

# 令和5年度第1回世田谷区地域公共交通活性化協議会

## 議事概要

世田谷区

道路・交通計画部交通政策課

会議名称	令和5年度第1回世田谷区地域公共交通活性化協議会
日時	令和6年1月25日(木)午後2時00分から3時38分
場所	キャロットタワー5階 生活工房(セミナールームA・B) (世田谷区太子堂四丁目1-1)
出席者	【23名(うち代理出席5名)】 森本会長、寺内副会長、藤澤委員、太田委員、大塚委員、早田委員、古谷委員、石委員、小川委員、五島委員、八山委員、濁澤委員(代理出席:秋川幸雄様)、米澤委員(代理出席:地宗知子様)、小池委員、鎌塚委員(代理出席:須藤まゆみ様)、鈴木委員(代理出席:染谷悠一郎様)、外丸委員、藤平委員、沼尾委員、富田委員、熊谷委員(代理出席:宮林信一郎様)、青木委員、工藤委員
欠席者	【10名】 三羽委員、本杉委員、若田委員、舟山委員、久我委員、武山委員、山下委員、笠原委員、有馬委員、山戸委員
傍聴者	3名
会議結果	・会長の選任及び副会長の指名を行った。 ・議事(1)及び(2)について区から説明を行い、意見交換を行った。

道路・交通計画部交通政策課長 皆さん、こんにちは。本日は大変お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまより令和5年度第1回世田谷区地域公共交通活性化協議会を開催いたします。

私は、本日、事務局を務めます世田谷区交通政策課長の堂園です。本日はどうぞよろしく願いいたします。

それでは、着座にて失礼いたします。

はじめに、会長が決まるまでの間、事務局で進行役を務めさせていただきますので、よろしく願いします。

それでは、本日の配付資料を確認させていただきます。まず、次第、席次以外は、右上に資料番号を記載しておりますので、併せてご確認ください。

まずは、本日の次第になります。

次に、第1回世田谷区地域公共交通活性化協議会席次になります。

続いて資料1、世田谷区地域公共交通活性化協議会設置要綱。

資料2、令和5年度第1回世田谷区地域公共交通活性化協議会委員名簿。

資料3、世田谷区地域公共交通計画の概要について。

資料4、世田谷区の公共交通を取り巻く状況について。

資料5、世田谷区地域公共交通計画策定スケジュール（予定）。

資料6、公共交通不便地域対策（砧モデル地区）実証運行状況等について。

以上、合計8点の資料になります。不足する資料がございましたら、事務局までお申し出ください。よろしいでしょうか。

それでは、まず最初にお手元の配付資料1、世田谷区地域公共交通活性化協議会設置要綱をご覧ください。

本会議の運営は、この世田谷区地域公共交通活性化協議会設置要綱に基づいて進めさせていただきます。

本会議については、本設置要綱第10条にありますように、原則、公開ということで傍聴が可能であり、委員名簿を含む会議資料や議事概要は、後日、世田谷区のホームページに掲載されます。

なお、議事概要における発言者は一律「委員」の表記になります。また、

本日は、記録として音声の録音と写真撮影をさせていただきますので、あらかじめご了承ください。

続いて、本日お集まりの委員の皆様のご紹介でございます。時間も限られておりますので、ここでは配付資料2、令和5年度第1回世田谷区地域公共交通活性化協議会委員名簿をご参照いただき、ご紹介に代えさせていただきますと存じます。

本日は、代理出席の方々もいらっしゃいますが、記載のメンバーで進めていきたいと思っております。

定数33人に対して、本日の出席者は23人、出席者が半数を超えておりますので、設置要綱第6条第2項に基づき本会議は成立していることをご報告します。

続いて次第1の(2)会長の選任及び副会長の指名に入ります。資料1の世田谷区地域公共交通活性化協議会設置要綱をご覧ください。

本日が第1回目であり、会長が不在の状況でございます。まずは、本設置要綱第5条第1項に基づいて会長の互選を行います。ご意見等ありますでしょうか。

委員 私は、日本都市計画学会の会長をされています早稲田大学の森本委員が会長として適任ではないかと思いました。先生は長年、世田谷区の都市計画審議会の委員も歴任されていますし、専門的な知見をお持ちの学識経験者でございますので、交通計画とか都市計画の分野でも大変ご活躍されていますので、適任ではないかなと思いましたが次第でございます。

道路・交通計画部交通政策課長 ただいま森本委員を推薦するご発言がありました。いかがでしょうか、皆様、よろしいでしょうか。

[ 拍手 ]

森本委員、よろしいでしょうか。

森本委員 はい、お受けいたします。

道路・交通計画部交通政策課長 それでは、森本委員に世田谷区地域公共交通活性化協議会の会長をお願いすることをご了承いただきましたので、これをもって森本委員を会長に決定させていただきます。

それでは森本委員、会長席へ移動をお願いします。

それではここで、森本会長より一言ご挨拶をお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

会長 皆様、こんにちは。ただいま会長に推薦されました早稲田大学の森本でございます。先ほどご紹介がありましたが、2015年から6年間、都市計画審議会の委員として、当世田谷区のまちづくりをお手伝いしてまいりました。この地域公共交通の協議会ですが、まちづくり、都市計画という大きなフレームの中で、人々の足をどのように確保していくのかというところが中心的な話題になるのかなと思っております。今日は関係の機関の皆様がこうやって一堂に集まられているということでございますので、ぜひ世田谷区によりよいまちづくり、あるいはいろいろな方がバリアなく移動できるような環境をつくることにご尽力いただければと思っております。甚だ微力ではございますが、お手伝いいたしますので、どうぞよろしくお願いいたします。

道路・交通計画部交通政策課長 ありがとうございます。

これより会の進行を森本会長に交代させていただきます。お願いします。

会長 それでは、ここから私が進行役を務めさせていただきます。

設置要綱の第5条第3項の規定に、「会長に事故があるとき又は会長が欠けたとき」の代理人は、会長が委員から指名するということになっております。甚だ恐縮ですが、規定に従って、私から副会長として、国土館大学の寺内先生をご推薦、ご指名したいと思います。長らく世田谷のまちづくりに携わってきたということ、あるいは交通に対してもエキスパートでございますので、私は適任であろうと思っております。寺内先生、よろしくお願いいたします。

寺内委員 はい、よろしくお願います。

会長 それでは寺内先生、副会長席へご移動をお願いしたいと思います。

また、先生からも一言ご挨拶をお願いできるでしょうか。

副会長 国土館大学の寺内でございます。微力ながら尽力させていただければと思っております。世田谷区は大変広い自治体で、やはり東から西へ移っていく中で、いろいろなグラデーションがあるというようなことや、道路整備、道が狭いところも多くて、なかなかバスが入っていけないという、本当にその地域地域、場所場所で、いろいろな交通の悩みがあるなということ

ふだんから感じておる次第です。今回、このような世田谷区の地域公共交通を活性化する協議会ということで、私も何か力になれたらと思っております。何とぞよろしく願いいたします。

会長 ありがとうございます。

それでは、次第に基づきまして議事を進めていきたいと思っております。

資料と同じ内容をスクリーンに投影しますので、説明箇所等の参考にご覧いただければと思っております。

それでは議事（１）世田谷区地域公共交通計画について、事務局から説明をお願いしたいと思います。ご質問やご意見は説明の後にお受けしたいと思います。

それでは、説明をよろしく願いいたします。

道路・交通計画部交通政策課長 それでは、事務局より（１）世田谷区地域公共交通計画について説明をいたします。

まず 世田谷区地域公共交通計画の概要についてご説明いたしますので、お手元の資料３をご覧ください。世田谷区地域公共交通計画の概要についてでございます。

２ページをご覧ください。こちらに記載しております目次の中で、主旨、計画策定イメージ、本計画の位置づけ、本計画に求められる事項、東京における地域公共交通の基本方針、本計画の策定の体制についての順にご説明いたします。

３ページをご覧ください。本計画の策定の主旨についてです。世田谷区はこれまで、区の将来像を展望しつつ、望ましい交通体系や交通サービスの確立を目指し、区の交通に関する施策の基本方針として、世田谷区交通まちづくり基本計画を平成１４年度に初めて策定し、以降、改定を重ねながら各事業に取り組んでまいりました。

一方で、国は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を令和２年に改正し、地域にとって望ましい鉄道、バス、タクシー等の地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして、地域公共交通計画を定めることを自治体の努力義務としました。

これを受けて、世田谷区としては、現行の世田谷区交通まちづくり基本計

画が令和6年度末に期間満了を迎えることも踏まえ、これに代わるものとして、新たに世田谷区地域公共交通計画を策定することとしました。

4ページをご覧ください。計画策定のイメージについてです。この計画において検討の対象となるものは、地域旅客運送サービスになります。上の図は、地域旅客運送サービスの対象として、国交省の手引から引用させていただいたものです。

