



第2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1回北区地域公共交通会議）のふり返し --- P2～8
- 区民アンケートについて ----- P9～11
- 新規路線の導入「候補地」
と「優先地域」選定の考え方について ----- P12～40
- 次回の予定について ----- P41～42
- その他（参考資料） ----- P43～47
「Kバス」の収入および収支率について
MaaSに関する海外事例について



● 前回のふり返し



〔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)



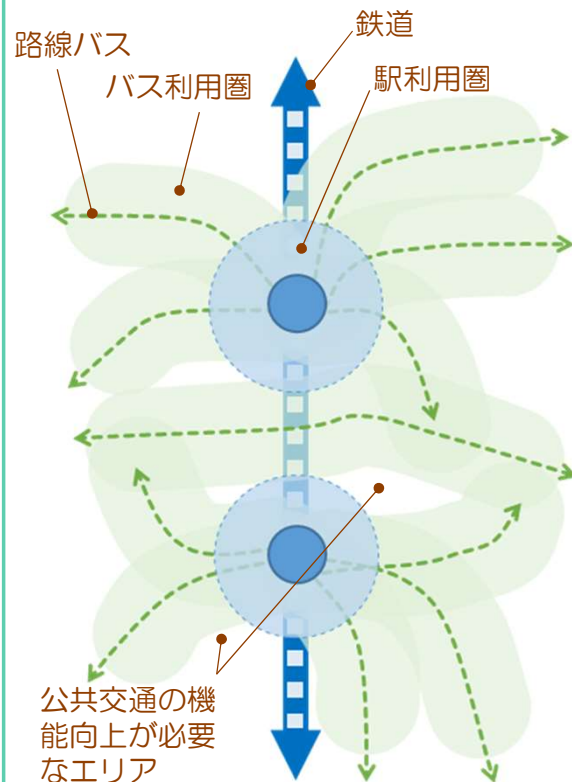
■ 前回のふり返り

〔北区の公共交通ネットワークのイメージ〕



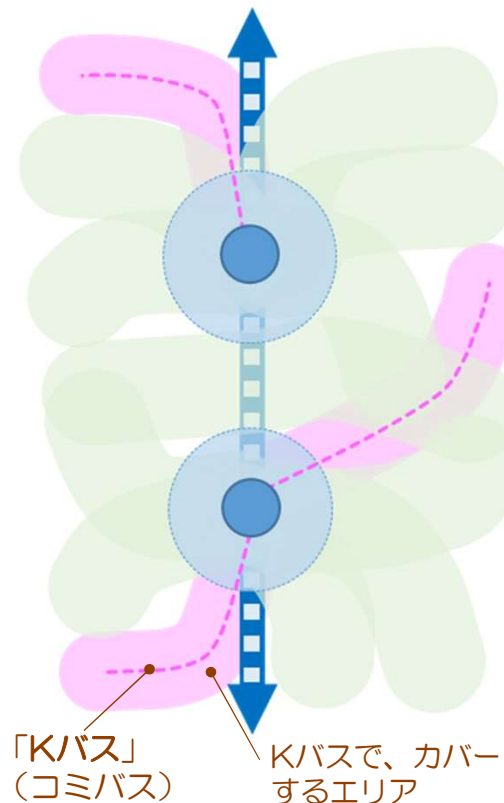
基本的な公共交通

- 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。

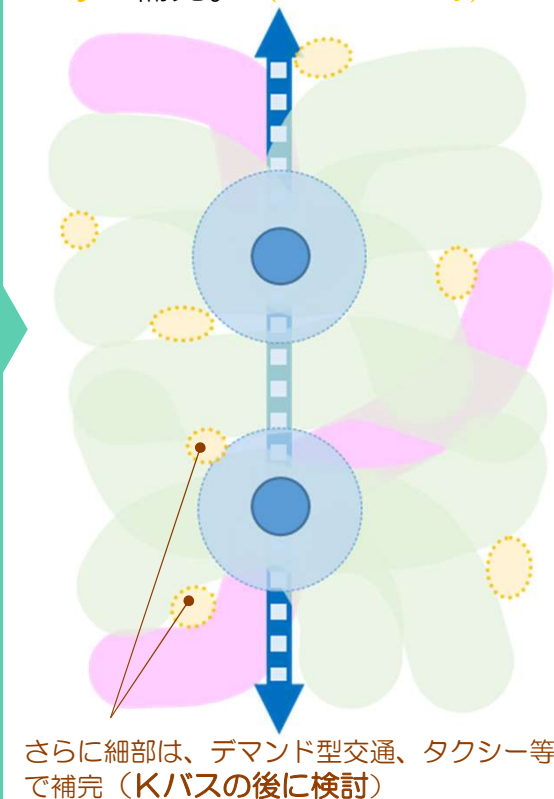


地域公共交通

- 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。

■ 前回のふり返し (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)

■ 前回のふり返し （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。

■ 前回のふり返し （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 …今後も状況を確認）

○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）



● 区民アンケートについて



■ 区民アンケート



区民アンケートの実施概要

○「公共交通に関する区民アンケート」を下記のように行いました。

■ 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： 5080人(各地域から無作為抽出)

浮間地域 770人、赤羽東地域 600人、赤羽西地域 670人、
王子東地域 860人、滝野川東地域 710人、王子西地域 680人、
滝野川西地域 790人

*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5000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

調査結果

○**回答者数**の状況は、以下の通りです。

■ 回答者数：**1490人**
(配布数5080人に対し、回収率29.3%)

参考

- 浮間地域 (28.8%)
- 赤羽西地域 (31.0%)
- 赤羽東地域 (25.0%)
- 王子西地域 (32.8%)
- 王子東地域 (28.8%)
- 滝野川西地域 (29.4%)
- 滝野川東地域 (26.5%)

* 一部、居住地回答なしの票あり

※主な回答結果は、「参考資料」をご参考ください。

- **新規路線の導入「候補地」
と「優先地域」選定の考え方について**

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



〔Kバス導入のコンセプト（導入時の視点）〕

○「Kバス」導入時における**コンセプト（導入の視点）**は、次の通りです。

●公共交通機能の向上

・・・公共交通でカバーできていない地区に対応する。

●高齢者等への移動支援

・・・高齢者を含め、多くの人の外出に寄与する。

●高低差が大きいという区の特徴への対応

・・・坂道が多い地区の外出を支援する。



■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



〔今回の新規路線の導入候補地と優先地域選定の流れ〕

○今回、新規路線の導入「**候補地**」と「**優先地域**」選定について、大きくは、**次のステップ**で進めます。

ステップ1

各地域の導入候補地の抽出

まず、各地域の中の、公共交通機能を向上すべき箇所を抽出します。



ステップ2

地域の優先順位の設定

次に、7地域に対し、優先順位を設定します。



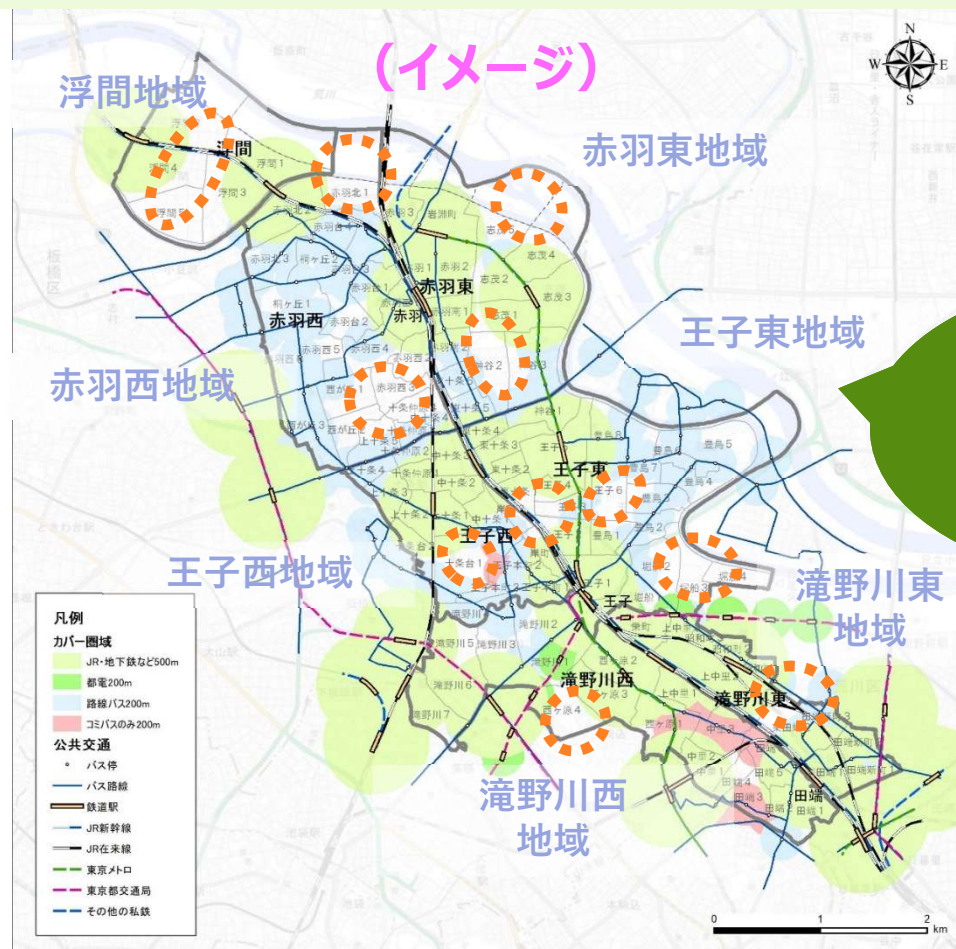
(ステップ3) その後、地域ごとに、コミュニティバス導入ルートを検討・選定

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



ステップ1 各地域の導入候補地の抽出方法について

- 北区の7地域には、それぞれに「公共交通機能を向上すべき箇所」があると考えられます。
- まず、鉄道、バスの利用圏域を設定し、圏域外の箇所を抽出します。



公共交通機能を向上すべき箇所
(イメージ)

