

令和4年8月9日
道路・交通計画部

今後の地域公共交通に関する取組みの方向性について

(付議の要旨)

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、地域公共交通の維持・充実に向けて取り組む。

既存の公共交通不便地域への対策に関しては、ワゴン車を活用した新たな公共交通不便地域対策の有効性等を確認するため、検討を進めてきた砦モデル地区において、区民参加によるデマンド型交通の実証運行を令和5年度より実施し、福祉的な観点を考慮した他の重点検討地域の対応の考え方を検証していく。また、公共交通不便地域の拡大を抑制するため、新型コロナウイルスの影響などから、厳しい状況に置かれているバス事業を含む公共交通事業者への支援のあり方を検討するため、地域公共交通計画策定に向けた法定協議会を令和5年度に設置することを決定する。

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11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砦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。

一方、公共交通不便地域ではない地域においても、コロナ禍の外出自粛等により、路線バスなどが厳しい状況に置かれている旨の声が事業者から挙がっており、公共交通不便地域化の抑制という新たな課題が生じている。

このような状況の中、新たな公共交通不便地域対策については、砦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。また、他の重点検討地域の対応の考え方、及び公共交通不便地域化の抑制に向けた検討の方向性を取りまとめた。

※ 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%

※経費等は今後も精査していく。

(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

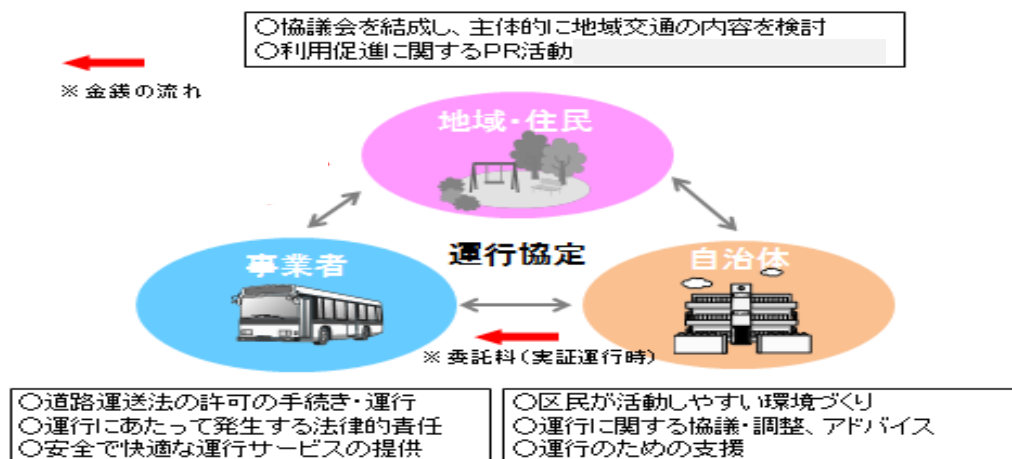
重点検討地域10地区の中で検討が先行している砧モデル地区において、実証運行を実施することにより、ワゴン車両を活用したコミュニティ交通の利用実態を把握し、取組みの有効性や課題を確認することで、残る重点検討地域の対策検討に活かす。

(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や手順を示した手引き（別紙3の詳細版）をもとに、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。

また、運行収支（想定）における支出経費等は今後も精査していく。

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	実証運行 状況 確認	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 ※1	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※2		1,150		—	—		
②運賃収入(割引後)		3,004		3,004	3,739		
【参考:高齢者割引分※3】		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		
※1:予備車(故障、点検等が生じた場合においても、継続的な運行を担保できるよう用意する車両)を含む2台分							
※2:乗降地点用の路面シート(800千円)、車体貼付用マグネットシート(200千円)、印刷物用経費(115千円)							
※3:アンケート結果より算出した70歳以上の高齢者の利用割合43%×年間利用者数14,040人×割引額200円⇒1,208千円 高齢者割引(一般300円/70歳以上100円)適用前の運賃収入は4,212千円、割引分の1,208千円は区負担							

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。

4 今後の重点検討地域の対応の考え方

他の重点検討地域におけるコミュニティ交通の導入を検討していく際に取り入れるべき視点等を対応の考え方として以下のとおりまとめる。

なお、砵モデル地区におけるコミュニティ交通の実証運行結果を踏まえ、この考え方を基本に、他地域で共通する役割や効果などについて、福祉的な観点を考慮した交通不便地域への対応のあり方を検証し、地域公共交通計画策定（令和7年3月）に向けて、区の公共交通不便地域の定義についても検証を行う。

【対応の考え方】

地域の実情をよく知る地域の方々が移動手段を守り育てることで、持続的なコミュニティ交通を目指すこととし、区民参加と協働を基軸とするとともに、高齢社会における日常生活上の移動利便性の向上と地域社会との関りを持ち、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な環境づくりを図る。

