

令和 6 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6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6月3日（月曜日） 午前10時00分から午前11時21分
場所	世田谷区役所 二子玉川分庁舎（世田谷区玉川1-20-1） A棟1階 大会議室
出席者	【25名（うち代理出席7名）】 森本会長、寺内副会長、本杉委員、藤澤委員、太田委員、大塚委員、早田委員（代理出席：安井 正太郎様）、大庭委員、石委員、五島委員、八山委員（代理出席：神鳥 洋様）、濁澤委員（代理出席：秋川 幸雄様）、舟山委員（代理出席：南雲 泰様）、佐藤委員（代理出席：須藤 まゆみ様）、中山委員（代理出席：染谷 悠一郎様）、外丸委員、山下委員（代理出席：小関 卓大様）、西東委員、舩城委員、富田委員、笠原委員、熊谷委員、堂下委員、鎌田委員、山戸委員
欠席者	【8名】 三羽委員、若田委員、小川委員、富樫委員、小池委員、久我委員、武山委員、有馬委員
傍聴者	2名
会議結果	・議事（1）及び報告（1）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 本日はお忙しいところ、皆様にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。本協議会事務局の世田谷区交通政策課長の村田でございます。僭越ながら議事に入るまでの間、進行を務めさせていただきます。本日の協議会は、午前１２時までのおおむね２時間を予定しております。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

では、着座にて失礼いたします。

まず、本日の配付資料を確認させていただきます。次第の後の資料については、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。

資料１は、本日の席次でございます。

資料２は、本協議会の設置要綱です。

資料３は、本協議会の委員名簿になります。

資料４は、世田谷区地域公共交通計画【骨子案】でございます。

資料５は、公共交通不便地域の考え方についてです。

資料６は、世田谷区地域公共交通計画スケジュール（予定）についてです。

資料７は、公共交通不便地域対策実証運行状況等についてです。

資料８は、公共交通に関する区民アンケート調査についてです。

資料９は、ビッグデータを用いた移動実態についてです。

資料１０は、コミュニティバス利用者アンケート結果についてです。

以上の資料になります。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。皆様、ございますでしょうか。

それでは、まずお手元の資料２、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条にあるように、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いたします。

なお、議事概要における発言者は一律「委員」の表記とさせていただきます。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、ご了承ください。

定数 33 名のうち、本日ご連絡をいただいております、現在来ていただけていない方も含めて、本日の出席者は現時点で 25 名でございます。出席者が半数を超えておりますので、本協議会の設置要綱第 6 条第 2 項に基づいて、本協議会は成立していることを報告させていただきます。

事務局からの報告は以上でございます。

それでは、本協議会の進行を森本会長に交代いたします。森本会長、どうぞよろしくお願いいたします。

- 会長 皆さん、おはようございます。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。

前回、昨年度、今年の 1 月でしょうか、この会を実施して、砧のモデル地区の運行状況等々、世田谷区の置かれている状況についてご説明いただきました。他地域に比べてもなかなか厳しい状況でスタートしたとも認識しております。今日は、引き続きその報告と、今後に向けて、計画の骨子案、それから不便地域自身を世田谷区でどのように考えていくのかを中心にご議論するということで、限られた時間ですが、どうぞ皆さん、活発なご意見をいただきますようよろしくお願いいたします。

それでは、ちょっと座って、ここからの進行を私が務めさせていただきます。今日は議事 3 件、報告 1 件でございます。最初に 1. 議事でございます。世田谷区から説明をいただいて、その後に皆様からご質問、ご意見をお受けしたいと思います。では、説明を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 では、お手元の資料 4 をご覧ください。世田谷区地域公共交通計画【骨子案】についてご説明いたします。

1. 計画の背景と目的でございます。世田谷区では、区内の交通に関する計画として平成 14 年 9 月に「世田谷区交通まちづくり基本計画」を定め、以後、改定を重ねながら、公共交通不便地域対策をはじめとする各事業を交通事業者や地域の方々との協働により取り組んでまいりました。

一方で、近年は公共交通機関の利用者の減少や、交通の担い手である乗務員不足などが大きな課題となっており、高齢化の進展に伴う交通弱者の増大やコロナ禍を経てのライフスタイルの多様化、新たな交通サービスの進出などにより、持続可能で誰もが安全に安心して移動できる環境の創出がより一

層求められる時代となってきました。

このような背景から、国は令和２年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、地域にとって望ましい鉄道、路線バス、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いたしました。

世田谷区としては、区民・交通事業者・行政が協働して、さらなる公共交通不便地域対策の推進、公共交通ネットワークの確保・維持などに取り組んでいく必要があることから、現行の「交通まちづくり基本計画及び行動計画」が令和６年度末に期間満了を迎えることも踏まえ、新たに「世田谷区地域公共交通計画」を策定することといたしました。

本計画の位置づけについては、次の体系図のとおりとなっております。世田谷区地域公共交通計画は、区の分野別方針・計画の一つとして、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第５条に基づくほか、第３条により定められた国の基本方針に基づき策定するものです。

これに加え、東京都が令和４年３月に定めた、東京における地域公共交通の基本方針や、世田谷区基本構想、基本計画、都市整備方針と整合を図るほか、区が定める自転車活用や道づくり、高齢福祉、ユニバーサルデザインなど、他の分野別方針・計画とも連携、整合を図る計画となります。

次に、２．計画の対象となる交通サービスでございます。本計画で対象とする交通手段については、鉄道、軌道、路線バス、コミュニティバス、タクシーなど既存の公共交通機関に加え、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送など、地域における多様な交通資源も検討の対象といたします。

これに加え、区内でも普及が広がっているモビリティのシェアリングサービスやデマンド交通、他区で運行が始まったグリーンスローモビリティなど、新たな交通サービスについても本計画の対象といたします。

