

新たな交通手段に関する勉強会

足立区 都市建設部 交通対策課

令和5年12月 9日（土）保塚地域学習センター

令和5年12月16日（土）桜花住区センター

はじめに(勉強会のポイント)

1 バス業界は全国的に厳しい状況であり
今後さらにバス路線は縮小していく見込みであること

2 これまでの区の実取り組み
社会実験バス「ブンブン号」
デマンドタクシー実証実験

3 足立区でも地域内交通手段の導入支援制度を創設
令和2年関連法改正(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)

本日の流れについて

- 第1部 近年のバス業界における課題等について
- 第2部 公共交通を補完する地域内交通について
- 第3部 「(仮称)足立区地域内交通導入サポート制度」について
- 第4部 質疑応答

第1部

近年のバス業界における課題等について

第1部 近年のバス業界における課題等について



2つの大きな課題

課題1 慢性的なバス運転士不足

課題2 バス利用者の減少

主な要因

長時間労働や低賃金
大型二種免許保有者の減少

5年間で約10%減

人口減少や少子高齢化
鉄道網の発達や自家用車の普及等

利用者数が30年間で約50%減

今後

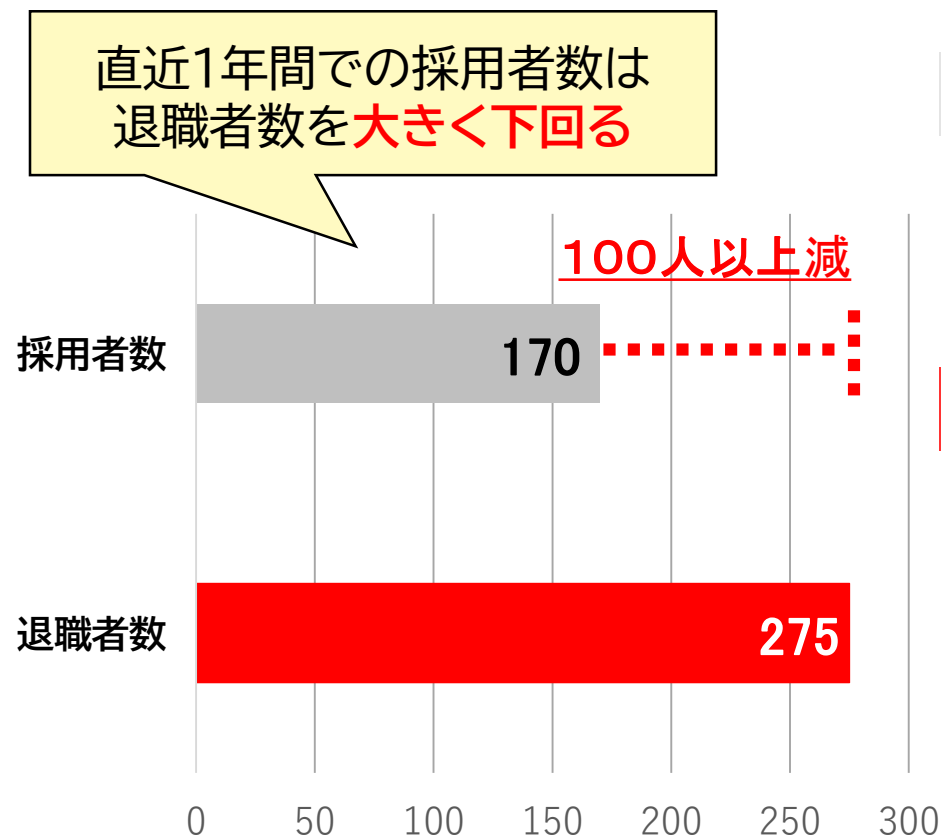
- ▶運転士の労働時間等が見直される2024年問題も抱えており
運転士不足はより一層深刻化
- ▶利用者の減少により、さらに事業者の経営状況が悪化
- ➡全国的にバスの減便や路線廃止が広まりつつある

足立区内の状況

第1部 近年のバス業界における課題等について

運転士不足の状況

足立区内のバス運行事業者へアンケート調査より(令和5年9月実施)



