

5. 実証事業の検証 C02 削減効果の検証ならびに環境配慮行動に繋がる取り組み

5. 実証事業の検証 CO2 削減効果の検証ならびに環境配慮行動に繋がる取り組み

<1. CO2 削減効果の検証ならびに環境配慮行動に繋がる取り組み>

1-1.目的

本業務の主な内容はグリーンスローモビリティ（以下、「GSM」という。）導入後の CO2 削減効果の検証業務である。CO2 削減量を把握することはもちろんのこと、それが GSM 導入による環境意識の高まりなど、どのような住民意識の変革によってもたらされたのかを解析・評価する。

また、GSM 利用を環境意識面から促進し、住民意識変革のための環境行動を支援するための効果的施策は何なのかについても、同時に検討・実施するものである。

なお、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、GSM「クルクル」の運行は 2020 年 3 月より 2020 年 10 月初旬まで休止、2020 年 10 月 12 日から 2021 年 1 月 11 日まで新型コロナウイルス感染防止の対策（※）を講じたうえで運行再開となった。そのため、この期間は、運行頻度や乗車定員を変更した上での運行となっている。また、2021 年 1 月中旬以降は新型コロナウイルスの感染再拡大のため再び運行休止となっている。

（※）新型コロナウイルス感染防止の対策 [抜粋]

- ・運行頻度を週 1 回（毎週月曜日の午前中のみ）に変更
- ・乗車定員を 1 名に変更（ご家族は同乗可）
- ・利用予約を電話もしくは事務所（コノミヤ南花台店 1 階）での対面受付に限定 等

1-2.現状把握

【目的】

南花台地区に居住する住民の移動実態及び環境意識の現状を把握することを目的に、住民を対象としたアンケート調査を実施した。2019 年度中に 2 回実施しており、2020 年度は第 3 回アンケートとして 1 回実施した。

【内容】

調査方法

アンケート調査は関西大学・社会学部が「各戸ポスト投函－郵送回収」方式で実施した。調査対象者は、南花台の約 3,500 世帯に対して世帯ランダムサンプリングにより選定、それぞれの配布数は 1,000 ケースである。アンケート票は自記入式とし、一部のヒアリング項目を除き、「選択方式（「○」をつける）」や「数字の記載」など負担をかけないようにシンプルな構成・内容とした。世帯内の 18 歳以上であれば誰でも回答可という方式をとった。

関西大学・社会学部より調査結果を入手後、自家用車の保有・利用状況や環境配慮行動に対する意

識といった環境関連項目や新型コロナウイルス収束後の「クルクル」利用意向について解析・評価を実施した。

調査時期

第1回： 2019年12月（※12月13日配布～12月23日返送期限）

第2回： 2020年3月（※3月6日配布～3月16日返送期限）

第3回： 2021年2月（※2月5日配布～2月15日返送期限）

回収数

各回の配布数 1,000 ケースに対し、以下のとおりの回収数であった。「各戸ポスト投函－郵送回収」方式としては高い回収率である。

第1回： 423 ケース（回収率 42.3%）

第2回： 397 ケース（回収率 39.7%）

第3回： 396 ケース（回収率 39.6%）

【結果】

アンケート結果の詳細は次頁以降のとおりである。なお、次頁以降では各問の回答者をベースとした割合を示している。前項目「回収数」に記載のケースとの差は無回答者の数となる。条件に合致した場合のみ対象となる問については、その旨を記載している。また、次頁以降では設問文や選択肢を短縮した形で表記している。無回答者も含む回答者数の分布や、アンケート票で用いた設問文と選択肢の詳細については、＜参考資料1＞を参照されたい。

1. アンケート回答者の性別・年代・居住エリア

アンケート回答者の性別・年代・居住エリアについて図1～3に示す。性別では女性の占める割合が高く、回答者の約6割が女性であった。また、年代では60代と70代の占める割合が高く、60代以上が約8割～9割となっており、回答者のほとんどが高齢者であった。居住エリア（丁目）の分布は図3のとおりであった。

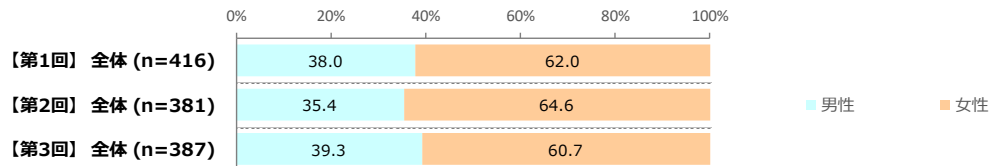


図1 アンケート回答者の性別 [※回答者ベース]

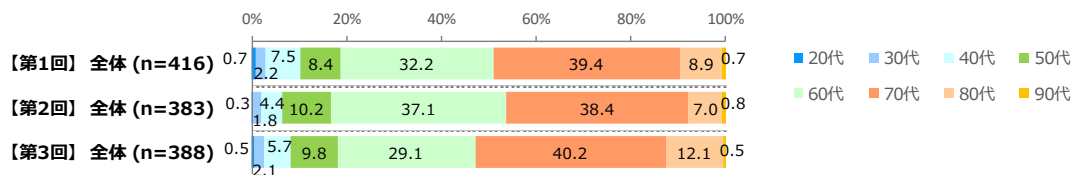


図2 アンケート回答者の年代 [※回答者ベース]

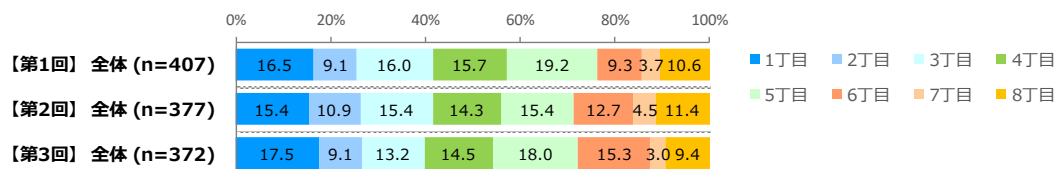


図3 アンケート回答者の居住エリア（丁目） [※回答者ベース]

2. 自家用車の保有状況

自家用車の保有状況を図 4～6 に示す。全体では、「自家用車を保有（自由に使用可＋使用不可の場合あり）」している世帯は 9 割に近く、ほとんどの世帯が自家用車を保有している。「自家用車の保有なし」世帯は 1 割強である。男女別では、女性で「自家用車を保有（使用不可の場合あり）」の割合が高め。年代別では、80 代・90 代では「自家用車の保有なし」世帯が第 3 回アンケートの結果では約 4 割であり、70 代から 80 代にかけて自家用車を手放していることがうかがえる結果である。

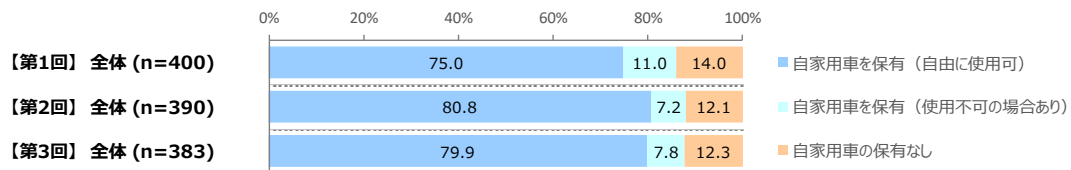


図 4 自家用車の保有状況 [※回答者ベース]

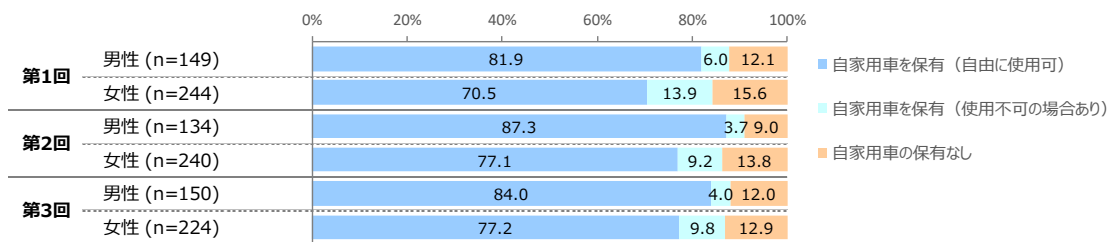


図 5 自家用車の保有状況（男女別）[※回答者ベース]

