

令和 7 年 1 1 月 1 1 日
道路・交通計画部交通政策課

砧モデル地区デマンド型交通における実証運行の検証結果について

1 主旨

公共交通不便地域である砧モデル地区において、令和 5 年 5 月 1 日から 3 年間を目途に地域及び運行事業者との協働のもと、A I とワゴン車両を活用したデマンド型交通による実証運行を開始し、利用状況や採算性などを確認しながら、取組みを進めている。

この度、砧モデル地区デマンド型交通の実証運行の検証結果をまとめたので報告する。

2 砧モデル地区デマンド型交通の実証運行

(1) 経緯

平成 2 8 年度 公共交通不便地域対策の調査・検討開始

平成 2 9 年度 砧モデル地区における地域住民と連携した対策調査・検討
～令和 4 年度

令和 5 年度～ 砧モデル地区でのデマンド型交通による実証運行開始

※新型コロナウイルス感染症の感染流行期（令和 2 年 1 月～令和 5 年 1 月）と重なったため、検討期間が長期化した。

(2) 事業概要

①運行区域 砧 1～8 丁目、大蔵 1～3 丁目（別紙「運行マップ」参照）

②運行日 週 3 日（月・水・金曜日）

※令和 7 年 1 0 月 1 日から、週 5 日（月～金曜日）運行

③運行時間 午前 8 時 3 0 分～午後 7 時

④運行形態 A I とワゴン車両を活用したデマンド型交通

⑤委託事業者 東急バス株式会社

⑥運賃 大人（中学生以上） 3 0 0 円

小児 1 5 0 円

7 0 歳以上 1 0 0 円（乗車割引証の提示が必要）

未就学児 無料

※障害者割引あり

※現金または交通系 IC カードでの支払い可能

⑦乗客定員 8 名

⑧乗降地点 4 6 か所

⑨予約方法 電話または専用予約サイト（乗車希望日時の 1 週間前から利用日の 3 0 分前まで受付可能）

⑩運営協賛 個人：1 口 1, 000 円、法人：1 口 5, 000 円

⑪広告 車両内部：1 枠 16, 500 円～、車体：1 枠 44, 000 円～、

コミュニティ交通ニュース：1 枠 55, 000 円

(3) アンケート調査（利用状況調査）

- ①実施期間 令和7年6月1日～7月31日
- ②実施目的 利用目的や利用することによる変化（利便性の向上度、日常生活の満足度、歩く機会、社会的交流等）、利用していない理由などを把握するため。
- ③実施方法 ア) ワゴン車両内での配布
イ) WEB登録者あてにメール送付（1,373名）
ウ) 割引証発行者あてに郵送（641名）
- ④回答数 766名

3 実証運行の検証結果

(1) 実施状況

①地域との連携など（令和7年8月末現在）

運行開始当初、1日あたりの利用者が26名であったが、地域と連携した、継続的な周知活動や、利用者のニーズを踏まえた上で、地域の特性に合わせながら、運行面や予約システムの条件設定の改善を重ねた結果、徐々に利用者数が増えるとともに、乗合率も改善し、2年目以降、40名程度の方にご利用いただいている。

No	評価項目	1年目（R5.5～R6.4）	2年目（R6.5～R7.4）	3年目（R7.5～R7.8）
1	地域との連携	広報活動など	広報活動など	広報活動など
2	WEB登録者数（延べ）	912人	1,349人	1,472人
3	乗車割引証発行数（延べ）	525枚	647枚	682枚
4	1日あたりの利用者数	37人	43人	40人
5	年間利用者数（延べ）	5,707人	6,600人	2,050人 (7,730人 ※1)
6	乗合率	26.2%	26.6%	27.0%
7	収支率	9.0% (17.1% ※2)	11.0% (18.9% ※2)	12.9% (19.2% ※2)
8	地域からの支援（運営協賛・広告）	85,000円	615,000円	377,000円 (1,030,000円 ※1)

※1 令和7年10月からの週5日運行を反映した令和8年4月末における見込み

※2 実証運行では、福祉的支援により、割引証を提示した70歳以上の運賃を100円と設定しているが、割引を適用しない場合の収支率

②収支状況

	1 年目 (R5. 5～R6. 4)	2 年目 (R6. 5～R7. 4)	3 年目 (R7. 5～R7. 8)
①支出 ※ 1	10, 510, 000 円	13, 708, 000 円	5, 156, 000 円 【19, 871, 000 円※ 4】
②運賃収入	865, 000 円	890, 000 円	288, 000 円 【1, 078, 000 円※ 4】
③運賃外収入 (運営協賛)	85, 000 円	230, 000 円	267, 000 円 【601, 000 円※ 4】
④運賃外収入 (広告)	—	385, 000 円	110, 000 円 【429, 000 円※ 4】
収支率 (②+③+④／①)	9. 0% (17. 1% ※ 3)	11. 0% (18. 9% ※ 3)	12. 9% (19. 2% ※ 3) 【10. 6% ※ 4／ 16. 9% ※ 3】
公費負担額 (①－②－③－④) ※ 2	9, 560, 000 円	12, 203, 000 円	4, 491, 000 円 【17, 763, 000 円※ 4】

※ 1 人件費、システム利用料、コールセンター経費（宇奈根・喜多見地区のデマンド型交通のコールセンター業務を共有することで経費削減を図っている）、燃料費、消耗品費

※ 2 現状のサービス水準での運行に必要な実質補填額

※ 3 実証運行では、福祉的支援により、割引証を提示した 70 歳以上の運賃を 100 円と設定しているが、割引を適用しない場合の収支率

※ 4 令和 7 年 10 月からの週 5 日運行を反映した令和 8 年 4 月末における見込み

③週 5 日運行における利用状況

	令和 7 年 10 月 (週 5 日運行)	令和 6 年 10 月 (週 3 日運行)
1 日あたりの利用者数	37 人	42 人
延べ利用者数	860 人	549 人

(2) アンケート結果

No	評価項目	アンケート結果
1	運行サービスに満足している利用者の割合	76.3%
2	今後の利用意向	(利用したことがある方) 92.3% (利用したことがない方) 86.9%
3	目的地への所要時間が短縮した利用者の割合	86.0%
4	利便性が向上した利用者の割合	85.5%
5	通院負担が軽減した利用者の割合	73.3%
6	娯楽や余暇活動への機会が増加した利用者の割合	63.3%
7	歩く機会が増加した利用者の割合	45.1%
8	デマンド型交通を利用することで増加した歩く時間	30 分
9	日常生活の満足度や生活の質が向上した利用者の割合	80.0%
10	買い物に行く機会が増加した利用者の割合	60.6%
11	家族などの送迎負担が軽減した利用者の割合	74.8%
12	公共交通の利用が増加した利用者の割合	57.7%
13	他の人と交流する機会が増加した利用者の割合	32.6%

(3) 医療費抑制効果（見込み）

国土交通省が策定した「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドライン（平成29年3月）」に基づき、医療費抑制効果（見込み）を試算した。

【医療費抑制効果（見込み）】約 58 万円～約 64 万円（年間／最大値）

【算出方法】

①30 分×②100 歩×③19 人×④3 日×⑤52 日×⑥0.065～0.072 円＝⑦約 58 万～約 64 万円（年間）

①デマンド型交通を利用することで増加した歩く時間（1 日あたり）＝30 分

②1 分あたりの平均歩数＝100 歩

③歩く機会が増えた利用者数（1 日あたり）【「歩く機会が増えた」と回答した方の割合（約 45%）に令和 6 年度の 1 日あたりの利用者数（43 人）を乗じて算出】＝19 人

④運行日数（令和 6 年度）＝3 日/週

⑤③の利用者が 1 年間のうち、デマンド型交通を利用する日数（令和 6 年度利用者アンケートの結果から週 1 日程度の利用を想定）＝52 日/年

⑥1 歩あたりの医療費抑制効果の原単位（40～74 歳の国民健康保険加入者一人あたりの年間医療費の変化（増加）などを踏まえて整理されたもの）＝0.065～0.072 円

⑦医療費抑制効果（見込み）

(4) 実証運行における目標数値と実績

地域住民を対象とした需要予測アンケート調査の結果を踏まえ、実証運行の目標数値は 1 日の平均利用者数 90 人（1 年間で 14,040 人、収支率 30%以上）と設定している。目標数値に現時点では達していないものの、予約が取りにくい状況である。また、世田谷区地域公共交通活性化協議会において、会長である早稲田大学の森本章倫教授からは「他自治体の事例と比べると、砧モデル地区の利用実績は優秀であり、非常によく利用されていて、1 日あたり 40～50 人程度の利用があることから、実態としては上限に近い数値であると考えられる。」との評価が示されている。

(5) 評価内容

デマンド型交通の利用状況やアンケート結果などを元に、①地元協議会、砦まちづくりセンター等との協働による取組み、②新たなコミュニティ交通による生活の質の向上、③交通インフラがもたらす社会的効用における視点から評価を行った。

①（視点1）地元協議会、砦まちづくりセンター等との協働による取組み

地元協議会や砦まちづくりセンターが中心となり、町会・自治会、商店街、社会福祉協議会、運行事業者等と協働・連携しながら、多様なツールを使用した幅広い広報活動に、継続して取り組んだことで、WEB登録者数が1,500人に達する見込みであると共に、利用者や地元企業が自ら地域の移動手段を守り育てるために、広告や運営協賛を提供している。

また、運行開始当初と比較して、約2倍の方に利用されている一方で、利用者数を増やすためには、利用者のニーズや地域の特性を踏まえながら、運行改善を重ねていくことが効果的である。

砦モデル地区デマンド型交通は地域の多様な主体の協働によって生み出された地域のシンボルとして位置付けられ、地域と共に発展していく姿が見られている。

※詳細については、参考資料1「（視点1）地元協議会、砦まちづくりセンター等との協働による取組み」参照。

②（視点2）新たなコミュニティ交通による生活の質の向上

買い物や、通院・リハビリ、娯楽・余暇活動など、日常生活のための移動手段として利用され、所要時間の短縮や、日常における利便性の向上、通院負担の軽減だけではなく、娯楽・余暇活動の機会増加や、健康増進、医療費の削減にも結び付いていると考えられる。

社会インフラであるコミュニティ交通を導入し、利便性を高めることで、地域住民の生活の質を向上させると共に、住みやすく、暮らしやすい社会の実現に寄与している。

※詳細については、参考資料2「（視点2）新たなコミュニティ交通による生活の質の向上」参照。

③（視点3）交通インフラがもたらす社会的効用

新たなコミュニティ交通であるデマンド型交通を導入し、誰もが移動しやすい環境を整備することで、地域住民の外出機会を促進させ、地域の活性化、環境負荷の軽減、地域住民のコミュニティづくりといった地域の交流促進など、さまざまな社会的な効用に繋がっている。

※詳細については、参考資料3「（視点3）交通インフラがもたらす社会的効用」参照。

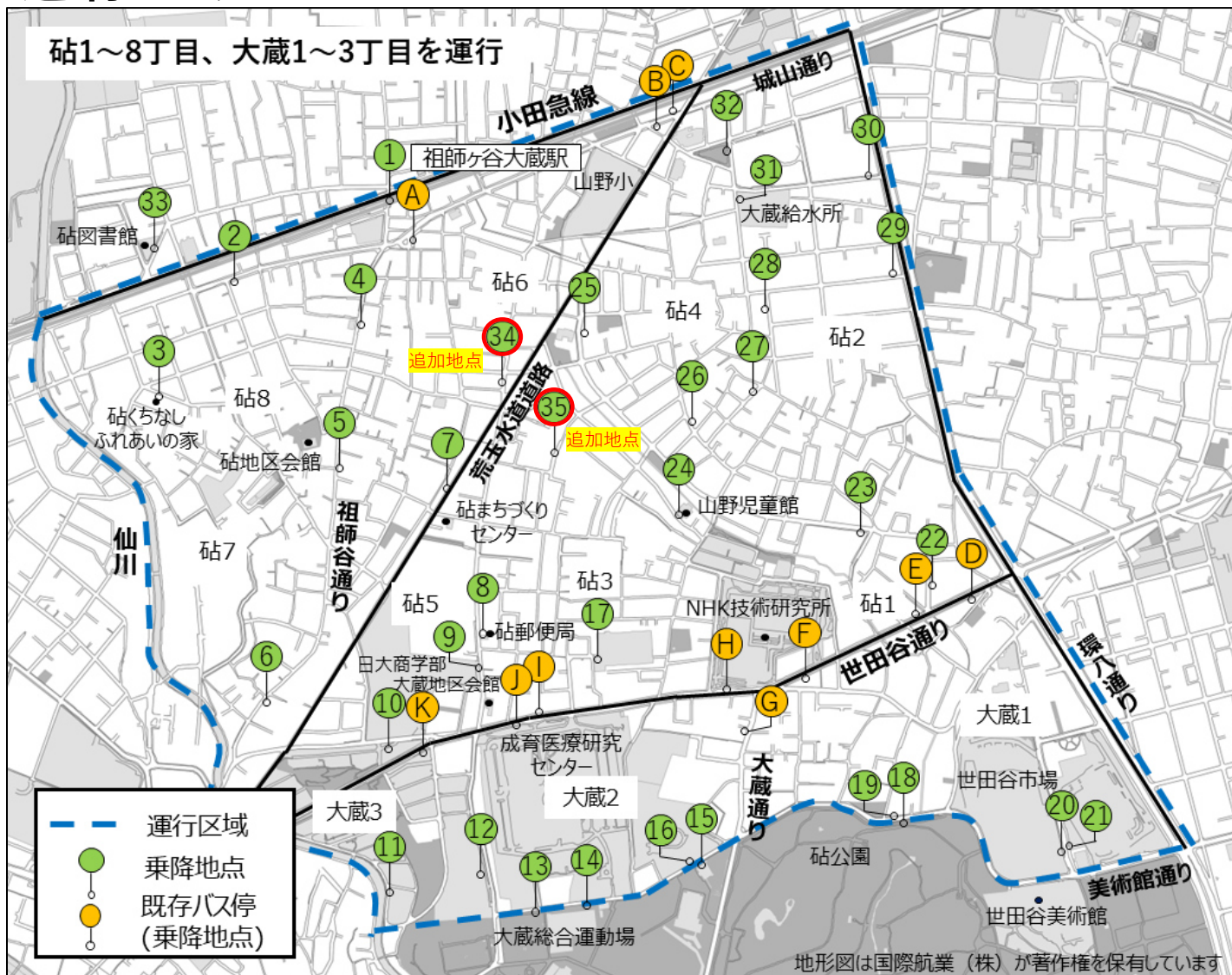
④総括及び今後の展望

誰もが安全・安心・快適に移動できるコミュニティ交通を導入し、持続可能な地域公共交通を実現することで、外出機会を促進し、地域住民の生活の質の向上や、地域の持続的な発展に結び付いている。コミュニティ交通は日常生活と社会的交流を支えるツールであることから、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に、福祉の増進や地域の活性化、コミュニティづくりを促し、外出しやすく、住みやすい街づくりに寄与していく。

