

令和 7 年 2 月 6 日
道路・交通計画部交通政策課

砧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

1 主旨

公共交通不便地域対策として取り組んでいる砧モデル地区において、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、A I 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、取り組んでいる。

この間、実証運行の導入効果などをまとめ、令和6年11月13日の公共交通機関・バリアフリー対策等特別委員会において中間報告をしたところである。

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みを進め、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、実証運行の最終年である令和7年度も引き続き継続実施する。

2 2年目の実証運行（概要）

- (1) 運行区域 砧1～8丁目、大蔵1～3丁目
- (2) 運行日数 週3日（月・水・金曜日）
- (3) 運行時間 午前8時30分～午後7時
- (4) 運行形態 A I とワゴン車両を活用したデマンド型交通
- (5) 委託事業者 東急バス株式会社
- (6) 運賃

大人（中学生以上）	300円
小児	150円
70歳以上	100円（乗車割引証の提示が必要）
未就学児	無料

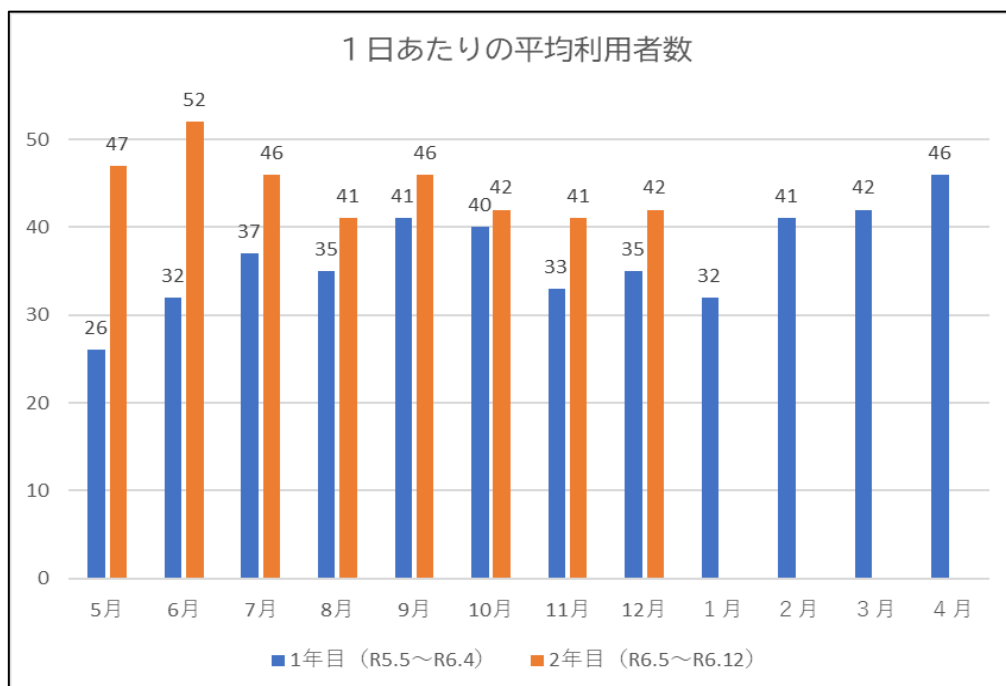
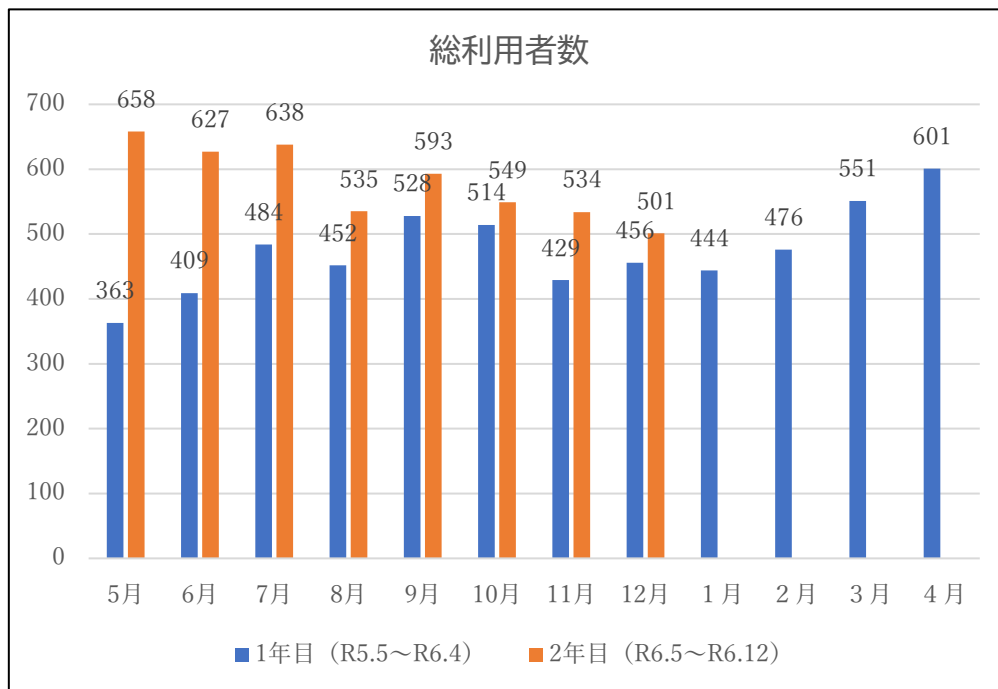
※現金または交通系 IC カードでの支払い可能
- (7) 乗客定員 8名
- (8) 乗降地点 46ヶ所
- (9) 予約方法 電話または専用予約サイト
(乗車希望日時の1週間前から利用日の30分前まで受付可能)