左側にお示した従来の公共交通機関である鉄軌道、路線バス、乗用タクシーといった既存の公共交通サービスを最大限に活用した上で、必要に応じて、右側の自家用有償旅客運送や福祉輸送など、地域内の輸送資源を活用する取組を盛り込んでいくことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を検討してまいります。

地域旅客運送サービスに係る社会情勢や課題は、交通の担い手不足、路線バスの減便や廃止、少子高齢化などがあり、このような社会情勢や課題を踏まえまして、行政、交通事業者、区民との間で、将来目指すべき方向性を共有しながら、「公共交通の望ましい姿」、「持続可能な公共交通の確保」に向けて地域が自らデザインしていくことが必要とされています。

このような背景を踏まえ、本日お集まりいただきました地域公共交通活性化協議会においても議論を重ねながら、令和6年度末の世田谷区地域公共交通計画の策定に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

5ページをご覧ください。地域公共交通計画の位置づけについてです。本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第5条と第3条に規定する国の基本方針に基づき策定するものでございます。

また、令和4年3月に策定された東京都の基本方針である「東京における地域公共交通の基本方針」にも整合させていく考えでございます。

次に、世田谷区の上位計画との関連については、最上位の世田谷区基本構想、世田谷区基本計画及び区の都市計画マスタープランである都市整備方針に整合させる形となります。

従来の世田谷区交通まちづくり基本計画と同様に、この世田谷区地域公共交通計画についても、都市整備方針に定める分野別整備方針の一つとして位置づけることとなります。

あわせて、同じ分野別方針・計画である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や、せたがや道づくりプランとも連携・整合を図ってまいります。

6ページをご覧ください。続いて、地域公共交通計画への記載が法律により必須となっている事項がございますので、その内容についてご説明いたします。

記載事項としては7つが定められており、1つ目は基本的な方針、2つ目は計画の区域です。この区域については、世田谷区の全域となりますが、区をまたいだ移動も活発であるため、近隣区との連携についても大変重要なものと考えております。

3つ目としては計画の目標、4つ目が目標達成のために行う事業とその実施主体、5つ目が計画の達成状況の評価に関する事項、6つ目が計画期間です。この計画期間は、令和7年度から5年間を予定しております。

最後に、7つ目として計画の実施に関し、自治体が必要と認める事項となっております。

さらに、5つ目の目標に関しては、これに基づき具体的な施策を設定することとなりますが、その施策の実施状況については、毎年度、調査・分析及び評価を行うことが義務となっており、その結果を国に対して報告することとなっています。

本協議会についても法律により組織されたものでございますが、申し上げた事項については、適宜この協議会においてご報告いたします。また、協議が調った事項については尊重しなければならないことについても、法律により定められております。

7ページをご覧ください。広域自治体である東京都により令和4年3月に策定された東京における地域公共交通の基本方針についてご説明いたします。

こちらは、地域の特性に即した移動手段の充実と持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を促進し、高齢者や障害者をはじめ、誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現と、人・モノ・情報の自由自在な移動と交流により、あらゆる人が活躍できる挑戦の場を創出する都市交通環境の実現に資す



る取組の方針となっています。

ここでは、都内の様々な地域特性に応じた地域公共交通の将来像を描くため、都市づくりのグランドデザインにて設定された4つの地域区分に沿って、2040年代に目指すべき将来像とそのイメージ図が描かれており、世田谷区は左側にお示しした環七通りの内側となる「中枢広域拠点域」と、右側にお示しした環七通りから西側となる「新都市生活創造域」が該当します。

中枢広域拠点域では、デジタル・トランスフォーメーション（DX）やバリアフリー化により交通利便性が飛躍的に向上し、地下鉄をはじめとした鉄道駅では、道路空間等も活用した交通結節機能が充実、さらには超小型モビリティなどのシェアリングサービスが充実していることなどが描かれています。

また、新都市生活創造域では、生活の足となるきめ細やかな移動サービス、フィーダー交通が普及し、まちや交通の情報が集まる交通結節点が形成され、人中心の安全で快適な歩行空間が創出されていることなどが描かれています。

これらは2040年代という少し先のイメージとなりますが、本計画の策定に当たっては、このような将来イメージも見据えて交通の在り方を考えていくことが重要と考えております。

8ページをご覧ください。最後に、本計画の策定の体制についてご説明いたします。

本協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を根拠とする協議会となりますが、地域公共交通計画策定に当たっては、この法律の規定に基づき、本協議会での協議によって計画を策定していくこととなります。

また、本協議会は、道路運送法施行規則に基づく地域公共交通会議の役割も兼ねております。本日ですと、次第の番号2.議事の(2)でご報告いたします公共交通不便地域対策として、砧モデル地区の実証運行の内容は、道路運送法施行規則に基づき昨年度まで開催いたしました地域公共交通会議で報告しております。この地域公共交通会議は、昨年度をもって終了とし、今年度からは本協議会において進めてまいります。

また、表の下段に記載しています分科会については、専門的な調査や検討

を行う必要がある場合においては、必要に応じて分科会を設置いたします。

以上で、資料3の説明を終わります。

続いて、資料4をご覧ください。世田谷区の公共交通を取り巻く状況についてご説明いたします。

2ページをご覧ください。ここでは、大きく4つの項目に分けて、順番にご説明いたします。

まずは、これから世田谷区の公共交通について議論していく中で、基本的な情報となる世田谷区の人口動態や地理的状況、公共交通の現状をご説明いたします。

次に、公共交通を取り巻く環境は日々刻々と変化してきていることから、直近で話題となっていること、取組が深度化している事項についてご説明いたします。

3番目として、地域公共交通計画の策定に向けた調査等について、今後、世田谷区が実施予定の内容も含めてご説明いたします。

最後に、現段階で想定される課題についてご説明いたします。

3ページをご覧ください。まず初めに、世田谷区の現況について、社会的状況、地理的状況、公共交通の現状の順にご説明いたします。

まず、社会的状況ですが、世田谷区の人口については、左側のグラフにお示したように、特別区では最も多い約91.5万人であり、今後も令和25年頃までは増加するものと推計されています。

65歳以上の高齢者人口についても増加傾向にあり、令和30年には、65歳以上の高齢者の割合は、区内総人口の28.2%に達する見込みとなっています。

また、区内の人口分布について見ると、右側の図にお示したように、区の東側に集中している傾向がございます。

4ページをご覧ください。次に、世田谷区内を移動する人の特性についてご説明いたします。ここではまず、パーソントリップ調査とは何か、トリップとは何かについて簡単にご説明いたします。

左下に説明文を記載しておりますが、パーソントリップ調査とは、都市における人の移動に着目したもので、どのような人が、どのような目的で、ど

こからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で移動しているかを把握するための調査です。

1つの交通手段だけではなく、鉄道やバスなどの公共交通機関、自動車、自転車、徒歩といった複数の交通手段の乗り継ぎの状況も把握することができるもので、おおむね10年に1度実施されてきております。

また、トリップとは、人の移動の単位を表すもので、例えば通勤や買物といった、ある目的を達成するために、出発地から目的地まで移動した場合に1トリップと数えます。

これを踏まえて、平成30年度に実施された第6回東京都市圏パーソントリップ調査の結果を踏まえると、左側のグラフのように、総トリップ数、外出率とも、昭和53年の調査開始以来、初めて減少に転じました。このデータはコロナ禍前のものとなりますが、既にこの段階で移動需要そのものが減少傾向にあったこととなります。

この要因としては、リモートワークやインターネットショッピングの普及、自宅での娯楽の充実など、外出せずとも暮らせる生活が可能になり、浸透していったことが考えられます。

また、世田谷区に関連する総トリップ数を見ると、右側の円グラフにお示したように、合計で1日当たり238万トリップありますが、このうち世田谷区外を出発地あるいは目的地とするものが約7割となっています。

これを交通手段別に分けたものが右下のグラフになります。世田谷区内でトリップが完結する世田谷区内々の流動については、徒歩、自転車の順に割合が多く、世田谷区外を出発地あるいは目的地とする世田谷区内外の流動については、鉄道が最も多くなっています。

内々・内外を合わせた総トリップ数を見ても、交通手段は鉄道が最多となっています。

5ページをご覧ください。続いて、世田谷区の地理的状況についてご説明いたします。

まず道路の状況ですが、戦災復興事業などにより基盤整備が進んだ都心部の区や東部に位置する区と比べて、世田谷区の都市計画道路の整備率は50.6%と低い状況となっています。

都市計画道路は、おおむね1キロから1.5キロ置きに計画されますが、このほかにも主要生活道路をおおむね500メートル置きに整備することでメッシュ状の道路網を確立することができ、一般の自動車だけでなく地域公共交通の主体的な役割を担う路線バスも安全に通行できるようになります。

しかしながら、現状では、道路のネットワークが不十分であることや、狭い道路が多いことなどにより、路線バスの安全な走行が可能な道路は限られており、区民の日常生活にも様々な問題が生じています。

