令和６年１２月２３日

道 路 ・ 交 通 計 画 部

世田谷区地域公共交通計画の案について

（付議の要旨）
世田谷区地域公共交通計画の案を決定する。

１　主旨

「世田谷区交通まちづくり基本計画」は、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、平成１４年９月に策定し、その後も社会情勢を踏まえて改定している。

一方、国は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、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する法改正を令和２年に行った。

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から、「世田谷区交通まちづくり基本計画」に代わる「世田谷区地域公共交通計画」を策定することとし、策定にあたっては学識経験者及び交通事業者、区民等が委員となる、世田谷区地域公共交通活性化協議会（以下、「協議会」という。）における審議等を踏まえながら検討を進めている。

このたび、世田谷区地域公共交通計画の案を取りまとめたので決定する。

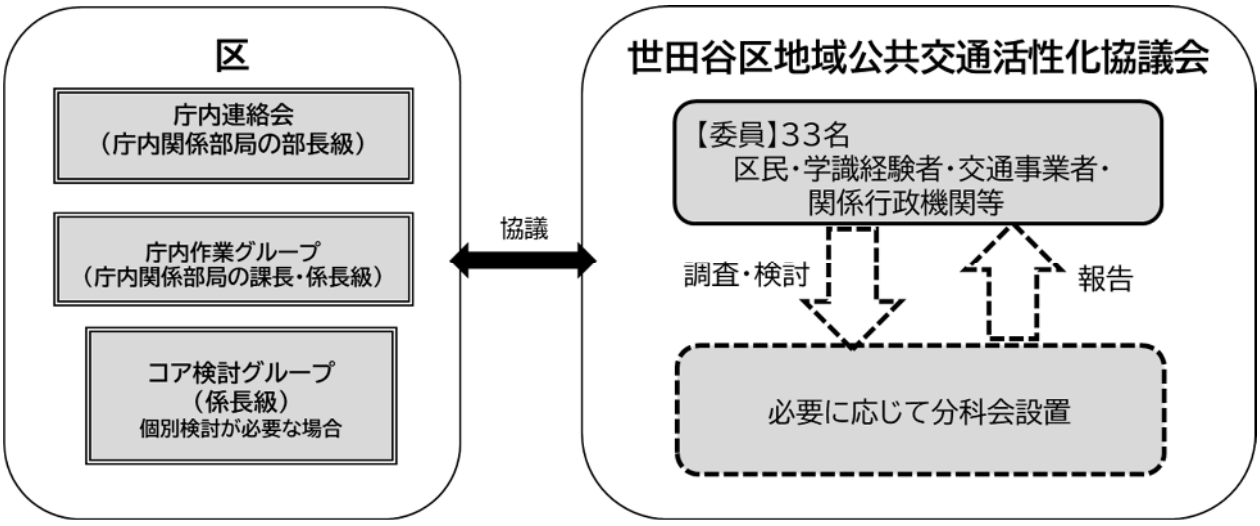
２　これまでの経緯

令和５年　１１月　公共交通機関・バリアフリー対策等特別委員会報告
（世田谷区地域公共交通計画の検討について）

令和６年　　１月　協議会（協議会設置）
　　６月　協議会（骨子案の検討）
公共交通機関・バリアフリー対策等特別委員会報告
（骨子案について）
　　７月　協議会（計画素案の検討）
　　８月　政策会議（素案）
　　９月　公共交通機関・バリアフリー対策等特別委員会報告（素案の報告）
区民意見募集
　１２月　協議会（区民意見募集の計画の反映および案の検討）

3　地域公共交通計画策定に係る検討体制

協議会の構成員は以下のとおり。



4　素案からの主な変更点

ページ	項目	内容等
P39	（５）地域公共交通の現状	ホームドア整備済みの駅数を１７駅から１５駅に変更。
P46・P151	（６）公共交通不便地域について	コラム「これまでの公共交通不便地域と新たな公共交通不便地域」を参考資料に移動。
P81	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の検討	「交通ネットワークの最適化を目指し」を追記。
P89～90 P103～104	取組２－４－１（３－７－１）地域の状況を踏まえたコミュニティ交通の導入・検討	「交通事情や地域の特性を踏まえ」を追記。
P106	取組３－８－１　多様な交通資源と連携した取組の検討	「福祉移動サービス、図１２５」を追記。
P110	第５章計画の推進	P39 の修正に伴う。

5　案の内容

別紙１　世田谷区地域公共交通計画（案）概要版

別紙２　世田谷区地域公共交通計画（案）

6　区民意見募集の結果について

別紙３のとおり。

７　今後のスケジュール（予定）

令和７年　　２月　公共交通機関・バリアフリー対策等特別委員会報告（案の報告）

３月　世田谷区地域公共交通計画策定

1. 計画の背景と目的

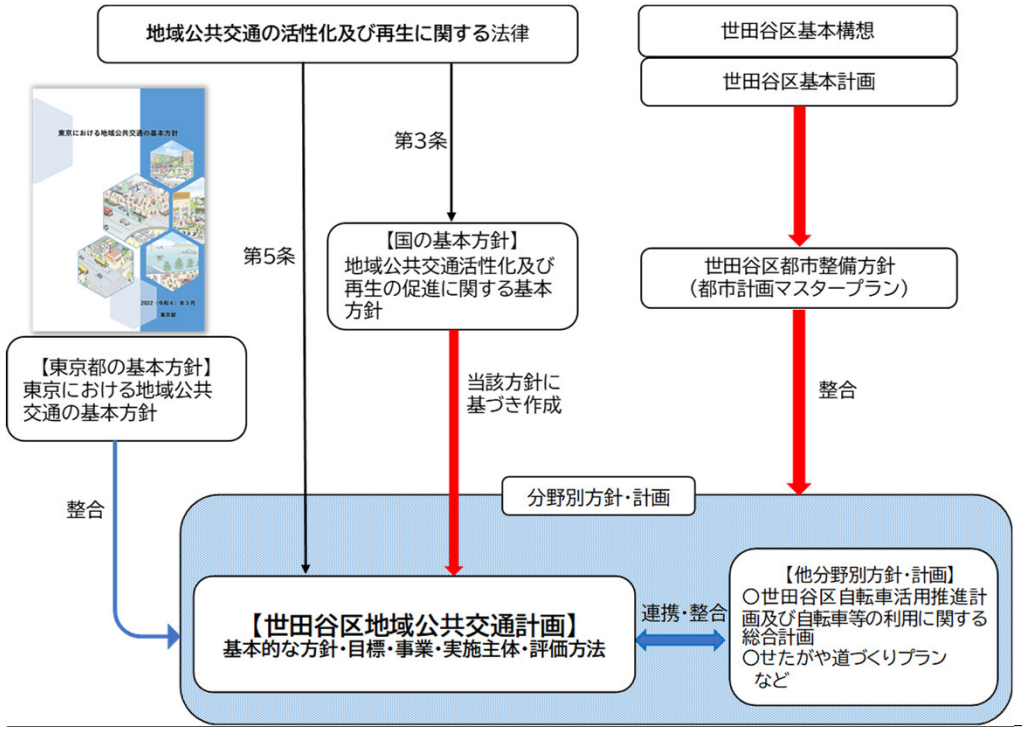
世田谷区では、区内の交通に関する計画として平成14年9月に「世田谷区交通まちづくり基本計画」を定め、以後改定を重ねながら、公共交通不便地域対策をはじめとする各事業を交通事業者や地域の方々との協働により取り組んできました。

一方で、近年は公共交通機関利用者の減少や、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ています。

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しました。

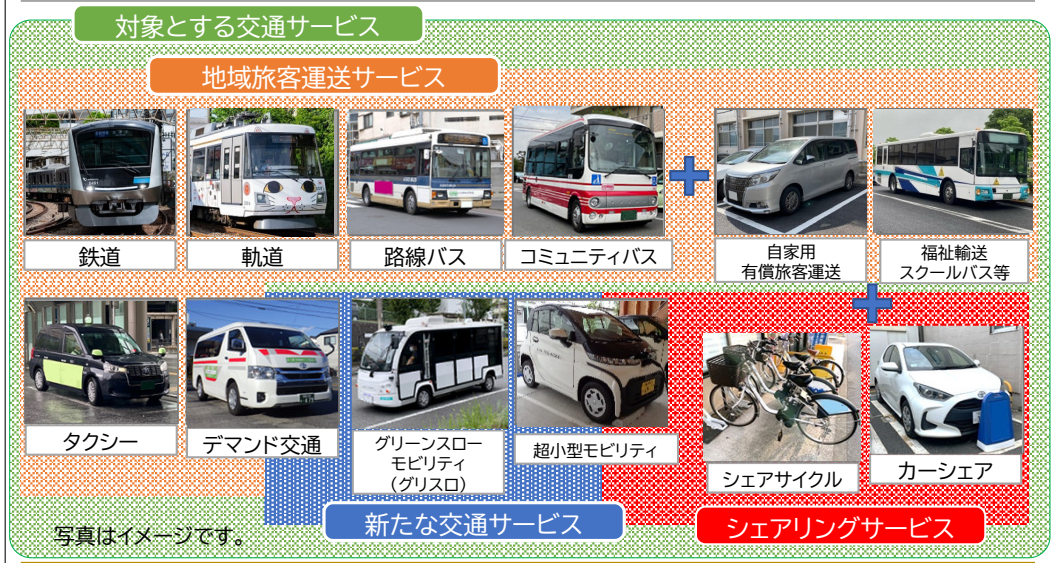
区としては、区民・交通事業者・行政が協働して、さらなる公共交通不便地域対策の推進、公共交通ネットワークの確保・維持などに取り組んでいく必要があることから、現行の「交通まちづくり基本計画及び行動計画」が令和6年度末に期間満了を迎えることも踏まえ、新たに「世田谷区地域公共交通計画」を策定することとしました。

【計画の位置づけ体系図】



2. 計画の対象交通サービス

本計画で対象とする移動手段は、既存の公共交通サービスに加えて、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輸送資源についても対象とし、あわせて、自動車や自転車のシェアリングサービスや新たな交通サービスの活用についても検討の対象とします。



3. 区内の地域公共交通の現状

【鉄軌道】

■東急電鉄、小田急電鉄、京王電鉄の3事業者が運行。

■新宿、渋谷などの都心方面から東京郊外（多摩地域）への放射方向（東西方向）の鉄道が基軸となっている。

■各駅停車は比較的近距離の移動を担い、急行などの優等列車は主要ターミナル駅までの高速輸送を担う。

■軌道は東急世田谷線が三軒茶屋駅と下高井戸駅間で運行している。

【路線バス】

■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事業者が運行。

■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などの主要幹線道路を経由する移動、フィーダー（枝線）系統の移動を支えている。

【コミュニティバス】

■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など、新たな路線バスの導入に際し、区が導入に関与した路線バスを「コミュニティバス」と称している。

■これまでにコミュニティバス10路線を導入（オンデマンド輸送を含む）。

■砧・大蔵地区において、ワゴン車によるオンデマンド交通の実証運行を実施中。
（令和5年5月から3年間を予定）

【タクシー】

■15社のタクシー事業者が営業（令和元年9月現在）。

■一部のタクシー事業者は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の利用者ニーズに応じた多様なサービスを導入。

■タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを可能とする制度（自家用車活用事業）が運用開始。

【シェアサイクル等】

■区内6駅7箇所でシェアサイクルサービス（※区レンタサイクル、がやリン）を実施。

■4年間の実証実験を経て、令和6年度より官民連携によるシェアサイクル事業を本格実施。

■自転車や自動車を所有せずシェア（共有）するサービスが浸透。

4. 計画期間

令和7年度から令和11年度まで（5年間）

5. 計画区域

世田谷区全域
ただし、行政区域をまたぐ移動については、東京都、隣接する自治体とも連携・協働する。

6. 区内の地域公共交通の動向と課題

【社会の変化】

■コロナ禍の影響により、鉄道、路線バスともに利用者数が減少し、現在まで緩やかな回復傾向にある。

■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。

■高齢化が進行し、交通弱者が増加。

■公共交通情報の「見える化」の進展。

【地域公共交通の課題】

■路線バスが運行しやすい都市計画道路等の整備・南北方向の公共交通の強化

■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、踏切の安全性向上、道路と鉄道の立体交差化、交通施設等のバリアフリー化

■公共交通の担い手不足の解消

■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

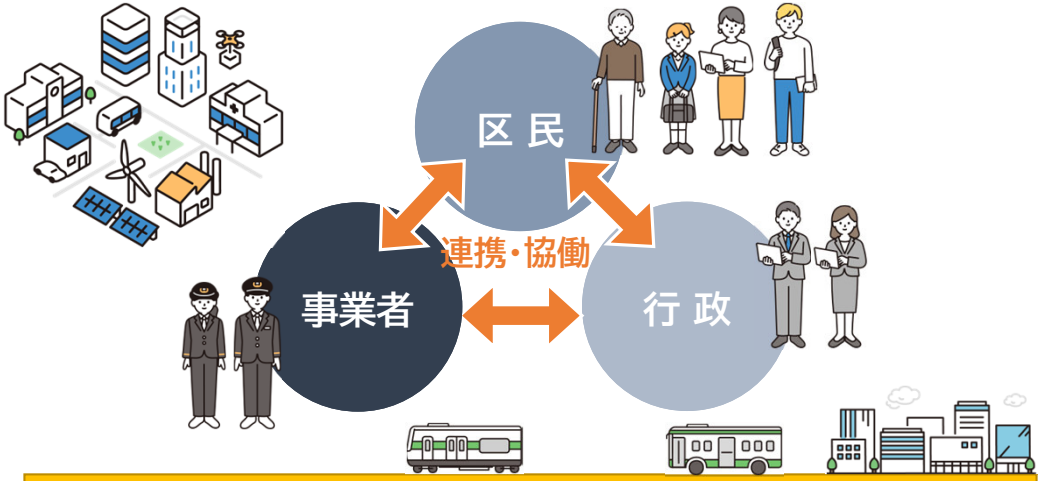
■ラストワンマイルの移動手段の確保

※区レンタサイクル、がやリンについては、令和7年度末をもって運営の廃止を予定。

7. 計画で目指す基本方針

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～

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・快適に移動できる世田谷」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

地域公共交通の課題を踏まえ、以下3点を本計画の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、全ての基本です。交通の担い手不足が顕在化する中でも、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】 持続可能な地域公共交通

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

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。

9. 計画の施策と取組

基本方針及び3つの目標に基づく施策及び取組を、以下のとおり定めます。

目標	施策	取組
目標1：安全・安心な地域公共交通	施策 1-1:安全・安定輸送の確保	取組 1-1-1　テロ・防犯対策の推進
		取組 1-1-2　都市計画道路等の整備による路線バスの定時性の確保と速達性の向上
		取組 1-1-3　道路と鉄道の立体交差化の促進
		取組 1-1-4　公共交通に対する利用者の協力、意識啓発
		取組 1-1-5　踏切道の安全性向上
		取組 1-1-6　安全で快適な自転車利用環境の創出
	施策 1-2:バリアフリー化の推進	取組 1-2-1　鉄道駅におけるホームドア整備の推進
		取組 1-2-2　鉄道駅におけるバリアフリー経路の確保、エレベーター整備の推進
		取組 1-2-3　バリアフリー車両の導入推進
		取組 1-2-4　心のバリアフリーの普及啓発
	施策 1-3:災害時における公共交通の連携体制などの構築	取組 1-3-1　区民への交通情報の提供のあり方の検討
目標2：持続可能な地域公共交通	施策 2-1:交通ネットワークの確保・維持・拡充	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の検討
		取組 2-1-2　交通の担い手となる人材の確保
		取組 2-1-3　多様な交通モード、事業者の連携
		取組 2-1-4　新たなモビリティサービスの活用検討
	施策 2-2:公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメント）	取組 2-2-1　公共交通の利用促進のための広報活動
		取組 2-2-2　多様な交通モード、事業者の連携（再掲）
	施策 2-3:環境負荷の低減	取組 2-3-1　省エネ車両等の導入推進
	施策 2-4:公共交通不便地域対策の推進	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
目標3：快適な地域公共交通	施策 3-1:交通結節機能の強化による乗継利便性の向上	取組 3-1-1　交通結節点の整備・充実
	施策 3-2:近隣区市と連携した交通利便性の向上	取組 3-2-1　近隣区市と連携した区境地域における交通利便性向上の検討
		取組 3-2-2　エイトライナーの早期実現
	施策 3-3:情報通信技術を活用した分かりやすい情報提供の充実	取組 3-3-1　交通施設におけるバリアフリー関連情報の充実
		取組 3-3-2　鉄道駅・バス停における運行情報等の提供機会の充実
	施策 3-4:快適な移動のための交通環境整備	取組 3-4-1　バス停ベンチ・上屋の設置促進
		取組 3-4-2　交通結節点の整備・充実（再掲）
	施策 3-5:分かりやすく便利な運賃体系の確立	取組 3-5-1　IC カードや二次元コードを活用したキャッシュレス化の促進
		取組 3-5-2　鉄道・バス１日乗車券等の企画乗車券、乗継運賃等の制度の充実
	施策 3-6:公共交通を補完する自転車の利活用の促進	取組 3-6-1　自転車シェアリングの充実・利用促進
		取組 3-6-2　安全で快適な自転車利用環境の創出（再掲）
	施策 3-7:新たな輸送サービスによる移動の選択肢の提供	取組 3-7-1　地域の状況を踏まえたコミュニティ交通の導入・検討（再掲）
		取組 3-7-2　新たなモビリティサービスの活用検討（再掲）
	施策 3-8:特定需要への対応	取組 3-8-1　多様な交通資源と連携した取組の検討
		取組 3-8-2　利用者のニーズに応じた多様な移動サービスの充実
	施策 3-9:人々の外出と交流を促進する交通環境の整備	取組 3-9-1　交通結節点の整備・充実（再掲）
		取組 3-9-2　待ち時間も快適・便利に過ごせる交通環境の整備

10. 計画の達成状況の評価

本計画において定めた目標に基づき、評価指標を設定のうえ、達成状況の調査、分析及び評価を毎年度行います。
この内容は、世田谷区地域公共交通活性化協議会及び国土交通大臣に対して報告します。

目標１に関する評価指標「安全・安心な地域公共交通」
- ■ホームドア整備駅数
- ■自転車通行空間整備延長

目標２に関する評価指標「持続可能な地域公共交通」
- ■鉄道・バス利用者数
- ■二酸化炭素排出量（運輸部門）

目標３に関する評価指標「快適な地域公共交通」
- ■区内の交通手段（移動手段）に満足している区民の割合（目標１、２に関する施策も含む）
- ■サイクルポート設置箇所数（官民連携による民間シェアサイクル事業）

評価指標	単位	基準値	年度目標値				
			令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
目標1　安全・安心な地域公共交通							
ホームドア整備駅数	駅	15（令和5年度）	15（令和6年度）	18（令和7年度）	19（令和8年度）	20（令和9年度）	20（令和10年度）
自転車通行空間整備延長	km	56（令和5年度）	63（令和6年度）	68（令和7年度）	73（令和8年度）	78（令和9年度）	83（令和10年度）
目標2　持続可能な地域公共交通							
鉄道・バス利用者数	千人/日	2577（令和4年度）	2729（令和5年度）	2729（令和6年度）	2729（令和7年度）	2729（令和8年度）	2729（令和9年度）
二酸化炭素排出量（運輸部門）	1000t-CO_2	405（令和3年度）	379（令和4年度）	353（令和5年度）	328（令和6年度）	302（令和7年度）	277（令和8年度）
目標3　快適な地域公共交通							
区内の交通手段（移動手段）に満足している区民の割合	%	67（令和5年度）	68（令和6年度）	69（令和7年度）	70（令和8年度）	71（令和9年度）	72（令和10年度）
官民連携の民間事業者によるサイクルポート設置箇所数	カ所	188（令和5年度）	198（令和6年度）	208（令和7年度）	218（令和8年度）	228（令和9年度）	238（令和10年度）

※（　）内の年度は評価するデータの年度

世田谷区

（案）

別紙2

7

世田谷区 地域公共交通計画

令和７年３月
世田谷区

区長あいさつ

目次

第1章 計画の趣旨.....1
1. 計画策定の背景と目的.....1
2. 計画の位置付け.....2
3. 計画の対象交通サービス.....2
4. 計画の期間.....3
5. 計画の区域.....3

第2章 世田谷区の現状と課題.....4
1. 区の現状.....4
2. 地域公共交通の課題.....38

第3章 基本方針と目標.....55
1. 計画で目指す基本方針.....55
2. 計画の目標.....56

第4章 計画の施策と取組.....57

第5章 計画の推進.....101
1. 計画の達成状況の評価.....101
2. 計画の推進体制.....102

参考資料
1. 策定の経緯.....105
2. バックデータ集.....110
3. 公共交通不便地域の考え方.....137
4. 用語集.....143

第1章 計画の趣旨

1. 計画策定の背景と目的

世田谷区では、区内の交通に関する計画として平成 14 年（2002 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きました。

一方で、近年は公共交通機関利用者の減少や、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ています。

このような背景から、国は令和２年（2020 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しました。

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（2024 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」を策定することとしました。

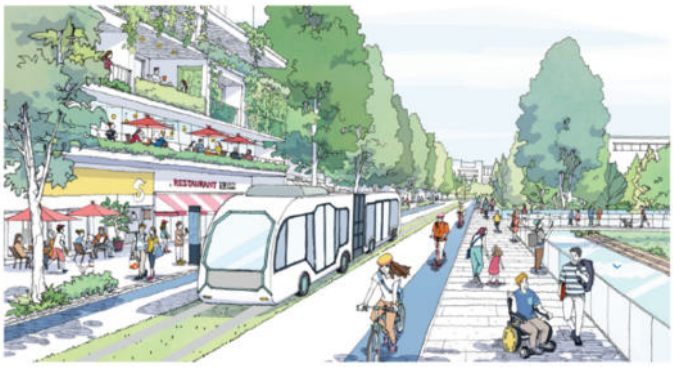
【「交通まちづくり」について】

交通は街づくりの重要な要素のひとつであり、交通に関わる施策や事業は、区外を含めた広域的なネットワーク、区内全域のネットワーク、及び地域に即して進められている街づくりを踏まえ、総合的に行われることが重要です。

また、区民、交通事業者、区などの関係者が協力・連携して、交通問題に取り組んでいく必要があります。

区では、このような取組を「交通まちづくり」と定義しています。

この「世田谷区地域公共交通計画」では、これまでの計画を踏襲しつつ、複雑化する社会に柔軟に対応する、持続可能な公共交通体系を確保していくための取組を定めることとし、引き続き関係者が協力・連携しあう「交通まちづくり」に取り組んでいきます。



BRT（バス高速輸送システム）や自転車等を中心とした低炭素な交通システム

MaaSや自動運転に対応した人が主役の都市交通ターミナル

出典）2040 年、道路の景色が変わる（国土交通省、令和２年（2020 年）６月）

2. 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成 19 年（2007 年）法律第 59 号、令和２年（2020 年）改正）の第３条に規定する「国の基本方針」及び第５条の規定に基づき策定するものです。

また、「東京における地域公共交通の基本方針」とも整合を図ります。

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「世田谷区都市整備方針」と整合を図ります。

また、都市整備方針に定める「分野別方針・計画」の１つとして位置づけるものです。

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・整合を図ります。

図 1　地域公共交通計画の位置づけ

3. 計画の対象交通サービス

本計画で対象とする移動手段は、既存の公共交通サービスに加えて、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輸送資源についても対象とし、あわせて、自動車や自転車のシェアリングサービスや新たな交通サービスの活用についても検討の対象とします。

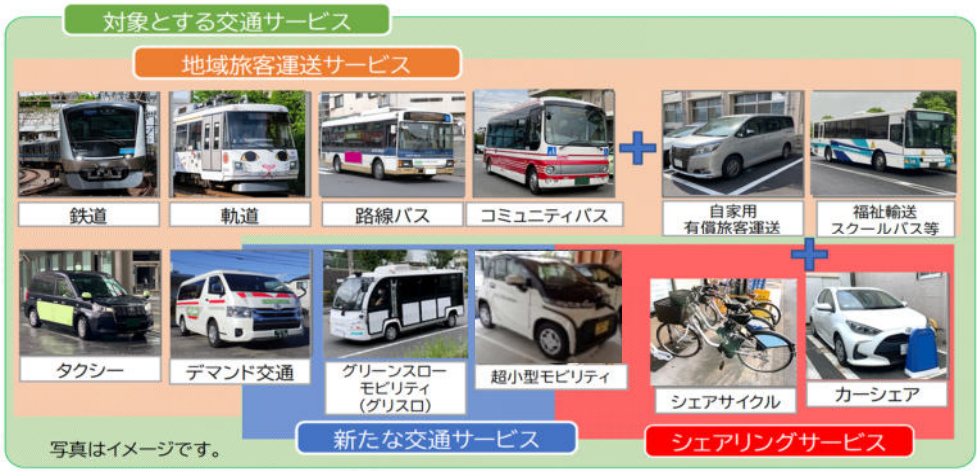


図 2　本計画で対象とする交通サービス

ここでいう超小型モビリティ※とは、①第一種原動機付自転車（ミニカー）、②軽自動車（型式指定車）、③軽自動車（認定車）を指します。

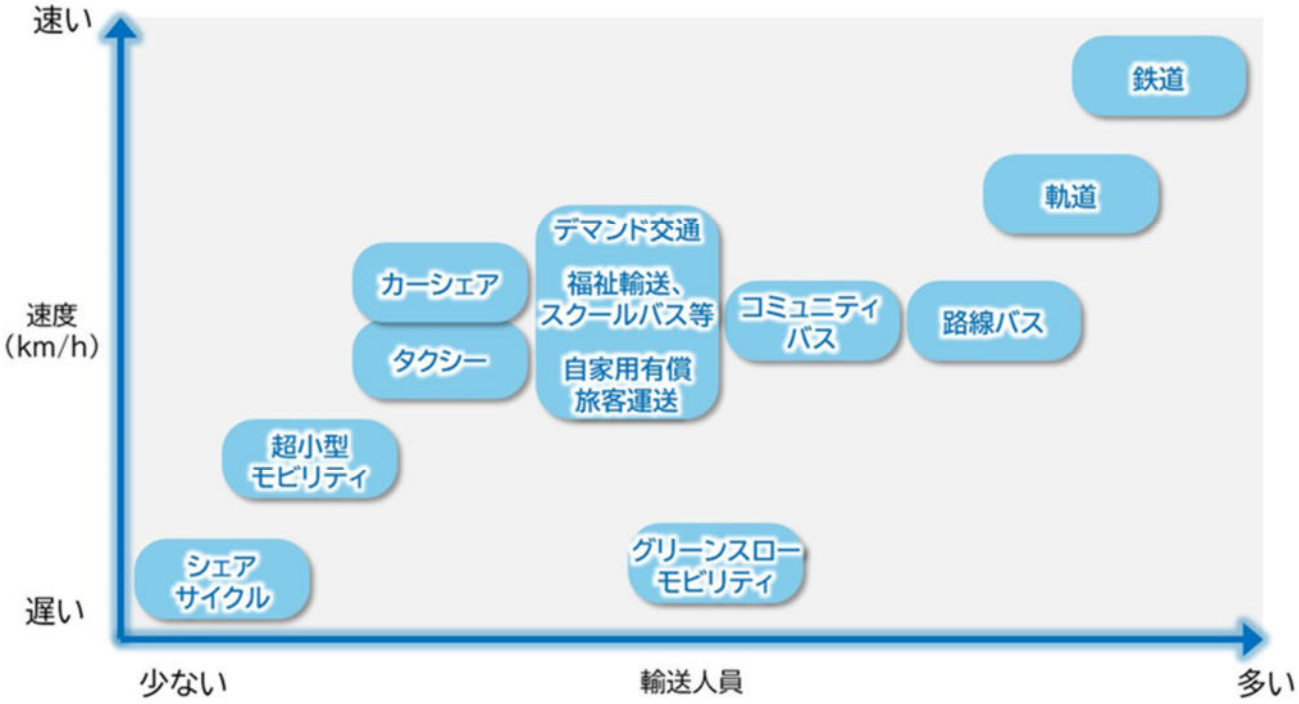


図 3　本計画で対象とする交通サービスの輸送人員と速度の概念図

4. 計画の期間

本計画の期間は、令和７年度（2025 年度）から令和 11 年度（2029 年度）（５年間）とします。

5. 計画の区域

本計画は、世田谷区全域を対象とします。ただし、行政区域をまたぐ移動も活発であるため、必要に応じて東京都、隣接する自治体とも連携・協働するものとします。

※ 超小型モビリティは、その大きさや定格出力に応じて、３つの区分に分かれています。

	第一種原動機付自転車（ミニカー）	軽自動車			普通自動車（小型自動車）
		超小型モビリティ（型式指定車）	超小型モビリティ（認定車）	軽自動車	
最高速度	60 km/h（道路交通法）	構造上 60 km/h	個別の制限付与	構造上の制限なし	構造上の制限なし
定格出力	0.6kW 以下	0.6kW 超	0.6kW～8.0kW	0.6kW 超	0.6kW 超
長さ	2.5m 以下	2.5m 以下	3.4m 以下	3.4m 以下	12m 以下（4.7m以下）
幅	1.3m以下	1.3m以下	1.48m以下	1.48m以下	2.5m以下（1.7m以下）
高さ	2.0m以下	2.0m以下	2.0m以下	2.0m以下	3.8m以下（2.0m以下）

出典）自動車：超小型モビリティについて（国土交通省ホームページ）を基に作成

第2章 世田谷区の現状と課題

1. 区の現状

（1）位置

世田谷区は、東京 23 区中の南西部に位置し、都心まで約 9～18ｋｍ、副都心まで約 1～10km の距離にあります。東は目黒区・渋谷区、北は杉並区・三鷹市、西は狛江市・調布市、南は大田区とそれぞれ接し、さらに多摩川を挟んで神奈川県川崎市と接しています。

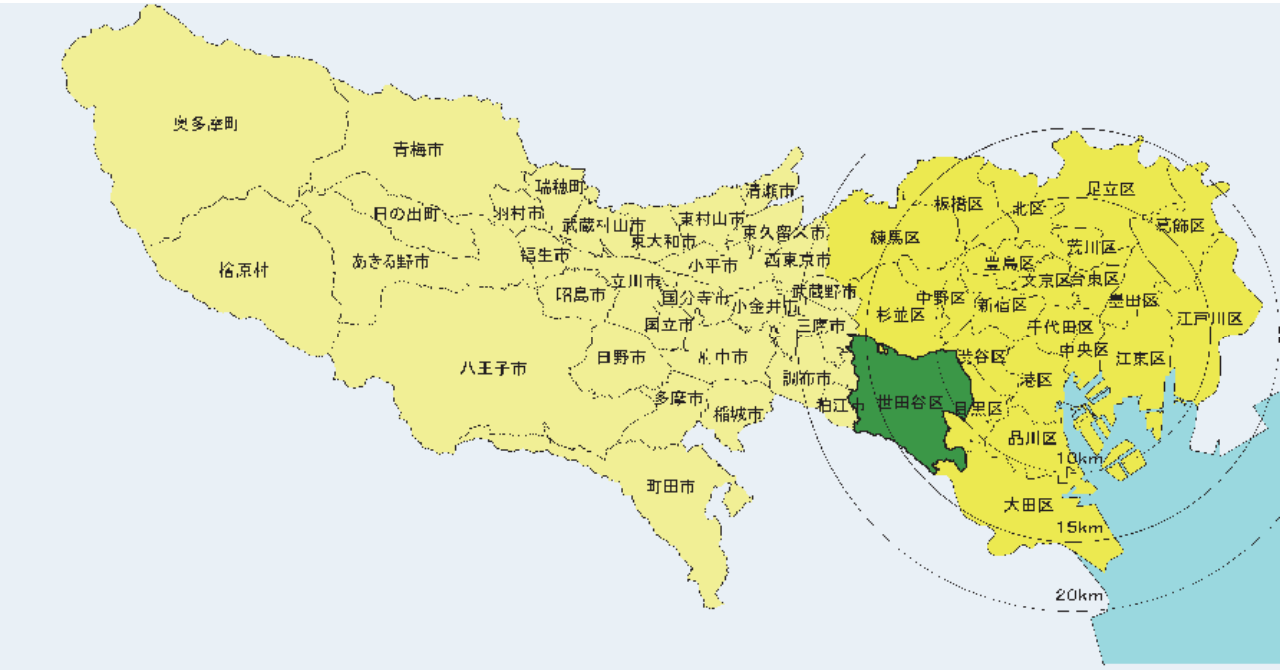


図 4　世田谷区の位置図

出典）世田谷の土地利用 2021　～世田谷区土地利用現況調査～　（世田谷区、令和５年（2023 年）４月）

(2)社会的状況

1) 人口動態

世田谷区の人口は特別区で最多の約 91.8 万人であり、区内の人口分布をみると、総人口及び 65 歳以上人口ともに、区の東側に集中している傾向があります。

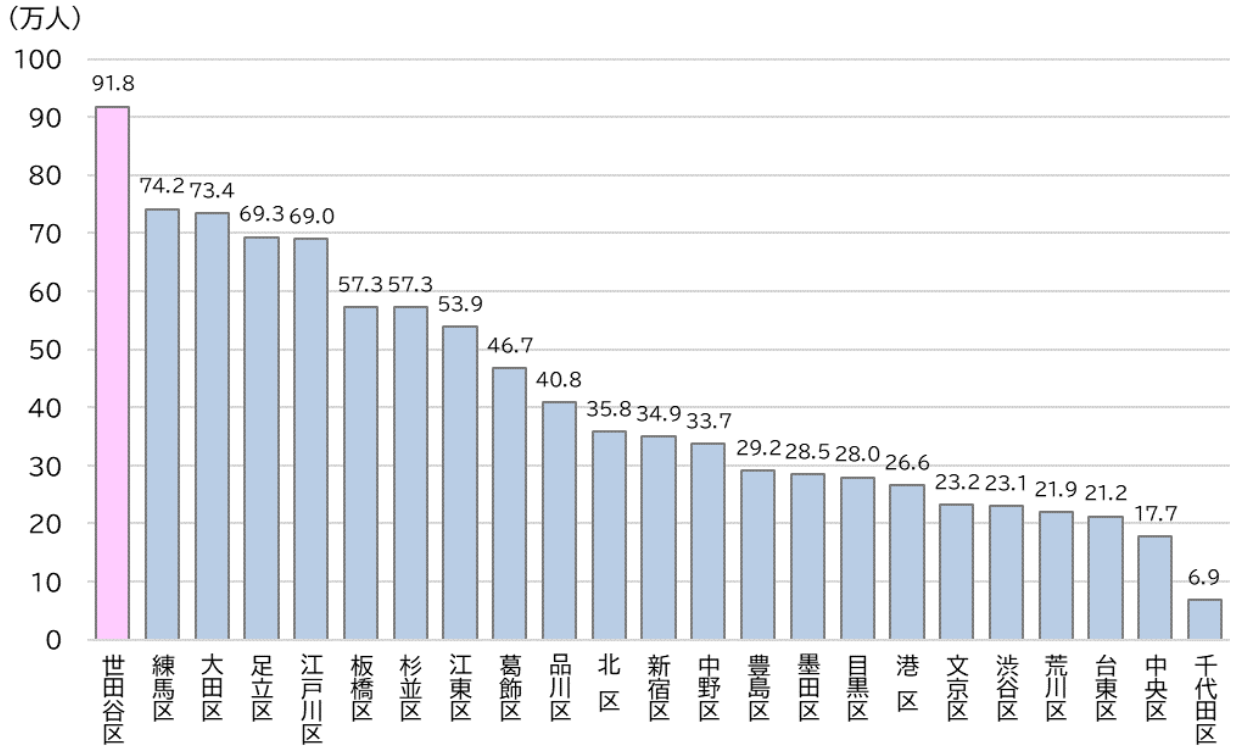


図 5　東京 23 区の人口

出典）住民基本台帳による東京都の世帯と人口（東京都、令和６年（2024 年）１月）を基に作成

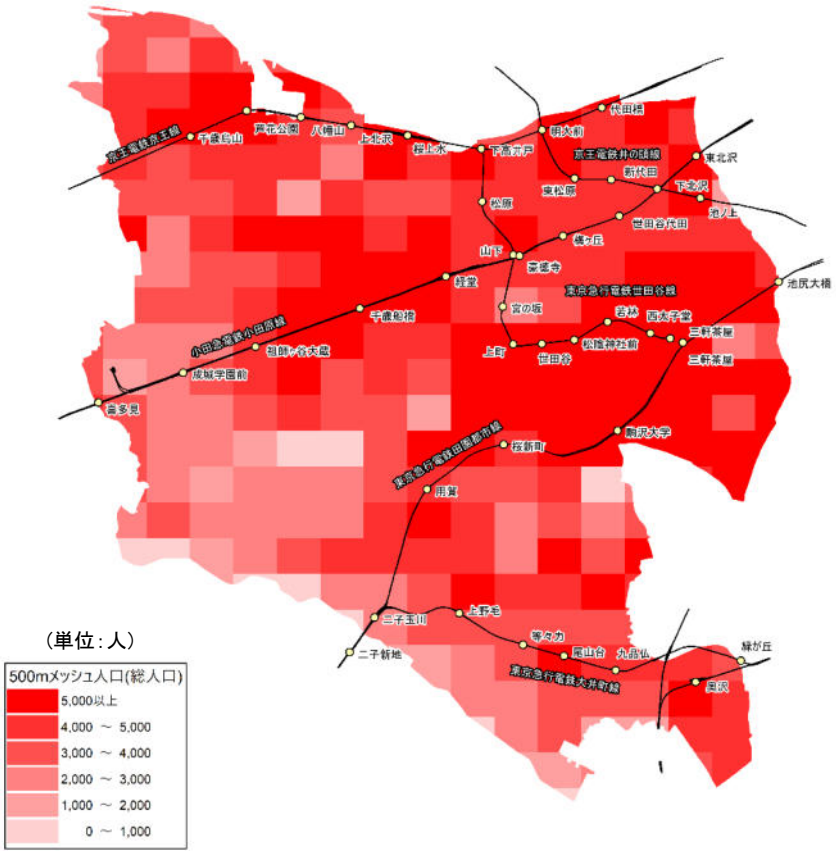


図 6　世田谷区の総人口分布

出典）令和２年国勢調査に関する地域メッシュ統計（総務省、令和４年(2022 年)）を基に作成

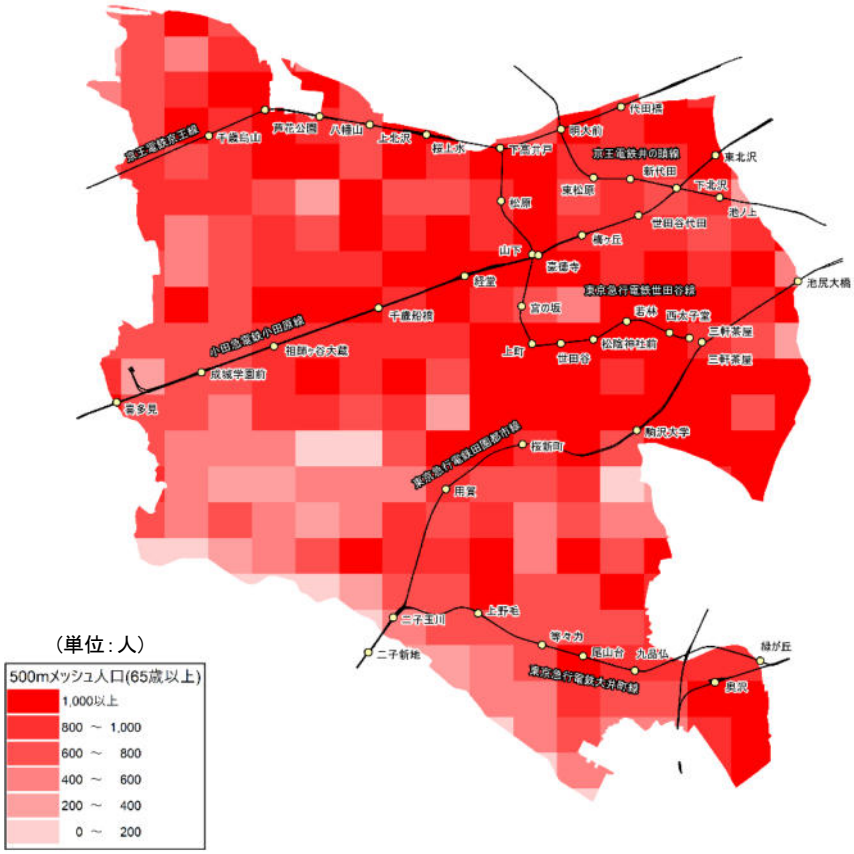


図 7　世田谷区の 65 歳以上人口分布

出典）令和２年国勢調査に関する地域メッシュ統計（総務省、令和４年（2022 年））を基に作成

2）移動特性

世田谷区に関連する総トリップ数は 238 万トリップ/日で、このうち世田谷区内外を移動とするトリップが約７割となっています。代表交通手段※別にみると、世田谷区内々の移動では「徒歩」「自転車」の順に多くなっています。世田谷区内外の移動では「鉄道」の割合が多く、区内外と区内々をあわせた移動でも「鉄道」が最多となっています。

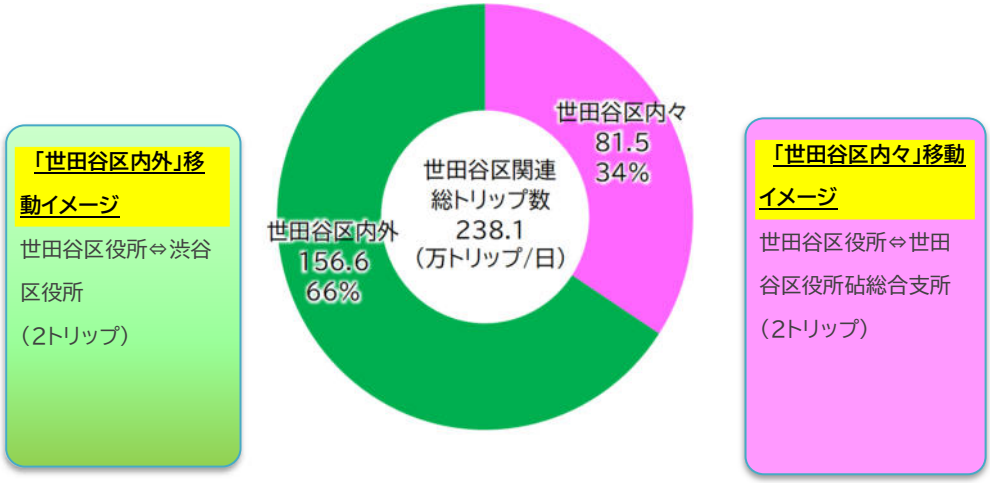


図 8　世田谷区関連交通のトリップ種別

出典）第６回東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会、平成 30 年（2018 年））を基に作成

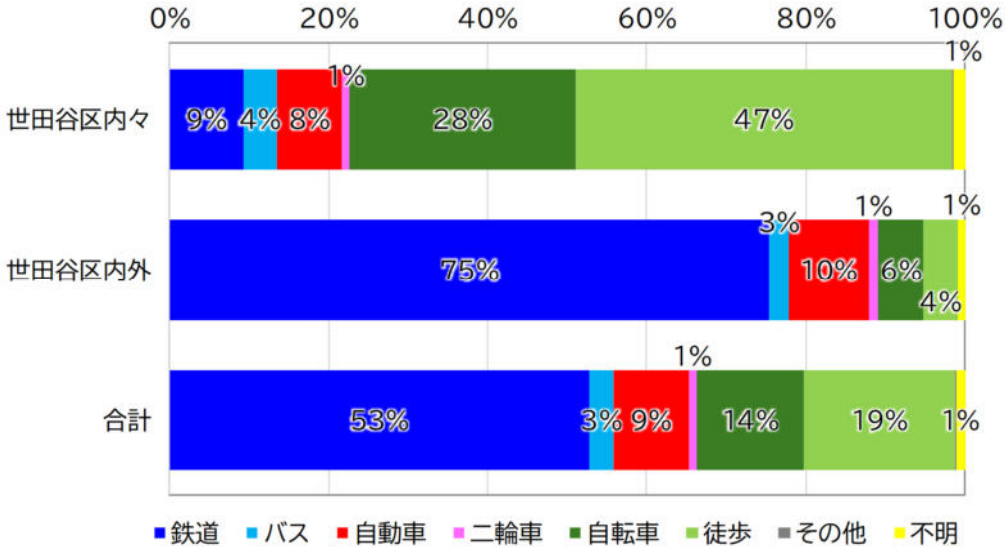


図 9　世田谷区関連交通の代表交通手段分担率

出典）第６回東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会、平成 30 年（2018 年））を基に作成

※ 代表交通手段とは、１つのトリップがいくつかの交通手段で成り立っているとき、このトリップで利用した主な交通手段を指します。主な交通手段は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順に優先順位が定められており、利用した交通手段のうち、より上位にあるものが代表交通手段となります。

3）自家用車保有数

世田谷区の自動車保有台数の推移をみると、2014 年を境に微減傾向にあり、2023 年時点では 194.7 千台(2014 年比 0.97)となっています。

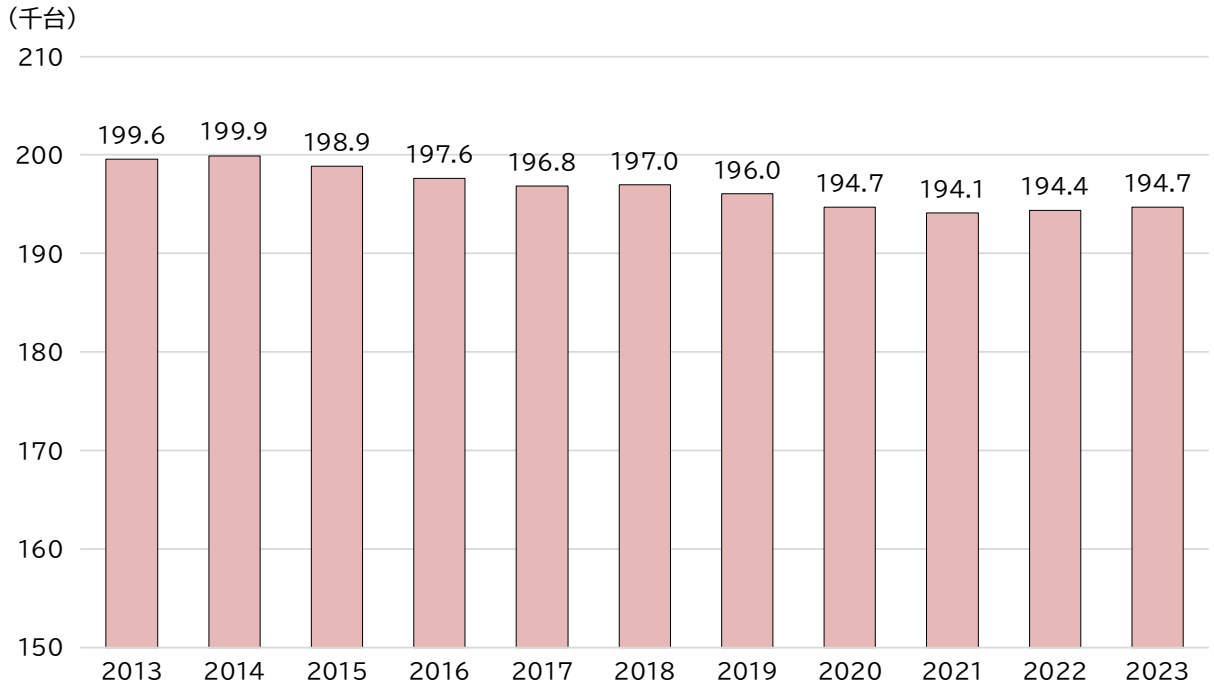


図 １０　世田谷区の自動車保有台数（自家用普通車、自家用小型車、軽自動車の合計）

出典）世田谷区統計書　平成 25 年版～令和５年版（世田谷区、平成 26 年（2014 年）～令和６年（2024 年））を基に作成

4）運転免許保有者数、運転免許取消件数

世田谷区の運転免許保有者数についてみると、2020 年までは増加傾向でしたが、それ以降は概ね横ばいの状況となっており、2023 年時点では 568.9 千人となっています。

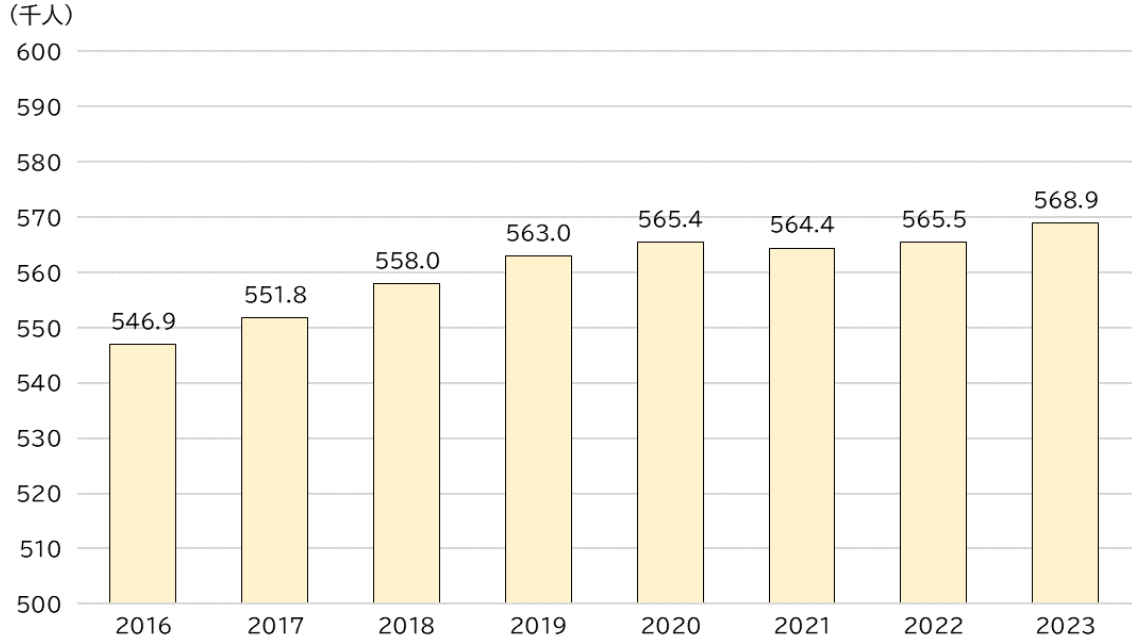


図 １１　世田谷区の運転免許保有者数

出典）自治体別免許人口、申請取消（自主返納）件数（平成 28 年中～令和５年中）（警視庁）を基に作成

世田谷区の運転免許取消件数についてみると、令和元年（2019 年）をピークに、それ以降は減少傾向となっており、令和５年（2023 年）時点では 2.2 千件となっています。

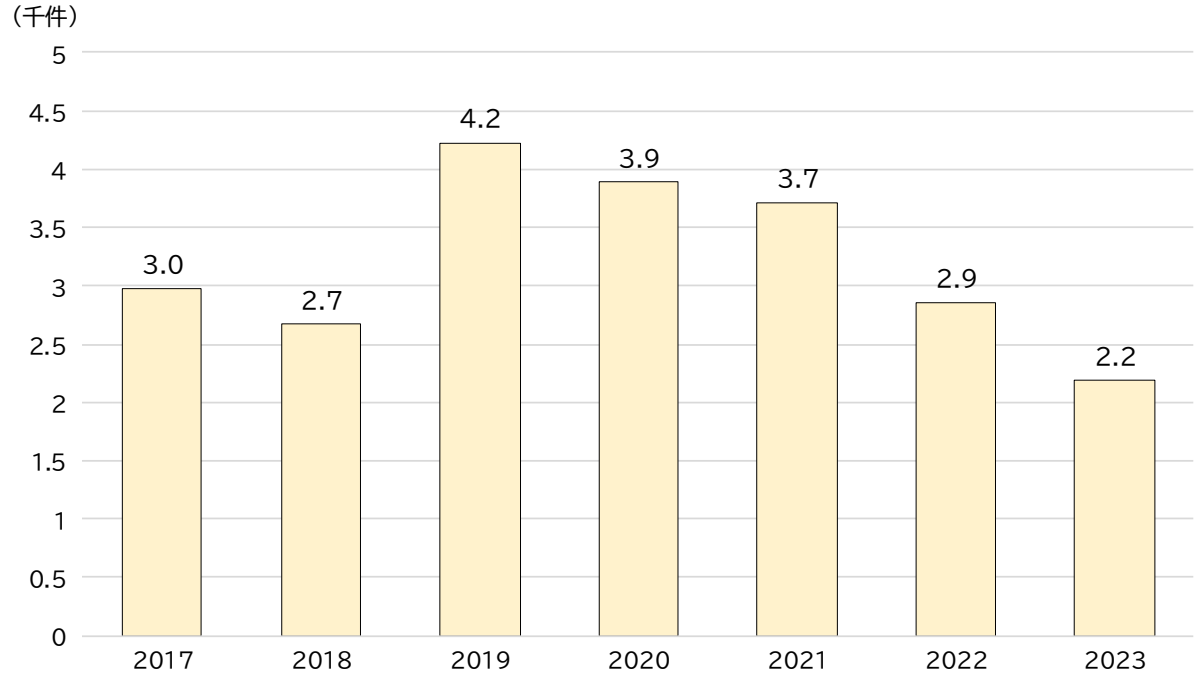


図 １２　世田谷区の運転免許取消件数の推移

出典）自治体別免許人口、申請取消（自主返納）件数（平成 29 年中～令和５年中）（警視庁）を基に作成

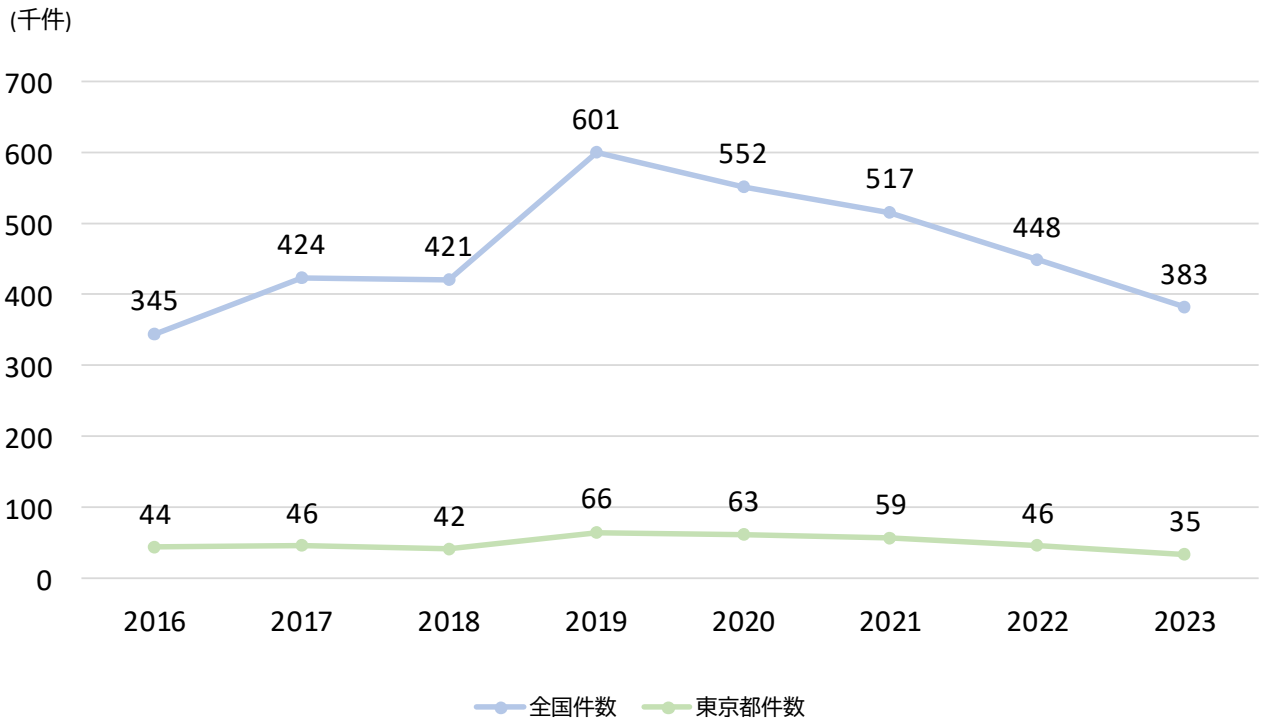


図 １３　全国及び東京都の運転免許取消件数の推移

出典）自治体別免許人口、申請取消（自主返納）件数（平成 28 年中～令和５年中）（警視庁）を基に作成

（3）地理的状況

1）地形

世田谷区は、多くの部分を占める武蔵野台地と、その南西側を流れる多摩川沿いの低地から成り立っています。武蔵野台地の東南部は、多摩川によって形成された河岸段丘で、標高の低い立川面と、高い武蔵野面の二段が形成されています。