現在

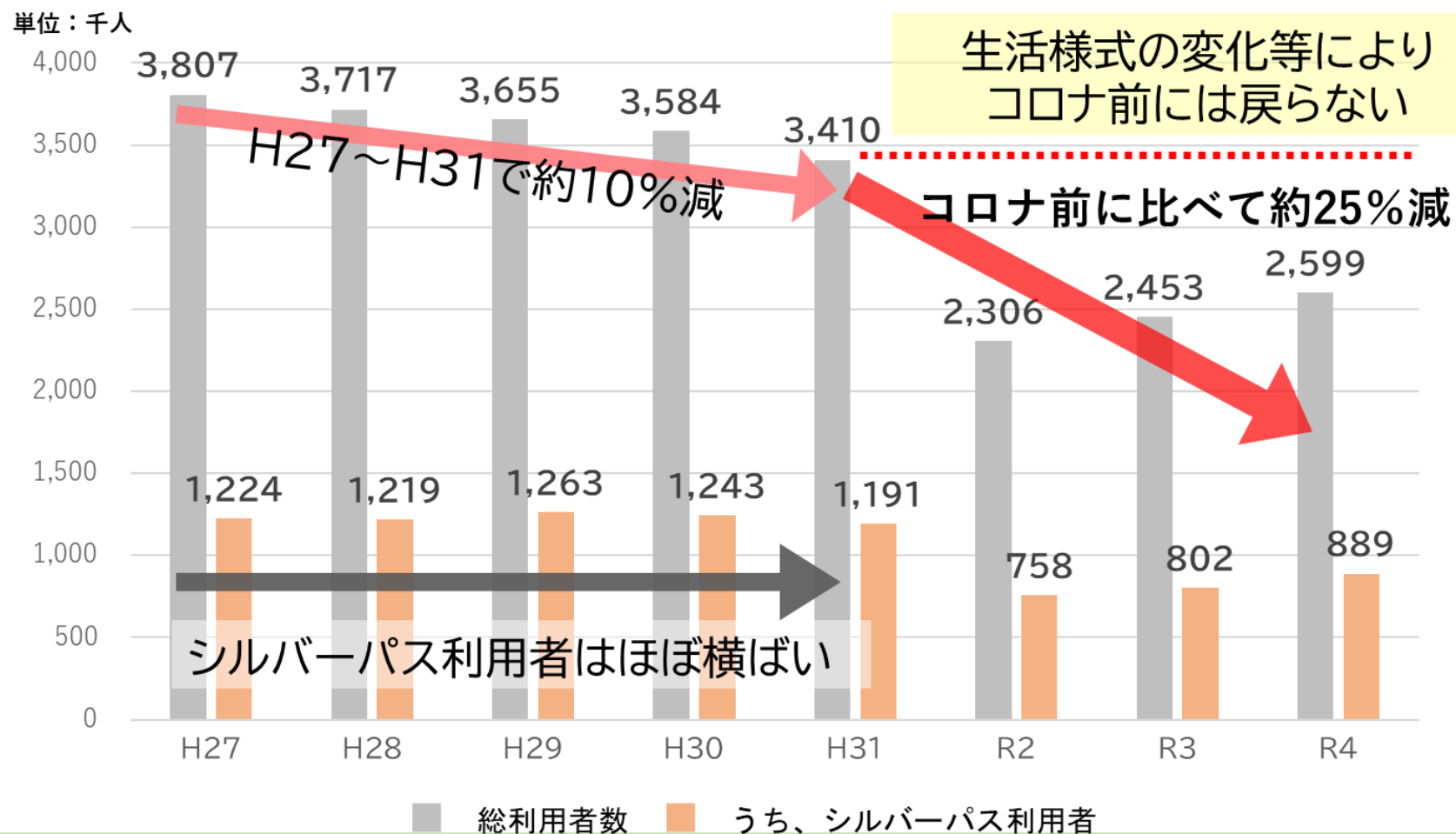
各事業者とも仮に赤字補填等があったとしても**運転手不足は解決できない状況**

今後

限られた人的資源を利用者の多い路線に転換することにより、**利用者の少ない路線は減便や廃止へ**

コミュニティバスはるかぜ利用者数の推移(12路線合計)

- ▶ 利用者数はコロナ前から減少傾向で、コロナによりさらに大きく減少



第1部 近年のバス業界における課題等について

すでに令和6年3月に運行終了が決まっている路線

コミュニティバスはるかぜ3号
(西新井・舎人線)



北千01・02系統
(北千住駅東口～南千住駅東口)



主な理由

- ① 利用者の多い路線へ限られた人材を転換していかないと会社を維持していくことが出来ないため
- ② 仮に区からの赤字補填があったとしても運転士がいなく継続することが出来ないため