(イメージ)
鉄道・路線バス
の圏域外の箇所
を抽出。

7地域には、それぞれ、公共交通機能を向上すべき箇所が存在。

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



ステップ1

導入候補地の抽出の方法

抽出の指標（案）は…

導入候補地 ●鉄道の利用圏域外、かつ、路線バスの利用圏域外の箇所

Kバス導入検討時の指標より、

＊鉄道利用圏域：駅から500m内

（東京特別区の事例で、500mとしている区が13区中6区で最も多い。）
（道路交通データブック、都市計画マニュアルによる設定は500m。）

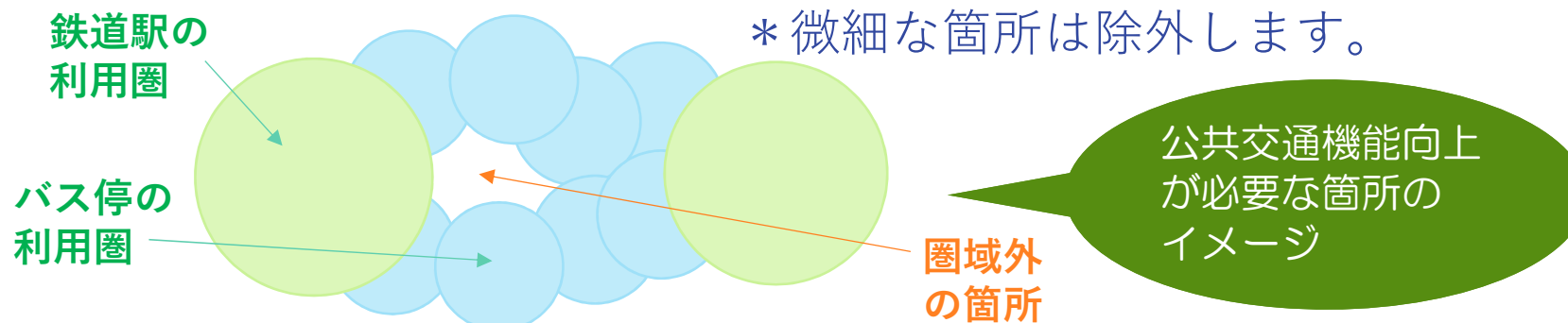
＊路線バス利用圏域：バス停から200m内

⇒ただし、今回の区民アンケートの結果も参考に設定します。

＊Kバスで、一定の利用実績があることから、
30本/日以上の路線を対象とします。

＊都電は、路線バスと同等とします。

＊微細な箇所は除外します。



■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



ステップ1

導入候補地の抽出の方法

参考：東京23区の「利用圏域」設定の例

鉄道圏域	該当都市
200m以遠	文京区、台東区
300m以遠	中央区、荒川区
500m以遠	目黒区、大田区、世田谷区、杉並区、板橋区
700m以遠	品川区
800m以遠	練馬区
1km以遠	足立区
バス停圏域	該当都市
200m以遠	中央区、新宿区、文京区、台東区、目黒区、世田谷区
300m以遠	港区、品川区、大田区、杉並区、荒川区、板橋区、練馬区、足立区

○大田区（たまちゃんバスの検討）

- ・平成19年にコミュニティバスの導入検討を実施。
- ・候補地域の抽出については、**鉄道駅500m、バス停300m以遠の地域**を10地域抽出。
- ・アンケート結果などを活用し、**数化できる項目について指標化**し、導入候補地を選定した。

○目黒区（コミュニティバスの導入可能性検討）

- ・平成19年にコミュニティバスの導入可能性検討を実施。
 - ・運行候補地域の選定については、**鉄道駅500m、バス停200m以遠の地域**を6地域抽出。
 - ・抽出した**地域毎に路線を設定**し、各路線の**採算性を検討**、**導入可能性の評価**を行った。
- ※検討の上、コミュニティバスの運行見送り。

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



ステップ2 地域の優先順位の設定方法について

○次に、**7つの地域**について、**複数の視点から**の指標による**評価**を行い、**点数方式**で、導入の**優先順位**（1位～7位）を設定します。

視点1 ●●●●●

△△地域・・・2点
○○地域・・・1点
□□地域・・・3点

視点2 ▲▲▲▲▲

△△地域・・・2点
○○地域・・・5点
□□地域・・・3点

視点3

総合評価 — — — — —

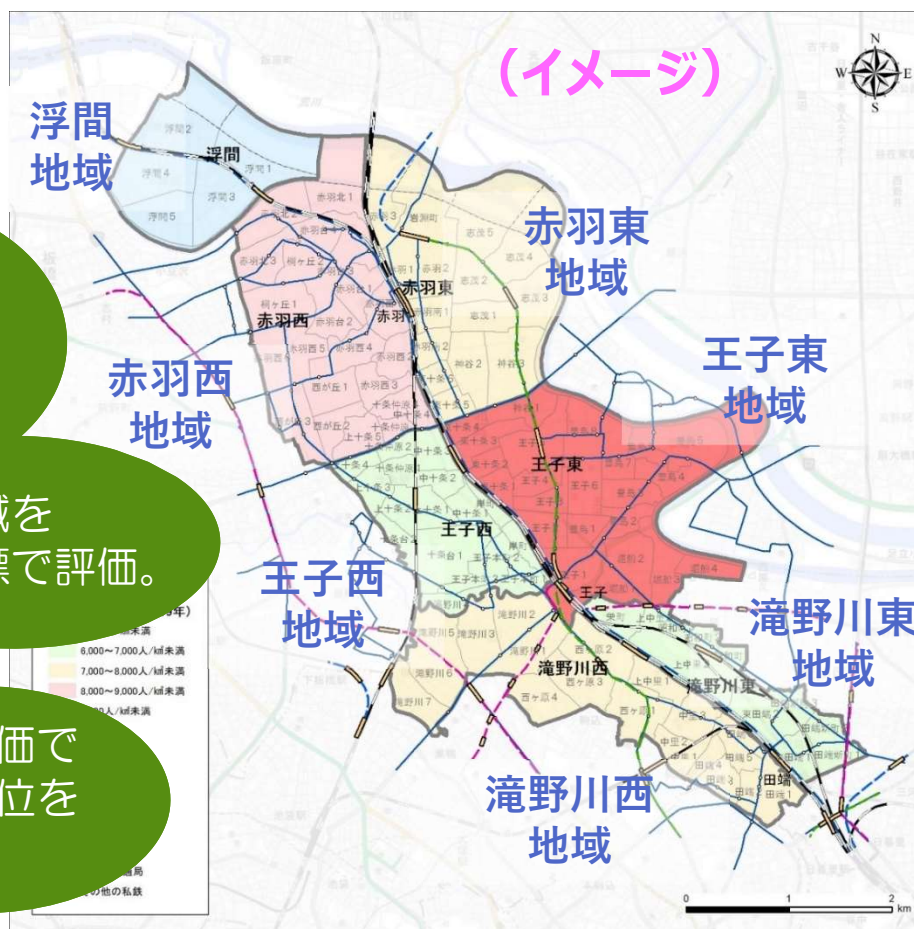
優先順位1 ○○地域（計 点）
優先順位2 △△地域（計 点）
優先順位3 □□地域（計 点）
.....

