



第 1 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

- はじめに ----- P2~11
 - ・背景・目的 P3~8
 - ・まちづくりの方向性 P9~11

- 北区の公共交通ネットワークの概要 --- P12~17

- 公共交通をとりまく現状について ----- P18~50
 - ・地域の概況 P18~28
 - ・公共交通の状況等 P29~40
 - ・Kバスの利用状況等 P41~50

- 今後の進め方・予定等について ----- P51~55



● はじめに



〔背景〕

- 北区には、鉄道、バス、タクシーなど、様々な公共交通が運行しています。
- 高低差が大きい等の区の特徴、今後のまちづくりや高齢化への対応等を考えた場合、地域公共交通のあり方を検討する必要があります。



誰もが安心して移動できるよう地域公共交通の充実による移動手段の検討を行います。

〔目的〕

- 北区を取り巻く背景・現状、まちづくりの方向性をふまえ、地域の実情に即した**公共交通のあり方**について**検討**を行います。

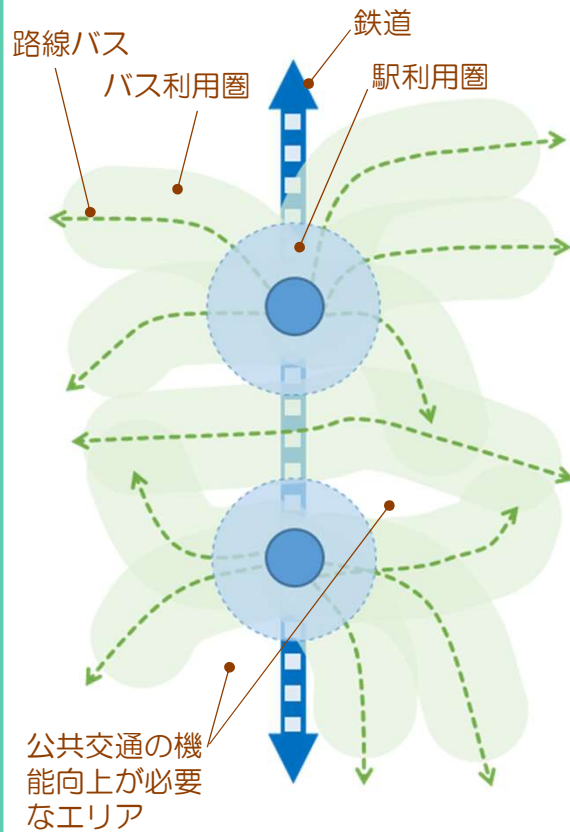
具体的には…

- 地域の現状や将来見通し、交通手段の状況等の基礎調査、検証を行ったうえで、「地域公共交通計画」を策定し、**コミュニティバス等**の**地域公共交通**による移動手段を検討していきます。
(新規導入に関する候補地の有無と優先度の検討など)



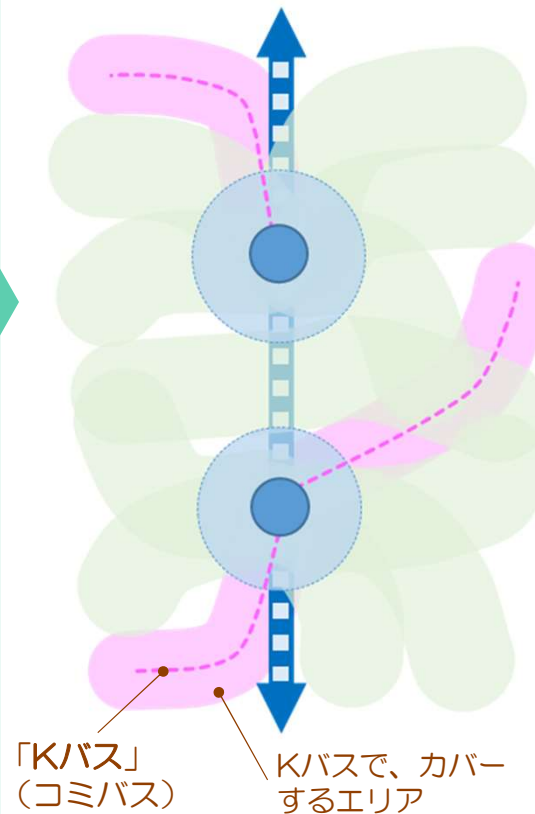
基本的な公共交通

- 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。

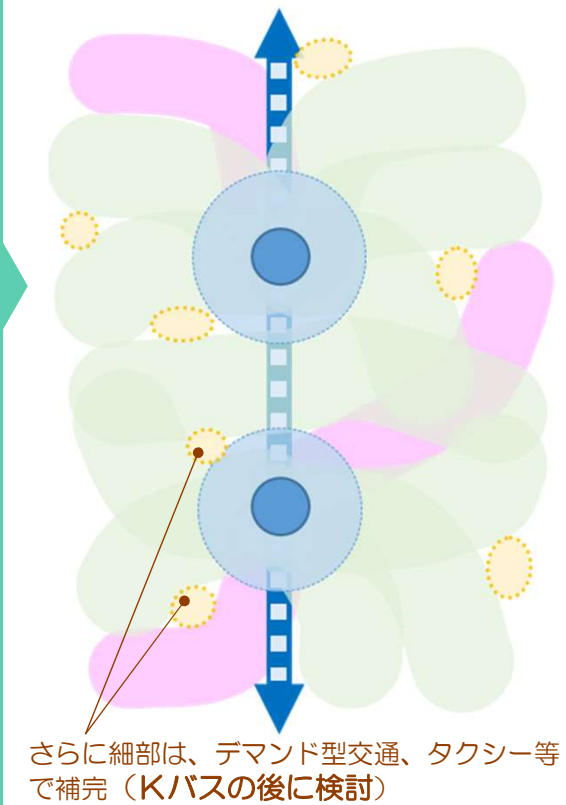


地域公共交通

- 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）



■北区の公共交通ネットワーク



■（参考例）東京23区内の「コミュニティバス」について

- 23区のうち、**19区**(北区含む)で、**コミュニティバス**が運行されています。
- 基本的に、**バス車両**（ワゴン等ではなく、Kバスと同タイプの車両等）で運行されており、
- コミュニティバスは、（高齢者や区民だけでなく）、**誰もが利用できる公共交通**として**運行されています**。（千代田区の地域福祉交通等も同様）
（その中で、お年寄や障がいのある方への割引制度を導入している区もあります。）
- 港区、練馬区、足立区、千代田区等では、**区全域**を対象として、**多数のルート**が運行されています。

■「ちいばす」（港区のコミバス）の例

- ・区内全域を運行（**7ルート**）
- ・全て低床バスで、誰でも気軽に利用可能
- ・障がい者、生活保護世帯に対する減免あり



■「みどりバス」（練馬区のコミバス）の例

- ・区内全域を運行（**6ルート**）
- ・障がい者に対する減免（220円→110円）
シルバーパスあり



■「はるかぜ」（足立区のバス）の例

- ・区内全域を運行（**12ルート**）
- ・障がい者に対する減免（普通運賃5割引き）
シルバーパスあり



■「風ぐるま」

（千代田区の地域福祉交通）の例

- ・区内主要施設を運行（**4ルート**）
- ・全て低床バスで、誰でも気軽に利用可能
- ・定期券、区民パスポート（区民割引）
障がい者に対する減免あり



都市部である区内の移動手段として、誰もが利用できる「コミュニティバス」が運行されています。

■北区の公共交通ネットワーク



■（参考例）東京23区の「小型の乗合交通（デマンド型）」について

- 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区**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。



出典：港区HPより

■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）。

■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あり。

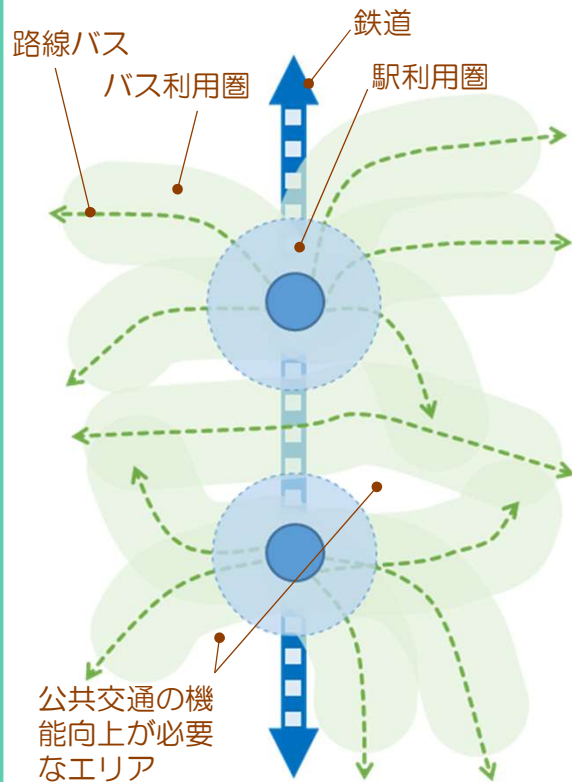


出典：港区HPより

- 鉄道・バスを補完する交通手段としては、**まず「誰もが利用できるコミュニティバス」が基本**として考えられています。
- 小型の乗合交通（デマンド型等）は、郊外部等で、さらにコミバスを補完する交通手段として、利用者を限定した運用などの事例があります。**

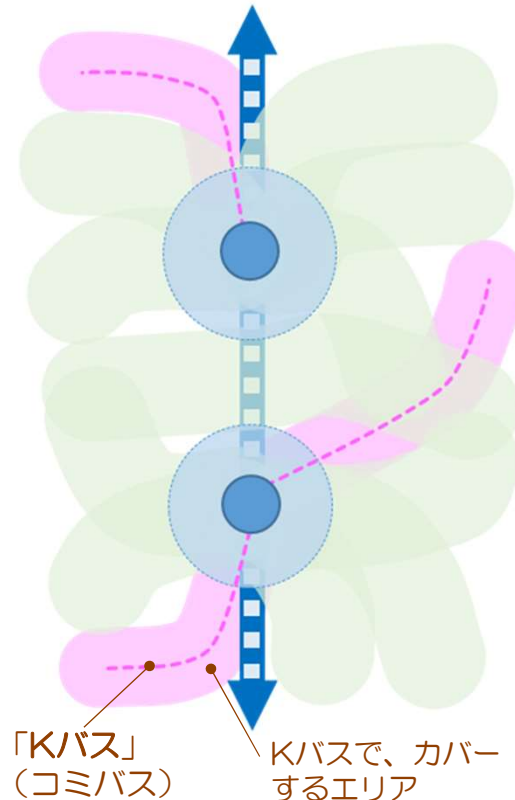
基本的な公共交通

- 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。

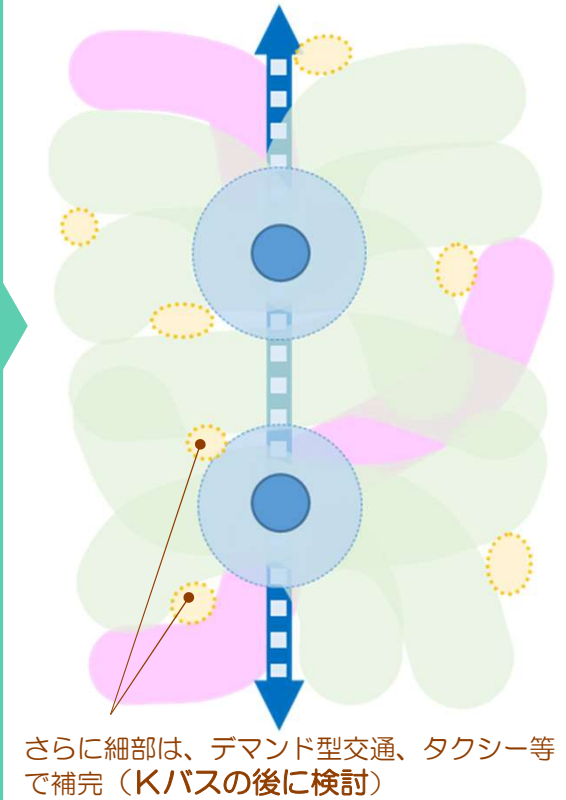


地域公共交通

- 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）



当会議では「コミュニティバス」を対象とした検討を行います。

〔まちづくりの方向性より（上位・関連計画より）〕

- なお、移動手段の確保、コミュニティバスの導入等の取り組みは、区の上位・関連計画にも掲げられています。

「北区基本計画2015」において…

- 区のまちづくり全体の取り組みとして、
高低差の大きい地形の特徴、今後の高齡化を念頭に、
「公共交通の充実」「移動手段の確保」に取り組むこととされています。

「都市計画マスタープラン2020（案）」において…

- 都市づくりの取り組みとして、
「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、
コミバス等の地域公共交通の充実が位置づけられています。

その他、多様な分野において…

- 駅周辺を拠点としたまちづくり、暮らしの充実、高齡化への対応、観光の振興、
環境への負担軽減、市民の健康増進など、多様な分野で、公共交通が寄与
があります。

■「北区基本計画2015」より (…北区の最上位計画)

○4つの基本目標

- 1 「健やかに安心してくらするまちづくり
- 2 「一人ひとりがいきいきと活動するにぎわいあるまちづくり」
- 3 「安全で快適なうるおいのあるまちづくり」
- 4 「基本計画推進のための区制運営」

「基本目標3」の「利便性の高い総合的な交通体系」の記載 (キーワード抜粋)

(公共交通の充実、移動手段の確保について)

台地部、低地部に分かれる**地形的特性**など→さらに移動しやすく。

→**高低差のある移動**や**公共交通機能向上地域**などを中心に、
事業者とも連携しながら**交通手段の確保**について検討。

→**高齢化など社会の変化**に対応する**公共交通の充実**策の一つとして、
交通手段の確保について検討。
利便性・快適性を向上。

(その他、各目標で関連する事項 (キーワード抜粋))

