

資料 2

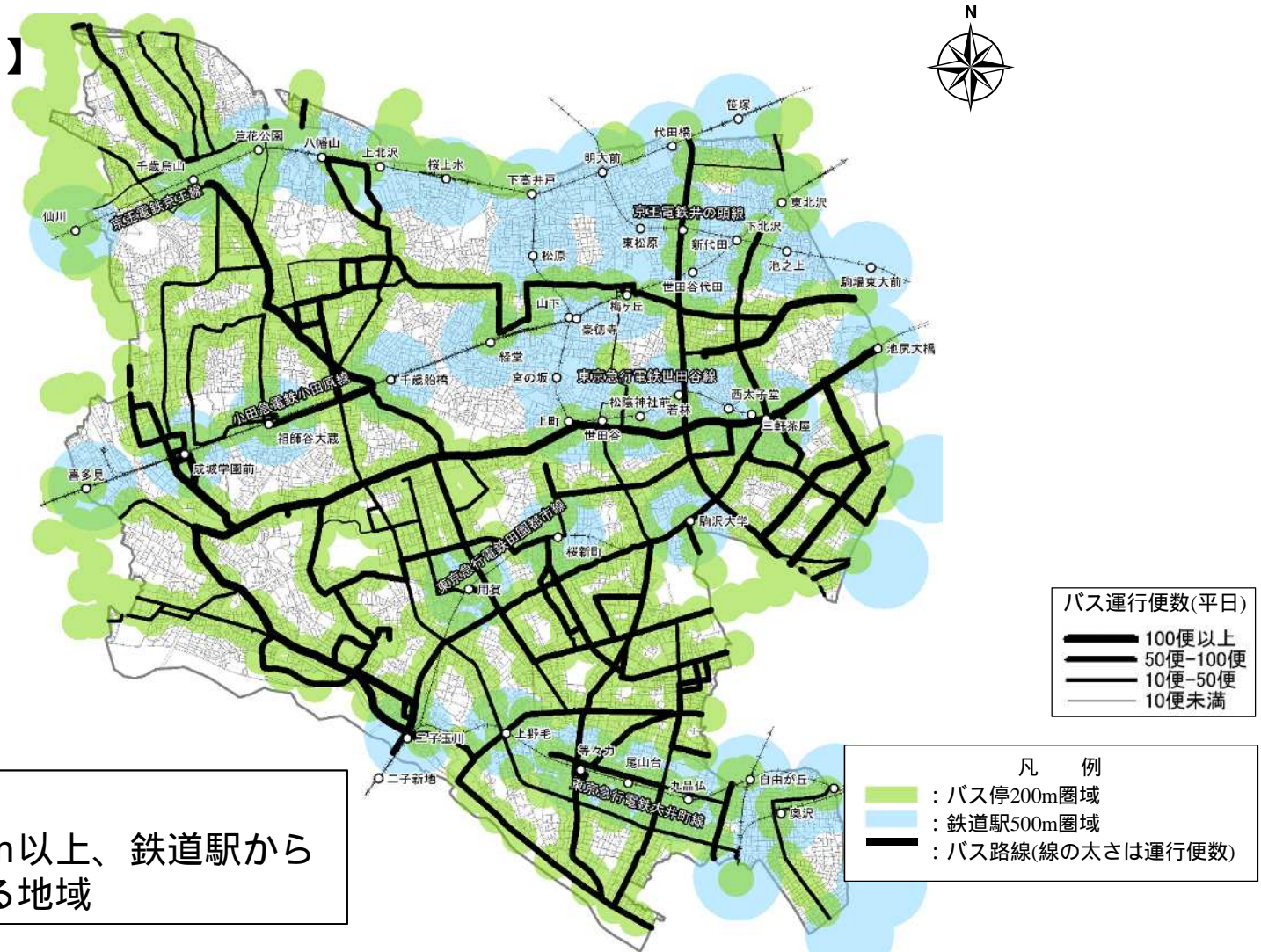
公共交通不便地域対策(モデル地区)の  
取組みについて

# 1.世田谷区の公共交通不便地域の現状

# 1. 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】



## 2.モデル地区での取組み(概要)

## 2.1 モデル地区の概要

- 平成29年度から砦1～8丁目をモデル地区に選定し、新たな交通システムの導入に向けた各種の検討を実施

### 【モデル地区】

#### 砦1丁目～8丁目

公共交通不便地域に重なる町会区域を対象

運行ルート等は、モデル地区の範囲にかかわらず、住民の要望や交通需要の見込みを考慮して検討

### 【世田谷区の公共交通不便地域】

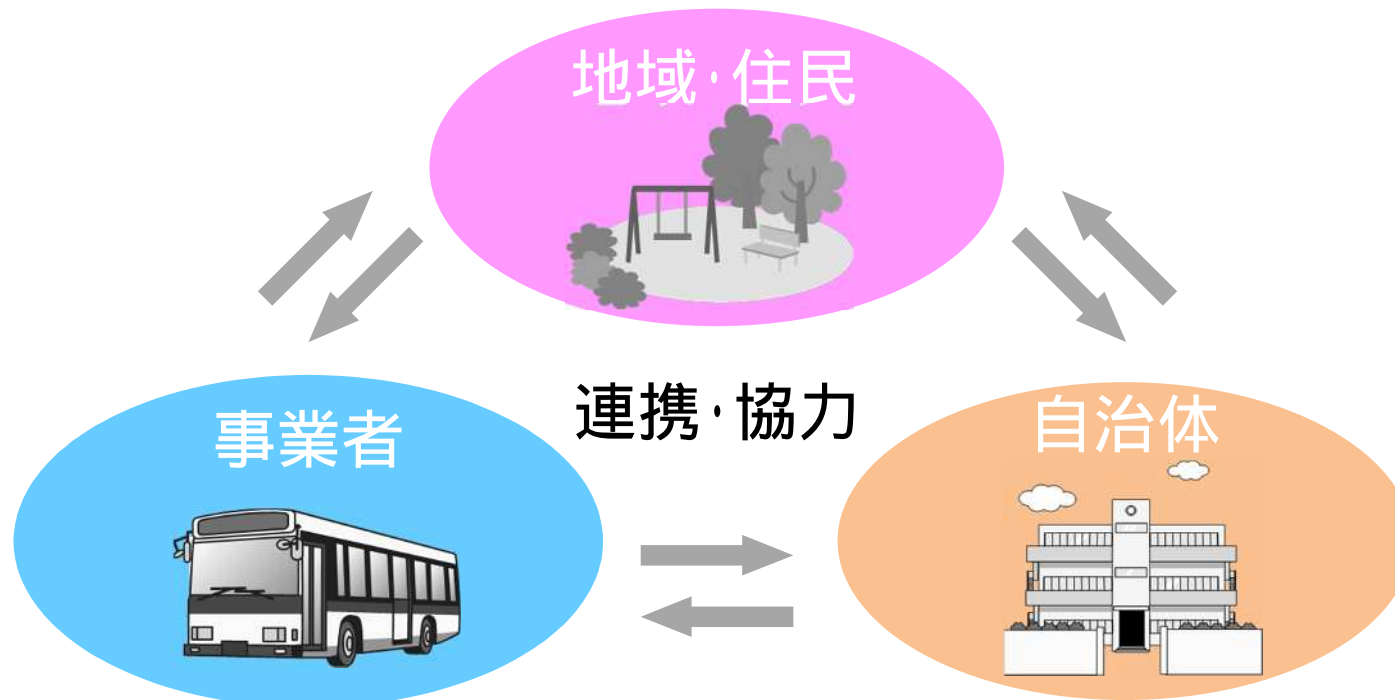




## 2.2 新たな公共交通の導入に向けた考え方

### 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。



## 2.3 モデル地区での取組み(勉強会)

- 「公共交通不便地域対策に向けた勉強会」をH29年度は3回開催し、地域住民と連携して住民主体の新たな交通システムの検討進めてきた。

平成29年度

### 【第1回】

- 世田谷区の公共交通に関する現状と課題についての報告
- 公共交通に関する現状、課題、移動ニーズの把握(グループワーク)



### 【第2回】

- アンケート調査結果の報告
- 新たな公共交通の検討時の課題と注意点の説明
- 運行サービス内容の検討(グループワーク)



### 【第3回】

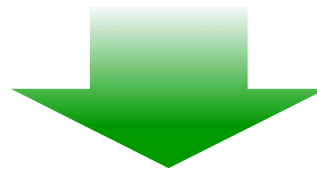
- 運行計画(案)、事業スキーム(案)についての区案の説明
- 運行ルート、運行間隔の検討(グループワーク)



## 2.3 モデル地区での取組み(事業モデル検討)

### 新たな交通システムの概略検討

- ・ 砦地区の新たな交通システムの導入にあたって、「定時定路線型」、「デマンド型」等の複数の事業モデルの検討を実施



### 概略検討から明らかとなった事項

細街路が多く、**ワゴンタイプの車両での運行となる。**  
細街路では、走行速度が低下するため、30分に1便の運行本数を確保するには、**片道4.5km以内でない**と車両が複数台必要となる。  
デマンド型は、**車両が2台以上必要となり運行コストが高い。**

乗車定員：10名



車幅：1.695m  
全長：4.695m

乗車定員：14名



車幅：1.88m  
全長：5.38m



## 2.3 モデル地区での取組み(事業モデル検討)

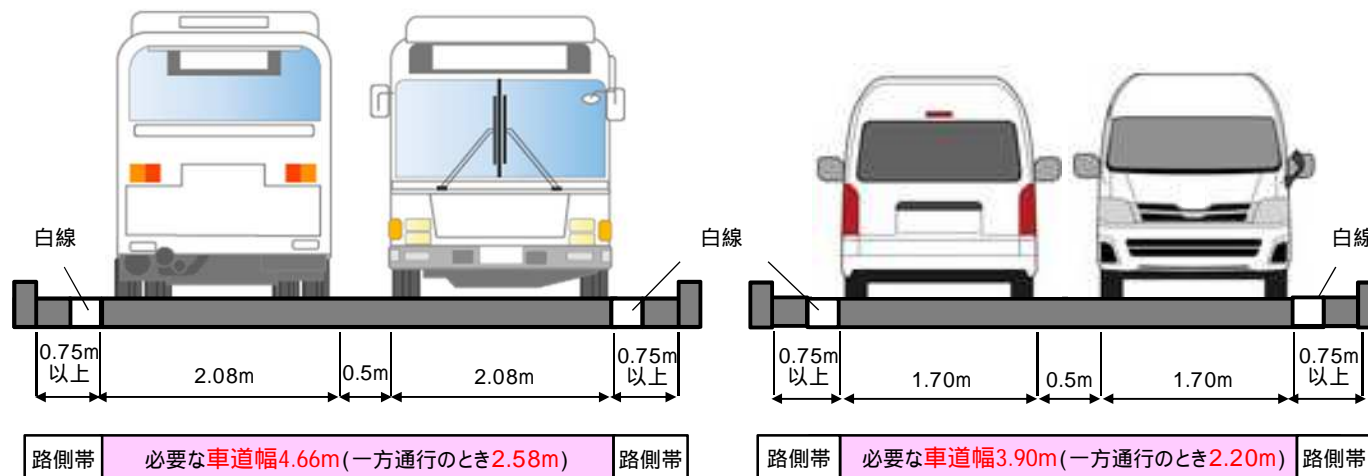
### 車両制限令

- 車両制限令第5条第2項  
車両の幅は、当該道路の車道の幅員から0.5mを減じたものの二分の一を超えないもの(抜粋)



