



令和8年度第1回北区地域公共交通会議

北区地域公共交通計画の改定について

1. 北区地域公共交通計画について
2. 北区地域公共交通の現状と課題について

目次

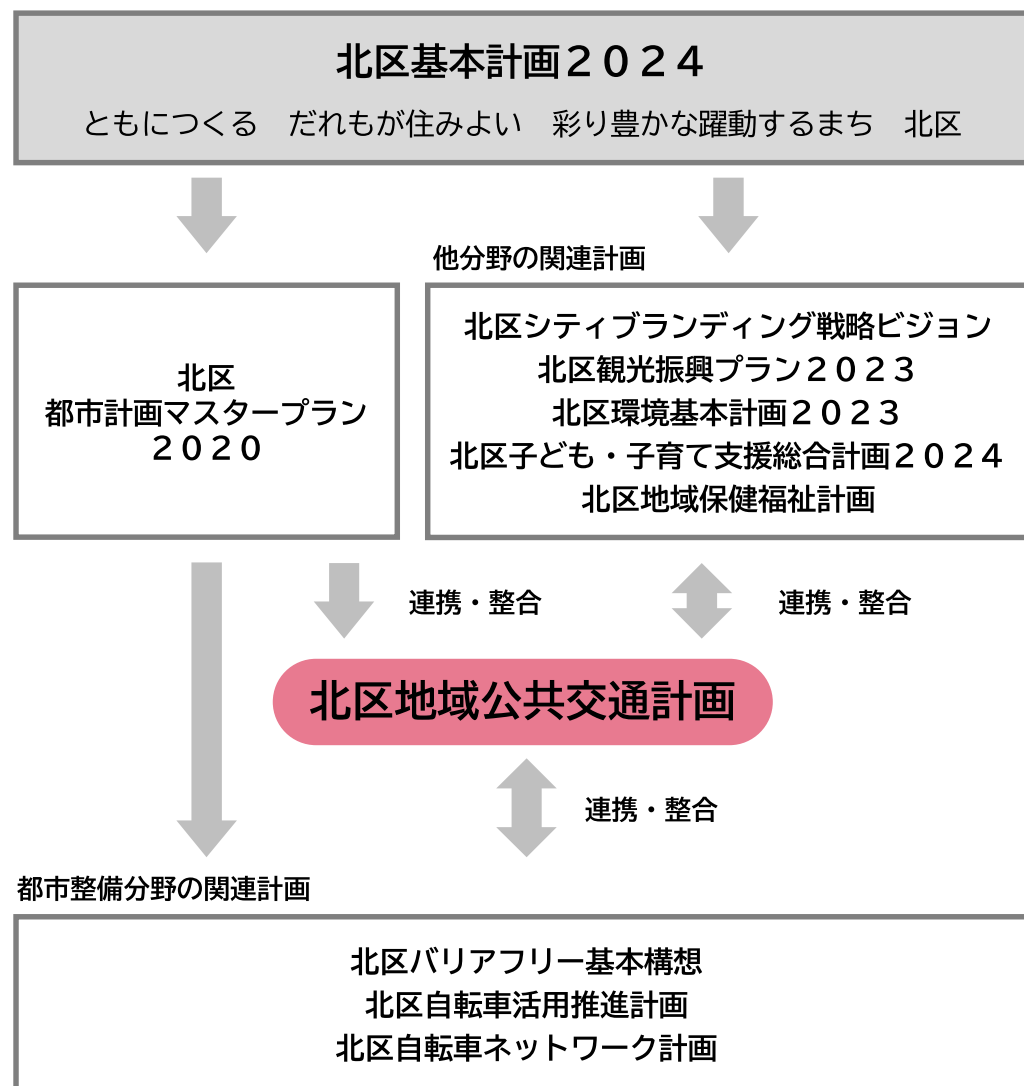
1. 北区地域公共交通計画について.....	3
(1) 北区地域公共交通計画の概要（案）	3
2. 北区地域公共交通の現状と課題について.....	5
(参考) 東京における地域公共交通の基本方針（中間まとめ 抜粋）	5
(1) 現行計画の取組の成果.....	6
(2) 地域公共交通計画に係る上位・関連計画との位置づけ.....	7
(3) 地域公共交通の課題の抽出.....	9
(3-1) 地域特性・移動状況.....	10
(3-2) 公共交通の運行・利用状況.....	14
(3-3) 都市基盤の整備計画.....	22
(3-4) 地域公共交通を取り巻く環境.....	23
(3-5) 公共交通に対する区民の声.....	26
(4) 地域公共交通の現状と課題（案）	28
(参考) 地域公共交通計画の基本的な方針および目標.....	29

1. 北区地域公共交通計画について

(1) 北区地域公共交通計画の概要（案）

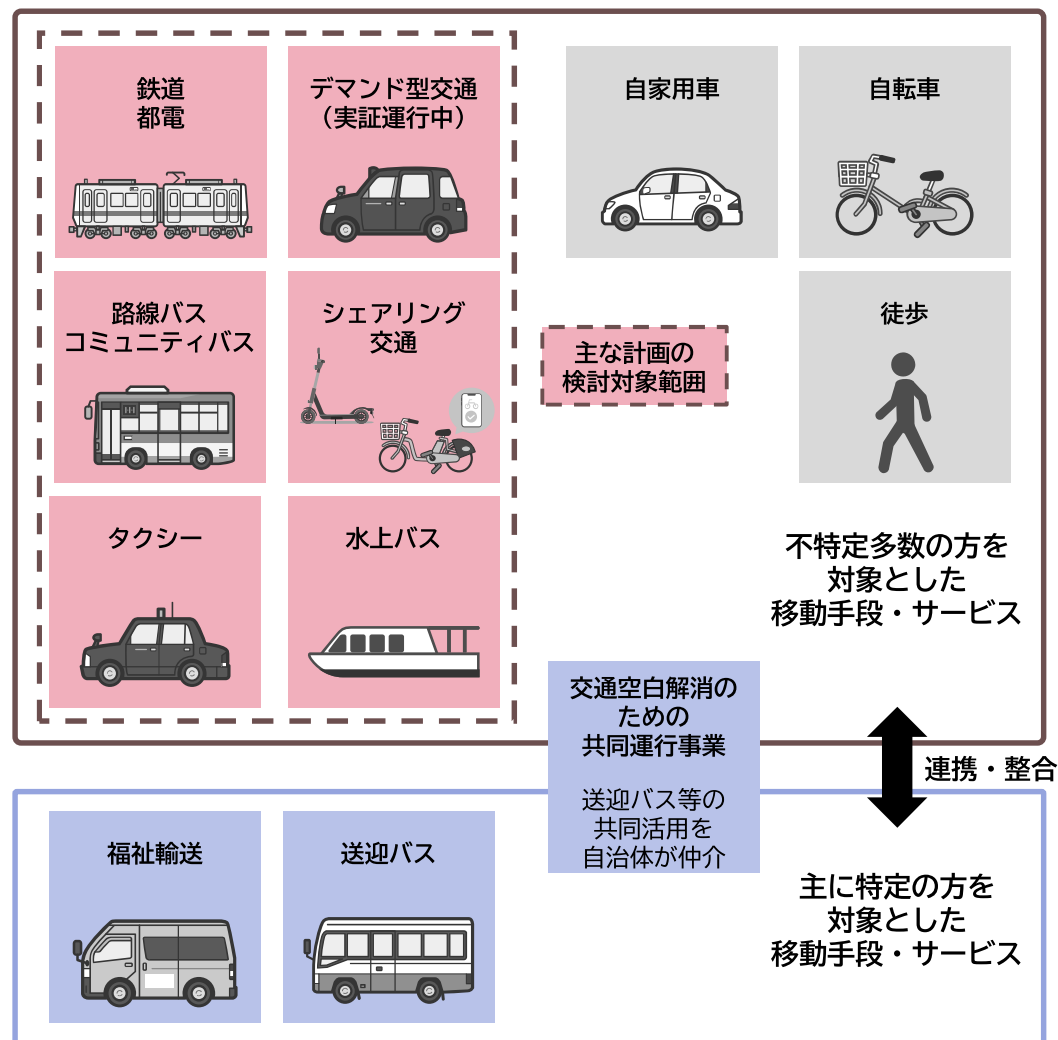
① 計画の位置づけ

- 地域公共交通計画は、「交通施策のマスタープラン」として策定するものである。
- 北区の総合行政計画である「北区基本計画2024」や都市計画に関する基本的・総合的・長期的な方針である「北区都市計画マスタープラン」をはじめ、都市整備分野の関連計画・他分野の関連計画との連携・整合を図った上で策定を行う。



② 計画の対象

- 本区では、鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシーをはじめ、多様な移動サービスが存在する。
- 本計画では、鉄道や路線バス、タクシーなど不特定多数の方を対象とした移動手段・サービスを対象としつつ、その他の移動手段と互いに連携・活用し、区民や区を訪れる来訪者にとって望ましい便利な公共交通体系を構築する。



1. 北区地域公共交通計画について

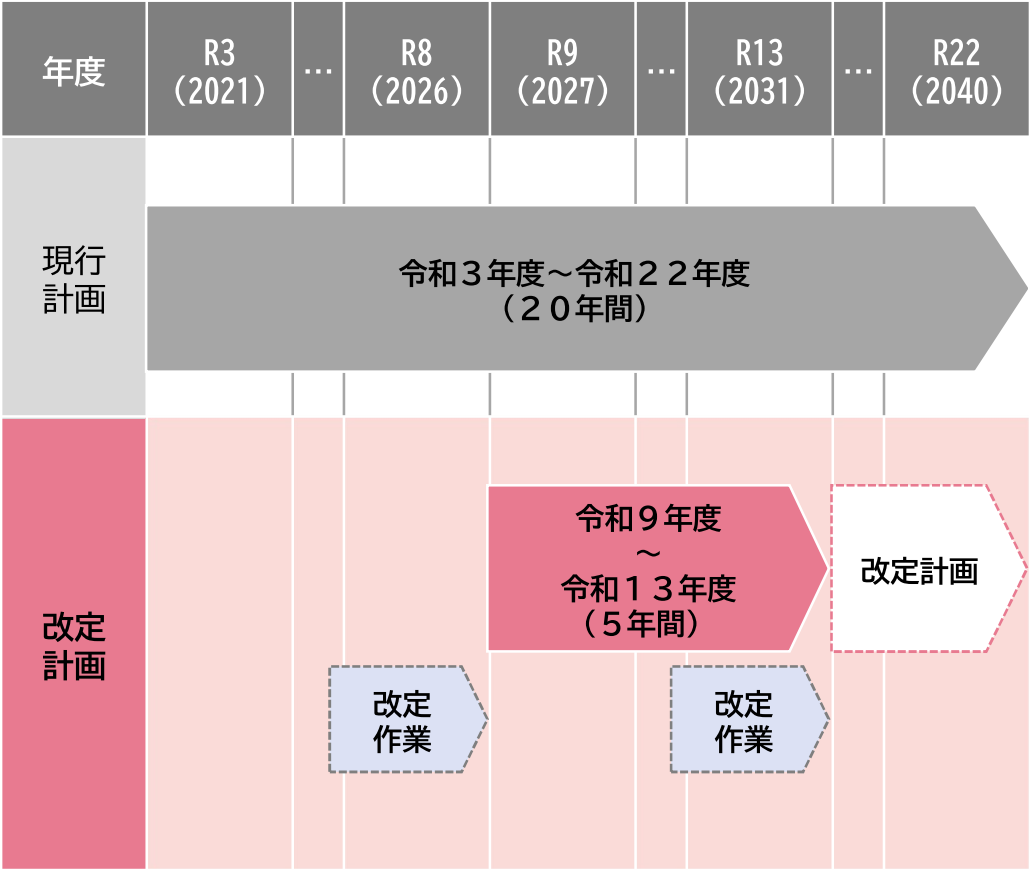
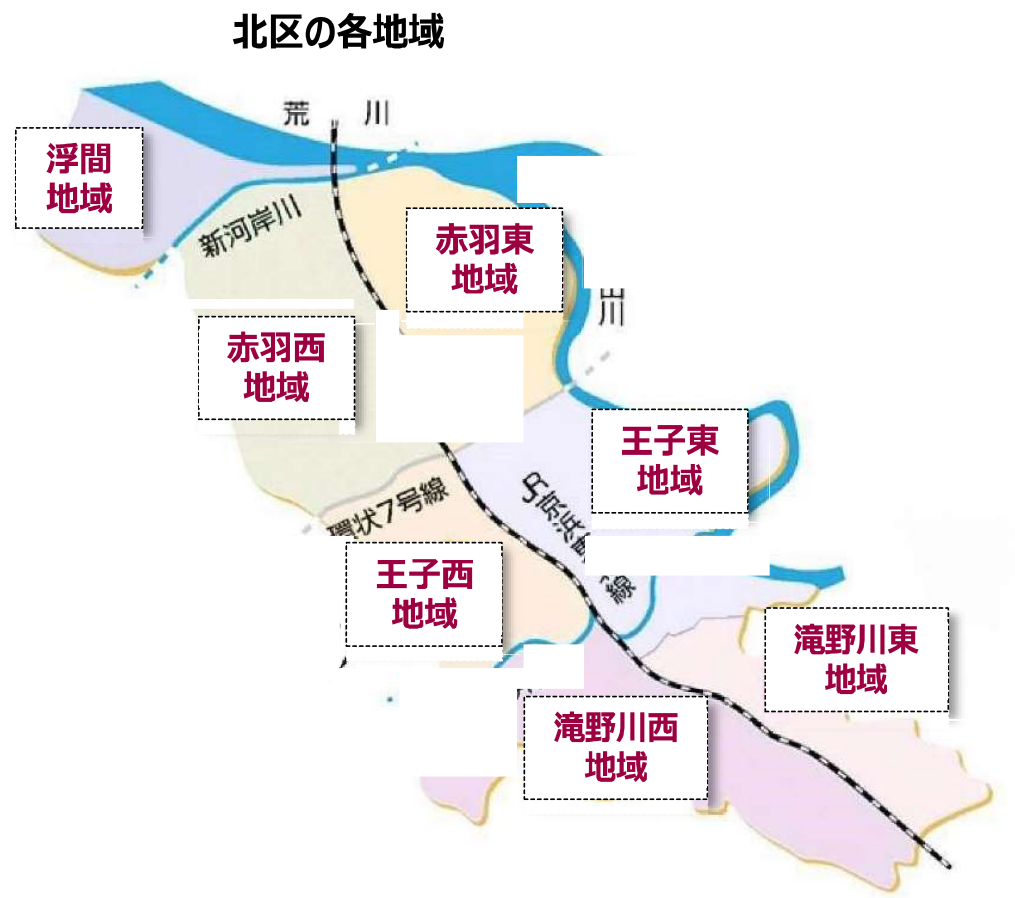
(1) 北区地域公共交通計画の概要（案）

③ 計画の区域

- 計画の区域は、現行計画から変更せず、北区全域を対象とする。

④ 計画の期間

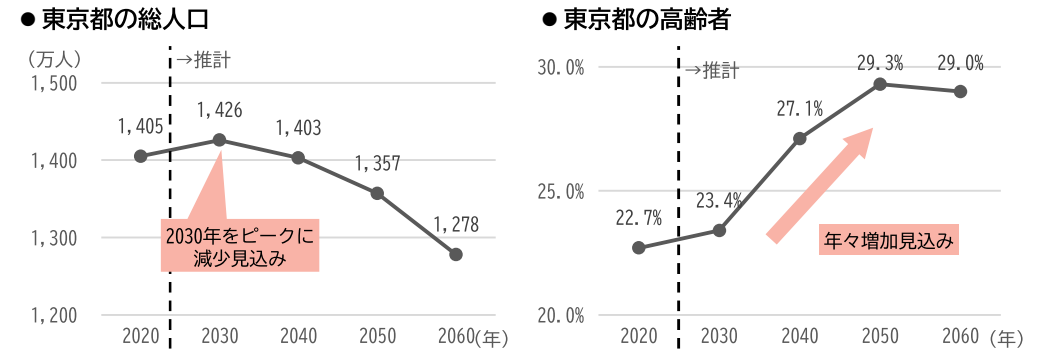
- 現行の計画期間は、令和3年度～令和22年度の20年間としていたが、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する計画であるため、国の手引きに基づき、本計画の計画期間は5年間とする。
- そのため、計画期間は令和9年度～令和13年度の5年間とする。
- なお、計画期間は5年間であるが、計画の「基本的な方針」や「目標」は、将来を見据え中長期的な視点から設定する。



2. 北区地域公共交通の現状と課題について

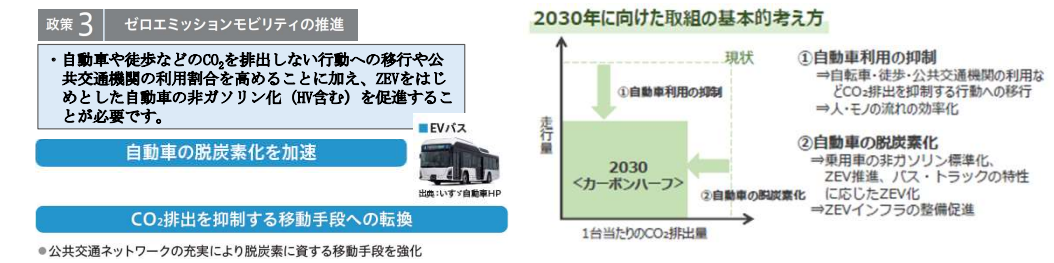
【参考】 東京における地域公共交通の基本方針 -改定に向けた中間まとめ- より抜粋 ※本区の現状に合わせて整合・反映をします

