

運行計画(案)と事業スキーム(案)の 提案について

1 アンケート、勉強会での主な意見

項目	アンケート	勉強会
移動目的	通院、買物	通院、買物、娯楽
不便な地域	下記の順で満足度が低い 砧1丁目 砧3丁目 砧2丁目 砧5丁目 砧4丁目 砧7丁目 砧8丁目 砧6丁目 公共交通不便地域内外での移動満足度、公共交通の不便度に明確な差はみられない。	砧1丁目・砧2丁目
家族送迎	送迎に頼っている人の約半数は、送迎に頼らず公共交通を利用したいと回答	-
目的地	交通機関：祖師ヶ谷大蔵駅 買物：オオゼキ祖師谷大蔵店、ODAKYU OX 祖師谷店、サミットストア砧店 通院：関東中央病院、幸野メディカルクリニック、田代内科クリニック その他：世田谷美術館、総合運動場	
運行時間帯	日中	日中（9：00～18：00）
運行間隔	-	30分
運行日	買物は曜日は関係ない 通院は平日	平日
ルート	-	毎日同じルートでなくとも良い
運賃	-	200円程度（路線バスと同程度）

2 運行計画を検討する際の注意点

注意点 既存路線バス等との競合

- ・ 既存交通事業者（鉄道、バス、タクシー）から需要を奪うような競合がないよう調整（ルート、運行時間・所要時間、運賃）
- ・ 地域公共交通会議の合意（11人乗り未満の乗合いの場合）

注意点 採算性

- ・ 継続的な運行を行うための「運賃収入等による財源確保」

注意点 沿道の合意

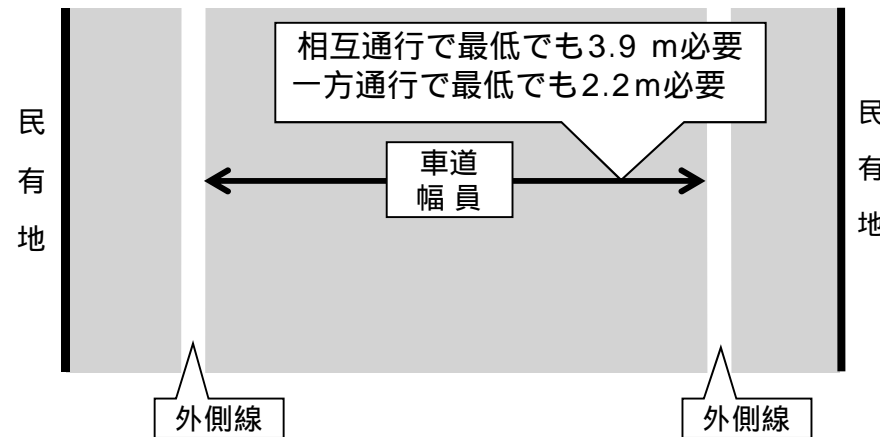
- ・ 運行ルートや乗降場所についての周辺住民の合意

2 運行計画を検討する際の注意点

注意点 安全性の確保

- ・「車両制限令」により、**車両幅に応じて通行できる道路が制限される。**

【ワゴン車(1.7m幅)が走行できる車道の最小幅員】



注意点 継続性の確保

- ・**地域の問題を最もよく知る地域住民の方が事業の運営に主体的に取り組み、地域の移動手段を守り、育てあげていきながら、運行を継続していくことが重要。**

3 運行計画(案)の検討

新たな交通システムの概略検討

- 砧地区の新たな交通システムの導入にあたって、「定時定路線型」、「デマンド型」等の複数の事業モデルの検討を実施



概略検討から明らかとなった事項

細街路が多く、ワゴン車以下のサイズでなければ運行できない。
細街路では、走行速度が低下するため、30分に1便の運行本数を確保するには、片道4.5km以内でないとならば車両が複数台必要となる。
デマンド型は、車両が2台以上必要となり運行コストが高い。

3 運行計画(案)の検討

概略検討結果等を踏まえた基本方針

運行時間帯：日中を対象
基本ルート：公共交通不便地域と駅・病院等の主要施設を連絡
運行日：月～土曜日
車両台数：1台
運行間隔：1時間程度（1運行/時間のラウンドダイヤを基本）
運賃：200円程度
使用車両：ワゴン車両