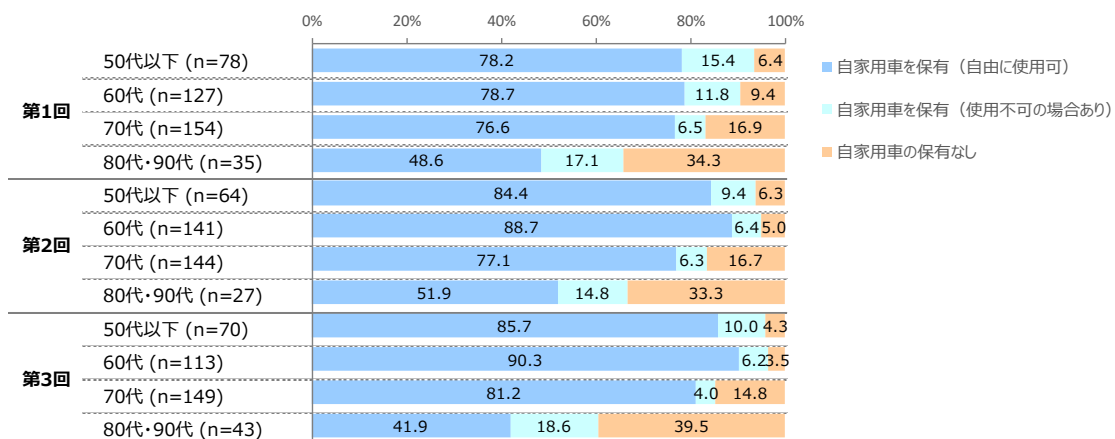


図 6 自家用車の保有状況（年代別）[※回答者ベース]

3. 最も多く利用している自家用車の種類（※自家用車保有の場合のみ回答）

最も多く利用している自家用車の種類について、図 7～9 に示す。全体では「普通自動車」が約半数を占めており、「軽自動車」「ハイブリッド自動車」の順に多い。これら 3 種類の合計で 100% に近い。男女別では、女性の方が「軽自動車」の割合が高く、年代別では、60 代と 70 代で「ハイブリッド自動車」の割合が高い傾向がみられる。

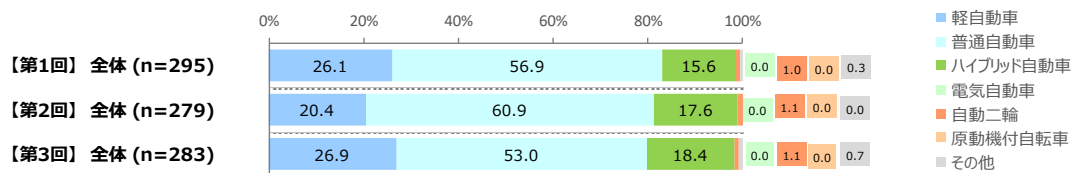


図 7 最も多く利用している自家用車の種類 [※回答者ベース]

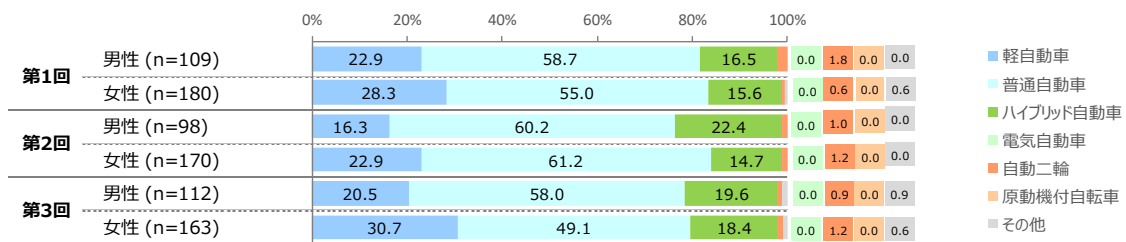


図 8 最も多く利用している自家用車の種類（男女別）[※回答者ベース]

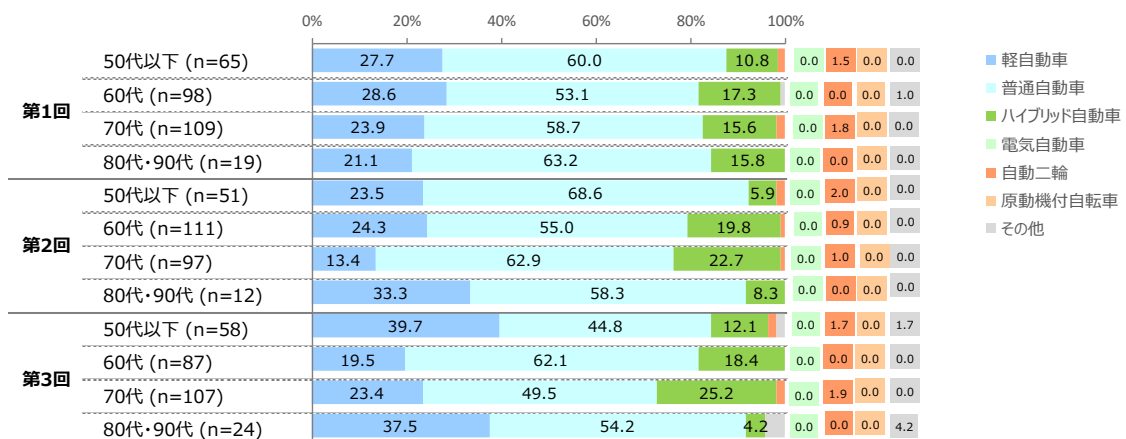


図 9 最も多く利用している自家用車の種類（年代別）[※回答者ベース]

4. 自家用車の1ヵ月あたりの燃料費（※自家用車保有の場合のみ回答）

自家用車の1ヵ月あたりの燃料費について、図10～12に示す。全体では「4千～7千円」の割合が最も高く、次いで「1千～4千円」となっている。第1回～第3回の結果を比較すると、「7千～1万円」の割合が2割前後から1割程度に減少、「1千円未満～7千円」までの層が増加している。新型コロナウイルスにより在宅率が高まり、自家用車で外出機会が少なくなったことの影響が考えられる。年代別では、50代以下では「1万円以上」の割合が高く、年代が上がるほど燃料費が下がる傾向がみられる。

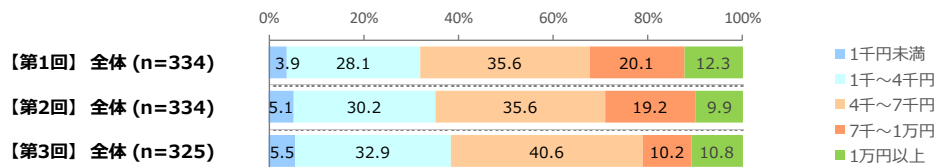


図10 自家用車の1ヵ月あたりの燃料費 [※回答者ベース]

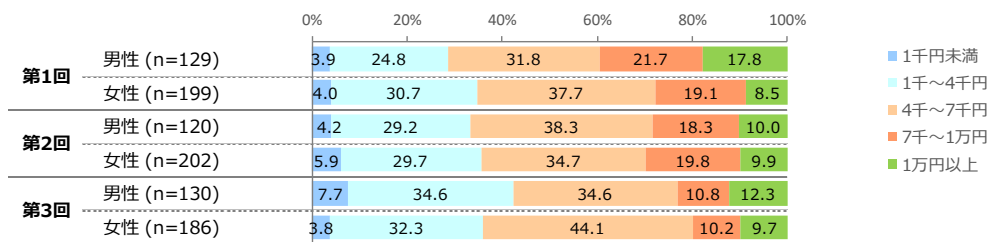


図11 自家用車の1ヵ月あたりの燃料費（男女別） [※回答者ベース]

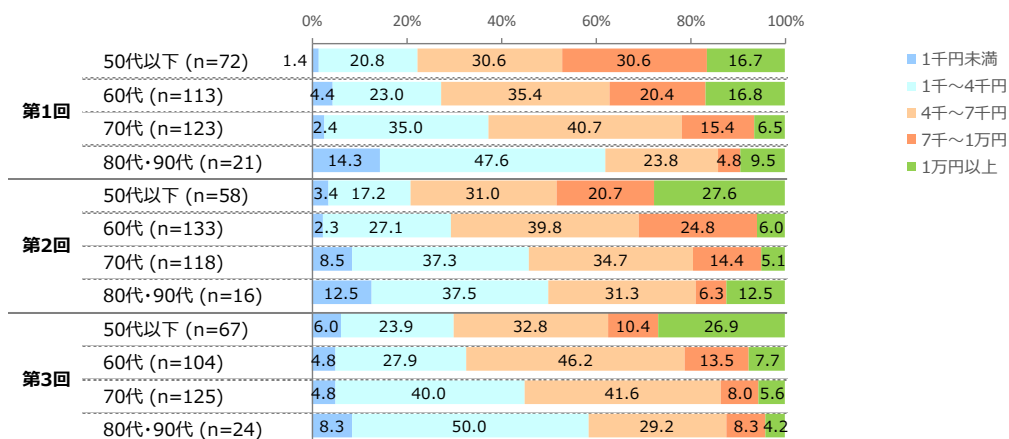


図12 自家用車の1ヵ月あたりの燃料費（年代別） [※回答者ベース]

