

# 公共交通空白地域改善計画

平成 21 年 3 月

練馬区

## 【 目 次 】

1	公共交通空白地域の改善	1
(1)	公共交通空白地域改善の基本的考え方	1
(2)	公共交通空白地域別の改善策	3
2	コミュニティバスの再編運行	6
(1)	都市交通マスタープランにおけるコミュニティバス導入の考え方	6
(2)	コミュニティバスの再編運行ルート	7
(3)	コミュニティバスの運行サービス	8
3	今後の取り組み・進め方	9
(1)	区民意見を踏まえた計画立案と事業実施	9
(2)	公共交通空白地域の改善に向けた継続的な取り組み	10

### 【資料編】

1	都市交通マスタープランにおける公共交通空白地域改善の位置づけ	12
2	検討対象地域の状況	14
3	コミュニティバスの現況と課題	18
4	検討体制、経過	24

# 1 公共交通空白地域の改善

## (1) 公共交通空白地域改善の基本的考え方

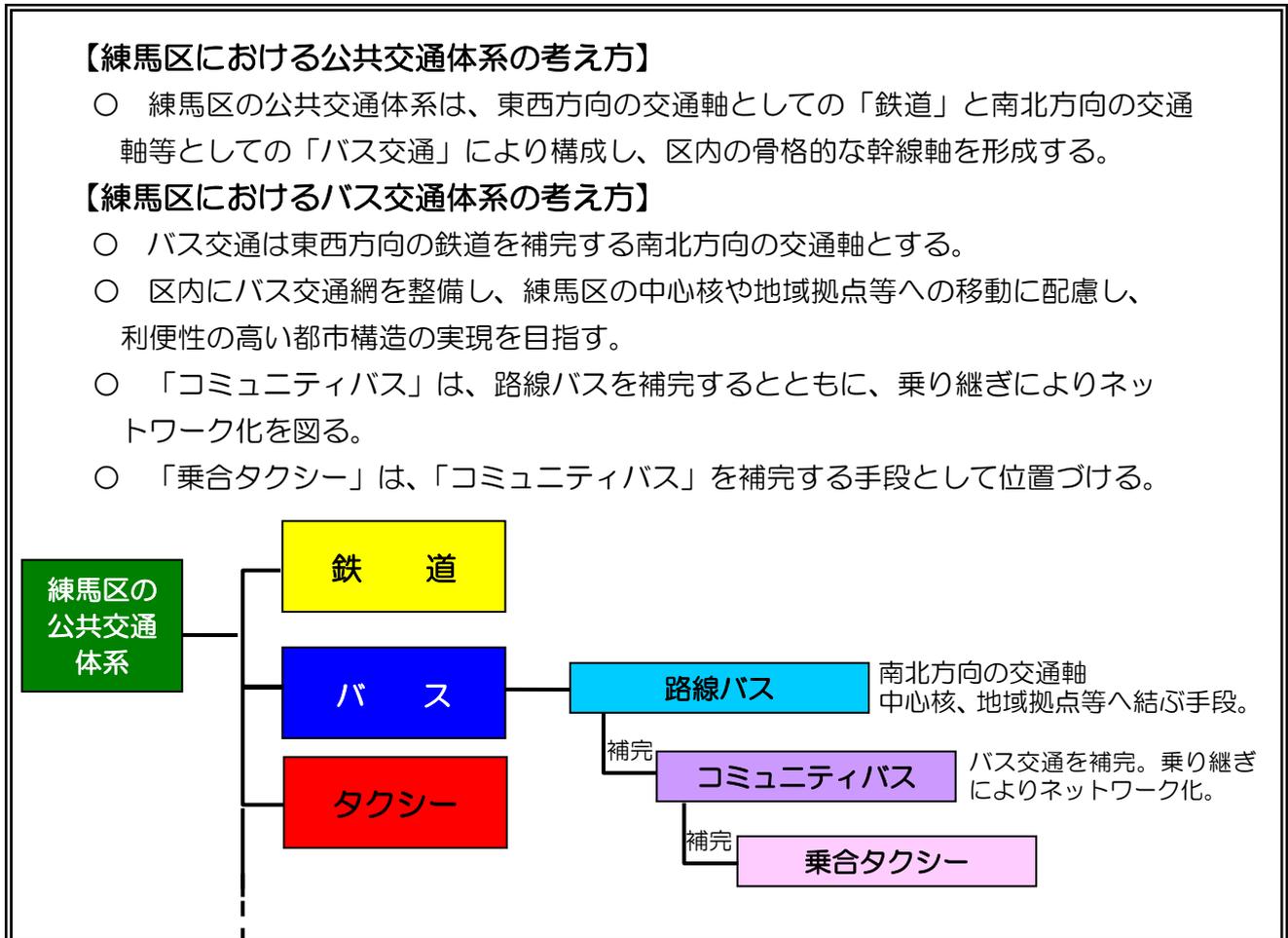
### ①交通マスタープランを踏まえた練馬区の公共交通体系の考え方

#### 【練馬区における公共交通体系の考え方】

- 練馬区の公共交通体系は、東西方向の交通軸としての「鉄道」と南北方向の交通軸等としての「バス交通」により構成し、区内の骨格的な幹線軸を形成する。

#### 【練馬区におけるバス交通体系の考え方】

- バス交通は東西方向の鉄道を補完する南北方向の交通軸とする。
- 区内にバス交通網を整備し、練馬区の中心核や地域拠点等への移動に配慮し、利便性の高い都市構造の実現を目指す。
- 「コミュニティバス」は、路線バスを補完するとともに、乗り継ぎによりネットワーク化を図る。
- 「乗合タクシー」は、「コミュニティバス」を補完する手段として位置づける。



### ② 公共交通体系を取り巻く現況と将来展望

- ・ 「鉄道」は、区内の東西方向の交通軸。将来的には、地下鉄大江戸線が延伸や「エイトライナー構想」の実現により、区内の鉄道ネットワークが充実。
- ・ 「バス」は、近距離の移動で多く利用されているが、バス交通を支える道路網の整備が不可欠である。現況では道路幅員が狭小なためにバス車両が走行できない地域などが発生。
- ・ 道路網に関しては、現在事業中の路線のほかに、都市計画道路の「優先整備路線」及び生活幹線道路の「整備促進路線」の整備によって、今までバス交通が運行されていなかった地域への運行が可能となり、本検討の目的である「公共交通空白地域の改善」にも資するものと期待される。

### ③ 改善計画の基本的考え方

- 改善の実施に当たっては、今後の鉄道や道路の整備予定等を考慮しつつ、区、バス事業者、タクシー事業者等が相互に協力し、当面は以下に示す短期的対応を段階的に実施し、将来的には、中長期的対応を実施することとする。

短期（概ね5年程度以内）に対応	「既存ストックを有効に活用しながら対応」 ・事業中でかつ概ね5年以内に整備される道路網を含め、現在の鉄道ネットワーク、道路ネットワークを前提とした対応を検討する。
中長期（概ね5～20年以内）に対応	「整備の見込みが高い鉄道・道路の計画を反映した中での対応」 ・交通マスタープランの目標年次である20年後までに整備の見込みが高いとされる鉄道（地下鉄大江戸線）、及び道路（事業中路線、優先整備路線と位置づけられた都市計画道路、整備促進路線と位置づけられて生活幹線道路）を追加したネットワークを前提とした対応を検討する。