この規定に従うと・・・

- 小型バス(車幅2.08m)の場合で4.66m以上
  - ワゴン車(車幅1.70m)の場合で3.90m以上
- の車道幅員が必要



## 2.3 モデル地区での取組み(基本方針案)

---

### 概略検討結果等を踏まえた基本方針(案)

運行時間帯：日中を対象

基本ルート：公共交通不便地域と駅・病院等の主要施設を連絡

運行日：月～土曜日

車両台数：1台

運行間隔：1時間程度(1運行/時間のラウンドダイヤを基本)

運賃：200円程度

使用車両：ワゴン車両

## 3 . 平成30年度の取組みの報告

# 新たな交通システムの検討体制

## 3.1 勉強会の開催

- 「公共交通不便地域対策に向けた勉強会」を3回（計6回）開催し、地域住民と連携して住民主体の新たな交通システムの検討を進めた。

平成30年度

### 【第4回】

- 平成29年度の検討内容の振り返り
- 運行ルート(案)の提案および意見収集
- 協議会の役割、設立方針の説明



### 【第5回】

- 運行計画ルートについての検討経過報告
- 需要予測アンケート調査の実施概要
- 協議会の設立について



### 【第6回】

- 協議会の開催状況等の報告
- 需要予測アンケート結果、利用者数の予測結果の報告
- 運行計画ルート等に関する関係機関協議の経過報告





## 3.2 協議会の発足(目的・メンバー・役割)

### 協議会の目的

- ・ 砧地区公共交通協議会は、砧地区への地域交通導入に関する活動を行うことを目的とする

### 協議会のメンバー

- |               |     |       |
|---------------|-----|-------|
| ・ 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 |

### 実証運行時の主な役割

#### 世田谷区

- ・ 需要調査実施・分析
- ・ 運行計画(案)の作成
- ・ 沿道合意、乗降場所の設置交渉・協力
- ・ 事業者選定・運行委託
- ・ 交通管理者、運輸局等との調整

など

#### 協議会

- ・ 運行ルート、乗降場所の検討
- ・ 運行ダイヤの検討
- ・ 沿道合意、乗降場所の設置交渉・協力
- ・ 利用啓発活動
- ・ サポーター企業の選定・交渉

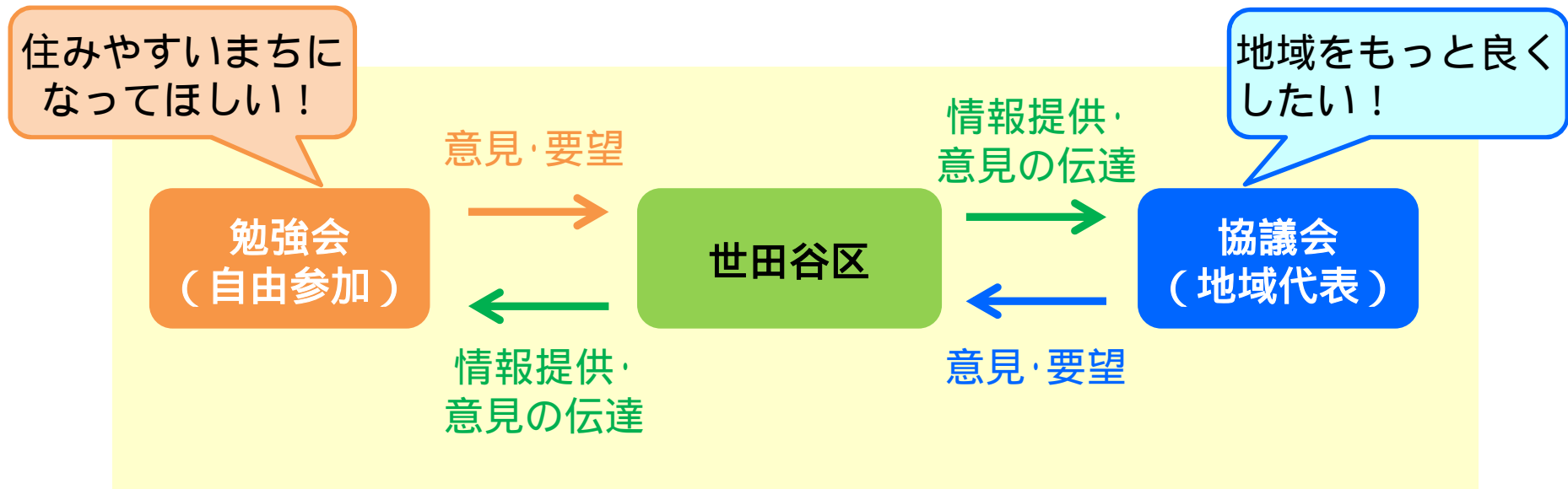
など

#### 交通事業者

- ・ 運行計画について意見
- ・ 実証運行計画申請
- ・ 運行実施
- ・ 利用人数、運賃収入等の記録

など

## 3.2 協議会の発足(三者の関係性)



**地域の皆様の意見を反映させた運行計画の策定**

三者が協力し、より良い運行計画の策定を目指す

## 3.2 協議会の発足(開催状況)

### 協議会開催状況

日時		主な内容
準備会	平成30年8月10日(金) 19:00～20:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>・世田谷区の公共交通不便地域対策検討のこれまでの取り組みについて</li> <li>・協議会設立について</li> </ul>
第1回	平成30年10月2日(火) 19:00～21:15	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会設立について</li> <li>・第5回勉強会開催結果について</li> <li>・交通管理者との協議について</li> <li>・サポーター制度について</li> </ul>
第2回	平成30年11月20日(木) 19:15～21:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会名称について</li> <li>・第6回勉強会開催結果について</li> <li>・サポーター制度について</li> </ul>

### 主なご意見等

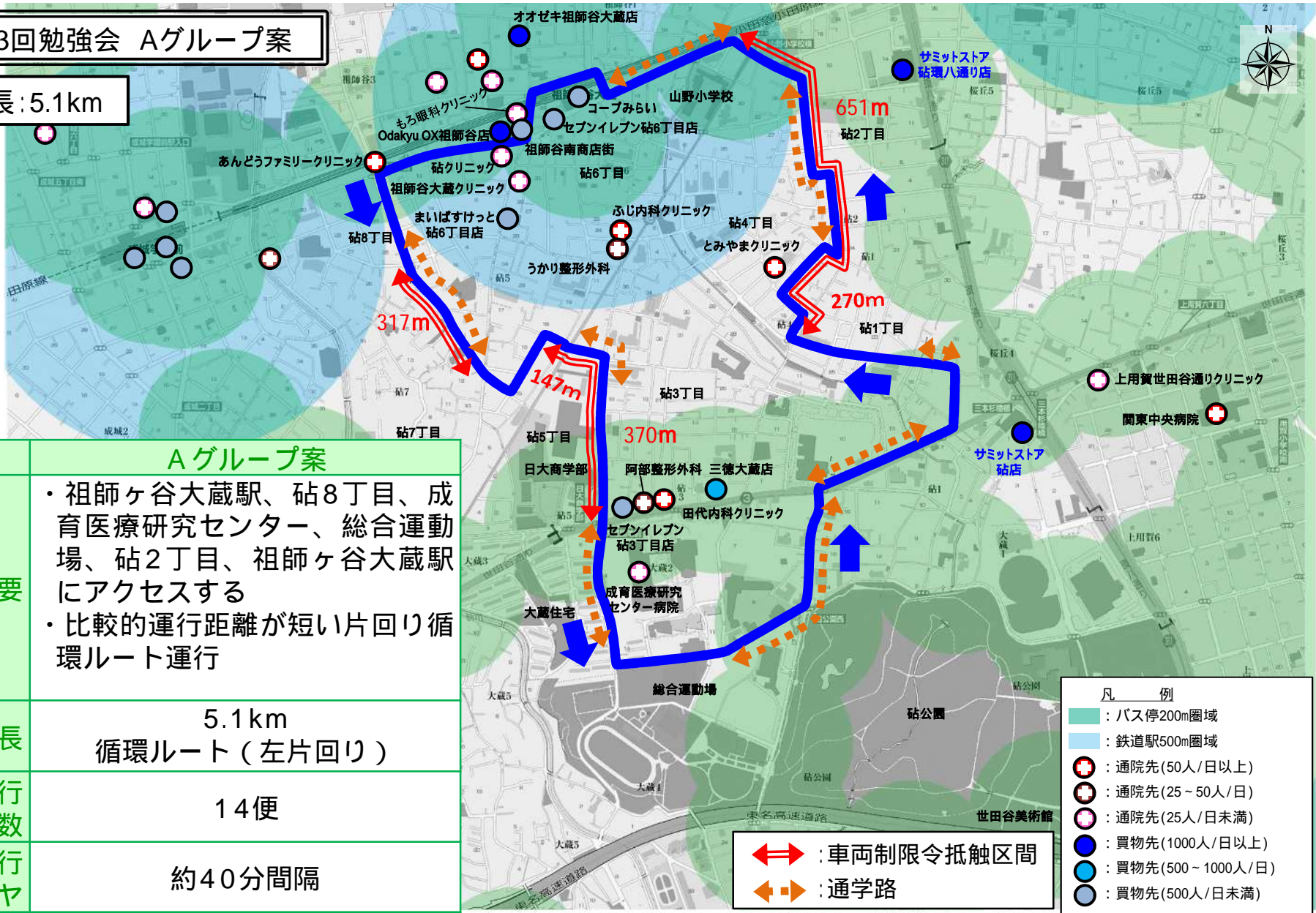
- ✓ 乗車人数が少なく、運賃収入だけでは継続した運行ができないため、地区内でサポーターを探すことが重要。地域の皆様と協力しながら 協議会でしっかり話合っていきたい。
- ✓ 採算を考えると、車両サイズの見直しを再検討して欲しい。
- ✓ 本取り組みについて、公共交通不便地域対策だけに留めず、地域活性化の視点などを検討に加えるべき。
- ✓ 勉強会の意見を踏まえ、協議会での検討を積み重ねることで、双方の一体感を生み出し、醸成することが大事。

# 運行ルートの詳細

# 3.3 運行ルートの検討(住民検討A案)

第3回勉強会 Aグループ案

延長:5.1km



- 凡 例
- バス停200m圏域
  - 鉄道駅500m圏域
  - 通院先(50人/日以上)
  - 通院先(25~50人/日)
  - 通院先(25人/日未満)
  - 買物先(1000人/日以上)
  - 買物先(500~1000人/日)
  - 買物先(500人/日未満)

