

【事業名】 開発団地におけるグリーンスローモビリティを活用したQOL(生活の質)向上モデル事業

【代表申請者】 河内長野市(大阪府)

2019年4月26日

(1)事業概要

○地域の概況(河内長野市 南花台)

【概要】

- ・昭和57年まち開き・面積約98ha・約3,400世帯
- ・高齢化率 39.2%(H31.3)・人口 7,411人(H31.3)
- ・平成28年度策定した第5次総合計画に「丘の生活拠点」として新たに位置付け

【居住形態】

- ・戸建住宅、UR賃貸住宅、民間マンションで構成

【まちづくりの取組み】

- ・平成26年度より大阪府・関西大学と連携し「南花台スマートエイジング・シティ」団地再生モデル事業(以下「咲っく南花台プロジェクト」と言う)を推進
- ・まちづくり拠点「コノミヤテラス」で関西大学と地域住民が連携し生活支援・健康づくり・子育て支援などの活動を通じ効果的に多世代交流を創出している。
- ・UR都市機構が平成29年度に集約型団地再生事業実施を決定し、医療・福祉拠点として位置付け(集約用地に公園・医療施設・認定こども園・スポーツ施設(民間運営)誘致予定)
- ・平成29年度廃校(小学校)跡地に看護学校を誘致し開校
- ・平成30年2月に市とUR都市機構・関西大学で南花台まちづくり協定を締結
- ・平成30年12月に市とコノミヤ・関西大学で南花台まちづくり協定を締結

【周辺エリア】

- ・南花台を入りに大矢船、南ヶ丘、南青葉台、北青葉台など同様の開発団地が連なる。
- ・近くには「道の駅くろまろの郷」「大阪府立花の文化園」等の観光施設有り

○地域課題の解決へ向けた方向性

【地域の課題】

- ・急激な高齢化の進行に伴い、地域に住み続けることが困難な高齢者が増えている。
- ・人口減少、少子化が急激に進んでいることからまちの衰退が懸念される。
- ・小高い丘に開発された団地で、坂が多く車が無いと生活できない。

【課題を解決する方向性】

「咲っく南花台プロジェクト」と「グリーンスローモビリティ」が有機的に連携することにより車に頼らなくとも生活できる環境を創出し、「地域の住民が元気に生きがいを持ち、安心して住み続けられるまちづくり」を目指す。

【グリーンスローモビリティの役割】

- 車に頼らず生活できるまちを創出(CO2排出抑制・免許返納への対応等)
- 乗ると楽しい
 - ⇒まちに出たくなる
 - ⇒まちに来たくなる
 - ⇒多世代のコミュニティを生む
 - まちで活動する人が増える
 - まちが賑わう、活気づく
 - コミュニティが広がる
- 乗ると便利
 - ⇒バスに乗れる
 - ⇒買い物に行ける
 - ⇒食事に行ける
 - ⇒バス路線の維持
 - ⇒地域消費の拡大
 - ⇒自家用車使用抑制
- 見て楽しい
 - ⇒グリーンスローモビリティがまちを彩る
 - 新たなまちの文化を創出
 - まちの魅力を高める
 - 脱炭素化に取り組むまちとしてブランディングする。

○実証事業の全体像

【コンセプト】

高齢化が進むまちで、脱炭素化の住民意識を高めながら、全国のオールタウンに共通する地域課題の解決に向け、グリーンスローモビリティとまちづくり(咲っく南花台プロジェクト)を一体的に推進することにより、地域循環共生圏の形成の全国モデルを構築する。

【実証検討の必須条件】

1. 車中心の生活から脱却し、環境に配慮できるまちを地域と一体で創出すること
2. 地域の課題を具体的に解決するものであること
3. 地域住民の生活の質(QOL)を高めるものであること
4. 自立性のある運用ができる仕組みを構築すること
5. 将来にわたり継続的に運用できる仕組みを構築すること
6. 他地域への横展開ができる汎用性のある仕組みを構築すること

【実証のスタンス】

現在進める「咲っく南花台プロジェクト」と同様に「まずはやってみる、やりながら考える」を基本スタンスとし、地域住民のQOL向上効果をあらゆる角度で検証しつつ、地域のCO2削減への住民意識向上を図りグリーンスローモビリティの価値とニーズを高める。

