

令和7年度第1回世田谷区地域公共交通活性化協議会

議事概要

世田谷区

道路・交通計画部交通政策課

会議名称	令和7年度第1回世田谷区地域公共交通活性化協議会
日時	令和7年7月11日（金曜日）
場所	三茶しゃれなあとホール 5階 集会室（オリオン） （世田谷区三軒茶屋1-41-10）
出席者	【28名（うち代理出席7名）】 森本会長、寺内副会長、本杉委員、藤澤委員、太田委員、大塚委員、井上委員、三浦委員（代理出席：白岩俊行様）、宮下委員、石委員、作井委員、五島委員（代理出席：竹中 智広様）、八山委員、小池委員、舟山委員（代理出席：大貫 幸三様）、久我委員（代理出席：本田 明宏様）、小林委員（代理出席：戸澤 慶子様）、中山委員、岡村委員、羽石委員、西東委員、舩城委員（代理出席：高山 和佳子様）、富田委員、笠原委員（代理出席：松崎 健様）、一柳委員、堂下委員、鎌田委員、山戸委員
欠席者	【4名】 濁澤委員、富樫委員、吉川委員、有馬委員
傍聴者	3名
会議結果	議事（1）、（2）及び（3）について区から説明を行い、意見交換を行った。 また、「その他」として、小田急バスから祖師ヶ谷・成城地域循環（くるりんバス）・歳25系統ダイヤ改正に関する情報提供、東急バスから自動運転小型EVバスの走行試験に関する情報提供があった。

令和7年7月11日（金）

○道路・交通計画部交通政策課長 おはようございます。定刻になりましたので始めさせていただきます。

本日は大変お忙しい中、皆様にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。本協議会事務局の世田谷区交通政策課長の村田でございます。僭越ながら議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきます。

本日の協議会は、11時30分までのおおむね1時間30分を予定しております。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

本日の配付資料の確認をさせていただきます。次第以外は右上に資料番号を記載しておりますので、併せてご確認をお願いします。

まずは本日の次第になります。

資料1は本協議会の席次でございます。

資料2は協議会等設置要綱になります。

資料3は協議会の委員名簿です。

資料4は協議会設置要綱の改正について。

資料5-1は世田谷区コミュニティ交通導入ガイドラインの概要版について。

資料5-2はガイドライン本編になります。

資料5-3は移動手段を一緒に考えてみませんかのチラシになります。

資料6は砧モデル地区デマンド型交通における実証運行についての資料です。

資料7は歳25系統ダイヤ改正についての資料でございます。

資料8は自動運転小型EVバスの走行試験について。

以上の合計で11点の資料になります。

また、本日の会議資料とは別に、世田谷区地域公共交通計画の冊子が出来上がりましたので配付させていただいております。

不足する資料がございましたら事務局までお申し出くださいますでしょうか。

それでは初めに、お手元の資料2の世田谷区地域公共交通活性化協議会等設置要綱をご覧ください。本会議の運営は、この世田谷区地域公共交通活性

化協議会等設置要綱に基づいて進めさせていただきます。本会議につきましては、本設置要綱第10条にありますように、原則公開ということで傍聴が可能であり、委員名簿を含む会議資料や議事概要は、後日、世田谷区のホームページに掲載されます。

なお、議事概要における発言者は一律委員の表記になります。

また、本日は記録として音声の録音と写真撮影をさせていただきますので、ご了承ください。

本日の協議会について、出席者が過半数を超えておりますので、設置要綱第6条第2項に基づき、本協議会は成立していることを報告させていただきます。

事務局からの報告は以上でございます。

それでは、本協議会の森本会長に進行を交代いたします。よろしく願います。

○会長 皆さん、おはようございます。お暑い中、また、お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

昨年、皆様とご議論させていただいて、お手元にある世田谷区地域公共交通計画が無事、策定に至りました。中身は大変充実しておりますが、ただ、一方では大変課題がたくさんございます。

今日は、この交通計画を踏まえて、実際に導入をするときのガイドラインという形で、今日お手元に資料をお配りさせていただいておりますので、ぜひ、その内容をご確認いただきながら忌憚のないご意見をいただくことと、もう1つは、砧モデル地区の実証運行に関しまして事務局から説明がありますので、こちらも引き続きご議論いただければと思っております。

限られた時間ですけれども、今日もどうぞよろしくお願いいたします。

ここから私のほうで座って会を進行させていただきます。お手元の次第に沿って議題を進めてまいります。資料と同じ内容は前のスクリーンに投影しますので、必要に応じてご覧いただければと思います。

では、議事（1）世田谷区地域公共交通活性化協議会設置要綱の改正について事務局より説明をお願いします。事務局の説明の後に皆様からのご意見、

ご質問をお受けしたいと思えます。

それでは、説明をお願いいたします。

○道路・交通計画部交通政策課長 では、(1)の世田谷区地域公共交通活性化協議会設置要綱の改正について説明をいたします。

お手元の資料4の2ページをご覧ください。

まず、要綱改正の経緯についてご説明いたします。

令和5年10月1日に施行されました道路運送法第9条第4項の改正に伴い、地域公共交通会議に関する事項についても改正がございました。

法改正の趣旨ですが、乗合運送事業における運賃は本来、各事業者において決めるものであるため、複数の運送事業者を構成員としている地域公共交通活性化協議会の場で協議すること自体が、独占禁止法で言うカルテルの疑いを持たれてしまうことから、その状況を変えるための改正となっております。