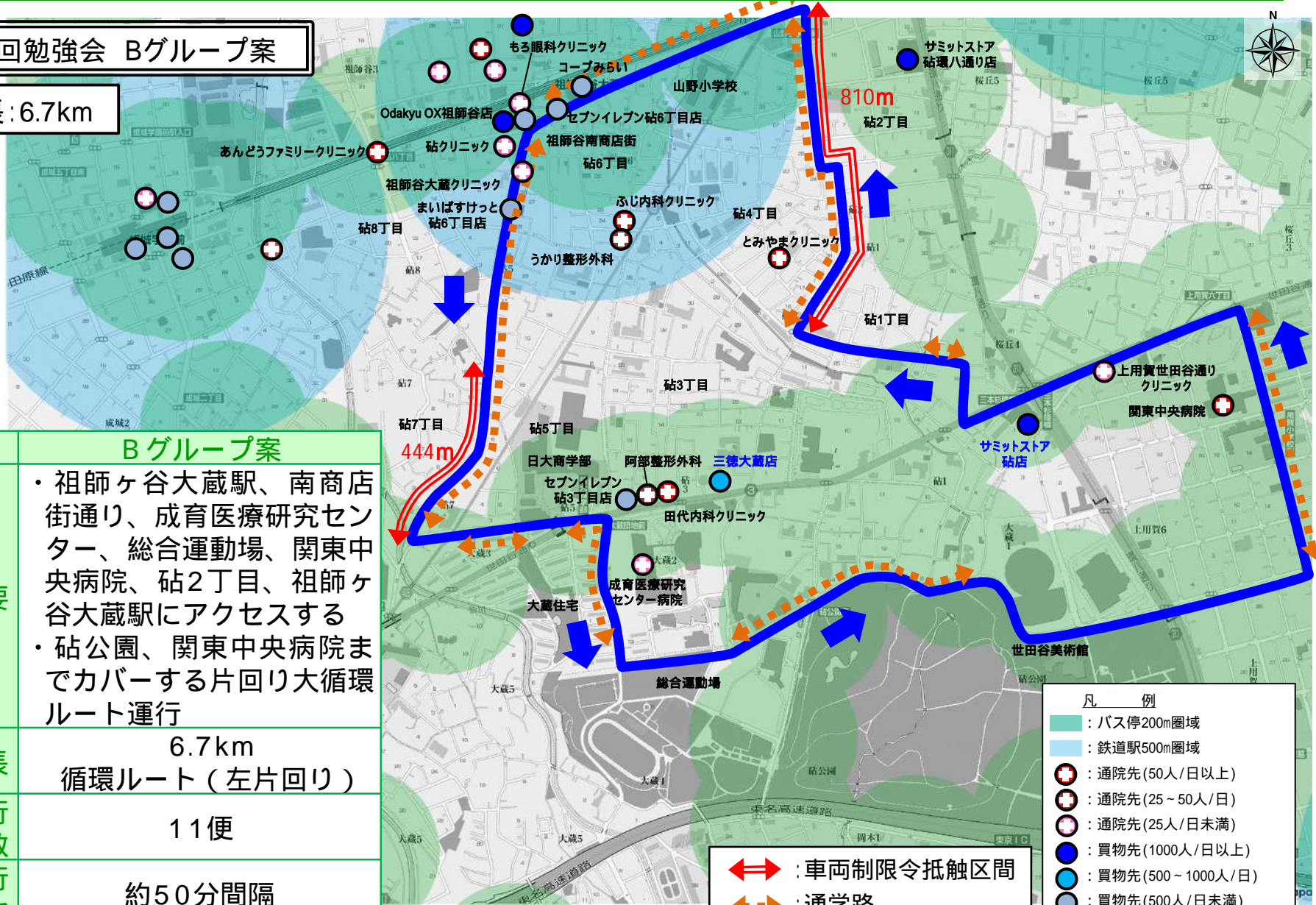
- 車両制限令抵触区間
- 通学路



# 3.3 運行ルートの検討(住民検討B案)

第3回勉強会 Bグループ案

延長: 6.7km



NO	Bグループ案
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 祖師ヶ谷大蔵駅、南商店街通り、成育医療研究センター、総合運動場、関東中央病院、砧2丁目、祖師ヶ谷大蔵駅にアクセスする</li> <li>・ 砧公園、関東中央病院までカバーする片回り大循環ルート運行</li> </ul>
延長	6.7km 循環ルート(左片回り)
運行本数	11便
運行ダイヤ	約50分間隔

↔ : 車両制限令抵触区間  
↔ : 通学路

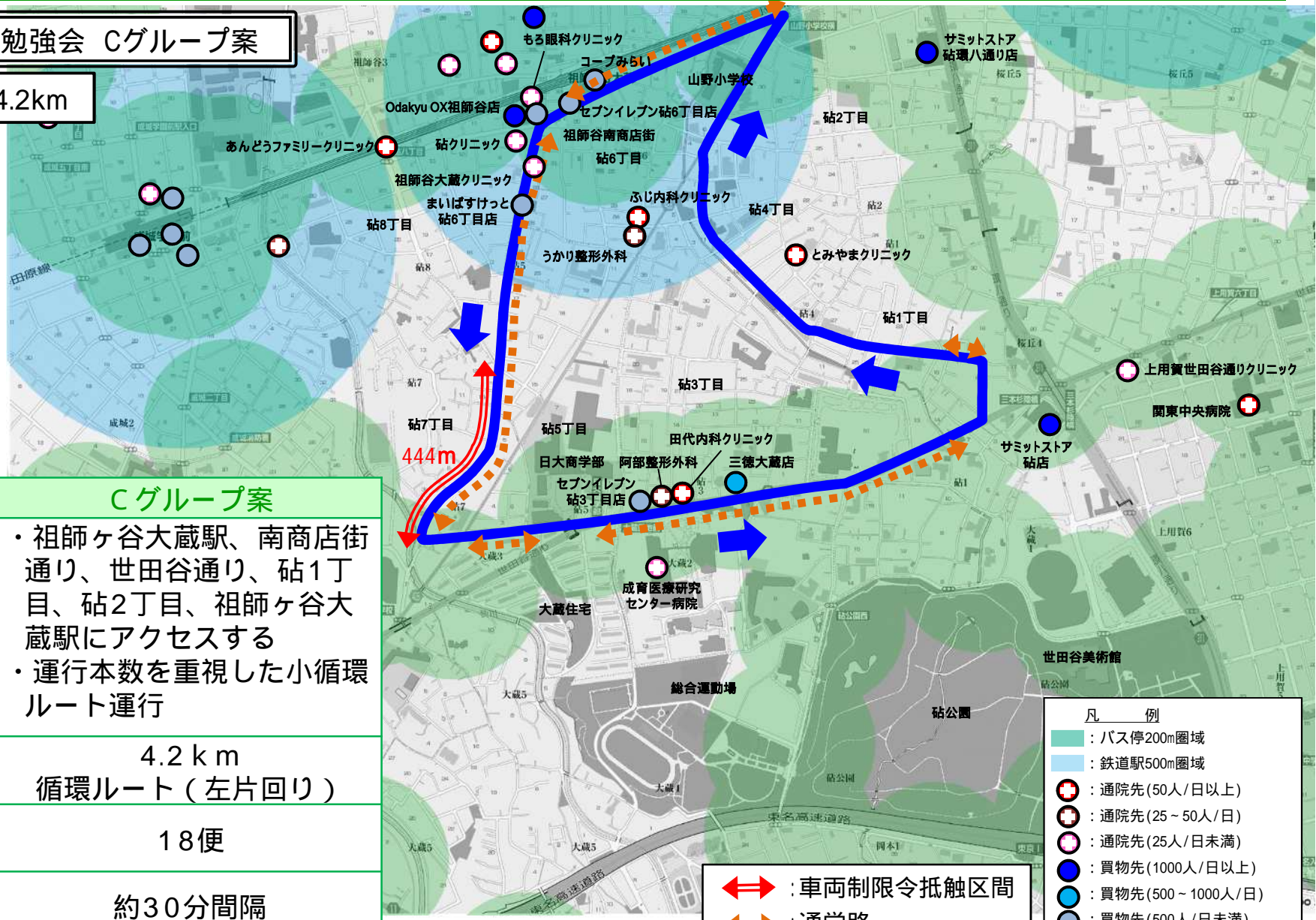
凡 例

- : バス停200m圏域
- : 鉄道駅500m圏域
- ⊕ : 通院先(50人/日以上)
- ⊕ : 通院先(25~50人/日)
- ⊕ : 通院先(25人/日未満)
- : 買物先(1000人/日以上)
- : 買物先(500~1000人/日)
- : 買物先(500人/日未満)

# 3.3 運行ルートのご検討(住民検討C案)

第3回勉強会 Cグループ案

延長: 4.2km



NO	Cグループ案
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 祖師ヶ谷大蔵駅、南商店街通り、世田谷通り、砦1丁目、砦2丁目、祖師ヶ谷大蔵駅にアクセスする</li> <li>・ 運行本数を重視した小循環ルート運行</li> </ul>
延長	4.2 km 循環ルート(左片回り)
運行本数	18便
運行ダイヤ	約30分間隔