また、鉄道については、都心部を中心として放射状方向に形成された経緯から、世田谷区内では、おおむね東西方向に延びる形となっており、連続立体交差事業が完了した地域を除いては、踏切による分断がボトルネックとなり、交通渋滞が課題となっています。

道路が狭くて危険、踏切がなかなか渡れないという困り事は、毎年実施している区民意識調査でも上位に挙がる課題となっており、これらの問題の解消は地元住民の悲願と言うべきものです。

区では現在、東京都や京王電鉄と協力しながら、南北の地域分断の解消を目指して、京王線の連続立体交差事業の早期完了に向けて取り組んでおります。

6ページをご覧ください。世田谷区の地形、高低差についてご説明いたします。左側の図をご覧ください。こちらは、勾配が8%以上の勾配箇所を緑色、5%から8%の箇所を薄緑色で示したものになります。

区の南西部には、勾配が8%を超えるような急な傾斜のある国分寺崖線が連続しているほか、北沢地域の一部でも、急な傾斜のある箇所があることが分かります。国分寺崖線は、多摩川が長い期間をかけて武蔵野台地を削り取ってできた河岸段丘であり、この周辺に残る樹林や湧水などの自然環境は、みどりの生命線として貴重なものです。

右側の写真のように、坂の上から富士山を望むことができる眺望のよさから、せたがや百景に選定されている箇所もございます。参考までですが、右側の写真掲載の富士見坂の勾配は22%でございます。

このように、豊かな自然環境を形成する役割を果たしている一方で、周辺地域に居住する区民の交通、移動の観点から見れば、特に高齢者をはじめと

した移動に制約のある方にとって支障になっているものと考えられます。

7ページをご覧ください。次に、公共交通の現状について、鉄道利用者数の推移、路線バス利用者数の推移、バスネットワークの充実に向けた取組、公共交通不便地域の順にご説明いたします。

まず、鉄道利用者数の推移ですが、区内鉄道駅の1日平均乗降客数を見ると、過去10年間は、1日当たり全ての駅を合計すると260万人から280万人前後で推移してきましたが、令和2年度、3年度については、コロナ禍の影響を受け、大幅に減少していることが分かります。

令和3年度における駅別の乗降客数を見ると、区内の駅として、京王線・井の頭線の乗換駅である明大前駅が最大で、それに続いて東急田園都市線と東急大井町線の乗換駅である二子玉川駅、東急田園都市線と世田谷線の乗換駅である三軒茶屋駅の順で多い結果となっています。

8ページをご覧ください。路線バスの利用者数の推移については、昭和54年以降の年間輸送人員を左側のグラフにお示ししております。平成15年度までは年々減少傾向にありましたが、平成17年度以降は若干の増加傾向に転じています。

その後、令和2年度、3年度については、先ほどの鉄道利用者数と同様に、コロナ禍で大きく減少しており、現在に至るまで、それ以前の水準には戻っていない状況となっています。

9ページをご覧ください。次に、バスネットワークの充実に向けた世田谷区の実施の経過をご説明いたします。

これまで世田谷区では、地域交通の利便性を図るため、バス事業者と連携し、都市計画道路の開通などを契機として、下の図と表にお示した計10路線の新たなバス路線の導入に取り組んでまいりました。

一般的にコミュニティバスといいますと、自治体がバス事業者に小型バスの運行を委託しているものや、運行に係る赤字補填を行っているものですが、世田谷区では、新規導入に当たっての実証運行期間における経費の負担や、バスの走行環境の整備など、区が導入に関与したものをコミュニティバスと位置づけており、現在、これらの路線については、バス事業者による自主運行でございます。

10ページをご覧ください。次に、公共交通不便地域についてご説明いたします。

世田谷区では、現在、最寄りのバス停から200メートル以上かつ鉄道駅から500メートル以上離れている地域を公共交通不便地域と定義しております。左側の図に水色で示した区域が、この定義による公共交通不便地域となり、これは世田谷区内全域の20.2%に相当します。

中段に記載しています国等の公共交通不便地域の考え方として、例えば国土交通省都市局の都市構造の評価に関するガイドブックでは、鉄道駅から半径800メートル、バス停から半径300メートル以上離れた地域と定義されており、東京都が令和4年3月に策定した「東京における地域公共交通の基本方針」においても、同様の基準となっています。

世田谷区の定義は、これらよりも狭い範囲で定義してきており、また、単純な平面での距離で設定されたものとなっておりますが、実際には、鉄道駅やバス停に向かうまでに急な坂道があるといった地形的状況によっても利用圏域は異なることが想定されます。

このような観点から、世田谷区では、今後の交通施策をより有効なものとしていくために、現状の利用実態を考慮した上で、公共交通不便地域の再定義が必要と考えており、具体的には右下にお示ししているとおり、視点1として、坂道などの地形状況を考慮した検証、視点2として、公共交通不便地域に対する区民の感覚・意識の確認、視点3として、路線バスの便数を考慮した検証を行い、再定義に向けて検討を進めてまいりたいと考えております。

以上が世田谷区の現況の説明となります。

11ページをご覧ください。続けて、公共交通を取り巻く環境についてです。こちらでは大きく4点、路線バス運転士などの交通の担い手不足の深刻化、多種多様な新しい移動手段の紹介、脱炭素化・電動化、バリアフリーへの取組、情報通信技術を活用した交通案内について、ご説明いたします。

こちらの、交通の担い手不足については、昨年から2024年問題に関わるものとして連日報道されている内容に関連するものとなります。左側のグラフをご覧ください。路線バスの乗務員、運転士として業務を行うためには、大型二種の運転免許が必要となりますが、全国の大規模二種免許保有者数の推

移を見ると、赤い丸でお示したように、2010年から2020年までの10年間に於いて、免許保有者が約22万人減少となっております。

また、右側のグラフは、自動車運送事業等における労働者の平均年齢の推移を表したものとなりますが、水色で示された全産業平均の年齢よりも、オレンジ色で示されたタクシーや、緑色で示されたバスの乗務員の労働者の平均年齢が高いことがうかがえます。

大型の運転免許を保有していれば、大型トラックの運転業務にも従事することはできますが、タクシーやバスは、トラックよりも平均年齢が高くなっている状況にあり、高齢化が深刻になっています。

世田谷区では今年度、区内に営業路線のあるバス事業者に対しヒアリングを行いました。乗務員の採用活動において応募者が減っている傾向にあり、大型二種免許保有者も減少傾向にあるというご意見をいただいております。

このような状況から、特に地域交通を主体的に担っている路線バスの乗務員が不足する事態となっており、現状の運行ダイヤを維持することが困難になってきています。

12ページをご覧ください。次に、多種多様な新しい移動手段のご紹介です。人口減少や高齢化の進展、技術革新により、新しいサービスが数多く登場してきております。また、利用者のニーズも多様化する中で、交通サービスについても近年は多種多様なものがあり、特に公共交通不便地域対策として、AIを活用したオンデマンド交通や、グリーンスローモビリティなどが注目されてきております。

左側にお示したように、路線バスほどの需要がない地域における乗合交通として、近年期待されているのが、ワゴン車や一般のミニバン車両を用いたオンデマンド交通です。

基本的には、運行するエリアとその範囲内にバス停のような乗降地点のみを定め、その区域内を事前の予約により運行するものであり、路線バスのように走行ルートが定められているわけではなく、その都度、予約に応じた最適な経路をAIが導き出し運転士に提示するシステムとなっています。

また、グリスロとは、時速20キロメートル未満で走行する電動車両を用いた乗合交通手段であり、特に高齢化が進む地方部や観光地向けのサービス

として期待されています。

超小型モビリティとは、コンビニなどからの宅配サービスによく使用されている1人乗りの車両であり、狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地での移動にも適合するものとされています。

自動運転については、先ほど触れましたが、交通の担い手不足に対応するものとして活用が期待されておりますが、近年の運転支援装置や自動運転技術の進歩は目覚ましく、我が国においても各地で実験が行われておりますが、実用化までは課題が多いものと思われまます。

また、個人が所有せず、資源をシェアするという考え方も浸透してきております。カーシェアやシェアサイクルの台数も増加傾向にあり、また電動キックボードなどの新たな乗り物も登場してきている状況にあります。

13ページをご覧ください。次に、脱炭素化・電動化、バリアフリーへの取組についてです。低炭素社会の実現に向けて、公共交通車両においても、水素を燃料とするFCV、燃料電池バスや、バッテリーで駆動する電気バスの導入も一部で進められてきております。一方、走行可能距離やコスト面での課題もございます。

また、鉄道に関しては、駅でのホームドアの設置や、電車とホームの段差との隙間を極力小さくするブロックの設置など、安全性を向上させるためのバリアフリー化が進められてきております。区内の鉄道駅においても、着実に整備が進められてきております。