- 健康づくりの支援
- 高齢者等の社会参加
- 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**の促進
- 活気あふれる**商店街**づくり
- コミュニティ活動、文化芸術に触れる機会の拡大
- 生涯スポーツへの参加機会の拡充
- 自動車交通量の抑制**、**環境負担**の少ない**ライフスタイル**への転換
- 責任ある協働の推進、民間活力の活用

■「北区都市計画マスタープラン2020（案）」（…都市づくりの基本的な計画）

- …視点「交通の充実したまち」：コミュニティバス（Kバス）の本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。
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。
- …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。
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。
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。
- …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。

「コミバス」等の
導入の検討が
掲げられています。

■その他 関連計画（各分野）

- 「北区まち・ひと・しごと創生総合戦略」
- 「北区シティプロモーション方針」
- 「北区観光振興プラン」
- 「北区環境基本計画」
- 「北区地球温暖化対策地域推進計画」
- 「北区地域保健福祉計画」 等

その他、駅前まちづくり、
暮らし、高齢化対応、観光、
環境、健康など多様な分
野で、公共交通が寄与する
ことがあります。



● 北区の公共交通ネットワークの概要



■北区を運行する公共交通



○区内には、多様な公共交通が運行しています。

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。	
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		
地域公共交通	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）	
	その他	施設等の送迎サービス等、小型の乗合い型交通(今後検討)等	

鉄道、
路線バスを
補完する
「Kバス」

■北区の公共交通ネットワーク



○北区の公共交通ネットワークは下図の通りです。

東西基軸である鉄道と、主に王子駅、赤羽駅に発着する路線バスが基本。Kバスがそれらを補完。

浮間地域

赤羽西地域

王子東地域

王子西地域

滝野川東地域

滝野川西地域

- 凡例
- 公共交通
- バス停
 - 路線バス
 - コミュニティバス
 - 鉄道駅
 - JR新幹線
 - JR在来線
 - 東京メトロ
 - 東京都交通局
 - その他の私鉄

* 深夜バスを除く



■ 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。

(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運行を開始。

(現在の運行等)

- 運行・ダイヤ
毎日運行、20分間隔 7時台～19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バスの概要



○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。

(Kバスのルート、ダイヤ)

● Kバス運行ルート



出典：日立自動車株式会社HP

● 時刻表・ダイヤ

田端循環ルート時刻表(平・土・日・祝)

停留所名	始発	最終まで毎時	最終
1 JR駒込駅	7:07	7 27 47	19:47
2 駒込一丁目	7:10	10 30 50	19:50
3 田端三丁目	7:12	12 32 52	19:52
4 田端区民センター	7:13	13 33 53	19:53
5 田端二丁目	7:15	15 35 55	19:55
6 JR田端駅	7:17	17 37 57	19:57
7 田端五丁目	7:18	18 38 58	19:58
8 富士見橋エコー広場館	7:19	19 39 59	19:59
9 中里保育園	7:20	20 40 0	20:00
10 女子聖学院	7:20	20 40 0	20:00
11 滝野川会館	7:21	21 41 1	20:01
12 滝野川小学校	7:22	22 42 2	20:02
13 霜降橋	7:22	22 42 2	20:02
14 JR駒込駅	7:27	27 47 7	20:07

王子・駒込ルート時刻表(平・土・日・祝)

停留所名	始発	最終まで毎時	最終
1 JR王子駅	7:15	15 35 55	19:55
2 王子本町交番	7:16	16 36 56	19:56
3 障害者福祉センター	7:17	17 37 57	19:57
4 中央図書館	7:21	21 41 1	20:01
5 王子アパート	7:22	22 42 2	20:02
6 紅葉橋	7:23	23 43 3	20:03
7 北区役所	7:25	25 45 5	20:05
8 飛鳥山公園	7:28	28 48 8	20:08
9 一里塚	7:29	29 49 9	20:09
10 花と森の東京病院	7:33	33 53 13	20:13
11 旧古河庭園	7:35	35 55 15	20:15
12 滝野川小学校	7:36	36 56 16	20:16
13 霜降橋	7:36	36 56 16	20:16
14 JR駒込駅	7:22	42 5 25	20:22
15 霜降橋	7:25	45 5 25	20:25
16 滝野川小学校	7:26	46 6 26	20:26
17 旧古河庭園	7:27	47 7 27	20:27
18 花と森の東京病院	7:28	48 8 28	20:28
19 一里塚	7:29	49 9 29	20:29
20 飛鳥山公園	7:30	50 10 30	20:30
21 JR王子駅	7:35	55 15 35	20:35

出典：東京都北区HPより



■ Kバスの概要



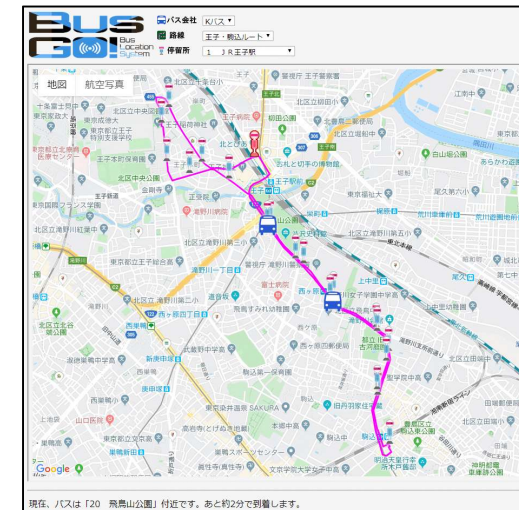
○運行だけでなく、Kバスの**利用促進**に向け、種々の取組みを行っています。

- 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カードの利用



バスロケーションシステム



一日乗車券



出典：東京都北区HPより



- **北区の公共交通をとりまく現状について**
(地域の概況)



■ 地形等の特徴

〔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。



出典：国土地理院「基盤地図情報」より

⇒坂道が多いことは、徒歩・自転車での**移動の制約**にもなります。

■ 地域の道路の状況

〔細街路や交通規制〕



○区内には道幅が狭い道路が多く、特に居住地区内には、**細街路**が多数存在します。



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

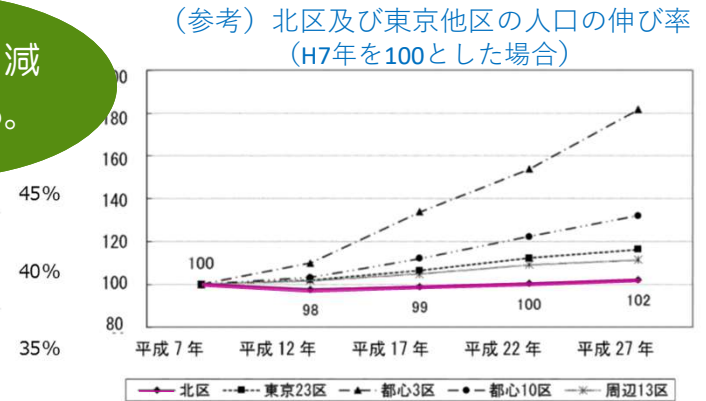
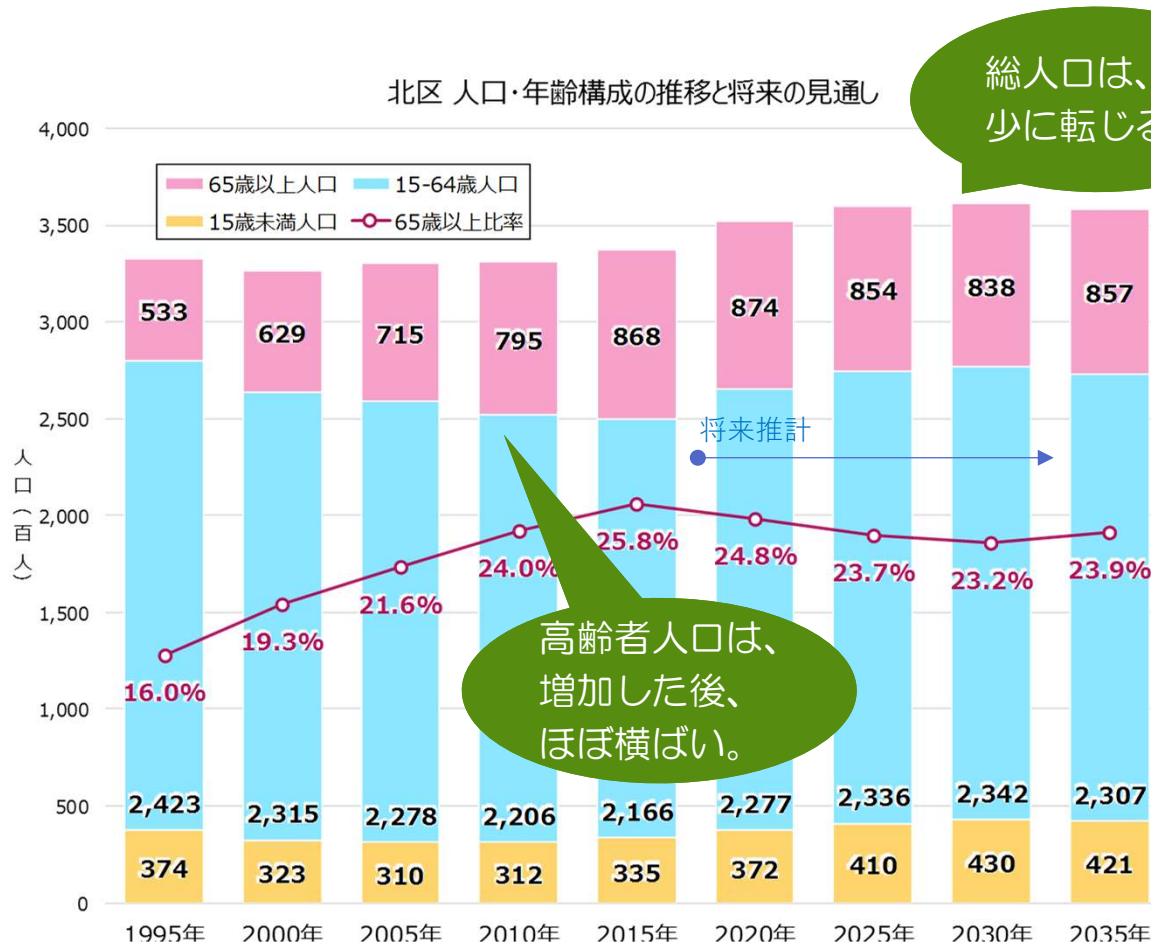
⇒道幅が狭いことは、バス等の**運行面での制約**となります。

■人口等の状況

〔人口・年齢構成の推移と将来見通し〕

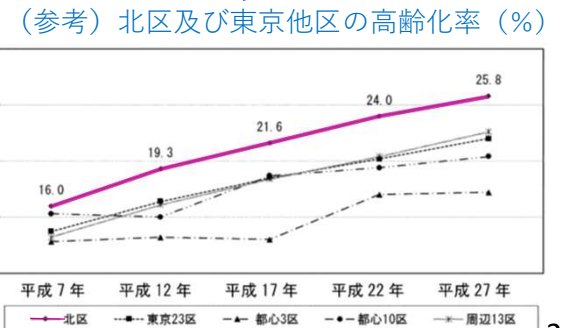


- 北区の総人口は、東京の他区より伸びが小さく、近い将来、減少に転じる見通しです。
- 高齢化率は、東京の他区より高く、増加した後、ほぼ横ばいとなる見通しです。



北区は、他より人口の伸びが小さい。

北区は、他より高齢化率が高い。



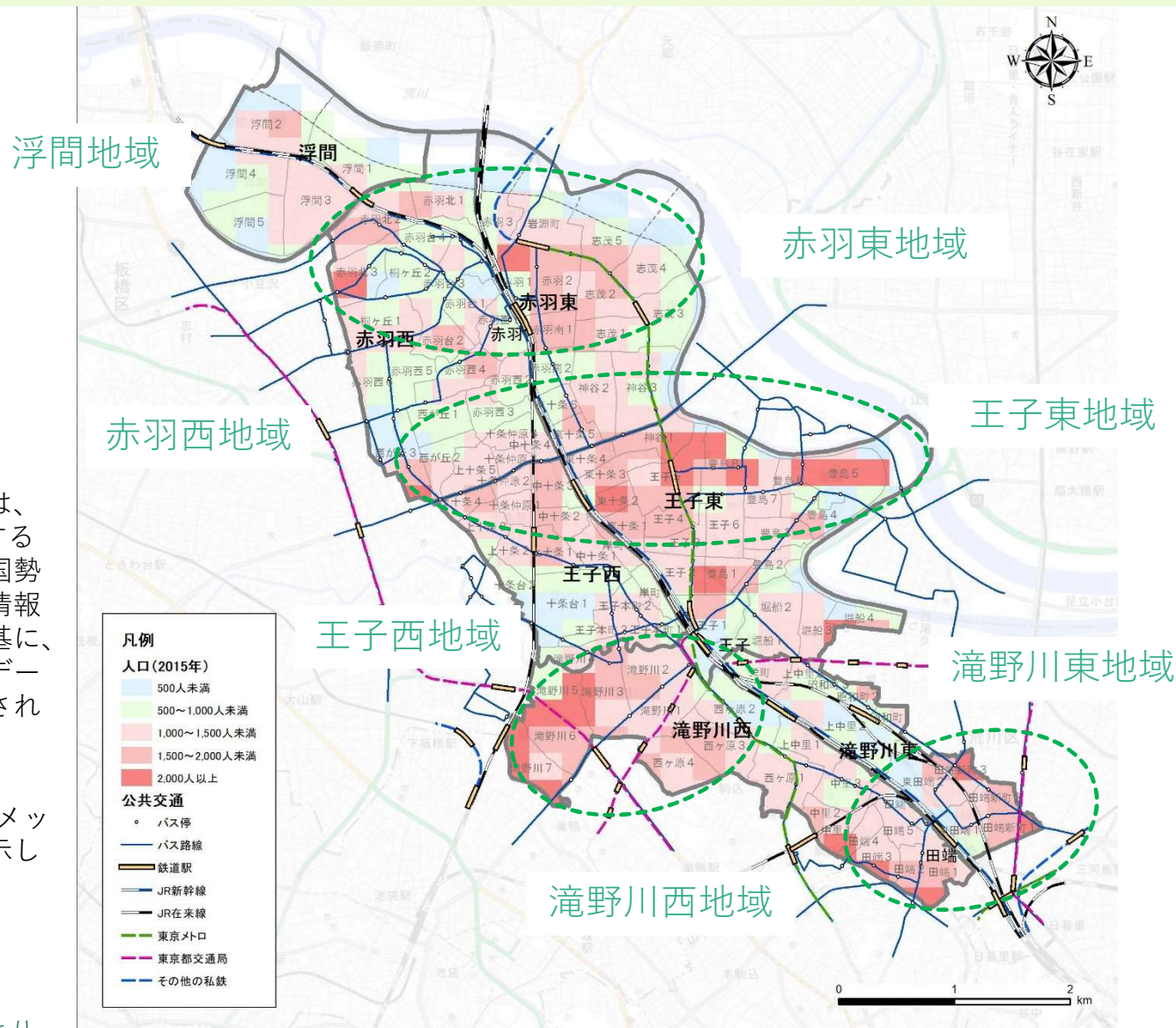
⇒今後、高齢者等への対応は、ますます重要になるものと考えられます。

人口等の状況

〔人口の分布〕



○北区の中で人口の特に多い箇所が、各地域に分布しています。



※メッシュデータは、単位m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。

(2015年)

