

# 公共交通空白地域改善計画 (改定)

平成 29 年 3 月

練馬区

# 目 次

## 第 1 章 公共交通空白地域改善計画の改定について . . . . . 1

- 1 計画の背景・目的 . . . . . 1
- 2 区内の公共交通の現状 . . . . . 2
- 3 これまでの施策の実施状況 . . . . . 3
- 4 道路や鉄道の整備状況と課題 . . . . . 7
- 5 改善計画の見直しの視点 . . . . . 10

## 第 2 章 短期・中長期の改善策 . . . . . 11

- 1 都市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 . . . 11
- 2 公共交通空白地域の改善に関する基本的な考え方 . . . . . 12
- 3 路線バス等で改善を検討する地域 . . . . . 13
- 4 路線バス等での改善が困難な地域 . . . . . 15

## 第 3 章 みどりバスの再編運行等 . . . . . 17

- 1 みどりバス再編の考え方 . . . . . 17
- 2 みどりバス各ルート of 再編方針案 . . . . . 19
- 3 みどりバスの再編等による公共交通空白地域の改善図 . . . . . 26

## 第 4 章 今後の取組・進め方 . . . . . 27

- 1 計画立案と事業実施 . . . . . 27
- 2 公共交通空白地域の改善に向けた継続的な取組 . . . . . 28

# 第1章 公共交通空白地域改善計画の改定について

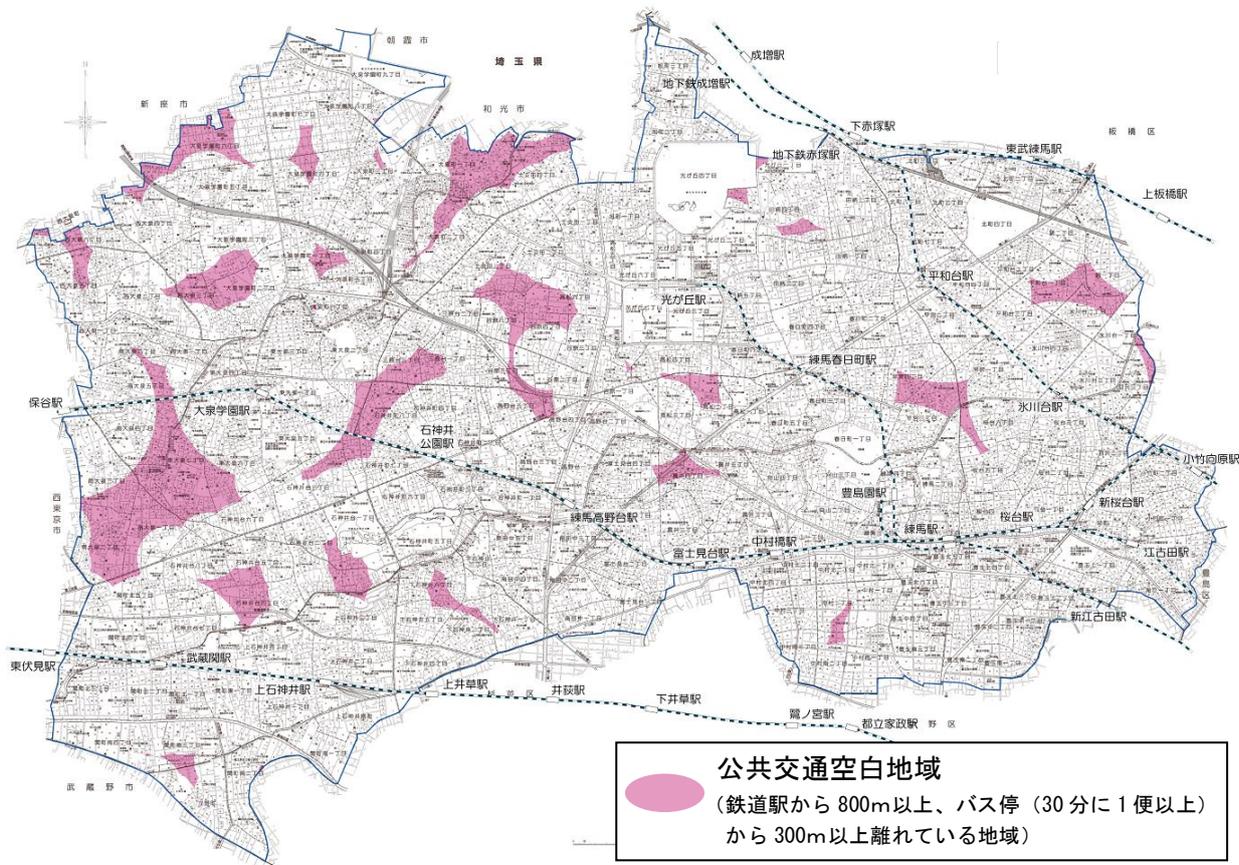
## 1 計画の背景・目的

練馬区の公共交通は、鉄道が主に東西方向に走り、路線バスが南北方向を担う交通体系となっている。区内には、鉄道の駅から遠い地域や道路整備の遅れ等により路線バスが運行されていない地域が存在する。

区では、練馬区都市交通マスタープラン（平成20年3月、以下「交通マスタープラン」とする。）において、「だれもが快適に移動できる交通環境」の実現を目指し、駅から800メートル以上、バス停（30分に1便以上）から300メートル以上離れ、公共交通を利用しづらい地域を公共交通空白地域\*1と定義して、公共交通の空白地域の改善を図ることとした。

平成21年3月に公共交通空白地域改善計画（以下、「改善計画」という）を策定し、空白地域の改善を図ってきている。

図 区内の公共交通空白地域(現況)



## 2 区内の公共交通の現状

### (1) 鉄道空白地域の存在

- 区内には、西武池袋線・豊島線・新宿線・有楽町線、東武東上線、東京メトロ有楽町線・副都心線、都営大江戸線の8路線の鉄道が運行し、都心などにアクセスする主要な公共交通機関となっている。しかし、区北西部には、最寄りの駅までの距離が1キロメートル以上離れ、都心等へのアクセスが不便な鉄道空白地域が存在している。

### (2) 区内のバス交通の状況

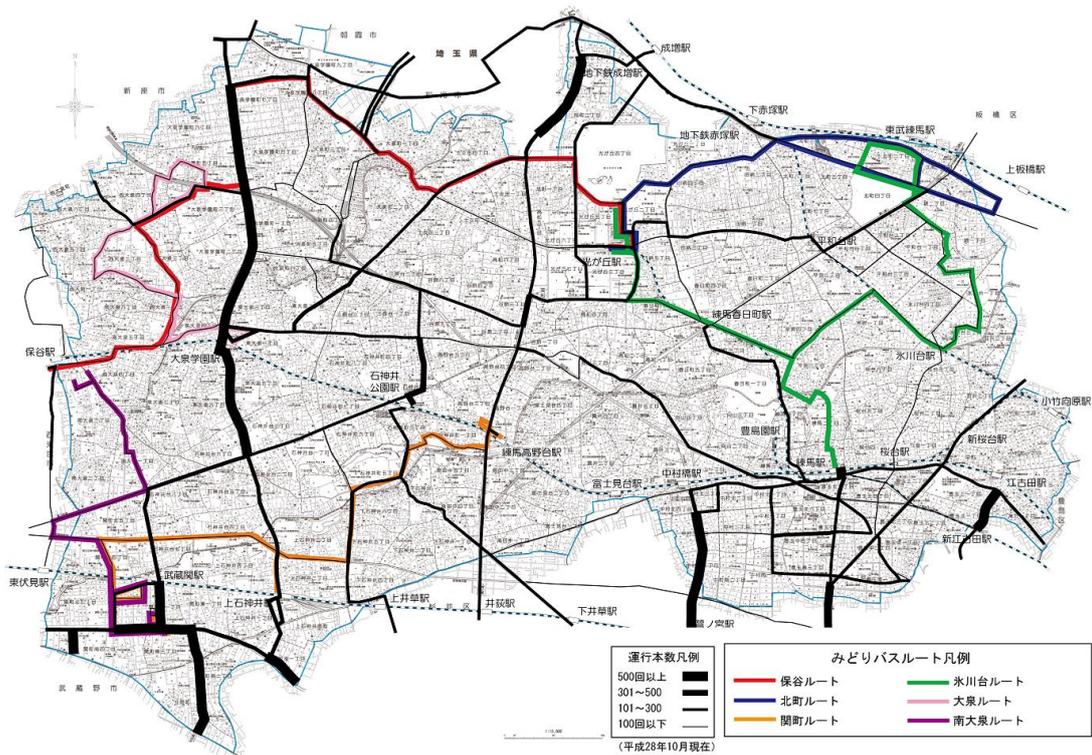
#### ① バス交通の運行状況

- 区内を東西に走る鉄道各駅を南北につなぐとともに、区民の日常生活の「足」となっている路線バスが、みどりバスを含め約150系統運行されている。

#### ② バス交通における課題

- 区内のバス交通は、幅員が狭い道路が多いことなどにより、バスの運行が困難な地域があることや、踏切部における交通渋滞、駅前広場が未整備であることなど、必ずしも満足な水準にあるとは言い難い状況にある。
- 近年、新たな定期運行の路線バスに対して、安全に通行ができる道路幅員の確保が求められており、路線の導入に際して一層困難な状況がある。

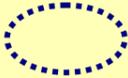
図 区内の公共交通網

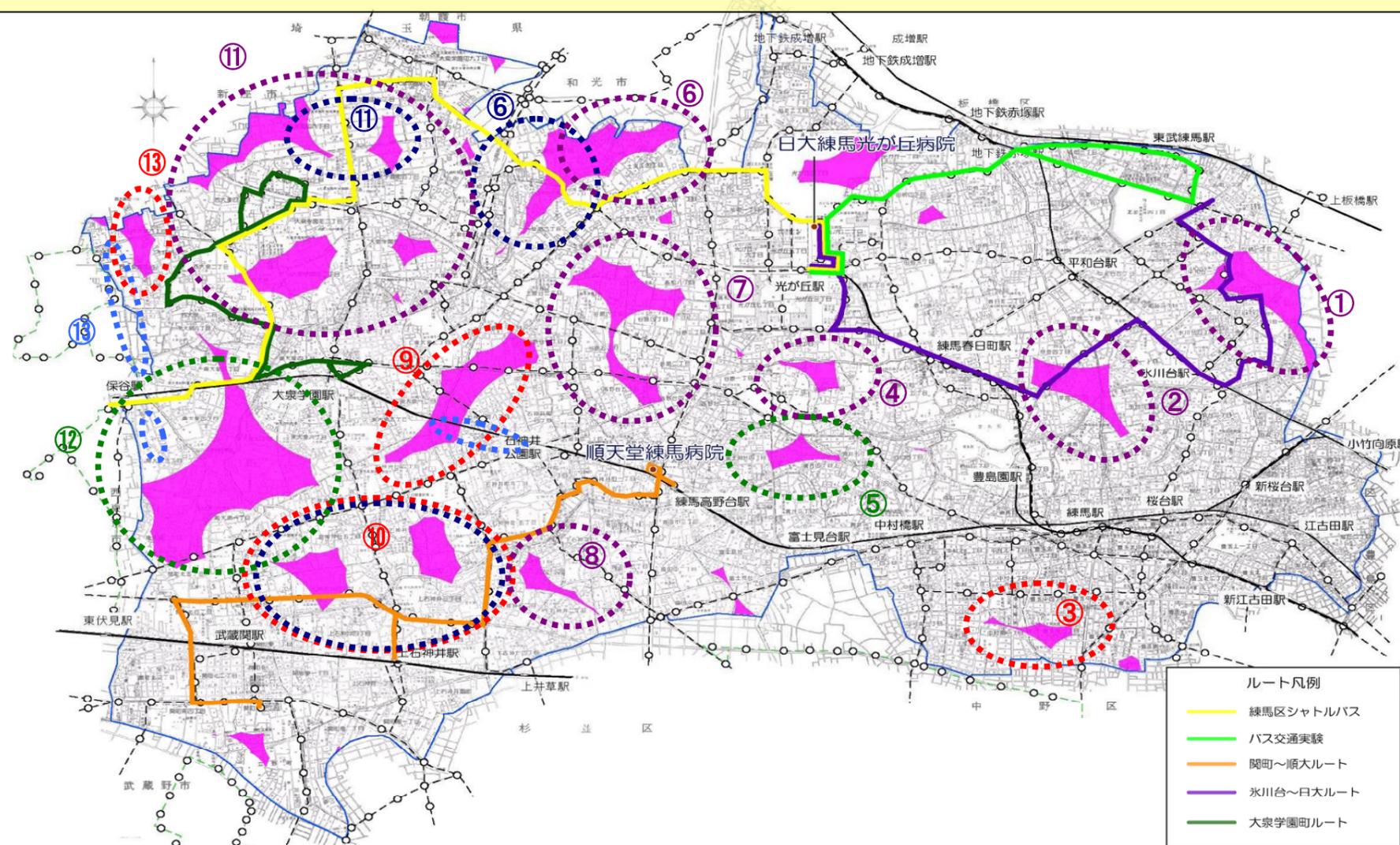


### 3 これまでの施策の実施状況

(1) 平成21年3月に策定した改善計画での地域別改善策（改善計画（平成21年3月策定）から転載）

#### 【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\*2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\*2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  
都市計画道路\*3（事業中路線）や生活幹線道路\*4（事業中路線）の整備。  
道路の狭小部分の改良（局所改良）。 

