令和２年度　第２回四街道市地域公共交通会議　会議次第

日時：令和３年２月１７日（水）午後２時３０分～
場所：四街道市文化センター　３０２号室

１．開　　会

２．会長挨拶

３．議　　事

⑴デマンド型乗合タクシーの実証実験・実証運行について

⑵グリーンスローモビリティ実証実験の調査結果について（報告）

４．そ の 他

５．閉　　会

資料１

四街道市
デマンド型乗合タクシーの実証実験
実証運行の報告について

令和３年２月

四街道市経営企画部政策推進課

目　次

1　目的 1

2　背景 1

3　基本的な考え方 1

4　実証実験の概要（当初） 2

5　これまでの経緯 4

6　実証運行の実績報告（7月～１２月実績） 5

7　実証実験結果 8

１　目的

四街道市における公共交通空白地域・不便地域の解消に向け、新たな交通手段のひとつとしてデマンド型乗合タクシーの導入について検証を行うとともに、地域のニーズに応じた公共交通を地域が主体となって確保し、維持するための仕組みを構築する。

２　背景

四街道市の主要な道路には、民間のバス路線が通っており、市内公共交通網は比較的充実しているものの、少子高齢化やマイカーの普及等により利用者が減少している路線もあり、これに伴いバスの運行本数も減少傾向となっている。

また、市内には狭隘道路によりバスが走行できない地域や地域の人口が少なくバス運行事業の採算性などの課題により、バスの便数が少ない、若しくはバス路線が通っていない地域も点在している。

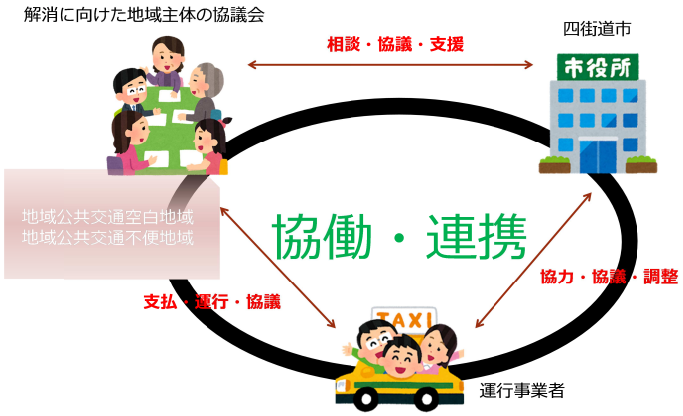
このようなことから、平成２４年に「四街道市公共交通のあり方」を作成し、鉄道駅から半径　８００m、バス停から半径４００mに含まれない地域を「公共交通空白地域」として、路線バスの運行本数が平均して　１時間に１．５本以下(運行間隔が４０分以上)の地域を「公共交通不便地域」として定義している。

そして、これら地域への対策として、既存のバス路線の拡充や新規路線を基本としつつ、新たな交通手段の確保について、地域公共交通会議において検討を進めているところである。

３　基本的な考え方

デマンド型乗合タクシーの活用については、市内の公共交通空白地域・不便地域に限定するとともに、特に狭隘道路等によりバスが運行できない地域における交通手段のひとつとして検証するものとする。

また、実証実験の実施に当たっては、デマンド型乗合タクシーが市内バス路線を補完し、双方が共存できるよう進めるとともに、地域のニーズを踏まえた利便性の高い公共交通となるよう地域、タクシー事業者及び四街道市の三者が協働しながら実証実験に取り組むものとする。



4　実証実験の概要（当初）

この実証実験は、四街道市において初の制度となるため、運行日程等を広く設定してデータを蓄積するほか、課題を整理して制度の基本事項を確立するために実施する「試行運行期間」と、試行運行期間後に課題の解消を図り、本運行を見据えた運行日程等に見直した上で、協議会における運行継続の可否を確認するために実施する「実証運行期間」の２段階で実施する。

【試行運行】

・運行期間：運行許可日から令和２年３月３１日まで
・運行経費：四街道市が委託費から運賃を差し引いた額について予算の範囲内で運営協議会等に支援
・運行事業者：㈱飛鳥交通千葉
・中間調査：試行運行２か月間の利用状況確認、アンケート調査を実施した上で、課題を整理して制度の基本事項を確立する。

【実証運行】

・運行期間：令和２年４月１日から令和３年３月３１日（１年間）
・運行経費：運営協議会が委託費から運賃を差し引いた額について負担
ただし、四街道市は委託費の１／２について上限を設けて運営協議会に支援
・運行事業者：㈱飛鳥交通千葉
・中間調査：実証運行８か月間の利用状況確認、アンケート調査を実施した上で、課題を整理し、運営協議会における運行継続の可否を確認する。

－　デマンド型乗合タクシー実証実験期間　－

－　制度の概要　－

デマンド交通は、全国的にも普及が進んでいるが、四街道市が目指すデマンド型乗合タクシーとは、まず、対象地域を限定し、その地域の自治会において、運行の維持管理及び利用促進を担う協議会等（〇〇〇運営協議会）の組織を設置して推進体制を構築することを条件とする。

協議会等において利用登録者名簿を作成し、その名簿に登録された者が電話予約により利用できるほか、運行に当たっては、あらかじめ協議会等において運行区域、乗降場所及び目的地を市内に設定するとともに、運行日、運行本数などの運行ダイヤ及び運賃を定めて、利用者から予約があった場合のみ運行する形態である。運行するタクシーは、タクシー事業者に委託するとともに、事業者のセダン型のタクシーを利用して、予約があった利用者の自宅から目的地（上り便）、目的地から自宅（下り便）を利用者相互に乗合しながら運行する利便性の高いドア・ツー・ドア方式で運行する。

― 試行運行経費の負担方法 ―

デマンド型乗合タクシーの経費は、１運行（１便）当たりの経費を算出して、運行があった場合のみ協議会等が運行事業者に委託費として支払うこととし、その支払いは、協議会等が委託費から運賃を差し引いた額について市の財政支援のもと、乗合率向上に向けた創意工夫を行いながら負担するものとする。

なお、市は委託費の１/２の額について上限を設けて支援し、上限は実証実験の結果を踏まえて決定するものとする。

◇ 運行経費の負担方法（例示）

委託費	運賃（現金のみ）	市補助金額	運営協議会負担額
A 1,500 円	B＊人数 400 円	A＊1/2＝C （上限あり）	A－B－C＝D
例示（1 人の場合） 1,500 円（A）－400 円（B）－750 円（C）＝350 円（D） 例示（2 人の場合） 1,500 円（A）－800 円（B）－750 円（C）＝-50 円（D）			

５　これまでの経緯

年月日	内　容
R1.10.30	さつきケ丘で試行運行（実証実験）開始
R2.1～2	実証運行の課題及び運行方法を協議 ・運行時のタクシー事業者（乗務員）の負担軽減を目的に、上り便のみ乗車場所を設置 ・需要に合わせた運行、予約１時間前までの乗務員の活動停止対策として、運行ダイヤを廃止し、曜日を指定し週２日、1日の運行数の上限を５便とし、９時から１６時までの中で予約。予約受付は当日のみとし、８時半から１５時まで可 ・乗合運賃３００円を設定し、イトーヨーカドーのハッピーデー（平日の８日、１８日、２８日）の運行を追加
R2.2.4	さつきケ丘乗合タクシー運営協議会第 17 回定例会にて、実証運行の内容が決定
R2.2.25	令和元年度第２回地域公共交通会議 ・試行運行中間報告 ・実証運行（実証実験）変更案承諾
R2.4.1	実証運行開始
R2.4.7	新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言発出
R2.4.8	新型コロナウイルス感染症による乗合中止
R2.5.25	新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言 解除
R2.7.8	乗合再開（2名まで乗合可） 飛鳥交通と運行意思について、協議
R2.7.20	運営協議会第 18 回定例会にて、さつきケ丘乗合タクシー運営協議会、飛鳥交通、市において実証実験の延長を協議
R2.10.2	市と飛鳥交通で今後の運行及び委託費を協議 ・新型コロナウイルス感染症の影響を加味し、乗務員確保のため、委託費の上乗せを協議 ・実証実験が十分にできなかったことを考慮し、期間を令和３年３月３１日まで延長を協議
R2.11.12	令和２年度第１回地域公共交通会議 ・試行運行結果報告 ・実証運行変更内容報告
R3.1.7	新型コロナウイルス感染症による第２回緊急事態宣言発出
R3.1.8	新型コロナウイルス感染症による乗合中止 飛鳥交通より、来年度以降の乗合タクシーについて、意見聴取
R3.1.15	さつきケ丘乗合タクシー運営協議会より、運行継続について、意見聴取

６　実証運行の実績報告（７月～１２月実績）

さつきケ丘乗合タクシー「カルガモ号」は、令和２年４月１日（水）から実証運行を開始したが、新型コロナウイルス感染症予防のため、４月８日（水）から７月７日（火）まで乗合を中止した。

このため、乗合がなかった４月～６月の期間を除いた、７月～１２月の運行状況について報告する。

この６か月間における利用は、延べ９８人の利用となっており、実人数は１８人の利用に留まっている。

運行率は、運行可能な３００便に対し、９５便の利用で３１．７％と目標設定した運行率４０％に届いていないものの、試行運行期間よりも運行率は上がっている。これは、ダイヤ設定を取りやめ、利用者の時間に合わせるような運行方法に変更したためと見られる。

乗合率については、１．０３人と乗合が少なく、目標設定した１．２５人の達成には至らなかった。運行率、乗合率の伸び悩みは、利用者が新型コロナウイルス感染症の影響により利用や乗合を敬遠したことが考えられる。

目的別の運行では、上りは四街道駅への利用が多く、下りはイトーヨーカドーからの利用が多い状況である。

今回は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、実証実験としての正しい結果が得られていない状況である。

◇ 実証運行概要

運営主体	さつきケ丘乗合タクシー運営協議会（12名）
運行事業者	（株）飛鳥交通千葉　四街道営業所
運行名称	さつきケ丘乗合タクシー「カルガモ号」
運行範囲	さつきケ丘地区の自宅～四街道駅周辺の生活関連施設
運行日程	毎週　水・金曜日及び平日の8日、18日、28日 ※1日5便を上限
1運行委託費	1，500円（なお、令和2年11月1日より2，500円とし、上乗せされた1，000円は、すべて市の負担とする。）
1人当り運賃	一般運賃（中学生以上）400円 乗合運賃300円
利用者数	延べ98人（7月18人、8月20人、9月19人、10月15人、11月11人、12月15人） 実人数は18人
乗合率	1．03人
運行率	31．7％
市補助金	165，000円（7月～12月）　※概算払（1月に25，000円増額）
その他	4～6月分については、新型コロナウイルスのため実証運行の対象外とする

◇ 参考：試行運行概要

運営主体	さつきケ丘乗合タクシー運営協議会（12名）
運行事業者	(株)飛鳥交通千葉　四街道営業所
運行名称	さつきケ丘乗合タクシー「カルガモ号」
運行範囲	さつきケ丘地区の自宅～四街道駅周辺の生活関連施設
運行日程	毎週　月・火・水・金曜日（上り3便、下り3便）※1月1日～3日は運休
1運行委託費	1，500円
1人当り運賃	400円（家族乗合100円割引）
利用者数	延べ85人（11月17人、12月16人、1月23人、2月18人、3月11人） 実人数は24人
乗合率	1．21人
運行率	14．1％
市補助金	73，300円（11月～3月）
その他	10月分については、出発式の1便の運行であるため除く。

◇ 目的地別運状況（人）

	1便	2便	3便	4便	5便	合計	利用割合
四街道駅へ	20	13	0	1	0	34	34.7%
イトーヨーカドーへ	6	3	0	2	0	11	11.2%
下志津病院へ	8	1	1	0	0	10	10.2%
四街道市役所へ	5	2	1	0	0	8	8.2%
四街道駅から	1	4	3	1	0	9	9.2%
イトーヨーカドーから	5	8	9	0	1	23	23.5%
下志津病院から	0	2	1	0	0	3	3.1%
四街道市役所から	0	0	0	0	0	0	0%
合計	45	33	15	4	1	98	100％
利用割合	45.9%	33.7%	15.3%	4.1%	1.0%	100%	

◇ 目標値に対する結果

項目	目標	結果
乗合率	1.25人	1.03人
運行率	40％	31.7％

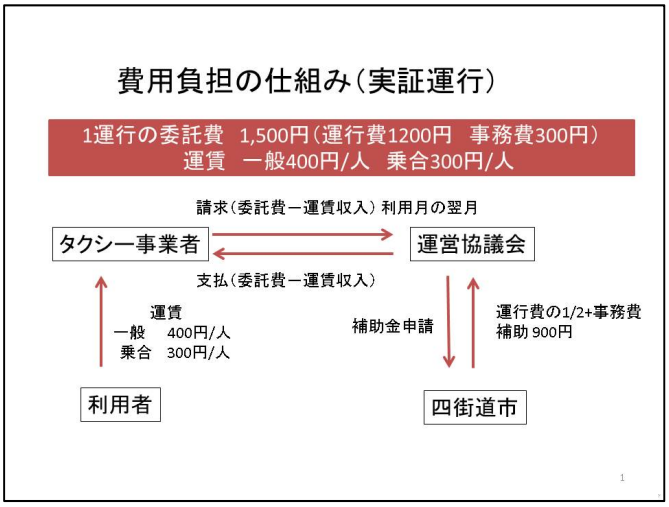
－　経費の負担方法　－

運営協議会は、委託費から運賃を差し引いた額をタクシー事業者に支払う。
四街道市は、委託費（運行費+事務費）のうち、運行費の１/２（１１月より１，０００円上乗せ）及び事務費全額について年間５５万円（１１月より６０万円）を上限に補助する。

