 ② 上位・関連計画との関連性 (A) <ul style="list-style-type: none"> ・上位・関連計画との関連性もしくは地方公共団体における政策方針との関連性が明確に整理されているか。
2 実証調査の概要	③ 実証調査の具体性 (B) <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ④ 利用者の想定 (B) <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ⑤ 実施体制 (B) <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ⑥ 関係機関調整 (B) <ul style="list-style-type: none"> ・実証調査実施に当たり、関係する各主体との調整のもと、調査を速やかに開始することができるか。特に警察署・地方運輸局・道路管理者との事前調整が
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	

企画提案書における項目	評価のポイント (A～Dは評価の視点との関連)
	なされているか。 ・実証調査後の事業化に向けた取り組みに関しても、関係者間で認識を共有しているか。
3. 5 事業化に向けた検討	⑦ 事業化計画の具体性 (C) ・実証調査後の事業化に向けた動きが具体的に検討されているか。継続的に実施可能な体制が整っているか。 ・実証調査後の事業化に向けた取り組みについて、関係者間の合意・賛同を得ているか。
4 その他 (任意記載項目)	⑧ その他 (D) ・提案に特に優れた点があれば評価を行う。

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> ※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 令和2年6月9日 (火) 公募締切 令和2年7月10日 (金) 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： 〒732-0052 広島県広島市東区光町2-10-11 復建調査設計株式会社 総合計画部 「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/14267/> 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.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_fr_000139.html 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、応募団体に対し、復建調査設計より個別に採否を通知する。

(留意事項)

- ・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確認や追加資料の提出を求められることがある。
- ・審査結果に関する問い合わせには応じない。
- ・審査結果については、採択地域名及び事業名を公開する。

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。

- 令和2年6月9日 : 公募開始
- 令和2年7月10日 : 公募締切
- 令和2年8月中旬 : 採択地域選定・公表
- 令和2年8月下旬～ : 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
- 令和2年10月上旬～ : 随時実証調査開始（各地域2週間～4週間、令和2年12月中まで順番に実施）
ただし、eCOM-8を活用する場合は令和2年11月中とすること
- ～令和3年1月下旬 : 実証調査結果のとりまとめ（効果の検証、報告書作成）
- 令和3年2月上旬 : 実証調査結果報告会

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、令和2年7月3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/14267/> 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 総合計画部

「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

〒732-0052

広島県広島市東区光町2-10-11

【E-mail】 green-mobi@fukken.co.jp

(様式1)

受付番号	
------	--

復建調査設計株式会社 御中

令和2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	

令和2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

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

【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、グリーンス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ス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)におけるグリーンス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

【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

- グリーンス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、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。

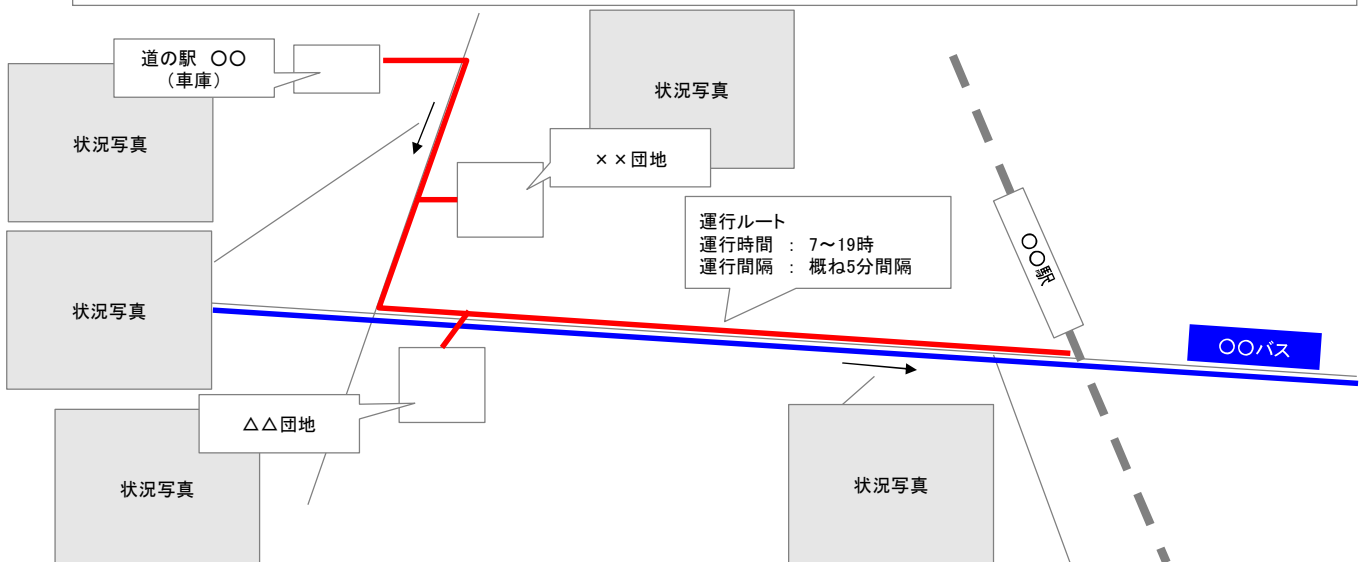
3

【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、ページ数が増えても構わない)。
- ✓ 運行ルート等の沿線地域の状況がわかる写真を適宜添付すること(必要に応じて、新たに沿道状況写真のページを設けること)。



4

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

■希望車両

(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

() ゴルフカート
() eCOM-8 (10人乗り・1台)【11月限定】

※いずれかに○をつけてください。

(2) ゴルフカートの場合、車両定員ごとの必要台数を記入してください

ゴルフカート:4人乗り ()台
ゴルフカート:7人乗り ()台

※合計で2台までです。

(3) 上記の車両に対する希望の度合いを教えてください (一つだけ○をつけ、必要に応じて()に回答を記入してください)

- ① 上記の希望車両以外では、実証調査の実施が困難(理由:)
② 上記の希望車両の調達が難しい場合は、次の車両・定員を希望
→ 車両(eCOM-8・ゴルフカート)、ゴルフカートの場合の車両定員ごとの台数:4人乗り()台、7人乗り()台
③ ゴルフカートで台数が希望通りであれば、車両定員は変更になってもよい
④ ゴルフカートで車両定員が希望通りであれば、台数は変更になってもよい
⑤ その他()

■運行時期・期間の希望

(1) 希望する運行時期・期間	
(2) 希望する運行日数	() 日・週間)
(3) 上記の運行時期・期間を希望する理由、運行期間に含めたいイベント等	
(4) 希望する運行時期・期間へのこだわり (一つだけ○をつけ、必要に応じて()に回答を記入してください)	① 必ず希望時期・期間で実施したい(理由:) ② 特定日を含む時期・期間であればよい → 特定日()、イベント等名等() ③ やむをえない場合は希望時期・期間でなくてもよい ④ その他()

※希望車両、希望運行時期・期間で①を回答された場合、車両の調整により企画提案が採択されない場合があります。

5

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

✓ その他運用方法について具体的に記載すること

- 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
- 効果検証項目とその検証方法 など

(記載方法)

- 1~3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。

6

【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 〇〇 〇〇	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)

7

【3 実証調査の詳細】

【3.4 関係機関との調整状況】

(記載方法)

- 実証調査に当たり調整が必要となる関係機関・団体等について記載すること(必要に応じて行を追加すること)。
- 該当機関がない場合、今回は関係しない場合は、その旨を所定の欄に記載すること。

		団体名	実証調査の調整状況	事業化に対する協力意向	備考
公共交通機関等	電車	該当機関なし	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	バス	〇〇バス	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	タクシー	〇〇タクシー	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
行政	道路管理者	〇〇市	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	地方運輸局・支局	〇〇運輸支局	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	警察	〇〇警察署	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
その他	商工会	今回は関係しない	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①同意済：企画提案の内容について照会し了承済 ②相談中：企画提案の内容について照会中で回答待ち ③今後実施：企画提案の内容について未照会	
	観光協会	今回は関係しない	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	商業施設等	〇〇スーパー	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	福祉施設等	〇〇市社会福祉協議会	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	地域住民	〇〇地区住民	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	その他	NPO法人 〇〇	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	運転手人材の輩出 8

【3 実証調査の詳細】

【3.5 事業化に向けた検討】

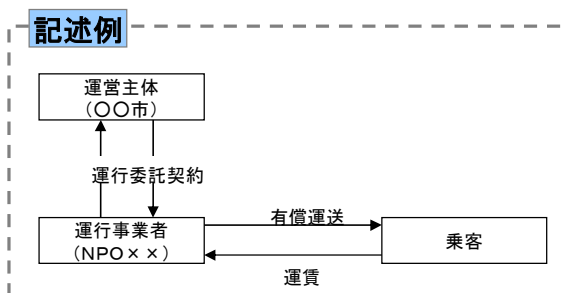
✓ 構想の実現に向けた中長期のロードマップ

- ・ 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	令和元年度	令和2年度				令和3年度	……
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期		
〇〇							
〇〇							
〇〇							
〇〇							

✓ 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
- ・ 事業スキームについて、関係者の認識や合意取付状況について記載すること



(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)。

9

【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PRL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。

10

- ・ 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ください。
- ・ 詳細は公募要項をご確認ください。

卷末資料 2 : 実証調査の実施計画書

- ・岩手県陸前高田市____資料 2- 1
- ・茨城県日立市_____資料 2-11
- ・千葉県千葉市_____資料 2-22
- ・千葉県四街道市_____資料 2-37
- ・福岡県北九州市_____資料 2-53
- ・長崎県西海市_____資料 2-68

令和2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

実施計画書

実証地域	岩手県陸前高田市
提案者	陸前高田市 政策推進室
事業名称	ノーマライゼーションという言葉のいないまちづくりのための実証事業 (観光客の市内周遊の利便性向上及び災害復興公営住宅から買物・通院・通学等の足の提供)

【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

【1 実証調査の背景・目的】

(1) 実証地域の概要(社会経済特性、地理的特性等)

陸前高田市は、人口18,750人(令和2年5月31日時点)、総面積231.94km²で、岩手県の東南端、三陸海岸の南の玄関口として、大船渡市、住田町、一関市及び宮城県気仙沼市に接し、宮城県との県際に位置している。

平成23年に発生した東日本大震災は、本市に甚大な被害をもたらしたが、国内外から多くの方々を支えられ、「ノーマライゼーションという言葉のいないまちづくり」(=SDGsの理念「誰一人取り残さない」)を基本理念に掲げ、子どもから高齢者まで、市民の誰もが生き生きと笑顔で過ごせるまちを創造するため、被災者の住宅再建、防潮堤工事や新たな中心市街地の再生等、一日も早い復旧・復興を目指し、各種事業に取り組んでいる。

令和元年度には、内閣府よりSDGs未来都市の認定を受け、より一層、その理念を形にしていく計画である。一方で、東日本大震災により人口減少は急速に進行し、全国的な潮流である少子化の傾向が一層進み、地域内においては、交流の場への移動や日常不可欠な活動(買い物、通院、通学)の移動等、地域コミュニティの形成における課題が顕在化し、モビリティの改善が急務と認識している。

(2) 実証地域の都市特性(都市施設の立地状況)や道路状況

右図に示すとおり、東日本大震災により被災し、かさ上げされたエリアを中心市街地を

整備し、大船渡市、気仙沼市、住田町及び一関市方面へ、岩手県交通とJRバス高速輸送システム(以下、「BRT」という)の幹線交通のバス路線が運行している。

市内11カ所には、災害復興公営住宅(合計895世帯)が整備されているほか、土地区画整理事業や防災集団移転促進事業等により、高台部とかさ上げ部の移動に伴う移動手段の確保が課題となっている。



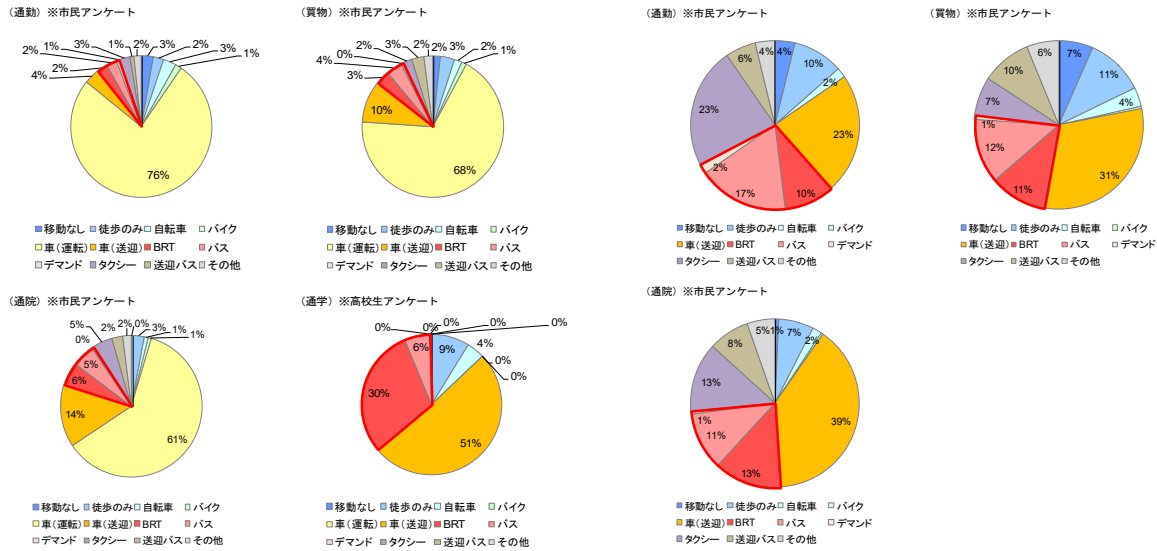
2

【1 実証調査の背景・目的】

(3) 地域の公共交通(電車、バス、タクシー)の充足状況

東日本大震災によりJR大船渡線が流失し、JR東日本による需要調査及び関係自治体等との協議の結果、本市を経路に含む、盛駅から気仙沼駅間においては、鉄道路線としての復旧はせず、BRTにより運行することとなった。

現状の公共交通の充足状況については、平成31年3月に、本市の地域公共交通を取り巻く実態調査を行い、今後の持続可能な地域公共交通運営の実現に向けた基本方針と施策体系を示すことを目的に策定した、陸前高田市地域公共交通網形成計画(以下、「公共交通計画」という)において、市民移動実態(P12~17)の調査結果を以下のとおりとしている。(詳細については、別紙「陸前高田市地域公共交通網形成計画」参照)



上記グラフに示すとおり、市民の約70~80%は自家用車にて移動しているものの、約20~30%は諸事情により運転免許を保有せずに生活している。市の最上位計画となるまちづくり総合計画やSDGs未来都市計画等において、「ノーマライゼーションという言葉のいらぬまちづくり」を基本理念として掲げ、誰もが住みやすいまちを目指す本市にとって、全ての市民に対する移動手段の提供は重要な位置付けにあり、その対策は急務となっている。

【1 実証調査の背景・目的】

(4) 実証地域が抱える交通課題

本市の交通課題は、震災のため多岐にわたり、前掲の公共交通計画にて、以下のとおり次の7点を抽出している。

- 課題1 地域課題に合わせた地域公共交通の見直し
- 課題2 復興まちづくりに合わせた地域公共交通の見直し
- 課題3 市内公共交通の本格運行化
- 課題4 地域間交流の促進
- 課題5 利用しやすさの追求・利用喚起
- 課題6 持続可能な仕組みづくり
- 課題7 住民・行政・交通事業者の役割分担の見直し

(5) 上記課題を解決するための方向性

左記の7つの課題を解決するため、公共交通計画にて、交通手段を「第1の幹」、「第2の幹」、「枝線」、「葉」と位置付け、全体構想を定めている。

また、この構想を実現するため、市民、行政、交通事業者及び学識経験者等による「陸前高田市地域公共交通会議」を立上げ、市民の移動実態やニーズの変化に合わせた地域公共交通の見直し及び改善を継続的に協議していくほか、協議内容によっては関係者による分科会を立上げ、より詳細な議論ができるような工夫をして取組を進めることとしている。



