

令和元年度 第1回 世田谷区地域公共交通会議

次第

日時：令和2年2月7日（金）

10：30～12：00

場所：世田谷区役所第3庁舎3階

ブライトホール

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 3 報告事項  
公共交通不便地域対策（モデル地区）の取組みについて  
新たな公共交通不便地域対策の方向性について
- 4 閉会

< 配布資料 >

- 資料1 世田谷区地域公共交通会議設置要綱及び委員名簿
- 資料2 モデル地区の取組みについて
- 資料3 公共交通不便地域対策の検討
- 資料4 平成30年度第2回世田谷区地域公共交通会議議事概要

## 世田谷区地域公共交通会議設置要綱

平成 30 年 3 月 28 日

29 世交政第 141 号

## (目的)

第 1 条 世田谷区地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、及び世田谷区内の道路における旅客の運送のあり方を検討するために設置する。

## (所掌事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等の協議に関すること。
- (2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価の協議に関すること。
- (3) 世田谷区内の道路における旅客の運送のあり方の検討に関すること。
- (4) 前 3 号のほか、交通会議の運営方法その他会議が必要と認める事項

## (組織)

第 3 条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 世田谷区道路・交通政策部長
- (2) 世田谷区道路・交通政策部交通政策課長
- (3) 世田谷区高齢福祉部長
- (4) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (6) 区民
- (7) 国土交通省関東運輸局長又はその指名する者
- (8) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者

- ( 9 ) 道路管理者
- ( 1 0 ) 交通管理者
- ( 1 1 ) 学識経験者
- ( 1 2 ) その他区長が必要と認める者

2 前項第 4 号から第 1 2 号までの委員は、区長が委嘱する。任期は 2 年以内とし、再任を妨げない。

3 委員が任期中に、第 1 項第 4 号から第 5 号まで及び第 7 号から第 1 2 号までの職を離れた場合は新たな委員を委嘱又は任命できるものとし、その任期は前任者の残任期間とする。

4 第 1 項第 6 号に掲げる者について、資格要件、選定方法等は、別に定める。

( 会長 )

第 4 条 交通会議に会長を置き、第 3 条第 1 項第 1 号に掲げる者をこれに充てる。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、委員の中から会長があらかじめ指名する者がその職務を代理する。

( 運営 )

第 5 条 交通会議は会長が召集し、議事を進行する。

2 交通会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。

3 第 3 条第 1 項第 2 号から第 5 号まで及び第 7 号から第 1 0 号までに掲げる委員は、同一の団体又は機関に所属する者を指定し、代理人として交通会議に出席させることができる。

4 交通会議の議決を要する事項は、出席委員（前項の代理人を含む。）の全会一致を原則とするが、これが困難な場合は出席委員の 3 分の 2 以上で決する。

5 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を出席させて意見を聴き、又は資料を提出させることができる。

6 交通会議の庶務は、道路・交通政策部交通政策課において処理する。

( 会議の公開 )

第6条 交通会議は原則として公開する。ただし、次の各号のいずれかに該当するときは、会議を非公開とすることができる。

- (1) 交通会議において取り扱う情報が、世田谷区情報公開条例（平成13年3月世田谷区条例第6号）第7条第1項各号に該当するとき。
- (2) 交通会議を公開することにより公正かつ円滑な審議が著しく阻害されるおそれがあると認められるとき。

2 交通会議の非公開の決定方法、公開の方法、その他会議の公開に関し必要な事項は、区長が定める。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、別に定める。

附 則

この要綱は、平成30年4月1日より施行する。

令和元年度第1回世田谷区地域公共交通会議委員名簿

	要綱第3条で定める構成員	役職	氏名
1	世田谷区	道路・交通政策部長	<b>五十嵐 慎一</b>
2		道路・交通政策部交通政策課長	堂下 明宏
3		高齢福祉部長	<b>長岡 光春</b>
4	一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者	東京都交通局自動車部計画課長	<b>島崎 健一</b>
		京王電鉄バス株式会社 運輸営業部乗合事業担当課長	<b>早田 俊介</b>
		小田急バス株式会社運輸計画部課長	古谷 弘文
		東急バス株式会社 運輸事業部運輸計画部計画課長	原山 大輔
		関東バス株式会社運輸部副部長	鈴木 章介
5	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者又はその指名する者	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	依田 修
		一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 業務部業務部長	小池 毅
6	区民	世田谷区町会総連合会会長	山野井 崇二
		世田谷区商店街連合会副会長	本杉 香
		公募	内田 すみ江
		公募	斎藤 恒一郎
7	国土交通省関東運輸局長又はその指名する者	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官	<b>堀越 千秋</b>
8	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会事務長	大関 巧
		東京都交通運輸産業労働組合協議会 ハイタク部会事務長	久我 恒夫
9	道路管理者	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所管理第一課長	山本 裕一
		東京都建設局 第二建設事務所管理課長	高橋 伸子
		世田谷区土木部長	<b>関根 義和</b>
10	交通管理者	警視庁交通部交通規制課課長代理	石田 眞悟
		警視庁世田谷警察署交通課長	石原 勤
		警視庁北沢警察署交通課長	山岸 秀実
		警視庁玉川警察署交通課長	<b>阿部 俊之</b>
		警視庁成城警察署交通課長	高田 祐一
11	学識経験者	日本大学理工学部 交通システム工学科助教	稲垣 具志

(敬称略)

前回開催時から変更のあった委員については太字で表記

## 資料 2

# モデル地区の取組みについて

# 1.モデル地区におけるこれまでの取組み

# モデル地区の概要

- 平成29年度から砦1～8丁目をモデル地区に選定し、新たな交通システムの導入に向けた各種の検討を実施

## 【モデル地区】

### 砦1丁目～8丁目

公共交通不便地域に重なる町会区域を対象

運行ルート等は、モデル地区の範囲にかかわらず、住民の要望や交通需要の見込みを考慮して検討

## 【世田谷区の公共交通不便地域】





# モデル地区での取組み(勉強会)

- 「公共交通不便地域対策に向けた勉強会」を開催し、地域住民と連携して住民主体の新たな交通システムの検討を進めてきた。

平成29年度

【第1回】地区の現状、課題、移動ニーズの把握

【第2回】アンケート調査結果、運行サービスの検討

【第3回】運行ルート等の検討



平成30年度

【第4回】運行ルート(案)について、協議会の役割等

【第5回】検討経過報告、協議会設立

【第6回】需要予測アンケート結果報告



# モデル地区での取組み(基本方針案)

勉強会や概略検討結果等を踏まえた基本方針(案) 平成29年度時点

運行時間帯：日中を対象

基本ルート：公共交通不便地域と駅・病院等の主要施設を連絡

運行日：月～土曜日

車両台数：1台

運行間隔：1時間程度(1運行/時間のラウンドダイヤを基本)

運賃：200円程度

使用車両：ワゴン車両

# モデル地区での取り組み(協議会)

## 協議会の設立

砧地区公共交通協議会は、砧地区への地域交通導入に関する活動を行うことを目的に平成30年10月に設立され、交通システム導入に向けた検討を進めてきた。

## 協議会のメンバー

- |               |     |     |
|---------------|-----|-----|
| • 砧町町会        | 会長  | 他3名 |
| • 法人格砧町自治会    | 会長  | 他1名 |
| • 祖師谷南商店街振興組合 | 理事長 | 他2名 |

## 実証運行時の主な役割

### 世田谷区

- 需要調査実施・分析
- 運行計画(案)の作成
- 沿道合意、乗降場所の設置交渉・協力
- 事業者選定・運行委託
- 交通管理者、運輸局等との調整

など

### 協議会

- 運行ルート、乗降場所の検討
- 運行ダイヤの検討
- 沿道合意、乗降場所の設置交渉・協力
- 利用啓発活動
- サポーター企業の選定・交渉

など

### 交通事業者

- 運行計画について意見
- 実証運行計画申請
- 運行実施
- 利用人数、運賃収入等の記録

など

# モデル地区での取り組み(需要予測アンケート)

【調査対象】 砧一丁目～八丁目に在住の20歳以上の区民3,000人  
 ・利用意向については、2つの運行ルート、運行概要を提示した上で、「利用の有無」、「利用する目的」、「乗降する停留所」、「利用頻度」等を調査。