## (2) 公共交通空白地域別の改善策

### 【短期（概ね5年程度以内での対応）】

<b>● 既存路線バス（コミュニティバスを含む）の再編による改善</b>	
③中村南一丁目地域	・「既存路線バス」の再編またはルート変更の可能性について検討する。
⑨石神井町・三原台地域	・西武池袋線の連続立体化事業にあわせて、「既存路線バス」の再編またはルート変更による改善の可能性について検討する。
⑩石神井台地域	・「福祉コミュニティバス関町ルート」のルート変更により、当該地域の一部を巡回し、改善を図る。
⑬西大泉地域	・西東京市都市計画道路、及び練馬区生活幹線道路の整備にあわせて、「練馬区シャトルバス」のルートを変更し、当該地域の改善を図る。
<b>● 既存路線バス（コミュニティバス）の増便による改善</b>	
⑥土支田四丁目・大泉町一丁目地域（西側）	・「練馬区シャトルバス」の増便により、主に当該地域の西側の改善を図る。
⑩石神井台地域	・「福祉コミュニティバス関町ルート」の増便により、主に当該地域の西側の改善を図る。
⑪大泉学園町地域	・「練馬区シャトルバス」の増便により、「学園通り補助 230号線」バス停付近を中心として改善を図る。
<b>● 既存路線バス（コミュニティバス）の再編または乗合タクシーの新規導入による改善</b>	
① 錦・氷川台・平和台地域	・既存のコミュニティバス（氷川台ルート）について、ルート等の見直しを図る。 ・バス事業者による運行が不可能な場合に、乗合タクシーの導入について検討する。
②早宮四丁目地域	
④高松地域	
<b>● 路線バス（コミュニティバスを含む）の新規導入による改善</b>	
⑤貫井地域	・環状8号線を活用した新規路線導入による改善の可能性について検討する。
⑫南大泉地域	・居住者のニーズの高い保谷駅と当該地域を結び新規コミュニティバス路線の導入により、改善を図る。
<b>● 乗合タクシーの新規導入による改善を検討</b>	
⑥土支田四丁目・大泉町一丁目地域（東側）	・既存路線バス*のバス停等と当該地域を巡回する「乗合タクシー」の導入による改善について検討する。 ・「乗合タクシー」の導入については、実証実験を順次実施し、評価結果を踏まえ、利用状況によっては路線の見直しや廃止を含めた検討を行う。 ・利用者の利便性確保のため、車椅子利用者や続行便による対応等について検討する。 ※ 居住者のニーズの高い鉄道駅へ運行する路線バスを対象とする。
⑦谷原六丁目地域	
⑧下石神井地域	
⑪大泉学園町地域	
<b>● 上記対応策を実施するために必要となる道路整備 等</b>	
⑨石神井町・三原台地域	・西武池袋線連続立体交差化事業を推進する。
⑫南大泉地域	・地域と保谷駅を結ぶ間の道路狭小部分の改良を進める。
⑬西大泉地域	・練馬区生活幹線道路の整備を進めるとともに、西東京市都市計画道路の整備促進を図る。

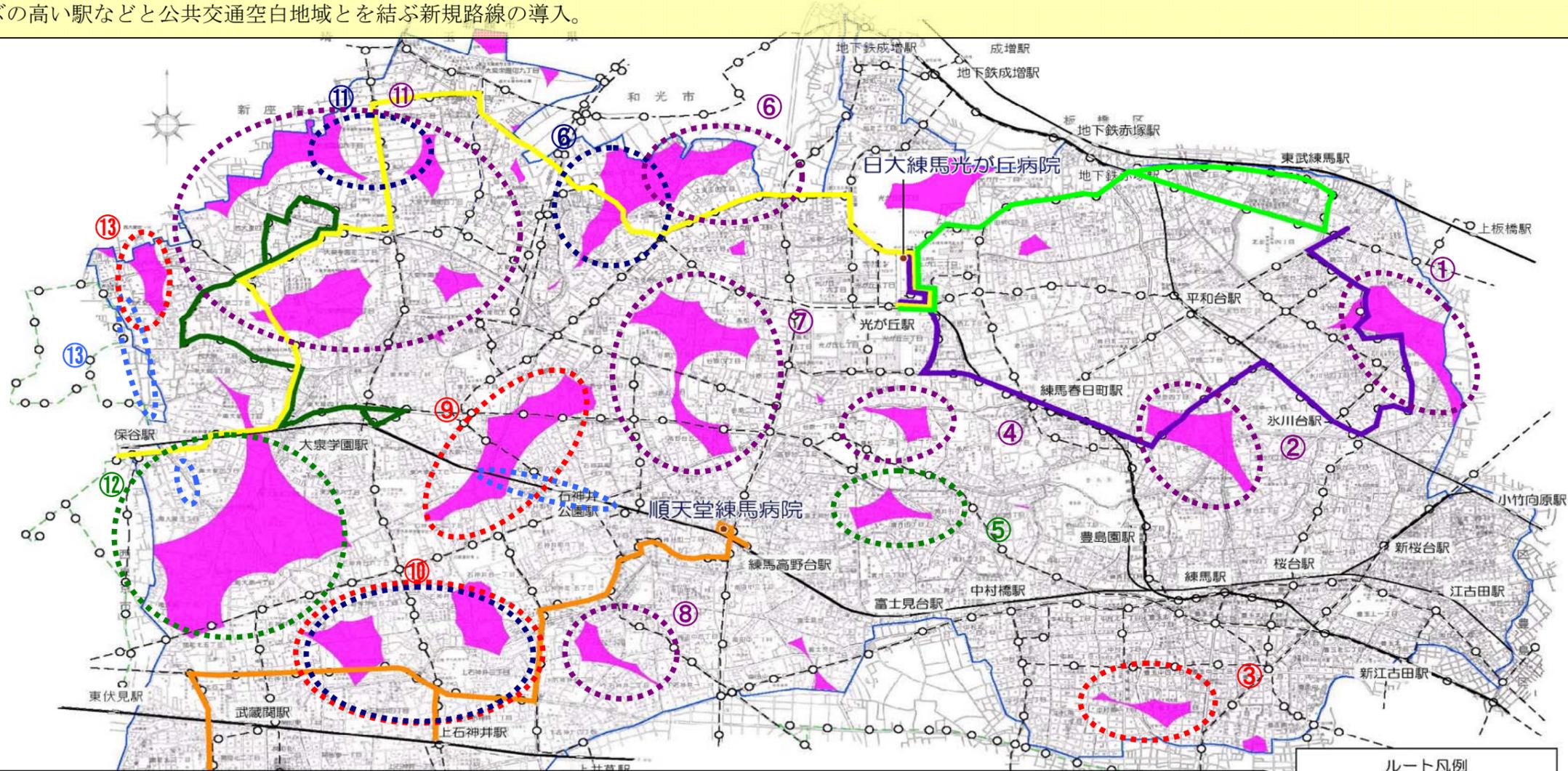
※光が丘駅周辺の待機場所改善について、関係機関と協議の上、対応を図る。

【中長期（概ね5～20年以内での対応）】

● 道路整備の進捗にあわせた既存路線バス網の再編検討	
②早宮四丁目地域	・優先整備路線として位置づけられた都市計画道路（放射35号線、補助172号線）の事業進捗状況に合わせながら、既存路線バスの再編の可能性について検討する。
⑩石神井台地域	・優先整備路線として位置づけられた都市計画道路（補助135号線）の事業進捗状況に合わせながら、既存路線バスの再編の可能性について検討する。
⑪大泉学園町地域（南部）	・現在事業中の都市計画道路（放射7号線）、及び整備促進路線として位置づけられた生活幹線道路の事業進捗状況に合わせながら、既存路線バスの再編の可能性について検討する。
⑫南大泉地域	・優先整備路線として位置づけられた都市計画道路（補助135号線）の事業進捗状況に合わせながら、既存路線バスの再編の可能性について検討する。
● 地下鉄大江戸線延伸による対応	
⑥土支田四丁目・大泉町一丁目地域	・地下鉄大江戸線の延伸、及び土支田二丁目付近への新駅設置による改善について検討する。
⑦谷原六丁目地域	
⑪大泉学園町地域	・地下鉄大江戸線の延伸、及び「学園通り補助230号線」バス停付近への新駅設置による改善について検討する。

