

令和 4 年 9 月 2 1 日
道路・交通計画部交通政策課

公共交通不便地域に関する方向性について

1 主旨

区では、交通まちづくり基本計画に基づき、南北交通の強化、公共交通不便地域^(※)の対策・解消に向けて事業者と連携し、これまでコミュニティバスを導入してきた。

しかしながら、公共交通不便地域には、既存コミュニティバス路線で活用されている小型バスの車両すら通行不可な狭あい道路が多いため、導入可能な車両、乗車人員が限定され、採算が見込めない地域が多く、バス会社による事業参入が無い状況下にある。

こうした状況を踏まえ、令和元年 1 1 月の政策会議において、重点検討地域 10 地区（別紙 1）を設定し、ワゴン車両等を活用した新たなコミュニティ交通の導入に向け、区民参加による取組みを条件に区が支援（運行経費補助を含む）を行うことを決定した。

また、重点検討地域への導入検討にあたっては、区民と連携した検討が先行している砧モデル地区の実証運行を踏まえ判断していくこととした。

この度、新たな公共交通不便地域対策については、砧モデル地区における需要予測アンケート結果等を踏まえ、デマンド型交通による実証運行を令和 5 年度より実施する。

※ 公共交通不便地域：世田谷区では、最寄りのバス停留所から 200m 以上、かつ鉄道駅から 500m 以上離れている地域（別紙 1 参照）と定義している。

2 砧モデル地区の経過

(1) 新たなコミュニティ交通の導入検討に向けた基本事項

砧モデル地区では、他の重点検討地域に先行して以下の基本事項を踏まえた新たなコミュニティ交通の導入に向け、地域住民と検討を重ねてきた。

- ① 地域で検討したコミュニティ交通の導入を区が支援する。
- ② メインターゲットを高齢者とし、日常生活上の移動利便性向上を目的とする。
- ③ 狭あい道路を運行することからワゴン車両を活用する。
- ④ コロナ禍の影響を踏まえ、高齢者の外出促進に寄与できる取組みとする。

(2) 実証運行形態の検討・比較分析

① 定時定路線型の検討

運行ルートや時刻表が固定される定時定路線型コミュニティ交通について地域と取りまとめた運行概要をもとに、令和 2 年度には、需要予測アンケート調査を実施し、一定の需要（収支率^(※) 30% 以上）が確認出来たものの、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、実証運行を実施できない状況が続いていた。

※ 収支率：運賃収入＋運賃外収入／運行経費（車両経費を除く）

②デマンド型交通の検討

利用者の予約に応じた運行時刻・運行経路により車両を配車するデマンド型交通は、近年、AIを活用した配車システムの技術向上等もあり、定時定路線型が一般的であった都市部においても実証運行が実施されるようになった。また、区内では喜多見・宇奈根地区の路線バスにおいて、デマンド型交通を活用した運行形態変更（令和5年3月 本格実施）に向けた取組みが進んでいる。

定時定路線型に比べ、システムの導入・維持管理経費等が別途必要となるものの、運行ルートや時刻表に縛られない輸送需要に応じた運行システムを構築でき、高齢者の外出促進によるフレイル予防効果や地域で暮らせる居場所づくりにも寄与する移動手段として期待できることから、令和4年度に需要予測アンケート調査を行い、定時定路線型との比較・分析を踏まえ、実証運行形態を決定することとした。

③アンケート結果を踏まえた運行形態の比較・分析

i) アンケート結果概要 別紙2参照

ii) 乗降見込み数（想定収支）比較

運行日数は、需要予測アンケートの結果を踏まえ、週3日を想定する。

運行形態		定時定路線型	デマンド型
運賃		220円	300円
人数	①年間利用者数	13,946	14,040
	※乗りこぼし人数	3,588	
収入	②運賃収入（①×運賃）	3,068,120	4,212,000
	③サポーター（協賛金）見込み	0	500,000
支出	④運行経費	8,000,000	7,900,000
	⑤システム利用料	-	2,200,000
	⑥コールセンター経費	-	1,500,000

収入合計	3,068,120	4,712,000
支出合計	8,000,000	11,600,000
不足額	-4,931,880	-6,888,000
収支率	38.4%	40.6%

(3) 実証運行における運行形態の決定

上記(2)③の比較・分析の結果、定時定路線型における需要が集中する時間帯に乗客が乗り切れない可能性や一部運休時間帯の課題を踏まえ、デマンド型においては必要となる支援額が若干多いものの、乗降地点を効果的に配置ができることから、区民の個々のニーズへの細やかな対応や地元企業等による協賛金などの収入が期待でき、収支率向上の可能性が高い。以上のことを踏まえ、令和5年度における実証運行の運行形態をデマンド型交通での運行とする。ただし、実際に車両を用いた実証運行を実施する中で、利用動向を踏まえた有効性や課題などを確認し状況に応じて改善策（日数、運行曜日、料金等）を検討し実施する。

