



第4回 北区地域公共交通会議

北区地域公共交通計画策定について



目次

- 前回（第3回北区地域公共交通会議）のふり返し --- P2~10
- 各地域のルート案について ----- P11~19
- 各地域のルート案の導入優先順位について
----- P20~34
- 「北区地域公共交通計画」の構成について -- P35~37
- 今後の予定について ----- P38~39



● 前回のふり返し



■ 前回の振り返り



○前回会議(書面協議)において、以下の3つの項目の考え方について承認を得ました。

- ・「各地域の**ルート案の検討（抽出）方法**について」
- ・「各地域のルート案の**導入優先順位の設定方法**について」
- ・「新規路線の**運行継続・見直しの考え方（ルール）**について」

次頁以降に概要を示します。

■ 前回の振り返り



〔各地域のルート案の検討（抽出）方法について〕

第3回会議にて承認済

○北区コミバス導入の基本的な視点（コンセプト）を考慮する。

「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・きずなづくりを支援」に寄与することを考慮します。

○各地域～主要な鉄道駅とを結ぶ。

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びます。

○なるべく利用が多く見込まれる施設やエリアを経由する。

可能な限り、多くの区民や来訪者が利用する施設などを経由するようにルートを模索します。

○現行のKバスと同様のバス車両、20分間隔の運行間隔を基本とする。

現在のKバスと同等の車両を使用し、概ね20分間隔の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、既往のバス路線に配慮する。

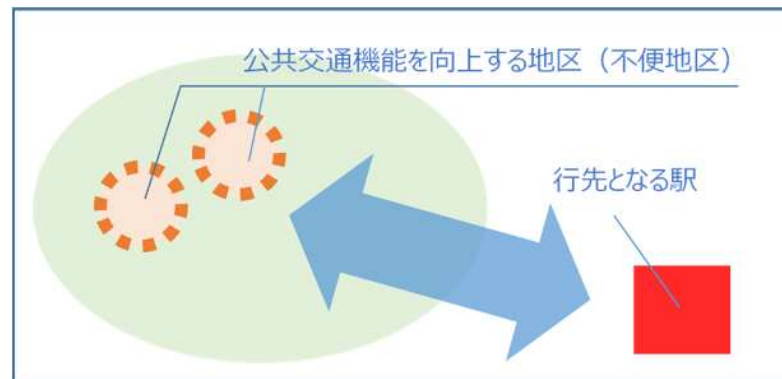
交通規制や道路幅員などに配慮、既往のバス路線との重複を避け、ルートを模索します。

■ 前回のふり返し

○ ルート案の検討（抽出）の手順のイメージ

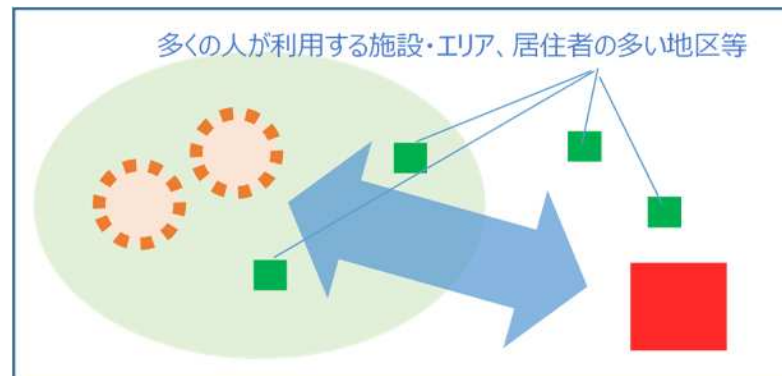
手順1 起点・終点を設定する。

- 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す。
- 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す。



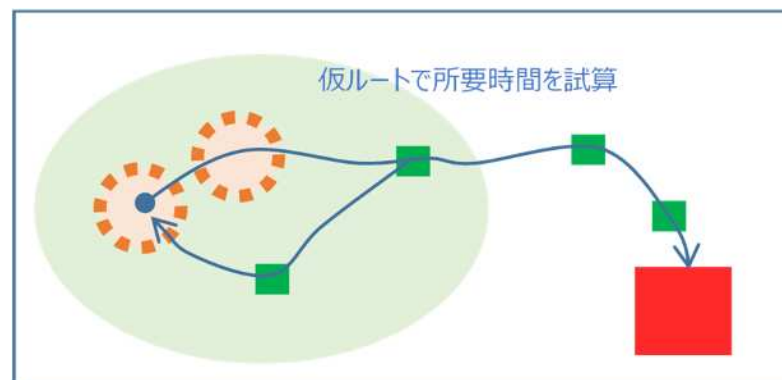
手順2 経由地の候補を抽出する。

- 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す。



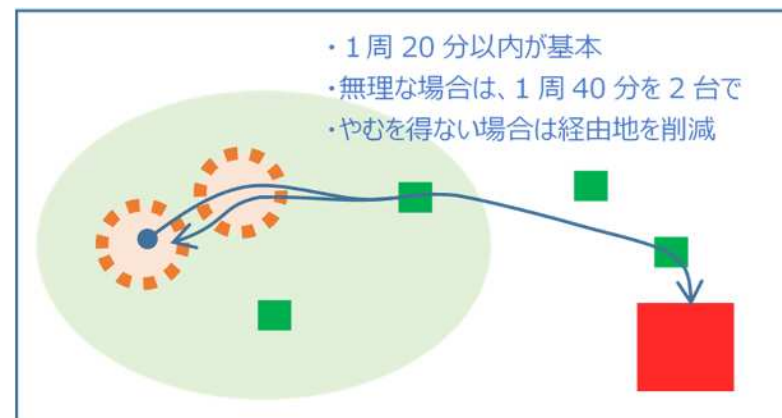
手順3 仮ルートを設定し、所要時間を試算。

- Kバスサイズ車両が通行可能な主要な道路を優先し、交通規制等も考慮し、既往の路線バスとの重複を極力避けます。



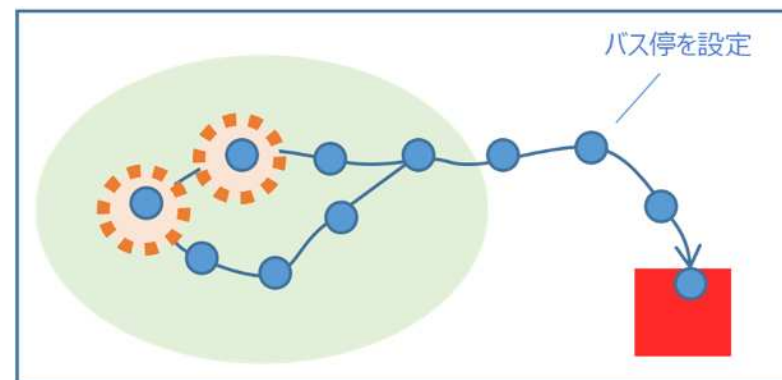
手順4 所要時間と経由地のトライアル（模索）。

- 1周20分以内が基本とし、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す。
- 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分以内のルートを経由する施設を2台で運行することとします。
- 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す。



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す。
- 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す（*バス停は、概ね300～400m間隔で、あくまでも仮設定します）。



