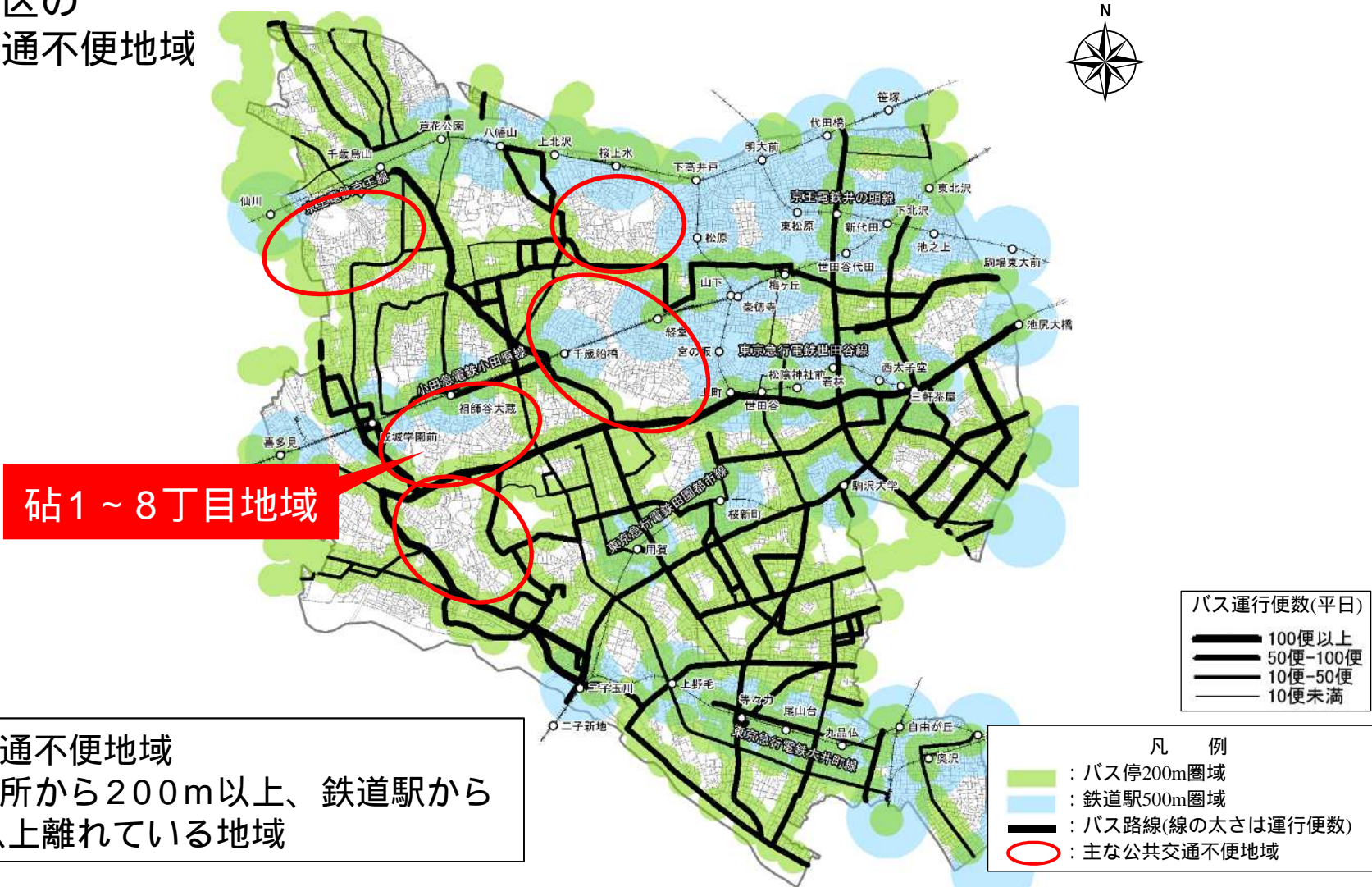


1. 平成29年度の調査・検討の振り返り

1.1 世田谷区の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

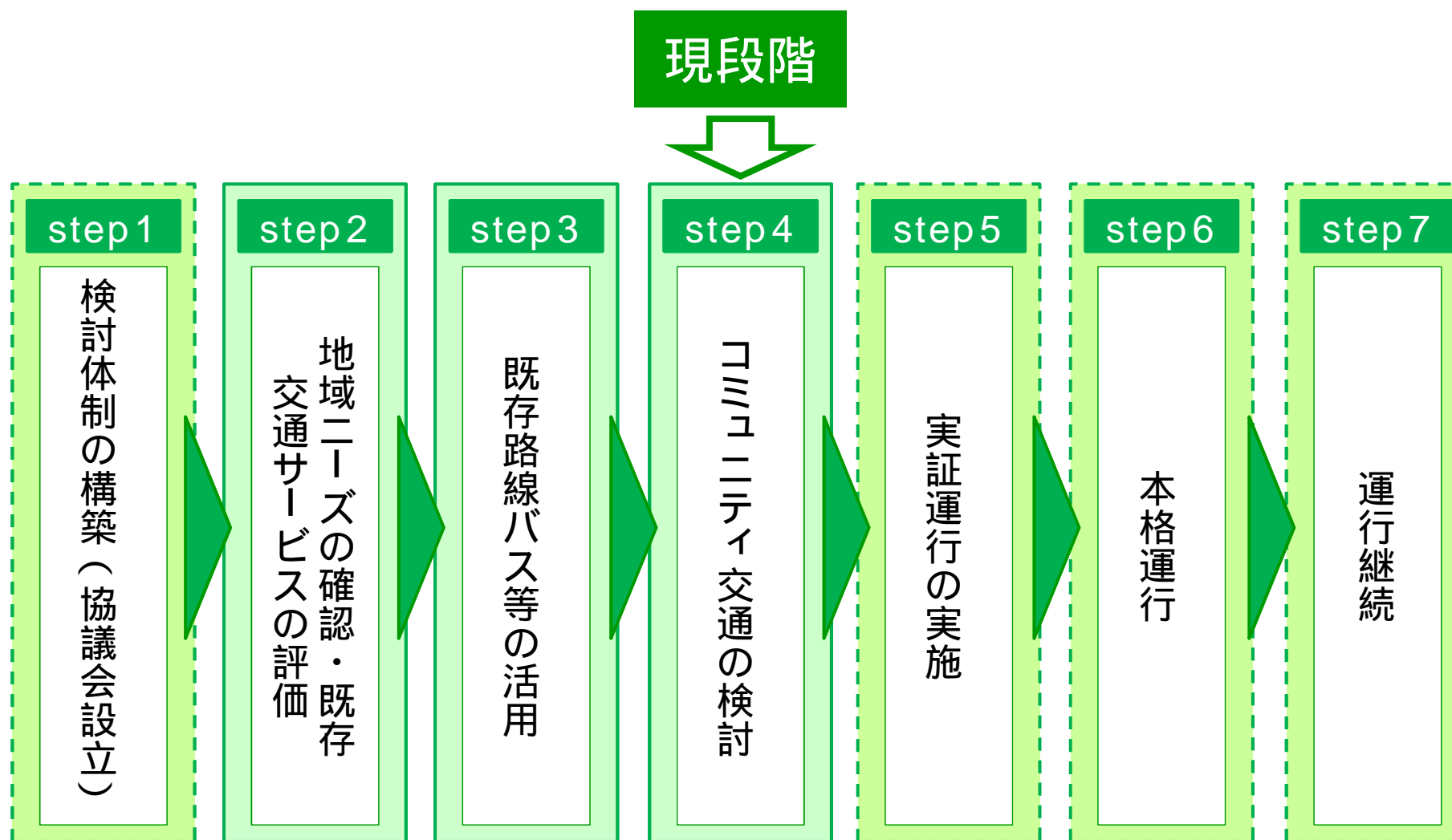


砦1~8丁目地域

公共交通不便地域
バス停留所から200m以上、鉄道駅から500m以上離れている地域

1.2 検討フロー

地域交通システムの検討の流れ



1.3 アンケート、勉強会での主な意見

項目	アンケート	勉強会
移動目的	通院、買物	通院、買物、娯楽
不便な地域	下記の順で満足度が低い 砧1丁目 砧3丁目 砧2丁目 砧5丁目 砧4丁目 砧7丁目 砧8丁目 砧6丁目 公共交通不便地域内外での移動満足度、公共交通の不便度に明確な差はみられない。	砧1丁目・砧2丁目
家族送迎	送迎に頼っている人の約半数は、送迎に頼らず公共交通を利用したいと回答	-
目的地	交通機関：祖師ヶ谷大蔵駅 買物：オオゼキ祖師谷大蔵店、ODAKYU OX 祖師谷店、サミットストア砧店 通院：関東中央病院、幸野メディカルクリニック、田代内科クリニック その他：世田谷美術館、総合運動場	
運行時間帯	日中	日中（9：00～18：00）
運行間隔	-	30分
運行日	買物は曜日は関係ない 通院は平日	平日
ルート	-	毎日同じルートでなくとも良い
運賃	-	200円程度（路線バスと同程度）

1.4 新たな交通システムを検討する際の注意点

注意点 既存路線バス等との競合

- ・ 既存交通事業者（鉄道、バス、タクシー）から需要を奪うような競合がないよう調整（ルート、運行時間・所要時間、運賃）
- ・ 地域公共交通会議の合意（11人乗り未満の乗合いの場合）