次に、３．区内の地域公共交通の現状についてでございます。鉄軌道については、区内を走る８路線に４１の駅がございまして、東急電鉄、小田急電鉄、京王電鉄の３事業者により、主に新宿、渋谷などの都心方面から東京郊外への放射方向の鉄道を基軸として運行されています。

列車の種別についても多種多様であり、各駅停車は比較的近距離の移動、急行などの優等列車は主要ターミナル駅への高速輸送を担っています。

路線バスについては東急バス、小田急バス、京王電鉄バス、関東バス、東京都交通局の5事業者により、区内で80近くもの路線が運行され、約900の停留所があって、主要な交通結節点である鉄道駅までの移動や、南北方向の移動、世田谷通りや玉川通りをはじめとした主要幹線道路を経由する移動に加え、主要幹線道路につながる枝線の移動を支える役割も担っています。

路線バスのうち、世田谷区では本格運行に至るまでの実証運行経費の負担や道路環境整備を行うなど、新規導入に当たり区が導入に関与したものをコミュニティバスと称しており、これまで10路線の導入に関わってきました。

なお、砧・大蔵地区の実証運行の状況については、後ほど報告いたします。

では、裏面をご覧ください。タクシーについては、区内では15の事業者が運行しており、ユニバーサルデザインタクシーや出産支援タクシー、子育て支援タクシーなど利用者のニーズに応じた多様なサービスも展開されています。

また、タクシー事業者の管理下において、自家用車や一般ドライバーによる有償での運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業、いわゆるライドシェアの運行が開始されたところでございます。

シェアサイクルについては、区ではこれまで区内の6駅7か所において、区内を移動できる区独自のシェアサイクルサービスを実施してきたところですが、現在はこれに加え、ハローサイクリング、ドコモ・バイクシェアの2事業者との官民連携によるシェアサイクル事業を展開し、これによりシェアサイクルポートの数は区内だけでも170近く設置されるなど、急速に拡充しているところでございます。

ラストワンマイルの移動手段の一つとして、多様なモビリティシェアのサービスが多く利用されている状況です。

次に、4.計画期間については、令和7年4月から令和12年3月までの5年間といたします。

5.計画区域については、世田谷区の全域としますが、必要に応じて東京都や隣接する自治体とも連携・協働することといたします。

6.区内の地域公共交通の動向と課題でございます。【社会の変化】においては、コロナ禍の影響で公共交通利用者が減少し、現在まで緩やかな回復傾向にあること、一方で、在宅勤務や通信販売等の浸透により生活様式が多様化したことで、移動する機会そのものが減少していること、高齢化が進行し、交通弱者が増加していることを取り上げました。

次の【地域公共交通の課題】については、路線バスが運行しやすい都市計画道路等の整備、公共交通不便地域における交通弱者の移動手段の確保、交通渋滞解消、安全性向上のための踏切解消、道路と鉄道の連続立体交差化、南北交通の強化、交通の担い手不足の解消など、バス停ベンチや上屋整備によるバス待ち環境の向上、環境にやさしい持続可能な交通体系の確立、ラストワンマイルの移動手段の確保を取り上げました。

7は、計画で目指す基本方針でございます。区内の地域公共交通に関する動向や課題から、本計画で目指す基本方針は、「誰もが安全・安心・快適に移動できる世田谷 ～区民・行政・事業者で支える持続可能な世田谷区の地域公共交通～」としました。従来の世田谷区交通まちづくり基本計画で定めた基本方針を継承しつつ、「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、区民・行政・交通事業者が連携・協働して、地域公共交通を支えていくことを本計画の基本方針に設定します。

8.計画の目標です。地域公共交通の課題を踏まえ、次の3点を目標として定めます。

【目標1】安全・安心な地域公共交通。安全に安心して目的地まで移動できることは、全ての基本でございます。交通の担い手不足が顕在化する中であっても、安全性向上のための不断の取組を継続していくとともに、交通施設のバリアフリー化・心のバリアフリーの普及に向けた取組も推進していくことで「安全・安心な地域公共交通」を目指します。

【目標2】は持続可能な地域公共交通です。高齢化が進み交通弱者が増大する中、誰もが自由に移動できる公共交通の存在は不可欠であることから、厳しい事業環境の中でも公共交通サービスを確保・維持していくための「持続可能な地域公共交通」を目指します。

【目標3】快適な地域公共交通です。人々の移動ニーズの多様化に柔軟に

対応し、情報通信技術を活用した新たなモビリティや輸送サービスを活用することで、シームレスで快適な移動ができる地域公共交通を目指します。

2 枚目をご覧ください。9 .計画の施策と取組です。先ほどの基本方針及び3つの目標に基づく施策について表に記載しております。また、各目標と施策に基づく取組については、今後、関係する皆様と調整の上、素案において検討をしたいと考えております。

基本的に、現行の交通まちづくり基本計画の内容を引き継ぐものとなっておりますが、施策1 - 1の安全・安定輸送については、交通事業者の皆様が取り組まれている内容を記載することで、区民の皆様に広く安全・安心への取組を深められればと考えております。

また、持続可能の観点から、施策2の環境負荷の低減、交通ネットワークの確保・維持・拡充といった重要な課題も位置づけております。加えて、これまでよりもさらに快適でシームレスな移動ができる社会を実現するため、新しい取組についても位置づけております。

10 .計画の達成状況の評価についてです。本計画において定めた3つの目標に基づき、評価指標を設定し、達成状況の調査、分析、評価を毎年度実施いたします。この内容については、本協議会及び国土交通大臣に報告してまいります。

なお、評価指標については、施策に基づく取組一つ一つを全て評価するものではなく、3つの目標に対して、それぞれ2つから3つの評価指標を設定する予定としております。交通事業者様において取り組まれているものもございますことから、こちらについても取組と同様、今後、関係する皆様と調整をしたいと考えております。

