

# 世田谷区における公共交通について

# 目 次

## 1. 交通まちづくり基本計画及び行動計画

1 - 1	概要	-1
1 - 2	経緯	-1
1 - 3	位置付け	-1
1 - 4	施策体系	-2

## 2. 鉄道交通

2 - 1	鉄道の現況等	-3
2 - 2	連続立体交差事業	-5
2 - 3	都市高速鉄道第9号線(小田急電鉄小田原線)	-6
2 - 4	都市高速鉄道第10号線(京王電鉄京王線)・京王電鉄井の頭線	-9
2 - 5	東京急行電鉄大井町線・田園都市線・目黒線・東横線・世田谷線	-10
2 - 6	世田谷区内鉄道駅バリアフリー推進事業	-11

## 3. バス交通

3 - 1	現状と課題	-16
3 - 2	新規バス路線の導入成果	-16
3 - 3	駅前広場へのバス路線導入	-18
3 - 4	課題への取り組み	-19
3 - 5	新規バス路線導入に関する考え方	-19
3 - 6	バス停留所環境の整備	-20

## 4. エイトライナー導入促進

4 - 1	背景と目的	-22
4 - 2	調査内容	-22
4 - 3	東京都の動き及び交通政策審議会答申	-23
4 - 4	今後の進め方	-23

## 5. 公共交通不便地域

- 5 - 1 公共交通不便地域の状況 -26
- 5 - 2 公共交通不便地域への取組み -27

# 1. 交通まちづくり基本計画及び行動計画

## 1-1 概要

区では、これまで鉄道、バス、自動車、自転車などによる多様な交通サービスの確立をめざし、「世田谷区交通まちづくり基本計画」(平成14年9月策定、平成20年3月改定)に基づき、京王線連続立体交差事業、新規コミュニティバスやコミュニティサイクルシステムの導入をはじめとした、総合的な交通計画を推進してきた。

「歩いて楽しいまちづくり」を将来ビジョンに掲げる世田谷区基本構想(平成25年9月)や世田谷区基本計画(平成26年3月)、世田谷区都市整備方針(平成27年4月)、また、様々な社会情勢の変化、東日本大震災以降の災害や環境、エネルギーに対する区民意識の高まりなどを踏まえ、平成27年度からの10年間における区の交通に関わる施策の基本方針として、新たな「交通まちづくり基本計画(平成27年3月)」を策定し、「交通まちづくり基本計画」の実現に向けた具体的な取り組みを示すものとして「交通まちづくり行動計画」(平成28年6月)を策定した。

令和2年3月には、策定から5年が経過したことから、社会情勢の変化、関連上位計画の動向、施策・事業の進捗状況などを踏まえ、「交通まちづくり基本計画(平成27年3月)」の中間見直しを行うとともに、令和2年度からの「交通まちづくり行動計画」(令和2年度～令和6年度)を策定した。

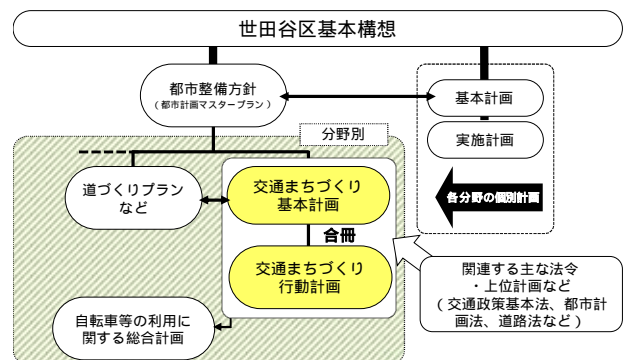
## 1-2 主な経緯と今後の予定

- 平成14年9月 「世田谷区交通まちづくり基本計画」策定
- 平成20年3月 「改定 世田谷区交通まちづくり基本計画」策定
- 平成27年3月 「世田谷区交通まちづくり基本計画」(平成27～36年度)策定
- 平成28年6月 「世田谷区交通まちづくり行動計画」(平成28～31年度)策定
- 令和2年3月 「交通まちづくり基本計画」(中間見直し)及び「世田谷区交通まちづくり行動計画」(令和2～6年度)策定

## 1-3 位置付け

交通まちづくり基本計画は、街づくり条例(平成7年条例第17号)第10条を根拠とし、都市整備方針に定める街づくりに関わる目標を実現するため、分野別整備方針・計画として策定するものである。

なお、交通まちづくり基本計画では交通まちづくりに関わる施策の方針を示すこととし、施策の取り組みは、実施計画や関連する計画及び交通まちづくり行動計画にもとづき、限られた財源の中でも効率的に施策を実施できるように配慮しつつ進めていく。

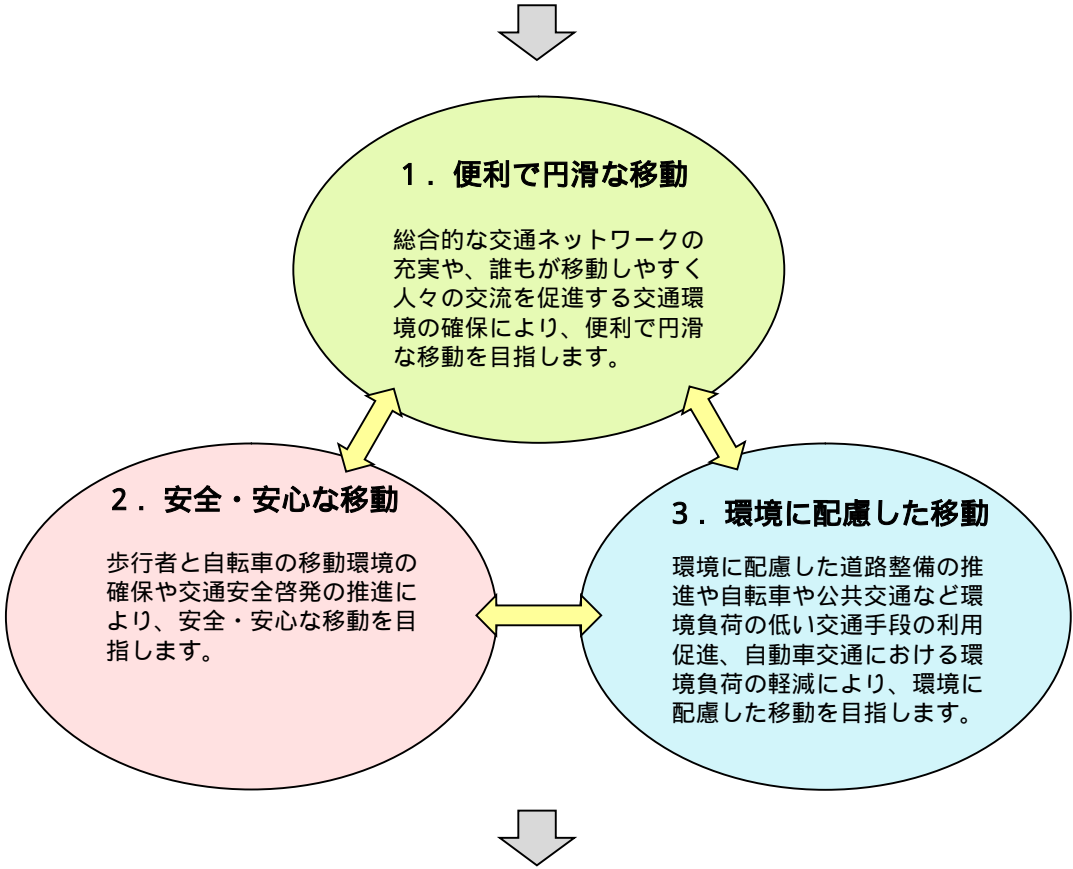


# 1 - 4 交通まちづくりの理念、目標、方針

理念

誰もが快適に安全・安心な移動ができる世田谷  
 ~様々な交通手段を活用した、区民が参画する交通まちづくり~

3つの  
目標



6つの  
方針

<b>1. 便利で円滑な移動</b>	<b>2. 安全・安心な移動</b>	<b>3. 環境に配慮した移動</b>
1.1 交通ネットワークの充実	2.1 歩行者と自転車の移動環境の確保	3.1 環境負荷の低い交通手段の利用促進
1.2 誰もが移動しやすく、人々の交流を促進する交通環境の確保	2.2 交通安全啓発の推進	3.2 自動車交通における環境負荷の軽減