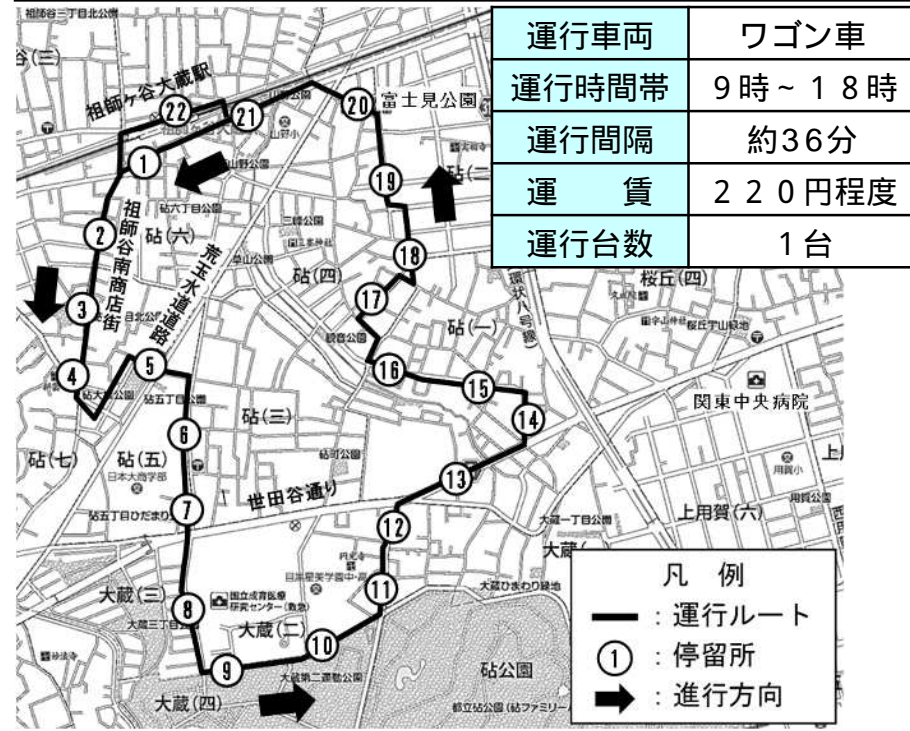
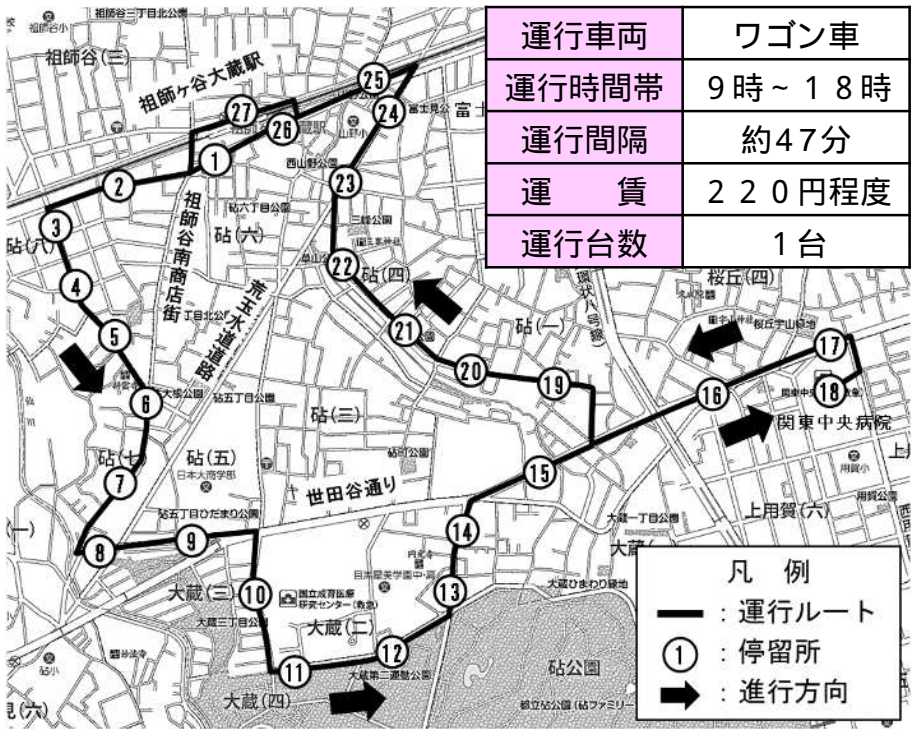
## アンケートで提示した運行ルート案

関東中央病院にアクセスする運行ルート (案)

- ・祖師ヶ谷大蔵駅を出発した後、大蔵団地、成育医療研究センター、関東中央病院を經由して祖師ヶ谷大蔵駅に戻ります。
- ・反時計回りで運行します。

関東中央病院にアクセスしない運行ルート (案)

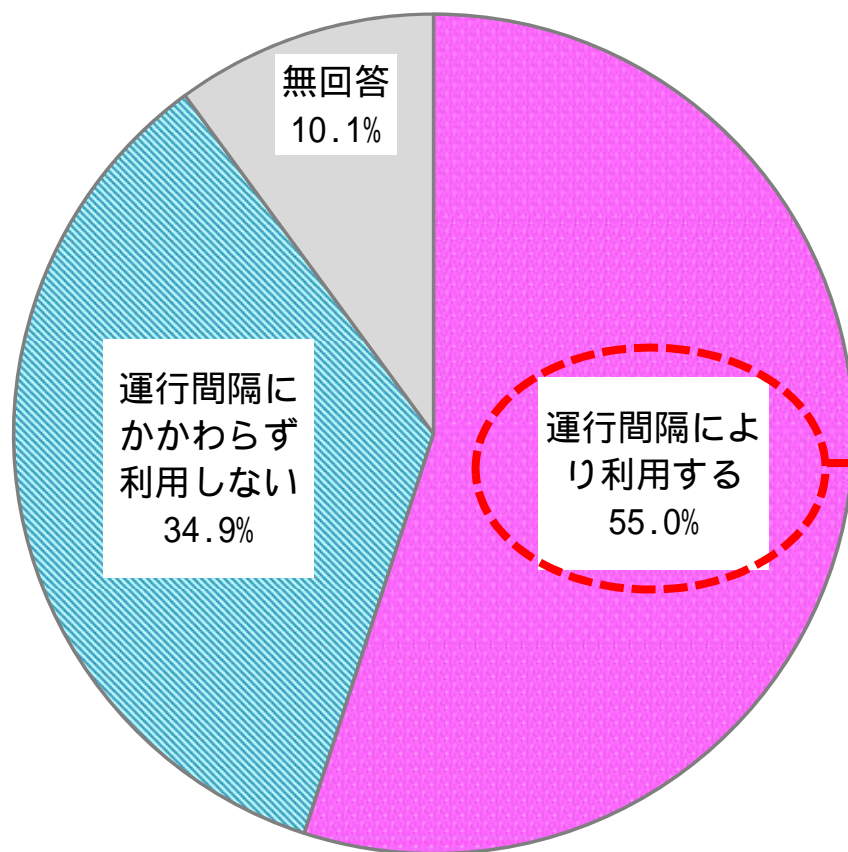
- ・祖師ヶ谷大蔵駅を出発した後、祖師ヶ谷南商店街、大蔵団地、成育医療研究センターを經由して祖師ヶ谷大蔵駅に戻ります。なお、関東中央病院にはアクセスしません。
- ・反時計回りで運行します。



## モデル地区での取り組み(需要予測アンケート)

- 回答者全体のうち、約6割の方はコミュニティ交通に対して「運行間隔により利用する」と回答しており、「30分以内に1便」以上の運行間隔を希望している方が約9割を占めている。