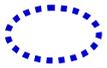


#### 【中長期（概ね5～20年以内での対応）】

- 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

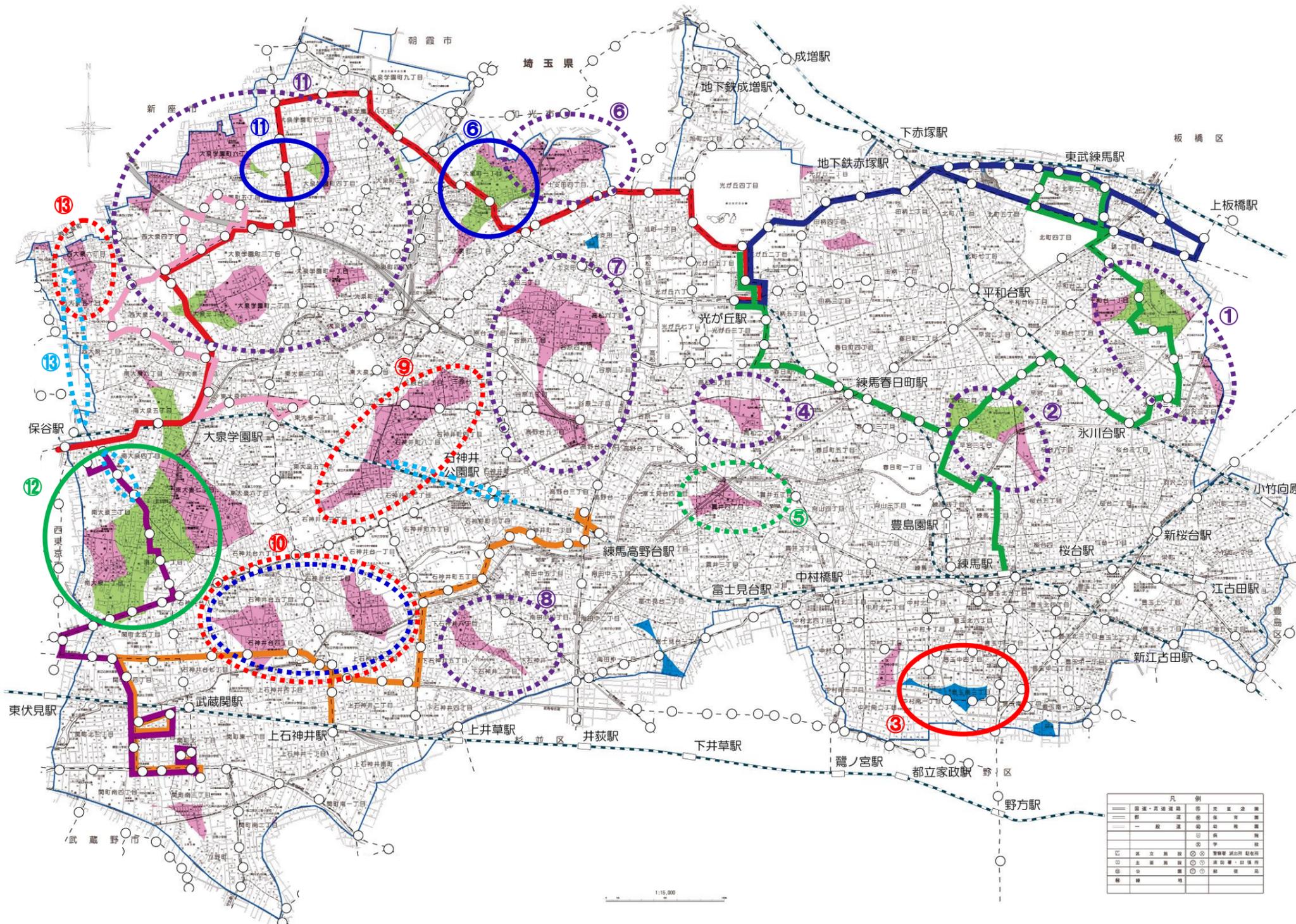
## (2) 施策の実施状況

改善計画に位置づけられた地域別改善策とこれまでの実施状況は、下表の通りである。

公共交通空白地域改善計画における地域別の改善策			これまでの実施状況
分類	地域	改善策	
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 	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	・平成 25 年に既存の民間路線バスのルートが一部再編された。 <b>【成果】</b> ・空白地域が解消
	⑨石神井町・三原台地域	・西武池袋線の連続立体事業 <sup>*5</sup> 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を検討	・地域住民への利用意向調査を行い、民間バス事業者と西武池袋線の連続立体化後の路線再編等について調整を行ったが、実施に至っていない。 <b>【課題】</b> ・既存路線バスの再編、ルート変更の実施
	⑩石神井台地域	・「関町ルート」のルート変更	・平成 23 年に武蔵関駅、関区民センターに乗入れを実施したが、空白地域は解消されていない。 <b>【課題】</b> ・「30 分 1 便」運行の実施
	⑬西大泉地域	・西東京市都市計画道路 <sup>*3</sup> 、練馬区生活幹線道路 <sup>*4</sup> の整備にあわせて、「保谷ルート」のルートを変更	・ルート変更の実施に至っていない。 <b>【課題】</b> ・生活幹線道路 <sup>*4</sup> の整備完了時期
既存路線バス（コミュニティバス）の増便による改善 	⑥土支田四丁目・大泉町一丁目地域（西側）	・「保谷ルート」の増便	・平成 21 年に「45 分～80 分に 1 便」から「30～45 分に 1 便」に増便を実施 <b>【課題】</b> ・「30 分 1 便」運行の実施
	⑪大泉学園町地域		
	⑩石神井台地域	・「関町ルート」の増便	・平成 23 年に武蔵関駅、関区民センターに乗入れを実施したが、空白地域は解消されていない。 <b>【課題】</b> ・「30 分 1 便」運行の実施

公共交通空白地域改善計画における地域別の改善策			これまでの実施状況
分類	地域	改善策	
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*2の新規導入による改善 	①錦・氷川台・平和台地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「氷川台ルート」のルート等の見直し</li> <li>・バス事業者による運行が不可能な場合に、「乗合タクシー*2」の導入を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「氷川台ルート」を、平成 26 年に練馬駅、東武練馬駅を結ぶ新たなルートへ再編し、利便性が向上した。</li> <li>【課題】</li> <li>・「氷川台ルート」の増便の実施</li> <li>・④高松地域を改善する既存路線バス再編やルート変更</li> <li>・乗合タクシーの導入検討については、バス・タクシーの通行可能な道路がある⑩大泉学園町地域における検討の結果、採算性の確保に課題</li> </ul>
	②早宮四丁目地域		
	④高松地域		
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 	⑤貫井地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 26 年に地域住民への利用意向調査、需要推計を実施し、民間バス事業者に環状 8 号線への路線の新設を要望したが、実施に至っていない。</li> <li>【課題】</li> <li>・民間バス事業者による新規路線の導入</li> </ul>
	⑫南大泉地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	
乗合タクシー*2の新規導入による改善を検討 	⑥土支田四丁目・大泉町一丁目地域(東側)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存路線のバス停等と当該地域を巡回する「乗合タクシー*2」導入による改善を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大泉学園町地域における検討会での検討や、地域住民への利用意向調査等を実施し、導入の検討を行った。</li> <li>【課題】</li> <li>・バス・タクシーの通行可能な道路がある⑩大泉学園町地域における検討の結果、採算性の確保に課題</li> </ul>
	⑦谷原六丁目地域		
	⑧下石神井地域		
	⑪大泉学園町地域		

(3) 公共交通空白地域改善計画（平成21年3月策定）による各地域の改善状況



【短期（概ね5年程度以内での対応）】

- 改善計画により 改善した地域 (solid circle) 未改善の地域 (dashed circle)
- 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  
既存路線バスのルート変更、バス停追加等
  - 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を増加
  - 既存路線バス（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、ニーズが高い駅と公共交通空白地域等を結ぶ路線を新規に導入
  - 乗合タクシー\*2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乗合タクシー\*2の導入を検討
  - 上記対応策に関係した道路整備等  
生活幹線道路\*4（事業中路線）や都市計画道路（事業中路線）の整備

凡例

公共交通空白地域（平成29年3月現在）	
未改善の地域	○
平成21年4月から平成29年3月で改善した地域	○
解消した地域	○

公共交通空白地域 (鉄道駅から800m以上、バス停(30分1便以上)から300m以上離れている地域)	
---	--

---○--- 路線バス	○ 氷川台ルート（旧福祉コミュニティバス）
○ 保谷ルート（旧練馬区シャトルバス）	○ 大泉ルート（旧福祉コミュニティバス）
○ 北町ルート（旧バス交通実験）	○ 南大泉ルート（新設）
○ 関町ルート（旧福祉コミュニティバス）	

(平成29年3月現在)



## (2) 課 題

### ① みどりバスの運行

#### ア 現状

- ・ みどりバスは、既存路線バスを補完し、公共交通空白地域\*<sup>1</sup>を改善することを主な目的に6ルートで運行を行っている。

#### イ 費用負担に係る課題

- ・ 費用負担については、ランニングコスト（運行経費）から運賃収入を差し引いた区負担はランニングコストの1/2程度までとしているが、関町ルート、氷川台ルート、南大泉ルートでは、区負担が1/2を上回っている。特に、西武池袋線より南側の関町ルートや南大泉ルートでは区負担率が高い。なお、車両減価償却費などのイニシャルコストについては全て区負担となっている。

[みどりバスの運行経費の構造]

運行に 要する 経費	ランニングコスト① (運転士等人件費、 燃料代等)	運賃収入等②	↑ ↓ 区 負 担
	イニシャルコスト (車両減価償却費等)	ランニングコスト区負担 (①-②)	

#### ウ 運行間隔に係る課題

- ・ 運行間隔については、改善計画におけるサービス水準を「30分1便」としているが、6ルートのうち達成できているのは大泉ルートの1ルートのみである。

### ② 高齢化への対応

- ・ 区の人口は、増加傾向にあるものの、65歳以上の高齢者の占める割合が年々上昇している。このような高齢化の進展に伴い、数百メートル程度の歩行も困難であるという意見もある。
- ・ 高齢化による移動のしやすさを考慮した場合、地形の高低差が問題となる場合もある。当区の地形は比較的平坦ではあるが、大泉町一丁目付近等では10～20m程度の高低差が生じている箇所がある。

図 区内の公共交通ネットワークの現状と高齢化率 30%超地域

※高齢化率は平成 28 年 1 月 1 日現在

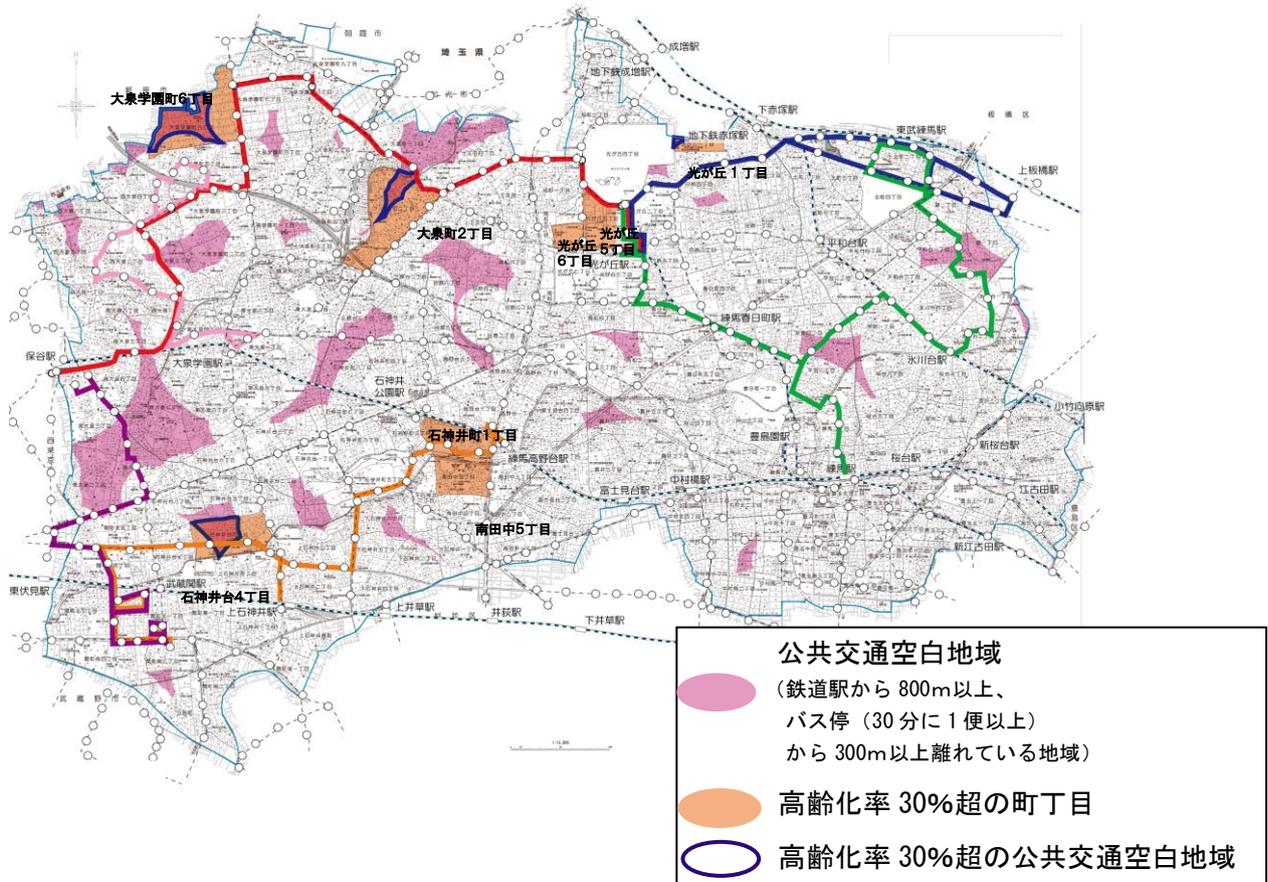
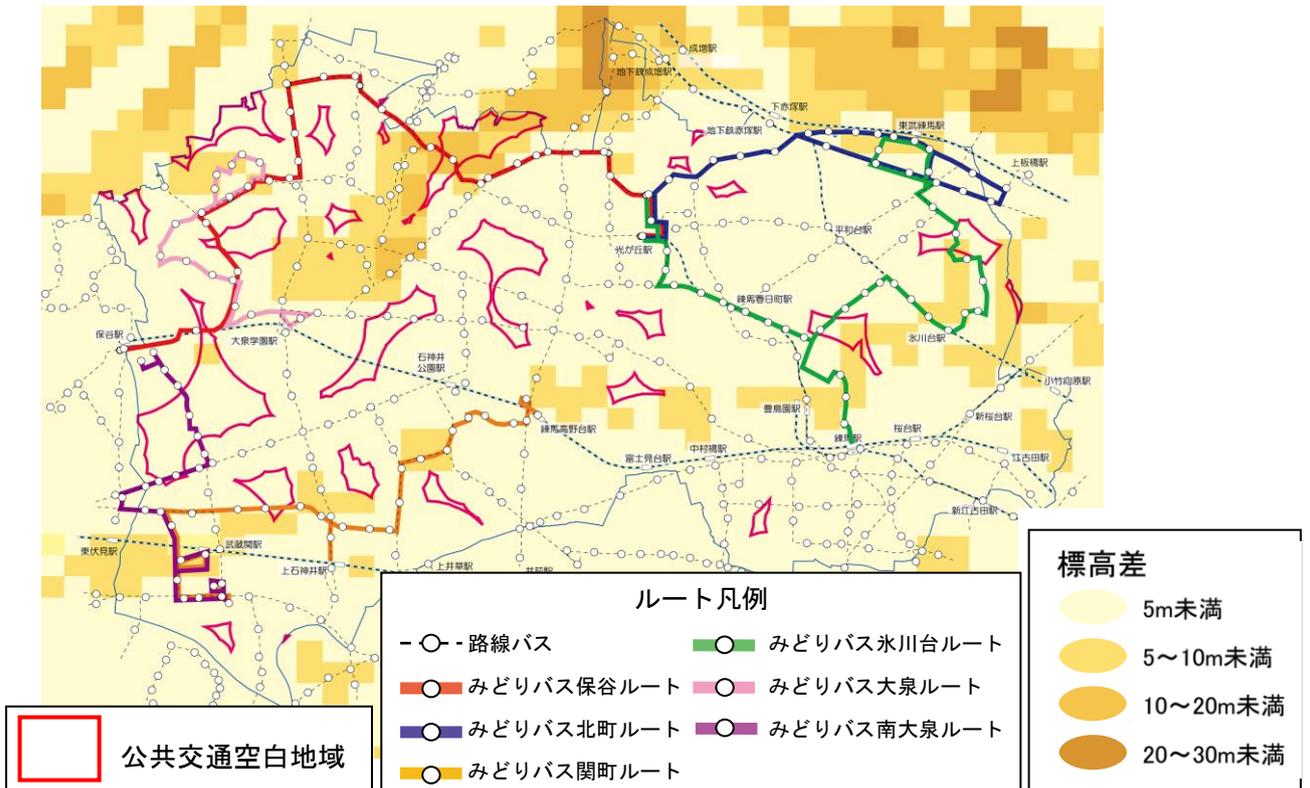