タクシーについてもユニバーサルデザインに対応した車両が登場し、右下にお示ししている車両は、車椅子のまま乗車することも可能となっております。

14ページをご覧ください。情報通信技術を活用した交通案内についてです。利用者のスマートフォンやタブレットなどの携帯端末に交通事業者のアプリを事前にインストールすることにより、鉄道・バス・タクシーなどの公共交通に関する情報の取得や、タクシーの予約・決済なども可能な状況となってきています。

左側の図は、鉄道事業者のアプリ画面を表示した一例となります。4つ並んでおりますが、左側から順に、指定した駅を発車する列車の時刻と行き先を表示したもの、列車を指定して、その列車の定刻での各駅到着時刻と現在



の遅延状況を加味した到着予測時刻を表示したもの、指定した駅の構内図や車椅子が通行できるバリアフリールートを表示したものとなります。

時刻表やリアルタイムの走行位置については、鉄道事業者が提供するアプリからバスに関する情報も取得することができます。また、事業者によっては有料の座席指定列車の予約・決済も、このアプリで完結させることができるようになっていきます。

これらをさらに発展させたものとして、M a a Sという考え方が注目されてきています。これはMobility as a Serviceの頭文字を取ったもので、新しい移動の概念です。この概念を示した図を右側にお示ししています。

バス、タクシー、鉄道を利用して移動し、その先で、例えば買物やサービスの利用をする際に、現状では別々のアプリで情報を調べて利用するという形になっており、煩雑さが否めません。

M a a Sとは、出発地から目的地までの移動ニーズに対して、最適な移動手段をシームレスに提供し、さらにその先の病院や飲食店、行政サービスの利用も含めて一元的なものとして捉え、一つのアプリを立ち上げれば全てワンストップで行うことができるようになる概念です。これにより、利便性が向上し、移動需要・交通流動のマネジメント、さらには供給の効率化も期待できます。

以上が、公共交通を取り巻く環境の説明となります。

次に、15ページをご覧ください。地域公共交通計画の策定に向けた調査等についてです。

これまで説明してきましたように、世田谷区の現状、また交通を取り巻く環境を踏まえれば、真に有効な施策を展開していくための地域公共交通計画の策定に当たっては、様々な観点から多角的に調査・分析を実施することが必須であり、今年度はこちらのスライドに示した調査項目について取り組んでまいります。

具体的には、世田谷区の社会的状況や公共交通の現状を整理するための基礎調査、携帯電話の位置データを活用したビッグデータ分析、世田谷区がコミュニティバスと位置づけているバス路線の利用者に対するアンケート調査、無作為に抽出した区民を対象とした公共交通に関するアンケート等を行

ってきております。これらを踏まえて、今後、本計画の方針・目標及び目標達成のための事業とその評価を定めていくこととなります。

本日は、人流ビッグデータ分析の概要と、既に調査が完了したコミュニティバス路線に関する利用者アンケート調査の集計と結果の一部をご報告させていただきます。また、現在集計中の区民アンケートの調査概要についてご説明いたします。

16ページをご覧ください。人流ビッグデータ分析についてご説明いたします。区内の移動特性をきめ細かく分析するために、スマートフォンのGPS、位置情報を活用した人流ビッグデータによる分析を実施いたします。

冒頭で触れたパーソントリップ調査では、最小となる区域がおおむね1万5000人の人口規模、区内ではおおむね1平方キロメートルのゾーンで区分されるのに対し、人流ビッグデータでは、それよりもさらに細かい単位である最小125メートルメッシュでの人流を把握できるため、移動に関してより細かな分析が可能となります。

現在、人流ビッグデータの分析を行っている最中であり、本日は具体的な分析結果をご報告できる段階にはございませんが、今後はメッシュ単位での発生・集中交通量を集計してまいります。こちらの内容については次回の本協議会においてご報告させていただきます。

17ページをご覧ください。こちらはコミュニティバス利用者アンケート調査について概要をご説明いたします。本調査は、昨年11月の平日と休日に1日ずつ実施しました。対象とした路線は、コミュニティバスとして位置づけている区内の10路線のうち、南北交通の利用実態を把握するために2路線、また、一般的なコミュニティバスの形態として取ることの多い鉄道駅を起点とした循環ルートの利用実態を把握するために2路線、計4路線を対象に調査を行うこととしました。

具体的には、京王線の千歳烏山駅と小田急線の成城学園前駅を南北に結ぶ南北路線、同じく京王線の八幡山駅を起点として、希望ヶ丘団地までを南北方向に8の字を描くように走る希望ヶ丘路線、小田急線の祖師ヶ谷大蔵駅を起点として、小田急線の北側である祖師谷地域、成城地域を反時計回りに循環するせたがやくるりん、東急大井町線の等々力駅を起点として、その南側

である玉堤地域を反時計回りに循環するタマリパーバスの4路線です。

南北路線と希望ヶ丘路線については中型バス、せたがやくるりんバスとタマリパーバスについては小型バスにより運行されています。

調査の実施方法ですが、バス車内に調査員が乗車し、利用者がバス停からバス車内に乗車したタイミングで、調査員からアンケート調査票を手渡し、後日郵送で回答していただくか、調査票に記載したURLからインターネットで回答いただくこととしました。

調査項目については、基本情報として回答者の年齢や居住地などの属性、当日のバスの利用状況として、乗車地点、降車地点、利用目的、乗車した時間帯をお聞きしました。ほかに、自宅から最寄りバス停までの距離または所要時間のほか、満足度についても複数項目を設定してお聞きしております。

18ページをご覧ください。本日は、このコミュニティバス利用者アンケート調査満足度の結果についてご報告いたします。

コミュニティバス利用に関する満足度については、評価項目ごとに5段階で評価していただきました。評価指標として、下にお示したように、5点が満足、3点がどちらでもない、1点が不満足となっています。なお、分からない、答えられないなどの理由で未記入だった場合には点数化はせず、除外しております。

この結果として、4路線全てを合計したものがこちらの表・グラフで、評価項目ごとに、その評価が高かった順に上から記載してございます。総合満足度について見ると、点数は全体を平均して3.68でした。評価が高い項目ですと、最も評価が高かった項目は「自宅からバス停までの距離」で4.38、次に「バス停から目的地までの距離」で4.28、3番目として「運行経路や行先」で3.89となっています。

一方、評価が低い項目について見ると、最も評価が低かった項目は「運行本数」で2.98、次に「バス停の環境(ベンチ、上屋等)」で3.09となっています。

19ページをご覧ください。世田谷区の公共交通についてもお伺いしたところ、多くの方からご意見をいただきました。バスに関する調査だったため、路線バスに関するご意見が大半でしたが、本日はその一部を抜粋してご紹介

させていただきます。

まず、バスに関するご要望・問題点・課題等については、「バスが混雑して乗れない／高齢者が座れないことがあるので、増便してほしい」、「運行時間帯を拡大してほしい」、「高齢者、子ども、ベビーカー利用者のために乗降しやすい車両にしてほしい」、「バス停やアプリで遅延、運休情報などの運行情報が分かるようにしてほしい」、「一方向なので、反対回りの路線があるとよい」、「鉄道やバスへの乗り継ぎが悪い便がある」などのご意見をいただきました。

一方、公共交通全般に関するものとして、「東西方向の交通は充実しているが、南北方向の移動が不便」、「道幅が狭く、バスを待つ際に危険を感じる」といった内容です。

下段のバスの利点に関するコメント等では、「高齢者なので、外出の機会ができありがたいと感じている」、「高齢になりバスがあると心からありがたいと思う／とても助かっている」、「新しいバス停ができ、便利になった」、「バスがあることで、通院や買物に出かけられるため感謝している」などの感謝・御礼の記載もございます。

区がバス利用者に対して細かく満足度や自由意見などを調査することは今回が初めてでしたので、今後の施策展開に当たり、大変有意義なものと考えてございます。

次に、20ページをご覧ください。公共交通に関する区民アンケート調査についてご説明いたします。こちらは世田谷区民の日常生活における移動実態、公共交通の利用状況、日頃感じている問題意識等を把握するために実施したもので、高校への進学などで公共交通機関を利用する機会が増える15歳以上の世田谷区内在住者のうち、住民基本台帳から無作為に抽出した2500名の方を対象にアンケート調査票を郵送し、その調査票にご記入いただいて返送していただくか、調査票に記載したURLからインターネットで回答いただく形で実施しております。

特定の地域への偏りを避けるため、右の図にお示しした10か所の地域に区分し、1地域当たり250名ずつとなるように設定してございます。内容としては、先ほどのバス利用者アンケート調査と同様に、回答者本人の個人

属性をお伺いした上で、鉄道・バス・タクシーなどの交通手段の利用状況や、通勤・通学、買物、通院などの日常生活における外出、それぞれの公共交通機関に対する満足度、これからの公共交通の在り方などについてお伺いしてございます。

本調査は、昨年12月4日に調査票を発送し、25日までを回答期限として実施しており、郵送・インターネット回答合わせて860票の回答をいただいております。現在、データの集計作業を行っており、コミュニティバス利用者アンケート調査の結果と同様に、次回の協議会においてご報告させていただきたいと考えてございます。