### 許容できる運行間隔



回答総数=1,042票

### 【希望する運行間隔】

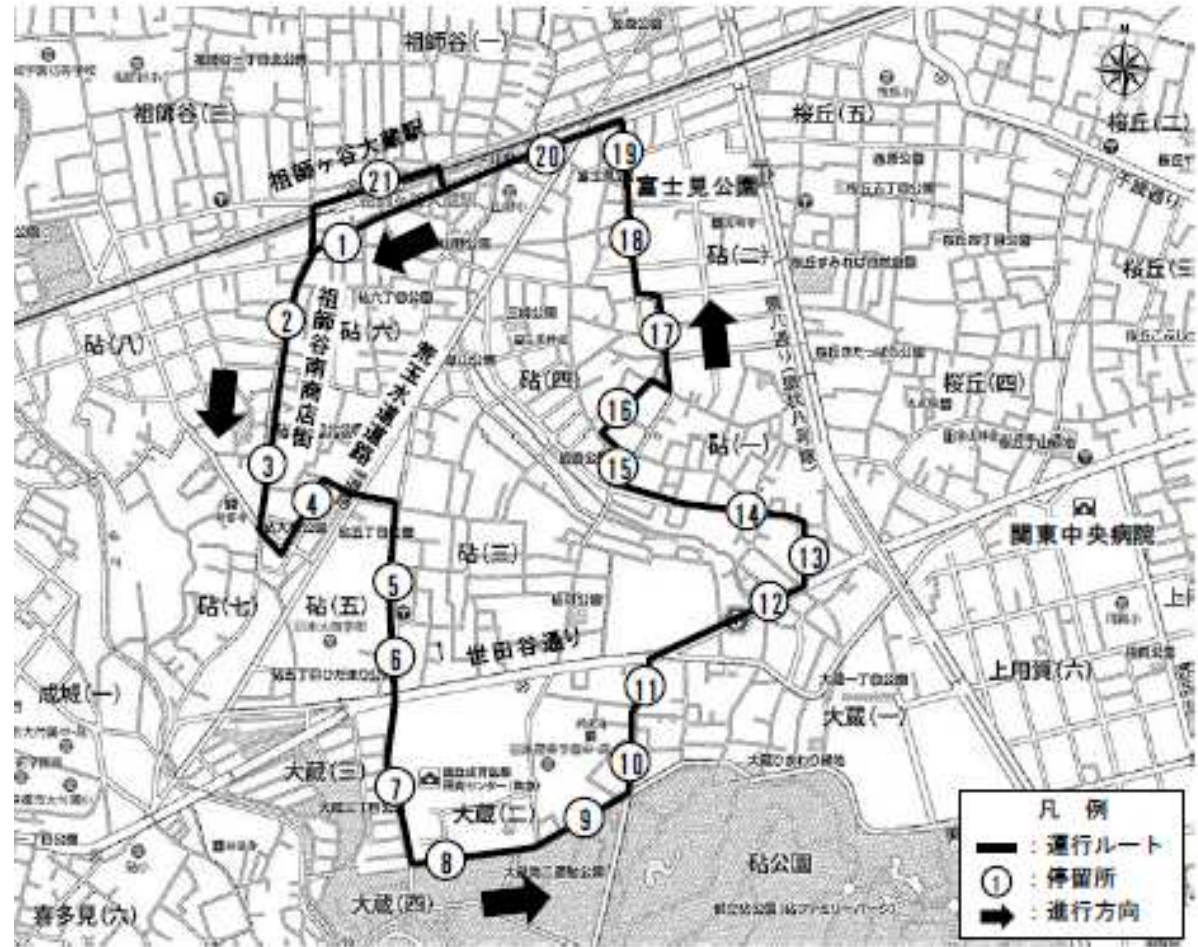
	回答者数	割合
10分以内に1便	54	9.4%
20分以内に1便	211	36.8%
30分以内に1便	240	41.9%
40分以内に1便	17	3.0%
50分以内に1便	4	0.7%
1時間以内に1便	46	8.0%
それ以上でも利用	1	0.2%
合計	573	100%

約9割

# 運行ルート(案)の選定

## 運行概要(案)及びルート案 平成30年度時点

運行車両	ワゴン車 (10人乗り)
運行時間帯	9時台～17時台
運行間隔	約36分
運賃	220円程度

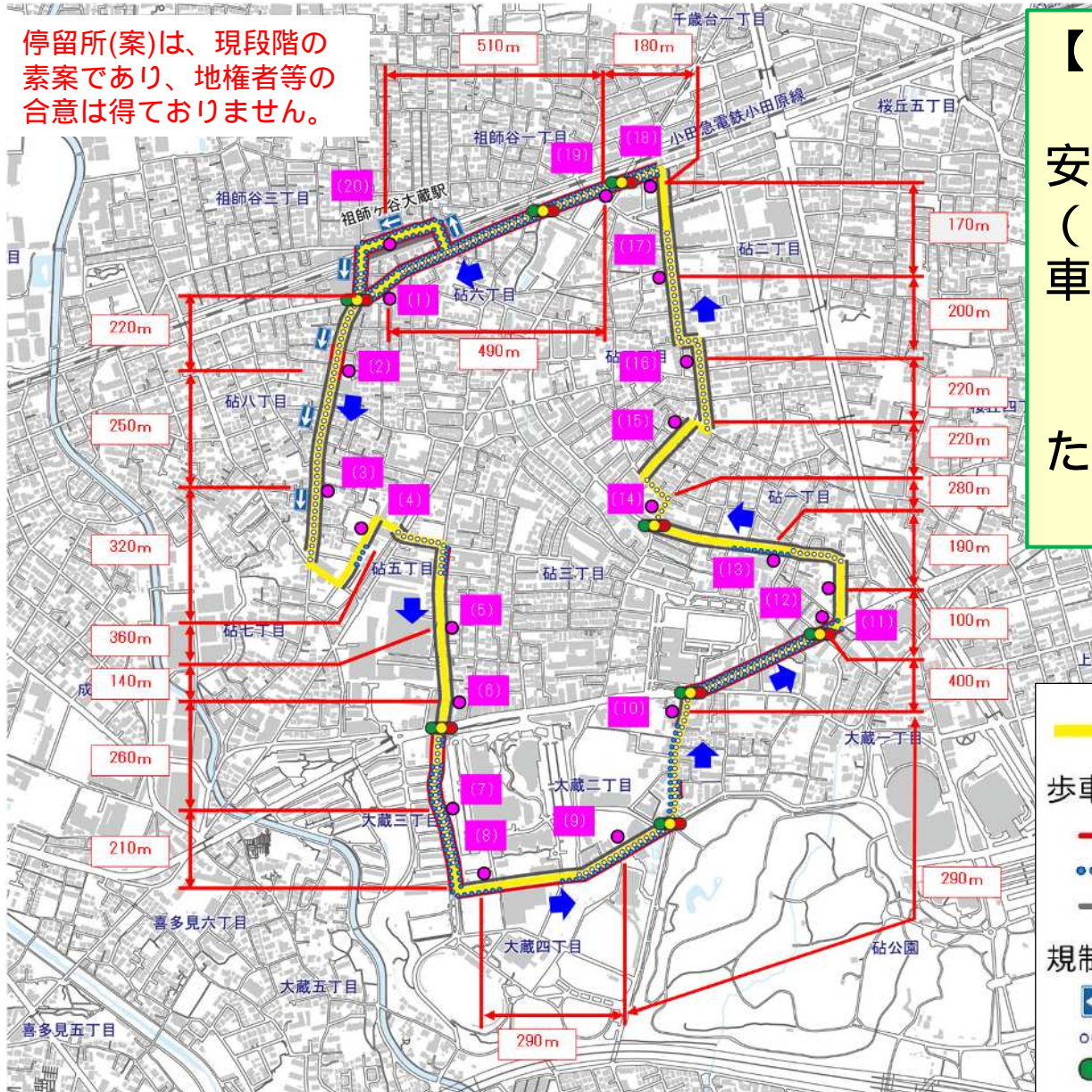


停留所候補地については、今後、地先住民等との合意形成を図っていく。

## 2. 令和元年度の取組みの報告

# 運行案における課題

停留所(案)は、現段階の素案であり、地権者等の合意は得ておりません。



**【課題】**  
 運行ルート上の通学路の安全対策  
 (特にガードレール等で歩車分離されていない区間)  
  
 持続性のある運行とするための収支改善

運行ルート

歩車道の分離

- 縁石 (歩道あり)
- 防護柵・植樹
- 白線 (路側帯)