注意点 採算性

- ・ 継続的な運行を行うための「運賃収入等による財源確保」

注意点 沿道の合意

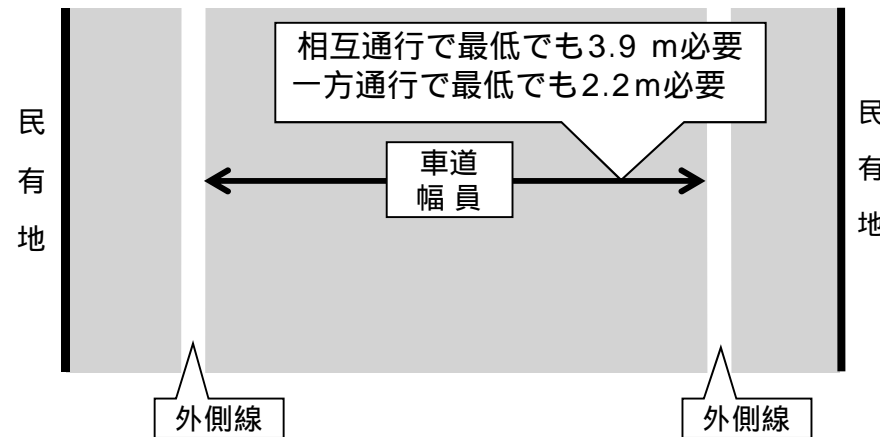
- ・ 運行ルートや乗降場所についての周辺住民の合意

1.4 新たな交通システムを検討する際の注意点

注意点 安全性の確保

- ・「車両制限令」により、**車両幅に応じて通行できる道路が制限される。**

【ワゴン車(1.7m幅)が走行できる車道の最小幅員】



注意点 継続性の確保

- ・**地域の問題を最もよく知る地域住民の方が事業の運営に主体的に取り組み、地域の移動手段を守り、育てあげていきながら、運行を継続していくことが重要。**

1.5 運行計画(案)の検討

新たな交通システムの概略検討

- 砧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。**

1.5 運行計画(案)の検討

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（想定）

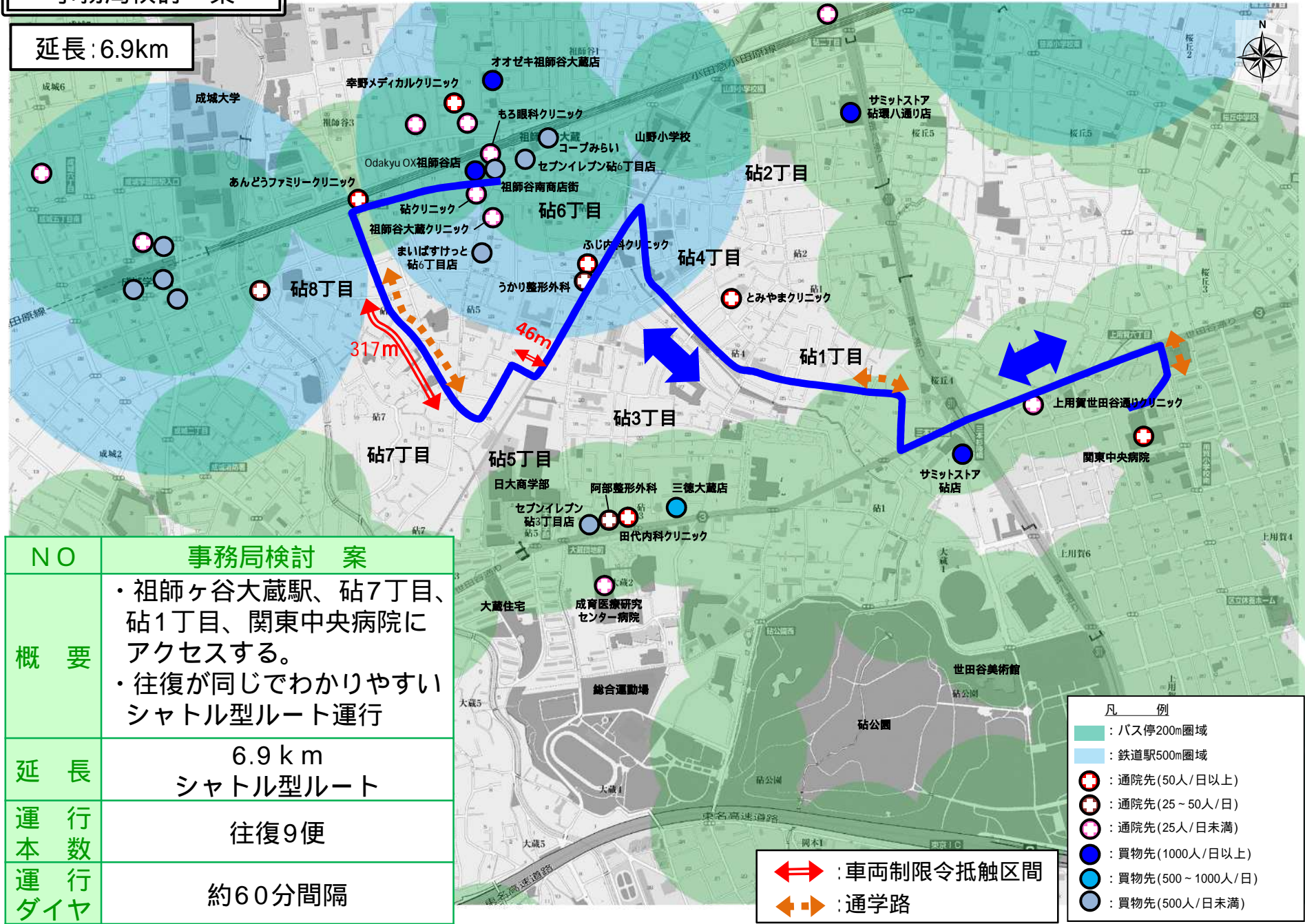


複数の交通システムを抽出

2. 運行ルート(案) について

事務局検討 案

延長: 6.9km



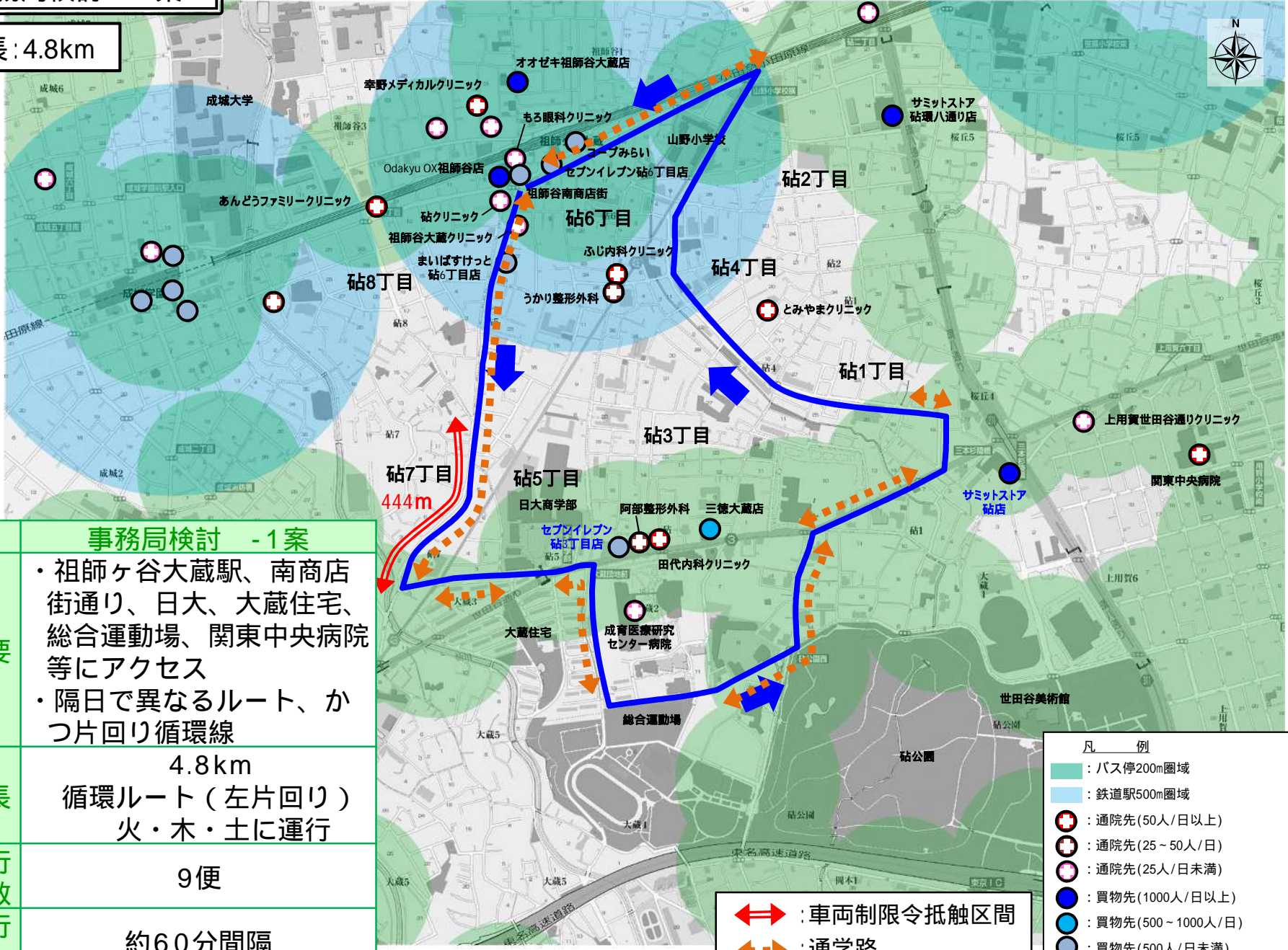
NO	事務局検討 案
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祖師ヶ谷大蔵駅、砦7丁目、砦1丁目、関東中央病院にアクセスする。 ・ 往復が同じでわかりやすいシャトル型ルート運行
延長	6.9 km シャトル型ルート
運行数	往復9便
運行ダイヤ	約60分間隔

↔ : 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)

事務局検討 -1案

延長:4.8km



NO	事務局検討 -1案
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祖師ヶ谷大蔵駅、南商店街通り、日大、大蔵住宅、総合運動場、関東中央病院等にアクセス ・ 隔日で異なるルート、かつ片回り循環線
延長	4.8km 循環ルート(左片回り) 火・木・土に運行
運行本数	9便
運行ダイヤ	約60分間隔

