

北区地域公共交通計画 (案)

令和 2 年 1 0 月 3 0 日

北区土木部土木政策課

目 次

第1章 背景と目的	1
1.計画策定の背景.....	1
2.計画の目的.....	1
3.計画の位置づけ.....	2
第2章 北区の公共交通を取り巻く現状	7
1.地域の概況.....	7
2.公共交通の現状・問題等.....	23
3.公共交通に関わる今後に向けた課題.....	41
第3章 区民へのアンケート	42
1.区民アンケートの概要.....	42
2.区民アンケートの主な回答結果.....	44
第4章 基本方針	52
1.北区の地域公共交通の考え方.....	52
2.今後の取り組み施策.....	54
第5章 新たなコミュニティバスの導入計画	58
1.導入優先順位の考え方.....	59
2.ルート案設定の考え方.....	68
3.各地域の新規ルート案.....	71
4.新規ルート案の導入優先順位.....	79
第6章 今後の進め方	82
1.計画策定後の取り組みの進め方.....	82
2.コミュニティバス新規路線導入の進め方.....	84
3.今後の取り組みのスケジュール.....	87
参考資料	88

第1章 背景と目的



1.計画策定の背景

北区の公共交通は、主に鉄道、都電、路線バス、コミュニティバス、タクシー等で構成されています。そのうち基幹的な公共交通は鉄道、路線バスであり、各方面に運行しています。また、北区のコミュニティバス「Kバス」が、平成20年月より2ルートを運行しています。複数の事業者が複数の路線を運行しており、北区の公共交通は全体として充実していますが、鉄道や路線バスが運行できない公共交通機能を向上すべき地域が残っています。

北区には、高低差が大きいという土地の特徴があり、徒歩等による負担が大きい面があります。また、今後の高齢化の進展に伴い、運転免許の返納などクルマを運転できない高齢者や、高齢者のみの世帯等が増える可能性もあり、誰もが安心して利用できる日々の移動手段として、地域における公共交通の重要性はますます大きくなるものと考えられます。

北区においては、「北区基本計画2020」を令和2年3月に策定し、その中でも、地域公共交通等による移動手段確保を取り組みの一つとして掲げています。

また、国においても、自治体等が地域公共交通に関する基本的な計画（地域公共交通計画）を策定した上で関係者と連携しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みの拡充が進められているところです。

2.計画の目的

北区の地域及び公共交通を取りまく現状等を踏まえた上で、今後、区民、公共交通事業者、行政等の関係者が連携し将来に向けて継続的に取り組みを進められるよう、北区の地域公共交通に関する考え方や取り組みの方向性を示すマスタープランとして、「北区地域公共交通計画」を策定しました。

なお、本計画は、区民代表、公共交通事業者、国、都、区及び学識経験者等で構成される「北区地域公共交通会議」における議論を経て取りまとめたものであり、今後、本計画に基づいて、区民や関係者等が連携しながら、種々の取り組みを進めていきます。

3. 計画の位置づけ

「北区地域公共交通計画」は、「北区基本計画 2020」等の上位計画の考え方に基づくとともに、「北区都市計画マスタープラン 2020」のほか、暮らし、観光振興、環境、福祉など、北区の各分野の取り組みとも連携を図った、地域公共交通の今後の考え方や取り組みの方向性を示す、いわば北区の地域公共交通に関するマスタープランとしての計画です。



〔各計画の概要〕

・「北区基本計画 2020」の関連事項の要点

「北区基本計画 2020」においては、北区の特徴や今後の高齢化の進展も考慮し、安全で快適な移動の確保や、まちの回遊性の向上を図るため、「地域公共交通の充実に向けた取り組み」を推進することを、まちづくりの目標の一つとして掲げています。

○基本目標

3 「安全で快適なうるおいのあるまちづくり」

目標の実現に向けた取り組みとして、

→ 「**利便性の高い総合的な交通体系の整備**」（公共交通の充実、移動手段の確保）を掲げ、**多様な交通手段を活用、だれもが安心して快適に移動できるまちを目指す。**

→ **コミュニティバス**について、社会情勢等の変化を捉え、新たな視点を取り入れるなど、**地域公共交通**のより効果的な方策を検討する。

→ **区内公共交通手段の確保**に向けた取組みを推進する。

地域密着型のコミュニティバス。公共交通機能の向上を要する地域等を中心に、新たな視点を取り入れた新規路線の展開方針、より効果的な方策を検討する。

→ **ハード・ソフト一体的な取組み**の推進が必要である。

（その他、関連する事項）

その他、公共交通に関する今後の取り組みを考えていく上で、以下についても、公共交通が寄与する事項として留意する必要があります。

○健康づくりの支援 ○高齢者等の社会参加の促進

○子育て家庭の支援 ○バリアフリーのまちづくり

○北区の魅力を活かした観光の推進 ○商店街の新たな魅力づくりの推進

○コミュニティ活動の支援、様々な文化芸術に触れる機会の拡大

○スポーツへの参加機会の拡充 ○駅周辺まちづくりの整備促進

○交通安全対策の推進 ○環境に負担の少ないライフスタイルへの転換

○責任ある協働の推進

・「北区都市計画マスタープラン 2020」の関連事項の要点

都市づくりの基本的な計画である「北区都市計画マスタープラン 2020」においても、交通の充実したまちを目指し、地域公共交通の充実を図っていくことが掲げられており、都市づくりの方針である誰もが行きたいところへ快適に行けるまちを目指す取り組みの一つとして、“コミュニティバス等の充実”による移動手段の確保を掲げています。

・視点「**交通の充実したまち**」: **コミュニティバス（Kバス）**の本格運行も開始されている。今後も引き続き、地域公共交通の充実に努めていく。

・**駅を中心**としたコンパクトで活動的な未来の暮らしをイメージする。
交通サービスにより**高低差のある移動を改善し、お出かけしたくなる楽しみのある移動環境**を形成する。

・方針「**誰もが行きたいところへ快適に行けるまち**」を目指す取り組みとして、徒歩、自転車、鉄道等のほか、**地域公共交通を充実**する。
地域の交通利便性を高めるため、**新たなバス路線の導入等**について協議する。
高低差によって移動が困難な地域や交通利便性に課題のある地域等にコミュニティバス等の充実による移動手段確保の取り組みを推進する。

・公共交通の利便性・快適性、自転車、歩行環境の向上を総合的にすすめ、**自動車交通を削減**する。

・その他、上位・関連計画（各分野）について

その他、各分野における関連計画においても、駅前等のまちづくり、暮らしの充実、今後進展する高齢化への対応、観光等による賑わいの創出、地球環境への負荷低減、区民等の健康増進など、まちづくりの多様な分野で、公共交通が寄与できることがあると考えられ、公共交通の充実による移動手段の確保は、まちづくり全体として必要な取り組みです。

○「北区まち・ひと・しごと創生総合戦略」（関連事項の要点）

- ・北区で子どもを生み、育てたい、子育てがしやすいと、より実感できるようにする。
- ・主要駅周辺等の賑わいを創出する。
- ・北区が有する個性や魅力を戦略的・効果的に発信し、文化や観光を通じた新たな個性や魅力を発掘・創造する。
- ・鉄道を貴重な資源として観光を推進する。

○「北区シティプロモーション方針」…（関連事項の要点）

- ・発信したいブランドイメージのひとつに「アクセスの良さが自慢の、生活便利なまち、北区」（豊富な鉄道、充実のバス路線、首都高・幹線道路）がある。

○「北区観光振興プラン」…（関連事項の要点）

- ・特に多様な路線が集まる鉄道は特徴的な観光資源のひとつである。
- ・来訪者の玄関口となる主要交通結節拠点の駅周辺において、観光拠点としての機能を充実。観光案内所において広く区内全域へ波及する幅広い情報提供をする。
- ・鉄道やバスなどの公共交通を活用した観光ルートの設定やマップの作成など、広域の区内観光を楽しむことができる取組みを行う。

○「北区環境基本計画 2015」…（関連事項の要点）

- ・広域的な環境問題の解決に向けた取り組みの一つとして、通勤時はできるだけ公共交通機関を利用する。
- ・環境負荷の少ない移動手段は、省エネルギーであるとともに健康増進のメリットもあることから進めていくことが必要である。

○「第2次北区地球温暖化対策地域推進計画」…（関連事項の要点）

- ・低炭素型のライフスタイル・ワークスタイルの普及をめざす取り組みの一つとして、公共交通・自転車の利用を促進する。

○「北区自転車ネットワーク計画」…（関連事項の要点）

- ・自転車関連事故件数の減少、自転車利用環境に対する満足度の向上を目指す。

○「北区地域保健福祉計画」…（関連事項の要点）

- ・意識向上による健康寿命、高齢者・障がい者等の外出を伴う移動の支援、円滑化、高齢者の地域における生きがいづくりを進める。

以上のとおり、公共交通に関する考え方として、移動手段の確保、コミュニティバス等による公共交通の充実は、区の上位計画における目標の一つとして掲げられているとともに、多様な分野に寄与する取り組みであり、北区のまちづくりの基本的な取り組みとして、「地域の公共交通の充実による移動手段の確保」を着実に進めていくことが必要です。

●計画の区域

本計画は、東京都北区の全域を対象とします。



●計画の期間

計画期間は、令和3年度（2021年度）から令和22年度（2040年度）までの20年間とします。

なお、計画期間において、前半の9年間では、コミュニティバス新規路線2地域の取り組みを開始し、後半の11年間では、社会・経済情勢や地域の動向等を踏まえて、本計画の検証及び見直しを行い、各地域における地域公共交通の取り組みを継続的に行ってまいります。（詳細は第6章のスケジュール参照）

第2章 北区の公共交通を取り巻く現状



1.地域の概況

北区の地勢、人口、地形の特徴、施設の立地状況など、地域公共交通の計画を行う上で念頭におくべき地域の概況は、以下の通りです。

1.1 地勢等

北区は、東京 23 区の北部に位置する区であり、東京都荒川区、足立区、板橋区、文京区、豊島区、埼玉県川口市と隣接しています。20.6 平方キロメートルの面積（23 区中 11 番目）に、約 35 万人（令和 2 年 10 月現在）が暮しています。



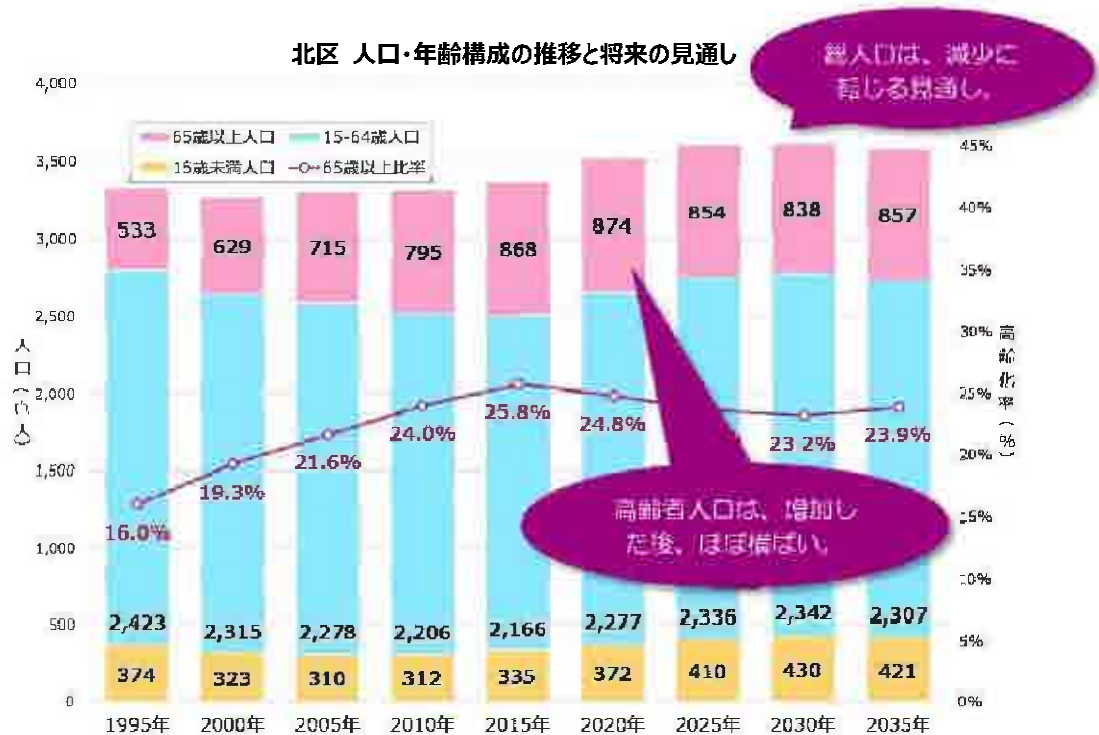
出典：北区HPより

1.2 人口等の状況

〔人口・年齢構成の推移と将来見通し〕

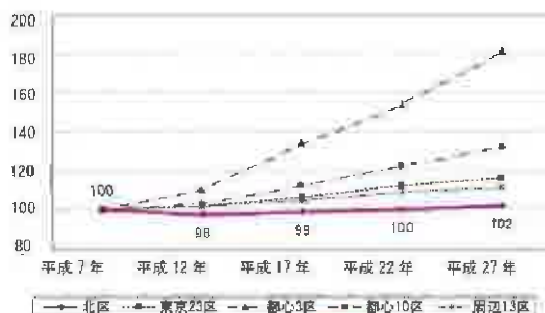
北区の総人口は、近い将来、減少に転じるものと予測されています。一方、高齢者人口は、増加した後、ほぼ横ばいとなる見通しです。

総人口の増加が見込めないなか、高齢者等の移動手段の確保は、今後ますます重要になります。



（参考）北区及び東京他区の人口の伸び率

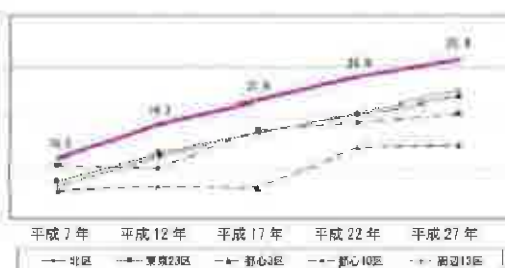
（H7 年を 100 とした場合）



北区は、人口の伸びが小さい。

（参考）北区及び東京他区の高齢化率

（％）



北区は、高齢化率が高い。

出典：国勢調査、北区人口推計調査報告書より

〔人口の分布〕

北区の人口の分布状況を見ると、7つの地域（浮間、赤羽西、赤羽東、王子西、王子東、滝野川西、滝野川東）の何れかに極端に集中する状況は見られず、人口の特に多い箇所が、各地域に分布しています。

また、各地域内で人口の多い地域は、駅周辺だけでなく、広く分布している状況です。



* メッシュデータは、単位 1m 四方に対するデータであり、国勢調査、国土数値情報などのデータを基に、メッシュごとのデータに分配・集計されたものです。ここでは、250m メッシュの人口を表示しています。

データ出典：H27 国勢調査より

〔人口増減の見通し〕

区内の人口分布について、増減の見通しをみると、今後人口が増加する見通しの箇所と、減少する見通しの箇所の両者が存在します。

何れかの地域へ極端に偏らず、概ね赤羽駅、王子駅、田端駅周辺、浮間地域等の比較的広い範囲で人口が増加し、それ以外のエリアでは人口が減少する傾向がみられます。

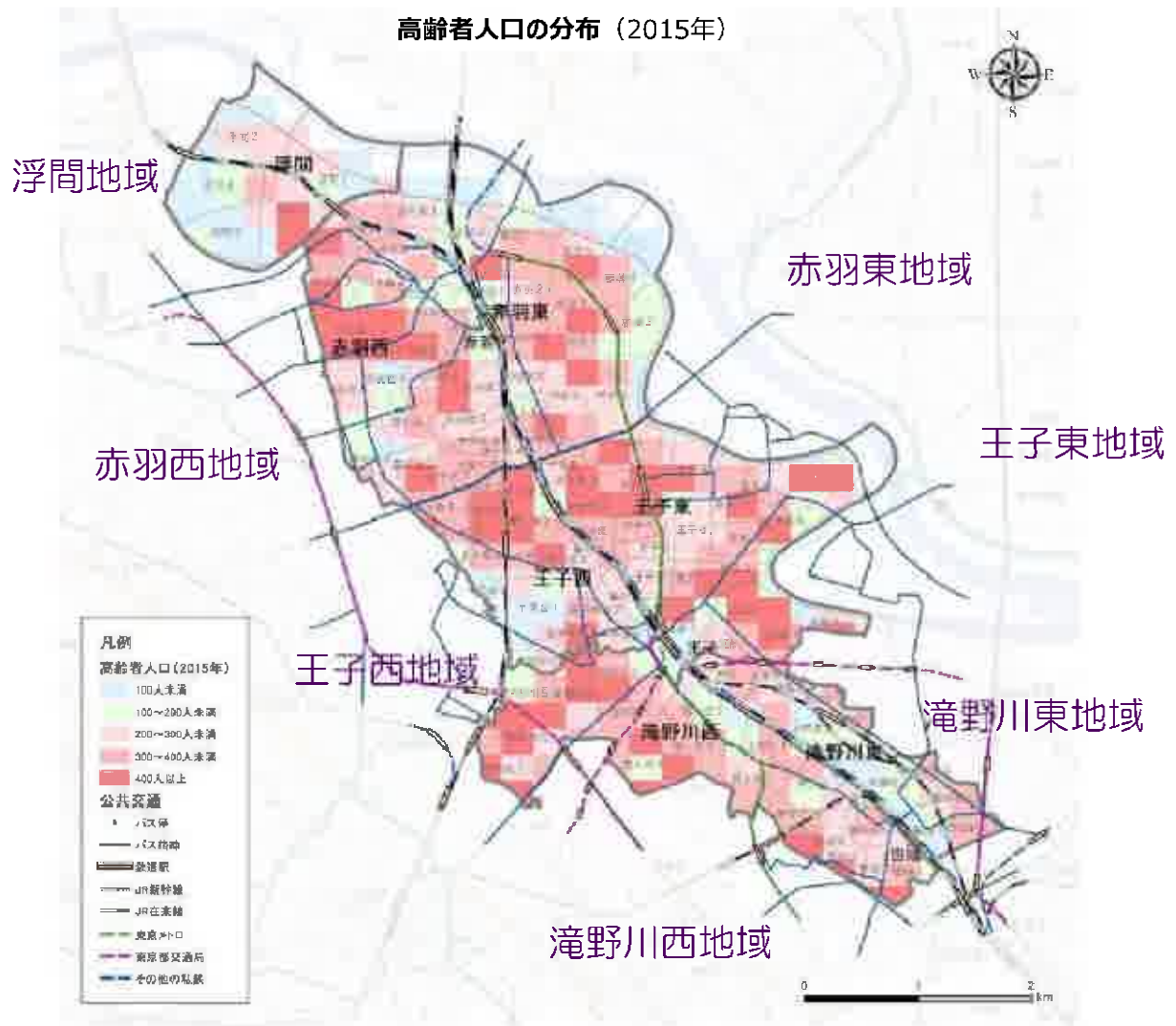


*500mメッシュごとの人口増減を表示しています。

出典：国立社会保障・人口問題研究所より

〔高齢者人口の分布〕

高齢者人口の分布を見ると、高齢者は区内全域に広く分布している状況です。特に高齢者が多い箇所も、特定の地域への極端な集中は見られず、7つの各地域に高齢者が多い箇所が広く分布して存在している状況です。



*250mメッシュごとの高齢者人口を表示しています。

データ出典：H27国勢調査より

〔高齢者人口の増減の見通し〕

高齢者人口分布の増減の見通しをみると、高齢者が増加する箇所（500人以上増加するような箇所）は、何れかの地域への極端な集中が見られず、7つ地域のそれぞれに存在する状況です。



