

世田谷区地域公共交通計画 における評価指標について

- 評価指標の進行管理
- 取組みにおける事例紹介

世田谷区地域公共交通計画 における評価指標について

- 評価指標の進行管理
- 取組みにおける事例紹介



世田谷区地域公共交通計画における評価指標一覧

評価指標	単位	基準値	年度目標値				
			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)
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)
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)
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)
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)
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)

目標1 安全・安心な地域公共交通

評価指標1 ホームドア整備駅数

→鉄道利用者の安全確保及び運行の安定化を測る

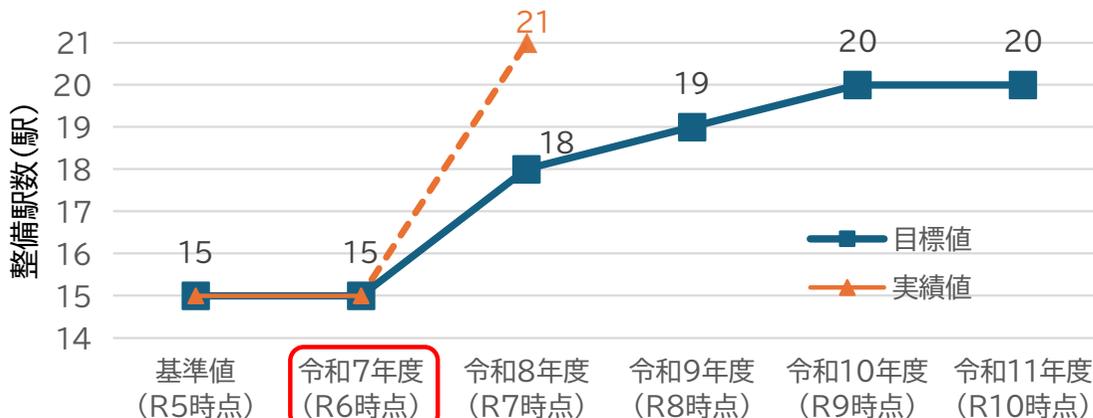
基準値

今回の評価

目標(令和11年度)



ホームドア整備駅数(駅)



分析結果

令和7年度6駅を先行整備(R7. 12時点)
(豪徳寺・喜多見・千歳船橋・祖師ヶ谷大蔵・池ノ上・東松原)

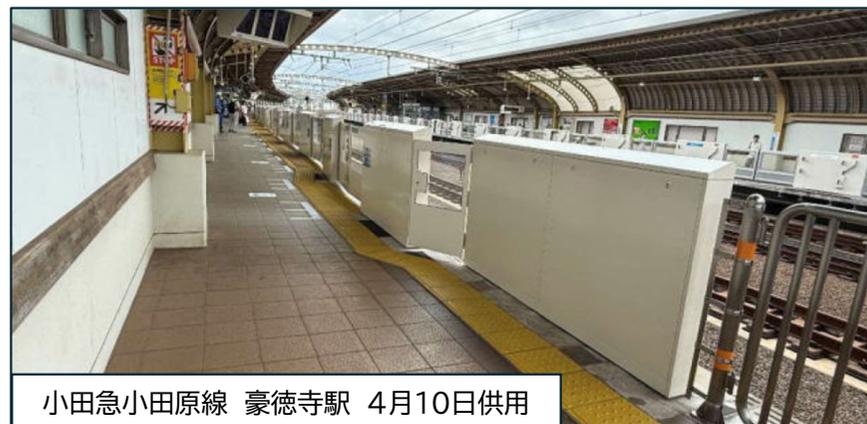
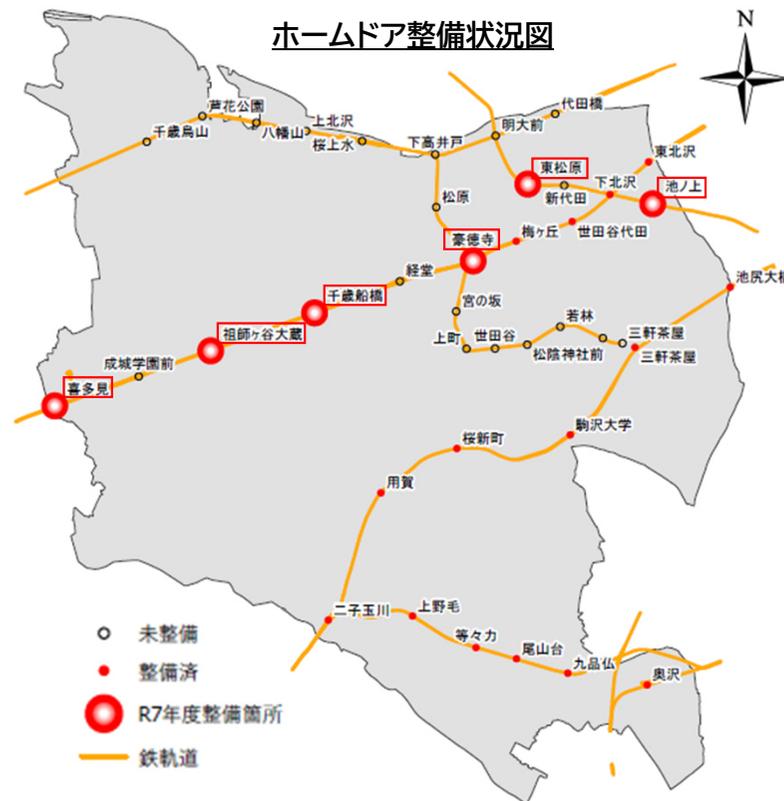
→ 早期整備が進んでおり、鉄道利用者の
安全性・快適性に寄与している

