

資料2

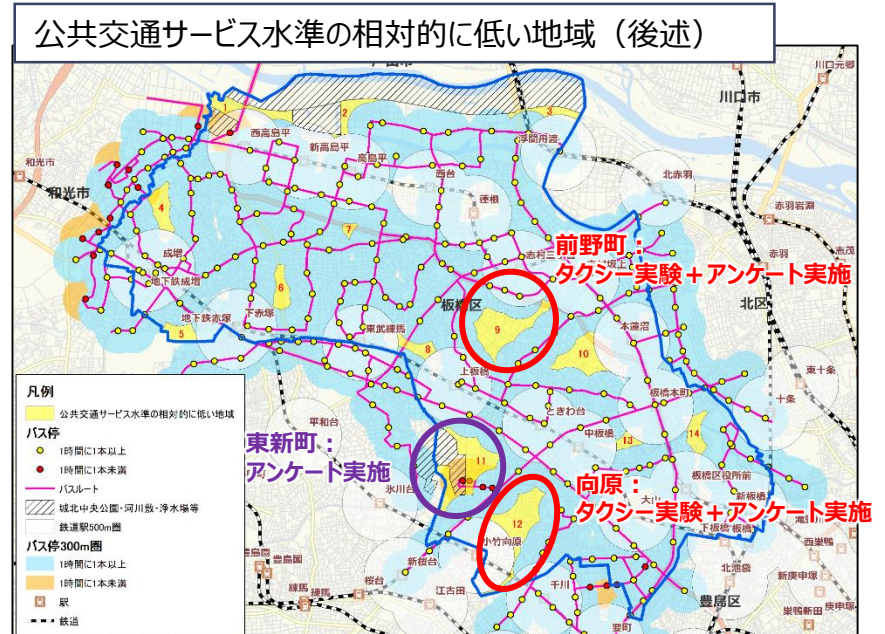
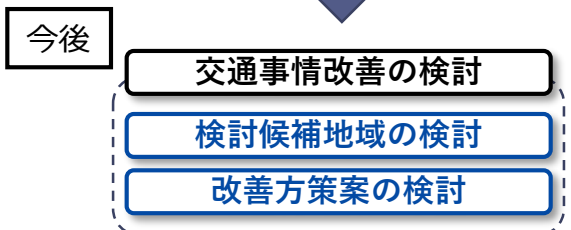
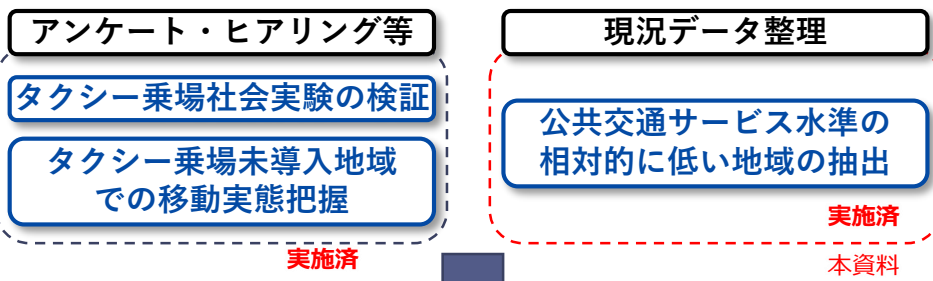
公共交通サービス水準の相対的に低い地域への取組みについて

