

令和 8 年 3 月 日

狛江市長
松原 俊雄 様

狛江市地域公共交通会議
会長 遠藤 正宏

狛江市地域公共交通会議 最終答申（案）

狛江市地域公共交通会議は、令和 6 年 7 月 10 日付狛都道発第 000505 号において諮問のあった「狛江市における公共交通の充実」について、別紙のとおり答申をいたします。

狛江市地域公共交通会議委員

会 長	遠 藤	正 宏
委 員	宮 下	誠
委 員	三 浦	裕 介
委 員	井 村	康 之
委 員	富 樫	秀 樹
委 員	石 川	優 子
委 員	佐 藤	桂 子
委 員	重 國	毅
委 員	小 林	聡
委 員	藤 本	英 彬
委 員	鈴 木	亜希子
委 員	村 田	義 人
委 員	崎 間	猛
委 員	岩 崎	幸 恵
委 員	宗 像	秀 樹
委 員	竹之下	真 也

答 申 書
(案)

令 和 8 年 月
狛 江 市 地 域 公 共 交 通 会 議

本会議では、令和6年7月10日に市長からの諮問を受け、高齢者や子育て世代をはじめ、市民の誰もが健康で活力ある市民生活を送ることができることを本旨に、公共交通の目指すべき方向、導入検討すべき新たな交通について議論を重ねてきた。

路線バスをはじめとする狛江市の公共交通は今、転換期にある。

交通事業者の働き方改革の動きもあり、全国的に運転士が不足する中、近年、路線バス等が減便するなど、狛江市の地域交通を取り巻く課題が変化する兆しがある。2040年には高齢化の進行と、生産年齢人口の減少により、多くの産業分野で人手不足が深刻化するとの予測もある。

一方で、建替えが進む多摩川住宅、整備が進められている都市計画道路3・4・16号線など、市内各所で拠点形成や基盤整備などの新たなまちづくりの動きもある。

さらに、スマートフォンやインターネットの浸透によって、働き方、消費行動など市民の生活、ライフスタイルも変化している。

狛江市及び公共交通を担う関係者においては、こうした変化を受け、昨今の技術革新の動向等も踏まえ、持続可能な交通体系の構築に向けて努めていくことが求められている。

以上を踏まえ、本会議では、中間答申において、地域公共交通計画を策定するよう市に提言しており、この度、地域公共交通計画の骨子を取りまとめたため、これを参考に計画を策定するよう答申する。

なお、計画を策定するにあたり、以下の点に留意されたい。

- 1 市民の生活ニーズと移動の実態について、できるだけ定量的に把握するとともに、交通事業者をはじめ関係者の意見も踏まえ、本市が目指す公共交通サービスの目標を検討し、市民に分かりやすく提示すること
- 2 施策の検討にあたっては、技術動向も踏まえつつ、市の実情に合った交通サービスを検討すること。また、高齢者や障がいのある方の移動について特段の配慮をすること
- 3 温暖化対策など社会課題を意識するとともに、環境、福祉、産業振興、都市整備、教育などの市の行政分野と施策連携を図ること
- 4 計画を実効あるものとする上で市の取組だけでは十分ではないため、近隣区市との連携を強めるとともに、国と東京都に財政面を含む支援を働きかけていくこと

地域公共交通計画（骨子）

1. 背景と方向性

狛江市は、東京都の多摩地域東部に位置する都市であり、東京 23 区に隣接する利便性の高い立地と多摩川の豊かな自然や緑地環境に恵まれた、人口約 8 万 2 千人（令和 7 年現在）の住宅都市である。その市域は南北に約 3 km、東西に約 2 km、面積は約 6.39 km²と、都内で最も面積の小さい市でもある。

交通については、小田急線が中央部を東西に通り、「狛江駅」「和泉多摩川駅」「喜多見駅」の 3 駅により、東京都心方面や神奈川県方面へ良好なアクセス性を有している。また、3 駅は互いに 1 km 程度と近接し、2 駅利用可能な徒歩圏が広がるなど高い利便性を有している。市内の鉄道駅から離れた地区や多摩川沿いの地区における駅への移動は、バスやタクシーなどの公共交通に加え、自家用車や自転車が重要な手段となっている。

