

【区民意見募集結果・素案からの変更点について】

令和6年度第3回世田谷区地域公共交通活性化協議会

目次

- 1 区民意見募集について【概要】
- 2 区民意見募集について【主な意見の概要と区の考え方】
- 3 素案からの変更点について

1. 区民意見募集について【概要】

(1) 意見募集期間

令和6年9月15日(日曜日)から10月8日(火曜日)まで

(2) 意見提出人数

7人(ハガキ・手紙2人、ホームページ4人、FAX1人)

(3) 意見件数

32件

【内訳】

項目	件数
1. 公共交通計画について	3件
2. 路線バスの確保・維持・拡充について	7件
3. 公共交通不便地域対策について	4件
4. 自転車交通について	2件
5. 福祉交通について	5件
6. 鉄道交通について	2件
7. 交通安全について	3件
8. その他	6件
合計	32件

(4) 今後のスケジュール(予定)

令和7年3月1日 募集結果公表

2. 区民意見募集について【主な意見の概要と区の考え方】

項目	意見概要	区の考え方
1. 地域公共交通計画について	日常の移動に困難を抱えている方を支援できるような計画を策定してほしい。市民参加を前提に、複数関係者が具体的な課題を検討できる体制が必要。	本計画では、既存の鉄道・路線バス等の公共交通機関をはじめ、地域における多様な輸送資源も含めた地域公共交通のあるべき姿を描くマスタープランとして策定しています。策定に当たっては、区民、学識経験者等が委員となる世田谷区地域公共交通活性化協議会において議論を行うとともに、区民の移動や公共交通に係る意向等を把握するため区民アンケートを実施して進めてきました。 公共交通機関の利用が困難な方については、世田谷区障害施策推進計画において、福祉タクシー利用券の補助や福祉輸送を行う事業者の支援、介護タクシーの配車や福祉輸送サービスの相談を行う事業者への支援などを施策の取組として位置付けております。 また、引き続き必要に応じて、福祉交通に関する課題についても、関係所管とも連携して検討していきます。
1. 地域公共交通計画について	以下の目標を追加してほしい。 ・誰もが自由におでかけするための地域公共交通 ・市民参加で創る地域公共交通	基本方針に「誰もが安全・安心・快適に移動できる世田谷～区民・行政・事業者で支える持続可能な世田谷区の地域公共交通～」を掲げており、包括しています。
2. 路線バスの確保・維持・拡充について	桜上水駅と千歳船橋駅を水道道路経由で運行するバスを走らせてはどうか。	新たな路線バスの導入は、交通需要の減少と担い手不足が深刻化しており、大変厳しい状況である一方、南北方向の交通ネットワークが課題であることから、区では引き続き、交通ネットワークの充実に向けて取り組んでいきます。

2. 区民意見募集について【主な意見の概要と区の考え方】

分類	意見概要	区の考え方
2. 路線バスの確保・維持・拡充について	鉄道と重複する路線バスは廃止・縮小し、路線バスしか手段がない地域の本数を拡充してほしい。	鉄道と近接するバス路線に限らず、需要が少ないバス路線については、需要に応じた減便など縮小傾向にあります。最適な交通ネットワークのあり方について、検討していきます。
2. 路線バスの確保・維持・拡充について	オンデマンドバス以外の定時定路線型の路線バスの維持・拡大も希望する。	それぞれの交通の特性を踏まえ、地域のニーズにあった、公共交通ネットワークの確保・維持・拡充に取り組んでいきます。
3. 公共交通不便地域について	砧南部(喜多見1～7丁目)で小型バスを走らせてほしい。	新たな路線バスの導入については、車体の大きさに関わらず、交通需要の減少と交通の担い手不足が深刻化しているため、大変厳しい状況となっています。日常の移動手段の確保は重要であるため、区では引き続き公共交通ネットワークの確保・維持・拡充に取り組んでいきます。
3. 公共交通不便地域について	公共交通の検討に区民が参画できる枠組みの構築を検討してほしい。	基本方針に「誰もが安全・安心・快適に移動できる世田谷～区民・行政・事業者で支える持続可能な世田谷区の地域公共交通～」を掲げており、区民参画も含まれています。重点検討地域にコミュニティ交通を導入・検討する際は、区民、交通事業者、区が協働、連携しながら新たな交通サービスの導入の検討していきます。