◇　経費の負担方法

委託費（運行費+事務費）	運賃（現金のみ）	市補助金額	運営協議会 負担額
ア+イ＝A 1,500 円 （ア…運行費 1,200 円） （イ…事務費 300 円）	運賃＊人数＝B 400 円（一般） 300 円（乗合）	ア*1/2+イ＝C 900 円 （上限あり）	A－B－C＝D
例示（1 人の場合） 1,500 円（A）－400 円（B）－900 円（C）＝200 円（D） 例示（2 人の場合） 1,500 円（A）－600 円（B）－900 円（C）＝　0 円（D）			

※11 月よりタクシー事業者における、新型コロナウイルス感染症対策費として委託費及び市補助金額に 1,000 円を上乗せする。



－　運行方法　－

運行日程	1 日の運行本数	運賃
毎週水曜日、金曜日 平日の 8 日、18 日、28 日	当日 8 時半から 15 時に予約受付 運行は 9 時から 16 時までの自由な時間可能（タクシーの稼働状況により希望に添えない場合あり） ただし、1 日の上限運行本数は 5 本までとし、上限に達した場合は予約不可	一般（中学生以上）400 円 乗合　300 円

7　実証実験結果

今回の実証運行は、令和元年度の試行運行を踏まえ、課題解決を図るための運行方法に見直しを行い、令和２年４月１日（水）から運行を開始した。

実証実験結果としては、運行率は３１．７％と改善傾向にあるものの、乗合率は、試行運行よりも低い１．０３人となっている。また、実利用人数は、登録者１０５人のうち１８人に留まり、登録者の約１７％である。

この地域での将来的な利用希望はあるものの、現時点では運行を必要とする人は少ない結果となった。

しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により、本来の実証運行ができていないことから、適切なデータが得られていない状況である。

このため、新型コロナウイルス感染症の収束が見えない中で、このまま実証実験を継続しても、正しいデータを得られないことから、今後の運行について、運行事業者でもある飛鳥交通千葉やさつきケ丘乗合タクシー運営協議会に意見を聴取することとした。

【事業者・運営協議会意見】

● 飛鳥交通千葉

さつきケ丘乗合タクシーの試行運行及び実証運行における運行率、乗合率が目標値に達しておらず、一部の利用者に限られている。また、会社としては、コロナ禍において、事業計画の縮小や時短営業の対応を行っており、当該事業は、運用方法の変更を行ったとしても、乗務員の生産性向上及び拘束時間に見合う利益が望めないことから、今後の継続した運行は困難である。

● さつきケ丘乗合タクシー運営協議会

新型コロナウイルス感染症の影響により、利用を躊躇したため、利用者が少なくなっている。しかし、利用者からは近い将来必要となるため、継続を希望する意見が多い。また、今後、ますます高齢化が進み「乗合タクシー」は欠かせない交通手段となるため、制度を継続してもらいたい。

【今後の運行（結論）】

本来であれば、実証運行の結果を基に、運行内容を見直し、利用率向上策等を講じながら、本格運行に向けた事業推進を図る必要がある。

今回は、新型コロナウイルス感染症の影響で、十分な実証実験を行うことができず、特に制度の根幹である乗合は、利用者の不安が強いため、今後も多くの利用は見込めない状況である。また、四街道市内のタクシー事業者（飛鳥交通千葉、ニュー千都タクシー）は、運行は不可との意見であり、来年度におけるさつきケ丘乗合タクシーについて、現時点では、運行事業者がいない状況となっている。

このため、今後の運行（実証実験）は、令和３年３月３１日（水）をもって終了する。

今後は、四街道市の交通施策や新型コロナウイルス感染症の収束状況等を確認しながら、デマンド型乗合タクシーを含む新交通の導入を改めて検討する。

なお、今回さつきケ丘自治会において、さつきケ丘乗合タクシー運営協議会を立ち上げるなど、地域が主体となって取り組むことができたことから、今後も公共交通空白地域等において、地域主体による公共交通の課題解決を推進していくこととする。

また、今後も、さつきケ丘自治会とは継続して、地域の公共交通の課題解決に向け、意見交換を続けていくものとする。

資料２

地域のつながりを支援する次世代モビリティの導入実験事業調査結果

令和３年２月

四街道市政策推進課

目次

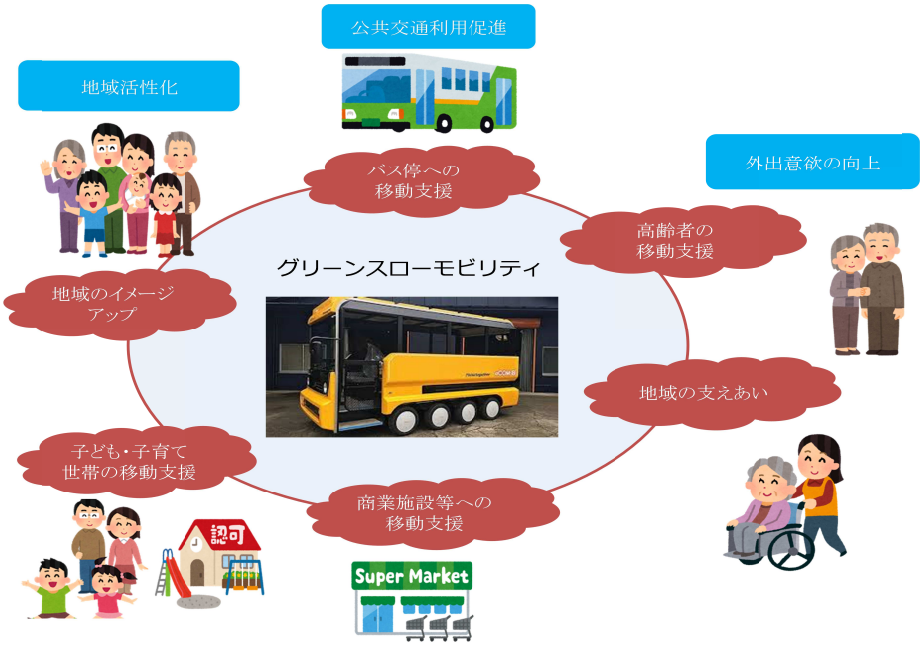
第１章　実証実験概要 1
　第１節　調査目的 1
　第２節　実証実験車両・定員 1
　第３節　実証実験地域の状況 2
　第４節　運行概要 2
　第５節　周知啓発 3
第２章　実証実験の利用状況 5
第３章　アンケート調査結果 7
　第１節　利用者アンケート調査結果 7
　第２節　自治会アンケート調査結果 13
　第３節　運転手・補助員（住民ボランティア）アンケート調査結果 18
　第４節　実証実験におけるアンケート調査結果（全体） 21
第４章　効果検証と課題 22
　第１節　効果検証について 22
　第２節　課題　①運行に関する経費 23
　第３節　課題　②運行方法 23
　第４節　課題　③住民ボランティアによる運行 24
　第５節　課題　④運行車両 25
第５章　今後の運行方法 27
　第１節　実証実験の実施 27
　第２節　課題に対する検討 27

「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」結果報告

第１章　実証実験概要

第１節　調査目的

環境にやさしく、狭い道路も通行が可能なグリーンスローモビリティ（電動小型低速車両）を活用して、高齢化率が高く人口が減少傾向にある千代田団地内等を循環しながら、交通利便性向上による地域公共交通の課題解決を図り、併せて地域のつながり、支え合いなどによる外出意欲の向上と、社会参加できる機会の創出、地域のコミュニティ増進への効果を検証する。



第２節　実証実験車両・定員

バス型 10 人乗り（e-COM8）を利用

・定員 8 名（先着順）

・乗務員 2 名（住民ボランティア）

・保管場所：消防署千代田分署

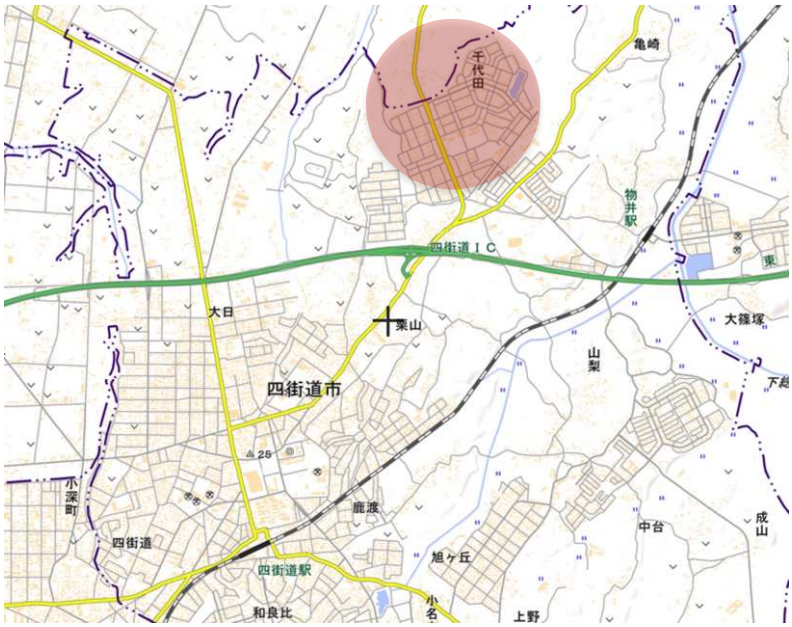
第３節　実証実験地域の状況

本市において、昭和 40 年代から 50 年代に開発された大規模住宅団地は、千代田団地、みそら団地及び旭ヶ丘団地があり、多くの住民が開発当時に入居したため、近年では少子高齢化が進展し、老年人口が 40％を超えているほか、人口減少傾向が見られる。

特に千代田団地は、老年人口が 57％を超えるなど、市内平均 28.6％と比較しても突出して高齢者が多い地域であり、人口は約 6 千人が居住しているが、平成 17 年国勢調査時と比較して約 1,300 人が減少しており、現在も減少傾向が見られる地域である。

また、それぞれの団地内には、千代田団地線、みそら団地線など、地域の公共交通を支えるバス路線が運行しているが、千代田団地線は、平成 10 年度と比較して 100 本以上も減便しており、今後、市内の地域公共交通を維持する観点からも、減便に歯止めをかける必要がある。

これらの状況を踏まえ、今回の実証実験地は、「千代田地区」とした。



第４節　運行概要

運行期間：　令和 2 年 11 月 30 日（月）～12 月 11 日（金）　毎日運行

運行時間：　9 時 30 分～16 時 00 分（1 日 5 便）　※　昼の休憩にバッテリー交換

対象者　：　誰でも乗車可能

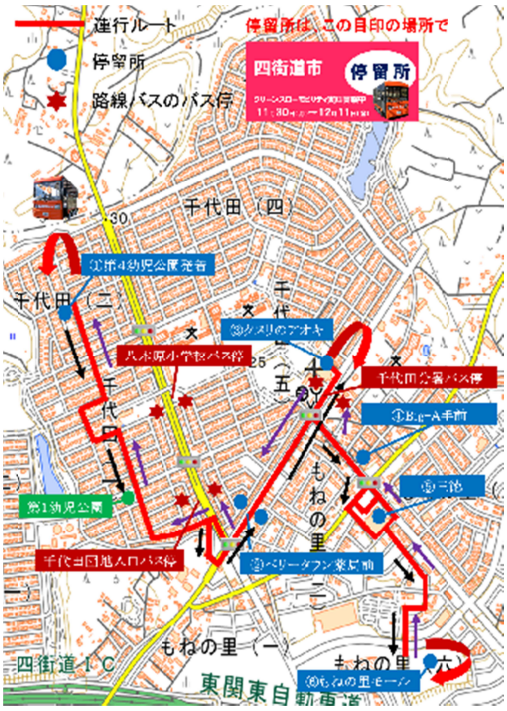
停留所　：　団地内はフリー乗降区間、クスリのアオキ、三徳、もねの里モール

運行ルート

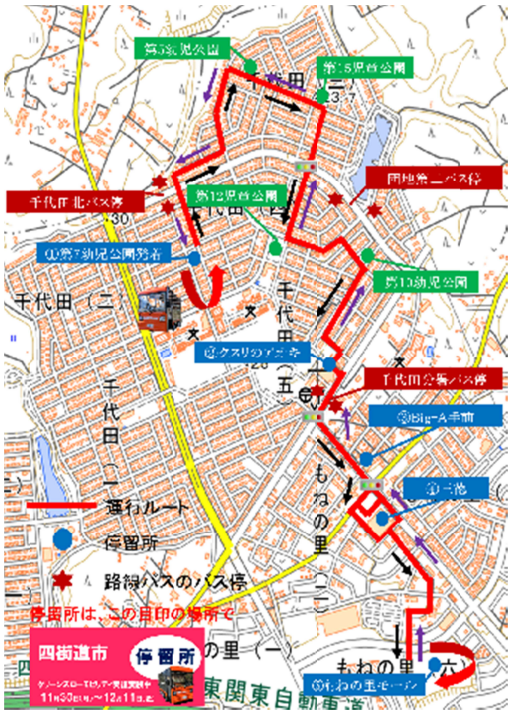
・**A ルート**：千代田 1・2 丁目～もねの里モール（11 月 30 日(月）～12 月 5 日(土)）

