令和８年１１月１１日
道路・交通計画部交通政策課

喜多見地域における新たなコミュニティ交通の実証運行について

１　主旨

公共交通不便地域の内、重点検討地域の一つである喜多見地域について、「世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン」（以下、ガイドラインという。）に基づき設立した「コミュニティ交通喜多見地域協議会」（以下、地域協議会という。）での検討及び移動ニーズ調査の結果を踏まえ、新たなコミュニティ交通の実証運行を実施することとしたので報告する。

２　ガイドラインに基づく取組みの概要

（１）ガイドラインの位置づけと定義

区では、「世田谷区地域公共交通計画」の施策「公共交通不便地域対策の推進」に取り組むにあたり、本ガイドラインを策定した。

ガイドラインは、重点検討地域（※）において、地域・交通事業者・区が協働・連携し、新たなコミュニティ交通の導入を検討するための手引きである。

※鉄道駅から５００m、バス停留所から３００m以上離れ、地形勾配や、公共交通の運行本数を考慮した交通不便地域の内、公共施設圏域や人口特性、路線バスの便数等を踏まえて、特に重点的に検討すべきとした地域（喜多見地域を含む１０地域）。

（２）取組みの基本的な考え方

ガイドラインでは、地域の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」ことで持続的なコミュニティ交通を目指すこととし、地域・交通事業者・区の三者が以下の役割を担いながら連携・協働して取り組むこととしている。

主体	主な役割
地域協議会	運行内容（ルート・停留所等）の検討、利用促進・周知活動への協力、協賛・広告（運賃外収入）の募集
交通事業者	安全運行の実施、運転士の配置・車両管理、利用状況の記録・報告
区	協議会の運営補助、地域の移動ニーズ調査等の実施・分析、交通管理者（警察）等関係機関との調整、広報・周知

３　地域協議会における検討経緯

ガイドラインに定める導入検討の流れ（Ｓｔｅｐ１：検討体制の構築、Ｓｔｅｐ２：コミュニティ交通の調査・検討）に基づき、地域協議会を中心に以下のとおり検討を進めてきた。

（１）地域協議会の設立及び地域特性の確認【Ｓｔｅｐ１】

①検討経緯

区の支援のもと、町会・自治会関係者を中心に、地域協議会を令和７年８月に設立し、これまでに計８回の地域協議会を開催している。

地域協議会では、区が提供する地域人口等の基礎データを踏まえた地域特性・課題の整理を行った後、地域協議会が提案した運行ルート案の検討と現地調査、停留所候補地の選定・調整等を重ねてきた。また、運行に必要な安全性の確認や関係機関との調整、実証運行時の評価指標や目標値の検討についても、区と協議会が連携しながら進めている。

②喜多見地域の公共交通状況及び地域特性の確認

喜多見地域は、重点検討地域周辺から最寄りの鉄道駅（喜多見駅）までの間に公共交通が通っておらず、高齢者等の移動に不安を抱える地域住民にとっては、移動利便性が低い状況にある。（詳細は別紙１のとおり）

こうした現状を踏まえ、地域協議会において地域の特性や導入にあたっての課題を検討した。

- 他の重点検討地域と同様、狭あいな道路が多数存在すること
- 一方通行や近隣学校の通学路（スクールゾーン）等、運行ルート設定において制約となる道路事情が複数存在すること

最寄り駅への移動ニーズや既存公共交通機関との役割分担も踏まえ、地域協議会で検討した結果、新たなコミュニティ交通については、主な目的地を喜多見駅とした定時定路線型（※）を想定し、地域の移動ニーズ調査を実施することとした。

※あらかじめ定められた運行ルートと時刻表に沿って運行する方式

（２）地域の移動ニーズ調査【Ｓｔｅｐ２】

Ｓｔｅｐ１で検討した運行想定等を踏まえ、以下のとおり、地域住民への移動ニーズ調査を実施した。（詳細は別紙２のとおり）

項目	内容
調査方法	郵送による配布（紙・ＷＥＢフォームによる回答）
対象者	重点検討地域内及び運行ルート（案）の近隣にお住まいの １８歳以上の住民：３，０００名 （うち７０歳以上約１，５００名）※無作為抽出による
主な調査項目	普段の外出状況、新たなコミュニティ交通の利用意向等
調査期間	令和８年６月１９日～７月１２日
回収数	１，２７７件（回収率４２．５％） （年代別回収率：７０歳未満：約３４．９％、７０歳以上：約４８．０％）

① 調査結果（地域における移動の現状）

移動ニーズ調査の結果から、以下のとおり確認した。

- 回答者の半数近くが「移動の利便性が低い」と感じている。
- ７０歳以上の回答者の半数近くが「外出が負担」と感じている。
- 移動に関する困りごととして、公共交通機関までの遠さ及び選択肢の少なさ、自転車等に乗れなくなった場合に移動が難しくなることへの不安が多くを占めている。

- ７０歳以上の困りごととして、「タクシーを呼ぶのに時間がかかる」「（タクシー等の）予約アプリの操作が難しい」等が挙げられている。

② 調査結果（新たなコミュニティ交通の利用見込み）

６割以上が「すぐ利用したい」、「将来的には利用したい」と前向きな回答を示した。以下の調査結果を踏まえた利用者見込みの分析においても、一定の需要を確認した。また、主な利用目的は買い物・通院・趣味や習い事の順であり、地域の日常生活における外出への需要がうかがえる。

