

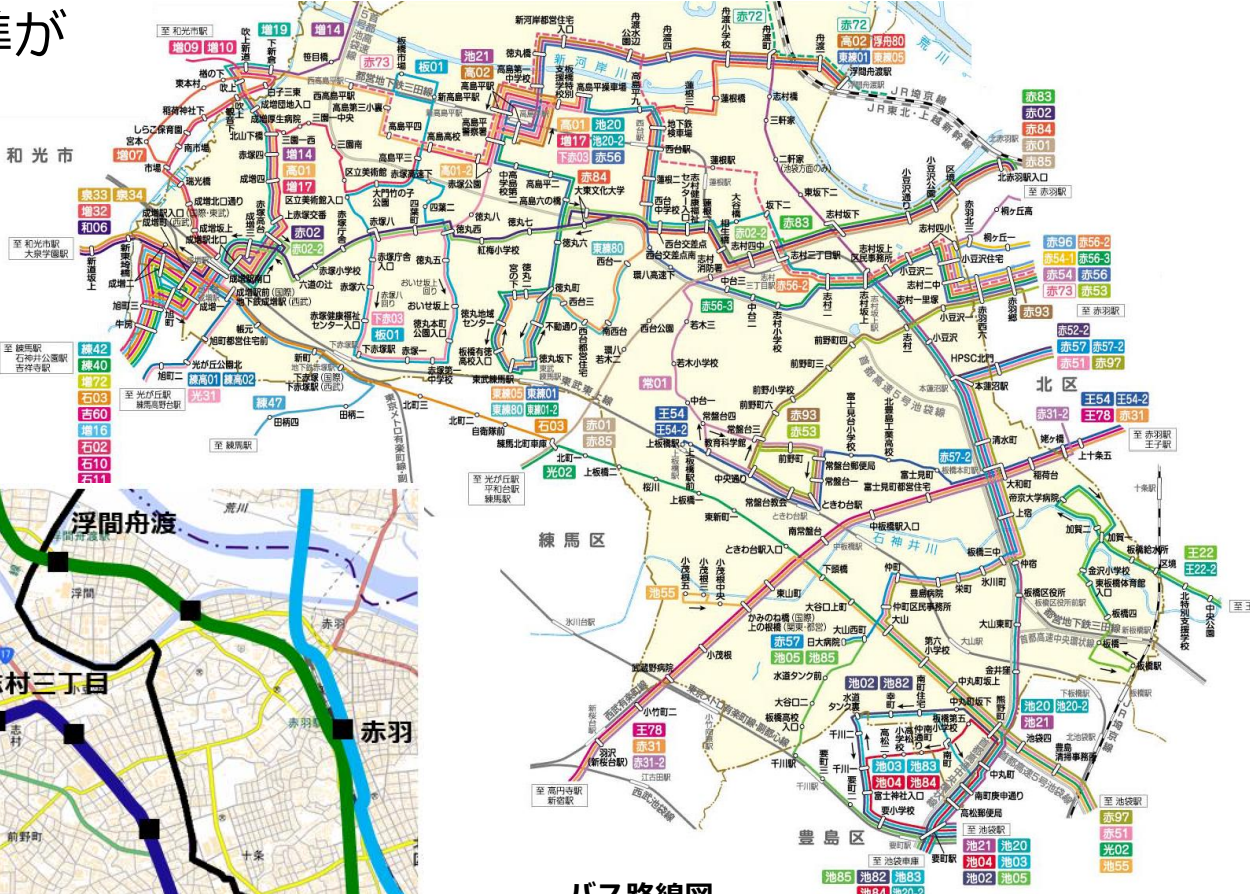
公共交通サービス水準の相対的に低い地域への 取組みについて

板橋区 都市整備部 都市計画課

- 1 公共交通サービス水準の相対的に低い地域
- 2 これまでの取組みや公共交通サービスの変化について
- 3 今後の取組み（案）について
- 4 その他

1 公共交通サービス水準が相対的に低い地域

都心方向へ結ぶ鉄道路線が4路線、最大でも2.3 km程度の間隔で敷かれ、その間を路線バスが繋ぐ形で、区内の公共交通網が形成されているのが特徴である。



バス路線図

※「観光いたばしガイドマップ」より抜粋