指標に関する考察

- ・鉄道駅におけるホーム転落事故や列車接触事故の防止は最優先課題。
- ・超高齢化に伴い、交通弱者による鉄道利用者が増加することが想定されるため、物理的な安全対策は更に求められる。

→ 引続き、東京都及び鉄道事業者と連携して計画的にホームドア設置を推進することが重要

ホームドア整備状況図



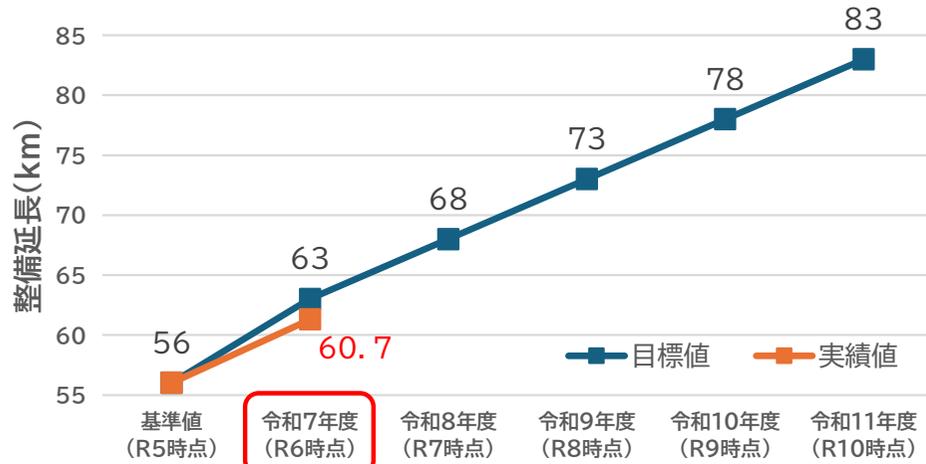
目標1 安全・安心な地域公共交通

評価指標2 自転車通行空間整備延長

歩行者の安全性、自転車利用者の快適性を測る



自転車通行空間整備延長(km)



分析結果

整備は進んでいるが、年度目標値は達成していない
(2.3ポイント不足)

年度目標は下回っているが、**着実に整備は進んでいる**ことから、**安全性・快適性に一定程度寄与**している

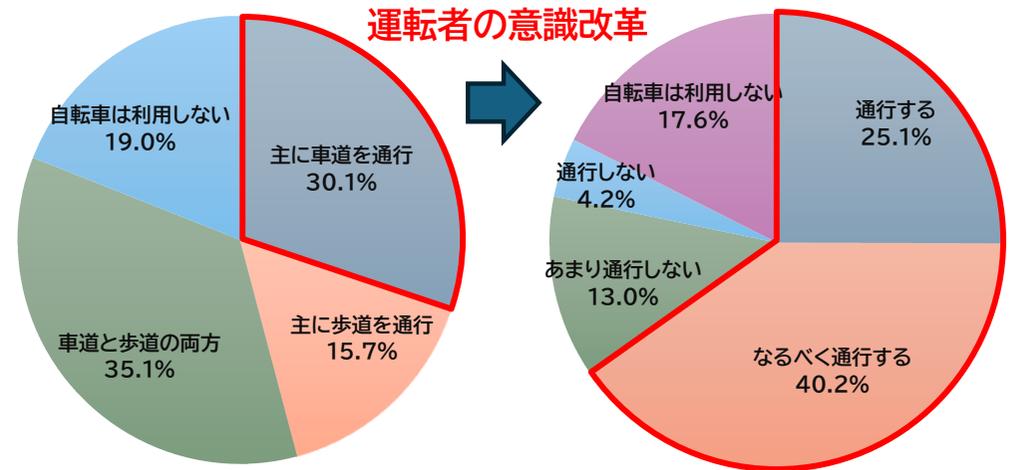
指標に関する考察

都政モニターアンケートによれば、自転車走行空間の整備は、単に走行位置を示すだけでなく、**車道走行に対する運転者の意識改革を促し**、歩行者の安全性向上にも寄与。

