

## 新たな公共交通サービスの導入について

公共交通ネットワークの充実に向けた取組として進めている新たな公共交通サービスの導入に関して、令和4年度実証運行の検証及び評価を行うとともに、令和5年度実証運行の運行計画について、中野区交通政策推進協議会における関係者協議を踏まえ取りまとめたので以下のとおり報告する。

### 1 経緯

令和4年10月	令和4年度実証運行の開始
令和5年 1月	中間評価(評価基準、検証フローの提案) ※運行計画の内容を見直した上で、令和5年度に再度実証運行する方針を確認
3月	運行本数変更や運賃割引キャンペーン等の実施 令和4年度実証運行の終了
4月～5月	令和4年度実証運行の検証及び評価 地域勉強会における運行計画の見直し検討 バス停設置候補地付近の地域調整 関係者調整(国土交通省関東運輸局、警視庁等) 現場実査(道路管理者、警視庁) 運行経路・バス停位置の再検討
6月	令和5年度運行計画案の作成 中野区交通政策推進協議会において関係者協議(道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条の2に掲げる協議)

### 2 令和4年度実証運行の検証及び評価

別紙1のとおり

### 3 令和5年度実証運行の運行計画

別紙2のとおり

### 4 今後のスケジュール

令和5年 7月 実証運行に関する事業の許可申請(国土交通省関東運輸局)  
道路等の使用に関する諸手続(道路管理者、警視庁等)  
地元関係者との調整

8月	杉並区地域公共交通活性化協議会において関係者協議 地域に対する実証運行の周知等 バス停の設置工事
9月上旬	実証運行に関する事業の許可 実証運行の実施
12月頃	実証運行の中間評価
令和6年 3月	令和5年度実証運行終了
令和6年度	令和5年度実証運行結果の分析・検証

## 1 運行計画・実績

**R4/10/18~R5/2/28**  
 時間:午前9時~午後8時  
 本数:平日31便、土休日32便  
 運賃:大人200円 小児100円

**R5/3/1~R5/3/31**  
 時間:午前9時~午後8時  
 本数:平日・土休日12便  
 運賃:大人100円 小児100円

**全期間共通**  
 車両:ワゴンタイプ  
 乗客定員:10人  
 距離:7.36km  
**合計利用者数**  
 平日 :1,870人  
 土休日:898人  
 合計 :2,768人



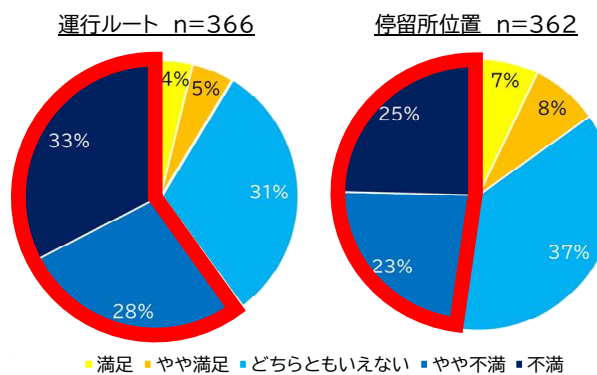
## 収支率

年月	収支率	内訳
令和4年10月	約11%	(収入:約 7万円/経費:約 64万円)
令和4年11月	約7%	(収入:約10万円/経費:約128万円)
令和4年12月	約7%	(収入:約10万円/経費:約132万円)
令和5年1月	約7%	(収入:約 9万円/経費:約127万円)
令和5年2月	約7%	(収入:約 9万円/経費:約128万円)
令和5年3月	約10%	(収入:約 4万円/経費:約 42万円)

・運行当初は収支率10%を上回っていたが、11月以降は10%を下回る時期が続いた。  
 ・運行本数削減・運賃割引キャンペーンを実施した令和5年3月は、収支率約10%を達成した。

## 運行ルート・停留所位置

■実証運行に対する満足度(沿線住民アンケート)



・「運行ルート」「停留所位置」に対する不満・やや不満の割合が約半数を占め、不満が多いことが見受けられる。

■実証運行を利用しない理由 ※3つまで(n=398)