次に、21ページをご覧ください。最後に、現段階で想定される課題についてご説明いたします。これまで世田谷区の現況、公共交通を取り巻く環境、今年度世田谷区が実施してきた調査等についてご説明してまいりましたが、これらの状況を踏まえまして、世田谷区の地域公共交通の課題として挙げられる項目をまとめたものがこちらの表になります。

項目としては、公共交通の需要に関する事、交通体系に関する事、公共交通不便地域に関する事、交通の担い手不足に関する事、新たなモビリティとの連携や活用に関する事が挙げられます。今後、計画の策定及び目標の設定、施策展開に当たっては、これらの項目を踏まえて作成していくことが必要であると考えております。

以上で資料4の説明を終わります。

次に、資料5の説明を行います。本計画の策定に向けたスケジュールの説明をさせていただきます。縦軸が項目、横軸が時系列となります。

まず、一番上の本協議会の開催予定についてご説明いたします。本日、令和6年1月25日を黄色でお示ししております。令和5年度の協議会の開催はこの1回のみとなります。令和6年度については、こちらにお示ししておりますとおり、5月下旬、7月中旬、11月下旬、令和7年の1月下旬の計4回の開催を予定してございます。

次に、計画策定作業に向けた内容についてご説明いたします。現在、世田谷区では調査・分析作業を行っており、今年度中にはおおむね完了する見込みでございます。あわせて、緑色に着色した箇所となりますが、計画の骨子

の作成に着手しております。次回、5月の協議会において、この内容を報告させていただく予定でございます。

その後、表の薄いオレンジ色に着色した箇所になりますが、計画の素案の作成に入ります。この段階で、3回目となる協議会を7月中旬に開催予定です。その後、計画素案に関してパブリックコメントを実施し、いただいたご意見を反映させるなどの対応をしつつ、計画案の作成に入ることになります。11月下旬及び令和7年の1月下旬の2回、協議会の開催を予定しており、令和7年3月に、本計画の内容を決定する流れとなっております。

以上で、世田谷区地域公共交通計画についての説明は終わります。  
会長 ご説明ありがとうございました。それでは、皆様のほうからご質問やご意見をお受けしたいと思っております。ご質問のある方は挙手をいただければ、事務局がマイクをお持ちいたします。いかがでしょうか、どこからでも結構でございます。

世田谷区の状況、それから公共交通を取り巻く状況は、コロナの後で厳しい状態が続いているということが実態かなと思っておりますが、今日は交通事業者の方もたくさん来られていますが、何か補足でコメントはございますでしょうか。

あるいは行政委員の方でも、どなたからでも結構ですが、特段なければ、議事を先に進めさせていただいて、一通り全部説明し終わった後に、もう一回皆様のほうからご意見、ご質問をお受けしたいと思っておりますが、先生（副会長）からはよろしいですか。

副会長 では、先に進めてください。

会長 よろしいですか。

それでは、すみません、議事を先に進めさせていただいて、公共交通不便地域の対策についてということで、事務局から簡潔にご説明いただければと思います。よろしく願いいたします。

道路・交通計画部交通政策課長 それでは、(2)の公共交通不便地域対策についてご説明いたします。公共交通不便地域対策実証運行状況等について、資料6をご覧ください。公共交通不便地域対策を順次説明いたします。

2ページをご覧ください。目次になります。この流れに沿って説明いたし

ます。

3ページをご覧ください。まず、予約制乗合ワゴンの実証運行の概要についてでございます。

4ページをご覧ください。先ほども説明いたしましたが、世田谷区では、鉄道駅から500メートル以上かつ最寄りのバス停から200メートル以上離れているエリアを公共交通不便地域と位置づけてございます。

公共交通不便地域の中には、小型バスの導入も困難な狭あいな道路が多いエリアがございます。そのため、区としては、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て、住み慣れた地域で自立して暮らし続けられるよう、図の赤く塗られた箇所でお示ししております重点検討地域を10地区設定し、地域が主体となるワゴン車を活用したコミュニティ交通の導入について、一定の公費負担を伴う新たな対策の検討を進めてまいりました。

その中で、先行的に地域の方々と検討を進めてきた、赤丸で囲った小田急線祖師ヶ谷大蔵駅の南側にある砧モデル地区において、今年度より、ワゴン車を活用して、利用者の予約に応じて運行するデマンド型交通の実証運行を始めました。

この実証運行を通して、メインターゲットである高齢者が住み慣れた地域で自立して暮らし続けられるよう、買物等の生活支援や外出機会の確保を狙うこと、地域活動の促進や健康増進といった移動がもたらす波及効果を確認していくとさせていただきます。

5ページをご覧ください。実証運行の概要でございます。

運行期間は昨年5月より開始し、最大で3年間の実証運行を見込んでございます。運行区域や運行時間は記載のとおりですが、運行日数は、昨年度実施したアンケート調査を踏まえまして、採算ベースも考慮しながら、月・水・金の週3日としてございます。

運賃は大人300円とし、小児は半額、メインターゲットの70歳以上の方については、乗車割引証の提示により100円で利用できます。予約は、電話または専用サイトでの事前予約になります。運行事業者はプロポーザルにて選定し、東急バスに委託してございます。

6ページをご覧ください。図にお示しの44か所の乗降地点を設定してお

り、運行車両はワゴン車両 1 台で、掲載の写真でございます。また、A から K の既存バス停は乗降地点として 9 月 1 日より利用開始してございます。

7 ページをご覧ください。周知活動について説明いたします。

8 ページをご覧ください。これまで取り組んだ周知活動ですが、実証運行開始前から周知活動を実施し、スマートフォンからの予約方法などの出前講座を行ってきました。また、ニュースの全戸配布や、地域と連携して町会回覧や民間施設等にポスターやチラシを配布し P R を行ってきました。昨年末には、利用状況の中間報告としてオープンハウスを開催し、利用促進を実施してきております。

次に、9 ページをご覧ください。住民参加の取組として、定期的に地元協議会、東急バス、世田谷区の 3 者で会議を実施し、利用状況等を共有した上で、利用促進策の検討を重ねております。実施内容としては、車両マグネットの架装や商店街、各団体で実施している地元イベントでの P R 活動を積極的に行ってきました。

10 ページをご覧ください。また、本取組はワゴン車による運行のため、乗車人数が限られてしまい、運賃収入に限りがございます。そのため、運行経費の大半を公費負担しなければなりません。こうしたことから、持続可能な地域公共交通とするためには、地域と運行事業者、世田谷区が連携して取り組む必要がございます。また、少しでも公費負担を抑制する上で、運営協賛などの運賃外収入の確保にも努めてございます。

11 ページをご覧ください。実証運行の利用状況等を報告いたします。

12 ページをご覧ください。まず初めに、ウェブ登録者数と乗車割引証の発行数についてです。登録数と割引証の発行枚数は現段階でも増え続けております。下段の左側円グラフをご覧ください。ウェブ登録者の年代別割合では、30代・40代が多く、70代の登録者数も数多くいます。右側の円グラフでは、利用件数の年代別割合として、子育て世代である30代や40代の利用も一定数確認でき、また、メインターゲットとしている70歳以上の利用者が6割を占めている状況でございます。

13 ページをご覧ください。続いて、予約方法の割合ですが、左側の円グラフのとおり、ウェブが約7割、電話が約3割となっております。5月の運



行開始当初より、この割合はあまり変わってございません。

右側の折れ線グラフは、時間帯別の利用者数を示しており、朝の9時台から10時台、また夕方の15時から16時台の利用者数が多い傾向が見られます。

14ページをご覧ください。続いて、月間利用者数と1日当たりの平均利用者数です。月間の利用者数を青い棒グラフで月別に示しています。また、オレンジ色の折れ線は、月ごとの平均利用者数を示しています。直近では、冬季に入り、若干の落ち込みは見られますが、運行開始当初と比較して、利用者数は増加傾向にございます。

15ページをご覧ください。続いて、1日当たりの利用者数を示した図です。運行開始当初から10月にかけての利用者数は右肩上がりで増加していますが、冬季に入り、利用者数の上下幅が大きくなる傾向が見られます。また、祝日やお盆は、利用者が減少する傾向が見受けられるものの、20人以上の利用者も一定数います。さらに、年末や正月三が日も運行しましたが、利用者数は非常に少ない状況でございました。

16ページをご覧ください。続いて、利用の多い乗降地点です。地図上の円が大きいほどたくさん使われている乗降地点となっています。傾向としては、駅の利用が最も多く、南北の乗降地点が多く使われております。乗車だけを見ますと、大蔵団地であるカーメスト大蔵の杜（集合住宅）や、とみやまクリニック、砧1丁目21番などのお住まいの地点からの利用が多く、降車だけを見ますと、砧図書館や大蔵運動場など施設への利用が多い傾向が見られます。