今回の改正により、一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃につきましては、①市区町村、②当該運賃等を定めようとする乗合事業者、③管轄する運輸局長、④市区町村の長が関係住民の意見を代表する者として指名する者、以上の4者のみで協議をする必要があるため、本協議会とは別に運賃協議の場を設ける必要が生じました。こうしたことから、道路運送法第9条第4項に規定する運賃協議会を設置するため、世田谷区地域公共交通活性化協議会設置要綱を改正することといたしました。

次のページをご覧ください。続きまして、本要綱の主な改正内容をご説明いたします。ただいまご説明いたしました改正の経緯を踏まえましての内容となっております。

まず、第2条において、協議会の所掌事項から運賃・料金等に関する事項を削除いたしました。そして、協議会とは別に運賃・料金等を協議する運賃協議会を設置する旨、第1条に追加するとともに、運賃協議会に関する規定を第12条に追加しております。

以上が主な改正内容です。

なお、運賃協議会の設置に伴い、要綱名に「等」を追記しております。

最後になりますが、次ページに新旧対応表を参考としてお付けしております。

す。

なお、新旧対応表の右側の「改正後」の下の運賃協議会、第12条の3項でございますが、国土交通省関東地方整備局と記載されておりますが、国土交通省関東運輸局様の誤記でございますので、修正させていただきますのでご了承ください。

説明につきましては以上です。

○会長 ありがとうございます。

ただいまのご説明につきまして皆様のほうから、ご質問やご意見がありましたらお願いしたいと思います。挙手していただければ事務局のほうでマイクをお持ちしますし、質問者が替わるごとにマイクは消毒させていただきます。

いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

大本となる法改正がありましたけれども、その法改正に合わせて規定の一部を、ここに合うように調整をさせていただいたということでございますので、特段のご異論がなければご了解いただければと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、設置要綱についてはお認めいただいたということで、議事を進めさせていただきます。

続いて、(2)世田谷区コミュニティ交通導入ガイドラインについて、事務局に説明をお願いいたします。

○道路・交通計画部交通政策課長 では、世田谷区コミュニティ交通導入ガイドラインについて説明いたします。

お手元の資料5-1をご覧ください。

1の策定の目的でございます。活性化協議会でのご議論を踏まえまして、本年4月に策定いたしました世田谷区地域公共交通計画の基本方針である「誰もが安全・安心・快適な移動ができる世田谷」の実現に向けまして、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における移動手段を確保するために、地元の機運や意向、地域の特性などを確認しながら、それぞれの地域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おります。本ガイドラインにおきましては、重点検討地域に新たなコミュニティ交通を導入する際の地域交通事業者のそれぞれの役割や手順、検討の中核となる地域協議会の組織づくりや、導入に向けた流れなどを示した手引きとして策定いたしました。

区民の方が安全で安心して利用できる交通手段の選択肢を充実させることで、フレイル予防などの福祉の増進をはじめ、乳幼児を持つ子育て世代から高齢者世代まで、あらゆる世代の生活の質の向上や地域の活性化を促し、住みやすいまちづくりや暮らしを実現してまいります。

次に、2の現状と課題でございます。区では、これまで南北交通の強化や公共交通不便地域の対策・解消に向けて、新規バス路線の調査・検討や、バス事業者への働きかけなどにより、定時定路線型のコミュニティバスを導入してまいりました。一方で、公共交通不便地域の中には狭隘な道路が多いことから、バス車両による運行が困難な地域もございます。

こうした状況を踏まえまして、令和5年5月から新たな公共交通不便地域対策として、砧地区をモデル地区に指定しまして、デマンド型交通の実証運行を開始し、幅広い年代、特に70代以上の方に多く利用されており、新しい身近な交通手段として地域の方に受け入れられております。利用者の方からは日常生活の満足度が上がったなど、移動環境の向上を通じて生活上のプラスの変化を感じている方も多くいらっしゃいます。本ガイドラインにおきましては、このような砧モデル地区で得られた知見も踏まえながら策定したところでございます。

次に、3の地域・交通事業者・区の関係（イメージ）をご覧ください。重点検討地域におきましては狭隘な道路が多く、路線バスやコミュニティバスの運行が困難な地域でございます。そのような地域で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りまして、地域の移動手段を「守り」「育てる」意識が大切になります。地域、交通事業者、区がそれぞれの役割を果たし、協働、連携しながら取り組みを進めてまいります。

次に、4の対象区域です。鉄道駅から500メートル以上、バス停留所から300メートル以上離れていて、坂道などの地形勾配や公共交通の運行本

数を踏まえて設定いたしました公共交通不便地域のうち、さらに75歳以上の後期高齢者人口や地形の傾斜、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地区になります。具体的には、地図の赤色の箇所、経堂・桜、三宿、桜上水・赤堤、東玉川・奥沢、岡本・瀬田、喜多見・成城、喜多見、上祖師谷・給田、北鳥山の9地区と、現在デマンド型交通の実証運行に取り組んでいる砧・成城を含めた地域となります。

