

公共交通不便地域対策ニュース No.6

第6回勉強会 ～区民×行政＝新たな公共交通～

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、第6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30年11月13日（火）
14時00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：11名

（第1部）協議会の開催について

砧地区におけるコミュニティ交通の検討等を行う組織として発足した協議会について、概要をご説明しました。あわせて、10月2日に開催した第1回協議会の協議内容の報告を行いました。

協議会の役割

コミュニティ交通の導入に関する活動を行う。

協議会のメンバー構成

○砧町町会会長 他3名 ○法人格砧町自治会会長 他1名 ○祖師谷南商店街振興組合理事長 他2名

<第1回協議会での主なご意見>

- 本取り組みについて、「公共交通不便地域対策」だけに留めず、地域活性化の視点などを検討に加えるべきである。
- 継続的にコミュニティ交通を運行していくためには、地域の方々の協力が必須。
- 勉強会の意見を踏まえ協議会での検討を積み重ねることで双方の一体感を生み出し、コミュニティ交通運行に向けて地域の機運を醸成していくことが大事。

（第2部）需要予測アンケートの結果及び利用者数の予測結果について

平成30年9月10日～9月25日にかけて実施した、新たなコミュニティ交通の利用意向等に関するアンケート調査について結果の報告を行いました。

（1）調査対象者

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名の方々を抽出し、アンケート票を送付しました。回収率は以下の通りです。

表-1 調査対象者と回収率

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	750票	320票	42.7%
②	公共交通不便地域外に在住		750票	323票	43.1%
③	公共交通不便地域に在住	20～64歳の方	750票	199票	26.5%
④	公共交通不便地域外に在住		750票	200票	26.7%
合計			3,000票	1,042票	34.7%

