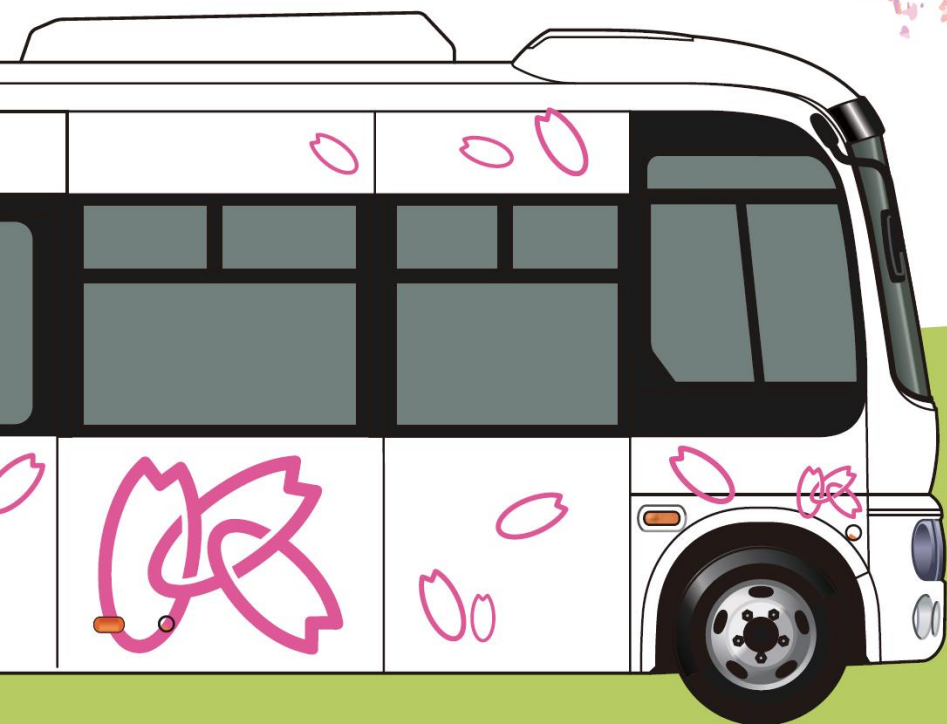


# 北区地域公共交通計画

概要版









令和3年(2021年)3月





## 目 次



 第1章 背景と目的	1
 第2章 北区の公共交通を取り巻く現状	3
 第3章 区民へのアンケート	8
 第4章 基本方針	9
 第5章 新たなコミュニティバスの導入計画	11
 第6章 今後の進め方	18



# 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4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、鉄道や路線バスが対応できない公共交通機能を向上すべき箇所が残っています。

北区には、高低差が大きいという地形の特徴があり、徒歩等による移動の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しない高齢者や、高齢者のみの世帯等が増えることが予想され、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。

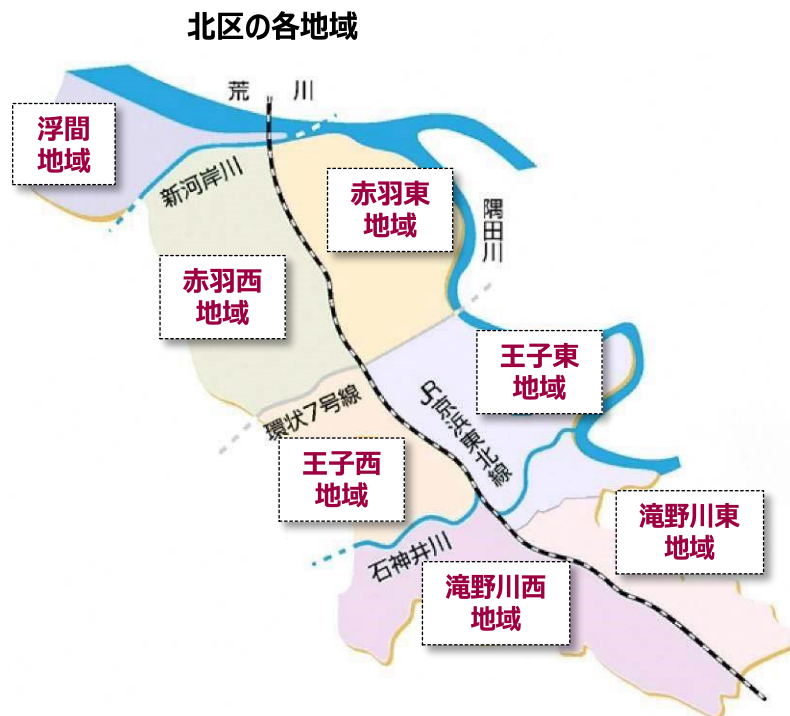
なお、本計画は、区民代表、公共交通事業者、国、都、区及び学識経験者等で構成される「北区地域公共交通会議」における議論を経て取りまとめたものであり、今後、本計画に基づいて、区民や関係者等が連携しながら、種々の取り組みを進めていきます。

### 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。

#### ● 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

#### ●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。

##### 〔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箇所は、駅周辺だけでなく、広く分布している状況です。

#### ●地形等の特徴

##### 〔地形の特徴：高低差等〕

北区の地形について、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、外出の負担が大きい可能性があります。

#### ●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。

## ●地域の概況からみた今後の留意点

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。
- 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。
- 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。

### ■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。
- 居住地域内に細街路が多いことに留意が必要です。

### ■人の移動の状況等より

- 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、区の主要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す。
- 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。



