

令和7年5月12日

道路・交通計画部

世田谷区コミュニティ交通導入ガイドラインの案について

(付議の要旨)

世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン(案)を取りまとめたので決定する。

1 主旨

区では、公共交通不便地域対策として取り組んでいる砦モデル地区において、令和5年5月1日から、3年間を目途に地域や運行事業者と協働しながら、A Iとワゴン車両を活用したデマンド型交通による実証運行を開始し、令和8年度からの本格運行を目指すと共に、他の重点検討地域におけるモデルケースとなるよう、世田谷型デマンド交通の構築に取り組んでいる。

こうした中、本年3月に策定した「世田谷区地域公共交通計画」において、施策の一つとして「公共交通不便地域対策の推進」を位置付け、砦モデル地区で得られた知見を活かすと共に、他の重点検討地域においても、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、交通事情を踏まえた検討を進め、公費負担を伴うコミュニティ交通の導入・検討に取り組んでいくこととした。

この度、これまでの取り組みを踏まえ、新たに重点検討地域を定めると共に、移動手段の確保に加えて、フレイル予防や介護予防などの福祉の増進をはじめ、乳幼児を持つ子育て世帯などあらゆる世代の生活の質の向上や、地域の活性化に繋げていくために、コミュニティ交通を導入する際の地域住民、交通事業者、区におけるそれぞれの役割や、実現に向けた流れなどを示した、世田谷区コミュニティ交通導入ガイドラインの案を取りまとめたので、決定する。

2 対象区域

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、公共交通不便地域に重点検討地域を設定していたが、「世田谷区地域公共交通計画」の策定に併せて、公共交通不便地域を再定義したため、重点検討地域も新たに設定し直した。

本ガイドラインで対象とする区域は、新たに定義した公共交通不便地域のうち、公共施設圏域や人口特性、路線バスの便数などを踏まえて設定した「重点検討地域」とする。

【重点検討地域】

区における公共交通不便地域(※)のうち、①の条件に基づき評価する区域を定め、②の評価指標により、特に重点的に対策を検討する必要があると設定した10地域。

詳細は別紙1-1、1-2のとおり。

①条件

ア) 都市計画道路・主要生活道路の事業中区間及び「せたがや道づくりプラン」における優先整備路線(特に早期整備が望ましい路線)の周囲300m圏内は評価対象から外す。

- イ) 市街化調整区域（多摩川河川敷）を評価対象から外す。
- ウ) 路線バスの便数が1日15本以上30本未満のバス停留所からの周囲300m圏内は評価対象から外す。
- エ) 幹線道路などが通る地域は、区域を分け、それぞれで評価する。

②評価指標

- ア) 後期高齢者人口
- イ) 地形の傾斜の度合い
- ウ) 公共施設・医療施設・商業施設の利用圏域状況

※公共交通不便地域

鉄道駅から500m以上、バス停留所から300m以上離れていて、坂道などの地形勾配や、公共交通の運行本数（路線バスの便数：1日30本未満）を踏まえて設定した地域

3 「ガイドライン（案）」の内容

別紙2のとおり

4 「ガイドライン」策定後の進め方

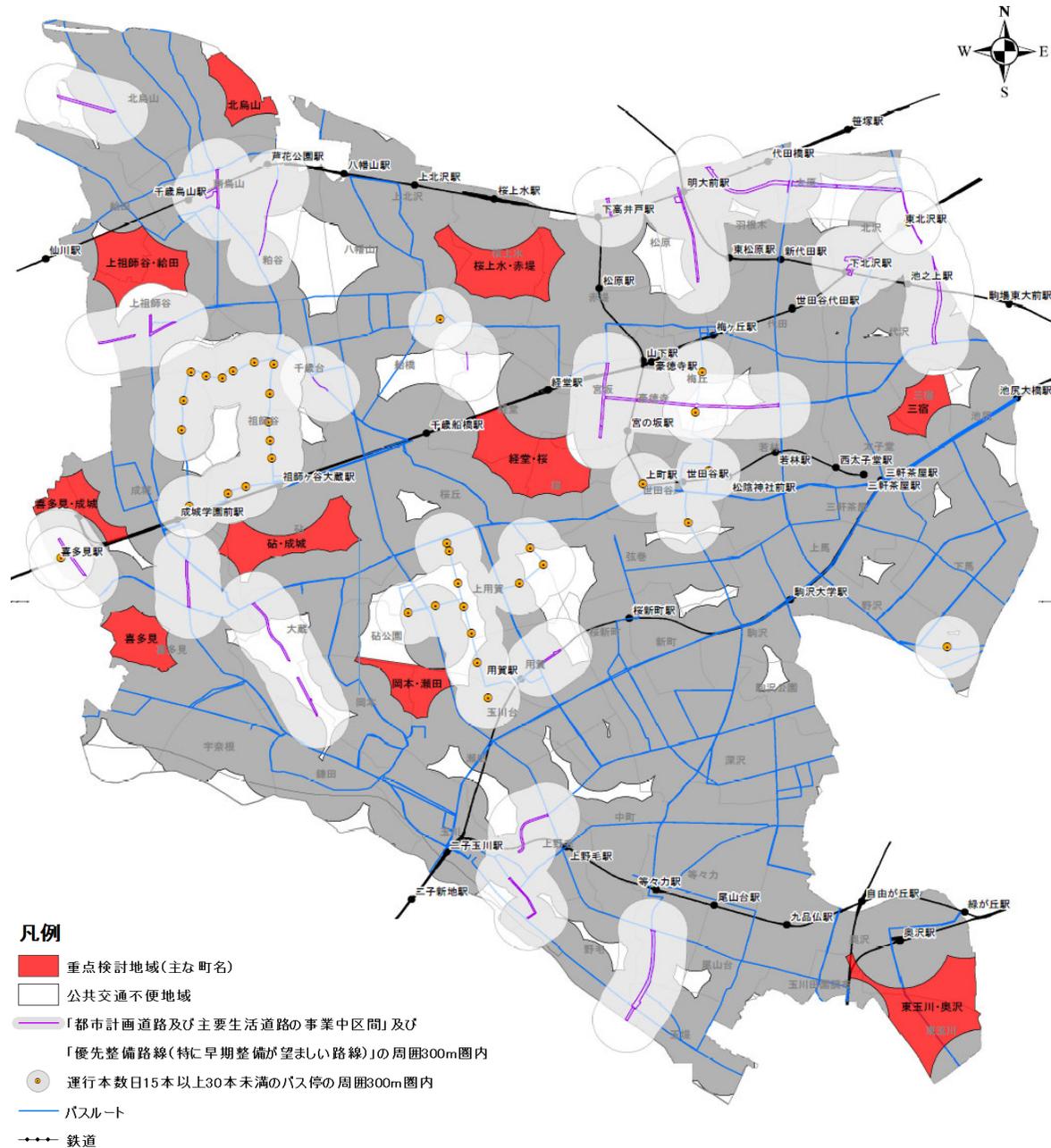
本年7月以降、まちづくりセンター等の協力を得ながら、重点検討地域ごとに、町会や自治会等への説明を実施する。また、地域住民に周知を図り、地域住民の意向や機運等を確認しながら、各地域の状況を踏まえて、個別相談会を開催していく。地域と連携しながら、地域協議会の早期設立を促していく。

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に、公共交通不便地域対策を進めることで、福祉の増進や地域の活性化を促し、出かけやすい環境や住みやすい街づくりを実現していく。

5 今後のスケジュール（予定）

令和7年5月	都市整備常任委員会（「世田谷区コミュニティ交通導入ガイドラインの案について」の報告）
6月	「世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン」策定
7月以降	重点検討地域内の町会・自治会等への説明 個別相談会の実施
令和8年2月	都市整備常任委員会（「公共交通不便地域対策の実施状況について」の報告）

■：重点検討地域



【評価について】

(1)評価の対象
世田谷区における公共交通不便地域(バス停300m以上・鉄道駅500m以上離れている地域)のうち、以下①から④の条件に基づき区域を定める。

- ①都市計画道路等が整備される予定のある地域については、将来的にバスが運行される可能性があり、公共交通不便地域が解消される見込みがある。そのため、「都市計画道路及び主要生活道路の事業中区間」及び「優先整備路線(特に早期整備が望ましい路線)」の周囲300m圏内は評価対象外とする。なお、当該路線完成後に主要なネットワークとして機能しないと想定される主要生活道路については除く。
- ②「市街化調整区域(多摩川河川敷)」については、市街化を抑制すべき区域であるため、評価対象外とする。
- ③運行本数が日15本以上30本未満のバス停の周囲300m圏内は評価対象外とする。
- ④公共交通不便地域ごとに評価を行う。ただし、①②で示す事業中等の道路、市街化調整区域、幹線道路等や鉄道及び既存バスルートにより地域が分かれる場合は、分割後の地域を評価する。

