

## 第2章 北区の公共交通を取り巻く現状

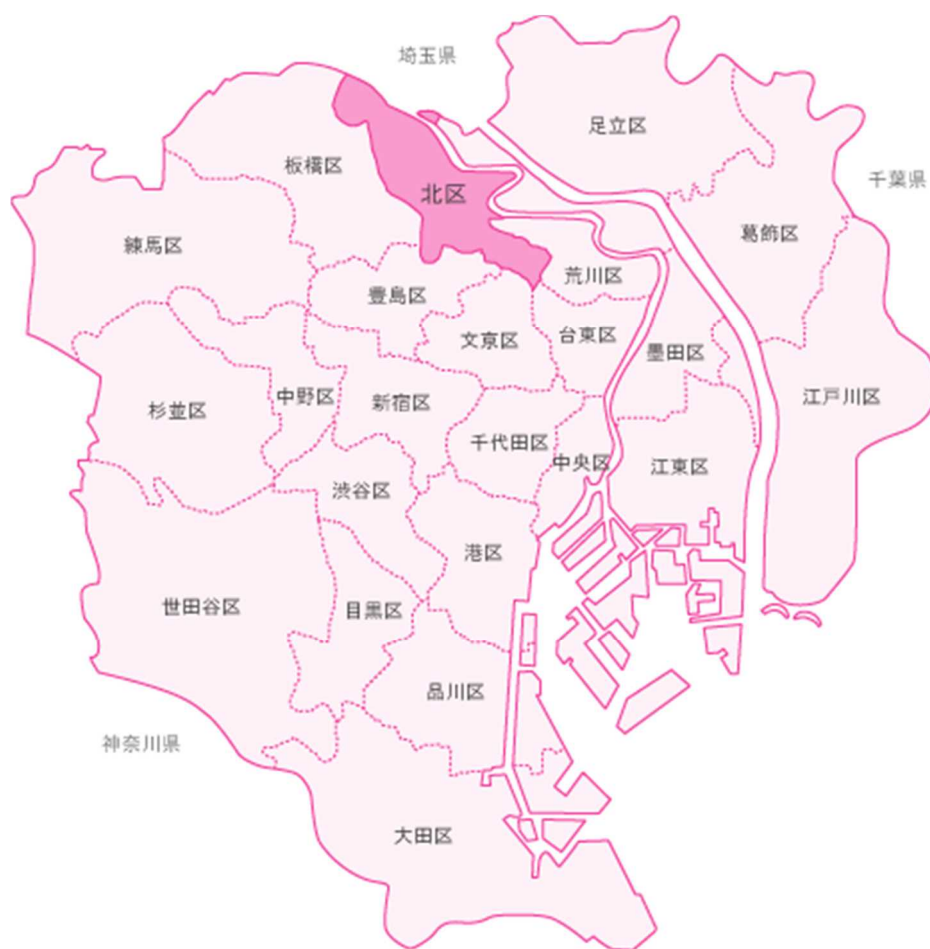


### 1.地域の概況

北区の地勢、人口、地形の特徴、施設の立地状況など、地域公共交通の計画を行う上で念頭におくべき地域の概況は、以下の通りです。

#### 1.1 地勢等

北区は、東京23区の北部に位置する区であり、東京都荒川区、足立区、板橋区、文京区、豊島区、埼玉県川口市と隣接しています。20.6平方キロメートルの面積（23区中11番目）に、約35万人（令和2年10月現在）が暮しています。



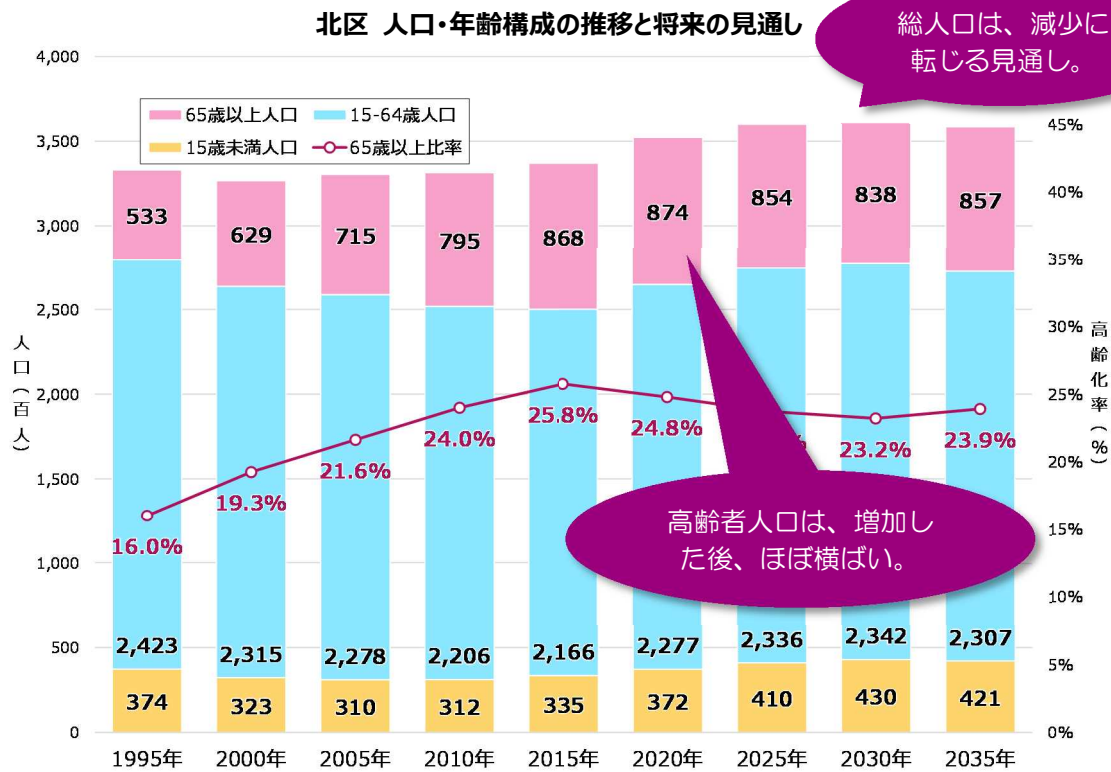
出典：北区HPより

## 1.2 人口等の状況

### 〔人口・年齢構成の推移と将来見通し〕

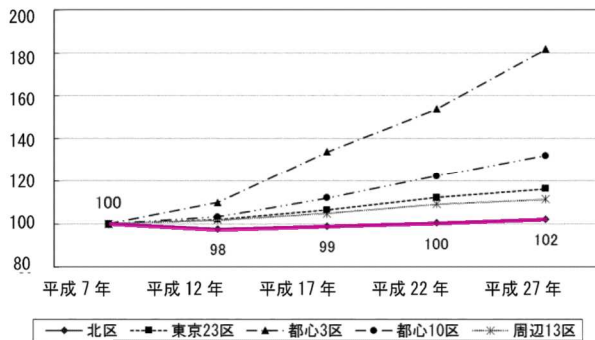
北区の総人口は、近い将来、減少に転じるものと予測されています。一方、高齢者人口は、増加した後、ほぼ横ばいとなる見通しです。

総人口の増加が見込めないなか、高齢者等の移動手段の確保は、今後ますます重要になります。



(参考) 北区及び東京他区の人口の伸び率

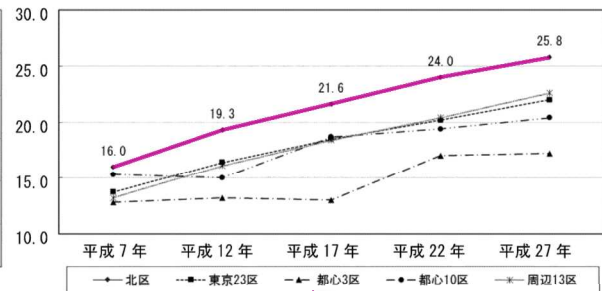
(H7年を100とした場合)



北区は、人口の伸びが小さい。

(参考) 北区及び東京他区の高齢化率

(%)



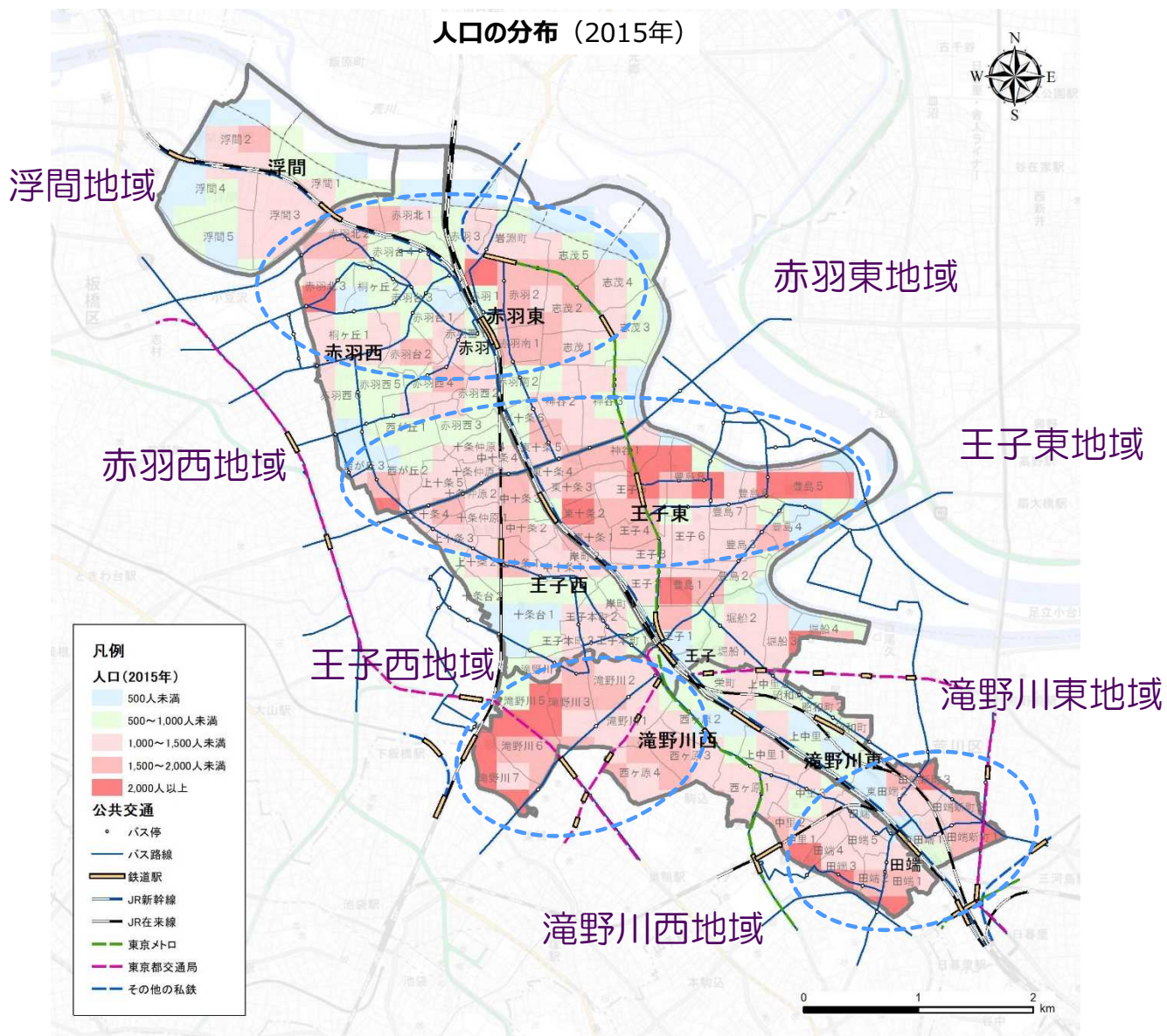
北区は、高齢化率が高い。

出典：国勢調査、北区人口推計調査報告書より

## 〔人口の分布〕

北区の人口の分布状況を見ると、7つの地域（浮間、赤羽西、赤羽東、王子西、王子東、滝野川西、滝野川東）の何れかに極端に集中する状況は見られず、人口の特に多い箇所が、各地域に分布しています。

