

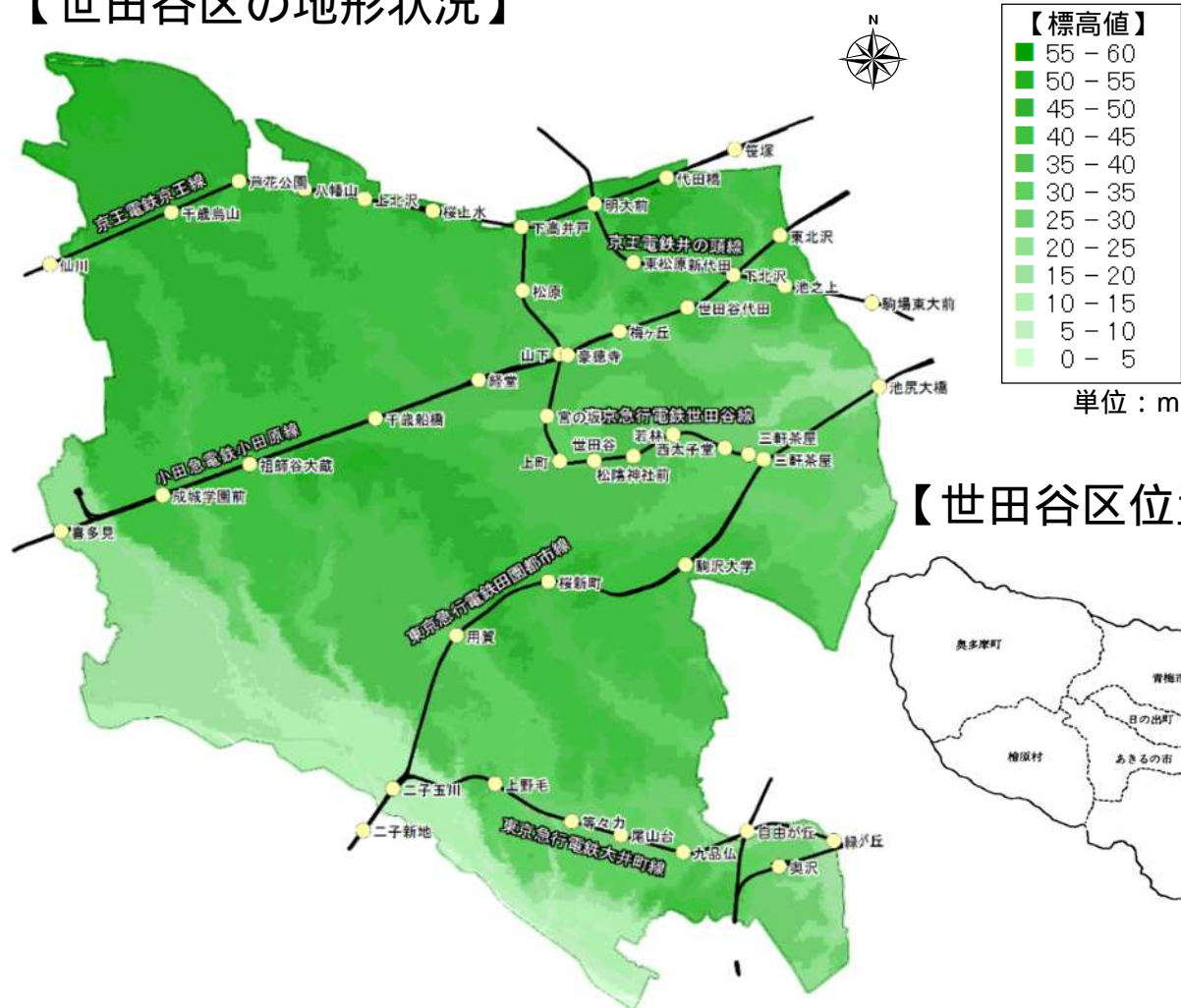
資料 4

世田谷区の公共交通の現状及び
課題について

1. 位置・地勢

- ・世田谷区は東京23区の南西端に位置し、区の南西部に国分寺崖線があり、傾斜が急な箇所も存在している。

【世田谷区の地形状況】



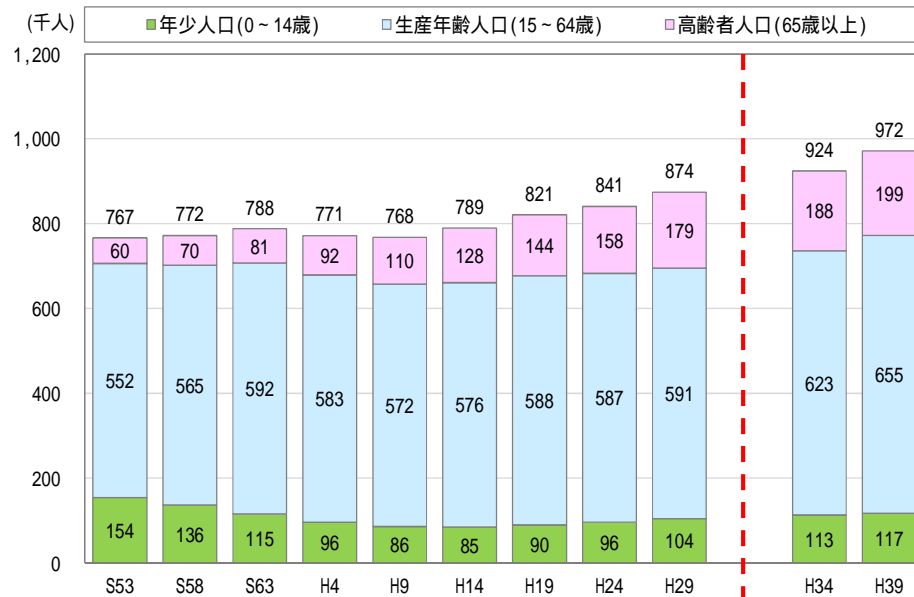
【世田谷区位置図】



2. 人口動向

- ・世田谷区の総人口は、平成39年には97万2千人となり、平成29年と比較して約10万人増加すると推計されている。
- ・総人口に対する年代構成は、平成39年までは、年少人口が約10%、生産年齢人口が約70%、高齢者人口が約20%でほぼ横ばいで推移する。