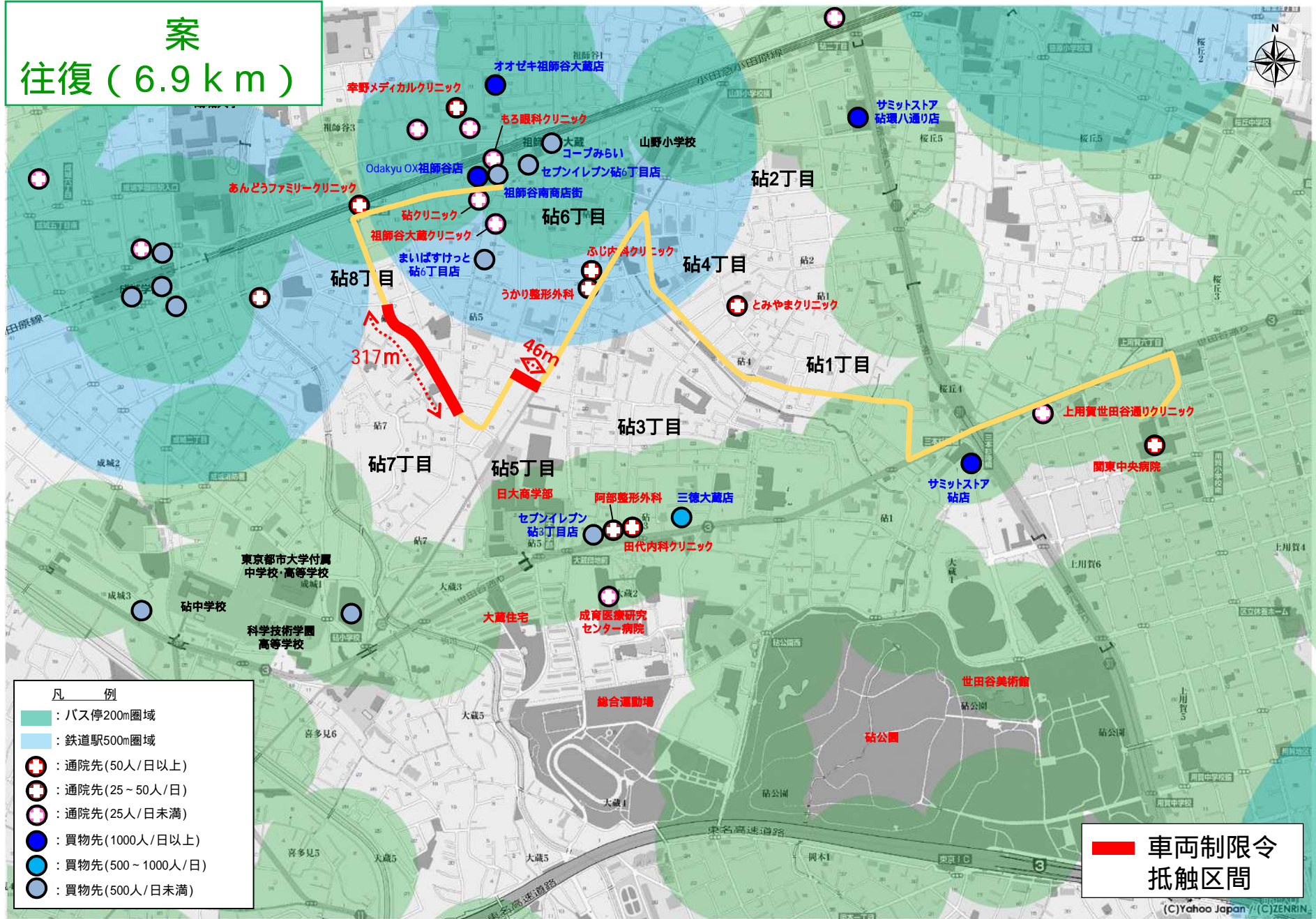
4 案の交通システムを抽出

3 運行計画(案)の検討

案の概要

NO	案
コンセプト	不便地域対策重視ルート
ルート概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祖師ヶ谷大蔵駅と関東中央病院等にアクセス ・ 往復が同じでわかりやすいシャトル型
ルート	シャトル型ルート 延長：往復6.9km <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅 関東中央病院
運行時間帯	9時～18時
運行本数	往復9便（ラウンドダイヤ）
運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祖師ヶ谷大蔵駅発が毎正時とするラウンドダイヤ 始発9時、終発17時
バス停	200m間隔
運賃	200円/回
運行コスト予測（年）	9,104千円
運賃収入予測（年）	3,460千円（=9,104千円×38% <small>(23区、関東政令指定都市のコミュニティ交通の平均収支率)</small> ）
利用者数（日）	55人（=3,460千円÷312日÷0.2千円）
1便当り平均利用者数	3.1人（=3,460千円÷312日÷9往復÷2÷0.2千円）
欠損額（年）	5,644千円

案 往復 (6.9 km)



- 凡 例
- : バス停200m圏域
 - : 鉄道駅500m圏域
 - + : 通院先(50人/日以上)
 - + : 通院先(25~50人/日)
 - + : 通院先(25人/日未満)
 - : 買物先(1000人/日以上)
 - : 買物先(500~1000人/日)
 - : 買物先(500人/日未満)