■ 前回の振り返り



〔各地域のルート案の導入優先順位の設定方法について〕 第3回会議にて承認済

○新規導入のルート案を抽出した後、「地域の優先順位」に加え、下記の「ルートの優位性」の両面を考慮し、7つの地域の新規路線の「導入優先順位」を設定します。

〔7つの地域のルート案の比較評価の視点（案）〕

地域の優先度

「地域の優先順位」に応じて、順位の高い地域のルート案を高く評価します。

ルート案の優位性

視点1 ●運行の実現による効果が大い

公共交通の向上、高齢者等への移動支援等の面でメリットが大きいルートが高く評価します。

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案が高く評価します。

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案、事業者が運行・運営を継続しやすいルート案が高く評価します。

■ 前回のふり取り



〔地域の優先順位及びルート案の優位性による評価と導入優先順位〕

第3回会議
にて承認済

評価の視点	比較項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
1. 地域の優先度 第3回会議にて報告済	「地域の優先順位」に応じて、順位の高い地域のルート案を高く評価	+7	+6	+3	+2	+5	+4	+1
2. ルートの優位性	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）							
	②ターミナル駅へのアクセス性	各項目の優劣の3段階の点数で評価 第3回会議にて提示配点 高評価：+2点 中評価：+1点 低評価：+0点 見直し後の配点 高評価：+3点 中評価：+2点 低評価：+1点 ※ 地域の導入優先順位時の配点を1点からとしているため、ルート案の優位性の配点もそれに合わせて、0点は見直し、低評価でも1点からに変更します。						
	②-1 アクセス時間の変化							
	②-2 乗換え回数の変化							
	③サービス圏（路線から半径200m）内の高齢者人口							
	④サービス圏（路線から半径200m）内の従業者数							
	⑤サービス圏（路線から半径200m）内の施設数							
	⑥高低差が大きい区間の通過回数							
	⑦路線長（定時性の確保、事業者の運行のしやすさ）							
	⑧時間調整が可能なバス停等の箇所数							
	⑨接続する鉄道駅の延べ乗車人員数							
	⑩既存バス路線との重複割合							
	⑪交通規制上や幅員上、バス走行が難しい道路の有無							
	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）							
合計値								
導入優先順位								

