

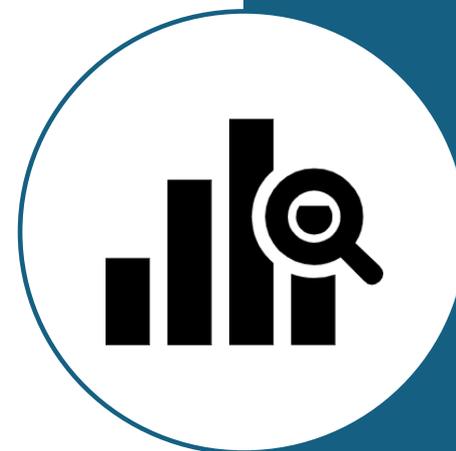
## 砧モデル地区デマンド型交通における 実証運行の検証結果・本格運行について

- ・実証運行の検証結果
- ・本格運行の実施



## 砧モデル地区デマンド型交通における 実証運行の検証結果・本格運行について

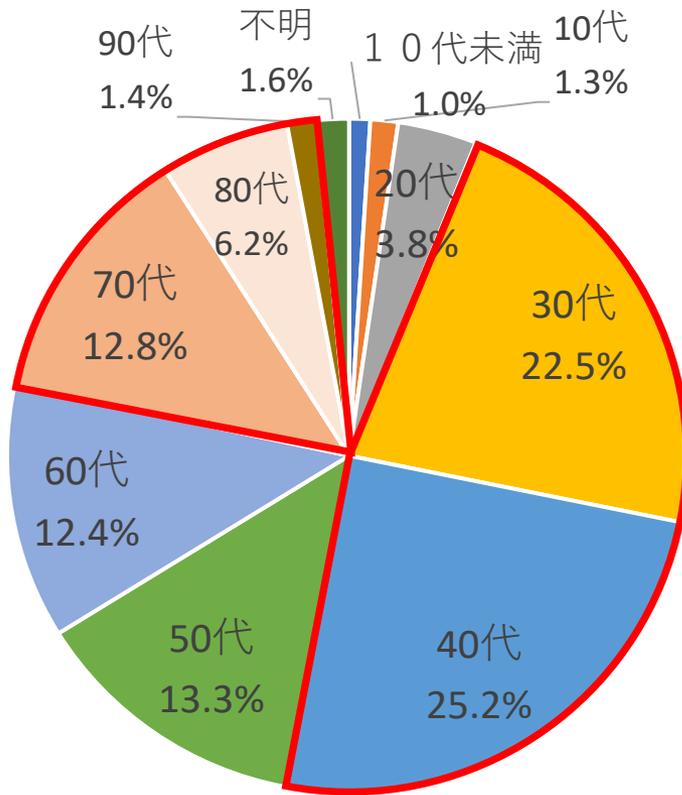
- ・実証運行の検証結果
- ・本格運行の実施



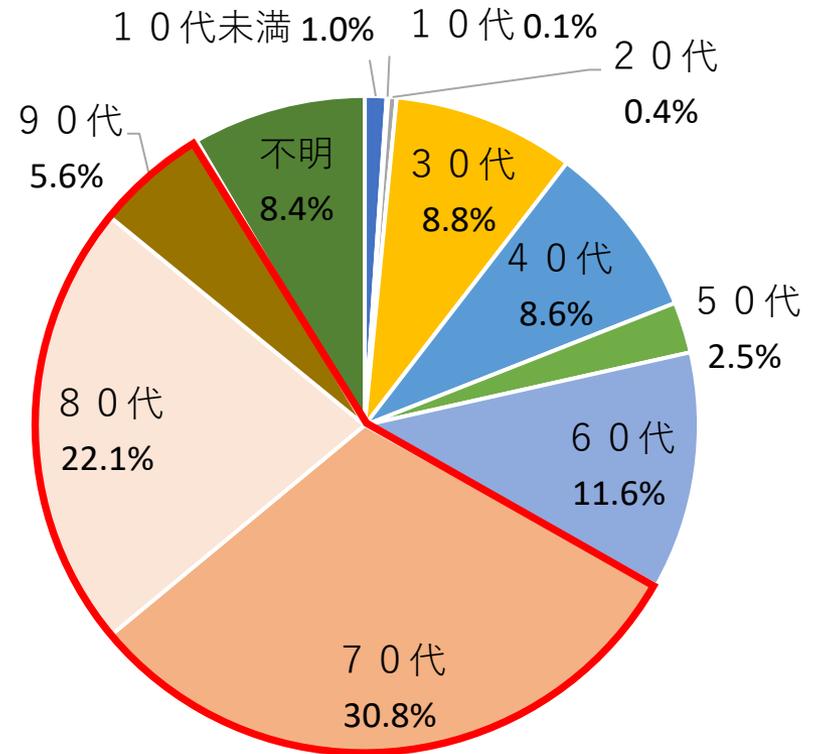
# 実証運行の検証結果

実証運行の実施状況 (WEB登録者数(年代別)・利用件数(年代別)・予約方法)

### WEB登録者数 (年代別)



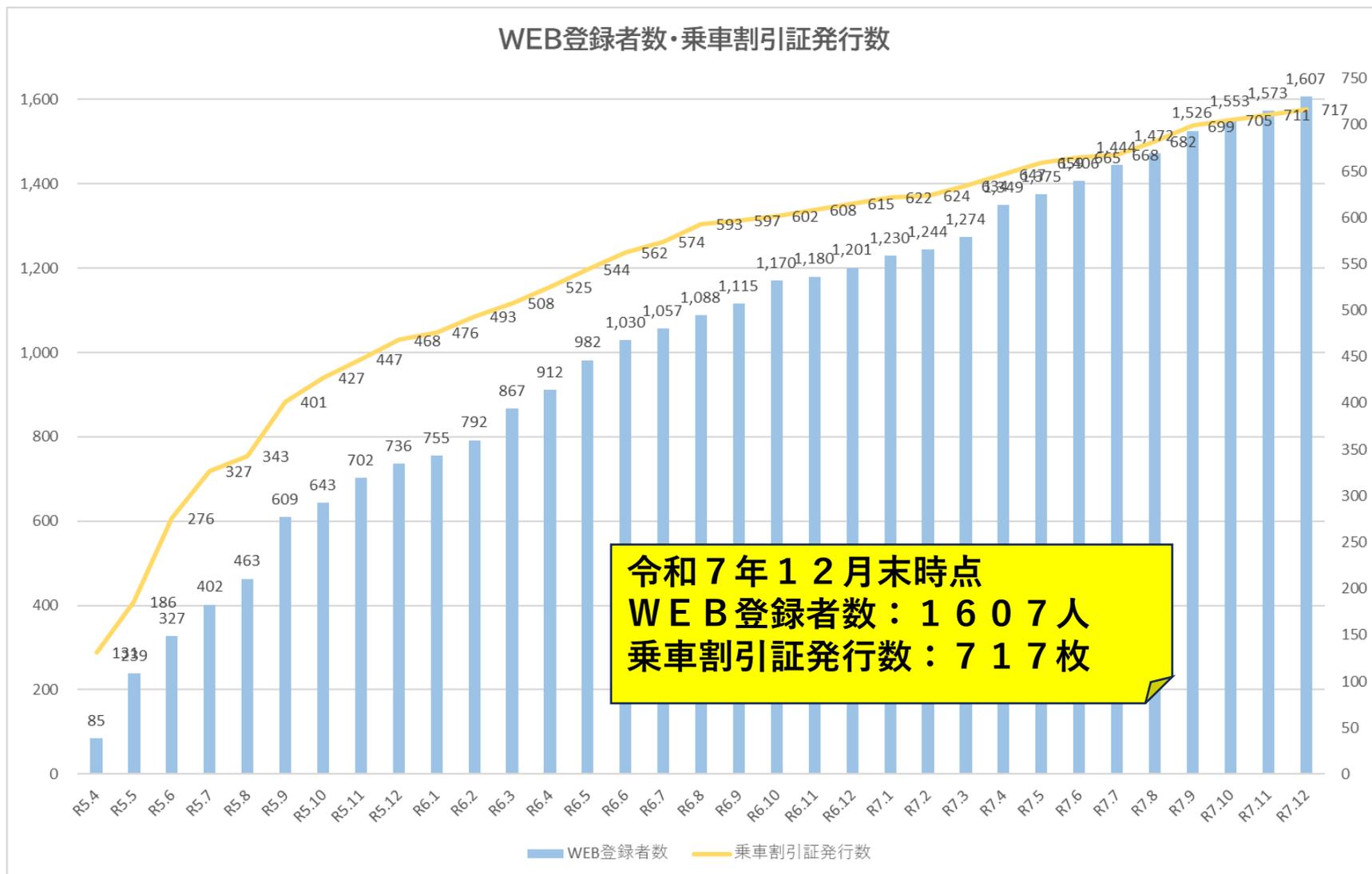
### 利用件数 (年代別)



