

公共交通不便地域対策について

公共交通不便地域(重点検討地域の設定)

世田谷区の公共交通不便地域面積は区全体の約2割

■ 概要

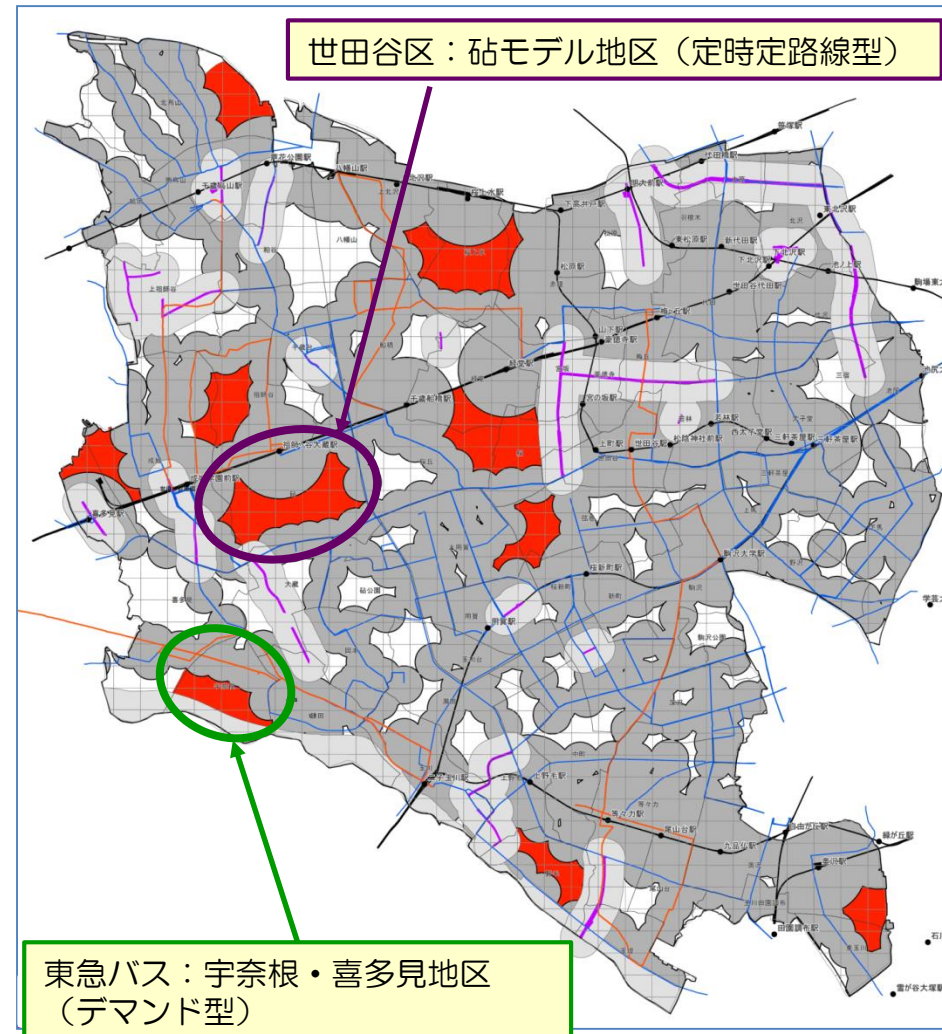
今後見込まれる超高齢社会や単身高齢者の増加等を踏まえ、住み慣れた地域で自立して暮らし続けられるよう、公共交通不便地域から重点検討地域(10地区)を設定し、公費負担を含む新たな公共交通不便地域対策を検討する。