【1 実証調査の背景・目的】

(6) 課題解決におけるグリーンスローモビリティの優位性

グリーンスローモビリティは、前述の課題解決の構想のうち「業」の位置付けと捉え、枝線を補完するデマンド交通やタクシーの活性化、地域が主体となった共助の取組等の新たな移動手段と定義し、環境省による「平成31年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金(脱炭素イノベーションによる地域循環共生圏構築事業)」を活用し、市内でスローモビリティ(電気自動車)を4日間試験運行させることにより、導入に向けた可能性について調査及び確認をした。(詳細については、別紙「脱炭素イノベーションによる地域循環共生圏構築事業報告書」参照)

本実証事業では、上記試験運行の際に得られた市民の強いニーズ(災害復興公営住宅と日常活動の場への移動等)を実現するために、より具体的な調査を実施したいと考えている。



【参考:「平成31年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金(脱炭素イノベーションによる地域循環共生圏構築事業)」より抜粋】

〇人に優しく魅力ある「交通・移動」システム＝スローモビリティ(電気自動車)の導入検討

高齢者や子どもでも安全に移動できる手段としてスローモビリティ(電気自動車)の運行テストを実施。時速20km/h程度で走行し、相乗り(ライドシェア)によるCO2削減の有効性を検討した。

1) 実施概要

- ① 日時 2020年1月18日～21日
- ② 電気バス(ECOM8)仕様概要
 - ・乗車定員:8人乗り、速度:時速20km未満(徐行運転)
 - ・運転手資格:普通免許、走行時間:8時間充電で約40km(天候やアップダウンにより変動)
- ③ 概要
 - ・走行ルート:道の駅⇄アバッセ(中心市街地)、アバッセ⇄コミュニティセンター
 - ・走行時間及び乗車延人数:約10分、約200人

2) テスト結果【走行テストでの主な検証結果】

- ・速度(時速20km)に対する苦情はゼロ
- ・スローであるがゆえに、車内外とのコミュニケーションが図れる
- ・8時間充電で40km走行可能だが、天候によって異なる
- ・稼働率を高めるために走行時には予備バッテリーが必要

【2 実証調査の概要】

ノーマライゼーションという言葉のいないまちづくりのための実証事業
(観光客の市内周遊の利便性向上及び災害復興公営住宅から買物・通院・通学等の足の提供)

(1) 実証の全体像

誰もが住みやすいまちを目指す本市にとって、グリーンスローモビリティは非常に重要な位置づけにあるため、環境省事業において策定した以下の「10年間ロードマップ」において、グリーンスローモビリティの導入を遅くとも2023(令和5)年度としているが、本事業の調査結果によっては、2021(令和3)年度導入を視野に入れている。自然エネルギーにより充電して走行するグリーンスローモビリティを活用することにより、本市が目指す2050年エネルギーヴェンデ(100%自然エネルギーのまち)の実現に向けた取組を進めることができると考えている。

陸前高田市 地域循環共生圏構想 10年ロードマップ

事業名	目標	陸前高田市		事業番号		-		地域循環共生圏構想		事業実施主体		陸前高田市	備考	
		前期		2022年		2023年		2024年		後期				
		2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年			
上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	
1-1 循環型地域づくり推進協議会開催	地域課題の抽出と対策立案/進捗報告	果業 開催												各年度、2回開催し、各事業の進捗状況を定期的に報告、フィードバックを受けます
1-2 活動組織発足検討(法人化)	脱炭素・経済循環・雇用創出の担い手	要否検討	法人形態検討	調整	しみんE地域化	再工業投資	1%	5%						地域に経済循環をもたらすための受け皿が必要と考えます(陸前高田しみんエネルギー(株)はその一つです)
2-1 エネルギーヴェンデ事業(100%自然エネルギー自治体)	エネルギーの自給自足	電源別調査	100%0-10マップ	検討		再工業投資	1%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	2050年100%自然エネルギーを目指します(RE100自治体)
2-2 スローモビリティ事業	バリアフリー陸前高田の実現	導入検討				投資								BRT・路線バスの連携を検討する
3-1 木質バイオマス利用(熱)	森林再生/エネルギーの自給自足	発酵の里 導入	玉の湯 検討	建設										木の駅プロジェクトを立上げ、流通ルート構築する
3-2 木質バイオマス利用(電気)	森林再生/エネルギーの自給自足	検討			建設	4-5-2021								

スローモビリティの有効性、市民の認知及びコンセンサス等については、環境省事業で開催したイベントや協議会等において確認することができたことから、本実証事業では具体的な導入に向けた試験運行にポイントを絞る。

ポイント1 観光スポット間を定期運行させることにより、効果・課題を検証する

- ・道の駅⇄アバッセ⇄チャレンジショップ前⇄まちなか公園⇄BRT陸前高田駅

ポイント2 災害復興公営住宅のうち、中心市街地近隣の2団地と、必要不可欠な場所間を定期運行させることによる効果・課題を検証する

- ・災害復興公営住宅＝下和野団地、中田団地
- ・必要不可欠な場所＝県立高田病院隣、アバッセ(ショッピングセンター)

【2 実証調査の概要】

ノーマライゼーションという言葉のいらぬまちづくりのための実証事業
(観光客の市内周遊の利便性向上及び災害復興公営住宅から買物・通院・通学等の足の提供)

(2) 実証により実現を目指す地域交通の将来像

本市の目指す地域交通の将来像は、交通手段を「第1の幹」、「第2の幹」、「枝線」、「葉」と位置づけ、持続可能な仕組みで稼働している状態である。

(3) 本実証事業の概要

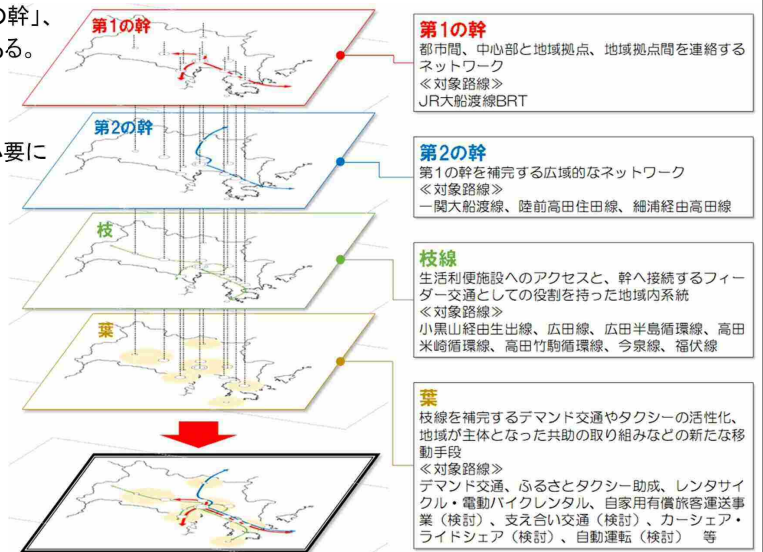
以下の想定で運行を計画している。また、市民のニーズ等により、必要に応じて運行ルートを検討する予定としている。

■ポイント1 観光スポット間の定期運行…【運行ルートA】

乗降場所(主要場所)	活用人数		
	休日	住民	観光客
アパッセ (ショッピングセンター)	20人	多い	少ない
道の駅 (復興祈念公園・津波伝承館)	30人	少ない	多い
BRT陸前高田駅	20人	多い	多い

■ポイント2 中心市街地近隣の2団地と、必要不可欠な場所間を定期運行…【運行ルートB】

乗降場所(主要場所)	活用人数		
	平日	子供・学生	高齢者
アパッセ	20人	多い	多い
下和野団地	20人	—	—
中田団地	20人	—	—
県立高田病院	30人	少ない	多い

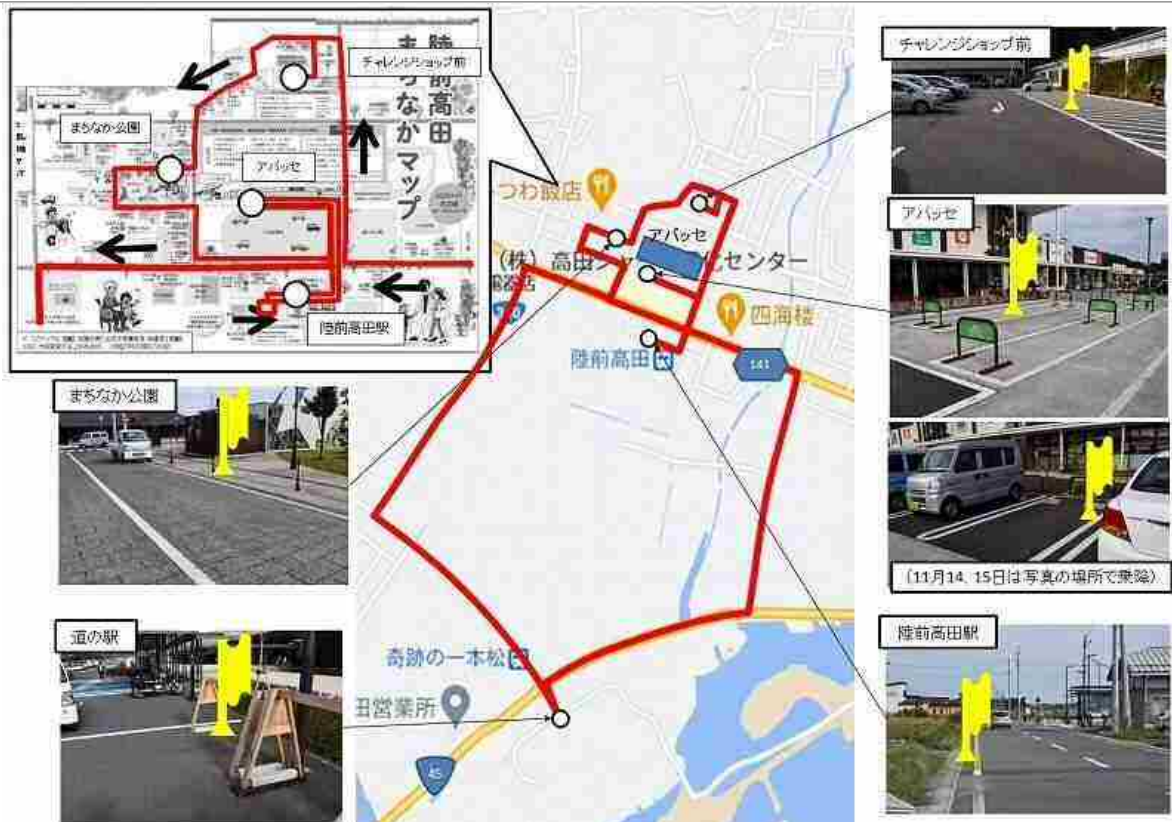


7

【3 実証調査の詳細】

【3.1 運用エリア】

■ポイント1 観光スポット間の定期運行



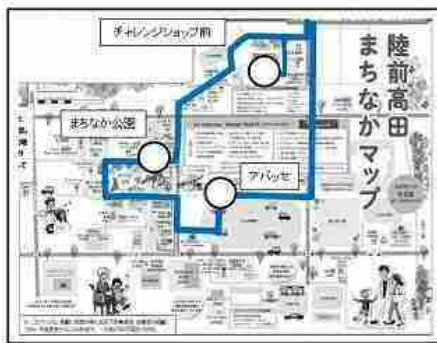
8

【3 実証調査の詳細】

【3.1 運用エリア】

■ポイント2

中心市街地近隣の2団地と、必要不可欠な場所間を定期運行(運行ルートB①)

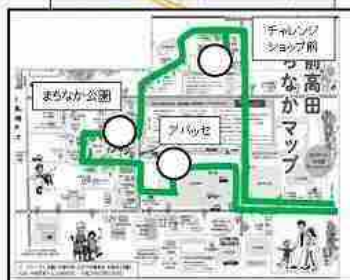


【3 実証調査の詳細】

【3.1 運用エリア】

■ポイント2

中心市街地近隣の2団地と、必要不可欠な場所間を定期運行(運行ルートB②)



【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

■希望車両

(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

() ゴルフカート
 (○) eCOM-8 (10人乗り・1台)【11月限定】

※いずれかに○をつけてください。

(2) ゴルフカートの場合、車両定員ごとの必要台数を記入してください

ゴルフカート:4人乗り ()台
 ゴルフカート:7人乗り ()台

※合計で2台までです。

(3) 上記の車両に対する希望の度合いを教えてください (一つだけ○をつけ、必要に応じて()に回答を記入してください)

- ① 上記の希望車両以外では、実証調査の実施が困難(理由: 令和3年度以降にECOM8相当を導入希望のため) ()
 ② 上記の希望車両の調達が難しい場合は、次の車両・定員を希望
 → 車両(eCOM-8・ゴルフカート)、ゴルフカートの場合の車両定員ごとの台数:4人乗り()台、7人乗り()台
 ③ ゴルフカートで台数が希望通りであれば、車両定員は変更になってもよい
 ④ ゴルフカートで車両定員が希望通りであれば、台数は変更になってもよい
 ⑤ その他()

■運行時期・期間の希望

(1) 希望する運行時期・期間	2020年11月(4週間)
(2) 希望する運行日数	(2週間以上、可能であれば4週間)
(3) 上記の運行時期・期間を希望する理由、運行期間に含めたいイベント等	令和2年1月に4日間の試験運行を行い、実態調査、課題は認識済み。令和3年度以降の導入を希望しており、より詳細の効果や課題を知るためには、可能な限り長期間走行させたい。
(4) 希望する運行時期・期間へのこだわり (一つだけ○をつけ、必要に応じて()に回答を記入してください)	① 必ず希望時期・期間で実施したい(理由: 令和3年度以降に導入希望のため) () ② 特定日を含む時期・期間であればよい → 特定日()、イベント等名等() ③ やむをえない場合は希望時期・期間でなくてもよい ④ その他()

※希望車両、希望運行時期・期間で①を回答された場合、車両の調整により企画提案が採択されない場合があります。

11

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

■運行概要

運行期間	令和2年11月3日～16日(2週間) (休日:3日、7日、8日、14日、15日 平日:4日～6日、9日～13日、16日)
運行ルート	【休日】運行ルートA:道の駅→チャレンジショップ前→まちなか公園→BRT陸前高田駅→アパッセ→道の駅 【平日】運行ルートB①:(午前)下和野団地→県立高田病院→下和野団地 (午後)下和野団地→チャレンジショップ前→まちなか公園→アパッセ→下和野団地 【平日】運行ルートB②:(午前)中田団地→県立高田病院→中田団地 (午後)中田団地→チャレンジショップ前→まちなか公園→アパッセ→中田団地 ※ その他、市民や乗客のニーズ等により、必要に応じて運行ルートを検討
運行台数	1台
運行時間帯	休日:9:00～15:45 平日:7:00～16:45
運行形態	定時定路線型運行(50分～75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)
運転手ほか	・陸前高田しみんエネルギー(株)及び地元運行事業者等により運転手を配置(研修受講済みの者) ・ガイドにより、ナビゲートのほか乗車人数のカウント、時刻表キープ状況のチェック等を実施
車庫設置箇所	陸前高田市役所(屋根及び電源付き車庫あり)
利用者確保方法	・地域内観光施設、商業施設、コミュニティ施設及び自治会等と連携したPR ・各種イベント等と連携したPR ※三陸ぐるっと食堂(11月14日～15日)ほか
効果検証方法	・アンケート調査(実証内容に対する評価や事業化に向けた需要の把握(料金、ルート等)) ・周辺施設・住民等へのヒアリング(渋滞等の周辺環境への影響や周辺施設への波及効果の把握)

12

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

■運行ダイヤ(運行ルートA: 観光スポット間の定期運行) ※「アバッセ」及び「道の駅」にて、20分程度の充電時間を設ける。

運行日程	便数	道の駅	チャレンジショップ前	まちなか公園	BRT陸前高田駅	アバッセ	道の駅
休日	1便	9:00	9:10	9:14	9:17	着9:20 発9:40	9:55
	2便	10:15	10:25	10:29	10:32	着10:35 発10:55	11:10
	3便	11:35	11:45	11:49	11:52	着11:55 発12:15	12:30
	4便	12:45	12:55	12:59	13:02	着13:05 発13:25	13:40
	5便	14:00	14:10	14:14	14:17	着14:20 発14:40	14:55
	6便	15:15	15:25	15:29	15:32	着15:35 発15:55	16:10
	7便	16:30	16:40	16:44	16:47	着16:50 発17:10	17:25

都内から

東京	一ノ関	気仙沼	奇跡の一本松	乗継
6:04	8:37着 9:09発	10:34着 11:00発	11:27	→8分→ 3便
7:56	10:12着 10:17発	11:45着 11:56発	12:27	→18分→ 4便

