

【素案からの修正事項】

世田谷区 地域公共交通計画(案)

1. 区の現状(区内の鉄道駅ホームドア整備状況)

<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

2. 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

<素案時>

目標2 持続可能な地域公共交通

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 保有するさきょう号の車両(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人あたり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

目標2 持続可能な地域公共交通

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。

区は、区内の交通ネットワークの最適化を目指し、これまで走行環境整備や区民・関係機関との調整・広報などの支援を行ってきましたが、持続可能な地域公共交通を確保していくため、コミュニティバスの運行に関わる経費の補助など、路線バスも含めた新たな行政支援のあり方について、交通事業者の意向を確認しながら検討を進めます。

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 保有するさきょう号の車両(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人あたり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. 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

<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为主体となって、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 砧駅前	14 大蔵駅前(バス停)	27 砧4丁目南	40 大蔵駅前(バス停)
2 大蔵駅前	15 大蔵駅前(バス停)	28 大蔵駅前(バス停)	41 大蔵駅前(バス停)
3 砧4丁目南	16 大蔵駅前(バス停)	29 大蔵駅前(バス停)	42 大蔵駅前(バス停)
4 大蔵駅前	17 大蔵駅前(バス停)	30 大蔵駅前(バス停)	43 大蔵駅前(バス停)
5 大蔵駅前	18 大蔵駅前(バス停)	31 大蔵駅前(バス停)	44 大蔵駅前(バス停)
6 大蔵駅前	19 大蔵駅前(バス停)	32 大蔵駅前(バス停)	45 大蔵駅前(バス停)
7 大蔵駅前	20 大蔵駅前(バス停)	33 大蔵駅前(バス停)	46 大蔵駅前(バス停)
8 大蔵駅前	21 大蔵駅前(バス停)	34 大蔵駅前(バス停)	47 大蔵駅前(バス停)
9 大蔵駅前	22 大蔵駅前(バス停)	35 大蔵駅前(バス停)	48 大蔵駅前(バス停)
10 大蔵駅前	23 大蔵駅前(バス停)	36 大蔵駅前(バス停)	49 大蔵駅前(バス停)
11 大蔵駅前	24 大蔵駅前(バス停)	37 大蔵駅前(バス停)	50 大蔵駅前(バス停)
12 大蔵駅前	25 大蔵駅前(バス停)	38 大蔵駅前(バス停)	51 大蔵駅前(バス停)
13 大蔵駅前	26 大蔵駅前(バス停)	39 大蔵駅前(バス停)	52 大蔵駅前(バス停)



図 108 運行車両

←図 107 運行マップ

<変更後>案ページ80

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为主体となって、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を作成し、区民、交通事業者、区が協働、連携しながら、**地域の特性やニーズ、交通事情を踏まえ検討を進め、砧地区をはじめ、他の重点検討地域においても、公費負担を伴う新たなコミュニティ交通の実証・導入に取り組みます。利用状況や収支を把握し改善に努めることに加え、地域での買い物・通院をはじめとした外出支援など福祉・健康面での効果や、地域経済活性化等につながる交通サービスのあり方について幅広く検証を行います。**

■ 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 砧駅前	14 大蔵駅前(バス停)	27 砧4丁目南	40 大蔵駅前(バス停)
2 大蔵駅前	15 大蔵駅前(バス停)	28 大蔵駅前(バス停)	41 大蔵駅前(バス停)
3 砧4丁目南	16 大蔵駅前(バス停)	29 大蔵駅前(バス停)	42 大蔵駅前(バス停)
4 大蔵駅前	17 大蔵駅前(バス停)	30 大蔵駅前(バス停)	43 大蔵駅前(バス停)
5 大蔵駅前	18 大蔵駅前(バス停)	31 大蔵駅前(バス停)	44 大蔵駅前(バス停)
6 大蔵駅前	19 大蔵駅前(バス停)	32 大蔵駅前(バス停)	45 大蔵駅前(バス停)
7 大蔵駅前	20 大蔵駅前(バス停)	33 大蔵駅前(バス停)	46 大蔵駅前(バス停)
8 大蔵駅前	21 大蔵駅前(バス停)	34 大蔵駅前(バス停)	47 大蔵駅前(バス停)
9 大蔵駅前	22 大蔵駅前(バス停)	35 大蔵駅前(バス停)	48 大蔵駅前(バス停)
10 大蔵駅前	23 大蔵駅前(バス停)	36 大蔵駅前(バス停)	49 大蔵駅前(バス停)
11 大蔵駅前	24 大蔵駅前(バス停)	37 大蔵駅前(バス停)	50 大蔵駅前(バス停)
12 大蔵駅前	25 大蔵駅前(バス停)	38 大蔵駅前(バス停)	51 大蔵駅前(バス停)
13 大蔵駅前	26 大蔵駅前(バス停)	39 大蔵駅前(バス停)	52 大蔵駅前(バス停)



