

# 東新町・小茂根地域における取組みについて

—最終回：地域交通のこれからを考える—

---

(令和8年2月)

板橋区 都市整備部 都市計画課

## 東新町・小茂根地域交通検討会の目的と運営ルールについて

### (1) 開催期間と進め方

- ・令和7年5月から令和8年3月末までの間に3回開催しました。
- ・ここで議論した内容を、区の今後の公共交通政策に活かしてまいります。

### (2) 検討会の目的

- ・地域の公共交通（例：池55バス等）の課題について共に考え、今後の利用や活用の方法を検討します。
- ・地域の実情に合わせたバスの空白時間帯の補い方について検討します。

### (3) 情報公開と住民参加について

- ・会議の記録や皆さんの意見を要約し、「検討会ニュース」として配布します。
- ・会議の開催内容は、板橋区ホームページでも公開します。
- ・ご希望があれば傍聴も可能です。（事前にお伝えください。）

## 本日の次第

### 1 前回の振り返り

- ・ 第1回：地域の交通の現状、路線バス空白時間をどう補うか、この地域らしい元気な移動を考える
- ・ 第2回：新たな乗物の走行について、地域資源の活用

### 2 [議題1] 新たな乗物の現実的な選択肢

- ・ 条件整理から残った実現可能性の高い方法について

### 3 地域資源の活用について

### 4 まとめ



## 1. 前回までの振り返り

### (1) 新たな乗物の必要性

- ・路線バスの運転手は長期にわたって不足する。
- ・外出機会の減少や移動困難者の増加などの影響が生じる。
- ・路線バスの減便による空白時間を補う移動手段を考える。

### 新たな乗物の制約条件

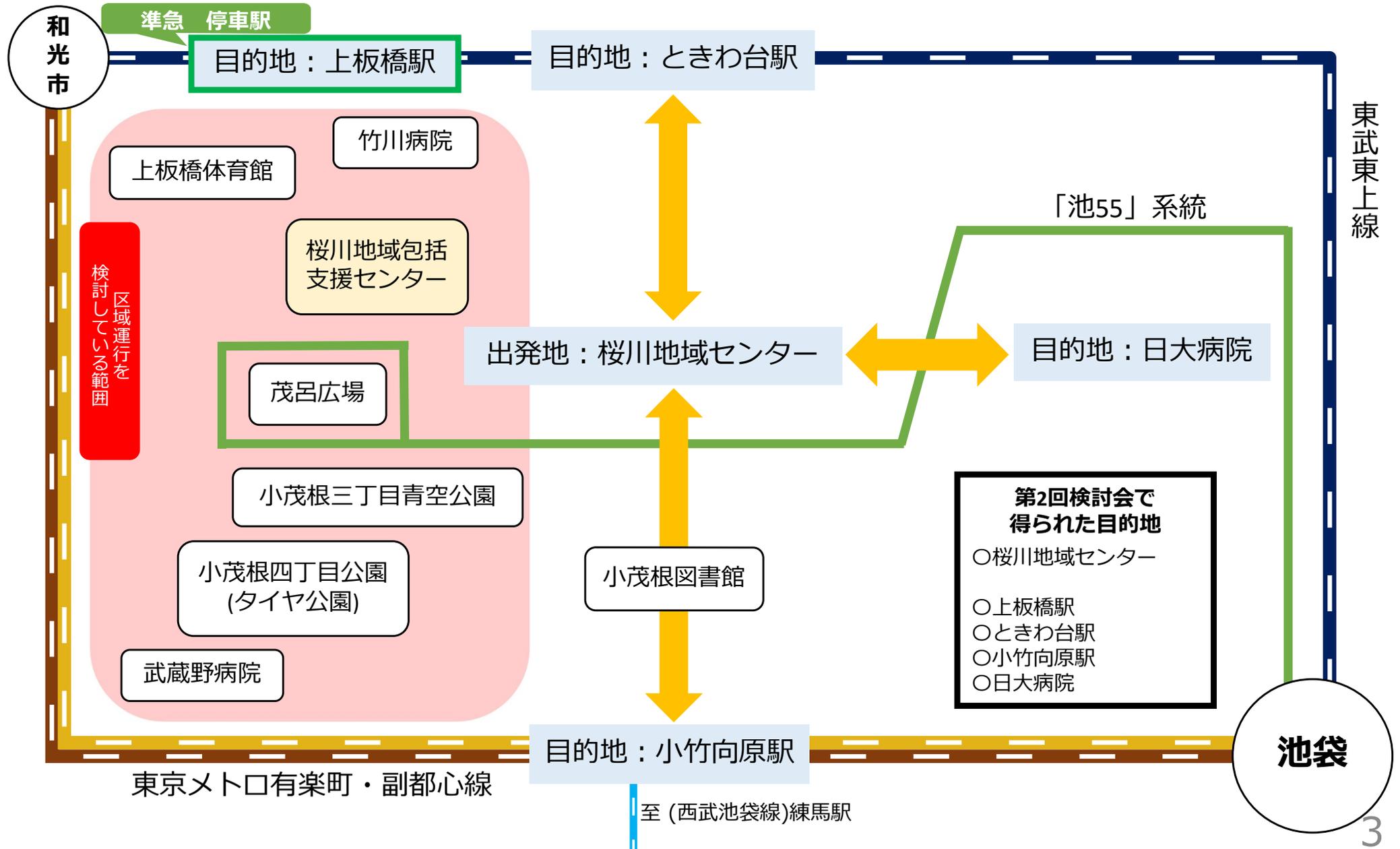
- ・道路状況から10人乗り程度のワゴン車を活用する。
- ・現在運行されている路線バスと競合しない範囲や頻度で運行する。
- ・大型二種免許取得者が不足、普通二種免許で運行できる乗物を活用する