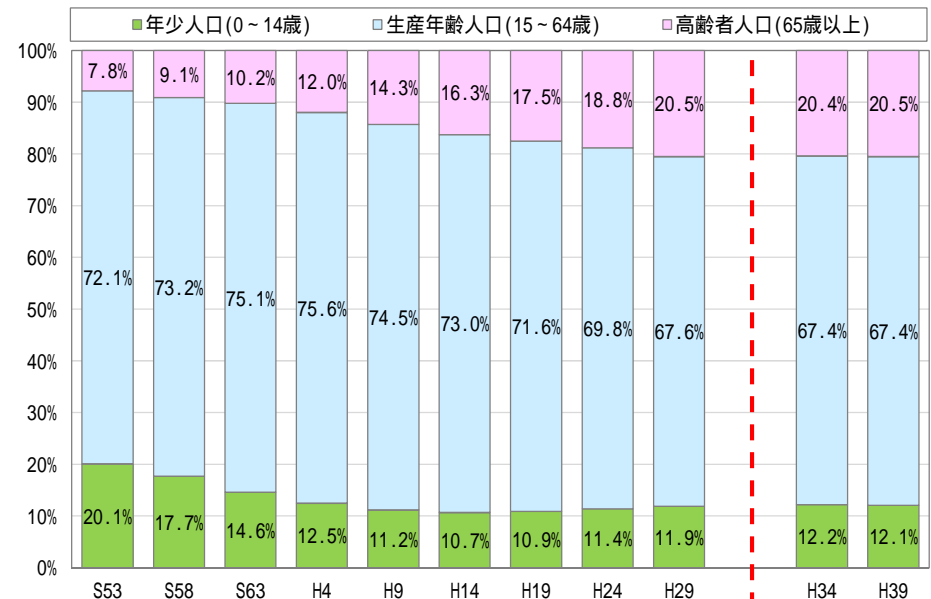
【世田谷区の人口推移】



実績値 ←→ 推計値

注) : 外国人人口を除く
 注) : 年齢構成は、四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある

【世田谷区の年代構成の推移】



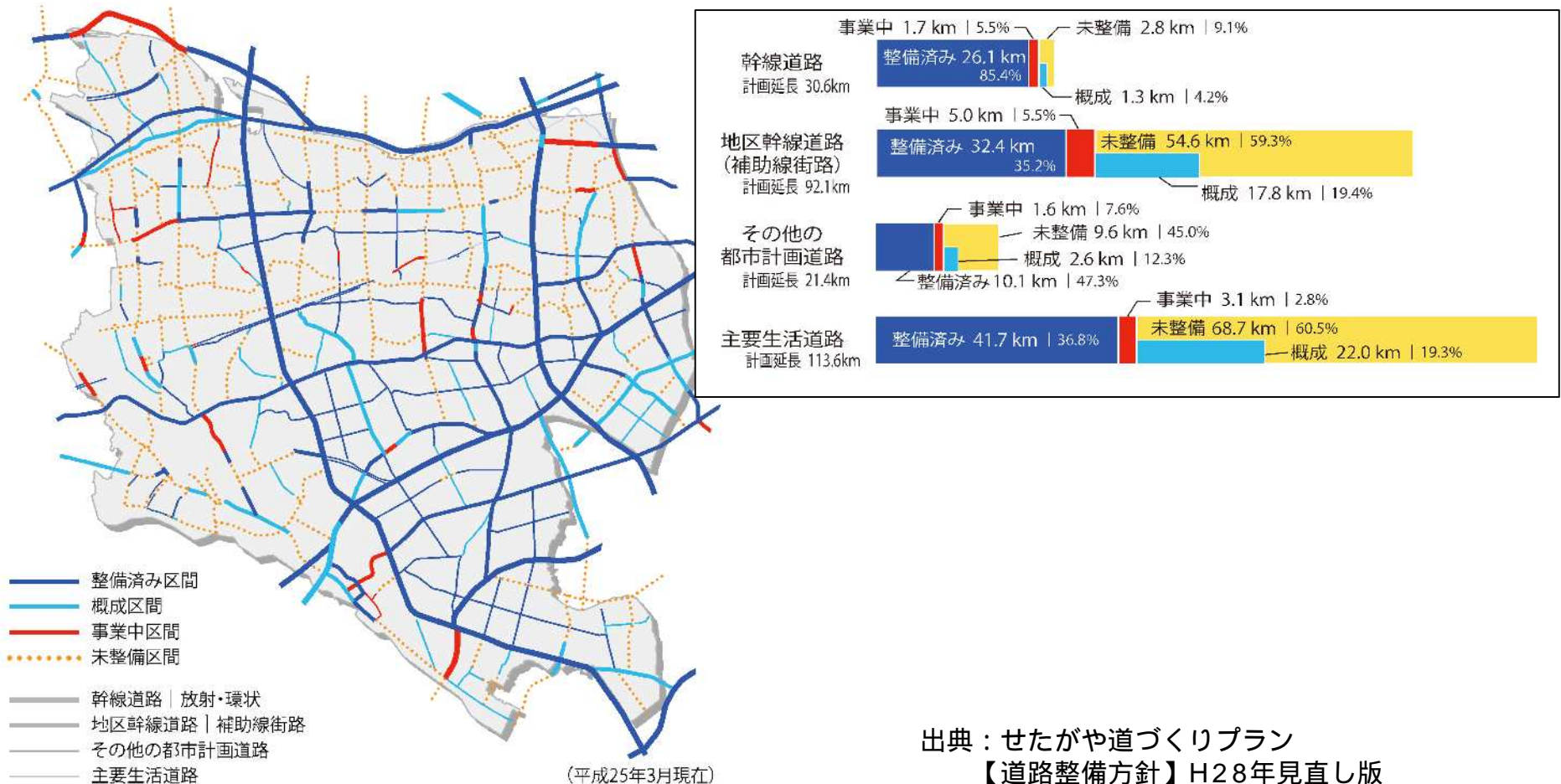
実績値 ←→ 推計値

実績値 : 世田谷区の統計書、住民基本台帳
 推計値 : 世田谷区人口推計 (基準年H29年1月)