【骨子案】の説明については以上でございます。

では、続いて資料5の公共交通不便地域の考え方について説明いたします。

資料5の2ページをご覧ください。目次の項目に沿って説明いたします。

3ページをご覧ください。1 .公共交通不便地域の考え方でございます。世田谷区で設定している公共交通不便地域の定義については、これまで区議会等からも、実際の高齢者等の感覚と齟齬があるのではないかとのご指摘をいただいているところです。

中ほどの＜論点整理＞に記載しているとおり、現状の公共交通不便地域は、鉄道駅から５００メートル以上、バス停から２００メートル以上離れている地域となっておりますが、距離のみの指標となっております。

このため、今後は国等の定義を確認した上で、明確な根拠の下に対策を推進していくことといたしました。一般的には、鉄道駅から１０分程度の距離、不動産業界では１分８０メートルとして計算されますので、おおむね８００メートル程度となりますが、この程度の距離は「駅近」と呼ばれる一方で、高齢化の進展などの社会情勢に即した公共交通不便地域の設定が必要なものと考えております。

このような背景から、国等の最新の動向を踏まえつつ、想定する対象を、歩行が不可能ではないが、比較的長い距離の歩行には不自由さを感じる高齢者等を考慮しつつ、従来の距離の要素のみではない新しい要素として、勾配（坂道）や路線バスの運行本数の視点も追加した上で、公共交通不便地域の再定義を行いたいと考えております。

では、４ページをご覧ください。こちらは世田谷区の将来人口推計を年代別に記載した資料となります。左側の表は、年代別の人口について、２０２４年の実績値、１０年後の２０３４年、２０年後の２０４４年の予測値に分けてまとめたものでございます。また、右のグラフは、左の表を年代別の割合で表したものです。

世田谷区の人口は、２０２４年時点では約９２万人となっており、６０歳以上の割合は約２６％となっておりますが、２０年後となる２０４４年は、６０歳代以上の割合は約３３％と増加する予想となっていることから、今後は、高齢者等の増加を見越した対策がより重要となると考えております。

次に５ページをご覧ください。２．検証の概要でございます。左側の図は、先ほどご説明した現在の公共交通不便地域の定義である、鉄道駅から５００メートル以上、バス停から２００メートル以上離れている地域を水色で表したものです。

この面積の割合は、区全体の２０．２％になります。この不便地域の設定に関しては、先ほども触れたとおり距離のみの設定となっており、実際には鉄道駅やバス停までの道路状況、坂道などによって利用圏域が異なっている

ことが想定されます。このような観点から、距離以外の視点として新たに右下の３つの視点で検証をすることといたしました。

視点１として、公共交通不便地域に対する区民の方の感覚、意識の確認、視点２として、坂道などの地形状況を考慮した検証、視点３として、路線バスの便数を考慮した検証を行います。

６ページをご覧ください。３．公共交通不便地域に関する国の定義です。国土交通省自動車交通局が策定した「地域公共交通づくりハンドブック」においては、具体的な距離の設定に関しては、都市部と地方部では捉え方に幅が見られること、また、地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきであることが示されております。

また、同省の都市局が策定した「都市構造の評価に関するハンドブック」では具体的な距離に関する記載があり、一般的な徒歩圏としては半径８００メートル、高齢者の徒歩圏としては半径５００メートルとされております。

なお、バス停については誘致距離を考慮し、３００メートルとされております。

加えて、都市の評価に当たっての交通機関の運行頻度に関する指標もあり、基幹的公共交通路線は、１日３０本以上の便がある鉄道駅及びバス停とされております。

これらの観点から、区としては、新たな公共交通不便地域の定義を設定するに当たり、鉄道駅からの距離は、高齢者の一般的な徒歩圏である５００メートルと据え置き、バス停からの距離は３００メートルに設定したいと考えております。

では、７ページをご覧ください。４．視点別の検証状況でございます。

まず、＜視点１＞公共交通不便地域に対する区民の感覚、意識の確認でございます。昨年度に実施した住民基本台帳から無作為に抽出した方への区民アンケートにおいて、鉄道駅やバス停までのアクセスに際し、距離や時間以外でも不便と感じる要素について自由記述方式でお聞きしました。

その結果、様々な回答をいただくことができましたが、比較的多かったものとして「坂道などでは歩きづらい」や「運行本数、時間帯、乗り継ぎが悪い」が多いことから、この後、ご説明する＜視点２＞及び＜視点３＞を考慮

することについて、区民の感覚、意識とおおむね合致することを確認しました。

8 ページをご覧ください。視点 2（坂道などの地形状況を考慮した検証）でございます。公共交通の利用圏域内であっても鉄道駅やバス停へのアクセスに不便を感じて、公共交通への満足度が低くなっている可能性があることから、区内の土地の傾斜度を確認することとしました。

中央にお示ししている図は、国土数値情報の 250 メートルメッシュごとの傾斜度を表した図になります。傾斜度 8 % 以上の地域が濃い緑で示されており、世田谷区南部の国分寺崖線など、地形の起伏や高低差が大きい箇所の存在を確認いたしました。

9 ページをご覧ください。坂道（勾配）を考慮した鉄道駅、バス停の利用圏域の設定方法については、歩く際の消費エネルギーの差に着目した学術研究がございます。他自治体においても、この指標を採用した例があることから、この内容を簡単にご説明いたします。

平地を歩くときと坂道を歩くときを比較すると、坂道を歩くときのほうが身体的な負担が大きくなり、エネルギーもたくさん消費されます。左の表で、平地を歩く際のエネルギー代謝率を算定式に当てはめると 3.11 となりますが、勾配の数値が上がり、坂道がきつくなるに従って数値も大きくなり、例えば勾配 11 % となると、エネルギー代謝率は 5.17 に上がります。