### 免許の種類、運転可能な車両の乗車人数

大型免許	中型免許	普通免許
乗車定員：30人以上	乗車定員：29人～11人	乗車定員：10人以下
路線バス	コミュニティバス・乗合ワゴン・自家用車	
		
		
		

# 1. 前回までの振り返り

## (2) 東新町・小茂根地域住民が利用する主な乗降ポイント・目的地



## 1. 前回までの振り返り

### (3) 地域資源の活用例

#### ①福祉園バス・介護施設車両の活用

- ・福祉園の利用者の送迎は運行事業者（特定旅客自動車運送事業）に委託しており、現状の契約では一般の地域住民を乗せて運行することは許可外の運行となる。

乗車対象：「施設利用者」等の福祉サービス提供対象者に限定

利用目的：通所等の、福祉サービス提供に資する移送

営業許可：地域の交通空白の重点目的ではない

- ・現在、地域内の8施設に空き時間を活用した移動支援への協力依頼の案内を送付し、今後、ヒアリング等の実施を予定している。

例：医療法人・社会福祉法人による移送サービス（飯能市）

#### ②スクールバスの活用

- ➡ 混乗：休校日は運行がない、保護者の賛同が必要などの課題がある。
- ➡ 空き時間：大学のバスは空き時間がない。

例：スクールバスの混乗（乗合ワゴン）（飯能市）

#### ③自家用車でのお出かけに住民が同乗する仕組み

- ➡ ライドシェア：交通事業者等が運行管理し、自家用車を持つ地元の住民が運転手として登録するシステムによる移送サービス。

例：NPO法人奥武蔵グリーンリゾート「奥武蔵らくらく交通」（飯能市）  
博報堂「ノッカル」（富山県朝日町他）

## 2. 議題1 新たな乗物の現実的な選択肢

### (1) 新たな乗物（実証運行）のイメージ

- ・ 普通二種免許で運行可能なワゴン車両1台（乗客9名）を使用する。
- ・ 既存の路線バスと競合しない範囲や頻度で運行する。
- ・ 桜川地域センターを出発地として、ときわ台駅、小竹向原駅 目的地として巡回する。
- ・ 午前10時から午後4時台までの時間帯を1時間に1便程度の頻度で試験的に運行する。

### (2) 福祉園バスの車両の活用可能性

- ・ 施設利用者の送迎に支障せず、運転者の負担を考慮して運行を計画する必要がある。
- ・ 福祉施設と運行事業者が新たな契約を結び運輸支局の許可を得る必要がある。