【実施内容】

1. グリーンスローモビリティのニーズ検証・把握

グリーンスローモビリティが地域でどのように機能するのかを走らせながら検証

●デマンド走行

健康相談・子育てサロン・子ども食堂・健康体操等への参加送迎など、まちづくりの取組みと連携し走らせながら有機的に機能する走行方法を検証

●特定ルート走行

最も走行価値の高いルートを見出し、地域内移動支援として有機的に機能する走行方法を走行しながら検証

2. 利用利便性を高めるシステム開発

グリーンスローモビリティ本格運行の自立性(自立した事業性)、持続性、効果性、汎用性を高めるIoTの開発を目指す。

開発中のシステムをベースに当該システムを活用し運行しながら、利用状況を検証し、システムの改善を行い最適なシステムを開発する。

「運行監視システム」「運行予約システム」「決済システム」「地域事業者との連携システム」を開発

運行しながら検証し、改善を図り最適なシステムを構築

3. 恒久的に運営できる運営主体・運営方法の検証と他地域への横展開の推進

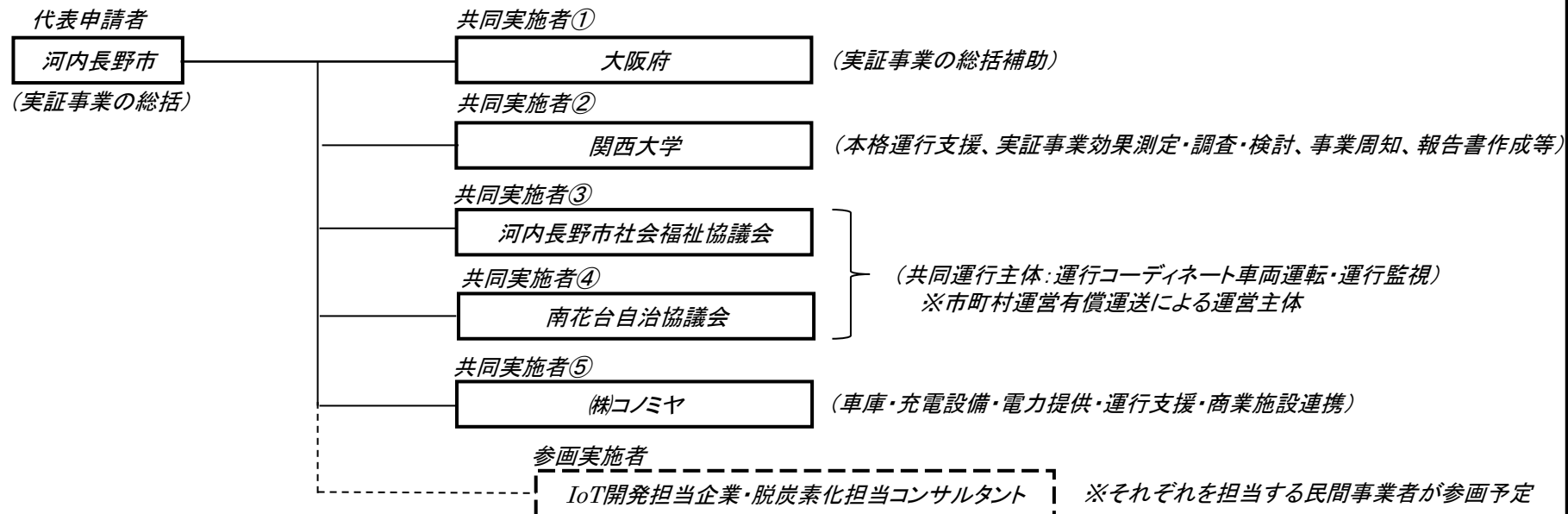
自立性、持続性、効果性、汎用性の高い最適な運営主体・手法を検証しながら構築
全国組織でもあり、地域包括ケアの仕組み構築の主体的組織である社会福祉協議会の支援による体制を構築することにより、横展開の可能性を広げる。

○実証地域における上位関連計画

- ・第5次総合計画に「丘の生活拠点」として位置付け(H28.4)
- ・立地適正化計画に市内開発団地では唯一居住誘導区域に位置付け(H31.4.1)
- ※両計画により市内南部に点在する開発団地の生活を補完する拠点と位置付けた。

(2) 実証事業の実施計画等

①【実施体制】



②【実施スケジュール】

実施内容	2019年度	2020年度	2021年度
運行準備・啓発	運行準備	啓発活動(地域と連携しまちづくり及びCO2 排出抑制意識向上活動と一体で実施)	
運行	無償	無償	有償運送実証実験 有償運送本格運行
運行検証(最適な運行方法・運行主体の再構築)		コンソーシアムメンバー・参画企業・地域住民で検証	
市町村運営有償運送による有償運行準備		地域公共交通 通会議承認	
IoT導入準備	導入		
IoT検証・改善・追加による最適化			
地域へのCO2排出削減に向けた地域活動創出・実施		CO2排出削減に向けた活動による地域住民の意識向上を図る	
横展開調整(エリア拡大・他地域)			横展開エリアとの調整(2022年度～)

(2)実証事業の実施計画等

③【実証事業の詳細】

○グリーンスローモビリティと組み合わせて導入するIoT等機器開発の進め方

【本事業で目指すIoT等機器開発】

目指すグリーンスローモビリティ本格運行の自立性(自立した事業性)、持続性、効果性、汎用性を高めるIoTの開発を目指す。

【IoT等機器開発の検討条件】

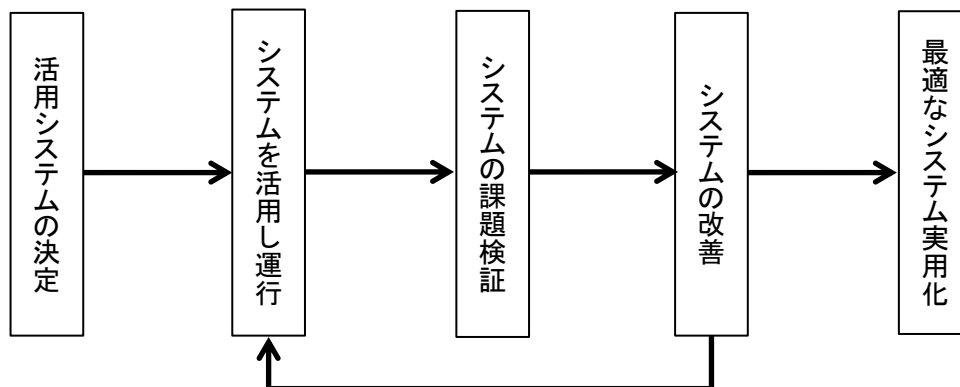
- ①自立性(自立した事業性)を高めるIoTの開発
 - 運行経費削減につながるIoT等機器を開発する。
- ②持続性を高めるIoTの開発
 - 運行主体の負担軽減につながるIoT等機器を開発する。
- ③効果性を高めるIoTの開発
 - 利用の促進につながるIoT等機器を開発する。
 - 誰でも(高齢者・子ども・障害者など)活用できるIoT等機器を開発する。
 - 「乗りたいときに乗れる」「行きたい場所に行ける」「安心して利用できる」を実現するIoT等機器を開発する。
- ④汎用性を高めるIoTの開発
 - 多様な地域の状況に対応できるIoT等機器を開発する。
 - 安価な経費で運用できるIoT等機器を開発する。