区内を流れる河川には、南西部を流れる一級河川の多摩川や、仙川、野川、谷沢川などがあります。これらの河川は区内を枝分かれ状に流れ、大地を侵食しながら丘や谷の起伏を形成してきました。こうしてできた代表的な地形が国分寺崖線です。国分寺崖線は約 10 万年前にわたる武蔵野台地の浸食によりできた崖地であり、多摩川と野川に沿って 10～20mの高さを有するその斜面は、区内で唯一の帯状の緑地帯となっています。

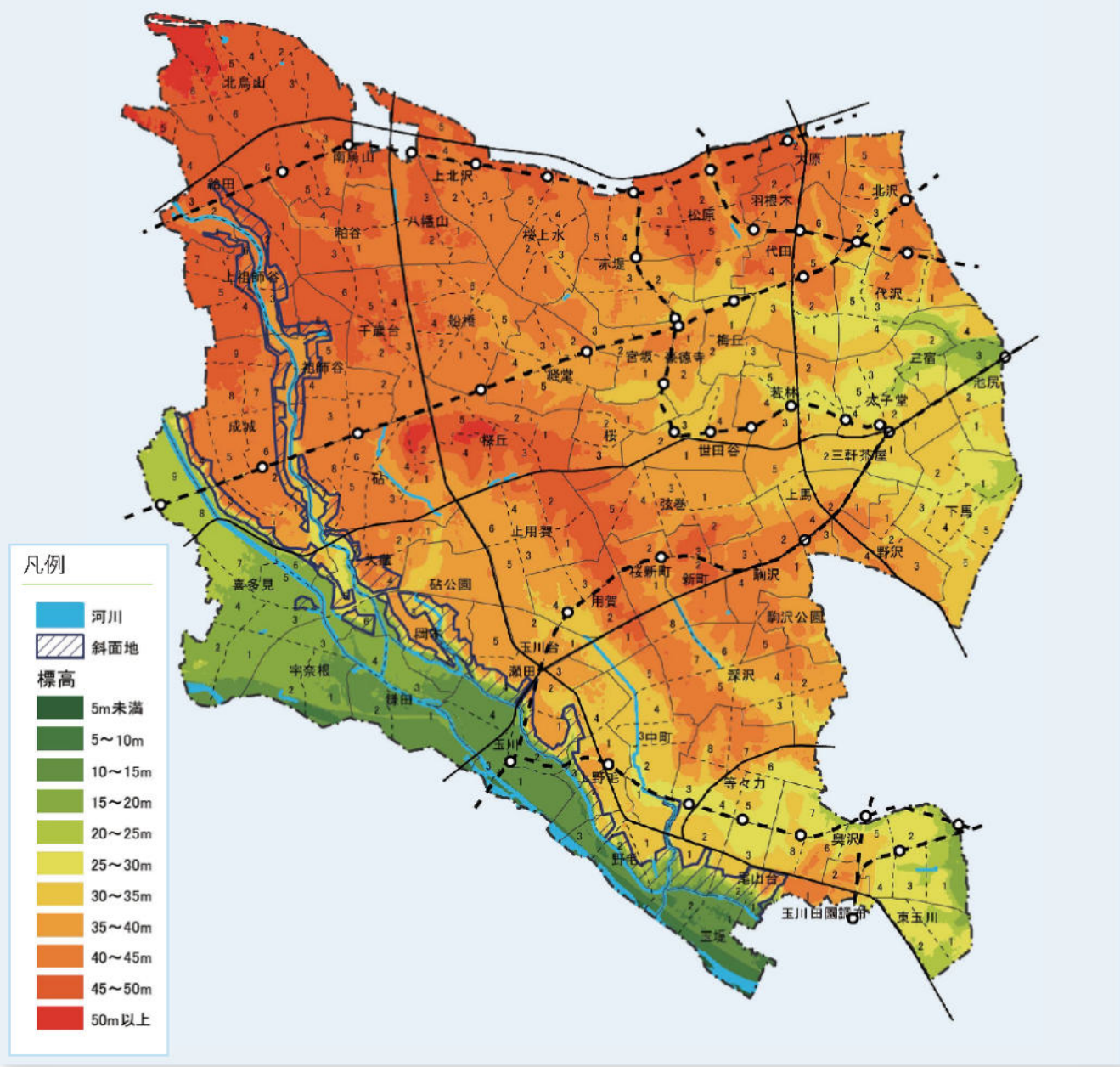


図 １４　世田谷区の標高図

出典）世田谷の土地利用 2021　～世田谷区土地利用現況調査～（世田谷区、令和５年（2023 年）４月）

区内の多くは勾配が５％未満となっていますが、国分寺崖線や世田谷地域等では、勾配が８％以上となる箇所が点在しています。

また、国分寺崖線付近の道路では、道路勾配が 15%を超える箇所が複数存在します。

「世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例」では、歩行者の通行部分の縦断勾配を可能な限り５％以下とすることが示されています。

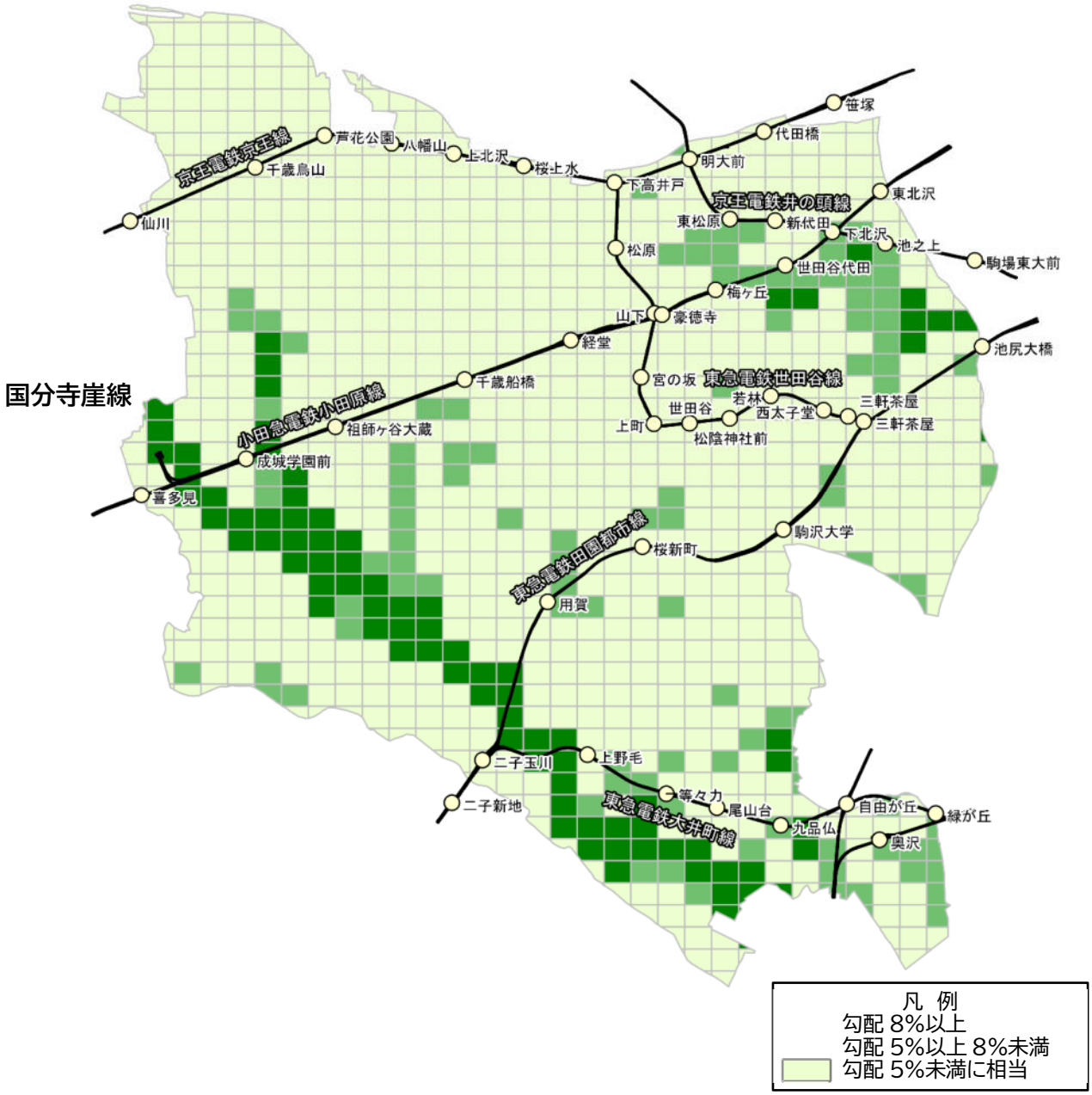


図 １５　世田谷区の地形状況（最大傾斜角度）

出典）国土数値情報（標高・傾斜度５次メッシュ）（国土交通省）を基に作成

2）道路状況

① 道路整備率

区内の都市計画道路の整備率は、５割程度となっています。都市計画道路のうち、幹線道路は８割以上が整備済みとなっていますが、地区幹線道路（補助線街路）の整備率は４割程度と低く、整備が遅れています。主要生活道路の整備率についても、４割程度と低い状況にあります。

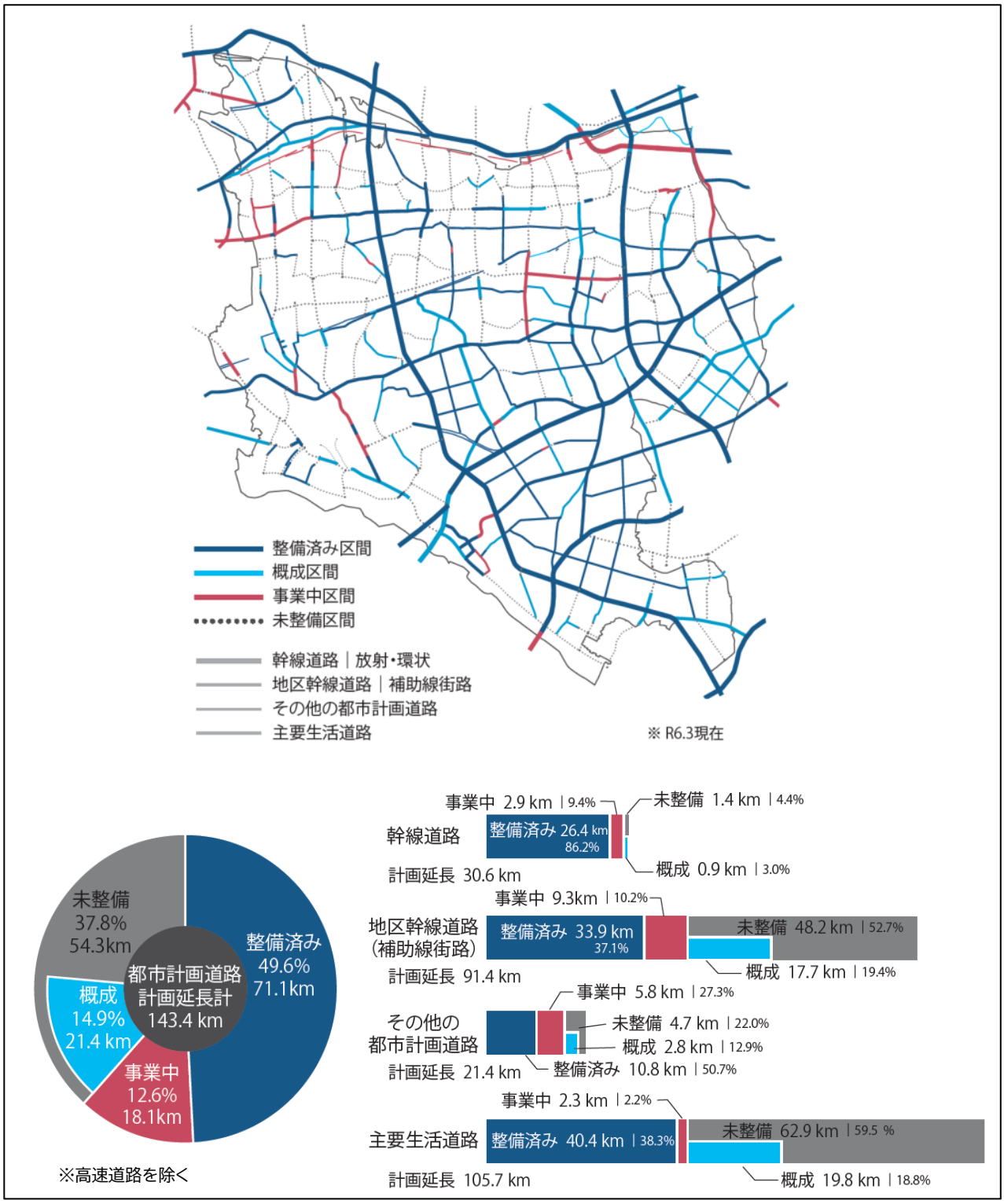


図 １６　世田谷区の都市計画道路・主要生活道路の整備状況

出典）道路整備白書(世田谷区、令和６年（2024 年）４月)

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、西部に位置する世田谷区の都市計画道路の整備率は低い状況にあります。

このような経緯から、地域公共交通を支える路線バス等が通行できる道路が限られている状況です。

また、世田谷区内は、東西方向に鉄道が発達しており、路線によっては鉄道による地域分断が課題となっています。現在、京王線の連続立体交差事業による踏切の除却をはじめとし、東急大井町線や東急東横線において地域分断の解消を目指しています。

図 １７　道路網の段階的な構成イメージ

出典）せたがや道づくりプラン【道路整備方針】　平成 28 年３月見直し版（世田谷区、平成 28 年（2016 年）３月）

都市計画道路を約１～1.5 ㎞、主要生活道路を約 500 ｍの間隔で整備し、道路・交通網の充実を図る。

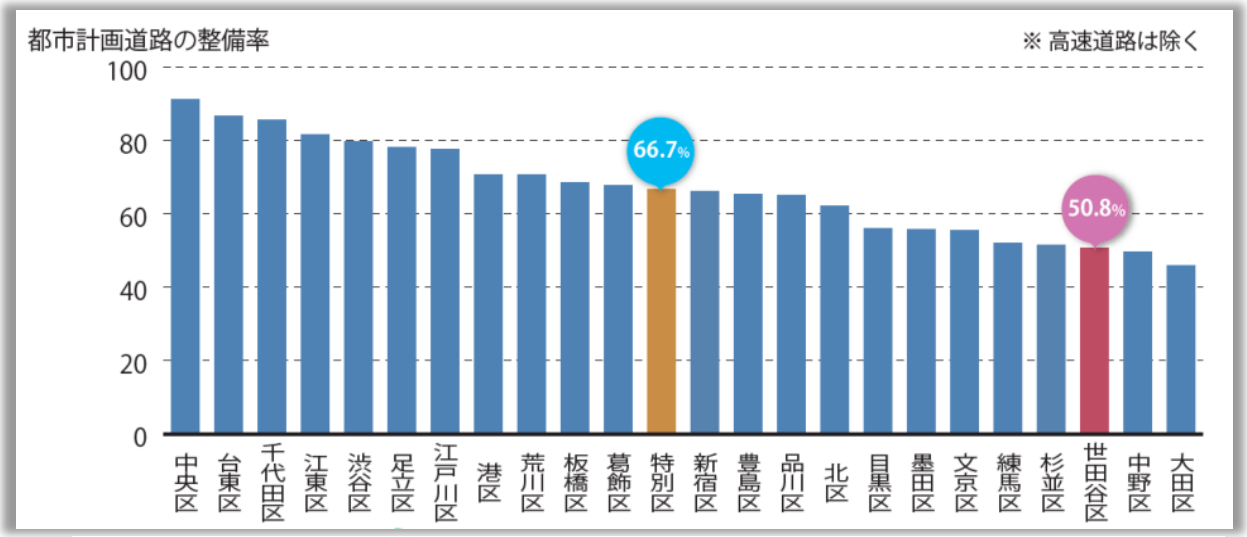


図 １８　都市計画道路の整備率

出典）道路整備白書（世田谷区、令和６年（2024 年）４月）

図 １９　現在事業中の京王線連続立体交差事業の概要

出典）京王電鉄京王線（笹塚駅～仙川駅間）の連続立体交差事業および関連する側道整備について（東京都・世田谷区・渋谷区・杉並区・京王電鉄(株)）より抜粋

② 道路幅員

区内には、国道約 13km、都道約 67km、区道約 1,095km と、合計 1,200km におよぶ道路が整備されています。最も多いのは、４m以上６m未満の区道で 419.4km となっており、約 1/3 を占めています。

次いで６m以上 10m未満の区道が 304.7km と約 1/4 を占めています。

幅員別道路現況図をみると、区西部の成城付近や中央部の用賀付近など、耕地整理や土地区画整理などの都市基盤整備事業が行われたエリアで街の骨格を形成していることがわかります。一方で、４m未満の区道が 290.0km あり、約 1/4 が幅員の狭い細街路といわれる道路となっています。こうした細街路は入り組んだ形状をしており、区の北半分の都市基盤整備が遅れている地域、および東南端の奥沢付近に多く分布しています。

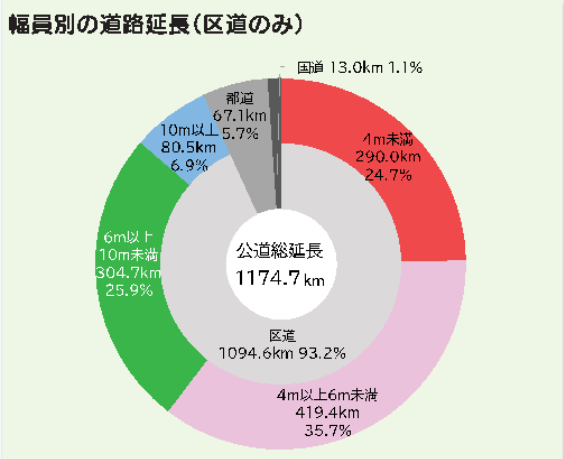


図 ２０　世田谷区の幅員別道路現況図

出典）世田谷の土地利用 2021　～世田谷区土地利用現況調査～（世田谷区、令和５年（2023 年）４月）

③ 細街路率

幅員 4m未満の細街路について、総延長に占める割合(細街路率)を見てみると、区全体では 31.9%となっています。地域別に見ると、北沢地域(41.6%)、世田谷地域(35.9%)、烏山地域(33.9%)、の細街路率が高くなっています。

表 1　区全域及び地域別の細街路延長と細街路率

地域名	細街路延長 (m)	道路延長 (m)	細街路率
世田谷地域	141,331.7	394,188.1	35.9%
北沢地域	122,131.6	293,286.9	41.6%
玉川地域	94,722.0	436,823.7	21.7%
砧地域	103,004.3	366,516.0	28.1%
烏山地域	77,102.5	227,672.3	33.9%
世田谷区全域	535,946.1	1,682,225.5	31.9%

※地域境界の道路は、双方の地域に加算しているので、地域別の細街路延長の合計は、世田谷区全域の細街路延長と一致しない。

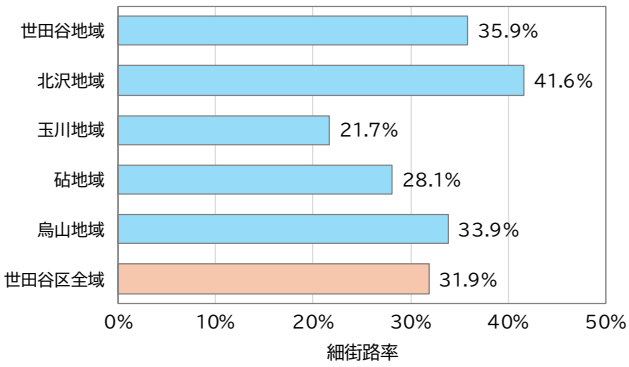


図 ２１　区全域及び地域別の細街路率

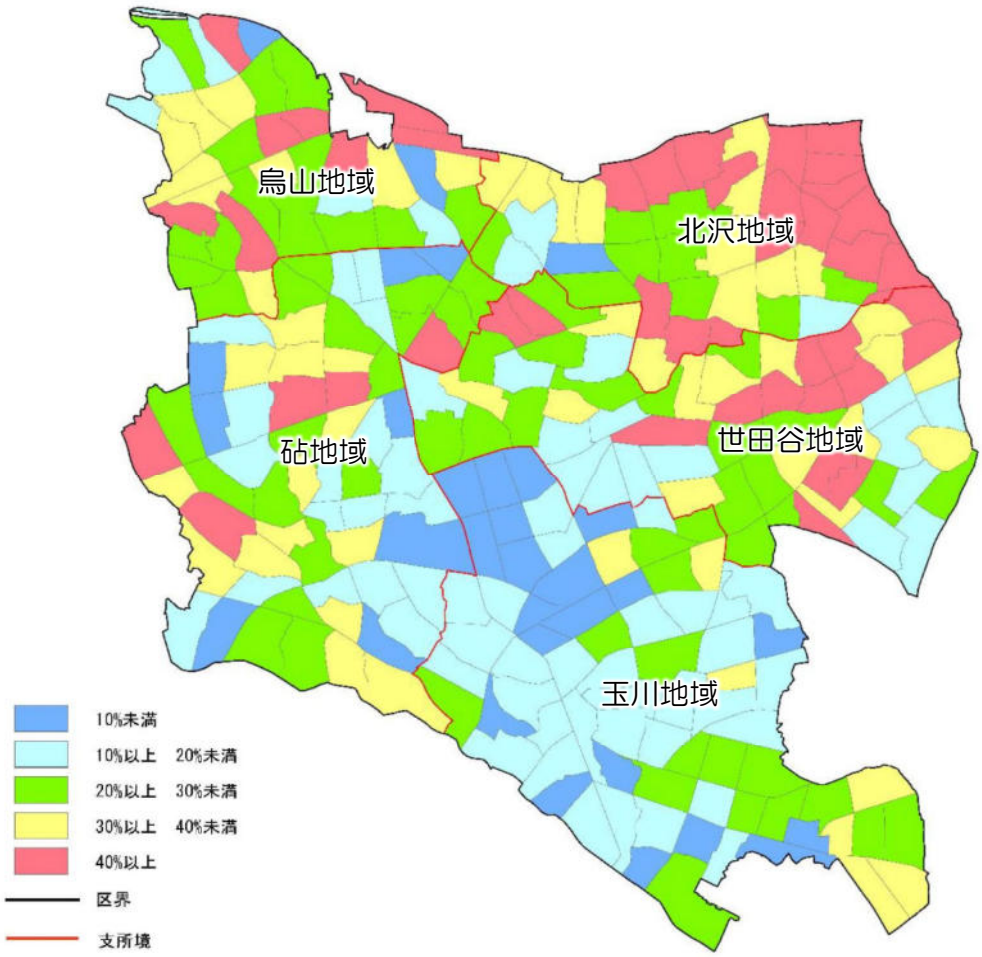


図 ２２　世田谷区の町丁目別細街路率

出典）令和３年度　世田谷区土地利用現況調査報告書（世田谷区、令和４年（2022 年）３月）を基に作成

3) 施設分布

① 病院

世田谷区内の病院(病床数 200 床以上)については、10 件立地しています。(小児専門、精神専門含む)

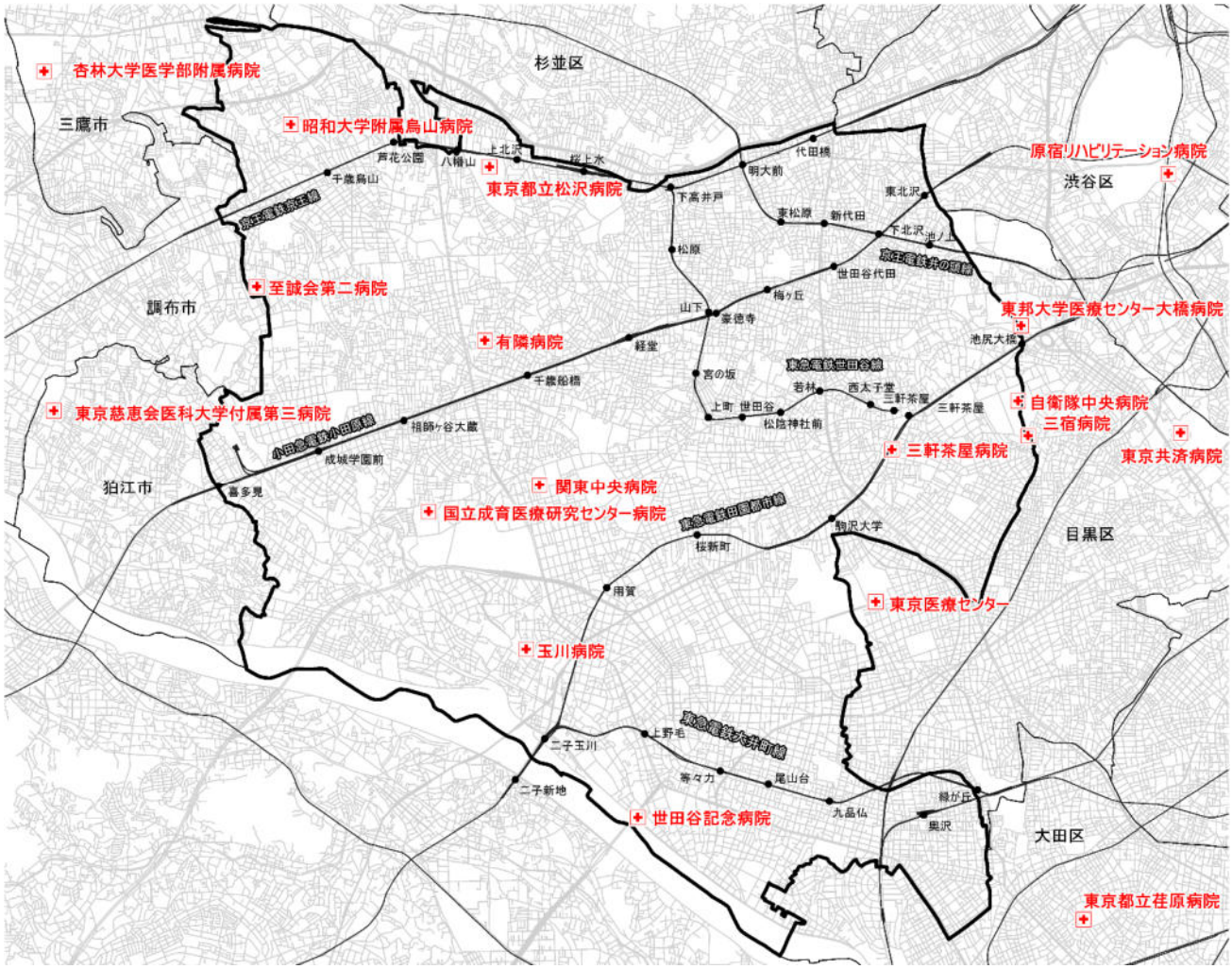


図 ２３　世田谷区内の病院（200 床以上）位置図

出典）医療機関名簿（東京都福祉保健局、令和４年（2022 年））を基に作成

② 公共施設（区役所等）

世田谷区内の主な公共施設としては、区役所・総合支所 10 件、出張所５件、まちづくりセンター28 件、あんしんすこやかセンターが 28 件立地しています。

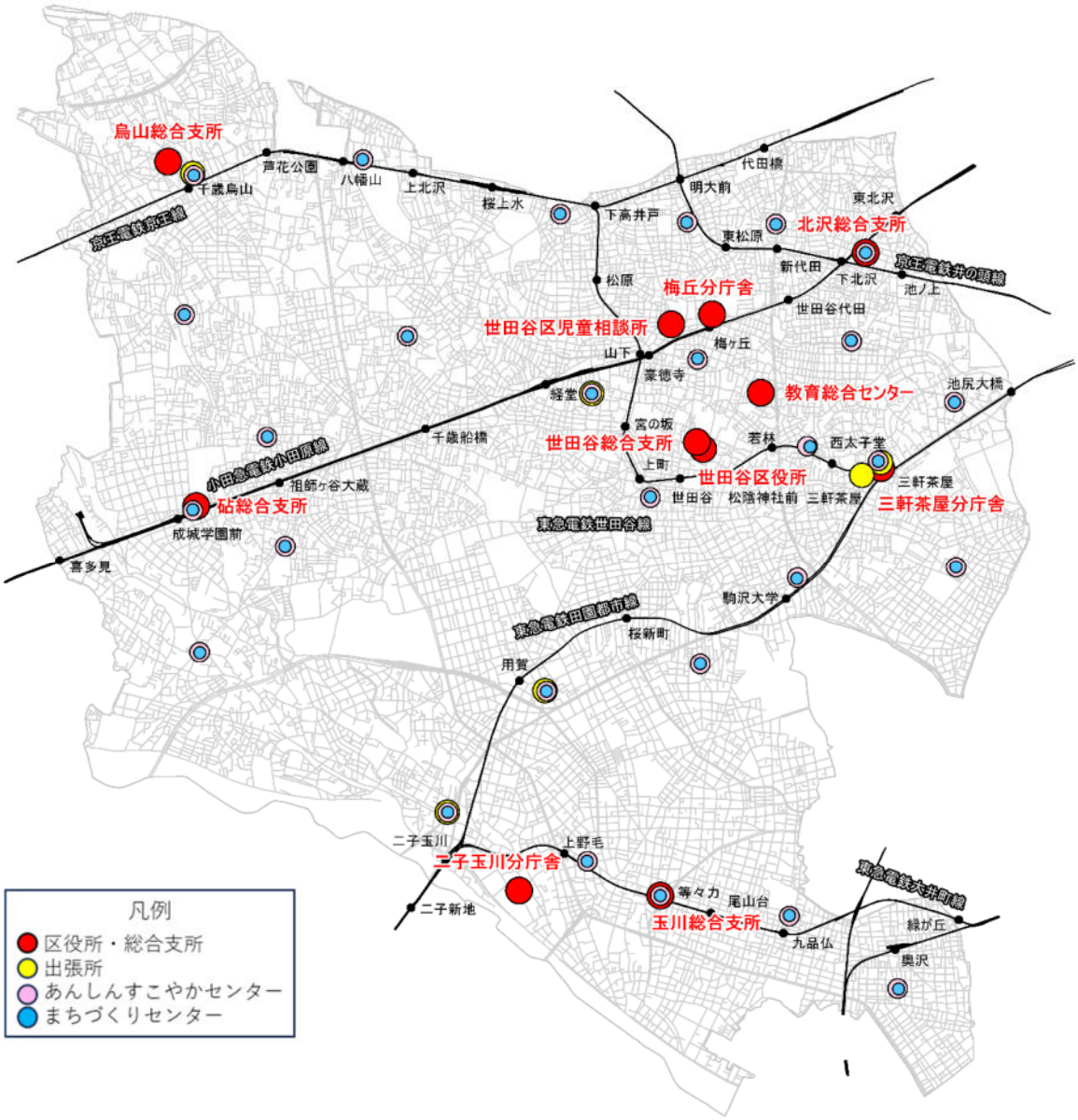


図 ２４　世田谷区内の公共施設位置図

出典）せたがや便利帳 2023（世田谷区、令和５年（2023 年）８月）を基に作成

③ 商業施設

世田谷区内の主要な商業施設として大規模小売店舗の立地状況をみると、スーパー（総合・食品）が 40 件、百貨店（百貨店・寄合百貨店）が２件、専門店が 16 件立地しています。

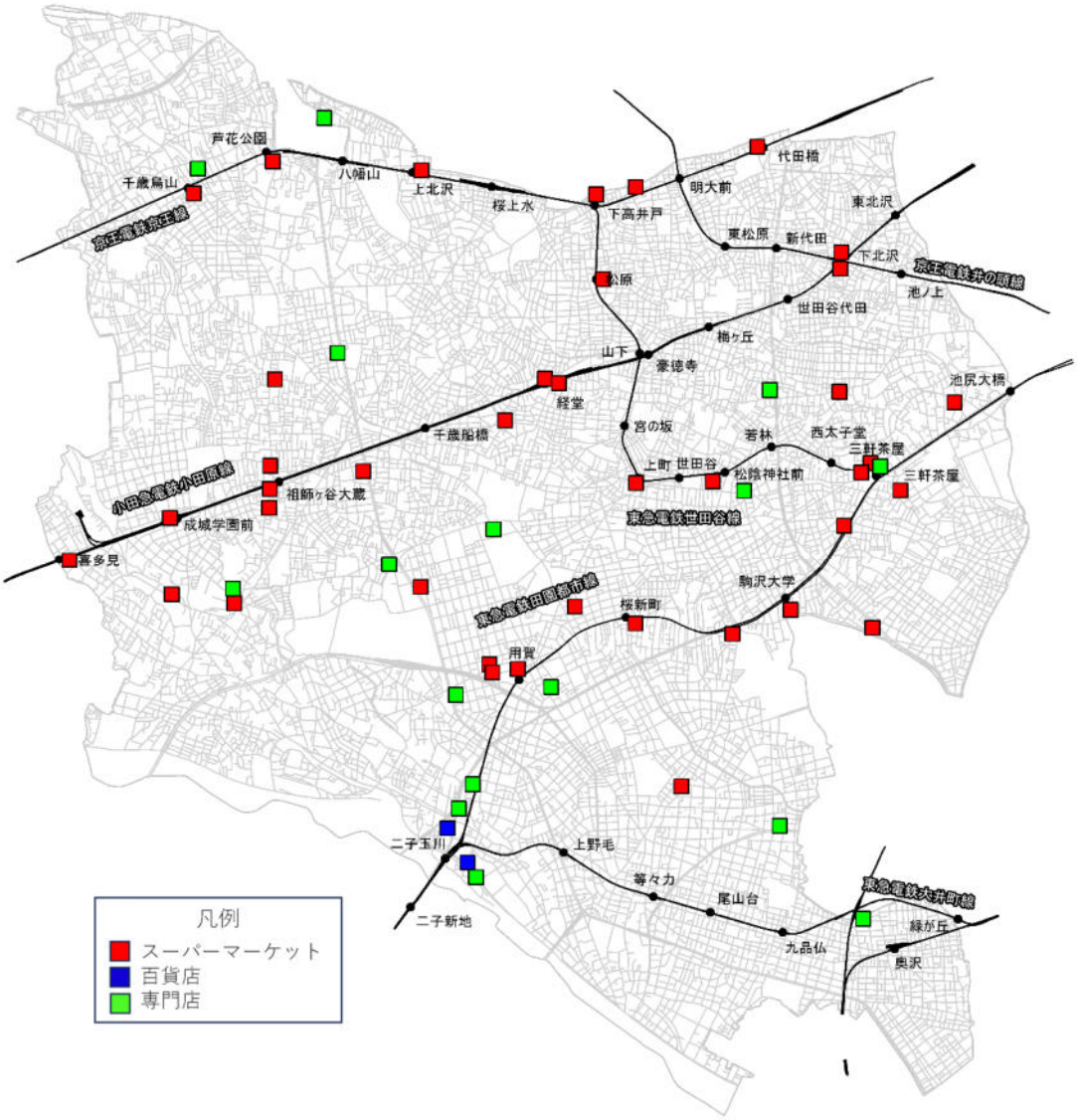


図 ２５　世田谷区内の商業施設位置図

出典）全国大型小売店総覧　2023 年度版（東洋経済新聞社、令和４年（2022 年）７月）を基に作成

④ 教育施設

世田谷区内の教育施設の立地状況をみると、大学が 15 件、高校が 38 件、中学校が 52 件、小学校が 70 件立地しています。

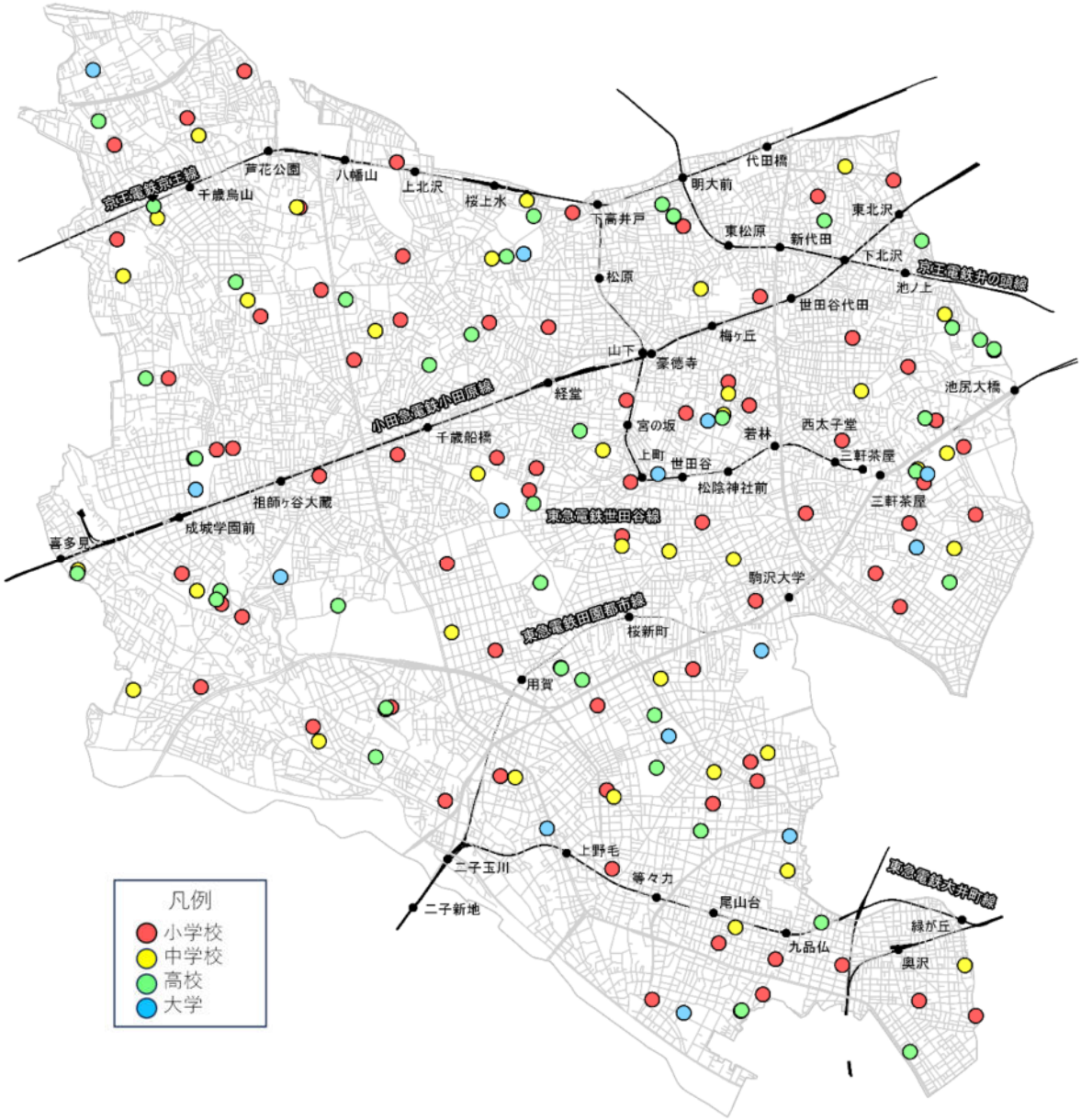


図 ２６　世田谷区内の教育施設位置図

出典）せたがや便利帳 2023（世田谷区、令和５年（2023 年）８月）を基に作成

（4）国内の動向及び上位・関連計画

1）交通に関する法令

交通政策基本法	交通政策基本法は、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的として、交通に関する基本理念、関係者の責務、基本的施策等について定めた法律です。 地方公共団体の責務として、以下のように示されています。 ・地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。 ・地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（通称：地域公共交通活性化再生法）は、地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律です。 現在、地域公共交通は、ライフスタイルの変化の影響もあり、大変厳しい状況に置かれており、本法律を改正し、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めるための枠組みを創設・拡充しています。 市町村の努力義務として、以下のように示されています。 ・市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。
道路運送法	道路運送事業の適正な運営と利用者の利便の増進、道路運送の総合的な発達を図るとともに、道路運送に関する公正な競争を確保するための法律です。 道路運送事業とは、旅客自動車運送事業の免許・許可制、業務の規制・監督、自動車道の免許制、自家用自動車の使用などについて詳細に規定するものです。 2000 年の改正によりタクシー、バスは免許制から許可制に移行し、参入、撤退が容易になりました。料金も上限以下ならば原則として自由に設定できます。 なお、貨物自動車運送事業については貨物自動車運送事業法が定めています。
鉄道事業法	鉄道事業を営む者に関する基本的な事項について定めた法律であり、すべての鉄道事業者に適用される基本法としての役割を担っています。 事業路線の免許、運賃・料金の認可、運行計画の届け出、事故の報告など、鉄道事業の基本となる規定のほか、鉄道事業の区分や鉄道の種類に関する規定も設けられています。 【鉄道の種類】

	①普通鉄道　②懸垂式鉄道（モノレール）　③跨座式鉄道（モノレール） ④案内軌条式鉄道（新交通システム）　⑤無軌条電車（トロリーバス） ⑥鋼索鉄道（ケーブルカー）　⑦浮上式鉄道（リニアモーターカー）　⑧前各号に掲げる以外の鉄道
軌道法	一般公衆（公共）の運輸事業を目的とする軌道を監督する法律です。なお、道路に敷設される軌道のうち、一般公衆用ではないものについての規定は国土交通省の省令により定められています。 軌道法は主に路面電車を対象としてきましたが、モノレールや新交通システム等にも適用例があります。なお、地下鉄・トロリーバスは原則的に鉄道事業法に準拠しています。
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：バリアフリー法）は、ハートビル法と交通バリアフリー法が一体となった法律です。 高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、公共の福祉の増進に資することを目的としており、本法律に基づき、ハード・ソフト施策の充実や、高齢者・障害者等を含む全ての人が暮らしやすいユニバーサル社会の実現を目指しています。 地方公共団体の責務として、以下のように示されています。 ・地方公共団体は、国の施策に準じて、移動等円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。 また、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化するため、令和２年（2020 年）に法改正が行われ、市町村等による「心のバリアフリー」の推進に関する内容が盛り込まれました。

Column　ニューノーマル、ウェルビーイングに関する動き

■新型コロナウイルス感染症を契機として、従来の生活や働き方を見直す大きな転換期を迎え、インターネットを利用した買い物や場所にとらわれない柔軟な暮らし方、テレワーク、地方移住など、「新しい生活様式」が浸透してきています。

また、心も体も社会的にも満たされた状態、実感としての幸せ、心の豊かさなどを表す言葉として「ウェルビーイング（well-being）」が国内外において注目されており、この考え方を指標に設定した自治体も登場してきています。

交通に関するニーズも多様化してきており、従来の移動することそのものの価値や時間の価値に加えて、移動時の快適さを重視するニーズなど、多様な価値観に対応した、よりきめ細やかな交通サービスを考えていく必要が出てきています。

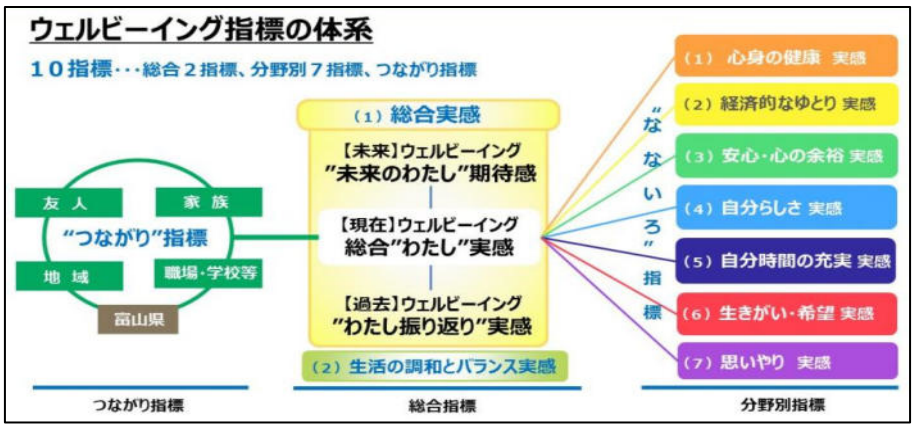


図 ２７　ウェルビーイング指標の全体像

出典）富山県ウェルビーイング指標の策定について（富山県、令和５年（2023 年）１月）

2）国の動向

① 地域公共交通に関する動き

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（2020 年）に改正し、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の「地域公共交通計画」の策定を自治体の努力義務とし、地域の交通資源を総動員する措置を設けました。

その後、ニーズや移動手段が多様化していること等を踏まえ、交通と他分野との連携、ＤＸの活用など、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働（＝共創）を通じ利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築（リ・デザイン）することを主眼とした法改正を令和５年に実施しました。

図 ２８　地域公共交通のリ・デザイン

出典）地域公共交通のリ・デザイン　地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 理念編 第４版（国土交通省、令和５年（2023 年）10 月）

3）東京都の動向

東京都は、令和４年（2022 年）３月に「東京における地域公共交通の基本方針」を策定しました。

2040 年代を目標年次としており、「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」として、地域特性に即した地域公共交通の目指すべき姿とその実現に向けた支援策の方向性について示されています。

中枢広域拠点域（おおむね環状７号線内側）のイメージ

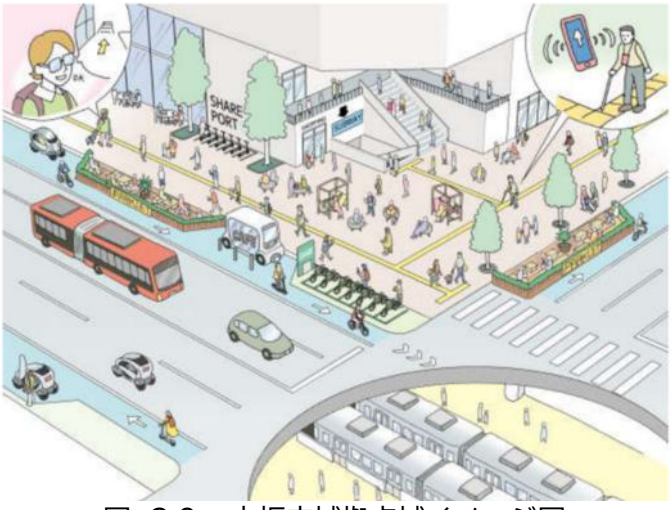


図 ２９　中枢広域拠点域イメージ図

・鉄道、路線バスや、それらを補完するコミュニティ交通、シェアモビリティサービスが充実するとともに、サイバー空間※とフィジカル空間※の整備を共に進めることにより駅等の交通結節機能が向上し、大量輸送と個人に寄り添うサービスとが両立している。
・カーブサイド※も活用した、ラストワンマイル移動手段の充実やアクティビティの場の創出にも支えられ、人が集うにぎわいの場が開かれている。
・ビジネスパーソン、インバウンド等の来街者、住民など様々な人の活動を、便利で安全で快適なユニバーサルデザインの移動手段が支えている。

※ サイバー空間とは、コンピュータ上での仮想空間のことです。
※ フィジカル空間とは、現実世界の空間のことを指し、サイバー空間と対比する言葉として用いられます。
※ カーブサイドとは、路肩側の車道空間のことです。

新都市生活創造域（おおむね環状７号線から、西側はＪＲ武蔵野線まで、東側は都県境まで）のイメージ

図 ３０　新都市生活創造域イメージ図

・身近な中心地となる、主要なバス停と端末交通との結節点において、地域のインフラストックに適した輸送モードの導入等により、きめ細やかな移動サービスが充実するとともに安全で快適な歩行者空間が生まれ、生活利便性が向上している。
・交通結節点には多様なモビリティが集まり移動の選択肢が広がるとともに、平時・発災時問わず、まちや交通の情報が集まる場として機能している。
・域内の多数の居住者の、通勤・通学移動、身近な公園・自然地や商業施設への移動手段が、利用者目線で検討がなされ、行政界を感じることなく快適・便利に移動できるようになっている。

出典）東京における地域公共交通の基本方針（東京都、令和４年（2022 年）３月）を基に作成

4）世田谷区内の上位･関連計画

① 世田谷区基本構想

世田谷区基本構想は、今後 20 年間の公共的指針として平成 25 年（2013 年）９月に策定されました。

〇将来像：

信頼関係に支えられてだれもが安心して暮らすことができる都市

〇位置づけ：

今後 20 年間の公共的な指針＝公のものとして皆で共有する目標

〇基本理念：

自治をより確かなものにする

〇九つのビジョン

基本構想では、今後の目標や理念を九つのビジョンにまとめています。

一、個人を尊重し、人と人とのつながりを大切にする
一、子ども・若者が住みやすいまちをつくり、教育を充実する
一、健康で安心して暮らしていける基盤を確かなものにする
一、災害に強く、復元力をもつまちをつくる
一、環境に配慮したまちをつくる
一、地域を支える産業を育み、職住近接が可能なまちにする
一、文化・芸術・スポーツの活動をサポート、発信する
一、より住みやすく歩いて楽しいまちにする
一、ひとりでも多くの区民が区政や公の活動に参加できるようにする

図 ３１　世田谷区基本構想

出典）世田谷区基本構想（世田谷区、平成 25 年（2013 年）12 月）

〇実現に向けた方策
　基本構想の実現に向け、以下の方策を掲げています。
＜計画的な行政運営＞
　・基本計画や実施計画などを作成し、検証しながら推進
＜地域行政と区民参加＞
　・区民の視点に立った課題の対応、区民参加の機会創出、区庁舎の整備推進
＜自治権の拡充と持続可能な自治体経営＞
　・自治権を広げるとともに、財政基盤を強化
＜区外との協力＞
　・広域的な課題への取り組み、災害時の協力体制の構築、国際交流の推進

② 世田谷区基本計画（令和6年度から令和 13 年度）

　世田谷区基本計画は、世田谷区基本構想のもと、今後８年間において区が重点的に取り組む政策、施策の方向性を明らかにした区政運営の基本的な指針、区の最上位の行政計画であり、令和６年（2024 年）３月に策定されました。

図　３２　世田谷区基本計画

出典）世田谷区基本計画 令和６年度～令和 13 年度（世田谷区、令和６年（2024 年）３月）

〇計画の理念
　計画全体を貫き計画の土台となる根本的な考え方として、次の６つの計画を理念として位置づけています。

・参加と協働を基盤とする ・区民の生命と健康を守る ・子ども・若者を中心に据える ・多様性を尊重し活かす ・地区・地域の特性を踏まえる ・日常生活と災害対策・環境対策を結びつける

〇重点政策
　基本方針の目標実現に直結し、基本計画の具体化に不可欠で特に重点的に取り組むべき政策であり、分野横断的な体制を整えて取り組む必要がある政策について、次の６つを重点政策として位置づけています。

・子ども・若者が笑顔で過ごせる環境の整備 ・新たな学校教育と生涯を通じた学びの充実 ・多様な人が出会い、支え合い、活動できるコミュニティの醸成 ・誰もが取り残されることなく生き生きと暮らせるための支援の強化 ・自然との共生と脱炭素社会の構築 ・安全で魅力的な街づくりと産業連関による新たな価値の創出

○ 分野別政策

基本計画では、基本構想に定める「九つのビジョン」を具体化するための政策を各分野において体系的に整理するとともに、各分野における課題や施策の方向性などを示しています。

交通まちづくりに関わりが深い「都市整備」についての政策等は、以下のとおりです。

＜魅力ある街づくり＞
- ・地区特性に応じた街づくりの推進
- ・魅力あるにぎわいの拠点づくり
- ・歩いて楽しめる魅力づくり

＜交通環境の整備＞
- ・地域公共交通の活性化
- ・自転車利用環境の整備

＜都市基盤の整備・更新＞
- ・道路ネットワークの計画的な整備
- ・公園・緑地の計画的な整備

③ 世田谷区都市整備方針（都市計画マスタープラン）

世田谷区都市整備方針は、世田谷区街づくり条例を根拠とし、都市計画法第 18 条の２に定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定めるもので、長期的な視点に立った都市づくり・街づくりの総合的な基本方針です。

第一部が「都市整備の基本方針」、第二部が「地域整備方針」の二部構成となっており、第一部は平成 26 年（2014 年）、第二部は平成 27 年（2015 年）に策定されました。

計画区間は、世田谷区基本構想に即し、平成 26 年度（2014 年度）から概ね 20 年としており、第二部については社会情勢の変化や改定から概ね 10 年を経過した時点の進捗状況を踏まえて評価を行い、必要に応じその後 10 年を見据えて見直しを行う旨が記載されており、令和７年（2025 年）に見直しを行う予定となっています。

図 ３３　世田谷区都市整備方針

出典）世田谷区都市整備方針　第一部「都市整備の基本方針」（世田谷区、平成 26 年（2014 年）４月）、世田谷区都市整備方針　第二部「地域整備方針」（世田谷区、平成 27 年（2015 年）４月）

④ 世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画

世田谷区では、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、年齢、性別、国籍、能力等に関わらず、できるだけ多くの人が利用しやすい生活環境をつくりだしていくために、平成 19 年（2007 年）に「世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例」を制定し、その理念を具現化するために、平成 21 年（2009 年）には「世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画」を策定しました。