4 今後のスケジュール（予定）

令和8年	1月	世田谷区地域公共交通活性化協議会
	2月	都市整備常任委員会（「砦モデル地区デマンド型交通の本格運行について」「コミュニティ交通導入の検討状況について」）

運行マップ



乗降地点

1	祖師ヶ谷大蔵駅
2	バン屋前
3	砦くちなしふれあいの家
4	アトリエそら豆
5	川上歯科クリニック
6	砦7丁目4番(マンション前)
7	ローソン砦5丁目店(砦まちセン最寄り)
8	砦郵便局
9	日大商学部東門前
10	大蔵住宅(30号棟)
11	カーメスト大蔵の杜(8・9号棟)
12	カーメスト大蔵の杜(5・6・7号棟)
13	大蔵運動場(テニスコート前)
14	大蔵運動場(屋内プール前)
15	大蔵運動場(屋外プール前)
16	サレジオ国際学園世田谷
17	友愛十字会
18	稲荷橋(二子玉川駅行き)
19	稲荷橋(美術館行き)
20	世田谷市場
21	美術館(二子玉川駅行き)
22	ピーシーデボ前
23	砦1丁目21番(マンション前)
24	山野児童館
25	セブンイレブン砦4丁目店
26	とみやまクリニック
27	砦4丁目18番先
28	砦4丁目24番先
29	東京メモリアルホール
30	ザミット砦環八通り店前
31	大蔵給水所
32	富士見公園
33	砦図書館
34	メディカルコミュニティ砦
35	砦3丁目34番(マンション前)

※令和6年5月追加

A	祖師ヶ谷大蔵駅(用賀駅行き)
B	山野小学校(祖師ヶ谷大蔵駅行き)
C	山野小学校(渋谷駅行き)
D	三本杉(成城学園前駅行き)
E	砦町(渋谷駅行き)
F	NHK技術研究所(成城学園前駅行き)
G	NHK技術研究所(成城学園前駅行き)
H	NHK技術研究所(二子玉川駅行き)
I	成育医療研究センター前(渋谷駅行き)
J	成育医療研究センター前(成城学園前駅行き)
K	日大商学部前(成城学園前駅行き)

(視点1) 地元協議会、砧まちづくりセンター等との協働による取組み

1 広報活動

地元協議会や砧まちづくりセンターが中心となり、町会・自治会、商店街、社会福祉協議会、運行事業者等と協働・連携しながら、広報活動を実施した。

あらゆる世代を対象に、多様なツールを使用した幅広い広報活動に取り組み、新たなコミュニティ交通であるデマンド型交通の普及・啓発を進めたことで、多くの方の利用に結び付いている。

(主な広報活動)

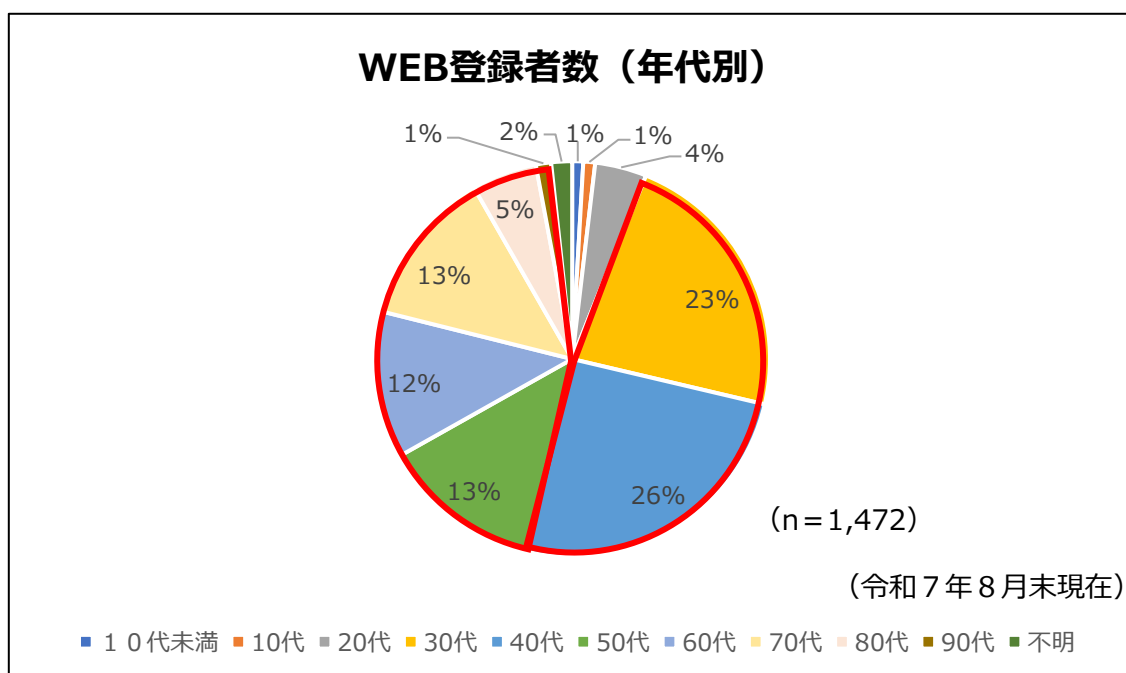
- ①砧まちづくりセンターによる啓発グッズの作成・配布、サレジアン国際学園世田谷中学高等学校と連携したコミュニティ交通ニュースや、エコバッグの作成・配布、山野児童館の利用者が作成したポスターを町会・自治会、商店街での回覧や掲示板・運行車両内部で掲示
- ②砧モデル地区内及び周辺の各家庭にスマートフォンからの予約手順や外出に繋がる施設の紹介などを掲載したコミュニティ交通ニュースの全戸配付（約20,000世帯）
- ③町会・自治会のチラシ回覧、掲示板へのポスター掲示、地域イベントでのチラシ等の配布、地元商店街との連携によるチラシ等の配布・ポスター掲示、集合住宅へのポスター掲示
- ④砧総合支所や砧・祖師谷まちづくりセンター、公共施設、保育園、小学校、民間施設などで、提案型プロジェクトチームによるデジタルサイネージを活用した普及・啓発（魅力発信動画の配信）、電柱幕・横断幕・ポスター掲示、チラシの配架・配布
- ⑤スマートフォンからの予約講座の実施、高齢者が集うお茶会などでの周知（乗車割引証の発行を含む／砧・祖師谷まちづくりセンター、運行区域内の地区会館、区民集会所、集合住宅、高齢者クラブで開催）
- ⑥砧まちづくりセンターでの高齢者向けスマートフォン講座を活用した、砧モデル地区デマンド型交通の予約講座・乗車割引証の発行
- ⑦オープンハウスの開催（事業内容や利用状況等の紹介、乗車割引証の発行）
- ⑧区のおしらせ、区ホームページ、区公式X（エックス：旧ツイッター）、メールマガジン、エフエム世田谷による周知

2 WEB登録者数・乗車割引証発行数

地元協議会、砧まちづくりセンター等と協働しながら、幅広く広報活動に取り組んだことで、WEB登録者は1,500人に達する見込みである。予約を取る際に、スマートフォンからの予約が便利であるため、スマートフォンの操作に慣れている、30代から40代の子育て世代が約5割を占めている一方で、70代以上の高齢者も約2割を占め、スマートフォンからの予約講座を実施した成果が出ている。

また、70歳以上を対象にした乗車割引証については、スマートフォンからの予約講座や、オープンハウス等だけではなく、砦・祖師谷まちづくりセンターの窓口で、日常的に発行していることから、700枚程度の交付に繋がっている。

	1年目 (R5.5～R6.4)	2年目 (R6.5～R7.4)	3年目 (R7.5～R7.8)
WEB登録者数 (延べ)	912人	1,349人	1,472人
乗車割引証発行数 (延べ)	525枚	647枚	682枚



3 地域からの支援（運営協賛・広告）

1年目から継続的に地元企業や個人の方から運行を支援する協賛を得ている。2年目以降、広告事業を開始したところ、1年目と比較して、約7倍の協賛が得られており、地元企業等から注目を集めていると考えられる。

乗降地点として協力をいただいている地元企業や、地元の社会福祉法人等に加えて、地域住民が日常的に訪れることがないと想定される建設系の企業からも協賛を得ていることから、地元企業が地域に貢献したいという気持ちが地域全体に広がっている。

	1年目 (R5.5～R6.4)	2年目 (R6.5～R7.4)	3年目 (R7.5～R7.8)
運営協賛（※1）	85,000 円（17 口）	230,000 円（46 口）	267,000 円（115 口）
広 告（※2）	—	385,000 円（7 口）	110,000 円（2 口）
合 計	85,000 円（17 口）	615,000 円（53 口）	377,000 円（117 口）

※1 個人の運営協賛の金額：3年目から、1口あたり5,000円から1,000円に変更

※2 広告：2年目から開始

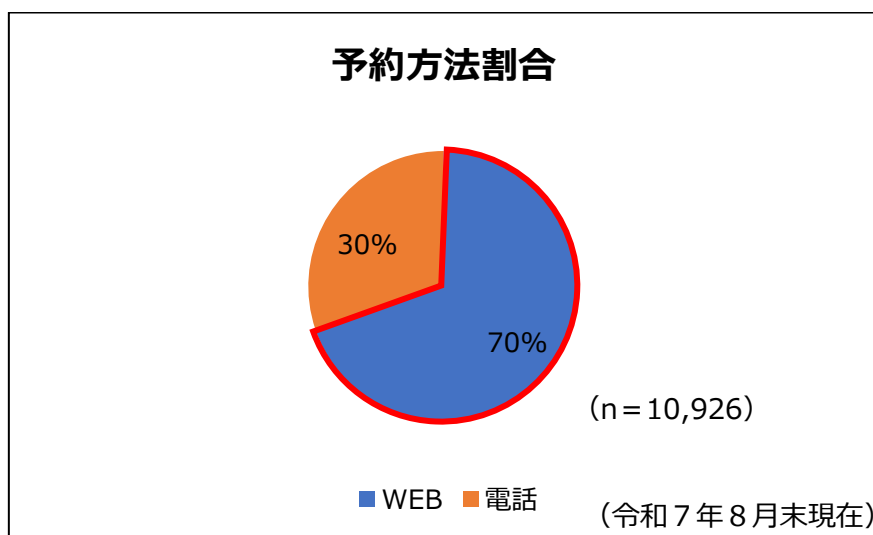
4 運行事業者と連携した取組み

東急バス株式会社は、地元協議会やスマートフォンからの予約講座への積極的な参加、イベントでのワゴン車両の展示、利用者が簡単に予約できるような予約システムの改修、車体デザインの改善など、民間事業者の創意工夫を活用し、地域と連携しながら利用促進に向けた周知活動や、運行面でのサービス改善などに取り組んでいる。