【開発するIoT等機器】

- ①運行監視システム
 - 運行状況(場所・乗車人数・走行ルート等)確認システム
 - 運行ルート(予約内容に合わせた最適なルート)検索システム
- ②運行予約システム
 - アプリ/WEBサイトからの予約システム
(電話予約⇒コースセンター(運行管理者)予約も想定)
- ③決済システム
 - ポイント決済、プリペイドカード決済等
(利用状況を確認しながら2年目以降に開発)
- ④地域事業との連携システム
 - 送客サポートシステム
(協賛金獲得にもつながる地域内事業者連携システム)

【IoT等機器開発の進め方】

現在、開発中のシステムをベースに当該システムを活用し運行しながら、利用状況を検証し、システムの改善を行い最適なシステムを開発する。



(2)実証事業の実施計画等

④【グリーンスローモビリティ運行の概要】

■特定ルート走行

地域内移動支援として、コノミヤ南花台店(車庫)を運行拠点とし、南花台地区内を周回するルート走行を実施する。

●運行ルート

コノミヤ南花台店を始点として、南花台団地内を走行し、コノミヤ南花台店を終点とする周回ルート。
全長約4.3km、一周約40分。

●車両保管場所

コノミヤ南花台店駐車場

●車種

AR-07
(ヤマハモーターパワープロダクツ株式会社)

●台数

1台

●運行形態

社会福祉協議会を運営主体として、地域組織や地域住民で運転手・オペレーターを確保する。

■デマンド走行

まちづくりの取組み(健康相談・子育てサロン・子ども食堂・健康体操等)に参加し、コミュニティの活性化につながるデマンド走行を実施する。

●運行ルート

まちづくりの取組みに参加するため、開催場所へのルートを走行する。

●車両保管場所

コノミヤ南花台店駐車場

●車種

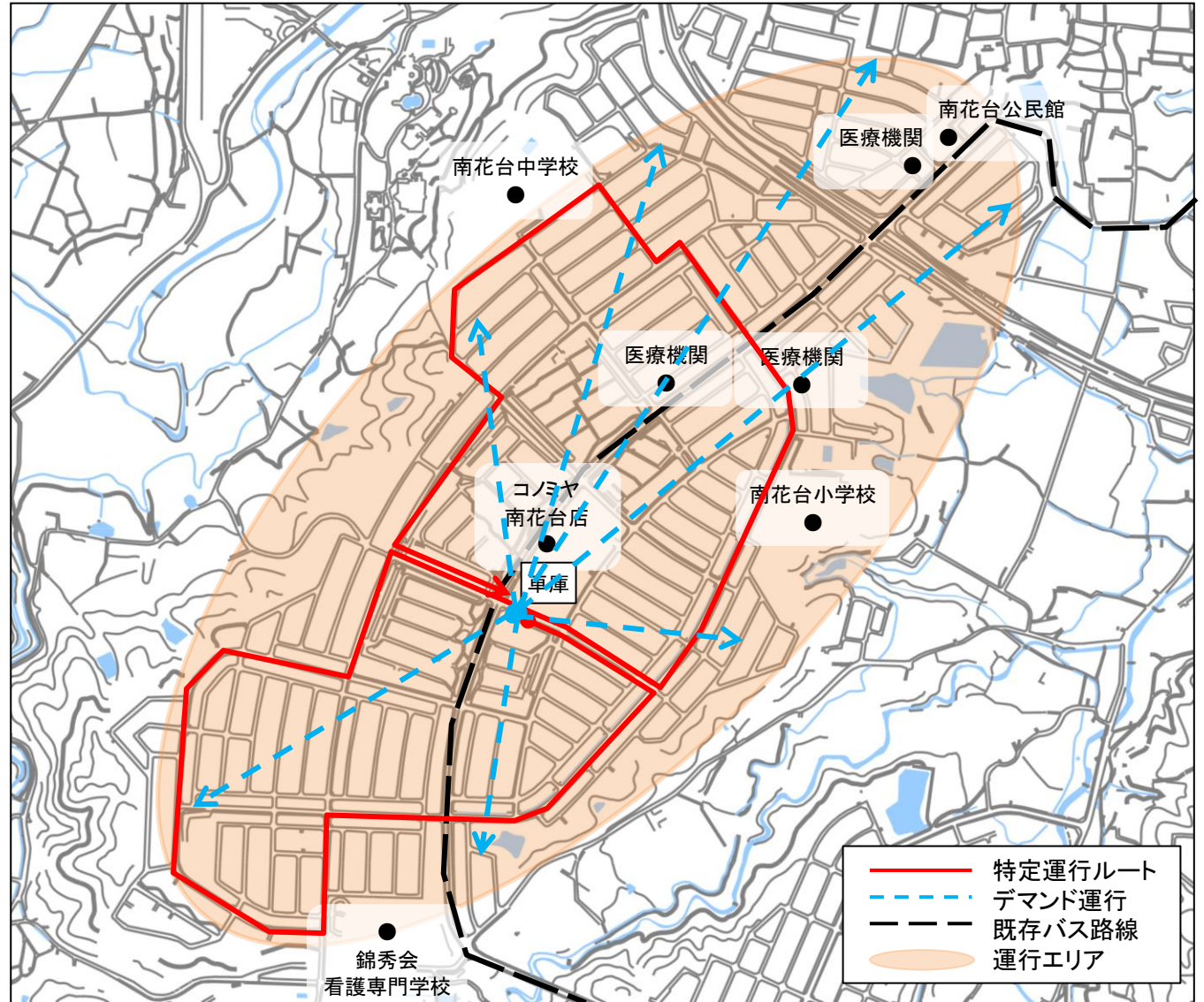
AR-07
(ヤマハモーターパワープロダクツ株式会社)