この考えに基づいて、参考までに利用圏域の変化を示したものが右の図となります。平地の場合の利用圏域 300 メートルに対し、勾配 11 % の坂道を歩く場合には、エネルギー代謝率が大きくなり、平地の場合のエネルギー代謝率の 1.66 倍となることから、勾配 11 % の坂道を歩く必要のある方のバス停の利用圏域は 180 メートルと、現在の基準と比較しても短い設定となります。

10 ページをご覧ください。この考えを区内の鉄道駅とバス停に適用したものが、こちらにお示した図となります。ピンク色が鉄道駅から 500 メートル、バス停から 200 メートル以内の公共交通利用圏域で、水色が、それ以上離れた、現在区が定めている公共交通不便地域ですが、先ほどの坂道の考慮による補正をしてみると、主に国分寺崖線のある区南部では、ピンク

色の円が小さくなり、その分、濃い青色の部分において、新たに交通不便地域となる範囲が生じることになります。

次に、11ページをご覧ください。視点3（路線バスの便数を考慮した検証）でございます。公共交通の運行頻度によって、その利便性が大きく異なることが想定されるため、冒頭にご説明した国のハンドブックに基づき、1日30本以上の運行本数があるものを利用可能な鉄道駅、バス停とし、それ以下の運行本数のものは除外することとしました。

右側に、1日30本の運行ダイヤのイメージを記載しております。このような、朝夕のラッシュ時はおおむね20分に1本、それ以外の時間帯は1時間に1、2本程度のケースが該当します。

左の図は、区内のバス停において、1日30本以下で、今回控除対象となるものを赤丸で表したものになります。

12ページをご覧ください。5.今後の予定についてです。区としては、これまで説明してきた内容を踏まえ、高齢化等を意識した距離を設定しつつ、新たに「勾配（坂道）」の視点や「路線バスの運行本数」の視点を加えた公共交通不便地域として再定義をしたいと考えております。

今回、この内容について本協議会でのご議論を踏まえ、再定義することを予定しております。

公共交通不便地域の考え方についての説明は以上でございます。

続いて、資料6をご覧ください。本計画の策定に向けたスケジュールについてご説明します。本協議会については、昨年度は1月25日の1回のみの開催でしたが、今年度は本日を含め約4回の開催を予定しております。次回の第2回は7月12日開催予定で、計画（素案）の検討、第3回は区民意見募集の結果の報告を11月中頃に、第4回は計画（案）についての検討を1月下旬に予定しております。令和7年3月に本計画の内容を決定するスケジュールとしておりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

世田谷区地域公共交通計画についての資料4から6の説明については、以上でございます。

- 会長 ありがとうございます。それでは、今の事務局からの説明について皆様からご質問やご意見をお受けいたします。ご意見のある方は挙手でお願

いしていますが、マイクについては、質問者が替わるごとに消毒対応をします
ので、ご理解いただければと思います。では、いかがでしょうか。

- 副会長 ご説明ありがとうございます。今回示していただいた骨子案の 8 .
計画の目標についてお伺いしたいのですが、よろしいでしょうか。【目標 1】、
【目標 2】、【目標 3】と掲げていらして、【目標 1】は一番ベースかなという
ようなところで、【目標 2】と【目標 3】がございます。

そして、【目標 2】は、どちらかといえば今ある公共交通サービスをいかに
維持していくかで、【目標 3】がさらにプラスでサービスをオンしていくところ
というような形かなと認識しているところですが、今回の骨子案のもう少し
し中身の、資料 4 を見ていくと、【目標 2】の施策 2 - 4 に公共交通不便地域
対策の推進という形で入れてございます。

これは資料 5 の公共交通不便地域の今後についてもかかるところとは思
いますが、このあたりは【目標 2】という認識でよいのか、それとも、もう少
し新しい交通手段を入れて、公共交通空白地域の対応を取っていくというこ
とになると、【目標 3】になるのか、このあたりのすみ分けについてどのよう
にお考えなのかを教えてくださいませんか、よろしくお願いします。

- 道路・交通計画部交通政策課長 どうもありがとうございます。新たな交通
や公共交通不便地域対策については、やはり将来的なことを見据えて、持続
可能な地域公共交通のカテゴリーのほうに入れたほうがよいと判断して、そ
ちらに入れたものでございます。
- 副会長 ということは、公共交通不便地域というのは、定義上もこれは、今、
鉄道とバスをイメージして絵を描いていらっしゃるの、その鉄道、バスに
関しては【目標 2】の中で考えていき、その中で、その鉄道、バスの持続
可能性と、その公共交通空白地域は鉄道、バスでサービスをこれから考えて
いくというところで、その上で、さらに【目標 3】については、空白地域の
対策というような側面ではなく、むしろラストワンマイルとか、そのような
ところの話で【目標 3】を考えていくすみ分けということによろしいでしょ
うか。
- 道路・交通計画部交通政策課長 鉄道、バスに限らず、不便地域は道路も狭
くて、バスやワゴンも走らせることが難しいところもありますので、そのあ

たりは違うモビリティの検討をしたいと考えています。

○副会長 分かりました。では、この社会実験で、今日この後、ご報告がある、このあたりくらいまでが空白地域の対策で考えられている手段だというようなイメージでしょうかね。

○道路・交通計画部長 すみません、基本的には今、課長がお話したことをベースとしますが、いろいろ不便地域がある中で、どれぐらいのニーズがどれぐらいの量であるかによって、対応する交通手段は変わってくるかなとは認識しております。

ですので、これから、例えば他の地区、ほかの自治体などでは、グリーンスローモビリティなどで、いわゆるゴルフカートのようなもので動かすというものがありますので、ベースは【目標２】の中の公共交通不便地域対策の推進をベースにしますが、この不便地域対策が、いろいろ新たなモビリティを活用したり、そういうところにも入りますよというような書き方はできるかと思しますので、ちょっと検討はさせていただければと思います。