(2)評価方法及び指標

(1)の評価対象区域ごとに、以下①～③の評価指標に基づいた点数付けを行い、評価する。

①「指標1 人口」による評価

高齢者人口が多い公共交通不便地域ほど対策の必要性が高く、対策を実施した際に得られる効果も高くなることから、公共交通不便地域内の後期高齢者人口を評価する。

後期 高齢者人口	0～94人	0.0
	95～134人	1.5
	135人以上	3.0

②「指標2 地理的条件」による評価

地形の傾斜が大きいくほど、徒歩、自転車等での移動に支障をきたし、対策の必要性が高くなることから、「世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例」を参考に地形の傾斜の度合いを評価する。

地形状況	傾斜が5%未満	0.0
	傾斜が5%以上8%未満	1.5
	傾斜が8%以上	3.0

③「指標3 施設圏域」による評価

公共交通不便地域内において、徒歩でのアクセスが困難(利用圏域外)な施設数が多いほど、不便の度合いが高く対策の必要性が高くなることから、公共施設(まちづくりセンター・区民会館等)、医療施設(診療所・200床未満の病院)、商業施設(生鮮食品を扱う大規模小売店舗・コンビニ等)の利用圏域に含まれるか否かを評価する

公共施設圏域	圏域外となる施設の種類の数が2以下	0.0
	圏域外となる施設の種類の数が3～5	0.5
	圏域外となる施設の種類の数が6以上	1.0
医療施設圏域	圏域外となる施設の種類の数が0	0.0
	圏域外となる施設の種類の数が1	0.5
	圏域外となる施設の種類の数が2	1.0
商業施設圏域	圏域外となる施設の種類の数が0	0.0
	圏域外となる施設の種類の数が1	0.5
	圏域外となる施設の種類の数が2	1.0

(案)

世田谷区 コミュニティ交通 導入ガイドライン



目次

第1章 ガイドラインの趣旨	1
1. ガイドライン策定の目的	1
2. ガイドラインの位置付け	2
第2章 区の現状と課題	3
第3章 対象となる地域(重点検討地域)	4
第4章 地域・交通事業者・区の関係(イメージ)	5
第5章 導入検討の流れ	6
1. 本格運行までの主なStep	6
2. Step1 検討体制の構築と地域特性の確認	7
3. Step2 コミュニティ交通の調査・検討	10
4. Step3 実証運行	13
5. Step4 本格運行	17
参考資料	19
1. 地域協議会会則例	20
2. 地域協議会設立届出書	21
3. 道路運送法に位置付けられる旅客運送事業の体系	22
4. 運行態様	23
5. 新たなモビリティサービスの特徴	24
6. 交通サービスの輸送人員と速度の概念図	25
7. 道路等の運行要件	26
用語集	28

第1章 ガイドラインの趣旨

1. ガイドライン策定の目的

区では、「世田谷区地域公共交通計画(令和7年度(2025年度)～令和11年度(2029年度))」の基本方針である「誰もが安全・安心・快適な移動ができる世田谷」の実現に向けて、地元の機運や意向、地域の特性などを確認しながら、地区の特性に応じた、公費負担を伴うコミュニティ交通の導入を進めることで、公共交通不便地域対策を推進していくこととしています。

公共交通不便地域(※)の中で、公共施設圏域や人口特性、路線バスの便数などを踏まえて設定する重点検討地域における移動の足を確保するにあたり、砧モデル地区に続いて、それぞれの地区の特性に応じた交通手段の導入を展開していくために、砧モデル地区の実証運行を踏まえて、地域、交通事業者、区のそれぞれの役割や手順、地域協議会の組織づくり、新たなコミュニティ交通の導入の流れなどを示した手引きとして「世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン」を策定することとしました。

区民の方が、それぞれ、お住まいの地域と鉄道駅やバス停留所、公共施設、商業施設等まで、安全で安心に利用できる交通手段の選択肢を充実させることで、フレイル予防や介護予防などの福祉の増進をはじめ、乳幼児を持つ子育て世帯などあらゆる世代の生活の質の向上や、地域の活性化を促し、住みやすい街づくりや暮らしを実現していきます。

※公共交通不便地域

- …鉄道駅から500m以上、バス停留所から300m以上離れていて、坂道などの地形勾配や、公共交通の運行本数(路線バスの便数:1日30本未満)を考慮した地域



2. ガイドラインの位置付け

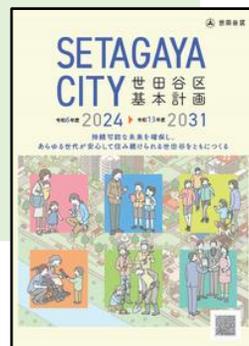
本ガイドラインは、「世田谷区地域公共交通計画」の「施策2-4 公共交通不便地域対策の推進」に取り組むにあたり、重点検討地域において、区民、交通事業者、区が協働・連携しながら、交通事情や地域の特性を踏まえ、新たなコミュニティ交通を導入するためのガイドラインとして策定するものです。

【世田谷区基本計画(令和6年度(2024年度)～令和13年度(2031年度))】

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であり、区の最上位の行政計画

●政策19 交通環境の整備

施策19-1 公共交通の活性化・公共交通不便地域対策の推進



【世田谷区地域公共交通計画(令和7年度(2025年度)～令和11年度(2029年度))】

「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、令和2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

●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



【世田谷区コミュニティ交通導入のガイドライン(令和7年●月～)】

公共交通不便地域のうち、重点検討地域において、区民、交通事業者、区が協働・連携しながら、新たなコミュニティ交通を導入するためのガイドラインとして策定

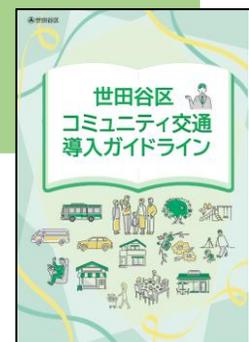


図. 1 ガイドラインの位置付け

第2章 区の現状と課題

区では、これまで「世田谷区交通まちづくり基本計画」に基づき、南北交通の強化、公共交通不便地域の対策・解消に向けて、新規バス路線の調査・検討、バス事業者への働きかけ等により、交通事業者による定時定路線型のコミュニティバス（例：等々力・梅ヶ丘路線（等13系統）など）を導入してきました。

一方、公共交通不便地域の中には、狭い道路が多いことから、バス車両による運行が困難な地域もあります。

こうした状況を踏まえ、令和5年5月から、新たな公共交通不便地域対策として、重点検討地域の一つである、砧モデル地区において、地域や交通事業者と協働しながら、区の公費負担を伴う、AIとワゴン車両を活用したデマンド型交通の実証運行を開始しました。

砧モデル地区では、幅広い年代、特に70代以上の方に多く利用されており、新しい身近な移動手段として、地域、特に高齢者の方に受け入れられています。また、デマンド型交通を利用されたことで、「利便性が向上し、日常生活の満足度が上がった」という、生活上の変化を感じている方も多くいらっしゃるから、移動環境の向上を通じて、区民の外出機会の増加を図り、日常生活の向上に寄与しています。また、外出や通院支援などの福祉・健康面、買い物支援などを通じた地域経済への効果など、移動が持つ波及効果にも繋がっています。

～砧モデル地区での取り組み(一例)～

啓発用ポスターの作成

コミュニティ交通ニュースの発行

第3章 対象となる地域(重点検討地域)

区における公共交通不便地域(※)のうち、後期高齢者人口、地形の傾斜、公共施設・医療施設・商業施設の利用圏域状況の評価指標により、特に重点的に対策を検討する必要があると設定した10地域(重点検討地域)を対象とします。

