

8. 実証事業に関する考察

8. 実証事業に関する考察

(1) 公共交通手段としての有意性

① アンケートや利用状況から、有意性や事業性についての考察

■ 若い世代の利用促進の必要性

・2020年度、コロナ禍での乗車制限下では70代以上、特に80代の利用が圧倒的に多く、地域内の移動に困っている方の利用が多いことがわかる。福祉的な側面での有意性は証明されているが、今後コロナ禍から正常化してもより若い世代の利用が自動的に増えるわけではなく、公共交通として成立させる場合には幅広い利用を促していく必要がある。

■ 買い物利用が中心

・利用内容を見ると買い物での利用が多く、病院の行き帰りなどは少ない。公共交通手段としての有意性、事業性の観点から買い物以外の目的での利用も促進する必要がある。

・これは、到着時間の見込みが立ちにくいこと、事前予約に対応していないことから、スケジュールの決まった予定に活用しにくいことが理由と考えられるため、運用面での改善を検討する必要がある。

■ 臨時運行、地域行事との連動

・2019年度は、2/9に南花台福祉委員会が中心となり、地域行事に合わせて実験的に臨時運行を行なった。

・2020年度は不要不急の外出を抑制する必要もあって最低限の運行しか行えておらず、クルクルに乗って外出という機運も高まってはいるが、コロナの鎮静化後は改めて地域行事や団体と連携し、利用促進を図っていく必要がある。

■ 利用時間帯の集中

・買い物での利用者が多いことにも起因するが、午前中に利用者が集中している。2020年度に実施したデモンストレーションでも、当初事業目標で設定した1日の利用者数達成には従来通りの運行体制では難しいことが判明したため、2台同時運行などを引き続き取り入れていく必要がある。

・ただし、事業性、継続性を考慮すると、利用者が集中する時間帯に合わせて2台同時運行するなど、過去の傾向に合わせた効率よい運営も検討する必要がある。

■ 有料化に関しては意識的ハードルが高くない

・2019年度の有料化に関するアンケートでは、「無料のほうが気を遣う」「運賃を払うほうが乗りやすい」といった声が多く、有料化に関しての意識的ハードルは高くないことが明らかとなった。(※同地区内で運行している民間バスは、初乗り運賃170円であり、クルクルについては100円程度であれば払いやすいという意見が多数。)

・2020年度は、より必要性が高い利用者が中心であったこともあって、有償化への意識的ハードルは変化なく推移しているようだが、「おつりが出ないように」「回数券を」といった要望が多い中、現在検討を進めているキャッシュレス決済の導入といった有償化の仕組みについては、関係者で議論を重ねる必要がある。

■ 待ち時間は課題

・2019年度のアンケート結果で、待ち時間に関しての満足度が他のものに比べて低い値であった。

・2020年度は乗車数も減っており上記値の悪化はないが、2020年度に実施したデモンストレーションでは当初目標の利用者数では予約待ち時間が想定より長時間になることが判明したことから、効率の良い運行が今後の課題になる。

(2)IoTの有効性

①アンケートや利用状況、運営メンバーからの声等から、IoTの有効性についての考察

■2台同時運行時の効率的な配車が可能

- ・2019年度は、平均20件近い予約を受け付けていた中で、予約受付の省力化の面で有効性を発揮していたが、2020年度はコロナ禍においてアプリからの予約を制限していたため、この点でIoTの有効性は発揮できなかった。
- ・一方で、2020年度は乗車人数の制限による待ち時間を緩和するため、2台同時運行を実施した。それぞれの位置関係を把握しながら最適なルートでの迎車を人力のみで行うことは、地域住民主体の体制では不可能であり、IoTの有効性が検証された。
- ・ただし、効率的な配車(1台の稼働率を上げる)を前提としたシステムであるが、現在の利用状況では効率を重視することで逆に1台に乗車が集中することもあるため、実情に応じた運行が課題となっている。

■若い世代の利用促進につながる

- ・アプリでの予約システムを停止したことに伴い、50代以下の利用者が見られなくなった。
- ・アプリは利用できないが、必要性が高い高齢者の利用が中心となったという見方ができる一方、これまではアプリにより若い世代利用が促進されていたことの証左でもあると考えられる。

■トラブルの回避につながる

- ・システムにより予約時点から迎車までの待ち時間の目安を伝達することが可能となっている。長時間の待ちが発生する状態では申し込み時点でキャンセルとなるケースも多いが、これはシステムが導入されていることで伝達可能な情報である。
- ・このような情報がないと、利用者はいつ来るかわからない迎車を待つこととなり、現場でのクレームや利用満足度の低下にも繋がるのみならず、地域住民主体の運行におけるクレーム等の発生はスタッフのモチベーション低下にも繋がることから、スムーズな運営に寄与している。

■乗り合いによる交流が生まれる

- ・地域住民主体でデマンド運行を実現するためには、システムがなければ予約順の対応とせざるを得ないところ、システムによる乗り合いの判断が可能となっていることにより乗り合いが発生し、交流機会の増加に貢献している。

(3) 地域課題への貢献

① 地域課題の解決にグリスロがどのように寄与したのか

■ 買い物難民対策につながる

- ・2020 年度は、コロナ禍における各種制限を行う中で、日常生活における必要性の高い「買い物」利用にほぼ限定されている状況であった。また、2019 年度に見られた自家用車からの転換が無くなり、徒歩以外の方が通常利用されている交通手段がバス・タクシー・知人の車等というケースが大半となっている。
- ・コロナ禍でも利用を続ける利用者は日常の代替手段が限られているという状況であることがうかがえ、今後より高齢化が進行すると、同様の利用者が一気に増加すると思われるため、新たな移動手段の一つとして今後増えるであろう買い物難民問題の解決策として有効であることが見て取れる。