区の基本構想・基本計画を踏まえた10年間（平成27年度（2015年度）から令和４年度（2022年度））の計画（第２期）では、施策の点検・評価・改善（スパイラルアップ）の取組を継続して行い、生活環境の整備を進めていくこと等を位置付けています。

令和５～６年度（2023～2024年度）を調整期間としており、令和７年度（2025年度）以降の計画として、「第３期」を策定する予定となっています。第３期では、「世田谷区移動等円滑化促進方針」と一体的にユニバーサルデザインのまちづくりを推進していくことを明記しています。

⑤ 世田谷区移動等円滑化促進方針

世田谷区では、令和元年（2019年）に「先導的共生社会ホストタウン」に認定されたことを契機として、共生社会の実現に向け、より一層、ユニバーサルデザインのまちづくりや心のバリアフリーなどを推進していくこととし、令和５年（2023年）にはその取組内容をまとめた「世田谷区移動等円滑化促進方針」を策定しました。

高齢者や障害者等が日常生活で多く利用する駅や公共施設、これらを結ぶ道路において、円滑な移動や施設利用を促進するためのバリアフリーに関する方針として、促進地区の選定や促進地区内における配慮事項を記載しています。

⑥ 第9期世田谷区高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

令和６年度（2024年度）から３年間の高齢者福祉や介護保険事業についての、施策展開の考え方や目標、介護サービス見込み量等を定めており、老人福祉法に基づく市町村老人福祉計画、介護保険法に基づく市町村介護保険事業計画に相当するものです。

基本理念に「住み慣れた地域で支えあい、自分らしく安心して暮らし続けられる地域社会の実現」を掲げ、重点取組みとして「（１）健康づくりと介護予防の一体的な推進」「（２）高齢者の生きがいづくり」「（３）在宅医療・介護連携の推進」を定めています。

「区民の健康寿命を延ばす」、「高齢者の活動と参加を促進する」といった目標にも関連して、高齢者の外出促進は極めて重要となることから、地域公共交通の役割はますます高まってきているといえます。

⑦ せたがやインクルージョンプラン-世田谷区障害施策推進計画-（令和6－8年度）

世田谷区の障害に関する施策を総合的かつ計画的に推進するとともに、世田谷区民のための障害福祉サービス等及び障害児通所支援等の提供体制の確保や円滑な実施を図るため、令和６年度（2024年度）から３年間の障害施策の充実に係る考え方や方向性、障害福祉サービス等のサービス量等を定めた計画です。

法的な位置付けとしては、障害者基本法に基づく市町村障害者計画、障害者総合支援法に基づく市町村障害福祉計画、児童福祉法に基づく市町村障害児福祉計画に相当するものです。

多様な人々が、それぞれの生き方を尊重され、排除されることなく、同じ社会の一員として受け入れられるインクルージョン（社会的包摂）の考え方が、これまで以上に大切となっており、基本理念として「障害のある人もない人も　お互いの人格や個性を尊重して　住み慣れた地域で支えあい　選択した自分らしい生活を　安心して継続できる社会の実現」を定めています。

⑧ 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

身近で環境にやさしい自転車について、安全・安心・快適な利用環境を計画的かつ体系的に推進するため、今後 10 年間を計画期間として令和３年（2021 年）に策定されました。

〇計画の基本理念

人口 90 万人を超える住宅都市世田谷にふわしい安全・安心・快適な交通社会の実現に自転車を有効に活用するため、環境にやさしく身近な地域での生活に必要な『生活自転車』を、誰もが安全に利用しやすい環境に整備する。

〇計画の基本方針

１　自転車が安全・安心を守るまち
２　自転車が快適に走るまち
３　自転車がスマートに駐まるまち
４　自転車が身近なくらしを支えるまち

図　３４　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

出典）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（世田谷区、令和３年（2021 年）７月）

⑨ せたがや道づくりプラン【道路整備方針】

せたがや道づくりプランは道路の新設・拡幅整備に関する総合的な方針として、平成 26 年度（2014 年度）から令和７年度（2025 年度）までの 12 年間を計画期間としています。

道路整備の目標では、道づくりの方向性として、「防災・減災に寄与する道づくり」「すべての人にやさしい道づくり」「環境の向上に資する道づくり」「人が集い街のにぎわいを高める道づくり」「広域的な課題解決に資する道づくり」を定めています。また、重点化すべき事項として「都市の骨格となる道路ネットワークの整備」「防災対策に資する道路整備」「多様な利用者の安全性を高める道路整備」「街づくりの動きに連携した道路整備」を定めています。

（5）地域公共交通の現状

1）鉄軌道

■東急電鉄、小田急電鉄、京王電鉄の３事業者が運行している。
■新宿、渋谷などの都心方面から東京郊外（多摩地域）への放射方向（東西方向）の鉄道が基軸となっている。
■各駅停車は比較的近距離の移動を担い、急行などの優等列車は主要ターミナル駅までの高速輸送を担っている。
■軌道は東急世田谷線が三軒茶屋駅と下高井戸駅間で運行している。

駅別に乗降客数をみると、自由が丘駅、明大前駅、二子玉川駅が多くなっています。

区内を走る鉄軌道は、私鉄３鉄道８路線（東急電鉄東横線は線路のみ）（令和５年（2023年）４月時点）、駅数は41駅（令和５年（2023年）４月時点）となっております。

※コロナ禍におけるデータであり、概ねコロナ禍前の10～20%減の数字となっている。

注1．下北沢、明大前、自由が丘、二子玉川の各駅には、他線への乗換人員を含む。
注2．八幡山、緑が丘、自由が丘の各駅は世田谷区外であるが、隣接（50m）しているので掲載した。
注3．東急電鉄の駅別乗降人員は、年間の駅別乗降人員を日にちで割戻し、小数点第１位を四捨五入した数である。
注4．図中の乗降客数は、乗車人員と降車人員を合計したものである。

図 ３５　鉄道駅別の日平均乗降客数（令和４年度（2022年度））

出典）世田谷区統計書 令和５年版（世田谷区、令和６年（2024年））を基に作成

道路と平面交差している鉄道路線では、踏切の遮断による慢性的な交通渋滞が生じ、日常生活に大きな影響を与えています。そのため、区内では連続立体交差事業による踏切の解消が進められています。

連続立体交差事業が行われた小田急電鉄小田原線では、平成 24 年度（2012 年度）に区内の踏切がなくなったことで、平成 26 年度（2014 年度）以降は平面交差箇所数が０箇所となっています。

令和５年度（2023 年度）時点での区内の鉄道と道路との平面交差箇所数は、55 箇所（世田谷線を除く）となっています。また、京王電鉄京王線（笹塚駅～仙川駅間）でも、連続立体交差事業が進められ、令和 12 年度（2030 年度）未完了予定となっており、これにより 23 箇所の区内踏切が解消される予定です。

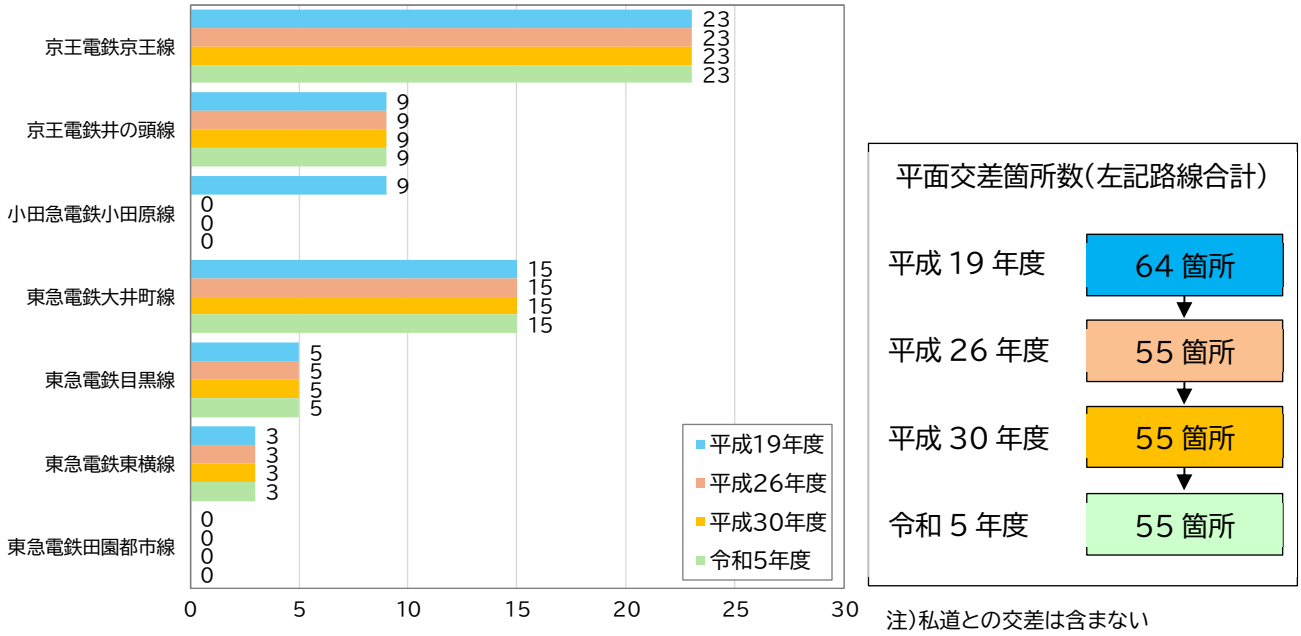


図 ３６　道路と鉄道の平面交差箇所の経年的な変化

出典）平成 19 年、平成 26 年、平成 30 年は世田谷区交通まちづくり基本計画（中間見直し）・世田谷区交通まちづくり行動計画（世田谷区、令和２年４月）の値を踏襲し、令和５年（2023 年）は世田谷区土木施設現況調書 令和５年度（世田谷区、令和５年（2023 年））を基に作成

区では、平成 11 年（1999 年）より鉄道駅における車いす対応エレベーター等整備を補助する制度を設けていましたが、東京都が平成 26 年度（2014 年度）よりホームドア等整備に関する補助を本格実施したことを受け、区でもホームドア等整備を促進するため、平成 28 年（2016 年）４月より、前述の制度にホームドア等整備補助を一体化させた新たな制度を開始しています。

現在、区内の東急電鉄世田谷線を除く全ての駅（31 駅）のうち、ホームドア整備済みの駅は 15 駅となっています。

表 ２　区内の鉄道駅ホームドア整備状況（令和５年（2023 年）３月現在）

路線名	駅名
小田急電鉄小田原線	・東北沢駅 ・下北沢駅 ・世田谷代田駅 ・梅ヶ丘駅
東急電鉄田園都市線	・池尻大橋駅 ・三軒茶屋駅 ・駒沢大学駅 ・桜新町駅 ・用賀駅 ・二子玉川駅
東急電鉄大井町線	・九品仏駅 ・尾山台駅 ・等々力駅 ・上野毛駅 ・二子玉川駅
東急電鉄目黒線	・奥沢駅
京王電鉄京王線	－
京王電鉄井の頭線	・下北沢駅

出典）世田谷区移動等円滑化促進方針（世田谷区、令和５年（2023 年）６月）を基に作成

2）路線バス

■東急バス、小田急バス、京王バス、関東バス、東京都交通局の５事業者が運行している。
■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などの主要幹線道路を経由する移動、フィーダー（枝線）系統の移動を支えている。

路線バスの路線数（系統数）は区の内外を行き交う路線を含めて 82 路線（令和５年（2023 年）４月時点）、バス停の数は 861 箇所（令和５年（2023 年）４月時点）となっています。

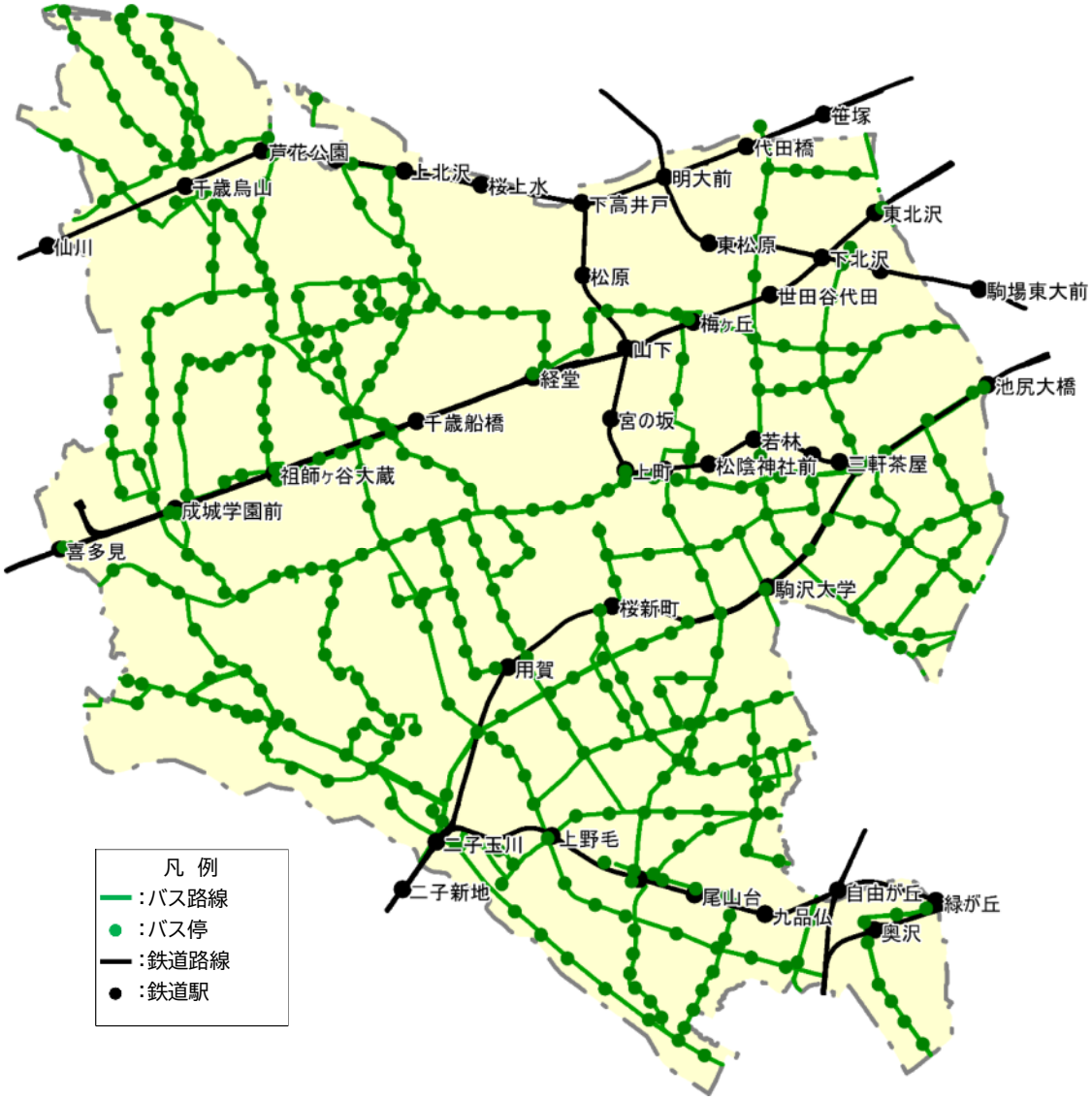


図 ３７　世田谷区内の公共交通ネットワーク

出典）世田谷区全図（令和５年（2023 年）10 月）を基に作成

※ 交通結節点とは、鉄道、路線バス、タクシーをはじめとしたさまざまな交通手段の接続が行われる乗継拠点のことです。

コミュニティバス

■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など、新たな路線バスの導入に際し、区が導入に関与した路線バスを「コミュニティバス」と称している。※
■コミュニティバス 10 路線を導入（オンデマンド輸送を含む）している。
■砧・大蔵地区において、ワゴン車によるオンデマンド交通の実証運行を実施している。（令和５年（2023 年）５月から３年間を予定）

世田谷区では、地域公共交通の利便性を図るため、平成 10 年（1998 年）以降、バス事業者と連携し、新規バス路線の導入に取り組んできています。

表 3　区内のコミュニティバス一覧

（令和５年（2023 年）10 月現在）

No	路線名称	系統番号	運行区間、区域	運行事業者	運行開始日
1	玉堤循環路線 (タマリバーバス)	等01	等々力～玉堤(循環)～等々力	東急バス株式会社	平成10年10月18日
2	南北路線	成06	成城学園前駅西口～榎～千歳烏山駅南口	小田急バス株式会社	平成13年6月1日
3	希望ヶ丘路線 (八幡山ルート)	八01	八幡山駅～希望ヶ丘団地(循環)～八幡山駅	京王バス株式会社	平成13年10月24日
4	宇奈根地区路線	狛12	狛江駅南口～こまえ苑・喜多見中学校～宇奈根	小田急バス株式会社	平成15年3月30日
5	希望ヶ丘路線 (千歳船橋ルート)	歳25	千歳船橋駅～大東学園～希望ヶ丘団地	小田急バス株式会社	平成15年3月30日
6	祖師谷・成城地域循環路線 (せたがやくるりん)	系統番号なし	祖師ヶ谷大蔵駅～鞍橋・砧総合支所(成城学園前駅入口)(循環)～祖師ヶ谷大蔵駅	小田急バス株式会社	平成17年12月19日
7	経堂・八幡山路線	経02	経堂駅～希望ヶ丘団地～八幡山駅	小田急バス株式会社 京王バス株式会社	平成26年1月16日
8	等々力・梅ヶ丘路線	等13	等々力操車所～駒沢大学駅前・世田谷区民会館～梅ヶ丘駅	東急バス株式会社	平成29年1月27日
9	喜多見・宇奈根・砧本村循環路線	砧06	砧本村～天神森橋・宇奈根地区会館・喜多見小学校・東名高速下(循環)～砧本村(朝時間帯のみ運行)	東急バス株式会社	令和5年3月1日
10	喜多見・宇奈根地区 オンデマンド輸送	系統番号なし	喜多見・宇奈根地区(日中時間帯以降、予約制により運行)	東急バス株式会社	令和5年3月1日

出典）世田谷区資料を基に作成

※ コミュニティバスとは
・法的に明確に定義された概念ではありませんが、市・区・町・村などの自治体が住民の交通手段を確保するために運行するバスサービスです。国土交通省のホームページには「地域の住民の利便性向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバスサービス」と記載されています。
・世田谷区ではコミュニティバスに対し、現在、運行経費の負担やバス事業者への補助は行っていません。

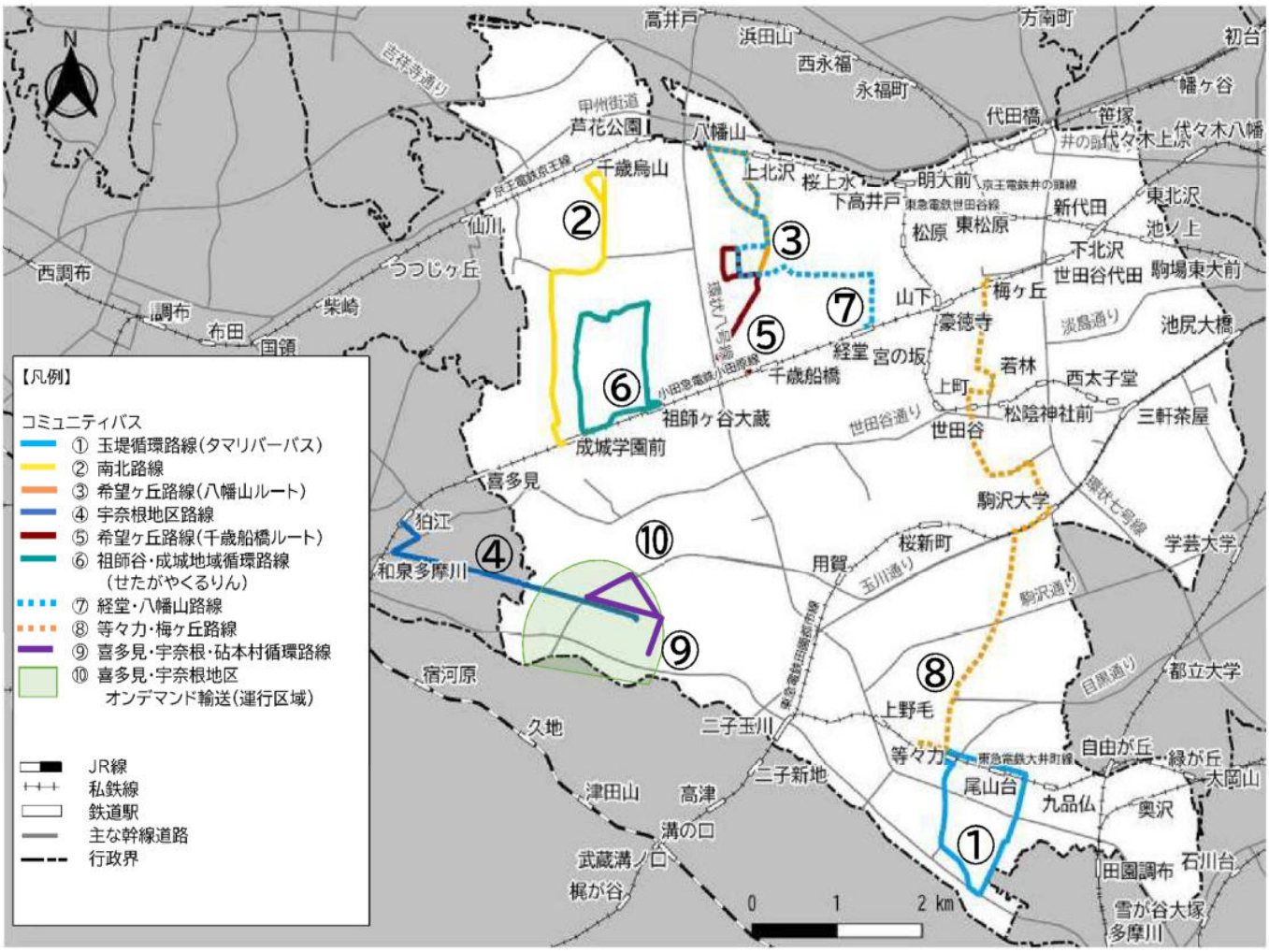


図 ３８　区内のコミュニティバス

出典）国土数値情報（「バスルート」、平成 23 年（2011 年））、世田谷区資料を基に作成

Column　路線バスの自動運転に関する都心部での実証実験

- 路線バス車両の自動運転については、全国各地で実証実験が行われていますが、多くはGNSS（全世界測位システム）を用いて位置情報を取得するものとなっています。
- 一方、都心部においてはトンネルや半地下、高層ビル群などの影響で、位置情報の正確な取得が難しいことが課題となっていました。
- このため、レーザー光を照射し、対象物に当たって跳ね返ってくるまでの時間を計測し、物体までの距離や方向を測定する「LiDAR（ライダー）」という技術を活用することにより、自動走行が可能となっています。
- 令和３年度（2021 年度）にはこの技術を小型バス車両に搭載し、西新宿エリアにおいて実証実験が行われました。

表 ４　自動運転レベルの定義

システムが周辺監視	レベル5	完全自動運転
	レベル4	特定条件下における完全自動運転
	レベル3	特定条件下における自動運転
ドライバーが周辺監視	レベル2	高度な運転支援（自動の追い越し等）
	レベル1	運転支援（衝突被害軽減ブレーキ等）

※特定条件とは、場所・天候・速度など自動運転が可能な条件

出典）令和４年度　第１回　自動運転を用いた自動車運送事業における輸送の安全確保等に関する検討会　資料（国土交通省、令和４年（2022 年）６月 28 日）

図 ３９　LiDAR を搭載した小型バスの例

出典）東京都デジタルサービス局ホームページ

3）タクシー

■15 社のタクシー事業者が営業している（令和元年（2019 年）９月現在）。
■一部のタクシー事業者は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の利用者ニーズに応じた多様なサービスを導入している。
■タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを可能とする制度（自家用車活用事業）の運用が開始されている。

東京都におけるタクシーの総台数をみると、平成 20 年度（2008 年度）の 3.7 万台をピークに減少し、平成 23 年度（2011 年度）からは概ね横ばいとなっております。令和４年度（2022 年度）は 3.0 万台となっており、平成 20 年度（2008 年度）比で 80%となっています。

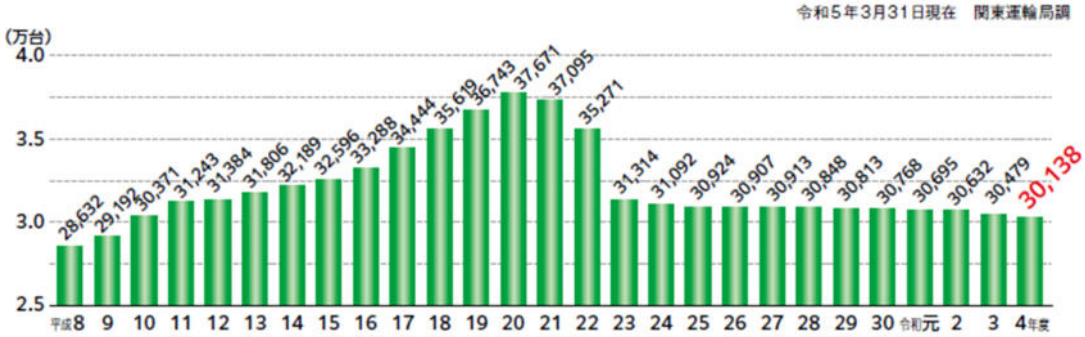


図 ４０　東京の法人タクシー台数の推移

出典）東京のタクシー2023（東京ハイヤー・タクシー協会、令和５年（2023 年）６月）

区内の一部のタクシー会社は、ユニバーサルデザインタクシー（ＵＤタクシー）や陣痛時に妊婦の方を病院まで送迎する出産支援タクシー（陣痛タクシー）、学童保育や塾、実家への送迎など、子供を安全にエスコートし送迎する子育て支援タクシーといった、利用者のニーズに応じた多様なサービスを導入しています。

図 ４１　ユニバーサルデザインタクシー

出典）国土交通省関東運輸局ホームページ

図 ４２　子育て支援タクシー

出典）国土交通省関東運輸局ホームページ

4）コミュニティサイクル・レンタサイクル

■区内の６駅７箇所に区コミュニティサイクル・レンタサイクルポート※を設置している。
■４年間の実証実験を経て、令和６年度（2024 年度）より官民連携によるシェアサイクル事業を本格実施した。
■自転車を所有せずシェア（共有）するサービスが浸透している。

世田谷区では、国内でも先駆けて平成 19 年（2007 年）からコミュニティサイクルを本格導入し、鉄道駅間の移動の利便性を高めるとともに、放置自転車対策、自転車走行環境の整備、環境負荷軽減に取り組んできています。

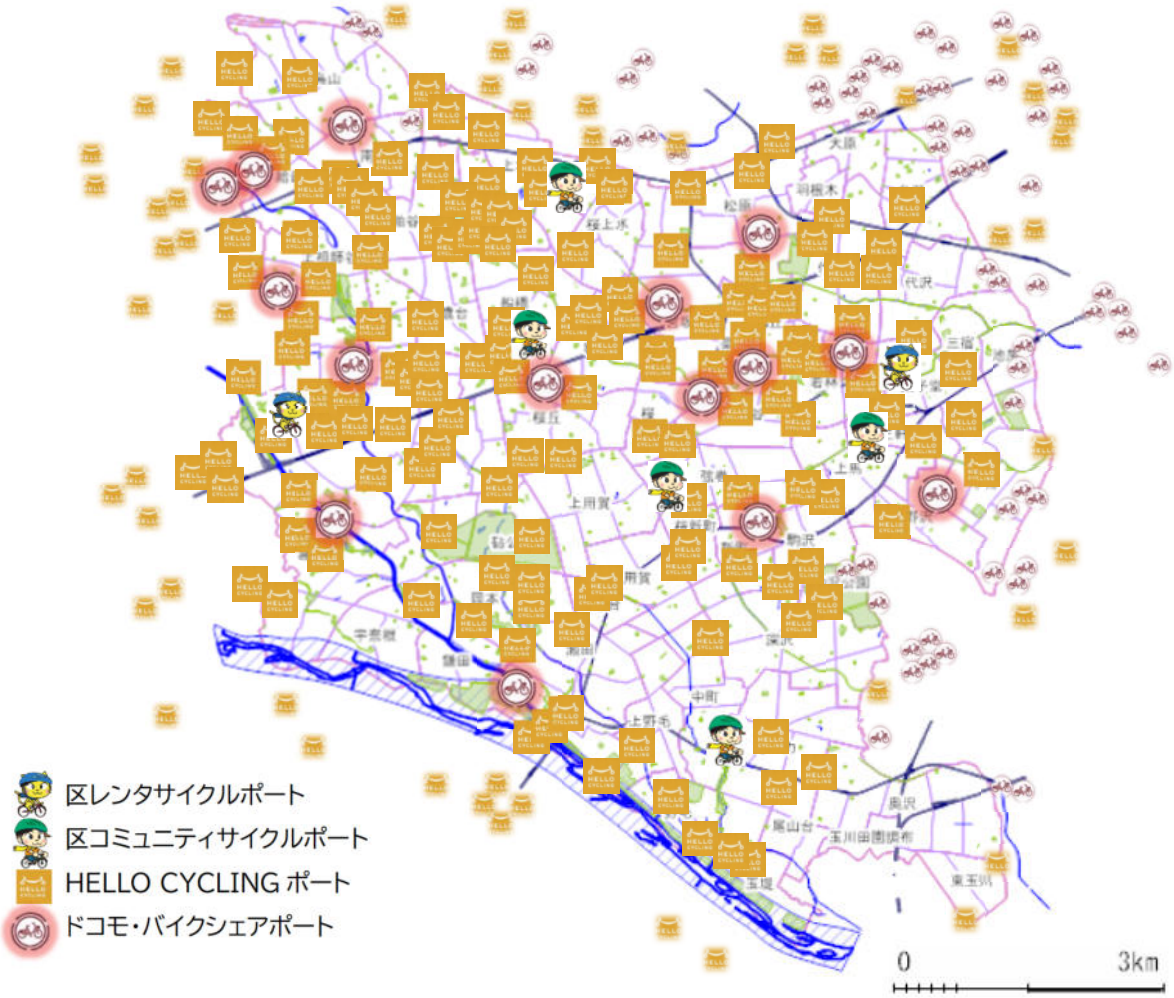


図 ４３　区内のポート設置箇所一覧

表 ５　ポート数

		令和６年３月時点
ポート	区シェアサイクル	７か所
	HELLOCYCLING	１６１か所
	ドコモ・バイクシェア	２０か所

出典）世田谷区資料を基に作成

※ 区コミュニティサイクル・レンタサイクルポートについては、令和７年度末をもって運営の廃止を予定している。

（6）公共交通不便地域について

これまでの世田谷区交通まちづくり基本計画では、鉄道駅から500m以上、バス停留所から200m以上離れている地域を「公共交通不便地域」と定め、当該地域への路線バスの導入支援などにより、玉堤、祖師谷、宇奈根地区などにおいて、公共交通不便地域の対策に取り組んできました。

一方で、区民やバス利用者等からの、地域ごとの課題を考慮すべきとの声を踏まえ、本地域公共交通計画においては、距離の定義を国の基準で示された「鉄道駅から500m以上、バス停留所から300m以上離れている地域」に改定するほか、勾配、公共交通の運行本数の定義を追加した新たな「公共交通不便地域」を定義しました。

区では、引き続き公共交通不便地域の対策につながる新たな公共交通導入の検討を進めるため、この定義を基にして、公共施設圏域や人口特性などを踏まえた「重点検討地域」を別途定め、地域ごとのニーズも踏まえながら、地域住民・交通事業者と連携・協働して、公共交通不便地域対策に取り組んでいきます。

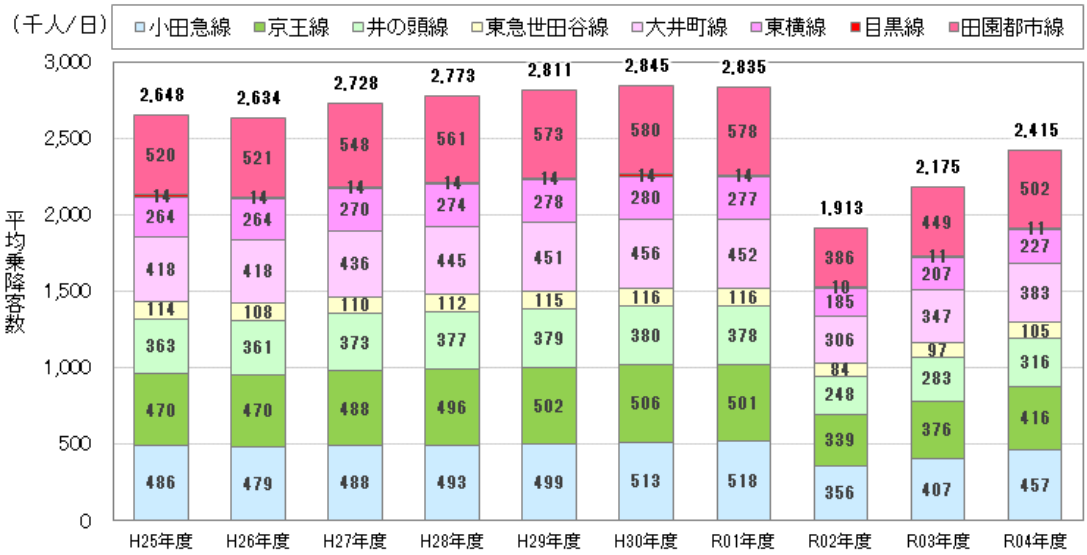
図 ４４　新たに定義する公共交通不便地域

2. 地域公共交通の課題

(1)社会の変化

【コロナ禍の影響後の緩やかな需要回復】

■コロナ禍の影響により、鉄道、路線バスともに利用者数が減少し、緩やかな回復傾向にあるが、コロナ禍前までの利用者数には戻っていない。



注 1. 下北沢、明大前、自由が丘、二子玉川の各駅には、他線への乗換人員を含む。
注 2. 八幡山、緑が丘、自由が丘の各駅は世田谷区外であるが、隣接(50m)しているので掲載した。
注 3. 総数には、八幡山、緑が丘、自由が丘の各駅の乗降人員を含む。
注 4. 東急電鉄の駅別乗降人員は、年間の駅別乗降人員を日にちで割戻し、小数点第 1 位を四捨五入した数である。

図 ４５　鉄道乗降客数の推移

出典）世田谷区統計書 平成 26 年版～令和５年版(世田谷区、平成 27 年（2015 年）～令和６年（2024 年）)を基に作成

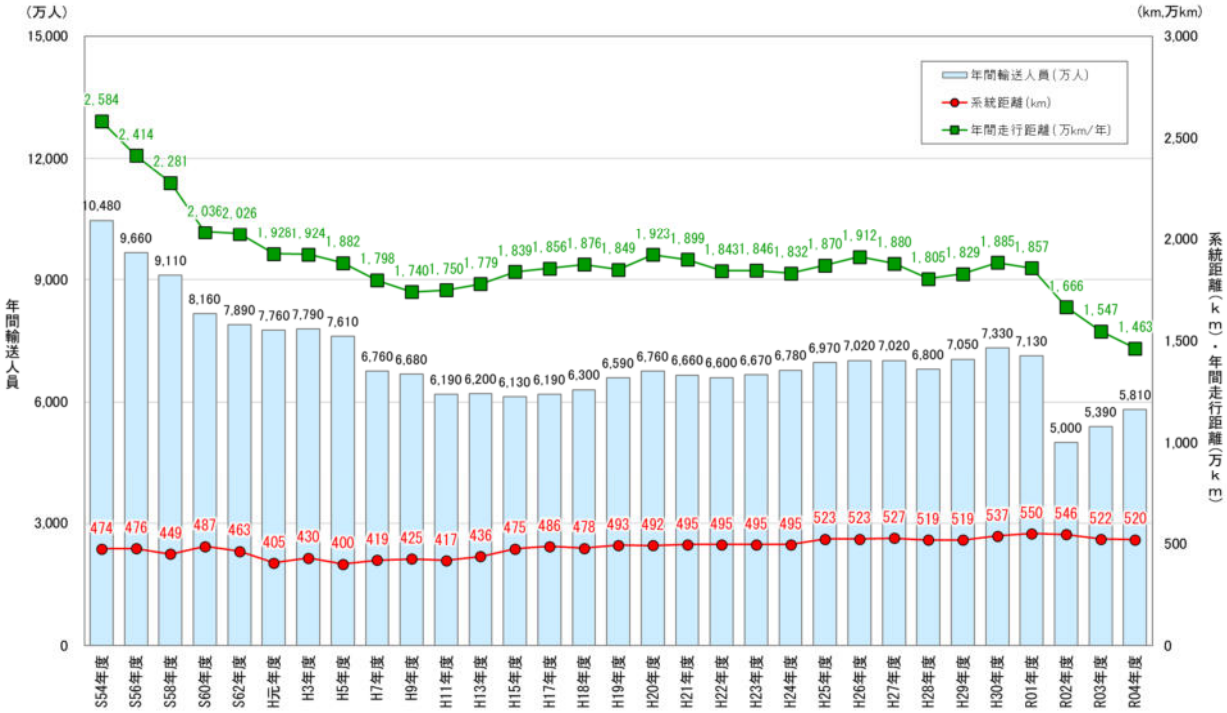
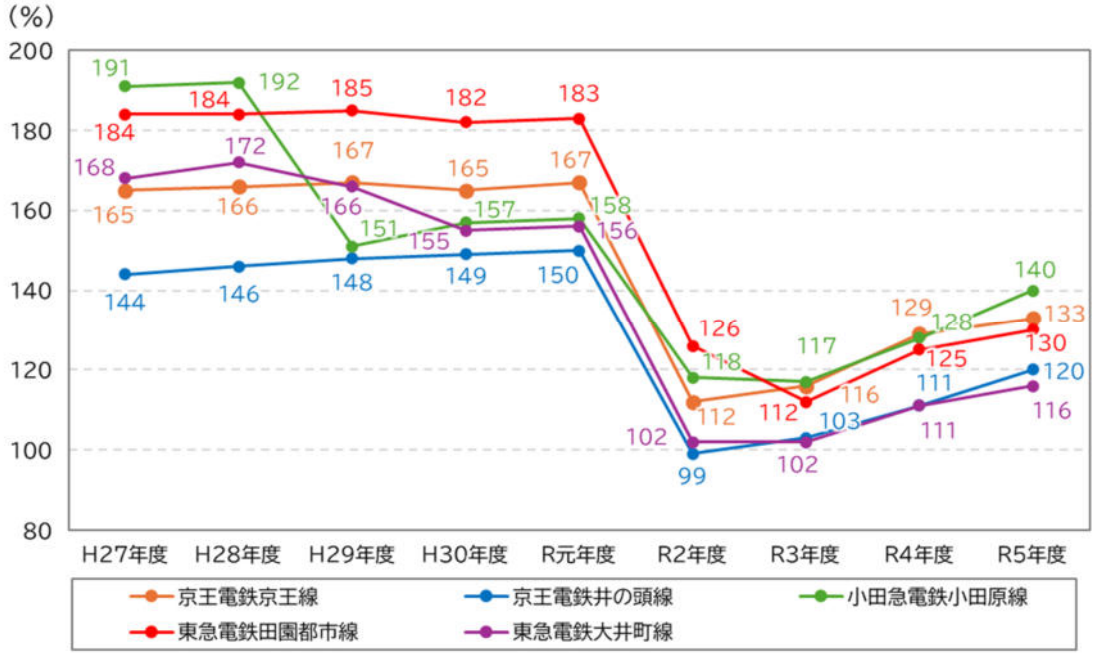


図 ４６　世田谷区内の路線バスの年間輸送人員・年間走行距離の推移

出典）世田谷区統計書　昭和 55 年版～令和５年版（世田谷区、昭和 56 年（1981 年）～令和６年（2024 年））を基に作成

東京圏では、鉄道のピーク時混雑率 180%以内を目標にしており、小田急電鉄小田原線の混雑率は平成 28 年度（2016 年度）では 192%でしたが、代々木上原～登戸間の「複々線化」（平成 30 年（2018 年）３月）により、平成 29 年度（2017 年度）の混雑率は 151%に減少しました。

令和２年度（2020 年度）は、新型コロナウイルス感染症の流行により、通勤時の鉄道混雑率は大幅に減少しましたが、その後緩やかな上昇に転じており、今後、新たな働き方の進展や人口減少など社会情勢が変化していく中、鉄道の混雑緩和に向けオフピーク利用の定着など、社会全体で取り組んでいく必要があります。



注）混雑率は、以下の区間を対象としている。
京王電鉄京王線：下高井戸→明大前間　　京王電鉄井の頭線：池ノ上→駒場東大前
小田急電鉄小田原線：世田谷代田→下北沢間　　東急電鉄田園都市線：池尻大橋→渋谷間
東急電鉄大井町線：九品仏→自由が丘間

注）東急電鉄東横線、東急電鉄目黒線については、混雑率データのある区間（東急電鉄東横線：祐天寺→中目黒、 東急電鉄目黒線：不動前→目黒）が都心に近く、区内での混雑状況と異なると考えられるため、整理対象から除外している。

図 ４７　鉄道の朝ピーク時の混雑率

出典）三大都市圏の主要区間の混雑率（2015～2023）（国土交通省、平成 28 年度（2016 年度）～令和６年度（2024 年度））を基に作成

【混雑率とは】

・混雑率とは、列車の混み具合を示す数値であり、輸送人員÷輸送力×100（%）で算出され、最混雑時間帯１時間の平均値が用いられます。

・「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成28年（2016年）の交通政策審議会第198号答申）においては、概ね15年後を念頭に、ピーク時における東京圏主要31区間の平均混雑率（最混雑時間帯１時間の平均）の目標を150%にするとともに、ピーク時における個別路線の混雑率の目標を180%以下としました。

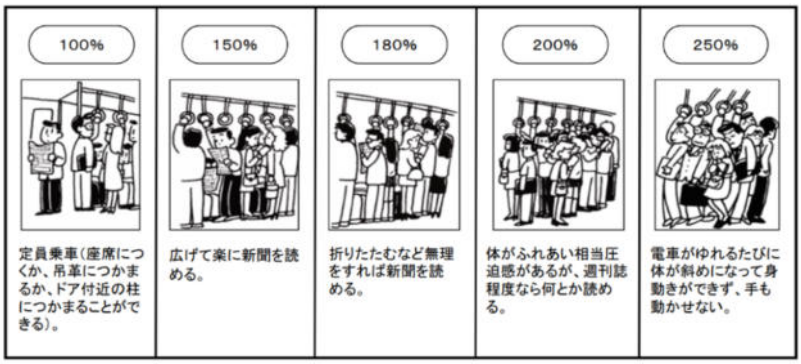


図 ４８　混雑率の目安

参考）鉄道の混雑緩和に資する情報提供のあり方に関する勉強会（国土交通省ホームページ）

【ライフスタイルの変化に伴う移動機会の減少】

■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。

第６回東京都市圏パーソントリップ調査※（H30）では、総トリップ数・外出率ともに調査開始以来、初めて減少に転じています。

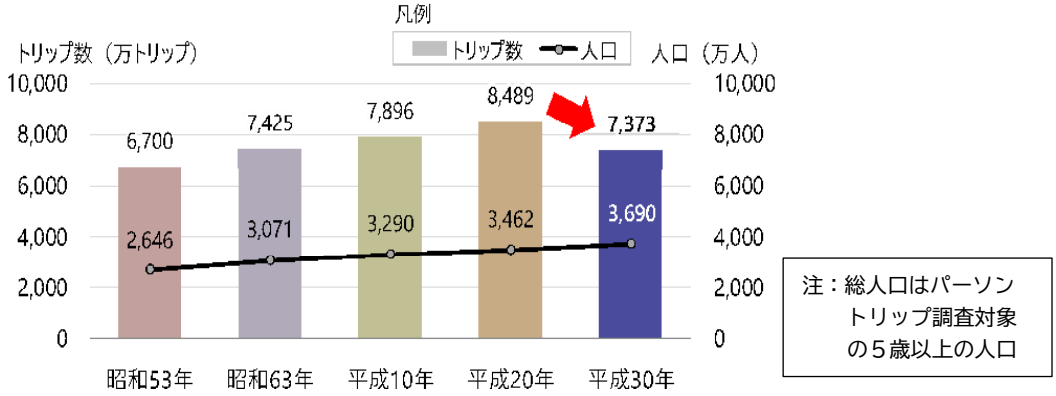


図 ４９　東京都市圏全体の総トリップと総人口の推移

出典）第６回東京都市圏パーソントリップ調査の集計結果概要（東京都市圏交通計画協議会、令和元年（2019 年））

区内外交通の方向別トリップ数をみると、平成 30 年（2018 年）の調査においてトリップの総数が初めて減少に転じましたが（P７参照）、「その他区部」は引き続き増加傾向となっています。

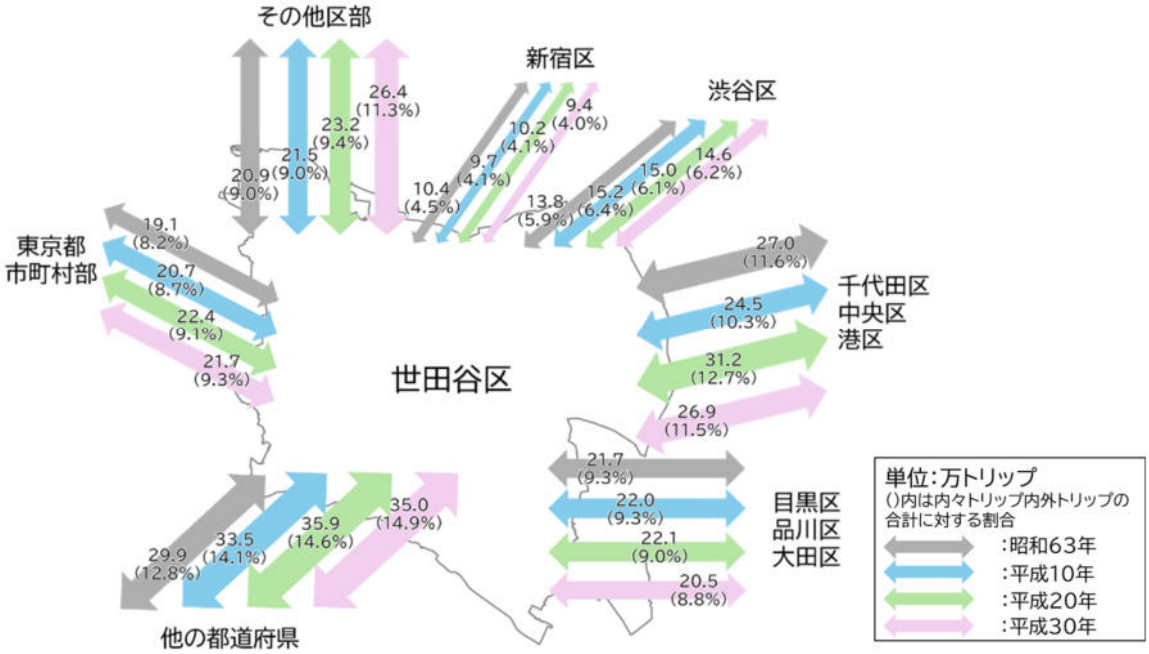


図 ５０　区内外交通の方向別トリップ数の推移

出典）東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会、昭和 63 年（1988 年）、平成 10 年（1998 年）、平成 20 年（2008 年）、平成 30 年（2018 年））を基に作成

※ 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調査で、「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ことができます。１つの交通手段だけでなく、公共交通、自動車、自転車、徒歩といった交通手段の乗り継ぎ状況も捉えることができます。調査周期は概ね 10 年に１度です。

「トリップ」とは人の移動の単位です。例えば、通勤や買い物など「１つの目的」を達成するために、出発地から目的地まで移動すると「１トリップ」と数えます。PT 調査では、「１つの目的」を達成するために「いくつの交通手段が組み合わされて」成立しているかをとらえることが可能です。

【高齢化に伴う交通弱者の増大】

■高齢化に伴い、交通弱者が増加している。

日本の高齢者人口（65 歳以上の人口）及び総人口に占める高齢者の割合（高齢化率）は、いずれも年々高くなってきています。今後、総人口が減少する中で高齢者が増加することにより高齢化率は上昇を続け、令和 19 年（2037 年）には国民の３人に１人が高齢者になると推計されています。

世田谷区の人口は、今後も 2043 年頃までは微増すると推計されております。高齢者(65 歳以上)人口についても増加傾向にあり、高齢者（65 歳以上）の割合は 2048 年には 28.2%に達する見込みです。

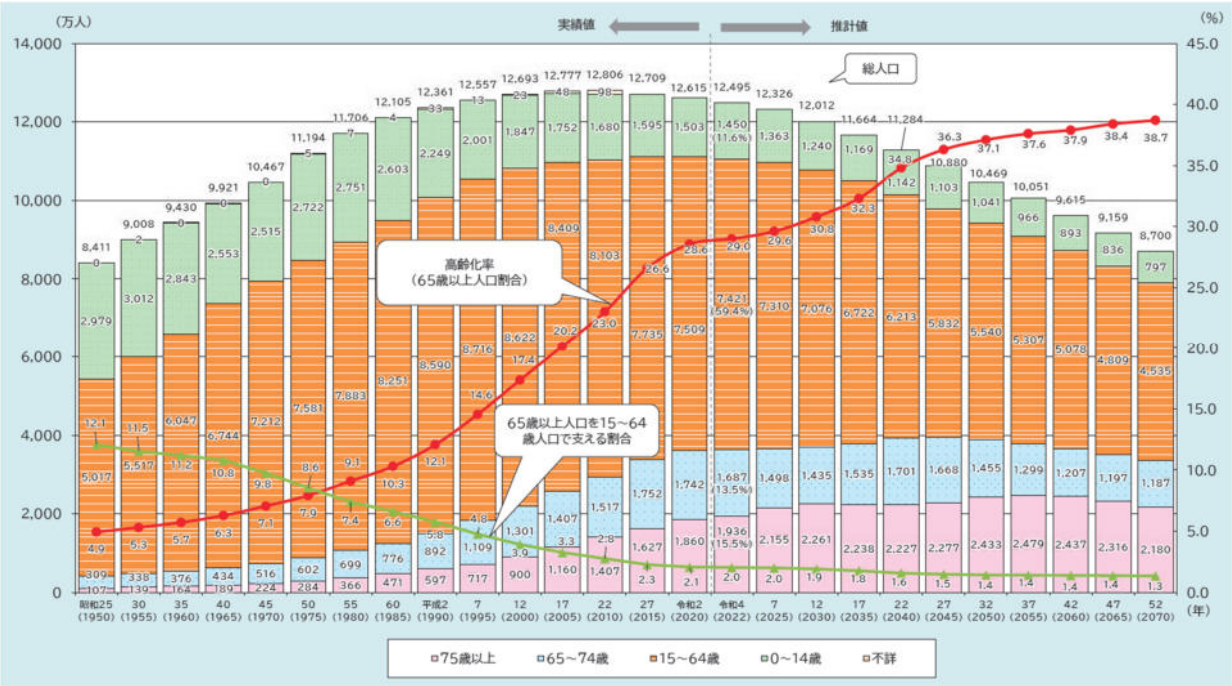


図 ５１　日本の総人口と年齢構成の推移・予測

出典）令和５年版高齢社会白書（内閣府）、令和５年（2023 年））

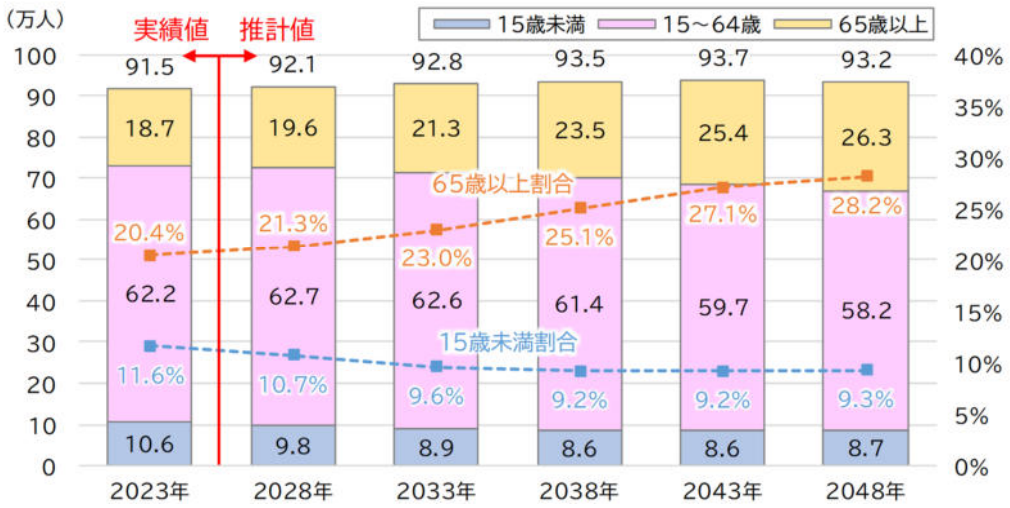


図 ５２　世田谷区の人口推移

出典）世田谷区将来人口推計(令和５年（2023 年）７月)を基に作成

国土交通省が令和５年（2023年）１月に実施した「国民の意識に関する調査」では、暮らしや生活環境の重要度・満足度について、高齢者（60歳以上）ほど公共交通の重要度が高いものの、満足度は低い結果でした。