3 砧モデル地区の実証運行の内容

(1) 目的

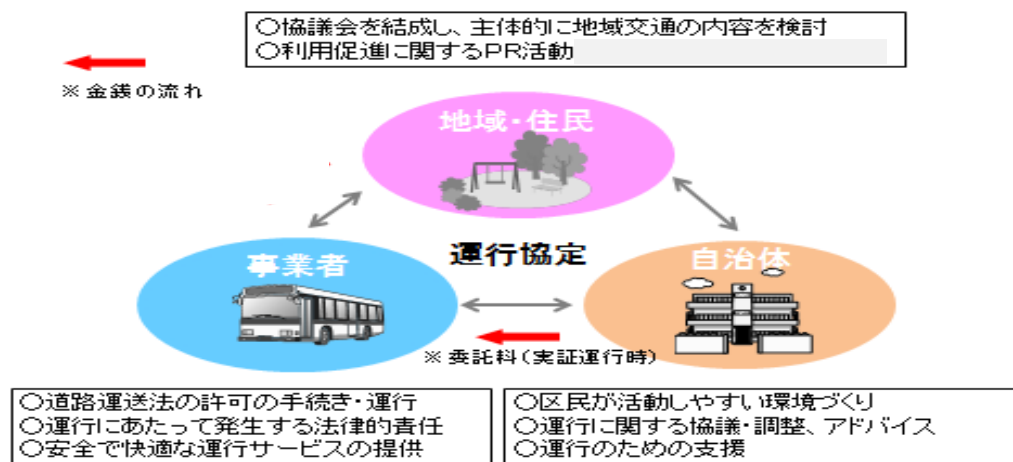
重点検討地域10地区の中で検討が先行している砧モデル地区において、実証運行を実施することにより、ワゴン車両を活用したコミュニティ交通の利用実態を把握し、取組みの有効性や課題を確認することで、残る重点検討地域の対策検討に活かす。

(2) 実施体制

住民参加による取組みを区が支援するものとし、区民、交通事業者、区が協働で取り組む。砧モデル地区では地域住民による地元協議会が立ち上がっており、引き続き地元協議会を中心とした体制とする。

また、実証運行を行う中で、地元企業等による支援（協賛金などによる支援）の可能性を確認し、運賃外収入の確保にも努める。

■体制イメージ



(3) 実証運行に向けた調整

需要予測アンケート調査を含むこの間の検討や、官民連携事業のトライアル（令和2、3年度）、民間バス事業者と連携した運行形態変更の取組み（令和3、4年度）の実績も踏まえ、令和5年度の実証運行に向けて以下の調整を行う。

①利用促進に向けた取組み

官民連携事業のトライアルにおいて、コールセンター設置後に利用者数の増加が見受けられたこと等を踏まえ、デマンド型交通の予約に対して、アプリや専用サイトからの予約だけでなく、コールセンター設置による電話での予約受付を必須とする。また、まちづくりセンター等の関係機関と連携し、地域向けの説明会や利用方法の周知・案内に努めるなど、スマートフォンなどの機器に不慣れな方が取り残されないよう対策に取り組む。

②高齢者の地域参加促進施策への取組み

地域コミュニティの核となる施設等の居場所へのアクセスを容易にすることで、移動環境の向上だけでなく、高齢者の社会的孤立の防止や健康寿命の延伸、フレイル予防効果に寄与するコミュニティ交通とし、区民、特に高齢者が住み慣れた地域で孤立することなく自立して暮らし続けられるように支援する。

③地域住民と手順・役割分担を共有した取組み

砧モデル地区では、別紙3「コミュニティ交通導入検討の流れ」における Step 1 から 4 - 3 まで検討を経ており、今後、乗降地点候補地の地先交渉等を含む 4 - 4 実証運行計画（詳細）の検討を経て、実証運行期間（Step 5）に移行する予定である。