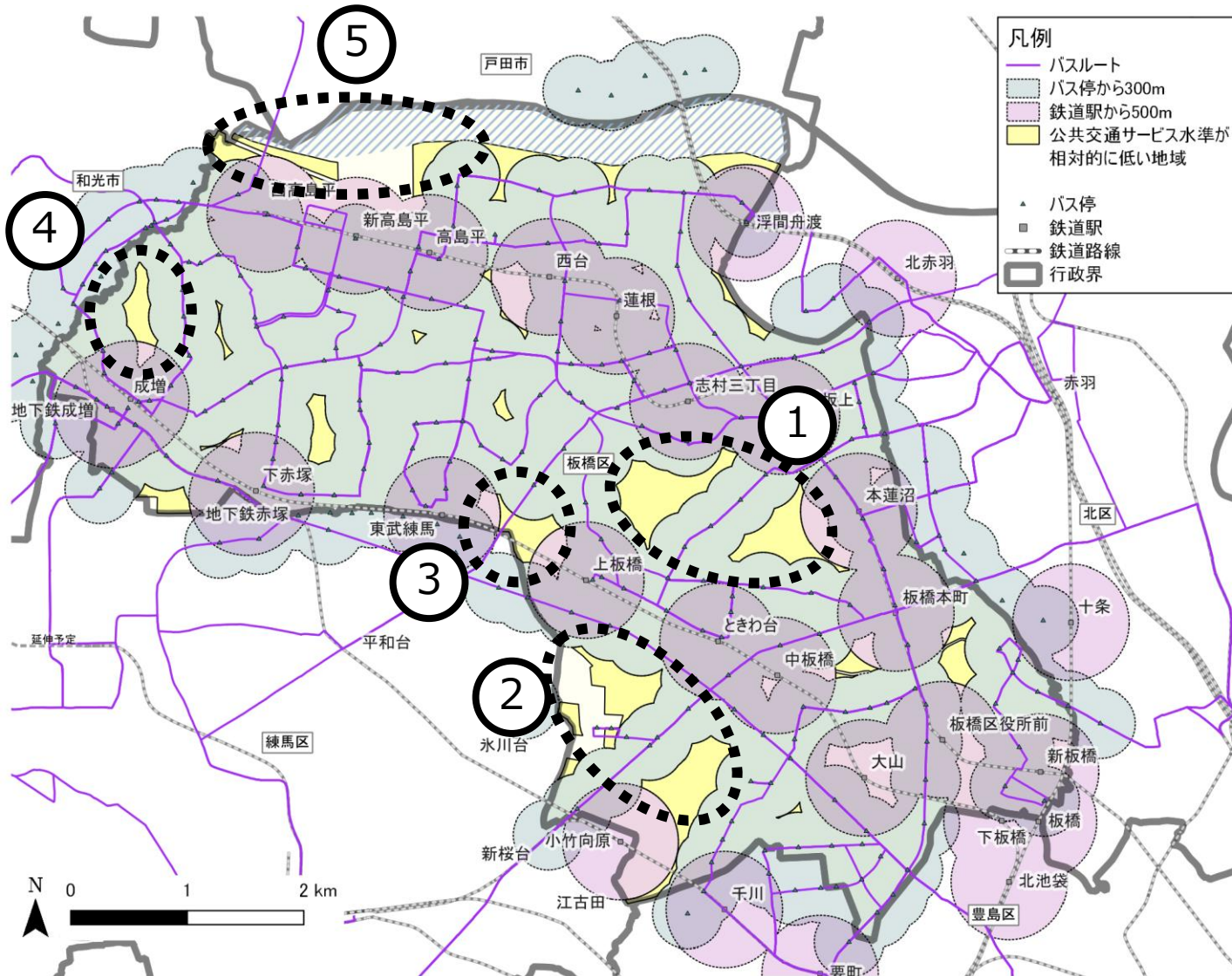


鉄道路線図

※「地理院地図」（国土地理院）をもとに板橋区作成

鉄道の間隔が2 km程度では、駅からしばらく歩くと、別の路線の駅に近づいてくる感じとなり、複数の駅・路線を使い分ける利用形態もある。

1 公共交通サービス水準が相対的に低い地域



区内の鉄道路線の間隔は、最大で2.3 kmであり、ほとんどの地域が、最寄り駅まで1 km少々範囲に収まる。

そこで板橋区では、

- ・鉄道駅から500m
- ・バス停から300m

(1時間1本未満のバス停を除く)