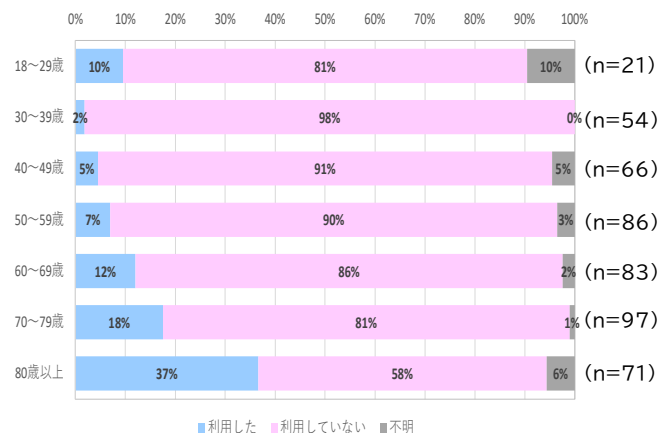
選択肢	回答数
近くを運行していない・近い停留所がない	103
運行本数が少ない	65
利用したい時間帯がない	28
行きたい場所に停留所がない	153
運賃が高い	54
シルバーパスが使えない	27
運行ルートが不便・片方向で時間がかかる	98
車両環境が悪い	5
他の交通の妨げになる	1
徒歩で移動できるため、必要がない	159
他の交通手段がある	98
知らなかった	42
その他	35

・利用しない理由として、運行ルートや停留所に関する事項が多く挙げられている。

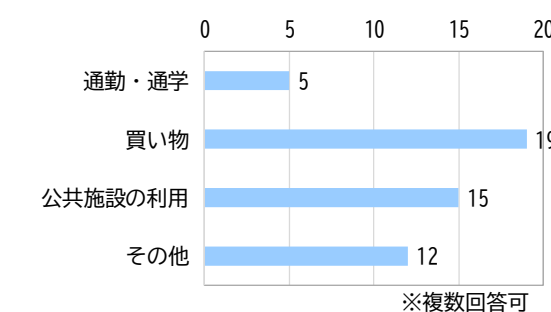
## 2 実証運行結果の検証

### 運行時間帯・本数

■実証運行の利用有無(沿線住民アンケート)

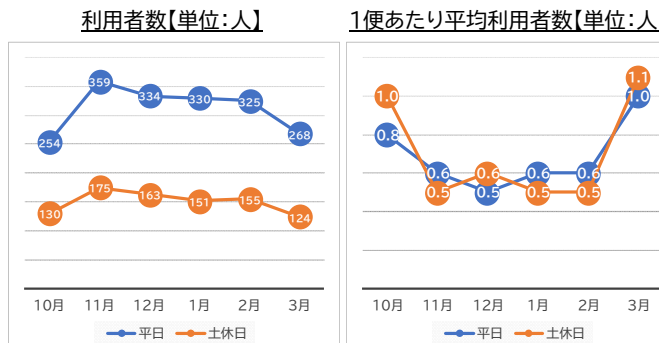


■実証運行利用者の利用目的(n=65)



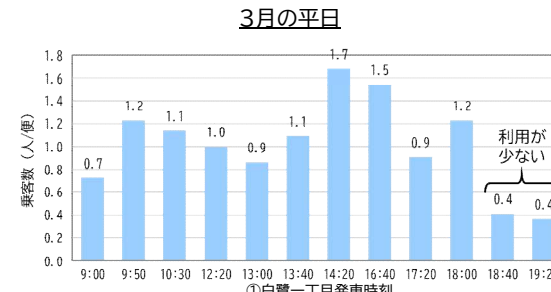
・高齢者を中心に利用されている。  
 ・主に買い物や公共施設の利用を目的に利用されている。

### ■利用実績



・3月に運行本数の削減を行った結果、1便あたり平均利用者が増加 ⇒ 需要と供給のミスマッチが緩和

■運行便別利用状況(1便あたり平均)