都内へ

奇跡の一本松	気仙沼	一ノ関	東京
15:17	15:46着 16:15発	17:38着 17:48発	19:56
16:47	17:16着 17:50発	19:14着 19:21発	22:00
18:20	18:53着 19:36発	20:55着 21:12発	23:44
18:42	19:11着 19:36発	同上	

13

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

■運行ダイヤ(運行ルートB: 中心市街地近隣の2団地と、必要不可欠な場所間を定期運行)

運行ルートB①: 11月4日、5日、6日、9日 ※「下和野団地」及び「アバッセ」にて、15分~25分程度の充電時間を設ける。

運行日程	便数	下和野団地	県立高田病院	下和野団地	運行日程	便数	下和野団地	チャレンジショップ前	まちなか公園	アバッセ	下和野団地
平日(午前)	1便	7:00	着7:15 発7:20	7:35	平日(午後)	7便	13:30	13:33	13:36	着13:40 発14:05	14:10
	2便	7:55	着8:10 発8:15	8:30		8便	14:30	14:33	14:36	着14:40 発15:05	15:10
	3便	9:00	着9:15 発9:20	9:35		9便	15:30	15:33	15:36	着15:40 発16:05	16:10
	4便	10:00	着10:15 発10:30	10:45							
	5便	11:00	着11:15 発11:20	11:35							
	6便	11:50	着12:05 発12:10	12:25							

(参考)既存公共交通 時刻表

下和野団地	高田病院	高田病院	下和野団地
8:12	8:16	9:01	9:05
		10:18	10:22
10:31	10:35		
		13:18	13:22
13:31	13:35		

下和野団地	アバッセ	アバッセ	下和野団地
9:05	9:06	8:11	8:12
10:22	10:23	10:30	10:31
13:22	13:23	13:30	13:31

14

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

■運行ダイヤ(運行ルートB: 中心市街地近隣の2団地と、必要不可欠な場所間を定期運行)

運行ルートB②: 11月10日、11日、12日、13日、16日 ※「中田団地」及び「アバッセ」にて、15分～25分程度の充電時間を設ける。

運行 日程	便数	中田 団地	県立 高田病院	中田 団地	運行 日程	便数	中田 団地	チャレンジ ショップ前	まちなか 公園	アバッセ	中田 団地	
平日 (午前)	1便	7:30	着7:45 発7:50	8:05	平日 (午後)	6便	12:50	13:03	13:06	着13:10 発13:25	13:40	
	2便	8:30	着8:45 発8:50	9:05		7便	14:05	14:18	14:21	着14:25 発14:50	15:05	
	3便	9:30	着9:45 発10:00	10:15		8便	15:20	15:33	15:36	着15:40 発16:05	16:20	
	4便	10:40	着10:55 発11:00	11:15								
	5便	11:30	着11:45 発11:50	12:05								

(参考)既存公共交通 時刻表

中田団地前 中田団地口	高田病院	高田病院	中田団地前 中田団地口
7:03	7:07	8:16	8:29
		9:50	9:54
10:05	10:18		
11:43	11:47	13:05	13:18

中田団地前 中田団地口	アバッセ	アバッセ	中田団地前 中田団地口
8:29	8:33	9:44	9:54
		10:01	10:05
11:43	11:53		
		13:01	13:05
		13:44	13:54
15:43	15:53		

15

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

■利用者確保方法

内容		【休日】運行ルートA	【平日】運行ルートB
ターゲットとする主な客層		<ul style="list-style-type: none"> 観光客(市外) 商業施設の利用者(市内、近隣市町、県外) 	<ul style="list-style-type: none"> 下和野及び中田団地の住民 県立高田病院の利用者(市内) 商業施設利用者(市内)
広報計画	事前周知	<ol style="list-style-type: none"> プレスリリース <ul style="list-style-type: none"> 新聞社やテレビ局等のメディアへ情報提供 HP・SNSの活用 <ul style="list-style-type: none"> 市公式HP・Facebook等 市観光物産協会公式HP・Facebook等 その他 <ul style="list-style-type: none"> 周辺施設へポスターやチラシ等の設置 地区住民への回覧 地元新聞社への記事掲載 	(左記に加えて) <ol style="list-style-type: none"> その他 <ul style="list-style-type: none"> 団地自治会への周知・協力依頼 市社会福祉協議会への周知・協力依頼
	当日周知	<ol style="list-style-type: none"> サイン関係 <ul style="list-style-type: none"> 乗降ポイントの設置(4箇所) 実証PRサインの設置(4箇所) 運行車両へのPRサイン掲示 その他 <ul style="list-style-type: none"> アバッセでの館内放送 三陸ぐるっと食堂(11月14日～15日)での周知 	(左記に加えて) <ol style="list-style-type: none"> サイン関係 <ul style="list-style-type: none"> 乗降ポイントの設置(3箇所追加) 実証PRサインの設置(3箇所追加)
アンケートのポイント		属性、普通自動車免許及び自動車保有状況、外出目的、利用する交通手段、実証実験を知ったきっかけ、利用回数、利用理由、満足度、地域への必要性、料金設定	

16

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

■効果検証方法(調査方法)

1 利用者の把握

運転手やガイドによる集計(便別)

2 アンケート調査

(1) 対象

グリーンスローモビリティ利用者

(2) 調査方法

紙媒体またはWEBでの回答

(3) 調査項目

- ・属性
- ・普通自動車免許及び自動車保有状況
- ・外出目的、利用する交通手段
- ・実証実験を知ったきっかけ
- ・利用回数、利用理由
- ・満足度、地域への必要性
- ・料金設定

3 ヒアリング調査

周辺施設・住民等へのヒアリング

利用者アンケートイメージ

【3 実証調査の詳細】

【3.3 実施体制】

実施体制

団体名	役割
陸前高田市	実証調査責任者、関係各所との調整
陸前高田しみんエネルギー株式会社	運転手人材の輩出、全体計画
陸前高田市社会福祉協議会	高齢者に関する情報提供、広報支援
一般社団法人陸前高田市観光物産協会	観光に関する情報提供、広報支援
東北株式会社・有限会社奥州交通	運転手人材の輩出、広報支援
その他市内企業及び団体等	運行及び広報支援等

地方公共団体内での役割分担

所属名・担当者名	役割
政策推進室 []	実証調査責任者
まちづくり推進課 []	警察・運輸局・交通事業者との調整
建設課 []	道路管理者として協議
観光交流課 []	観光関連事業者等との調整

(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】

(記載方法)

- 実証調査に当たり調整が必要となる関係機関・団体等について記載すること(必要に応じて行を追加すること)。
- 該当機関がない場合、今回は関係しない場合は、その旨を所定の欄に記載すること。

		団体名	実証調査の調整状況	事業化に対する協力意向	備考
公共交通機関等	電車	該当機関なし	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	バス	JR東日本(株) ※BRT事業者 岩手県交通(株) (有)基石観光企画	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	タクシー	(株)気仙タクシー 高田タクシー(有) (有)高田交通	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
行政	道路管理者	国土交通省三陸国道事務所 岩手県沿岸広域振興局大船渡 土木センター 陸前高田市	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	地方運輸局・支局	岩手運輸支局	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	警察	大船渡警察署	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
その他	観光協会	一般社団法人陸前高田市観光 物産協会	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	地域住民	災害公営住宅下和野団地住民 災害公営住宅中田団地住民	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	その他	東北株式会社・有限会社奥州 交通ほか	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	運転手人材の輩出

19

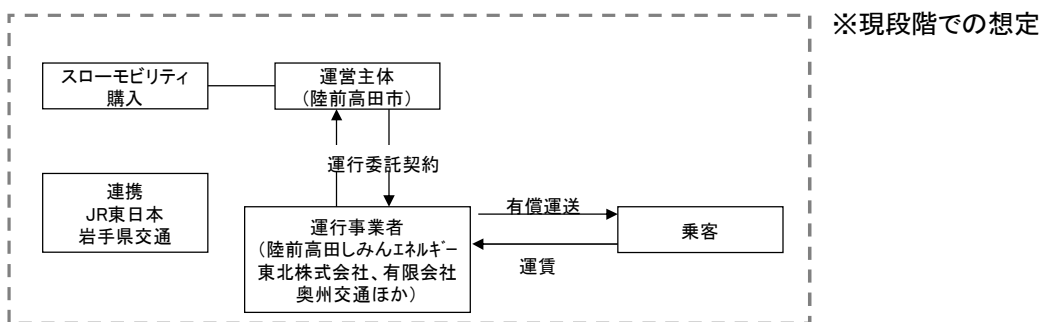
【3 実証調査の詳細】

【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	令和元年度	令和2年度				令和3年度	……
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期		
1)可能性調査(環境省事業)							
2)試験運行検討(運行エリア、運行時間等精査)		検討					
3)試験運行実施				運行	効果検証		
4)導入計画立案				検討			
5)導入予定						導入	

✓ 事業化後の事業スキーム



20

令和2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

実施計画書

実証地域	茨城県 日立市
提案者	日立市 都市建設部 都市政策課
事業名称	山側住宅地区内と周辺拠点を繋ぐ新たな移動手段づくり事業 市内各地区への実証展開、導入を見据えたグリーンスローモビリティの活用

【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

● 実証地域の概要(社会経済特性、地理的特性等)

- 日立市は茨城県東北地域の中核都市であり、歴史的には鉱工業で栄えた企業城下町。
- 人口は約18万人(8万世帯)、人口増加率は-5.82%で人口減少、少子化が進行。
- 高齢化率は全国平均を上回る31.6%と進行、**竣工40年以上の住宅団地が市内各所に点在。**
- 南北移動の基軸として海側に国道245号と中央に**国道6号が縦断し、時間により渋滞が多発。**
- 特徴的な地域として、山側丘陵地に13か所の大規模な戸建て住宅団地があり、特に高齢化が進行。
- 市の施策/助成として**山側住宅団地への住み替えシステムを提案、交通対策支援を実施。**
- 本実証を検討している**金沢団地地区は立地適正化計画において唯一の団地地区指定。**

→山側立地の地区における高齢化のための移動・交通手段づくりが必要

● 実証地域の都市特性(都市施設の立地状況)や道路状況

- 金沢団地地区は立地適正化計画において**幹線道路拠点と接続する生活支援型(地域密着)。**
- 病院、行政、教育・文化等の**施設/機能は上位の多賀地区と近隣地区、近隣駅周辺利用。**
- 診療所/福祉等の誘導施設も未立地、**幹線道路周辺拠点までの移動・交通手段が不足。**
- 山側住宅団地内、住居までは**勾配のある道路のため、自家用車利用が多く、世帯複数台所有。**
- 近隣駅/大型施設/機能拠点へは**路線バスが利用出来るが地区近隣の移動手段が不足。**
- 公共交通利用よりも目的地までへの自家用車利用が多く、**運転手の高齢化が進行。**

→目的に応じた都市施設・生活必要拠点までの移動手段の具体化が必要

● 地域の公共交通(電車、バス、タクシー)の充足状況

- 路線バス/タクシー10分圏内にJR特急、在来線が停車する大甕駅、常陸多賀駅が所在。
- 渋滞回避/定時性専用路線バスのひたちBRTを海側で運行、延伸、自動運転を継続実証。
- 路線バスは全般的に赤字路線ではあるが、市助成により行政/生活拠点/機能接続で運行。
- 各駅や地域拠点へ**金沢団地から2ルート7路線を運行、1ルートは約30分間隔発着で充足。**
- 市により、**山側住宅団地等と交通事業者との公共交通パートナーシップ事業推進、協定締結支援。**
- H23年度から現在まで、6地区において**路線バスの団地内循環運行、商業地内停留所を設置。**
- 他2地区においては、**地域住民組織による定時・デマンド型乗合タクシーの運行を支援。**

→交通協定等の持続的な取り組み、他地区展開を想定して本実証で検討

* 数値データ出典:平成31年4月 日立市 住民基本台帳人口
* 参考出典:平成29年3月 日立市 山側住宅団地住み替えシステム構築検討報告書
令和2年4月 日立市 都市マスタープラン/立地適正化計画 改訂版

都市マスタープラン 山側住宅団地と金沢団地カルテ



住宅団地と道路拠点



立地適正化計画:地区誘導施設表
多賀地区/生活支援型/金沢団地地区

地区	施設	施設	施設	施設	施設	施設	施設	施設	施設
多賀地区	●	●	●	●	●	●	●	●	●
生活支援型	●	●	●	●	●	●	●	●	●
金沢団地地区	●	●	●	●	●	●	●	●	●

金沢団地へのバス路線



協定バス/停留所、乗合タクシー



[1 実証調査の背景・目的]

■ 地域課題と解決に向けた方向性

* 参考出典：平成29年3月 日立市 山側住宅団地住み替えシステム構築検討報告書
令和2年5月 日立市 金沢団地における新たな移動手段アンケート報告書

● 実証地域が抱える交通課題

- 山側住宅団地外への交通手段の85.5%が自家用車で公共交通利用が10%以下。
- 自家用車2台以上保有49.9%、1世帯当たり日立市平均の1.38台を上回り1.60台。
- 自家用車を80歳以上でも運転したいという意見が62.9%で自動車依存の生活意向。
- 高齢化率が山側13団地の平均(42.5%)を金沢団地は上回り50.5%で進行。
- 金沢団地でも自動車運転者が83%、毎日/平日運転では71%、70~80歳でも一定推移。
- 団地内の移動は徒歩が74%、22%の車移動も有り、団地外だと87%の車依存。
- バスの団地内停留所が4か所があるが、よく利用が10%、利用していないが59%。
- 今後の移動手段の検討の必要性については早急に、数年後必要が57%と多数。

● 上記課題を解決するための方向性

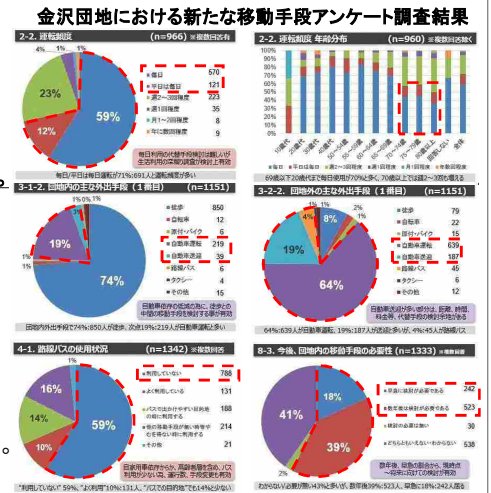
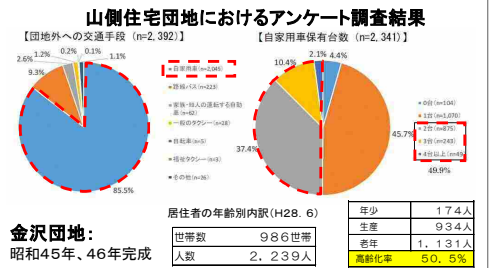
- 住民の高齢化進行の段階において、先行的に団地内での移動手段の検討が必要。
- クリニックへの通院やスーパーへの買物等、バス路線外の新たなルートの検討が必要。
- 手軽な移動利用、車両乗降と継続的な運行が可能なくみが必要。

● 課題解決に当たり、グリーンスローモビリティの優位性

- 高齢化進行からグリーンスローモビリティ実証検討のためのGSM委員会を有志住民が組成。
- 新たな移動手段に係る団地住民アンケートでは7割、約1400人の意見回収、検討開始に同意。
- 住民の興味意識が高く、運転手等ボランティア参画への協力体制も見込めるため、詳細検討。
- 団地内幹線の路線バス道路以外は殆どが住宅前道路であり小型モビリティ使用が有効。
- 路線バス以外での周辺近隣への公共移動手段が無いため、ラストマイル交通が必要。

● 実証地域における上位関連計画におけるグリーンスローモビリティの位置づけ

- 都市マスタープランにおいては山側住宅団地住み替えシステムを重点施策として記載。交通パートナーシップ協定の将来像として移動手段と併せて持続的な運用のしくみを検討。
- R1年度実施した日立地域MaaS実証も施策記載しているが、本年度予定で関連検討。基幹公共交通との接続運行/運用面でのICT活用での親和性が高いため、詳細検討。
- 都市の自家用車保有率低減、高齢化/人口減少時代の交通課題解決を山側住宅団地から実施。新たな移動手段での電動化/環境配慮モビリティの導入/運用により、地域環境の維持に貢献。



