

(第1部)
日常の移動状況に関する
アンケート調査の結果について

1 調査概要

【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：25,254人）

【調査対象者の抽出方法】

平成29年7月現在

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	755票	402票	53.2%
	公共交通不便地域外に在住		745票	416票	55.8%
	公共交通不便地域に在住	20～64歳の方	739票	266票	36.0%
	公共交通不便地域外に在住		761票	247票	32.5%
合 計			3,000票	1,331票	44.4%

【調査内容】

個人属性等

通勤・通学の状況

日常的な外出の状況

自動車での送迎の状況

住民が主体となった公共交通の導入検討への意識、

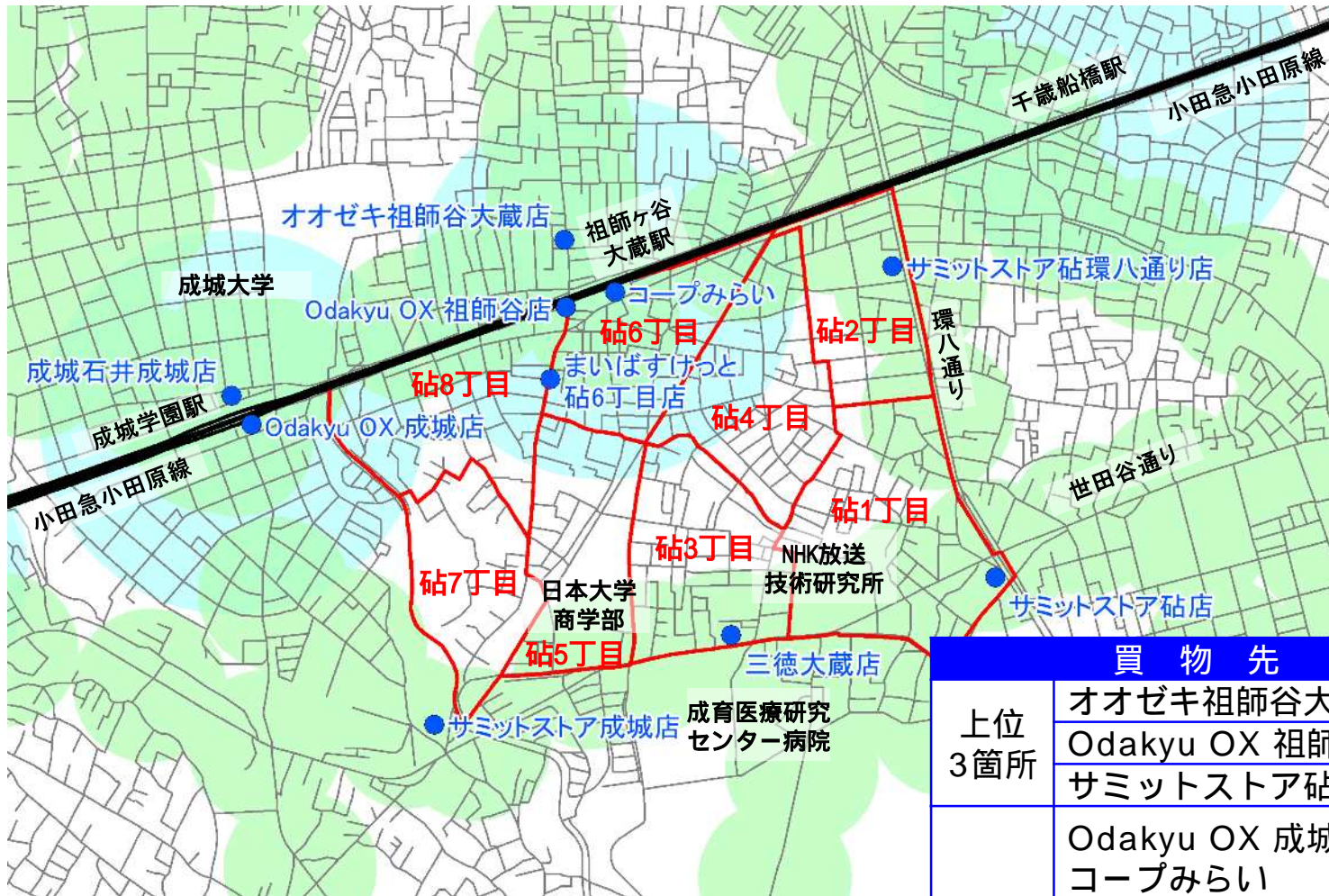
日常の移動に関する自由意見

2 回答者の属性等

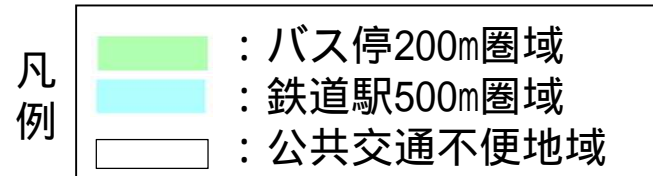
項目	20～64歳の方	65歳以上の方
回収票数(回収率)	513票(34.2%)	818票(54.5%)
性別	男性43% 女性57%	男性40% 女性58%
年代	30歳代19% 40歳代31% 50歳代28%	65歳から69歳28% 70歳代41% 80歳代以上28%
世帯構成	親と子(二世帯)60% 夫婦のみ18%	夫婦のみ38% 親と子(二世帯)31%
未就学児	いる27%、いない48% 世帯構成が二世帯、三世帯の 回答票のみ集計(334票)	いる4% 世帯構成が二世帯、三世帯の 回答票のみ集計(323票)
職業	会社員等48% 専業主婦(夫)17% パート・アルバイト14%	無職48% 専業主婦(夫)22%
自動車運転免許証	自動車運転免許証保有者88%	自動車運転免許証保有者41% 返納を考えている方5% 返納された方13%
自身が利用できる 車両の所有	自動車の保有50% 二輪車の保有4%	自動車の保有34% 二輪車の保有2%
シルバーパスの保有	-	保有している方47% (満70歳 以上の方対象)

日常の移動状況について

3 来訪の多い施設等(買物先)

