

新たな公共交通不便地域対策の導入について

(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、公共交通不便地域に重点検討地域を設定し、公費負担による新たな公共交通不便地域対策を導入する。

1 主旨

区では、交通まちづくり基本計画に基づき、「誰もが快適に安全・安心な移動ができる世田谷」を実現するため、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、コミュニティバスを導入してきた。

一方で、公共交通不便地域には、既存のコミュニティバス路線で活用されている小型バス車両すら導入困難な狭あい道路があり、こうした道路の多い地域では、導入可能な車両の定員等の関係で採算が取れず、バス会社等による事業参入が困難な状況がある。

また、福祉的な移動サービスの対象外であるが、通院や買い物等の移動について困難さを感じている区民がおり、地域包括ケアの地区アセスメントにおいても、地域の移動に関する課題が様々に取り上げられている。

以上の状況や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、重点的に検討すべき地域を設定し、地域で検討した新たなコミュニティ交通の導入を区が支援することで、地域の足を確保し、公共交通不便地域における移動環境の改善を図る。

この取組みにより、区民、特に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、買い物等の生活支援や外出機会が確保されるとともに、運転免許返納後の移動手手段の確保という面からも効果が期待できる。

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、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 重点検討地域の設定

高齢者人口や土地の傾斜、医療施設や商業施設の状況等を分析し、既存公共交通機関による対策が困難であり、新たなコミュニティ交通により対策をしていく優先度が高い地域を設定する。設定にあたっては、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)に対して、以下(1)に示す3つの評価指標に基づいた評価を行う。また、評価にあたっては、都市計画道路等及び市街化調整区域の影響範囲や既存バスルート等を考慮する。

(1) 評価指標

「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75歳以上の後期高齢者人口を評価する。

「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」の考え方(勾配5%・8%)を参考に地形の傾斜の度合いを評価する。

「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(利用圏域外)な施設数が多いほど、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を評価する。

(2) 評価結果

別紙2「評価結果」のとおり。

(3) 重点検討地域

評価結果に示す地域のうち、評価点数の高い10地域を重点検討地域とする。

重点検討地域のうち、協議会が設立され、コミュニティ交通導入に向けた動きがある地域については、別紙3に示す各検討STEPにより導入に向けた検討を進める。

なお、今後は「世田谷区交通まちづくり基本計画」の改訂等の機会を捉え、重点検討地域の見直しを行う。

3 事業内容

区内の公共交通不便地域の中で、高齢者人口が多く、土地の勾配や各種施設へのアクセスが厳しい重点検討地域において、既存公共交通や他領域の取組みの活用検討等を踏まえたうえで、地域住民による協議会の結成を条件に、ワゴン車等を活用した新たなコミュニティ交通の導入に向けた検討を行う。なお、既存のバス車両と比較して輸送人員が少なく運行収支に課題があることから、運行収支における欠損額については、収支率⁽¹⁾等の条件を満たした場合に、サポーター⁽²⁾等の運賃外収入分を除いた額を区が負担する。

1 収支率 : (運賃収入 + 運賃外収入) / 運行経費 (車両改造費等の初期導入費を除く)

2 サポーター : 沿線の企業・団体、利用者を対象とした協賛金や回数券のまとめ買いを募る等の方法で、得られた収入を運行経費の一部に充当する仕組み。

(1) 導入検討の流れ

別紙 3 のとおり。今後、重点検討地域において新たなコミュニティ交通の導入を目指し、区民が検討していく際の手引きを作成し各検討 S T E P の詳細等を示していく。

(2) 支援内容

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 の検討期間を経たうえで、車両を活用して運行を実施する実証運行期間(Step 5)及び本格運行期間(Step 6、 7)に移行する。この期間における支援を以下のとおり定める。

実証運行(最大36ヶ月)

協議会によるコミュニティ交通の検討が進み、収支率30%以上となる実証運行計画が出された際、実証運行を実施する。

運行における課題や収支等を分析し、ルート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。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、東京都地域福祉推進区市町村包括補助事業(補助率1/2、最大36ヶ月、補助上限750万/年)の活用を見込む。

【ワゴン車タイプで運行経費1,300万円の事業モデル】

収支想定【単位:千円】				欠損に充てる財源等の想定【単位:千円】					
		実証運行					実証運行		
		1年目	2年目	3年目			1年目	2年目	3年目
支出	運行経費	13,000	13,000	13,000	区負担	9,000	5,250	5,000	
	車両経費	7,500	1,500	1,500	都補助金	7,500	5,250	5,000	
運賃収入		4,000	4,000	4,500	運賃外収入				
欠損(-)		16,500	10,500	10,000	計(+ +)	16,500	10,500	10,000	
収支率(+ / 運行経費)		30.8%	30.8%	34.6%					

