

公共交通不便地域対策ニュース

No.2

第2回勉強会 ～日頃のお出かけに不便を感じていませんか？～

世田谷区 道路・交通政策部 交通政策課

世田谷区では、鉄道駅からの距離が「500m」、バス停からの距離が「200m」以遠のエリアを「公共交通不便地域」と定義しています。

この度、砧1～8丁目を対象に第2回目の勉強会を開催しましたので、その内容をご報告いたします。

日時：平成29年11月7日（火）

13時30分～15時30分

場所：砧まちづくりセンター内活動フロア

参加者：12名

(第1部) アンケート調査結果について

平成29年8月30日～9月11日にかけて、砧1～8丁目地区にお住まいの20歳以上の区民の方の中から、無作為に3,000名の方を抽出し、日常の移動状況に関するアンケート調査を行いました。結果の概要についてお知らせします。

なお、調査結果の詳細については区のホームページをご覧ください。

世田谷区ホームページ>住まい・街づくり・交通>交通>交通に関する計画・方針等>公共交通不便地域対策について

(1) 調査対象者

回収率は65歳以上の方では50%を超え、全体では44%の方から回答をいただきました。

表1 調査対象

No	区分	年齢	配布数	回収数	回収率
①	公共交通不便地域に在住	65歳以上の方	755票	402票	53.2%
②	公共交通不便地域外に在住		745票	416票	55.8%
③	公共交通不便地域に在住	20～64歳の方	739票	266票	36.0%
④	公共交通不便地域外に在住		761票	247票	32.5%
合計			3,000票	1,331票	44.4%

(2) 来訪の多い施設 (回答の多かった買物・通院先を表示)



図1【買物先】



図2【通院先】

白抜き地域 公共交通不便地域：鉄道駅から500m以遠、バス停駅から200m以遠

回答の多かった主な買物先・通院先は上図の通りです。

(3) 移動に対する満足度

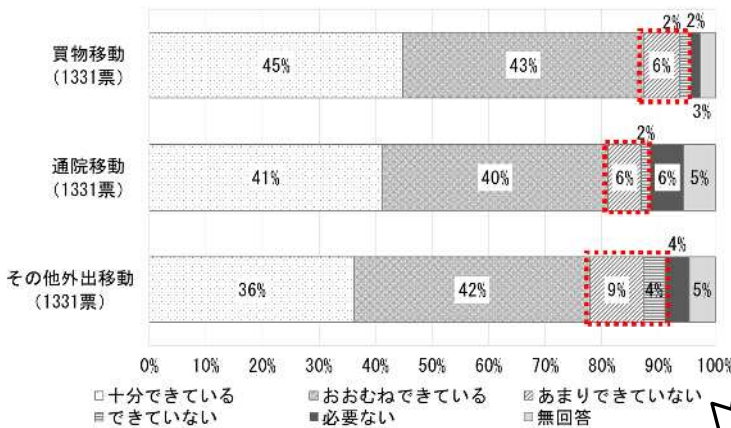


図3 目的別の移動に対する満足度

外出時の移動に対する移動目的毎の満足度です。満足度はいずれの目的毎でも高いことがわかりました。しかし、8～13%の方は、あまりできていない・できていないと回答しています。(図3)。

また、地域別の満足度の差を比べたところ、「砧1・2・3丁目」にお住まいの方が比較的多く、あまりできていない・できていないと回答しました。

Q: 公共交通不便地域とそれ以外で移動に対する満足度に差がないように思うがなぜですか？

A: 不便かどうかの感じ方は、移動目的や個人の捉え方により異なると推測されます。今後、不便地域の定義について精査していく必要があると考えます。

(4) 地域住民主体の公共交通の検討

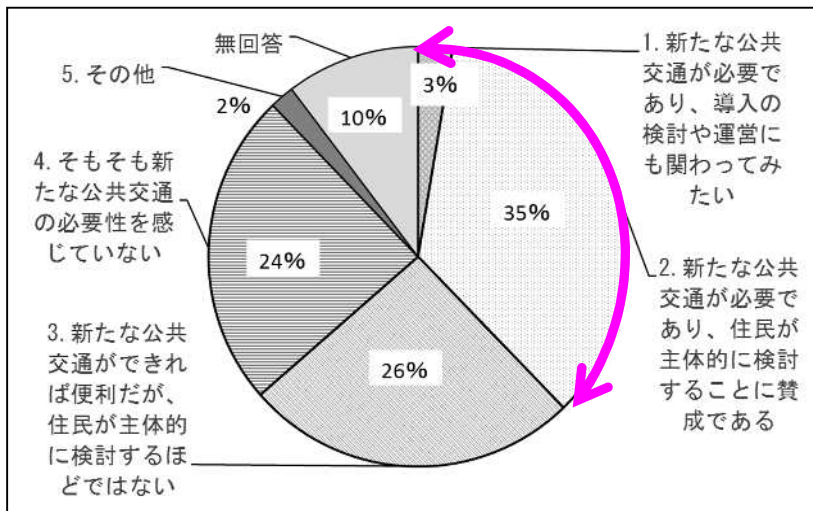


図4 住民が主体となった公共交通の検討について

他自治体で取り組んでいる、住民が主体となった公共交通の検討についてお聞きしたところ、約40%の方が「新たな公共交通が必要で住民が主体的に検討することにも賛成」と回答しました。そのうち3%の方が、検討や運営にも関わりたいと回答しました。