* 500m メッシュごとの高齢者人口増減を表示しています。

データ出典：国立社会保障・人口問題研究所より

〔高齢化率の分布〕

現況の高齢化率をみると、特に赤羽西・赤羽東地域に、高齢化率が50%を超える箇所が存在しています。

ただし、高齢化率が30%以上の箇所は、特定の地域に集中が見られず、区内に広く点在しています。



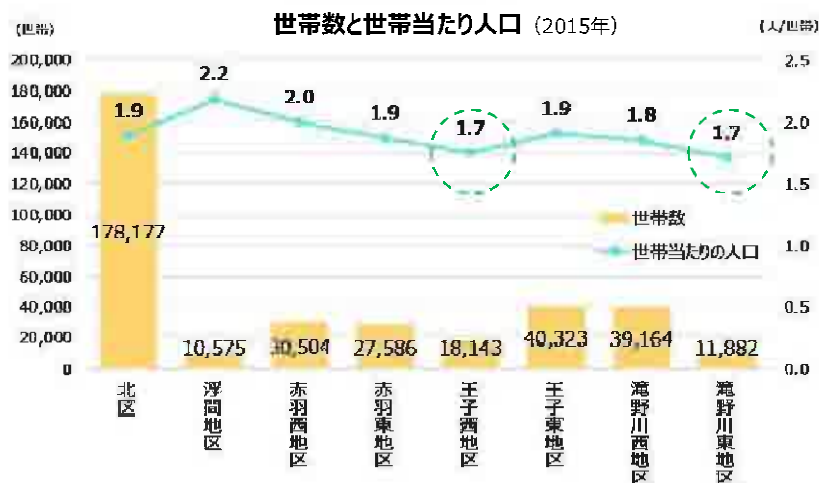
* 250m メッシュごとの高齢化率を表示しています。

データ出典：H27国勢調査より

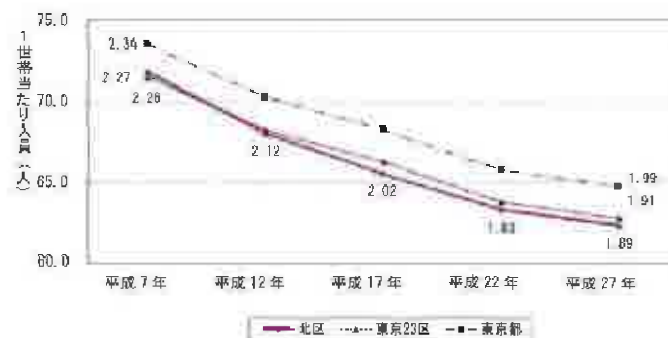
〔世帯の状況〕

北区の世帯数は、これまで増加傾向にあり、今後横ばいとなる見通しです。

現在の世帯当たりの人口は、すでに2人/世帯を下まわっており、1人暮らしが増えている状況です。地域別にみると、特に王子西、滝野川東で、世帯当たりの人口が少なくなっています。



(参考) 北区及び東京他区の世帯当たりの人口



出典：国勢調査、北区人口推計調査報告書より

〔一人暮らしの高齢者世帯の状況〕

一人暮らしの高齢者の分布状況を見ると、何れかの地域に集中している状況は見られず、各地域に存在している状況です。

一人暮らしの高齢者は、家族等の送迎・同乗等による外出ができない可能性が高く、そのような人の多い箇所が、区内の各地域に広く分布しているものとみられます。



* 250m メッシュごとの一人暮らしの高齢者数を表示しています。

データ出典：H27国勢調査より

1.3 地形等の特徴

〔地形の特徴：高低差等〕

北区の地形は、浮間、赤羽東、王子東の各地域は、ほぼ平坦であり、赤羽西、王子西、滝野川西、滝野川東の各地域は、高低差があり坂道が多いことが特徴です。

坂道が多い地域においては、徒歩や自転車での移動の負担が大きく、特に高齢者等にとって、外出の負担が大きくなっています。



データ出典：国土地理院「基盤地図情報」より



北区赤羽西 6 丁目付近

〔細街路や交通規制〕

区内には道幅が狭い道路が多く、特に居住地域内には、細街路が多数存在します。

道幅の狭い道路の多い地域においては、大型のバス等が走行することが困難であり、一方通行や大型車の通行が規制されている場合もあります。今後、区内の細部までカバーするような新たな公共交通の運行を考える際には、留意すべき事項の一つとなります。



出典：国土地理院「国土基本情報」より



北区中十条 2 丁目付近



北区上十条 1 丁目付近



北区滝野川 3 丁目付近

1.4 主要な施設の立地状況

〔移動の目的地となるような主要施設〕

区内の主要な施設は、主要駅である赤羽駅、王子駅、田端駅の周辺に多く立地しています。大規模小売店や主要な公共・公益施設等は、赤羽駅周辺及び王子駅周辺に多く立地し、田端駅周辺には文化施設が多く立地しています。これらターミナル周辺のエリアには、区民をはじめ、多くの人が訪れています。



出典：H30北区コミュニティバス展開方針政策調査より

1.5 区民等の動きと利用交通手段

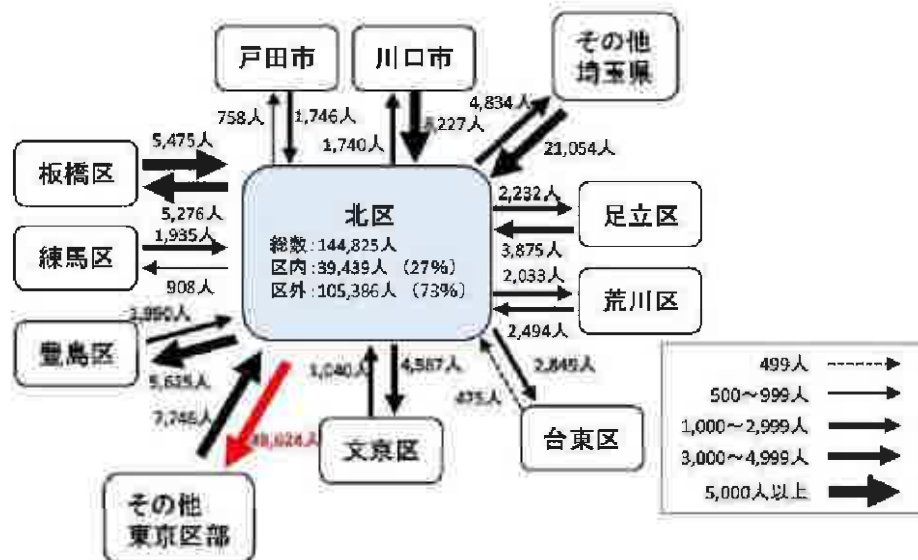
〔区民等の通勤・通学の動き〕

国勢調査による通勤・通学の動きをみると、北区民の通勤・通学先は、区外が多く、特に他の東京区部が多い状況です。一方、区内での通勤も3割程度を占めています。

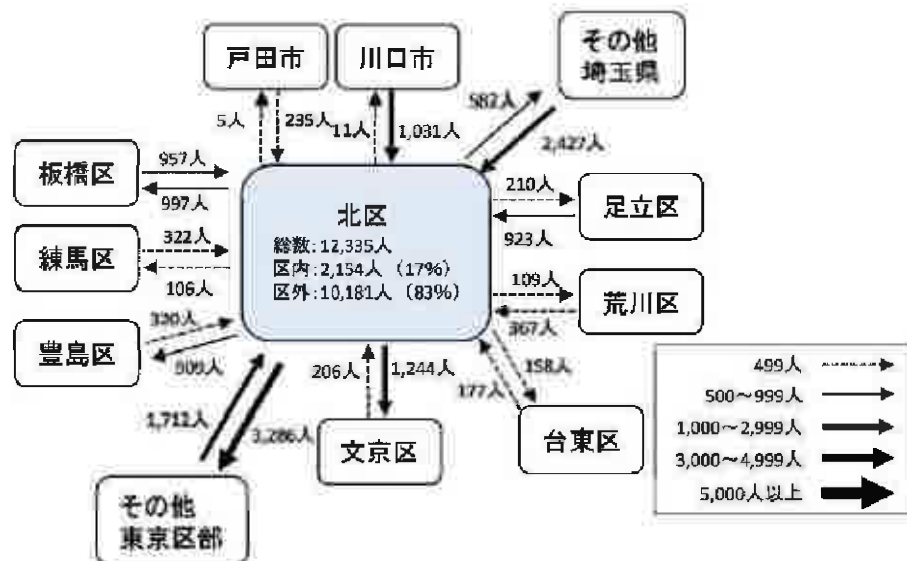
区外から北区へ通勤する人は、埼玉県（川口市など）からの移動が多く、その他では隣接区（板橋、足立、荒川など）からの移動も多くなっています。

通学では、東京区部（文京区や板橋区など）への移動が多くなっています。

15歳以上の通勤移動（一日当たり）



15歳以上の通学移動（一日当たり）



出典：H27国勢調査より

〔通勤・通学の利用交通手段〕

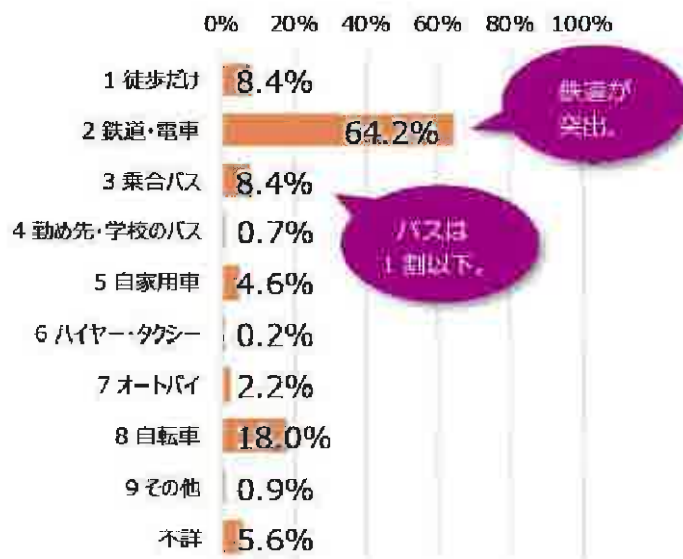
国勢調査による通勤・通学の利用交通手段をみると、北区民の交通手段は、鉄道が突出して多くなっています。一方、バスは1割以下の状況です。

区内の移動でもバス利用は少なく、徒歩・自転車が上回っている状況です。

区外への移動については、鉄道が交通手段の中心となっています。

北区民の通勤・通学の交通手段

(北区に常住する人の総数)



【北区】

(自区内で従業・通学する人)



【北区】

(他市区町村で従業・通学する人)



出典：H22国勢調査より

1.6 地域の概況から見た今後の留意点

北区の地域状況を踏まえ、今後の地域公共交通を考える上で留意すべき点を以下に整理します。

■ 人口・世帯の状況より

○高齢者が多く、居住地は区域に広く分布しており、鉄道・路線バスで全てをカバーすることは困難です。

区内には多くの高齢者が暮らしています。高齢者の移動手段の確保は、今後ますます重要なテーマになるものの、高齢者の居住地は、区域に広く分布している状況であり、全域を鉄道や路線バス等でカバーすることは現実的には困難です。したがって、何らかの方法で移動手段を補完する方策を考える必要があります。

○人口が減少に転じる見通しのなか、より多くの人に地域の公共交通を利用して頂くことが必要です。

近い将来、区の総人口は減少に転じる見込みです。人口が減少することにより、全体として、公共交通への需要の総量も減る可能性があり、運営面で影響が生じることも考えられます。したがって、より多くの人に便利に利用して頂くとともに、地域の公共交通を地域で支える意識を醸成することも重要になると考えられます。

○世帯の構成等が変化し、移動を支援すべき人が増える可能性があります。

今後、高齢化が進展する見込みであるとともに、高齢者のみの世帯や一人暮らしなどが多くなることにより、家族・知人等の車での送迎・同乗ができないため移動を支援すべき人が増加する可能性があります。

■ 人の移動の状況等より

○高齢者だけでなく、広い年齢層の移動手段へのニーズに応えることが必要です。

コミュニティバス（Kバス）の利用客の例から、日常生活での移動手段のニーズは、高齢者だけでなく、広い年齢層にあると考えられます。したがって、地域公共交通は、高齢者だけでなく、「誰もが利用できる公共交通」を基本に考える必要があります。

○区外へ出かける人の多くが鉄道を利用し、主要施設や大型店等は、区の拠点駅の周辺に集中しています。駅から鉄道に乗る人の他、駅周辺を目的地とする人のニーズに応えることが必要である。

区内の主要施設や大型店舗は、王子駅、赤羽駅、田端駅の周辺に集中して立地しており、多くの人がこれらのエリアを訪れています。また、多くの区民が区外（都心等）へ、鉄道で通勤・通

学しています。通勤・通学だけでなく、その他の日常的な所用で鉄道を利用して外出する区民が多いものと考えられます。区内の鉄道駅のなかで、赤羽駅、王子駅、田端駅の乗降客が特に多い状況です。現行のコミュニティバス（Kバス）の例では、駅や目的地へ直接行けることのメリットを多くの人を感じ多くの利用客を確保できているものと考えられます。したがって、これら主要な駅及びその周辺のエリアへの区民の外出を便利にする必要があります。

■ 地域の特徴等より

○坂道等が多く、移動の負担が多いことに留意が必要です。

高低差が大きく坂道等が多いことが、北区の地形の特徴であり、徒歩・自転車での移動の制約となり、高齢者等の外出の負担となっている可能性があるため、地域の公共交通を検討するうえでは、この点を十分留意する必要があります。

○居住地域内に細街路が多いことに留意が必要です。

居住地域内に幅の狭い街路が多いことも特徴の一つであり、大型のバス等では運行できないという制約もあります。移動手段の補完を検討する際、状況によってはバスのみで全てに対応することは困難であり、より細部に関しては、小型車等での対応を別途考慮することも念頭におく必要があります。

2.公共交通の現状・問題等

2.1 北区の公共交通ネットワーク

北区内には、下記のように多様な公共交通が運行しています。

基本的な公共交通として、鉄道（JR 東日本、都電、東京メトロ、埼玉高速鉄道）、一般の路線バス（都営バス、国際興業バス、関東バス、東武バス）、タクシー等が運行しています。

また、地域公共交通として、北区のコミュニティバス「K バス」が、区内～主要駅の 2 ルートを運行しています。

北区の公共交通ネットワークの概要

北区の公共交通			
基本的な公共交通	鉄道	JR 東日本	東北本線・高崎線（尾久、赤羽） 京浜東北線（赤羽、東十条、王子、上中里、田端） 埼京線（板橋、十条、赤羽、北赤羽、浮間船渡） 山手線（駒込、田端） 湘南新宿ライン（赤羽）
		都電	都電荒川線（東京さくらトラム） （梶原、栄町、王子駅前、飛鳥山、滝野川1丁目、西ヶ原4丁目）
		東京メトロ	南北線（西ヶ原、王子、王子神谷、志茂、赤羽岩淵）
		埼玉高速鉄道	埼玉スタジアム線（赤羽岩淵）
	路線バス	都営バス （東京都交通局）	王子駅を中心に、池袋、赤羽、新田、江北、西新井、北千住、荒川等の方面を運行 その他、田端駅から北千住方面に運行
		国際興業バス	赤羽駅を中心に、板橋、浮間船渡、川口、王子、田端方面を、王子駅を中心に、赤羽、駒込、田端、川口方面を運行。
		関東バス	赤羽駅から、東十条経由・高円寺方面を運行。
		東武バス	王子駅から、亀有方面を運行。
		その他、高速バス、終電以降の深夜バス等	
	タクシー	区内を多数のタクシー車両が運行。主要駅の駅前には待機車両。	
地域公共交通	水上バス	神谷に発着するコースが運航（浅草、お台場方面）。※不定期運航	
	コミュニティバス	Kバス	王子・駒込ルート 田端循環ルートの2ルート （区が運営、日立自動車交通が運行）

鉄道、
路線バスを
補完する
コミュニティバス
「Kバス」

〔公共交通ネットワーク（全体）〕

北区の公共交通ネットワークは、主に、鉄道、都電、路線バス、コミュニティバス（Kバス）で構成されています。区内を通り都心方面等を結ぶ鉄道が基軸となっており、主要駅として、赤羽駅、王子駅、田端駅があります。

路線バスは、多くが赤羽駅、王子駅に発着し、区内の各地域及び区外の周辺地域を結んでいます。北区のコミュニティバス（Kバス）は、これらを補完する公共交通として、区内で公共交通機能の向上が必要な地区と駅を結ぶ2路線を運行しています。



* 深夜バスを除く

〔公共交通ネットワーク（鉄道）〕

北区の公共交通ネットワークについて、南北方面の基軸として区の中央を通る鉄道（JR 東日本、東京メトロ、埼玉高速鉄道）が運行し、東西方面には都電荒川線（東京さくらトラム）が運行しています。

鉄道駅は、区内の各地域に複数あり、都心に近い南側ほど駅が多く存在しています。それらのうち、赤羽駅、王子駅、田端駅が主要駅となっています。



* 鉄道の利用圏を駅から500mとして図示しています。

都電の利用圏は、後述のバス停と同等の200mとして図示しています。

データ出典：国土数値情報より

〔公共交通ネットワーク（路線バス）〕

区内には複数の事業者の路線バス（都営バス、国際興業バス、関東バス、東武バス等）が運行しています。多くの路線は、赤羽駅、王子駅、田端駅に発着し、区内の各地域、及び区外の周辺地域をつないでいます。



* 23 区で、バス停の利用圏を 200m として図示しています。

データ出典：国土数値情報より

〔公共交通ネットワーク（コミュニティバス）〕

鉄道・路線バスの補完する地域の公共交通として、コミュニティバス「Kバス」を運行しています。2路線が運行しており、王子・駒込ルートは王子西地域と滝野川西地域、田端循環コースは滝野川西地域のみで運行しています。



* コミバスの利用圏を路線バスと同等の 200m として図示しています。

データ出典：国土数値情報より

〔公共交通ネットワーク（鉄道+路線バス+コミュニティバス）〕

鉄道、路線バス、コミュニティバス（Kバス）の利用圏域を重ね合わせてみると、これらによって、多くのエリアをカバーされており、公共交通機能を向上すべき箇所が部分的に残っているのが現状です。



データ出典：国土数値情報より

2.2 鉄道・路線バスの状況

〔主要駅へのアクセス路線〕

北区の路線バスは駅に発着するルートとなっており、特に主要駅（王子駅、赤羽駅、田端駅）に発着する路線が多くなっています。



データ出典：国土数値情報より

〔路線バスの運行本数の状況〕

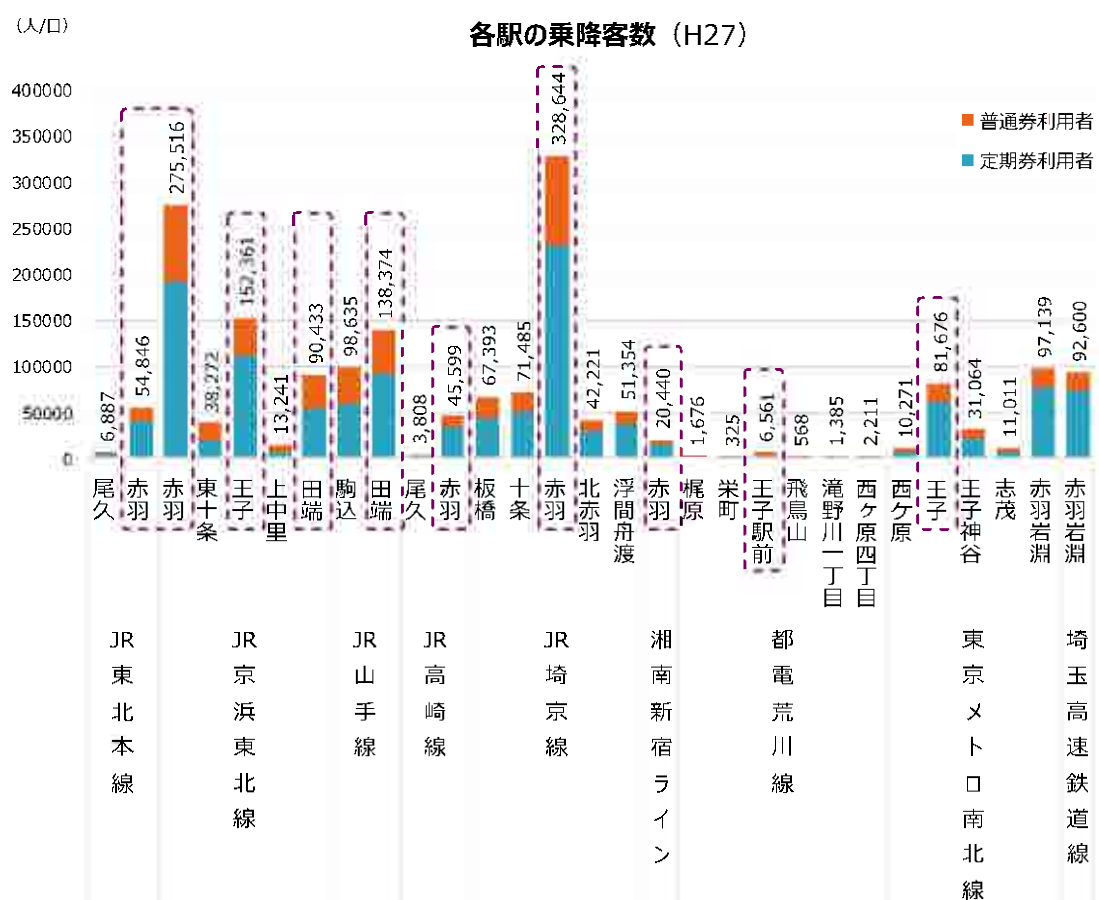
路線バス等の運行本数をみると、北区の路線バスのうち、主要駅（王子駅、赤羽駅、田端駅）に近い区間で、運行本数が多い傾向があります。特に、赤羽駅及び王子駅に発着する区間の本数が多く、概ね駅から離れるほど本数が少なくなっています。



