

令和6年度第4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4回世田谷区地域公共交通活性化協議会
日時	令和7年2月7日（金曜日） 午後4時00分から5時04分
場所	世田谷産業プラザ 3階 会議室 （世田谷区太子堂2-16-7）
出席者	【26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、若田委員（代理出席：細川 勇斗様）、三浦委員（代理出席：小出 満様）、古谷委員、石委員、作井委員、五島委員、濁澤委員（代理出席：野村 圭佑様）、富樫委員、小池委員（代理出席：伊藤 和広様）、久我委員、佐藤委員（代理出席：須藤 まゆみ様）、中山委員（代理出席：五十嵐 拓哉様）、外丸委員、西東委員、舩城委員、富田委員、笠原委員、熊谷委員（代理出席：大橋 まこと様）、堂下委員、鎌田委員、山戸委員
欠席者	【6名】 大塚委員、八山委員、舟山委員、武山委員、山下委員、有馬委員
傍聴者	4名
会議結果	議事（1）及び（2）について区からの説明及び意見交換を行ったうえで、内容について了承された。 また、「その他」として、世田谷区道路・交通計画部長より、自動運転に関する動向について情報提供を行った。

○道路・交通計画部交通政策課長 本日は大変お忙しい中、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、進行役を務めさせていただきます。本日の協議会は、17時30分までのおおむね1時間半を予定しております。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。

本日の資料を確認させていただきます。次第以外は、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、上から本日の次第になります。次に資料1、本日の席次表、資料2、本協議会の設置要綱、資料3、本協議会の委員名簿、資料4、世田谷区地域公共交通計画（案）変更点について、資料5、砧モデル地区デマンド型交通における実証運行の継続について、資料6、世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン（骨子）でございます。

以上、合計7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。

それでは初めに、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。

本会議につきましては、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、ご了承ください。

本日の協議会について、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、本協議会の森本会長に進行を交代いたします。森本会長、よろしく願いいたします。

○会長 皆様、こんにちは。早稲田大学の森本でございます。

前回、第3回目で区民意見を踏まえた地域公共交通計画の議論をさせていただきました。今日は、年度内に地域公共交通計画を策定するという事で、庁内会議を踏まえた比較的、最終案に近いような案が出ております。変更点も含めて、それについてご審議いただきたいということ、もう1つは砧地区を対象にしているデマンド交通の実証実験ですが、次年度に向けて検証について皆さんから忌憚のないご意見をいただきたいということと、コミュニティ交通のガイドライン（骨子）が出ております。これについてもご議論いただきたいということでございます。

いずれにせよ限られた時間ではございますが、活発なご意見をいただければと思っております。

それでは、ここから私のほうで、お手元の議事次第に沿って進行を進めてまいりたいと思います。資料については、同じ内容をスクリーンに投影しますので、説明箇所を随時ご参照いただければと思っております。

では最初、議事（1）世田谷区地域公共交通計画についてということで、事務局から説明をお願いし、説明の後に皆様からご質問やご意見をお受けしたいと思います。では、説明をお願いいたします。

○道路・交通計画部交通政策課長 では、事務局より（1）の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、①の世田谷区地域公共交通計画（案）の変更点についてをご説明いたします。

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ですが、前回の活性化協議会でお示しした案から、庁内の会議等により変更させていただいた箇所についてご説明をいたします。

1ページをお開きください。目次の項目の2つの取組みについて変更をいたしました。

2ページにお進みください。取組2-1-1交通体系の確保・維持に向けた行政支援のあり方ですが、変更点としては、右側の赤字の箇所になります。今までは、世田谷区は、コミュニティバスの走行環境整備や区民・関係者との調整・広報などの支援を行ってききましたが、今後はコミュニティバスの運

行に関わる経費の補助など、路線バスも含めた行政支援を検討していくことを追記いたしました。

次をお開きください。3ページです。次に取組2-4-1地域の状況を踏まえたコミュニティ交通の導入・検討です。こちらについては、新たなコミュニティ交通を導入する際は、区が公費負担を行うことを明記いたしました。

以上が計画の変更点になります。

資料4の説明は以上です。

○会長 ご説明ありがとうございました。それでは皆様からご質問をお受けしたいと思います。

では、ご質問のある方は挙手をお願いいたします。今回の修正点、基本的な内容については特段変わってもなく、少し踏み込んだ記載になっているということですから、地域公共交通計画という策定上においては、より強くこれの地域公共交通を再生あるいは活性化するというところに区として頑張りますという意見が出ていると私は理解しましたが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。では、お認めいただいたということで続けていきたいと思えます。ありがとうございます。