離れた地域を、「公共交通サービス水準の相対的に低い地域」(左図で黄色の着色された範囲)と定義している。

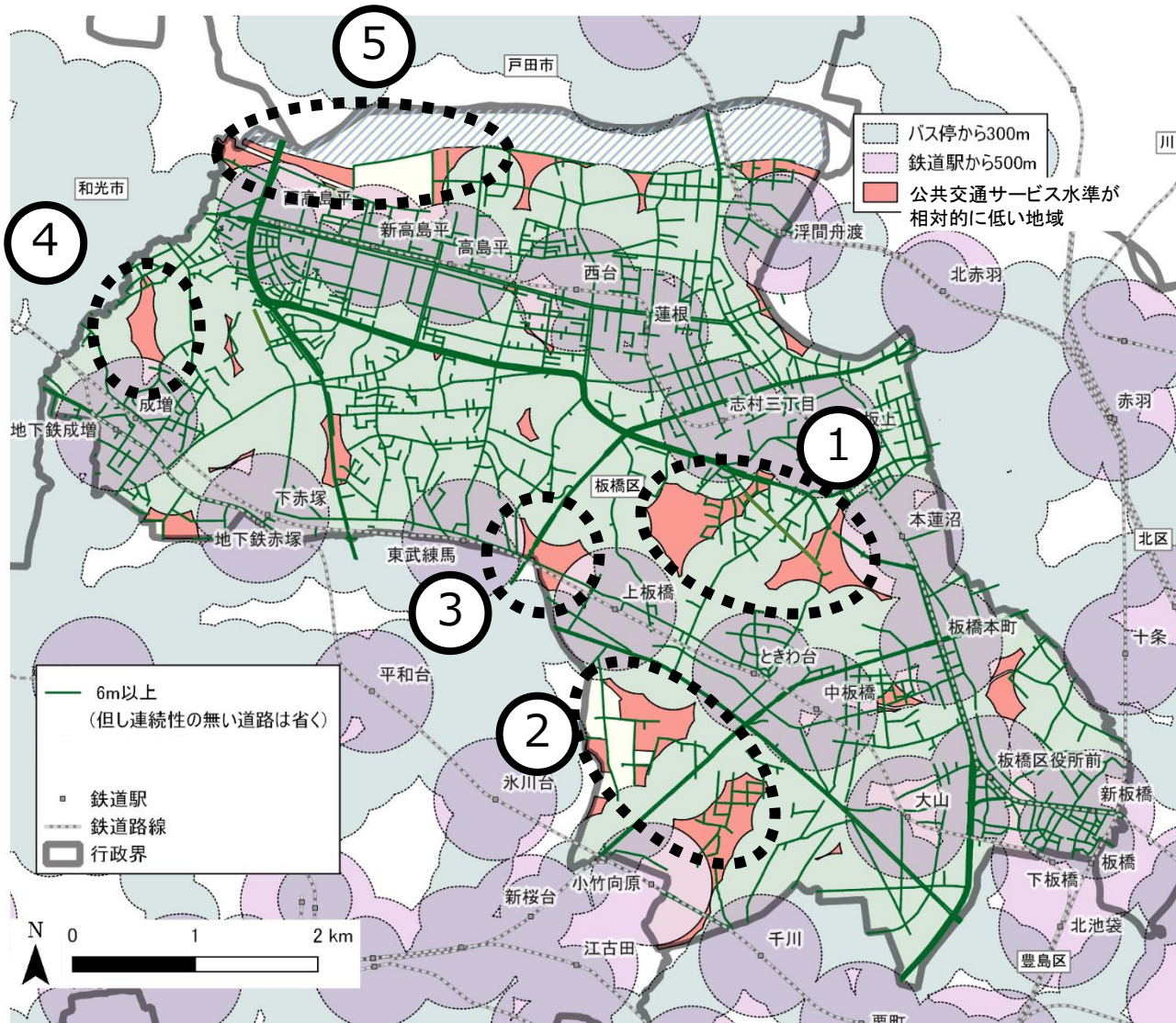
この中で、現在は、

- ① 大原町・前野町・中台
- ② 大谷口北町・東新町
- ③ 西台・若木
- ④ 成増
- ⑤ 新河岸

の5つのエリアが、一定程度の面積を有する地域となっている。

※国土数値情報、バス事業者ホームページをもとに板橋区作成

1 公共交通サービス水準が相対的に低い地域



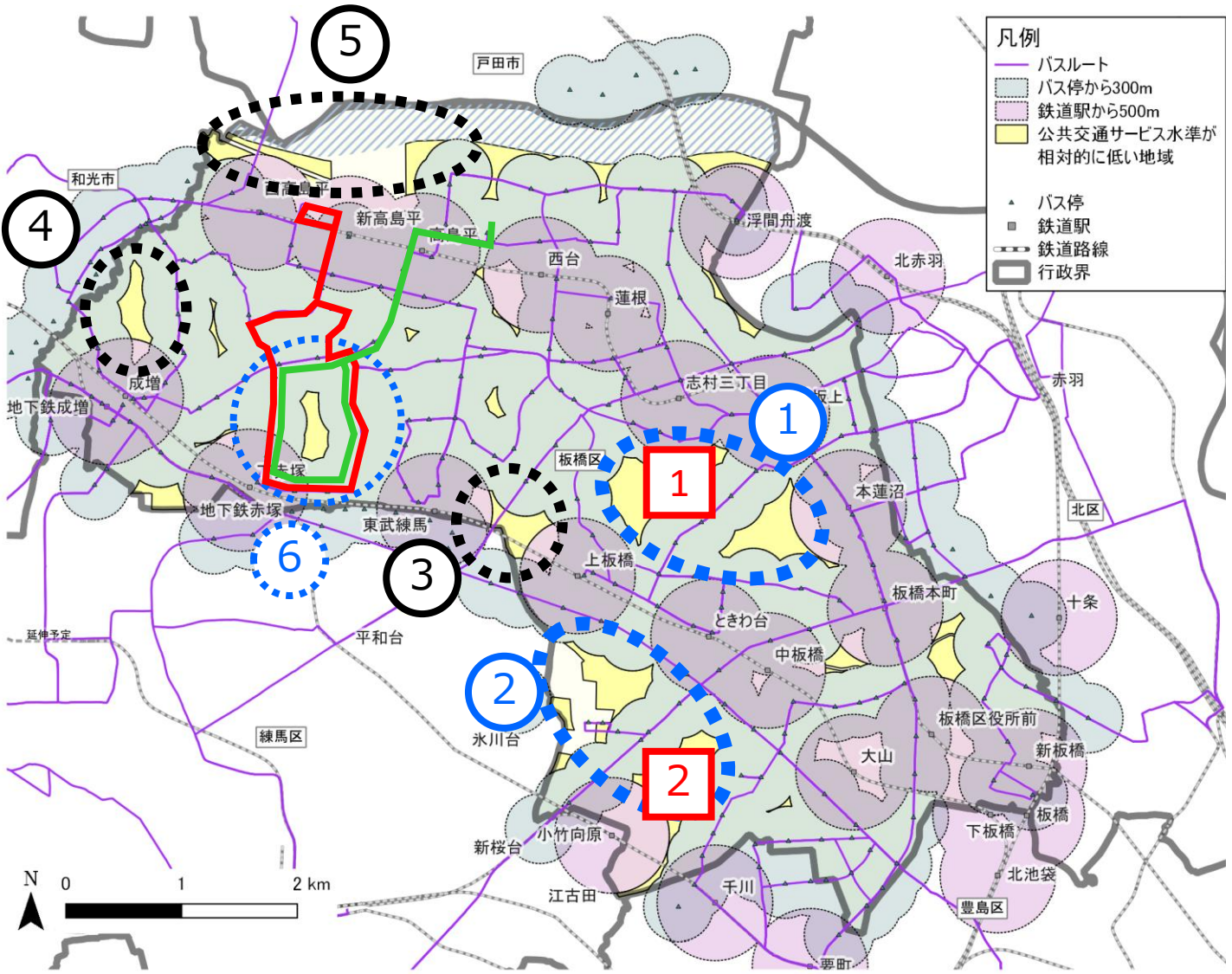
左図は「公共交通サービス水準の相対的に低い地域」（赤色に着色）に、幅員が6 m以上の“連続する”道路（緑色）を重ねたものである。

「公共交通サービス水準の相対的に低い地域」には、幅員が6 m以上の“連続する”道路（緑色）がない、または、あるけれど周囲の緑色の道路と繋がらないという状況であり、バスやトラックのような大型の車両が通行することはできない。

抜本的な解決策としては、未着手の都市計画道路の整備、既存の道路の拡幅などの手法が考えられるが、区内全域で住宅地化が進んでおり、短期間で進めていくことは難しい。

※国土数値情報、バス事業者ホームページ、板橋区道路台帳平面図をもとに板橋区作成

2 これまでの取組みや公共交通サービスの変化について (1) 【取組み】



【1】コミュニティバス運行 (平成22年3月～)

⑥ 赤塚・四葉・徳丸エリアは、当時のバスの運行頻度が低く、一方向の巡回ルートで往復の運行がされていなかった。

地形も谷地や斜面が多く、また、一定の需要・利用が見込めたことから、コミュニティバスの運行を開始した。

これにより、エリア内の交通事情が大きく改善された。

【2】タクシー乗場社会実験 (令和3年1月～)

①～⑤のエリアの道路幅員が狭く、コミュニティバスの運行ができないことから、① 前野町、② 大谷口北町でよく見かける空車のタクシーによる交通事情の改善を目指して、タクシー乗場を設置する社会実験を実施中。