これまでの足立区の取組み

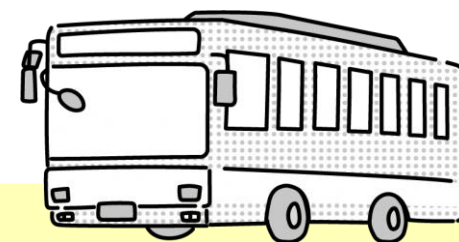
区の実施①

花畑周辺地域における
バスの社会実験

区の実取り組み①

花畑社会実験バス「ブンブン号」

- ①日常生活の移動における不便度が高い
- ②バス交通のニーズが高い
- ③高齢化率が他の地域と比較し高い



花畑周辺地域を
検証地域として選定

本格運行移行条件

半年を1期として、**2期連続で収支率※24%以上**であること(2年半の実験期間中)

※ 収支率:バスの運行経費に対する運賃等の収入の割合のこと

検証期間

令和3年10月から令和6年3月まで※

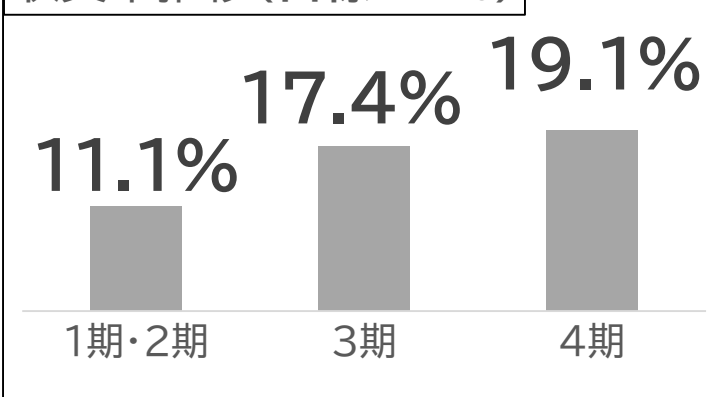
※当初は2年間であったが新型コロナウイルス感染症拡大の影響を鑑み半年間延長

第1部 近年のバス業界における課題等について

実験結果

1期から4期まで収支率**未達成**

収支率推移(目標24%)



- ・ 35人乗りのバスを運行するほど需要がない

└ 1便平均で5人程度の乗車数

- ・ 日中の時間帯、日・祝日は利用者が**極端に少ない**

令和6年3月22日を以って実験終了

検証運行における区負担額(金額は概数、5期は見込み)

期 間	運行支出(A)	運行収入(B)	区負担額 (A)－(B)
R3.10～R6.3 (1期から5期)	2億4,519万円	3,038万円	2億1,481万円

※利用者1人当たりの運行支出(3期～4期の場合)

$$\begin{array}{ccc} \text{運行支出} & & \text{利用者数} \\ 9,195\text{万円} & \div & 7.07\text{万人} \\ & = & 1,300\text{円/人} \end{array}$$

路線定期型は全区間・時間帯に一定の需要がないと適さない

よくあるお問い合わせ①

Q ルート変更はできないのですか？

Q 竹ノ塚駅等の主要駅に接続できないのですか？

A ルート競合が生じるため困難です

花畑周辺地域公共交通検討会にてルートを決定していますが、運行経費を区が負担しているブンブン号においては、民業圧迫とならないよう、既存の公共交通に影響を与えないルート設定を行う必要があります。

また、国土交通省からも「他のバス路線とのルート競合を極力減らすこと」との指導も受けています。

なお、現在のルートが便利という声もあることや、仮に変更する場合、地元折衝や警察協議等に時間を要するため困難です。

よくあるお問い合わせ②

Q 運賃を一律100円にできないのですか？

A できません

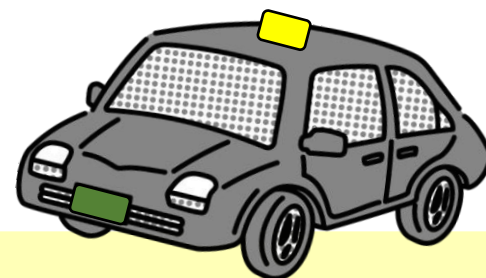
- 運行経費を区が負担しているバス路線に利用者が偏れば、他の路線バスの利用者が減り、減便等が生じ地域全体の利便性が低下します。
- 花畑周辺地域には他のバス路線もあることに加え、国土交通省からも「他の路線バスと同一運賃とすること」との指導も受けています。
- 競合路線の多い足立区内においては、他の路線より運賃を安価にすることは困難です。