では、続いて議事の(2)に移ります。公共交通不便地域対策について、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 では、続いて(2)の公共交通不便地域対策について説明いたします。

まずは①の砦モデル地区デマンド型交通における実証運行の継続(3年目)についてをご説明いたします。お手元の資料5をご覧ください。公共交通不便地域対策として進めている砦モデル地区デマンド型交通における実証運行の継続(3年目)についてご説明いたします。

令和5年5月1日から3年間を目途に、地域や運行事業者と協働しながら、AI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り組んでおります。前回の地域公共交通活性化協議会では、実証運行の導入効果などをまとめ、中間報告をしたところでございます。2年目の利用状況や収支状況を確認した結果、福祉・健康面や地域経済活性化等への効果も踏まえながら、令和8年度の本格運行に向

けて様々な取組を進め、安全安心、快適に移動できる持続可能な地域公共交通の構築を目指して、実証運行の3年目に取り組んでまいります。

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

3ページをご覧ください。2年目、今年度の実証運行の概要です。利用者の予約に応じて月・水・金曜日の週3日間、午前8時30分から午後7時に砧1丁目から8丁目、大蔵1丁目から3丁目の運行区域の46か所の乗降地点で乗り降りできる、AIとワゴン車両1台、乗客定員8人乗りを活用したデマンド型交通により実証運行を実施しており、東急バス株式会社に運行を委託しております。

2年目の実証運行の改善策として、運行時間を1時間延長するとともに、乗降地点を2か所追加して、道路運送法第4条許可により実証運行を行っております。

4ページをご覧ください。令和6年12月末現在における実証運行の状況です。利用者数でございます。令和6年5月から12月までの月間利用者数は、12月の500名から5月の650名程度でございます。1日平均利用者数は、10月から12月が40名、5月から9月が50名程度でございます。1年目の同じ月と比較しますと、月間利用者数は35名から300名程度、1日当たりの平均利用者数は数名から20名程度増加しており、多くの方に利用されていることが確認できます。

5ページをご覧ください。次に、収支状況です。運行開始当初から、福祉的支援により割引証を提示した70代以上の高齢者の運賃を100円と設定しており、70代以上の高齢者が利用件数の約6割を占めていることから、1年目の収支率は9%でした。2年目は人件費の上昇や燃料費等のコストの高騰等、車両の運行経費が大幅に増加しておりますが、収支率の改善に向けて広告事業に取り組み、より多くの運賃外収入を得られたことで、12.2%に改善しております。

なお、割引証を適用しない場合の収支率は、※3のとおり、1年目が17.1%、2年目が20.5%でございます。

※4については、令和7年4月末における見込みを記載しております。収

支率は、最終的に割引証を提示した場合、12%、割引証を適用しない場合は20.2%を見込んでおります。

6ページをご覧ください。(3)のその他の効果です。利用者アンケートでは、利便性が向上した、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の合計が約8割いらっしゃいました。また、通院・リハビリ、娯楽・余暇活動、買物の利用目的が6割を超えており、福祉・健康面への効果や地域経済への影響も現れていることが確認できております。

公共交通不便地域である移動手段が不十分な地域における課題を抱えた最終区間であるラストワンマイルの移動環境の向上を通じて、区民の外出機会が増加し、日常生活の向上に寄与していることにつながっております。

次に(4)の実証運行の継続です。利用者数、収支状況、その他の効果を踏まえて、様々な改善策を講じながら、令和7年5月以降も引き続き3年目の実証運行に取り組んでまいります。

7ページをご覧ください。最終年、令和6年度の実証運行における取組みでございます。6つの取組みを進めていきます。

1点目が運行曜日の拡充について、運行事業者と連携しながら、令和7年10月を目途に、週3日(月・水・金)から週5日(月から金)に運行日数を拡充します。

2点目です。現在、運賃は現金または交通系ICカードにより支払い可能ですが、利用者の利便性が高まるように新たな決済手段を導入することで、利用者が容易に利用できる環境づくりの工夫を検討いたします。

3点目です。より多くの方から幅広く協力を得られるよう、個人の方からの運営協賛の金額を1口当たり5,000円から1,000円に変更するとともに、車体広告を導入します。

