

砧モデル地区デマンド型交通における 実証運行の継続（3年目）について

- 1 2年目の実証運行(概要)
- 2 実証運行の状況(令和6年12月末現在)
- 3 最終年(3年目)の実証運行における取組みと効果
- 4 今後の進め方

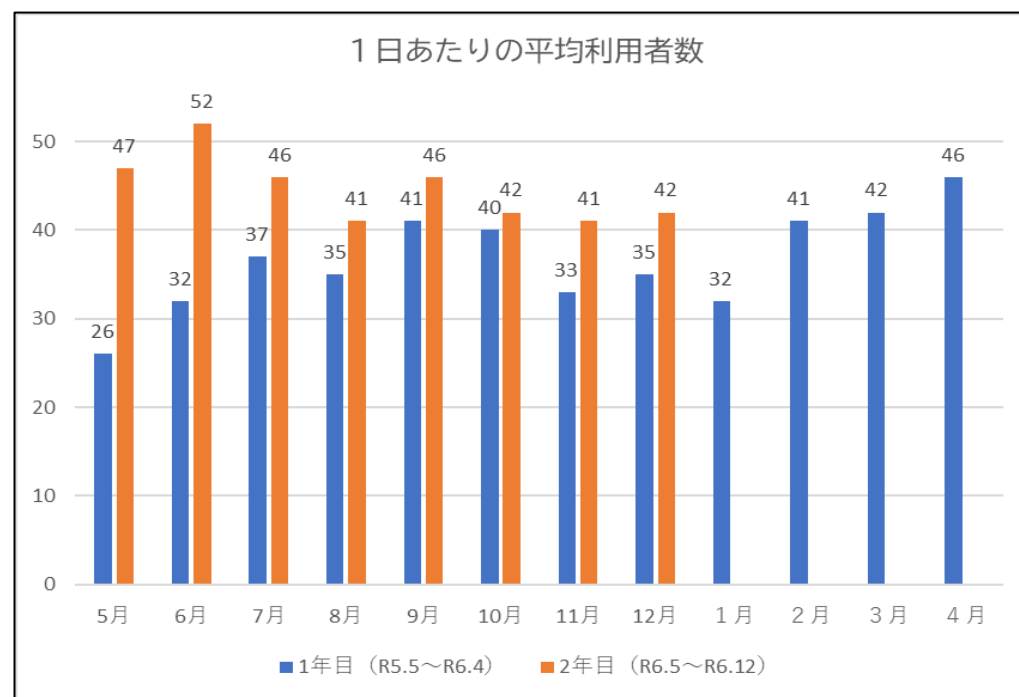
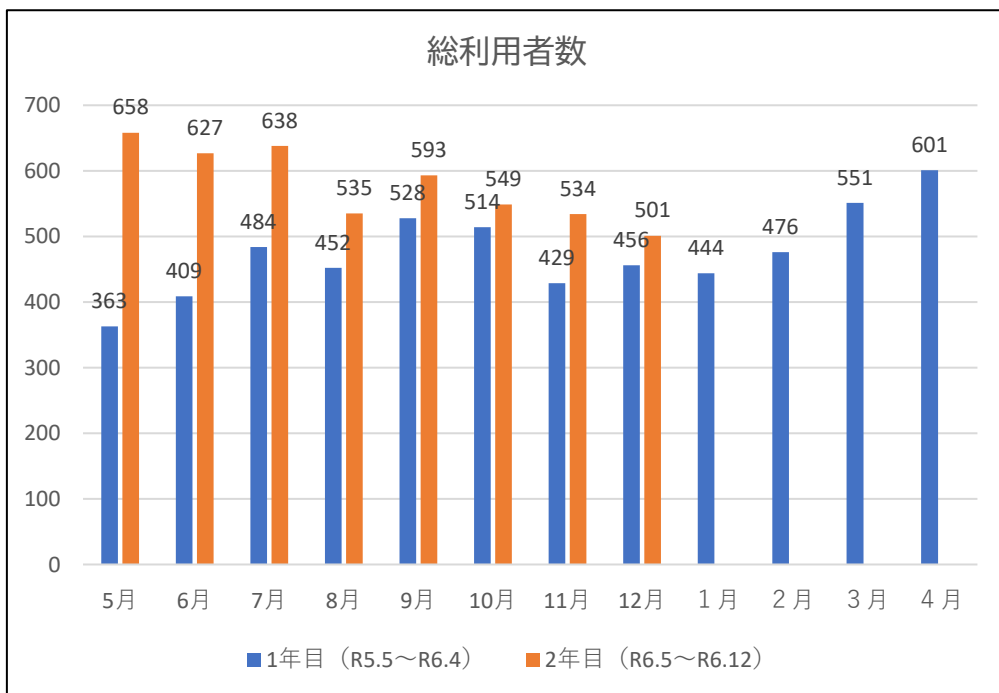
1 2年目の実証運行（概要）

