

1. 策定の目的

世田谷区地域公共交通計画(案)で位置付けた公共交通不便地域の中から、公共施設圏域や人口特性、路線バスの便数などを踏まえて、区が新たな公共交通導入の検討を進める必要があると考える地域を「重点検討地域」に設定する。

「重点検討地域」を対象に、砧モデル地区に続く、公共交通不便地域対策を展開していくにあたり、地域住民、交通事業者等、区のそれぞれの役割や、新たなコミュニティ交通の実証・導入に向けた手順、砧モデル地区の実証運行の状況などを示した「世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン」を策定する。



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る。

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る。また、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る。新たなコミュニティ交通を導入したことで、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繋がっている。

3. 対象区域

重点検討地域(公共交通不便地域(※)のうち、公共施設圏域や人口特性、路線バスの便数などを踏まえて設定)

※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)を考慮した地域

6. 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、各地域の状況に適した交通システムを選定する。

デマンド型交通



乗合タクシー



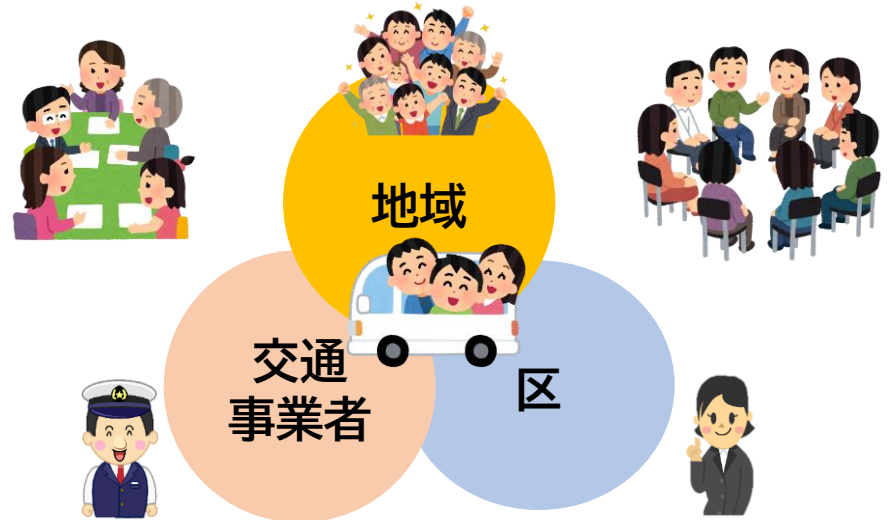
グリーンスローモビリティ



4. 地域・交通事業者・区の関係(イメージ)

新たなコミュニティ交通の導入には、地域の方、交通事業者等、区がそれぞれ有する知恵や力を出し合い、協働で取り組むことが重要である。持続可能な地域公共交通としていくためには、地域の特性や課題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」意識が不可欠である。

地域、交通事業者等、区がそれぞれの役割を果たし、連携・協力した上で、新たなコミュニティ交通導入の検討を進めていく。



地域・交通事業者・区の3者が協働しながら取り組み、公費負担を伴う公共交通不便地域対策を展開していく。

5. 今後の進め方

砧モデル地区に続き、地域ごとのニーズを踏まえながら、公共交通不便地域の対策につながる新たなコミュニティ交通導入の検討を進めるため、公共施設圏域や人口特性、路線バスの便数などを踏まえて設定する「重点検討地域」において、地域住民や交通事業者と連携・協働して、公費負担を伴う公共交通不便地域対策を展開していく。

すべての区民が、それぞれ、お住まいの地域と鉄道駅やバス停留所まで、安全で安心に利用できる交通手段の選択肢を充実させることで、福祉の増進や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く。

交通サービス	内容
デマンド型交通	利用者から事前に予約を受けて、運行ルートを決けず、指定エリア内で予約に応じて、乗降地点間を運行し、不特定多数の方を乗り合わせて運送する。
乗合タクシー	タクシー車両を使用して、不特定多数の方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形態がある。
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。