・**B ルート**：千代田 3・4・5 丁目～もねの里モール（12 月 6 日(日)～12 月 11 日(金)）

● A ルート



● B ルート



第５節　周知啓発

市政だより、HP で周知したほか、千代田各自治会を通じてチラシを全戸に配布するとともに、11 月 29 日（日）に実証実験開始式を開催し、車両の展示及び車内見学を行い、周辺住民にも周知を行った。

◎ 開始式の模様

◎ 実証実験時の様子

第２章　実証実験の利用状況

実証実験期間の利用者は、12 日間の合計で延べ 520 人の利用となっており、1 日当たりの平均利用者数は 43.3 人、1 便当たりの平均利用者数は 8.7 人であった。

実証実験の日にち別の利用状況では、天候に関わらず、全ての便で利用されており、便別にみると 1 便がやや少なく、5 便がやや多い傾向であるものの、全体的に大きな差異はなかった。

曜日別にみると休日の利用が多く、水曜日の利用が少ない状況である。

ルート別の利用状況では、Ａルートが 210 人、Ｂルートが 310 人の利用となっており、人口の多いＢルートの利用が多くなっている。

停留所での乗降者は、クスリのアオキ、三徳、もねの里モールなどの商業施設の利用が多く、病院等があるベリータウン薬局の利用は少ない結果となった。

○　日にち別利用状況

日にち		運行	気象条件			利用者数						
			天気	最高気温	最低気温	日合計		1便	2便	3便	4便	5便
2020/11/30	月	A	晴	15	2	乗車	38	9	7	8	10	4
						降車		8	8	8	7	7
2020/12/1	火	A	晴	14	2	乗車	29	7	6	2	3	11
						降車		7	6	2	3	11
2020/12/2	水	A	雨時々曇	9	4	乗車	20	4	3	8	2	3
						降車		2	5	8	2	3
2020/12/3	木	A	曇時々晴	10	6	乗車	46	6	8	23	3	6
						降車		6	8	23	0	9
2020/12/4	金	A	晴	13	7	乗車	30	7	11	3	6	3
						降車		6	12	1	8	3
2020/12/5	土	A	雨	8	5	乗車	47	9	7	4	12	15
						降車		9	7	4	10	17
2020/12/6	日	B	晴	14	6	乗車	64	11	16	9	15	13
						降車		7	20	9	12	16
2020/12/7	月	B	晴	16	2	乗車	34	6	4	13	2	9
						降車		2	8	13	2	9
2020/12/8	火	B	曇	16	2	乗車	50	5	17	6	6	16
						降車		5	17	6	6	16
2020/12/9	水	B	晴時々曇	11	5	乗車	26	4	2	7	1	12
						降車		4	2	7	1	12
2020/12/10	木	B	曇時々晴	11	6	乗車	57	8	15	6	15	13
						降車		8	15	6	15	13
2020/12/11	金	B	晴時々曇	14	6	乗車	79	14	12	16	25	12
						降車		14	12	16	22	15
実証期間合計						乗車	520	90	108	105	100	117
							100.0%	17.3%	20.8%	20.2%	19.2%	22.5%
						降車	520	78	120	103	88	131
							100.0%	15.0%	23.1%	19.8%	16.9%	25.2%

○　ルート別利用状況

全体		合計	平均	A ルート		合計	平均	B ルート		合計	平均
1 便	乗車	90	7.5	1 便	乗車	42	7.0	1 便	乗車	48	8.0
	降車	78	6.5		降車	38	6.3		降車	40	6.7
2 便	乗車	108	9.0	2 便	乗車	42	7.0	2 便	乗車	66	11.0
	降車	120	10.0		降車	46	7.7		降車	74	12.3
3 便	乗車	105	8.8	3 便	乗車	48	8.0	3 便	乗車	57	9.5
	降車	103	8.6		降車	46	7.7		降車	57	9.5
4 便	乗車	100	8.3	4 便	乗車	36	6.0	4 便	乗車	64	10.7
	降車	88	7.3		降車	30	5.0		降車	58	9.7
5 便	乗車	117	9.8	5 便	乗車	42	7.0	5 便	乗車	75	12.5
	降車	131	10.9		降車	50	8.3		降車	81	13.5
合計		520		合計		210		合計		310	
1 日平均		43.3		1 日平均		35.0		1 日平均		51.7	
1 便平均		8.7		1 便平均		7.0		1 便平均		10.3	

○　乗降場所別利用状況

乗降場所	乗降	全体		A ルート		B ルート	
		合計	割合	合計	割合	合計	割合
団地内 （フリー乗降区間）	乗車	265 人	51.0%	111 人	52.9%	154 人	49.7%
	降車	210 人	40.4%	81 人	38.6%	129 人	41.6%
ベリータウン薬局	乗車	9 人	1.7%	9 人	4.3%		
	降車	1 人	0.2%	1 人	0.5%		
クスリのアオキ	乗車	63 人	12.1%	19 人	9.0%	44 人	14.2%
	降車	84 人	16.2%	32 人	15.2%	52 人	16.8%
ビッグエー手前	乗車	7 人	1.3%	5 人	2.4%	2 人	0.6%
	降車	2 人	0.4%	0 人	0.0%	2 人	0.6%
三徳	乗車	70 人	13.5%	26 人	12.4%	44 人	14.2%
	降車	101 人	19.4%	41 人	19.5%	60 人	19.4%
もねの里モール	乗車	106 人	20.4%	40 人	19.0%	66 人	21.3%
	降車	122 人	23.5%	55 人	26.2%	67 人	21.6%
	合計	520 人	100%	210 人	100%	310 人	100%

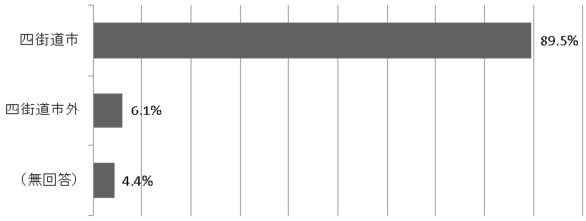
第３章　アンケート調査結果

第１節　利用者アンケート調査結果

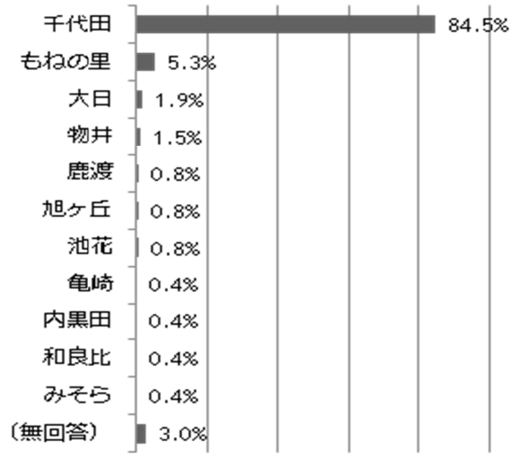
実証実験中に利用した 520 人に対し、アンケートの協力を求めた結果、295 人から協力を得られた。この 295 人のうち、約 90%にあたる 264 人が市内在住となっている。また、市内在住者のうち 223 人が千代田地区の住民となっている。

お住まい

市内・市外区分	件数	割合
四街道市	264	89.5%
四街道市外	18	6.1%
（無回答）	13	4.4%
合計	295	



住　所	件数	割合
千代田	223	84.5%
もねの里	14	5.3%
大日	5	1.9%
物井	4	1.5%
鹿渡	2	0.8%
旭ヶ丘	2	0.8%
池花	2	0.8%
亀崎	1	0.4%
内黒田	1	0.4%
和良比	1	0.4%
みそら	1	0.4%
（無回答）	8	3.0%
合計	264	



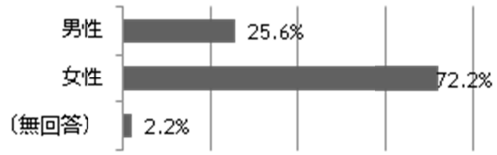
以下、この報告では、実証実験地である千代田地区住民 223 人から回答されたアンケート結果について、報告する。

問１　あなたご自身のことについて

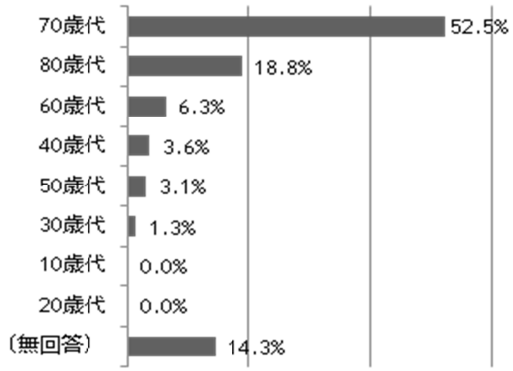
（１）性別／年齢

利用者は、「女性」が 72.2%と多く、年齢では「70 歳以上」が 71.3%と高齢者の利用が多い状況である。なお、今回の調査結果では、10 歳代、20 歳代の回答が得られていないが、実態としては子育て世帯の利用も一定程度見受けられた。

性別	件数	割合
男性	57	25.6%
女性	161	72.2%
（無回答）	5	2.2%
合計	223	



年代	件数	割合
70 歳代	117	52.5%
80 歳代	42	18.8%
60 歳代	14	6.3%
40 歳代	8	3.6%
50 歳代	7	3.1%
30 歳代	3	1.3%
10 歳代	0	0.0%
20 歳代	0	0.0%
（無回答）	32	14.3%
合計	223	



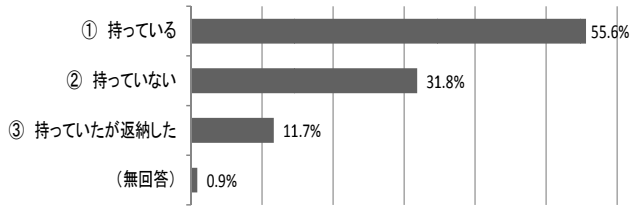
（２）お住まい（前頁に掲載）

（３）自動車普通運転免許をお持ちですか？

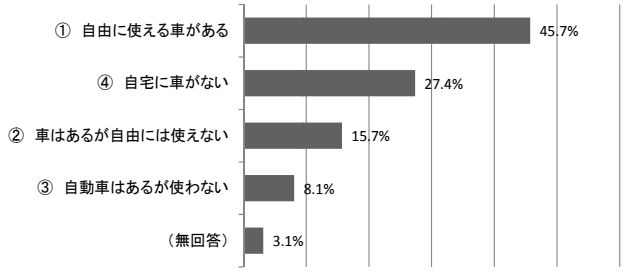
（４）現在、ご自宅に自動車をお持ちですか？

自動車普通運転免許は 55.6%が保有し、自由に使用できる自動車は 45.7%が保有しているなど、免許や自動車を保有していた方からの利用も多くなっている。

自動車普通運転免許証の有無	件数	割合
①　持っている	124	55.6%
②　持っていない	71	31.8%
③　持っていたが返納した	26	11.7%
（無回答）	2	0.9%
合計	223	



車の保有	件数	割合
①　自由に使える車がある	102	45.7%
④　自宅に車がない	61	27.4%
②　車はあるが自由には使えない	35	15.7%
③　自動車はあるが使わない	18	8.1%
（無回答）	7	3.1%
合計	223	

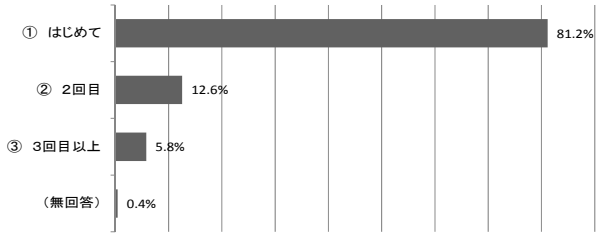


問２　グリーンスローモビリティの利用回数と利用した理由

（１）利用回数

利用回数は、「はじめて」が 81.2%と最も多く、「２回目」は 12.6%、「３回目以上」は 5.8%となっており、複数回利用の合計が 18.4%となっている。ただし、2 回目以降に乗車した際にアンケート調査に回答していない方も見受けられたことから、実態として複数回利用者は、この結果よりも多いと思われる。

