

# 公共交通不便地域対策 (砧モデル地区)の取組み等について

# 1. これまでの振り返り

# 新たな公共交通不便地域対策の方向性について

## ■概要

鉄道駅やバス停留所から遠い「公共交通不便地域」は、区内の20.2%を占めている。

小型バスの導入も困難な狭あい道路が多いことから、ワゴン車を活用した住民主体のコミュニティ交通の検討を進めるため、平成29年度より「砧モデル地区」を指定し、地域の方々と検討をしてきた。

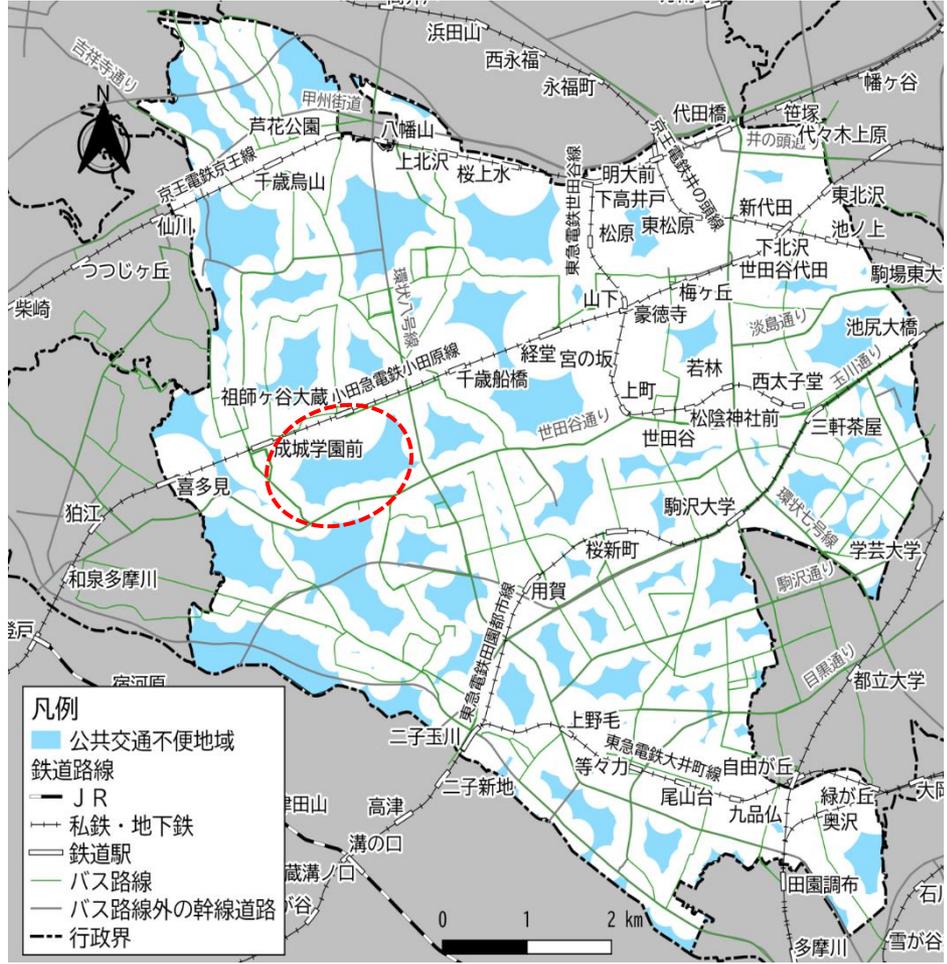
## ■対策の方向性

今後見込まれる超高齢社会や単身高齢者の増加等を踏まえ、住み慣れた地域で自立して暮らし続けられるよう、地域が主体となるコミュニティ交通の導入について、一定の公費負担を伴う新たな公共交通不便地域対策を検討する。

## ■想定される効果

メインターゲットである高齢者が住み慣れた地域で自立して暮らし続けられるよう、買い物等の生活支援や外出機会の確保を狙う。

## 公共交通不便地域



※公共交通不便地域  
 バス停留所から200m以上、鉄道駅から500m以上離れている地域  
 ※ は、モデル地区(砧1～8丁目)