- (1)運行区域 砧1～8丁目、大蔵1～3丁目
- (2)運行日数 週3日(月・水・金曜日)
- (3)運行時間 午前8時30分～午後7時(令和6年5月から1時間延長)
- (4)運行形態 AIとワゴン車両を活用したデマンド型交通
- (5)委託事業者 東急バス株式会社
- (6)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
※現金または交通系ICカードでの支払い可能
- (7)乗客定員 8名
- (8)乗降地点 46ヶ所(令和6年5月から2ヶ所追加)
- (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)

2 実証運行の状況（令和6年12月末現在）

（1）利用者数

令和6年5月から12月までの月間利用者数は500名から650名程度、1日平均利用者数は40名から50名程度で、前年同月と比較すると、月間利用者数は35名から300名程度、1日あたりの平均利用者数は数名から20名程度増加しており、多くの方に利用されている。



2 実証運行の状況（令和6年12月末現在）

（2）収支状況

運行開始当初から、福祉的支援により割引証を提示した70代以上の高齢者の運賃を100円と設定しているが、70代以上の高齢者が利用件数の約6割を占めていることから、1年目の収支率は9.0%であった。2年目は人件費の上昇や燃料費等のコストの高騰等、車両の運行経費が大幅に増加している中、収支率の改善に向けて、広告事業に取り組み、より多くの運賃外収入を得られたことで、12.2%に改善した。

なお、割引証を適用しない場合の収支率は、1年目が17.1%、2年目が20.5%である。

	R5.5～R6.4(1年目)	R6.5～R6.12(2年目)
①支出 ※1	10,510,000	9,175,000 【13,762,000 ※4】
②運賃収入	865,000	630,000 【945,000 ※4】
③運賃外収入(協賛)	85,000 (11件／運営協賛のみ)	490,000 (19件／運営協賛・広告) 【700,000 ※4】
収支率(②+③／①)	9.0% (17.1% ※3)	12.2% (20.5% ※3) 【12.0% ※4／20.2% ※3】
公費負担額(①－②－③) ※2	9,560,000	8,055,000 【12,117,000 ※4】

※1 人件費、システム利用料、コールセンター経費(宇奈根・喜多見地区のデマンド型交通のコールセンター業務を共有することで経費削減を図っている)、燃料費、消耗品

※2 現状のサービス水準での運行に必要な実質補填額

※3 実証運行では、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4月末における見込み

2 実証運行の状況（令和6年12月末現在）

（3）その他の効果

利用者アンケート(中間報告)では、「利便性が向上した。」「日常生活の満足度が上がった」という、生活上の変化を感じている方の合計が約8割であること、「通院・リハビリ」「娯楽・余暇活動(運動等)」「買物」の利用目的が6割を超えており、福祉・健康面への効果や、地域経済への影響も現れていることが確認できる。

公共交通不便地域におけるラストワンマイル(移動手段が不十分な地域における課題を抱えた最終区間)の移動環境の向上を通じて、区民の外出機会が増加し、日常生活の向上に寄与していることに繋がっている。

（4）実証運行の継続

利用者数、収支状況、その他の効果を踏まえて、様々な改善策を講じながら、令和7年5月から3年目の実証運行に取り組む。

3 最終年（3年目）の実証運行における取組みと効果

（1）最終年（3年目）の実証運行における取組み

①運行曜日の拡充

運行事業者と連携しながら、令和7年10月を目途に、週3日(月・水・金)から週5日(月～金)に運行日数を拡充する。

②新たな運賃の支払い方法の検討

現在、運賃は現金又は交通系ICカードにより支払い可能であるが、利用者の利便性が高まるように新たな決済手段を導入することで、利用者が容易に利用できる環境づくりの工夫を検討する。

③運賃外収入の更なる獲得に向けた取組み

より多くの方から幅広く協力を得られるように、個人からの運営協賛の金額を1口あたり5,000円から1,000円に変更するとともに、車体広告(広告料:44,000円～)を導入する。

④運賃のあり方の検証

アンケート調査等を実施しながら、利用者の意見を丁寧に確認し、収支率の改善も視野に入れた上で、本格運行に向けて、運賃のあり方について検討する。

⑤庁内横断的に区政課題の解決を進めるチームによる取組み

職員の経験学習機会の拡充に向けた取組みである提案型プロジェクトチーム「砦オンデマンド交通啓発プロジェクト」が作成する「お出かけスポット紹介チラシ」を配布し、住民の外出と交流を促進する。

⑥地域と連携した取組み

今後も引き続き、地元協議会をはじめとした、地域、商店街、まちづくりセンター等と協働して、地域イベントや啓発グッズ等で周知するとともに、砦モデル地区内や周辺の各家庭に、運行区域内のサレジアン国際学園世田谷中学高等学校と連携して、生徒達の若者視点での発想を活かしたコミュニティ交通ニュースを配布する。