予約方法 WEB : 7割、電話 : 3割

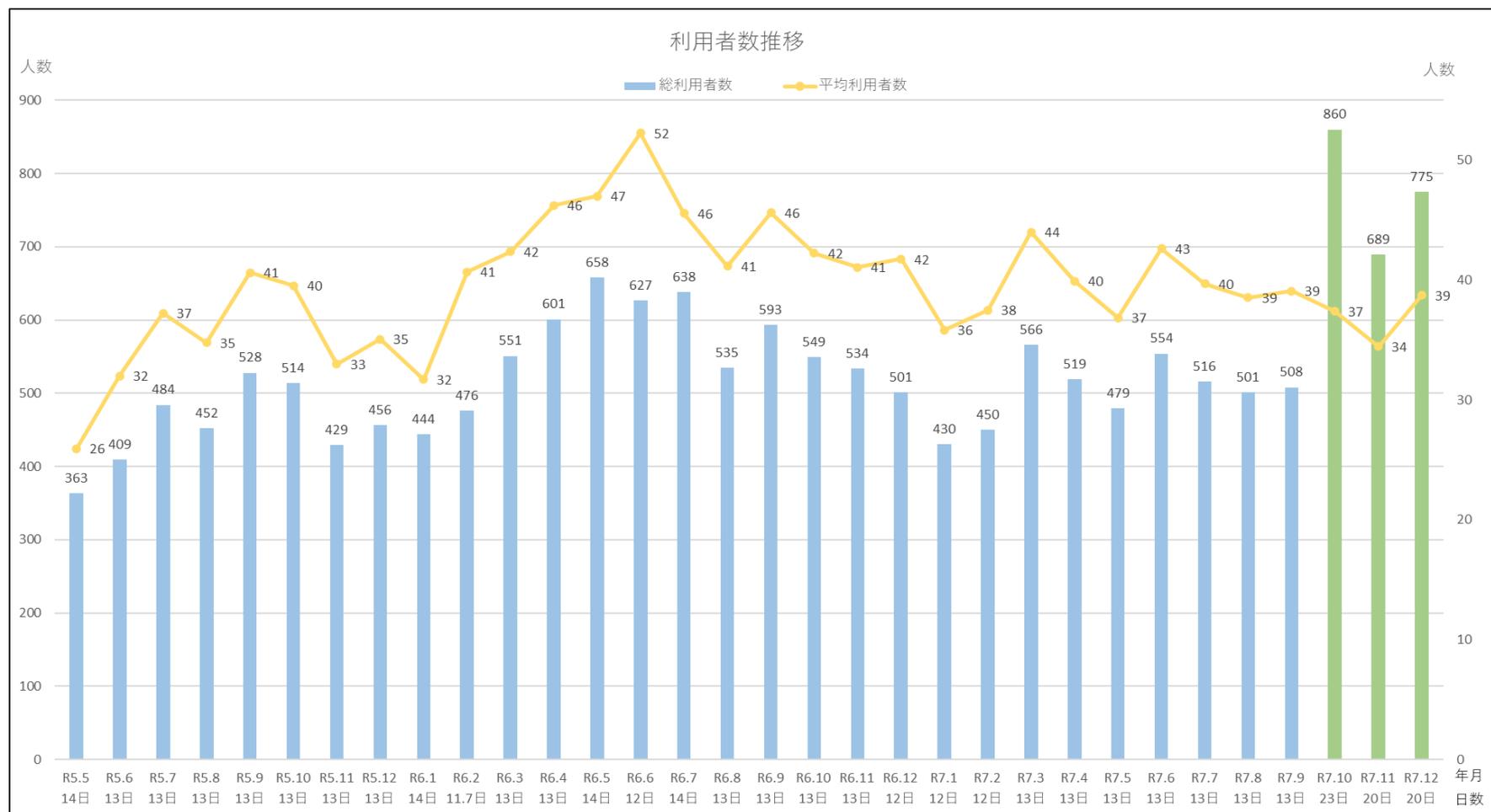
# 実証運行の検証結果

## 実証運行の実施状況(WEB登録者数・乗車割引証発行数)



# 実証運行の検証結果

## 実証運行の実施状況(月間・1日あたりの利用者数)



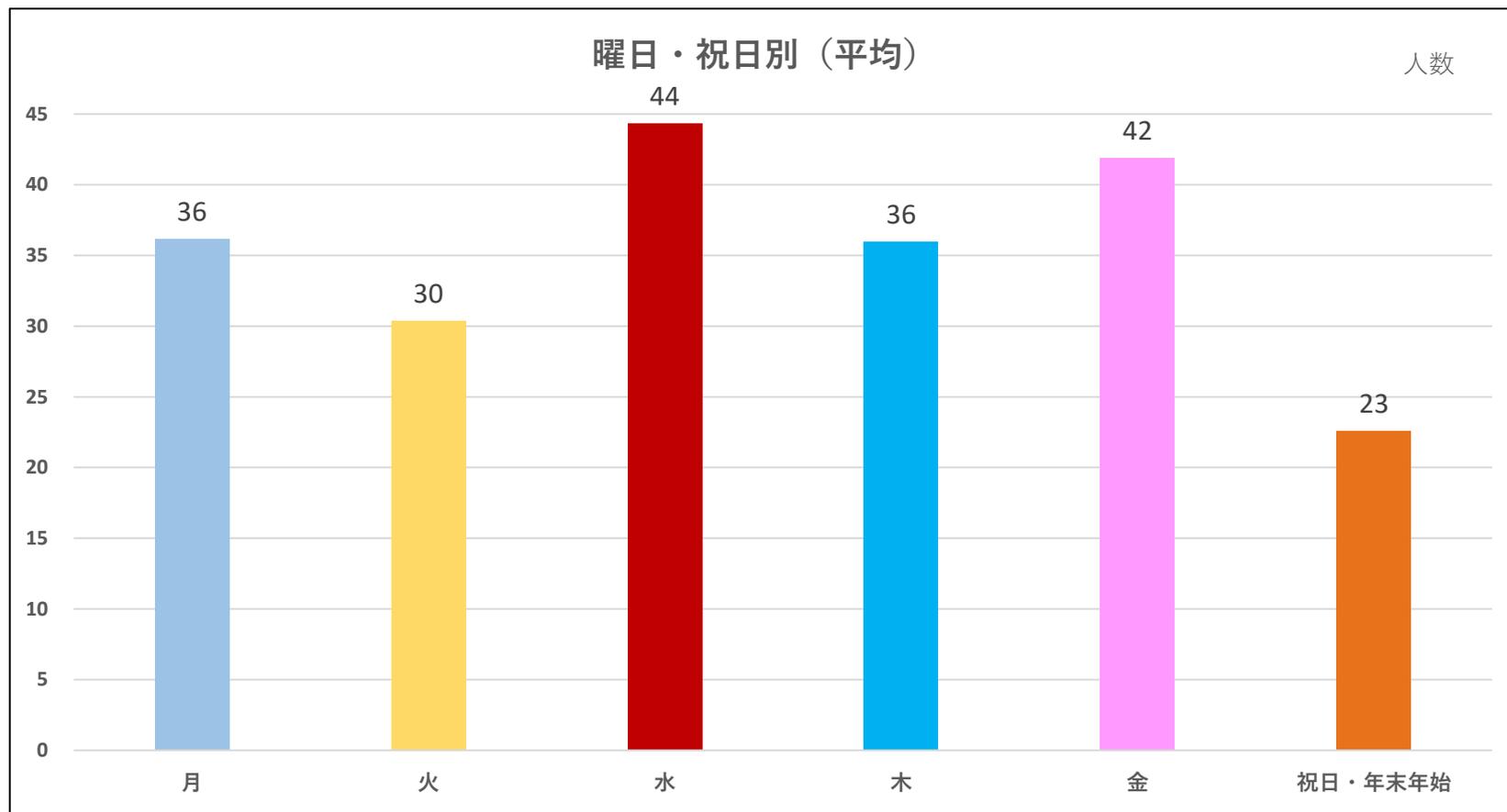
月間利用者数 1日あたりの利用者数  
450人～650人 約40人前後