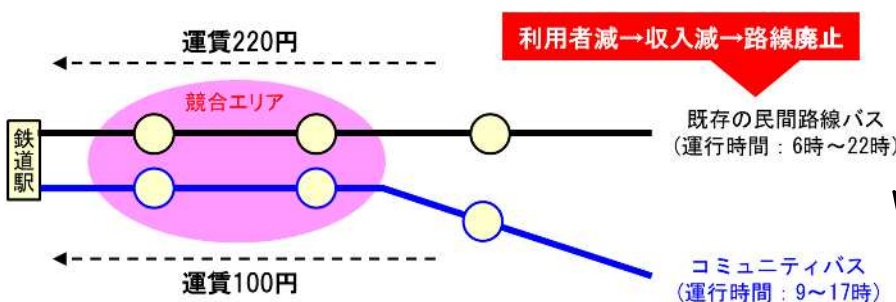
(第2部) 新たな公共交通の導入検討について

(1) 新たな公共交通の導入検討についての課題と注意点

コミュニティバス等の遵守事項

既存交通事業者(鉄道・バス・タクシー)との競合に十分留意し、検討しなければならない。

(例) 行政が日中だけ運行する安価なコミュニティバスを導入したが、通勤・通学時間帯も運行していた**既存路線バスが減収**となり、**路線が廃止**となった。そのため、行政では新たに通勤・通学を確保する路線バスを運行委託することになり**行政負担が増大**した。