3. 都市計画道路等の整備状況

- ・世田谷区は、幹線道路は約9割が完成しているが、地区幹線道路、主要生活道路の整備率は約4割弱にとどまっている。

【世田谷区の都市計画道路・主要生活道路の整備状況】

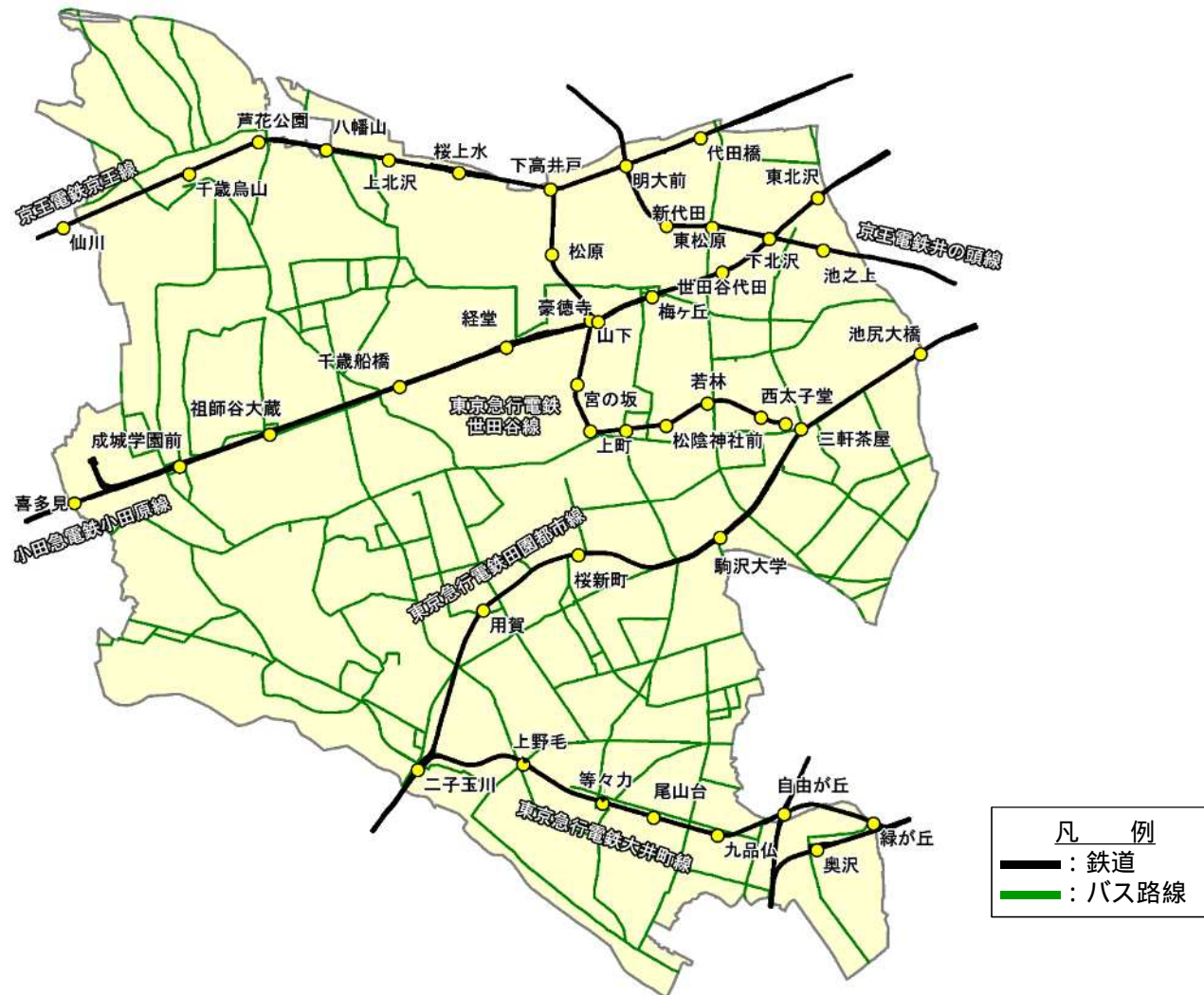


出典：せたがや道づくりプラン
【道路整備方針】H28年見直し版

4. 公共交通の状況(公共交通ネットワーク)