区の実施②

入谷・鹿浜地区における
デマンドタクシー実証実験

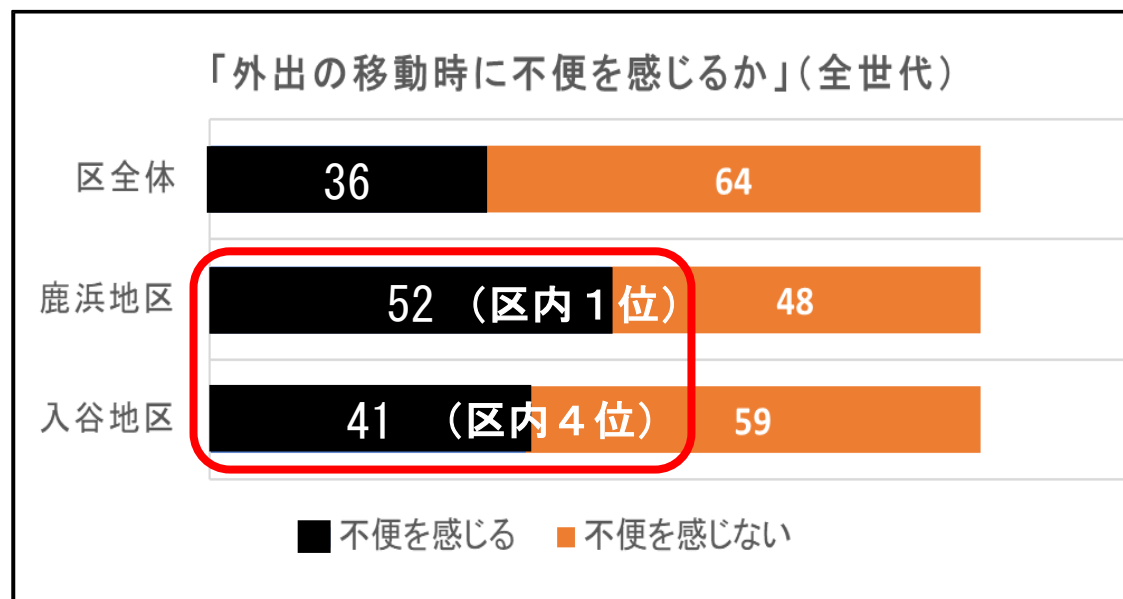
区の実証②

入谷・鹿浜地区デマンドタクシー実証実験



- ①日常生活の移動における不便度が高い
- ②解消手段としてバス交通のニーズが低い
- ③他地区と比較して不便度が高い

入谷・鹿浜地区を
検証地域として選定

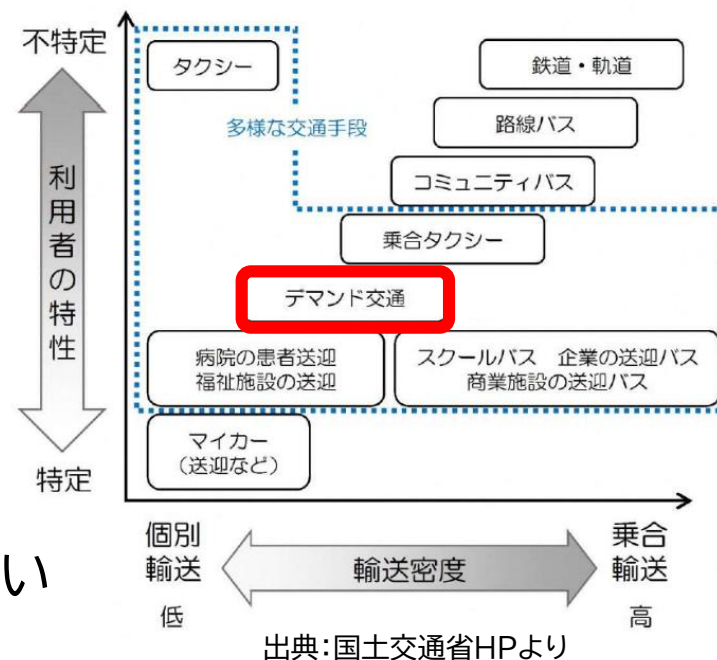




▶ 令和3年度 町会・自治会へのヒアリングを開始

地域からの意見等を踏まえると下記の理由により、定時定路線型よりデマンド型の交通手段が地域の需要に合っていると考えられる

- ① 駅やバス停、近隣のスーパー、病院など目的地が広域に渡って点在している
- ② 交通に対する不便感が住んでいるエリアで大きく異なる
- ③ 自家用車を所有しているため公共交通の利用頻度自体が少ない方も多い
- ④ 高齢者からは駅やバス停まで遠いという意見が多い