※公共交通不便地域

鉄道駅から500m以上、バス停留所から300m以上離れていて、坂道などの地形勾配や、公共交通の運行本数(路線バスの便数:1日30本未満)を踏まえて設定した地域

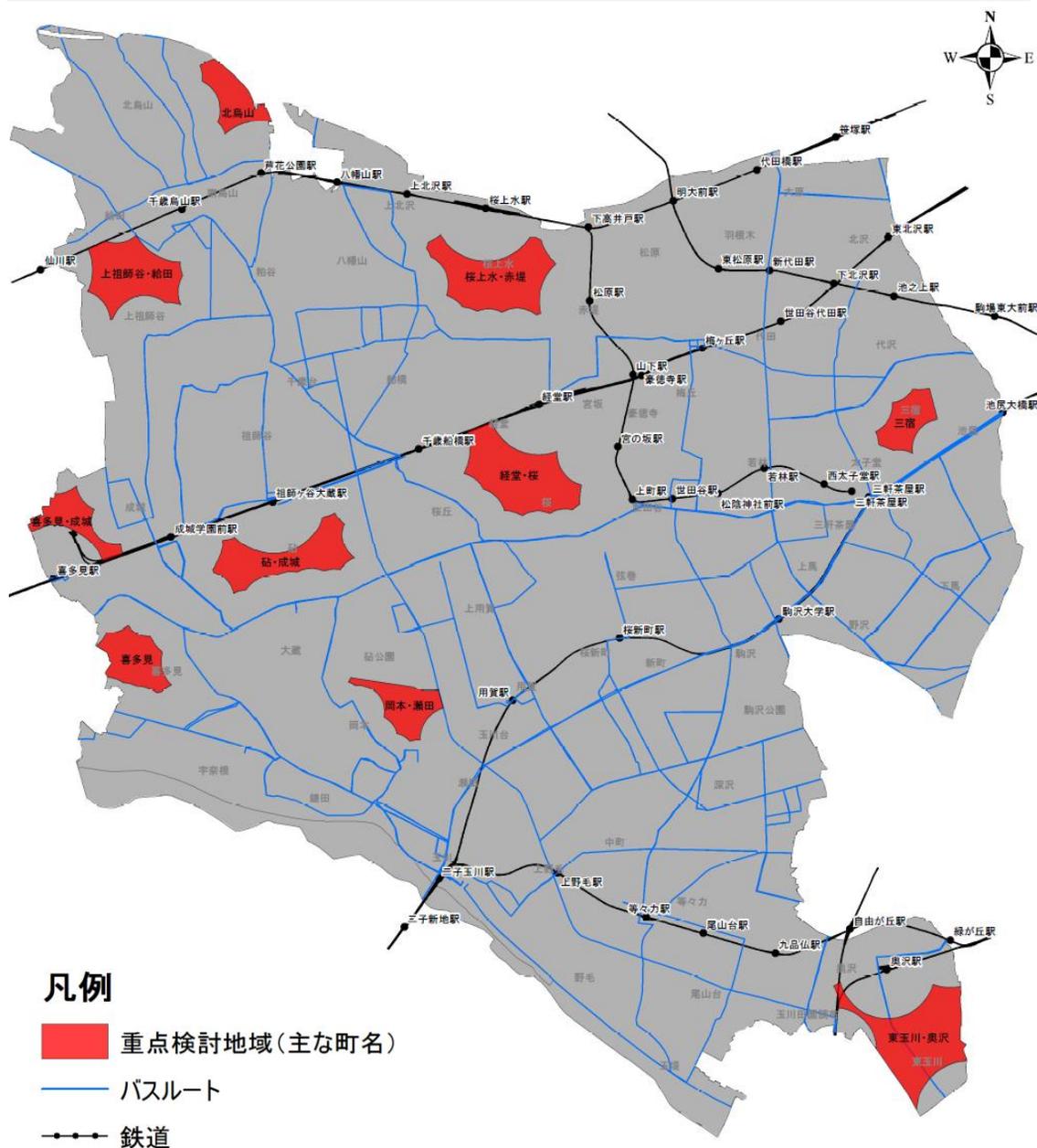


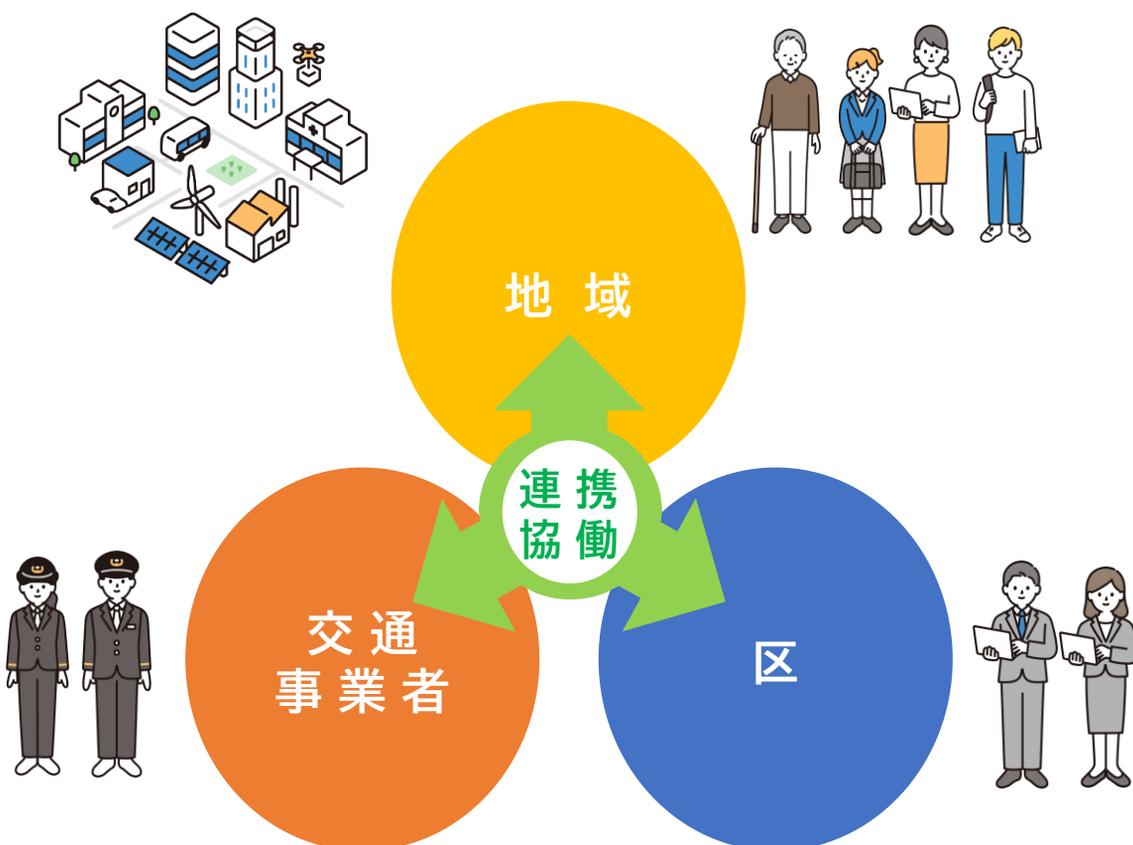
図. 2 重点検討地域

第4章 地域・交通事業者・区の関係(イメージ)

狭い道路が多く、路線バスやコミュニティバスの運行が困難な重点検討地域において、新たな輸送サービスを確保し、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」意識が大切です。

また、安全で安心して利用できる移動手段の確保を通じて、区民の方の福祉の増進や、地域の活性化に繋がっていきます。

区民、交通事業者、区がそれぞれの役割を果たし、協働、連携しながら、地域の特性やニーズ、交通事情を踏まえた検討を進め、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・導入に取り組んでいきます。



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

第5章 導入検討の流れ

1. 本格運行までの主なStep

Step 1

地域協議会を設立し、お住まいの地域の特徴を確認しましょう！

期間:7~10ヶ月(予定)

1-1 区による協議会設立に向けた支援

1-2 地域協議会の設立

1-3 地域特性の確認・地域が抱える移動における課題の整理

2-1 地域の移動ニーズ等調査

2-2 コミュニティ交通の検討・選定

2-3 実証運行計画書(案)の策定
交通・道路管理者等との事前調整

2-4 交通事業者の選定

Step 2

地域のニーズを調査し、お住まいの地域に導入するコミュニティ交通を検討しましょう！

期間:1年程度(予定)

3-1 実証運行に向けた準備

3-2 実証運行のPR

3-3 実証運行の実施

3-4 実証運行の評価

Step 3

実証運行に取り組みましょう！

期間:1年程度(予定)