図 区内の標高(250mメッシュ内での標高差)

(出典) 国土数値情報



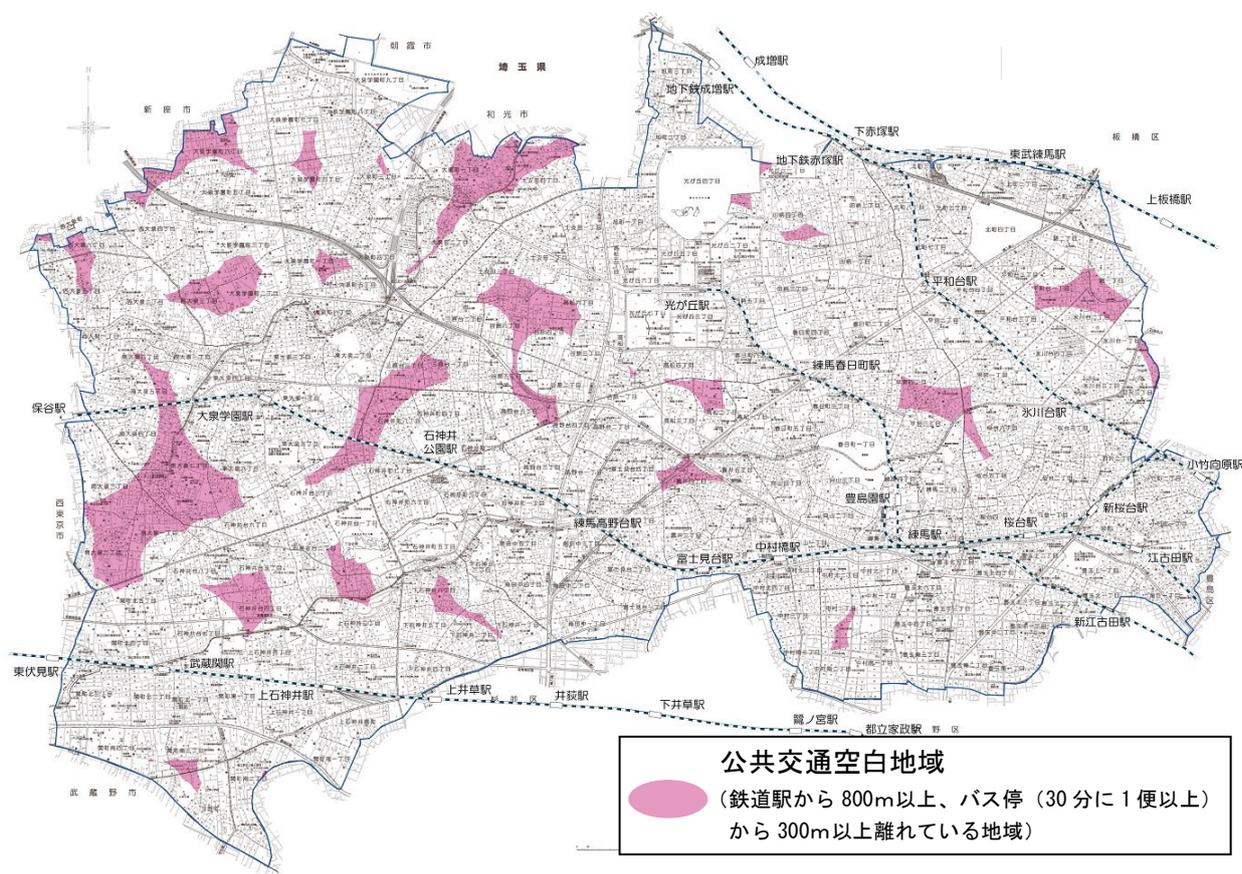
## 5 改善計画の見直しの視点

これまでの取組により、公共交通空白地域の一部が解消、または改善している一方で、依然として改善されない地域がある。

改善計画の策定から約8年が経過し、高齢化の進展や道路・鉄道の整備状況等を踏まえ、空白地域の改善を進めていくため、改善策の内容や実施時期など、計画の見直しが必要になってきている。

これらのことから、平成21年3月に策定した「公共交通空白地域改善計画」について、それぞれの改善策の内容を見直すとともに、みどりバスの各ルートの新編やバス停の配置等、サービス向上の視点を含め、改善計画の改定を行う。

図 区内の公共交通空白地域(現況)



## 第2章 短期・中長期の改善策

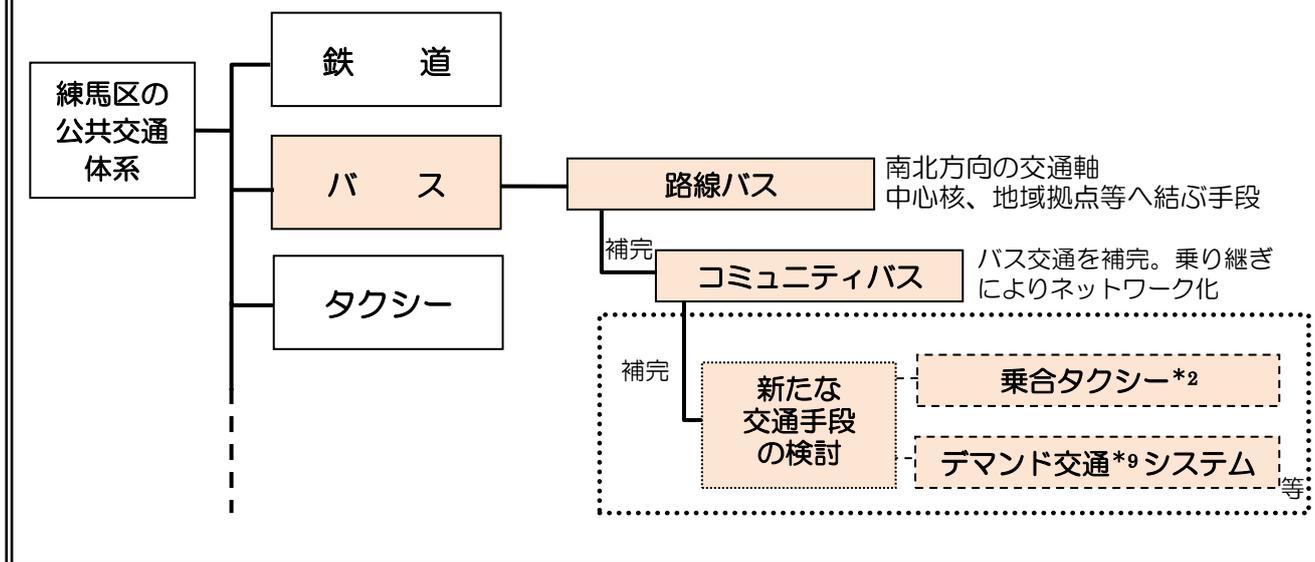
### 1 都市交通マスタープランを踏まえた練馬区の公共交通体系の考え方

#### 【練馬区における公共交通体系の考え方】

- 練馬区内の公共交通体系は、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」を基本に形成。

#### 【練馬区におけるバス交通体系の考え方】

- バス交通体系は、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て、利便性の高い都市の実現を目指す。
- 「コミュニティバス」は、路線バスを補完するとともに、乗り継ぎによる交通ネットワーク化を図る。
- 乗合タクシー\*2やデマンド交通\*9システム等の「新たな交通手段」については、「コミュニティバス」を補完する手段として検討。



## 2 公共交通空白地域の改善に関する基本的な考え方

- ・ 依然として残る公共交通空白地域<sup>\*1</sup>に対して、改善策を実施していくに当たっては、今後の鉄道や道路の整備を考慮しつつ、区やバス事業者等が相互に協力して、以下に示した対応を図っていく。

### ① 路線バス等で改善を検討する地域

<p>短期 (概ね5年程度)</p>	<p>「既存ストックを有効に活用しながら対応」</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 現在の鉄道ネットワークと、事業中で概ね5年程度で整備が見込まれる道路を含めた道路ネットワークを前提とした改善策の実施を検討</li></ul>
<p>中長期 (平成40年頃まで)</p>	<p>「整備の見込みが高い鉄道・道路の計画を反映した対応」</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 平成40年頃までに整備が見込まれる鉄道（都営大江戸線）や道路（事業中の路線、都市計画道路<sup>*3</sup>の優先整備路線<sup>*7</sup>など）の整備を前提としたネットワークでの改善策の実施を検討</li></ul>

### ② 路線バス等で改善が困難な地域

<p>「新たな交通手段の検討」</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 路線バス等の運行が困難な公共交通空白地域<sup>*1</sup>について、採算性や利用者ニーズ等を踏まえながら、自動運転技術の動向など様々な交通手段の導入の可能性について検討</li></ul>
---------------------	--

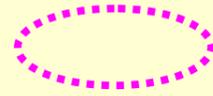
### 3 路線バス等で改善を検討する地域

■ 短期（概ね5年程度）	
● 既存路線バス（コミュニティバスを含む）の再編・新規導入等による改善	
⑤貫井地域	・環状8号線を利用したバス路線の新規導入による改善を検討
⑦谷原六丁目地域（中央部）	・既存バス路線（北原通り）の新たなバス停設置による改善を検討
⑦谷原六丁目地域（南側：高野台五丁目付近）	・みどりバス「関町ルート」のルート変更による改善を検討
⑪大泉学園町地域（南西側）	・放射7号線の整備にあわせた、既存路線バスのルート変更による改善を検討
⑪大泉学園町地域（北西側）	・みどりバス「大泉ルート」のルート変更による改善を検討
⑬西大泉地域	・西東京市の都市計画道路 <sup>*3</sup> や区内の生活幹線道路 <sup>*4</sup> の整備にあわせた、みどりバス「保谷ルート」のルート変更による改善を検討
● 既存路線バス（コミュニティバス）の増便による改善	
①錦・氷川台・平和台地域	・みどりバスの増便（試行）による改善を、利用状況や費用対効果、運行事業者の体制等を勘案しながら検討
②早宮四丁目地域	
⑥土支田四丁目・大泉町一丁目地域（西側）	
⑧下石神井地域（北側）	
⑩石神井台地域（西側）	
⑪大泉学園町地域（北側）	
⑫南大泉地域	