・時間帯によって利用者数に波はあるが、18時台以降は概ね利用が少ない。  
 ※ 10月~2月及び土休日も概ね同様の傾向

## ■検証結果

<令和4年度運行>  
 対象地域内での運行を条件とし、住民ニーズを満たすため、需要のある箇所を網羅的につなげるよう調整を進めた。  
 ⇒ 停留所位置や安全性等の調整の結果、当初検討していた運行ルートや停留所設置が実現できず、停留所の設置間隔も広くなった。  
 ⇒ 需要のある箇所の網羅性を重視した循環型運行(一方方向のみの運行)になり、移動の効率性が欠如した。

➡ 利用率の伸び悩み

<令和5年度運行>  
 対象地域内に居住する住民の移動傾向を踏まえ、移動傾向に沿った軸を形成しつつ需要のある箇所をつなぐ、双方向の運行ルートを設定する。また、間隔に留意して、停留所を設置する。

## 安全性

■実施した安全対策

- ✓ 交通管理者との現場実査による安全確認(警察)
- ✓ 運行実施前の運転手教育や安全懸念箇所の確認(関東バス)
- ✓ 安全懸念箇所に啓発のための電柱幕の設置(区、関東バス)
- ✓ 周辺小学校への運行に関する情報提供(区)

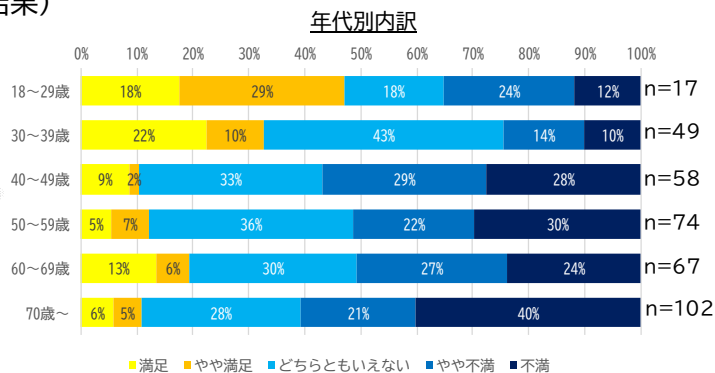
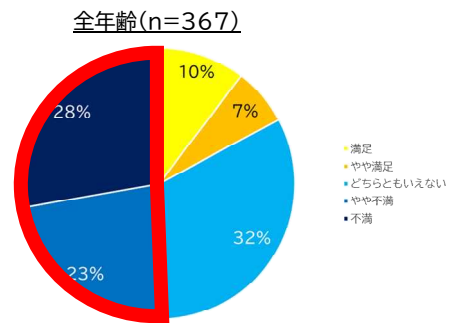
➡ 事故発生件数 0件

・一定程度の安全性は確認できたので、引き続き以下の対応を行う。  
 > 運行事業者と安全に関する情報を共有  
 > 懸案事項については逐次、交通管理者に相談



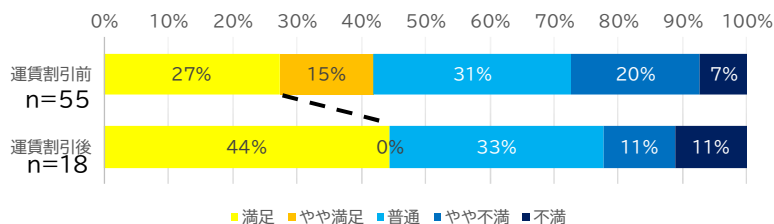
## 運賃

### ■運賃に対する満足度(沿線住民アンケート結果)



・運賃に対する不満・やや不満の割合が約半数を占め、特に70歳以上は6割以上を占め、利用を敬遠する要因になっていると考えられる。

### ■運賃に対する満足度(利用者アンケート結果)



・運賃割引前(R4/10~R5/2)は満足の割合が3割に満たなかったが、運賃割引後(大人100円:R5/3)は満足の割合が増え、1便あたりの平均利用者数が概ね倍増した

運賃の割引は、利用を敬遠している方を含め、一定程度の集客につながると考えられる。一方、収支率への影響や補助額とのバランスを考慮し、利用割合の高い高齢者を対象とした割引制度の導入が望ましい。