4-1 本格運行に向けた準備

4-2 本格運行のPR

4-3 本格運行の実施

4-4 本格運行の継続可否

Step 4

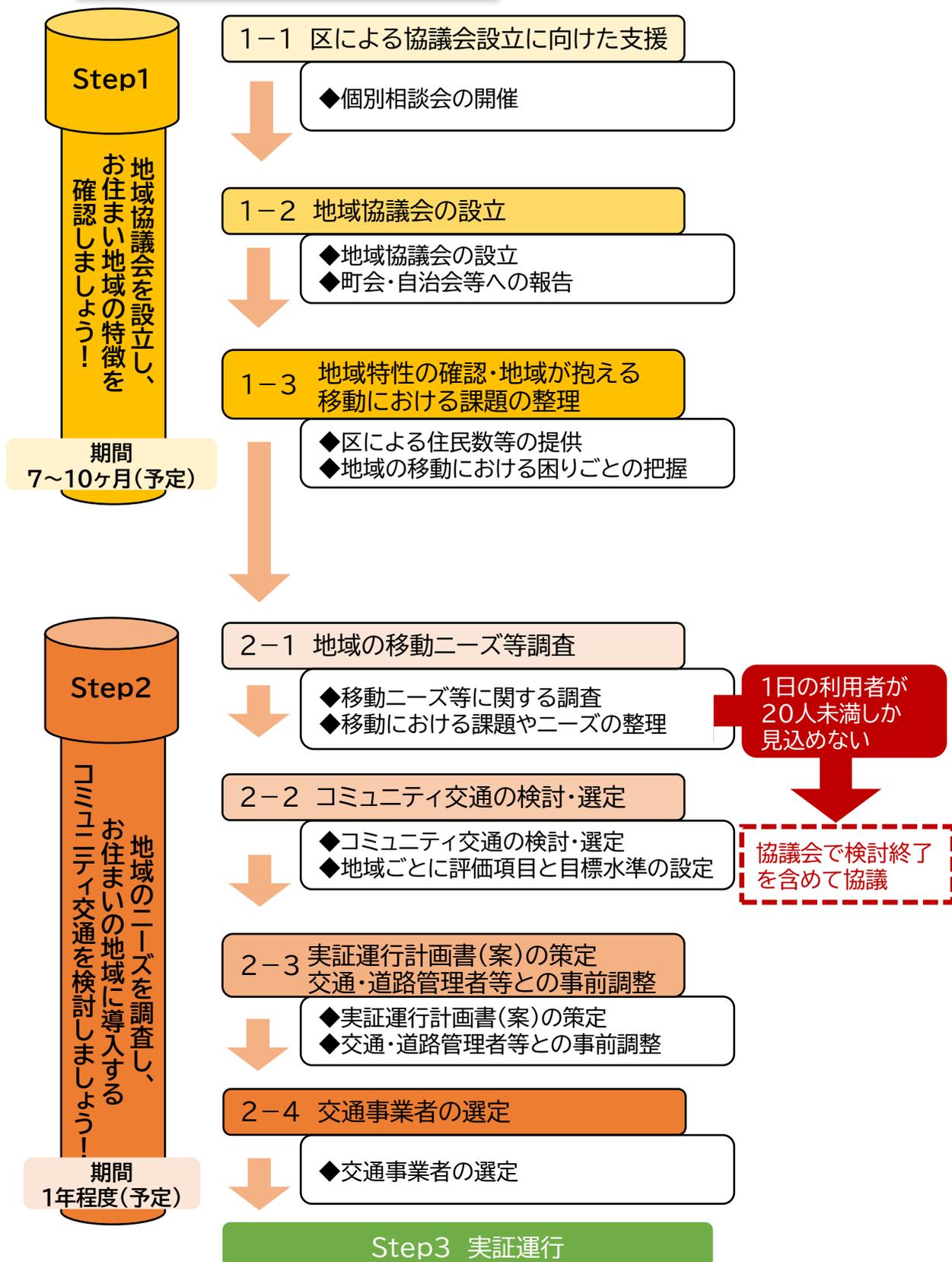
いざ！
本格運行

更新期間:2年ごと

2. Step1 地域協議会を設立し、お住まいの地域の特徴を確認しましょう！

(期間:7~10ヶ月(予定))

【コミュニティ交通検討までの主な流れ】



Step1-1 区による協議会設立に向けた支援

区

◎地域ごとの状況を踏まえ、個別相談会を開催します。

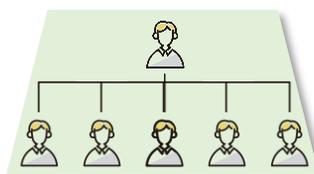
◎相談会を通じて、地域の意向や機運等を確認するとともに、地域の協力も得ながら、新たなコミュニティ交通を導入・検討するための地域協議会(以下、「協議会」という。)の早期設立を促していきます。



Step1-2 地域協議会の設立

協議会

◎地域の方が、主体的に新たなコミュニティ交通の導入・検討に向けた取組みを行っていくための協議会を設立します。協議会の構成員は、利用者視点での検討が重要であることから、重点検討地域にお住まいの方5名以上で、代表者を1名選任します。



◎協議会の設立にあたっては、「地域協議会会則例(P20)」を参考に、役職や、活動目的、活動内容、運営方法等を検討し、必要な事項を地域協議会会則としてまとめます。

◎協議会を設立しましたら、区に「地域協議会設立届出書(P21)」を提出します。



◎協議会の活動を円滑に行うためにも、活動の趣旨などについて、区と一緒に、地域の町会・自治会・商店街・まちづくりセンター・社会福祉協議会・あんしんすこやかセンターなどに報告します。

Point!



地域の町会・自治会、商店街、まちづくりセンター、社会福祉協議会、あんしんすこやかセンター等では、様々な活動を行っていますので、調査活動や広報など、必要に応じて連携しながら、Step2以降を進めていきます。

町会や自治会等の活動(一例)

町会や自治会:チラシ回覧、掲示板への掲示、地域イベント
 商店街:チラシ掲示、地域イベント
 まちづくりセンター:掲示板への掲示、地域イベント
 社会福祉協議会、あんしんすこやかセンター:お茶会やおしゃべり会 など

区

◎協議会の活動に対して、以下の支援をします。

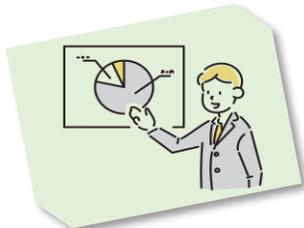
区の支援

- ①協議会設立に向けた支援
- ②協議会への参加、技術的助言、協議会の運営補助
- ③交通事業者、交通管理者(警察)、道路管理者(国、都、区)等との調整、協議資料の調整
- ④検討に必要な関連情報の提供
- ⑤地域の移動ニーズ調査等の実施・集計・分析
- ⑥周知用ニュースや区のおしらせ、地域イベント等での広報 など

Step1-3 地域特性の確認・地域が抱える移動における課題の整理

協議会 区

◎区が、協議会に地域の住民数や、高齢化率等の基礎データを提供します。



◎協議会と区が、住民数等の基礎データや、道路状況、生活圏などの地域特性を確認しながら、地域の方の移動における日常生活の困りごとを把握し、地域が抱える課題を共有した上で、整理します。



◎協議会は、新たなコミュニティ交通の具体的なイメージを持つために、区とともに、砧モデル地区でのAIとワゴン車両を活用したデマンド型交通など、新たなコミュニティ交通を導入した先進事例を見学し、実際に体験します。

Point!



「Step2 コミュニティ交通の調査・検討」に向けて、日常生活における外出行動時の移動の現状や課題をあらかじめ把握し、協議会の中で整理しておくことが重要です。

3. Step2 地域のニーズを調査し、お住まいの地域に導入する コミュニティ交通を検討しましょう！（期間：1年程度（予定））

Step2-1 地域の移動ニーズ等調査

協議会 区

- ◎協議会と区は、専門家の支援を受けながら、重点検討地域にお住まいの方の地域における移動ニーズ等に関して調査する内容を検討した上で、重点検討地域にお住まいの方を対象にアンケートを実施し、分析します。
- ◎分析した結果から、地域の方の移動における日常生活の課題やニーズを整理します。
- ◎区は、地域の移動ニーズ等の調査に関する経費を負担します。
- ◎移動ニーズ等調査の結果、1日あたりの利用者数が20人未満しか見込めない場合、協議会で検討の終了を含めて協議します。

Step2-2 コミュニティ交通の検討・選定

協議会 区

- ◎協議会と区は、「Step1-3」で整理した地域特性や課題、「Step2-1」で調査した地域の移動ニーズを取りまとめ、地域の特性に応じた、新たなコミュニティ交通を検討します。
- ◎協議会は、区や専門家の支援を受けながら、新たなコミュニティ交通の運行形態を選定し、地域のニーズや要望を踏まえて、運行経路又は運行区域を設定します。
- ◎協議会と区は、「(2)主な指標例と実証運行2年目における現況値等(中間報告)(P11)」を参考として、利用者数や収支率のほか、日常生活の満足度や外出機会の増加等、福祉や地域活性化の視点を加えた評価項目と目標水準を地域ごとに独自に設定します。
- ◎区は、協議会と連携しながら、道路幅員や安全性等の観点から、協議会が設定した運行経路又は運行区域の実現性について調査します。
- ◎区は、交通事業者の意向をサウンディング調査(ヒアリング)などで確認します。



Point !



利用者数や収支率といった移動手段の観点だけではなく、福祉の増進や、地域活性化の観点からも、評価項目と目標水準を検討することが重要です。

【参考:砧モデル地区予約制乗合ワゴンにおける実証運行】

(1)概要【令和7年3月現在】

項目	内容
運行区域	砧1～8丁目、大蔵1～3丁目(約2km ²)
住民数	約31,400人
高齢者数(70歳以上)	約4,700人(高齢化率:約15%)
運行形態(乗降地点)	AIを活用したデマンド型交通(46ヶ所)
運行車両	ワゴン車両1台(旅客定員8人乗り)

(2)主な指標例と実証運行2年目における現況値等(中間報告)

1日あたり利用者数	40人程度	利便性の向上度 ※	約55%
収支率	10%程度	通院の利用 ※	約25%
日常生活における満足度の向上 ※	約25%	買物の利用 ※	約15%
外出機会の増加 ※	約15%	地域との連携	周知活動など
送迎負担の軽減 ※	約15%	運営協賛・広告	435,000円

※実証運行導入当初と2年目との比較(利用者アンケート(令和6年8月～10月実施/回答数:387通)から記載)

Step2-3 実証運行計画書(案)の策定、交通・道路管理者等との事前調整

協議会 区

◎協議会と区は、「Step2-2 コミュニティ交通の検討・選定」で計画した、新たなコミュニティ交通の運行経路(運行区域)や運行時間、乗降地点などについて、専門家等の支援を受けながら、実証運行計画書(案)を作成します。

【実証運行計画書(案)への主な記載事項】

- ・運行態様、主な利用対象者の設定
- ・具体的な運行ルート(または運行区域)及び乗降地点
- ・運行日、運行時間帯
- ・運賃(大人、子ども、未就学児、障害者、高齢者など)
- ・乗客定員・運行車両の選定・利用方法・実証運行期間



◎区は、協議会と協働しながら、実証運行計画書(案)に基づき、運輸支局の助言を得た上で、交通管理者(警察)、道路管理者(国、都、区)、乗降地点先や沿道の住民等と協議し、新たなコミュニティ交通の実現性を事前に調整します。

◎協議会と区は、関係機関との協議の結果を踏まえ、必要に応じて実証運行計画書(案)を修正します。

Point!