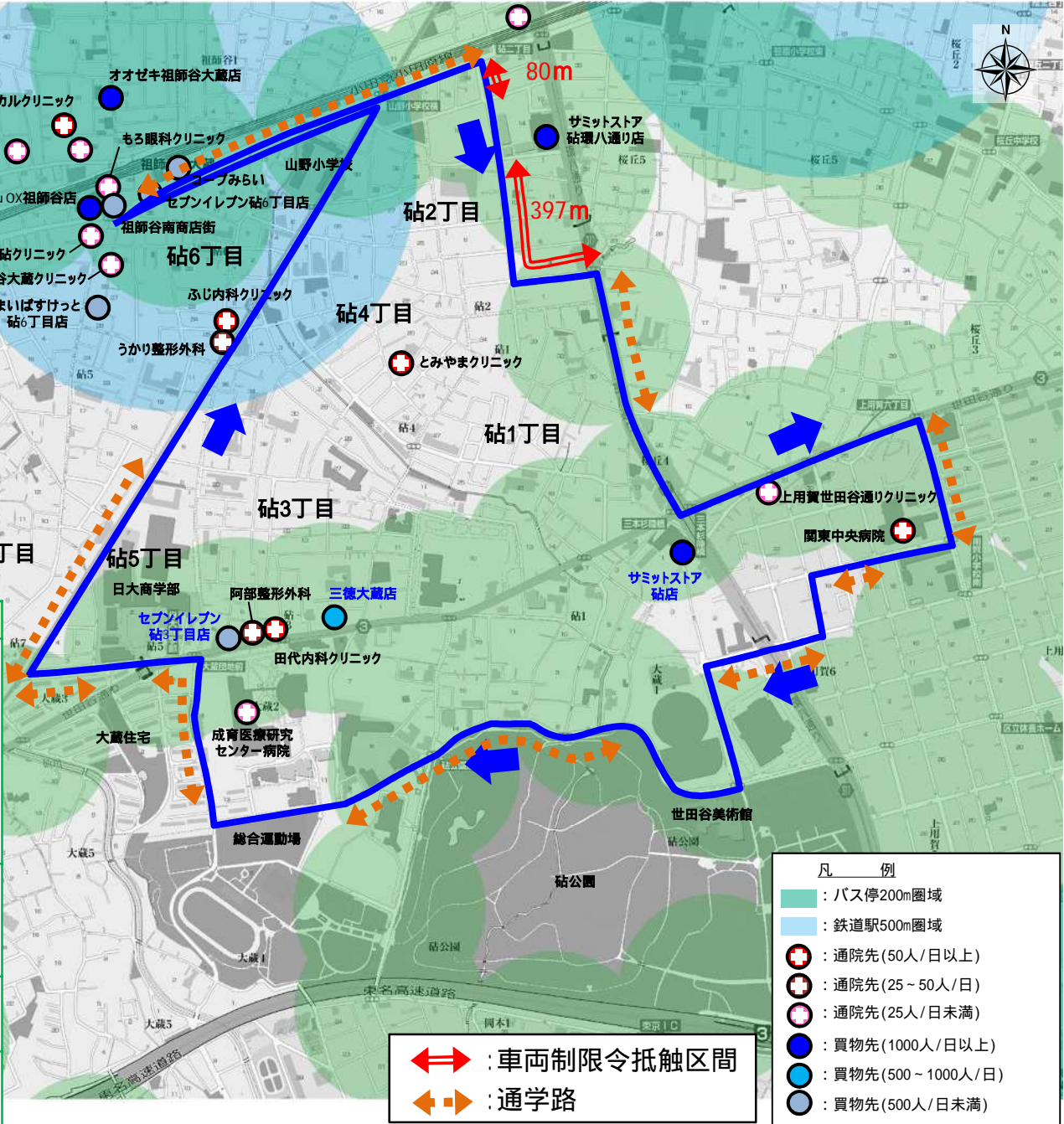
⇔ : 車両制限令抵触区間
⇔ : 通学路

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)

事務局検討 -2案

延長:7.3km



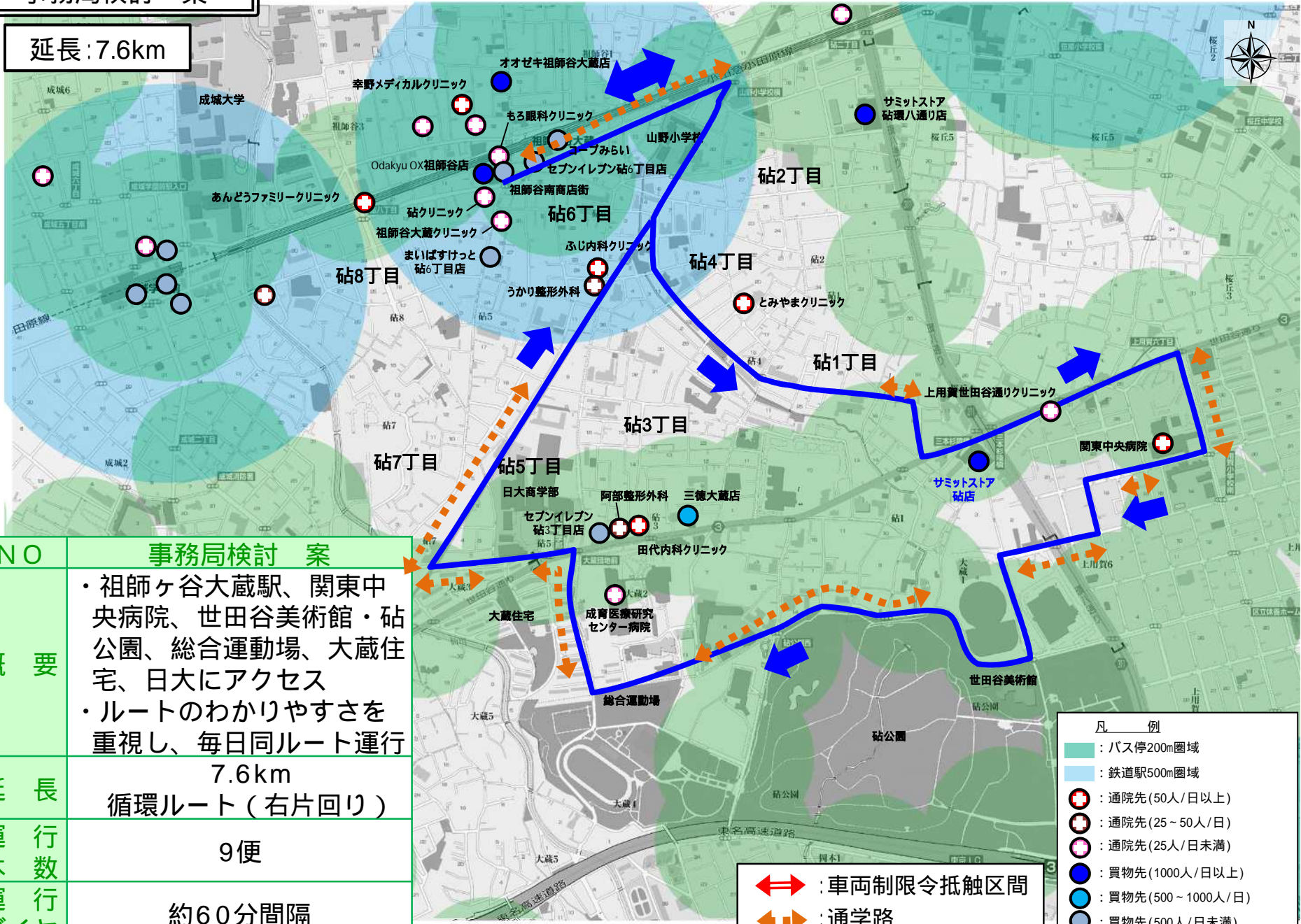
NO	事務局検討 -2案
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祖師ヶ谷大蔵駅、南商店街通り、日大、大蔵住宅、総合運動場、関東中央病院等にアクセス ・ 隔日で異なるルート、かつ片回り循環線
延長	7.3km 循環ルート(右片回り) 月・水・金に運行
運行本数	9便
運行ダイヤ	約60分間隔

- 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

事務局検討 案

延長:7.6km



NO	事務局検討 案
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祖師ヶ谷大蔵駅、関東中央病院、世田谷美術館・砧公園、総合運動場、大蔵住宅、日大にアクセス ・ ルートのわかりやすさを重視し、毎日同ルート運行
延長	7.6km 循環ルート(右片回り)
運行本数	9便
運行ダイヤ	約60分間隔