3

[2 実証調査の概要]

山側住宅地区内と周辺拠点を繋ぐ新たな移動手段づくり事業
市内各地区への実証展開、導入を見据えたグリーンスローモビリティの活用

■ 実証の全体像

● グリーンスローモビリティの活用により、めざす将来像

- 現状は地区内外での移動を自家用車に依存しているが、手軽な乗降、新たな移動手段の実証により、**地区内外の移動促進、交流活動の増進、地域活性化、環境にも配慮した地区をめざす。**

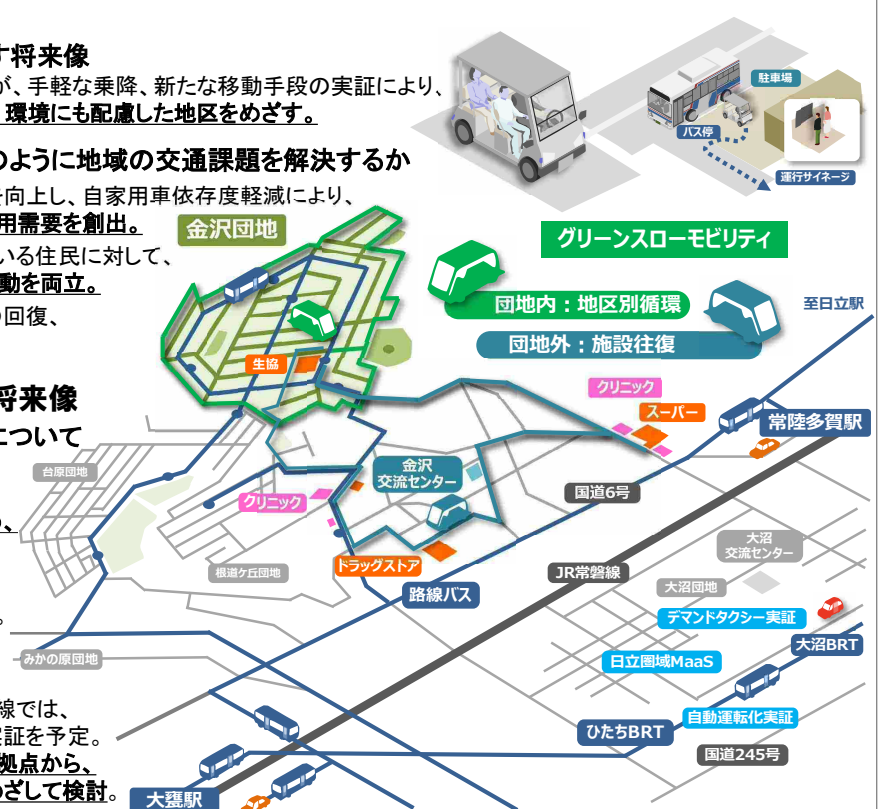
● 実証のコンセプト、実施内容、実施内容がどのように地域の交通課題を解決するか

- バス路線外の団地内外の目的地への移動の自由度を向上し、自家用車依存度軽減により、**高齢化住民の今後の移動手段の確保、新たな地域利用需要を創出。**
- 団地内での急な坂道や高低差への移動負担を感じている住民に対して、**手軽な乗降が可能新たな移動手段により、運動と移動を両立。**
- 新たな移動手段との相乗効果により、路線バス需要の回復、**持続的な公共交通利用促進と地域交流の活性化。**

■ 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

- 避けられない地域の高齢化に対して、自家用車からの地区、周辺地域への代替移動手段として利用促進。**住民、地域事業者、交通事業者により、MaaS視点含め、地区移動のしくみとして持続的な運行、運用を検討。**
- 実証では代表的な山側住宅団地の地区内から周辺や幹線道路近傍までの新たな移動手段を具体化。**周辺地域や市内各団地も同様の状況が多い事から、運行拡張や継続的に結果をアレンジして活用を検討。**
- 近隣地域の専用道路で運行している「ひたちBRT」路線では、バスの自動運転化をめざして、今年度は中型バスの実証を予定。**グリーンスローモビリティも、幹線の路線バスとの接続拠点から、地区内への交通手段として、将来的に自動運転化をめざして検討。**



4

[3 実証調査の詳細]

[3.1 運用エリア]

団地内 グリンスローモビリティ / 団地外 乗り合いタクシー

金沢団地集会所 ⇄ 東/西/南/北の4ルート

金沢団地集会所 ⇄ 御伊勢通り坂道 / 医療・商業・交流施設の2ルート



5

[3 実証調査の詳細]

[3.2 運用方法]

1. 運行概要

区分	概要
運行期間	2020年11月2日(月)～11月29日(日) 土日祝日含む28日間
運行台数	4人乗りゴルフカート2台
運行時間帯	[グリスロ]8:30～16:00 [乗合タクシー]8:00～16:00
運行形態	定時定路線型運行(予約なしで乗車) ※満席時に乗り切れない場合は、[グリスロ]公用車[乗合タクシー]再度往復にて対応予定。
料金	[グリスロ]無料 [乗合タクシー]100円/回 or 期間中乗り放題1,000円
運転手	[グリスロ]茨城交通(株) [乗合タクシー]電鉄タクシー(株) へそれぞれ委託 ※グリスロに関して、回覧や住民説明会等で繰り返し運転手候補者の働きかけを地域で実施中。 実証期間中に運転体験イベントを実施することで、今後を見据え運転手候補者を募っていく。
車両保管場所	日上市立金沢幼稚園(金沢町5-12-1) (屋根付き駐車スペースまたはカバーでの保護を実施予定)
利用者確保方法	<ul style="list-style-type: none"> ・地域でモニターユーザを事前募集(賛同者32名、随時増やしていく) ・住民説明会を9/8～9/10(3日間:計8回)実施 ・ポスター掲示、チラシの全戸配布・回覧を複数回にわたり実施 ・グリスロ発着点となる集会所周辺に立地する生協とのタイアップ施策を検討中

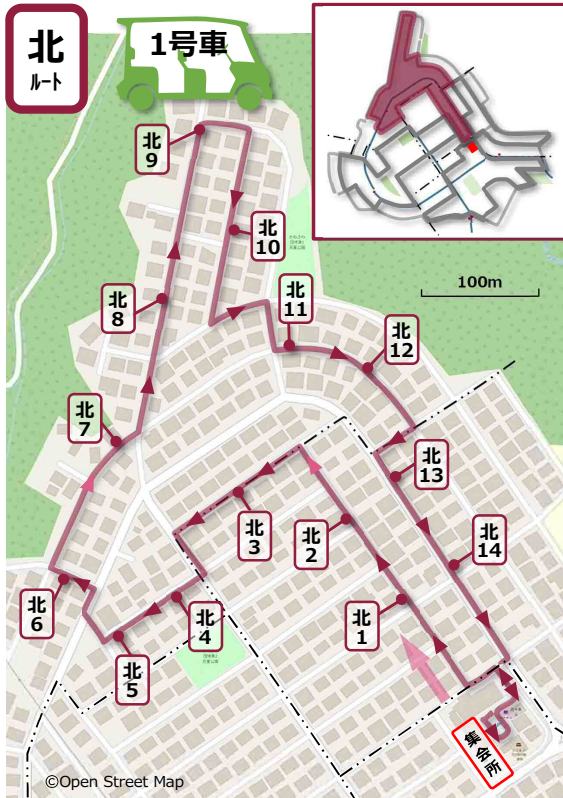
6

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

2. 運行ルートと運行ダイヤ（グリーンスローモビリティ：団地内）

<北ルート>



便	時刻	集会所	北1	北2	北3	北4	北5	北6	北7	北8	北9	北10	北11	北12	北13	北14	集会所
1	8	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39						39
2	9	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09						09
3	10	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09						09
4	11	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09						09
5		00	01	02	03	04	05	06	07	08	09						09
6	12	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39						39
7	14	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09						09
8	15	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09						09

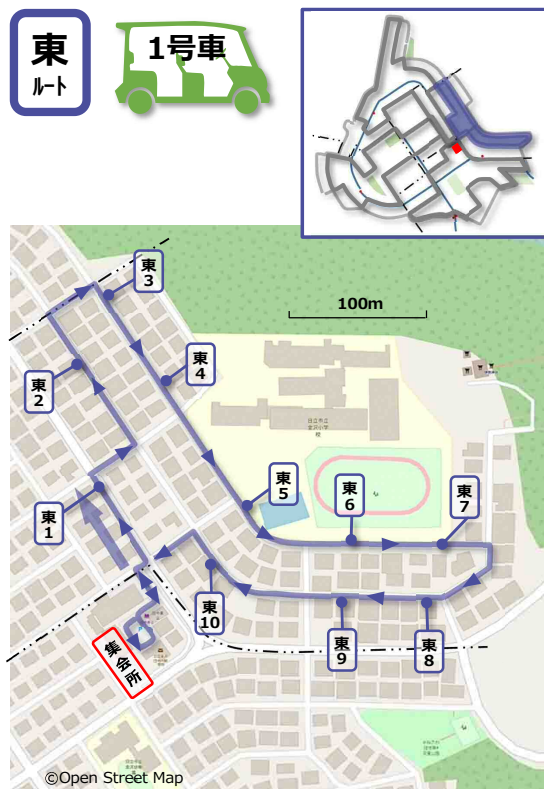
7

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

2. 運行ルートと運行ダイヤ（グリーンスローモビリティ：団地内）

<東ルート>



便	時刻	集会所	東1	東2	東3	東4	東5	東6	東7	東8	東9	東10	集会所
1	8	45	46	47	48	49	50	51	52				52
2	9	15	16	17	18	19	20	21	22				22
3	10	15	16	17	18	19	20	21	22				22
4	11	15	16	17	18	19	20	21	22				22
5		15	16	17	18	19	20	21	22				22
6	12	45	46	47	48	49	50	51	52				52
7	14	15	16	17	18	19	20	21	22				22
8	15	15	16	17	18	19	20	21	22				22

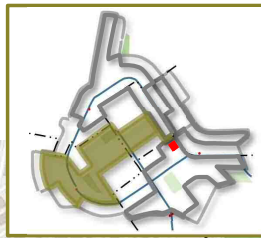
8

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

2. 運行ルートと運行ダイヤ（グリーンスローモビリティ：団地内）

<西ルート>



便	時刻	集会所	西1	西2	西3	西4	西5	西6	西7	西8	西9	西10	西11	西12	集会所
1	8	45	46	47	48	49	50	51	52	53					
2	9	15	16	17	18	19	20	21	22	23					
3	10	15	16	17	18	19	20	21	22	23					
4	11	15	16	17	18	19	20	21	22	23					
5		15	16	17	18	19	20	21	22	23					
6	12	45	46	47	48	49	50	51	52	53					
7	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23					
8	15	15	16	17	18	19	20	21	22	23					

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

2. 運行ルートと運行ダイヤ（グリーンスローモビリティ：団地内）

<南ルート>



便	時刻	集会所	南1	南2	南3	南4	南5	南6	南7	南8	南9	南10	南11	集会所
1	8	30	31	32	33	34	35	36	37	38				
2	9	00	01	02	03	04	05	06	07	08				
3	10	00	01	02	03	04	05	06	07	08				
4	11	00	01	02	03	04	05	06	07	08				
5		00	01	02	03	04	05	06	07	08				
6	12	30	31	32	33	34	35	36	37	38				
7	14	00	01	02	03	04	05	06	07	08				
8	15	00	01	02	03	04	05	06	07	08				

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

2. 運行ルートと運行ダイヤ（乗合タクシー：団地外）

停留所	ルート	通院支援 ルート①	通院支援 ルート②	団地外移動 ルート①	団地外移動 ルート②	団地外移動 ルート③	団地外移動 ルート④	団地外移動 ルート⑤	団地外移動 ルート⑥	団地外移動 ルート⑦
①金沢団地集会所		8:00	8:15	8:30	9:30	10:30	11:55	13:30	14:30	15:30
②くにかた眼科		8:03	8:18	8:33	9:33	10:33	11:58	13:33	14:33	15:33
③エコス金沢店		↓	↓	8:34	9:34	10:34	11:59	13:34	14:34	15:34
④金沢交流センター		↓	↓	8:36	9:36	10:36	12:01	13:36	14:36	15:36
⑤カワチ薬品 ※昼間時間帯は5分程度停車		↓	↓	8:45	9:45	10:45	12:08	13:45	14:45	15:45
④金沢交流センター		↓	↓	8:47	9:47	10:47	12:10	13:47	14:47	15:47
③エコス金沢店 ※昼間時間帯は5分程度停車		↓	↓	8:55	9:55	10:55	12:15	13:55	14:55	15:55
②くにかた眼科		↓	↓	8:56	9:56	10:56	12:16	13:56	14:56	15:56
①金沢団地集会所		8:06	8:21	9:00	10:00	11:00	12:20	14:00	15:00	16:00

運行ルート/時間の考え方

・朝はクリニック送迎のため、通院支援ルート2便を運行（御伊勢ルートの医療機関は9:00～）

・8時半～16時までを団地外移動ルートとし、計7便を運行（赤枠時刻にて団地内グリス口と①金沢団地集会所で接続）

カワチ薬品に近い「大沼自動車学校前」バス停発着の路線バス（平日）

- ◆19（～日立駅） 14:01、16:01
- ◆22（～大鷲駅） 8:56、9:49、10:59、15:59
- ◆22（～日立駅） 9:54、14:11、14:49
- ◆26（～大鷲駅） 10:04、14:19、15:19
- ◆26（～日立駅） 9:01、13:52

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

3. 評価検証項目とその検証方法

- ・金沢団地の特色に応じた評価項目の検討を行い、実証を予定。
- ・地区環境、利用状況を中心に、以下の項目について、手段によって効果検証、評価を予定。

【運行 ルート】 団地内各ルートでの利用状況比較。

【運行 時間帯】 曜日・時間帯における乗降需要、位置の把握と半デマンドを含めた運行定時性。

【天候 影響】 晴天/雨天時による徒歩と移動手段利用の乗降要望者比較からの車両、運行適性。

【利用年齢層】 高齢者と若年層の免許/車非所持を主要利用者とするが、各年齢層に利用促進を実施し評価。

【利用 目的】 団地外でのクリニック通院等やスーパー買物等の目的に対して、団地内の目的の確認、創出を評価。

【利用 時間】 各年齢層、目的別での利用時間から継続的な利用の可能性、有償費用の金額想定を評価。

<評価検証に用いるインプット情報>

- ・運行日誌 : 利用便と利用人数の把握、その他気づき事項等
- ・アンケート : 調査:実証内容及び車両の評価等(利用者アンケート/全戸配布アンケートの2種類を予定)
- ・GPS調査 : 走行ルート・距離の把握等
- ・運行関係者へのヒアリング : 工夫した点、事業化に向けた課題等

4. 新たな移動サービスに併せたICT活用と住民への利用促進

- ・本実証ではスマートフォンのアプリによる予約等は現時点では行わないが、関連する別事業との連携を含め、ICT利用促進の活動も実施予定。
- ・集会所等でのイベント開催、パネル等展示により、地域/交通アプリの紹介、別事業のMaaSアプリインストール/利用促進活動を検討中。

【地域/交通アプリ体験】 日立市のひたちナビ、バス/タクシーの交通運行/ナビアプリの紹介とタブレット/スマホ利用イベントを開催。

【日立圏域MaaSアプリ利用】 同時期実施予定のMaaSアプリのインストールや連携するデマンドタクシーの予約、利用レクチャーイベントを開催。

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

5. 利用者向けアンケート調査票 検討案

乗車直後のアンケート

金沢団地グリスロ・乗り合いタクシー実証実験 利用者アンケート
金沢団地グリスロ・モビリティ活用委員会

ご乗車ありがとうございます。
ご利用いただいた感想などについて、アンケートにご協力をお願いします。

Q1 いま、ご利用になられた移動サービスを教えてください。
グリスロ [1.東 2.西 3.南 4.北] 乗り合いタクシー [5.御度100円 6.乗り放題]

Q2 乗り心地はいかがでしたか？
[1.とてもよかった 2.まあまあよかった 3.あまり良くなかった 4.まったくよくなかった]
そう思われた理由について教えてください。
[_____]

Q3 走行に対して安全で感じましたか？
[1.とても感じた 2.まあまあ感じた 3.あまり感じなかった 4.まったく感じなかった]
そう感じられた理由について教えてください。
[_____]