規制・指定等

- ← 一方通行規制
- 通学路指定
- 信号機



# 安全対策について

## 対策案 1 (ハード面)

対象箇所	対策案	対策イメージ	対象箇所	対策イメージ	対策イメージ
通学路	路面標示シートの設置		運行車両	車両へのLED表示板の設置	 【表示例】 <div style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 10px;">乗降中</div> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 10px;">通学路通行中</div>
	通学路標識(電柱)の設置				
ルート上の注意箇所	カーブミラーの設置		<h3>対策案 2 (ソフト面)</h3> <p>乗務員の運転マニュアルの作成</p> <p>運行ルート上の具体的な注意箇所及びその通行方法や、車両すれ違い方法等を盛り込んだ運転マニュアルを作成し、安全運転を徹底する。</p>		

# 安全対策について

## 運行ルート上の通学路の安全対策案に対するご意見等（第3回協議会）

対策案		協議会のご意見
1	下校時間（14：30～16：00）を運行時間から外す	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通不便地域を通るルートにもなっており、これまで地域で積み上げてきたルートで進めていくのが良い</li> <li>・始発を早めて少しでも便数を確保する</li> <li>・運行経費等を鑑みて運行時間を長くとり便数を確保する</li> </ul>
2	下校時間（14：30～16：00）は地域方々で見守り活動をする	<ul style="list-style-type: none"> <li>・毎日の見守り活動は負担が大きく、対応は難しい</li> </ul>
3	新ルートの検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・距離が長くなり、運行便数が減少するので、需要が見込めないのでは</li> <li>・既存バスルート等を長い区間通ることになりやすく、公共交通不便地域の対策にならない</li> </ul>
4	午前と午後で運行ルートを変更する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日の内に運行ルートが変わると利用者が困惑する恐れがある</li> </ul>

## 協議会開催状況

日時		主な内容
第3回	令和元年8月30日(金) 19:00~20:20	・公共交通不便地域対策検討のこれまでの取り組み、課題を踏まえた今後の対応方針について
第4回	平成元年12月6日(金) 19:00~21:00	・交通管理者との協議について ・新たな公共交通不便地域対策の方向性について

### 主なご意見等

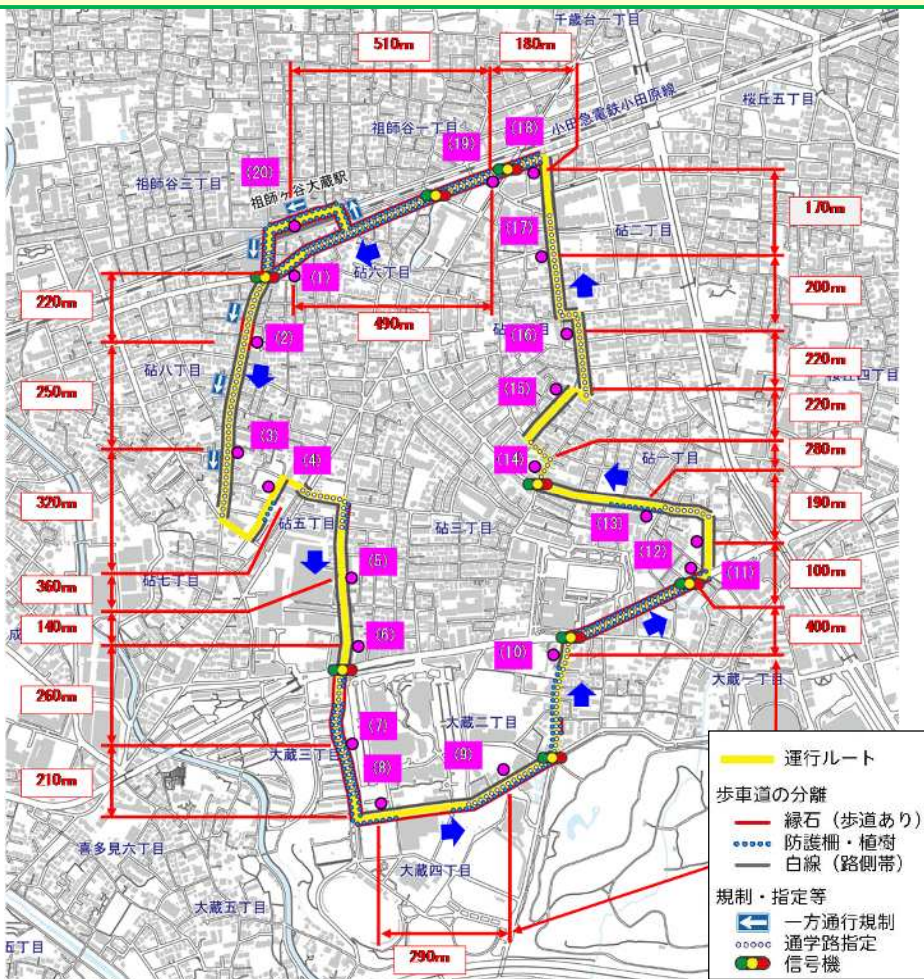
- ✓ 持続性のあるコミュニティ交通を目指すにあたっては、運行サービス(費用)・需要・交通安全のバランスを取る必要がある。
- ✓ 時間によってルートが変わると、利用者は分かりにくい。時間によるルート変更は行わず、昨年まで検討してきたルートをベースに考えたい。
- ✓ 運行時間を変えることにより、収支がどうなるか、サポーターがつくかどうか等心配な点はあるため、運行時間帯の変更を示した上で、もう一度アンケートを取り、収支予測をした方が良いのではないか。
- ✓ 駅前にコミュニティ交通の乗り場を設置するならば、関係機関との協議と合わせ、目立たせるための工夫が必要。
- ✓ 総合支所に停車する北側のせたがやくるりんと比べると、こちらは拠点となるものがない。そうした状況等も踏まえ、安易に赤字を出さないために、収支改善に向けた更なる検討が必要。

# 運行概要

参照  
 令和2年2月7日  
 令和元年度第1回地域公共交通会議資料

## 協議会でのご意見を踏まえた方針

通学路の安全対策の方向性 下校時間帯を運行時間から外す  
 運行欠損額を抑えるための方向性 運行日数を週6日から週5日に変更



運行時間帯	8時30分～18時 14時30分～16時は運休
ルート延長	4.9 km (駅北側ルート)
運行便数	13便/日 (約36分間隔)
運行形態	片回り循環 (反時計回り)

# 勉強会の開催

- 令和元年12月17日に、「公共交通不便地域対策に向けた勉強会」を開催し、これまでの検討の振り返りや課題、対応方針、新たな公共交通不便地域対策の方向性の説明や意見交換等を実施。

## 令和元年度【第7回】

- これまでの検討内容等の振り返り
- 運行ルート(案)の課題及び対応方針
- 新たな公共交通不便地域対策の方向性



## 主なご意見等

- ✓ 外出しやすい時間(14時30分~16時)にバスがないと不便である。
- ✓ 実証運行や本格運行への移行基準を少し下げる代わりに、企業や商店街からの協力による運賃外収入を得ることも考えられると良いのでは。
- ✓ 大蔵第二運動場や温水プールなどを利用しているが、コミュニティ交通が運行したら、たくさんの方が運動できるようになり、多くのお年寄りが健康になると思う。

# 関係機関との協議(交通管理者との実査)

## 交通管理者実査

協議先	日程	主な内容
警視庁 及び 成城警察	令和元年11月13日(火)	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 走行シミュレーション</li><li>・ バス停候補地の現場確認</li></ul>