では、裏面をご覧ください。6の導入検討の主な流れ（地域協議会設立から本格運行まで）についてご説明をいたします。

地域協議会の設立から本格運行までは4つのステップを考えております。初めに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！」になります。1-1になりますが、地域協議会を重点検討地域にお住まいの方、5名以上の方に立ち上げていただくにあたりまして、このような取組みに興味や関心のある方を対象とした個別相談会を区が開催し、地域協議会の設立に向けた支援をしております。地域の方に地域協議会を立ち上げていただきました後、地域特性や地域が抱える移動における課題や困り事を把握、整理しております。期間といたしましては7から10か月を予定しております。

次のStep2は「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！」になります。地域の移動ニーズにつきましては調査を行いまして課題やニーズを整理いたします。なお、ニーズ等を調査しました結果、1日の利用者数が20人未満しか見込めない場合などは、ニーズ調査のやり直しなど検討終了を含めまして協議会の中で協議をしております。ニーズ等の調査結果を基に、その地域の特性に応じましたコミュニティ交通、例えばデマンド型や定時定路線型の交通システム、ワゴン車両やグリーンスローモビリティ、タクシー車両などの運行車両を検討し、選定いたします。また、地域ごとに実証運行の実施状況の評価する評価項目や目標水準を設定いたします。その後、実証運行計画書（案）を策定し、交通管理者、道路管理者の方と事前調整を進めた後に交通事業者を選定いたします。期間といたしましては1年程度を予定しております。

Step 3は「実証運行に取り組みましょう！」になります。作成した実証運行計画書に基づきまして、地域公共交通活性化協議会での諮問やPR活動に取り組み、実証運行を開始いたします。実証運行中にアンケート調査等を実施し、利用状況とともに、Step 2で設定いたしました評価項目に基づき分析、評価を行ってまいります。

なお、評価項目を満たしていない場合におきましては、評価項目の目標水準と実際の利用者数などが近い場合は運行改善の余地があると判断し、運行改善を図った上で、実証運行を改めてもう1回継続することもできます。運行改善の余地がない場合は運行を終了する形となります。実証運行の期間は1年程度を予定しております。

実証運行での評価項目を満たした場合、Step 4の本格運行に移行いたします。本格運行後も利用状況等を評価項目に基づき分析、評価し、満たしていない場合は運行終了、満たしている場合は本格運行を継続してまいります。更新期間は2年ごとになります。重点検討地域での地域協議会の設立状況や検討状況につきましては、本協議会におきましても随時報告をさせていただくとともに、実証運行や本格運行の前には世田谷区地域公共交通活性化協議会での諮問を行わせていただきます。

以上がガイドラインの主な内容となります。概要となりますので、主なポイントのみを記載しておりますが、検討を進めるにあたりましては、交通管理者や道路管理者との協議や運輸支局への申請など、必要な手続きについては随時行ってまいります。

次に、資料5-2のガイドラインの本編の11ページをご覧ください。一番下の「Point!」をご覧ください。重点検討地域に新たなコミュニティ交通を導入する際ですが、既存の公共交通機関の持続性を含めながら、運行経路や運行区域、乗降地点などを検討してまいります。全国的な事例といたしまして、新たなコミュニティ交通を導入しましたところ、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が減便や廃止を余儀なくされ、新しいコミュニティ交通を導入したにもかかわらず、逆に、地域の利用者の利便性を損なう事例も発生していること、また、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ることを記載しております。地域協議会でも既存の公共交通機関との連携などを視野に入れながら検討してまいりますので、ご承知おきをお願いいたします。

最後に、資料5-3の「移動手段 一緒に考えてみませんか！」についてです。こちらは地域協議会の設立に向けたPRのチラシになります。重点検討地域の各町会に回覧及び掲示板に掲載していただくチラシを配付しております。こちらのチラシにより、幅広く周知、回覧することで、本取組みに興味や関心がある方からご連絡いただき、個別相談会につなげ、地域協議会の設立を促してまいります。

説明は以上となります。

○会長 ありがとうございます。

皆様からご意見をいただく前に一度事務局に確認なのですが、4月に地域公共交通計画が策定をされたので、これに合わせて事務局がガイドラインの策定をつくって、6月に公開をしている形になりますので、今日この場では、この中身の内容に関するご不明な点の質問と、あるいは、今後のこのガイドラインの改定に向けての、いろいろ課題があったら皆様からいただきたいという趣旨のことでよろしいでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 はい。それをお願いします。

○会長 ということでございますので、ガイドラインそのものは、もう出ておりますので、これの改定後、今すぐというわけではなくて、今後ということをちょっとお含みおきいただいてご発言いただければと思います。

どなたからでも結構です。いかがでしょうか。

○副会長 今回このような形で導入ガイドラインがまとめられたということで、とてもしっかりしたものが出来上がってきたと受け止めております。ぜひとも、このあたりで交通空白地域の対策が世田谷区の中で、また新しい形で、ぐぐっと進んでいただければと私も思っております。

中身の中で、9ページのところに砧モデル地区の見学会もしますよということも書いてございまして、とてもこういう点がいいことだなというふうに、読みながら思った次第です。実際にこういった砧モデル地区の取組みを見な

がら、地域の方々が、ぜひぜひ具体的に勉強していただきながら、やる気になっていただくような仕組みというのを、うまく構築していただいているのかなど。このあたりも非常にすばらしいかなと思っております。

