

グリーンスローモビリティの実証実験の結果について

港区における新たな移動手段（モビリティ）による運行の可能性を検証するため、国土交通省の支援制度を活用したグリーンスローモビリティの実証実験を民間事業者と連携し、浜松町・竹芝エリア及び高輪・白金・白金台エリアで実施しました。

1 実施概要

(1) 実施主体

港区

(2) 連携団体

一般社団法人竹芝エリアマネジメント、東急不動産株式会社、MONET Technologies 株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、KDD I 株式会社、株式会社km モビリティサービス

(3) 実施目的

ア 浜松町・竹芝エリア

竹芝地区の周遊性、浜松町を中心とした東西の移動手段としての可能性を検証

イ 高輪・白金・白金台エリア

高輪地区の高齢者の移動手段としての可能性を検証

(4) 実施時期

令和3年11月9日～12月6日（28日間）

浜松町・竹芝エリア 11月12日（金）～11月22日（月）

高輪・白金・白金台エリア 11月24日（水）～12月6日（月）

※11月9日・10日・23日は試走・教習実施日、11月11日は報道公開日

(5) 使用車両

グリーンスローモビリティ ゴルフカートタイプ（4人乗り） 2台

(6) 運行方法

ア 浜松町・竹芝エリア

予約アプリを利用したオンデマンド方式

イ 高輪・白金・白金台エリア

施設等での予約による運行方式

(7) 利用料金

実証実験での実施のため無料

2 実施結果（詳細は別紙のとおり）

（1）浜松町・竹芝エリア

| | |
|------------|---------|
| 延べ利用者数 | 266人 |
| 1日当たり利用者数 | 24.2人/日 |
| 1予約当たり利用者数 | 1.6人/予約 |

（2）高輪・白金・白金台エリア

| | | |
|-----------|---------|----------------------------------|
| 延べ利用者数 | 427人 | 高輪ルート：335人 高輪・白金ルート：92人 |
| 1日当たり利用者数 | 32.8人/日 | 高輪ルート：25.8人/日 高輪・白金ルート：7.1人/日 |
| 1便当たり利用者数 | 3.4人/便 | 高輪ルート：3.7人/便 高輪・白金ルート：2.6人/便 |

3 利用者の主な意見

- 開放的な車両であったため、普段と違った景色が楽しめた。
- 予約方法が分かりにくかった、システムに改善の余地がある。
- 高輪・白金・白金台エリアは、狭い道路が多いこと、坂道が多いことで路線バス等の公共交通が導入しにくい地域であることを再認識した。
- 地域を知ることや乗車する楽しさなどの非日常を感じるツールとしては有効であるが、日常使いには課題がある。

4 検証結果

（1）狭い道路の走行

使用したグリーンスローモビリティが、4人乗りのカートタイプであったため、特にコミュニティバスでは走行できない高輪・白金・白金台エリアの狭い道路を走行する検証ができました。

（2）観光等の周遊の可能性

浜松町・竹芝エリアでは、通常、竹芝周辺から浜松町及び東京タワー方面へ徒歩で移動しているビジネスマン及び来街者の東西移動の回遊性向上、観光客への周知などによる観光利用に寄与することが期待できます。

（3）公共交通としての安全性

今回の実証実験において、都心区における交通状況を踏まえ、警視庁から道路走行時の安全確保に対する強い懸念と指導がありました。

（4）費用対効果

安定した運行を確保するためには、グリーンスローモビリティでの採算性の確保が困難である等の課題が明らかになったことから、グリーンスローモビリティ以外のモビリティの選択を含め、採算性も配慮した検討が必要です。

（5）今後の方向性

警視庁の指導や利用者の声及び費用対効果を踏まえると日常生活の移動手段である地域交通としては、グリーンスローモビリティは適さないと考えられることから、新たな交通政策により、可能性を検討していく必要があります。

別紙

国土交通省 令和3年度

グリーンスローモビリティ実証実験報告書

(港区分抜粋)

3.2.3 東京都港区における実証調査

| | |
|------|--|
| 実証地域 | 東京都港区 |
| 事業名称 | 都心区における旅行者・居住者向けマイクロツーリズムの実証実験 【都市交通エリアにおける新たなオンデマンド・定期運行モビリティ】 |