●台数

1台

●運行形態

社会福祉協議会を運営主体として、地域組織や地域住民で運転手・オペレーターを確保する。



(2)実証事業の実施計画等

⑤【グリーンスローモビリティ導入へ向けた関係各所との調整状況】

		団体名	調整状況	備考
公共交通機関等	バス	南海バス	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	地域公共交通会議にて同意
	タクシー	第一タクシー	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	地域公共交通会議にて同意
行政	道路管理者	河内長野市	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	
	地方運輸局・支局	近畿運輸局	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	3/26協議済み(調整を図りながら進める方向で合意)
	警察	・大阪府警本部 ・河内長野警察署	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	
	地域公共交通会議	河内長野市地域公共交通会議	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	市町村運営有償運送承認機関
その他	商工会	咲っく南花台事業者の会 (市商工会・商店連合会下部組織)	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	運営協力者
	地域住民	南花台まちづくり会	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	運営主体下部組織 運営スタッフ・モビリティ 運転手担い手
	地域住民	南花台地域福祉委員会	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	
	地域住民	コノミヤテラス運営研究会	①同意済 ②相談中 ③今後実施 ④該当機関なし/今回は関係しない	

(2)実証事業の実施計画等

○実施に伴う経費(2019年度)

経費項目		金額(千円・税抜)	主な内訳
費目	主体		
車両装飾・付属品設置費	河内長野市	2,297	行灯、落下防止、エンクロージャー、ロングアームカラー 乗車位置表示(電柱取付用)、ドライブレコーダー
IoT開発・運用費	河内長野市	12,000	運行監視、予約、決済システム開発
運営備品費用	河内長野市	682	オペレーション用電話、パソコン
CO2削減 地域意識向上啓発費	河内長野市	5,100	環境測定、アンケート、啓発
事業周知・啓発 データ収集・検証・報告費	関西大学	5,782	周知・啓発・調査・検証・報告書作成
合計		25,861	

(2)実証事業の実施計画等

○実施に伴う経費見込み(2020年度)

経費項目		金額(千円・税抜)	主な内訳
費目	主体		
IoT開発・運用費	河内長野市	600	運行監視、予約、決済システム開発
CO2削減 地域意識向上啓発費	河内長野市	4,571	環境測定、アンケート、啓発
事業周知・啓発 データ収集・検証・報告 費	関西大学	5,782	周知・啓発・調査・検証・報告書作成
合計		10,953	

○実施に伴う経費見込み(2021年度)

経費項目		金額(千円・税抜)	主な内訳
費目	主体		
IoT開発・運用費	河内長野市	600	運行監視、予約、決済システム開発
CO2削減 地域意識向上啓発費	河内長野市	4,571	環境測定、アンケート、啓発
事業周知・啓発 データ収集・検証・報告 費	関西大学	5,782	周知・啓発・調査・検証・報告書作成
合計		10,953	

●二酸化炭素削減効果

【2019年度】

削減効果① グリーンスローモビリティの運行によって、運行エリア内の移動手段がマイカー等からグリーンスローモビリティに転換されることによる二酸化炭素削減効果

■特定ルート走行

地域内移動の支援として、コノミヤ南花台店への買い物利用客が、モビリティへ乗り換えることを想定。

(算出式)

グリーンスローモビリティの年間運行距離 2,064(km) ※1
×マイカーからの転換割合 2 (%) ※2
×{マイカーの排出原単位0.137(kgCO₂/km・人)－グリーンスローモビリティ排出原単位0.0140(kgCO₂/km・人)}
×平均乗車人数見込み 5(人)

※1: ルート走行1周4.3(km) × 一日の運行回数8(回/日) × 運行期間60(日)

※2: 買い物利用客のうち運用エリア内の人を80%、マイカー等の利用割合を50%、モビリティへの乗換え割合を5%と仮定。

■デマンド走行

まちづくりの取組みへの参加者や医療機関等への移動手段として、モビリティへ乗り換えることを想定。

(算出式)

グリーンスローモビリティの年間運行距離 1,200(km) ※3
×マイカーからの転換割合 3 (%) ※4
×{マイカーの排出原単位0.137(kgCO₂/km・人)－グリーンスローモビリティ排出原単位0.0140(kgCO₂/km・人)}
×平均乗車人数見込み 5(人)

※3: 1.0(km) × 20(回/日) × 60(日)

※4: マイカー等の利用割合を30%、モビリティへの乗換え割合を10%と仮定。

削減効果② グリーンスローモビリティの運行によって南花台から三日市町駅間の移動が、副次的にマイカー等から公共交通機関に転換されることによる、二酸化炭素削減効果

(算出式例)

三日市町駅と南花台間の距離 2.3(km)
×地域間の公共交通機関以外での移動人数 (南花台地区人口)7,411(人) × 33(%) × 50(%) × 運行期間60(日) ※5
×マイカーからの転換割合 1.3(%) ※6
×{マイカーの排出原単位0.137(kgCO₂/km・人)－公共交通(電車・バス等)の排出原単位0.056(kgCO₂/km・人)}

