

北区地域公共交通計画（案）パブリックコメント実施結果

1. パブリックコメントの概要

- 意見提出期間：令和2年12月20日（日）～令和3年1月30日（土）
- 意見提出者数：131名
（内訳）持参：3名、郵送：113名、ファックス：4名、ホームページ：7名、メール：4名
- 意見総数：55件 ※類似の意見はまとめさせていただきました。
- 周知方法：北区ニュース、北区ホームページ
- 案閲覧場所：北区ホームページ、土木政策課、区政資料室、各地域振興室、各区立図書館

2. パブリックコメントによる内容の修正箇所

掲載箇所	修正前	修正後
本編86ページ	実証運行による継続・見直しの考え方のフロー図について、重複している項目があり、分かりにくい構成となっている。	より分かりやすい実証運行による継続・見直しの考え方のフロー図にしました。

3. 提出された意見の概要とそれに対する区の考え方

- 意見の内訳：
 - （1）第1章 背景と目的：6件
 - （2）第4章 基本方針：3件
 - （3）第5章 新たなコミュニティバスの導入計画：32件
 - （4）第6章 今後の進め方：8件
 - （5）その他：6件

(1) 第1章 背景と目的

No.	意見概要	区の考え方
1	<p>基本目的である「安全で快適なうるおいのあるまちづくり」の中で「利便性の高い総合的な交通体系の整備」と記載されているが、高齢者のみならず全世代に合わせたバランスを取るべきである。</p>	<p>区の上位計画となる北区基本計画 2020等によるまちづくりの考え方を受け、「誰もが安心して快適に移動できるまちを目指し、地域公共交通の充実を図る」ことを、北区の公共交通に関する今後における取り組みの基本的な方針としております。</p>
2	<p>「北区地域保健福祉計画」を提言するのであれば「高齢者」や「障害者」に優しいソフト面を具体化するべきである。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>
3	<p>「環境」を入れるなら「電気自動車」もしくは「水素自動車」「ハイブリッド車」など脱炭素を目標にした「真の環境」を取り入れるべきである。</p>	<p>本計画の「第6章今後の進め方」において、社会・経済の情勢や地域の動向も踏まえながら、必要に応じて柔軟に計画の見直しを検討するとしております。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>
4	<p>1. 計画策定の背景 (p.1)</p> <p>本計画の策定主体は北区地域公共交通会議であり、コミュニティバスの導入に関する協議を目的として設置されている。</p> <p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」）が改正された。この地域公共交通計画は、改正前の「地域公共交通網形成計画」を引き継いでおり、コミュニティバスではなく、地域公共交通全体の利便増進や地域活性化を目的とするものである。</p> <p>本計画は法改正の過渡期に策定したため、道路運送法に基づくコミュニティバスの導入を中心とした計画であり、上記の活性化再生法の改定により地域公共交通計画の再策定が必要になることを、背景として明記して頂きたい。また、「地域公共交通計画」と名乗る以上、活性化再生法の趣旨を可能な限り盛り込んで頂きたい。</p>	<p>本計画では、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、北区地域公共交通会議を設置し、地域の実情に即した公共交通のあり方について検討を行ってまいりました。</p> <p>ご指摘の内容につきましては、本計画の「第6章今後の進め方」において、社会・経済の情勢や地域の動向も踏まえながら、必要に応じて柔軟に計画の見直しを検討するとしております。</p>
5	<p>3. 計画の位置づけ (p.5)</p> <p>北区バリアフリー基本構想は、本計画と一体で進めるべき交通施設のバリアフリーについての計画であり、都市マスに匹敵する重要な関連計画として記載して頂きたい。なお活性化再生法第5条第6項には、中心市街地活性化基本計画とバリアフリー基本構想との調和を保つ旨の規定がある。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>

6	<p>北区に限定しない方策は考えられないか。北区内ということにこだわらずにルートが設定できれば、より公共性や採算性が向上するのではないか。</p> <p>隣接する地区も運行するようなルートにすれば、利用者も増え、経営的にも良くなるのではないか。自治体的には広域連合のようなものの結成可能かと思うが、コミュニティバスについてもこうした取組みの検討をすべきではないか。</p>	<p>本計画の対象地域は北区内としております。隣接する地区や、広域連合といった考え方のご意見につきましては、東京都が設置した「東京都における地域公共交通の在り方検討会」の論点となっておりますので、動向を注視しながら、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>
---	--	---