令和8年度からの道路交通法改正に伴い、これまで以上に**自転車が安全に通行できる空間を確保**することが重要

自転車歩道と車道の区別がある道路を通行するとき

車道の左側に車道混在(自転車ナビマーク、ナビラインの路面表示)があるとき



※インターネット都政モニターアンケート(東京都、令和5年度第4回実施)を基に作成

自転車走行位置表示(ナビマーク)整備箇所



目標2 持続可能な地域公共交通

基準値

今回の評価

目標(令和11年度)

2577千人/日
<令和4年度時点>

2708千人/日
<令和5年度時点>

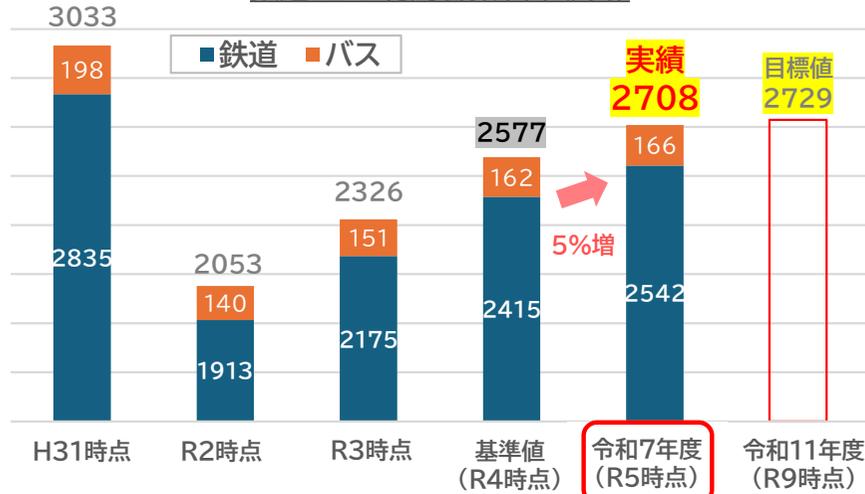
2729千人/日
<令和9年度時点>

年度目標:2729

評価指標3 鉄道・バス利用者数

→公共交通の利用促進など、交通環境の維持・確保の進捗を測る

鉄道・バス利用者数(千人/日)