出典：H27国勢調査より

■人口等の状況

〔人口の増減の見通し〕



○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。

2015⇒2050年

浮間地域

赤羽東地域

赤羽西地域

王子東地域

王子西地域

滝野川東地域

滝野川西地域



※500mメッシュごとの人口増減を表示しております。

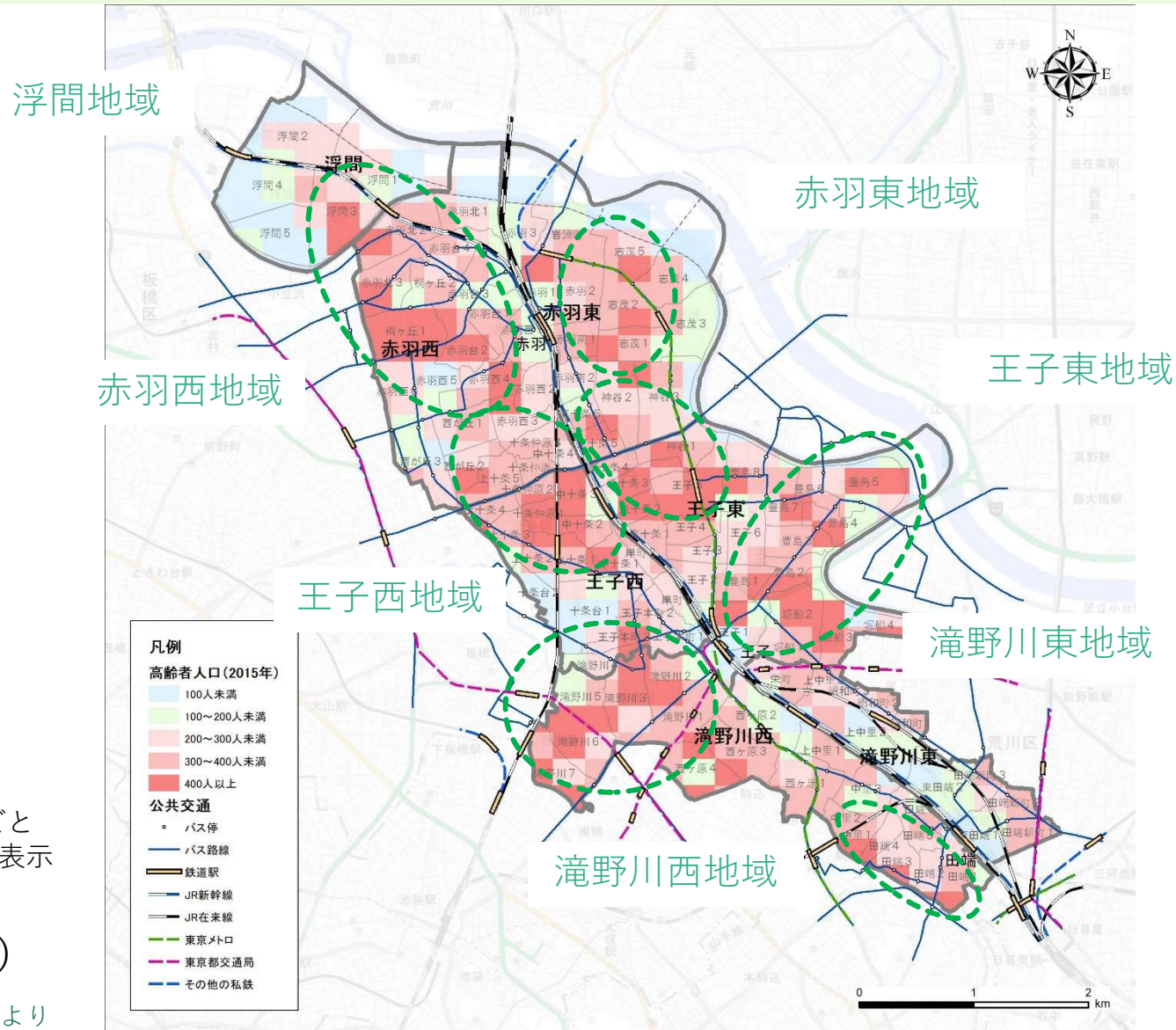
出典：国立社会保障・人口問題研究所より

■人口等の状況

〔高齢者人口の分布〕



○**高齢者**は**区内全域**に分布し、中でも特に高齢者が多い箇所が各地域に存在します。



※250mメッシュごと
の高齢者人口を表示
しております。

(2015年)

出典：H27国勢調査より

■人口等の状況

〔高齢者人口の増減の見通し〕



○高齢者人口が増加する見通しの箇所が、各地域に存在します。

2015 ⇒ 2050

浮間地域

赤羽東地域

赤羽西地域

王子東地域

王子西地域

滝野川東地域

滝野川西地域



※500mメッシュごと
の高齢者人口増減を
表示しております。

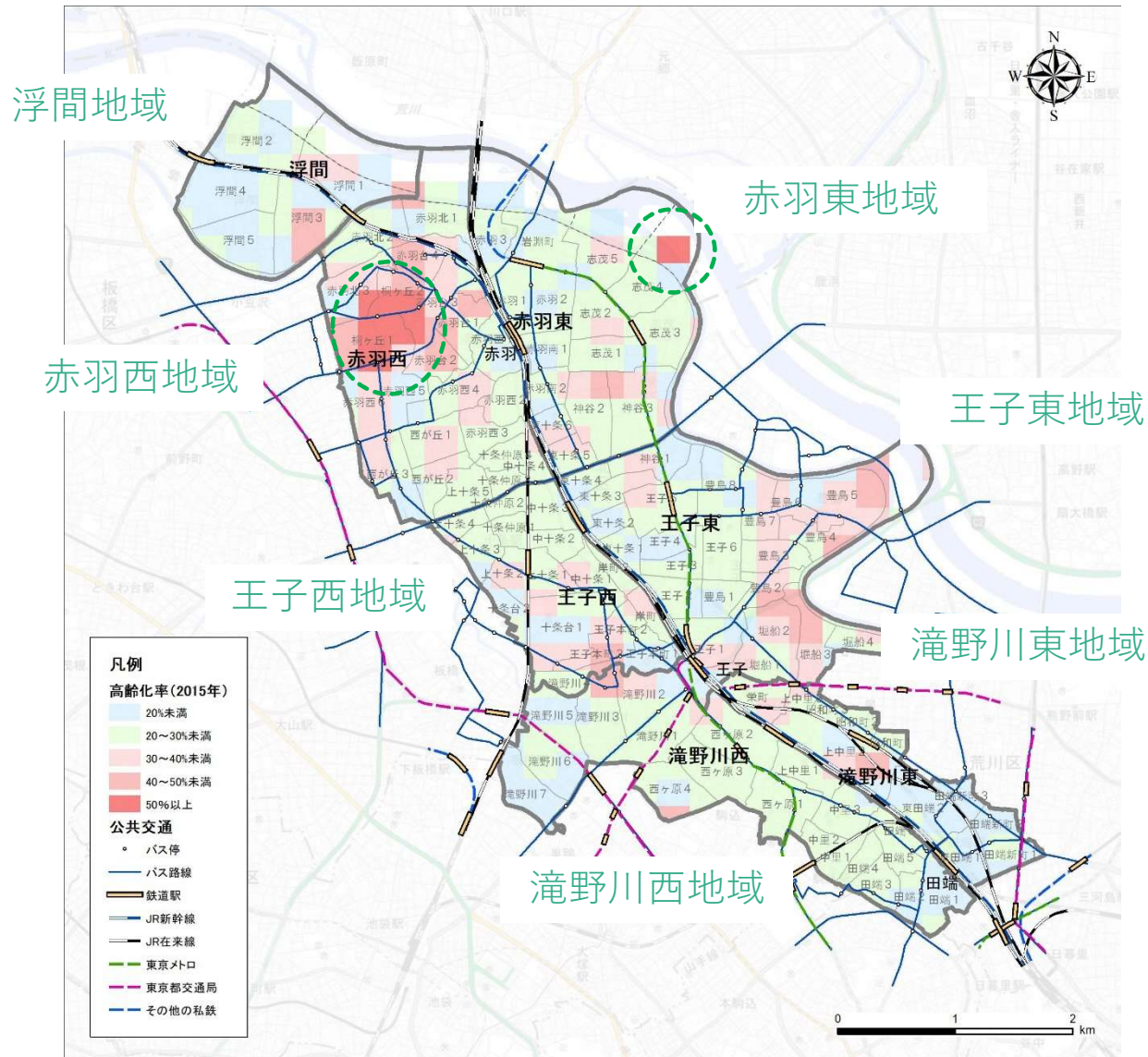
出典：国立社会保障・
人口問題研究所より

■人口等の状況

〔高齢化率の分布〕



○特に赤羽西・赤羽東地域には、高齢化率が50%を超える地域が存在します。



※250mメッシュごと
の高齢化率を表示し
ております。

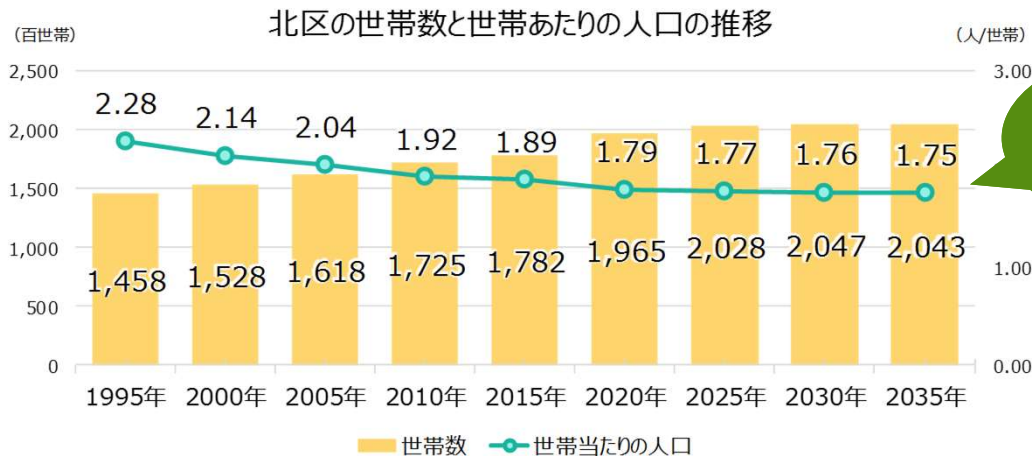
出典：H27国勢調査より

■人口等の状況

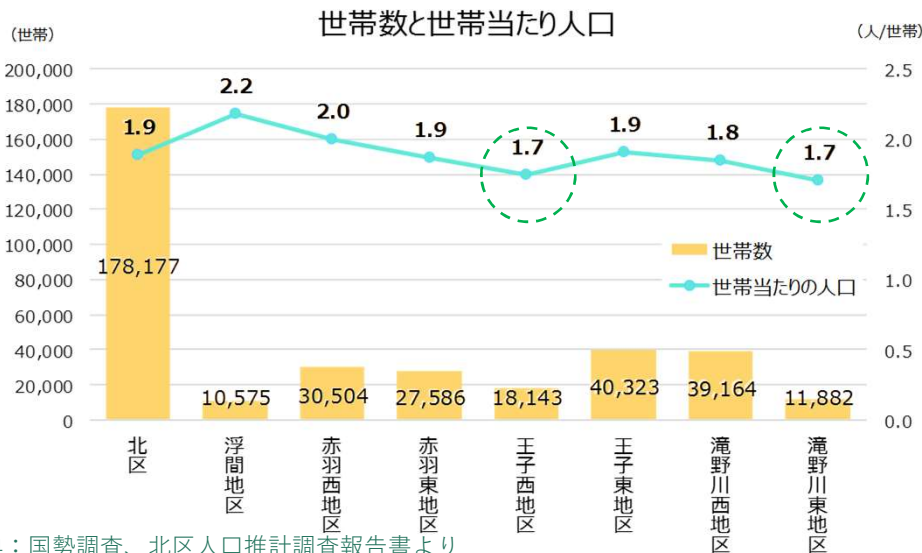
〔世帯の状況〕



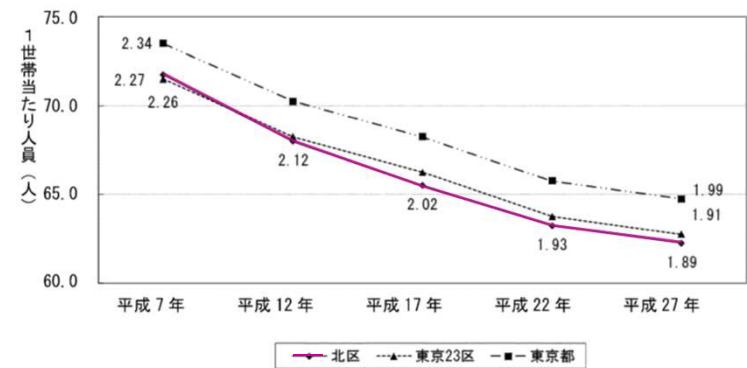
- 北区の**世帯数**は増加傾向にあり、今後横ばいとなる見通しです。
- 世帯当たりの人口は、すでに2人/世帯を下まわっており、**1人暮らし**が増えている状況です。特に王子西、滝野川東地区で、世帯当たりの人口が少ない状況です。