また、各地域内で人口の多い地域は、駅周辺だけでなく、広く分布している状況です。



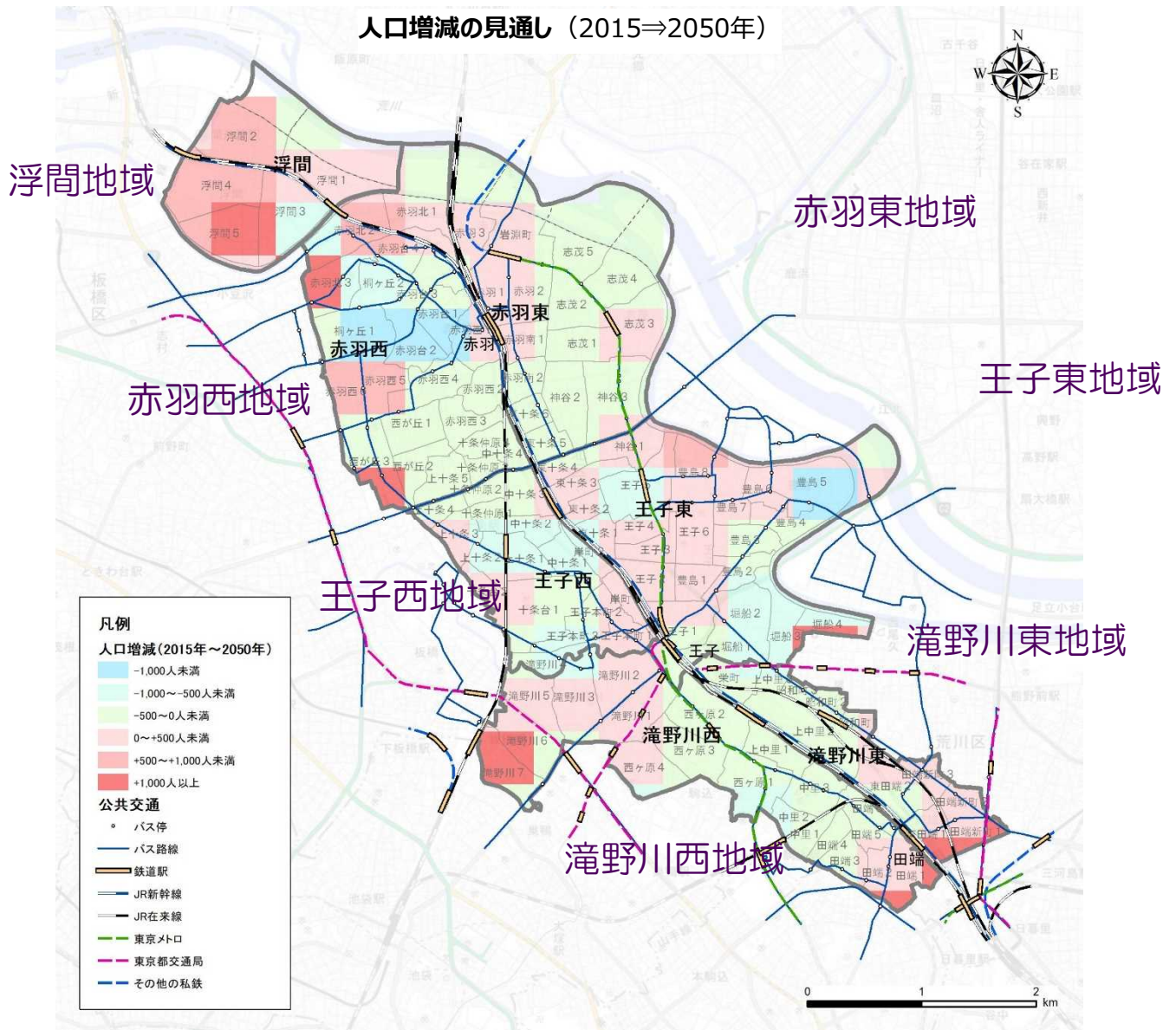
\* メッシュデータは、単位m四方に対するデータであり、国勢調査、国土数値情報などのデータを基に、メッシュごとのデータに分配・集計されたものです。ここでは、250mメッシュの人口を表示しています。

データ出典：H27 国勢調査より

## 〔人口増減の見通し〕

区内の人口分布について、増減の見通しをみると、今後人口が増加する見通しの箇所と、減少する見通しの箇所の両者が存在します。

何れかの地域へ極端に偏らず、概ね赤羽駅、王子駅、田端駅周辺、浮間地域等の比較的広い範囲で人口が増加し、それ以外のエリアでは人口が減少する傾向がみられます。

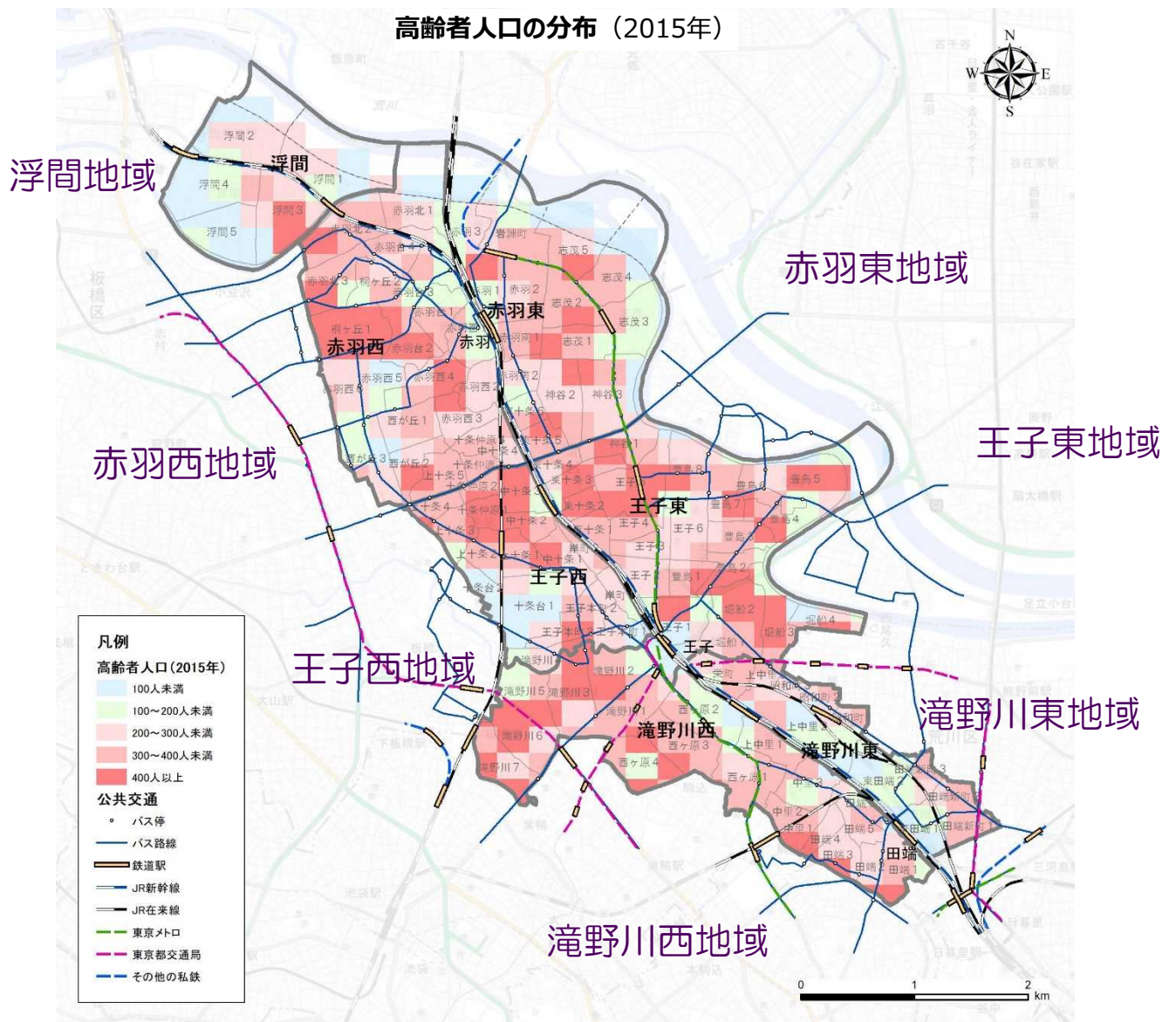


\* 500m メッシュごとの人口増減を表示しています。

出典：国立社会保障・人口問題研究所より

## 〔高齢者人口の分布〕

高齢者人口の分布をみると、高齢者は区内全域に広く分布している状況です。特に高齢者が多い箇所も、特定の地域への極端な集中は見られず、7つの各地域に高齢者が多い箇所が広く分布して存在している状況です。

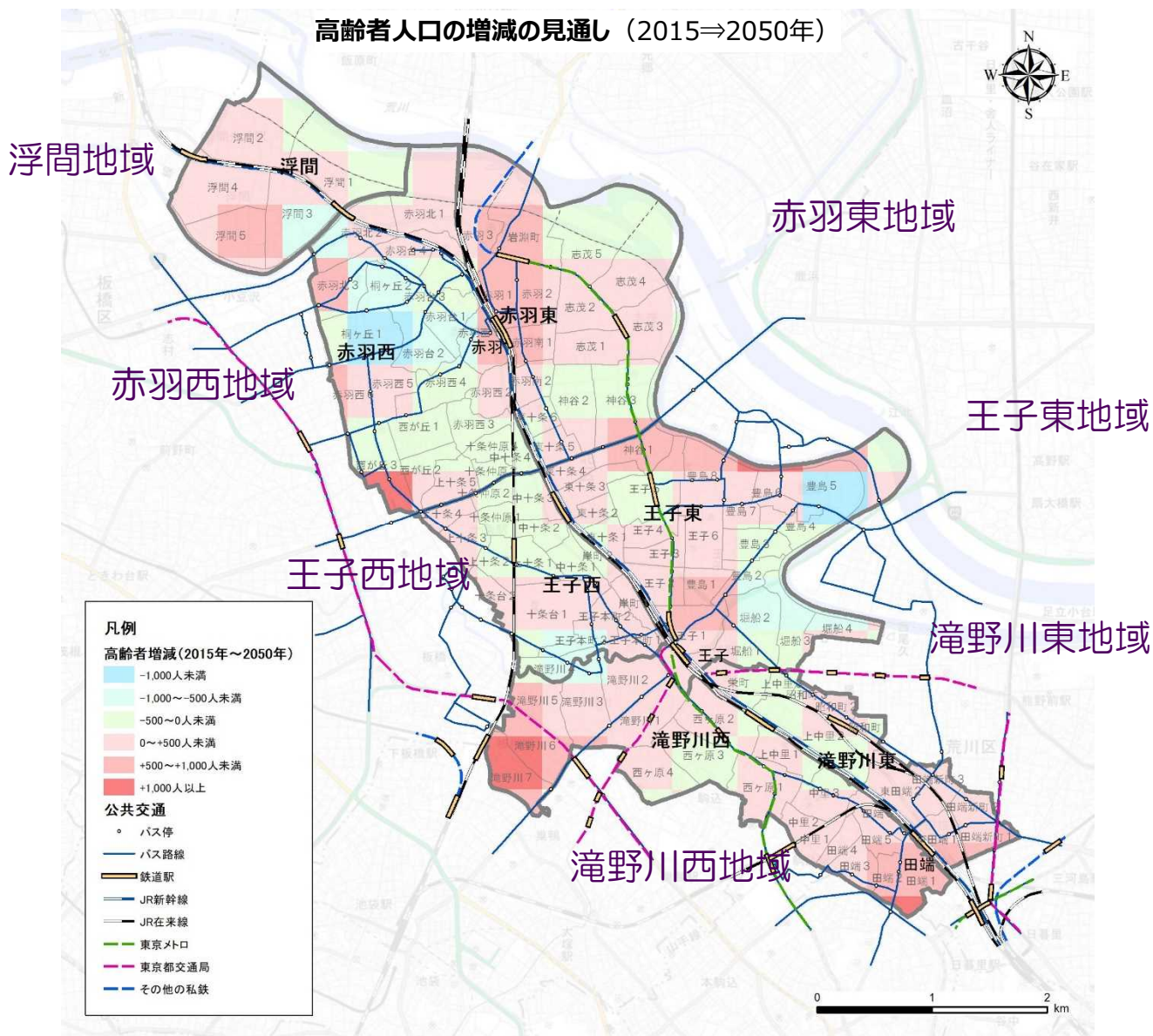


\* 250m メッシュごとの高齢者人口を表示しています。

データ出典：H27国勢調査より

## 〔高齢者人口の増減の見通し〕

高齢者人口分布の増減の見通しをみると、高齢者が増加する箇所（500人以上増加するような箇所）は、何れかの地域への極端な集中が見られず、7つ地域のそれぞれに存在する状況です。



