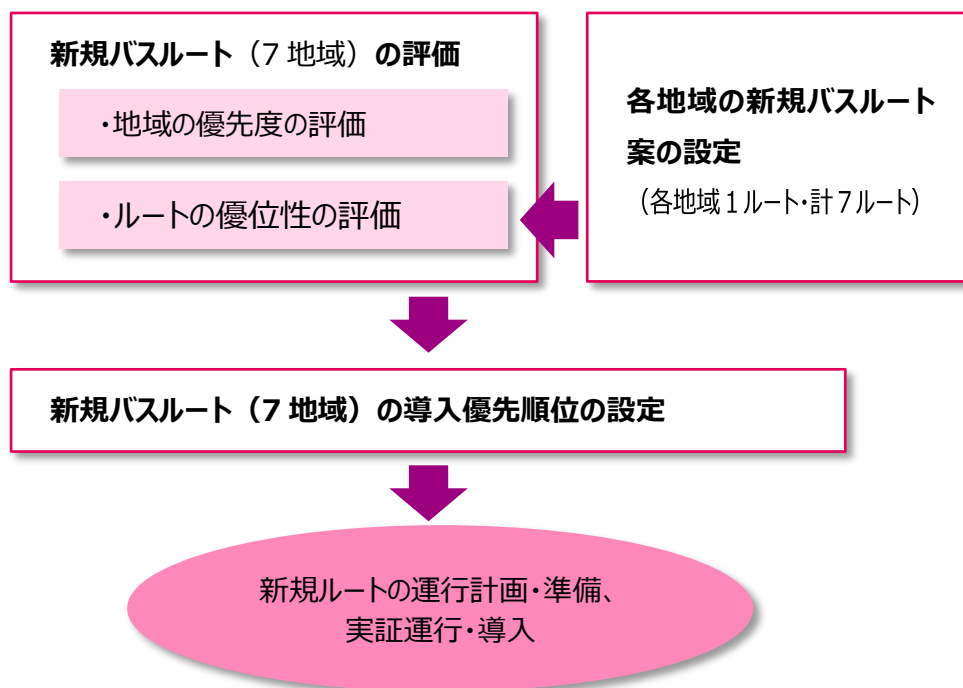


## 第5章 新たなコミュニティバスの導入計画



基本方針に基づき、今後、北区においては、「誰もが安心して快適に移動できるまちをめざし、地域公共交通の充実」に向けて取り組んでいきます。

その中で中心的な施策は、公共交通機能の向上が必要な地域への「コミュニティバス新規路線の導入」であり、地域毎にルートの評価を行い導入していきます。



コミュニティバス新規路線のルート案及び導入優先順位設定の流れ

区内の各地域（7地域）について、まず新規路線の導入候補地として、「地域の優先度」の評価を行います。また地域毎のコミュニティバス新規路線のルート案を設定した上で、各々のルート案について「ルートの優位性」の評価を行います。それらの結果に基づき導入優先順位を設定し、順位にしたがって地域毎に実証運行を踏まえながら、導入を行っていきます。

本計画において、各地域の「導入優先順位」の設定、「ルート案」の設定を行っており、その結果を以降に示します。

# 1.導入優先順位の考え方

コミュニティバスの新規ルートについては、今後、「導入優先順位」にしがたって、具体的な運行計画、準備を行い、実証運行を踏まえながら導入に取り組んでいくこととなります。新規バスルートの導入優先順位の設定に関する考え方を以下に示します。

## 1.1 導入優先順位設定の全体的な考え方

評価方法と指標（点数化方法）を予め設定した上で、各地域のルート案（地域毎に1ルートずつの計7ルート）に対し、「地域の優先度」、「ルートの優位性」の2つの面について、複数の指標を設け評価を行いました。各指標による評価の後、「地域の優先度」、「ルートの優位性」の評価結果の合計値を算出し、それをもとに、7つの地域の新規ルートの導入優先順位を設定しました。

### ○地域の優先度の評価（点数化）

複数の視点から、各指標による評価（点数化）を行い、まず7つの地域ごとに合計点を算出して順位を求め、その順位によって、地域の優先度の点数をつけました。



### ○ルートの優位性の評価（点数化）

複数の視点から、各指標による評価（点数化）を行い、7つの地域ごとに合計点を算出し、各地域のルートの優位性の点数としました。



### ○「地域の優先度」及び「ルートの優位性」による総合点

上記の「地域の優先度」と「ルートの優位性」の合計点を求め、各地域のルートの総合的な点数としました。



### ○新規ルートの導入優先順位の設定

上記の総合点の高いほうから順に、新規ルートの導入順位を設定しました。

## 1.2 「地域の優先度」の設定方法

「地域の優先度」は、各々の地域全体としてのコミュニティバス導入の必要性・有効性に関する評価を行うものであり、下記の5つの視点から複数の指標を設け、7つの地域毎、指標毎に点数をつけ、まず各地域の合計点を算出して順位を求め、その順位に応じて地域の優先度の点数をつけました。

### 〔地域の優先度の評価の視点〕

#### 視点1 ●公共交通機能を向上する（不足を補完する）。

公共交通機能を向上すべき箇所の多さ、主要ターミナル駅までの距離等の面から、公共交通機能を向上する必要性を評価の視点としました。



#### 視点2 ●高齢者等の移動を支援する。

高齢者人口、高齢者のみ世帯、運転しない高齢者等の状況から、高齢者に対する支援の必要性を評価の視点としました。



#### 視点3 ●大きい高低差（区の特徴）に対応する。

斜面が多いなど坂道を移動する生活環境の面から、支援の必要性を評価の視点としました。



#### 視点4 ●日々の暮らしを充実、まちの賑わいを創出する。

仕事で出かける居住者や、主要施設まで出かける日々の暮らしの充実、及び集客等によるまちの賑わいに寄与する可能性を評価の視点としました。



#### 視点5 ●公共交通に対する地域の意識・きずなづくりを支援する。

コミュニティバスに対する利用意向の高さ、地域で公共交通を支える意識の高さ等の面から、地域の意識・きずなづくりへの支援の有効性を評価の視点としました。



上記の各視点による評価については、次に示すように複数の指標を設けた上で、点数化する方法によって行いました。

## 〔地域の優先度の評価指標〕

前述の5つの視点に対し設定した評価指標（点数化する際の指標）は、以下の通りです。

配点方法は、指標ごとに各地域の数値を算出し、最高値の地域の数値と最低値の地域の数値の間を5等分して5つのランク（上から5点～1点）を設け、各地域が該当するランクの点数を、その地域の点数としました。

7地域に対し、まず全指標分の点数を合計して1位～7位の順位付けを行い、順位に応じた点数（上から7点～1点）を、各地域の「地域の優先度」の点数としました。

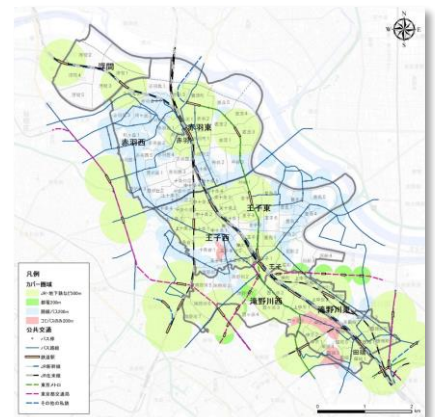
### 視点1 ●公共交通機能を向上する（不足を補完する）。

#### （指標1-①）公共交通機能を向上すべき面積

地域の面積に対する、鉄道・路線バスの利用圏域外の面積の割合を指標とし、大きいほど高得点としました。（右図のイメージ参照）

#### （指標1-②）地域からターミナル駅までの距離

地域の人口重心から、北区のターミナル駅（赤羽駅、王子駅、田端駅）までの距離を指標とし、遠いほど高得点としました。



・公共交通機能を向上すべき面積のイメージ（地域毎に、地図情報によって面積を計上しました）

### 視点2 ●高齢者等の移動を支援する。

#### （指標2-①）高齢者人口の密度

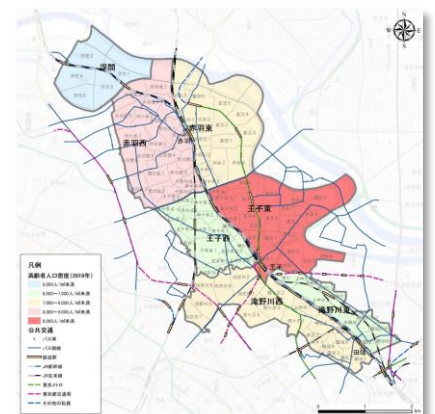
地域の面積当たりの、高齢者（65歳以上）の人口を指標とし、多いほど高得点としました。（右図のイメージ参照）