ＧＳの利用回数	件数	割合
①　はじめて	181	81.2%
②　２回目	28	12.6%
③　３回目以上	13	5.8%
（無回答）	1	0.4%
合計	223	



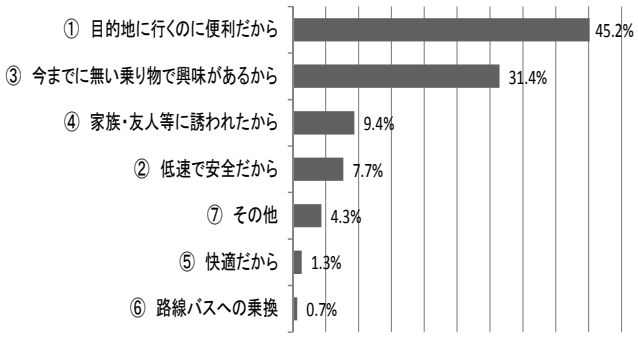
（２）利用した理由（複数回答可）

利用した理由は、「目的地に行くのに便利だから」が最も多く 45.2%、次に「今までに無い乗り物で興味あるから」が 31.4%となっている。

外出目的は、「日用品等の買い物」が最も多く 53.2%、次に「試しに乗車した」が 25.7%となっている。

利用した主な理由は、買い物やバス型の車両に興味を引かれて、利用する方が多い結果となり、今回の実証実験における主目的である「路線バスへの乗換」の利用は 2 件にとどまっている。

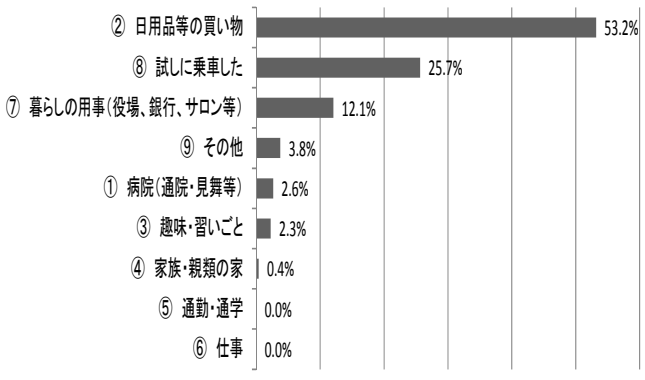
利用した理由（複数回答）	件数	割合
①　目的地に行くのに便利だから	135	45.2%
③　今までに無い乗り物で興味があるから	94	31.4%
④　家族・友人等に誘われたから	28	9.4%
②　低速で安全だから	23	7.7%
⑦　その他	13	4.3%
⑤　快適だから	4	1.3%
⑥　路線バスへの乗換	2	0.7%
合計	299	



問３　今回の外出について

（１）本日の外出目的は何ですか？

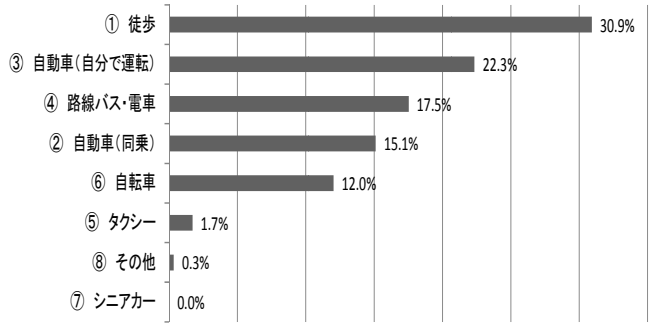
今回の外出目的（複数回答）	件数	割合
②　日用品等の買い物	141	53.2%
⑧　試しに乗車した	68	25.7%
⑦　暮らしの用事（役場、銀行、サロン等）	32	12.1%
⑨　その他	10	3.8%
①　病院（通院・見舞等）	7	2.6%
③　趣味・習いごと	6	2.3%
④　家族・親類の家	1	0.4%
⑤　通勤・通学	0	0.0%
⑥　仕事	0	0.0%
合計	265	



（２）普段の交通手段は何ですか？（主な交通手段を１つ）

普段利用する交通手段は、「徒歩」が最も多く 30.9%、次に「自動車（自分で運転）」が 22.3%、「路線バス・電車」が 17.5%となっている。

日頃の交通手段	件数	割合
①　徒歩	90	30.9%
③　自動車（自分で運転）	65	22.3%
④　路線バス・電車	51	17.5%
②　自動車（同乗）	44	15.1%
⑥　自転車	35	12.0%
⑤　タクシー	5	1.7%
⑧　その他	1	0.3%
⑦　シニアカー	0	0.0%
合計	291	



※複数回答あり

（３）外出意欲の向上に有効だと思いますか

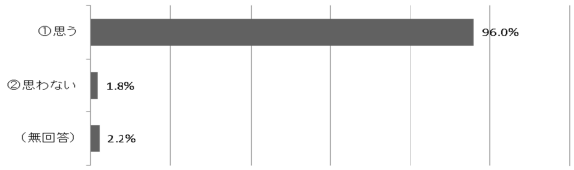
外出意欲の向上に有効であると思うかについては、「思う」が 87.9%となり、多くの方がグリーンスローモビリティが有効だと考えている。

外出意欲の向上に有効	件数	割合
①思う	196	87.9%
②思わない	2	0.9%
（無回答）	25	11.2%
合計	223	

問４　地域コミュニティの増進に有効だと思いますか

地域コミュニティ増進に有効であると思うかについては、「思う」が 96.3%となり、多くの方がグリーンスローモビリティが有効だと考えている。

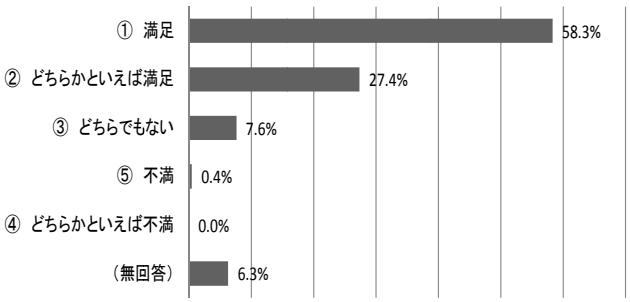
地域コミュニティの増進に有効	件数	割合
①思う	214	96.0%
②思わない	4	1.8%
（無回答）	5	2.2%
合計	223	



問５　グリーンスローモビリティの満足度はどうですか

グリーンスローモビリティを乗車した満足度では、「満足」と回答した方が 58.3%、「どちらかといえば満足」が 27.4%となっており、合わせると 85.7%が満足と回答し、多くの利用者から評価を得ている。

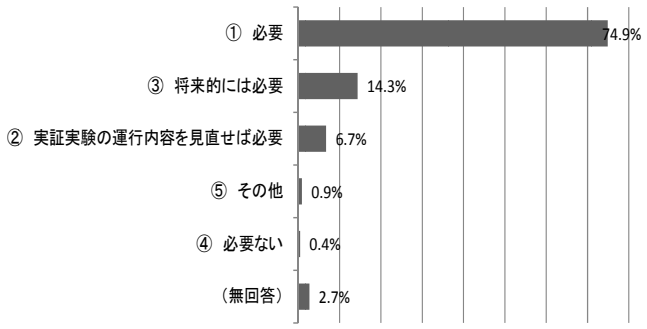
グリーンスローモビリティの満足度	件数	割合
①　満足	130	58.3%
②　どちらかといえば満足	61	27.4%
③　どちらでもない	17	7.6%
⑤　不満	1	0.4%
④　どちらかといえば不満	0	0.0%
（無回答）	14	6.3%
合計	223	



問６　グリーンスローモビリティは地域に必要な乗り物だと思いますか

グリーンスローモビリティの必要性では、「必要」と回答した方が 74.9%、「将来的に必要」は 14.3%となっており、合わせると 89.2%がグリーンスローモビリティの活用を期待している。

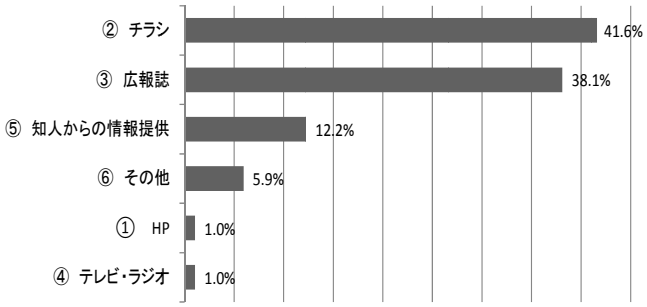
グリーンスローモビリティは地域に必要な乗り物か	件数	割合
①　必要	167	74.9%
③　将来的には必要	32	14.3%
②　実証実験の運行内容を見直せば必要	15	6.7%
⑤　その他	2	0.9%
④　必要ない	1	0.4%
（無回答）	6	2.7%
合計	223	



問７　グリーンスローモビリティの実験は何で知りましたか（複数回答可）

実証実験を知りえた手段としては、「チラシ」と回答した方が 41.6%であり、その次に「広報誌」が 38.1%となっており、「ＨＰ」は 1%にとどまっているなど、紙媒体で知った方が多かった。

グリーンスローモビリティの実験は何で知りましたか（複数回答）	件数	割合
②　チラシ	119	41.6%
③　広報誌	109	38.1%
⑤　知人からの情報提供	35	12.2%
⑥　その他	17	5.9%
①　HP	3	1.0%
④　テレビ・ラジオ	3	1.0%
合計	286	

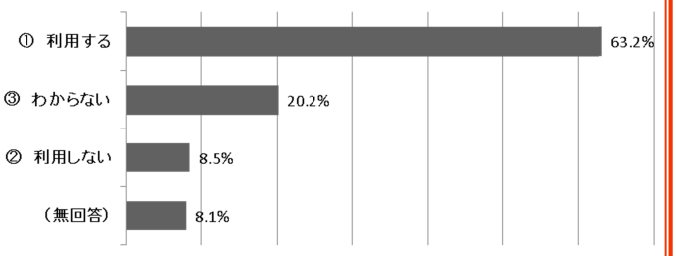


問８　来年度以降、本格運行を行う場合の条件について

有料での運行について、「利用する」と回答した方が 63.2%であり、「100 円/回」であれば利用するとの回答が最も多かった。また、その中でも、「週 2～3 回」が 35.8%と最も多く、次に「週 1 回」が 19.5%となっており、「毎日」は 8.0%と低くなっている。

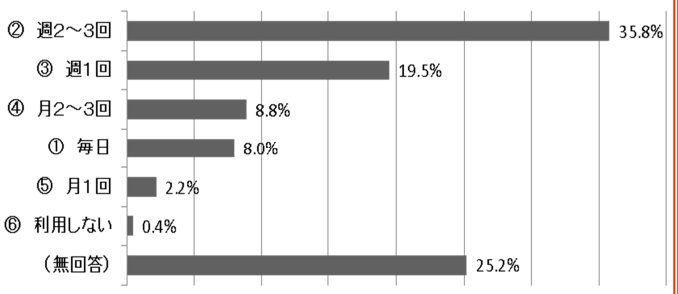
（1）有料でも利用しますか

来年度以降、本格運行を行う場合	件数	割合
①　利用する	141	63.2%
③　わからない	45	20.2%
②　利用しない	19	8.5%
（無回答）	18	8.1%
合計	223	



（2）有料でも利用する場合、本格運行を行う場合の条件について

有料でも利用するか　100 円	件数	割合
②　週２～３回	81	35.8%
③　週１回	44	19.5%
④　月２～３回	20	8.8%
①　毎日	18	8.0%
⑤　月１回	5	2.2%
⑥　利用しない	1	0.4%
（無回答）	57	25.2%
合計	226	