あと、10ページのところで少しだけお伺いしたい点がございませう。協議会が実際に、このコミュニティ交通を検討していく中で、専門家の支援を受けながら、また、資金的な支援も区から受けながらということを進んでいくということで、このあたりも非常にすばらしいことかなと思っております。Step2の2-2のところに、4つ目の丸のところで評価項目、目標水準を地域ごとに設定しますというところで、ここが多分、この後のStep3、4の中で評価をされていくところになるのかなど。今ここにも、少しいろいろな評価のありようがありますよねということで、ポイントの中には福祉の増進とか、地域の活性化といった視点も入れて、利用者数や収支率だけでない評価項目をとというようなポイント書きもされています。このあたりも、非常に多面的な評価をされるということは非常にいいと思っておりますが、実際にこれが始まったときに、このあたりをどうしっかり決めていくとか、あるいは、この場での、こちらの地域公共交通活性化協議会のほうの評価項目をどう判断するとか、このあたりのところが少しこちらでも、それをもむのかどうかとか、少しそのあたりが気になるところというか、そのあたりについて実際に具体的に始まって、これは多分、走りながら考えていくところなんだろうなとも思うんですけども、少しこのあたりについて何か見通しとかお考えとかが、もしございましたら教えていただければと思ひました。よろしくお願ひいたします。

○道路・交通計画部長 ありがとうございます。まさにここが肝かなというところでして、当初、砧で既に実証運行をやっているところでも、当初は収支率ですとか、乗車数をベースに何とか上げられないかということでやっておりました。ただ、実証運行1年目、2年目、3年目になってきますと、どう頑張ってもワゴンタイプで収支率が、最初から黒字になることはないなと思ひておりましたが、当初は3割ですとか、そういった目標にしておったんですけれども、これはちょっと厳しいなと。ここを目標だけにしていると、なかなか広がりがないなというふうに感じました。

この間の議会での議論などを踏まえますと、収支率ですとか、そういったことだけではなくて、例えば福祉的な視点で、これは地域全体でどう貢献するのかですとか、あとは地域の活性化の観点からこういった役割が担えるのか、そういった評価指標で進めていってはどうか。そういった議論を区議会の中でしてきたということでございます。

今回につきましては砧のモデル地区での評価という形で、参考として11ページに、例えば外出機会の増加ですとか、送迎している方の家族の負担の軽減ですとか、そういったところの評価を参考として挙げております。ただ、これは地域によって評価というのは地域特性で、なかなかこれだというのを決められないのが正直でございますので、その点につきましては、やはり地域の中で地域協議会で議論をして、この活性化協議会の中で、この地域についてはこういう特性があるので、こういった目標を基にこういう評価指標をつくっていききたい。そういった考え方で進めていきたいと思っております。ただ、これはまだ走り出したばかりですので、ぜひこの活性化協議会の議論の中で、より目標にすべき評価指標をつくり上げていききたいと思っております。

○会長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。気になる点、ございませんでしょうか。

では、ちょっと私からも。ワゴンタイプのデマンド型の交通で、全国的に見て収支率はよくて20%程度ぐらいで、悪いところだと10%を切るような自治体は全国にたくさんありますので、今この数字を見ている限り、必ずしもこれが著しく低いというふうな理解はしなくていいかなと。むしろ今、ご説明があったように、少し包括的に判断をしたときに、これがこのエリアにとってどんな便益と利益をもたらすのかというのを、包括的に見ていただくということでもよろしいかなと思っております。

ただ、一方で、幾ら低くてもいいという議論にはなりませんので、一定程度の数字を目標水準として掲げさせていただいて、一定の数字に満たない場合は廃止も含めて検討するというPDCAのサイクルを取っておくというのが、これも全国的にそういうやり方をしておりますので、走りながら地域住民と一緒に連携をしながら進めていく。その中で育てていくという発想を持っていただければいいなと私も思っております。私からはコメントにさせて

いただければと思います。

いかがでしょうか。何か関連する皆様、ご発言ありますでしょうか。

それでは、一旦議事を進めさせていただいて、もしまとまってあれば、最後にお受けしたいと思います。ありがとうございました。ガイドラインについては一旦ここで閉じさせていただきます。

続きまして、議事（３）に移りたいと思います。砧モデル地区デマンド型交通における実証運行について、こちら事務局から説明をお願いいたします。

○道路・交通計画部交通政策課長 では、お手元の資料 6 をご覧ください。1 枚お開きいただけますでしょうか。2 ページ目は目次でございます。こちらの流れに沿ってご説明いたします。

3 ページをご覧ください。まず初めに実証運行の状況についてご説明をいたします。

公共交通不便地域対策として、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 等ワゴン車両を活用したデマンド型交通による実証運行を開始し、利用状況や採算性などを確認しながら取り組んでおります。運行区域といたしましては、小田急線の祖師ヶ谷大蔵駅の南側から都立砧公園までのエリアとなります。月、水、金曜日の週 3 日、8 時 30 分から 19 時まで、46 か所のアクセスポイント、乗降地点で、利用者の予約に応じて自由に乗り降りができるデマンド型交通として、東急バス株式会社がワゴン車両 1 台を使用して運行しております。