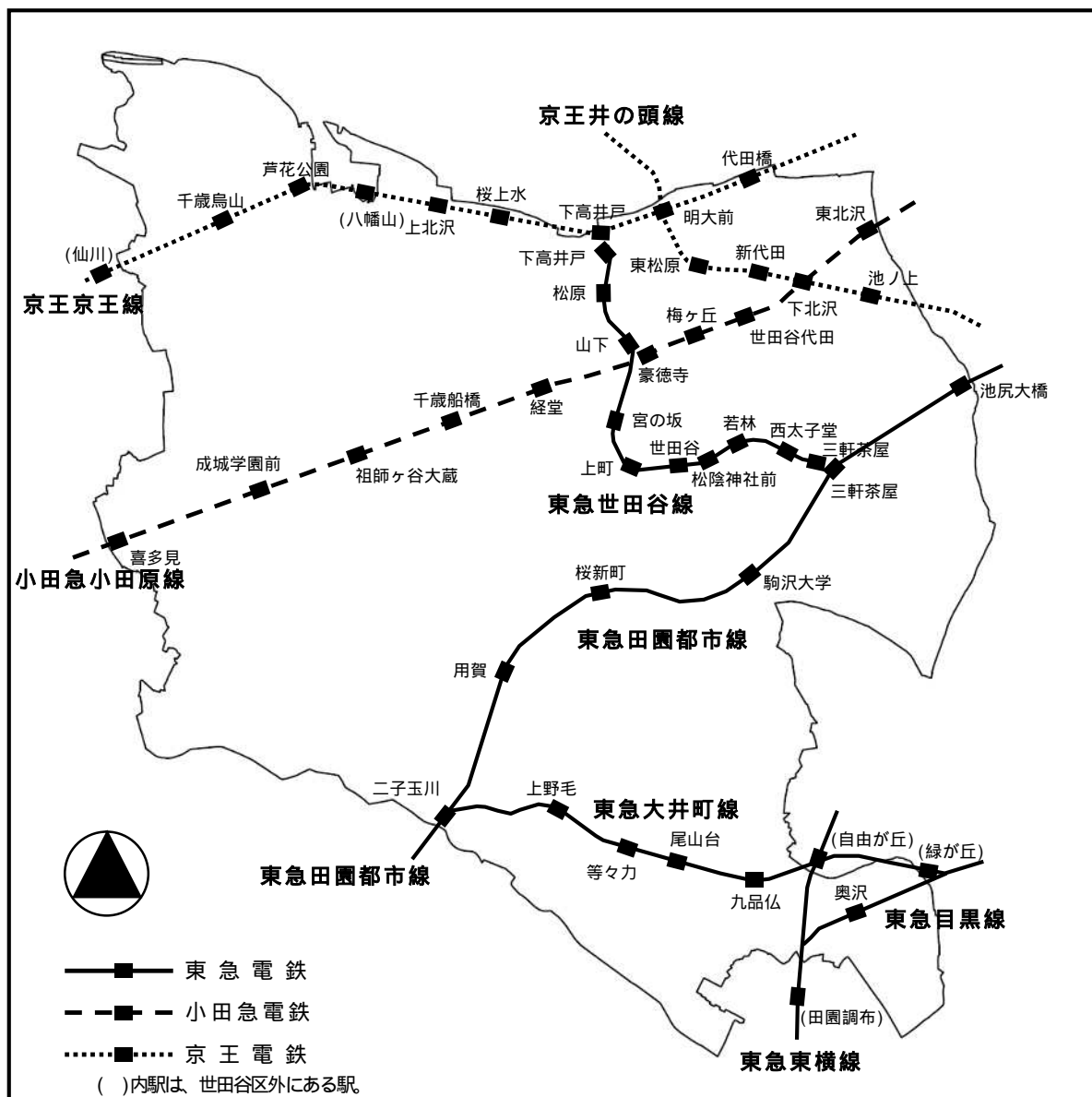
## 2 . 鉄道交通

### 2 - 1 鉄道の現況等

#### ( 1 ) 鉄道の現況

世田谷区内には、小田急小田原線、京王京王線、京王井の頭線、東急田園都市線、東急大井町線、東急東横線、東急目黒線、東急世田谷線の 8 本の鉄道（世田谷線は軌道）が走り、区内の路線延長は約 37 km で、その間に 41 の駅がある。

区内鉄道路線図



世田谷線を除く路線は、いずれも都心方向への路線（東西方向の路線）であり、南北方向に区内を移動するには不便である。

交通政策審議会答申（第 198 号・平成 28 年 4 月）では、東京圏のピーク時における主要 31 区間の平均混雑率を 150% とするとともに、ピーク時における個別路線の混雑率を 180% 以下にすることを目指し、ピーク時の混雑区間長についても短縮を図るものとしている。

世田谷区内及び周辺の状態をみると、令和元年度では小田急線の世田谷代田 下北沢間が 158%、田園都市線の池尻大橋 渋谷間が 183%、大井町線の九品仏 自由ヶ丘間

が156%、京王線の下高井戸 明大前間が167%、井の頭線の池ノ上 駒場東大前間が150%となっている。

区内の一部駅は、特急、急行電車等の通過駅となるため、時間帯によっては副都心に近い割に到達時間を要することがある。

道路と平面交差している路線では、踏切の遮断による慢性的な交通渋滞が生じ、日常生活に大きな影響を与えている。

鉄道と道路との交差現況

(箇所)

会社	京 王		小田急	東 急					計	
路線名	京王線	井の頭線	小田原線	世田谷線	大井町線	目黒線	東横線	田園都市線	8 路線	比率(%)
平面交差	23	9	0	35	15	5	3	0	90	48%
立体交差	8	8	58	0	16	0	3	4	97	52%
計	31	17	58	35	31	5	6	4	187	100%

私道との交差箇所は含まず。

## (2) 開かずの踏切問題

世田谷区内には、現在90箇所の踏切が存在し、ピーク1時間あたりの遮断時間が40分以上の「開かずの踏切」は、41箇所(平成26年度調査、事業実施中の京王線23箇所は解消予定)となっている。

「開かずの踏切」は、交通渋滞の発生、地域間の分断や踏切事故の危険性など様々な問題を抱えており、区をあげて解決すべき大きな課題となっている。

このため、「開かずの踏切」の早期解消を目的に、平成16年7月に区内の多くの団体や区民とともに、世田谷区「開かずの踏切」解消促進協議会を結成し、大会の開催、関係機関への要請活動などに取り組んできた。

平成16年 7月24日	世田谷区「開かずの踏切」解消促進協議会結成大会開催
平成18年 6月24日	世田谷区「開かずの踏切」解消促進大会開催(第2回)
平成19年 6月25日	世田谷区「開かずの踏切」解消促進大会開催(第3回)
平成20年 7月 2日	世田谷区「開かずの踏切」解消促進大会開催(第4回)
平成21年 5月21日	世田谷区「開かずの踏切」解消促進大会開催(第5回)

東京都及び関係区市から国その他関係機関に、予算の確保と事業の実現を要望していくことが必要なため、現在は、新たに発足した「東京都連続立体交差事業促進協議会」に参加し、道路と鉄道との連続立体交差化に向けて取り組んでいる。

平成22年 1月27日	東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催(第1回)
平成22年 7月22日	東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催(第2回)
平成23年 8月 8日	東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催(第3回)
平成24年 6月 4日	東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催(第4回)
平成25年 6月17日	東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催(第5回)
平成26年 6月26日	東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催(第6回)
平成27年 7月22日	東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催(第7回)
平成28年 6月 1日	東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催(第8回)
平成29年 6月 8日	東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催(第9回)
平成30年 6月18日	東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催(第10回)
令和元年 7月22日	東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催(第11回)
令和2年 8月31日	東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催(第12回)

## 2 - 2 連続立体交差事業

### (1) 事業概要

連続立体交差事業は、市街地において道路と平面交差している鉄道を一定区間連続して高架化または地下化することで立体化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業である。

この事業は、国土交通省が補助する街路事業として平成 19 年 8 月に改定された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」(以下「要綱」という)及び「同細目要綱」に基づいており、区内で行われている連続立体交差事業は、東京都(2 路線については、平成 17 年度の施行者拡大を受け、特別区)が事業主体となって施行している。

なお、区では、事業の促進を図るため、交差道路等の整備を都より受託し施行すると共に、地方財政法に基づき、事業費の一部を負担している。

### (2) 事業効果

数多くの踏切が同時に除却されるため、踏切遮断による交通渋滞及び踏切事故が解消できる。

鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることができ、本事業にあわせて道路事業(都市計画道路、駅前広場)等を実施することで、まちづくりが推進される。