#### （指標2-②）高齢者のみ世帯の割合

地域の世帯数に対する、高齢者のみ世帯の割合を指標とし、大きいほど高得点としました。

#### （指標2-③）運転しない（運転免許を持たない人等）高齢者の割合

高齢者のうち、運転免許を持たない人の割合（区民アンケート結果）を指標とし、高いほど高得点としました。

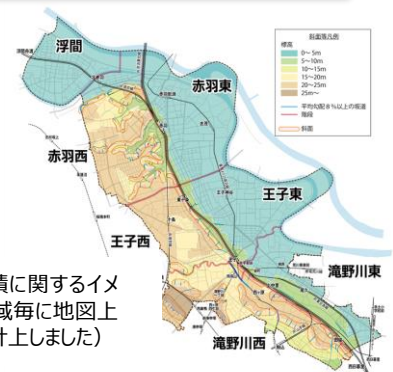


・高齢者に関する指標については、地域毎に1つの数値を算出しました

### 視点3 ●大きい高低差（区の特徴）に対応する。

#### （指標3-①）斜面の面積の割合

地域の面積に対する、坂道等がある概ねの範囲面積の割合を指標とし、大きいほど高得点としました。（右図のイメージ参照）



・斜面の面積に関するイメージ（地域毎に地図上で面積を計上しました）

### 視点4 ●日々の暮らしを充実、まちの賑わいを創出する。

#### （指標4-①）従業者数（働きに行く居住者）の密度

地域の面積あたりの、従業者数（働きに行く地域住民の人数）を指標とし、多いほど高得点としました。

#### （指標4-②）主要施設、商店街、大規模店舗の立地密度（少なさ）

地域の面積あたりの、立地数を指標とし、少ないほど高得点（地域外へ出かける可能性が高いほど高得点）としました。（右図のイメージ参照）



・主要施設立地数のイメージ（地域毎に地図情報によって箇所数を計上しました）

#### （指標4-③）景観百選に選ばれている箇所数

北区景観百選に選ばれているスポットの箇所数（景観百選 MAPの地域分類による）を指標とし、多いほど高得点としました。

### 視点5 ●公共交通に対する地域の意識・きずなづくりを支援する。

#### （指標5-①）コミュニティバス導入時の利用意向の高さ

区民アンケートで、コミュニティバス導入を希望し「利用意向」がある人の割合を指標とし、高いほど高得点としました。

#### （指標5-②）地域で公共交通を支える意識の高さ

区民アンケートで、「地域の公共交通に住民が関わるべき」と意識している人の割合を指標とし、高いほど高得点としました。

地域の優先度に関する配点は下記の通りです。なお、各指標については、項目数のバランスや基本コンセプトの重要性を加味して、予め係数を設定し、算出された点数に係数を乗じた値を、その項目の点数としました。

視点	指標	評価ランク	係数	配点
視点1 公共交通機能を向上する	1-① 公共交通機能を向上すべき面積	1~5	×5	40
	1-② 地域からターミナル駅までの距離	1~5	×3	
視点2 高齢者等の移動を支援する	2-① 高齢者人口の密度	1~5	×3	25
	2-② 高齢者のみ世帯の割合	1~5	×1	
	2-③ 高齢者の免許の有無	1~5	×1	
視点3 大きい高低差（区の特徴）に対応する	3-① 斜面の面積の割合	1~5	×2	10
視点4 日々の暮らしの充実、まちの賑わいを創出する	4-① 従業者数(働きに行く居住者)の密度	1~5	×1	15
	4-② 主要施設、商店街、大規模小売店舗の立地密度	1~5	×1	
	4-③ 北区景観百選	1~5	×1	
視点5 公共交通に対する地域の意識・きずなづくりを支援する	5-① コミュニティバスの利用意向	1~5	×1	10
	5-② 地域で公共交通を支える意識の高さ	1~5	×1	
小計				100

地域の優先度に関する評価結果は、後の「4.新規ルート案の導入優先順位」に示します。

## 1.3 ルートの優位性の考え方

「ルートの優位性」は、新規ルートについての有効性、実現性や事業性等を評価するものであり、下記の3つの視点から複数の指標を設けて、7地域のルート毎、指標毎に点数をつけ、全項目の合計点を算出し、ルートの優位性の点数としました。

### 〔ルートの優位性の評価視点〕

#### 視点1 ● 運行の実現による効果大きい。

公共交通機能の向上、高齢者等への移動支援、大きい高低差への対応、主要駅へのアクセス等の面で、メリットが大きいルート、また、定時性や鉄道との乗り継ぎの利便性が確保できるルートであることを評価の視点としました。



#### 視点2 ● 運行の実現への課題が比較的少ない。

既往のバス路線との調整、ルート上の道路状況等に関する課題が少ないルートであることを評価の視点と評価しました。



#### 視点3 ● 将来にわたる事業の持続可能性が高い。

収支率がある程度確保されるルート、事業者が運行・運営を継続しやすいルートであることを評価の視点としました。



なお、各視点による評価については、次に示すように複数の指標を設けた上で、点数化する方法によって行いました。

## 〔ルートの優位性の評価指標〕

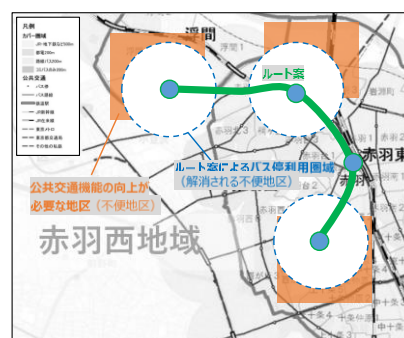
前述の3つの視点に対して設定した評価指標（点数化した際の指標）は、以下の通りです。

配点方法は、指標ごとに各ルートの数値を算出して、高・中・低の3つのランク（上から3点～1点）を設け、該当するランクの点数を、そのルートの点数としました。最後に、個々のルートについて全指標分の合計を行い、各地域の「ルートの優位性」の点数としました。

### 視点1 ● 運行の実現による効果が大い。

#### 指標① 当該地域における公共交通機能の向上などが必要な区域の解消率（面積の割合）

各地域の新規ルートによって、当該地域における公共交通機能を向上すべき区域が解消される率（面積の割合）を算出して評価指標とし、解消率が高い場合を高評価としました。



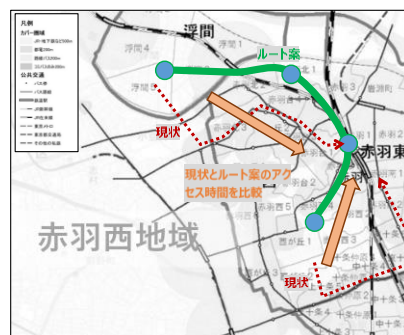
・解消される面積の評価のイメージ（ルート毎に、地図情報によって面積を計上しました）

#### 指標② ターミナル駅へのアクセス性（②-1 アクセス時間の変化）

各地域の新規ルートによる、対象地区からターミナル駅（赤羽駅、王子駅、田端駅のうち最寄駅）までのアクセスに要する時間（徒歩を含む現状の時間からの変化）を算出して評価指標とし、アクセス時間が短縮される場合を高評価としました。

#### 指標② ターミナル駅へのアクセス性（②-2 乗換え回数の変化）

各地域の新規ルートによる、対象地区からターミナル駅（赤羽駅、王子駅、田端駅のうち最寄駅）までの公共交通の乗換え回数（現状の回数からの変化）を計上して評価指標とし、乗換え回数が減る場合を高評価としました。