5. 自家用車の1ヵ月あたりの走行距離（※自家用車保有の場合のみ回答）

自家用車の1ヵ月あたりの走行距離について、図13～15に示す。全体では、「20～100km」と「300km以上」の割合が3割程度と高い結果となっている。男女別では、男性では「300km以上」、女性では「20～100km」の割合が高く、傾向の違いがみられる。年代別では、60代までの層で「300km以上」の割合が高い。

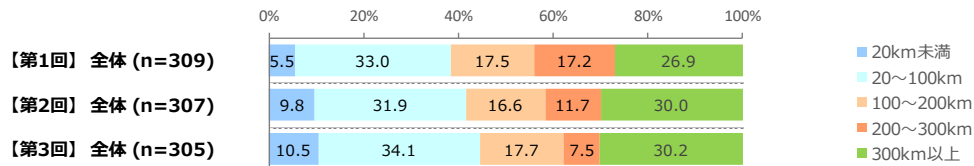


図13 自家用車の1ヵ月あたりの走行距離 [※回答者ベース]

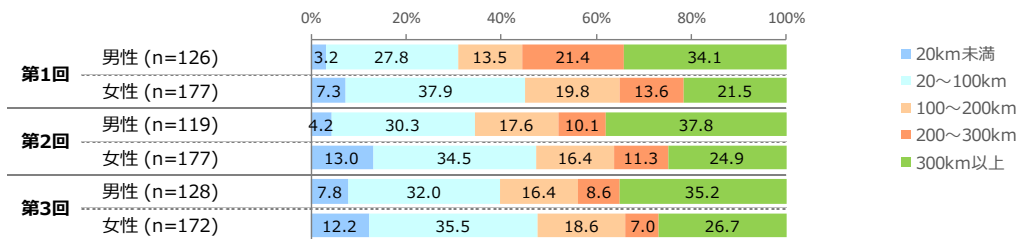


図14 自家用車の1ヵ月あたりの走行距離（男女別）[※回答者ベース]

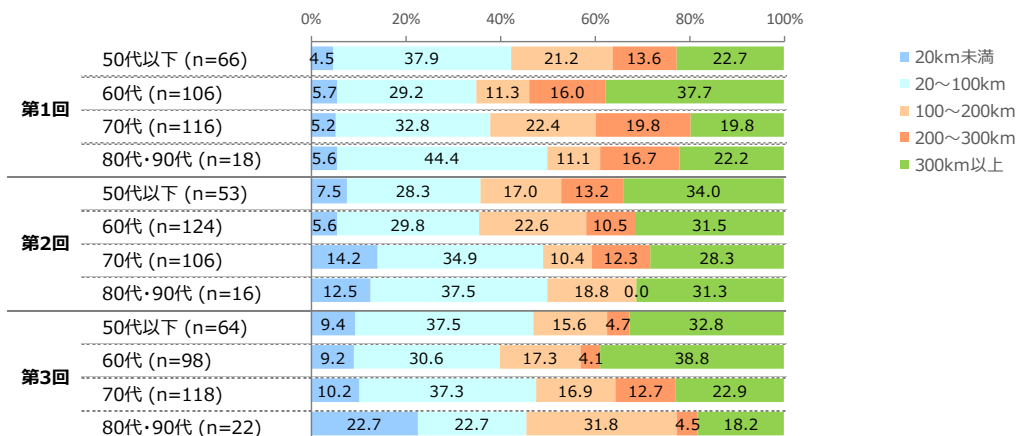


図15 自家用車の1ヵ月あたりの走行距離（年代別）[※回答者ベース]

6. 省エネへの取り組み状況

省エネへの取り組み状況について、図16～18に示す。全体では「取り組んでいる」が半数以上を占めており、「積極的に取り組んでいる」とあわせると約7割という結果である。第1回～第3回の結果を比較すると、「積極的に取り組んでいる＋取り組んでいる」の割合は徐々に増加しているようである。男女別では、女性の方が「積極的に取り組んでいる」の割合が高めであり、年代別では、年代が上がるほど「取り組んでいる」の割合が高くなっている。

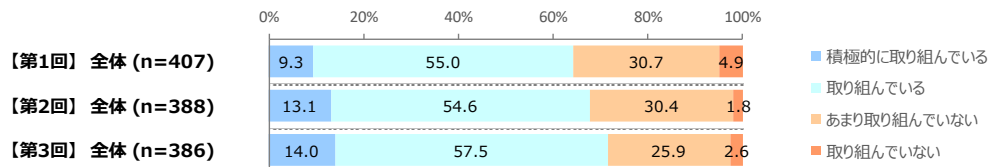


図16 省エネへの取り組み状況 [※回答者ベース]

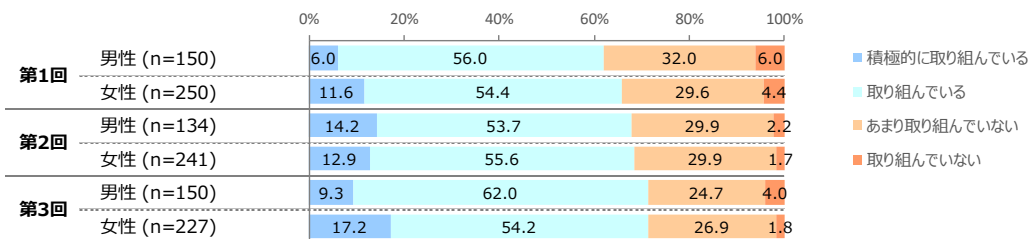


図17 省エネへの取り組み状況（男女別）[※回答者ベース]

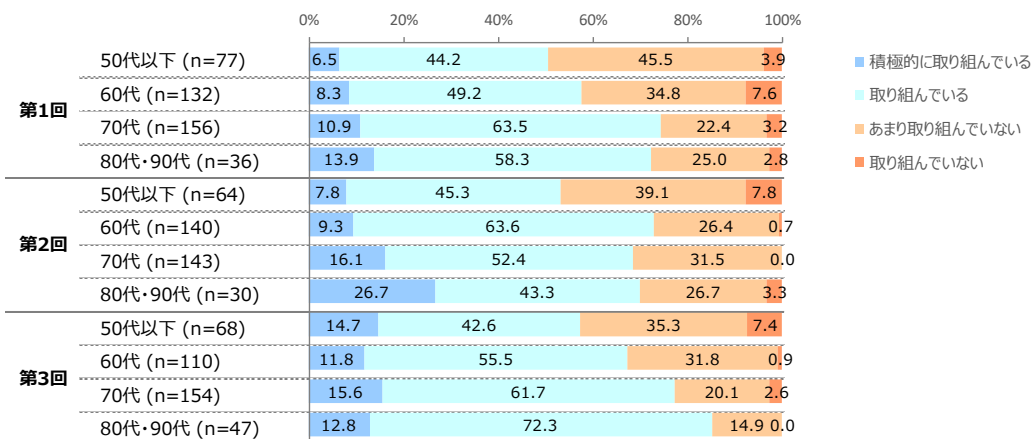


図18 省エネへの取り組み状況（年代別）[※回答者ベース]

7. マイバッグ利用の取り組み状況

マイバッグ利用の取り組み状況について、図 19～21 に示す。2020 年 7 月からのレジ袋有料化の前後で結果に違いが見られた。全体では、「積極的に努めている」の割合が第 1 回・第 2 回（レジ袋有料化前）の 2 割前後から第 3 回（レジ袋有料化後）では約 4 割に増加、「積極的に努めている＋努めている」をあわせると約 9 割を占める結果となっている。レジ袋有料化前にみられた男女差も、有料化後は「積極的に努めている＋努めている」では差が小さくなっている。また、どの年代も「積極的に努めている＋努めている」は約 9 割となっているが、80 代・90 代で「積極的に努めている」の割合が他の年代よりも低い。

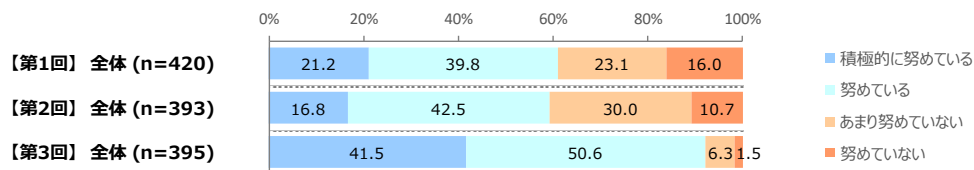


図 19 マイバッグ利用の取り組み状況 [※回答者ベース]