(2) 調査内容

今回実施したアンケート調査では、図-1に示す2つの運行ルート（案）について運行概要を提示し、それぞれのルートの利用意向等をご回答いただきました。

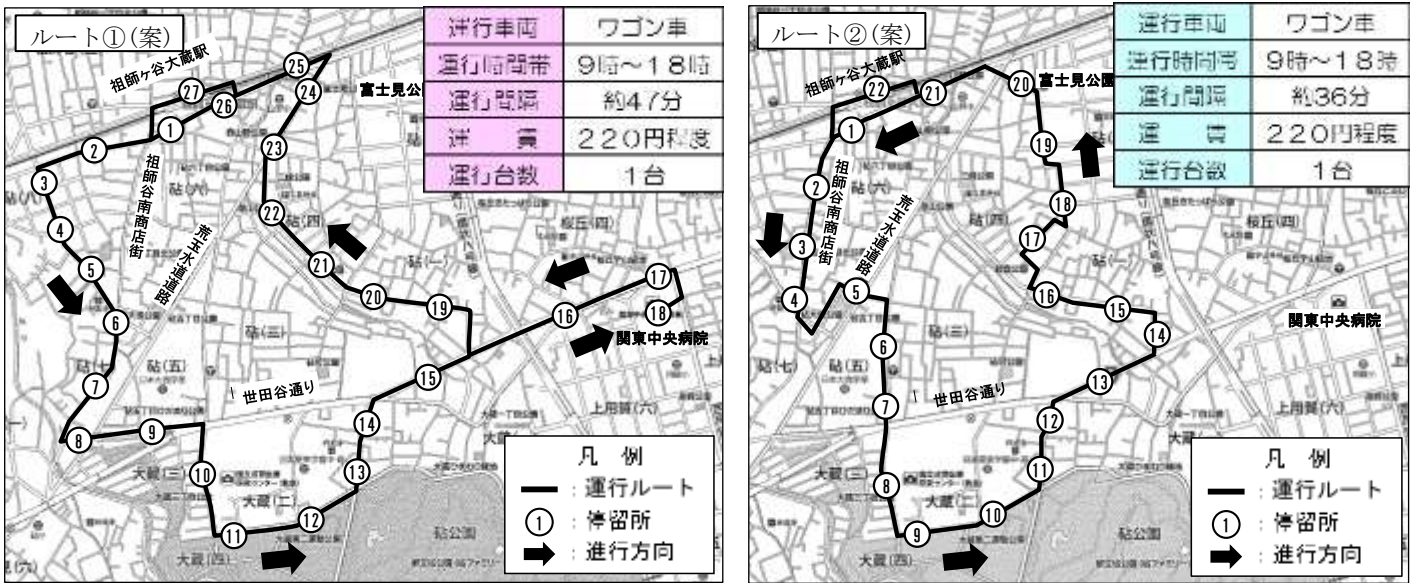


図-1 アンケート調査で提示した運行ルート（案）

(3) コミュニティ交通の利用意向と主な利用先

ルート①(案)、ルート②(案)が運行された場合、両ルートともに約1割の方が「すぐに利用したい」、約2割の方が「将来的には利用したい」と回答されています。

主な利用先は、ルート①(案)では関東中央病院や祖師ヶ谷大蔵駅、ルート②(案)では祖師ヶ谷大蔵駅です。

表-2 主な利用先

	ルート①(案)	ルート②(案)
平日	・ 関東中央病院 ・ 祖師ヶ谷大蔵駅	・ 祖師ヶ谷大蔵駅
休日	・ 祖師ヶ谷大蔵駅	・ 祖師ヶ谷大蔵駅

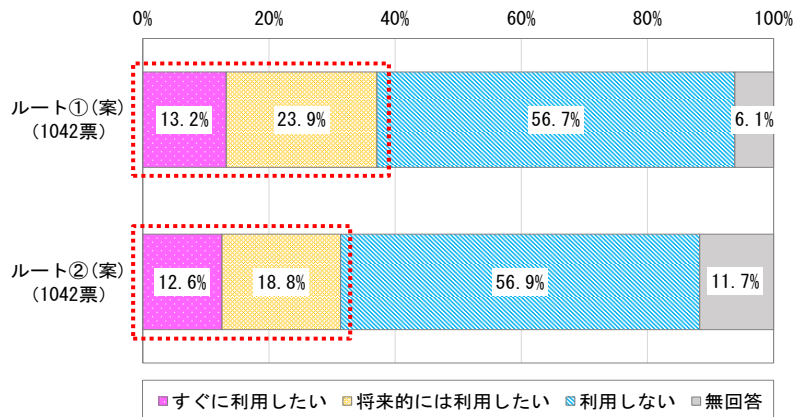


図-2 運行ルート別の利用意向

(4) コミュニティ交通の運行間隔

新たなコミュニティ交通に対して、約6割の方は、「運行間隔により利用する」と回答されており、運行間隔は、「30分に1便」以上を希望される方が約9割となっています。このため、「40分に1便」以下の運行間隔になると、利用意向が大幅に減少してしまうことが予想されます。

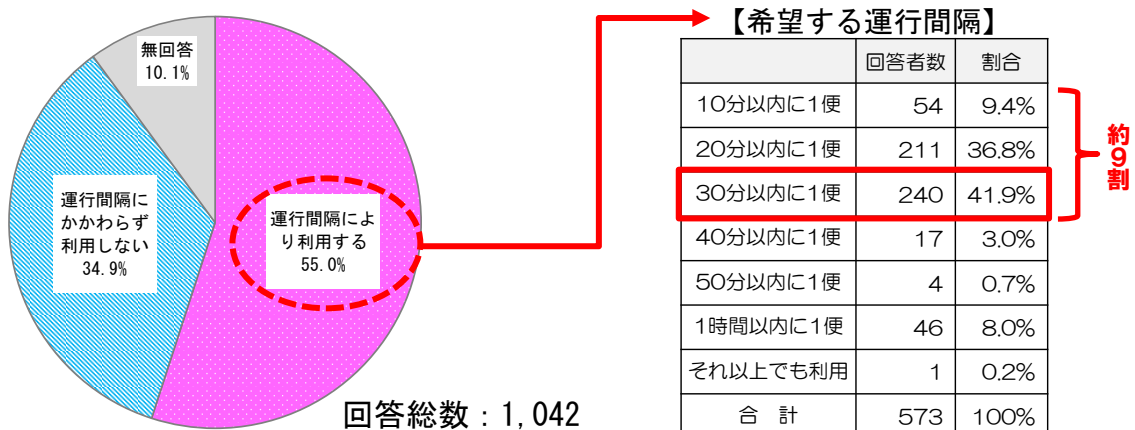


図-3 新たなコミュニティ交通の利用意向と希望する運行間隔

(5) 利用者数の予測結果

アンケートの調査結果をもとに新たなコミュニティ交通の利用者数の予測を行い、予測結果の報告を行いました。

○利用者数の予測の流れ



上記の流れで算出した結果、年間の予測利用者数は、顕在化率^(※1)が15%のケースで、ルート①(案)の平日が約26,000人、土曜日が約4,300人となりました。ルート②(案)では平日が約24,000人、土曜日が約4,200人という結果となりました。顕在化率を10~15%を見た場合、ルート①(案)とルート②(案)では利用者数に大きな差はありませんでした。

表-3 新たなコミュニティ交通の年間利用者数予測結果

ルート案	ルート①(案)		ルート②(案)	
顕在化率	15%	10%	15%	10%
平日	約26,000人	約18,000人	約24,000人	約16,000人
土曜日	約4,300人	約2,900人	約4,200人	約2,800人

※1 顕在化率とは、アンケート調査で得られた結果が実際に実現する可能性をあらわす数値です。

顕在化率は一般的に10%~15%となることが多く、例えばコミュニティ交通を「利用する」と回答した方が100人いた場合、顕在化率15%の場合の予測利用者数は15人となります。