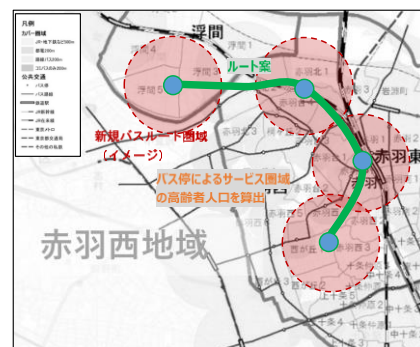


・アクセス変化の評価のイメージ（ルート毎に、地図上で、現状からの変化の状況を確認しました）



### 指標③ サービス圏（路線から半径200m）内の高齢者人口

各地域の新規ルートによるバス停からのサービス圏（半径 200m 内）の高齢者人口を算出して評価指標とし、高齢者が多い場合を高評価としました。



・サービス圏の評価のイメージ（ルート毎に、地図情報によって、数値を算出しました）

### 指標④ サービス圏（路線から半径200m）内の従業者数

各地域の新規ルートによるバス停からのサービス圏（半径 200m 内）の従業者数（仕事をする人）を算出して評価指標とし、従業者が多い場合を高評価としました。

### 指標⑤ サービス圏（路線から半径 200m）内の施設数（大規模店舗、公共施設、病院）

各地域の新規ルートによるバス停からのサービス圏（半径 200m 内）に立地する主要施設数（大規模店舗、公共施設、病院（診療所、クリニックを除く）、学校（小・中学校を除く）、北区景観百選スポット等）を算出して評価指標とし、多い場合を高評価としました。

### 指標⑥ 高低差が大きい区間の通過回数

各地域の新規ルート案が、高低差が大きい区間を通過する回数を、地図情報または現地確認により計上して評価指標とし、坂道を通る回数が多い場合を高評価としました。



・坂道の通過回数の評価のイメージ（ルート毎に、地図上や現地確認で、区間数を計上しました）

### 指標⑦ 路線長（定時性の確保、事業者の運行のしやすさ）

定時性の確保、事業者の運行のしやすさの指標として、新規ルートの路線長（運行距離）を地図上で計測して評価指標とし、短い場合を高評価としました。（必要車両台数が変化する、概ね 1 周 20 分または 40 分をランクの区切りとしました。）

### 指標⑧ 時間調整が可能なバス停等の箇所数

運行のしやすさの指標として、バスが発着時間を調整可能、あるいは利用客が待ち時間を過ごすことができるバス停（ターミナル等）の箇所数を、現地もしくは地図上で把握して評価指標とし、該当するバス停等が多い場合を高評価としました。

### 指標⑨ 接続する鉄道駅の延べ乗車人員数

新規ルートが接続する鉄道駅の乗車人数の合計値を算出して評価指標とし、乗車人員が多い場合を高評価としました。

## 視点2 ● 運行の実現への課題が比較的少ない。

### 指標⑩ 既存バス路線との重複割合

当該地域を運行する既往の路線バスルートと、新規ルートが重複する延長割合を算出して評価指標とし、重複割合が多い場合を低評価としました。

### 指標⑪ 交通規制上や幅員上、バス走行が難しい道路の有無

新規ルートが通行する道路の、交通規制や幅員に関し、バスの運行が厳しい道路の有無を現地もしくは地図上で把握して評価指標とし、難箇所がある場合を低評価としました。

なお、ルート案設定の段階で、交通規制や幅員上、バスが通行できないような区間は避けて設定しました。したがってこの項目では、通行不可能ではないが、やや幅員が狭いような区間の有無で評価しました。

## 視点3 ● 将来にわたる事業の持続可能性が高い。

### 指標⑫ 年間支出の対収入比（収支率）

新規ルートの年間支出額に対する収入額について、利用客数と年間収入、年間支出を試算して評価指標とし、高い場合を高評価としました。なお試算については、コミュニティバス（Kバス）の実績及び区民アンケートをもとに行い、収支率に関する後述の目標値を評価の区切りとしました。

ルートの優位性に関する配点は下記の通りであり、全項目が3点です。

視点	評価指標		評価ランク (低・中・高)	配点	
視点1 運行実現による効果が大きい	①	当該地域における公共交通機能の向上などが必要な区域の解消率 (面積の割合)	1～3	3	
	②	ターミナル駅へのアクセス性	②-1 アクセス時間の変化	1～3	3
			②-2 乗換え回数の変化	1～3	3
	③	サービス圏(路線から半径200m)内の高齢者人口	1～3	3	
	④	サービス圏(路線から半径200m)内の従業者数	1～3	3	
	⑤	サービス圏(路線から半径200m)内の施設数	1～3	3	
	⑥	高低差が大きい区間の通過回数	1～3	3	
	⑦	路線長(定時性の確保、事業者の運行のしやすさ)	1～3	3	
	⑧	時間調整が可能なバス停等の箇所数	1～3	3	
⑨	接続する鉄道駅の延べ乗車人員数	1～3	3		
視点2 運行の実現への課題が比較的少ない	⑩	既存バス路線との重複割合	1～3	3	
	⑪	交通規制上や幅員上、バス走行が難しい道路の有無	1～3	3	
視点3 将来にわたる事業の持続可能性が高い	⑫	年間支出の対収入比 (運行のしやすさに係る路線の長さは、上記⑦で考慮済み)	1～3	3	

ルートの優位性に関する評価結果は、後の「4.新規ルート案の導入優先順位」に示します。

## 2. ルート案設定の考え方

### 2.1 各地域のルート案設定の視点・条件等

本計画の基本方針を受け、各地域のルート案を下記の視点・条件等に基づき設定しました。  
視点に関しては、先行して導入された北区コミュニティバス（Kバス）の公共交通機能向上に関する基本的なコンセプトを踏まえるとともに、「起点・終点」、「経由地」、「運行頻度」、「配慮する事項」等の条件を設定しました。

#### ○北区コミュニティバス導入の基本的な視点（コンセプト）を考慮する。

基本的な視点として、「公共交通機能の向上」「高齢者等の移動の支援」「大きい高低差への対応」「日々の暮らしの充実、賑わいの創出」「公共交通に対する地域の意識・きずなづくりへの支援」に寄与することを重視します。

また、「なるべく多くの不便地区を解消すること」「なるべく多くの高齢者が利用できるようにすること」「なるべく高低差のある場所をカバーすること」「なるべく多くの人に役立つこと」を考慮します。

#### ○各地域～主要な鉄道駅を結ぶ。

ルートの起終点については、各地域の導入候補地（不便地区）と、王子駅、赤羽駅、田端駅のうち近い駅との間を結ぶことを基本とします。

#### ○なるべく利用が多く見込まれる施設等を経由する。

ルートの途中で、可能なかぎり、多くの区民や来訪者が利用する施設等を経由するように設定することとします。

#### ○現行のコミュニティバス（Kバス）と同様のバス車両、20分間隔の運行を基本とする。

現行のKバスが多くの人に利用され好評であることを踏まえ、運行車両は、同等サイズの車両を使用し、概ね20分間隔の運行（1周20分以内、やむを得ない場合は1周40分以内のルートをも2台で運行）を基本とします。

#### ○交通規制や道路幅員等の道路状況や、既存のバス路線に配慮する。

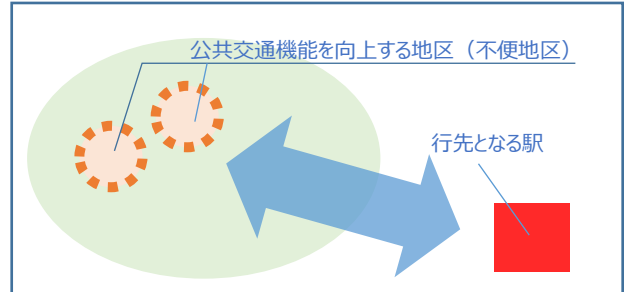
ルート中の交通規制や道路幅員、既存バスとの重複などに配慮し、ルート案設定の段階で、可能なかぎり問題を回避します。

## 2.2 各地域のルート案検討の手順

設定した視点・条件等にもとづき、7つの地域ごとのコミュニティバス新規路線のルート案検討について、具体的には以下の手順で行いました。

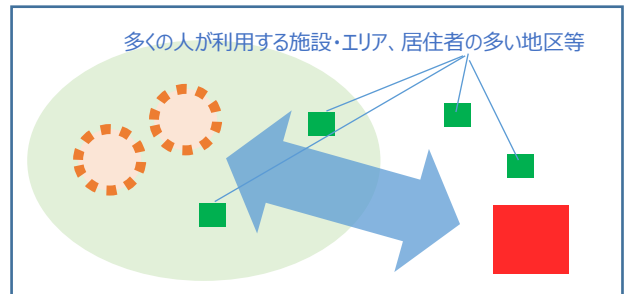
### 手順1 起点・終点を設定する。

- 抽出された各地域内の公共交通機能を向上する地区（不便地区）と、行先となる主要駅を設定しました。
- 行先となる主要駅は、赤羽駅、王子駅、田端駅のうち最も近い駅としました。