第1部 近年のバス業界における課題等について

▶ 令和6年6月より 実証実験開始(予定)

実証実験の概要案

実証実験期間	令和6年6月～令和6年12月（ 6か月程度 ）
運行区域	入谷一～九丁目、鹿浜地区町会・自治会連絡協議会管内の 自宅⇔共通乗降場 25か所程度を想定
利用対象者	上記地域にお住まいで 足立区に住民登録がある方 （中学生以下は保護者同伴） どの世代も利用しやすいものに
利用可能時間	8：00～17：00 （日曜・祝日は除く） 周辺の公共交通に影響が出ないように
利用方法	① 利用者情報の登録 （利用者登録証の発行） ② 利用前に電話で予約 ③ 乗車時に利用者登録証を運転手に提示 ④ 降車時に利用料金を支払 希望の多かったアプリ予約は 現在調整中
利用料金	迎車料金＜400円程度＞と 運賃＜メーター表示額＞の合計 ▶ 2,000円未満の場合 ⇒ 500円 ▶ 2,000円以上の場合 ⇒ 1,000円 乗務員の混乱防止のため 料金体系はシンプルに タクシースタイルであれば 運賃は1台あたりに ※ 1台1回あたり （乗合は原則利用者登録証所持者に限る） ※ 日時指定予約料金（500円程度）は別途利用者が負担 ※ 利用回数の制限あり （回数は検討中） 公平性を保つため 利用回数に制限を

よくあるお問い合わせ①

Q なぜ行ける範囲が決められているのですか

Q なぜ利用時間帯が決められているのですか

A 既存公共交通に配慮する必要があります

- どこにでも行けるようにすると、既存公共交通の利用者が減り、減便等生じることで、地域の利便性が低下する恐れがあるため限定しています。
- 既存バス停を共通乗降場に設定しているため、区域外へ行く場合はそちらでの乗り換えが必要になります。
- 通勤通学向きではなく、通院や買い物、公共施設への用事等に利用されることを想定しているため、時間帯を日中のみとしています。

よくあるお問い合わせ②

Q 1台の利用で500円は割高に感じるのですが

A 国の示す手引きや、他自治体の事例を参考に決定しています

- 国の手引きに「**デマンド型交通の運賃は、路線バスより高く、タクシーより安く設定**」する旨が示されており、他自治体の事例も参考にしながら設定しました。
- 当初は**1人**当たりの料金設定でしたが、**1台**当たりに見直したことで、家族や知人との乗合により1人あたりの負担を軽減することも可能です。
- 「バス停まで歩かず、自宅から利用でき、目的地(共通乗降場)付近まで乗り換えなく行くことができる」というサービスの対価として支払いとなるため、決して割高ではないと考えています。

第2部

公共交通を補完する地域内交通について

区の今後の取組みについて

足立区の今後の取り組み

- 1 既存バス路線の抜本的な路線再編等の検討
- 2 はるかぜ一部路線の委託運行化を検討
- 3 バス事業者負担軽減のための支援の拡充
(はるかぜ車両購入補助の要件見直し、新紙幣対応機器導入費補助)
- 4 デマンド交通の有効性や課題を検証
(入谷・鹿浜地区のデマンドタクシー実証実験)
- 5 **地域内交通の導入サポート制度を創設**