グラフは令和 7 年 6 月末現在における利用者数でございます。運行開始当初、令和 5 年 5 月におきましては、1 か月あたりの利用者数は 363 人、1 日あたりの平均利用者数は 26 人でありました。その後、地元協議会をはじめとする地域の方や、運行事業者である東急バス株式会社と連携、協働しながら継続的な周知活動に取り組んだことなどを通じまして徐々に増えていき、1 年目における月間の平均利用者数は 476 人、1 日あたりの平均利用者数は 37 人まで増えました。その後も地域のイベントや運行区域内の全戸にチラシを配布するなど、周知活動を継続して実施いたしまして、2 年目は月間の平均利用者数が 550 人、1 日あたりの平均利用者数は 43 人となり

ました。1年目に比較して、月間及び1日あたりの平均利用者数は、それぞれ約1.1倍増加しております。なお、最大の利用者数といたしましては、1か月あたりの利用者数としては令和6年5月の658人、1日あたりの平均利用者数では令和6年6月の52人でありました。一方で、1日あたりの平均利用者数が40人を超えている日は、利用者の方から予約が取りづらく利用できないというお声もいただいているところでございます。

次に、4ページをご覧ください。実証運行の状況、収支状況でございます。砧モデル地区デマンド型交通の運賃ですが、運行開始当初から障害者割引を行っておりますが、大人は300円、小児は150円としております。一方で、福祉的支援により、割引証を提示した70歳以上の高齢者の運賃を100円と設定しております。1年目、2年目ともに利用件数の約6割を70代以上の高齢者の方が占めております。1年前の収支率は9%でありました。2年目におきましては、1年目と同様に2年目も70代以上の高齢者が利用件数の6割を占めていることに加え、バス運転士等の人件費の上昇や燃料費等のコストの高騰等、車両の運行経費が大幅に増加し、支出額が1年目と比較して約1.3倍ほど上昇いたしました。

その一方で、運賃外収入を確保する取組みとして広告事業を取り入れたことで、1年目に比較して7倍を超える運賃外収入、金額といたしましては約62万円を確保し、2年目の収支率としては11%と、1年目に比較して若干、上昇いたしました。

なお、収支率の欄の米印の3に割引証を適用しない場合の収支率を記載させていただいております。1年目は17.1%、2年目は18.9%で、約2割でございます。

次に、5ページをご覧ください。最終年（3年目）の実証運行における取組みでございます。主に3つの取組みを進めてまいります。

まず1つ目です。現状、1日あたりの平均利用者数が40人を超えると、予約が取りづらく利用できないということ、また、昨年度に実施した利用者を対象にしたアンケート調査におきましても、運行曜日を増やしてほしいという声が多く寄せられていることから、運行事業者である東急バス株式会社と連携しながら、令和7年10月から運行曜日を、現状の月、水、金曜日の

週3日から、月曜日から金曜日の週5日に拡充して運行いたします。8月頃から地域や運行事業者と連携しながらPR活動に取り組んでいく予定です。

2つ目の地域と連携した取組みになります。地元協議会をはじめとした地域の方や商店街の方、地区の行政拠点であるまちづくりセンターなどと連携しながら、継続して周知活動に取り組んでおります。様々な手法でPRしておりますが、1つの例といたしまして、地域で実施されているイベントに東急バス株式会社からご協力いただき、ワゴン車両を展示しながらウェットティッシュなどの啓発グッズを配布したり、ワゴン車両の塗り絵を行うなど、子どもから保護者の方、高齢者の方まで幅広い世代の方の心に響くように工夫をしながら取り組んでおります。当日の様子や、お子さんが描いた塗り絵を一例として写真を掲載させていただいております。塗り絵につきましては車内にも展示しており、利用者の方からはご好評の声を多くいただいております。

右下の写真をご覧ください。乗降地点としてもご協力をいただいております、サレジアン国際学園世田谷中学高等学校という中高一貫の学校がございます。生徒の方が自分から砧モデル地区のデマンド型交通に興味を持っていただき、祖師ヶ谷大蔵駅前ですら町の人へのインタビューや、生徒の方が乗車された後の感想、乗合ワゴンのおすすめ漫画を若者や学生視点での発想を生かしながら作成いただきました。コミュニティ交通ニュースと併せて、砧モデル地区の運行区域内や、その周辺の各家庭の全戸に配布し周知しております。

次に、6ページをご覧ください。実証運行最終年（3年目）の実証運行における取組みにつきまして引き続きご説明をいたします。

利用状況調査の実施でございます。令和7年6月から7月末にかけて、運行事業者である東急バス株式会社と協働しながら、利用者を対象としたアンケート調査を実施しております。調査方法といたしましては、ワゴン車両内での配布や、ウェブ登録者宛てにメールでの送信、割引証発行者宛てに郵送するという3つの方法で行っております。ウェブ登録者数は約1300名、割引証発行者は約650名宛てに送付しております。回答は、アンケート用紙の返送またはウェブでの回答の2種類とさせていただいております。お住まいの住所や年代など基礎的な情報を確認するとともに、利用者目線での適