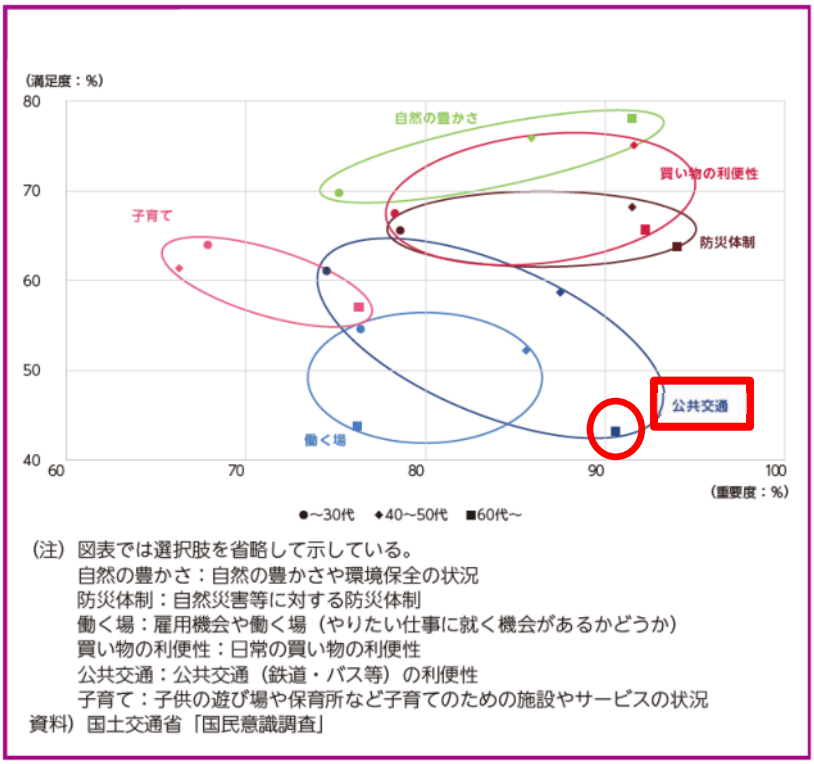


図　５３　暮らしや生活環境の重要度・満足度（年代別）

出典）令和５年版国土交通白書 2023（国土交通省、令和５年（2023年））

超高齢社会の到来に伴い、一人暮らしの高齢者（65歳以上）は、男女ともに増加しています。また、高齢者（65歳以上）のみの世帯数も増加傾向にあります。

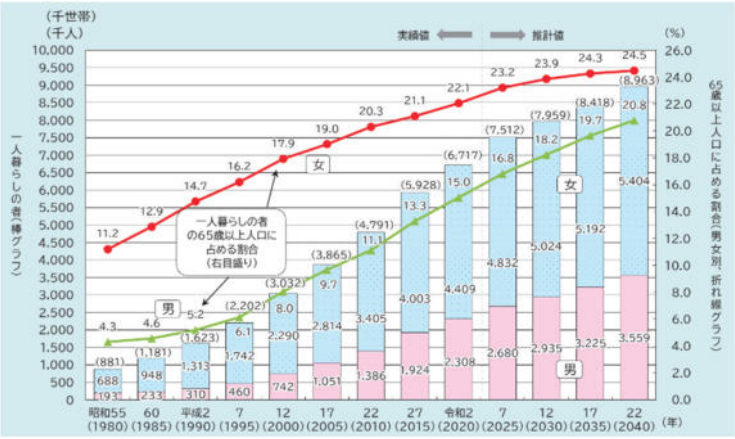


図　５４　高齢者の一人暮らしの人の推移・予測

出典）令和５年版高齢社会白書（内閣府、令和５年（2023年））

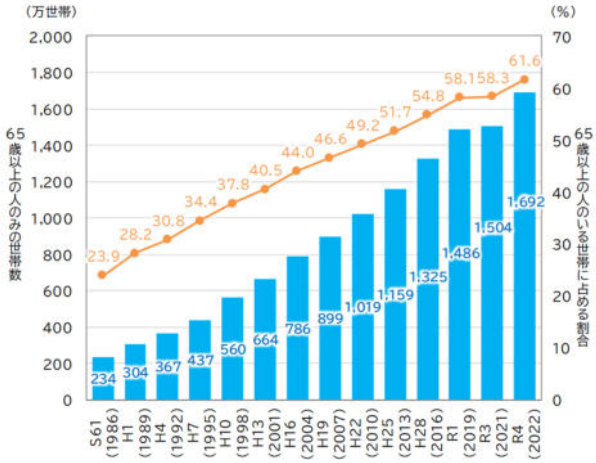
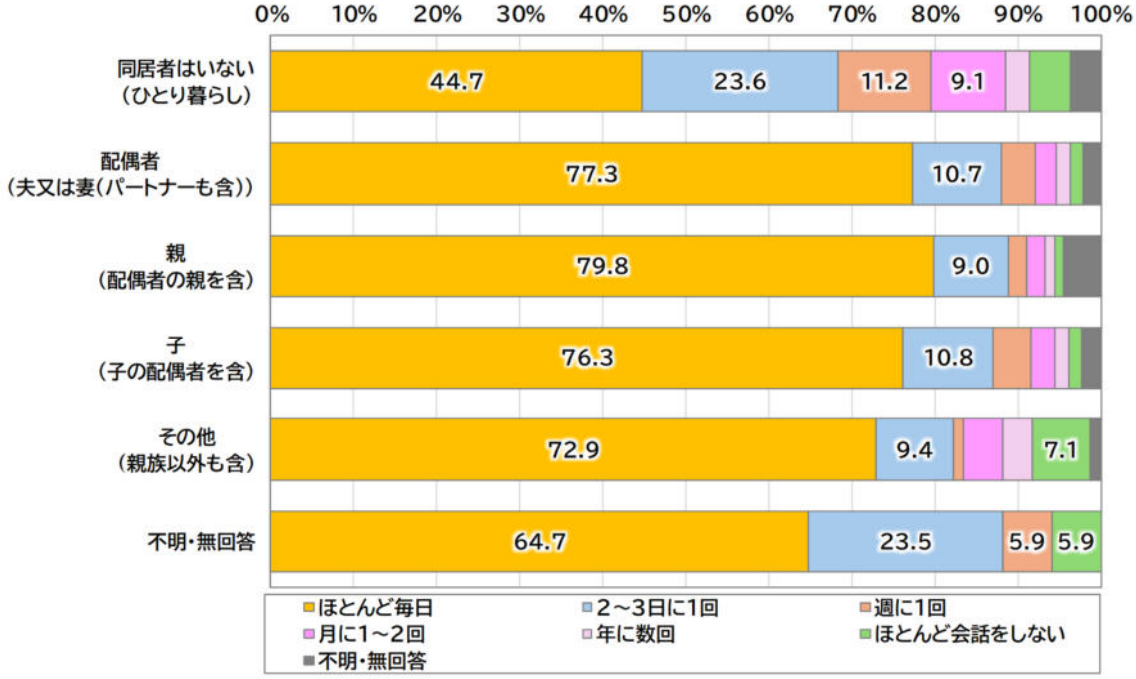


図　５５　６５歳以上の人のみの世帯数の推移

出典）令和４年 国民生活基礎調査の概況（厚生労働省、令和５年（2023年））を基に作成

同居者がいない（ひとり暮らし）の高齢者は、家族や友人との会話の頻度が低く、日常的な人との交流が少ない傾向にあります。また、人との触れ合いが少ない「社会的孤立状態」と、外出頻度が低い「閉じこもり」の双方の傾向が重なっている高齢者は、死亡リスクが高まるという研究結果が発表されています。

高齢者の外出を促し、人や地域との交流を深めることで、「社会的孤立状態」や「閉じこもり」の予防と、健康増進が期待されます。



注　5.0%以下の数値は非表示

図 ５６　高齢者の家族や友人との会話の頻度（世帯別）

出典）令和４年 高齢者の健康に関する調査結果（内閣府、令和５年（2023 年））を基に作成

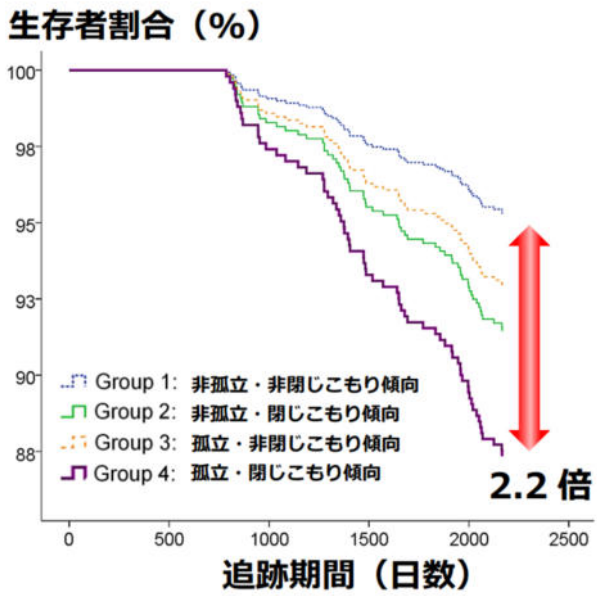


図 ５７　高齢者の孤立・閉じこもり傾向と生存率の関係

出典）地方独立行政法人 東京都健康長寿医療センター研究所プレスリリース「高齢期の社会的孤立と閉じこもり 傾向による死亡リスク約２倍」（平成 30 年（2018 年）７月）

【公共交通情報の「見える化」の進展】

■公共交通の情報について、「見える化」が進展してきている。

携帯端末等で鉄道・路線バスの運行状況を得られるようになったほか、鉄道・バス・タクシー等、公共交通に関する情報の取得や予約・決済が可能となるサービスが展開されています。

リアルタイムの位置情報や混雑情報が得られるため、より便利で快適な移動が可能になってきています。

これらを進化させたものとして、様々な移動手法・サービスを組み合わせた、いわば「統合一貫サービス」といえる「MaaS（Mobility as a Servise)」の展開も進んできています。

例えば、ある１つのスマートフォンアプリを立ち上げれば、全国の交通手段の検索から予約・決済までができるようになり、さらには病院や飲食店、行政サービスなどの予約決済もワンストップで行えるようになります。

出典）東京都交通局ホームページ

携帯端末のアプリから、鉄道・バスの運行時刻、位置・運行情報（遅延など）、駅のバリアフリー情報、混雑状況、有料座席指定列車の予約・決済などが可能。各事業者間での連携も強化されている。

図　５８　交通事業者のアプリによる情報入手の例

新たな移動の概念「MaaS」について

MaaS（Mobility as a Service）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する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

（2）地域公共交通の課題

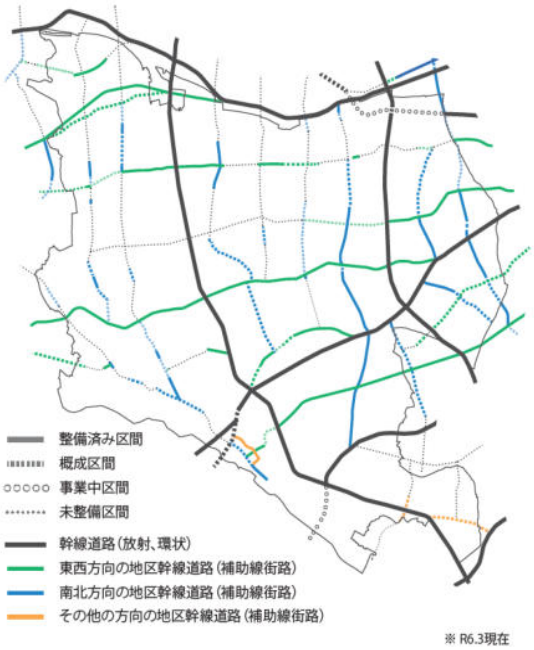
【路線バスが運行しやすい都市計画道路等の整備・南北方向の公共交通の強化】

■都市計画道路の未整備な箇所が多く、路線バスが通行可能な道路が限られている。
■南北を縦断する道路が少ないため、南北の移動に時間がかかる。

地区幹線道路（補助線街路）の計画延長は東西方向、南北方向で同程度です。しかし、整備率については東西方向と比べて南北方向の方が低くなっており、南北交通の円滑化に課題があります。

また、路線バスは道路渋滞の影響を受けるため、特に朝夕ラッシュ時においてダイヤ通りの運行が困難となっています。

区内の鉄道網は主に東西方向に限られていることから、南北方向の公共交通ネットワークの強化のため、道路網の整備に加え、定時性・速達性に優れる鉄道網（エイトライナー構想）の早期実現も必要です。



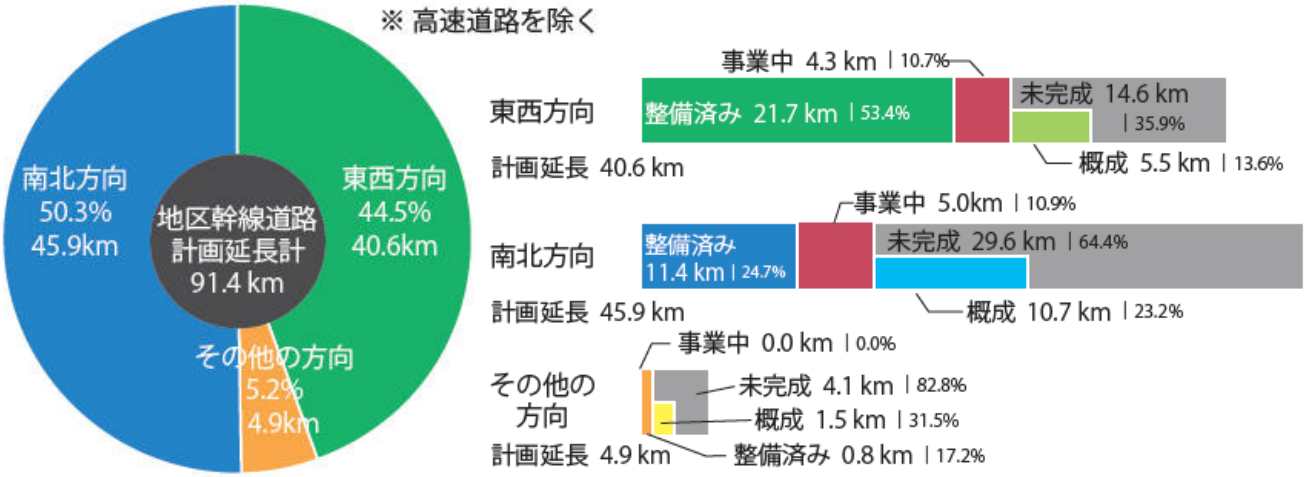


図 ５９　世田谷区の地区幹線道路（補助線街路）の整備状況

出典）道路整備白書（世田谷区、令和６年（2024 年）４月）

【公共交通不便地域における交通弱者の移動手段の確保】

■公共交通不便地域においては、交通弱者の病院への通院や買い物などの日常生活を送るうえで、移動手段の確保が課題である。

国土交通省が令和５年（2023 年）１月に実施した「国民の意識に関する調査」では、公共交通の減便・廃止等により移動手段が減少して困ることの質問に対し、「買い物」、「通院」と答えた人の割合が高く、年代別では高齢者ほどその割合がより一層高い傾向にあり、高齢者の買い物・通院の移動手段として公共交通が欠かせないことがうかがえます。

【公共交通の減便･廃線等により移動手段が減少して困ること】

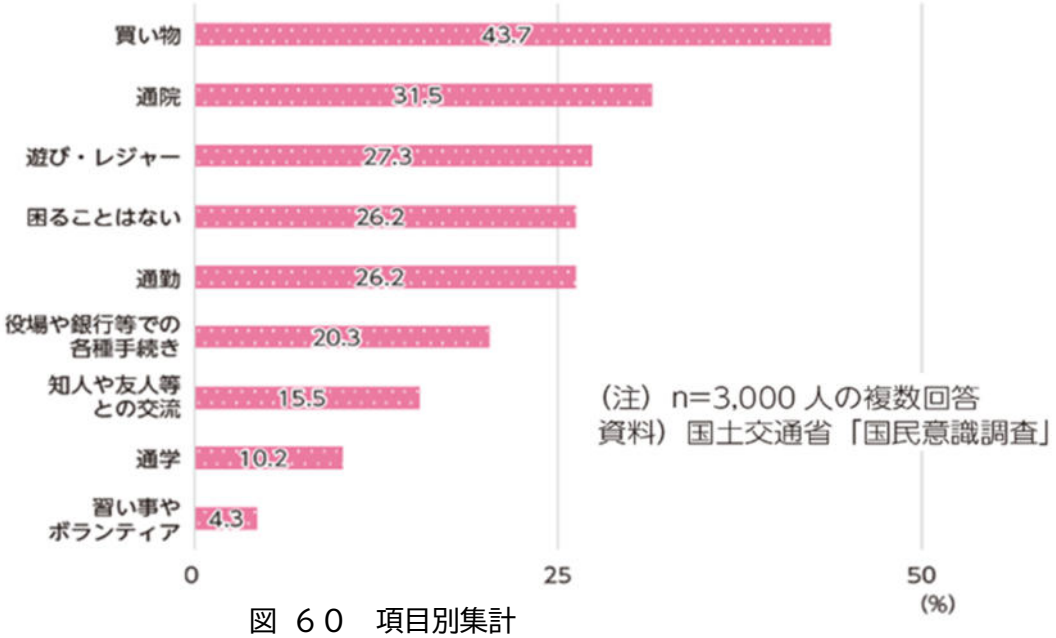


図 ６０　項目別集計

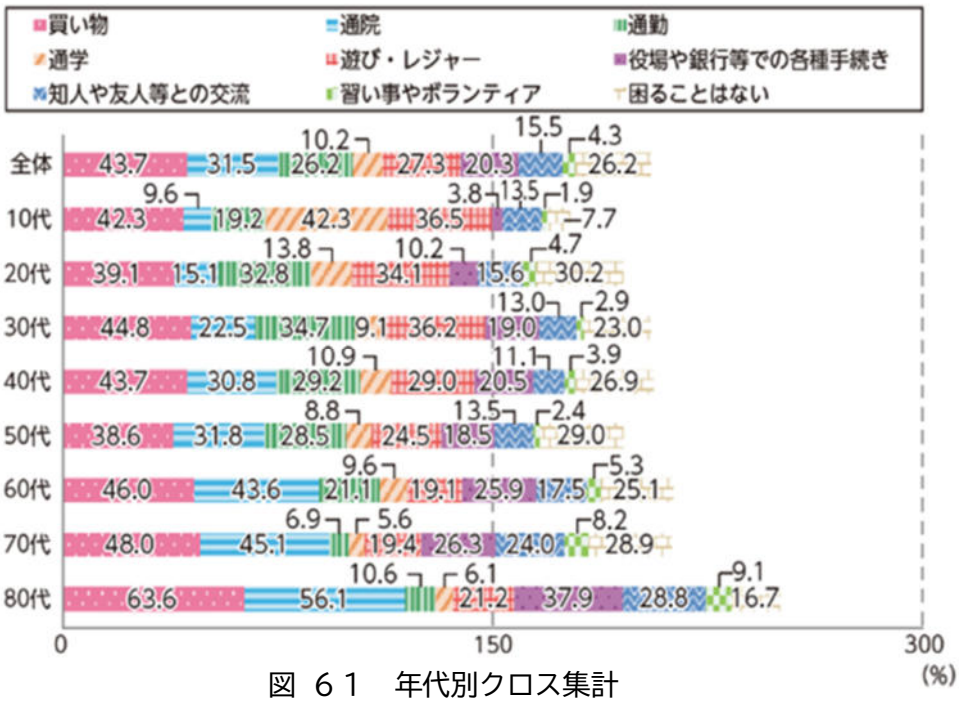


図 ６１　年代別クロス集計

出典）令和５年版国土交通白書 2023（国土交通省、令和５年（2023 年））

【交通渋滞解消、踏切の安全性向上、道路と鉄道の立体交差化、交通施設等のバリアフリー化】

■道路と鉄道の平面交差（踏切）がボトルネックとなり交通渋滞が発生している。

道路と平面交差している路線では、踏切の遮断による交通渋滞が生じ、日常生活に大きな影響を与えています。

世田谷区内には、現在 90 箇所の踏切が存在し、ピーク１時間あたりの遮断時間が 40 分以上の「開かずの踏切」は、43 箇所（平成 26 年度（2014 年度）調査）となっています。

「開かずの踏切」は、交通渋滞の発生、地域間の分断や踏切事故の危険性など様々な問題を抱えており、区をあげて解決すべき課題となっています。

また、区ではユニバーサルデザインのまちづくりや心のバリアフリーなどを推進していくこととし、令和５年（2023 年）には、その取組内容をまとめた「世田谷区移動等円滑化促進方針」を策定しました。

高齢者や障害者が日常で多く利用する駅等におけるバリアフリー化の推進が課題となっています。

図 ６２　開かずの踏切における交通渋滞の状況
（地下化前の小田急線下北沢駅付近）

図 ６３　立体交差後の状況
（地下化後の小田急線下北沢駅付近）

図 ６４　歩行者・自転車が滞留する踏切の状況
（京王線千歳烏山駅付近）

図 ６５　歩行者が滞留する踏切の状況
（京王線下高井戸駅付近）

【公共交通の担い手不足の解消】

■交通の担い手不足と自動車運転者に関する労働基準の改定により、従来の路線バスの運行ダイヤを維持することが困難となっている。

全国的に路線バスの運転に必要な大型二種免許保有者は年々減少傾向にあり、バス、タクシー事業所の労働者平均年齢は全産業平均より高く、高齢化が深刻となっています。2030年、バスの運転者は、必要人員129,000人に対し、運転者数93,000人と、36,000人もの人数が不足すると試算されています。

世田谷区内を走るバス事業者も、乗務員の採用活動で応募者が減っている状況であり、大型二種免許保有者も減少傾向にあるため、ダイヤの維持が難しくなっていると伺っています。

また、高度な技術・技能を有するベテラン職員の大量退職により、若い世代への技術・技能の継承も大きな課題となっています。自動化が進んでも、安全・安心は最終的に人が作り上げるものであり、ベテラン職員による教育訓練、養成の継続が重要です。

これと同時に、担い手不足の中でもサービス水準を維持していけるよう、労働者の負担軽減に資する省力化（運転支援機能の向上）の取組や、自動化の取組を進めることにより、効率的な運用を行っていく必要があります。

さらに、交通の現場に限らず、従業員に対する暴行、脅迫、暴言、不当要求等を行う「カスタマーハラスメント」が社会問題化しています。

東京都では「カスタマーハラスメント防止対策に関する検討部会」を開催し、カスタマーハラスメント（カスハラ）の防止対策を進めており、令和６年１０月に、全国初の「東京都カスタマー・ハラスメント防止条例」が制定されました（令和７年４月１日施行）。

「カスタマーハラスメント」は、従業員の士気も低下するほか、安心して働ける環境ではなくなり、人材不足も深刻化することが懸念されます。

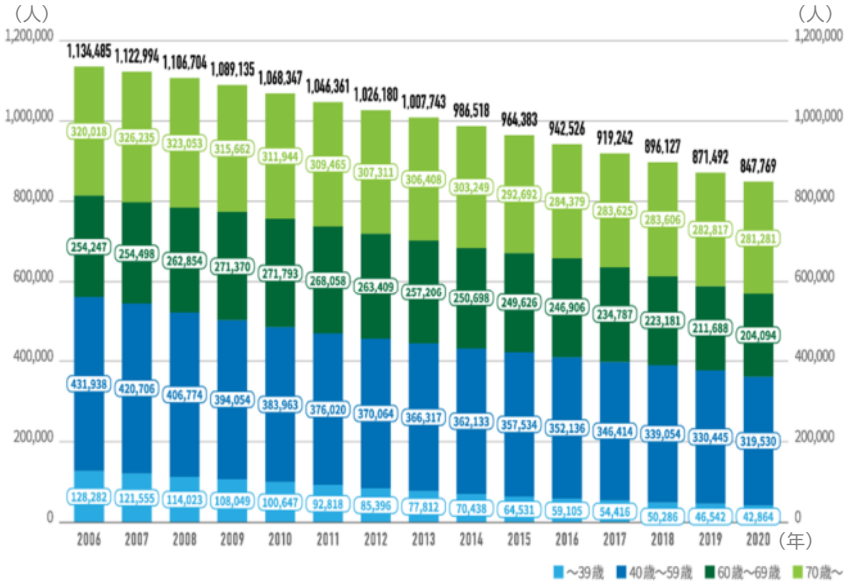


図 ６６　年齢別大型二種免許保有者数の推移（全国）

出典）（公社）日本バス協会ホームページ

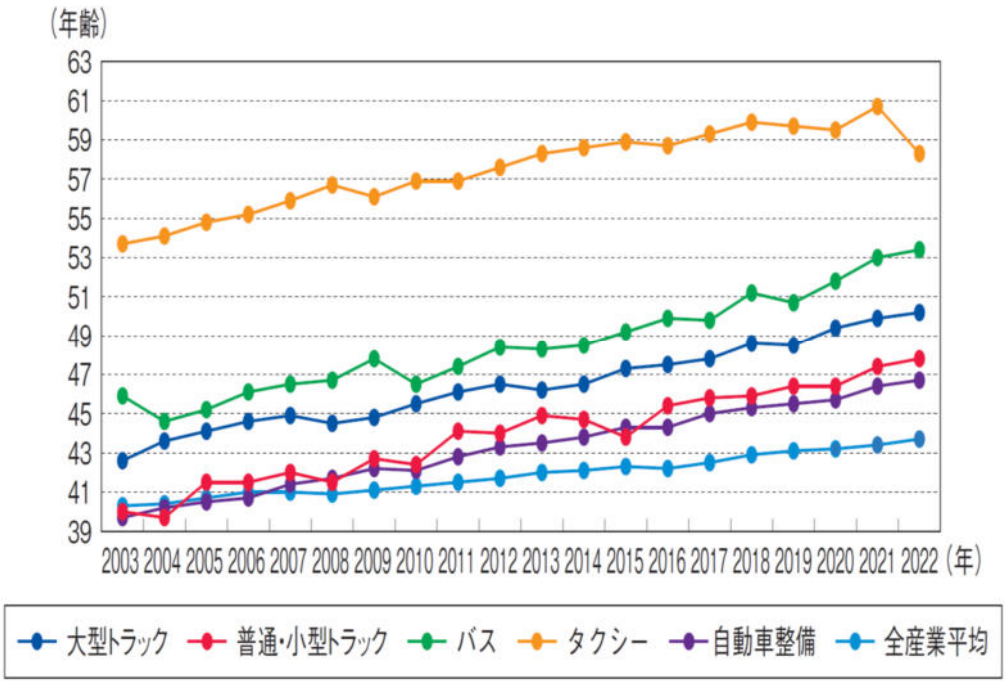


図 ６７　自動車運送事業等における労働者の平均年齢の推移（全国）

出典）令和５年版交通政策白書（国土交通省、令和５年（2023 年））

図 ６８　バス運転者の推移及び今後の不足見込み

出典）社会資本整備審議会　道路分科会　第 58 回国土幹線道路部会　ヒアリング資料（国土交通省、令和５年（2023 年）10 月）

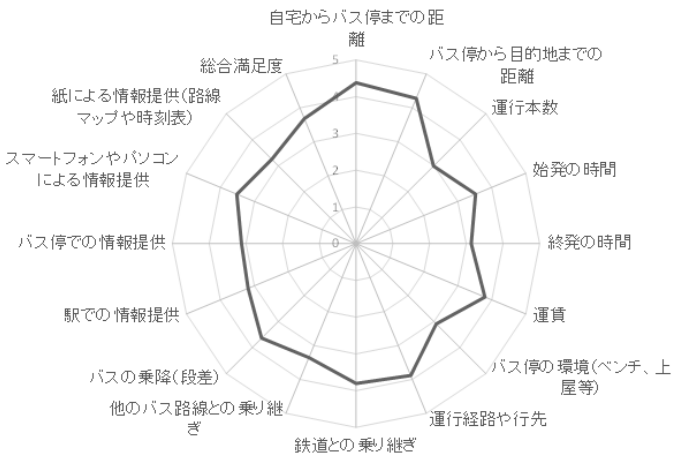
【バス待ち環境の向上】

■区民及びバス利用者へのアンケート調査では、バスの環境（ベンチ、上屋等）や運行本数、バス停での情報提供の満足度が低い結果となっている。

令和５年度（2023 年度）に実施した路線バス利用者アンケート調査では、５段階評価で「運行本数」は 2.98、「バス停の環境（ベンチ、上屋等）」は 3.09、「バス停での情報提供」は 3.12 と、他の評価項目と比較して低い評価となっています。また、世田谷区公共交通に関するアンケート調査においても、「バス停の環境」について満足度が他の評価項目に比べて低い結果となっています。

特に道路交通環境の影響を受けるバス路線においては、バス待ち環境の向上が大きな課題となっています。

評価項目	全体	
	評価値	評価順
自宅からバス停までの距離	4.38	1
バス停から目的地までの距離	4.28	2
運行経路や行先	3.89	3
鉄道との乗り継ぎ	3.80	4
運賃	3.80	5
バスの乗降（段差）	3.64	6
始発の時間	3.52	7
スマートフォンやパソコンによる情報提供	3.52	8
他のバス路線との乗り継ぎ	3.36	9
紙による情報提供（路線マップや時刻表）	3.24	10
駅での情報提供	3.18	11
終発の時間	3.13	12
バス停での情報提供	3.12	13
バス停の環境（ベンチ、上屋等）	3.09	14
運行本数	2.98	15
総合満足度	3.68	



【評価指標】

満足	やや満足	どちらでもない	やや不満足	不満足	わからない
□	□	□	□	□	□
5点	4点	3点	2点	1点	（除外）

図 ６９　バス利用に対する満足度（令和５年度路線バス利用者アンケート調査）

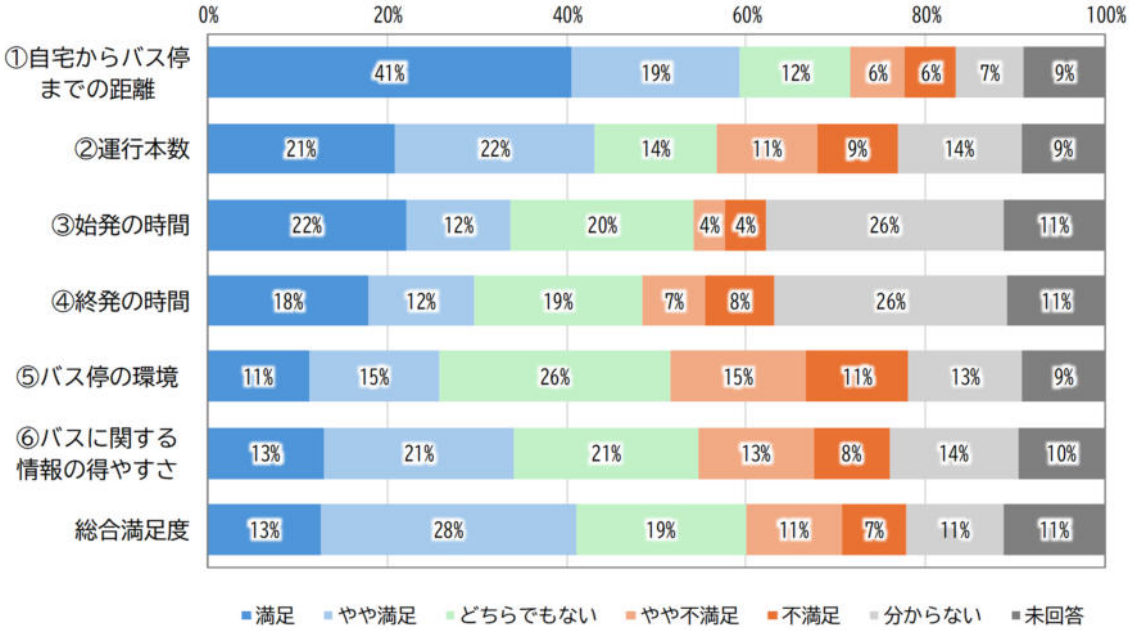


図 ７０　路線バスに対する満足度（令和５年度世田谷区公共交通に関するアンケート調査）

【環境にやさしい持続可能な交通体系の確立】

■脱炭素社会の実現にむけて、環境にやさしい持続可能な交通体系の確立が求められている。

国では、2030 年度に温室効果ガス 46%削減（2013 年度比）や 2050 年カーボンニュートラルの実現を目指し取組みを加速化しており、その一つとして消費エネルギーの削減を図ることが課題となっています。

区の令和３年度（2021 年度）の温室効果ガス排出量は、オール東京 62 市区町村共同事業による推計では、281 万 t-CO_2eq※でした。このうち CO_2 排出量は 253 万 t-CO_2eq で、全体の約 90%を占めます。温室効果ガス排出量は、平成 24 年度（2012 年度）以降は、年度による変動はありますが、概ね減少傾向にあります。

自転車や公共交通など環境負荷の低い交通手段の利用促進、自動車交通における環境負荷の軽減により、環境に配慮した移動が求められています。

脱炭素社会の実現に向けた車両の電動化の動きとして、燃料電池車（FCV）※、バッテリー駆動の電気自動車（BEV）※の開発が進み、公共交通車両においても導入が進みつつあります。

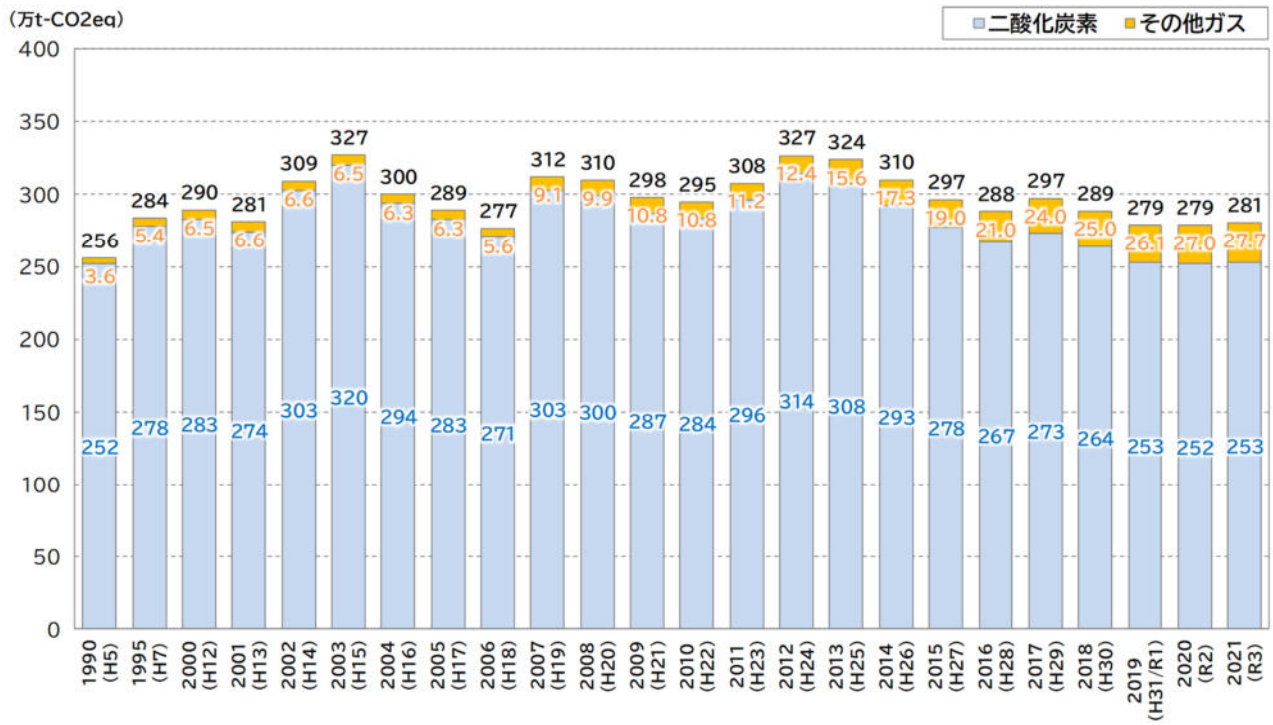


図 ７１　区の温室効果ガス排出量の推移

出典）特別区の温室効果ガス排出量（1990 年度～2021 年度）（オール東京 62 市区町村共同事業、令和６年（2024 年３月））を基に作成

※ CO_2eq：単位の CO_2eq とは、“CO_2 equivalent”の略であり、地球温暖化計数（GWP）を用いて CO_2 相当量に換算した値です。百万 t-CO_2eq は百万 t の二酸化炭素相当量となります。なお、吸収源は除いています。

※ 燃料電池車（FCV）：FCV とは、「Fuel Cell Vehicle」の略であり、燃料電池で水素と酸素の化学反応を利用して発電させた電気をエネルギー源にモーターを駆動させて走行する車のことです。

※ 電気自動車（BEV）：BEV とは、「Battery Electric Vehicle」の略であり、搭載されている大型バッテリーに貯めた電気をエネルギー源にモーターを駆動させて走行する車のことです。

燃料電池バスの運行開始

東京都では、燃料電池バスを導入し、平成 29 年（2017 年）より路線バスとして営業運行を開始。

図 ７２　燃料電池バス

出典）東京都交通局　報道発表（平成 29 年（2017 年）２月 24 日）

【ラストワンマイルの移動手段の確保】

■鉄道駅やバス停から自宅などの最終目的地までの交通手段の拡充が求められている。

令和２年（2020 年）４月からの官民連携による民間シェアサイクル実証実験を経て、令和６年度（2024 年度）より官民連携によるシェアサイクル事業が本格実施されています。

気軽な外出を促すため、自宅から身近な交通結節点への移動や、身近な中心地へのラストワンマイルの移動等、移動手段の選択肢の充実が求められています。

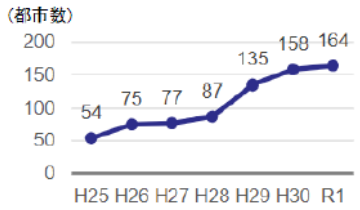
図 ７３　シェア事業の例

出典）社会資本整備審議会　道路分科会　第 81 回基本政策部会　資料　新たなモビリティと道路空間（国土交通省、令和５年（2023 年）３月）
電動キックボードのみ世田谷区撮影

シェアリングモビリティの普及

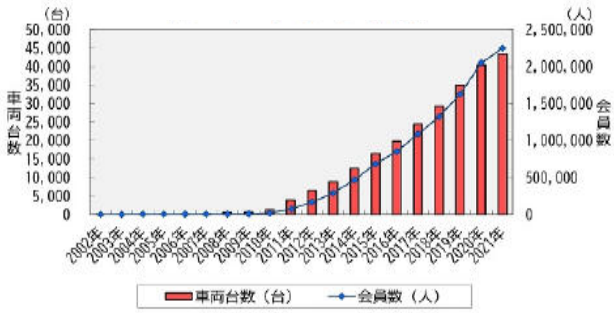
- シェアリングモビリティ（シェアサイクル、電動キックボード、カーシェアリング等）の普及が顕著。

＜シェアサイクル＞



出典：自転車活用推進本部（国土交通省）

図 ７４　本格導入都市数の推移



出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

図 ７５　カーシェアリング台数

出典）社会資本整備審議会　道路分科会　第 81 回基本政策部会　資料　新たなモビリティと道路空間（国土交通省、令和５年（2023 年）３月）

Column	電動キックボード

- ここ数年で都心部を中心に手軽な移動手段として電動キックボードが普及しています。
- 令和５年（2023 年）７月には、改正道路交通法が施行され、最高時速 20 km以下のモデルに限り、電動キックボードなどの１人乗り電動車が「特定小型原動機付自転車※」という新たな車両区分となって、16 歳以上は免許なしで運転が可能となり、ヘルメットの着用も努力義務扱いとなりました。
- 一方で、交通違反による事故に加え、急発進やバランスを崩すことに起因する単独事故も起きています。
- 区内でもすでにシェアリングサービスが展開されており、今後普及が予見される電動キックボードを含めた電動マイクロモビリティの安全かつ適切な利用を区民に促すため、区、サービス事業者、警察において、交通ルール遵守などの安全啓発に取り組んでいます。

図 ７６　電動キックボードの交通のルール周知案内

出典）ルールを守って電動キックボードに乗ろう（警視庁・金融庁・総務省・経済産業省・国土交通省）

※ 特定小型原動機付自転車とは、原動機付自転車のうち、以下に示す要件のすべてに該当するものをいいます。

	原動機付自転車	
	特定小型原動機付自転車	一般原動機付自転車
最高速度	20 km/h 以下	特定小型原動機付自転車以外のもの
定格出力	0.6kW 以下	
長さ	1.9m 以下	
幅	0.6m 以下	
高さ	—	

特定小型原動機付自転車のうち、「特例特定小型原動機付自転車」に該当するものは、道路標識や道路標示によって歩道の通行が許可されているときは、その歩道を通行することができます。
「特例特定小型原動機付自転車」とは、①歩道等を通行する間、最高速度表示灯を点滅させていること。②歩道通行中、車体の構造上、６km/h を超える速度を出すことができないものであること。等の要件を満たす車両のことをいいます。

図 ７７　「特例特定小型原動機付自転車・普通自転車の歩道通行可」を示す標識

第3章 基本方針と目標

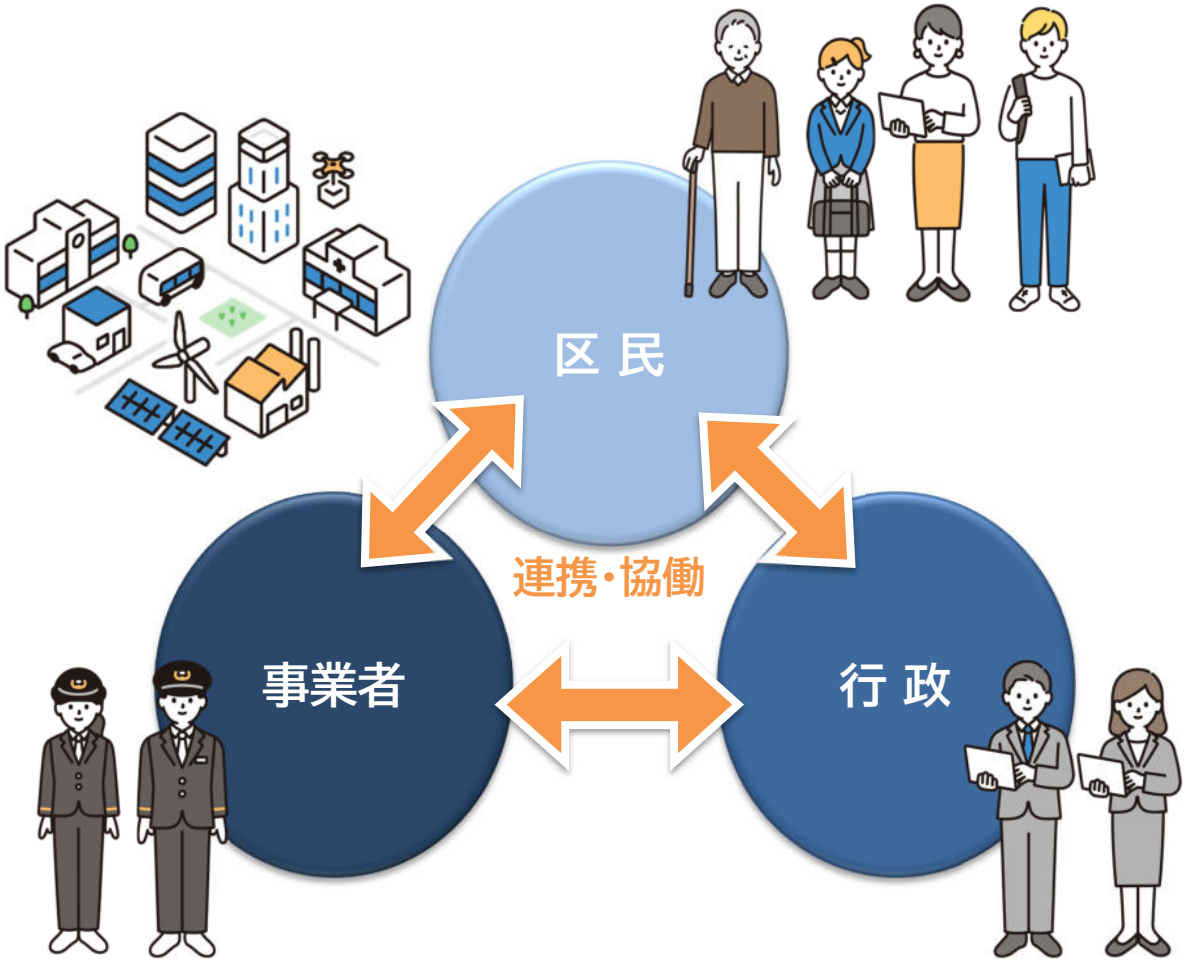
1. 計画で目指す基本方針

基本方針

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～

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・快適に移動できる世田谷」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。



2. 計画の目標

地域公共交通の課題を踏まえ、以下３点を本計画の目標として定めます。

【目標１】安全・安心な地域公共交通

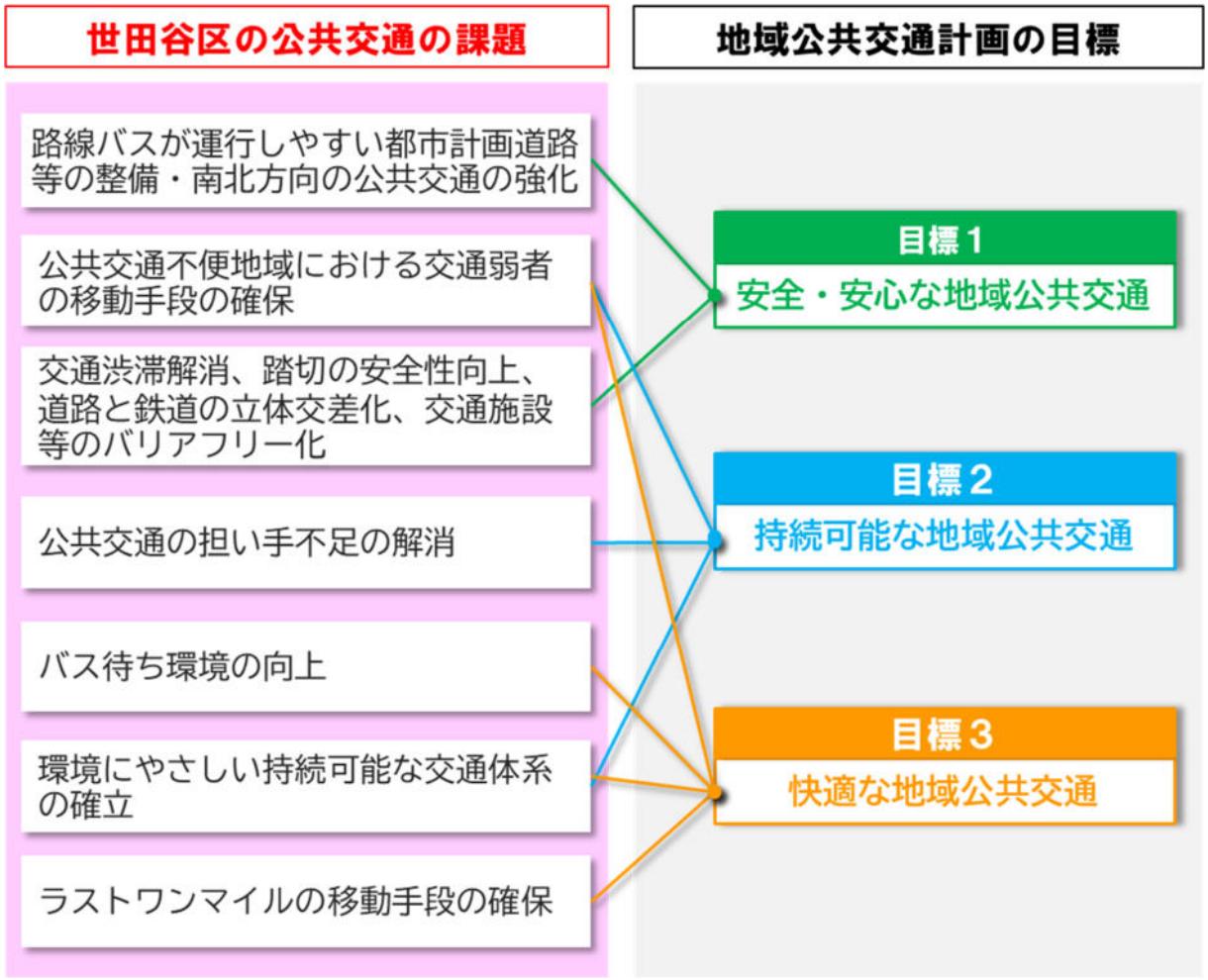
安全に安心して目的地まで移動できることは、全ての基本です。交通の担い手不足が顕在化する中でも、安全性向上のために不断の取組を継続していくとともに、交通施設のバリアフリー化・心のバリアフリーの普及に向けた取組も推進していくことで、「安全・安心な地域公共交通」を目指します。

【目標２】持続可能な地域公共交通

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

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。



第4章 計画の施策と取組

基本方針及び３つの目標に基づく施策及び取組を、以下のとおり定めます。

目標	施策	取組
目標1：安全・安心な地域公共交通	施策 1-1:安全・安定輸送の確保	取組 1-1-1　テロ・防犯対策の推進
		取組 1-1-2　都市計画道路等の整備による路線バスの定時性の確保と速達性の向上
		取組 1-1-3　道路と鉄道の立体交差化の促進
		取組 1-1-4　公共交通に対する利用者の協力、意識啓発
		取組 1-1-5　踏切道の安全性向上
		取組 1-1-6　安全で快適な自転車利用環境の創出
	施策 1-2：バリアフリー化の推進	取組 1-2-1　鉄道駅におけるホームドア整備の推進
		取組 1-2-2　鉄道駅におけるバリアフリー経路の確保、エレベーター整備の推進
		取組 1-2-3　バリアフリー車両の導入推進
		取組 1-2-4　心のバリアフリーの普及啓発
	施策 1-3：災害時における公共交通の連携体制などの構築	取組 1-3-1　区民への交通情報の提供のあり方の検討
目標2：持続可能な地域公共交通	施策 2-1：交通ネットワークの確保・維持・拡充	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の検討
		取組 2-1-2　交通の担い手となる人材の確保
		取組 2-1-3　多様な交通モード、事業者の連携
		取組 2-1-4　新たなモビリティサービスの活用検討
	施策 2-2：公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメント）	取組 2-2-1　公共交通の利用促進のための広報活動
		取組 2-2-2　多様な交通モード、事業者の連携（再掲）
	施策 2-3：環境負荷の低減	取組 2-3-1　省エネ車両等の導入推進
	施策 2-4：公共交通不便地域対策の推進	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
目標3：快適な地域公共交通	施策 3-1：交通結節機能の強化による乗継利便性の向上	取組 3-1-1　交通結節点の整備・充実
	施策 3-2：近隣区市と連携した交通利便性の向上	取組 3-2-1　近隣区市と連携した区境地域における交通利便性向上の検討
		取組 3-2-2　エイトライナーの早期実現
	施策 3-3：情報通信技術を活用した分かりやすい情報提供の充実	取組 3-3-1　交通施設におけるバリアフリー関連情報の充実
		取組 3-3-2　鉄道駅・バス停における運行情報等の提供機会の充実
	施策 3-4：快適な移動のための交通環境整備	取組 3-4-1　バス停ベンチ・上屋の設置促進
		取組 3-4-2　交通結節点の整備・充実（再掲）
	施策 3-5：分かりやすく便利な運賃体系の確立	取組 3-5-1　IC カードや二次元コードを活用したキャッシュレス化の促進
		取組 3-5-2　鉄道・バス１日乗車券等の企画乗車券、乗継運賃等の制度の充実
	施策 3-6：公共交通を補完する自転車の利活用の促進	取組 3-6-1　自転車シェアリングの充実・利用促進
		取組 3-6-2　安全で快適な自転車利用環境の創出（再掲）
	施策 3-7：新たな輸送サービスによる移動の選択肢の提供	取組 3-7-1　地域の状況を踏まえたコミュニティ交通の導入・検討（再掲）
		取組 3-7-2　新たなモビリティサービスの活用検討（再掲）
	施策 3-8：特定需要への対応	取組 3-8-1　多様な交通資源と連携した取組の検討
		取組 3-8-2　利用者のニーズに応じた多様な移動サービスの充実
	施策 3-9：人々の外出と交流を促進する交通環境の整備	取組 3-9-1　交通結節点の整備・充実（再掲）
		取組 3-9-2　待ち時間も快適・便利に過ごせる交通環境の整備

目標１　安全・安心な地域公共交通

施策１－１　安全・安定輸送の確保

取組１－１－１　テロ・防犯対策の推進

実施主体	交通事業者

昨今、走行中の電車内で刺傷事件が発生するなど、テロや凶悪な犯罪行為により、安全・安心な地域公共交通が脅かされています。

車内や駅構内等への監視カメラ設置、巡回警備体制の強化、緊急事態の発生を想定した訓練の実施等を推進します。

図　７８　我が国における鉄道テロ対策の概要

出典）鉄道のテロ対策の概要（国土交通省ホームページ）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	車内や駅構内等への監視カメラ設置、巡回警備体制の強化、訓練の実施				

施策１－１　安全・安定輸送の確保

取組１－１－２　都市計画道路等の整備による路線バスの定時性の確保と速達性の向上

実施主体	世田谷区、東京都

路線バスは一般道路を走行するため、交通渋滞の影響を受けて遅延し、ダイヤ通りに運行できない場合があります。路線バスの定時性、速達性を確保していくためには、路線バスが走行する道路における渋滞の発生を極力抑制することが必要です。

このため、都市計画道路などの整備により、円滑なバス走行空間の確保を推進します。

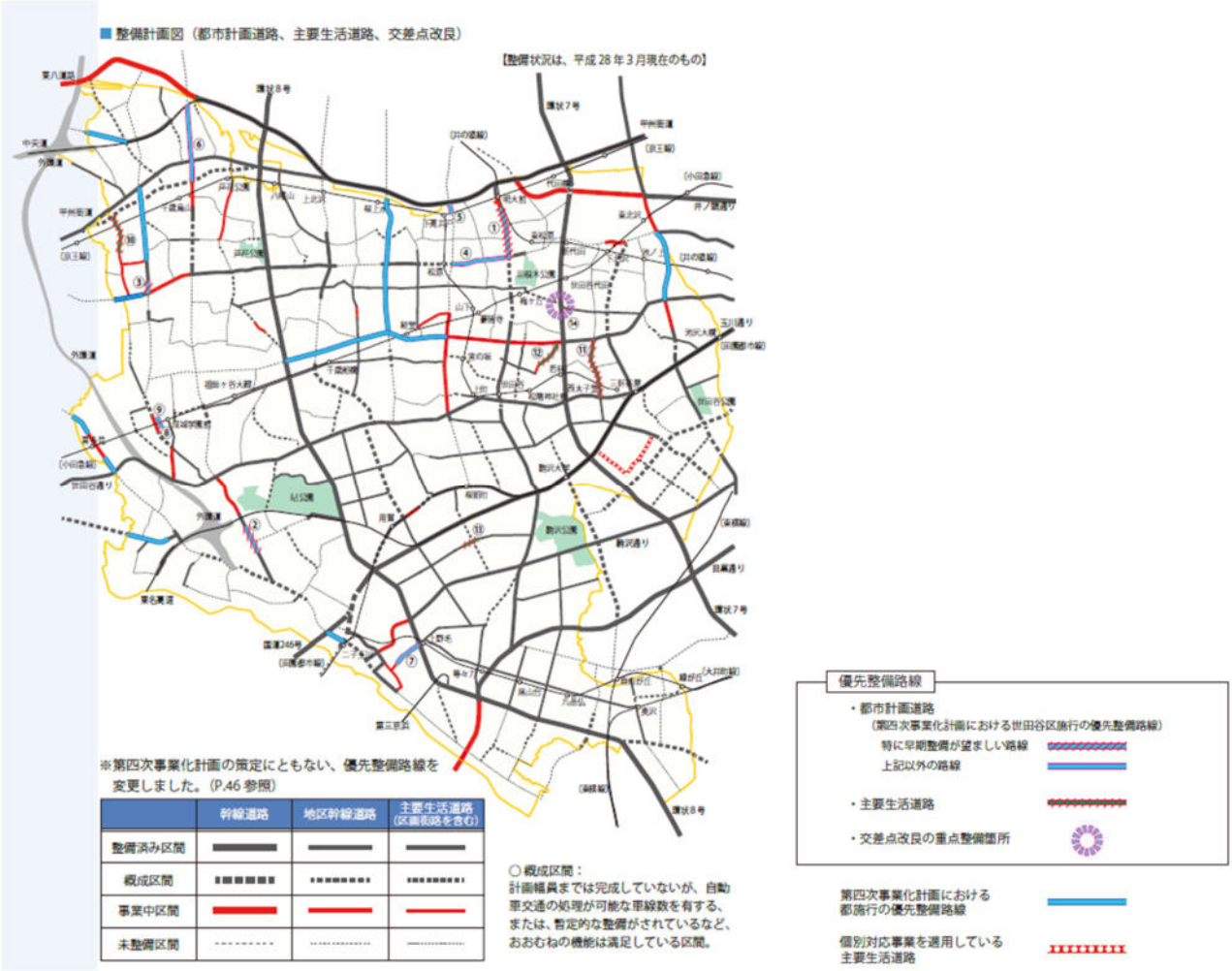


図　７９　世田谷区内の道路整備計画（都市計画道路、主要生活道路、交差点改良）

出典）せたがや道づくりプラン【道路整備方針】　平成 28 年３月見直し版（世田谷区、平成 28 年（2016 年）３月）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	「世田谷道づくりプラン」に基づく道路整備の推進				