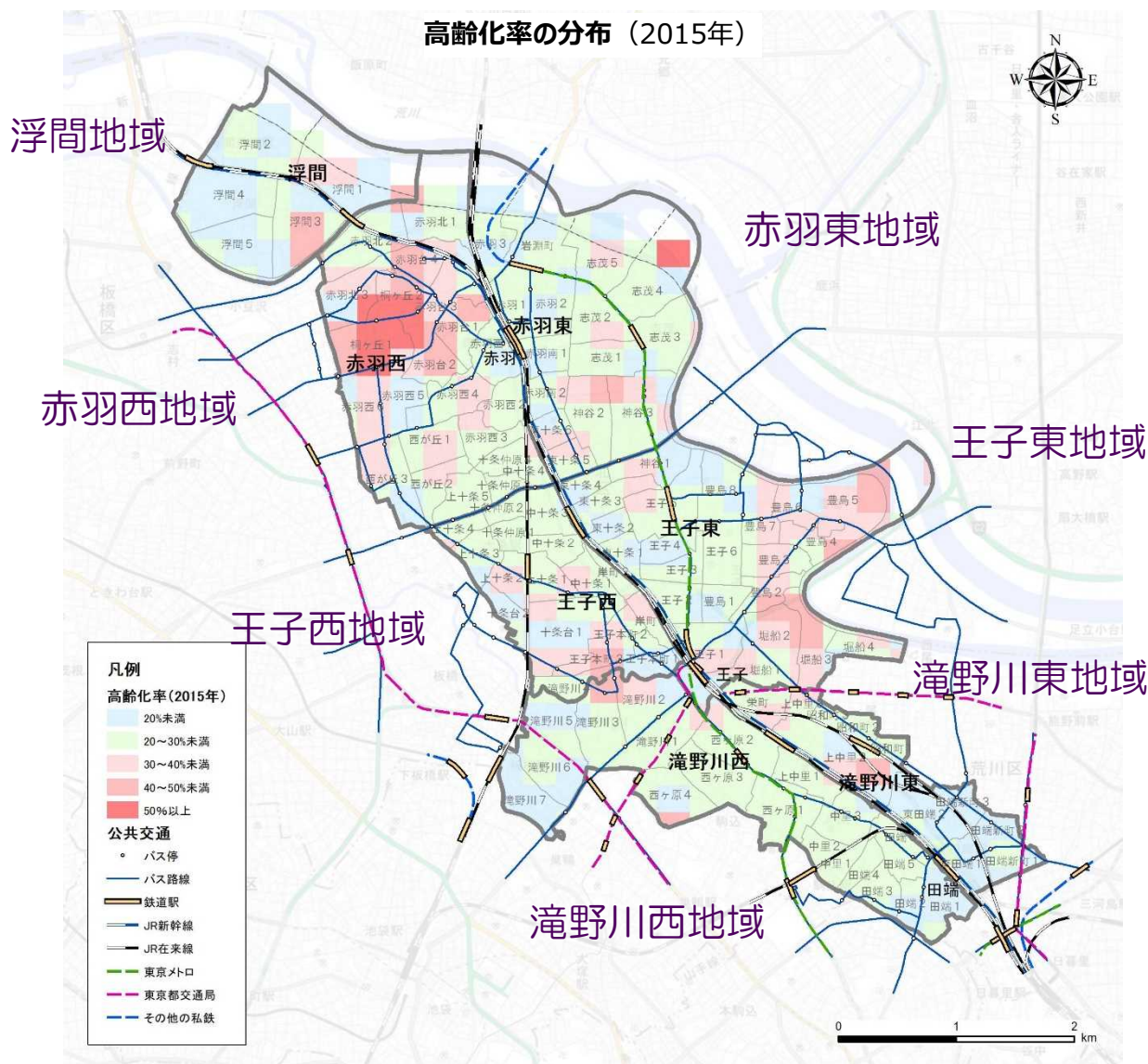
\* 500m メッシュごとの高齢者人口増減を表示しています。

データ出典：国立社会保障・人口問題研究所より

## 〔高齢化率の分布〕

現況の高齢化率をみると、特に赤羽西・赤羽東地域に、高齢化率が50%を超える箇所が存在しています。

ただし、高齢化率が30%以上の箇所は、特定の地域に集中が見られず、区内に広く点在しています。



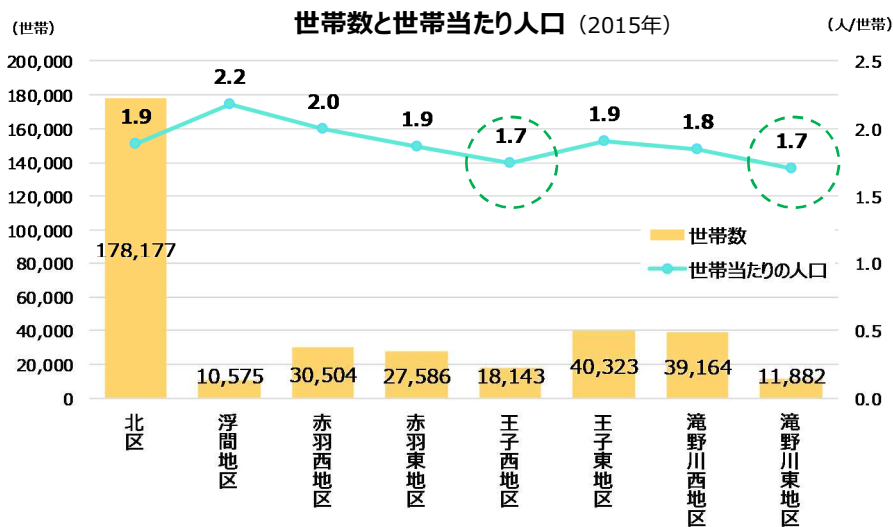
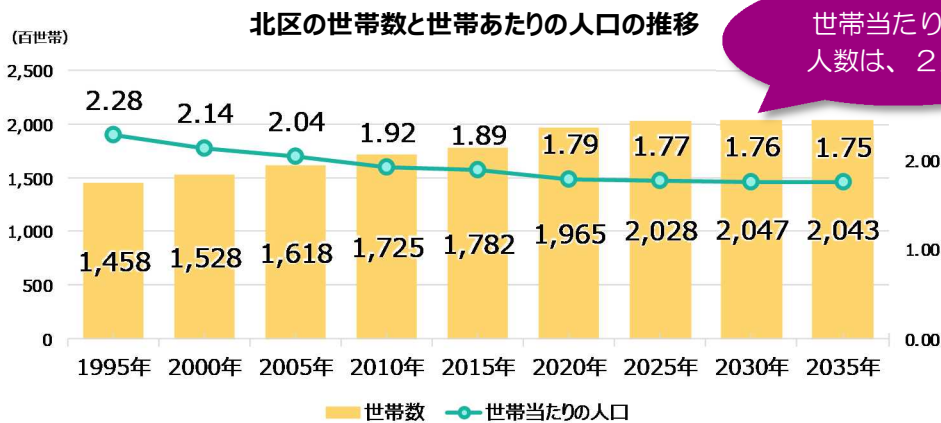
\* 250m メッシュごとの高齢化率を表示しています。

データ出典：H27国勢調査より

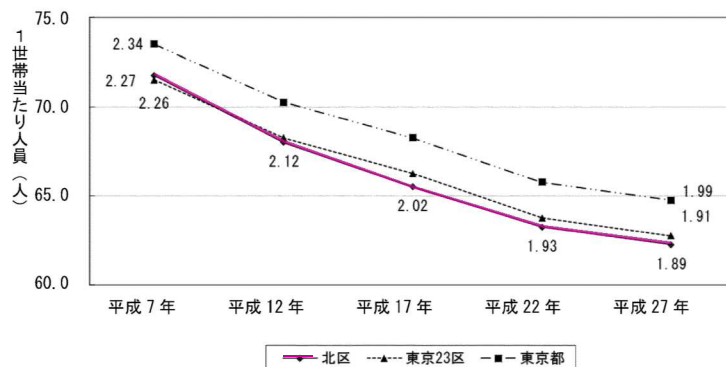
## 〔世帯の状況〕

北区の世帯数は、これまで増加傾向にあり、今後横ばいとなる見通しです。

現在の世帯当たりの人口は、すでに2人/世帯を下まわっており、1人暮らしが増えている状況です。地域別にみると、特に王子西、滝野川東で、世帯当たりの人口が少なくなっています。



### (参考) 北区及び東京他区の世帯当たりの人口



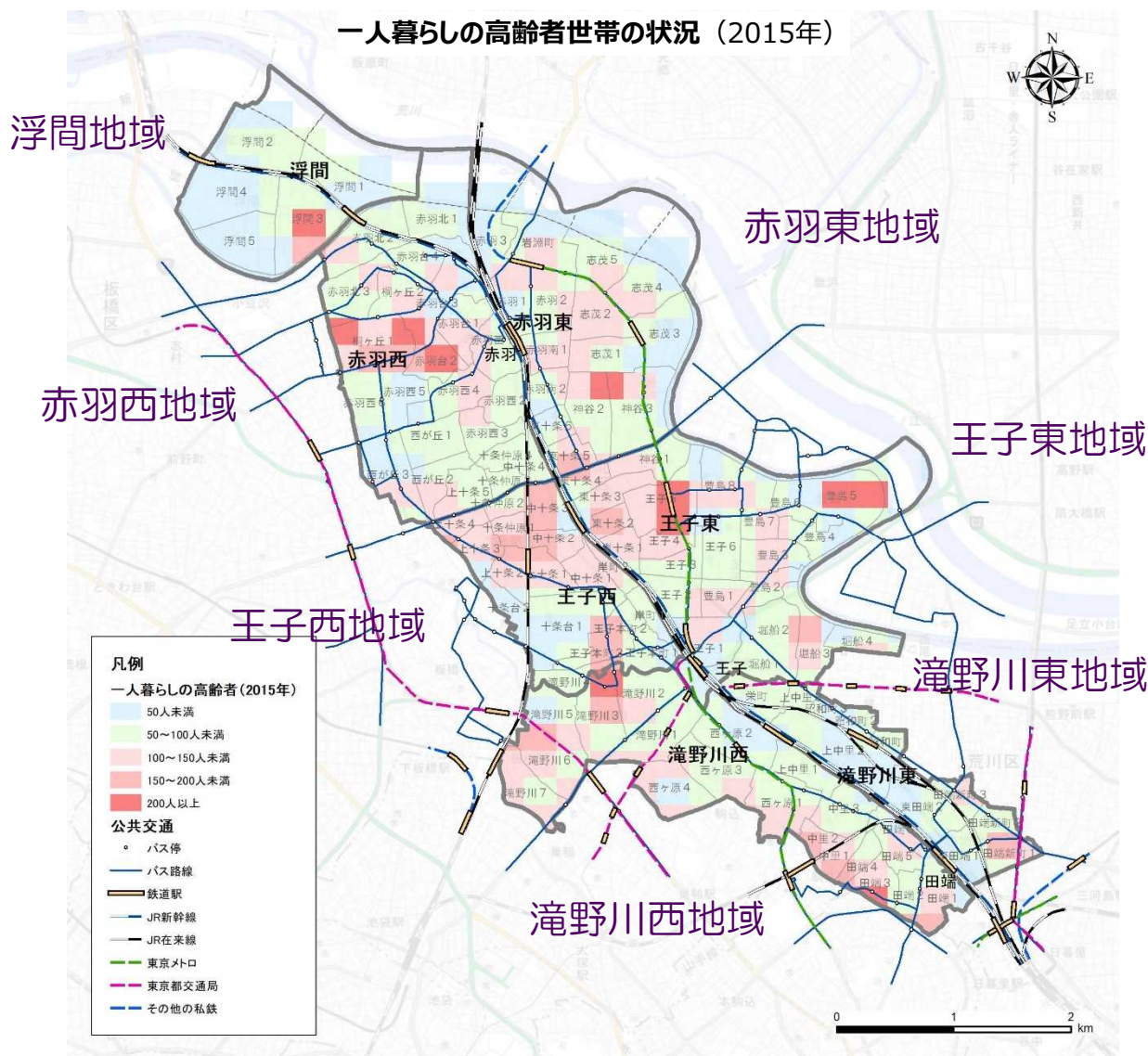
出典：国勢調査、北区人口推計調査報告書より



## 〔一人暮らしの高齢者世帯の状況〕

一人暮らしの高齢者の分布状況を見ると、何れかの地域に集中している状況は見られず、各地域に存在している状況です。

一人暮らしの高齢者は、家族等の送迎・同乗等による外出ができない可能性が高く、そのような人の多い箇所が、区内の各地域に広く分布しているものとみられます。



\* 250m メッシュごとの一人暮らしの高齢者数を表示しています。

データ出典：H27国勢調査より

### 1.3 地形等の特徴

#### 〔地形の特徴：高低差等〕

北区の地形は、浮間、赤羽東、王子東の各地域は、ほぼ平坦であり、赤羽西、王子西、滝野川西、滝野川東の各地域は、高低差があり坂道が多いことが特徴です。

坂道が多い地域においては、徒歩や自転車での移動の負担が大きく、特に高齢者等にとって、外出の負担が大きくなっています。



データ出典：国土地理院「基盤地図情報」より



北区赤羽西 6 丁目付近

## 〔細街路や交通規制〕

区内には道幅が狭い道路が多く、特に居住地域内には、細街路が多数存在します。

道幅の狭い道路の多い地域においては、大型のバス等が走行することが困難であり、一方通行や大型車の通行が規制されている場合もあります。今後、区内の細部までカバーするような新たな公共交通の運行を考える際には、留意すべき事項の一つとなります。



