

グリーンスローモビリティの実証運行結果について

第8回品川区地域公共交通会議資料
(令和7年3月28日)

(目次)

1. グリーンスローモビリティ実証運行の概要について
2. 実施結果について
3. 今後の展開について

1. グリーンスローモビリティ実証運行の概要について

1. 導入目的

品川区では、地域固有の資源や特性を活かして、多様なひとをひきつけ、まちを訪れ、歩き、滞在し、体験・交流の広がりによって、景観とともに新しい魅力・価値を創造していけるような施策が求められている。

そこで、ゆっくり走るグリーンスローモビリティの特性を活かし、観光資源をつなぎ地域を走行することで、まちの賑わい創出や活性化、エリアブランディングにつなげていく。

2. 運行概要

■運行概要

項目	内容
運行経路	京急本線北品川駅前付近～旧東海道～天王洲アイランド
運行期間	令和6年10月6日(日)～11月24日(日)
運行日・運行時間	火曜・木曜・土曜・日曜の10時～16時
運行主体	品川区
運行事業者	京浜急行電鉄株式会社
停留所数	6箇所(日曜日ルートは5箇所)
運賃	無料
運行間隔	40分～1時間(1周は40分程度)
運行距離	6.5km(日曜日ルートは6.3km)

■運行ルート・ダイヤ



停留所名	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便
1 北品川駅前(発)	10:00	11:00	12:40	13:40	14:40	15:40
2 新品川橋	10:03	11:03	12:43	13:43	14:43	15:43
3 天王洲公園中央	10:12	11:12	12:52	13:52	14:52	15:52
4 天王洲公園前	10:17	11:17	12:57	13:57	14:57	15:57
5 東品川一丁目	10:30	11:30	13:10	14:10	15:10	16:10
6 バス車庫前	10:35	11:35	13:15	14:15	15:15	16:15
1 北品川駅前(着)	10:40	11:40	13:20	14:20	15:20	16:20

※各便から次の便への連続乗車はできません。



停留所名	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便
5 東品川一丁目(発)	10:00	10:40	13:00	13:40	15:00	15:40
6 バス車庫前	10:05	10:45	13:05	13:45	15:05	15:45
7 品川浦	10:10	10:50	13:10	13:50	15:10	15:50
3 天王洲公園中央	10:22	11:02	13:22	14:02	15:22	16:02
4 天王洲公園前	10:27	11:07	13:27	14:07	15:27	16:07
5 東品川一丁目(着)	10:40	11:20	13:40	14:20	15:40	16:20

※第2便・第4便から次の便への連続乗車はできません。

■運行車両



▲シンクトウギャザー社製 eCOM-8¹ 1台
(乗員2名、乗客8名)



▲YAMAHA社製 AR-07
(乗員2名、客5名) ※11月16日～

2. 実施結果について

1. 周知概要

■ 広報周知

チラシ、広報紙、ホームページ、SNS等を活用し、区民や区外の方に向けた周知を行った。



▲チラシ



▲広報しながわ



▲しながわ観光協会ホームページ

■ 停留所周辺での周知状況

町会掲示板での掲示や京急北品川駅等でのチラシ配架も行った。また、外国人向けに英語の案内を現地に掲示した。



2. 実施概要

■ 試乗会の実施

実証運行に先立ち、令和6年10月5日(土)に試乗会が行われ、地元町会長や森澤区長が参加した。



■ JAL職員による添乗

日本航空株式会社のご協力により、10月13日(日)午後の便限定で、JAL職員による添乗と観光アナウンスを行った。



■ ノベルティの配布

日本航空株式会社のご協力により、JALオリジナルのノベルティを用意。アンケート回答者に配布を行った。

■ 観光ガイド

ガイドしながわのご協力により、車内で流す観光案内音声の原稿を作成。ナレーションはAI音声を利用し、車内で放送した。

また、ヤマハ発動機株式会社のご協力により、AR-O7にデジタルサイネージを設置し、社内で観光案内を行った。



2. 実施結果について(続き)