※5: 駅を利用する頻度33%、バス以外で移動している割合50%(平成28年実施「くらしと地域に関する住民意識調査」結果)。

※6: マイカー等での移動割合63%(平成28年実施「くらしと地域に関する住民意識調査」結果)、公共交通機関への乗換え割合を2%と仮定。

$$\text{①} + \text{②} = (0.025 + 0.022) + 0.178 = 0.225 (\text{tCO}_2)$$

●二酸化炭素削減効果

【2020年度】

削減効果① グリーンスローモビリティの運行によって、運行エリア内の移動手段がマイカー等からグリーンスローモビリティに転換されることによる二酸化炭素削減効果

■特定ルート走行

地域内移動の支援として、コノミヤ南花台店への買い物利用客が、モビリティへ乗り換えることを想定。

(算出式)

グリーンスローモビリティの年間運行距離 4,128(km) ※1
×マイカーからの転換割合 2(%) ※2
×{マイカーの排出原単位0.137(kgCO₂/km・人)－グリーンスローモビリティ排出原単位0.0140(kgCO₂/km・人)}
×平均乗車人数見込み 5(人)

※1: ルート走行1周4.3(km)×一日の運行回数8(回/日)×運行期間120(日)

※2: 買い物利用客のうち運用エリア内の人を80%、マイカー等の利用割合を50%、モビリティへの乗換え割合を5%と仮定。

■デマンド走行

まちづくりの取組みへの参加者や医療機関等への移動手段として、モビリティへ乗り換えることを想定。

(算出式)

グリーンスローモビリティの年間運行距離 2,400(km) ※3
×マイカーからの転換割合 3(%) ※4
×{マイカーの排出原単位0.137(kgCO₂/km・人)－グリーンスローモビリティ排出原単位0.0140(kgCO₂/km・人)}
×平均乗車人数見込み 5(人)

※3: 1.0(km)×20(回/日)×120(日)

※4: マイカー等の利用割合を30%、モビリティへの乗換え割合を10%と仮定。

削減効果② グリーンスローモビリティの運行によって南花台から三日市町駅間の移動が、副次的にマイカー等から公共交通機関に転換されることによる、二酸化炭素削減効果

(算出式例)

三日市町駅と南花台間の距離 2.3(km)
×地域間の公共交通機関以外での移動人数(南花台地区人口)7,411(人)×33(%)×50(%)×運行期間120(日) ※5
×マイカーからの転換割合 1.7(%) ※6
×{マイカーの排出原単位0.137(kgCO₂/km・人)－公共交通(電車・バス等)の排出原単位0.056(kgCO₂/km・人)}

※5: 駅を利用する頻度33%、バス以外で移動している割合50%(平成28年実施「くらしと地域に関する住民意識調査」結果)。

※6: マイカー等での移動割合63%(平成28年実施「くらしと地域に関する住民意識調査」結果)、公共交通機関への乗換え割合を2%と仮定。

$$\text{①} + \text{②} = (0.051 + 0.044) + 0.465 = 0.560 (\text{tCO}_2)$$

●二酸化炭素削減効果

【2021年度】

削減効果① グリーンスローモビリティの運行によって、運行エリア内の移動手段がマイカー等からグリーンスローモビリティに転換されることによる二酸化炭素削減効果

■特定ルート走行

地域内移動の支援として、コノミヤ南花台店への買い物利用客が、モビリティへ乗り換えることを想定。

(算出式)

グリーンスローモビリティの年間運行距離 8,256(km) ※1
×マイカーからの転換割合 4(%) ※2
×{マイカーの排出原単位0.137(kgCO₂/km・人)－グリーンスローモビリティ排出原単位0.0140(kgCO₂/km・人)}
×平均乗車人数見込み 6(人)

※1: ルート走行1周4.3(km) × 一日の運行回数8(回/日) × 運行期間240(日)

※2: 買い物利用客のうち運用エリア内の人を80%、マイカー等の利用割合を50%、モビリティへの乗換え割合を10%と仮定。

■デマンド走行

まちづくりの取組みへの参加者や医療機関等への移動手段として、モビリティへ乗り換えることを想定。

(算出式)

グリーンスローモビリティの年間運行距離 4,800(km) ※3
×マイカーからの転換割合 3(%) ※4
×{マイカーの排出原単位0.137(kgCO₂/km・人)－グリーンスローモビリティ排出原単位0.0140(kgCO₂/km・人)}
×平均乗車人数見込み 6(人)

※3: 1.0(km) × 20(回/日) × 240(日)

※4: マイカー等の利用割合を30%、モビリティへの乗換え割合を10%と仮定。

削減効果② グリーンスローモビリティの運行によって南花台から三日市町駅間の移動が、副次的にマイカー等から公共交通機関に転換されることによる、二酸化炭素削減効果

(算出式例)

三日市町駅と南花台間の距離 2.3(km)
×地域間の公共交通機関以外での移動人数 (南花台地区人口)7,411(人) × 33(%) × 50(%) × 運行期間240(日) ※5
×マイカーからの転換割合 1.3(%) ※6
×{マイカーの排出原単位0.137(kgCO₂/km・人)－公共交通(電車・バス等)の排出原単位0.056(kgCO₂/km・人)}

※5: 駅を利用する頻度33%、バス以外で移動している割合50%(平成28年実施「くらしと地域に関する住民意識調査」結果)。

※6: マイカー等での移動割合63%(平成28年実施「くらしと地域に関する住民意識調査」結果)、公共交通機関への乗換え割合を2%と仮定。

①+②=(0.244+0.106)+0.711=1.061(tCO₂)