4点目です。アンケート調査等を実施しながら、利用者の意見を丁寧に確認した上で、収支率の改善も視野に入れながら、本格運行に向けて、運賃のあり方について検討いたします。

5点目です。区では、人材育成の取組みの1つとして、区役所の職員が政策を形成する過程を経験する機会を拡充することを目的に、事業の企画立案から実施までの一連のプロセスを通じた事務の経験による職員の育成を推進

することなどを目的に、庁内横断的に区政課題の解決を進めるチームによる取組み、提案型プロジェクトチームの制度という取組みを行っております。この取組である砧オンデマンド交通啓発プロジェクトが作成することとしている「お出かけスポット紹介チラシ」を配布するなど、運行区域内の住民の外出と交流を促進してまいります。

6点目です。地域と連携した取組みを進めたことで、利用者数の増加に結びついていることから、今後も引き続き、地元協議会をはじめとした地域、商店街、まちづくりセンター等と協働して、地域イベントや啓発グッズ等で周知するとともに、砧モデル地区内や周辺の各家庭に、運行区域内のサレジアン国際学園世田谷中学高等学校と連携して、生徒たちの若者視点での発想を活かしたコミュニティ交通ニュースを配布いたします。

8ページをご覧ください。効果の見込みでございます。運行開始前の需要予測調査では、火曜日、木曜日についても月・水・金曜日と同じ需要がありました。そのことから、火曜日、木曜日も同様の利用を見込むことができると考えております。また、週5日運行とすることで、予約が取りにくくなったとの声や、運行曜日を増やしてほしいという区民のニーズに応えることもできます。運行事業者と連携しながら、令和7年10月を目途に週3日、月・水・金曜日から、週5日、月曜日から金曜日に運行日数を拡充することで、1か月単位の利用者数が600名程度から900名程度と約1.5倍に増え、デマンド型交通の価値を高め、事業効果の向上や収入増が期待できます。

実証運行1年目においては、年間利用者数5,707人でしたが、2年目において2か所の乗降地点の追加、運行時間の1時間延長に取り組むことで、年間利用者数6,955人、前年度比として1,248人の増加を想定しております。3年目においては、先ほどご説明した取組みを実施することで、年間利用者数1万198人、前年度比3,243人の増加を見込んでおります。

9ページをご覧ください。4の今後の進め方です。今後、公共交通不便地域対策を進めていくに当たりまして、公費負担を伴う新たなコミュニティ交通の導入効果を明確にする運行基準となるよう、利用者数や収支率といった数字に加えまして、今回の実証運行を通じて顕在化してきた外出や通院支援

などの福祉・健康面、買物支援などを通じた地域経済への効果などを踏まえた評価項目、例えば日常生活の満足度や外出機会、送迎負担の軽減、利便性の向上度、買物・通院等の利用などを設定し、分析・評価を行います。

公共交通不便地域対策を展開し、全ての区民が安全で安心に公費負担を伴う新たなコミュニティ交通を利用することで、福祉の増進や地域の活性化を促し、出かけやすい環境や住みやすい街づくりを実現してまいります。

続いて、資料6をご覧ください。世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン（骨子）についてご説明をいたします。先ほどご報告した世田谷区地域公共交通計画（案）の取組2-4-1地域の状況を踏まえたコミュニティ交通の導入・検討について、砧地区をはじめ、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・導入を具体的に進めるためのガイドライン（骨子）となります。

1の策定の目的でございます。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重点検討地域を対象地域といたします。

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当たりまして、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いたします。

2の現状と課題でございます。区では、これまで南北交通の強化や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・検討等によりまして、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まいりました。一方、公共交通不便地域の中には、狭隘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ございます。

こうした状況を踏まえまして、令和5年5月から、新たな公共交通不便地域対策として、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ところでございます。

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

こと、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らっしゃいます。お住まいの地域の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ことが確認できております。また、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つながっております。

次に3の対象区域でございます。区が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する重点検討地域を対象とします。重点検討地域の設定については、現在、区で選定作業を進めております。

次に、4の地域・交通事業者・区の関係のイメージでございます。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す。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す。

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まいります。

次に、5の今後の進め方です。砧モデル地区に続いて、地域ごとのニーズを踏まえながら、他の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に取り組んでまいります。全ての区民の方が、それぞれお住まいの地域と鉄道駅やバス停留所まで、ラストワンマイルの移動環境を向上させ、安全で安心して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、地域住民や交通事業者とともに住みやすいまちづくりや暮らしを実現してまいります。