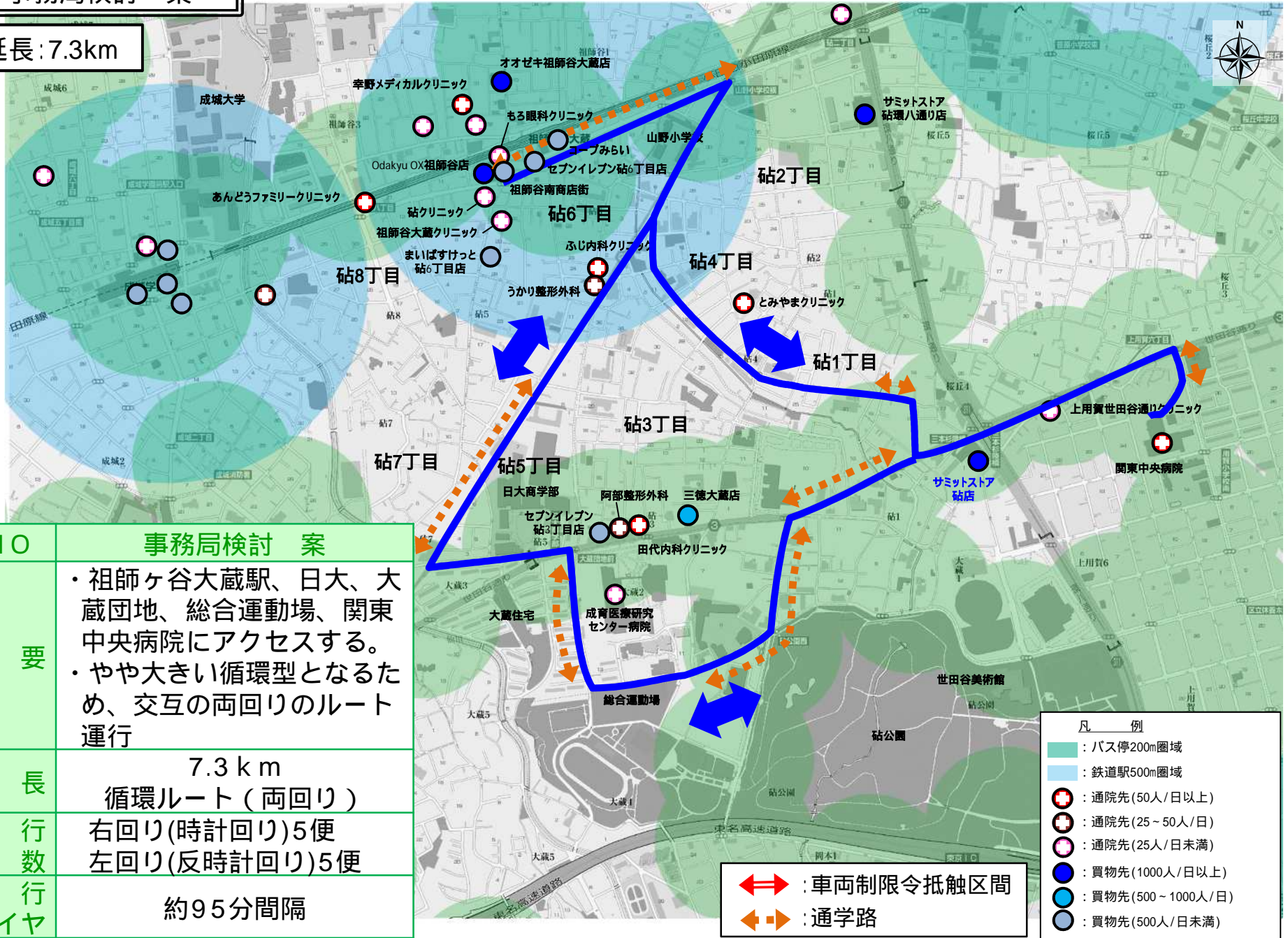
凡 例

- 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

事務局検討案

延長:7.3km



NO	事務局検討案
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祖師ヶ谷大蔵駅、日大、大蔵団地、総合運動場、関東中央病院にアクセスする。 ・ やや大きい循環型となるため、交互の両回りのルート運行
延長	7.3 km 循環ルート (両回り)
運行本数	右回り(時計回り)5便 左回り(反時計回り)5便
運行ダイヤ	約95分間隔

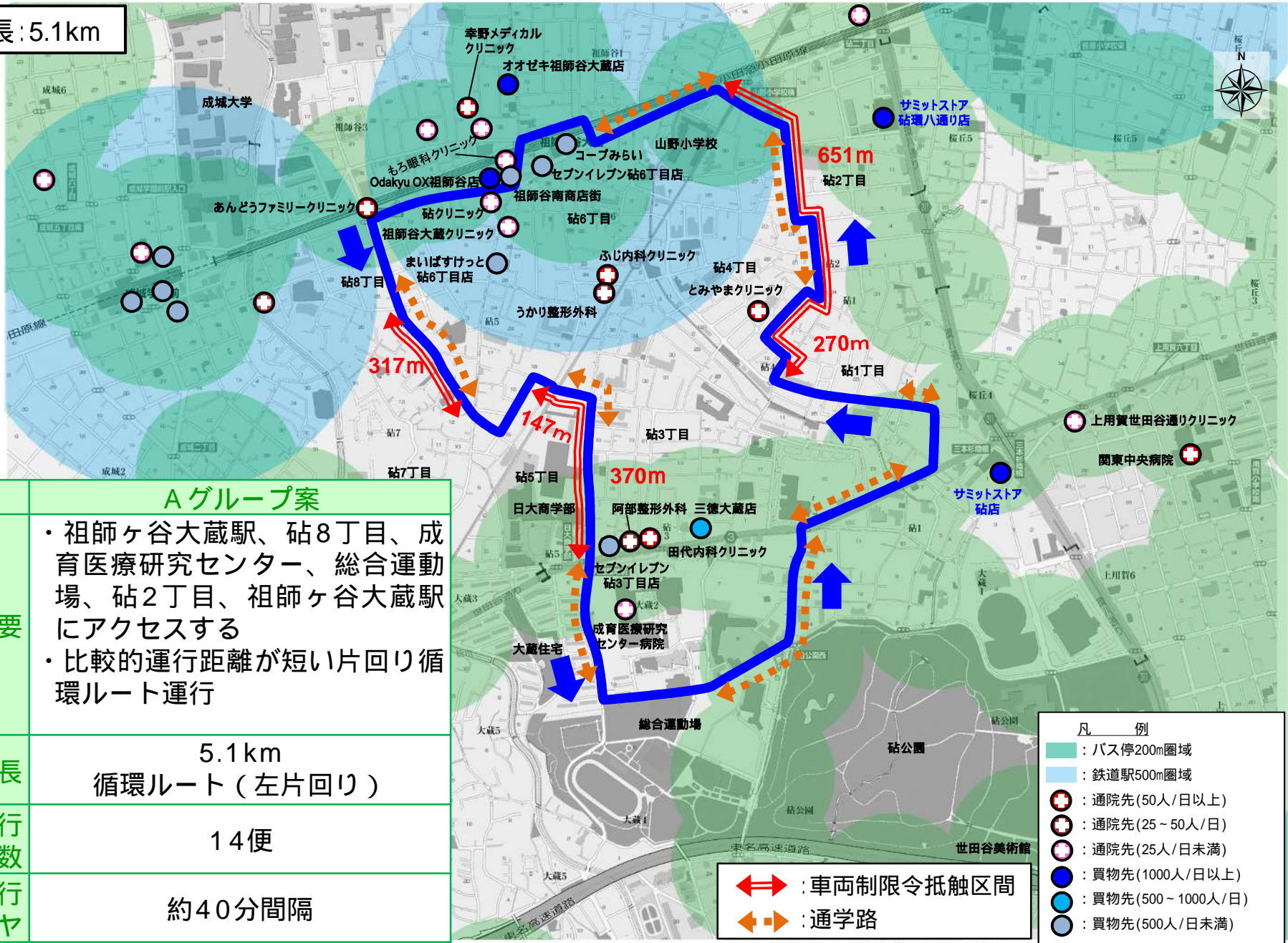
凡 例

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

- ↔ (赤) : 車両制限令抵触区間
- ↔ (橙) : 通学路

第3回勉強会 Aグループ案

延長:5.1km



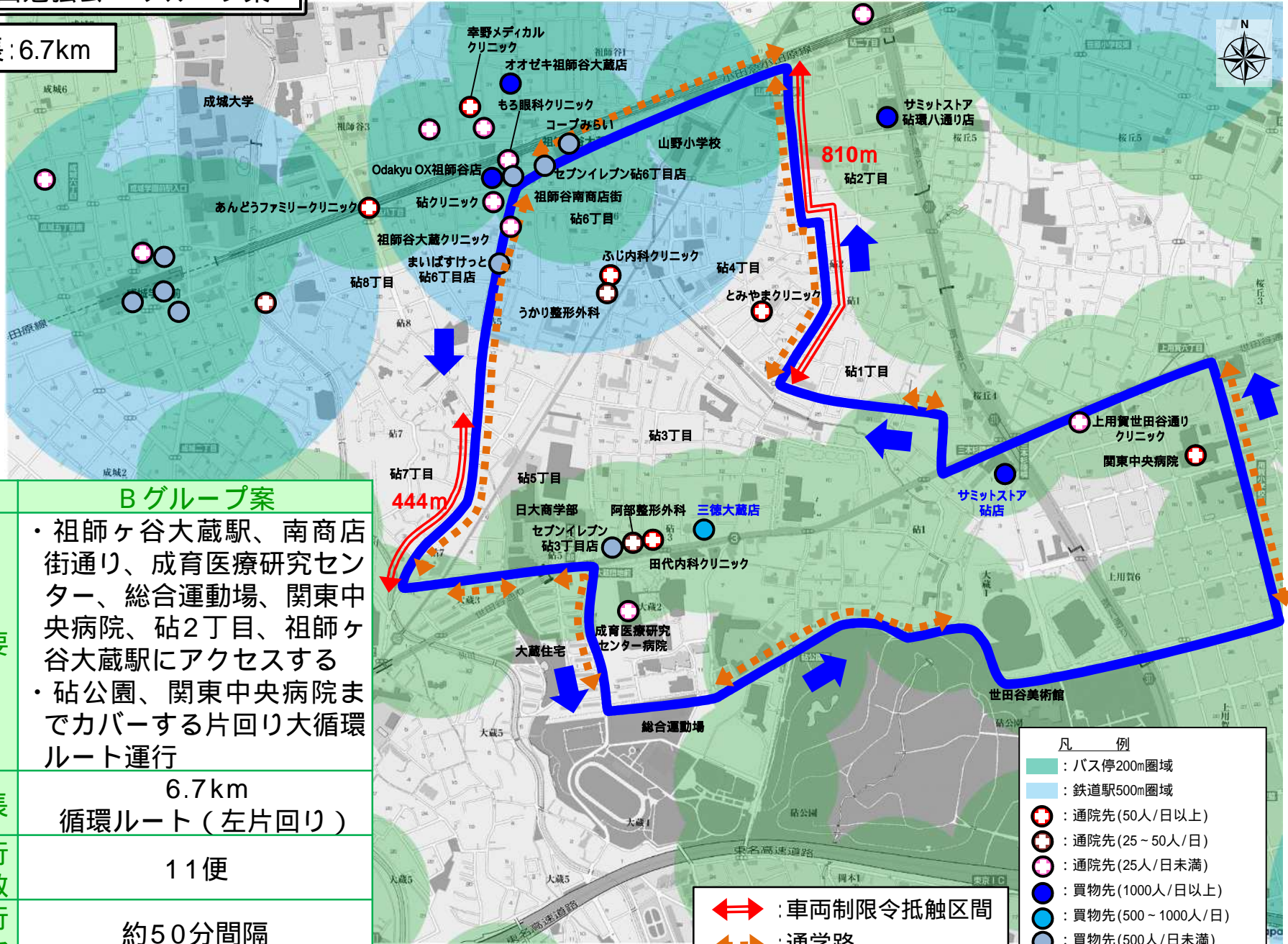
	Aグループ案
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祖師ヶ谷大蔵駅、砧8丁目、成育医療研究センター、総合運動場、砧2丁目、祖師ヶ谷大蔵駅にアクセスする ・ 比較的運行距離が短い片回り循環ルート運行
延長	5.1km 循環ルート(左片回り)
運行本数	14便
運行ダイヤ	約40分間隔

↔ : 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)