① 人口減少・高齢化社会

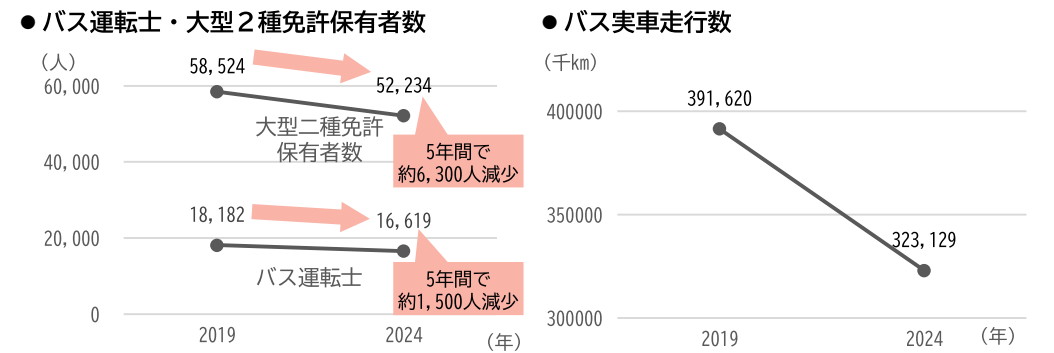


② 2050年ゼロエミッション東京の実現

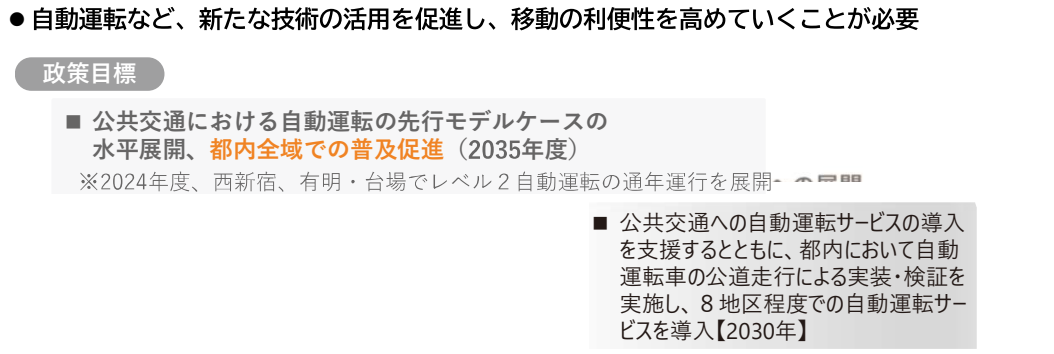
● ゼロエミッション東京Beyondカーボンハーフの策定



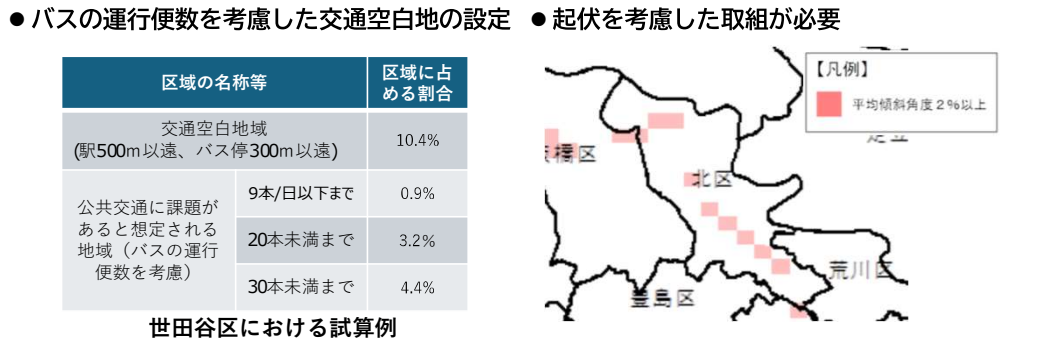
③ バス交通を取り巻く状況の変化



④ 新たな技術の進展



⑤ 交通空白地域等、起伏の考慮



⑥ 公共ライドシェア

● 都内では、町田市悠々会、小笠原諸島及び神津島の3運営主体が実施

⑦ 広域ネットワークの整備

● 交通政策審議会の答申に位置付けられている鉄軌道整備に合せたネットワークの再構築

⑧ 行政をまたいだ地域公共交通の充実

● コミュニティバス等の一部の路線で自治体間をまたいだ連携の拡充

⑨ 地域が主体となった取組

● 地域組織が主体の取組や、病院などが運行するバスを活用する取組

⑩ 交通モード間の乗換移動の利便性向上

● 乗換移動をわかりやすくスムーズなものにする必要がある

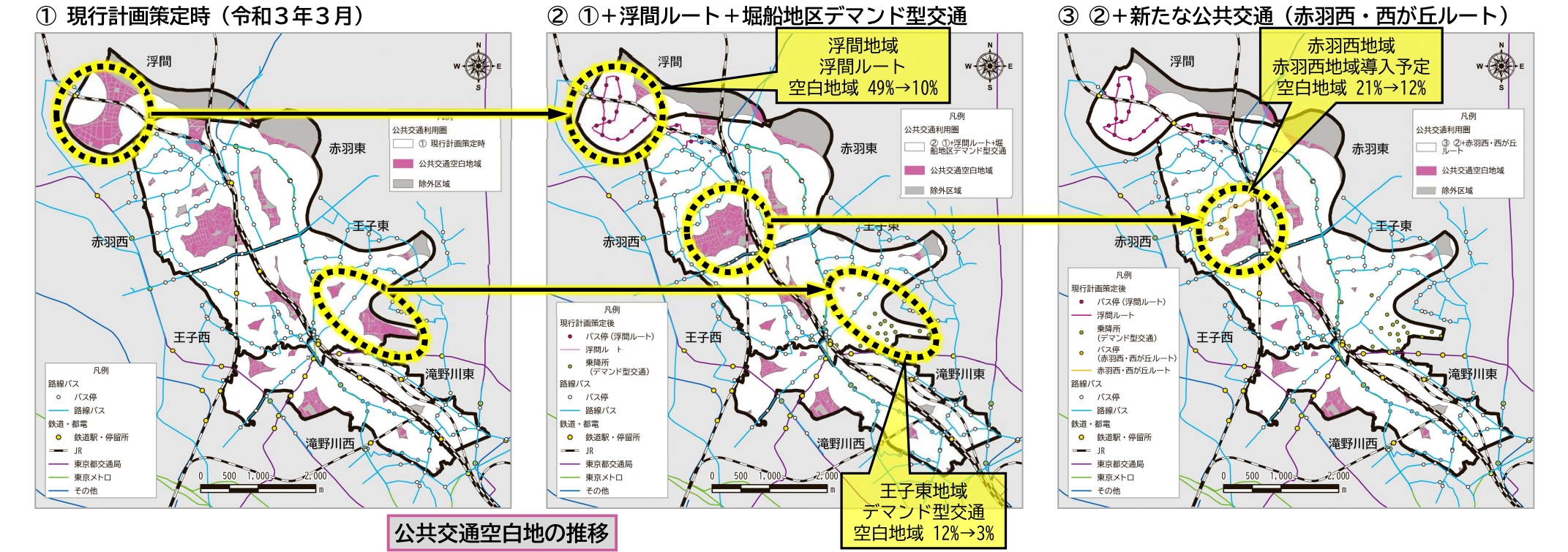
2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(1) 現行計画の取組の成果

① 公共交通機能を向上すべき箇所の解消（「公共交通空白地域」の改善状況）

- 現行計画では、鉄道・都電・路線バスの空白区域を「公共交通機能を向上すべき箇所」と位置づけ、解消に向けた中心的な施策として「コミュニティバス新規路線の導入」に取り組んできた。
- 現行計画策定後、新たに浮間地域を中心としたコミュニティバスとして令和6年3月より「浮間ルート」の運行を開始した。また、バスの運行が困難な個所があり、より適切な交通手段を検証するため、デマンド型交通の実証運行を堀船地区で開始した。
- 現在、赤羽西地域で新たな公共交通（赤羽西・西が丘ルート）について早期の試験運行開始に向けた準備を進めている。

公共交通空白地域の算出条件 地域特性等に応じて区市町村が設定するもので定まった距離の定義がないため、
鉄道駅から半径500m以上、都電駅・バス停から半径300m以上離れた区域かつ、勾配を考慮し公共交通空白地域としている
半径の考え方の参考：国土交通省「地域公共交通づくりのハンドブック」



- ・市街化調整区域
- ・公園、運動場等+道路+鉄道・港湾等+水面・河川・水路（令和3年度東京都土地利用現況調査での土地利用分類）

2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(2) 地域公共交通に係る上位・関連計画との位置づけ

① 北区基本計画2024

- 将来像
- ともにつくる だれもが住みよい 彩り豊かな躍動するまち 北区
- 公共交通に係る事項
- 基本目標

安心・安全で快適に暮らし続けられる人と自然が調和したまち

 - 目指す姿

多様な移動手段が普及するとともに、各拠点の交通結節機能が向上することで、だれもが自分のライフスタイルにあった移動手段を選択して、行きたい場所に容易に移動できる。

 - 施策の方向

拠点間の移動における利便性の向上	・生活や地域の拠点と都市機能が集積する拠点など、各拠点間をだれもが必要に応じて移動できる仕組みづくりに取り組みます。 ・だれもが利用しやすく、わかりやすい乗り場を形成するため、交通事業者等と連携をしながら、駅周辺のまちづくりなどの取組みを進めます。
多様な移動手段の確保に向けた取組み	・だれもが安心して快適に移動できるよう、すでに導入しているコミュニティバスをはじめ、デマンド型交通やシェアサイクルなど、想定される利用者や地域の状況等に応じた移動手段について検討します。

 - 主な事業
 - ・総合的な自転車活用の推進
 - ・区内交通手段の確保

② 北区都市計画マスタープラン2020

- 将来都市像
- 人と人のつながりがあり、利便性とうるおいのある暮らし
- 公共交通に係る事項
- 目標（分野別方針 3-1 お出かけ環境）

誰もが行きたいところに快適に行けるまち

 - 施策体系

お出かけしたくなる環境づくり	・自転車走行環境の整備 ・移動を楽しむ交通環境の整備
公共交通網の整備	・利便性の高い鉄道網の整備 ・地域公共交通の充実 ・連続立体交差化の推進
交通バリアフリーの推進	・公共交通のバリアフリー化 ・こころのバリアフリー化

 - 目標（分野別方針 3-4 環境共生）

環境と共生するスマートなまち

 - 施策体系

施設・活動・移動の低炭素化の推進	・移動環境の低炭素化の促進
ICTのまちづくりへの活用	・IoTやAIをはじめとする先端技術の導入
移動や空間をシェアする環境負荷の少ない都市づくりの推進	・移動手段をシェアする環境づくり

2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(2) 地域公共交通に係る上位・関連計画との位置づけ

③ 北区シティブランディング戦略ビジョン

■ 公共交通に関連する事項

北区のユニークな魅力を形成する3つの要素	1. 自分らしく過ごす心地よさ 2. 多様な人々が織りなすつながり 3. 新たな価値を創造する進取の気風
再策・事業	・背景にあるストーリーを伝えるプロモーション ・様々な主体とコラボし、相乗効果を生み出すプロモーション ・北区を好きなファンの愛着や活動機運を高め、共感の輪を広げるプロモーション

④ 北区バリアフリー基本構想

■ 公共交通に関連する事項

バリアフリー化の推進に関する事項	1. まちづくり事業と連携した重点整備地区の設定 2. 社会資本整備とあわせたバリアフリー化の推進 3. 公共建築物の整備に伴うバリアフリー化の推進 4. ネットワーク経路における整備の推進
施策・事業	・駅のバリアフリールート確保、上下方向へのエスカレーター設置に積極的に取り組む ・全ての駅へのホームドア・可動式ホーム柵の設置 ・多様な利用者を想定した

⑤ 北区自転車活用推進計画

■ 公共交通に関連する事項

目指すべき姿	だれもが安全・安心・快適に自転車でおでかけできるまち
施策・事業	・シェアサイクルの活用促進 ・多様なニーズに対応した自転車等利用環境の整備促進 ・自転車通勤環境等の整備及び促進 ・自転車を活用した余暇・観光 ・環境に配慮した自転車利用の促進

⑥ 北区自転車ネットワーク計画

■ 公共交通に関連する事項

基本方針	1. 自転車関連事故減少のための通行空間整備 2. 交通安全に関するルール・マナーの啓発活動
計画目標	・自転車関連事故件数の減少 ・自転車利用環境に関する満足度の向上

⑦ 北区観光振興プラン2023

■ 公共交通に関連する事項

目指すべき目標	定住人口増加を目指した総合的な地域活力の向上
施策・事業	・観光インフラの充実 ・駅や公園を核とした回遊の促進

⑧ 北区環境基本計画2023

■ 公共交通に関連する事項

目標とする環境像	一人ひとりが環境を考え、ともに行動するまち ～持続可能な環境創造都市の実現～
施策・事業	・移動における脱炭素化の推進 ・移動の利便性向上・移動負荷の低減

⑨ 北区子ども・子育て支援総合計画2024

■ 公共交通に関連する事項

基本的な視点	すべての子どもの権利が保障され「子どもの最善の利益」の実現を目指す
施策・事業	・通学路・施設の安全対策の推進

⑩ 北区地域保健福祉計画

■ 公共交通に関連する事項

基本理念	健やかに安心してくらするまちづくり
施策・事業	・鉄道駅エレベーター等整備事業 ・駅周辺バリアフリー化整備事業

2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3) 地域公共交通の課題の抽出

① 課題整理にあたってのポイント

- 本計画の改定にあたっては、国土交通省の「地域公共交通計画の「アップデートガイダンスver1.0」手順書」に基づいて作業を進めることとする。
- 本区の現状や問題点を把握するため「北区の現況調査」「ビッグデータ分析」「区民アンケート」「交通事業者ヒアリング」の調査・分析を行った。
- 上記の調査・分析結果や、「東京都における基本方針」、現行計画の成果、地域公共交通に係る上位・関連計画での位置づけを踏まえ、以下の5つの分類から、北区地域公共交通の課題を整理する。

調査・分析結果		分類	課題整理にあたってのポイント
現状調査 • 地形、人口の状況 • 公共交通の状況	ビッグデータ分析 • 携帯電話の位置情報データを活用	p10～13 (3-1) 地域特性 移動特性	● 区の地形状況、人口、主要施設配置などの地域特性および区民の移動特性から、本区の移動ニーズを把握する。
区民アンケート • 16歳以上の区民 • 未就学児の子どもを持つ保護者 • 小・中学生 • 小・中学生の子どもを持つ保護者	交通事業者ヒアリング • 本区内を運行する公共交通事業者	p14～21 (3-2) 公共交通の 運行・利用状況	● 鉄道、バス、タクシーなどの運行・利用状況および区民の満足度から、利便性の実態や改善すべき点を把握する。
その他踏まえるべき事項		p22 (3-3) 都市基盤の 整備計画	● 都市計画道路の整備状況や今後のまちづくりの動向から、交通ネットワークと連動すべき都市基盤の現状を把握する。
東京都における基本方針 • 本区において踏まえるべき事項の反映		p23～25 (3-4) 地域公共交通を 取り巻く環境	● 近年の運転手不足問題、自転車対策、子どもの権利に関する条例から、本区の公共交通を取り巻く状況の変化から踏まえるべき軸を把握する。
現行計画の成果 • 公共交通機能を向上すべき箇所の解消	上位・関連計画での位置づけ • 北区地域公共交通に係る事項の反映、連携・整合	p26～27 (3-5) 公共交通に対する 区民の声	● 区民アンケート結果から得られた興味・意識を抽出し、施策に反映すべき多様な区民の声を把握する。