出典：国土地理院「国土基本情報」より



北区中十条 2 丁目付近



北区上十条 1 丁目付近



北区滝野川 3 丁目付近

## 1.4 主要な施設の立地状況

### 〔移動の目的地となるような主要施設〕

区内の主要な施設は、主要駅である赤羽駅、王子駅、田端駅の周辺に多く立地しています。大規模小売店や主要な公共・公益施設等は、赤羽駅周辺及び王子駅周辺に多く立地し、田端駅周辺には文化施設が多く立地しています。これらターミナル周辺のエリアには、区民をはじめ、多くの人が訪れています。



## 1.5 区民等の動きと利用交通手段

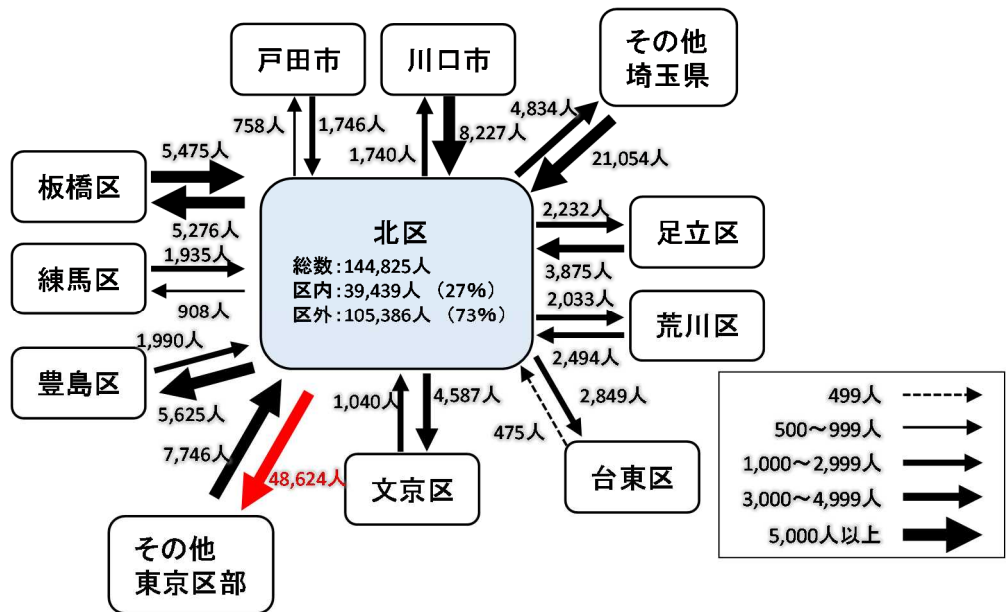
### 〔区民等の通勤・通学の動き〕

国勢調査による通勤・通学の動きをみると、北区民の通勤・通学先は、区外が多く、特に他の東京区部が多い状況です。一方、区内での通勤も3割程度を占めています。

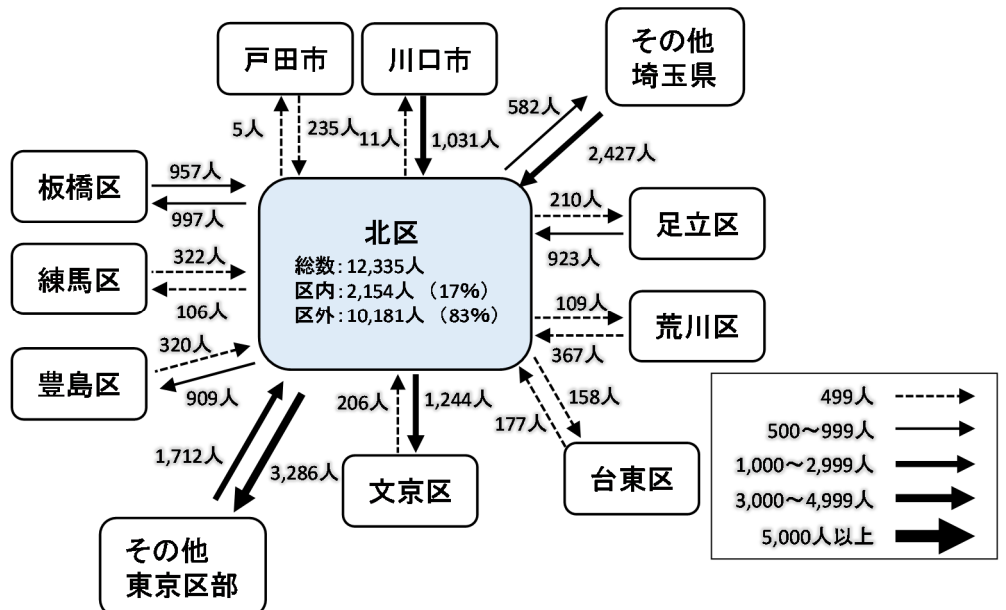
区外から北区へ通勤する人は、埼玉県（川口市など）からの移動が多く、その他では隣接区（板橋、足立、荒川など）からの移動も多くなっています。

通学では、東京区部（文京区や板橋区など）への移動が多くなっています。

15歳以上の通勤移動（一日当たり）



15歳以上の通学移動（一日当たり）



出典：H27国勢調査より

## 〔通勤・通学の利用交通手段〕

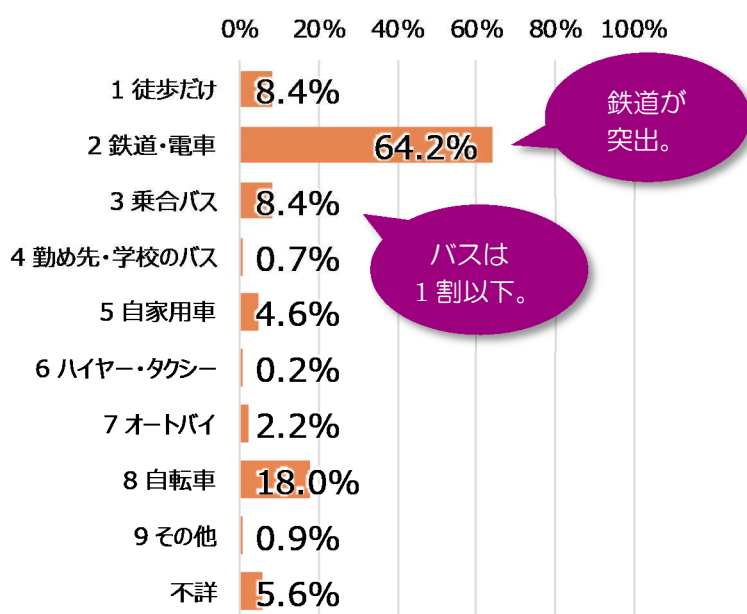
国勢調査による通勤・通学の利用交通手段をみると、北区民の交通手段は、鉄道が突出して多くなっています。一方、バスは1割以下の状況です。

区内の移動でもバス利用は少なく、徒歩・自転車が上回っている状況です。

区外への移動については、鉄道が交通手段の中心となっています。

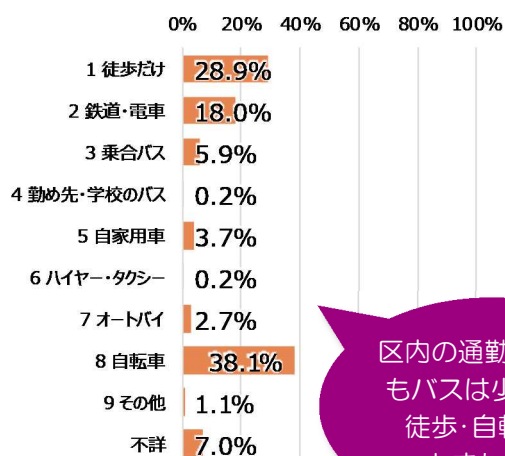
### 北区民の通勤・通学の交通手段

(北区に常住する人の総数)



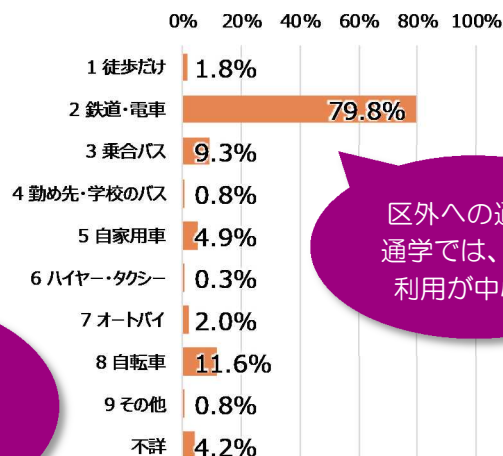
【北区】

(自区で従業・通学する人)



【北区】

(他市区町村で従業・通学する人)



出典：H22国勢調査より

## 1.6 地域の概況から見た今後の留意点

北区の地域状況を踏まえ、今後の地域公共交通を考える上で留意すべき点を以下に整理します。

### ■人口・世帯の状況より

#### ○高齢者が多く、居住地は区域に広く分布しており、鉄道・路線バスで全てをカバーすることは困難です。

区内には多くの高齢者が暮らしています。高齢者の移動手段の確保は、今後ますます重要なテーマになるものの、高齢者の居住地は、区域に広く分布している状況であり、全域を鉄道や路線バス等でカバーすることは現実的には困難です。したがって、何らかの方法で移動手段を補完する方策を考える必要があります。

#### ○人口が減少に転じる見通しのなか、より多くの人に地域の公共交通を利用して頂くことが必要です。

近い将来、区の総人口は減少に転じる見込みです。人口が減少することにより、全体として、公共交通への需要の総量も減る可能性があり、運営面で影響が生じることも考えられます。したがって、より多くの人に便利に利用して頂くとともに、地域の公共交通を地域で支える意識を醸成することも重要になると考えられます。

#### ○世帯の構成等が変化し、移動を支援すべき人が増える可能性があります。

今後、高齢化が進展する見込みであるとともに、高齢者のみの世帯や一人暮らしなどが多くなることにより、家族・知人等の車での送迎・同乗ができないため移動を支援すべき人が増加する可能性があります。

### ■人の移動の状況等より

#### ○高齢者だけでなく、広い年齢層の移動手段へのニーズに応えることが必要です。

コミュニティバス（Kバス）の利用客の例から、日常生活での移動手段のニーズは、高齢者だけでなく、広い年齢層にあると考えられます。したがって、地域公共交通は、高齢者だけでなく、「誰もが利用できる公共交通」を基本に考える必要があります。

#### ○区外へ出かける人の多くが鉄道を利用し、主要施設や大型店等は、区の拠点駅の周辺に集中しています。駅から鉄道に乗る人の他、駅周辺を目的地とする人のニーズに応えることが必要である。

区内の主要施設や大型店舗は、王子駅、赤羽駅、田端駅の周辺に集中して立地しており、多くの人がこれらのエリアを訪れています。また、多くの区民が区外（都心等）へ、鉄道で通勤・通

学しています。通勤・通学だけでなく、その他の日常的な所用で鉄道を利用して外出する区民が多いものと考えられます。区内の鉄道駅のなかで、赤羽駅、王子駅、田端駅の乗降客が特に多い状況です。現行のコミュニティバス（Kバス）の例では、駅や目的地へ直接行けることのメリットを多くの人を感じ多くの利用客を確保できているものと考えられます。したがって、これら主要な駅及びその周辺のエリアへの区民の外出を便利にする必要があります。

## ■ 地域の特徴等より

### ○坂道等が多く、移動の負担が多いことに留意が必要です。

高低差が大きく坂道等が多いことが、北区の地形の特徴であり、徒歩・自転車での移動の制約となり、高齢者等の外出の負担となっている可能性があるため、地域の公共交通を検討するうえでは、この点を十分留意する必要があります。

### ○居住地域内に細街路が多いことに留意が必要です。

居住地域内に幅の狭い街路が多いことも特徴の一つであり、大型のバス等では運行できないという制約もあります。移動手段の補完を検討する際、状況によってはバスのみで全てに対応することは困難であり、より細部に関しては、小型車等での対応を別途考慮することも念頭におく必要があります。



