

3. バス交通

3-1 現状と課題

区民に身近な交通機関である路線バスは現在区内では、4社・1局（東急、小田急、京王、関東、都交通局）の運行により、83路線が走っている。（令和2年4月現在）

区内のバス交通の年間輸送人員は、昭和54年度には約1億500万人（都交通局含まず）であったものが、平成11年頃にかけて約6000万人にまで減少した。以降横ばいの状況であったが、平成27年度には約7000万人に増加する等、近年は微増傾向にある。この間利用者が減少した原因は、渋滞に伴う定時性や速達性の低下等が指摘されているが、利用者の減少がバス事業のコストを押し上げ、運行回数の減少や運賃の値上げをもたらし、その結果バス離れが進行するという悪循環に陥った結果と考えられる。

バス交通は、高齢社会における地域交通の柱として、そのサービスの拡充が求められており、そのためには、利用者の呼び戻しや掘り起こしが課題となっている。

また、世田谷区は、西に行くほど鉄道網の間隔が広く、鉄道の利便性が低くなっている。これらの地域では、鉄道駅と直結するバス交通が重要な交通機関となっているが、幅員の狭い道路が多く、バス路線も限られていることから公共交通不便地域が点在している。これらの地域や区民の交通需要のある地域に、バス路線の導入を進めていく必要がある。

3-2 新規バス路線の導入成果

区は、公共交通不便地域の解消や南北交通ネットワークの強化、また、高齢社会における地域間の移動利便性の向上等を図るため、新規バス路線の調査・検討、バス事業者への働きかけ等により以下の新規コミュニティバス路線を導入し、バス交通サービスの充実を促進してきた。

(1) 玉堤循環路線バス（愛称：タマリバーバス）＜等01系統＞

区は、初めてバス事業者への運行経費補助制度を導入し、運行開始年度（平成10年度）からバス利用者の定着が図られる5年間を限度に補助を実施した。

平成10年10月 運行開始（東急バス株式会社）

平成11年7月 運行本数変更（土、日・祝日減便）

平成23年3月 運行本数変更（平日増便、土、日・祝日減便）

(2) 南北路線（成城学園前駅北口～千歳烏山駅）＜成城06系統＞

環境に配慮した全車圧縮天然ガス（CNG）車両による運行に要する経費の増加分の一部を区が平成13年度から5年間補助することとし、平成17年度終了した。

また、粕谷区民センター入口バス停の整備について、区は事業者と協力して、通過交通に影響がないようバスベイを設置した。

平成11年12月6日～12年1月31日 実験運行実施

平成13年6月 運行開始（小田急バス株式会社）

平成13年9月 増便

平成15年12月 増便

平成28年10月 増便

(3) 希望ヶ丘路線

区のミニバス導入調査（平成4年～平成5年）に基づき、区と事業者からなるバス路線検討会（平成6年）での検討を経たのち、区は関係機関との協議・調整等を行い、また、バス

停周辺環境整備等の支援をしながら地域との調整を経て、事業者による運行が開始された。

- ① 八幡山ルート（八幡山駅～希望ヶ丘団地）＜八 01 系統＞
平成 13 年 10 月 24 日 運行開始（京王バス東株式会社）
平成 28 年 10 月 減便
- ② 千歳船橋ルート（千歳船橋駅～希望ヶ丘団地）＜歳 25 系統＞
平成 15 年 3 月 30 日 運行開始（小田急バス株式会社）
令和 2 年 4 月 1 日 減便

（4）喜多見・宇奈根地区路線

喜多見・宇奈根地区については、道路幅員や車両制限等の道路事情により、従来の大型車による路線バスの導入が困難なことから公共交通不便地域となっていた。

そのため、区は導入可能な車両（ミニバス）や導入ルート等の検討を進めながら事業者や関係機関との協議・調整等や支援を行い、地域との調整を経て、事業者による運行が開始された。また、平成 25 年度に既存バス路線を活用した新たな路線が実験運行を経て事業者により運行が開始された。

- ① 狛江ルート（宇奈根～狛江駅南口）
＜宇奈根地区路線＞＜狛 12 系統＞
平成 15 年 3 月 30 日 運行開始（小田急バス株式会社）
- ② 二子玉川ルート（二子玉川駅～宇奈根地区会館～二子玉川駅）
＜喜多見・宇奈根地区コミュニティバス＞＜玉 05 系統＞
平成 19 年 4 月 9 日 運行開始（東急バス株式会社）
- ③ 二子玉川（喜多見住宅延伸）ルート（二子玉川駅～喜多見公園～二子玉川駅）
＜喜多見・宇奈根地区コミュニティバス（喜多見住宅延伸系統）＞＜玉 04 系統＞
平成 25 年 10 月 1 日 実験運行
～平成 26 年 1 月 31 日
平成 26 年 2 月 1 日 運行開始（東急バス株式会社）