# 砧モデル地区の取組みについて

## ■ 概要

平成29年度より地域の方々とともに住民主体によるワゴン車を活用したコミュニティ交通の実証運行に向けて、アンケート調査等を実施しながら運行計画を検討してきた。

### 【地域との勉強会】



### 【砧地区公共交通協議会】

- 砧町町会 会長 他3名
- 法人格砧町自治会 会長 他1名
- 祖師谷南商店街振興組合 理事長 他2名

# 需要予測アンケートの実施

## 【配布日】

令和2年7月1日

## 【調査対象者】

運行ルート（案）沿線200mの番地に在住の18歳以上の区民3,000人

## 【調査対象者の抽出方法】

以下の区分で住民基本台帳から無作為抽出

年齢	配布数	回収数	回収率
18～64歳の方	1,500票	484	32.3%
65歳以上の方	1,500票	638	42.5%
全体	3,000票	1,122	37.4%

## 【調査内容】

- ①個人属性等
- ②コミュニティ交通の利用意向（利用予定等）
- ③コミュニティ交通の運行による日常生活の変化
- ④コミュニティ交通の運行に対する考え
- ⑤公共交通（コミュニティ交通含む）に関する意見

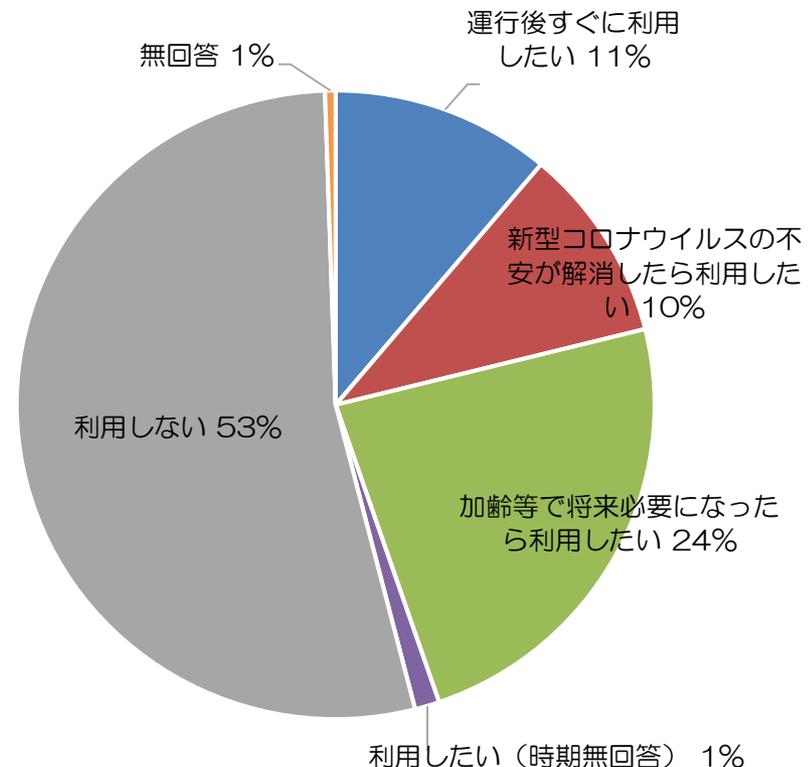


# 回答状況(コミュニティ交通の利用意向)

半数弱の方が「利用したい」と回答しており、「運行後すぐ利用したい」、「新型コロナウイルスの不安が解消したら利用したい」の回答がそれぞれ約1割、「将来的に利用したい」の回答が約2割となっている。

【問8】 運行計画（案）が運行された場合、利用しますか。  
（「利用したい」を選んだ方は利用時期も回答）

利用意向		票数
利用したい	運行後すぐ	125票
	新型コロナウイルスの不安が解消したら	112票
	加齢等で将来必要になったら	265票
	未回答	14票
利用しない		600票
無回答		6票
計		1,122票



# コミュニティ交通の利用者数予測について

## 利用者の予測方法

【手順①】 アンケートの回答の中から、利用者の予測に使用するサンプルを抽出

\*抽出条件（※以下に当てはまらない回答はサンプルから除外）

- コミュニティ交通を「利用したい」を選んだ方の中で、利用時期を「運行後すぐ」を選択した方
- 利用予定を問う設問で、「利用時間」「乗・降停留所」「利用頻度」の回答に未記入箇所がない方
- 行きのみ、帰りのみの片道利用もサンプルに含む