新たなコミュニティ交通を導入する際には、既存の公共交通機関の持続性を加味しながら、運行経路や運行区域、乗降地点などを検討していくことが大切です。

全国的には、新たなコミュニティ交通を導入したところ、既存の公共交通機関の運行ルートと重複したことで、既存の公共交通機関は、減便や廃止を余儀なくされ、逆に地域の利用者の利便性を損なう事例も発生しています。

新たなコミュニティ交通を導入する際には、既存の公共交通機関が持つ役割を認識した上で、地域の特性に応じた交通ネットワークを形成できるように取り組む必要があります。

Step2-4 交通事業者の選定

協議会 区

◎区は、協議会と協働しながら、原則として、公募により、「実証運行計画書(案)」に基づく「新たなコミュニティ交通」を運行する交通事業者を選定します。

Point!



・無償運送の場合、協議会自体が運営主体となる必要があります。



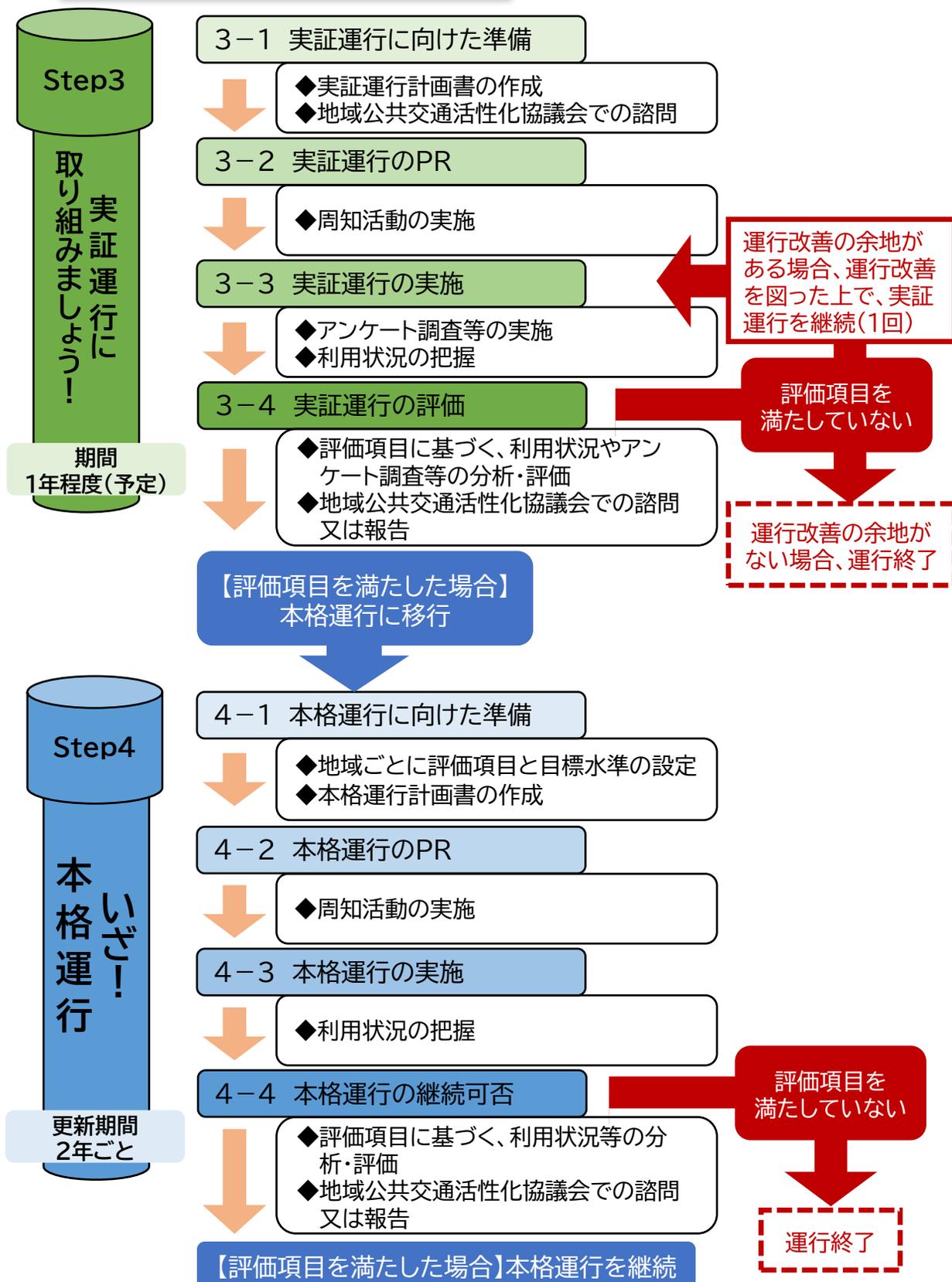
～砧モデル地区での取り組み(一例)～

乗降地点に路面シートやカラーコーンを設置



4. Step3 実証運行に取り組みましょう！（期間：1年程度（予定））

【実証運行から本格運行までの主な流れ】



Step3-1 実証運行に向けた準備

協議会 交通事業者 区

◎協議会、交通事業者、区が協働して、Step2「地域の移動ニーズ等調査の結果」、「実証運行計画書(案)」に基づき、「実証運行計画書」を策定します。

【実証運行計画書への主な記載事項】

- ・運行態様、主な利用対象者の設定
- ・具体的な運行ルート(または運行区域)及び乗降地点
- ・運行日、運行時間帯
- ・運賃(大人、子ども、未就学児、障害者、高齢者など)
- ・乗客定員
- ・運行車両の選定
- ・利用方法
- ・実証運行期間 など



◎実証運行中に実施するアンケートの調査方法や調査項目(利用目的など)などを検討します。

◎区は、運輸支局の助言を得ながら、交通管理者(警察)や、道路管理者などと「実証運行計画書」について事前に協議するとともに、乗降地点先や沿道の住民等と調整します。

◎交通管理者(警察)などとの事前協議の結果、必要に応じて、協議会、交通事業者、区が協働して、「実証運行計画書」を修正します。

◎区は、「実証運行計画書」に記載した運賃について、(仮称)世田谷区運賃協議会で協議を調えます(=合意形成がなされること)。その後、「実証運行計画書」の内容について、世田谷区地域公共交通活性化協議会で協議を調えます(=合意形成がなされること)。

◎交通事業者は、運輸支局に申請し、実証運行について、道路運送法の許可を受けます。

Step3-2 実証運行のPR

協議会 区

◎協議会と区は、PR内容を検討し、町会や自治会、商店街、まちづくりセンター、社会福祉協議会等と連携しながら、地域の方を対象に利用促進に関する周知活動を実施します。

◎協議会と区は、新たなコミュニティ交通の運行の継続にあたり、地域で支え「守り」「育てる」交通の趣旨に賛同し、運行を支援いただける方や事業者から協賛(運賃外収入)の獲得に取り組みます。



PR方法(例)

- ①利用者向け説明会(オープンハウス)・ワークショップの開催
- ②区民が集うお茶会やおしゃべり会などの会合での周知
- ③チラシ配布、町会・自治会のチラシ回覧
- ④公共施設や民間施設、掲示板などへのポスター掲示
- ⑤区HP・区公式X(エックス)、区のおしらせでの周知
- ⑥地域イベントで実車展示などのPR など

Step3-3 実証運行の実施

協議会 交通事業者 区



◎交通事業者は、「Step3-1 実証運行に向けた準備」で策定した実証運行計画書に基づいて運行を開始します。

◎交通事業者は、実証運行中の利用状況を記録した上で、区に定期的に報告し、区と協議会が利用状況を分析します。

◎協議会と区は、交通事業者と協働しながら、利用目的や、福祉・健康面、地域経済への効果などを把握するため、アンケート調査等を実施します。



◎交通事業者が、実証運行中のトラブル等に対応します。その後、交通事業者、協議会、区で情報を共有した上で、再発防止策を実施します。

◎区は、交通事業者が実証運行に要した人件費や、燃料費などの運行経費(収入を控除した額)を、原則、負担します。運行経費の負担に関する詳細な基準は、地域ごとの特性やニーズを踏まえ、協議会や交通事業者との協議の上、世田谷区地域公共交通活性化協議会で決定します。この考え方をベースに、砧モデル地区における実証運行を参考にしながら、収入額など目標額を地域ごとに独自に設定します。

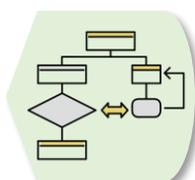
Step3-4 実証運行の評価

協議会 交通事業者 区

◎協議会と区は、交通事業者と協働しながら、「Step2-2 コミュニティ交通の検討・選定」で策定した評価項目に基づいて、新たなコミュニティ交通を導入した効果などを分析・評価します。