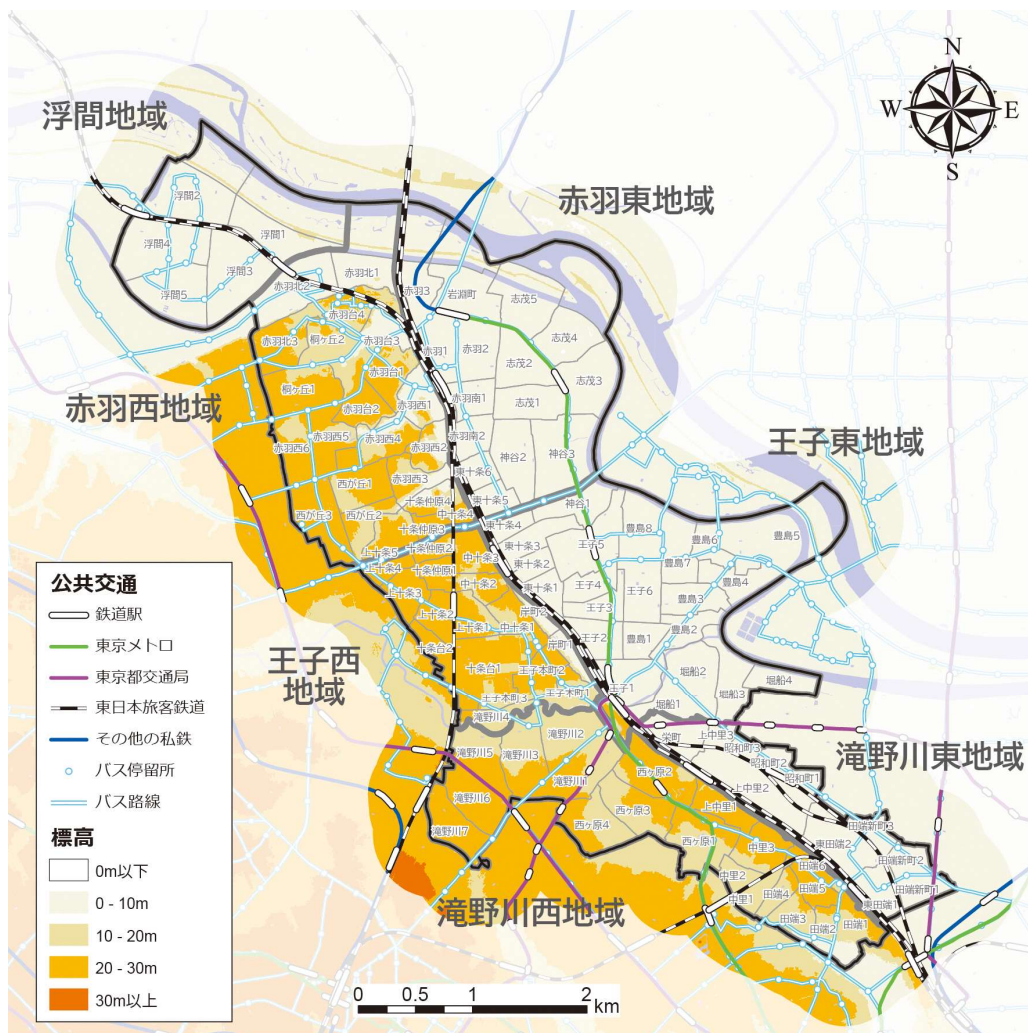
2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-1) 地域特性・移動特性

① 地形の状況

- 武蔵野台地の東端部に連なる崖線（ほぼJR線沿い）を境に、東側は標高が低く、西側は標高が高い地域が広がっている。
- 西側の「赤羽西地域」「王子西地域」「滝野川西地域」では、地域内でも高低差があることが特徴である。

■ 標高の分布



② 主要な施設の立地状況（令和8年3月現在）

- 主要な施設の立地状況は、「赤羽駅」「王子駅」周辺に多く立地している。
 - 「赤羽駅」周辺では大規模小売店舗(※)が集積し、「王子駅」周辺では官公庁施設が点在している。
- ※大規模小売店舗：大規模小売店舗立地法に基づく、店舗面積の合計が1,000㎡を超える店舗

■ 主要施設の立地状況



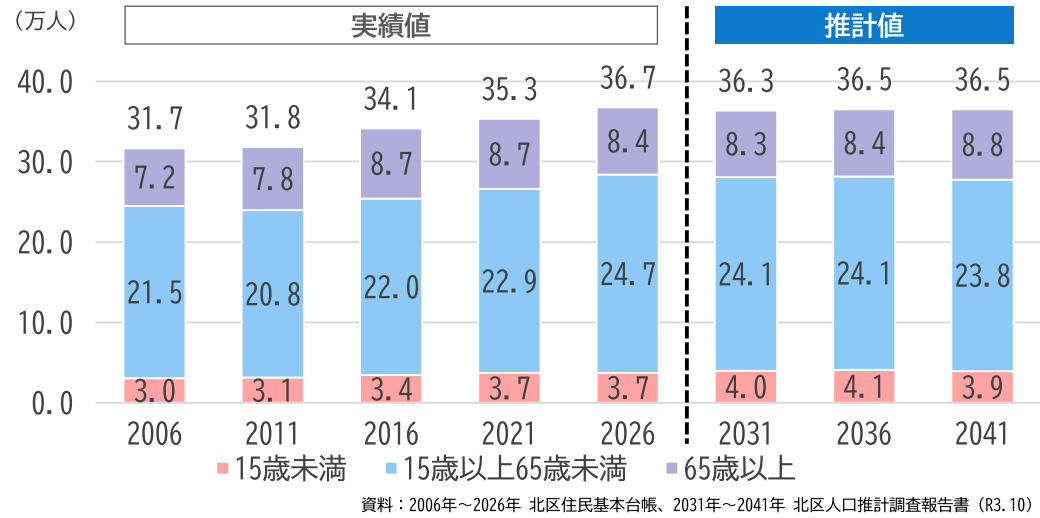
2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-1) 地域特性・移動特性

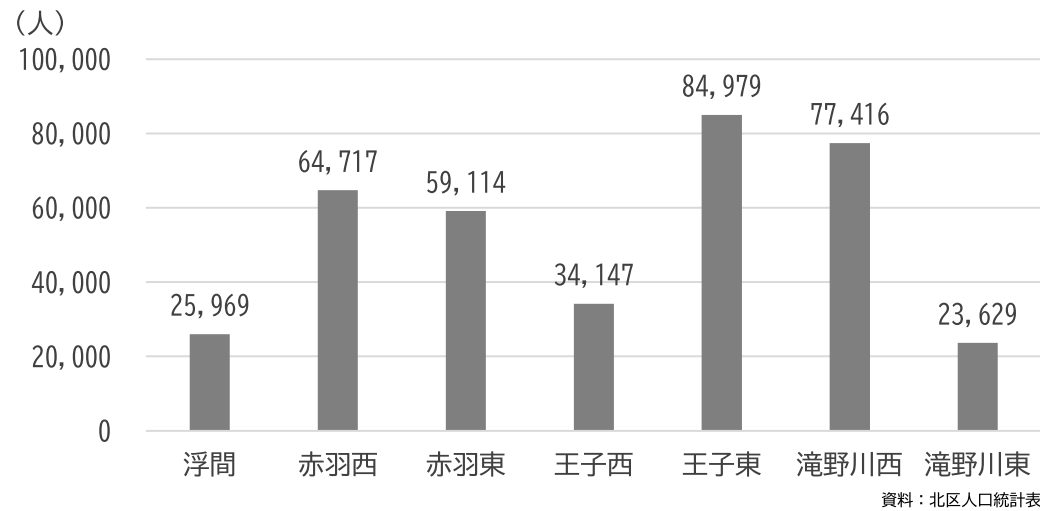
③ 人口

- 住民基本台帳によると、本区の総人口は、約20年前の2006年から年々増加し、2026年には36万7千人となっている。北区人口推計調査（2021年次）によれば、2041年には約2千人減少の36万5千人と推計されている。2026年度時点の高齢率は約23%であり、今後も大きな傾向は変わらない。
- 高齢者の比率は、2006年から2021年にかけて約1ポイント増加となったが、今後は大きな変化は見込まれていない。
- 地域別人口では、「王子東」「滝野川西」「赤羽西」地域で、大規模な住宅団地が立地していることで人口密度が高い。

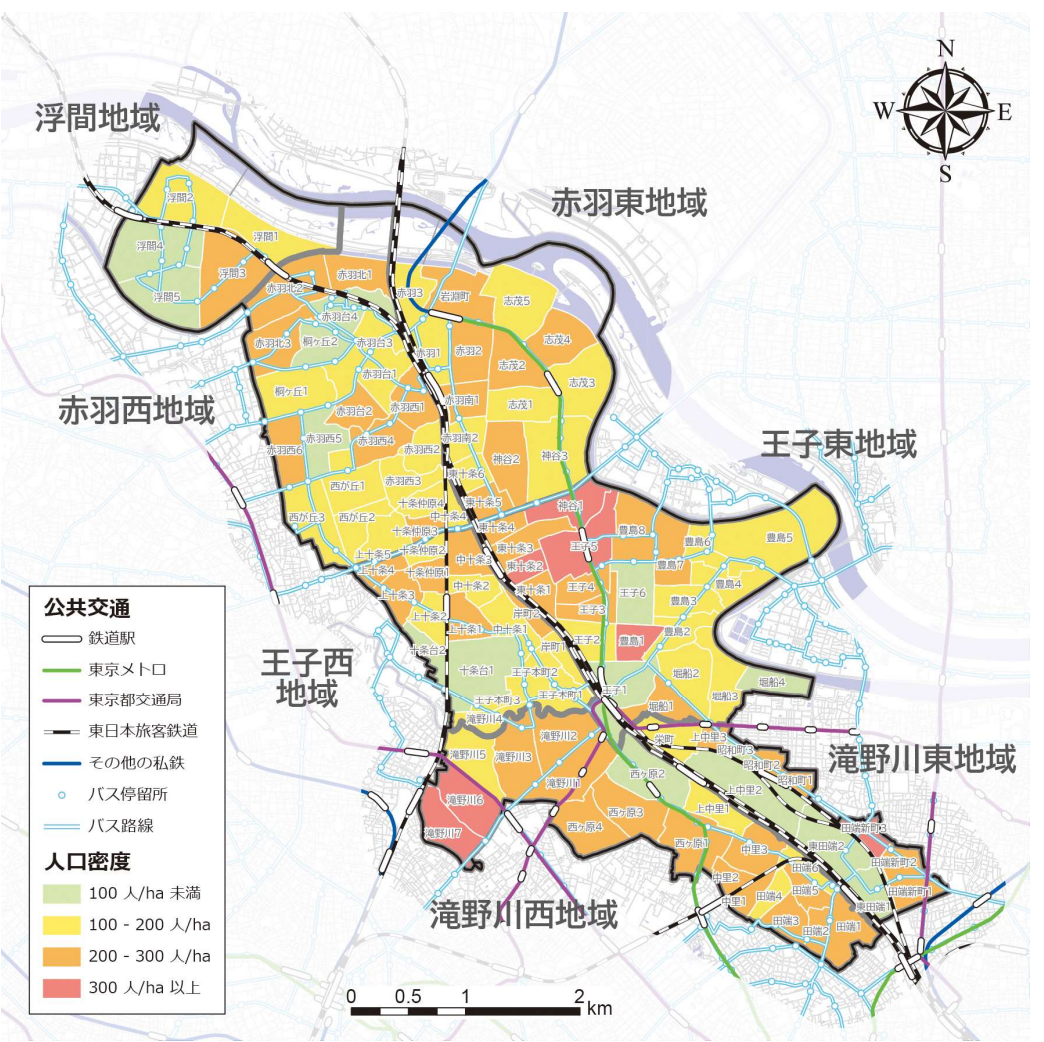
■ 3区分人口の人口推移・将来人口



■ 地域別人口（令和8年5月1日現在）



■ 人口密度の分布（2020年）



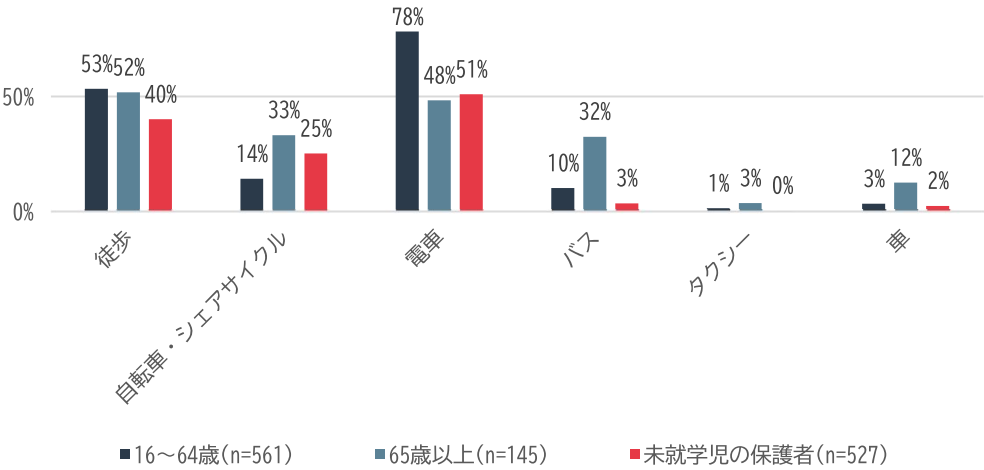
2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-1) 地域特性・移動特性

④ 移動状況（アンケート結果）

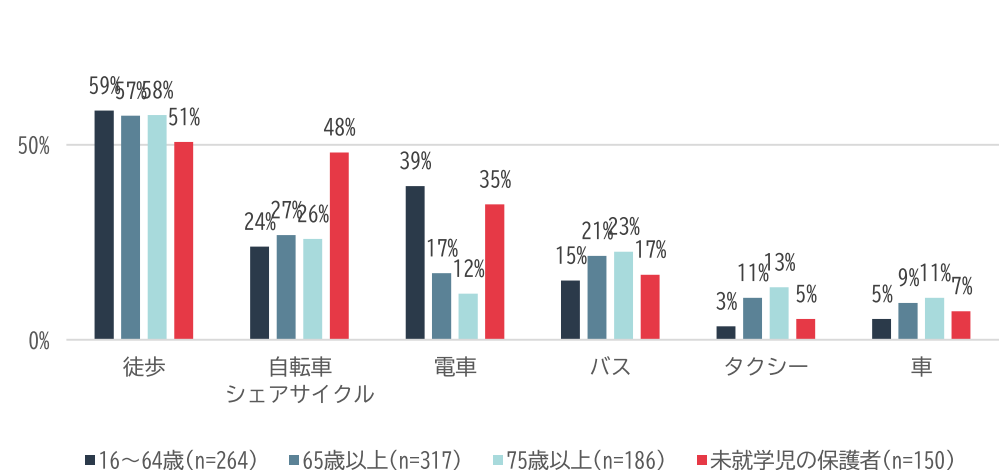
- アンケート結果から、移動手段は目的や年代によって特徴が異なる。
- 通勤・通学時は、どの年代も徒歩の利用が半数以上を占めており、16～64歳は約8割が鉄道を利用して通勤・通学をしている。
- 買い物時は、全世代で徒歩や自転車・シェアサイクルの割合が高く、自宅周辺での買い物が多いことがうかがえる。
- 通院時も同様に、若い世代の保護者で自転車・シェアサイクルの利用が高く、年代による移動手段の選択に違いが見られる。