## 2.公共交通の現状・問題等

### ●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。

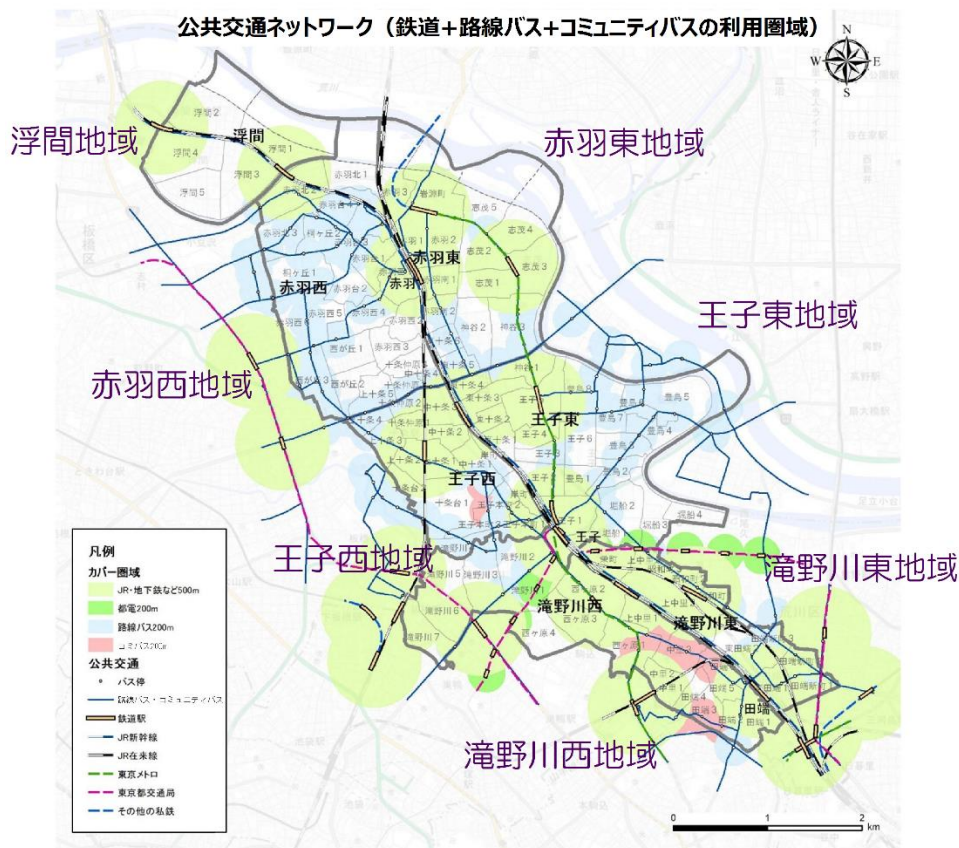
また、地域公共交通として、北区のコミュニティバス「Kバス」が、区内～主要駅の2ルートを運行しています。

#### 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。	
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)

#### 〔公共交通ネットワーク（鉄道+路線バス+コミュニティバスの利用圏域）〕

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

## ● 公共交通の現状等から見た今後の留意点

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、Kバスが運行していますが、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箇所があります。

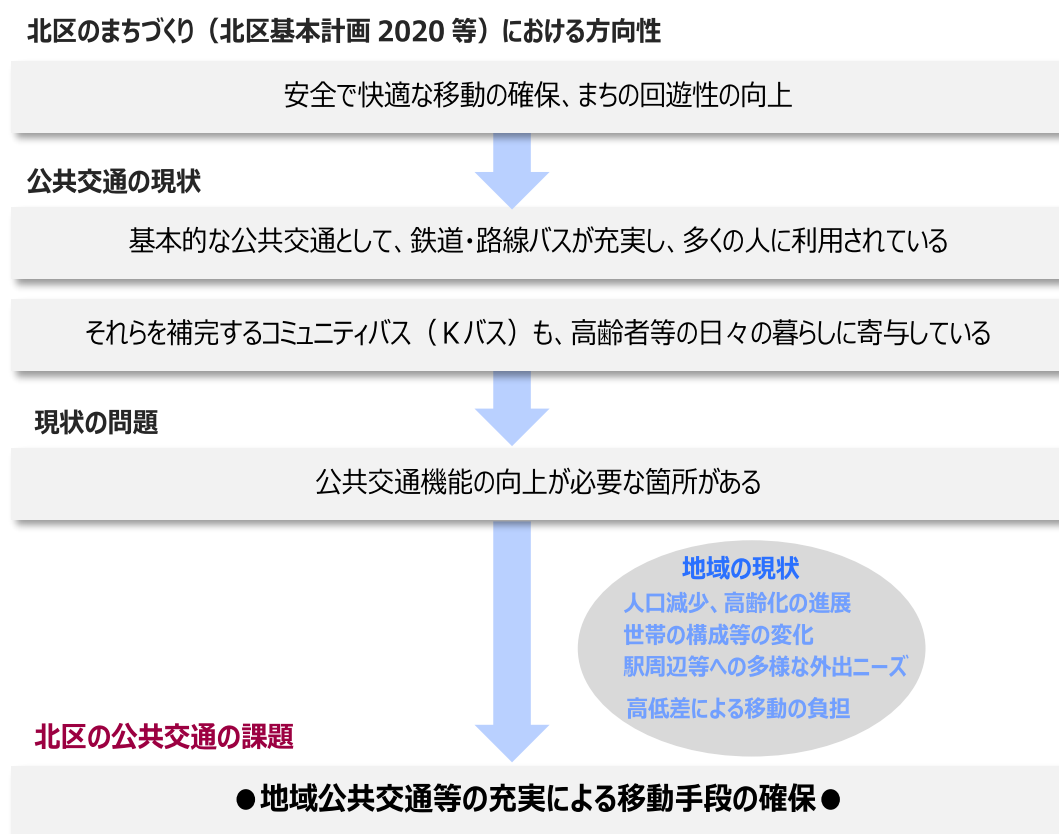
### ■ その他、危惧される事項等

- 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。
- 公共交通に対する多様な利用意向等に対して理解を得ながら、地域公共交通を検討していく必要があります。“地域の公共交通を地域で守っていく”という意識の醸成も必要です。
- 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。

### 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・路線バス等が運行しており、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・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、日々の暮らしで利用されています。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箇所が残っています。

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地形の特徴も踏まえると、地域公共交通等を充実し移動手段を確保することが、北区の公共交通に関する課題であると考えられます。