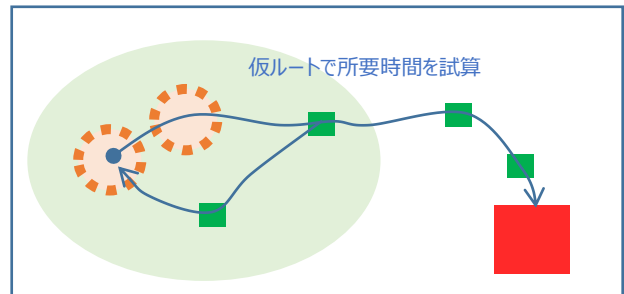
### 手順2 経由地の候補を抽出する。

- ルート付近の範囲にある、多くの区民や来訪者が利用する施設、居住者の多い地区、他地域の地区等を、経由地の候補としてピックアップしました。



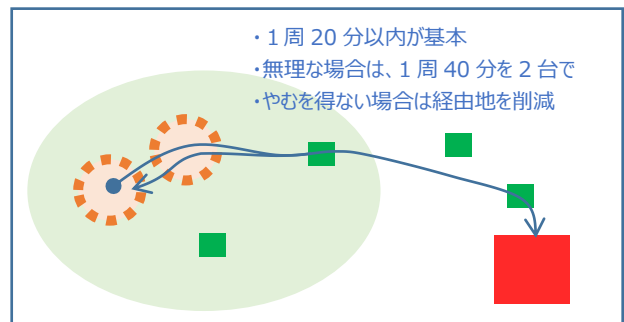
### 手順3 仮ルートを設定し、所要時間を試算。

- 公共交通機能を向上する地区と駅を結び、その中で、なるべく多くの主要施設を経由するように「仮ルート」を設定しました。
- Kバスのサイズの車両が通行可能な主要な道路を優先し、交通規制、既存のバスルートとの重複等も考慮しました。
- ルートをもとに、所要時間を試算しました。



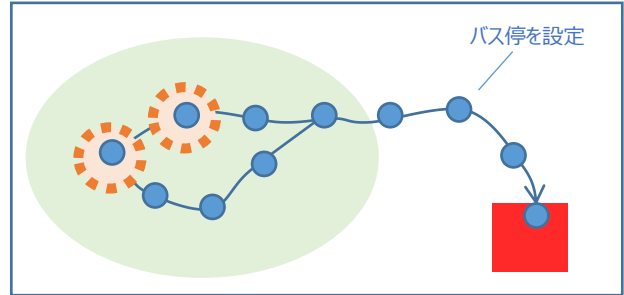
### 手順4 所要時間と経由地のトライアル（模索）。

- 1周20分以内を基本とし、仮ルートの所要時間が、1周20分未満の場合、他に追加できる経由地がないか検討しました。
- 仮ルートの所要時間が、どうしても1周20分を超える場合、1周40分以内のルートを2台で運行することとしました。
- 1周40分を超える場合は、経由する施設を減らす等の方法でルートを短縮しました。



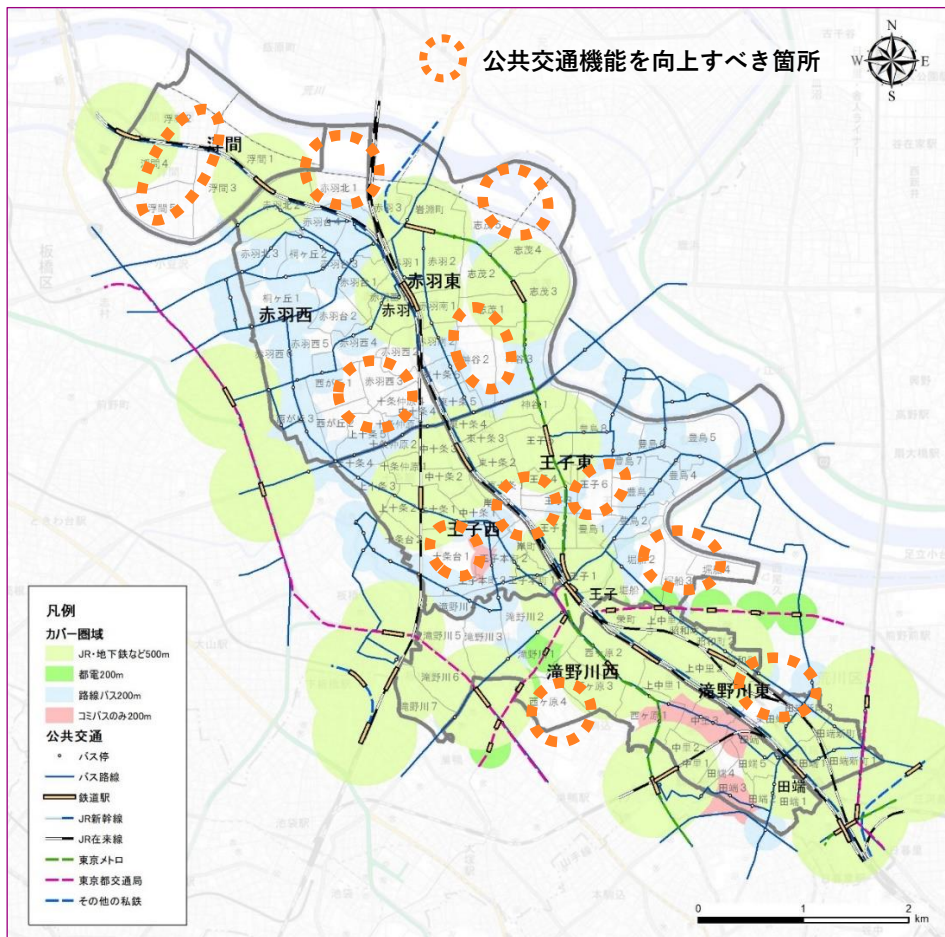
### 手順5 バス停の配置とルート案の決定。

- 手順4で決定した経路上に、バス停の位置を設定し、現地状況確認等による細部の調整を行って、ルート案を決定しました。
- バス停の設置間隔は、Kバスのバス停間隔を参考に、居住地や施設の立地を考慮して設定しました。（概ね300～400m間隔を想定）