施策１－１　安全・安定輸送の確保

取組１－１－３　道路と鉄道の立体交差化の促進

実施主体	東京都、世田谷区、関係自治体、鉄道事業者

道路と鉄道を立体交差化して踏切をなくすことにより、安全で円滑な交通が実現することから、現在、区内では京王電鉄京王線連続立体交差事業（笹塚～仙川駅間）に取り組んでおり、今後も東京都、渋谷区、杉並区、京王電鉄と連携しながら、事業の早期完成に向けて全力で取り組んでいきます。

また、東急電鉄大井町線や東急電鉄東横線の自由が丘駅付近の区間は、平成 16 年度（2004 年度）に東京都が策定した踏切対策基本方針において、鉄道立体化の検討対象区間に位置付けられており、鉄道立体化に向け東京都、目黒区等と連携し、調査・検討していきます。

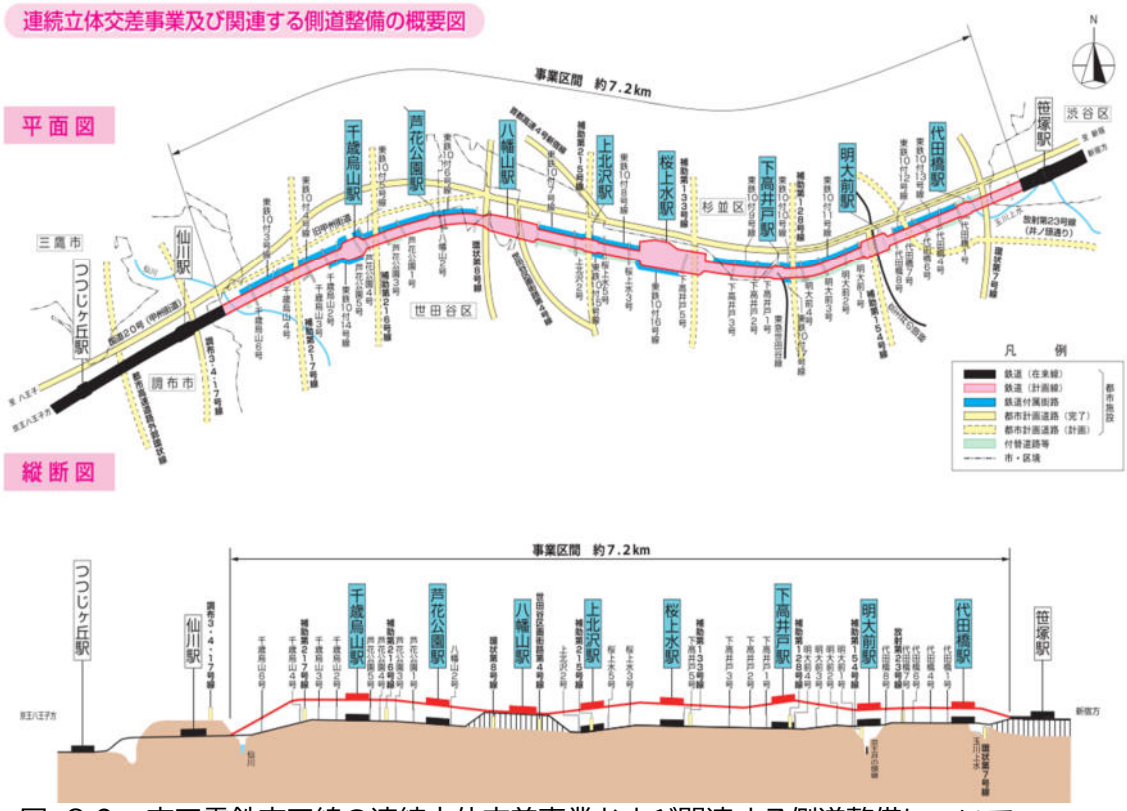


図　８０　京王電鉄京王線の連続立体交差事業および関連する側道整備について

出典）京王電鉄京王線（笹塚駅～仙川駅間）の連続立体交差事業および関連する側道整備について（東京都・世田谷区・渋谷区・杉並区・京王電鉄株式会社）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	京王電鉄京王線連続立体交差事業の促進				
	大井町線開かずの踏切解消に向けた関係機関との調整・検討				

Column　小田急線の連続立体交差事業及び複々線化事業と上部利用の街づくり

- 区では、これまで小田急電鉄小田原線の連続立体交差事業及び複々線化事業について、東京都や小田急電鉄と協働で取り組んできました。
- 下北沢駅周辺（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）では、地下化方式が採用され、元々線路だった地上部の線路跡地の利用方法について、地域の方々を交えたワークショップ等を経て、検討が進められました。
- その結果、駅前広場、緑地・小広場、駅間通路等を結ぶ、回遊性の高い街づくりが実現しました。

図 ８１　シモキタ雨庭広場

図 ８２　世田谷代田駅前広場

Column　東急大井町線・東急東横線について

- 東京都が策定した「踏切対策基本方針」（平成 16 年６月）では、東急大井町線　緑が丘駅～等々力駅付近（自由が丘駅付近）、東急東横線　都立大学駅～田園調布駅付近（自由が丘駅付近）が「鉄道立体化の検討対象区間」に位置付けられています。

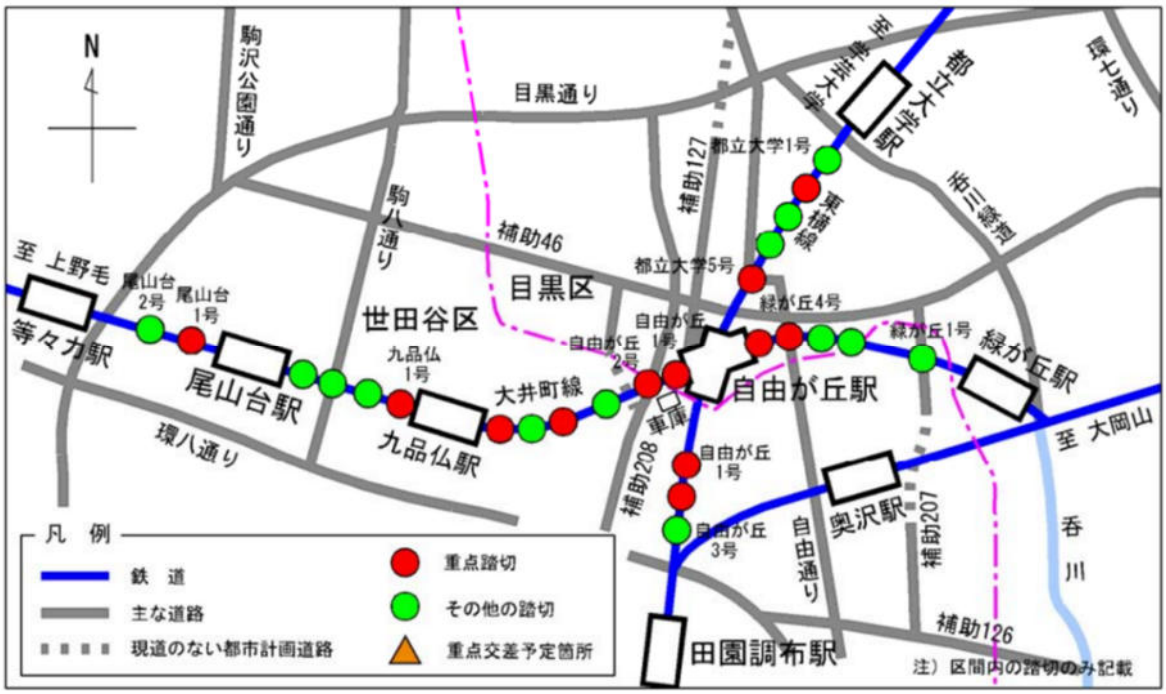


図 ８３　鉄道立体化の検討対象区間

施策１－１　安全・安定輸送の確保

取組１－１－４　公共交通に対する利用者の協力、意識啓発

実施主体	交通事業者、世田谷区、区民

公共交通の遅延発生を抑制し、定時性を確保していくことは非常に重要です。路線バスでは乗車時における運賃支払いの釣り銭収受やＩＣカードのチャージ等の対応が積み重なって遅延する場合も考えられるため、事前に小銭を用意する、ＩＣカードのチャージを済ませておくなど、遅延を発生させないような利用者自身の心がけや協力の姿勢が不可欠です。また、バスが停車する前に座席から扉の前まで移動するような行為は、急停車時に対応できず転倒するなど、車内事故の原因となります。

鉄道駅のホームにおいても、列車の到着・出発時にホームの端部を歩く、歩きスマホをするなど、安全な運行に支障となる行為は、列車の遅延が発生する要因となっています。「安全に利用する」という利用者自身の心がけ、安全意識の向上が不可欠です。また、一般の自動車・自転車運転者も、路線バスの円滑な運行の妨げとならないよう、バスがバス停から発車するために合図（右ウィンカー）を出したときは、進路を妨げてはならないことが法令（道路交通法第 31 条の２）で定められています。また、ピーク時の混雑緩和の観点では、新たな働き方の進展や人口減少など社会情勢が変化していく中、オフピーク利用の定着など、社会全体で取り組んでいく必要があります。

これらを踏まえ、交通事業者と連携して、利用者への意識啓発などの取組を継続して進めます。

図　８４　路線バス座席背面の注意喚起表示

図　８５　路線バスの定時運行・車内事故防止に関する案内

出典）定時運行・車内事故防止にご協力ください（山口市ホームページ）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	意識啓発の広報活動等				
	定時運行・車内事故防止への協力				

施策１－１　安全・安定輸送の確保

取組１－１－５　踏切道の安全性向上

実施主体	鉄道事業者、道路管理者、区民

踏切道において遮断機が閉まっている状態での横断は、列車と衝突するなど重大な事故の発生要因となります。自動車、自転車、歩行者など、踏切道を通行する全ての人がこの点を認識し、警報機が鳴り始めたら渡らない、列車の運行に支障があると認めた場合や、危険を感じた場合には、迷わず列車を停止させる（踏切の非常ボタンを押す）など、事故発生防止の姿勢が不可欠であり、鉄道事業者と道路管理者で連携しながら、事故を未然に防止する取組を推進し、踏切道の安全性を更に向上させることが求められます。

これらを踏まえ、踏切道の安全性を更に向上させるため、鉄道事業者と道路管理者で連携しながら、事故を未然に防止する取組をソフト・ハードの両面から推進します。

図　８６　踏切の啓発看板と非常ボタンの例

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	踏切道の安全性の向上のための取組推進				

Column　踏切道における視覚障害者誘導ブロック

- 令和４年（2022 年）４月、奈良県大和郡山市の踏切道において、視覚障害者が電車にはねられて死亡する事故が発生しました。
-
- この事故を契機として、国土交通省において「踏切道等における視覚障害者誘導対策ワーキンググループ」が設立され、踏切道における視覚障害者誘導対策について検討が進められています。

出典）国土交通省ホームページ

Column	踏切道における「障害物検知」

- 踏切道には、自動車が立ち往生した場合など、列車の運行に支障があるとセンサーが感知すると、列車の運転士に対して緊急事態を知らせる信号を発光させたり、自動的に列車を停止させたりする装置が整備されています。
- これまでレーザー式のセンサーが主流となっていましたが、これは自動車など大きな障害物を感知することができるものの、人や自転車、バイクなどは認識しづらい状況となっていました。
- 昨今、踏切道における安全性向上のための取組として、これまでのレーザー式より検知精度が高い３Ｄ式センサーを使用した検知装置の導入が、各鉄道事業者において進められています。

図 ８７　従来のレーザー式検知装置

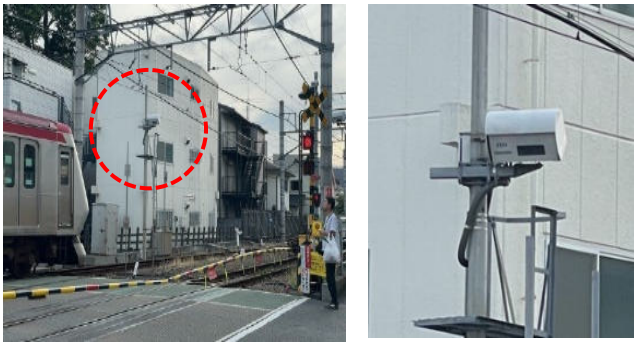


図 ８８　３Ｄ障害物検知装置

施策１－１　安全・安定輸送の確保

取組１－１－６　安全で快適な自転車利用環境の創出

実施主体	世田谷区

自転車は、区民の生活を身近なところで支える交通手段であることから、誰もが健康・快適に、また安全・安心に自転車を利用できる環境の整備が求められています。

そこで、「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」に基づき、自転車走行環境整備、駐輪環境の整備、放置自転車対策等を推進します。

自転車専用通行帯　自転車走行帯（ブルーゾーン）　自転車走行位置表示（ナビライン･ナビマーク）

図　８９　自転車走行環境整備（自転車通行空間の整備形態）

出典）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（世田谷区、令和３年（2021 年）７月）

図　９０　放置自転車の様子および放置禁止区域路面標示シート

出典）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（世田谷区、令和３年（2021 年）７月）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	自転車走行環境整備、駐輪環境の整備、放置自転車対策等				

施策１－２　バリアフリー化の推進

取組１－２－１　鉄道駅におけるホームドア整備の推進

実施主体	鉄道事業者

鉄道駅のホーム上から線路へ転落する事故や接触事故、また、それらに伴う列車の遅延を防止するため、ホームドア（可動式ホーム柵）の設置を推進します。

あわせて、ホーム端部を目立たせて注意を促す「CP ライン※」や、電車とホームの段差を最小化し、車いすやベビーカー等の乗降がスムーズに可能となる「段差解消ブロック」の設置をはじめ、ユニバーサルデザインの取組が進められてきています。

今後も更なるホームドア等の整備を推進していきます。

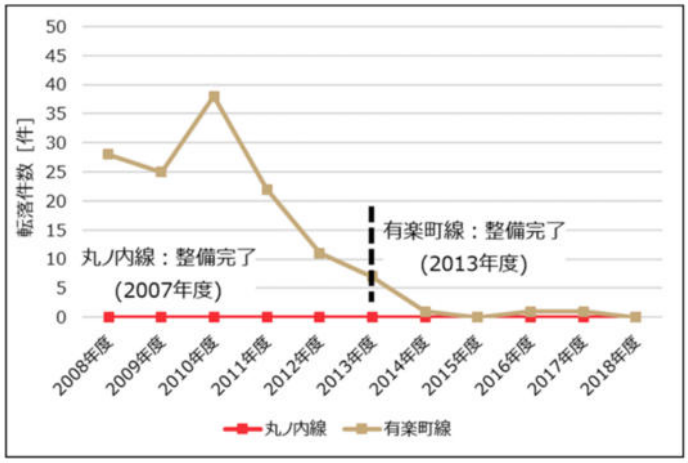


図　９１　駅ホームからの転落件数の推移（東京メトロ）

出典）ホームドア整備に関する WG 報告書（国土交通省鉄道局）

図　９２　ホームドア

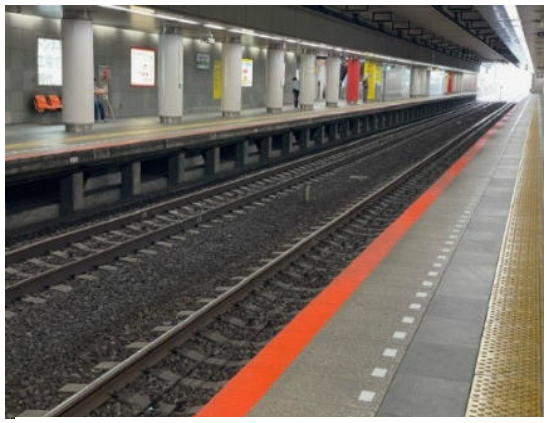


図　９３　CP ライン

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	ホームドアの整備、維持管理				

※ CP とは、Color Psychology（色彩心理）の略で、人が危険と感じる度合いが高い色彩を用いてラインを引くことにより、視覚的・心理的にホーム端部の危険性に対して注意喚起を行うものです。

施策１－２　バリアフリー化の推進

取組１－２－２　鉄道駅におけるバリアフリー経路の確保、エレベーター整備の推進

実施主体	鉄道事業者

ユニバーサルデザインの観点から、車いす利用者など日常の移動に支障がある方でも円滑に移動ができる社会を実現することが必要です。現在、鉄道駅ではエレベーターの整備等によってバリアフリー経路を少なくとも１ルート確保できていますが、改札口が複数ある鉄道駅などでは、片方の改札口はバリアフリー化されていても、残りの改札口は階段のみなどバリアフリー化されていない場合もあります。

引き続き、ユニバーサルデザインの観点から、駅舎の改修等を契機とした複数のバリアフリー経路の確保を推進していきます。

【参考】移動経路の考え方（バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）旅客施設共通ガイドライン）

〇移動等円滑化された経路

考え方	経路については、高齢者、障害者等の移動等円滑化に配慮し、可能な限り単独で、駅前広場や公共用通路など旅客施設の外部から旅客施設内へアプローチし、車両等にスムーズに乗降できるよう、すべての行程において連続性のある移動動線の確保に努めることが必要である。旅客移動について最も一般的な経路（主動線）を移動等円滑化するとともに、主動線が利用できない非常時も勘案し、移動等円滑化された経路を複数確保することが望ましい。

出典）国土交通省ホームページ

東急田園都市線駒沢大学駅では、令和６年（2024 年）に２基目のエレベーターの運用を開始して、バリアフリー経路を２ルート確保しました。

▲駒沢大学駅構内図

▲新設エレベーター

図　９４　駒沢大学駅

出典）東急電鉄株式会社ホームページ

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	バリアフリー経路確保に向けたエレベーターの整備、維持管理				

施策１－２　バリアフリー化の推進

取組１－２－３　バリアフリー車両の導入推進

実施主体	交通事業者

誰もが安全・安心に移動ができる社会を実現するため、公共交通機関における車両のバリアフリー化は重要です。

タクシーにおいては車いすを折りたたまずにそのまま乗車できる車両（ＵＤタクシー）が登場するなど、今後も更なる導入の推進が求められます。

鉄道では車両の一部の座席を撤去し、車いす利用者やベビーカー等のためのスペースとして広い空間を確保する改良が進められています。

路線バスにおいても、区内の大半がノンステップバスとなっており、車いす利用者がそのまま乗車できるようになっています。

合理的配慮の観点から、視覚障害者、聴覚障害者等を含め、今後もさらなるバリアフリー化を推進していきます。

東京ハイヤー・タクシー協会より提供

車両メーカーWEBサイトより

図　９５　ユニバーサルデザインタクシー

出典）東京都環境局ホームページ

○ノンステップバス

○車いすスペース

図　９６　人にやさしいバス車両

出典）東京都交通局ホームページ

【参考】移動経路の考え方（バリアフリー整備ガイドライン（車両等編）車両等に関するガイドライン）

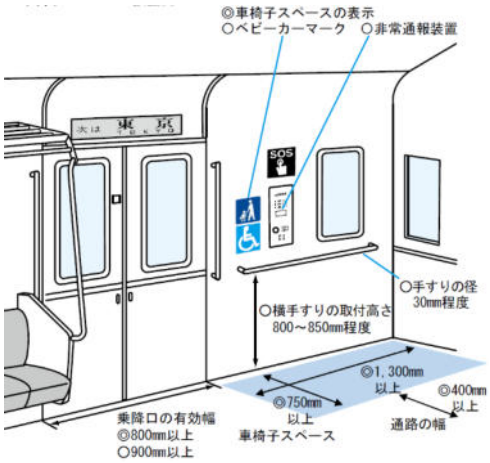


図　９７　鉄道車両車いすスペースの設置例

出典）公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン　車両等編）（国土交通省、令和６年（2024 年）３月）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	バリアフリー車両の導入促進				

施策１－２　バリアフリー化の推進

取組１－２－４　心のバリアフリーの普及啓発

実施主体	世田谷区、交通事業者、区民

高齢者、障害者、子ども連れの方、重い荷物を持った方など、移動に際して様々な困難を抱える方が、安心して外出し、自立した社会生活を送ることが出来るように、区民一人一人が「心のバリアフリー」への理解を深めることが必要です。

「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方をもつ全ての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支えあうことです。そのためには、一人一人が具体的に行動を起こし継続することが必要です。

公共交通の場においては、高齢者をはじめとした援助や配慮が必要な方に対して、周囲が座席を譲る、声掛けなどの配慮、災害時における安全に避難するための支援をするなどの行動が求められます。

区は、キャンペーンの実施やポスターの掲出などによる継続的な周知活動に取り組んでいきます。

また、交通事業者は、地域公共交通の担い手である駅係員、バス乗務員等についても、接遇の向上に努めていきます。

この取組の推進に際しては、「お互いがお互いを思いやる心」が重要です。区は、これらの状況を踏まえ、「心のバリアフリー」の普及啓発に努めていきます。

■「世田谷区移動等円滑化促進方針」における心のバリアフリー

これまで、区で定めた世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例や世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画に基づき、取組を推進してきており、令和５年（2023 年）６月には「世田谷区移動等円滑化促進方針」を策定して、さらなるユニバーサルデザインのまちづくりを推進しています。

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	心のバリアフリーの普及啓発				

Column	ヘルプマーク、ヘルプカード

・　義足や人工関節を使用している方、内部障害や難聴の方、妊娠初期の方など、外見からは分からなくとも援助や配慮を必要としている方がいます。
・　このような方が、周囲に配慮が必要なことを知らせることで、援助を得やすくするように作成した「ヘルプマーク」や「ヘルプカード」があります。

○ヘルプマーク

援助や配慮を必要としていることが外見からはわからない方々が、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることで、援助が得やすくなるように東京都が作成しました。現在は都営地下鉄の駅などで配布されており、平成 28 年度（2016 年度）に世田谷区も作成しました。

鞄などにつけられ、裏面にシールを貼り必要な支援を記載することができます。

図 ９８　ヘルプマーク

○ヘルプカード

援助を必要とする障害のある方が携帯し、いざというときに必要な支援や配慮を周囲の人にお願いするためのカードです。日常生活の中ではもちろん、災害時や緊急時など周囲の人に手助けを求めたい時に、ヘルプカードを提示することで手助けを求めることができます。平成 25 年度（2013 年度）に世田谷区で作成しました。

図 ９９　ヘルプカード

世田谷区では、ヘルプマーク、ヘルプカードを希望される方に配布しています。

施策１－３　災害時における公共交通の連携体制などの構築

取組１－３－１　区民への交通情報の提供のあり方の検討

実施主体	世田谷区、交通事業者

区では「世田谷区防災ポータルサイト」において、各鉄道・路線バスの運行状況等を提供しております。災害時、緊急時等に備え、区は、交通事業者と連携して、区民が更に利用しやすい交通情報の提供のあり方について検討を行います。

図　１００　世田谷区防災ポータル

出典）世田谷区防災ポータルサイト

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	交通情報の提供のあり方検討				

目標２　持続可能な地域公共交通

施策２－１　交通ネットワークの確保・維持・拡充

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の検討

実施主体	世田谷区、交通事業者

全国で路線バスの減便、廃止が進んでおり、区内でも一部でその影響が出てきています。路線バスの利用者については、テレワーク等の定着により、コロナ禍前の水準までの回復は見込めず、これまでの一部の黒字路線における利益によって多くの赤字路線を維持していくというバス事業の仕組みが成り立たなくなっています。

また、従来からの乗務員不足に加え、2024 年４月から適用された労働時間等の改善基準に伴う 2024 年問題により、更に路線バスの確保・維持が非常に厳しい状況です。

区は、区内の交通ネットワークの最適化を目指し、これまで走行環境整備や区民・関係機関との調整・広報などの支援を行ってきましたが、持続可能な地域公共交通を確保していくため、コミュニティバスの運行に関わる経費の補助など、路線バスも含めた新たな行政支援のあり方について、交通事業者の意向を確認しながら検討を進めます。

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	行政支援のあり方検討・実施				

Column　他自治体での行政支援

・　鎌ヶ谷市では、公共交通事業者等運行及び免許取得の支援が行われています。

	（１）運行支援	（２）免許取得支援
対象事業者	①本市のコミュニティバスの路線を有するバス事業者 ②本市内に営業所を置くバス事業者 ③本市内に営業所を置くタクシー事業者または本市内に住所を置く個人タクシー事業者	①本市内にコミュニティバスの路線を有するバス事業者 ②本市内に営業所を置くタクシー事業者 （備考）支援金の交付後も引き続き事業を継続する意思があることが条件
支援金の額	①コミュニティバス事業者 保有するききょう号の車両（予備の車両を除く。）の台数に 10 万８千円を乗じて得た額 ②バス事業者 保有する路線バスの車両（予備の車両及び高速バスの車両を除く。）の台数に 10 万８千円を乗じて得た額 ③タクシー事業者 令和５年（2023 年）３月 31 日時点で一般乗用旅客自動車運送事業に使用する目的で車両登録している自動車の台数に６万円を乗じて得た額 （備考）１事業者につき１回限り	①コミュニティバス事業者 従業員（内定者含む）の大型二種免許取得に要した教習費用等に２分の１を乗じて得た額 （備考）支援金の限度額は従業員１人あたり 30 万円とし、１事業者につき３人まで ②タクシー事業者 従業員（内定者含む。）の普通二種免許取得に要した教習費用等に２分の１を乗じて得た額 （備考）支援金の限度額は従業員１人当たり 10 万円とし、１事業者につき５人まで

出典）鎌ヶ谷市ホームページを基に作成

Column	地域の公共交通ネットワークを維持する喜多見・宇奈根地区オンデマンド輸送

- 世田谷区では、公共交通不便地域対策の一環として、関係機関との協議・調整や導入支援を行い、平成19年度（2007年度）に二子玉川駅と喜多見・宇奈根地区を結ぶバス路線（玉 05 系統）の導入に至りました。また、地域の声を踏まえ、関係機関との協議・調整、実証運行を経て、平成 25 年度（2013 年度）には喜多見住宅まで延伸（玉 04 系統）しました。
- 一方で、新型コロナウイルス流行の影響などにより利用者が減少し、路線バスの中でも特に欠損額が多い状況が続いてきたことから、運行事業者である東急バス株式会社より、利用実態、収支状況を踏まえ、輸送需要に応じた運行形態（オンデマンド輸送等）に変更することで、喜多見・宇奈根地区における交通網の維持を図ってまいりたいとの提案があり、令和３年度（2021 年度）より世田谷区と協働し、地域への説明会や運行形態変更に向けてオンデマンド輸送の検証運行を実施しました。
- このような経過を経て、令和５年（2023 年）２月 28 日をもって喜多見・宇奈根地区コミュニティバス【玉 05】、喜多見・宇奈根地区コミュニティバス（喜多見住宅延伸系統）【玉 04】は運行を終了し、令和５年（2023 年）３月 1 日からは東急バス株式会社の【砧 06】（朝時間帯のみ運行）、日中時間帯以降はオンデマンド輸送（予約制）として運行しています。

図 １０１　宇奈根・喜多見地区のバス路線の運行形態

出典）宇奈根・喜多見地区バス路線の運行形態（東急バス株式会社）

施策２－１　交通ネットワークの確保・維持・拡充

取組２－１－２　交通の担い手となる人材の確保

実施主体	交通事業者、世田谷区

少子高齢化の進展によって生産年齢人口が減少し、バス乗務員（運転手）をはじめとした交通の担い手不足が全国的に深刻化しています。このままでは現状の運行本数を確保していくことが困難であり、交通の担い手不足を解消するための取組が必要となっています。

交通事業者は、更なる人材の確保に向け、採用活動に積極的に取り組んでいますが、区としても、交通事業者の意向を確認しながら、交通の担い手不足の解消に向けた支援のあり方について検討し対策を進めていきます。

図　１０２　京都市担い手確保の広報

出典）京都市ホームページ

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	交通の担い手不足の解消に向けた支援のあり方検討・実施				

施策２－１　交通ネットワークの確保・維持・拡充

取組２－１－３　多様な交通モード、事業者の連携

実施主体	交通事業者

地域公共交通の利便性を向上するためには、鉄道・路線バス・タクシー等、それぞれの交通モード相互間での連携を強化することが必要です。

このため、MaaS アプリ等を活用し、交通モード相互間での一体的な利用ができるような取組について、社会動向を注視しつつ、事業者間の連携やＰＲ活動等について検討を進めます。

図　１０３　ＭａａＳの概念図

出典）国土交通省ホームページ

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	他事業者との連携の検討・導入、PR 活動等				

施策２－１　交通ネットワークの確保・維持・拡充

取組２－１－４　新たなモビリティサービスの活用検討

実施主体	世田谷区、交通事業者、民間事業者

区は、交通事業者、民間事業者と協力し、鉄道、路線バス等、既存の公共交通機関を補完するものとして、AI オンデマンド交通、自動運転など新たなモビリティサービスの導入についても視野に入れ検討します。

図　１０４　新たなモビリティのイメージ

出典）第５回「モビリティ・ロードマップ」のありかたに関する研究会
資料　新たなモビリティサービスの推進（デジタル庁）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	新たなモビリティサービスの検討・導入				

施策２－２　公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメント）

取組２－２－１　公共交通の利用促進のための広報活動

実施主体	世田谷区、交通事業者

普段、自動車を利用している方が公共交通機関を利用してもらうためには、まず公共交通を知ってもらい、身近に感じてもらう必要があります。公共交通機関の利用は、環境負荷の低減につながります。

区では公共交通の利用促進のため、鉄道・バス路線図等を掲載した「世田谷区全図」を配布しています。積極的な広報活動を行うことで、利用促進を図ります。また、交通事業者と連携したイベントの開催などについても検討します。

【参考】利用促進に関する広報・PR

地域住民にバスの利用を促し、持続可能な交通手段としてのバスの重要性を広めるために、各地で広報・PR 活動が行われています。

○「公共交通利用促進運動」静岡県御殿場市（令和元年度（2019 年度））

「路線バスを育てよう」という合言葉のもと、公共交通利用促進運動を行っており、令和元年度（2019 年度）には、「公共交通を年３回利用する」ことを呼びかけ、前年度比７万人増加となる 85 万人が路線バスを利用しました。

この他、市内企業による「ノーマイカーデー」の設定や小学生向けの「バス教室」の開催、イベント出展などによる周知が行われました。

表 ６　御殿場市年間バス利用者

令和元年度	約 851,000 人（+70,000）
平成 30 年度	約 781,000 人（+17,000）
平成 29 年度	約 764,000 人

出典）広報ごてんば GOTEMBA（御殿場市、令和２年（2020 年）６月５日）

3 1 2

1＿路線バスをクリスマスバージョンにラッピング(夢フェスタたまほ)　2＿バスと綱引き（ごてんばバスフェス）　3＿高齢者向けのバスの乗り方教室

図 １０５　利用促進運動の様子

出典）広報ごてんば GOTEMBA（御殿場市、令和２年（2020 年）６月５日）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	交通事業者と連携したイベントの開催、ホームページや区広報を利用した広報活動				

施策２－２　公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメント）

取組２－２－２　多様な交通モード、事業者の連携（再掲）

実施主体	交通事業者

地域公共交通の利便性を向上するためには、鉄道・路線バス・タクシー等、それぞれの交通モード相互間での連携を強化することが必要です。

このため、MaaS アプリ等を活用し、交通モード相互間での一体的な利用ができるような取組について、社会動向を注視しつつ、事業者間の連携やＰＲ活動等について検討を進めます。

図　１０６　ＭａａＳの概念図

出典）国土交通省ホームページ

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	他事業者との連携の検討・導入、PR 活動等				

施策２－３　環境負荷の低減

取組２－３－１　省エネ車両等の導入推進

実施主体	交通事業者

持続可能な地域公共交通を実現するため、環境に配慮した省エネルギー車両の導入を推進することが重要です。全国各地で電気自動車（EV）や燃料電池車（FCV）の導入が進んでおり、エンジンによる振動・騒音が無いことから、快適性にもつながるものとして注目されています。

電気バス（EV バス）や燃料電池バス（FC バス）についても一部で導入が開始された状況ですが、車両価格や充電設備のメンテナンスコスト等、課題も多く残されています。

鉄道に関しては、新型車両の導入や機器の更新が進められているほか、駅舎等の鉄道施設の省電力化等、環境負荷の低減に取り組んでいます。

タクシーについても、EV タクシーやハイブリッド車両の導入、高効率な新しいエンジンを搭載した車両の導入等により、環境負荷の低減が図られています。

このような背景から、持続可能な地域公共交通を実現するため、省エネ車両等の導入を推進していきます。

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	省エネ車両等の導入推進				

施策２－４　公共交通不便地域対策の推進

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

実施主体	区民、世田谷区、交通事業者

公共交通不便地域での移動の足を確保するため、重点検討地域において持続可能なコミュニティ交通の導入について検討を進めます。

狭あい道路が多く路線バス・コミュニティバスの運行が困難な公共交通不便地域において、新たな輸送サービスを確保・維持していくためには、地域の課題や実情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。

そのため、コミュニティ交通を導入するためのガイドラインとなる手引きを作成し、区民、交通事業者、区が協働、連携しながら、地域の特性やニーズ、交通事情を踏まえ検討を進め、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・導入に取り組みます。利用状況や収支を把握し改善に努めることに加え、地域での買い物・通院をはじめとした外出支援など福祉・健康面での効果や、地域経済活性化等につながる交通サービスのあり方について幅広く検証を行います。

■砧・大蔵地区における予約制乗合ワゴン（オンデマンド輸送）の実証運行

新たな公共交通不便地域対策の一環として、砧地区を「モデル地区」と定め、令和５年（2023 年）５月１日より、デマンド型交通の実証運行を実施しています。

実証運行は３年間を目途として実施し、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、住み慣れた地域で自立して暮らし続けられるよう、地域が主体となるコミュニティ交通の導入における公費負担・収支率の課題や、運行による効果等について検証を行うものです。

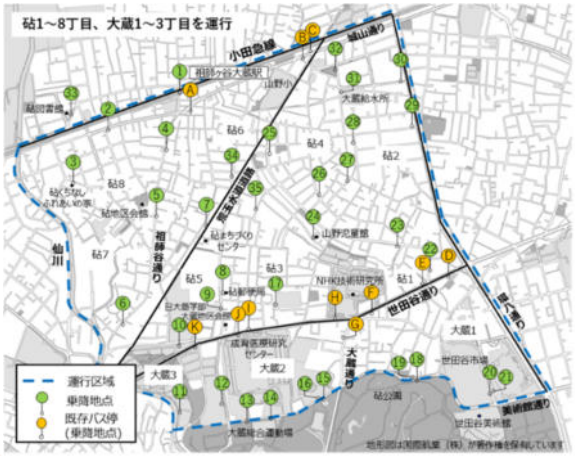


図　１０８　運行車両

←図　１０７　運行マップ

乗降地点

1	祖師ヶ谷大蔵駅	13	大蔵運動場(テニスコート前)	25	セブンイレブン砧４丁目店	A	祖師ヶ谷大蔵駅（用賀駅行き）
2	パン屋前	14	大蔵運動場(屋内プール前)	26	とみやまクリニック	B	山野小学校（祖師ヶ谷大蔵駅行き）
3	砧(ちなしふれあいの家	15	大蔵運動場(屋外プール前)	27	砧4丁目18番先	C	山野小学校（渋谷駅行き）
4	アトリエそら豆	16	ザレジアン国際学園世田谷	28	砧4丁目24番先	D	三本杉（成城学園前駅行き）
5	川上歯科クリニック	17	友愛十字会	29	東京メモリードホール	E	砧町（渋谷駅行き）
6	砧7丁目4番(マンション前)	18	稲荷橋(二子玉川駅行き)	30	サミット砧橋八通り店前	F	NHK技術研究所（成城学園前駅行き）
7	ローソン砧5丁目店(砧まちセン最寄り)	19	稲荷橋(美術館行き)	31	大蔵給水所	G	NHK技術研究所（成城学園前駅行き）
8	砧郵便局	20	世田谷市場	32	富士見公園	H	NHK技術研究所（二子玉川駅行き）
9	日大商学部東門前	21	美術館(二子玉川駅行き)	33	砧図書館	I	成育医療研究センター前（渋谷駅行き）
10	大蔵住宅（30号棟）	22	ビーシーデポ前	34	メディカルコミュニティ砧	J	成育医療研究センター前（成城学園前駅行き）
11	カーメスト大蔵の杜(8･9号棟)	23	砧1丁目21番(マンション前)	35	砧3丁目34番（マンション前）	K	日大商学部前（成城学園前駅行き）
12	カーメスト大蔵の杜(5･6･7号棟)	24	山野児童館				

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	ガイドラインとなる手引き・重点検討地域確定	新たな交通サービスの実証・導入			
取組（砧・大蔵地区）	実証運行	本格運行			

目標３　快適な地域公共交通

施策３－１　交通結節機能の強化による乗継利便性の向上

取組３－１－１　交通結節点の整備・充実

実施主体	世田谷区、交通事業者

近年では、歩いて楽しい街、「ウォーカブルシティ」の考え方が浸透してきたほか、鉄道駅や駅前広場を中心とした利便性、快適性、地域性の高いゆとりある一体的な空間形成を目指す「駅まち空間」のデザインが求められるなど、従来の駅前広場や道路のあり方が大きく変化しています。このような状況下において、人々の外出と交流を促進する交通環境を創出・充実させていくことは、とても重要です。

区では世田谷区都市整備方針において、三軒茶屋駅周辺地区、下北沢駅周辺地区、二子玉川駅周辺地区を「広域生活・文化拠点」に位置づけており、主要な交通結節点としての魅力を高める取組を推進します。

また、京王線連続立体交差事業を契機として、駅周辺街づくりを進めており、明大前駅や千歳烏山駅においては、駅前広場整備により交通結節機能の強化を図ります。

図　１０９　「駅まち空間」の整備例（姫路駅前）

引き続き、区と交通事業者は連携し、その他の鉄道駅なども地域の交通の拠点と捉え、様々な交通手段への乗継利便性を向上するため、バス乗り場や歩行者空間に配慮した利用しやすい広場整備を推進します。

図　１１０　ＭａａＳや自動運転に対応した人が主役の都市交通ターミナル

出典）2040 年、道路の景色が変わる（国土交通省、令和２年（2020 年）６月）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	駅前広場整備、交通結節機能の強化				

施策３－２　近隣区市と連携した交通利便性の向上

取組３－２－１　近隣区市と連携した区境地域における交通利便性向上の検討	
実施主体	世田谷区、交通事業者

区境地域に居住している方は、日常の移動も近隣区市を行き来する場合が多く、近隣区市への移動体系も考慮する必要があります。

一例として、近年、区境地域の交通体系について、シェアサイクルポートの拡充に伴い、交通利便性が向上しているところです。

引き続き、区は、課題共有の場を設けるなど、今後の公共交通の連携のあり方などについて、近隣区市及び交通事業者と連携し検討を進めます。

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	近隣区市との協議、検討・実施				

施策３－２　近隣区市と連携した交通利便性の向上

取組３－２－２　エイトライナーの早期実現

実施主体	世田谷区、関係自治体、東京都

区部周辺部を結ぶ交通手段の一つとして、環状８号線を基軸とした南北方向の新たな鉄道構想（エイトライナー）の早期実現に向け、環状８号線沿線の北区、板橋区、練馬区、杉並区、大田区や東京都と連携し、検討を進めています。

エイトライナーは平成 28 年（2016 年）の交通政策審議会答申第 198 号において、環七高速鉄道（メトロセブン）とともに「区部周辺部環状公共交通の新設」として「地域の成長に応じた鉄道ネットワークのプロジェクト」に位置付けられました。

将来を見据えた新しい公共交通のあり方に関する協議を深度化するとともに、答申に示された課題の解決に向け、調査検討を進めます。

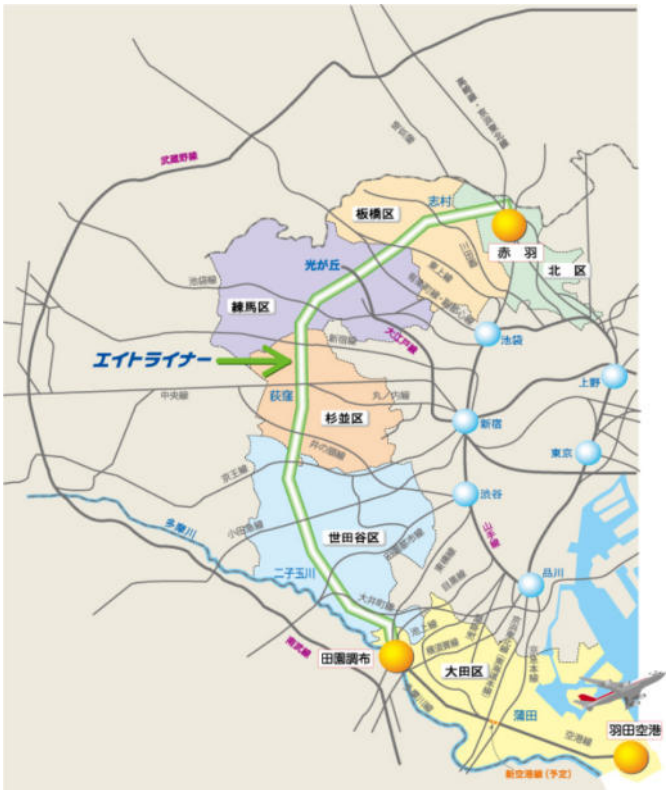


図　１１１　エイトライナー路線図

出典）エイトライナー促進協議会ホームページを基に作成

表　７　交通政策審議会答申第 198 号において示された、本プロジェクトの意義と課題

【意義】	・環状七・八号線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上を期待。
【課題】	・事業性に課題があるため、関係地方公共団体において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。 ・また、高額な事業費が課題となると考えられることから、需要等も見極めつつ中量軌道等の導入や整備効果の高い区間の優先整備について、検討が行われることを期待。

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	新しい公共交通のあり方に関する協議、答申の課題解決に向けた調査検討				

施策３－３　情報通信技術を活用した分かりやすい情報提供の充実

取組３－３－１　交通施設におけるバリアフリー関連情報の充実	
実施主体	交通事業者、世田谷区

区では、全ての区民が可能な限り快適な生活環境となるようユニバーサルデザインのまちづくりを総合的に推進するために「世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例」を定め、条例の趣旨や目的に基づき、公共交通施設等への整備基準とそのうち特に守るべき内容の遵守基準を定めています。

区と交通事業者は、公共交通施設等において、バリアフリーに関連する情報が容易に取得できるよう、連携した取組を推進します。

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	バリアフリー関連情報の提供方法の検討・実施				

施策３－３　情報通信技術を活用した分かりやすい情報提供の充実

取組３－３－２　鉄道駅・バス停における運行情報等の提供機会の充実

実施主体	交通事業者、世田谷区

鉄道や路線バスの利便性を向上させるため、鉄道駅やバス停において、現在の運行情報を入手できる機会を充実させることが必要となります。昨今、停留所の標識（標柱）と運行情報提供装置（案内ディスプレイ）が一体化した「スマートバス停」が登場し、一部で導入が進んでいます。また、手持ちの携帯端末等に交通事業者のアプリをインストールしておくことで、発車時刻や現在の運行状況、混雑情報、乗換案内、バリアフリールート等の情報を得ることが可能となっています。

交通事業者は、訪日外国人旅行者や、日本語を得意としない外国籍の区民に対しても分かりやすく簡潔な情報提供を行うことが必要であり、多言語での案内表記や、アナウンス等の対応を推進するとともに、「混雑の見える化」により、利用者の自発的な混雑回避を促進するための情報提供を検討します。

区としても区民・公共交通利用者への情報提供のあり方について検討を進めます。

図　１１２　板橋区における都内で初となる「スマートバス停」の導入（高島平駅バス停２番のりば）

出典）板橋区ホームページ

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	運行情報等の提供方法の検討・実施				

施策３－４　快適な移動のための交通環境整備

取組３－４－１　バス停ベンチ・上屋の設置促進

実施主体	世田谷区、交通事業者

区は、路線バスの待合環境整備を推進するため、世田谷区路上ベンチ等設置指針、座れる場づくりガイドライン等に基づき、交通事業者と協働で「上屋」の設置の推進に取り組むほか、ベンチ等の設置に取り組みます。

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	上屋、ベンチ等の設置、維持管理				

Column　「広告付き上屋」の設置

上屋に添架した広告板から得られる広告料収入を、バス停留所上屋及びそれに付随するベンチ等の整備・維持管理費用に充てることで、バス停留所上屋等の整備・維持管理費の負担軽減や安全で快適な待合環境の確保に向けた取り組みが進んでいます。

夜間は美しくライトアップ

図　１１３　広告付きバス停留所

出典）都営交通広告メディアガイド 2021　TOEI AD MEDIA GUIDE 2021（都営交通）

施策３－４　快適な移動のための交通環境整備

取組３－４－２　交通結節点の整備・充実（再掲）

実施主体	世田谷区、交通事業者

近年では、歩いて楽しい街、「ウォーカブルシティ」の考え方が浸透してきたほか、鉄道駅や駅前広場を中心とした利便性、快適性、地域性の高いゆとりある一体的な空間形成を目指す「駅まち空間」のデザインが求められるなど、従来の駅前広場や道路のあり方が大きく変化しています。このような状況下において、人々の外出と交流を促進する交通環境を創出・充実させていくことは、とても重要です。

区では世田谷区都市整備方針において、三軒茶屋駅周辺地区、下北沢駅周辺地区、二子玉川駅周辺地区を「広域生活・文化拠点」に位置づけており、主要な交通結節点としての魅力を高める取組を推進します。

また、京王線連続立体交差事業を契機として、駅周辺街づくりを進めており、明大前駅や千歳烏山駅においては、駅前広場整備により交通結節機能の強化を図ります。

図　１１４　「駅まち空間」の整備例（姫路駅前）

引き続き、区と交通事業者は連携し、その他の鉄道駅なども地域の交通の拠点と捉え、様々な交通手段への乗継利便性を向上するため、バス乗り場や歩行者空間に配慮した利用しやすい広場整備を推進します。

図　１１５　ＭａａＳや自動運転に対応した人が主役の都市交通ターミナル

出典）2040 年、道路の景色が変わる（国土交通省、令和２年（2020 年）６月）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	駅前広場の整備、交通結節機能の強化				

施策３－５　分かりやすく便利な運賃体系の確立

取組３－５－１　ＩＣカードや二次元コードを活用したキャッシュレス化の促進

実施主体	交通事業者

公共交通のキャッシュレス化は、シームレスな移動の実現とともに、決済データ蓄積によるサービスの改善、人手不足などの課題解決を図ることが可能となることから、公共交通のキャッシュレス化を促進することが必要となります。

昨今では、交通系ＩＣカードの普及が進むとともに、二次元コードを活用したキャッシュレス決済サービスが数多く登場し、鉄道駅の改札機に携帯端末で表示した二次元コードをかざして通過するシステムも導入が進んでいます。

また、訪日外国人観光客などの交通系ＩＣカードを所有していない利用者に向けては、クレジットカードやデビットカード等による非接触型決済（コンタクトレス決済）の導入が進んでいます。

さらなる公共交通のキャッシュレス化に向けた検討を進めていきます。

図　１１６　キャッシュレス決済の導入事例

出典）日本版 MaaS の実現に向けてキャッシュレス決済の導入を推進！（日本版 MaaS 基盤整備事業９地域・９事業者に交付・支援決定）～地域公共交通の利便性向上を支援します～（国土交通省、令和２年（2020 年）７月３日）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	キャッシュレス化の検討・導入				

Column	磁気乗車券から二次元コードを使用した乗車券の置き換え

・　鉄道事業者８社(京成電鉄株式会社、京浜急行電鉄株式会社、新京成電鉄株式会社、西武鉄道株式会社、東京モノレール 株式会社、東武鉄道株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、北総鉄道株式会社)では、2026 年度末以降、磁気乗車券から二次元コード（ＱＲコード※）を使用した乗車券（以下「ＱＲ乗車券」という。）への置き換えを予定しています。

・　ＱＲ乗車券への置き換えは、主に以下に示す「①持続可能なシステムへの意向」、「②より環境にやさしい用紙への置き換え」、「③利用者サービスの向上」の３点を目的に実施されるものです。

①持続可能なシステムへの移行

現在の自動改札機、自動券売機等は、構造が複雑であることからメンテナンス等が容易で持続可能なシステムに移行する必要があります。

②より環境にやさしい用紙への置き換え

磁気乗車券の用紙は金属を含んでいるため、リサイクルにあたり磁気層の分離・廃棄が必要で一定の環境負荷がかかっています。ＱＲ乗車券への置き換えにより環境負荷を低減できる用紙に変更が可能となり、環境負荷を軽減できます。

③利用者サービスの向上

現在の磁気乗車券は改札機器へ投入する仕組みのため、券詰まり等のトラブルが発生していますが、非接触による処理が可能な ＱＲ乗車券の導入により、改札機器のメンテナンス性の向上や故障率の低減が図れます。

・　国内においては、すでに沖縄都市モノレール（ゆいレール）等において導入実績があるほか、航空機への搭乗時にもＱＲコードを改札機にかざして搭乗することが一般的となっています。

※「ＱＲコード」は、株式会社デンソーウェーブの登録商標です。

施策３－５　分かりやすく便利な運賃体系の確立

取組３－５－２　鉄道・バス１日乗車券等の企画乗車券、乗継運賃等の制度の充実

実施主体	交通事業者

弾力的な運賃設定※や割引サービスの提供は、公共交通の利用者拡大や利用回数の増大につながります。

交通事業者は、アプリ等と連携した公共交通の１日乗車券の販売や、ＩＣカード利用時の路線バスの乗継割引（特定の系統を乗り継ぐ場合に、２回目の運賃引き去りを行わない）など、新たな取組に向けた検討を進めていきます。

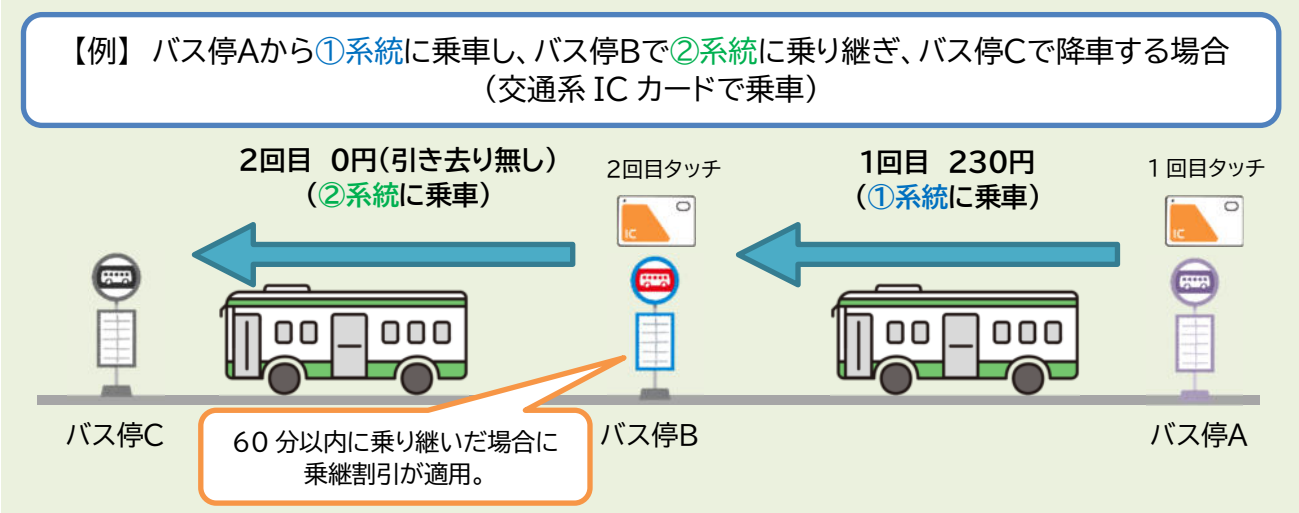


図　１１７　乗継割引のイメージ

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	新たな取組に向けた検討・導入				

※ 弾力的な運賃設定とは、「ダイナミックプライシング」と呼ばれ、運賃・料金を一律ではなく、需要と供給のバランスに応じて設定する手法です。航空業界、ホテル業界では一般的であり、新幹線の価格設定やオフピーク通勤定期券の設定など、近年はこの方式の導入・採用事例が増えてきています。

施策３－６　公共交通を補完する自転車の利活用の促進

取組３－６－１　自転車シェアリングの充実・利用促進

実施主体	世田谷区、民間事業者

鉄道や路線バス以外の選択肢として、気軽に利用できる自転車があります。昨今は自転車を所有せず、シェア（共有）する考え方が浸透してきており、自転車シェアリングの環境の整備が求められています。

区では、これまで、区内の６駅7箇所で区レンタサイクル事業を展開し、1台の自転車を複数人でシェアすることで駐輪場の収容効率を上げることによる放置自転車対策と、自転車ネットワークによる生活交通の利便性向上に活用してきました。

図　１１８　区レンタサイクルポート

その後、区は官民連携による民間事業者と連携し、公共交通への乗継場所である鉄道駅・バス停周辺、主要な公共施設のほか、公共交通不便地域へのサイクルポートの設置についても検討し、自転車シェアリングの充実・利用促進に向けた取組も推進しています。老朽化した区レンタサイクル施設については、今後システム改修に伴う維持管理費が増大すること等を踏まえ、令和7年度末をもって運営を廃止する予定としており、民間シェアサイクル事業へ完全移行することにより更なる利用促進を図ります。

図　１１９　民間シェアサイクルポート

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	区レンタサイクル廃止予定				
	民間事業者によるサイクルポートの拡充				