※週5日運行に拡充後(令和7年10月～12月)

月間利用者数 1日あたりの利用者数  
689人～860人 約37人

# 実証運行の検証結果

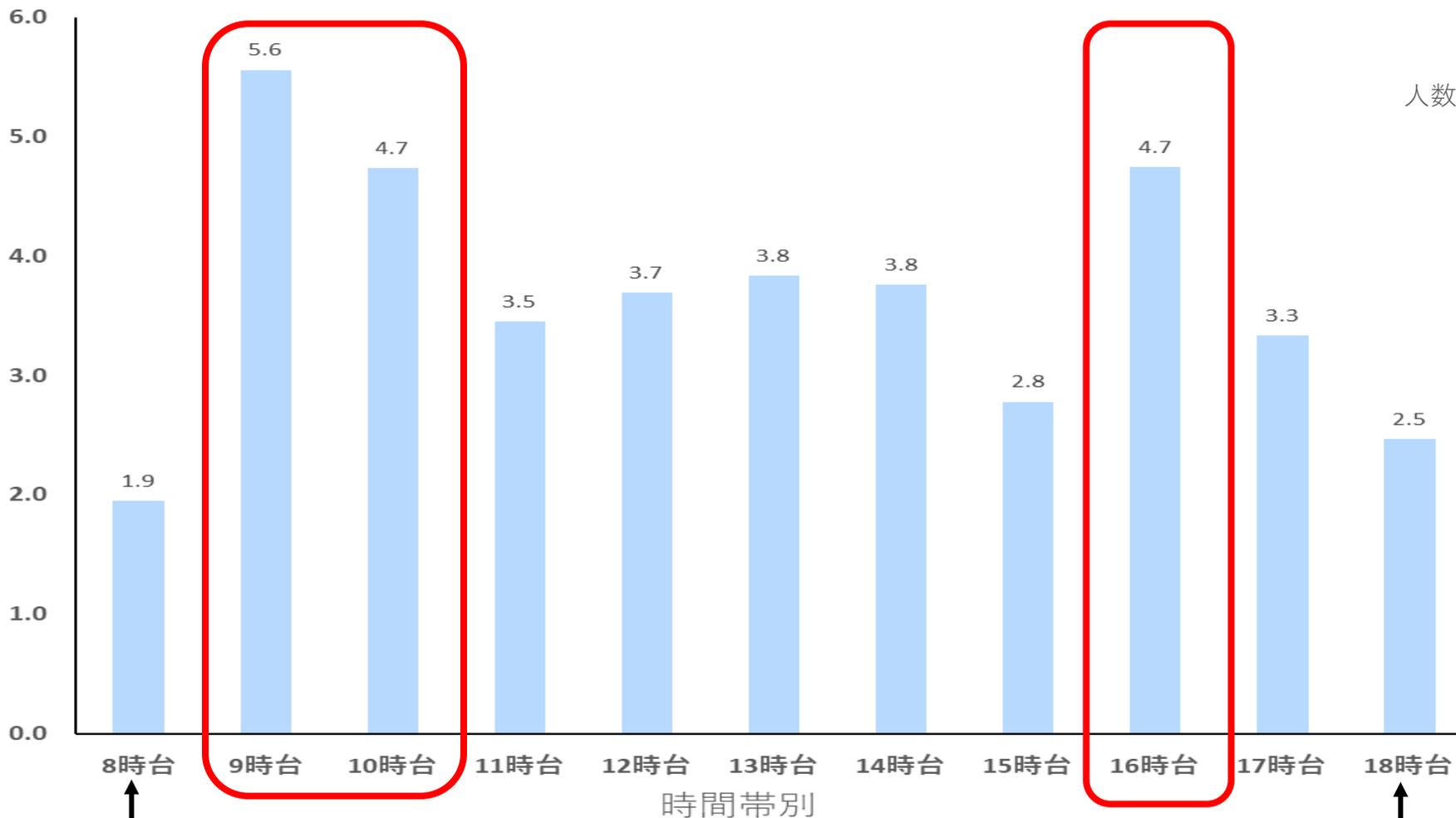
## 実証運行の実施状況(曜日・祝日別の利用状況)



- ※1 月・水・金曜日、祝日・年末年始：令和5年5月～令和7年12月の実績  
(※年末年始の運行：1年目のみ)
- ※2 火・木曜日：令和7年10月～12月の実績