■ 通勤・通学時の移動手段（複数選択）



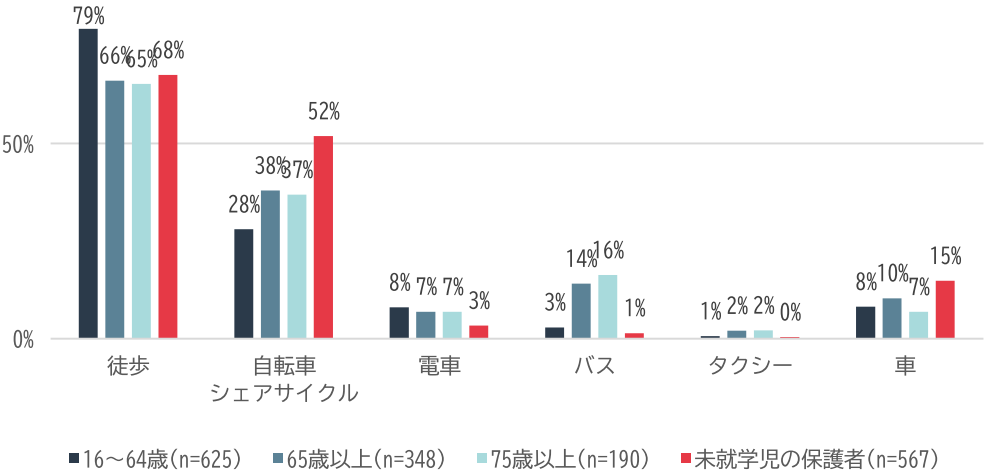
資料：区民アンケート

■ 通院時の移動手段（複数選択）



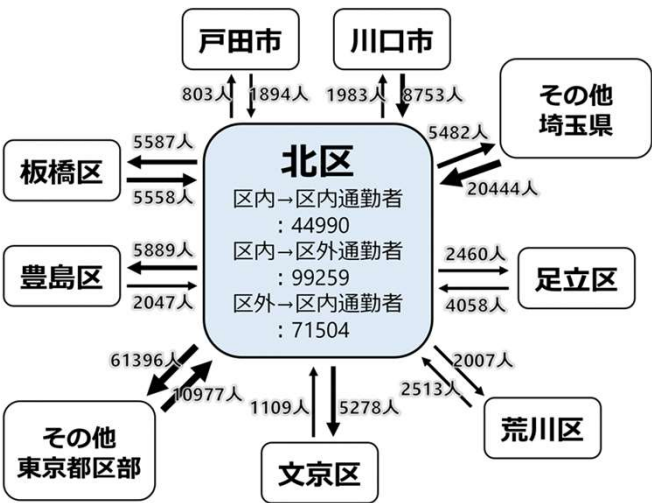
資料：区民アンケート

■ 買い物時の移動手段（複数選択）



資料：区民アンケート

■ 【参考】北区民の通勤先（2020年国勢調査）



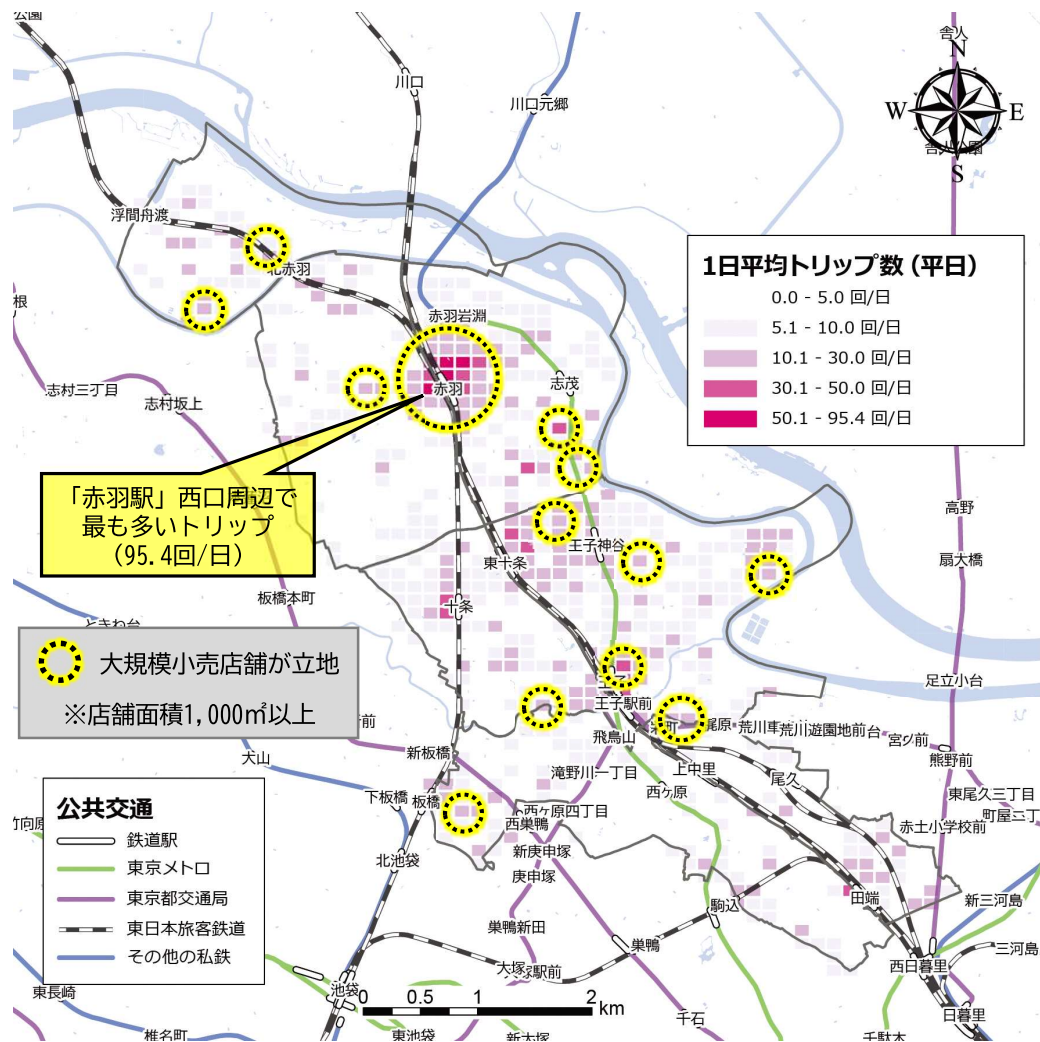
2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-1) 地域特性・移動特性

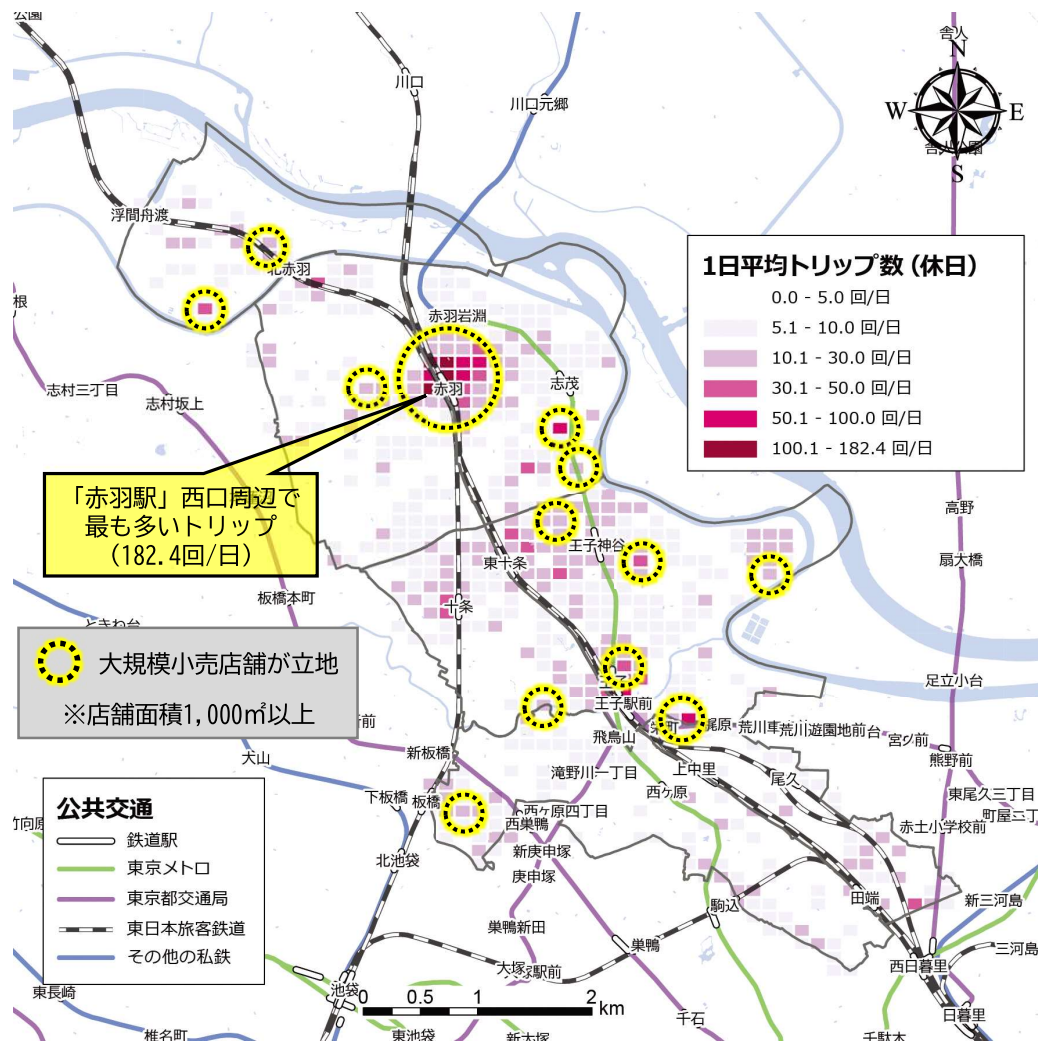
⑤ 移動状況（ビッグデータ）

- ※ビッグデータの概要：2025年6月の携帯電話の位置情報データを125mメッシュ（125mごとに区切った四角）単位で集約し、発地メッシュから着地メッシュへの移動を1トリップ（移動の単位）として算出している。
- 平日・休日ともに、「赤羽駅」「王子駅」周辺を中心に人の動きがみられ、移動が発生するエリア自体には大きな違いは見られない。
- 特に「赤羽駅」西口周辺で最も多いトリップ数が見られ、休日のピーク値（182.4回／日）は平日（95.4回／日）の約2倍となっている。
- また、休日は平日に比べ大型小売店舗周辺へのトリップ数が多く、買い物等を目的とした移動が活発になっていると考えられる。

■ 平日（2025年6月）



■ 休日（2025年6月）



2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-2) 公共交通の運行・利用状況

① 区内の公共交通

- 本区の公共交通は、JRの駅が23区内で最も多く、鉄道網が発達している。これらの鉄道駅を基点として路線バスが運行している。
- また、路線バスが運行していない区域では、コミュニティバス（Kバス）や実証運行中のデマンド型交通により公共交通網を補完している。
- このほか、区内全域ではタクシーが運行しているほか、身近な移動手段としてシェアサイクルのポートが広く設置されている。

■ 現在の地域公共交通ネットワーク図



■ 現在の区内の公共交通の状況

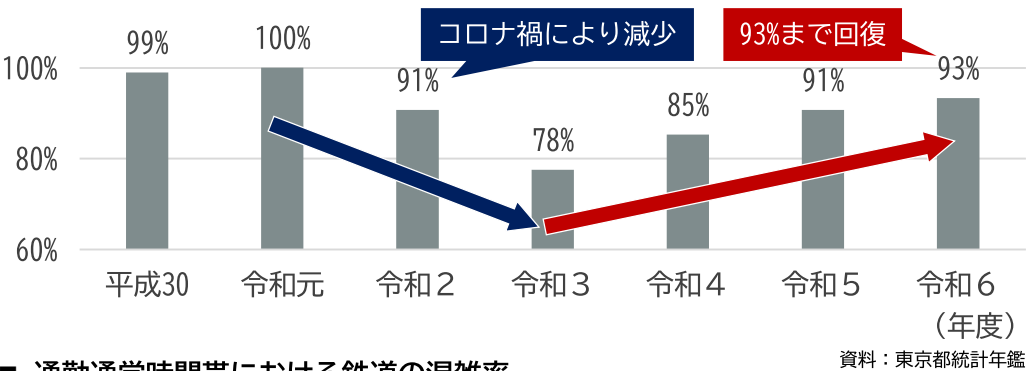
分類		概要（駅：一部区外含む）
鉄道	JR東日本	・東北本線・高崎線（尾久・赤羽） ・京浜東北線（赤羽・東十条・王子・上中里・田端） ・埼京線（板橋・十条・赤羽・北赤羽・浮間舟渡） ・山手線（駒込・田端） ・湘南新宿ライン（赤羽）
	都電	・都電荒川線（梶原・栄町・王子駅前・飛鳥山・滝野川一丁目・西ヶ原四丁目）
	東京メトロ	・南北線（西ヶ原・王子・王子神谷・志茂・赤羽岩淵）
	都営地下鉄	・三田線（西巣鴨・新板橋）
	埼玉高速鉄道	・埼玉スタジアム線
路線バス	都営バス	・王子駅を中心に、池袋、赤羽、新田、西新井、北千住 ・田端駅から北千住、江北
	国際興業バス	・赤羽駅を中心に、王子、板橋、新田、西新井、川口 ・王子駅を中心に、赤羽、板橋
	関東バス	・赤羽駅から高円寺
	東武バス	・王子駅から亀有
	その他	・「高速バス」「深夜バス」等
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／浮間ルート
タクシー	各社タクシー	・区内全域で運行
デマンド	デマンド型交通	・（実証運行中）堀船地区周辺
シェアサイクル	LUUP HELLOCYCLING	・区内に広くポートが設置（およそ300箇所）
水上バス	荒川水上バス	・（令和8年6月現在運行休止中）神谷発着場、岩淵リバーステーション

2. 北区地域公共交通の現状と課題について
(3-2) 公共交通の運行・利用状況

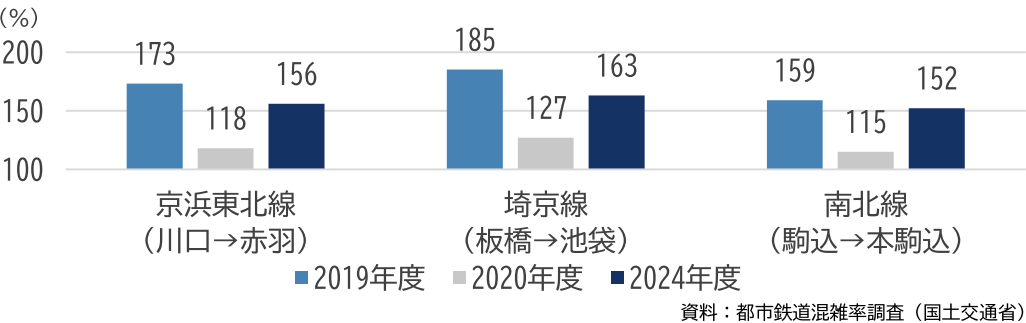
② 鉄道

- 区内の鉄道利用者（JR線・南北線）は、コロナ禍により令和2・3年に減少となった。令和4年から徐々に回復しているものの、令和元年以前の利用者数までには回復していない。
- 通勤通学時間帯における混雑率は、コロナ禍を契機に在宅勤務やテレワークの増加、時差出勤などライフスタイルの変化により、低下したと考えられる。
- 区民アンケートでの鉄道に対する満足度は、どの年代でも約8割以上が「満足」「やや満足」と回答している。65歳以上の方が満足度が高い傾向がある。
- 区内駅のホームドア等の設置状況は、JR線の駅で約半数、東京メトロの駅で全数が整備済みとなっている。

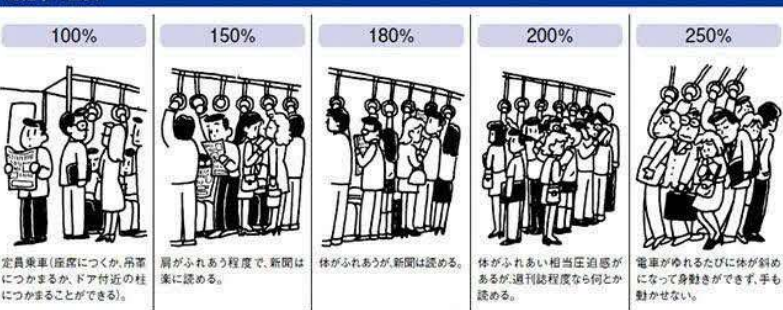
■ コロナ禍前（令和元年度）を100%とした利用者数の推移（JR線・南北線）



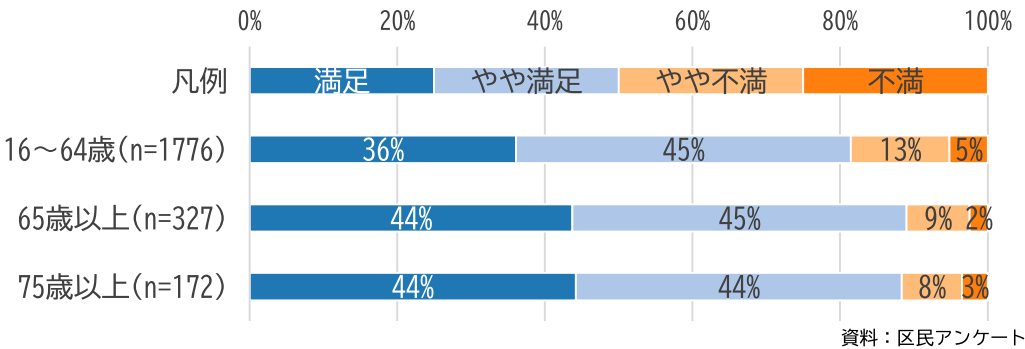
■ 通勤通学時間帯における鉄道の混雑率



混雑率の目安



■ 区民の鉄道に対する満足度



■ 区内駅のホームドア等の設置状況

事業者	整備状況			
JR東日本	尾久 ※2	赤羽 ※3	東十条 ※2	王子 ※1
	上中里 ※1	田端 ※1	板橋 ※2	十条 ※2
	北赤羽 ※2	浮間舟渡 ※2	駒込 ※1	
東京メトロ	全5駅整備済み（西ヶ原、王子、王子神谷、志茂、赤羽岩淵）			

※1：整備完了
※2：2028年度末までに整備完了予定
※3：2028年度末までに一部整備予定

■ 交通事業者ヒアリングの主な意見

- コロナ禍により利用者は一時的に落ち込み、その後持ち直しているものの、コロナ禍以前の水準には至っていない。
- 今後の安定的な運営に向けて、費用構造の見直しや体制の改善が求められるため、利用の動きを踏まえながら、運行のあり方を再検討していく必要がある。