**【短期（概ね5年程度以内での対応）】**

- 既存路線バス（コミュニティバスを含む）の再編による改善  
既存路線バスの再編やルート変更、バス停の追加等。 ⦿
- 既存路線バス（コミュニティバスを含む）の増便による改善  
既存路線バスの運行本数の増加。 ⦿
- 路線バス（コミュニティバスを含む）の新規導入による改善  
バスの運行に必要な道路幅員が確保された地域に対し、  
利用ニーズの高い駅などと公共交通空白地域とを結ぶ新規路線の導入。 ⦿
- 乗合タクシーの新規導入による改善を検討  
需要や道路条件などを踏まえ、コミュニティバスによる対応が難しい地域に  
おける乗合タクシーの導入検討。 ⦿
- 上記対応策を実施するために必要となる道路整備 等  
生活幹線道路（事業中路線）や都市計画道路（事業中路線）の整備。 ⦿



**【中長期（概ね5～20年以内での対応）】**

- 道路整備の進捗にあわせた既存路線バス網の再編検討  
②早宮四丁目地域（放 35 号・補 172 号）⑩石神井台地域（補 135 号）、⑪大泉学園町地域（南部）（放 7 号）、  
⑫南大泉地域（補 135 号）
- 地下鉄大江戸線延伸による対応  
⑥土支田四丁目・大泉町一丁目地域、⑦谷原六丁目地域、⑪大泉学園町地域

ルート凡例

- 練馬区シャトルバス
- バス交通実験
- 関町～順大ルート
- 氷川台～日大ルート
- 大泉学園町ルート

公共交通空白地域  
●（駅から 800m 以上、バス停（30 分  
 に 1 便以上）から 300m 以上）

## 2 コミュニティバスの再編運行

### (1) 都市交通マスタープランにおけるコミュニティバス導入の考え方

現在、「練馬区シャトルバス」、「バス交通実験」、「福祉コミュニティバス（関町ルート、氷川台ルート、大泉ルート）」の計5路線のコミュニティバスを運行している。

これらは、運賃や運行間隔などのサービスが異なっており、区の費用負担の割合等についても差がある。公共交通空白地域の改善とともに、コミュニティバスのさらなる利便性の向上を図るため、都市交通マスタープランで示した基本方針を踏まえ、コミュニティバスの再編を図る。

基本方針	運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地域と最寄り駅を結ぶことを原則とし、練馬の中心核・地域拠点へのアクセスに配慮します。</li> <li>公共公益施設等への利便性を考慮し、そのアクセスにも配慮します。</li> <li>既存バス路線との役割分担を踏まえ、可能な限り重複を避けます。</li> </ul>
	運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>区内交通利用の公平性から、他交通機関との整合性を図った運賃水準とします。</li> <li>また、統一した共通の運賃体系とします。</li> </ul>
	費用負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>区は、イニシャルコスト（バス停設置費等）を負担します。また、ランニングコスト（運行経費）は、運賃収入により賅うことを基本としますが、1/2程度まで負担できるものとします。</li> </ul>
	試行	<ul style="list-style-type: none"> <li>一定期間（概ね3年程度）の試行運行を実施し、他条件を踏まえ本格運行の可否を決定します。</li> <li>※試行運行後、上記条件を満たせない場合には、ニーズ調査を踏まえた経路変更や路線バス型から乗合タクシー型へ変更する等、事業を検証します。</li> </ul>
運行サービス	運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性の確保を図るため、踏切など、渋滞が予想されるポイントを極力避けた設定とします。</li> </ul>
	運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>利便性向上のために、乗り継ぎ運賃を導入します。</li> </ul>
	運行間隔	<ul style="list-style-type: none"> <li>30分に1便程度の運行とします。</li> <li>わかりやすく、利用しやすいラウンドダイヤを原則とします。</li> </ul>
	運行距離	<ul style="list-style-type: none"> <li>効率的運行および定時性や適切な運行頻度の確保が可能な距離とします。</li> </ul>
	バス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の利便性を考慮して、概ね300m間隔以内で設置します。</li> </ul>
	運行車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス型で、車椅子対応ができるノンステップバスを基本とします。ただし、道路環境および需要等により乗合タクシー型を選択します。</li> <li>環境に配慮した低公害車を導入します。</li> </ul>

(2) コミュニティバスの再編運行ルート

【みどりバス（大泉ルート）  
（旧福祉コミュニティバス（大泉ルート））】  
○再編後の運行ルート（\_\_\_\_\_：ルート変更区間）  
・大泉学園駅～大泉学園町五丁目～大泉学園駅

⇒運行開始から1年未満であること、ルートが認知されつつあり、利用者が徐々に増加していることから、道路整備が整うまでの間、現行のルートのまま運行を継続する。  
⇒なお、今後の練馬区シャトルバス等の再編後の利用状況や運行事業者の体制等を勘案しながら、関越側道新座方面への延伸を含めた再編について検討する。

【みどりバス（保谷ルート）（旧シャトルバス）】  
○再編後の運行ルート（\_\_\_\_\_：ルート変更区間）  
・保谷駅北口～西大泉六丁目～大泉第三小学校～長久保～光が丘駅

⇒定時性確保の観点から、踏切や混雑区間を回避するため、起点を「保谷駅北口」に変更する。ルートは公共交通空白地域である「西大泉六丁目」を経由することとし、バス運行に支障のない幅員が確保され次第、路線再編を実施する。  
⇒なお、廃止となるバス停については、再編ルートにおけるバス停配置に配慮するとともに、近接する大泉ルートバス停への転換や乗り継ぎ等により利便性の向上を図る。

【みどりバス（北町ルート）（旧バス交通実験）】  
○再編後の運行ルート（\_\_\_\_\_：ルート変更区間）  
・光が丘駅～自衛隊前～北町一丁目～東武練馬駅入口～光が丘駅

※ただし、北町一丁目付近の通行規制時間帯は、現状どおり「北町小学校」経由とする  
⇒運行開始時の道路管理者協議において、環八開通後には幅員の広い側道の通行を検討するよう、条件付けられていた。  
⇒また、利用者アンケートによるニーズへ対応するため、「北町一丁目方面」へ迂回する。

【みどりバス（氷川台ルート）（旧福祉コミュニティバス（氷川台ルート））】  
⇒運行ルート等の見直しを図るとともに、バス事業者による運行が不可能な場合に、乗合タクシーの導入を検討する。

現在、運行経費から運賃収入を差引いた負担割合が高く、利用促進により負担割合の軽減が求められる。  
⇒利用者や周辺公共交通空白地域居住者ニーズの高い目的地が、「平和台駅」、「東武練馬駅」、「練馬駅」等様々存在している。  
⇒現状では、運行頻度を増加した場合に、車両台数の増加や運転手の確保に影響を及ぼす。  
⇒利便性を確保しつつ利用促進を図れる運行形態について検討する。

【みどりバス（関町ルート）  
（旧福祉コミュニティバス（関町ルート））】

⇒運行経費から運賃収入を差引いた負担割合が高いため、利用の少ない区間の再考や、周辺の公共交通空白地域を経由した運行ルートへの変更について検討する。  
⇒なお、再編後の利用状況や、道路整備等の進捗状況にあわせて、「石神井公園駅」や「谷原六丁目地域」方面への延伸を含めた再編について検討する。

● 現在の公共交通空白地域（鉄道駅より800m以上、バス停（30分に1便以上）より300m以上）

【みどりバス】

- |       |              |       |              |
|-------|--------------|-------|--------------|
| ———   | 保谷ルート（現行ルート） | ———   | 関町ルート（現行ルート） |
| ..... | 保谷ルート（再編候補）  | ..... | 関町ルート（再編候補）  |
| ———   | 北町ルート（現行ルート） | ..... | 氷川台ルート（再編候補） |
| ..... | 北町ルート（再編候補）  | ———   | 大泉ルート（現行ルート） |
|       |              | ..... | 大泉ルート（再編候補）  |