出典)世田谷区統計データを基に作成

分析結果

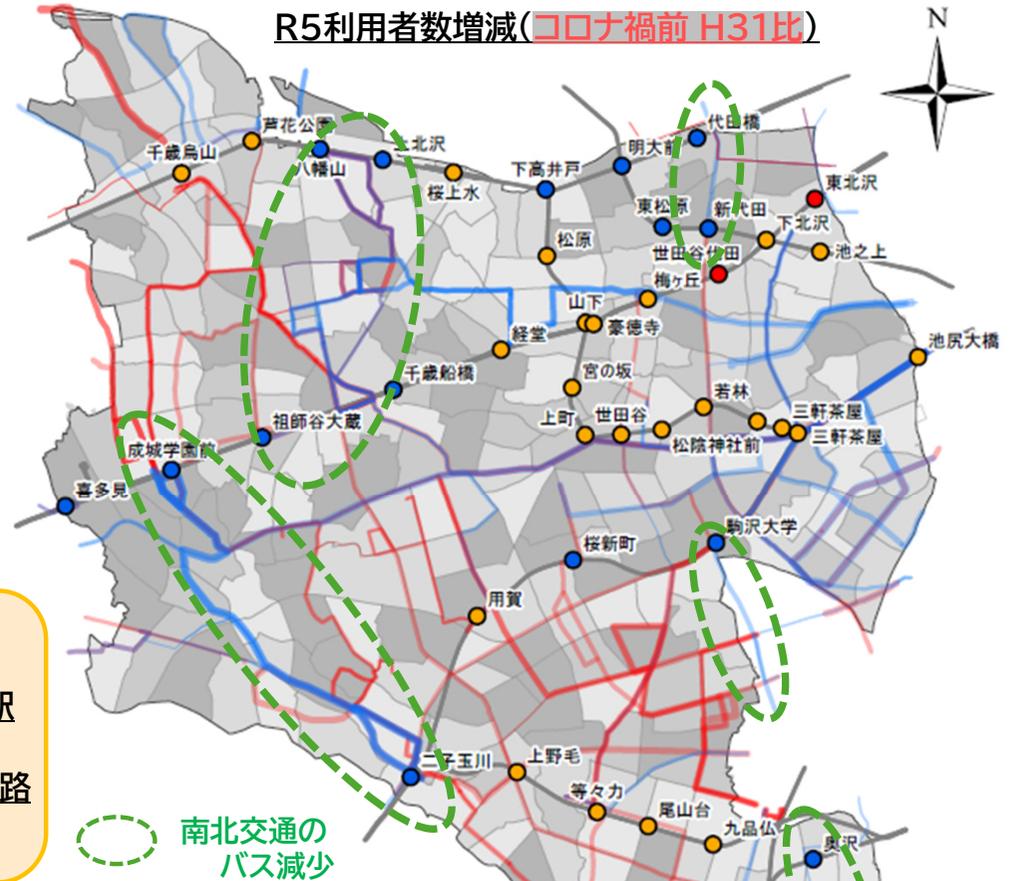
- ・鉄道・バス利用者数は合計で前年度比約5%増加(上図)
- ・(バス)南北交通の減少は、単なるバス需要の低下にとどまらず、鉄道駅利用者数の減少にも影響を及ぼしていることを確認(右図)
- ・(鉄道)東北沢～世田谷代田間の連続立体交差事業による線路跡地(線路上部)利用が鉄道駅乗降客数の増加に寄与していることを確認(右図)

指標に関する考察

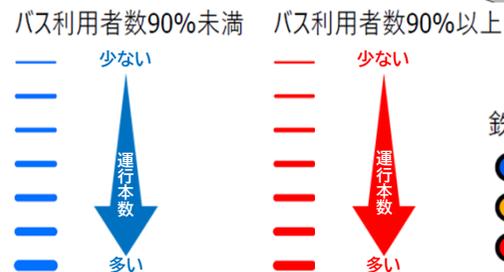