- 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 狭あい道路を運行することからワゴン車両の活用を基本とするが、各地区の特性に応じたコミュニティ交通とする。
- ③ 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。
- ④ コロナ禍の影響を踏まえ外出促進に寄与する取り組みとする。
- ⑤ 地元企業等の参画を促し、ともに支え合い街のつながりを形成する取り組みとする。

5 今後のスケジュール（予定）

令和4年	9月	公共交通機関対策等特別委員会
	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

6 既存バス路線への対策について

(1) 現状

区ではこれまで、地元要望や都市計画道路の整備などを契機に、10路線のコミュニティバスを導入している。

路線導入に際しては、実験運行経費のみを区が負担し、その後はバス事業者が自主運行をしており（タマリバーバスについては運行当初5年間の補助を実施している。）、他自治体のように運行経費の補助は行っていない。

また、区内には83路線の路線バス（コミュニティバス10路線を含む）が5事業者により運行されており、約6割の路線については区市を跨いで運行している。

(2) 課題

従来からの運転手不足に加え、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う需要の減少、さらには在宅勤務の定着などから、これまでの「一部の黒字路線の利益で多くの赤字路線を支える仕組み」が厳しい局面を迎えつつある。

バス事業者を含む公共交通事業者への支援については、利害が競合するバス事業者やタクシー事業者などとの調整を図るため、学識経験者、交通事業者、交通管理者、利用者などを含む「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会において、地域公共交通全体の中での検討が必要となる。

(3) 今後の進め方

路線廃止などへの喫緊の対応として、これまで廃止された路線の要因やそれに伴う影響の度合いも分析し、令和5年度に立ち上げる法定協議会を活用し、バス事業者などとの情報共有や調整に取り組む。

また、法定協議会では、地域公共交通計画策定に向けた調査・分析、支援策等のあり方の検討、事業者間の調整などを行い、現行の「世田谷区交通まちづくり基本計画（中間見直し）（令和2年度～6年度）」に代わる、活性化法に基づく地域公共交通計画の策定を目指す。