バスやタクシーなどの公共交通は、通勤・通学、買い物、医療、教育といった日常生活に不可欠なサービスを支えており「暮らし」や「安全」を守る基盤である。

しかし、狛江市域の公共交通は今、転換期にある。

交通事業の運転士不足や働き方改革の動きもあり、狛江市においても、近年、バス等の減便など、地域交通を取り巻く状況が変化する兆しが現れている。2040 年（令和 22 年）には高齢化の進行と、生産年齢人口の減少により、更に人手不足が深刻化すると予測されている。

高齢者についての観点では、シルバーパス制度によりバス利用がしやすくなり、外出促進が図られているが、現行の制度設計のままでは、交通事業者にとって、利用に応じた収益に繋がっておらず、事業としての持続可能性に影響があるとの指摘もある。

また、気候変動が続き、猛暑・酷暑が長期化することで、日常生活も影響を受けはじめている。

こうした転換期に際し、狛江市及び地域交通を担う関係者は、持続可能な交通環境の構築に向けて努めていくことが求められている。都市計画マスタープラン・立地適正化計画等とも整合し、地域特性を踏まえた計画を策定する必要がある。DX など先進技術を活用し、環境にも優しい新たな交通サービスの導入検討によって、多様な交通サービスによる交通ネットワークを検討することが重要である。

地域公共交通計画において、「誰もが安心して移動できるまち」「持続可能な交通体系の構築」の方向性を示す。これに沿った施策を講じることで「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり」を基本理念とした、地域住民が安心して暮らし続けていくための環境整備を進めていくべきである。

2. 計画区域

狛江市全域とすること。

3. 計画期間

令和9年度（2027年度）から令和13年度（2031年度）までの5年間程度を計画期間とすること。

なお、地域公共交通を取り巻く状況変化等を踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行うこと。

4. 計画の位置付け

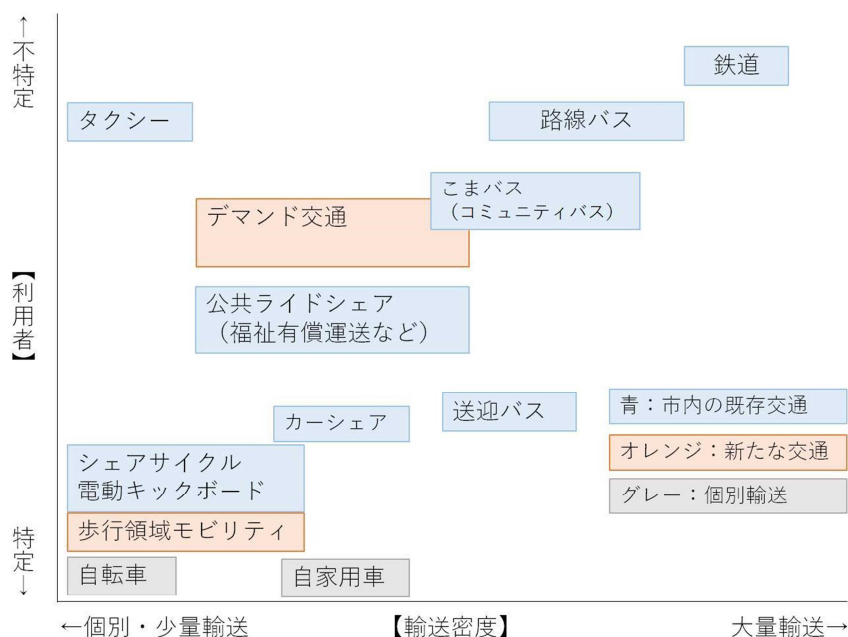
「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、狛江市における地域公共交通のマスタープランとして計画を策定すること。

国の同法に関する基本方針、関連する指針及び東京都の地域公共交通の基本方針と整合を図るとともに、狛江市の基本構想、基本計画及び都市計画マスタープラン・立地適正化計画等の上位・関連計画と整合を図りながら、地域に根ざした交通施策を推進すること。

5. 対象交通サービス

検討対象とすべき交通サービスは以下の通りである。既存交通に加え、新たな交通も幅広く検討すること。

- ・鉄道（小田急線）
- ・路線バス
- ・コミュニティバス（こまバス）
- ・タクシー
- ・デマンド交通^{※1}
- ・日本版ライドシェア・公共ライドシェア^{※2}
- ・シェアサイクル・カーシェア等のシェアモビリティ^{※3}
- ・歩行領域モビリティ^{※4}