Q4 また利用したいと思いますか？
[1.とても思う 2.まあまあ思う 3.あまり思わない 4.まったく思わない]
そう思われた理由について教えてください。
[_____]

Q5 今回の移動の目的について教えてください。
[1.団地利便施設 2.団地外での買物 3.通院・薬局 3.金沢交通センター 4.仕事
5.その他 [_____]]

Q6 あなたご自身のことについて教えてください。
性別 [1.男性 2.女性]
年齢 [10歳代 20歳代 30歳代 40歳代 50歳代 60歳代 70歳代 80歳代以上]

No	住民向けアンケートの設問案 (実証後全戸配布)
1	属性 (性別・年代・お住まい)
2	自動車普通運転免許の保有状況
3	自動車・バイク・自転車等の保有・利用状況
4	普段の外出について (目的・手段)
5	宅配や送迎サービスの利用状況
6	ケーブルテレビや携帯電話等の利用状況
7	グリスロの利用回数と利用した理由
8	グリスロの実証実験をどこで知ったか
9	グリスロの満足度
10	新たな移動手段としてのグリスロの必要性について
11	来年度以降の本格運行についての意見
12	将来の移動手段についての意見

※全戸配布アンケートについては、2020/2実施結果も踏まえ今後検討し決定

13

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

7. グリスロモビリティ基地 (金沢団地集会所)

金沢団地集会所



集会所前グリスロ駐車場所



集会所停留所サイン類



集会所停留所サイン類



※バッテリー減少時は、運行空き時間に
金沢団地集会所建屋内コンセントを
利用し充電予定。

14

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

7. グリーンスローモビリティ車庫（金沢幼稚園）

車庫 1（やまぐみ前）



車庫 2（メルヘンルーム前）



充電用 100Vコンセント



車庫 2 右方向から



【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用方法】

8. 運行日誌

【運行日誌：グリスロ 北ルート】

11月 日 ()

運転者： _____

利用者数合計： _____ 名

種	運行予定		利用券番号	乗降場所														利用券状況 (例)になる点等
	出発	到着		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1	8:30	8:39	集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
2	9:00	9:09	集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
3	10:00	10:09	集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
4	11:00	11:09	集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所
			集会所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	集会所

【3 実証調査の詳細】

【3.3 実施体制】

実施体制

団体名	役割
日立市	本実証調査責任者、関係各所との調整、公共交通政策への反映
金沢団地GSM委員会	住民意見収集、実証時現場対応、本格運用検討
茨城県	交通弱者対策に係る各種検討支援
株式会社日立製作所	本実証調査準備・実証運行に係る各種支援、実証評価、次年度計画策定支援
日立地域生活基盤検討協議会	日立市、日立製作所、茨城大学による地域協議会 (関連メンバ:みちのりHD、茨城交通)

※今回の実証運行結果を踏まえ、今後の本格運行に向けて上記メンバが連携して協議予定

地方公共団体内での役割分担

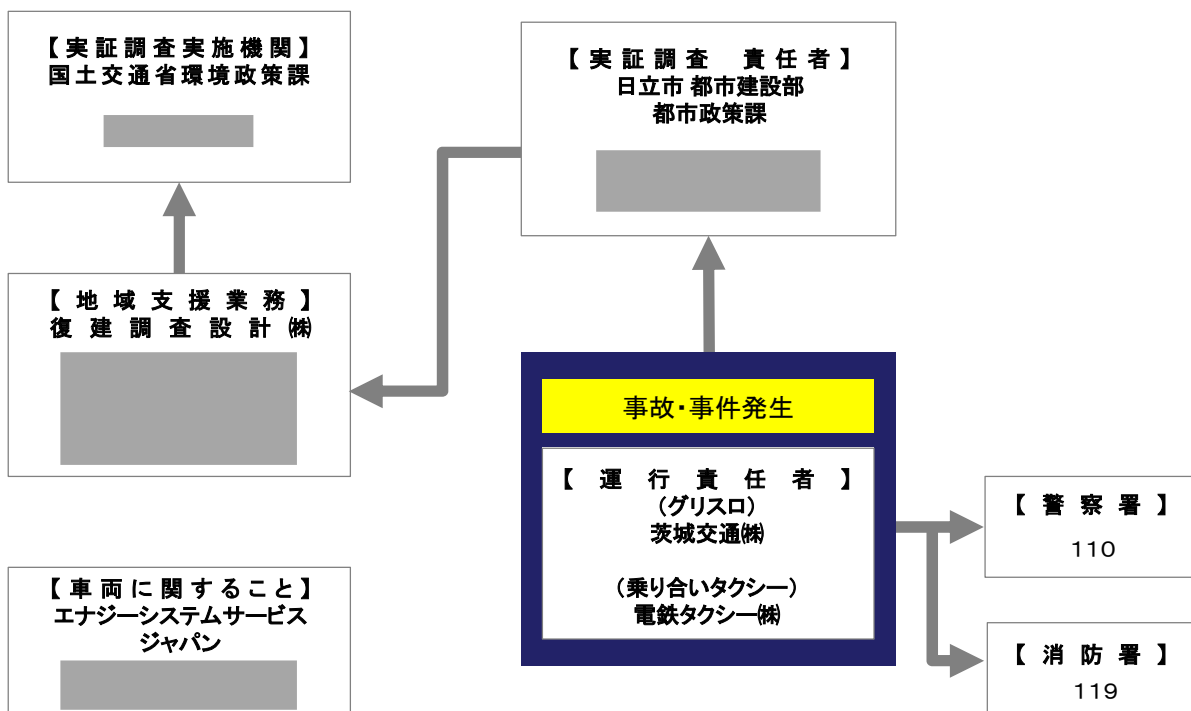
所属名・担当者名	役割
都市政策課 []	実証調査責任者
都市政策課 []	警察、運輸局、交通事業者との調整
都市政策課 []	地域コミュニティ組織、福祉有償運送団体(NPO法人)等との調整
社会福祉課 []	福祉部門に関する事業との連携調整、社会福祉協議会との調整
道路管理課 []	道路管理者として協議

17

【3 実証調査の詳細】

【3.3 実施体制】

緊急連絡体制



18

【3 実証調査の詳細】

【3.4 関係機関との調整状況】

		団体名		実証調査の調整状況		事業化に対する協力意向		備考
公共交通機関等	電車		該当機関なし	①同意済 ③今後実施	②相談中	①あり ③なし	②実証結果で判断 ④未確認	
	バス	茨城交通株式会社		①同意済 ③今後実施	②相談中	①あり ③なし	②実証結果で判断 ④未確認	
	タクシー	電鉄タクシー株式会社		①同意済 ③今後実施	②相談中	①あり ③なし	②実証結果で判断 ④未確認	
行政	道路管理者	日立市		①同意済 ③今後実施	②相談中	①あり ③なし	②実証結果で判断 ④未確認	
	地方運輸局・支局	茨城運輸支局		①同意済 ③今後実施	②相談中	①あり ③なし	②実証結果で判断 ④未確認	
	警察	日立警察署		①同意済 ③今後実施	②相談中	①あり ③なし	②実証結果で判断 ④未確認	
その他	商工会		今回は関係しない	①同意済 ③今後実施	②相談中	①あり ③なし	②実証結果で判断 ④未確認	
	観光協会		今回は関係しない	①同意済 ③今後実施	②相談中	①あり ③なし	②実証結果で判断 ④未確認	
	商業施設等	生活協同組合パルシステム茨城/金沢店		①同意済 ③今後実施	②相談中	①あり ③なし	②実証結果で判断 ④未確認	
	福祉施設等	日立市社会福祉協議会		①同意済 ③今後実施	②相談中	①あり ③なし	②実証結果で判断 ④未確認	
	地域住民	金沢学区コミュニティ推進会		①同意済 ③今後実施	②相談中	①あり ③なし	②実証結果で判断 ④未確認	
	その他	NPO法人ふれあい坂下		①同意済 ③今後実施	②相談中	①あり ③なし	②実証結果で判断 ④未確認	運転手人材輩出 19

【3 実証調査の詳細】

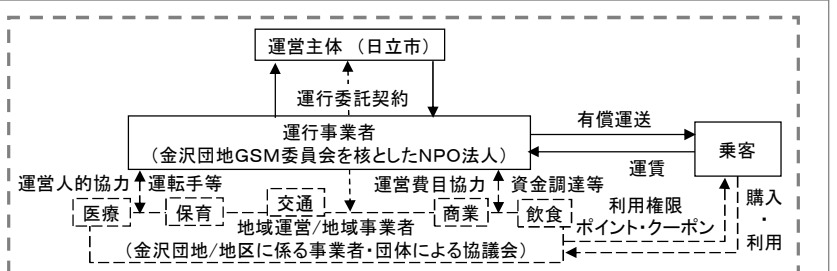
【3.5 事業化に向けた検討】

✓ 構想の実現に向けた中長期のロードマップ

実施内容	令和元年度	令和2年度				令和3年度	……
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期		
対象地域での事前協議、検討(住民/市/県/民間企業) ・実証事業計画書素案作成 ・対象地区住民との協議 ・自治会有志委員会組成 ・全住民アンケート実施/分析	~10 ~11 11~ 1~2~		4~5				
車両運行実証に向けた詳細検討(同上) ・アンケート結果からの運行範囲/方法等協議 ・運行ルート検討 ・運転手/運行での交通事業者との協議 ・地域事業者との運営協議会組成協議 ・住民説明会		5~6 5~ 7 8~9 8~ 9 10~11					
地域実証/検証評価(同上) ・運転手募集/乗車予約イベント ・基本団地内外運行 ・実証期間中利用者ヒアリング ・可変運行実証検証				10~11~ 11~			
運行評価/次年度以降の実証に向けた検討(同上) ・運行データ分析/評価 ・実証後利用アンケート実施/分析 ・運営コスト評価 ・事業計画/運営協議会組成/次年度検討				12~1 1~2~3			

✓ 事業化後の事業スキーム

- 日立市他地区において、有償旅客運送を導入中であるため、参考にグリーンズローモビリティ施策を検討。
- 自主組織との検討においては、現在は実証に向けての準備段階のため、実証での運転手確保、予算化について検討。
- 実証から実運行/運営に向けては周辺地区/地域の事業者との地域運営での検討が必要なため協議を開始する。
- タクシー/バス事業での定額制/相乗り解禁、MaaS等のサービス状況を踏まえ、今後の運営方法を継続検討。



※今回の実証運行結果を踏まえ、今後の本格運行に向けたスキーム協議を実施していく

[3 実証調査の詳細]

[3.6 その他(※記載は任意)]

■ 関連検討1：金沢団地自治会：住民有志組織「GSM委員会」との地区実証に向けた詳細検討

- 2019年度茨城県「地域におけるICTを活用した交通弱者対策実証実験に向けた調査」から対象地域特定により継続検討。
- ・ 6月の茨城県での検討開始から、7月には日立市と対象地域として検討、11月に住民へ提案説明以降、自主組織の組成により検討を詳細化。

茨城県/日製→日立市：地域ICT活用交通弱者対策
日立市公共交通：金沢団地交通検討

山側団地特性視点
高層化団地が密集する山側団地は、事業者の連携を考慮したICT活用交通弱者対策を検討

地域生活・活動視点
高齢者・障害者・子育て世代の生活ニーズに応じた交通手段の提供を促進

移動・交通手段視点
多様な交通手段の組み合わせによる移動の利便性を向上

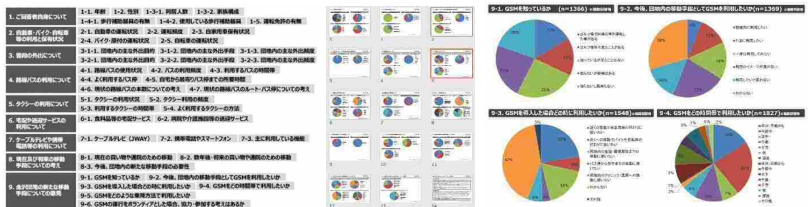
2019.11-日立市/日製/茨城県：金沢団地「新たな移動手段づくり」→自治会GSM委員会での検討

日立市移動手段づくり検討資料
1.2 新たな移動手段を考える
1.3 新たな移動手段を検討する上で考えること(住民実証の長期計画)

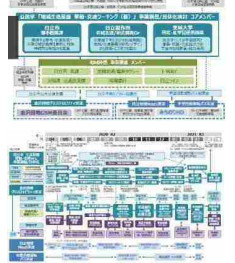
金沢団地自治会GSM委員との議論
アンケート提案と20年度検討方法

日製/茨城県交通弱者対策検討
GSM委員会活動支援

住民アンケート：約1400人（約7割の回収率）にアンケート協力頂き、分析/考察、今後検討活用



2020.5 上位協議会検討



2020.6 実証案詳細検討



[3 実証調査の詳細]

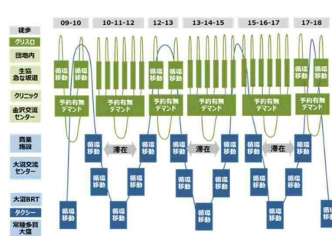
[3.6 その他(※記載は任意)]

■ 関連検討2：交通事業との地域連携：日立圏域MaaS令和2年度実証実験（予定）

- 2019年度日立市新モビリティ協議会を組成し、「日立地域MaaS実証実験」を実施し、評価、今年度も実証に向けて検討。
- ・ 昨年度、近隣の大沼交流センター周辺で実施のひたちBRT接続のラストマイル実証を金沢団地までエリア拡大、周辺拠点への移動を含め検討。

2019 茨城交通他
「日立地域MaaS実証実験」

国土省：新モビリティ
推進事業・先行モデル事業
2019年6月～11月プレ実証～
2020年2月本実証予定
茨城交通、みちのHD、電鉄タクシー、
日立製作所、日立市、茨城県、他
地域関係事業者と協議会体制
で地域活性化を実証検討



連携検討
早い段階からグリスロ説明会に併せて、ICT/スマホ利用集会を開催
ひたちナビ利用、一般交通バス/タクシーナビアプリ利用講習会

地区コミュニティ/地域活性化に向けた新モビリティ利用イベントを開催
アプリインストール/乗車日・時間確定予約/MaaSアプリ利用講習会

実証期間中は集会場で住民間での定期サポート/定時イベント開催
日々の地域イベント紹介、移動目的誘導、新モビ運行状況把握

金沢団地集会場利用
グリスロ巡回エリア
デマンドエリア
クリニック利用

金沢交流センター利用
クリニック利用
飲食利用
大沼交流センター利用
買物利用
クリニック利用

常陸多賀駅
シーマークSQ訪問会
BRT自動運転試乗会

日立駅
かみね公園
シーマークスクエア
日立駅まで(通常の路線バスで行けるが、バス/アプリの乗り継ぎをイベントとして感じて貰う)

大沼駅
デマンド/相乗りタクシー + BRT自動運転

おさかなセンター
イベント日程/時間に併せて乗り継ぎ交通/アプリ利用を体験
アプリで時間・乗り継ぎを確認/タクシー・自動運転BRT予約

広域での手軽な買物利用を体験
集会場でアプリインストール/クーポン適用利用/往復予約

令和2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

実施計画書

実証地域	千葉市若葉区桜木町
提案者	千葉市(都市局都市部交通政策課)
事業名称	モノレール駅勢圏における地域と営む地域交通の確保に係る実証実験

【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 実証調査の背景及び目的】



(1) 実証地域のねらい

当該地域は、加曽利貝塚や谷津田等もある千葉らしい風景が広がる地域である一方、高度成長期にモノレール開業とともに市街化が進行し良好な住宅地となっている。

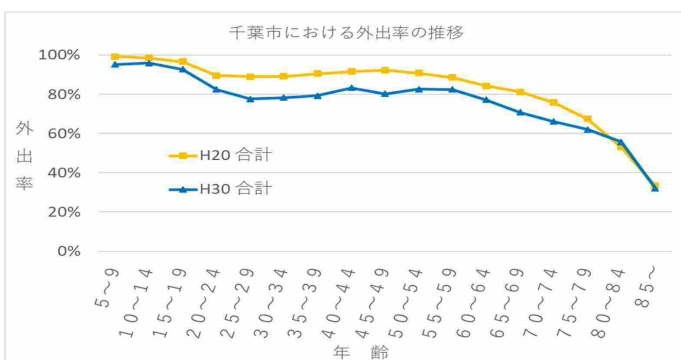
市内でも高齢化上昇率が高い地域であるが、土地に余裕があることから比較的若い世代が戸建てを持ちやすいエリアでもある。また、千葉市においても若い世代を中心に外出率も低下している。このような社会構造の変化をふまえ、地域の高齢者や家族連れ、公園への来訪者等、時代とともに変化する多様なニーズに地域で対応する移動手段がグリーンスローモビリティ（グリスロ）であることに着目し、地域が主体で持続的に維持することができる交通手段であることを実証することがねらいである。