※複数回答あり

問９　グリーンス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

○利用者からの主な意見・要望

ルートについて

・渋滞を避けるルートになっており、良かった。

・団地内をもっと網羅してほしい。

・１丁目を始発とする便も欲しい

ダイヤ・運行本数について

・買い物時間が足りない。

・ダイヤがもう少し多いと良い。

住民ボランティアについて

・自分も協力できたらと考えている。

・住民ボランティアによる継続的な運行は難しい。

車両について

・環境にやさしく、小回りが利く。

・意外にスピードが出て、眺めがいい。

・荷物の置き場所を確保してほしい。

・シートベルトや手すりがないので、子供や高齢者は危険。

・振動、エンジン音が大きい。

その他

・交流の場となり楽しい。

・買い物に困っていたので、とても便利。

・料金を払ってでも必要だと思う。

・フリー乗降が便利。

・バス路線との連携も考えてもらいたい。

・遅れる場合、お知らせがあると良い。

第２節　自治会アンケート調査結果

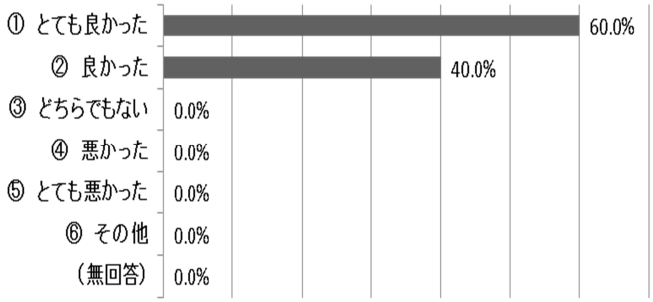
千代田各自治会にアンケートを実施し、すべての自治会から回答を得た。

問１　自治会の反響について

（１）実証実験の反響

自治会での実証実験の反響は、「とても良かった」が 60%、「良かった」が 40%となっており、すべての自治会から良かったとの評価を得ている。

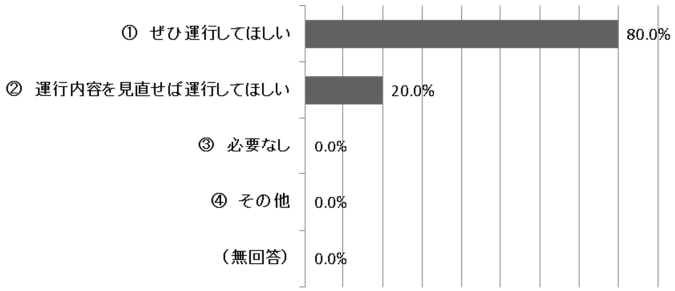
実証実験の反響（自治会）	件数	割合
①　とても良かった	3	60.0%
②　良かった	2	40.0%
③　どちらでもない	0	0%
④　悪かった	0	0%
⑤　とても悪かった	0	0%
⑥　利用しない	0	0%
（無回答）	0	0%
合計	5	



（２）今後の運行について

自治会での今後の運行希望については、「ぜひ運行してほしい」が 80%、「運行内容を見直せば運行してほしい」が 20%となっており、すべての自治会が運行を希望する結果となった。

今後の運行について（自治会）	件数	割合
①　ぜひ運行してほしい	4	80.0%
②　運行内容を見直せば運行してほしい	1	20.0%
③　必要なし	0	0%
④　その他	0	0%
（無回答）	0	0%
合計	5	

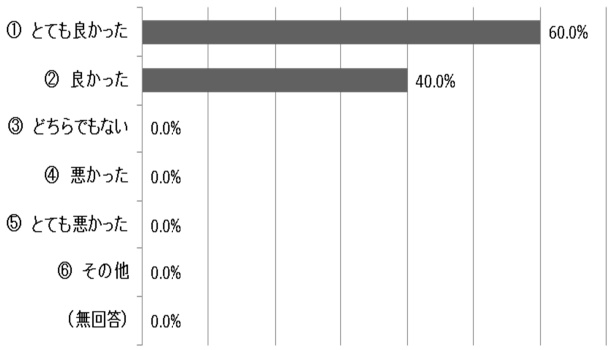


問２　住民の反響について

（１）実証実験の反響

住民における実証実験の反響は、「とても良かった」が 60%、「良かった」が 40%となっており、地域住民から評価を得ている。

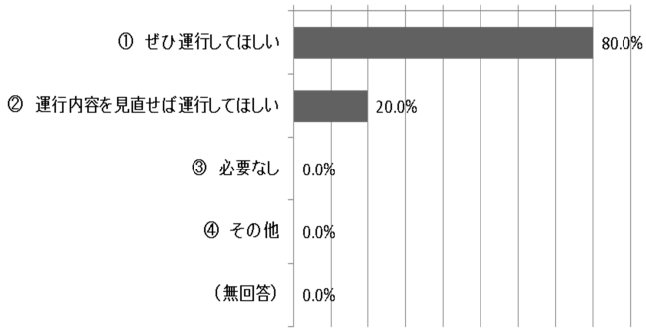
実証実験の反響（住民）	件数	割合
①　とても良かった	3	60.0%
②　良かった	2	40.0%
③　どちらでもない	0	0%
④　悪かった	0	0%
⑤　とても悪かった	0	0%
⑥　利用しない	0	0%
（無回答）	0	0%
合計	5	



（2）今後の運行について

住民の今後の運行希望については、「ぜひ運行してほしい」が 80%、「運行内容を見直せば運行してほしい」が 20%となっており、地域住民からは運行を希望する回答が多かった。

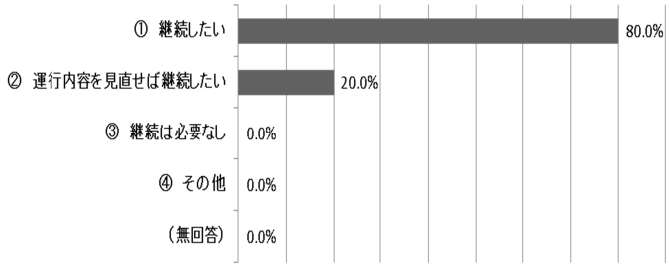
今後の運行について（住民）	件数	割合
①　ぜひ運行してほしい	4	80.0%
②　運行内容を見直せば運行してほしい	1	20.0%
③　必要なし	0	0%
④　その他	0	0%
（無回答）	0	0%
合計	5	



問３　今後の継続について

今後の事業の継続については、「継続したい」が 80%、「運行内容を見直せば継続したい」が 20%となっており、すべての自治会が事業の継続を望む結果となった。

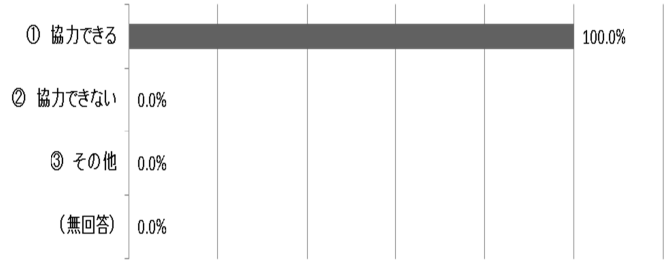
今後の継続について	件数	割合
①　継続したい	4	80.0%
②　運行内容を見直せば継続したい	1	20.0%
③　継続は必要なし	0	0%
④　その他	0	0%
（無回答）	0	0%
合計	5	



問４　今後この事業に協力することは可能か

今後のこの事業への協力については、すべての自治会が「協力できる」と回答している。

今後この事業に協力することは可能か	件数	割合
①　協力できる	5	100.0%
②　協力できない	0	0%
③　その他	0	0%
（無回答）	0	0%
合計	5	



問５　運行内容について

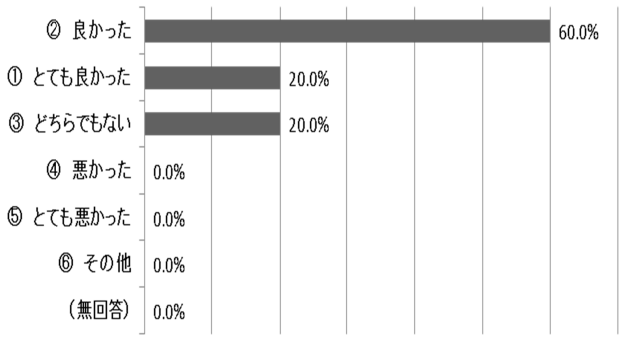
＜実証実験＞

（１）ルートについて、（２）ダイヤについて、（３）運行本数について

今回の実証実験における運行ルート、ダイヤ、運行本数については、いずれも「良かった」が 60%、「とても良かった」が 20%となっており、80%が良かったと回答している。

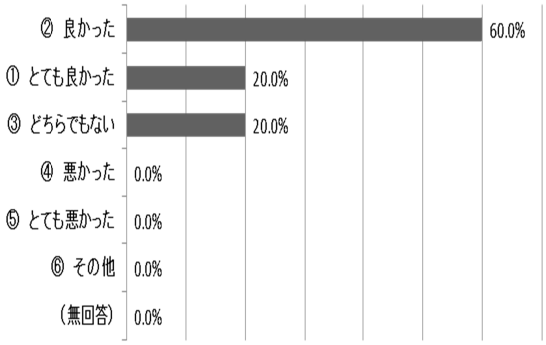
（１）ルートについて

ルートについて（実証実験）	件数	割合
②　良かった	3	60.0%
①　とても良かった	1	20.0%
③　どちらでもない	1	20.0%
④　悪かった	0	0%
⑤　とても悪かった	0	0%
⑥　利用しない	0	0%
（無回答）	0	0%
合計	5	



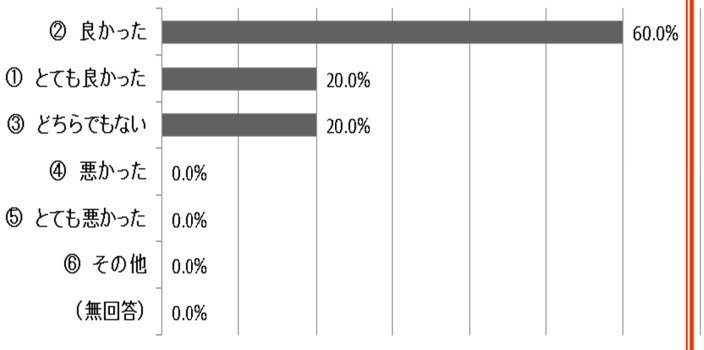
（２）ダイヤについて

ダイヤについて（実証実験）	件数	割合
②　良かった	3	60.0%
①　とても良かった	1	20.0%
③　どちらでもない	1	20.0%
④　悪かった	0	0%
⑤　とても悪かった	0	0%
⑥　利用しない	0	0%
（無回答）	0	0%
合計	5	



（３）運行本数について

運行本数について（実証実験）	件数	割合
②　良かった	3	60.0%
①　とても良かった	1	20.0%
③　どちらでもない	1	20.0%
④　悪かった	0	0%
⑤　とても悪かった	0	0%
⑥　利用しない	0	0%
（無回答）	0	0%
合計	5	



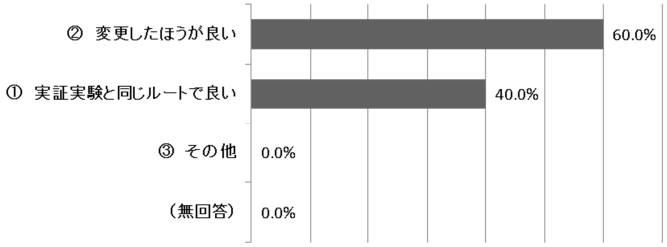
＜今後＞

（1）ルートについて、（2）ダイヤについて、（3）運行本数について

今後の運行におけるルート、ダイヤ、運行本数については、「変更したほうが良い」が60%となっており、「実証実験と同じで良い」の40%を上回っている。

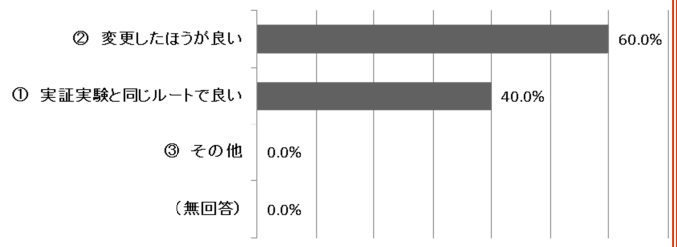
（1）ルートについて

ルートについて（今後）	件数	割合
② 変更したほうが良い	3	60.0%
① 実証実験と同じルートで良い	2	40.0%
③ その他	0	0%
（無回答）	0	0%
合計	5	



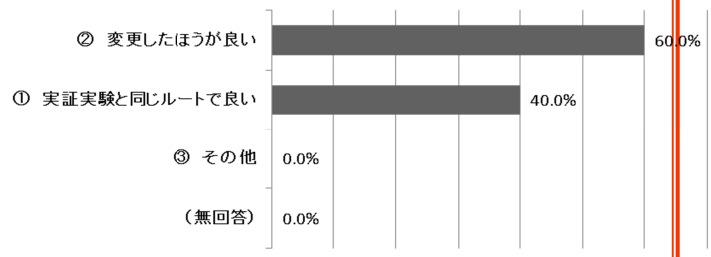
（2）ダイヤについて

ダイヤについて（今後）	件数	割合
② 変更したほうが良い	3	60.0%
① 実証実験と同じダイヤで良い	2	40.0%
④ その他	0	0%
（無回答）	0	0%
合計	5	



（3）運行本数について

運行本数について（今後）	件数	割合
② 変更したほうが良い	3	60.0%
② 実証実験と同じ運行本数で良い	2	40.0%
⑤ その他	0	0%
（無回答）	0	0%
合計	5	