- ・世田谷区の鉄道網は都心から放射状に整備されているため、西側では鉄道路線間距離が長くなっており、南北方向の移動は、バス路線が補完している。

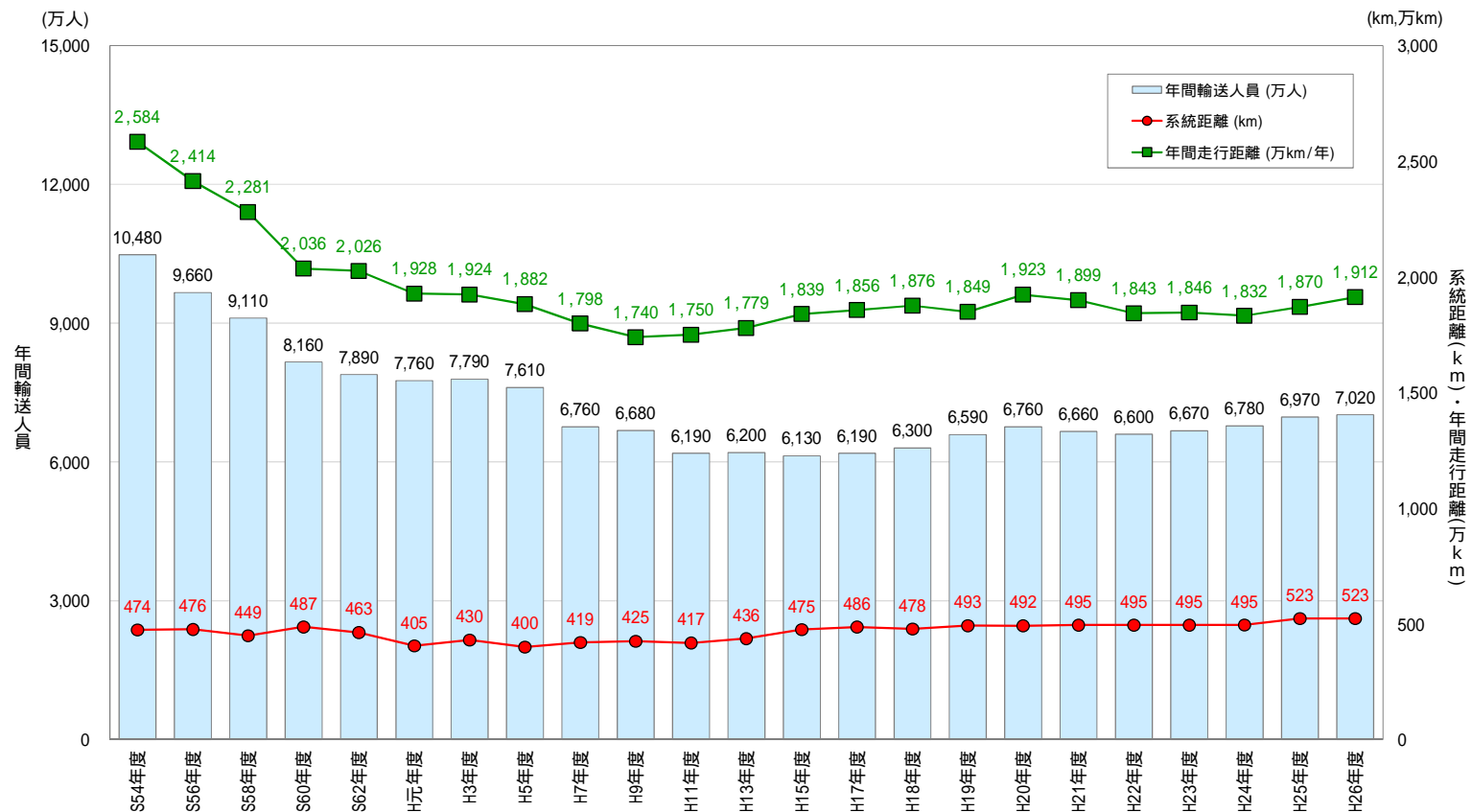
【世田谷区の公共交通網】



4. 公共交通の状況(路線バス)