新たに生み出される高架下等の空間を、周辺の土地利用計画にあわせて、自転車等駐車場や公園等の多目的な形で利用できる。

鉄道輸送の安全性の向上、踏切経費の節減、輸送力の増強等に寄与する。

### (3) 費用負担の基本的な考え方

事業費は、要綱に基づき、都市計画事業者と鉄道事業者が次表を基本として負担している。

種 別	鉄道側負担	都市側負担
高架施設費 (鉄道既設分)	鉄道受益相当額 (15/100)	残 額 (85/100)
高架施設費 (鉄道増強分)	全 額 (100/100)	

高架施設費(鉄道既設分)における都市側負担率は、社会状況の変化にあわせて変更される。(昭和 44 年 9 月 1 日当初、平成 4 年 4 月 1 日改定、平成 19 年 8 月 9 日改定)なお、地下式の場合には、地上施設の利用方法等によって鉄道受益相当額等が大幅に変化することから、個々の場合に応じて都市計画事業者と鉄道事業者とが別途協議して定めている。

#### 【参考】都市側負担率：

小田急線(狛江地区)93/100、(経堂地区)86/100、(下北沢地区)94/100  
京王線 85/100

都市側負担については、本事業により鉄道による地域分断の解消、付属街路の整備、高架下の公共利用等が図られ地元区の受益も大きいことから、地方財政法第 27 条に基づき、事業費の一部を負担しており、都と区の負担割合を「7:3」としている。

国負担(50/100) 都への国庫補助負担率による	地方負担(50/100)	
	都負担 7/10	区負担 3/10

区負担額は、地元区市が複数の場合には、延長比で負担している。



【参考】区負担額における世田谷区の負担割合

小田急線（狛江地区）19/100、（経堂地区）100/100、（下北沢地区）87/100  
京王線 89/100

2 - 3 都市高速鉄道第9号線（小田急電鉄小田原線）

注：連続立体交差事業の事業区間について東京都は、取り付け部が立体化区間の前後駅となることから、事業区間の前後駅としているが、この資料ではわかりやすく、立体化区間内の駅から駅までの表記とした。

(1) 主な経緯

昭和2年4月	小田原線 新宿～小田原駅間が開通
昭和39年12月	都市高速鉄道第9号線（世田谷区喜多見～足立区綾瀬）都市計画決定 ・区内区間（東北沢駅～喜多見駅）(注) 延長約8.5km ・複々線、嵩上式（下北沢駅及び成城学園前駅付近は地表式）
昭和45年5月	複々線化の鉄道事業の認可(運輸大臣)
昭和46年7月	環状8号線付近の在来線高架化完了（6ヶ所の踏切を解消）
昭和53年3月	代々木八幡駅～東北沢駅間複々線化 ・高架化及び地下鉄千代田線相互直通運転開始
昭和61年6月	都市高速鉄道第9号線（喜多見駅～和泉多摩川駅間）及び付属街路都市計画事業認可
昭和62年12月	特定都市鉄道整備事業計画の認定
平成5年2月	都市高速鉄道第9号線（梅ヶ丘駅～成城学園前駅間）及び付属街路都市計画変更決定
平成6年6月	都市高速鉄道第9号線（梅ヶ丘駅～成城学園前駅間）及び付属街路都市計画事業認可
平成6年12月	梅ヶ丘駅～成城学園前駅間工事着手
平成9年12月	特定都市鉄道整備事業計画の期間延長（平成17年3月まで）
平成12年3月	梅ヶ丘駅～成城学園前駅間の都市計画事業の事業延伸（平成17年3月まで）
平成12年3月	喜多見駅～和泉多摩川駅間の連続立体交差事業の完了
平成15年1月	都市高速鉄道第9号線（東北沢駅～世田谷代田駅間）都市計画変更決定
平成16年3月	都市高速鉄道第9号線（東北沢駅～世田谷代田駅間）都市計画事業認可
平成17年3月	梅ヶ丘駅～成城学園前駅間の都市計画事業の事業延伸（平成20年3月まで）
平成20年3月	梅ヶ丘駅～成城学園前駅間の連続立体交差事業の完了
平成25年3月	東北沢駅～世田谷代田駅間の都市計画事業の事業延伸（平成31年3月まで）
平成31年3月	東北沢駅～世田谷代田駅間の連続立体交差事業の完了

特定都市鉄道整備事業計画とは、鉄道事業者が、混雑緩和とサービス改善を図るため、昭和61年に制定された特定都市鉄道整備促進特別措置法による特定都市鉄道整備積立金制度を活用して、大規模な改良工事や複々線化等の輸送力増強工事を施行するものである。

## (2) 喜多見駅～和泉多摩川駅間(平成11年度事業完了)

### 経緯

昭和56年度	連続立体交差事業調査
昭和60年3月	都市計画変更決定
昭和61年6月	都市計画事業認可
平成元年9月	工事着手
平成9年6月	複々線使用開始
平成12年3月	事業の完了

### 事業の内容

都市高速鉄道第9号線の連続立体交差化及び複々線化

<区間>	喜多見駅付近～和泉多摩川駅付近 延長2,360m(高架・区内延長約470m)
<駅施設>	喜多見駅、狛江駅、和泉多摩川駅 ホーム長 喜多見駅・狛江駅210m、和泉多摩川駅165m
<事業費>	854億円(線増含む)[都市側負担分359億円]
<その他>	付属街路の整備 東鉄9付1号(L=240m)、東鉄9付2号(L=470m) 解消された踏切 13箇所(区内2箇所) 都市計画道路との立体交差 5箇所(区内1箇所)

### 事業効果

連続立体交差事業の踏切解消による事業効果は、次表のとおり算出されている。

走行時間短縮効果	走行経費減少効果	歩行者踏切待時間解消効果	合計
71億円/年	1億円/年	3億円/年	75億円/年

建設省都市局「街路事業による費用便益分析マニュアル」による。

### 高架下公共利用

当時の建運協定により高架下貸付可能面積の10%相当部分(約300㎡)を、無償(公租公課(固定資産税及び都市計画税)が免除のため)で利用している。(平成11年度より利用開始)

区は公租公課相当分の福祉作業所、福祉ショップを、小田急電鉄は自転車等駐車を整備した。

## (3) 梅ヶ丘駅～成城学園前駅間(平成19年度事業完了)

### 経緯

昭和62・63年度	東京都小田急線(東北沢～喜多見間)連続立体交差事業調査
平成5年2月	都市高速鉄道第9号線及び付属街路等の都市計画変更及び決定
平成6年6月	都市計画事業認可・工事着手(12月)
平成12年3月	都市計画事業認可の延伸(平成17年3月まで)
平成14年3月	下り在来線全線立体化
平成14年12月	上り在来線全線立体化(17箇所の踏切全てを解消)
平成16年11月	複々線使用開始
平成17年3月	都市計画事業認可の延伸(平成20年3月まで)
平成20年3月	事業の完了

## 事業の内容

都市高速鉄道第9号線の連続立体交差化及び複々線化

- < 区 間 > 梅ヶ丘駅付近～成城学園前駅付近  
延長 約6.4km（高架約5.6km、掘割約0.8km）
- < 駅施設 > 6駅全駅ホーム延長 210m（10両編成対応）
- < 事業費 > 1,634億円（線増含む）[都市側負担分659億円]
- < その他 > 付属街路の整備  
総延長 約4,770m、幅員 6.0～12.0m、路線数 10路線  
解消された踏切 17箇所  
都市計画道路との立体交差 8箇所

## 事業効果

連続立体交差事業の踏切解消等による事業効果は次表のとおり算出されている。

時間短縮便益	走行経費削減便益	迂回交通解消便益	高架下利用便益他	合計
約33億円/年	約1億円/年	約7億円/年	約6億円/年	約47億円/年

東京都建設局道路建設部「ROAD & STREET@東京」による。

### 高架下公共利用

当時の建運協定により高架下貸付可能面積の15%相当部分（約5,900㎡）を、無償（公租公課（固定資産税及び都市計画税）が免除のため）で利用している。（平成16年度より利用開始）

平成12年12月より、区の高架下利用の基本方針に基づき、都及び小田急電鉄と協議を重ね、公租公課相当分及び自転車等駐車場の配置について、平成13年5月に3者で合意した。