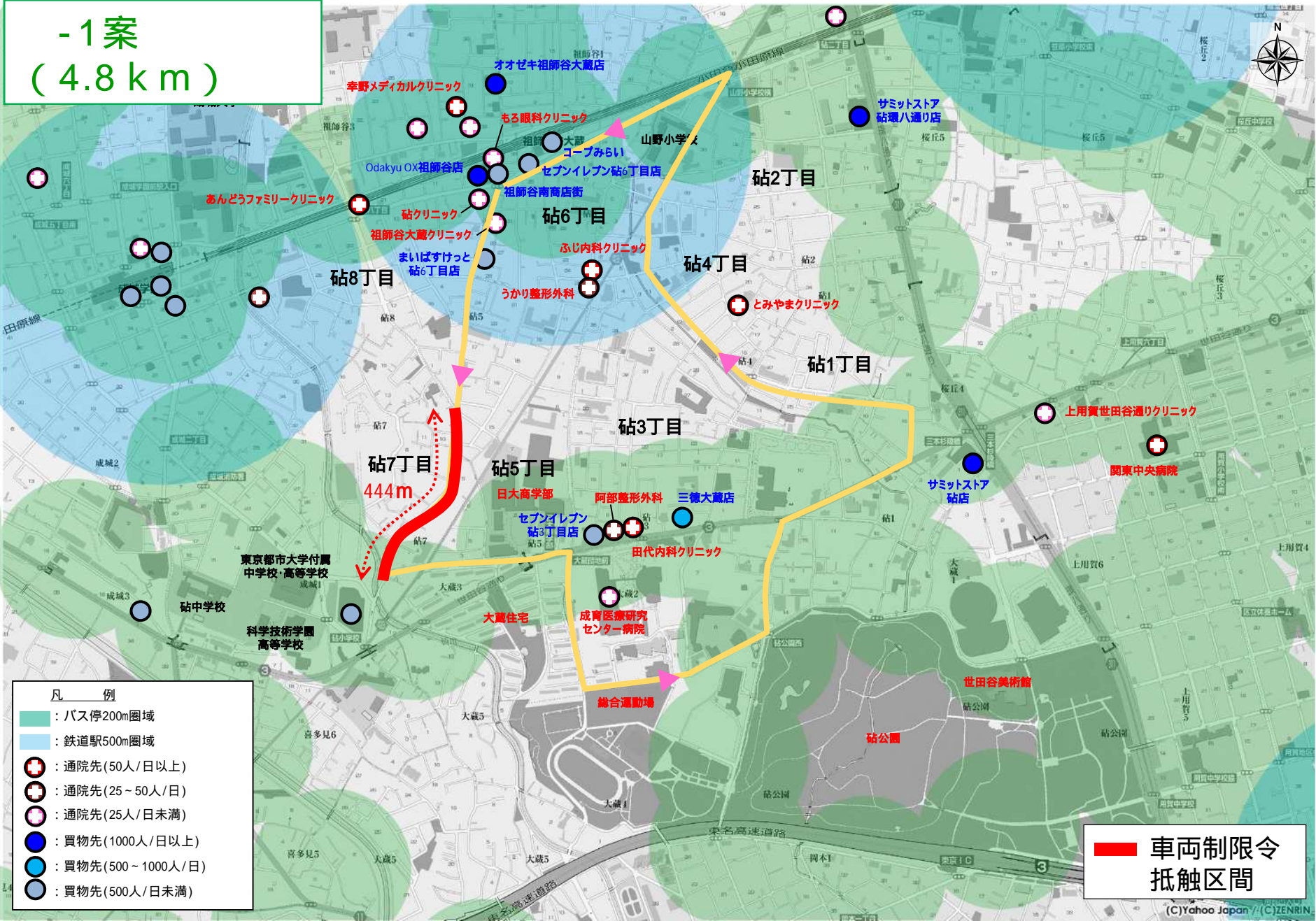
**車両制限令
抵触区間**

3 運行計画(案)の検討

案の概要

NO	案
コンセプト	住民ニーズ重視隔日運行ルート
ルート概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祖師ヶ谷大蔵駅、南商店街通り、日大、大蔵住宅、総合運動場、関東中央病院等にアクセス ・ 隔日で異なるルート、かつ片回り循環線
ルート	2つの循環型ルートを隔日運行 火・木・土： - 1 (半時計回り) 延長：4.8km ・ 駅～日大～大蔵団地～総合運動場～砧公園～砧1丁目 月・水・金： - 2 (時計回り) 延長：7.3km ・ 駅～砧2丁目～関東中央病院～砧公園・世田谷美術館～総合運動場～大蔵住宅
運行時間帯	9時～18時
運行本数	各9便(ラウンドダイヤ)
運行ダイヤ	祖師ヶ谷大蔵駅発を毎正時とするラウンドダイヤ(始発9時、終発17時)
バス停	200m間隔
運賃	200円/回
運行コスト予測(年)	9,202千円
運賃収入予測(年)	3,497千円(=9,202千円×38% <small>(23区、関東政令指定都市のコミュニティ交通の平均収支率)</small>)
利用者数(日)	56人(=3,497千円×312日÷0.2千円)
1便当り平均利用者数	6.2人(=3,497千円÷312日÷9回÷0.2千円)
欠損額(年)	5,705千円