■ 効果

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を確保できる。

■ 重点検討地域の設定にあたっての 評価指標

- ①後期高齢者人口
- ②地理的条件
- ③施設圏域



砧モデル地区の取組みについて

■ 概要

これまで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】

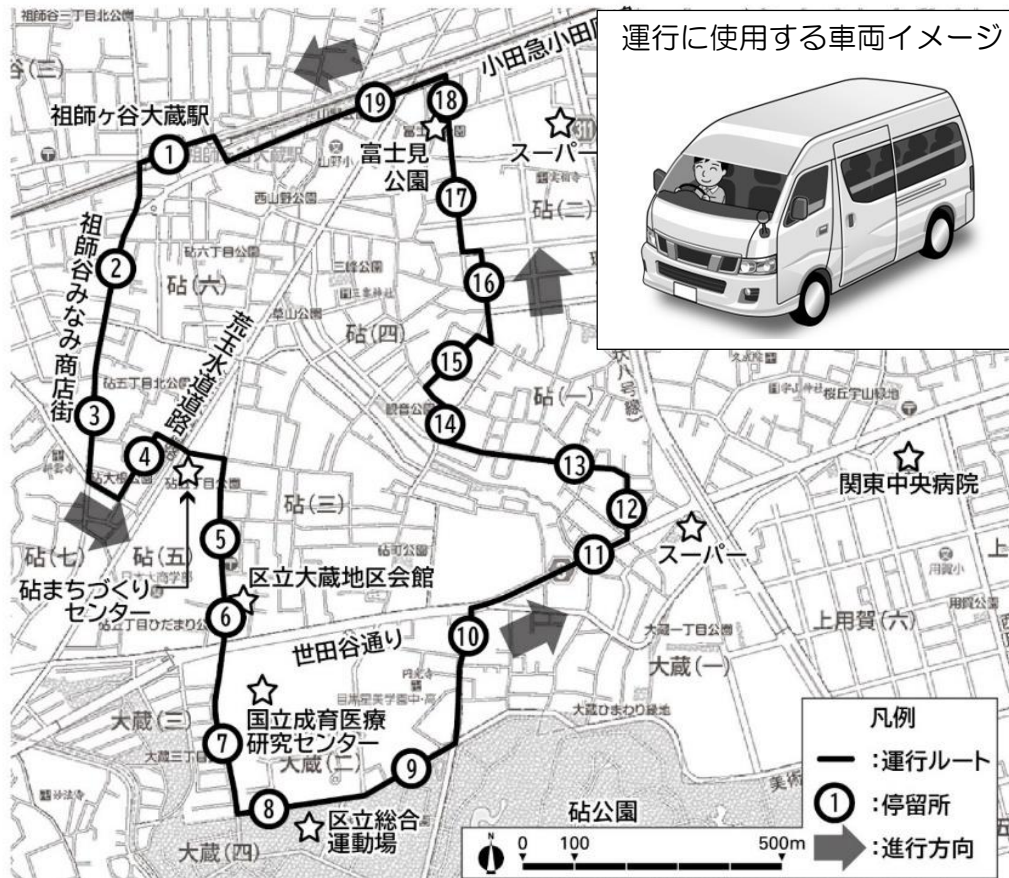


【砧地区公共交通協議会】

- 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

令和2年度アンケートで提示した運行計画(案)

地域の方々との検討を踏まえた以下の定時定路線型の運行計画(案)を提示した上で、「利用の有無(時期)」「利用目的」「乗降する停留所」「利用頻度」「利用時間」等を回答していただいた。



運行車両	ワゴン車(運転手含む10人乗り) 1台で運行
運行時間	午前8時30分~午後5時台 (午後2時30分から午後4時まで運休)
運行日数等	週5日 1日13便(約35分間隔)程度
運賃	220円(シルバーパス使用不可)
その他	反時計回りで運行し、榊ヶ谷大蔵駒を起点に、商店街、砧まちづくりセンター、区立大蔵地区会館、総合運動場等を経由します。

砧モデル地区実証運行の見送り

需要予測アンケート結果を踏まえると、下表のとおり実証運行移行の基準として当時設定した収支率30%以上が確認できたものの、新型コロナウイルス感染症の影響により、実証運行を実施できない状況が続いている。

参考：需要予測アンケート結果による収支予測

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%

地域からの声及び定時定路線型の課題

【運行計画（案）に関して主に以下の地域の声がある。】

- 車両が小さいため、バス停に行っても満員で乗れない可能性があるのは不安である
- 公共施設、スーパーなどで乗降できるとよい
- コロナ禍で引きこもりがちになったこともあり、運行ルートから外れるが、地域の人と交流できる施設に行きたい
- 反時計周りのとのことだが、逆回りの運行も必要では。一方向だと目的地までの所要時間が余計にかかる

【課題】

定時定路線型の場合、運行ルートや時刻表が固定されるため、需要が集中する時間帯には乗客が乗り切れない可能性や、目的地がルートから離れている場合に利用しにくいなどの課題がある。

定時定路線型とデマンド型交通に関する特徴比較 (令和3年度第2回地域公共交通会議)