5 利用状況

(1) 予約方法

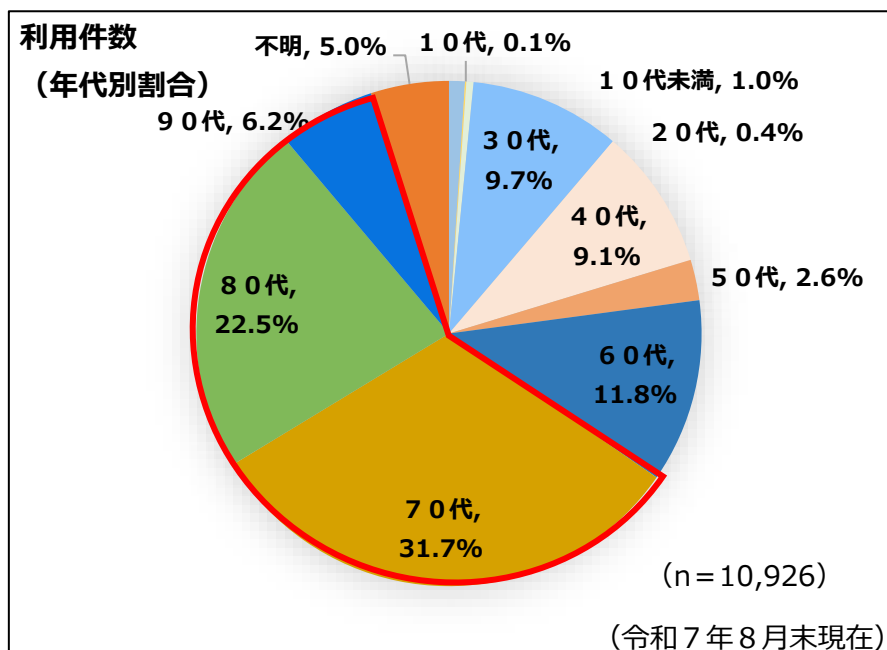
実証運行開始前から、砧まちづくりセンターなど、地域と協働しながら、継続的にスマートフォンからの予約講座の実施や、予約手順を掲載したコミュニティ交通ニュースの全戸配布などを通じて、専用予約サイトからの予約方法を周知したことで、運行開始当初から、WEBサイトからの予約が約7割、電話予約が約3割を占めている。



(2) 利用件数（年代別）

70代以上の高齢者が約60%を占めているが、60代以下の利用者が約35%、そのうち、30～40代の子育て世代の利用者が約20%を占めており、幅広い世代の方に利用されている。新たなコミュニティ交通であるデマンド型交通が、地域の方から有効な交通手段として利用されていると共に、高齢社会における短距離移動を支える手段として効果的な施策の一つであることが確認できる。

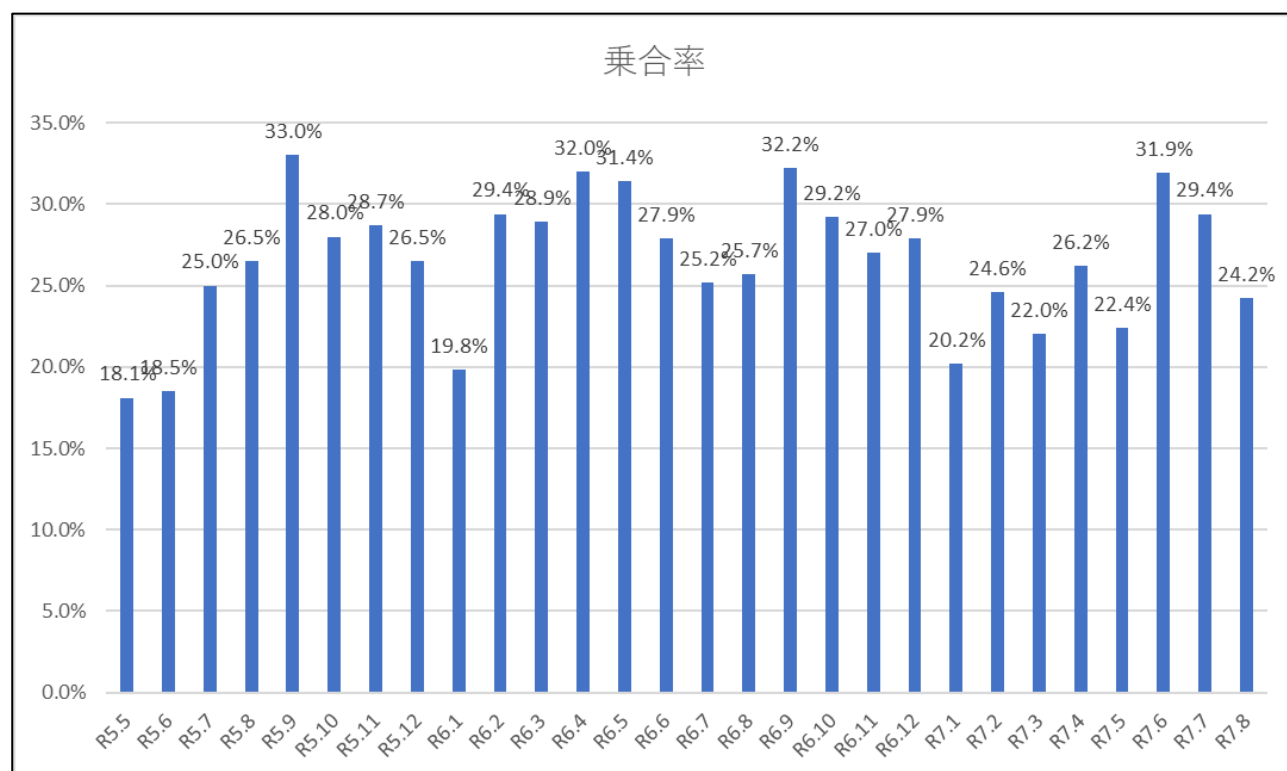
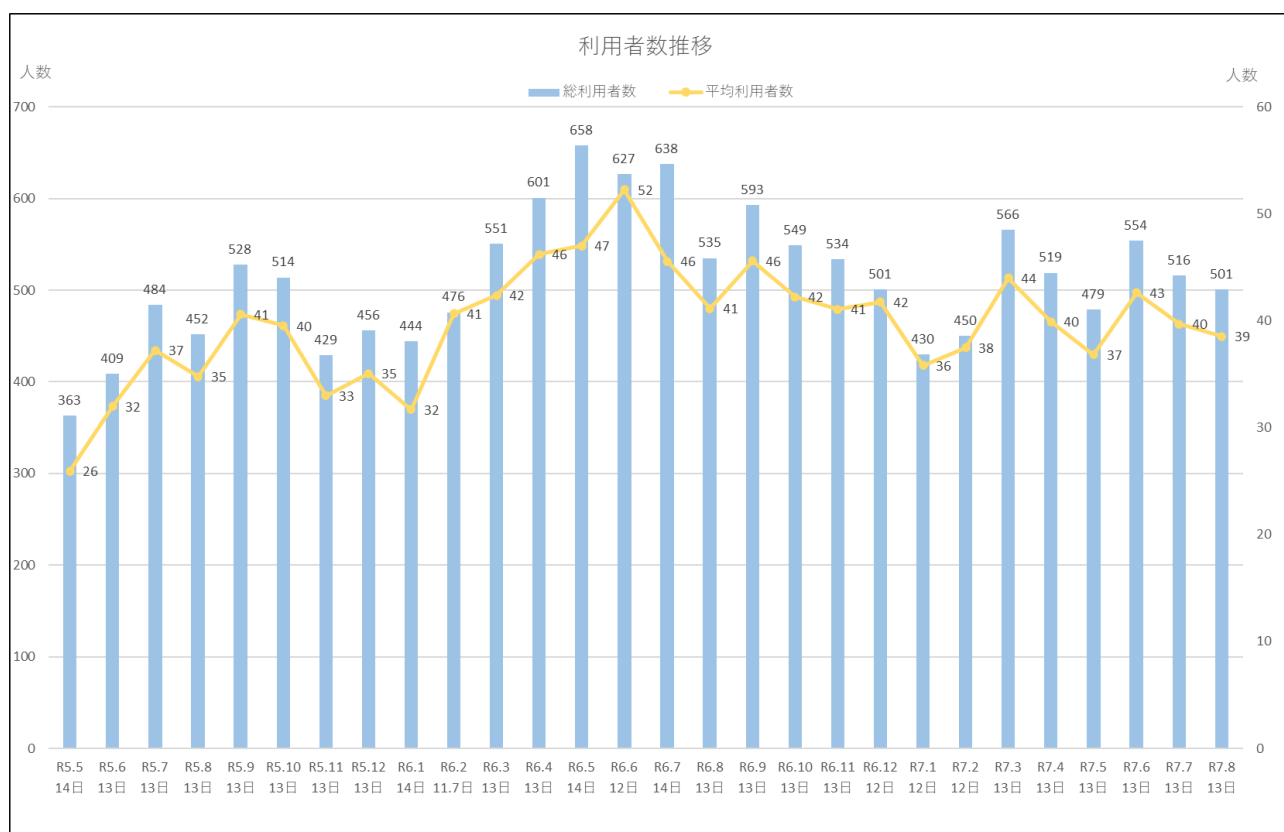
福祉的な支援から、70歳以上の方が乗車割引証を提示した場合の運賃を100円に設定している。一方、乗車割引証の利用者が当初の見込みより増えているため、収支率の低下に繋がっている。



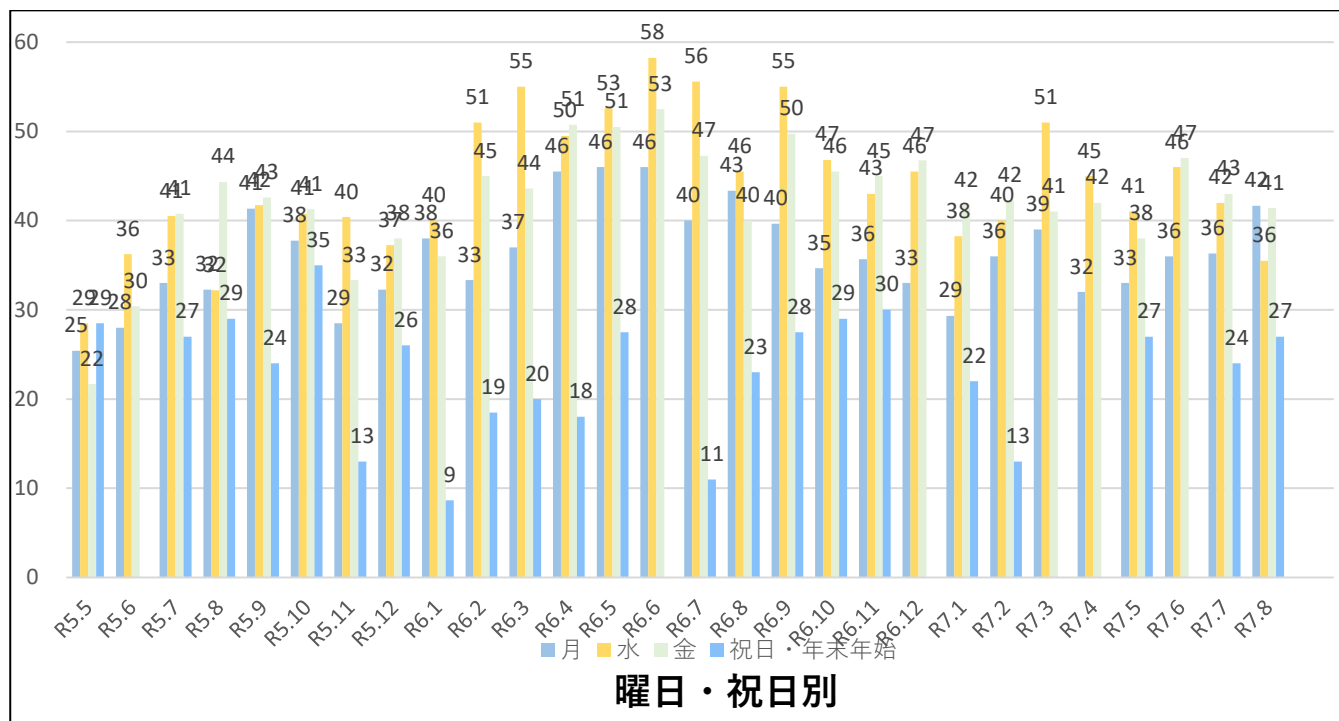
(3) 利用者数（月間・1日あたり、曜日・祝日別、時間帯別）・乗合率

運行開始当初は、1日あたりの利用者が26名であったが、地域と連携した、継続的な周知活動や、利用者のニーズを踏まえた上で、地域の特性に合わせながら、運行面や予約システムの条件設定の改善を重ねた結果、徐々に利用者数が増えるとともに、乗合率も改善し、2年目以降、40～50名程度の方にご利用いただいている。