➡ 受け入れる側の積極的な協力体制が必要。短期的な導入は難しい。

## 2. 議題1 新たな乗物の現実的な選択肢

### (3) 今回の意見交換内容

#### ○新たな乗物の走らせ方

使いやすい目的地・乗場、時間帯、外出目的は？

#### ○新たな乗物の運営イメージ

計画、運転者・車両の確保、運行管理等を行う体制について  
どのようなイメージをお持ちですか？

#### ○新たな乗物を継続するための条件

地元で出来ることとして、どんな取組みが重要と思いますか？

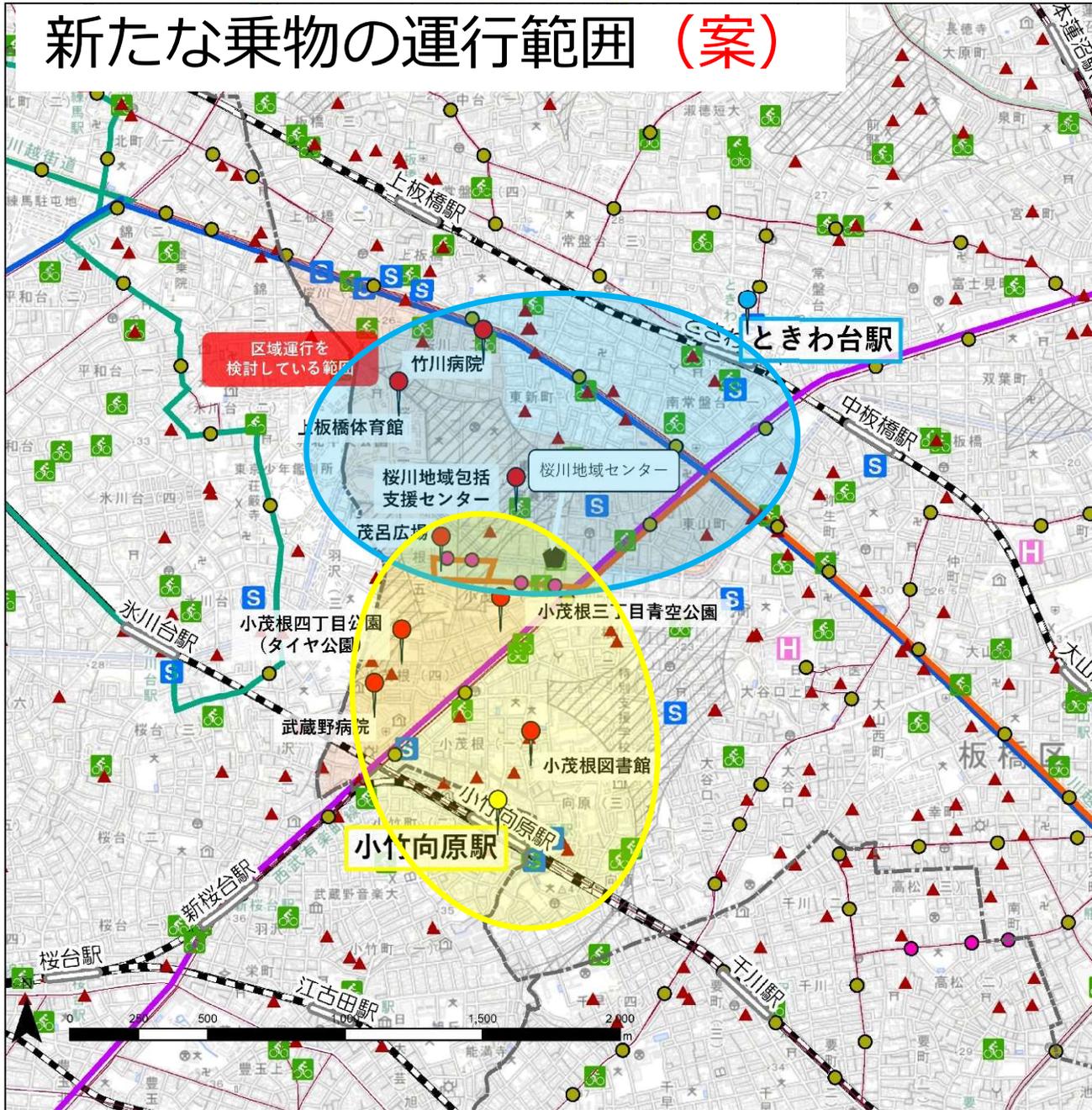
#### ○新たな乗物の利用促進

地元の人に新たな乗物を使ってもらうにはどんな方法がありますか？

#### ○住民同士の協力による交通手段活用

自主運行や公共ライドシェアへの参加についてどのように  
お考えですか。

## 2. 議題1 新たな乗物の現実的な選択肢



**【前提条件】**

- 車両サイズ：ワゴン車
- 路線バスとの競合は避ける
- 区域運行

**○目的地・終点**

- 起点：桜川地域センター
- 目的地：ときわ台駅・小竹向原駅

**○経路**

- 二ーズを踏まえて時間帯毎に検討する
- 30分程度で一巡するような乗車時間

**○乗降場所**

- 公共施設や公園など安全でわかりやすい場所
- 例) 上板橋体育館・茂呂広場・青空公園・タイヤ公園

**○運行頻度**

- 毎時1便程度、少なくとも午前・午後に1~2本程度

**○時間帯**

- 路線バス(池55系統)空白時間帯：10時~16時

ときわ台駅の乗降場

桜川地域センター~ときわ台駅

小竹向原駅の乗降場

桜川地域センター~小竹向原駅

**「新たな乗物」区域運行の乗降場案**

地域検討会で検討している乗降場

**路線バス停留所**

- 1時間に1本未満
- 1時間に1本以上
- LUUPポート
- ハローサイクリングポート
- スーパーマーケット
- バスルート池55
- バスルート光02
- バスルート赤31
- 練馬区みどりバス水川台ルート
- その他バスルート
- 区界
- 駅
- 鉄道
- 公共交通サービス水準の総体的に低い地域

## 2. 議題1 新たな乗物の現実的な選択肢

### 経費と収入のイメージ

- ・ 車両：乗客9人程度のワゴン車（想定）
- ・ 運行費用：約660円/km（想定）



➔ 参考：令和8年地域キロ当たり標準経常費用 京浜地区

※地域キロ当たり標準経常費用とは、実車走行キロ当たり輸送原価という、全国21ブロックごとに、一定の要件を満たすバス事業者の輸送原価（人件費・燃料費・車両費など）をもとに地域別に算出された、「その地域の事業者がバスを運行するのに要する平均的な費用」のこと。

目的地	距離(km)	時間(分)	運行経費(円/便)
小竹向原駅	7	35	4,620
ときわ台駅	7.5	33	4,950