2. 区民意見募集について【主な意見の概要と区の考え方】

	意見概要	区の考え方
4. 自転車交通について	シェアサイクルの拡充、自転車走行帯を整備してほしい。	「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」に基づき取り組んでいきます。
5. 福祉交通について	各鉄道事業者の駅から乗り換えなしで区内の主要な病院や支所に行けるバスの運行を考えてほしい。移動困難者は公共交通不便地域だけでなく区内全域に居住しているため、福祉部局と協力して区内の移動困難者の実態を把握する調査を行うべき。また、移動困難者のためのラストワンマイルについても記載するべき。	公共交通機関の利用が困難な方については、世田谷区障害施策推進計画において、福祉タクシー利用券の補助や福祉輸送を行う事業者の支援、介護タクシーの配車や福祉輸送サービスの相談を行う事業者への支援などを施策の取組として位置付けております。 必要に応じて、病院の送迎車両、スクールバス、福祉有償運送などの地域における多様な交通資源の活用についても、関係所管と連携して検討していきます。
5. 福祉交通について	駅や区の公共施設へ福祉車両でアクセスした時の「乗降場所」の確保をしてほしい。	区では、ユニバーサルデザイン推進条例及び同施行規則を定め、ユニバーサルデザインのまちづくりを推進しており、不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物や公共交通施設を新設する場合などは、車椅子使用者駐車場施設を1以上設けることを遵守基準としています。引き続き、関係所管と連携して、福祉車両の利便性向上に努めていきます。

2. 区民意見募集について【主な意見の概要と区の考え方】

	意見概要	区の考え方
6. 鉄道交通について	南北の鉄道がほしい。 エイトライナーに期待している。	エイトライナーの早期実現に向けて、都や関係区と連携して取り組んでいきます。
7. 交通安全について	歩行者が安全、安心、快適に移動できる歩道を確立してほしい。 自転車の歩道走行は危険。	警察等と連携しながら、自転車の走行ルールの普及啓発に努めていきます。
7. 交通安全について	路線バスに優先権を。バスの発進の際、自転車が一時停止せずに追い越すなど、迷惑行為が目にする。	路線バスの発進を妨害した場合は、道路交通法の「乗合自動車発進妨害」に該当し、交通違反となります。警察と連携し、自転車の走行ルールの普及啓発に努めていきます。
8. その他	保育園選考時に、公共交通機関の現業部門に従事している人を優遇してほしい。	保育園への入園選考は、区で定めた「選考指数」に基づき行っております。いただいたご意見は、今後の施策運営に当たり、参考とさせていただきます。
8. その他	歩いて楽しいまち、車いすで移動できるまち、自転車が安全に走れるまち、CO2を排出しないまちなどを強調してほしい。ミニ路面電車の可能性を検討してほしい。	基本方針である「誰もが安全・安心・快適に移動できる世田谷～区民・行政・事業者で支える持続可能な世田谷区の地域公共交通～」には、歩いて楽しい、車いすで移動できる、環境への配慮といった視点を含んでいます。新たな公共交通の導入についても、必要に応じて検討していきます。

3. 素案からの変更点について

【変更理由】

下北沢駅(小田急小田原線・京王井の頭線)、二子玉川駅(東急田園都市線・東急大井町線)を路線別から駅ごとのカウントに変更した為。

<素案時>

区では、平成 11 年(1999 年)より鉄道駅における車いす対応エレベーター等整備を補助する制度を設けていましたが、東京都が平成 26 年度(2014 年度)よりホームドア等整備に関する補助を本格実施したことを受け、区でもホームドア等整備を促進するため、平成 28 年(2016 年)4 月より、前述の制度にホームドア等整備補助を一体化させた新たな制度を開始しています。

現在、区内の東急世田谷線を除く全ての駅(31 駅)のうち、ホームドア整備済みの駅は 17 駅となっています。

表 2 区内の鉄道駅ホームドア整備状況(令和 5 年(2023 年)3 月現在)

路線名	駅名
小田急小田原線	・東北沢駅
	・下北沢駅
	・世田谷代田駅
	・梅ヶ丘駅
東急田園都市線	・池尻大橋駅
	・三軒茶屋駅
	・駒沢大学駅
	・桜新町駅
	・用賀駅
	・二子玉川駅
東急大井町線	・九品仏駅
	・尾山台駅
	・等々力駅
	・上野毛駅
	・二子玉川駅
東急目黒線	・奥沢駅
京王線	—
京王井の頭線	・下北沢駅

出典)世田谷区移動等円滑化促進方針(世田谷区、令和 5 年(2023 年)6 月)を基に作成

<変更後> 案ページ 30

区では、平成 11 年(1999 年)より鉄道駅における車いす対応エレベーター等整備を補助する制度を設けていましたが、東京都が平成 26 年度(2014 年度)よりホームドア等整備に関する補助を本格実施したことを受け、区でもホームドア等整備を促進するため、平成 28 年(2016 年)4 月より、前述の制度にホームドア等整備補助を一体化させた新たな制度を開始しています。

現在、区内の東急世田谷線を除く全ての駅(31 駅)のうち、ホームドア整備済みの駅は 15 駅となっています。

表 2 区内の鉄道駅ホームドア整備状況(令和 5 年(2023 年)3 月現在)