## 資料 3

# 公共交通不便地域対策の検討

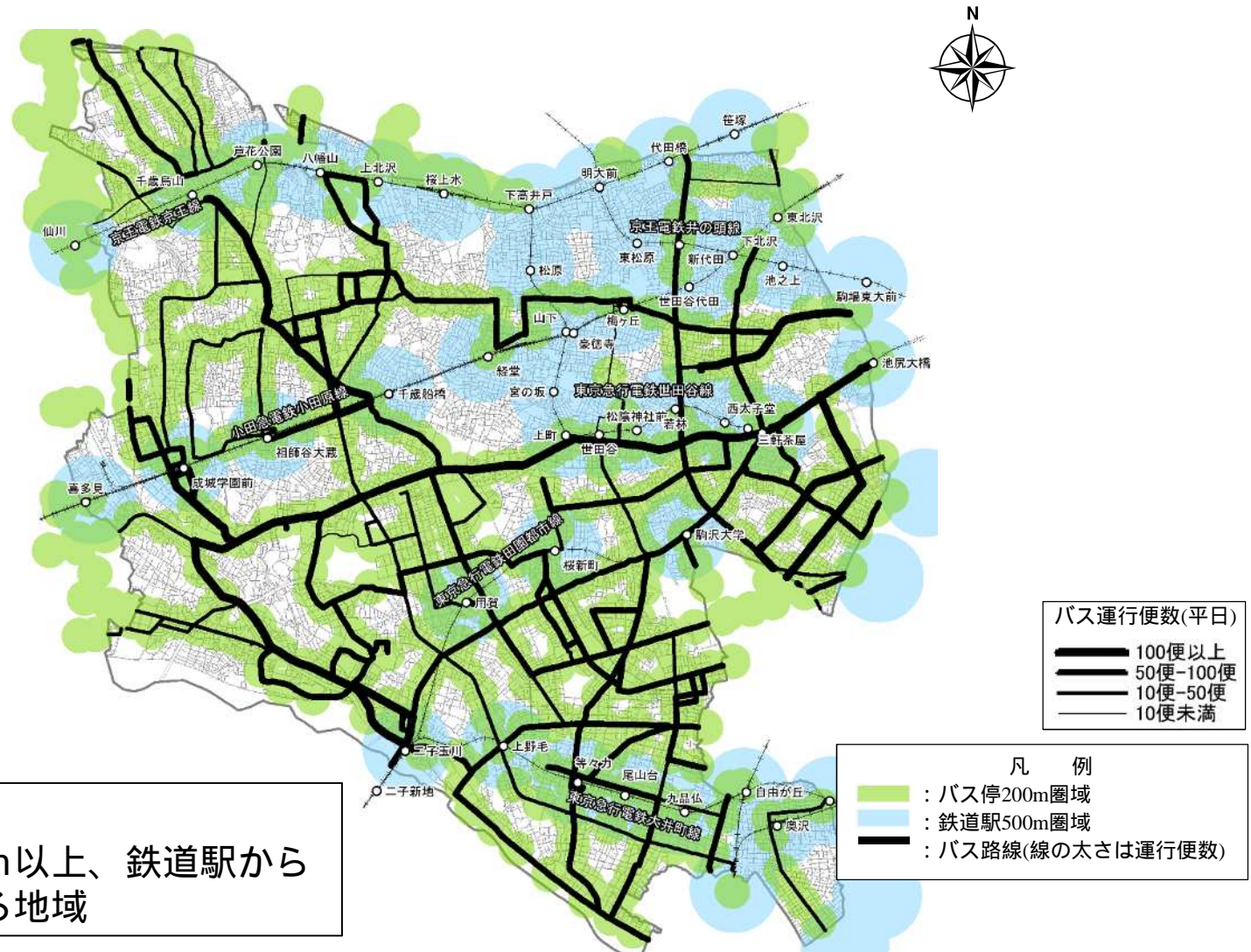
# 1.これまでの検討経過



# 公共交通不便地域の状況

- ・世田谷区の公共交通不便地域面積は区全体の19.7%

## 【世田谷区の公共交通不便地域】



# 現状と区の方針

## 区内の現状のまとめ

- 今後10年間は総人口は増えつづけ、高齢者人口も増加する。
- 都市基盤（道路）整備率は50.1%と低く、幅員6m未満の道路延長率が60.4%となっている。
- 地方と比較すると公共交通は比較的充実しているが、道路整備が進んでいない地域でのバス路線密度は低い。
- 公共交通不便地域は、区内全域に点在しており、特に西側に多く広がっている。

注) 都市基盤整備率の出典：平成31年4月世田谷区道路整備白書

注) 区内の6m未満の道路延長率の出典：平成31年4月世田谷区道路整備白書

## 取組みの方向性 (平成29年3月中間まとめ)

高齢社会における日常生活上の移動利便性の向上と、地域社会と関わりを持ち多様に活動できる環境づくりの支援

地域住民などが協働して地域の課題を解決し、公共的なサービスを運営していくという新たな住民自治のしくみづくりの推進

現状や取組みの方向性を踏まえた検討

ワゴン車などを活用した新たな移動手段の検討  
住民主体で取組むための制度設計の検討

平成29年度より砧地区を  
モデル地区に選定

地域の方々と協働し、モデル地区でのニーズ調査やワゴン車  
などを活用した新たな移動手段の導入検討

運行ルートを選定  
地元協議会の立ち上げ  
安定的な運行収支の確立  
運行ルート上の通学路の安全対策 などについて検討

## 2. 新たな公共交通不便地域対策の方向性

## 背景

区では、交通まちづくり基本計画に基づき、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。

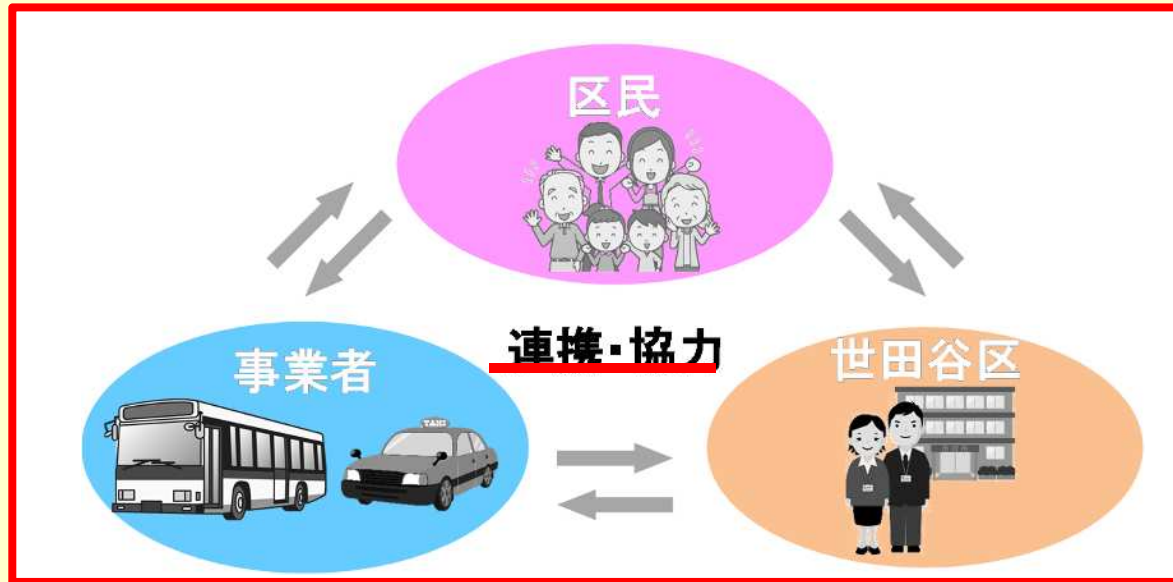
公共交通不便地域には、既存のコミュニティバス路線で活用されている小型バス車両すら導入困難な狭あい道路があり、こうした道路の多い地域では、導入可能な車両の定員等の関係で採算が取れず、バス会社等による事業参入が困難な状況がある。