# 第3章 区民へのアンケート



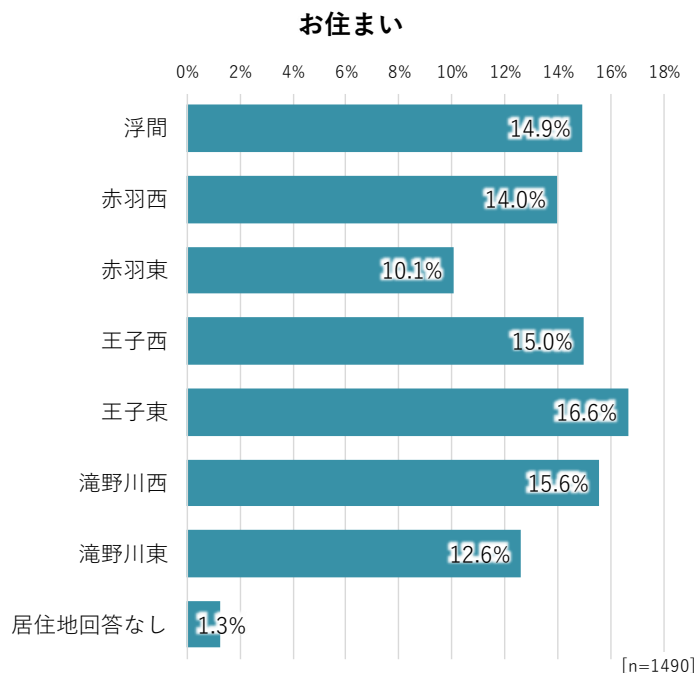
北区民の外出及び交通手段の状況、コミュニティバスへの意向等を把握するため、地域公共交通等に関する区民へのアンケートを実施しました。

## ● アンケート実施概要

- アンケート方法：郵送配布・郵送回収
- 調査対象：北区民(16歳以上)
- 配布数：5,080人(各地域から無作為抽出)  
浮間地域 770、赤羽東地域 600、赤羽西地域 670、王子東地域 860、  
滝野川東地域 710、王子西地域 680、滝野川西地域 790  
\*人口の少ない地域からも回答が得られるよう、実際の人口比に対し、  
王子西は×2、浮間・滝野川は×3として概ね5,000票を割当てました。
- 回答期間：2020年1月20日～2月3日
- 主な設問
  - ご本人のごこと
  - ふだんの外出状況等
  - クルマや公共交通の利用状況、満足度、改善の希望等
  - 今後の公共交通に対する考え方・意識、コミュニティバスへの意向等

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%)



# 第4章 基本方針



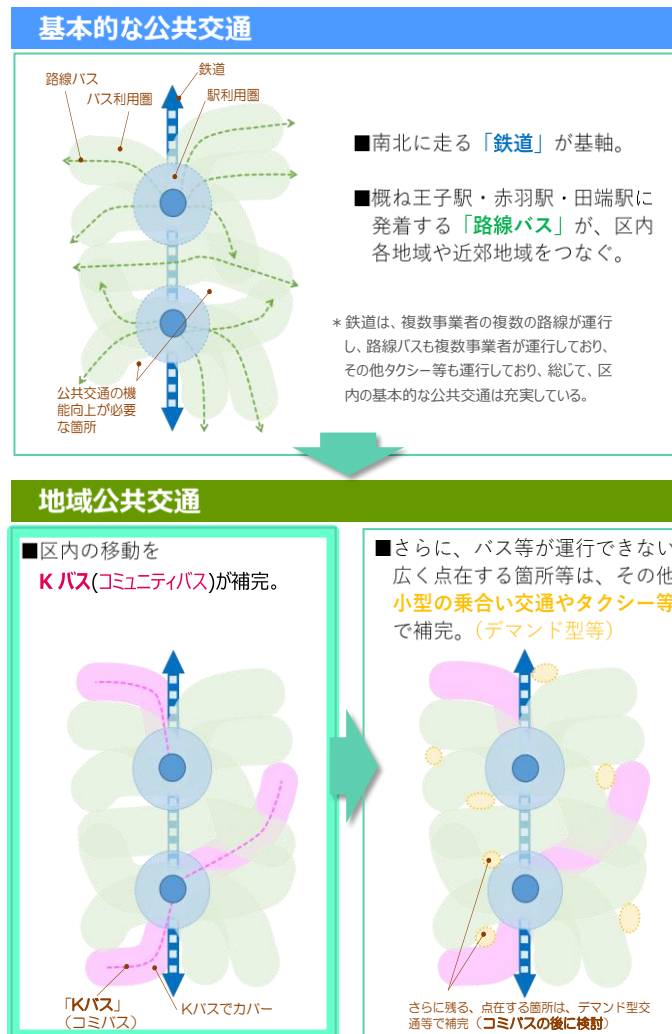
## 1.北区の地域公共交通の考え方

区内には、複数の鉄道、路線バス、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等であり、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箇所があるため、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箇所等に対しては、補完策として、小型の乗合い交通・タクシー等（デマンド型等）を検討します。



## 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及び公共交通に関わる課題をふまえ、「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