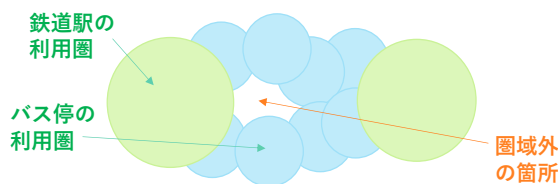


### (各地域の公共交通機能を向上すべき箇所について)

「公共交通機能を向上すべき箇所」は下図の通りです。鉄道、バスの運行状況により、北区の7地域には、それぞれに「公共交通機能を向上すべき箇所」が存在します。



### <公共交通機能向上が必要な箇所（イメージ）>



**鉄道利用圏域** : 駅から500m内  
**路線バス利用圏域** : バス停から200m内  
**公共交通機能向上が必要な箇所**  
 : 上記の圏域に該当しない箇所

### 3.各地域の新規ルート案

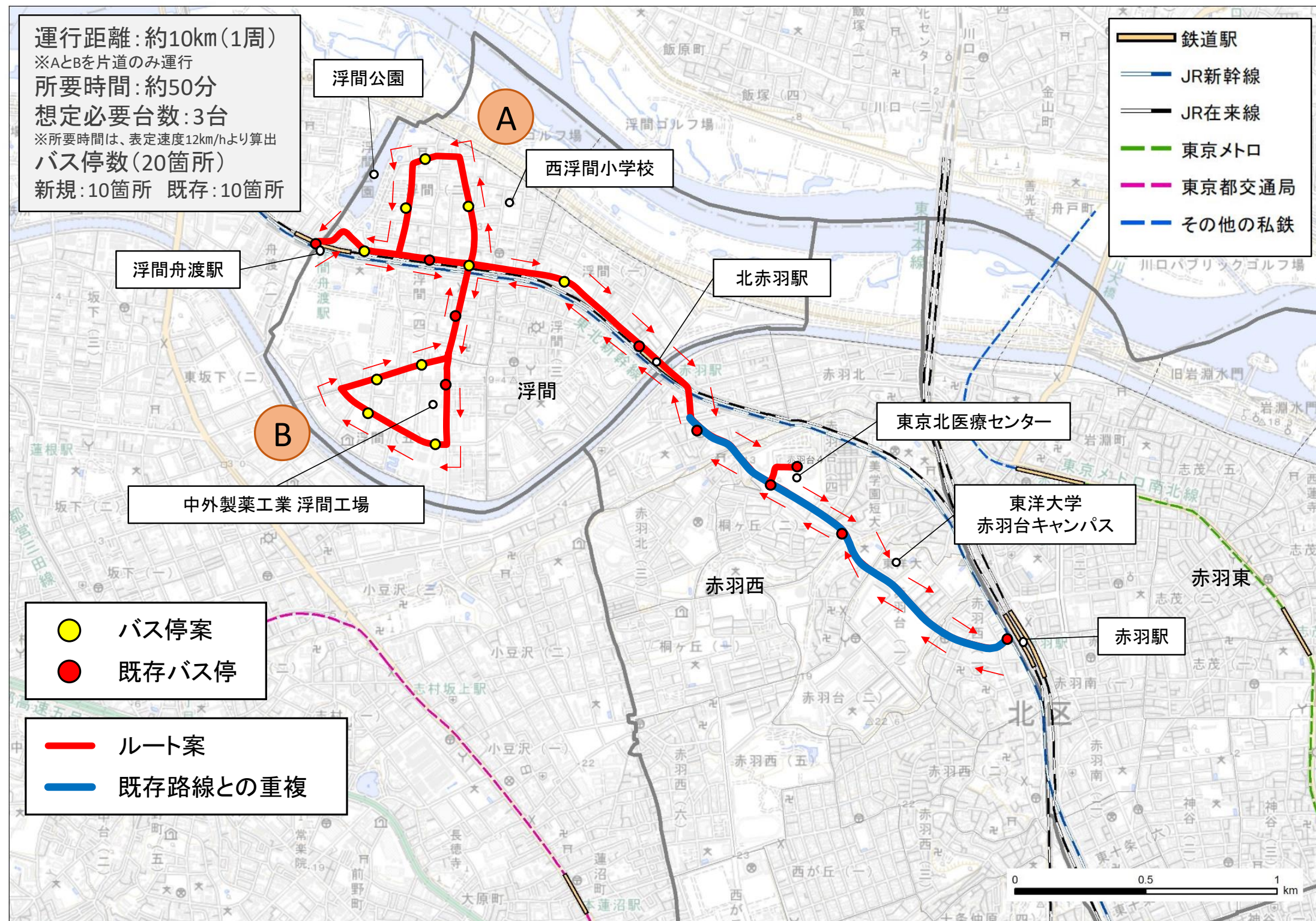
ルート案設定の視点・条件及び手順にもとづき、7つの地域ごとに新規ルート案を検討し設定しました。以降に、設定された各地域のルートを示します。

なお、これらのルートは基本的な形を示すものであり、コースの微細な調整やバス停の配置等については、後述のスケジュールに示すように、本計画の策定後、導入優先順位の高い地域から順次、実証運行・導入に向けた具体的な現地調査や運行計画・調整等を行い、地域交通会議での承認や諸手続きを経て決定します。

次頁以降に、各地域のルート案を示します。

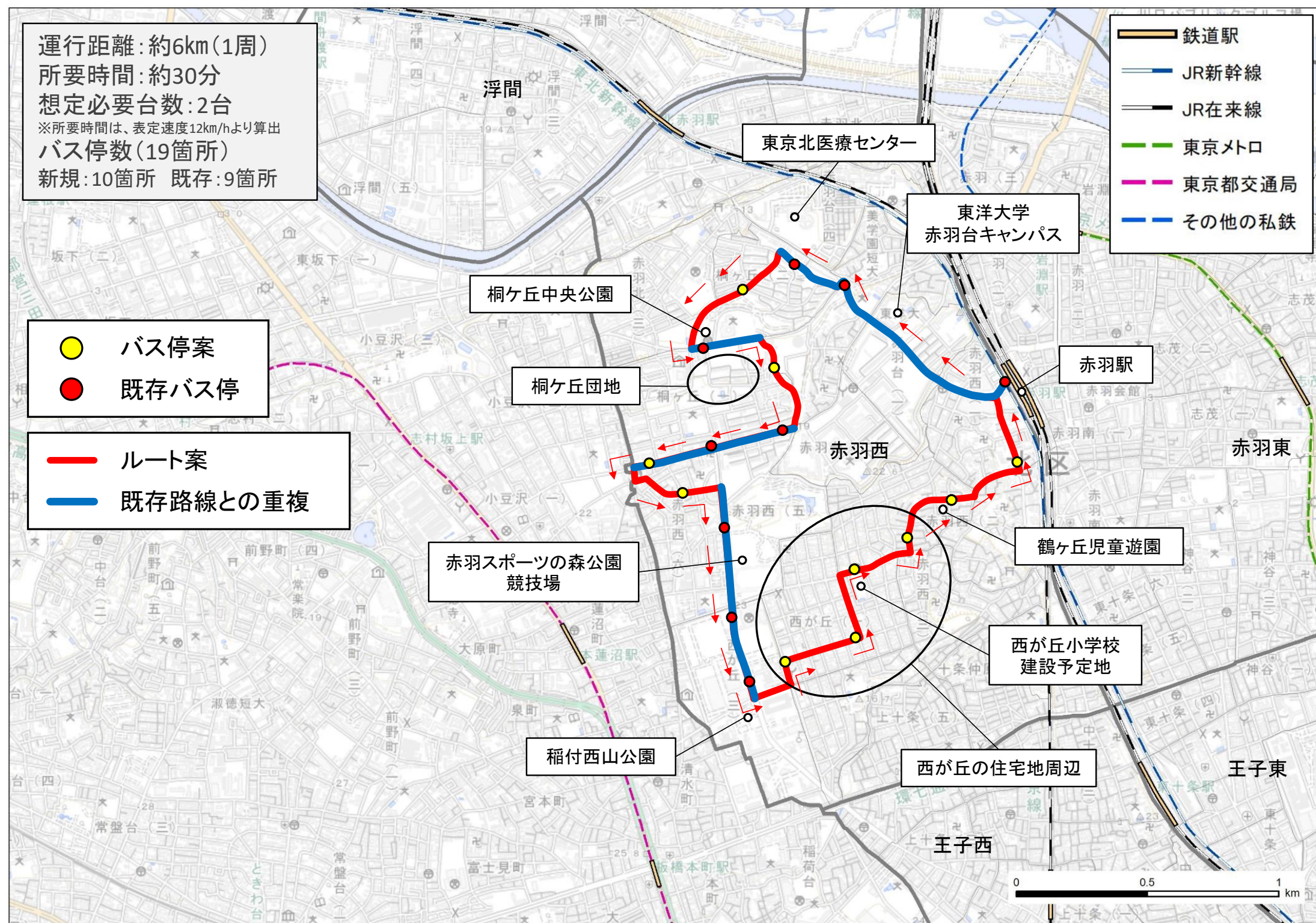
【①浮間地域ルート案】

- 運行距離は約 10km、赤羽駅から東京北医療センターを経由し浮間舟渡駅まで往復運行するルートです。
- 赤羽駅から浮間舟渡駅までの往復にかかる時間はおおよそ 50 分、バス車両の想定必要台数は 3 台です。(下記のAとBについては、行きと帰り何れかの片道みの運行です。)



