

# 他地域の取組み状況について

資料2で示した「関町ルート」の再編検討以外の地域において、本年度取り組み中の内容について以下に紹介する。

## 1. 北町ルート(ルートの再編に向けた取り組み)

### (1) 取り組み経過

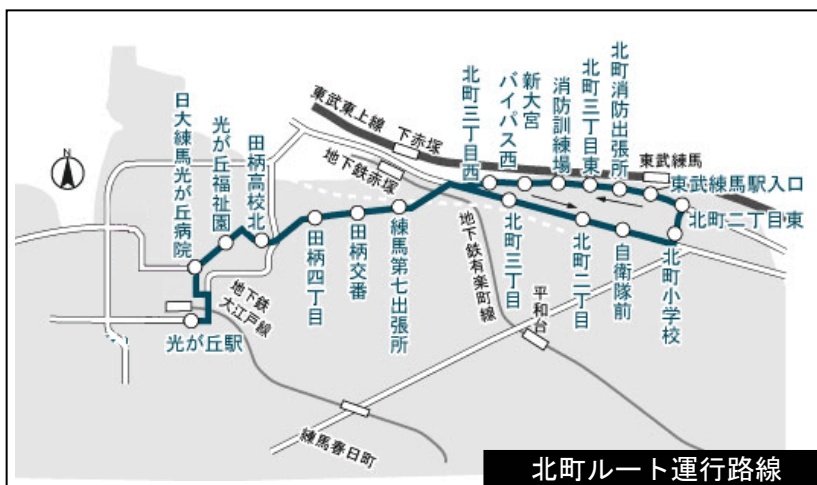
北町ルートは、運行開始時の道路管理者協議において、環八開通後には幅員の広い側道の通行を検討するよう条件付けられたルートである。このため、公共交通空白地域改善計画において、北町一丁目方面を迂回するルートへ再編することを位置付けている。

この背景のもと、平成21年度から地元町会・商店会等と路線再編について協議を開始した。この中で地元町会等からの要望を受け、練馬・板橋区境付近の区民の更なる利便性向上が図れる路線として、環八側道を利用した再編案から、板橋区の七軒家通りを通行する再編案に変更することとした。この再編案について、バス事業者・板橋区・板橋警察署等関係機関との協議を実施した。

### (2) 北町ルートの運行状況

#### 1) 運行概要

- 運行開始時期：平成15年3月【試行運行】
- 運行便数：14便/日(循環)
- 使用車両：小型ツーステップバス 37人乗り
- 運行日：年末年始(12月29日～1月3日)を除く毎日
- 利用料金：大人210円 小人110円(ただし、右下に示す割引運賃の対象者は110円)



- ・65歳以上の高齢者の方
- ・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

**【割引運賃の対象者】**

## 2) 利用実態

北町ルートは1便あたりの利用者数が28人（平成21年度）となっており、みどりバス全5路線の中で、最も1便あたりの利用者数が多い。

北町ルートの利用人数、運行経費、区負担額の推移

	運行日数 (日)	利用人数(人)			運行経費 (千円)	区負担額 (千円)
		1年間	1日	1便		
21年度	359	142,718	398	28	20,160 (19,853)	5,014 (4,707)
20年度	359	140,383	391	28	19,978 (19,359)	4,484 (3,865)
19年度	360	134,547	374	27	19,923 (17,943)	4,406 (2,426)
18年度	359	125,491	350	25	19,533 (17,354)	4,323 (2,143)
17年度	359	113,014	315	26	18,090 (15,713)	3,832 (1,455)

※運行経費と区負担額の（ ）内は、総運行経費から減価償却費やバス停設置費等の経費を差引いたランニングコスト。

## (3) 変更内容

### 1) 路線

板橋区の七軒家通り・旧川越街道を通行する。ただし、練馬区内の旧川越街道上の一部において、16時から19時までの間、車両通行止めの交通規制があるため、その時間帯は現行のルートを通行する。