桜川地域センターを出発し、目的地と往復した距離を試算しています。

## 2. 議題1 新たな乗物の現実的な選択肢

- コミュニティ交通の運行継続・改善・休止の判断基準 → 収支率
  - ・ 収支率 = 運賃収入 / 運行経費

※運行経費とは、人件費、燃料費、車両修繕費、自動車税、保険料、一般管理費などの運行維持費

### 収支率による運行可否基準の例

- ・ 朝霞市「公共交通空白地区への導入ガイドライン」：36%以上
- ・ さいたま市「コミュニティバス等導入ガイドライン」：30%以上
- ・ 札幌市公共交通協議会地域公共交通会議厚別区部会：50% 3か月ごとに運行実績を確認

2. 議題1 新たな乗物の現実的な選択肢

交通空白地域での運行モデルテーブル

運賃の有無	有償運送	
運行方式	区域運行	
運営主体	自治体	NPO法人など 住民組織
道路運送法 に基づく許可	原則：一般乗合事業者による運行 [4条許可] (バス事業者) 実証運行：一般貸切・一般乗用事業者が乗合運送可能 (貸切バス、タクシー事業者) [21条許可]	79条登録
運行主体	交通事業者	NPO法人など 住民組織
適合条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>○面的な広がりがある集落で、住居が分散している地域</li> <li>○輸送対象人数が比較的少ない地域</li> <li>○既存バス路線やタクシー等との競合が回避できる</li> <li>○地元に行行を受託してくれる交通事業者がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地元に行行を受託してくれる交通事業者がない</li> <li>○路線バスや自治体による自家用有償運送で対応できない</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域の実情に合わせたきめ細かな運行が可能</li> <li>○比較的道幅の狭い集落にも対応可能</li> <li>○既存の交通資源を活用することで運行することができる</li> </ul>	
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>○一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）許可では運行できないため、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を取る必要がある</li> <li>○路線バス等に比べ利用者一人当たりにかかる経費が高くなる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○登録申請や運行準備等、運行組織の負担が大きい</li> <li>○ドライバー等の人材確保が難しく、運営組織の継続的な維持が困難</li> </ul>