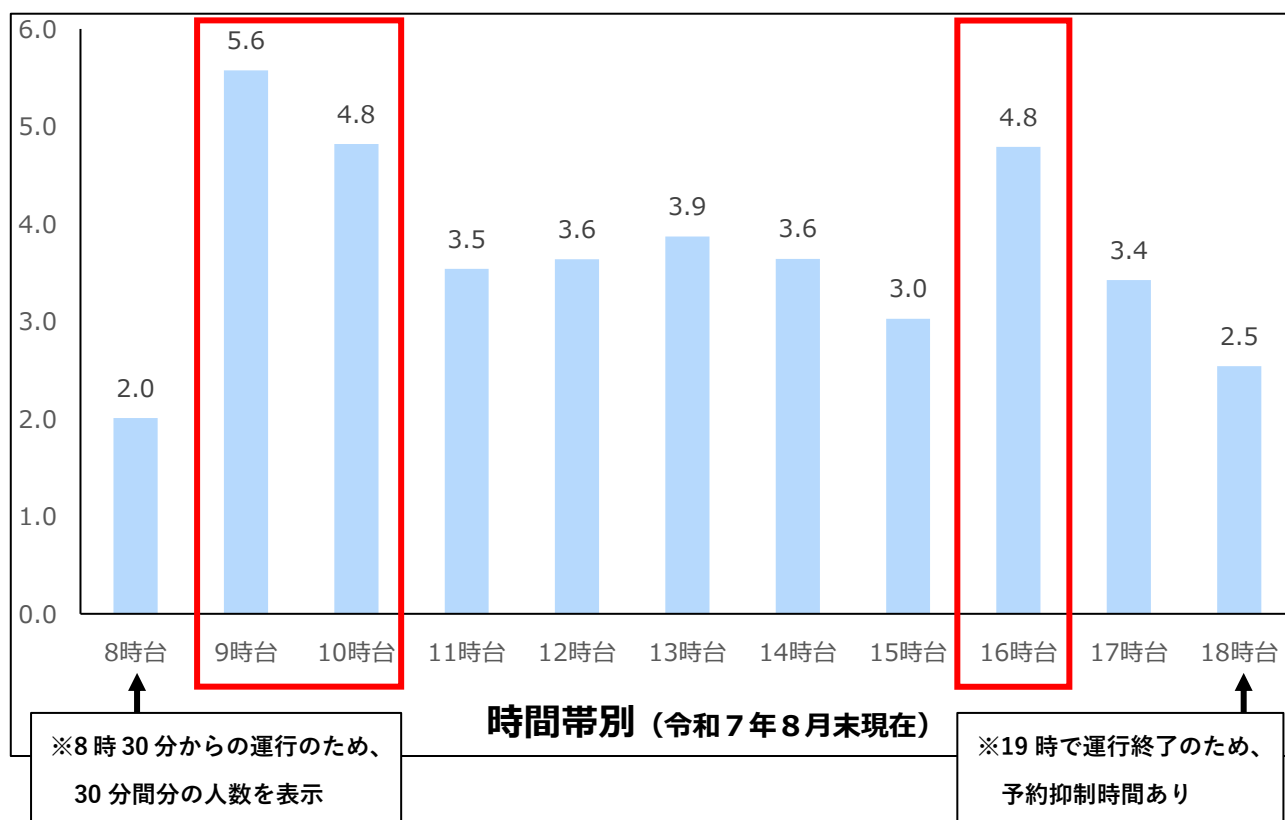
地域住民を対象とした需要予測アンケート調査の結果を踏まえ、実証運行の目標数値は1日の平均利用者数90人（1年間で14,040人、収支率30%以上）と設定している。目標数値に現時点では達していないものの、予約が取りにくい状況である。また、世田谷区地域公共交通活性化協議会において、会長である早稲田大学の森本章倫教授からは「他自治体の事例と比べると、砦モデル地区の利用実績は優秀であり、非常によく利用されていて、1日あたり40～50人程度の利用があることから、実態としては上限に近い数値であると考えられる。」と言われている。



曜日別では、水、金、月の順に、多くの方に利用されている。祝日の利用者は平均10名前後に留まっている月もあったが、3年目以降は平均26名程度の方に利用されている。



時間帯別では、9・10時台と16時台に多く利用されており、需要が一定ではなく、時刻によって需要の大きさが異なる、交通の特徴の一つが表れている。



（４）利用の多い乗降地点

鉄道駅やバス停留所などの交通結節点や、商店街等の買い物先、病院、高齢者の交流の場など、移動手段だけではなく、移動する目的も同時に提供できるように、乗降地点を運行区域全体にバランスよく配置し、交通ネットワーク全体の利便性を高めている。

すべての乗降地点が利用されている一方で、商店街があり、鉄道への乗り継ぎもできる祖師ヶ谷大蔵駅、商店街又は鉄道駅から離れた集合住宅や住宅街に設置した乗降地点、大蔵運動場や砧図書館といった公共施設の乗降地点の利用が多い。



※丸印の大きさと利用者の多さを表している。

（令和7年8月末現在）

（５）収支状況

1～3年目すべてにおいて、福祉的支援により割引証を提示した場合の運賃を100円と設定している70歳以上の高齢者が利用件数の約6割を占めており、収支率に大きな影響を及ぼしている。

1年目の収支率は9.0%、2年目以降は上記の内容に加えて、人件費の上昇や燃料費等のコストの高騰により、車両の運行経費が大幅に増加し、支出額が1年目と比較して、約1.3倍上昇している。このような中、運賃外収入として、広告事業に取り組んだことで、新たな収入を得られたことから、2年目は11.0%、3年目は12.9%と、徐々に上昇している。なお、割引証を適用しない場合の収支率は、1年目が17.1%、2年目が18.9%、3年目が19.2%である。

この間、収支率の改善に向けて、広告事業や個人からの運営協賛の金額変更（より多くの方から幅広く協力を得られるように、1口あたり5,000円から1,000円に変更）に取り組んでいるが、依然として、厳しい状況にある。

	1年目 (R5.5～R6.4)	2年目 (R6.5～R7.4)	3年目 (R7.5～R7.8)
①支出 ※1	10,510,000 円	13,708,000 円	5,156,000 円 【19,871,000 円※4】
②運賃収入	865,000 円	890,000 円	288,000 円 【1,078,000 円※4】
③運賃外収入 (運営協賛)	85,000 円	230,000 円	267,000 円 【601,000 円※4】
④運賃外収入 (広告)	—	385,000 円	110,000 円 【429,000 円※4】
収支率 (②+③+④/①)	9.0% (17.1% ※3)	11.0% (18.9% ※3)	12.9% (19.2% ※3) 【10.6% ※4/ 16.9% ※3】
公費負担額 (①-②-③-④) ※2	9,560,000 円	12,203,000 円	4,491,000 円 【17,763,000 円※4】

※1 人件費、システム利用料、コールセンター経費（宇奈根・喜多見地区のデマンド型交通のコールセンター業務を共有することで経費削減を図っている）、燃料費、消耗品費

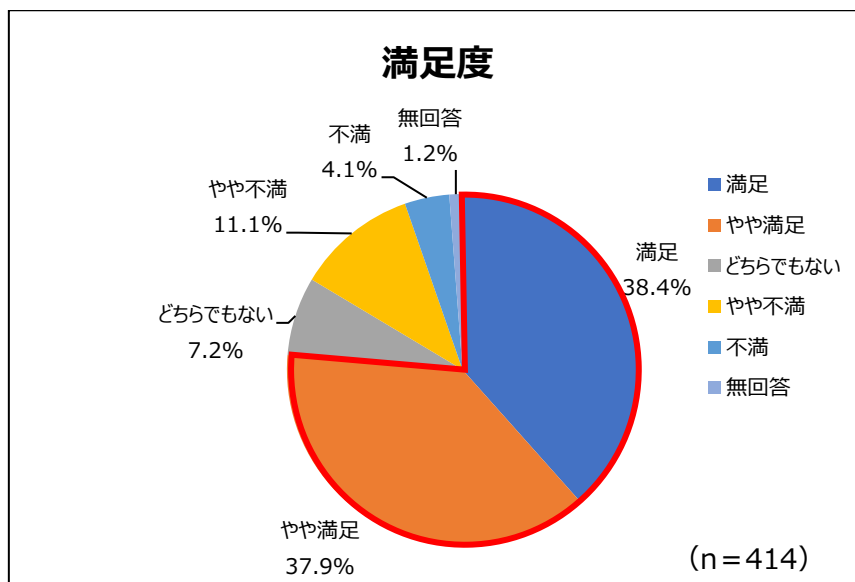
※2 現状のサービス水準での運行に必要な実質補填額

※3 実証運行では、福祉的支援により、割引証を提示した70歳以上の運賃を100円と設定しているが、割引を適用しない場合の収支率

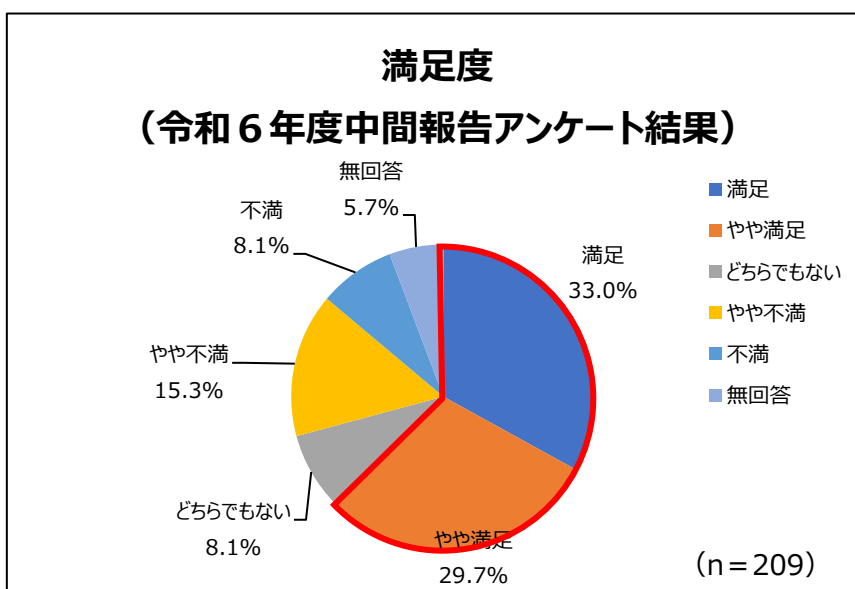
※4 令和7年10月からの週5日運行を反映した令和8年4月末における見込み

（6）満足度

利用者アンケートの結果では、満足（38.4%）、やや満足（37.9%）と合わせて、8割近くの利用者から高評価を得ており、「目的地まで遠いので、ワゴンがあるから行ける」「遠回りしていた時と比べて、時間の短縮ができた」というご意見をいただいている。不満の理由としては、「毎日、運行していないから」「予約がなかなか取れない」という声がある。利用者の満足度は、令和6年度中間報告の6割より上がっているが、引き続き、利用者の方の満足度を高め、地域住民から支持される移動手段として、地域に根付いていくように質の高い交通手段を提供していく。



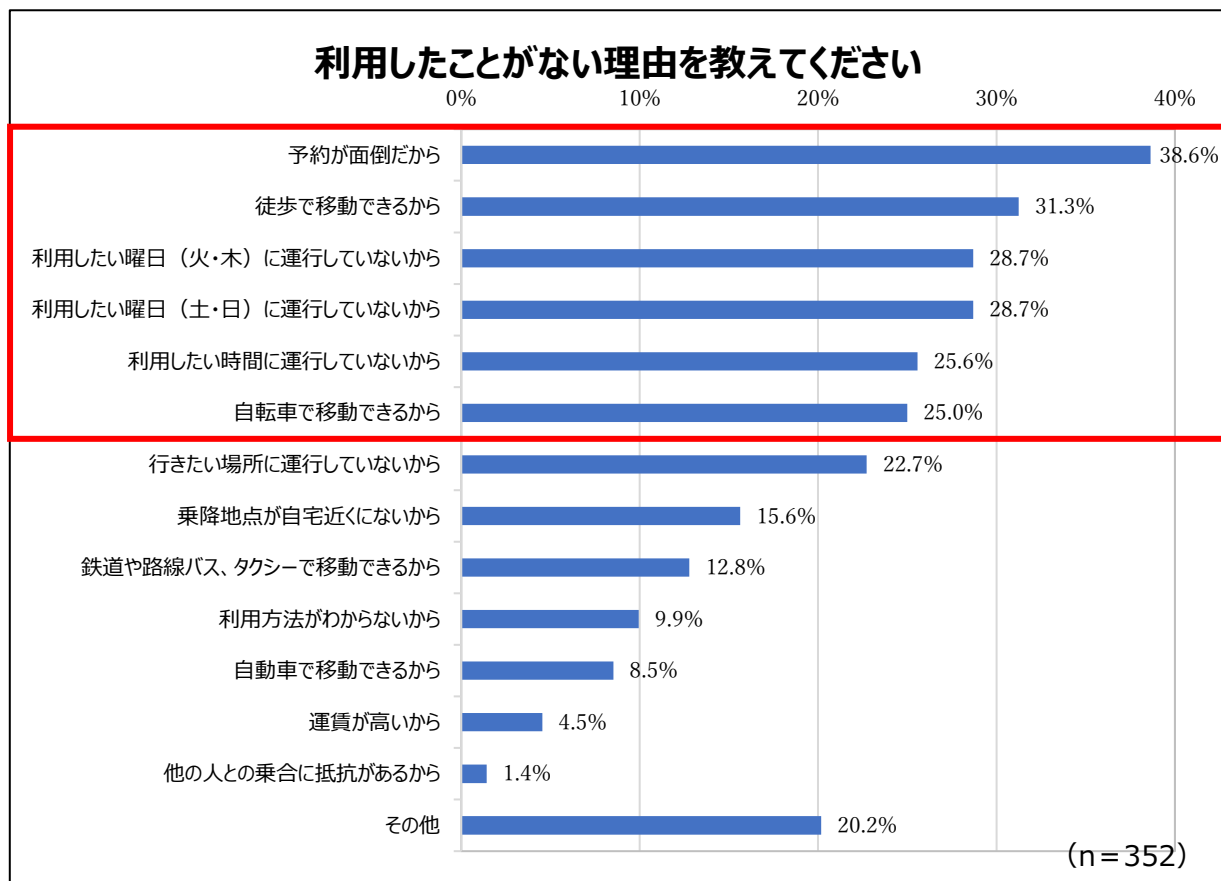
(令和 7 年 6 ～ 7 月実施)



