

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。

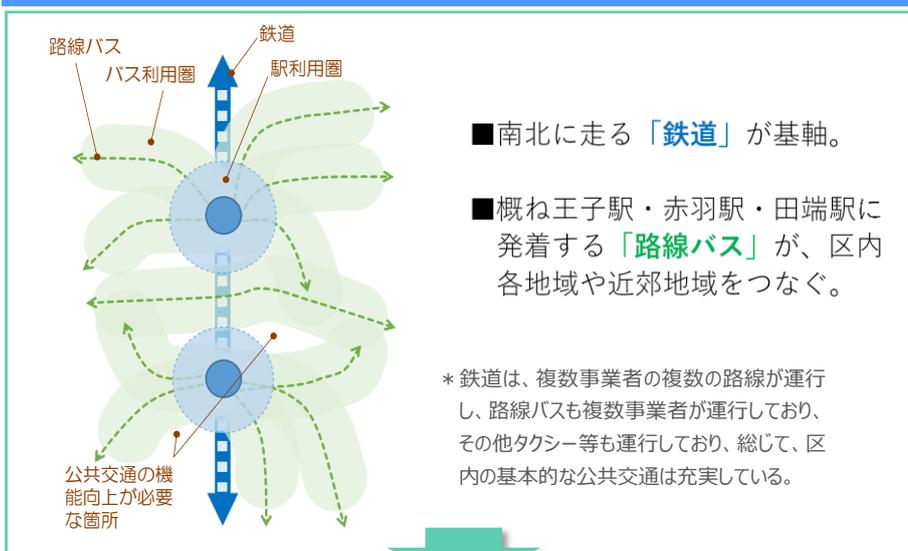
北区の公共交通の考え方として、基本的な公共交通は鉄道及び路線バス等であり、鉄道は公共交通の基軸として複数の事業者による複数の路線が乗り入れており、また路線バスも、複数の事業者が運行しており、区内各地域及び近郊地域との間の移動を担っています。

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。

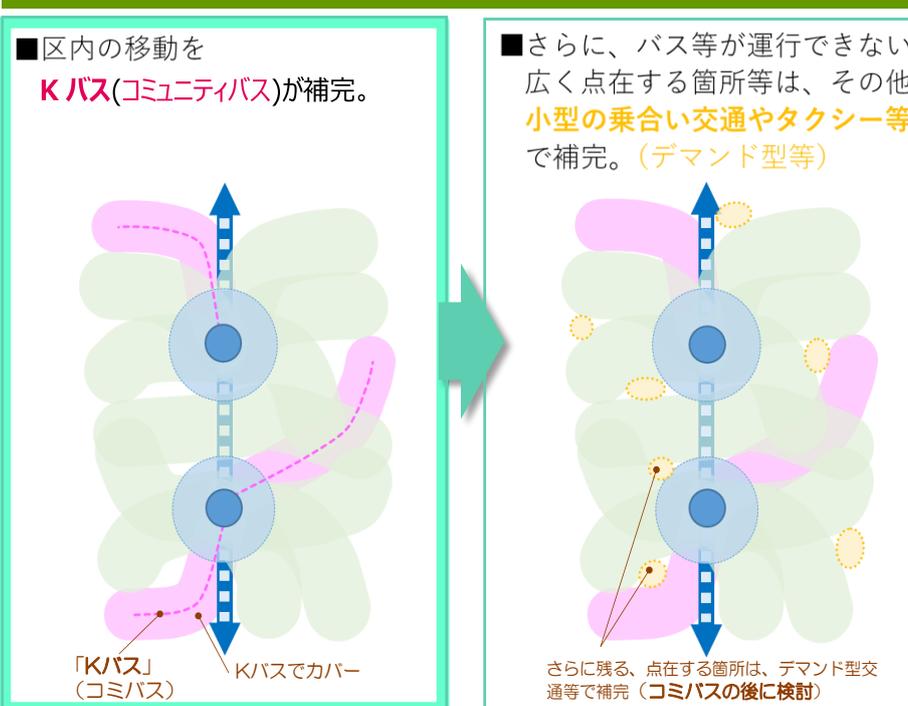
コミュニティバスを導入した後、さらに残る広く点在するような箇所等に対しては、補完策として、小型の乗合い交通・タクシー等（デマンド型等）を検討します。

北区の公共交通		
基本的な公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ●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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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、区内の各地域を結ぶとともに、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。
地域公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ●コミュニティバス (Kバス) 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、路線バスが対応できない公共交通機能を向上する箇所の公共交通として、コミュニティバス（Kバス）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。
	<ul style="list-style-type: none"> ●その他、施設の送迎、小型の乗合い交通等 	<ul style="list-style-type: none"> ・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・タクシー等（デマンド型等）での補完を検討する。