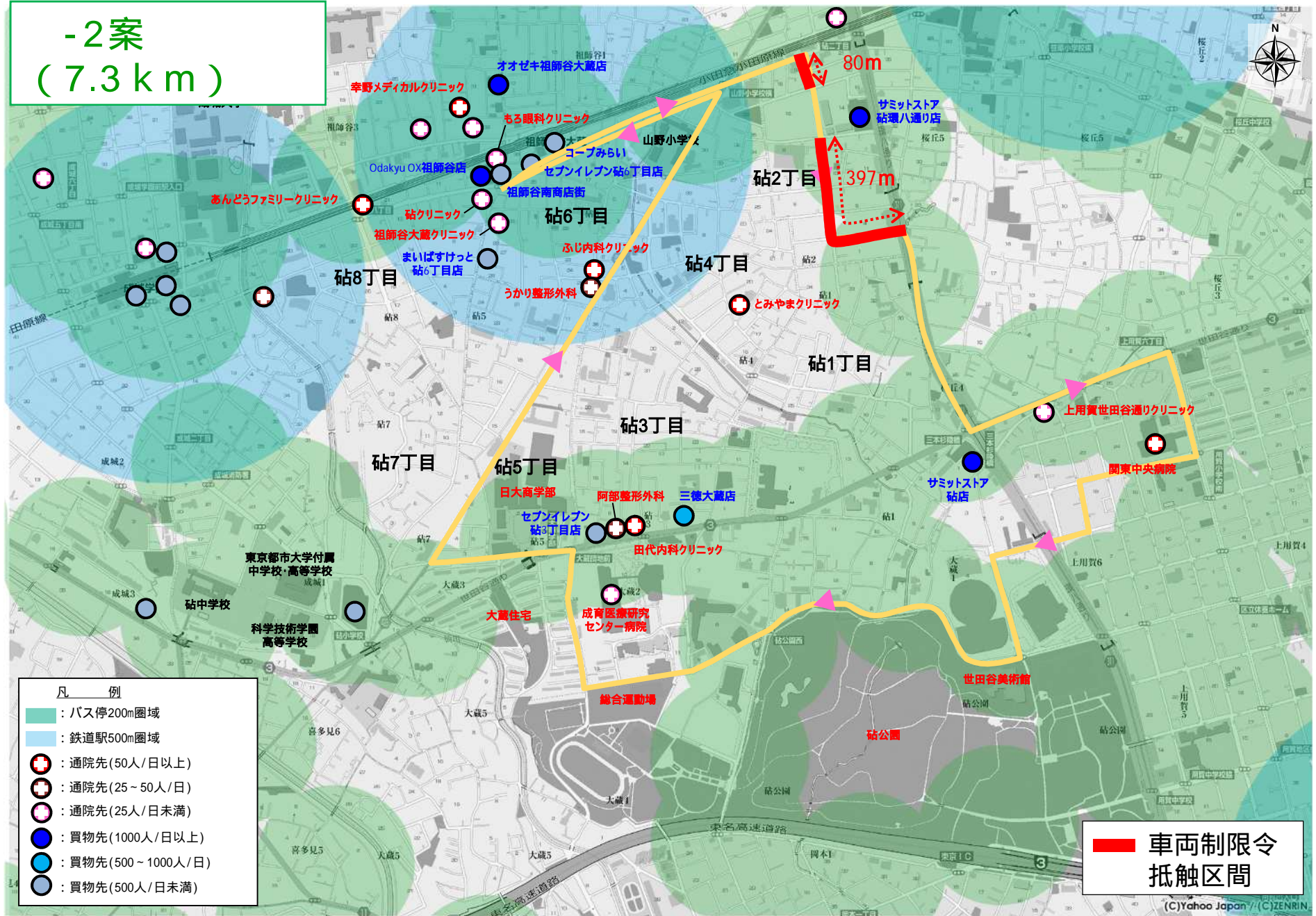
**-1案
(4.8 km)**



- 凡 例
- : バス停200m圏域
 - : 鉄道駅500m圏域
 - + : 通院先(50人/日以上)
 - + : 通院先(25~50人/日)
 - + : 通院先(25人/日未満)
 - : 買物先(1000人/日以上)
 - : 買物先(500~1000人/日)
 - : 買物先(500人/日未満)

**車両制限令
抵触区間**

**-2案
(7.3 km)**



- 凡 例
- : バス停200m圏域
 - : 鉄道駅500m圏域
 - + : 通院先(50人/日以上)
 - + : 通院先(25~50人/日)
 - + : 通院先(25人/日未満)
 - : 買物先(1000人/日以上)
 - : 買物先(500~1000人/日)
 - : 買物先(500人/日未満)

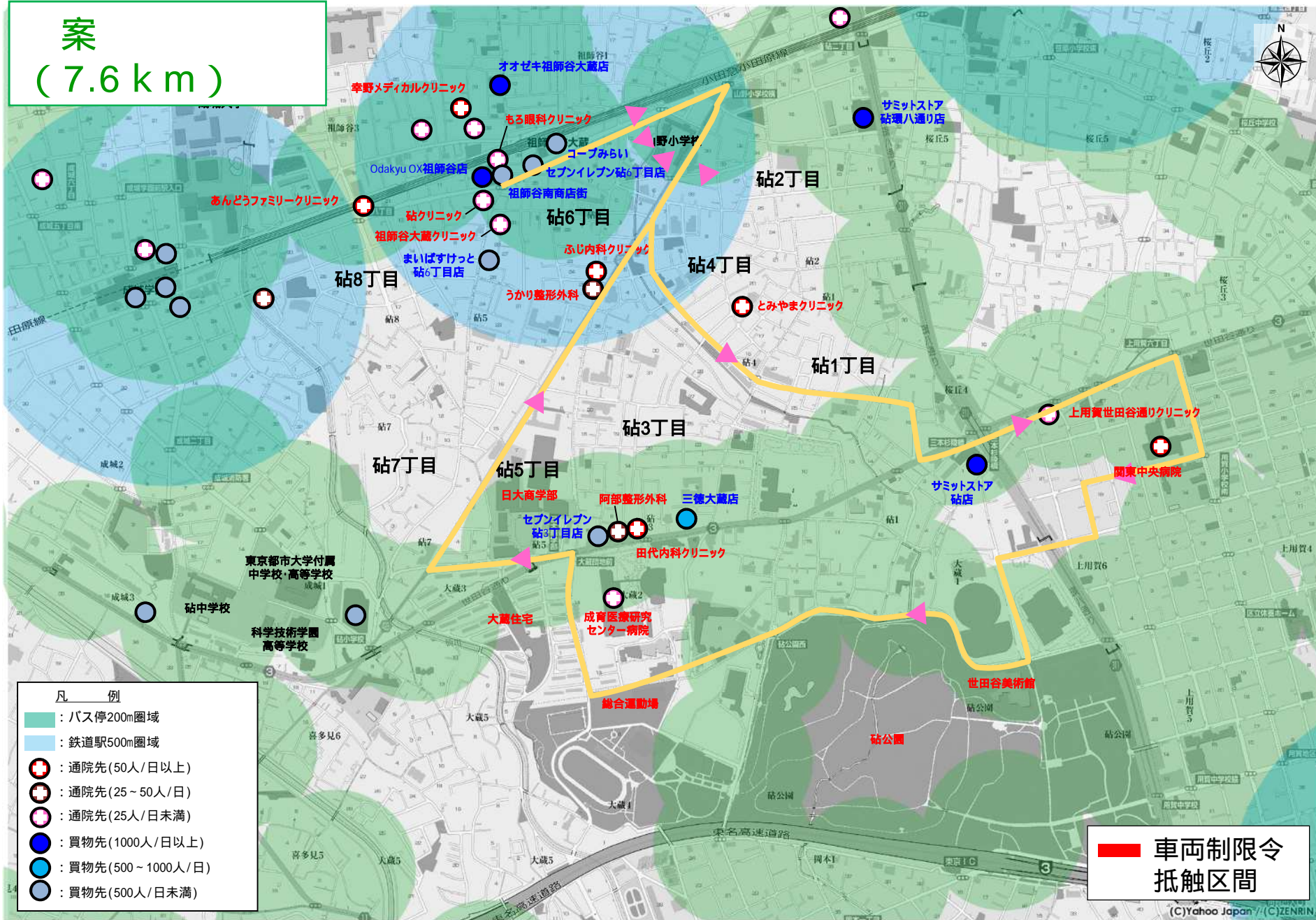
**車両制限令
抵触区間**

3 運行計画(案)の検討

案の概要

NO	案
コンセプト	住民ニーズ重視大循環ルート
ルート概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祖師ヶ谷大蔵駅、関東中央病院、世田谷美術館・砧公園、総合運動場、大蔵住宅、日大にアクセス ・ ルートのわかりやすさを重視し、毎日同ルート運行
ルート	循環ルート(時計回り) 延長: 7.6 km ・ 駅～関東中央病院～砧公園・世田谷美術館・砧公園～総合運動場～大蔵住宅～日大
運行時間帯	9時～18時
運行本数	片回り9便(ラウンドダイヤ)
運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祖師ヶ谷大蔵駅発が毎正時とするラウンドダイヤ 始発9時、終発17時
バス停	200m間隔
運賃	200円/回
運行コスト予測(年)	9,109千円
運賃収入予測(年)	3,461千円(=9,109千円×38%(23区、関東政令指定都市のコミュニティ交通の平均収支率))
利用者数(日)	55人(=3,461千円÷312日÷0.2千円)
1便当り平均利用者数	6.2人(=3,461千円÷312日÷9回÷0.2千円)
欠損額(年)	5,648千円