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。

## 対象

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の方

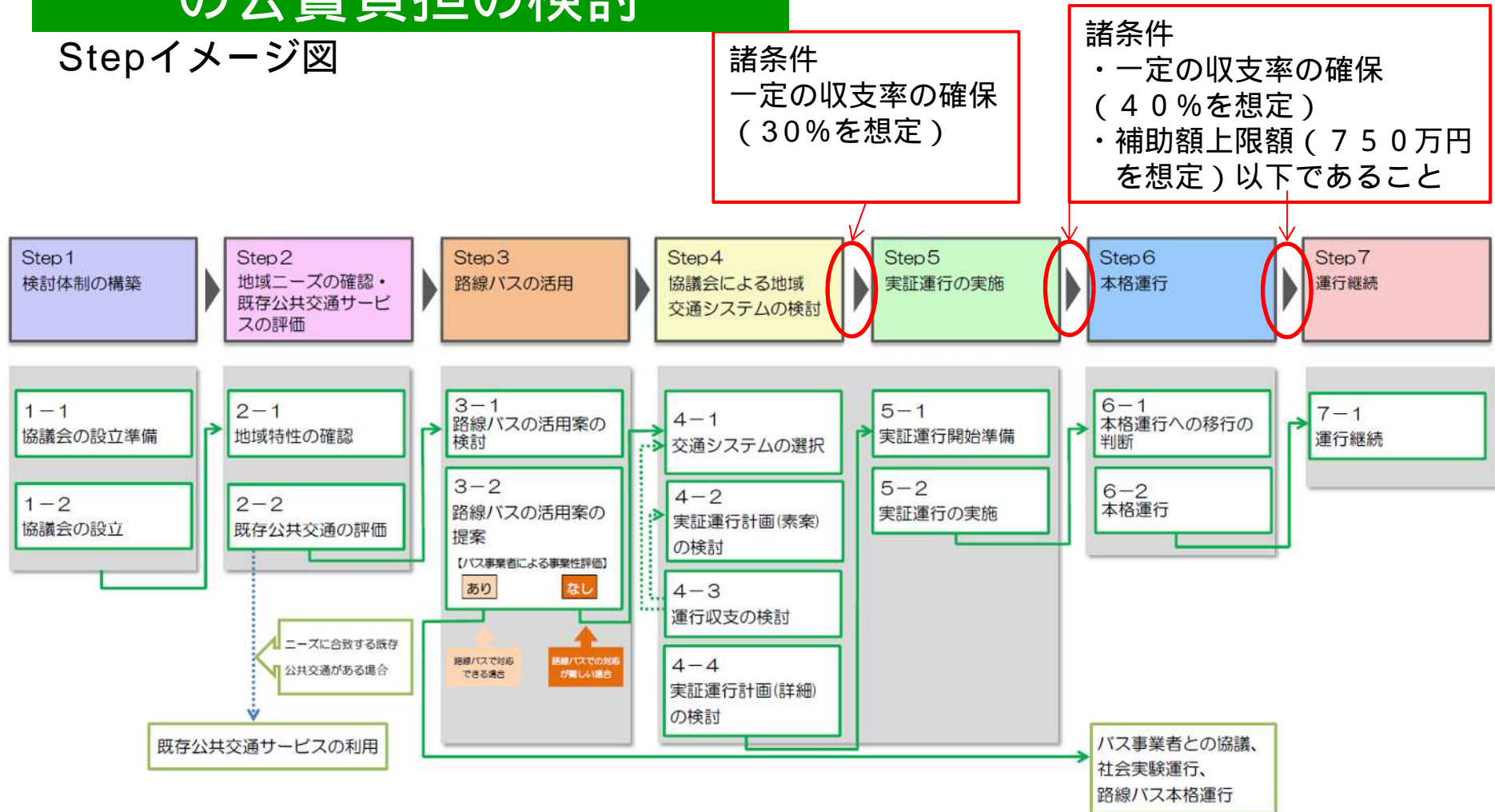
## 取組みの体制



- 地域の問題を最もよく知る地域住民の方が公共交通の検討に主体的に取り組むことで、地域の移動ニーズに即したコミュニティ交通を作ることができる。
- 自分たちが作ったコミュニティ交通の積極的な利用や利用促進活動等を行い、守り育てあげていくことが、地域の活性化にも繋がっていく。

# 一定の条件を附したうえで の公費負担の検討

## Stepイメージ図



新たなコミュニティ交通の検討については、上図のステップイメージを想定。実証運行期間中の撤退要件や撤退要件厳守のための仕組みを検討していく。

# 重点検討地域

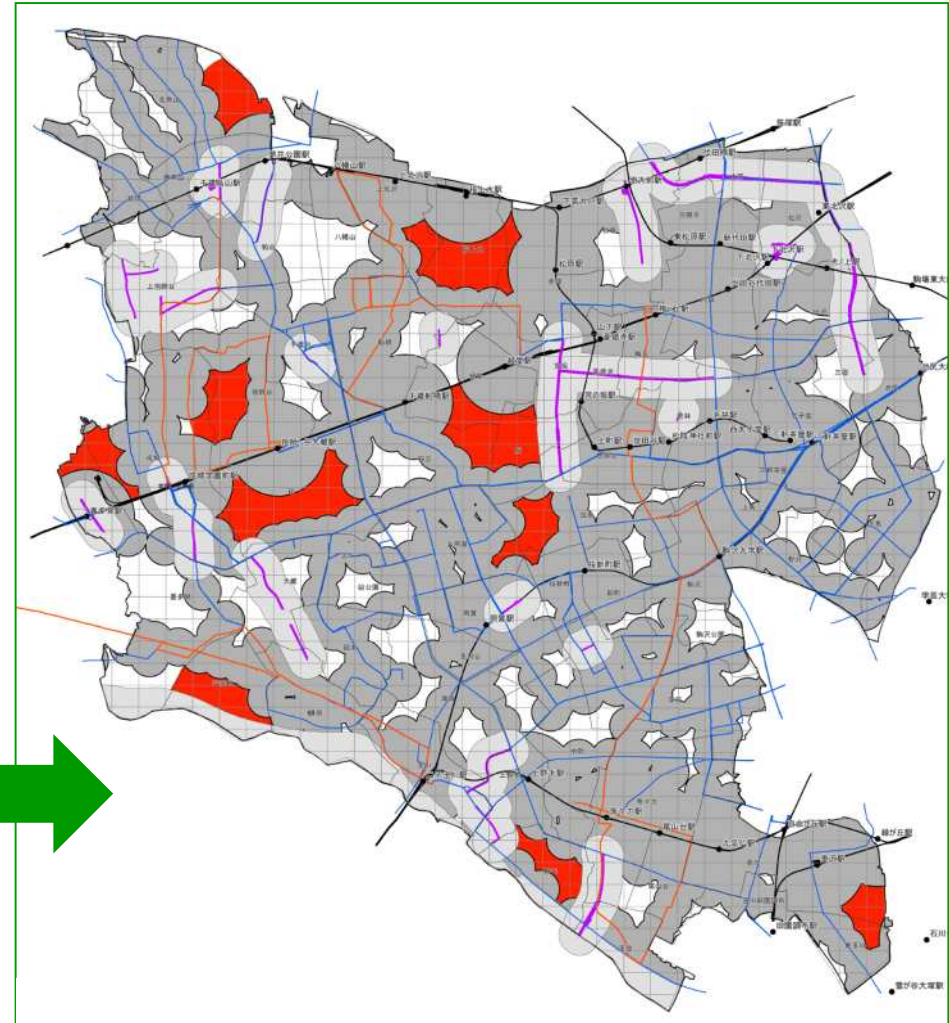
## 概要

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、公共交通不便地域から重点検討地域（10地区）を設定し、公費負担を含む新たな公共交通不便地域対策を検討する。