板橋区 都市整備部 都市計画課

# はじめに 公共交通サービス水準の相対的に低い地域の検討の進め方

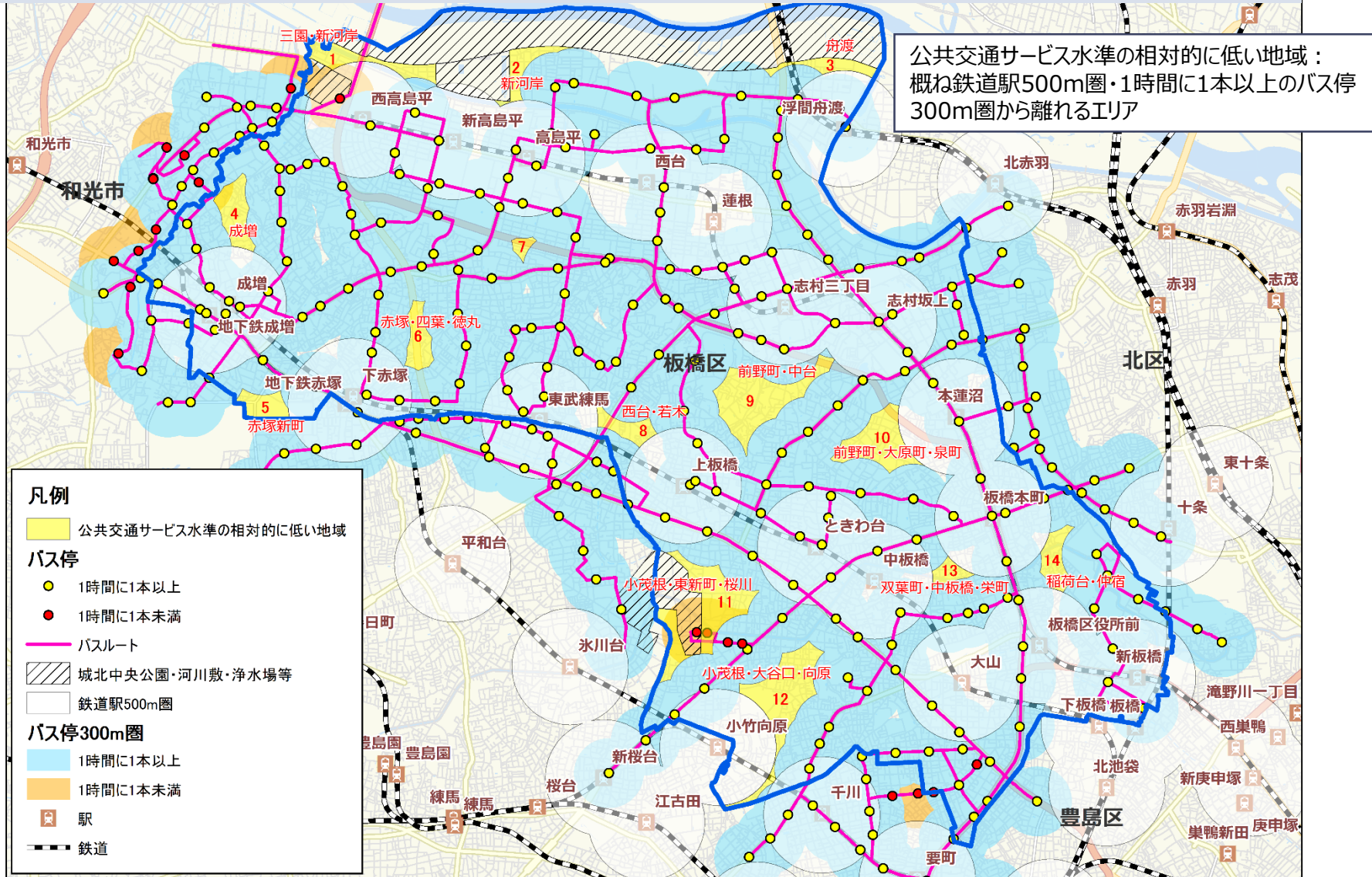
## 【検討の進め方(本資料の構成)】

1. 鉄道・バスの利用圏域を整理し、現在の公共交通サービス水準の相対的に低い地域を整理する。
2. 公共交通サービス水準の相対的に低い地域の中でも、鉄道駅・バス停から特に離れている地域を整理する。  
(→現在、面積が大きく空車のタクシーの通行をよく見かける2地域において、タクシー乗場の社会実験を実施中)
3. 公共交通サービス水準の相対的に低い地域における対応方策案を整理する。
4. タクシー乗場の社会実験実施中である①前野町、②向原・大谷口のタクシー乗場に関するアンケート結果や、タクシー乗場の社会実験を実施していない③東新町・小茂根(駅・バス停(1時間1本以上の運行)から離れているエリア)、④向原(駅に近いエリア)における外出や移動に関するアンケート結果を考慮する。(資料1参照)
5. 公共交通サービス水準の相対的に低い地域へアプローチの整理。(今後対応方法、進め方について検討)