利用者は、回復傾向にある一方、運転手不足によるの減便が発生しており、特に地域交通網におけるバスの減便は区民の移動に大きな影響を及ぼしている。また、鉄道連立事業等は、南北交通の円滑化や駅利用拡大の原動力

→南北交通や地域交通網の確保、駅利用拡大には、区民・事業者・行政が一体となり、地域課題に応える交通サービスを最適化することが重要

R5利用者数増減(コロナ禍前 H31比)



南北交通のバス減少

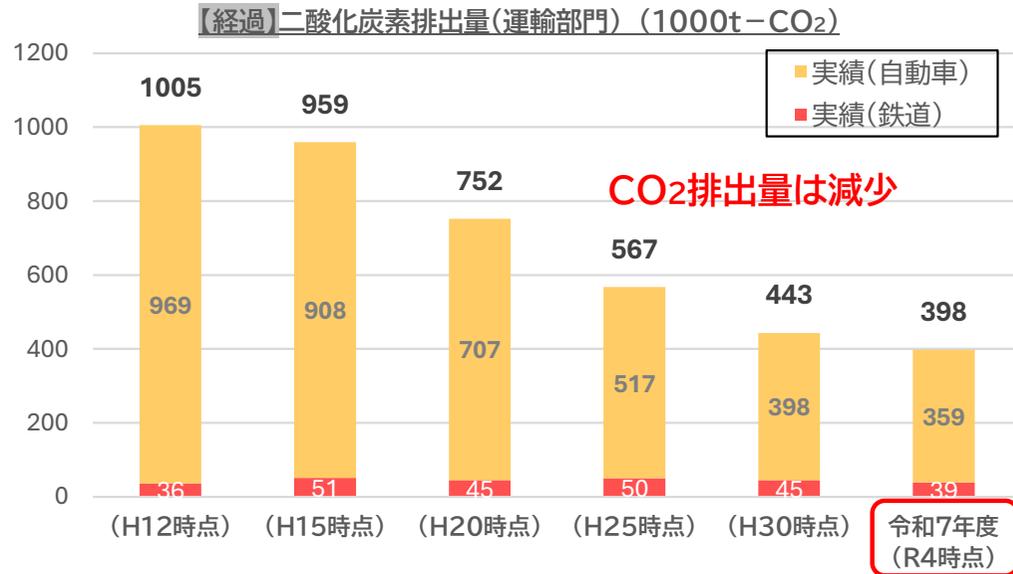
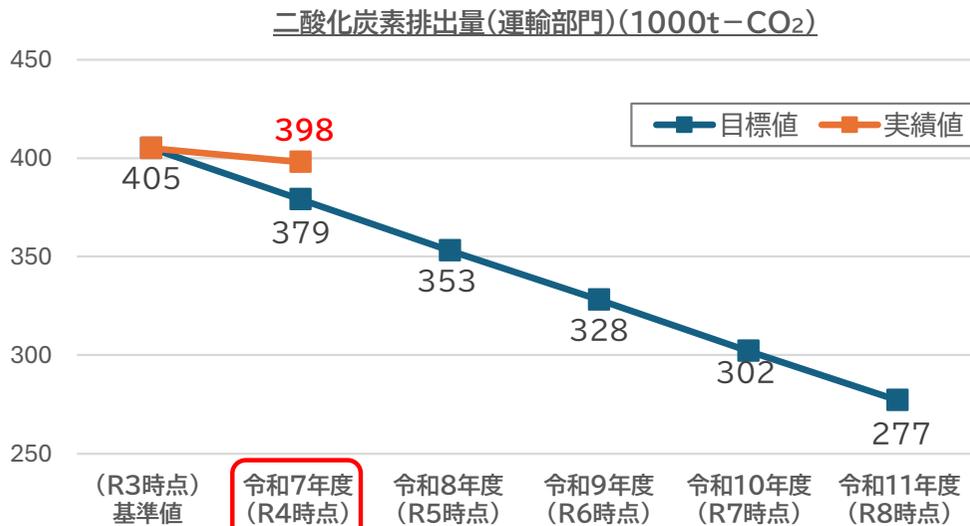