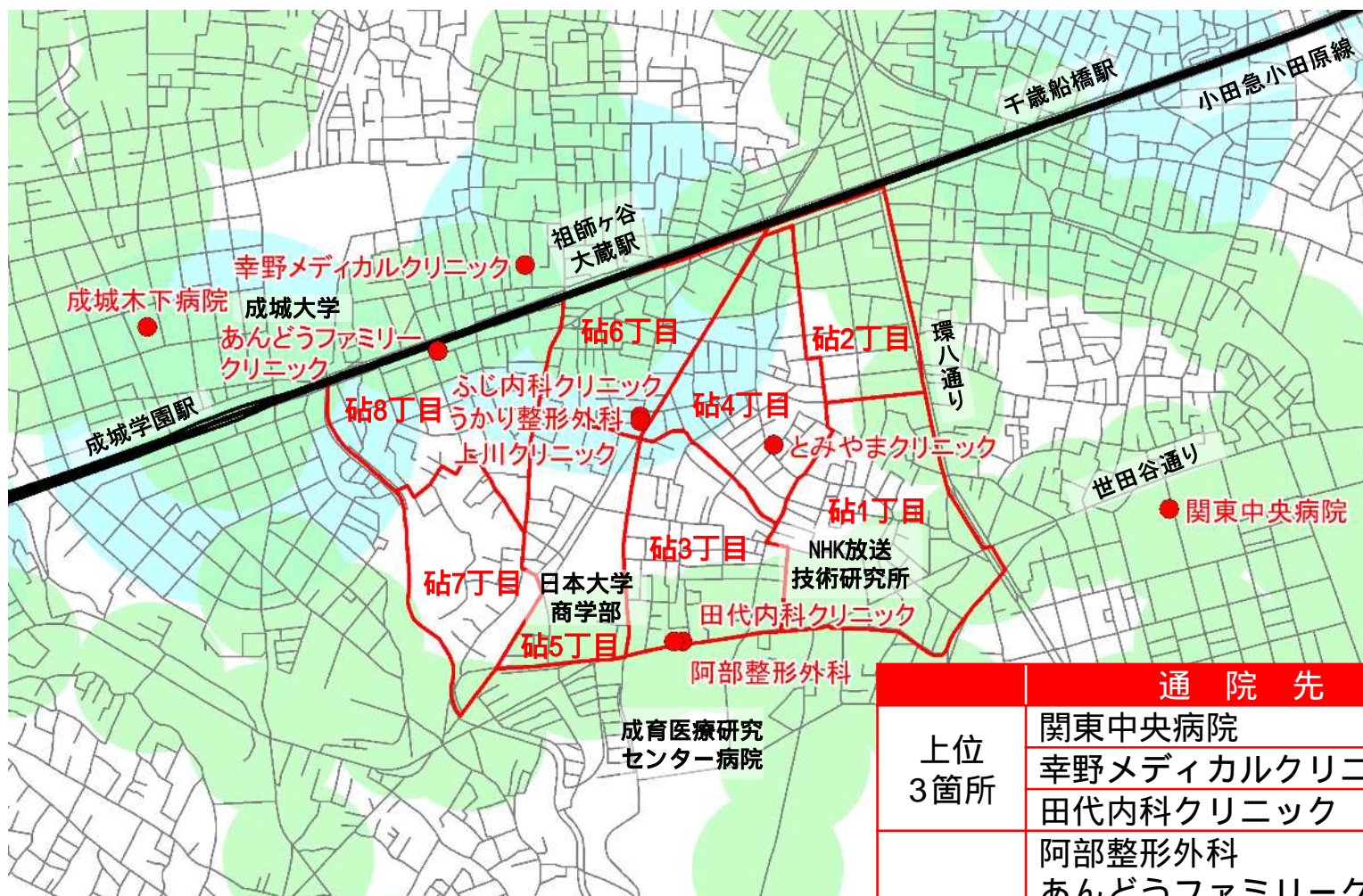


回答者の多かった買物先を表示



買物先		回答票数
上位 3箇所	オオゼキ祖師谷大蔵店	201
	Odakyu OX 祖師谷店	182
	サミットストア砧店	111
その他 (五十音 順)	Odakyu OX 成城店	
	コープみらい	
	サミットストア砧環八通り店	
	サミットストア成城店	
	三徳大蔵店	
	成城石井成城店 まいばすけっと砧6丁目店	

3 来訪の多い施設等(通院先)



回答者の多かった通院先を表示

凡例

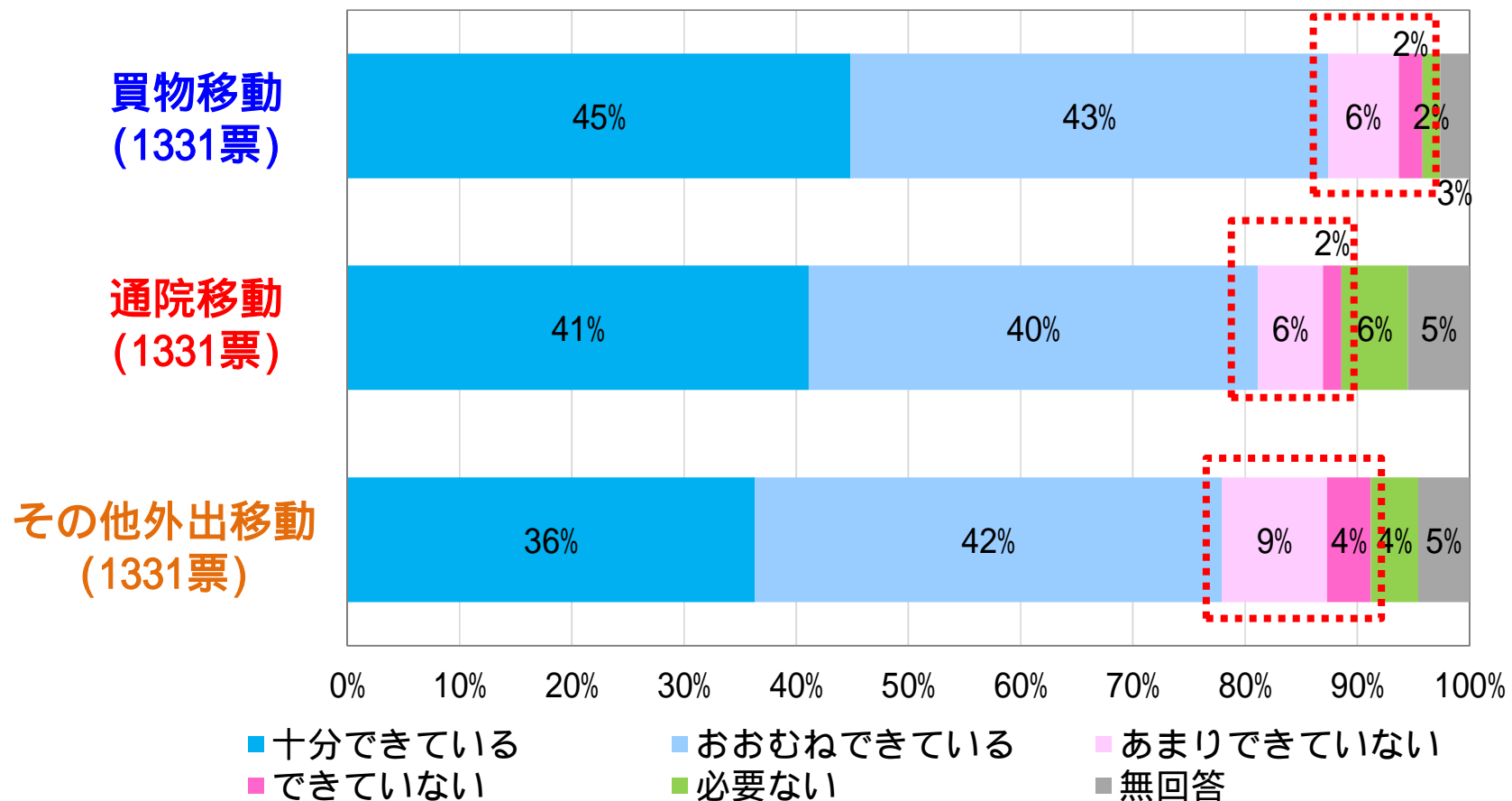
	: バス停200m圏域
	: 鉄道駅500m圏域
	: 公共交通不便地域

	通院先	回答票数
上位 3箇所	関東中央病院	79
	幸野メディカルクリニック	57
	田代内科クリニック	55
その他 (五十音順)	阿部整形外科	
	あんどうファミリークリニック	
	うかり整形外科	
	上川クリニック	
	成城木下病院	
	とみやまクリニック	
	ふじ内科クリニック	

4 移動に対する満足度

- 外出時の移動に対する満足度については、約4割の方が「十分できている」、約4割の方が「おおむねできている」と回答している。

目的別の移動に対する満足度



4 移動に対する満足度

- 移動に対する満足度が低い方は、買物移動では「砧1、2、3、5丁目」、通院移動では「砧1、2丁目」、その他外出移動では「砧1、3丁目」の方が比較的多く、いずれか一つでも満足度が低いと回答した方は、「砧1、3丁目」の方が比較的多い。