- ・ 路線バスの年間輸送人員については昭和54年度以降、減少等に伴い、平成11年度までは減少傾向であったが、これ以降は概ね横ばいの状況である。

【路線バスの年間輸送人員・年間走行距離の推移】

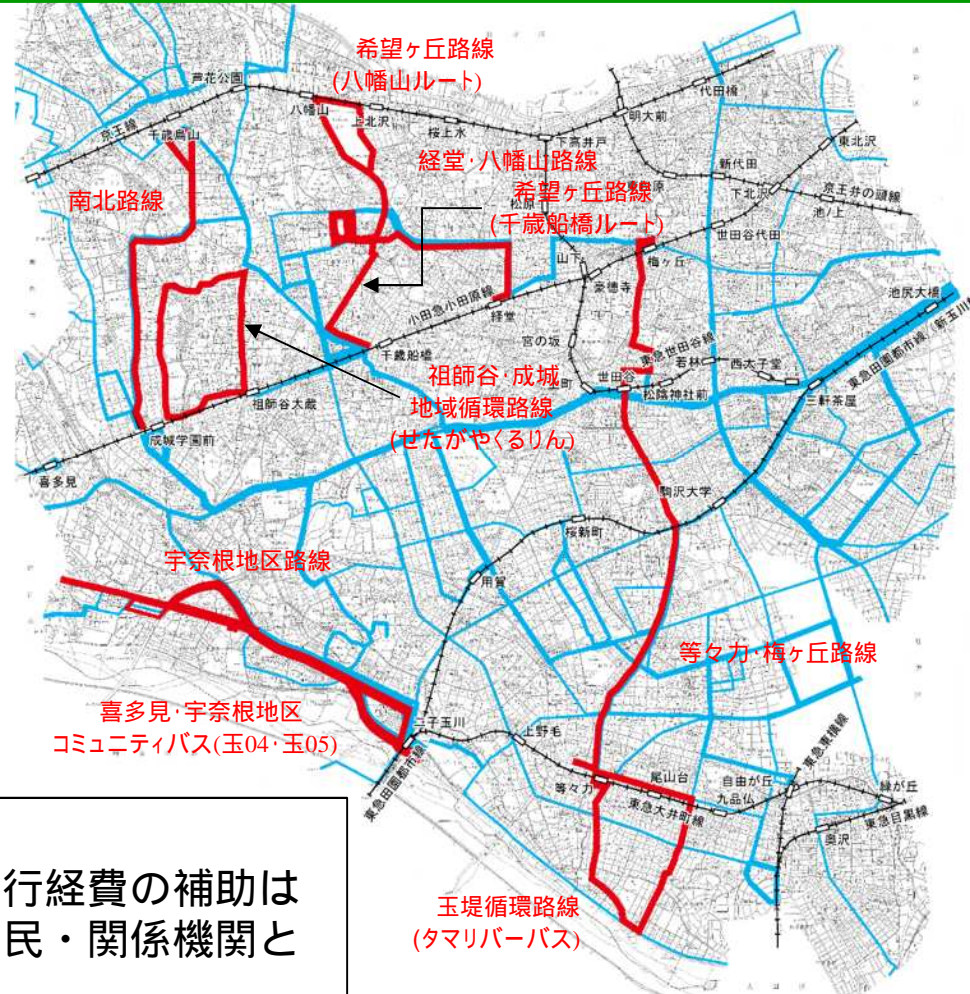


出典：世田谷区政概要（図中の各年）を基に作成
注）：都営バスは含まれていない

4. 公共交通の状況(コミュニティバス)

- 世田谷区では、公共交通不便地域の解消や南北交通の強化などを図るため、平成10年からコミュニティバスの導入をはじめ、現在10路線のコミュニティバスが運行している。

【世田谷区の
バス路線図】



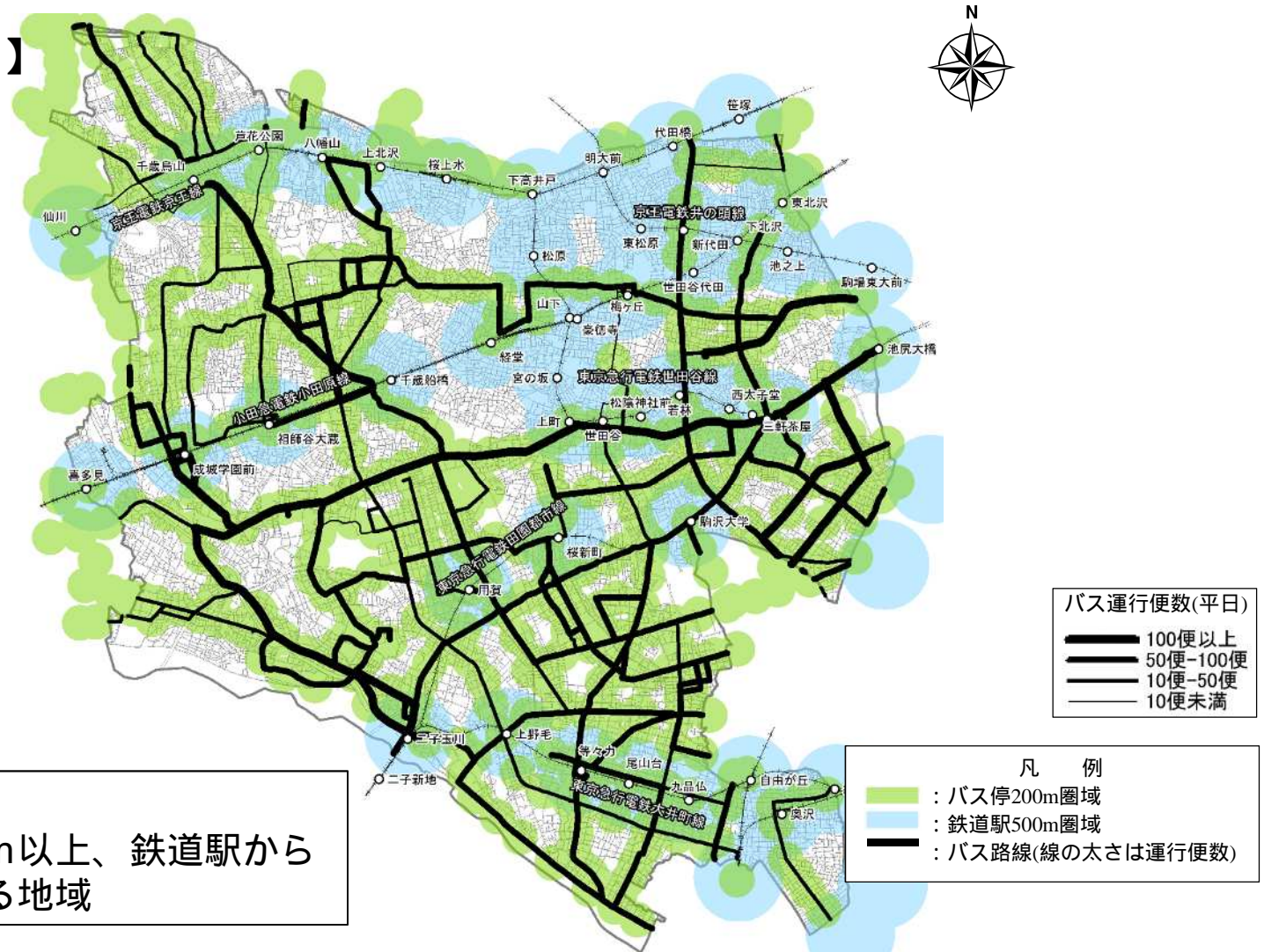
コミュニティバス
 ・世田谷区においては、運行経費の補助は行わず、走行環境支援や区民・関係機関との調整等を行っている