## 朝ルートの結果(参考)

運行事業者の提案を踏まえ、朝の需要把握を目的に通勤時間帯の7~8時台の運行を実施した。

- 【期間】R5/3/1~R5/3/31 ※平日のみ
- 【時間】午前7時台~午前8時台
- 【本数】①白鷺一丁目第3アパート発:6便  
①白鷺一丁目発:5便
- 【運賃】大人100円 小児100円
- 【区間】右図のとおり  
(利用人数及びスクールゾーンを考慮)
- 【全期間の合計利用者数】
- ・白鷺一丁目第3アパート発:12名
- ・白鷺一丁目発:5名

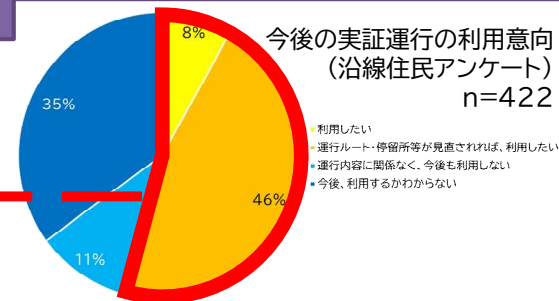
当該区間においては、朝の時間帯に公共交通サービスに対する需要がないことが明らかになった。



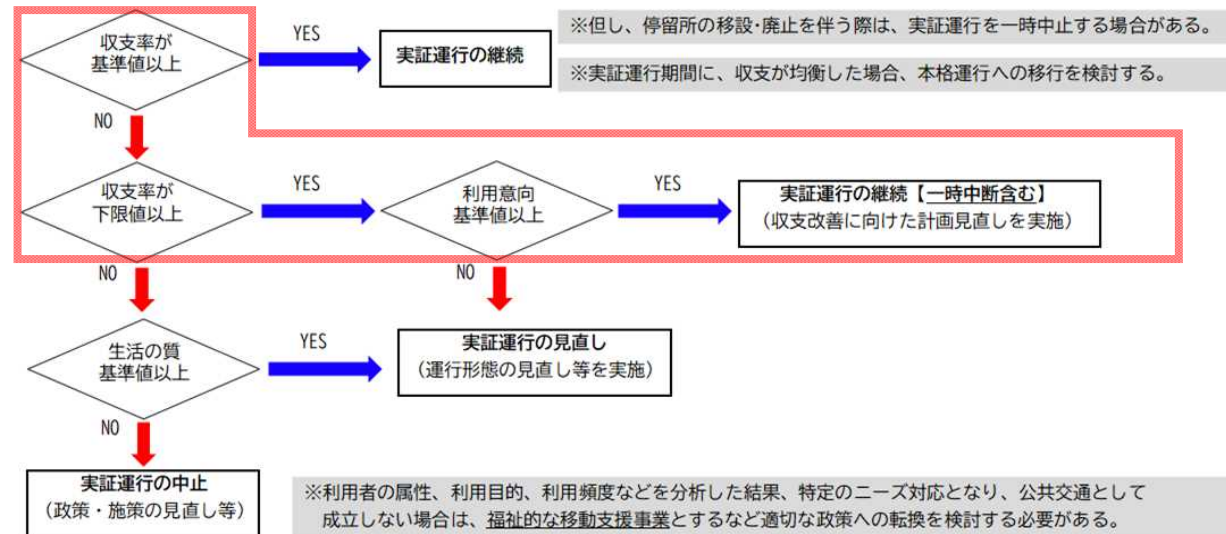
## 3 令和4年度実証運行結果の評価

### ■令和4年度実績値

- 収支率 約10%【基準値30%・下限値10%】
- 利用意向 約54%【基準値50%】



### ■評価フローに基づく判定



### ■令和4年度評価を基にした令和5年度運行の考え方

- 利用率・収支率を改善し、令和5年度実証運行の評価基準(収支率については基準値50%、下限値40%)を達成できるよう、以下の考え方により実証運行を再開する。
- ① 運行ルート・停留所位置  
対象地域に居住する住民の移動傾向を踏まえ、移動傾向に沿った主軸を形成しつつ需要のある箇所をつなぐ、双方向の運行ルートを設定する。また、間隔に留意して、停留所を設置する。
- ② 運行時間帯・運行本数  
午前9時台から午後6時台までの運行とし、一日12本程度とする。
- ③ 運賃  
令和4年度と同様に以下の運賃にするほか、高齢者(70歳以上)割引を実施する。  
大人 200円 小児 100円