※みどりバスのルート名は仮称

### (3) コミュニティバスの運行サービス

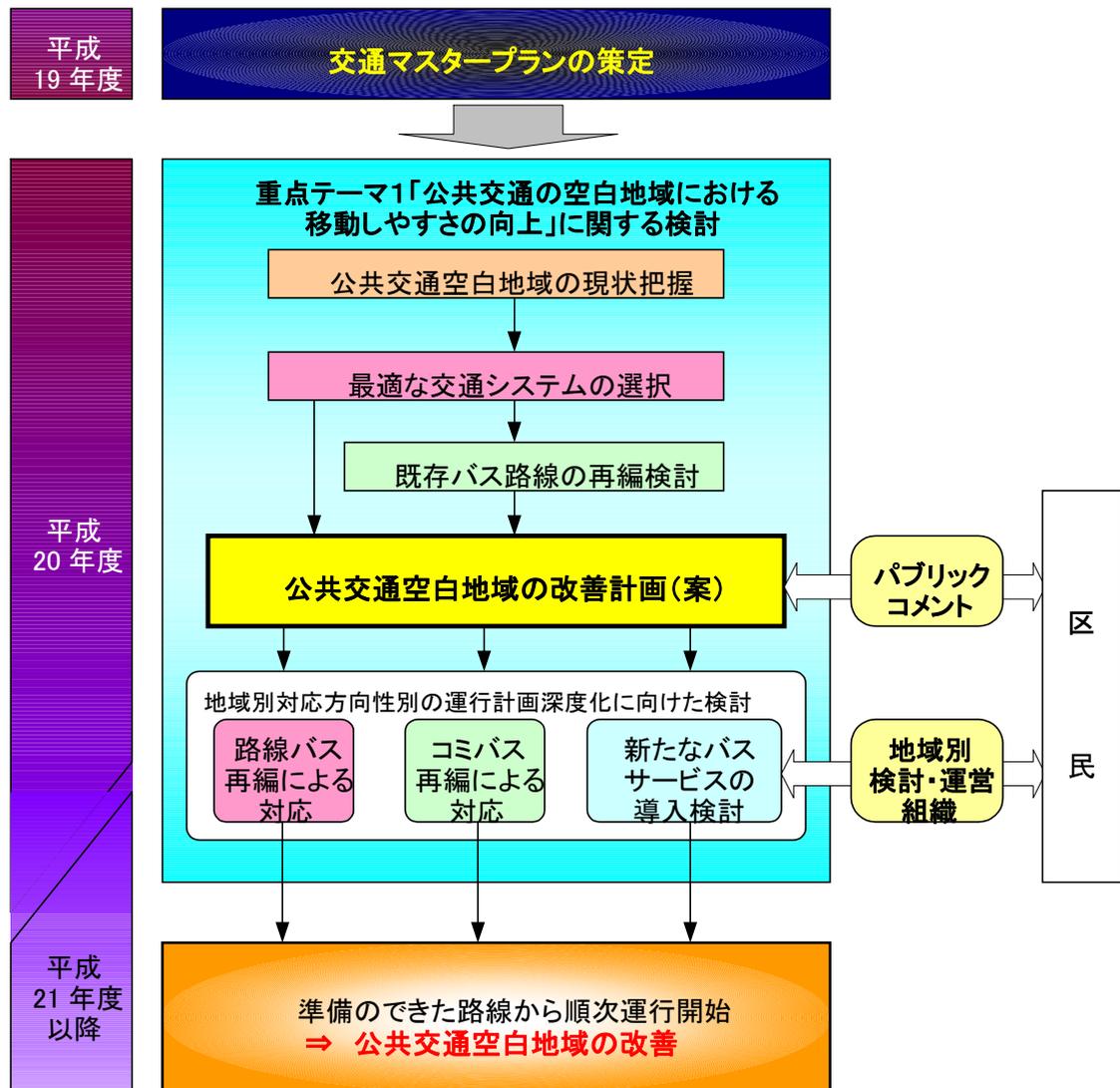
交通マスタープランにおける基本的な考え方を踏まえ、既存コミュニティバスにおける再編後の運行サービスは、下表に示す内容とする。

項目	内容
運行間隔	<ul style="list-style-type: none"><li>・望ましいサービス水準を「30分に1便」とする。</li><li>・なお、現在のサービス水準における利用状況や利用者ニーズ等を勘案しながら、段階的にサービス向上を図ることとし、増便後の利用者ニーズの把握や運行事業者の体制等を踏まえながら、必要に応じてさらなる増便について検討する。</li></ul>
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"><li>・通勤・通学の利用へ配慮し、望ましいサービス水準を「始発：7時台から、最終：20時台までの運行」とする。</li><li>・なお、現在のサービス水準における利用状況や利用者ニーズ等を勘案しながら、段階的にサービス向上を図ることとし、特に利用者ニーズの高い「最終バスの21時台までの運行」を含め、今後も利用者ニーズの把握や運行事業者の体制等を踏まえながら必要に応じて検討する。</li></ul>
運行期間	<ul style="list-style-type: none"><li>・現在は、年末年始（12月29日～1月3日）を除き毎日運行しているが、運行期間の延長について利用者ニーズ等を勘案し、運行事業者の体制等を踏まえながら必要に応じて検討する。</li></ul>
運賃	<ul style="list-style-type: none"><li>・コミュニティバスでは、大人210円、小人110円、65歳以上の高齢者や障害者等110円とする。</li><li>・バス共通カード、ICカード、都シルバーパスについて使用可能とする。 ※なお、既存路線バスの運賃体系や使用可能なカード・パス等の変更がされた場合には、コミュニティバスの運行サービスについても見直すこととする。</li><li>・コミュニティバス同士の「乗り継ぎ運賃制度」について検討し、導入する。 ※「乗り継ぎ運賃制度」の具体的な実施方策については今後検討し、運行事業者や監督官庁（国土交通省関東運輸局）と調整を図りながら進めていく。</li></ul>
バス停間隔	<ul style="list-style-type: none"><li>・高齢者や障害者等の利便性を考慮して、望ましいサービス水準を「概ね300m間隔以内での設置」とする。</li><li>・なお、設置に当たっては、必要性の高い地域や、地先の了解が得られた箇所等から段階的に実施していく。</li></ul>
費用負担	<ul style="list-style-type: none"><li>・ランニングコスト（運行経費）は、運賃収入により賄うことを基本とし、1/2程度まで負担するものとしている。このため、再編・新規導入にあたっては、この負担を検討しつつ、運行後は運行経費と運賃収入の関係について検証していく。</li></ul>