これに基づき、区は公租公課相当分の経堂駅前交通広場、地域図書館等を、小田急電鉄は各駅に自転車等駐車場を整備した。

## （4）東北沢駅～世田谷代田駅間（平成30年度事業完了）

### 経緯

- 平成15年1月 都市計画変更決定告示・環境影響評価書の公示縦覧
- 平成16年3月 都市計画事業認可
- 平成16年9月 工事着手
- 平成25年3月 在来線地下化（9箇所の踏切全てを解消）  
都市計画事業認可の延伸（平成31年3月まで）
- 平成30年3月 複々線使用開始
- 平成31年3月 事業の完了

### 事業の内容

都市高速鉄道第9号線の連続立体交差化及び複々線化

- < 区 間 > 東北沢駅付近～世田谷代田駅付近 延長 約2.2km（地下）
- < 駅施設 > 3駅全駅ホーム延長 210m（10両編成対応）
- < その他 > 解消された踏切 9箇所  
都市計画道路との立体交差 2箇所

### 事業効果

連続立体交差事業の踏切解消等による事業効果は次表のとおり。

	踏切遮断時間 <sup>1</sup>	渋滞長 <sup>2</sup>	自動車平均速度 <sup>3</sup>	歩行者横断数 <sup>4</sup>
地下化前	13.7 時間/日	最大 300m	12.0km/h	約 12,500 人
地下化後	0 時間/日	0m	21.0km/h	約 16,700 人

東京都建設局 平成 25 年 10 月公表。

1: 踏切 9 箇所の平均 2・3: 補助 26 号線 4: 旧下北沢 6 号踏切

#### 地上部利用

連続立体交差事業に伴う地上部利用については、都及び小田急電鉄と協議を重ね、両者が締結した施行協定に基づく約 1,890 m<sup>2</sup>について、区が通路として無償で利用することで、平成 27 年 3 月に三者で合意しており、平成 29 年度に延長約 114m の通路を整備した。

また、連続立体交差事業に伴う公租公課相当額による利用とは別に、区と小田急電鉄との協議に基づき、平成 28 年度に延長約 255m、令和元年度に延長約 204m、令和 2 年度に延長約 165m の通路を整備した。(使用料は無償(一部有償))

## 2 - 4 都市高速鉄道第 10 号線(京王電鉄京王線)・京王電鉄井の頭線

### (1) これまでの主な経緯

大正 2 年 4 月	京王線 笹塚～調布駅間が開通
昭和 8 年 8 月	井の頭線 渋谷～井ノ頭公園駅間が開通
昭和 9 年 4 月	井の頭線 井ノ頭公園～吉祥寺駅間が完成し全線が開通
昭和 44 年 5 月	都市高速鉄道第 10 号線(調布市上布田町～江東区深川住吉間)の都市計画決定(嵩上式、一部仙川付近掘割式、幡ヶ谷～新宿間地下式)
昭和 45 年 7 月	環状 8 号線付近の在来線高架化完了(4ヶ所の踏切を解消)
昭和 53 年 10 月	線増連続立体交差化に伴う、新宿～笹塚間の新線工事完成
昭和 58 年 7 月	連続立体交差化に伴う、初台～幡ヶ谷間の在来線地下工事完成
昭和 62 年 12 月	京王・井の頭線 特定都市鉄道整備事業計画の認定
平成 9 年 12 月	京王・井の頭線 特定都市鉄道整備促進特別措置法に基づく輸送力増強工事終了
平成 12 年 1 月	都市高速鉄道第 10 号線(笹塚駅～調布駅付近)複々線化について運輸政策審議会答申第 18 号で、「今後整備について検討すべき路線(B)」に位置付けられる。
平成 20 年 5 月	都市高速鉄道第 10 号線(代田橋駅～八幡山駅付近)の新規着工準備採択
平成 24 年 10 月	都市高速鉄道第 10 号線(笹塚駅～つつじヶ丘駅間)都市計画変更決定・及び附属街路都市計画決定
平成 26 年 2 月	都市高速鉄道第 10 号線(笹塚駅～仙川駅間)及び附属街路都市計画事業認可(令和 5 年 3 月まで(一部区間を除く))
平成 29 年 3 月	都市高速鉄道第 10 号線附属街路第 14、15、16、17 号線(令和 2 年度まで)及び第 10 号線(令和 4 年度まで)の都市計画事業認可の延伸
令和 3 年 3 月	都市高速鉄道第 10 号線附属街路第 14、15、16、17 号線(令和 6 年度まで)の都市計画事業認可の延伸

## (2) 事業の内容

都市高速鉄道第10号線の連続立体交差化

<区間> 笹塚駅～仙川駅間 延長 約7.2Km

<駅施設> 代田橋駅、明大前駅、下高井戸駅、桜上水駅、上北沢駅、八幡山駅  
芦花公園駅、千歳烏山駅  
8駅全駅ホーム延長 210m

<その他> 付属街路の整備

総延長 5,590m、幅員 6.0～19.0m、路線数 15本  
解消される踏切 25箇所(区内 23箇所)  
都市計画道路との立体交差 7箇所

## (3) 京王線全線の長編成化、井の頭線の車両大型化について

混雑緩和を目的とした輸送力増強のため、特定都市鉄道整備積立金制度を活用し、特定都市鉄道整備事業計画に基づいた京王線全線の長編成化、井の頭線の車両大型化、これに伴う各駅のホーム延伸等の駅舎改良工事を施行したもので、昭和62年度に事業計画が認定され平成9年度で全て完了した。

京王線

8両編成から10両編成(車両の長さは1両20m)に対応できるよう、ホーム延伸等の駅施設の改良を実施した。

井の頭線

車両編成は現況の5両編成のままとし、車両の長さを1両18.5mから20mに増強できるよう、ホーム延伸等の駅施設の改良を実施した。

## 2-5 東京急行電鉄大井町線・田園都市線・目黒線・東横線・世田谷線

### (1) これまでの主な経緯

昭和44年5月	玉川線(渋谷～二子玉川園間)と砧線(二子玉川園～砧本村間)を廃止
昭和52年4月	新玉川線(現:田園都市線)渋谷～二子玉川園駅間が開通
昭和53年8月	新玉川線(現:田園都市線)が営団(現:東京メトロ)半蔵門線と直通運転を開始
昭和59年4月	田園都市線つきみ野～中央林間駅が完成し全線が開通
平成12年8月	目黒線の運行系統を2系統に変更(目黒～武蔵小杉間、多摩川～蒲田間) 田園都市線・新玉川線の線名を田園都市線に統一 二子玉川園駅を二子玉川駅に駅名を変更
9月	目黒線と営団(現:東京メトロ)南北線、都営三田線の相互直通運転を開始
平成13年2月	世田谷線の全車両を新型車両に更新
3月	目黒線と埼玉高速鉄道の相互直通運転を開始 東横線に「特急運転」を新設
平成15年3月	田園都市線が営団(現:東京メトロ)半蔵門線を介し、東武伊勢崎線・日光線との相互直通運転を開始
平成16年2月	みなとみらい線の開業に合わせ東横線との相互直通運転を開始

平成 18 年 9 月	目黒線に「急行」を新設
平成 19 年 4 月	田園都市線が、平日朝の上り急行を準急に変更するとともに、二子玉川駅～渋谷駅間を各駅停車とした。
平成 20 年 3 月	大井町線に「急行」を新設
6 月	目黒線が日吉駅まで延伸
平成 21 年 7 月	大井町線が溝の口駅まで延伸
平成 25 年 3 月	東横線と東京メトロ副都心線の相互直通運転を開始

## (2) 目黒線奥沢駅改修工事について

開かずの踏切である奥沢 1 号踏切（都道）を含む目黒線奥沢～田園調布駅間は、「踏切対策基本方針（東京都策定）」において鉄道立体化以外の対策の検討対象区間に位置づけられている。

東急電鉄は、地元からの要望も踏まえ、令和 4 年度下期予定の目黒線と相鉄線の直通運転開始に向けた奥沢駅のホーム延伸・車庫改修工事と合わせ、奥沢 1 号踏切横の鉄道上部に歩行者横断用の連絡デッキ（エレベーター含む）を整備することとし、平成 30 年度に工事に着手した。（令和 5 年度完成予定）