## 2.公共交通の現状・問題等

### 2.1 北区の公共交通ネットワーク

北区内には、下記のように多様な公共交通が運行しています。

基本的な公共交通として、鉄道（JR 東日本、都電、東京メトロ、埼玉高速鉄道）、一般の路線バス（都営バス、国際興業バス、関東バス、東武バス）、タクシー等が運行しています。

また、地域公共交通として、北区のコミュニティバス「Kバス」が、区内～主要駅の2ルートを実行しています。

#### 北区の公共交通ネットワークの概要

北区の公共交通			
基本的な公共交通	鉄道	JR東日本	東北本線・高崎線（尾久、赤羽） 京浜東北線（赤羽、東十条、王子、上中里、田端） 埼京線（板橋、十条、赤羽、北赤羽、浮間船渡） 山手線（駒込、田端） 湘南新宿ライン（赤羽）
		都電	都電荒川線（東京さくらトラム） （梶原、栄町、王子駅前、飛鳥山、滝野川1丁目、西ヶ原4丁目）
		東京メトロ	南北線（西ヶ原、王子、王子神谷、志茂、赤羽岩淵）
		埼玉高速鉄道	埼玉スタジアム線（赤羽岩淵）
	路線バス	都営バス (東京都交通局)	王子駅を中心に、池袋、赤羽、新田、江北、西新井、北千住、荒川等の方面を運行 その他、田端駅から北千住方面に運行
		国際興業バス	赤羽駅を中心に、板橋、浮間船渡、川口、王子、田端方面を、王子駅を中心に、赤羽、駒込、田端、川口方面を運行。
		関東バス	赤羽駅から、東十条経由・高円寺方面を運行。
		東武バス	王子駅から、亀有方面を運行。
			その他、高速バス、終電以降の深夜バス等
	タクシー		区内を多数のタクシー車両が運行。主要駅の駅前には待機車両。
水上バス		神谷に発着するコースが運航（浅草、お台場方面）。※不定期運航	
地域公共交通	コミュニティバス	Kバス	王子・駒込ルート 田端循環ルートの2ルート (区が運営、日立自動車交通が運行)

鉄道、  
路線バスを  
補完する  
コミュニティバス  
「Kバス」

## 〔公共交通ネットワーク（全体）〕

北区の公共交通ネットワークは、主に、鉄道、都電、路線バス、コミュニティバス（Kバス）で構成されています。区内を通り都心方面等を結ぶ鉄道が基軸となっており、主要駅として、赤羽駅、王子駅、田端駅があります。

路線バスは、多くが赤羽駅、王子駅に発着し、区内の各地域及び区外の周辺地域を結んでいます。北区のコミュニティバス（Kバス）は、これらを補完する公共交通として、区内で公共交通機能の向上が必要な地区と駅を結ぶ2路線を運行しています。

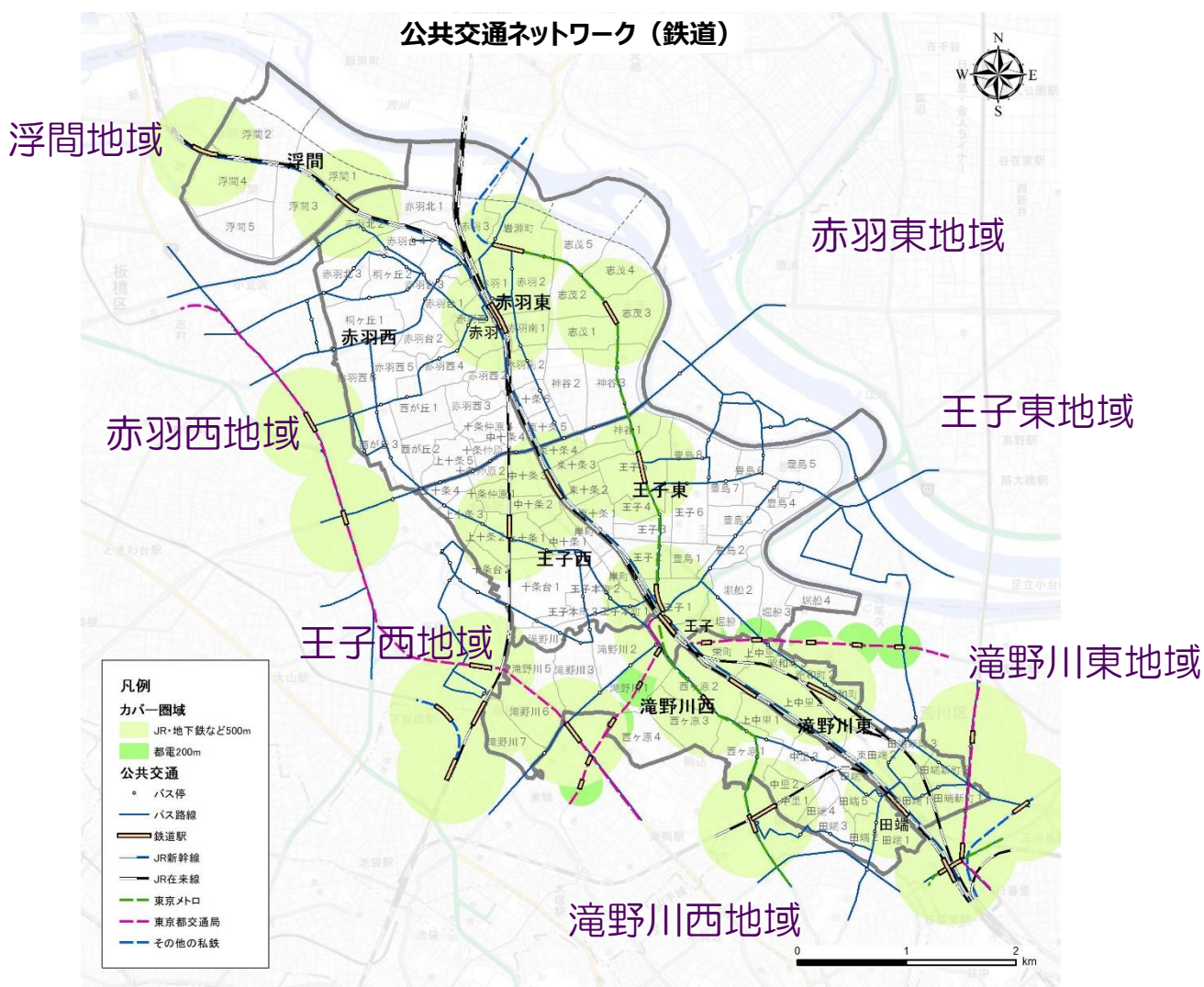


\* 深夜バスを除く

## 〔公共交通ネットワーク（鉄道）〕

北区の公共交通ネットワークについて、南北方面の基軸として区の中央を通る鉄道（JR 東日本、東京メトロ、埼玉高速鉄道）が運行し、東西方面には都電荒川線（東京さくらトラム）が運行しています。

鉄道駅は、区内の各地域に複数あり、都心に近い南側ほど駅が多く存在しています。それらのうち、赤羽駅、王子駅、田端駅が主要駅となっています。

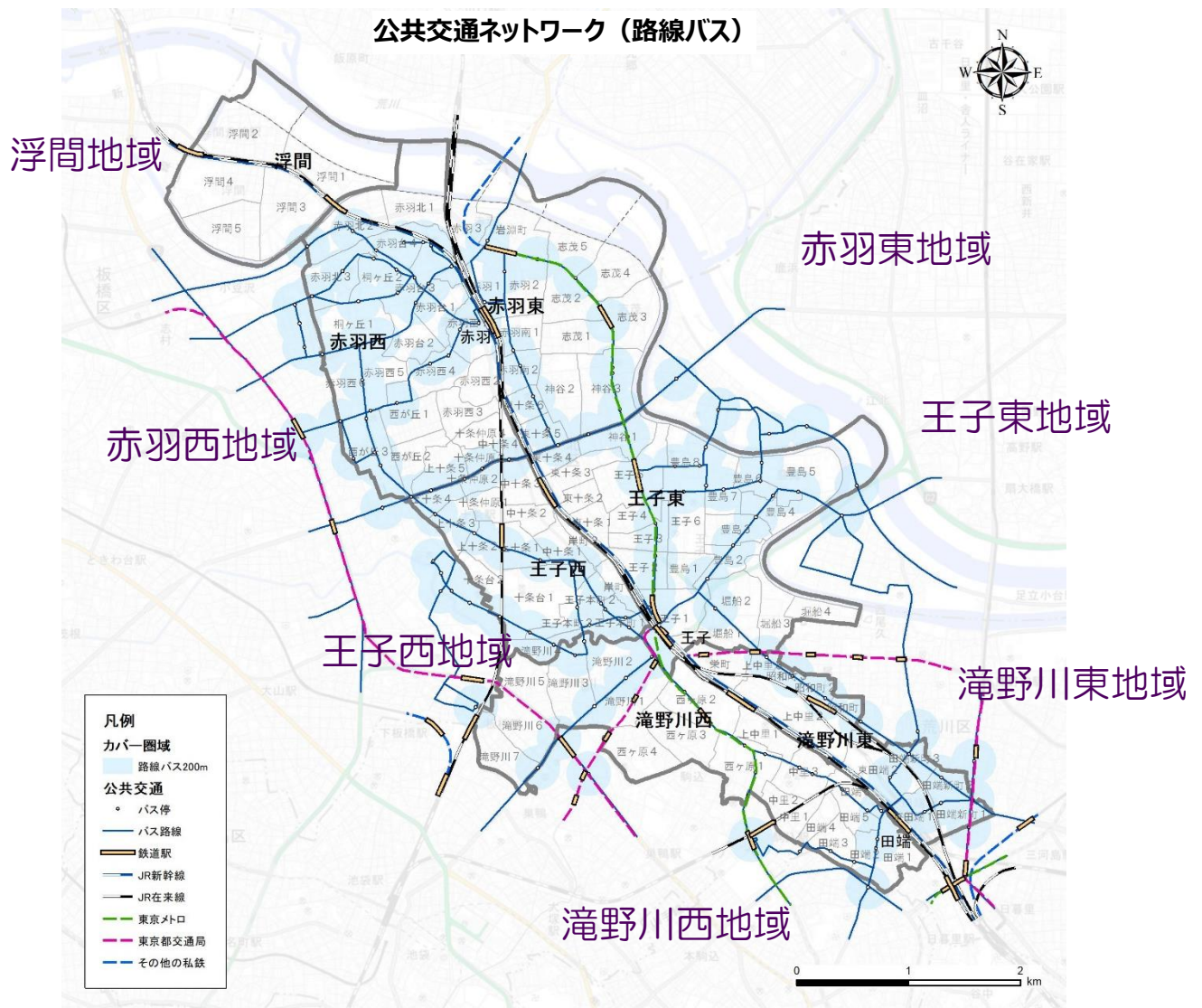


\* 鉄道の利用圏を駅から500mとして図示しています。  
 都電の利用圏は、後述のバス停と同等の200mとして図示しています。

データ出典：国土数値情報より

## 〔公共交通ネットワーク（路線バス）〕

区内には複数の事業者の路線バス（都営バス、国際興業バス、関東バス、東武バス等）が運行しています。多くの路線は、赤羽駅、王子駅、田端駅に発着し、区内の各地域、及び区外の周辺地域をつないでいます。