凡 例
 〃 : バス路線
 〃 : コミュニティバス路線

5. 公共交通不便地域の状況

・世田谷区の公共交通不便地域面積は区全体の19.7%

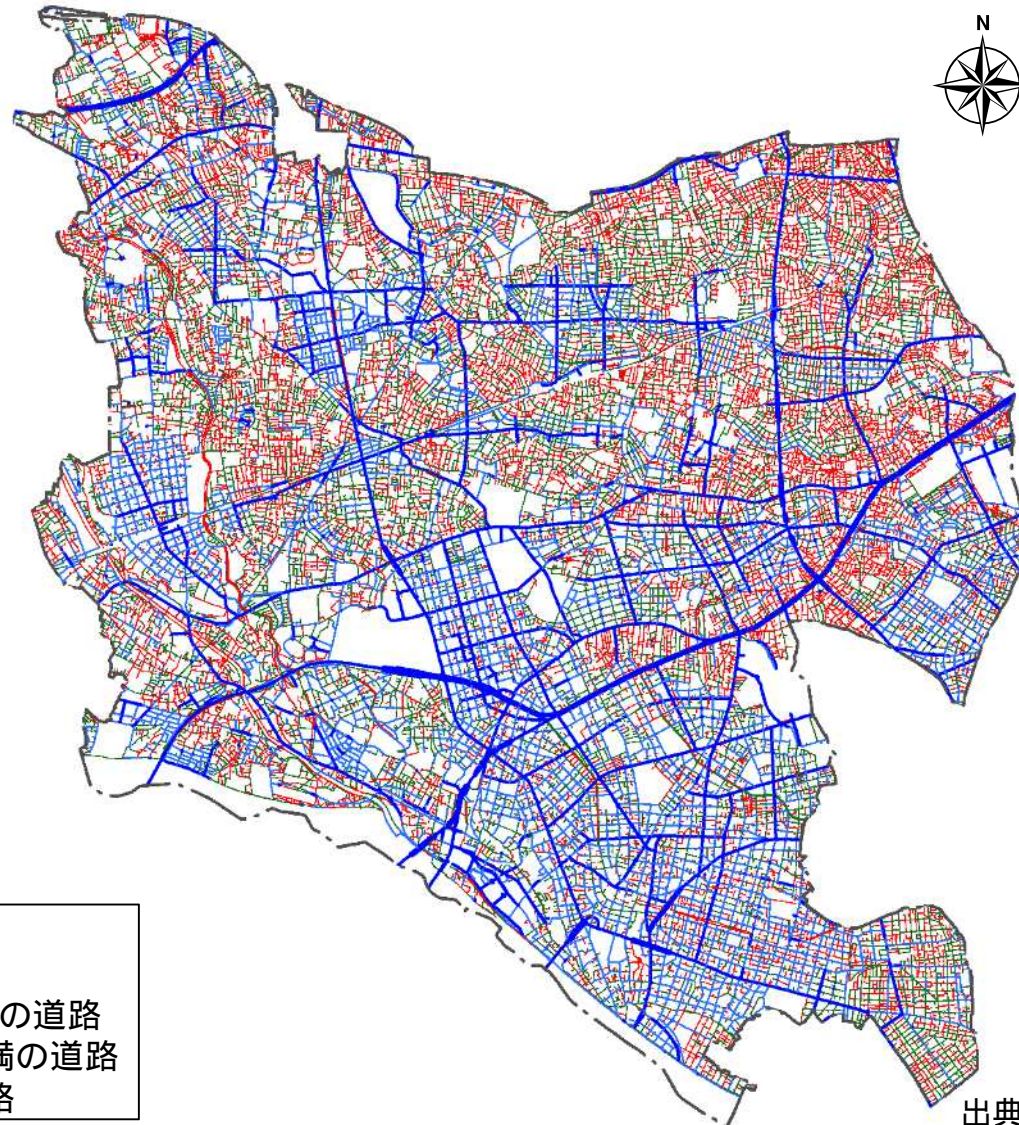
【世田谷区の
公共交通不便地域】



6. 道路幅員の状況

- ・ 世田谷区の道路は、4m未満の幅員の道路の割合が高い

【幅員別の
道路現況図】



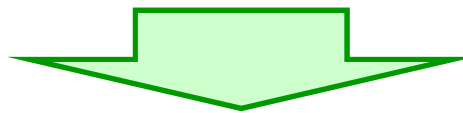
凡 例

- ：幅員が4m未満の道路
- ：幅員が4m以上6m未満の道路
- ：幅員が6m以上10m未満の道路
- ：幅員が10m以上の道路

7. 公共交通に関する現状

現状のまとめ

- 今後10年間は総人口は増えつづけ、高齢者人口も増加する。
- 都市基盤（道路）整備率が低く、区内道路の細街路率は高い。
- 地方と比較すると公共交通は比較的充実しているが、道路整備が進んでいない地域でのバス路線密度は低い。
- 公共交通不便地域は、区内全域に点在しており、特に西側に多く広がっている。



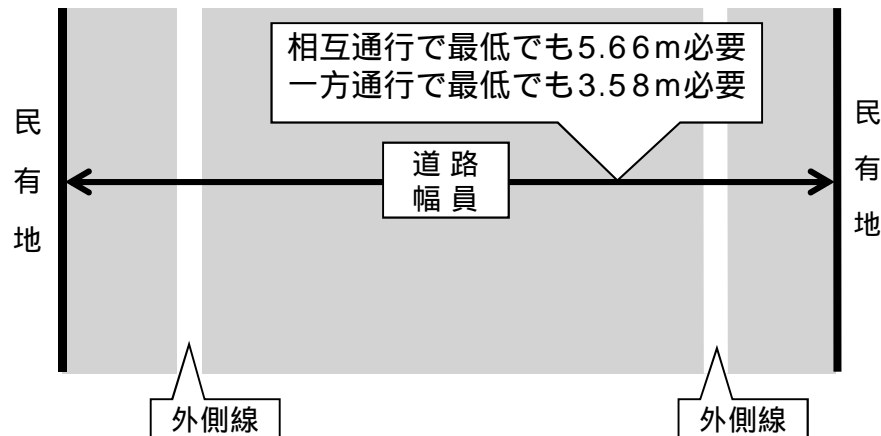
区内の現状を踏まえ、「公共交通不便地域対策」として新たな公共交通をどう考えるか

8. 新たな公共交通を考える上での主な留意点

小型バスが走行できる道路幅員

- 「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おり、小型バスを用いる場合でも道路幅員は、最低で5.66m必要