## (3) 田園都市線複々線化工事について

田園都市線の混雑緩和策として、大井町線大井町駅～二子玉川駅間を急行運転が可能な施設に改良するとともに、田園都市線二子玉川駅～溝の口駅間を複々線化(平成 21 年 7 月完成)し、溝の口駅～大井町駅間を直通運転させることで、大井町線に実質的な田園都市線の複々線化機能を持たせている。

## (4) 大井町線改良工事（大井町駅～二子玉川駅間 10.8 km）について

田園都市線の混雑緩和策として、田園都市線から大井町線への乗換え促進のため、二子玉川駅の同方向・同一ホーム化を行うとともに、上野毛駅に上り急行通過線を設置し、平成 20 年 3 月より 6 両編成による急行運転を開始した。

また、都心方面への輸送力の増強のため、急行停車駅において 7 両化に対応するためのホーム延伸工事を終え、平成 30 年 3 月から急行車両を全て 7 両編成とした。

## 2 - 6 世田谷区内鉄道駅バリアフリー推進事業

区では、駅施設におけるエレベーター等の垂直移動施設の整備促進を図り、移動等円滑化経路を確保することを目的に、平成 11 年 7 月から鉄道駅に車いす対応エレベーター等を整備する鉄道事業者に対し、整備費の一部を補助する制度を開始した。

一方、鉄道駅のホームからの転落事故の防止効果の高い対策の必要性が高まっていることを踏まえ、平成 23 年 2 月に国土交通省と鉄道事業者により構成される「ホームドアの整備促進等に関する検討会」が設置され、同年 8 月にホームにおける旅客の転落防止対策の進め方について、「中間とりまとめ」が公表された。

「中間とりまとめ」では、転落防止対策の優先整備駅の考え方や進め方等が整理され転落防止対策として、利用者 1 万人以上の駅においては内方線付きの点状ブロック<sup>1</sup>の整備等を可能な限り速やかに実施する。また、利用者 10 万人以上の駅においてはホームの状況等を勘案しつつ、ホームドア若しくは可動式ホーム柵または内方線付きの点状ブロック（JIS 規格）の整備をホームに応じ優先して速やかに実施するよう努めることとした。

こうした中、東京都は平成 26 年度より、利用者 10 万人以上の駅を優先とした区市町村と連

携したホームドア等整備に関する補助を本格実施することとなった。

区もこれを受けホームドア等整備促進を図ることを目的に、エレベーターの整備補助と一体化した「世田谷区鉄道駅バリアフリー推進事業費補助金交付要綱」を平成 28 年 3 月に制定し、鉄道駅に車いす対応エレベーター等及びホームドア等を整備する鉄道事業者に対し、整備費の一部をする補助する制度を平成 28 年 4 月より開始した。

- 1 内方線付きの点状ブロックとは、ホーム内側部分に線状突起を設けてホームの内外が分かるようにした点状ブロック。

### (1) 補助対象

エレベーター

- ・ 一日の平均利用者数が 1 万人以上の駅

ホームドア

- ・ 1 日当たりの平均利用者数が 10 万人以上の駅
- ・ 保健、医療、福祉の拠点等駅周辺地域の特性から、優先的にホームドア整備事業を検討する必要性が生じた駅

### (2) 補助額

エレベーター

- ・ 1 駅につき対象事業費の 1/3 以内で 7000 万円を上限

ホームドア

- ・ 1 列につき対象事業費の 1/3 以内で 6000 万円を上限（都補助の対象とならない場合は対象事業費の 1/6 以内で 3000 万円を上限）

### (3) 補助による整備実績

エレベーター等（10 駅 25 基）

平成 11 年度	明大前駅	（エレベーター 2 基）
平成 12 年度	下高井戸駅	（エレベーター 2 基）
	明大前駅	（エレベーター 1 基）
	三軒茶屋駅	（車いす乗用ステップ付きエスカレーター 2 基）
平成 13 年度	下高井戸駅	（エレベーター 1 基）
平成 14 年度	東松原駅	（エレベーター 2 基）
平成 15 年度	池尻大橋駅	（エレベーター 1 基）
	二子玉川駅	（エレベーター 2 基）
平成 16 年度	池尻大橋駅	（エレベーター 1 基）
平成 17 年度	池ノ上駅	（エレベーター 3 基）
平成 18 年度	代田橋駅	（エレベーター 3 基）
	上北沢駅	（エレベーター 2 基）
平成 22 年度	千歳烏山駅	（エレベーター 2 基）
平成 28 年度～	三軒茶屋駅	（エレベーター 1 基） 令和元年度使用開始

ホームドア（使用開始：3 駅 10 列）

平成 28 年度～	田園都市線二子玉川駅	平成 29 年度使用開始
平成 29 年度～	小田急線下北沢駅	平成 30 年度使用開始
	（地下 1 階ホーム）	

平成 30 年度～	大井町線二子玉川駅	平成 30 年度使用開始
同 上	小田急線梅ヶ丘駅	令和元年度使用開始
令和元年度～	小田急線下北沢駅 (地下 2 階ホーム)	令和 2 年度使用開始
令和 2 年度～	京王井の頭線下北沢駅	令和 3 年度使用開始予定

#### (4) バリアフリー化施設の整備状況

(P.14 鉄道駅エレベーター等設置状況図及び P.15 鉄道駅ホームドア整備状況図参照)

##### 移動等円滑化経路

区内の全ての駅(41 駅)にエレベーターまたはスロープが整備され、移動等円滑化基準に適合した経路(1 以上)が設けられている。

##### 内方線付きの点状ブロック

東急電鉄は平成 24 年度、小田急電鉄、京王電鉄は平成 25 年度に整備を完了した。これにより、区内の全ての駅(41 駅)に内方線付きの点状ブロックの整備がされた。

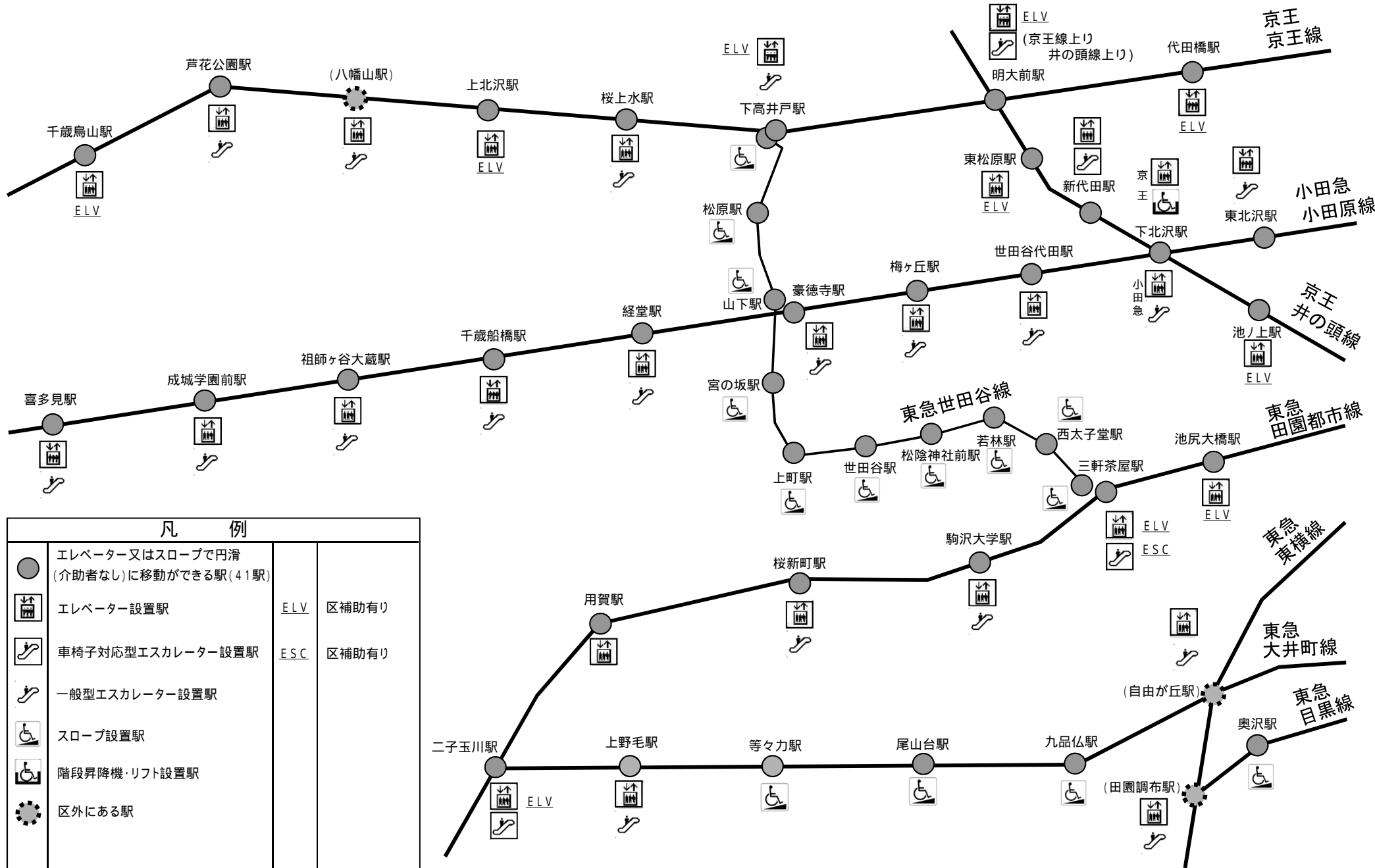
##### ホームドア使用開始状況(全て可動式ホーム柵)