路線名	駅名
小田急小田原線	・東北沢駅
	・下北沢駅
	・世田谷代田駅
	・梅ヶ丘駅
東急田園都市線	・池尻大橋駅
	・三軒茶屋駅
	・駒沢大学駅
	・桜新町駅
	・用賀駅
	・二子玉川駅
東急大井町線	・九品仏駅
	・尾山台駅
	・等々力駅
	・上野毛駅
	・二子玉川駅
東急目黒線	・奥沢駅
京王線	—
京王井の頭線	・下北沢駅

出典)世田谷区移動等円滑化促進方針(世田谷区、令和 5 年(2023 年)6 月)を基に作成

3. 素案からの変更点について

【変更理由】

前ページ(案ページ番号30)の変更に伴い変更。

<素案時>

5. 計画の推進

5.1 計画の達成状況の評価

本計画において定めた目標に基づき、評価指標を設定のうえ、達成状況の調査、分析及び評価を毎年度行います。この内容は、世田谷区地域公共交通活性化協議会及び国土交通大臣に対して報告します。

目標1に関する評価指標「安全・安心な地域公共交通」

- ホームドア整備駅数
- 自転車通行空間整備延長

目標2に関する評価指標「持続可能な地域公共交通」

- 鉄道・バス利用者数
- 二酸化炭素排出量（運輸部門）

目標3に関する評価指標「快適な地域公共交通」

- 区内の交通手段（移動手段）に満足している区民の割合（目標2、3に関する施策も含む）
- サイクルポート設置箇所数（官民連携による民間シェアサイクル事業）

評価指標	単位	基準値	年度目標値					モニタリング
			令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	
目標1 安全・安心な地域公共交通								
ホームドア整備駅数	駅	17 (令和5年度)	17 (令和6年度)	20 (令和7年度)	21 (令和8年度)	22 (令和9年度)	22 (令和10年度)	区データ
自転車通行空間整備延長	km	56 (令和5年度)	63 (令和6年度)	68 (令和7年度)	73 (令和8年度)	78 (令和9年度)	83 (令和10年度)	区データ
目標2 持続可能な地域公共交通								
鉄道・バス利用者数	千人/日	2577 (令和4年度)	2729 (令和5年度)	2729 (令和6年度)	2729 (令和7年度)	2729 (令和8年度)	2729 (令和9年度)	世田谷区統計書
二酸化炭素排出量 (運輸部門)	1000t- CO2	405 (令和3年度)	379 (令和4年度)	353 (令和5年度)	328 (令和6年度)	302 (令和7年度)	277 (令和8年度)	オール東京62市町村共同事業「みどり東京・温暖化プロジェクト」
目標3 快適な地域公共交通								
区内の交通手段(移動手段)に満足している区民の割合	%	67 (令和5年度)	68 (令和6年度)	69 (令和7年度)	70 (令和8年度)	71 (令和9年度)	72 (令和10年度)	区データ
官民連携の民間事業者によるサイクルポート設置箇所数	カ所	188 (令和5年度)	198 (令和6年度)	208 (令和7年度)	218 (令和8年度)	228 (令和9年度)	238 (令和10年度)	民間事業者公表データ

<変更後> 案ページ101

第5章 計画の推進

1. 計画の達成状況の評価

本計画において定めた目標に基づき、評価指標を設定のうえ、達成状況の調査、分析及び評価を毎年度行います。この内容は、世田谷区地域公共交通活性化協議会及び国土交通大臣に対して報告します。

目標1に関する評価指標「安全・安心な地域公共交通」

- ホームドア整備駅数
- 自転車通行空間整備延長

目標2に関する評価指標「持続可能な地域公共交通」

- 鉄道・バス利用者数
- 二酸化炭素排出量（運輸部門）

目標3に関する評価指標「快適な地域公共交通」

- 区内の交通手段（移動手段）に満足している区民の割合（目標2、3に関する施策も含む）
- サイクルポート設置箇所数（官民連携による民間シェアサイクル事業）

評価指標	単位	基準値	年度目標値					モニタリング
			令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	
目標1 安全・安心な地域公共交通								
ホームドア整備駅数	駅	15 (令和5年度)	15 (令和6年度)	18 (令和7年度)	19 (令和8年度)	20 (令和9年度)	20 (令和10年度)	区データ
自転車通行空間整備延長	km	56 (令和5年度)	63 (令和6年度)	68 (令和7年度)	73 (令和8年度)	78 (令和9年度)	83 (令和10年度)	区データ
目標2 持続可能な地域公共交通								
鉄道・バス利用者数	千人/日	2577 (令和4年度)	2729 (令和5年度)	2729 (令和6年度)	2729 (令和7年度)	2729 (令和8年度)	2729 (令和9年度)	世田谷区統計書
二酸化炭素排出量 (運輸部門)	1000t- CO ₂	405 (令和3年度)	379 (令和4年度)	353 (令和5年度)	328 (令和6年度)	302 (令和7年度)	277 (令和8年度)	オール東京62市町村共同事業「みどり東京・温暖化プロジェクト」
目標3 快適な地域公共交通								
区内の交通手段(移動手段)に満足している区民の割合	%	67 (令和5年度)	68 (令和6年度)	69 (令和7年度)	70 (令和8年度)	71 (令和9年度)	72 (令和10年度)	区データ
官民連携の民間事業者によるサイクルポート設置箇所数	カ所	188 (令和5年度)	198 (令和6年度)	208 (令和7年度)	218 (令和8年度)	228 (令和9年度)	238 (令和10年度)	民間事業者公表データ