優先順位7 ・ ・ 地域（計 点）

(イメージ)
複数の視点
から、指標
を設定。

7地域を
各指標で評価。

総合評価で
優先順位を
設定。



■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



ステップ2

地域の優先順位の設定方法

優先度の評価の視点（案）は…

○ 7つの地域の優先順位は、**Kバス導入時のコンセプト**に基づき、**下記の視点**から複数の指標を設け、**評価**を行います。

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。

以上のKバス導入時の視点に加え、下記の視点を設けます。

視点4 ●日々の暮らしを充実する。

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。

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



ステップ2

地域の優先順位の設定方法

各視点に関する評価の指標（案）は…

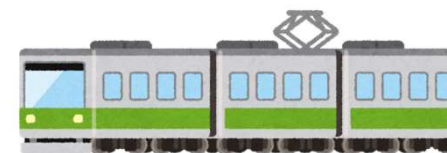
○前記の**各視点**について、**以下の指標**による評価（点数化）を行います。

視点1 ●公共交通機能を向上する。

（指標1－①）公共交通機能を向上すべき面積

（Kバス導入時と同様）

- …地域の面積に対する、鉄道・路線バスの利用圏域外の面積の割合が、大きいほど高得点とする。
（抽出方法は、ステップ1と同様）



（指標1－②）地域からターミナル駅までの距離

（Kバス導入時と同様）

- …地域の人口重心から、北区のターミナル駅（赤羽駅、王子駅、田端駅）までの距離が、遠いほど高得点とする。



■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



ステップ2

地域の優先順位の設定方法

視点2 ●高齢者等の移動を支援する。

(指標2－①) 高齢者人口の密度

(Kバス導入時と同様)

・・・地域の面積当たりの、高齢者（65歳以上）の人口が、大きいほど高得点とする。



(指標2－②) 高齢者のみ世帯の割合

(新たな指標)

・・・地域の世帯数に対する、高齢者のみ世帯の割合が、大きいほど高得点とする。

(指標2－③) 運転しない（運転免許を持たない人等） 高齢者の割合

(新たな指標)

・・・高齢者のうち、運転免許を持たない人の割合が、高いほど高得点とする。（区民アンケート結果で整理）



■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



ステップ2

地域の優先順位の設定方法

視点3 ●大きい高低差（区の特徴）に対応する。

（指標3－①）斜面の面積の割合

（Kバス導入時と同様の主旨）

・・・地域の面積に対する、坂道等がある概ねの範囲面積の割合が、大きいほど高得点とする。



■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



ステップ2

地域の優先順位の設定方法

視点4 ●日々の暮らしを充実する。

(指標4－①) 従業者数(働きに行く居住者)の密度

(新たな指標)

- ・・・地域の面積あたりの、従業者数（働きに行く地域住民の人数）が、大きいほど高得点とする。



(指標4－②) 主要施設、商店街、大規模店舗の立地密度(少なさ)

(新たな指標)

- ・・・地域の面積当たりの、立地数が、“少ない”ほど高得点とする。
(地域外へ出かける可能性が高いほど高得点)



■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



ステップ2

地域の優先順位の設定方法

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。

(指標 5 – ①) コミュニティバス導入時の利用意向の高さ

(新たな指標)

- ・・・コミュニティバス導入を希望し、「利用意向」がある人の割合が、高いほど高得点とする。(区民アンケートより：回収率考慮)



(指標 5 – ②) 地域で公共交通を支える意識の高さ

(新たな指標)

- ・・・「地域の公共交通に住民が関わるべき」と意識している人の割合が高いほど高得点とする。(区民アンケートより：回収率考慮)



■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



ステップ2

地域の優先順位の設定方法

参考：各指標（案）の点数方式のイメージについて…

○各指標について、以下の方法をもとに**点数**をつけます。
（Kバス導入時の点数方式を基本としています。）
最終的に、全指標の点数を合計し、**7地域**に対し、**1位～7位の順位付け**を行います。

○なお、個々の**指標ごとのランクと点数**は、以下の**方法**で設定します。

- ▼まず、**その指標**について、**各地域の数値**を算出する。
- ▼次に、その指標の**最高値の地域の数値**と、**最低値の地域の数値の間**を**5等分**し、その**指標を5つのランク**に設定する。
- ▼この5つのランクに対し、**上から5点～1点**とし、各ランクに該当するものを地域の得点とする。

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



参考：各指標（案）の点数方式のイメージ

視点1 ●公共交通機能を向上する。

（指標1－①）公共交通機能を向上すべき面積の割合



評価指標の例

点数	指標1-① 公共交通機能 面積の割合
5	
4	
3	
2	
1	

(イメージ)
各地域の不便
地区面積の割
合のランクで、
点数化。

※評価指標の算出（例）

地域内の交通機能を向上すべき面積の計 (m²) ÷ 地域面積 (m²)

(例：浮間地域の交通機能を向上すべき面積)

(例：浮間地域の面積)

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



参考：各指標（案）の点数方式のイメージ

（指標 1－②）ターミナル駅までの距離



評価指標の例

点数	指標1-② ターミナル駅までの距離
5	
4	
3	
2	
1	

各地域の重心から主要駅までの距離のランクで、点数化。

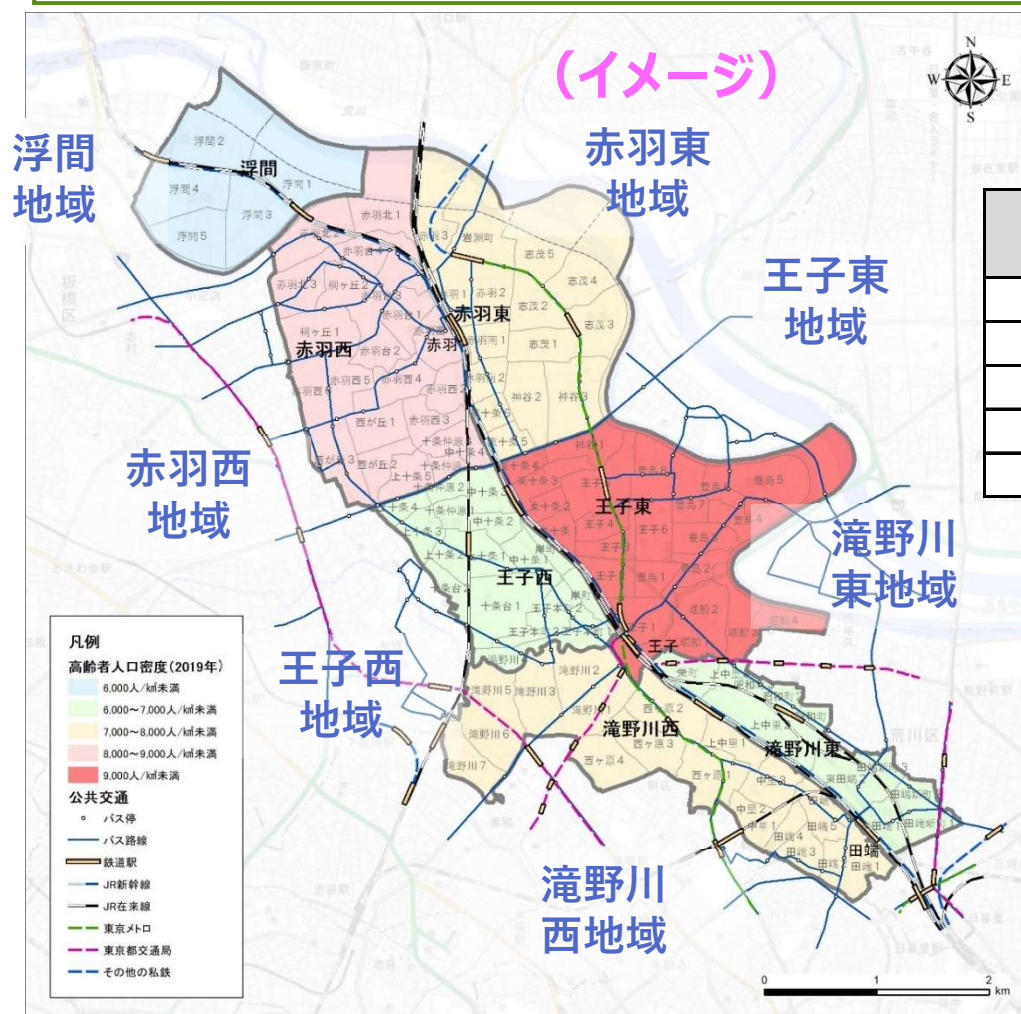
■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