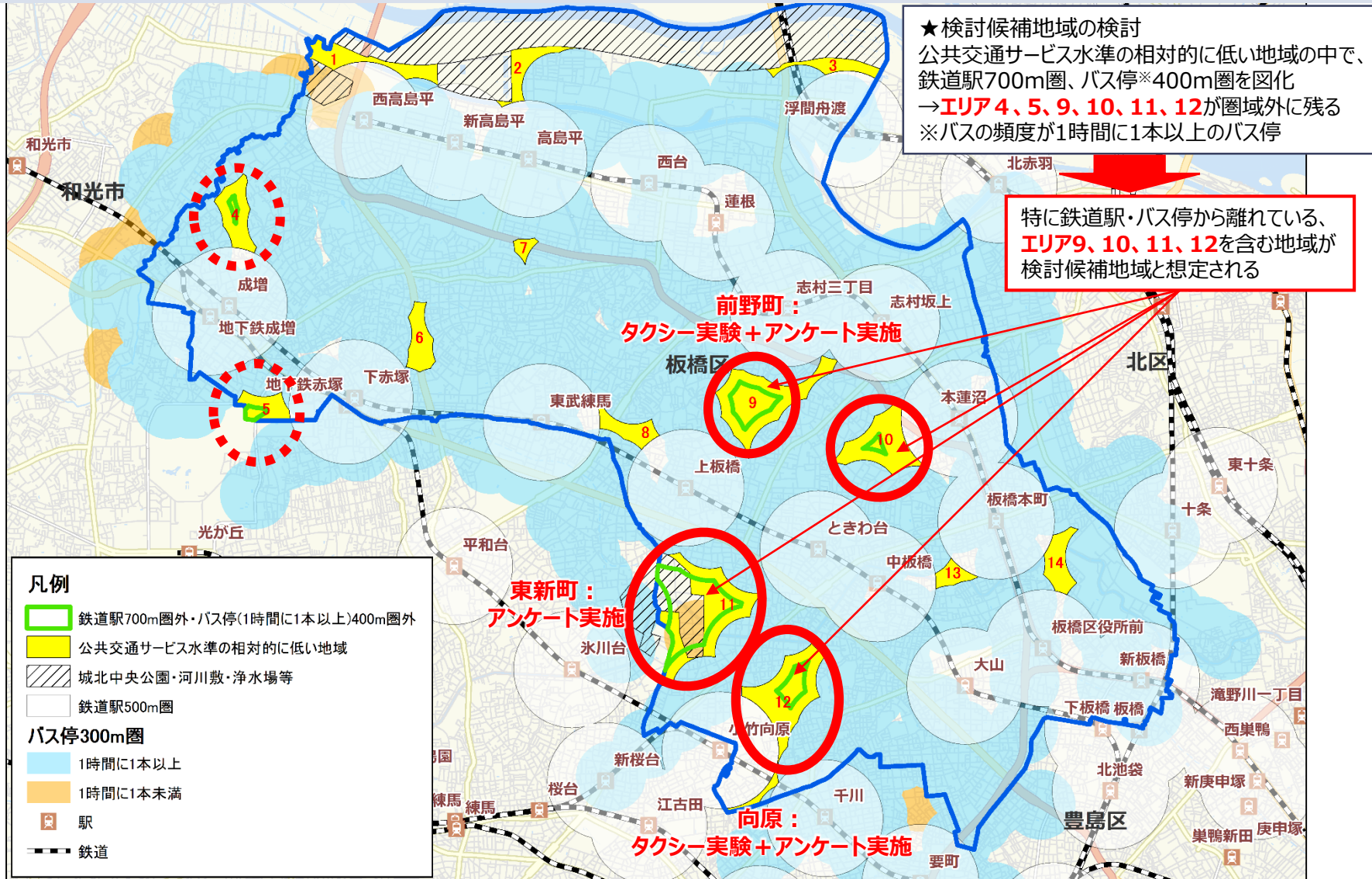
# 1. 公共交通サービス水準の相対的に低い地域の整理

- 公共交通サービス水準の相対的に低い地域を、鉄道駅500m圏・1時間に1本以上のバス停300m圏から離れるエリアとした場合、下図のエリアが想定される。小規模エリアも含め、区内に点在していることが把握できる。