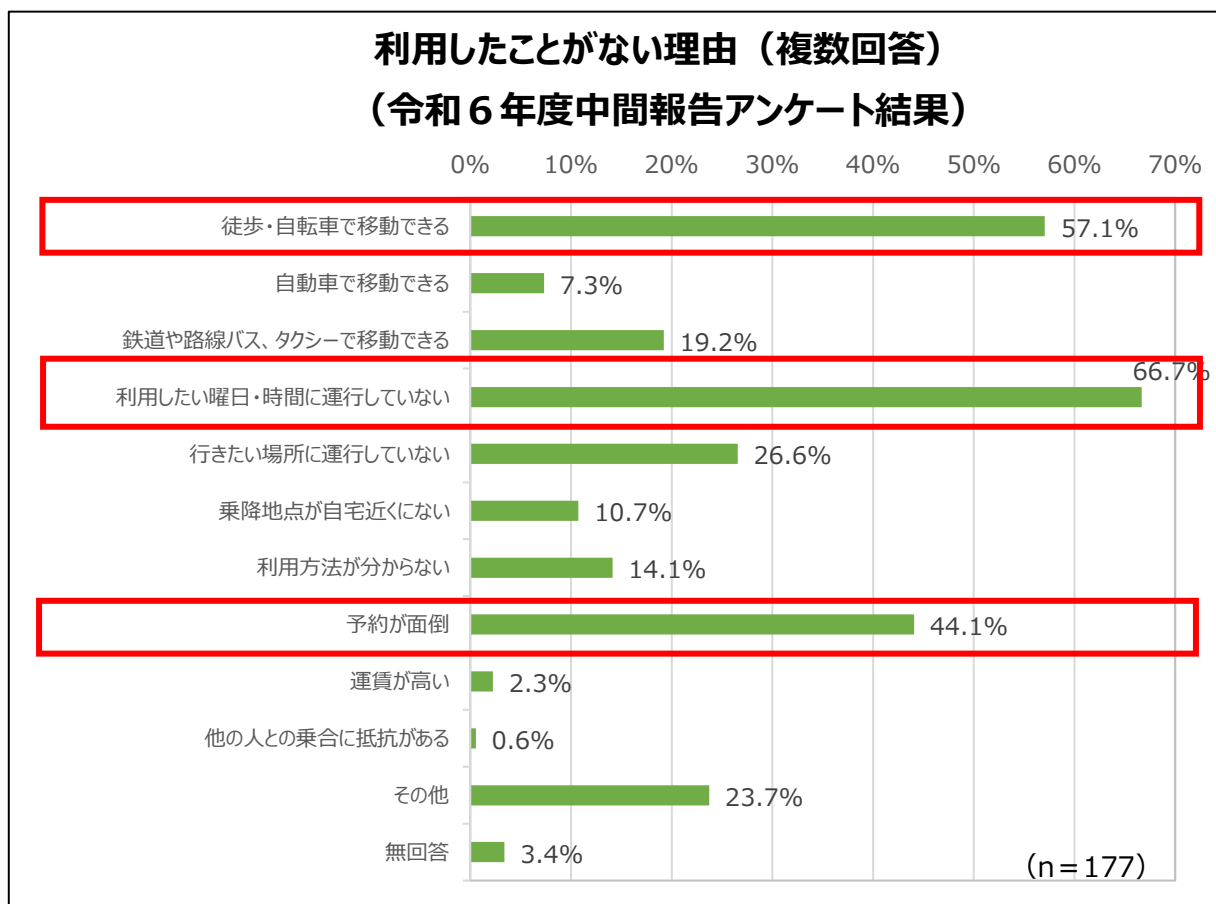
(令和 6 年 8 ～ 1 0 月実施)

(7) 【利用したことがない方】利用したことがない理由

予約が面倒だからという方が約 4 割弱を占めており、令和 6 年度中間報告より、若干、減少しているが、今後も、機会を捉えて、継続的にスマートフォン、または電話からの予約方法を分かりやすくお知らせする必要がある。また、徒歩や自転車で移動できるからという理由が、それぞれ約 30%、約 25%を占めており、自力で移動できる方もいらっしゃる一方で、令和 7 年 10 月から火・木曜日も運行していることから、利用したい曜日に運行していない方のうち、火・木曜日と回答している約 3 割の方は、新たな利用者となっている。



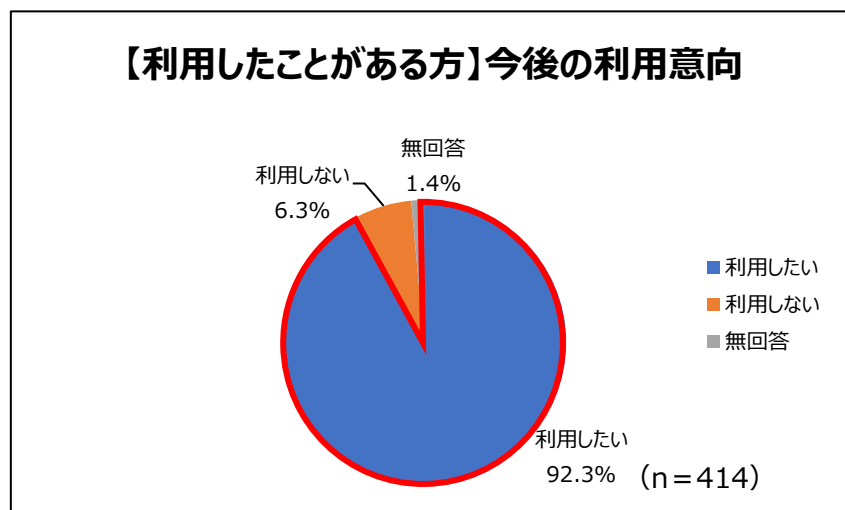
(令和 7 年 6 ～ 7 月実施)



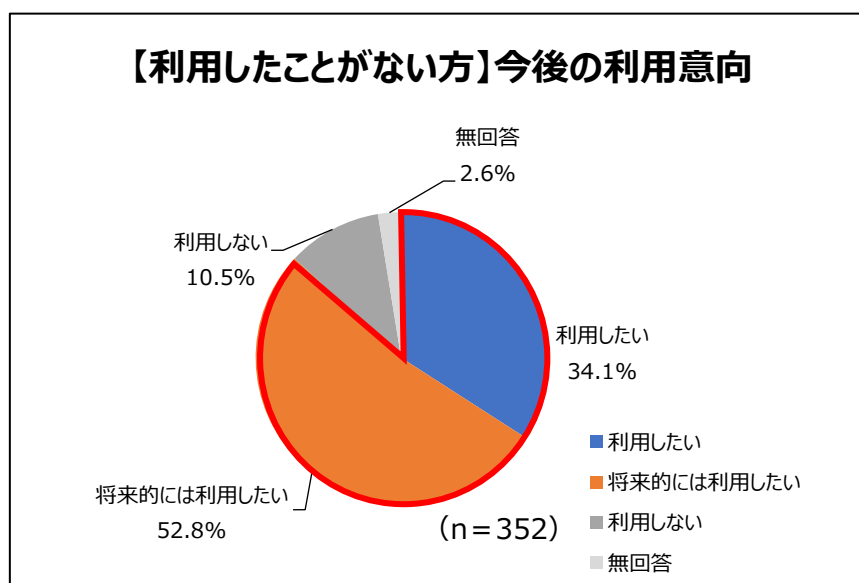
(令和 6 年 8 ～ 1 0 月実施)

（８）今後の利用意向

利用したことがある方からは９割以上、利用したことがない方からも「将来的には利用したい」を含めて９割の方が「利用したい」と回答されていることから、今後も引き続き、デマンド型交通が地域住民にとって身近な移動手段として利用されることが想定される。



(令和 7 年 6 ～ 7 月実施)



(令和 7 年 6 ～ 7 月実施)

【検証結果】

地元協議会や砦まちづくりセンターが中心となり、町会・自治会、商店街、社会福祉協議会、運行事業者等と協働・連携しながら、多様なツールを使用した幅広い広報活動に、継続して取り組んだことで、WEB登録者数が1,500人に達する見込みであると共に、利用者や地元企業が自ら地域の移動手段を守り育てるために、広告や運営協賛を提供している。

また、運行開始当初と比較して、約2倍の方に利用されている一方で、利用者数を増やすためには、利用者のニーズや地域の特性を踏まえながら、運行改善を重ねていくことが効果的である。

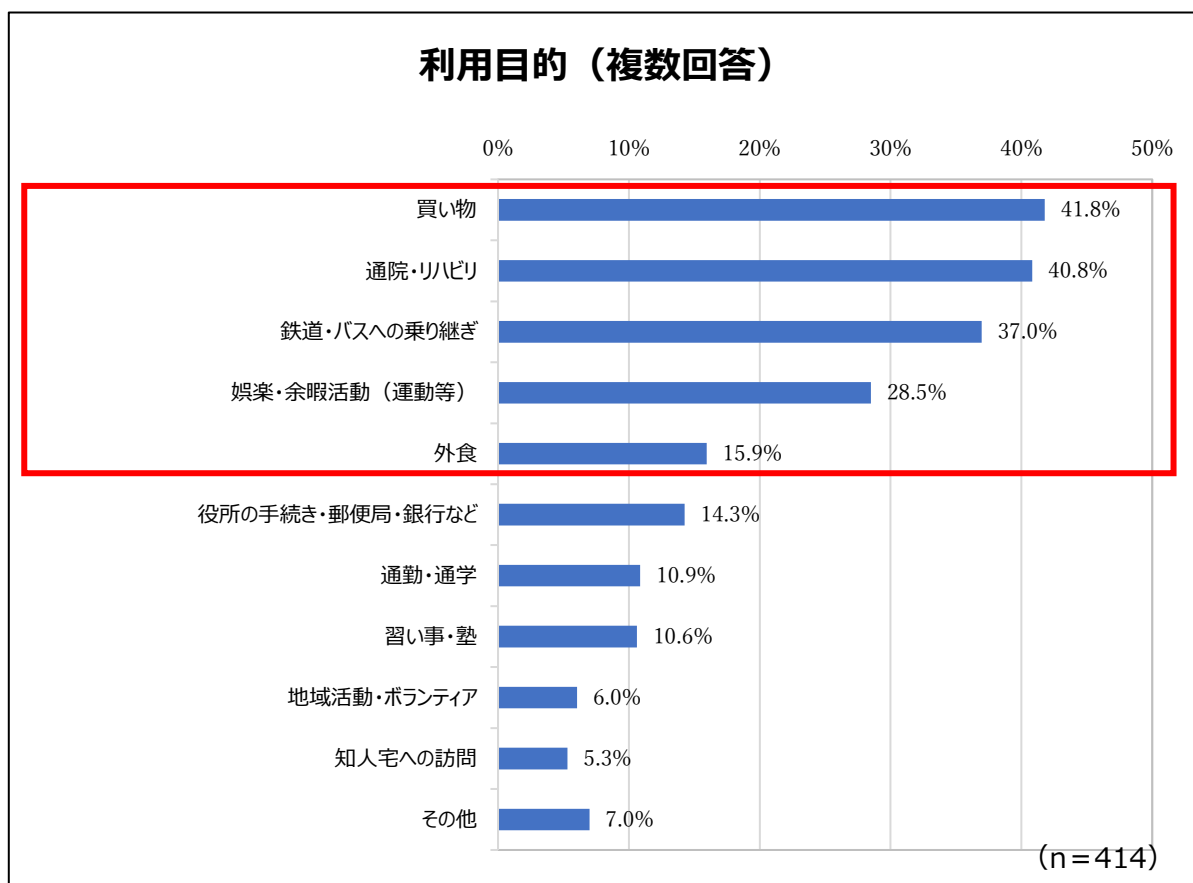
砦モデル地区デマンド型交通は地域の多様な主体の協働によって生み出された地域のシンボルとして位置付けられ、地域と共に発展していく姿が見られている。