○副会長 了解いたしました、ありがとうございます。

○会長 ありがとうございます。大変重要な視点ですので、ご検討いただければと思います。

○委員 いろいろありがとうございました。一番最後の１２ページに「公共交通利用者の対象」とあって、「歩行が不可能ではないが」とあるのですが、この「歩行が不可能」というのは、先ほどから出ている距離なのか、年（年齢）なのか、あるいは妊婦さんで、あるいは小さいお子さんがいるとか、そのような状況を踏まえての歩行不可能であるのか。

この「比較的長い距離」も微妙ですが、ここに線を引いている割には、「歩行が不可能ではないが」という、これも微妙、さらに「比較的長い距離」も微妙。

さっき言ったように３００メートル、５００メートルとするのか、「比較的長い距離」とは何を指しているのか、ここに線を引いている割には、意外と表現が甘いというか、取り方に個人差があると思うんですよ。もう少し分かりやすくしたほうがよろしいのではないかと思います。

ですので、この「歩行が不可能」というのは、細かく定義はしないのでし

ょうけれども、括弧して、このような方々、当然高齢者は対象にするということとはよく分かるのですが、妊婦さんであったり、小さいお子さんがいて、ベビーカーを押している方であったり、そういう方をどうも対象にしていえないような。

あるいは多少なりとも障害がある方であったり、そういう方の範囲が非常に狭められているような感じがしますので、この辺を参考に、ちょっとご意見をいただきたいなと思いました、すみません。

- 道路・交通計画部交通政策課長 どうもありがとうございます。表記の仕方については、もう一度、ほかの資料も確認して検討したいと思います。
- 委員 ありがとうございます。
- 道路・交通計画部長 砧のオンデマンドを今やっているところですが、あれは区がかなり負担をかけてという中で、まさに今おっしゃったように、ターゲット層をどこに取るかは、当時はかなり議論になっていました。

その中で私どもがイメージしているものは、ちょっと数字的なものではないので大変申し訳ないのですが、自転車がぎりぎり乗れなくなった高齢者——自転車に乗れるような状況であれば、移動距離はかなり伸びるのですが、どうも自転車に乗って移動することが危ないような状況になると、一気に行動範囲が狭くなってくると。

そういう方々をメインターゲット層にして、まさに個人差があるので、年齢で違いますが、大体75歳以上の方をイメージしておりますが、基本的には、元気なんです、自転車とかがちょっと危なくなってきた、そういう方をターゲット層としております。

ただし、今おっしゃったように、高齢者の方をベースとしても、子育てでベビーカーを押す方などについても、なかなか真夏の暑い中、長距離を歩くということは現実的ではございませんし、そういうところの視点は、参考として検討していくことが必要かなと思っております。

- 委員 特に「公共交通利用者」と書いてあるではないですか。だから、公共交通利用者というのは、先ほど来出ているモビリティー、いろいろなものを含めてということだろうと思うのですが、だから、今おっしゃっていることも分かります、自転車のことも十分理解しています。でも、それもあくまで

も高齢者ということだけの対象ではないですか。

だから、後に添えていただいたように、区民でもいろいろな方がいらっしゃるのですが、そういう方々を全部ひっくるめるといことはなかなか難しいと思うのですが、ざっくりこのくらいまで、90%くらいまではこういう人たちが対象だなということを「公共交通利用者の対象」というような読み方でよいと思うのですが、そのように私は考えております。よろしくお願いします。

- 会長 はい、よろしいでしょうか。私、ちょっと今、大変重要なご指摘を受けたと認識しております。次回までに、少しこういう計算ができないかどうかをご検討いただきたいのですが、冒頭、現在の公共交通不便地域だと、区の20.2%が該当するというご報告があって、これは多分、面積案分で20%ということでしょうかね。

でも、ここにお住まいの方が、区民の中の一体何%ぐらいで、新しい定義にすると何%ぐらいで、そして今、ちょっと部長からあった、ターゲットになりそうな方々、本当にその中でもお困りの方々がどれぐらいの割合でここにお住まいなのかという、ちょっとボリューム感的なところも少し見させていただきながら議論された方がよいかなという気がいたしました。

いずれにせよ、ちょっと顔が見えない中での議論になっていきますので、こういう構成比で、先ほどの子育ての方とか、障害の方とか、一定の割合で必ずいらっしゃいますので、それが、恐らく地域的な偏りを、本当はきちんと考慮できればよいのしょうけれども、まずはボリューム感としてどれぐらいあるのかをちょっと捉えながら先に進んでいきたいと思いました。ありがとうございます。

ほかにかがででしょうか。どうぞお願いします。

- 委員 すみません、そもそものお考えというか、根本的なところをお聞きしたいのですが、区民の移動ということに関して、区として移動を公共サービスと考えているのか、社会インフラの整備として考えているのかという考え方をお聞きしたいと思ひまして、申し訳ありません。
- 道路・交通計画部交通政策課長 基本的に社会インフラの整備として考えています。

- 会長 ありがとうございます。これも極めて重要なご質問だと私も思っているのですが、ちょっと私からの質問と併せて、もう一度お聞きしておきたいのですが、今回の公共交通不便地域の考え方の一つに、今後30本も維持する路線については不便地域ではなく、それよりも少ないところは不便地域だということを今、定義しようとしている。

ですが、そもそも今、2024年問題で、特にバスの運転士確保は大変厳しくなっていて、バスの運行改善をしようとしても、運転士自身がいないというような実態が日本各地で起きている中で、今後この30本という数字を維持していこうとすると、当然今のお話にあるように、公共側がインフラとしてこれを捉えているのならば、多分一定の補助、支援が前提にならないとできないこともあるでしょう。