問6　気づいた点や回答の理由について

○各自治会からの主な意見等

ルートについて

・団地内をもっと網羅してほしい。

・ルートを自治会が希望するようきめ細かくしたい。

ダイヤ・運行本数について

・A・Bルート（発着時刻等）同一にする必要はない。

・往復同一便利用の場合、買い物時間が短く、次の便だと長すぎる。

・各箇所とも待ち時間は同じがよい。（所要時間は30～40分）

・季節性を考慮したダイヤにしてほしい。

・1丁目で乗車できない場合の対策をしてほしい。

例：一丁目始発便を作る。　無駄を承知で始発場所の乗車定員を設ける。

・アオキでの停車時間が長すぎたので、その分もねの里モールを増やしてほしい。

・5便にこだわらず、利用者の立場にたった便数・ルート・ダイヤ設定にしてほしい。

例：冬４便、夏 5～6 便。

・混んで乗れなくても、時間はたっぷりあるので、出直してから再度利用できれば良い。

・ダイヤを増やし、３０分間隔で乗車出来る様に現在のコース設定を組み直す。

・最終便で積み残しが発生した場合は、追加で１便走行してほしい。

住民ボランティアについて

・住民ボランティア運転手で実施する場合は長時間にしないように半日以内が良い。

・住民ボランティアによる運転は、事故を起こした場合、運転手の責任となるのか。本格運行も１台だと、Ａルート、Ｂルートを１日おき、または１週間おきに運行するのか。

・住民ボランティアによる継続的運行は難しい。

車両について

・乗り心地が良くなかった。

・気温（暑さ、寒さ）に対する対策をしてほしい。

・荷物の置き場所を確保してほしい。

・バッテリー性能を良くしてほしい。

・座席はクッション性を良くしてほしい。

・ハンドル、ブレーキが重かった。

その他

・チラシの地図が見づらかった。コースごとに分けてほしい。

・運行不能となった場合の周知方法に課題

・基本的にはルート、ダイヤ、運行本数については実証実験の様にとは思うが、実際導入車両が１台の場合には、現在のままでは無理だと思う。

・運賃はいただいたほうが良い。

・走行していることを知らせるために音楽を流したらどうか。

・交流の場となり楽しい。

・荷物が多いときに助かる。

・街が明るくなる

・踏み台があると良い。

・時刻表の常設（アクリル板等）

・停留場に簡易椅子の設置。

・健常者で明らかに若い人と判断する者に対しては乗車を断る。将来的には高齢者の買い物バスとして益々の利用増大が予想されるので予約乗車方法も視野にいれてはどうか。

・身体の不自由な方の為に、特別デーを設け便宜を図る。この予約受付等は、民生委員の協力が必要と考える。

第３節　運転手・補助員（住民ボランティア）アンケート調査結果

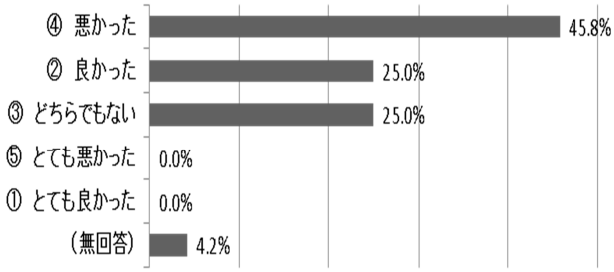
実証実験中に協力いただいた住民ボランティア 27 人に対してアンケートを実施し、24 人から回答を得た。

問１　車両の操作性について

車両の操作性については、全体的な操作性について 45.8%が悪いと回答したほか、ハンドルについても 66.7%「悪かった」と回答した。また、ブレーキについても、「効きにくかった」が 54.2%となっており、車両における課題があることが伺える。

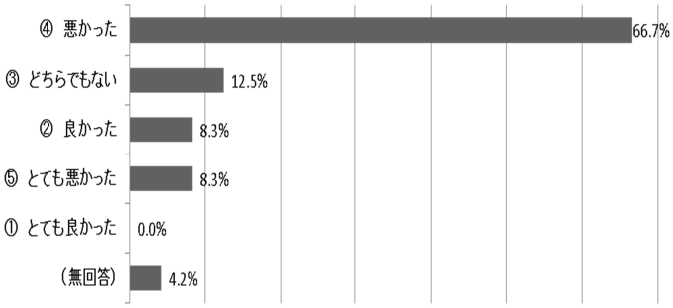
（1）全体的な操作性

全体的な操作性について	件数	割合
④　悪かった	11	45.8%
②　良かった	6	25.0%
③　どちらでもない	6	25.0%
⑤　とても悪かった	0	0%
①　とても良かった	0	0%
（無回答）	1	4.2%
合計	24	



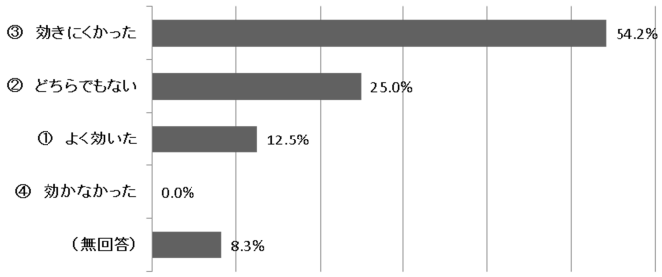
（2）ハンドルの操作性

ハンドルの操作性について	件数	割合
④　悪かった	16	66.7%
③　どちらでもない	3	12.5%
②　良かった	2	8.3%
⑤　とても悪かった	2	8.3%
①　とても良かった	0	0%
（無回答）	1	4.2%
合計	24	



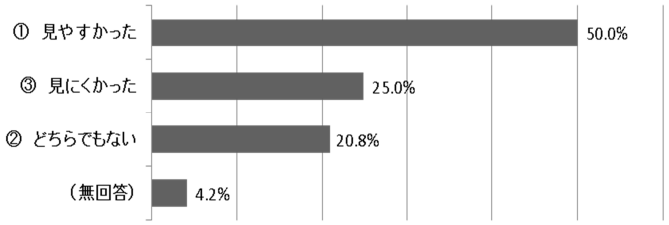
（3）ブレーキについて

ブレーキについて	件数	割合
③　効きにくかった	13	54.2%
②　どちらでもない	6	25.0%
①　よく効いた	3	12.5%
④　効かなかった	0	0%
（無回答）	2	8.3%
合計	24	



（4）ミラーについて

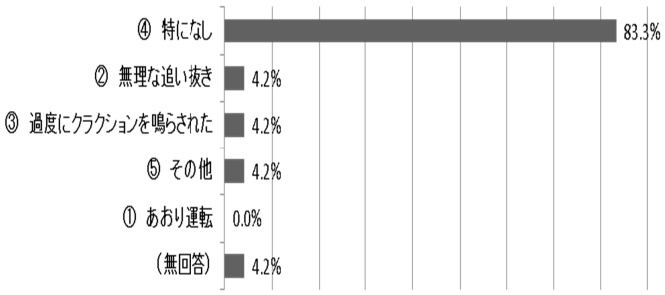
ミラーについて	件数	割合
①　見やすかった	12	50.0%
③　見にくかった	6	25.0%
②　どちらでもない	5	20.8%
（無回答）	1	4.2%
合計	24	



問２　運転した際の運行状況について

運行した際の運行状況では、「無理な追い抜き」、「過度にクラクションを鳴らされた」、「その他」の危険な状況は各１件（4.2%）にとどまり、おおむね安全な運行であったことが伺える。

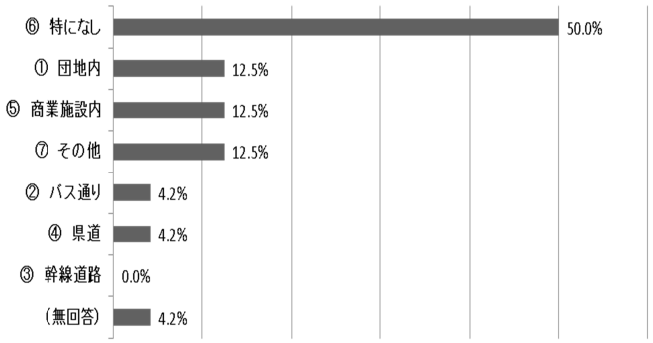
運転した際の運行状況について	件数	割合
④　特になし	20	83.3%
②　無理な追い抜き	1	4.2%
③　過度にクラクションを鳴らされた	1	4.2%
⑤　その他	1	4.2%
①　あおり運転	0	0%
（無回答）	1	4.2%
合計	24	



問３　運転した際の道路状況について（危険を感じた道など）

運行した際に危険を感じた道などについては、「団地内」、「商業施設」が３件（12.5%）ずつとなっているが、「バス通り」、「県道」は１件（4.2%）ずつ、「幹線道路」は０件と少なく、「特になし」が 50.0%と最も多かった。

運転した際の道路状況について	件数	割合
⑥　特になし	12	50.0%
①　団地内	3	12.5%
⑤　商業施設内	3	12.5%
⑦　その他	3	12.5%
②　バス通り	1	4.2%
④　県道	1	4.2%
③　幹線道路	0	0%
（無回答）	1	4.2%
合計	24	

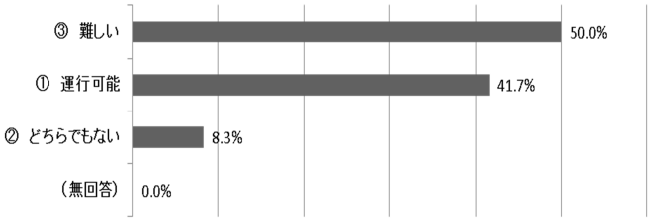


問４　今後のボランティアでの運転について

住民ボランティアでの運行については、「難しい」が 50%、「運行可能」が 41.7%とほぼ拮抗している状況である。また、自身での運転について、「運転したい」と 41.7%が回答した。

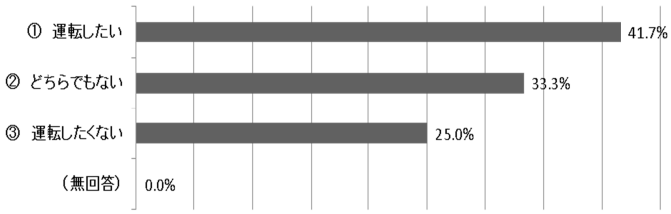
（１）ボランティアでの運行は可能か

ボランティアでの運行は可能か	件数	割合
③　難しい	12	50.0%
①　運行可能	10	41.7%
②　どちらでもない	2	8.3%
（無回答）	0	0%
合計	24	



（2）自身について

自身について	件数	割合
①　運転したい	10	41.7%
②　どちらでもない	8	33.3%
③　運転したくない	6	25.0%
（無回答）	0	0%
合計	24	



問５　その他、気づいた点について

○運転手・補助員（住民ボランティア）からの主な意見等

ルートについて

・団地内をもっと網羅してほしい。

・往路復路がわかるようにしたほうが良い

住民ボランティアについて

・住民ボランティアによる継続的運行は難しい。

・運転にあたり、事故を起こした場合の責任は運転手にあり、住民ボランティアで行うには責任が重すぎると感じた。

車両について

・ハンドルやブレーキの操作性が低い。

・乗り心地が悪い。

・全体的に操作しにくい

・車内で聞こえる走行音が大きい。

・バッテリーの減少が激しく、走行時不安である。

・気温（暑さ、寒さ）に対する対策をしてほしい。

・道路事情により、車両下部を擦る可能性が高い。

・運転席側のビニールカバーを下げた際に、日差しの反射により前方が見づらい。また、運転席側ミラーも見づらくなる。

その他

・利用者の反応は、大変好評であった。

・車外からは走行音が静かであるため、走行していることを知らせるために音楽を流したらどうか。

第４節　実証実験におけるアンケート調査結果（全体）

令和 2 年 11 月 30 日（月）から 12 月 11 日（金）までの 12 日間における実証実験期間中の利用者は、A ルートが 210 人、B ルートが 310 人、合計して 520 人となっており、短期であるものの大変多くの方からの利用があった。これは、国が過去に実証実験を行った松戸市（492 人、19 日間）やバス型の車両で実証実験を行った宇部市（355 人、12 日間）よりも多い状況であり、地域の関心の高さが伺える。

アンケート調査結果においても目的地への移動や車両の特徴から興味が湧いて利用したと回答した方が 76.6%もあり、買い物などの移動支援のほか、住民からは楽しい、交流の場となるなどの意見もあり、外出意欲の向上、地域コミュニティの増進に一定の有効があった。

ただし、今回の主目的としていた、バス路線への誘導については、実証実験期間が短かったこともあり、利用は 2 件に留まり課題の解決には至っていない状況である。

利用者の日頃の交通手段は半数以上が徒歩や自動車となっており、今後、高齢化の進展により免許返納者も増加していく中で、地域の移動手段が課題となることが考えられる。

このため、今回の実証実験は満足度が高く、地域に必要な乗り物であると感じている割合も 74.9%、将来的には必要が 14.3%となっているほか、自治会や地域住民も事業の継続を希望しており、グリーンスローモビリティの必要性は高まっていると考えられる。

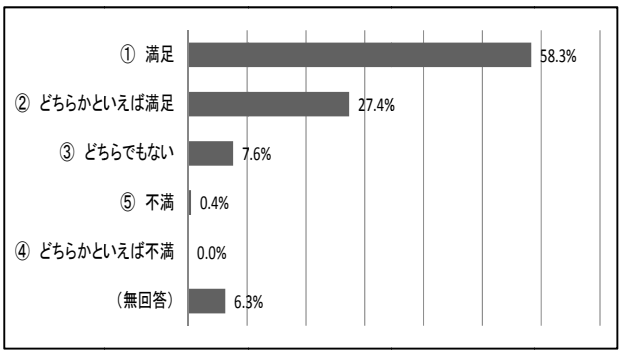
また、今後の運行については、有料でも利用するとの回答が 63.2%もあり、継続的な事業を望んでいることも伺える。そのうち、運行日数については、毎日との回答が 8.0%と低く、週に 2～3 回が 35.8%、週 1 回が 19.5%、月に 2～3 回が 8.8%となっており 64.1%が週に数回程度の運行が望ましいと考えている。