今回の検討範囲

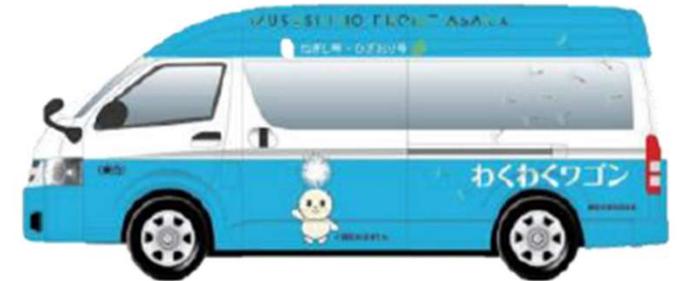


## 2. 議題1 新たな乗物の現実的な選択肢

### 《事例紹介：定時定路線型》

#### ○朝霞市「わくわくワゴン」

- ・ 運行方法：地区と最寄りの鉄道駅を結ぶ定時定路線（2系統）
- ・ 運行期間：令和7年12月1日(月)～令和8年11月30日(月)
- ・ 運行頻度：週3日、1日片道10便（ねぎし号）  
週3日、1日片道9便（ひざおり号）
- ・ 運賃：大人200円 小児100円
- ・ 使用車両：ハイエース(最大9人乗車可能)
- ・ 運行事業者：タクシー事業者



※現在は実証運行期間を1年延長して運行中(2年目)  
〔導入の経緯〕

導入地域は道路幅員が狭く路線バスのルートから除外されており、検討着手前からバスを通してほしいとの要望があった。

原則として、定時定路線で運行し、路線バスとの競合は避けつつスーパーや病院など生活に関連する施設を経由する経路としている。

## 2. 議題1 新たな乗物の現実的な選択肢

### 《事例紹介：定時定路線型》

#### ○飯能市「おでかけむーま号」

- ・ 運行方法：地域住民の日常利用や各地域拠点までの移動手段として運行し、一部区間でフリー乗降が可能。（3系統）
- ・ 運行頻度：週5日1日往復3.5便（小学校便）  
週3日1日往復2便（南高麗地区行政センター便・苅生便）
- ・ 運賃：大人300円 小児150円
- ・ 使用車両：ハイエース(最大12人乗車可能)
- ・ 運行事業者：国際興業バス



南高麗地区おでかけむーま号  
(飯能市ホームページ)

### ※令和5年9月から本格運行を実施

#### 〔導入の経緯〕

国際興業バスが運行していた路線バスの維持が困難な状況であるとの申出があり、路線バスに代わる地域住民の移動手段を確保するために導入した。生活路線を維持する観点から元の路線を基本としつつ、地域住民からの意見を一部経路に反映し、これまでの利用状況を加味した上で便数や料金を決定した。

## 2. 議題1 新たな乗物の現実的な選択肢

《事例紹介：コミュニティ交通の広報》

### ○朝霞市「わくわくワゴン」

- ・わくわくワゴンの運行期間延長の告知を市が主催した「防災フェア」にブースを出展し、わくわくワゴンの運行期間延長を周知した。



[防災フェアに公共交通&交通安全ブースを出展しました!!! -朝霞市](#)  
(令和7年11月9日)