また一方では、仮に支援をしたとしても、「運転士がいないので、できません」ということあるかと思うのですが、ちょっとこの辺の現状と認識を我々の中で一致させておきたいのですが、まずはちょっと実態として、バス事業者の方々のお話を一旦聞いておきたいのですが、いかがでしょうか。

- 委員 はい、おっしゃるとおりで、やはり乗務員は不足しておりまして、多分、各所で減便も行われておりますし、結局30本というのが果たして本当に適正かどうかちょっと分からないのですが、やはり働く側の目線で考えますと、現実には、それを維持していくことはかなり厳しいのかなと。

なので、やはりそれをどういう形で、MaaSの考え方であるならば、そこを自動運転で考えていくということが示されている区もあるとは思いますが、やはり単純に労働者側の目線で考えると、それは行く行くは職を失うことになるのかなということも、やはり懸念はどうしてもしてしまいます。

その中で、公共サービス、公共インフラ、社会インフラということであれば、やはり自治体との連携が本当に必要ではないかと考えていますので、その辺はこれから進めていかなければいけない話なのかなと考えています。

- 会長 ありがとうございます。関連してこの話題について、交通事業者、バス事業者、どなたかございますか、よろしいでしょうか。

冒頭、寺内副会長からも話があって、答えをこの中だけで探そうすると、かなり無理があるので、【目標3】にある新しい交通、あるいは自動運転とい

うのも将来的には必ず実現していくと思うのですが、この辺と組み合わせながら、どこかで現実的な解を探っていくしかないのではないかという気はしておりますが、いずれにせよ、このネットワーク会議というか、この会議体の中でご議論していただきたいと思っております。

事務局、この話題で何かありますでしょうか。

- 道路・交通計画部長　まさに今、特にバス運転士が不足しているということで、持続可能なというところが一番課題だと思っています。

いろいろニュースを見ると、自治体が運転士を確保するための家賃補助を出すとかいうものもありましたし、これを世田谷区がやるかどうかは別ですが、また、赤字路線を直接助成するというやり方もあるかと思います。

ですが、イメージ的に私どもが今持っているものは、そういう手法もあるでしょうが、基本的には、効率的な運行は大事だと思っていますし、快適な環境を整備するというのが区の役割かなというところも、まずあります。

そういう意味では、例えばですが、バスベイがないために渋滞を引き起こしてしまっている、そういうところを解消したり、交差点を、右折レーンをつくったり、具体的に即効性はないかもしれませんが、そういう効率的な運行を目指すというところも一つのやり方かなと思っています。

今、直接運行補助というやり方もあるでしょうが、そういう世田谷区ならではの役割もあるのかなと思っております。

- 会長　ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。
- 副会長　いろいろお話を伺っていて、最初にもちょっと思っていたのですが、今回【目標１】、【目標２】、【目標３】と掲げられていて、つまり、これは何が言いたいかというと、それと、もう一つで、対象交通サービスが様々なように書いてあって、交通サービスのほうは割と並列横並びで書いてあるようなイメージがあるんです。

しかし、これは要するに食い合うと言うと変ですが、例えば私は、世田谷区役所のすぐ隣に大学がありますが、あの辺りから電動キックボードに乗って渋谷まで行く学生とかがいるわけですね。

これはどこか別の、それならば三軒茶屋ぐらいいきちんと乗り換えて鉄道に乗っていただくとか、そのような形で公共交通、鉄道、バスに最終的に

客さんを集めていく。本来はそのラストワンマイルで電動キックボードとか、そのようなものがあるべきではないかなと。

そして、多分この辺の【目標１】、【目標２】、【目標３】の【目標２】と【目標３】のすみ分けの話がちょっと気になっているのは、そのあたりもあって、最終的にはこれは【目標２】の鉄道、バスを含めたところにお客さんを集めていかないと、持続可能なものにはなっていないのではないかなと。

今はバス事業者同士でお客さんを奪い合わないようというところで、こういう会議があったりするわけですが、行く行くはそういう様々な交通手段をいかに階層に分けて、うまく使っていただくかというようなところと、今回の【目標２】、【目標３】みたいなところは、実は割と関係があるのかなというか、こういう組立てをしていただいているので、ここに手段をうまく割りつけていけば、むしろそのような世田谷区の持続可能な、鉄道、バスと、それからより便利なラストワンマイルみたいなところの組み合わせができるのではないかなというように思ったりしています。

これは持ち帰って検討いただければというレベルの話ですが、ちょっとそんなこともいかがでしょうかということで、以上です。

- 会長 多分この話は、資料４の一番最初の【計画の位置づけ体系図】にも関連するのかなと思っておりまして、１ページ目の左に【世田谷区地域公共交通計画】で、自転車と道づくりとは連携しているのですが、そもそも総合交通体系とか、世田谷区全体の交通戦略だとか、多分、都市計画のマスタープランに記載されるような話がどこかにあって、こことつながっていると。

もちろん右上のほうに都市マスと書いてあるので、何かその辺の入り口をちょっと一旦整理しておいて、それで【目標１】、【目標２】、【目標３】も含めて形づけておいたほうが誤解もないし、全体の整理になるかなという気がしておりますが、寺内先生、そういうご理解でよろしいですか。

- 副会長 はい。
- 会長 では、これは少し宿題ということでよろしいですか、はい。

ほかにいかがでしょうか、よろしいでしょうか。大体意見が出尽くしましたら、では、ちょっと次の話題に入らせていただいて、もし何かありましたら、また戻って議論をしたいと思います。ありがとうございました。

では、2.報告の公共交通不便地域対策についてということで、事務局から説明をお願いいたします。

- 道路・交通計画部交通政策課長 それでは、資料7をご覧ください。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ご説明いたします。