1) 地域課題と解決に向けた方向性

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

【地域が抱える課題】

①浜松町・竹芝エリア

- ・南北方向に延びる鉄道路線、幹線道路によって分断されており、東西の移動が徒歩もしくはバスしかないが、路線バスは1時間に1本しか運行されておらず、移動手段が不足。
- ・竹芝エリアについては3方向を海に囲まれているためエリア内の回遊性が低い。

②高輪・白金・白金台エリア

- ・南北方向に延びる鉄道路線と、幹線道路を通行するバス路線により地域内外の移動が可能となっているが、白金～白金台～高輪という東西方向の交通手段は少ない。
- ・特に、白金・白金台地域は交通不便地域となっており、高齢者等の移動に課題がある。
- ・この東西方向の移動は幅員が狭く急勾配の坂道が多いため、既存交通手段では移動手段の提供が難しい。

【課題解決に向けた方向性】

①浜松町・竹芝エリア

- ・狭域のラストワンマイルの移動をする前提で竹芝エリアの周遊性・東西の移動効率を向上。

②高輪・白金・白金台エリア

- ・出発地・目的地に近い場所で乗降可能で、細街路の通行に適した移動手段が提供されることで、課題が解決されると考えられる。

【課題解決に向けたグリーンスローモビリティの優位性】

- ・グリーンスローモビリティの「コンパクトさ」「乗降のしやすさや」といった特長が3方を海に囲まれた竹芝エリアの周遊性ならびに分断される東西の移動に大きく寄与する。
- ・「低速」であるという特長は、モビリティに乗りながら観光資源（ふ頭、東京タワーなど）や変革した竹芝エリアに触れることができるため、まちの再発見、魅力向上につながる。
- ・グリーンスローモビリティの「コンパクトさ」「乗降のしやすさや」「静音」といった特長はコミュニティバスでも通行できない細街路の住宅地における交通課題の解決に大きく寄与。
- ・「低速」であるという特長は運行中の情報提供や連動したプログラムと合わせることで地域の魅力の再発見に寄与する。
- ・「電動」による環境性の高さが港区が取り組む都市の低炭素化に寄与する。

2) 実証調査の概要

実証調査の実施概要を以下に整理する。

表 実証調査の実施概要（東京都港区）【浜松町・竹芝エリア】

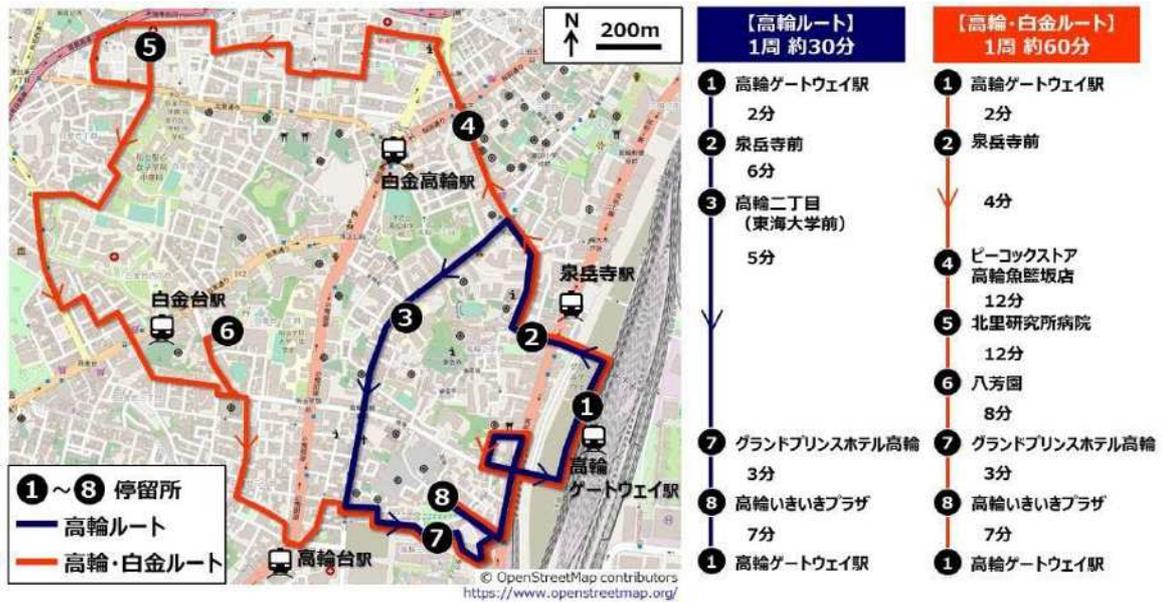
| | | |
|------|---------|---|
| 実施概要 | 実施期間 | 令和3年11月12日（金）～11月22日（月） （土日含む11日間運行） |
| | 運行ルート | 東京タワー～浜松町駅前～ホテルインターコンチネンタル東京ベイ（片道2.4km） |
| | 運行形態 | 予約制オンデマンド運行（乗降場所設定） |
| | 運行本数 | （予約状況による） |
| | 運行時間帯 | 10：00～16：00 |
| | 運転手 | 株式会社 km モビリティサービス |
| | 車庫 | 東京ポートシティ竹芝オフィスタワー内 |
| | 使用車両 | ESSJ カート（4人乗り）：2台 |
| 役割分担 | 自治体 | 港区街づくり支援部地域交通課 |
| | 地域組織 | 一般社団法人竹芝エリアマネジメント【運営】 |
| | 民間企業 | 東急不動産株式会社【運営】 |
| | 運行事業者 | 株式会社 km モビリティサービス【運行】 |
| | システム事業者 | MONET Technologies 株式会社【予約管理システム】 |