第3回勉強会 Bグループ案

延長: 6.7km



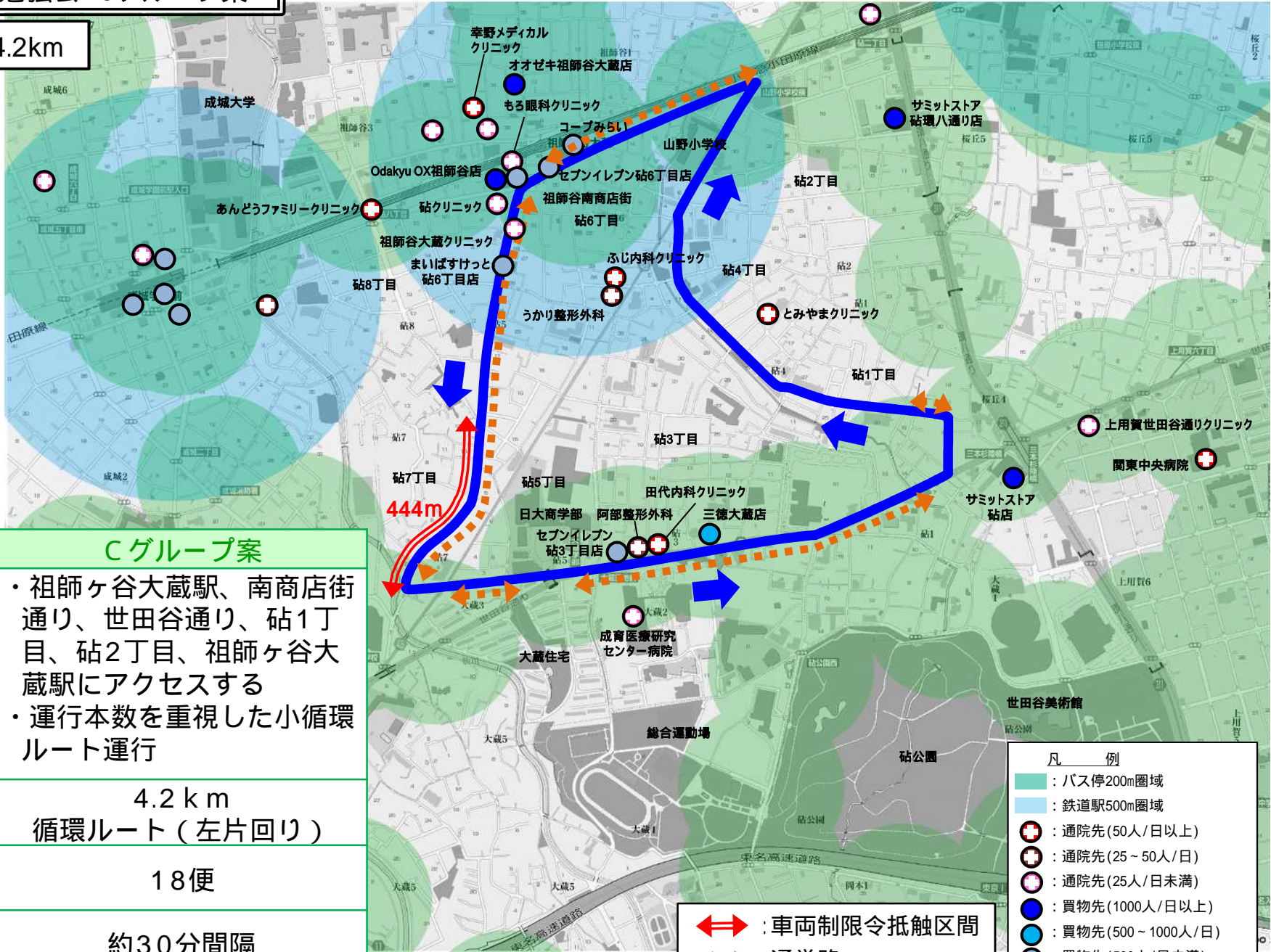
NO	Bグループ案
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祖師ヶ谷大蔵駅、南商店街通り、成育医療研究センター、総合運動場、関東中央病院、砧2丁目、祖師ヶ谷大蔵駅にアクセスする ・ 砧公園、関東中央病院までカバーする片回り大循環ルート運行
延長	6.7km 循環ルート（左片回り）
運行数	11便
運行ダイヤ	約50分間隔

↔ : 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)

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"> ・ 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 ・ 運行本数を重視した小循環ルート運行
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

↔ : 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)

1.6 前回の勉強会で抽出されたルート案

前回までの勉強会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くなっていたが、第3回勉強会で具体的な運行ルートを考えていただいた結果、関東中央病院にアクセスしないルートも提案された。
- ✓ 運行ルートの延長を短くし、運行本数を多くするなど、収支と利便性の両面を考慮する必要がある。
- ✓ 公共交通としての高い安全性を重視した運行ルートについて検討していくことが今後重要である。

2.1 これまでの検討を踏まえた 最適案を決定するための検討事項

- 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する。



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

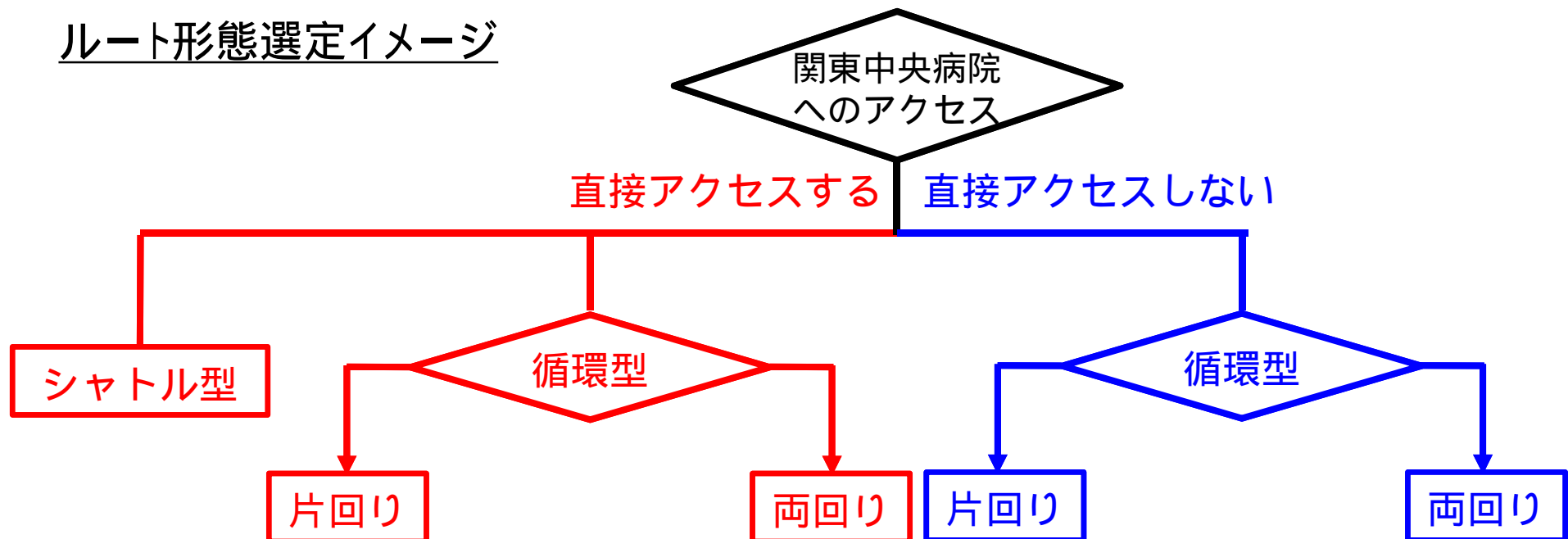
検討事項 区間別の運行ルート

2.1 これまでの検討を踏まえた 最適案を決定するための検討事項

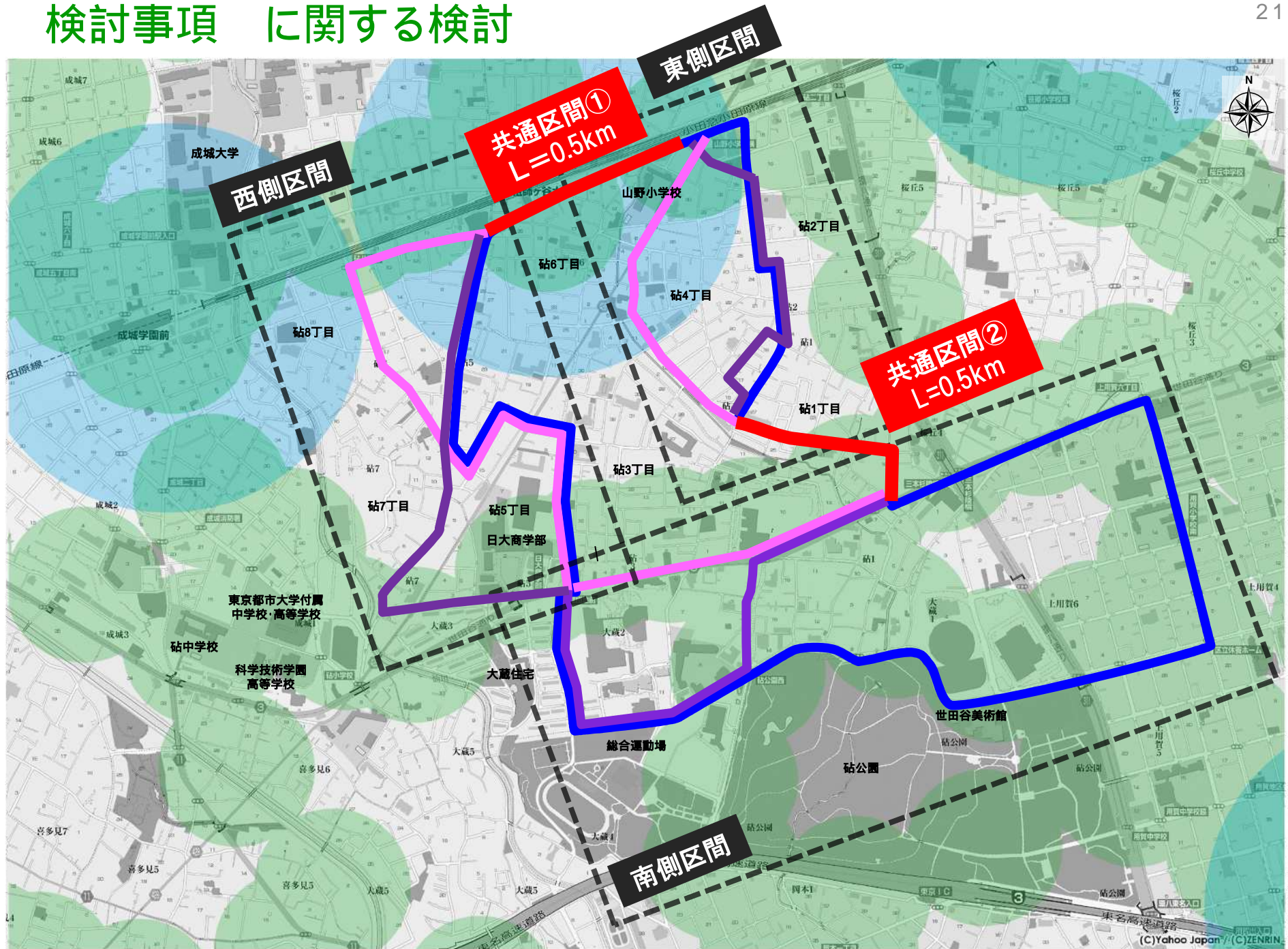
検討事項 に関する検討

検討事項	内 容
関東中央病院へのアクセス	<ul style="list-style-type: none"> 関東中央病院に直接アクセスするか
ルート形態	<ul style="list-style-type: none"> 循環型、シャトル型のどちらにするか 循環型の場合、両回り・片回りのどちらにするか