## 2. 公共交通サービス水準の相対的に低い地域の整理（優先度の検討）

- 前頁の公共交通サービス水準の相対的に低い地域の中で、より公共交通が利用しづらい地域として、鉄道駅700m圏、バス停400m圏（1時間に1本以上）を図化する。これらの地域については、対策や検討の優先度が高い地域と考えられる。



## 2. 公共交通サービス水準の相対的に低い地域の整理（検討候補地域の検討）

### ○公共交通サービス水準の相対的に低い地域の比較（駅や施設等から各地域の重心までの距離）

- 1・2の新河岸周辺は高齢化率が高く、バス停や病院、スーパーから離れている。
- 9・10の前野町周辺は駅・バス停から遠く、特に9の前野町・中台はスーパー・コンビニ等からも離れている。
- 11・12の小茂根周辺は駅とバス停から離れており、特に11の小茂根・東新町・桜川は医療機関・スーパーからも離れている。

⇒特に駅から概ね700m以上離れており、1時間に1本以上のバス路線があるバス停から400m以上離れている、**9・10・11・12が検討候補地域**と想定される。

※なお、9の前野町・中台、12の小茂根・大谷口・向原の2地域ではタクシー乗場社会実験実施中

No	地域名	面積 (ha)	人口 (人)	高齢者人口 (人)	高齢化率 (%)	人口密度 (人/ha)	駅からの距離 (m)	バス停※からの距離 (m)	病院からの距離 (m)	診療所からの距離 (m)	スーパー（中型以上）からの距離 (m)	スーパー（小型）からの距離 (m)	コンビニからの距離 (m)
1	三園・新河岸	12.9	789	253	32.1%	61.3	506	558	1,026	406	1,400	949	235
2	新河岸	8.3	506	248	49.0%	60.7	782	319	1,040	373	781	701	119
3	舟渡	7.5	652	128	19.7%	87.0	549	371	89	291	523	1,498	190
4	成増	12.7	2,223	407	18.3%	174.6	787	404	561	205	326	407	93
5	赤塚新町	8.4	1,429	504	35.3%	170.8	710	392	522	217	219	443	270
6	赤塚・四葉・徳丸	9.6	2,032	334	16.4%	211.4	744	375	856	276	531	410	201
7	徳丸・高島平	2.4	438	90	20.5%	178.8	758	359	590	247	411	401	59
8	西台・若木	7.9	2,068	547	26.5%	261.7	705	342	600	252	511	228	234
9	前野町・中台	31.1	5,947	1,509	25.4%	191.0	819	476	207	335	597	767	521
10	前野町・大原町・泉町	20.8	5,633	1,156	20.5%	270.3	701	462	252	232	181	604	134
11	小茂根・東新町・桜川	30.9	3,814	791	20.8%	123.4	1,082	506	539	334	483	632	147
12	小茂根・大谷口・向原	30.4	6,178	1,474	23.9%	203.2	699	464	504	23	68	86	151
13	双葉町・中板橋・栄町	4.6	1,193	291	24.4%	258.8	597	380	484	235	328	353	331
14	稲荷台・仲宿	9.5	2,201	499	22.7%	231.3	646	356	327	290	377	263	246

鉄道駅700m または  
バス停400m圏外

**検討候補地域**  
(9・12はタクシー乗場  
社会実験実施中)

※1時間に1本以上のバス停からの距離

### 3. 公共交通サービス水準の相対的に低い地域への対応方策案

#### ○導入可能な対応方策案の候補の整理

- 一般的に、公共交通サービス水準の相対的に低い地域における対応方策については、以下のとおりと考えられる。
- 対応においては、道路運送法や道路交通法などの法制度に沿った取組が求められる。
- なお、通常の乗合交通のうち小型バス等の使用した運行は、道路条件などにより導入が困難である。