### ○飯能市「おでかけむーま号」

- ・実証運行が開始された後、国際興業バスが主催する「国際興業バスまつり2024春in飯能」にワゴン車を出展した。



△2/25 国際興業バスまつり 2024 春 in 飯能に出展

南高麗地区みんなで考えようおでかけの足通信  
第7号(令和6年4月1日発行)より引用

### 3. 地域資源の活用（緑ナンバー車両について分かったこと）

#### 地域資源の活用～福祉施設送迎車両

- ・福祉施設の車両は運行事業者と委託契約し、特定旅客自動車運送事業として運行している。
- ・運行に空き時間があるなら活用できないか



- ・福祉車両として許可を受けているため、一般の地域住民を乗せて運送することはできない。 現状のままでの運用は困難

#### 将来的に制度改正があっても

- 現況の契約とは重複しないように許可を受ける必要がある
- 車椅子専用車両であるため人数制限がある
- 路線バス空白時間帯には福祉バスが稼働している状況がある

### 3. 地域資源の活用（白ナンバー車両の活用）

#### 《事例紹介：デマンド型》

「奥武蔵らくらく交通」  
(飯能市ホームページ)



#### ○飯能市「奥武蔵らくらく交通「ラクタク」」

- ・ 運行方法：地域住民の日常利用や各地域拠点までの移動手段として運行し、一部区間でフリー乗降が可能。
- ・ 運行頻度：交通空白地有償運送／予約型区域運行
- ・ 運賃：初乗り2kmまで500円 以降1kmあたり100円加算(地元料金)  
以降1kmあたり300円加算(一般料金)
- ・ 使用車両：ドライバーの持ち込み車両
  - ※自動車保険は個人で加入している保険とNPO法人向けの保険に加入している。
- ・ 運行事業者：地域住民で構成されたNPO法人奥武蔵グリーンリゾート

運行地域は鉄道が通っているが、バスなどの公共交通が整備されておらず、鉄道までのアクセスと高齢化の進む地域という課題がある。地域住民の日常生活における移動手段の確保を目的としているため、対象者・対象地域を限定している。

### 3. 地域資源の活用（地域住民がドライバー登録し自家用車を活用）

#### 《事例紹介：博報堂ノッカル》

- ・ AI や LINE アプリを使った相乗り型の仕組み

→将来的に技術や費用面で環境が整えば導入の可能性あり

ドライバー

①定期的な外出予定を時刻表へ

②便ごとに運行可否を設定



③予約が入った便のみ運行



地域のドライバー



地域の利用者

利用者

①会員登録



②乗車予約

※電話またはLINE



③乗車/運賃支払い



サービス概要

**”公共ライドシェア”**（自治体ライドシェア/マイカー公共交通）は、

自治体为主导し、移動に困っている方々の日常をラクに、暮らしをもっと便利に、地域をもっと元気にすることをめざしています。

地域の実情や声に応じて柔軟に運行し、これまでのバスやタクシーが届きにくかった場所や時間にも対応。高齢者や子育て世帯など、外出が大変な人たちの移動を助け、地域全体で支え続けられる、これからの公共交通のカチです。



町内の各地区      町内の中心部

自宅と中心部を行き来する住民のマイカーに「乗っかる」仕組みです

ポイント①  
需要に応じて運行できる柔軟性

ポイント②  
地域住民・民間・自治体の連携で、持続可能な運用体制

ポイント③  
電話だけでなくLINEアプリなどで利用者の利便性も確保

※弊社サービス「マイカー公共交通-ノッカル」を参考に作成しております。

1. 前回までの振り返り

第2回検討会ニュース LOGOフォームアンケート結果

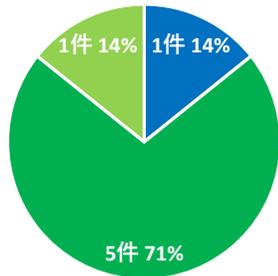
目的：対象地域にお住まいの方を対象に「新たな乗物」について一緒に考える。

回答方法：二次元コードからスマートフォンによる回答 回答者数：7名

主な質問項目：ワゴン車を使用した「新たな乗物」の目的地や経由地、「乗っていきたい」と思う場所、どのあたりから乗りたいか、どのくらいの頻度が利用しやすいか、乗合への意見 等