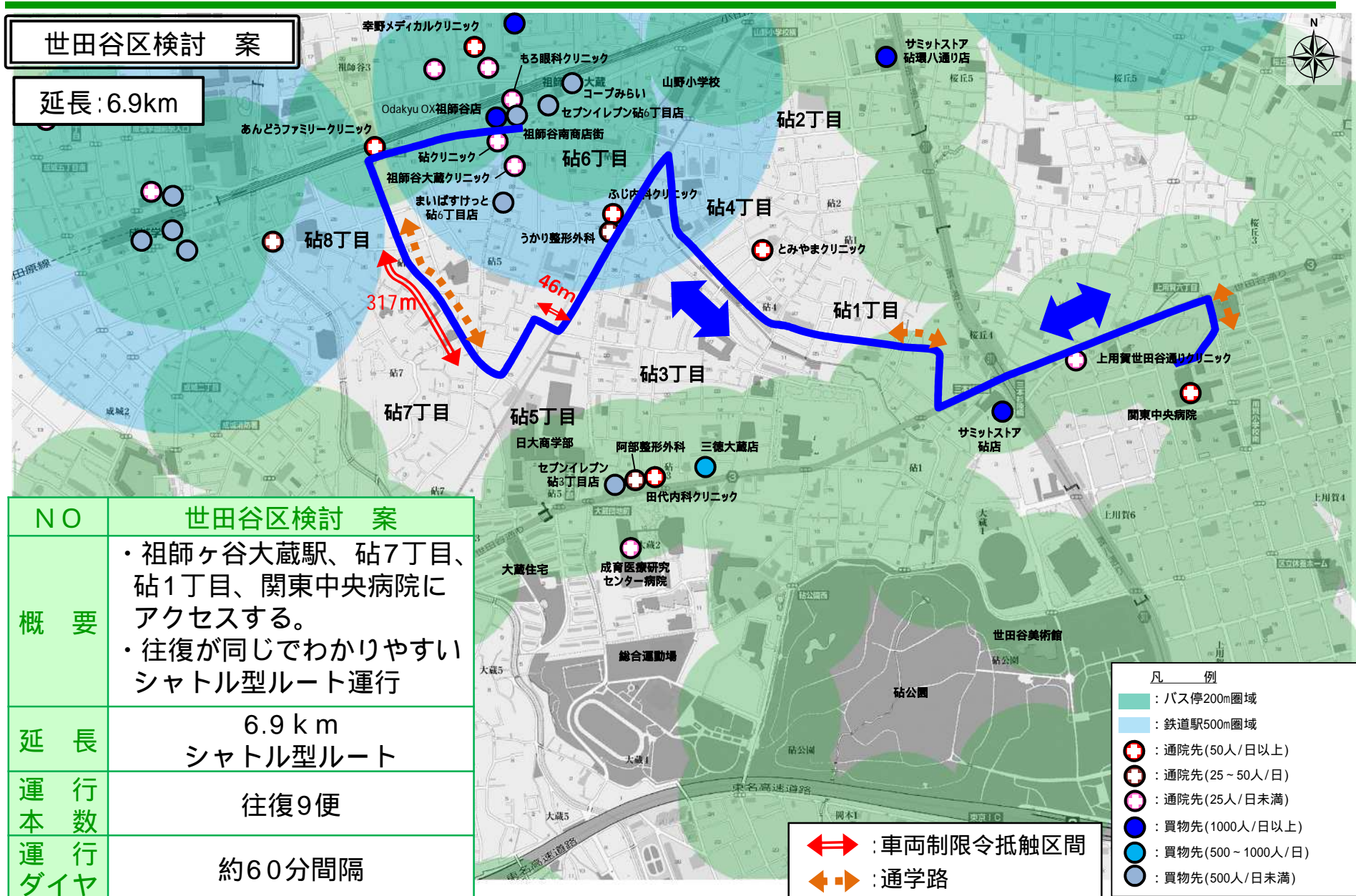
凡 例

- : バス停200m圏域
- : 鉄道駅500m圏域
- ⊕ : 通院先(50人/日以上)
- ⊕ : 通院先(25~50人/日)
- ⊕ : 通院先(25人/日未満)
- : 買物先(1000人/日以上)
- : 買物先(500~1000人/日)
- : 買物先(500人/日未満)

- ↔ : 車両制限令抵触区間
- ⇨ : 通学路



# 3.3 運行ルートの検討(区検討 案)



## 3.3 運行ルートの検討(経過)

### H29年度アンケート及び勉強会等での検討結果からの考察

- ✓ アンケート調査等では、関東中央病院にアクセスする運行ルートを望む声が多かった。
- ✓ 収支と利便性の両面を考慮すると、運行ルートを短縮し、運行本数を増やす必要があるため、勉強会では関東中央病院にアクセスしない意見が多かった。

- これまでの検討結果（アンケート結果、勉強会結果等）を踏まえ、運行ルートについて以下の事項を検討



検討事項

関東中央病院へのアクセス

検討事項

ルートの形態(循環型かシャトル型か等)

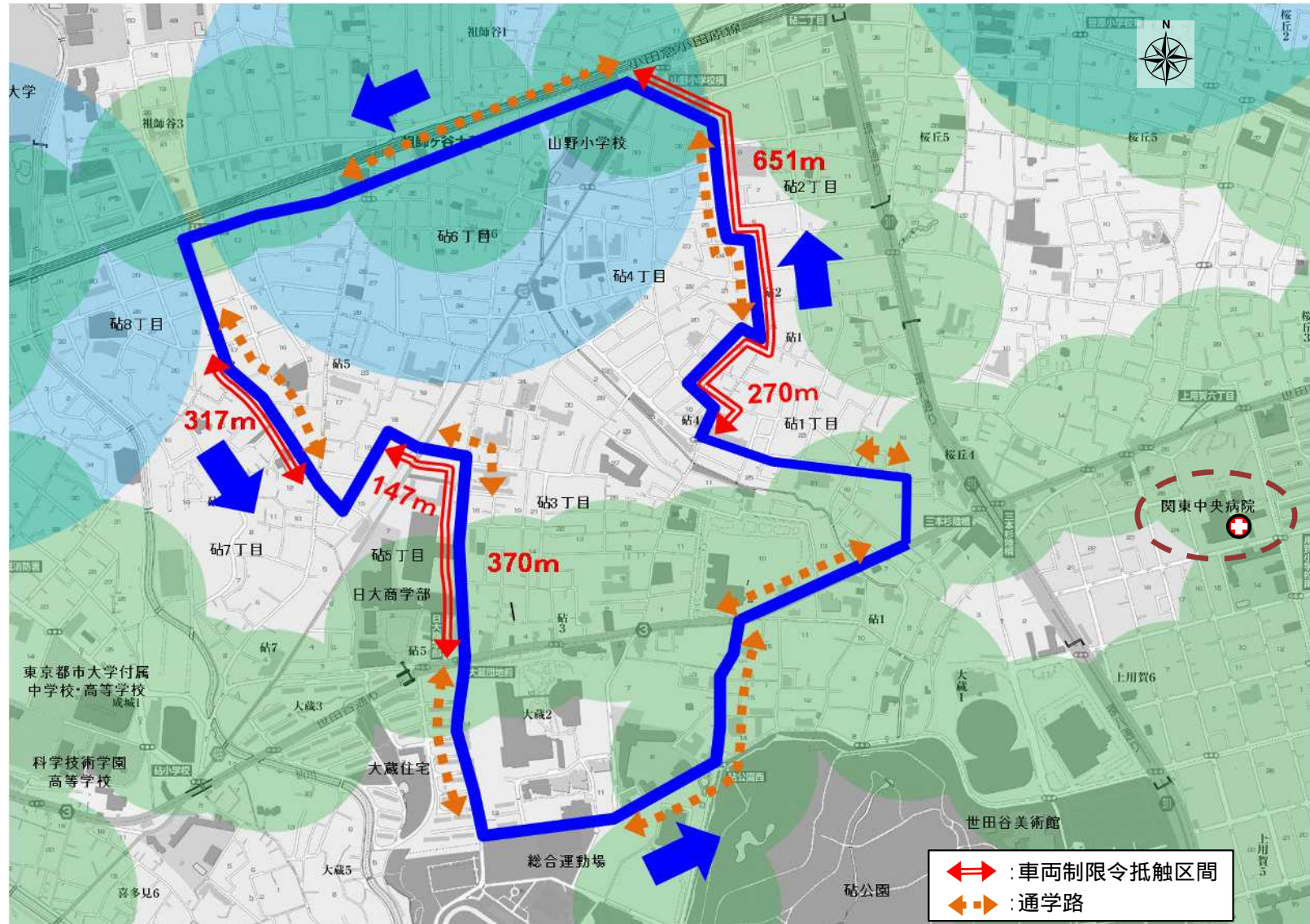
検討事項

これまで出た区間別の運行ルート



## 3.3 運行ルート of 検討 (経過)

### 勉強会での意見を集約した運行ルート





## 3.4 需要予測アンケート

## 3.4 需要予測アンケート

### 【調査対象者】

砧一丁目～砧八丁目に在住の20歳以上の区民3,000人（総人口：21,063人）

20～64歳の人口：16,366人

65歳以上の人口：4,697人

平成30年8月現在

### 【調査対象者の抽出方法】

以下の区分で住民基本台帳から無作為抽出

No	区分	年齢	配布数	回収数	回収率
	公共交通不便地域に在住	65歳以上の方	750票	320票	42.7%
	公共交通不便地域外に在住		750票	323票	43.1%
	公共交通不便地域に在住	20～64歳の方	750票	199票	26.5%
	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%

### 【調査内容】

個人属性等

新たなコミュニティ交通の利用意向（利用意向、利用予定、外出頻度の変化等）

新たなコミュニティ交通の検討に対する認知度

新たなコミュニティ交通、公共交通に関する自由意見

## 3.4 需要予測アンケート

項目	20～64歳の方	65歳以上の方
回収票数(回収率)	399票(27%)	643票(43%)
性別	男性39% 女性61%	男性42% 女性55%
年代	30歳代20% <b>40歳代28%</b> 50歳代25%	65歳から69歳24% <b>70歳代45%</b> 80歳代以上27%
世帯構成	<b>親と子(二世帯)66%</b> 夫婦のみ15%	<b>夫婦のみ43%</b> 親と子(二世帯)28%
未就学児	いる23%、いない49% 世帯構成が二世帯、三世帯の 回答票のみ集計(票)	いる5% 世帯構成が二世帯、三世帯の 回答票のみ集計(票)
職業	会社員等48% 専業主婦(夫)19% パート・アルバイト12%	無職52% 専業主婦(夫)22%
自動車運転免許証	<b>自動車運転免許証保有者87%</b>	<b>自動車運転免許証保有者37%</b> 返納を考えている方8% 返納された方14%
自身が利用できる 車両の所有	<b>自動車の保有49%</b> 二輪車の保有5%	<b>自動車の保有33%</b> 二輪車の保有3%

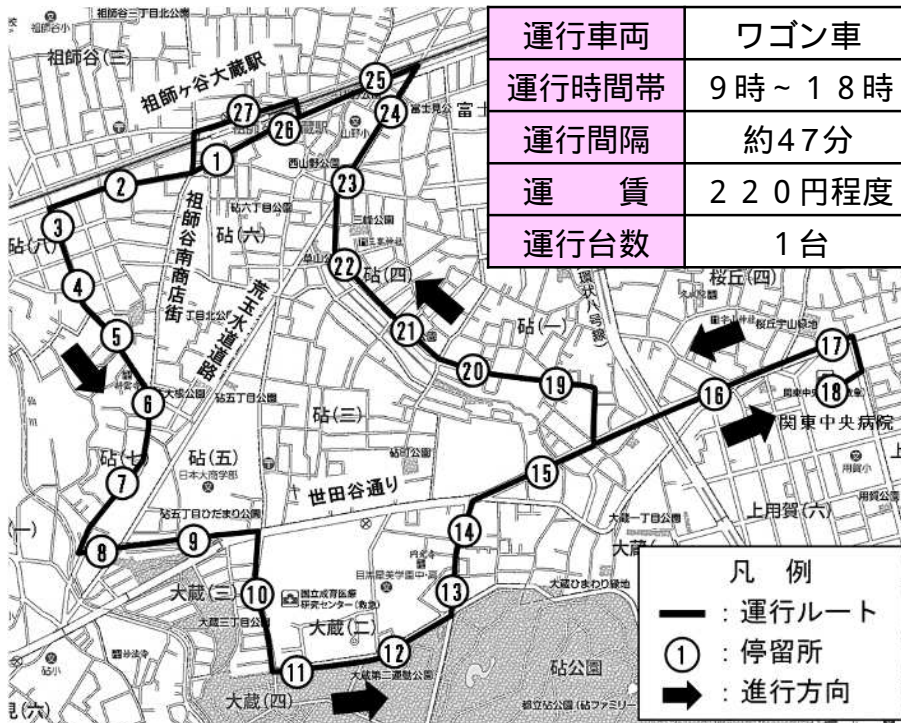
# 3.4 需要予測アンケート

- ・ コミュニティ交通の利用意向については、2つの運行ルート、運行概要を提示した上で、「利用の有無」、「利用する目的」、「乗降する停留所」、「利用頻度等」を回答していただいた。