〔鉄道の利用状況〕

北区内の鉄道駅の乗降客数は、区を中心駅である「赤羽駅」「王子駅」「田端駅」が多くなっています。特に JR 赤羽駅の利用客は突出して多い状況です。これら主要ターミナルには複数の鉄道路線が運行しており、多くの人に利用されています。その他では、駒込駅、赤羽岩淵駅の利用客も多くなっています。

また、内訳を見ると、いずれも「定期券利用者」が多くを占めており、北区の通勤・通学客が多いものと見受けられます。



データ出典：大都市センサスより

〔鉄道の利用状況（経年的な推移）〕

主な鉄道駅の乗車人員は、近年、概ね増加傾向となっています。

また、内訳を見ると、いずれも「定期券利用客」が増加している傾向があり、北区の通勤・通学客が増えているものと見受けられます。



出典：大都市センサスより

2.3 コミュニティバス「Kバス」の状況

〔Kバスの概要〕

北区の東側エリアにおいて、公共交通機能向上を目的として、コミュニティバス「Kバス」を運行しています。

Kバス導入の経過、及び、現行の運行方法等は下記のとおりであり、Kバスは、モデル運行を経て本格運行を開始しました。2ルートを運行しており、運行開始以来、20分間隔での運行を基本としています。なお現在、モデル運行開始から10年以上が経過しています。

（これまでの経過）

- 平成 20 年 4 月 モデル運行開始
- 平成 22 年 3 月 公募により愛称を「Kバス」に決定
- 平成 22 年 4 月 モデル運行による検証に基づき**本格運行を開始**。

（現在の運行方法等）

- 運行・ダイヤ
毎日運行、20分間隔 7時台～20時台
- 2ルート
「王子・駒込ルート」（JR王子駅～JR駒込駅（折り返し））1周40分（2台で運行）
「田端循環ルート」（JR駒込駅～JR田端駅（循環））1周20分（1台で運行）
- 指定バス停で、2つのルート間で**乗り継ぎ可**（無料）
- 運賃 100円
- バス車両 日野ポンチョ（ノンステップバス定員36名（うち座席12））



K バスは下記の運行ルート、時刻表・ダイヤで運行しています。何れのルートも、7 時台～19 時台に 20 分間隔のダイヤで運行しています。王子・駒込ルートは 1 周 40 分（2 台で運行）、田端循環ルートは 1 周 20 分（1 台で運行）となっています。

なお、K バスには、王子・駒込ルートと、田端循環ルートの 2 ルートがあり、これら 2 ルートを、追加料金なしで乗り継ぎ可能としています。

(K バスのルート・ダイヤ)



王子・駒込ルート時刻表(平・土・日・祝)

停留所名	出発	最終まで時間	乗車料
1 王子駅前	7:15	15 35 55	19:55
2 王子駅前交差点	7:16	16 36 56	19:56
3 王子駅前交差点	7:17	17 37 57	19:57
4 王子駅前交差点	7:18	18 38 58	19:58
5 王子駅前交差点	7:19	19 39 59	19:59
6 王子駅前交差点	7:20	20 40 00	20:00
7 王子駅前交差点	7:21	21 41 01	20:01
8 王子駅前交差点	7:22	22 42 02	20:02
9 王子駅前交差点	7:23	23 43 03	20:03
10 王子駅前交差点	7:24	24 44 04	20:04
11 王子駅前交差点	7:25	25 45 05	20:05
12 王子駅前交差点	7:26	26 46 06	20:06
13 王子駅前交差点	7:27	27 47 07	20:07
14 王子駅前交差点	7:28	28 48 08	20:08
15 王子駅前交差点	7:29	29 49 09	20:09
16 王子駅前交差点	7:30	30 50 10	20:10
17 王子駅前交差点	7:31	31 51 11	20:11
18 王子駅前交差点	7:32	32 52 12	20:12
19 王子駅前交差点	7:33	33 53 13	20:13
20 王子駅前交差点	7:34	34 54 14	20:14
21 王子駅前交差点	7:35	35 55 15	20:15
22 王子駅前交差点	7:36	36 56 16	20:16
23 王子駅前交差点	7:37	37 57 17	20:17
24 王子駅前交差点	7:38	38 58 18	20:18
25 王子駅前交差点	7:39	39 59 19	20:19
26 王子駅前交差点	7:40	40 00 20	20:20
27 王子駅前交差点	7:41	41 01 21	20:21
28 王子駅前交差点	7:42	42 02 22	20:22
29 王子駅前交差点	7:43	43 03 23	20:23
30 王子駅前交差点	7:44	44 04 24	20:24
31 王子駅前交差点	7:45	45 05 25	20:25
32 王子駅前交差点	7:46	46 06 26	20:26
33 王子駅前交差点	7:47	47 07 27	20:27
34 王子駅前交差点	7:48	48 08 28	20:28
35 王子駅前交差点	7:49	49 09 29	20:29
36 王子駅前交差点	7:50	50 10 30	20:30
37 王子駅前交差点	7:51	51 11 31	20:31
38 王子駅前交差点	7:52	52 12 32	20:32
39 王子駅前交差点	7:53	53 13 33	20:33
40 王子駅前交差点	7:54	54 14 34	20:34
41 王子駅前交差点	7:55	55 15 35	20:35

田端循環ルート時刻表(平・土・日・祝)

停留所名	出発	最終まで時間	乗車料
1 王子駅前	7:07	7 27 47	19:47
2 王子駅前	7:10	10 30 50	19:50
3 王子駅前	7:12	12 32 52	19:52
4 王子駅前	7:13	13 33 53	19:53
5 王子駅前	7:15	15 35 55	19:55
6 王子駅前	7:17	17 37 57	19:57
7 王子駅前	7:18	18 38 58	19:58
8 王子駅前	7:19	19 39 59	19:59
9 王子駅前	7:20	20 40 00	20:00
10 王子駅前	7:21	21 41 01	20:01
11 王子駅前	7:22	22 42 02	20:02
12 王子駅前	7:23	23 43 03	20:03
13 王子駅前	7:24	24 44 04	20:04
14 王子駅前	7:25	25 45 05	20:05
15 王子駅前	7:26	26 46 06	20:06
16 王子駅前	7:27	27 47 07	20:07
17 王子駅前	7:28	28 48 08	20:08
18 王子駅前	7:29	29 49 09	20:09
19 王子駅前	7:30	30 50 10	20:10
20 王子駅前	7:31	31 51 11	20:11
21 王子駅前	7:32	32 52 12	20:12
22 王子駅前	7:33	33 53 13	20:13
23 王子駅前	7:34	34 54 14	20:14
24 王子駅前	7:35	35 55 15	20:15
25 王子駅前	7:36	36 56 16	20:16
26 王子駅前	7:37	37 57 17	20:17
27 王子駅前	7:38	38 58 18	20:18
28 王子駅前	7:39	39 59 19	20:19
29 王子駅前	7:40	40 00 20	20:20
30 王子駅前	7:41	41 01 21	20:21
31 王子駅前	7:42	42 02 22	20:22
32 王子駅前	7:43	43 03 23	20:23
33 王子駅前	7:44	44 04 24	20:24
34 王子駅前	7:45	45 05 25	20:25
35 王子駅前	7:46	46 06 26	20:26
36 王子駅前	7:47	47 07 27	20:27
37 王子駅前	7:48	48 08 28	20:28
38 王子駅前	7:49	49 09 29	20:29
39 王子駅前	7:50	50 10 30	20:30
40 王子駅前	7:51	51 11 31	20:31
41 王子駅前	7:52	52 12 32	20:32
42 王子駅前	7:53	53 13 33	20:33
43 王子駅前	7:54	54 14 34	20:34
44 王子駅前	7:55	55 15 35	20:35



Kバスについては、運行するだけでなく、一層の利用促進を目指し、種々の取り組みを継続的にを行っています。

(Kバスの利用促進等に向けた取り組み)

- ・Suica やPASMO 等の交通系 IC カード利用可能
- ・QR コード、URL にて K バスの運行情報の確認
(バスロケーションシステムサービス) ・二つのルート間で乗り継ぎ可能 (無料)
(乗継利用で行ける目的地の場合のみ) ・乳児 (1 歳未満) は無料、未就学児は小学生以上の方 1 人と同乗する場合は同乗者 1 名につき
2 名まで無料。 ・一日乗車券、回数乗車券、一か月定期券の販売
※定期券以外はバス車内で購入可能
※一日乗車券提示による施設割引実施
※浮世絵デザインの一日乗車券・その他、ホームページで K バス運行地域周辺
等の情報発信 (観光情報等リンク) 等

交通系ICカードを利用可能



バスロケーションシステム



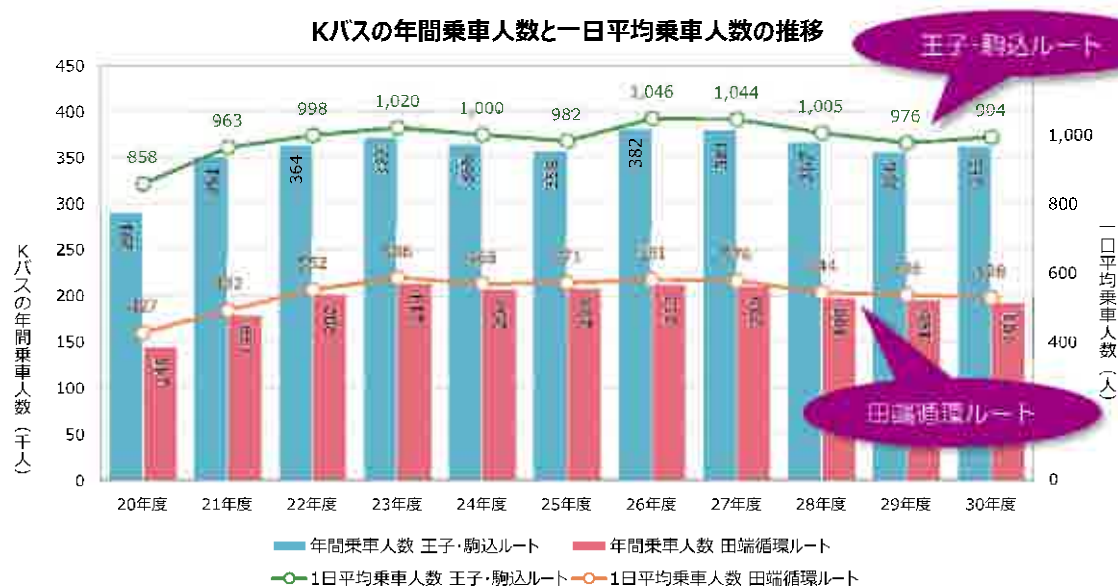
1日乗車券



〔Kバスの利用客数の推移〕

Kバスの利用客数は運行開始後に増加し、「王子・駒込ルート」が1日1,000人程度、「田端循環ルート」が1日500人強（計1日1,500人程度）で推移しています。平成30年度の1便当たりの乗車人員は、王子・駒込ルート約25人、田端循環ルート約14人です。

Kバスは、日々、多くの人に利用され、沿線地域の移動手段としての役割を果たしているものと考えます。



参考：1便当たりの乗車人数（H30）

- 王子・駒込ルート約25人
- 田端循環ルート 約14人

出典：Kバス実績データより

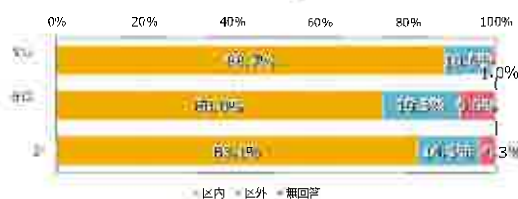
〔Kバス利用客の状況〕

Kバス利用客へのアンケート及びOD調査によれば、利用客は大半が北区民であり、主に居住者の移動手段として活躍しています。

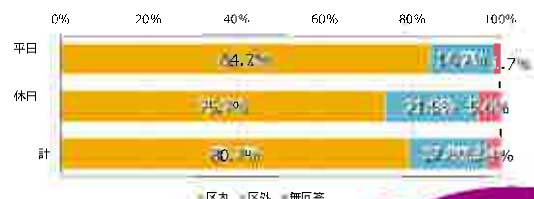
利用客の年齢層では、4～5割程度と、多くを高齢者が占めていますが、その他の年齢層の利用も5～6割程度あり、比較的広い年齢層に利用されています。

なお、回数券利用客は1割程度であり、大半が現金・ICカード利用客です。

Kバス利用客の居住地 王子・駒込ルート

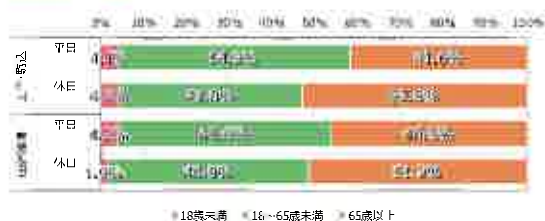


Kバス利用客の居住地 田端循環ルート

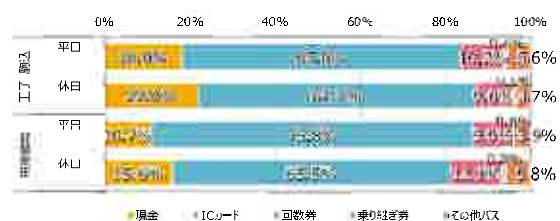


4～5割が
高齢者

Kバス利用客の年齢層



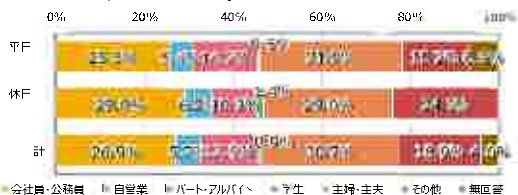
Kバス利用客の券種



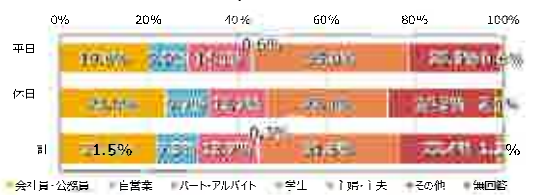
利用客は
大半が区民

学生以外に広く
利用されている

Kバス利用客の職業 王子・駒込ルート



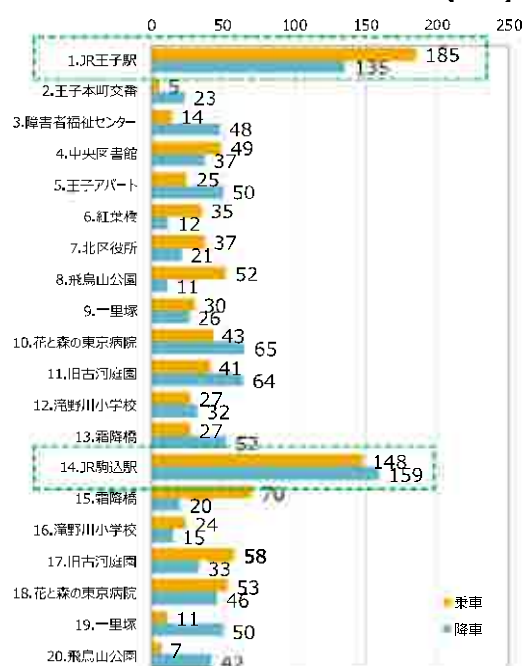
Kバス利用客の職業 田端循環ルート



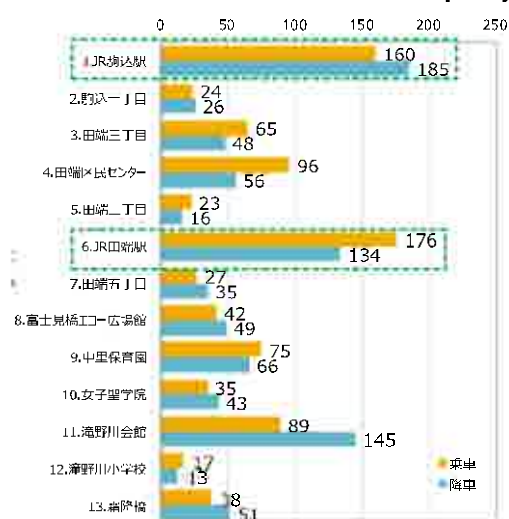
出典：Kバス利用客アンケート、OD調査より

乗降バス停は、鉄道駅（王子、駒込、田端）が特に多くなっています。これらの利用客のなかには、鉄道等に乗り継ぐ人だけでなく、駅前付近に立地する店舗等の目的地へ行く人も多く見受けられます。

Kバスの便別利用客数 王子・駒込ルート(平日)



Kバスの便別利用客数 田端循環ルート(平日)



主要駅での乗降客が突出

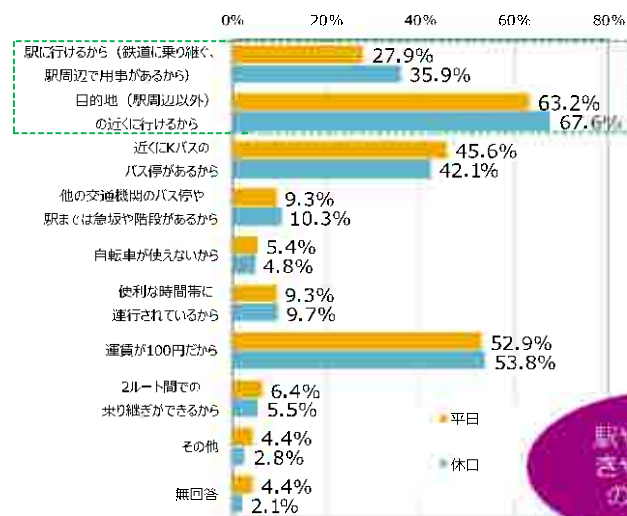
出典：Kバス利用実績より

〔Kバスを利用する理由〕

Kバスを利用する理由の中で、「駅に行けるから」、「目的地の近くに行けるから」との回答が多く得られています。駅や目的地に行きやすいルートとなっていることのメリットが、Kバスの利用客の多い要因の一つであると考えられます。

また、運賃が100円であることも、利用理由として多くの人が挙げられています。

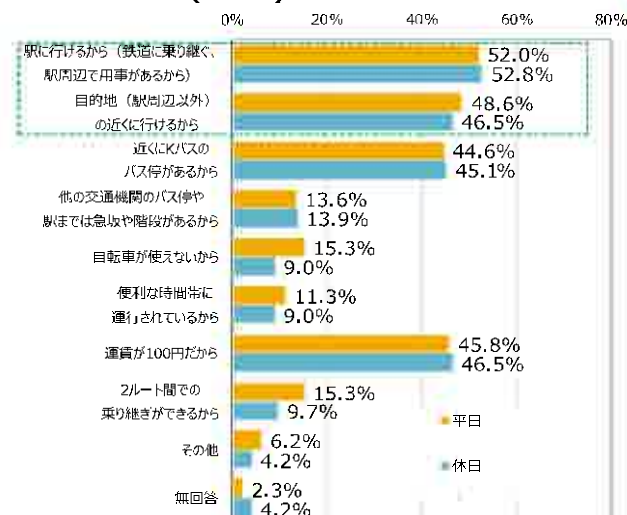
Kバス利用客(回答者)の利用理由 王子・駒込ルート



駅や目的地に行きやすいルート
の評価が高い

安価であることの
評価も高い

Kバス利用客(回答者)の利用理由 田端循環ルート



出典：Kバス利用客アンケートより

2.4 公共交通の現状等からみた今後の留意点

北区の公共交通の現状・問題及び社会や地域で近年問題として危惧される事項等を踏まえ、今後の地域公共交通を考える上で留意すべき点を以下に整理します。

■公共交通ネットワークの現状等より

○鉄道が基軸となり、路線バスが主要駅に発着し、Kバスも運行していますが、主要駅へのアクセス等は地域によって差異があり、公共交通機能の向上が必要な地域があります。

北区の公共交通は、基軸である鉄道、主要駅に発着し区内及び近隣地域を結ぶ路線バス、それらを補完するコミュニティバス「Kバス」、タクシー等で構成していますが、主要駅へのアクセス等は地域によって差異があり、鉄道・路線バスが対応できない公共交通機能の向上が必要な地域があるため、新たな地域公共交通等を検討する必要があります。

■その他、危惧される事項等

○高齢ドライバーが増え、免許返納等が社会的な課題となっています。

近年、高齢ドライバーによる交通事故等が社会的問題となっており、免許返納等を促すことが必要とされています。北区においても同様であり、その支援策としても、公共交通を充実することの必要性は高いものと考えます。

○公共交通に対する利用意向等は、個人や地域によって差異がある可能性があります。“地域の公共交通を守っていく”という意識の醸成も必要です。

区内でも、個人や地域等によって、居住者の意識や利用交通手段の状況等は多様に異なっていると考えられるため、地域公共交通の検討にあたっては、利用意向等に差異があることを念頭に置く必要があります。また今後の取り組みが、地域の公共交通を守っていくという意識の醸成の契機となることが望まれます。

○バス等の運行事業者は、利用客数の伸び悩み、乗務員不足等により厳しい運営状況です。

路線バスやタクシー等の運行事業者が将来にわたり持続的な運営を行う面で、利用客が伸び悩んでいることや、乗務員が確保できないことが、全国的に問題となっています。したがって、今後の地域公共交通は、事業者が運行・運営しやすいものとなるよう配慮する必要があります。