■ 交流機会の向上

- ・コロナ禍で、同一シートにおける乗り合いを制限している中ではあるが、利用者はスタッフとの交流を楽しんでいる様子である。これは、双方が地域住民であるから生まれる部分も多く、地域内での住民同士の交流機会の向上にも寄与していることが分かる。
- ・リピーターは、運行チーム、予約受付チームのメンバーとも顔見知りとなっており、コロナ禍で乗車ルールが変更となったり急な運行取りやめ等が発生したりといった場合にも利用者にスムーズ連絡ができる状況になっている。
- ・「何度も乗る方と顔見知りになり、乗車中におしゃべりしやすい。」「街で会ったときに声かけすることができる。」といった声もあり、単なる移動支援ではなく、地域住民で運営することにより、地域内での人の交流が生まれ、地域内での見守り活動にも繋がる事が分かる。

■ 地域内の新たな人材の発掘

- ・クルクルの運営に携わるメンバーを有志で募集した際に、これまで地域活動に参加していなかった方が多く参加されている。新規性のある取り組みであったことが、新たな地域人材の発掘につながっている。

■ QOL を向上させる新たな移動手段として

- ・利用者からは「南花台にこんな場所、綺麗な景色があったのか」といった声もあった。その利用者は、歩行が困難なため長距離の移動ができず、普段は目的地と自宅の間の最短距離でしか移動しないが、クルクルを利用することで、自身の足では行けない場所まで行けることになった。こうした事例は、今回の取組みが乗り合いのシステムを導入していることにも起因する。つまり、クルクルは長距離の移動を可能にするだけでなく、乗り合いシステムにより普段は行くことがないエリアにも利用者を運ぶことになる。時には遠回りになり、到着時間も伸びることになるが、そのことで利用者は地域の新たな魅力の発見ができることに加え、乗車時間が伸びて同乗者たちと一緒にいる時間も長くなることで交流が深まり、利用者・添乗者相互の QOL の向上に繋がっていると言える。

(4) 地域循環共生圏の構築への貢献

① 実証地域における、地域循環共生圏の構築へ向けた本実証事業の位置づけ

本事業における実証地域は、大阪府、河内長野市、関西大学が連携し、南花台スマートエイジング・シティ団地再生モデル事業(咲く南花台プロジェクト)を、平成 26 年度より進めてきた地域であり、関西大学の学生と地域住民が中心となり、まちづくり拠点(コノミヤテラス)整備、生活支援、健康づくり、子育て支援等の仕組みを構築するなど、先進的な取組みを進めてきた地域である。

これらの取組みをきっかけとし、平成 29 年 4 月には廃校となった小学校跡地に看護専門学校を誘致することができ、引き続いて、平成 30 年度より UR 南花台団地の集約事業が具体的に開始され、認定こども園や病院、民間スポーツ施設などの誘致に取り組んでいるところである。また、地域内にある公園を集約し、多世代が交流できる新たな広場整備と集約公園跡地の有効活用による第 1 種低層住居専用地域の用途の多様化にも着手予定である。

このような変化により、地域住民のまちづくりに対する機運は相当高まっている状況である。

本事業ではこれらの地域の特性を生かし、市レベルで運行する路線バス(南海バス)を補完できる街区レベルでのグリーンスローモビリティ運行を実現し、人口減少・少子高齢化が急激に進むまちで、自動車に頼ることなく、地域住民がつながりあいながら住み続けられるまちを創出するため、実施している。

また、まちぐるみで CO2 削減に取り組む機運を高めることにより、グリーンスローモビリティの価値とニーズの向上を図るとともに、本事業の取組みを横展開(他地域展開)することにより、周辺の開発団地や農村集落をつなぎ、地域間交流による新たな可能性を創出することを目指している。

本事業は、運行開始後にコロナ禍の影響を受けるなど特殊要因も多いものの、前述の「(4)地域課題への貢献」でも述べたとおり、すでに地域住民の生活に様々な変化をもたらしており、引き続きまちづくり活動とグリーンスローモビリティ運行の一体的推進、またそれらの横展開を進めていくことで地域循環共生圏の構築につなげていくことができると考えられる。

②本実証事業の、地域の「SDGs」の達成に向けた貢献

本実証事業の最大の特徴は、単にグリーンスローモビリティを走行させ人を運ぶ事にとどまらず、生活支援・健康づくり・子育て支援等の取組みを創出してきた「咲く南花台プロジェクト」と一体的に検討を進めることにより、グリーンスローモビリティを最大限に活かせるまちを創出することにある。

引き続き事業に取り組んでいくことで、下記の具体的な貢献項目につなげていく。

【具体的な貢献項目】

◆SDGs3(すべての人に健康と福祉を)

グリーンスローモビリティ導入による移動支援によって、咲く南花台プロジェクトにより創出した健康づくりや子育て支援の取組みへの参加を促進する。

◆SDGs11(住み続けられるまちづくりを)

多世代が自動車に頼ることなく、地域住民がつながりあいながら住み続けられるまちを創出する。

◆SDGs13(気候変動に具体的な対策を)

自動車の使用を抑制し、化石燃料使用量を削減するとともに、グリーンスローモビリティ活用によって脱炭素化、温室効果ガス排出量削減に資する。