# 実証運行の検証結果

## 実証運行の実施状況(時間帯別の利用状況)



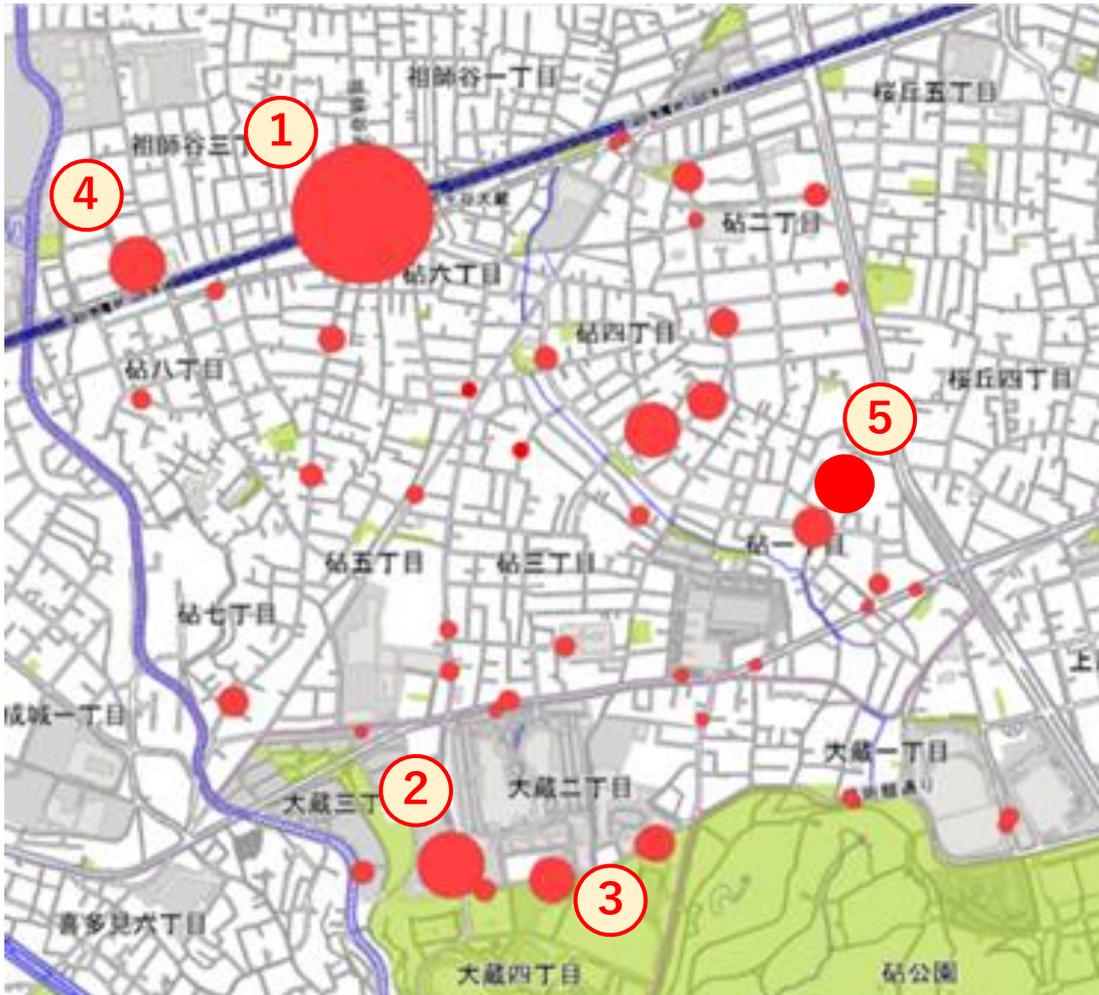
※ 8時30分からの運行のため、30分間分の人数を表示

※ 令和6年5月から運行時間を午後6時から午後7時に延長

※ 19時で運行終了のため、予約抑制時間あり

# 実証運行の検証結果

## 実証運行の実施状況(利用の多い乗降地点)



第1位

祖師ヶ谷大蔵駅

第2位

カーメスト大蔵の杜  
(5・6・7号棟)

第3位

大蔵運動場  
(屋内プール前)

第4位

砧図書館

第5位

砧1丁目21番  
(マンション前)

# 実証運行の検証結果について

## 実証運行の収支状況

収支状況は依然として厳しい状況にあるが、運営協賛・広告の募集に取り組み、徐々に改善されている。

	1年目 (R5.5~R6.4)	2年目 (R6.5~R7.4)	3年目 (R7.5~R7.8)
①支出 ※1	10,510,000円	13,708,000円	5,156,000円 【19,871,000円※4】
②運賃収入	865,000円	890,000円	288,000円 【1,078,000円※4】
③運賃外収入 (運営協賛)	85,000円	230,000円	267,000円 【601,000円※4】
④運賃外収入 (広告)	—	385,000円	110,000円 【429,000円※4】
収支率 (②+③+④/①)	9.0% (17.1% ※3)	11.0% (18.9% ※3)	12.9% (19.2% ※3) 【10.6% ※4 / 16.9% ※3】
公費負担額 (①-②-③-④) ※2	9,560,000円	12,203,000円	4,491,000円 【17,763,000円※4】

※1 人件費、システム利用料、コールセンター経費、燃料費、消耗品費

※2 現状のサービス水準での運行に必要な実質補填額

※3 福祉的支援により、割引証を提示した70歳以上の運賃を100円と設定しているが、割引を適用しない場合の収支率

※4 令和7年10月からの週5日運行を反映した令和8年4月末における見込み

## 利用者アンケートの実施

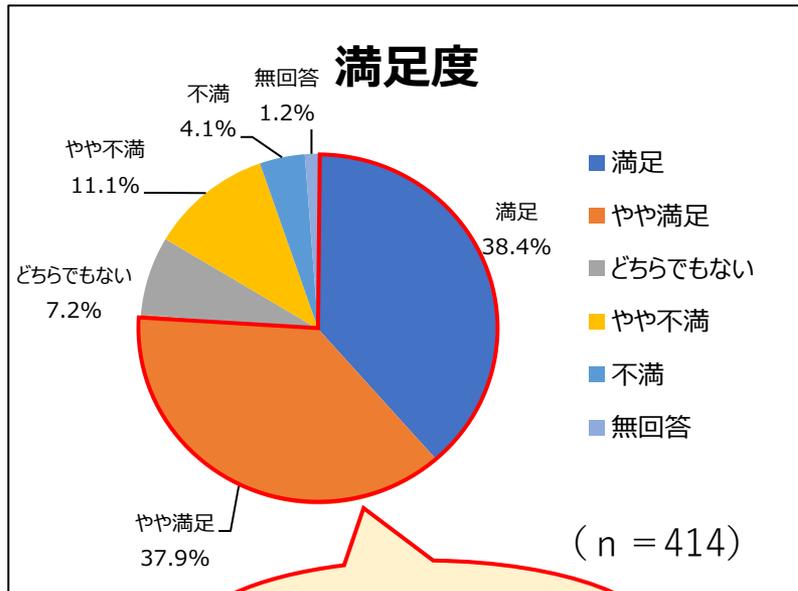
### 調査概要

- ①実施期間 令和7年6月1日～7月31日
- ②実施目的 利用目的や利用することによる変化(利便性の向上度、日常生活の満足度等)、利用していない理由などを把握するため。
- ③実施方法 ア)ワゴン車両内での配布  
イ)WEB登録者あてにメール送付(1,373名)  
ウ)割引証発行者あてに郵送(641名)
- ④回答数 766名



