





# 中間答申書

令和 7 年 3 月

狛江市地域公共交通会議

## 目 次

1. 公共交通を取り巻く現状と課題について .....	1
2. 実情を踏まえた公共交通のあるべき姿について .....	1
3. 実情に合った持続可能な公共交通サービスのあり方について .....	2
4. 当市にふさわしいと考えられる公共交通サービスについて .....	3
5. まとめ .....	4

## 1. 公共交通を取り巻く現状と課題について

当市は、面積6.39km<sup>2</sup>の小さな市域の中央部に小田急線が通過し、三つの駅（狛江駅・和泉多摩川駅・喜多見駅）が利用しやすく、世田谷通りや狛江通り、松原通りなどの都道が通過し、市道の整備と相まって、道路ネットワークの整備が進められております。市内は、民間のバス事業者が運行する路線バスのほか、平成20年11月から、移動制約者の交通手段確保、交通空白地の解消、移動時間の短縮などを図りながら、市民全体の交通利便性向上を目的に、こまバス（コミュニティバス）が運行しており、地域交通及び広域交通の両面において比較的至便な地域であります。

しかしながら、地域内交通における主要な公共交通機関として、通勤・通学・買物・通院などの市民の身近な交通手段であるこまバスや、路線バス等を運行するバス事業者においては、改善基準告示の適用が令和6年4月より開始されたことに伴う運転士の労働環境改善のための運行ダイヤ変更や、加速する運転士不足による、各運行路線の減便などが課題であります。

このようなことから、市民の移動手段、生活の足を確保し、市民生活の利便性の向上を図るため、費用対効果が高く、交通弱者の方が利用しやすい公共交通サービスを構築することが求められています。

## 2. 実情を踏まえた公共交通のあるべき姿について

当市が取り組むべき地域公共交通施策のあり方・方向性については、高齢者や駅・バス停から離れた地域の居住者などのいわゆる交通弱者の方を主な対象にして、買物や通院などの市民生活の利便性の向上を第一の目的に捉える必要があると考えられます。

そのためには、市民の移動実態・交通ニーズを的確にとらえた上で、真のサービスを必要とする人に対し、持続可能な公共交通サービスを、限られた貴重な財源を有効に活用して、提供することが重要であると考えられます。

また、市民の移動手段、生活の足として重要な役割を担う地域公共交通施策の検討に当たっては、施策の効率性、有効性及び採算性に最大限の注意を払いつつ、運行事業者だけでなく関連する事業者や、市民活動団体等の民間活力の活用についても視野に入れた検討を行うとともに、市民に積極的な関与・参画を求め、市民自らが「守り・育てる」という意識と行動に基づき、サービスの利用者である市民の応分の負担により、将来の持続可能なサービスにしていくことが大切なことであると考えられます。

### 3. 実情に合った持続可能な公共交通サービスのあり方について

#### (1) 公共交通サービスの主な対象者について

地域公共交通の主な利用者はもちろん地域の住民の皆さんです。その中でも、マイカーを利用することができないために公共交通を利用したり、周囲の人に送迎を頼まなくてはならないような、いわゆる「移動制約者」と呼ばれる方たちにとっては、特に貴重な移動手段となっているところです。

過去4年間における乗車内訳（表1～3）を確認すると、こまバスで平均約54%、宇奈根路線で約28%、喜多見路線で約44%、全体でも約40%の方がシルバーパス利用者、いわゆる高齢者が主な対象者であることがわかります。

表1 「こまバス」乗車内訳（令和2～5年度） (単位：人)

【こまバス】	令和2年度		令和3年度		令和4年度		令和5年度		合計	
現金	7,196	5.2%	9,188	5.4%	9,534	5.2%	8,984	4.7%	34,902	5.1%
IC	43,022	30.8%	55,826	32.9%	60,779	33.3%	65,768	34.5%	225,395	33.0%
定期	8,706	6.2%	10,231	6.0%	11,587	6.3%	12,478	6.5%	43,002	6.3%
1日	1,504	1.1%	1,664	1.0%	2,034	1.1%	1,949	1.0%	7,151	1.0%
福祉	305	0.2%	340	0.2%	416	0.2%	592	0.3%	1,653	0.2%
シルバー	78,813	56.5%	92,596	54.5%	98,295	53.8%	100,803	52.9%	370,507	54.3%
乗車人数	139,546		169,845		182,645		190,574		682,610	