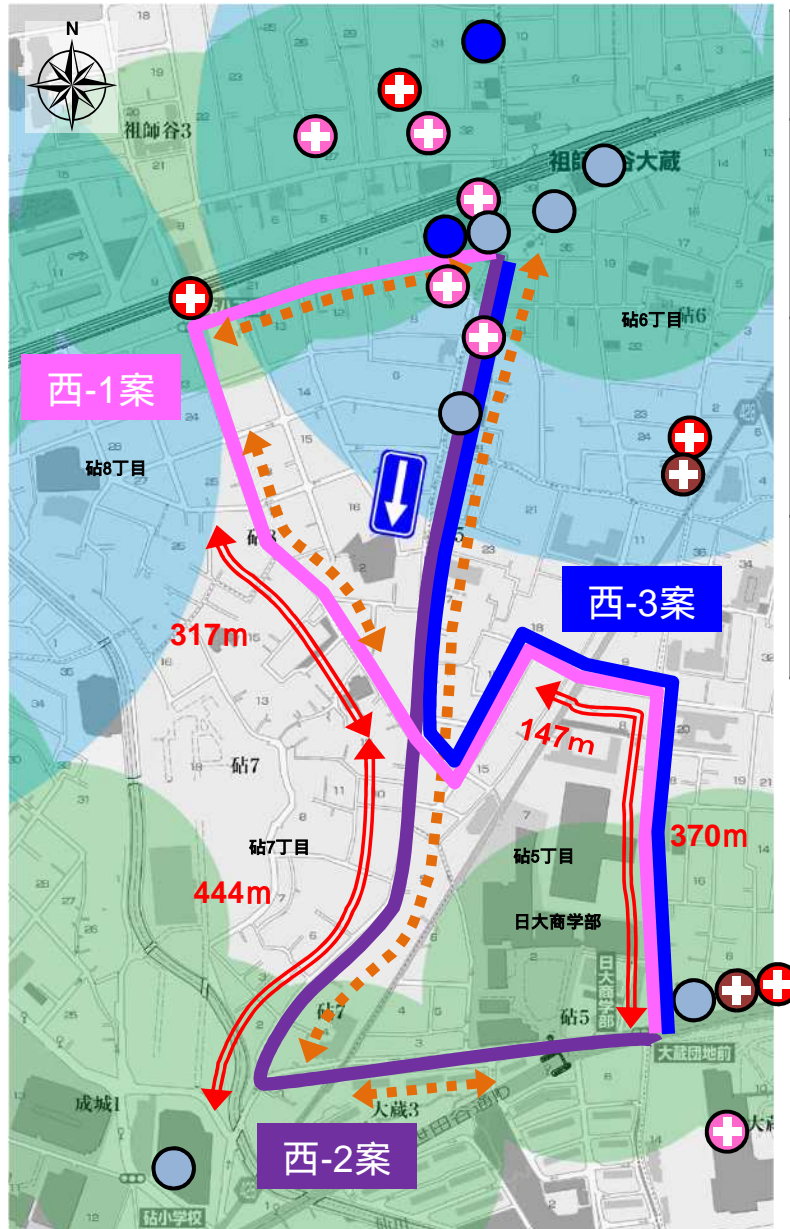
ルート形態選定イメージ



検討事項 に関する検討



西側区間拡大図

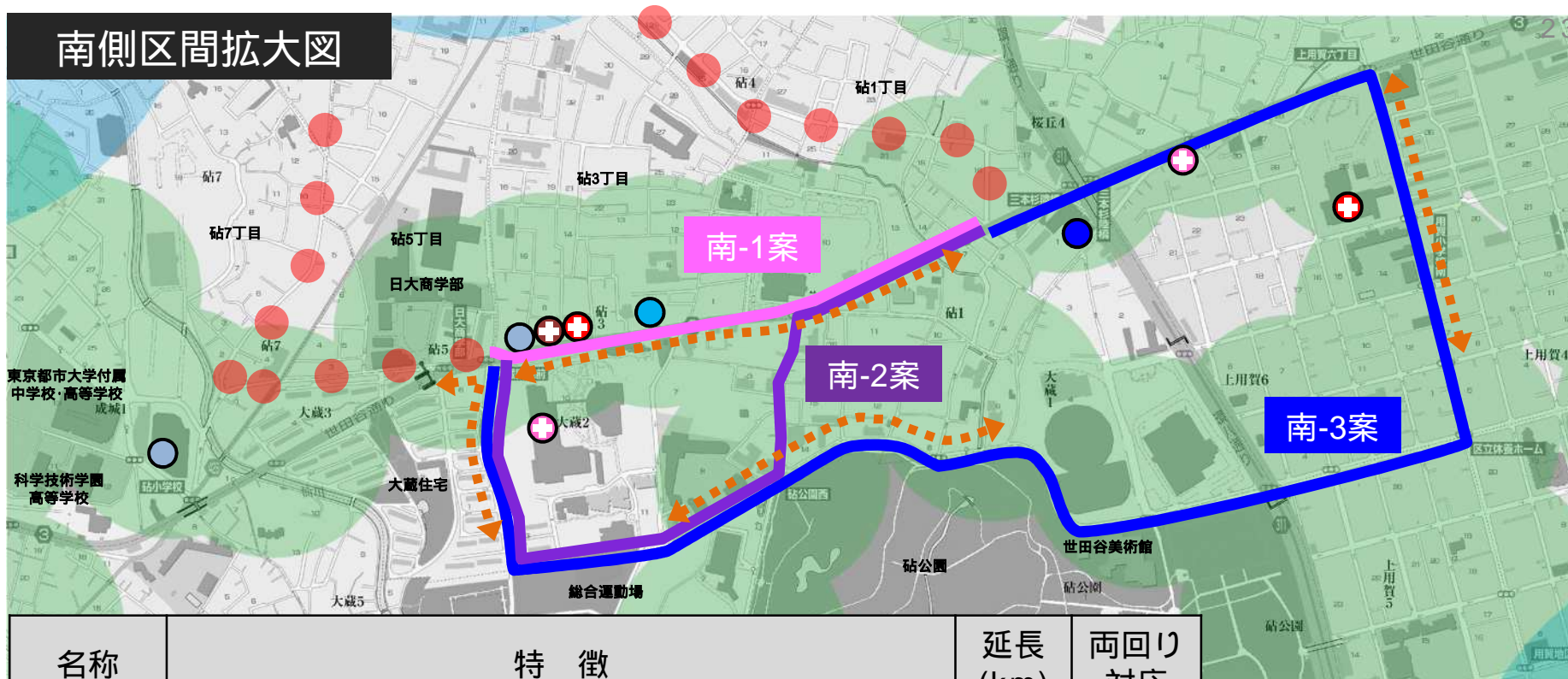


名称	特徴	延長 (km)	両回り対応
西-1案	✓ 不便地域を広くカバーできる ✓ 通学路を通過する ✓ 車両制限令の抵触区間が他案に比べ長い(834m)	1.6	可
西-2案	✓ 商店街にアクセスする ✓ 1案、3案に比べ不便地域のカバー面積が若干狭い ✓ 通学路を通過する	1.4	不可
西-3案	✓ 商店街にアクセスする ✓ 不便地域を広くカバーできる ✓ 通学路を通過する	1.3	不可

- 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

南側区間拡大図



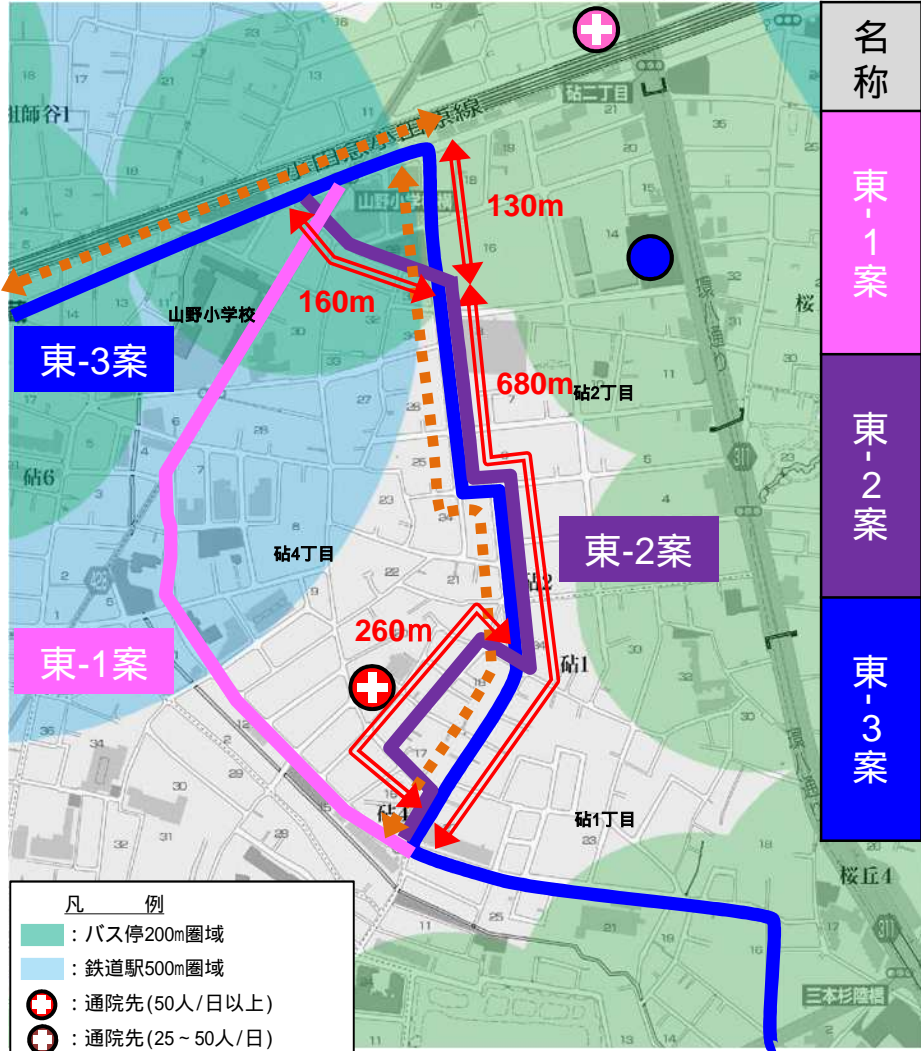
名称	特徴	延長 (km)	両回り対応
南-1案	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ルート延長が短い ✓ 関東中央病院等、主要施設へのアクセスが少ない ✓ 通学路を通過する（歩車道分離されている） 	0.8	可
南-2案	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 関東中央病院には、アクセスしないが大蔵住宅、総合運動場、砧公園等にアクセスする ✓ ルート延長が長く、30分間隔の運行ができない可能性が高い ✓ 通学路を通過する 	1.4	可
南-3案	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 関東中央病院、大蔵住宅、総合運動場、砧公園等にアクセスする ✓ ルート延長が長く30分間隔の運行ができない ✓ 通学路を通過する 	3.3	可