# 第5章 新たなコミュニティバスの導入計画

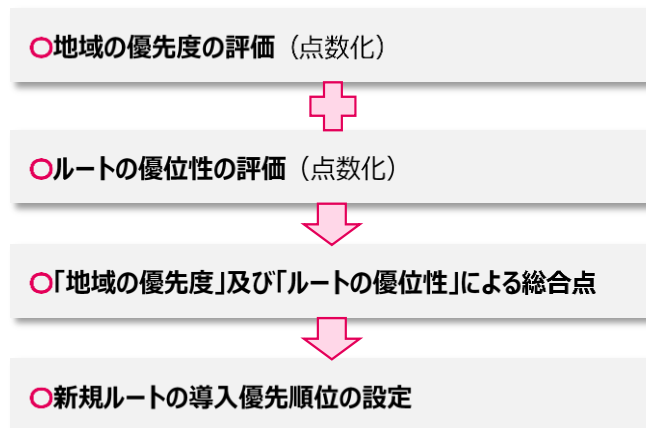


基本方針に基づき、今後、北区においては、「誰もが安心して快適に移動できるまちをめざし、地域公共交通の充実」に向けて取り組んでいきます。

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まいります。

## 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本格運行に向けて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。



### 〔地域の優先度の評価の視点〕

「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、評価を行いました。

視点1 ●公共交通機能を向上する（不足を補完する）。

視点2 ●高齢者等の移動を支援する。

視点3 ●大きい高低差（区の特徴）に対応する。

視点4 ●日々の暮らしを充実、まちの賑わいを創出する。

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。

## 〔ルートの優位性の評価の視点〕

「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、評価を行いました。

視点1 ● 運行の実現による効果大きい。

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。

## 2.ルート案設定の考え方

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、「出発地・目的地」、「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。

○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。

○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。



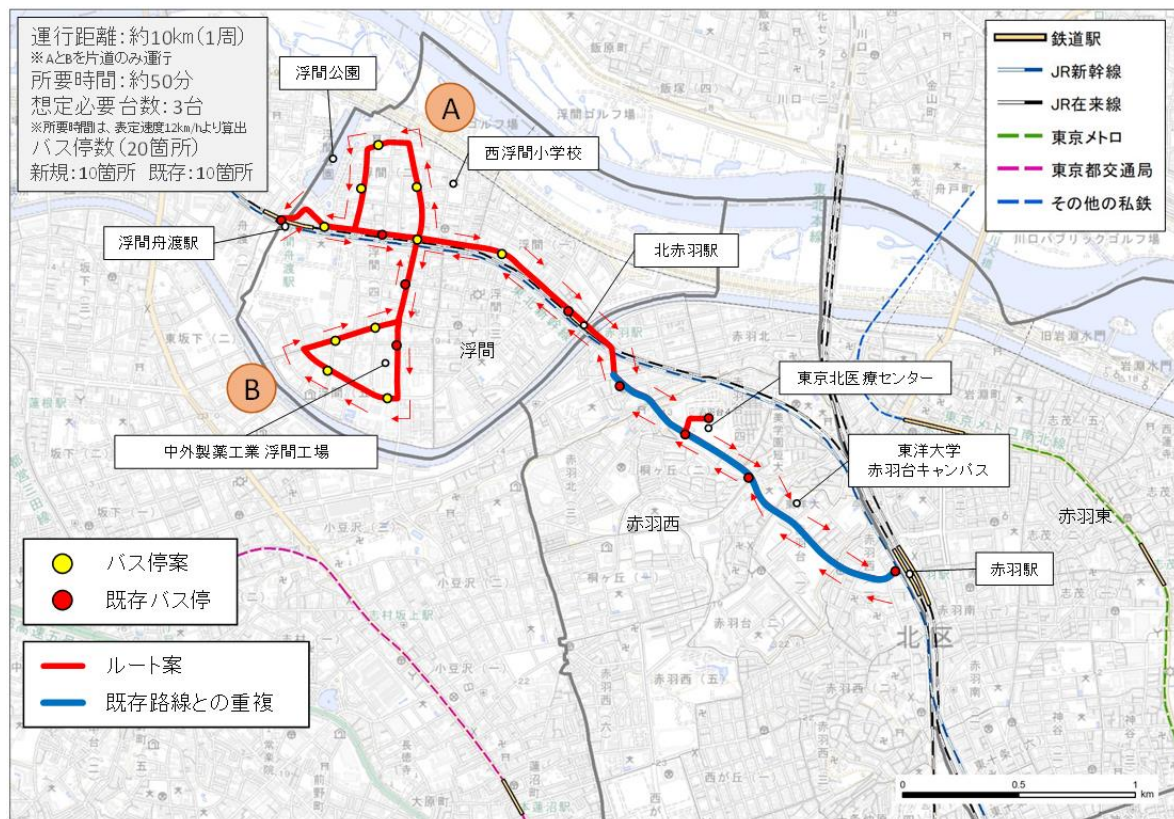
### 3.各地域の新規ルート案

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、実証運行や本格運行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。