(2) 第4章 基本方針

No.	意見概要	区の考え方
1	<p>第4章 基本方針</p> <p>1. 北区の地域公共交通の考え方 (p.52)</p> <p>鉄道、路線バス、タクシー、水上バスが「基本的な公共交通」に、コミュニティバスが「地域公共交通」に区分されているが、この定義には違和感を覚える。活性化再生法第2条第1号での定義と異なっているのではないか。</p> <p>北区内を公共交通で移動する人は鉄道やバスなど分け隔てなく使っており、これらがネットワークを構成して地域公共交通が成り立っている。</p>	<p>本計画では、鉄道・路線バスが対応できない公共交通機能を向上すべき地域があるため、誰もが利用できる地域公共交通であるコミュニティバスを基本に導入を検討することとしています。また、コミュニティバスを導入した後、さらに残る広く点在するような地域等に対しては、補完策として、小型の乗合い交通（デマンド等）を検討することとしています。</p> <p>上記のように、基本的な公共交通を補完する公共交通を「地域公共交通」と位置付けております。</p>
2	<p>2. 今後の取り組み施策 (p.57)</p> <p>取り組み施策3の地域公共交通の利用促進に関する取り組みに、MaaS（Mobility as a Service）やMM（Mobility Management）など、他地域で取り組まれている先進的な事例を追加し、北区でも取り組んで頂きたい。特にMaaSは、北区都市マスにも「ICTを活用した誘導など案内機能の従実」「IoTを活用した各種交通サービスとの連携」という形で導入促進が掲げられており、積極的な研究と導入を求めたい。</p>	<p>本計画の第6章「今後の進め方」において、自動運転やMaaS等次世代の交通事業等については、社会・経済の情勢や地域の動向も踏まえながら、必要に応じて柔軟に計画の見直しを検討するとしております。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>
3	<p>バスの発車頻度は1時間に最低4回15分間隔を希望する。頻度が減ると急激に利用が減少すると思う。</p>	<p>本計画の第4章「基本方針」の運行の考え方につきましては、現在運行中のKバスと同様の考え方を基本としております。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>

(3) 第5章 新たなコミュニティバスの導入計画

No.	意見概要	区の考え方
1	<p>浮間地域ルートについて、浮間三丁目を通る運行ルートにして頂きたい。利用が多く見込まれる。既存バス停の活用も考えられる。 (99件)</p>	<p>計画のルート案は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」等の条件に基づき設定しております。今後は、バス運行事業者や関係機関及び地域のみなさまのご意見を伺いながらルートを決定してまいります。</p> <p>いただいたご意見につきましては、ルートの具体化を行う際に参考とさせていただきます。</p>
2	<p>浮間地域ルートについて、往路も復路も東京北医療センター正面入り口に停車するようにして頂きたい。 (22件)</p>	
3	<p>浮間地域ルートについて、コミバスが浮間全域を走るようにして頂きたい。</p>	
4	<p>浮間地域ルートについて、ルートを以下の午前と午後ルートにして頂きたい。 ○午前コース（午後は逆コース） 浮間橋→浮間舟渡駅→浮間二丁目（氷川神社）、浮間四丁目（滝野川信用金庫）→観音寺→浮間五丁目→OK ストア→浮間小学校→浮間1丁目交差点→浮間橋</p>	
5	<p>浮間地域ルートについて、北社会病院への通院確保、国際興業との重複、通学手段、坂のないところを考慮して以下のルートにして頂きたい。 ○ルート案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・赤羽駅西口→星美学園前→北社会病院→北赤羽駅入口→浮間一丁目→浮間住宅団地（北浮間公園前）→西浮間小学校前→氷川神社前→浮間舟渡駅前→浮間水再生センター前→浮間五丁目→浮間工場街→浮間三丁目団地前→浮間一丁目→北赤羽駅入口→北社会病院→星美学園前→赤羽駅西口 ・赤羽駅西口→星美学園前→北社会病院→北赤羽駅入口→浮間一丁目→浮間三丁目団地前→浮間工場街→浮間五丁目→浮間四丁目 	