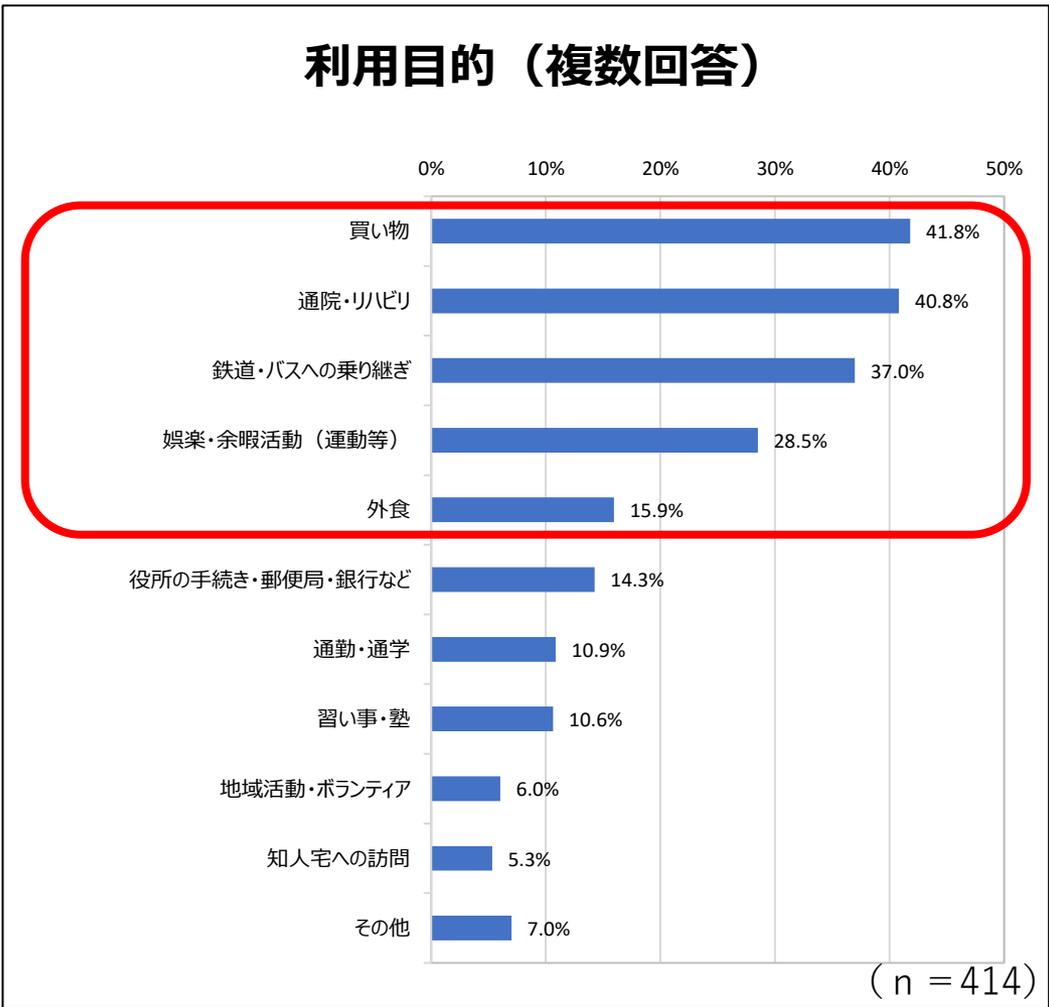
# 実証運行の検証結果

## アンケート結果①



**80%の方が満足**

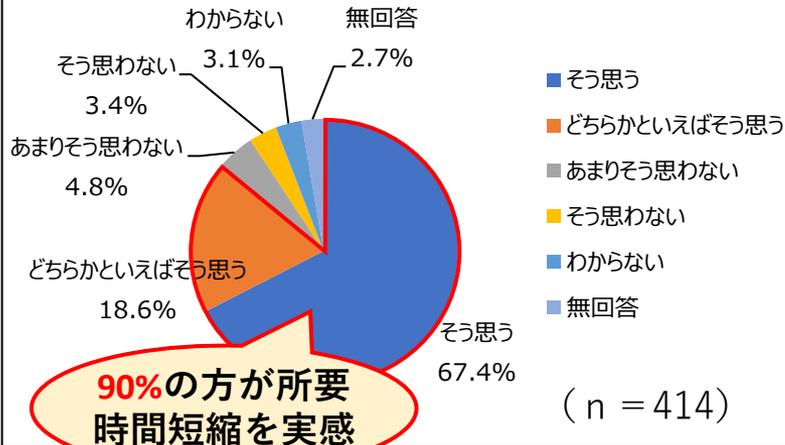
主な不満の理由  
毎日、運行していない  
予約がなかなか取れない



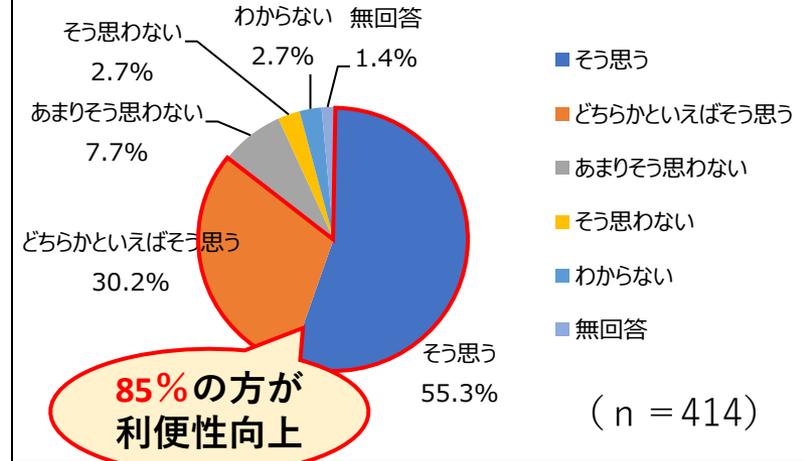
# 実証運行の検証結果

## アンケート結果②

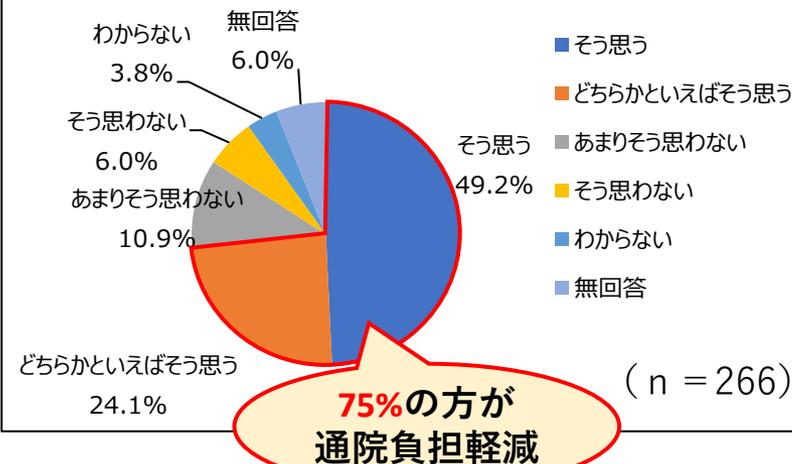
### 目的地への所要時間は短くなりましたか



### 日常における利便性は向上しましたか



### 通院する負担は軽減されましたか



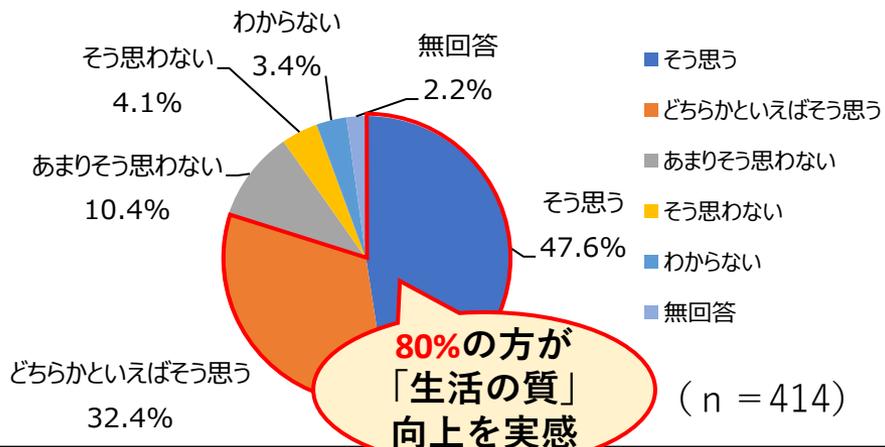
障害をお持ちの方からも  
マンション下で乗降できて便利！



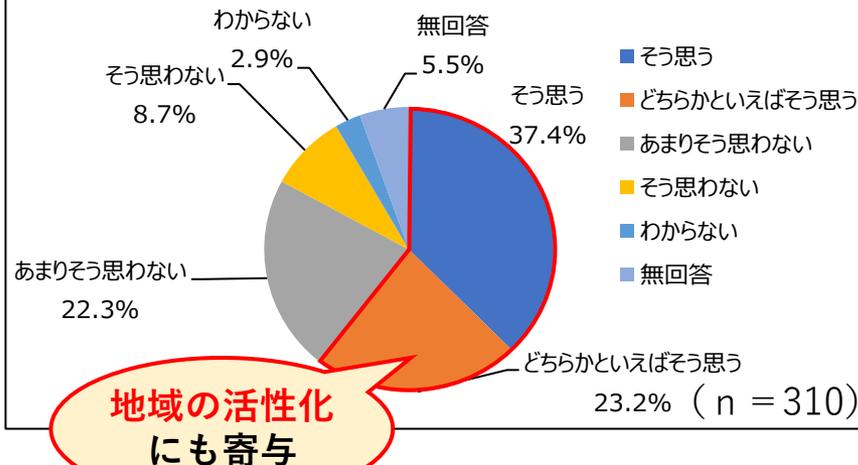
# 実証運行の検証結果

## アンケート結果③

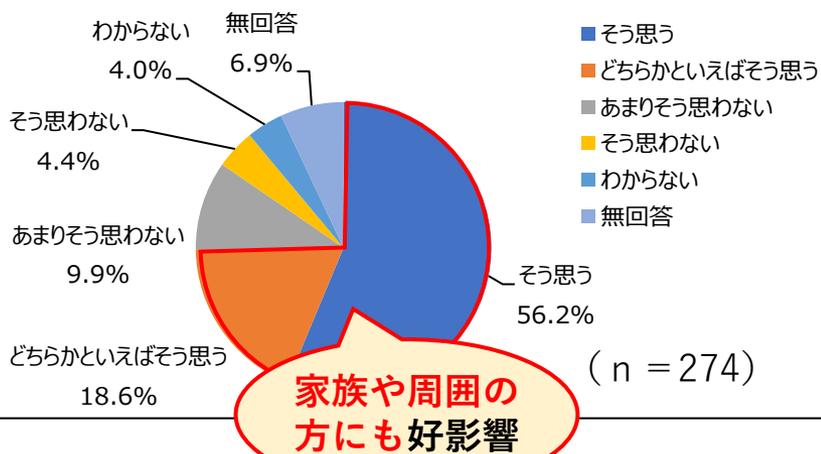
### 日常生活の満足度や生活の質は上がりましたか



### 買い物に行く機会は増えましたか



### 家族などが送迎する負担は軽減されましたか

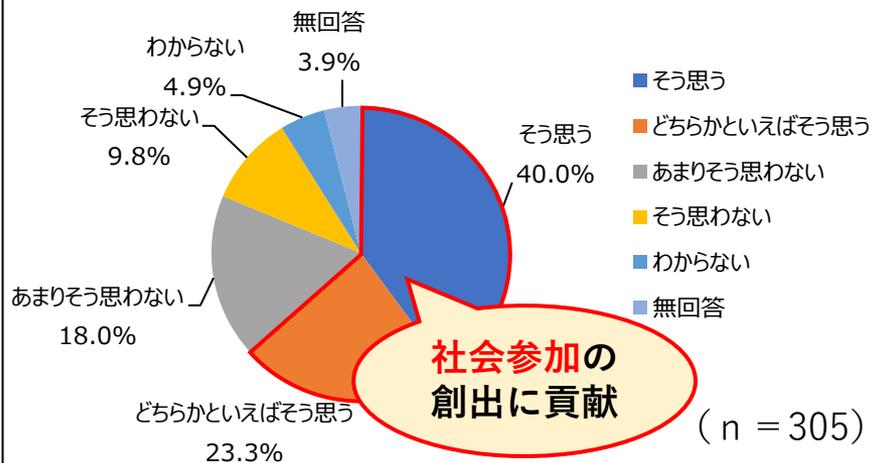


高齢の親を連れて移動するのに助かります。  
塾などの子どもの送り迎えに重宝！

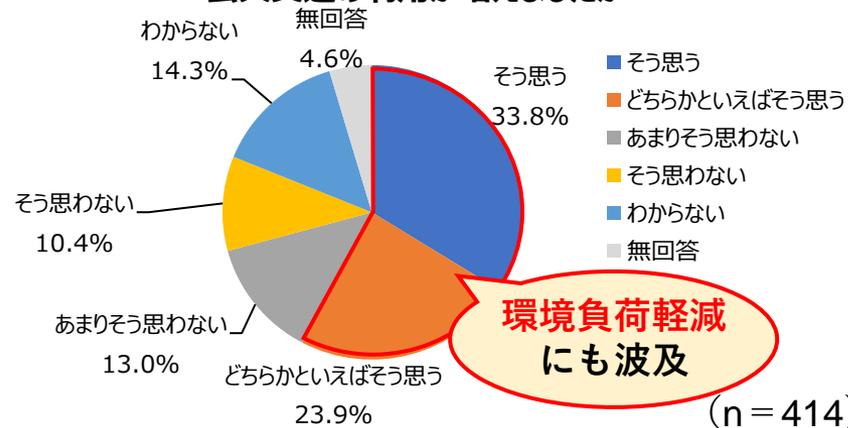


## アンケート結果④

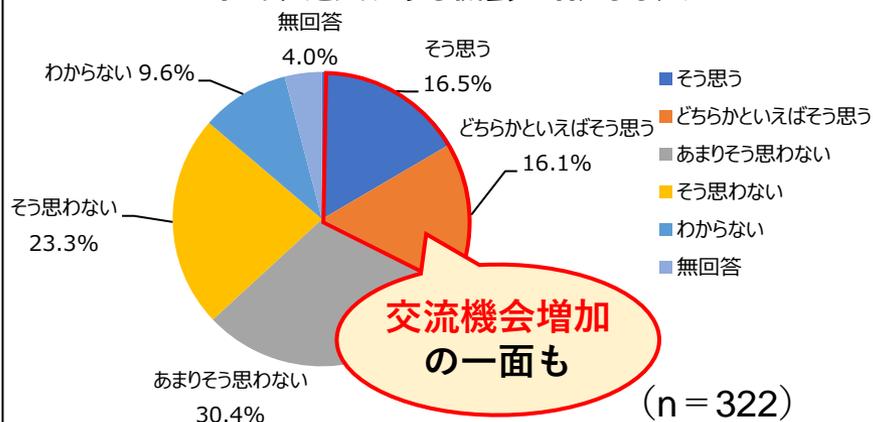