※2年目の実証運行における改善策として、運行時間を1時間延長するとともに、乗降地点を2か所追加した。

3 実証運行の状況（令和6年12月末現在）

（1）利用者数

令和6年5月から12月までの月間利用者数は500名から650名程度、1日平均利用者数は40名から50名程度で、前年同月と比較すると、月間利用者数は35名から300名程度、1日あ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。



（２）収支状況

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 円と設定しているが、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 9.0% であった。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いる中、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% に改善した。

なお、割引証を適用しない場合の収支率は、1 年目が 17.1%、2 年目が 20.5% である。

	R5.5～R6.4（1 年目）	R6.5～R6.12（2 年目）
①支出 ※ 1	10,510,000	9,175,000 【13,762,000 ※ 4】
②運賃収入	865,000	630,000 【945,000 ※ 4】
③運賃外収入（協賛）	85,000 (11 件／運営協賛のみ)	490,000 (19 件／運営協賛・広告) 【700,000 ※ 4】
収支率（②+③／①）	9.0% (17.1% ※ 3)	12.2% (20.5% ※ 3) 【12.0% ※ 4／20.2% ※ 3】
公費負担額（①－②－③） ※ 2	9,560,000	8,055,000 【12,117,000 ※ 4】

※ 1 人件費、システム利用料、コールセンター経費（宇奈根・喜多見地区のデマンド型交通のコールセンター業務を共有することで経費削減を図っている）、燃料費、消耗品

※ 2 現状のサービス水準での運行に必要な実質補填額

※ 3 実証運行では、福祉的支援により、割引証を提示した 70 歳以上の運賃を 100 円と設定しているが、割引を適用しない場合の収支率

※ 4 令和 7 年 4 月末における見込み

（３）その他の効果

利用者アンケート（公共交通機関・バリアフリー対策等特別委員会報告（令和 6 年 11 月 13 日））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 割であること、「通院・リハビリ」「娯楽・余暇活動（運動等）」「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る。

公共交通不便地域におけるラストワンマイル（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）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繋がっている。

（４）実証運行の継続

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 月から 3 年目の実証運行に取り組む。

4 最終年（3年目）の実証運行における取組みと効果

（1）最終年（3年目）の実証運行における取組み

①運行曜日の拡充

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～金）に運行日数を拡充する。

②新たな運賃の支払い方法の検討

現在、運賃は現金又は交通系 IC カードにより支払い可能であるが、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する。

③運賃外収入の更なる獲得に向けた取組み

より多くの方から幅広く協力を得られるように、個人からの運営協賛の金額を1口あたり5,000円から1,000円に変更するとともに、車体広告（広告料：44,000円～）を導入する。

④運賃のあり方の検証

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、収支率の改善も視野に入れた上で、本格運行に向けて、運賃のあり方について検討する。

⑤提案型プロジェクトチームによる取組み

職員の経験学習機会の拡充に向けた取組みである「砦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する。

⑥地域と連携した取組み

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、砦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、生徒達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する。

●経費一覧

	令和5年度（決算）	令和6年度（予算）	令和7年度（概算予算）
概要	通年：週3日 8:30～18:00	通年：週3日 8:30～19:00	(～R7.9)週3日 (R7.10～)週5日 8:30～19:00
全体経費（①）※1	12,361,334	16,475,823	24,445,760
運賃収入（②）※2	707,281	840,000	1,339,577
協賛収入 ※2	85,000	1,000,000	1,099,000
区支出額（＝①－②）	12,819,458	15,635,823	23,106,183
前年度増額分	—	2,816,365	7,470,360