### 2) 停留所数

28箇所（3箇所追加）

### 3) 停留所の移設

今回の再編に併せ、北町二丁目東バス停について、約70m西方向へ移設

※ルート変更案図は次頁参照

## (4) 今後の取り組み

平成22年度末再編運行開始を目指す。

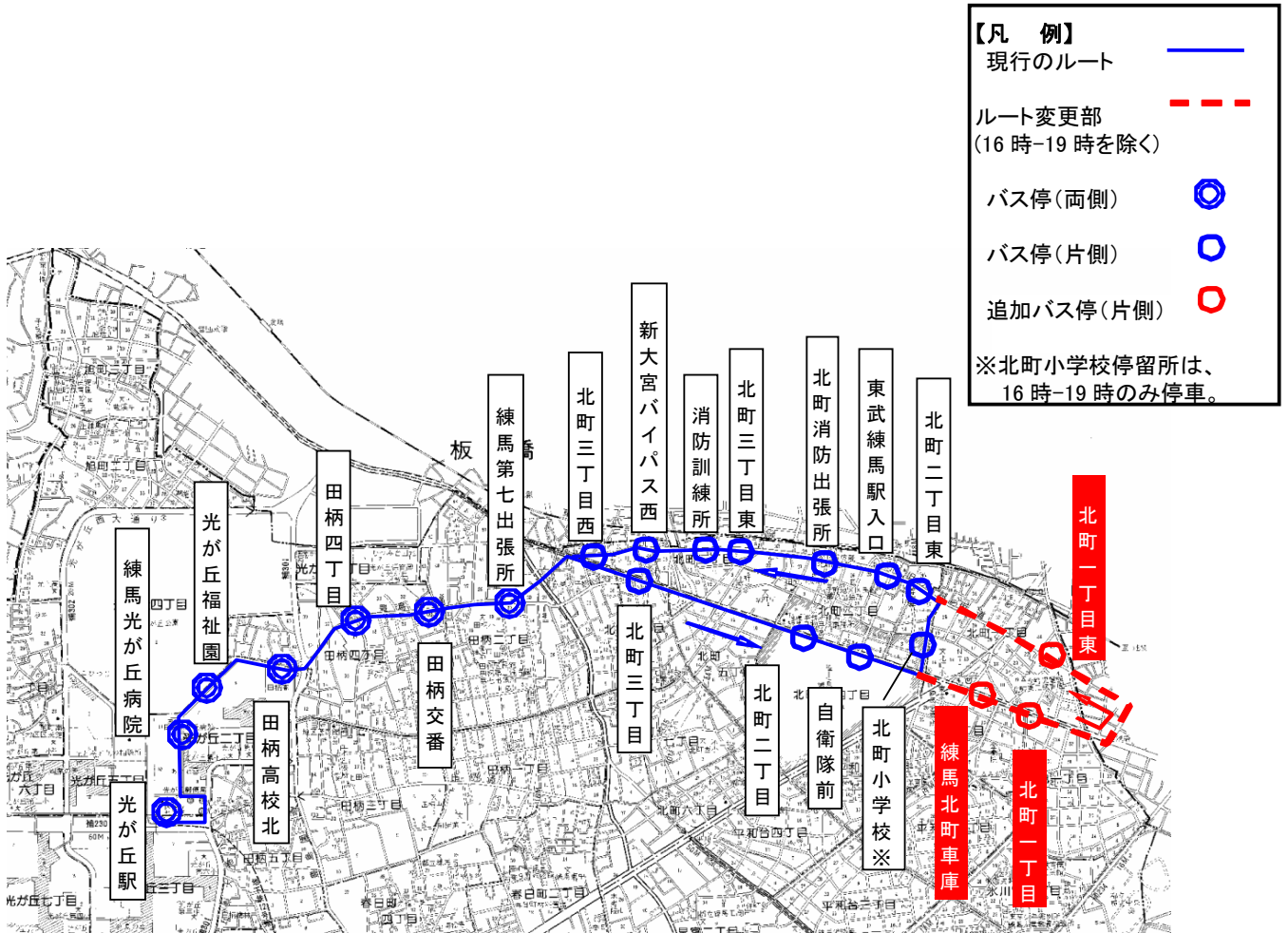


図 北町ルートの変更案

## 2. 南大泉地域(新規導入に向けた取組み)

### (1) 取組み経過

南大泉地域は、居住者のニーズの高い保谷駅と当該地域を結ぶ新規コミュニティバス路線の導入により、改善を図る地域として公共交通空白地域改善計画に位置づけている。また、地域と保谷駅を結ぶ間の道路狭小部分の改良を進めることとしている。