### 娯楽や余暇活動に行く機会は増えましたか



### 自家用車などの利用が減り、公共交通の利用が増えましたか



### 車内や行き先でおしゃべりなど、他の人と交流する機会は増えましたか

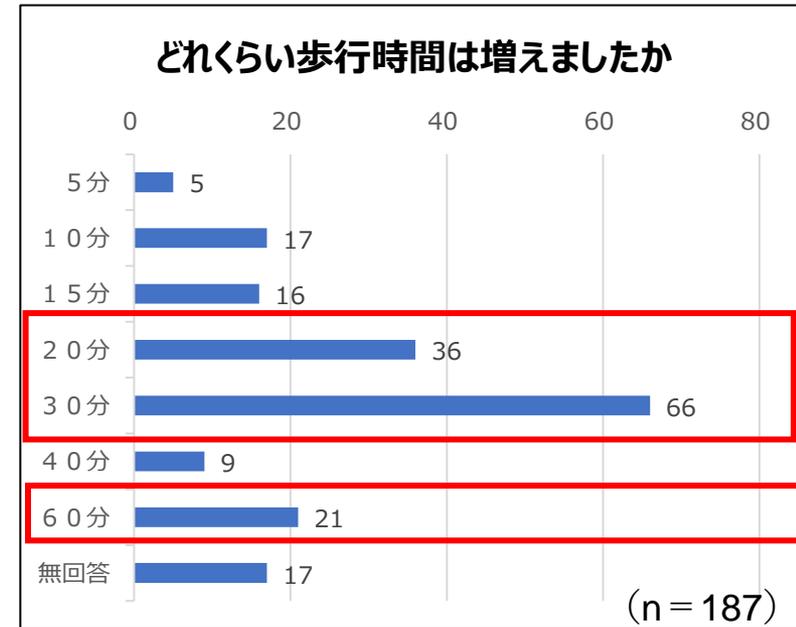
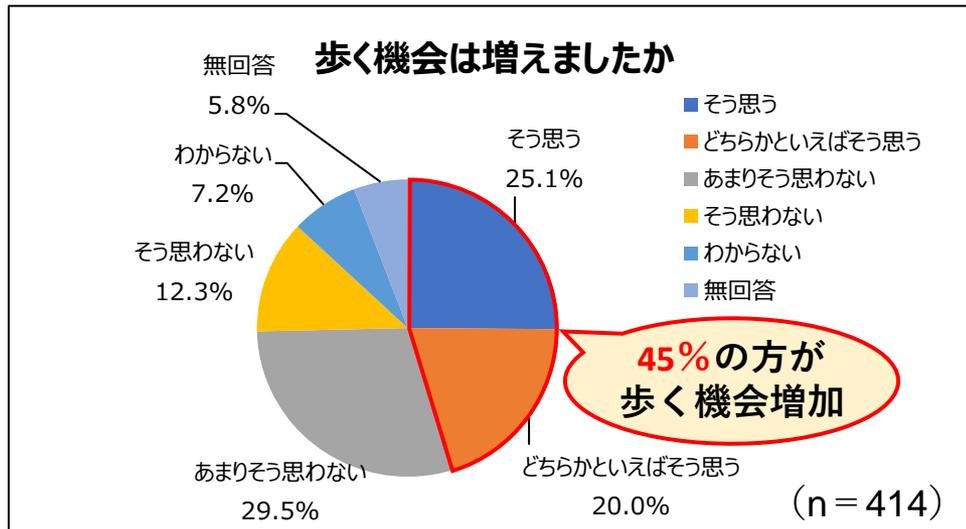


歩くことが少し不自由なため、ワゴンに乗って、水中歩行のリハビリに行けるのでありがたいです。



# 実証運行の検証結果

## アンケート結果⑤



## ●医療費抑制効果

①30分×②100歩×③19人×④3日×⑤52日×⑥0.065～0.072円=⑦約58万～約64万円(年間)

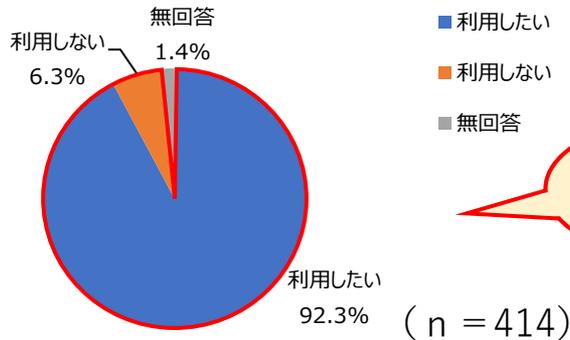
- ① デマンド型交通を利用することで増加した歩く時間(1日あたり)=30分
- ② 1分あたりの平均歩数=100歩
- ③ 歩く機会が増えた利用者数(1日あたり)【「歩く機会が増えた」と回答した方の割合(約45%)に令和6年度の1日あたりの利用者数(43人)を乗じて算出】=19人
- ④ 運行日数(令和6年度)=3日/週
- ⑤ ③の利用者が1年間のうち、デマンド型交通を利用する日数(令和6年度利用者アンケートの結果から週1日程度の利用を想定)=52日/年
- ⑥ 1歩あたりの医療費抑制効果の原単位(40～74歳の国民健康保険加入者一人あたりの年間医療費の変化(増加)などを踏まえて整理されたもの)=0.065～0.072円
- ⑦ 医療費抑制効果(見込み)