※（ ）内の年度は評価するデータの年度

3. 素案からの変更点について

【変更理由】

区民意見募集のアンケート意見を踏まえ、「交通ネットワークの最適化」の記載が必要であると考え、取組2-1-1に追記。

<素案時>

施策2-1 交通ネットワークの確保・維持・拡充

取組2-1-1 交通体系の確保・維持に向けた行政支援のあり方の検討					
実施主体 世田谷区、交通事業者					
全国で路線バスの減便、廃止が進んでおり、区内でも一部でその影響が出てきています。					
路線バスの利用者については、テレワーク等の定着により、コロナ禍前の水準までの回復は見込めず、これまでの一部の黒字路線における利益によって多くの赤字路線を維持していくというバス事業の仕組みが成り立たなくなっています。					
また、従来からの乗務員不足に加え、2024年4月から適用された労働時間等の改善基準に伴う2024年問題により、更に路線バスの確保・維持が非常に厳しい状況です。					
持続可能な地域公共交通を確保していくため、区は、交通事業者の意向を確認しながら、行政支援のあり方について検討し対策を進めていきます。					
スケジュール					
取組	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
	行政支援のあり方検討・実施				

Column	他自治体での行政支援	
・ 鎌ヶ谷市では、公共交通事業者等運行及び免許取得の支援が行われています。		
	(1) 運行支援	(2) 免許取得支援
対象事業者	①本市のコミュニティバスの路線を有するバス事業者 ②本市内に営業所を置くバス事業者 ③本市内に営業所を置くタクシー事業者または本市内に住所を置く個人タクシー事業者	①本市内にコミュニティバスの路線を有するバス事業者 ②本市内に営業所を置くタクシー事業者 (備考) 支援金の交付後も引き続き事業を継続する意思があることが条件
支援金の額	①コミュニティバス事業者 保有するきょう号の車両(予備の車両を除く。)の台数に10万8千円を乗じて得た額 ②バス事業者 保有する路線バスの車両(予備の車両及び高速バスの車両を除く。)の台数に10万8千円を乗じて得た額 ③タクシー事業者 令和5年(2023年)3月31日時点で一般乗用旅客自動車運送事業に使用する目的で車両登録している自動車の台数に6万円を乗じて得た額 (備考) 1事業者につき1回限り	①コミュニティバス事業者 従業員(内定者含む)の大型二種免許取得に要した教習費用等に2分の1を乗じて得た額 (備考) 支援金の限度額は従業員1人あたり30万円とし、1事業者につき3人まで ②タクシー事業者 従業員(内定者含む)の普通二種免許取得に要した教習費用等に2分の1を乗じて得た額 (備考) 支援金の限度額は従業員1人当たり10万円とし、1事業者につき5人まで

出典) 鎌ヶ谷市ホームページを基に作成

<変更後> 案ページ72

施策2-1 交通ネットワークの確保・維持・拡充

取組2-1-1 交通体系の確保・維持に向けた行政支援のあり方の検討					
実施主体 世田谷区、交通事業者					
全国で路線バスの減便、廃止が進んでおり、区内でも一部でその影響が出てきています。					
路線バスの利用者については、テレワーク等の定着により、コロナ禍前の水準までの回復は見込めず、これまでの一部の黒字路線における利益によって多くの赤字路線を維持していくというバス事業の仕組みが成り立たなくなっています。					
また、従来からの乗務員不足に加え、2024年4月から適用された労働時間等の改善基準に伴う2024年問題により、更に路線バスの確保・維持が非常に厳しい状況です。					
持続可能な地域公共交通を確保していくため、 交通ネットワークの最適化を目指し 、区は、交通事業者の意向を確認しながら、行政支援のあり方について検討し対策を進めていきます。					
スケジュール					
取組	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
	行政支援のあり方検討・実施				