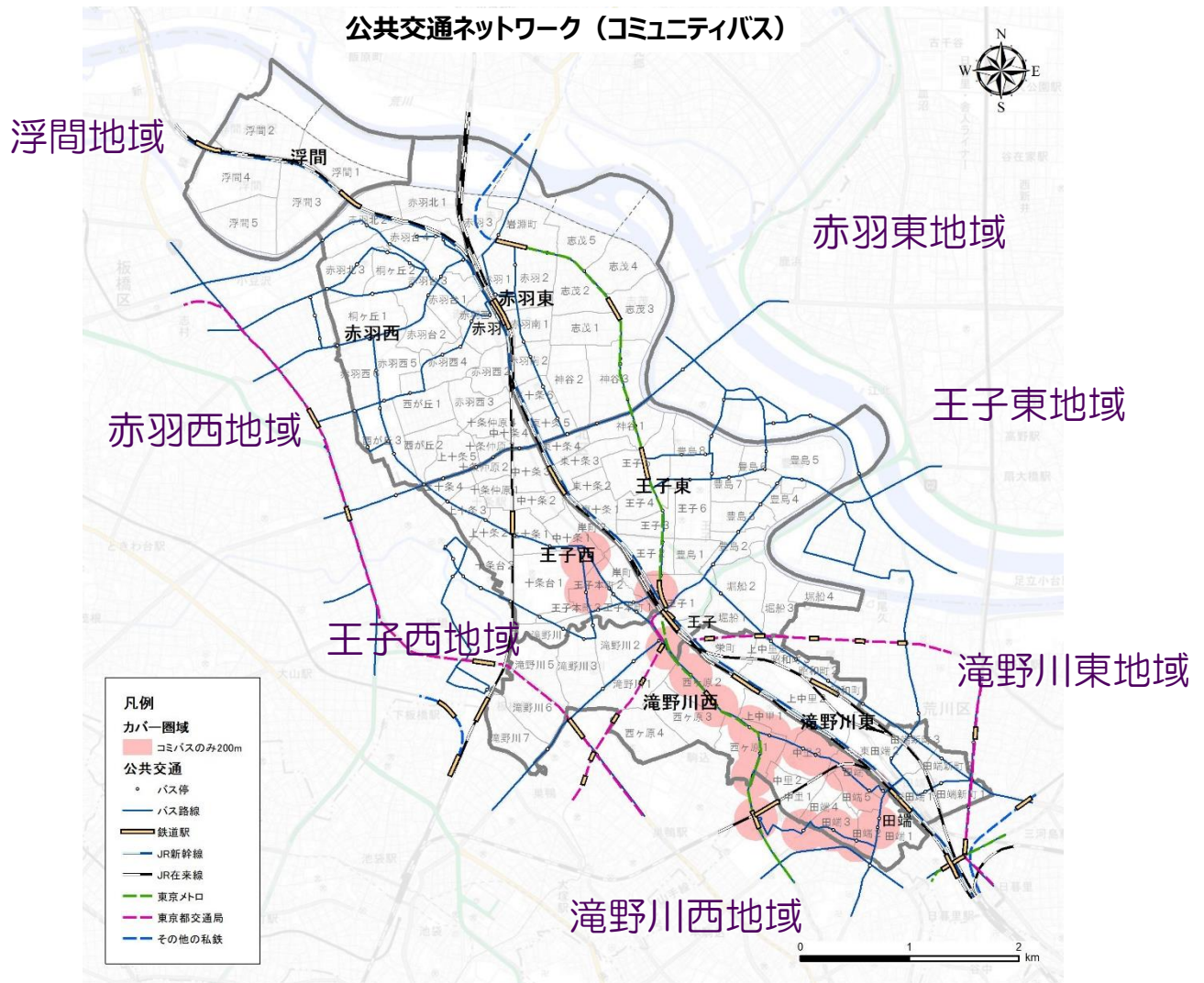


\* 23区で、バス停の利用圏を200mとして図示しています。

データ出典：国土数値情報より

## 〔公共交通ネットワーク（コミュニティバス）〕

鉄道・路線バスの補完する地域の公共交通として、コミュニティバス「Kバス」を運行しています。2路線が運行しており、王子・駒込ルートは王子西地域と滝野川西地域、田端循環コースは滝野川西地域のみで運行しています。

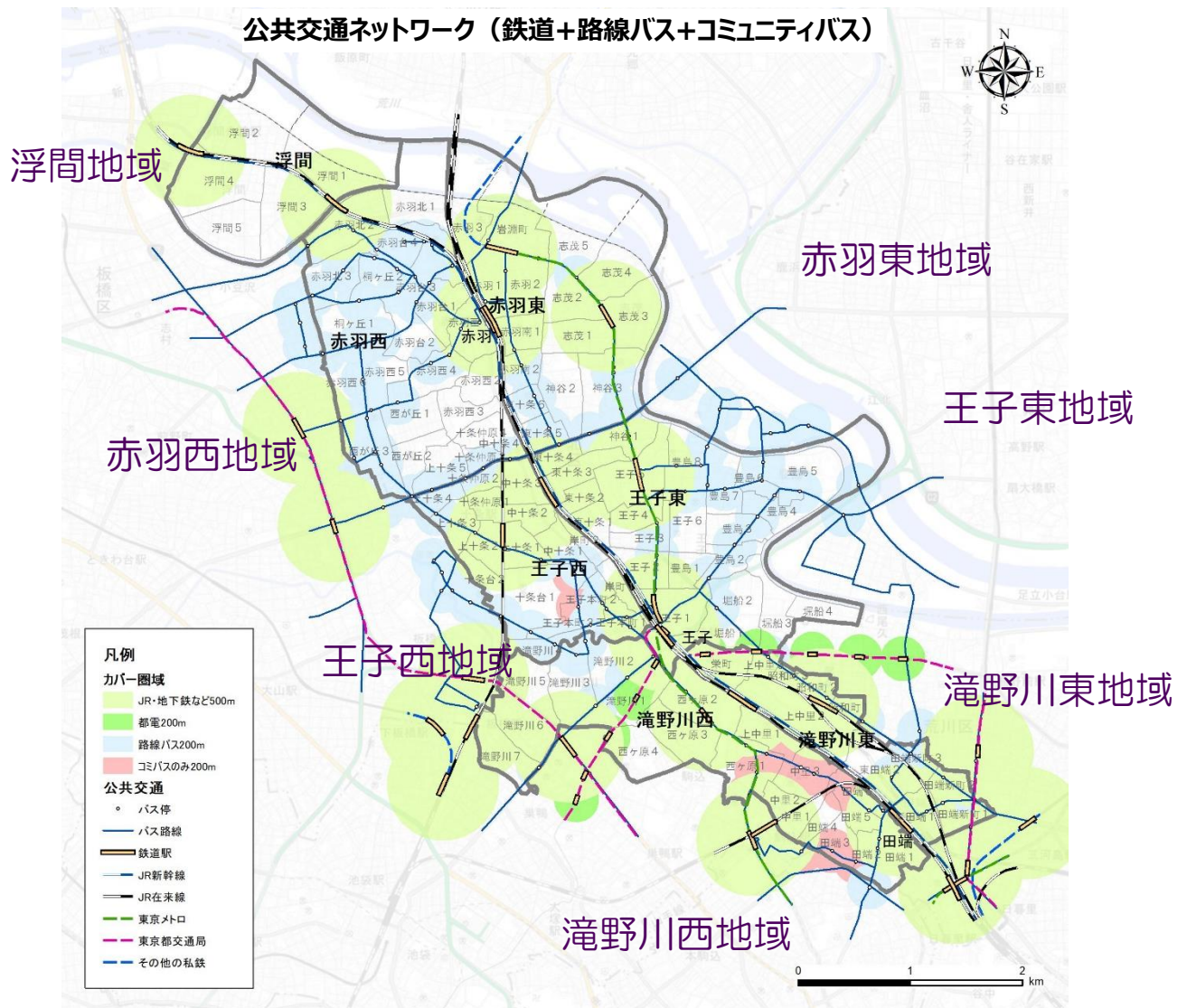


\* コミバスの利用圏を路線バスと同等の200mとして図示しています。

データ出典：国土数値情報より

## 〔公共交通ネットワーク（鉄道+路線バス+コミュニティバス）〕

鉄道、路線バス、コミュニティバス（Kバス）の利用圏域を重ね合わせてみると、これらによって、多くのエリアをカバーされており、公共交通機能を向上すべき箇所が部分的に残っているのが現状です。

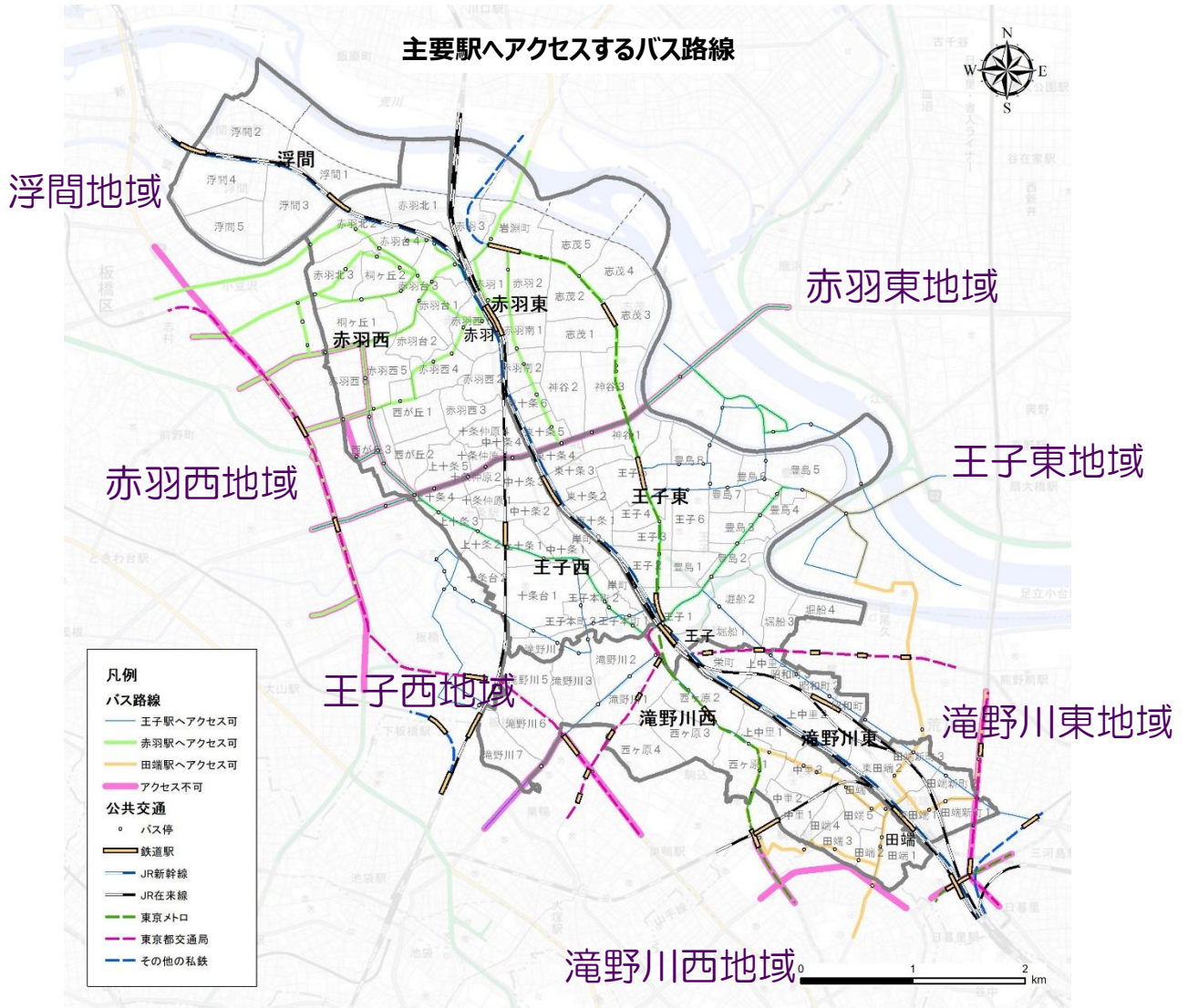


データ出典：国土数値情報より

## 2.2 鉄道・路線バスの状況

### 〔主要駅へのアクセス路線〕

北区の路線バスは駅に発着するルートとなっており、特に主要駅（王子駅、赤羽駅、田端駅）に発着する路線が多くなっています。



データ出典：国土数値情報より

## 〔路線バスの運行本数の状況〕

路線バス等の運行本数をみると、北区の路線バスのうち、主要駅（王子駅、赤羽駅、田端駅）に近い区間で、運行本数が多い傾向があります。特に、赤羽駅及び王子駅に発着する区間の本数が多く、概ね駅から離れるほど本数が少なくなっています。