17ページをご覧ください。続いて、利用の多かった移動パターンを示しております。最も多かった移動パターンは、とみやまクリニックから駅への移動でした。続いて多いのが、駅からとみやまクリニックへのパターンです。やはり、駅を中心とした移動が多い状況でございます。

18ページをご覧ください。続いて、利用者の声をご報告いたします。利用者からは、目的地にアクセスしやすくなった、移動時間が短縮されて助かっている、家族の送迎に頼る必要がなくなったなど、好意的な声をいただいております。

19ページをご覧ください。利用状況の収支率等を含む総括表です。利用が少ない日もあるため、1日当たりの平均利用者数では、記載のとおりですが、1日に最大で50人の利用の日もございます。下段に、運行開始前に実施した需要予測アンケート調査の結果を踏まえ設定した目標値を記載してございます。運行開始前では、70代以上の高齢者利用の割合を4割と想定していたところ、運行開始後のデータでは6割を占めており、収支率は想定を下回っていますが、協賛の申込みが現時点で8件あり、地域からの支援も徐々にいただけるようになってきております。

次に、20ページをご覧ください。アンケート調査結果の報告でございます。

21ページをご覧ください。砧モデル地区の運行区域内の各戸に配布したコミュニティ交通ニュース vol.3による運行内容のPRと併せてアンケートを実施してございます。

22ページをご覧ください。アンケートの結果ですが、238通の回答があり、砧1丁目から8丁目にお住まいの方からの回答が多く、60歳以上の回答が多い結果でございました。

23ページをご覧ください。今回のアンケート調査では、予約制乗合ワゴンについて知っているかや、利用したことがあるかをお聞きしたところ、80歳以上では「知っている」が約9割、「利用したことがある」は約4割となっており、他の年代に比べ回答の割合が高い結果でございました。

24ページをご覧ください。続いて、利用してよかった点をお聞きしたところ、目的地や最寄りで乗降できるなどの利便性に対する回答が多く、また、外出機会の向上や家族等の送迎負担の軽減などの波及効果の回答が見られました。70歳以上では、外出の機会が増えたなどの割合が高く、80歳以上では、家族や知人に送迎を頼まなくて移動できるとの割合が約6割となっております。

25ページをご覧ください。続いて、利用していない理由をお聞きしたところ、徒歩・自転車で移動できるからの回答割合が高く、高齢者の方からは、乗車に当たり予約が面倒だからの割合が高い回答でございます。

一方で、実際に利用した方からは、予約が簡単であり、座って目的地まで

行けることで快適で便利との声も届いていることから、PR等の工夫をさらに図ることで、予約が面倒だから、利用の仕方が分からないため、知らなかったからの方もご利用者へ転換できる可能性が高いものと考えてございます。

26ページをご覧ください。続いて、今後の利用意向をお聞きしたところです。60歳代の「利用する」の割合が他の年代に比べて低くなっていますが、「加齢等により将来的には利用する」の割合が高く、今後の利用への転換の可能性があると思っております。また、70歳代、80歳以上と年齢が上がるにつれ、「利用する」の割合が高くなっており、80歳以上では、約6割が「利用する」と回答がございました。

27ページをご覧ください。実証運行の検証等について説明いたします。

28ページをご覧ください。実証運行の検証についてですが、運行開始前に設定した目標値の達成は、1年目の運行では難しい現状ですが、一方で、利用状況やアンケートから、メインターゲットの高齢者の利用割合が高いことは、運行目的と合致してございます。また、外出機会の向上や送迎負担の軽減などの導入効果が確認できることや、収支率の課題もございしますが、協賛等の申込みもございします。そのため、一定数の利用者もおり、導入効果が確認できるため、運行改善を図り、2年目の実証運行を継続し、引き続き地域と連携しながら有効性等を確認してまいります。

29ページをご覧ください。続いて、実証運行の改善に向けて説明いたします。

まずは1点目として、利便性等を向上させるために、地域の声を踏まえたところで、赤色の丸印になりますが、乗降地点の追加を2か所いたします。また、追加に当たっては関係機関との調整は済んでおります。

2点目として、運行時間を増やしてほしいとの声もございましたので、運行時間帯を1時間延長し、利用者の増加を狙います。

最後に、正月三が日は利用者数が非常に落ち込んだこともあり、年末年始は運休とする考えでございします。

私からの説明は以上でございします。

会長 ありがとうございます。それでは、皆様のほうからご質問、ご意見をお受けしたいと思っております。今ご説明いただいた件でも結構ですし、先ほど

の議題のほうも対象にさせていただいても結構です。どこからでも結構です。いかがでしょうか。

副会長 ちょっと2つ併せた形でお伺いできればと思っておりますが、今回、この最初のほうの資料で、資料4、取り巻く状況についての10ページで、公共交通不便地域ということで、新たな計画の中でも、恐らくこれをどう出していくかが非常に大事なかなという中で、今、後半のお話で、砧モデル地区の実証運行の話もあって、恐らくこのようなところが関連してくるのかなというようなことで、多分皆さんも結構イメージが湧いてきているのかなと思っております。

そうなってくると、やはりこの資料4の10ページ、公共交通不便地域をこれからどう考えていくのかというところがすごく重要なのだろうと思うのですね。

そして、この10ページの視点1、2、3がこの右下に書いてございまして、これまでの物理的な距離だけではなくて、様々な視点で考えていくようになったときに、視点2で、区民の方の感覚、意識というようなものが出てくる。このあたりの調査方法が、やはり少し気になるころではあります。

砧のところでは、80歳以上の方が、やはり利用がかなり多かったというようなところで、何かこのあたり、このような砧のモデル地区のこのような取組であったり、そうではなくても、世田谷区さんのほうに寄せられているお声であったり、そういう肌感覚の中で、こういう公共交通不便地域を今後どう考えていくか、特に区民の方の声をどう拾っていくのかというようなところで、もし何か現状でお考え等がありましたらお聞かせいただければと思うのですが、いかがでしょうか。

道路・交通計画部交通政策課長 ご質問ありがとうございます。今、副会長からお話がございましたが、10ページに記載がございます地図で、世田谷区では不便地域を定義して、青く塗られているところがその不便地域に該当するところになります。

区では、この中から重点検討地域を10地区選定し、小田急線の祖師ヶ谷大蔵駅から南側をモデル地区に指定して、先行的に地域と検討を重ねてきておりますが、今後こういった交通不便地域の取組においては、コロナ禍の状

況等も踏まえて、高齢者の移動（手段の確保）が非常に大事ではないかと思っております。

特にコロナ禍のときには、なかなか社会的行動抑制等もあって、外に出る機会が少なくなった、そういうことによって健康面もちょっと失う傾向もあるように地元からはお聞きしております。

そうしたことも踏まえて、今回、砧モデル地区は昨年5月から開始して、実際に地元に入っていくと、非常にそういった（便利的だという）好意的な声をいただいているところでもございます。こういうことを踏まえて、今後も、ほかの地域でも展開できるようなことも視野に入れながら考えていきたいと思っております。

副会長 ぜひぜひよろしく願いいたします。私も以前に世田谷区内の某場所で、ここは交通不便地域だからということで、「皆さん、バスいかがですか」というような話をしたときに、その場に集まった方は、「いや、そんなに不便していないよ」というようなお声があって、やはりその本当に不便をされている方にきちんとお声を伺いにいくというようなところが大事なかなと思った次第です。

今回、区民委員の方もご参加いただいておりますが、またそういうところは、特に気をつけて進めていただければと思っております。

会長 ほかにいかがでしょうか。

委員 特に公共交通不便地域対策のオンデマンド型ですが、料金300円というのは、あまり金額に関してのご意見は少なかったのですが、当初予定した300円、それから70歳以上100円というのは、金額としては皆さんのようにお考えなのか、あるいは行政として、これからの負担を踏まえて、金額はどうなのかということをお聞かせ願いますか。

道路・交通計画部交通政策課長 今いただいた料金設定のところですが、こちらの砧モデル地区においては、このデマンド型交通という形もございまして、値段設定する上では、路線バスの料金とタクシーの料金の間の料金設定と考えたところでございます。

いわゆるデマンド型交通ですので、乗降地点によっては、限りなくタクシーに近い乗り物だと思われる方もいらっしゃるということもございまして、

区域は限定していますが、そういうところで値段設定を、間の中間ということでも考えたといいところでは。

そして、今回メインターゲットを高齢者にしたというところもございませうので、高齢者にはどんどん乗ってほしいという思いもありましたので、その料金設定を100円とさせてもらったというところございませう。こちらの考え方も、他の自治体等で取り組んでいるコミュニティバスと言われるものが、大体100円での料金設定をしている。例えば隣接区の杉並区ですと、すぎ丸と呼ばれるものも100円の料金を一律いただいているというところございませうので、採算ベースも考えながら、100円の料金は頂く方向で考えたという形にございませう。

委員 それは分かるのですが、利用者の方の実際の声というか、それはどのようなになっているのでしょうか。要は、行政としてはこういう値段で設定することは分かります。使う側として、300円が高いのか安いのか、70歳で100円って、百均と比べて、これはどうなのかということを含めて、それをちょっとお知らせ願えたらありがたいです。