◎実証運行の分析・評価の結果から、①本格運行への移行、②運行改善(最大1回)を図った上で、改めて実証運行の実施(期間:1年程度(予定))、③実証運行の終了を協議します。

◎区は、協議の結果について、世田谷区地域公共交通活性化協議会等に諮問、または報告します。



コラム 砧モデル地区での取組み
「地域公共交通の構築は、コミュニティづくり!？」

砧モデル地区では、実証運行をPRするために、「区のおしらせ」や「区公式HP・X(エックス)」など、区の広報だけではなく、協議会や、まちづくりセンター、あんしんすこやかセンター、社会福祉協議会、地域の学校等と連携・協力しながら、地元町会のHPや、チラシ回覧、掲示板へのポスター掲示、各家庭へのポスティング、地域イベントや地域の方が定期的に集まる場所でのPRなど、あらゆる機会を捉えて、周知・啓発に取り組んできました。

地域イベントでのPR活動



ペーパーや、HP、SNS(X(エックス)など)だけではなく、対面での周知も、とても有効な活動で、運行の普及や定着には地域の力と継続的な周知活動が大事です。

地域の方が集まる会で周知したことで、砧モデル地区で導入した予約制乗合ワゴンを利用して、住民同士のランチ会の開催が行われるなど、移動手段としてだけではなく、地域の方の自主的なコミュニティづくりにも繋がりました。

すべての区民が安全で安心に、新たなコミュニティ交通を利用することで、福祉の増進や地域の活性化を促し、出かけやすい環境や、住みやすい街づくりを実現していくことが大事です。

地域の学校による周知用チラシの作成

予約制乗合ワゴンを利用したランチ会の開催

5. Step4 いざ！本格運行(更新期間:2年ごと)

Step4-1 本格運行に向けた準備

協議会 交通事業者 区

◎協議会、交通事業者、区が協働して、Step3「実証運行」の実施状況(利用状況、利用特性など)や、アンケート調査などから、必要に応じて、改善策を検討します。検討した結果に基づき、「本格運行計画書」や「本格運行の評価項目」を策定します。

【本格運行計画書への主な記載事項】

- ・運行態様、主な利用対象者の設定
- ・具体的な運行ルート(または運行区域)及び乗降地点
- ・運行日、運行時間帯
- ・運賃(大人、子ども、未就学児、障害者、高齢者など)
- ・乗客定員
- ・運行車両の選定
- ・利用方法
- ・実証運行期間 など



- ◎区は、運輸支局の助言を得ながら、交通管理者(警察)や、道路管理者などと「本格運行計画書」について事前に協議するとともに、乗降地点先や沿道の住民等と調整します。
- ◎交通管理者(警察)などとの事前協議の結果、必要に応じて、協議会、交通事業者、区が協働して、「本格運行計画書」を修正します。
- ◎区は、「本格運行計画書」の内容について、世田谷区地域公共交通活性化協議会等に諮問、または報告します。
- ◎交通事業者は、必要に応じて、上記の協議が調った後に、運輸支局に申請し、本格運行について、道路運送法の許可を受けます。

Step4-2 本格運行のPR

協議会 区

- ◎協議会と区は、実証運行での周知活動の効果を踏まえて、幅広い世代へのPR内容を検討し、町会や自治会、商店街、まちづくりセンター、社会福祉協議会等と連携しながら、地域の方を対象に利用促進に関する周知活動を実施します。
- ◎協議会と区は、新たなコミュニティ交通の運行の継続にあたり、地域で支え「守り」「育てる」交通の趣旨に賛同し、運行を支援いただける方や事業者から協賛(運賃外収入)の獲得に取り組みます。

PR方法(例)

- ①利用者向け説明会(オープンハウス)・ワークショップの開催
- ②区民が集うお茶会やおしゃべり会などの会合での周知
- ③チラシ配布、町会・自治会のチラシ回覧
- ④公共施設や民間施設、掲示板などへのポスター掲示
- ⑤区HP・区公式X(エックス)、区のおしらせでの周知
- ⑥地域イベントで実車展示などのPRなど



Step4-3 本格運行の実施

協議会 交通事業者 区



◎交通事業者は、「Step4-1 本格運行に向けた準備」で策定した本格運行計画書に基づいて運行を開始します。

◎交通事業者は、本格運行中の利用状況を記録した上で、区に定期的に報告し、区と協議会が利用状況を分析します。

◎協議会と区は、交通事業者と協働しながら、改善内容や、福祉・健康面、地域経済への効果などを把握するため、必要に応じて、アンケート調査等を実施します。



◎交通事業者が、本格運行中のトラブル等に対応します。その後、交通事業者、協議会、区で情報を共有した上で、再発防止策を実施します。

◎区は、交通事業者が本格運行に要した人件費や燃料費などの運行経費(収入を控除した額)を、原則、負担します。運行経費の負担に関する詳細な基準は、実証運行の結果を踏まえ、協議会や交通事業者との協議の上、世田谷区地域公共交通活性化協議会により決定します。
この考え方をベースに、実証運行の結果を参考にしながら、収入額など目標額を地域ごとに独自に設定します。

Step4-4 本格運行の継続可否

協議会 交通事業者 区

◎協議会と区は、交通事業者と協働しながら、「Step4-1 本格運行に向けた準備」で策定した評価項目に基づいて、定期的に新たなコミュニティ交通の実施状況などを分析・評価した上で、①本格運行の継続(運行改善含む)、②本格運行の終了を協議します。

◎区は、協議の結果について、世田谷区地域公共交通活性化協議会等に諮問、または報告します。



Point!



地域・交通事業者・区が協働して取り組み、「守り」「育てる」コミュニティ交通を目指しましょう!

参 考 资 料

1. 地域協議会会則例

「〇〇地区地域協議会」会則

制定 〇年〇月〇日

(名称)

第1条 本会の名称は「〇〇地区地域協議会」と称する。

(事務局の設置)

第2条 本会の事務局は〇〇に置く。

(目的)

第3条 本会は、〇〇に関する活動(導入・改善の調査・検討、利用促進)を行い、〇〇を図ることを目的とする。

(活動内容)

第4条 本会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる活動を行うものとする。

- (1) 〇〇に関する調査及び検討
- (2) 〇〇に関する関係機関との協議調整

(会員構成)

第5条 本会には、会長1名のほか、次の役員を置く。

- (1) 副会長 〇名
- (2) 会計 〇名
- (3) 監事 〇名
- 2 役員は、本会の会員の中から、総会において選任する。
- 3 役員の任期は、〇年とする。ただし、再任を妨げない。

(職務)

第6条 会長は、会を代表し、会務を統括する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。
- 3 会計は、会の会計事務を担当する。
- 4 監事は、会の業務及び会計状況を監査する。

(会議)

第7条 本会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

- 2 会の開催は、会員の〇分の〇以上の出席をもって成立する。ただし、やむを得ないときは、委任状をもって出席に変えることができる。
- 3 議事は、出席会員の(過半数、〇分の〇以上)をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