平成 12 年 9 月	東急目黒線 奥沢駅	
平成 28 年 11 月	東急大井町線 尾山台駅	
平成 29 年 4 月	東急大井町線 上野毛駅	
平成 29 年 10 月	東急田園都市線 駒沢大学駅	
平成 29 年 12 月	東急田園都市線 三軒茶屋駅	
平成 30 年 2 月	東急田園都市線 二子玉川駅	区補助
平成 30 年 3 月	東急田園都市線 用賀駅	
平成 30 年 6 月	東急田園都市線 桜新町駅	
平成 30 年 7 月	東急田園都市線 池尻大橋駅	
平成 30 年 9 月	東急大井町線 九品仏駅	
平成 31 年 3 月	東急大井町線 二子玉川駅	区補助
同 上	小田急線 下北沢駅(地下 1 階ホーム)	区補助
令和元年 6 月	小田急線 東北沢駅	
令和元年 9 月	小田急線 世田谷代田駅	
令和元年 12 月	小田急線 梅ヶ丘駅	区補助
令和 2 年 3 月	東急大井町線 等々力駅	東急電鉄の区内全駅(世田谷線を除く)において、ホームドアの設置が完了した。
令和 2 年 12 月	小田急線 下北沢駅(地下 2 階ホーム)	区補助



# 鉄道駅エレベーター等設置状況図

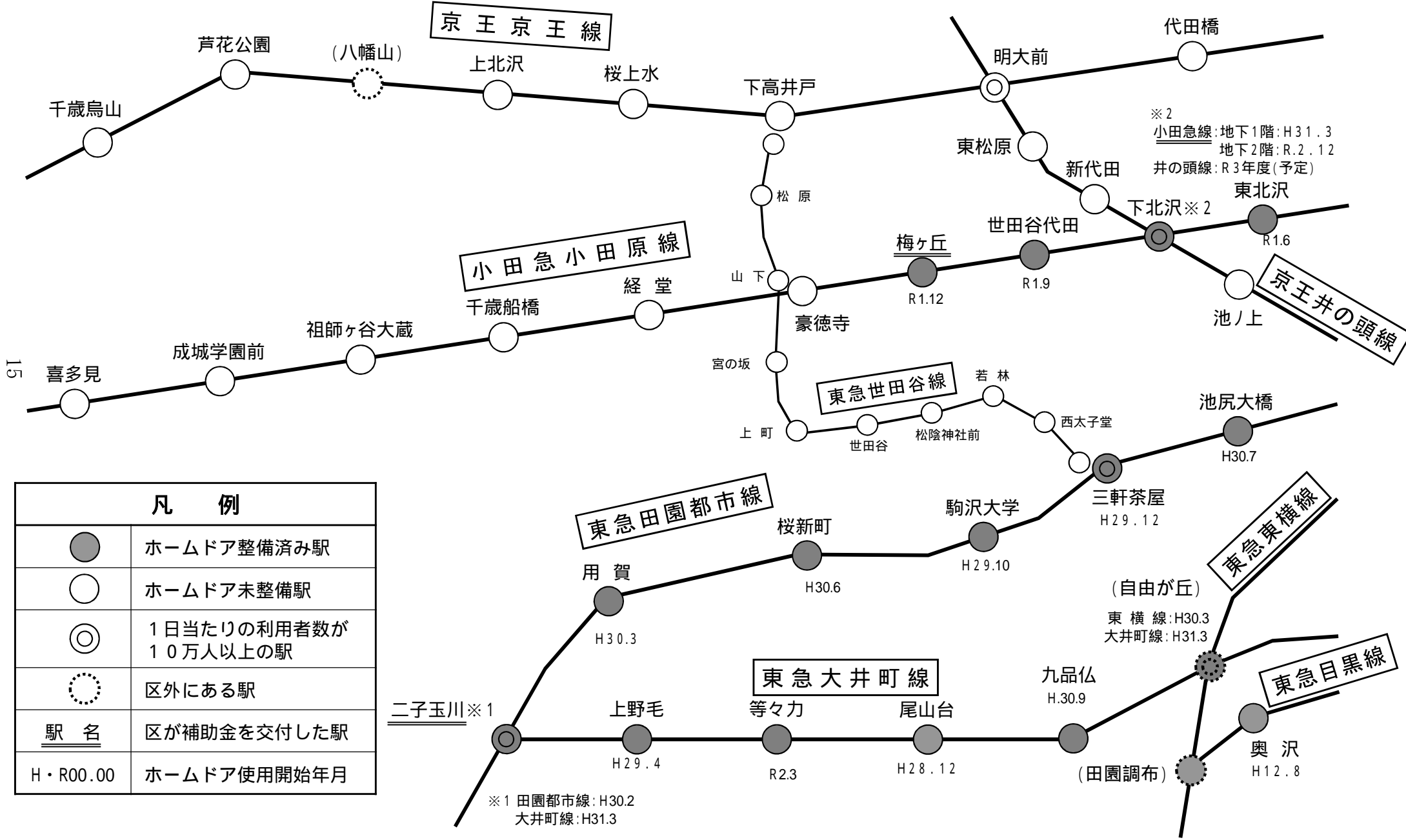
令和3年4月1日現在



凡 例			
●	エレベーター又はスロープで円滑(介助者なし)に移動ができる駅(41駅)		
	エレベーター設置駅	ELV	区補助有り
	車椅子対応型エスカレーター設置駅	ESC	区補助有り
	一般型エスカレーター設置駅		
	スロープ設置駅		
	階段昇降機・リフト設置駅		
	区外にある駅		

# 鉄道駅ホームドア整備状況

(令和3年4月1日現在)



凡 例	
●	ホームドア整備済み駅
○	ホームドア未整備駅
◎	1日当たりの利用者数が10万人以上の駅
⊙	区外にある駅
<u>駅名</u>	区が補助金を交付した駅
H・R00.00	ホームドア使用開始年月

※1 田園都市線: H30.2  
大井町線: H31.3

※2 小田急線: 地下1階: H31.3  
地下2階: R.2.12  
井の頭線: R3年度(予定)

## 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、81路線が走っている。（令和3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、以前からの運転手不足に加え、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う需要減などを受け、一部のバス路線で再編・廃止が行われた。

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：タマリパーバス）＜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。

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(京王バス株式会社)

平成28年10月 減便

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。

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)

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)

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)

#### (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

令和 3 年 4 月 1 日 増便（平日の朝 6 時台から運行）

## 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

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

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）東北沢駅駅前広場整備に伴うバス停留所位置の変更

令和 3 年 4 月 1 日 運行開始

行先：渋谷駅

### (5) 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）

### (6) 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

#### 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。

#### 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。

#### 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、事業者に、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。

#### 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。

#### 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。

#### 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。

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。

以前からの運転手不足に加え、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う需要減などを受け、今後、バス路線の再編・廃止も想定されることから、バス事業者との連携強化、情報交換を密に行い、バス利用の促進対策を検討する。

## 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

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。

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。

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。

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

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。

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3年度(予定)	1箇所	1基
計	99箇所	118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

年度	補助整備基数
平成 17 年度以前	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
令和 2 年度	1 基
計	24 基

### (4) 今後のバス停留所環境の整備について

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。

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。



## 4 . エイトライナー導入促進

### 4 - 1 背景と目的

23 区の西部から北部にかけて広がる環状 8 号線の沿線 6 区（大田・世田谷・杉並・練馬・板橋・北）は、都心から 10～15 km に位置し、総計 370 万人を上る人口集積を示している。