7. 導入検討の主な流れ

各ステップごとの地域の役割や取組みの詳細などについて、世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン(案)で分かりやすく示していく。

Step1 検討体制の構築と地域特性 の確認

1-1 区によるオープンハウスの開催

- ・総合支所単位で、重点検討地域の区民を対象に、地域公共交通計画のPRと、本ガイドラインなどを紹介するオープンハウスを開催し、地元の機運や意向を確認する。

1-2 地域協議会の設立

- ・重点検討地域の住民(5人以上)が主体的に新たなコミュニティ交通の導入・検討に向けた取組みを行っていくための地域協議会(以下「協議会」という。)を設立する。
- ・協議会を設立した後、活動の趣旨などについて、地域の町会・自治会、商店街、まちづくりセンター、社会福祉協議会、あんしんすこやかセンター等と共有し、必要に応じて、連携しながら活動する。

1-3 地域特性の確認・課題の整理

- ・協議会と区は地域の住民数や、高齢化率、道路状況、生活圏など、地域特性を確認し、移動における日常生活の困りごとを把握した上で、地域が抱える課題を整理する。

Step2 コミュニティ交通の検討

2-1 地域の移動ニーズ等調査

- ・協議会と区は専門家の支援を受けながら、地域における移動ニーズ等に関するアンケートを実施し、分析する。分析した結果から、移動における課題やニーズを整理する。

2-2 コミュニティ交通の検討・選定

- ・協議会と区は専門家の支援を受けながら、移動ニーズ等調査の結果を取りまとめ、地域の特性に応じた、新たなコミュニティ交通の運行形態や運行車両、運行区域(経路)、利用者数・収支率(見込み)、評価内容などを検討する。
- ・既存の公共交通機関への影響に注意しながら、検討する。

2-3 交通・道路管理者等との事前調整

- ・協議会と区は専門家の支援を受けながら、実証運行計画書(案)を作成し、運輸支局、交通・道路管理者等と協議し、新たなコミュニティ交通の実現性を事前に調整する。

2-4 交通事業者の選定

- ・区は、協議会と協働しながら、新たなコミュニティ交通を運行する交通事業者を選定する。

Step3 実証運行

3-1 実証運行に向けた準備

- ・協議会、交通事業者、区が協働して、実証運行計画書を策定するとともに、実証運行中に実施するアンケート調査などを検討する。
- ・区は地域公共交通活性化協議会等に諮問し、協議を調える。
- ・交通事業者は運輸支局に申請し、道路運送法の許可を受ける。

3-2 実証運行のPR

- ・協議会と区はPR内容を検討し、周知活動を実施する。

3-3 実証運行の実施・アンケート調査

- ・交通事業者は実証運行計画書に基づいて運行を開始する。
- ・協議会と区は交通事業者と協働しながら、アンケート調査を実施する。

3-4 実証運行の評価

- ・協議会と区は交通事業者と協働しながら、評価内容に基づいて、新たなコミュニティ交通の導入効果などを分析・評価した上で、本格運行への移行や、実証運行の継続可否を協議する。

Step4 本格運行

4-1 本格運行に向けた準備

- ・協議会、交通事業者、区が協働して、実証運行の状況等を踏まえて、本格運行計画書や、本格運行の評価項目などを策定する。

4-2 本格運行のPR

- ・協議会と区は、PR内容を検討し、周知活動を実施する。

4-3 本格運行の実施

- ・交通事業者は、本格運行計画書に基づいて運行を開始する。

4-4 本格運行の継続可否

- ・協議会と区は、交通事業者と協働しながら、実施状況などを分析・評価した上で、継続可否を協議する。

公費負担を伴う、移動を円滑にすることで、地域を楽しむ人を増やし、地域が有する価値＝プライスレスな価値を高める。