※国土交通省「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量(歩数)調査のガイドライン(平成29年3月)」に基づき試算

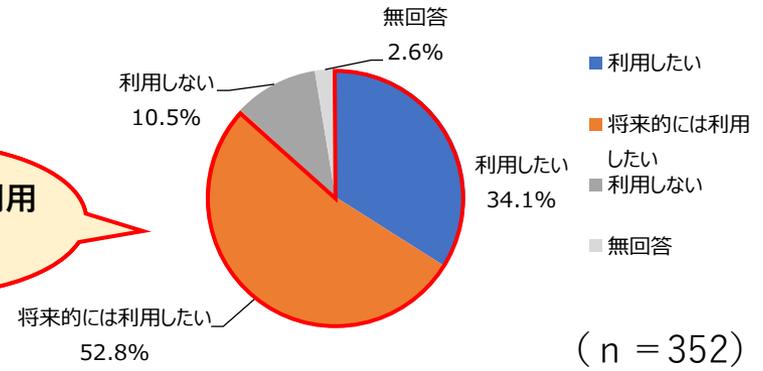
# 実証運行の検証結果

## アンケート結果⑥

【利用したことがある方】今後の利用意向



【利用したことがない方】今後の利用意向

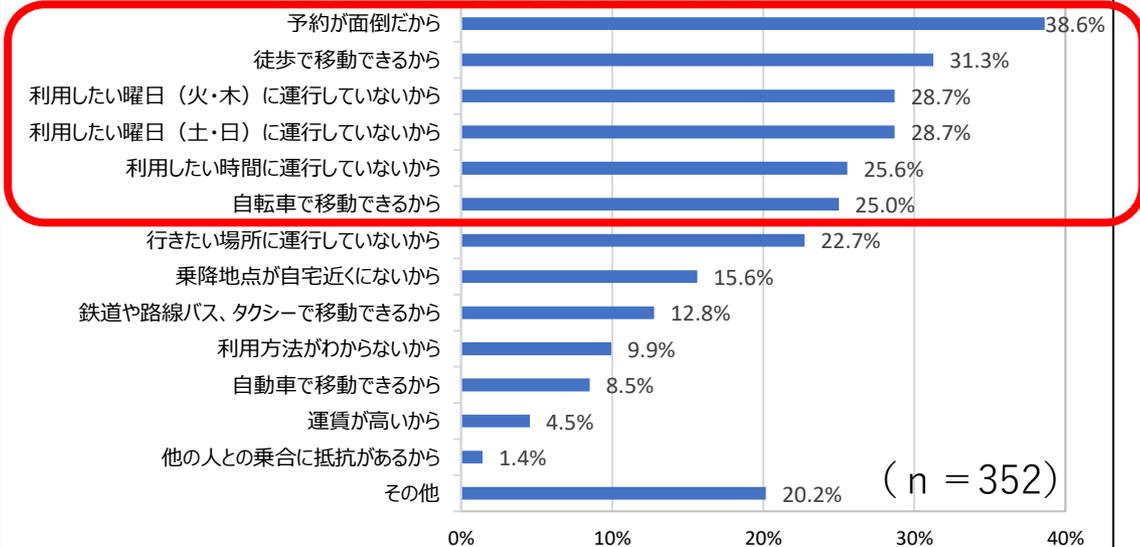


継続・新規利用の余地あり

利用していない理由  
 予約が面倒(40%)  
 徒歩や自転車で移動できる(計60%)

アンケート実施時には、月・水・金の運行のため、火・木に利用したいという理由がありました。

利用したことがない理由を教えてください



## 実証運行の評価

デマンド型交通の利用状況やアンケート結果などを元に、3つの視点から評価を行った。

### ①地元協議会、砦まちづくりセンター等との協働による取組み

地域の多様な主体の協働によって生み出された地域のシンボルとして位置付けられ、地域と共に発展していく姿が見られている。

### ②新たなコミュニティ交通による生活の質の向上

社会インフラであるコミュニティ交通を導入し、利便性を高めることで、地域住民の生活の質を向上させると共に、住みやすく、暮らしやすい社会の実現に寄与している。

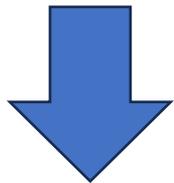
### ③交通インフラがもたらす社会的効用

誰もが移動しやすい環境を整備することで、地域住民の外出機会を促進させ、地域の活性化、環境負荷の低減、地域住民のコミュニティづくりといった地域の交流促進など、さまざまな社会的な効用に繋がっている。