(視点2) 新たなコミュニティ交通による生活の質の向上

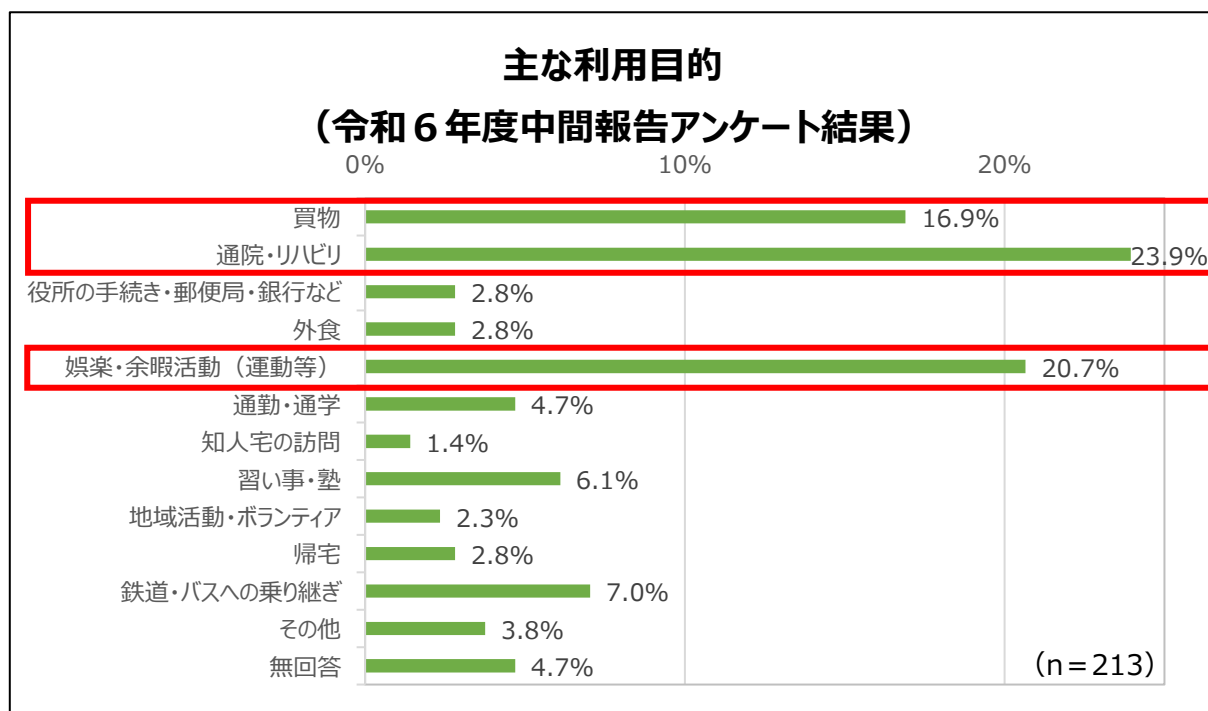
1 利用目的

令和6年度中間報告では「通院・リハビリ」「娯楽・余暇活動（運動等）」「買い物」が多くを占めていたが、令和7年度アンケート調査では、「買い物」「通院・リハビリ」の次に、「鉄道・バスへの乗り継ぎ」の目的で多くの方に利用されており、それぞれ、全体の4割、または4割近くを占めている。また、娯楽・余暇活動（運動等）が3割近くもあり、地域コミュニティの中で、日常生活を送る際に必要な交通手段として利用されていることが分かる。

また、「外食」の利用も16%あり、地域経済の活性化にも繋がっていると考えられる。



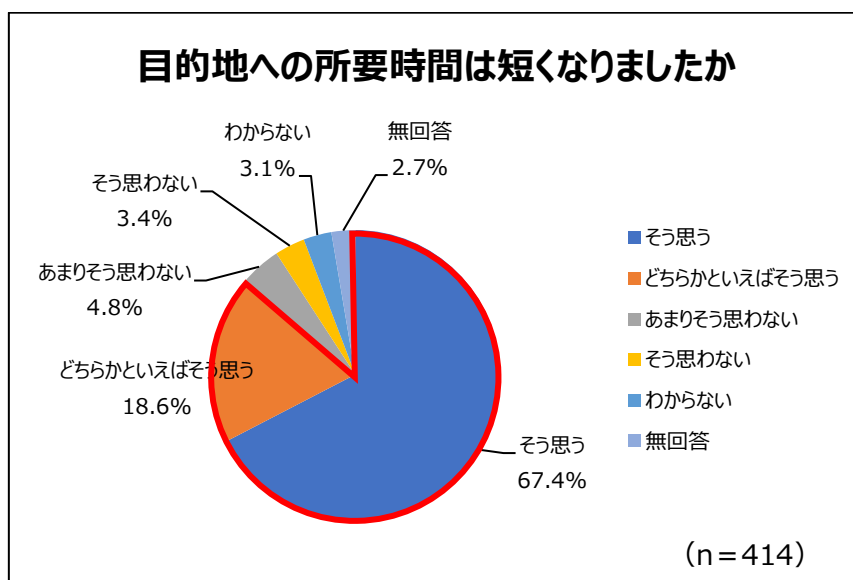
(令和7年6～7月実施)



(令和6年8～10月実施)

2 所要時間の短縮

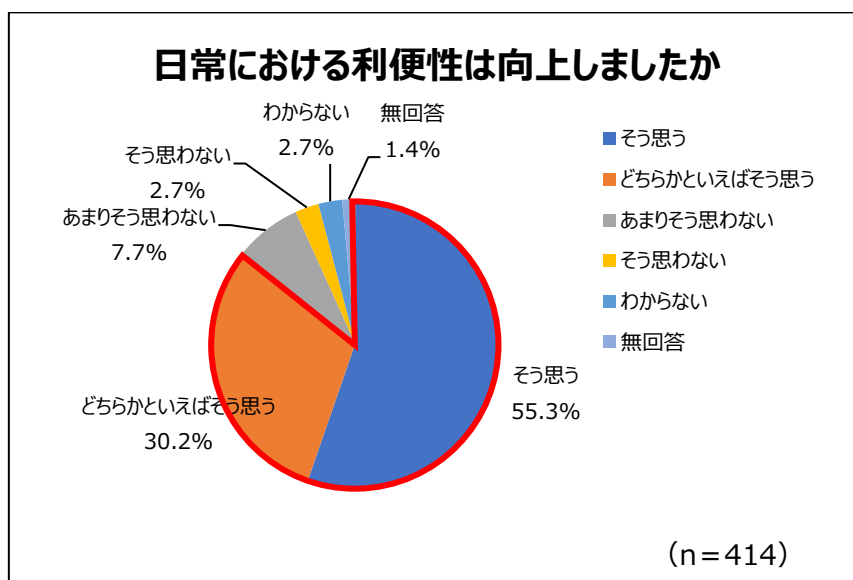
9割近くの方が「目的地への所要時間が短くなった」と感じており、デマンド型交通の利点である、運行区域内に乗降地点をきめ細かく配置することで、ドア・ツー・ドアの移動が可能になることや、AIを活用した効率的な配車により、目的地までの所要時間が短縮されていることが表れている。



(令和7年6～7月実施)

3 日常における利便性

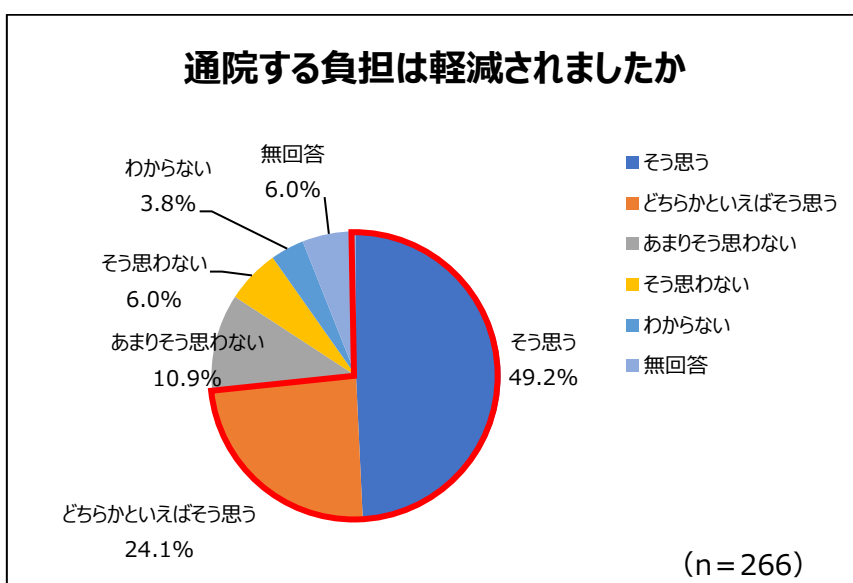
障害を持つ方からも「マンションの下で乗降できて便利である」という意見をいただいているように、85%以上の方から「日常生活における利便性は向上した」という回答をいただいている。ワゴン車両を使用し、狭い道路でも運行できることで、乗降地点を数多く設置し、出発地から、又は目的地までのアクセスを向上させ、地域住民の日常生活における移動の利便性向上に寄与している。



(令和7年6～7月実施)

4 通院する際の負担

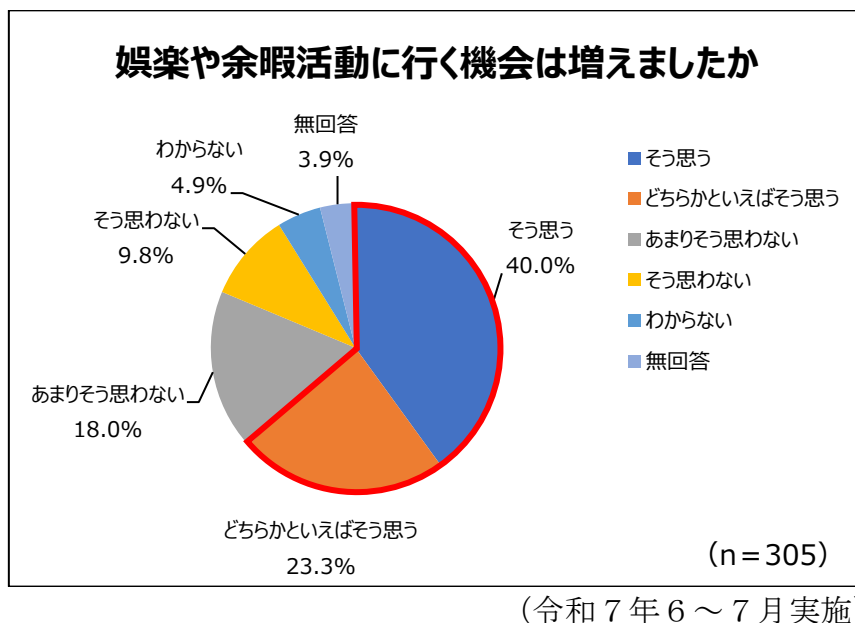
7割を超える方が「通院する負担が軽減された」と感じており、「デマンド型交通を利用して、通院を再開することができるようになった」「定期的に通院に利用できるので、ありがたいと思っています」というご意見をいただいている。



(令和7年6～7月実施)

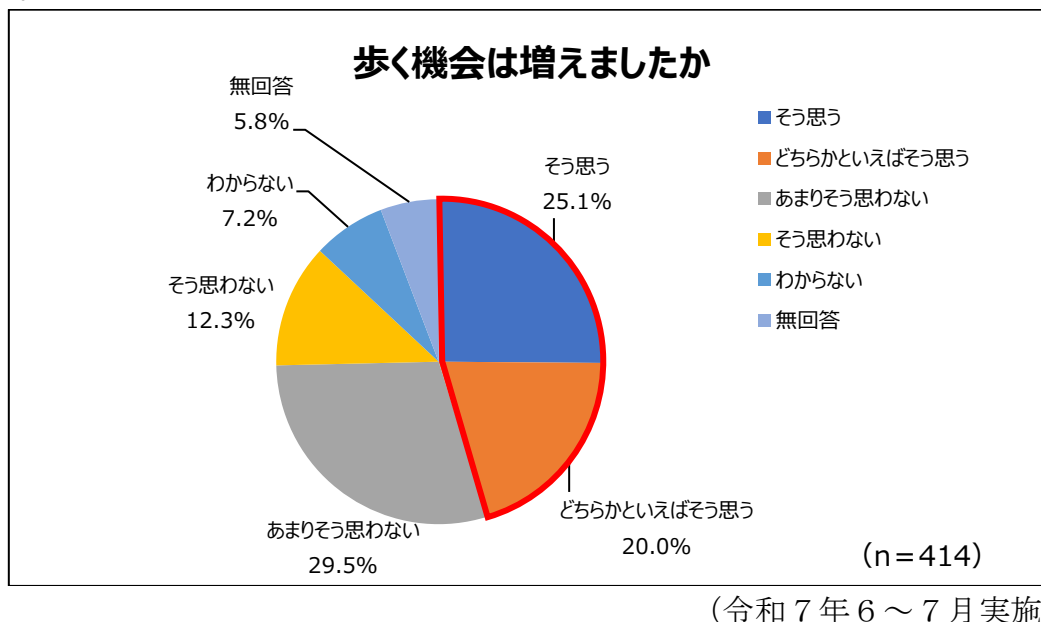
5 娯楽や余暇活動に行く機会

6割以上の方から「娯楽や余暇活動に行く機会は増えた」という回答をいただいております。移動手段を確保することで、娯楽等の活動機会の創出に繋がっており、社会参加や豊かな生活の実現にも貢献しています。