【小型バスが走行できる最小幅員】



【小型バスの例】



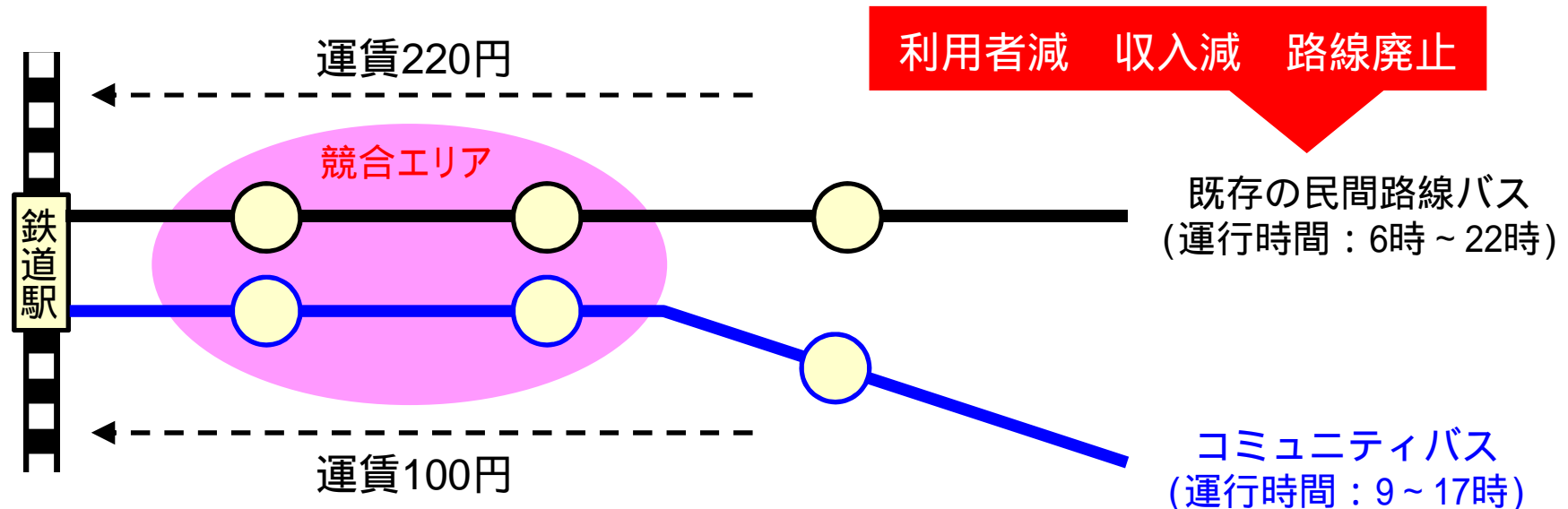
全長：6.99m、全幅2.08m
全高3.10m、乗車定員36人

車両制限令
道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため、道路を通行する車両の大きさや重さを規定した政令