また、住民、自治会や住民ボランティアからは、地域を網羅した停留所、運行ダイヤの見直し、車両の操作性向上、今後の運行方法などが課題として挙げられたことから、事業を継続していくためには、これらの課題解決に向けた長期的な視点での検討が必要である。

さらに、グリーンスローモビリティを導入するためには、安全性確保の観点から警察、バス事業者などの関係機関との調整、連携協力のほか、目的地となる商業施設等の事業者との協力が不可欠である。

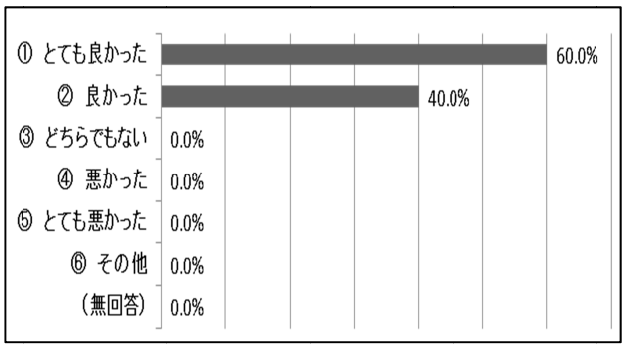
○利用者アンケート（再掲）

利用者満足度



○自治会アンケート（再掲）

実証実験の反響（自治会・住民）



第４章　効果検証と課題

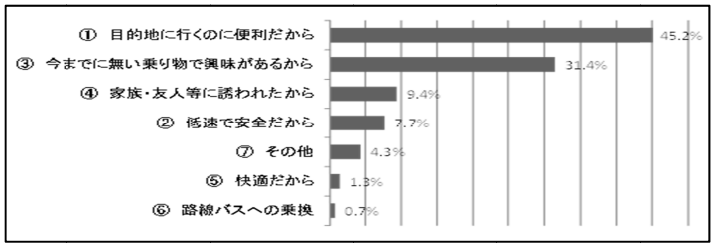
第１節　効果検証について

実証実験の検証内容は、下記の 4 点であった。

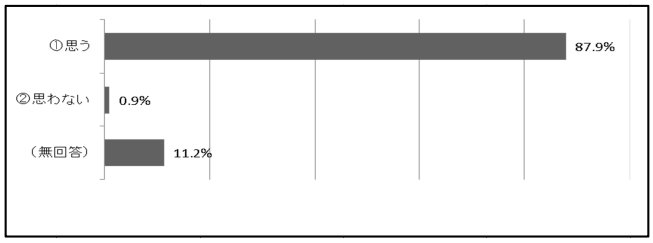
- バス路線の利用促進が図られたか
- 移動支援による外出意欲の向上につながったか
- 安全対策が有効であったか
- 地域のコミュニティ増進、活性化に有効であったか

今回の実証実験結果では、主な利用目的は買い物となっており、高齢者などの移動利便性の向上に繋がったほか、地域の経済的な効果など一定の効果はあったが、バス路線への利用は少ない状況となり、交通課題解決を図るまでには至っていない状況である。

今回の実証実験は、短期間であったため、路線バスへの利用促進効果が少ない状況であったが、このグリーンスローモビリティがあれば免許を返納してもよいとの声も聞かれたことから、長期的に見れば路線バスの補完を図れる可能性はあると考える。

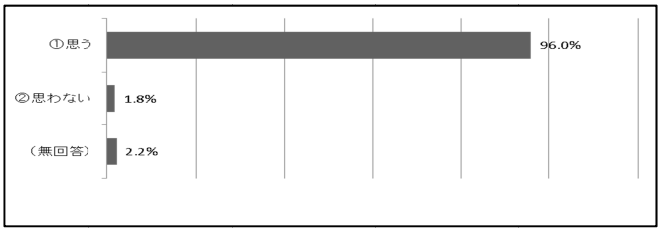


移動支援による外出意欲の向上については、実証実験中、地域住民が笑顔で乗っている場面や親子で楽しむ場面、これまで外出範囲が限られていた高齢者が利用していた。また、アンケート調査結果についても外出意欲の向上に有効と「思う」が 87.9%となっており、外出意欲向上に一定の効果があったと考えられる。



安全対策が適切に行われたかについては、事故や苦情はなく、また、住民ボランティアのアンケート調査結果でも、運行状況について、危険と感じられる無理な追い越しなどもほとんどなく、おおむね適切に行われたものと考える。ただし、今回、住民ボランティアの平均年齢が高齢であったことに加え、貸与されたバス型の車両の操作にも留意する点が多く、ルートの間違いや停留所のトラブル等もあり、自治会や住民ボランティアの意見にあるように、安全性を考慮すると住民ボランティアでの継続的な運行は難しいと考える。

地域のコミュニティ増進、活性化については、交流の場となり楽しい、街が明るくなるなどの意見があったほか、アンケート調査結果でも地域コミュニティの増進に有効と「思う」が96.0％となっており、地域コミュニティ増進に一定の効果があったと考える。



第２節　課題　①運行に関する経費

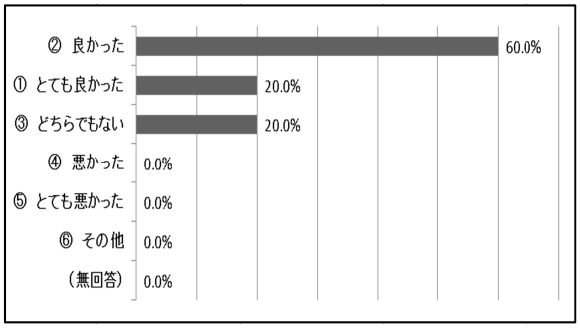
今回の実証実験では、千代田各自治会の代表者等 11 名で構成する「新モビリティ実証実験検討会」を設置し、地域が主体的に運行方法を検討するとともに、27 名の方が住民ボランティアとして、運転手や補助員として乗務するなど地域と連携した実証実験を実施できた。

今後の本格運行に向けては、行政がリーダーシップを発揮しながら実証実験結果を踏まえた課題解決ほか、民間委託等も考えられることから、運行経費等、財政的な視点も考慮した運行方法が求められる。

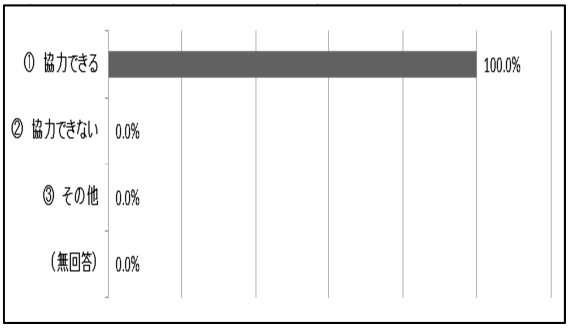
また、運行経費については、地域の商業施設等からの協賛金や企業版ふるさと寄附、広告収入（ラッピング、ネーミングライツなど）などの収入確保を検討するほか、利用者からの一定の負担も検討する必要がある。

○自治会アンケート（再掲）

・ルート、ダイヤ、運行本数（実証実験）



・今後この事業に協力することは可能か



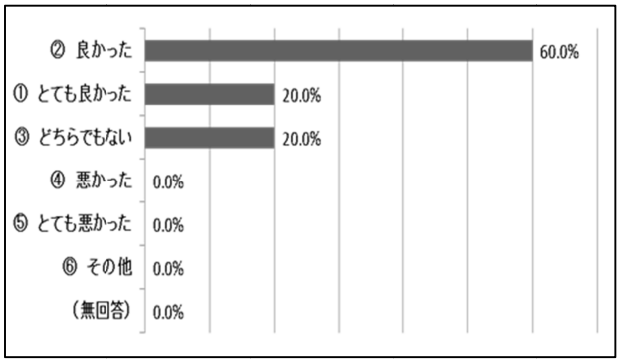
第３節　課題　②運行方法

実証実験では、千代田各自治会等と協議した上で、定期路線として、運行ルート、目的地、運行時間、運行時刻などの運行に係る調整を行ったが、実際に運行しなければわからない事項も多くあり、今回の自治会の意見やアンケート調査結果に基づき、これまでの運行方法を見直す必要がある。特に運行ルートの検討については、時間を要したほか、商業施設までのルート設定は、警察と安全確保に係る協議を複数回重ねるなど苦慮した経緯がある。また、実証実験では、商業施設までの運行があって助かったという声や渋滞を避けるルートへの評価があった一方で、他の利用者や自治会、運転手から団地内を網羅したルートや増便、ダイヤ変更を望む声をいただいた。また、多くの利用があり乗り切れない場面も生じた。

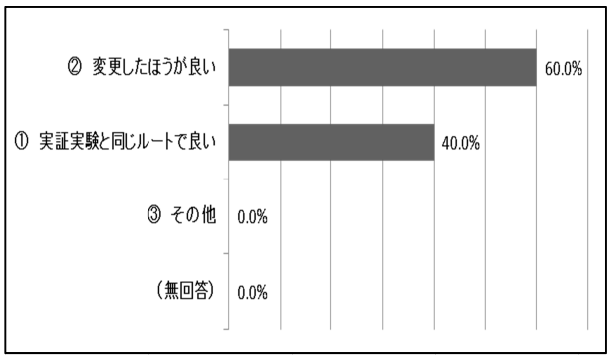
このため、定期路線での運行ルート、停留所、運行時刻については乗りたい方の需要に合わせた運行が必要であり、定期路線は決まったルート以外走行できないことや、利用状況に係わらず全てのルートを運行する必要があるなど、効率的な運行に課題があることから、定期路線での運行を見直す必要がある。

○自治会アンケート（再掲）

ルート、ダイヤ、運行本数について（実証実験）



ルート、ダイヤ、運行本数について（今後）



第４節　課題　③住民ボランティアによる運行

今回、千代田各自治会のご協力をいただき、住民ボランティアによる運行を実施した。

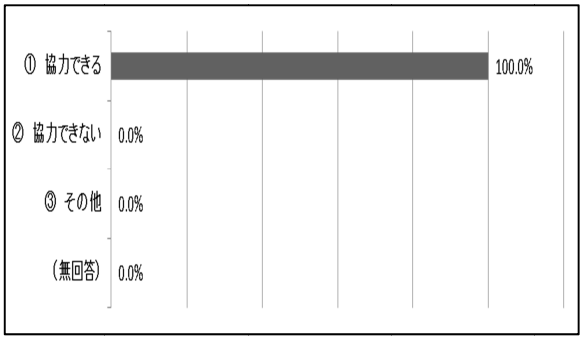
各自治会が運転手、補助員２名の募集を行い、国による安全講習会は 27 名が受講したが、住民ボランティアの平均年齢が 72.3 歳となり、高齢者による運行となった。

このため、安全講習会に先立ち、市独自の説明会を開催して運行上の留意点を説明したほか、初めて乗務する方には、職員が車で先導するなど、毎日職員が付き添って安全に配慮しながらの運行となった。

結果として、実証実験期間中は苦情や事故もなく、安全に運行することができたが、アンケート調査結果にもあるように住民ボランティアでの運行は、習熟期間が長ければ解決できることもあるものの、安全な運行を継続的に行うことは難しいため、民間委託等も検討する。ただし、住民ボランティアとして運行が可能との回答が 41.7％あったことから、今後も地域と協力した運行方法を検討する必要がある。

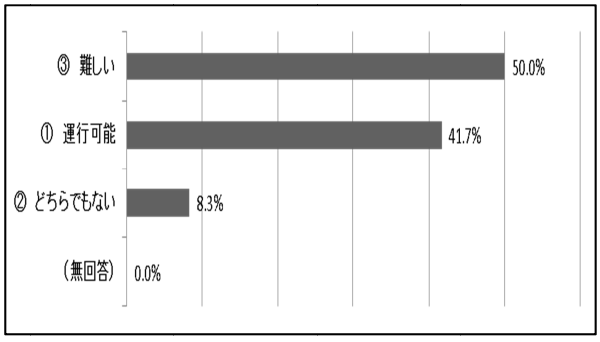
○自治会アンケート（再掲）

今後この事業への協力



○運転手等アンケート（再掲）

住民ボランティアでの運行



第５節　課題　④運行車両

今回貸与された車両は、バス型 10 人乗りでの実証実験となったが、車両の操作性については、習熟が必要であり、ハンドルが重く、ブレーキがやや甘い印象を受けた。

また、雨の日の運行では、レインガードを下げるため、両サイドのドアミラーが見えにくいなどの声もあった。

操作性に若干の改善点はあったものの全体として、バス型車両でも問題なく走行できたことから、バス型の車両も団地内を運行するのに適していると思われる。

ただし、バス型車両は車高が高く、団地内には、樹木、植木が道路にはみ出している箇所も見られるため、車のすれ違い等の際は、特に留意する必要がある。

その他、オレンジ色で普段見かけない特徴的な車両であったことから、多くの方の目に留まり、写真を撮られる方や、手を振られる方など皆さんが笑顔で、早く乗りたい、乗りに来た、乗ってみたかったなどの好意的な声が多く聞かれた。また、地域外住民からの利用もあり、地域のブランディングとしても一定の効果があったことから、運行する車両は、改善点を解消したバス型の車両を中心に検討する必要がある。