6 歩く機会

「歩く機会が増えた」と回答されている方が5割近く占めており、デマンド型交通の利用を通じて、利用者の外出機会が促進されることで、福祉・健康面での増進に寄与している。



歩く時間の増加は、30分が66人、20分が36人、60分が21人の順序になっており、外出機会が増えることで、買い物などにより、歩く時間も増えていると考えられる。

「歩く」ことの心身に及ぼす影響は多種多様であるが、国土交通省が策定した「まち

づくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドライン（平成29年3月）」に基づき試算すると、医療費抑制効果として、（年間／最大値）約58万円～約64万円の削減が見込まれる。

【算出方法】

①30分×②100歩×③19人×④3日×⑤52日×⑥0.065～0.072円＝⑦約58万～約64万円（年間）

①デマンド型交通を利用することで増加した歩く時間（1日あたり）＝30分

②1分あたりの平均歩数＝100歩

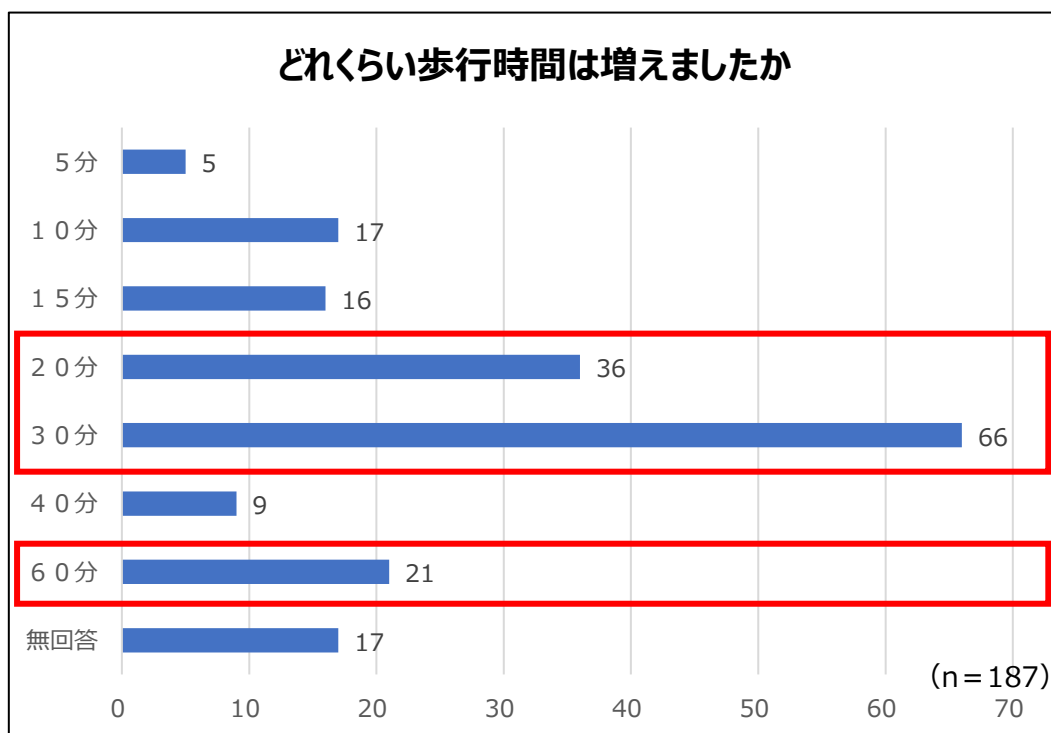
③歩く機会が増えた利用者数（1日あたり）【「歩く機会が増えた」と回答した方の割合（約45%）に令和6年度の1日あたりの利用者数（43人）を乗じて算出】＝19人

④運行日数（令和6年度）＝3日/週

⑤③の利用者が1年間のうち、デマンド型交通を利用する日数（令和6年度利用者アンケートの結果から週1日程度の利用を想定）＝52日/年

⑥1歩あたりの医療費抑制効果の原単位（40～74歳の国民健康保険加入者一人あたりの年間医療費の変化（増加）などを踏まえて整理されたもの）＝0.065～0.072円

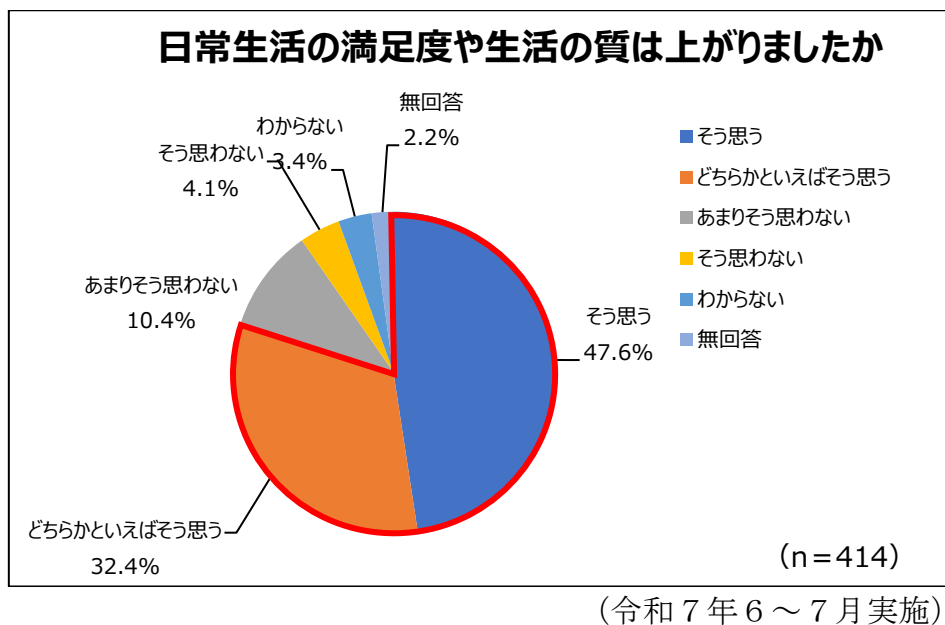
⑦医療費抑制効果（見込み）



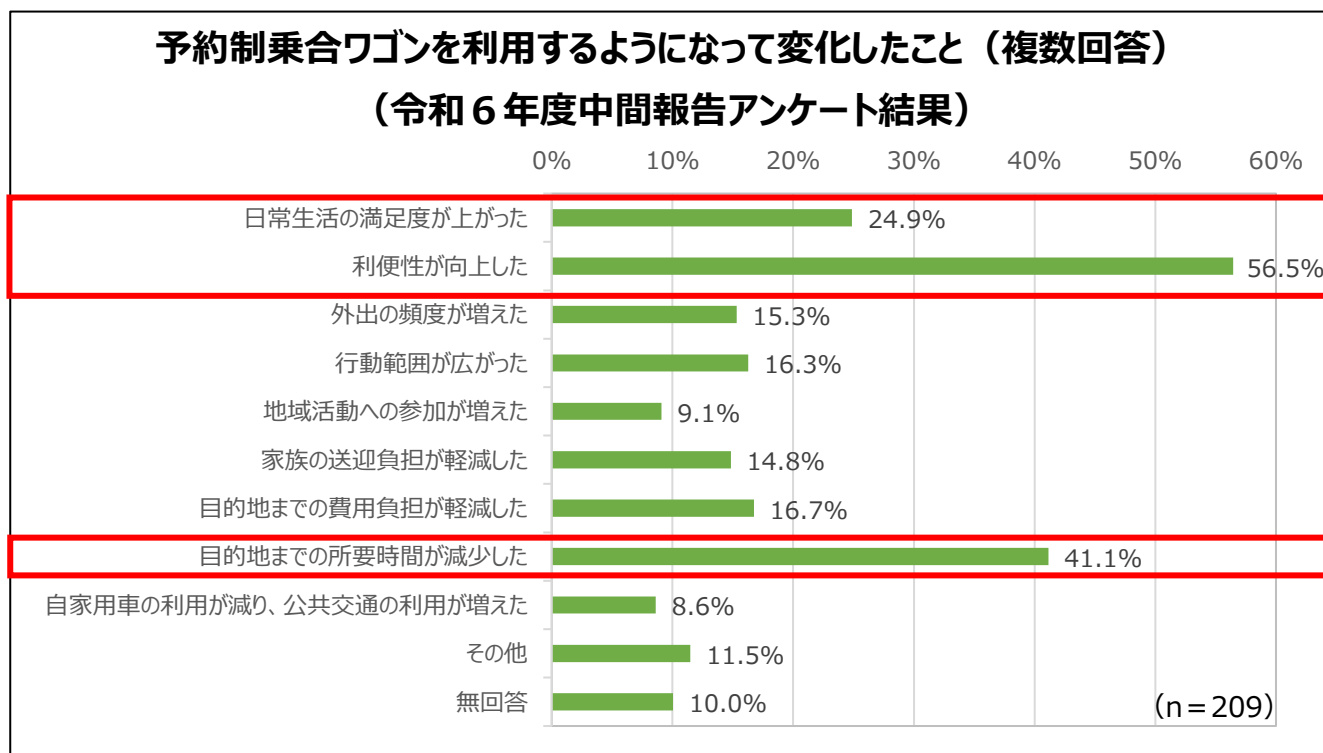
（令和7年6～7月実施）

7 日常生活の満足度や生活の質

8割の方が「日常生活の満足度や生活の質が向上している」と回答しており、新たなコミュニティ交通を導入し、交通インフラを整備することで、地域住民の日常生活における質の向上を実現している。



(参考) 予約制乗合ワゴンを利用するようになって変化したこと (令和6年度中間報告アンケート結果)



【検証結果】

買い物や、通院・リハビリ、娯楽・余暇活動など、日常生活のための移動手段として利用され、所要時間の短縮や、日常における利便性の向上、通院負担の軽減だけではなく、娯楽・余暇活動の機会増加や、健康増進、医療費の削減にも結び付いていると考えられる。

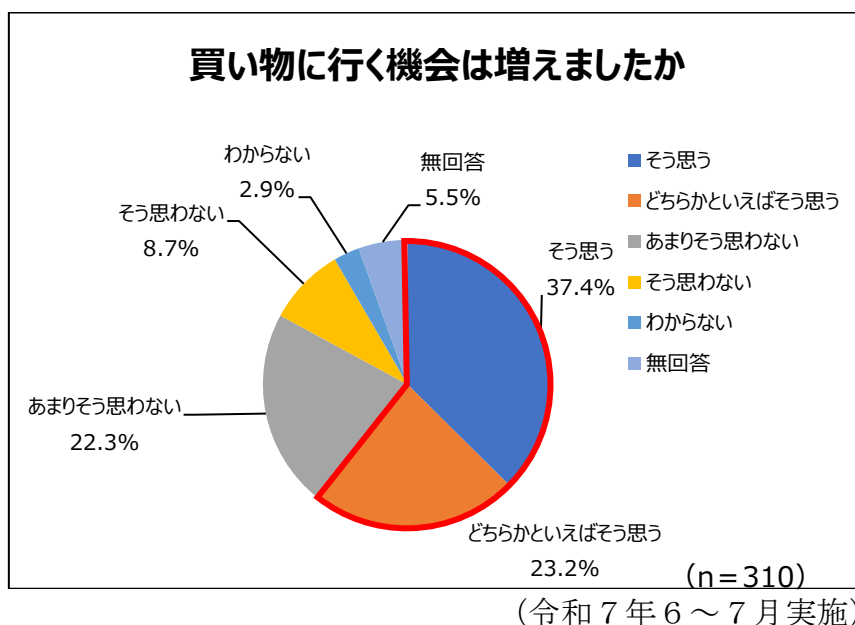
社会インフラであるコミュニティ交通を導入し、利便性を高めることで、地域住民の生活の質を向上させると共に、住みやすく、暮らしやすい社会の実現に寄与している。

(視点3) 交通インフラがもたらす社会的効用

1 買い物に行く機会

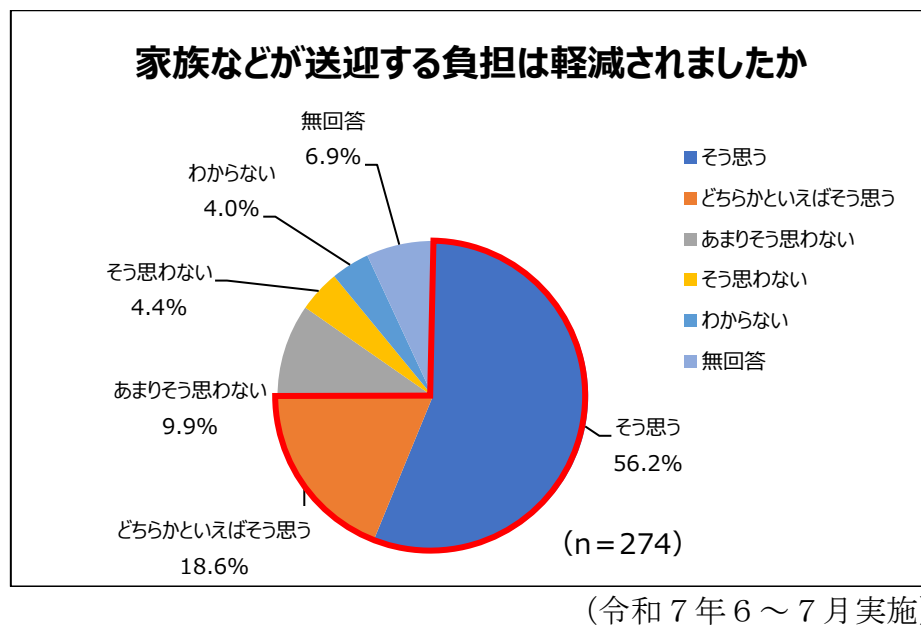
デマンド型交通の利用目的として、「買い物」が4割を占めており、6割の方が「買い物に行く機会が増えている」と回答されている。長い距離を歩けなくなった方や、自転車に乗れなくなった方が、自宅から距離のある商店まで買い物に行くことができなくなったが、「デマンド型交通に乗車して、自宅から離れた商店まで、再び買い物に行くことができるようになった」という意見をいただいている。