■ 前回の振り返り



〔コミュニティバス新規路線で、目標とする収支率（案）について〕

第3回会議に
て承認済

○北区におけるコミュニティバスの新規路線に関する収支率の目標を、下記のように設定します。

〔北区で新規導入するコミュニティバスの目標値（案）〕

（収支率の目標①） ＊本格運行の目標 **50%以上**

（当面の収支率の目標②） **40%以上**

（「当面の目標②」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

■ 前回のふり取り

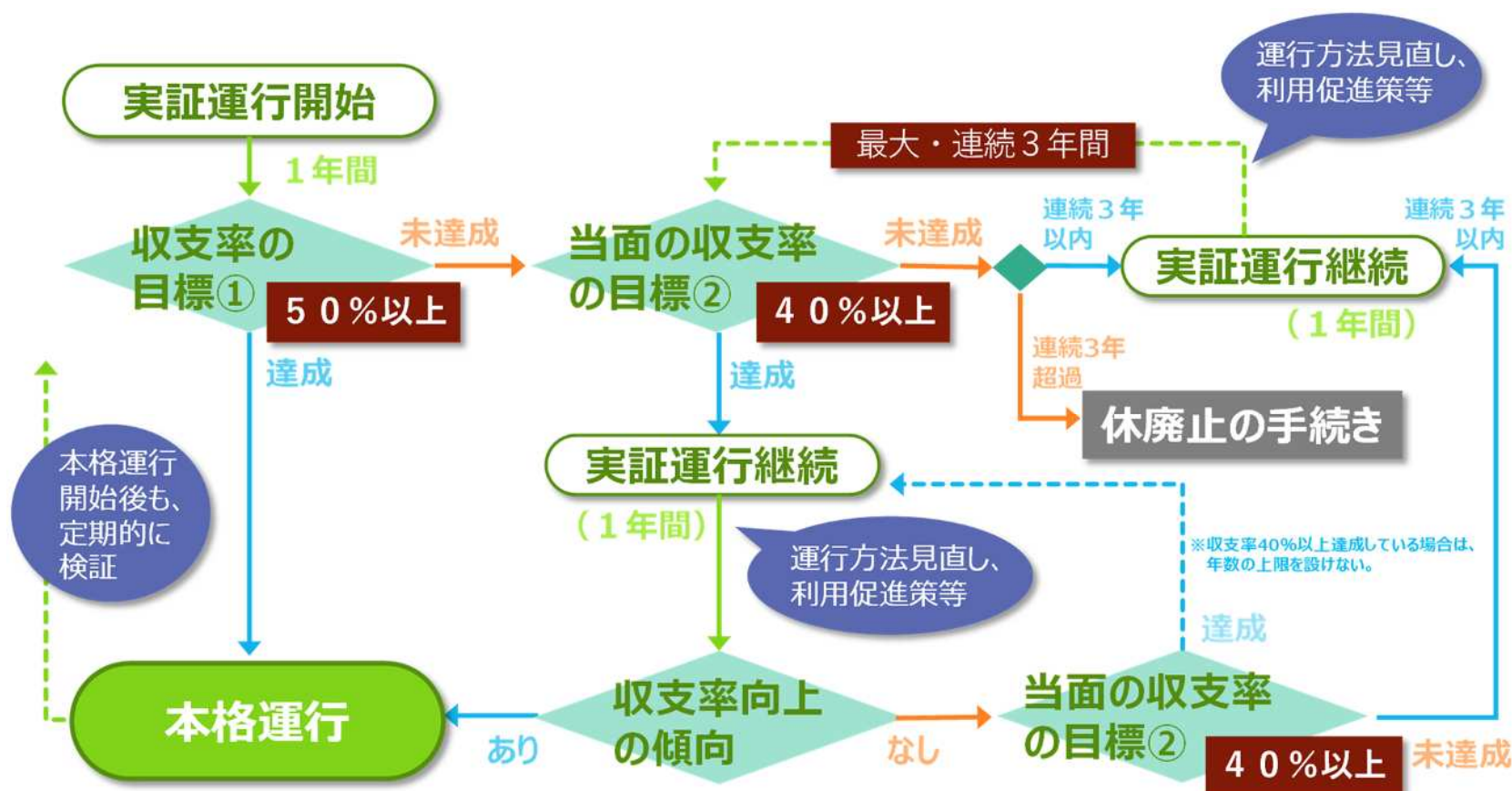


〔運行継続・見直しのルールの流れ（案）について〕

第3回会議にて承認済

○前項で設定した目標（本格運行の目標と、当面の目標）にもとづき、以下に示す流れで、運行継続・見直しの判断を行います。

〔運行継続・見直しのルールの流れ〕





● 各地域のルート案について



■ 各地域のルート案について



○前回承認頂いた方法に基づき、7つの地域ごとにルート案を設定しました。

【ルート案の設定方法】（第3回会議にて承認済み）

○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