## アンケートで提示した運行ルート案

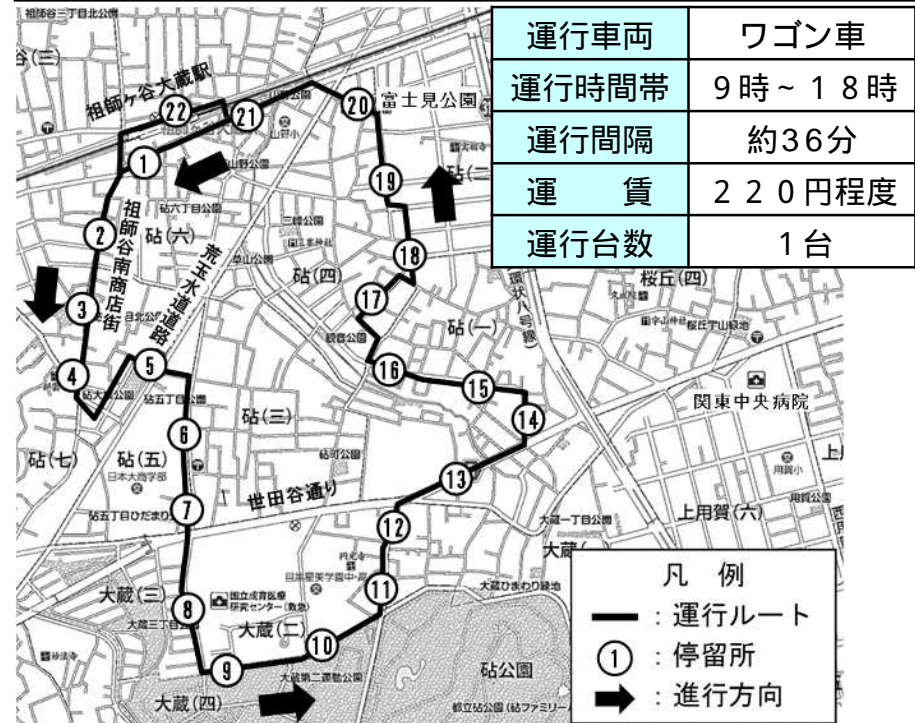
### 関東中央病院にアクセスする運行ルート (案)

- ・ 祖師ヶ谷大蔵駅を出発した後、大蔵団地、成育医療研究センター、関東中央病院を經由して祖師ヶ谷大蔵駅に戻ります。
- ・ 反時計回りで運行します。



### 関東中央病院にアクセスしない運行ルート (案)

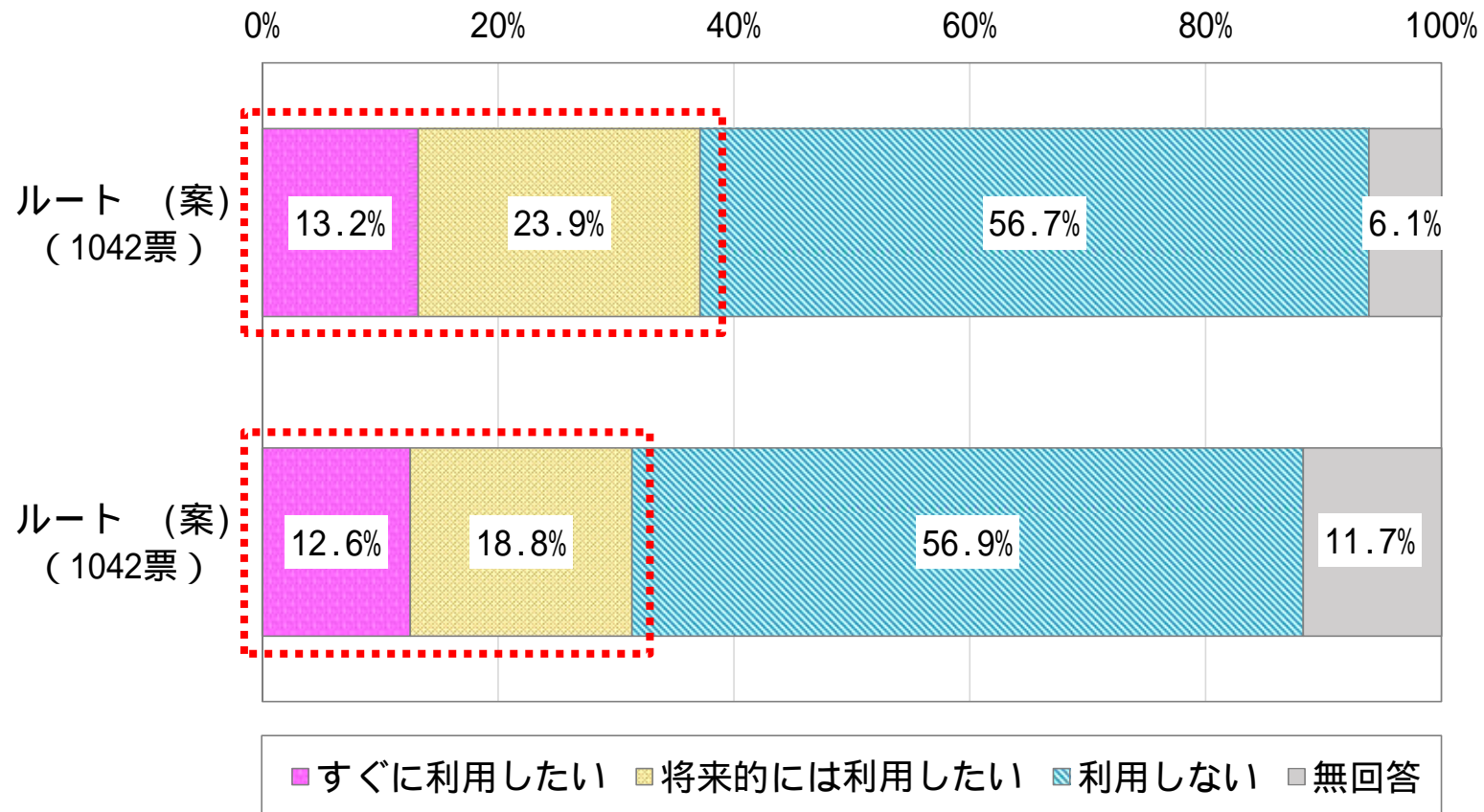
- ・ 祖師ヶ谷大蔵駅を出発した後、祖師ヶ谷南商店街、大蔵団地、成育医療研究センターを經由して祖師ヶ谷大蔵駅に戻ります。なお、関東中央病院にはアクセスしません。
- ・ 反時計回りで運行します。



## 3.4 需要予測アンケート

- コミュニティ交通の利用意向については、ルート（案）、ルート（案）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」と回答している。

### コミュニティ交通の利用意向





## 3.4 需要予測アンケート

- ルート 案の利用目的別の利用頻度をみると、平日、休日ともに、通勤・買物・その他については、利用頻度が比較的高く、通院については、「月に1日以上2日未満」が約5割を占めており、利用頻度が低い傾向にある。

### ルート (案)の利用目的別の利用頻度

#### 【平日】

利用目的		通勤	買物	通院	その他	
回答票数		34票	74票	113票	66票	
利用頻度	月に	1日 以上 2日 未満	2.9%	6.8%	51.3%	16.7%
		2日 以上 3日 未満	5.9%	4.1%	19.5%	10.6%
		3日 以上 4日 未満	2.9%	1.4%	8.0%	4.5%
	週に	1日 以上 2日 未満	14.7%	24.3%	15.0%	36.4%
		2日 以上 3日 未満	17.6%	31.1%	6.2%	22.7%
		3日 以上 4日 未満	8.8%	24.3%	0.0%	9.1%
		4日 以上 5日 未満	5.9%	4.1%	0.0%	0.0%
	5日	41.2%	4.1%	0.0%	0.0%	
	合計		100%	100%	100%	100%

#### 【休日】

利用目的		通勤	買物	通院	その他	
回答票数		6票	71票	14票	42票	
利用頻度	月に	1日 以上 2日 未満	0.0%	12.7%	35.7%	23.8%
		2日 以上 3日 未満	0.0%	21.1%	14.3%	19.0%
		3日 以上 4日 未満	0.0%	8.5%	14.3%	14.3%
	週に	1日 以上 2日 未満	83.3%	45.1%	14.3%	35.7%
		2日	16.7%	12.7%	21.4%	7.1%
	合計		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

無回答は除いて集計

## 3.4 需要予測アンケート

- ルート 案の利用目的別の利用頻度をみると、ルート 案と同様に平日、休日ともに、通勤・買物・その他については、利用頻度が多く、通院については、利用頻度が低い傾向にある。

### ルート (案)の利用目的別利用頻度

【平日】

		利用目的	通勤	買物	通院	その他	
		回答票数	35票	92票	44票	69票	
利用頻度	月に	1日 以上 2日 未満	0.0%	4.3%	45.5%	17.4%	
		2日 以上 3日 未満	5.7%	7.6%	25.0%	13.0%	
		3日 以上 4日 未満	2.9%	2.2%	4.5%	1.4%	
	週に	1日 以上 2日 未満	20.0%	25.0%	13.6%	33.3%	
		2日 以上 3日 未満	14.3%	32.6%	9.1%	23.2%	
		3日 以上 4日 未満	2.9%	20.7%	2.3%	8.7%	
		4日 以上 5日 未満	5.7%	3.3%	0.0%	1.4%	
	5日	48.6%	4.3%	0.0%	1.4%		
	合計			100%	100%	100%	100%