Column	他自治体での行政支援	
	・ 鎌ヶ谷市では、公共交通事業者等運行及び免許取得の支援が行われています。	
	(1) 運行支援	(2) 免許取得支援
対象事業者	①本市のコミュニティバスの路線を有するバス事業者 ②本市内に営業所を置くバス事業者 ③本市内に営業所を置くタクシー事業者または本市内に住所を置く個人タクシー事業者	①本市内にコミュニティバスの路線を有するバス事業者 ②本市内に営業所を置くタクシー事業者 (備考) 支援金の交付後も引き続き事業を継続する意思があることが条件
支援金の額	①コミュニティバス事業者 保有するきょう号の車両(予備の車両を除く。)の台数に10万8千円を乗じて得た額 ②バス事業者 保有する路線バスの車両(予備の車両及び高速バスの車両を除く。)の台数に10万8千円を乗じて得た額 ③タクシー事業者 令和5年(2023年)3月31日時点で一般乗用旅客自動車運送事業に使用する目的で車両登録している自動車の台数に6万円を乗じて得た額 (備考) 1事業者につき1回限り	①コミュニティバス事業者 従業員(内定者含む)の大型二種免許取得に要した教習費用等に2分の1を乗じて得た額 (備考) 支援金の限度額は従業員1人あたり30万円とし、1事業者につき3人まで ②タクシー事業者 従業員(内定者含む)の普通二種免許取得に要した教習費用等に2分の1を乗じて得た額 (備考) 支援金の限度額は従業員1人当たり10万円とし、1事業者につき5人まで

出典) 鎌ヶ谷市ホームページを基に作成

3. 素案からの変更点について

【変更理由】

区民意見募集のアンケート意見を踏まえ、コミュニティ交通の導入交通手段が、他地域においてもオンデマンド輸送との誤解を受けやすいため、「交通事情や地域の特性を踏まえ」を取組2-4-1に追記。

<素案時>

施策2-4 公共交通不便地域対策の推進

取組2-4-1 地域の状況を踏まえたコミュニティ交通の導入・検討

実施主体 区民、世田谷区、交通事業者

公共交通不便地域での移動の足を確保するため、重点検討地域において持続可能なコミュニティ交通の導入について検討を進めます。

狭あい道路が多く路線バス・コミュニティバスの運行が困難な公共交通不便地域において、新たな輸送サービスを確保・維持していくためには、地域の課題や実情をよく知る地域の方々が主体となって、地域の移動手段を「守り」「育てる」意識が不可欠です。

そのため、コミュニティ交通を導入するためのガイドラインとなる手引き（案）を作成し、区民、交通事業者、区が協働、連携しながら新たな交通サービスの導入の検討を進めます。

■ 砧・大蔵地区における予約制乗合ワゴン（オンデマンド輸送）の実証運行

新たな公共交通不便地域対策の一環として、砧地区を「モデル地区」と定め、令和5年（2023年）5月1日より、デマンド型交通の実証運行を実施しています。

実証運行は3年間を目途として実施し、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、地域が主体となるコミュニティ交通の導入における公費負担・収支率の課題や、運行による効果等について検証を行うものです。



乗降地点			
1 大蔵駅前	2 大蔵駅前（バス停）	3 大蔵駅前（バス停）	4 大蔵駅前（バス停）
5 大蔵駅前（バス停）	6 大蔵駅前（バス停）	7 大蔵駅前（バス停）	8 大蔵駅前（バス停）
9 大蔵駅前（バス停）	10 大蔵駅前（バス停）	11 大蔵駅前（バス停）	12 大蔵駅前（バス停）
13 大蔵駅前（バス停）	14 大蔵駅前（バス停）	15 大蔵駅前（バス停）	16 大蔵駅前（バス停）
17 大蔵駅前（バス停）	18 大蔵駅前（バス停）	19 大蔵駅前（バス停）	20 大蔵駅前（バス停）
21 大蔵駅前（バス停）	22 大蔵駅前（バス停）	23 大蔵駅前（バス停）	24 大蔵駅前（バス停）
25 大蔵駅前（バス停）	26 大蔵駅前（バス停）	27 大蔵駅前（バス停）	28 大蔵駅前（バス停）
29 大蔵駅前（バス停）	30 大蔵駅前（バス停）	31 大蔵駅前（バス停）	32 大蔵駅前（バス停）
33 大蔵駅前（バス停）	34 大蔵駅前（バス停）	35 大蔵駅前（バス停）	36 大蔵駅前（バス停）
37 大蔵駅前（バス停）	38 大蔵駅前（バス停）	39 大蔵駅前（バス停）	40 大蔵駅前（バス停）
41 大蔵駅前（バス停）	42 大蔵駅前（バス停）	43 大蔵駅前（バス停）	44 大蔵駅前（バス停）
45 大蔵駅前（バス停）	46 大蔵駅前（バス停）	47 大蔵駅前（バス停）	48 大蔵駅前（バス停）
49 大蔵駅前（バス停）	50 大蔵駅前（バス停）	51 大蔵駅前（バス停）	52 大蔵駅前（バス停）
53 大蔵駅前（バス停）	54 大蔵駅前（バス停）	55 大蔵駅前（バス停）	56 大蔵駅前（バス停）
57 大蔵駅前（バス停）	58 大蔵駅前（バス停）	59 大蔵駅前（バス停）	60 大蔵駅前（バス停）
61 大蔵駅前（バス停）	62 大蔵駅前（バス停）	63 大蔵駅前（バス停）	64 大蔵駅前（バス停）
65 大蔵駅前（バス停）	66 大蔵駅前（バス停）	67 大蔵駅前（バス停）	68 大蔵駅前（バス停）
69 大蔵駅前（バス停）	70 大蔵駅前（バス停）	71 大蔵駅前（バス停）	72 大蔵駅前（バス停）
73 大蔵駅前（バス停）	74 大蔵駅前（バス停）	75 大蔵駅前（バス停）	76 大蔵駅前（バス停）
77 大蔵駅前（バス停）	78 大蔵駅前（バス停）	79 大蔵駅前（バス停）	80 大蔵駅前（バス停）
81 大蔵駅前（バス停）	82 大蔵駅前（バス停）	83 大蔵駅前（バス停）	84 大蔵駅前（バス停）
85 大蔵駅前（バス停）	86 大蔵駅前（バス停）	87 大蔵駅前（バス停）	88 大蔵駅前（バス停）
89 大蔵駅前（バス停）	90 大蔵駅前（バス停）	91 大蔵駅前（バス停）	92 大蔵駅前（バス停）
93 大蔵駅前（バス停）	94 大蔵駅前（バス停）	95 大蔵駅前（バス停）	96 大蔵駅前（バス停）
97 大蔵駅前（バス停）	98 大蔵駅前（バス停）	99 大蔵駅前（バス停）	100 大蔵駅前（バス停）