○各地域～主要な鉄道駅を結ぶ

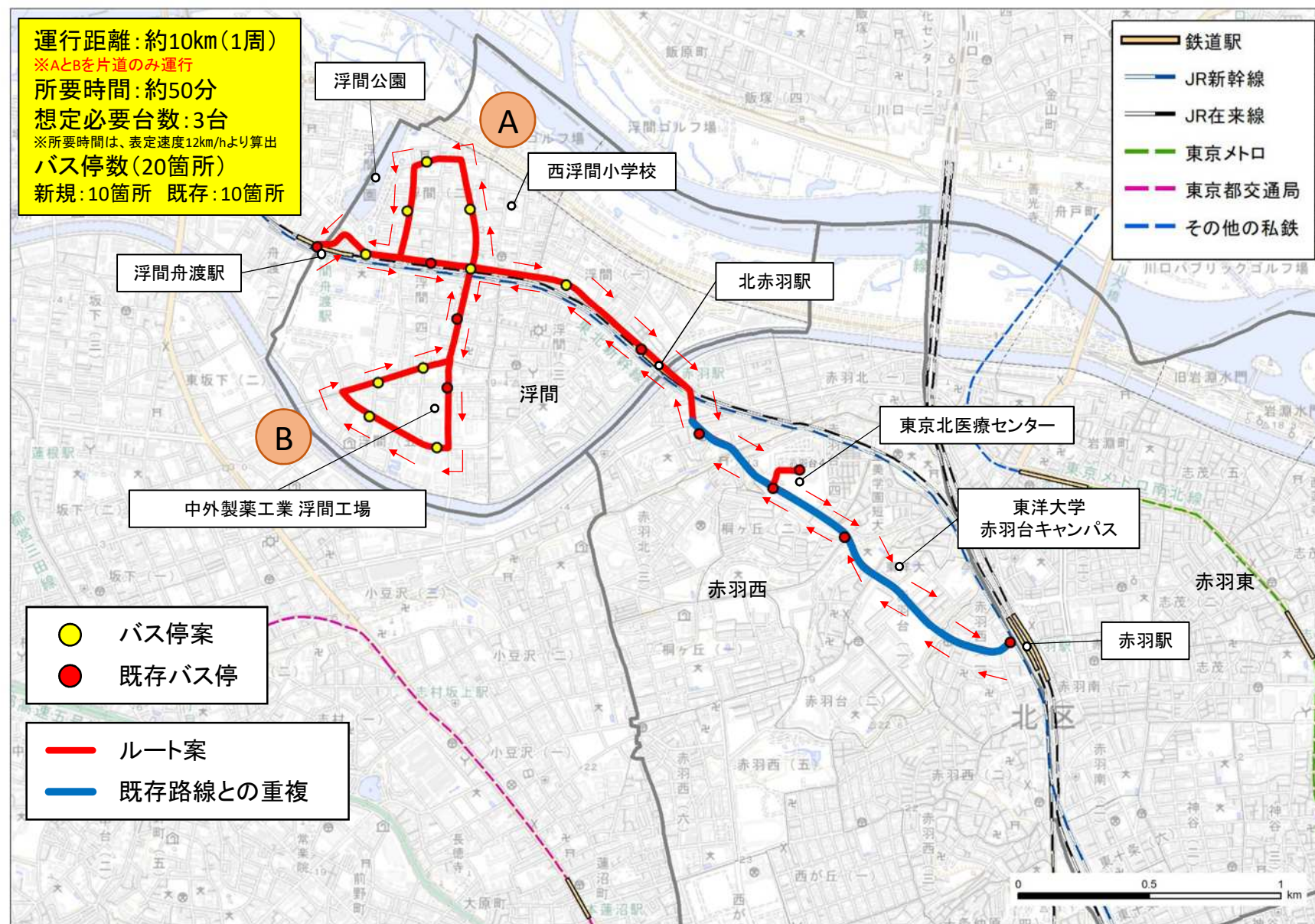
○なるべく利用が多く見込まれる施設等を経由する

○現行のKバスと同様のバス車両、20分間隔を基本とする

○交通規制や道路幅員等の道路状況や、既往のバス路線に配慮する

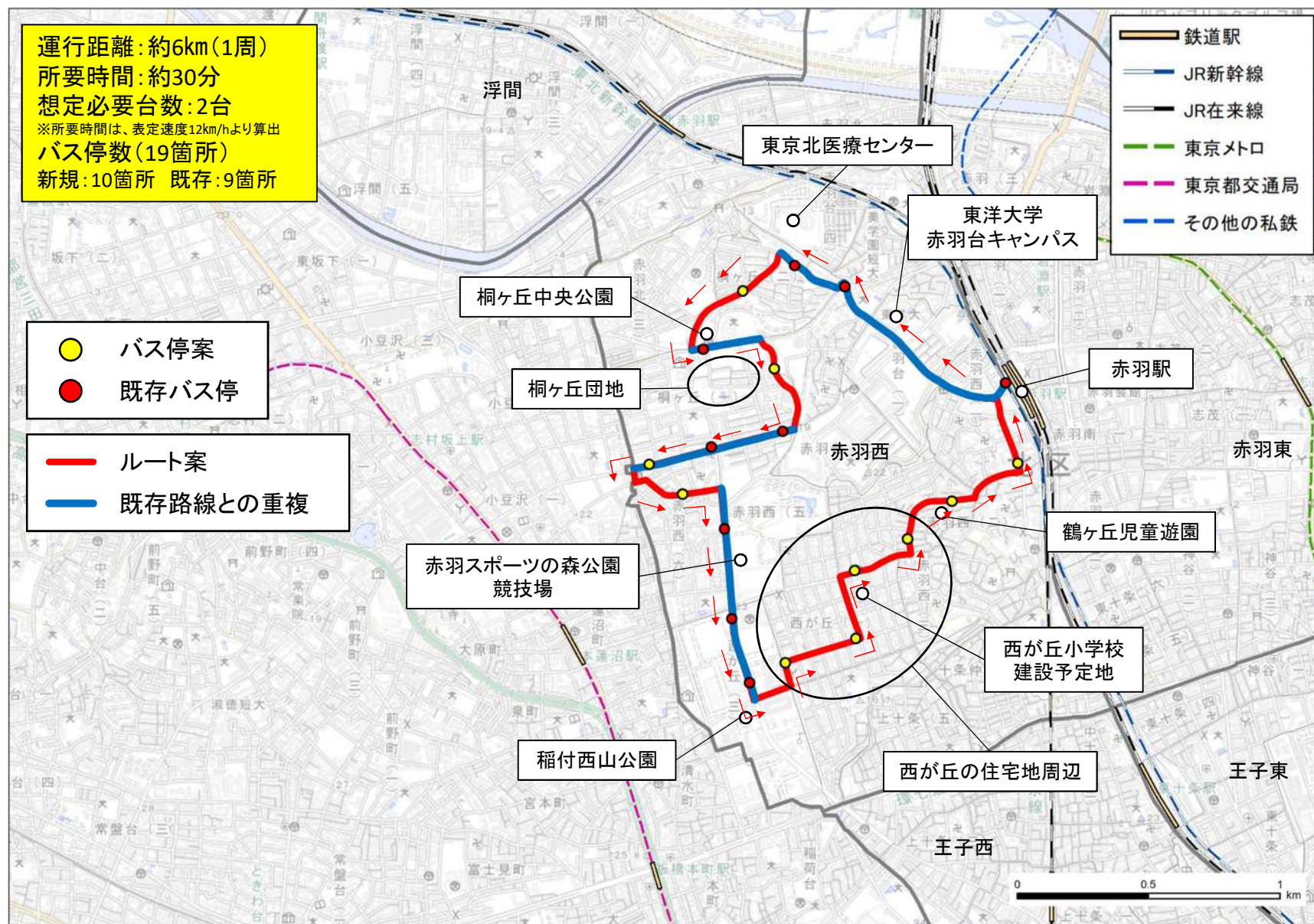
■ 各地域のルート案について

1. 浮間地域の運行ルート案



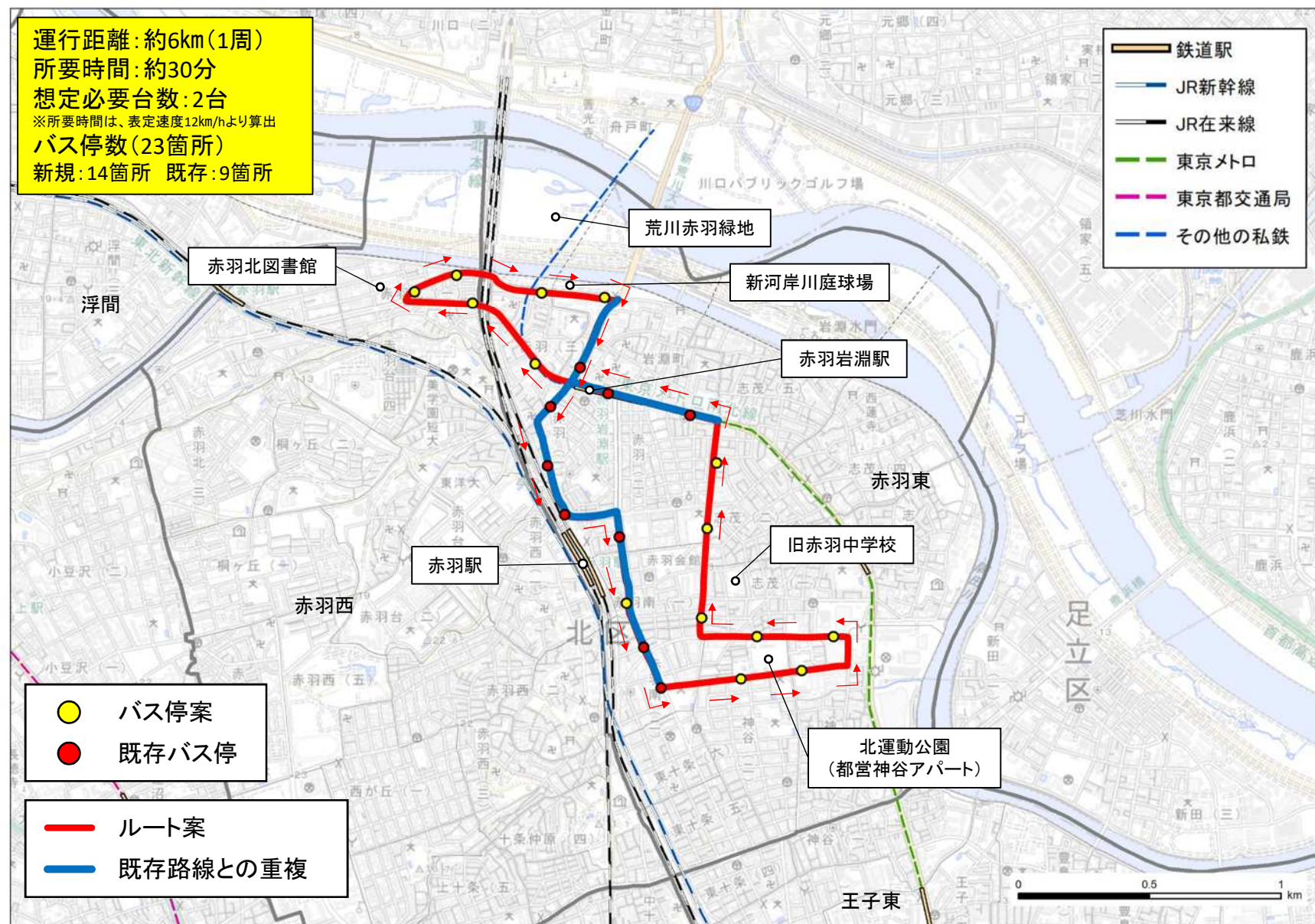
■ 各地域のルート案について

2. 赤羽西地域の運行ルート案



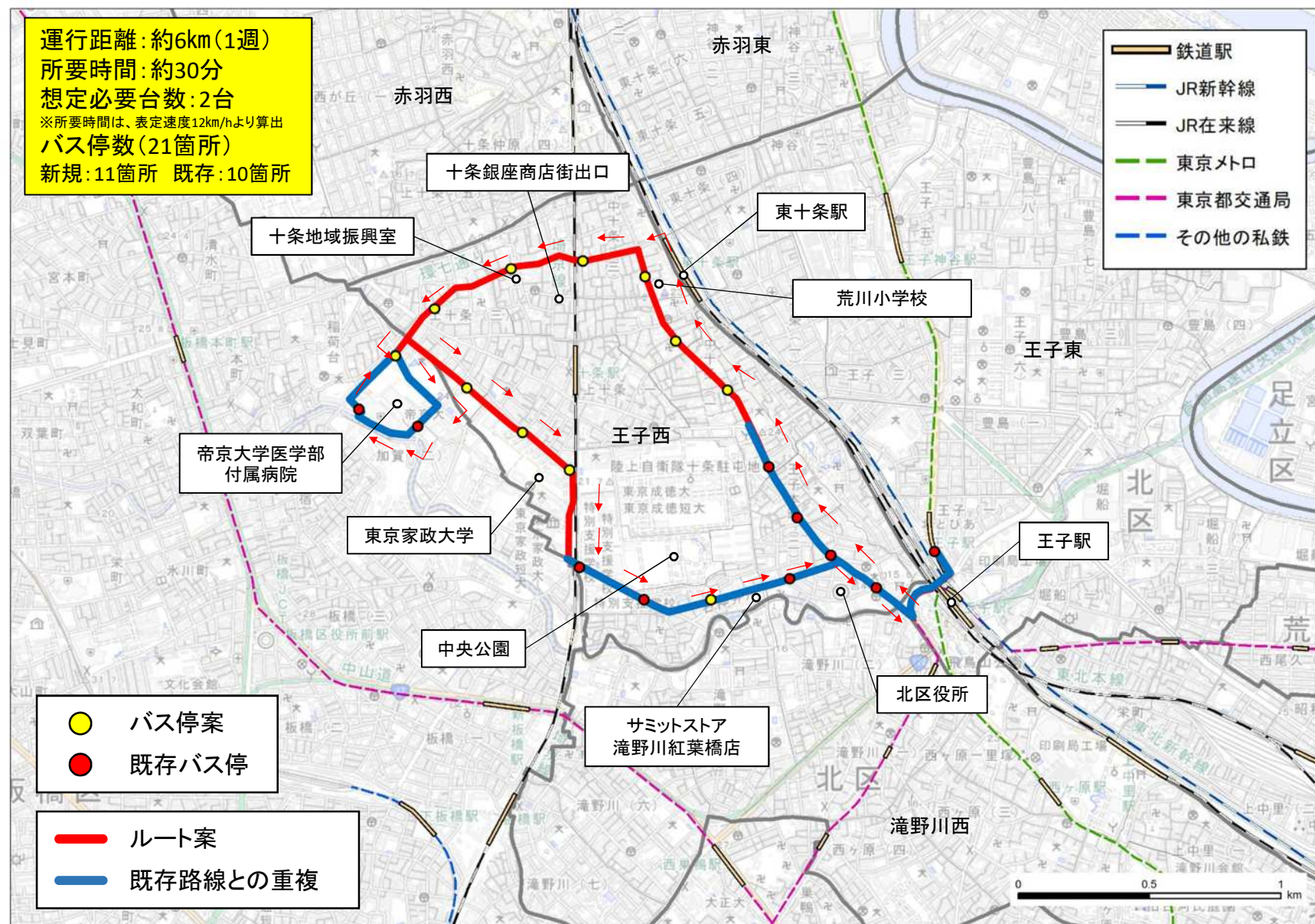
■ 各地域のルート案について

3. 赤羽東地域の運行ルート案



■ 各地域のルート案について

4. 王子西地域の運行ルート案



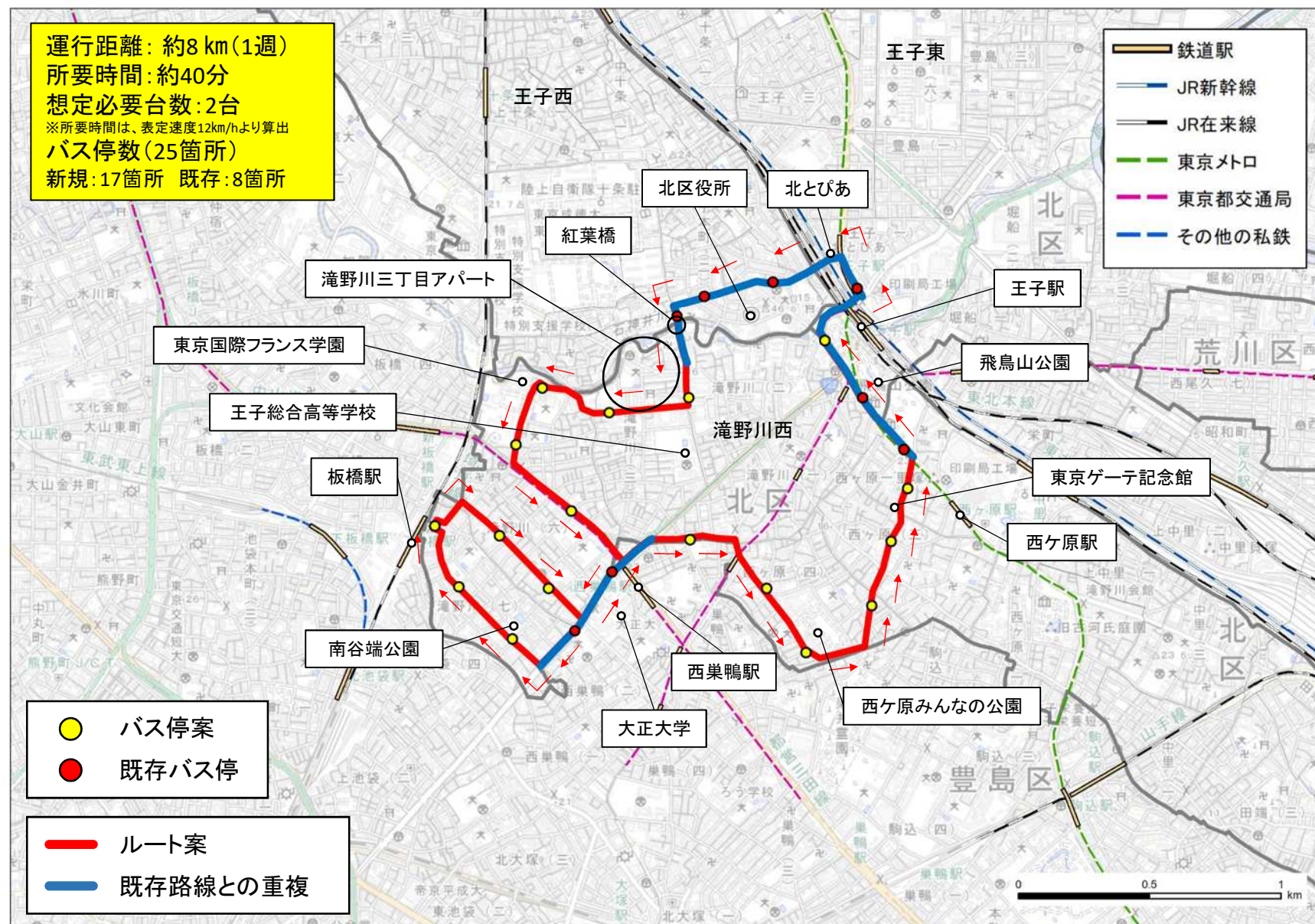
City of Kitimat

新規:16箇所 既存:6箇所



■ 各地域のルート案について

6. 滝野川西地域の運行ルート案



City of Kitimat

City of Kita





● 各地域のルート案の導入優先順位 について