## 効果

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を確保できる。

重点検討地域の設定にあたっての  
 評価指標  
 後期高齢者人口  
 地理的条件  
 施設圏域

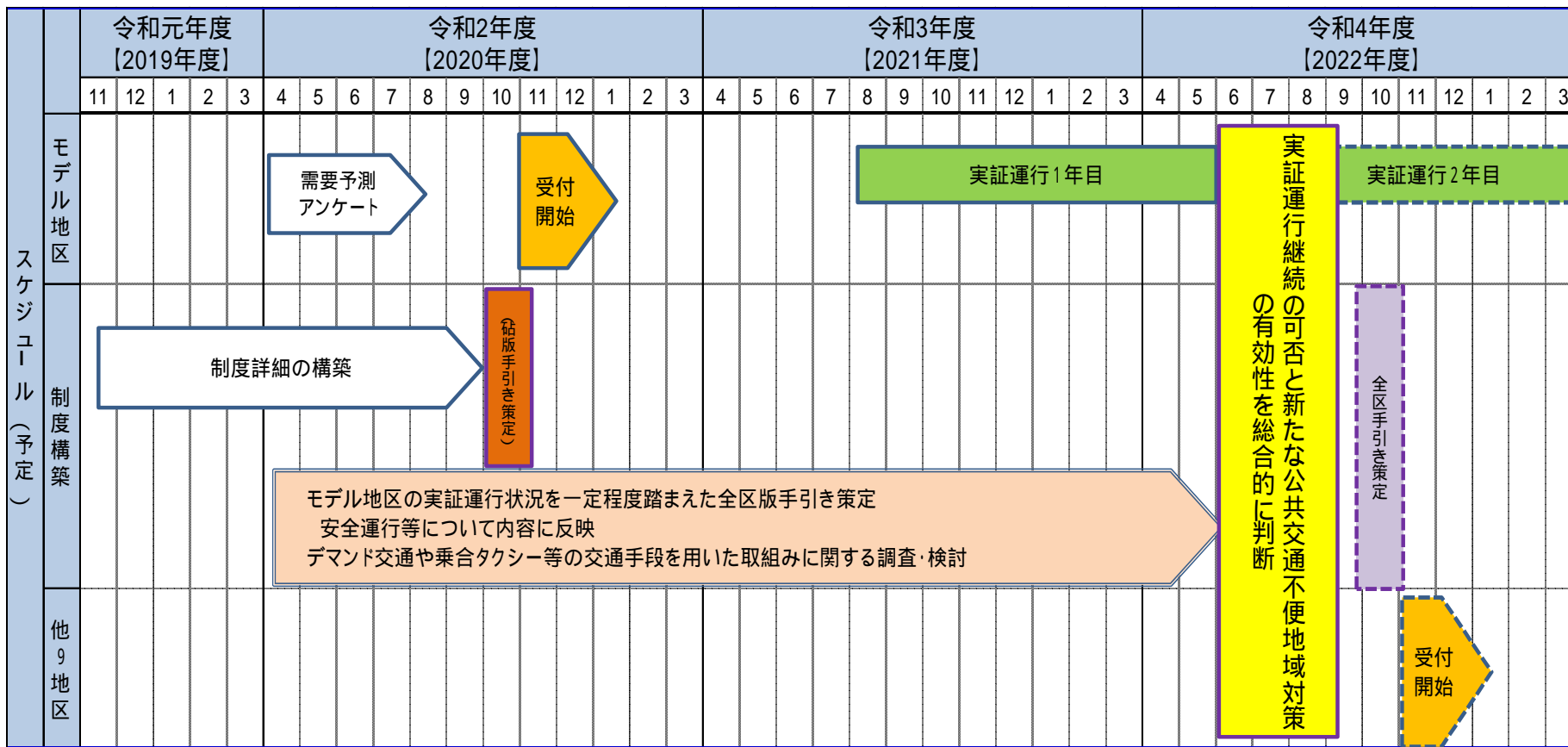




### 3.公共交通不便地域対策の 今後の進め方について

# 公共交通不便地域対策の今後の進め方について

「新たな公共交通不便地域対策の導入」として、定時定路線型を原則としたコミュニティ交通の導入検討については、実証運行に向けて検討が進んでいる砧モデル地区の取り組み状況や、定時定路線型以外の交通手段の分析・検討等を踏まえたうえで、総合的に判断をしていく。



## 平成30年度第2回世田谷区地域公共交通会議 議事概要

日 時：平成31年3月18日 午後14時00分から15時30分

場 所：世田谷区役所 第三庁舎3階 ブライトホール

道路・交通政策部交通政策課

会議の名称	平成30年度第2回世田谷区地域公共交通会議		
開催日時	平成31年3月18日(月)午後14時00分～午後15時30分		
開催場所	世田谷区役所 第三庁舎3階 ブライトホール		
出席者	(敬称略)		
	所 属	氏 名	備考
	世田谷区道路・交通政策部長	小山 英俊	会長
	世田谷区道路・交通政策部交通政策課長	堂下 明宏	
	世田谷区高齢福祉部長	瓜生 律子	
	東京都交通局自動車部計画課長	和田 明	
	京王バス東株式会社 運輸営業部乗合事業担当	羽田 章	代理
	小田急バス株式会社運輸計画部課長	古谷 弘文	
	東急バス株式会社運輸事業部運輸計画部計画課長	原山 大輔	
	関東バス株式会社運輸部副部長	鈴木 章介	
	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	依田 修	
	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部業務部長	小池 毅	
	世田谷区町会総連合会会長	山野井 崇二	
	世田谷区商店街連合会副会長	本杉 香	
	市民(公募)	内田 すみ江	
	市民(公募)	斎藤 恒一郎	
	国土交通省関東運輸局東京運輸支局	石川 龍太	代理
	東京都交通運輸産業労働組合協議会バス部会事務長	大関 巧	欠席
	東京都交通運輸産業労働組合協議会ハイタク部会事務長	久我 恒夫	
	国土交通省関東地方整備局東京国道事務所管理第一課長	山本 裕一	
	東京都建設局第二建設事務所管理課長	高橋 伸子	欠席
	世田谷区土木部長	五十嵐 慎一	
	警視庁交通部交通規制課	堀井 智典	代理
	警視庁世田谷警察署交通課長	石原 勤	欠席
	警視庁北沢警察署	中原 大志	代理
	警視庁玉川警察署	内田 健一	代理
	警視庁成城警察署	錦織 隆	代理
	日本大学理工学部交通システム工学科助教	稲垣 具志	

事務局	道路・交通政策部交通政策課長 堂下明宏 交通企画担当係長 丸山寛樹 担当職員 青木卓也 森千佳 株式会社セントラルコンサルタント 2名
会議の公開 非公開 一部非公開の別	公開
傍聴人の数	5名
会議次第 内容	1.開会 2.あいさつ 3.報告事項 公共交通不便地域対策(モデル地区)の取組みについて 4.その他 5.閉会

次第1【開会】

次第2【あいさつ】

会長よりあいさつ。

次第3【公共交通不便地域対策(モデル地区)の取組みについて】

資料2「公共交通不便地域対策(モデル地区)の取組みについて」を用いて事務局より説明。

**【質疑応答】**

委員 モデル地区の運行計画について、砧まちづくりセンターを発着起点とすることはできないか。乗務員が休憩する場所として良いと思うが、どうか。

事務局 定時制を確保する上で、時間調整等を行うことができる発着場は非常に重要である。公共施設である砧まちづくりセンターをうまく活用できると良いのだが、前面道路や駐車場が狭く、駐車する際にバックせずに転回できるかどうかわからない。今後、専門家等と調整は行うが、所管としては難しいと考えている。現時点では祖師ヶ谷大蔵駅のロータリーを発着場に考えているが、いただいたご意見については、現実的に可能かどうか検討させていただく。

委員 資料2について、P27の需要予測アンケートに掲載されている運行ルートと、P23の勉強会での意見を集約した運行ルートは若干異なっているようだが、この間の検討経過を教えて欲しい。

事務局 P23の運行ルートは、道路幅員等を考慮せず、勉強会参加者からの人気が高かったルートを組み合わせたものである。P23のルートの西側では、車両制限令に抵触する区間が317mあるが、P27のルート案のように、商店街を通るルートであれば抵触区間を避けることができる。このように、道路幅員等を考慮して変更を加えている。また、運行間隔が長くとも関東中央病院を経由するルートの方が良いか、運行間隔が短く、買い物を目的として商店街を経由するルートのどちらが良いかを確認するため、2つのルートでアンケートを取った。以上の理由からP23のルートとは若干異なる2つのルートでアンケートを取っている。

委員 この地域の公共交通が何のために運行されるのかを、どれだけ議論できたのかを教えてください。この取組みは世田谷区のモデルとなるものなので、今後、評価を行う際に、運行目的に沿った評価ができると良いと思う。例えば、今まで自転車等で外出されていた方が、このモビリティを利用することで楽に移動できるようになることが目的なのか、それとも高齢で長く歩くことが難しかった方が、このモビリティを利用することで外出できるようになり、健康増進につながるということまで目的として考えているのか。この他にも子育て中の方が、このモビリティを利用することでベビーカーで買い物がしやすくなるということも含めるのか。地域のどのような方を対象とし、対象とする方々の生活の質がどのように高まることを目的としてこれまで議論を重ねてきているのか、このようなことがとても重要であると思う。その中で、この地域の特にどういった方に向けた移動を考えていきたいというのが明確になると、評価する際も、高齢者の外出支援を主な目的として運行を開始したが、若者には利用されていても、ターゲットである高齢者には利用されていない、という状況になったとき、将来的に運行の見直しという話につながっていくと思う。今回、道路幅員など物理的な制約や需要予測アンケートによる調査・分析結果は理解できたが、前述の質的な評価方法や運行目的について、どれだけ議論されてきたのかを教えてください。