(2) 実証地域の都市特性や道路状況

- ・地域資源としては特別史跡に指定された加曽利貝塚縄文遺跡公園、憩いの場としても利用がある桜木霊園がある。
- ・生活拠点施設としては、スーパー、医院、介護施設、幼稚園などが点在している。
- ・大規模な県営住宅とともに、周辺にはまとまって戸建て住宅建設が進んでいる。
- ・周辺の道路幅員は4～8m、バスはモノレールに対し垂直方向、幹線道路で運行している。

(3) 地域の公共交通の充足状況

- ・実証地域は、モノレール桜木駅の駅勢圏である
- ・住宅地周辺に千葉駅方面へ向かうバス路線がある
- ・桜木駅と加曽利貝塚、霊園、県営住宅を往復するバス路線はない（駅前広場に停車するバス路線がない）
- ・近隣にタクシー営業事業所はない



【1 実証調査の背景及び目的】

(4) 実証地域が抱える交通課題、及び課題解決に向けたグリーンスローモビリティの役割

No	実証地域が抱える交通課題	課題解決に向けたグリーンスローモビリティの役割
1	加曽利貝塚公園再整備により、来園者の増加が想定されるが、沿線は住宅地であり道路拡張等は困難。モノレール駅から約1kmと距離があり、道もわかりにくい	「地域の顔」として観光客に分かりやすい外観を有し、一定の輸送力と静寂性に優れた移動手段として期待
2	モノレール駅前広場に停車する2次交通がないことから、住民の高齢化が進展すると、モノレール利用がしづらく、移動手段はマイカーに頼らざるを得ない	モノレール駅へ向かう2次交通が整備されることで、マイカーではなくモノレールの利用促進が図られることで、事故軽減、移動に伴うCO2排出抑制が期待
3	住宅地内に商店や医院など生活拠点施設が点在しているが、狭い道路を高齢者がマイカーで移動している	「地域の足」として活用することにより、住宅地内のマイカー利用が抑制され、免許返納の促進にも寄与
4	運転者不足により、新たなバス路線やタクシーの配車が望めない	地域住民や公園ボランティアを運転手として活用することにより、持続的な生活交通を確保

(5) グリーンスローモビリティの優位性

- ・目的の地までの間に運転手と乗客、または運転手と歩行者が十分にコミュニケーションできるモビリティであること
⇒「運転手による案内」、「歩きやすい、外出しなくなる地域づくり」、「住宅地周遊による防犯」に大きく寄与
- ・駅へのアクセシビリティ向上により、マイカーからモノレールへの手段転換
⇒免許返納後の移動手段確保、モノレール等公共交通の利用促進
- ・狭い道路でも小回りが利き、静寂性に優れること
- ・普通第2種免許を所持していない人でも、利用者を乗せ運転ができること
- ・家庭用コンセントでも車両への充電ができること
- ・災害時のバックアップ電源としての活用可能なことから地域防災向上効果があること

(6) 上位関連計画への位置づけ

- ・千葉市地域公共交通計画へのラストワンマイル施策として位置づけることを検討（令和3年度策定予定）
- ・千葉市都市計画マスタープラン（H28年策定）を見直し「モノレールインフラを賢く戦略体に活用したまちづくり」として位置づけることを検討

3

【2 実証調査の概要】

グリーンスローモビリティを活用した持続可能な地域共生モデル実証事業

(1) 実証の全体像

①実証の概要

住民や地元企業等から運転手を募り、モノレール桜木駅～加曽利貝塚、桜木霊園、桜木県営住宅間を定期運行する

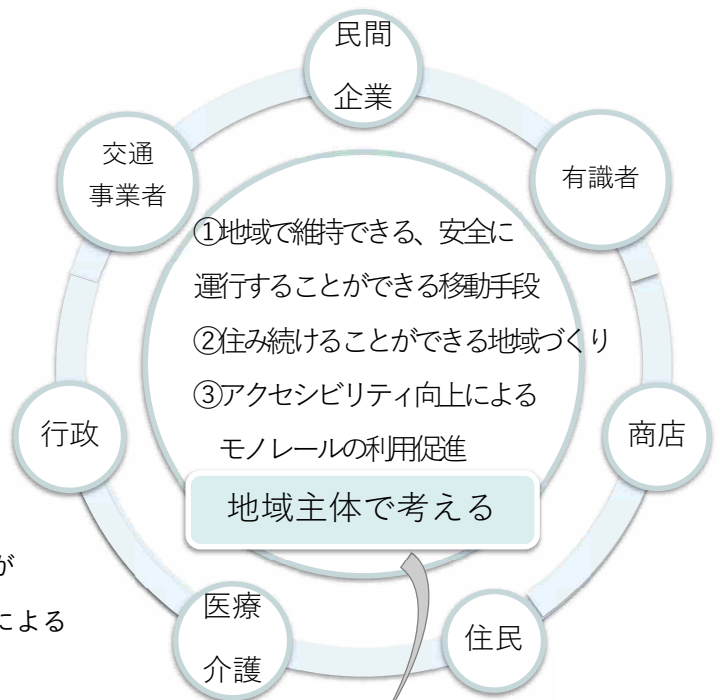


- ・モノレールの2次交通としてグリーンスローモビリティを活用することによる駅雰囲気拡大や利用促進効果について検証
- ・地域が営む持続可能な移動手段とするため、地域の元気なシルバー世代や公園ボランティアスタッフを運転手に登用し持続可能な生活交通確保についての検証
- ・回生電力を用いた場合の消費電力等仕様について調査

②実証のコンセプト「地域でできることは地域主体で行う」

グリーンスローモビリティを活用することにより、以下の3点の実現を目指す。

- ①歩くスタイルに近い乗り物特性を活かし、住宅地内を安全に運行する移動手段の確保
- ②免許返納後の生活交通手段を確保し、住み続けることができる地域づくり
- ③加曽利貝塚等地域資源の活用とアクセシビリティ向上によるモノレールの利用促進



(2) 実証により実現を目指す地域の将来像

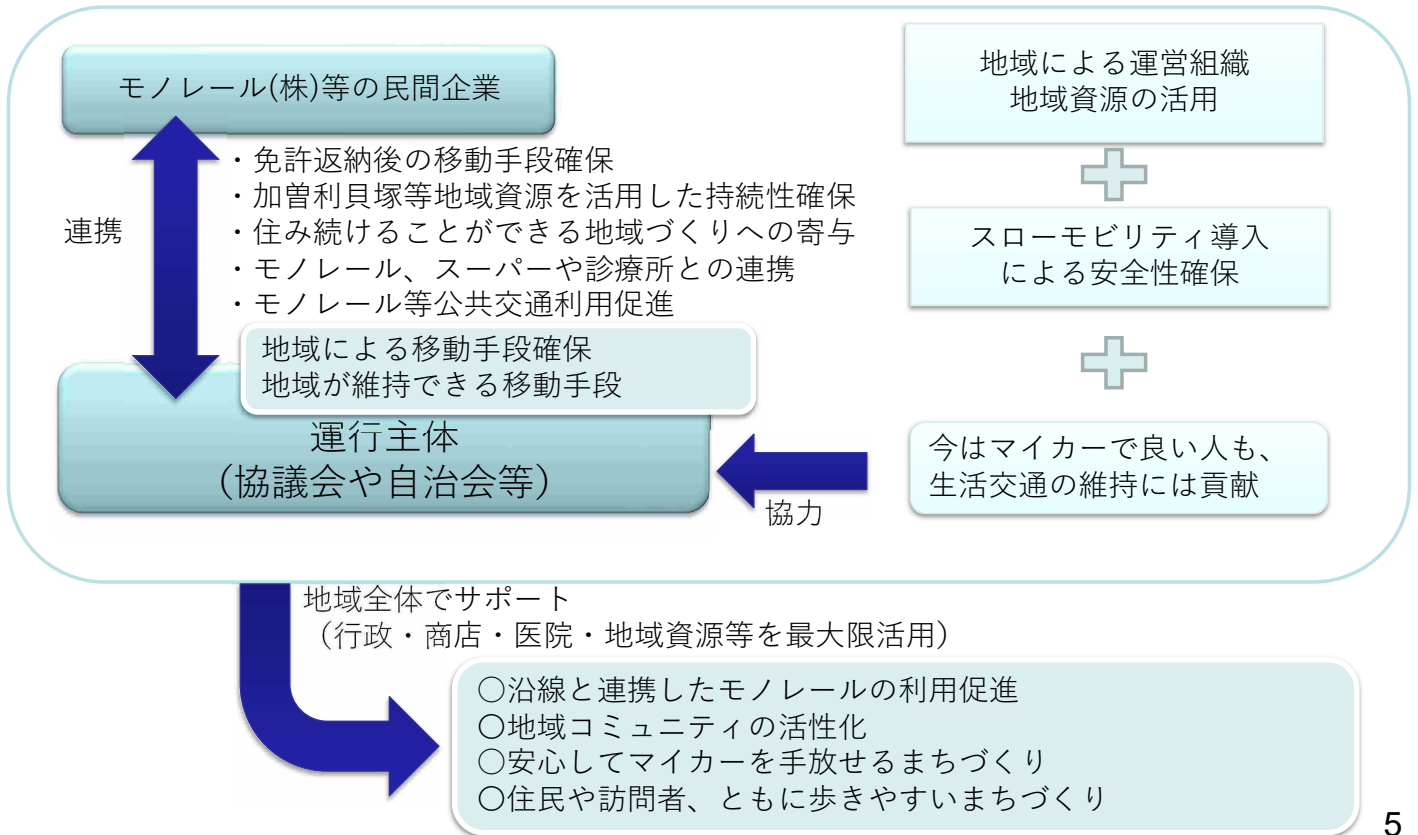
- ・グリーンスローモビリティを活用した公共交通志向型沿線開発の推進
- ・グリーンスローモビリティ導入による安全性確保
- ・元気なシルバー世代の活躍や今はマイカーでも良い人も生活交通の維持に協力する意識改革
- ・多様な担い手の参画による地域共生社会の実現

4

【2 実証調査の概要】

グリーンスローモビリティを活用した持続可能な地域共生モデル実証事業

(3) 実証調査により期待される効果



5

【3 実証調査の詳細】

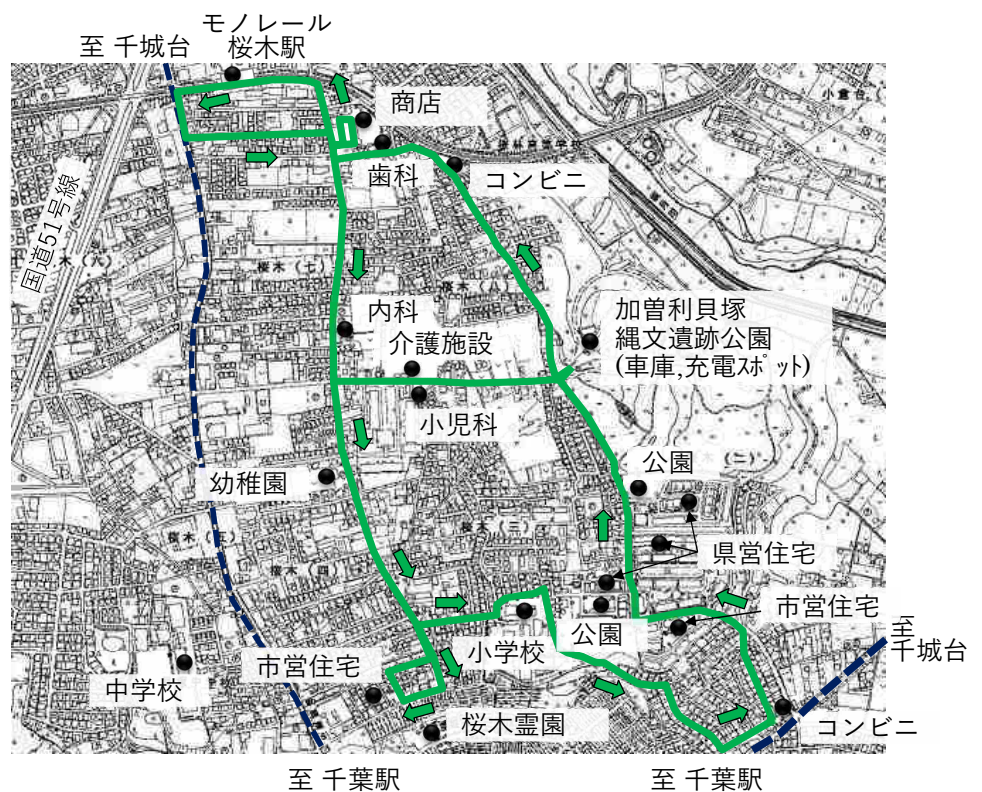
【3.1 運用エリア】

運行ルート (案)

加曽利貝塚縄文遺跡公園を起点として、生活拠点施設やモノレール桜木駅を結ぶ循環ルートを設定

運行形態：定期路線
 運行距離：約5.8km
 所要時間：約60分
 停留所数：17カ所
 運行時間：10時～15時45分
 運行本数：5本
 利用料金：無償
 運休日：11/3(火祝),8(日),15(日)

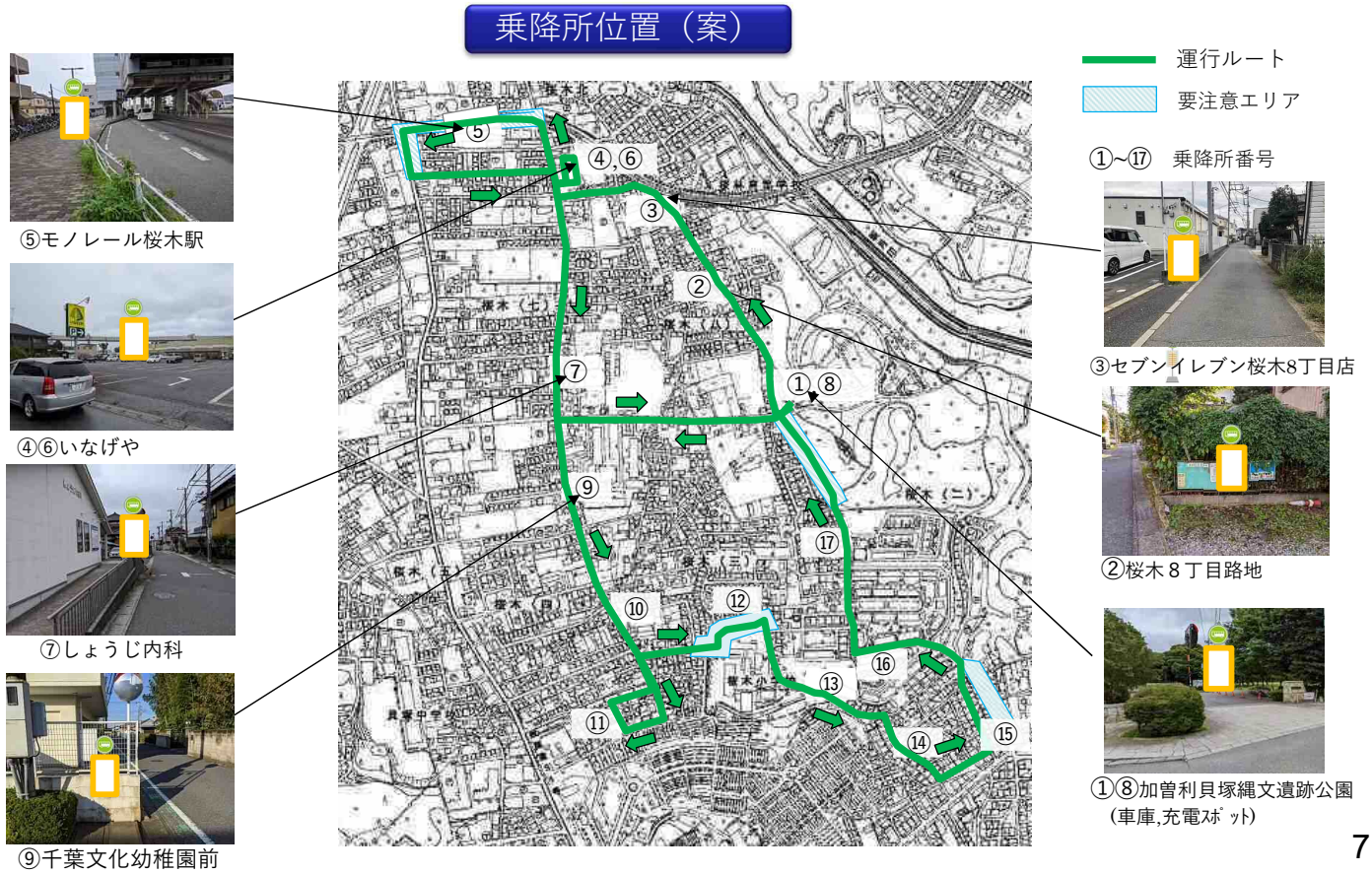
— 運行ルート
 - - - 既存バスルート
 (京成バス)