交通手段の整備を通じ、移動手段を増やし、地域の商店街等に容易にアクセスできることで、消費機会をもたらし、地域経済の活性化に寄与していると考えられる。



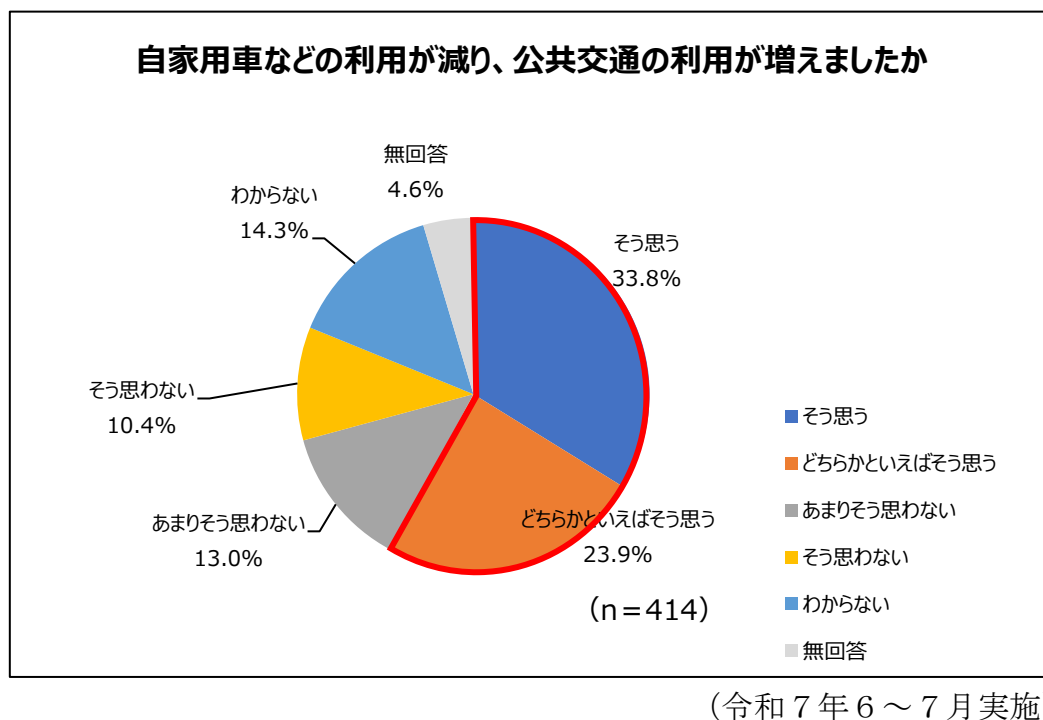
2 家族などが送迎する際の負担

3人に1人の方が「家族などが送迎する負担は軽減されている」と感じており、「短い距離でも、高齢の親を連れて、徒歩で移動するのは厳しいので、助かります」「塾などの子どもの送り迎えに重宝しています」などの声があり、介護や子育てをする方の負担を減らす取組みにもなっている。

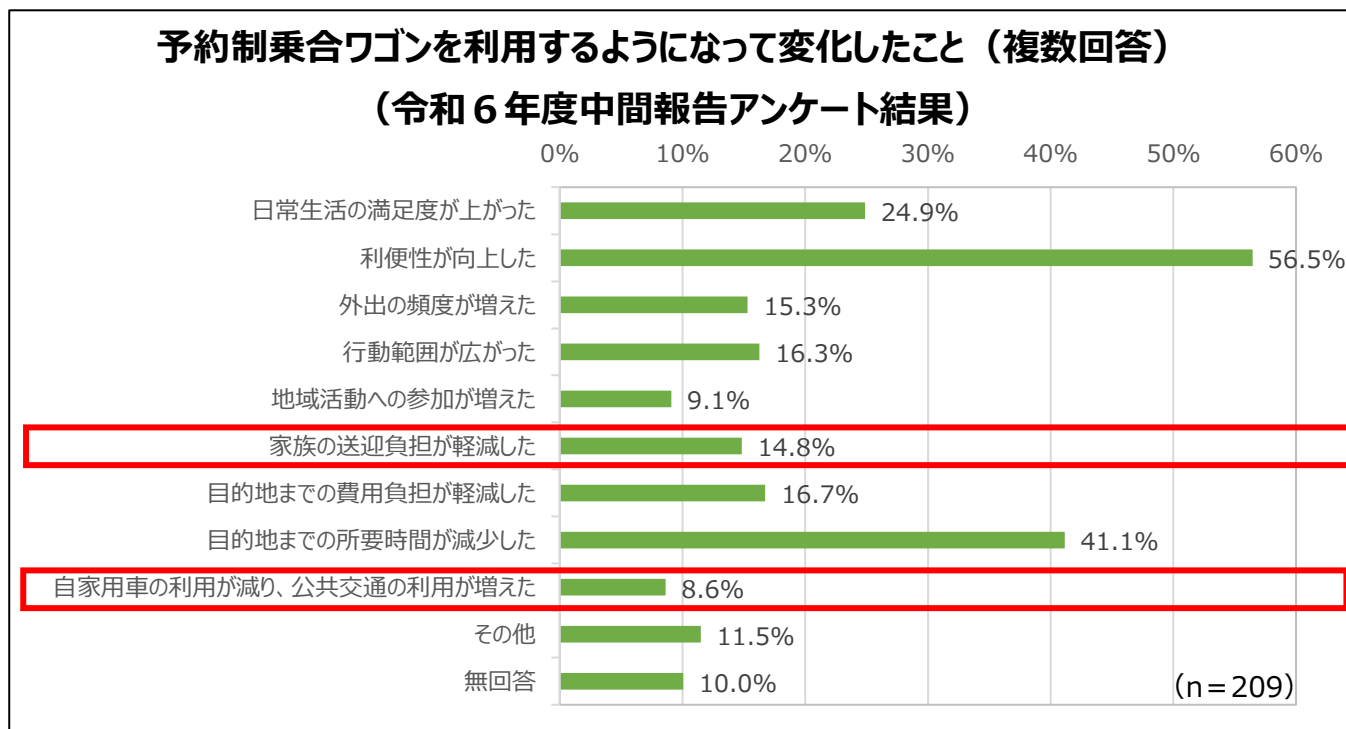


3 公共交通の利用の変化

「自家用車などの利用が減り、公共交通の利用が増えた」と回答されている方が約 6 割を占めている。公共交通への転換を促し、二酸化炭素の排出量を抑え、環境負荷の軽減につなげていく。



(参考) 予約制乗合ワゴンを利用するようになって変化したこと（令和6年度中間報告アンケート結果）【再掲】



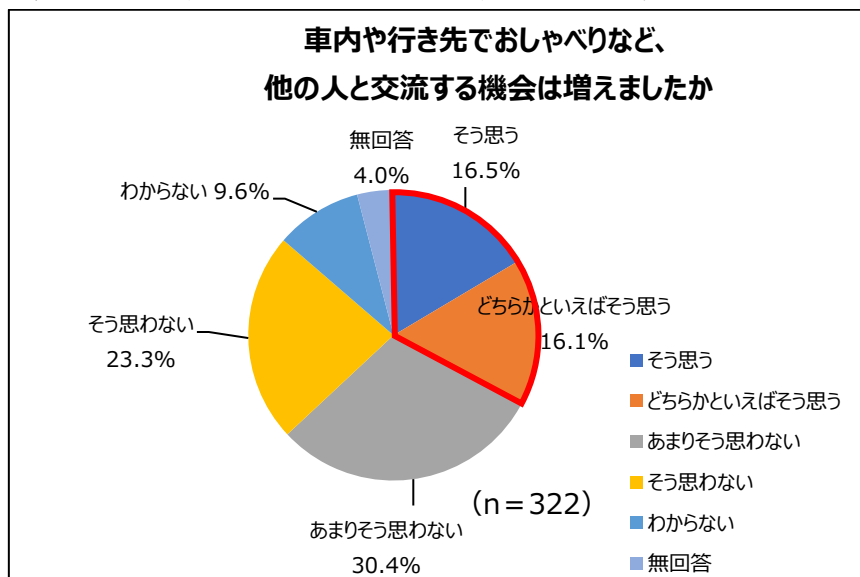
（令和6年8～10月実施）

4 コミュニティづくりへの寄与

（1）交流する機会

3割を超える方が「車内や行き先でおしゃべりなど、他の人と交流する機会が増えた」と感じていることから、ワゴン車両の内部が、ある程度、「地域の交流空間」となっていると同時に、移動先における人との交流を創出するワゴン車両となっている。

日常生活上で必要となる移動に加えて、地域住民が気軽に利用できるコミュニティ交通を築くことが、交流があふれる地域づくりに繋がると考えられる。



（令和7年6～7月実施）

(2) 地域住民のアイデアによる取組み

集合住宅の住民からの発意を元に、砧まちづくりセンター、社会福祉協議会と協働しながら、集合住宅内のコミュニティをつくるための方策として開催された「ランチ会」の交通手段としても利用されている。

デマンド型交通が移動手段としてだけでなく、交通インフラがもたらす、区民の自主的なコミュニティづくりにも繋がっており、他者との豊かな交流関係を生み出している。

※詳細については「砧地区通信」参照

【検証結果】

新たなコミュニティ交通であるデマンド型交通を導入し、誰もが移動しやすい環境を整備することで、地域住民の外出機会を促進させ、地域の活性化、環境負荷の軽減、地域住民のコミュニティづくりといった地域の交流促進など、さまざまな社会的な効用に繋がっている。



砧地区通信



社会福祉協議会（砧地区事務局）発行 令和6年8月号

予約制乗合ワゴン試乗会&ランチ会 行いました♪

7月26日(金)カーメスト大蔵の杜『なごみの杜』メンバーで予約制乗合ワゴンの試乗会とランチ会を行いました。

予約制乗合ワゴンとは、運行ルートが固定されておらず利用者の予約状況に応じて、乗降地点間を最適なルートで運行する予約制の乗合交通です。砧地区では令和5年5月1日から、砧1～8丁目、大蔵1～3丁目で実証運行されています。

そしてこの乗合ワゴンを利用したランチ会は、大蔵住宅がカーメスト大蔵の杜へと建て替わった中で、一人暮らしの高齢者や近所に知り合いがいない方などを対象に、マンション内コミュニティをつくるための一つのアイデアとして『なごみの杜』メンバーによって開催されました。



当日は予約制乗合ワゴン乗降地点でもありランチ会場の「アトリエそら豆」へ予約したワゴンに皆で待ち合わせて乗り、オムライスやグリーンカレーなどランチを堪能・賑やかに歓談した後、また予約済みのワゴンに乗って帰路につきました。「外食は久しぶり。一人だと行かないから」「暑い中でもドア・ツー・ドアのように行けたので、らくちんで良かった」などの声が聞かれました。

この予約制乗合ワゴンを利用したランチ会は、今後も引き続き開催される予定です。



開催しました！

第16回 みんなの子育て広場

7月26日(金) 保健福祉センター・歯科衛生士 内田奏子先生の『赤ちゃんの歯磨き準備を始めよう！』の講座が開催され、10組・22人の親子が参加しました。赤ちゃんの歯磨き方法やいつから始めるのが良いかなどのお話のほか、小学生による絵本の読み聞かせや、^{さらし}晒を使ったおんぶの実演も行われ、ママと赤ちゃんのたくさんの笑顔が見られました。



これから開催

第17回 みんなの子育て広場

日時：2024年8月23日(金) 10～12時

会場：砧まちづくりセンター 活動フロア（世田谷区砧5-8-18）

内容：離乳食の進め方（無料）

対象：離乳食について知りたい子育て中の方

講師：南大蔵保育園 栄養士 小清水 結 先生

申込み：右QRコードより、または下記のお電話でお申込みください。

お申し込みは
こちらから



発行元・お問合せ

社会福祉協議会 砧地区事務局 森田・新藤

（世田谷区砧5-8-18 砧まちづくりセンター内）

TEL/080-9418-7736 FAX/03-4330-1226