【手順②】 ①で抽出したサンプルから「日あたりの利用者数」を計算

• 週あたり、月あたりの利用日数を、日あたりの利用者数に換算する

例) 平日週1日の利用と回答した方 →  $1日 \div 5日 = 0.2日$

平日月1日の利用と回答した方 →  $1日 \div 20日 = 0.05日$

土休日の週2日の利用と回答した方 →  $1日 \div 2日 = 0.5日$

土休日の月1日の利用と回答した方 →  $1日 \div 8日 = 0.125日$

【手順③】 ②で計算した「日あたりの利用者数」に「アンケート回収票数」と「配布エリア人口」の比率（拡大率）を乗じ、「配布エリア全体の利用者数」を計算

\* 65歳未満と65歳以上に分けて日あたりの利用者数と拡大率を計算

• 65歳未満の拡大率： $22,348人（推定配布エリア人口） \div 484票（回収票数） = 46.2$

• 65歳以上の拡大率： $6,753人（推定配布エリア人口） \div 637票（回収票数） = 10.6$

【手順④】 ③で計算した「配布エリア全体の利用者数」に「顕在化率」を乗じて、配布エリア全体で想定される実際の利用者数を算出

\* 顕在化率とはアンケート調査で得られた結果が実際に実現する可能性をあらわす数値

（例）顕在化率10%とは、アンケート調査で100人が「利用する」と回答した場合、実際に利用すると見込むのはその10%の10人であることを表す

今回は顕在化率10%で利用者数を算出

# 利用者数の予測結果(日あたりの利用者数)

日あたりの利用者数を見ると、平日は「買い物」利用が、土休日は「その他」利用が多い。  
 全体の利用者数を平日と土休日で比べると、平日の方が利用者数が多い。

## ○平日

(人/日)

	買い物	通院	その他	合計
65歳以上	23.0	6.0	11.1	40.1
18~64歳	43.2	1.6	27.5	72.3
合計	66.2	7.6	38.6	112.4

## ○土休日

(人/日)

	買い物	通院	その他	合計
65歳以上	8.8	0.5	8.7	18.0
18~64歳	21.1	3.4	35.8	60.3
合計	29.9	3.9	44.5	78.3

※利用意向における「運行後すぐに利用したい」の回答を予測のサンプルとして抽出  
 顕在化率は10%で予測

# 利用者数の予測結果(年間の利用者数)

平日は4日、土日祝は1日の週5日の運行を想定すると、年間の利用者数は22,092人になる。

	日利用者数 (人/日)	運行日数 (日)	年間利用者数 (人/年)	運賃 (円)	収入 (円/年)
平日	89.4	196	17,522	220	3,854,840
土休日	70.3	65	4,570		1,005,400
合計	-	261	22,092		4,860,240

※助手席を使用しない8名の乗車定員で乗りこぼしの発生を考慮して算出

## 2. 砧モデル地区の今後の取組みについて

# 新型コロナウイルス感染症対策

国による緊急事態宣言が延長されるなど、依然として都内（区内）の感染状況が予断を許さない中、利用者が安心して乗車できるよう、感染症対策の検討が必要となっている。

コミュニティ交通の実証運行等にあたっては、車内の換気や消毒に加え、乗車人数の制限を行う事例もあり、本事業のメインターゲットが重症化リスクの高い高齢者であること等を踏まえると、実証運行にあたり十分な感染症対策が求められる。

参考：【横浜市金沢区富岡エリア：地域交通課題解決に向けた乗合型輸送サービスの実証実験】

## 1. 使用車両

運行ルート	路線定期運行		フリーエリア運行
車種	グリーンスローモビリティ (グリスロ)	セレナ e-POWER (日産)	NV350 キャラバン (日産)
車両イメージ			
乗車定員 (運転手を除く)	3人	3人	4人

※グリスロ：電動による時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上のモビリティ

※新型コロナウイルス感染症対策として、通常定員より乗車定員を制限しております。

出典：令和2年10月1日付 報道発表資料

# 令和3年度実証運行の見送り

感染症対策（乗車定員の制限）を行った場合、下表のとおり実証運行移行の基準として設定した収支率30%を下回る予測結果となった。

このため、新型コロナウイルスに関する見通しが不透明な状況下で実証運行を行い、継続運行の可否等を判断するのではなく、他の旅客運送事業における感染症対策の動向や、区内におけるワクチン接種状況等を一定程度踏まえた後に実証運行を行う必要があるものとする。