6

【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】



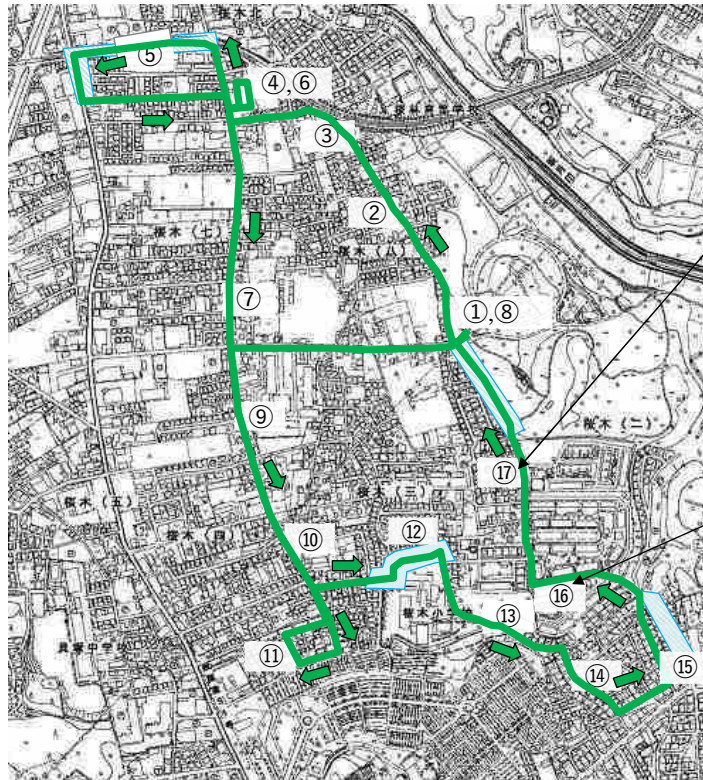
【3 実証調査の詳細】

【3.1 運用エリア】

乗降所位置 (案)



乗降所設置例
(壁、フェンス、柱等に
乗降所名、時刻表を設置)



- 運行ルート
- 要注意エリア
- ①~⑰ 乗降所番号



⑰第2 県営住宅前



⑯市営第2 団地

【3 実証調査の詳細】

【3.2 運用ダイヤ】

No	停留所名	1 便	2 便		3 便	4 便	5 便
①	加曽利貝塚縄文遺跡公園 発	10 : 00	11 : 00		13 : 00	14 : 00	15 : 00
②	桜木 8 丁目路地	10 : 02	11 : 02		13 : 02	14 : 02	15 : 02
③	セブンイレブン桜木 8 丁目店	10 : 04	11 : 04		13 : 04	14 : 04	15 : 04
④	いなげや	10 : 10	11 : 10		13 : 10	14 : 10	15 : 10
⑤	モノレール桜木駅	10 : 20	11 : 20		13 : 20	14 : 20	15 : 20
⑥	いなげや	10 : 25	11 : 25		13 : 25	14 : 25	15 : 25
⑦	しょうじ内科	10 : 28	11 : 28		13 : 28	14 : 28	15 : 28
⑧	加曽利貝塚縄文遺跡公園	10 : 32	11 : 32	休憩	13 : 32	14 : 32	15 : 32
⑨	千葉文化幼稚園前	10 : 35	11 : 35	12 : 00	13 : 35	14 : 35	15 : 35
⑩	桜木妙見宮	10 : 37	11 : 37	~	13 : 37	14 : 37	15 : 37
⑪	桜木南第 4 公園	10 : 39	11 : 39	13 : 00	13 : 39	14 : 39	15 : 39
⑫	桜木小学校	10 : 42	11 : 42		13 : 42	14 : 42	15 : 42
⑬	桜木南第 3 公園	10 : 45	11 : 45		13 : 45	14 : 45	15 : 45
⑭	桜木 2 丁目路地	10 : 47	11 : 47		13 : 47	14 : 47	15 : 47
⑮	セブンイレブン桜木 2 丁目店	10 : 50	11 : 50		13 : 50	14 : 50	15 : 50
⑯	市営第 2 団地	10 : 53	11 : 53		13 : 53	14 : 53	15 : 53
⑰	第 2 県営住宅前	10 : 55	11 : 55		13 : 55	14 : 55	15 : 55
①	加曽利貝塚縄文遺跡公園 着	10 : 57	11 : 57		13 : 57	14 : 57	15 : 57

【3 実証調査の詳細】

【3.3 運用方法】

1 実証調査車両

- 車種 : 7人乗りカート1台 ヤマハモーターパワープロダクツ製 (AC200V)
車両充電時間 : 8時間
走行距離 : 約30~40km
オプション : ドライブレコーダーの設置 (状況把握のため)
消費電圧測定器の設置 (消費電力量把握のため)



車両イメージ

2 運行期間

- 搬入 : 10月29日 (木)
運転講習会 : 10月30日 (金)、31日 (土) ※午前
試乗会 : 10月30日 (金)、31日 (土) ※午後
実証期間 : 11月1日 (日) ~ 19日 (木)
イベント : 11月1日 (日) 出発式
11月3日 (火祝) 加曾利貝塚博物館イベントと合同で車両の展示、試乗など
搬出 : 11月20日 (金)

3 補足事項

- ・雨天時も運行 (「警報レベル」が発令した場合、荒天時は運行しない)
- ・「注意報レベル」の強風が発生している間は、定期的に設置看板の状況を点検する
- ・定員超過が発生した時は、追加運行は実施しない
- ・佐倉街道、モノレール高架下道路、加曾利貝塚前面道路は最高速度20km/hを遵守する
- ・上記以外の住宅地内道路は速度を落として安全運行を心がける
- ・狭い路地で対向車を確認した時、安全な場所に停車して対向車を通行させる
- ・後続車を確認した時、安全な場所に停車して後続車に追い越しさせる
- ・モノレール高架下道路に侵入及び出発する際、前後の信号が赤で車両の走行がないことを確認する
- ・帰宅中の児童に十分注意して走行する

【3 実証調査の詳細】

【3.3 運用方法】

4 運転手

地域住民、地域のボランティア、地元企業から募集、市職員
条件：保険適用内の普通自動車運転免許取得者
※千葉市内でグリスロの活用可能な地域代表への呼びかけ

5 車庫の設置場所

加曾利貝塚縄文遺跡公園内の事務所横

※事務所には24時間警備員配置

※車庫は、テントの四方をブルーシートで囲み、風雨対策とする。

※充電時には消費電力を測定する。



消費電力測定器



車庫の状況



充電設備の状況



コンセント

【3 実証調査の詳細】

【3.3 運用方法】

6 利用者の確保方法

- ①市、加曽利貝塚博物館、千葉都市モノレール(株)等のHP、SNSによる告知 ※10月19日以降を予定
- ②駅、いなげや、セブンイレブン等生活拠点施設でのポスター掲載
- ③自治会、商店、社会福祉協議会、民生委員を通じて地域住民への周知
- ④実証調査開催チラシの全戸配布
- ⑤同乗スタッフによる声掛け
- ⑥乗車モニターを事前に設定
- ⑦千葉市内でグリスロの活用が見込まれる地域代表への呼びかけ
- ⑧グリスロ利用券の提示による地元商店等でのサービス実施



チラシ①



チラシ②



グリスロ利用券

13

【3 実証調査の詳細】

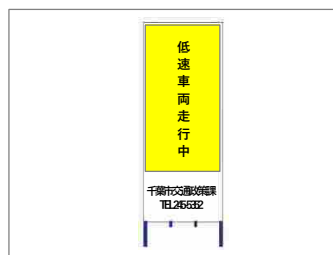
【3.3 運用方法】

7 安全対策

- ①「低速走行中」等の掲示物を車両の前面及び背面に設置
 - ②交通量の多い道路に「低速車両（グリーンスローモビリティ）走行中」等注意看板を設置する
 - ③加曽利貝塚付近の幅員が細い道路や桜木小学校校門付近に必要なに応じて誘導員を配置する
 - ④同乗スタッフによる運行及び乗降サポートする
 - ⑤運行管理マニュアルに基づき、出発前に車両点検や運行時の注意事項を確認する
 - ⑥運行管理マニュアルに基づき、運行終了後その日に発生したトラブル・注意事項について、千葉市グリスロについて考える会のなかで情報共有し、以降の運行に備える
- ※ドライブレコーダーを設置し、運行状況の検証や事故等のトラブル発生時の状況把握する



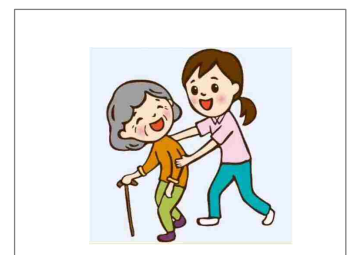
①掲示物



②看板例



③誘導員



④同乗スタッフ

14

【3 実証調査の詳細】

【3.3 運用方法】

8 看板等設置箇所

佐倉街道、モノレール高架下道路、加曽利貝塚前道路、桜木小学校校門付近、小桜橋通りからの進入路に以下のとおり看板及び誘導員を配置する。

(1) 佐倉街道、モノレール高架下道路

— 運行ルート
■ 要注意エリア



④佐倉街道
看板

※民地内フェンスに設置



①②モノレール高架下道路入口
看板



⑥モノレール高架下道路
右折車注意喚起用
看板

モノレール支柱に設置



⑤佐倉街道
看板



③桜木駅乗降所
看板

【3 実証調査の詳細】

【3.3 運用方法】

8 看板等設置箇所

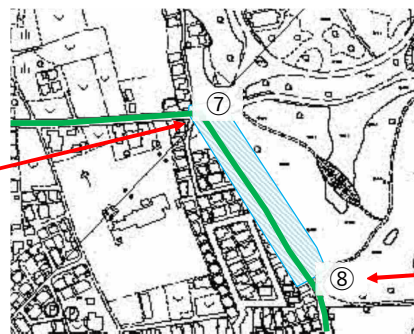
佐倉街道、モノレール高架下道路、加曽利貝塚前道路、桜木小学校校門付近、小桜橋通りからの進入路に以下のとおり看板及び誘導員を配置する。

(2) 加曽利貝塚前道路

— 運行ルート
■ 要注意エリア



①⑦加曽利貝塚入口
人、看板



⑧県営団地側
看板

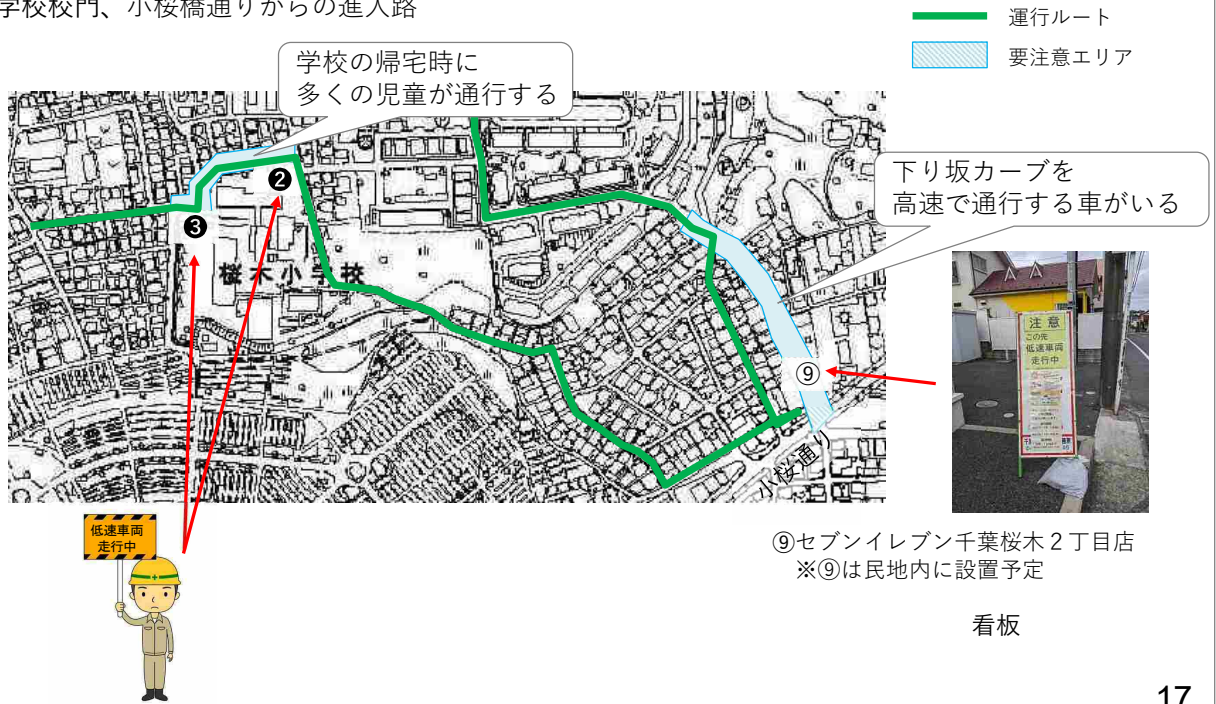
【3 実証調査の詳細】

【3.3 運用方法】

8 看板等設置箇所

佐倉街道、モノレール高架下道路、加曽利貝塚前道路、桜木小学校校門付近、小桜橋通りからの進入路に以下のとおり看板及び誘導員を配置する。

(3) 桜木小学校校門、小桜橋通りからの進入路

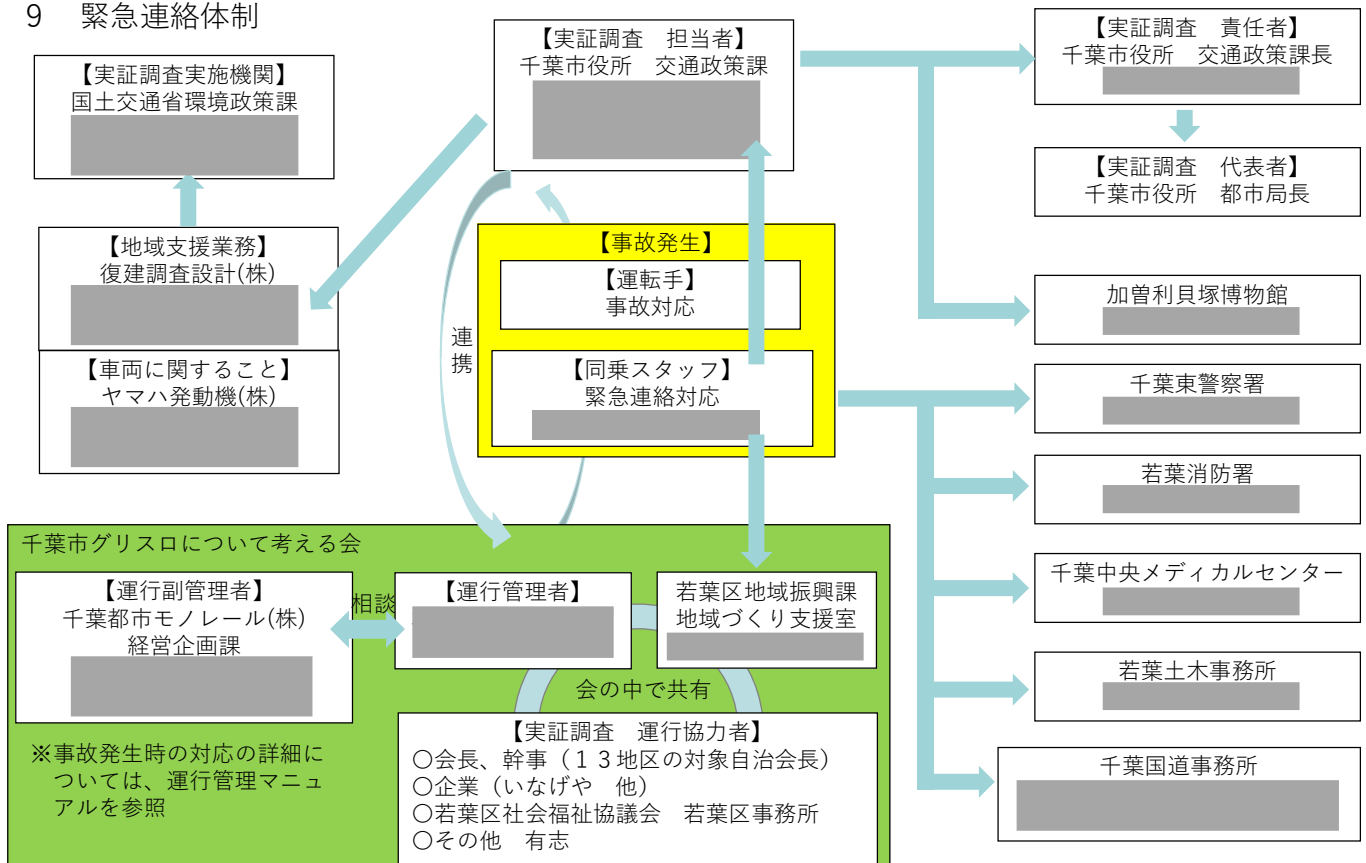


【3 実証調査の詳細】

【3.3 運用方法】

取扱注意

9 緊急連絡体制



【3 実証調査の詳細】

【3.3 運用方法】

1 0 新型コロナウイルス感染症対策

- ① 運転手、利用者のマスク着用、消毒、体温測定、体調管理チェックを義務化
- ② 1便毎に手すり等の車内アルコール消毒を実施
- ③ 大声での会話の自粛を要請
- ④ 座席後ろに下記感染症対策ポスターの掲出