※1 (参考) デマンド交通の定義

バス等の定時定路線型の公共交通と異なり、区域などで運行方法を定め、移動需要などに応じて運行する乗合制の運送サービス。予約状況に応じてAIでルートを選択するAIオンデマンド交通、一部を定時定路線型にする方法など、導入する主体によって様々な運行がされている。

※2 (参考) ライドシェアの定義

・日本版ライドシェア：

地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス。タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給するもの。

・公共ライドシェア：

バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送。「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」の2種類に分類される。

※3 (参考) シェアモビリティの定義

この計画骨子においては、カーシェア・シェアサイクルをはじめ、(特例)特定小型原動機付自転車や歩行領域モビリティなど、様々なモビリティを対象としたシェアリングサービスを、シェアモビリティとする。

※4 (参考) モビリティの種類

・特定小型原動機付自転車・特例特定小型原動機付自転車(電動キックボードなど)：

車道走行が原則で時速20キロ以下で走行する特定小型原動機付自転車とその機能に加えて歩道上の走行が可能な時速6キロ以下の走行モードを備える特例特定小型原動機付自転車があり、運転免許が不要。電動キックボードやサドルのあるバイク型、三輪型などが存在する。

・歩行領域モビリティ：

道路交通法上は歩行者扱いとなる歩道上の走行が可能な時速6キロ以下のモビリティ。

(参考)

歩行領域モビリティ

引用：トヨタ自動車WEB



6. 現状調査・地域ごとの特徴等

スマートフォン、キャッシュレス決済の幅広い世代への浸透や、消費行動の変化により、移動需要や目的が変化している。また、公共施設やコンビニ等の生活利便施設にシェアモビリティが設置されるなど、生活拠点が交通結節機能を有する拠点に変化する動きもある。こうした変化が市民生活へ及ぼす影響にも着目した調査をすることが重要である。

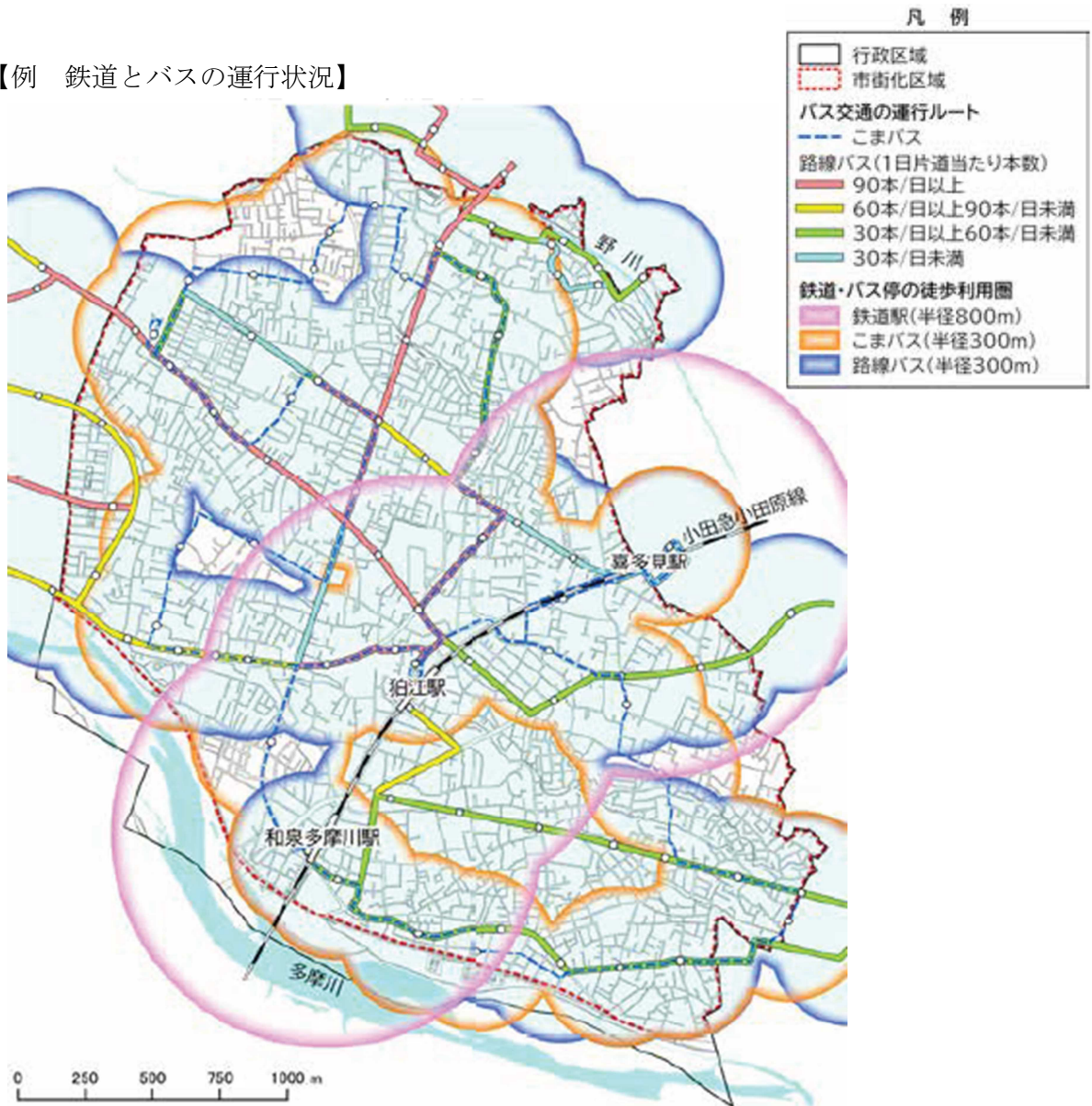
現在、市民が生活する上で選択している移動実態（生活・移動のニーズ等）を把握すべきである。アンケートなどにより、今後、通勤・通学、通院、買い物、教育、福祉、金融・郵送、余暇活動など生活や移動の実態やニーズを明らかにすること。