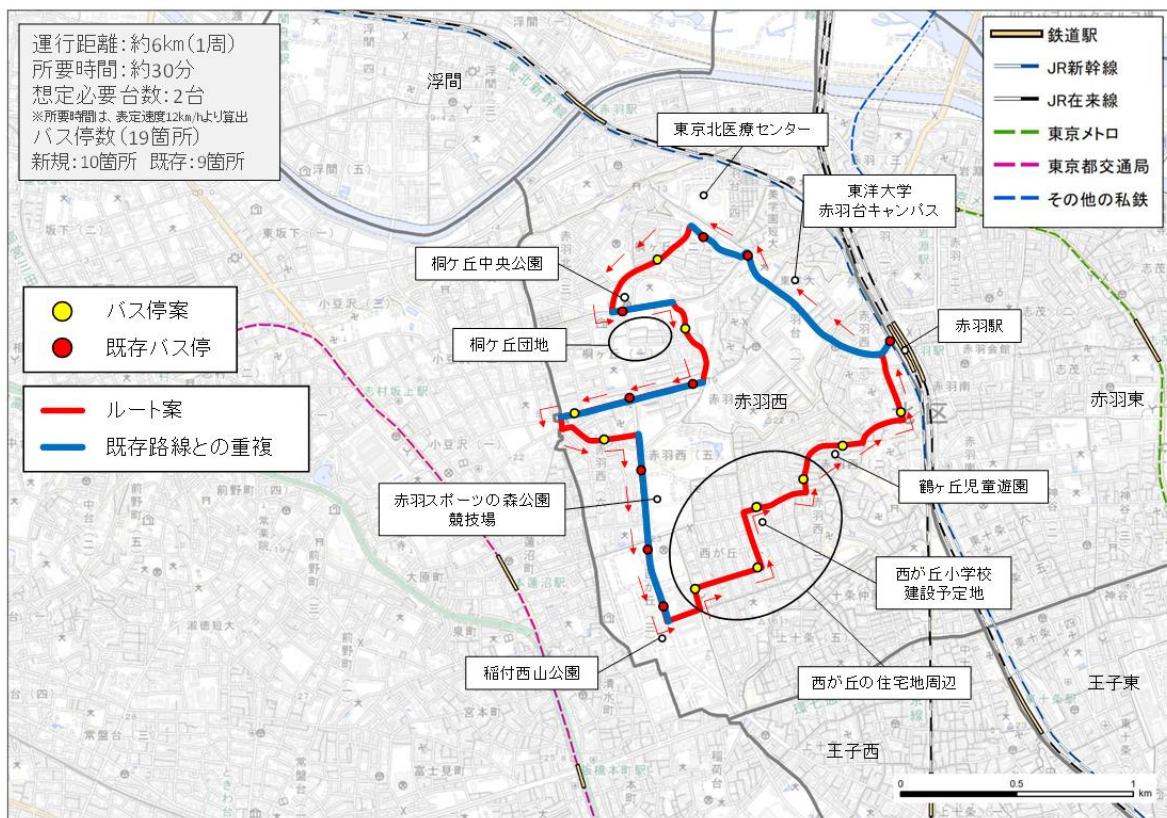
以下に、各地域のルート案を示します。

#### 〔①浮間地域ルート案〕

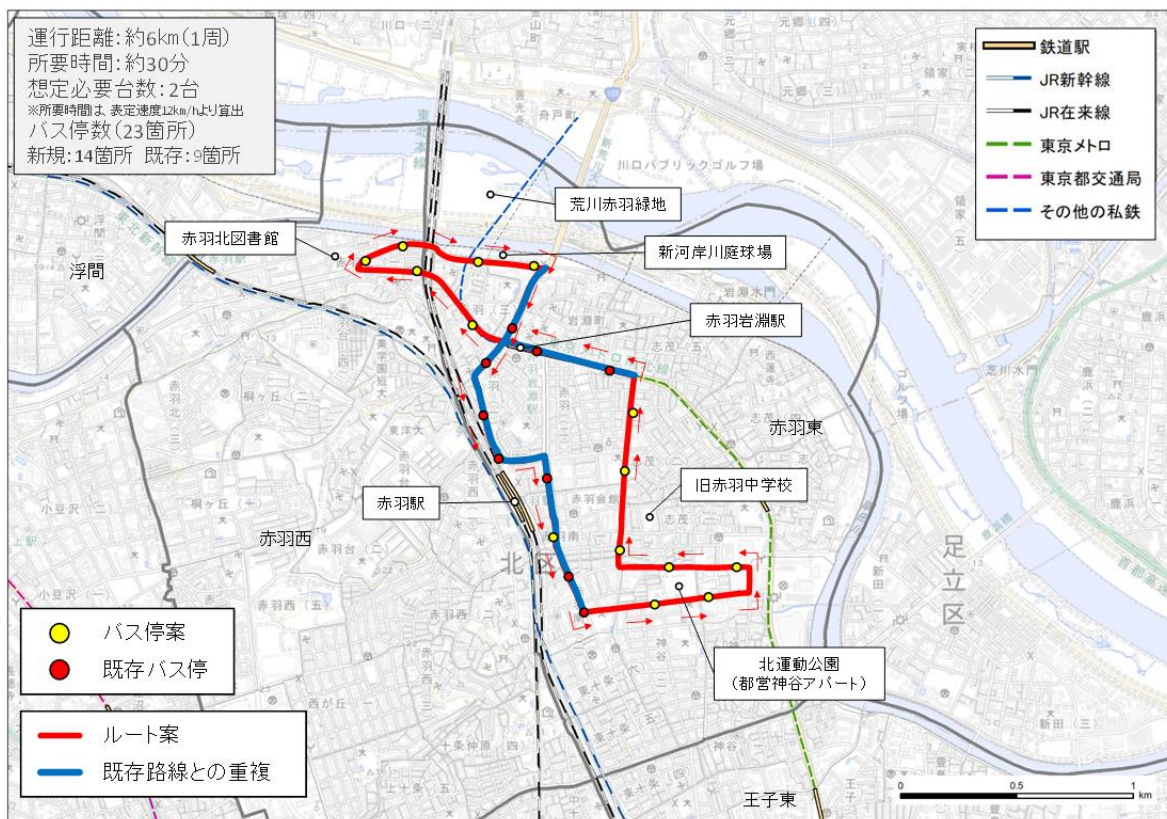


出典:国土地理院 WEB サイト(<http://maps.gsi.go.jp/#15/35.785750/139.705856/&base=pale&ls=pale%2C0.42&disp=1&vs=c1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1&d=m>)  
 地理院タイル(淡色地図)を加工してルート図を作成