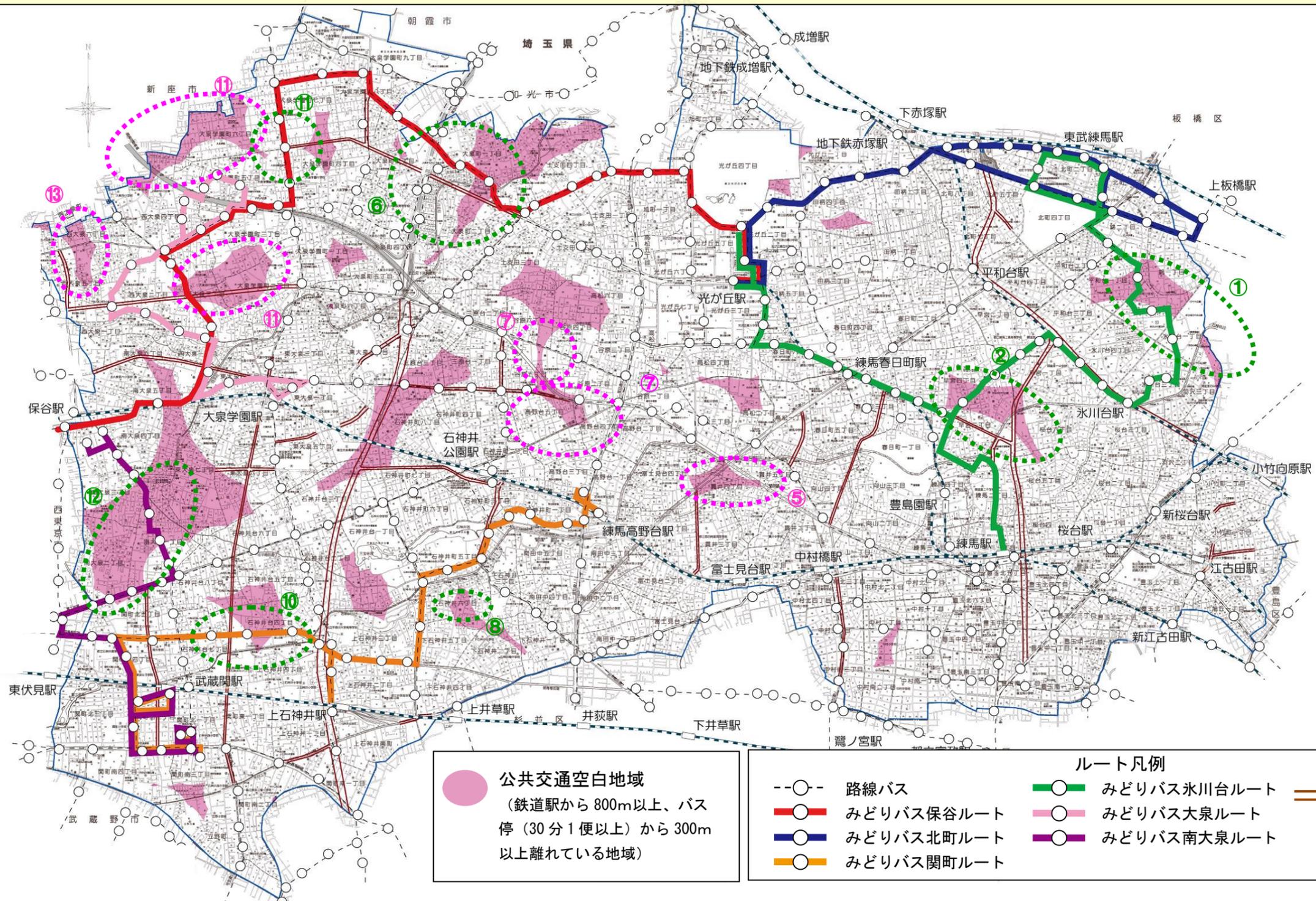
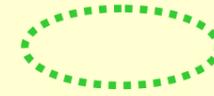
図 公共交通空白地域別の改善策【短期（概ね5年程度）】

【短期（概ね5年程度）】

○ 既存路線バス（コミュニティバスを含む）の再編・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、路線の新規導入や、既存路線バスの再編（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）の増便による改善  
 みどりバスの増便（試行）による改善を検討



(平成 29 年 3 月現在)

● 公共交通空白地域  
 (鉄道駅から800m以上、バス停(30分1便以上)から300m以上離れている地域)

ルート凡例		整備予定のある道路
--○--	路線バス	——
○	みどりバス保谷ルート	——
○	みどりバス北町ルート	——
○	みどりバス関町ルート	——
○	みどりバス氷川台ルート	——
○	みどりバス大泉ルート	——
○	みどりバス南大泉ルート	——

■ 中長期（平成 40 年頃まで）	
● 道路整備の進捗にあわせた既存路線バス（コミュニティバスを含む）の再編による改善検討	
②早宮四丁目地域	・補助 172 号線の整備にあわせたみどりバス「氷川台ルート」のルート変更による改善を検討
④高松地域	
⑤貫井地域	
⑨石神井町・三原台地域	・外環の 2 の整備にあわせた、路線バスのルート変更による改善を検討
⑩石神井台地域	・外環の 2、補助 135 号線の整備にあわせた、路線バスのルート変更による改善を検討
⑫南大泉地域（東側）	・補助 135 号線整備にあわせた、路線バスのルート変更による改善を検討
● 地下鉄大江戸線の延伸等による改善	
⑥土支田四丁目・大泉町一丁目地域（西側）	・都営地下鉄大江戸線の延伸と新駅設置、新駅を起点とした路線バス（コミュニティバスを含む）の再編による改善を検討
⑦谷原六丁目地域（北側）	
⑪大泉学園町地域（北側）	

#### 4 路線バス等で改善が困難な地域

● 新たな交通手段の検討	
⑥土支田四丁目・大泉町一丁目地域（東側）	・路線バス（コミュニティバスを含む）の導入が困難な地域について、収支採算性や利用者ニーズを踏まえ、新たな交通手段による改善可能性について検討
⑧下石神井地域（南側）	
⑪大泉学園町地域（南東側）	
⑫南大泉地域（西側）	



## 第3章 みどりバスの再編運行等

### 1 みどりバス再編の考え方

交通マスタープランで示した基本方針を踏まえ、更なる公共交通空白地域<sup>\*1</sup>の改善を目指して、みどりバスの再編について検討する。

#### (1) 交通マスタープランを踏まえたコミュニティバスの基本方針

##### ① 運行ルート

- ・ 公共交通空白地域<sup>\*1</sup>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や、公共公益施設等への利便性を考慮する。
- ・ みどりバスが既存バス路線を補完するものであることを踏まえ、可能な限り路線等の重複を避ける。

##### ② 運賃

- ・ 区内における公共交通利用の公平性の観点から、他の公共交通機関と整合を図った運賃水準とする。
- ・ みどりバス全ルートで統一した共通の運賃体系とする。

##### ③ 費用負担

- ・ イニシャルコスト（車両減価償却費等）は区が負担する。
- ・ ランニングコスト（運行経費）は、運賃収入で賄いきれない部分を区が負担する。
- ・ 将来的には、1/2程度までの区負担となることを目指す。

##### ④ 試行

- ・ 試行期間は概ね3年程度とし、本格運行の可否は地域のニーズなどを踏まえて個々に検討する。

※基本方針の条件を満たさない場合は、運行計画の再編やルート変更、路線の廃止を含めた検討を行っていく。

## (2) みどりバスの運行サービス

コミュニティバスの基本方針を踏まえ、以下の運行サービスを追求していく。

項目	内容
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 大人 220 円、小人 110 円、65 歳以上の高齢者や障害者等 110 円（現金）とする。</li> <li>• IC カード、都シルバーパスについて使用可能とする。 ※既存路線バスの運賃体系や使用可能なカード等の変更があった場合は、みどりバスの運行サービスについても見直す。</li> <li>• みどりバス同士の「乗り継ぎ運賃制度」「一日乗車券」等を検討していく。 ※導入する際は、具体的な実施方法を運行事業者や監督官庁（国土交通省関東運輸局）と調整。</li> </ul>
運行間隔	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「30 分 1 便」のサービス水準を目標とする。</li> <li>• 現在のサービス水準における利用状況や運行事業者の体制等を勘案しながら、増便運行の試行を検討する。</li> <li>• 試行後の改善効果等を踏まえ、本格運行への移行等を検討する。</li> </ul>
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「始発：7 時台から、最終：20 時台までの運行」とする。</li> <li>• 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、運行事業者の体制等も踏まえ「最終バス運行時間帯の延長」について検討する。</li> </ul>
運行期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 通年（年末年始：12 月 29 日～1 月 3 日を除く）運行とする。</li> <li>• 年末年始の運行については、利用者ニーズや、運行事業者の体制等を踏まえながら、引き続き、検討する。</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、基本的なバス停設置間隔を概ね 300m とする。</li> <li>• 高齢化や高低差等によりバス停設置の必要性が高いと認められる場合は、利用者ニーズ等を踏まえたうえで運行事業者とバス停設置を検討し、地先の理解が得られた箇所から設置する。</li> </ul>
費用負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>• イニシャルコスト（車両減価償却費等）については、区負担を基本とする。</li> <li>• ランニングコスト（運行経費）を、運賃収入で賄いきれない場合は、区負担とするが、将来的には区負担を 1/2 程度までにすることを目標に取り組む。</li> </ul>

## 2 みどりバス各ルート再編方針案

### (1) 保谷ルート再編方針案

#### ① 再編の考え方

定時性の確保や運行ルート上の狭隘な区間（別荘橋通り）の回避、及び周辺の公共交通空白地域\*<sup>1</sup>（西大泉六丁目）の改善に向けて再編を行う。

#### ② 再編方針

##### ア 短期（概ね5年程度）

- ・ 主要区道 67 号線の整備にあわせて、起点を「保谷駅南口」から踏切や混雑区間を回避できる「保谷駅北口」に変更
- ・ ルート再編案は主要区道 67 号線を通る「西大泉六丁目」経由を検討
- ・ 現在の運行ルート上に狭隘な区間（別荘橋通り）があるため、補助 230 号線の整備にあわせたルートの切替を検討
- ・ 再編時期は、大泉ルートや南大泉ルートの再編状況等を考慮しながら検討

##### イ 中長期（平成 40 年頃まで）

- ・ 地下鉄大江戸線延伸（光が丘駅から大泉学園町）以後の再編を検討

#### ③ サービスの改善（短期）

- ・ 「30 分 1 便」運行の増便（試行）を検討
- ・ 高齢化率が高い地域や高低差がある地域において、利用者ニーズ等を踏まえて、配置を含めた新たなバス停設置を検討

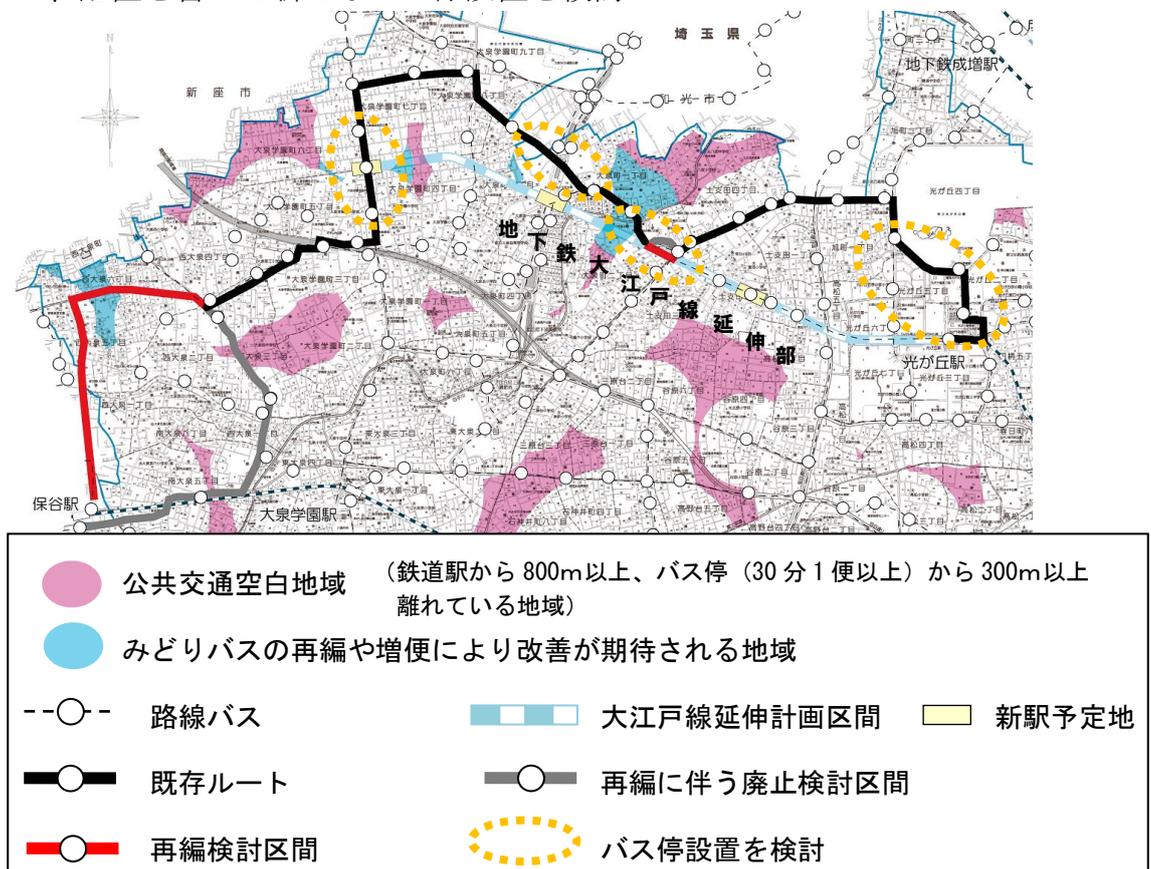


図 保谷ルート再編案

## (2) 北町ルート再編方針案

### ① 再編の考え方

平成23年3月にルート再編を行い、北町一丁目への延伸を行った。現在の運行ルート南側には公共交通空白地域\*1である「錦・氷川台・平和台地域」があるが、氷川台ルートにより改善を検討することから、北町ルートについては現行の運行ルートを保持する。

### ② サービスの改善（短期）

- ・ 「30分1便」運行の増便（試行）を検討
- ・ 高齢化率が高い地域や高低差がある地域において、利用者ニーズ等を踏まえて、配置を含めた新たなバス停設置を検討