地元協議会が取組みを進めていく際の役割を共有し、区と地域住民が連携して、乗降地点の地先交渉等の検討を進める。

④事業者選定と官民連携の視点

今後選定する運行事業者をはじめとした民間事業者と連携し、乗降地点の増設を含む利便性向上や利用促進に向けた取組みを検討し、実証運行期間中に試行する。

また、狭あいな道路を運行することから、交通管理者との協議も踏まえ、安全かつ継続的な運行に努める。

(4) 実証運行の概要

①運行概要（予定）

- i) 運行期間 令和5年5月～令和6年4月
※1年間の運行状況を分析評価し、実証運行継続（最大3年間）の可否判断
- ii) 運行車両 ワゴン車1台 リース車両を改造予定
- iii) 運行時間 午前8時30分～午後6時
- iv) 運行日数 週3日
- v) 運賃 一般（大人 中学生以上） 300円
70歳以上の高齢者（※シルバーパス対象年齢と同一） 100円
※メインターゲットである高齢者の利用を促進するため、高齢者に対する運賃の割引を実施
- vi) 形態 今後選定する一般乗合旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）との運行委託

②運行区域案

地域との協議を踏まえ、別紙4「砧モデル地区運行区域案」のとおり、高齢者の活動拠点等の地域コミュニティの核となる施設へのアクセスを加味した運行区域・乗降地点案とした。

③支援の考え方

既存コミュニティバス路線で活用されている小型バスの車両すら通行不可な狭あい道路が多く、導入可能な車両が限定され、定員の関係で運行経費の公費負担を考慮しなければならない状況がある。

現在、コロナ禍による健康への不安の高まりなどから、特に高齢者の外出促進によるフレイル予防効果や地域で暮らせる居場所づくりに寄与する移動支援サービスの提供がより求められている。

こうした移動がもたらす波及効果は、通院や買い物支援といった日常の外出をサポートするだけでなく、地域活動の促進や健康増進などにも寄与する側面があり、単純に収支のみでは測れない効果もあるということで、庁内検討委員会の調査研究部会においても確認しているところである。

砧モデル地区における実証運行を通じ、こうした多様な効果の確認や今後の活用も視野に入れた実態把握・分析に努めるとともに、持続可能な支援の考え方を取りまとめていく。

④実証運行期間における支援

取組みの有効性を確認するとともに、運行における課題や収支等を分析し、乗降地点や運行形態等をより効果的なものとする試行期間であり、区が交通事業者と委託契約を結ぶ。70歳以上の高齢者に対する割引を実施した場合の運行収支は以下のとおり。なお、この期間にかかる経費については、委託料として区が負担するが、東京都の補助事業（補助率1/2、補助上限1,980万円/年）の活用を見込む。

なお、運行収支（想定）における支出経費等は今後も精査してく。

高齢者(70歳以上)割引を実施した場合の運行収支(想定)【単位:千円】					
			実証運行		
			1年目	2年目	3年目
①支出	乗務員の人件費等		7,900	7,900	7,900
	デマンド 関連経費	システム利用料	2,200	2,200	2,200
		システム構築料	1,650	—	—
		コールセンター経費	1,500	1,500	1,500
	車両経費	車両リース料	2,400	2,400	2,400
		車両改造費	2,000	—	—
乗降地点整備、広報等経費		1,150	—	—	
②運賃収入（割引後）			3,004	3,004	3,739
【参考：高齢者割引分】			1,208	1,208	1,502
③運賃外収入			500	1,000	1,000
必要支援額（②+③）－①			▲ 15,296	▲ 9,996	▲ 9,261
収支率（②+③／人件費等＋システム利用料＋コールセンター経費）			30.2%	34.5%	40.9%
必要支援額の財源内訳(想定)【単位:千円】					
			実証運行		
			1年目	2年目	3年目
i 区負担			7,648	4,998	4,631
ii 都補助金【最大36ヵ月】			7,648	4,998	4,631
計(i+ii)			15,296	9,996	9,261

⑤実証運行の目標数値等

実証運行の目標数値を1日の平均利用者数90人（1年間で14,040人、収支率30%以上）とする。この目標数値は、運行協定書により区民、運行事業者、区の三者で共有し、利用促進に努めることとする。

実証運行10カ月程度の実績を踏まえ、目標数値を明らかに下回る（平均利用者数60人以下／1日、収支率25%未満）場合は、状況に応じた改善策（日数、運行曜日、料金等）を検討し、また、目標数値を大幅に下回る状況（平均利用者数35人未満／1日、収支率20%未満）が続いており、改善の見通しが立たない場合は運行形態変更を含む抜本見直しを検討する。

⑥本格運行（実証運行後）

移行基準をはじめとした本格運行に関する基準は、実証運行の結果を踏まえ、設定することとする。

5 今後のスケジュール（予定）

令和4年10月～ 乗降地点候補地の地先交渉等
運行事業者プロポーザル

11月下旬 運行事業者の決定、実証運行に向けた準備

令和5年 1月～ 実証運行開始に向けた周知

5月～ 実証運行開始

令和6年 3月以降 デマンド型交通に関する実証運行継続の可否判断