図 109 運行車両

←図 108 運行マップ

<変更後> 案ページ80、94

施策2-4 公共交通不便地域対策の推進

取組2-4-1 地域の状況を踏まえたコミュニティ交通の導入・検討

実施主体 区民、世田谷区、交通事業者

公共交通不便地域での移動の足を確保するため、重点検討地域において持続可能なコミュニティ交通の導入について検討を進めます。

狭あい道路が多く路線バス・コミュニティバスの運行が困難な公共交通不便地域において、新たな輸送サービスを確保・維持していくためには、地域の課題や実情をよく知る地域の方々が主体となって、地域の移動手段を「守り」「育てる」意識が不可欠です。

そのため、コミュニティ交通を導入するためのガイドラインとなる手引き（案）を作成し、区民、交通事業者、区が協働、連携しながら、**交通事情や地域の特性を踏まえ**、新たな交通サービスの導入の検討を進めます。

■ 砧・大蔵地区における予約制乗合ワゴン（オンデマンド輸送）の実証運行

新たな公共交通不便地域対策の一環として、砧地区を「モデル地区」と定め、令和5年（2023年）5月1日より、デマンド型交通の実証運行を実施しています。

実証運行は3年間を目途として実施し、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、地域が主体となるコミュニティ交通の導入における公費負担・収支率の課題や、運行による効果等について検証を行うものです。



乗降地点			
1 大蔵駅前	2 大蔵駅前（バス停）	3 大蔵駅前（バス停）	4 大蔵駅前（バス停）
5 大蔵駅前（バス停）	6 大蔵駅前（バス停）	7 大蔵駅前（バス停）	8 大蔵駅前（バス停）
9 大蔵駅前（バス停）	10 大蔵駅前（バス停）	11 大蔵駅前（バス停）	12 大蔵駅前（バス停）
13 大蔵駅前（バス停）	14 大蔵駅前（バス停）	15 大蔵駅前（バス停）	16 大蔵駅前（バス停）
17 大蔵駅前（バス停）	18 大蔵駅前（バス停）	19 大蔵駅前（バス停）	20 大蔵駅前（バス停）
21 大蔵駅前（バス停）	22 大蔵駅前（バス停）	23 大蔵駅前（バス停）	24 大蔵駅前（バス停）
25 大蔵駅前（バス停）	26 大蔵駅前（バス停）	27 大蔵駅前（バス停）	28 大蔵駅前（バス停）
29 大蔵駅前（バス停）	30 大蔵駅前（バス停）	31 大蔵駅前（バス停）	32 大蔵駅前（バス停）
33 大蔵駅前（バス停）	34 大蔵駅前（バス停）	35 大蔵駅前（バス停）	36 大蔵駅前（バス停）
37 大蔵駅前（バス停）	38 大蔵駅前（バス停）	39 大蔵駅前（バス停）	40 大蔵駅前（バス停）
41 大蔵駅前（バス停）	42 大蔵駅前（バス停）	43 大蔵駅前（バス停）	44 大蔵駅前（バス停）
45 大蔵駅前（バス停）	46 大蔵駅前（バス停）	47 大蔵駅前（バス停）	48 大蔵駅前（バス停）
49 大蔵駅前（バス停）	50 大蔵駅前（バス停）	51 大蔵駅前（バス停）	52 大蔵駅前（バス停）
53 大蔵駅前（バス停）	54 大蔵駅前（バス停）	55 大蔵駅前（バス停）	56 大蔵駅前（バス停）
57 大蔵駅前（バス停）	58 大蔵駅前（バス停）	59 大蔵駅前（バス停）	60 大蔵駅前（バス停）
61 大蔵駅前（バス停）	62 大蔵駅前（バス停）	63 大蔵駅前（バス停）	64 大蔵駅前（バス停）
65 大蔵駅前（バス停）	66 大蔵駅前（バス停）	67 大蔵駅前（バス停）	68 大蔵駅前（バス停）
69 大蔵駅前（バス停）	70 大蔵駅前（バス停）	71 大蔵駅前（バス停）	72 大蔵駅前（バス停）
73 大蔵駅前（バス停）	74 大蔵駅前（バス停）	75 大蔵駅前（バス停）	76 大蔵駅前（バス停）
77 大蔵駅前（バス停）	78 大蔵駅前（バス停）	79 大蔵駅前（バス停）	80 大蔵駅前（バス停）
81 大蔵駅前（バス停）	82 大蔵駅前（バス停）	83 大蔵駅前（バス停）	84 大蔵駅前（バス停）
85 大蔵駅前（バス停）	86 大蔵駅前（バス停）	87 大蔵駅前（バス停）	88 大蔵駅前（バス停）
89 大蔵駅前（バス停）	90 大蔵駅前（バス停）	91 大蔵駅前（バス停）	92 大蔵駅前（バス停）
93 大蔵駅前（バス停）	94 大蔵駅前（バス停）	95 大蔵駅前（バス停）	96 大蔵駅前（バス停）
97 大蔵駅前（バス停）	98 大蔵駅前（バス停）	99 大蔵駅前（バス停）	100 大蔵駅前（バス停）