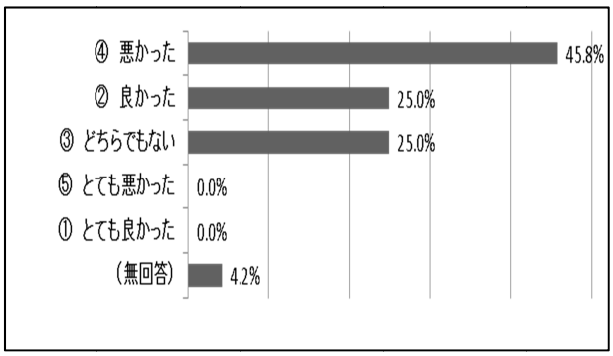
なお、バッテリーについては、当初は走行可能距離が 30km 程度と聞いていたことから、1 ルート 6km、運行本数を 4 本に設定し、バッテリー交換を行わずに実証実験を行う予定としたが、実証実験データをより多く取得するため、5 本に変更し、昼の休憩時間にバッテリーの交換を実施した。

しかし、バッテリーの使用頻度に応じて残量に差異があることが判明し、午前用（2 便）のバッテリーと午後用（3 便）のバッテリーを使い分け、常にバッテリーの残量を気にしながらの運行となった。

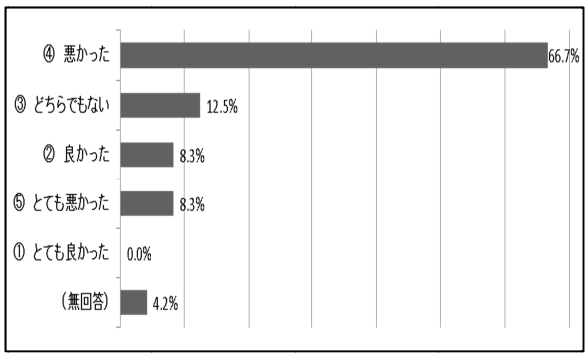
大きな事故等もなく運行できたものの、今後購入する車両は、大容量のバッテリーが必要であり、最低でも 50km 程度走行できなければ、1 日の運行は厳しいと思われる。

○運転手等アンケート（再掲）

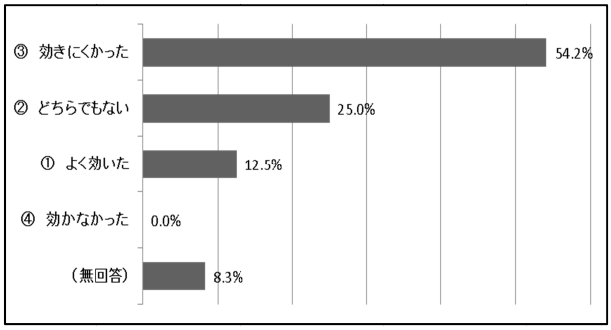
全体的な操作性について



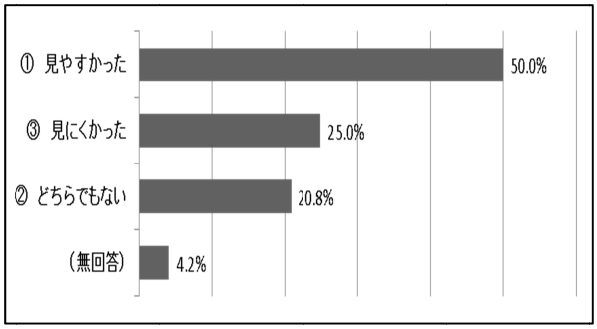
ハンドルの操作性について



ブレーキについて



ミラーについて



７人乗りバス型（令和３年４月～販売）	１０人乗りバス型
ｅＣＯＭ-4	ｅＣＯＭ-8[2]

７人乗りカート型

第５章　今後の運行方法

第１節　実証実験の実施

利用した方からは、肯定した声が多く、買い物に助かっている、本格運行はいつ頃なのか、是非続けて欲しいなどの声をいただいた。また、地域外住民の利用もあり、多くの方が珍しい車両の写真を撮るなど、乗ってみたい、乗りたいなどの声があった。

利用者は、高齢者のほか、ファミリー層も多く、子供から高齢者まで多くの世代の方の利用があり、手を振って喜ぶ姿が多く見受けられた。

国の実証実験において、ゴルフカート型の車両は、高齢者の乗り物という意識があり、恥ずかしいとの感想も多く聞かれ、本市のような光景はバス型車両ならではの特徴と思われる。

しかし、今回の実証実験は 12 日間と短期間であったことから、本格運行に向け、1 年程度の実証運行を行い、バス路線の利用促進を図りながら、本市のグリーンスローモビリティの導入事業を進める必要がある。

第２節　課題に対する検討

実証実験期間中の運行状況及び利用者、自治会、運転手のアンケート等から、課題に対する今後検討する運行方法を以下のとおりまとめた。

課題	実証実験	検討
・運行経費	・国が支援	・地域の商業施設等からの協賛金 ・企業版ふるさと寄附 ・広告収入
・運行日数・運賃	・毎日 ・無料	・週に 2～3 回程度 ・運賃検討
・地域を網羅した運行ルートの設定	・Ａルート、Ｂルート ・毎日、1 日 5 便の運行ダイヤを設定	・ルートの廃止 ・運行ダイヤの廃止 ・一定時間を設定した予約制
・需要に合わせた運行 ・積み残し	・定期路線	・デマンド型乗合
・バス停	・団地内はフリー乗降区間 ・幹線道路ではバス停前を走行 ・目的地設定	・団地内に停留所設定 ・商業施設、公共施設等 ・路線バスへの誘導を促進
・住民ボランティアの継続的運行	・自治会が募集したボランティアにて運行	・事業の民間委託 ・運行主体となる民間事業者の選定（予約システムを備えていること）
・車両の操作性	・バス型	・バス型（新型車両） ・新生活様式に即した車両の選定 ・操作性を製造会社に対し要望

グリーンスローモビリティ利用者アンケート調査（四街道市）

本日は、グリーンスローモビリティをご活用頂きありがとうございました。以下、アンケートへのご協力をお願いいたします。

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　□男性　　□女　性　　/　（　　）歳
(2) お住まい　□千代田　□もねの里　□物井　□四街道市（大字：　　）　□本市以外
(3) 自動車普通運転免許をお持ちですか？
□持っている　　□持っていない　□持っていたが返納した
(4) 現在、ご自宅に自動車をお持ちですか？
□自由に使える車がある　□車はあるが自由には使えない
□自動車はあるが使わない　□自宅に車がない

問２　グリーンスローモビリティの利用回数と利用した理由

(1) 利用回数
□はじめて　□２回目　□３回目以上（　　）回目
(2) 利用した理由（複数回答可）
□目的地に行くのに便利だから　□低速で安全だから　□今までに無い乗り物で興味があるから
□家族・友人等に誘われたから　□快適だから　□路線バスへの乗換
□その他（　　）

問３　今回の外出について、お答えください。

(1) 本日の外出目的は何ですか？　（複数回答可）
□病院（通院・見舞等）　□日用品等の買い物　□趣味・習いごと　□家族・親類の家
□通勤・通学　□仕事　□暮らしの用事（役場、銀行、サロン等）　□試しに乗車した
□その他（　　）
(2) 普段の交通手段はなんですか？　（主な交通手段を１つだけ〇）
□徒歩　□自動車（同乗）□自動車（自分で運転）　□路線バス・電車　□タクシー
□自転車　□シニアカー　□その他（　　）
(3) 外出意欲の向上に有効だと思いますか。
□思う　□思わない

問４　地域コミュニティの増進に有効だと思いますか。

□思う　□思わない

問５　グリーンスローモビリティの満足度はどうですか？

□満足　□どちらかといえば満足　□どちらでもない
□どちらかといえば不満　□不満
選択した理由（　　）

問６　グリーンスローモビリティは地域に必要な乗り物だと思いますか。

□必要　□実証実験の運行内容を見直せば必要（見直す内容：　　）
□将来的には必要　□必要ない　□その他（　　）

問７　グリーンスローモビリティの実験は何で知りましたか。（複数回答可）

□HP　□チラシ　□広報誌　□テレビ・ラジオ　□　知人からの情報提供
□その他（　　）

問８　来年度以降、本格運行を行う場合の条件について、ご意見をお聞かせください。

(1) 有料でも利用しますか
□利用する　□利用しない　□わからない
(2) 有料でも利用する場合、金額を下記と仮定したとき、どのくらい利用しますか。
＜100 円/回＞　□毎日　□週２～３回　□週１回　□月２～３回　□月１回　□利用しない
＜200 円/回＞　□毎日　□週２～３回　□週１回　□月２～３回　□月１回　□利用しない
＜300 円以上＞　□毎日　□週２～３回　□週１回　□月２～３回　□月１回　□利用しない

裏面もお答えください。

問９　グリーンス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。

ご協力ありがとうございました。

担当：四街道市役所
政策推進課交通係
043-421-2111（代表）

参考資料1

市内循環バス「ヨッピィ」の利用状況等について（2年度12月分までの実績）

利用者数（無料利用者含む）

（単位：人）

区分	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間利用者合計	4月～12月
元年度	7,497	7,242	7,653	8,244	7,786	6,868	7,059	7,260	7,536	6,970	6,047	5,112	85,274	67,145
2年度	3,265	3,310	5,242	5,897	5,008	5,828	5,975	5,231	4,886				44,642	44,642
対元年度比	43.6%	45.7%	68.5%	71.5%	64.3%	84.9%	84.6%	72.1%	64.8%				52.4%	66.5%

※利用者数は運転手の日々の人員調査票に基づき算出。
※元年度、2月よりコロナウィルスによる影響で利用者減少。

有料・無料等別利用者数

（単位：人）

区分	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間利用者合計	4月～12月
元年度	7,497	7,242	7,653	8,244	7,786	6,868	7,059	7,260	7,536	6,970	6,047	5,112	85,274	67,145
有料	6,094	5,883	6,300	6,916	6,529	5,621	5,761	5,777	6,538	5,656	4,903	4,178	70,156	55,419
無料等	1,403	1,359	1,353	1,328	1,257	1,247	1,298	1,483	998	1,314	1,144	934	15,118	11,726
無料等割合	18.7%	18.8%	17.7%	16.1%	16.1%	18.2%	18.4%	20.4%	13.2%	18.9%	18.9%	18.3%	17.7%	対元年度比
2年度	3,265	3,310	5,242	5,897	5,008	5,828	5,975	5,231	4,886				44,642	66.5%
有料	2,587	2,586	4,161	4,792	3,905	4,634	4,717	4,020	4,122				35,524	64.1%
無料等	678	724	1,081	1,105	1,103	1,194	1,258	1,211	764				9,118	77.8%
無料等割合	20.8%	21.9%	20.6%	18.7%	22.0%	20.5%	21.1%	23.2%	15.6%				20.4%	

※有料利用者は、「路線別収入・利用人員リスト」による。
※無料等利用者は、ダイヤモンド65、ダイヤモンドパス(70歳以上)、学生専用年間通学定期券アスパ、通勤・通学定期券の利用者を含む。

運賃収入

（単位：円）

区分	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	収入合計	実運賃収入	4月～12月
元年度	1,009,959	976,088	1,049,369	1,144,339	1,079,797	931,321	970,359	975,467	1,017,657	941,103	815,241	698,454	11,609,154	10,101,120	9,154,356
2年度	435,222	436,875	701,923	807,066	654,799	781,604	793,050	676,603	692,491				5,979,633		5,979,633
増加率	−56.9%	−55.2%	−33.1%	−29.5%	−39.4%	−16.1%	−18.3%	−30.6%	−32.0%				−48.5%		65.3%

※実運賃収入は、収入合計からIC割引分、消費税相当額を差し引いて算出される。
※実運賃収入には、定期券収入を含む。

市補助金

（単位：円）

区分	運行経費	市補助金	実運賃収入	収支率
元年度	25,175,735	15,074,615	10,101,120	40.1%
2年度				

※元年度の運行経費にはイニシャルコスト3,274,920円(車両原価償却費2,000,000円、無線機･ドライブレコーダー178,920円、運賃箱1,000,000円、知らせるバス利用料96,000円)を含む。
※2年度の運行経費にはイニシャルコスト1,061,076円(運賃箱965,076円、知らせるバス利用料96,000円)を含む。