その際に、以下の点に留意して、移動の出発地・目的地の分布状況を調査すること。

- ・ 狛江市都市計画マスタープラン・立地適正化計画で定めた拠点・軸などの地域特性
- ・ 鉄道やバスなどの路線網、運行状況、徒歩利用圏域を基にした交通ネットワーク
- ・ 地域ごとの居住者や高齢者などの人口情報や将来動向
- ・ 大規模団地建替えなどの新たな交通需要の予測
- ・ 特に、調査が必要な地域では、高齢者・障がい者・子育て世代など属性別アンケート調査、ワークショップ等の結果の分析 等

また、公共交通事業者に、運行回数、利用者数などの情報提供を求め、需要と供給のギャップを把握すること。

【例 鉄道とバスの運行状況】



出典：「粕江市 都市計画マスタープラン・立地適正化計画（令和4年12月）」

7. 粕江市の地域公共交通における課題整理

調査結果をもとに、現状分析等を行い、以下の点に留意して課題整理すること。

- ・市民の生活のニーズと移動実態
- ・交通ネットワークの状況・役割分担 等

8. 基本方針

「誰もが安全・安心・快適に移動できる粕江」

粕江市民はもとより、粕江市を訪れる人にも、年齢や障がいなどの程度に関係なく、移動手段が選択でき、安全に移動ができるように、市民・行政・交通事業者が連携し、持続可能な交通体系を構築していくべきである。

地域公共交通の転換期においても、市民の快適な移動を実現していくために、多様な交通サービスによる交通ネットワークを検討すること。

9. 目標

調査結果を踏まえ、目標を設定すること。方向性は以下のとおりとする。

なお、将来の市民生活などのイメージを分かりやすく示し、必要な施策を逆算するバックキャストの考え方も活用すること。

(方向性)

本計画は、既存交通を維持することのみならず、デジタル新技術の動向も踏まえた上で、市民生活の変化や代替交通等の導入により、日常生活に必要な移動を確保することを目指す。

