

公共交通不便地域対策について

新たな公共交通不便地域対策の方向性について

公共交通不便地域

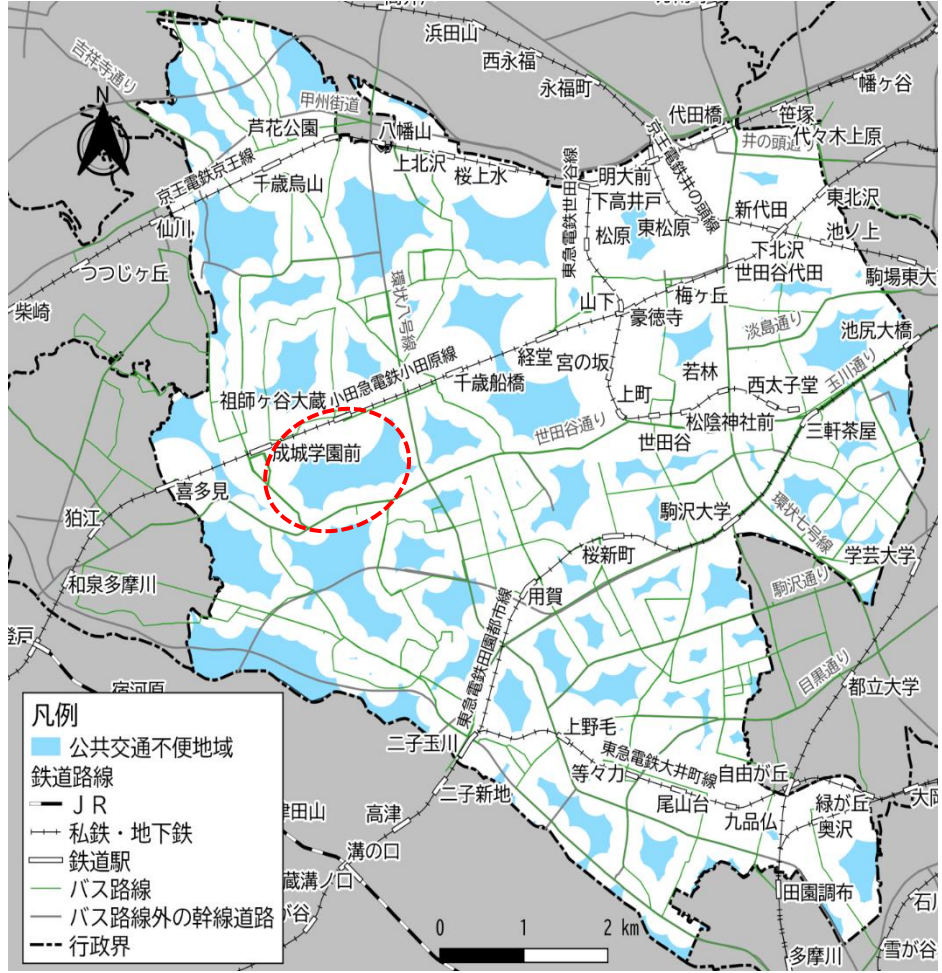
■ 概要

鉄道駅やバス停留所から遠い「公共交通不便地域」は、区内の約2割を占めている。

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、「砦モデル地区」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、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、地域が主体となるコミュニティ交通（ワゴン車）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。



※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

※成城学園前は、モデル地区（砦1～8丁目）

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】

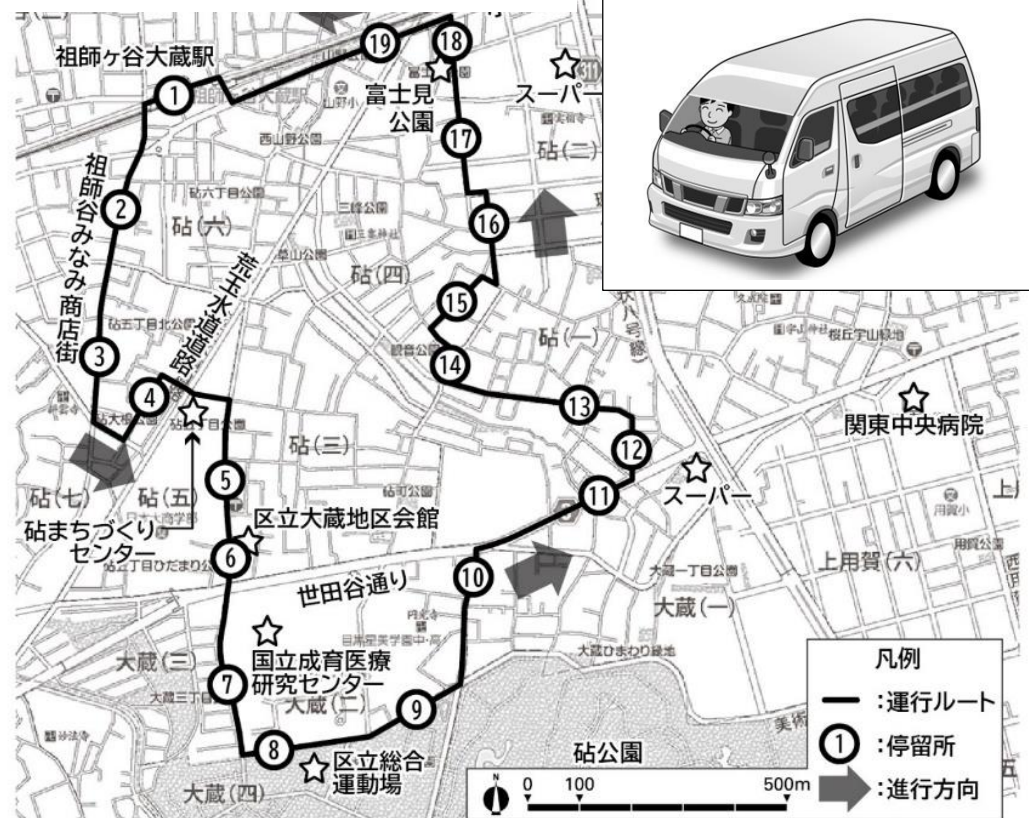
- 砧町町会 会長 他3名
- 法人格砧町自治会 会長 他1名
- 祖師谷南商店街振興組合 理事長 他2名

砧モデル地区実証運行の見送り

令和2年度には定時定路線型の需要予測アンケートを実施した。

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。

定時定路線型の運行計画図



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。

多様な運行形態(デマンド型交通)について

コミュニティ交通の中には、定時定路線型だけではなく、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といった運行形態がある。

近年、AIを活用した予約システムの技術向上により、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。

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



定時定路線型とデマンド型交通に関する特徴比較

●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地点を指定し、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乗降地点間 |
| 運行イメージ | <p>決まった時刻に決まったルートを実行</p> | <p>運行時刻・ルートは予約状況で変動</p> |
| 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乗降地点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運行ルートが固定されるため、停留所から目的地まで移動時間がかかる可能性がある | <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 |

※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)

- デマンド型はいいと思う。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。
- 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らうということで、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。
- 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。

砧モデル地区における今後の進め方

定時定路線型に比べ、デマンド型交通は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、乗降地点を効果的に配置することなどにより、利便性向上や高齢者の外出促進に繋がる可能性がある。

このことから、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・福祉的な視点

- デマンド型交通における想定乗降地点に、定時定路線型のバス停候補地を含め、これまで地域と検討してき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健康維持に繋げる視点を持ち、乗降地点を検討する。