正な運賃、予約制乗合ワゴンの利用の有無、利用していない理由などを調査する項目を掲載しております。また、利用目的を選択肢の中から複数の回答で選択いただくとともに、そのうち最もよく利用する目的と、その目的で利用される区間、利用時間や同行者数、満足度、今後の利用意向を確認いたします。あわせて、予約制乗合ワゴンを利用するようになって、日常における利便性の向上や満足度、生活の質の向上、歩く機会、目的地までの所要時間、買物に行く機会、通院や送迎の際の負担、娯楽や余暇活動に行く機会、車内や行き先でのおしゃべりなど他の人と交流する機会、自家用車などの利用状況の変化といった、交通インフラのもたらす社会的な効果や影響について把握し、確認するためのアンケートとなっております。

予約制乗合ワゴンを導入したことで、その地域にお住まいの方にどのような効果や影響をもたらしているのかにつきまして、アンケート調査の結果から分析いたします。分析が終わりましたら地域公共交通活性化協議会の中でもご報告をさせていただく予定でございます。

説明は以上です。

○会長 ありがとうございます。

それでは、皆様のほうからご質問やご意見をお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。1年目、2年目の結果と3年目のこれからのことについて事務局から説明がありましたが、何かお聞きになられる点はありますでしょうか。

では、お願いします。

○委員 ご説明ありがとうございます。1点だけ、認識が私が間違っているのかもしれないので確認させてください。最後の6ページ目のところで、アンケートを取りますということで記載があるんですけども、この調査方法が、①がワゴン車両内での配布、②がWEB登録者宛て、③が割引証発行者宛てということで、全く知らない人に対してのアンケートは行わないのでしょうか。いわゆる裾野を広げるというアンケート。知らない人が何で知らないのかではないですけども、その辺を少し開拓するほうが人数が増えるのかなと思ったところです。

○道路・交通計画部交通政策課長 ありがとうございます。

今回はこのような形でアンケートを取っております。ウェブ登録をした方の半分以上の方が実際に利用されていない状況もございますことから、まずはウェブ登録した方にもアンケートをしていただきまして、乗っていないような状況や改善の見込みがあるかを確認、対策をしていきたいと考えています。幅広い周知につきましては広報活動等を通じまして行っていきたいと思っております。

○会長 というご説明でございます。

利用者状況調査ということで、基本的には利用されている方、あるいは利用されようとしてウェブ登録をされた方に、今回は焦点を絞ってみたということでございますが、今、ご意見あったように、ゆくゆくは乗られていない方に対する調査も、いつかは必要かなという気はいたしました。

いかがでしょうか。ほかに何かお気になられた点、ございますでしょうか。

○委員 ちょっと確認なのですが、5ページの資料の中に運行曜日の拡充ということで、今年の10月から週5日に運行日数を拡充するとありますけれども、これによって支出、経費の部分がどのぐらい膨らむものなのか。もし何か試算されているようなものがあれば、お聞きしたいんですけれども。

あと、もう1つは、当然、先ほど収支率の話が出ましたけれども、当然支出が増えれば収支率は悪くなるのは当たり前ですよね。その分、収入がどれぐらい上がってくるのか。この拡充によってどれぐらい上がってくるような見込みを立てていらっしゃるのか。先ほどのお話の中でも、収支率が全てではないと重々分かっているんですが、持続的な運行をするためには収支率の視点は非常に大きな部分だと思っておりますので、この拡充によってどのような試算を今現状されているのか。もし分かれば教えていただければありがたいです。

○道路・交通計画部交通政策課長 ありがとうございます。

運行経費につきましては2,300万円程度を考えております。また、収支率につきましては週3日と同じ10%を目指して取り組んでいきます。

○副会長 では、すみません、関連して。

その前のページの4ページに、運行経費というか、人件費を含めてかなり

コストが上がってきているということで、事業環境としてはかなり厳しくな  
ってこられているところなのかなと思うんですけども、また、これが今後  
もこういったような形でコストが上がっていくのかどうかとか、実際に事業  
をされていらっしゃる中での、そういう点、肌感覚というか、何か教えてい  
ただければと思うんですが。どうでしょうか。お伺いしても……。東急バス  
さんじゃない。

○会長 運行業者は東急バスさんでしょうかね。

○副会長 もしよければ、そのあたりのお話、ちょっとお伺いできるとありが  
たいんですが、いかがでしょうか。

○東急バス株式会社 もう一度ご質問……。

○副会長 いわゆるコストが、要は、今、今回こういう形で上がってきまして、  
今後もこういったような傾向が続いていきそうなのかとか、それから、これ  
から便数も増やしていくので、そのあたり、実際事業をされる側、運行され  
る側としてどのように今、状況を捉えていらっしゃるのかということをお教  
えていただければと思います。

○東急バス株式会社 経費が上がっても、当然その分、利便性が上がるので、  
それに収支が追いつければバランスがとれると思いますので、それをいかに  
好転させられるかというのが1つのポイントかと思えますし、ほかの一般路  
線の事例でも、例えば増便などしたことによって収支がよくなるというパタ  
ーンもありますし、増やしたんだけど意外と乗らなかったとなれば悪く  
なるので、それがどうなるかによって、このサービスがどれだけ受け入れら  
れているかという1つの見方ができると思っています。

あとは一方で、経費のほうも、特に人件費とかは今ちょっと年々上がった  
り、燃料費も結構、経費に占める割合が多くて、そこも今、社会的な課題と  
いうか、結構、乱高下というか、もうこれはどうにもコントロールし難いと  
ころで経費が上がっていく傾向にありますので、場合によっては、例えば運  
賃も見直したりしながら、いいバランスの収支を求めていく取組みが大事か  
と思います。