8. 新たな公共交通を考える上での主な留意点

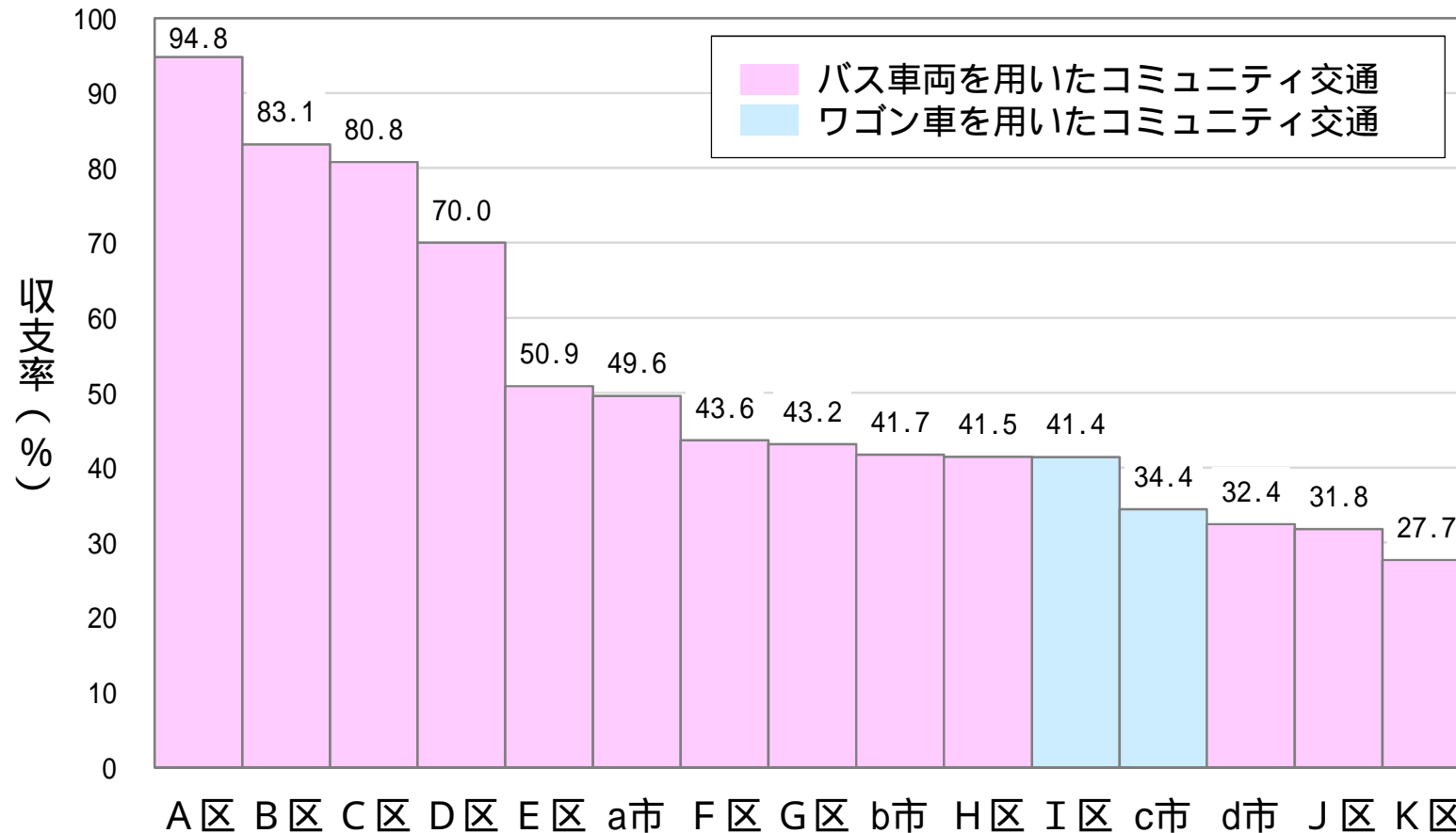
コミュニティ交通等の導入が弊害となる例

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**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。



8. 新たな公共交通を考える上での主な留意点

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



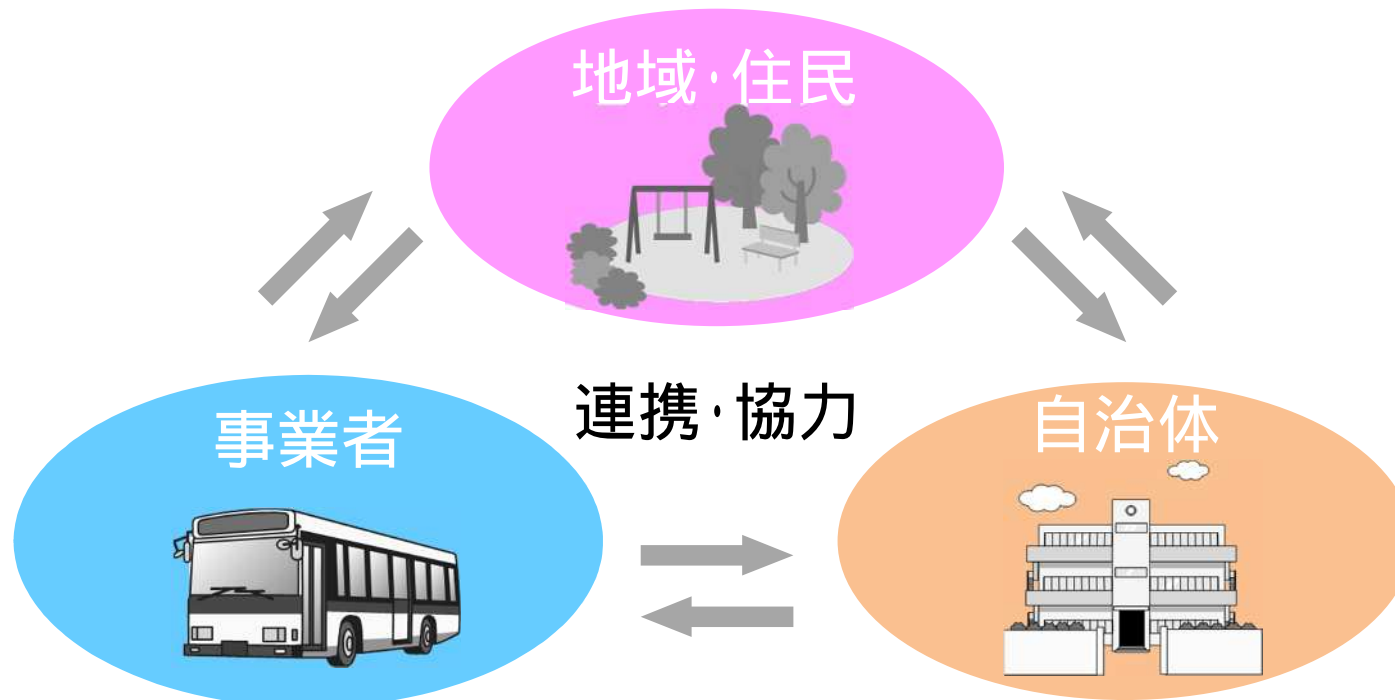
収支率 = 収入 / 運行経費 × 100

収入には運賃のほか、広告収入等も含む

8. 新たな公共交通を考える上での主な留意点

住民主体による検討の必要性

- 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る。
- 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く。



9. 公共交通不便地域対策の検討を進めるための考え方

考え方

- 地域のニーズに見合った方策を検討する
- 対策の検討・構築は、地域全体の課題として住民が主体となって取り組む

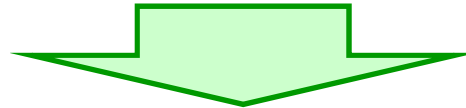
方向性

高齢社会における日常生活上の移動利便性の向上と、地域社会と関わりを持ち多様に活動できる環境づくりの支援

地域住民などが協働して地域の課題を解決し、公共的なサービスを運営していくという新たな住民自治のしくみづくりの推進

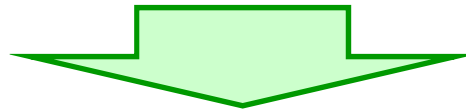
10. 主な取組み項目

- ① ワゴン車などを活用した新たな移動手段の検討
- ② 地域公共交通の検討、導入調整のための組織検討
- ③ 他の施策との連携やこれまでの取組みの充実



区内の公共交通不便地域対策に住民主体で取組むための制度を設計するにあたり、モデル地区を選定し、調査・検討を行う

平成29年度の取組み



モデル地区でのニーズ調査やワゴン車などを活用した新たな移動手段の導入検討