次に、6の主な交通システムでございます。地域の移動ニーズや道路事情などを確認しながら、デマンド型交通や乗合タクシー、グリーンスローモビリティ、定時定路線型など、各地域の状況に適した交通システムを選定してまいります。

2ページをご覧ください。7の導入検討の主な流れでございます。各ステップにおける地域や区などの役割、取組みの詳細などについては、案で分か

りやすく示してまいりますので、本ページでは大まかな流れを示しております。4つのステップを考えております。

ステップ1からステップ2までが、実証運行までに必要となる主な取組みとなります。まず、重点検討地域にお住まいの区民の方をプッシュする取組みとして、区が5つの行政区域に設置している総合支所単位で地域公共交通計画と本ガイドラインを紹介するオープンハウス、説明会を開催し、重点検討地域の住民の方が主体的に検討を行っていく地域協議会の設立を促してまいります。

その後の具体的な内容としては、移動における困り事や高齢化率、道路状況などの地域特性の確認、移動ニーズ等の調査、運行経路や運行区域、交通システム、収支計画、評価項目の策定、運行事業者の選定に取り組んでまいります。特に移動における需要の有無や行き先などを確認する移動ニーズ等の調査は丁寧に実施した上で分析してまいります。

ステップ3からステップ4が実証運行、本格運行における主な取組みとなります。地域協議会、交通事業者、区の3者が協働して策定した実証運行計画書を基に、本地域公共交通活性化協議会や運賃協議会で協議をしていただきます。

それぞれの協議会での協議が調いでしたら、交通事業者の方が東京運輸支局に申請しまして、道路運送法の許可を受けた後に実証運行を開始します。実証運行中においては、実証運行のPR、アンケート調査、分析・評価などに取り組んでまいります。

実証運行での結果を踏まえて、本格運行への移行や実証運行の継続可否を協議してまいります。なお、本取組みを進めていくに当たって、各地域で既存の公共交通機関を活用することができないのかという点について十分に検討した上で進めてまいります。既存の公共交通機関が持つ役割をしっかりと認識した上で、地域の特性に応じた交通ネットワークを形成できるように取り組んでまいります。

この点については、案の中でも詳細に記載したいと考えております。今後、公共交通不便地域対策を展開していくに当たって、本日もご出席をいただいております運輸支局の方や交通管理者の方、道路管理者の方、交通事業者の方

と調整をさせていただく場面が増えるかと思いますので、ご理解とご協力をいただきますよう、どうぞよろしくお願ひいたします。

また、実証運行を開始する前には、本地域公共交通活性化協議会などで協議を調える必要がございますので、よろしくお願ひいたします。

本年6月にガイドラインを策定し、7月以降、オープンハウス等による説明会を考えております。砧モデル地区に続く他の重点検討地域における公共交通不便地域対策を展開していくに当たって、随時、本活性化協議会で進捗状況などをご報告してまいります。

最後に3ページをご覧ください。公共交通不便地域対策の導入効果におけるイメージ図になります。公費負担を伴う公共交通不便地域対策を展開することで、区民の方の移動を円滑にし、地域活性化やコミュニティづくりなどに結びつけ、お住いの地域を楽しむ人を増やし、地域が有する価値を高めてまいります。

説明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、皆様からご質問やご意見をお受けしたいと思ひます。

○副会長 資料5の砧モデル地区デマンド型交通の最後のページの今後の進め方についてです。たしか前回の会議の際に、コストの関係の話で、ウェブ予約への移行を推進したほうがよいのではないかと、あと今の料金体系も少し再考する、本格実施に向けてそういうタイミングなのか、そういう議論があったかと思ひます。

また一方で、予約が取れない時間帯の需要をいかに平準化するかと、これは曜日を増やすことで対応するというご説明だったと理解しておるのですが、そこも、前回そのようなご意見が出ておりましたので、今後の進め方の中で、このあたり、文言として入れられたほうがよいのかどうか、お考えをお聞かせいただければと思ひますが、よろしくお願ひします。

○道路・交通計画部交通政策課長 今後の課題としては必要なことだと思ひますので、引き続き検討はしていきたいと思ひます。記載なども検討したいと思ひます。

○道路・交通計画部長 補足させていただきます。まずウェブ予約です。現状は70%程度がウェブ予約で、あとは電話での予約になっています。方向性としてはウェブ予約のみという形にしたいとは考えておりましたが、今、例えば地域でのイベントなどでは、スマホ教室なども行っていますが、2つのやり方で進めるということはどうしても、例えばウェブ予約だったらそのシステムだけでよいのですが、電話予約だとコールセンターでの費用がどうしてもかかってしまうので、なかなか難しいとは思いますが、最終的には、ウェブ予約には持っていきたい。