3. 公共交通に関わる今後に向けた課題

北区には、基本的な公共交通として、鉄道・都電・路線バスが運行しており、特に主要駅等を中心に、多くの人々に利用されています。また、鉄道・都電・路線バスを補完することを目的として平成 20 年に運行を開始したコミュニティバス「K バス」も、高齢者をはじめとする区民等の移動手段として、日々の暮らしに寄与しています。ただし、主要駅等へのアクセスは地域による差異があり、鉄道・路線バスが対応できない公共交通機能向上が必要な地域が残っています。

今後の人口減少、高齢化の進展が予想されるなか、地域の外出ニーズに応える公共交通の役割は、ますます重要となります。また、高低差による移動の負担が大きいという土地の特徴も踏まえた場合、「地域公共交通等の充実による移動手段の確保」は、北区の公共交通に関する大きな課題であると考えられます。

北区のまちづくり（北区基本計画 2020 等）における公共交通の方向性

安全で快適な移動の確保、まちの回遊性向上のため、公共交通を充実する

公共交通の現状

基本的な公共交通として、鉄道・路線バスが充実し、多くの人に利用されている

それらを補完するコミュニティバス（K バス）も、高齢者等の日々の暮らしに寄与している

現状の問題

公共交通機能の向上が必要な地域がある

地域の現状

人口減少、高齢化の進展
恒常的な建設費の増加
駅周辺等への多様な外出ニーズ
高低差による移動の負担

北区の公共交通の大きな課題

● 地域公共交通等の充実による移動手段の確保 ●

北区民の外出及び交通手段の状況、コミュニティバスへの意向等を把握するため、地域公共交通等に関する区民へのアンケートを実施しました。

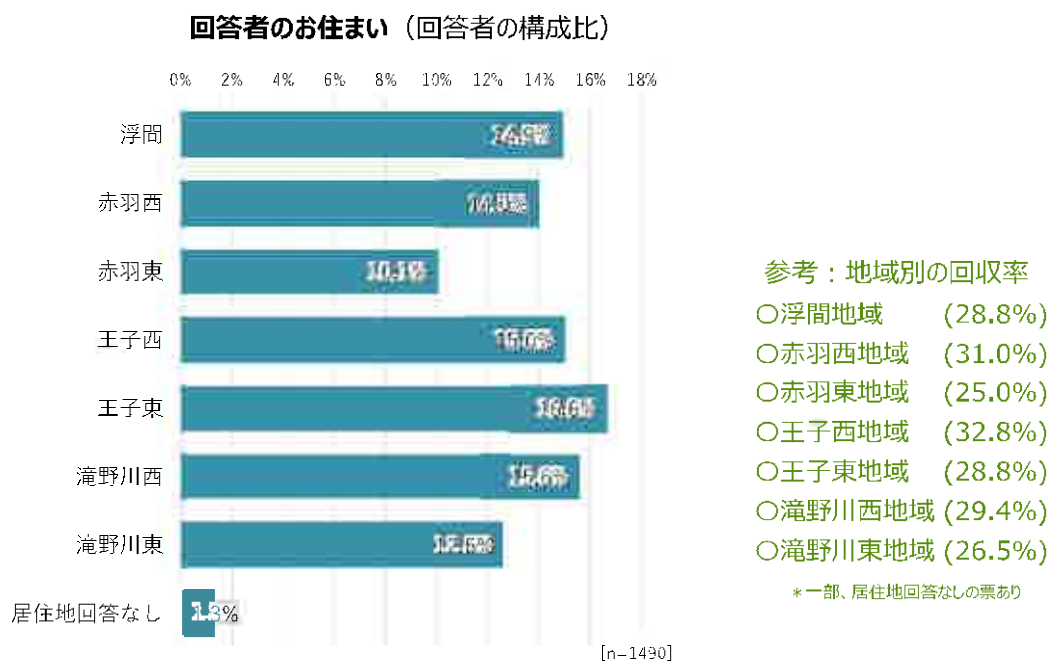
実施した区民アンケートの概要は、以下の通りです。

- [illegible]

1.2 回答状況

アンケートの回答状況は、以下の通りであり、1,490 人の区民から回答を得ました。

■ 回答者数：1,490 人（配布数に対する回収率 29.3%）



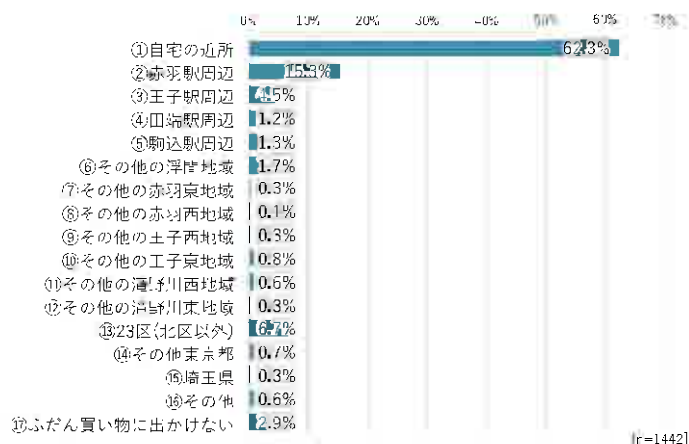
2.区民アンケートの主な回答結果

区民へのアンケートの主な結果は、以下の通りです。

〔普段の買い物について〕

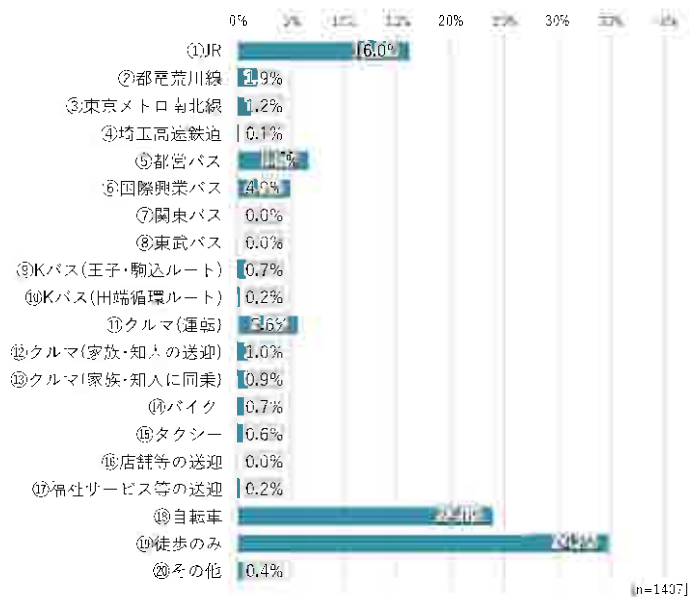
- 回答者の普段の買い物先は、自宅の近所という人が大半であり、次いで、赤羽駅周辺が多くなっています。

普段の買い物で最もよく行く場所



- 普段の買い物へは、徒歩・自転車で行く人が特に多くなっています。
次いで、JR等の鉄道で行く人が多く、それら以外ではバス、クルマで行く人も見られます。

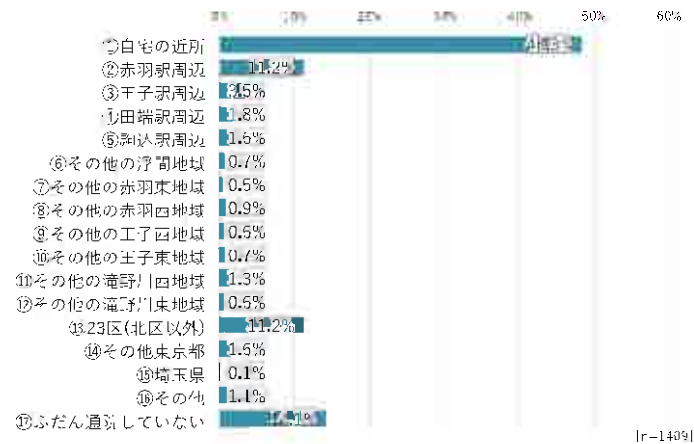
普段の買い物へ行く際の移動手段



〔普段の通院について〕

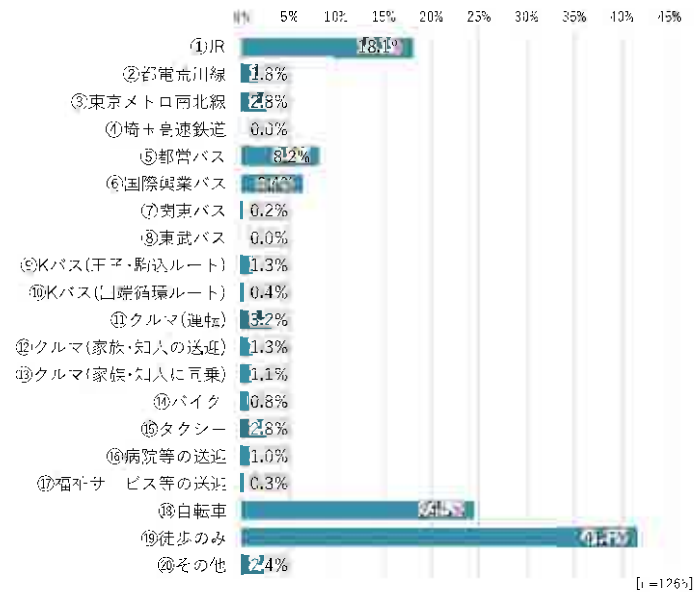
- 通院をしている回答者の行先は、自宅の近所が大半です。次いで、赤羽駅周辺、23区内（北区以外）が多くなっています。

普段の通院で最もよく行く場所



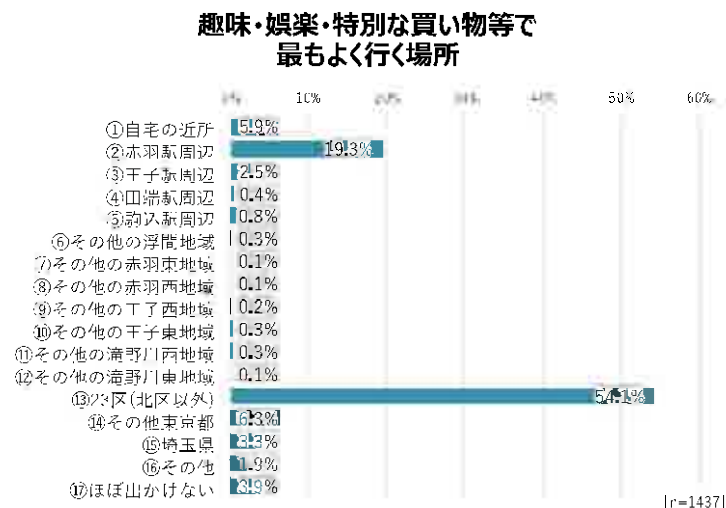
- 通院も、徒歩・自転車で行く人が特に多く、次いで、JR等の鉄道で行く人が多く、それら以外ではバス、クルマで行く人が見られます。

普段の通院で最もよく行く場所

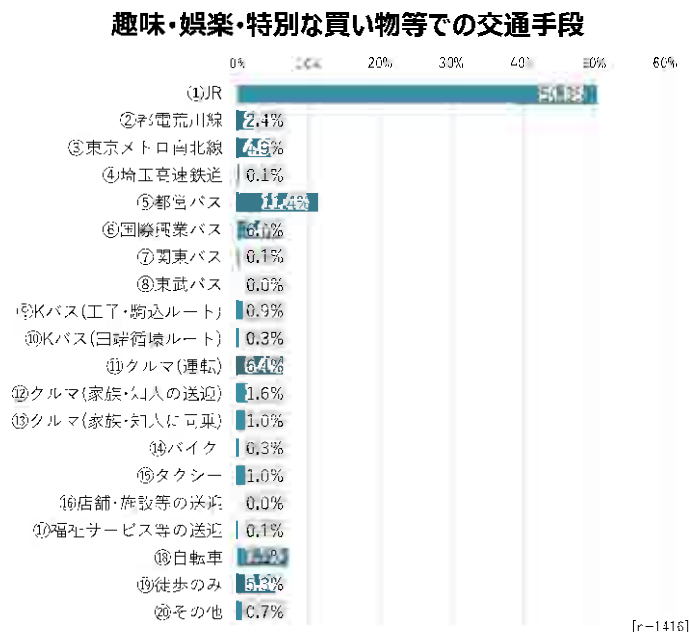


〔趣味・遊び・特別な買い物等について〕

- 趣味・遊び・特別な買い物等では、23区内（北区以外）へ出かける人が特に多く、次いで、赤羽駅周辺に出かける人が多くなっています。

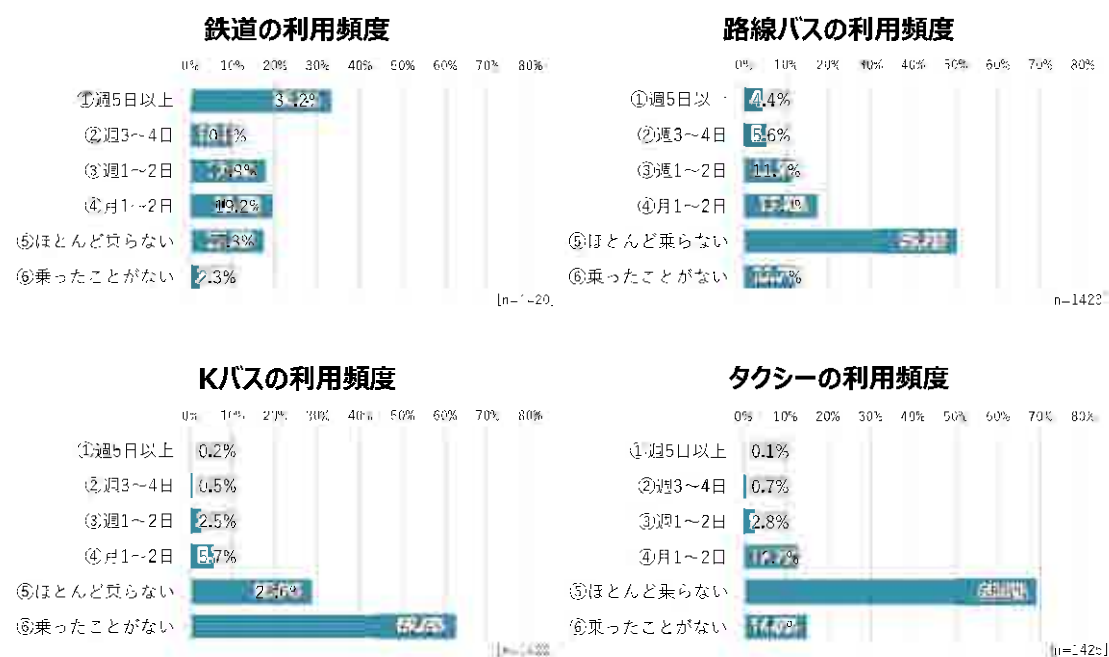


- 趣味・遊び・特別な買い物で出かける際の交通手段は、鉄道が突出して多い状況です。次いで、バスで出かける人が多くなっています。



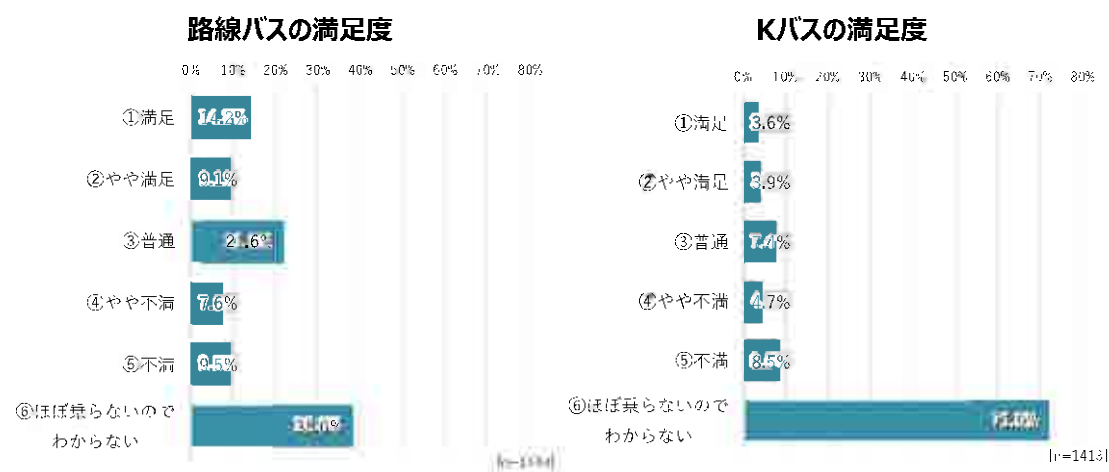
〔公共交通の利用頻度〕

- すべての外出を含めた利用状況の回答では、特に鉄道の利用頻度が高くなっています。
- それと比較して、路線バス、Kバス、タクシーの利用頻度は低く、ほとんど乗らない、あるいは乗ったことがないという回答者が多い状況です。



〔バスの満足度〕

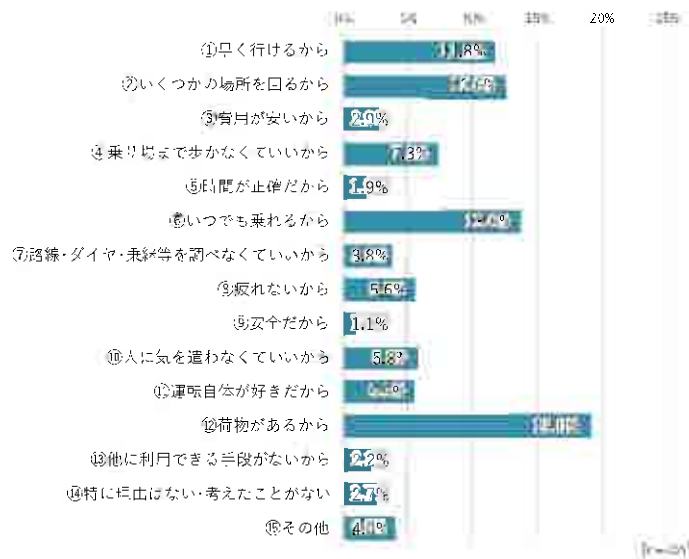
- 路線バス、Kバスとも、乗らないので満足かどうか分からないという回答者が多い状況です。
- それ以外の中では、路線バスに対し、普通、次いで満足という評価が多くなっています。



〔主に自動車で外出する人の理由〕

- 主に「クルマ」を利用する人の理由は、荷物がある、いつでも乗れる、いくつかの場所を回る、早く行ける、歩かなくていい、の順で多くなっています。

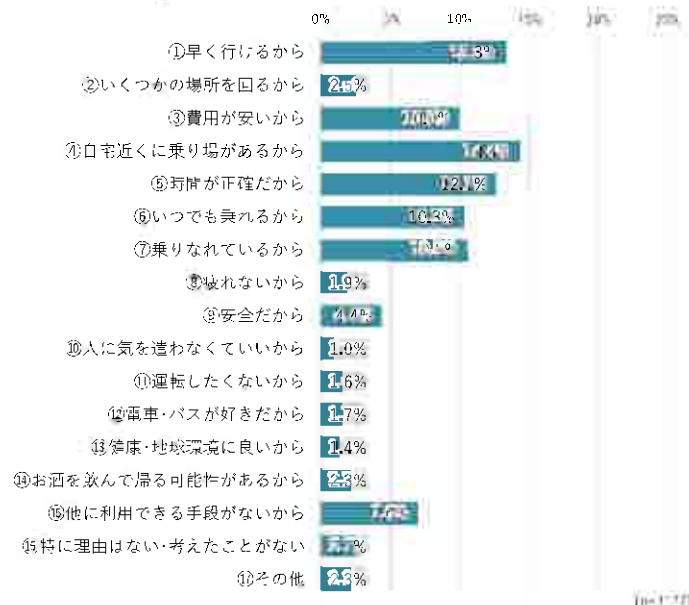
主に自動車で外出する人の理由



〔主に公共交通で外出する人の理由〕

- 主に「公共交通」を利用する人の理由は、自宅に近い、早く行ける、時間が正確、乗りなれている、いつでも乗れる、安い、の順で多くなっています。

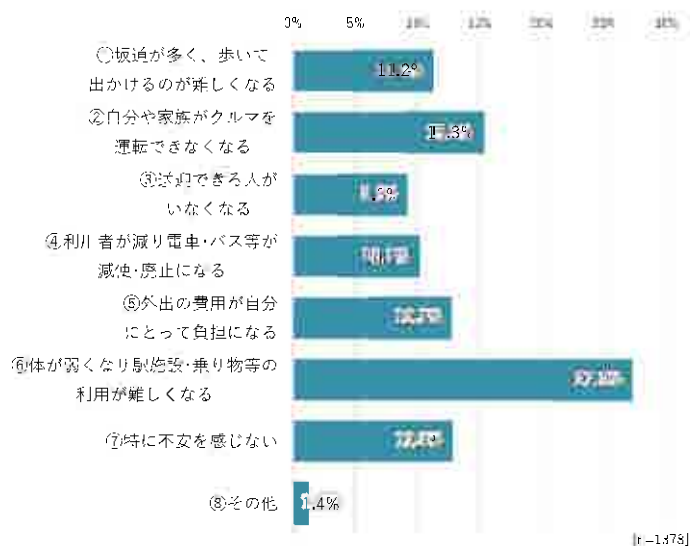
主に公共交通で外出する人の理由



〔将来の不安について〕

- 将来の外出について、体が弱くなり駅・乗り物の利用が難しくなることへの不安が最も多く、次いで、クルマを運転できなくなる不安が多くなっています。
- 坂道が多いことへの不安の回答は1割程度です。