（5）祖師谷・成城地域循環路線（愛称：せたがやくるりん）＜系統番号なし＞

区内で最も大きな公共交通不便地域の祖師谷・成城地域において、狭あいな道路に導入する路線バスの交通安全上等の影響や自主運行の可能性を検証するため実験運行を実施した。その結果を踏まえ、地域住民や路線沿道関係者等との合意形成を図ると共に事業者や関係機関等との調整を経て、事業者による運行が開始された。

- 平成 16 年 11 月 1 日 実験運行実施
～11 月 30 日
平成 17 年 12 月 19 日 運行開始（小田急バス株式会社）
平成 18 年 11 月 7 日 運行会社変更（小田急シティバス株式会社）
平成 19 年 1 月 バス停新設（祖師谷六丁目三叉路）
平成 19 年 6 月 平日雨天時における臨時運行の開始（朝の通勤時間帯は 1 台増発）
平成 25 年 4 月 1 日 運行会社変更（小田急バス株式会社）

（6）経堂・八幡山路線＜経 02 系統＞

南北交通を強化し、鉄道間における乗り継ぎの利便性を向上させるため、経堂駅～八幡山駅を結ぶバスの実験運行（平成 24 年）を実施した。その結果を踏まえ、事業採算性やルートなどの課題などについての協議・調整を経て、事業者による運行が開始された。

平成 24 年 1 月 10 日 実験運行実施

～3 月 31 日

平成 26 年 1 月 16 日 運行開始（小田急バス株式会社、京王バス東株式会社）

平成 28 年 10 月 増便・ルート変更

（7）等々力・梅ヶ丘路線＜等 13 系統＞

南北交通を強化し、鉄道間における乗り継ぎの利便性を向上させるため、世田谷駅付近の都市計画道路補助第 154 号線の開通に伴い、等々力操車所～梅ヶ丘駅を結ぶバスの実験運行（平成 27 年度）を実施した。その結果を踏まえ、事業採算性やルートなどの課題などについての協議・調整を経て、事業者による運行が開始された。

平成 27 年 8 月 3 日 実験運行実施

～平成 28 年 1 月 29 日

平成 29 年 1 月 27 日 運行開始（東急バス株式会社）

平成 30 年 4 月 1 日 増便

平成 31 年 4 月 1 日 増便・ルート変更

令和 2 年 4 月 1 日 増便

3-3 駅前広場へのバス路線導入

（1）経堂駅バスロータリーへの路線乗り入れ

小田急線連続立体交差事業の関連で整備された、経堂駅バスロータリーへの既存 2 路線（千歳船橋駅～梅ヶ丘駅、梅ヶ丘駅～渋谷駅）の乗り入れについて、交通結節機能向上の観点から、区は事業者と調整を行い、平成 21 年 8 月 31 日より急行停車駅である経堂駅を起終点として運行を開始した。また、平成 26 年 1 月 16 日より経堂駅～八幡山駅を結ぶ経堂・八幡山路線＜経 02 系統＞の運行を開始した。

（2）二子玉川駅の南北交通広場の供用開始に伴うバス停留所位置の変更

① 北方面交通広場

平成 23 年 3 月 7 日 供用開始

行先：目黒駅前、清水、東京医療センター

② 南方面交通広場

平成 23 年 3 月 7 日 供用開始

行先：渋谷駅、羽田空港、瀬田営業所、砧本村、向ヶ丘遊園駅南口、成城学園前駅西口、玉川病院循環、成育医療研究センター、美術館、調布駅南口、宇奈根一丁目循環、小杉駅東口、成田空港、新平瀬橋

（3）成城学園前駅西口交通広場の供用開始に伴う北口バス停留所の集約

平成 24 年 9 月 9 日 供用開始

行先：調布駅南口、狛江営業所、狛江駅北口、千歳烏山駅北口、千歳烏山駅南口、千歳船橋駅、つづじヶ丘駅南口、仙川駅入口、NTT 中央研修センター

（4）二子玉川駅～羽田空港

二子玉川駅と羽田空港へのアクセス向上を図るため、区は事業者との調整を行い、東急バスと京浜急行バスは平成 21 年 4 月 24 日より、直通便（毎日 16 往復）の運行を開始した。（令和 2 年 4 月現在、二子玉川駅発 20 便、羽田空港発 23 便）