ただ、当面は、スマホ教室とかをやりながらも、両輪でやっていく必要があるかなと。例えばですが、ウェブ予約でのメリットをより拡大していくような施策で、そちら側に持っていくという考え方はあるのかなとも思っています。

料金体系については、今どうだということは考えておりませんが、料金としては今、定額が300円で、小学生未満が150円、70歳以上の方が割引証を使うと100円になると。その料金体系がよいのかどうかという議論と、先ほど言ったような誘導していくような中での料金設定のようなことも、可能性としてはあるのかどうか、まだちょっとしっかりとしたイメージができておりませんが、そういうところについては、資料5の7ページで④運賃のあり方の検証という形で記載しておりますが、今後の課題とは思っております。

予約が取れないということについては、まさにおっしゃるとおりで、今、通常1日40人から50人程度が乗っていただいているのですが、詳細を見ると、10～20人が予約をしたいが、予約が取れないという方がいらっしゃるということもございますので、ほかの曜日に、例えば病院はこの日に行きたいとか、この曜日に行きたいとかいうことはあると思いますので、曜日を増やして平準化をしていきたいという形で考えているところでございます。

○委員 このコミュニティ交通導入ガイドライン（骨子）の2ページ目で、ステップ3の実証運行の最後のほう、実証運行の評価とか、4-4の本格運行

の継続可否のときは、法定協議会、活性化協議会には諮らないという感じな  
んですか。

○道路・交通計画部交通政策課長 活性化協議会でご報告させていただいて諮  
る予定で考えています。

○委員 分かりました。3-1を始めるときは諮ると書いていただいているの  
ですが、3-4とか4-4のときは報告という形で、一応諮っていただく  
ということでもいいですかね。

○道路・交通計画部交通政策課長 定期的に適宜報告したり、諮ったりさせて  
いただきます。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○道路・交通計画部長 補足させていただきますと、他の地域での交通モード  
というのは、砵のAIを使ったオンデマンドだけには限らなくて、先ほど説  
明したように、グリスロもですが、タクシー、いろいろやり方はあるかなど。  
その中で、公費負担を入れていくわけなので、それぞれの基準を定めていく  
必要があるかなど。それは継続の基準もありますし、最悪の場合は撤退と言  
いますか、ちょっと改善するために一時中止というような、そういう基準も  
定めていく必要があるかなど思っています、そういう基準に基づいて、こ  
の場でお諮りしていくというような形をイメージしております。

○会長 よろしいですか。ありがとうございます。大変重要な視点をご指摘い  
ただきましたので、きちんと明確にこの資料の中にも明記しながら、運行を  
継続するか、どうするかということは、あらかじめきちんと定めておいて進  
めていただきたいということは、私からの要望でもございます。

もう1つ、従来こういうものをやるときは、よくトリガー方式というよう  
な言い方をしていますが、一定の基準をあらかじめ示しておいて、その基準  
に対してどの程度充足したのかを示すことも大変重要かと思っています。

もちろんこれは採算性だけの問題ではございませんので、総合的な判断は  
必要ですが、後から評価基準を示して駄目だと言われたら、これはなかなか  
理解できないと思うのですね。だから、できるだけ早い段階で基準を示して  
おいて、その基準に対してどの程度の充足をしているのかは、客観的にきち  
んと判断をしていただきたいということが私からの要望でもございます。

○委員 ガイドラインを拝見して、バス事業の現状が、他所、他市とか、ほかの自治体さんでありますと、どうしても今、人がいないというような状況になっておりまして、やむなく撤退をせざるを得ないとか、それは統廃合せざるを得ないという各他市さんというのはいよいよ出てきているんですね。

当該の事業者さんがどうなっているのか分からないのですが、一般論として、今本当に乗務員不足が深刻な話になっておりまして、これは恐らく構造的なものですので、では5年たてば直るとか、そういう話では多分ないと思うんですね。