【調査結果を踏まえた利用者見込み】（週５日運行を想定）

調査結果を踏まえ、１日あたりの延べ利用者数（※）は６０人を見込む。

※１日あたりの延べ利用者数（見込み）の算出方法

地域人口 （※１）	利用希望者数 （※２）	実利用者数 （※３）	延べ利用者数 （※４）
１２，７３０人	７９９．１人／日	４０人／日	６０人／日

※１：令和８年６月１日時点の喜多見１～５、７丁目の総人口

※２：アンケート調査結果から算出した地域全体の利用希望者数

※３：「顕在化率（実際に実現する可能性）」を踏まえ算出した利用者数

※４：往復利用を想定した利用者数

移動ニーズ調査の結果、一定の利用需要が確認されたことから、地域協議会において、ガイドラインのＳｔｅｐ３「実証運行」に移行することとした。

４　実証運行の概要（案）

（１）目的

重点検討地域（喜多見地域）における実証運行を通じて、利用状況のほか、日常の移動利便性の向上や外出促進による高齢者等の福祉・健康面の向上、地域活性化等の視点を踏まえた有効性・課題等を把握し、本格運行への移行可否を判断する。

（２）運行内容（案）※事業者決定後、協議を踏まえて詳細を決定する。

項目	内容（詳細は別紙３のとおり）
実証運行期間	令和９年６月～令和１１年３月 ※令和９年後半から１０年前半にかけて、アンケート調査を含めた運行状況の分析・評価を実施し、本格運行移行等について判断する。
運行区間	慶元寺⇔喜多見駅　※路線定期運行（定時定路線型） 乗降地点：１０か所（起終点含む）
運行車両	ワゴン車１台（乗客定員８名）
運行時間	午前９時頃～午後６時頃（１日１０往復・２０便程度）
運行日数	週５日（月曜日～金曜日（祝日含む）、年末年始運休）
運賃	一般：２５０円　　７０歳以上の区民：１００円※ ※福祉的な支援として実施予定。 区が別途発行する乗車割引証の提示による割引を想定（都シルバーパスは使用不可）。

（３）実証運行の実施に向けて

地域、交通事業者（今後選定）、区が連携し、関係機関との事前協議の上、具体的な運賃や運行車両、乗降地点、運行ダイヤ等を定めた「運行計画書」を策定した上で、地域公共交通活性化協議会及び運賃協議会において協議する。並行して、地域協議会において、実証運行のＰＲや利用促進活動、協賛（運賃外収入）確保に向けた取組み等について引き続き検討する。

５　実証運行の評価・目標水準と収支想定について

（１）評価項目・目標水準（案）の設定

ガイドラインに基づき、地域協議会と区が協議の上で、福祉や地域活性化の視点を加えた評価項目を設定した。具体的な目標水準は、運行事業者決定後に精査・設定する。

No.	評価項目	指標の内容	アンケート結果（予測）	目標水準（案）
①	利用者数	１日あたりの利用者数	約６０人／日	６０人／日
②	利用満足度	運行内容に満足と思う人の割合	―	７５％
③	収支率	事業経費に対する収入の割合（協賛・広告費含む）	約１２％	１８％
④	運営協賛・広告	運営協賛金・車内外広告等による収入	―	500,000 円
⑤	住民認知度	PR 活動を通じた事業の認知度	―	８０％
⑥	移動の利便性	地域の移動の利便性が低いと感じる人の割合	低い・どちらかといえば低い ４６．１％	３０％
⑦	外出機会の増加	高齢者等の外出頻度の割合	週２日以下 全体　１１．５％ 高齢者１６．３％	１０％
⑧	日常生活の満足度	日常生活に満足している人の割合	満足・やや満足 ４６．１％	５０％
⑨	移動負担軽減	日常の移動への負担感の割合	やや負担・負担 全体　４４．３％ 高齢者４６．７％	３０％
⑩	地域の活性化	喜多見地域（駅周辺含む）への外出機会の割合	喜多見地域への外出 約４３％	５０％

（２）収支想定について

収支率の算出にあたっては、移動ニーズ調査の結果を踏まえ、１日あたりの利用者数を６０人と想定した上で、砧デマンド交通での経験を踏まえ、年代別の利用者構成を７０歳以上６割、７０歳未満４割と想定し、運行内容（案）に沿った実証運行期間中の収支想定を実施した。

項目		令和９年６月～令和10年３月（10か月:210日）	令和10年４月～令和11年３月（12か月:256日）
運賃		¥250	¥250
利用者数（人）	年間利用者数	12,600人	15,360人
	うち70歳以上	7,560人	9,216人
収入	運賃収入（70歳以上 ¥100）	¥2,016,000	¥2,457,600
	参考:運賃収入（一律250円）	¥3,150,000	¥3,840,000
	地域からの支援（協賛・広告）	¥500,000	¥500,000
支出	運行経費	¥20,000,000	¥24,000,000
	停留所設置（初期費用）	¥700,000	―
	停留所維持管理	―	¥200,000

収入合計（70歳以上が割安運賃の場合）	¥2,516,000	¥2,957,600
支出合計	¥20,700,000	¥24,200,000
公費負担額	¥-18,184,000	¥-21,242,400
収支率	12.2%	12.2%
参考:一律運賃の場合の収支率	17.6%	17.9%

（３）事業費の構成

実証運行にかかる事業費は、以下の費目を想定している。

- 運行経費：乗務員等人件費・燃料費・車両経費・車両保管費・諸税・保険料等
- 停留所整備・維持管理費（区が別途委託して実施予定）

詳細な金額は、プロポーザルによる運行事業者決定（令和８年１２月下旬）後に精査する。

（４）経費負担及び財源について

ガイドラインに基づき、区は、実証運行に係る費用（運行経費から運賃収入を控除した額）を負担するものとするが、財源の一部に東京都「持続可能な地域公共交通実現に向けた事業費補助金」の活用を見込む。具体的な負担額は、運行事業者決定後の運行経費を踏まえて精査する。

