

公共交通不便地域対策(砧モデル地区) の今後の取り組みについて

モデル地区運行形態の比較・分析

運行形態の比較

定時定路線型及びデマンド型交通の需要予測アンケート結果を踏まえ、運行日数を週3日とし、運行形態の比較をした。

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

実証運行における運行形態の決定

運行形態に関する比較

- ・ 定時定路線型では、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がある。
- ・ デマンド型は予約・配車システムの経費が必要となるが、乗降地点の効果的な配置が可能
 - 区民の個々のニーズへの細やかな対応
 - 高齢者の外出促進に伴うフレイル予防効果
 - 地元企業等による協賛金などの収入



**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とする。**

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。

砧モデル地区の実証運行の内容

実証運行の目的・実施体制

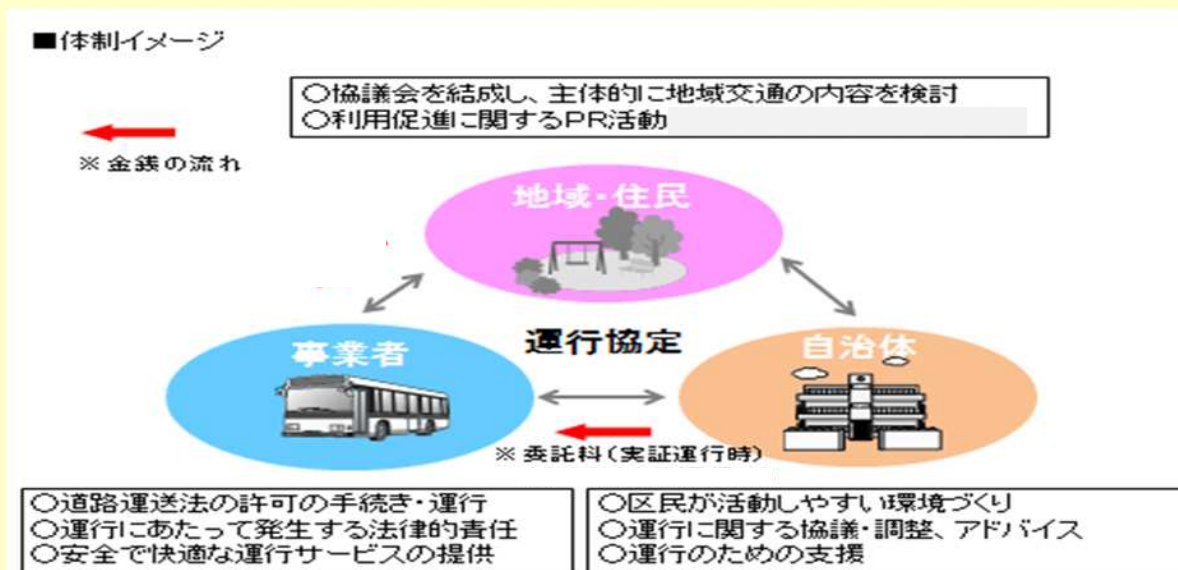
【目的】

検討が先行している砦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、他の不便地域の対策検討に活かす。

【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。

砦モデル地区では地域住民による地元協議会と連携して取組みを進める。



実証運行に向けた調整

利用促進に向けた取組み

乗車予約について、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、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。

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の周辺等に乗降地点を設置し、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する。

地域住民と連携した取組み

区と地元協議会をはじめとした地域住民が連携し、乗降地点の地先交渉や利用促進策等の検討を行う。

事業者選定と官民連携

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、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、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。

実証運行の概要(1)

【運行概要(予定)】

-) 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
 -) 運行車両 ワゴン車1台 リース車両を改造予定
 -) 運行時間 午前8時30分～午後6時
 -) 運行日数 週3日
 -) 運賃 一般(大人 中学生以上) 300円
70歳以上の高齢者 100円
- シルバーパス対象年齢と同一
メインターゲットである高齢者の利用を促進するため、アンケートの意見等も踏まえ、高齢者に対する運賃の割引を実施
-) 形態 今後選定する一般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

実証運行の概要(2)

【運行区域(案)及び乗降地点候補地】



実証運行の概要(3)

【支援の考え方】

視点1

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、乗車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。

視点2

コロナ禍における外出自粛等を経て、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求められている。

視点3

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。



砧モデル地区における実証運行を通じ、移動がもたらす多様な効果の確認や今後の指標として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。

実証運行の概要 (想定シミュレーション)

実証運行に係る経費は、区が負担する。(東京都の補助金の活用を見込む。)
 想定シミュレーションは以下のとおり。

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	実証運行 状況 確認	2年目	3年目	
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				
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	
運賃外収入		500	1,000	1,000		
必要支援額(+) -		15,296	9,996	9,261		
収支率(+ /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%		

想定シミュレーションのため、経費等は今後も精査していく

実証運行の概要(目標数値等)

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。

平均利用者数35人未満/日、
収支率20%未満



抜本の見直し

状況に応じた改善策(日数、運行曜日、料金等)を検討する。

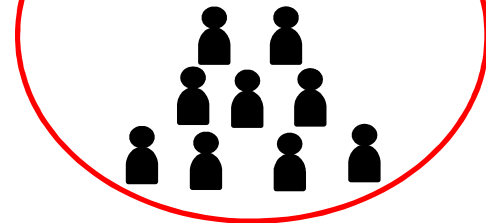
平均利用者数60人以下/日、
収支率25%未満



状況に応じた改善策

この目標数値を区民、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。

平均利用者数90人/日
(1年間で14,040人、
収支率30%以上)



実証運行の目標数値

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。

今後のスケジュール

今後のスケジュール(予定)

令和4年10月下旬より、運行事業者の公募を実施します。
事業者決定後、詳細な運行計画を作成し、令和5年度の実証運行実施を目指します。