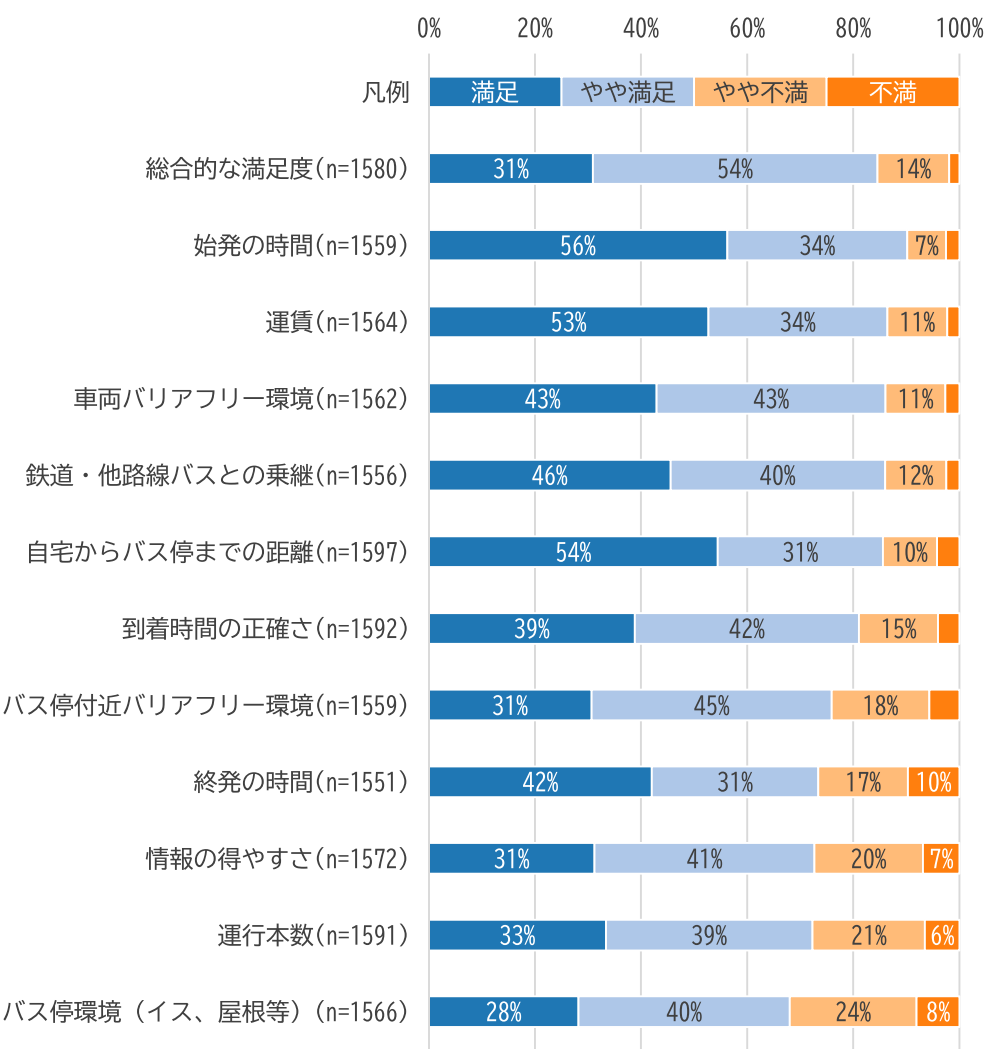
2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-2) 公共交通の運行・利用状況

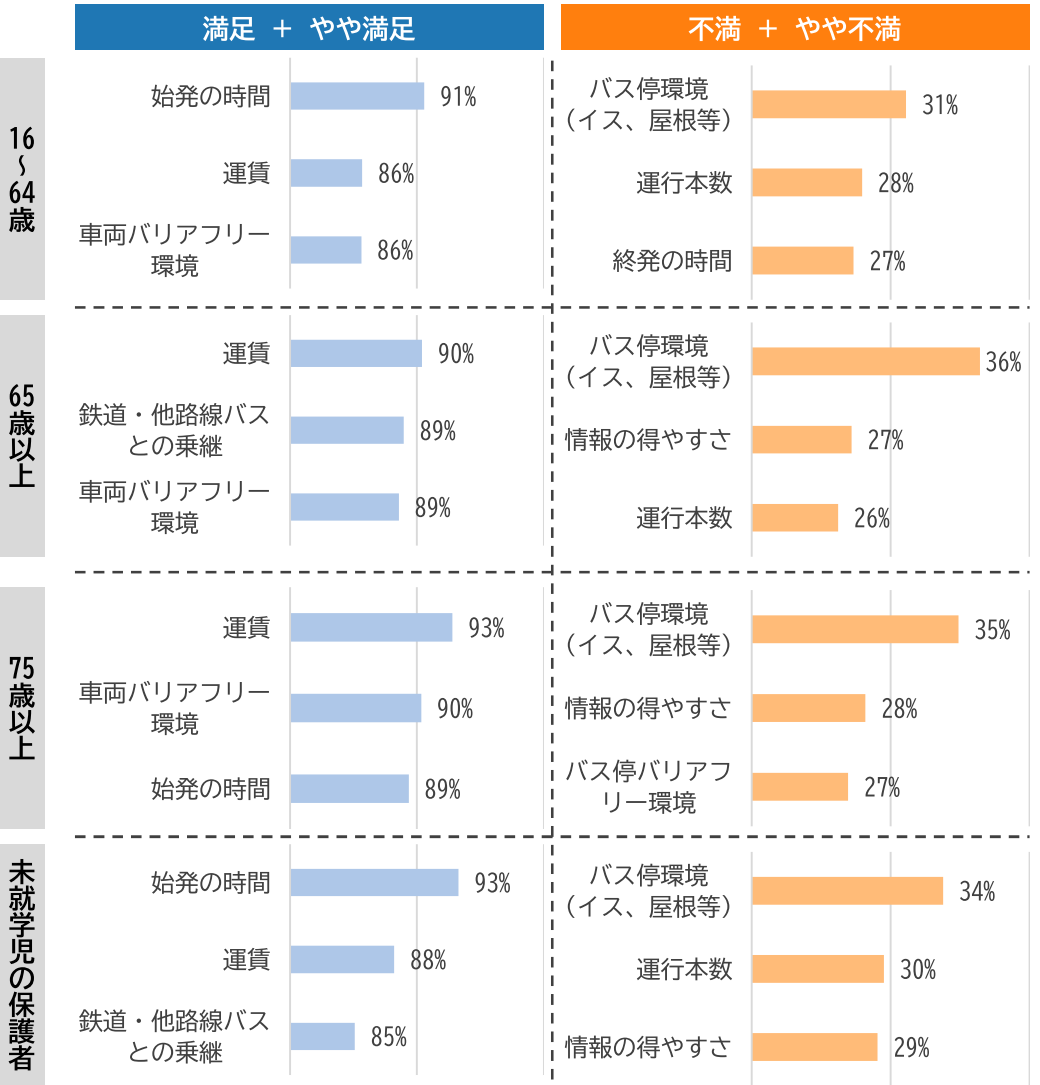
③ 路線バス（民間路線バス・都営バス・コミュニティバス）

- 区民アンケートでの区内の路線バスに対する満足度は、全項目で65%以上の区民が満足またはやや満足と回答している。
- 総合的な満足度は、85%が「満足」または「やや満足」と回答している。最も満足度が高い項目は「始発の時間」、最も不満度高い項目は「バス停環境（イス、屋根等）」であった。
- 属性別の満足度では、75歳以上の「運賃」、未就学児の保護者の「始発の時間」が最も満足度が高い。一方で不満度が高いのは、どの属性も「バス停環境（イス、屋根等）」であり、次いで「運行本数」や「情報の得やすさ」が不満の上位に位置している。

■ 満足度（区民アンケート）



■ 属性別の満足度（上位・下位3つ）



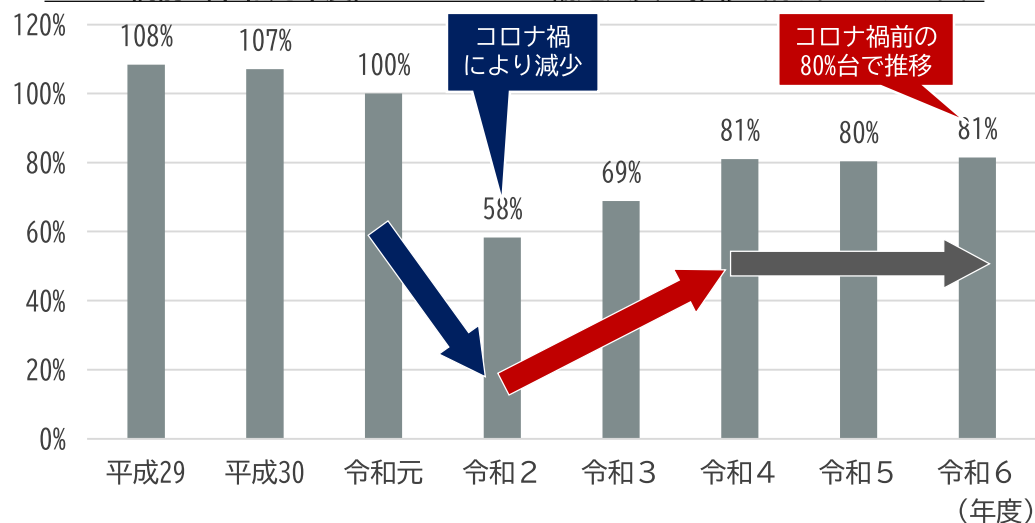
2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-2) 公共交通の運行・利用状況

④ タクシー

- 輸送人員は、コロナ禍により令和2年度に令和元年度比42%減となった。
- 令和3年度から回復し、令和4年度以降は令和元年度比80%台で推移している。

■ コロナ禍前（令和元年度）を100%とした輸送人員の推移（特別区・武三地区）



■ 交通事業者ヒアリングの主な意見

- コロナ禍で急激に落ち込んだ利用者（需要）及び、ドライバー（供給）ともにコロナ禍の90%と徐々に戻りつつある
- 一方で、タクシー業界としては、様々な諸経費（採用コストや燃料費等）の高騰から経営を圧迫している状況にある

⑤ シェアサイクル

- 本区内では民間事業者により、およそ300か所でシェアサイクルポートが設置されている。
- 北区シェアサイクル事業に基づき、公園敷地を使用し本区と民間2社の共同でサイクルポートを設置した。令和8年4月20現在、17施設に174台のポートを設置している。
- 利用者数は、ポート設置施設の増加に合せて増加し、令和8年3月現在で約3,100回/月の利用がある。

■ 北区シェアサイクル事業に基づき設置したポート（令和8年4月20日現在）

施設名			
赤羽緑道公園	志茂三丁目小柳川公園	北運動公園	清水坂公園
東豊島公園	あすか緑地	南谷端公園	西ヶ原みんなの公園
志茂東公園	王子駅前公園	滝野川公園	赤羽自然観察公園
中央公園	桐ヶ丘中央公園南	赤羽台四丁目公園	醸造試験場跡地公園
豊島公園			

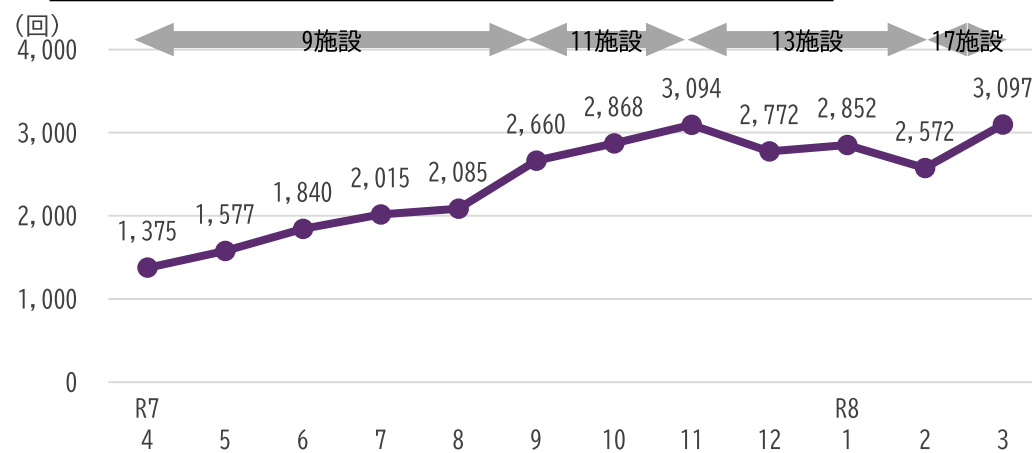
ポートの様子
(OpenStreet)



ポートの様子
(Luup)



■ 北区シェアサイクル事業に基づき設置したポートからの乗車数

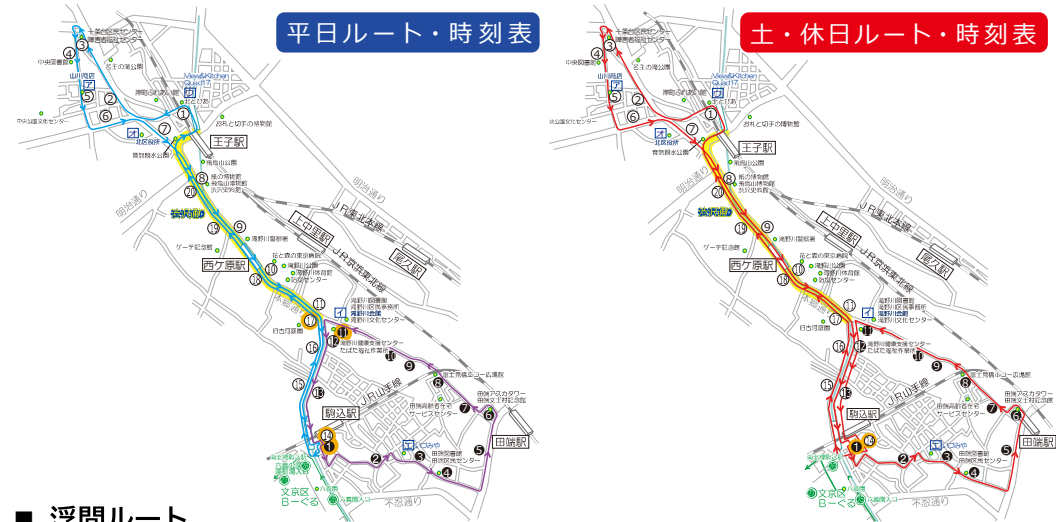


2. 北区地域公共交通の現状と課題について
(3-2) 公共交通の運行・利用状況

⑥ コミュニティバス（Kバス）

- 本区では、平成20年からコミュニティバス（Kバス）「王子・駒込ルート」「田端循環ルート」を運行している。
- 直近8年間の利用者数は、令和2年度にコロナ禍の影響で一時的に減少したものの、令和5年度には58.3万人まで増加している一方、令和6年度以降は、労働基準法の改正による運転手の時間外労働の上限の影響から減便を余儀なくされ利用者数は減少した。
- 令和6年度に試験運行を開始した「浮間ルート」は、試験運行時に29.3万人の利用があり、令和7年度の実証運行では43万人まで増加し、既存2ルートの合計に迫る利用規模となっている。
- 区民アンケートの結果では、区民の約半数が月1回以上利用しており、利用者の8割が総合的に満足しているものの、運行本数や終発時間で半数程度が不満と

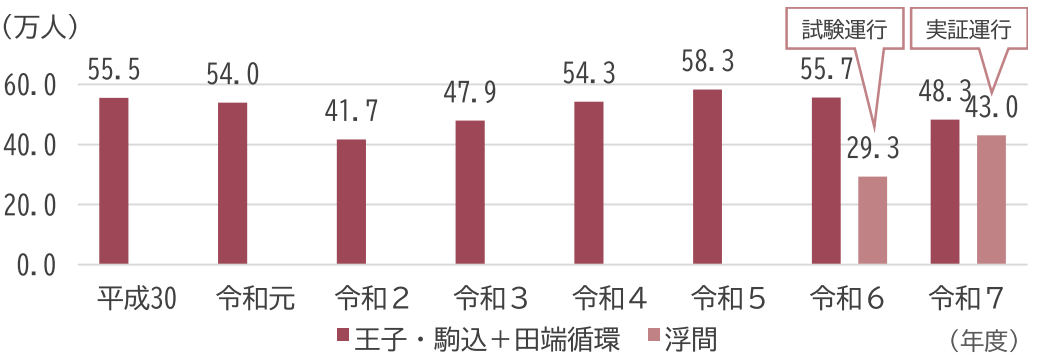
■ 王子・駒込ルート、田端循環ルート



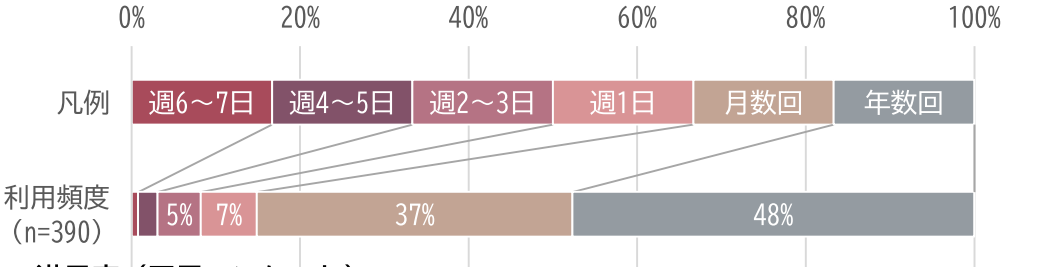
■ 浮間ルート



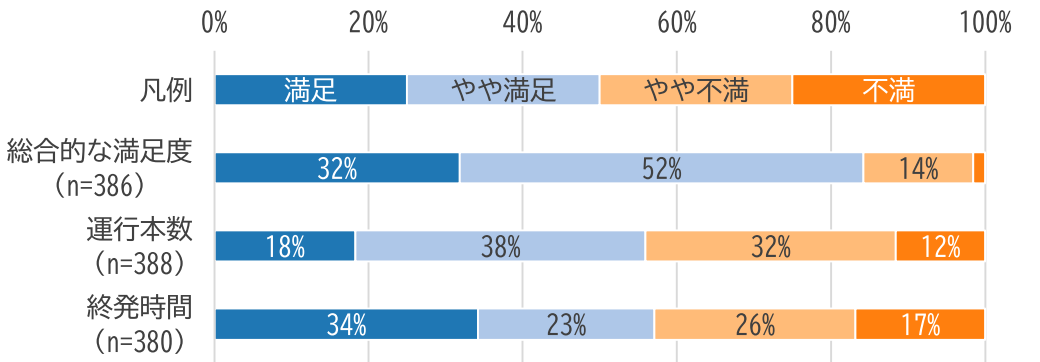
■ 利用者数の推移



■ 利用頻度（区民アンケート）



■ 満足度（区民アンケート）



2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-2) 公共交通の運行・利用状況

⑦ デマンド型交通（実証運行中）

- 本区では、バス車両の通行が困難な地域における移動手段の確保を検討する目的で、デマンド型交通を一部地区で導入している。
- 現在は、令和6年6月から王子東地域（堀船地区）で実証運行を行っており、地域内の移動手段として一定の利用が見られる。
- 本実証運行の区域は、日常的な生活圏をカバーしており、地域住民の移動手段を確保し、日ごろの生活を支える役割を担っている。
- 利用者数は月ごとに変動はあるものの、令和7年9月以降は月400人以上で推移しており、概ね安定した需要が確認できる。