図 109 運行車両

←図 108 運行マップ

3. 素案からの変更点について

【変更理由】

区民意見募集のアンケート意見を踏まえ、計画の対象サービスであり、これまで、区で取組んできた、福祉輸送サービスについても、記載が必要であると考え、取組3-8-1に追記した。

<素案時>

施策3-8 特定需要への対応

取組3-8-1 多様な交通資源と連携した取組の検討

実施主体 世田谷区、民間事業者

全ての移動ニーズに対して、既存の公共交通サービスで対応することは困難であるため、地域にある多様な交通資源を有効活用することが求められています。

そこで、公共交通機関のみで対応が難しい移動ニーズに対しては、必要に応じて、区は民間事業者と連携し、既存の病院の送迎車両、スクールバスなど、地域における多様な交通資源を最大限に活用することを検討します。

スケジュール

	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
取組	多様な交通資源の活用検討				

Column 多様な交通資源の有効活用

・ 移動手段の確保のため、各地で多様な交通資源を活用した取組が行われています。

○「送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出を応援」(千葉県我孫子市)

市内の自動車教習所や病院、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障がいをもつ方が買い物などに利用できる外出応援事業は、2,000名を超える市民の方に利用されています。



図 125 送迎バス車両(我孫子市)

出典) 我孫子市ホームページを基に作成

<変更後> 案ページ97

施策3-8 特定需要への対応

取組3-8-1 多様な交通資源と連携した取組の検討

実施主体 世田谷区、民間事業者

全ての移動ニーズに対して、既存の公共交通サービスで対応することは困難であるため、地域にある多様な交通資源を有効活用することが求められています。

そこで、公共交通機関のみで対応が難しい移動ニーズに対しては、必要に応じて、区は民間事業者と連携し、既存の病院の送迎車両、スクールバス、福祉移動サービスなど、地域における多様な交通資源を最大限に活用することを検討します。



図 126 セタガヤ福祉移動サービス案内

スケジュール

	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
取組	多様な交通資源の活用検討				

Column 多様な交通資源の有効活用

・ 移動手段の確保のため、各地で多様な交通資源を活用した取組が行われています。

○「送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出を応援」(千葉県我孫子市)

市内の自動車教習所や病院、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障がいをもつ方が買い物などに利用できる外出応援事業は、2,000名を超える市民の方に利用されています。



図 127 送迎バス車両(我孫子市)