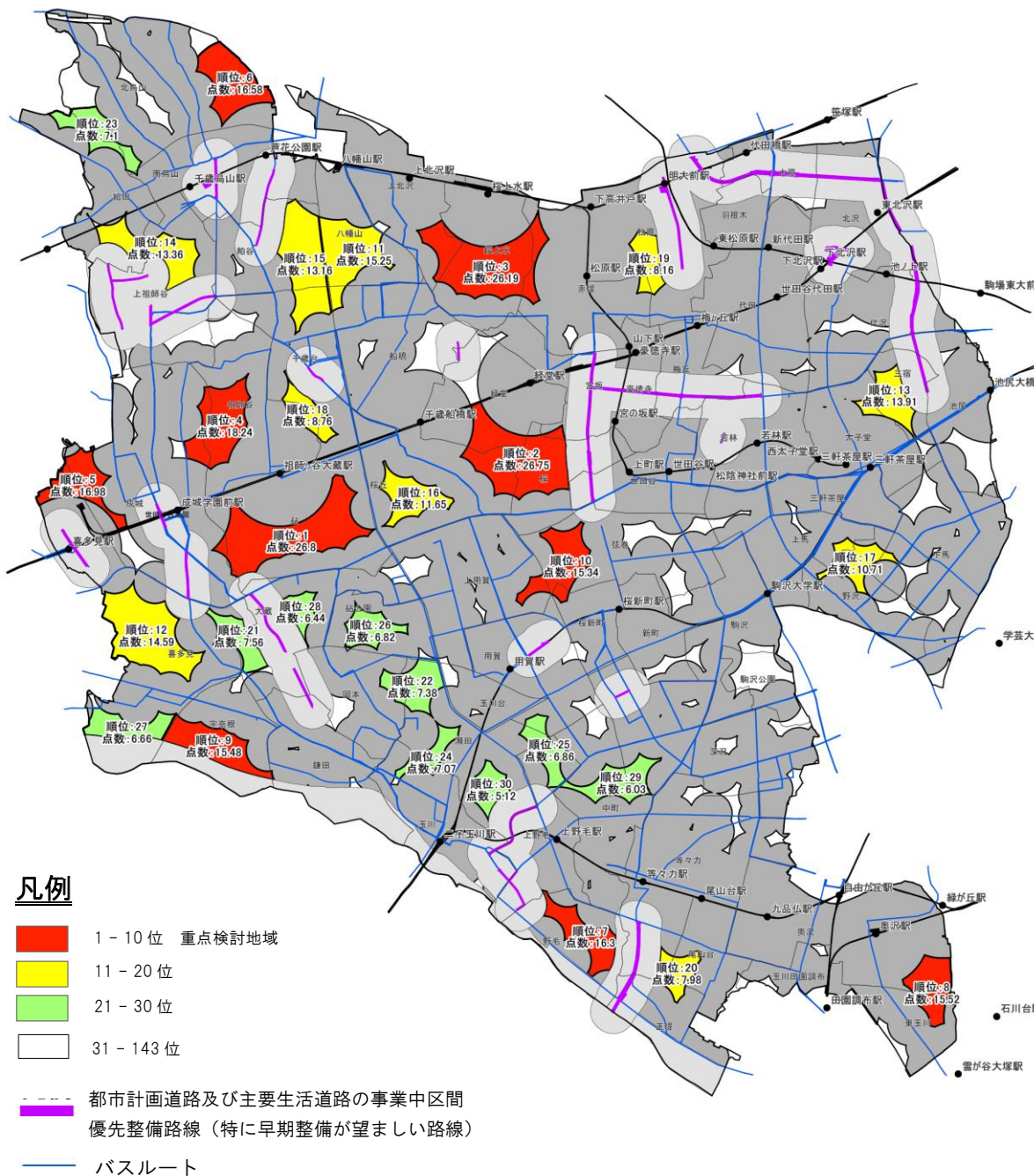
(4) 今後のスケジュール（予定）

令和4年度 不便地域化抑制に向けた検討に着手

令和5年度 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会の設置
地域公共交通計画策定に向けた調査・分析・検討
法定協議会の検討を踏まえ、次期「基本計画」に「これからの地域公共交通のあり方」について記載検討

令和6年度 「地域公共交通計画」策定（令和7年3月）

令和7年度 地域公共交通に対する施策を実施



〔評価について〕

(1) 評価の対象

世田谷区における公共交通不便地域（バス停200m圏外・鉄道駅500m圏外）について、以下の視点を踏まえ評価を行う。

- ①都市計画道路等が整備される予定のある地域については、将来的に路線バスが運行される可能性があり、公共交通不便地域が解消される見込みがある。そのため、「都市計画道路及び主要生活道路の事業中区間」及び「優先整備路線（特に早期整備が望ましい路線）」の周囲200m圏内は評価対象外とする。
- ②「市街化調整区域（多摩川河川敷）」については、市街化を抑制すべき区域であるため、評価対象外とする。
- ③公共交通不便地域ごとに評価を行う。ただし、①②で示す事業中等の道路、市街化調整区域、幹線道路等や鉄道及び既存バスルートにより地域が分かれる場合は、分割後の地域を評価する。
- ④週1便のみの運行である維持路線のバス停については評価対象に加える。

(2) 評価方法及び指標

250m四方のメッシュごとに、以下①～③の評価指標に基づいた点数付けを行い、合計点数により順位付けを行う。

①「指標1 人口」による評価

高齢者人口が多い公共交通不便地域ほど、対策の必要性が高く、対策を実施した際に得られる効果も高くなることから、公共交通不便地域内の後期高齢者人口を評価する。

後期 高齢者人口	0～80人	0.0
	80～120人	1.5
	120人以上	3.0

②「指標2 地理的条件」による評価

地形の傾斜が大きいほど、徒歩、自転車等での移動に支障をきたし、対策の必要性が高くなることから、「世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例」を参考に地形の傾斜の度合いを評価する。

地形状況	傾斜が5%未満	0.0
	傾斜が5%以上8%未満	1.5
	傾斜が8%以上	3.0

③「指標3 施設圏域」による評価

公共交通不便地域内において、徒歩でのアクセスが困難(利用圏外)な施設が多いほど、不便の度合いが高く対策の必要性が高くなることから、公共施設（まちづくりセンター・区民会館等）、医療施設（診療所・200床未満の病院）、商業施設（生鮮品を扱う大規模小売店舗・コンビニ等）の利用圏域に含まれるか否かを評価する。

公共施設圏域	圏域外となる施設数が2以下	0.0
	圏域外となる施設数が3～5	0.5
	圏域外となる施設数が6以上	1.0
医療施設圏域	圏域外となる施設数が0	0.0
	圏域外となる施設数が1	0.5
	圏域外となる施設数が2	1.0
商業施設圏域	圏域外となる施設数が0	0.0
	圏域外となる施設数が1	0.5
	圏域外となる施設数が2	1.0

1 調査概要

(1) 調査対象者

運行エリア（砦1～8丁目、大蔵1～3丁目）の番地に在住の18歳以上の区民3,000人
 ※18～64歳の人口：20,161人、65歳以上の人口：6,009人（令和4年4月現在）

(2) 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	308	20.6%
65歳以上の方	1,500票	470	31.4%
合計	3,000票	778	26.0%

(3) 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

2 回答者の属性

項目	18～64歳	65歳以上
性別	男性 33% 女性 66%、無回答 1%	男性 36% 女性 55%、無回答 8%
年代	18～20歳代 9% 30歳代 14% 40歳代 26% 50歳代 37% 60～64歳 15%	65～69歳 21% 70歳代 47% 80歳以上 31%
世帯構成	親と子 60% 夫婦のみ 22% 一人暮らし 12%	夫婦のみ 42% 親と子 26% 一人暮らし 20%
職業	会社員 51% パート 10% 専業主婦（夫） 18%	無職 45% 自営業 9% 専業主婦（夫） 27%
自動車運転免許証	所持している 84% 所持していない 14% 返納予定 2%	所持している 40% 所持していない 26% 返納済み 25% 返納予定 6%