#### 考えられる対応方策（一覧）

##### 方法1：通常の乗合交通の導入

【案1】4条乗合タクシー（路線）

【案2】4条デマンド型交通（区域）

79条有償運送  
（定時定路線または区域運行）

##### 小型バス等の導入は困難

検討候補地域の多くで幅員が6.5m以下の道路網となっており、小型バス等の導入ができない（次頁参照）

##### 空白地有償運送は困難と想定

##### 方法2：通常の乗用交通の活用

【案3】タクシー利用補助（補助券）

移動困難者等へのタクシー助成  
（福祉施策）

【案4】タクシー乗場（4条乗用）

前野町、向原において社会実験実施中

【案5】タクシーのグループ利用

住民らが仲間として相乗りでタクシー利用

##### 方法3：個別モビリティ

【案6】シェア型交通

個別の交通手段のポート設置

##### 方法4：輸送資源活用や共助

【案7】既存交通活用

施設送迎車両等活用（無償・ボランティア）

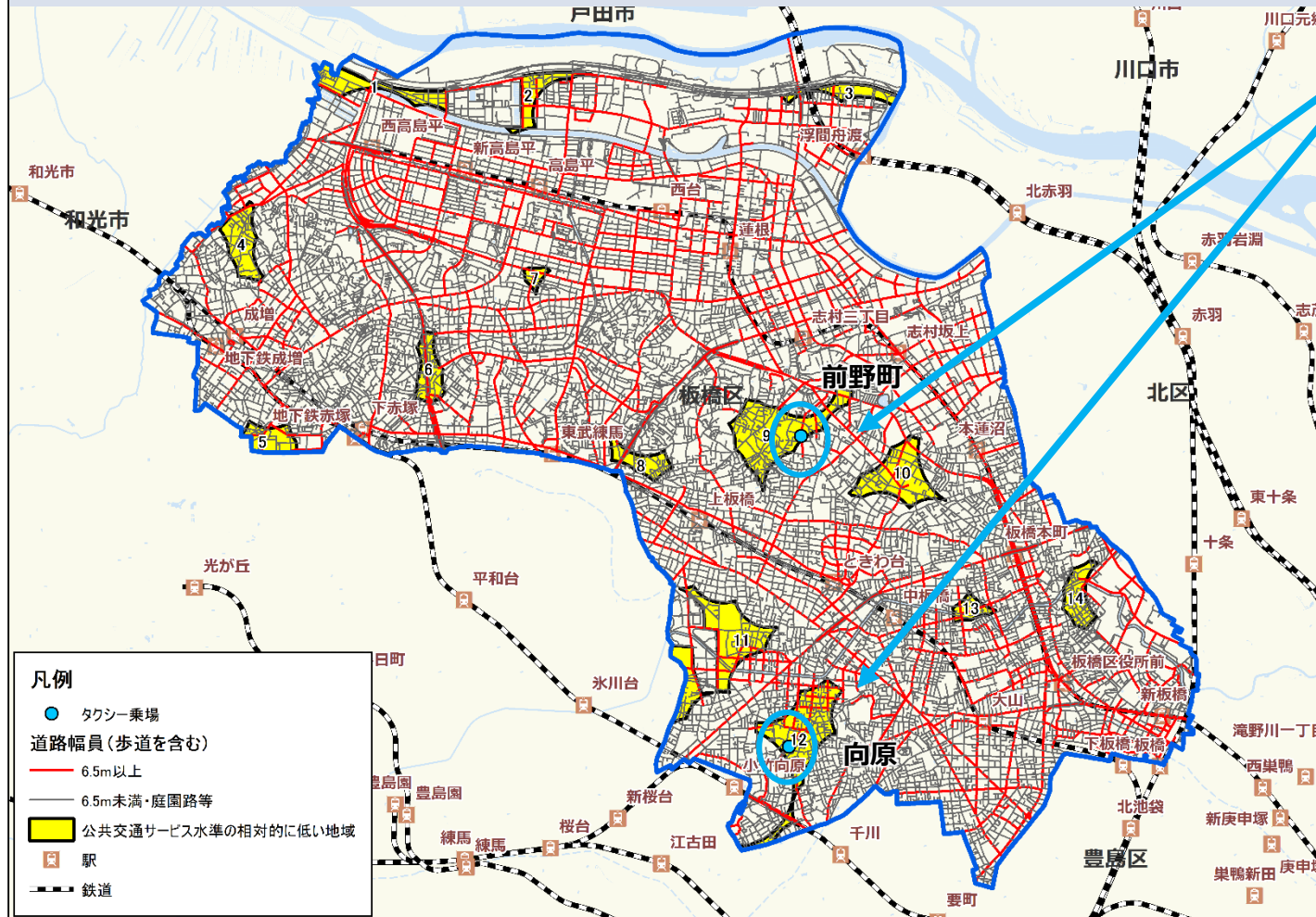
【案8】住民共助（ボランティア）

住民協力による実施（無償・ボランティア）

### 3. 公共交通サービス水準の相対的に低い地域への対応方策案

#### ○導入可能な対応方策案の整理・比較検討にあたっての留意点（道路幅員）

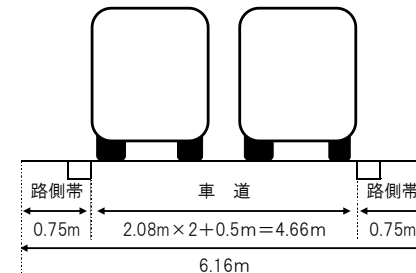