移動に対する満足度が低い方の居住地

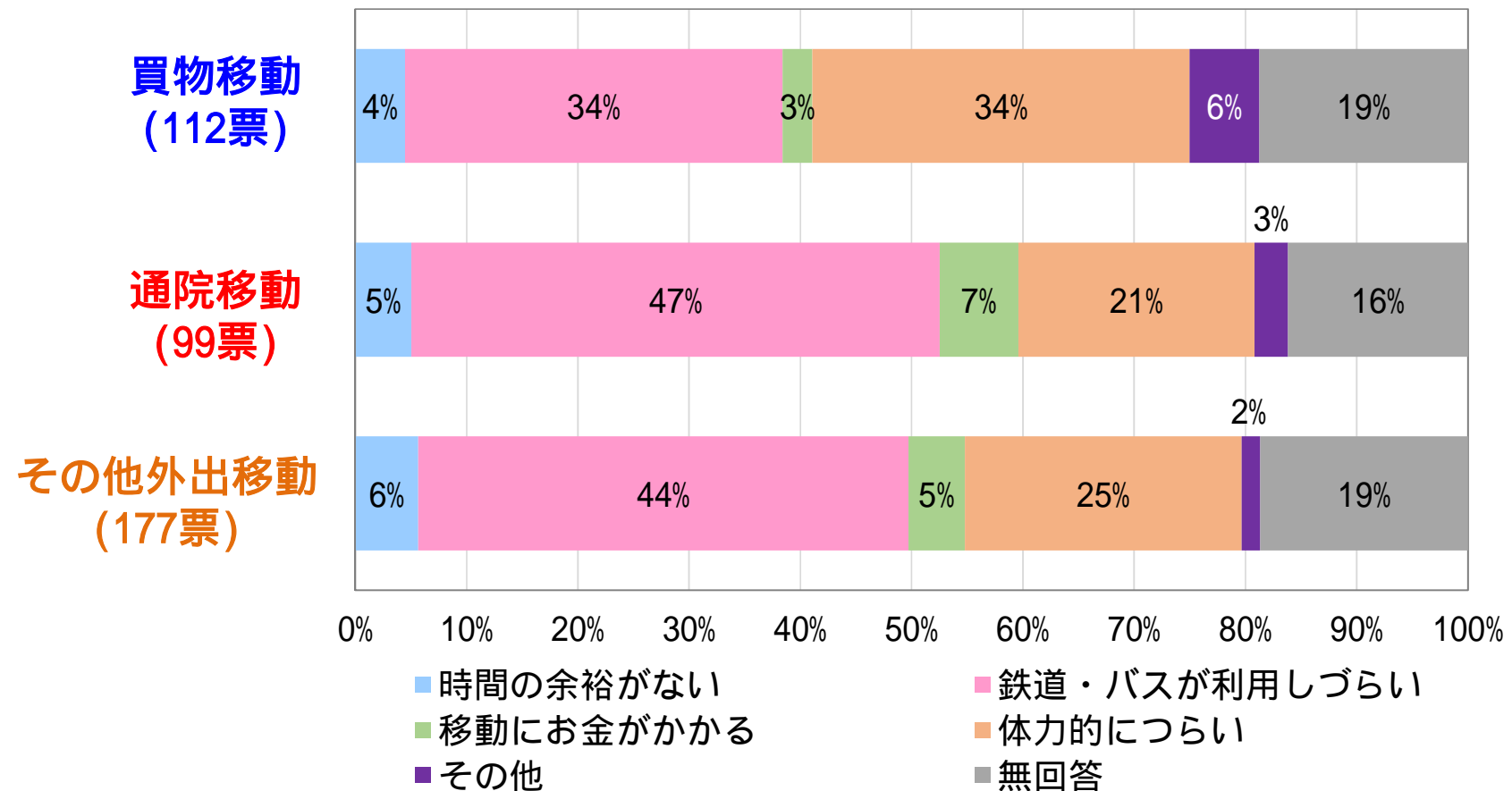
地域名	回答者総数	満足度が低い方の人数				「回答者総数」に占める「満足度が低い方の人数」の割合(÷)			
		移動目的			いずれか一つでも満足度が低いと回答した方	移動目的			いずれか一つでも満足度が低いと回答した方
		買物	通院	その他		買物	通院	その他外出	
砧1丁目	219人	28人	26人	44人	54人	13%	12%	20%	25%
砧2丁目	130人	13人	15人	17人	25人	10%	12%	13%	19%
砧3丁目	208人	27人	16人	37人	45人	13%	8%	18%	22%
砧4丁目	217人	12人	14人	27人	35人	6%	6%	12%	16%
砧5丁目	118人	12人	8人	13人	22人	10%	7%	11%	19%
砧6丁目	147人	4人	2人	9人	10人	3%	1%	6%	7%
砧7丁目	97人	6人	8人	12人	16人	6%	8%	12%	16%
砧8丁目	183人	9人	9人	18人	25人	5%	5%	10%	14%
無回答	12人	1人	1人	0人	1人	8%	8%	0%	8%
合計	1,331人	112人	99人	177人	233人	8%	7%	13%	18%