※1 年代、世帯構成、職業については、上位3位までの回答を記載しています。
 ※2 端数処理等の関係上、割合欄（%）の計が100%とならない場合があります。

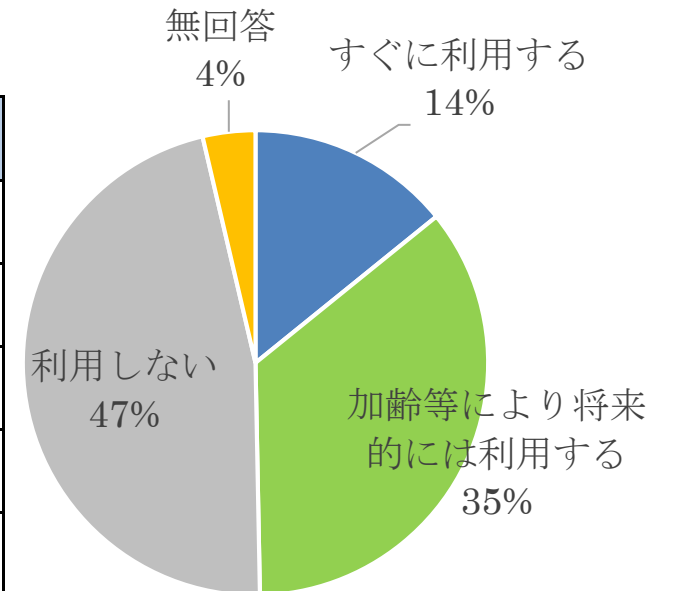
3 アンケート調査票に記載した運行概要（案）

運行概要（案）	
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
運行日数	週3日を想定
運賃	300円（シルバーパス使用不可）
予約方法	電話又はアプリ、専用予約サイト
乗降地点	右図における①～⑤の乗降地点間を予約状況に応じて運行

4 アンケート調査結果

(1) 利用意向

利用意向	票数
すぐに利用する	93票
加齢等により将来的には利用する	233票
利用しない	306票
無回答	24票
計	656票



【年齢別】

年齢	回答者数	すぐに利用する	加齢等により将来的には利用する	利用しない	無回答
18～19歳	2	0%	50%	50%	0%
20～29歳	19	0%	21%	74%	5%
30～39歳	34	9%	32%	53%	6%
40～49歳	66	12%	30%	56%	2%
50～59歳	101	8%	46%	46%	1%
60～64歳	41	20%	29%	49%	2%
65～69歳	88	11%	43%	42%	3%
70～74歳	109	15%	45%	38%	3%
75～79歳	79	22%	30%	42%	6%
80～84歳	67	15%	27%	52%	6%
85歳以上	47	26%	19%	51%	4%

※年齢無回答は除く

(2) 利用頻度

【平日】

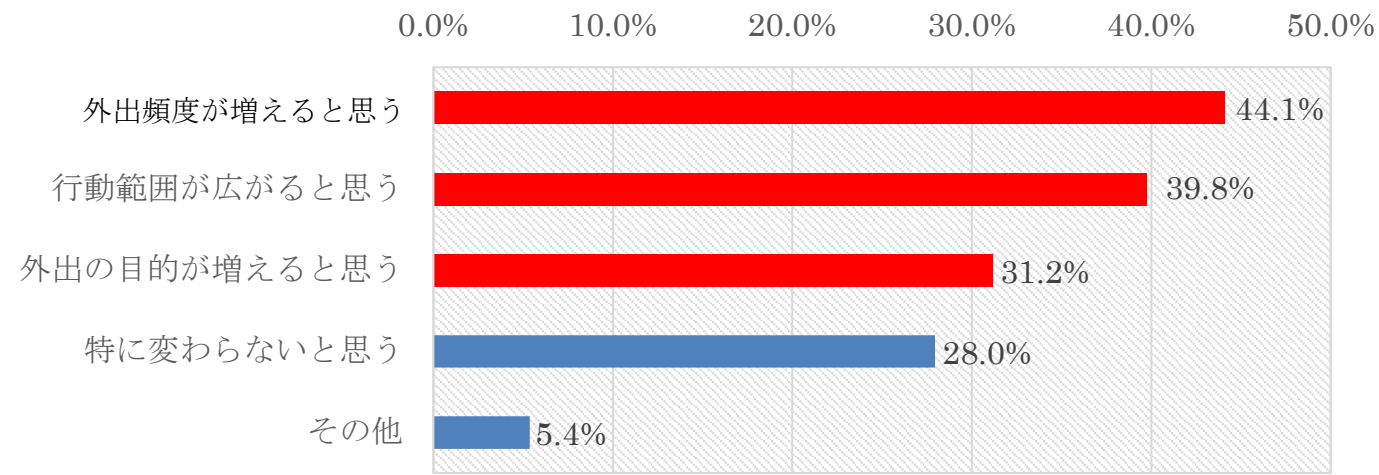
利用目的		買い物	通院	その他	
回答票数		546票	344票	291票	
利用頻度	週に	1回	13%	5%	12%
		2回	20%	2%	12%
		3回	23%	2%	6%
		4回	6%		4%
	月に	1回	1%	50%	8%
		2回	2%	8%	10%
		3回	2%	1%	4%
		4回	0%	1%	