世帯当たりの人口は、2人未満。



(参考) 北区及び東京他区の世帯当たりの人口



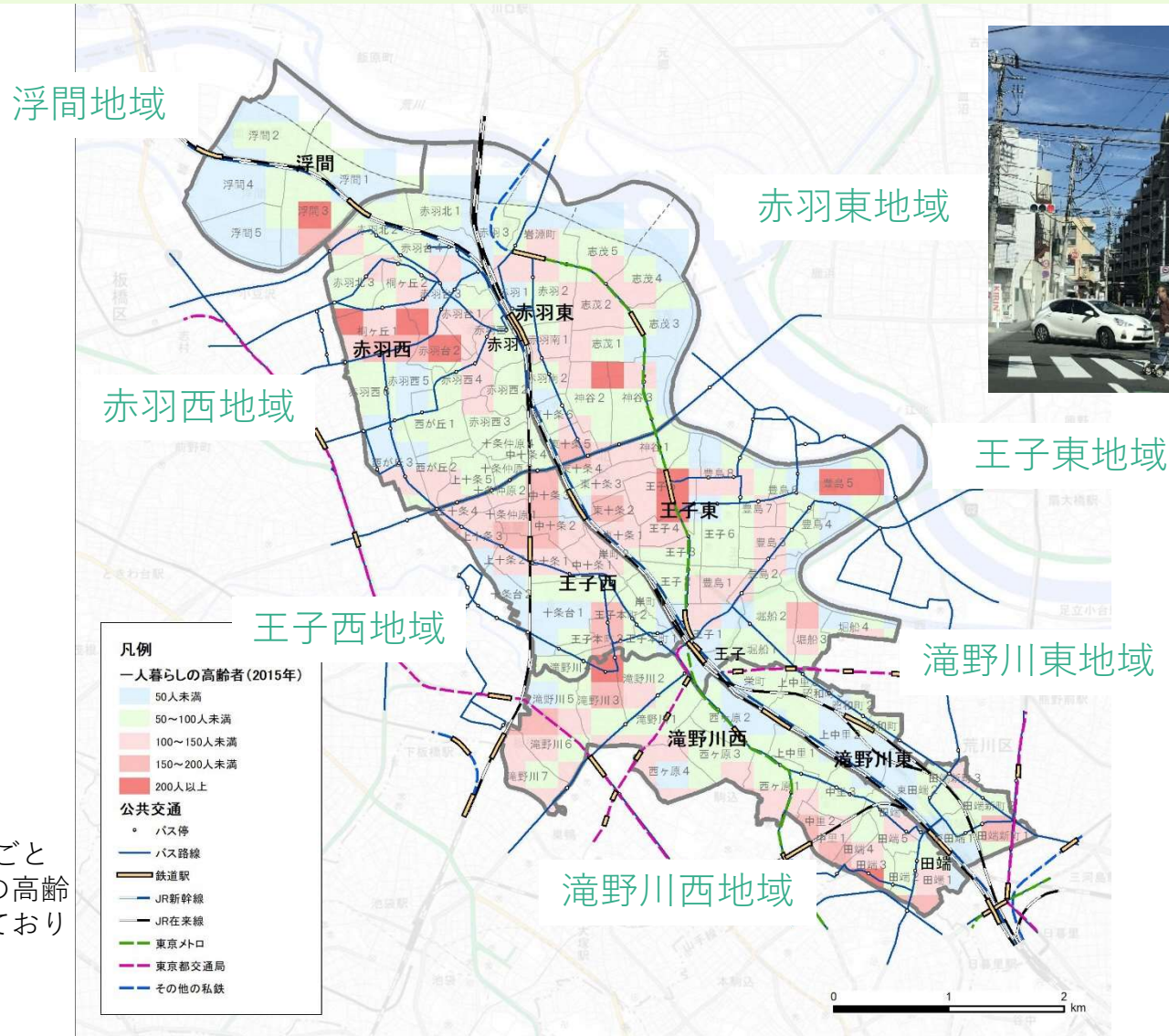
出典：国勢調査、北区人口推計調査報告書より

■人口等の状況

〔一人暮らしの高齢者世帯の状況〕



○一人暮らしの高齢者が多い箇所も、各地域に存在しています。



※250mメッシュごとの一人暮らしの高齢者数を表示しております。

出典：H27国勢調査より



- **公共交通をとりまく現状について**
(公共交通の状況)

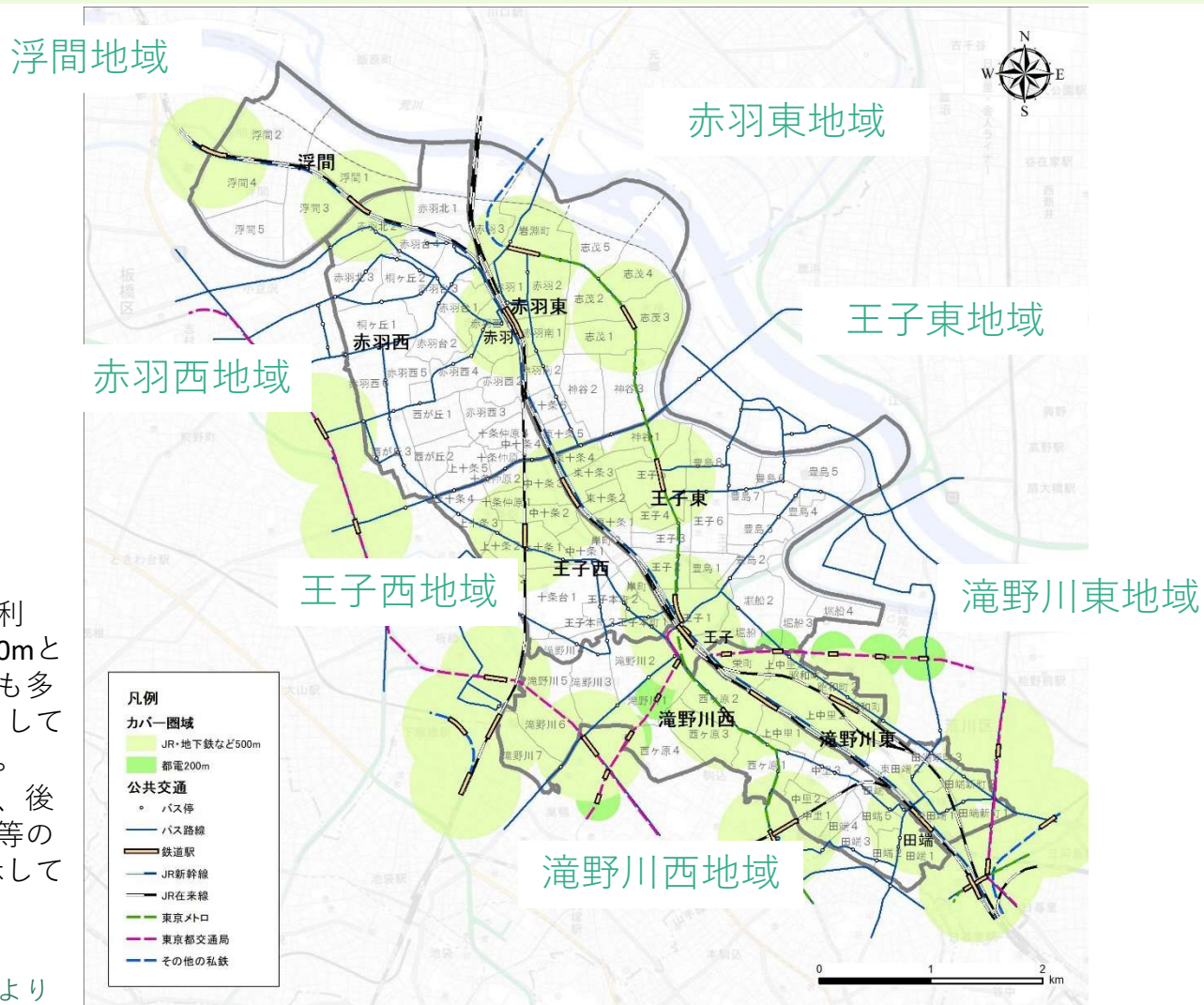


■公共交通の運行状況

〔公共交通ネットワーク（鉄道）〕



○南北方面の基軸である**鉄道**（JR東日本、東京メトロ、埼玉高速鉄道）、東西方面に都電荒川線（東京さくらトラム）が運行しています。**赤羽駅**、**王子駅**、**田端駅**が主要駅となっています。



※23区で、鉄道の利用圏を駅から500mとしている例が最も多いため、**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。

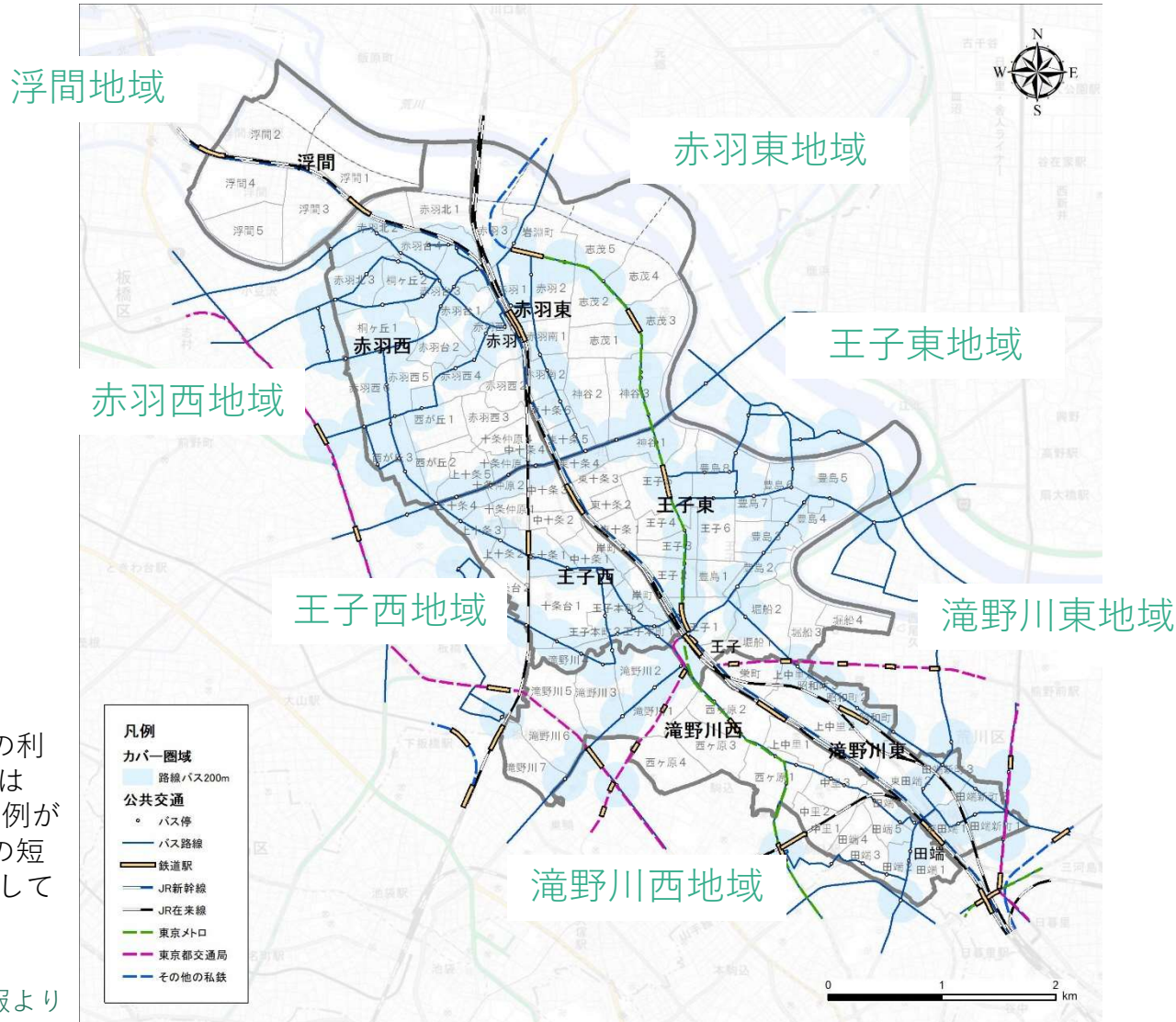
出典：国土数値情報より

■公共交通の運行状況

〔公共交通ネットワーク（路線バス）〕



○概ね**赤羽駅、王子駅、田端駅**に発着する**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、**区内の各地域、周辺地域**をつないでいます。