【②赤羽西地域ルート案】

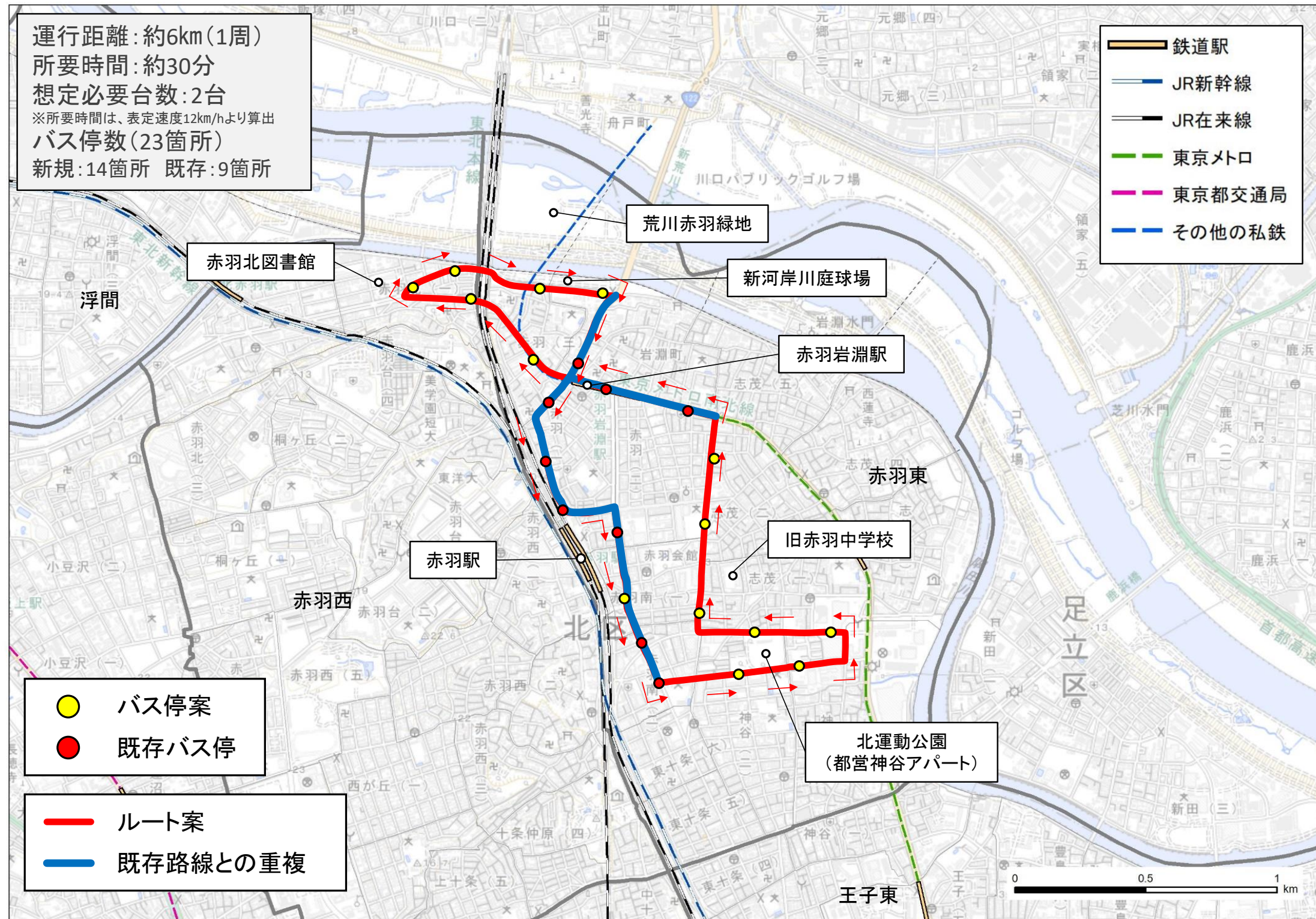
- 運行距離は約6km、赤羽駅から桐ヶ丘中央公園、赤羽スポーツの森公園競技場、西が丘の住宅地周辺等を経由し赤羽駅まで循環運行するルートです。
- 1周当たりにかかる時間はおよそ30分、バス車両の想定必要台数は2台です。





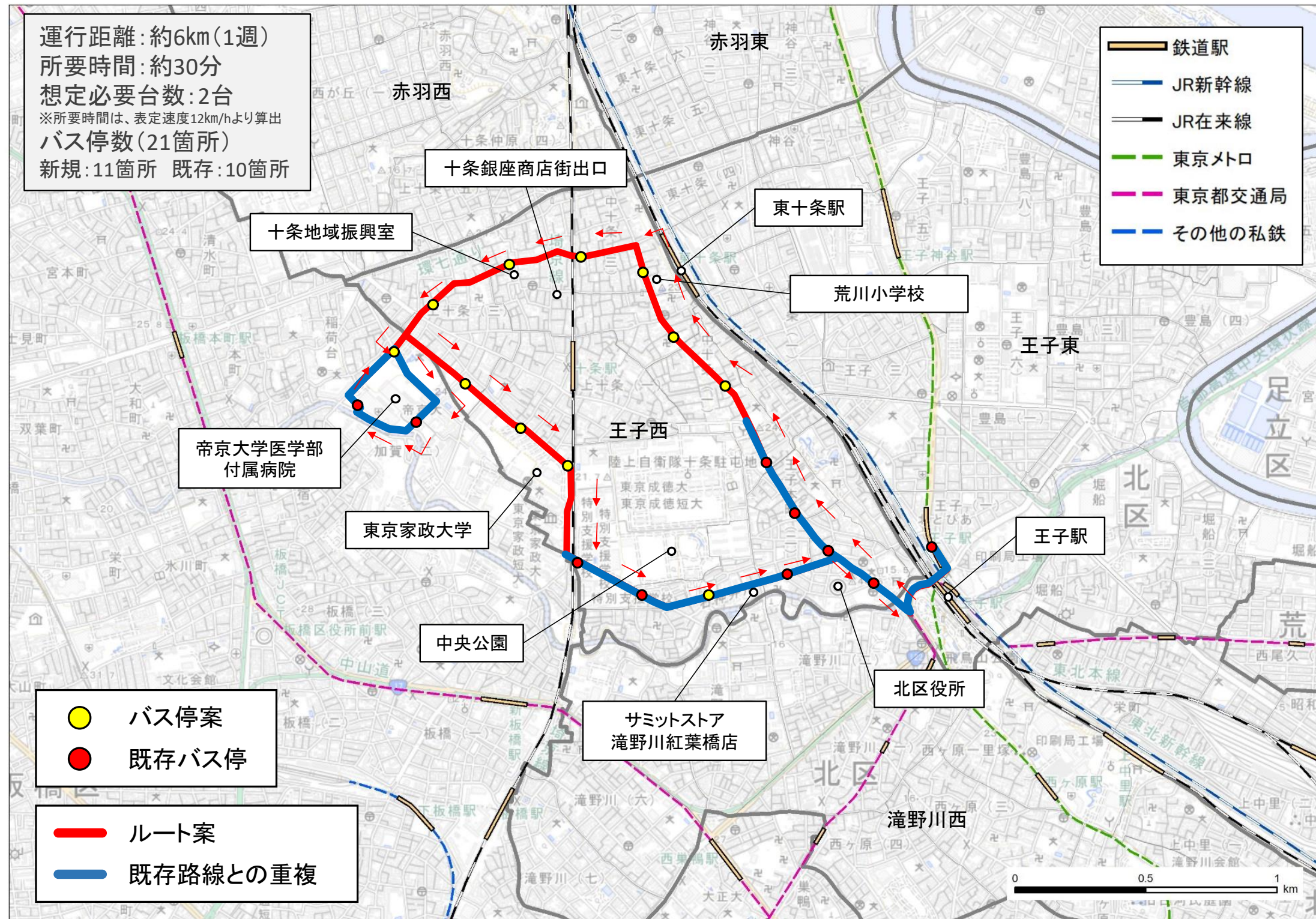
### 【③赤羽東地域ルート案】

- 運行距離は約6km、赤羽駅から北運動公園、赤羽岩淵駅等を経由し赤羽駅まで循環運行するルートです。
- 1周当たりにかかる時間はおよそ30分、バス車両の想定必要台数は2台です。