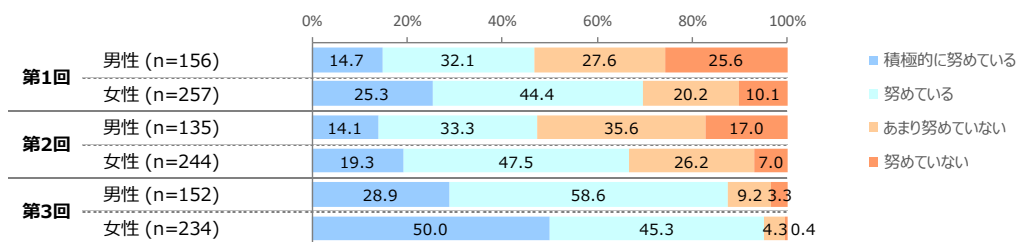


図 20 マイバッグ利用の取り組み状況（男女別）[※回答者ベース]

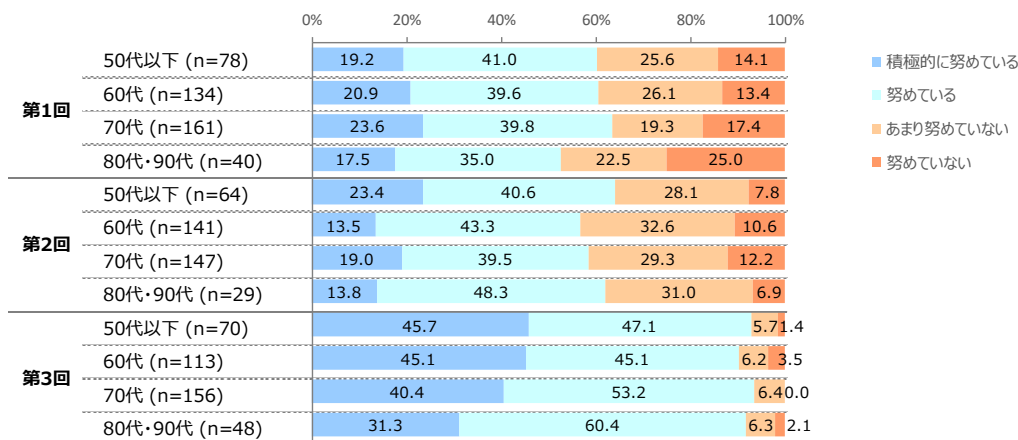


図 21 マイバッグ利用の取り組み状況（年代別）[※回答者ベース]

8. ごみの分別・リサイクルへの取り組み状況

ごみの分別・リサイクルへの取り組み状況について、図 22～24 に示す。全体では「積極的に努めている＋努めている」が約 9 割を占めており、ごみの分別・リサイクルへの意識が高いことがうかがえる。年代が上がるほど「積極的に努めている」の割合が高い傾向である。

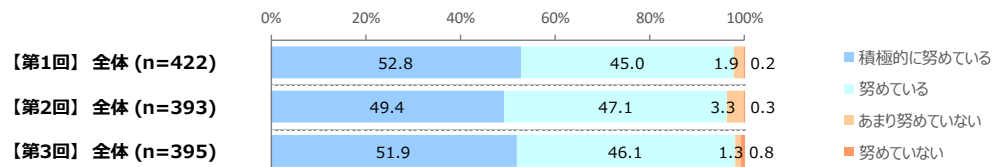


図 22 ごみの分別・リサイクルへの取り組み状況 [※回答者ベース]

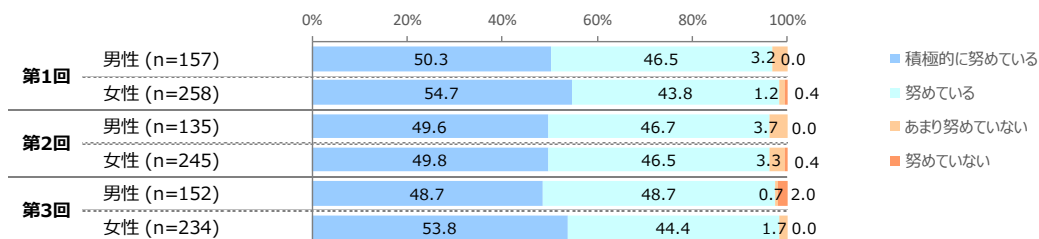


図 23 ごみの分別・リサイクルへの取り組み状況（男女別）[※回答者ベース]

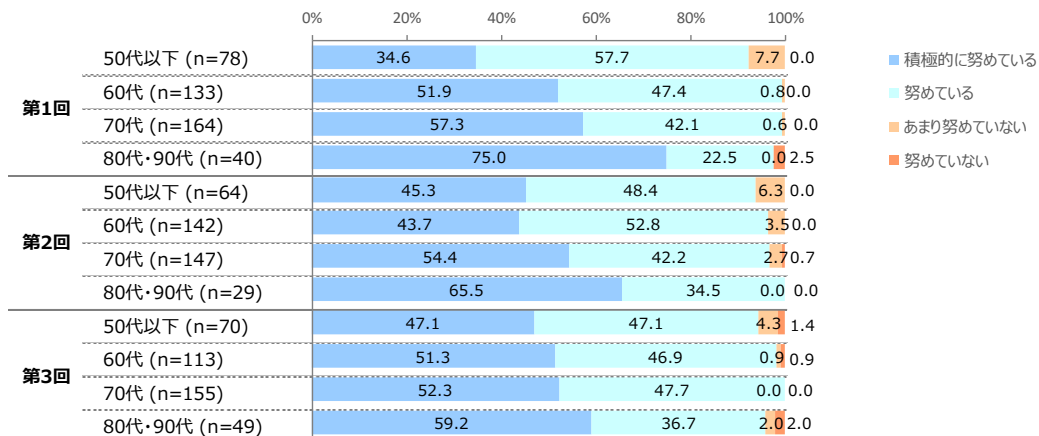


図 24 ごみの分別・リサイクルへの取り組み状況（年代別）[※回答者ベース]

9. 新型コロナ収束後の「クルクル」利用頻度見込み（※第3回のみ聴取）

新型コロナ収束後の「クルクル」利用頻度見込みについて、図 25～27 に示す。全体では、「利用したくない」が7割半ばと大半を占めており、「週に1回以上～年に数回程度利用したい」をあわせると2割半ばという結果となっている。男女別では、男性の方がやや利用意向のある人が多く、「週に1回以上～年に数回程度利用したい」で約3割。年代別では特に80代・90代で利用意向のある人が多く、約半数が「週に1回以上～年に数回程度利用したい」としている。80代・90代は「自家用車の保有なし」が約4割と他の年代よりも多いことから、他の年代と比べて高い需要があると考えられる。

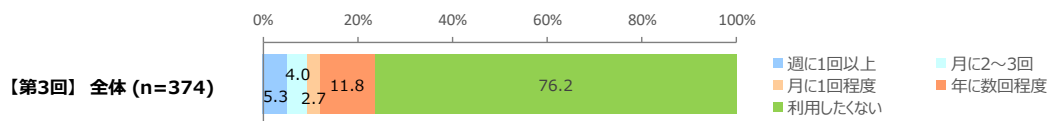


図 25 新型コロナ収束後の「クルクル」利用頻度見込み [※回答者ベース]

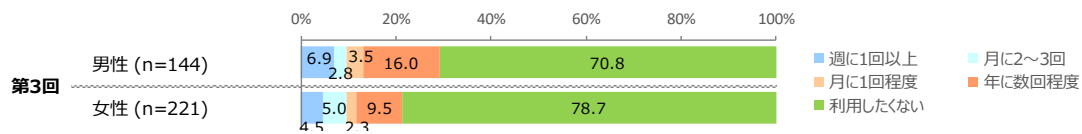


図 26 新型コロナ収束後の「クルクル」利用頻度見込み（男女別）[※回答者ベース]

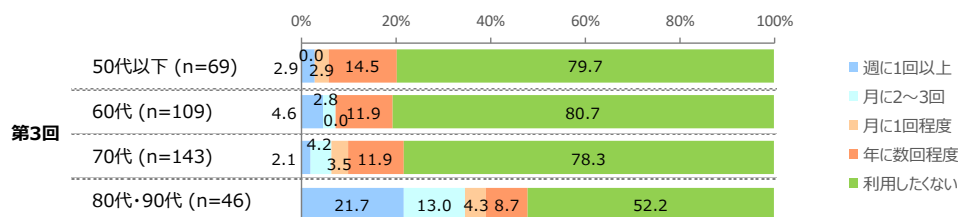


図 27 新型コロナ収束後の「クルクル」利用頻度見込み（年代別）[※回答者ベース]