附則 この会則は、〇年〇月〇日から施行する。

2. 地域協議会設立届出書

地域協議会設立届出書

年 月 日

世田谷区長 あて

代表者 住所

氏名

電話

地域協議会名

地域協議会組織役員

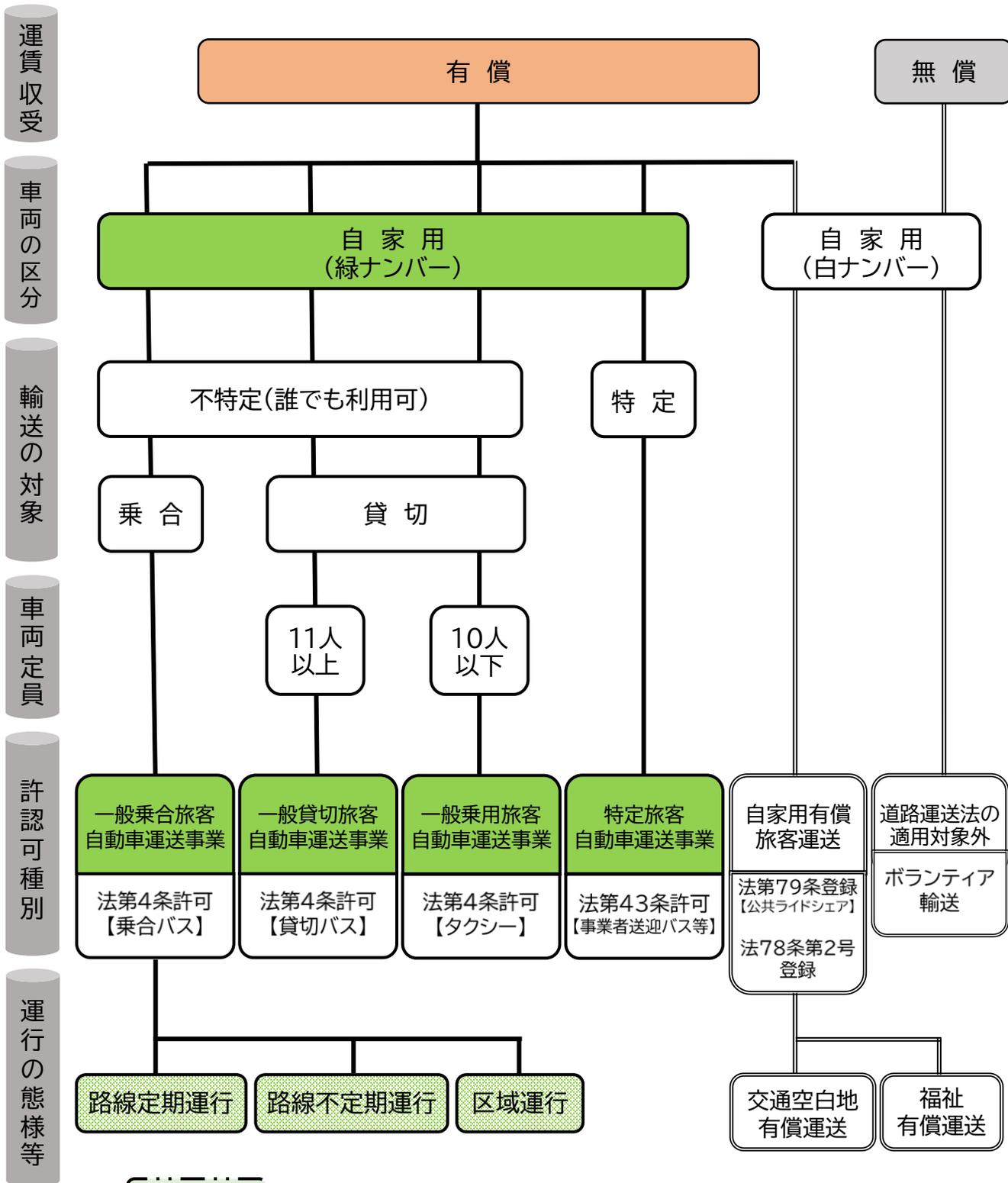
役 職	氏 名	住 所	電話番号

設立年月日

検討対象地域

添付資料 協議会会則

3. 道路運送法に位置付けられる旅客運送事業の体系



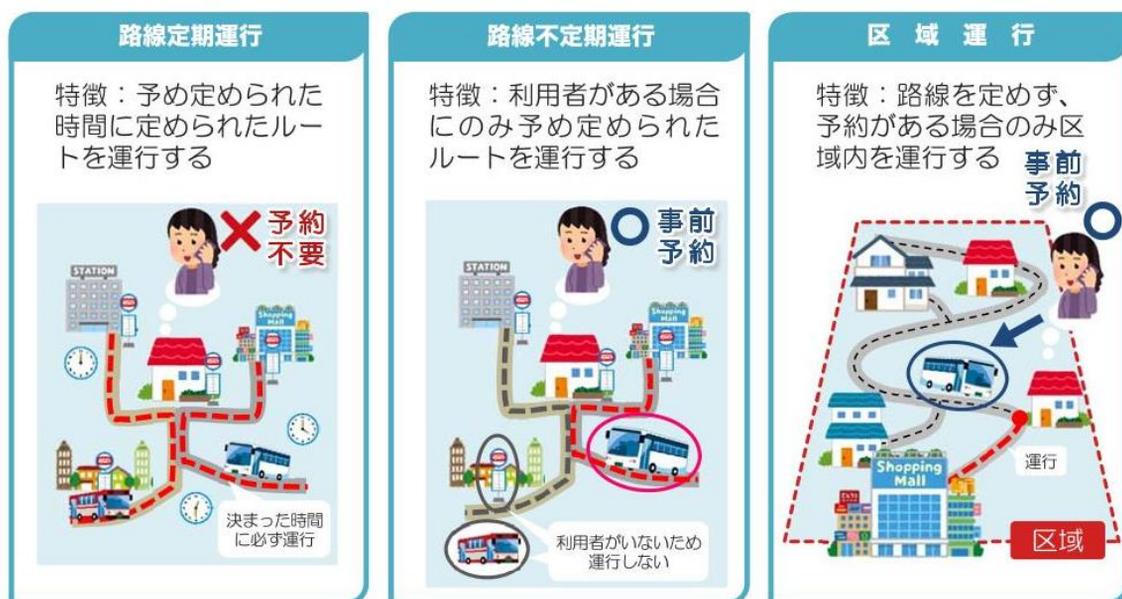
Point !

- ・無償運送の場合、協議会自体が運営主体となる必要があります。
- ・法第21条による国土交通大臣の許可を受けた場合などは、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送もあります(自治体の要請による実証運行など)。

4. 運行態様

運行態様	概要
路線定期運行 (定時定路線型)	利用者の有無にかかわらず、あらかじめ定められたルートを決められた時刻に運行する。利用者は時刻表に定められた時刻に、所定のバス停留所で乗車する。 例：路線バスなど
路線不定期運行	あらかじめ定められたルートを行い、利用者は所定のバス停留所で乗降するが、事前に予約があった便・区間のみ運行する。
区域運行 (デマンド型)	運行ルートを設けず、利用者から事前に予約を受けた後、指定エリア内で予約に合わせて、乗降地点間を運行し、不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する手法。 例：AIとワゴン車両を活用した砦モデル地区デマンド型交通
交通空白地 有償運送	交通空白地(移動を希望する者が恒常的に許容可能な時間内に公共交通を利用できない地域・時間帯(タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域等))において、当該地域の住民、観光旅客、その他の当該地域を来訪する者の運送を行うもの。
福祉有償運送	単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。
ボランティア輸送	道路運送法の適用対象外で、地域ボランティアが無償(ガソリン代などの実費相当額の受け取りは可)で運送する運行態様。 例：葛飾区グリーンスローモビリティ

【イメージ】



出典)地域への公共交通導入ガイドブック《道路運送法編集編》
(国土交通省 九州運輸局/平成29年3月)

5. 新たなモビリティサービスの特徴

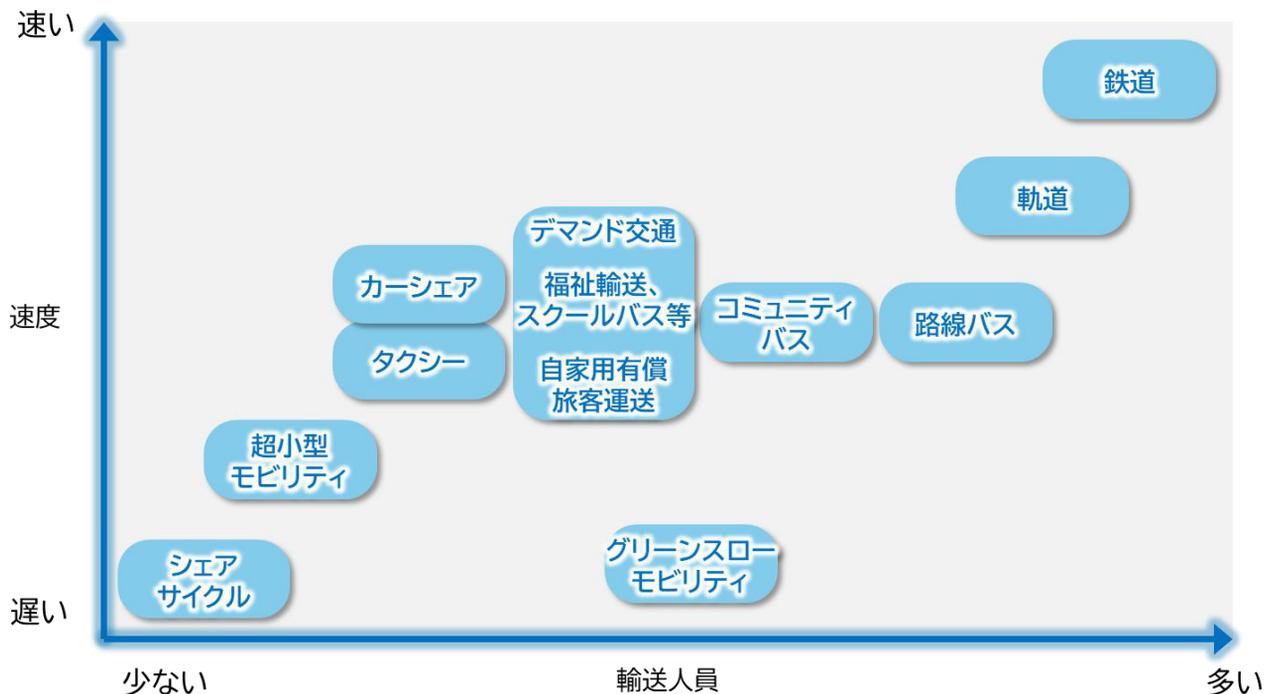
種 類	概 要
デマンド型交通 	AIなどが、利用者の予約に応じて、最適ルート等を算出・設定し、運行する。利用者はアプリや電話等で、乗車希望時間や乗降地点(ミーティングポイント)を指定し、乗車予約する。 例: AIとワゴン車両を活用した砦モデル地区デマンド型交通
グリーンスローモビリティ 	時速20キロメートル未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。 例: 杉並区での取組み(荻窪駅・荻外荘公園周辺)
超小型モビリティサービス 	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。 ※下図参照 超小型モビリティとは、以下を指します 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)