事務局 世田谷区では、これまでバス事業者様からの多大なご協力により、南北交通の補完等を目的としてコミュニティバスを運行してきたが、これからは従来のやり方では不便地域対策を進められないというところが、今回のモデル地区での取組みを始めたきっかけである。

世田谷区は、一般的な感覚では地方に比べると交通に不便ではないと思われるが、実態としては、住民からは不便という声をお聞きする。その中で、不便地域対策の目的を2点にまとめている。

1点目は高齢社会における日常生活上の移動利便性の向上と、地域社会とかかわりを持ち、多様に活用できる環境づくりの支援である。通勤・通学や自転車等で外出できる方を対象とせず、免許の返納等により移動が難しくなった高齢者や、自宅近くを通るバスがあれば免許を返納すると考えていらっしゃる高齢者に利用していただくこと、また、新たな外出を生むこと、そういったことを主眼としていきたい。

2点目として、地域住民と協働して地域の課題を解決し、公共的なサービスを運営していくという、新たな住民自治の仕組みづくりの推進である。現在モデル地区では、町会・自治会・商店街の方々により、主体的に地域交通を検討していただく協議会を作っている。これは意見を言い合うだけではなく、あくまでも運行計画を決定していく場として作っていただいた。地域の困り事は地域で解決していく、そういった新たな考え方の公共交通対策というものを世田谷区では考えていきたい。

委員 2点目はよくわかったが、1点目について、資料2のP25から始まる需要予測アンケートでは、全年齢層を含めた需要予測となっている。運行間隔が40分に1便では利用意向が3%まで落ちてしまうことを考えると、対象を高齢者に絞っても、運行間隔が30分以内でないと利用されないのだと予想される。ご説明のようにターゲットを絞って考えているということであれば、その絞られたターゲットがどのような意向を示しているのかを考えていくと、より運行形態等を議論しやすくなるのではないかと思う。また、通勤・通学での利用時間帯と高齢者の外出したい時間帯は結構ずれてきたりするので、協議会等で運行計画について検討する際に、そういった細やかな情報を提供できると良いのではないかと思う。

会長 今後進めていく上で、何を目的に、どの層をターゲットとしていくのかを絞らなくてはなかなか成り立たないというのは我々も感じている部分である。それに対して大きな御示唆をいただいたこと、感謝申し上げます。

委員 世田谷区では、昨年12月に、路線バスではないが、小学生と路線バスの事故が起きている。砧モデル地区の運行ルート(案)では、通学路に指定されている区間も通行する。バスが導入されると、他の交通を呼び込み交通量が増える傾向もある。運行ルート、停留所、交通安全対策等について、交通管理者も共に考えていきたいと思う。

会長 運行ルート上の安全対策を考えていくにあたり、引き続きご協力をお願いします。

委員 公共交通を考えるにあたり、環境の問題は非常に大きい。コミュニティバスに電気自動車や燃料電池車等の環境に配慮した車両を使えば、今まで自家用車に乗っていた方も、環境に配慮した車両のバスであるなら利用しよう、という意識につながるのではないか。場合によっては、コミュニティバスの運行に合わせ、世田谷区全体で燃料電池の供給ステーションを何カ所か設けたり、あるいはEV電源が充電できる箇所のマップを作成したり、環境に対する他の案件と一緒に進めることで、環境に対する区民の意識が高まり、高齢者以外の方も、コミュニティバスに乗ろうという雰囲気醸成されると思う。運賃収入等で賄おうとすると補助金頼りになってしまうと思うので、そういった考えが世田谷区民に浸透するような取組みも合わせて行っていただきたいと思う。

事務局 現在は公共交通不便地域対策として、通院や買い物を目的として進めているが、収支を見ても厳しい面があるため、別の視点で取組みを盛り上げることは、区としても必要だと思っている。アイデアの1つとして今後検討させていただきたい。



#### 次第4【その他】

資料3「公共交通の利便性向上に向けた取組みについて」を用いて事務局より説明。

##### 【質疑応答】

委員 資料3のP4に掲載されている区内のコミュニティバスは、全てバス事業者により運行されており、シルバーパスが使用できる路線であるが、現在検討している砧モデル地区ではシルバーパスが使えない。砧モデル地区では横浜市や川崎市の実施例を参考に、地元住民を中心に取組みを進めているが、サポーター制度を紹介されても、どのようにサポーターを探すのか等、詳細がわからない。横浜市や川崎市は、どのように進めているのか。また、今回のコミュニティ交通は、高齢者を対象にしているということだが、高齢者は時間はあるがお金はない。先ほど委員の方からご意見があったような、環境等に貢献できるものであれば、シルバーパスを使えなくても利用しようと思える。このように環境以外にも社会貢献できるのであれば、お金を出すことへの説得力があるのだが、今の形で、サポーター等を募って、継続して運行できるのか。

事務局 先ほど、次第3で運賃収入の予測についてご説明させていただきました。これはシルバーパスを使用しないことを想定しての運賃収入である。運賃収入が上がらないと、不足分についてどうするのかという議論になり、運行を開始しても続かないのだろうと思う。サポーターについての詳細は決まっていないが、企業と個人、どちらの方からもご協力いただくことをイメージしている。個人の方からはサポーターとしてお金を出してもらおうというより、回数券等でどんどんご乗車いただくことを考えている。地域の課題に対して地域住民が主体的に取り組む公共交通を謳っているので、協議会の方のみならず、地域の皆様にご参加いただき、また、盛り上げていくためのアイデアをいただければと思う。社会貢献についてのお話もあったが、地域の皆様が社会貢献として協力しても良いと思えるような考え方について、一緒に考えていただければと思っている。

会長 この場は単に決定機関というだけでなく、様々な調整の場であり、委員の皆様のご意見をお聞きするような会議体であってほしいと思う。今後どうしていくか等、色々と考えていかなければならないと思っている。

委員 運行間隔が約30分に1便程度であること、また、シルバーパスが使用できないことを考えると、高齢者の方にとっては利用価値が半減してしまうのではないかと思う。

委員 過去に、千歳烏山の駅前通り商店街が自力でコミュニティバスを回し、商店街に人呼び込んだという成功例がある。商店街にコミュニティバスで人を運ぶことには興味がある。

委員 概念論で公共交通を良くしていこうとするのではなく、世田谷区はオリンピック会場になるので、この契機を捉え、経堂駅や用賀駅での相乗りタクシーの導入や、Wi-Fiが使えるように駅を整備する等の取り組みを進めてほしい。

事務局 区としては、既存のバス路線、既存のタクシー事業者に事業を行っていただくことが、区民の皆様にとって利便性向上につながると思っている。ご意見を受けて、今度どうするかについては検討させていただく。また、オリンピックにおける交通のマネジメントについては、オリンピック組織委員会や東京都、区で情報共有し対策に取り組んでいきたいと思う。

委員 資料3について、もう少し基本的な情報をいただくと、より具体的な議論ができるのではないかと思う。先ほど事務局からも話があったが、他自治体のコミュニティバスは赤字で運行していることが多く、自治体からの補助金が入っているため、シルバーパスを使うことが出来ない。世田谷区のコミュニティバスは補助金を入れていないため、これまで導入してきたコミュニティバスは、シルバーパスを利用できている。事務局ではコミュニティバスの位置付けについて明確になっているのだと思うが、この場にいる委員がそれを理解しているのかというと、難しいと思う。区民から交通に関する要望を受けているというお話をいただいても、恐らくバス事業者としても利益が出ないことは実施出来ないと思う。公共交通に関する政策の位置付けや区の考え方について情報をいただくと議論がしやすくなる。次回開催の際は、このような基本的な情報をいただくとありがたい。

事務局 世田谷区のコミュニティバスは、新規路線としてバスの導入が難しい地域において、区が多少の道路整備等や、地域住民の方との交渉等を行い、区が導入に関わったバスについて、コミュニティバスと呼んでいる。今後、こういった情報をお出しできるかは、調整をさせていただければと思う。

「閉会」