出典)世田谷区統計データを基に作成

目標2 持続可能な地域公共交通

評価指標4 二酸化炭素排出量(運輸部門)

→環境に配慮した省エネ車両の導入
及び自家用車から公共交通への転換による推移を測る



分析結果

- ・CO₂排出量は前年度比約2%減少
 - ・H12年以降「燃費向上」→「大気汚染抑制」→「電動化・交通効率化」へと進化し、CO₂排出量は削減されている
- ➡ 年度目標は下回っているが、着実にCO₂排出量は減少している

指標に関する考察

・運輸部門におけるCO₂排出削減は、公共交通の利用拡大や、省エネ車両の導入促進など、更なる取り組みが必要である

➡ 今後も継続的にデータを収集・分析する。
また、省エネ車両の推進や公共交通への転換を促すために区内公共交通網の確保・維持が重要

出典)オール東京62市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」
2022年度温室効果ガス排出量(推計)算定結果を基に作成

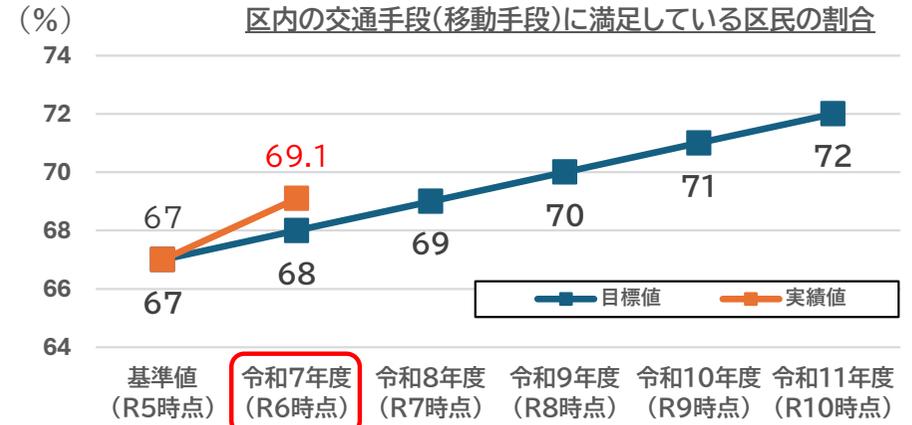


写真 大型電気(EV)バス
※本写真は省エネ車両の一例を示すために撮影したものです

目標3 快適な地域公共交通

評価指標5 区内の交通手段(移動手段)に満足している区民の割合

→取組み全体の総合評価指標として推移を測る



分析結果

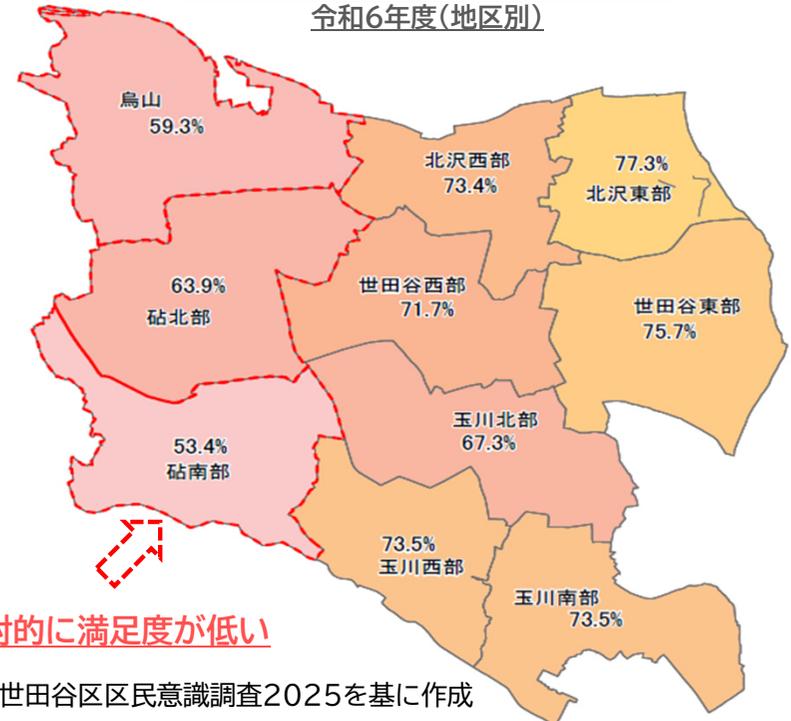
- ・交通手段に満足している割合は約2%上昇
- ・交通手段における区民の満足度は上昇傾向
- ・地区別では、鉄道駅へのアクセス性が低い烏山地区、砧北部、砧南部地区の満足度が低い

指標に関する考察

- ・今後、運転士不足や公共交通利用者の高齢化が加速することが想定され、サービス水準の維持・改善が困難。(運行本数の維持・バリアフリールート確保等)
- ・特に、日常生活に関わる減便や廃便は、利用者の満足度に影響を与える可能性高い。

➡ 適正な運行サービスを見極めつつ、各交通事業者と連携し、地域ニーズに応じたコミュニティ交通の導入を進めながら、世田谷区の公共交通を維持していくことが重要

区内の交通手段に満足している区民の割合 令和6年度(地区別)



出典)世田谷区区民意識調査2025を基に作成

目標3 快適な地域公共交通

基準値

今回の評価

目標(令和11年度)

188箇所
<令和5年度時点>

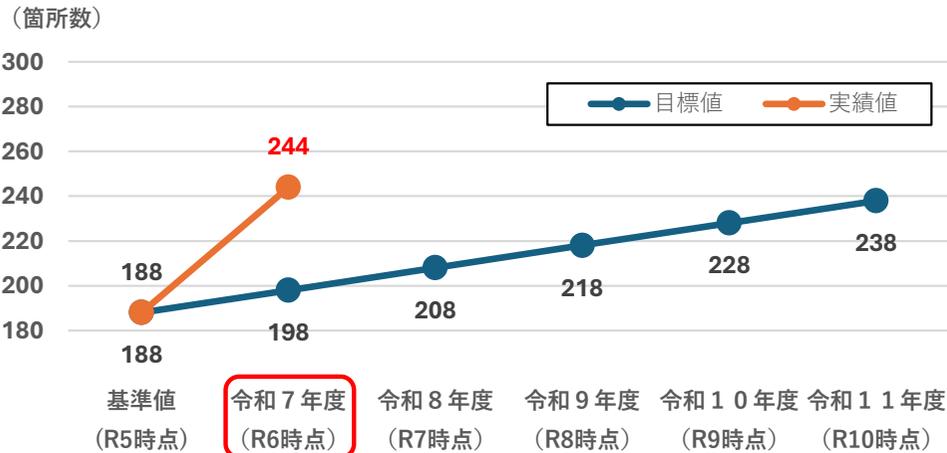
年度目標:198
244箇所
<令和6年度時点>

238箇所
<令和10年度時点>

評価指標6 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

➡ラストワンマイルの強化・推進状況を測る

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



分析結果

- ・官民連携サイクルポート設置箇所数は前年度比**30%上昇**
- ・既に、最終目標値(238箇所)を達成

■指標に関する考察

- ・サイクルポートの推進は、鉄道駅から目的地までの「ラストワンマイル」を自転車で補完するため、短距離移動の利便性・快適化につながる。
- ・公共交通との組み合わせによる移動手段の多様化に寄与。