※23区で、バス停の利用圏を200mまたは300mとしている例が多いため、距離の短いほうの**200m**として図示しています。

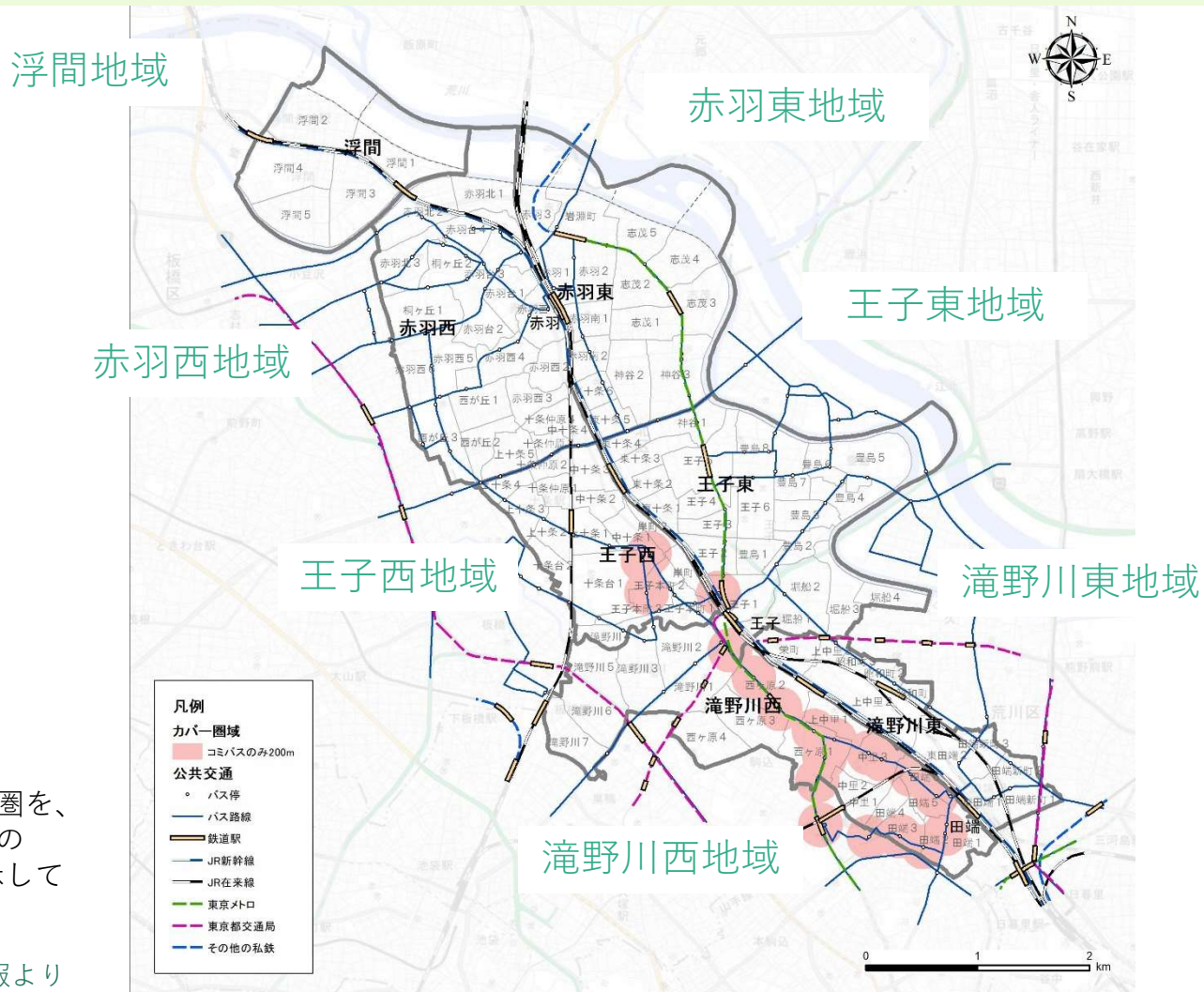
出典：国土数値情報より

■公共交通の運行状況

〔公共交通ネットワーク（コミュニティバス）〕



- 鉄道・路線バスの補完として、**コミュニティバス「Kバス」**を運行しています。
- 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。

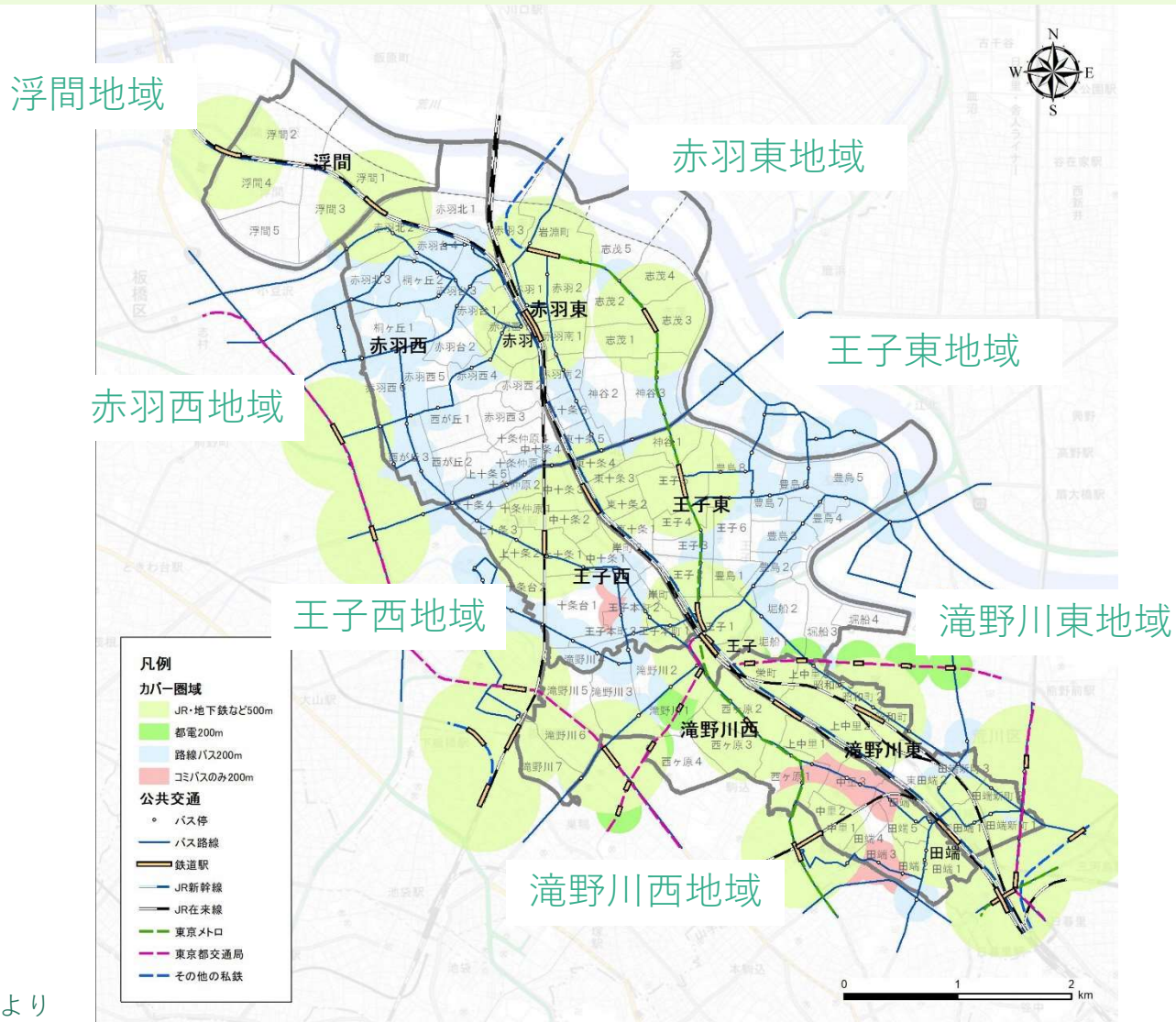
出典：国土数値情報より

■公共交通の運行状況

〔公共交通ネットワーク（鉄道+路線バス+コミュニティバス）〕



○各方面に**鉄道**、**路線バス**、**コミュニティバス**を運行していますが、区内には、**公共交通機能を向上すべき箇所**が部分的に残っています。



出典：国土数値情報より

■公共交通の運行状況

〔運行本数の状況〕



○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。



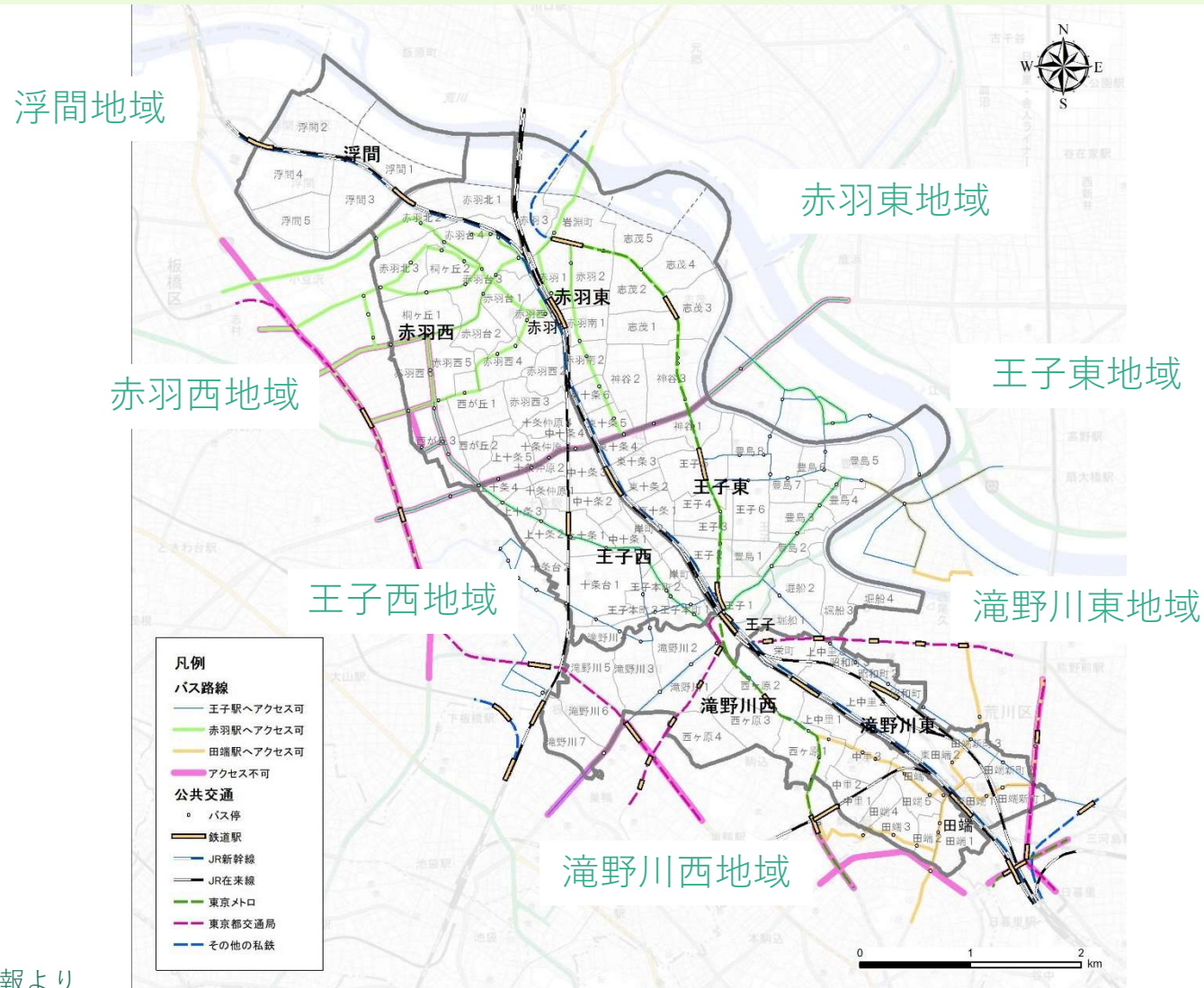
出典：各路線バス事業者HPより

■公共交通の運行状況

〔主要駅へのアクセス路線〕



○北区のバス路線は、大半が駅に発着し、主要駅（王子駅、赤羽駅、田端駅）に発着しています。



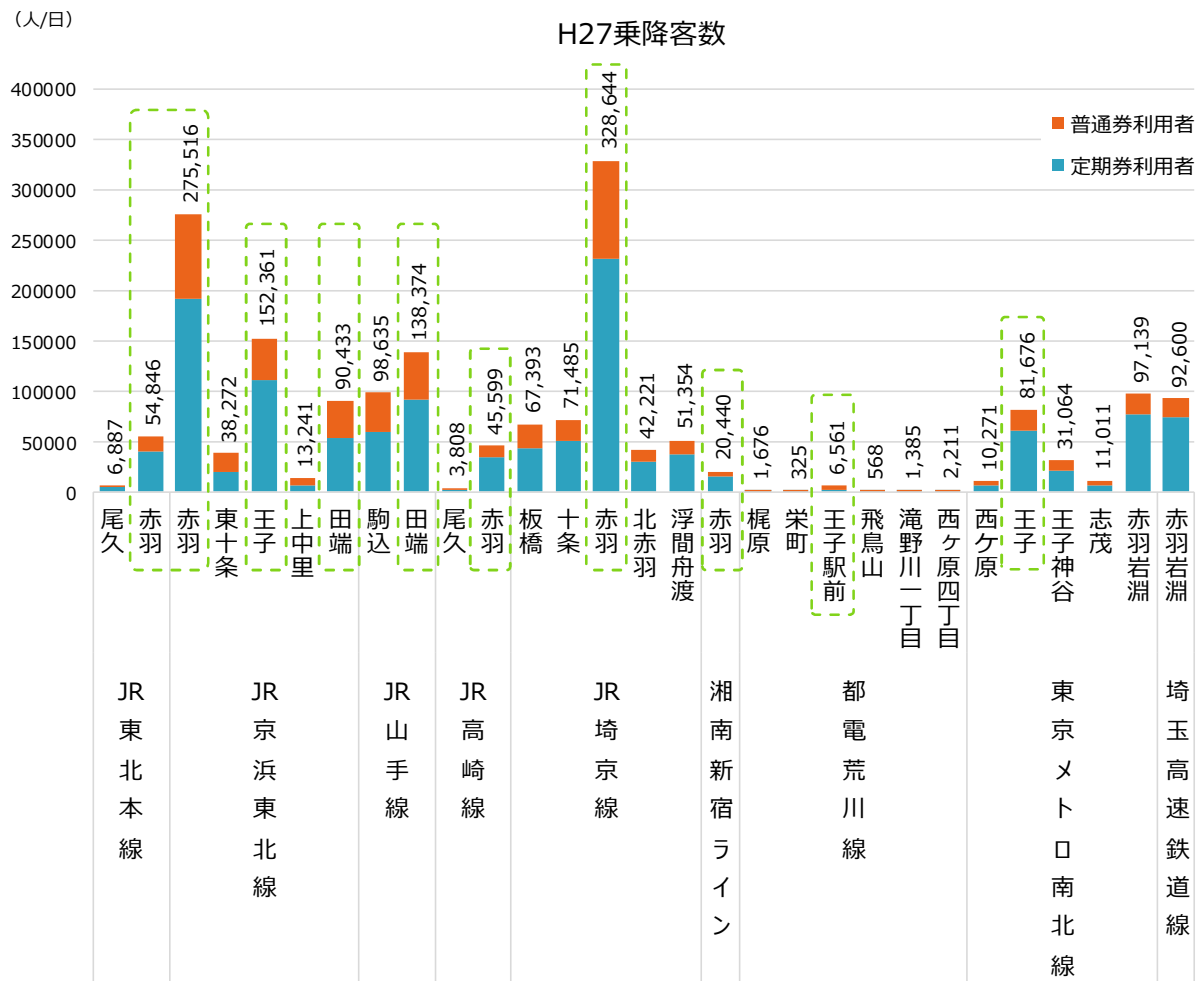
出典：国土数値情報より

■公共交通の利用状況

〔鉄道の利用状況〕



○北区内の鉄道駅の乗降客数は、区の中心である「赤羽駅」「王子駅」「田端駅」が多くなっています（特に赤羽駅は突出）。
 その他では、駒込駅、赤羽岩淵駅も多くなっています。