■ 各地域のルート案の導入優先順位について



各地域のルート案の導入優先順位の設定

○前回、承認頂いた方法に基づき、「地域の優先度」（第3回会議にて報告済）と「ルートの優位性」による7つのルート案の「導入優先順位」を整理しました。

[ルート案の検討に考慮する事項]（第3回会議にて承認済み）

地域の優先度（第3回会議にて報告済）

ルート案の優位性（今回協議事項）

視点1 ●運行の実現による効果が大い

視点2 ●運行の実現への課題が比較的少ない

視点3 ●将来にわたる事業の持続可能性が高い

■ 各地域のルート案の導入優先順位について

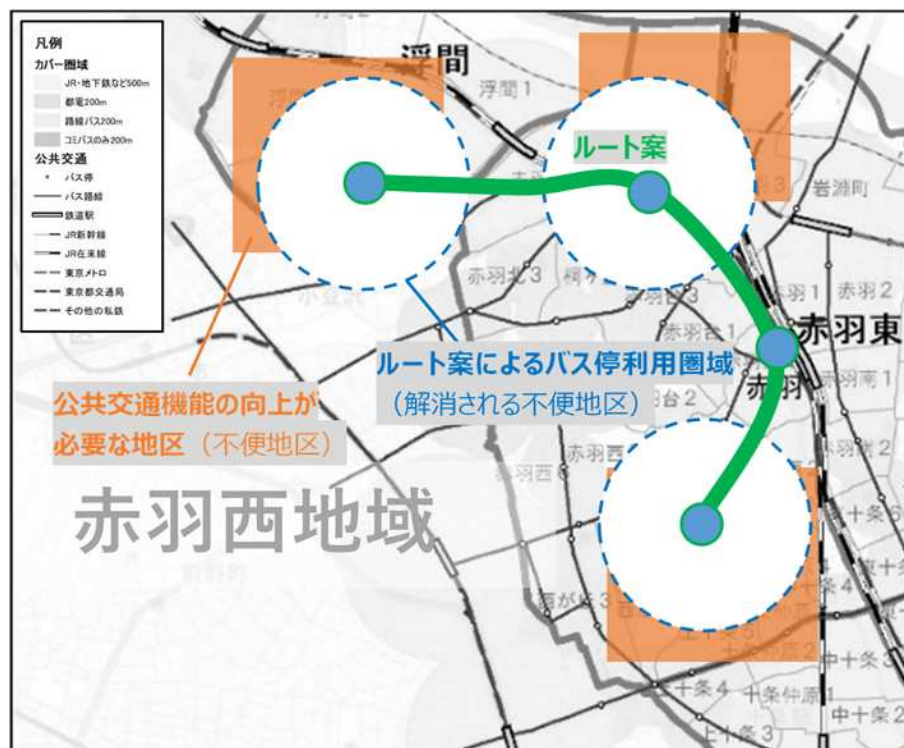


ルート案の優位性

○各指標の評価結果（**各評価項目の点数の算出結果**）について、以降に示します。

視点1 ●運行の実現による効果が大い

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）



評価指標結果

項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
指標①	86.3%	44.3%	60.6%	42.7%	61.5%	69.1%	84.3%