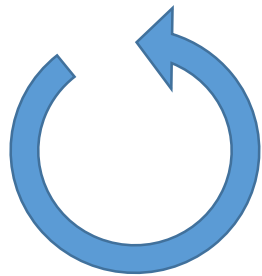
※国土数値情報、バス事業者ホームページをもとに板橋区作成

【参考】板橋区コミュニティバス『りんりんGO』について

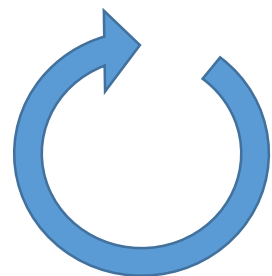
『りんりんGO』は、下赤塚駅付近の循環ルートを描く部分では、路線バス（下赤03系統）と逆方向の運行としている。これにより、循環ルート部分の双方向のバスの運行が確保され、移動の利便性を向上させている。一般の路線バスとコミュニティバスが、相互に補完し合う形の運行として共存している点が特徴となっている。

【青】りんりんGOのルート

始発（6時）から15時まで、反時計回りの運行としている。

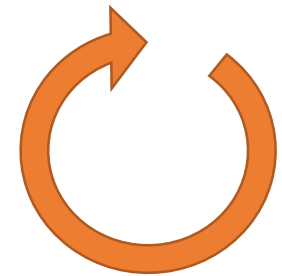


15時から、時計回りの運行としている。

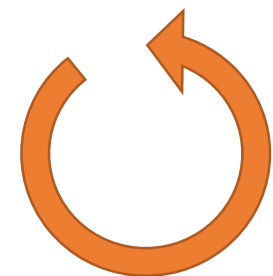


【橙】既存の路線バスのルート

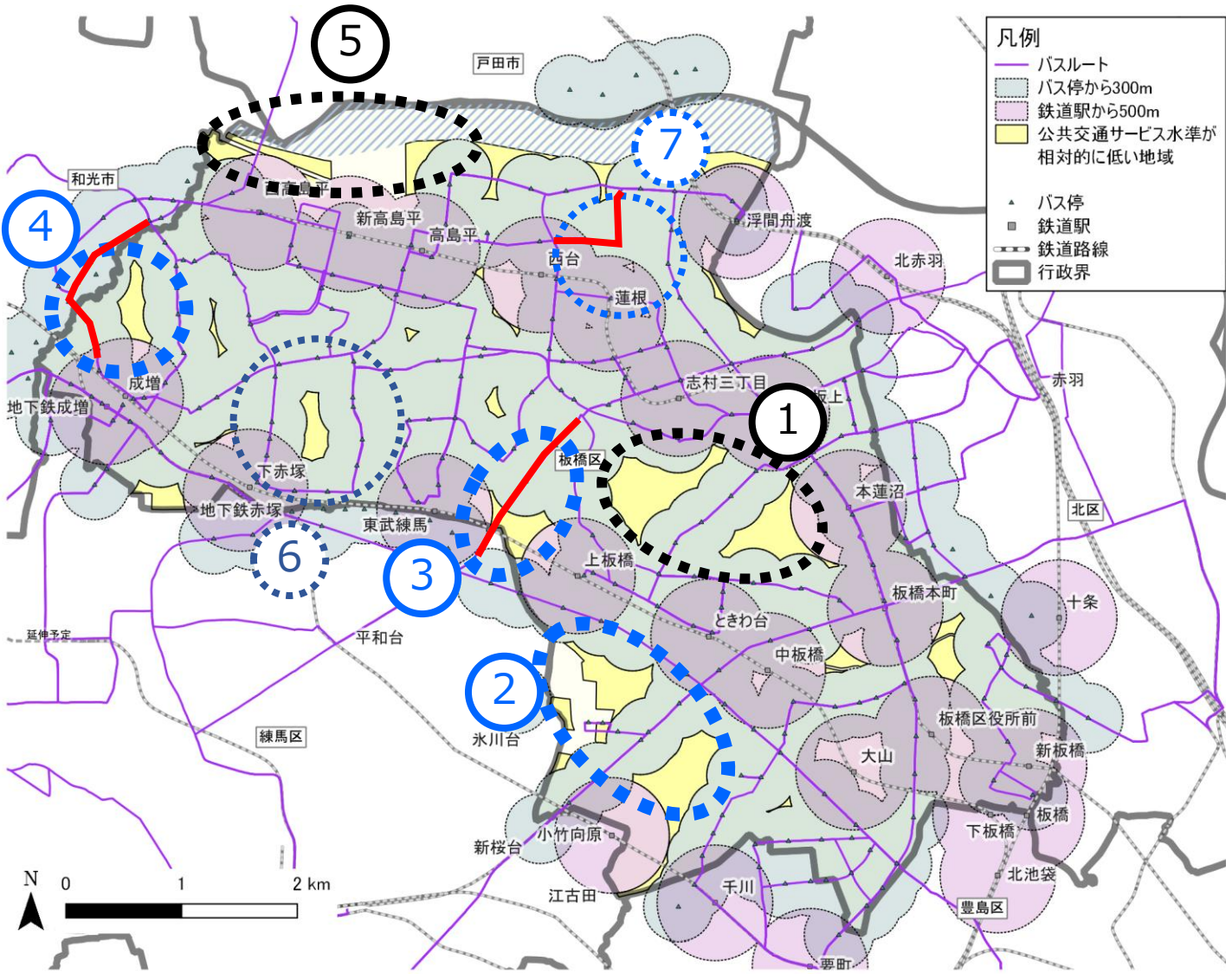
始発（6時）から15時まで、時計回りの運行としている。



15時から、反時計回りの運行としている。



2 これまでの取組みや公共交通サービスの変化について (2) 【変化】



【3】④成増エリア縮小

成増駅北口から和光市方面へエリアの西側を運行するバスの増便（赤色の線）により、エリアが縮小した。

【4】⑦蓮根・坂下エリア解消