移動に対する満足度の評価で「あまりできていない」、「できていない」と回答した方を対象に集計 8

4 移動に対する満足度

- 移動に対する満足度が低い方のうち、その理由として、「鉄道・バスが利用しづらい」を挙げている方が約3～4割を占めている。

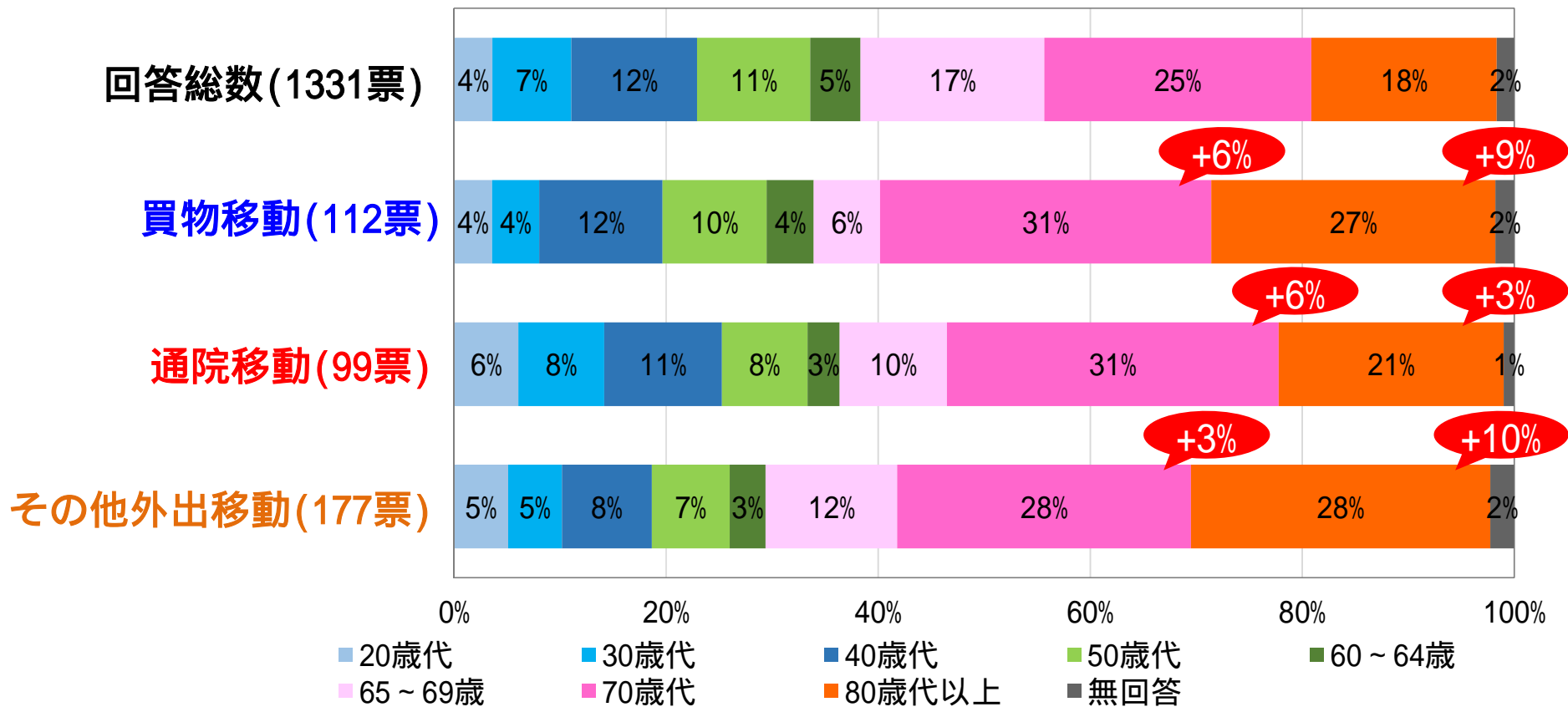
移動に対する満足度が低い理由



4 移動に対する満足度

- 移動に対する満足度が低い方の年齢構成をみると、買物、通院、その他外出ともに「70歳代」、「80歳代以上」の占める割合が半数以上を占めている。

移動に対する満足度が低い方の年齢構成

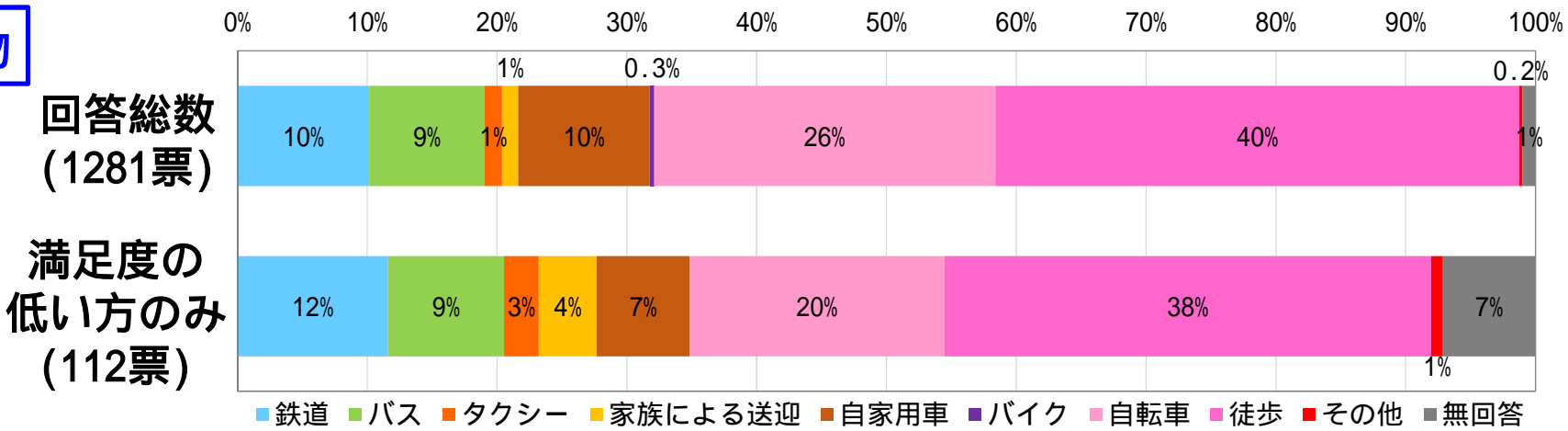


移動に対する満足度の評価で「あまりできていない」、「できていない」と回答した方を対象に集計

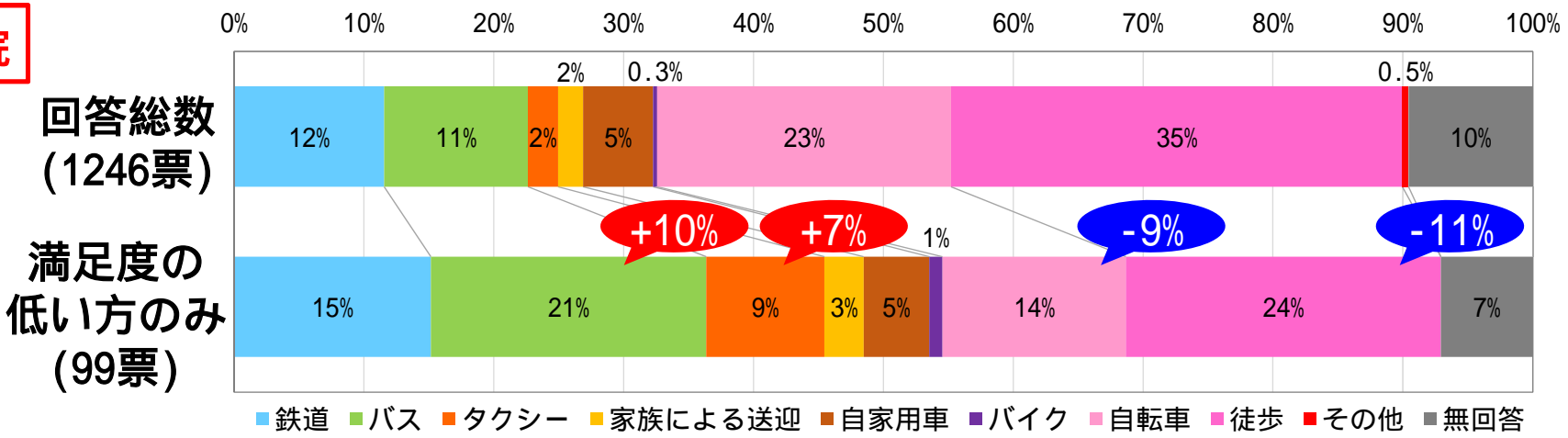
4 移動に対する満足度（目的別移動手段の選択）

- 買物については、全体としても、満足度が低い方に限定してみた場合も、「徒歩」、「自転車」が半数以上を占めている。
- 通院については、満足度の低い方は、「バス」、「タクシー」を利用する割合が増加する。

買物



通院

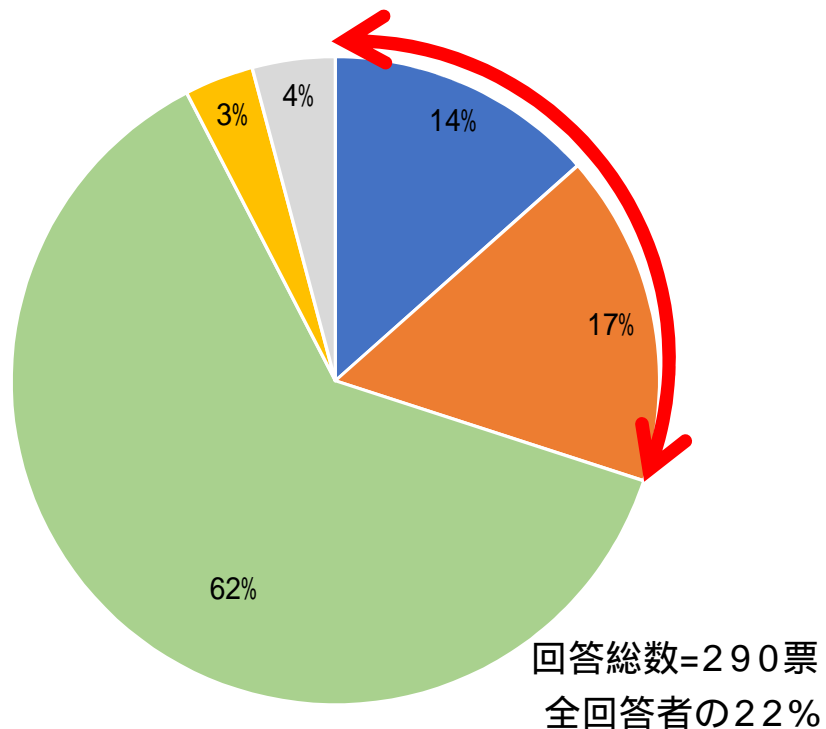


移動に対する満足度の評価で「あまりできていない」、「できていない」と回答した方を対象に集計 11

5 自動車での送迎の状況

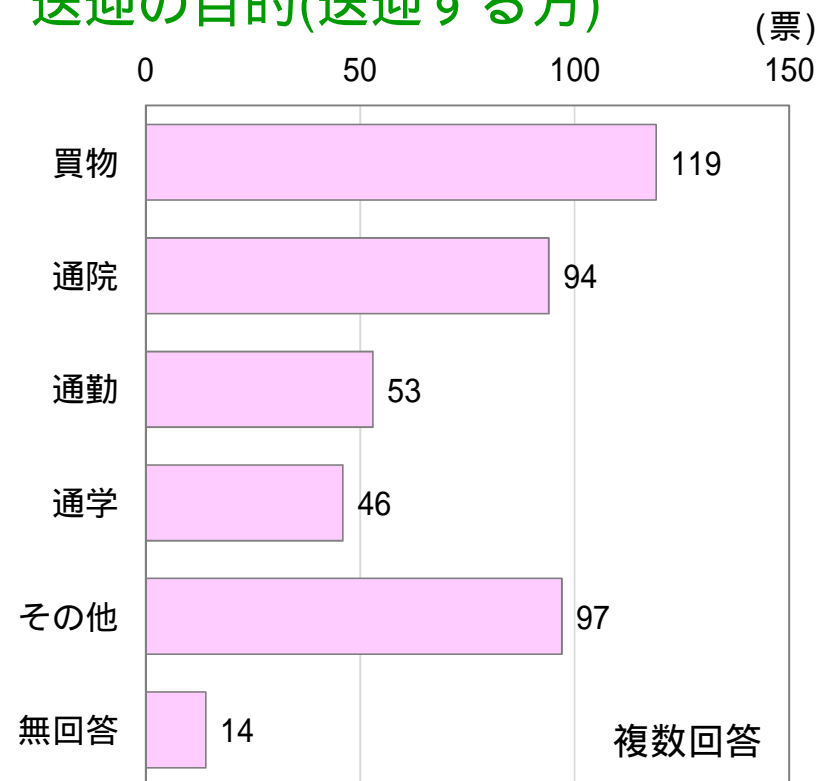
- 送迎をすることがある方は、全回答者の約2割となっており、送迎の目的としては、買物、その他、通院が多くなっている。また、約6割の方は、送迎をすることにに対して負担を感じていないと回答している。

送迎に対する考え(送迎する方)



- 送迎に負担を感じているが、公共交通の利用は難しい
- 送迎に負担を感じており、公共交通が便利になれば送迎をやめたい
- 送迎は負担ではない
- その他
- 無回答

送迎の目的(送迎する方)