### 3 今後の取り組み・進め方

#### (1) 区民意見を踏まえた計画立案と事業実施

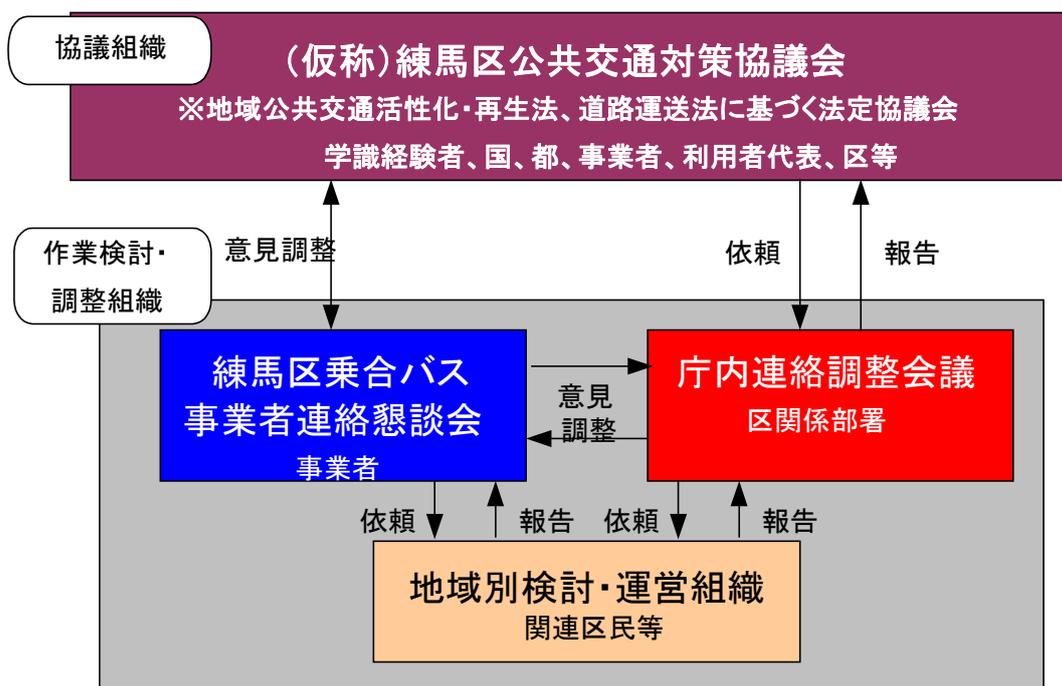
多くの区民に利用していただける交通手段を導入し、満足の高いサービスを提供するためには、今後、区民からの意見を踏まえながら運行計画の検討や事業の実施を図ることが必要である。このため、今後の計画立案や事業実施においては、以下のような流れで取り組んでいく。



図表 公共交通空白地域改善に向けた検討と区民との関わり

## (2) 公共交通空白地域の改善に向けた継続的な取り組み

### ① 検討体制



#### ○ (仮称) 練馬区公共交通対策協議会

- ・練馬区における公共交通空白地域改善をはじめとした、公共交通にかかわる問題への対策について、関係機関を交えて協議する組織

#### ○作業検討・事前調整組織

- ・練馬区乗合バス事業者連絡懇談会 : 計画内容等に関する調整組織 (意見調整)
- ・庁内連絡調整会議 : 計画内容等に関する庁内の検討組織
- ・地域別検討・運営組織 : コミュニティバスや乗合タクシー等の計画等に、地域の意向を反映するための検討・運営組織

### ②検討内容

#### ○運行計画の深度化、事業化に向けた課題への対応策の検討

改善策に関する運行計画の深度化や、事業実施に向けた課題への対応策などについての検討。

#### ○PDCAサイクルによる事業進捗管理

今後実施する改善策による、都市交通マスタープランの目標達成状況の管理。

#### ○その他利用促進策の検討と区と地域との協働での事業推進

区立施設を活用したバス待ち環境の改善 (上屋・ベンチ設置等)、自転車との乗り継ぎ (サイクル&ライド) の方策など、コミュニティバス等の利用促進に資する公共交通環境の実現に向けた対策を検討。

交通環境の改善に向けた様々な取り組み等について、実証実験等を含めて検討。

## 【資料編】

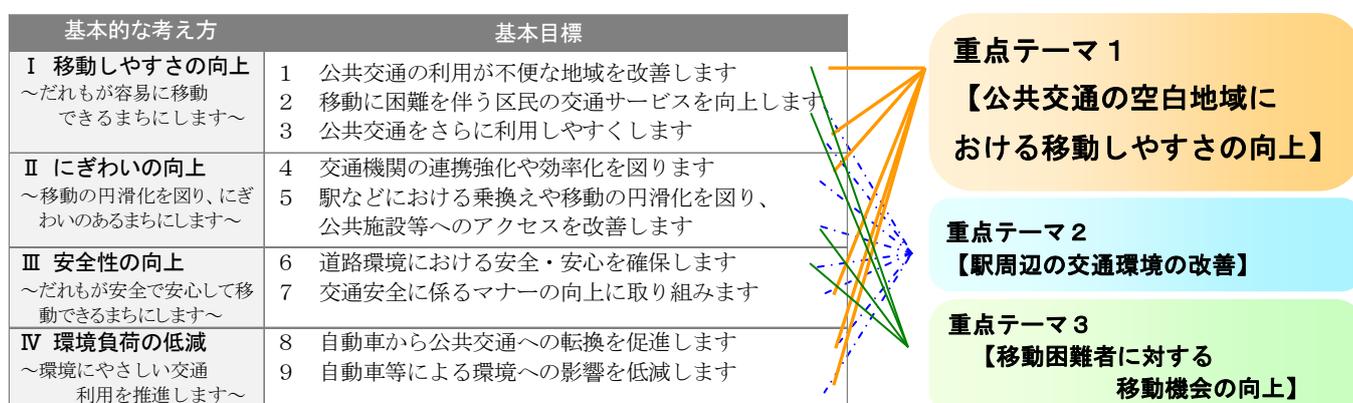
- 1 都市交通マスタープランにおける公共交通空白地域改善の位置づけ
- 2 検討対象地域の状況
- 3 コミュニティバスの現状と課題
- 4 検討体制、経過

# 1 都市交通マスタープランにおける公共交通空白地域改善の位置づけ

## (1) 都市交通マスタープランにおける基本的な考え方・目標と重点テーマの設定

平成 19 年度に策定した練馬区都市交通マスタープランにおいては、「だれもが快適に移動できる交通環境」の実現を目指し、4 つの基本的な考え方と目標を掲げている。また、各施策を推進するにあたっては、複数の課題にまたがるような内容を、「重点テーマ」として設定し、総合的・重点的に取り組むこととしている。

都市交通マスタープランでは、「公共交通の空白地域における移動しやすさの向上」を重点テーマの一つとして掲げ、公共交通空白地域の改善により公共交通サービスの充実を図るとともに、自動車利用からの転換による環境負荷の低減、自動車事故の減少による安全・安心の向上への寄与などの実現を目指すこととしている。