バスの運行経路変更（赤色の線）により、エリアが解消した。

【5】③西台・若木エリア縮小

環状8号線の開通と新規路線（赤色の線）により、エリアが縮小した。

【6】②大谷口北町・東新町エリアの拡大

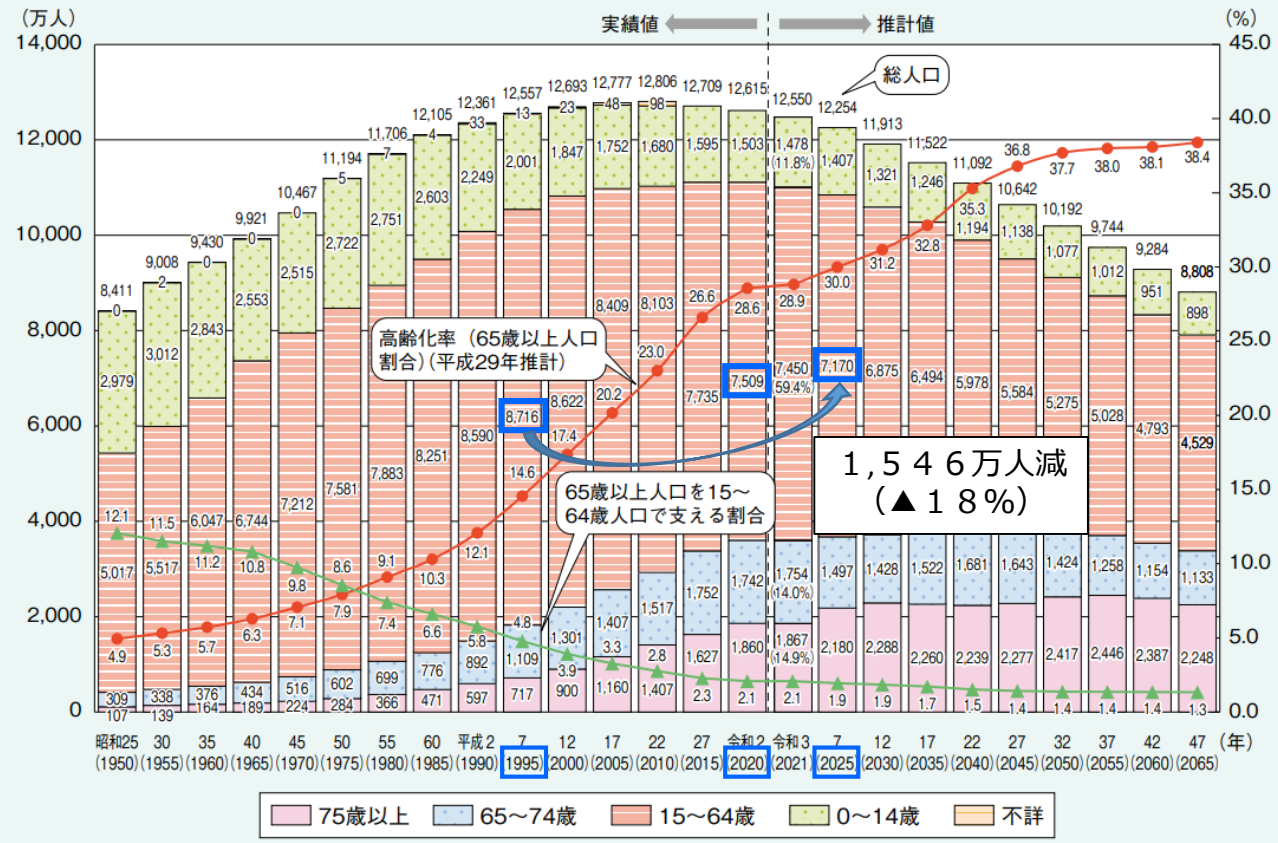
バスの運行頻度減少により、東新町のエリアが拡大した。

※国土数値情報、バス事業者ホームページをもとに板橋区作成

2 これまでの取組みや公共交通サービスの変化について (3) 【供給①】

日本の生産年齢人口は、1995年に8,716万人だったが、2020年には7,509万人まで減り、2025年は7,170万人(推計)と30年で18%減少していく。生産年齢人口の減少は今後も続いていくため、交通事業者はサービス維持の観点からも様々な省力化を進めているが、それにも限界がある。

図1-1-2 高齢化の推移と将来推計



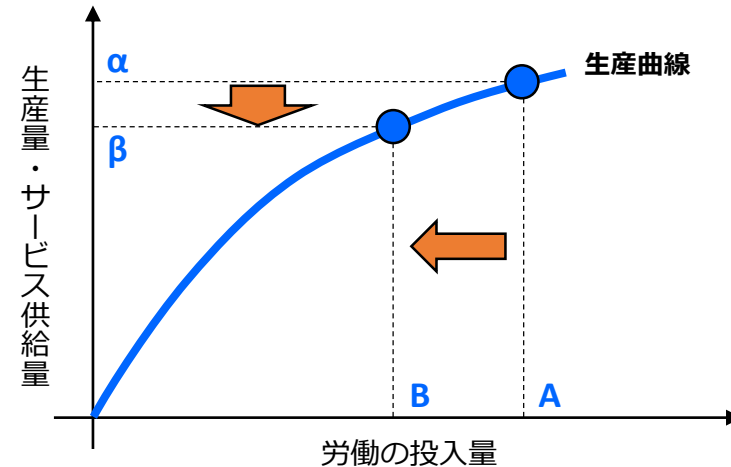
- 【省力化の取組み】
- ・自動改札機
 - ・自動精算機
 - ・ワンマン運転・自動運転
 - ・多機能な券売機の導入と定期券売場や有人きっぷ売場などの廃止
 - ・運賃支払のICカード化・オンライン化
 - ・改札口の無人化
- など、一般の利用者の目にする範囲でも、これだけの取組みが行われている。
- それでも、1年365日、早朝から深夜までの勤務体制のため、担い手不足は非常に深刻である。

※内閣府「令和4年版高齢社会白書」に板橋区加筆