参考：各指標（案）の点数方式のイメージ

視点2 ●高齢者等の移動を支援する。

（指標2－①）高齢者の人口密度



評価指標の例

点数	指標2-① 高齢者の人口密度
5	
4	
3	
2	
1	

各地域の高齢者人口
（65歳以上）の密度
のランクで、点数化。

※評価指標の算出（例）

$$\frac{\text{地域内の高齢者人口（人）}}{\text{地域面積（m}^2\text{）}}$$

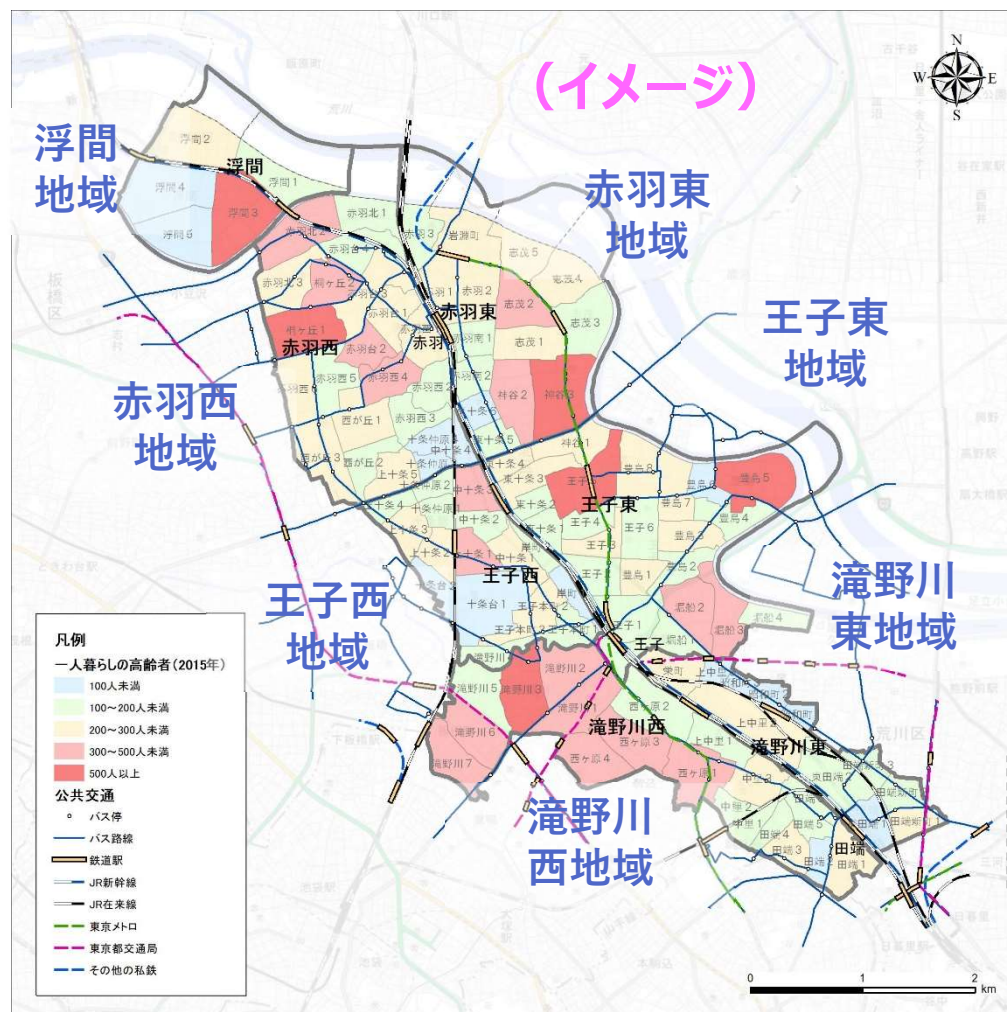
（例：浮間地域の高齢者人口） （例：浮間地域の面積）

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



参考：各指標（案）の点数方式のイメージ

（指標2－②）高齢者のみ世帯の割合



評価指標の例

点数	指標2-② 高齢者のみ世帯の割合
5	
4	
3	
2	
1	

各地域の高齢者のみ世帯の割合のランクで、点数化。

※評価指標の算出（例）

$$\frac{\text{地域内の高齢者のみ世帯数（世帯）}}{\text{地域の世帯数（世帯）}} \div \frac{\text{地域内の高齢者のみ世帯数（世帯）}}{\text{地域の世帯数（世帯）}}$$

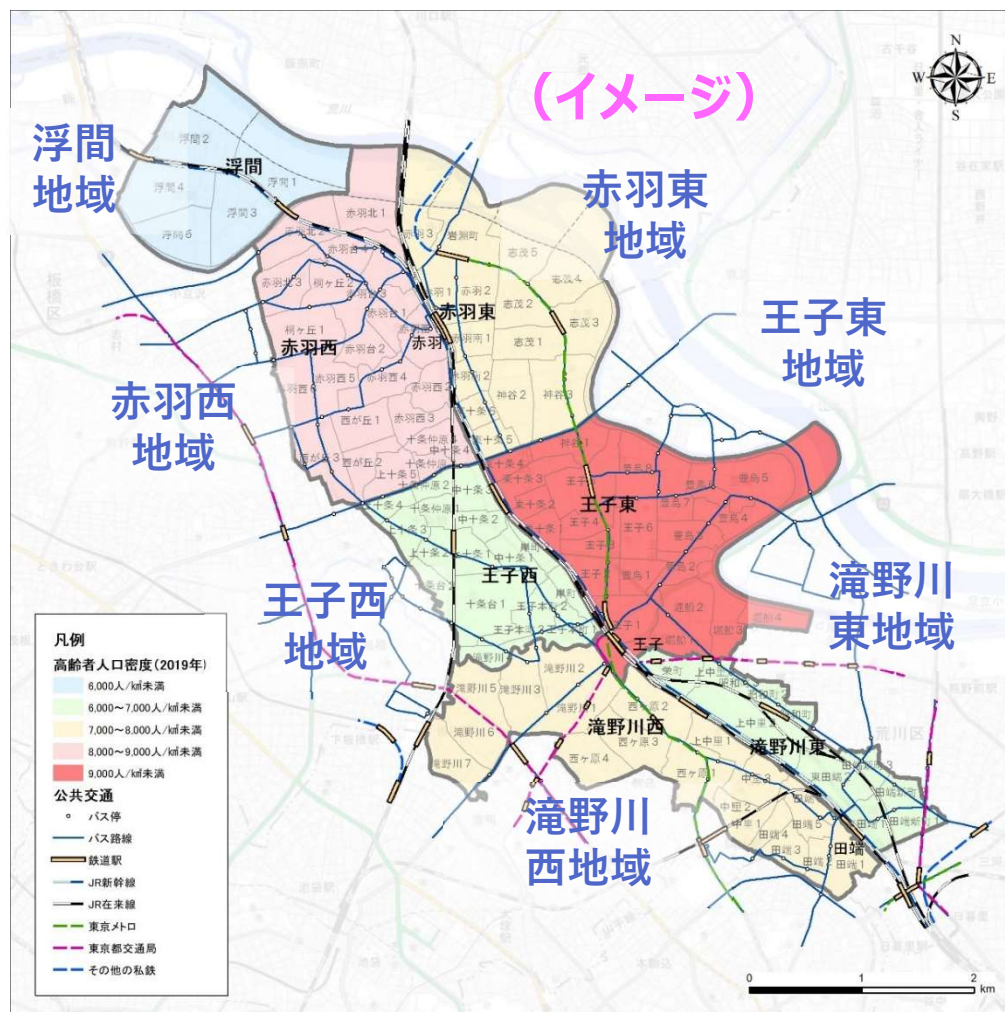
(例：浮間地域の高齢者のみ世帯) (例：浮間地域の世帯数)

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



参考：各指標（案）の点数方式のイメージ

（指標 2－③） 運転しない（運転免許を持たない人等） 高齢者の割合



評価指標の例

点数	指標2-③ 運転できない高齢者の割合
5	
4	
3	
2	
1	

運転免許のない高齢者の割合（アンケート結果）のランクで、点数化。

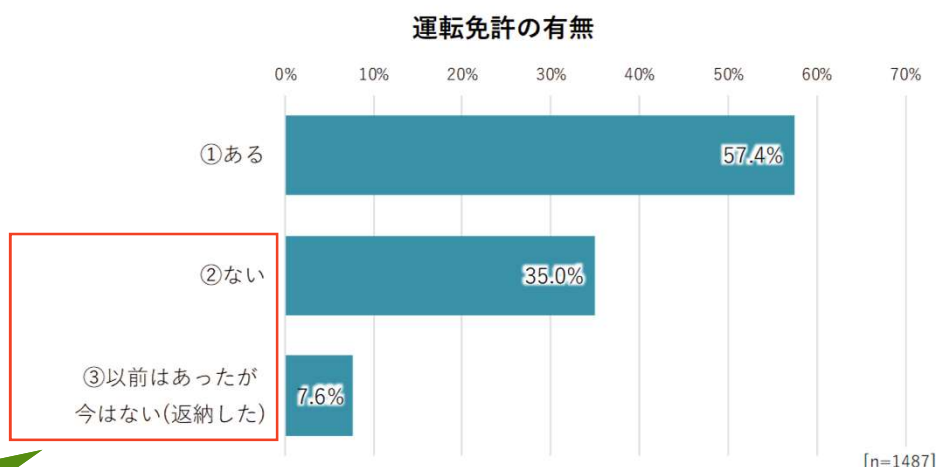
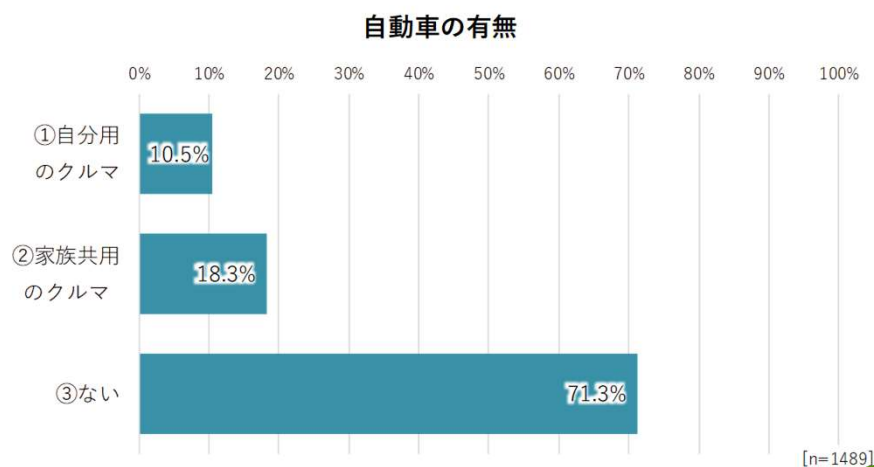
■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