（５）実証運行の評価

実証運行状況や、今後実施する利用状況調査を踏まえ、評価項目及び目標水準に基づき、新たなコミュニティ交通の導入効果を総合的に分析・評価する。

分析・評価の結果から、①本格運行へ移行②運行改善（最大１回）を図った上で、改めて実証運行の実施（期間：１年（予定））③実証運行終了を協議する。

（６）本格運行への移行について

実証運行の評価・分析の結果、本格運行へ移行する際には、ガイドラインに基づき、改めて目標水準を設定するとともに、利用実績を踏まえた運行終了の基準についても、地域協議会と協議の上、設定する。

6　今後のスケジュール（予定）

令和８年１２月　運行事業者決定（プロポーザルによる公募）

令和９年　１月　地域公共交通活性化協議会及び運賃協議会へ協議
（実証運行開始について）

２月　都市整備常任委員会報告
（事業者決定及び実証運行開始について報告）

６月　実証運行開始

7　添付資料

別紙１　喜多見地域の公共交通の現状

別紙２　喜多見地域移動ニーズ調査結果（概要）について

別紙３　運行ルート及び運行概要について

参考１　世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン（概要）

別紙1

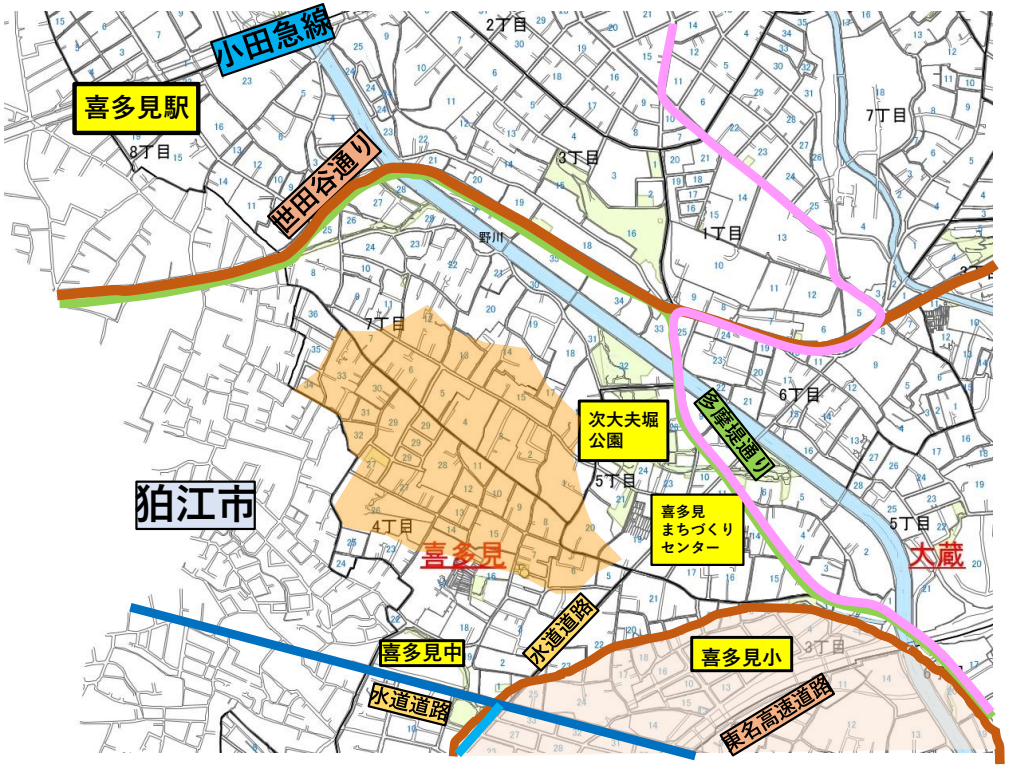
喜多見地域の公共交通の現状

喜多見地域の公共交通状況

重点検討地域周辺から最寄駅（喜多見駅）の間に、
公共交通が通っておらず、利便性が低い状況にある。

コミュニティ交通導入にあたっての地域の特性

①他の重点検討地域と同様、狭あいな道路が多数ある。
②一方通行や近隣の学校の通学路（スクールゾーン）など、
　ルート設定において制約となる道路事情が複数ある。



最寄り駅への移動ニーズや
既存公共交通機関との役割分担を踏まえ、
地域協議会で検討した結果…

喜多見駅を主な目的地とし、

定時定路線型での運行を想定した移動ニーズ調査を実施

喜多見地域移動ニーズ調査結果（概要）について

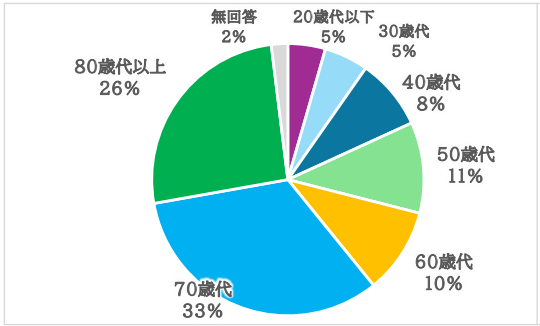
1. 調査概要

調査方法	郵送による配布・回収（紙、WEBフォームによる回答）
調査期間	令和８(2026)年６月19日～令和８(2026)年７月12日
配布対象地域	喜多見 １丁目 21～25、27～28、32～33 番地 ２丁目 10 番地 ３丁目 9、17～25 番地 ４丁目全域 ５丁目 10～13、17～27 番地 ７丁目 1～24、29～32 番地
対象者	18 歳以上の住民3，000名（内、70 歳以上1，500名）無作為抽出
回収数	1,277 件（内、郵送 1,044 件、Web233 件） 回収率 42.5%　（年代別　70歳未満：約 34.9%　70歳以上：約 48.0%）
主な調査項目	普段の外出状況、新たな移動手段（コミュニティ交通）の利用意向等