図 108 運行車両

←図 107 運行マップ

4. 取組3-8-1 多様な交通資源と連携した取組の検討

<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					
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)
		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 1 2 5 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 1 2 6 せたがや福祉移動サービス案内

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)
		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 1 2 7 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

5. 計画達成状況の評価

<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-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

※（ ）内の年度は評価するデータの年度

6. (参考資料)新たな公共交通不便地域の設定

<素案時>

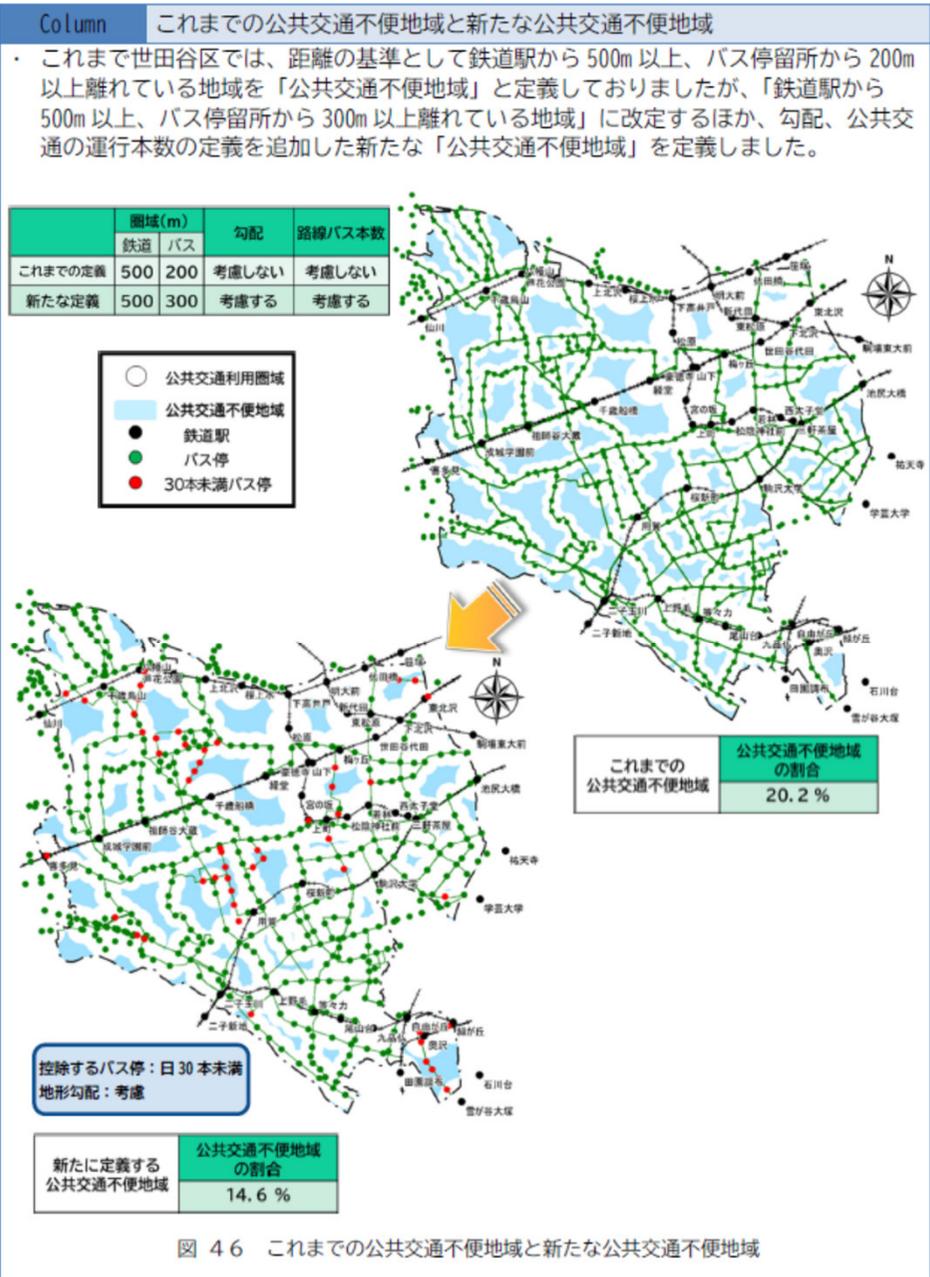
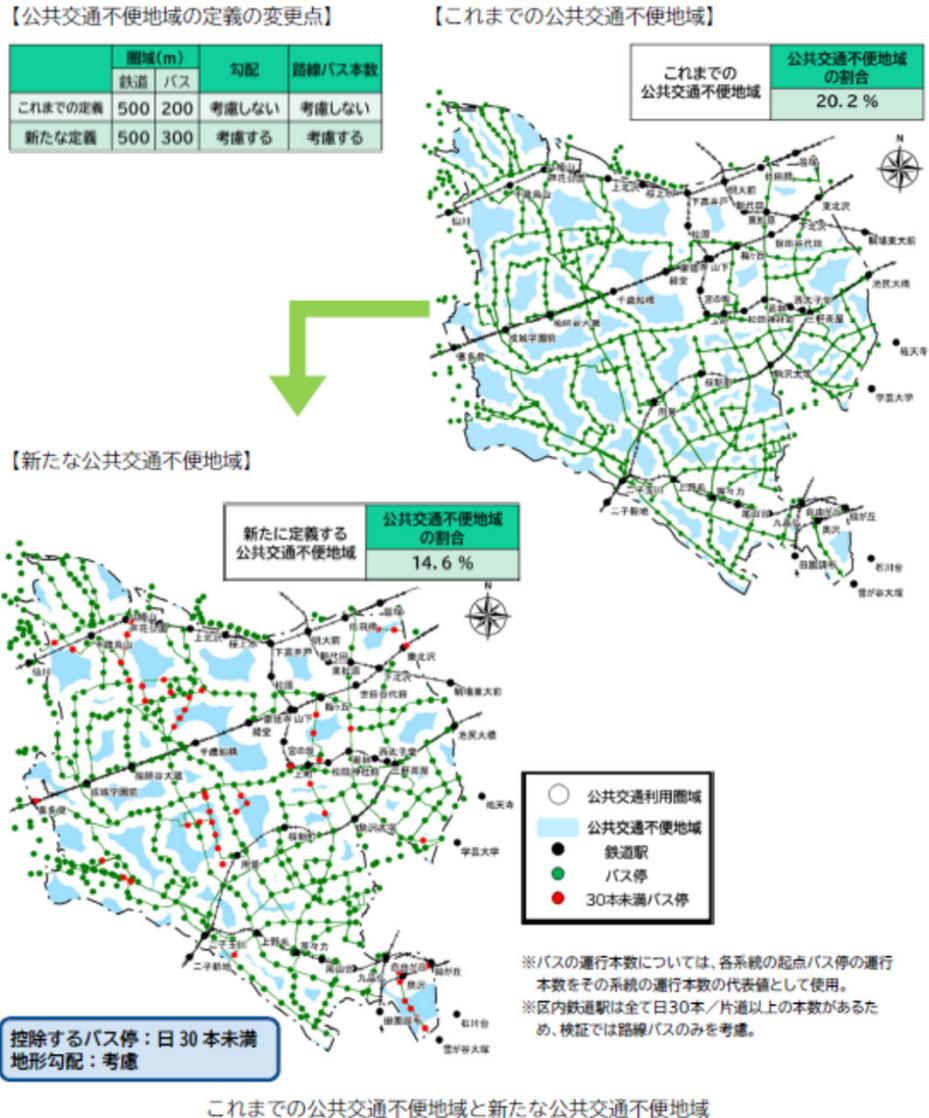


図 4-6 これまでの公共交通不便地域と新たな公共交通不便地域

<変更後> 案ページ142

(4)新たな公共交通不便地域の設定
 視点1~3の検証結果を踏まえ、新たな公共交通不便地域を以下のとおり設定した。なお公共交通不便地域対策については、今後、重点検討地域を定め、引き続き取り組んでいく。



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