## 4 令和5年度実証運行の運行ルート設定の考え方

令和4年度検証結果を踏まえ、対象地域に居住する住民の移動傾向に沿った主軸を形成しつつ需要のある箇所をつなぐ、双方向の運行ルートを設定し、目的地までの移動利便性の向上を図る。

アンケート結果より高円寺駅・野方駅・鷺ノ宮駅・都立家政駅が主軸を形成する目的地となりえる

これらの駅のうち、野方駅・都立家政駅は一方通行等により転回場所・ルートの確保が困難

転回場所・ルートの確保が可能な、高円寺駅方面と鷺ノ宮駅方面を双方向運行でつなぐ

### ■目的地としたい場所(沿線住民アンケート)

(n=487) (MA)	実数	割合
高円寺駅	277	34.2%
野方駅	110	13.6%
病院	107	13.2%
商店街・スーパー	81	10.0%
鷺ノ宮駅	80	9.9%
都立家政駅	45	5.5%
バス停(早稲田通り)	35	4.3%
バス停(環状7号線)	26	3.2%
区民活動センター	22	2.7%
バス停(中杉通り)	16	2.0%
公園	12	1.5%
その他	36	4.4%
行きたい場所はない	61	7.5%



## 1 運行計画

### 車両

- ① 車種 : トヨタ自動車 ハイエスコミューター
- ② 台数 : 1台
- ③ サイズ : 全長 5.38m、全幅 1.88m、高さ 2.285m
- ④ 仕様 : ステップ付(乗降口)、ディーゼル車
- ⑤ 定員 : 12名(座席 10、乗務員席 2)

### 運行情報 : バスロケシステム搭載

- ⑥ 車両位置や所要時間等の最新の運行情報を提供。スマートフォン等を活用して、リアルタイムに運行状況を確認することが可能。



### ⑦ 車両イメージ :

### 運賃

- ① 普通運賃 : 1乗車 大人…200円(税込み)  
小児…100円(税込み)

- ② 支払方法 : 現金または交通系ICカード

- ③ 割引制度
    - 関東バス定期券 : 無料
    - 乳児 : 無料
    - 幼児 : 無料\*
    - 障害者 : 普通運賃の半額
    - 高齢者割引 : 普通運賃の半額
- 乳児(1歳未満) 幼児(1歳以上~6歳未満) 小児(小学生以下)  
\* : 小学生以上に同伴する幼児2名まで