※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	60km/h(道路交通法)	構造上60km/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

6. 交通サービスの輸送人員と速度の概念図



対象とする交通サービス

地域旅客運送サービス

 鉄道	 軌道	 路線バス	 コミュニティバス	 自家用有償旅客運送	 福祉輸送 スクールバス等
 タクシー	 デマンド交通	 グリーンスロー モビリティ (グリスロ)	 超小型モビリティ	 シェアサイクル	 カーシェア

写真はイメージです。

新たな交通サービス

シェアリングサービス

地域公共交通計画で対象とする交通サービス

出典)世田谷区地域公共交通計画
(令和7年度～令和11年度)

7. 道路等の運行要件

定時定路線型の場合、運行ルートを決める際に、道路幅員や形状を確認する必要があります。ルート上の勾配、隅切(すみきり)、見通しなどについて、現地踏査や走行環境テストなどを通じて確認します。

なお、運行態様に関わらず、道路上に乗降地点を設置する場合は、必要となる道路幅員に路側帯の必要幅を加える必要があります。

(1) 運行ルートにおける留意事項

車両制限令による道路幅員に関する規定等により、使用する車両によって必要な幅員が異なります。

特に、乗合事業として運行する場合、車道幅員は相互通行の場合、車両幅の2倍+0.5m以上が必要となります。また、道路上に乗降地点を設置する場合は、車両幅の2倍+0.5m以上のほかに、路側帯0.75mを追加する必要があります。

※ここでいう車道・路側帯は以下のとおりとします。

車道…道路の両側の白線の中心を結んだ間隔であり、路側帯を除きます。
路側帯…白線の外側を指します。

車両制限令(抜粋)

(幅の制限)

第五条

2 市街地区域内の道路で前項に規定するもの以外のものを通行する車両の幅は、当該道路の車道の幅員から〇・五メートルを減じたものの二分の一をこえないものでなければならない。

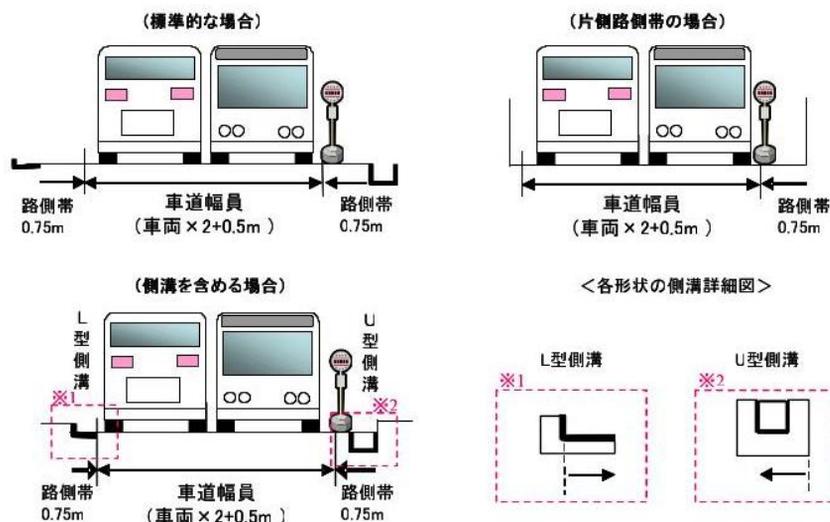


図 車道幅員と路側帯とのさまざまな道路断面構成

※路側帯の幅員については、道路交通法施行令において、道路または交通の状況により、やむを得ない時は、0.5m以上0.75m未満とすることができます。

●道路構成要素と必要な道路幅員

前ページの運行ルートの道路幅員や乗降場所設置に関する幅員は、あくまでも数値上の基準であるため、実際には交通管理者、道路管理者等と現場立ち合いを行い、道路形状や線形、交通量等から走行性や安全性を確認し、総合的に判断します。

車両イメージ	車両幅 (例)	運行ルートに必要な車道幅員	乗降場所に必要な道路幅員	
			片側に路側帯を付ける場合	両側に路側帯を付ける場合
ワゴン車両 (定員10名程度)	1.90m	4.30m	5.05m	5.80m
タクシー車両 (定員5名程度)	1.70m	3.90m	4.65m	5.40m

(2)乗降地点の設置における留意事項

①乗降地点の確保

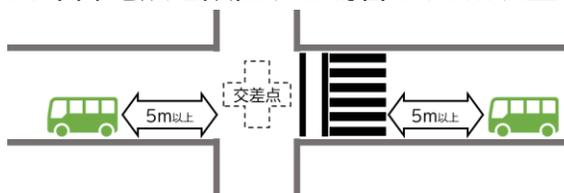
- ・バス停留所を乗降地点として利用する場合は、事前に道路交通法第44条に基づき、公安委員会、バス停留所のバス事業者などから合意を得る必要があります。
- ・建物や駐車場の出入口に乗降地点を設置する場合は、地権者と協議する必要があります。
- ・車両を待つために必要な面積及び空間の有無や、乗降地点に車両が停車する際の対向車両の見通しを確認します。

②乗降地点の設置等に必要となる道路幅員

- ・利用者の安全を確保するため、原則、歩車道分離されている必要があります。
- ・歩道がない場合は、路側帯等で区分が明確になっており、原則、0.75m以上の幅員を有する一定の面積及び空間が必要です。

③乗降地点の設置に関する規定等

- ・交差点、曲がり角、横断歩道などは、道路交通法の適用を受けて、駐停車禁止場所となるため、乗降地点を設置する場合は、5m以上、離れている必要があります。



道路交通法(抜粋)

(停車及び駐車を禁止する場所)

第四十四条 車両は、道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。

- 一 交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル
- 二 交差点の側端又は道路の曲がり角から五メートル以内の部分
- 三 横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に五メートル以内の部分

用語集

	用語	解説
あ行	AI(エーアイ)	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。
	運賃	交通機関との運送契約に基づき、旅客や貨物を運送する際に、利用者が運送事業者に支払う対価のこと。
か行	グリーンスローモビリティ	時速20キロメートル未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。
	区域運行	路線バスやコミュニティバスなどの路線定期運行(運行経路が定まった移動手段)に替わる新たな公共交通手段。既定のルートやダイヤ(時刻表)に限定せず、利用者のニーズに合わせて運行するもの。
	公共交通	不特定多数の人々が利用できる交通機関。鉄道や路線バス、タクシーなどが含まれる。
	交通管理者	一般には、道路上の交通を管理する者という意味で用いられ、公安委員会及び警察をいう。
	交通事業者	鉄道、路線バス、タクシーなど公共交通の運行を担う事業者。
	コミュニティバス	法的に明確に定義された概念はないが、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。
さ行	車両制限令	道路法第47条第1項に基づき、道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、通行できる車両の幅、重量、高さ、長さ、最小回転半径等の制限を定めた政令。

た行	タクシー事業	道路運送法の旅客自動車運送事業のうち、一般乗用旅客自動車運送事業のことで、定員10人以下の自動車を貸し切って、旅客を運送する事業形態。
	地域協議会	地域住民が主体的に新たなコミュニティ交通の導入・検討に向けた取組みを行う、世田谷区に地域協議会設立届出書を提出した組織。
	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～2人乗り程度の車両のこと。
	定時定路線型	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。
	デマンド型交通	区域運行と同義。
	道路運送法	道路運送事業の適正・合理的な運営、道路運送利用者の利益保護、道路運送の総合的発達を目的として、旅客自動車運送であるバス・タクシーなどの事業、自動車道路事業について定めた法律。
	道路管理者	道路法第3章第1節に規定される道路(高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道)を管理する主体。道路の種類によって、国土交通大臣、都道府県、区市町村のいずれかが道路管理者となる。
	道路交通法	道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする法律。
	道路幅員	道路の幅の広さ。車道・歩道だけでなく、路肩、植樹帯、中央帯等を含めた道路構造物全体の幅のこと。なお、道路法第47条第1項に基づき、道路を通行できる車両は車両制限令により定められている。車道と路肩の幅から通行できる車両の幅が制限される場合がある。
	道路法	道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、費用の負担区分等に関する事項を定め、交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする法律。

	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	乗合タクシー	タクシー車両を使用して、不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する交通機関。定時定路線型、デマンド型などの運行形態がある。
は行	ボランティア輸送	道路運送法の適用対象外で、地域ボランティアが無償(ガソリン代などの実費相当額の受け取りは可)で運送する運行態様。
ま行	MaaS(マース)	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。
ら行	路線定期運行	定時定路線型と同義。
	路線バス	道路運送法においては、一般乗合旅客自動車運送事業といい、あらかじめ定められた路線と時刻で運行する自動車により、不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する交通機関。

世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン

令和7年●月

編集・発行

世田谷区 道路・交通計画部 交通政策課



「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