▲ルート図

表 実証調査の実施概要（東京都港区）【高輪・白金・白金台エリア】

| | | |
|------|---------|--|
| 実施概要 | 実施期間 | 令和3年11月24日（水）～12月6日（月） （土日含む13日間運行） |
| | 運行ルート | 高輪ルート（3.8km） 高輪・白金ルート（8.3km） |
| | 運行形態 | 定時定路線運行（事前予約制） |
| | 運行本数 | 高輪ルート：8便/日 高輪・白金ルート：3便/日 |
| | 運行時間帯 | 7:05～16:28 |
| | 運転手 | 株式会社 km モビリティサービス |
| | 車庫 | Tokyo Yard Building 駐車場 |
| | 使用車両 | ESSJ カート（4人乗り）：2台 |
| 役割分担 | 自治体 | 港区街づくり支援部地域交通課 |
| | 民間企業 | 東日本旅客鉄道株式会社【運営】 |
| | 運行事業者 | 株式会社 km モビリティサービス【運行】 |
| | システム事業者 | KDDI 株式会社【予約管理システム、車内コンテンツ配信】 |



▲ルート図

3) 実証調査の様子

【浜松町・竹芝エリア】



【高輪・白金・白金台エリア】



4) 広報・利用促進策の状況

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

【地域が実施した広報・利用促進策等】（浜松町・竹芝エリア）

- ・港区ホームページへ掲載、周知用チラシの配布
- ・区長定例記者会見
- ・プレス発表及び報道公開（一般社団法人竹芝エリアマネジメント、東急不動産株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、MONET Technologies 株式会社、株式会社 km モビリティサービス、KDDI 株式会社）
- ・愛宕二部地区連合町会（町会・自治会）、観光協会等への周知
- ・竹芝まちづくり協議会、竹芝エリマネ、関連企業等を通じた発信、告知（SNS 含む）
- ・施設サイネージによるPR（東京ポートシティ竹芝、ウォーターズ竹芝）
- ・取り上げられた記事やメディア等
住宅新報、日刊工業新聞、産経 Biz、品川経済新聞、yahoo ニュース、交通新聞社

▲ 地域が作成した広報資料

5) 実証調査の成果

(1) 利用者数

浜松町・竹芝エリアでは、運行日11日間の合計で延べ266人の利用があった。1日当たり利用者数は24.2人/日、1予約当たり利用者数は1.6人/便であった。高輪・白金・白金台エリアでは、運行日13日の合計で延べ427人の利用があった。1日当たり利用者数は32.8人/日、1便当たり利用者数は3.4人/便であった（日別利用者数の詳細は次頁に示す）。