2 これまでの取組みや公共交通サービスの変化について（４）【供給②】

経済学には「生産曲線」というものがあり、右のように表現される。
これは「労働力を費やして、財やサービスを生み出す」経済活動において、労働の投入量によってどれくらいの生産量が増やせるかを表すものである。

これを、逆の視点、すなわち「担い手の減少」をあてはめると、現在の労働投入量が「A」で、生産量・サービス供給量が「 α 」とした場合、労働投入量が「B」に減少すると、生産量・サービス供給量は「 β 」に減少することになる。



現実には、公共交通の分野における「労働の投入量の減少」は、次のような事例が生じている。

【担い手不足による供給の減少】

● 渋谷や池袋など都心部での路線バスの廃止・減便

（コロナ禍や東京2020大会前の2019年頃）

（NHK特設サイト「路線バス」などに掲載）

<https://www3.nhk.or.jp/news/special/bus/index.html>

【従業員の病欠等による供給の減少】

● インフルエンザ流行に伴う罹患者の多発による減便

（2018～2019年の流行期）

● 新型コロナ感染拡大に伴う罹患者等の多発による減便

（2020～現在も全国で発生中）

需要があっても『供給ができない』という、事業者側にとっては苦しく・もどかしく、利用者側にとっては残念な結果であるが、いずれも地方都市ではなく東京都区内の事例であり、実は、板橋区も直面している課題である。