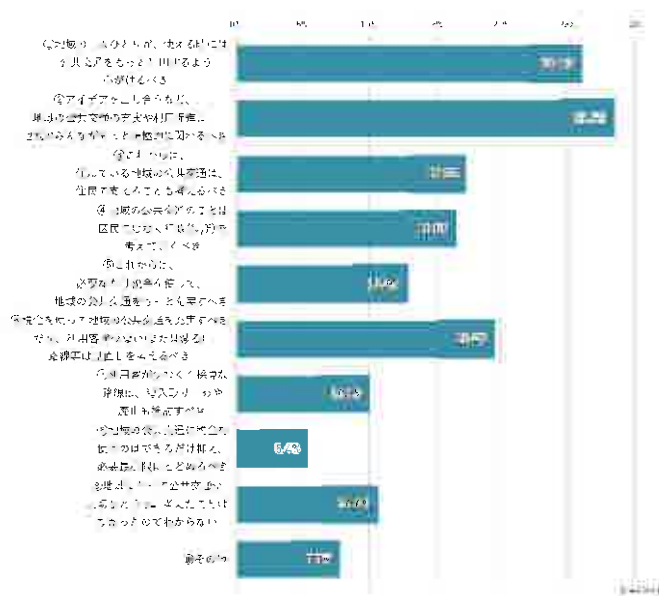
将来の外出に関する不安の有無



〔公共交通に対する考え方について〕

- 北区の公共交通について、みんなが積極的に関わるべき、もっと使うよう心掛るべき、充実すべきだが利用が少なければ見直すべき、の順で回答が多くなっています。

地域の公共交通を維持・活性化することへの考え方



〔コミュニティバスに対する意向について〕

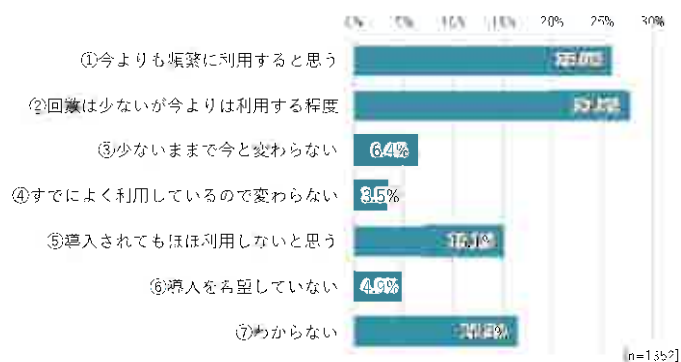
- 自宅周辺に、新たなコミュニティバスを運行してほしいという回答が計5割以上あります。

お住まいの地区へのコミバス導入の意向

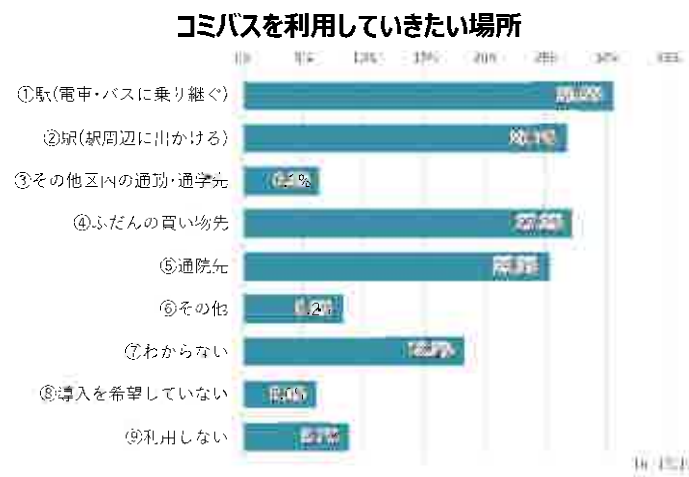


- コミュニティバスが導入された場合に、回数は少ないが今よりは公共交通を利用する程度、今より頻繁に利用する、という回答が同程度で多くなっていますが、次いで、導入されても利用しないという回答が多い状況です。

コミバス導入された際の公共交通の利用意向



- コミュニティバスで行きたい場所は、「駅」「駅周辺」を合わせると特に多く、次いで、普段の買い物先や通院先が多くなっています。



第4章 基本方針



1. 北区の地域公共交通の考え方

区内には、複数の鉄道、路線バス（一般路線バス、コミュニティバス（Kバス））、タクシーなど、様々な公共交通が運行しています。

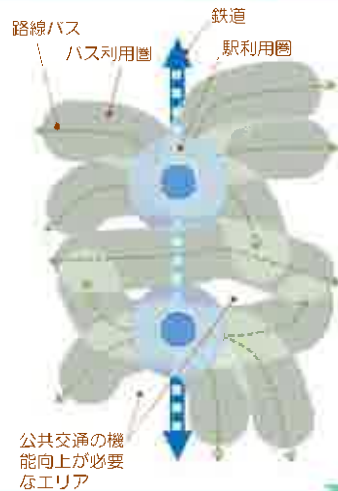
北区の公共交通の考え方として、基本的な公共交通は鉄道及び路線バスであり、鉄道は公共交通の基軸として複数の事業者による複数の路線が乗り入れており、また路線バスも、複数の事業者が運行しており、区内各地域及び近郊地域との間の移動を担っています。

北区の鉄道・路線バス等は充実しており利便性は高いと考えられますが、鉄道・路線バスが対応できない公共交通機能を向上すべき地域があるため、誰もが利用できる地域公共交通であるコミュニティバスを基本に導入を検討します。

コミュニティバスを導入した後、さらに残る広く点在するような地域等に対しては、補完策として、小型の乗合い交通（デマンド等）を検討します。

北区の公共交通		
基本的な公共交通	●鉄道 (JR 東日本、都電、東京メトロ、埼玉高速鉄道) ●路線バス (都営バス、国際興業バス、関東バス、東武バス等) ●タクシー、水上バス	・南北方向に走る「鉄道」が、北区の公共交通の基軸となる。区内に JR 宇都宮線・高崎線・上野東京ライン・湘南新宿ライン・埼京線・京浜東北線・山手線、東京さくらトラム（都電荒川線）、東京メトロが乗り入れている。 ・概ね、区内の主要駅である赤羽駅、王子駅、田端駅等に発着する「路線バス」が、区内の各地域を結びとともに、近郊の地域との間の移動を担う。区内に都営バス、国際興業バス、関東バス、東武バス、高速バス、深夜バス等が運行している。 ・その他個別の交通手段として、タクシー、水上バスが運行している。
	●コミュニティバス (Kバス等)	・鉄道、路線バスが対応できない公共交通機能を向上する地区の公共交通として、コミュニティバス（Kバス等）が運行している。 ・鉄道・路線バスの補完として今後導入を検討する交通手段も、誰もが利用できるコミュニティバスを基本として考える。
地域公共交通	●その他、施設の送迎、小型の乗合い交通等 (今後検討)	・さらに、コミュニティバス等ではカバーできないような広く点在する箇所等については、その他の小型乗合い交通（デマンド型等）での補完を検討する。

基本的な公共交通



■南北に走る「鉄道」が基軸。

■概ね王子駅・赤羽駅に発着する「路線バス」が、区内各地域や近郊地域をつなぐ。

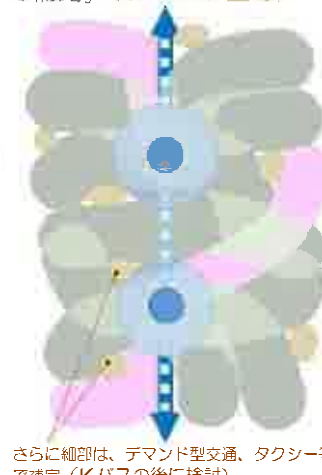
* 鉄道は、複数事業者の複数の路線が運行し、路線バスも複数事業者が運行しており、その他タクシー等も運行しており、総じて、区内の基本的な公共交通は充実している。

地域公共交通

■区内の移動を
Kバス(コミュニティバス)が補完。



■さらに、バス等が運行できない
広く点在する箇所等は、その他
小型の乗合い交通、タクシー等
で補完。(デマンド型等)



北区基本計画等によるまちづくりの考え方を受けて、区全体として「地域公共交通の充実による移動の確保」を目指していきます。

北区における地域公共交通の考え方は、上記の通りであり、鉄道・路線バスによってカバーできない区内の移動は、まず、誰もが利用できる公共交通であるコミュニティバスの導入によって補完することが、基本的な方針です。

すでに、北区の鉄道・路線バスは充実しており利便性が高いため、次のステップとして、今後は、公共交通機能の向上が必要な区内各地域に対し、まず、「**コミュニティバスの導入**」に取り組んでいく必要があります。

2. 今後の取り組み施策

北区基本計画 2020 等によるまちづくりの考え方を受け、「誰もが安心して快適に移動できるまちを目指し、地域公共交通の充実を図る」ことを、北区の公共交通に関する今後における取り組みの基本的な方針とします。

また、基本的な方針に基づき、今後取り組む施策として、コミュニティバスを中心とした「公共交通機能の向上が必要な地域への新たな地域公共交通の導入」に取り組みます。その結果を検証した上で、必要に応じてデマンド等の「小型乗合い交通やタクシー等による補完策の検討」に取り組みます。また、これらと合わせ、「地域公共交通の利用促進に関する継続的な検討・取り組み」としてソフト的な施策を進めていきます。

公共交通に関する取り組みの基本的な方針

- 誰もが安心して快適に移動できるまちをめざし、地域公共交通の充実を図る。

取り組み施策 1



公共交通機能の向上が必要な地域へのコミュニティバス新規路線の導入

取り組み施策 2



小型乗合い交通やタクシー等による補完策の検討

取り組み施策 3



地域公共交通の利用促進に関する継続的な検討・取り組み



取り組み施策 1：公共交通機能の向上が必要な地域へのコミュニティバス新規路線の導入

区内で、鉄道駅やバス停から離れており公共交通機能の向上が必要な地域を対象とした移動手段の確保を目的として、新たな地域公共交通を導入します。

新たに導入する地域公共交通は、北区における公共交通の基本的な考え方に基づいて、鉄道・路線バス等を補完策として優先的に考える交通手段であり、また区が運行する「誰もが利用できる公共交通」である「コミュニティバス」を基本として検討し、実証運行を踏まえながら、各地域に導入していきます。



《コミュニティバスの導入》

新たに導入する地域公共交通は、鉄道や一般路線バスほど多くなく、タクシーよりも多い乗客を輸送することが可能な、中程度の輸送力をもつ車両で、区民・来訪者を含めた不特定の人が利用でき、また東京 23 区で一般的に導入されている定時定路線で運行する交通手段として、「コミュニティバス」を基本として検討します。

《新規路線導入の進め方》

コミュニティバスの導入については、第5章に示す計画に基づき、区内の7つの地域毎に、地域の優先度、及び設定した新規路線のルート of 優位性によって定めた導入優先順位にしたがって導入していきます。

導入は、地域毎に実証運行による検証を踏まえながら本格導入を行っていきます。実証運行は、予め運行継続の判断基準を設けた上で行い、結果によっては、本格運行への移行の見送りや、見直し、廃止等の判断を行います。

《運行の考え方》

導入するコミュニティバスは、現在運行中のKバスが多くの区民等に利用されていることから、下記と同様の考え方による運行を基本に検討します。

- ノンステップ・小型バス
- 運行・ダイヤ：毎日運行、概ね 20 分間隔、原則として 7 時台～20 時台
- 運賃：運行計画等を踏まえて検討



取り組み施策2：小型乗合い交通やタクシー等による補完策の検討

コミュニティバスを基本として、区内各地域における実証運行を行って、その結果を検証し必要と判断された地域については、小型乗合い交通やタクシー等による補完策を検討します。

今後、各地域について、まずコミュニティバスの検討、実証運行、導入の後、利用状況や地域の状況等も踏まえた検証を行った結果から、さらにバス等が運行できないような広く点在する細部箇所等に対し、補完の必要があると考えられた場合には、その他の小型の乗合い交通（デマンド型の乗合い交通等）、タクシー等による補完策を検討するものとします。



（参考例）小型の乗合交通（デマンド型）

東京23区でのデマンド型交通については、2009年に中野区で導入検討、2018年に港区で実証実験の例がありますが、他の区の例はなく、本格運行は行われていません。

港区の例では、コミュニティバスの運行が困難な地域で、利用者は、高齢者等が対象とされていました。

本格運行は23区にはなく、郊外部での導入例があります。その場合も、バスでカバーできない地区が対象で、利用者が限定されています。

■港区のデマンド交通の実証実験の例

港区白金・白金台地域は道幅が狭く、高齢者人口が区内で最も多く、「ちいばす」の運行が困難な地域。70歳以上の高齢者、障害者、妊産婦等を対象にタクシーを利用したモニター実験（期間限定）が実施されました。



■乗合タクシー「むらタク」（武蔵村山市）の例

- ・平成28年4月1日から市南西地域において本格運行。市内循環バスの利用が困難な地域で、各施設に乗換なしでアクセスすることが不可能なため導入。利用登録制であり、地域にお住まいの方のみ利用可能。高齢者や障がいのある方に対する減免があります。



取り組み施策3： 地域公共交通の利用促進に関する継続的な検討・取り組み

現在運行しているコミュニティバス（Kバス）は、多くの人に利用されています。Kバスに関しては、運行サービスを提供するだけでなく、種々の利便性向上策や、案内情報の提供等を行っています。

今後の新たな地域公共交通（コミュニティバス）についても、Kバスと合わせ、利便性向上策や案内情報等を継続的に検討していきます。また、新たな地域公共交通の実証運行や導入を機に、地域の公共交通を地域で守るという意識の醸成を図ることについても検討します。

《Kバスのソフト的な取り組みの例》

1日乗車券



Kバス 1日乗車券提示による『飛鳥山 3つの博物館』
『都立旧古河庭園』割引



Kバス路線図・時刻表



Kバス運行地域周辺等の情報 (KバスHPでの観光情報等リンク)

- ・[北区景観百選](#)
- ・[北区主要入 北区観光情報](#)
- ・[はらマップ（桜の名所）](#)
- ・[北うおー区（まちあるきマップ）](#)
- ・[北区平和マップ（赤レンガ倉庫他）](#)
- ・[北区鉄道 View マップ](#)
- ・[北区歴史遺産ガイドブック](#) 等

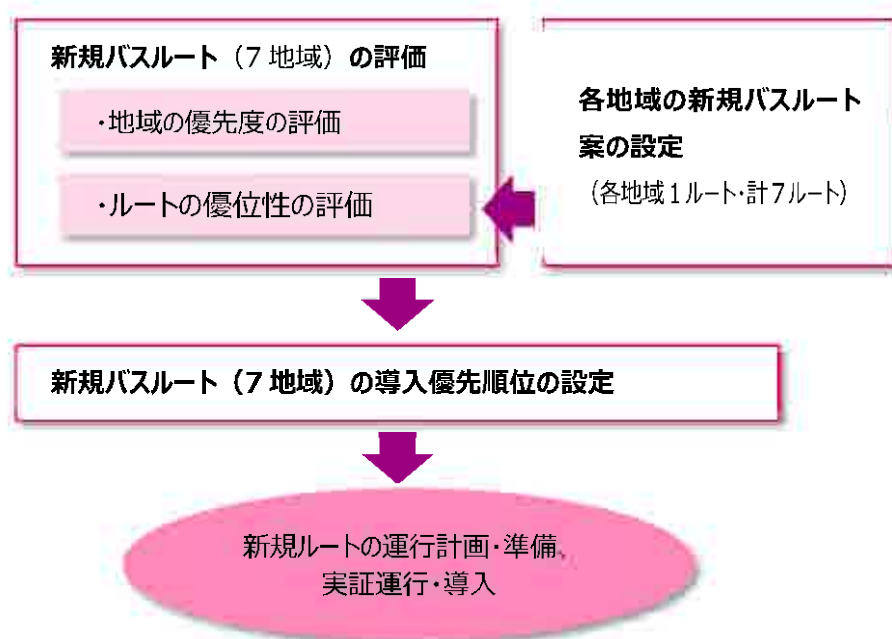
現在運行中のKバスでは、一日乗車券、回数乗車券、1ヶ月定期券、乗継無料、バスロケーションシステム等の利便性向上策のほか、路線図・時刻表の作成や、まちづくりと連携したPR情報発信等に取り組んでいます。新たな地域公共交通に関してはKバスと合わせ、これらのような方策について、社会や地域の状況、流行等の動向も見ながら継続的に検討していきます。

第5章 新たなコミュニティバスの導入計画



基本方針に基づき、今後、北区においては、「誰もが安心して快適に移動できるまちをめざし、地域公共交通の充実」に向けて取り組んでいきます。

その中で中心的な施策は、公共交通機能の向上が必要な地域への「コミュニティバス新規路線の導入」であり、地域毎にルートの評価を行い導入していきます。



コミュニティバス新規路線のルート案及び導入優先順位設定の流れ

区内の各地域（7地域）について、まず新規路線の導入候補地として、「地域の優先度」の評価を行います。また地域毎のコミュニティバス新規路線のルート案を設定した上で、各々のルート案について「ルートの優位性」の評価を行います。それらの結果に基づき導入優先順位を設定し、順位にしたがって地域毎に実証運行を踏まえながら、導入を行っていきます。

本計画において、各地域の「導入優先順位」の設定、「ルート案」の設定を行っており、その結果を以降に示します。

1.導入優先順位の考え方

コミュニティバスの新規ルートについては、今後、「導入優先順位」にしがたって、具体的な運行計画、準備を行い、実証運行を踏まえながら導入に取り組んでいくこととなります。新規バスルートの導入優先順位の設定に関する考え方を以下に示します。

1.1 導入優先順位設定の全体的な考え方

評価方法と指標（点数化方法）を予め設定した上で、各地域のルート案（地域毎に 1 ルートずつの計 7 ルート）に対し、「地域の優先度」、「ルートの優位性」の 2 つの面について、複数の指標を設け評価を行いました。各指標による評価の後、「地域の優先度」、「ルートの優位性」の評価結果の合計値を算出し、それをもとに、7 つの地域の新規ルートの導入優先順位を設定しました。

○地域の優先度の評価（点数化）

複数の視点から、各指標による評価（点数化）を行い、まず 7 つの地域ごとに合計点を算出して順位を求め、その順位によって、地域の優先度の点数をつけました。



○ルートの優位性の評価（点数化）

複数の視点から、各指標による評価（点数化）を行い、7 つの地域ごとに合計点を算出し、各地域のルートの優位性の点数としました。



○「地域の優先度」及び「ルートの優位性」による総合点

上記の「地域の優先度」と「ルートの優位性」の合計点を求め、各地域のルートの総合的な点数としました。



○新規ルートの導入優先順位の設定

上記の総合点の高いほうから順に、新規ルートの導入順位を設定しました。

1.2 「地域の優先度」の設定方法

「地域の優先度」は、各々の地域全体としてのコミュニティバス導入の必要性・有効性に関する評価を行うものであり、下記の5つの視点から複数の指標を設け、7つの地域毎、指標毎に点数をつけ、まず各地域の合計点を算出して順位を求め、その順位に応じて地域の優先度の点数をつけました。

〔地域の優先度の評価の視点〕

視点1 ●公共交通機能を向上する（不足を補完する）。

公共交通機能を向上すべき箇所の多さ、主要ターミナル駅までの距離等の面から、公共交通機能を向上する必要性を評価の視点としました。



視点2 ●高齢者等の移動を支援する。

高齢者人口、高齢者のみ世帯、運転しない高齢者等の状況から、高齢者に対する支援の必要性を評価の視点としました。



視点3 ●大きい高低差（区の特徴）に対応する。

斜面が多いなど坂道を移動する生活環境の面から、支援の必要性を評価の視点としました。



視点4 ●日々の暮らしを充実、まちの賑わいを創出する。

仕事で出かける居住者や、主要施設まで出かける日々の暮らしの充実、及び集客等によるまちの賑わいに寄与する可能性を評価の視点としました。



視点5 ●公共交通に対する地域の意識・きずなづくりを支援する。

コミュニティバスに対する利用意向の高さ、地域で公共交通を支える意識の高さ等の面から、地域の意識・きずなづくりへの支援の有効性を評価の視点としました。



上記の各視点による評価については、次に示すように複数の指標を設けた上で、点数化する方法によって行いました。

〔地域の優先度の評価指標〕

前述の5つの視点に対し設定した評価指標（点数化する際の指標）は、以下の通りです。

配点方法は、指標ごとに各地域の数値を算出し、最高値の地域の数値と最低値の地域の数値の間を5等分して5つのランク（上から5点～1点）を設け、各地域が該当するランクの点数を、その地域の点数としました。