道路・交通計画部交通政策課長 利用者の方からは、300円については、高いと思われる方も、比較的若い世代の方にはあります。一つは、区域が限定されていますので、この区域だったら、まだ料金300円出してまで、輸送対価として払うまではならないのではないかといい考えを持っている方もいらっしやいます。

一方で、年代が増すにつれ、また、障害をお持ちであったりする方、また子どもの送迎等で利用する方に対しては、この値段設定でも大丈夫という方もいらっしやいます。そういう方もございませう。

委員 ありがとうございます。

会長 極めて適切なご質問だと思っております。

道路・交通計画部長 ちょっと一言よろしいでしょうか。

会長 はい。

道路・交通計画部長 値段のお話ですが、今回、価格についてのたくさんの意見というものはそれほどなかったというような状況ですが、実際に1年間、正確には10か月弱ですが、実証運行を進めておりまして、やはり採算性が

非常に問題になってくると考えております。

実際、今回はトリガー条項ではないですが、採算性があまり上がらなかつたら、取りやめも含めて検討しなければならないというようなことで、今回、実証運行をスタートしております。現在の段階では、収支率が非常に上がってこない、低いような状況になっているので、やっていく中では、場合によっては、この100円を150円にできないかとか、その辺の検討は将来的に必要なようになってくるのかなとも、行政側としては思っているところです。

委員　　と思いますよね、結局、収支が合わないと、計画だけ立てて、やはりやめてしまおうとなるではないですか。そうすると、最初の趣旨は、やはり高齢者のためにやろうと言ったのが、いや、お金がないから行政としてもできないんだということになるので、だとすると、そのやった意義だとか、そういうものがなくなってしまうのが、僕は残念だと思うので、だからちょっとお金のことは検討したほうがよいかと思います。

会長　　収支率については、全国的に見ると、この手のものは20%から、行っても30%というような状態ですね。ですから、7%とか8、9%と言っているのは、比較的ちょっと低いかなと。この数字を見るのは、大体僕は栃木県の地方の中山間地域とか、こういうところでやると、こういう数字が出てくるのですが、都内でやってこの数字ということは、やはりちょっと低いというところが実感です。

もう一つ、高齢者、70歳以上の方の100円と。これは利用者側からすると、多分、当然安いにこしたことはないとは思いますが、実態から見ると、利用者の大半が高齢者で、高齢者の金額を割り引くということは、システム全体の採算性からすると、高い数字をキープすることはほぼ不可能だと。

そういう意味では、300円という設定は、全国的に見ても、実を言うとかかなり落ち着いた数字であって、ここから減額するということは、結構、実を言うと、社会実験的には僕はあまり好ましくないと理解しています。

お金というのは、安くするほうは後でできるのですが、後で上げるということは、実を言うと、実験的に見ても、かなり難しいのですね。この辺も、今回の実証実験、これはあくまでも実証実験ですから、その中で幾つかの住民との対話を持ちながらやっていただきたいと。

もう一つ、ちょっとお話をしておきたいことは、今回、砧モデルというのは、あくまでも今回の4ページの重点地区のうちの一つということでございます。これが定着し始めると、当然ほかのところからも、うちでもやってほしいという要望が出てくるのだと思うのですね。

そのときに、どういうものをターゲットにして、トリガーのようなものをつくっておくかとか、一定程度のものがなければ、なかなかできないねということ、行政が主体で決めるのではなくて、住民と一緒に決めていくと。

これが、ほかの地域などを見ると、やはり住民の中で、料金の設定とかルートの設定とか拠点の設定、それから、この数字に行かなかつたら見直しをかけますよということも、あらかじめお約束をして始めると。

多分そのお約束をするということが、実を言うと私は、ここは非常に重要なことだと思っております。

ちょっと私の意見も入りましたが、いかがでしょうか。

委員 砧モデル地区の話になりますが、デマンドに関しては、当社もいろいろ取組とか研究をしているところでして、大変興味深く聞いてございます。

今、お話にも出ましたが、運賃のところと採算性のところは大きな課題かなと思っております。15ページに利用状況の折れ線グラフが出ておりますが、多くても50人ぐらいになるかと思えます。

これは運行時間を見ると、大体1日2人の乗務員で回しているのかなと思うのですが、バスで言いますと、座席が全部埋まると20人ぐらいで、立っている方がいて、ちょっと混んでいるなということ40人ぐらいになりますので、大体1往復ぐらいの利用人数と。

そして、同じ乗務員を使っているということになりますので、採算性が悪くなるのは道理なのかなと思えますし、やはりデマンドである以上、バスの輸送人員を賄うことはほぼ不可能ですので、そう考えても、先ほど先生もおっしゃっていたように、運賃を少し高めに設定するということは、持続性という面から言うと、やむを得ないのかなと考えております。

よく行政が補填して100円にすればよいとかいう話を聞くのですが、行政と言えは聞こえはよいのですが、結局それは、ほかの区民の方々の税金で



賄うという話になりますので、ほかの方々に助けてもらう割合をどれぐらいにするのかは、ちょっと考えたほうがよいのかなと思うところでございます。

あと1点、ちょっと私もいろいろとこのデマンドの件で悩み深いところがありますので、質問させていただきたいのですが、デマンドをやるに当たって、地域のご協力は絶対に不可欠だなと感じております。

今回で言うと、運行事業者が東急バスさんで、世田谷区さんと東急バスさんが一生懸命やっていたらと思うのですが、やはりその乗降拠点を置くとかにしても、地域の方々のご協力がないと、どうしても前に進まないところが多くて、非常に苦労しているのですが、この砧の件に関して、地域の方々にご協力していただいているようなことなどがあれば、ぜひ参考までにお聞かせいただければと思います。

道路・交通計画部交通政策課長 今回進めていく、取り組んでいく中で、地元の協議会というものを立ち上げてございます。そういう中でご協力いただいている形ですが、特に地元の方の協力としては、まず周知活動が1つございます。この周知活動の1つに、地元町会の回覧や町会の掲示板を活用させてもらいました。

また、一方で民間施設、高齢者施設等においては、そちらのポスター掲示とかチラシの配布、地元が主催でやっている地域イベントなどにも我々が出向かせてもらって、また地域の方も一緒になって、チラシを一緒に配ったりといったことをやっていただきました。

そういう点では、周知活動を進めていく上では、行政だけの発信ですと、世田谷区のホームページとか「区のおしらせ」が中心になってしまいますが、それだけでは行き届かない部分もあると思います。地域の声、要望をうまく使って、そこで協力ができたことが、周知活動を広げられたかなとは思ってございます。

委員 ありがとうございます。

会長 では、先ほどお手を上げていただいた……。

委員 砧の地域で質問というか意見というかですが、ちょっとすみません、私自体が別にここら辺に住んでいるわけでもないし、沿線ではないのですが、ちょっと無邪気にお話しさせていただきます。

多分、今回の利用地域、16ページのお話で、利用の多い乗降地点が、祖師ヶ谷大蔵駅からとみやまクリニックという、そこら辺のほうが多いかなという中で、これはぱっと見で、地域の住民の方が利用されているのか、それとも駅を利用してきた方が普通に単純に乗っているのか、そこら辺は分かるのですか。

そして、続きで申し上げますと、多分、今、収支率の話をしていた中で、今、基本的には地域の方、特に高齢者の方の利用を促進させたいという思いはありつつも、収支率を考えたときに、沿線外と言いますか、祖師ヶ谷大蔵駅にいらっしゃる方で、この南側に行く方に利用されるといような周知をするということも、収支率を考えると、一つの手ではないかということ、今回のデータを見て思っていて、ただ、それが地域の方の、今の世田谷区さんの思いと一緒になるかということ、違う気もするのですが、今、収支率の話をするのであれば、そこら辺も考慮したほうがよいのではないかと、ごめんなさい、質問というか意見です。

あともう一つですが、地域のアンケートを取っているようですが、23ページで、80歳以上の高齢者の方というか、全般的にワゴン車は、8割の方は知っているのですが、利用率が低いというような形で、特にメインターゲットの70歳以上の人も、確かに80歳以上の人は利用しているのですが、逆に言うと、利用したことがない人がまだ多いという割合ではないかと思っています。

そして、どうなのですか、この砧の地域の中で、多分70歳、80歳の方がどんな感じで住んでいるかが分かっている、今回のアンケートでも、利用したことがある人がこんな形であって、逆に利用したことがない人がここら辺にあるよというように感じて、もし分かるのであれば、そこの利用したことがない人に対して、さっき先生もおっしゃっていたように、地元の方にもうちちょっとPRをしてもらうとか、そこら辺をちょっと重点的にやるのか、バス乗り場のところで、もしかしたら不便を感じているかもしれないのであれば、乗り場の再検討をすとかと。