○会長 ありがとうございます。

これに直接は関係しないかもしれませんが、2024年問題で人材確保が

厳しい状態になっておりますので、定時定路線型のほうも場合によっては減便あるいは運休というところが日本各地で起きておりますので、ここだけが全て例外というわけでは多分ないと思いますから、今後、少し注視をしながら、地域全体の公共交通として多分ご議論いただく場が出てくるかなという気がしております。ありがとうございました。

何か、これに関連しても結構ですし、ほかに質問ございますでしょうか。せっかく多くの方に来ていただいているんですが、私が順番に当て始めると多分会議が終わらなくなりそうなので、あえて振りませんが、よろしいでしょうか。

なければ、私からも最後、コメントでございますが、今回のこの砧地区の実証運行のデータを再度確認させていただいて、当初期、この砧モデルをする際に、事前に地域住民の方にアンケート調査をさせていただいて、その結果、需要予測を想定した目標値が大体90人ぐらいだろうというような、たしか議論をしたと思うんですが、一方で、大体これも、この地域だけではないんですが、地域住民に対するアンケートの結果というのは、かなり過大に出る傾向が知られていて、場所によっては倍、半分違うという。利用者側からすると、あなた利用しますかと言われて、利用しないけれども、利用したい、すると答えたほうが自分にとって利得があるため、比較的多くの方が利用するという好意的な回答をしていただくと。それがそのまま積み上げると大きな数字になるということでございますので、そういった実例を考えてみても、今回43人という数値は、当初の目的からすると実態に即したような数値なのかなという感じがしております。

この結果自身が極端に他の地域と比べて悪いとかというような話ではないんですが、先ほども議論がありますように、収支率に関しては必ずのっかってきます。経済学では需要弾力性といって、サービス水準を上げた分だけ利用者数が増えるかという計算をきちんとやって議論をしますので、今後、少しその結果も見ながら、週5日にした場合、どのような需要構造になるのか、あるいは便益が発生するのかを総合的に見ていただきたいと思います。これも最後に私からのコメントでございます。

よろしいでしょうか。

それでは、議題を進めさせていただいて、その他のほうに移りたいと思います。

まずは次第に記載されている祖師ヶ谷・成城地域循環（くるりんバス）について、それからダイヤの改正について、小田急バスより説明をお願いしますでしょうか。

○小田急バス株式会社 資料7に基づきましてご説明申し上げます。祖師ヶ谷・成城地域循環（くるりんバス）と歳25系統のダイヤ改正についてでございます。

既にご存じかと思いますが、今年の4月にダイヤ改正をさせていただいております。理由ですが、慢性的な乗務員不足に加え、道路拡幅工事、これは淡島通りになりますが、若林営業所の車庫用地が道路拡幅でセットバックするということで、止められる台数が減る。それから、現在の運行本数、運行回数、ダイヤ数の維持がかなり厳しいということでございます。

先ほどからも議案にありましており、業界全体で運転士不足ということがございまして、需要の多い大量輸送をする一般路線のほうに運転士を充当せざるを得ない状況がございまして、コミュニティバスのような小さい車ですと輸送力が小さいことから、大きい車のほうに運転士を充当せざるを得ない状況にございます。

項番3の運行ダイヤの改正内容でございますが、記載のとおりとなります。詳しい路線につきましては別紙1、運行本数については別紙2をご覧くださいと思います。

説明は以上でございます。

○会長 ありがとうございます。

ただいまの説明につきまして皆様のほうからご質問、ご意見ございますでしょうか。ございませんでしょうか。

なかなか厳しい状況下の中で、できるだけ工夫して、地域の住民の方々に大きな不便をこうむらないようにというご配慮かとは思いますが、よろしいでしょうか。

では、なければ、続いて、自動運転小型EVバスの走行試験についてということで、東急バスよりご説明をお願いしますでしょうか。

○東急バス株式会社 資料8につきまして簡単にご説明をさせていただければと思っております。

弊社の東急バスのほうで自動運転の研究開発を行っております、このたび新しい車両とかシステムの走行試験を初めて世田谷区で行わせていただきましたというものになってございます。期間は先日、5月7日から20日というところで、1か月弱実施をさせていただきました。時間帯は9時から19時で、主に昼間の時間帯を実験させていただいております。

自動運転の概要につきましては、まだ無人運行というわけではなくて、運転席に弊社の係員が乗車しまして常時周囲を監視するといったような、レベル2と言われるような技術を使っております。最高速度は30キロほどで実験をさせていただいております。運行ルートは、左下に地図がございますけれども、関東中央病院という病院と世田谷美術館、用賀駅を結んでおるルートになってございます。

車両は今回新規に開発をしました自動運転用の小型EVバスを使用しております、定員は10名となっております。大型バスのタイプの車両等々も実験に使われているケースはございますけれども、私どもが考えておりますのは、どちらかというところ普通免許でも運転できるぐらいのサイズを使うことで、将来的な運転手不足でありますとか、地域コミュニティ交通の充実に貢献できるかなと思っております、そちらのサイズの車両を使っております。