持続可能という前提である場合、ある程度、例えば世田谷区さんがどのような形でアプローチしていただけるのか、例えばそういうような乗務員の不足に対して、例えばですよ、そのようなところが見えてこないかなど。事業者との連携を深めという書き方はされているのですが、そういうところも踏まえて、確かに何でもかんでもできれば便利なんですけど、ただ正直今までと違って、どうも最近は限度が出てきてしまっている、事業者さんによっては、人がいなくて、黒字の路線から人を減便させて、赤字路線を維持しているというところもあるんですね。

昔でしたら、とにかく何でも新路線ということもできたと思うんですが、ちょっとそれが難しくなっているということも現状でもあると思うんですよ。ですので、新しい交通モードをバス事業者がやるのか、それともほかのタクシーとか、そういう違うところがやるのかは分からないのですが、恐らく今後そういう人の話が重要な話になってくるのかと思いますので、何らかの形でこれを盛り込んでいただいたほうが、持続と言う以上は必要なのかなと思います。

○道路・交通計画部交通政策課長 おっしゃっている課題は我々も認識しているつもりです。ただ、具体的にどういう支援をしたらよいのかというところは、ちょっと難しいところで、見えないところもございますので、協議しながら進めさせていただきたいと考えているところです。

○道路・交通計画部長 補足しますが、ガイドラインの中で、今おっしゃったようなことを記載することが、まだちょっとイメージができていないのですが、資料4で、これは地域公共交通計画を来年度からのを策定するわけです

が、今回、取組 2-1-1 で、交通体系の確保・維持に向けた行政支援のあり方の検討という形で、世田谷区としては初めてこういう形で入れさせていただきました。

今おっしゃったように、単純に、黒字でも維持できないというような状況の中で、私どもとしても運転士の確保が一番の喫緊の課題だと思っておりますが、前回のこの会議の中でもあったと思うのですが、葛飾区さんでの運転士の家賃補助のような、どういう効果が出ているかはまだ把握はできておりませんが、そういう運転士の確保に向けた取組も、バス事業者さんだけではなくて、行政側としてもしっかりと関わっていく必要があると認識しております。

重点検討地域での取組み、その持続可能という形にするためには、そういう運転士の確保も必要ですし、バス事業者さん、あとはタクシー事業者さんとも連携した形での取組みを考えているところでございます。

○委員 資料 6 の世田谷区コミュニティ交通導入ガイドラインについてですが、現在、世田谷区さんにおいては、砧地区でデマンド型の交通の実証運行をバス事業者さんとともに行っているということですが、区内において、タクシー事業者も多数存在していますので、今後ほかの地域でデマンド型交通の導入を検討する際には、ぜひタクシー事業者とも連携して、区内の公共交通環境をよりよくしていければよいと考えておりますし、その際はぜひご検討願えればなということでございます。

ただ、そのためにはいろいろと条件というか、事業者さんの収益の確保の問題とか、要は赤字にならないようにしていただくとか、あるいは持続可能な運営が可能か否かと、既存のバス事業者さんと競合にならないような形で、これらを踏まえながら、地域と連携しながら仕組みを構築して検討していただければと思っておりますので、よろしく申し上げます。

○道路・交通計画部交通政策課長 ありがとうございます。タクシーの活用も、もちろん視野に入れて検討したいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

○会長 ありがとうございます。人材不足はいろいろな分野で起きていまして、特にバス事業者さんは大変厳しい状態にあるということは、前回、たしか前々

回についてもこの会議体の中でいろいろご報告のあったところでは。

車両のサイズにもよるかもしれませんが、タクシー事業者を活用した事例は全国にたくさんございまして、特に地方部では小さな車で頻度を回しているというケースもありますので、それも含めてご検討いただきたいということ。

また将来的には、あまり希望的な観測を言うのは申し訳ないのですが、自動運転車両のようなアシストする機能はかなり搭載されたもので、二種免許の基準を少し緩和するとか、やはり制度上の問題等々も含めて対応しないと、なかなか1つの区だけでこの問題を解くということは極めて厳しい状態だと私も認識をしております。

いずれにせよ皆様とご知見を出しながら解決をせざるを得ないかなと思っております。ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょうか。

○委員 ささいなことですが、どうもこの文章の中でも、予約制乗合バス、コミュニティ交通、オンデマンド輸送、AIを使ったデマンド交通と、すごく多岐にわたって表現しているのですが、大蔵の運動場を使って70代の方に説明するとき、説明する名称がないんですよ。ここで言っている人たちは、デマンド交通や、若い人だから分かるのですが、70歳以上の方に説明するとき、「いや、巡回バスがあつてさ」とか、何か説明するのですが、やはり分かりやすい名称や統一するものをつくったほうが、より区民に親しみやすいということがあると思うので、せつかく今度4月からやるとしたら、何か名称を1つつくっていただいて、それに付随するものが、実はオンデマンド、AIとはこうなんだというようなことを、みんなに親しみやすいものを何かつくったほうが分かりやすいのではないかと思うので、1つの提案です。よろしくをお願いします。