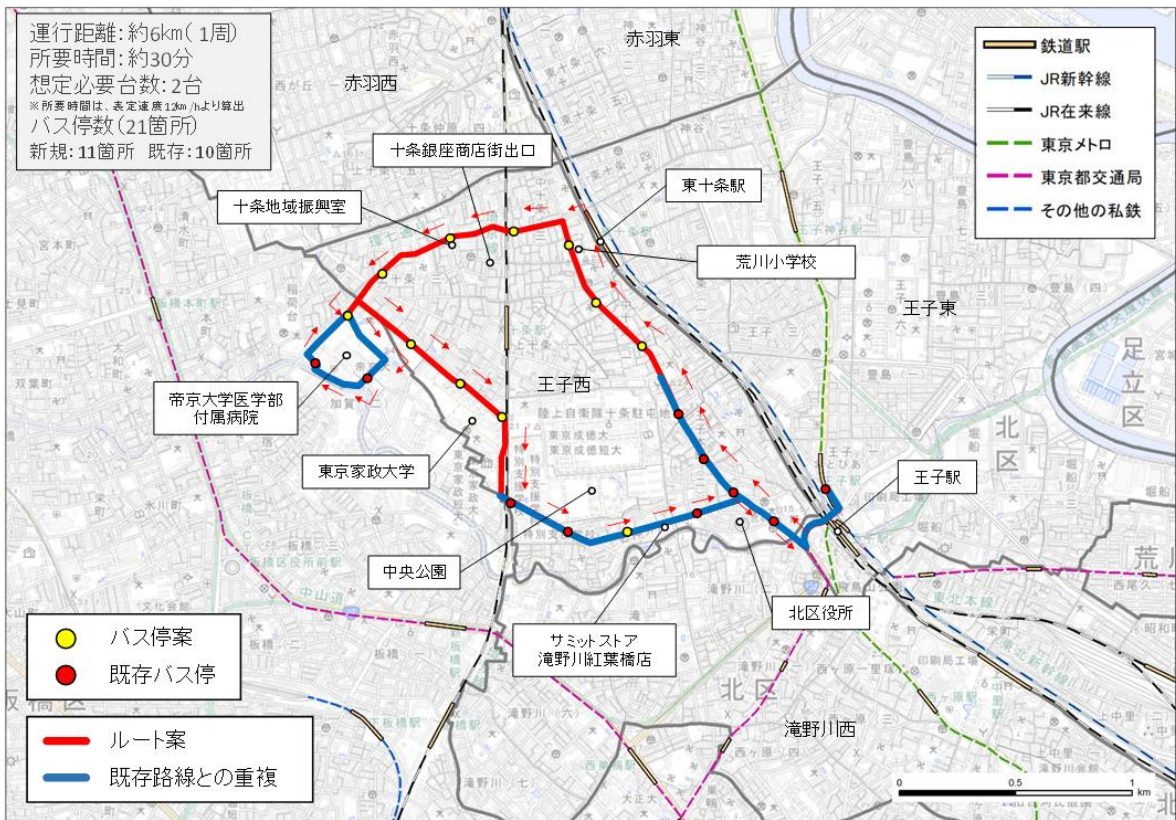
## 〔②赤羽西地域ルート案〕



## 〔③赤羽東地域ルート案〕

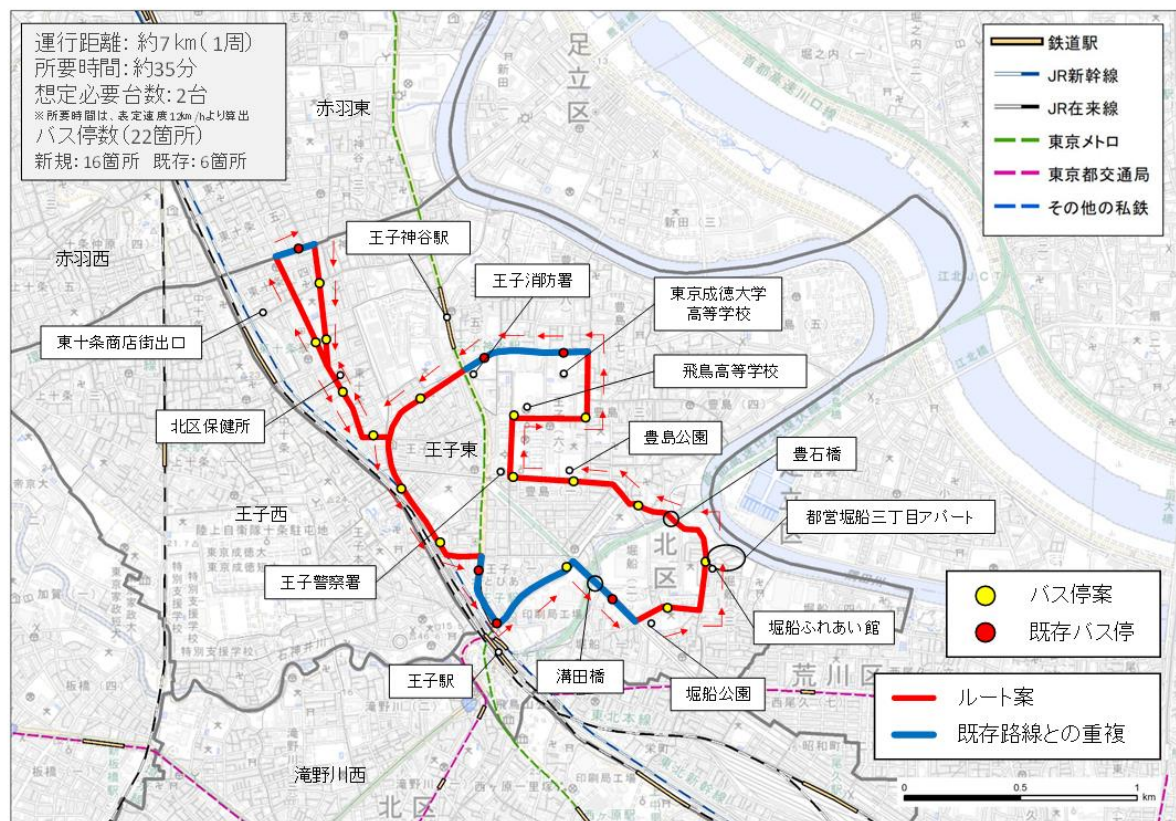


### 〔④王子西地域ルート案〕



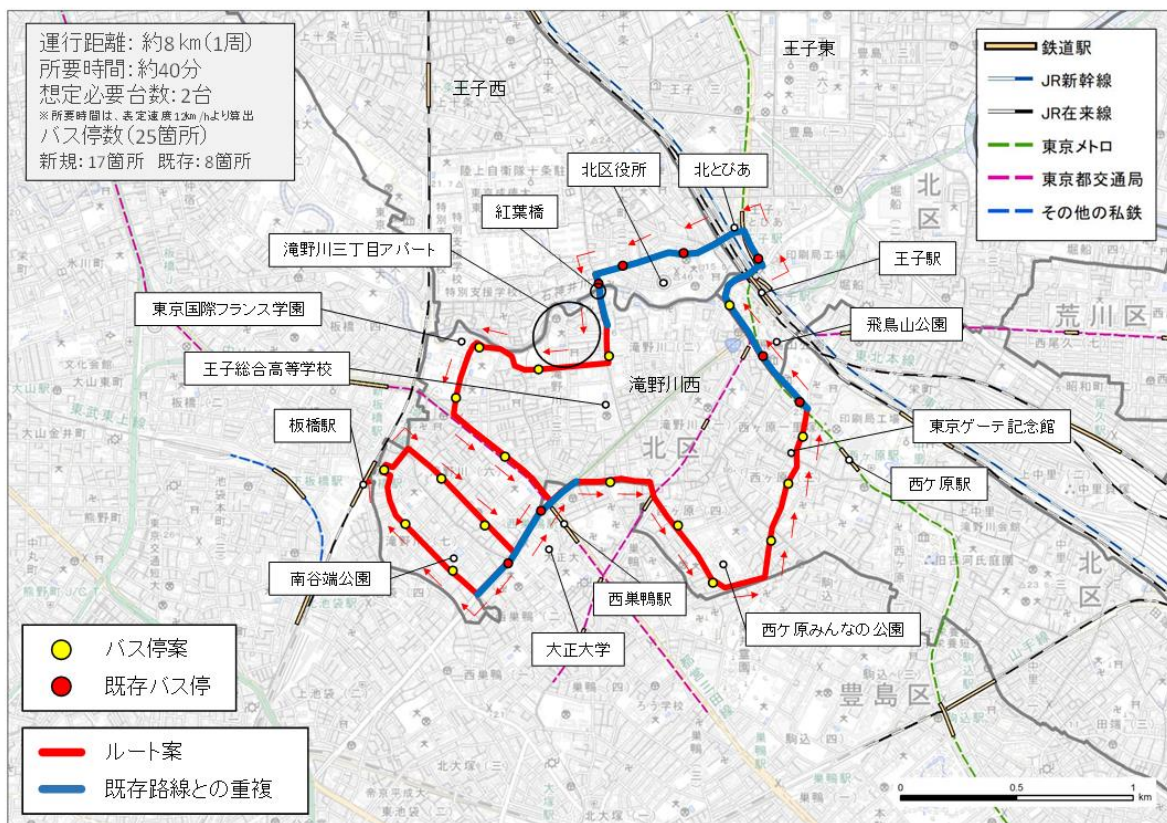
出典: 国土地理院 WEB サイト (<http://maps.gsi.go.jp/#15/35.758967/139.725374/&base=pale&ls=pale%2C0.42&disp=1&vs=c1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1&d=m>)  