【休日】

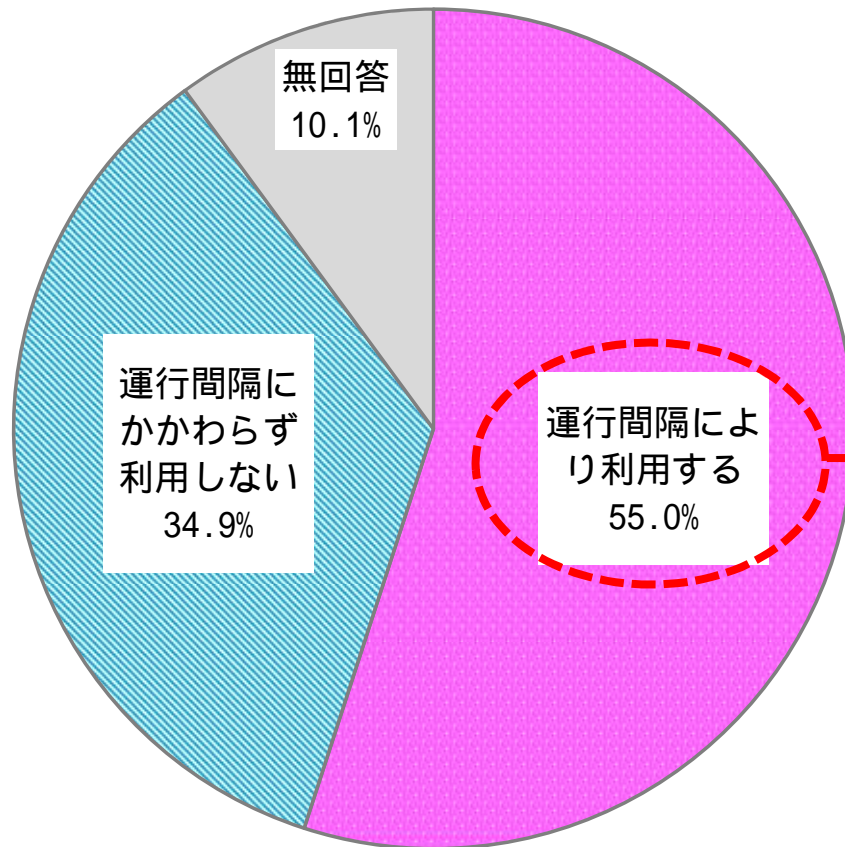
		利用目的	通勤	買物	通院	その他
		回答票数	12票	73票	7票	49票
利用頻度	月に	1日 以上 2日 未満	8.3%	6.8%	57.1%	20.4%
		2日 以上 3日 未満	8.3%	16.4%	14.3%	18.4%
		3日 以上 4日 未満	8.3%	6.8%	0.0%	16.3%
	週に	1日 以上 2日 未満	58.3%	50.7%	14.3%	42.9%
		2日	16.7%	19.2%	14.3%	2.0%
合計			100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

無回答は除いて集計

## 3.4 需要予測アンケート

- 回答者全体のうち、約6割の方はコミュニティ交通に対して「運行間隔により利用する」と回答しており、希望する運行間隔としては、「30分以内に1便」以上の運行間隔を希望している方が約9割を占めている。

### 許容できる運行間隔



回答総数=1,042票

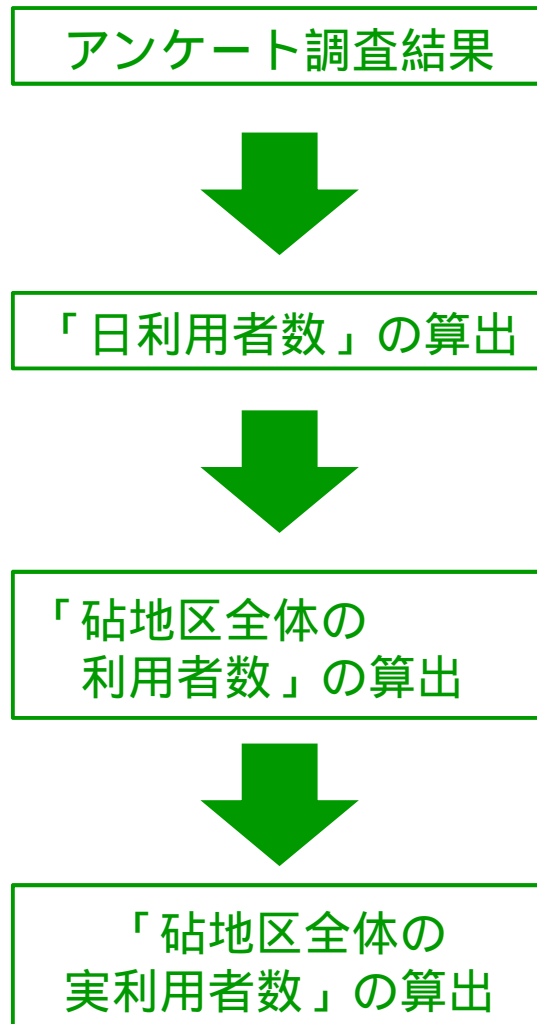
### 【希望する運行間隔】

	回答者数	割合
10分以内に1便	54	9.4%
20分以内に1便	211	36.8%
30分以内に1便	240	41.9%
40分以内に1便	17	3.0%
50分以内に1便	4	0.7%
1時間以内に1便	46	8.0%
それ以上でも利用	1	0.2%
合計	573	100%

約9割

## 3.4 需要予測アンケート

### コミュニティ交通の利用者数予測の流れ



各ルートの利用の有無、乗・降停留所、利用時間、利用頻度等から、アンケートベースでの日利用者数を算出

- ・「すぐに利用したい」と回答された方を対象としている
- ・不完全な回答（未記載等）があった場合は、サンプルから除外
- ・週あたり、月あたりの利用日数を日あたりに換算

例）平日に週に1日利用の場合は0.2日（1日÷5日）で算出

平日に月に1～2日利用の場合は0.075日（1.5日÷20日）で算出

上記で算出したアンケートベースの日利用者数に「アンケート回収票数」と「地区内人口」の比率(拡大率)を用いて、砧地区全体の利用者数に換算

アンケート回収票数：1,042人

砧地区の20歳以上人口：21,063人

拡大率：20.21（ $\div$ ）

上記で算出した「砧地区全体の利用者数」に「顕在化率」を乗じて、砧地区全体での実利用者数を算出

顕在化率：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。

顕在化率10%とは、アンケート調査で100人が「利用する」と回答した場合、実施に利用するのは10人であることを意味する。

通常10～15%が多い。悪い場合は5%程度の場合もある

## 3.4 需要予測アンケート

- ルート（案）、ルート（案）で概ね同様の利用者数となっている。
- 目的別にみると、両ルートともに買物目的での利用が最も多い。

### ルート別、目的別の全体利用者数

#### 【ケース1:顕在化率15%】

ルート案	平・休の別	ルート（案）日利用者数（人/日）			往復合計	
		通勤・通学	買物	通院		その他
	平日	3.0	64.3	19.4	15.2	101.9
	休日	3.0	58.2	1.2	20.0	82.4

ルート案	平・休の別	ルート（案）日利用者数（人/日）			往復合計	
		通勤・通学	買物	通院		その他
	平日	4.2	69.4	8.2	12.1	93.9
	休日	3.0	59.7	1.8	15.8	80.3

#### 【ケース2:顕在化率10%】

ルート案	平・休の別	ルート（案）日利用者数（人/日）			往復合計	
		通勤・通学	買物	通院		その他
	平日	2.0	42.9	12.9	10.1	67.9
	休日	2.0	38.8	0.8	13.3	54.9

ルート案	平・休の別	ルート（案）日利用者数（人/日）			往復合計	
		通勤・通学	買物	通院		その他
	平日	2.8	46.3	5.5	8.1	62.7
	休日	2.0	39.8	1.2	10.5	53.5

## 3.4 需要予測アンケート

- ・ 顕在化率15%ケースの年間利用者数は、ルート (案)の平日で約27,000人、土曜日で4,300人、ルート (案)の平日で約25,000人、土曜日で約4,200人である。
- ・ 顕在化率10%ケースの年間利用者数は、ルート (案)の平日で約18,000人、土曜日で2,900人、ルート (案)の平日で約16,000人、土曜日で約2,800人である。

### ルート別の年間利用者数の予測結果（顕在化率：15%）

平・休区分	日利用者数(人/日)		週の運行日数	年間の運行日数	年間利用者数(人/年)		運賃(円)	収入(円/年)	
	ルート (案)	ルート (案)			ルート (案)	ルート (案)		ルート (案)	ルート (案)
平日	101.9	93.9	5	261	26,596	24,508	220	5,851,120	5,391,760
土曜日	82.4	80.3	1	52	4,285	4,176		942,700	918,720
合計	184.3	174.2	6	313	30,881	28,684	-	6,793,820	6,310,480

### ルート別の年間利用者数の予測結果（顕在化率：10%）

平・休区分	日利用者数(人/日)		週の運行日数	年間の運行日数	年間利用者数(人/年)		運賃(円)	収入(円/年)	
	ルート (案)	ルート (案)			ルート (案)	ルート (案)		ルート (案)	ルート (案)
平日	67.9	62.7	5	261	17,722	16,365	220	3,898,840	3,600,300
土曜日	54.9	53.5	1	52	2,855	2,782		628,100	612,040
合計	122.8	116.2	6	313	20,577	19,147	-	4,526,940	4,212,340