【3 実証調査の詳細】

【3.3 運用方法】

【シフト表】

日付		運転手	運行補助	誘導員	乗車モニター	交通政策課
11月	1日 (日)	1便				
		2便				
		3便				
		4便				
		5便				
	2日 (月)	1便				
		2便				
		3便				
		4便				
		5便				
	3日 (火)	運休				
	4日 (水)	1便				
		2便				
		3便				
		4便				
5便						

【チェックシート】

運行日 11月 日 曜日

様式第3号

1. 運転手の体調チェック

運転手氏名	1便	結果				
	2便	1便	2便	3便	4便	5便
	3便					
	4便					
	5便					
チェック項目		1便	2便	3便	4便	5便
1	発熱やだるさはないか					
2	嘔吐・下痢の症状はないか					
3	風邪薬など眠くなる薬は服用していないか					
4	睡眠不足ではないか					
5	健康状態で気になることはないか					
6	運転当日に飲酒していないか					
7	体温 (°C)					
確認者	運行補助者 (サイン)					

2. グリスロ車両チェック

チェック項目	結果	
	運行前	運行後
1	タイヤの空気圧	
2	タイヤの亀裂・破損	
3	ランプ類の点灯・点滅・破損	
4	ボディの汚れ・傷・破損	
5	エンジンのかかり具合	
6	バッテリー残量	
7	ブレーキの利き具合	
8	走行による不具合・異常	
9	バッテリーの充電	
10	保管庫の施設	
確認者	運転手 (サイン)	

【3 実証調査の詳細】

【3.4 検証項目及び検証方法】

1 効果検証項目

- ①利用状況調査から適正運用台数、適正車両、電力量の検証
- ②利用者、運転手、運行沿線住民等関係者のやりがい、満足度
- ③ランニングコスト算定からの持続可能性
- ④有償の場合における適正運賃

2 検証方法

利用状況調査及びアンケート等

①利用状況等調査

- ・ 運行時間と想定の利用者層（日中は高齢者、土休日は家族連れ）
- ・ 移動先の想定と利用者層（商店や診療所等：高齢者、幼稚園、公園等：乳幼児連）
- ・ 運行時間とすれ違う車両台数の確認
- ・ 充電時間や車両走行距離に対する消費電力を確認
（走行距離と消費電力から1kmの走行に必要な電力量を算出し、回生電力貯蔵装置の電池容量を検討）
- ・ 運行日の気象条件や便、乗降所毎の利用者数及び積み残し者数を記録

②アンケート

- ・ 利用者：満足度、要望改善点
- ・ 運転手：やりがい、運行計画や安全面における改善点等
- ・ 運行沿線住民等関係者：運行計画に関する要望改善点等

③その他

- ・ 運転手による運転日誌を記録

【3 実証調査の詳細】

【3.4 検証項目及び検証方法】

【アンケート】

グリーンズローモビリティ利用者アンケート調査

本日は、グリーンズをご利用いただきまして、ありがとうございます。
該当する項目を○印で記入してください。

問1 あなたご自身のことについて、記載ください。

(1) 性別/年齢 ① 男性 / ② 女性 / ()歳
(2) お住まい ① 千葉市 ② 千葉市以外(市町村名)
(3) 自転車普通運転免許をお持ちですか？
① 持っている ② 持っていない ③ 志願した
(4) 自転車等の所有等について
① 自由に使える車がある ② 車はあるが自由には使えない
③ 自転車はあるが使わない ④ 車は所有していない

問2 グリーンズローモビリティの利用回数と利用した理由

(1) 利用回数
① はじめて ② 2回 ③ 3回以上()回
(2) 利用した理由 **(複数回答可)**
① 目的地向くのに便利なから ② 近道で安全だから
③ 今までのない乗り物で興味があるから ④ 家族・友人等に誘われたから
⑤ 快便だから ⑥ その他()

問3 今回の外出について、該当する番号に○をつけてください。

(1) 本日の利用目的は何ですか？ **(複数回答可)**
① 通院や介護等 ② 買い物 ③ 散歩・買いごと
④ 家族の送迎の訪問 ⑤ 運動・通学 ⑥ 仕事
⑦ 区役所や銀行、サロン等の利用のため
⑧ 試しに利用した
⑨ その他()
(2) 普段の交通手段は何ですか？ (主な交通手段を1つだけ○)
① 徒歩 ② 自転車(通勤) ③ 自転車(日中で通勤)
④ 路線バス ⑤ タクシー ⑥ 自家用車
⑦ シニアカー ⑧ 電車・モノレール ⑨ その他()

問4 グリーンズローモビリティの満足度はどうですか？

① 満足 ② どちらかといえば満足
③ どちらでもない ④ どちらかといえば不満
⑤ 不満 選択した理由()

問5 グリーンズローモビリティは地域に必要な乗り物だと思いますか。

① 必要
② 改善が必要
(改善点:)
③ 将来的には必要 ④ 必要ない
⑤ その他()

問6 グリーンズローモビリティの実験は何で知りましたか。 **(複数回答可)**

① ホームページ ② テレビ ③ 新聞
④ テレビ・ラジオ ⑤ 知人からの情報提供
⑥ その他()

問7 来年度以降、本誌運行を行う場合の条件について、ご意見を伺いたくします。

(1) 資料でも利用しますか
① 利用する ② 利用しない ③ わからない
(2) 資料でも利用する場合、金額を下記と設定したとき、どのくらい利用しますか。
<100円/回>
① 毎日 ② 週2-3回 ③ 週1回
④ 月2-3回 ⑤ 月1回 ⑥ 利用しない
<200円/回>
① 毎日 ② 週2-3回 ③ 週1回
④ 月2-3回 ⑤ 月1回 ⑥ 利用しない
<300円以上>
① 毎日 ② 週2-3回 ③ 週1回
④ 月2-3回 ⑤ 月1回 ⑥ 利用しない
<年会費(定額)で乗り放題等>
① 導入する(年 円まで) ② 導入するべきではない ③ わからない
グリーンズローモビリティについて、ご意見・ご要望をお聞かせください。

E1月 日() 期
日付:
印:

ご協力ありがとうございます

【3 実証調査の詳細】

【3.4 検証項目及び検証方法】

【運転日誌】

運転日誌

運転日		11月 日 (曜日) 天気		確認
		最低気温: °C	最高気温: °C	
運転者	1便			
	2便			
	3便			
	4便			
	5便			

1. 乗車人数

停留所	乗車人数					降車人数					乗れなかった人数							
	1便	2便	3便	4便	5便	計	1便	2便	3便	4便	5便	計	1便	2便	3便	4便	5便	計
1																		
2																		
3																		
4																		
5																		
6																		
7																		
8																		
9																		
10																		
11																		
12																		
13																		
14																		
15																		
16																		
17																		
合計																		

2. 走行距離

No	走行キロ数	消費電力
1便	k m	
2便	k m	
3便	k m	
4便	k m	
5便	k m	

※消費電力は、車庫にて充電を外す時に電力積算計の数値を記入（電力積算計が設置されていないときは空白で良い）

3. 特記事項（車両故障、遅延、利用者からの意見、道路情報の申し渡し等）

23

【3 実証調査の詳細】

【3.5 実施体制】

1 実施体制

団体名	役割
千葉市	実証調査責任者、関係各所との調整、運転スタッフ等のサポート
千葉市グリスロについて考える会	運転手、運転補助スタッフ等の人材輩出、地域内の調整 ※本会の本部長が運行管理者
千葉都市モノレール（株）	運行副管理者、協賛企業、運行支援
千葉中央バス（株）	協賛企業、運行支援
（株）いなげや千葉桜木店	車両待機場所の提供、グリスロ利用者への特典の提供
千葉市社会福祉協議会 若葉区事務所	地区部会及び民生委員等の連絡調整、運行支援

2 地方公共団体内での役割分担

所属名・担当者名	役割
交通政策課 ■■■■■	実証調査責任者、関係機関（警察・運輸局・交通事業者等）との調整
文化財課 ■■■■■	加曽利貝塚、ボランティア団体との調整
若葉区地域振興課	地域住民との調整及び情報提供
高齢福祉課	福祉部門に関する事業との連携調整
若葉土木事務所	道路管理者
加曽利貝塚博物館	車両充電及び保管場所の提供

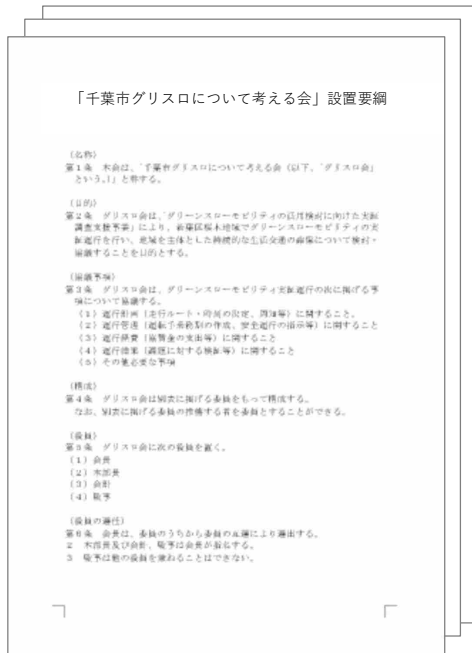
24

【3 実証調査の詳細】

【3.5 実施体制】

3 千葉市グリスロについて考える会

本会は、地元自治会、交通事業者、社会福祉協議会、行政から構成されるグリスロ実証調査に係る運行主体である。「千葉市グリスロについて考える会」設置要綱に基づき、運営する。



【3 実証調査の詳細】

【3.6 関係機関との調整状況】

(記載方法)

- 実証調査に当たり調整が必要となる関係機関・団体等について記載すること(必要に応じて行を追加すること)。
- 該当機関がない場合、今回は関係しない場合は、その旨を所定の欄に記載すること。

		団体名	実証調査の調整状況	事業化に対する協力意向	備考
公共交通機関等	電車	千葉都市モノレール	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	バス	京成バス 千葉中央バス	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	タクシー	千葉県タクシー協会 千葉支部	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
行政	道路管理者	千葉国道事務所 千葉市若葉土木事務所	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	地方運輸局・支局	千葉運輸支局	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	警察	千葉県警察本部 千葉東警察署	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	学校	桜木小、貝塚中	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
その他	商業施設等	セブンイレブン 桜木2丁目・8丁目店	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	商業施設等	スーパー いなげや千葉桜木店	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	福祉施設等	千葉市社会福祉協議会 若葉区事務所	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
	地域住民	貝塚地区・加曾利地区 住民	①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	
			①同意済 ②相談中 ③今後実施	①あり ②実証結果で判断 ③なし ④未確認	

【3 実証調査の詳細】

【3.7 事業化に向けた検討】

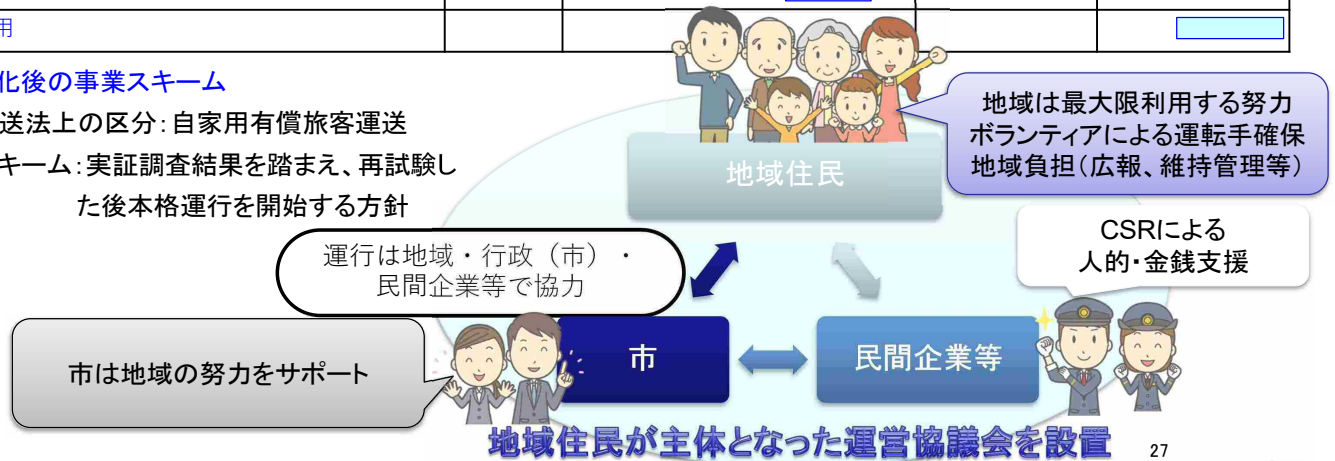
✓ 構想の実現に向けた中長期のロードマップ

実施内容	令和元年度	令和2年度				令和3年度	令和4年度
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期		
庁内外調整、グリスロ有効性調査、支援制度の設立		調整・調査		支援制度の設立			
実証実験応募申請							
地元、企業、関係機関調整			実証実験		本格運行		
実証試験					冬季連休している車両をレンタル		
検証及び報告書作成（完了手続き含む）							
本格運用							

✓ 事業化後の事業スキーム

道路運送法上の区分：自家用有償旅客運送

事業スキーム：実証調査結果を踏まえ、再試験した後本格運行を開始する方針



【3 実証調査の詳細】

【3.8 その他】

今後の方向性：モノレールインフラの低炭素化を促す取組みによる利用者の確保及び高品質なインフラを活用した公共交通志向型沿線開発(TOD)の推進

<グリーンスローモビリティを活用したTOD>

- ・回生電力貯蔵装置を有効活用し、駅舎からグリーンスローモビリティ等モノレール2次交通に電力供給し、駅勢圏内の拡大及び利便性向上を図る。
- ・グリーンスローモビリティの走行に必要な電力消費量や、充電時間等について実証調査し、モノレールが生み出す回生電力活用に向けた仕様検討のためのデータ収集を行う。

H30年度～動物公園駅前広場の未利用地でパーク&ライドの実証実験を開始



【3 実証調査の詳細】

【3.8 その他】