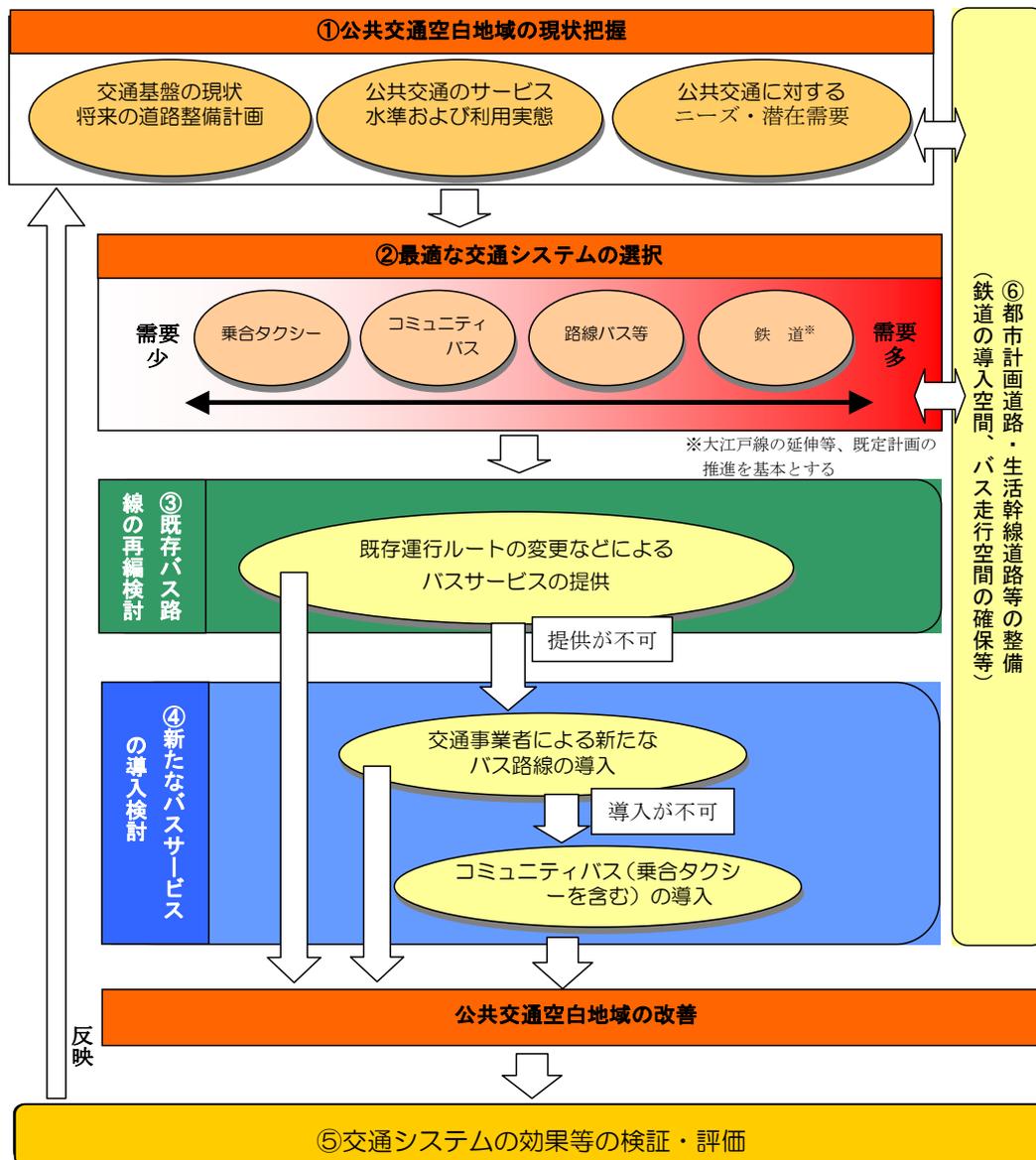
図表 1 都市交通マスタープランにおける基本的な考え方と重点テーマ

## (2) 公共交通空白地域改善の流れ

公共交通空白地域の改善は、「現状把握」、「対応策の検討」、「実施」、さらに「検証・評価」の手順に従って取り組みを進めることとしている。

また、公共交通空白地域の改善にあたっては、既存バス路線の再編を基本とし、民間事業者によるバス経路の迂回や、既存のコミュニティバスの再編による対応が困難な場合に、区によるコミュニティバス・乗合タクシーの新規導入を検討する手順となっている。

取組みの方向性（視点）としては、移動先として最寄駅を基本とし、練馬の中心核・地域拠点へのアクセスにも配慮する。実施に当たっては、区が主体となり検討会を設置し、需要動向や地域事情を分析した上で交通事業者等関係機関と連携した取り組みを進めることとしている。



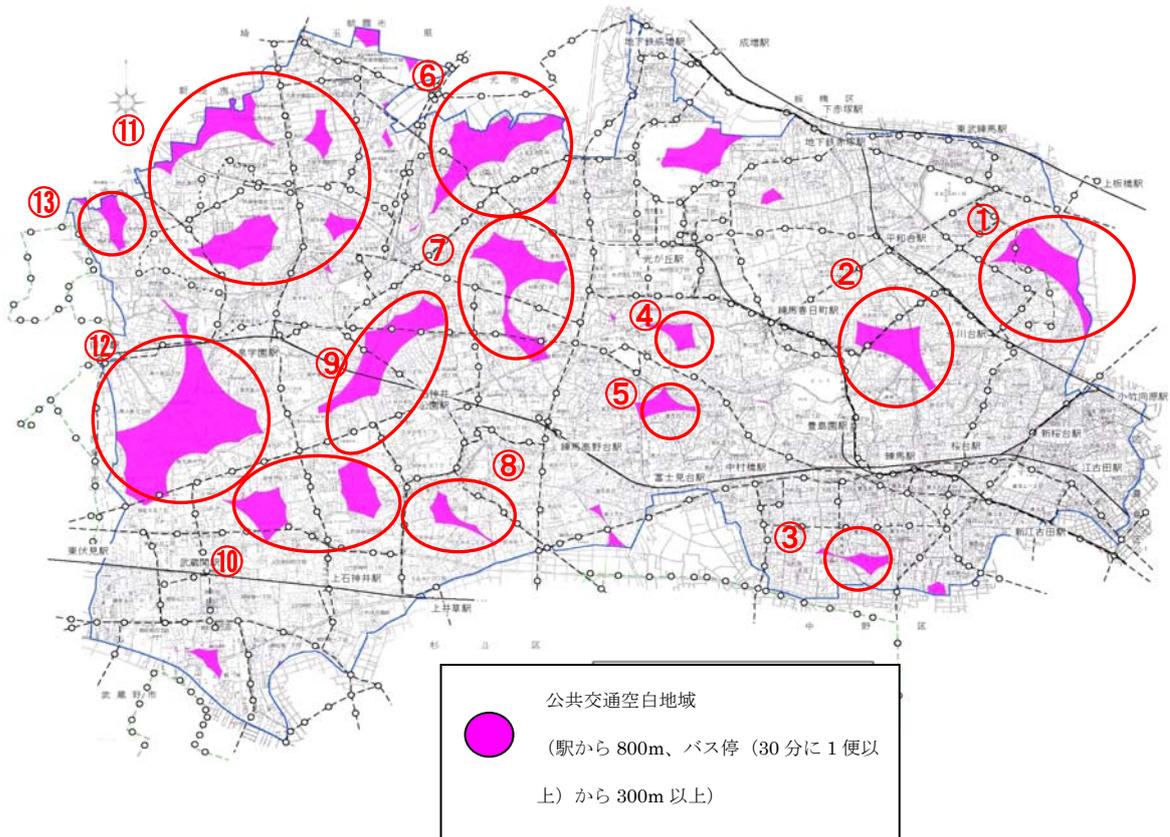
図表2 公共交通空白地域の改善策検討フロー (イメージ)

## 2 検討対象地域の状況

### (1) 検討対象地域

公共交通空白地域の改善策を検討するにあたっては、公園や極小地を除き、地域特性・近接性によって束ねた 11 地域を対象とする。

各地域の特性を、公共交通空白地域を含む町丁目の人口動向、交通サービス水準、道路の現況、住民の需要等の視点から把握した上で、改善の方向性についての検討を進める。



図表 3 練馬区の公共交通空白地域

検討対象地域			
①	錦・氷川台・平和台地域	⑧	下石神井地域
②	早宮四丁目地域	⑨	石神井町・三原台地域
③	中村南一丁目地域	⑩	石神井台地域
④	高松地域	⑪	大泉学園町地域
⑤	貫井地域	⑫	南大泉地域
⑥	土支田四丁目・大泉町一丁目地域	⑬	西大泉地域
⑦	谷原六丁目地域		

図表 4 公共交通空白地域区分

## (2) 交通サービスの状況

公共交通空白地域の多くはバス路線が運行されていないため、最寄り駅へのアクセス性が低く、所要時間が20分以上となる「交通不便地区（平成12,13年の「バス交通網のあり方調査」）」と指定された地域も見られる。

また、バス路線は運行されているものの、運行本数の少ない地域や、アクセスニーズの高い、駅等の施設への直行路線のない地域も存在している。

### (I) 交通不便地区として位置づけられた地域

- |                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| ① 錦・氷川台・平和台<br>地域     | ⑨ 石神井町・三原台<br>地域の一部 |
| ⑥ 土支田四丁目・大泉<br>町一丁目地域 | ⑪ 大泉学園町地域<br>の一部    |
| ⑦ 谷原六丁目地域             | ⑫ 南大泉地域             |
|                       | ⑬ 西大泉地域             |

