

砧モデル地区の実証運行形態と 公共交通不便地域対策の今後の取組み

実証運行形態について

運行経費のイメージ

経費内訳イメージ



コミュニティ交通の運行経費
の大半は運転手の人件費

人件費は車両の大きさに関係なくかかる経費である一方、運賃収入は車両が小型化するほど乗車定員が減るため少なくなる。

ワゴン車を活用したコミュニティ交通では、運賃収入のみで採算性を確保することが難しく、利用促進に加え、運賃外収入の確保等も重要となる。

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、運行形態を比較

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%

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】

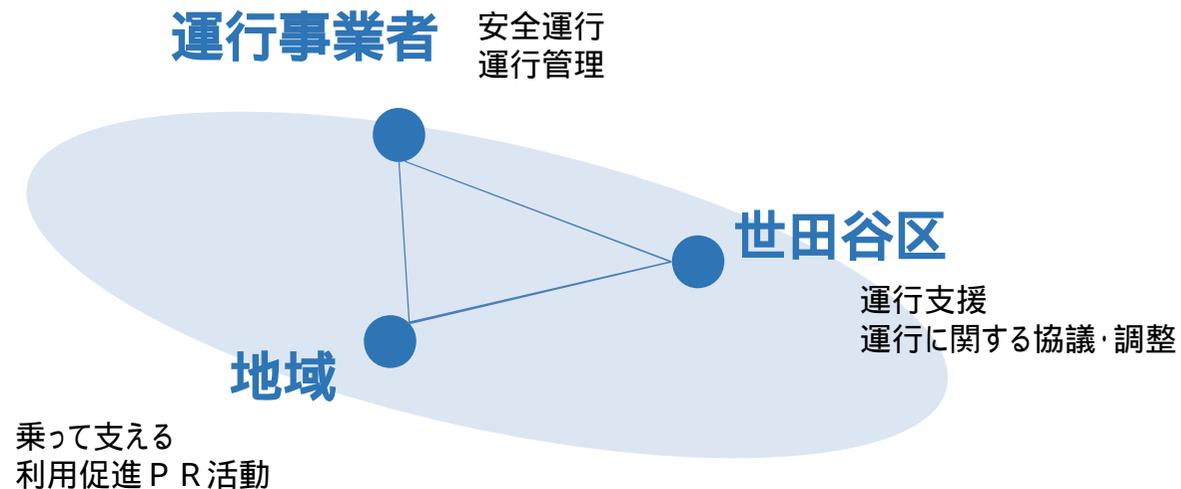
・砧モデル地区で実証運行を実施することにより、ワゴン車両を活用したコミュニティ交通の利用実態を把握する。

・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。

砧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。



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、**電話での予約も受け付ける。**
- ・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する。

地域住民と連携した取組み

- ・**区と地域の方々(協議会等)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。

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
運行時間	午前8時半～午後6時
運賃	一般 300円(大人 中学生以上) 高齢者 100円(70歳以上)
運行日数	週3日(月・水・金)
運行車両	ワゴン車(10人乗り)
予約方法	電話またはアプリ、専用予約サイト
運行事業者	令和4年12月頃公表予定

シルバーパス対象年齢と同一

【支援の考え方】

視点1

小型バスの車両すら通行不可な狭い道路が多く、ワゴン車を活用するため、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

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(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。

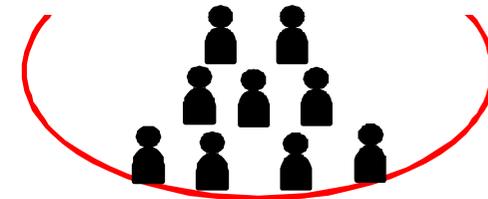
平均利用者数60人以下/日、
収支率25%未満



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。

今後のスケジュール

今後のスケジュール(予定)

今後選定される運行事業者とも調整し、実証運行を目指します

令和4年	12月頃	運行事業者公表と取組み周知
令和5年	2月頃 ~ 4月頃	地域の皆さまへ運行事業者や 運行概要のご案内
	5月~	実証運行開始予定