案 (7.6 km)

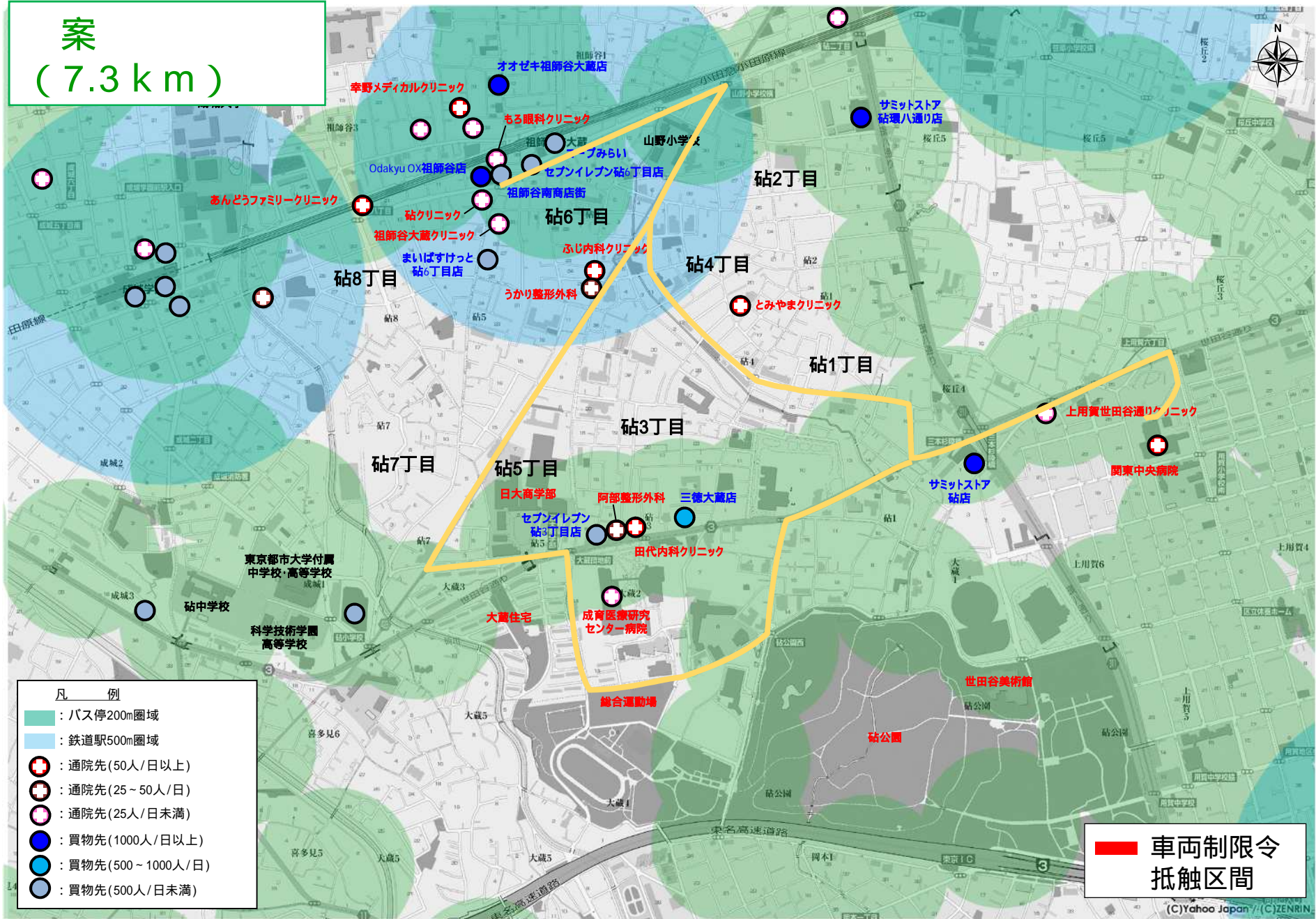


3 運行計画(案)の検討

案の概要

NO	案
コンセプト	導入空間重視ルート
ルート概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祖師ヶ谷大蔵駅、日大、大蔵住宅、総合運動場、関東中央病院にアクセス ・ やや大きい循環型となるため、交互の両回り
ルート	循環ルートを交互で運行 延長：7.3km ・ 駅～水道道路～日大～大蔵団地～総合運動場～砧公園～関東中央病院
運行時間帯	9時～18時
運行本数	時計回り5便、反時計回り5便
運行ダイヤ	ラウンドダイヤではない
バス停	200m間隔
運賃	200円/回
運行コスト予測(年)	9,204千円
運賃収入予測(年)	3,498千円(=9,202千円×38% <small>(23区、関東政令指定都市のコミュニティ交通の平均収支率)</small>)
利用者数(日)	56人(=3498千円÷312日÷0.2千円)
1便当り平均利用者数	5.6人(=3498千円÷312日÷5往復÷2÷0.2千円)
欠損額(年)	5,706千円

案 (7.3 km)



- 凡 例
- : バス停200m圏域
 - : 鉄道駅500m圏域
 - + : 通院先(50人/日以上)
 - + : 通院先(25~50人/日)
 - + : 通院先(25人/日未満)
 - : 買物先(1000人/日以上)
 - : 買物先(500~1000人/日)
 - : 買物先(500人/日未満)