評価指標のランク付け及び配点

ランク	点数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
70%以上	3点	●						●
50%以上 70%未満	2点			●		●	●	
50%未満	1点		●		●			
点数		3	1	2	1	2	2	3

※お示ししている路線は参考イメージであり、ルート案ではありません。

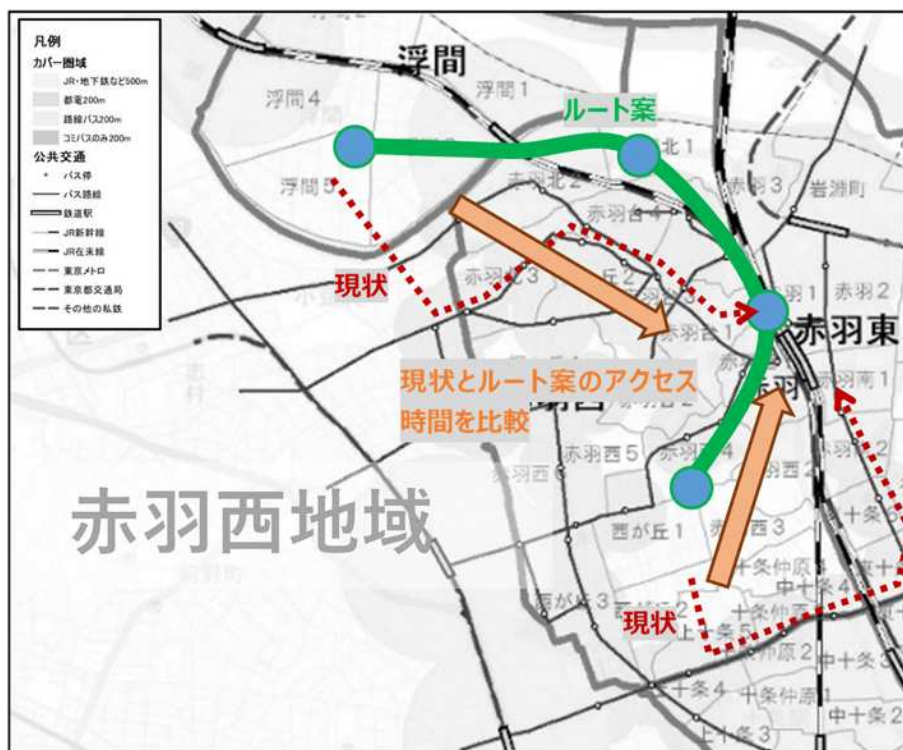
■ 各地域のルート案の導入優先順位について

ルート案の優位性



視点1 ●運行の実現による効果が大い

②-1 アクセス時間の変化（②ターミナル駅へのアクセス性）



評価指標結果

項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
指標②-1	短縮	短縮	短縮	同等	短縮	同等	同等

評価指標のランク付け及び配点

ランク	点数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
現況より短縮	3点	●	●	●		●		
現況と同等	2点				●		●	●
現況より増加	1点							
点数		3	3	3	2	3	2	2

※お示ししている路線は参考イメージであり、ルート案ではありません。

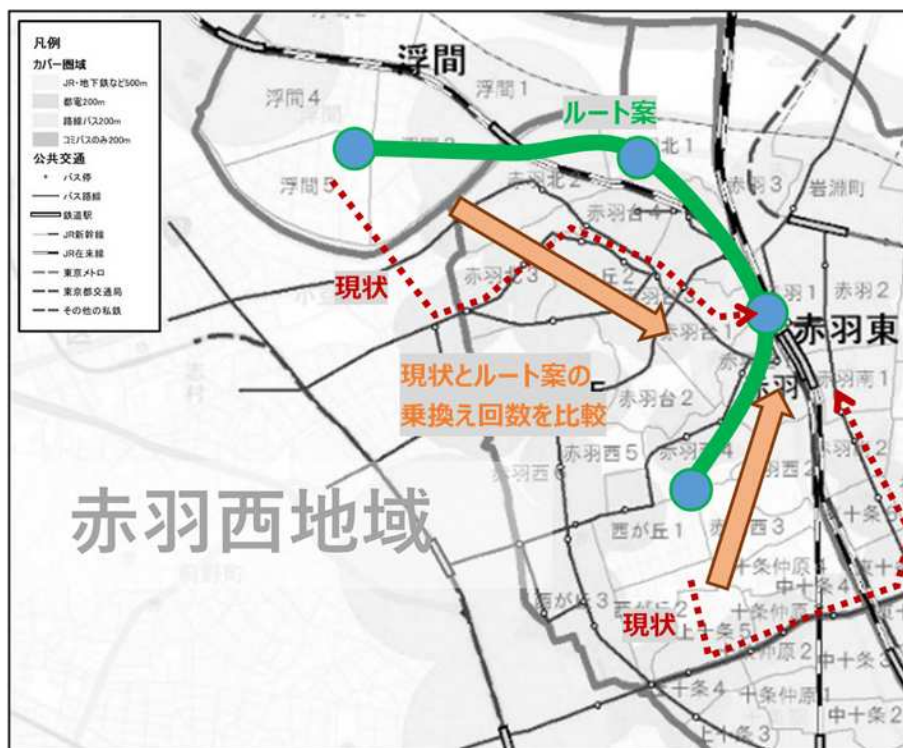
■ 各地域のルート案の導入優先順位について

ルート案の優位性



視点1 ●運行の実現による効果が大い

②-2 乗り換え回数の変化（②ターミナル駅へのアクセス性）



評価指標結果

項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
指標②-2	同じ	同じ	同じ	同じ	同じ	同じ	減少

評価指標のランク付け及び配点

ランク	点数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
現況より減少	3点							●
現況と同じ	2点	●	●	●	●	●	●	
現況より増加	1点							
点数		2	2	2	2	2	2	3

※お示ししている路線は参考イメージであり、ルート案ではありません。

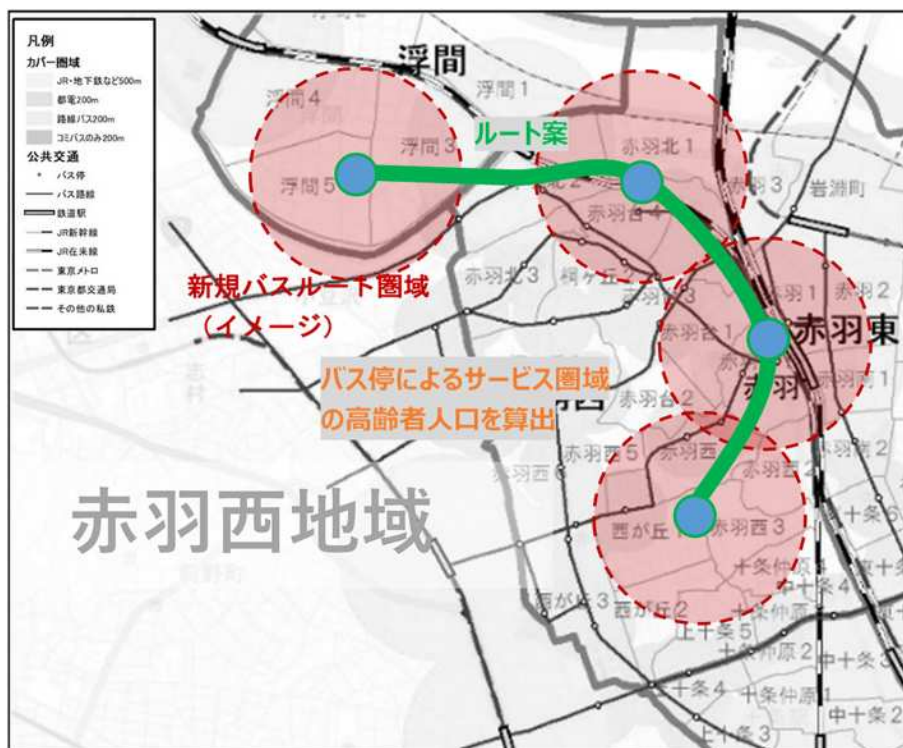
■ 各地域のルート案の導入優先順位について

ルート案の優位性



視点1 ●運行の実現による効果大きい

③サービス圏（路線から半径200m）内の高齢者人口



評価指標結果

項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
指標③	5,150	8,453	6,519	5,335	9,909	9,580	5,698