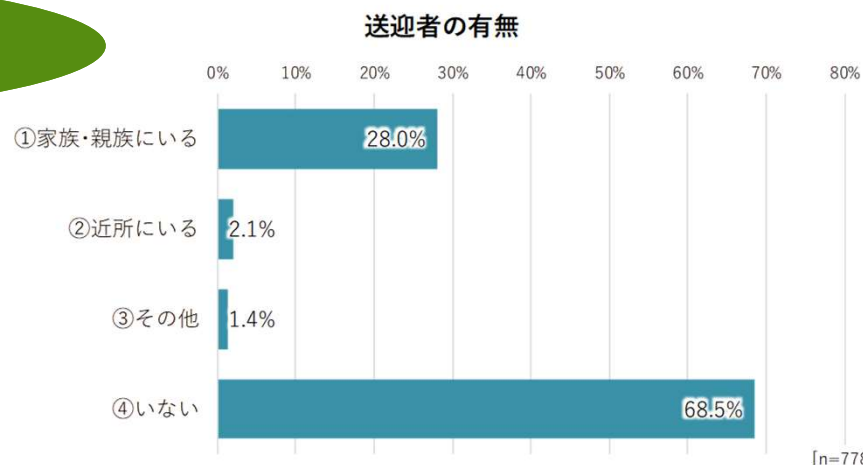
参考：アンケート集計

（指標２－③）運転しない（運転免許を持たない人等）高齢者の割合

Q ご自身が自由に使えるクルマ、運転免許、送迎者の有無



運転しない高齢者の回答状況を活用。
（運転免許を持たない人の割合）

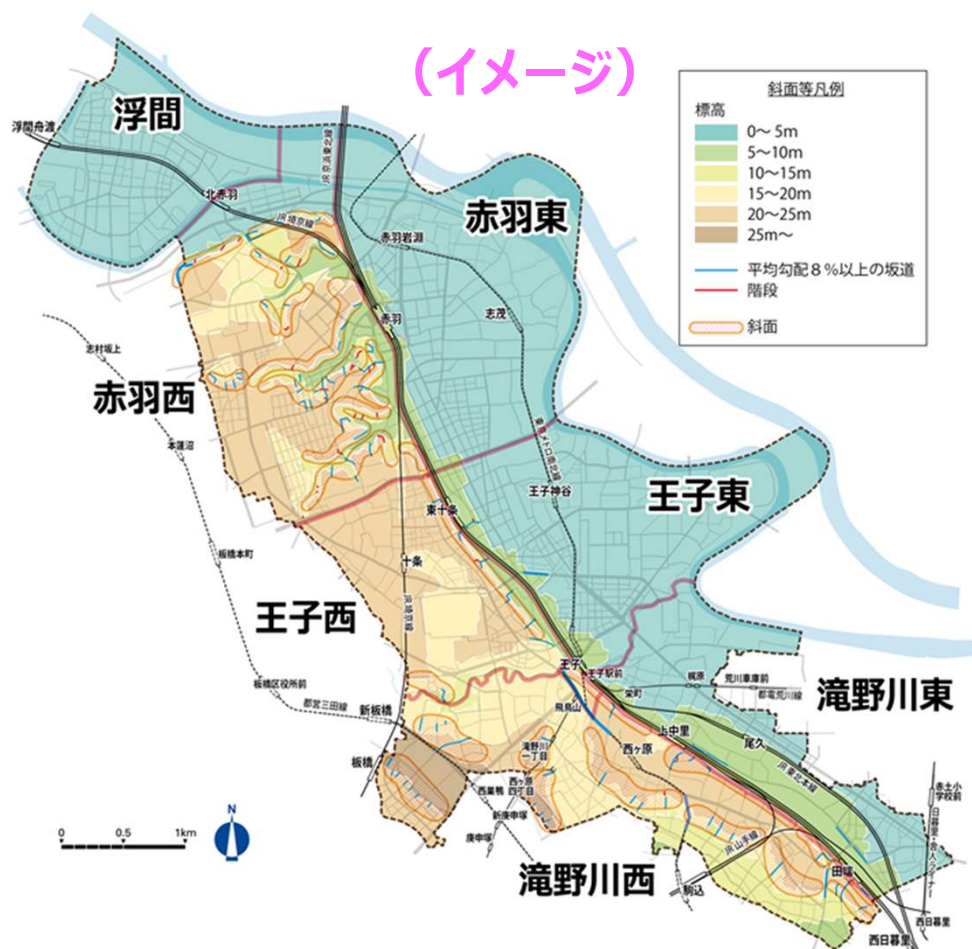


■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について

参考：各指標（案）の点数方式のイメージ

視点3 ●大きい高低差（区の特徴）に対応する。

（指標3－①）斜面の面積の割合



評価指標の例

点数	指標3-① 斜面の面積の割合
5	
4	
3	
2	
1	

各地域の面積に対する、坂道等が存在する斜面（概ねの範囲）の面積の割合のランクで、点数化。

※評価指標の算出（例）

$$\frac{\text{地域内の斜面（坂道など）の範囲面積の計 (m}^2\text{)}}{\text{地域面積 (m}^2\text{)}} \quad \begin{array}{l} \text{(例：浮間地域の斜面坂道などの範囲面積)} \\ \text{(例：浮間地域の面積)} \end{array}$$

※斜面の面積とは、各地域の坂道など（平均勾配8%以上の坂道や階段）が存在する斜面のおおむねの範囲面積（㎡）

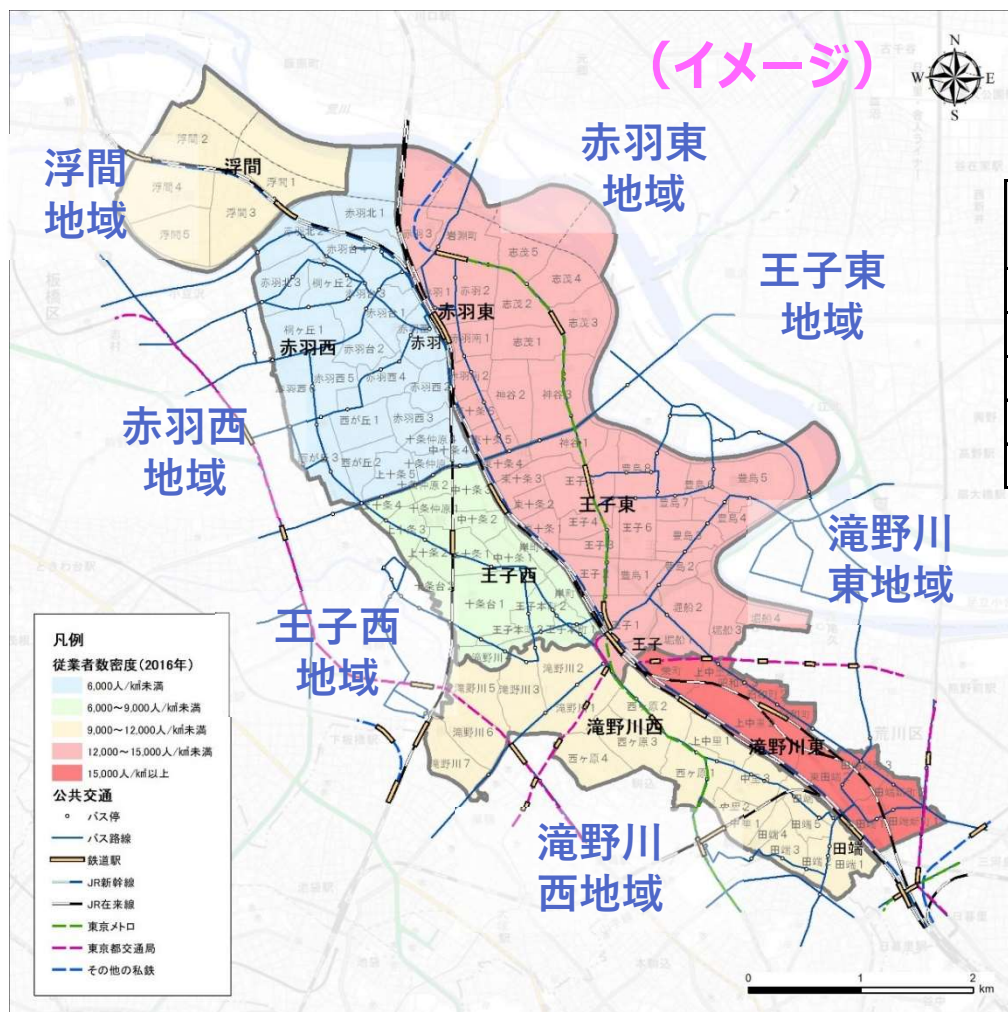
■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



参考：各指標（案）の点数方式のイメージ

視点4 ●日々の暮らしを充実する。

(指標4-①) 従業者数(働きに行く居住者)の密度



評価指標の例

点数	指標4-① 従業者数の密度
5	
4	
3	
2	
1	

各地域の従業者数
(働きに行く居住者)の密度のラン
クで、点数化。

※評価指標の算出(例)

$$\frac{\text{地域内の従業者数(人)}}{\text{地域面積(m}^2\text{)}} \div \frac{\text{地域面積(m}^2\text{)}}{\text{地域面積(m}^2\text{)}}$$

(例：浮間地域に居住している従業者数) (例：浮間地域の面積)