★アンケート結果と利用者数予測の詳細については、区ホームページの第6回勉強会資料ご覧ください★

○需要予測アンケートの結果について主なご意見と回答

Q：需要予測アンケートの結果として、ルート①(案)とルート②(案)ではどちらが良い結果なのか。

A：利用者数だけを見るとルート①(案)の方が多い結果ですが、ポイントになるのは運行間隔であると考えています。「どれぐらいの運行間隔までなら利用するか」という質問に対して、「30分以内に1便以上」を希望する方が約9割となっています。また、ルート①(案)ではルート②(案)に比べて1日あたりの乗り残し発生回数が多く、増便の経費がかかることが予測されています。以上の点を踏まえ、区としてはコンパクトで運行間隔が短く、かつ乗客の利用時間が分散される予測となったルート②(案)が最適であると考えています。

Q：砦8丁目を運行するルート①(案)と、コンパクトで運行間隔の短いルート②(案)を組み合わせるとルートを検討することは出来るのか。

A：道路状況(幅員、交通量)踏まえると、砦8丁目を通るルートは、商店街通りを通るルートよりも交通管理者協議の上で課題が多いと考えています。今後、本日の勉強会でのご意見等を踏まえ、協議会でルートの決定をしていきたいと考えています。

(第3部) 運行計画ルート等に関する関係機関協議の経過報告について

10月19日に区と交通管理者で行った、運行計画ルート等に関する現場実査の結果について報告を行いました。

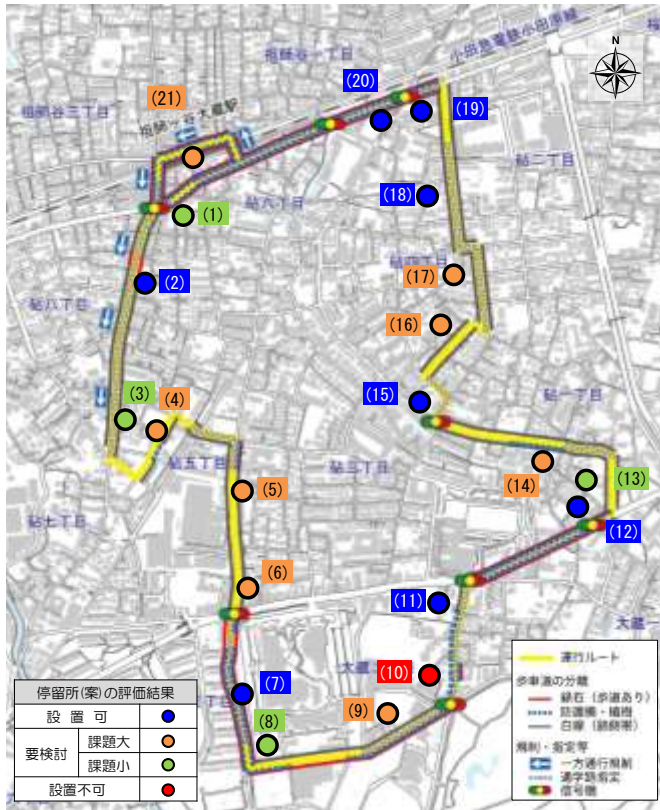


図-4 現場実査時の運行ルート

現場実査の際に提示した運行ルートは図-4の通りです。

図中の数字は停留所候補地を示しており、課題の評価別に「青（設置可）」「緑（課題小）」「オレンジ（課題大）」「赤（設置不可）」の4色に色分けしています。

停留所候補地は、駐停車禁止箇所を避け、車両の出入口や消火栓からの距離を考慮し、設定しました。

現場実査では主に停留所位置について指摘を受けました。表-4に示す課題に対し、今後は地先住民の方やバス事業者との合意形成、また、停留所設置位置の変更等の対策を行っていきます。

★停留所候補地は、あくまで現段階での素案であり地権者等の合意を得たものではありません。

表-4 バス停候補地の具体的な課題内容

課題の評価	停留所番号	課題の内容
課題小	(1) (3) (8) (13)	<ul style="list-style-type: none"> バス事業者等との調整 軽微な設置位置の変更が必要 など
課題大	(4) (5) (6) (9) (14) (16) (17) (21)	<ul style="list-style-type: none"> 安全にバス待ちできる場所へ位置の変更が必要 対面側の車庫位置を考慮した場所へ位置変更が必要 など
設置不可	(10)	<ul style="list-style-type: none"> 隣接する車両出入口との距離が確保できないため設置不可

(勉強会後のアンケート)

勉強会参加者の方にアンケートを記入していただきました。主なご意見は以下の通りです。

- サポーターになっていただけそうな病院やお店を考慮して、停留所候補地を選ぶと良いと思う。
- 今後高齢化が進み、利用者は増えると思う。80歳以上の方は300円でも乗る方はいると思うが、出来るだけ安価に利用できる方法を考えてほしい。

(今後の予定)

皆様の貴重なご意見ありがとうございました。次回は、協議会での運行ルート及び停留所の検討結果等の報告を行う予定です。ぜひ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