【事業名】 開発団地におけるグリーンスローモビリティを活用したQOL(生活の質)向上モデル事業

【代表申請者】 河内長野市(大阪府)

●二酸化炭素削減効果

	2019年度	2020年度	2021年度	実証期間合計
二酸化炭素削減量 (tCO ₂)	0.225	0.560	1.061	1.846

南花台地区は小高い丘に位置する開発団地であるため、従来から車中心の生活となっているが、急激な高齢化の進行に伴って、車に頼らず生活できる環境づくりが急務となっている。南花台地区においては、住民が生きがいを持ち安心して住み続けられるまちづくりを進めていく「咲く南花台プロジェクト」を、地域住民の積極的な参加により推進しているところである。

今回、グリーンスローモビリティを導入することにより、南花台地区内の移動手段がマイカー等からグリーンスローモビリティへ転換するという環境負荷低減の直接的な効果だけでなく、地域住民が積極的にまちづくりに参加している状況であることから、グリーンスローモビリティの導入を契機として、南花台地区全体として脱炭素化などの環境負荷の低減に向けた取り組みにつなげていき、日常生活においても二酸化炭素排出量の削減の意識が高まることを見込まれるなど、二酸化炭素削減へ向けた取り組みの相乗効果が期待できるものである。

○実証地域における、地域循環共生圏(第5次環境基本計画 p.20)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(咲っ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。

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。

本事業は、これまで積み上げた先進的な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により地域循環共生圏の構築に寄与する。

○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「咲っ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。

【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、咲っ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。

これらの目標達成により、グリーンスローモビリティの価値を高め、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ることができるまちを創出する。また、その結果としてCO2の排出抑制に取り組むまちとしてブランディングでき、まちの価値を高める。

(5)実証事業実施後の本格運行について

河内長野市	社会福祉協議会・南花台自治協議会
-------	------------------

○実証事業終了後の本格運行の概要

本格運行に向け実証事業により、運営体制、運営方法等を構築していく計画であるが、現状において下記内容を想定している。

■運営主体：河内長野市

(市町村運営有償運送⇒実証実験中に承認予定)

■運行事業者：社会福祉協議会

(地域住民と連携し実証期間中に運行体制構築予定)

■想定利用者層・利用想定者数

- 想定利用者1：地域の商業店舗(コノミヤ)に地域内から車で来る地域住民

(4,000人/日の平均来場者数の内、対象者(予測)960人/日)

- 想定利用者2：地域内の年齢70歳以上の高齢者

(1,200人の内、要支援者の数が370人)

- 利用想定者数：想定利用者の0.5割が1日に利用すると仮定

(利用想定者数 60人/日)

■年間収入(想定)：利用想定者の往復運賃及び広告その他収入を見込む

- 運賃1回100円 120人/日、12,000円/日 240日運行 2,880千円/年

- 広告、協賛等その他収入 800千円/年

●収入合計：3,680千円/年

※協賛等による収入確保を拡大を図る。(送客サポート等を通じ集金)

■年間支出

- 車両保険等：100千円/年 ●車両維持費：100千円/年

- システム管理費：648千円/年 (54千円/月)

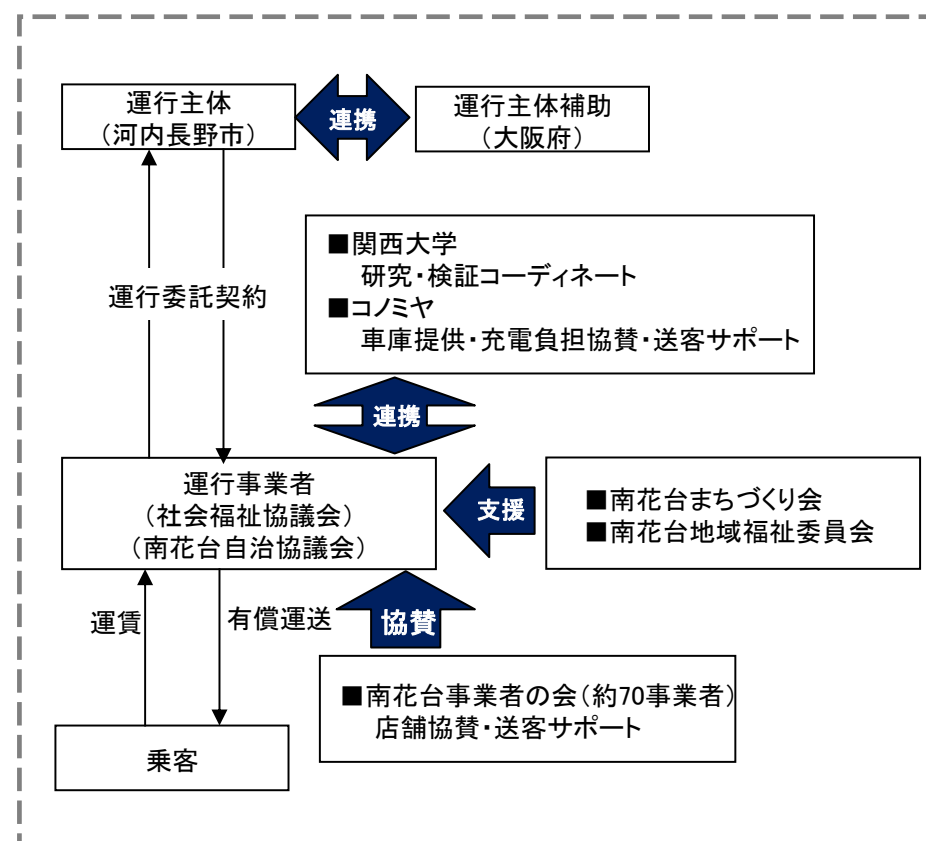
- 運行人件費：2,520千円/年(有償ボランティア人件費：1.5千円/半日×7名×240日)