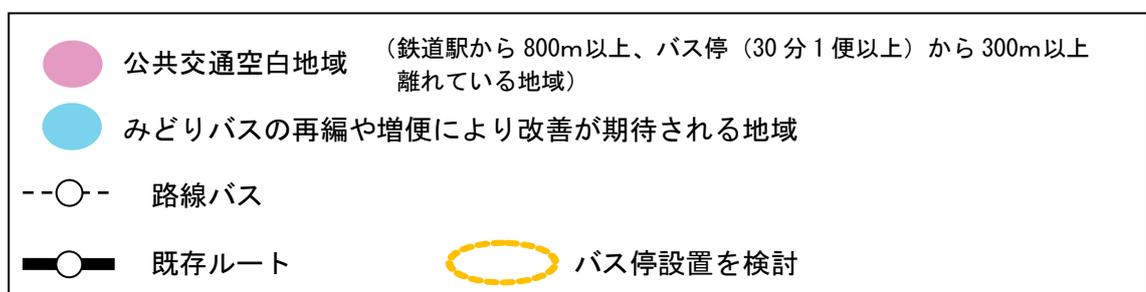
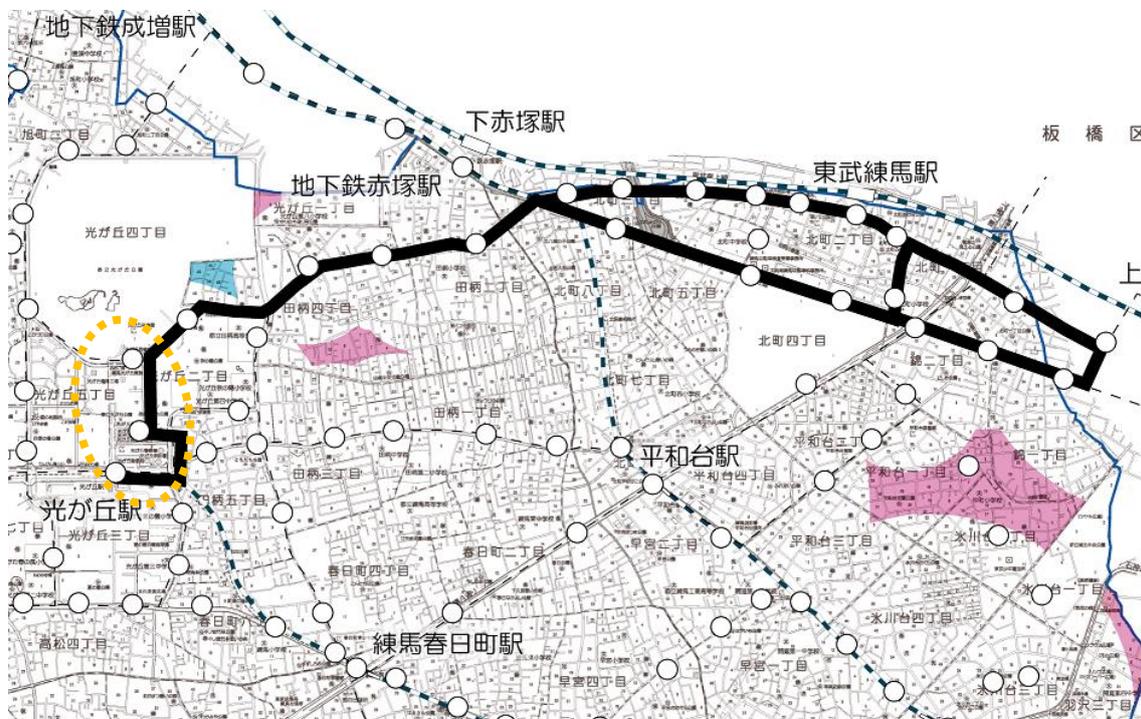


図 北町ルート再編案

### (3) 関町ルート再編方針案

#### ① 再編の考え方

周辺の公共交通空白地域\*<sup>1</sup> (高野台五丁目)、及び収支の改善に向けて再編を行う。

#### ② 再編方針

##### ア 短期 (概ね5年程度)

- ・ 再編ルートとして「高野台五丁目」経路を検討
- ・ 運行経費から運賃収入を差し引いたランニングコストに対する区の負担割合が高いため、利用の少ない区間や、他ルートとの重複区間の見直しについて検討

#### ③ サービスの改善 (短期)

- ・ 「30分1便」運行の増便 (試行) を検討
- ・ 高齢化率が高い地域において、利用者ニーズ等を踏まえて、配置を含めた新たなバス停設置を検討

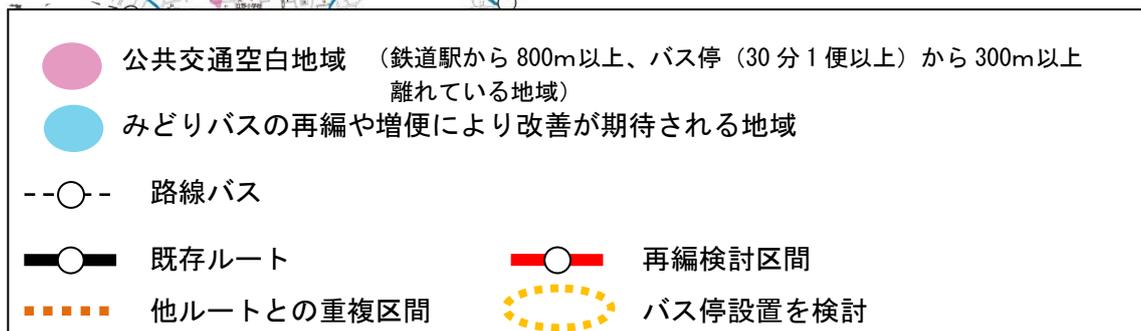
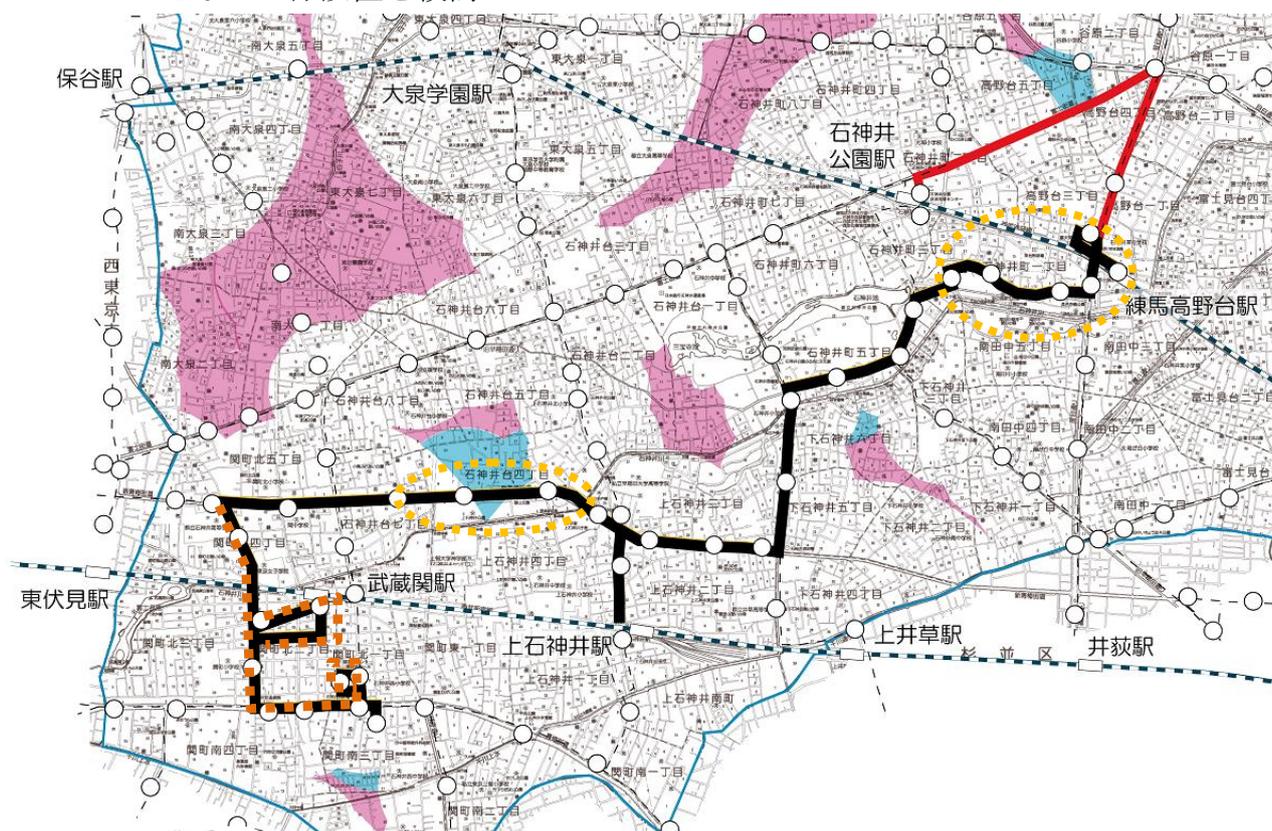


図 関町ルート再編案

#### (4) 氷川台ルート再編方針案

##### ① 再編の考え方

定時性の確保、及び周辺の公共交通空白地域\*<sup>1</sup>（早宮四丁目地域・高松地域・貫井地域）の改善に向けて再編を行う。

##### ② 再編方針

###### ア 中長期（平成 40 年頃まで）

- ・ 長大路線であり、利用特性を踏まえながら「練馬駅」からの系統分離を検討
- ・ 補助 172 号線の整備にあわせて、「早宮四丁目地域」の改善のためのルート変更を検討
- ・ 練馬駅～練馬光が丘病院間を、環状八号線を経由した「高松地域」、「貫井地域」を通るルートへ変更可能かなどを検討