2ページをご覧ください。目次でございます。この流れに沿って説明をいたします。

3ページをご覧ください。初めに、実証運行の概要です。運行期間は、昨年5月より開始し、この5月で2年目を迎えました。実証運行の期間は、最大で3年間を見込んでいます。運行区域や運行時間は、記載のとおりですが、利用者の声を踏まえて、5月から運行時間を午後6時から1時間延長し、午後7時までとするとともに、乗降地点を2か所追加いたしました。

運賃は、大人300円として、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、電話または専用予約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おります。

では、4ページをご覧ください。運行マップのとおり、運行区域内に46か所の乗降地点を設置しており、運行車両はワゴン車両1台で、掲載の車両になります。

5月から追加した新しい乗降地点ですが、青桙内の運行区域を斜めに横断している荒玉水道道路の中央付近、34番のメディカルコミュニティ砧と、35番の砧3丁目34番(マンション前)になります。

また、既存バス停はオレンジ色のAからKになり、既存のバス路線や小田急線と乗り継ぐことで、渋谷や三軒茶屋、二子玉川、また新宿まで行くことができます。

5ページをご覧ください。WEB登録者数と乗車割引証の発行数です。登録者数や割引証の発行枚数は、現段階でも増え続けております。

下段の左側の円グラフをご覧ください。WEB登録の年代別割合では、30代、40代が多い一方、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(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 歳以上の割合が 6 割を占めている状況です。

6 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、WEB が約 7 割、電話が約 3 割となっております。昨年の 5 月の運行開始当初より、この割合はあまり変わっていません。

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、全体では、9 時から 10 時台と、15 時から 16 時台、最新の 4 月では、9 時台と 14 時台、16 時台の利用者数が多い傾向が見られます。全体で 15 時から 16 時台の利用者数が多い傾向があることを踏まえ、運行時間を 18 時から 19 時と 1 時間延長いたしました。

では、7 ページをご覧ください。続いて、月間の利用者数と、1 日当たりの平均利用者数を示した図です。月間利用者数を棒グラフ、1 日当たりの平均利用者数を折れ線グラフでそれぞれ示しております。

運行開始当初から 10 月にかけて、利用者数は右肩上がりで増加していますが、冬季に入り、利用者数は減少傾向が見られました。その後、暖かくなるにつれて利用者数が増加し、4 月には月間利用者数で 601 人、1 日当たりの平均利用者数で 46 人と盛り返し、最大値を更新いたしました。

8 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。祝日やお盆、年末年始は利用者数が減少する傾向が見られます。

9 ページをご覧ください。続いて、利用の多かった乗降地点を赤い丸で示した図になります。赤い丸が大きいほど、利用が多かった乗降地点となります。最も多く利用された乗降地点は祖師ヶ谷大蔵駅でした。次いで、集合住宅であるカーメスト大蔵の杜（5・6・7 号棟）、とみやまクリニックが続いております。

とみやまクリニックですが、クリニックに通院している方に加え、クリニック周辺の住宅地にお住まいの方が多く利用していると分析しております。

10 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。続いて多いのは、砧 1 丁目 21 番（マンション前）から、駅へ行くパターンです。南北間の移動が多く、集合住宅や住宅街から祖師ヶ谷大蔵駅への移動が多い傾向にあります。

11ページをご覧ください。続いて、運行開始から1年間の利用状況をまとめた表になります。1年間の利用者数は5,707人、1日当たりの平均利用者数は36人でした。支出額は1,051万円、運賃収入は8万5,000円、運賃外収入として、協賛金を1口当たり5,000円で募集しておりまして、8万5,000円、11件のお申込みをいただきました。収支率としては9%でした。

なお、福祉的支援の考えにより、割引証を提示した70歳以上の運賃を100円としていますが、利用者全員の運賃を300円とした場合の収支率は17.1%になります。

また、1人当たりの経費は1,675円でした。

地元企業や個人の方から運行を支援する協賛金をいただいていることから、地域から賛同を得られていると言えますが、運行開始前のアンケート調査では、70歳以上の利用者数を4割と想定したところ、実際には6割の利用を占めていることから、収支率は想定を下回った数値となっております。

12ページをご覧ください。続いて、協賛をいただいた方をまとめた資料になります。企業・法人からは8事業所、地域の医療機関やクリニック、地元企業からお申込みをいただいております。また、個人の方からも3名、協賛金をいただきました。

13ページをご覧ください。続いて、検証結果と今後の取り組み予定を説明いたします。検証結果として、利用者の方からは、高齢者の方が外出する機会が増えたという声や、乗降地点を数多く設置したことから、自宅の近くから外出できるようになったことで、外出する際に家族等の送迎負担が減ったという声をいただいております。

一方で、当初掲げた目標人数である90人や、収支率30%には現時点では達しておりませんが、定数8人乗りのワゴン車両による移動支援サービスが、利用者の日常生活の充実やフレイル予防など、移動が持つ波及効果につながっていると考えられ、区民生活を支える新しい社会的インフラとしての必要性が認められたと考えております。

次に、今後の取り組みについて説明いたします。利用者数を増やす取組として、地元の町会や商店街の方もメンバーとなっている地元協議会や、地元

の総合支所である砧総合支所と協働しながら、地域イベントでの周知活動や各家庭へのコミュニティ交通ニュースの配付、ポスター掲示など、幅広く広報活動に取り組んでまいります。

また、収支率を改善させるため、100円としている70歳以上の方の運賃の見直しの検討や、地元協議会とも連携しながら、地元の企業や社会福祉法人などに呼びかけ、運営協賛や広告協賛の協力を得られるように取り組んでまいります。

また、利用者の方や割引証を発行している方を対象に、アンケート調査やヒアリングを実施し、ワゴン車による移動支援サービスを導入したことによる波及効果を確認してまいります。