■ 車両制限令
抵触区間

3 運行計画(案)の検討

各案(~ 案)の評価

名称	案 (不便地域対策重視ルート)	案 (住民ニーズ重視隔日運行ルート)
不便地域の カバー	<ul style="list-style-type: none"> 砧2丁目をカバーできてない 	<ul style="list-style-type: none"> 不便地域を概ねカバーしている。
主要目的地の カバー	<ul style="list-style-type: none"> 主要な目的地を概ねカバーしている 	<ul style="list-style-type: none"> 主要な目的地をカバーしている。但し、半時計回りルートでは、関東中央病院へ行くのに乗換えが必要。
運行日	<ul style="list-style-type: none"> 毎日同じルートを運行 	<ul style="list-style-type: none"> 隔日運行のため、曜日により利用できる場所が異なる
運行間隔	<ul style="list-style-type: none"> 運行間隔は1時間(往復) 	<ul style="list-style-type: none"> 運行間隔は1時間(片回り)
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> シャトル型の往復便のため利用しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 片方向循環のため、目的地が逆方向の場合に遠回りとなる。特に時計回りは1周30分以上となる。
車両制限令等	<ul style="list-style-type: none"> 車両制限令に抵触する区間が約350mである。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両制限令に抵触する区間が約900mである。
総合評価	<p>(メリット)</p> <ul style="list-style-type: none"> わかりやすく利用しやすいため、利用者数確保が期待できる。 <p>(デメリット)</p> <ul style="list-style-type: none"> サービス地域が狭い 車両制限令抵触区間がある 	<p>(メリット)</p> <ul style="list-style-type: none"> 不便地域を概ねカバーしている。 <p>(デメリット)</p> <ul style="list-style-type: none"> 片回り循環で利用しづらい 隔日運行のため分かりにくい 車両制限令抵触区間が長い