##### ③ サービスの改善（短期）

- ・ 「30 分 1 便」運行の増便（試行）を検討
- ・ 高齢化率が高い地域において、利用者ニーズ等を踏まえて、配置を含めた新たなバス停設置を検討

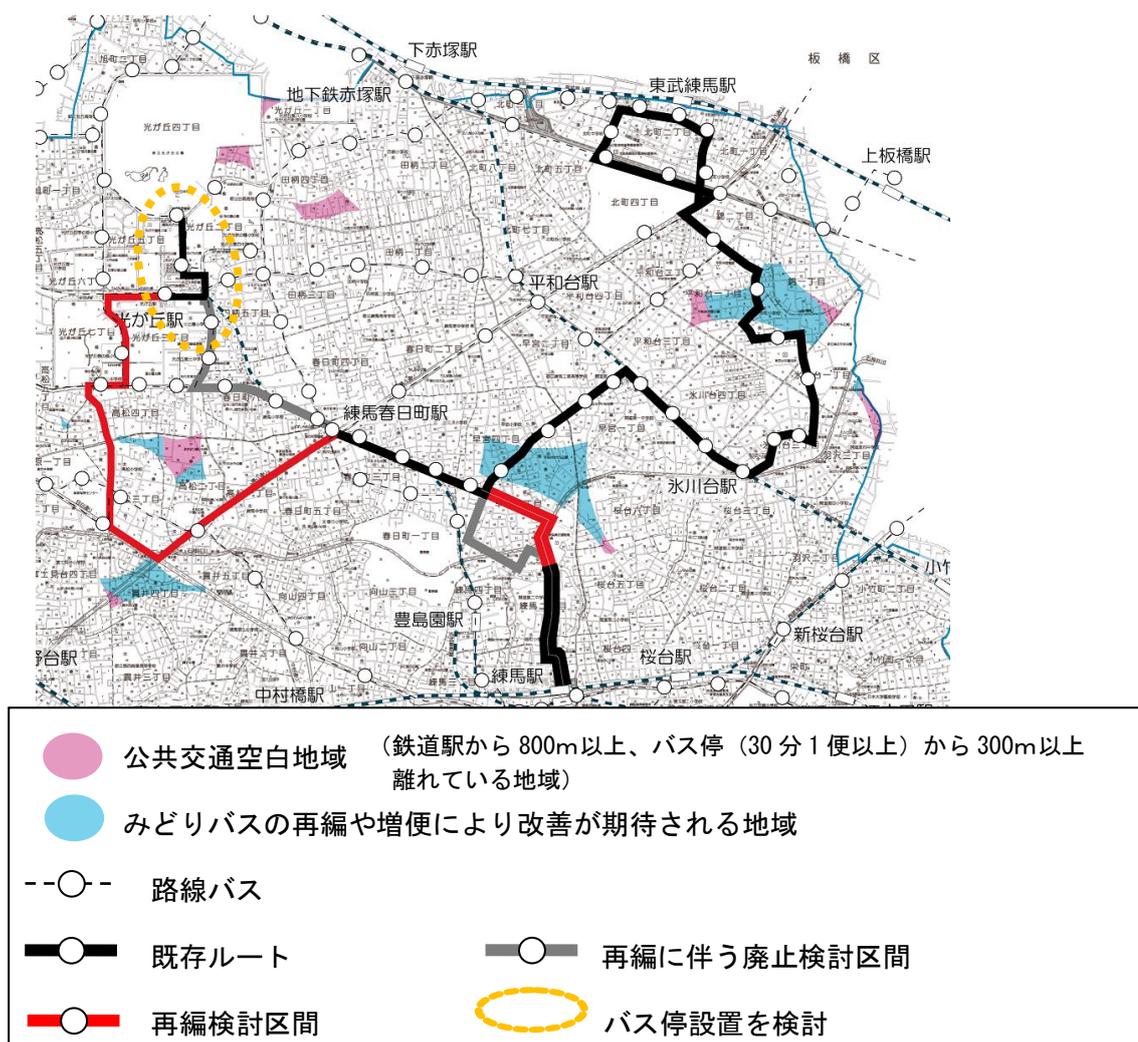


図 氷川台ルート再編案

## (5) 大泉ルート再編方針案

### ① 再編の考え方

周辺の公共交通空白地域\*<sup>1</sup>（大泉学園町地域（北西側））の改善や公共公益施設へのアクセス向上に向けて再編を行う。

### ② 再編方針

#### ア 短期（概ね5年程度）

- ・ 「大泉学園町地域（北西側）」の空白地域の改善、公共公益施設アクセスの観点で、「大泉学園町六丁目方面」、「新座市方面」への延伸を検討

#### イ 中長期（平成40年頃まで）

- ・ 地下鉄大江戸線延伸（光が丘駅から大泉学園町）以後の再編を検討

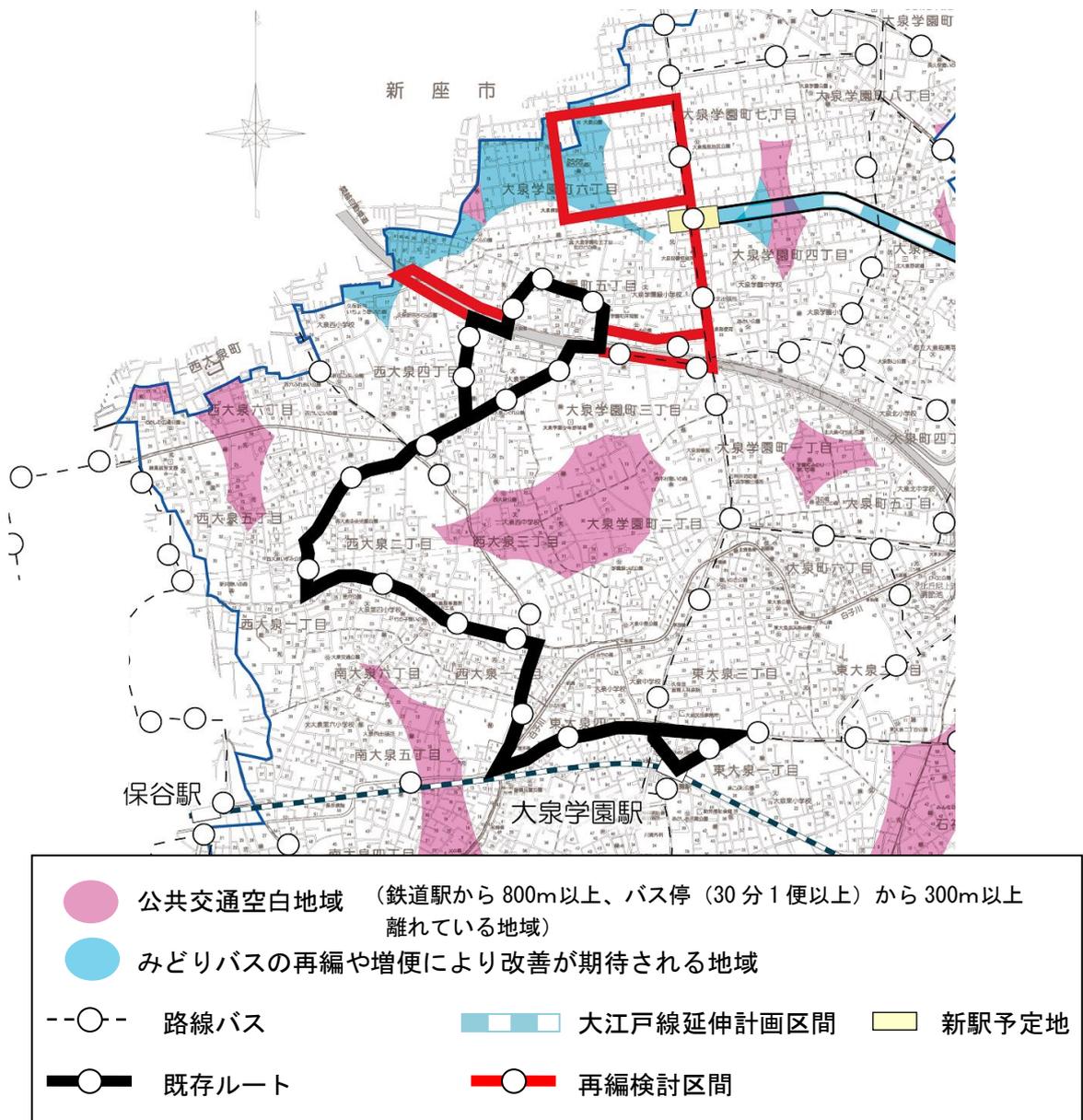


図 大泉ルート再編案

## (6) 南大泉ルート再編方針案

### ① 再編の考え方

鉄道駅へのアクセス性向上、及び収支の改善に向けて再編を行う。

### ② 再編方針

#### ア 短期（概ね5年程度）

- ・ 保谷駅南側地域における道路の整備にあわせて、「保谷駅南口」乗入れを実施
- ・ 運行経費から運賃収入を差し引いたランニングコストに対する区の負担割合が高いため、利用の少ない区間や、他ルートとの重複区間の見直しについて検討

### ③ サービスの改善（短期）

- ・ 「30分1便」運行の増便（試行）を検討

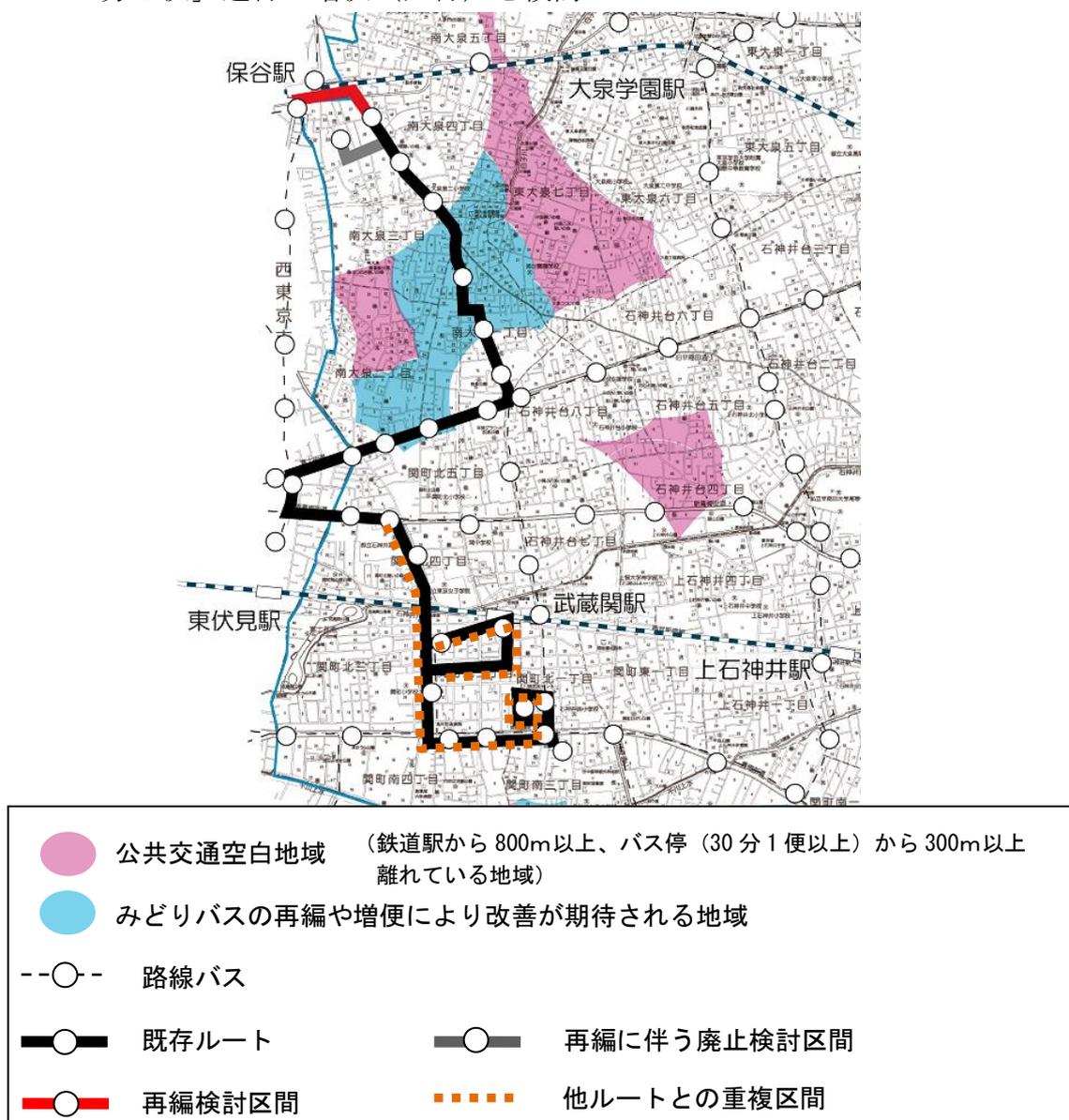


図 南大泉ルート再編案

みどりバス各ルート再編運行ルート図

【大泉ルート】

- 短期（概ね5年程度）
  - ・「大泉学園町地域（北西側）」の空白地域の改善、公共施設アクセスの観点で、「大泉学園町六丁目方面」、「新座市方面」への延伸を検討
- 中長期（平成40年頃まで）
  - ・地下鉄大江戸線延伸（光が丘駅から大泉学園町）以後の再編を検討

【保谷ルート】

- 短期（概ね5年程度）
  - ・主要区道67号線の整備にあわせて、起点を踏切や混雑区間を回避できる「保谷駅北口」に変更
  - ・ルート再編案は「西大泉六丁目」経由を検討
  - ・現在の運行ルート上に狭隘な区間（別荘橋通り）があるため、補助230号線の整備にあわせたルートの切替を検討
  - ・再編時期は大泉ルート・南大泉ルートの再編状況を考慮しながら検討
  - ・高齢化率が高い地域や高低差がある地域において、利用者ニーズ等を踏まえて、配置を含めた新たなバス停設置を検討
- 中長期（平成40年頃まで）
  - ・地下鉄大江戸線延伸（光が丘駅から大泉学園町）以後の再編を検討

【北町ルート】

- 短期（概ね5年程度）
  - ・高齢化率が高い地域や高低差がある地域において、利用者ニーズ等を踏まえて、配置を含めた新たなバス停設置を検討

【氷川台ルート】

- 短期（概ね5年程度）
  - ・高齢化率が高い地域において、利用者ニーズ等を踏まえて、配置を含めた新たなバス停設置を検討
- 中長期（平成40年頃まで）
  - ・長大路線であり、利用特性を踏まえながら「練馬駅」からの系統分離を検討
  - ・補助172号線の整備にあわせて、「早宮四丁目地域」の改善のためのルート変更を検討
  - ・練馬駅～練馬光が丘病院間を、環状八号線を経由した「高松地域」、「貫井地域」を通るルートに変更可能かなどを検討



公共交通空白地域（平成29年3月現在）  
 （鉄道駅から800m以上、バス停（30分1便以上）から300m以上離れている地域）

【南大泉ルート】

- 短期（概ね5年程度）
  - ・鉄道駅へのアクセス改善に向けて、保谷駅南側地域における道路の整備にあわせて、「保谷駅南口」乗入れを実施
  - ・利用の少ない区間や、他ルートとの重複区間の見直しについて検討

【関町ルート】

- 短期（概ね5年程度）
  - ・再編ルートとして「高野台五丁目」経由を検討
  - ・利用の少ない区間や、他ルートとの重複区間の見直しについて検討
  - ・高齢化率が高い地域において、利用者ニーズ等を踏まえて、配置を含めた新たなバス停設置を検討

	ルート凡例		
	【現行ルート】	【再編検討区間】	【再編による廃止検討区間】
保谷ルート	—○—	—●●●—	—○—
北町ルート	—○—	—●●●—	—○—
関町ルート	—○—	—●●●—	—○—
氷川台ルート	—○—	—●●●—	—○—
大泉ルート	—○—	—●●●—	—○—
南大泉ルート	—○—	—●●●—	—○—





# 第4章 今後の取組・進め方

## 1 計画立案と事業実施

路線バスやコミュニティバス（みどりバス）を多くの区民が利用し、満足度の高いサービスを提供する交通手段としていくには、区民からの意見も参考にしながら適時運行計画の見直しの検討等を進めていくことが重要である。計画立案にあたっては、以下のような流れを基本に取り組んでいく。