については、区の財政状況等も踏まえ、令和3年度の実証運行を見送り、令和4年度の実証運行に向けた検討を行うこととする。

参考：感染症対策に伴う利用予測の比較

乗車定員	年間利用者数 (人/年)	運賃収入 (円/年)	運行経費 (円/年)	収支率
8人	22,092	4,860,240	14,100,000	34.5%
5人	15,270	3,359,400	14,100,000	23.8%



### 3. 需要予測アンケートの追加分析

第1回会議においてご報告いたしました砵モデル地区における需要予測アンケート結果について、65歳未満・65歳以上に分けた集計を行いましたのでご報告いたします。

この結果は令和4年度の実証運行に向けた検討の中で活用を図ってまいります。

## 65歳未満・65歳以上別のアンケート集計結果

よく利用する移動手段について、65歳未満の方と比べると65歳以上の方は自転車、鉄道の選択割合が低く、路線バス、タクシーの選択割合が高い。

【設問】 日常生活の中で、よく利用する移動手段を教えてください。（複数回答可）

年齢	回答者数 (n)	徒歩	自転車	自動二輪 ・原付	自家用 車	タク シー	路線バ ス	鉄道	その ほか
18～ 64歳	484	73%	54%	2%	27%	4%	28%	60%	1%
65歳 以上	637	70%	40%	1%	24%	15%	45%	34%	3%
全体	1,122	71%	46%	1%	25%	10%	38%	46%	2%

※年齢未回答者が全体に1名含まれています。

# 65歳未満・65歳以上別のアンケート集計結果

日常の外出や行動範囲の変化について、65歳未満の方と比べると65歳以上の方は「外出頻度が増える」の選択割合が高い。

【設問】「利用する」を選んだ方にお聞きします。コミュニティ交通が運行されることによってあなたの日常の外出や行動範囲はどのように変わるとお考えですか。（複数回答可）

年齢	回答者数 (n)	外出頻度が増える	行動範囲が広がる	外出の目的が増える	特に変わらない	そのほか
18～64歳	210	22%	29%	30%	40%	10%
65歳以上	305	30%	31%	29%	36%	6%
全体	516	27%	30%	29%	37%	7%

※年齢未回答者が全体に1名含まれています。

# 65歳未満・65歳以上別のアンケート集計結果

利用しない理由について、65歳以上の方は「徒歩または自転車で移動できるから」の選択割合が低い。全体でみると「自宅・目的地周辺を運行しないから」や「片回りで、経由地も多いため利用しづらいから」等、運行計画に関する理由を選択している方が一定程度見受けられる。

【設問】「利用しない」を選んだ方にお聞きします。コミュニティ交通を利用しない理由を教えてください。（複数回答可）

年齢	回答者数 (n)	既存の公共交通を利用できるから	徒歩または自転車で移動できるから	自家用車（送迎を含む）を利用できるから	自宅・目的地周辺を運行しないから	運行本数が少ないから	利用したい時間帯に運行していないから	片回り運行で、経由地も多いため利用しづらいから	運賃が高いから	車両が小さく乗り降りが不便そうだから	その他
18～64歳	271	40%	77%	21%	28%	9%	6%	18%	18%	12%	8%
65歳以上	329	40%	56%	19%	30%	9%	3%	22%	20%	9%	19%
全体	600	40%	66%	20%	29%	9%	4%	21%	19%	11%	14%

## 65歳未満・65歳以上別のアンケート集計結果

大切だと思うことについて、「運行のPRや説明会等の開催」や「地域全体の協力」はどちらの年齢層も選択割合が高い。65歳以上の方は65歳未満の方と比べると「車内での地域情報の発信」の選択割合が比較的高く、65歳未満の方は65歳以上の方と比べると「車両や停留所デザインの工夫」の選択割合が高い。

【設問】 運行計画（案）のコミュニティ交通が運行された場合、より多くの方にご利用いただくために大切だと思うことを教えてください。（複数回答可）

年齢	回答者数 (n)	車両や停留所 デザインの工夫	運行のPR、説 明会等の開催	車内での地域 情報の発信	地域全体の協 力	地域内のイベ ントの拡充	その他
18～64 歳	484	39%	46%	9%	39%	10%	23%
65歳以 上	637	20%	35%	15%	31%	10%	13%
全体	1,122	28%	40%	13%	34%	10%	17%