【土休日】

利用目的		買い物	通院	その他	
回答票数		378票	43票	162票	
利用頻度	週に	1回	30%	19%	23%
		2回	14%		10%
	月に	1回	6%	47%	21%
		2回	9%	7%	12%
		3回	3%		3%
		4回	2%		4%

(3) コミュニティ交通の運行による日常の外出や行動範囲の変化 (※複数回答)

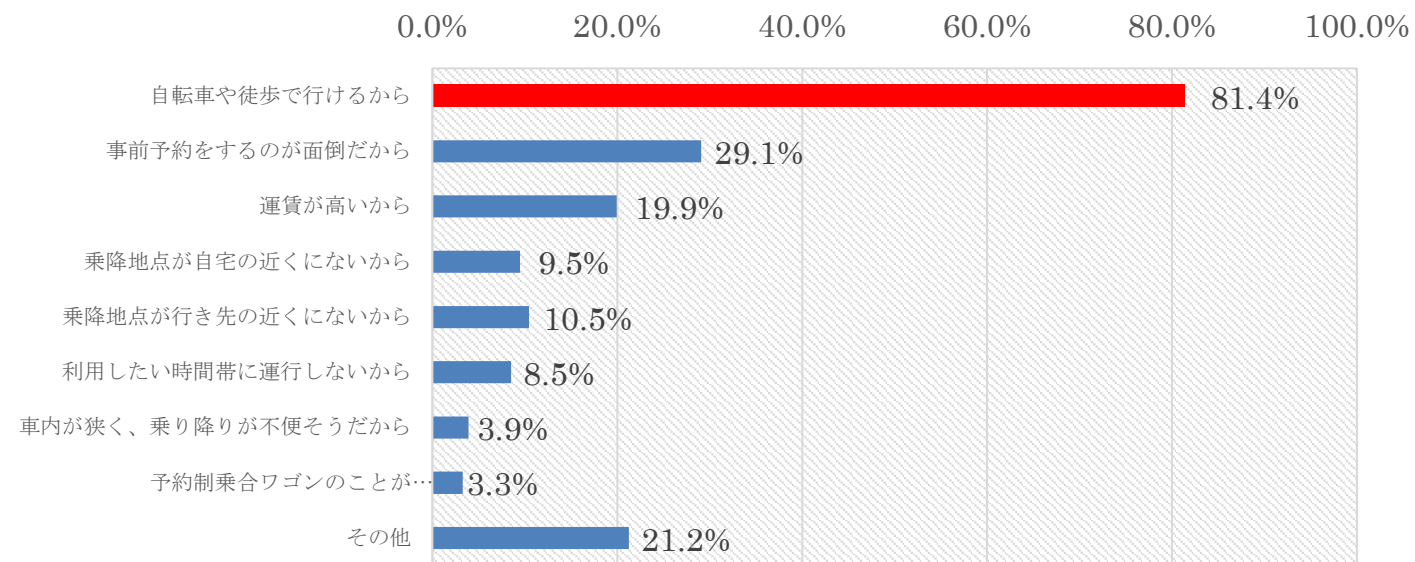
n=93 (すぐに利用する)



※複数回答のため、割合 (%) の合計は100%を超えます。

(4) コミュニティ交通を利用しない理由 (※複数回答)