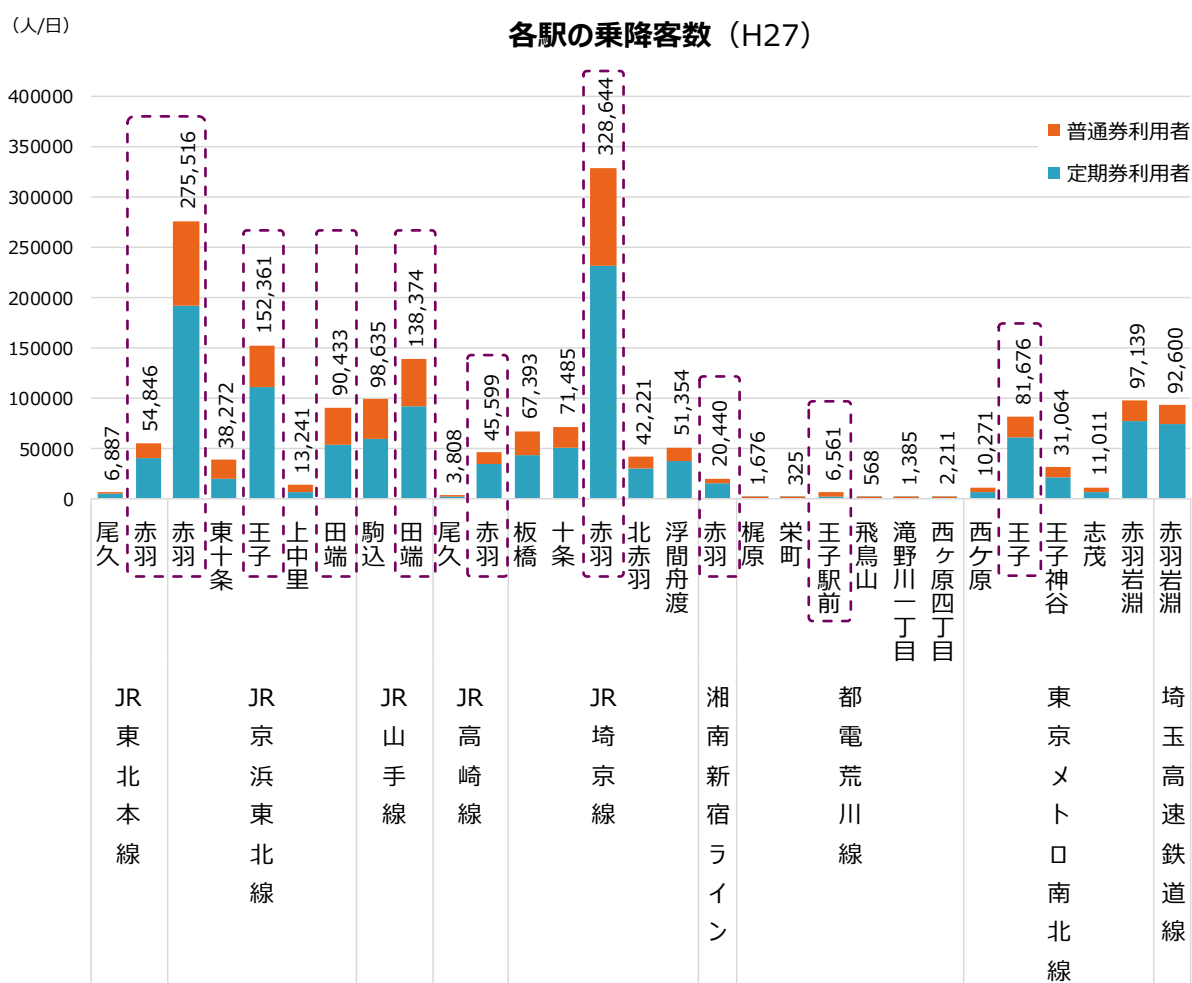
出典：各路線バス事業者HP等より



## 〔鉄道の利用状況〕

北区内の鉄道駅の乗降客数は、区を中心駅である「赤羽駅」「王子駅」「田端駅」が多くなっています。特に JR 赤羽駅の利用客は突出して多い状況です。これら主要ターミナルには複数の鉄道路線が運行しており、多くの人に利用されています。その他では、駒込駅、赤羽岩淵駅の利用客も多くなっています。

また、内訳を見ると、いずれも「定期券利用者」が多くを占めており、北区の通勤・通学客が多いものと見受けられます。



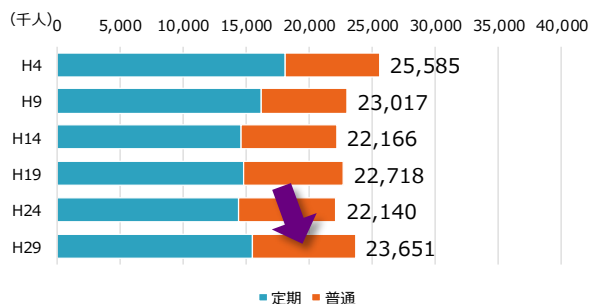
データ出典：大都市センサスより

## 〔鉄道の利用状況（経年的な推移）〕

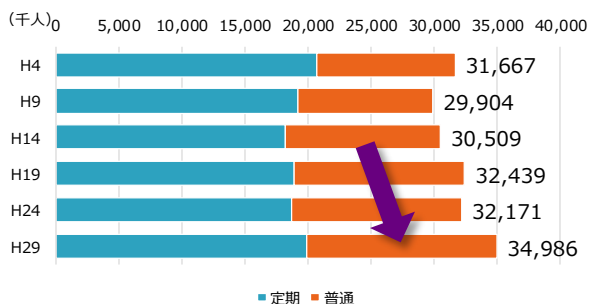
主な鉄道駅の乗車人員は、近年、概ね増加傾向となっています。

また、内訳を見ると、いずれも「定期券利用客」が増加している傾向があり、北区の通勤・通学客が増えているものと見受けられます。

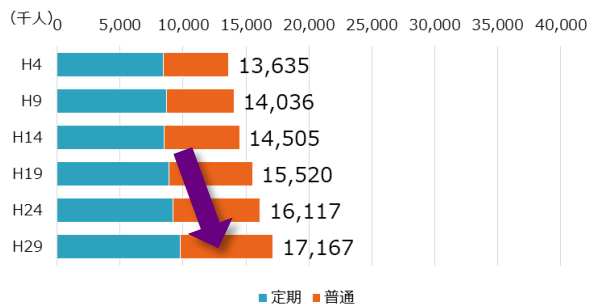
### JR王子駅 乗車人員



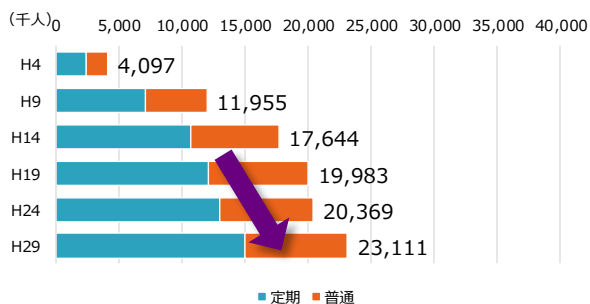
### JR赤羽駅 乗車人員



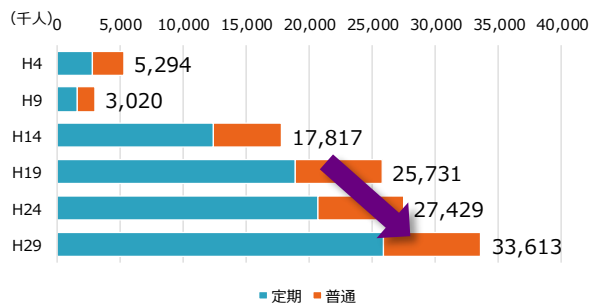
### JR田端駅 乗車人員



### 東京メトロ南北王子駅 乗車人員



### 東京メトロ南北線赤羽岩淵駅 乗車人員



何れの駅も、多くを「定期券利用客」が占める。

出典：大都市センサスより

## 2.3 コミュニティバス「Kバス」の状況

### 〔Kバスの概要〕

北区の東側エリアにおいて、公共交通機能向上を目的として、コミュニティバス「Kバス」を運行しています。

Kバス導入の経過、及び、現行の運行方法等は下記のとおりであり、Kバスは、モデル運行を経て本格運行を開始しました。2ルートを運行しており、運行開始以来、20分間隔での運行を基本としています。なお現在、モデル運行開始から10年以上が経過しています。

#### （これまでの経過）

- 平成20年4月 モデル運行開始
- 平成22年3月 公募により愛称を「Kバス」に決定
- 平成22年4月 モデル運行による検証に基づき本格運行を開始。

#### （現在の運行方法等）

- 運行・ダイヤ  
毎日運行、20分間隔 7時台～20時台
- 2ルート  
「王子・駒込ルート」（JR王子駅～JR駒込駅（折り返し））1周40分（2台で運行）  
「田端循環ルート」（JR駒込駅～JR田端駅（循環））1周20分（1台で運行）
- 指定バス停で、2つのルート間で乗り継ぎ可（無料）
- 運賃 100円
- バス車両 日野ポンチョ（ノンステップバス定員36名（うち座席12））





Kバスについては、運行するだけでなく、一層の利用促進を目指し、種々の取り組みを継続的に行っています。

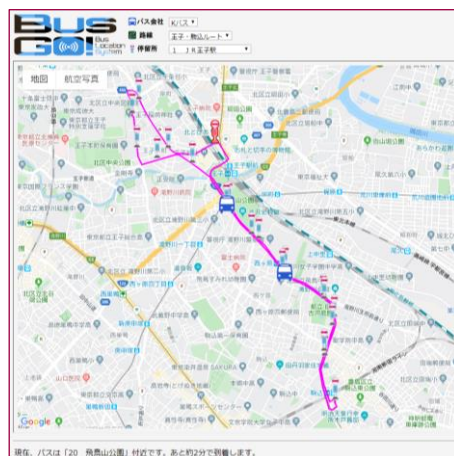
**(Kバスの利用促進等に向けた取り組み)**

- ・Suica やPASMO 等の交通系 IC カード利用可能
- ・QR コード、URL にてKバスの運行情報の確認  
 (バスロケーションシステムサービス) ・二つのルート間で**乗り継ぎ**可能 (無料)  
 (乗継利用で行ける目的地の場合のみ) ・乳児 (1 歳未満) は無料、未就学児は小学生以上の方 1 人と同乗する場合は同乗者 1 名につき 2 名まで無料。 ・**一日乗車券**、**回数乗車券**、一か月**定期券**の販売  
 ※定期券以外はバス車内で購入可能  
 ※**一日乗車券**提示による**施設割引**実施  
 ※**浮世絵デザイン**の一日乗車券・その他、ホームページで**Kバス運行地域周辺等の情報発信** (観光情報等リンク) 等

**交通系ICカードを利用可能**



**バスロケーションシステム**



**1日乗車券**

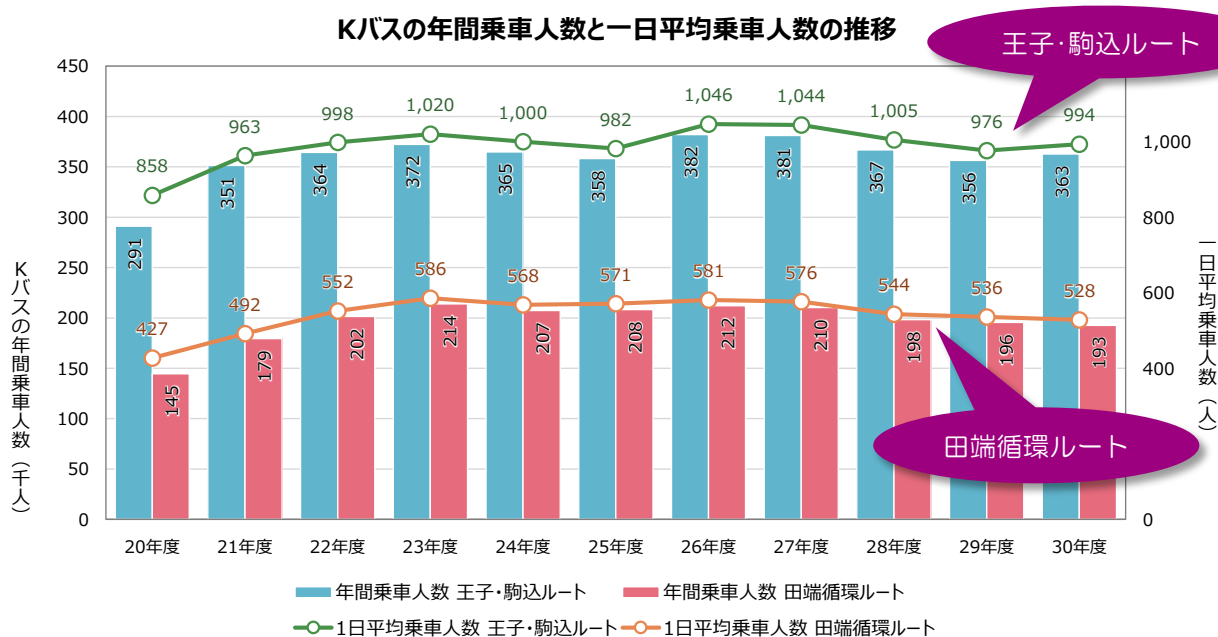
City of Kita  
 北区コミュニティバス  
**一日乗車券**  
 乗車日  
 1、この一日乗車券は表示の期日に限り、何回でもご乗車いただけます。  
 2、ご乗車の際は、乗務員に日付印をしっかりとお見せ下さい。  
 3、この乗車券は、払い戻しできません。  
 NO.00000  
 日立自動車  
 東京都足立区綾瀬 6-11-22 TEL:561

王子海船乃二種 三代歌川広重

## 〔Kバスの利用客数の推移〕

Kバスの利用客数は運行開始後に増加し、「王子・駒込ルート」が1日1,000人程度、「田端循環ルート」が1日500人強（計1日1,500人程度）で推移しています。平成30年度の1便当たりの乗車人員は、王子・駒込ルート約25人、田端循環ルート約14人です。