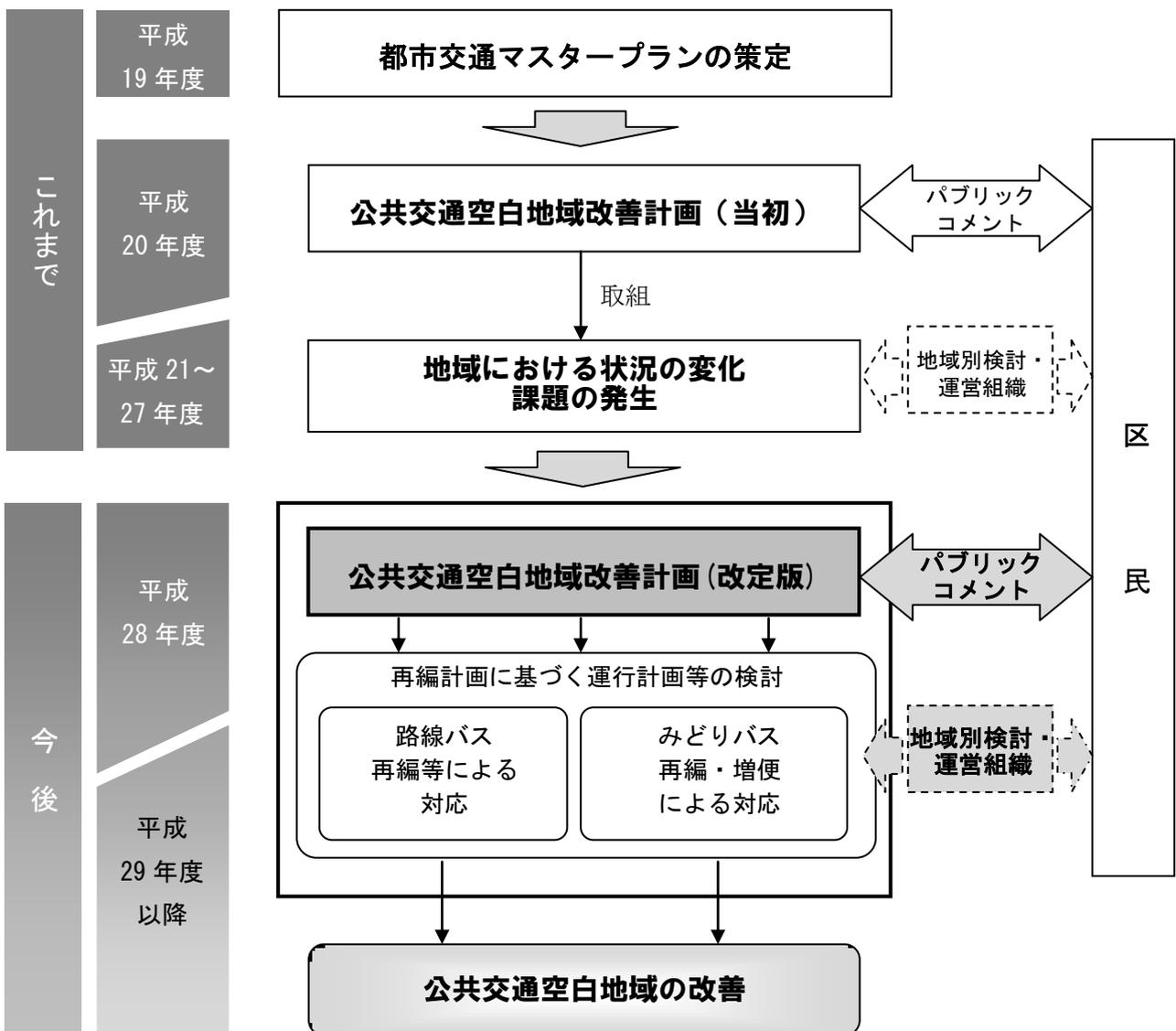
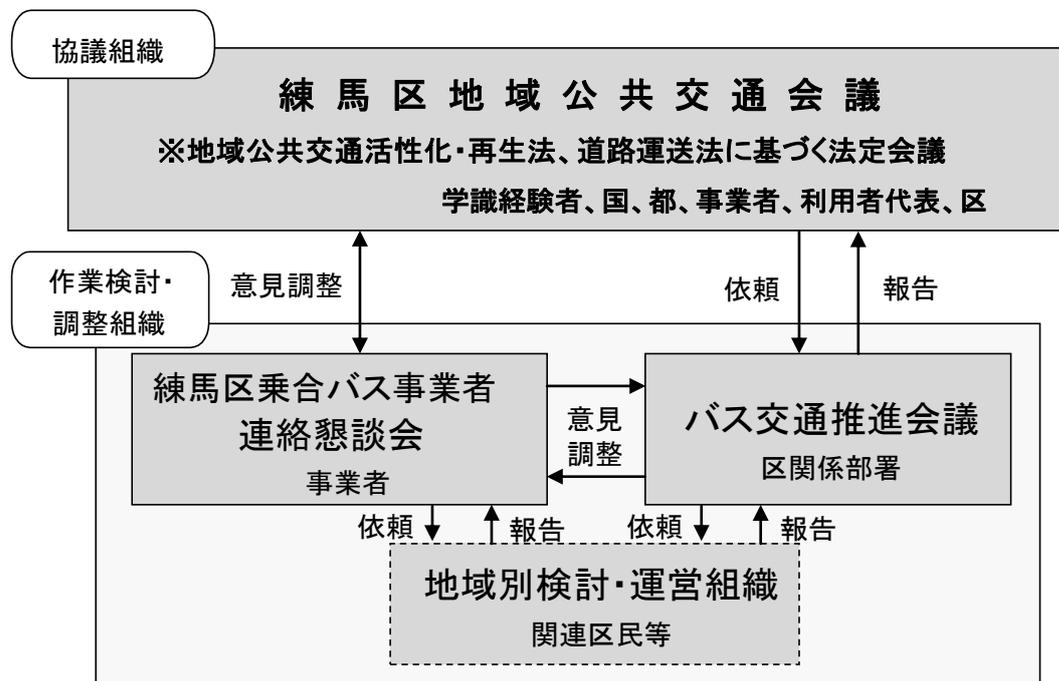


図 公共交通空白地域の改善及びバス交通網再編に向けた検討と区民との関わり

## 2 公共交通空白地域の改善に向けた継続的な取組

### (1) 検討体制



#### ① 練馬区地域公共交通会議

- ・ 練馬区における公共交通空白地域\*<sup>1</sup>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
- ・ 主に、地域の実情に応じた適切な路線バス、みどりバス等の運行等に関し、協議が必要な場合において開催

#### ② 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：計画内容に関するバス事業者等の調整組織（意見調整）
- ・ バス交通推進会議：計画内容に関する庁内検討組織
- ・ 地域別検討・運営組織：コミュニティバスの運行計画等に、地域の意向を反映させるための検討や、利用促進活動の運営を行う組織

### (2) 検討内容

#### ① 運行に向けた課題の検討

- ・ 改善策に関する運行計画の深度化や、実際の運行に向けた課題など

#### ② その他の利用促進策の検討

- ・ バス待ち環境の改善（上屋[広告付き上屋を含む]、ベンチの設置等）や、乗り継ぎ運賃制度等、バス利用の促進に資する対策など

## 利用促進策事例

### ① バス待ち環境の改善（上屋、ベンチの設置等）

〈例〉上屋：中央区 江戸バス



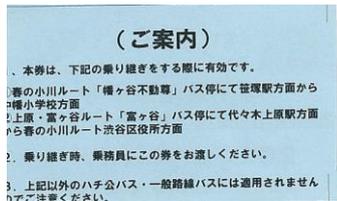
〈例〉ベンチ：中央区 江戸バス



### ② 乗り継ぎ運賃制度

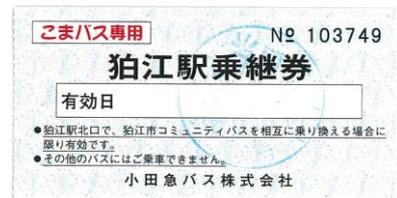
〈例1〉渋谷区 ハチ公バス

- 乗り継ぎバス停にて、1回に限り、路線相互間で乗り継ぎが可能。また、「夕やけこやけルート」では迂回を避けるため同一ルート内においても乗り継ぎを実施。
- 降車の際、乗務員から乗り継ぎ券を受け取ることで、乗り継ぎ先のバスの運賃は不要。



〈例2〉狛江市 こまバス

- 乗り継ぎバス停にて、1回に限り、路線相互間で乗り継ぎが可能。
- 降車時に乗務員に申し出て、乗継券を発行。  
※乗継券は、当日のみ有効。乗り継ぎバス停以外では使用できない。



※狛江駅北口で、狛江市コミュニティバスを相互に乗り換える場合に限り有効です。  
※その他のバスにはご乗車できません。  
※表紙系統の発行日当日に限り有効。  
※他人に譲渡することはできません。  
※本券を現金に換えることはできません。  
※本券を紛失した場合は再発行いたしません。

### ③ 1日乗車券の導入

〈例〉小平市コミュニティバス にじバス 一日乗車券

- 大人 400 円、子ども 200 円
- バスの車内で販売



## みどりバス運行概要等

### (1) これまでの経緯

- 平成3年8月 「練馬区シャトルバス」として保谷駅～光が丘駅間（現在の保谷ルート）の試行運行開始
- 平成4年4月 「練馬区シャトルバス」の本格運行開始
- 平成15年3月 「バス交通実験」として光が丘駅～東武練馬駅入口～光が丘駅間の試行運行開始
- 平成17年7月 「福祉コミュニティバス」として関町ルート（関町福祉園～順天堂練馬病院）、氷川台ルート（氷川台福祉園～日大練馬光が丘病院）の試行運行開始
- 平成19年4月 「福祉コミュニティバス」関町ルート、氷川台ルートの運行事業者を変更し、増便・再編（氷川台ルートを練馬北町車庫まで延伸）
- 平成20年1月 「福祉コミュニティバス」大泉ルート（大泉学園駅～大泉学園町五丁目～大泉学園駅）の試行運行開始
- 平成20年3月 「練馬区都市交通マスタープラン」策定
- 平成21年3月 「公共交通空白地域改善計画」策定
- 平成21年7月 これまでの「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」の3種類のバスについて、愛称を「みどりバス」に統一して運行
  - ・保谷ルート（保谷～光が丘駅）増便 13往復/日→19往復/日
  - ・北町ルート（光が丘駅～東武練馬駅入口～光が丘駅）
  - ・関町ルート（関町福祉園～順天堂練馬病院）
  - ・氷川台ルート（練馬北町車庫～練馬光が丘病院）
  - ・大泉ルート（大泉学園駅～大泉学園町五丁目～大泉学園駅）
- 平成23年3月 北町ルート 再編
  - ・北町一丁目方向に乗入、循環14便/日→循環13便/日
 関町ルート再編
  - ・武蔵関駅南口、関区民センターに乗入
- 平成23年12月 南大泉ルート 試行運行開始
  - ・保谷駅入口～西武車庫前 13往復/日（運行事業者 西武バス）
- 平成25年3月 南大泉ルート 延伸
  - ・保谷駅入口～武蔵関駅南口～関町福祉園 13往復/日
- 平成26年4月 氷川台ルート 再編
  - ・練馬光が丘病院～光が丘駅～練馬春日町駅東～練馬駅～氷川台駅～氷川台福祉園～東武練馬駅入口 15往復/日

## (2) 現在の各ルートの概要

### ① 保谷ルート（保谷駅南口～光が丘駅）

#### ア 運行開始時期

- 平成3年8月 保谷～光が丘駅  
 運行事業者：西武バス 5往復/日
- 平成4年4月 増便 5往復/日→8往復/日
- 平成11年1月 増便 8往復/日→10往復/日
- 平成15年4月 増便 10往復/日→13往復/日
- 平成21年7月 名称を「練馬区シャトルバス」から「みどりバス保谷ルート」に変更  
 バス停増設 15箇所→20箇所  
 （西長久保、大泉町三丁目、別荘橋、土支田八幡前、旭町南の各停留所を増設）
- 増便 13往復/日→19往復/日
- 平成22年4月 バス停増設 20箇所→21箇所  
 （旭町南地区区民館停留所を増設）
- 平成25年10月 保谷駅南口の交通広場内に停留所を移転  
 （「保谷」停留所→「保谷駅南口」停留所）  
 バス停増設 21箇所→22箇所  
 （坂下停留所を増設）

#### イ 運行便数

19往復/日（30～45分に1便）

#### ウ 使用車両

中型ノンステップバス 53～58人乗り、5台（うち、予備車1台）

#### エ 路線図（保谷ルート）





### ③関町ルート（関町福祉園～順天堂練馬病院）

#### ア 運行開始時期

- 平成 19 年 4 月 関町福祉園～順天堂練馬病院  
 運行事業者：西武バス  
 順天堂練馬病院行 12 便／日  
 関町福祉園行 11 便／日
- 平成 21 年 7 月 名称を「福祉コミュニティバス関町ルート」から  
 「みどりバス関町ルート」に変更
- 平成 23 年 3 月 再編 武蔵関駅南口、関区民センターに乗入  
 バス停増設 順天堂練馬病院行 23→25 箇所  
 関町福祉園行 24→26 箇所  
 （武蔵関駅南口、関区民センター前各停留所を増設）

#### イ 運行便数

- 順天堂練馬病院行 12 便／日  
 関町福祉園行 11 便／日 （概ね 60 分に一便）

#### ウ 使用車両

- 小型ノンステップバス 31 人乗り（ポンチョ）、4 台（うち、予備車 1 台）

#### エ 路線図（関町ルート）



④氷川台ルート（練馬光が丘病院～光が丘駅～練馬春日町駅東～練馬駅  
～氷川台駅～氷川台福祉園～東武練馬駅入口）

ア 運行開始時期

平成 19 年 4 月 練馬北町車庫～練馬光が丘病院

運行事業者：国際興業

練馬光が丘病院行 12 便／日

練馬北町車庫行 13 便／日

平成 21 年 7 月 名称を「福祉コミュニティバス氷川台ルート」  
から「みどりバス氷川台ルート」に変更

平成 26 年 4 月 再編 練馬駅、東武練馬駅入口に乗入  
バス停増設 27→38 箇所

（練馬総合運動場停留所以南の 4 停留所、北町小学校停留  
所から自衛隊前停留所までの 7 停留所を増設）

イ 運行便数

循環 15 便／日（概ね 60 分に 1 便）

ウ 使用車両

小型ノンステップバス 31 人乗り（ポンチョ）、4 台（うち、予備車 1 台）

エ 路線図（氷川台ルート）





⑥南大泉ルート（保谷駅入口～武蔵関駅南口～関町福祉園）

ア 運行開始時期

平成 23 年 12 月 保谷駅入口～西武車庫前

運行事業者 西武バス 13 往復／日

平成 25 年 3 月 ルート再編 終点を西武車庫前から関町福祉園に変更

バス停増設 9 → 16 箇所

（石神井台八丁目交差点西停留所～関町福祉園停留所の 10 箇所を増設）

イ 運行便数

13 往復／日（概ね 60 分に 1 便）

ウ 使用車両

小型ノンステップバス 31 人乗り（ポンチョ）、2 台

エ 路線図（南大泉ルート）



(3) 各ルートの利用実績・経費（平成21年度～平成27年度）

①みどりバス全ルート合計

	利用人数[人]		運行経費 [百万円]	区負担額 [百万円]	区負担割合 [%]	備考
	1年間	1日				
21年度	799,493	2,190	234 (186)	137 (89)	59 (48)	保谷：増便、バス停増設
22年度	834,207	2,285	235 (190)	133 (87)	57 (46)	保谷：バス停増設 北町・関町：再編、バス停増設
23年度	853,348	2,338	263 (211)	160 (108)	61 (51)	南大泉：運行開始
24年度	885,532	2,426	244 (216)	141 (113)	58 (52)	南大泉：延伸、バス停増設
25年度	933,421	2,557	266 (235)	158 (127)	59 (54)	保谷：バス停増設
26年度	1021,171	2,798	286 (259)	169 (142)	59 (55)	氷川台：再編、バス停増設
27年度	1083,197	2,968	277 (258)	158 (138)	57 (54)	

②保谷ルート

	運行 日数	利用人数[人]			運行経費 [百万円]	区負担額 [百万円]	区負担割合 [%]	備考
		1年間	1日	1便				
21年度	359	247,874	690	20	72 (56)	41 (25)	57 (44)	増便(13往復→19往復) バス停増設
22年度	353	277,413	786	21	77 (62)	41 (26)	53 (42)	バス停増設
23年度	360	286,397	796	21	79 (65)	42 (28)	42 (43)	
24年度	359	295,293	823	22	74 (64)	38 (28)	53 (43)	
25年度	359	307,794	857	23	75 (63)	37 (25)	50 (40)	バス停増設
26年度	359	323,279	900	24	75 (64)	36 (24)	47 (38)	
27年度	360	330,915	919	24	75 (63)	36 (24)	47 (38)	