3. 実施結果

■ 運行実施概要

項目	内容
運行日数	29日(10月6日～11月24日)
合計運行便数	平日ダイヤ:126便(20日) 休日ダイヤ:48便(9日)
総利用者数	1,117名 大人:921名 子ども:196名

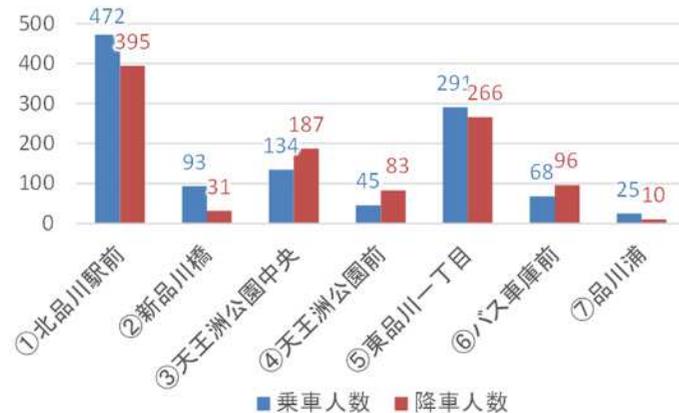
■ 日別利用者数

土日の便を中心に乗りこぼしが発生するなど、多くの方にご利用いただいた。平日かつ雨天時は、乗車人数が少ない傾向であった。



■ 停留所別利用者数

平日・休日とも始発停留所での乗降が一番多い結果となった。途中の停留所である「天王洲公園中央」は、地域イベントと重なり、利用者が多い日があった。



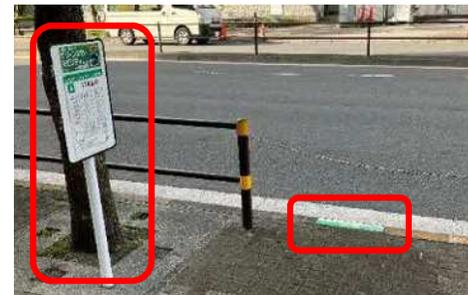
▲休日を中心に満席になったほか、走行中は沿道の歩行者が目を向けるなど、地域住民にとっても注目の的となった。



▲車いす利用者用のスロープ設置状況。期間中、2名の利用があった。



▲バスロケーションシステムのHP表示状況。利用者は車両の位置や乗車人数を確認することができる。



▲停留所として目立つよう、看板と乗車位置案内が設置された。

2. 実施結果について(続き)

4. 利用者アンケート実施概要

■実施概要

- 対象者：利用者全員
- 調査方法：実施期間中、乗務補助員から回答フォームのQRコード(乗車記念カードに掲載)を配布し、WEB上で回収
- 調査時期：10月6日～11月21日

■回収状況

- 回収票数：465件



▲乗車記念カード

■設問項目

把握項目	設問項目	
基本属性の把握	○性別、居住地 ○今回の実証運行を知ったきっかけ	
利用状況の把握	○利用目的 ○乗車した車両 ○乗車区間	
満足度の把握	○運行内容(ルート・本数・所要時間) ○乗り心地 ○案内用音声ガイド	○HPでの情報提供 ○沿線施設との接続 ○具体的な改善要望
今後の展開に向けた利用者意向の把握	○利用してみて感じたこと ○今後期待する展開	○適正と思う料金 ○今後の利用意向

5. 利用者アンケート結果概要

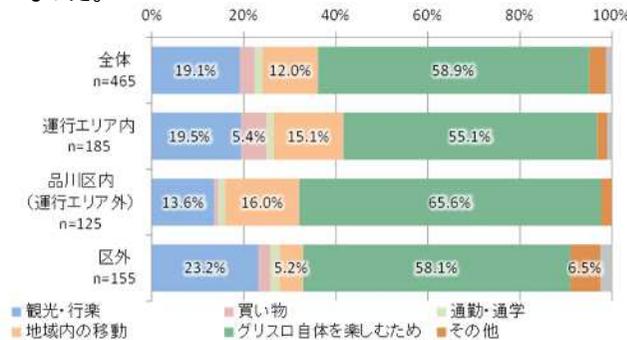
■利用者の居住地

区外から来られた利用者は3分の1であった。運行エリア内の多くの方にもご利用いただいた。



■今回の来訪目的

全体的に「グリスロ自体を楽しむため」が多く、グリスロが運行エリアにおける誘客性に寄与したと考えられる。区外からの来訪者は、次いで「観光・行楽」が高い割合となった。



