

令和8年10月8日

土木部地域交通課

評価検証について

評価指標

本実証運行について、「地域公共交通に関する課題への対応」、「持続可能性」、「運行内容の妥当性」等の評価指標を踏まえて、A I デマンド交通の有効性など総合的な評価検証を行う。

評価指標	主な評価項目	検証項目	調査方法
地域公共交通に関する課題への対応	① 公共交通サービス圏域外エリアカバー率 ② 移動支援貢献度 ③ 移動が不便と感じる人の割合	- 公共交通サービス圏域外※¹エリアの減少度及び減少率 <u>高齢者、子育て世帯等の利用率</u> <u>リピート率</u> ※1 公共交通サービス圏域：駅から500m、バス停留所から200mの範囲	- 利用実績 - 住民アンケート
持続可能性	④ 利用者数 ⑤ 収支率	<u>利用者数</u> <u>収支率</u>	利用実績
運行内容の妥当性	⑥ 利用者の満足度 ⑦ 運行改善余地 ⑧ 他手法への代替性の検証 ⑨ 乗合発生時の利用状況及び意見 ⑩ 認知度	<u>利用満足度</u> - デマンド交通の利用による行動変化 (<u>外出頻度の増加数</u>) - デマンド交通を利用しない理由 - デマンド交通を利用しない人の事業改善による今後の利用意向 1人当たりの運行経費により、タクシー補助等との他手法との比較検討 <u>乗合率</u> - デマンド交通が移動手段として認知され、定着している割合	- 利用実績 - 利用者アンケート - 住民アンケート
その他	⑪ システム・運行事業者側の意見 ⑫ 他交通機関への影響度	- 事業者評価 - 既存交通との競合率	- 利用実績 - 利用者アンケート - 事業者ヒアリング

地域公共交通に関する課題への対応

① 公共交通サービス圏域外エリアカバー率

- ・運行地域の公共交通サービス圏域外エリア面積減少度及び減少率

現状（運行開始前）：0.316km²

（運行区域面積：2.72km²のうち約12%）

デマンド交通の乗降スポットをバス停留所同等とみなし、乗降スポットから200mのエリアを公共交通サービス圏域として考える。

今後のスポットの変更等も考慮し、運行開始後のスポット位置で評価

② 移動支援貢献度

- ・高齢者、子育て世帯、障害者等の利用率を評価

- ・公共交通サービス圏域外エリアからの利用（バス停から200m以上離れた乗降スポット）や福祉施設（病院等）付近スポットの利用回数より評価

- ・リピート率：地域の足としての定着度を評価

③ 移動が不便と感じる人の割合

（参考）南砂地域における令和5年度に実施した公共交通に関するアンケートにおいて、「移動が不便と感じる」と回答した人の割合

60代以上	未就学児同居世帯
29.4%	68.6%

※なお、本指標は実証運行開始前と実証運行終了前に実施する住民アンケートの数値を比較する。

持続可能性

④ 利用者数

実証期間における1日当たりの平均利用者数を評価する。

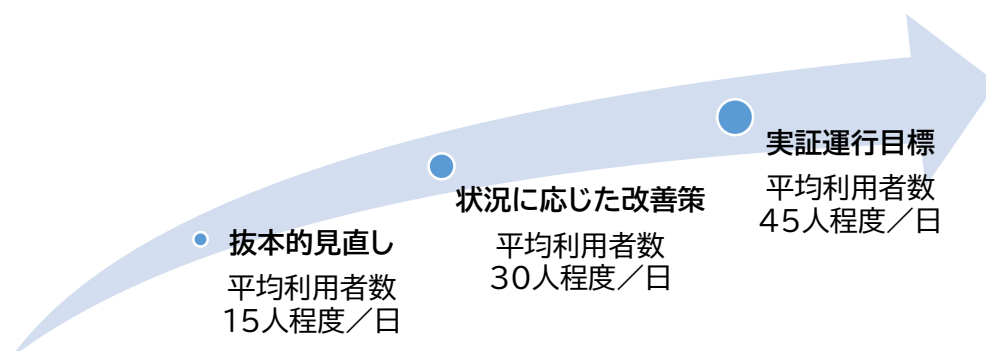
(参考) 東京23区におけるAIデマンド交通実証運行の1日あたりの平均利用者数(各区の法定会議資料より)

自治体名(集計期間)	利用者数(人または件)／日
世田谷区(R7.10.1～12.31)	37人
練馬区(R7.10.1～12.31)	23.7人
港区(R7.10.1～11.30)	16.8人 ^{※1}
杉並区(R7.10.1～12.31)	15.2人
品川区(R7.7.9～12.31)	約12人
新宿区(R6.11.21～R7.3.7)	3.8人
足立区(R7.8.5～12.18)	15.5件 ^{※2}

※1 10月実績571人、11月実績459人から運行日数を割り出して算出し、未就学児除く。

※2 足立区は同乗者数を反映しない件数指標となっている。

実証運行にあたり、以下のとおり目標等を設定する。



⑤ 収支率

実証期間の月間収支率

運行内容の妥当性

⑥ 利用者の満足度

利用者アンケートを実施し、その結果を評価する。

【アンケート項目（案）】

全体としての満足度	デマンド交通利用全体の満足度
リピート利用意向率	利用者目線での移動手段としての定着見込み
目的地への所要時間短縮	バス移動と比較した際の移動短縮効果
通院の負担軽減	通院負担軽減効果
日常の移動利便性向上	利用者目線での移動利便性の向上
外出頻度の増加	地域の健康増進やコミュニティへの参加
家族の送迎負担軽減	子育て目線の負担軽減
乗合発生時の意見	乗合発生時の利用状況や意見
有効性	他交通手段との比較

⑦ 運行改善余地

利用実績を分析し、利用が少ない曜日や時間帯の有無を把握するとともに、効率的な運行方法を検討する。

・住民アンケートによるデマンド交通への意識調査

デマンド交通の認知度：今後のPRによる利用拡大見込を評価

デマンド交通を利用しない理由：運行改善による利用拡大見込を評価

⑧ 他手法への代替性の検証

利用者1人あたりの運行経費により評価する。

タクシー補助やコミュニティバスといった他手法との比較検討によるデマンド交通の優位性の有無を評価する。

⑨ 乗合発生時の利用状況及び意見

1乗車あたり他の利用者と乗合となった移動の割合により評価する。

A I デマンド交通により利用者需要が集約され、個別的な輸送ではなく乗合となる輸送が実現されているかを評価する。

⑩ 認知度

運行区域内の住民アンケートにより、デマンド交通がどの程度、移動手段として認知され、定着しているのかを評価する。

その他

⑪ システム・運行事業者側の意見

運行スキームや事業継続性等について事業者から意見を聴取し、今後の検討の参考とする。

⑫ 他交通機関への影響度

都営バス路線網を補完する地域交通として、既存バス路線への影響を検証する。

評価項目①～⑫を総合的に評価し、今後の運行について検討する。