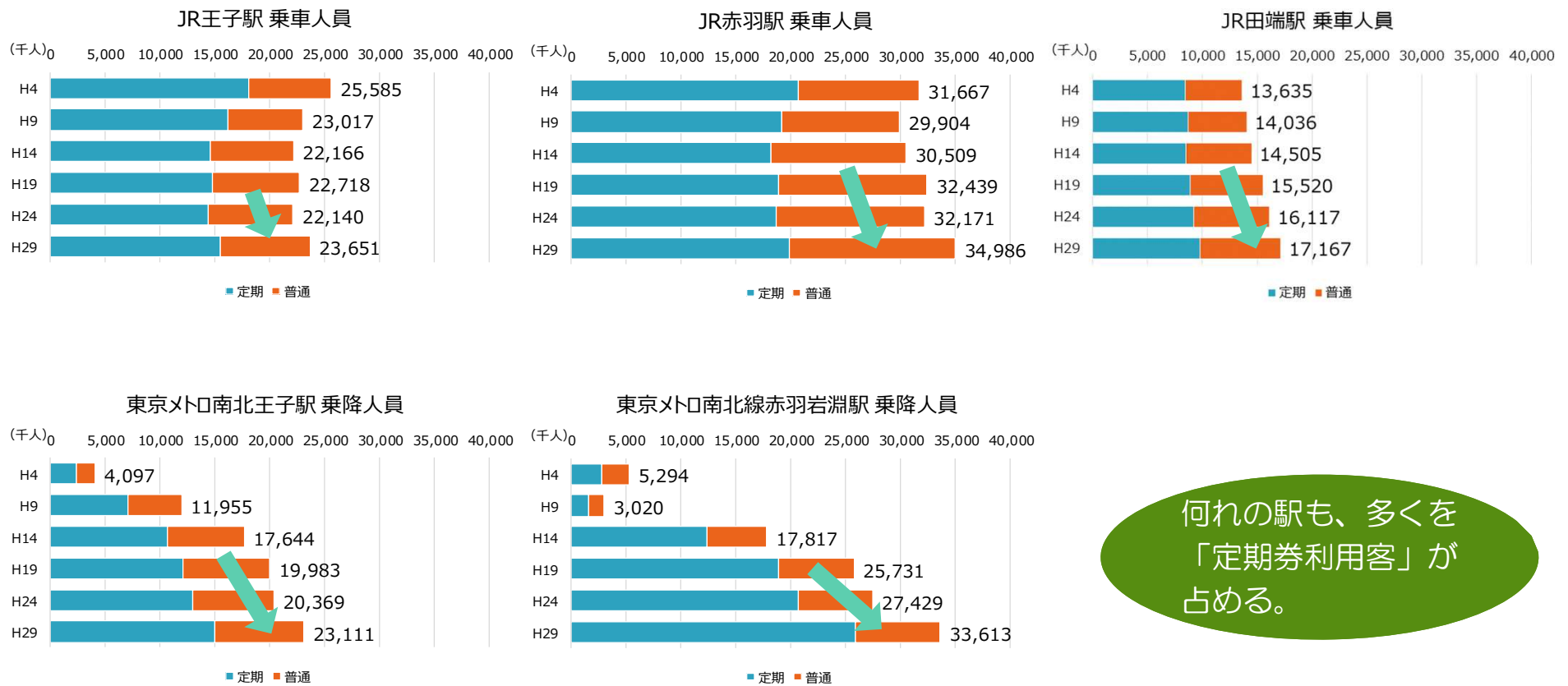
出典：大都市センサスより

■公共交通の利用状況



〔鉄道の利用状況〕

○**主な鉄道駅**の利用客数は、**近年、概ね増加傾向**です。
 内わけを見ると、何れも「**定期券利用客**」が多くを占めており、
 北区の公共交通利用客の**多くが通勤・通学客**であるものと見うけられます。



何れの駅も、多くを「定期券利用客」が占める。

■ 目的地となるような施設の立地状況

〔移動の目的地となるような主要施設〕



○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**に多く立地しています。**田端駅周辺**には文化施設が多く立地しています。

大規模小売店舗、主要公共・公益施設などの立地状況



⇒区民をはじめ、多くの人を訪れます。

■公共交通の利用状況



【通勤・通学の利用交通手段】

- 北区民の交通手段は、**鉄道が突出**して多い一方、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】

常住地による総数



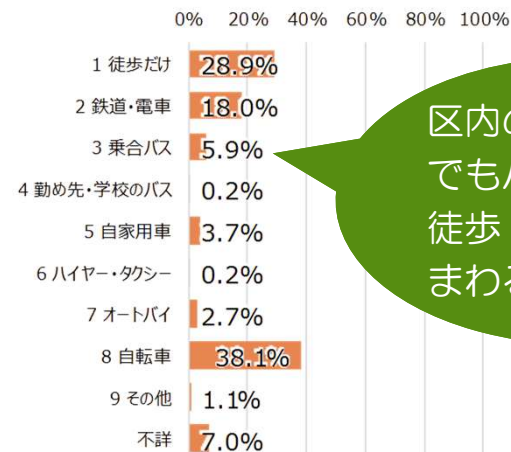
鉄道が突出。

バスは1割以下。

(北区民の通勤・通学者総数)

【北区】

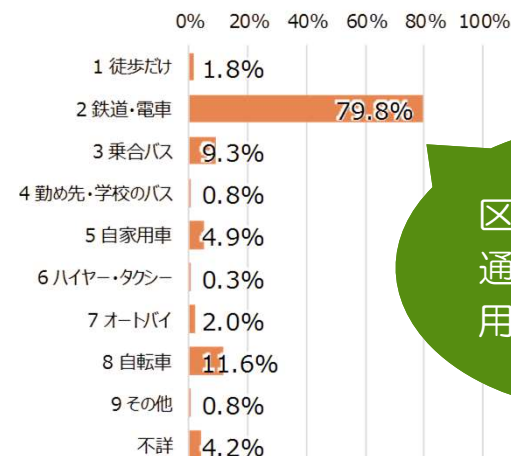
自市区町村で従業・通学 (北区に住み、区内に通勤・通学する人)



区内の通勤・通学でもバスは少なく、徒歩・自転車が上回る。

【北区】

他市区町村で従業・通学 (北区に住み、区外に通勤・通学する人)



区外への通勤・通学で、鉄道利用が中心。

* この調査は複数回答であるため、合計が100%にはなりません。

出典：H22国勢調査より



- **公共交通をとりまく現状について**
(Kバスの利用状況等)

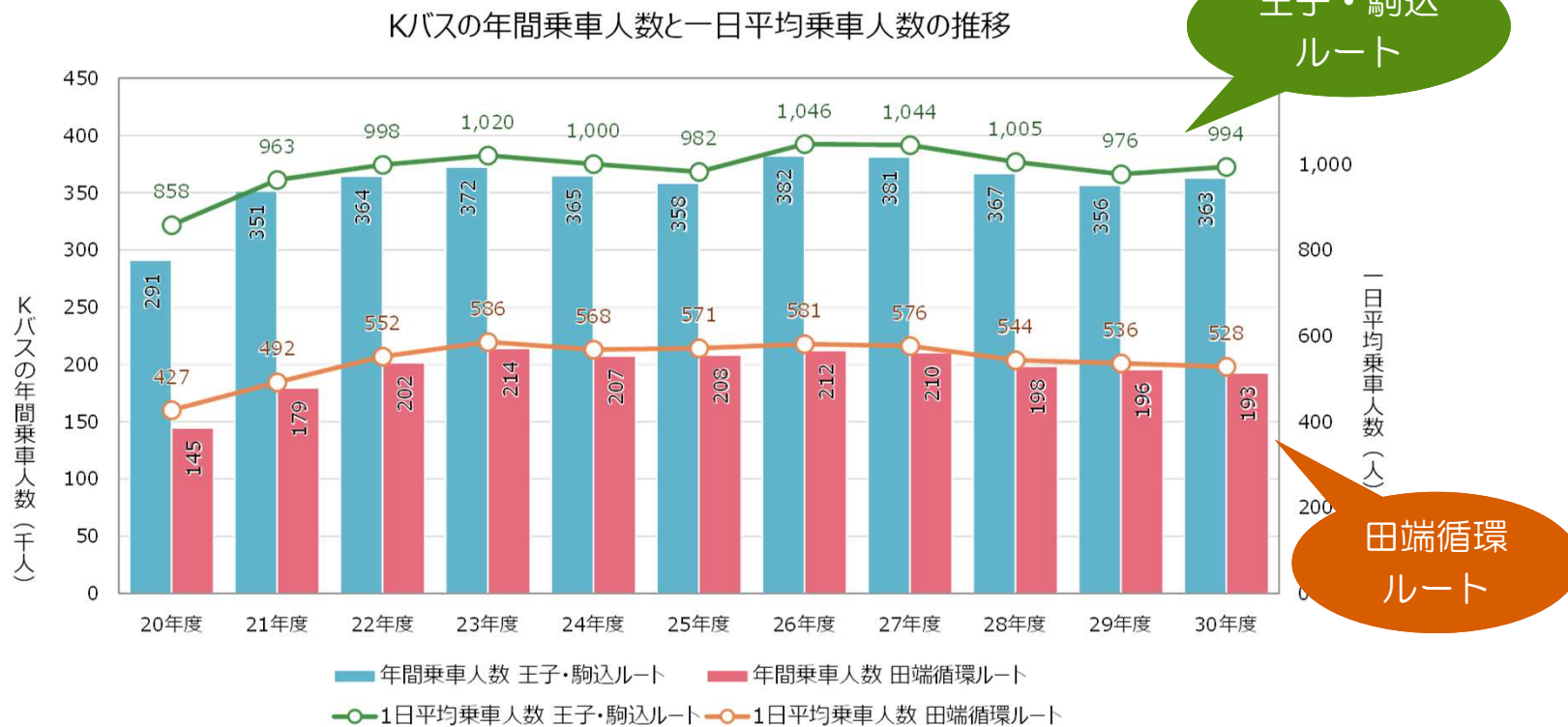


■ Kバスの利用状況等



〔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1000人程度、「田端循環ルート」が1日500人強（計1日1500人程度）で推移しています。



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

■ Kバスの利用状況等

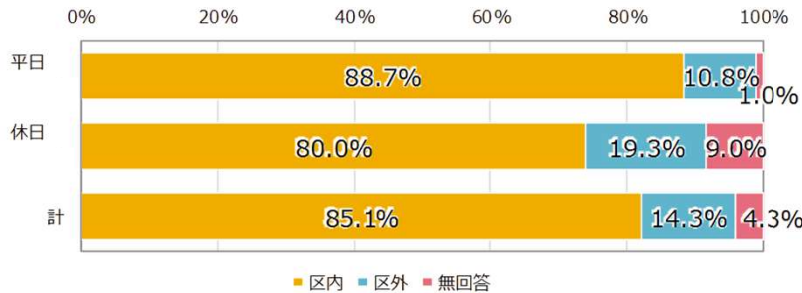


〔Kバス利用客の属性〕

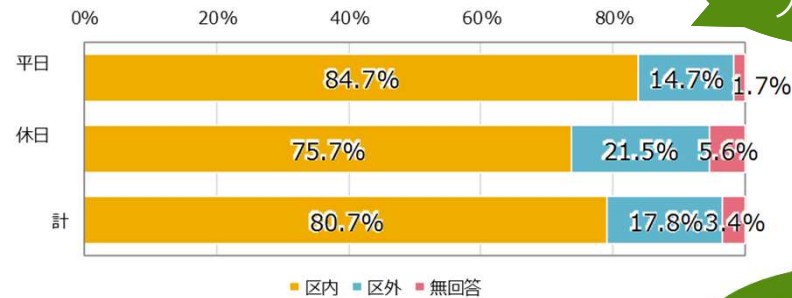
- 利用客の大半が北区民であり、Kバスは区民の移動手段として活躍しています。
- 年齢層では、4～5割程度を高齢者が占めていますが、その他の年齢層の利用も5～6割程度あり、比較的広い年齢層に利用されていることがうかがえます。
- 回数券利用客は1割程度であり、大半が現金・ICカード利用客です。

(Kバス利用客アンケートより)