- 導入可能な対応方策案の整理・比較検討にあたっては、検討候補地域の道路幅員も重要となる。
- コミュニティバス等の小型バスが概ねすれ違える道路幅員として6.5mという数値があるが、検討候補地域内の多くで幅員が6.5m以下の道路網であるほか、幅員6.5m以上の道路であってもその後で周囲の広幅員道路と接続しない、一方通行などの交通規制のために往復の運行ルートが描けないなどの理由で、小型バス等を導入することができない。



タクシー乗場社会実験実施中

※道路幅員6.5m  
歩道がない道路において、路側帯等を含めて小型バスが概ねすれ違える幅員。  
ただし、歩道や準歩道がある場合、車幅制限や一方通行などの交通規制により、車道部分が狭く、小型バス等の車両の通行が困難なケースが多い。  
(下図は参考)

歩道がない単断面道路の例



小型バス幅員2.08m想定

出典：  
数値地図（国土基本情報）  
を編集して作成

# 4. タクシー乗場の社会実験実施の調査

(資料1参照)

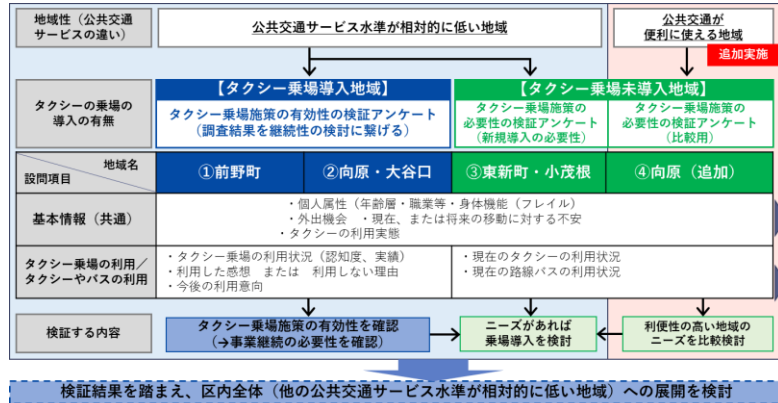
## タクシー乗場社会実験の検証について

資料 1

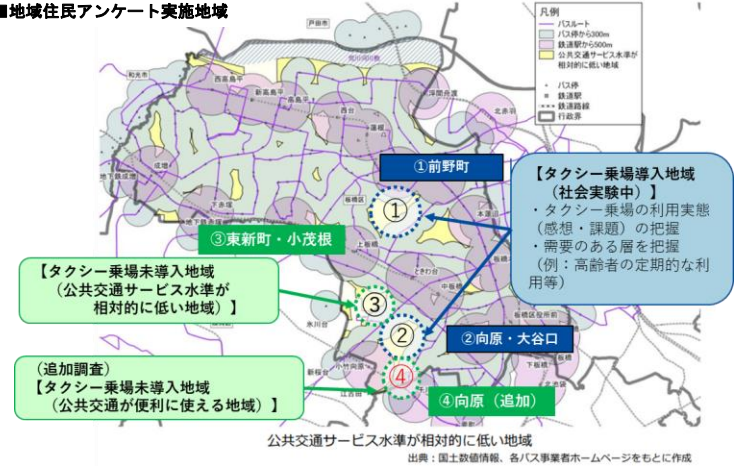
### 1. 地域住民アンケートの結果 (まとめ)