➡ サイクルポートの拡充とともに、公共交通+自転車の利用促進を図り、併せて自転車走行空間の整備を進めることが不可欠である



大蔵五丁目 民間サイクルポート

評価指標における進捗状況のまとめ

評価指標1 ホームドア整備駅数

→乗客の安全確保及び安全確保による運行の安定化を測る



評価指標2 自転車通行空間整備延長

→歩行者の安全性、自転車利用者の快適性を測る



評価指標3 鉄道・バス利用者数

→公共交通の利用促進など、
交通環境の維持・確保の進捗を測る



評価指標4 二酸化炭素排出量(運輸部門)

→環境に配慮した省エネ車両の導入
及び自家用車から公共交通への転換による推移を測る



評価指標5 区内の交通手段(移動手段) に満足している区民の割合

→取組み全体の総合評価指標として推移を測る



評価指標6 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

→ラストワンマイルの強化・推進状況を測る



世田谷区地域公共交通計画 における評価指標について

- ・評価指標の考察
- ・取組みにおける事例紹介



令和7年度における取組み事例の紹介

取組3-5-1

ICカードや二次元コードを活用した
キャッシュレス化の促進

【効果】

- ・シームレスな移動の実現
- ・決済データ蓄積によるサービスの改善
- ・人手不足などの課題解決

など

■完全キャッシュレスバス実証運行の実施（※国土交通省選定）

- ・完全キャッシュレスバスの実証運行を行う路線を、事業者の申請に基づき27事業者43路線を選定。
- ・世田谷区内では「歳23 千歳烏山駅～千歳船橋駅(京王バス)」が選定。
運行開始:令和8年1月5日

キャッシュレスバスの効果

■事業者のメリット

『現金管理コストの削減』

現金の取扱いに係るコストや運賃箱の改修等に係るコストなどが削減され、経営改善につながる。

『バス利用状況の把握』

利用者の乗降履歴や時間帯別の利用データを収集・分析することにより、路線の再構築や運行の見直しへの活用が可能となる。

■利用者のメリット

『バスの乗降がスムーズに』

電子決済のため乗り降りに時間がかからず、遅延も解消される。

『安全性の向上』

目視による現金投入確認や利用者とのやり取りが減少したことでドライバーの負担が軽減され、安全性の向上につながった。

令和7年度 完全キャッシュレスバス実証運行の選定結果

事業者名	実施エリア	対象路線 ^{※1}	運行開始(予定)	路線類型 ^{※2}
京王バス株式会社	東京都世田谷区	千歳烏山駅～千歳船橋駅	令和8年1月5日	③
	東京都調布市	つじヶ丘駅北口～深大寺	令和8年1月5日	②
	東京都調布市	調布駅北口～深大寺	令和8年1月5日	②
株式会社フジエクスプレス	東京都渋谷区～目黒区	渋谷シャトル(渋谷駅～青葉台タワー)	令和7年9月29日	①
シェアールバス関東株式会社	東京都渋谷区～栃木県佐野市	マロニエ新宿号(バス新宿～佐野新都市バスターミナル)	令和7年12月1日	①
	東京都千代田区～栃木県佐野市	マロニエ東京号(東京駅～佐野新都市バスターミナル)	令和7年12月1日	①
	東京都渋谷区～長野県佐久市～小諸市	佐久・小諸号(バス新宿～佐久平駅・小諸駅・高峰高原)	令和7年12月1日	①
国際興業株式会社	東京都北区～足立区	ハートアイランド循環(赤羽駅東口～ハートアイランド) 赤25・赤25-2・赤25-3 系統	令和7年10月27日	③
関東バス株式会社	東京都小平市～西東京市	花20系統 直行便(花小金井駅南口～事務本部) ※平日のみ運行	令和7年12月15日	①
神奈川中央交通株式会社	神奈川県平塚市	平12 平塚駅南口～須賀港	令和7年12月9日	③
	神奈川県平塚市	平13、14 平塚駅南口循環線(平13明神前経由、平14高浜台経由)	令和7年12月9日	③
	神奈川県平塚市	平15、16 平塚駅南口循環線(平15すみれ平経由、平16湘南海岸公園経由)	令和7年12月9日	③
	神奈川県平塚市	平39 平塚駅南口～大磯駅	令和7年12月9日	③
	神奈川県平塚市	平40 平塚駅南口～西海岸	令和7年12月9日	③
相鉄バス株式会社	神奈川県横浜市	旭15系統(鶴ヶ峰駅～(森の台小学校入口)～中山駅)	令和7年11月1日	③
川崎鶴見臨港バス株式会社	神奈川県川崎市～東京都大田区	大109系統(自動運転バス) 大師橋駅～天空橋駅	令和7年9月22日	④