(5) 二子玉川駅～渋谷駅～成田空港

二子玉川駅と成田空港へのアクセス向上を図るため、東急バスと東京空港交通は平成 25 年 7 月 16 日より、二子玉川駅発 11 便、成田空港発 15 便の運行を開始した。

(令和 2 年 4 月現在、二子玉川発 12 便、成田空港発 22 便)

3-4 課題への取り組み

(1) バスネットワークの充実

① バス路線網の充実

誰もが利用しやすい地域交通の利便性向上を図るため、バス事業者と連携し、新規路線の導入・既存路線の活用について検討を進める。

バス路線導入にあたっては、環境負荷に配慮した車両の導入を促進する。

② バス走行空間の確保

「せたがや道づくりプラン」に基づき、道路整備を推進し、円滑なバス走行空間を確保する。

③ 鉄道駅での乗り換え利便性の向上

鉄道駅での乗り換え利便性の向上に向けて、事業者へ、バス停の位置の調整や駅前広場整備にあわせたバスの乗り入れを促進し、交通結節機能の強化を図る。

④ バス路線導入に向けた取り組みの推進

新たな路線などの導入や既存路線の再編のための候補ルートを検討し、導入の可能性などについて検討する。

また、交通に関わる新たな支援のあり方として、区民などによる交通確保に向けた取り組みや、バス事業者に対して、運行支援のあり方などを検討する。

⑤ バス路線維持に向けた取り組みの推進

バスサービスの維持・向上に向けて、バス事業者と連携して、区民に対する利用促進PRを実施する。

⑥ 新たな需要の掘り起こしに向けた取り組み

地域の実情にあった移動手段や交通の取り組みの導入を図るため、新たな需要の掘り起こしに向けて、意識調査などを実施する。

(2) バス運行サービスの充実

バスをさらに使いやすくするために、区の管理する道路のバス停留所での、ベンチ・上屋の設置に向けた取り組みを進めるとともに、国道や都道についても、ベンチ・上屋の設置を促進する。区としても、設置に向けた検討を進める。

また、バス事業者へ運行情報提供装置等の整備を働きかける。

3-5 新規バス路線導入に関する考え方

(1) バス事業者への支援の基本的な考え方

- ① 運行に関わる経費の赤字補填は原則行わず、幅員狭小路線のすみ切り改良など、走行空間改良支援を行う。
- ② バスルートの設定やバス停の設置場所について、地元や警察等の関係機関との協議・調整など、走行環境整備支援を行う。
- ③ 実験運行の実施など、必要に応じ、導入に向けた取り組みを行う。
- ④ 地元・区民との連絡調整及び広報・PRの支援を行う。

(2) 取り組み内容

① 短期的な取り組み

既存路線の接続や延伸などによりバスサービスの充実を図る路線の導入を検討していく。

② 中長期的な取り組み

道路整備の進捗状況や開発等のタイミングにあわせ、バスが走行できる経路の確保に向け、交通管理者、道路管理者、地元等と協議・調整していく。

3-6 バス停留所環境の整備

(1) バス停留所

令和元年度に、区内のバス停留所（令和2年1月時点 850箇所）の調査を実施し、ベンチや上屋の設置状況等、バス停留所環境を確認した。

(2) バス停ベンチ

平成16年度のバス停環境整備（ベンチ）検討会においてまとめたバス停ベンチ設置基準に基づいて、バス停留所にベンチを設置している。

バス停ベンチ設置実績

年度	停留所数	設置基数
16年度～25年度	85箇所	102基
26年度	2箇所	2基
27年度	3箇所	3基
28年度	3箇所	3基
29年度	1箇所	3基
30年度	3箇所	3基
令和元年度	1箇所	1基
小計	98箇所	117基
令和2年度（予定）	2箇所	2基
計	100箇所	119基

(3) バス停上屋

路線バス停留所における施設整備を促進し、バス利用者の利便と快適性の向上を図るため、事業者が設置する上屋の整備費について、補助を実施している。

バス停上屋整備費補助実績 ※23年度以降実績なし

年度	補助整備基数
～17年度	8基
18年度	3基
19年度	3基
20年度	3基
21年度	3基
22年度	3基
計	23基

(4) 今後のバス停留所環境の整備について

- ① バス停留所について、現況を調査したことから、今後は、バス停ベンチや上屋に関する所有や管理状況を整理したうえで、設置可能箇所や要望箇所の精査を進め、未整備箇所の整備について、必要性・優先度の視点で検討していく。
- ② 国道・都道へのバス停ベンチ設置についてバス事業者に働きかけると共に、区としても検討する。