3 運行計画(案)の検討

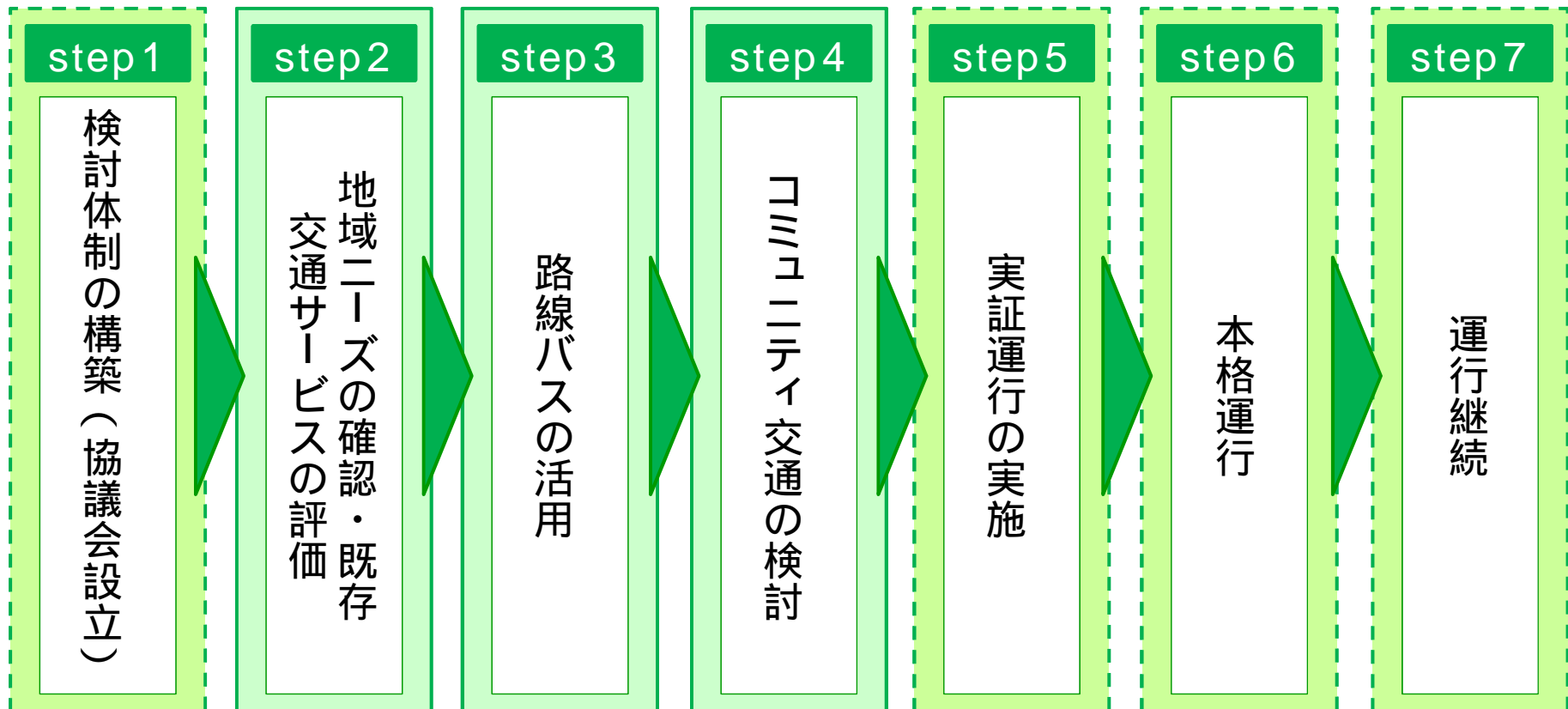
各案(~ 案)の評価

名称	案(住民ニーズ重視大循環ルート)	案(導入空間重視ルート)
不便地域の カバー	<ul style="list-style-type: none"> 砦2、8丁目、7丁目の一部をカバーできていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 砦2、8丁目、7丁目の一部をカバーできていない。
主要目的地の カバー	<ul style="list-style-type: none"> 主要な目的地をカバーしている 	<ul style="list-style-type: none"> 主要な目的地をカバーしている
運行日	<ul style="list-style-type: none"> 毎日同じルートを運行 	<ul style="list-style-type: none"> 毎日同じルートを運行
運行間隔	<ul style="list-style-type: none"> 運行間隔は1時間(片回り) 	<ul style="list-style-type: none"> 95分間隔(両回り)
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> 片方向循環のため、目的地が逆方向の場合に遠回りとなる。1周分44分以上となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 両回り循環のため片回りより利用しやすい。
車両制限令等	<ul style="list-style-type: none"> 車両制限令に抵触する区間がない。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両制限令に抵触する区間がない
総合評価	(メリット) <ul style="list-style-type: none"> サービス地域は広い 車両制限令抵触区間がない (デメリット) <ul style="list-style-type: none"> 大循環片回りで利用しづらい 	(メリット) <ul style="list-style-type: none"> 両回りで利用しやすい 車両制限令抵触区間がない (デメリット) <ul style="list-style-type: none"> 運行本数が少ない

3 運行計画(案)の検討

公共交通の検討の流れ(案)

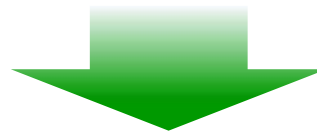
- 世田谷区では、公共交通の検討にあたって、step1～step7の段階に分けて、進めていくことを想定している。



3 運行計画(案)の検討

住民主体の重要性について

- 地域の課題を最もよく知るのは地域の方々
- 地域の方々の気持ちを共有し、ルートや乗降場所などについて、合意形成を図っていくことが必要



- 「自分たちの移動の手段を守り育てる」という意識で、住民の方が公共交通の運営に主体的に関わっていただき、様々なアイデアを出していただくことが重要



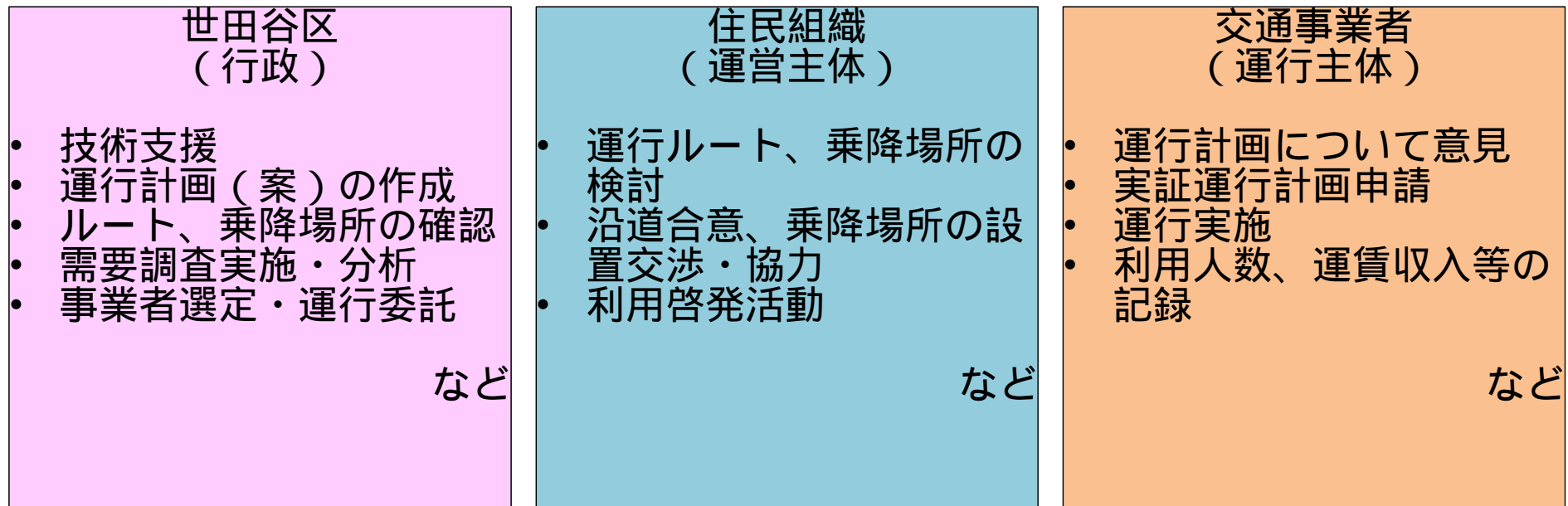
- 地域の方々が、地域交通を育てることで、いつまでも安心して住み続けられるまちの実現につながる

3 運行計画(案)の検討

モデル地区での実証運行時の体制イメージ(案)

- 運営主体は住民組織に担っていただき、区が技術支援、需要調査・分析、運行委託等の支援を行う方法が考えられます。

(実証運行時の役割イメージ)