	<p>→浮間二丁目桜並木(仮)→氷川神社前→浮間舟渡駅→浮間二丁目→浮間一丁目西(仮)→浮間一丁目→北赤羽駅入口→北社会病院→星美学園前→赤羽駅西口</p> <ul style="list-style-type: none"> 北赤羽駅前(仮)(ロータリー)→浮間一丁目→浮間住宅団地(北浮間公園前)→西浮間小学校前→氷川神社前→浮間舟渡駅前→浮間水再生センター前→浮間五丁目→浮間工場街→浮間三丁目団地前→浮間一丁目→北赤羽駅前(ロータリー) <p>提案として「コミュニティバスは北赤羽駅、浮間舟渡駅発の浮間循環とデマンド交通は北社会病院の通院アクセス」の両方一律を検討して頂きたい。検討困難の場合は「国際興業バス赤58+赤71」のルートをもとにした地域型ルートを作成して頂きたい。</p>	
6	<p>赤羽西地域ルートについて、桐ヶ丘は既存路線の圧倒的な多さの為導入しないべきと考え、デマンド交通中心の方法を採択して頂きたい。コミュニティバスを導入するなら、以下のルートを検討して頂きたい。</p> <p>○ルート案</p> <ul style="list-style-type: none"> 西が丘地区は「赤羽駅西口→鶴ヶ丘児童遊園→新西が丘小学校→西が丘住宅→上十条五丁目→王子第三小学校→十条仲原二丁目→中十条四丁目→清水坂公園→赤羽駅西口」、 桐ヶ丘地区は「赤羽駅西口→うつり坂下→東洋大学赤羽台キャンパス前→エムズタウン赤羽台→赤羽都営住宅→桐ヶ丘都営住宅→桐ヶ丘一丁目→桐ヶ丘プレーパーク→北団地→北社会病院→星美学園前→赤羽駅西口」もしくは「赤羽駅西口→星美学園前→北社会病院→北団地→桐ヶ丘プレーパーク→桐ヶ丘一丁目→桐ヶ丘都営住宅→赤羽都営住宅→エムズタウン赤羽台→東洋大学赤羽台キャンパス前→うつり坂下→赤羽駅西口」 <p>西が丘地区と桐ヶ丘地区と分離した上で桐ヶ丘地区は両方を比較して検討し、西が丘地区はこのルート案を検討して頂きたい。もし、分離は不可能で地区を跨いで運行するのであれば以下のルートを検討して頂きたい。</p>	<p>計画のルート案は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」等の条件に基づき設定しております。今後は、バス運行事業者や関係機関及び地域のみなさまのご意見を伺いながらルートを決定してまいります。</p> <p>いただいたご意見につきましては、ルートの具体化を行う際に参考とさせていただきます。</p>

	<p>○赤羽西地区統合ルート案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「赤羽駅西口→鶴ヶ丘児童遊園→新西が丘小学校→西が丘住宅→赤羽郷→赤羽都営住宅→桐ヶ丘都営住宅→桐ヶ丘一丁目→桐ヶ丘プレーパーク→北団地→北社会病院→星美学園前→赤羽駅西口」 ・「赤羽駅西口→星美学園前→北社会病院→北団地→桐ヶ丘プレーパーク→桐ヶ丘一丁目→桐ヶ丘都営住宅→赤羽郷→赤羽自然公園→HSPC正門→西が丘住宅→新西が丘小学校→鶴ヶ丘児童遊園→赤羽駅西口」 	
7	<p>赤羽東地域ルートについて、以下のルートを検討して頂きたい。</p> <p>○ルート案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「イオンスタイル赤羽北本通り前→元気ぶらざ→赤羽体育館前→日本化薬工場前→志茂四丁目→志茂熊野神社（志茂ゆりの木公園）→新志茂橋（荒川資料館前）→志茂5丁目→岩淵町」とルート変更するべきである。 	<p>計画のルート案は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」等の条件に基づき設定しております。今後は、バス運行事業者や関係機関及び地域のみなさまのご意見を伺いながらルートを決定してまいります。</p> <p>いただいたご意見につきましては、ルートの具体化を行う際に参考とさせていただきます。</p>
8	<p>赤羽西地域ルートについて、西が丘1丁目から赤羽西3丁目付近は当該地域から赤羽駅へ下るバスは運行されているが、片側運行であり逆に赤羽駅から高低差のある当該地域へ上るバスはない。</p> <p>可能であれば当該地域にコミュニティバスの運行をお願いしたい。また赤羽から図書館あたりで王子線に接続できれば利便性が上がる。もしくは道路拡幅後に国際興業の双方向運行の復活をお願いしたい。</p>	
9	<p>赤羽西地域ルートについて、ルートが左回り（時計と反対）になっているが何故こうしたのか。これではルートの半分程度が既存のバス路線（国際興業）と同じ進行方向になってしまう。</p>	
10	<p>赤羽西地域ルートについて、稲付中学校と赤羽商業高校の交差点で東に曲がり、すぐある西が丘交番から旧バス通りを南に曲がり、案にある西が丘で東に行く一番広い道路を東に曲がる方が地域住民にメリットが多いと思います。</p>	