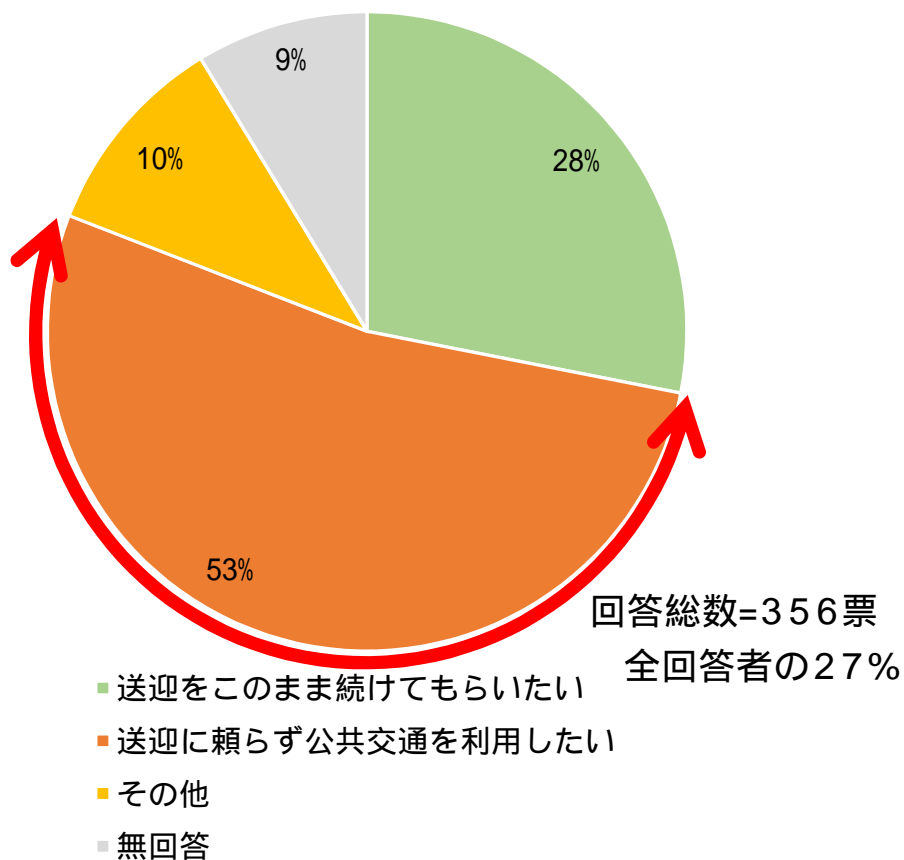


【その他の主な内容】
習い事、レジャー、通塾等

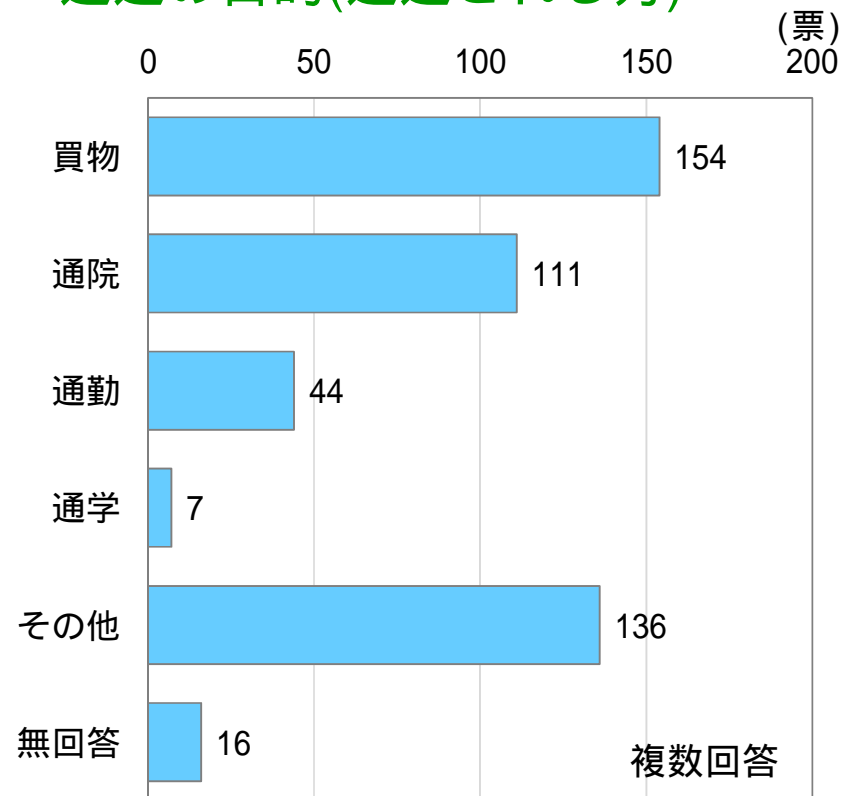
5 自動車での送迎の状況

- 送迎されることがある方は、全回答者の約3割となっており、送迎の目的としては、買物、その他、通院が多くなっている。また、約5割の方は公共交通への転換の意向がある。

送迎に対する考え(送迎される方)



送迎の目的(送迎される方)



【その他の主な内容】
習い事、レジャー、帰省等

6 地域住民主体の公共交通の検討

「住民が主体となった公共交通の検討」に関する設問と回答選択肢

設問

世田谷区では、公共交通不便地域対策として、路線バス（コミュニティバス）の導入に取り組んでおりますが、他の自治体では、地域のことを最もよく知る住民の方々が主体となって、新たな公共交通システムを検討、導入している事例があります。狭い道路が多い砦地域では通常の路線バスの導入が難しいことから、世田谷区でもそういった取組みを支援することを検討しております。お住まいの地域における公共交通の必要性や、地域住民が主体的に公共交通の導入を 検討することについてどうお考えですか。あてはまるもの1つに 印を付けてください。

回答選択肢

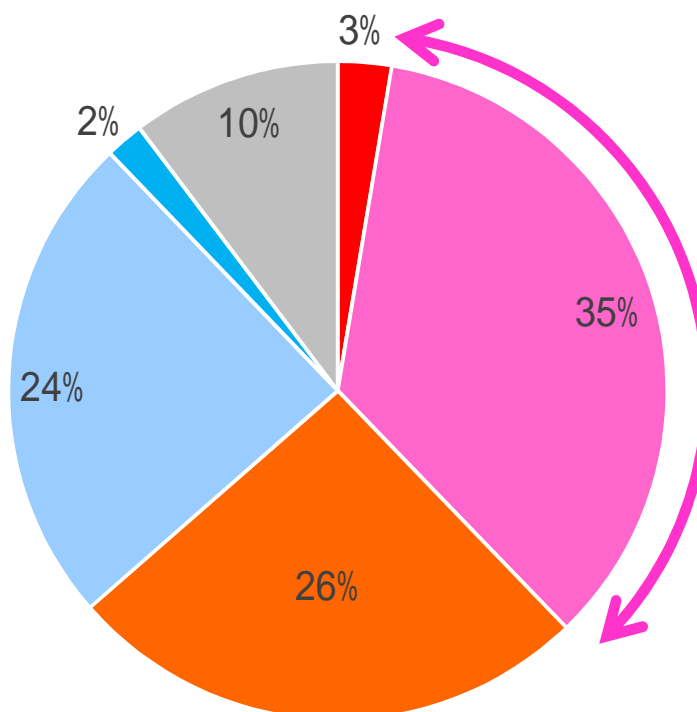
- 1．新たな公共交通が必要であり、導入の検討や運営にも関わってみたい
- 2．新たな公共交通が必要であり、住民が主体的に導入を検討することに賛成である
- 3．新たな公共交通ができれば便利だが、住民が主体的に導入を検討するほど必要とは考えない
- 4．そもそも新たな公共交通の必要性を感じていない
- 5．その他

6 地域住民主体の公共交通の検討

- 約4割の方は「新たな公共交通が必要で住民が主体的に検討することにも賛成」と回答。

住民が主体となった公共交通の検討について

- 1. 新たな公共交通が必要で検討や運営にも関わりたい
- 2. 新たな公共交通が必要で住民が主体的に検討することにも賛成
- 3. 新たな公共交通ができれば便利だが、住民が主体的に検討するほどではない
- 4. 新たな公共交通の必要性を感じていない
- 5. その他
- 無回答