高輪・白金ルートは、ルート長が長い、往復ルートではない等の理由から、利用者が少ないと考えられる。

表 利用者数等（東京都港区）【浜松町・竹芝エリア】

| | 利用者数 |
|------------|---------|
| 延べ利用者数 | 266人 |
| 1日当たり利用者数 | 24.2人/日 |
| 1予約当たり利用者数 | 1.6人/予約 |

表 利用者数等（東京都港区）【高輪・白金・白金台エリア】

| | 利用者数 | 内訳等 |
|-----------|---------|----------------------------------|
| 延べ利用者数 | 427人 | 高輪ルート：335人 高輪・白金ルート：92人 |
| 1日当たり利用者数 | 32.8人/日 | 高輪ルート：25.8人/日 高輪・白金ルート：7.1人/日 |
| 1便当たり利用者数 | 3.4人/便 | 高輪ルート：3.7人/便 高輪・白金ルート：2.6人/便 |

(2) 総走行距離と環境負荷軽減効果

期間中総走行距離は1,063.7台・kmであり、乗用車との比較によるグリーンスローモビリティ導入に伴うCO2削減効果は223kg-CO2であった。

表 総走行距離と環境負荷軽減効果（東京都港区）

| | |
|-------------------|-------------|
| 期間中総走行距離（回送は含まない） | 1,063.7台・km |
| CO2削減効果（乗用車との比較） | 223kg-CO2 |

【環境負荷軽減効果について】

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

表 利用実績（東京都港区）

【日別利用者数（浜松町・竹芝エリア）】

| 年月日 | 曜日 | 気象条件 | | | 乗降客数 | | | | | | 日別計 |
|------------|----|-------|-----------------|-----------------|------------|-----------|------------|------------------------------|---------------------|-------------------------------------|-----|
| | | 天気 | 最低 気温 (℃) | 最高 気温 (℃) | ①東京タ ワー | ②港区役 所 | ③浜松町 駅前 | ④ウォー ターズ竹 芝（メス ム東京） | ⑤東京 ポートシ ティ竹芝 | ⑥ホテル インター コンチネ ンタル東 京ベイ | |
| 2021/11/12 | 金 | 晴れ、曇り | 9.7 | 21.5 | 27 | 6 | 20 | 5 | 12 | 10 | 80 |
| 2021/11/13 | 土 | 晴れ | 8.6 | 18.4 | 20 | 3 | 15 | 7 | 10 | 9 | 64 |
| 2021/11/14 | 日 | 晴れ | 8.9 | 19.6 | 15 | 0 | 10 | 3 | 4 | 6 | 38 |
| 2021/11/15 | 月 | 晴れ | 9.5 | 20.4 | 16 | 3 | 17 | 2 | 1 | 7 | 46 |
| 2021/11/16 | 火 | 曇り、晴れ | 11.2 | 18.8 | 15 | 2 | 3 | 2 | 5 | 9 | 36 |
| 2021/11/17 | 水 | 曇り、晴れ | 9.8 | 17.6 | 11 | 4 | 11 | 2 | 8 | 6 | 42 |
| 2021/11/18 | 木 | 曇り | 9.6 | 17.4 | 0 | 14 | 0 | 42 | 0 | 0 | 56 |
| 2021/11/19 | 金 | 曇り、晴れ | 8.4 | 17.6 | 4 | 8 | 10 | 0 | 10 | 4 | 36 |
| 2021/11/20 | 土 | 晴れ | 8.3 | 18.7 | 20 | 5 | 15 | 7 | 7 | 14 | 68 |
| 2021/11/21 | 日 | 曇り | 9.4 | 15.8 | 10 | 0 | 3 | 3 | 0 | 4 | 20 |
| 2021/11/22 | 月 | 曇り、雨 | 11.9 | 16.6 | 16 | 1 | 12 | 0 | 3 | 14 | 46 |
| 実証調査期間合計 | | | | | 154 | 46 | 116 | 73 | 60 | 83 | 532 |