 地理院タイル(淡色地図)を加工してルート図を作成

### 〔⑤王子東地域ルート案〕



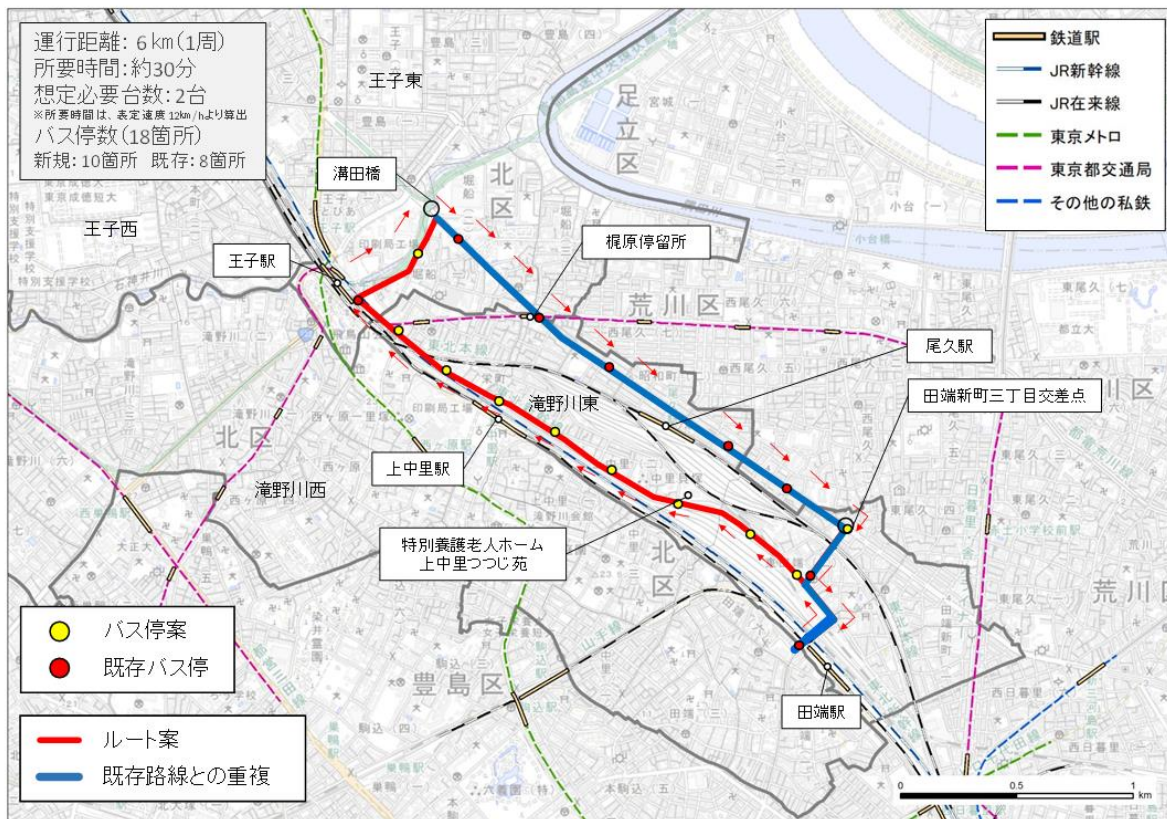
出典: 国土地理院 WEB サイト (<http://maps.gsi.go.jp/#15/35.762226/139.736017/&base=pale&ls=pale%2C0.42&disp=1&vs=c1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1&d=m>)  
 地理院タイル(淡色地図)を加工してルート図を作成