※1 人件費、システム利用料、コールセンター経費（宇奈根・喜多見地区のデマンド型交通のコールセンター業務を共有することで経費削減を図っている）、燃料費、消耗品、車両費、自動車・重量税、保険料、システム維持管理費、施設整備費

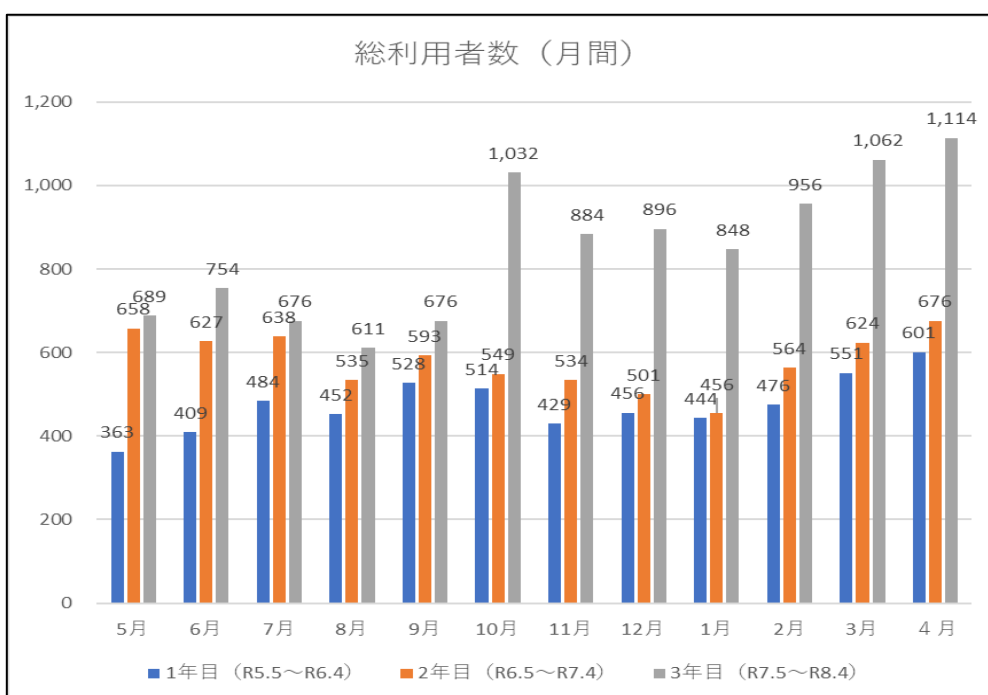
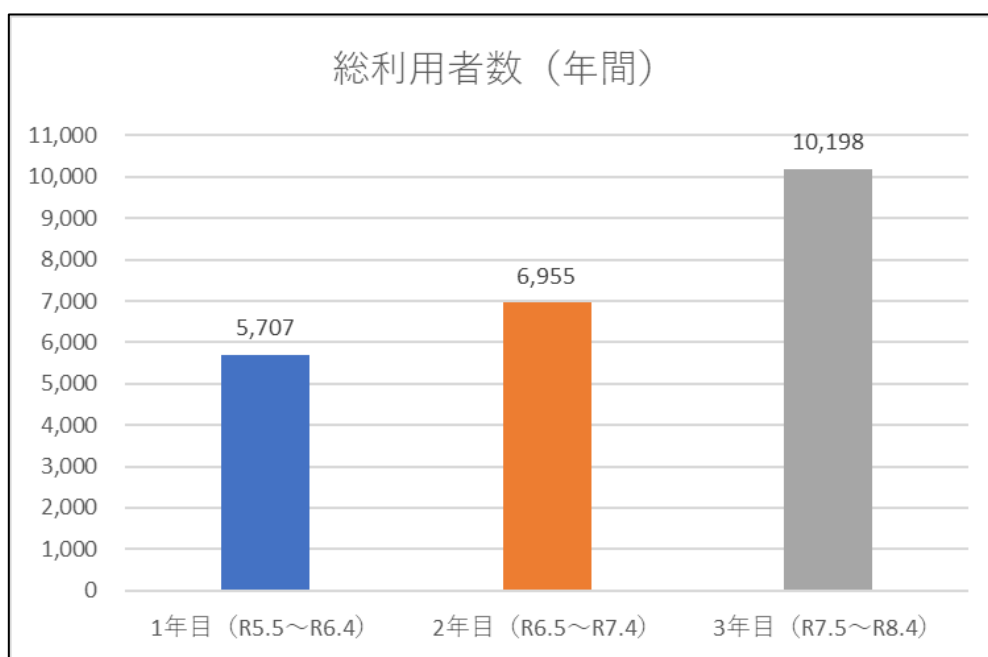
※2 運賃収入は委託事業者の収入となるため、全体経費から控除し、控除した額が区支出額となる。協賛収入は直接、区の歳入となるため、全体経費からの控除は行わない。