### (III) 運行するバスの本数が少なく、需要の高い駅への直行路線がないなどの地域

- |                       |                  |
|-----------------------|------------------|
| ① 錦・氷川台・平和台<br>地域     | ⑦ 谷原六丁目地域        |
| ② 早宮四丁目地域             | ⑨ 石神井町・<br>三原台地域 |
| ⑥ 土支田四丁目・大泉<br>町一丁目地域 |                  |

### (II) 地域内をバスが運行していない地域

- |            |           |         |
|------------|-----------|---------|
| ③ 中村南一丁目地域 | ⑧ 下石神井地域  | ⑫ 南大泉地域 |
| ④ 高松地域     | ⑩ 石神井台地域  | ⑬ 西大泉地域 |
| ⑤ 貫井地域     | ⑪ 大泉学園町地域 |         |

## (3) 道路などの状況

バスを運行するためには、バス車両が走行可能な道路の確保が必要となり、必要幅員については車両制限令によって定められている。

バス車両が走行可能な道路が地域内に存在していても、駅など地域住民のアクセスニーズの高い施設へ向かう経路上に必要な幅員が確保できていないことにより、バス路線の導入が困難な地域もある。なお、都市計画道路や生活幹線道路の整備を進めることによって、将来的に幅員の問題を解決することが可能となる地域もある。

一方、バス車両が通行可能な道路網が確保されていても、スクールゾーン指定等の交通規制のために、時間によっては車両が通行できない地域も見られる。

### (I) アクセスニーズの高い施設への経路上に問題箇所が見られる地域

- ・ 鉄道駅への経路上における道路幅員の不足  
⑫ 南大泉地域  
⑬ 西大泉地域
- ・ 踏切付近の渋滞  
⑨ 石神井町・三原台地域

### (III) スクールゾーン指定等の交通規制によりバス車両の走行が困難な道路がある地域

- |                   |
|-------------------|
| ① 錦・氷川台・平和台地域     |
| ③ 中村南一丁目地域        |
| ⑥ 土支田四丁目・大泉町一丁目地域 |
| ⑧ 下石神井地域          |

### (II) 地域内の道路幅員が狭く、バス車両の走行が困難な地域

- |                   |           |
|-------------------|-----------|
| ⑥ 土支田四丁目・大泉町一丁目地域 | ⑦ 谷原六丁目地域 |
|-------------------|-----------|

【道路等の整備により将来的にバス交通導入が可能となる地域】

(Ⅰ) アクセスニーズの高い施設への経路上にある道路問題の解消が期待される地域

- ⑨ 石神井町・三原台地域  
(生活幹線道路整備および西武池袋線連立事業により踏切が解消)
- ⑬ 西大泉地域  
(生活幹線道路および西東京市の都市計画道路の整備により、保谷駅北口へ結ぶ路線の導入が可能)

(Ⅱ) 地域内に新たな道路が整備され、バス交通の導入が期待される地域

- ② 早宮四丁目地域 (東側)
- ⑩ 石神井台地域
- ⑪ 大泉学園町地域 (南側)

(Ⅲ) 地下鉄大江戸線の延伸および新駅設置によって、「公共交通空白地域」の解消(一部)が期待される地域

- ⑥ 土支田四丁目・大泉町一丁目地域
- ⑦ 谷原六丁目地域
- ⑪ 大泉学園町地域 (北側)

(Ⅳ) 現在整備計画がなく、アクセスニーズの高い施設への経路上にある道路問題が残る地域

- ⑫ 南大泉地域 (鉄道駅への経路上)

(4) 公共交通空白地域における住民の移動実態

平成 20 年に行った公共交通空白地域に関するアンケート等から、各公共交通空白地域の住民の移動実態と需要を把握した。

① 全体的な傾向

外出目的として「通勤」が最も多く、このため外出頻度も「ほぼ毎日」が最多であり、外出・帰宅時間についてもピーク性が見られる。逆に「買物」や「私用」、「通院」目的での外出の多い高齢者については、外出頻度も低くなっている。

また、利用交通手段では全地域で鉄道が最多となっている。

外出目的	全地域において「通勤」が最も多く、次いで「買物」「私用」が多い。高齢者では「買物」が最も多く、次いで「私用」「通院」となっている。
外出頻度	ほぼ全地域で「ほぼ毎日」が半数以上を占める。高齢者では「週3～4日」「週1～2日」の割合が多い。
利用交通手段	全地域で「鉄道」の利用が最も多く、次いで「徒歩・自転車」または「バス」の利用が多い。
外出・帰宅時間	通勤目的が多いことから、全体的に出発が朝7時～8時台、帰宅が20時台以降に集中している。

図表 5 公共交通空白地域における移動実態

② 最寄り駅への移動手段

最寄り駅へ向かう交通手段は「バス」または「自転車・徒歩」が多くなっている。

③ バスの利用実態

バス利用時の目的地は鉄道駅が最多であるが、最寄り駅とは異なる駅を目的地とする移動が多くなっている。

また、③中村南一丁目地域、⑫南大泉地域では区外を目的地としている。区内の移動においても①錦・氷川台・平和台地域、②早宮四丁目地域、④高松地域、⑤貫井地域、⑬西大泉地域などでは、比較的長距離の利用が見られる。

### (5) バス交通に対する要望

平成 20 年に行った公共交通空白地域に関するアンケート等から、バス交通に対する住民の要望を把握した。

#### ①全体的な傾向

目的地については鉄道駅が最も多く、運行時間帯については通勤・帰宅に合わせた希望が多くなっている。また、バス停までの距離については、特に子育て世代や高齢者において「100～300m」を希望する意見が多く見られる。

目的地	・全地域において「鉄道駅」を希望する意見が最多で、次いで「総合病院」や「区役所・区民センター」などが多い。	
運行時間帯	始発	・6時台を希望する意見が最多となっている。 ・また、高齢者では午前7時台、9時台の希望も多い。
	最終	・21時台を希望する意見が最多となっている。
運行間隔	・全地域で「20分に1本」の運行を希望する意見が最多となっている。	
運賃	・全地域で「100～150円」を希望する意見が最多となっている。 ・特に高齢者においてその割合が高い。	
バス停までの距離	・ほとんどの地域で「100～300m」を希望する意見が最多となっている。 ・特に、子育て世代(25～39歳) や高齢者においてその割合が高い。	
その他望ましいサービス	・全体的な傾向としては、「低床バス」を希望する意見が多い。 ・その他、「バス共通カード・ICカードの採用」「バスの接近情報提供」「バス停の上屋・ベンチの設置」などが多くなっている。 ・高齢者では「シルバーパスの使用」を希望する意見が他の世代よりも多い。	

図表 6 公共交通空白地域におけるバス交通への要望

#### ②各公共交通空白地域における需要の高い鉄道駅

ニーズの高い駅は利用実態における最多利用駅とほぼ同じであるが、②早宮四丁目地域では練馬駅への需要が高くなっている。

#### ③高齢者に顕著な要望

世代別に見た場合、始発バス時間帯において、高齢者を除く利用者の要望は6時台が最多であるが、高齢者では7時台や9時台の希望も比較的多く見られる。また、その他のサービスについて、高齢者では「シルバーパスの使用」を希望する意見が、高齢者を除く利用者に比べ非常に高くなっている。一方、高齢者を除く利用者では「バス共通カード・ICカードの採用」への要望が、高齢者に比べ多く見られる。

### 3 コミュニティバスの現状と課題

コミュニティバスは民間路線バスを補完し、高齢者・障害者などの交通弱者を中心とした区民の生活行動力の向上や、公共公益施設への交通の利便性を図ることを目的として、区が民間バス会社に依頼して運行している。