利用者数は、往復合計

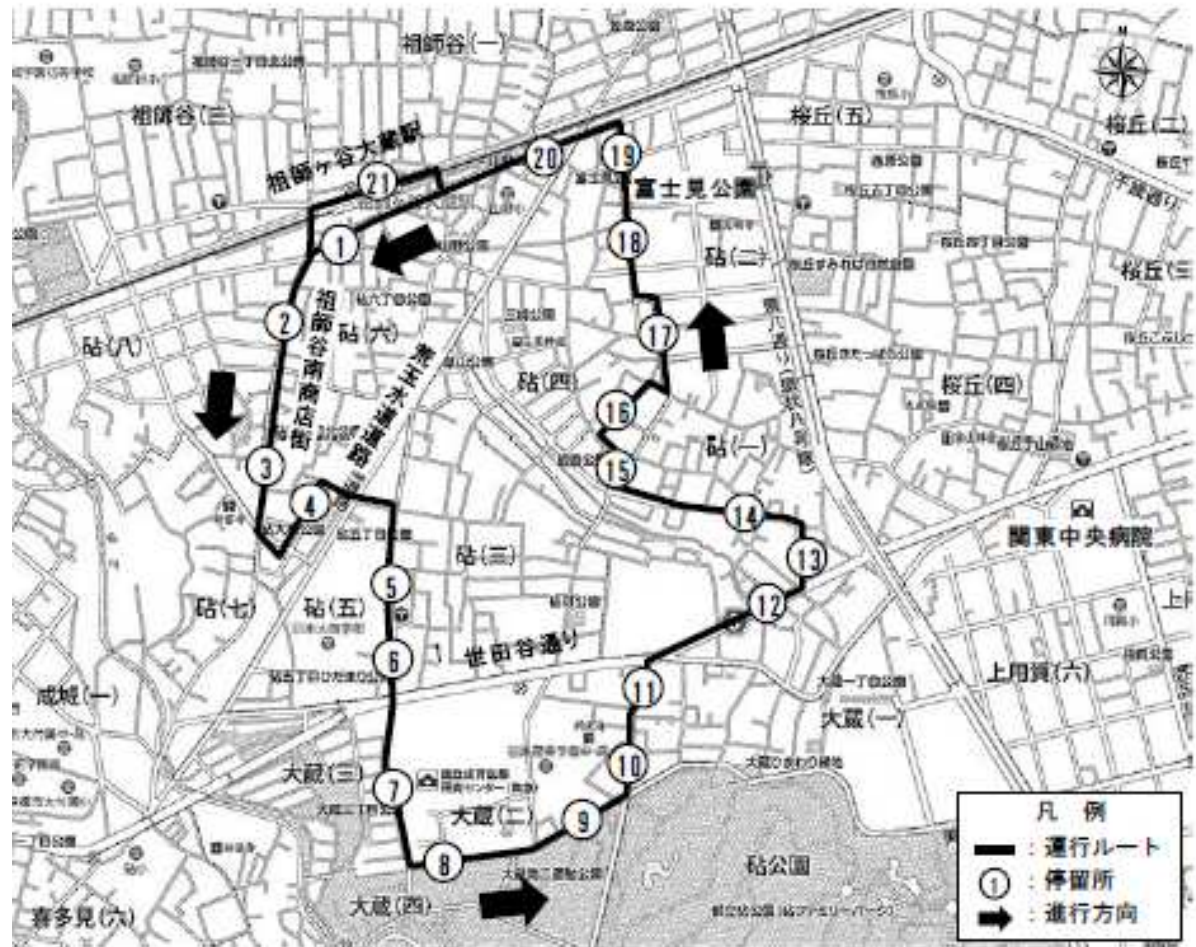


## 3.5 運行ルート(案)の決定

### 運行概要(案)

運行車両	ワゴン車 (10人乗り)
運行時間帯	9時台～17時台
運行間隔	約36分
運賃	220円程度

### 運行ルート(案)



停留所候補地については、今後、地先住民等との合意形成を図っていく。



# 関係機関との協議

## 3.6 関係機関との協議(経過)

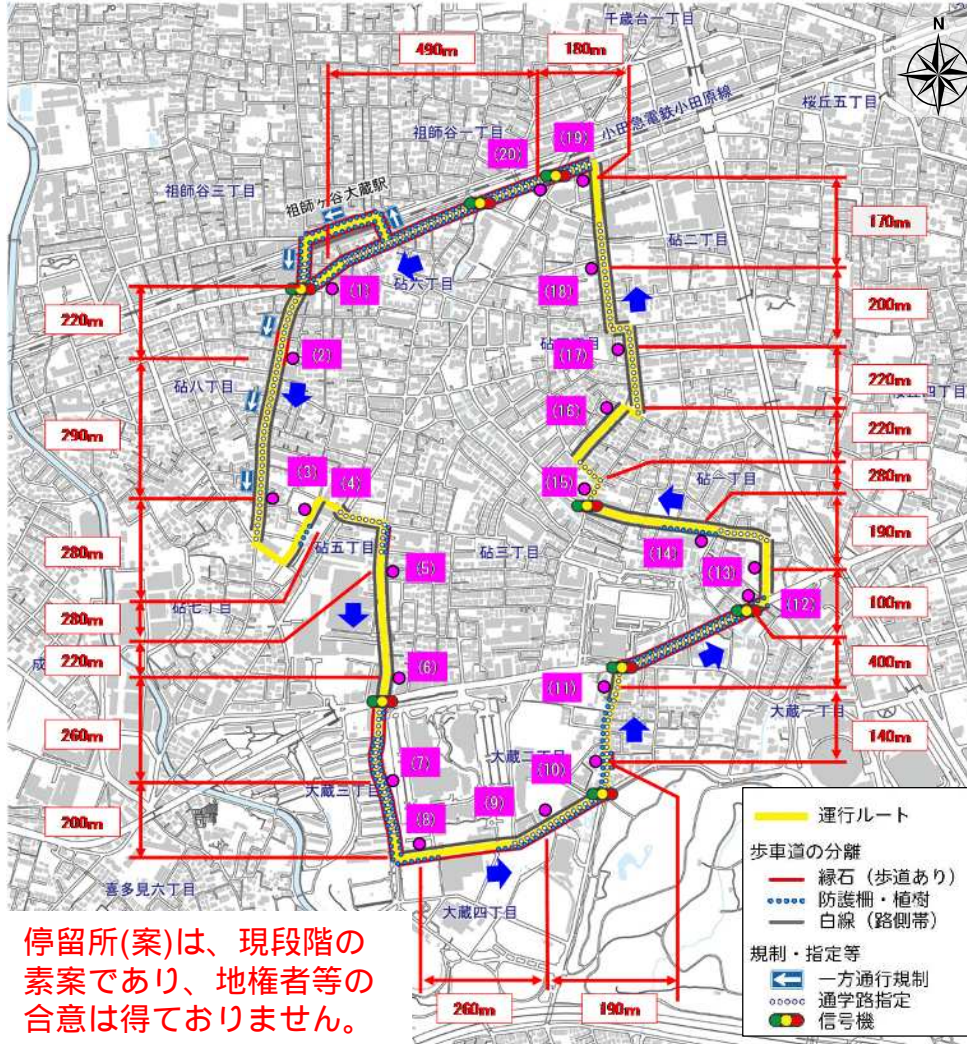
### 協議日時

協議先	日時	主な内容
警視庁	平成30年6月5日(火) 14:00~15:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>世田谷区の公共交通不便地域対策について</li> <li>砧地区での取組みについて</li> </ul>
	平成30年7月19日(木) 9:15~10:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行ルートの特徴等について</li> </ul>
	平成30年9月20日(木) 9:15~10:15	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行ルート、停留所(案)の説明</li> <li>通学路等での安全対策について</li> </ul>
	平成30年12月20日(木) 13:30~15:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行ルート(案)での安全対策検討等について</li> </ul>
成城警察	平成30年6月11日(月) 10:00~10:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>世田谷区の公共交通不便地域対策について</li> <li>砧地区での取組みについて</li> </ul>
	平成30年7月27日(金) 10:00~11:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行ルートの特徴等について</li> </ul>
	平成30年9月27日(木) 10:00~11:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行ルート、バス停の説明</li> <li>通学路等での安全対策について</li> </ul>
	平成30年10月29日(月) 10:00~11:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>実査での課題確認</li> </ul>

# 3.6 関係機関との協議(現地実査)

- これまでの勉強会等での意見を踏まえ、以下のルート(案)、停留所(案)で交通管理者との現地確認を実施した。

## 砧地区コミュニティ交通の運行概要(案)



停留所(案)は、現段階の素案であり、地権者等の合意は得ておりません。

## 交通管理者との現地確認

### 実施日

平成30年10月19日(金) 9時30分~

### 出席者

警視庁：1名、成城警察署：1名、  
世田谷区：3名、コンサルタント：2名

### 想定車両



全長×全幅×全高  
5,080×1,695×2,285(10人乗り)

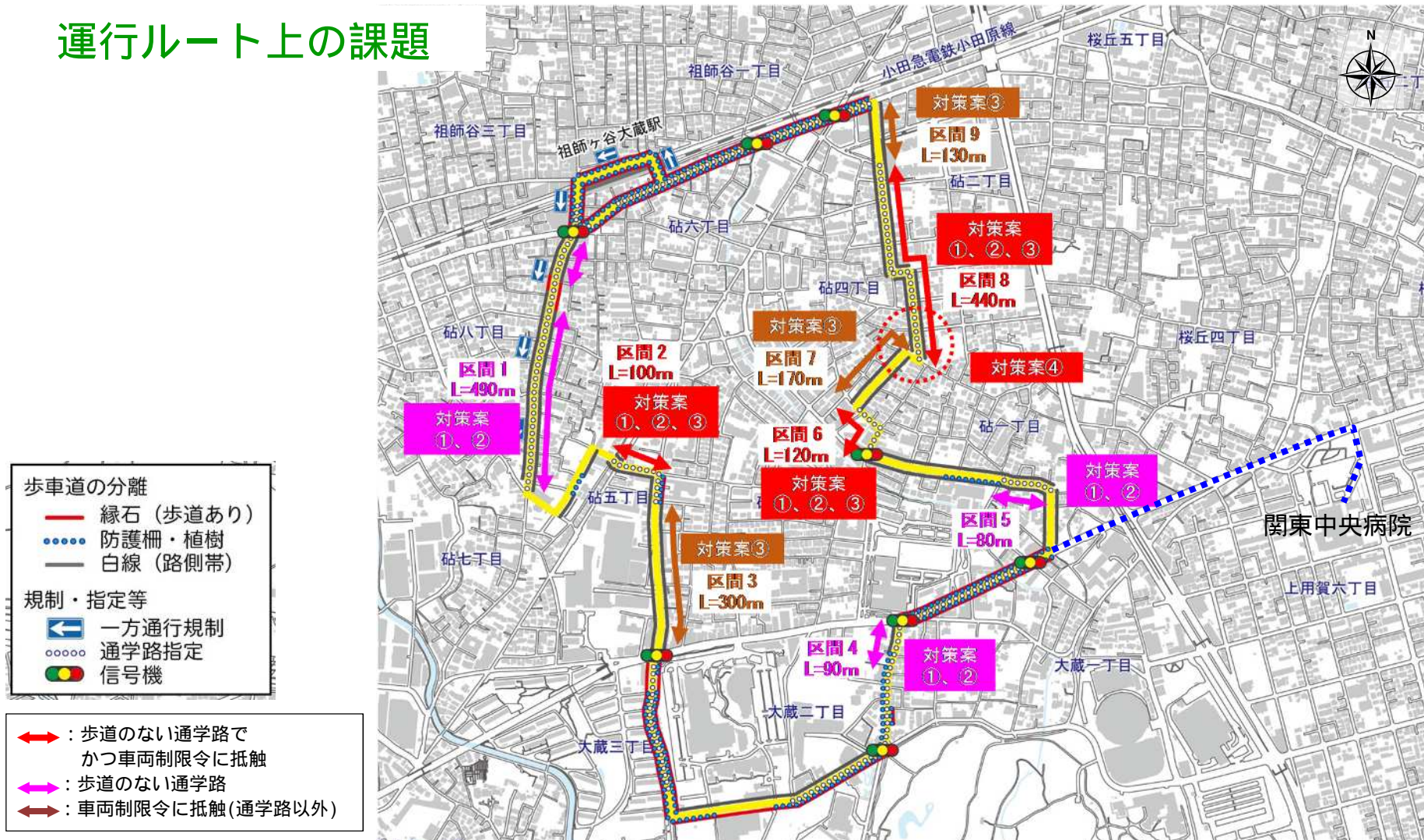
運行時間帯	9時~18時
ルート延長	4.8km
運行便数	15便/日(約36分間隔)
運行形態	片回り循環(反時計回り)



## 3.6 関係機関との協議(ルート上の課題整理)

- 車両制限令の抵触区間や通学路にかかわる運行ルート上の課題をまとめた。

### 運行ルート上の課題



## 3.6 関係機関との協議(安全対策)

### 対策案 (ハード面)

対象箇所	対策案	対策イメージ	対象箇所	対策イメージ	対策イメージ
通学路	路面標示シートの設置		運行車両	車両へのLED表示板の設置	 【表示例】 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="background-color: black; color: yellow; padding: 5px; writing-mode: vertical-rl;">乗降中</div> <div style="background-color: black; color: yellow; padding: 5px; writing-mode: vertical-rl;">通学路通行中</div> </div>
	通学路標識(電柱)の設置				
車両制限令抵触区間	乗務員の運転マニュアルの作成	次頁参照			
	カーブミラーの設置				