■グリスロを利用してみて感じたこと

来訪者の居住地を問わず、景観や乗り心地を楽しんだという意見が多かった。また、区外からの来訪者では、「コミュニケーションが取れた」と回答した割合が若干高い結果となった。

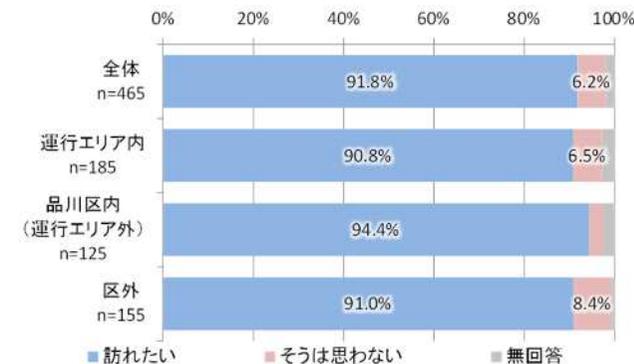
	グリスロに乗っての感想								合計
	景色を楽しめた	歴史や水辺を感じた	コミュニケーションが取れた	開放感があった	移動を楽しめた	想像していたものと違った	その他	無回答	
全体 (n=465)	75.7%	45.6%	18.3%	71.6%	62.2%	3.4%	6.2%	1.5%	284.5%
運行エリア内 (n=185)	74.1%	43.8%	17.8%	73.0%	62.7%	2.7%	6.5%	2.2%	282.7%
品川区(運行エリア外) (n=125)	75.2%	47.2%	12.8%	71.2%	64.0%	4.0%	5.6%	0.8%	280.8%
区外 (n=155)	78.1%	46.5%	23.2%	70.3%	60.0%	3.9%	6.5%	1.3%	289.7%

■今後の展開にて期待すること

「継続的な運行」や「ルートの拡大」を求める意見が多い結果となった。また、運行エリア内の方からは「停留所の増設」を求める意見も比較的多く見られた。

	今後グリスロに期待すること								合計	
	継続的な運行	ルートの拡大	停留所の増設	早期や夜間の運行	イベントとの連携	予約システムの導入	地域の活性化	その他		
全体 (n=465)	71.0%	64.3%	46.5%	13.8%	32.5%	29.2%	30.5%	8.4%	1.7%	297.8%
運行エリア内 (n=185)	71.9%	68.1%	53.5%	13.0%	30.8%	34.1%	30.8%	6.5%	1.6%	310.3%
品川区(運行エリア外) (n=125)	76.0%	64.0%	47.2%	17.6%	30.4%	27.2%	31.2%	13.6%	1.6%	308.8%
区外 (n=155)	65.8%	60.0%	37.4%	11.6%	36.1%	25.2%	29.7%	6.5%	1.9%	274.2%

■グリスロの運行に合わせて、今後また同地区を訪れたいか
再び「訪れたい」という回答が9割を占めた。観光施策の一環としてのグリスロの運行が一定の有用性があると想定される。



■観光ツールとして運行する場合の適正料金

来訪者の居住地を問わず、およそ3分の2の方が「100円」が適正であると回答した。一方で、区外からこられた方は「300円」や「500円」を払ってでも乗りたいと答えた方が区内来訪者よりも高い結果となった。

	観光ツールとして運行する場合の適正料金				
	100円	300円	500円	有料なら乗らない	無回答
北品川・東品川エリア (n=185)	69.2%	14.6%	1.6%	13.5%	1.1%
品川区(北品川・東品川エリア以外) (n=125)	65.6%	24.8%	3.2%	4.0%	2.4%
区外 (n=155)	63.2%	26.5%	5.2%	5.2%	0.0%