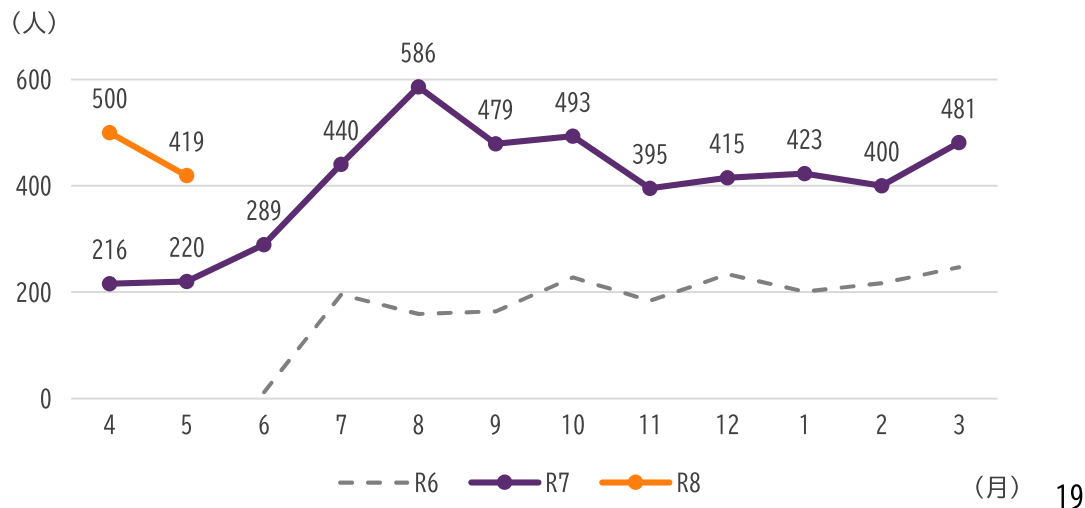
■ 運行区域図



■ デマンド型交通の概要

概要		
実証 運行期間	・令和6年6月27日～ 令和9年3月末を予定	利用方法 ・電話予約 ・インターネット予約
運行形態	・区域運行	利用料金 ・大人：300円/回 ・小人：150円/回
運行方式	・ミーティングポイント方式	
乗降場所	・堀船地区を中心とした25箇所	
運行日 運行時間	・平日及び土曜日 ・9:00～16:00	

■ 利用者数の推移



(3-2) 公共交通の運行・利用状況

⑧ 各交通事業者による取組（交通事業者ヒアリングより）

- 「安心・安全」に関する取組として、各交通事業者はホームドアの設置、防犯対策、災害時対応など事故・トラブルの未然防止策を進めている。またバリアフリー化やユニバーサルデザイン対応も進められており、高齢者・障害者への配慮が強化されている。
- 「利便性」に関する取組として、MaaSやデジタルチケット、バスロケーションシステム、アプリなどICTを活用した利便性向上策が行われている。
- 「持続可能性」に関する取組として、担い手不足への対応や環境負荷低減に向けた取組みが進められている。

■ 「安心・安全」に関する取組

分類	取組内容
事故防止 防犯対策 災害時対応	・各駅にホームドア、各停留所に固定式ホーム柵の設置〔鉄道〕 ・電車とホームの隙間対策〔鉄道〕 ・運転士に対する研修会の実施〔タクシー〕 ・地元警察と連携した小学生等を対象とした交通安全教室の実施〔バス〕 ・ポスター・動画の作成、公共交通マナーブックの作成〔鉄道〕 ・防犯カメラの設置〔鉄道〕
バリアフリー ユニバーサルデザイン	・駅のエレベーターの設置〔鉄道〕 ・段差の解消・スロープ・視覚障害者用誘導ブロックの設置〔鉄道〕 ・ユニバーサルデザイン車両の導入〔タクシー〕

■ 「利便性」に関する取組

分類	取組内容
チケットレス	・MaaSの推進〔鉄道〕 ・スマートアプリ乗車券の導入〔バス〕 ・デジタルチケットの導入〔鉄道、バス〕
多言語対応	・インバウンド向けの案内強化〔鉄道〕
リアルタイム情報提供	・バスロケーションシステムの導入〔バス〕 ・運行状況アプリの導入〔鉄道、バス〕

■ 「持続可能性」に関する取組

分類	取組内容
担い手不足への対応	・ワンマン運転の拡大〔鉄道〕 ・応募者の視野拡大・採用PRの実施〔鉄道、バス、タクシー〕 ・ハローワークとの連携、就職支援セミナーの実施〔タクシー〕 ・退職自衛官向けのセミナーの実施〔タクシー〕 ・外国人運転士の採用〔バス〕
環境負荷低減	・EV・FCV車両の導入〔バス〕 ・自家発電による電気を活用〔鉄道〕

外国人バス運転士のデビュー



出典：東京バス株式会社HP
<https://www.tokyobus.jp/2025/12/24/post-4695/>

2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-2) 公共交通の運行・利用状況

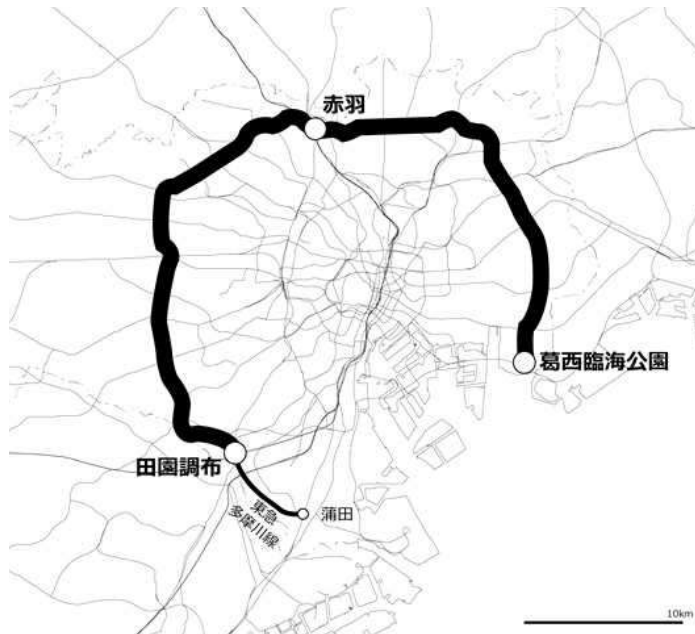
⑨ エイトライナー・メトロセブン構想

- 平成28年4月の国の交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」は、エイトライナーを含む区部周辺部環状公共交通の新設について「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が期待」と課題を指摘されている。
- 北区都市計画マスタープラン2020においては、環状7号線・環状8号線の沿線関係区と連携し、導入を促進するとしている。
- また、他の沿線区でも地域公共交通計画に位置づけがあり、早期の実現に向けた調査、研究活動を進めている。

■ エイトライナー・メトロセブンの検討状況

(東京圏における今後の都市鉄道のあり方について)

<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。

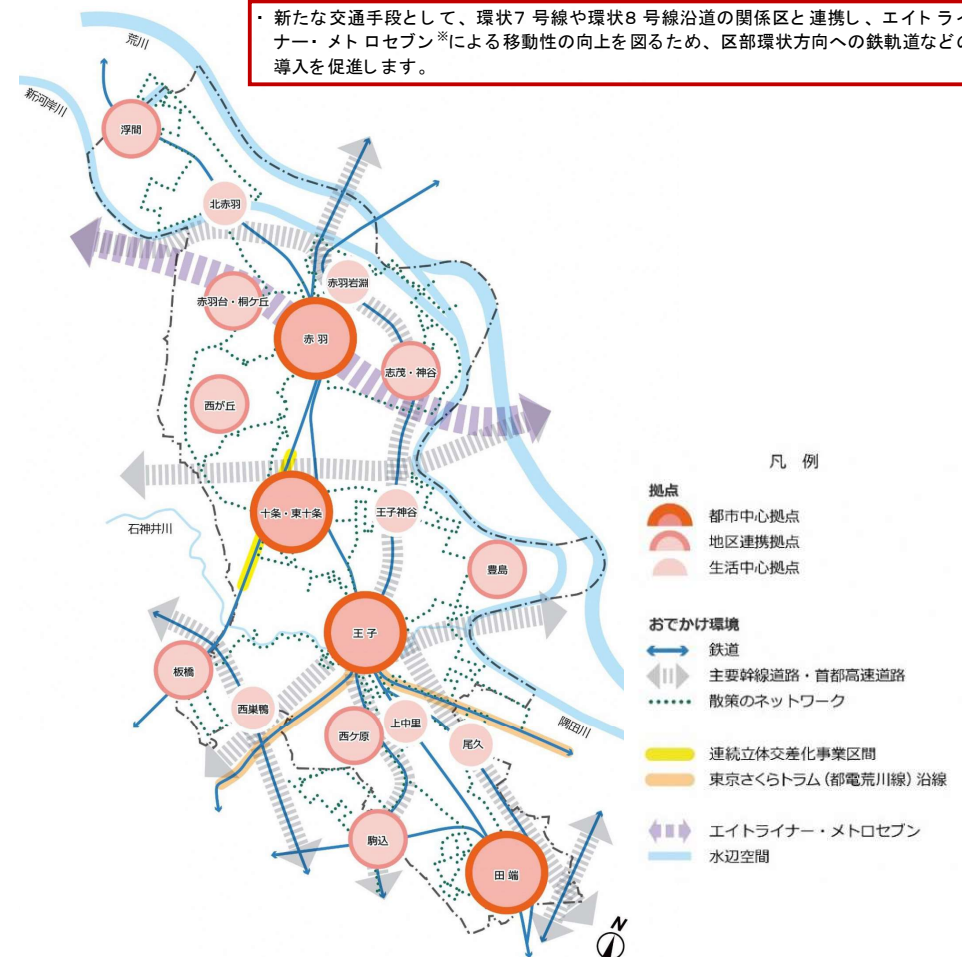
出典：東京圏における都市鉄道のあり方について(答申) [交通政策審議会]
<https://www.mlit.go.jp/common/001138591.pdf>

■ 北区都市計画マスタープラン2020での位置づけ

2) 公共交通網の整備

■ 利便性の高い鉄道網の整備

- ・ 市街地再開発事業などにあわせた駅前広場の拡張などにより、交通結節点としての機能強化を図ります。
- ・ 新たな交通手段として、環状7号線や環状8号線沿道の関係区と連携し、エイトライナー・メトロセブン※による移動性の向上を図るため、区部環状方向への鉄軌道などの導入を促進します。



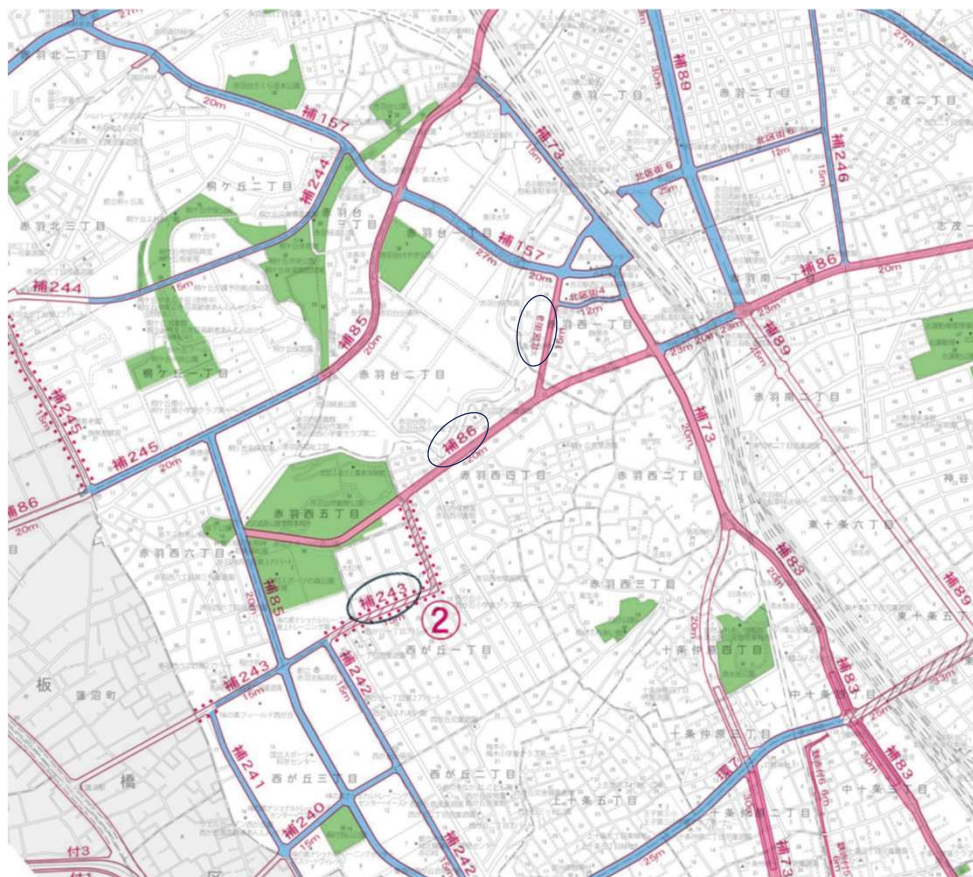
2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-3) 都市基盤の整備状況

① 都市計画道路

- 東京都における都市計画道路の整備方針では、「優先整備路線」として本区内の2路線を対象に令和8年度から令和22年度までに優先的に事業に着手することとしている。
- 区内の都市計画道路の整備進捗率は約62%であり、事業中の路線は21路線（都施行15路線・区施行6路線）である。路線バスが走行する路線の事業進捗により交通渋滞による路線バスの遅延が解消され定時性・速達性の確保が期待される。
- 現在、赤羽西地域では都施行の補助86号線・区施行の区画3号線が事業中であり、優先整備路線に位置付けられている補助243号線の拡幅整備後には、円滑な通行が期待できる。

■ 北区都市計画道路図



② 鉄道駅付近連続立体交差化事業

- JR埼京線の十条駅を中心とした約1.5kmの区間では、鉄道を高架化し、道路と鉄道を連続的に立体交差化する事業を進めている。
- この事業によりバス路線ともなっている区役所通り（補助第85号線）などの6か所の踏切が除却され、踏切での交通渋滞の解消が図られ、バスの定時性の確保が期待できる。

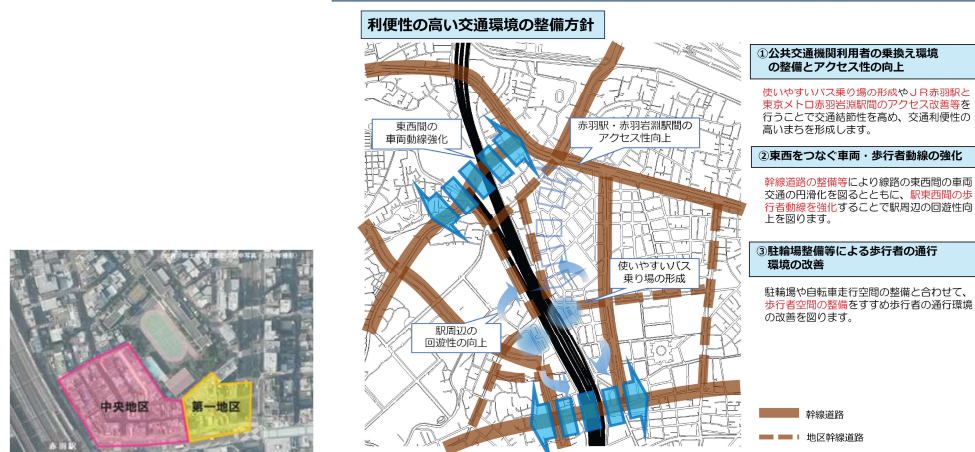


③ 駅前周辺のまちづくりの推進

- 区内主要駅（赤羽、王子、東十条）周辺では、市街地再開発事業など都市計画に基づく、まちづくりが検討されている。
- 各地区の検討状況はそれぞれ異なるが、駅や駅前広場等の再整備が行われれば、路線バス等との乗換え利便性の向上が期待できる。

■ 赤羽駅東口地区のまちづくり

4-1 | まちの骨格形成の考え方



出典：赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画

https://www.city.kita.lg.jp/_res/projects/default_project/_page/001/009/635/kihonkeikaku1.pdf

