

## 公共交通不便地域対策及び民間事業者主体の取組み状況について

公共交通不便地域対策（砧モデル地区）及びトヨタモビリティ東京（株）の取組み状況について、下記のとおり報告する。

### 記

#### 1 砧モデル地区におけるワゴン車を活用した定時定路線型コミュニティ交通の検討

##### （1）需要予測アンケートを踏まえた収支分析

アンケート結果から利用者数の予測を行ったところ、定員8名での運行を想定した場合、実証運行移行の基準として設定した収支率30%を上回る結果（収支率34.5%）となった。

##### （2）新型コロナウイルス感染症対策

国による緊急事態宣言が延長されるなど、依然として都内（区内）の感染状況が予断を許さない中、利用者が安心して乗車できるよう、感染症対策の検討が必要となっている。

コミュニティ交通の実証運行等にあたっては、車内の換気や消毒に加え、乗車人数の制限を行う事例もあり、本事業のメインターゲットが重症化リスクの高い高齢者であること等を踏まえると、実証運行にあたり十分な感染症対策が求められる。

##### （3）感染症対策に伴う利用予測の比較

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%
5人	15,270	3,359,400	14,100,000	23.8%

- ・収支率：運賃収入/運行経費（車両経費を除く）
- ・運行経費：事業者による見積額をもとに算出（令和2年度時点の額、今後変更の可能性あり）
- ・利用意向の設問における「運行後すぐ利用したい」の回答を予測のサンプルとして抽出
- ・運賃を220円、年間運行日数を261日（週5日運行：平日4日、土休日1日、祝日等を加味）で算出
- ・顕在化率（アンケート調査結果で得られた結果が実際に実現する可能性を表わす数値）10%で予測

(4) 令和3年度の実証運行について

感染症対策(乗車定員の制限)を行った場合、実証運行移行の基準として設定した収支率30%を下回る予測結果となった。

このため、新型コロナウイルスに関する見通しが不透明な状況下で実証運行を行い、継続運行の可否等を判断するのではなく、他の旅客運送事業における感染症対策の動向や、区内におけるワクチン接種状況等を一定程度踏まえた後に実証運行を行う必要があるものとする。

については、区の財政状況等も踏まえ、令和3年度の実証運行を見送り、令和4年度の実証運行に向けた検討を行うこととする。

(5) 令和3年度の実証運行について

令和4年度の実証運行に向けた感染症対策の検討や、地域と連携し機運醸成等に取り組むこととする。

2 民間事業者主体の取り組み

トヨタモビリティ東京(株)が喜多見・宇奈根地区において検討している総合生活支援サービスの一環としての移動支援サービス(オンデマンド交通等)について、この間の無償トライアル(実証運行)の取り組み状況や検討課題を踏まえた今後の対応等について情報提供があったため、報告する。

(1) 利用状況(令和2年11月19日~令和3年1月31日 土日祝日、年末年始除く)

	無料モニター 新規登録者数	サービス 利用者数	延べ利用回数	
			朝の通勤時間帯における バス停送迎サービス <sup>1</sup>	日中時間帯における オンデマンド交通
11月	59人	14人	0回	32回
12月	11人	27人	16回	123回
1月	3人	21人	3回	124回
計	73人	62人 <sup>2</sup>	19回	279回

1 緊急事態宣言期間中は、リモートワーク推奨の状況等を踏まえ、朝のバス停送迎サービスを休止

2 複数月利用を重複計上しない場合のサービス利用者数は41人

(2) オンデマンド交通の主な目的地

スーパー		病院		百貨店
サミット成城	サミット喜多見	関東中央病院	玉川病院	玉川高島屋SC

### (3) 検討課題と今後の対応

#### 会員の確保

新型コロナウイルス感染症拡大や緊急事態宣言の発出等の影響もあり、無料モニター登録者数が十分に増えていない状況にある。

今後は、専用アプリケーションによる登録・利用だけでなく、コールセンターを設け、電話での登録・利用を受け付ける等の対応により、登録者の増加を図る。

また、朝の通勤時間帯におけるバス停までの送迎サービスについては、利便性向上のため、定路線での運行から乗車場所等を選択できる方式への変更を検討する。

#### 総合生活支援サービスの検討

移動支援サービスと生活支援サービス（移動販売やカルチャー教室等）を併せ、総合生活支援サービスとして正式スタート（有償化）することを目指している。

移動支援サービスの無償トライアルが進む一方で、生活支援サービスの構築や、「道路運送法上の許可・登録を要しない輸送」としての有償化モデルの設計に時間を要している状況があり、サービス構築に向けた確認・検討を進める。

### (4) スケジュール

課題解決に向けた調整・検討のため、無償トライアル期間を延長するとともに、スケジュールを以下のとおり変更する。

当初スケジュール	変更スケジュール
令和2年11月～ 無償トライアル	令和2年11月～令和3年9月 無償トライアル
令和3年4月以降 有償トライアル	令和3年10月以降 有償トライアル

### (5) 区の間わり

「道路運送法上の許可・登録を要しない輸送」としての有償化モデルの設計などの課題について、国土交通省関東運輸局や既存交通事業者をはじめとした関係機関との確認・調整を進めるとともに、地域公共交通会議等において取組み状況の共有を図る。

また、トヨタモビリティ東京の取組みについて、区内における今後の導入可能性等の確認を行うとともに、移動支援サービスに関して、多様な交通手段の一つの事例として今後の不便地域対策の参考とする。