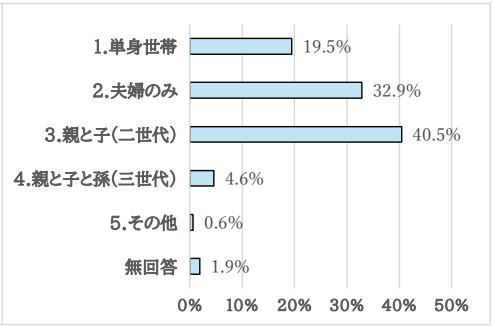
2. 調査結果（一部抜粋）

(1)回答者属性

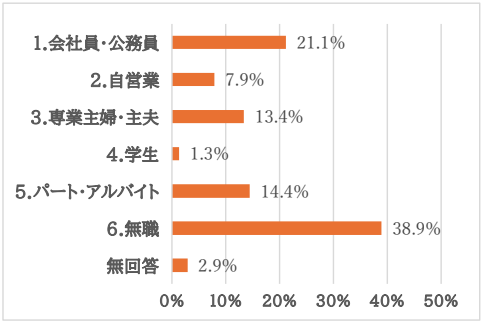
① 年　齢



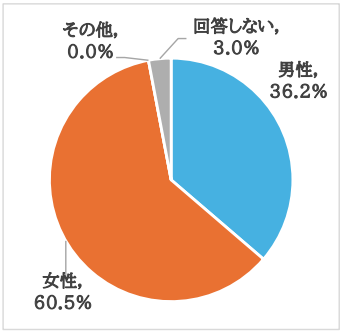
② 世帯構成



③ 職　業

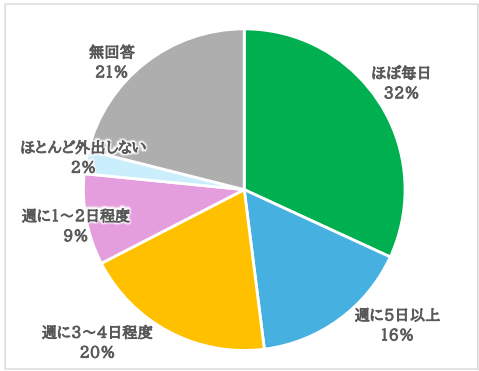


④ 性　別

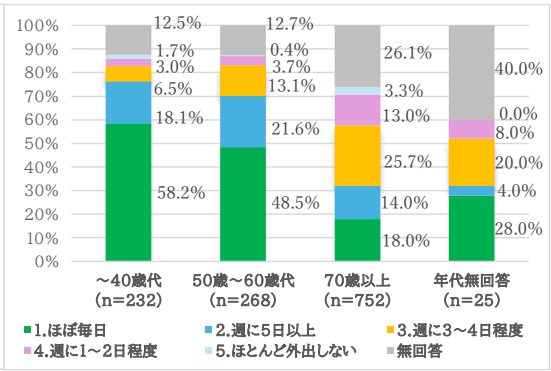


(2)普段の外出の現状や移動に関する項目

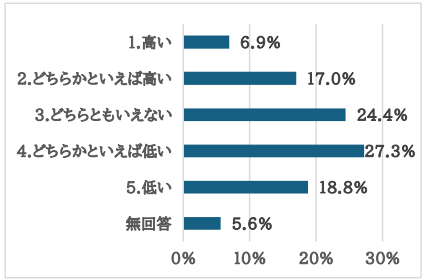
①普段の外出頻度



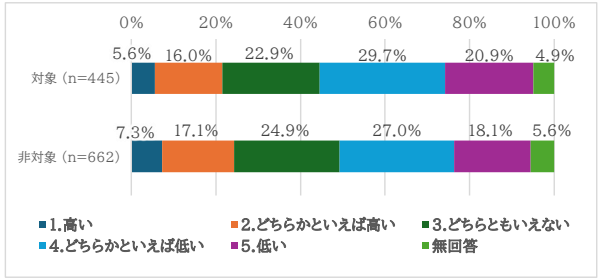
②年代別外出頻度



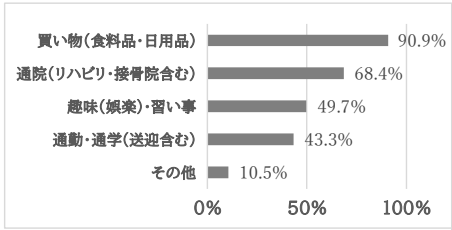
③-1喜多見地域の移動の利便性



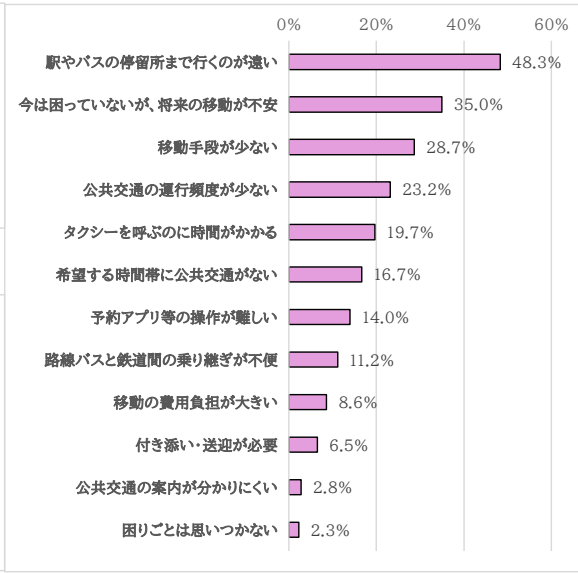
③-2　移動の利便性×重点検討地域



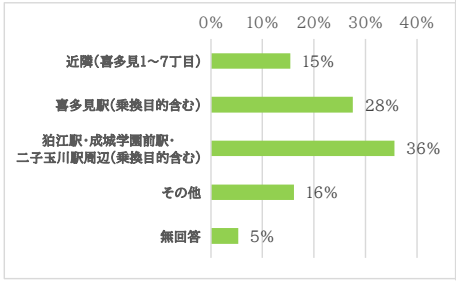
④-1主な外出目的（複数回答）



⑤外出・移動に関する困りごと（複数回答）

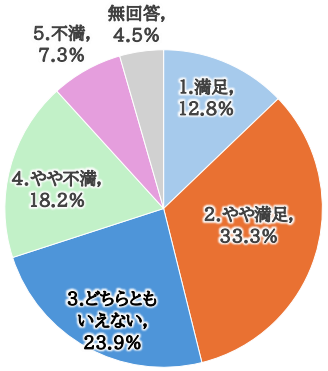


④-2外出時※1の目的地

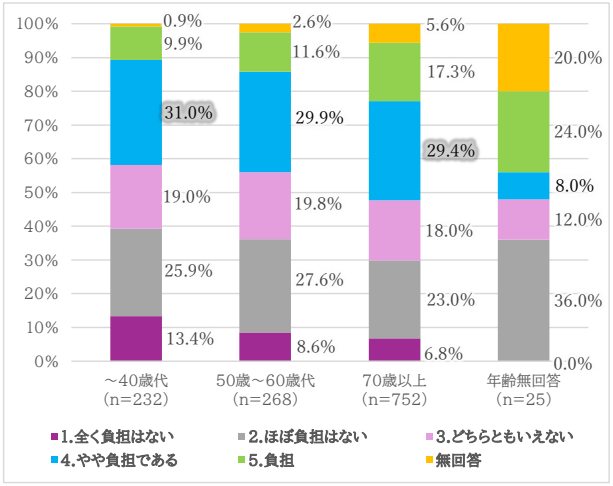


※1　④-1 の外出目的における