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について

参考：各指標（案）の点数方式のイメージ

（指標4－②）主要施設、商店街、大規模店舗の立地密度（少なさ）

評価指標の例

点数	指標4-② 主要施設や大規模店舗の立地密度
5	
4	
3	
2	
1	

各地域の主要施設、商店街、大規模店舗等の立地密度のランクで、点数化。（少ないほど高得点）



※評価指標の算出（例）

$$\frac{\text{地域内の施設数（棟）}}{\text{地域面積（m}^2\text{）}}$$

（例：浮間地域の施設数） （例：浮間地域の面積）

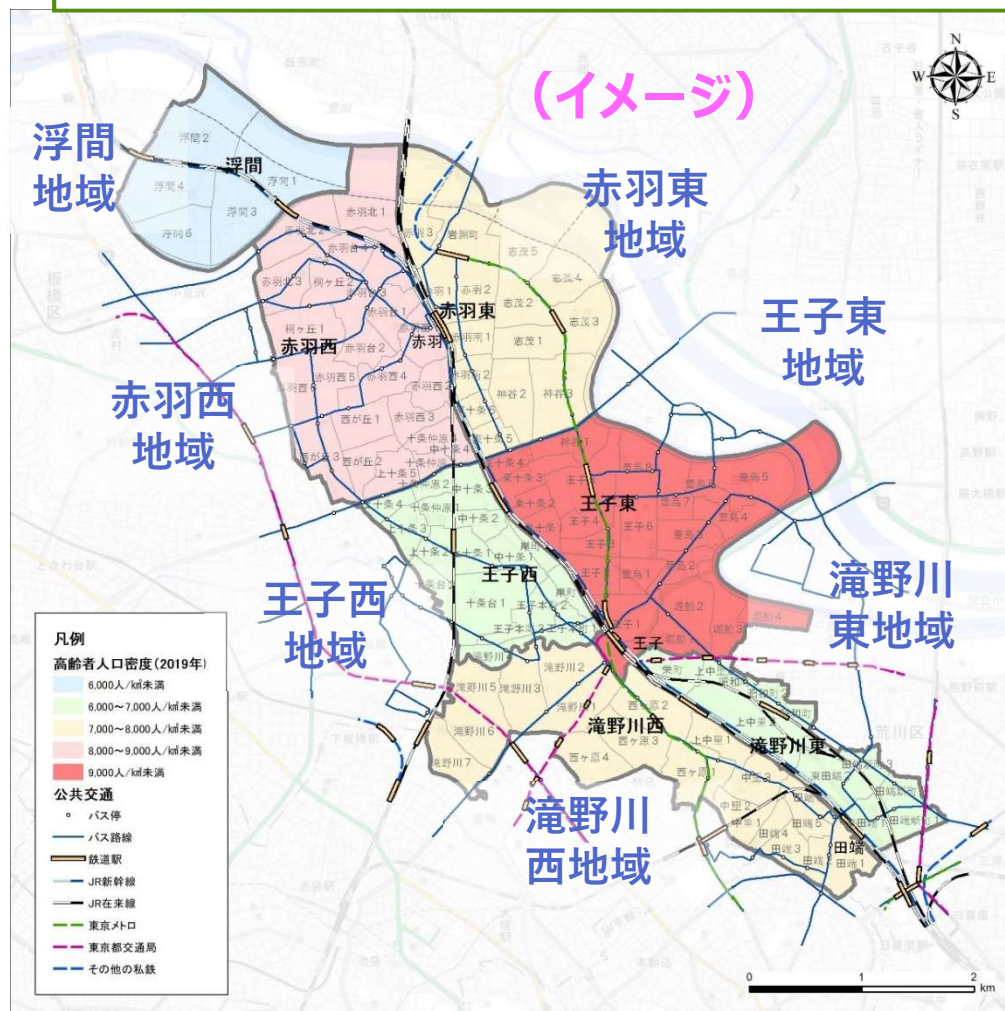
■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



参考：各指標（案）の点数方式のイメージ

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。

（指標5－①）コミュニティバス導入時の利用意向の高さ



評価指標の例

点数	指標5-② コミュニティバス導入時の利用意向の高さ
5	
4	
3	
2	
1	

各地域のコミバス利用意向がある人の割合（アンケート結果）のランクで、点数化。

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



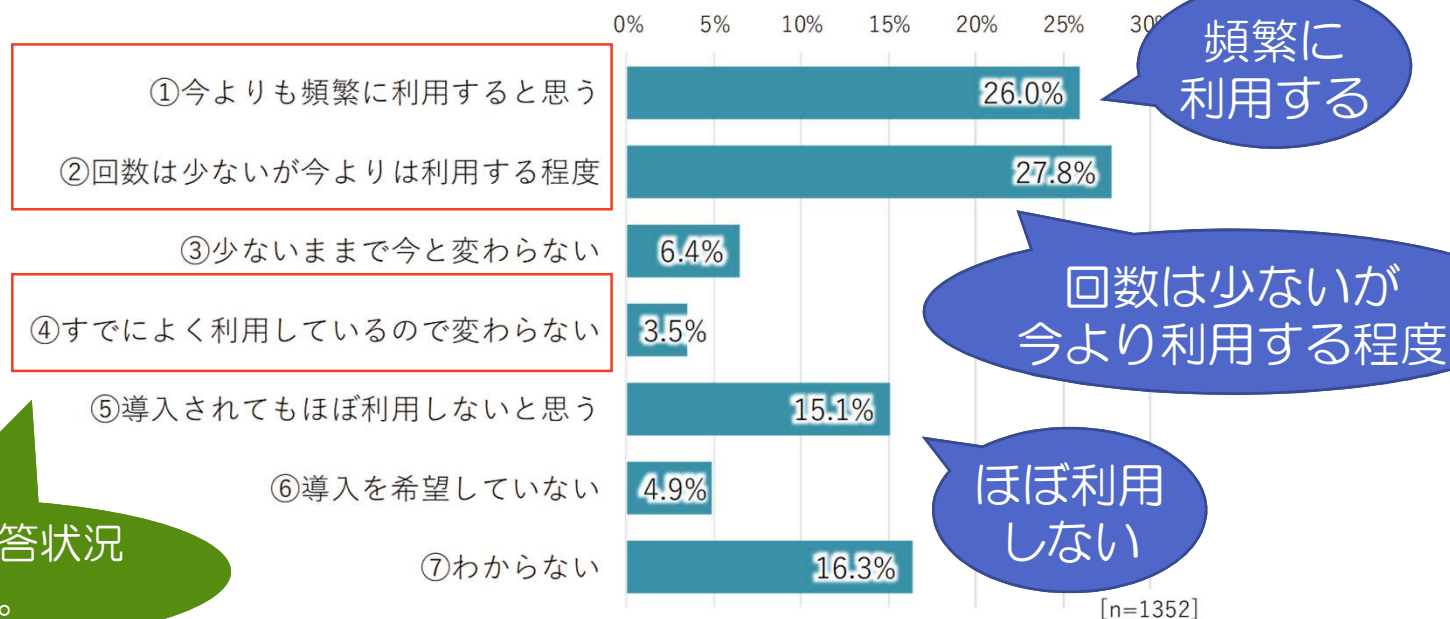
参考：アンケート集計

（指標5－①）コミュニティバス導入時の利用意向の高さ

- コミュニティバスが導入された場合、公共交通を、「回数は少ないが今よりは利用する程度」「今より頻繁に利用する」という回答が同程度で多くなっていますが、次いで、「導入されても利用しない」との回答が多くなっています。