施策３－６　公共交通を補完する自転車の利活用の促進

取組３－６－２　安全で快適な自転車利用環境の創出（再掲）

実施主体	世田谷区

自転車は、区民の生活を身近なところで支える交通手段であることから、誰もが健康・快適に、また安全・安心に自転車を利用できる環境の整備が求められています。

そこで、「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」に基づき、自転車走行環境整備、駐輪環境の整備、放置自転車対策等を推進します。

自転車専用通行帯　自転車走行帯（ブルーゾーン）　自転車走行位置表示（ナビライン･ナビマーク）

図　１２０　自転車走行環境整備（自転車通行空間の整備形態）
出典）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（世田谷区、令和３年（2021 年）７月）

図　１２１　放置自転車の様子および放置禁止区域路面標示シート
出典）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（世田谷区、令和３年（2021 年）７月）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	自転車走行環境整備、駐輪環境の整備、放置自転車対策等				

施策３－７　新たな輸送サービスによる移動の選択肢の提供

取組３－７－１　地域の状況を踏まえたコミュニティ交通の導入・検討（再掲）

実施主体	区民、世田谷区、交通事業者

公共交通不便地域での移動の足を確保するため、重点検討地域において持続可能なコミュニティ交通の導入について検討を進めます。

狭あい道路が多く路線バス・コミュニティバスの運行が困難な公共交通不便地域において、新たな輸送サービスを確保・維持していくためには、地域の課題や実情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。

そのため、コミュニティ交通を導入するためのガイドラインとなる手引きを作成し、区民、交通事業者、区が協働、連携しながら、地域の特性やニーズ、交通事情を踏まえ検討を進め、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・導入に取り組みます。利用状況や収支を把握し改善に努めることに加え、地域での買い物・通院をはじめとした外出支援など福祉・健康面での効果や、地域経済活性化等につながる交通サービスのあり方について幅広く検証を行います。

■砧・大蔵地区における予約制乗合ワゴン（オンデマンド輸送）の実証運行

新たな公共交通不便地域対策の一環として、砧地区を「モデル地区」と定め、令和５年（2023 年）５月１日より、デマンド型交通の実証運行を実施しています。

実証運行は３年間を目途として実施し、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、住み慣れた地域で自立して暮らし続けられるよう、地域が主体となるコミュニティ交通の導入における公費負担・収支率の課題や、運行による効果等について検証を行うものです。

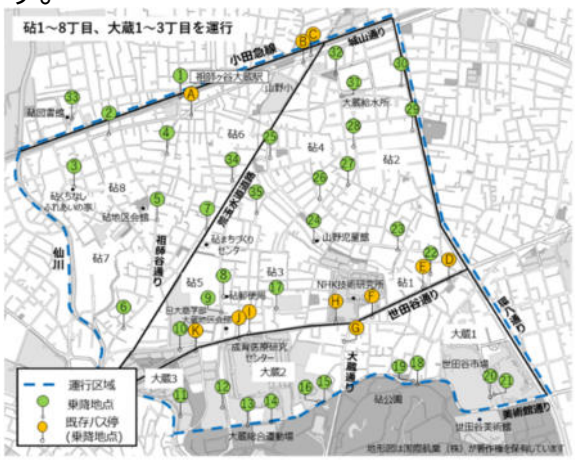
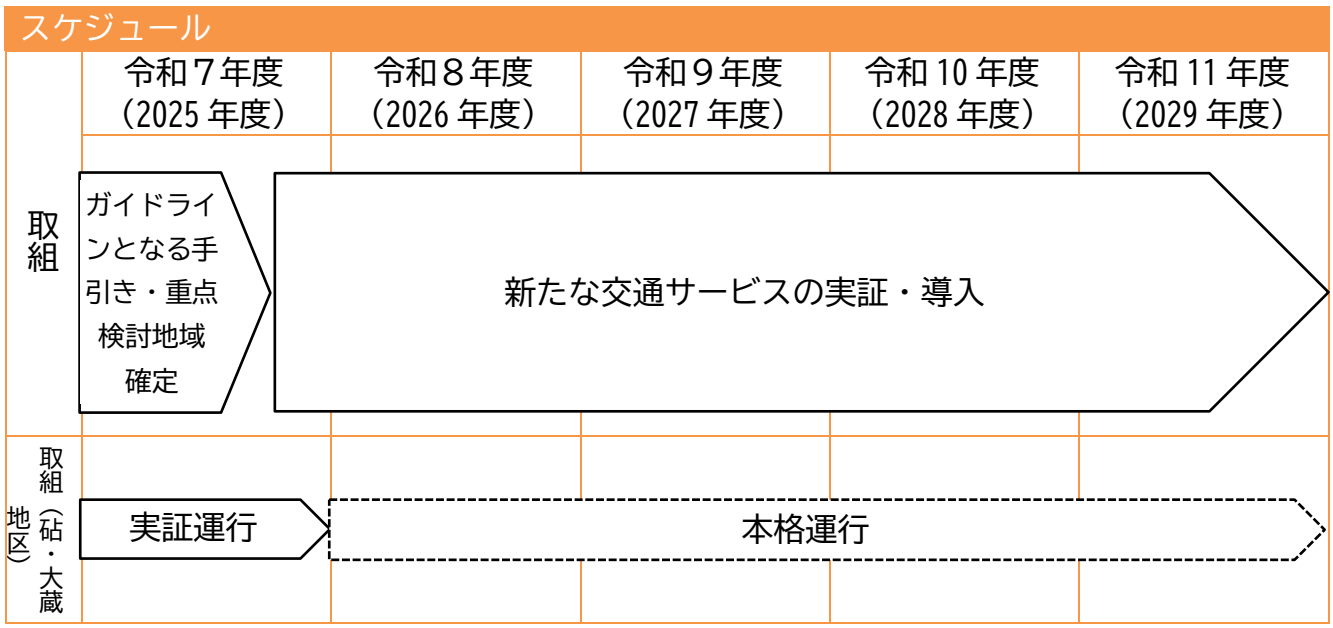


図　１２３　運行車両

←図　１２２　運行マップ

乗降地点

1	祖師ヶ谷大蔵駅	13	大蔵運動場(テニスコート前)	25	セブンイレブン砧４丁目店	A	祖師ヶ谷大蔵駅（用賀駅行き）
2	パン屋前	14	大蔵運動場(屋内プール前)	26	とみやまクリニック	B	山野小学校（祖師ヶ谷大蔵駅行き）
3	砧くちなしふれあいの家	15	大蔵運動場(屋外プール前)	27	砧４丁目18番先	C	山野小学校（渋谷駅行き）
4	アトリエそら豆	16	サレジアン国際学園世田谷	28	砧４丁目24番先	D	三本杉（成城学園前駅行き）
5	川上歯科クリニック	17	友愛十字会	29	東京メモリードホール	E	砧町（渋谷駅行き）
6	砧7丁目4番(マンション前)	18	鎌苅橋(二子玉川駅行き)	30	サミット砧環八通り店前	F	NHK技術研究所（成城学園前駅行き）
7	ローソン砧5丁目店(砧まちセン側寄り)	19	鎌苅橋(美術館行き)	31	大蔵給水所	G	NHK技術研究所（成城学園前駅行き）
8	砧郵便局	20	世田谷市場	32	富士見公園	H	NHK技術研究所（二子玉川駅行き）
9	日大商学部東門前	21	美術館(二子玉川駅行き)	33	砧図書館	I	成育医療研究センター前（渋谷駅行き）
10	大蔵住宅（30号棟）	22	ビーシーデポ前	34	メディカルコミュニティ砧	J	成育医療研究センター前（成城学園前駅行き）
11	カーメスト大蔵の杜(8･9号棟)	23	砧1丁目21番(マンション前)	35	砧3丁目34番（マンション前）	K	日大商学部前（成城学園前駅行き）
12	カーメスト大蔵の杜(5･6･7号棟)	24	山野児童館				


スケジュール
令和７年度（2025 年度）
令和８年度（2026 年度）
令和９年度（2027 年度）
令和 10 年度（2028 年度）
令和 11 年度（2029 年度）
取組
ガイドラインとなる手引き・重点検討地域確定
新たな交通サービスの実証・導入
取組（砧・大蔵地区）
実証運行
本格運行

施策３－７　新たな輸送サービスによる移動の選択肢の提供

取組３－７－２　新たなモビリティサービスの活用検討（再掲）	
実施主体	世田谷区、交通事業者、民間事業者

区は、交通事業者、民間事業者と協力し、鉄道、路線バス等、既存の公共交通機関を補完するものとして、AI オンデマンド交通、自動運転など新たなモビリティサービスの導入についても視野に入れ検討します。

図　１２４　新たなモビリティのイメージ

出典）第５回「モビリティ・ロードマップ」のありかたに関する研究会
資料　新たなモビリティサービスの推進（デジタル庁）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	新たなモビリティサービスの検討・導入				

施策３－８　特定需要への対応

取組３－８－１　多様な交通資源と連携した取組の検討

実施主体	世田谷区、民間事業者

全ての移動ニーズに対して、既存の公共交通サービスで対応することは困難であるため、地域にある多様な交通資源を有効活用することが求められています。

そこで、公共交通機関のみで対応が難しい移動ニーズに対しては、必要に応じて、区は民間事業者と連携し、既存の病院の送迎車両、スクールバス、福祉移動サービスなど、地域における多様な交通資源を最大限に活用することを検討します。

図　１２５　せたがや福祉移動サービス案内

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	多様な交通資源の活用検討				

Column　多様な交通資源の有効活用

・　移動手段の確保のため、各地で多様な交通資源を活用した取組が行われています。

○「送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出を応援」（千葉県我孫子市）

市内の自動車教習所や病院、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障がいをもつ方が買い物などに利用できる外出応援事業は、2,000 名を超える市民の方に利用されています。

図　１２６　送迎バス車両（我孫子市）

出典）我孫子市ホームページを基に作成

施策３－８　特定需要への対応

取組３－８－２　利用者のニーズに応じた多様な移動サービスの充実

実施主体	交通事業者

通勤・通学需要など、「できるだけ早く移動したい」といったニーズのほかに、「多少時間がかかっても快適に移動したい」「有意義な時間を過ごしたい」など、時代の変化とともに移動に関するニーズも多様化しています。

鉄道事業者は比較的遠距離を移動する列車で有料の座席指定車両を導入するなど、多様な選択肢を用意するようになってきています。また、タクシー事業者においてはユニバーサルデザインタクシーや子育て支援タクシーなどの取組など、ニーズに応じたサービスを展開しています。

そこで、多様化した移動ニーズへの対応について、社会動向を注視しつつ、必要に応じて検討を進めます。

図　１２７　有料座席指定列車の例（外観）

図　１２８　有料座席指定列車の例（車内）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	ニーズに応じた移動サービスの検討・実施				

施策３－９　人々の外出と交流を促進する交通環境の整備

取組３－９－１　交通結節点の整備・充実（再掲）

実施主体	世田谷区、交通事業者

近年では、歩いて楽しい街、「ウォーカブルシティ」の考え方が浸透してきたほか、鉄道駅や駅前広場を中心とした利便性、快適性、地域性の高いゆとりある一体的な空間形成を目指す「駅まち空間」のデザインが求められるなど、従来の駅前広場や道路のあり方が大きく変化しています。このような状況下において、人々の外出と交流を促進する交通環境を創出・充実させていくことは、とても重要です。

区では世田谷区都市整備方針において、三軒茶屋駅周辺地区、下北沢駅周辺地区、二子玉川駅周辺地区を「広域生活・文化拠点」に位置づけており、主要な交通結節点としての魅力を高める取組を推進します。

また、京王線連続立体交差事業を契機として、駅周辺街づくりを進めており、明大前駅や千歳烏山駅においては、駅前広場整備により交通結節機能の強化を図ります。

図　１２９　「駅まち空間」の整備例（姫路駅前）

引き続き、区と交通事業者は連携し、その他の鉄道駅なども地域の交通の拠点と捉え、様々な交通手段への乗継利便性を向上するため、バス乗り場や歩行者空間に配慮した利用しやすい広場整備を推進します。

図　１３０　ＭａａＳや自動運転に対応した人が主役の都市交通ターミナル

出典）2040 年、道路の景色が変わる（国土交通省、令和２年（2020 年）６月）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組	駅前広場整備、交通結節機能の強化				

施策３－９　人々の外出と交流を促進する交通環境の整備

取組３－９－２　待ち時間も快適・便利に過ごせる交通環境の整備

実施主体	世田谷区、交通事業者、民間事業者

電車やバスの待ち時間を快適・便利に過ごせる環境づくりが求められています。

区、交通事業者、民間事業者は連携して、気軽に公共交通を利用し、待ち時間を近くのカフェで過ごすなど、充実した時間を過ごせる「モビリティハブ※」などの整備について、検討を進めます。

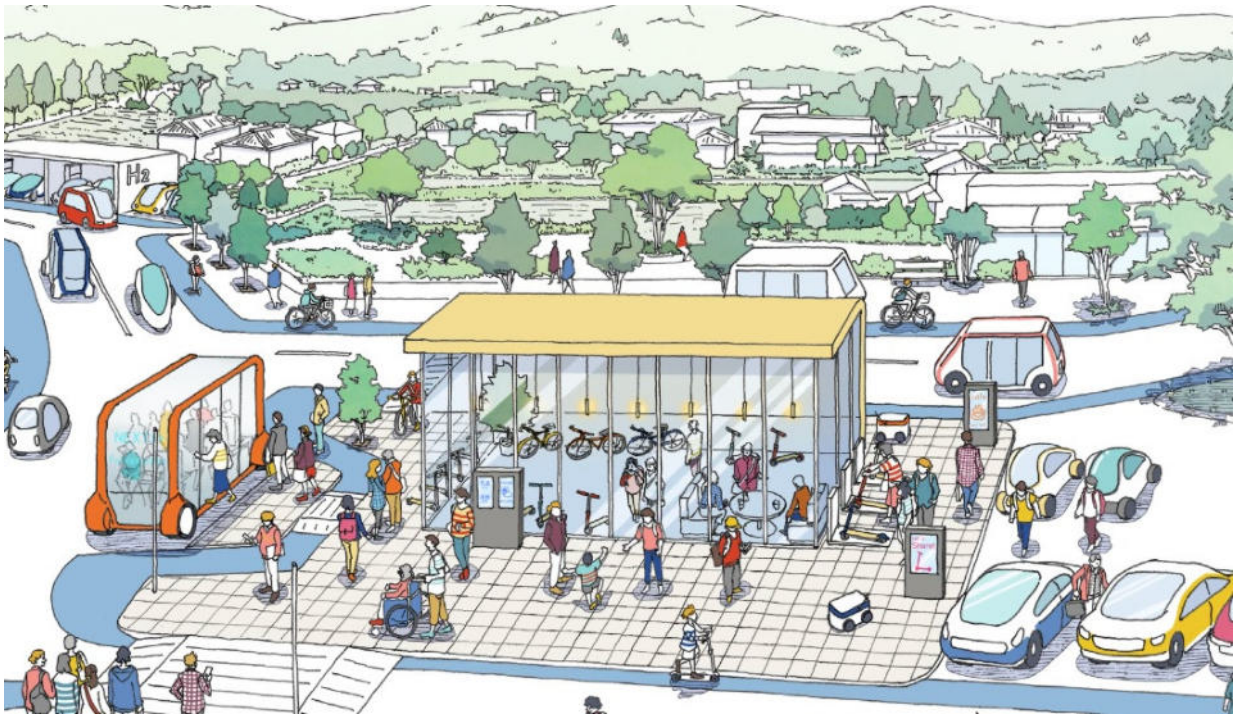


図　１３１　モビリティハブの多機能化イメージ

出典）2040 年、道路の景色が変わる（国土交通省、令和２年（2020 年）６月）

スケジュール

	令和７年度（2025 年度）	令和８年度（2026 年度）	令和９年度（2027 年度）	令和 10 年度（2028 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
取組					
	モビリティハブなどの整備の検討・実施				

※ モビリティハブとは、シェアリング型の移動サービス（カーシェア、シェアサイクル、電動キックボード等）をはじめとしたグリーンな移動手段を統合した交通の拠点であり、環境にやさしい移動機会や社会参加の機会等を創出していく都市の装置のことです。

第5章 計画の推進

1. 計画の達成状況の評価

本計画において定めた目標に基づき、評価指標を設定のうえ、達成状況の調査、分析及び評価を毎年度行います。この内容は、世田谷区地域公共交通活性化協議会及び国土交通大臣に対して報告します。

目標１に関する評価指標「安全・安心な地域公共交通」
- ■ホームドア整備駅数
- ■自転車通行空間整備延長

目標２に関する評価指標「持続可能な地域公共交通」
- ■鉄道・バス利用者数
- ■二酸化炭素排出量（運輸部門）

目標３に関する評価指標「快適な地域公共交通」
- ■区内の交通手段（移動手段）に満足している区民の割合（目標2、３に関する施策も含む）
- ■サイクルポート設置箇所数（官民連携による民間シェアサイクル事業）

評価指標	単位	基準値	年度目標値					モニタリング
			令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	
目標1　安全･安心な地域公共交通								
ホームドア整備駅数	駅	15（令和5年度）	15（令和6年度）	18（令和7年度）	19（令和8年度）	20（令和9年度）	20（令和10年度）	区データ
自転車通行空間整備延長	km	56（令和5年度）	63（令和6年度）	68（令和7年度）	73（令和8年度）	78（令和9年度）	83（令和10年度）	区データ
目標2　持続可能な地域公共交通								
鉄道･バス利用者数	千人/日	2577（令和4年度）	2729（令和5年度）	2729（令和6年度）	2729（令和7年度）	2729（令和8年度）	2729（令和9年度）	世田谷区統計書
二酸化炭素排出量（運輸部門）	1000t-CO_2	405（令和3年度）	379（令和4年度）	353（令和5年度）	328（令和6年度）	302（令和7年度）	277（令和8年度）	オール東京62市町村共同事業「みどり東京･温暖化プロジェクト」
目標3　快適な地域公共交通								
区内の交通手段(移動手段)に満足している区民の割合	%	67（令和5年度）	68（令和6年度）	69（令和7年度）	70（令和8年度）	71（令和9年度）	72（令和10年度）	区データ
官民連携の民間事業者によるサイクルポート設置箇所数	カ所	188（令和5年度）	198（令和6年度）	208（令和7年度）	218（令和8年度）	228（令和9年度）	238（令和10年度）	民間事業者公表データ

※（　）内の年度は評価するデータの年度

2. 計画の推進体制

本計画については、区民、交通事業者、学識経験者、警察、道路管理者、国、東京都等から組織される「世田谷区地域公共交通活性化協議会」を中心に、それぞれの施策・取組を推進していきます。

また、本計画の推進にあたっては、協議会が主体となり、PDCA サイクルに基づいて進捗を管理していきます。

図 １３２　計画の推進体制

図 １３３　計画のＰＤＣＡサイクル

PDCA サイクルによる進め方としては、計画目標、事業計画（Plan）に基づき、計画的に事業を進め（Do）ていくとともに、事業を実施した結果の評価（Check）を行います。また、その評価に基づき目標達成に向けた見直し（Action）を行い、新たな計画（Plan）を立案します。PDCA サイクルを実施し、目標達成に向け絶えず取組の評価・改善を行っていきます。なお、毎年度の事業の実施・評価・見直しという短期の PDCA サイクルと、計画期間を通しての長期の PDCA サイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行います。

	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
施策・事業の実施	実施（D）	実施（D）	実施（D）	実施（D）	実施（D）	実施（D）
評価指標の評価					最終評価（C）	
計画の見直し検討・改訂				次期計画の検討（A・P）		次期計画

図 １３４　長期の PDCA サイクル（計画期間）

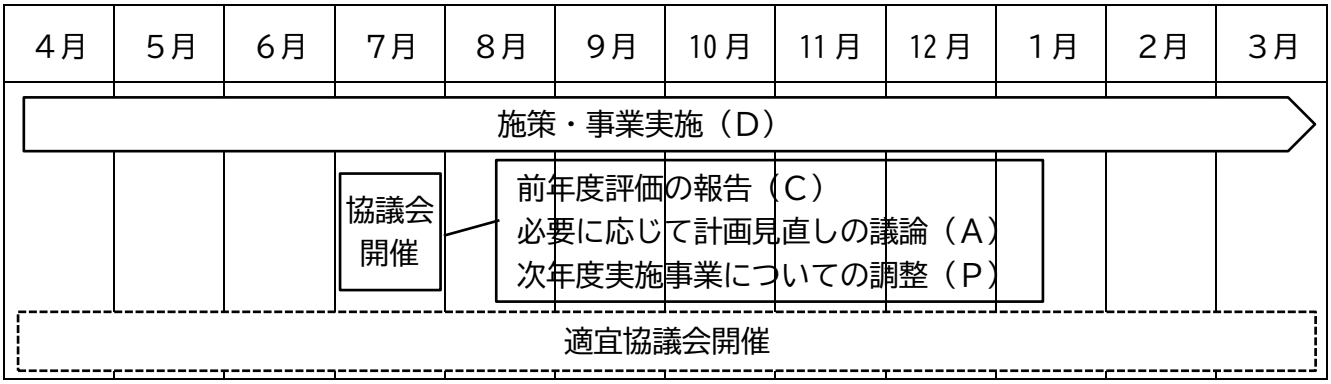


図 １３５　短期の PDCA サイクル

参考資料

1. 策定の経緯

(1)策定までの経緯

【会議･調査等の実施時期】

年度	月	会議・調査等
令和5年度	11 月	路線バス利用者アンケート調査（11 月 10 日～11 月 27 日）
	12 月	世田谷区公共交通に関するアンケート調査（12 月４日～12 月 25 日）
	１月	令和５年度　第１回　世田谷区地域公共交通活性化協議会（１月 25 日） ・　世田谷区地域公共交通計画の概要について ・　世田谷区の公共交通を取り巻く状況について ・　世田谷区地域公共交通計画策定スケジュール【予定】
令和6年度	６月	令和６年度　第１回　世田谷区地域公共交通活性化協議会（６月３日） ・　世田谷区地域公共交通計画骨子（案） ・　公共交通不便地域の考え方について ・　世田谷区地域公共交通計画スケジュール【予定】について
	７月	令和６年度　第２回　世田谷区地域公共交通活性化協議会（７月 12 日） ・　世田谷区地域公共交通計画（概要版）について ・　世田谷区地域公共交通計画（素案）について ・　世田谷区地域公共交通計画スケジュール【予定】について
	９月	区民意見募集（９月 15 日～10 月８日）
	12 月	令和６年度　第３回　世田谷区地域公共交通活性化協議会（12 月４日） ・　区民意見募集結果・素案からの変更点について ・　世田谷区地域公共交通計画策定スケジュールについて
	２月	令和６年度　第４回　世田谷区地域公共交通活性化協議会（２月７日）
	３月	区民意見募集結果の公表（３月１日）

（2）策定体制

【世田谷区地域公共交通活性化協議会委員名簿（１／２）】

要綱第4条で定める構成員	役　職	委員氏名（敬称略）	備考
（1）区民	世田谷区 町会総連合会会長	三羽　和彦	
	世田谷区 商店街連合会副会長	本杉　香	
	区民委員	藤澤　勇次	
	区民委員	太田　哲夫	
	区民委員	大塚　恭子	
（2）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第2号に規定する公共交通事業者等の関係者	東京都交通局 自動車部計画課長	若田　瑞穂	
	京王電鉄バス株式会社 運輸営業部乗合事業担当課長	早田　俊介 三浦　裕介	～R6.6.25 R6.6.26～
	小田急バス株式会社 バス事業本部計画部課長代理	古谷　弘文 大庭　久継	～R6.4.30 R6.5.1～
	東急バス株式会社 運輸事業部計画部計画グループ課長	石　洋一	
	関東バス株式会社 運輸部計画･営業担当 副部長	小川　将和	
	東急電鉄株式会社 鉄道事業本部経営戦略部総括課長	五島　雄一郎	
	小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部交通企画部 課長 （設備計画担当）	八山　晋一郎	
	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部 課長	濁澤　雅	
	一般社団法人東京バス協会 乗合業務部長	米澤　暁裕 冨樫　秀樹	～R.6.6.2 R6.6.3～
	一般社団法人東京ハイヤー･タクシー協会 業務部長	小池　毅	
（3）一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会幹事	舟山　明久	
	東京都交通運輸産業労働組合協議会 ハイタク部会事務長	久我　恒夫	

【世田谷区地域公共交通活性化協議会委員名簿（２／２）】

綱第4条で定める構成員	役　職	委員氏名（敬称略）	備考
（4）関係行政機関の職員	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送担当）	鎌塚　俊充 佐藤　義尚	～R6.4.30 R6.5.1～
	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官（総務企画担当）	鈴木　淳 中山　俊夫	～R6.4.30 R6.5.1～
	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所管理第一課長	外丸　修	
	東京都都市整備局 都市基盤部地域公共交通担当課長	武山　信幸	
	東京都建設局 第二建設事務所管理課長	山下　邦洋	
	警視庁 交通部交通規制課管理官（調査担当）	藤平　忠晴 西東　俊郎	～R6.4.30 R6.5.1～
	警視庁世田谷警察署 交通課長	沼尾　有紀子 舩城　織映	～R6.4.30 R6.5.1～
	警視庁北沢警察署 交通課長	富田　幸男	
	警視庁玉川警察署交通課長	笠原　真	
	警視庁成城警察署交通課長	熊谷　充弘	
（5）学識経験者	早稲田大学理工学術院 創造理工学部 教授	森本　章倫	会長
	国士舘大学 理工学部 教授	寺内　義典	副会長
（6）区の職員	世田谷区 道路・交通計画部長	青木　誠 堂下　明宏	～R6.3.31 R6. 4. 1～
	世田谷区土木部長	工藤　誠 鎌田　順一	～R6.3.31 R6. 4. 1～
	世田谷区 政策経営部長	有馬　秀人	
	世田谷区 高齢福祉部長	山戸　茂子	
（7）その他区長が必要と認める者	該当なし		
事務局	世田谷区 道路・交通計画部 交通政策課長	堂薗　次男 村田　義人	～R6. 3. 31 R6.4.1～

※役職名等は令和6年7月12日に開催した第2回世田谷区地域公共交通活性化協議会時点のものを記載しております。

（3）協議会設置要綱

世田谷区地域公共交通活性化協議会設置要綱

令和5年5月10日
5世交政第２４号

（設置）
第1条　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項の協議を行うため、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第4条第2項に規定する協議会として、世田谷区地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。
（所掌事項）
第2条　協議会は、次の事項について協議及び検討を行う。
⑴　地域公共交通計画の作成及び変更に関すること。
⑵　地域公共交通計画及び地域公共交通に位置付けられた事業の実施に関すること。
⑶　地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。
⑷　市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
⑸　協議会の運営方法その他協議会が必要と認めること。
⑹　前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために区長が必要と認めること。
（組織）
第3条　協議会は、委員40人以内をもって組織する。
（委員）
第4条　協議会の委員は、次に掲げる者とする。
⑴　区民
⑵　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第2号に規定する公共交通事業者等の関係者
⑶　一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
⑷　関係行政機関の職員
⑸　学識経験者
⑹　区の職員
⑺　その他区長が必要と認める者
2　前項第1号から第5号まで及び第7号の委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
3　第1項第1号に掲げる者について、資格要件、選定方法等は、区長が別に定める。
（会長）
第5条　協議会に会長を置き、委員の互選により選任された者を充てる。
2　会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
3　会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、委員の中から会長があらかじめ指名する者がその職務を代理する。

（運営）
第6条　協議会は会長が招集し、議事を進行する。
2　協議会は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。
3　第4条第1項第2号から第4号まで及び第6号に掲げる委員は、同一の団体又は機関に所属する者を指定し、代理人として協議会に出席させることができる。
4　協議会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
5　会長は、必要があると認めたときは、委員以外の者を出席させて意見を聴き、又は資料を提出させることができる。
（協議結果の尊重義務）
第7条　協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。
（分科会）
第8条　第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を設置することができる。
2　分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。
（意見聴取等）
第9条　協議会は、必要があると認めたときは、委員以外の者であって、専門的事項に関し学識経験のあるものその他関係人の出席を求めて意見若しくは説明を聴き、又はこれらの者から必要な資料の提出を求めることができる。
（会議の公開）
第10条　協議会は原則として公開する。ただし、次の各号のいずれかに該当するときは、会議を非公開とすることができる。
⑴　協議会において取り扱う情報が、世田谷区情報公開条例（平成13年3月世田谷区条例第6号）第7条第1項各号に該当するとき。
⑵　協議会を公開することにより公正かつ円滑な審議が著しく阻害されるおそれがあると認められるとき。
2　協議会の非公開の決定方法、公開の方法、その他会議の公開に関し必要な事項は、区長が別に定める。
（庶務）
第11条　協議会の庶務は、道路・交通計画部交通政策課において処理する。
（委任）
第12条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、区長が別に定める。

附　則

この要綱は、令和5年5月15日より施行する。

2. バックデータ集

(1)バス利用者アンケート調査

1) 調査概要

世田谷区がコミュニティバスとして位置付けている路線バスのうち、鉄道駅を起点に循環する 2 路線および南北交通を担う 2 路線の利用者を対象にアンケート調査を実施した。

アンケート調査は、平日と休日に1日ずつ対象のバスに乗車した際に調査員がアンケート調査票を配布し、郵送回収及び WEB 回答していただく形式で実施した。

<table>
<tr><td>調査期間</td><td>配布:令和 5 年 11 月 10 日(金)、12 日(日)</td></tr>
<tr><td>配布回収方法</td><td>バス乗車時に配布、郵送回収及び WEB 回答</td></tr>
<tr><td>配布・回収数
及び回収率</td><td>【路線別の配布数・回収数・回収率】
<table>
<tr><th rowspan="2">利用路線</th><th rowspan="2">配布日</th><th rowspan="2">配布数</th><th colspan="3">回収数</th><th rowspan="2">回収率</th></tr>
<tr><th>郵送回収</th><th>WEB回収</th><th>計</th></tr>
<tr><td rowspan="2">東急バス
等01タマリバーバス</td><td>平日</td><td>350</td><td rowspan="2">250</td><td rowspan="2">46</td><td rowspan="2">296</td><td rowspan="2">43%</td></tr>
<tr><td>休日</td><td>337</td></tr>
<tr><td rowspan="2">小田急バス
せたがやくるりん</td><td>平日</td><td>350</td><td rowspan="2">232</td><td rowspan="2">36</td><td rowspan="2">268</td><td rowspan="2">47%</td></tr>
<tr><td>休日</td><td>218</td></tr>
<tr><td rowspan="2">京王バス
八01希望ヶ丘路線</td><td>平日</td><td>350</td><td rowspan="2">178</td><td rowspan="2">31</td><td rowspan="2">209</td><td rowspan="2">34%</td></tr>
<tr><td>休日</td><td>265</td></tr>
<tr><td rowspan="2">小田急バス
成06南北路線</td><td>平日</td><td>500</td><td rowspan="2">206</td><td rowspan="2">53</td><td rowspan="2">259</td><td rowspan="2">34%</td></tr>
<tr><td>休日</td><td>257</td></tr>
<tr><td>無回答</td><td>—</td><td>—</td><td>25</td><td>1</td><td>26</td><td>—</td></tr>
<tr><td rowspan="2">合計</td><td>平日</td><td>1,550</td><td rowspan="2">891</td><td rowspan="2">167</td><td rowspan="2">1,058</td><td rowspan="2">40%</td></tr>
<tr><td>休日</td><td>1,077</td></tr>
</table>

</td></tr>
<tr><td>調査内容</td><td>
<table>
<tr><th>項 目</th><th>内 容</th></tr>
<tr><td>個人属性</td><td>①性別、②年齢、③自動車運転免許証の保有の有無、
④居住地</td></tr>
<tr><td>バスの
利用状況</td><td>①バスの利用日、②バスの利用路線、③バスの乗車時間帯、
④乗車および降車バス停の名称、⑤バスの利用目的、
⑥最寄りバス停までの距離または所要時間</td></tr>
<tr><td>バスに関する満足度</td><td>利用した路線バスに対する満足度</td></tr>
<tr><td>自由意見</td><td>公共交通に関する意見、要望等</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

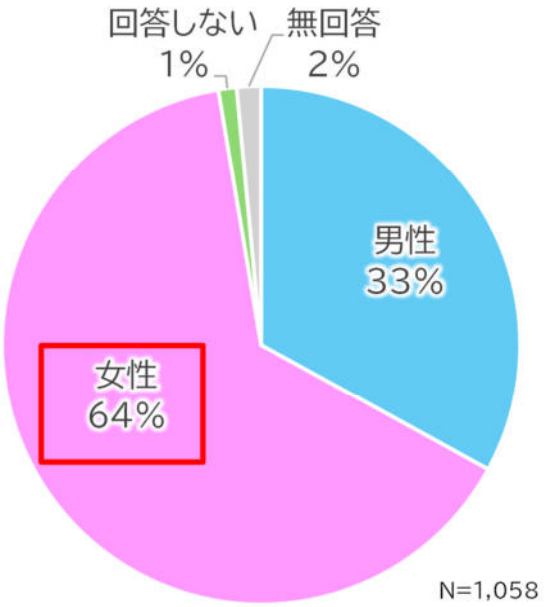
2) 調査結果

① 個人属性（4路線全体）

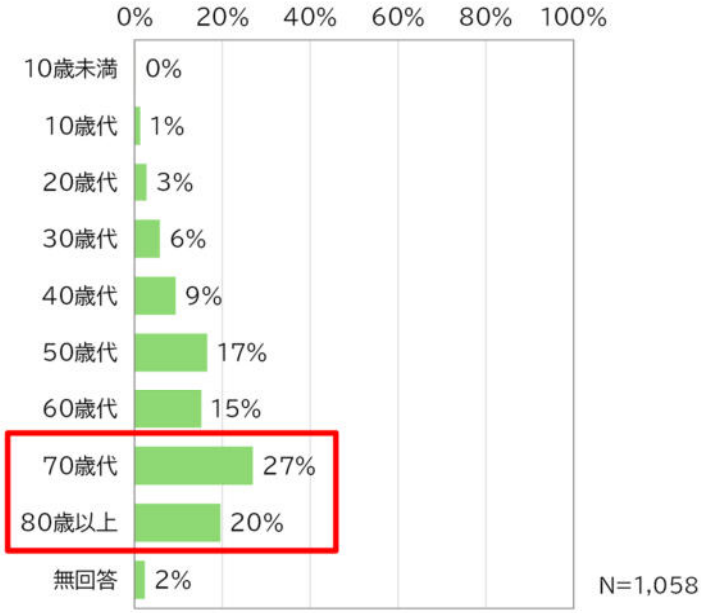
a. 性別・年齢

- ✓ 回答者の性別については、男性が 33%、女性が 64%と女性の割合が多い。
- ✓ 回答者の年齢については、70 歳代の割合が最も多く、70 歳代以上の高齢者が全体で約半数を占める。

【性別】

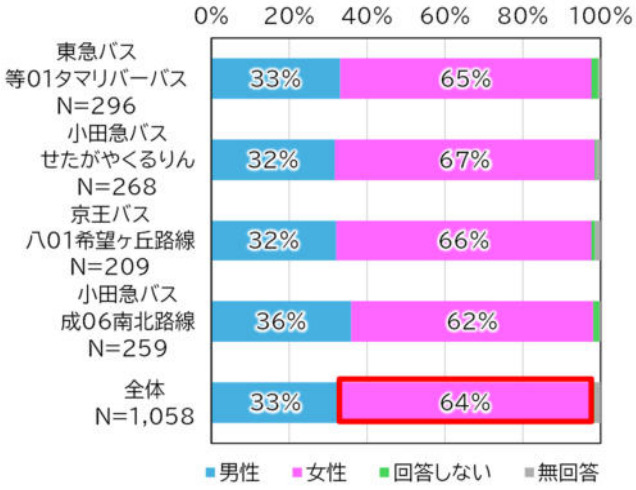


【年齢】

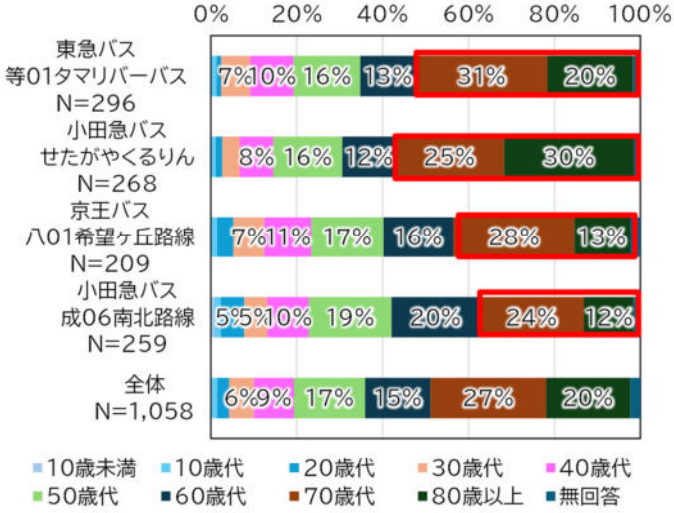


- ✓ 回答者の性別については、利用バス路線における大きな違いはなく、女性が約 60～70%と女性の割合が多い。
- ✓ 回答者の年齢については、どのバス路線においても 70 歳代以上の高齢者が約 40～60%を占める。

【利用バス路線別の性別】



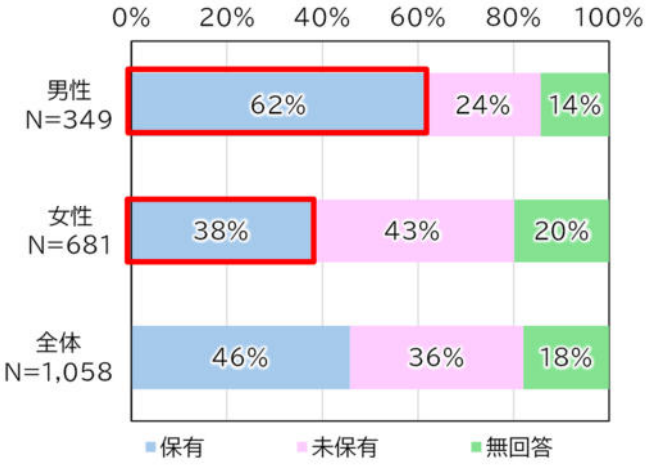
【利用バス路線別の年齢】



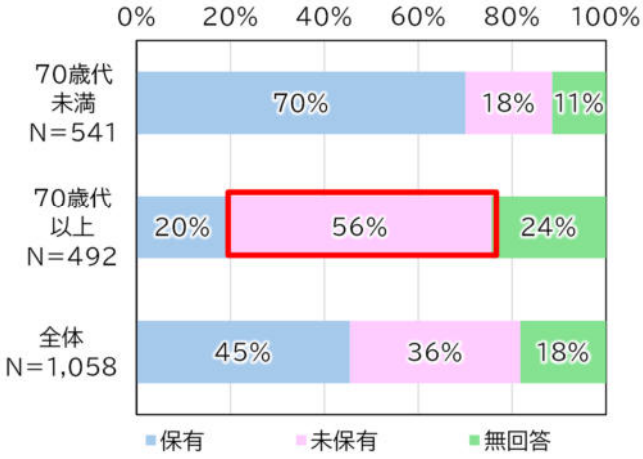
b. 運転免許証の保有状況

- ✓ 回答者の男女別の運転免許証の保有状況については、運転免許証を保有している男性が 62%に対し、女性は38%と、男性に比べて女性の運転免許証の保有状況は低い。
- ✓ 回答者の年齢別の運転免許証の保有状況については、70 歳代以上の 56%が運転免許証を保有していない。

【男女別の運転免許証の保有状況】



【年齢別の運転免許証の保有状況】

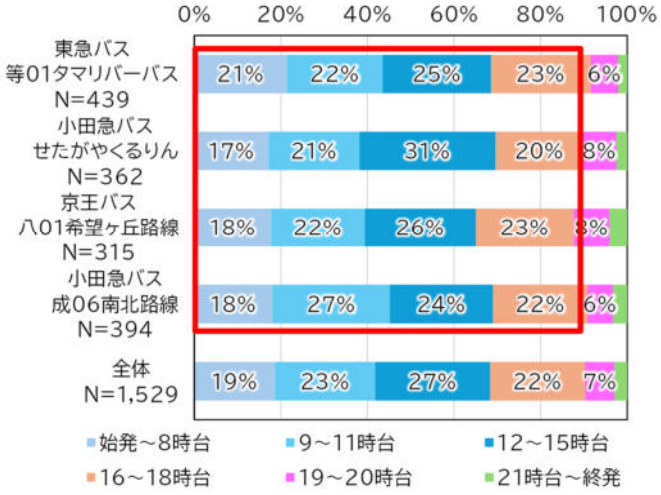


② バスの利用状況

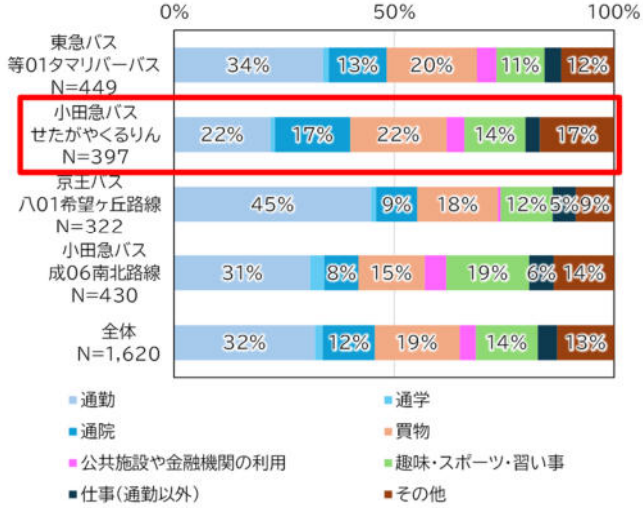
a. 利用時間帯、利用目的

- ✓ バスの利用時間帯(往路・復路)については、利用バス路線における大きな違いはなく、始発から18 時台まで同程度の回答となっている。
- ✓ バスの利用目的(往路・復路)については、どのバス路線も通勤の回答が最も多いが、「小田急バスせたがやくるりん」については、通院や買物が通勤と同程度の回答となっている。
- ✓ 南北路線に比べ循環路線は、通院や買物の回答割合が高い傾向である。

【利用バス路線別の利用時間帯】

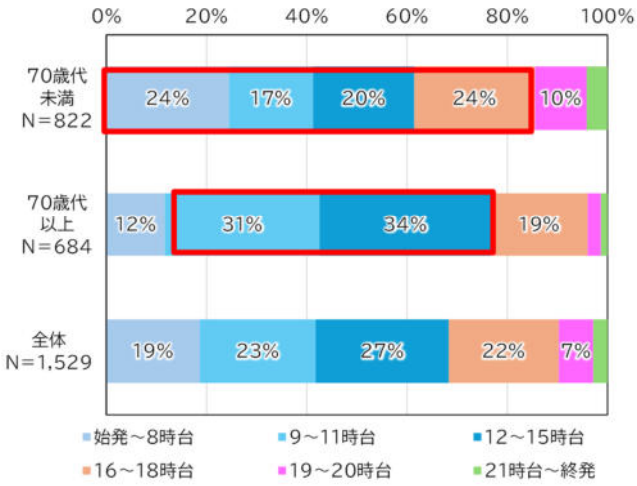


【利用バス路線別の利用目的】

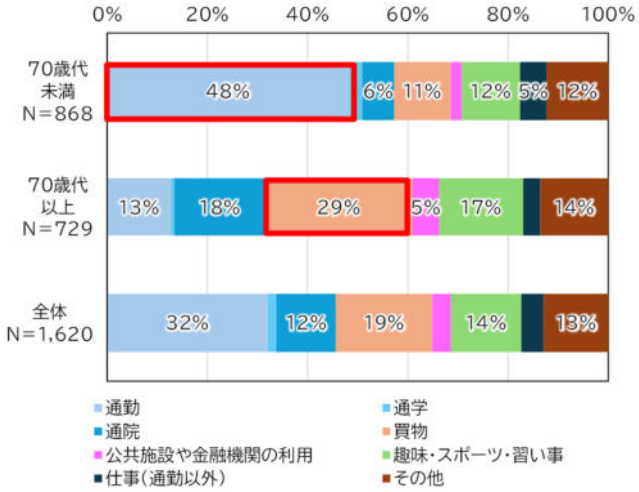


- ✓ バスの利用時間帯(往路・復路)については、70 歳代未満では始発から 18 時台まで同程度の回答であり、70 歳代以上では9時から 15 時台までの回答が多い。
- ✓ バスの利用目的(往路・復路)については、 70 歳代未満では回答の約半数が通勤であり、 70 歳代以上では買物の回答が多くなっており、バスの利用目的が異なっている。

【年齢別の利用時間帯】

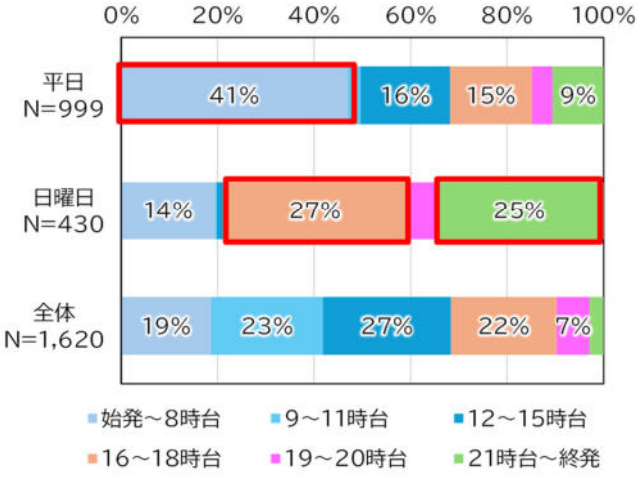


【年齢別の利用目的】

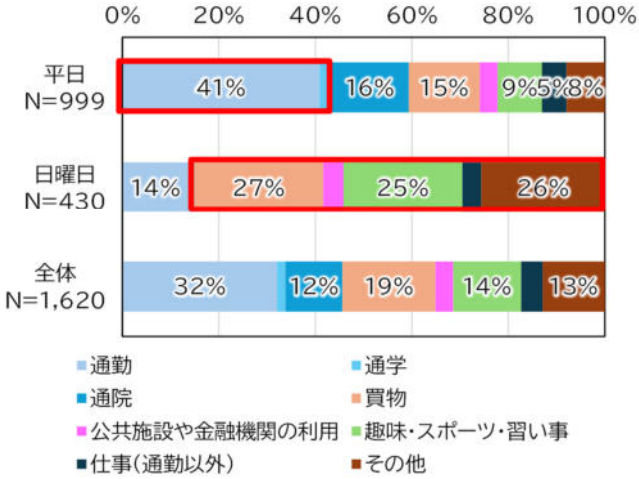


- ✓ バスの利用時間帯については、平日は始発から 8 時台が最も多く、日曜日は 16～18 時台や 21 時台～終発が多い回答となっている。
- ✓ バスの利用目的については、平日は通勤の回答が最も多く、日曜日は買物や趣味・スポーツ・習い事など通勤以外の回答が多くなっており、平日と日曜日でバスの利用目的が異なっている。

【利用日別の利用時間帯】



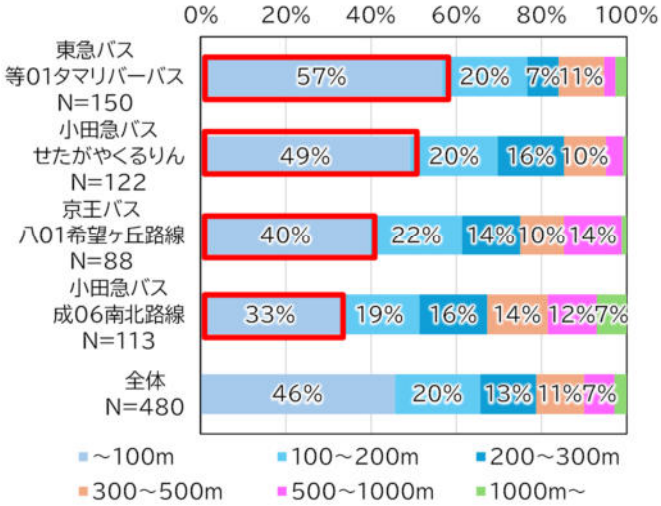
【利用日別の利用目的】



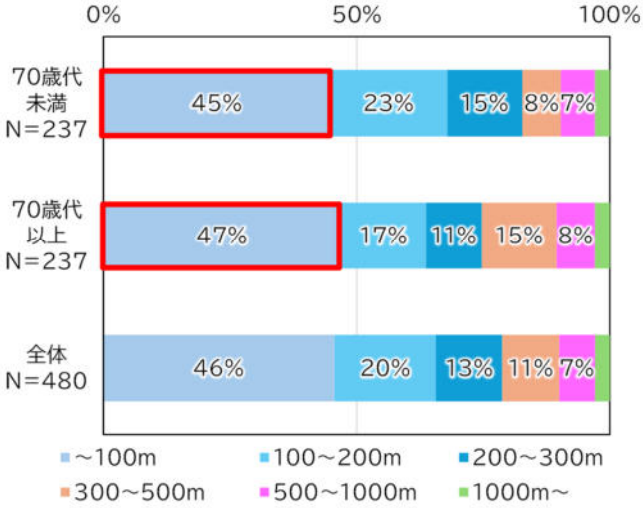
b. 最寄りバス停までの距離

- ✓ 最寄りバス停までの距離については、利用バス路線によって割合が異なるものの、100m以内での利用が最も多い回答となっている。
- ✓ また年齢別の最寄りバス停までの距離については、70 歳代未満と 70 歳代以上で大きな違いはなく、100m以内での利用が最も多い回答となっている。

【利用バス路線別の最寄りバス停までの距離】



【年齢別の最寄りバス停までの距離】



c. バス停別の利用状況

【東急バス：等 01 タマリバーバス】

- ✓ 利用バス停については、乗車・降車バス停ともに、鉄道駅のバス停の回答が多い。
- ✓ 鉄道駅のバス停以外では、「玉堤地区会館」や「東京都市大東入口」の回答が多い。

バス停名	往路（N＝230）		復路（N＝165）		往復合計（N＝395）	
	乗車バス停	降車バス停	乗車バス停	降車バス停	乗車バス停	降車バス停
等々力	10%	26%	50%	6%	27%	18%
等々力商店街	2%	0%	11%	0%	6%	0%
等々力不動尊	1%	0%	1%	1%	1%	1%
不動下	1%	1%	0%	3%	1%	2%
玉根橋	5%	0%	1%	6%	3%	3%
玉堤小南門	9%	1%	1%	8%	6%	4%
東京都市大前	10%	2%	1%	6%	6%	4%
玉堤	8%	3%	2%	10%	5%	6%
玉堤地区会館	26%	1%	1%	25%	15%	11%
東京都市大東入口	16%	1%	2%	18%	10%	8%
はちまん橋	10%	2%	2%	8%	7%	5%
寮の坂上	1%	0%	0%	2%	1%	1%
尾山台三丁目	0%	2%	1%	1%	0%	1%
尾山台中学校	0%	3%	2%	0%	1%	2%
等々力五丁目	1%	0%	0%	0%	1%	0%
尾山台駅	0%	55%	25%	4%	11%	34%
等々力通り中央	0%	1%	1%	1%	1%	1%

【小田急バス：せたがやくるりん】

- ✓ 利用バス停については、乗車・降車バス停ともに、鉄道駅のバス停の回答が多い。
- ✓ 鉄道駅のバス停以外では、「上祖パンダ公園南」の回答が多い。

バス停名	往路（N＝194）		復路（N＝131）		往復合計（N＝325）	
	乗車バス停	降車バス停	乗車バス停	降車バス停	乗車バス停	降車バス停
祖師ヶ谷大蔵駅	23%	19%	58%	12%	37%	16%
祖師谷商店街	2%	0%	1%	0%	1%	0%
祖師谷まちづくりセンター	3%	3%	1%	2%	2%	2%
ふれあい遊歩道	7%	3%	0%	9%	4%	5%
祖師谷五丁目南	8%	5%	3%	11%	6%	7%
塚戸南	7%	5%	3%	8%	5%	6%
祖師谷五丁目北	9%	4%	3%	7%	7%	5%
つりがね池公園	7%	1%	1%	8%	5%	4%
祖師谷六丁目三叉路	7%	2%	0%	8%	4%	4%
上祖パンダ公園南	11%	1%	3%	15%	8%	7%
鞍橋	6%	3%	3%	5%	5%	4%
成城九丁目	3%	3%	2%	4%	2%	3%
成城七丁目	2%	0%	0%	3%	1%	1%
砧総合支所（成城学園前駅入口）	5%	48%	19%	6%	10%	31%
砧図書館	1%	5%	3%	2%	2%	4%
祖師谷商店街西	1%	1%	0%	1%	1%	1%

【京王バス：ハ 01 希望ヶ丘路線】

- ✓ 利用バス停については、乗車・降車バス停ともに、鉄道駅のバス停の回答が多い。
- ✓ 鉄道駅のバス停以外では、「希望ヶ丘団地」の回答が多い。

バス停名	往路（N＝162）		復路（N＝128）		往復合計（N＝290）	
	乗車バス停	降車バス停	乗車バス停	降車バス停	乗車バス停	降車バス停
八幡山駅	30%	67%	76%	20%	50%	47%
松沢病院前	0%	0%	0%	1%	0%	0%
上北沢二丁目	6%	6%	2%	9%	4%	7%
八幡山一丁目	7%	4%	1%	10%	4%	7%
船橋六丁目	4%	4%	4%	5%	4%	5%
船橋交番北	6%	5%	5%	8%	6%	6%
希望ヶ丘団地	23%	7%	5%	23%	15%	14%
朝日新聞社前	7%	3%	5%	9%	7%	5%
大東学園	4%	1%	1%	5%	2%	3%
船橋七丁目	12%	1%	1%	9%	7%	4%
将軍池公園	1%	0%	1%	0%	1%	0%
上北沢公園	0%	1%	0%	1%	0%	1%