評価指標のランク付け及び配点

ランク	点数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
7,000人以上	3点		●			●	●	
5,000人以上 7,000人未満	2点	●		●	●			●
5,000人未満	1点							
点数		2	3	2	2	3	3	2

※お示ししている路線は参考イメージであり、ルート案ではありません。

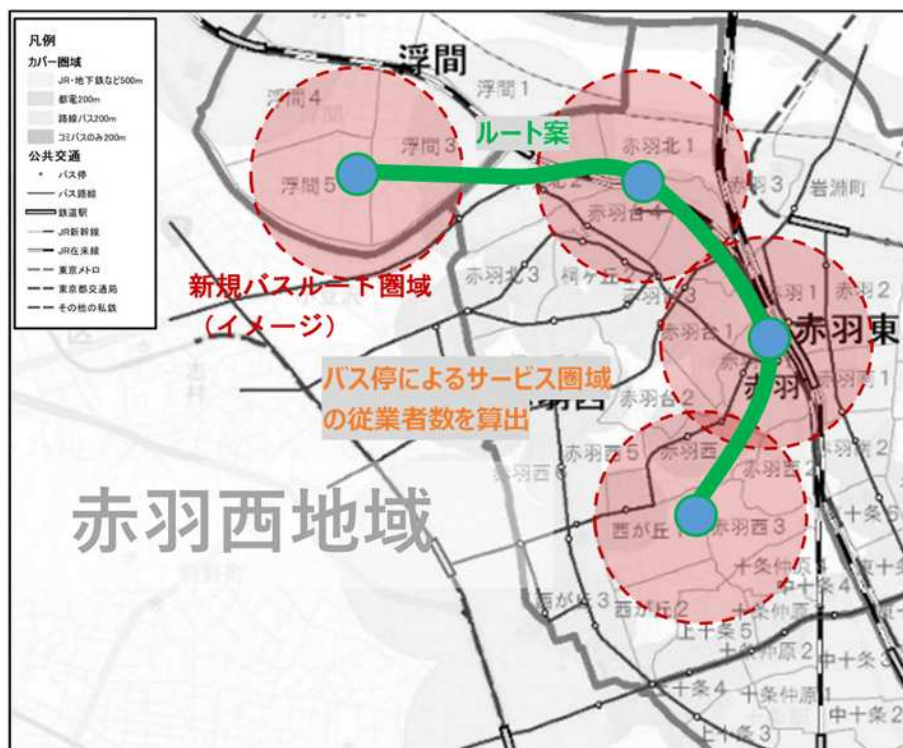
■ 各地域のルート案の導入優先順位について

ルート案の優位性



視点1 ●運行の実現による効果大きい

④サービス圏（路線から半径200m）内の従業者数



評価指標結果

項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
指標④	8,790	5,922	15,526	7,188	17,016	16,011	13,117

評価指標のランク付け及び配点

ランク	点数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
13,318人以上	3点			●		●	●	
9,620人以上 13,318人未満	2点							●
9,620人未満	1点	●	●		●			
点数		1	1	3	1	3	3	2

※お示ししている路線は参考イメージであり、ルート案ではありません。

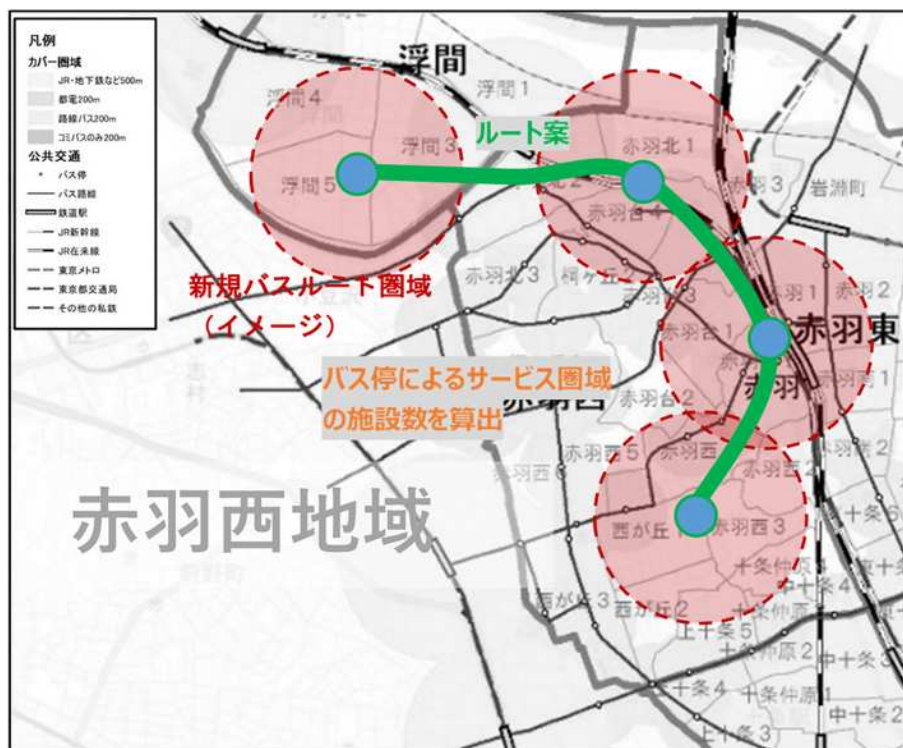
■ 各地域のルート案の導入優先順位について

ルート案の優位性



視点1 ●運行の実現による効果が大い

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、病院など）



評価指標結果

項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
指標⑤	30	40	29	40	38	49	17

評価指標のランク付け及び配点

ランク	点数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
38箇所以上	3点		●		●	●	●	
28箇所以上 38箇所未満	2点	●		●				
28箇所未満	1点							●
点数		2	3	2	3	3	3	1

※お示ししている路線は参考イメージであり、ルート案ではありません。

■ 各地域のルート案の導入優先順位について

ルート案の優位性



視点1 ●運行の実現による効果大きい

⑥高低差が大きい区間の通過回数



評価指標結果

項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
指標⑥	0	6	0	1	0	5	0

評価指標のランク付け及び配点

ランク	点数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
6回以上	3点		●					
3回以上 6回未満	2点					●		
3回未満	1点	●		●	●	●		●
点数		1	3	1	1	1	2	1