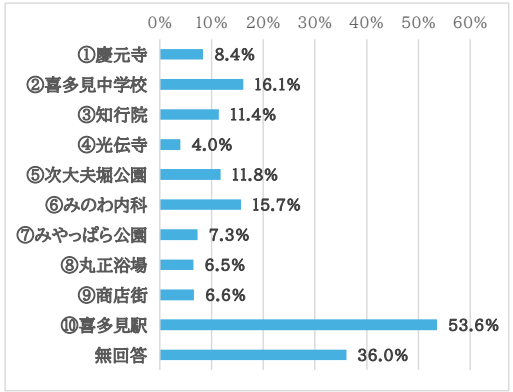
⑦日常生活の満足度



⑧外出に対する負担感（年代別）

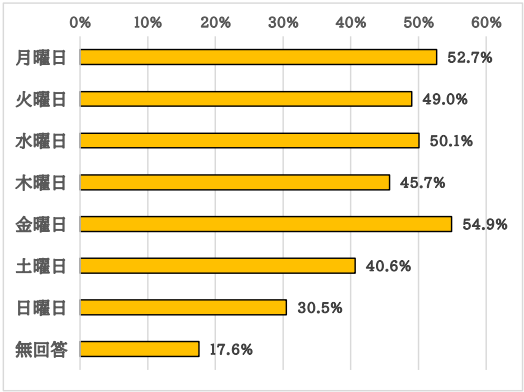


④乗降希望※2のある乗降地点



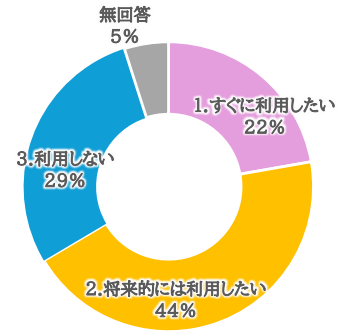
※2　利用目的ごとの乗降地点として一つでも回答されている

④コミュニティ交通を利用したい曜日

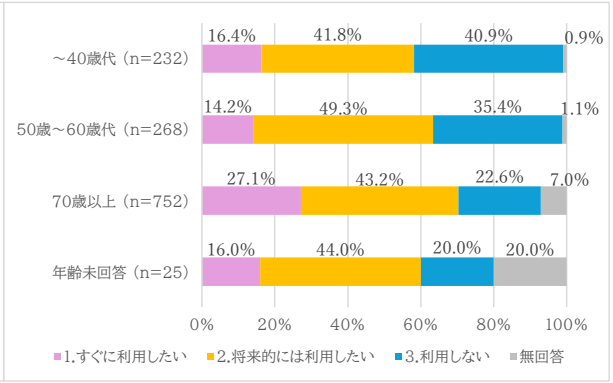


(3)コミュニティ交通の利用意向

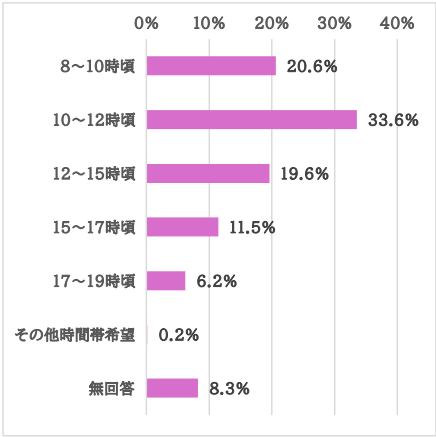
①-1コミュニティ交通の利用意向



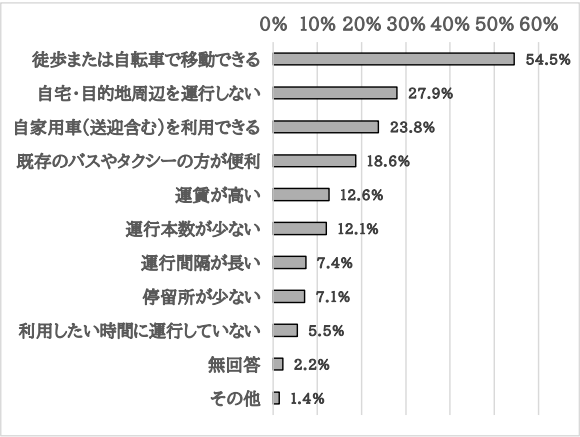
①-2　コミュニティ交通の利用意向（年代別）



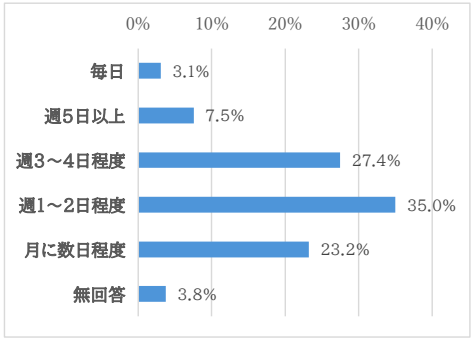
⑤利用希望時間帯割合



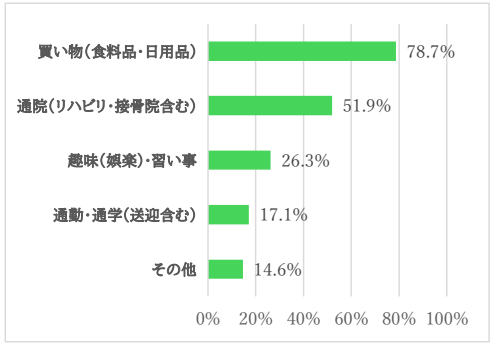
⑥利用しない理由（複数回答）

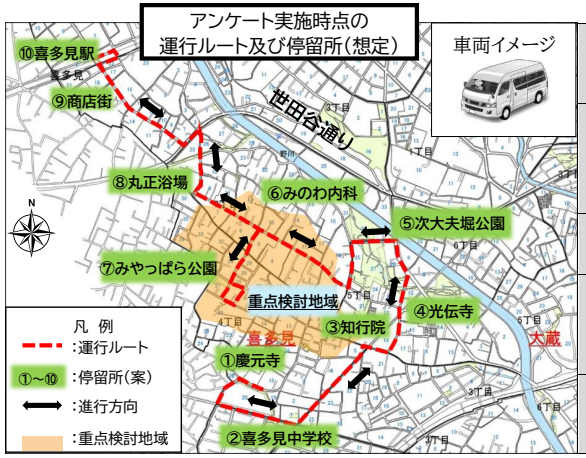


②コミュニティ交通の利用頻度



③コミュニティ交通の利用目的

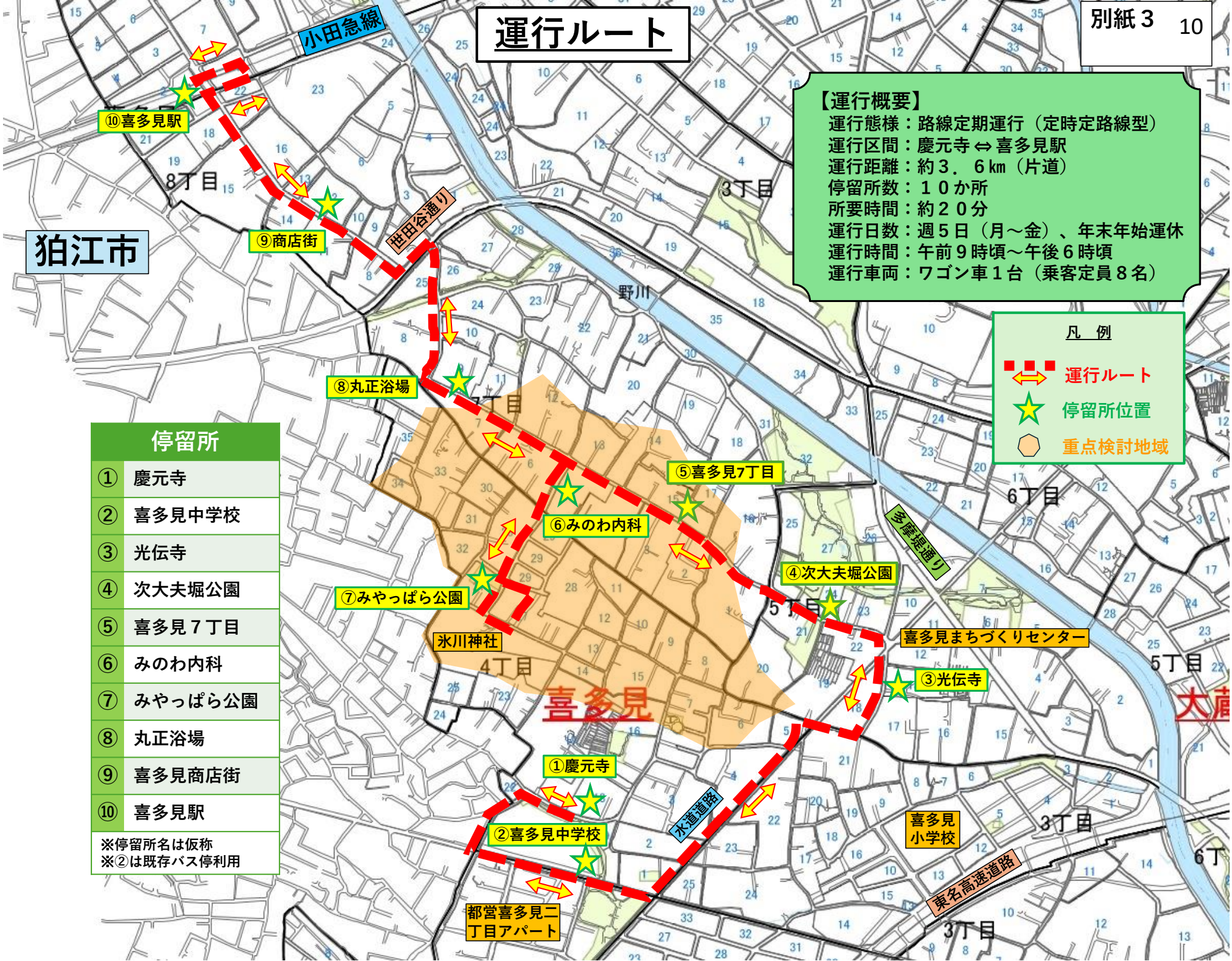




車両イメージ

運行車両	ワゴン車　1台 （最大10人）	狭い道路が多く、通常のバス車両が走行できないため、ワゴン車等を活用予定です。（イメージ参照）