- その他経費：312千円(PR、消耗品等) ●支出合計：3,680千円/年

○年度別見込み

年度	2021	2022	2023	2024	2025
目標乗車人数 (人/年)	19,200	24,000	28,800	28,800	28,800
事業による収入見込み (千円)	2,220	2,900	3,680	3,380	3,380
事業に必要な経費見込み (千円)	3,680	3,680	3,680	3,380	3,380
事業収支 (千円)	-1,460	-780	±0	±0	±0

○事業スキーム



(6)実証事業の各年度の目標

○2019年度の実証の目標と内容

	実証項目	地域の現状	実証事業の目標	当年度の実証内容
全体	グリーンスローモビリティの価値を地域住民と共に考え、共有を図り、一定期間の実証実験を実施し、そのニーズと価値を検証するとともに、この実証実験を通じ、地域全体でCO2削減への意識向上を図る。	平成26年度より大阪府、関西大学と連携し実施する「南花台スマートエイジング・シティ」団地再生モデル事業により、住民主体の地域包括ケアの仕組み構築を図るとともに、廃校跡地に看護学校を誘致し、現在はUR団地の集約に着手しており、地域のまちづくり機運が高まっている	まちづくり機運の高まりを活かし、地域全体で作り上げるグリーンスローモビリティの価値を共有するとともに、地域住民のCO2削減に向けた意識向上を図り、グリーンスローモビリティの価値をさらに高める。	地域住民のQOL向上に向け、グリーンスローモビリティが地域住民の生活にどのように影響を与えるのかを十分に検証し、生活に機能する走行方法、運営方法の検討を行うとともに、その効果性を高めるIoTを開発する。
1	グリーンスローモビリティへの理解の向上と事業啓発	現在、地域住民主体で買い物支援に取り組んでおり、高齢化が進む中で、住民移送に関するニーズの高まりを把握している。 ●約73%の住民が地域内で食料品を購入している(関西大学住民意識調査より)	本事業を実施する価値を地域で共有し、地域全体で取り組むべき活動として、積極的な地域住民の参画を図る。 【目標】 取組みに賛同し、運営に関わる住民の数:25名	・グリーンスローモビリティの価値を考える地域ワークショップによる機運向上 ・ポスター・チラシ等による事業啓発・情報共有
2	グリーンスローモビリティの実走を通じたニーズの検証	丘の上に開発された団地であることから坂が多く自家用車に依存している状況、その為地域内の移動にも不便を感じている住民が多い。 ●地域外へ移転したいと答えた方の内の約52%が病院・買い物の移動に不便を感じるからと回答(関西大学住民意識調査より)	地域のニーズをあらゆる視点で検証し、正確に把握し、そのニーズにあった最適な運行方法を検討 【目標】 1日の乗降者数:60名	・実走(3カ月 11月～1月を想定) ・無償運行 ・ニーズ把握 (アンケート・ワークショップ等) ・効果検証 ・ニーズ分析 ・改善点の整理
3	グリーンスローモビリティの実走を通じたIoT開発	高齢者が多い地域でありながら約7割の高齢者がすでにスマートフォンを活用している。 ●地域住民の約75%がパソコン・スマートフォン・タブレット端末を利用	グリーンスローモビリティの利便性の向上と運行負担の軽減を図ることに寄与するIoT開発 【目標】 利用者の満足度:70%	・既存システムの導入 ・実装を通じた課題検証 ・改善点整理
4	CO2削減に向けた、調査・啓発	ゴミの分別等、環境への配慮は比較的意識が高いが、地域内の買い物や通院には自家用車を利用している割合が非常に高いと推測される	普段の生活の中からCO2の削減に取り組む意識を高めることによりグリーンスローモビリティの価値向上を図る 【目標】 以前よりCO2削減への意識が高まった住民の割合:10%	・アンケート調査:現状把握 ・南花台地域住民への取組み周知 ・社会実験のPR広告 ・特別講演会 ・アンケート調査:実施中・実験後 ・年度取りまとめ