Q上の設問で、あなたが希望したコミュニティバスが導入された場合、あなたが公共交通を利用して出かける回数は、今より増えると思いますか。

コミバスが導入された際の公共交通の利用意向



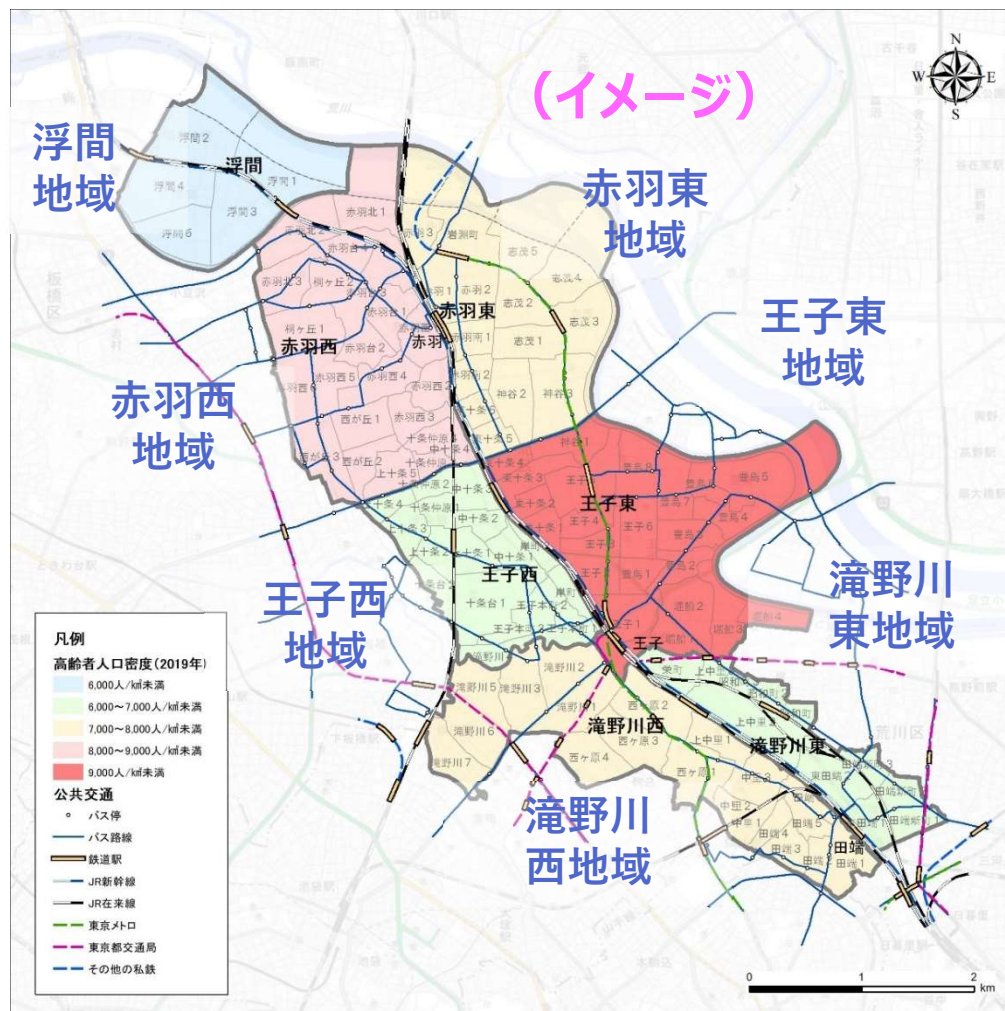
①②④の回答状況を活用。

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



参考：各指標（案）の点数方式のイメージ

（指標5－②）地域で公共交通を支える意識の高さ



評価指標の例

点数	指標5-③ 地域で公共交通を支える意識の高さ
5	
4	
3	
2	
1	

各地域の公共交通を支える意識の高さ
(アンケート結果)
のランクで、点数化。

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



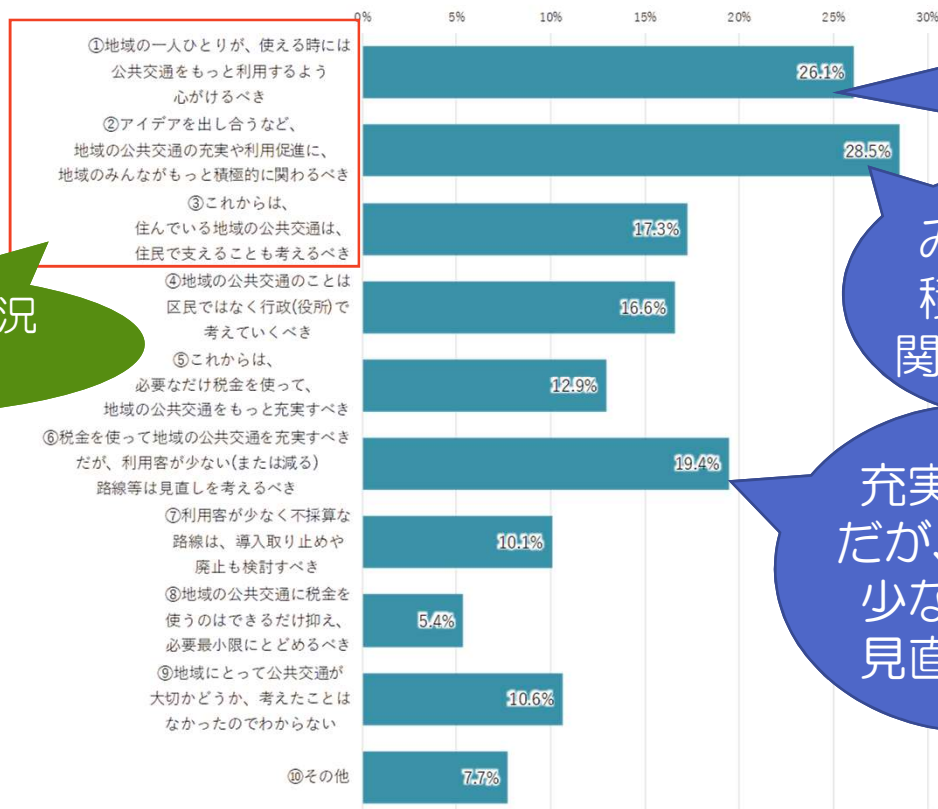
参考：アンケート集計

（指標 5－②）地域で公共交通を支える意識の高さ

○北区の公共交通について、「みんなが積極的に関わるべき」「もっと使うよう心掛るべき」「充実すべきだが利用が少なければ見直すべき」の順で回答が多くなっています。

Q 今後ますます高齢化が進み、クルマを運転できない人が増えることも予想されます。一方、利用する人が少なかったり、乗務員が不足したりすれば、公共交通は、現在と同じようなかたちで持続していくことが難しくなることもあります。そこで、「北区内」の公共交通に対する、あなたのお考えに近いものを選んでください。（いくつでも）

地域の公共交通を維持・活性化することへの考え方



①②③の回答状況を活用。

もっと
使うよう
心がけるべき

みんなが
積極的に
関わるべき

充実すべき
だが、利用が
少なければ
見直すべき

[n=1344]

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



各評価項目のランク付け（案）について （総合得点評価）

地域毎に各指標の点数を合計して、
優先順位を総合評価します。

視点	指標	評価 ランク	係数 (重み付け)	配点
視点1 公共交通機能を向上する	指標1-① 公共交通機能を向上すべき面積の割合	1～5	×6 (=30)	45
	指標1-② ターミナル駅までの距離	1～5	×3 (=15)	
視点2 高齢者等の移動を支援する	指標2-① 高齢者の人口密度	1～5	×3 (=15)	25
	指標2-② 高齢者のみ世帯の割合	1～5	×1	
	指標2-③ 運転できない高齢者の割合	1～5	×1	
視点3 大きい高低差（区の特徴）に対応する	指標3-① 斜面の面積の割合	1～5	×2	10
視点4 日々の暮らしを充実する	指標4-① 従業者数の密度	1～5	×1	10
	指標4-② 主要施設、商店街、大規模店の立地密度	1～5	×1	
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	指標5-① コミバス導入時の利用意向の高さ	1～5	×1	10
	指標5-② 地域で公共交通を支える意識の高さ	1～5	×1	
計				100

※配点については、H17年Kバス導入時の配点を参考に、主目的である「視点1：公共交通機能の向上」を重視して、配点を最も高くし（計45点）、次いで重要課題と考えられる「視点2：高齢者等の移動の支援」（計25点）、次いで区の特徴である「視点3：大きい高低差への対応」（10点）の順で、配点を高くしています（今後、高齢者の移動支援はますます重要なテーマになると考え、過去より割合を高くしました）。視点1の中では、指標1-①が公共交通全般に係る指標であると考え、視点2の中では、指標2-①が基本的な指標であると考えて重み付けをし、配点を割り振っています。新たに設けた「視点4：日々の暮らしの充実」「視点5 公共交通に対する地域の意識・きずなづくりの支援」（利用の多さに関わる項目）については、視点3と同等の配点（各10点）としています。

■ 導入「候補地」と「優先地域」選定の考え方について



参考：評価方法（H17年Kバス導入時の指標と重みづけ）

	指標	評価 ランク	係数 (重み付け)	配点	
視点 1	指標Ⅰ 交通機能向上地域の面積（駅・バス停からの距離、バスの便数で設定）	1～5	×4	20	30
	指標Ⅱ 各地域からターミナル駅（赤羽駅、王子駅）までの距離	1～5	×2	10	
視点2	指標Ⅲ 高齢者人口の密度	1～5	×2	10	
視点3	指標Ⅳ 斜面の数	1～5	×1	5	
計					45



● 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 令和3年度～
		第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	(予備)	
		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「候補地」と「優先 地域」の選定								
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								
計画の策定								
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