運行時間	午前8時台～午後6時台 （50分間隔程度）	時刻表に沿って運行する想定です。 ※①慶元寺周辺～⑩喜多見駅周辺まで片道約20分を想定
運行日数	週５日程度	運行する曜日は調査を踏まえて検討します。
運賃	200円～300円程度 ※高齢者（70代以上を想定）を対象に、割安な運賃（100円程度）を検討しています。	一般の路線バスと同程度を想定しています。 ※東京都のシルバーパスは使用できません。
停留所の位置	①～⑩の周辺に設置を検討しています。	警察等との協議により、変更となる可能性があります。

運行ルート



【運行概要】

運行態様：路線定期運行（定時定路線型）
運行区間：慶元寺 ⇔ 喜多見駅
運行距離：約３．６㎞（片道）
停留所数：１０か所
所要時間：約２０分
運行日数：週５日（月～金）、年末年始運休
運行時間：午前９時頃～午後６時頃
運行車両：ワゴン車１台（乗客定員８名）

凡　例
運行ルート
停留所位置
重点検討地域

停留所	
①	慶元寺
②	喜多見中学校
③	光伝寺
④	次大夫堀公園
⑤	喜多見７丁目
⑥	みのわ内科
⑦	みやっぱら公園
⑧	丸正浴場
⑨	喜多見商店街
⑩	喜多見駅

※停留所名は仮称
※②は既存バス停利用

世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン（概要）

参考１

1. 策定の目的

「世田谷区地域公共交通計画」の基本方針である「誰もが安全・安心・快適な移動ができる世田谷」の実現に向けて、重点検討地域における移動手段を確保するにあたり、地元の機運や意向、地域の特性などを確認しながら、地区の特性に応じた、公費負担を伴うコミュニティ交通の導入を進めることで、公共交通不便地域対策を推進していきます。