基本的な公共交通



地域公共交通



北区基本計画等によるまちづくりの考え方や公共交通に関わる課題を受けて、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、区内各地域で公共交通機能の向上が必要な箇所に対し、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

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

区内の各地域で、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箇所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、区民・来訪者を含めた不特定の人が利用でき、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車両により、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「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上の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運行を行っていきます。実証運行は、予め運行継続の判断基準を設けた上でを行い、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。

《運行方法の考え方》

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方法を基本に検討します。

- ノンステップ・小型バス（Kバスと同等の車両）
- 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及び本格運行への移行を行って、その結果を検証し、さらに交通手段が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（デマンド型の乗合い交通等）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、本格運行への移行の後、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箇所等に対し、補完する交通手段が必要と考えられる場合には、その他の小型の乗合い交通やタクシー等（デマンド型の乗合い交通等）による補完策を検討するものとします。



（参考例）小型の乗合い交通（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、各施設に乗り換え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。高齢者や障害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での実証運行・本格運行を機に、地域の公共交通を地域で守ると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



デザイン
北区観光協会



王子海蔵乃二樓 三代歌川広重

Kバス路線図・時刻表

乗継ぎについて

- 2ルート間で乗継ぎができます。
- 乗継ぎができるバス停は、**赤い印**、**赤い線**です。
- **最初のバス乗車時に申し出たとき、運賃表と一緒に乗継ぎ券をお受け取りください。**
- **乗継ぎに追加料金はかかりません。**
- **乗継ぎ券は有効期限が1日間で有効利用できます。**

王子海蔵ルート時刻表(平・土・日・祝)

乗継ぎ	乗継ぎ	乗継ぎ	乗継ぎ
王子海蔵	7:15	7:30	7:45
王子海蔵	7:45	8:00	8:15
王子海蔵	8:15	8:30	8:45
王子海蔵	8:45	9:00	9:15
王子海蔵	9:15	9:30	9:45
王子海蔵	9:45	10:00	10:15
王子海蔵	10:15	10:30	10:45
王子海蔵	10:45	11:00	11:15
王子海蔵	11:15	11:30	11:45
王子海蔵	11:45	12:00	12:15
王子海蔵	12:15	12:30	12:45
王子海蔵	12:45	13:00	13:15
王子海蔵	13:15	13:30	13:45
王子海蔵	13:45	14:00	14:15
王子海蔵	14:15	14:30	14:45
王子海蔵	14:45	15:00	15:15
王子海蔵	15:15	15:30	15:45
王子海蔵	15:45	16:00	16:15
王子海蔵	16:15	16:30	16:45
王子海蔵	16:45	17:00	17:15
王子海蔵	17:15	17:30	17:45
王子海蔵	17:45	18:00	18:15
王子海蔵	18:15	18:30	18:45
王子海蔵	18:45	19:00	19:15
王子海蔵	19:15	19:30	19:45
王子海蔵	19:45	20:00	20:15
王子海蔵	20:15	20:30	20:45
王子海蔵	20:45	21:00	21:15
王子海蔵	21:15	21:30	21:45
王子海蔵	21:45	22:00	22:15
王子海蔵	22:15	22:30	22:45
王子海蔵	22:45	23:00	23:15
王子海蔵	23:15	23:30	23:45
王子海蔵	23:45	24:00	24:15

田端循環ルート時刻表(平・土・日・祝)

乗継ぎ	乗継ぎ	乗継ぎ	乗継ぎ
田端	7:00	7:15	7:30
田端	7:30	7:45	8:00
田端	8:00	8:15	8:30
田端	8:30	8:45	9:00
田端	9:00	9:15	9:30
田端	9:30	9:45	10:00
田端	10:00	10:15	10:30
田端	10:30	10:45	11:00
田端	11:00	11:15	11:30
田端	11:30	11:45	12:00
田端	12:00	12:15	12:30
田端	12:30	12:45	13:00
田端	13:00	13:15	13:30
田端	13:30	13:45	14:00
田端	14:00	14:15	14:30
田端	14:30	14:45	15:00
田端	15:00	15:15	15:30
田端	15:30	15:45	16:00
田端	16:00	16:15	16:30
田端	16:30	16:45	17:00
田端	17:00	17:15	17:30
田端	17:30	17:45	18:00
田端	18:00	18:15	18:30
田端	18:30	18:45	19:00
田端	19:00	19:15	19:30
田端	19:30	19:45	20:00
田端	20:00	20:15	20:30
田端	20:30	20:45	21:00
田端	21:00	21:15	21:30
田端	21:30	21:45	22:00
田端	22:00	22:15	22:30
田端	22:30	22:45	23:00
田端	23:00	23:15	23:30
田端	23:30	23:45	24:00

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](#)
- ・[北区を遊べ\(北区知っ得情報誌\)](#)
- ・[さくらマップ\(桜の名所\)](#)
- ・[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](#)
- ・[北区産業遺産ガイドブック](#) 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。