2. 実施結果について(続き)

6. 実証運行の評価

実証運行の結果をふまえ、以下のとおり評価を行った。

評価項目	利用者の視点(アンケート結果等から)	運行上の視点	課題
観光コンテンツとしての有効性	<ul style="list-style-type: none"> 観光に関する音声ガイドにより、乗車中も楽しむことができた。 グリスロがあったら再び訪れたいという回答が9割を占めた。 	<ul style="list-style-type: none"> グリスロを目的とした来訪者が多かったことから、運行エリアにおける誘客性に寄与したと考えられる。 日曜日ルートは通行規制により旧東海道を走行できず八ツ山通りの往復となったため、観光としての要素が薄まった。 	<ul style="list-style-type: none"> 日曜日ルートは旧東海道とグリスロのルートが離れているため、商店街と連携した相乗効果を生む施策などを行う必要がある。
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> 旧東海道と天王洲エリアをゆっくり回遊できた。 	<ul style="list-style-type: none"> 旧東海道と天王洲エリアを結ぶことで地域の回遊性を図ることができた。 	<ul style="list-style-type: none"> 水辺や観光スポットが車内から眺められるルートにするなど、乗っていて楽しいと感じられる工夫が必要である。
停留所	<ul style="list-style-type: none"> 停留所の箇所数が少なく、観光スポットへのアクセスや結びつきが弱い。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路幅員などの制約により停留所の設定場所が限られたため、一部区間では停留所間の所要時間が長くなった。 	<ul style="list-style-type: none"> 停留所の増設にあたっては、停車できる空間・敷地の確保などが必要である。
運行間隔	<ul style="list-style-type: none"> 満員で乗車できない場合は、次の便まで40分～1時間待たなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> 遅延の影響が出ない無理のない間隔で運行ができた。 運転手や乗務員の適切な休憩時間をとることができた。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用需要に応じた車種・台数を検討する必要がある。 観光との結び付けを強化する場合、夜間運行や増便などについても検討が必要と考えられるが、運転手の労働条件や確保可能性に配慮する必要がある。
運行時期	<ul style="list-style-type: none"> 車両の特性上窓や空調がないが、快適に乗車できる時期であった。 	<ul style="list-style-type: none"> 梅雨や台風の季節と重ならない時期に実施できた。 	<ul style="list-style-type: none"> 通年での運行を想定する場合、夏期の猛暑対策や冬季の断熱対策についても検討する必要がある。
車両	<ul style="list-style-type: none"> e-com8²は、車内の座席は向かい合わせになっており、乗客同士のコミュニケーションが図れた。 AR-07は家族で乗車するとすぐに定員になってしまった。 	<ul style="list-style-type: none"> e-com8²は特徴的な車体であることから走行中に注目を集めた。 AR-07はe-com8²より定員が少なく積み残しが生じるケースがあった。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用需要に応じた車種・台数を検討する必要がある。 e-com8²は座面が木製のため、クッション性のあるものにするなど快適な乗車ができるように工夫する必要がある。
効果	<ul style="list-style-type: none"> 有償(100～500円)でも乗ると回答した人は9割を占めた。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通法や道路運送法上の要件をクリアする必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 有償化の可能性と地域への波及効果等について検討が必要である。

3. 今後の展開について

1. 令和6年度実証運行をふまえた検討事項

■地域との連携

観光交通として発展させていくためには、より楽しめるルート設定や停留所の確保、地域の商店街・団体・イベント等との連携が不可欠であるため、地域とグリーンスローモビリティの在り方について意見交換を重ねていく。

■有償での運行を検討

観光交通として持続可能なものとしていくため、有償での運行した場合の課題や適切な車種、台数、車両整備、適正価格などを検討していく。

■新技術の適用可能性

交通における運転手不足や技術革新などの社会情勢に対応していくため、自動運転技術等の動向を注視していく。