地域交通には鉄道や主要な路線バスが担う幹の交通、それ以外の路線バスなどが担う枝の交通、タクシーやこまバスなどが担う葉の交通がある。

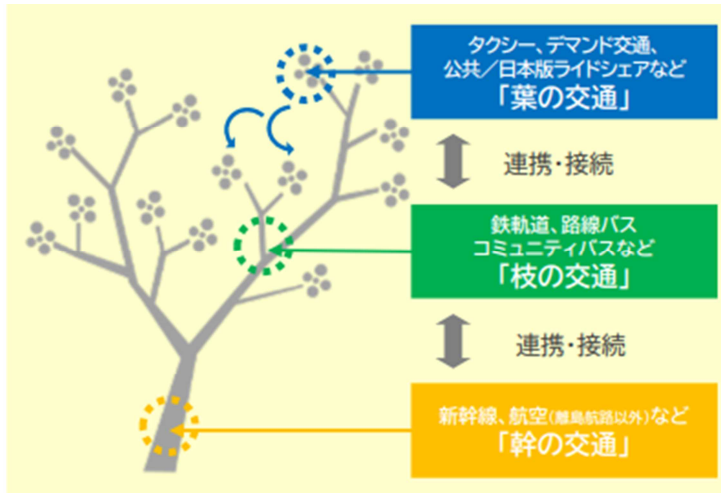
計画では、公共交通事業者の意見を踏まえ、利用対象者に応じた交通資源(財源、輸送力等)の最適配分を目指すべきであり、主に幹や枝の交通が担う公共交通軸と拠点の充実・保証、主に葉の交通が担う交通空白における移動の確保の2つの観点を念頭に交通ネットワークを検討すること。

更に、交通資源の最適配分にあたっては極力、近隣区市の交通政策や、公共交通事業者の意見などを確認し、近隣区市を含めた広域交通ネットワークも視野に入れることが望ましい。

また、交通ネットワークの検討においては、各サービスの利用予約やその操作が容易であること、待ち時間が少なく、より良い待機環境があることなど、多くの人々が利用しやすく、快適な仕組みづくりを目指すこと。

交通安全対策については、徒歩や自転車の利用促進を含む交通ネットワークを検討し、公共交通と歩行者、自転車利用者の共存に配慮すること。

【例 幹・枝・葉の交通の考え方】



出典：国土交通省「地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」」

狛江市における現状の交通での解釈（例）
「幹の交通」：鉄道、主要なバス路線など
「枝の交通」：幹の交通以外の路線バスなど
「葉の交通」：コミュニティバス、タクシーなど

10. 主な施策

地域交通の現状を踏まえ、限られた交通資源や財源を活用し、以下の施策を検討すること。施策は計画期間によらず継続することもあるため、「短期（令和8～11年度頃）」「中期（令和12～15年度頃）」「長期（令和16年度以降）」「継続」と見通しを示す。

施策① 地域公共交通の現状の周知と市民意識の転換

運転士不足、シルバーパスなどの社会制度上の課題に加え、既存交通の利用状況などの調査結果を周知すること。また、利用者が少ない交通サービスの継続や全市域、全世代への画一的な交通サービス維持は困難であり、地域や利用状況ごとに最適なサービスを検討することの理解を求めること。

公共交通の現状を周知するにあたっては、公共交通の利用促進や事業のイメージアップを併せて行い、事業を支援すること。

対象区域：全域

実施期間：短期・継続

実施主体：市

施策② 持続可能な地域公共交通の検討

既存の地域交通の課題整理を行い、地域の生活維持に必要な交通ネットワークを検討すること。また、新たな交通サービスの導入も検討すること。

市は事業者に対して、利用状況データの提供や路線等の休廃止に関する事前の協議を求めること。休廃止にあたっては、休廃止後に必要な代替交通に関する協議を事前に行うなど、休廃止する当該事業者の協力を得ること。

対象区域：全域（重点：路線バスの運行に課題がある地域）

実施期間：長期

実施主体：市

施策②-1 新たな交通サービスの導入検討

既存交通を補完し、利用者に応じたサービスを提供するため、必要な代替策（デマンド交通、タクシーチケット、公共ライドシェア（交通空白地有償運送）、歩行領域モビリティ等）の導入を検討すること。新たな交通手段の導入にあたっては、誰もが利用しやすいことを念頭に、計画段階からの利用者との協議や先行自治体での導入実績に基づき、適切な運行形態を検討すること。また、既存事業者の意見を確認することで有効な交通ネットワークとなるよう配慮すること。

対象区域：全域

実施期間：短期

実施主体：市・関係事業者

施策②-2 シェアモビリティの導入検討、普及支援

既存交通の補完や代替としてのシェアモビリティの可能性を検証し、導入や最適なポート配置を検討すること。併せて、普及支援を検討するとともに、市民理解の促進を図ること。