●運行形態に関する主な特徴比較（概要）

運行形態	定時定路線型	デマンド型
概略	一般的な路線バスと同様に、利用者の有無にかかわらず、あらかじめ定められたルートを決められた時刻に運行するもの。利用者は時刻表に定められた時刻にバス停で乗車する。	利用者の予約に応じて、AI等が最適ルート等を算出・設定し、運行するもの。利用者はアプリや電話等で、乗車希望時間や乗降場所（ミーティングポイント）を指定し、乗車予約する。
運行範囲	あらかじめ定められた運行ルート	運行区域内におけるミーティングポイント間
運行サイクル	時刻表どおり	時刻表はなく、予約状況に応じて運行
運行イメージ	<p>決まった時刻に決まったルートを運行</p>	<p>運行時刻・ルートは予約状況で変動</p>
車両の想定※	ワゴン車1台	ワゴン車1台
主なメリット	<ul style="list-style-type: none"> ①事前予約が不要 ②ルート、ダイヤが固定のため分かりやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ①乗りこぼし（定員オーバーで乗れない状況）の心配がない ②ミーティングポイントが設定できれば目的地に直接いける
主な留意点	<ul style="list-style-type: none"> ①ワゴン車両（乗車定員が少ない）のため、乗りきれない可能性がある ②一部運休時間(下校時間帯の14:30-16:00)がある 	<ul style="list-style-type: none"> ①利用に際して事前予約が必要 (アプリによる予約、コールセンターによる予約) ②運行区域の設定や他者の予約状況が、乗車予約時間や到着時刻に影響を及ぼす可能性がある
必要な手続き	地域公共交通会議において運行ルート等を協議	地域公共交通会議において運行区域等を協議

※区内の狭い道路が多い地域での対策として、車両はワゴン車両を活用／乗車定員が少ないことによる運行収支等を踏まえ台数は1台を想定

メリット・留意点はこれらの想定を加味して記載

デマンド型交通への主なご意見(令和3年度第2回地域公共交通会議)

- 予約というのは高齢者に対してかなりハードルが高いだろうということで、駅を定時に出て降車スポットで降りられるといったセミデマンドのような実証実験をした。運賃は300円だったが、利用いただいた方からはかなり好評であった。
- デマンド実験をしたことがあるが、予約が電話対応のみであったため、不便だといった意見が多数出て、あまり利用状況もよくなかった。
- ワゴン車での輸送は採算を取ることがものすごく難しいため、地域の方も一緒になって、自分たちのエリアの中の輸送をどうしたいのかをしっかりと考え込んでいかないといけないのではと思う。
- デマンド型は非常にいいと思う。ただ、意識の問題として高齢者の方含め様々な考えがあると思う。考えをどのように理解して吸収するか、伝えるかが非常に重要だと思う。
- あと5年、10年したら、ほとんどの方がスマホでオンデマンドに対応できる時代が来るのだと思う。時代の趨勢としてデマンド型を大いに活用してほしい。
- 新しいシステム（デマンド型交通）を受け入れてもらえるのか、どこまで歩み寄ってもらえるかがすごく重要だと思う。どうしてもこれ以上は歩み寄れないというところが住民の方にあるのであれば、いかにシステム側でカバーできるのかという議論をしていくべきだと思う。それは地域によって違ってくると思う。

デマンド型交通について(区の考察)

デマンド型交通は、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運行形態である。近年、AIを活用した配車システムの技術向上により、定時定路線型が一般的であった都市部においてもデマンド型交通の実証運行が実施されるようになってきている。また、区内（喜多見・宇奈根地区）においても、バス事業者によるデマンド型交通を活用した運行形態の変更に向け、取組みが進んでいる。

定時定路線型に比べ、予約手続きや予約システムの導入・維持管理費等がかかるものの、運行ルートや時刻表に縛られない輸送需要に応じたシステムを構築でき、高齢者の外出支援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可能性がある。

参考：デマンド型交通実証実験事例

①東久留米市



②川崎市



③世田谷区



砧モデル地区における今後の進め方

デマンド型交通の特徴の一つである乗降地点（ミーティングポイント）を効果的に配置することなどにより、利便性向上や収支の改善に繋がる可能性があることから、令和4年度にデマンド型交通の需要予測アンケート調査及び分析を行い、定時定路線型と比較・分析を実施し、実証運行形態の決定を行う。そして、令和5年度の実証運行実施を目指す。

■これまでの検討内容の継承・福祉的な視点

- ・デマンド型交通の需要予測アンケート調査における想定乗降地点（ミーティングポイント）に、定時定路線型のバス停候補地を含め、これまで地域とともに検討した内容を活かした検討・分析をする。
- ・サポーター支援などによる運賃外収入や事業者等との連携を目指す。
- ・コロナ禍の影響等も踏まえ、高齢者の外出促進やフレイル予防に繋げる視点を持ち、乗降地点を検討する。

砧モデル地区デマンド型交通運行概要等たたき台



運行概要 (たたき台)	
運行車両	ワゴン車1台で運行
運行時間	午前8時30分～午後5時台
予約方法	電話予約及びスマートフォンアプリ
運行日数	(調整中)
運賃	(調整中)
備考	東京都シルバーバス利用不可

凡例	
定時定路線型運行ルート (案)	—
定時定路線型停留所候補地	●
デマンド型想定運行区域	---
デマンド型停留所候補地	●

※乗降地点等は交通管理者や地権者の方との協議を踏まえ、今後変更となる可能性があります。