7地域に対し、まず全指標分の点数を合計して1位～7位の順位付けを行い、順位に応じた点数（上から7点～1点）を、各地域の「地域の優先度」の点数としました。

視点1 ●公共交通機能を向上する（不足を補完する）。

（指標1－①）公共交通機能を向上すべき面積

地域の面積に対する、鉄道・路線バスの利用圏域外の面積の割合を指標とし、大きいほど高得点としました。（右図のイメージ参照）

（指標1－②）地域からターミナル駅までの距離

地域の人口重心から、北区のターミナル駅（赤羽駅、王子駅、田端駅）までの距離を指標とし、遠いほど高得点としました。



・公共交通機能を向上すべき面積のイメージ（地域毎に、地図情報によって面積を計上しました）

視点2 ●高齢者等の移動を支援する。

（指標2－①）高齢者人口の密度

地域の面積当たりの、高齢者（65歳以上）の人口を指標とし、多いほど高得点としました。（右図のイメージ参照）

（指標2－②）高齢者のみ世帯の割合

地域の世帯数に対する、高齢者のみ世帯の割合を指標とし、大きいほど高得点としました。

（指標2－③）運転しない（運転免許を持たない人等）高齢者の割合

高齢者のうち、運転免許を持たない人の割合（区民アンケート結果）を指標とし、高いほど高得点としました。



・高齢者に関する指標については、地域毎に1つの数値を算出しました

視点3 ●大きい高低差（区の特徴）に対応する。

（指標3－①）斜面の面積の割合

地域の面積に対する、坂道等がある概ねの範囲面積の割合を指標とし、大きいほど高得点としました。（右図のイメージ参照）

・斜面の面積に関するイメージ（地域毎に地図上で面積を計上しました）



視点4 ●日々の暮らしを充実、まちの賑わいを創出する。

（指標4－①）従業者数（働きに行く居住者）の密度

地域の面積あたりの、従業者数（働きに行く地域住民の人数）を指標とし、多いほど高得点としました。

（指標4－②）主要施設、商店街、大規模店舗の立地密度（少なさ）

地域の面積あたりの、立地数を指標とし、少ないほど高得点（地域外へ出かける可能性が高いほど高得点）としました。（右図のイメージ参照）

（指標4－③）景観百選に選ばれている箇所数

北区景観百選に選ばれているスポットの箇所数（景観百選 MAPの地域分類による）を指標とし、多いほど高得点としました。



・主要施設立地数のイメージ（地域毎に地図情報によって箇所数を計上しました）

視点5 ●公共交通に対する地域の意識・きずなづくりを支援する。

（指標5－①）コミュニティバス導入時の利用意向の高さ

区民アンケートで、コミュニティバス導入を希望し「利用意向」がある人の割合を指標とし、高いほど高得点としました。

（指標5－②）地域で公共交通を支える意識の高さ

区民アンケートで、「地域の公共交通に住民が関わるべき」と意識している人の割合を指標とし、高いほど高得点としました。

地域の優先度に関する配点は下記の通りです。なお、各指標については、項目数のバランスや基本コンセプトの重要性を加味して、予め係数を設定し、算出された点数に係数を乗じた値を、その項目の点数としました。

視点	指標	評価ランク	係数	配点
視点 1 公共交通機能を向上する	1-① 公共交通機能を向上すべき面積	1~5	×5	40
	1-② 地域からターミナル駅までの距離	1~5	×3	
視点 2 高齢者等の移動を支援する	2-① 高齢者人口の密度	1~5	×3	25
	2-② 高齢者のみ世帯の割合	1~5	×1	
	2-③ 高齢者の免許の有無	1~5	×1	
視点 3 大きい高低差（区の特徴）に対応する	3-① 斜面の面積の割合	1~5	×2	10
視点 4 日々の暮らしの充実、まちの賑わいを創出する	4-① 従業者数(働きに行く居住者)の密度	1~5	×1	15
	4-② 主要施設、商店街、大規模小売店舗の立地密度	1~5	×1	
	4-③ 北区景観百選	1~5	×1	
視点 5 公共交通に対する地域の意識・きずなづくりを支援する	5-① コミュニティバスの利用意向	1~5	×1	10
	5-② 地域で公共交通を支える意識の高さ	1~5	×1	
小計				100

地域の優先度に関する評価結果は、後の「4.新規ルート案の導入優先順位」に示します。

1.3 ルートの優位性の考え方

「ルートの優位性」は、新規ルートについての有効性、実現性や事業性等を評価するものであり、下記の3つの視点から複数の指標を設けて、7地域のルート毎、指標毎に点数をつけ、全項目の合計点を算出し、ルートの優位性の点数としました。

〔ルートの優位性の評価視点〕

視点1 ●運行の実現による効果が大きい。

公共交通機能の向上、高齢者等への移動支援、大きい高低差への対応、主要駅へのアクセス等の面で、メリットが大きいルート、また、定時性や鉄道との乗り継ぎの利便性が確保できるルートであることを評価の視点としました。



視点2 ●運行の実現への課題が比較的少ない。

既往のバス路線との調整、ルート上の道路状況等に関する課題が少ないルートであることを評価の視点と評価しました。



視点3 ●将来にわたる事業の持続可能性が高い。

収支率がある程度確保されるルート、事業者が運行・運営を継続しやすいルートであることを評価の視点としました。



なお、各視点による評価については、次に示すように複数の指標を設けた上で、点数化する方法によって行いました。

〔ルートの優位性の評価指標〕

前述の3つの視点に対して設定した評価指標（点数化した際の指標）は、以下の通りです。

配点方法は、指標ごとに各ルートの数値を算出して、高・中・低の3つのランク（上から3点～1点）を設け、該当するランクの点数を、そのルートの点数としました。最後に、個々のルートについて全指標分の合計を行い、各地域の「ルートの優位性」の点数としました。

視点1 ●運行の実現による効果が大い。

指標① 当該地域における公共交通機能の向上などが必要な区域の解消率（面積の割合）

各地域の新規ルートによって、当該地域における公共交通機能を向上すべき区域が解消される率（面積の割合）を算出して評価指標とし、解消率が高い場合を高評価としました。



・解消される面積の評価のイメージ（ルート毎に、地図情報によって面積を計上しました）

指標② ターミナル駅へのアクセス性（②-1 アクセス時間の変化）

各地域の新規ルートによる、対象地区からターミナル駅（赤羽駅、王子駅、田端駅のうち最寄駅）までのアクセスに要する時間（徒歩を含む現状の時間からの変化）を算出して評価指標とし、アクセス時間が短縮される場合を高評価としました。

指標② ターミナル駅へのアクセス性（②-2 乗換え回数の変化）

各地域の新規ルートによる、対象地区からターミナル駅（赤羽駅、王子駅、田端駅のうち最寄駅）までの公共交通の乗換え回数（現状の回数からの変化）を計上して評価指標とし、乗換え回数が減る場合を高評価としました。



・アクセス変化の評価のイメージ（ルート毎に、地図上で、現状からの変化の状況を確認しました）

指標③ サービス圏（路線から半径200m）内の高齢者人口

各地域の新規ルートによるバス停からのサービス圏（半径 200m 内）の高齢者人口を算出して評価指標とし、高齢者が多い場合を高評価としました。



・サービス圏の評価のイメージ（ルート毎に、地図情報によって、数値を算出しました）

指標④ サービス圏（路線から半径200m）内の従業者数

各地域の新規ルートによるバス停からのサービス圏（半径 200m 内）の従業者数（仕事をする人）を算出して評価指標とし、従業者が多い場合を高評価としました。

指標⑤ サービス圏（路線から半径 200m）内の施設数（大規模店舗、公共施設、病院）

各地域の新規ルートによるバス停からのサービス圏（半径 200m 内）に立地する主要施設数（大規模店舗、公共施設、病院（診療所、クリニックを除く）、学校（小・中学校を除く）、北区景観百選スポット等）を算出して評価指標とし、多い場合を高評価としました。

指標⑥ 高低差が大きい区間の通過回数

各地域の新規ルート案が、高低差が大きい区間を通過する回数を、地図情報または現地確認により計上して評価指標とし、坂道を通過する回数が多い場合を高評価としました。



・坂道の通過回数の評価のイメージ（ルート毎に、地図上や現地確認で、区間数を計上しました）

指標⑦ 路線長（定時性の確保、事業者の運行のしやすさ）

定時性の確保、事業者の運行のしやすさの指標として、新規ルートの路線長（運行距離）を地図上で計測して評価指標とし、短い場合を高評価としました。（必要車両台数が増える、概ね 1 周 20 分または 40 分をランクの区切りとしました。）

指標⑧ 時間調整が可能なバス停等の箇所数

運行のしやすさの指標として、バスが発着時間を調整可能、あるいは利用客が待ち時間を過ごすことができるバス停（ターミナル等）の箇所数を、現地もしくは地図上で把握して評価指標とし、該当するバス停等が多い場合を高評価としました。

指標⑨ 接続する鉄道駅の延べ乗車人員数

新規ルートが接続する鉄道駅の乗車人数の合計値を算出して評価指標とし、乗車人員が多い場合を高評価としました。

視点2 ●運行の実現への課題が比較的小さい。

指標⑩ 既存バス路線との重複割合

当該地域を運行する既往の路線バスルートと、新規ルートが重複する延長割合を算出して評価指標とし、重複割合が多い場合を低評価としました。

指標⑪ 交通規制上や幅員上、バス走行が難しい道路の有無

新規ルートが通行する道路の、交通規制や幅員に関し、バスの運行が厳しい道路の有無を現地もしくは地図上で把握して評価指標とし、難箇所がある場合を低評価としました。

なお、ルート案設定の段階で、交通規制や幅員上、バスが通行できないような区間は避けて設定しました。したがってこの項目では、通行不可能ではないが、やや幅員が狭いような区間の有無で評価しました。

視点3 ●将来にわたる事業の持続可能性が高い。

指標⑫ 年間支出の対収入比（収支率）

新規ルートの年間支出額に対する収入額について、利用客数と年間収入、年間支出を試算して評価指標とし、高い場合を高評価としました。なお試算については、コミュニティバス（Kバス）の実績及び区民アンケートをもとに行い、収支率に関する後述の目標値を評価の区切りとしました。

ルートの優位性に関する配点は下記の通りであり、全項目が3点です。

視点	評価指標		評価ランク (低・中・高)	配点
視点1 運行実現による効果が大きい	①	当該地域における公共交通機能の向上などが必要な区域の解消率 (面積の割合)	1～3	3
	②	ターミナル駅へのアクセス性	②-1 アクセス時間の変化	1～3
			②-2 乗換え回数の変化	1～3
	③	サービス圏(路線から半径200m)内の高齢者人口	1～3	3
	④	サービス圏(路線から半径200m)内の従業者数	1～3	3
	⑤	サービス圏(路線から半径200m)内の施設数	1～3	3
	⑥	高低差が大きい区間の通過回数	1～3	3
	⑦	路線長(定時性の確保、事業者の運行のしやすさ)	1～3	3
	⑧	時間調整が可能なバス停等の箇所数	1～3	3
視点2 運行の実現への課題が比較的小さい	⑨	接続する鉄道駅の延べ乗車人員数	1～3	3
	⑩	既存バス路線との重複割合	1～3	3
視点3 将来にわたる事業の持続可能性が高い	⑪	交通規制上や幅員上、バス走行が難しい道路の有無	1～3	3
	⑫	年間支出の対収入比 (運行のしやすさに係る路線の長さは、上記⑦で考慮済み)	1～3	3

ルートの優位性に関する評価結果は、後の「4.新規ルート案の導入優先順位」に示します。

2. ルート案設定の考え方

2.1 各地域のルート案設定の視点・条件等

本計画の基本方針を受け、各地域のルート案を下記の視点・条件等に基づき設定しました。

視点に関しては、先行して導入された北区コミュニティバス（Kバス）の公共交通機能向上に関する基本的なコンセプトを踏まえるとともに、「起点・終点」、「経由地」、「運行頻度」、「配慮する事項」等の条件を設定しました。

○北区コミュニティバス導入の基本的な視点（コンセプト）を考慮する。

基本的な視点として、「公共交通機能の向上」「高齢者等の移動の支援」「大きい高低差への対応」「日々の暮らしの充実、賑わいの創出」「公共交通に対する地域の意識・きずなづくりへの支援」に寄与することを重視します。

また、「なるべく多くの不便地区を解消すること」「なるべく多くの高齢者が利用できるようにすること」「なるべく高低差のある場所をカバーすること」「なるべく多くの人に役立つこと」を考慮します。

○各地域～主要な鉄道駅を結ぶ。

ルートの起終点については、各地域の導入候補地（不便地区）と、王子駅、赤羽駅、田端駅のうち近い駅との間を結ぶことを基本とします。

○なるべく利用が多く見込まれる施設等を経由する。

ルートの途中で、可能なかぎり、多くの区民や来訪者が利用する施設等を経由するように設定することとします。

○現行のコミュニティバス（Kバス）と同様のバス車両、20分間隔の運行を基本とする。

現行のKバスが多くの人に利用され好評であることを踏まえ、運行車両は、同等サイズの車両を使用し、概ね20分間隔の運行（1周20分以内、やむを得ない場合は1周40分以内のルートを2台で運行）を基本とします。

○交通規制や道路幅員等の道路状況や、既存のバス路線に配慮する。

ルート中の交通規制や道路幅員、既存バスとの重複などに配慮し、ルート案設定の段階で、可能なかぎり問題を回避します。

2.2 各地域のルート案検討の手順

設定した視点・条件等にもとづき、7つの地域ごとのコミュニティバス新規路線のルート案検討について、具体的には以下の手順で行いました。

手順1 起点・終点を設定する。

- 抽出された各地域内の公共交通機能を向上する地区（不便地区）と、行先となる主要駅を設定しました。
- 行先となる主要駅は、赤羽駅、王子駅、田端駅のうち最も近い駅としました。



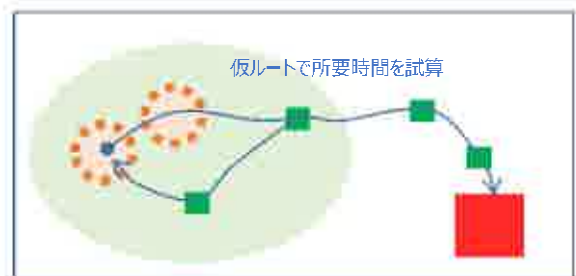
手順2 経由地の候補を抽出する。

- ルート付近の範囲にある、多くの区民や来訪者が利用する施設、居住者の多い地区、他地域の地区等を、経由地の候補としてピックアップしました。



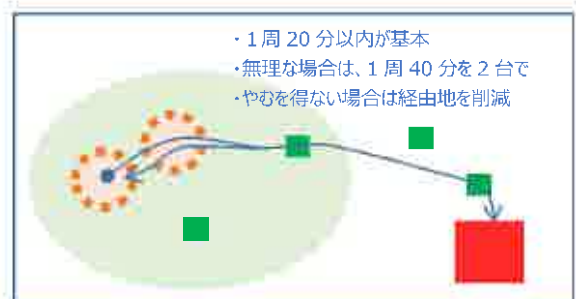
手順3 仮ルートを設定し、所要時間を試算。

- 公共交通機能を向上する地区と駅を結び、その中で、なるべく多くの主要施設を経由するように「仮ルート」を設定しました。
- Kバスのサイズの車両が通行可能な主要な道路を優先し、交通規制、既存のバスルートとの重複等も考慮しました。
- ルートをもとに、所要時間を試算しました。



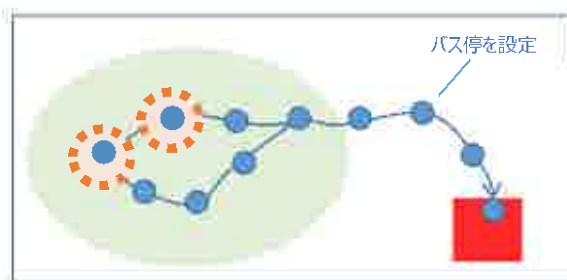
手順4 所要時間と経由地のトライアル（模索）。

- 1周20分以内を基本とし、仮ルートの所要時間が、1周20分未満の場合、他に追加できる経由地がないか検討しました。
- 仮ルートの所要時間が、どうしても1周20分を超える場合、1周40分以内のルートを2台で運行することとしました。
- 1周40分を超える場合は、経由する施設を減らす等の方法でルートを短縮しました。



手順5 バス停の配置とルート案の決定。

- 手順4で決定した経路上に、バス停の位置を設定し、現地状況確認等による細部の調整を行って、ルート案を決定しました。
- バス停の設置間隔は、Kバスのバス停間隔を参考に、居住地や施設の立地を考慮して設定しました。（概ね300～400m間隔を想定）



（各地域の公共交通機能を向上すべき箇所について）

「公共交通機能を向上すべき箇所」は下図の通りです。鉄道、バスの運行状況により、北区の7地域には、それぞれに「公共交通機能を向上すべき箇所」が存在します。



<公共交通機能向上が必要な箇所（イメージ）>



鉄道利用圏域：駅から500m内
 路線バス利用圏域：バス停から200m内
 公共交通機能向上が必要な箇所
 ：上記の圏域に該当しない箇所

3.各地域の新規ルート案

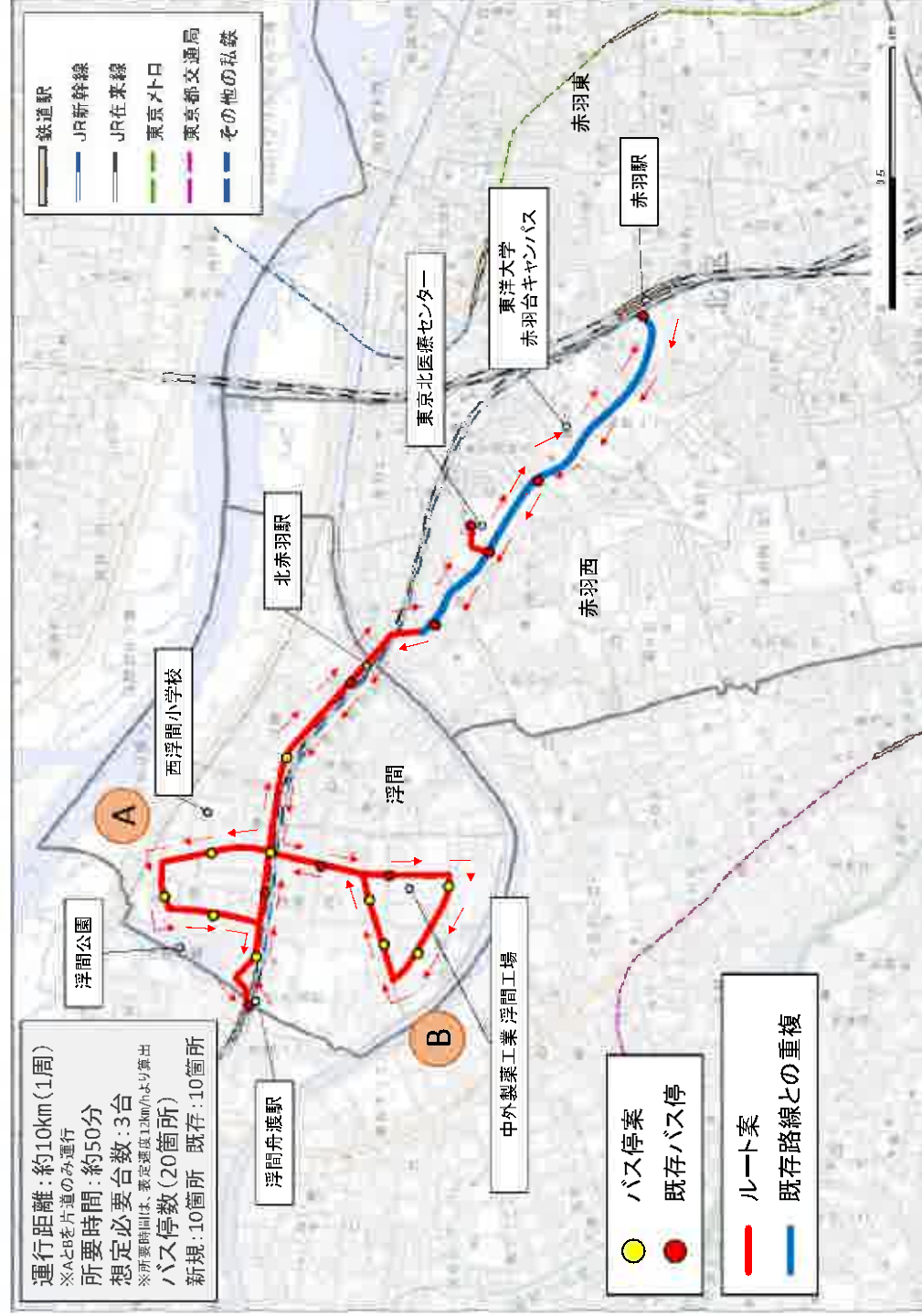
ルート案設定の視点・条件及び手順にもとづき、7つの地域ごとに新規ルート案を検討し設定しました。以降に、設定された各地域のルートを示します。