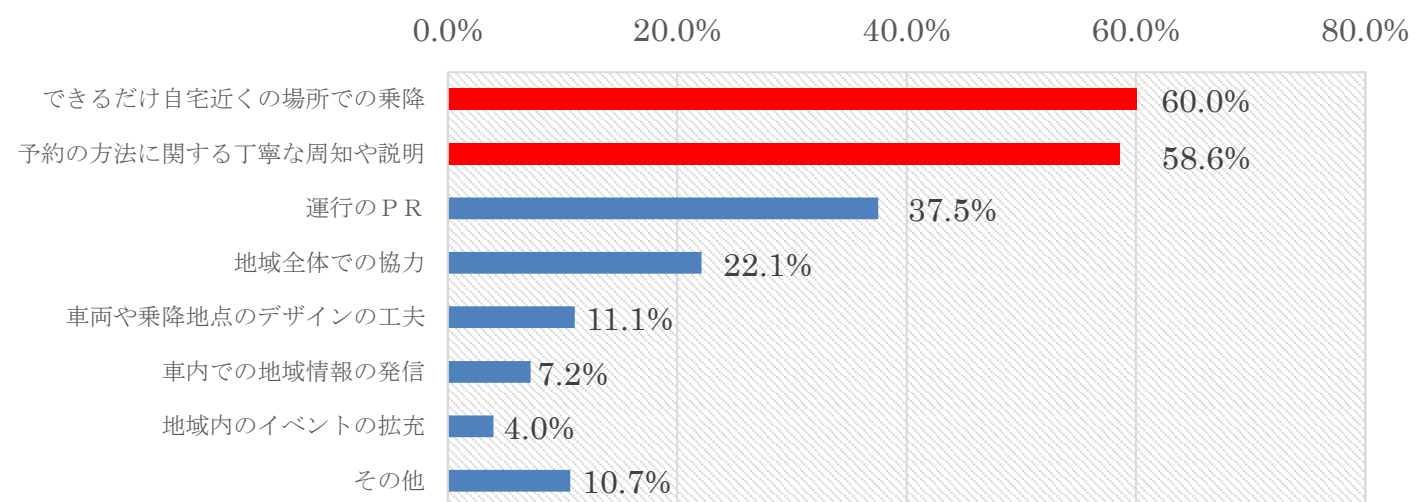
n=306 (「利用しない」を選択した方のみ回答)



※複数回答のため、割合 (%) の合計は100%を超えます。

(5) 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 (※複数回答)

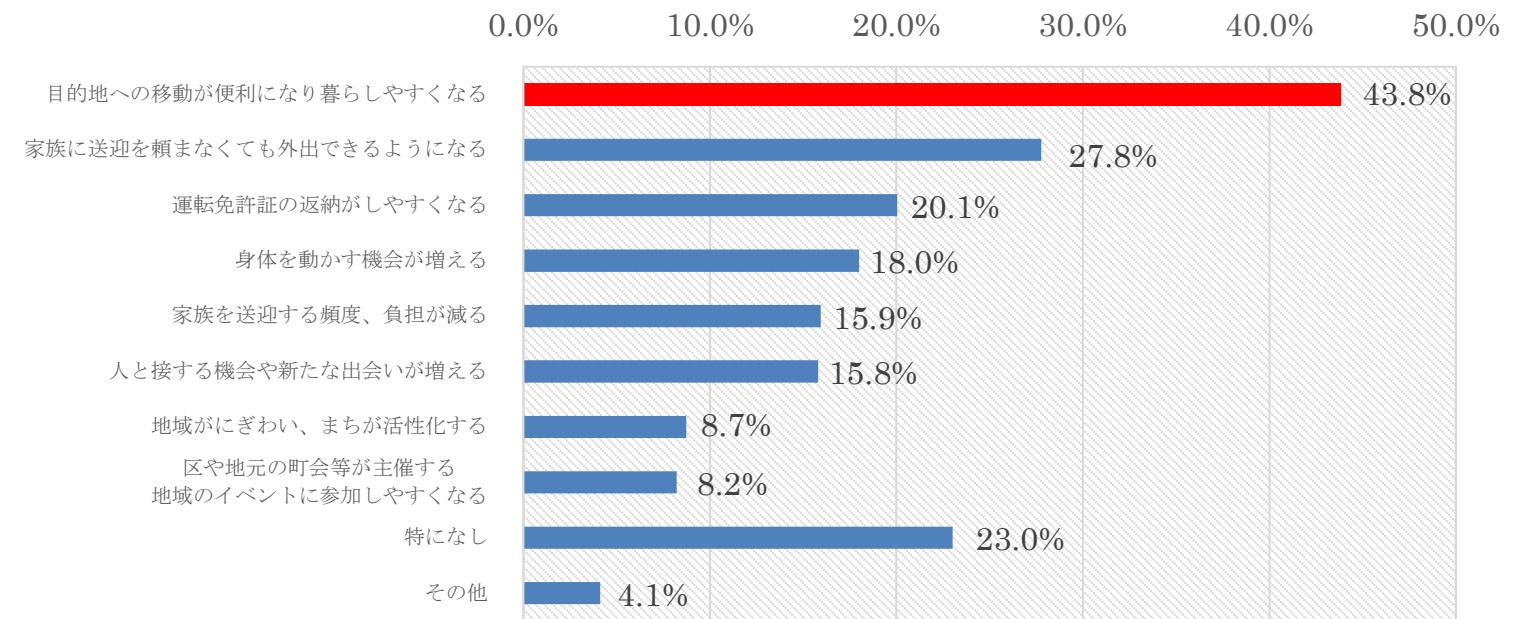
n=778



※複数回答のため、割合 (%) の合計は100%を超えます。

(6) コミュニティ交通が運行されることによる、期待する効果 (※複数回答)