(6) 実証事業の各年度の目標

○2020年度の実証の目標と内容

	実証項目	地域の現状	実証事業の目標	当年度の実証内容
全体	グリーンスローモビリティの価値を地域住民と共に考え、共有を図り、一定期間の実証実験を実施し、そのニーズと価値を検証するとともに、この実証実験を通じ、地域全体でCO2削減への意識向上を図る。	平成26年度より大阪府、関西大学と連携し実施する「南花台スマートエイジング・シティ」団地再生モデル事業により、住民主体の地域包括ケアの仕組み構築を図るとともに、廃校跡地に看護学校を誘致し、現在はUR団地の集約に着手しており、地域のまちづくり機運が高まっている	まちづくり機運の高まりを活かし、地域全体で作り上げるグリーンスローモビリティの価値を共有するとともに、地域住民のCO2削減に向けた意識向上を図り、グリーンスローモビリティの価値をさらに高める。	地域住民のQOL向上に向け、グリーンスローモビリティが地域住民の生活にどのように影響を与えるのかを十分に検証し、生活に機能する走行方法、運営方法の検討を行うとともに、その効果性を高めるIoTを開発する。
1	グリーンスローモビリティへの理解の向上と事業啓発	現在、地域住民主体で買い物支援に取り組んでおり、高齢化が進む中で、住民移送に関するニーズの高まりを把握している。 ●約73%の住民が地域内で食料品を購入している(関西大学住民意識調査より)	本事業を実施する価値を地域で共有し、地域全体で取り組むべき活動として、積極的な地域住民の参画を図る。 【目標】 取組みに賛同し、運営に関わる住民の数:40名	・グリーンスローモビリティの価値を考える地域ワークショップによる機運向上 ・ポスター・チラシ等による事業啓発・情報共有
2	グリーンスローモビリティの実走を通じたニーズの検証	丘の上に開発された団地であることから坂が多く自家用車に依存している状況、その為地域内の移動にも不便を感じている住民が多い。 ●地域外へ移転したいと答えた方の内の約52%が病院・買い物の移動に不便を感じるからと回答(関西大学住民意識調査より)	地域のニーズをあらゆる視点で検証し、正確に把握し、そのニーズにあった最適な運行方法を検討 【目標】 1日の乗降者数:60名	・運営手法見直し・運営体制再構築 ・有償運送 ・実走(6カ月 7月～1月を想定) ・ニーズ把握 ・効果検証 ・ニーズ分析 ・改善点の整理
3	グリーンスローモビリティの実走を通じたIoT開発	高齢者が多い地域でありながら約7割の高齢者がすでにスマートフォンを活用している。 ●地域住民の約75%がパソコン・スマートフォン・タブレット端末を利用	グリーンスローモビリティの利便性の向上と運行負担の軽減を図ることに寄与するIoT開発 【目標】 利用者の満足度:80%	・システム改修 ・実装を通じた課題検証 ・改善点整理
4	CO2削減に向けた、調査・啓発	ゴミの分別等、環境への配慮は比較的意識が高いが、地域内の買い物や通院には自家用車を利用している割合が非常に高いと推測される	普段の生活の中からCO2の削減に取り組む意識を高めることによりグリーンスローモビリティの価値向上を図る 【目標】 以前よりCO2削減への意識が高まった住民の割合:20%	・南花台地域住民への取組み周知 ・社会実験のPR広告 ・特別講演会 ・アンケート調査:実施中・実験後 ・年度取りまとめ

(6)実証事業の各年度の目標

○2021年度の実証の目標と内容

	実証項目	地域の現状	実証事業の目標	当年度の実証内容
全体	グリーンスローモビリティの価値を地域住民と共に考え、共有を図り、一定期間の実証実験を実施し、そのニーズと価値を検証するとともに、この実証実験を通じ、地域全体でCO2削減への意識向上を図る。	平成26年度より大阪府、関西大学と連携し実施する「南花台スマートエイジング・シティ」団地再生モデル事業により、住民主体の地域包括ケアの仕組み構築を図るとともに、廃校跡地に看護学校を誘致し、現在はUR団地の集約に着手しており、地域のまちづくり機運が高まっている	まちづくり機運の高まりを活かし、地域全体で作り上げるグリーンスローモビリティの価値を共有するとともに、地域住民のCO2削減に向けた意識向上を図り、グリーンスローモビリティの価値をさらに高める。	地域住民のQOL向上に向け、グリーンスローモビリティが地域住民の生活にどのように影響を与えるのかを十分に検証し、生活に機能する走行方法、運営方法の検討を行うとともに、その効果性を高めるIoTを開発する。
1	グリーンスローモビリティへの理解の向上と事業啓発	現在、地域住民主体で買い物支援に取り組んでおり、高齢化が進む中で、住民移送に関するニーズの高まりを把握している。 ●約73%の住民が地域内で食料品を購入している(関西大学住民意識調査より)	本事業を実施する価値を地域で共有し、地域全体で取り組むべき活動として、積極的な地域住民の参画を図る。 【目標】 取組みに賛同し、運営に関わる住民の数:50名	・グリーンスローモビリティの価値を考える地域ワークショップによる機運向上 ・ポスター・チラシ等による事業啓発・情報共有
2	グリーンスローモビリティの実走を通じたニーズの検証	丘の上に開発された団地であることから坂が多く自家用車に依存している状況、その為地域内の移動にも不便を感じている住民が多い。 ●地域外へ移転したいと答えた方の内の約52%が病院・買い物の移動に不便を感じるからと回答(関西大学住民意識調査より)	地域のニーズをあらゆる視点で検証し、正確に把握し、そのニーズにあった最適な運行方法を検討 【目標】 1日の乗降者数:80名	・運営手法見直し、運営体制再構築 ・実走 (12カ月 4月～3月 240日を想定) ・有償運送 ・ニーズ把握 ・効果検証 ・ニーズ分析 ・改善点の整理及び改善
3	グリーンスローモビリティの実走を通じたIoT開発	高齢者が多い地域でありながら約7割の高齢者がすでにスマートフォンを活用している。 ●地域住民の約75%がパソコン・スマートフォン・タブレット端末を利用(関西大学住民意識調査より)	グリーンスローモビリティの利便性の向上と運行負担の軽減を図ることに寄与するIoT開発 【目標】 利用者の満足度:90%	・システム改修 ・実装を通じた課題検証 ・改善点整理・改善
4	CO2削減に向けた、調査・啓発	ゴミの分別等、環境への配慮は比較的意識が高いが、地域内の買い物や通院には自家用車を利用している割合が非常に高いと推測される	普段の生活の中からCO2の削減に取り組む意識を高めることによりグリーンスローモビリティの価値向上を図る。 【目標】 以前よりCO2削減への意識が高まった住民の割合:30%	・アンケート調査:現状把握 ・南花台地域住民への取組み周知 ・社会実験のPR広告 ・特別講演会 ・アンケート調査:実施中・実験後 ・年度取りまとめ