2021/11/18（木）は関係者の視察による利用のみ

【日別利用者数（高輪・白金・白金台エリア）】

| 年月日 | 曜日 | 気象条件 | | | 乗降客数 | | 日別計 |
|------------|----|-------|-----------------|-----------------|-----------|--------------|-----|
| | | 天気 | 最低 気温 (℃) | 最高 気温 (℃) | 高輪 ルート | 高輪・白金 ルート | |
| 2021/11/24 | 水 | 晴れ | 7.2 | 16.9 | 44 | 8 | 52 |
| 2021/11/25 | 木 | 晴れ | 6.0 | 18.5 | 46 | 20 | 66 |
| 2021/11/26 | 金 | 晴れ | 8.3 | 17.3 | 62 | 16 | 78 |
| 2021/11/27 | 土 | 晴れ | 7.6 | 13.8 | 30 | 22 | 52 |
| 2021/11/28 | 日 | 晴れ | 3.8 | 14.4 | 54 | 14 | 68 |
| 2021/11/29 | 月 | 晴れ、曇り | 4.0 | 13.6 | 40 | 10 | 50 |
| 2021/11/30 | 火 | 晴れ | 3.8 | 16.1 | 56 | 18 | 74 |
| 2021/12/1 | 水 | 雨、晴れ | 11.8 | 20.3 | 72 | 10 | 82 |
| 2021/12/2 | 木 | 晴れ | 6.1 | 13.8 | 58 | 18 | 76 |
| 2021/12/3 | 金 | 晴れ | 4.6 | 16.1 | 40 | 4 | 44 |
| 2021/12/4 | 土 | 晴れ | 5.1 | 14.9 | 40 | 22 | 62 |
| 2021/12/5 | 日 | 晴れ、曇り | 5.4 | 11.9 | 66 | 16 | 82 |
| 2021/12/6 | 月 | 曇り | 6.6 | 10.6 | 62 | 6 | 68 |
| 実証調査期間合計 | | | | | 670 | 184 | 854 |

(3) 利用者の特性・意向

地域が整理した利用者アンケート結果（回答数【浜松町・竹芝エリア】：174票、【高輪・白金・白金台：135票】）をもとに、利用者特性と評価・意向の概要を以下に整理する。

① 利用者の属性

【浜松町・竹芝エリア】

性別では「男性」70%、「女性」29%と男性の利用率が高くなっている。年齢は20歳代から60歳代まで幅広い年齢層での利用がみられる。また、6%の方が運転免許を所有しておらず、運転免許返納者（1%）を含めて7%となっている。