1 1	赤羽西地域ルートについて、ルート案では取り残されるのが赤羽西2丁目の高台のうち真正坂の道の南側から香取神社迄と赤羽西3丁目の低地の部分である。この状態を少しでも改善する為のルート変更を検討して頂きたい。	<p>計画のルート案は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」等の条件に基づき設定しております。今後は、バス運行事業者や関係機関及び地域のみなさまのご意見を伺いながらルートを決定してまいります。</p> <p>いただいたご意見につきましては、ルートの具体化を行う際に参考とさせていただきます。</p>
1 2	赤羽西地域ルートについて、桐ヶ丘方面と赤羽西・西が丘方面の2ルートにして短時間で回って頂きたい。停留所については、住民の要望を聞き、再度検討して頂きたい。	
1 3	<p>赤羽駅から弁天通りを通るバスが必要ではないか。</p> <p>循環バス大回りであり、桐ヶ丘に住む人は赤羽へのアクセスに時間がかかる。時計回りと反時計回りを同時に運行することや1ルートを2ルートにするなどできないのか。</p> <p>オリンピック施設のところを通るのは利用者が少ないのではないか。</p> <p>フリー乗車、下車が便利だと思う。バス停は路線バスのバス停間隔よりも短くすべき。</p>	
1 4	<p>浮間地区以外で北区の施設の利便性の向上、バス路線空白地区の解消のため以下のルートをお願いしたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・赤羽西口→星美学園→北医療センター→岩淵交差点→赤羽北図書館→環八通り→北赤羽駅→浮間地区 ・赤羽西口→保健所通り→北医療センター→環通り→北赤羽駅→環八通り→赤羽北図書館→環八裏通り→赤羽駅北→浮間地区 	
1 5	<p>北赤羽駅周辺のバス停をきめ細かく作って頂きたい。高齢者には短い間隔の停留所にしてください。</p> <p>北赤羽駅周辺のルートが必要ではないか。浮間ルートでは赤羽周囲の人が東京北医療センターバス停に行くことが困難である。</p>	
1 6	運行ルートや停留所の位置等を決めるに当たっては住民の意見を聞くための機会を設け、それを反映して頂きたい。	

17	<p>地区をたった7つに分けてルートを検討していることは妥当だと考えているのか。</p> <p>地区ごとに分けたルートを策定していますが妥当と考えているのか。</p>	<p>北区の公共交通の考え方として、基本的な公共交通は鉄道及び路線バスであり、鉄道は公共交通の基軸として複数の事業者による複数の路線が乗り入れており、また路線バスも、複数の事業者が運行しており、区内各地域及び近郊地域との間の移動を担っています。北区の鉄道・路線バス等は充実しており利便性は高いと考えられますが、鉄道・路線バスが対応できない公共交通機能を向上すべき地域があるため、誰もが利用できる地域公共交通であるコミュニティバスを基本を導入を検討しています。</p> <p>また、ルート案設定においては、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ております。</p> <p>この点を踏まえ、検討においては区の上位計画でも設定される7地域を基本としてルートを設定としております。</p> <p>今後は、バス運行事業者や関係機関及び地域のみなさまのご意見を伺いながらルートを決定してまいります。</p> <p>いただいたご意見につきましては、ルートの具体化を行う際に参考とさせていただきます。</p>
18	<p>データを重視し、機械学習を使用したルート検討して頂きたい。実効性のあるルート案が導けるのではないか。</p>	
19	<p>区による地域分けは、実際に生活している人のコミュニティや行動範囲とは微妙にずれている。路線を隣接地区へはみ出す様にした方がより利便性が増し、利用者数も増える。また、区の中央を走る崖線をまたぐ様な路線にすれば、崖によるエリア分断の解消にもつながるのではないか。</p>	
20	<p>地区横断的なルートの検討はできないのか。</p>	
21	<p>赤羽北1丁目はバスルートが外れている。</p>	
22	<p>浮間舟渡～赤羽北2・北1丁目を通過して廃止になった路線を復活して頂きたい。（2件）</p>	<p>ルート案設定においては、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、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しています。</p> <p>今後、ルートの具体化に際して、バス運行事業者や関係機関等のご意見を伺いながら隣接する地区も含めた対応の可能性などについても検討してまいります。</p>