## 3.6 関係機関との協議(安全対策)

### 対策案 (ソフト面)

#### 【車両制限令の抵触区間が短い場合のすれ違い方法】

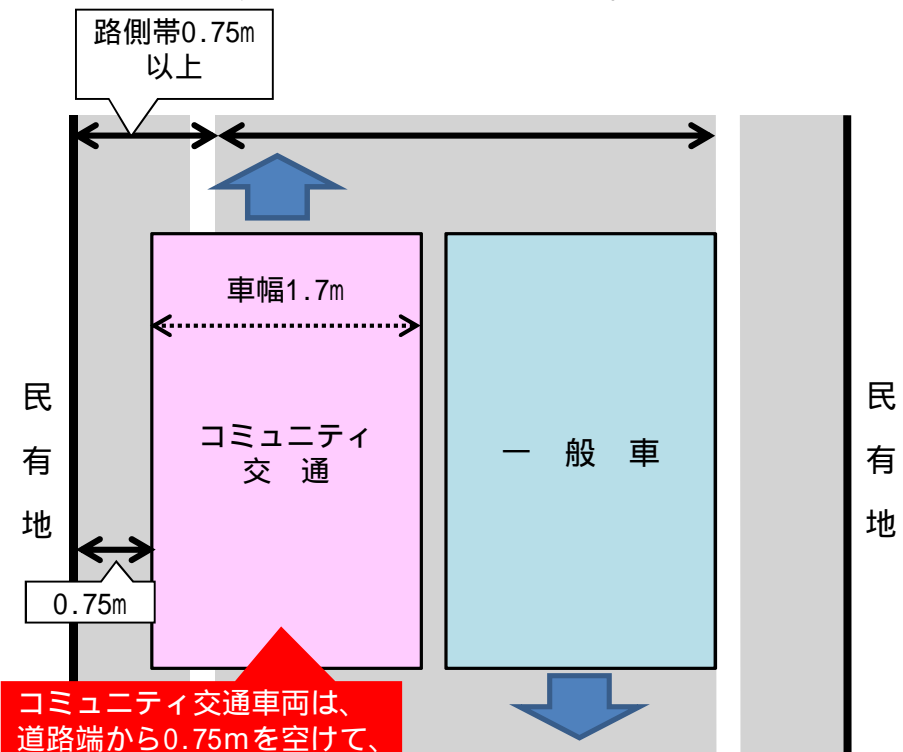
- 目視にて対向車の有無を確認し、対向車がいる場合には、コミュニティ交通車両は、広いスペースで対向車が通過するまで停車する



コミュニティ交通車両は、広いスペースで停車

#### 【車両制限令の抵触区間が長い場合のすれ違い方法】

- 車両制限令に抵触する区間において、路側帯の幅員が0.75m以上ある場合には、コミュニティ交通車両は、道路端から0.75mを空けて対向車が通過するまで停車する。
- 上記のすれ違い方法を盛り込んだ運転マニュアルを作成し、安全運転を徹底する。



コミュニティ交通車両は、道路端から0.75mを空けて、対向車が通過するまで一旦停車する。

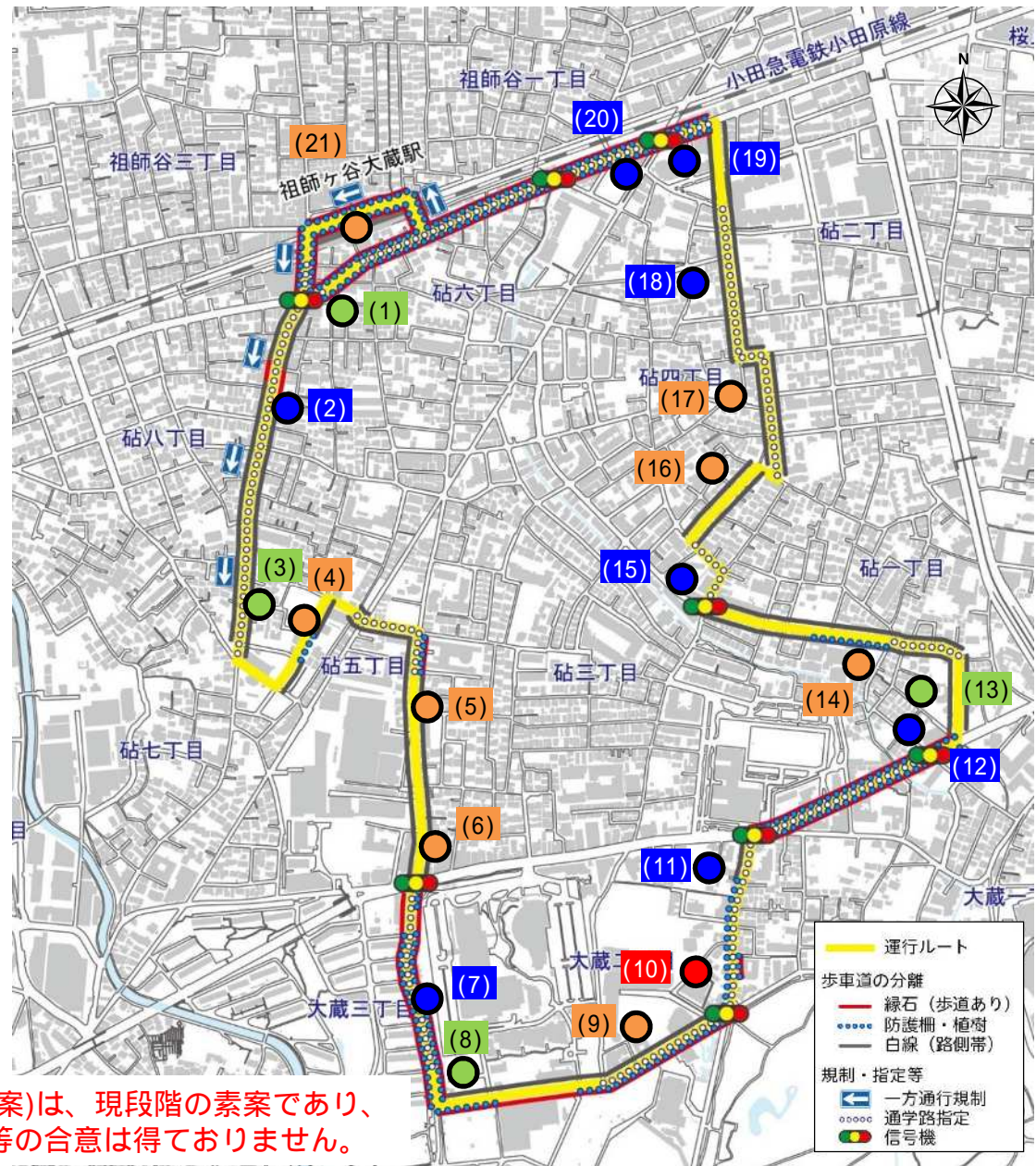


# 3.6 関係機関との協議(停留所の課題整理)

## 停留所等の課題の評価

- 交通管理者との現地確認の結果を踏まえ、停留所(案)に対する設置の可否を4段階で評価

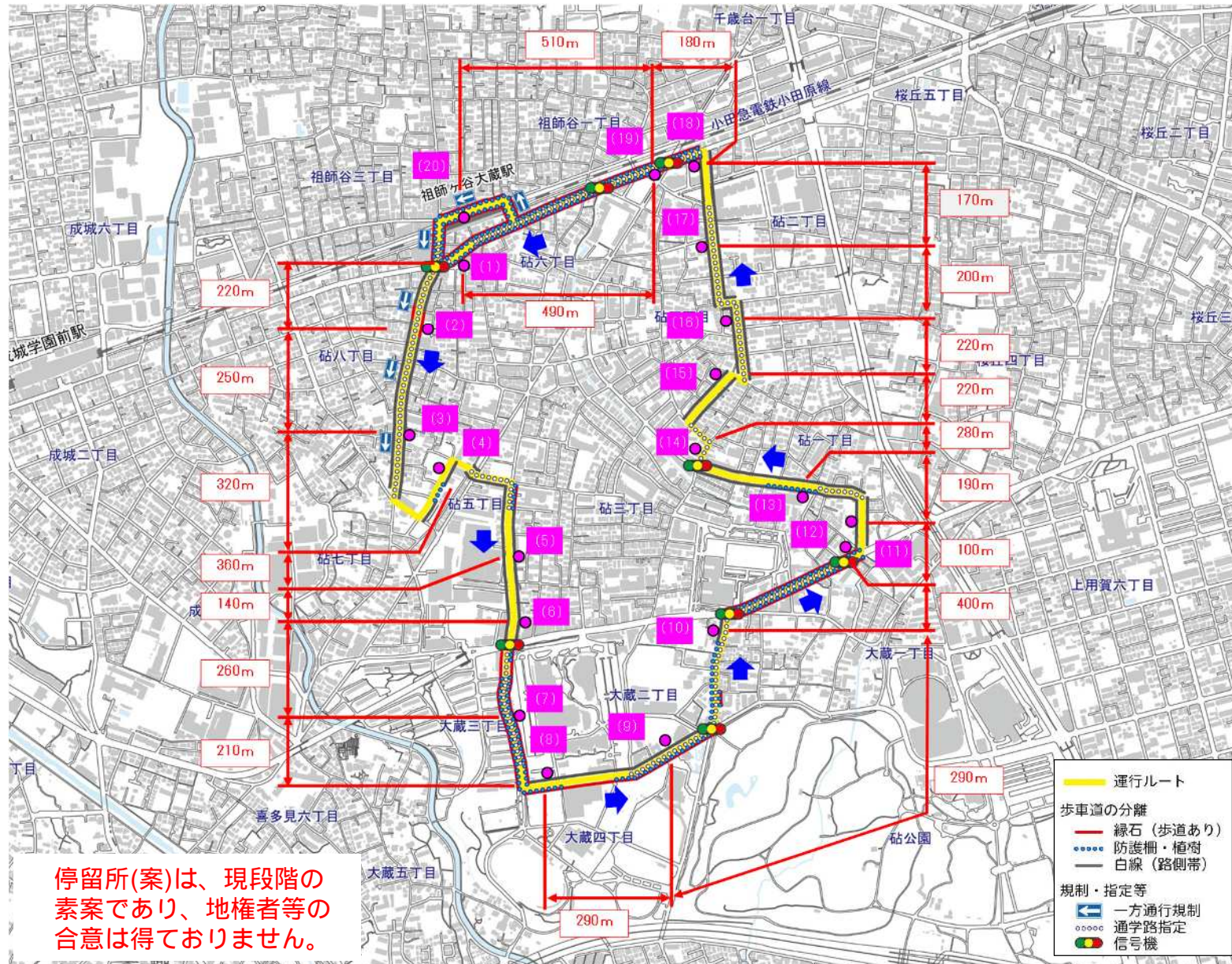
停留所(案)の評価結果		
設置可		●
要検討	課題大	○
	課題小	●
設置不可		●



停留所(案)は、現段階の素案であり、地権者等の合意は得ておりません。



## 3.6 関係機関との協議(まとめ)



## 4 今後の予定

## 4. 今後の予定

### 砧地区のコミュニティ交通の検討の流れ