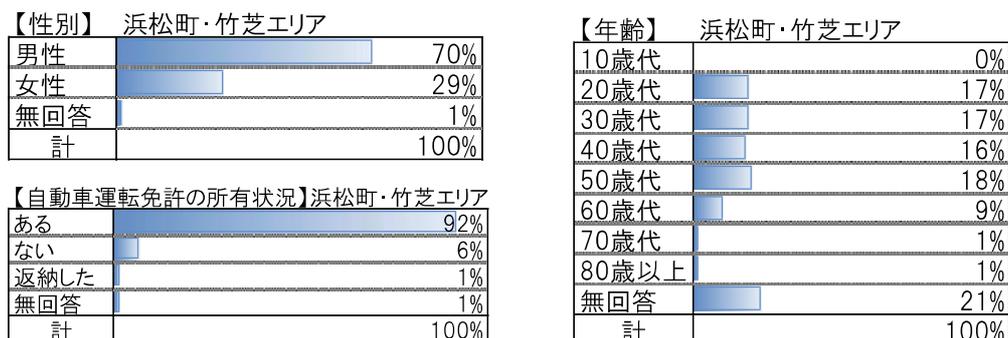


図 利用者の属性（東京都港区）【浜松町・竹芝エリア】

【高輪・白金・白金台エリア】

性別では「男性」33%、「女性」67%と女性の割合が高くなっている。年齢では60歳以上が約4割を占めている。

また、運転免許を所有していない人は24%となっており、運転免許返納者（11%）を含めて約4割となっている。

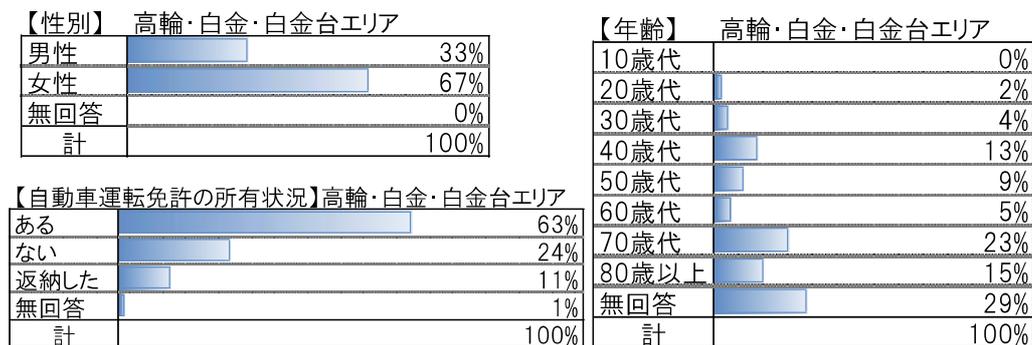


図 利用者の属性（東京都港区）【高輪・白金・白金台エリア】

② 利用理由・目的等

【浜松町・竹芝エリア】

利用理由では、「今までに無い乗り物で興味があるから」が最も多く59%を占めている。

利用目的では、「試しに利用した」が最も多く60%となっており、次いで「仕事」が21%となっている。普段の交通手段は「徒歩」が50%で最も多く、次いで「路線バス・電車」が20%となっている。

【グリーンスローモビリティの利用理由(複数回答)】浜松町・竹芝エリア

| | |
|-------------------|------|
| 目的地に行くのに便利だから | 12% |
| 低速で安全だから | 3% |
| 今までにない乗り物で興味があるから | 59% |
| 家族・友人等に誘われたから | 13% |
| 快適だから | 3% |
| その他 | 11% |
| 計 | 100% |

【グリーンスローモビリティの利用目的(複数回答)】浜松町・竹芝エリア

| | |
|----------------|------|
| 病院(通院・見舞等) | 0% |
| 日用品等の買い物 | 5% |
| 趣味・習い事 | 0% |
| 家族・親類の家 | 0% |
| 通勤・通学 | 5% |
| 仕事 | 21% |
| 暮らしの用事(役所・銀行等) | 7% |
| 試しに利用した | 60% |
| その他 | 2% |
| 計 | 100% |

【普段の交通手段(複数回答)】浜松町・竹芝エリア

| | |
|----------|------|
| 徒歩 | 50% |
| 車(同乗) | 5% |
| 車(自分で運転) | 5% |
| 路線バス・電車 | 20% |
| タクシー | 10% |
| 自転車 | 9% |
| シニアカー | 0% |
| その他 | 1% |
| 計 | 100% |

図 利用理由・目的等(東京都港区)【浜松町・竹芝エリア】

【高輪・白金・白金台エリア】

利用理由では、「プランの場所に行きたかったから」が最も多く59%を占めている。

普段の交通手段は「徒歩」が34%で最も多く、次いで「路線バス・電車」が33%となっている。

【グリーンスローモビリティの利用理由(複数回答)】高輪・白金・白金台エリア

| | |
|---------------------|------|
| プランの場所に行きたかったから | 30% |
| なんとなく、時間が余っていたから | 10% |
| 知らない場所に行ってみたかったから | 6% |
| 非公開・限定の場所に興味があったから | 18% |
| 配布されたしおりを見て | 12% |
| グリスロ車内で流れた店舗情報を見て | 2% |
| グリスロ走行中に目に入ったから | 2% |
| 事前に知人にその場所を勧められたから | 4% |
| グリスロ乗車中に同乗者に教えてもらった | 1% |
| 事前にインターネット・SNSで調べて | 4% |
| その他 | 10% |
| 計 | 100% |

【普段の交通手段(複数回答)】高輪・白金・白金台エリア

| | |
|----------|------|
| 徒歩 | 34% |
| 車(同乗) | 4% |
| 車(自分で運転) | 6% |
| 路線バス・電車 | 33% |
| タクシー | 9% |
| 自転車 | 13% |
| シニアカー | 0% |
| その他 | 1% |
| 計 | 100% |

図 利用理由・目的等(東京都港区)【高輪・白金・白金台エリア】

③ 利用満足度

【浜松町・竹芝エリア】

グリーンスローモビリティの乗車空間の快適性をみると、約5割の人が「満足」「どちらかといえば満足」と回答している。

【乗車空間の快適性】浜松町・竹芝エリア

| | |
|------------|------|
| 満足 | 22% |
| どちらかといえば満足 | 27% |
| どちらでもない | 9% |
| どちらかといえば不満 | 6% |
| 不満 | 1% |
| 無回答 | 35% |
| 計 | 100% |