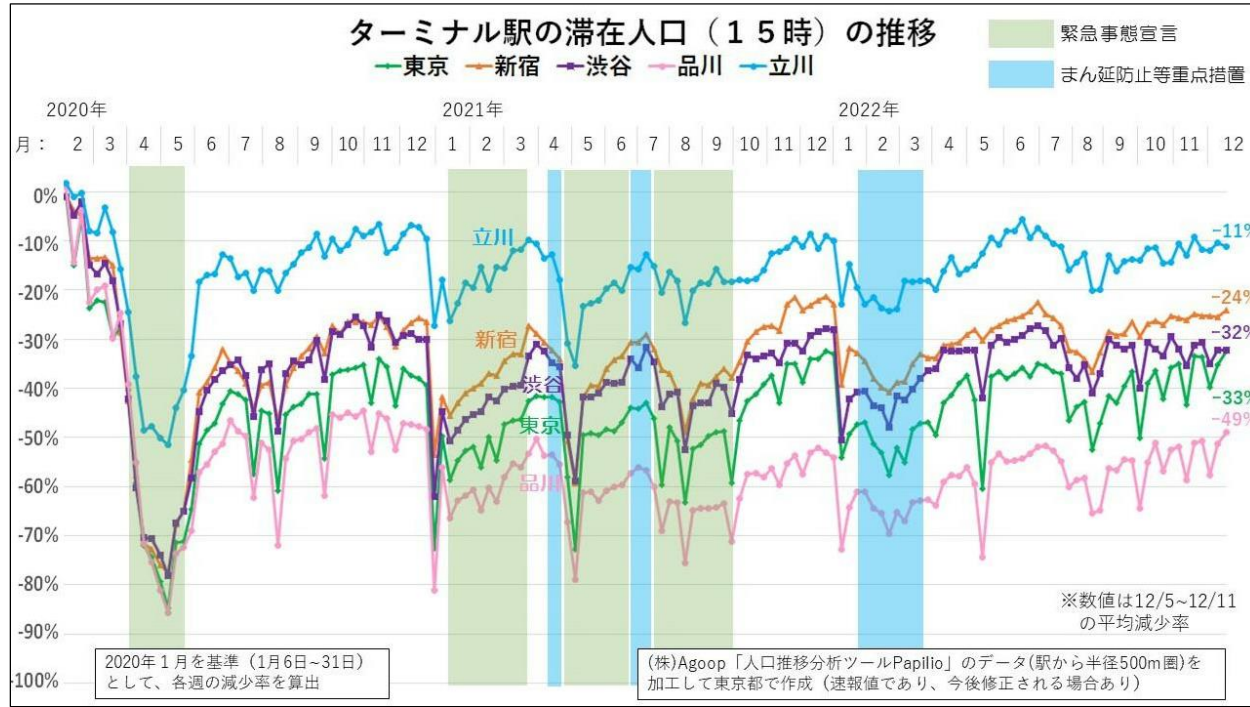
（既存の電車・バスがこの状況であり、新たな交通サービスの導入における課題の一つとなる。）

2 これまでの取組みや公共交通サービスの変化について (5) 【需要+α】

コロナ禍により、人流が減少し、「需要の減少」として交通事業者に大きな影響を与えている。

これに伴い、各地で電車やバスの減便も行われており、少しずつではあるが、公共交通サービスの変化が生じている。

サービス水準の低い地域の取組みも大切だが、そのような地域が新たに生まれ続けては意味がなく、サービス水準の低下を防ぐ・水準を維持する取組みも忘れてはならない。



右向き①サービス水準を高める取組みを行いつつ、左向きのサービス水準の低下に対抗する
②サービス水準を維持する取組みの両方が必要。

①サービスを高める取組み



②サービス水準を維持する取組み

3 今後の取組み（案）について

令和5年度

- タクシー乗場（社会実験）の検証
（資料2参照）
- ↓
- 公共交通サービス水準が相対的に低い地域
（5地域）の地域特性・実態把握
- ↓
- 地域の交通事情の改善手法の検討、
新たな社会実験（仮）実施地域の選定
- ↓
- 新たな社会実験（仮）に向けた準備

令和6年度以降

- 新たな社会実験（仮）の準備・実施・検証
- 更なる改善手法が必要であれば、その検討

- 公共交通サービス水準を維持する取組み

【供給側】

- ・ 担い手を増やす取組み

【需要側】

- ・ 利用につなげる取組み
知ってもらう
理解してもらう
使ってもらう
- ・ 需要を生み出す取組み
出かけたくなってもらう

4 その他

この取組み（案）を進めるにあたり、次のとおり必要な対応も行っていく。

○ 公共交通会議の開催回数の増

令和5年度の開催回数：従来2回 ⇒ 3回（5～6月頃、10月頃、1～2月頃）
令和6年度以降の開催回数は、今後検討。

○ 本会議の法定会議化（必要に応じて）

新たな社会実験等の実施の必要に応じて、板橋区公共交通会議を
道路運送法に基づく「地域公共交通会議」とするための諸手続きを進めていく。

○ 公共交通会議委員の任期満了に伴う新たな委員委嘱

本年3月23日をもって、委員任期が満了予定。

令和5年度以降も検討・協議をお願いしたいと考えており、委員構成は今期と同様とし、
新年度4月からの委嘱として、委嘱手続きを実施していきたい。

（公募委員は、新たに公募・選定を実施。）