## 〔⑥滝野川西地域ルート案〕



出典: 国土地理院 WEB サイト (<http://maps.gsi.go.jp/#15/35.742716/139.734635/&base=pale&ls=pale%2C0.42&disp=1&vs=c1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1&d=m>)  
 地理院タイル(淡色地図)を加工してルート図を作成

## 〔⑦滝野川東地域ルート案〕



出典: 国土地理院 WEB サイト (<http://maps.gsi.go.jp/#15/35.744840/139.754282/&base=pale&ls=pale%2C0.42&disp=1&vs=c1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1&d=m>)  
 地理院タイル(淡色地図)を加工してルート図を作成

## 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。

### [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点	6点	3点	2点	5点	4点	1点
ルートの優位性	27点	27点	27点	25点	27点	27点	25点
総合点	34点	33点	30点	27点	32点	31点	26点

\*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。

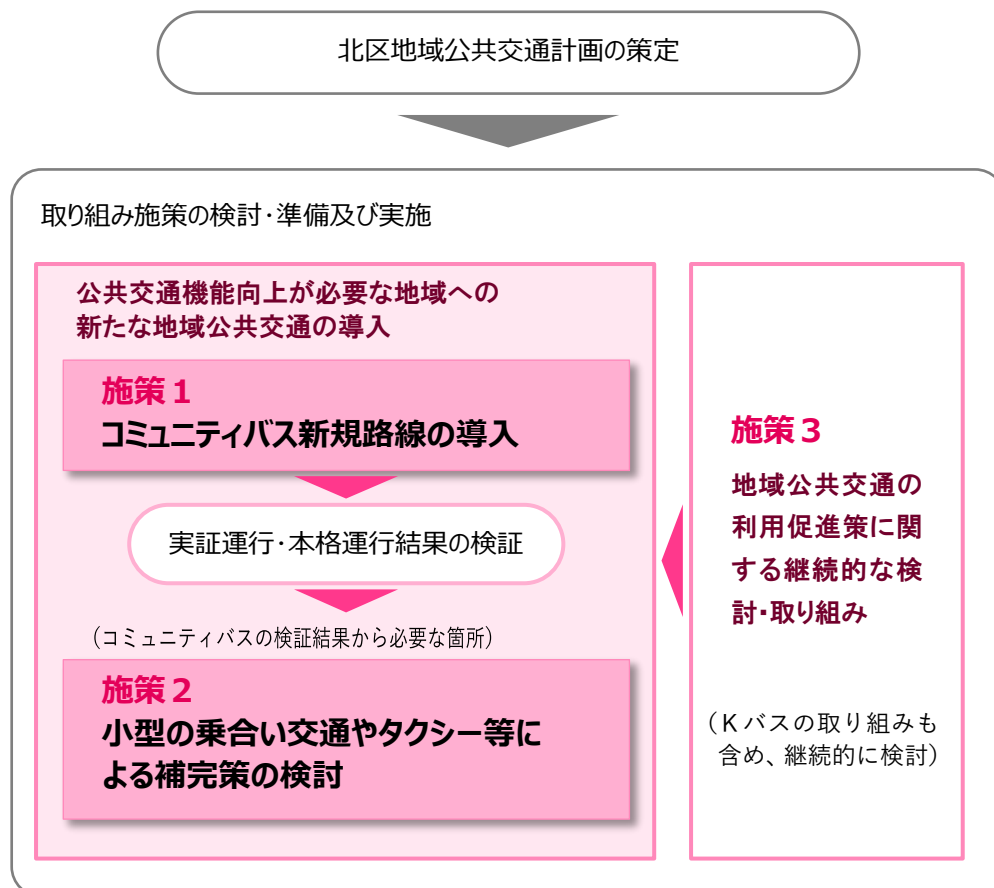
# 第6章 今後の進め方



## 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・本格運行を行い、各地域における状況を検証した後、必要な箇所に対しては、「小型の乗合い交通やタクシー等（デマンド型等）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。



## 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、試験運行を経て実証運行及び本格運行への移行を行っていきます。

運行事業者の選定や、新規ルート of 運行ダイヤ・バス停・運賃等の設定、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、試験運行(検証の対象としない準備期間としての運行)等の準備を経た上で、まず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。

### 〔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**

### 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・本格運行を行います。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・本格運行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（デマンド型等）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。

取り組み施策	期間（年度）										
	前半 9年										後半 11年
	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030～2040 (R12～R22)
本計画（北区地域公共交通計画）の策定	計画の策定										計画の検証・見直し
公共交通機能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	導入優先順位1位の地域のコミュニティバス路線 運行計画・準備等 → 試験運行 → 実証運行、結果を検証し本格運行			導入優先順位2位の地域のコミュニティバス路線 運行計画・準備等 → 試験運行 → 実証運行、結果を検証し本格運行			導入優先順位3位以降の地域			計画の検証・見直しに基づき導入	
	*実証運行期間の年数は、目標の達成状況によって変わります。										
小型乗合い交通やタクシー等による補完策の検討	コミュニティバス実証運行・本格運行の検証結果から必要と考えられた地域										コミュニティバス検証結果を踏まえた検討
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	現在のKバスでの取り組みも合わせ、継続的に検討・取り組み										

※計画の見直しは、必要に応じて柔軟に行います。

今後の取り組みのスケジュール




# 北区地域公共交通計画

刊行物登録番号  
2-1-152

令和3年（2021年）3月発行

発行 東京都北区土木部土木政策課  
〒114-8508  
東京都北区王子本町 1-15-22  
電話 03-3908-9238（ダイヤルイン）

 東京都北区