図 乗車空間の快適性（東京都港区）【浜松町・竹芝エリア】

【高輪・白金・白金台エリア】

利用満足度について4割の人が「満足」と回答しており、「どちらかといえば満足」を含めると約8割を占め、利用者のお大半の人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】高輪・白金・白金台エリア

| | |
|------------|------|
| 満足 | 40% |
| どちらかといえば満足 | 39% |
| どちらでもない | 8% |
| どちらかといえば不満 | 7% |
| 不満 | 1% |
| 無回答 | 6% |
| 計 | 100% |

図 利用満足度（東京都港区）【高輪・白金・白金台】

④ 地域にとっての必要性

グリーンスローモビリティの地域にとっての必要性については、「必要」、「運行方法・内容を見直せば必要」、「将来的には必要」を合わせると約7割の人が「必要」と回答しており、期待の高さがうかがえる。

【グリーンスローモビリティは地域に必要なか(複数回答)】浜松町・竹芝エリア

| | |
|-------------|------|
| 必要 | 33% |
| 運行内容を見直せば必要 | 13% |
| 将来的には必要 | 21% |
| 必要ない | 3% |
| その他 | 5% |
| 無回答 | 26% |
| 計 | 100% |

図 地域にとっての必要性（東京都港区）【浜松町・竹芝エリア】

⑤ 有料となった場合の利用意思等

【浜松町・竹芝エリア】

有料となった場合の利用意向をみると50%が「利用する」と回答している。有料になった場合、望まれる金額は「100円/回」が約半数（47%）を占め、次いで「200円/回」が22%、「300円/回」が9%を占めている。「100円/回」であれば、月1回以上の利用が約6割を占めている。「300円/回」となると「利用しない」が28%を占めている。

【有料の場合の利用意思】浜松町・竹芝エリア

| | | |
|-------|--|------|
| 利用する | | 50% |
| 利用しない | | 4% |
| わからない | | 25% |
| 無回答 | | 21% |
| 計 | | 100% |

【有料の場合の利用額】浜松町・竹芝エリア

| | | |
|--------|--|------|
| 100円/回 | | 47% |
| 200円/回 | | 22% |
| 300円/回 | | 9% |
| 400円/回 | | 2% |
| 500円/回 | | 0% |
| 600円/回 | | 0% |
| 無回答 | | 19% |
| 計 | | 100% |

【利用頻度：100円/回の場合】浜松町・竹芝エリア

| | | |
|-------|--|------|
| 毎日 | | 13% |
| 週2～3回 | | 18% |
| 週1回 | | 15% |
| 月2～3回 | | 5% |
| 月1回 | | 10% |
| 利用しない | | 3% |
| 無回答 | | 36% |
| 計 | | 100% |

【利用頻度：200円/回の場合】浜松町・竹芝エリア

| | | |
|-------|--|------|
| 毎日 | | 3% |
| 週2～3回 | | 10% |
| 週1回 | | 21% |
| 月2～3回 | | 3% |
| 月1回 | | 3% |
| 利用しない | | 21% |
| 無回答 | | 41% |
| 計 | | 100% |

【利用頻度：300円/回以上の場合】浜松町・竹芝エリア

| | | |
|-------|--|------|
| 毎日 | | 3% |
| 週2～3回 | | 0% |
| 週1回 | | 5% |
| 月2～3回 | | 15% |
| 月1回 | | 8% |
| 利用しない | | 28% |
| 無回答 | | 41% |
| 計 | | 100% |

図 有料になった場合の利用意思等（東京都港区）【浜松町・竹芝エリア】

【高輪・白金・白金台エリア】

有料となった場合の利用意向をみると59%が「利用する」、30%が「わからない」と回答している。有料になった場合、望まれる金額は「100円/回」が67%を占め、次いで「200円/回」が23%を占めている。

【有料の場合の利用意思】高輪・白金・白金台エリア

| | | |
|-------|--|------|
| 利用する | | 59% |
| 利用しない | | 10% |
| わからない | | 30% |
| 無回答 | | 1% |
| 計 | | 100% |