## 総括

誰もが安全・安心・快適に移動できるコミュニティ交通を導入し、持続可能な地域公共交通を実現することで、外出機会を促進し、地域住民の生活の質の向上や、地域の持続的な発展に結び付いている。

コミュニティ交通は日常生活と社会的交流を支えるツールであることから、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に、福祉の増進や地域の活性化、コミュニティづくりを促し、外出しやすく、住みやすい街づくりに寄与していく。



利用状況や収支状況、導入効果などを確認した結果、移動の手段にとどまらず、福祉・健康面や、地域の活性化など、多様な効果を得られていることから

**令和8年4月1日から砧モデル地区デマンド型交通を  
本格運行へ移行し、安全・安心・快適に移動できる環境を整備する。**

## 砧モデル地区デマンド型交通における 実証運行の検証結果・本格運行について

- ・実証運行の検証結果
- ・本格運行の実施



# 本格運行の実施

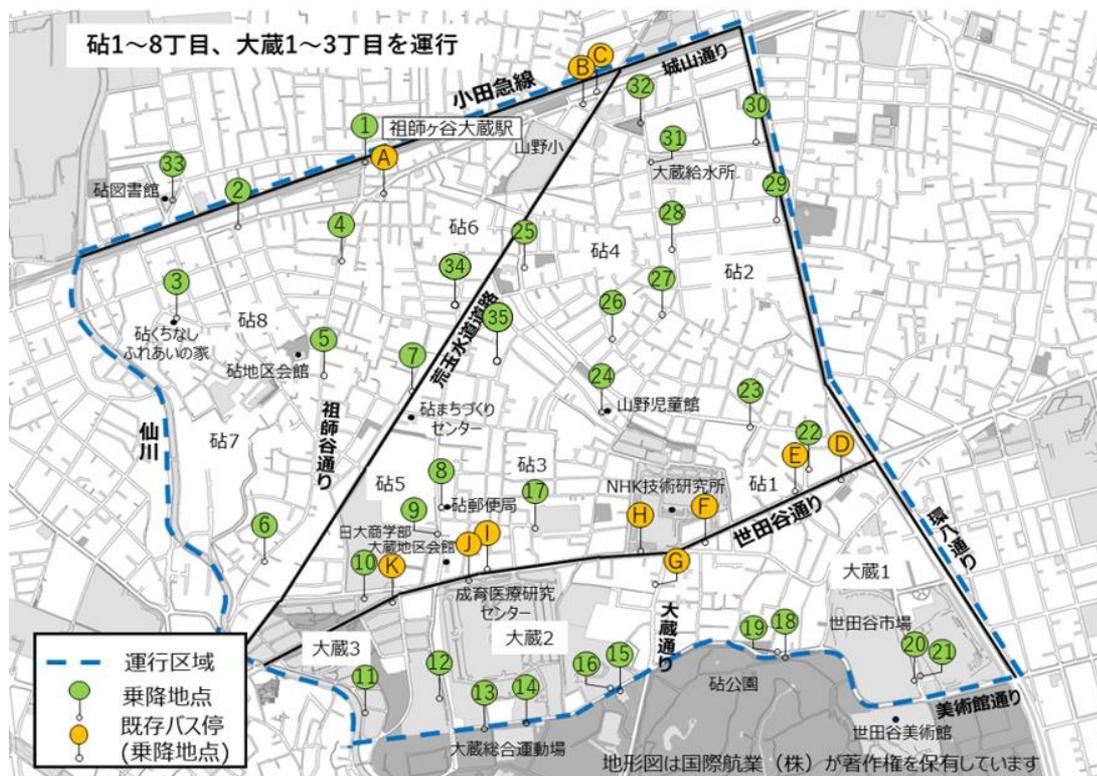
## 運行概要

### ①実施時期

令和8年4月1日～

※実証運行で得られた成果を踏まえ、当初の実証運行期間（令和5年5月～令和8年4月）の終了を早め、本格運行を開始する。

### ②運行マップ



## 運行形態

- ①運行日 週5日（月曜日～金曜日）
- ②運行時間 午前8時30分～午後7時
- ③運行態様 AIとワゴン車両を活用したデマンド型交通
- ④委託事業者 東急バス株式会社
- ⑤運賃 大人（中学生以上）：300円、小児：150円  
70歳以上：100円（乗車割引証の提示が必要）、未就学児：無料  
※障害者割引あり
- ⑥支払方法 現金、交通系ICカード、せたがやPay
- ⑦乗客定員 8名
- ⑧乗降地点 46か所
- ⑨予約方法 電話または専用予約サイト  
(乗車希望日時の1週間前から利用日の30分前まで受付可能)
- ⑩運営協賛 個人：1口1,000円、法人：1口5,000円
- ⑪広告 車両内部：1枠16,500円～、車体：1枠44,000円～、  
コミュニティ交通ニュース：1枠55,000円
- ⑫ふるさと納税制度を活用した寄附募集
  - ア) 寄附目標金額 1,000,000円
  - イ) クラウドファンディングの手法を活用した寄附募集について、期間を指定するなど、今後、実施を検討する。

## 令和8年度における利用者数及び収支状況(見込み)

	目標・見込み
①年間利用者数	9,252人
②支出 ※1	24,075,000円
③運賃収入	1,673,000円
④運賃外収入(運営協賛)	340,000円
⑤運賃外収入(広告)	660,000円
⑥運賃外収入(ふるさと納税)	1,000,000円
⑦収入合計(③+④+⑤+⑥)	3,673,000円
収支率(⑦/②)	15.3% (19.8% ※3)
公費負担額(②-⑦) ※2	20,402,000円

※1 人件費、システム利用料、コールセンター経費、燃料費、消耗品費

※2 現状のサービス水準での運行に必要な実質補填額

※3 福祉的支援により、割引証を提示した70歳以上の運賃を100円と設定しているが、割引を適用しない場合の収支率

## 令和8～9年度における本格運行の目標(案)及び継続可否について

### ①目標 (案)

評価項目・利用状況・アンケート調査の結果を踏まえ、「利用状況」「採算性」「福祉・健康面」「地域経済の活性化」などの視点から、「令和8～9年度における目標(案)」を設定する。利用者アンケート調査を実施した上で、利用状況を分析・評価し、持続可能な公共交通を目指す。

項目	目標	項目	目標
WEB登録者数	1,700人	娯楽や余暇活動への機会が増加した利用者の割合	70.0%
1日あたりの利用者数	50人	歩く機会が増加した利用者の割合	50.0%
収支率	15.0%	デマンド型交通を利用することで増加した歩く時間	30分
運賃外収入(地域からの支援)	2,000,000円	医療費抑制効果(見込み)	(年間/最大値) 約127万円～約140万円
運行サービスに満足している利用者の割合	80.0%	日常生活の満足度や生活の質が向上した利用者の割合	80.0%
今後の利用意向	(利用したことがある方) 95% (利用したことがない方) 90%	買い物に行く機会が増加した利用者の割合	70.0%
通院負担が軽減した利用者の割合	80.0%	家族などの送迎負担が軽減した利用者の割合	80.0%

### ②本格運行の継続可否

1日あたりの平均利用者数が現在の利用状況の半分である**20人未満**の状況が継続し、地元協議会や運行事業者等と協働した上で、利用者ニーズに応じた運行改善策や、利用促進策に取り組んだにもかかわらず、改善の見通しが立たない場合は、本格運行の終了を協議する。