Kバスは、日々、多くの人に利用され、沿線地域の移動手段としての役割を果たしているものと考えます。



参考：1便当たりの乗車人数（H30）

- 王子・駒込ルート約25人
- 田端循環ルート約14人

出典：Kバス実績データより

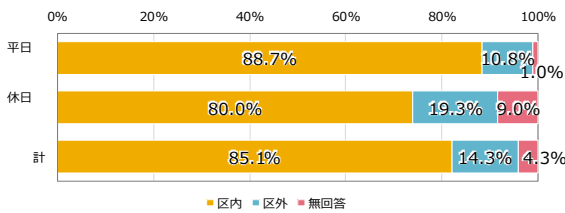
## 〔Kバス利用客の状況〕

Kバス利用客へのアンケート及びOD調査によれば、利用客は大半が北区民であり、主に居住者の移動手段として活躍しています。

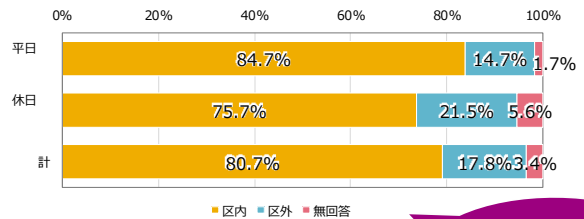
利用客の年齢層では、4～5割程度と、多くを高齢者が占めていますが、その他の年齢層の利用も5～6割程度あり、比較的広い年齢層に利用されています。

なお、回数券利用客は1割程度であり、大半が現金・ICカード利用客です。

Kバス利用客の居住地 王子・駒込ルート

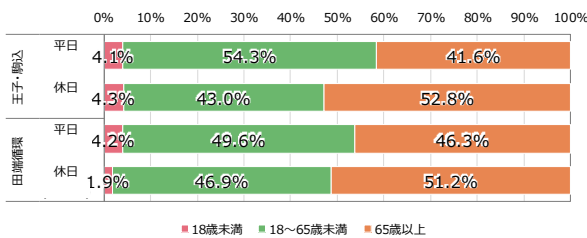


Kバス利用客の居住地 田端循環ルート

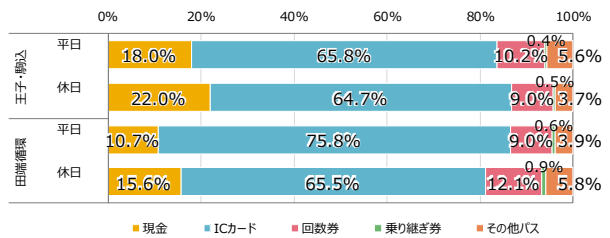


4～5割が  
高齢者

Kバス利用客の年齢層



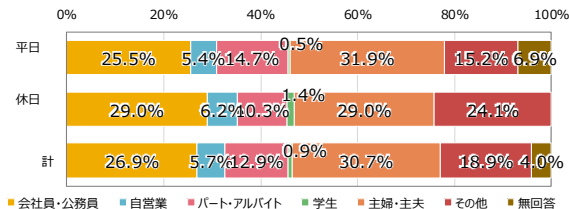
Kバス利用客の券種



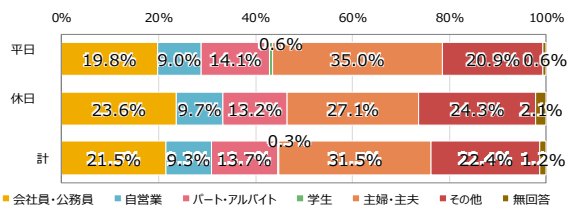
利用客は  
大半が区民

学生以外に広く  
利用されている

Kバス利用客の職業 王子・駒込ルート



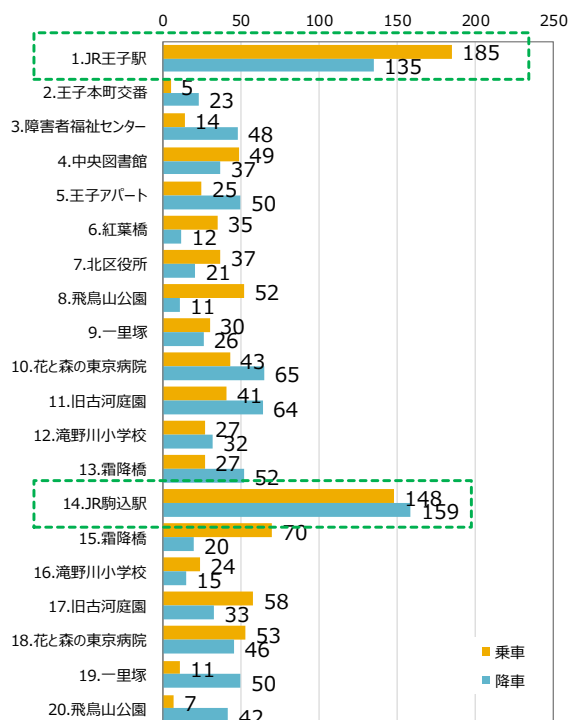
Kバス利用客の職業 田端循環ルート



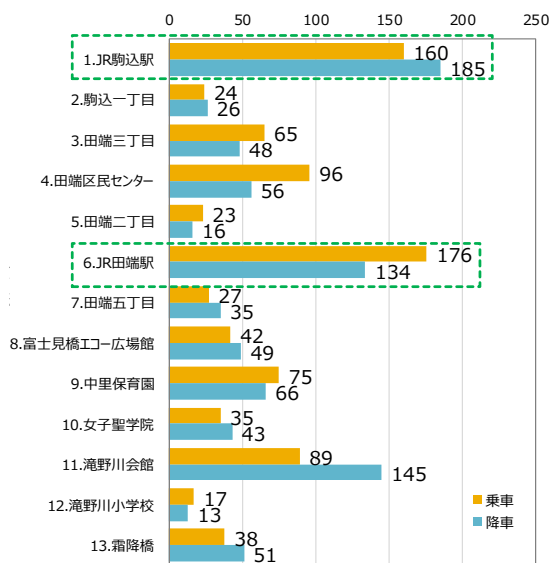
出典：Kバス利用客アンケート、OD調査より

乗降バス停は、鉄道駅（王子、駒込、田端）が特に多くなっています。これらの利用客のなかには、鉄道等に乗り継ぐ人だけでなく、駅前付近に立地する店舗等の目的地へ行く人も多く見受けられます。

Kバスの便別利用客数 王子・駒込ルート(平日)



Kバスの便別利用客数 田端循環ルート(平日)



主要駅での乗降客が突出

出典：Kバス利用実績より

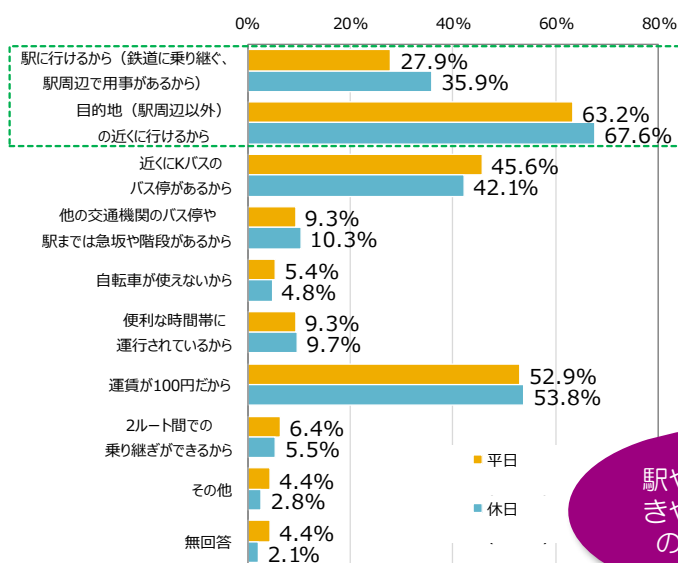


## 〔Kバスを利用する理由〕

Kバスを利用する理由の中で、「駅に行けるから」、「目的地の近くに行けるから」との回答が多く得られています。駅や目的地に行きやすいルートとなっていることのメリットが、Kバスの利用客の多い要因の一つと考えられます。

また、運賃が100円であることも、利用理由として多くの人が挙げられています。

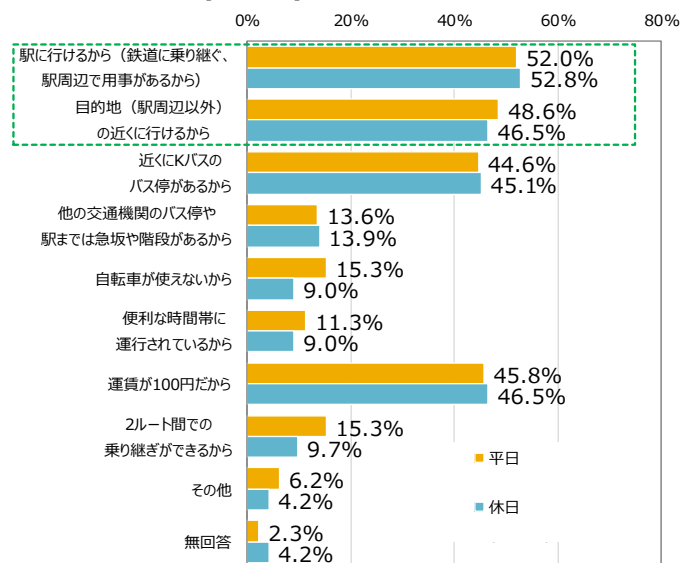
### Kバス利用客(回答者)の利用理由 王子・駒込ルート



駅や目的地に行きやすいルートの評価が高い

安価であることの評価も高い

### Kバス利用客(回答者)の利用理由 田端循環ルート



出典：Kバス利用客アンケートより

## 2.4 公共交通の現状等からみた今後の留意点

北区の公共交通の現状・問題及び社会や地域で近年問題として危惧される事項等を踏まえ、今後の地域公共交通を考える上で留意すべき点を以下に整理します。

### ■公共交通ネットワークの現状等より

**○鉄道が基軸となり、路線バスが主要駅に発着し、Kバスも運行していますが、主要駅へのアクセス等は地域によって差異があり、公共交通機能の向上が必要な地域があります。**

北区の公共交通は、基軸である鉄道、主要駅に発着し区内及び近隣地域を結ぶ路線バス、それらを補完するコミュニティバス「Kバス」、タクシー等で構成していますが、主要駅へのアクセス等は地域によって差異があり、鉄道・路線バスが対応できない公共交通機能の向上が必要な地域があるため、新たな地域公共交通等を検討する必要があります。

### ■その他、危惧される事項等

**○高齢ドライバーが増え、免許返納等が社会的な課題となっています。**

近年、高齢ドライバーによる交通事故等が社会的問題となっており、免許返納等を促すことが必要とされています。北区においても同様であり、その支援策としても、公共交通を充実することの必要性は高いものと考えます。

**○公共交通に対する利用意向等は、個人や地域によって差異がある可能性があります。“地域の公共交通を守っていく”という意識の醸成も必要です。**

区内でも、個人や地域等によって、居住者の意識や利用交通手段の状況等は多様に異なっていると考えられるため、地域公共交通の検討にあたっては、利用意向等に差異があることを念頭に置く必要があります。また今後の取り組みが、地域の公共交通を守っていくという意識の醸成の契機となることが望まれます。

**○バス等の運行事業者は、利用客数の伸び悩み、乗務員不足等により厳しい運営状況です。**

路線バスやタクシー等の運行事業者が将来にわたり持続的な運営を行う面で、利用客が伸び悩んでいることや、乗務員が確保できないことが、全国的に問題となっています。したがって、今後の地域公共交通は、事業者が運行・運営しやすいものとなるよう配慮する必要があります。

### 3. 公共交通に関わる今後に向けた課題

北区には、基本的な公共交通として、鉄道・都電・路線バスが運行しており、特に主要駅等を中心に、多くの人々に利用されています。また、鉄道・都電・路線バスを補完することを目的として平成 20 年に運行を開始したコミュニティバス「K バス」も、高齢者をはじめとする区民等の移動手段として、日々の暮らしに寄与しています。ただし、主要駅等へのアクセスは地域による差異があり、鉄道・路線バスが対応できない公共交通機能向上が必要な地域が残っています。

今後の人口減少、高齢化の進展が予想されるなか、地域の外出ニーズに corres ponding 公共交通の役割は、ますます重要となります。また、高低差による移動の負担が大きいという土地の特徴も踏まえた場合、「地域公共交通等の充実による移動手段の確保」は、北区の公共交通に関する大きな課題であると考えられます。