約4割は住民主体に肯定的

回答総数=1331票

7 自由意見

- 日常の移動で不便を感じている事項としては、バスにすることが最も多く挙げられている。

日常の移動で不便を感じていることについて

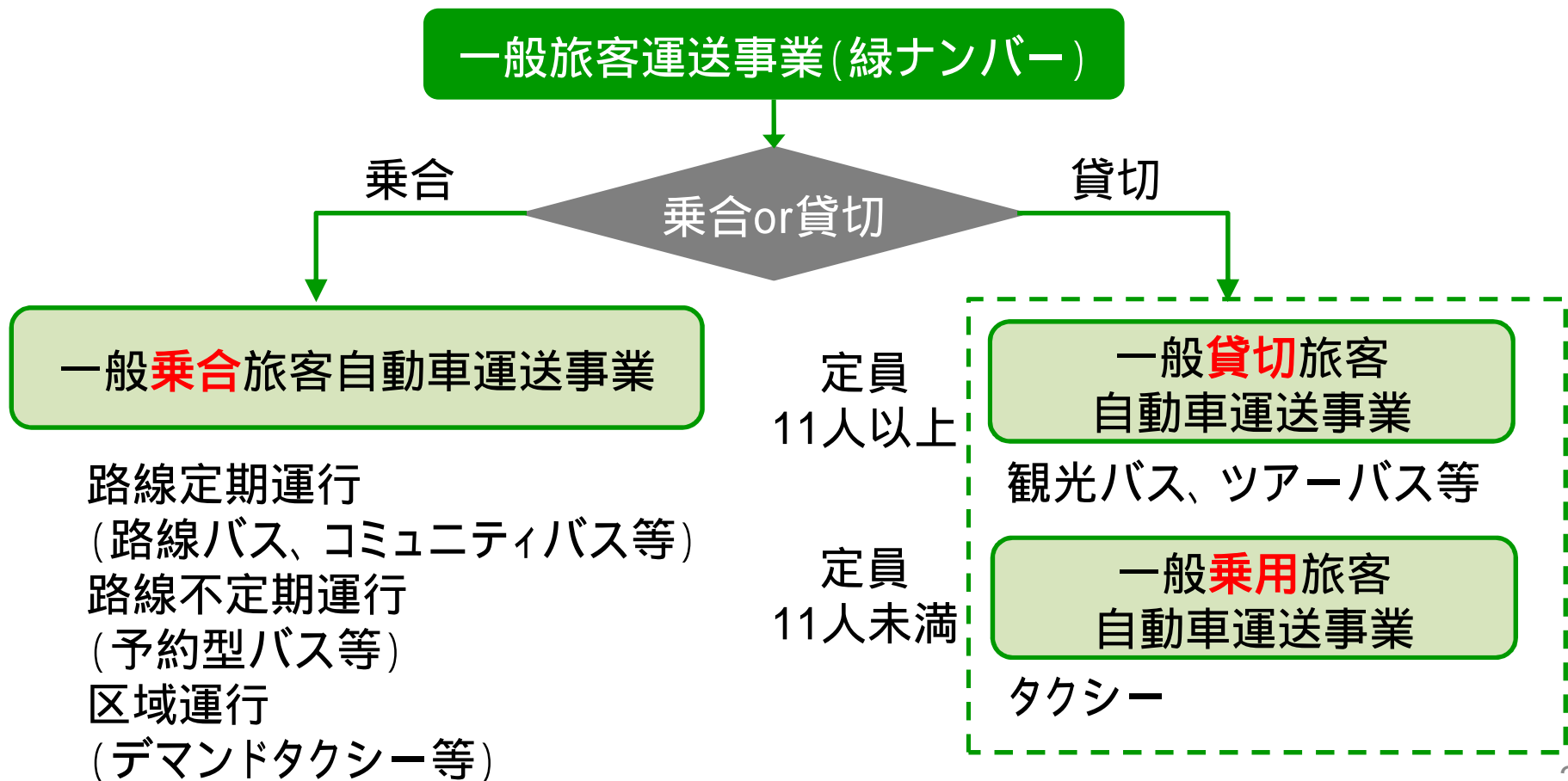
大分類	小分類	意見数	割合
道路 (71票)	道路拡幅	3	0.7%
	道路構造(隘路・坂道等)	29	6.6%
	交通規制	9	2.1%
	道路環境・メンテナンス	16	3.6%
	生活道路への進入車両	7	1.6%
	渋滞	7	1.6%
鉄道 (49票)	鉄道サービスの充実	5	1.1%
	南北方向の移動	18	4.1%
	乗継利便性	5	1.1%
	駅・駅前広場の整備	4	0.9%
	遅延・混雑等	5	1.1%
	高架	1	0.2%
	駅アクセス	11	2.5%
バス (227票)	バスサービス(路線・運行本数等)の充実	116	26.4%
	停留所アクセス・バス待ち環境	14	3.2%
	遅延・終バス時間	9	2.1%
	運賃	7	1.6%
	障害者・高齢者への対応を要望	7	1.6%
	バス通行時の危険性	9	2.1%
	コミュニティバス等の導入要望	53	12.1%
	コミュニティバスの導入に反対	8	1.8%
	バス路線等がわかりづらい	4	0.9%

大分類	小分類	意見数	割合
タクシー (26票)	タクシー乗場の増設やタクシー台数の改善	15	3.4%
	タクシー利用券などの新たなサービス	8	1.8%
	タクシーのマナー	3	0.7%
歩行者 ・ 自転車 (72票)	歩行者マナー	5	1.1%
	自転車マナー	10	2.3%
	歩行環境	30	6.8%
	自転車の走行環境	13	3.0%
	駐輪場整備	11	2.5%
その他 (100票)	放置自転車対策	3	0.7%
	年齢的・身体的な制約等	17	3.9%
	年齢を重ねた際の外出移動への不安	27	6.2%
	子育て世代への配慮	2	0.5%
	外出が不便	13	3.0%
	シェアリングサービス等の導入	6	1.4%
その他	35	8.0%	
自由意見の回答者数(人)		439	-

(第2部)
新たな公共交通の導入検討に
ついての課題と注意点

1 バスの運行形態

- 公共交通(バス)の一般的な事業形態である一般乗合旅客運送事業は、「路線定期運行」、「路線不定期運行」、「区域運行」の3種類に区分される。



2 新たな公共交通を考える上での注意点

- 新たな公共交通の導入を考える上では、事業形態、自治体からの補助の有無、運行形態、車両サイズ等により実施できる内容や必要な手続き等が異なる。

		事業形態		乗合型		貸切型	
		自治体からの補助の有無		有り	無し	有り	無し
運行形態	定時定路線型						
	路線不定期型、区域運行型						
車両サイズ	乗車定員 11人以上 						
	乗車定員 11人未満 						

：事業者の合意を得ずに運行可能

：地域公共交通会議等で事業者の合意を得ることが必要

貸切型の場合は、料金徴収の方法が課題となる。 3

2 新たな公共交通を考える上での注意点

コミュニティバス等の遵守事項

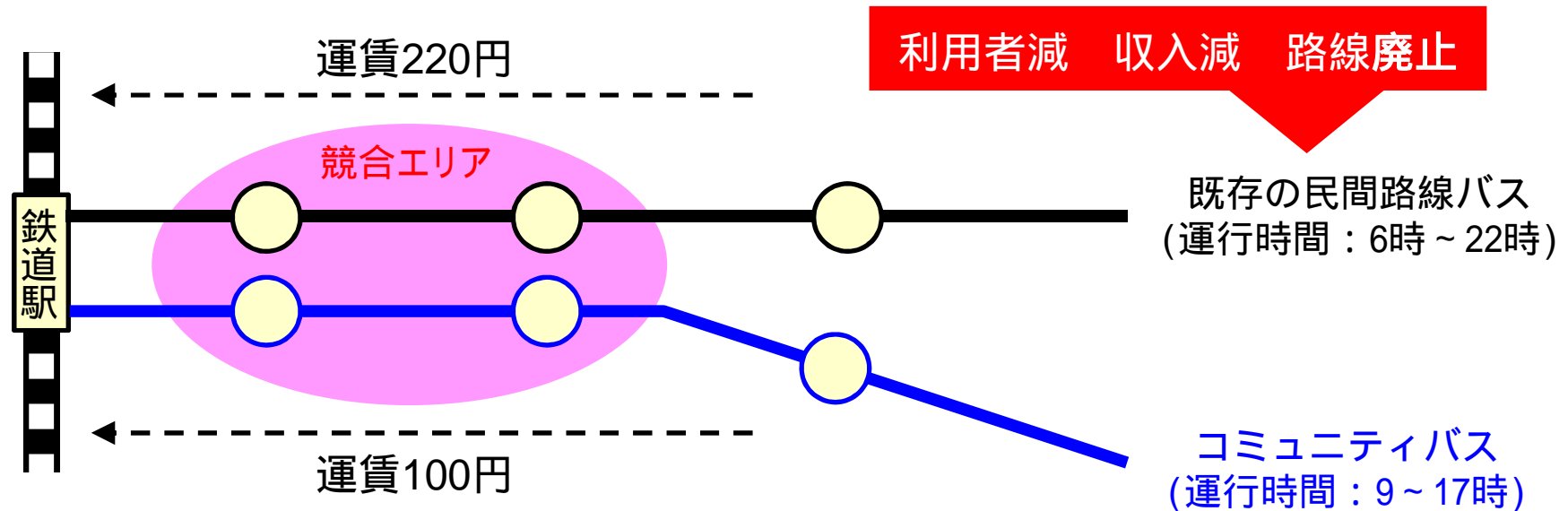
公的資金で支えられるコミュニティバス等は、既存交通事業者（鉄道、バス、タクシー）から需要を奪うような競合がないように調整（空間＝ルート、時間＝運行時間・所要時間、経済＝運賃）を行い、路線バス等の地域交通ネットワークを補完するようにする。