区民の方が、お住まいの地域と鉄道駅やバス停留所、公共施設等まで、安全で安心に利用できる交通手段を充実させ、フレイル予防や介護予防などの福祉の増進や、あらゆる世代の生活の質の向上、地域の活性化を促し、住みやすい街づくりや暮らしを実現していきます。

2. 現状と課題



区では、これまで「世田谷区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、新規バス路線の調査・検討、バス事業者への働きかけ等により、交通事業者による定時定路線型のコミュニティバスを導入してきました。一方、公共交通不便地域の中には、狭あいな道路が多いことから、バス車両による運行が困難な地域もあります。

こうした状況を踏まえ、令和5年5月から、新たな公共交通不便地域対策として、重点検討地域の一つである、砧モデル地区において、地域や交通事業者と協働しながら、区の公費負担を伴う、AIとワゴン車両を活用したデマンド型交通の実証運行を開始しました。

砧モデル地区では、幅広い年代、特に70代以上の方に多く利用されており、新しい身近な移動手段として、地域、特に高齢者の方に受け入れられています。また、デマンド型交通を利用したことで、「利便性が向上し、日常生活の満足度が上がった」という、生活上の変化を感じている方も多くいることから、移動環境の向上を通じて、区民の外出機会の増加を図り、日常生活の向上に寄与しています。また、外出や通院支援などの福祉・健康面、買い物支援などを通じた地域経済への効果など、移動が持つ波及効果にも繋がっています。