【Kバス利用客（回答者）の居住地】王子・駒込ルート



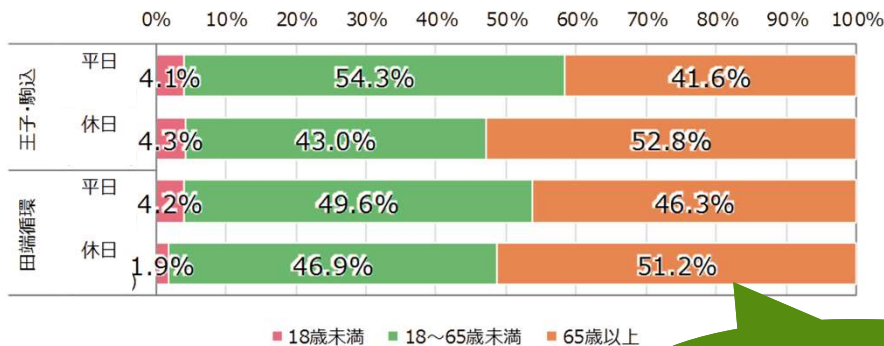
【Kバス利用客（回答者）の居住地】田端循環ルート



利用客は大半が区民

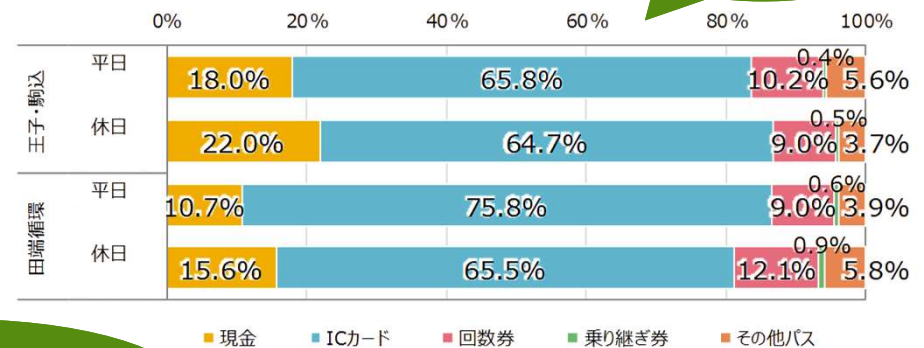
Kバス利用客の年齢層

(Kバス実績データより)



高齢者が4～5割
その他も5～6割

Kバス利用客の券種



大半が、現金、ICカード

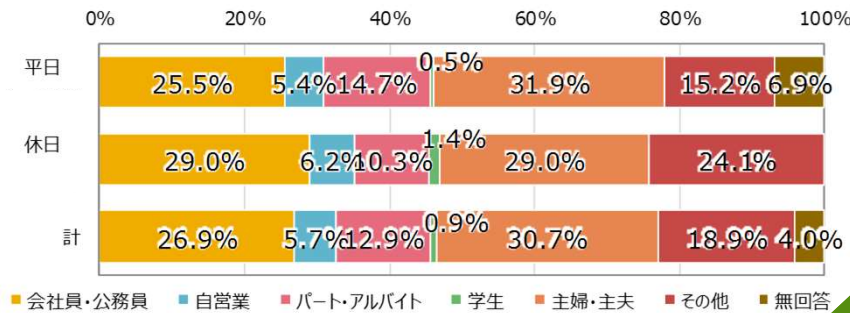
■ Kバスの利用状況等



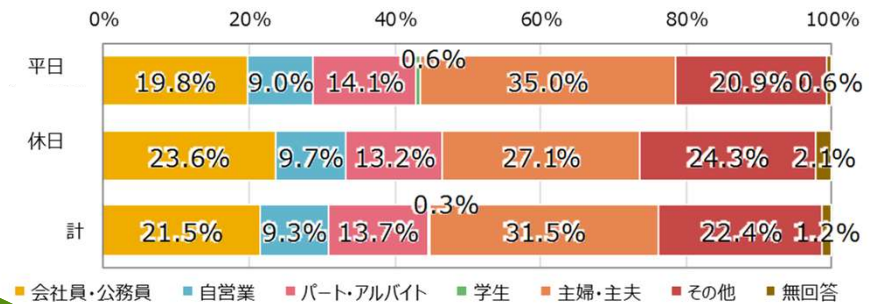
〔Kバス利用客の属性〕

○利用客（回答者）の職業をみると、**学生以外の人々に広く利用**されている状況です。
 ○利用客の利用頻度は、「月に数日」以上利用する人が概ね9割以上を占めています。
「週に1日程度」以上の人は、**王子・駒込ルートで5～6割**、**田端循環ルートで7～8割**もいる状況であり、**日常的**にKバスを利用する人が多いことがうかがえます。

【Kバス利用客（回答者）の職業】王子・駒込ルート



【Kバス利用客（回答者）の職業】田端循環ルート

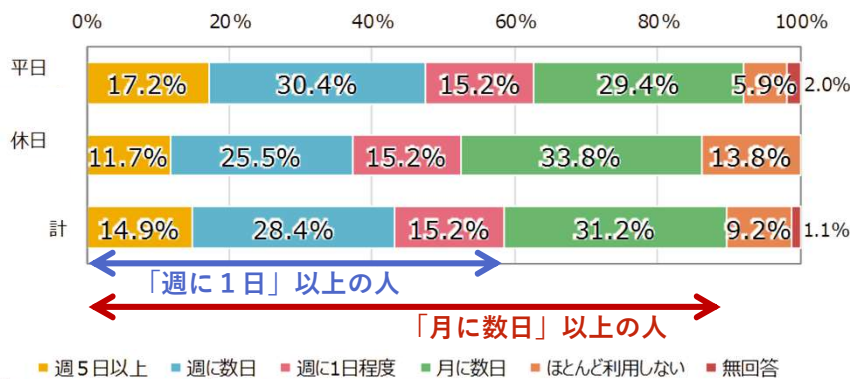


週に1日程度以上が、5～6割。

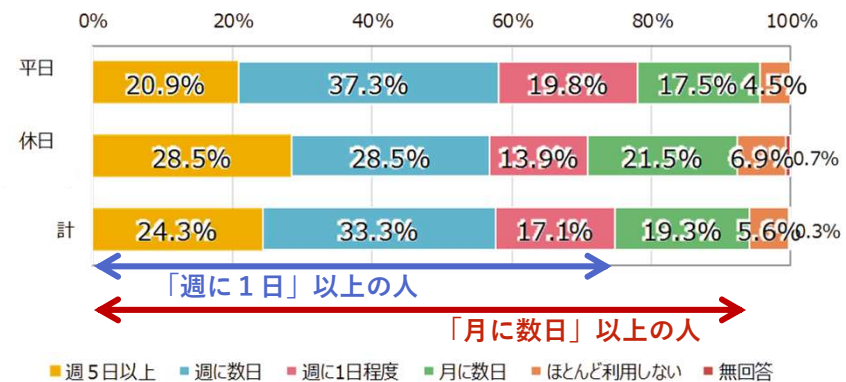
学生以外に広く利用されている

週に1日程度以上が、7～8割。

【Kバス利用客（回答者）の利用頻度】王子・駒込ルート



【Kバス利用客（回答者）の利用頻度】田端循環ルート



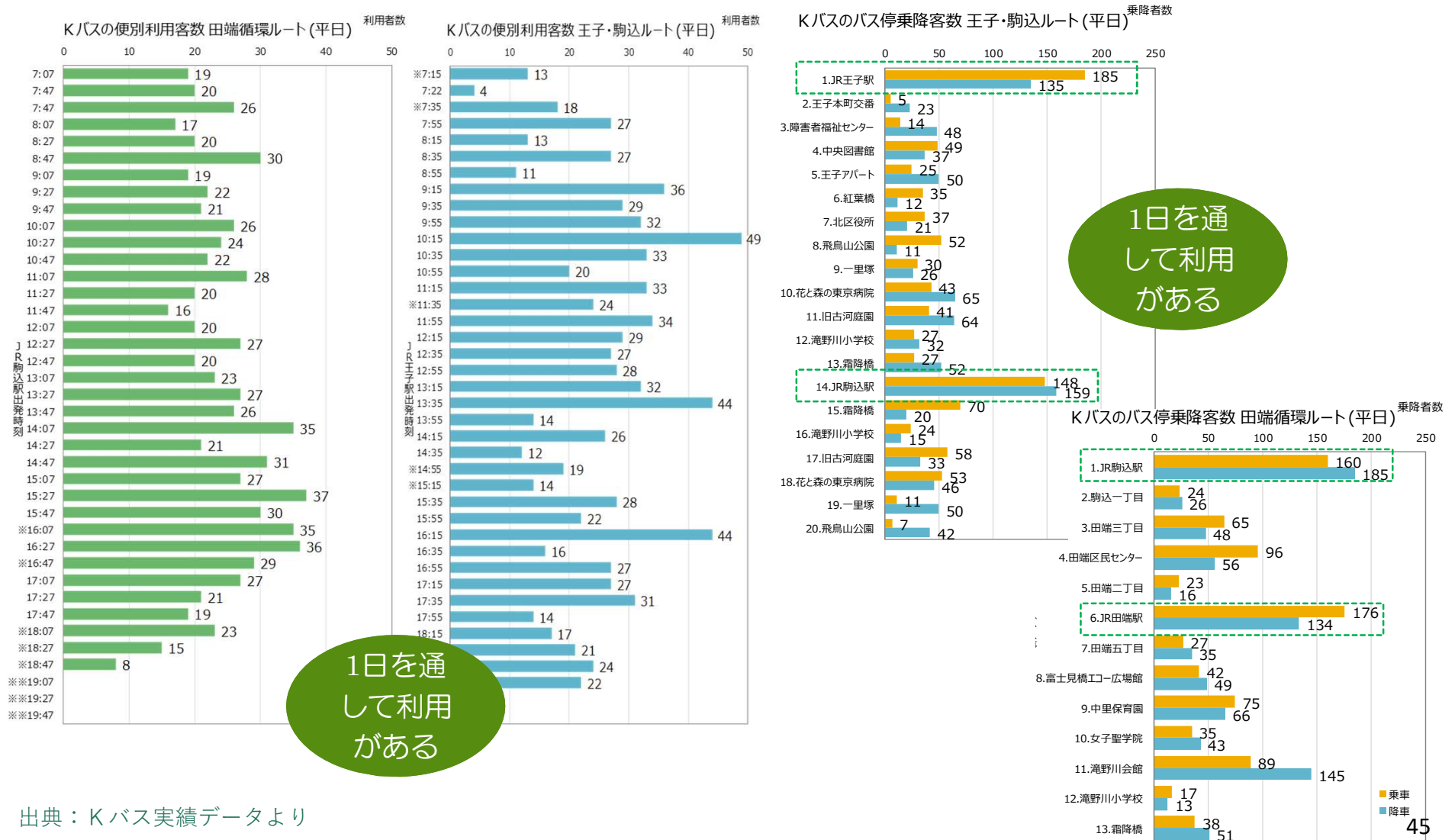
出典：Kバス利用客アンケートより

■ Kバスの利用状況等

〔Kバスの利用方法等〕



○Kバスの利用時間帯では、朝・夕の便が多い傾向はあるものの、**1日を通して利用**があります。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。



出典：Kバス実績データより

■ Kバスの利用状況等

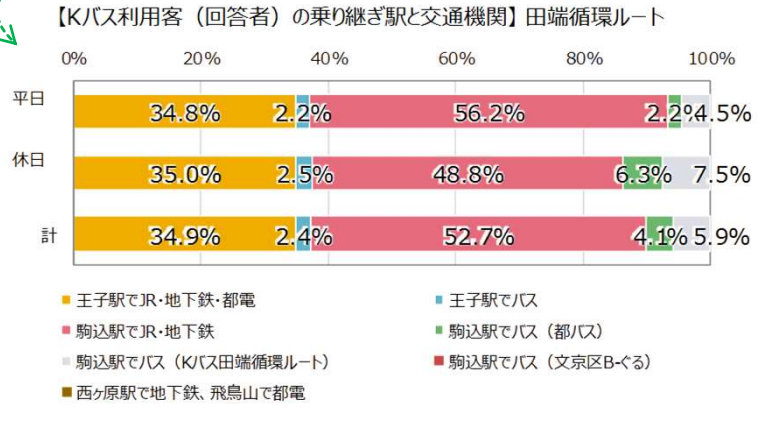
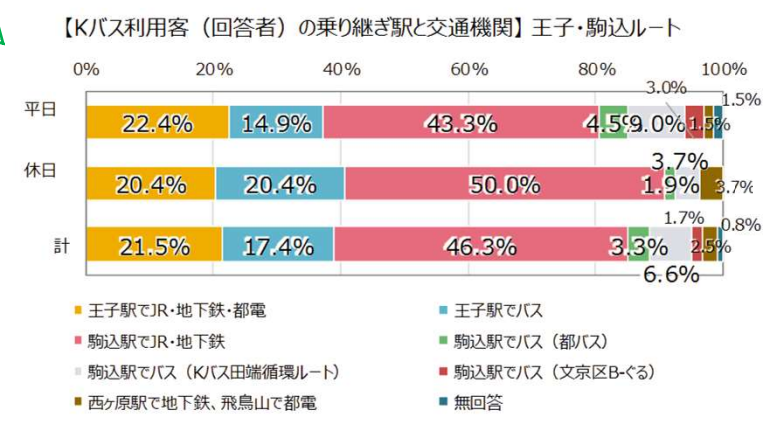
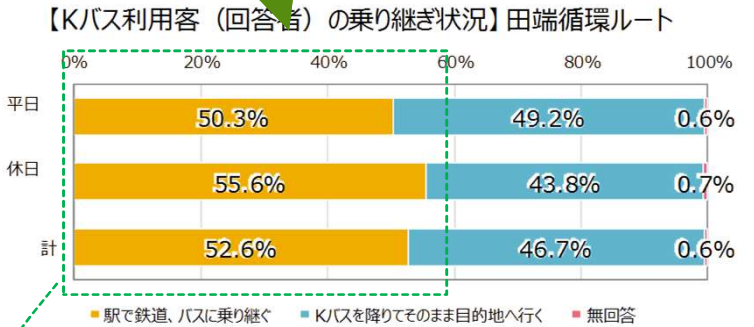
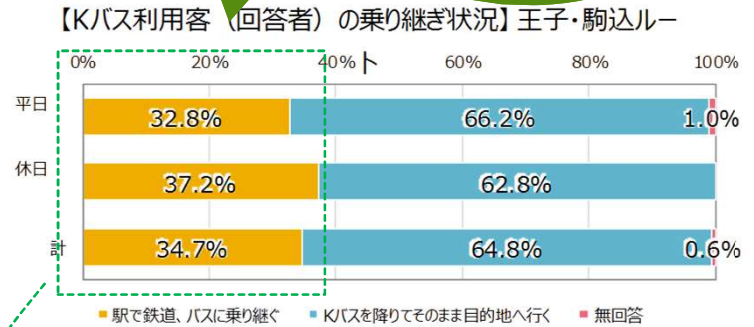
〔Kバスの利用方法等〕