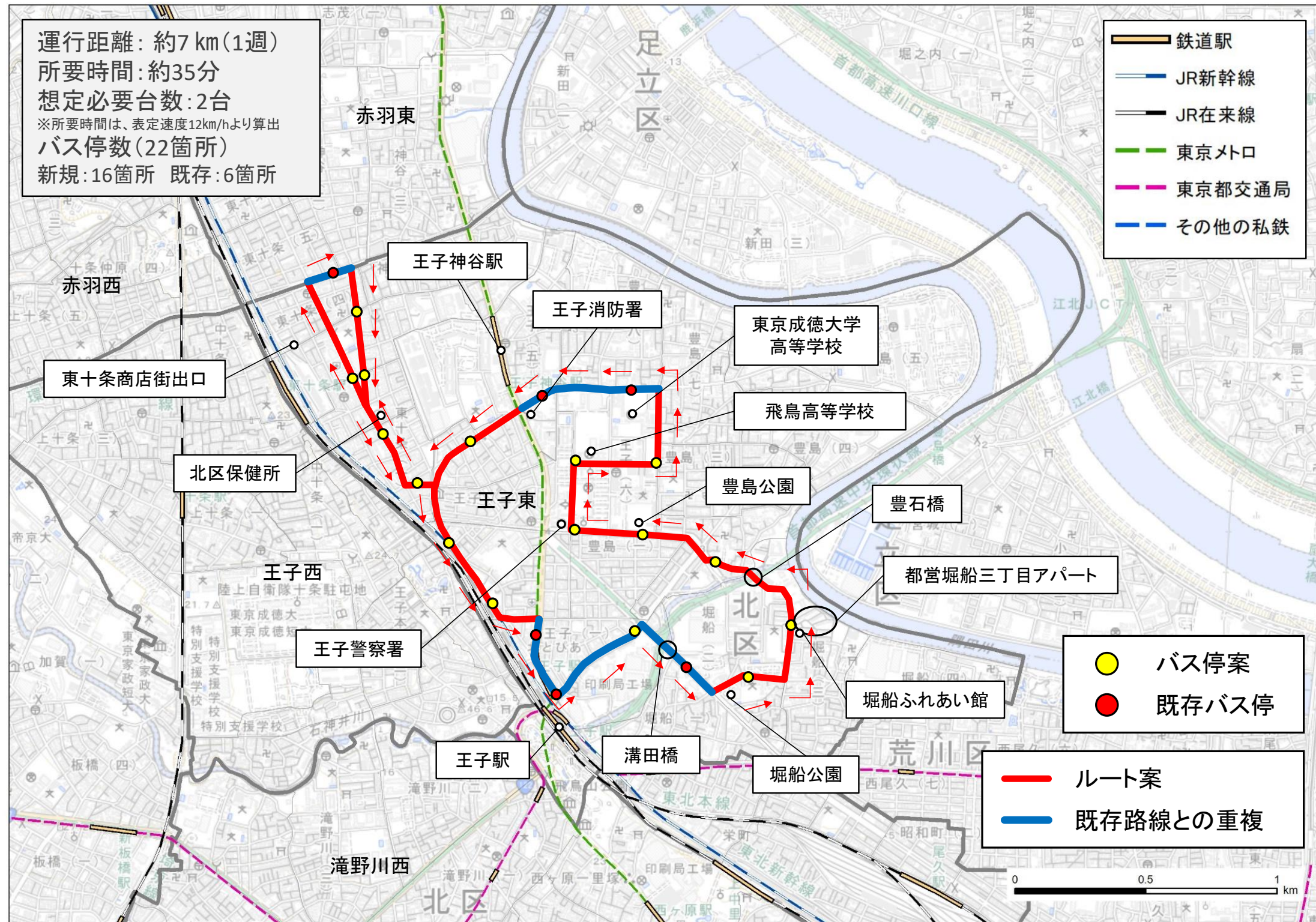
#### 〔④王子西地域ルート案〕

- 運行距離は約6km、王子駅から帝京大学医学部付属病院、中央公園、北区役所等を経由し王子駅まで循環運行するルートです。
- 1周当たりにかかる時間はおよそ30分、バス車両の想定必要台数は2台です。



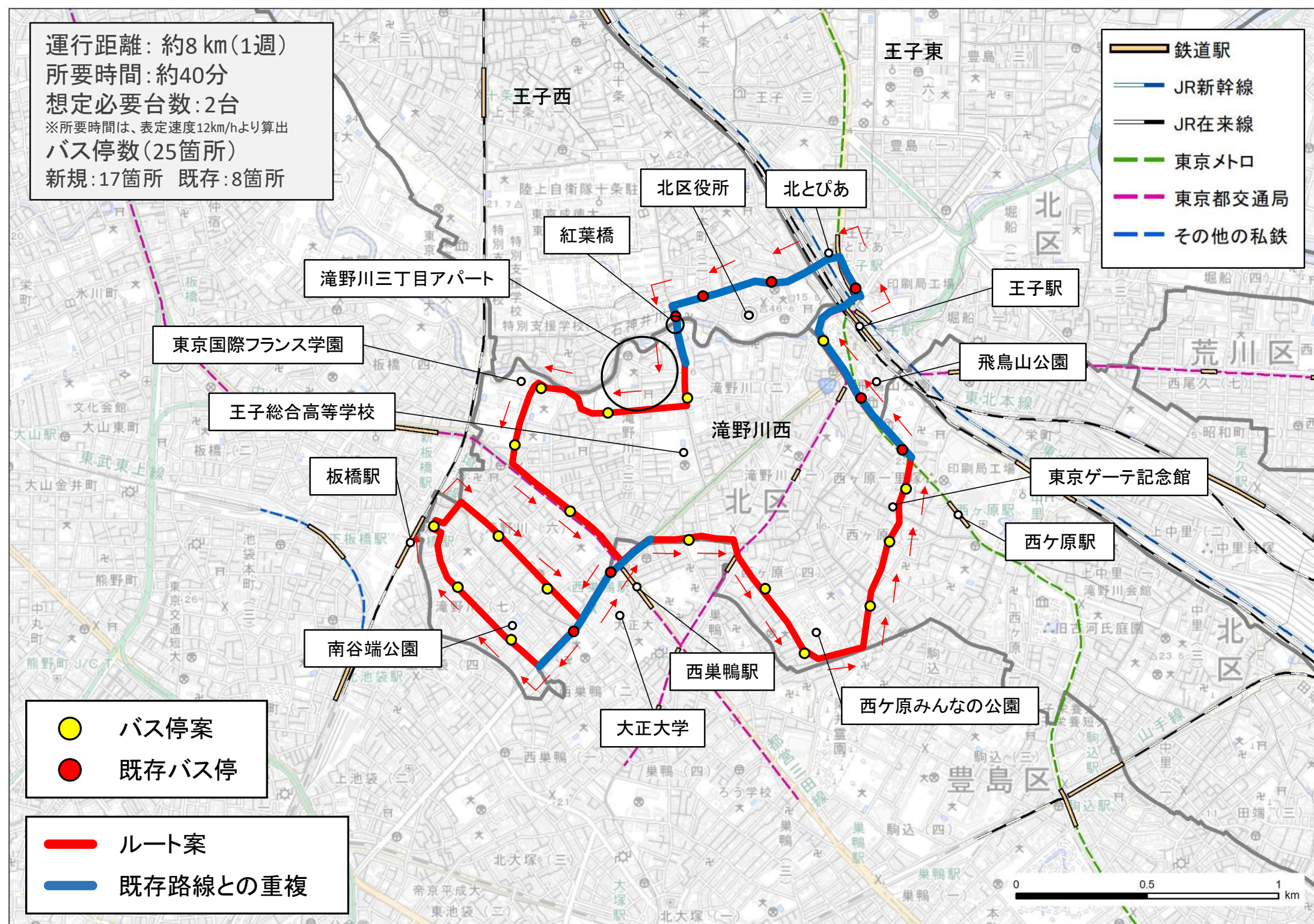
【⑤王子東地域ルート案】

- 運行距離は約7km、王子駅から堀船公園、豊島公園、北区保健所等を経由し王子駅まで循環運行するルートです。
- 1周当たりにかかる時間はおおよそ35分、バス車両の想定必要台数は2台です。