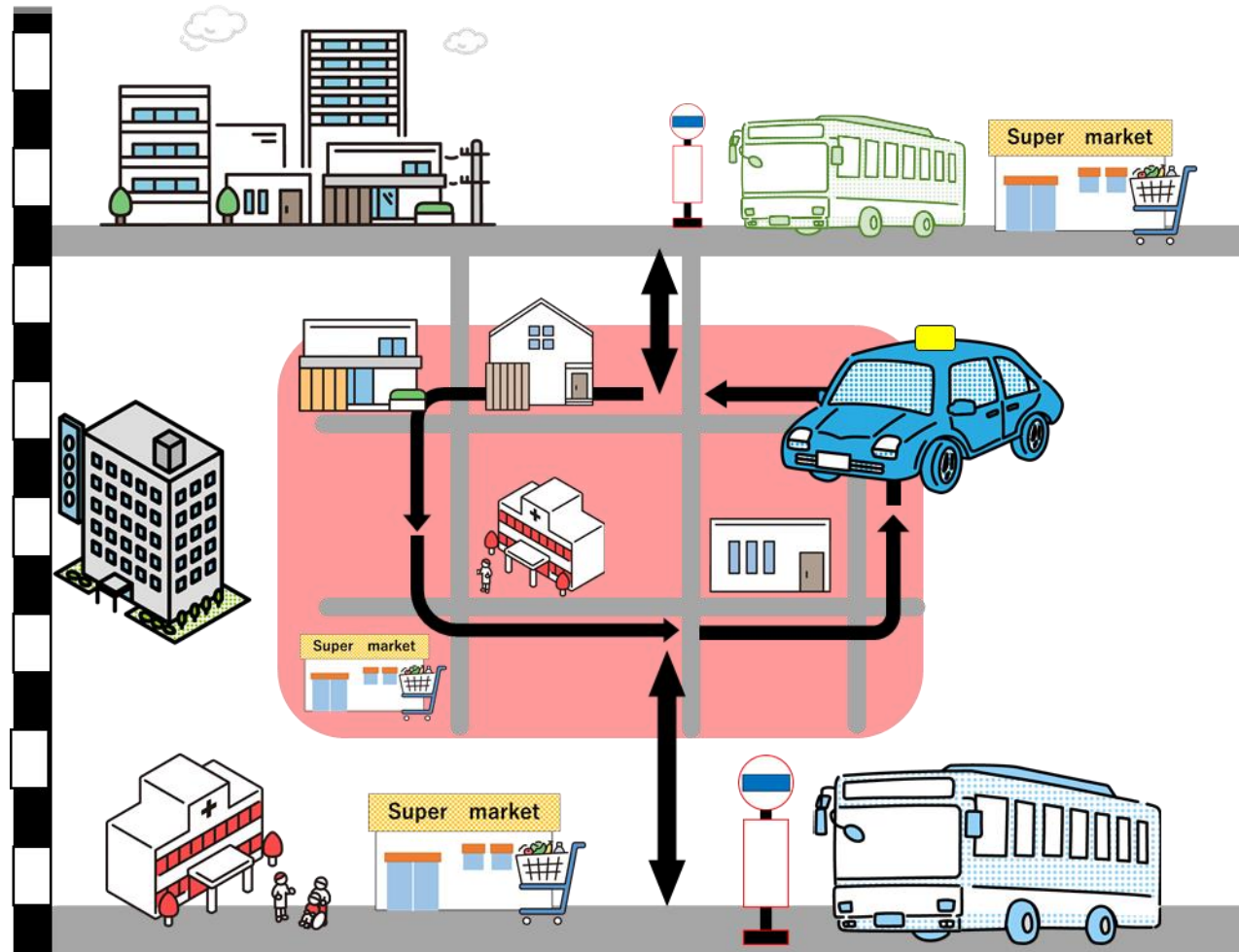
地域内交通について

第2部 公共交通を補完する地域内交通について



地域内交通とは

限られた地域内で運行し、既存の公共交通を補完する移動手段



※イメージ図



地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する法律(令和2年改正時)

▶ 同法律の基本方針(抜粋)

- ▶ 住民や公共交通の利用者は、**運送サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、主体的に地域旅客運送サービスの確保等に向けた検討に参加**
 - ▶ 公共交通の利用や公共交通の利用促進についての意識の醸成、**住民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努めることが求められる。**
- ➡ **利便性確保のためには、地域の交通課題を最も把握している住民が主体となって地域内交通を検討していく必要がある**

第2部 公共交通を補完する地域内交通について



それぞれの役割(イメージ)