○道路・交通計画部交通政策課長 ありがとうございます。地元の地域協議会の方とも相談させていただいて、検討をしたいと思います。

○会長 他市の事例では、大体分かりやすいネーミングをしてマイバス意識を高めるということも一緒にやっていますので、キャラクターをデザインしたり、ゆるキャラを横に貼りつけたり、とにかく分かりやすさを追求するとい

うようなことは大変重要なご指摘ですので、これも一緒にご検討いただきたいと思います。

○委員 従前から説明があったかもしれないのですが、確認をさせてください。

まず、資料4の地域公共交通計画、変更点ということで今回示していただいたのですが、冒頭の説明で年度内にこの計画を立案するというお話だったと思うのですが、今後のスケジュールとしては、恐らくもうこの協議会は、今年度、今日が最後ですよね。こういう冊子というか、全体これで行きますというのは何か1回確認依頼が来るのか、それとももうこれで最後なのかというところは1つ。

あと、2点目が、資料6のガイドラインですが、これはどういうスケジュール感で進めていくのかということ。

最後に3点目が、資料6の3の対象区域で、いわゆる公共交通不便地域、500メートル、300メートルというところからさらに絞って重点検討地域を抽出するということですが、これはそのガイドラインの中で、よくある円か何かを描いて、ここが重点検討地域ですよとか、そういうものを示して行って、このガイドラインの本の中に、いわゆる公表されるものになるのかどうなのか、そのあたりをまた教えていただければと思います。

○道路・交通計画部交通政策課長 ありがとうございます。本計画については、この内容で行かせていただきますので、お願いします。

○委員 一度何か照会というのは最後、来るのでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 特に考えてはおりません。

ガイドラインと重点検討地域については、6月めどに策定しまして、7月から開催予定のオープンハウスや説明会の際に、併せて周知させていただく予定のスケジュールで考えています。一緒に出していく予定です。

○委員 分かりました。

○会長 よろしいでしょうか。この計画ですが、先ほど私が冒頭でお話ししたように、2回目、3回目という形で素案、案、その間に区民意見を今年の9月から10月まで取っていただいて、少しずつ中身を固めているところでして、多分今日のやつが最後の修正かなと思いますが、もしお気になる文章、文面があれば、至急事務局に個別にご連絡いただければと思っております。

あとは、ガイドラインについては先ほどのスケジュール感ですが、いずれにせよ情報共有するということは極めて重要ですので、この短い時間の中で全てチェックできませんので、そちらも、もし気になる点があったらご連絡いただければと思っております。それでよろしいでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 はい。

○会長 そのほかにいかがでしょうか。

私からも1点お願いしておきたいことが、ガイドラインですが、これはガイドラインの骨子案ということで、これから中身を詰めていくのですが、これは幾つかポイントがございまして、ステップ1の例えば地域協議会の設立とありますが、この辺が多分1つの要になっていくのだと思うのです。

世田谷区の中で、全ての地域でこういうデマンド交通をとすることは非現実的でございます。一方で、地域の中で本当にお困りの方々は、やはり地域の中で声を出していただいて、地域が主体となって、それを行政がサポートするというフレームでやっていただくということが大変いいかなと思っております。

そういう意味で、ここの協議会の設立とか、地元の自治会とどういう連携を取っていくのかとか、地元の高齢者関係あるいは福祉関係の人たちとどういう連携を取っていくのか、この立てつけの部分がかなり重要な要素になりますので、今これはさらっと書いてありますが、この辺に少し肉づけをされながら具体的に書き込みをしながらガイドラインを作成していただきたいなと思っております。

今日はそうそうたるメンバーの方が来られておりますので、交通事業者の方、何かご不明な点、人材については引き続きと言うしか、これは答えにくいのですが、何かほかに気づかれた点があれば、ぜひご遠慮なくご発言いただければと思いますし、あとは区民委員の方、あるいは行政機関の方、よろしいでしょうか。