Q: コミュニティバスの料金は、必ず安くしなければならないのですか？

A: 既存の交通事業者を圧迫しないよう、また、地域の皆様に利用していただける公共交通をつくるという視点で検討をしていく必要があります。

車両制限令による規制

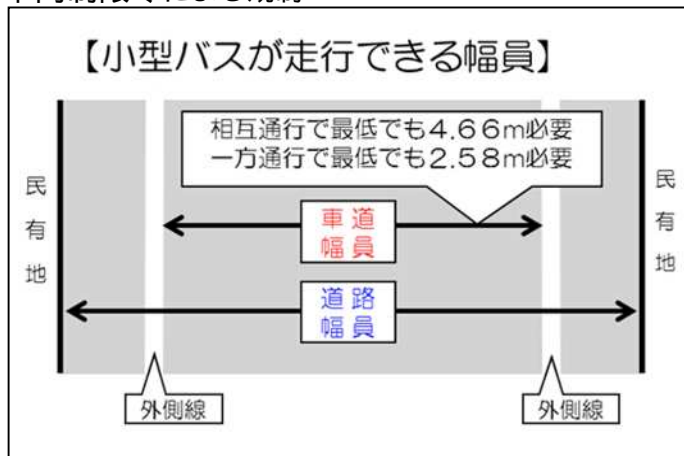


図5 車両制限令の例

「車両制限令」により、車両幅に応じて通行できる道路が規定されています。この法令によって砧区内を通行できる車両が大幅に制限されてしまいます。

砧地区の道路は4m未満の幅の道路の割合が高く、小型バス（車両幅2.08m）を用いた新たなバス路線を導入することは困難な状況です。

東京23区及び関東地方の政令指定都市のコミュニティ交通の収支率

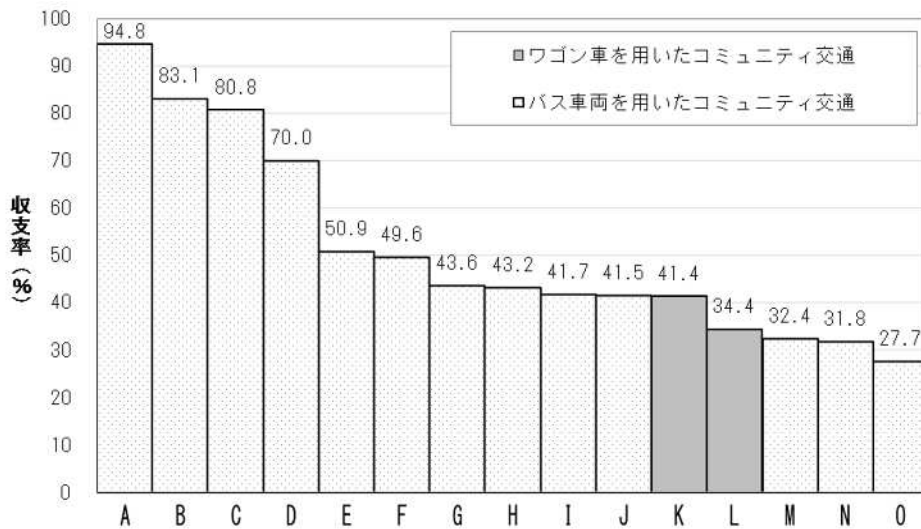


図6 東京23区及び関東地方の

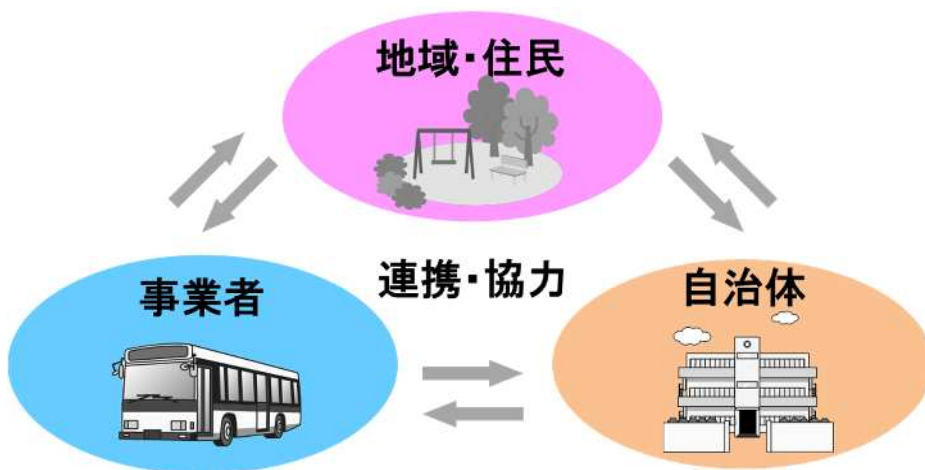
政令指定都市のコミュニティ交通の収支率

収支率とは、「運行収入」を「運行経費」で割ったものです。

図6のグラフを見ると、最も高いAでも94.8%であり、大半の自治体の収支率が50%未満の赤字になっていることが分かります。

このように、新たな公共交通を考える上では、継続的な運行を目指していくため、「収入を確保する」という視点も必要となってきます。

住民主体の公共交通の検討の重要性



公共交通は、本当に必要とされ、利用される地域に運行しないと「空気を運ぶバス」になり、運行を継続することが困難となります。

地域の問題を最もよく知る地域・住民の方が公共交通の検討に主体的に取り組むことで、自分たちの移動の手段を守り、育ててあげていくことが期待でき、さらには地域の活性化に繋がっていきます。

(2) 他自治体等の事例紹介

横浜市などの住民が導入主体となって公共交通を検討している事例を取り上げ紹介しました。

(第3部) 新たな運行サービスについて(グループワーク)

第1~2部での説明を踏まえて、モデル地区における運行サービスについて、グループごとに話し合いを行い発表していただきました。主な意見は以下のとおりです。

移動目的	通院 買物 運動・趣味 など
目的地	祖師ヶ谷大蔵駅 病院 図書館 砧公園・大蔵運動場
運行時間帯 運行間隔	運行時間帯 8時頃~18時頃まで 運行間隔 30分に1本 (20分くらいで1周できるように)
運行日	平日のみ 毎日 1日おきに別コースを設ける
運賃	220円(一般バスと同額程度) シルバーパスを利用したい
その他	車イスでも利用できる車両 赤字にならないようにみんなが乗りたくなるよう住民主体で考えることが大事

(勉強会後の参加者アンケート)

勉強会参加者の方に勉強会后アンケートを記入いただきました。主な意見は以下のとおりです。

(第1部)アンケート調査

アンケートの返却率の高さから、地域住民の興味関心が高いことが分かりました。
主な移動目的を通院と買物に絞られていることは妥当だと思う。

(第2部)新たな公共交通の導入検討について

病院など大きな利益を得ている所は送迎バスを出すか、応援資金を出してもらうことを検討してはどうか。
運営主体のなり手や、採算の黒字化は難しい中、継続的に運行できるかが課題だと思う。

(第3部)新たな運行サービスについて

区と住民が協力して移動目的等を考えることができ良かったと思う。
高齢社会にこれから対応していくために、ぜひとも運行できるようにしていかなければならないと思う。

皆さまの貴重なご意見ありがとうございました。次回以降、具体的な交通システムの検討を行っていく予定です。ぜひ皆さまも勉強会にご参加ください。

お問い合わせ先

世田谷区道路・交通政策部交通政策課

〒154-0017 世田谷区世田谷4-24-1(3階)

電話：03-5432-2544 ファクシミリ：03-5432-3067

世田谷区ホームページ>住まい・街づくり・交通>交通>交通に関する計画・方針等>公共交通不便地域対策について