このため、平成 21 年 6 月より検討を開始した。

表 検討状況

年月	開催状況
平成 21 年 6 月	南大泉地域コミュニティバス検討会の設置および第 1 回検討会開催
平成 21 年 7 月	第 2 回検討会開催
平成 21 年 8 月	第 3 回検討会開催
平成 21 年 11 月	第 4 回検討会開催
平成 22 年 3 月	交通管理者との現地実査
〃	バス事業者によるバス車両の試験走行
平成 22 年 9 月	交通管理者との現地実査
平成 22 年 10 月	バス事業者によるバス車両の試験走行
平成 22 年 11 月	交通量調査の実施
その後関係機関等と協議中	

### (2) 検討路線の状況

昨年度の検討では、次頁図に示すルート案①“循環案”を、関係機関との協議対象ルートとした。しかし、車道幅員等について現地状況を精査した結果、ルート案①“循環案”では大泉富士幼稚園前の南北方向の通りにおいて狭小区間が多いため、運行困難と判明した。

南大泉地域の改善に向けては、対象地域の中央を通るため空白地域の改善の効果が高く、幅員も比較的確保されている路線が、保谷駅～石神井台八丁目交差点間の道路（次頁図に示す区間A参照）のみであり、同区間を通る運行可能なルートの検討を進めることとなった。

### (3) 今後の取組み

保谷駅～石神井台八丁目交差点間においては、数箇所の狭小な区間が残されているが、特に石神井台八丁目交差点付近の約 15mの狭小区間（p.5.6 図・写真参照）については、関係機関協議において安全性確保の必要性が指摘されている。このため、11 月に交通量調査を実施し状況を把握したところである。

今後は、交通整理員配置などによる安全性確保について、関係機関との調整を進めルート案を策定する。

<導入ルートの検討と課題となる石神井台八丁目交差点付近の狭小区間について>

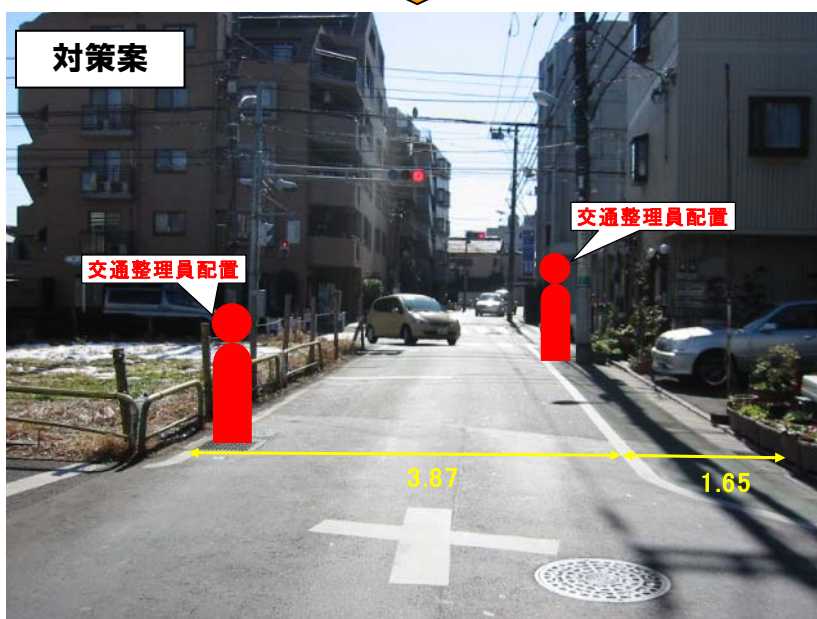


図 南大泉地域導入ルート検討

## <石神井台八丁目交差点付近の狭小区間の現状と対策案について>

### 対象区間の現状

- ・バス運行をする上で課題となる区間の延長が約 15m
- ・直線区間であり、見通しの良い区間
- ・信号制御のある交差点（石神井台八丁目交差点）および富士街道と接続する区間
- ・方向別交通量は、保谷駅方面において総交通量 2,034 台/12h、内大型車 167 台/12h(8.2%)、武蔵関駅方面において総交通量は 1,813 台/12h、内大型車は 178 台/12h(9.8%)
- ・練馬区的生活幹線道路（地区の交通の主要な動線となる道路であり整備を進める道路）と位置づけあり
- ・近隣に西武バスの車庫（上石神井営業所）あり



交通整理員配置による安全性確保を検討中