10. 新型コロナ収束後の「クルクル」利用目的（※第3回のみ聴取）

（※利用意向ありの場合のみ回答）

新型コロナ収束後の「クルクル」利用目的について、図 28～30 に示す。全体では、「買い物」の割合が最も高く、「公共施設」が次いでいる。男女別では、男性では「通院」「外食」、女性で「サークルなどへの参加」も高めである。

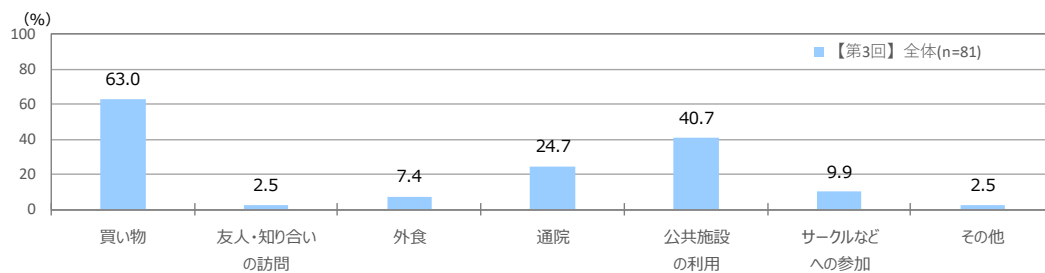


図 28 新型コロナ収束後の「クルクル」利用目的 [※回答者ベース]

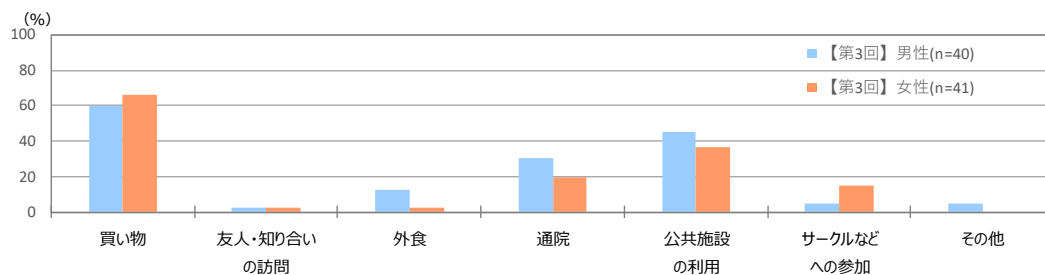


図 29 新型コロナ収束後の「クルクル」利用目的（男女別） [※回答者ベース]

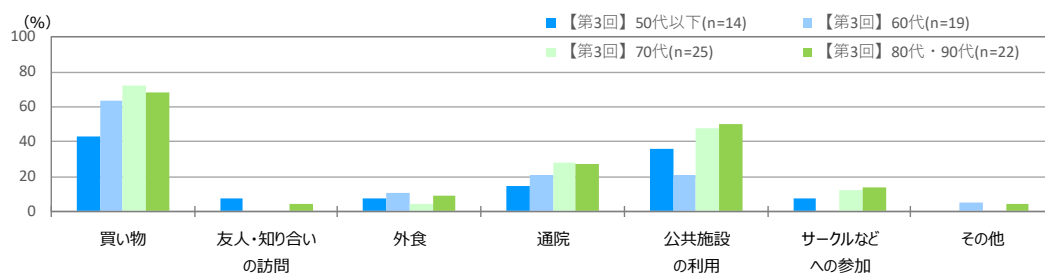


図 30 新型コロナ収束後の「クルクル」利用目的（年代別） [※回答者ベース]

11. 新型コロナ収束後「クルクル」を利用しない場合の移動手段（※第3回のみ聴取）

（※利用意向ありの場合のみ回答）

新型コロナ収束後「クルクル」を利用しない場合の移動手段について、図 31～33 に示す。全体では「徒歩」の割合が最も高く、「自家用車」が次いでいる。年代別では 70 代以上で「自家用車」の割合が少なくなり、「徒歩」や「バス」「タクシー」の割合が高くなっている。特に 80 代・90 代は「自家用車の保有なし」が約 4 割と他の年代よりも多いことや体力的な面からも、自宅から利用できる「タクシー」利用のケースが出ているのではないかと推測される。

なお、マイカー等からの転換率は、「クルクル」利用意向者のうち、「自家用車」「タクシー」「バス」からの転換の割合を「クルクル」利用頻度で重みづけして算出し、29.7%となった。

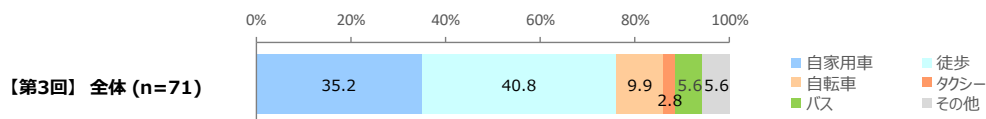


図 31 新型コロナ収束後「クルクル」を利用しない場合の移動手段 [※回答者ベース]

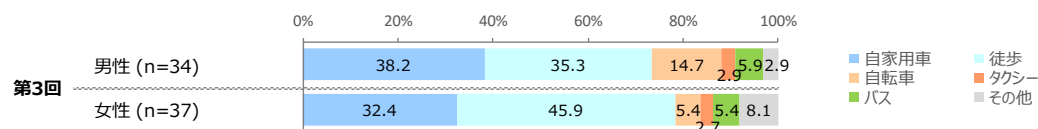


図 32 新型コロナ収束後「クルクル」を利用しない場合の移動手段（男女別）[※回答者ベース]

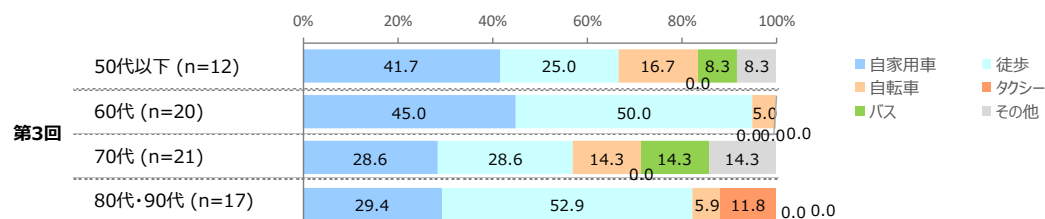


図 33 新型コロナ収束後「クルクル」を利用しない場合の移動手段（年代別）[※回答者ベース]

12. 新型コロナ収束後に「クルクル」を利用したくない理由（※第3回のみ聴取）

（※利用意向なしの場合のみ回答）

新型コロナ収束後に「クルクル」を利用したくない理由について、図 34～36 に示す。全体では「自分自身で移動できる」の割合が約 8 割と最も高く、「なるべく歩きたい」が次いでいる。年代別では、年代が上がるほど「なるべく歩きたい」の割合が高くなっている。