23	<p>提示されているすべてのルート案を一枚の地図にプロットし、70ページの「公共交通機能を向上すべき箇所」と重ねると十条台と志茂4・5丁目が全く考慮されていない。この地域を通るルートを表示しなかった理由を教えてください。</p>	
24	<p>北本通りの東側の地区(志茂3～5丁目)は赤羽東地区としての存在は必要ないのか。この地域の住民の間では赤羽駅へのアクセスが課題として認識されている。</p>	
25	<p>コミュニティバスルートが他の交通機関と結節する箇所では、バス停の位置を十分に配慮し、かつ乗換のバリアフリールート確保を一体的に進めて頂きたい。特に、見落としがちな以下の結節点について特段の配慮を求める。</p> <p>○ルート案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・王子西ルート、王子東ルート：東十条駅への乗入結節（南口駅広構想との一体的整備） ・滝野川西ルート：西ヶ原四丁目電停近傍へのバス停設置 ・滝野川西ルート：西巣鴨駅出入口とバス停の結節 	<p>各地域のルート案設定については、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、条件に対応したルート案をお示ししております。</p> <p>今後は、バス運行事業者や関係機関及び地域のみなさまのご意見を伺いながらルートを決してまいります。</p> <p>いただいたご意見につきましては、ルートの具体化を行う際に参考とさせていただきます。</p>
26	<p>赤羽西ルートですがスポーツ施設も通るし北団地の新たなルートも通るので建て替えて移る人たちも高齢者が多いので助かると思います。</p> <p>○要望ルート</p> <p>北団地→桐ヶ丘体育館→赤羽台→赤羽駅前 赤羽台→自然観察公園→赤羽北桜高校→弁天通り→赤羽駅前弁天通り→赤羽北桜高校→サッカー場→桐ヶ丘郷→赤羽台→赤羽駅前</p> <p>また、バスの色は赤、青、黄色、緑など国際興業バスなどとは分けて欲しい。</p>	
27	<p>デマンド交通の導入を行っている自治体がある中、コミュニティバスを導入する意義、利点を明確にすべきではないか。</p> <p>(2件)</p>	<p>本計画では、鉄道・路線バスが対応できない公共交通機能を向上すべき地域があるため、誰もが利用できる地域公共交通であるコミュニティバスを基本に導入を検討することとしています。また、コミュニティバスを導入した後、さらに残る広く点在するような地域等に対しては、補完策として、小型の乗合い交通(デマンド等)を検討することとしています。</p>