※お示ししている路線は参考イメージであり、ルート案ではありません。

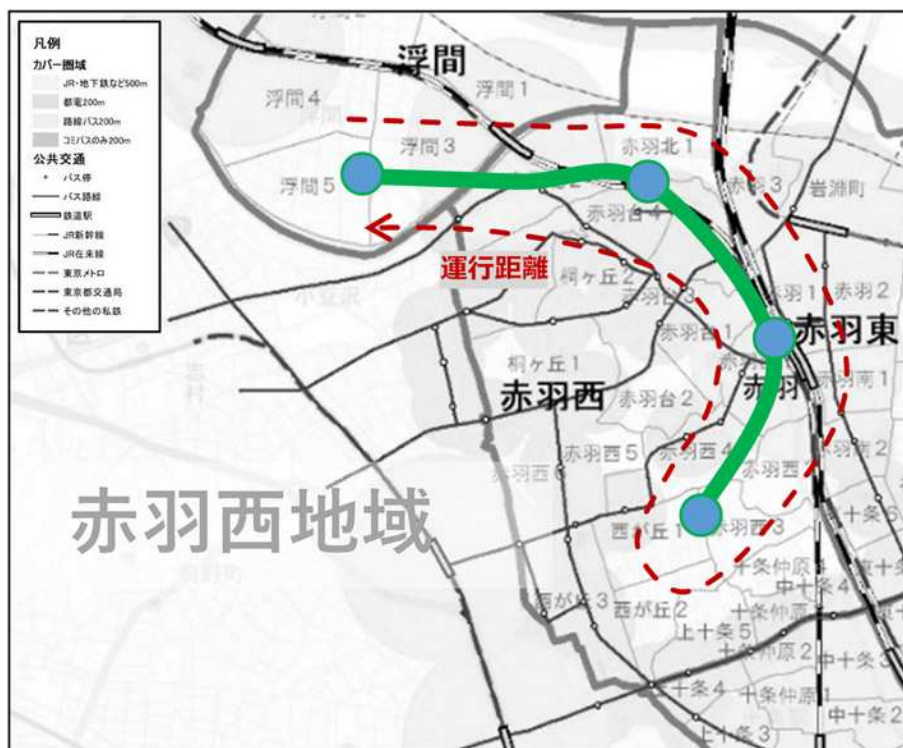
■ 各地域のルート案の導入優先順位について



ルート案の優位性

視点1 ●運行の実現による効果が大い

⑦路線長（定時性の確保、事業者の運行のしやすさ）



評価指標結果

項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
指標⑦	10	6	6	6	7	8	6

評価指標のランク付け及び配点

ランク	点数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
4km未満	3点							
4km以上 7km未満	2点		●	●	●			●
7km以上	1点	●				●	●	
点数		1	2	2	2	1	1	2

※お示ししている路線は参考イメージであり、ルート案ではありません。

■ 各地域のルート案の導入優先順位について

ルート案の優位性



視点1 ●運行の実現による効果が大い

⑧時間調整が可能なバス停等の箇所数

評価指標結果

項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
指標⑧	3	1	1	2	1	2	2

評価指標のランク付け及び配点

ランク	点数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
3箇所以上	3点	●						
2箇所	2点				●		●	●
1箇所	1点		●	●		●		
点数		3	1	1	2	1	2	2

⑨接続する鉄道駅の延べ乗車人員数

評価指標結果

項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
指標⑨	138,435	145,929	97,249	126,351	120,389	107,278	158,795

評価指標のランク付け及び配点

ランク	点数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
138,279人以上	3点	●	●					●
117,764人以上 138,279人未満	2点				●	●		
117,764人未満	1点			●			●	
点数		3	3	1	2	2	1	3

■ 各地域のルート案の導入優先順位について

ルート案の優位性



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



評価指標結果

項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
指標⑩	30.4%	41.0%	38.7%	37.5%	26.8%	33.5%	50.0%

評価指標のランク付け及び配点

ランク	点数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
20%未満	3点							
20%以上 50%未満	2点	●	●	●	●	●		
50%以上	1点							●
点数		2	2	2	2	2	2	1

※お示ししている路線は参考イメージであり、ルート案ではありません。

■ 各地域のルート案の導入優先順位について

ルート案の優位性



視点2 ● 運行の実現への課題が比較的少ない

⑪ 交通規制上や幅員上、バス走行が難しい道路の有無

評価指標結果

項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
指標⑪	なし	あり	なし	なし	あり	あり	あり

評価指標のランク付け及び配点

ランク	点数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
なし	3点	●		●	●			
ー	2点							
あり	1点		●			●	●	●
点数		3	1	3	3	1	1	1

■ 各地域のルート案の導入優先順位について



ルート案の優位性

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（収支率の想定）

評価指標結果

項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
指標⑫	38.3%	46.1%	69.5%	42.8%	91.5%	77.9%	45.2%

評価指標のランク付け及び配点

ランク	点数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
50%以上	3点			●		●	●	
40%以上 50%未満	2点		●		●			●
40%未満	1点	●						
点数		1	2	3	2	3	3	2

○費用（支出）は、現行KバスのH30年度実績による
運行距離当たり費用に、各地域ルート of 運行距離を乗じて算出。

○収入は、現行KバスのH30年度実績により、以下の方法により算出。
各地域ルートの収入 = $a \times b \times c \times (1 - d)$
 ・ a：現行Kバスの、年間利用客数／利用圏域の（人口＋従業者数）
 ・ b：各地域ルート of 利用圏域の（人口＋従業者数）
 ・ c：各地域ルート沿線の利用意向の、対Kバス比
 （区民アンケートによる利用意向（圏域の地域別人口による加重平均））
 ・ d：各地域ルート of 既往路線バスとの重複割合

■ 各地域のルート案の導入優先順位について



各評価項目の点数、総合得点の採点結果、および導入優先順位

評価の視点	比較項目	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
1. 地域の優先度 第3回報告済	「地域の優先順位」に応じて、順位の 高い地域のルート案を高く評価	+7	+6	+3	+2	+5	+4	+1
2. ルートの優位性	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 アクセス時間の变化		+3	+3	+3	+2	+2
		②-2 乗換え回数の変化		+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
	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
	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
合計値		+34	+33	+30	+27	+32	+31	+26
導入優先順位		1	2	5	6	3	4	7



●「北区地域公共交通計画」 の構成について



■「北区地域公共交通計画」



目次構成

まえがき

I 北区の公共交通を取り巻く現状

1. 地域の概況
2. 公共交通の状況
3. 公共交通に関わる問題、課題等

II 北区のまちづくりの方向性（上位計画等）

III 区民アンケート結果（概要）

IV 基本方針

1. 北区の地域公共交通の考え方
2. 今後の取り組み施策（コミュニティバスの導入）

[次頁につづく](#)

■「北区地域公共交通計画」



つづき

目次構成

V 新たなコミュニティバスの導入計画

1. ルート案設定の考え方
2. 各地域の新規ルート案
3. 導入優先順位の考え方
4. 新規ルート案の導入優先順位

VI 今後の進め方と目標について



● 次回以降の予定について



■ 次回以降の予定について



「北区地域公共交通会議」 検討スケジュール（現時点の想定）

	(準備等)	北区地域公共交通会議					実証運行の準備期間
		第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	
		令和元年度		令和2年度			
北区の地域及び公共交通の現状に関する基礎調査 ○種々のデータ等の整理 ○区民へのアンケート ○ヒアリング 等							
コミュニティバス（Kバス）に関する基本的な考え方の整理							
新規路線の導入優先地域の選定及びルート案の検討・選定等			新路線導入地域、優先順位の指標の検討	地域の優先順位の設定			
				各地域のルート案及び導入優先順位の指標の検討			
						各地域のルート案及び導入優先順位の決定	
計画案の策定							
実証運行に向けた準備等 ・具体的な運行計画の調整 ・運行事業者の選定 ・関係機関への許可申請・調整 等							

今回

今回