※（ ）内は、ランニングコスト及びその区負担割合を示す

※ランニングコストは、総運行経費から減価償却費やバス停設置費用等の経費を差し引いた額。運転手等人件費、燃料費等。

※各項目の表示単位未満は、四捨五入をしている。そのため、区負担割合は、一致しない場合がある。

③北町ルート

	運行 日数	利用人数[人]			運行経費 [百万円]	区負担額 [百万円]	区負担割合 [%]	備考
		1年間	1日	1便				
21年度	359	142,718	398	28	20 (20)	5 (5)	25 (24)	
22年度	349	140,197	402	29	20 (20)	5 (4)	25 (23)	再編、バス停増設
23年度	360	114,327	318	24	21 (21)	9 (9)	40 (40)	
24年度	359	103,598	289	22	21 (21)	9 (9)	42 (42)	
25年度	359	103,525	288	22	21 (20)	8 (8)	39 (38)	
26年度	359	107,825	300	23	22 (21)	9 (8)	40 (37)	
27年度	360	118,940	330	25	21 (21)	7 (7)	34 (34)	

④関町ルート

	運行 日数	利用人数[人]			運行経費 [百万円]	区負担額 [百万円]	区負担割合 [%]	備考
		1年間	1日	1便				
21年度	359	88,220	246	11	45 (35)	33 (23)	74 (66)	
22年度	353	94,744	268	12	44 (34)	32 (22)	73 (64)	再編、バス停増設
23年度	360	113,522	315	14	59 (45)	46 (32)	78 (72)	
24年度	359	121,208	338	15	47 (45)	34 (31)	72 (70)	
25年度	359	130,794	364	16	46 (44)	33 (31)	71 (70)	
26年度	359	134,532	375	16	46 (46)	32 (32)	70 (70)	
27年度	360	138,555	385	17	45 (45)	31 (31)	69 (69)	

⑤氷川台ルート

	運行 日数	利用人数[人]			運行経費 [百万円]	区負担額 [百万円]	区負担割合 [%]	備考
		1年間	1日	1便				
21年度	359	118,799	331	13	51 (40)	35 (24)	68 (60)	
22年度	349	115,657	331	13	52 (40)	36 (24)	69 (60)	
23年度	360	119,019	331	13	52 (42)	36 (25)	69 (61)	
24年度	358	119,827	335	13	39 (38)	22 (22)	58 (57)	
25年度	359	131,910	367	15	41 (38)	24 (20)	58 (54)	
26年度	359	182,435	508	34	68 (58)	45 (34)	66 (60)	再編、バス停増設
27年度	360	210,499	585	39	61 (58)	37 (33)	60 (58)	

※ ( ) 内は、ランニングコスト及びその区負担割合を示す

※ランニングコストは、総運行経費から減価償却費やバス停設置費用等の経費を差し引いた額。運転手等人件費、燃料費等。

※各項目の表示単位未満は、四捨五入をしている。そのため、区負担割合は、一致しない場合がある。

⑥大泉ルート

	運行 日数	利用人数[人]			運行経費 [百万円]	区負担額 [百万円]	区負担割合 [%]	備考
		1年間	1日	1便				
21年度	359	201,882	562	22	46 (35)	23 (12)	51 (36)	
22年度	359	206,196	584	23	42 (34)	19 (11)	45 (32)	
23年度	360	214,537	596	24	44 (35)	20 (12)	46 (33)	
24年度	359	222,275	619	25	44 (35)	20 (12)	47 (34)	
25年度	359	223,113	621	25	45 (35)	21 (11)	47 (32)	車両の減価償却終了
26年度	359	231,016	643	26	36 (36)	12 (12)	34 (34)	
27年度	360	235,203	653	26	36 (36)	12 (11)	32 (32)	

⑦南大泉ルート

	運行 日数	利用人数[人]			運行経費 [百万円]	区負担額 [百万円]	区負担割合 [%]	備考
		1年間	1日	1便				
23年度	101	5,546	55	2	7 (3)	7 (3)	94 (86)	運行開始
24年度	359	23,331	65	2	19 (13)	17 (11)	91 (87)	延伸、バス停増設
25年度	359	36,285	101	4	38 (34)	36 (32)	93 (92)	
26年度	359	42,084	117	5	39 (35)	36 (32)	92 (91)	
27年度	360	49,085	136	5	39 (35)	35 (31)	91 (90)	

※ ( ) 内は、ランニングコスト及びその区負担割合を示す

※ランニングコストは、総運行経費から減価償却費やバス停設置費用等の経費を差し引いた額。運転手等人件費、燃料費等。

※各項目の表示単位未満は、四捨五入をしている。そのため、区負担割合は、一致しない場合がある。

#### (4) みどりバスで使用している車両

##### ①主要諸元

車種	中型※ <sup>1</sup>	ポンチョ	リエッセ
外観			
全長[mm]	8,990	6,990	6,990
全幅[mm]	2,300	2,080	2,080
全高[mm]	2,910	3,100	2,820
定員[人]	57	36	37
車いす定員※ <sup>2</sup> [人]	1	1	1

※<sup>1</sup> 中型については3車種使用している内、エアロミディについて記載。

※<sup>2</sup> 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令 第39条に基づき、車いす用固定装置1台分を備えている。

##### ②外観



※今後も外観デザインの変更等を検討

(5) 車両制限令に基づく道路幅員の考え方 (バス運行に必要な幅員)

車両規模 (主なバス車両)	車両幅	必要車道幅員		必要幅員(路側帯込み) ※両側路側帯	
		双方向 道路	一方通行 道路	双方向 道路	一方通行 道路
小型バス (ポンチョ)		4.66m	2.58m	6.36m	4.28m
中型バス ※保谷ルート のみで採用		5.10m	2.80m	6.80m	4.50m

◆必要な道路幅員の考え方

○標準：双方向道路の場合

$$(\text{必要な道路幅員}) = (\text{車両幅}) \times 2 + 0.5 (\text{すれ違い余裕}) + \text{路側帯} (0.75\text{m以上}) \times 2^{**}$$

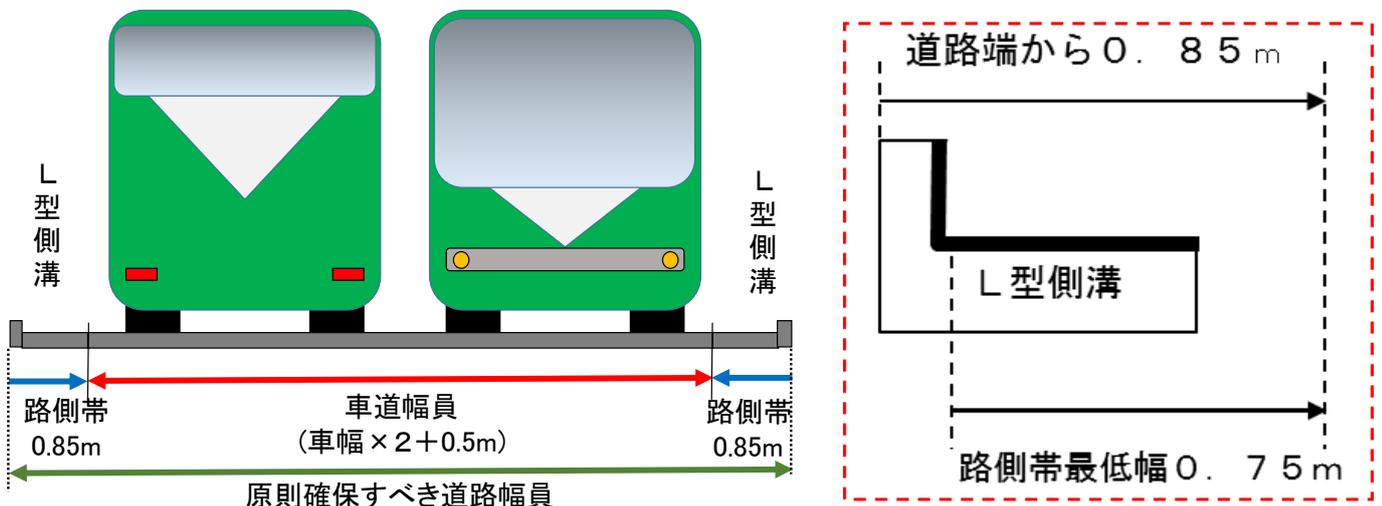
○一方通行道路の場合

$$(\text{必要な道路幅員}) = (\text{車両幅}) + 0.5 (\text{すれ違い余裕}) + \text{路側帯} (0.75\text{m以上}) \times 2^{**}$$

※路側帯は、原則両側に 0.75m以上を確保

※L型側溝の場合、道路端から 0.85m以上を確保

◆車道幅員と必要な道路幅員



## (6) 収支改善に向けた広告募集の実施

区は、みどりバス事業の収入確保のため、公共性を考慮しながら、区内等の事業主に対して有料広告掲出を保谷ルートで試行的に行っている。

今後、他のルートへも有料広告掲出を検討していく。

### ○平成 27 年度の実績

広告媒体	件数	広告収入
車内窓上ポスター	1 件	72 千円
車内チラシ	—	—
車内放送	1 件	40 千円

※収入のうち半額は、広告掲出に係るバス事業者の事務費として扱う

### ○広告の媒体

現在の媒体の詳細は、以下のとおり。

広告媒体	規 格	掲出料（消費税別）
車内窓上ポスター	B 3（横）	1 台当たり 1,200 円/月
車内チラシ	A 4 以下（両面可） 60 部以下 1 セット紐綴じ	1 台当たり 4,000 円/月
車内放送	漢字を含め 30 文字まで	片道 1 回当たり 40,000 円/年

（ チラシ ）



（ ポスター ）



## (7) みどりバスに統一される以前の各ルート概要

※平成20年度時点の各ルート概要を記載する。

### ①練馬区シャトルバス（保谷駅～光が丘駅）

#### ア 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及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。

#### イ 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】

#### ウ 運行便数

13往復/日

#### エ 運行日

年末年始（12月29日～1月3日）を除く毎日

#### オ 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

#### カ 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）

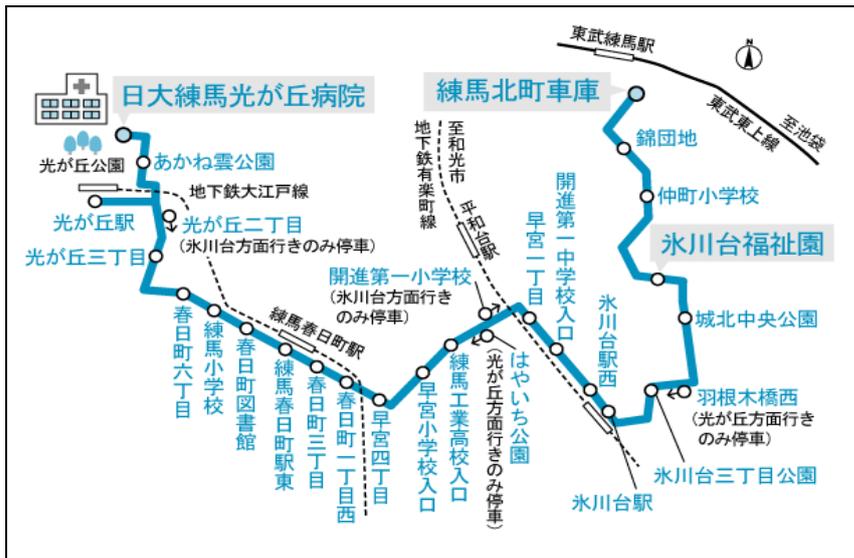
#### キ 路線図







(イ) 氷川台ルート



(ウ) 大泉ルート



## (8) 用語集

- \* 1 公共交通空白地域 : 近隣に鉄道駅、バス停が設置されていない地域を指す。  
練馬区では、練馬区都市交通マスタープラン（平成20年3月策定）において、駅から800m以上、バス停（30分に1便以上）から300m以上離れ、公共交通を利用しづらい地域を公共交通空白地域と定義した
  
- \* 2 乗合タクシー : 事前に定められた路線・運賃・運行時刻等で不特定の乗客を輸送する公共交通のうち、バスより小型の（ワゴン・タクシー車両）車両が利用されているもの
  
- \* 3 都市計画道路 : 都市計画法に基づき位置や構造などを決定している道路。都市計画道路は、主に交通機能に着目して自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4つに分類される。都市計画道路が計画されている区域では、将来的に道路整備が円滑に進むように、土地の形質変更や建物の建築に際して一定の制限がかかっている
  
- \* 4 生活幹線道路 : 練馬区において、都市計画道路を補完し、地区内の交通を処理する道路（基本幅員12m以上、約500m間隔で計画）
  
- \* 5 連続立体交差事業 : 市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化または地下化することで立体化し、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業
  
- \* 6 第四次事業化計画 : 東京都と特別区26市2町が都市計画道路を計画的、効率的に整備するために、平成28年3月に今後10年間（平成28年度～平成37年度まで）で優先的に整備すべき路線を定めた事業化計画
  
- \* 7 優先整備路線 : 第四次事業化計画で広域的な視点と地域的な視点から、今後10年間（平成28年度～平成37年度まで）で優先的に整備すべきと選定した路線であり、区内においては、11路線20区間が優先整備路線に位置付けられている
  
- \* 8 交通政策審議会答申 : 平成26年4月に、国土交通大臣から交通政策審議会に対して、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について諮問がなされ、平成28年4月20日に交通政策審議会から国土交通大臣に手交された「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申
  
- \* 9 デマンド交通 : 需要に応じて運行する乗合交通機関。  
事前に電話等で予約を行う場合が多く、タクシーにより近いドア・ツー・ドアから、基本ルート以外を需要に応じて迂回する形態など様々な形態がある