2 新たな公共交通を考える上での注意点

コミュニティ交通等の導入が弊害となる例

路線バスの路線廃止

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。

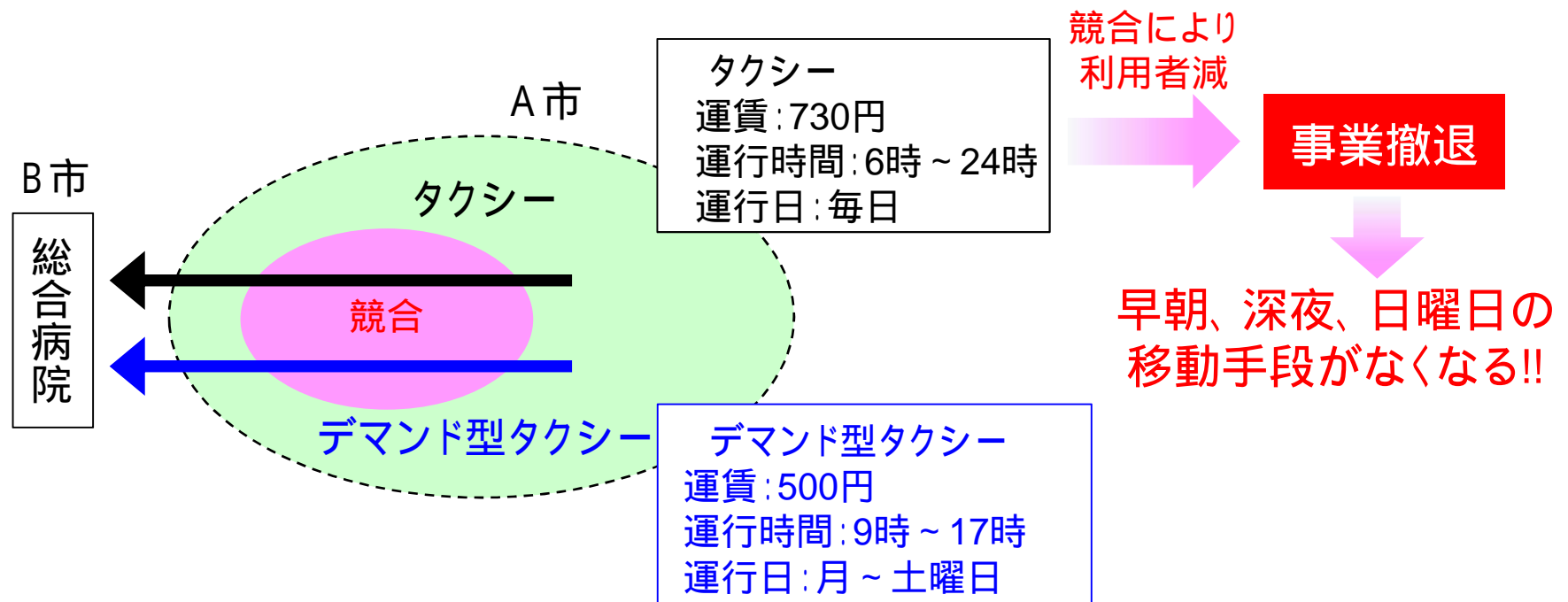


2 新たな公共交通を考える上での注意点

コミュニティバス等の導入が弊害となる例

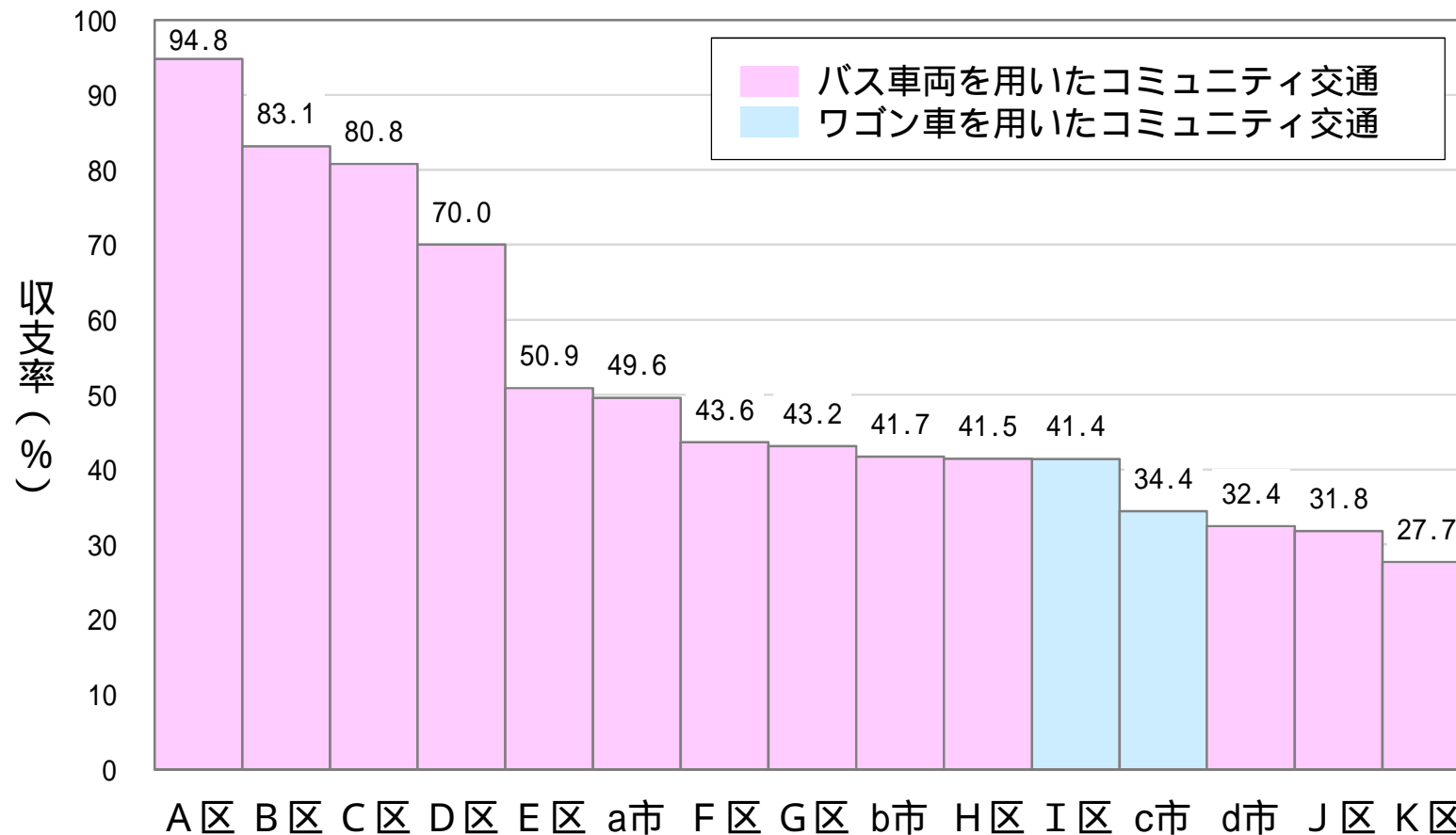
一般タクシーの事業撤退

行政が安価で町外の拠点まで利用できるデマンド型乗合タクシーを導入したため、一般タクシー事業者が**事業撤退**し、早朝・深夜や休日等の**タクシ** - の利用が**不便**になった。