結局、アンケートのすごいいいものがあるって、ビッグデータ分析も今やられているのであれば、何かいろいろなデータを駆使すれば、傾向が分かるの

ではないかと思うので、ご検討いただければよいのではないかと思います。

すみません、別に答えが欲しいわけではないのですが、せっかくここまで今やっけていただいているのであれば、そういうものも検討していただければという意見でございます。

道路・交通計画部交通政策課長 ちょっとお答えできる範囲になりますが、最初のところで、地域内を含めて利用状況はどうなっているかですが、大方地域内にお住まいの方、特に先ほどの資料で行くと、16ページ、利用の多い乗降地点というところで、とみやまクリニックから駅に向かってのところが多いいという話が出ました。この辺りに比較的集合住宅等があったりするので、この辺りの方が駅まで利用する際に多いというような状況が傾向として見えております。

それに併せて、周知をさらに広げていくことは採算のベースでも大事なのではないかと、特に線路の北側にも実は広げております。周知活動は南側に限定することなく、北側のほうにも周知しております。北側にも行政機関として、まちづくりセンターがございまして、その行政機関を活用しながら、地元の町会等を活用しながら周知活動を広げているという形でございます。

「区のおしらせ」等を活用すると全域的に配られますので、全体に周知を広げていきたいと思っております。今後もそういうことは継続していきたいと思っております。

最後のところで分析の内容にもちょっと触れられていたと思うのですが、確かに人流データ等をすると、さらに分かっていく面もあると思っておりますので、今後ちょっと検討していきたいと思っております。

会長 ほかに気づきの点はございませんでしょうか。

委員 1点だけご質問がございます。5ページの運賃で、70歳以上100円で、乗車割引証の提示が必要であるということですが、こちらはこういった乗車割引証であるのか、教えていただければと思います。よろしく申し上げます。

道路・交通計画部交通政策課長 こちらの割引証は、大きさをいくと名刺サイズ、名刺と同じぐらいの大きさのものを、運行区域内にまちづくりセンター、行政機関があります。こちらへ行けば手続できると。我々の所管でも手

続できるのですが、地元のそういう行政機関、まちづくりセンターでもできるような形でございます。そういう中に乗車割引証と書いて、それを実際に乗車する際に提示するという形でございます。それを見たところで、運転士が100円のほうを設定するという形で乗車が可能となります。

委員 ありがとうございます。

会長 ちょっと関連して、乗車割引証というものには期限はないのですか。

道路・交通計画部交通政策課長 特に運行している間は大丈夫という形でご理解いただければと思います。

会長 できれば1年とか、期限を一遍切ったほうがいいような気がしていて、どういうことかという、この70歳以上の方が割引証をもらったときに、アンケートのようなものをしていただければいいなと思うのです。あなたは1年間にどれくらい使いましたかとか、この利用についてどう思っているでしょうかというような利用者との情報のやり取りをする機会を、どこかでちゃんと設けていただいたほうがよいと思うのです。

持っているけれども、たんすの中に入っていて、ずっと使っていないという人も多分いらっしゃる可能性もありますので、あくまでも実験ですから、特に先ほどから採算性の話、収支率の話がありますが、25%とか3割というものは、あくまでも見直しをかけるときの目安であって、いずれせよ7割近くは行政のお金を出すということを前提にやっている仕組みです。

ですから、むしろ今までほとんど外出していなかった方が、これを使って外出されるようになった、あるいは障害を持っていらっしゃる方が、これを使って、今までよりも多く外出されるようになった、これはすごく大きな価値だと思うのですね。

これは収支率以前の、もっと大きな価値を持っているのだと思うので、このシステムを入れることによって、どういう価値がこのエリアの中で生まれるのかを、ぜひこの実証の中で計測していただきたいと。この仕組みが恐らく次の2番目、3番目の、第2、第3の砧モデルを展開するときの我々の一番よい情報になるのではないかと考えておりますので、ぜひご検討いただければと思います。

道路・交通計画部交通政策課長 いただいた内容を改めて検討していきたい

と思います。

会長 今日第1回目ですので、皆さん好きなことを言う機会ですので、よろしいでしょうか。

委員 ちょっと資料4に絡む話でもよろしいですか。

会長 はい、どうぞ。

委員 いわゆる地球環境と公共交通利用みたいな観点で、ちょっとお話をお伺いしたいと思うのですが、資料4の4ページでパーソントリップが変化しているということで、全体にトリップが減っているという話ですが、この公共交通の利用割合のようなところは、ちょっとどのように変化したかのデータがあるようでしたら教えていただきたいことが1つです。

その趣旨ですが、移動量が増えていくと、基本的にはCO<sub>2</sub>排出は増えていくのですが、公共交通の利用割合が高ければ地球環境への影響は抑えられるということもあるので、環境推進という意味では意味があるなと思っています。

その関係で、仮に公共交通の割合が少し下がっているようなことがあったときに、それを自動車から公共交通の利用を促すような活動をしていく考えがあたりなのかどうかについても、ちょっとお伺いしたいなと思います。

私が言うまでもないですが、結構欧州などでは自家用車を制限して公共交通利用を促すような動きもあると思うのですが、そこまでやらないにしても、何かそういう発想をお持ちかどうかをお伺いできればと思います。

道路・交通計画部交通政策課長 今いただいた内容の資料で行くと、資料4の4ページですが、確かにパーソントリップ調査のデータで、こちらの棒グラフでいくと、調査を開始して以降伸びていたところが、平成30年に下がってきたというところがございます。また、右側のほうでいくと、交通手段分担率のようなものを記載していますが、これ以上細かいところがあるかどうかは、ちょっと改めて確認していきたいと思います。あれば、今いただいた意見でもございますので、活用できるものはそれを活用していきたいと思っています。

あわせて、先ほどちょっと意見としてございました、公共交通全体の、環境への影響が、国の示している内容では、全産業の割合からすると非常に低

かったと思うのですが、その中でも自動車の割合が多いと、環境への負荷は大きく出ていたと。だから、それを公共交通に転換していくことは大事な要素ではないかというところだと思います。

我々もそのような視点をちょっと持っていきたいと思いますので、今後の計画の中で、そういうものも盛り込めるかどうかは、ちょっと今後の議論の中でも深めていききたいと思います。

委員 ありがとうございます、ちょっとだけ。先ほどから収支採算性の話が出ていて、大変重要な要素ですが、やはりお客様の数が増えないと、どうしても収支は悪化していくという話になりますので、サービスを高めていくということもあるのですが、そういうものを利用するような誘引も、これはいろいろな手でやっていくべきだと思っています。

それは、先ほど健康の論点もありましたが、公共交通を利用して移動することが、結局、徒歩移動も増え、それが健康に寄与するみたいな切り口もあるかもしれませんが、今のような環境のような観点もあるような気がします。

何かそういうところで、なるべくこの公共交通の利用者を増やすということが、結局その公共交通網の充実と維持にもつながっていくというような話があると思いますので、そういう観点も少しあるとよいのかなと思って、ちょっと発言をいたしました。

会長 そのほかにお気づきの点はございますか。

副会長 では、切り口の話でもう一つだけ。世田谷は道が非常に狭いところで、やはり車が交通安全あるいは歩きやすさのようなところに大きく影響してくるところかとも思います。高齢者の方が免許返納しやすくなる環境や、本当に車を使わないで公共交通を選ばれるということは、世田谷にとっては交通安全、それからウォークアブルというようなところにも大きく寄与してくるのではないかと、私はどちらかということそれが専門なので、それを願っているというところもありますが、ちょっとそういうところの世田谷区の公共交通を推進していくところの切り口の一つに入れていただけるとうれしいなと思います。よろしくお願いします。

会長 よろしいですか。ありがとうございます。いかがでしょうか、一通り皆さんからご意見は出尽くしましたでしょうか。

今日は第1回目ということでございます。先ほど資料のほうでご説明がございましたが、次回は令和6年度に骨子というところで、来年度の計画策定に向けて議論をしていきます。そのときに、今日いただいたようなご意見やデータ分析を通して、少しでも実態、データを踏まえたような計画策定へつなげていきたいと思っておりますので、ご協力いただければと思っております。

特段なければ、少し早いのですが……。

副会長 すみません、もう1個だけ言い忘れました。子育て支援の観点も多分あると思っておりますので、そのあたりもぜひ加えていただければ。すみません、以上です。

会長 ありがとうございます。皆様も、もし言い忘れたことがあれば、後ほどまた事務局にお伝えいただければと思っております。

それでは、議事はこれで終了いたしました。最後に事務局から連絡事項等がありますでしょうか。

道路・交通計画部交通政策課長 それでは、本年度の地域公共交通活性化協議会は本日の1回のみでございます。次回の会議については、来年度の5月を予定してございます。また、改めて日時等については、委員の皆様にご連絡をさせていただきますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

会長 それでは、以上をもちまして第1回目の地域公共交通活性化協議会を終了したいと思います。お忙しい中ご出席いただきまして誠にありがとうございました。

了