本格運行(実証運行後)

実証運行中の収支や本格運行計画等により、条件を満たすことが想定される場合に、本格運行に移行し、区、交通事業者、区民による運行協定に基づき運行することとする。本格運行後の運行経費欠損額については、() に示す条件を満たすことを条件に、上限額750万円の範囲内で補助する。

() 補助条件

以下に示す条件をいずれも満たすこと。

- ・ 収支率が40%以上であること
- ・ 補助金額が750万円の範囲内であること

本格運行移行時は、実証運行中の収支や本格運行計画等により条件を満たす見込みの有無を確認する

() 補助額

運行経費から運賃収入及び運賃外収入を差し引いた額を、上限額750万円の範囲内で補助する。

$$\text{運行経費補助額} = \text{運行経費} - (\text{運賃収入} + \text{運賃外収入})$$

【ワゴン車タイプで運行経費1,300万円の事業モデル】

収支想定【単位:千円】				欠損に充てる財源等の想定【単位:千円】					
		本格運行					本格運行		
		1年目	2年目	3年目			1年目	2年目	3年目
支出	運行経費	13,000	13,000	13,000	区負担	12,000	7,500	7,500	
	車両経費	4,500			都補助金				
運賃収入		4,500	4,500	4,500	運賃外収入	1,000	1,000	1,000	
欠損(-)		13,000	8,500	8,500	計(+ +)	13,000	8,500	8,500	
収支率(+ / 運行経費)		42.3%	42.3%	42.3%					

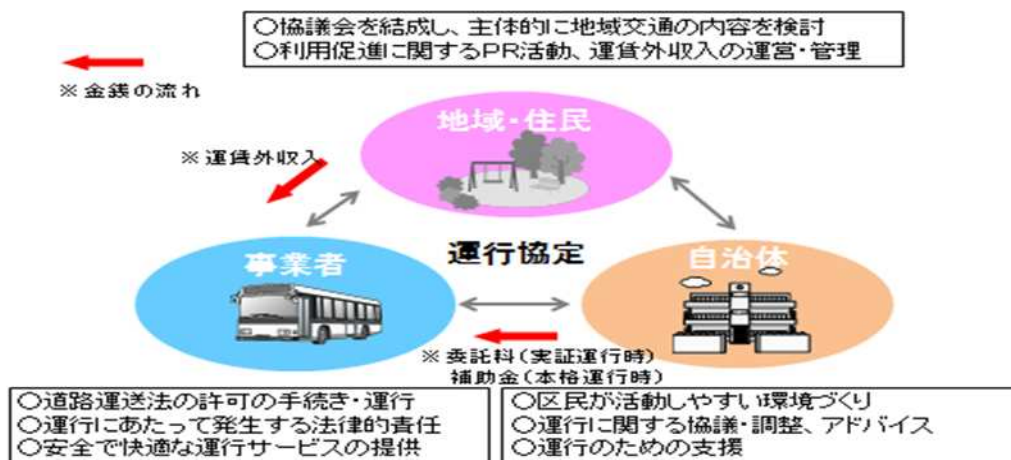
(3) 本格運行後の撤退要件(運行協定に記載)

当該年度	翌年度	翌々年度
(2) () 補助条件に示す2つの条件のいずれかが満たせない場合	改善に取り組み、(2) () 補助条件に示す2つの条件をいずれも満たせる場合	継続運行
	改善に取り組んだが、引き続き(2) () 補助条件に示す2つの条件のいずれかが満たせない場合	終了

4 関係者の役割分担

地域の課題をよく知る区民が主体的に取り組み、地域の移動手段を『守り』『育てあげる』ことが重要であるため、区民、交通事業者、区の役割を明記した運行協定を結び、区民、交通事業者、区がそれぞれのもつ知恵や力を出し合い、協働で取り組むことを原則とする。

■体制イメージ



5 今後のスケジュール（予定）

- 令和元年 11月～ 公共交通機関対策等特別委員会（対象地域の報告）
新たな公共交通不便地域対策に関する制度詳細の構築
- 令和2年 8月 政策会議（手引き案の報告）
- 9月 公共交通機関対策等特別委員会（手引き案の報告）
- 10月 新たな公共交通不便地域対策マニュアル（手引き）の策定
- 10月以降 手引きに基づく相談受付開始