2 新たな公共交通を考える上での注意点

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



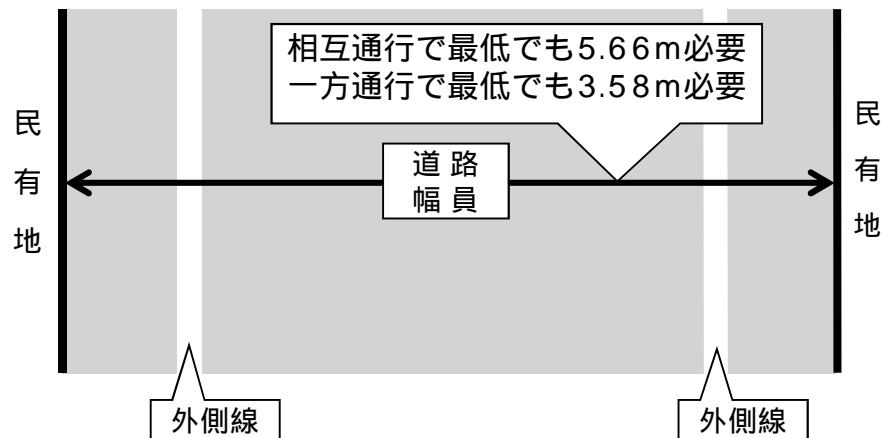
収支率 = 収入 / 運行経費 × 100

収入には運賃のほか、広告収入等も含む

2 新たな公共交通を考える上での注意点

- 「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】

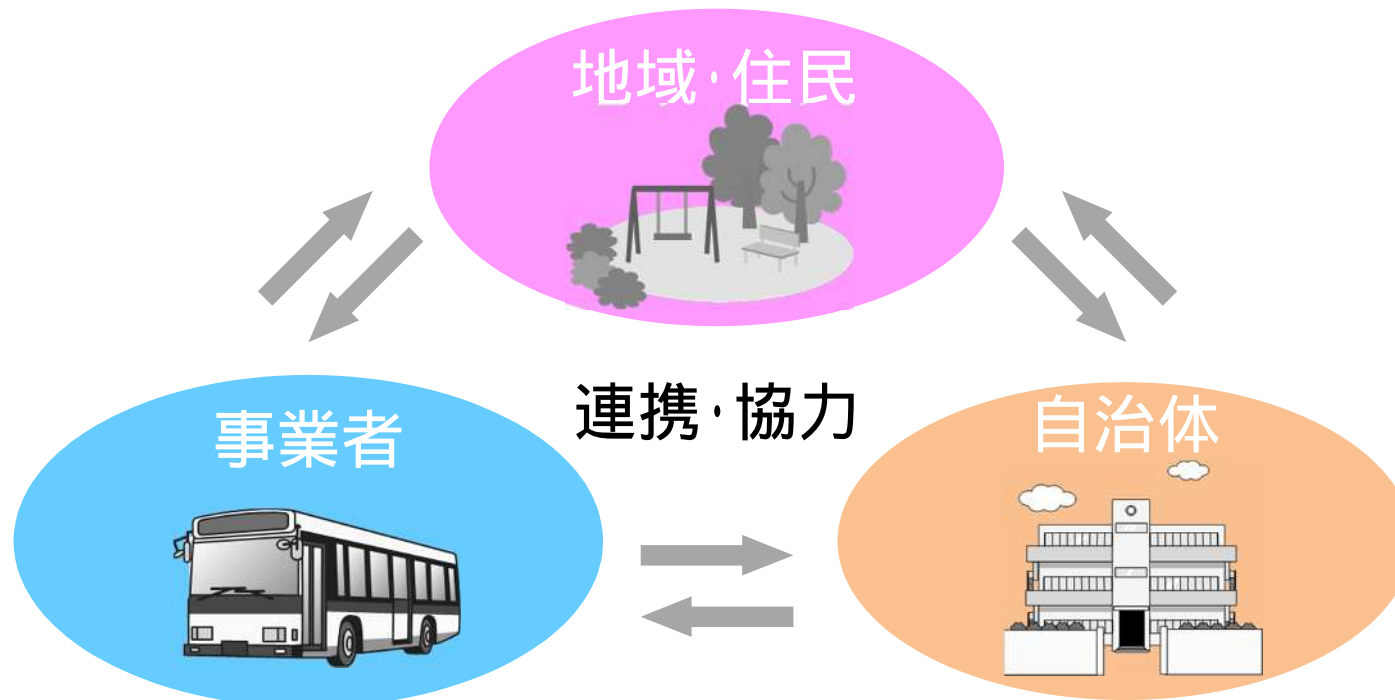


全長：6.99m、全幅2.08m
全高3.10m、乗車定員36人

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

3 住民主体の公共交通の検討

- 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。



他自治体等の事例紹介

1 神奈川県横浜市の事例

概要

【取組みの内容】

地域交通の導入に対して、地域が主体的かつスムーズに取り組めるよう、「横浜市地域交通サポート事業」を設立し、地域交通の導入に至るまでの地域活動に対して様々な支援を行う

【対象者】

バス路線が通っていない地域などで、生活に密着した交通手段の導入を地域の力で実現したいと考える自治会・町内会等、一定のまとまった地域の方々

横浜市が支援する主な内容

- ✓ 現地調査、利用者動向等の調査に係るアンケート調査等の実施
- ✓ 運行計画案等の検討
- ✓ まちづくりコーディネーター、コンサルタント等の派遣、技術的助言
- ✓ 運行計画に基づく実証運行の実施
- ✓ 実証運行に必要なバス停の設置や車両整備等
- ✓ 実証運行時における運賃収入と運行経費の差額の補填

etc

1 神奈川県横浜市の事例

財政支援の内容

調査費、実証運行費の一部は市が支援するが、本格運行時の財政支援は行わない。

補助金額の上限

予算の範囲内かつ500万円

横浜市地域交通サポート事業の流れ

地域の取組み

横浜市への相談

まちづくりグループの結成・登録

移動動向・課題の把握(アンケート)

運行計画の立案

需要予測調査(アンケート)

実証運行

本格運行
事業者が実施可否を判断

横浜市のサポート

活動の方向性アドバイス、事例紹介等

まちづくりコーディネーター紹介等

アンケート案作成、結果の集計・分析

運行計画(案)の立案等

アンケート案作成、結果の集計・分析

運行経費の補填、運行結果検証

走行環境整備の調整

2 茨城県日立市の事例

概要

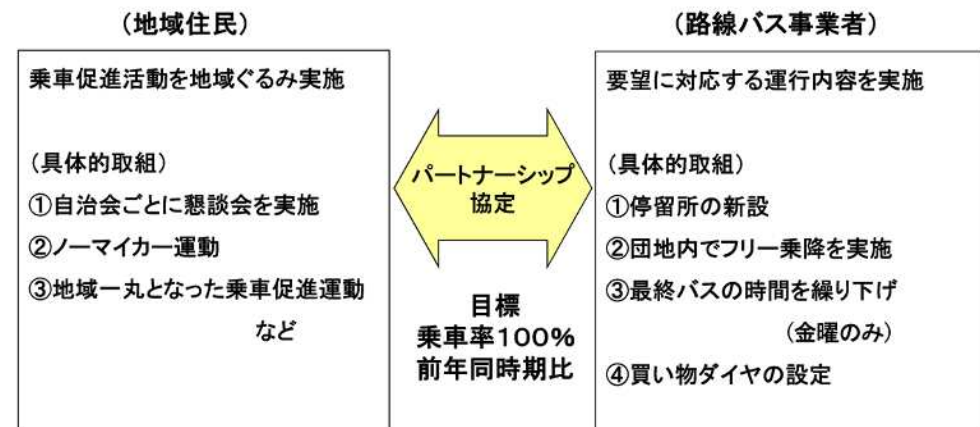
茨城県日立市では、路線バスを維持していくため、「市民」、「市」、「交通事業者」の三者が協定を結ぶ公共交通パートナーシップ事業を実施している。

協定の内容

- ✓ 地域と路線バス事業者が一定の目標（運行収入）達成を条件とした運行継続及び路線の拡充について締結する協定とし、地域と路線バス事業者が協力して目標達成を図る。
- ✓ 目標達成できなかった場合は、未達成額を地域と路線バス事業者が分担して賄うとともに「次年度以降も協定を締結」又は「地域として路線の廃止・縮小・減便の受入れ」を地域が判断する。
- ✓ 協定期間は1年間（1年毎の更新）を想定する。

協定締結による効果の例

- ✓ 諏訪地区では、地域が一丸となって乗車促進運動を展開した結果、路線バスの乗車率が前年度比102.4%に増加
- ✓ 乗車率の向上を受け事業者が運行継続を決定



3 宮城県石巻市の事例

概要

宮城県石巻市では、東日本大震災時の仮設住宅で実施されてきた「被災地カーシェアリング」の取組みをベースとして、「日本カーシェアリング協会」が車を提供したい企業・個人と車が必要な地域とを繋ぎ、車の共同利用（カーシェアリング）をサポートする「コミュニティ・カーシェアリング」を実施している。



3 宮城県石巻市の事例

コミュニティ・カーシェアリングのポイント

車を共同で運営する利用者は、**地域活性化を目的とした会則**を定め、その会則にのっとって**非営利（経費を定期的に精算する方式）**で車を運営する。
 外出支援行為が伴う場合は、**送迎の対価は決してドライバーは受け取らず**、ただ、**会の運営にかかる経費は会で負担**し、会の運営役員には最低限の役員手当を支給することでボランティアに活動する個人の負担を減らす。
 日本カーシェアリング協会は、**車を有料で貸し出し、会の運営をサポート**する。そのサポートを行政や地域が行うことで組織を維持する。

吉野町カーシェア会、メンバー募集!
 この支団地内カーシェアリング利用を志す会を
 作りました。車の経費をみんなで分担して、楽し
 く、便利で、お得に車を利用するシステムです。

「たまには旅行
 に行きたい!」
 時々旅行も企画。

「車が足りない」
 はランドカーとして
 必要な時だけ利用。

「移動に困ってる」
 住民ボランティアが
 代行運転で協力。

500円（5km・1時間毎）

※金額は預り金です。数か月に1回経費実費で清算します。
 余剰金が出れば返金し、不足分が出れば追加徴収となります。
 ※預り金は、時間と距離は高い方で繰り越して計算します。
 例、30mlしか走行していても、2時間半車を利用すれば1,500
 円、30分しか使っても、13km走行すれば1,500円です。

現在メンバー 25名
 2名がネット500円を1回
 分の利用の時に集めてお
 いてます。

吉野町カーシェア会利用ルール
 1.予約は、本団地前ローマ。
 2.外出支援は、8:00~16時の時間中で、
 3.7名。
 4.3名は回数は、1回のみ補助を行う。
 5.半日単位で車（上記）を借り、数か月
 以上、定期的に集算を行う、必ず会費
 返金は、不足分は追加徴収を行う。

**外出支援のお手伝い! ボラン
 ティアドライバー募集**
 この町内で、移動に困っている方の運
 転を代行して目的地まで運ぶカーシェア
 ングを大募集しています。空いている時間を
 利用して、ボランティアに協力していただ
 けるととても助かります。月1回でも
 OKです!

出典: 吉野町カーシェア会資料



出典: 日本カーシェアリング協会資料 6