- ④ 1日乗車券 : 大人…600円 小児…300円

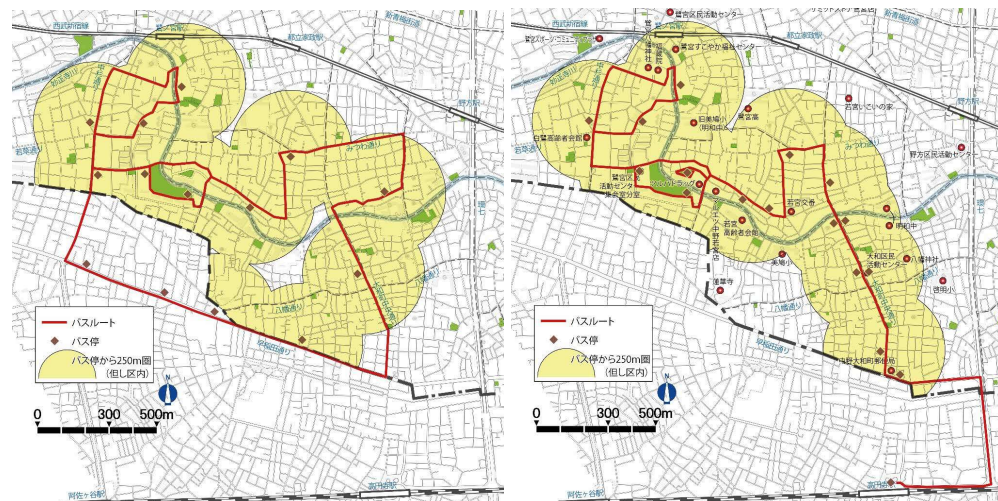
- ・関東バス路線との乗り継ぎが可能
- ・交通系ICカードのみ購入可能

## 3 令和4年度運行ルート・公共交通サービス圏域との比較

※公共交通サービス圏域:バス停から半径250mとする

<令和4年度>

<令和5年度>



・一方への運行(循環型)だった令和4年度は、区間によっては移動の効率性が悪かったのに対し、令和5年度は双方の運行により移動の効率性を上げつつ、公共交通サービス圏域の範囲を概ね維持できている。

## 2 運行ルート

### ① 起終点 :

- 01 白鷺一丁目第3アパート(白鷺せせらぎ公園前)
- 08 高円寺駅北口

### ② 距離(1周) :

10.75 km

### ③ 運行時間 :

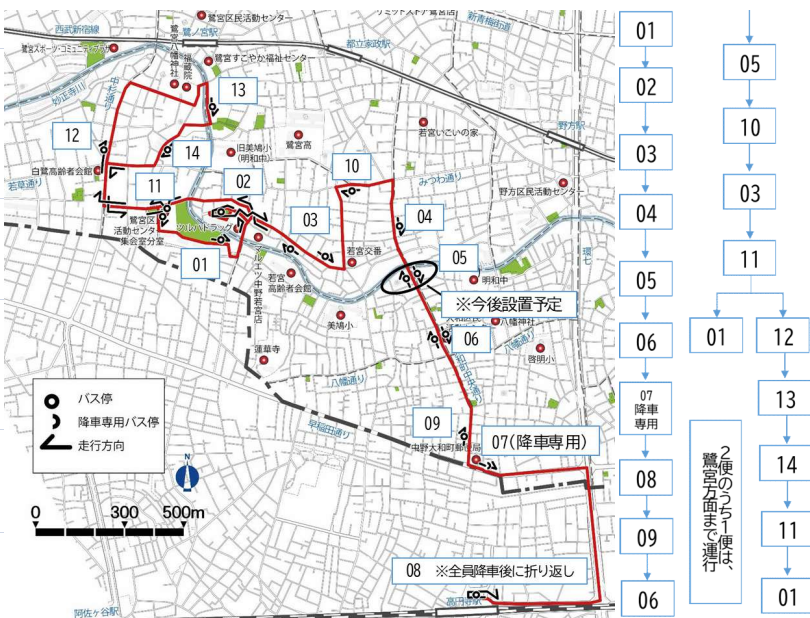
午前9時台~午後6時台

### ④ 運行本数 :

12便/日程度

### ⑤ 運行期間 :

令和5年9月~令和6年3月



### <バス停の新設・移設>

- ②わかさぎ公園  
下鷲橋工事期間中の転回場所として活用することを踏まえ新設
- ③若宮二丁目  
鷺宮方面(令和4年度設置)の斜め向かいに高円寺方面の停留所を新設
- ④旧洗心寮前  
高円寺方面のみ新設
- ⑤川北橋  
都施工の工事と調整の上、両側に停留所を新設予定
- ⑥大和区民活動センター前  
鷺宮方面(令和4年度設置)の対面に高円寺方面の停留所を新設
- ⑦高円寺通り停留所  
高円寺方面の関東バス既存停留所を降車専用として活用
- ⑧高円寺駅北口  
北口の関東バス既存停留所を活用(南口ロータリーで転回)
- ⑨やまと診療所前  
病院近くへの設置要望を踏まえ、鷺宮方面の停留所を新設
- ⑩鷺宮区民活動センター分室  
住居要望を踏まえ、分室の近辺に停留所を移設(右図参照)

### <下鷲橋付け替え工事中の運行>

運行期間中に運行ルート内の下鷲橋の付け替え工事が開始され、長期間に渡って通行止めが発生する見込み。  
→周辺に運行車両が通行可能な迂回路が存在しないことから、工事期間中は運行ルートを高円寺駅~わかさぎ公園(図の★)間に変更する。