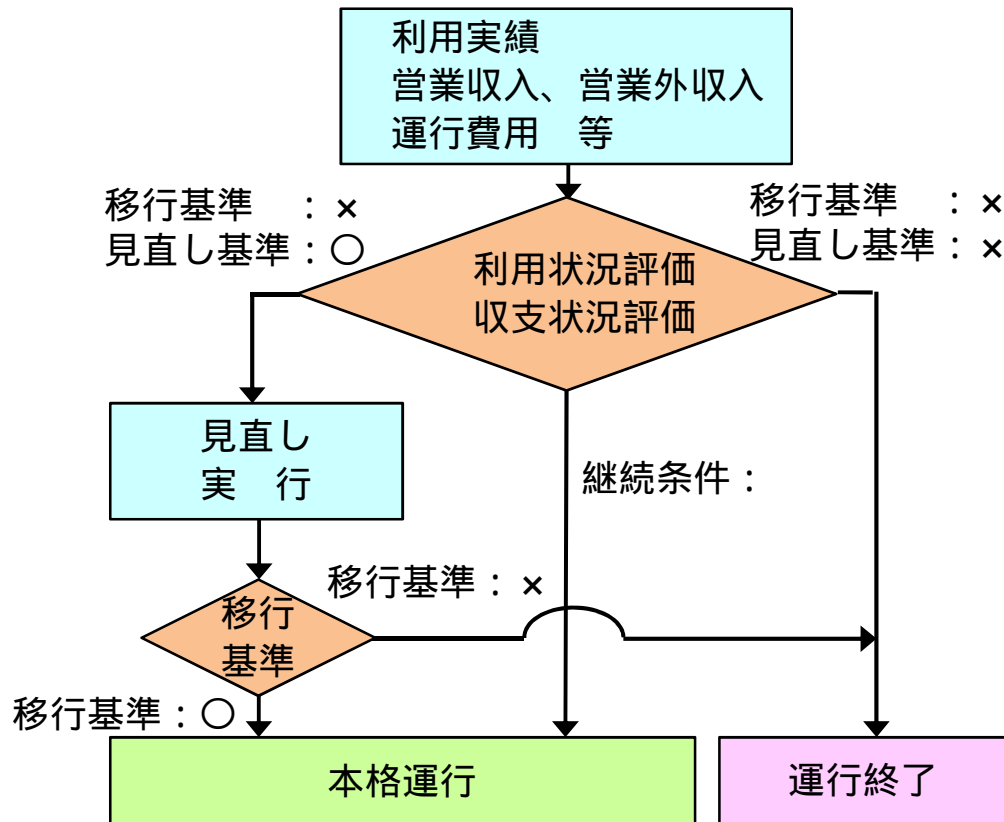


4 事業スキーム(案)の検討

本格運行への移行の判断の例

- 本格運行への移行にあたっては、利用状況と収支状況の評価を行った上で判断していくことが望ましいと考えられます

(本格運行への移行の判断イメージ例)



本格運行移行基準の例
全収入が費用を上回ること。
見直し基準の例
欠損額に対する補填能力に
応じて適宜設定

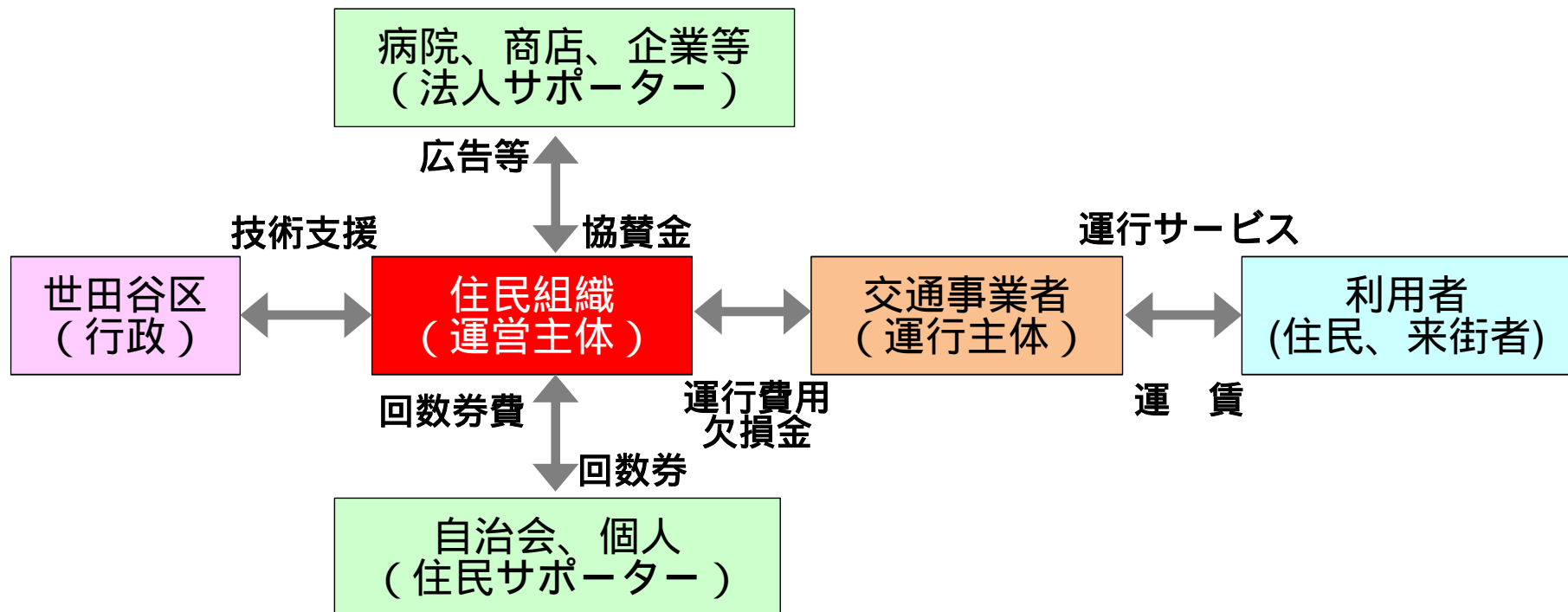
モデル地区での実証運行結果
を踏まえ、移行基準等を検討
していく。

4 事業スキーム(案)の検討

本格運行時の体制イメージ(案)

- 運営主体は住民組織に担っていただき、区は適宜、技術支援を行う体制が考えられます。
- 運賃収入だけでは、運行経費が賄えない場合には、協賛金等（サポーター制度等）で不足分をカバーすることも継続的な運行を目指していく上では、有効と考えられます。

(本格運行時の役割イメージ)



5 サポーター制度等について

- サポーター制度は、沿線の企業・団体、利用者を対象に協賛金の支出や回数券等のまとめ買いを募り、得られた収入を運行経費の一部に充当する制度です。
- サポーターは、法人・個人の別、協賛金の金額等により区分し、区分に応じて広告等の掲載を行うことが考えられます。

(サポーター制度イメージ例)