28	<p>駅勢圏や PT 等の調査結果を用いて議論すべきだ。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、ルートの具体化を行う際に参考とさせていただきます。</p>
29	<p>停留所が大型店、大病院に作られるときは、運営費用の負担を求める事も必要。</p>	
30	<p>地域の要望を踏まえ主要な公共施設を経由したバスルート案を作成し、マイクロバスで実走するなど調査研究をした。</p> <p>そして、北区長へ要望書（令和2年2月6日付）を提出し、作成したバスルート案を提示したが、本計画書には要望書の内容や、王子地区への新規バス路線導入が本当に必要な地域住民の意見が反映されていない。王子地区への実現可能性は遠のいた。優先順位の変更を求める。</p> <p>最終的に当方の意図が無視され、到底承服できない。</p> <p>○要望書バスルート案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 赤羽駅→赤羽中央病院→成立学園→東十条商店街手前→JR 東十条駅→王子消防署→王子警察署→堀船公園→読売プリントメディア→堀船ふれあい館→JR 王子駅→北区役所→中央図書館→サミット前→東京家政大→帝京病院→十条銀座出口→清水坂公園 	<p>ルート案の優先順位は、本計画の第5章「新たなコミュニティバスの導入計画」でお示しするルートの導入優先順位の考え方に基づき、評価方法と指標をあらかじめ設定した上で、各地域のルート案に対し、「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っております。各指標による評価の後、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決めております。</p> <p>本計画の第6章「今後の進め方」において、社会・経済の情勢や地域の動向も踏まえながら、必要に応じて柔軟に計画の見直しを検討するとしております。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>
31	<p>浮間地区や西が丘地区を始め候補がいくつか出ているようですが、是非西が丘地区を最優先に採用していただくよう強く要望致します。是非、西が丘地区にコミュニティバスを実現するようご配慮をお願い致します。</p>	
32	<p>西が丘 1, 2 丁目地区は赤羽駅から帰宅するバス利用が自然公園停留所下車板橋方面から来る赤羽駅西口行きに乗り換えるしか方策がない状況で、赤羽駅行バスは沢山あることから不便極まりない地区になっている。</p> <p>国際興業バスとバス道路の不便さから会社理由により変更された犠牲被った地区である。行政、区議員が対処すべき課題にもかかわらず放置されている問題である。</p> <p>今回のコミュニティバス案は回遊ルート、実施優先度から早急な実施を要望する。</p>	

(4) 第6章 今後の進め方

No.	意見概要	区の考え方
1	乗合大型タクシーを積極的に導入して頂きたい。	本計画の基本方針の取り組み施策といたしまして、コミュニティバスを中心とした「公共交通機能の向上が必要な地域への新たな地域公共交通の導入」に取り組むとしています。その結果を検証した上で、必要に応じてデマンド等の「小型乗合交通やタクシー等による補完策の検討」をしてまいります。
2	赤羽地域の運行ルート案について、運行実施時期について、少しでも早められるよう、見直しをして頂きたい。	本計画の今後の取組みスケジュールに基づき計画を進めてまいります。社会・経済の情勢や地域の動向等も踏まえながら必要に応じて柔軟に計画の見直しを検討することとしております。
3	浮間地域以外の地域にも年数を短縮して運行を実現して頂きたい。	
4	赤羽地域の運行ルート案について、シルバークロスパスを利用できるようにして頂きたい。 (5件)	
5	赤羽地域の運行ルート案について、収支率の目標が未達成の場合、休廃止するのではなく、区が補助金を出して継続して頂きたい。 (2件)	新規のコミュニティバスは、まず試験運行を約1年間行い、その後、実証運行として導入します。実証運行で目標値50%を達成した場合は、本格運行に移行します。実証運行でも当面の目標値である40%をクリアしている場合は運行方法や利用促進策を講じながら実証運行を継続し、本格運行を目指します。実証運行で当面の目標値である40%をクリアできず、運行方法の見直しや利用促進策を講じてもクリアできない状況が連続3年間を超過した場合は、休廃止の手続きに入ります。 区といたしましては、新規路線の本格運行を目指し、地域の皆様方をはじめ、幅広くご利用いただけるよう様々な対策を講じながら進めてまいりたいと考えております。
6	赤羽地域の運行ルート案についての要望です。 ・バスの運行開始まで何らかの補助について検討してもらいたい。(例えば、タクシー補助券で何歳以上からで1年間で何枚の給付をするなど) (2件)	本計画の第6章「今後の進め方」でお示しのとおり進めてまいります。 なお、バス運行開始までの補助につきましては検討する予定はありません。