- ・前回会議で示した3地域 (①前野町、②向原・大谷口、③東新町・小茂根) において地域住民アンケートを実施し、タクシー乗場社会実験の利用実態を確認するとともに継続の必要性について確認。
- ・また、公共交通が便利に使える地域 (④向原) も追加し、公共交通サービス水準が相対的に低い地域との実態やニーズとの比較調査を実施。

### ■ 4つの地域におけるアンケート調査



### ■ 地域住民アンケート実施地域



### ■ 地域住民アンケート結果の概要 (詳細は次頁および参考資料を参照)

		【タクシー乗場導入地域】		【タクシー乗場未導入地域】	
		①前野町	②向原・大谷口	③東新町・小茂根	④向原 (比較用)
		公共交通サービス水準が相対的に低い地域		公共交通サービス水準が相対的に低い地域	公共交通が便利に使える地域
アンケート概要	配布数	1,049票	2,411票	887票	464票
	回収	149世帯 (14.2%)	446世帯 (18.5%)	275世帯 (回収率31.0%)	110世帯 (回収率23.7%)
タクシー乗場利用状況	認知度	30% (前回49.6%)	41%		
	利用経験	5名 (認知している方の7%) (回答世帯の3.4%)	42名 (認知している方の15%) (回答世帯の9.4%)		
	利用者の傾向	・フレイル項目に2~3個該当する方の利用割合がやや高い (②向原・大谷口ほどは顕著でない)	・高齢者、フレイル項目の該当が多い方の利用割合が高い		
	利用理由	・タクシーが停まっていた2名 (40%) ・試しに利用した2名 (40%)	・配車場所にしやすい24名 (57%) ・タクシーが停まっていた7名 (17%) ・試しに利用した7名 (17%)		
今後の可能性		・高齢者やフレイル項目該当が複数の方のタクシー乗場利用の傾向があり、 <b>体力的に外出の負担が大きい方のお出かけに寄与している</b> と言える。また、路線バスなどの公共交通を補完するサービスとしても有効と考えられる。(→施策としての有効性、継続の意義) ・タクシー乗場利用者に「今後も利用したいという意向」も一定数あり、また、利用していない方も「利用できなかった理由」として「タクシーが停まっていない・停まっている分らない」という回答で、一定の利用の意向があることが伺える。 ・引き続き認知度向上を図るとともに、利用者・乗務員双方にとって分かりやすい予約・配車指定場所としての活用を提案するなど、乗車しやすくする対応も必要と考えられる。		・タクシーはドア・ツー・ドアの移動が可能であり、体力的に外出の負担が大きい方の移動の助けになるものとして有用である。 ・過年度にタクシー乗場整備を検討したが、適地がなく設置を断念している。スマホアプリの急速な普及、既導入地域の動向や地域のタクシーの利用状況を踏まえながら、タクシーの利用しやすさを改善する取組みを行うことが考えられる。	



## 5. 公共交通サービス水準の相対的に低い地域へアプローチの整理

### 【公共交通システムによるこれまでのアプローチ】

- ・従来の乗合輸送サービスによる対応  
→鉄道、路線バスの活用、コミバスの導入をこれまで進めてきた

これまで

### 【多様な交通資源の活用（現在検討しているアプローチ）】

- ・既存資源の活用、タクシー活用（総動員）  
→活用できる交通を有効活用していく（**タクシー乗場社会実験等**）

現在の取組

### 【新技術や新たなモビリティの研究や今後の活用】

- ・きめ細かな移動を実現する新サービス（新モビリティ）
- ・シェアリングサービス（自転車、電動キックボード、カーシェア）  
→適用できる持続可能な技術の適用を含めて検討

新たな技術

既存の交通手段や対応策に加え、交通手段に関する新たな技術・制度を活かし、公共交通サービス水準の相対的に低い地域への対応方策を検討する。