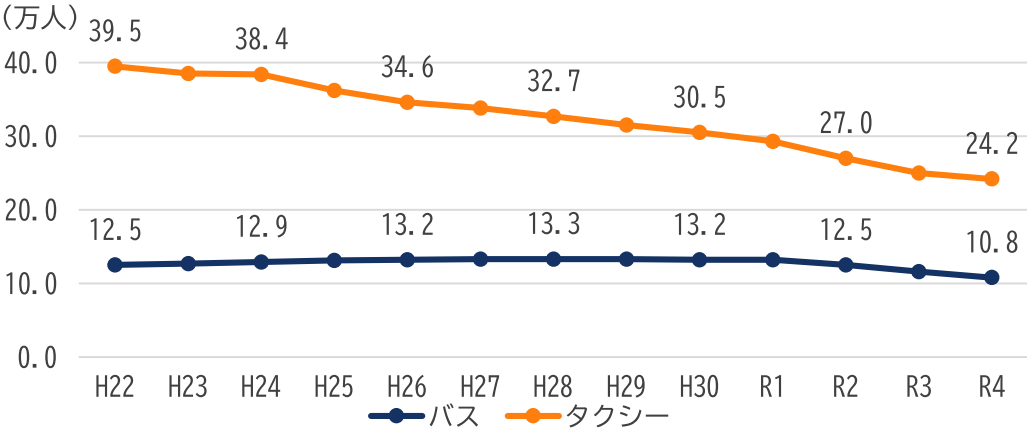
2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-4) 地域公共交通を取り巻く環境

① 運転手不足の状況

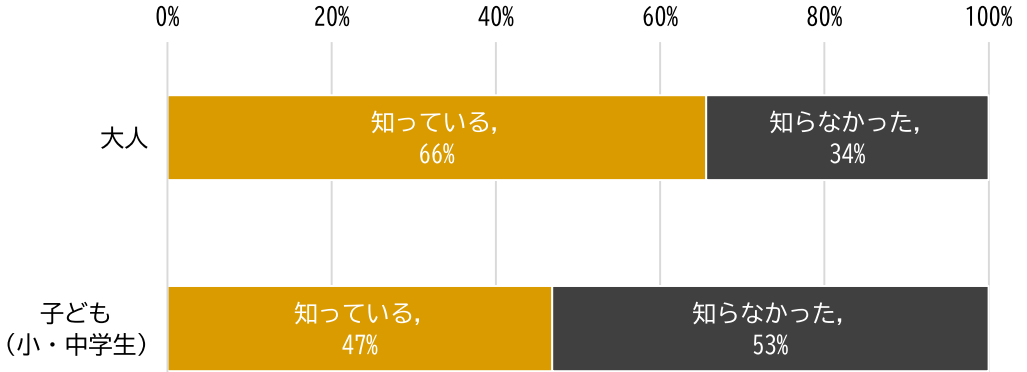
- 全国的な問題として、バスやタクシーの運転手が年々減少しており、労働時間規制（2024年問題）の影響も加わり、現在の運行体制の維持が困難になりつつある。
- 区民アンケートでの運転手不足や減便・廃線に対する区民の認知度は、大人が約6割、子ども（小・中学生）が約5割となっている。
- 運転手不足に対する交通事業者の意見は、高齢化により人手不足が懸念、手当や補助の必要性、採用活動の強化、デジタル・AI活用による業務効率化などが意見として挙がった。区民アンケートでは、給与や補助、労働環境やカスタマーハラスメント対策など多様な意見が挙がった。
- 区民アンケートでの運転手不足に対する取組の案は、大人では「働きやすい職場環境を整える」が最も高く、次いで「運転手に対して思いやりを持って接する」であった。子ども（小・中学生）では、職場環境や体験イベントや仕事内容を知る機会の創出などが上位に挙がった。

■ バス・タクシー運転手数の推移（令和7年版 国土交通省白書より）



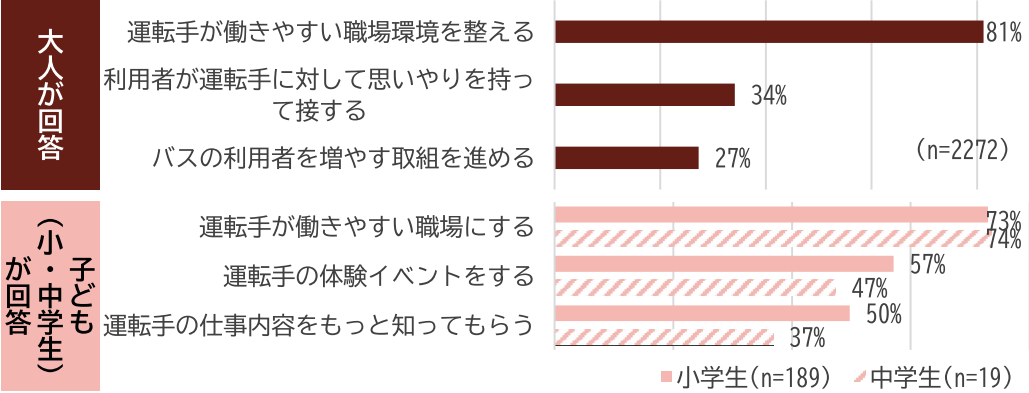
資料：令和7年版 国土交通白書

■ 運転手不足に対する交通事業者・区民の考え（区民アンケート）



資料：区民アンケート

■ 運転手不足に対する取組の案（区民アンケート）



■ 運転手不足に対する交通事業者・区民の考え

分類	主な意見
交通事業者 ヒアリング	・ 乗務員の約半数が50代であり、今後の定年退職により人手不足が深刻化 ・ 住居手当、二種免許取得費用等の支援補助があれば採用しやすい ・ 応募者の視野拡大・採用PRの実施 ・ ワンマン運転の拡大 ・ デジタル技術・AI活用による業務効率化 ・ 新しい技術（自動運転等）により業務改善 ・ 他事業者を巻き込んだロビー活動の実施 ・ ハローワークとの連携、リーフレットの設置・セミナーの実施 ・ 将来的な共同運行の検討
区民 アンケート (自由意見)	・ 給与水準の引き上げ ・ 労働環境の改善 ・ シルバー採用の積極公示 ・ 都や区から補助 ・ 公共バスの必要性の周知 ・ 同路線重複走行の見直し ・ カスタマーハラスメント対策 ・ 区の職員として雇用

（３-４）地域公共交通を取り巻く環境

- 区民アンケートでは、16～64歳の自転車保有率は約37%であり、公共交通が充実している北区においても、自転車は公共交通網を補完する身近な移動手段として広く活用されている。
- しかし、自転車が関与した事故件数は毎年200件以上発生しており、区内で発生した交通事故のうち半数以上が自転車が関与するものとなっている。
- 自転車事故の発生密度は、「王子駅」「田端駅」「西巢鴨交差点」付近で自転車事故が多く発生している。
- さらに、令和8年4月1日より、自転車の交通反則通告制度（青切符による交通違反の取締り）が開始された。自転車の適正利用への関心が高まっていることから、交通違反や交通事故を抑制する取組が必要となる。

A horizontal bar chart showing the percentage of people who have and have not received a COVID-19 vaccine, categorized by age group. The x-axis represents the percentage from 0% to 100%. The y-axis lists three age groups: 16~64歳 (n=3681), 65歳以上 (n=1032), and 75歳以上 (n=628). For each age group, a dark green bar represents '持っている' (Have) and a light gray bar represents '持っていない' (Have not). The percentages are labeled on the bars.

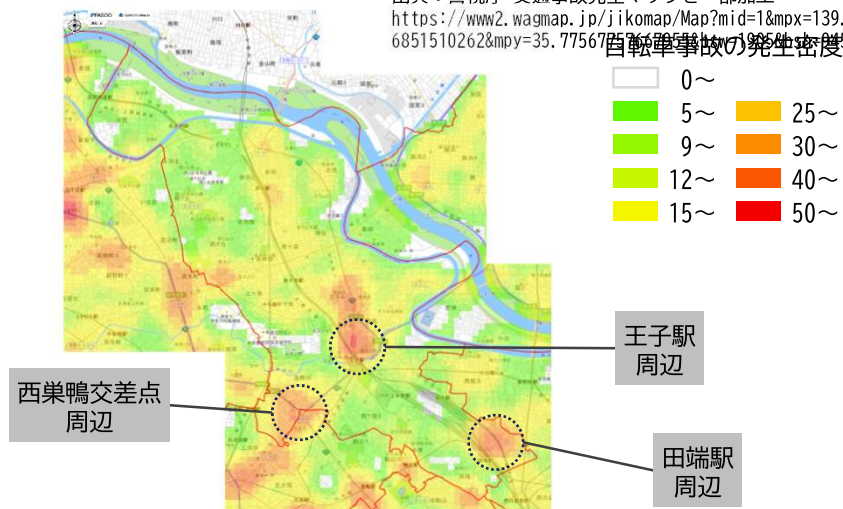
年齢層	人数	持っている (%)	持っていない (%)
16~64歳	3681	37%	63%
65歳以上	1032	27%	73%
75歳以上	628	25%	75%

資料：区民アンケート

A line chart with a purple line and circular markers showing the number of people in the 18-24 age group from 2018 to 2025. The y-axis represents the number of people, ranging from 0 to 400 in increments of 200. The x-axis represents the years from 2018 to 2025. The data points are labeled with their respective values: 210 (2018), 221 (2019), 235 (2020), 278 (2021), 368 (2022), 384 (2023), 267 (2024), and 274 (2025). The chart shows a steady increase from 2018 to 2023, followed by a sharp decline in 2024 and a slight increase in 2025.

Year	Number of people
2018	210
2019	221
2020	235
2021	278
2022	368
2023	384
2024	267
2025	274

出典：警視庁 交通事故発生マップを一部加工
<https://www2.wagmap.jp/jikomap/Map?mid=1&mpx=139.73646851510262&mpy=35.775677567756775>



青切符により検挙される違反例

警察官が道路の交通違反を巡視する場合、基本的には現場で指導や取り締まりを行います。その違反が交通事故の原因となるとき、検挙や取り締まりの対象となるのは、**危険性・迷惑性が高い違反・危険な違反**であったと認められる違反を行います。

信号無視 6,000円 危険運転（危険な運転）の場合 5,000円	一時不停止 5,000円	右側通行 6,000円
携帯電話使用等 （保持） 12,000円	遮断踏切 立入り 7,000円	制動装置 （ブレーキ）不良 5,000円

※これらの違反は一例にすぎません

警察ホームページ
からQRコードで
確認可能

重大な違反※はまた又は交通事故等
を起したときは、**刑事手続（検挙）**
で検挙されます。

※酒酔い運転、酒気帯び運転、妨害運転
（妨害運転）

※青切符は、**道路交通法**で、3年以上2年以下（交通違反）で検挙され
た交通違反を犯したとき、都道府県公安委員会により、「自賠責事業者講習
」の受講が義務づけられます。

相手をたたく、人をはねる
（暴行）

相手を脅かす（脅迫）

交通事故を発生させたとき、**自賠責保険**の
補償が受けられず、**自賠責保険料**が
2倍にアップする

TOKYO SAFETY ACTION
交通安全を推進する活動

[illegible]

https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/bicycle/cycle_kaisei.html

2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-4) 地域公共交通を取り巻く環境

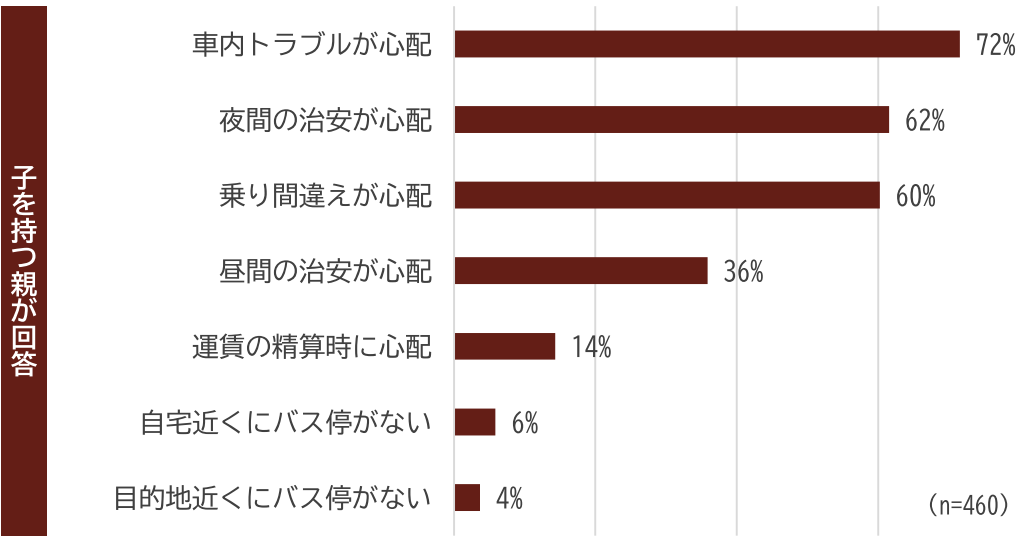
③ 子どもの視点から見た公共交通

- 本区では、「子どもの権利」を保障し、子どもが幸せな状態で生活を送ることができる社会の実現に向けた取組を推進することを目的として「北区子どもの権利と幸せに関する条例」を令和6年4月1日に施行した。大切な子どもの権利として、「安心・安全に過ごせること。」は公共交通を利用する子どもが利用するうえで踏まえる必要がある。
- 区民アンケートでは、鉄道・バスをもっと知るための活動・イベントとして仕事体験や見学ツアーが上位に挙がっている。
- 区民アンケートでは、鉄道・バスを利用する際の不安事項として、保護者・子どもともに乗り間違えや車内でのトラブルへの不安を挙げる者が多い。

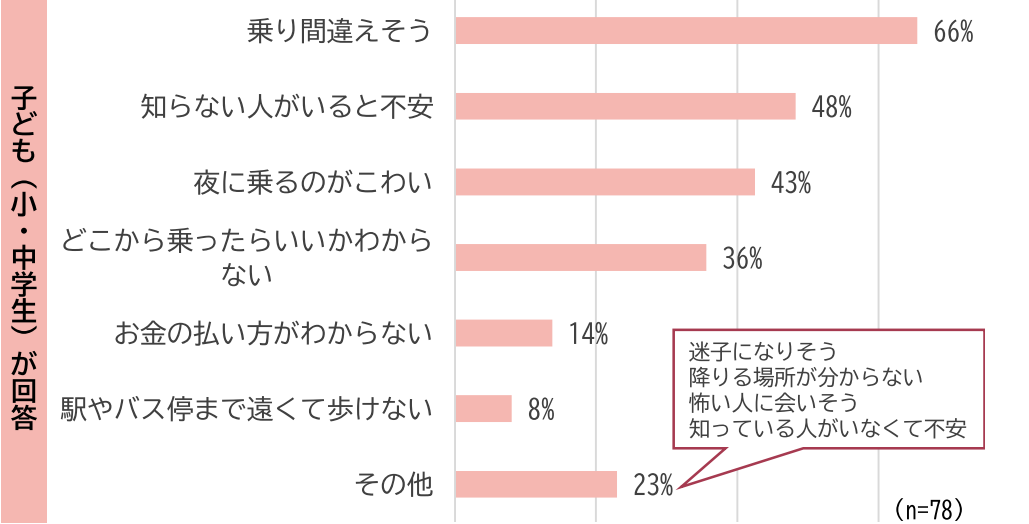
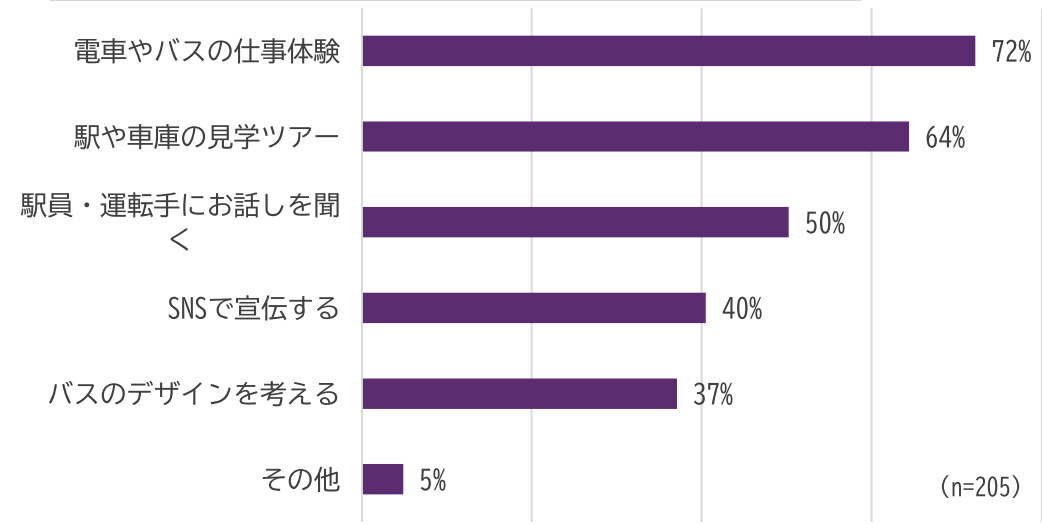
■ 子どもの権利と幸せに関する条例