↔ : 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)

東側区間拡大図



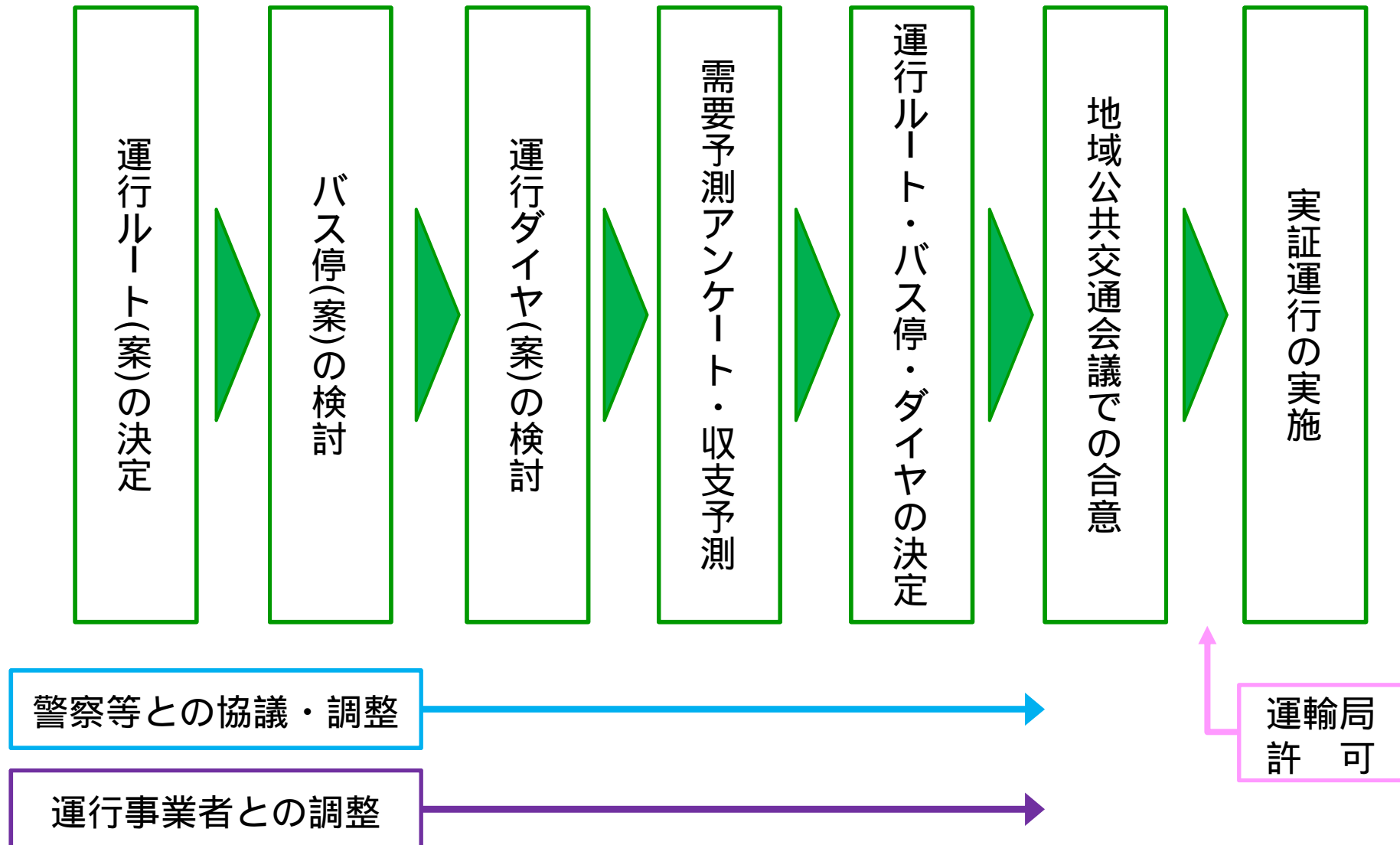
名称	特徴	延長 (km)	両回り対応
東-1案	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 他案に比べて不便地域のカバー面積が狭い ✓ 車両制限令に抵触する区間がない ✓ 通学路を通過しない 	0.9	可
東-2案	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 砧1丁目、2丁目の不便地域を細かくカバーできる ✓ 車両制限令に抵触する区間が長い ✓ 通学路を通過する 	1.0	可
東-3案	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 砧1丁目、2丁目の不便地域を細かくカバーできる ✓ 車両制限令に抵触する区間が長い ✓ 通学路を通過する 	1.0	可

- 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

2.2 今後の流れ

砧地区のコミュニティ交通の検討の流れ

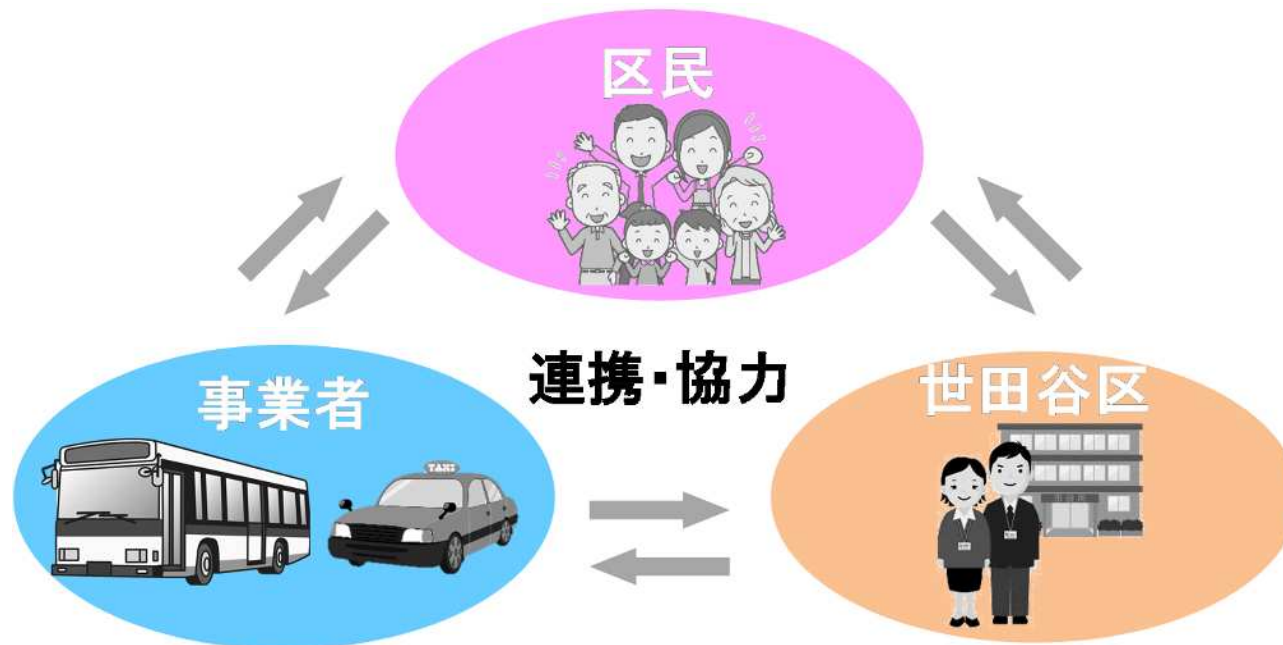


3 . 協議会の役割、設立方針について

1 砧地区の地域交通システムの検討体制

役割分担のイメージ

名称	主な役割
区 民	・ 協議会を結成し、主体的に地域交通システムの内容を検討します。
世田谷区	・ 区民が活動しやすい環境づくりを行います。 ・ 地域交通システムの検討のための情報提供や技術的な支援を行います。
事 業 者	・ 地域に密着した安全で快適な運行サービスの提供を行います。