※年齢未回答者が全体に1名含まれています。

# 65歳未満・65歳以上別のアンケート集計結果

期待する効果について、65歳未満の方と比べると65歳以上の方は「身体を動かす機会が増える」と「人と接する機会や新たな出会いが増える」の選択割合が比較的高い。また、65歳以上の方と比べると65歳未満の方は「家族による送迎」に関する選択肢や「運転免許証の返納がしやすくなる」「移動が便利になり住みやすさが向上する」の選択割合が高い。

【設問】 運行計画（案）のコミュニティ交通が運行されることにより、あなたが期待する効果を教えてください。（複数回答可）

年齢	回答者数 (n)	家族に送迎を頼まなくても外出できるようになる	家族を送迎する頻度が減る	人と接する機会や新たな出会いが増える	運転免許証の返納がしやすくなる	移動が便利になり住みやすさが向上する	地域がにぎわい、まちが活性化する	身体を動かす機会が増える	区や地元の町会等が主催する地域のイベントに参加しやすくなる	特になし	そのほか
18～64歳	484	22%	11%	10%	20%	50%	18%	16%	8%	19%	8%
65歳以上	637	14%	3%	14%	10%	37%	14%	24%	10%	28%	6%
全体	1,122	18%	7%	12%	14%	43%	16%	20%	9%	25%	7%

※年齢未回答者が全体に1名含まれています。

# 65歳未満・65歳以上別のアンケート集計結果

どちらの年齢層でも6割程度はコミュニティ交通の運行に対して何らかの協力ができると思う旨の回答があった。なお、「特になし」を選んだ方のうち約8割はコミュニティ交通を「利用しない」を選択した方である。

【設問】あなたが地域のサポーターとして、コミュニティ交通の運行に協力できると思うことを教えてください。（複数回答可）

年齢	回答者数 (n)	コミュニティ交通を利用する	周辺の方にコミュニティ交通をPRする	サポーター費の支払いなど資金面で協力する	住まい近くの停留所の周囲を清掃する	イベントの企画、開催をすることで地域を盛り上げる	特になし	そのほか
18～64歳	484	44%	20%	4%	9%	4%	37%	3%
65歳以上	637	33%	16%	2%	4%	4%	42%	3%
全体	1,122	38%	18%	3%	6%	4%	40%	3%

※年齢未回答者が全体に1名含まれています。

# 追加分析による区の考察

今回の需要予測アンケート結果から一定の需要を確認できたが、地域主体の取り組みとして、今後の本格運行やその後の継続的な運行に繋げるために、以下の点について考慮する必要がある。

## ①運行による効果について

本事業のメインターゲットである65歳以上の方は、日常生活の変化として「外出頻度が増える」や、期待する効果として「身体を動かす機会が増える」「人と接する機会や新たな出会いが増える」の選択の割合が65歳未満の方と比べて高かった。

## 【今後の対応】

移動支援だけでなく「地域社会と関わりをもち、多様に活動できる環境づくり」に繋げるため、地元協議会等と効果的なPR方法を検討するとともに、区としても運行による効果を確認していく。

## ②地域の機運醸成について

コミュニティ交通を多くの方に利用していただくために大切だと思うことについて、どちらの年齢層も「運行のPRや説明会等の開催」「地域全体の協力」の選択割合が高い結果となった。

## 【今後の対応】

今回のアンケート分析結果を地元協議会や勉強会において共有し、住民主体で「守り、育てるコミュニティ交通」の意識の醸成等について、今後の具体的な対応を検討していく。

## ③運行計画について

どちらの年齢層でも「目的地周辺を運行しないから」「片回りの運行で、経由地も多いため利用しづらいから」等、運行計画を利用しない理由として挙げている方が一定数いる。

## 【今後の対応】

今後実証運行を行う中で、利用状況や乗り残しの発生等を考慮した上で、地元協議会等と協議し、運行計画の見直し（ルート変更等）を検討する。

# 令和3年度の取組み

今回の需要予測アンケート結果を地元協議会や勉強会等で共有のうえ、令和4年度の実証運行に向けた感染症対策の検討や、地域と連携した機運醸成等に取り組むこととする。

## ○機運醸成の取組み（案）

「地域や地元協議会との連携によるPR」

- ルート沿線マップ作成
- 運行ルート（案）の試走動画の作成 など