※1 「路線名」の※は実証運行の条件。
 ※2 「路線類型」は、①～④のとおり。①利用者が限定的な路線(空港・大学・企業輸送路線など) ②外国人や観光客の利用が多い観光路線
 ③様々な利用者がいる生活路線で、キャッシュレス決済比率が高い路線 ④自動運転などの実証運行を同時に行う路線

※国土交通省HPより

路線バスの完全キャッシュレス化を目指します!!

キャッシュレス化によるスムーズな支払いと利便性の向上

キャッシュレス決済による乗降時間の短縮

モバイルデバイスの活用・利用履歴管理

支払い時のストレス軽減
乗降時間短縮による運行定時性向上
デジタルを活用したサービス

より快適で、より便利なバスへ!!

現金業務の負担軽減

運転者の現金取扱作業削減

経理作業の軽減

専用機器コストの削減

・働く環境の整備、運転者などの業務負担軽減
・効率化の促進

運転者の負担軽減による地域交通の持続性向上

2025年度

お客様周知開始

調布営業所一部路線にて実証開始

2026年度

全営業所にて順次実証開始

2027年度以降

運賃収受における現金取扱の終了

やさしさつなぐ 京王バス
京王電鉄バスグループ

京王バスHPより

取組3-5-1 ICカードや二次元コードを活用した キャッシュレス化の促進

【効果】

- ・シームレスな移動の実現
- ・決済データ蓄積によるサービスの改善
- ・人手不足などの課題解決

など

■QRコード(※)・クレジットカードタッチ対応改札口

- ・東急電鉄
全駅に設置済み。今後対応改札口を増設予定。
- ・小田急電鉄
令和7年10月～順次導入中。令和8年2月に全駅で導入完了予定。
- ・京王電鉄
全駅に設置済み。

※「QRコード」は株式会社デンソーウェーブの登録商標です

QRコード・クレカ対応改札口の効果

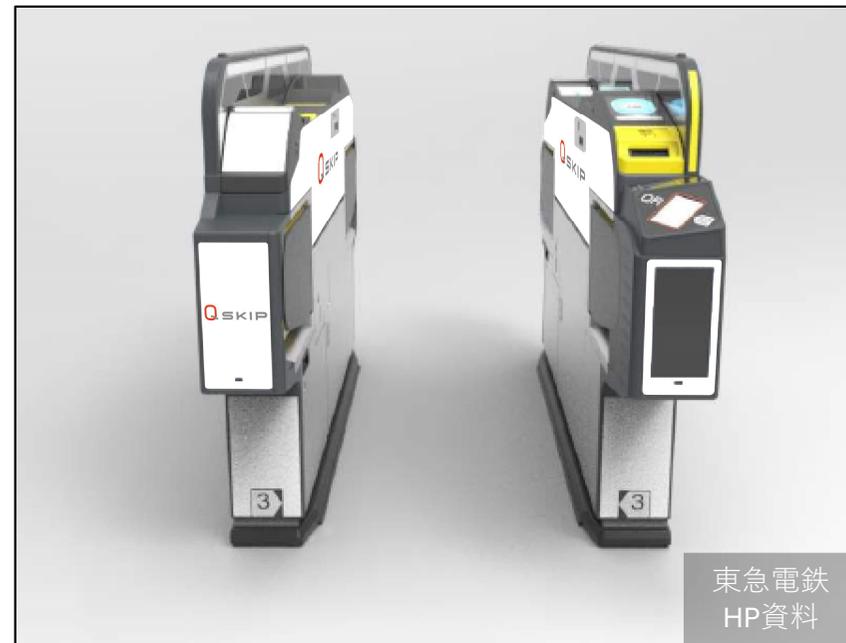
■事業者のメリット

『利便性向上』
企画切符をモバイルデバイスを通じて販売でき、利用者の利便性向上に寄与できる。

『人員の削減ができる』
企画切符が事前に購入できることで、窓口の混雑緩和を図れる
→窓口対応の人員を減らせる
→特に外国人観光客の窓口対応が減らせる

■利用者のメリット

『切符売り場に並ばずに乗れる』
→事前にモバイルデバイスで企画券を購入可能
→事前のチャージが不要になる
→外国人観光客が自分のカードでそのまま乗れる



東急電鉄
HP資料



小田急
グループ
Emot