また、遠隔監視というところも、将来的な無人運転ですとか旅客のご案内を考えますと必須かなと思っております、こちらは弊社の本社に遠隔監視の設備を設置しまして、車両の動向の監視ですとか、今回お客様は乗せておりませんが、今後はお客様の乗降のご案内をやってまいるところになってございます。

今後も新たな地域交通サービスの必要性は高まってくるかなと思っておりますので、安全を最優先に実証運行を継続してまいりたいと考えてございます。

○会長 ありがとうございます。

それでは、皆様のほうからご質問、ご意見ございませんでしょうか。

ちょっと私からお聞きしたいんですけれども、日本各地でレベル2の社会実験、実証が多くされておられて、地域によっては本格的に運行を開始し、お客様からお金を取って乗せているという事例も各地であるかと思うんですが、東急さんとしてはどれぐらいのタイムスケジュールで、これを少し実証化をしようとされているのか。差し支えない範囲でお答えいただけないでしょうか。

○東急バス株式会社 詳細なスケジュールという観点に関しましては、まだ未定というところが前提ではあるんですけれども、今回の走行試験も思いのほかうまくいったかなと思っておりますので、今後は料金を頂く設定ですとかというところに実証を進めていきたいと考えております。

○会長 ありがとうございます。

私も国土交通省の自動運転の検討会をお手伝いしているんですけれども、この手のやつの一番困るのが、違法の駐車、駐輪という路上に置かれたものがあると、どうしても運転手が手動運転に切り替えざるを得ないということでございますので、企業だけで自動運転が成立するとは当然思っておりませんので、この程度のものを地域の中に入れていこうとするためには、地域の住民のご協力ですとか道路管理者、交通管理者の多大な協力が不可欠かなと思っておりますので、ぜひとも早い段階でこれをスケジュール化させていただきながら、世田谷区の中の他の実証実験と一緒に組み合わせてやっていただけるようなことができれば、他の自治体に先駆けてEV小型バス、デマンド交通というものが、この地域でできるんじゃないかなと。ここが一番夢のような話でもありますし、多分解決策の大きな一歩かなという気がしておりますので、関係機関との調整をぜひよろしくお願ひしたいと思います。

○東急バス株式会社 申し遅れておりましたけれども、道路管理者様との、特に世田谷区様のご協力というところでは、まさに大変お世話になっているところでございますので、自動運転上のシステム的に、ここのルートって、ツツジの木とか街路樹が結構伸びやすくて、それをセンサーが拾ってしまって障害物と誤認をして止まってしまうみたいなケースがありましたので、そちらの剪定なんですけれども、樹木の剪定といったご対応を世田谷区様には行っていただきました。ありがとうございます。

あと、路上駐車等々の対応も、おっしゃるとおりかなと思っておりまして、最近システムも大分進化してきまして、自動で回避をしたりとかということが、またできるよにはなってきましたけれども、違法駐車、違法駐輪等の周知といいますか、警報でありますとかというところは引き続き必要になってくると思いますので、ご協力をお願いできればなと思っております。

○会長 ありがとうございます。

いかがでしょう。何か関連してコメントあるいはご質問の点、ございませんでしょうか。あるいは補足でも結構でございますが。

○道路・交通計画部長 せっかくなので。

今、道路管理者というお話がございました。街路樹ですとか、そういったところの協力をさせていただいたというお話をいただきましたけれども、例えばそれ以外で、白線だとか横断歩道の関係の標示物というんですかね。そういったところを色で判断しているのか、ちょっとよく分かっていないんですけれども、そういった協力が必要だとかという観点はあるんでしょうか。

○東急バス株式会社 今のところ、使うシステムにもよるんですけれども、今回使ったシステムは、実は、白線とか道路上の標識とかは全く見ていなくて、実際に走るところを1メートル数センチ単位でプログラムして、ここはこういう走り方をしなくてはいけないということを事前に覚えさせていくやり方をしておりますので、そのような意味では今のところは不要かなと思っております。

ただ、一方で、横断歩道を守らずに渡る歩行者の方がいらっしゃるとか、自転車が逆走してくるとか、そういうところは、かなり危険に思うようなところももちろんございますので、道路状況の、場所によって柵をつけるのがいいのかというのはありますけれども、そのようなご協力はおいおい必要になってくるかなと思っておりますので、ぜひよろしく願いいたします。

○会長 ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。大体意見は出尽くしましたでしょうか。ありがとうございます。

以上で予定をしていた議事は全て終了いたしますが、最初から、何か少し言い忘れたこと、あるいは皆様のほうからコメント等あれば、最後にお受け

いたしますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

事務局から連絡事項はありますでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 昨年度は世田谷区地域公共交通計画の策定にご協力いただきまして、誠にありがとうございました。今年度につきましては本計画の取組みにご致します交通体系の確保、維持に向けた行政支援の在り方及び地域の状況を踏まえたコミュニティ交通の導入を中心に、区が主体となって取り組む予定でございまして。引き続きご協力のほど、よろしくお願いいたします。

また、次回の活性化協議会につきましては、日程等が決定次第、委員の皆様にご連絡をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございまして。

○会長 ありがとうございました。皆様のご協力で円滑な議事進行ができましたことを御礼申し上げます。

本日はこれにて閉会とさせていただきます。ご出席いただきまして誠にありがとうございました。

— 了 —