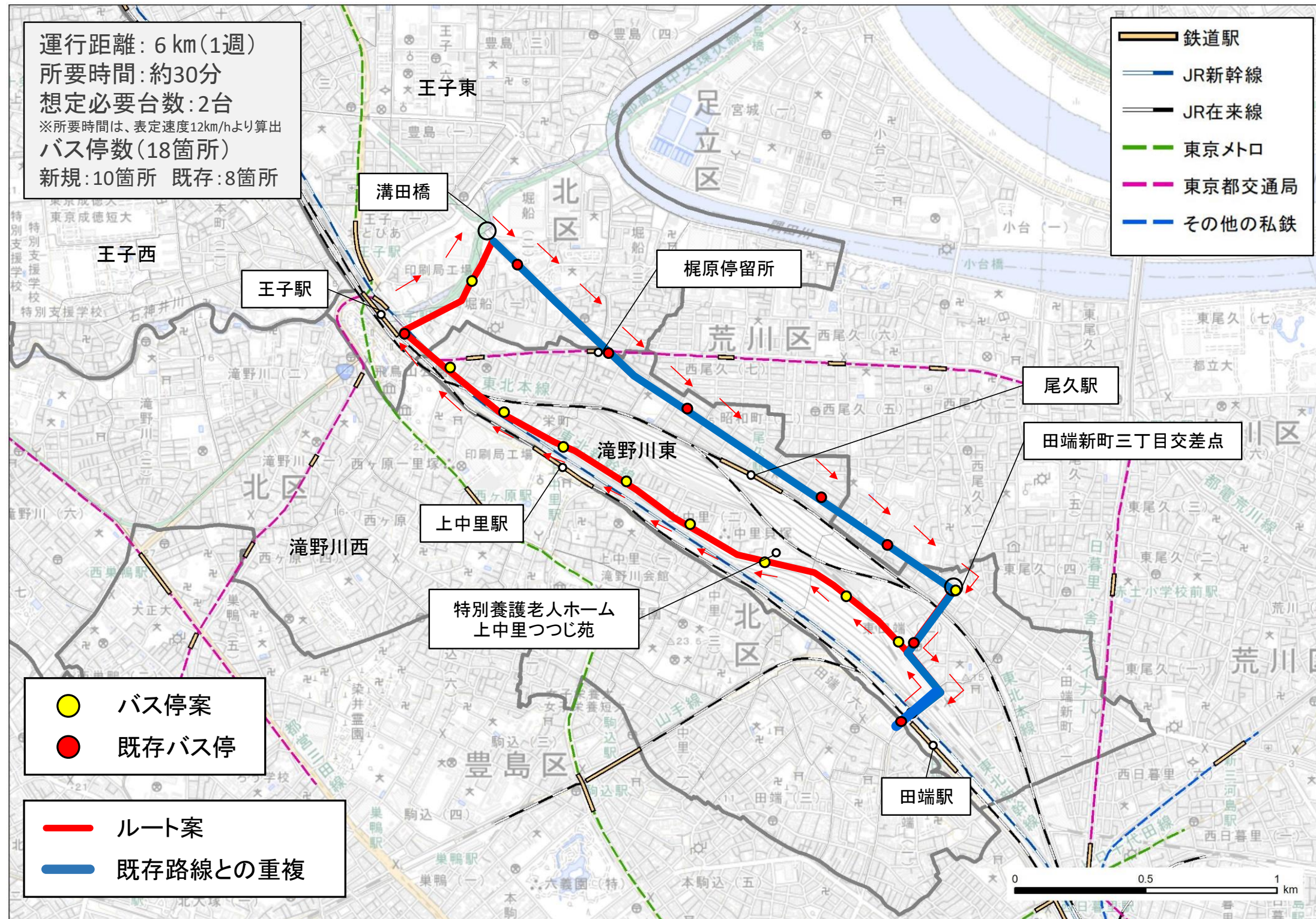
## 〔⑥滝野川西地域ルート案〕

- 運行距離は約 8km、王子駅から北区役所、板橋駅、西ヶ原みんなの公園等を経由し王子駅まで循環運行するルートです。
- 1 周当たりにかかる時間はおよそ 40 分、バス車両の想定必要台数は 2 台です。



【⑦滝野川東地域ルート案】

- 運行距離は約 6km、田端駅から特別養護老人ホーム上中里つつじ苑、王子駅、梶原停留所等を  
經由し田端駅まで循環運行するルートです。
- 1 周当たりにかかる時間はおよそ 30 分、バス車両の想定必要台数は 2 台です。



## 4.新規ルート案の導入優先順位

「導入優先順位の考え方」に基づき、各地域のルートに関する「地域の優先度」、「ルートの優位性」の評価を行った結果、及びその結果による「導入優先順位」を以下に示します。

### 4.1 「地域の優先度」の評価結果

「地域の優先度の考え方」に示した視点と指標により、評価を行いました。評価結果は以下の通りです。

[各指標による地域の点数]

視点	指標	係数	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
視点1 公共交通機能を向上する	1-① 公共交通機能を向上すべき面積	5	25	15	10	5	15	5	5
	1-② 地域からターミナル駅までの距離	3	15	3	3	9	6	6	3
視点2 高齢者等の移動を支援する	2-① 高齢者人口の密度	3	3	12	9	6	15	9	6
	2-② 高齢者のみ世帯の割合	1	2	5	2	4	4	2	1
	2-③ 高齢者の免許の有無	1	2	5	4	1	2	4	1
視点3 大きい高低差（区の特徴）に対応する	3-① 斜面の面積の割合	2	2	10	2	4	2	10	2
視点4 日々の暮らしの充実、まちの賑わいを創出する	4-① 従業者数(働きに行く居住者)の密度	1	1	1	3	1	5	3	3
	4-② 主要施設、商店街、大規模小売店舗の立地密度	1	5	1	2	2	1	2	5
	4-③ 北区景観百選	1	1	3	3	3	4	1	5
視点5 公共交通に対する地域の意識・きずなづくりを支援する	5-① コミュニティバスの利用意向	1	5	2	2	2	1	4	1
	5-② 地域で公共交通を支える意識の高さ	1	4	5	1	3	5	4	1
合計点			65	62	41	40	60	50	33

\* 予め設定した係数を、各項目について算出した点数に乗じた値が、各評価項目の点数となります。

[地域の優先度の評価結果]

	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
(上記合計点の順位)	1	2	5	6	3	4	7
<b>「地域の優先度」</b>	<b>7点</b>	<b>6点</b>	<b>3点</b>	<b>2点</b>	<b>5点</b>	<b>4点</b>	<b>1点</b>

\* 上表の合計点の順位に応じた点数が、「地域の優先度」の点数となります。

## 4.2 「ルートの優位性」の評価結果

「ルートの優位性の考え方」に示した視点と指標により、評価・配点を行いました。評価結果は以下の通りです。

### [各指標によるルートの点数]

視点	評価指標	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東	
視点1 運行実現による効果大きい	① 当該地域における公共交通機能の向上などが必要な区域の解消率(面積の割合)	+3	+1	+2	+1	+2	+2	+3	
	② ターミナル駅へのアクセス性	②-1 アクセス時間の变化	+3	+3	+3	+2	+3	+2	+2
		②-2 乗換え回数の変化	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+3
	③ サービス圏(路線から半径200m)内の高齢者人口	+2	+3	+2	+2	+3	+3	+2	
	④ サービス圏(路線から半径200m)内の従業者数	+1	+1	+3	+1	+3	+3	+2	
	⑤ サービス圏(路線から半径200m)内の施設数	+2	+3	+2	+3	+3	+3	+1	
	⑥ 高低差が大きい区間の通過回数	+1	+3	+1	+1	+1	+2	+1	
	⑦ 路線長(定時性の確保、事業者の運行のしやすさ)	+1	+2	+2	+2	+1	+1	+2	
	⑧ 時間調整が可能なバス停等の箇所数	+3	+1	+1	+2	+1	+2	+2	
⑨ 接続する鉄道駅の延べ乗車人員数	+3	+3	+1	+2	+2	+1	+3		
視点2 運行の実現への課題が比較的少ない	⑩ 既存バス路線との重複割合	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+1	
	⑪ 交通規制上や幅員上、バス走行が難しい道路の有無	+3	+1	+3	+3	+1	+1	+1	
視点3 将来にわたる事業の持続可能性が高い	⑫ 年間支出の対収入比(運行のしやすさに係る路線の長さは、上記⑦で考慮済み)	+1	+2	+3	+2	+3	+3	+2	

### [ルートの優位性の評価結果]

(上記の合計点)	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
「ルートの優位性」	27点	27点	27点	25点	27点	27点	25点

\*上表の合計点が、「ルートの優位性」の点数となります。

### 4.3 新規ルートの導入優先順位

地域の優先度の評価、及びルートの優位性の評価を行った結果により、各地域（7地域）のルートの「導入優先順位」は、下記の通り設定されました。

今後、この優先順位にもとづいて、順次、各地域におけるコミュニティバス新規路線の実証運行・導入に取り組んでいきます。

#### [総合点]

	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
地域の優先度	+7	+6	+3	+2	+5	+4	+1
ルートの優位性	+27	+27	+27	+25	+27	+27	+25
<b>総合点</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>30</b>	<b>27</b>	<b>32</b>	<b>31</b>	<b>26</b>

\*地域の優先度とルートの優位性の合計が、各地域のルートの総合点となります。



上記の総合点に基づき、導入優先順位は、下記の通りとなります。

#### [各地域の新規ルートの導入優先順位]

	浮間	赤羽西	赤羽東	王子西	王子東	滝野川西	滝野川東
<b>導入優先順位</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>7</b>

\*総合点に基づき、「導入優先順位」が設定されます。