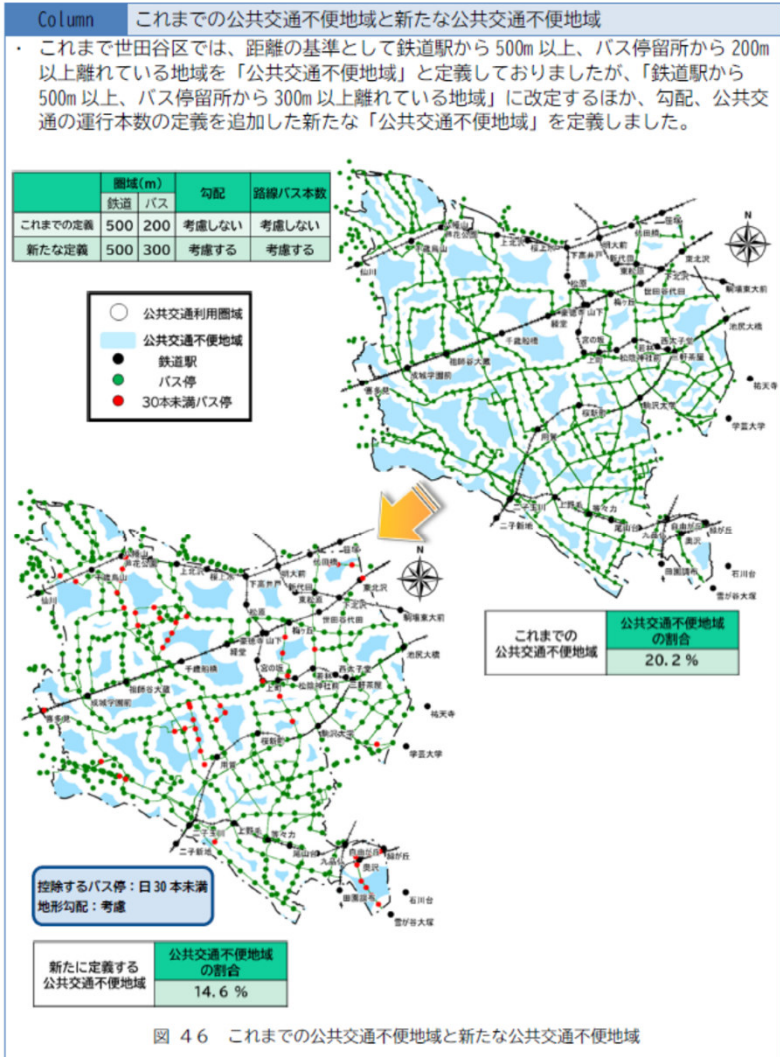
出典) 我孫子市ホームページを基に作成

3. 素案からの変更点について

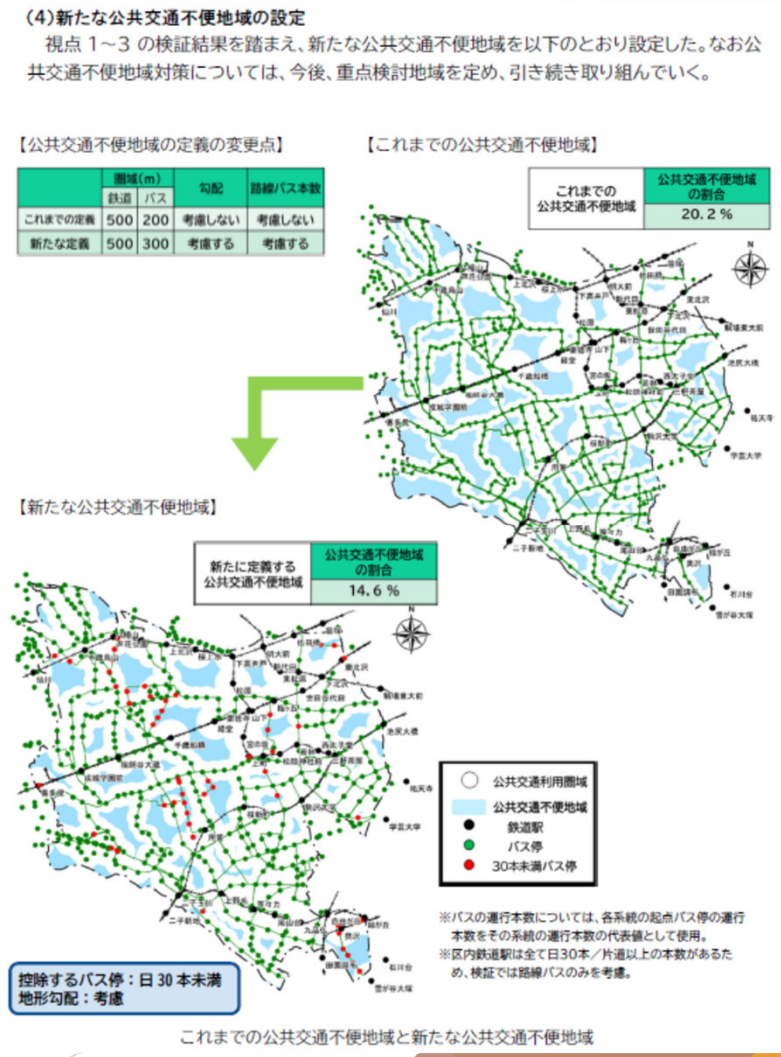
【変更理由】

素案時はコラムとして「これまでの公共交通不便地域と新たな公共交通不便地域」を本編に組み込んでいたが、案では「公共交通不便地域の考え方」の一部として、参考資料に記載した。

<素案時>



<変更後> 案ページ142



3. 素案からの変更点について

104ページ以降に「参考資料」を追加

P105	算定までの経緯
P106～	策定体制
P108～	協議会設置要綱
P110～	バス利用者アンケート調査
P122～	区民アンケート調査
P137～	公共交通不便地域の考え方
P143～	用語集