区民

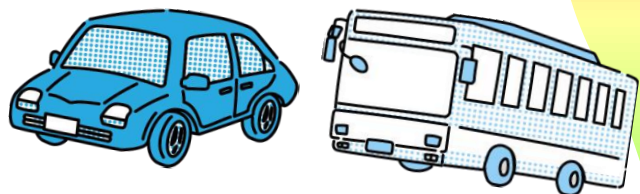


交通手段に乗って支える

地域内交通についての検討に
主体的に参加

交通事業者

安全で快適なサービスの提供



連携・協力

足立区



- ①検討しやすい環境づくり
- ②検討のための技術的助言
- ③関係者協議

事業継続や利便性確保のため
の支援等



交通課題解消を目指す 地域の方に求められる役割について



地域の方に求められる役割



役割	地域	地域の実情を一番把握している皆さんで 交通課題解決に向けた検討
	区	道路調査や、国・警視庁等の関係機関協議、技術的助言

- 1 個人ではなく地域としての困りごとを共有し
交通課題の洗い出し
- 2 地域内交通が必要な人、必要とする理由の確認
- 3 行きたい場所、利用する頻度の確認

運行コストを意識しつつ、地域の移動手段を継続して

確保していくにはどうすれば良いかを検討

他自治体での導入事例について

第2部 公共交通を補完する地域内交通について



導入事例①

東京都 目黒区

地域交通の支援について

地域の新しい移動手段の導入を支援します！



目 黒 区

目黒区は23区内で唯一コミュニティバスが運行していない

狭小の道路が多い地域
土地の高低差がある地域も点在

令和4年3月に一部地区で地域主体での協議会が設立され、課題解決に向けて取組みを開始

第2部 公共交通を補完する地域内交通について



導入事例②

東京都世田谷区

▶ 地元協議会と検討し、令和5年5月から実証運行スタート

運営主体

地域住民による協議会

事業種類	乗合
運転者	バス事業者
運賃	大人300円、小学生150円
運営費	地元協議会にて運営していくことを最終目標として実証運行を開始した。 ※ 現在は実証運行中のため行政負担

砧・大蔵 コミュニティ交通ニュース 令和5年9月発行 vol.3

ひととまちをつなぐ
予約制乗合ワゴン
実証運行実施中!

待たずに乗れる!

必ず座れる!!

ご利用は簡単な3ステップ!!

STEP1 予約する → STEP2 乗車地点へ → STEP3 降車地点へ

運行日時 月・水・金 8:30~18:00

運賃 大人300円、小学生150円
70歳以上100円※、未就学児 無料
障害者割引あり、交通系ICカードも利用できます

予約方法 電話またはウェブ予約にて乗車希望日時の1週間前から当日の30分前まで受付可能
電話予約受付時間 東急バス予約ダイヤル 03-6412-0182 ウェブ予約▶

※乗車時に割引証を提示してください

出典: 世田谷区HP

砧地区公共交通協議会・世田谷区・東急バス株式会社

第2部 公共交通を補完する地域内交通について



導入事例③

東京都葛飾区

▶ 地域住民の外出を支援し地域を活性化させる

運営主体

地域住民による運営協議会

事業種類	ボランティア
運転者	地域
運賃	無償
運営費	自治会費より支出 【区の支出】 ①協議会運営に係る経費 ②車両管理等に係る経費 等
運行形態	毎週水・土曜日 四つ木ルート(4便)、立石コース(4便)



運営協議会にて、人材(運転手、補助員、事務員)を確保し協賛者の募集も行っている。また駐車場の確保、車両の充電等も運営協議会にて行う。

第2部 公共交通を補完する地域内交通について



導入事例④

神奈川県 横浜市

横浜市地域交通サポート事業

既存バス停から、自宅まで
遠い等普段の生活の移動
にお困りの方はいらっしゃ
いますか？
なぜ、バスがないの？
お出かけが大変



地域交通サポート事業に
よる交通問題解決
ご近所との交流が増えた
お買い物が便利になった



横浜市地域交通サポート事業は、生活に密着した地域交通の導入に向け
地域主体的な取組がスムーズに進むよう、活動に対して様々な支援をしています。

地域交通を確保するための様々な手段

検討の種類	車種	各種データ※	利用者数の目安
道路運送法による事業許可を得た交通事業者（緑ナンバー）による運行の検討 道路幅等の状況に応じて、車両を検討します。 集合交通として一定の需要が見込める必要があります。	大・中型 	①5.5m ②9～11m、 2.3～2.5m ③約6万円/日	250人/日～
	小型 	①5.1m ②7m、2.1m ③約6万円/日	
	ワゴン型 	①4.3m ②5.4m、1.9m ③約4万円/日	130人/日～

交通事業者による運行が難しい…

道路運送法による事業許可を要しない方法による運行の検討 小規模需要に対応するため、地域の共助や民間と連携した地域の移動手段の確保を検討します。	ボランティアバス 	地域の共助により、移動手段を確保 地域のボランティアがバスの運営・運行を実施	10～20人/日～
	地域貢献 送迎バス 	商業施設等が運行する送迎バスの空席を活用 協力いただける企業がバスを運行	