（２）効果（見込み）

運行開始前の需要予測調査では、火・木曜日についても、月・水・金曜日と同じ需要数であったことから、火・木曜日も、同様の利用を見込むことができる。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ができる。その結果、１ヶ月単位の利用者が６００人程度から９００人程度と約１．５倍に増え、デマンド型交通の価値を高めることで事業効果の向上や収入増が期待できる。

●総利用者数（見込み）

実証運行１年目においては、年間利用者数５,７０７人であったが、２年目において、乗降地点の追加（２か所）、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１,２４８人の増加を想定する。３年目においては、上記の取組みを実施することで、年間利用者数１０,１９８人、前年度比３,２４３人の増加を見込む。



5 今後の進め方

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、利用者数や収支率に加えて、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を踏まえた評価項目（例：日常生活の満足度、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・評価を行う。

すべての区民が安全で安心して利用することで、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いく。

6 他地区への展開

（１）世田谷区コミュニティ交通導入ガイドラインの策定

①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「世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン（骨子）」

別紙「世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン（骨子）」参照

（２）「ガイドライン」策定後の進め方

令和７年７月以降、各総合支所で世田谷区地域公共交通計画と公共交通不便地域対策の取組みを周知するオープンハウスを実施し、今後、設定する重点検討地域の住民の意向や機運などを確認するとともに、地域の協力も得ながら、地域協議会の早期設立を促していく。

（３）実証運行までに必要となる主な取組み

①地域特性（高齢化率、道路状況など）の確認・課題の整理（移動における困りごとの把握）

②地域の移動ニーズ等調査

③コミュニティ交通の検討・選定（運行経路（運行区域）、交通システム（運行方式、運行車両など）、収支計画、評価項目（ガイドラインに示す評価項目（案）を基に地域ごとに設定）の策定）

④交通事業者の選定

（４）実証運行中に必要となる主な取組み

①実証運行のＰＲ

②実証運行の実施・アンケート調査

③実証運行の評価

7 今後のスケジュール（予定）

（１）砧モデル地区

令和7年 3月	運行区域内や周辺の家庭にコミュニティ交通ニュースを配付（実証運行継続の周知）
5月1日～	3年目の実証運行開始
9月～	地域を対象とした運行曜日拡充の報告会・スマートフォンからの予約講座
10月頃	週5日（月～金）での運行開始

（２）他地区への展開

令和7年5月	公共交通機関・バリアフリー対策等特別委員会報告（「世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン（案）」「重点検討地域の設定」）
6月	「世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン」策定
7月以降	各総合支所でオープンハウス等による説明会

世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン(骨子)

別紙

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



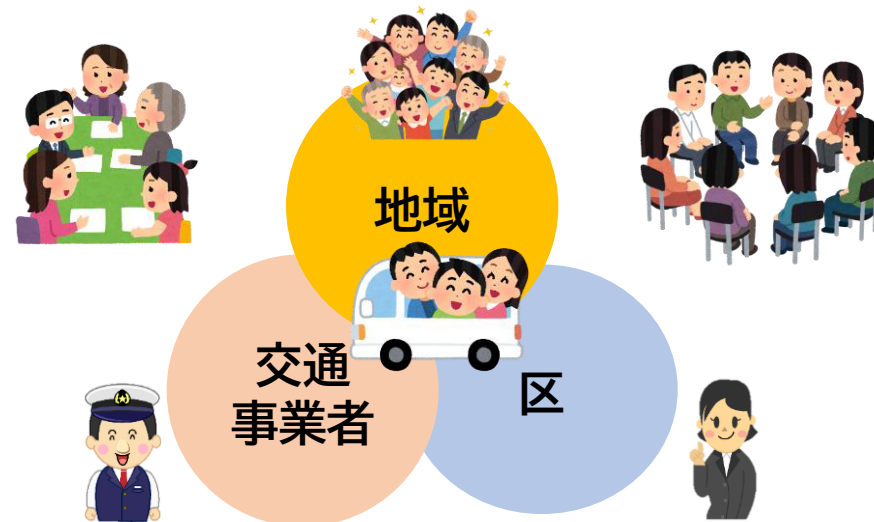
グリーンスローモビリティ



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、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。