現在、区内で3種類5路線のコミュニティバスを運行中である。

#### (1) 練馬区シャトルバス（保谷駅～光が丘駅）

##### ① 運行目的

日本大学医学部附属練馬光が丘病院や光が丘区民センターなど、多くの区民の方が利用する公共公益施設の利用促進および利用者の利便性向上を図ることを目的に運行を行っている。

##### ② 運行開始時期

平成3年8月【試行運行】

平成4年4月【本格運行】

##### ③ 運行便数

13往復／日

##### ④ 運行日

年末年始（12月29日～1月3日）を除く毎日

##### ⑤ 利用料金

大人 210円 小人 110円

ただし、つぎの方は110円

- ・身体障害者手帳、愛の手帳をお持ちの方と付き添いの方
- ・写真付き精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方

##### ⑥ 使用車両

中型ノンステップバス 53人乗り（一部ワンステップバスあり）

##### ⑦ 路線図



## (2) 練馬区バス交通実験

### ① 運行目的

日本大学医学部付属練馬光が丘病院や光が丘区民センターなど、多くの区民の方が利用する公共公益施設の利用促進および利用者の利便性向上を図ることを目的に運行を行っている。

### ② 運行開始時期

平成 15 年 3 月【試行運行】

### ③ 運行便数

14 便／日（循環）

### ④ 運行日

年末年始（12 月 29 日～1 月 3 日）を除く毎日

### ⑤ 利用料金

大人 210 円 小人 110 円

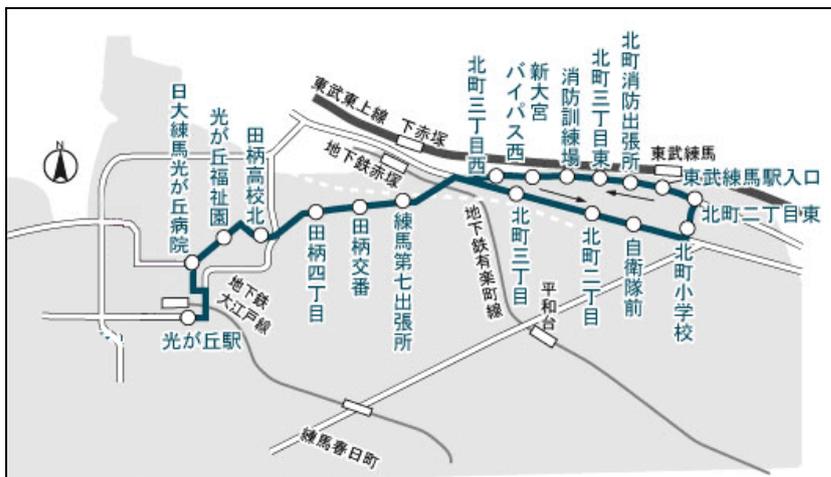
ただし、つぎの方は 110 円

- ・身体障害者手帳、愛の手帳をお持ちの方と付き添いの方
- ・写真付き精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方

### ⑥ 使用車両

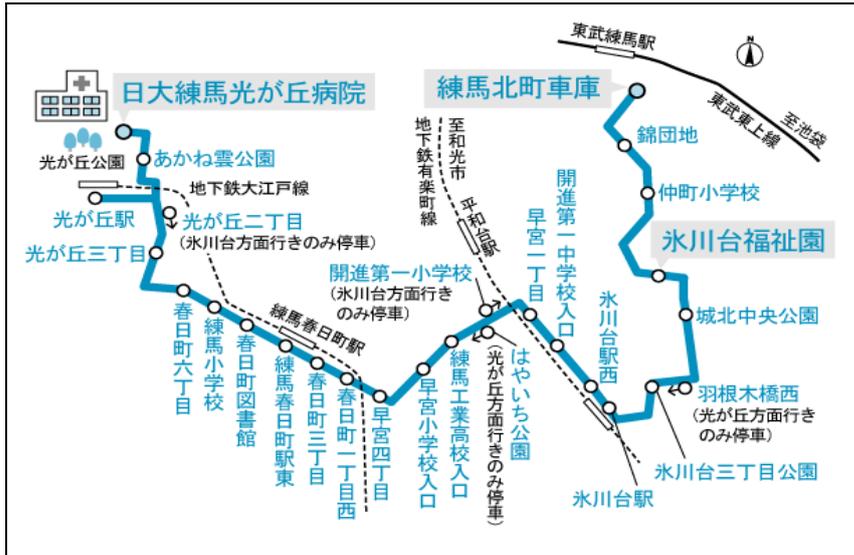
小型ツーステップバス 37 人乗り

### ⑦ 路線図





■ 氷川台ルート



■ 大泉ルート



#### (4) 運行実績

平成 19 年度

		運行日数	利用人数	1日あたりの 利用人数	1便あたりの 利用人数
練馬区シャトルバス		360 日	201,092 人	559 人	21 人
練馬区バス交通実験			134,547 人	374 人	13 人
練馬区福祉 コミュニティバス	関町		56,646 人	157 人	7 人
	氷川台		79,654 人	221 人	9 人
	大泉	85 日	38,054 人	448 人	9 人

※ バス交通実験および福祉コミュニティバス大泉ルートは、循環路線のため、1 便当たり利用人数を 1 循環の 1/2 の利用者数として計上する。

※ 福祉コミュニティバスは平成 19 年度から現行制度で運行を開始。

練馬区シャトルバス

		運行日数	利用人数	1日あたりの 利用人数	1便あたりの 利用人数
平成 18 年度		359 日	192,381 人	536 人	21 人
平成 17 年度		359 日	181,825 人	506 人	19 人
平成 16 年度		359 日	161,519 人	450 人	17 人
平成 15 年度		360 日	147,943 人	411 人	16 人

練馬区バス交通実験

	運行日数	利用人数	1日あたりの利用人数	1便あたりの利用人数
平成18年度	359日	125,491人	350人	12人
平成17年度	359日	113,014人	315人	13人
平成16年度	359日	103,346人	288人	12人
平成15年度	360日	93,539人	260人	11人

(5) 運行経費負担額

単位：千円

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
練馬区シャトルバス	16,403	15,408	13,310	13,331	15,963
練馬区バス交通実験	6,778	3,798	3,832	4,323	4,406
練馬区福祉コミュニティバス (関町、氷川台、大泉ルート)	—	—	—	—	98,984

(6) コミュニティバスの課題

全路線共通事項：運行時間の延長、運行本数の増便

シャトルバス：定時性の確保（踏切通過による遅れ）、バス停増設

バス交通実験：環八側道を利用したルートの検討。

福祉コミバス

関町・氷川台：他路線と比較して区の負担額が高く、利用者が少ない。また、利用区間に偏りがある。

#### 4 検討体制、経過

平成 20 年 5 月～

「練馬区バス交通推進会議」の開催（2 回）

〔メンバー〕

区関係部長（11 名）

〔主な検討内容〕

- ・ 公共交通空白地域改善検討会の設置
- ・ 会議の進め方と今後のスケジュール
- ・ 公共交通空白地域改善策およびコミュニティバスの再編（案）について
- ・ コミュニティバスの利用促進等について

平成 20 年 5 月～

「公共交通空白地域改善検討会」の開催（5 回）

〔メンバー〕

乗合バス事業者（区内に路線を持つ 5 事業者）

タクシー事業者（1 組合）

警察（区内 3 警察署）

道路管理者（都第四建設事務所、区土木部）

道路整備担当（区土木部計画課）

交通企画担当（区都市整備部）

〔主な検討内容〕

- ・ 練馬区コミュニティバスの現況と課題
- ・ 公共交通空白地域の現況
- ・ 既存バス路線の再編
- ・ 新たなバス路線の導入
- ・ 最適な交通システムの選択方向性
- ・ 公共交通空白地域改善策の方向性
- ・ コミュニティバス再編運行計画