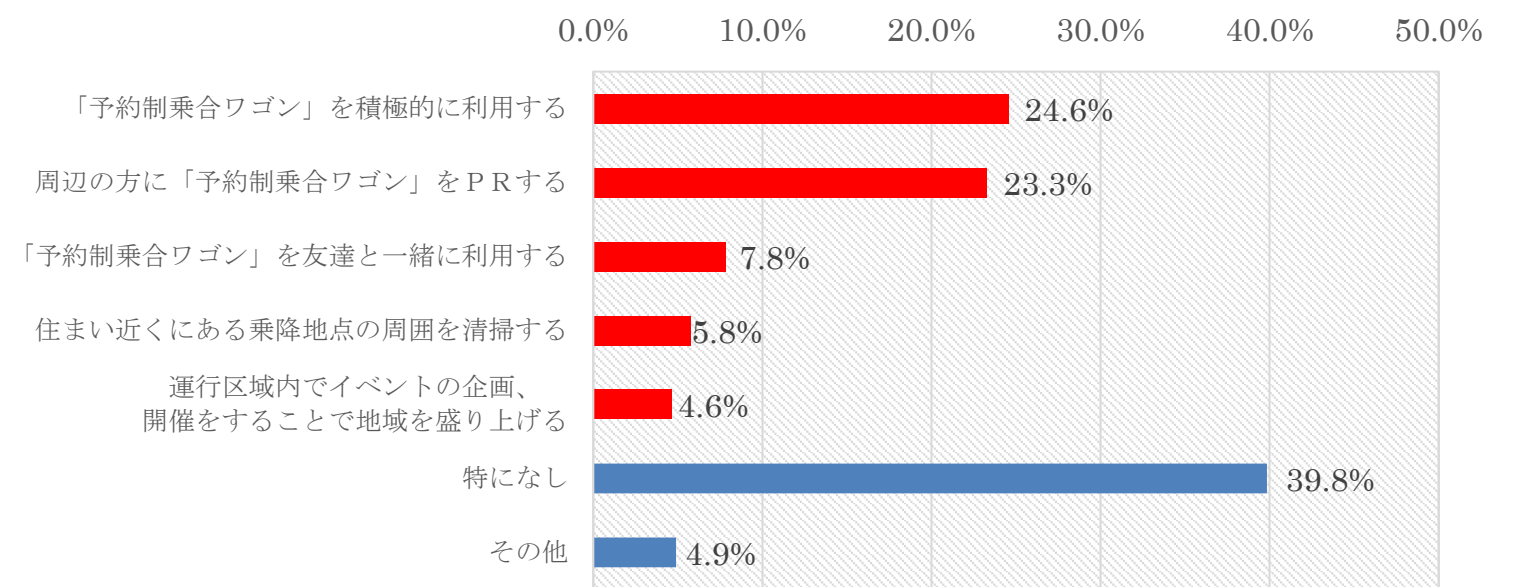
n=778 11



※複数回答のため、割合 (%) の合計は100%を超えます。

(7) あなたが地域の一員として、コミュニティ交通の運行に協力できると思うこと (※複数回答)