3. 地域・交通事業者・区の関係（イメージ）

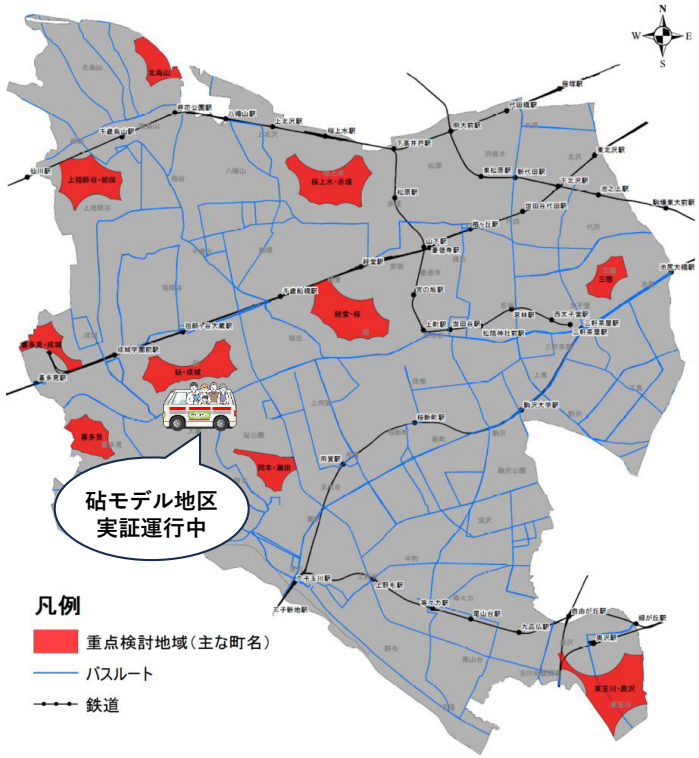
狭あいな道路が多く、路線バスやコミュニティバスの運行が困難な重点検討地域において、新たな輸送サービスを確保し、維持していくためには、地域の課題や実情をよく知る地域の方々が主体となって、地域の移動手段を「守り」「育てる」意識が大切です。

地域、交通事業者、区がそれぞれの役割を果たし、協働、連携しながら、地域の特性やニーズ、交通事情を踏まえた検討を進め、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・導入に取り組んでいきます。

4. 対象区域

公共交通不便地域（※）のうち、後期高齢者人口、地形の傾斜、公共施設・医療施設・商業施設の利用圏域状況の評価指標により、特に重点的に対策を検討する必要があると設定した10地域（重点検討地域）

※公共交通不便地域
鉄道駅から500m以上、バス停留所から300m以上離れていて、坂道などの地形勾配や、公共交通の運行本数（路線バスの便数：1日30本未満）を踏まえて設定した地域



5. 主な交通システム（想定）

地域の移動ニーズや道路事情などを確認しながら、各地域の特性に応じた交通システムを選定します。

デマンド型交通



乗合タクシー



グリーンスローモビリティ



交通サービス	内容
デマンド型交通	運行ルートを設けず、利用者から事前に予約を受けた後、指定エリア内で予約に合わせて、乗降地点間を運行し、不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する手法。
乗合タクシー	タクシー車両を使用して、不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する交通機関。定時定路線型、デマンド型などの運行態様がある。
グリーンスローモビリティ	時速20キロメートル未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。

6. 導入検討の主な流れ（地域協議会設立から本格運行まで）

2. Step1 地域協議会を設立し、お住まいの地域の特徴を確認しましょう！
（期間：7～10ヶ月（予定））

【コミュニティ交通検討までの主な流れ】

Step1 地域協議会を設立し、お住まいの地域の特徴を確認しましょう！
期間 7～10ヶ月（予定）

- 1－1 区による地域協議会設立に向けた支援
  - ◆個別相談会の開催
- 1－2 地域協議会の設立
  - ◆地域協議会の設立
  - ◆町会・自治会等への報告
- 1－3 地域特性の確認・地域が抱える移動における課題の整理
  - ◆区による住民数等の提供
  - ◆地域の移動における困りごとの把握

Step2 地域のニーズを調査し、お住まいの地域に導入するコミュニティ交通を検討しましょう！（期間：1年程度（予定））

Step2 地域のニーズを調査し、お住まいの地域に導入するコミュニティ交通を検討しましょう！
期間 1年程度（予定）

- 2－1 地域の移動ニーズ等調査
  - ◆移動ニーズ等に関する調査
  - ◆移動における課題やニーズの整理
  - → 1日の利用者が20人未満しか見込めない
- 2－2 コミュニティ交通の検討・選定
  - ◆コミュニティ交通の検討・選定
  - ◆地域ごとに評価項目と目標水準の設定
  - → 協議会で検討終了を含めて協議
- 2－3 実証運行計画書（案）の策定 交通・道路管理者等との事前調整
  - ◆実証運行計画書（案）の策定
  - ◆交通・道路管理者等との事前調整
- 2－4 交通事業者の選定
  - ◆交通事業者の選定

Step3 実証運行に取り組みましょう！（期間：1年程度（予定））

【実証運行から本格運行までの主な流れ】

Step3 実証運行に取り組みましょう！
期間 1年程度（予定）

- 3－1 実証運行に向けた準備
  - ◆実証運行計画書の作成
  - ◆地域公共交通活性化協議会での諮問
- 3－2 実証運行のPR
  - ◆周知活動の実施
- 3－3 実証運行の実施
  - ◆アンケート調査等の実施
  - ◆利用状況の把握
- 3－4 実証運行の評価
  - ◆評価項目に基づく、利用状況やアンケート調査等の分析・評価
  - ◆地域公共交通活性化協議会での諮問又は報告

3－3 実証運行の実施 ← 運行改善の余地がある場合、運行改善を図った上で、実証運行を継続（1回）

3－4 実証運行の評価 → 評価項目を満たしていない → 運行改善の余地がない場合、運行終了

【評価項目を満たした場合】本格運行に移行

Step4 いざ！本格運行（更新期間：2年ごと）

Step4 いざ！本格運行
更新期間 2年ごと

- 4－1 本格運行に向けた準備
  - ◆地域ごとに評価項目と目標水準の設定
  - ◆本格運行計画書の作成
- 4－2 本格運行のPR
  - ◆周知活動の実施
- 4－3 本格運行の実施
  - ◆利用状況の把握
- 4－4 本格運行の継続可否
  - ◆評価項目に基づく、利用状況等の分析・評価
  - ◆地域公共交通活性化協議会での諮問又は報告

4－4 本格運行の継続可否 → 評価項目を満たしていない → 運行終了

【評価項目を満たした場合】本格運行を継続