○ Kバスを降りて鉄道・バスに**乗り継ぐ**人は、王子・駒込ルートで3～4割、**田端循環ルート**で5～6割です。それ以外の人は、**直接目的地**へ向かっています。

乗り継ぐ人は3～4割
他の人は直接目的地へ

乗り継ぐ人は5～6割
他の人は直接目的地へ



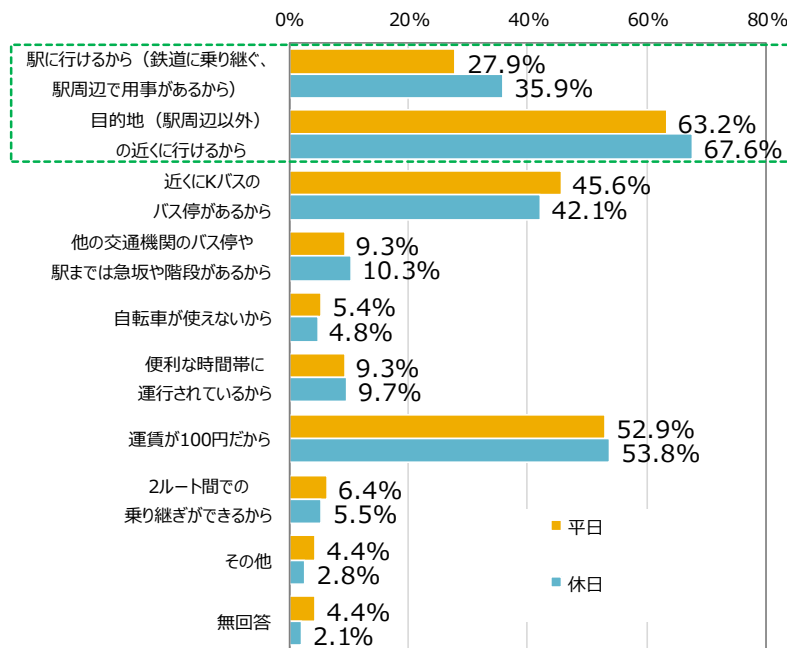
■ Kバスの利用状況等



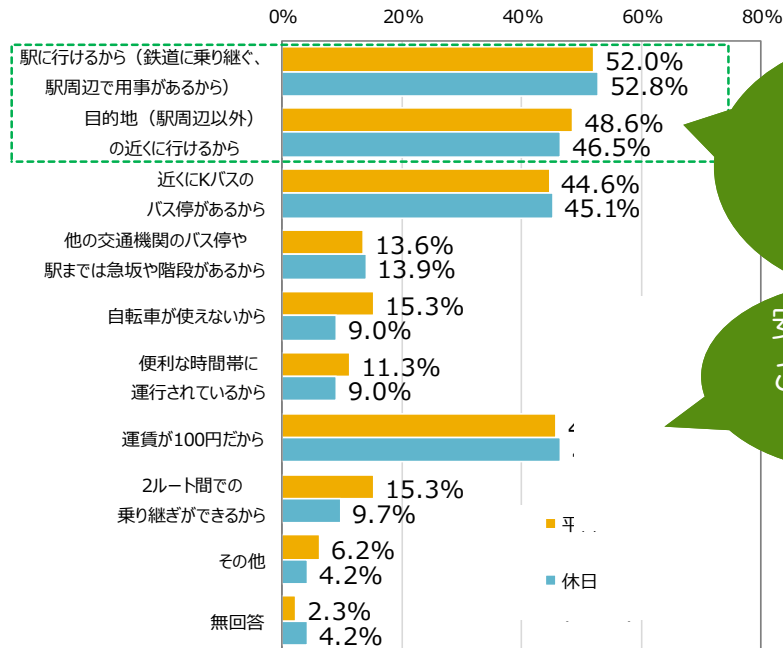
【Kバスの利用理由】

- Kバスの利用理由の中で、「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。利用客にとって、**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大きいものと見受けられます。
- 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



【Kバス利用客（回答者）の利用理由】田端循環ルート



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

■コミュニティバスの新規路線の導入に向けた視点



(北区の公共交通を取り巻く現状など より)

■人口・世帯の状況から…

- 高齢者が多く、居住地は区域に広く分布しています。
(…路線バス等によるカバーの難しさ)
- 今後、人口が減少に転じる見通しです。(…公共交通への需要の総量も減る可能性)
- 世帯の構成が変化し、移動支援を行うべき人が増加する可能性があります。
(…送迎者のいない高齢者等)

■人の移動の状況等から…

- 広い年齢層で、日常生活における移動手段へのニーズがあります。(Kバスの例)
- 主要施設や大型店舗は、拠点である王子駅、赤羽駅、田端駅の周辺に集中しています。
- 区外(都心等)へ通勤・通学する人の多くが、鉄道を利用しています(…駅へのアクセス)。
- 鉄道駅の中で、赤羽駅、王子駅、田端駅の乗降客が特に多い状況です。
- 駅で乗り継ぐ人の他、駅周辺を目的地とする人も多い状況です。(Kバスの例)
- 駅や目的地へ行きやすい公共交通へのニーズが高い状況です。(Kバスの例)
(…拠点となる駅周辺へのアクセス)

■コミュニティバスの新規路線の導入に向けた視点

つづき



■ 地域の特徴等から…

○高低差の大きい坂道等が多いことが特徴です。（…徒歩・自転車での移動の制約）

○居住地域内に細街路が多いことが特徴です。（…大型車両等での運行の制約）

■ 公共交通ネットワークの現状等から…

○（北区の公共交通ネットワーク）鉄道が基軸。路線バスが王子駅、赤羽駅、田端駅に発着し、区内及び近隣地域との間の移動を担う。鉄道・バスの補完として、コミュニティバス「Kバス」、タクシー等が補完しています。

○駅、バス停から遠い地区（公共交通機能向上が必要な地区）が残存しています。

○バスの運行本数、主要駅へのアクセス性は、地区によって差異があります。

■コミュニティバスの新規路線の導入に向けた視点



(その他、危惧される事項など …今後状況を確認)

○**高齢ドライバー**が増え、免許返納等が社会的課題となっています。

○区内の通勤・通学の例では、徒歩・自転車利用が多く、バス利用者は少なく、公共交通に対する**利用意向**は**個人や地区によって差異**の可能性があります。
(…今後、事業者へのヒアリング、アンケート等で確認)

○**“地域の公共交通を守っていく”**という意識は、**地区によって差異**の可能性があります。(…今後、アンケート等で確認)

○バス等の**事業者**は、低調な利用客数、乗務員不足等により**厳しい運営状況**です。
(…今後、運行事業者に確認)



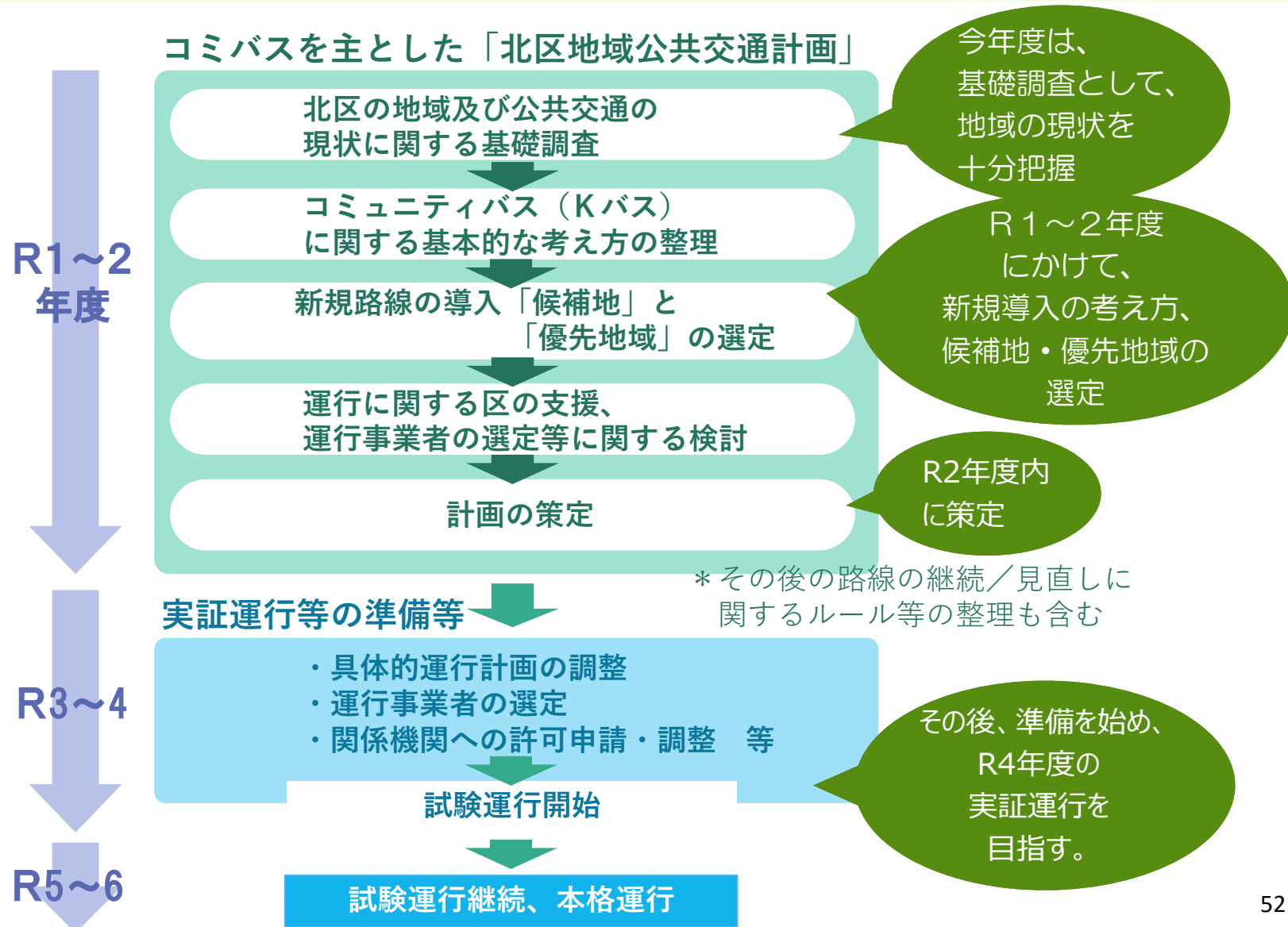
● 今後の進め方、予定等について



■今後の進め方（現時点での想定）



○北区の「コミュニティバス」を主とした「北区地域公共交通計画」の策定に向け、「地域公共交通会議」での議論を経ながら、以下のように進めます。



■ 今後の進め方



「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					(予備)	実証運行の準備期間 令和3年度～
		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		[進捗バー]		[進捗バー]	状況に応じて補完的な調査			
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		[進捗バー]						
新規路線の導入「候補地」と「優先地域」の選定			[進捗バー] 指標の検討 [進捗バー] 候補地の抽出		[進捗バー] 優先地域の選定 状況に応じて継続検討			
運行に関する区の支援、運行事業者の選定等に関する検討		[進捗バー] 今回			[進捗バー]			
計画の策定					[進捗バー]			
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							[矢印]	

■今年度の実施内容



R1年度～

◆**地域及び公共交通の現状把握**（各種データ、過年度調査結果等より）

◆**移動実態**の把握（パーソントリップ調査より）

◆**区民**の外出状況、交通手段の状況、今後に向けた意向等の把握
（**区民へのアンケート等**より）

◆**公共交通事業者**の現状、今後に向けた意向等の把握
（提供データ、ヒアリング等より）



◆新たな地域公共交通の導入に向けた**考え方・方向性の整理**
◆コミバス等の適合性の検討

◆**導入候補地・優先地域の抽出**に関する、**視点（指標）**の整理

候補地選定のため、北区の実情に即した視点（指標）を見出す。

データ等でわからない事は、区民アンケートで補足。

■（参考）区民アンケートの実施概要...



○**区民アンケート**は、以下のように行うことを予定しています。

■アンケート方法：**郵送配布・郵送回収**

■調査対象： 浮間地域、赤羽東地域、赤羽西地域、王子東・滝野川東地域、王子西地域、滝野川西地域の**区民（16歳以上）**

（何れの地域にも、公共交通機能を向上すべき地区が存在する可能性があります）

■配布数： **5000人（各地域から無作為抽出）**

■主な設問

○**ご本人のこと**（年齢・性別、居住地区、自動車・免許・送迎者の有無、自宅最寄り駅・バス停の利便性等の認識）

外出状況等

○**よく行く場所と、交通手段**（通勤・通学、買物、通院、趣味・娯楽等）

○**外出頻度**（総数、赤羽・王子に行く頻度、区外に行く頻度）

北区の公共交通の利用状況、満足度、改善の希望等

○**Kバスの認知状況・乗車経験**

○北区の公共交通の**利用頻度**（鉄道、路線バス、Kバス、タクシー）

○北区の公共交通の**満足度**（鉄道、路線バス、Kバス、タクシー）

○北区の公共交通への**改善の希望**、改善された場合の**利用意向**

今後の公共交通に対する考え方等

○**交通手段の選択理由**（主にクルマの人、主に公共交通の人）

○外出に関する**将来の不安**、公共交通の**維持・活性化の必要性**、**公費を使って維持すること**に対する**考え方・意識**

○新たなコミバス（**Kバス**）の**導入への意向**、導入時の**利用意向**、利用したい**行先**

○その他ご意見 等



ありがとうございました。