○副会長 重点検討地域の区民ではないけれども、例えば私たちはコミュニティ交通で困り事があるからというようなことで声が上がるとかいうことも、広げていく中で、なきにしもあらずかなと思う次第ですが、多分、逆に交通空白地帯だと思って声をかけると、「いや、うちは大丈夫、困っていないから」

ということが、何か世田谷の1個のパターンとしてあったかなと思いますが、今後そのような逆のパターンもあり得るかなというような気はしています。やる気のある地元の方々がいらっしゃるときに、それをどう考えるのかということで、もし何かお考えがあったらと思うのですが。

○道路・交通計画部交通政策課長 ありがとうございます。もちろんそういう声については、今までもそうですが、お話はよくお聞きして、いろいろ一緒に考えていきたいと思っています。計画も、何年かごとに見直しもありますので、そういう機会に、できることがあればやっていきたいと考えます。

○道路・交通計画部長 少し補足しますが、例えば砧のオンデマンドのときに、やはり区として不便地域をメインに考えていきたいし、協議会なども地元の商店街とか町会をメインにつくっていただいたというところがあります。

ただ、おっしゃるように、不便地域外の方々も参加したいとか、ここを通してほしいというようなお声はあるわけですね。今後、まだ重点検討地域をどこにするかは、これからの作業になるわけですが、まず世田谷区としては、メインの活動としては、その重点検討地域内での地元の方々とのお話し合いをしていく、その活動の中で、重点検討地域外の方々の参加も、これは声も含めてしっかりと検討していく必要があるかなと思っております。

○会長 ほかにいかがでしょうか。大体意見が出尽くしたとして理解してよろしいでしょうか。

ありがとうございました。貴重なご意見をいただきまして、今日が一応この協議会という形では今年度最後になりますので、あとは事務局と座長、場合によって副会長も合わせて取りまとめるという形でよろしいでしょうか。

ありがとうございます。では、お認めいただいたということで進めていただきたいと思います。

続いて、その他に移りますが、まず最初に皆様のほうから、その他について何かございますでしょうか。

では、なければ、事務局からご連絡はございますか。

○道路・交通計画部交通政策課長 委員の皆様におかれましては、昨年1月より非常にタイトなスケジュールの中、世田谷区の地域公共交通計画の策定にご協力いただきまして誠にありがとうございます。先ほどお話にもござい

ましたが、計画については3月末までに区内部で意思決定を行いまして完成させていただき予定でございます。完成した計画については、委員の皆様にも郵送で送らせていただきたいと思いますと考えております。

来年度については、活性化協議会を3回開催する予定としております。日時等については別途、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す。

○道路・交通計画部長 事務局からも終わりのような話がありましたが、私どもでの今の動きをご説明させていただきます。自動運転に関する取組が、近隣の自治体で進められております。

区議会等をはじめ、地域の方々から、世田谷区の中で自動運転はしていかないのかというようなお話をいただいている状況がございます。世田谷区が主体でやるということはなかなか難しいのですが、運行事業者さんとか、そういう方々のお話があれば、世田谷区としても積極的に進めていきたいというスタンスでいます。

区の役割としては、例えば道路管理者さんとか交通管理者さんとの調整、あとは地域の方々も、全て自動運転は賛成という方がいらっしゃる可能性もございますので、その辺の地元の調整などに世田谷区としての役割があると思っておりますので、ぜひ、世田谷区としては今、自動運転については進めていきたい、何とかそういう実証については関わって進めていきたいと思っておりますので、そういうお考えがある場合は、ぜひお声をおかけいただければと思っております。

○会長 ありがとうございます。国土交通省の都市局が出している自動運転の検討会の座長は、実は私でございまして、2017年からずっとやっているのですが、今年度中に、国としては自動運転のポイント集をつくって、これを全国的に展開したいという動きでございます。他の国に比べると、日本はちょっと後れていまして、アメリカ、中国は先に走っております。2030年までに日本政府としても自動運転をかなり進めていきます。私のところにもいろいろな自治体から自動運転をやりたいという議論も来ておりますので、ぜひとも機会があれば、こういう新技術をぜひ入れて、人材不足という

どうしようもないようなところを、何とか新技術で突破するというのも1つの作戦ですので、前向きにご検討いただきたいと思いますし、地域公共交通計画の中にも文言を一言、自動運転を使ったことを今後検討するか、文章を一文字でもよいから入れておいていただくと、次につながっていきますので、それも併せてご検討いただければと思います。

それでは、以上をもちまして第4回目の協議会を閉会させていただきたいと思えます。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—