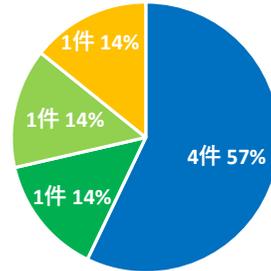
〔ワゴン車を使用した「新たな乗物」利用意向〕

新たな交通を利用したいと思うか



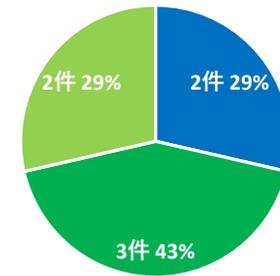
- ぜひ利用したい
- 条件が合えば利用したい
- あまり利用しないと思う

行けると良いと思う場所



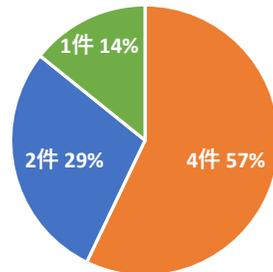
- 駅や商店街
- 病院やクリニック
- スーパーや買い物先
- 地域センターなどの公共施設

どのあたりから乗れると便利か



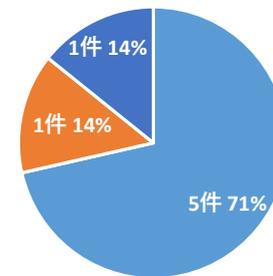
- 小茂根五丁目のバス停付近
- 桜川地域センター前
- その他

使いやすい運行のタイミング



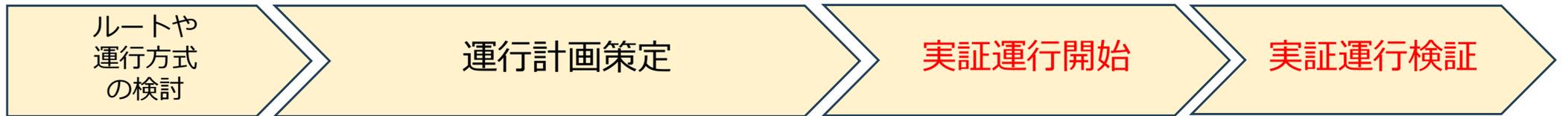
- 午前・午後1本ずつ
- 1～2時間に一本くらい
- 午前中心が便利
- 夕方まで走っていると助かる
- 予約なしで乗れると良い
- その他

3～4人程度の乗合について



- 特に抵抗はない
- 知ってる人が乗ってれば大丈夫
- プライバシーが気になる
- 利用しないと思う
- その他

4. まとめ（今年度の到達点とこれからの方向性）（案）



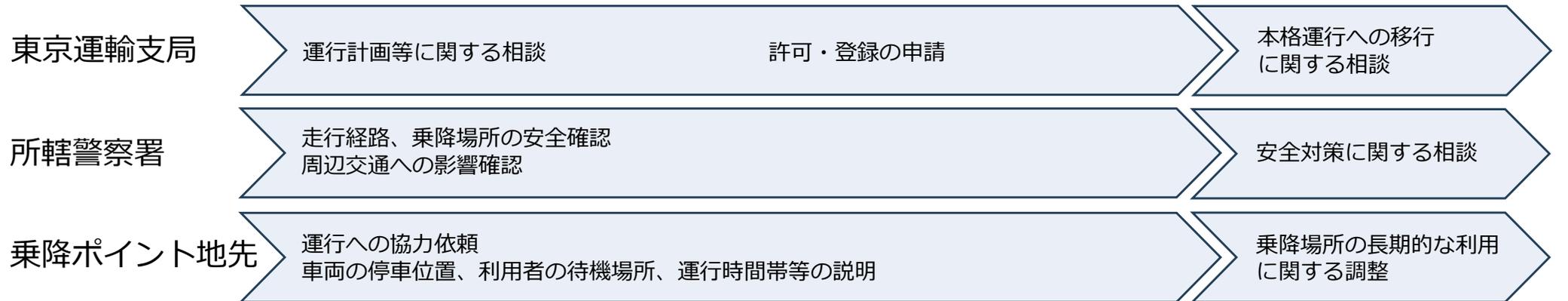
交通基本計画との関連



地域組織の立ち上げ

- ・利用の呼びかけ
- ・地域の意見の取りまとめ（運行計画の合意形成）

関係機関との協議



## 4. まとめ（今年度の到達点とこれからの方向性）（案）

### ○新たな乗物に関する検討内容のイメージ