私からの報告は以上となります。

引き続き、東急バスからもご報告がございます。よろしくお願いいたします。

- 東急バス株式会社 ここで皆様におわびとご報告がございます。

弊社がこちらの予約制乗合ワゴンの実証運行を受託させていただいておりますが、こちらの運行車両のハイエースですが、この4月4日で車検が満了していたにもかかわらず、その後、延べ9日間運行を行っていたことが判明いたしました。これは、点検や車検の管理をこのリース会社に委託しておりまして、その会社が失念したことによるものなのですが、弊社も車両の使用者としてチェックが不行き届きであったことが原因であると考えております。

お客様への被害等はありませんでしたが、関係者の皆様には大変ご心配とご迷惑をおかけしましたことをおわび申し上げます。

車両の管理体制を今後見直しまして、再発防止に努めてまいります。申し訳ございませんでした。

- 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います。いかがでしょうか。

なかなか厳しい数字だということで、前回もそのような数字をご報告いただいたので、ここで急にというわけではないですが、社会的に見たときに、こういう乗り物の価値が高いということは当然理解できるのですが、数値自

身がなかなか低い数字で推移していることについては、できる限りの改善方法を考えていくのがこの会議体でございます。何か皆様からお知恵あるいはお考えがあればお聞かせいただければと思いますが、いかがでしょうか。

- 副会長 この地区自体は、砧と大蔵の 1 から 3 丁目ですから、人口にして 1 万人は超えるようなエリアだと思うのですが、実際にこれを利用されている、単純にユニークな人数と言うと変ですが、肌感覚として、大体常連さんがよく使われているというような状態なのか、あるいはもう少し幅広な方々に使っているのか、ちょっとそのあたりを教えてくださいませんか。
- 事務局 今、寺内先生からのご質問があった件ですが、確かに常連さんの方もご利用は定期的にいただいておりますが、そのような方だけではなく、新規の方とか、あと不定期的にご利用いただいている方もおりまして、両方が混在しているような状況にあると分析しております。
- 道路・交通計画部交通政策課長 資料の 5 ページに（登録・利用件数）という表がありますが、登録者数については毎月徐々に増えておりますので、繰り返し使っている方もございますが、新規の利用者数もどんどん増えていると認識しているところです。
- 副会長 了解いたしました。ちなみにもう少しだけ。今ちょっと W E B 登録者数は増えていて、ただ、これを見てみると、30 代、40 代の方が半分を占めていて、先ほどの利用の実態からすると、このあたりの方はあまり使われないのかなと。70 代の方が、もう一方で、一つボリュームにはなっていると思うのですが、このあたりの方が、まだ登録としては増え続けているというような感じでしょうか。
- 道路・交通計画部交通政策課長 はい。オープンハウスやイベントの際に、スマホ教室なども併せてやっておりまして、少しずつではありますが、増えていると認識しております。
- 会長 ありがとうございます。こういう利用者を増やすことは、若い方々は W E B にも大変慣れているのでいいのですが、ご高齢の方は、やはり最初の 1 回はお友達にお誘いいただいたとか、口頭でフェース・トゥー・フェースで誘われたから一緒に乗りましたというケースが比較的多いので、この P R のやり方、今は多分、スマホの教室もそうでしょうし、できるだけ対面にな

ったときにPRをして、まずは知っていただいて利用していただくということを周知していただきたいと思いますと思っています。

あと、数字を見ると、意外だったのですが、30代が結構乗っているということが、ちょっと驚きではあるのですが、40代、50代になると、今度また少なくなる。若い世代の方々に、もしかすると、これを少し理解していただけると、ところどころ使えるチャンスがあるのか、あるいは子育ての、先ほどのベビーカーの話もありましたが、そういう方々もどれくらい使われているのか、もう少し中身も含めながら議論していただきたいと思います。

いかがでしょう、何か皆さんのほうでご感想はございますでしょうか。

あと、ちょっと私のほうの追加情報で、比較的こういうもので、自治会がかなり一生懸命やっているケースも多くて、例えば自治会費の一定金額をこの中に回していくとか、今、協賛金という形で幾つかの事業者、法人にご協力いただいておりますが、この枠をもうちょっと広げるためには、地域の人たちに少しご協力いただく、協賛金をいただくみたいな話も、違う自治体ではやっているケースもありますが、この辺の可能性はまだ含まれていると理解していいでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 はい、協賛企業については今も相談を受けておりまして、もう何件か追加でいただくところもございますので、これからも増えていく見込みはございます。

○会長 できるだけ地域で支えるという形を取ることが一番よいかなと。望むらくは使われた方に3分の1、地域から3分の1、行政3分の1ぐらいの支援で、3者で支援をしていくということが最終的な目標の一つになるうかと思いますが、この辺も数字を見ながら皆さんで議論できればと思います。

いかがでしょう、ほかにありますでしょうか。——よろしいでしょうか。

そうすると、特にご意見がなければ、予定よりも少し早く進んでおりますが、少し全体を通して、もう一度先ほどの議題に戻って、もし全体であれば、もう1回だけ皆さんのご発言をする機会を取りたいと思いますが、いかがでしょうか。前のほうの議題に戻って構いませんので、何かございますか。

次回までにこういうことを調べていただきたいとか、今こんなことをやっているという報告でも結構ですが、なかなかこのメンバーで一堂に会する機

会はありませんので、よろしいでしょうか。

それでは、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 本日の資料８から９、１０については参考として配付することでご報告に代えさせていただきます。

また、本年度の地域公共交通活性化協議会の開催については、本日を含め４回予定しておりまして、次回の開催は７月１２日を予定しております。日時等については、改めて委員の皆様にご連絡しますので、引き続きどうぞよろしく願いいたします。

事務局からは以上でございます。

- 会長 ありがとうございます。皆様からのご報告、よろしいでしょうか。

では、特になければ今日の議事、報告、これで全て終了いたしました。貴重なご意見をありがとうございました。次回以降も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 どうもありがとうございました。

——了——