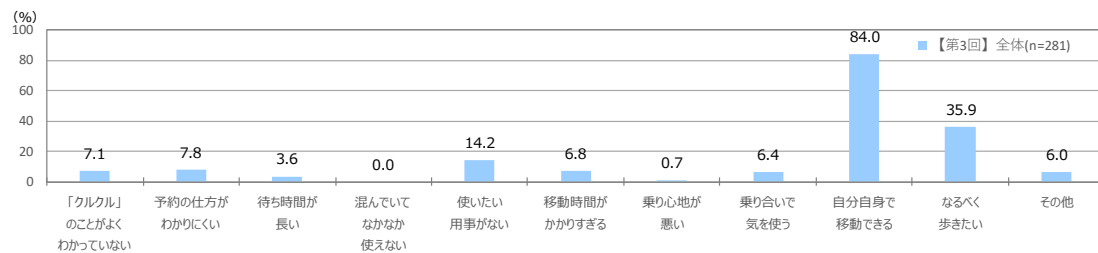


図 34 新型コロナ収束後に「クルクル」を利用したくない理由〔※回答者ベース〕

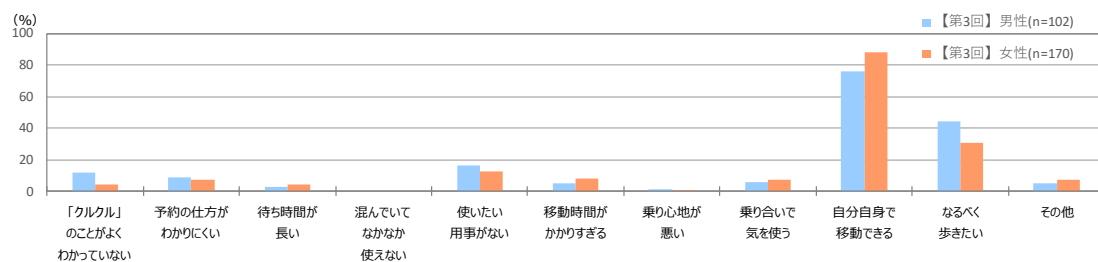


図 35 新型コロナ収束後に「クルクル」を利用したくない理由（男女別）〔※回答者ベース〕

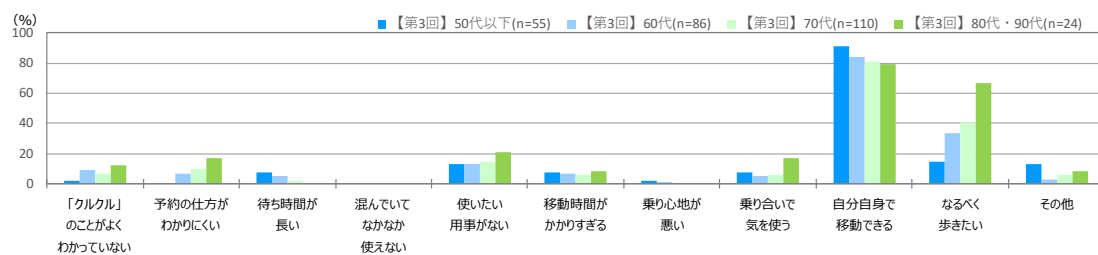


図 36 新型コロナ収束後に「クルクル」を利用したくない理由（年代別）〔※回答者ベース〕

1-3. クルクル利用促進に向けた検討調査

①GSM 交通社会実験中のアンケート分析

【目的】

GSM「クルクル」の利用実態や、マイカー等から「クルクル」への利用転換率の把握、更なる利用促進施策検討に資する情報を得ることを目的に、「クルクル」利用者を対象としたアンケート調査を実施した。

【内容】

調査方法

2019 年度は「クルクル」乗車時に配布したアンケートに自記入式で回答いただく方式をとったが、2020 年度は新型コロナウイルス感染防止の観点から乗車時のアンケート配布は行わず、社会福祉協議会の協力のもと電話による聞き取り調査を 1 回実施した。調査対象者は 2020 年度の運行期間（2020 年 10 月 12 日～2021 年 1 月 11 日）に「クルクル」に 1 回以上乗車した人として社会福祉協議会にて抽出、計 20 名を対象に 14 名から回答を得た。なおご家族（ご夫婦）の場合はいずれか 1 名を対象とした。また、回答者負担の観点から、乗車回数と乗車目的については「クルクル」予約受付・乗車時の情報（社会福祉協議会まとめ）を活用している。

調査時期

2021 年 2 月 12 日～2 月 19 日に架電

【結果】

アンケート結果の詳細は次頁以降のとおりである。なお、次頁以降では各問の回答者の数を示している。合計が 14 名にならない場合の差は無回答者の数となる。また、次頁以降では設問文や選択肢を短縮した形で表記している。無回答者も含む回答者数の分布や、アンケート票で用いた設問文と選択肢の詳細については、＜参考資料 2＞を参照されたい。

1. 回答者の性別・年代

回答者の性別・年代について、図 37～38 に示す。回答者の性別は、女性が 11 人、男性が 3 人であった。年代は全員が 60 代以上で、60 代～70 代が 7 人、80 代以上が 7 人となっている。

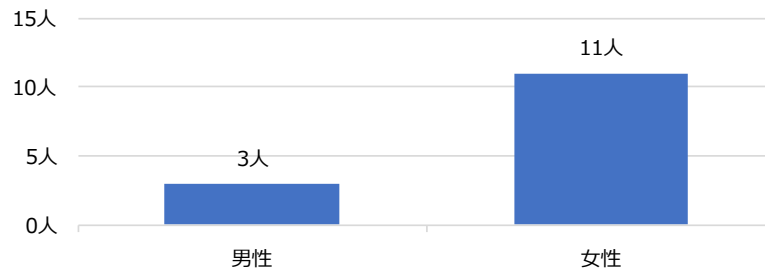


図 37 アンケート回答者の性別 [※回答者の実数]

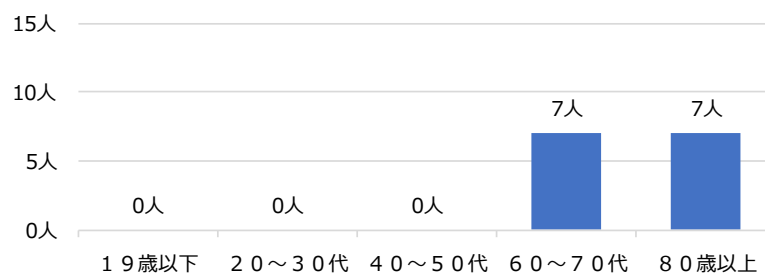


図 38 アンケート回答者の年代 [※回答者の実数]

2. 「クルクル」の利用回数 (※「クルクル」予約受付・乗車時の情報より)

2020 年度の運行期間中 (2020 年 10 月 12 日～2021 年 1 月 11 日) の「クルクル」利用回数について、図 39 に示す。半数の 7 人が「4 回以下」の利用、「5～7 回」の利用が 4 人、「11 回以上」の利用が 3 人であった。

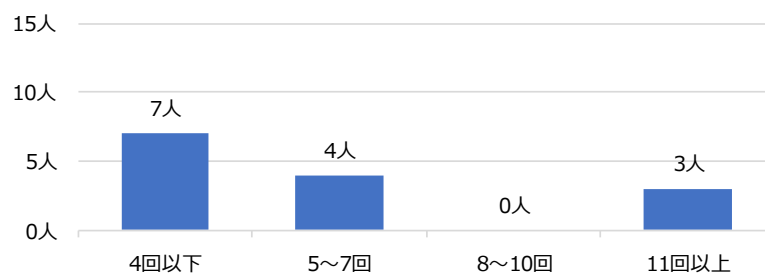
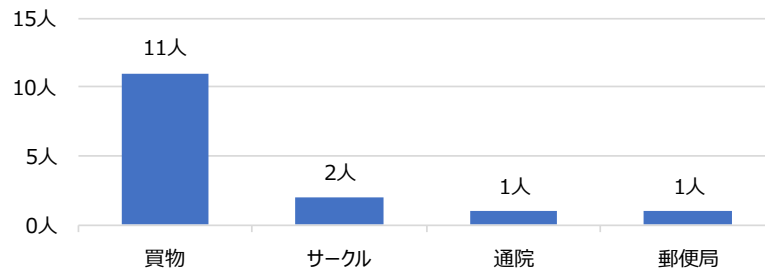


図 39 「クルクル」の利用回数 [※回答者の実数]

3. 「クルクル」の利用目的（※「クルクル」予約受付・乗車時の情報より）

「クルクル」の利用目的について、図 40 に示す。11 人が「買物」と回答しており最も多い。「買物」以外では「サークル」「通院」「郵便局」が目的となっている。利用回数が 5 回以上と多かった人は「買物」を目的としており、日常生活において必要とされていることがうかがえる結果である。



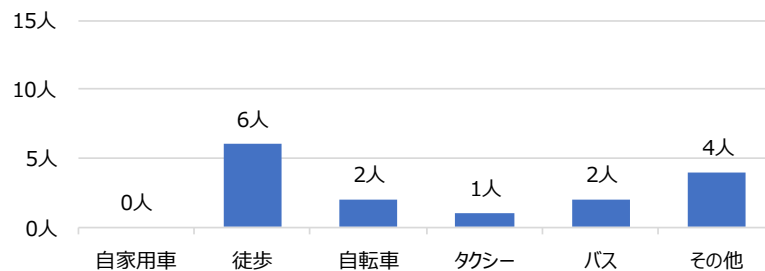
※同じ人が「通院」「郵便局」の 2 つを回答。

図 40 「クルクル」の利用目的 [※回答者の実数]

4. 「クルクル」を利用しなかった場合の移動手段

「クルクル」を利用しなかった場合の移動手段について、図 41 に示す。「徒歩」が最も多く 6 人、次いで「その他」が 4 人となっている。「その他」の内容は、家族や親族、知人の車による送迎などであった。この間に関連して、利用者からは『免許・車を最近手離した。週に 2～3 回は走ってほしい。(男性・80 歳以上)』、『全てタクシー。腰も足も悪いから。早くクルクル再開して。(女性・60～70 代)』、『クルクルがあった時はたくさん買い物できて助かった。行きは健康のために歩き、帰りは坂なのでクルクル。週に 3 回くらい走ってほしい。(女性・60～70 代)』という声が聞かれた。