7	<p>2. コミュニティバス新規路線導入の進め方 (p.85~p.86)</p> <p>運行継続の可否指標を「収支率」とする考えは、採算性が悪い路線が休廃止対象になりかねず、公共交通や地方自治体の考え方としては不適切である。不採算な公共交通であっても、行政コストの削減や税収アップにつながっているケースがあり、これを廃止すると結果的に行政コストに跳ね返ってくる。</p> <p>地方自治体が税金で支える公共交通は、行政コスト全体を対象とした「クロスセクター効果」や、地域社会全体の便益を対象とした「費用便益比」などの指標をもって、運行継続を判断すべきである。</p> <p>コミュニティバスは利益優先だと考えてはいないと思いますが、住民が暮らしやすい事を最優先にして下さい。</p>	<p>運行継続の可否は、基本的に、事業性によって判断されることから「収支率」を指標としました。現行のコミュニティバス（Kバス）が、導入後、年月の経過とともに利用客が定着・増加した実績があるため、区としても様々な利用促進策を講じたうえで、設定した目標（本格運行の目標と、当面の目標）に基づき、各地域のルートごとに、運行継続・見直しの判断を行ってまいります。</p>
8	<p>収支率で路線の廃止を決定するのは行政としては如何なものか。収益で考えるのであれば赤羽西ルート存続は不可能だと思う。王子・駒込ルート、田端循環ルートのように施設や公園や庭園、図書館が無いため。</p>	

(5) その他

No.	意見概要	区の考え方
1	<p>新たなコミュニティバスの停留所において、禁煙徹底や清掃はバス運行者が責任をもって行うべきであることを計画に記載頂きたい。</p>	<p>本計画は、コミュニティバス等の地域公共交通に関する内容となっております。</p> <p>バス停の環境につきましては、バス事業者と協力して改善に努めてまいります。</p>
2	<p>構成員の選定理由を示して頂きたい。自動運転や MaaS 等次世代の交通事業に通じた専門家・事業者が多く参加することでこれまでにないアイデアが生まれると考える。</p>	<p>北区地域公共交通会議の構成員につきましては、道路運送法施行規則第9条の三に基づき区が選定しております。構成員を選定するにあたり、近隣区の地域公共交通会議の構成委員の状況を参考にしております。</p> <p>また、本計画の第6章「今後の進め方」において、自動運転やMaaS 等次世代の交通事業等、社会・経済の情勢や地域の動向等も踏まえながら必要に応じて柔軟に計画の見直しを検討することとしております。</p>
3	<p>都市計画マスタープランでは「個別の施策について定めるものではなく」といったパブリックコメントへの回答があったが、赤羽東地区のまちづくりの課題である「地区内の東西を結ぶバス路線がないことから、地区内における交通利便性の向上が求められています。」の課題はいつ解決されるのか。</p>	<p>本計画は、「北区都市区画マスタープラン2020」の分野別都市づくりの方針に基づき、「地域公共交通の充実」を図る目的で策定しております。また、本計画では北区の公共交通の考え方として、基本的な公共交通は、鉄道及び路線バスであり、それらが対応できない地域において、地域公共交通であるコミュニティバスを推進することとしております。</p>
4	<p>都市計画マスタープランには「コミュニティバスなど地域公共交通の充実による移動手段の確保に向けた取り組みを推進します」という記載があり、7地区それぞれに公共交通に関わる課題が記載されている。特に赤羽東地区のまちづくりの課題である「地区内の東西を結ぶバス路線がないことから、地区内における交通利便性の向上が求められています。」の解決につながると考えているのか。</p>	<p>ご指摘の内容につきましては、「北区都市計画マスタープラン 2020」における地区別のまちづくりの課題であり、本計画だけで解決するのは難しいと考えております。</p>
5	<p>外部の助力を得ることはできないのか。</p> <p>コミュニティバスは、公共の利益を第一義として、経済性を全く無視しては長生きしないということも理解します。そして、どうも北区のコミュニティバス事業も、経済性において難しいものを抱えているように見受けられます。こうした問題・課題についての対策で名案・妙案が思いつかないというのであれば、外部の助力も視野に入れるべきではないか。</p>	<p>本計画の第6章「今後の進め方」において、社会・経済の情勢や地域の動向も踏まえながら、必要に応じて柔軟に計画の見直しを検討することとしております。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>

6	実証運行による継続・見直しの考え方のフロー図について、重複している項目があり、分かりにくい構成となっている。簡素化することはできないのか。	ご指摘いただいたご意見を踏まえ、より分かりやすいフロー図に修正致します。
---	---	--------------------------------------