●その他（参考資料）

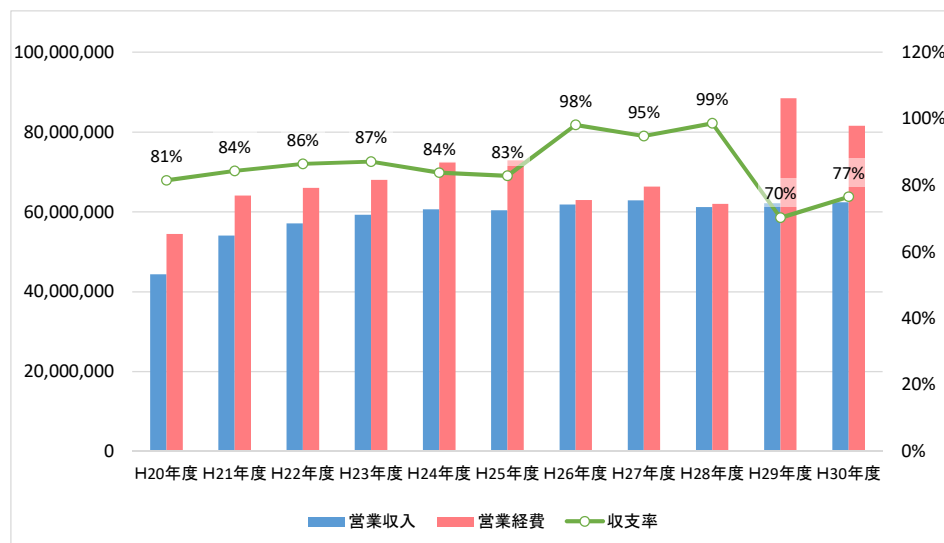


■ その他（参考資料）



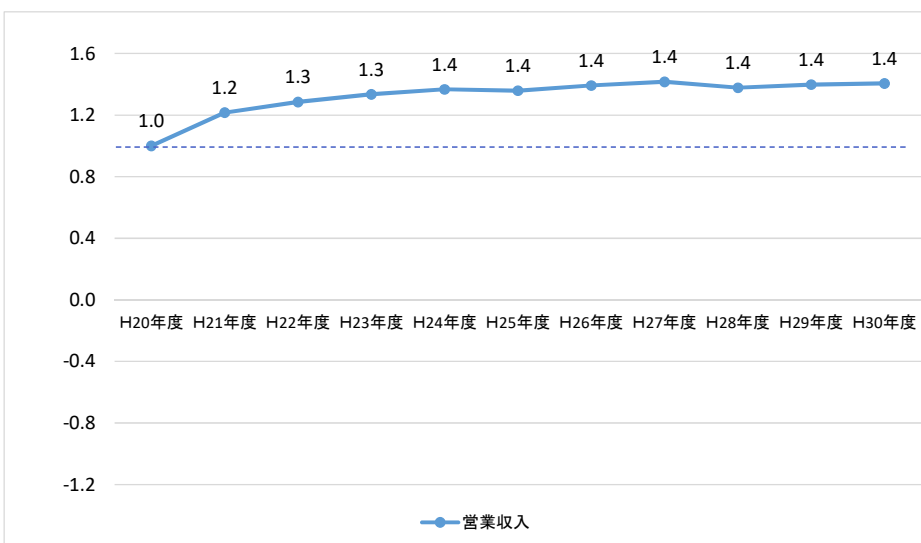
参考：「Kバス」の収入及び収支率の経緯について

- 北区の「**Kバス**」の推移は下記の通りです。
- 現行の収支率は**70%以上**で、極めて高くなっています。
- 現在のKバスも、**導入当初の収入**は、概ね**4400万円**でした。
その後、利用促進策や広報活動を講じるとともに、**利用が徐々に広がり、3年目の収入**は、初年度より概ね**30%以上の増**となっています。（このことから、初期の時点で一定の利用があれば、その後の増加が見込めるものと考えられます）



※ H20年度にモデル運行、H22年度より本運行を開始し、H28年度には新車両を導入しています。
車両購入に伴い、H21年度以降、及びH29年度以降に、減価償却（5年目まで）が生じています。

Kバスの営業収入及び経費



※ H20年度を「1.0」とした場合の比率

Kバスの営業収入の増減

(参考資料)

フィンランドにおけるMaaS実践内容

(2018年11月 八千代エンジニアリング／中央大学 研究開発機構 調査報告より)

本資料は
2018年9月に中央大学研究開発
機構で実施し、とりまとめた
「フィンランドにおけるMaaS調査レ
ポート」をベースとして、まとめなおした
ものです。

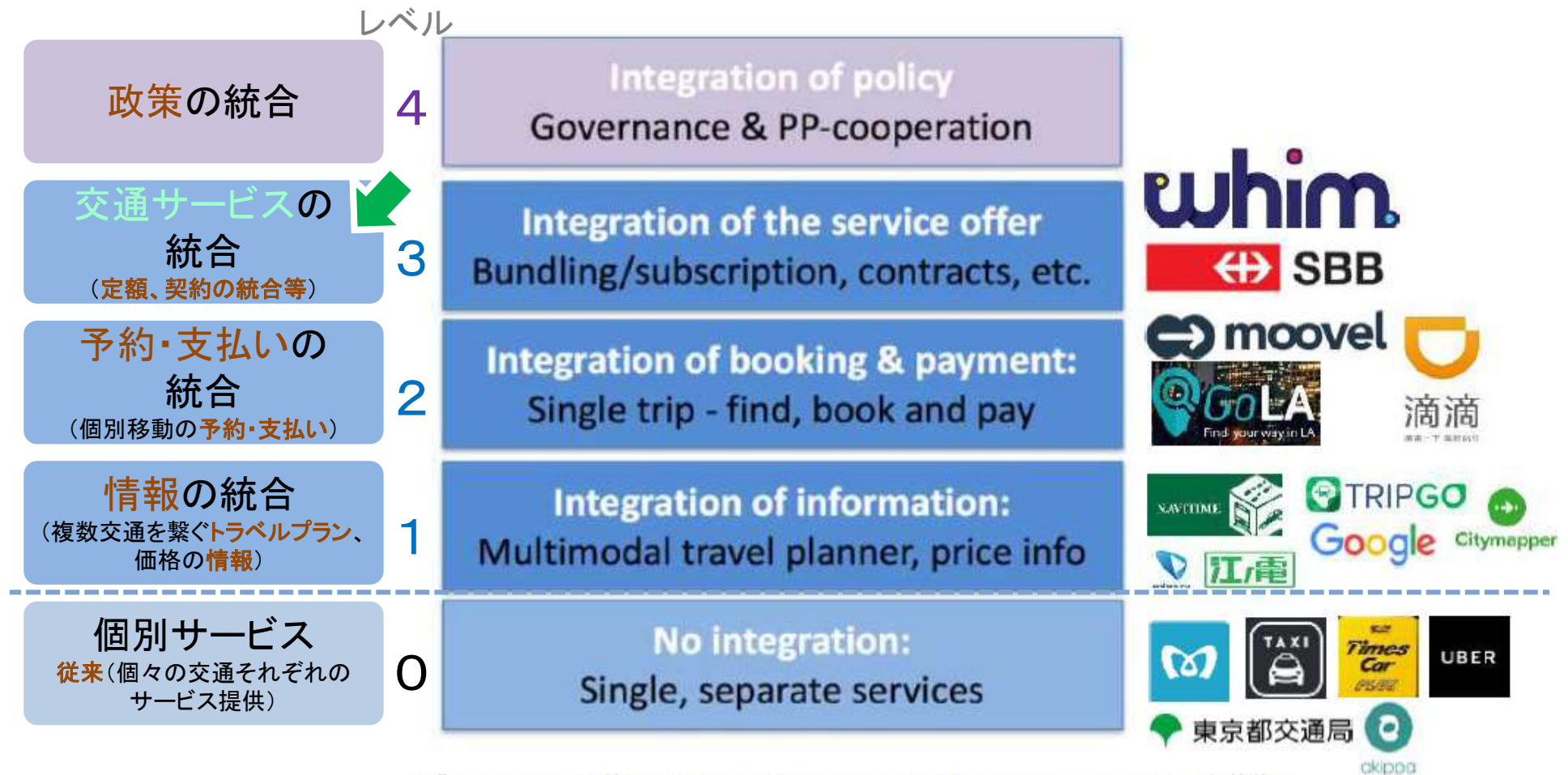


MaaS (Mobility as a Service) は、ICT を活用して交通をクラウド化し、
マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ(移動)を1つのサービスとして
とらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念 のことです。

- ・例えば・**スマホのアプリ**で、交通手段やルートを検索・予約し、乗車等の**利用**をして、
運賃等の**決済**を行う 等のサービスの例があります。

MaaSの分類とフィンランドのWhim

- ・さらに、**フィンランドのWhimの例は**、(MaaSの4段階のレベル(スウェーデンのチャルマース大学の研究者による)のうち、)
レベル3(情報、予約・支払いに加え、種々の交通手段が定額で契約まで統合されたサービス)
となっています。

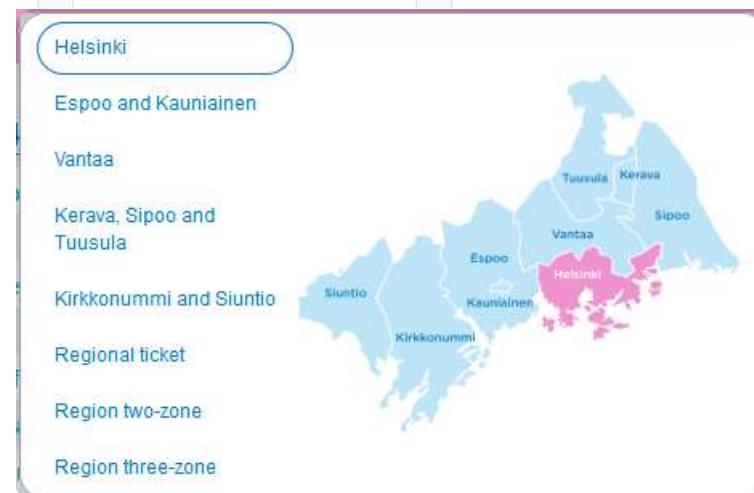


出典) Jana Sochor他(2017):A topological approach to Mobility as a Serviceより加筆修正

フィンランドのWhimの月額運賃体系の例

	Whim Urban 30 €59,7 / 30 days	Whim Weekend €249 / 30 days	Whim Unlimited €499 / month	Whim to Go Pay as you go
Public transport	HSL 30-day ticket	HSL 30-day ticket	Unlimited HSL single tickets	Pay as you go
City bike	Unlimited	Unlimited	Unlimited	Not included
Taxi (5km)	€10	-15%	80 rides (max 5 km)	Pay as you go
Rental car	€49/day	Weekends	Unlimited	Pay as you go
E-scooter	TIER Standard pricing	TIER Standard pricing	TIER Standard pricing	TIER Standard pricing

例えば、月額499ユーロ（約6万円）支払うと、市内の公共交通、自転車、5km以内のタクシー、レンタカー、Eスクーターが乗り放題となります。





ありがとうございました。