なお、これらのルートは基本的な形を示すものであり、コースの微細な調整やバス停の配置等については、後述のスケジュールに示すように、本計画の策定後、導入優先順位の高い地域から順次、実証運行・導入に向けた具体的な現地調査や運行計画・調整等を行い、地域交通会議での承認や諸手続きを経て決定します。

次頁以降に、各地域のルート案を示します。

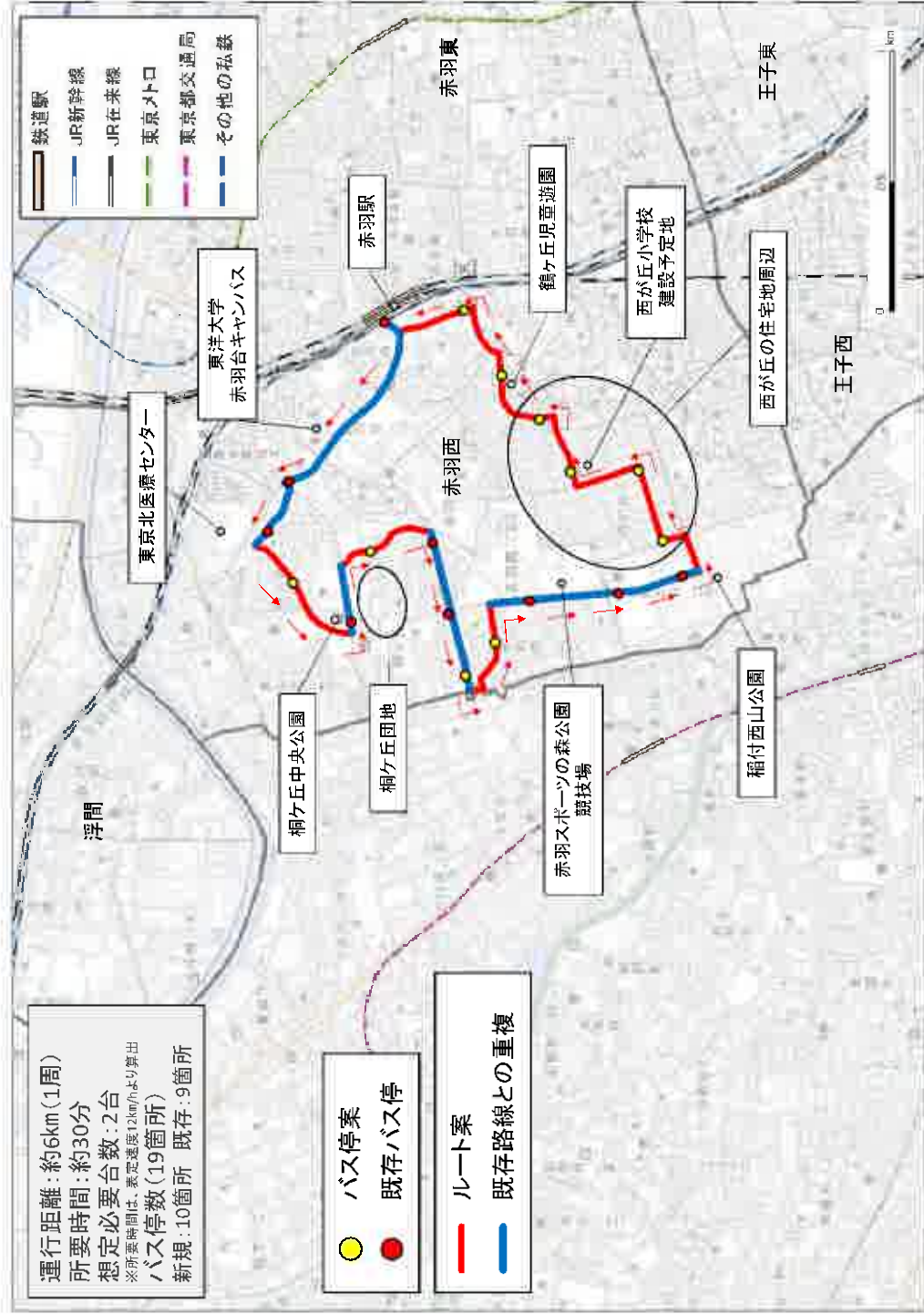
【①浮間地域ルート案】

- ・運行距離は約 10km、赤羽駅から東京北医療センターを経由し浮間舟渡駅まで往復運行するルートです。
- ・赤羽駅から浮間舟渡駅までの往復にかかる時間はおおよそ 50 分、バス車面の想定必要台数は 3 台です。（下記のAとBについては、行きと帰り何れかの片道のみの運行です。）



〔2〕赤羽西地域儿一卜案〕

- ・運行距離は約 6km、赤羽駅から駒ヶ丘中央公園、赤羽スポーツの森公園競技場、西が丘の住宅地周辺等を経由し赤羽駅まで循環運行するルートです。
- ・1 周当たりにかかる時間はおおよそ 30 分、バスの車面の想定必要台数は 2 台です。



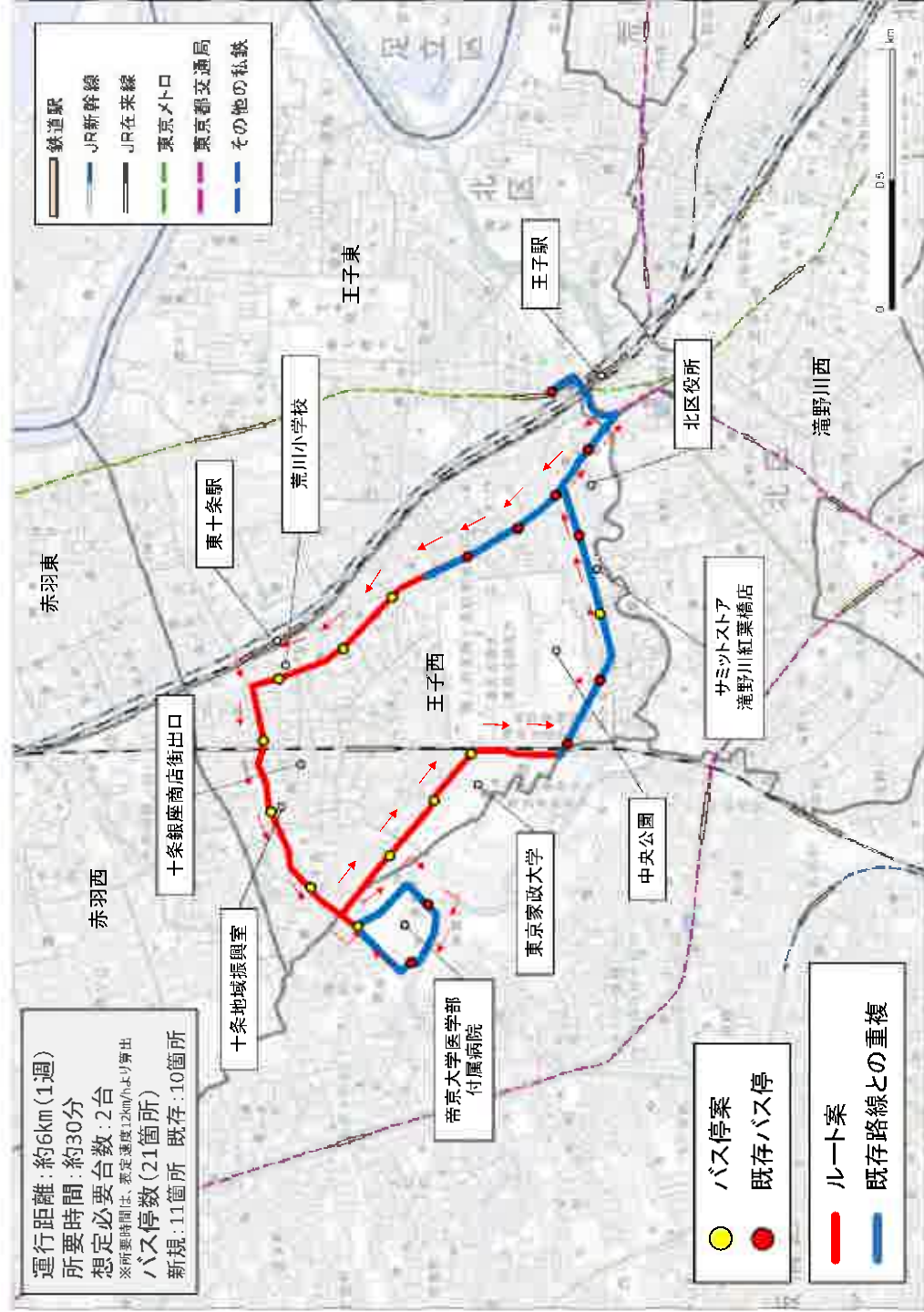
【③赤羽東地域ルート案】

- ・運行距離は約 6km、赤羽駅から北運動公園、赤羽岩淵駅等を経由し赤羽駅まで循環運行するルートです。
- ・1 周当たりにかかる時間はおおよそ 30 分、バス車両の想定必要台数は 2 台です。



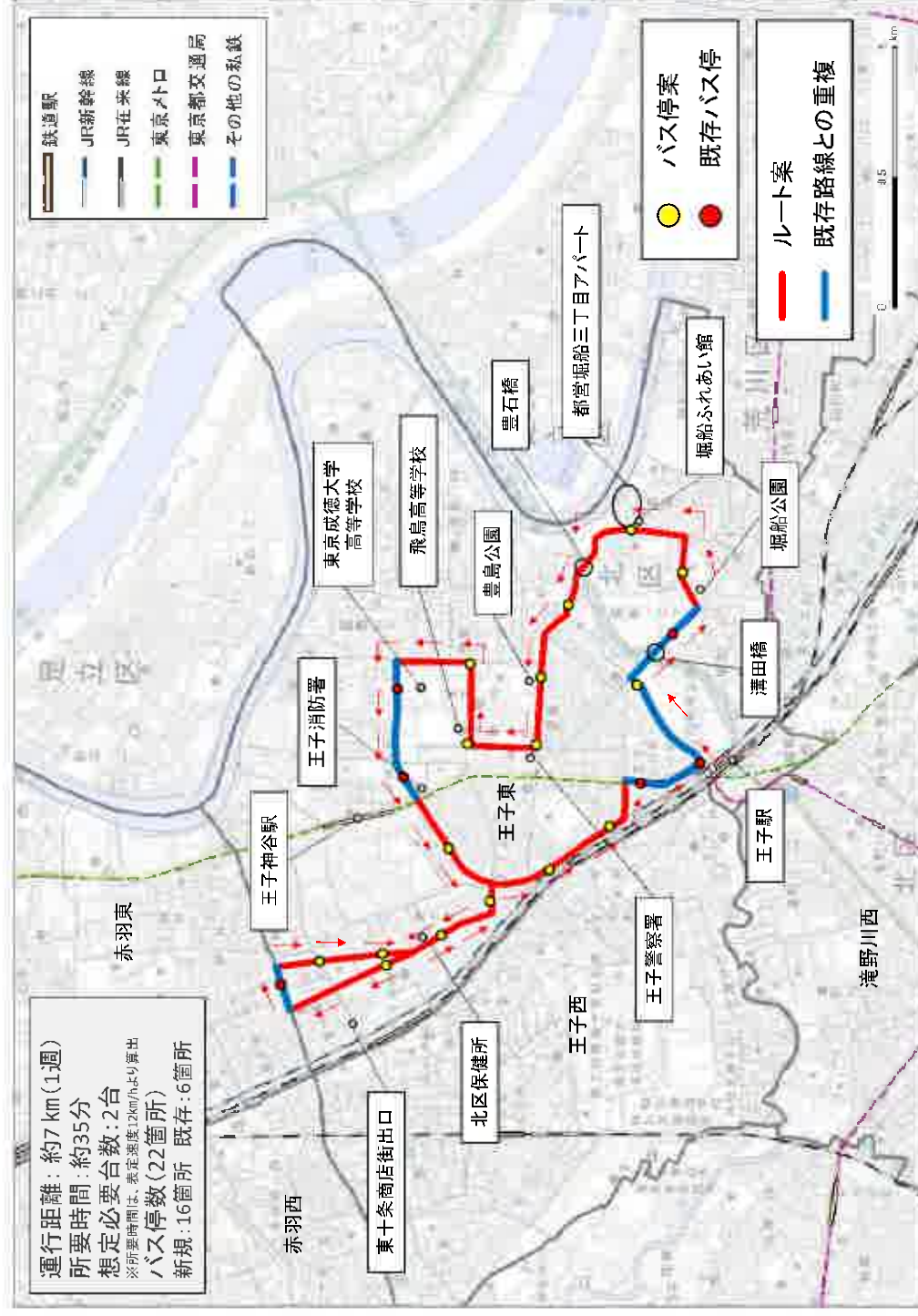
〔4〕王子西地域儿一下案

- ・運行距離は約6km、王子駅から帝京大学医学部付属病院、中央公園、北区役所等を經由し王子駅まで循環運行するルートです。
- ・1周当たりにかかる時間はおおよそ30分、バス車両の想定必要台数は2台です。



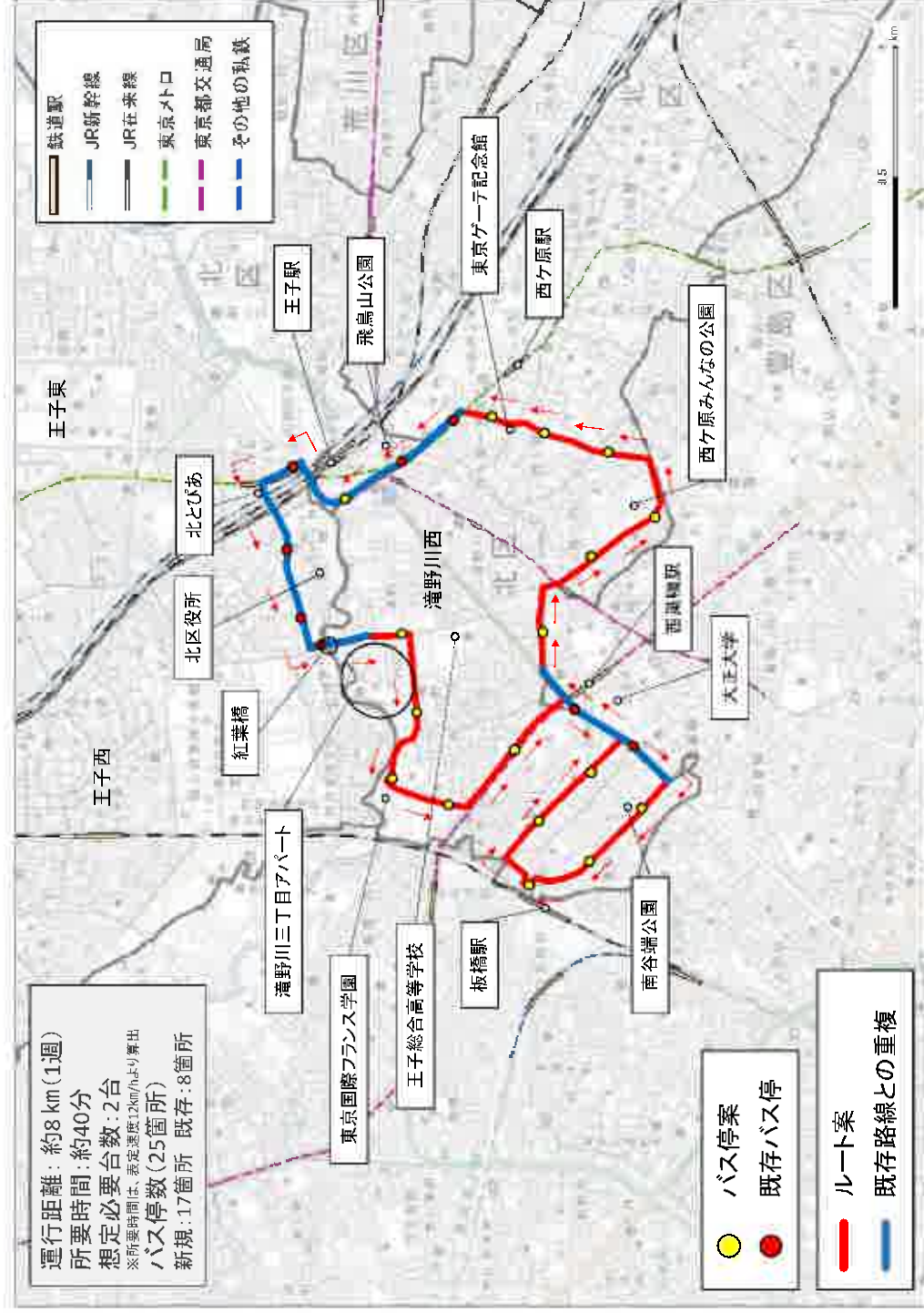
〔5王子東地域儿一卜案〕

- ・運行距離は約 7km、王子駅から岨船公園、豊島公園、北区保健所等を経由し王子駅まで循環運行するルートです。
- ・1 周当たりにかかる時間はおおよそ 35 分、バス車両の想定必要台数は 2 台です。



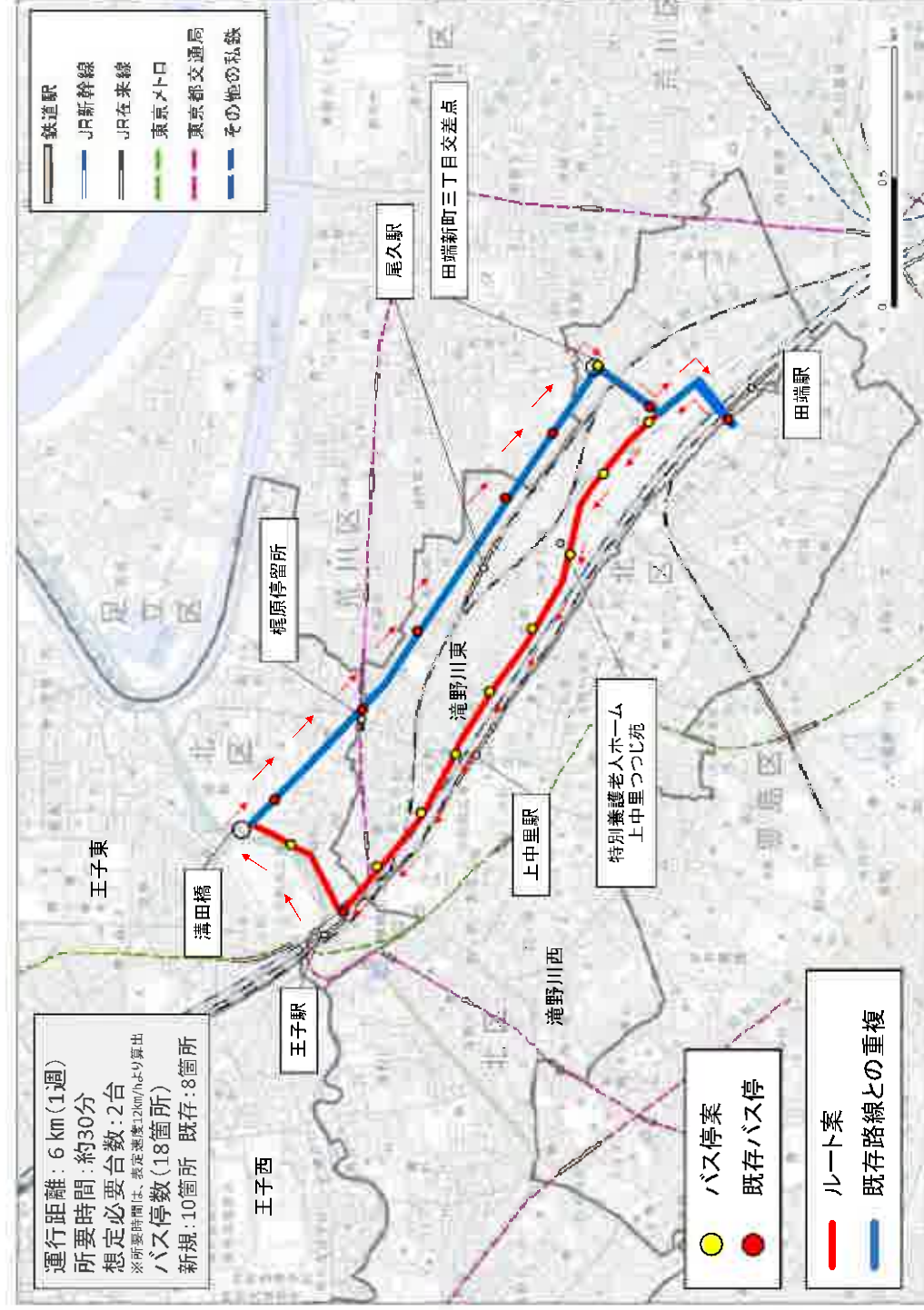
〔⑥滝野川西地域ルート案〕

- ・運行距離は約8km、王子駅から北区役所、板橋駅、西ヶ原みんなの公園等を経由し王子駅まで循環運行するルートです。
- ・1周当たりにかかる時間はおおよそ40分、バス車両の想定必要台数は2台です。