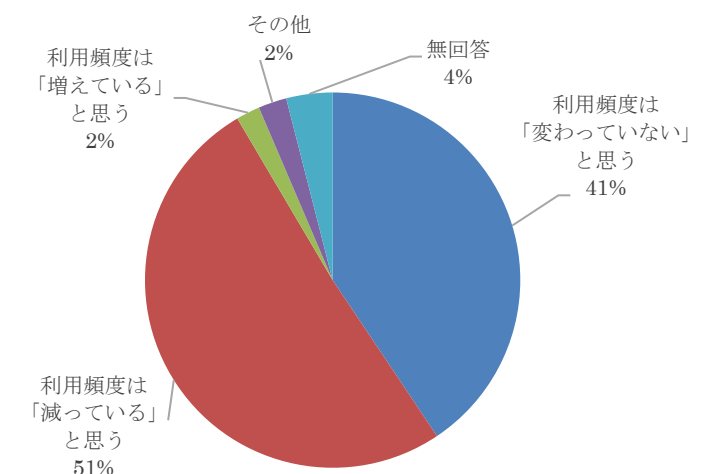
n=778



※複数回答のため、割合 (%) の合計は100%を超えます。

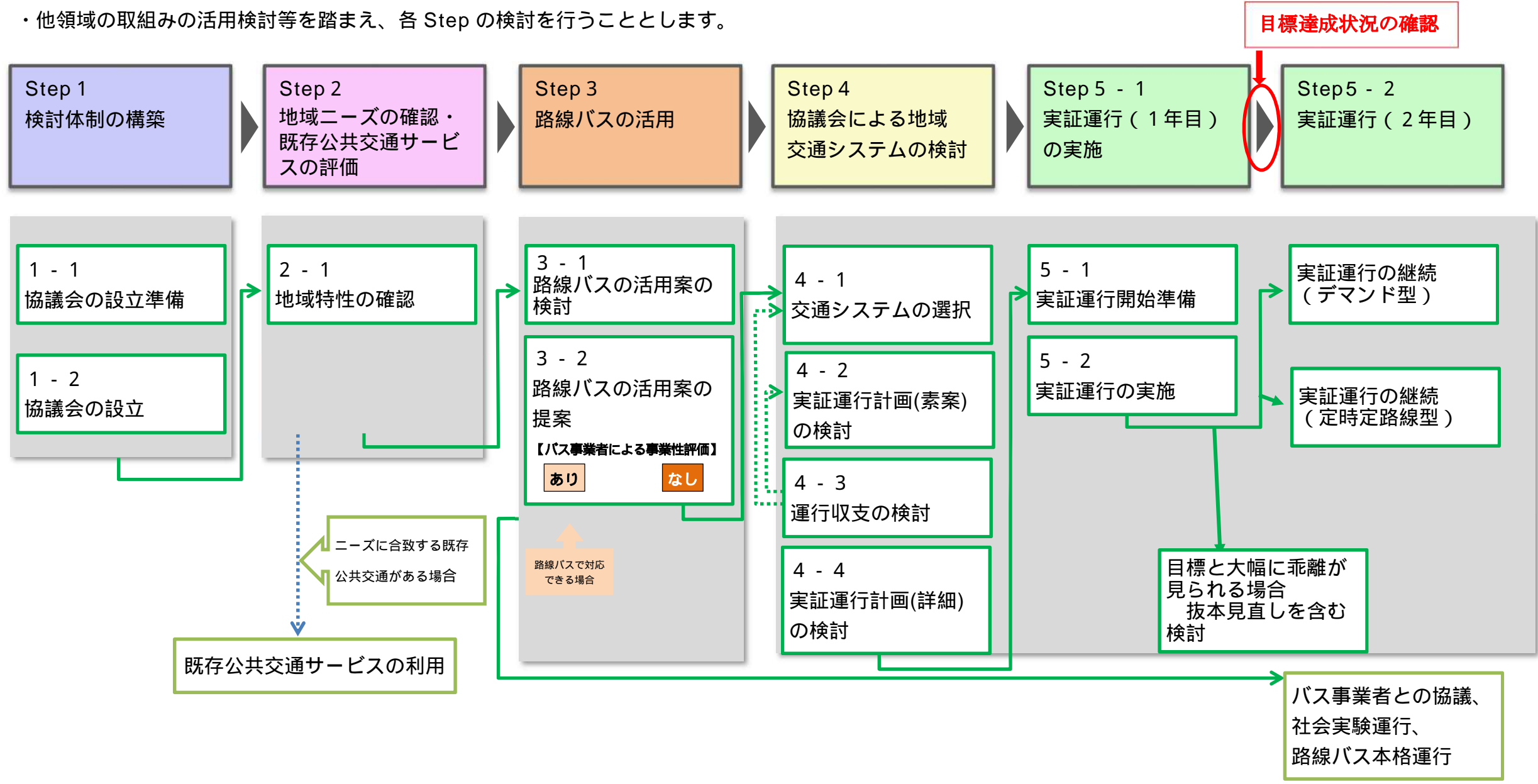
(8) 新型コロナウイルスの影響を受け、公共交通機関の利用頻度は変化しているか

選択肢	票数
利用頻度は「変わらない」と思う	316票
利用頻度は「減っている」と思う	396票
利用頻度は「増えている」と思う	16票
その他	19票
無回答	31票
合計	778票



コミュニティ交通導入検討の流れ（イメージ）

- ・コミュニティ交通導入に関して地域で取組みを始める場合、地域が抱える交通の問題や今後の取組方針などを地域で考えるための場として、地域住民による協議会の結成を条件とします。
- ・コミュニティ交通導入の取組みは、実際に利用する地域に住む皆さんが主体となって、以下の検討フローに沿って進めることを想定しています。
- ・他領域の取組みの活用検討等を踏まえ、各 Step の検討を行うこととします。




検討に要する時間のイメージ（最短）	Step 1 検討体制の構築 目安期間：3～6ヶ月	Step 2 地域ニーズの確認・既存公共交通サービスの評価 ：4ヶ月程度	Step 3 路線バスの活用 ：3ヶ月程度	Step 4 交通システムの検討 ：1年程度	Step 5 実証運行の実施 ：1～3年程度
-------------------	---------------------------------	--	-----------------------------	------------------------------	------------------------------

ステップごとの期間はあくまで目安です。検討の内容、進行状況によって、期間は前後します。（他自治体事例を参考）

■砧モデル地区運行区域案



- 凡例
- - - : 主な運行区域
 - : 乗降地点候補地 (35箇所)
 - : 地域コミュニティの核となる施設

＜運行概要＞	
運行時間帯	午前8時30分～午後6時
運行形態	区域運行 (オンデマンド)
運行日数	週3日
運賃	一般: 300円 (大人 中学生以上) 70歳以上の高齢者: 100円 (※シルバーパス対象年齢と同一)
予約方法	電話及びアプリ
運行車両	ワゴン車 (10人乗り) 

※乗降地点案等は、地域の方や関係機関との協議により変更になる可能性があります。