対象区域：全域（重点：路線バスの運行に課題がある地域）

実施期間：短期・継続

実施主体：市・関係事業者

施策②-3 自動運転バスの社会実装

デジタル・新技術の動向等を踏まえ、関係事業者の技術開発や担い手確保等、社会実装に向けて検討すること。試乗などを通じ、市民理解の促進を図ること。

対象区域：歩道が整備された道路など自動運転が可能な区域

実施期間：長期

実施主体：市・関係事業者

施策②-4 地域公共交通の利便性を高めるモビリティハブ^{※5}等の拠点形成

円滑な乗り継ぎの実現や地域の活性化を目指し、駅や複数路線が停車するバス停などの交通結節点に、多様な交通手段を結びつけるモビリティハブ等の拠点形成を検討すること。生活利便施設へのモビリティハブの併設など、生活ニーズを踏まえた拠点形成、交通ネットワークの構築を検討すること。

対象区域：全域（重点：路線バスの運行に課題がある地域）

実施期間：中期

実施主体：市・関係事業者

※5（参考）モビリティハブとは：

駅やバス停などに、そこに至るまでに利用されるシェアモビリティなどの他の移動手段のポートや駐輪施設など様々な機能が付加された、乗継ぎしやすい拠点。

施策③ デジタル・新技術の活用によるデータ取得と効率的な運行

予約アプリやAI配車システム^{※6}の導入促進等により、既存交通の利用状況データを取得し利用実態を把握すること。また、利用実態を関係者で共有する体制を構築し、地域交通の効率的な運行のための情報共有について検討すること。多様な交通サービスから最適な選択肢を提案し、医療等のサービスと連携した施設予約機能等により利用者の利便性向上に努め、MaaS^{※7}等についても併せて検討すること。

対象区域：全域

実施期間：長期

実施主体：市・関係事業者

※6（参考）予約アプリ・AI配車システムとは：

タクシーや新幹線などの交通手段の予約にあたり、スマートフォンなどのアプリを用いて、乗車予約や事前決済をするシステム。

※7（参考）MaaS（Mobility as a Service）とは：

交通の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、時刻や経路の検索、利用予約、決済を一括で行うサービス。

施策④ 広域連携検討

区市をまたぐ路線バスの維持や新たな交通の共同導入などについて近隣区市の施策を踏まえ、協議、調整すること。

対象区域：全域（重点：近隣区市との境の地域）

実施期間：中期から長期

実施主体：市・近隣区市・関係事業者

施策⑤ 環境負荷低減策の検討

環境負荷の少ない公共交通を実現するため、また、市が目指すゼロカーボンシティの実現に向けて、車両更新時の環境対応車の導入や鉄道駅等の公共交通が発着する施設周辺における充電設備の設置など、施策を検討すること。

対象区域：全域

実施期間：長期

実施主体：市・関係事業者

施策⑥ 多様な政策分野に関連する移動の検討

都市計画マスタープラン・立地適正化計画、地域共生社会推進基本計画（あいとぴあレインボープラン）、商業振興プラン、子ども若者応援プラン、教育振興基本計画、交通安全計画など、各計画の事業に位置づけられた施設の利用者等の移動手段についても検討すること。移動手段などの検討にあたっては、スマートフォンなどの機器操作、扱い方の慣れ、障がいなどの程度に関わらず、誰でも利用しやすいよう配慮すること。

幅員の狭い道路などでは、地域公共交通と歩行者、自転車と共存するため、交通安全対策は重要である。交通安全計画に基づく取組みを推進し、交通安全と地域公共交通の利便性の両立を図ること。

対象区域：全域

実施期間：継続

実施主体：市・関係事業者

施策⑦ その他の取組

事業者の担い手確保の支援として、市報による運転士募集の協力などを検討すること。また、運転士の処遇改善などの支援も検討すること。

また、今後、法令等の改正が行われた際には、適切な対応を行うこと。

対象区域：全域

実施期間：継続

実施主体：市・関係事業者

11. 評価指標

評価指標として、以下の例を参考に施策に応じて適切な KPI や数値目標などの設定を検討すること。

- ・路線バス運行台数、利用者数など
- ・コミュニティバス運行台数、利用者数、収支率、1人あたりの市負担額
- ・タクシー運行台数、利用者数など
- ・シェアモビリティポート数と利用率など
- ・市民満足度（交通手段に関するアンケート）
- ・環境対応車の導入数、CO₂排出量の推移など
- ・高齢者免許返納数
- ・交通事故発生件数 等