※ ①走行するために必要な最小道路幅員の目安 ②バスの長さ、幅の目安 ③運行経費の目安

横浜市では土地の高低差がある地域が点在

買い物や通院などの移動が困難

交通手段確保を希望する主体的な団体に対して市がサポート

実証実験

利用状況を検証し本格運行

実験後に本格運行している事例も多く
先進的な取組が多い



導入事例⑤

愛媛県松山市

▶ 自治体からの負担金なし、地域の負担と支援金による運営

運営主体

地域住民によるまちづくり協議会

事業種類	乗合
運転者	タクシー事業者
運賃	定額制会費(サブスク) 3,500円/月
運営費	・会費 ・企業からの協賛金



出典: 久枝地区まちづくり協議会HP

全国的に「**チョイソコ**」を展開している企業による乗合型のデマンドタクシー。全国初の自治体から負担金を受けない方法で運営を行っている。
まちづくり協議会が自らホームページを立ち上げ周知等を行っている。

第3部

「(仮称)足立区地域内交通導入サポート制度」 について

目的

地域の交通課題を最も把握している**住民等が主体**となって検討に取組み、さらには運営にも関わることで、より将来に渡り**持続可能な移動手段を確保する**

地域の課題解決に向けた取組みを、足立区が技術的助言や、国・警視庁との調整等でサポートする制度を構築し、地域の実情に合った交通手段を検討する

今年度中に制度を創設予定



検討を進める上でのポイント



地域の課題について皆さんで共有しよう

- ▶ 新たな交通手段を必要としている年代
- ▶ 新たな交通手段を必要としている理由
- ▶ 行きたい場所(病院、スーパー、バス停など)
- ▶ 利用する頻度



➡ 個人の利便性を追求するのではなく
検討地域全体の交通利便を向上させる意識が必要

検討を進める上でのポイント



既存公共交通を活かす



- ▶ 地域内交通手段は、既存公共交通を補完する移動手段である
- ▶ 既存バス停までや、地域内のスーパーまでなど
範囲を限ることが必要
- ➡ 新たな交通手段を導入したことで、既存公共交通に
大きな影響がでると、減便や路線廃止が起こり、地域
全体の利便性が低下する

検討を進める上でのポイント



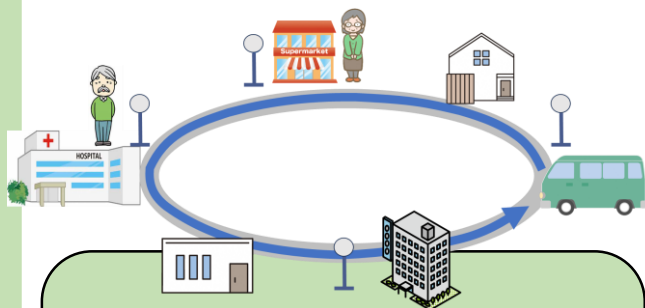
コストを意識する



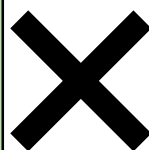
- ▶ 運行するためには必ず経費がかかる
 - ▶ 運行経費のほとんどが運転手などの人件費(5～6割程度)
 - ▶ 運行収入が少ないと継続していくのは困難
- ➡ 地域の実情に合った車両のサイズや、運行計画
とすることが重要



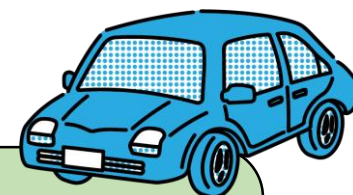
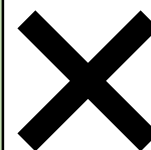
どのような交通手段が地域に適しているか(検討例)



どのような
区域を運行するか



どのような
人が対象か



車両を
どうするか

どの交通手段を選択しても運転手の確保が必要です



常東地区での取組みについて



北千住駅東口から発着している唯一のバス路線
(北千01・02系統)が令和6年3月を以って廃止

常東地区町会・自治会連合会より、地域が主体となって
デマンド型交通を導入したい意向が示されている



今後常東地区内にお住まいの方の移動実態を把握するため
アンケート調査を実施していく予定

資料の説明は以上です

ご意見、ご質問等ありましたら
挙手をお願いします