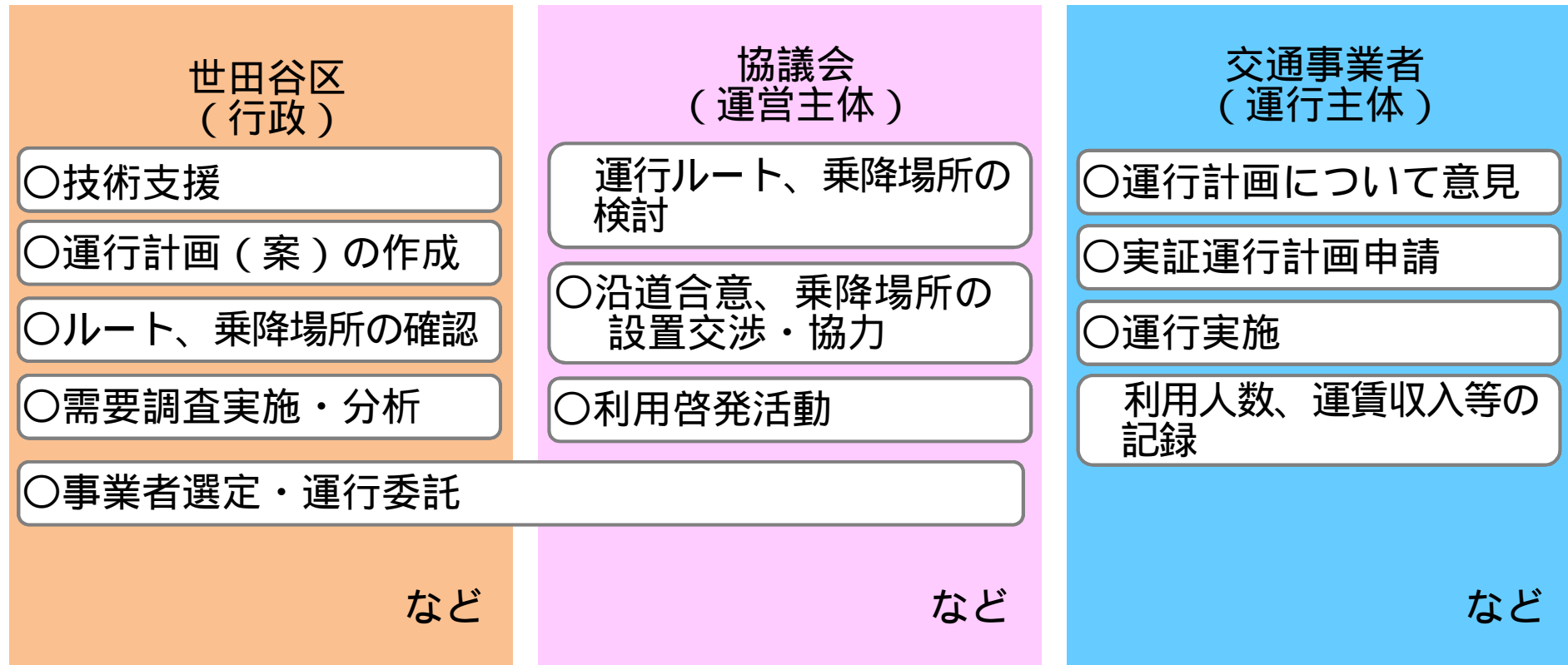


1 砧地区の地域交通システムの検討体制

具体的な役割分担のイメージ

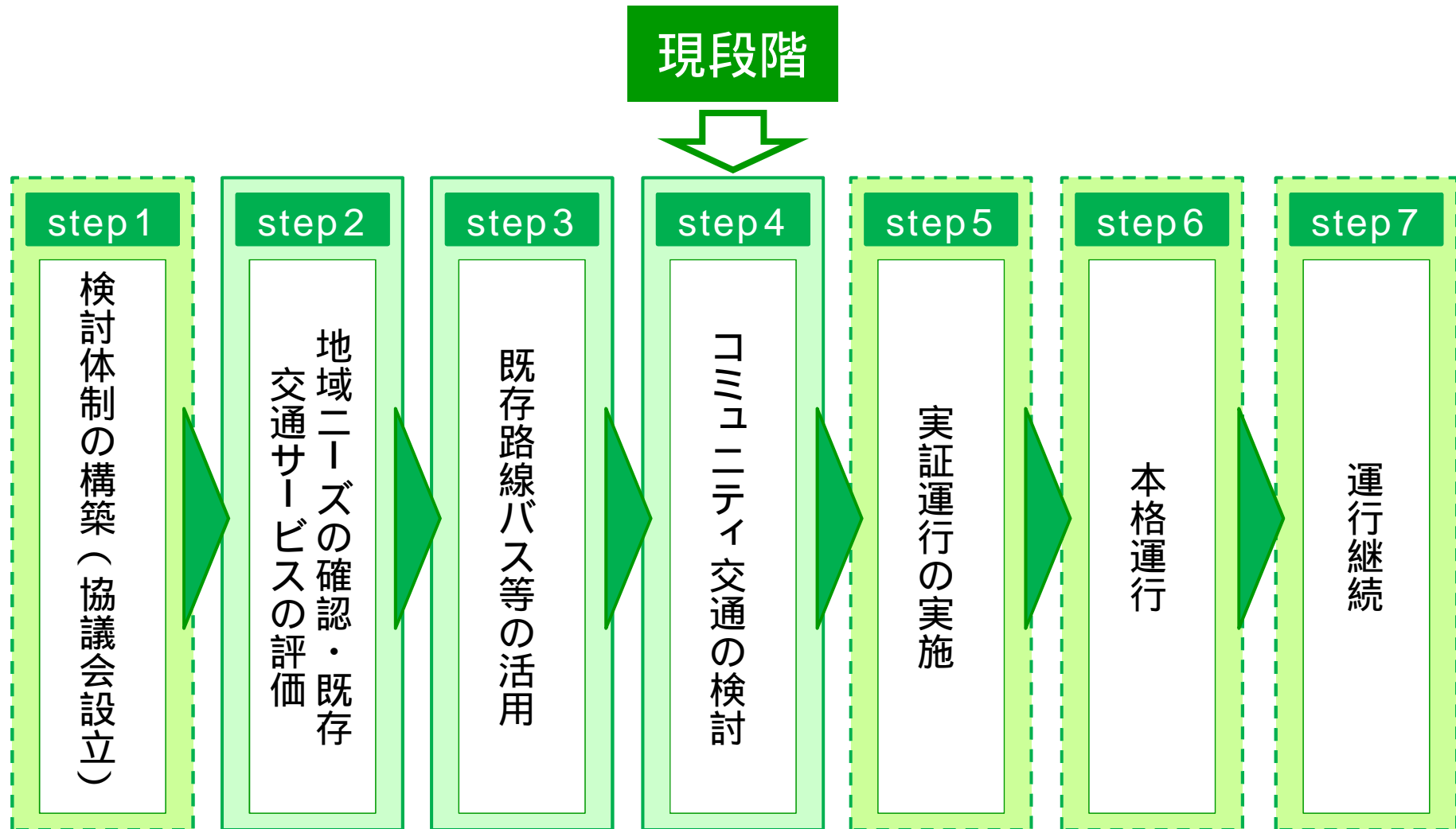
- 運営主体は協議会に担っていただき、区が技術支援、需要調査・分析、運行委託等の支援を行う方法が考えられます。

(実証運行時の役割イメージ)



2 検討フロー

地域交通システムの検討の流れ

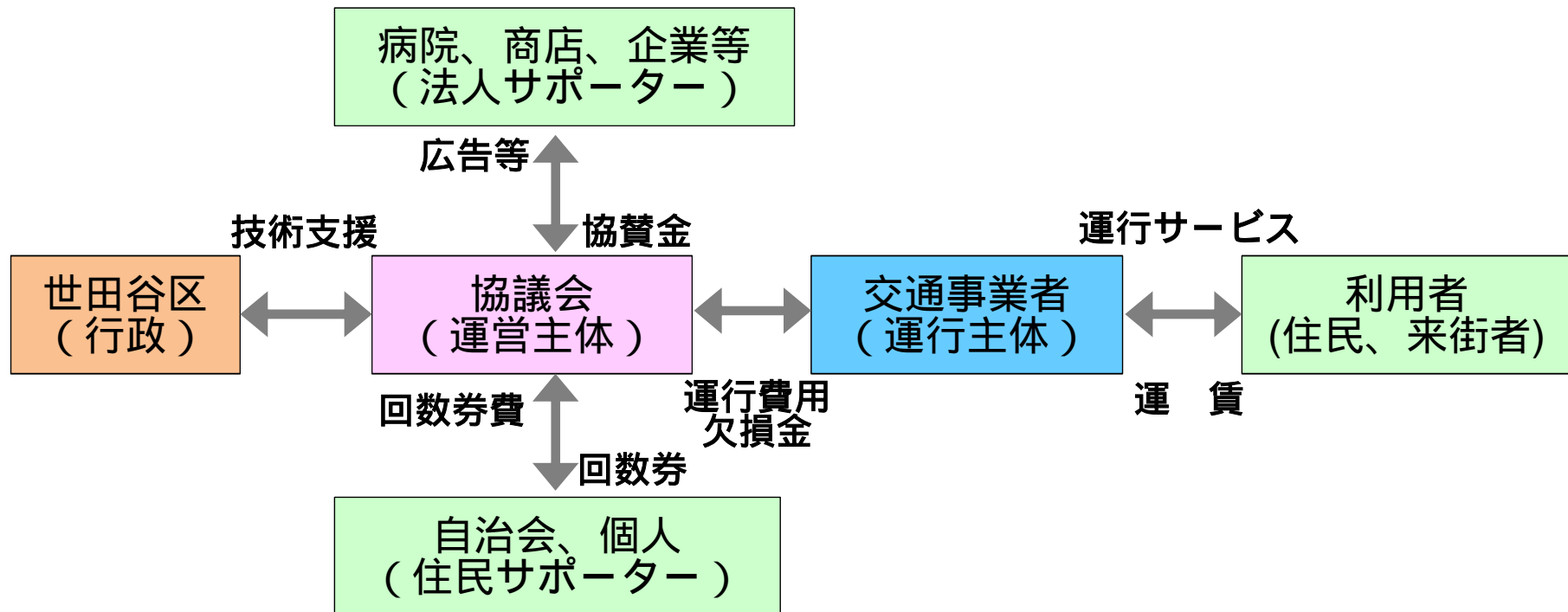


3 地域交通システムの運営体制

本格運行時の体制イメージ(案)

- 運営主体は住民組織に担っていただき、区は適宜、技術支援を行う体制が考えられます。
- 運賃収入だけでは、運行経費が賄えない場合には、協賛金等（サポーター制度等）で不足分をカバーすることも継続的な運行を目指していく上では、有効と考えられます。

(本格運行時の役割イメージ)



4 協議会の役割と設立方針(案)

協議会の役割(案)

- 協議会は、地域が抱える課題の共有や検討・協議を行う場
- 協議会では、世田谷区や交通事業者と調整し、実証運行時、本格運行時には、運営主体としての役割を担う。

協議会の設立方針(案)

- 協議会の構成員は5名以上
- 代表者を1名選任
- 協議会の位置付け、構成員、運営方法等を検討し、規約をまとめる。