【小田急バス：成 06 南北路線】

✓ 利用バス停については、乗車・降車バス停ともに、鉄道駅のバス停の回答が多い。

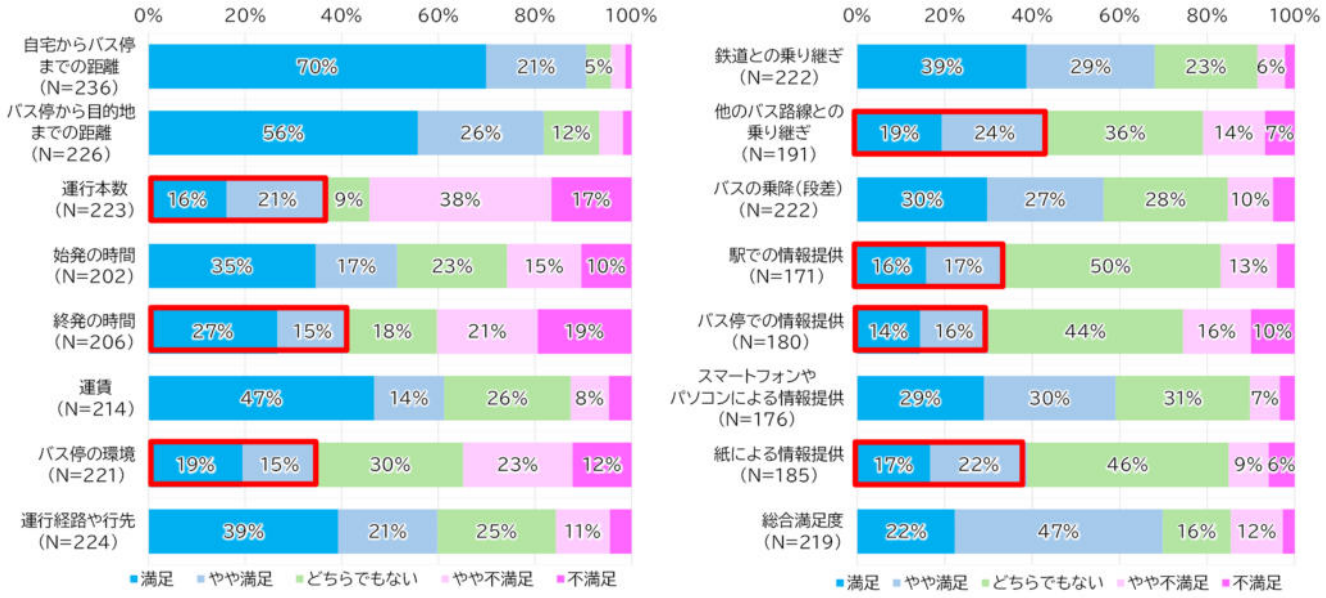
✓ 鉄道駅のバス停以外では、「榎」の回答が多い。

バス停名	往路（N＝208）		復路（N＝172）		往復合計（N=380）	
	乗車バス停	降車バス停	乗車バス停	降車バス停	乗車バス停	降車バス停
成城学園前駅西口	18%	40%	40%	14%	28%	28%
成城一番	0%	1%	0%	1%	0%	1%
成城四番	0%	0%	0%	0%	0%	0%
ゴルフ練習場前	2%	2%	2%	3%	2%	2%
都立総合工科高校前	8%	3%	3%	8%	6%	6%
祖師谷国際交流会館	9%	5%	1%	9%	6%	7%
上祖師谷四丁目	8%	3%	3%	6%	6%	4%
駒大グランド前	7%	1%	1%	9%	4%	5%
榎	11%	4%	2%	17%	7%	10%
榎北	7%	0%	1%	5%	4%	2%
粕谷区民センター入口	3%	4%	5%	4%	4%	4%
千歳烏山駅南口	25%	35%	41%	24%	32%	30%
南烏山	1%	1%	2%	0%	2%	1%

d. バスに対する満足度

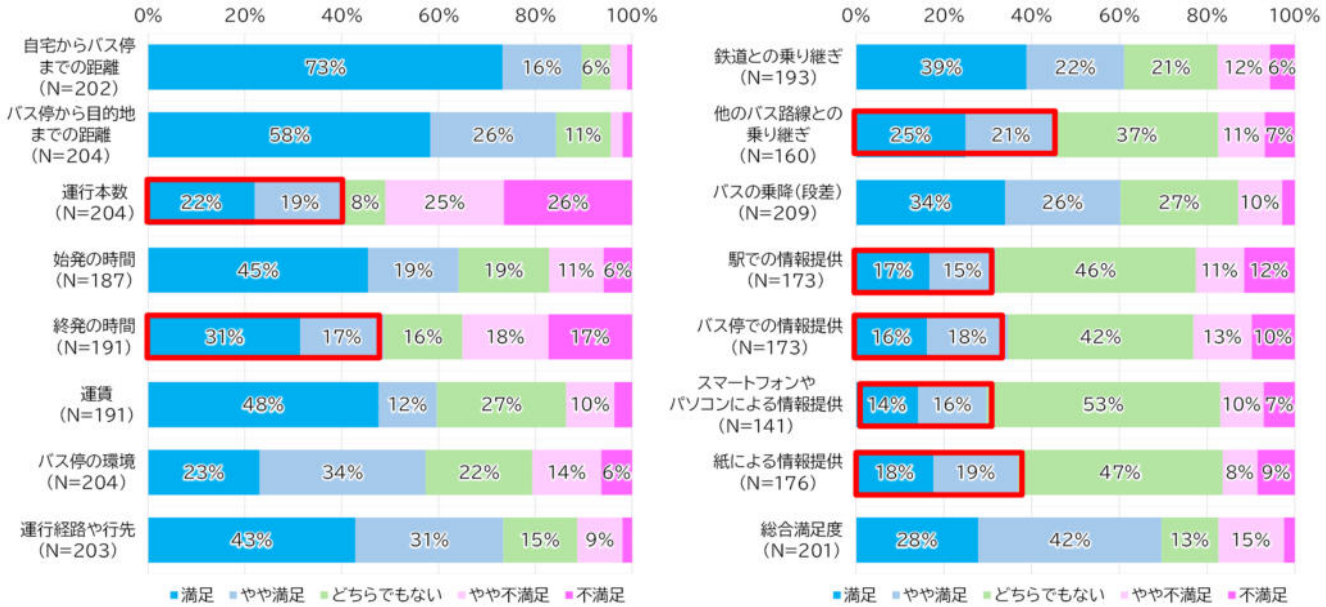
【東急バス：等 01 タマリバーバス】

✓ バス（東急バス 等 01 タマリバーバス ）に関する満足度については、「バス停との距離」の「満足・やや満足」の回答割合が高い一方で、「運行本数」、「終発の時間」、「バス停の環境」、「他のバス路線との乗り継ぎ」、「駅・バス停での情報提供」、「紙による情報提供」の「満足・やや満足」の回答割合が低くなっている。



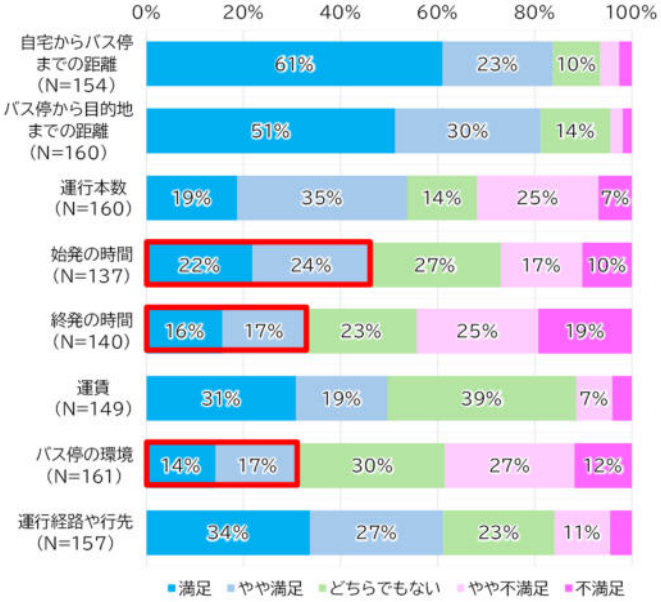
【小田急バス：せたがやくるりん】

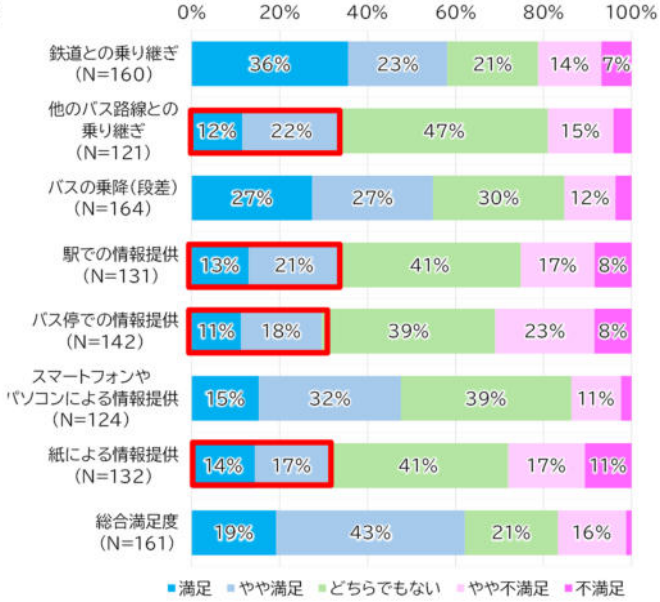
✓ バスに関する満足度については、「バス停との距離」や「運行経路や行先」の「満足・やや満足」の回答割合が高い一方で、「運行本数」、「終発の時間」、「他のバス路線との乗り継ぎ」、「駅・バス停での情報提供」、「紙・スマホ等による情報提供」の「満足・やや満足」の回答割合が低くなっている。



【京王バス：ハ 01 希望ヶ丘路線】

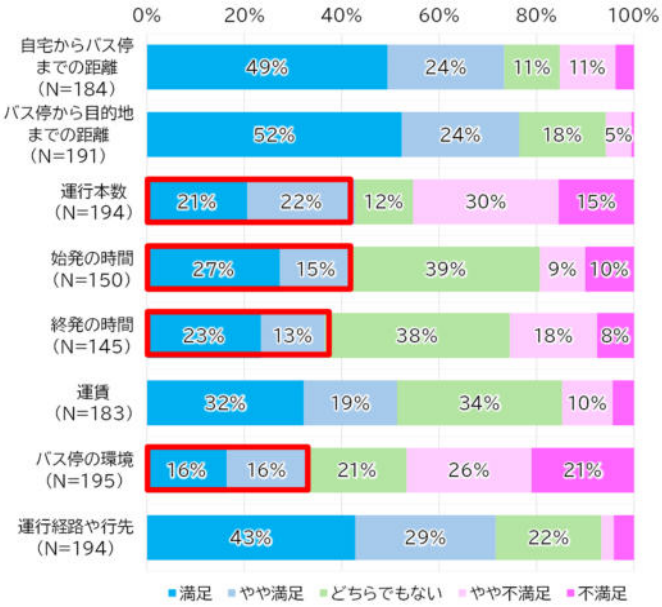
✓ バスに関する満足度については、「バス停との距離」の「満足・やや満足」の回答割合が高い一方で、「始発・終発の時間」、「バス停の環境」、「他のバス路線との乗り継ぎ」、「駅・バス停での情報提供」、「紙による情報提供」の「満足・やや満足」の回答割合が低くなっている。

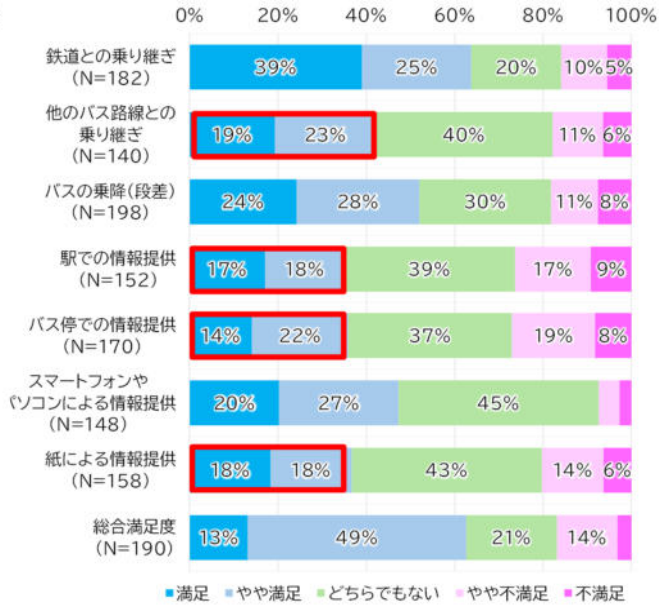




【小田急バス：成 06 南北路線】

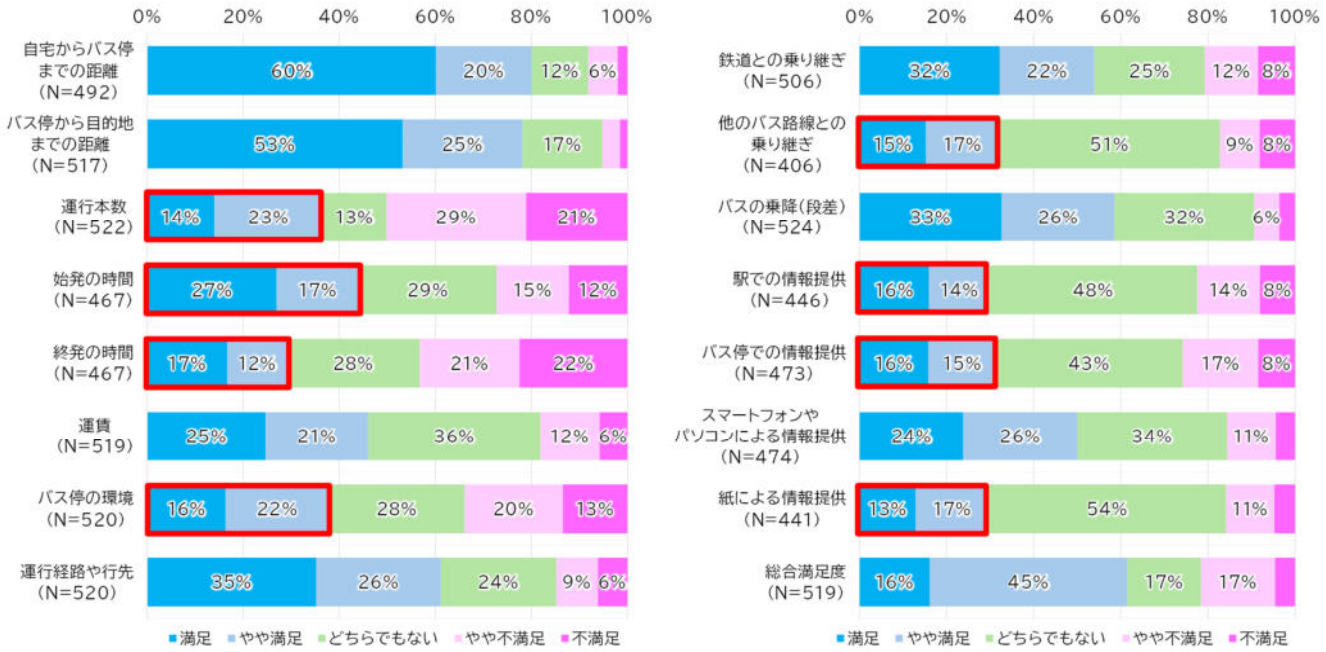
✓ バスに関する満足度については、「バス停との距離」や「運行経路や行先」の「満足・やや満足」の回答割合が高い一方で、「運行本数」、「始発・終発の時間」、「バス停の環境」、「他の路線バスとの乗継」、「駅・バス停での情報提供」、「紙による情報提供」の「満足・やや満足」の回答割合が低くなっている。





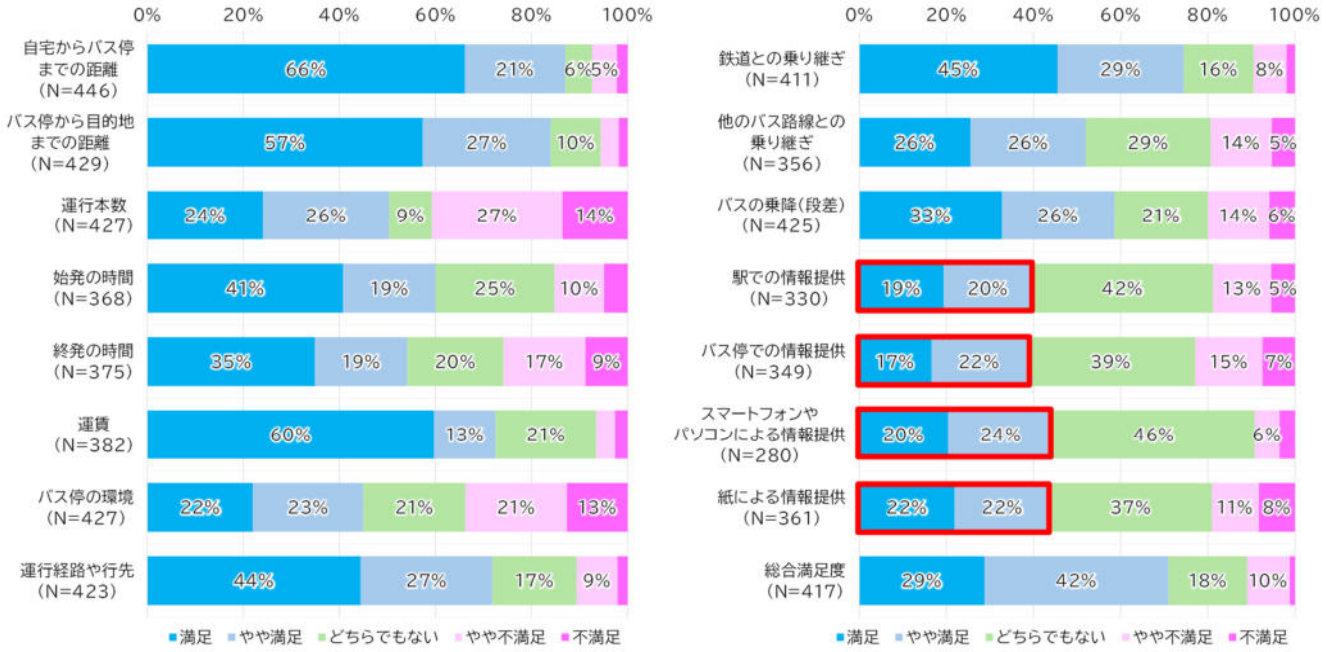
e. バスに関する満足度（4 路線全体・70 歳代未満の方の回答）

✓ バスに関する満足度については、「バス停との距離」の「満足・やや満足」の回答割合が高い一方で、「運行本数」、「始発・終発の時間」、「バス停の環境」、「他の路線バスとの乗継」、「駅・バス停での情報提供」、「紙による情報提供」の「満足・やや満足」の回答割合が低くなっている。



f. バスに関する満足度（4 路線全体・70 歳代以上の方の回答）

✓ バスに関する満足度については、「バス停との距離」や「運行経路や行先」の「満足・やや満足」の回答割合が高い一方で、「駅・バス停での情報提供」、「紙・スマホ等による情報提供」の「満足・やや満足」の回答割合が低くなっている。



g. 自由意見

自由意見についてみると、バスの運行本数に関する意見が 26.8%と最も多く、バスの利点に関する意見が 24.7%となっている。

主な自由意見（複数回答）		意見数	割合
バスに関する要望、問題点、課題等	バスの運行本数を増やしてほしい/バスが混雑して乗れない・遅れる	64	26.8%
	高齢者が座れないことがあるので増便してほしい	4	1.7%
	運行時間帯を拡大してほしい	20	8.4%
	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	8	3.3%
	バス停の環境を改善してほしい	11	4.6%
	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	4	1.7%
	（循環型で）一方向なので、反対回りの路線があるとよい	5	2.1%
	鉄道やバスへの乗り継ぎが悪い便がある	4	1.7%
公共交通全般に関する意見	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/車がないと不便	3	1.3%
	道幅が狭く、バスを待つ際に危険を感じる	5	2.1%
バスの利点に関するコメント等	バスがあると心からありがたく思う／とても助かっている	37	15.5%
	新しいバス停ができ、便利になった	3	1.3%
	バスがあることで、通院や買い物に出かけられるため感謝している	10	4.2%
	乗務員の方が親切で助かっている/感謝している	9	3.8%
その他	上記以外のサービスの要望/改善策の提案	36	15.1%
	アンケートに関する意見	1	0.4%
	その他意見	15	6.3%
合計		239	100%

③ 調査結果のまとめ

項　目	まとめ
個人属性	● 回答者の性別は、女性が約6割と多く、年齢では 70 歳代以上の高齢者が約半数を占めており、回答者の性別及び年齢ともに、利用バス路線における大きな違いはない。 ● 回答者の運転免許証の保有状況は、男性(約6割)に比べて女性(約4割)の運転免許証の保有状況は低く、年齢でみると 70 歳代以上の約6割が運転免許証を保有していない。 ● 運転免許証の保有状況の低い女性や 70 歳代以上の回答が多いことから、運転免許証を持たない人の移動をコミュニティバスが支えていると推測される。
バスの利用状況	● バスの利用時間帯は、利用バス路線における大きな違いはなく、始発から 18 時台まで同程度の回答であり、70 歳代以上でみると9時から 15 時台までの回答が多く、平日は始発から 8 時台が最も多く、日曜日は 16～18 時台や 21 時台～終発の回答が多い。 ● バスの利用目的は、どのバス路線でも通勤の回答が最も多いが、「小田急バスせたがやくるりん」については、通院や買物が通勤と同程度の回答であり、70 歳代以上では買物の回答が多く、平日は通勤の回答が最も多く、日曜日は買物や趣味・スポーツ・習い事など通勤以外の回答が多い。 ● 南北路線に比べ循環路線は、通院や買物の回答割合が高い傾向にある。これは、通勤・通学目的に比べ、通院や買物目的は時間的な余裕がある場合が多いため、往復での所要時間の違いが大きい循環路線において通院や買物の回答割合が高いものと推測される。 ● 最寄りバス停までの距離は、利用バス路線によって割合が異なるものの、100m以内での利用の回答と最も多い。 ● 利用バス停については、乗車・降車バス停ともに、鉄道駅のバス停の回答が多いことから、鉄道を利用して区外へ移動している、もしくは鉄道駅周辺の施設・店舗を利用しているものと推測される。
バスに関する満足度	● バスに関する満足度は、利用バス路線における大きな違いはなく、「バス停との距離」、「運行経路や行先」の「満足・やや満足」の回答割合が高い傾向にある。 ● その一方で、「運行本数」、「終発の時間」、「バス停の環境」、「他の路線バスとの乗継」、「駅・バス停での情報提供」、「紙による情報提供」の「満足・やや満足」の回答割合が低い傾向にある。 ● 70 歳代以上の高齢者でみると、総じて満足度が高い傾向にあるが、「駅・バス停での情報提供」、「紙・スマホ等による情報提供」といった情報提供に関する項目は「満足・やや満足」の回答割合が低い傾向にある。 ● 「運行本数」や「終発の時間」の「満足・やや満足」の回答割合が低い傾向にある要因は、自由意見でも多く見受けられたコロナ禍において利用者が減少したことに伴うバスの減便や終発バスの繰り上げによるものと推測される。

(2)区民アンケート調査

1) 調査概要

区民の移動や公共交通に係る意向等を把握するため、アンケート調査を実施しました。アンケート調査の地域分類は、令和 5 年に実施した「世田谷区民調査」と同様の 10 地域としました。

アンケート調査票の配布にあたっては、人口比に応じた抽出ではなく各地域の状況を幅広く調査するため、各地域から 250 人、合計 2,500 人(250 人×10 地域)を無作為抽出する方式とした。

<table>
<tr><td>調査期間</td><td>令和 5 年 12 月 4 日(月)～25 日(月)</td></tr>
<tr><td>配布対象</td><td>15 歳以上の世田谷区内在住者</td></tr>
<tr><td>配布回収方法</td><td>郵送配布、郵送回収・WEB 回答</td></tr>
<tr><td>配布・回収数</td><td>配布数:2,500 票(右図の各地域に 250 票ずつ配布)

回収数:790 票(郵送回収 486 票、WEB 回答 304 票)

</td></tr>
<tr><td>回収率</td><td>32%(790 票/2,500 票=31.6%)</td></tr>
<tr><td>調査内容</td><td>
<table>
<tr><th>分類</th><th>質 問 項 目</th></tr>
<tr><td>回答者属性</td><td>①性別、②居住地、③年齢、④自動車運転免許証の保有有無、⑤普段利用している車両</td></tr>
<tr><td>交通手段の利用状況</td><td>①最もよく利用する交通手段、②自宅の最寄り駅と利用頻度、③自宅から駅までの主な交通手段</td></tr>
<tr><td>日常生活における外出について</td><td>①通勤・通学の頻度、場所、交通手段、②日常生活における買い物の頻度、交通手段、③定期的な通院の頻度、交通手段、④思うような移動手段で外出できているかの評価</td></tr>
<tr><td>区内の公共交通の満足度</td><td>①路線バスに対する満足度、②鉄道に対する満足度、③タクシーに対する満足度</td></tr>
<tr><td>これからの公共交通の在り方</td><td>①不便・遠いと感じる鉄道駅、バス停までの距離(時間)、②鉄道駅、バス停へのアクセスについて距離や時間以外で「不便」と感じる理由</td></tr>
<tr><td>維持に係る費用負担の在り方</td><td>バス事業者等に対する世田谷区の財政的支援の必要性について</td></tr>
<tr><td>自由意見</td><td>区内の公共交通に関する意見、要望等</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

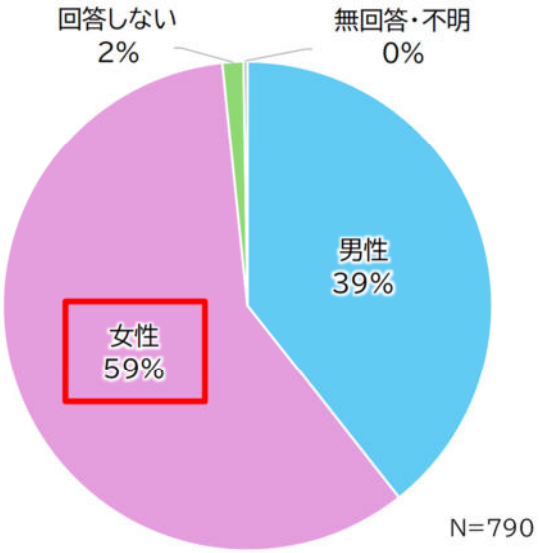
2）調査結果

① 個人属性

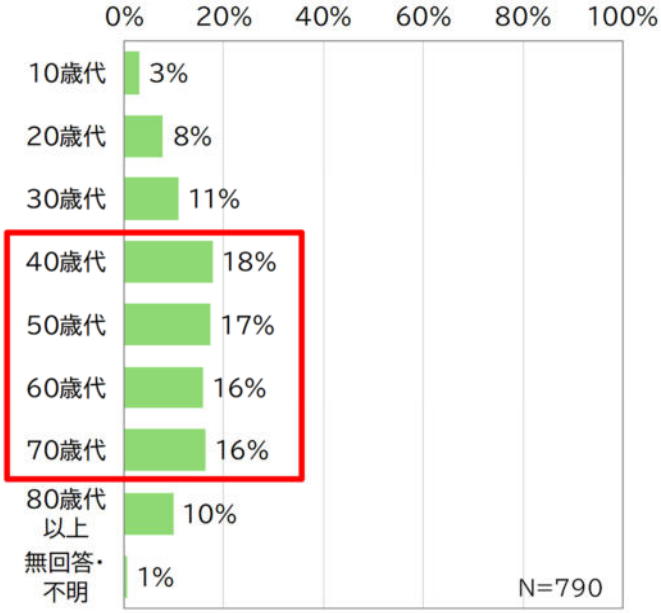
a. 性別・年齢

- ✓ 回答者は、「女性」の割合が 59%、男性は 39%である。
- ✓ 年齢は、「40 歳代」～「70 歳代」がそれぞれ約 20%である。

【性別】



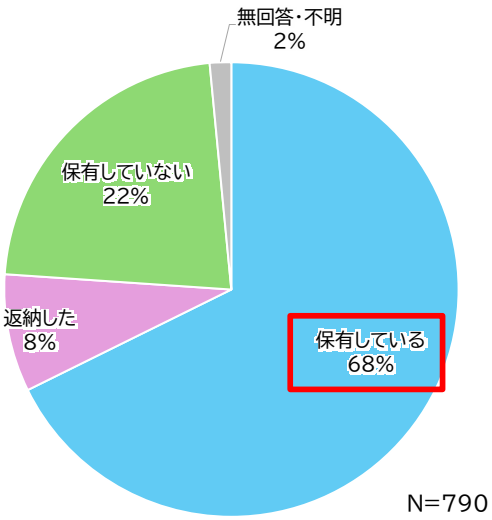
【年齢】



b. 運転免許証の保有状況

- ✓ 運転免許証の保有状況については、「保有している」が 68%で最も多くなっている。
- ✓ 年代別にみると、20～60 歳代までは、70～80%の方が「保有している」と回答しているが、70 歳代、80 歳代以上では、「返納した」が約 30%、「保有していない」が約 30～50%と多くなっている。

【運転免許証の保有状況】



【年代別の運転免許証の保有状況】

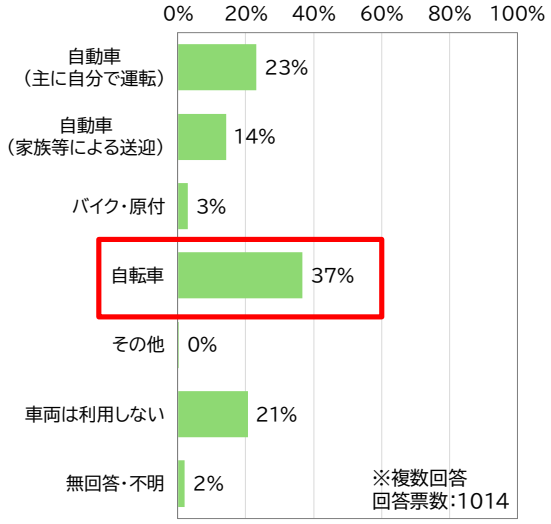
	保有している	返納した	保有していない	無回答・不明	合計
10歳代 (N=24)	8%	0%	88%	4%	100%
20歳代 (N=62)	74%	0%	26%	0%	100%
30歳代 (N=87)	80%	0%	18%	1%	100%
40歳代 (N=141)	87%	0%	11%	2%	100%
50歳代 (N=138)	86%	1%	12%	1%	100%
60歳代 (N=125)	79%	3%	17%	1%	100%
70歳代 (N=129)	46%	27%	26%	1%	100%
80歳代以上 (N=78)	21%	29%	46%	4%	100%
全体 (N=790)	68%	8%	22%	2%	100%

※全体の票数は、年代について「無回答・不明」の票数を含めて集計

c. 普段利用する車両

✓ 普段利用している車両は自転車が 37%で最も多く、次いで自動車(主に自分で運転)が 23%、「車両は利用しない」が 21%で続いている。

【普段利用している車両】

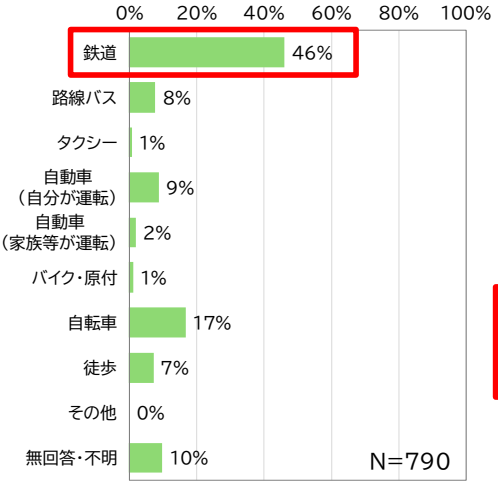


② 交通手段の利用状況

a. 最もよく利用する交通手段

- ✓ 最もよく利用する交通手段は、「鉄道」が 46%で最も多く、次いで「自転車」が 17%となっている。
- ✓ 年代別にみると、70 歳代、80歳代以上は、他の年代に比べて「鉄道」の割合が約 20%と低く、「路線バス」の割合が約 20%と高くなっている。

【普段、最もよく利用する交通手段】



【年代別にみた普段、最もよく利用する交通手段】

	鉄道	路線バス	タクシー	自動車（自分が運転）	自動車（家族等が運転）	バイク・原付	自転車	徒歩	その他	無回答・不明	合計
10歳代（N=24）	46%	13%	0%	0%	0%	0%	33%	4%	0%	4%	100%
20歳代（N=62）	82%	2%	0%	0%	2%	0%	5%	5%	0%	5%	100%
30歳代（N=87）	56%	2%	1%	3%	1%	1%	21%	9%	0%	5%	100%
40歳代（N=141）	49%	5%	0%	9%	1%	4%	24%	6%	0%	4%	100%
50歳代（N=138）	60%	4%	1%	9%	0%	1%	16%	3%	0%	6%	100%
60歳代（N=125）	43%	6%	0%	14%	2%	1%	18%	6%	0%	10%	100%
70歳代（N=129）	24%	15%	0%	15%	5%	0%	13%	12%	0%	17%	100%
80歳代以上（N=78）	19%	21%	5%	5%	4%	0%	9%	13%	0%	24%	100%
全体（N=790）	46%	8%	1%	9%	2%	1%	17%	7%	0%	10%	100%

※全体の票数は、年代について「無回答・不明」の票数を含めて集計

b. 自宅の最寄り駅・目的地の駅

- ✓ 自宅の最寄り駅としては、「田園都市線 用賀駅」が最も多く、目的地の駅で最も多いのは「新宿駅」となっている。

【自宅の最寄駅一覧】

路線	駅名	合計
小田急線	東北沢駅	8
	下北沢駅	17
	世田谷代田駅	5
	梅ヶ丘駅	11
	豪徳寺駅	12
	経堂駅	29
	千歳船橋駅	29
	祖師ヶ谷大蔵駅	40
	成城学園前駅	29
	喜多見駅	19
	狛江駅	2
	和泉多摩川駅	1
	計	202
京王線	笹塚駅	7
	代田橋駅	10
	明大前駅	11
	下高井戸駅	12
	桜上水駅	12
	上北沢駅	4
	八幡山駅	10
	芦花公園駅	8
	千歳烏山駅	44
	仙川駅	8
	計	126
井の頭線	駒場東大前駅	1
	池ノ上駅	13
	下北沢駅	15
	新代田駅	4
	東松原駅	13
	明大前駅	4
	富士見ヶ丘駅	1
	久我山駅	4
	計	55
大井町線	緑が丘駅	1
	自由が丘駅	0
	九品仏駅	7
	尾山台駅	30
	等々力駅	18
	上野毛駅	25
	二子玉川駅	4
	計	85

路線	駅名	合計
東横線	中目黒駅	1
	祐天寺駅	4
	学芸大学駅	9
	都立大学駅	1
	自由が丘駅	15
	田園調布駅	3
	多摩川駅	2
	計	35
目黒線	奥沢駅	10
	田園調布駅	1
	計	11
田園都市線	池尻大橋駅	7
	三軒茶屋駅	25
	駒沢大学駅	23
	桜新町駅	27
	用賀駅	53
	二子玉川駅	44
	計	179
池上線	雪が谷大塚駅	5
世田谷線	三軒茶屋駅	1
	西太子堂駅	1
	若林駅	3
	松陰神社前駅	9
	世田谷駅	9
	上町駅	11
	宮の坂駅	1
	山下駅	1
	松原駅	7
	下高井戸駅	0
	計	43
合計		741

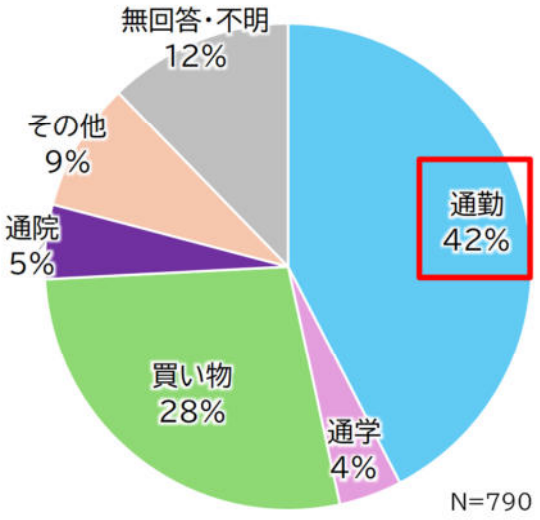
【目的地の駅名】

駅名称	区市町村	票数	割合
新宿駅	渋谷区	101	15%
渋谷駅	渋谷区	90	13%
二子玉川駅	世田谷区	48	7%
成城学園前駅	世田谷区	20	3%
自由が丘駅	目黒区	20	3%
三軒茶屋駅	世田谷区	19	3%
下北沢駅	世田谷区	11	2%
大手町駅	千代田区	11	2%
祖師ヶ谷大蔵駅	世田谷区	8	1%
経堂駅	世田谷区	8	1%
吉祥寺駅	武蔵野市	8	1%
日比谷駅	千代田区	8	1%
恵比寿駅	渋谷区	8	1%
回答合計		671	100%

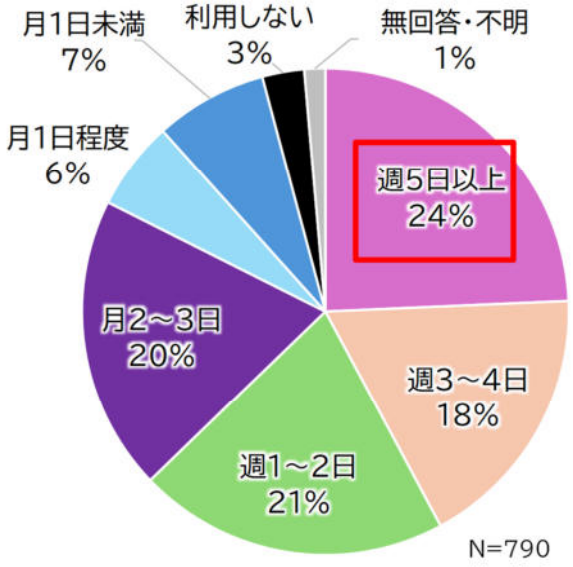
c. 鉄道の利用目的・利用頻度

- ✓ 鉄道の利用目的は、「通勤」が 42%と最も多く、次いで「買い物」が 28%となっている。
- ✓ 鉄道の利用頻度は、「週 5 日以上」が 24%で最も多く、「週 1～2 日」が 21%、「月 2～3 日」が 20%、「週 3～4 日」が 18%と続いている。

【鉄道の利用目的】



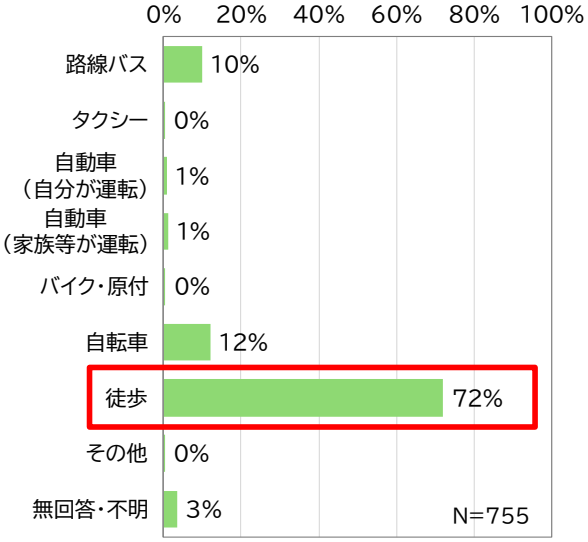
【鉄道の利用頻度】



d. 最寄り駅までの交通手段

- ✓ 最寄駅までの交通手段は、徒歩が 72%で最も多く、次いで自転車が 12%、路線バスが 10%と続いている。
- ✓ 年代別にみると、「徒歩」は全年代で最も多くの割合を占めているものの、70 歳代、80 歳代以上については、「路線バス」が約 20%となっており、他の年代に比べて多く利用されている。

【最寄り駅までの交通手段】



※最寄り駅の利用頻度について「利用しない」と「無回答・不明」の票を除いて集計

【年代別にみた最寄り駅までの交通手段】

	路線バス	タクシー	自動車（自分が運転）	自動車（家族等が運転）	バイク・原付	自転車	徒歩	その他	無回答・不明	合計
10歳代 (N=24)	13%	0%	0%	13%	0%	25%	50%	0%	0%	100%
20歳代 (N=60)	8%	0%	0%	3%	0%	3%	82%	3%	3%	100%
30歳代 (N=86)	2%	0%	0%	0%	2%	12%	83%	1%	1%	100%
40歳代 (N=140)	5%	0%	1%	0%	1%	22%	71%	1%	1%	100%
50歳代 (N=132)	6%	0%	0%	1%	0%	17%	75%	2%	2%	100%
60歳代 (N=121)	8%	1%	2%	2%	0%	8%	74%	4%	4%	100%
70歳代 (N=120)	19%	0%	1%	0%	0%	6%	68%	6%	6%	100%
80歳代以上 (N=68)	21%	1%	1%	0%	0%	4%	60%	12%	12%	100%
全体 (N=755)	10%	0%	1%	1%	0%	12%	72%	3%	3%	100%

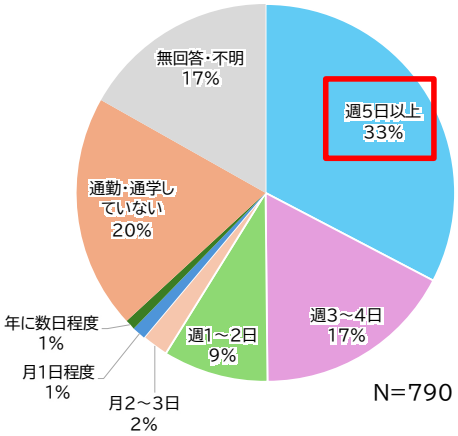
※全体の票数は、年代について「無回答・不明」の票数を含めて集計

③ 日常生活における外出の状況

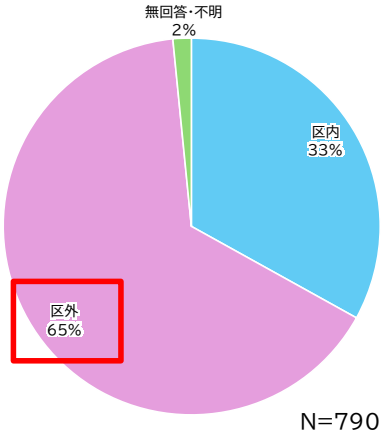
a. 通勤・通学

- ✓ 通勤・通学の頻度は、「週5日以上」が 33%で最も多く、次いで「通勤・通学していない」が 20%、「週 3～4 日」が 17%と続いている。
- ✓ 通勤・通学先は、「区外」が 65%で「区内」は 33%である。
- ✓ 通勤・通学先への交通手段は、「鉄道」が 47%で最も多く、次いで「徒歩」が 21%、「自転車」が 13%と続いている。

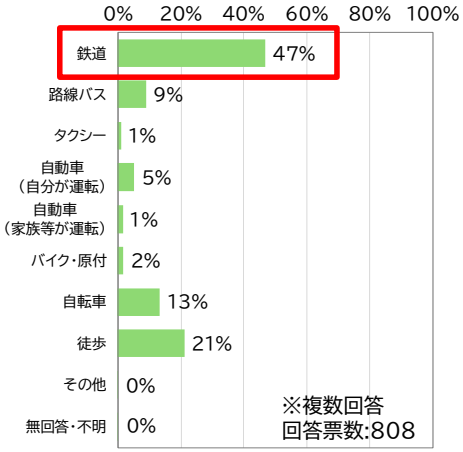
【通勤・通学の頻度】



【通勤・通学先】

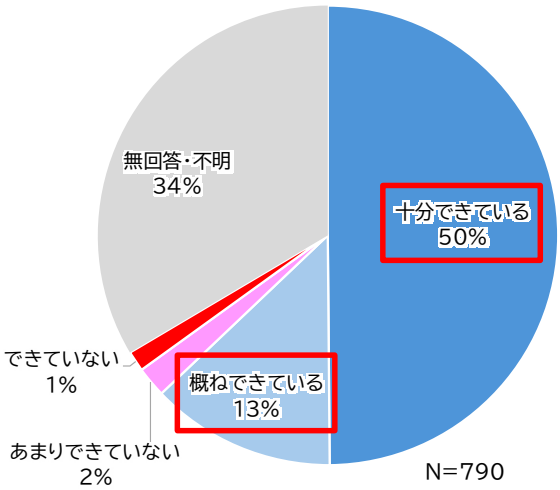


【通勤・通学先への交通手段】



- ✓ 通勤・通学移動に対する評価は、「十分できている」が 50%、「概ねできている」が 13%であり、合計すると 63%の方が希望する移動手段で外出ができていると回答している。
- ✓ 年代別にみると、10 歳代～60 歳代までは「十分できている」と「概ねできている」を合計すると約 60～90%となっている。70 歳代、80 歳代以上の方は通勤・通学をしていない方も多いと想定され、「無回答・不明」の割合が多くなっている。

【通勤・通学移動に対する評価】



【年代別にみた通勤・通学移動に対する評価】

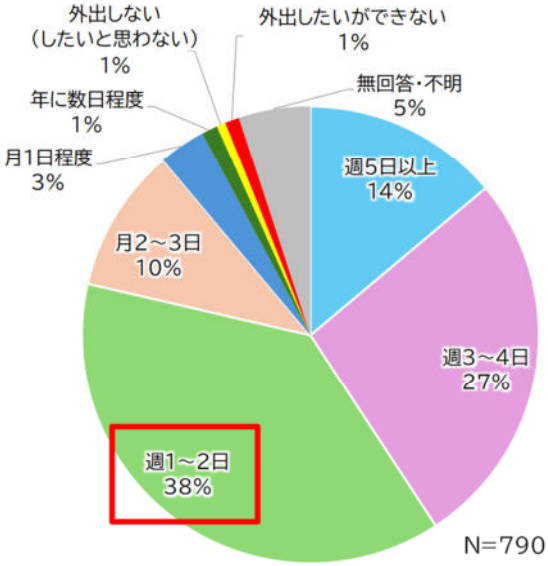
	十分できている	概ねできている	あまりできていない	できていない	無回答・不明	合計
10歳代 (N=24)	92%	4%	4%	0%	0%	100%
20歳代 (N=62)	76%	11%	5%	2%	6%	100%
30歳代 (N=87)	62%	22%	3%	5%	8%	100%
40歳代 (N=141)	70%	21%	2%	1%	6%	100%
50歳代 (N=138)	58%	20%	3%	0%	20%	100%
60歳代 (N=125)	50%	10%	1%	2%	38%	100%
70歳代 (N=129)	20%	5%	1%	1%	74%	100%
80歳代以上 (N=78)	6%	3%	1%	1%	88%	100%
全体 (N=790)	50%	13%	2%	1%	34%	100%

※全体の票数は、年代について「無回答・不明」の票数を含めて集計

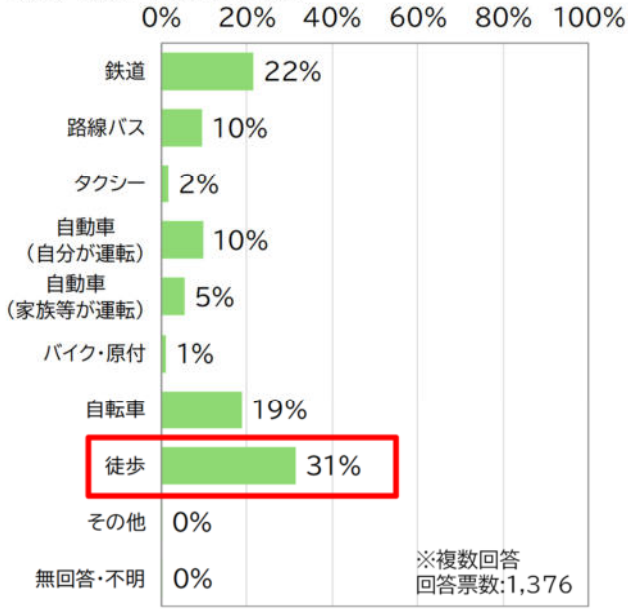
b. 買い物

- ✓ 買い物の頻度をみると、「週 1～2 日」が 38%と最も多く、次いで多いのは「週 3～4 日」で 27%と続いている。「外出したいができない」と回答した方は 1%とごくわずかである。
- ✓ 買物先への交通手段は、「徒歩」が 31%で最も多く、次いで「鉄道」が 22%、「自転車」が 19%と続いている。

【買い物の頻度】

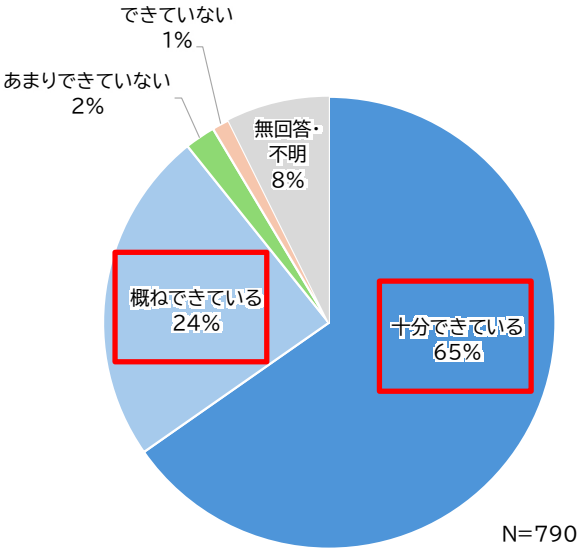


【買い物先への交通手段】



- ✓ 買い物移動に対する評価は、「十分できている」が 65%、「概ねできている」が 24%であり、合計すると 89%の方が希望する移動手段で外出ができていると回答している。
- ✓ 年代別にみると、10～70 歳代で「十分できている」と「概ねできている」を合計すると約 90%となっている。80 歳代以上については、他の年代に比べて「十分できている」、「概ねできている」の割合が少なくなっている。

【買物移動に対する評価】



【年代別にみた買物移動に対する評価】

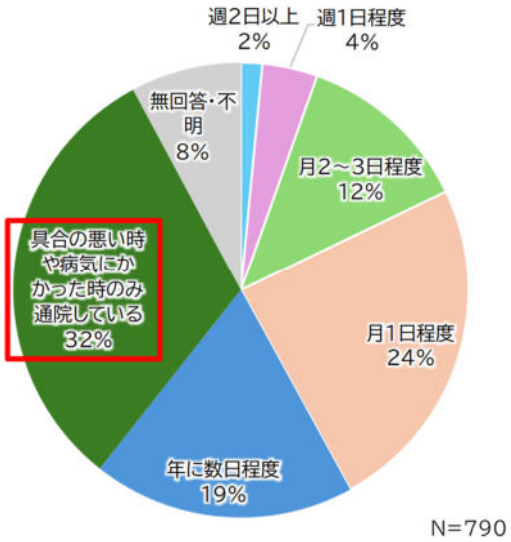
	十分できている	概ねできている	あまりできていない	できていない	無回答・不明	合計
10歳代 (N=24)	83%	13%	0%	0%	4%	100%
20歳代 (N=62)	71%	21%	3%	0%	5%	100%
30歳代 (N=87)	63%	28%	1%	3%	5%	100%
40歳代 (N=141)	77%	21%	2%	0%	1%	100%
50歳代 (N=138)	65%	28%	2%	0%	4%	100%
60歳代 (N=125)	67%	22%	2%	1%	8%	100%
70歳代 (N=129)	64%	25%	1%	1%	10%	100%
80歳代以上 (N=78)	41%	23%	6%	6%	23%	100%
全体 (N=790)	65%	24%	2%	1%	7%	100%

※全体の票数は、年代について「無回答・不明」の票数を含めて集計

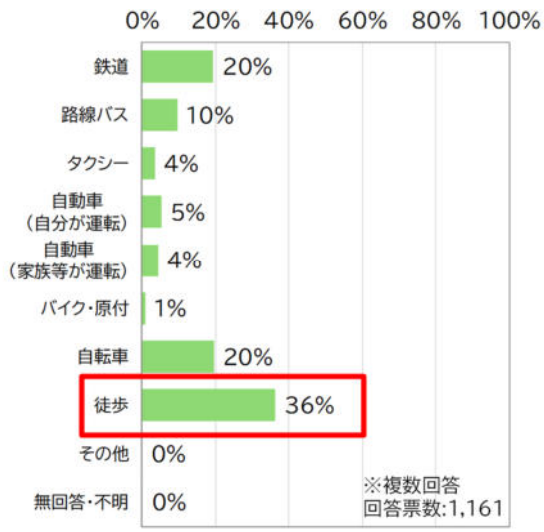
c. 通院

- ✓ 通院の頻度は、「具合の悪い時や病気にかかった時のみ通院している」が 32%で最も多く、次いで「月 1 日程度」が 24%となっている。
- ✓ 通院先への交通手段は、「徒歩」が 36%で最も多く、次いで「鉄道」及び「自転車」が 20%となっている。

【通院の頻度】

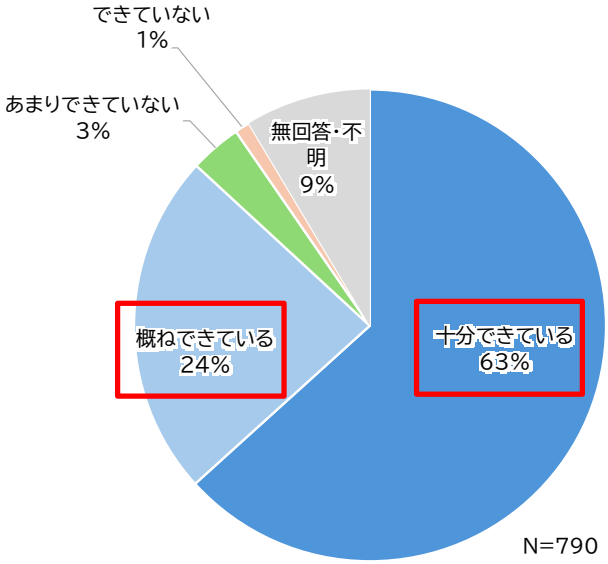


【通院先への交通手段】



- ✓ 通院移動に対する評価は、「十分できている」が 63%、「概ねできている」が 24%であり、合計すると 87%の方が希望する移動手段で外出ができていると回答している。
- ✓ 年代別にみると、全ての年代で「十分できている」と「概ねできている」の合計が 70%を超える割合となっている。

【通院移動に対する評価】



【年代別にみた通院移動に対する評価】

	十分できている	概ねできている	あまりできていない	できていない	無回答・不明	合計
10歳代 (N=24)	83%	13%	0%	0%	4%	100%
20歳代 (N=62)	79%	16%	2%	0%	3%	100%
30歳代 (N=87)	57%	31%	3%	1%	7%	100%
40歳代 (N=141)	72%	23%	3%	1%	1%	100%
50歳代 (N=138)	62%	28%	3%	0%	7%	100%
60歳代 (N=125)	62%	22%	4%	2%	10%	100%
70歳代 (N=129)	62%	20%	4%	1%	13%	100%
80歳代以上 (N=78)	44%	27%	6%	4%	19%	100%
全体 (N=790)	63%	24%	4%	1%	9%	100%