【有料の場合の利用額】高輪・白金・白金台エリア

| | | |
|--------|--|------|
| 無料 | | 3% |
| 100円/回 | | 63% |
| 200円/回 | | 23% |
| 300円/回 | | 2% |
| 400円/回 | | 1% |
| その他 | | 3% |
| 無回答 | | 4% |
| 計 | | 100% |

図 有料になった場合の利用意思等（東京都港区）【高輪・白金・白金台エリア】

(4) 関係者の評価（効果・課題）

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

① 利用者からみた効果・課題

【効果】

（浜松町・竹芝エリア）

- ・徒歩や自転車の近距離移動の代替として適しており、観光の魅力アップにつながる。
- ・車両について乗車前は低速であることを不安視していたが、実際に乗ったところ不安に感じることはなかった、眺めが良かった。

（高輪・白金・白金台エリア）

- ・開放的な車両であったことから、普段と違った目線で景色を楽しめたとの感想が多くあり、交通手段としての役割だけでなく、街を楽しむためのツールとしての期待。
- ・地域の課題として狭い道路が多いこと、坂道が多いことで路線バス等の公共交通が導入しにくい地域であることを改めて認識できた

【課題】

（浜松町・竹芝エリア）

- ・乗り場がわかりにくい、予約方法が複雑だったといったシステム上の課題がある
- ・車両について、時速20キロは交通の流れに影響を与えるのではないかと
- ・季節のいい時期や雨天以外での利用、免許返納者が多いエリアで有効、近距離での移動に適しているといった条件付きでの実施ならよい

（高輪・白金・白金台エリア）

- ・風や雨があるときに心配、荷物を落とさないか注意が必要、カーブのときにシートがずれる、他の自動車が横にくると怖いといった車両に対する課題を多くあげた。
- ・地域を知ることや乗車する楽しさなどの非日常を感じるツールとして有効であるが、日常使いには課題がある。
- ・高齢の方には予約が難しい、車内アナウンスとして運転手の声が聞き取りづらくタブレットの表示だけでは分かりにくい
- ・狭い道路を走行するので自転車の飛び出しに注意する必要があり、カーブミラーを増設するなどの対策が必要

② 運行管理者・運転手からみた効果・課題

【効果】

- ・運転手と利用者との距離が近いと、利用者との会話や、利用者が楽しんでいる様子が身近に感じられ、運転手と利用者の良好なコミュニケーションの形成につながっている。
- ・観光としての需要があること、高低差がある狭い路地での高齢者向けの移動手段としては有効であった。

【課題】

- ・車両の改善点としては、パワーステアリングの導入、バックモニターの設置、ルームミラーのサイズを大きくする、足元にヒーターを設置、防風雨・防寒対策の充実がある。
- ・狭隘な道路も多く、工事等があった場合に通行に支障が出た、低速走行のため後続車の列ができ、プレッシャーを感じるがあったのでルートの設定をあらためて検討する必要がある。
- ・浜松町・竹芝エリアの場合、15分前までの予約が可能のため走行中での対応は注意を要したので予約のしかたをあらためて検討する必要がある。

③ 自治体の感想等（地域課題への貢献について）

- ・今回の実証実験では車両が4人乗りのカートタイプであったため、特にコミュニティバスでは走行できない高輪・白金・白金台エリアの狭隘な道路を走行するには、適していた。
- ・浜松町・竹芝エリアでは、ビジネスマンや来街者の利用が多く、通常、竹芝周辺から浜松町、東京タワー方面へ徒歩で移動しているビジネスマン、来街者の東西移動の回遊性向上、観光客への周知などによる観光利用にも寄与することが期待できる。
- ・利用者の約8割が、行動範囲が広がったと感じ、約7割が街での新たな発見があったと回答しており、普段は移動手段がない等で行けないところへの移動支援、外出機会の創出につながった。
- ・グリスロが20km以下の走行でも想像よりも早いと感じることや、電気で走行するため環境にも配慮され、脱炭素社会への向けた貢献できる車両として期待できる。
- ・今回の実証実験では、4人乗りのカートタイプであったため、乗車数に限界があり、本格実施に当たっては、グリーンスローモビリティ以外のモビリティの選択を含め、採算性も配慮した検討が必要。
- ・今後も、新たなモビリティによる地域交通での可能性について、検討が必要。