■ 鉄道・バスを利用する際の不安事項



■ 鉄道・バスをもっと知るための活動・イベント（子どもが回答）



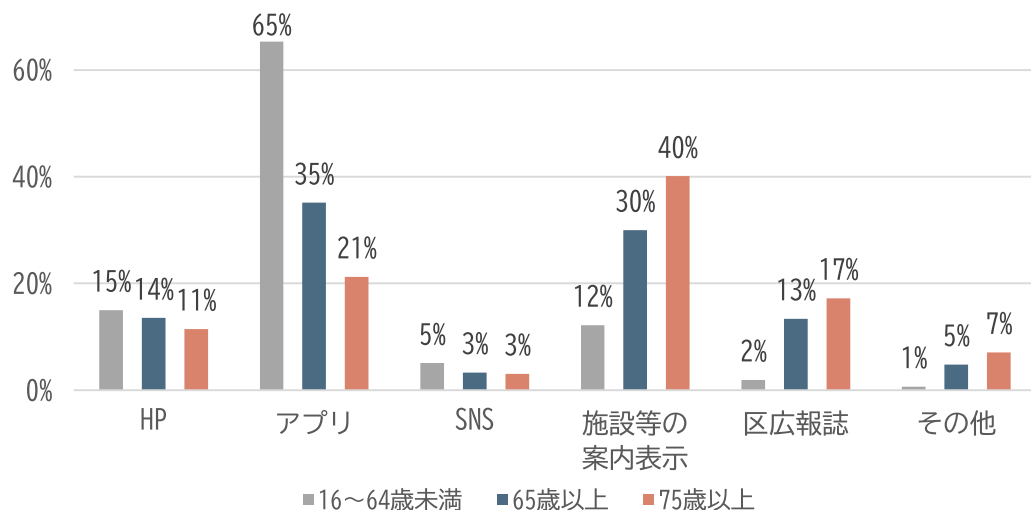
2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-5) 公共交通に対する区民の声

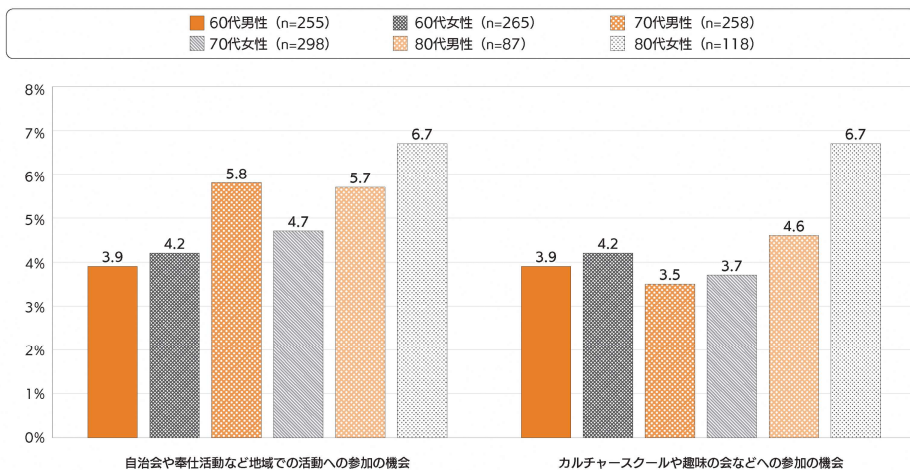
① 公共交通に関する情報発信

- 区民アンケートでは、各世代の情報入手方法として、16～64歳は「アプリ」が最も多く、65歳以上では「アプリ」や「施設等の案内表示」が高く、75歳以上では「施設等の案内表示」が最も多い。
- 年代が上がるにつれアナログでの情報収集への依存が高まるため、デジタル化を進めつつアナログでの情報発信も引き続き必要である。
- 区・交通事業者ともに、デジタルとアナログを組み合わせた情報発信を行っており、今後は双方が連携した情報発信の仕組みの構築も期待される。

■ 区民の公共交通に関する情報の入手方法

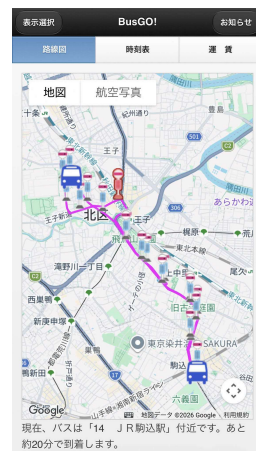


■ 【参考】シニア層のICTを使いこなせないことで感じた機会損失



■ 区の情報発信ツール

パソコン・スマホでの
リアルタイム運行情報発信

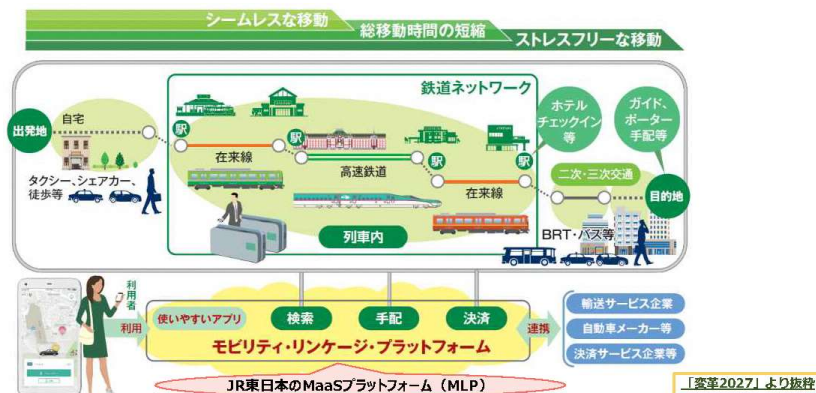


バスマップ (Kバス) の作成・配布



■ 民間交通事業者の情報発信ツール

JR東日本のMaaSプラットフォーム
「モビリティ・リンゲージ・プラットフォーム」



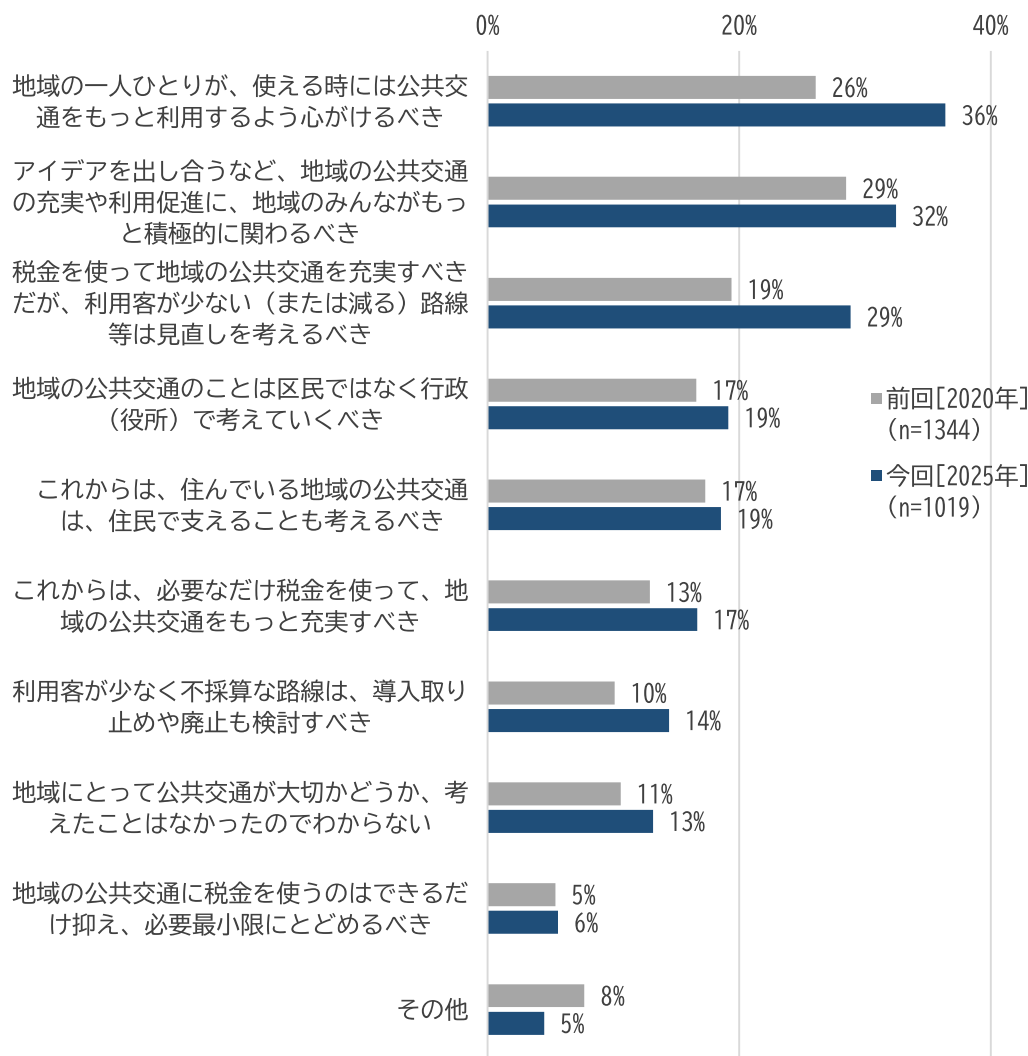
2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(3-5) 公共交通に対する区民の声

② 公共交通の導入・維持に対する考え

- 区民アンケートでは、公共交通の導入・維持に対する考えとして、全項目で前回の結果からポイントが上昇しており、公共交通に対する意識が高くなっていると考えられる。
- 特に、「使えるときは公共交通をもっと利用しよう心がけるべき」と「利用者が少ない路線等は見直しを考えるべき」で10ポイント上昇している。

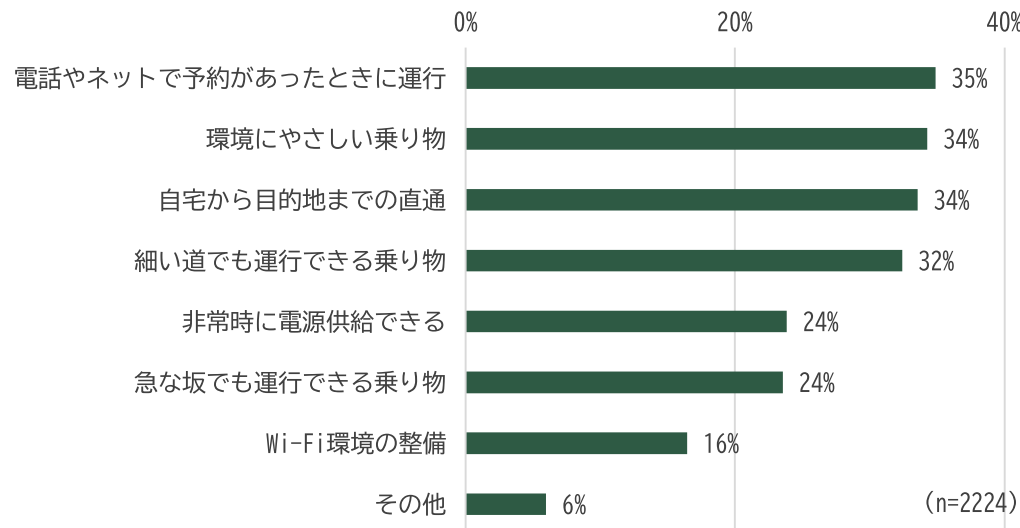
■ 公共交通の導入・維持に対する考え（前回2020年との比較）



③ 新たな移動サービスの導入に対する考え

- 区民アンケートでは、新たな移動サービスの導入意向として、現在堀船地区で実証運行中のデマンド型交通での運行方式である、予約運行や自宅から目的地までの直通が上位に挙がっている。
- また、赤羽西地域で新たな公共交通の実証運行で導入する電気バスなどの環境にやさしい乗り物が上位に挙がっている。

■ 新たな移動サービスの導入意向



堀船地区で実証運行中の「デマンド型交通」

北区デマンド型交通の実証運行中！
～堀船地区に「予約制の乗合タクシー」～

(1) 実証運行期間
令和9年3月末頃を予定（その後は年度末に決定）

(2) 利用可能時間
9:00～16:00まで（日曜・祝日は運休）

(3) 利用料金 ※現金のみ
大人：300円/回
小・中学生以上は大人利用
1歳未満は無料
※就学児は同乗者1名につき2名まで無料

(4) 利用方法
以下のおり事前予約のうえ、乗降場所でお待ちください。
※予約制で、ご利用の1時間前までに予約ください。
※予約受付時間：8:30～16:00（日曜・祝日はお休み）
※乗降10分前までに乗降してください。他の乗降のご利用にも併用ください。

予約コールセンター **03-3902-3801**

予約センターに
お電話ください

・名前
・乗降場所
・乗車へ
・電話番号
・乗車場所
・希望日時（曜日）
・人数（料金区分ごと）
・その他（車イスの有無等）

インターネット予約
ご利用の2週間前までにご予約ください。
予約ページ: <https://demandtaxionline.boonmail.jp/index.html>
・予約フォームに必要事項を入力ください。
・予約コールセンターから入力いただいた電話番号にお電話し、内容を確認後に予約完了となります。

赤羽西地域で導入準備中の電気バス



2. 北区地域公共交通の現状と課題について

(4) 地域公共交通の現状と課題（案）

① 現状のまとめと課題		
分類	現状	課題（案）
地域特性 移動特性	・ 北区はJR線沿いの崖線を境に東西で標高差があり、特に赤羽西・王子西・滝野川西地域では地域内でも高低差が顕著である。 ・ 主要施設は赤羽駅・王子駅周辺に集中している。 ・ 総人口は2026年時点で約36万7千人と増加傾向にあるが、今後は微減が見込まれ、高齢化率は約23%で大きな変化は見込まれない。 ・ 移動手段は目的・年代によって異なり、通勤・通学時はどの年代も徒歩が半数以上を占め、16～64歳では約8割が鉄道を利用している。75歳以上ではバス利用の割合が高く、買い物・通院時は全世代で徒歩や自転車・シェアサイクルの利用割合が高い。	① 多様なニーズに応じた移動環境の整備
公共交通の 運行・ 利用状況	・ JRの駅数は23区内で最多であり、鉄道網を基点に路線バスが運行している。路線バスが通らない地域ではKバスやデマンド型交通が補完している。 ・ 鉄道・路線バスへの満足度は高く、特に65歳以上で満足度が高い傾向がある一方、バス停環境（椅子・屋根等）や運行本数、情報の得やすさへの不満が相対的に高い。 ・ コロナ禍で減少した利用者数は回復傾向にあるが、在宅勤務や二地域居住などの新しい暮らし方の変化もあり、コロナ前の水準には至っていない。 ・ Kバスは区民への定着が進みつつあるが、運行本数や終発時間への不満も一定程度見られる。 ・ デマンド型交通は月400人以上の安定した利用が続いている。 ・ タクシーはコロナ前の80%台にとどまり、諸経費高騰による経営圧迫が課題となっている。 ・ シェアサイクルはポート設置拡大に伴い利用が増加しており、令和8年3月時点で約3,100回/月の利用がある。 ・ 区内の交通空白地は、これまでの区取組により改善が進んでおり、面的に交通空白が広がる区域はほぼ解消されつつある。	② 公共交通の利便性の向上 ③ 公共交通の利用促進 ④ 新たな公共交通の実現
都市基盤の 整備計画	・ 都市計画道路の整備進捗率は約62%で、21路線が事業中である。 ・ 赤羽西地域では補助243号線の拡幅整備後には円滑な通行が期待できる。 ・ 十条駅周辺の連続立体交差化事業では6か所の踏切が除却される予定で、バスの定時性確保が見込まれる。各主要駅周辺のまちづくりに合わせた乗換利便性の向上も検討されている。 ・ 区内主要駅（赤羽、王子、東十条）周辺では、市街地再開発事業など都市計画に基づく、まちづくりが検討され、駅や駅前広場等の再整備が行われれば、路線バス等との乗換え利便性の向上が期待できる。	⑤ まちづくりとの連携
地域公共交通を 取り巻く環境	・ 全国的な問題として、バス・タクシーの運転手が年々減少しており、労働時間規制（2024年問題）の影響も加わり担い手不足・高齢化が深刻化している。 ・ 自転車関与事故は区内交通事故の半数以上を占め、令和8年4月からの交通反則通告制度（青切符）導入を踏まえ、安全利用促進が一層求められている。 ・ 「北区子どもの権利と幸せに関する条例」（令和6年4月施行）を踏まえ、子どもが安心して公共交通を利用できる環境づくりが求められており、保護者・子どもともに乗り間違えや車内トラブルへの不安が強い。	⑥ 持続可能な運行体制の確保 ⑦ 自転車走行環境整備・ルールの周知 ⑧ 誰もが安心して利用できる公共交通環境の整備
公共交通に 対する 区民の声	・ 情報入手方法は年代によって異なり、若い世代はアプリ中心、75歳以上は施設等の案内表示への依存が高く、デジタル・アナログを組み合わせた情報発信が引き続き必要である。 ・ 区民の公共交通への関心は2020年比で全項目上昇しており、特に「公共交通をもっと利用しよう心がけるべき」と「利用者が少ない路線等は見直しを考えるべき」は10ポイント上昇している。 ・ また、新たな移動サービスとしては予約型運行（デマンド型）や環境にやさしい乗り物への期待が高まっている。	⑨ 区民と連携した地域公共交通の充実

① 現状と課題を踏まえた3の視点

- 北区の「現状と課題」を踏まえた現時点で想定する、今後の検討に向けた課題の整理イメージは以下の通りである。
- 「快適・利便性」「安心・安全」「持続性」の3つの視点から、本区が目指す基本方針や基本目標、施策の方向等の検討を行う予定である。