表2 「宇奈根路線」乗車内訳（令和2～5年度） (単位：人)

【宇奈根】	令和2年度		令和3年度		令和4年度		令和5年度		合計	
現金	10,272	5.4%	11,826	5.5%	11,955	5.1%	11,820	4.8%	45,873	5.2%
IC	95,207	50.0%	107,518	49.9%	120,298	51.1%	125,489	51.4%	448,512	50.6%
定期	24,848	13.0%	31,693	14.7%	34,025	14.5%	35,867	14.7%	126,433	14.3%
1日	37,36	2.0%	3,671	1.7%	3,190	1.4%	3,191	1.3%	13,788	1.6%
シルバー	56,518	29.7%	60,943	28.3%	65,887	28.0%	67,718	27.7%	251,066	28.3%
乗車人数	190,581		215,651		235,355		244,085		885,672	

表3 「喜多見路線」乗車内訳（令和2～5年度） (単位：人)

【喜多見】	令和2年度		令和3年度		令和4年度		令和5年度		合計	
現金	4,346	4.4%	3,126	4.1%	2,694	3.6%	3,155	3.5%	13,321	3.9%
IC	41,089	41.2%	34,915	46.0%	34,979	46.4%	36,955	41.2%	147,938	43.4%
定期	6,632	6.7%	6,007	7.9%	6,669	8.9%	7,031	7.8%	26,339	7.7%
1日	911	0.9%	616	0.8%	789	1.0%	956	1.1%	3,272	1.0%
シルバー	46,744	46.9%	31,207	41.1%	30,198	40.1%	41,620	46.4%	149,769	44.0%
乗車人数	99,722		75,871		75,329		89,717		340,639	

## (2) 持続可能な公共交通サービスの方向性について

市民の移動手段、生活の足として重要な役割を担う地域公共交通施策については、市民生活の利便性の向上とともに、持続可能なサービスにするため、施策の効率性、有効性及び採算性に注意を払いつつ、運行事業者だけでなく関連する事業者や、市民活動団体等の民間活力の活用についても視野に入れた検討を行うことを期待するものであります。

また、持続可能な公共交通サービスとするには、市民自らが「守り・育てる」という意識を持ち、応分の負担をして、積極的に利用することが、将来の持続可能なサービスにつながるものと考えます。

## 4. 当市にふさわしいと考えられる公共交通サービスについて

### (1) 新たな公共交通サービス構築に対する期待

市民の交通手段の一つである路線バスについては、縮小傾向であり、運行事業者の現状を注視すると、今後、こまバスについても減便されることも視野に入れていかなければならない状況となっています。

このようなことから、高齢者などの交通弱者向けの要望に応じた、新しい公共交通サービスの構築が期待されているものと考えられます。

### (2) 社会情勢の変化への速やかな対応について

加速する高齢化で、生産年齢人口が減少していくことを考えると、通勤等でのバス利用者が、生活パターンを変化させ、商業施設や病院等のより生活に密接した場所へと変わっていくことが想定されます。市内を運行する路線バスやこまバスについても、生活様式の変化に合わせた運行路線の再編成について検討をすすめる、利用者へのサービス向上に努めていただきたいと考えます。

### (3) 次世代交通の積極的な導入について

将来的な乗客数の維持、増加を図るためにも、デマンド交通や、現在、実証実験中の自動運転バス等の次世代交通の積極的な導入が必要であると考えます。

コンパクトな市域の特性を活かした公共交通ネットワークの最適化を進め、来街者も含めた新たな利用者獲得にも努めていただきたいと考えます。

## 5 まとめ

狛江市における地域公共交通施策を効果的かつ効率的なものにしていくためには、市の各部局が実施する福祉、環境、産業振興、都市整備、教育などのさまざまな施策と連携を図るとともに、市民、交通事業者、商業者等と緊密に連携した協働の取組みとして推進していくことが重要なことであると考えます。

当市において持続可能な公共交通サービスの取組みを検討し、確実に実施できるようにするために、現在、実施している自動運転バスの実証だけでなく、デマンド交通の実証、また、過去に実施したグリーンスローモビリティも含め、狛江市にあった地域公共交通計画を策定していくことを希望し、中間答申といたします。

なお、令和6年秋に実証運行を実施した、自動運転バスについても、現在検証中であり、令和7年度の状況を確認しつつ、引き続き本会議で審議し、その結果を最終答申に反映させていきたいと考えます。