【⑦ 滝野川東地域ルート案】

- ・運行距離は約 6km、田端駅から特別養護老人ホーム上中里つつじ苑、王子駅、梶原停留所等を經由し田端駅まで循環運行するルートです。
- ・1 周当たりにかかる時間はおおよそ 30 分、バス車両の想定必要台数は 2 台です。



4.新規ルート案の導入優先順位

「導入優先順位の考え方」に基づき、各地域のルートに関する「地域の優先度」、「ルートの優位性」の評価を行った結果、及びその結果による「導入優先順位」を以下に示します。

4.1 「地域の優先度」の評価結果

「地域の優先度の考え方」に示した視点と指標により、評価を行いました。評価結果は以下の通りです。

[各指標による地域の点数]

視点	指標	係数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
視点1 公共交通機能を向上する	1-① 公共交通機能を向上すべき面積	5	25	15	10	5	15	5	5
	1-② 地域からターミナル駅までの距離	3	15	3	3	9	6	6	3
視点2 高齢者等の移動を支援する	2-① 高齢者人口の密度	3	3	12	9	6	15	9	6
	2-② 高齢者のみ世帯の割合	1	2	5	2	4	4	2	1
	2-③ 高齢者の免許の有無	1	2	5	4	1	2	4	1
視点3 大きい高低差(区の特徴)に対応する	3-① 斜面の面積の割合	2	2	10	2	4	2	10	2
視点4 日々の暮らしの充実、まちの賑わいを創出する	4-① 従業者数(働きに行く居住者)の密度	1	1	1	3	1	5	3	3
	4-② 主要施設、商店街、大規模小売店舗の立地密度	1	5	1	2	2	1	2	5
	4-③ 北区景観百選	1	1	3	3	3	4	1	5
視点5 公共交通に対する地域の意識・きずなづくりを支援する	5-① コミュニティバスの利用意向	1	5	2	2	2	1	4	1
	5-② 地域で公共交通を支える意識の高さ	1	4	5	1	3	5	4	1
合計点			65	62	41	40	60	50	33

* 予め設定した係数を、各項目について算出した点数に乘じた値が、各評価項目の点数となります。

[地域の優先度の評価結果]

	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
(上記合計点の順位)	1	2	5	6	3	4	7
「地域の優先度」	7点	6点	3点	2点	5点	4点	1点

* 上表の合計点の順位に応じた点数が、「地域の優先度」の点数となります。

4.2 「ルートの優位性」の評価結果

「ルートの優位性の考え方」に示した視点と指標により、評価・配点を行いました。評価結果は以下の通りです。

[各指標によるルートの点数]

視点	評価指標	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
視点1 運行実現による効果大きい	① 当該地域における公共交通機能の向上などが必要な区域の解消率(面積の割合)	+3	+1	+2	+1	+2	+2	+3
	② ターミナル駅へのアクセス性	②-1 アクセス時間の 変化	+3	+3	+3	+2	+3	+2
		②-2 乗換え回数 の変化	+2	+2	+2	+2	+2	+3
	③ サービス圏(路線から半径200m)内の高齢者人口	+2	+3	+2	+2	+3	+3	+2
	④ サービス圏(路線から半径200m)内の従業者数	+1	+1	+3	+1	+3	+3	+2
	⑤ サービス圏(路線から半径200m)内の施設数	+2	+3	+2	+3	+3	+3	+1
	⑥ 高低差が大きい区間の通過回数	+1	+3	+1	+1	+1	+2	+1
	⑦ 路線長(定時性の確保、事業者の運行のしやすさ)	+1	+2	+2	+2	+1	+1	+2
	⑧ 時間調整が可能なバス停等の箇所数	+3	+1	+1	+2	+1	+2	+2
	⑨ 接続する鉄道駅の延べ乗車人員数	+3	+3	+1	+2	+2	+1	+3
視点2 運行の実現への課題が比較的少ない	⑩ 既存バス路線との重複割合	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+1
	⑪ 交通規制上や幅員上、バス走行が難しい道路の有無	+3	+1	+3	+3	+1	+1	+1
視点3 将来にわたる事業の持続可能性が高い	⑫ 年間支出の対収入比(運行のしやすさに係る路線の長さは、上記⑦で考慮済み)	+1	+2	+3	+2	+3	+3	+2

[ルートの優位性の評価結果]

(上記の合計点)	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
「ルートの優位性」	27 点	27 点	27 点	25 点	27 点	27 点	25 点

*上表の合計点が、「ルートの優位性」の点数となります。

4.3 新規ルートの導入優先順位

地域の優先度の評価、及びルートの優位性の評価を行った結果により、各地域（7地域）のルートの「導入優先順位」は、下記の通り設定されました。

今後、この優先順位にもとづいて、順次、各地域におけるコミュニティバス新規路線の実証運行・導入に取り組んでいきます。

[総合点]

	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
地域の優先度	+7	+6	+3	+2	+5	+4	+1
ルートの優位性	+27	+27	+27	+25	+27	+27	+25
総合点	34	33	30	27	32	31	26

*地域の優先度とルートの優位性の合計が、各地域のルートの総合点となります。



上記の総合点に基づき、導入優先順位は、下記の通りとなります。

[各地域の新規ルートの導入優先順位]

	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
導入優先順位	1	2	5	6	3	4	7

*総合点に基づき、「導入優先順位」が設定されます。

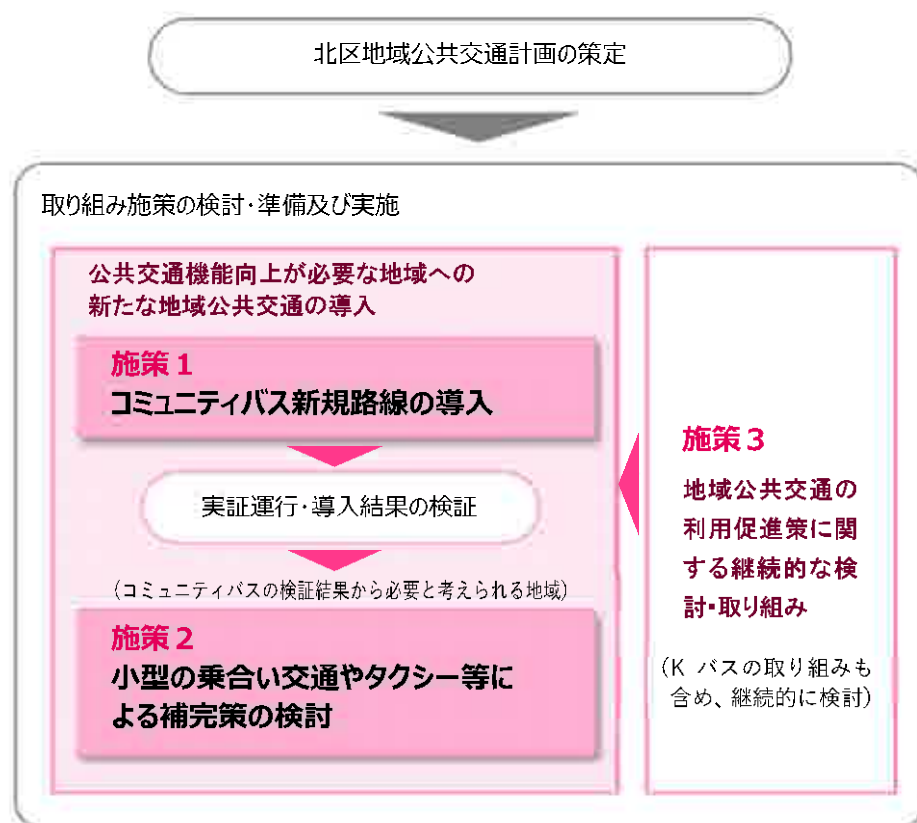
第6章 今後の進め方



1. 計画策定後の取り組みの進め方

北区地域公共交通計画（以下、本計画）に掲げた取り組み施策のうち、施策1である「コミュニティバス新規路線の導入」について、実証運行を行いながら進めていきます。

誰もが利用できる地域公共交通として、コミュニティバスの実証運行・導入を行い、各地域における状況を検証した後、必要な地域に対しては、「小型の乗合い交通（デマンド型等）やタクシー等による補完策の検討」を行います。なお、「地域公共交通の利用促進」については、コミュニティバス（Kバス）で行っている取り組みも含め、今後の状況も踏まえながら、継続的にPR広報や割引きっぷや特典などソフト面の方策を検討していきます。



取り組み施策の進め方

本計画（北区地域公共交通計画）では、今後の取り組みとして、公共交通機能向上が必要な地区に対し、鉄道・路線バスを補完する「コミュニティバス新規路線の導入」を行い、さらに必要と判断された箇所等については、小型の乗合い交通等での補完を検討するとともに、地域公共交通の利用促進について継続的に取り組むことを、施策として掲げました。これらの施策は、PDCA（Plan・Do・Check・Action）のサイクルによる継続的な取り組みを行い、必要に応じて適宜見直し等を行っていきます。



Plan : 計画立案・調整等
Do : 取り組みの実行
Check : 進捗状況の確認、結果の評価・検証
Action : 更新・見直し等

目指す姿を実現するための取り組みの具体的内容を計画立案・調整、実行し、各施策（取り組み）についての進捗状況の確認、得られた結果についての評価・検証を行います。得られた結果のほか今後の地域や社会の情勢、交通手段に関する技術やサービスの革新・動向、人々の意識・行動や嗜好・流行の変化等によっては、計画内容の更新、見直し等を行うことも必要となります。

2.コミュニティバス新規路線導入の進め方

〔新規路線導入の進め方〕

今後の取り組みの施策1である「コミュニティバス新規路線の導入」は、本計画策定の後、実証運行及び導入を行っていきます。

新規ルートの実行ダイヤ・バス停・運賃等の設定や、運行事業者の選定、関係者との調整、地域公共交通会議における議論・承認・諸手続き、車両の確保、バス停設置、PR 広報等の準備を経た上で、まず試験運行及び実証運行を行います。その後、実証運行の結果を検証し、後述の指標をもとに、妥当と判断された地域のルートについては、本格運行に移行します。本格運行に移行しない場合、一定期間、見直しや利用促進策を講じて実証運行を継続します。



コミュニティバス新規路線導入の進め方

〔実証運行による継続・見直しの考え方〕

コミュニティバスの新規路線については実証運行を行い、継続、見直しの判断をすることとなります。

運行継続の可否は、基本的に、事業性によって判断されることから「収支率」を指標としました。現行のコミュニティバス「Kバス」が、導入後、年月の経過とともに利用客が定着・増加した実績があることから、「本格運行の目標」とは別に、「当面の目標」を設定しました。

Kバスの収支率は、きわめて高く（70%以上）、初期の目標として妥当ではない（高すぎる）と考えられることから、収支率目標を設けている他の自治体の数値を参考に設定しました。PR活動等の利用促進策は短期で行えますが、運行方法見直し等を行う場合は、見直し検討・申請書手続き・実証運行・評価等のために、相応の期間を要するため、最大・連続3年間としました。

北区におけるコミュニティバスの新規路線に関する目標を、下記のように設定しました。

〔北区で新規導入するコミュニティバスの目標値〕

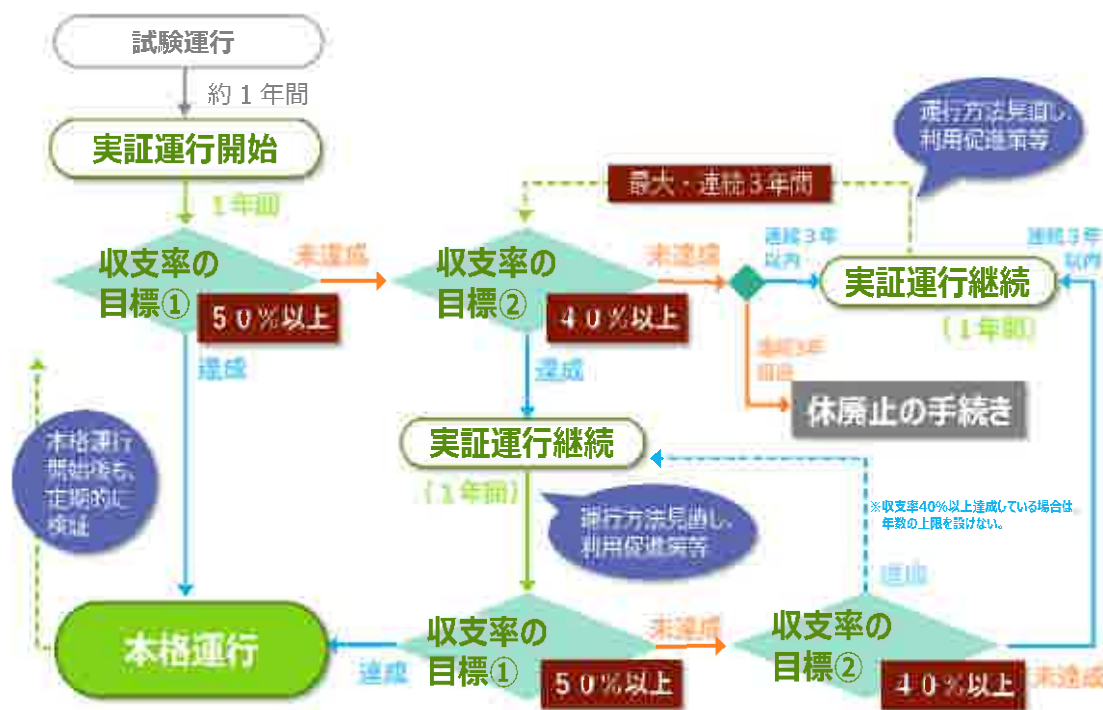
（収支率の目標①） * 本格運行の目標 50%以上

（収支率の目標②） * 当面の目標 40%以上

（「当面の目標」が達成できない路線で、運行方法見直しや
利用促進策を講じながら実証運行を継続する年数）

未達成年数 最大・連続 3 年間

設定した目標（本格運行の目標と、当面の目標）に基づき、以下に示す流れで、各地域のルートごとに、運行継続・見直しの判断を行います。



実証運行による継続・見直しの考え方

新規のコミュニティバスは、まず試験運行を約1年間行い、その後、実証運行として導入します。（収支率の目標は50%以上、当面の目標は40%以上）

実証運行で、目標（50%）を達成した場合は、本格運行に移行します。

実証運行で、目標を達成できなかった場合でも、当面の目標（40%）をクリアしている場合は、運行方法の見直しや利用促進策を講じながら、実証運行を継続します。その結果、収支率が向上し目標を達成した場合は、本格運行に移行します。

実証運行で、当面の目標（40%）をクリアできず、運行方法の見直しや利用促進策を講じてもクリアできない状況が、連続3年間を超過した場合は、休廃止の手続きを行います。

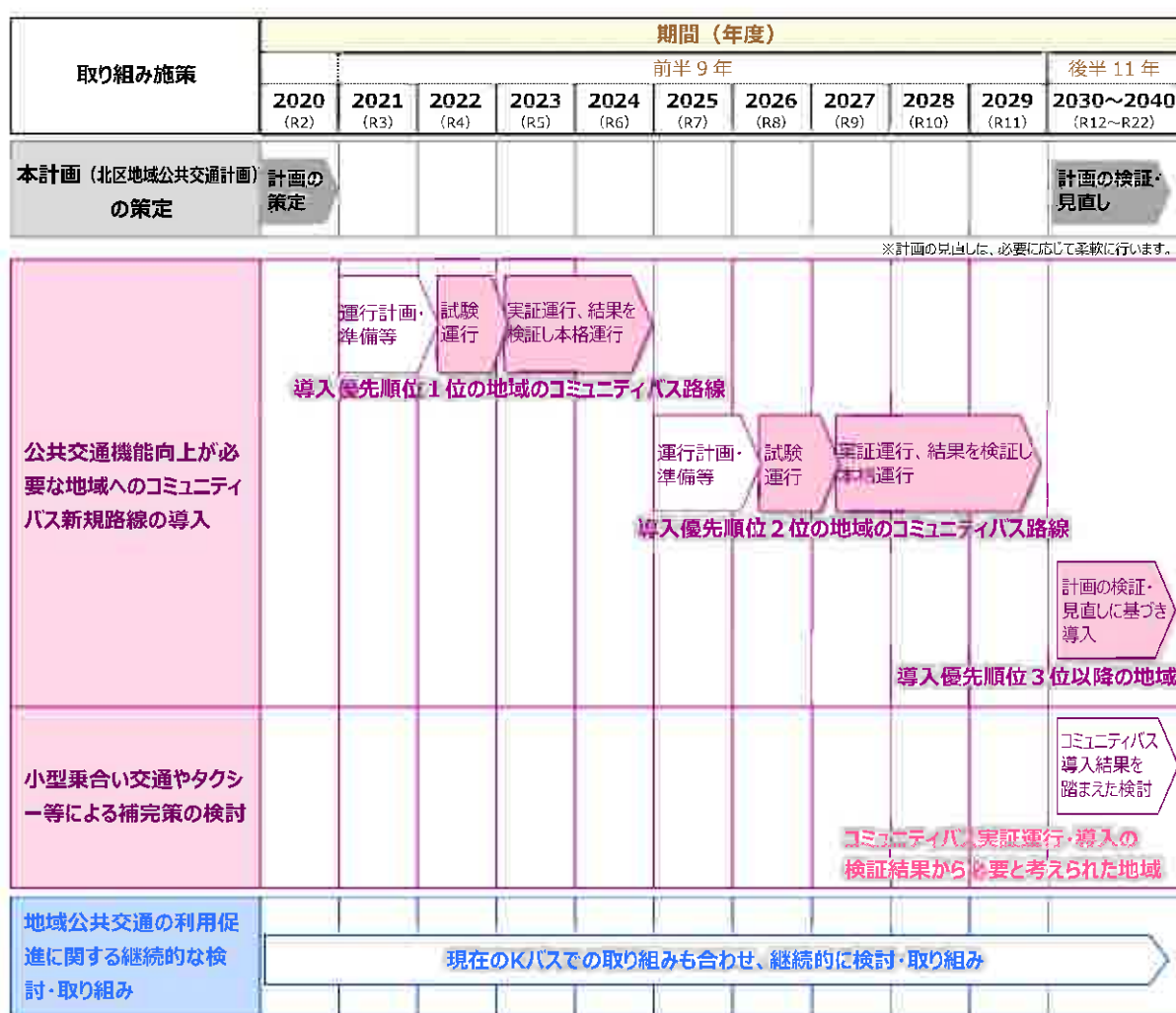
なお、本格運行に移行した路線についても、定期的に検証を行います。

3. 今後の取り組みのスケジュール

今後の取り組みは、計画期間（2021～2040年度）の20年間のうち、前半（2021～2029年）に取り組み施策1のコミュニティバス新規路線について、2地域（2路線）を対象として実証運行・導入を行います。その後、後半（2030～2040年）を進めるにあたり、社会・経済の情勢や地域の動向等も踏まえながら、計画の見直しを行います。なお、計画期間内においても、必要に応じて、柔軟に計画の見直しを検討します。

また、コミュニティバスの新規路線がすべて完了した後に、実証運行・導入による検証を行った結果から、必要性があると判断された地域については、取り組み施策2の小型の乗合い交通やタクシー等による補完策の検討を行っていきます。

取り組み施策3の地域公共交通の利用促進策については、現在すでに行っているコミュニティバス（Kバス）に関する方策も合わせ、今後の状況を踏まえながら、継続的に検討し、新たな取り組みを行っていきます。



今後の取り組みのスケジュール

参考資料



■ 北区地域公共交通会議構成員名簿

北区地域公共交通会議の構成員は以下の通りです。

所属	
委員	埼玉大学大学院教授 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 久保田 尚
	東京都交通局 自動車部 計画課長
	国際興業株式会社 運輸事業部 運輸企画課長
	東京バス株式会社 取締役 統括本部長
	日立自動車交通株式会社 バス事業部 副部長
	一般社団法人 東京バス協会 乗合業務部長
	一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 業務部長
	北区町会自治会連合会 会長
	北区観光協会 会長
	北区商店街連合会 会長
	北区シニアクラブ（老人会）連合会 会長
	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送）
	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会幹事
	東京都交通運輸産業労働組合協議会 ハイタク部会事務長
	国土交通省 東京国道事務所 交通対策課長
	東京都 建設局 第六建設事務所 管理課長
	土木部 施設管理課長
	警視庁 交通部 交通規制課 交通技術担当管理官
	滝野川警察署 交通課長
	王子警察署 交通課長
	赤羽警察署 交通課長
	政策経営部長
	地域振興部長
	まちづくり部長
	土木部長
事務局	土木政策課

敬称略