なお、マイカー等からの転換率は、「自家用車」「タクシー」「バス」「その他（家族や親族、知人の車等）」から転換した割合を「クルクル」利用回数で重みづけして算出し、70.7%となった。



※同じ人が「徒歩」「その他」の 2 つを回答。

図 41 「クルクル」を利用しなかった場合の移動手段 [※回答者の実数]

5. 「クルクル」の満足度

「クルクル」の満足度について、図 42～45 に示す。満足度については、【予約のしやすさ】【待ち時間】【乗り心地】【停留所が電柱なこと】の 4 つの項目について確認している。

【予約のしやすさ】については、「とても満足」が 7 人、「やや満足」が 4 人となっている。「どちらともいえない」の 1 人からは『スマホが便利だった。電話は長くなる。(女性・60～70 代)』、「やや不満」の 1 人からは『お友達と一緒に同じ所に行くのに別々に申し込むのは面倒。(女性・80 歳以上)』という声が聞かれた。

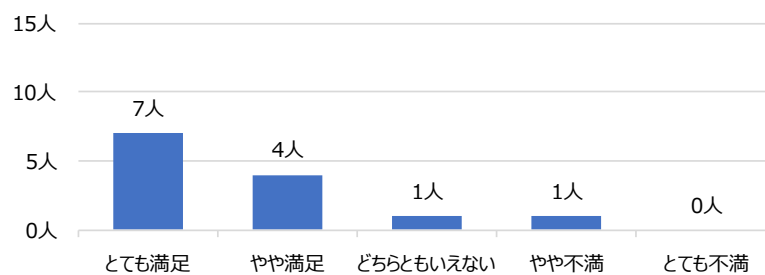


図 42 「クルクル」の満足度：予約のしやすさ [※回答者の実数]

【待ち時間】については、「とても満足」が 8 人、「やや満足」が 3 人となっている。「やや不満」の 1 人からは『けっこう大変。20～30 分の時もあった。(女性・80 歳以上)』という声が聞かれた。一方で、「とても満足」のうち 1 人からは、『早すぎるくらい (女性・80 歳以上)』、無回答の 1 人からは『すぐ来すぎてバタバタする (女性・80 歳以上)』という声も挙がっていた。

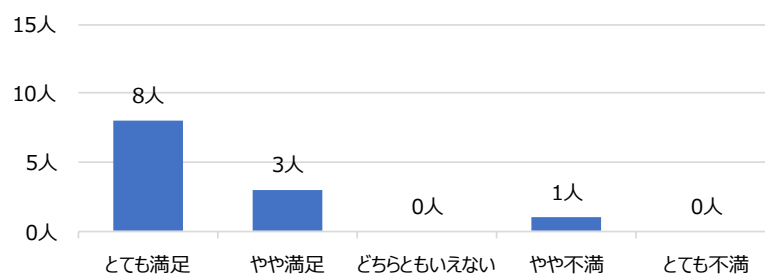


図 43 「クルクル」の満足度：待ち時間 [※回答者の実数]

【乗り心地】については、「とても満足」が9人、「やや満足」が3人となっている。「やや不満」の1人からは『寒かった。(女性・60～70代)』という声が聞かれた。「やや満足」の1人からも『冬は寒い時あった(女性・60～70代)』という声はあり、冬期の運行における課題のひとつと言えそうである。

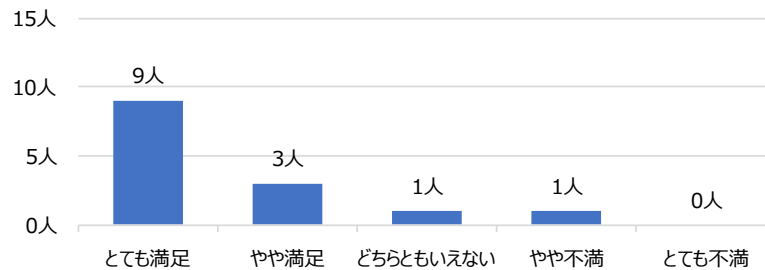


図 44 「クルクル」の満足度：乗り心地 [※回答者の実数]

【停留所が電柱なこと】については、「とても満足」が12人と最も評価が高かった。「やや不満」の1人からは『もっと近く(マンションなので)。(女性・60～70代)』という声が聞かれた。マンションの場合はエントランスから電柱まで距離があるケースがあるためと考えられる。「とても満足」の理由としては、『あちこちにあって便利(女性・60～70代)』、『バスだったら停留所まで歩かなあかん(女性・80歳以上)』、『家の前なのでラッキー。(女性・80歳以上)』などの声が挙がっていた。

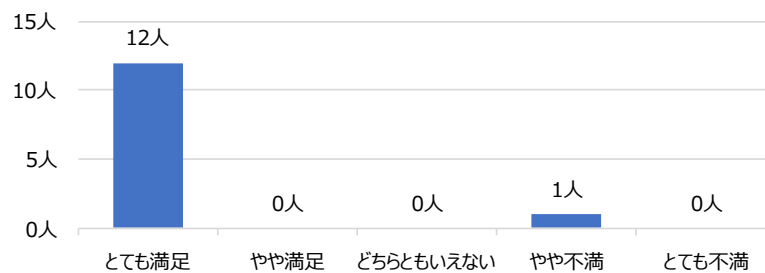


図 45 「クルクル」の満足度：停留所が電柱なこと [※回答者の実数]

6. 「クルクル」が有料の場合の利用料金

「クルクル」が有料の場合の利用料金について、図 46 に示す。「100 円」が最も多く 8 人、次いで「150 円」が 4 人であった。「100 円」とした理由については、『おつりのないようにしてもらいたい。(男性・60～70 代)』という声が聞かれた。また、『回数券作ってほしい。1000 円 11 回使えるように。そしたらみんな 1000 円払う。(女性・80 歳以上)』という声も挙がっていた。

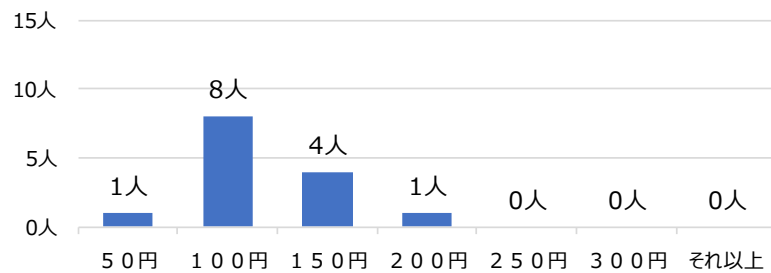


図 46 「クルクル」が有料の場合の利用料金 [※回答者の実数]

7. 有料で「クルクル」が事業化された場合の利用意向

有料で「クルクル」が事業化された場合の利用意向について、図 47 に示す。「活用する」が回答者全員の 14 人であった。利用料金の面では、『バスは停留所まで遠いから、バス代より高くても乗る。(女性・60～70 代)』という人もいるが、多くは「バス代との比較」で検討する様子であった。また、『今は定員 2 人になっているけど、増やしてもっと利用しやすいようにしてほしい。2 人はハードル高くてあきらめてしまう。クルクルの車内が密ならコノミヤのレジはもっと密。バスも。高齢者は「予約がややこしいからもういいわ」と言ってもコノミヤでタクシー呼んで家に帰っている。定員を増やしたらもっと利用者は増える。(女性・60～70 代)』という声もあった。料金面のみではなく、利用のしやすさにおいてもバスやタクシーの比較対象となりうる利便性が求められているようである。

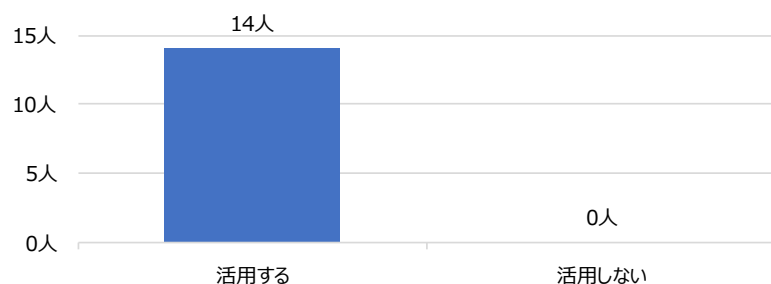


図 47 有料で「クルクル」が事業化された場合の利用意向 [※回答者の実数]