この地域の公共交通機関は、都心から放射方向の整備が先行して行われてきたが、環状方向の整備は立ち遅れている。世田谷区において、この傾向は著しく、主要な鉄道網が東西に伸び、都心と直接結ばれているが、南北方向の公共交通機関の整備が懸案となっている。

沿線 6 区では平成 6 年に「エイトライナー促進協議会」を発足させ、環状 8 号線への新たな公共交通システム（通称エイトライナー、延長 44.6 km）導入について調査・研究を行うとともに、その早期実現に向けて促進大会や、国への要請活動など促進活動を進めてきた。

また、環状 7 号線を導入基軸とするメトロセブン促進協議会（足立・葛飾・江戸川）と連携し、都及び関係 9 区による「区部周辺部環状公共交通都区連絡会」を立ち上げ、検討を進めている。

### 4 - 2 調査内容

昭和 61～63 年度	新交通システム導入に関する基礎調査
平成 2～4 年度	環状 8 号線地下空間への交通システムの導入可能性の検討
平成 5 年度	「エイトライナー構想」の作成
平成 6 年度	赤羽延伸・羽田空港への直通方策等の比較検討
平成 7 年度	ルート及び運行に係わる問題・車両基地などの検討
平成 8 年度	事業手法・事業主体など、エイトライナーの実現化方策の検討
平成 9 年度	エイトライナー周辺まちづくり、メトロセブンとの結節などの検討
平成 13、14 年度	メトロセブン協議会と共同して、区部周辺部環状公共交通に関する基礎調査（基本ルート、建設計画、需要予測等の検討）
平成 15、16 年度	メトロセブン協議会と共同して、区部周辺部環状公共交通に関する調査（地上系のシステム検討、事業性の検討）
平成 17、18 年度	区部周辺部環状公共交通に関し、13～16 年度の調査結果を整理し、地下鉄、地上系を比較評価するとともに、最適な交通システムを検討
平成 19、20 年度	エイトライナー構想の今日的な意義必要性を再確認し、地下鉄方式での段階的整備の順序案を検討し、代表的なケースで事業効率等を評価
平成 21 年度	近年の鉄道建設事例を踏まえ、建設費の算出と費用便益分析を実施
平成 22 年度	過年度調査の結果を踏まえ、需要予測、費用便益分析、収支採算性を検討
平成 23 年度	他路線への乗り入れ、事業主体についての検討
平成 24 年度	施設計画・事業費の深度化と技術開発を見据えた輸送システムを導入した場合のコスト縮減可能性の検討
平成 25 年度	過年度調査の整理・取りまとめ及び技術開発を見据えた輸送システムを導入した場合の深度化の検討
平成 26 年度	東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する国等の検討会の動向や社会情勢の変化を捉えた整備の意義・必要性の検討
平成 28 年度	交通政策審議会答申 198 号を踏まえた、区部周辺部環状公共交通整備の意義や必要性の再整理、中量軌道システム等に関する研究
平成 29 年度	区単位の目的別実態把握調査及び中量軌道等導入候補の諸元等の整理
平成 30 年度	目的別手段別小ゾーン単位の交通流動の実態把握
令和元年度	既存拠点における流動特性把握、駅端末交通流動特性の把握
令和 2 年度	経費縮減に向け、スマート・リニアメトロによる事業計画を精査

#### 4 - 3 東京都の動き及び交通政策審議会答申（旧運輸政策審議会答申）

- 平成 10 年 6 月 都は、「区部周辺部環状公共交通」について、東京圏全体の交通サービスへの寄与が大きく、広域的な交通ネットワークの形成の視点から、整備を促進すべき路線として位置付け。
- 平成 11 年 3 月 都は、運輸政策審議会のヒアリングにおいて、第一グループで要望。  
平成 12 年 1 月 運輸政策審議会が、「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」について答申（答申第 18 号）。「区部周辺部環状公共交通（仮称）の新設」を「今後整備について検討すべき路線（B）」として位置づけ。なお、「羽田空港方面の扱いについては京浜急行空港線と東京急行電鉄目蒲線を短絡する路線の整備状況等を踏まえて検討」「長大路線であり、今後の輸送需要等を踏まえて早期に優先着工区間を決定する」と付帯意見。
- 平成 12 年 8 月 都及び関係 9 区の所管部長による「区部周辺部環状公共交通都区連絡会」を設立。
- 平成 26 年 4 月 国土交通大臣が交通政策審議会へ「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」諮問した。
- 平成 27 年 3 月 都は、都における今後の鉄道ネットワークの在り方等の『広域交通ネットワーク計画の中間まとめ』を発表し、「区部周辺部環状公共交通」は、整備効果が見込まれる路線に挙げられた。しかし、優先整備が見込まれる 5 路線には位置づけられなかった。
- 平成 28 年 4 月 交通政策審議会が、『東京圏における今後の都市鉄道のあり方について』答申した。（答申第 198 号）。「区部周辺部環状公共交通の新設」を環状七・八号線沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上を期待する路線として、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトに位置づけた。併せて、事業性に課題があるため、関係地方公共団体において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。また、高額な事業費が課題となると考えられることから、需要等も見極めつつ中量軌道等の導入や整備効果の高い区間の優先整備など整備方策について、検討が行われることを期待。との課題を示した。（25 頁参照）

#### 4 - 4 今後の進め方

区部周辺部環状公共交通における調査結果をふまえ、エイトライナー促進協議会においてもエイトライナー導入検討区間において実現の検証を深度化する。

## 環状交通構想路線図



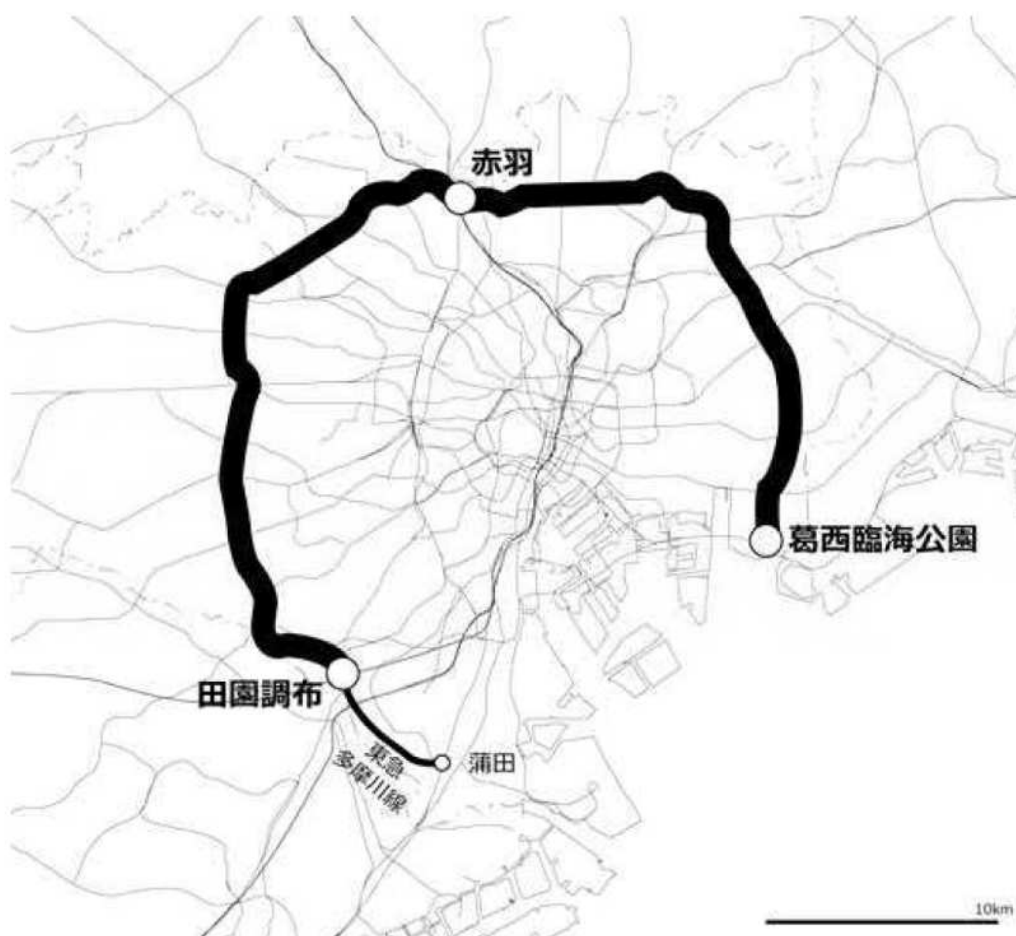
エイトライナー検討ルートは、羽田空港～赤羽の延長 44.6 k m

メトロセブン検討ルートは、葛西臨海公園～赤羽の延長 28.8 k m

整備区間は、区部周辺部環状公共交通 葛西臨海公園～赤羽～田園調布の延長 59.7 k m。

羽田空港へは、田園調布から東急多摩川線、新空港線「蒲蒲線」(予定)を經由し、接続を想定。

〈18〉 区部周辺部環状公共交通の新設（葛西臨海公園～赤羽～田園調布）



【意義】

- ・環状七・八号線沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・事業性に課題があるため、関係地方公共団体において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・また、高額な事業費が課題となると考えられることから、需要等も見極めつつ中量軌道等の導入や整備効果の高い区間の優先整備など整備方策について、検討が行われることを期待。