3 最終年（3年目）の実証運行における取組みと効果

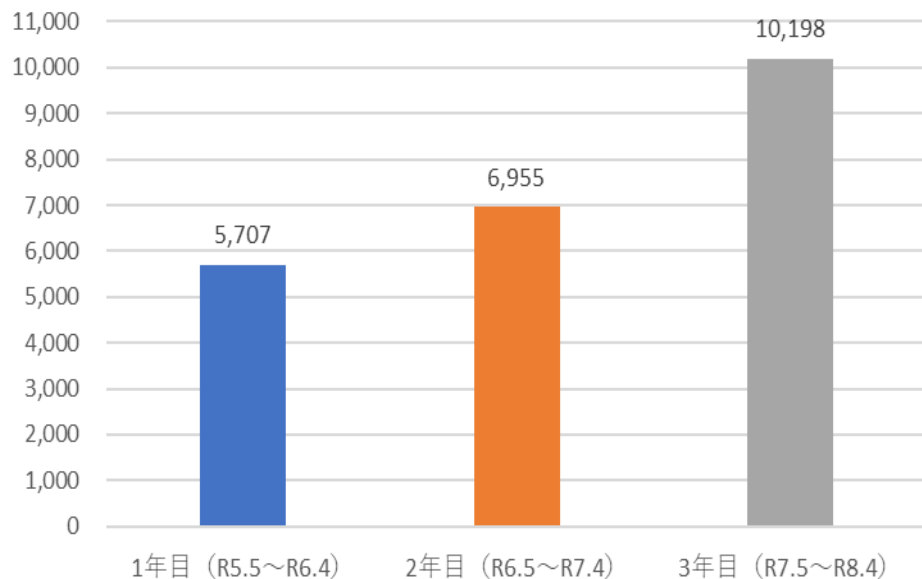
(2) 効果(見込み)

運行開始前の需要予測調査では、火・木曜日についても、月・水・金曜日と同じ需要数であったことから、火・木曜日にも、同様の利用を見込むことができる。週5日運行とすることで、予約が取りにくくなったとの声や、運行曜日を増やしてほしいという、区民のニーズに応えることができる。その結果、1ヶ月単位の利用者が600人程度から900人程度と約1.5倍に増え、デマンド型交通の価値を高めることで事業効果の向上や収入増が期待できる。

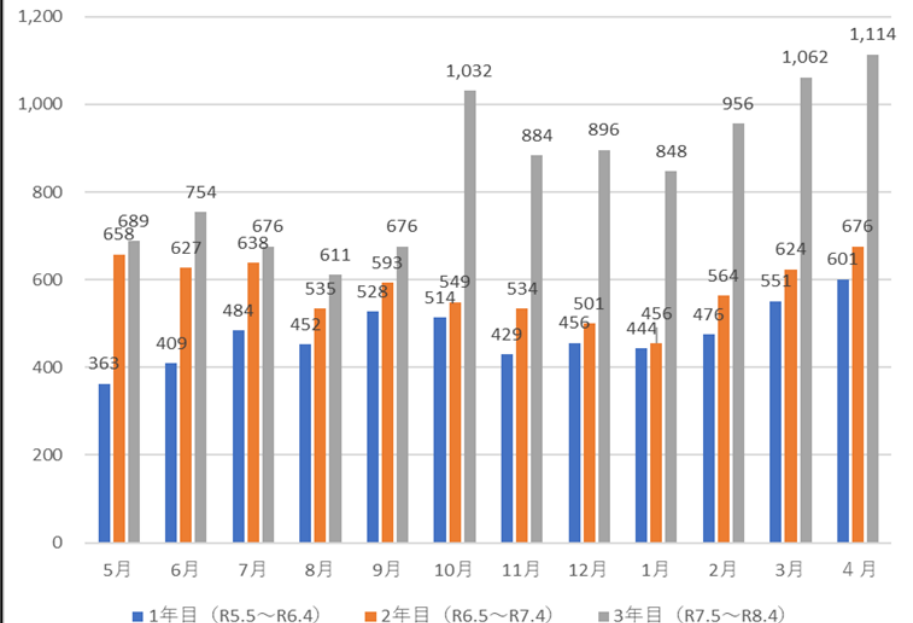
●総利用者数(見込み)

実証運行1年目においては、年間利用者数5,707人であったが、2年目において、乗降地点の追加(2か所)、運行時間の1時間延長に取り組むことで、年間利用者数6,955人となり、前年度比1,248人の増加を想定する。3年目においては、上記の取組みを実施することで、年間利用者数10,198人、前年度比3,243人の増加を見込む。

総利用者数（年間）



総利用者数（月間）



公費負担を伴う新たなコミュニティ交通の導入効果を明確にする運行基準となるよう、利用者数や収支率に加えて、外出や通院支援などの福祉・健康面、買い物支援などを通じた地域経済への効果などを踏まえた評価項目（例：日常生活の満足度、外出機会、送迎負担の軽減、利便性の向上度、買物・通院等の利用など）を設定し、分析・評価を行う。

すべての区民が安全で安心して利用することで、福祉の増進や地域の活性化を促し、出かけやすい環境や住みやすい街づくりを実現していく。