②住民の環境意識改革のための環境行動支援の検討

【目的】

地域住民の GSM「クルクル」利用の促進（マイカー等の利用を「クルクル」乗車に転換してもらう）ならびに住民の環境意識改革を図ることを目的に、以下の環境行動支援策を実施した。

【内容】

＜クイズキャンペーン企画＞

実施方法

「クルクル」に関するクイズに参加することで「クルクル」の認知を高め、「クルクル」の利用促進による CO2 削減量の増加につながるよう、また、特製エコバッグをきっかけに更なるマイバッグ利用の促進（住民の環境意識向上）に貢献すべく、「クイズキャンペーン」として以下の取り組みを実施した。

なお、実施の様子や告知物等については＜参考資料 3・4＞を参照されたい。

- ▶ クイズキャンペーン企画の告知については、コノミヤ南花台店等にポスターを掲示、クルクル事務所に応募用紙を設置、自由に持ち帰ることができる形式とした。ポスターは 20 部、応募用紙は 1000 部を準備した。
- ▶ クイズキャンペーンへの参加は、(1) クルクル事務所に設置した応募箱への応募用紙の投函、(2) 応募用紙に切手を貼付して郵送、(3) ポスター・応募用紙に記載された URL や QR コードからアクセスできる WEB からの応募、の 3 つの方法から選べる形とした。
- ▶ クイズ正解者の中から抽選で 50 名に特製エコバッグをプレゼントする企画とした。
- ▶ クイズの内容は「クルクル」に関する以下の 3 問とした。

【問 1】

『クルクル』は電気で走るエコなモビリティ。
移動手段をガソリン車からクルクルに変更すると、移動時に排出する CO2 を何%削減できる？

- ① 約 1 %削減 ② 約 90%削減 ③ 約 100%削減

【問 2】

『クルクル』は家の近くから目的地の近くまで移動できるモビリティ。
『クルクル』の乗降ポイントは主に南花台のどこにある？

- ① 電柱 ② ポスト ③ 信号機

【問 3】

『クルクル』は地域住民で支え合い運行するモビリティ。
『クルクル』の運営は誰により行われている？

- ① タクシー会社 ② バス会社 ③ 地域住民

実施時期

2021年2月15日～2021年3月5日

その他

達成ノベルティとして準備した特製エコバックは、河内長野市や千早赤坂村で大切に育てられたおさか河内材の木糸でつくられた希少性の高い特製エコバックである。

【結果】

応募総数：62人（うち、全問正解者 54人）

（内訳）

応募箱への投函：54人（うち、全問正解者 47名）

郵送での応募：4人（うち、全問正解者 4名）

WEBからの応募：4人（うち、全問正解者 3名）

■「クルクル」利用促進と環境行動形成促進に向けたクイズ企画：告知物イメージ

<告知ポスター>

クイズに答えて特製エコバックをもらおう！



クルクル

クイズ キャンペーン

クルクルは南花台の未来を見据えた新しい乗り物。おうちの近所の電柱から目的地までのんびり運んでくれる、地域住民主体で運営する新しい移動サービスです。そんなクルクルをもっと知ってほしい、使ってほしいという思いから、クイズキャンペーンを実施いたします。



運行ボランティアも募集中！

ガソリン車より90%エコ！

おさか河内材の木糸でつくられた特製エコバックを抽選でプレゼント！



おさか河内材
河内長野市などで大切に育てられたアランド材のこと。このバックは、おさか河内材を100%にしています。ここからが本当に入らない特製エコバックです。

クルクルクイズ

正解だと思う番号に「○」を付けて下さい。

問1 「クルクル」は電気で走るエコなモビリティ。
移動手段をガソリン車からクルクルに変更すると、移動時に排出するCO₂を何%削減できる？
① 約1%削減 ② 約90%削減 ③ 約100%削減

問2 「クルクル」は家の近くから目的地の近くまで移動できるモビリティ。
「クルクル」の乗降ポイントは主に南花台のどこにある？
① 電柱 ② ポスト ③ 信号機

問3 「クルクル」は地域住民で支え合い運行するモビリティ。
「クルクル」の運営は誰により行われている？
① タクシー会社 ② バス会社 ③ 地域住民

応募方法

以下の2つの方法のどちらからでも応募いただけます。

① Webサイトで応募 <https://www.saka-ichi.co.jp/?p=7>
右のQRコードもしくはURLからアクセスして応募してください。

② ハガキで応募
コンビニや南花台店の1階クルクル拠点、もしくは2階コンビニヤナタスに設置してあるハガキにクイズの答えと所定事項を記載し、ご応募ください。
詳しい応募方法はハガキをご覧ください。

※応募は個人での参加となります。応募は2021年3月5日までです。応募後、抽選の結果はメールでご案内いたします。当選者は別途ご連絡いたします。

応募期間 2021年2月15日～3月5日

お問い合わせ 河内長野市役所 政策企画課 (☎ 0721-53-1111)

<応募用紙>

郵便はがき

5 4 1 - 6 6 9 0

大阪府船場郵便局私書箱45号
(株)かんでんCSフォーラム
南花台モビリティ『クルクル』クイズ係

クイズに答えて特製エコバックをもらおう！

クルクル クイズ キャンペーン

クルクルは南花台の未来を見据えた新しい乗り物。おうちの近所の電柱から目的地までのんびり運んでくれる、地域住民主体で運営する新しい移動サービスです。そんなクルクルをもっと知って貰いたい、使って貰いたいという思いから、クイズキャンペーンを実施いたします。

運行ボランティアも募集中！

おうちが阿内材の木でつくられた特製エコバックを抽選でプレゼント！

ガソリン車より90%エコ！

クルクルクイズ

正解だと思う番号に「〇」を付けて下さい。

問1 「クルクル」は電気で作るエコなモビリティ。移動手段をガソリン車からクルクルに変更すると、移動時に排出するCO₂を何%削減できる？
① 約1%削減 ② 約90%削減 ③ 約100%削減

問2 「クルクル」は家の近くから目的地の近くまで移動できるモビリティ。「クルクル」の乗降ポイントは主に南花台のどこにある？
① 電柱 ② ポスト ③ 信号機

問3 「クルクル」は地域住民で支え合い運行するモビリティ。「クルクル」の運営は誰により行われている？
① タクシー会社 ② バス会社 ③ 地域住民

応募方法

このはがきを「切手を貼って郵便ポストに投函」いただくか、「コノミヤ南花台店1階にあるクルクル拠点の応募箱に投函」してください。

※全問正解の方から抽選で50名様にエコバックをプレゼント。当選発表は、抽選の結果により決定させていただきます。発送は3月末頃を予定しています。

応募期間 2021年2月15日～3月5日

お問い合わせ 河内長野市役所 政策企画課 (☎ 0721-53-1111)

ご住所	
お名前	
お電話番号	

※本キャンペーンは河内長野市が主体となり、一部事務局関係電力会社および(株)かんでんCSフォーラムに委託して実施しております。
※ご記入いただいたご住所、お名前、電話番号については、プレゼントの発送や当選を決定させていただきます場合、ご応募いただいた旨には利用、いたします。また、抽選終了後は、選中の方に書面にて結果を通知いたします。

<正解ポスター>

クイズに答えて特製エコバックをもらおう！

南花台 **クルクル**
クイズ キャンペーン正解発表！

クルクルをもっと知って貰い、使ってもらうために実施した「クルクルクイズキャンペーン」は3月5日を持ちまして応募受付を終了いたしました。たくさんのご応募ありがとうございました。
おうちの近所の電柱から目的地までのんびり運んでくれるクルクルをこれからもぜひご利用ください。

運行ボランティアも募集中！

ガソリン車より90%エコ！

当選者の方には特製エコバックをお贈りします。当選発表は商品の発送により代えさせていただきます。発送は3月末頃を予定しています。

クルクルクイズ

答えはこちら

問1 「クルクル」は電気で作るエコなモビリティ。移動手段をガソリン車からクルクルに変更すると、移動時に排出するCO₂を何%削減できる？
① 約1%削減 ② **約90%削減** ③ 約100%削減

問2 「クルクル」は家の近くから目的地の近くまで移動できるモビリティ。「クルクル」の乗降ポイントは主に南花台のどこにある？
① **電柱** ② ポスト ③ 信号機

問3 「クルクル」は地域住民で支え合い運行するモビリティ。「クルクル」の運営は誰により行われている？
① タクシー会社 ② バス会社 ③ **地域住民**

お問い合わせ 河内長野市役所 政策企画課 (☎ 0721-53-1111)

■「クルクル」利用促進と環境行動形成促進に向けたクイズ企画：実施の様子

＜クルクル事務所に掲示した告知ポスター＞



＜クルクル事務所に設置した応募箱と応募用紙＞