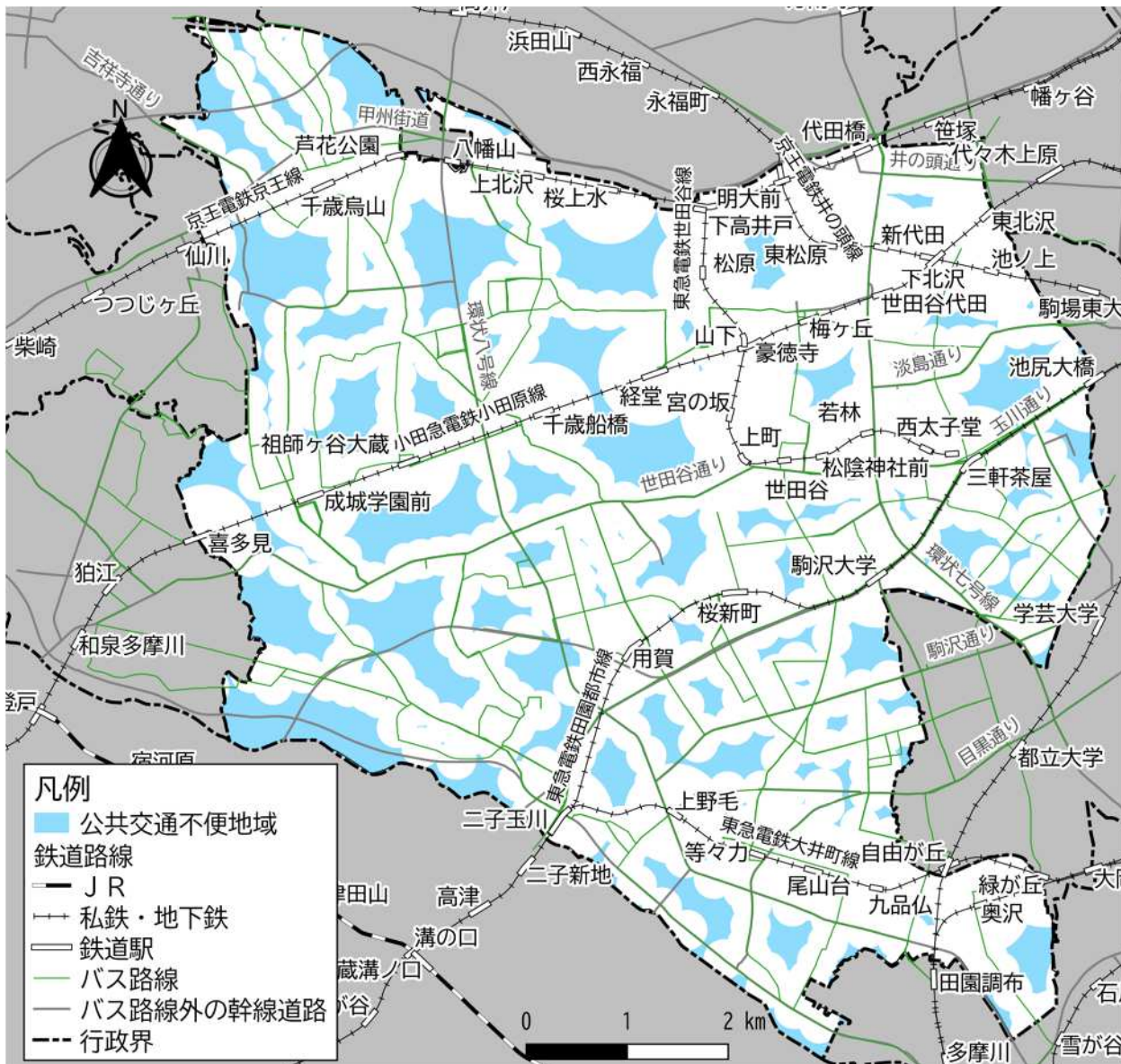
「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(答申)より抜粋

## 5 . 公共交通不便地域

### 5 - 1 公共交通不便地域の状況

鉄道駅やバス停留所から遠い「公共交通不便地域」は、区内の20.2%（令和元年11月現在）を占めており、特に、区の西側の地域では、東西方向に走る各鉄道路線の間隔が広くなるとともに、バスの通れる道路が少ないことから、公共交通の利便性が低くなっている。

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



## 5 - 2 公共交通不便地域への取組み

平成 28 年度から対策に向けて調査・検討を行っている。

平成 29 年度より砧 1～8 丁目地区をモデル地区として選定し、地域住民と協働して移動手段の対策検討を行うための勉強会を開催した外、日常の移動状況に関するアンケート調査・コミュニティ交通の利用意向に関するアンケート調査を実施した。

また、平成 30 年度には将来的に地域がコミュニティ交通を運営することを期待して、地元町会・商店街等で構成する「砧地区公共交通協議会」を設立した。

令和元年度は、モデル地区での勉強会・地元協議会の開催の外、公共交通不便地域の中でも対策検討の優先度が高い重点検討地域を設定し、「新たな公共交通不便地域対策の方向性」を示した。

また、バス・タクシー等の旅客運送事業者や道路管理者及び交通管理者等で構成する道路運送法に基づく「地域公共交通会議」において、モデル地区の取組みについて、前年度に引き続き協議した。

令和 2 年度は、モデル地区において地元協議会等と作成したコミュニティ交通の運行計画（案）に関する需要予測アンケートを実施する等、令和 3 年度の実証運行を目指し、取組みを進めたが、実証運行の実施にあたっては、新型コロナウイルスの影響等を踏まえた判断が必要となることから、令和 3 年度は実証運行を見送り、令和 4 年度に向けた検討を行うこととなった。また、デマンド交通等の他の交通手段の分析や、民間企業主体の取組みに関する有効性の確認等を行う。

### （取組概要）

- |          |   |
|----------|---|
| 平成 28 年度 | 公共交通不便地域対策調査・検討 <ul style="list-style-type: none"><li>・世田谷区の公共交通の現状と課題整理</li><li>・他自治体の公共交通不便地域対策への取組み調査</li><li>・課題解決に向けた方針と今後の取組み（中間まとめ）</li></ul>  |
| 平成 29 年度 | モデル地区での地域住民と連携した対策調査・検討 <ul style="list-style-type: none"><li>・勉強会の開催 3 回</li><li>・アンケート調査 1 回（日常の移動状況に関する調査）</li></ul>   |
| 平成 30 年度 | モデル地区での地域住民と連携した対策調査・検討 <ul style="list-style-type: none"><li>・勉強会の開催 3 回</li><li>・協議会の開催 3 回（内、準備会 1 回）</li><li>・アンケート調査 1 回<br/>（コミュニティ交通の利用意向に関する調査）</li><li>・地域公共交通会議 2 回</li></ul>                                     |
| 令和元年度    | モデル地区での地域住民と連携した対策調査・検討 <ul style="list-style-type: none"><li>・勉強会の開催 1 回</li><li>・協議会の開催 2 回</li><li>・地域公共交通会議 1 回</li></ul>   |
| 令和 2 年度  | モデル地区での地域住民と連携した対策調査・検討 <ul style="list-style-type: none"><li>・アンケート調査 1 回（コミュニティ交通利用意向調査）</li></ul> 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う対応 <ul style="list-style-type: none"><li>・勉強会の開催に替え、不便地域対策ニュースの配布等</li><li>・協議会の開催に替え、個別訪問等</li></ul> |