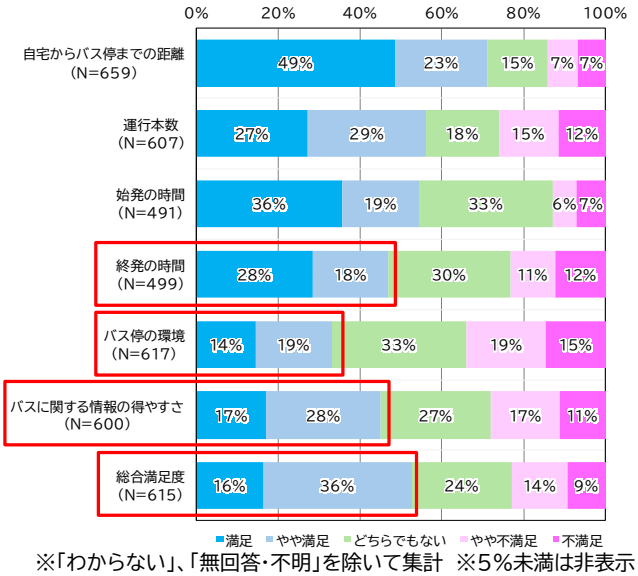
※全体の票数は、年代について「無回答・不明」の票数を含めて集計

④ 区内の公共交通の満足度

a. 路線バス

- ✓ 総合満足度は、「満足」と「やや満足」を合わせると 52%であり、「やや不満足」と「不満足」を合わせた 23%を上回っている。項目別にみると、「終発の時間」、「バス停の環境」、「バスに関する情報の得やすさ」が他の項目に比べて「満足」、「やや満足」の割合が低い傾向にある。
- ✓ 年代別では、50 歳代、70 歳代は「やや不満足」、「不満足」の合計が約 30%で他の年代に比べて若干多い。

【路線バスに対する満足度】



※「わからない」、「無回答・不明」を除いて集計　※5%未満は非表示

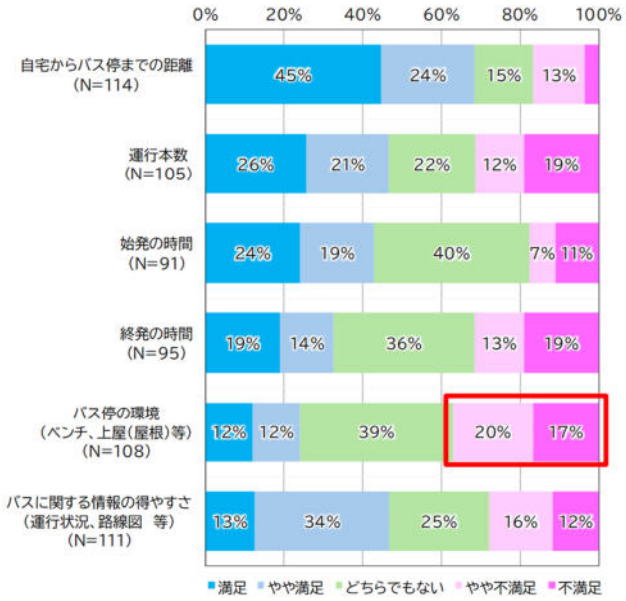
【年代別にみた路線バスに対する満足度(総合満足度)】

	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満足	不満足	合計
10歳代 (N=24)	25%	50%	13%	4%	8%	100%
20歳代 (N=50)	22%	38%	24%	8%	8%	100%
30歳代 (N=71)	13%	41%	27%	8%	11%	100%
40歳代 (N=124)	19%	30%	27%	17%	8%	100%
50歳代 (N=111)	13%	34%	25%	16%	12%	100%
60歳代 (N=90)	9%	34%	37%	10%	10%	100%
70歳代 (N=98)	19%	35%	16%	21%	8%	100%
80歳代以上 (N=44)	23%	50%	11%	9%	7%	100%
全体 (N=615)	16%	36%	24%	14%	9%	100%

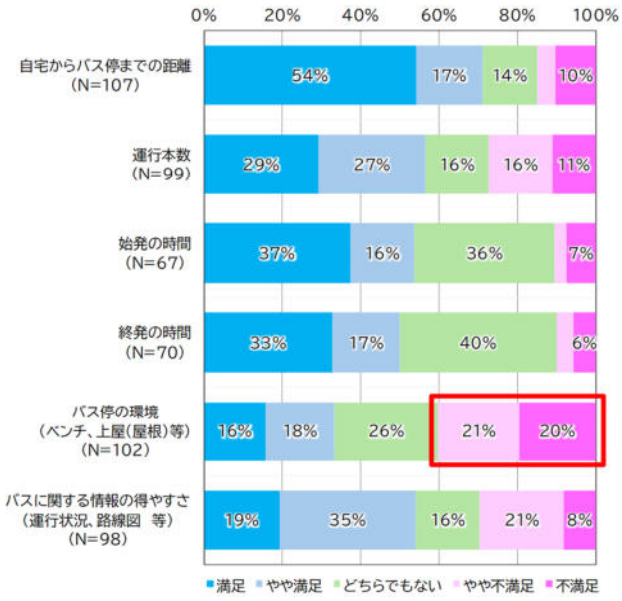
※全体の票数は、年代について「無回答・不明」の票数を含めて集計

- ✓ 路線バスに対して「やや不満足」、「不満足」と回答した割合が多かった 50 歳代、70 歳代について、項目別の満足度をみると、50 歳代、70 歳代ともに「バス停の環境」に対して「やや不満足」、「不満足」と回答した割合が約 4 割となっている。

【路線バスに対する満足度(50歳代)】



【路線バスに対する満足度(70歳代)】

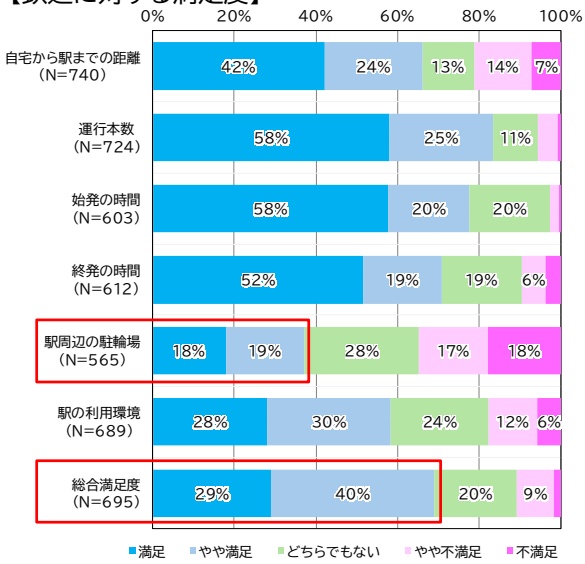


※「わからない」、「無回答・不明」を除いて集計　※5%未満は非表示

b. 鉄道

- ✓ 総合満足度は、「満足」と「やや満足」を合わせると69%であり、「やや不満足」と「不満足」を合わせた11%を上回っている。項目別にみると、「駅周辺の駐輪場」が他の項目に比べて「満足」、「やや満足」の割合が低い傾向にある。
- ✓ 鉄道の総合満足度については、いずれの年代においても概ね同様の傾向となっている。

【鉄道に対する満足度】



※「わからない」、「無回答・不明」を除いて集計　※5%未満は非表示

【年代別にみた鉄道に対する満足度（総合満足度）】

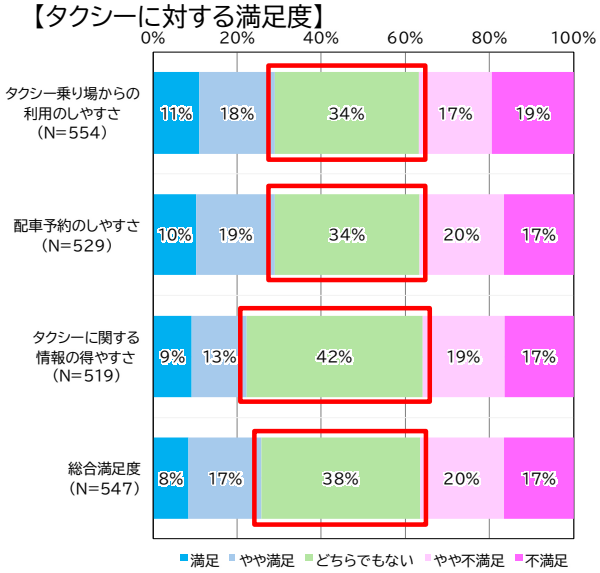
	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満足	不満足	合計
10歳代（N=24）	42%	33%	13%	8%	4%	100%
20歳代（N=58）	41%	33%	17%	5%	3%	100%
30歳代（N=85）	28%	41%	21%	9%	0%	100%
40歳代（N=138）	31%	41%	19%	8%	1%	100%
50歳代（N=131）	32%	37%	19%	10%	2%	100%
60歳代（N=111）	19%	42%	24%	11%	4%	100%
70歳代（N=102）	23%	43%	23%	11%	1%	100%
80歳代以上（N=44）	32%	41%	18%	7%	2%	100%
全体（N=695）	29%	40%	20%	9%	2%	100%

※全体の票数は、年代について「無回答・不明」の票数を含めて集計

c. タクシー

- ✓ タクシーに対しては、「タクシー乗り場からの利用のしやすさ」、「配車予約のしやすさ」、「タクシーに関する情報の得やすさ」のいずれについても「どちらでもない」が最も多くなっている。なお、タクシーは、鉄道、路線バスに比べて日常的に利用する機会が少ないため「どちらでもない」が多くなっていると考えられる。
- ✓ 年代別にみると、80 歳代以上は「不満足」の割合が 40%で他の年代に比べて多い。

【タクシーに対する満足度】



※「わからない」、「無回答・不明」を除いて集計　※5%未満は非表示

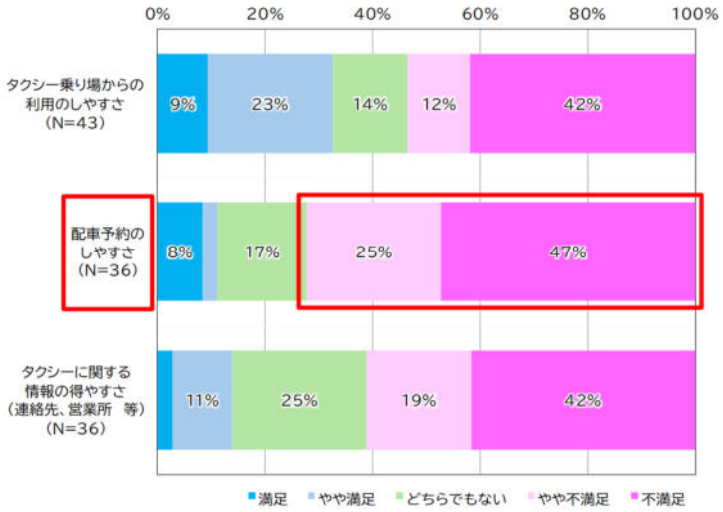
【年代別にみたタクシーに対する満足度（総合満足度）】

	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満足	不満足	合計
10歳代（N=16）	13%	19%	38%	31%	0%	100%
20歳代（N=33）	18%	21%	39%	18%	3%	100%
30歳代（N=63）	11%	25%	43%	13%	8%	100%
40歳代（N=109）	9%	14%	44%	16%	17%	100%
50歳代（N=106）	8%	17%	39%	21%	15%	100%
60歳代（N=93）	1%	17%	41%	27%	14%	100%
70歳代（N=83）	10%	18%	29%	19%	24%	100%
80歳代以上（N=42）	7%	12%	19%	21%	40%	100%
全体（N=547）	8%	17%	38%	20%	17%	100%

※全体の票数は、年代について「無回答・不明」の票数を含めて集計

- ✓ タクシーに対して「不満足」と回答した割合が多かった 80 歳代以上について、項目別の満足度をみると、いずれの項目についても「不満足」が約 4 割を占めている。
- ✓ 特に「配車予約のしやすさ」は、「やや不満足」、「不満足」を合わせると、約 7 割を占めている。

【80歳代以上のタクシーに対する満足度】



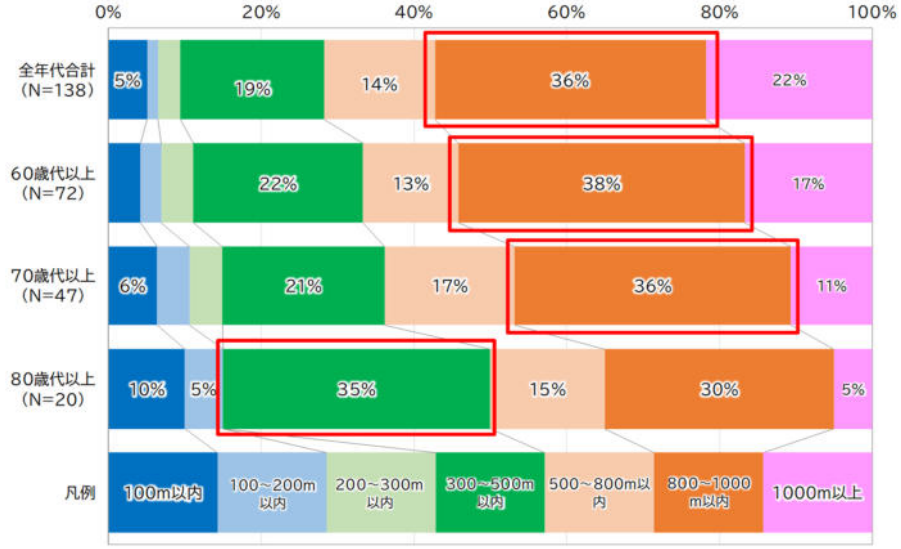
※「わからない」、「無回答・不明」を除いて集計　※5%未満は非表示

⑤ これからの公共交通のあり方

a. 不便と感じる鉄道駅までの距離

- ✓ 不便と感じる鉄道駅までの距離について、全年代合計でみると、「800～1000m」が 36%で最も多く、次いで多いのは「1000m 以上」で 22%となっている。
- ✓ 年代別にみると、60 歳代以上、70 歳代以上では「800～1000m」がそれぞれ 38%、36%と最も多く、80 歳代以上では「300～500m」が 35%で最も多くなっている。

【不便と感じる鉄道駅までの距離】

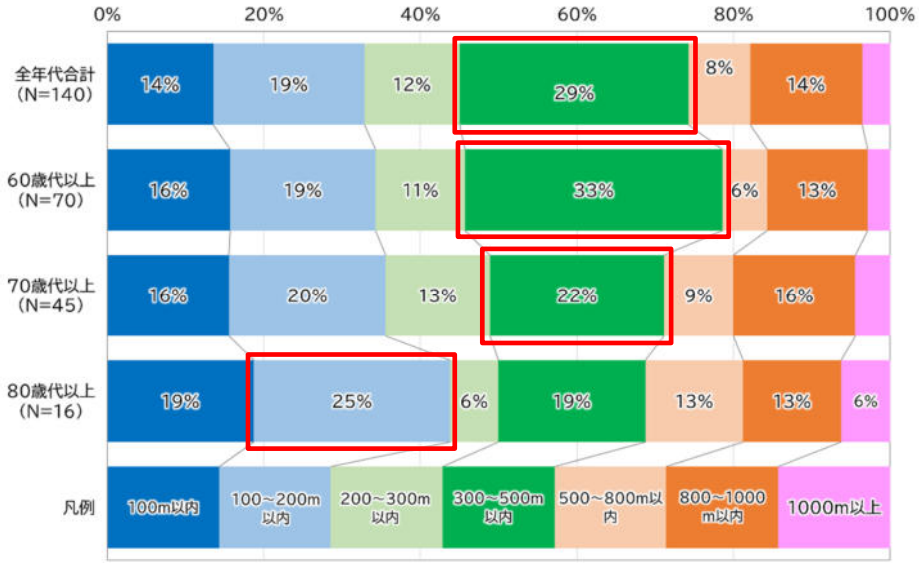


※5%未満は非表示

b. 不便と感じるバス停までの距離

- ✓ 不便と感じるバス停までの距離について、全年代合計でみると、「300～500m」が 29%で最も多く、次いで多いのは「100～200m」で 19%となっている。
- ✓ 年代別にみると、60 歳代以上、70 歳代以上では「300～500m」がそれぞれ 33%、22%と最も多く、80 歳代以上では「100～200m」が 25%で最も多くなっている。

【不便と感じるバス停までの距離】



※5%未満は非表示

c. 距離や時間以外で不便と感じる理由

✓ 距離や時間以外で不便と感じる理由としては、「道が狭い・歩道がなく歩きづらい」が 33 票で最も多く、次いで「運行本数・運行時間帯・乗継が悪い」が 23 票、「信号待ちが長い」が 18 票、「坂道の存在」が 16 票の順となっている。

【距離や時間以外で不便と感じる理由】

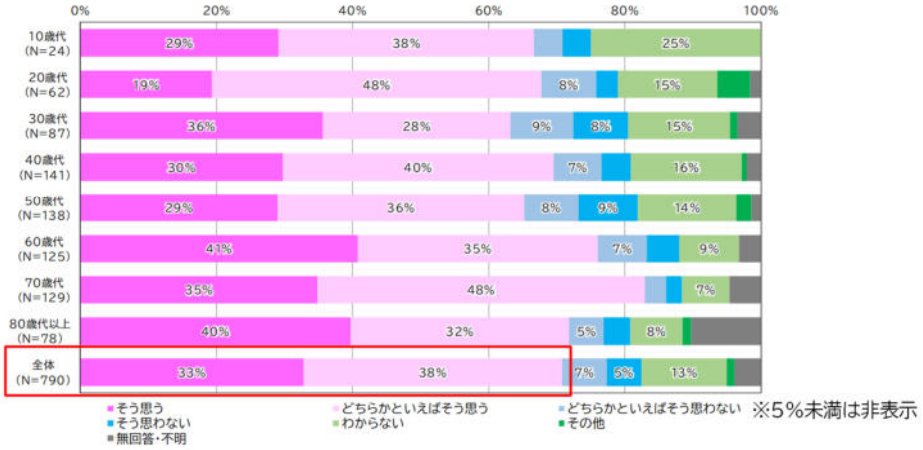
不便に感じる理由	票数
踏切の存在	10
坂道の存在	16
信号待ちが長い	18
道が狭い・歩道がなく歩きづらい	33
自転車との錯綜	7
エレベーター・エスカレーターの不足	5
地下通路や陸橋の不足	1
駐輪場の不足	6
運行本数・運行時間帯・乗継が悪い	23
バス路線の不足	3
バスの遅延	4
バス・電車の混雑	5
バス停の場所が分かりづらい・距離が遠い	7
バス停環境	7
その他	31
特になし	44
合計	220

d. 公共交通維持に係る費用負担のあり方

✓ 公共交通維持のために区が財政的支援を行うべきかについては、全体でみると、「そう思う」が 33%、「どちらかといえばそう思う」が 38%で肯定的な意見が約 7 割を占めている。

✓ いずれの年代でも「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」の合計は約 6～8 割を占めている。

【区の公共交通の維持に向けた財政的支援の必要性】



（そう思わない方の主な意見：バス事業者が運行しないルートは、需要が少なく、採算性が悪く、便数も多く出せないため、財政支援で継続できるか疑問である。）

e. 自由意見

自由意見についてみると、バスに対する「運行ルートの見直し/路線を増やす/バスを通して欲しい」が15.1%で最も多く、次いでバスの「時間が合わない/本数を増やして欲しい」という意見が 9.2%となっている。

主な自由意見（複数回答）		意見数	割合
鉄道	駅までが遠い	4	0.9%
	時間が合わない/本数を増やして欲しい	5	1.2%
	運行ルートの見直し/路線を増やして欲しい	18	4.3%
	駅構内の設備等改善	17	4.0%
	駅周辺の整備希望（駐輪場設置等）	7	1.7%
バス	時間が合わない/本数を増やして欲しい	39	9.2%
	運行ルートの見直し/路線を増やす/バスを通して欲しい	64	15.1%
	バス路線廃止・縮小で不便を感じている	30	7.1%
	バス停周辺の環境整備（ベンチを設置して欲しい等）	9	2.1%
	バス車内の環境改善	9	2.1%
	バス停毎の運行状況が知りたい/バス情報を得やすくして欲しい	7	1.7%
乗合ワゴン	予約方法の改善	1	0.2%
	運行日時を延ばして欲しい	1	0.2%
タクシー	タクシーが来ない/乗り場を作って欲しい	9	2.1%
道路/交通関連	南北への移動手段が欲しい	32	7.6%
	交通ルールの改正・改善/注意喚起・規制希望	20	4.7%
	駐輪場を設置して欲しい	1	0.2%
	道路整備をして欲しい	18	4.3%
	踏切が長時間開かず不便/撤去・高架化等して欲しい	11	2.6%
その他	公共交通の料金を安くしてほしい	12	2.8%
	新たな交通手段の導入	10	2.4%
	アンケートに関する意見	2	0.5%
	その他意見	54	12.8%
	特になし(満足している)	43	10.2%
合計		423	100%

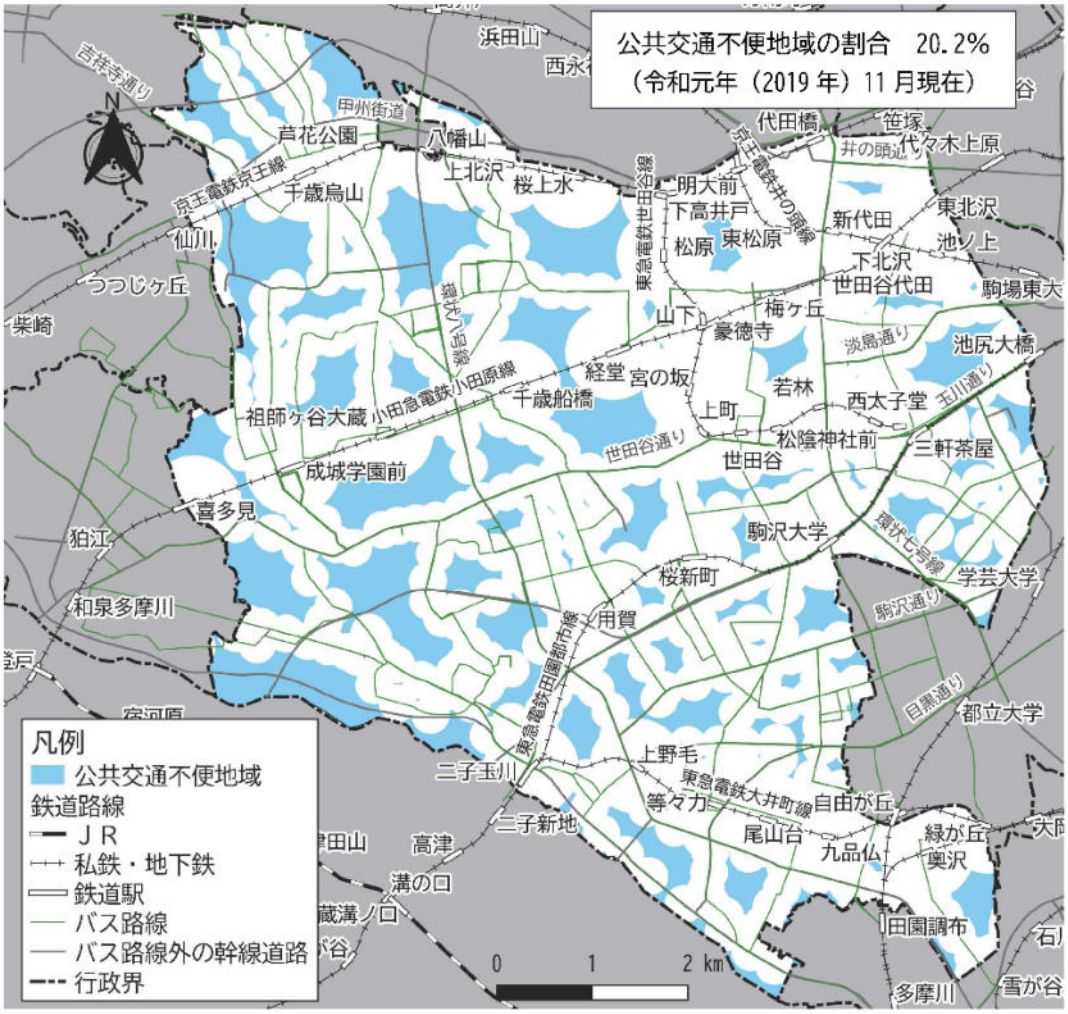
⑥ 調査結果のまとめ

項 目	まとめ
交通手段の利用状況	● 最もよく利用する交通手段は、全年代では「鉄道」が 46%で最も多く、次いで「自転車」が 17%となっている。70 歳代、80 歳代以上は、他の年代に比べて路線バスの割合が約 20%と高くなっている。 ● 最寄り駅までの交通手段は、「徒歩」は全年代で最も多くの割合を占めているものの、70 歳代、80 歳代以上については、路線バスが約 20%となっており、他の年代に比べて多く利用されている。
日常生活における外出状況	● 通勤・通学、買い物、通院のいずれの目的の外出についても、「十分できている」、「概ねできている」と回答した方が 6～9 割を占めており、「あまりできていない」、「できていない」と回答した方の割合は少ない。
区内の公共交通の満足度	● 路線バスは、「満足」、「やや満足」の割合が「不満足」、「やや不満足」の割合を上回っているが、「終発の時間」、「バス停の環境」、「バスに関する情報の得やすさ」については、「満足」、「やや満足」と回答した方の割合が低い傾向にある。 ● 鉄道は、「満足」、「やや満足」の割合が「不満足」、「やや不満足」の割合を上回っているが、「駅周辺の駐輪場」については、「満足」、「やや満足」と回答した方の割合が低い傾向にある。 ● タクシーについては、年代が上がるにつれて、「やや不満足」、「不満足」の回答割合が多くなる傾向にあり、特に 80 歳代以上でその傾向が顕著である。
これからの公共交通のあり方	● 不便と感じる鉄道駅までの距離は、全年代合計では「800～1000m」が最も多く、70歳代以上でも「800～1000m」が最も多い。 ● 不便と感じるバス停までの距離は、全年代合計では「300～500m」が最も多く、70歳代以上でも「300～500m」が最も多い。 ● 距離や時間以外で不便と感じる理由としては、「道が狭い・歩道がなく歩きづらい」が最も多くなっている。その他としては、「運行本数・運行時間帯・乗継が悪い」、「信号待ちが長い」、「坂道の存在」等が挙げられている。 ● 公共交通維持のために区が財政的支援を行うべきかについては、肯定的な意見が約 7 割を占めている。

3. 公共交通不便地域の考え方

(1)公共交通不便地域の再定義の視点

これまで世田谷区では、鉄道駅から 500m 以上、バス停から 200m 以上離れている地域を「公共交通不便地域」と定め、当該地域への路線バスの導入支援などにより公共交通不便地域の対策に取り組んできた。



これまでの世田谷区公共交通不便地域

出典：世田谷区交通まちづくり基本計画（中間見直し）・世田谷区交通まちづくり行動計画（世田谷区、令和２年４月）

一方で、世田谷区のこれまでの「公共交通不便地域」の定義は、距離のみで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や坂道などの地形状況によって、利用圏域は異なることが想定される。このような背景から、今回、公共交通不便地域の考え方について、以下の視点を加えて再定義することとした。

公共交通不便地域の再定義の視点

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
視点２	坂道などの地形状況を考慮した検証
視点３	路線バスの便数を考慮した検証

（2）利用圏域の考え方

公共交通不便地域の再定義にあたっては、まず、鉄道駅、バス停の利用圏域について、国等の定義を確認し、そのうえで前述した3つの視点から検証を行うこととした。

国土交通省が策定した「地域公共交通づくりハンドブック」及び「都市構造の評価に関するハンドブック」では、利用圏域に関して、以下のように記述されている。

国土交通省自動車交通局旅客課「地域公共交通づくりハンドブック」（抜粋）

都市と地方では、距離の捉え方に幅が見られる。
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。

国土交通省都市局都市計画課「都市構造の評価に関するハンドブック」

徒歩圏	一般的な徒歩圏８００ｍ。 バス停は誘致距離（利用圏域）を考慮し３００ｍ。
高齢者徒歩圏	高齢者の一般的な徒歩圏：半径５００ｍ。
運行頻度	基幹的公共交通路線は、日３０本以上の運行頻度（概ねピーク時片道３本以上に相当）の鉄道駅及びバス停。

以上の内容を踏まえ、公共交通不便地域の再定義にあたっては、今後の超高齢社会の到来を見据えて「高齢者徒歩圏」を基本に公共交通の利用圏域を設定するものとし、鉄道駅は500m、バス停は 300m を利用圏域に設定することとした。

(3)視点別の検証

① 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

「世田谷区公共交通に関するアンケート調査(世田谷区、令和５年(2023 年)12 月実施)」の結果をみると、公共交通の利用に際して距離や時間以外で不便と感じる理由としては、「道が狭い・歩道がなく歩きづらい」が33票と最多で、次に「運行本数・運行時間帯・乗継が悪い」が23票、「信号待ちが長い」が18票、「坂道の存在」が16票の順となっている。

以上のことから、公共交通不便地域の再定義にあたって、前述した「視点２：坂道などの地形状況」、「視点３：路線バスの便数」を考慮することについて区民の感覚、意識と概ね合致していることを確認した。

【設問】距離や時間以外で「不便」と感じる要素は何ですか？

不便に感じる理由	票数
踏切の存在	10
坂道の存在	16
信号待ちが長い	18
道が狭い・歩道がなく歩きづらい	33
自転車との錯綜	7
エレベーター・エスカレーターの不足	5
地下通路や陸橋の不足	1
駐輪場の不足	6
運行本数・運行時間帯・乗継が悪い	23
バス路線の不足	3
バスの遅延	4
バス・電車の混雑	5
バス停の場所が分かりづらい・距離が遠い	7
バス停環境	7
その他	31
特になし	44
合計	220

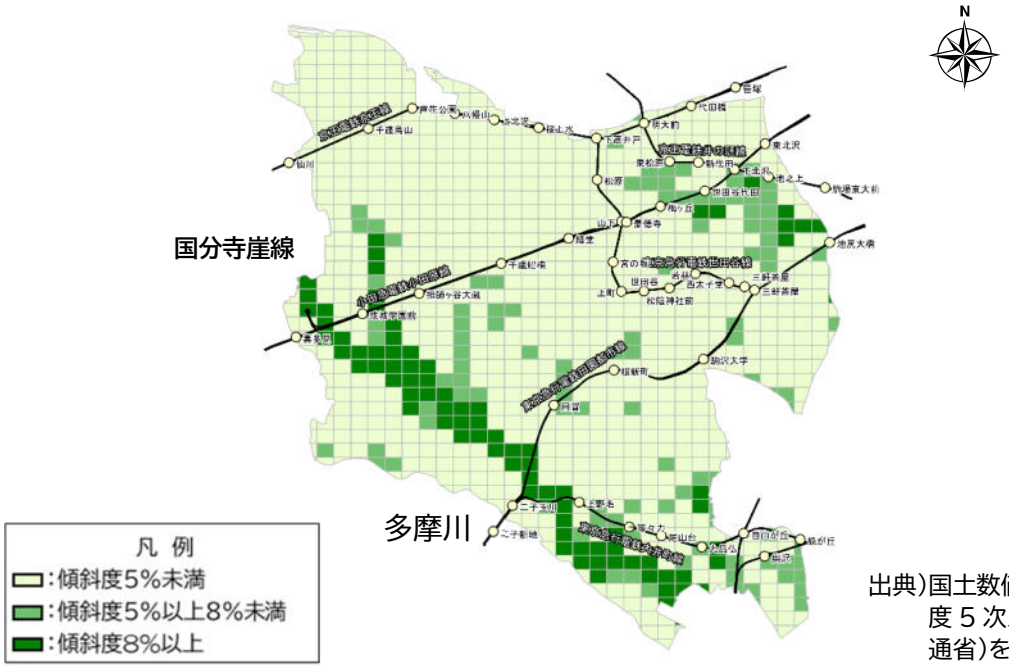
【坂道の存在】
既往研究により、定量的な設定が可能。
他自治体においても採用例あり。
【運行本数・運行時間帯・乗継が悪い】
国の評価指標として、基幹的公共交通の運行本数を考慮可能。

・＜視点2＞坂道などの地形状況
・＜視点3＞路線バスの便数
を考慮することについて、区民の感覚、意識と概ね合致することを確認。

出典)世田谷区公共交通に関するアンケート調査(世田谷区、令和５年(2023 年)12 月実施)

② 視点 2　坂道などの地形状況を考慮した検証

世田谷区内には、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が存在しており、公共交通の利用圏域内であっても鉄道駅・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。このため、人が平地を歩いた時に消費するエネルギーと、同じ距離の坂道を歩いた時に消費するエネルギーの比率（エネルギー代謝率）を勾配毎に算出し、その比率に応じて、鉄道駅、バス停の利用圏域を小さく設定することとした。



出典）国土数値情報（標高・傾斜度５次メッシュ）（国土交通省）を基に作成

世田谷区の地形状況

勾配 i	歩いた時のエネルギー代謝率 RMR	坂道を考慮した利用圏域 r
0%	3.11	300m
1%	3.26	285m
2%	3.41	273m
3%	3.57	261m
4%	3.74	249m
5%	3.92	237m
6%	4.10	228m
7%	4.30	216m
8%	4.50	207m
9%	4.71	198m
10%	4.94	189m
11%	5.17	180m
12%	5.41	171m
13%	5.67	165m
14%	5.94	156m
15%	6.22	150m

エネルギー代謝率：$r_i = 3.113e^{0.0461i}$
r_i：勾配i%の勾配を分速80mで登った場合のRMR
e：自然対数の底
出典）坂道での身体的負担を考慮したコミュニティバスのアクセス性改善に関する研究（猪井博登、中岡亮 土木計画学研究・概要集Vol36 2007）

（例）バス停利用圏域 300m で坂道を考慮した場合の試算

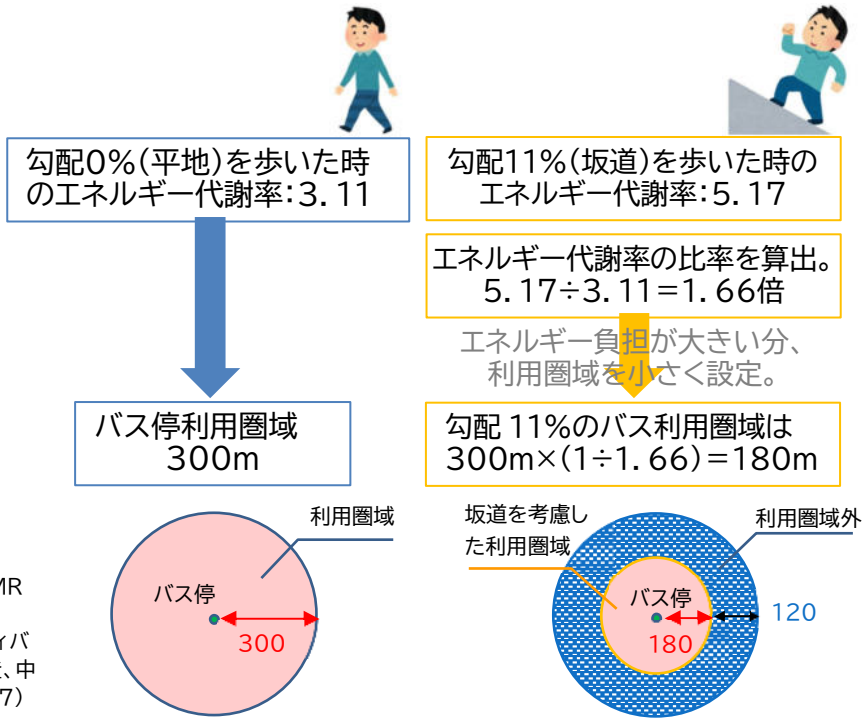


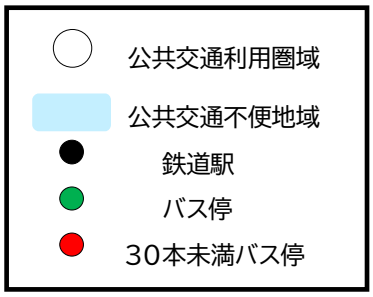
図　消費エネルギーによる利用圏域の設定方法

③ 視点 3　路線バスの便数を考慮した検証

路線バスは、便数の多少によって利便性に大きな差が生じることが想定されるため、運行本数に応じたバス停の利用圏域の設定については、「都市構造の評価に関するハンドブック(H28.8 国土交通省都市局都市計画課)」において、基幹的公共交通路線の基準として採用されている日30本/片道(概ねピーク時片道3本以上に相当)に満たないバス停は控除対象とすることとした。

【日30本/片道の運行ダイヤのイメージ】
(ピーク時片道3本)

時	分	時	分
5	30始発	14	10
6	0	15	10
7	0 20 40	16	0 30
8	0 20 40	17	0 20 40
9	10 40	18	0 20 40
10	10	19	10 40
11	10	20	10 40
12	10	21	10
13	10	22	0最終



日 30 本/片道未満のバス停位置図

（4）新たな公共交通不便地域の設定

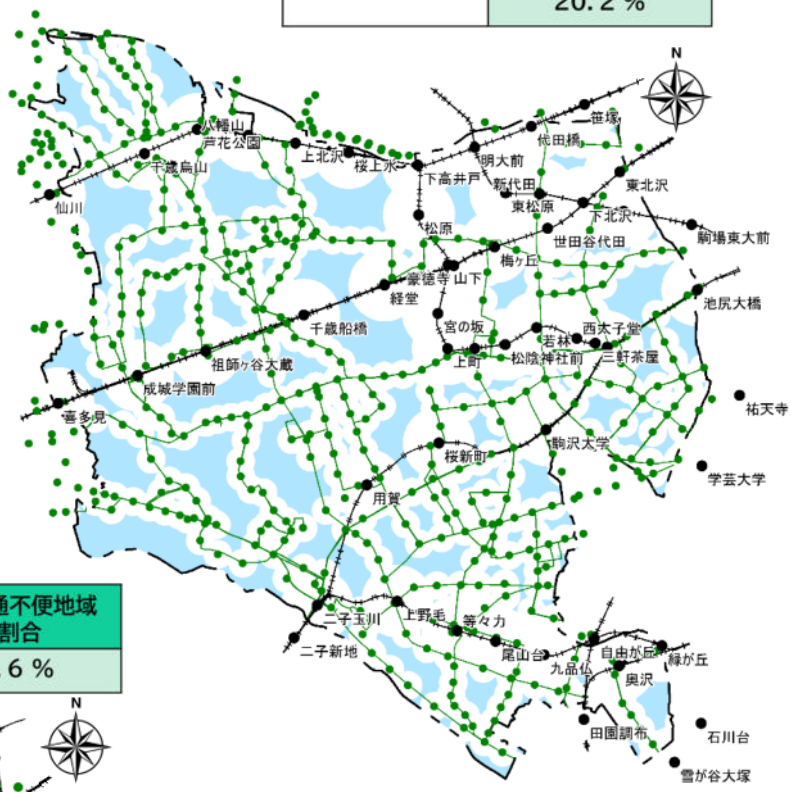
視点 1～3 の検証結果を踏まえ、新たな公共交通不便地域を以下のとおり設定した。なお公共交通不便地域対策については、今後、重点検討地域を定め、引き続き取り組んでいく。

【公共交通不便地域の定義の変更点】

	圏域(m)		勾配	路線バス本数
	鉄道	バス		
これまでの定義	500	200	考慮しない	考慮しない
新たな定義	500	300	考慮する	考慮する

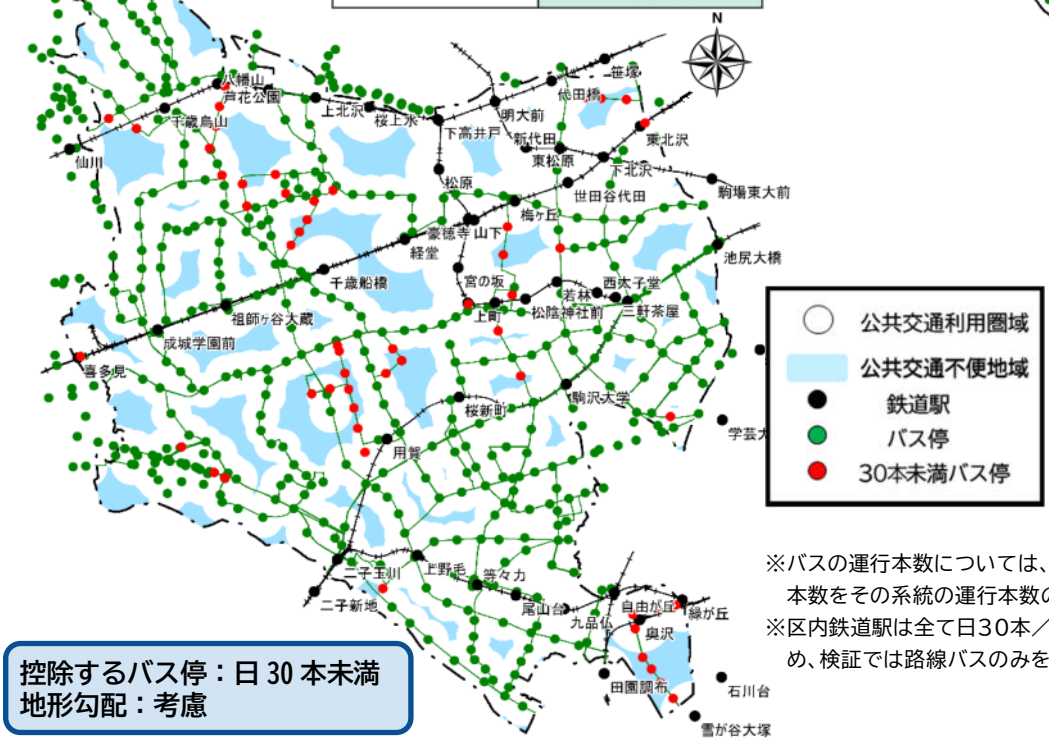
【これまでの公共交通不便地域】

これまでの公共交通不便地域	公共交通不便地域の割合
	20.2 %



【新たな公共交通不便地域】

新たに定義する公共交通不便地域	公共交通不便地域の割合
	14.6 %



※バスの運行本数については、各系統の起点バス停の運行本数をその系統の運行本数の代表値として使用。
※区内鉄道駅は全て日30本／片道以上の本数があるため、検証では路線バスのみを考慮。

控除するバス停：日 30 本未満
地形勾配：考慮

これまでの公共交通不便地域と新たな公共交通不便地域

4. 用語集

あ　行

■開かずの踏切

ピーク１時間あたりの遮断時間が 40 分以上の踏切のこと。

■ウェルビーイング

心も体も社会的にも満たされた状態、実感としての幸せ、心の豊かさなどを表す言葉のこと。

■ウォーカブルシティ

ウォーカブルシティ（Walkable City）とは「歩きやすいまち」という意味であり、自動車ではなく徒歩や公共交通機関を利用して移動できるまちを指す。世界の多くの都市で、街路空間を人々の利便性や交流を重視したデザインへとつくり替え、憩いや活動の場として活性化させる取り組みが行われている。この取り組みにより、持続可能な都市になることや、国際競争力の向上などに役立つとされている。

か　行

■カスタマーハラスメント

顧客等からのクレーム･言動のうち、当該クレーム･言動の要求の内容の妥当性に照らして、当該要求を実現するための手段･態様が社会通念上不相当なものであって、当該手段･態様により、労働者の就業環境が害されるもの。

■カーブサイド

路肩側の車道空間のこと。

■交通弱者

自動車社会において自分で運転することができなかったり、自家用車を持たなかったりするために、公共交通機関に頼らざるを得ない人。これらのうち特に、子供や高齢者などを指す場合もある。または、交通事故において自動車に対して重症、死亡などの被害を負いやすい歩行者や自転車。

■交通結節点

鉄道、路線バス、タクシーをはじめとしたさまざまな交通手段の接続が行われる乗継拠点のこと。

■コミュニティバス

法的に明確に定義された概念ではないが、市・区・町・村などの自治体が住民の交通手段を確保するために運行するバスサービスのこと。世田谷区では本格運行に先行して実施される「実証運行」の経費負担や、環境配慮型車両の導入経費補助、バス走行環境の整備などの支援を行い、区が新規導入に関わったバス路線を「コミュニティバス」と位置付けている。

■混雑率

列車の混み具合を示す数値であり、輸送人員÷輸送力×100(%)で算出され、最混雑時間帯１時間の平均値が用いられる。

さ　行

■サイバー空間

コンピュータ上での仮想空間のこと。

■スマートバス停

バスの時刻表、運行情報、路線図等に加え、広告や緊急案内等の多様な情報をデジタルでリアルタイムに更新、表示できる機能を持った標柱が設置されたバス停のこと。

た　行

■代表交通手段

１つのトリップがいくつかの交通手段で成り立っているとき、このトリップで利用した主な交通手段を指す。主な交通手段は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順に優先順位が定められており、利用した交通手段のうち、より上位にあるものが代表交通手段となる。

■弾力的な運賃設定

「ダイナミックプライシング」と呼ばれ、運賃・料金を一律ではなく、需要と供給のバランスに応じて設定する手法のこと。航空業界、ホテル業界では一般的であり、新幹線の価格設定やオフピーク通勤定期券の設定など、近年はこの方式の導入・採用事例が増えてきている。

■超小型モビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人から2人乗り程度の車両のこと。

■デマンド型交通

路線バスやコミュニティバスなどの路線定期運行に替わる新たな公共交通手段。既定のルートやダイヤに限定せず、利用者のニーズに合わせ運行するもの。

■電気自動車(BEV)

BEV とは、「Battery Electric Vehicle」の略であり、搭載されている大型バッテリーに貯めた電気をエネルギー源にモーターを駆動させて走行する車のこと。

■特定小型原動機付自転車

原動機付自転車のうち、次の要件に全て該当するもの。(最高速度 20km/h 以下、定格出力 0.6KW 以下、長さ 1.9m 以下、幅 0.6m 以下)

■トリップ

人の移動の単位のこと。例えば、通勤や買い物など「１つの目的」を達成するために、出発地から目的地まで移動すると「１トリップ」と数える。

な　行

■燃料電池車(FCV)

FCV とは、「Fuel Cell Vehicle」の略であり、燃料電池で水素と酸素の化学反応を利用して発電した電気をエネルギー源にモーターを駆動させて走行する車のこと。

は　行

■パーソントリップ調査

都市における人の移動に着目した調査で、「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ことができる。１つの交通手段だけでなく、公共交通、自動車、自転車、徒歩といった交通手段の乗り継ぎ状況も捉えることができる。調査周期は概ね 10 年に１度である。

■フィジカル空間

現実世界の空間のことを指し、サイバー空間と対比する言葉として用いられる。

■ヘルプカード

援助を必要とする障害のある方が携帯し、いざというときに必要な支援や配慮を周囲の人にお願いするためのカードのこと。日常生活の中ではもちろん、災害時や緊急時など周囲の人に手助けを求めたい時に、ヘルプカードを提示することで手助けを求めることができる。

■ヘルプマーク

義足や人工関節を使用している方、内部障害や難病の方、または妊娠初期の方など、外見からは分からなくても援助や配慮を必要としている方々が、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることで、援助を得やすくなるためのマークのこと。

ま　行

■モビリティハブ

シェアリング型の移動サービス（カーシェア、シェアサイクル、電動キックボード等）をはじめとした多様な交通手段の乗り換え拠点のこと。

や　行

■ユニバーサルデザイン

「すべての人のためのデザイン」を意味し、年齢や障害の有無、体格、性別、国籍などにかかわらず、できるだけ多くの人に分かりやすく利用可能なようにデザインすること。

ら　行

■ラストワンマイル（ラストワンマイル・モビリティ）

ラストワンマイルとは物流用語の「顧客へ商品を届ける最後の区間」を意味する。公共交通においては、「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」をラストワンマイル・モビリティと呼称し、タクシーや乗合タクシー等の持続可能で利便性の高い交通サービスがその課題解決に繋がるものとして期待される。

■連続立体交差事業

都市部における街路事業の一環として、道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化または地下化することによって、多数の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業のこと。

■路線定期運行

あらかじめ定められた路線と時刻で運行する路線バスなどの運行形態のこと。

アルファベット

■AI

人工知能（Artificial Intelligence）の略称のこと。「人が実現するさまざまな知覚や知性を人工的に再現するもの」という意味合いで理解されることが多い。

■CO2eq

CO2 equivalent の略称のこと。地球温暖化計数（GWP）を用いて CO2 相当量に換算した値である。百万 t-CO2eq は百万 t の二酸化炭素相当量となる。なお、吸収源は除いている。

■CP ライン

色彩心理（Color Psychology）の略称で、人が危険と感じる度合いが高い色彩を用いてラインを引くことにより、視覚的・心理的にホーム端部の危険性に対して注意喚起を行うもの。

■LiDAR（ライダー）

レーザー光を照射し、対象物にあたって跳ね返ってくるまでの時間を計測して、物体までの距離や方向を測定する技術のこと。

■MaaS

Mobility as a Service の略称のこと。一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応し、複数の公共交通や、交通サービスとそれ以外のサービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うことができるサービスであり、観光や医療等、交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となることが期待されている。

区民意見募集（主な意見の概要及び区の考え方）

1. 区民意見募集概要

（1） 意見募集期間
令和6年9月15日（日曜日）から10月8日（火曜日）まで

（2） 意見提出人数
7人（ハガキ・手紙2人、ホームページ4人、FAX1人）

（3）意見件数
32件
【内訳】

項目	件数
1. 公共交通計画について	3件
2. 路線バスの確保・維持・拡充について	7件
3. 公共交通不便地域対策について	4件
4. 自転車交通について	2件
5. 福祉交通について	5件
6. 鉄道交通について	2件
7. 交通安全について	3件
8. その他	6件
合計	32件

（4） 今後のスケジュール（予定）
令和7年3月1日　募集結果公表

2. 主な意見の概要と区の考え方

項目	意見概要	区の考え方
１．地域公共交通計画について	日常の移動に困難を抱えている方を支援できるような計画を策定してほしい。市民参加を前提に、複数関係者が具体的な課題を検討できる体制が必要。	本計画では、既存の鉄道・路線バス等の公共交通機関をはじめ、地域における多様な輸送資源も含めた地域公共交通のあるべき姿を描くマスタープランとして策定しています。策定に当たっては、区民、学識経験者等が委員となる世田谷区地域公共交通活性化協議会において議論を行うとともに、区民の移動や公共交通に係る意向等を把握するため区民アンケートを実施して進めてきました。 公共交通機関の利用が困難な方については、世田谷区障害施策推進計画において、福祉タクシー利用券の補助や福祉輸送を行う事業者の支援、介護タクシーの配車や福祉輸送サービスの相談を行う事業者への支援などを施策の取組として位置付けております。 また、引き続き必要に応じて、福祉交通に関する課題についても、関係所管とも連携して検討していきます。
１．地域公共交通計画について	以下の目標を追加してほしい。 ・誰もが自由におでかけするための地域公共交通 ・市民参加で創る地域公共交通	基本方針に「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～」を掲げており、包括しています。
２．路線バスの確保・維持・拡充について	桜上水駅と千歳船橋駅を水道道路経由で運行するバスを走らせてはどうか。	新たな路線バスの導入は、交通需要の減少と担い手不足が深刻化しており、大変厳しい状況である一方、南北方向の交通ネットワークが課題であることから、区では引き続き、交通ネットワークの充実に向けて取り組んでいきます。

2. 主な意見の概要と区の考え方

分類	意見概要	区の考え方
２．路線バスの確保・維持・拡充について	鉄道と重複する路線バスは廃止・縮小し、路線バスしか手段がない地域の本数を拡充してほしい。	鉄道と近接するバス路線に限らず、需要が少ないバス路線については、需要に応じた減便など縮小傾向にあります。最適な交通ネットワークのあり方について、検討していきます。
２．路線バスの確保・維持・拡充について	オンデマンドバス以外の定時定路線型の路線バスの維持・拡大も希望する。	それぞれの交通の特性を踏まえ、地域のニーズにあった、公共交通ネットワークの確保・維持・拡充に取り組んでいきます。
３．公共交通不便地域について	砧南部(喜多見1～7丁目)で小型バスを走らせてほしい。	新たな路線バスの導入については、車体の大きさに関わらず、交通需要の減少と交通の担い手不足が深刻化しているため、大変厳しい状況となっています。日常の移動手段の確保は重要であるため、区では引き続き公共交通ネットワークの確保・維持・拡充に取り組んでいきます。
３．公共交通不便地域について	公共交通の検討に区民が参画できる枠組みの構築を検討してほしい。	基本方針に「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～」を掲げており、区民参画も含まれています。重点検討地域にコミュニティ交通を導入・検討する際は、区民、交通事業者、区が協働、連携しながら新たな交通サービスの導入の検討していきます。

2. 主な意見の概要と区の考え方

	意見概要	区の考え方
４．自転車交通について	シェアサイクルの拡充、自転車走行帯を整備してほしい。	「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」に基づき取り組んでいきます。
５．福祉交通について	各鉄道事業者の駅から乗り換えなしで区内の主要な病院や支所に行けるバスの運行を考えてほしい。移動困難者は公共交通不便地域だけでなく区内全域に居住しているため、福祉部局と協力して区内の移動困難者の実態を把握する調査を行うべき。また、移動困難者のためのラストワンマイルについても記載するべき。	公共交通機関の利用が困難な方については、世田谷区障害施策推進計画において、福祉タクシー利用券の補助や福祉輸送を行う事業者の支援、介護タクシーの配車や福祉輸送サービスの相談を行う事業者への支援などを施策の取組として位置付けております。 必要に応じて、病院の送迎車両、スクールバス、福祉有償運送などの地域における多様な交通資源の活用についても、関係所管と連携して検討していきます。
５．福祉交通について	駅や区の公共施設へ福祉車両でアクセスした時の「乗降場所」の確保をしてほしい。	区では、ユニバーサルデザイン推進条例及び同施行規則を定め、ユニバーサルデザインのまちづくりを推進しており、不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物や公共交通施設を新設する場合などは、車椅子使用者駐車場施設を１以上設けることを遵守基準としています。引き続き、関係所管と連携して、福祉車両の利便性向上に努めていきます。

2. 主な意見の概要と区の考え方

	意見概要	区の考え方
６．鉄道交通について	南北の鉄道がほしい。 エイトライナーに期待している。	エイトライナーの早期実現に向けて、都や関係区と連携して取り組んでいきます。
７．交通安全について	歩行者が安全、安心、快適に移動できる歩道を確立してほしい。 自転車の歩道走行は危険。	警察等と連携しながら、自転車の走行ルールの普及啓発に努めていきます。
７．交通安全について	路線バスに優先権を。バスの発進の際、自転車が一時停止せずに追い越すなど、迷惑行為が目に余る。	路線バスの発進を妨害した場合は、道路交通法の「乗合自動車発進妨害」に該当し、交通違反となります。警察と連携し、自転車の走行ルールの普及啓発に努めていきます。
８．その他	保育園選考時に、公共交通機関の現業部門に従事している人を優遇してほしい。	保育園への入園選考は、区で定めた「選考指数」に基づき行っております。いただいたご意見は、今後の施策運営に当たり、参考とさせていただきます。
８．その他	歩いて楽しいまち、車いすで移動できるまち、自転車が安全に走れるまち、CO2を排出しないまちなどを強調してほしい。ミニ路面電車の可能性を検討してほしい。	基本方針である「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～」には、歩いて楽しい、車いすで移動できる、環境への配慮といった視点を含んでいます。新たな公共交通の導入についても、必要に応じて検討していきます。