

綿密な調査の実施による新規のコミュニティバス路線の導入 [東京都台東区]

台東区では、鉄道駅から離れた交通空白地域の解消を主たる目的として、コミュニティバス「めぐりん」を導入している。「めぐりん」はこれまでに1号路線である「北めぐりん」、2号路線である「南めぐりん」が導入されており、導入に際して綿密な調査を実施して運行計画を策定するだけでなく、導入後も細かなモニタリング・フィードバックを実施してきた。これまでの調査で培ったノウハウを活用しながら、これまで同様に綿密な調査を経て、新規路線である「東西めぐりん」が導入された。

キーポイント：取組開始前の調査・分析と運行開始後のモニタリングを綿密に行い、運行計画へ反映させ、更なる利用者増加を目指す。

○背景・経緯

台東区は東京都心部に立地し、公共交通の利便性は相対的に高いものの、一部には鉄道駅から離れた交通空白地域が存在する。また、23区の中で高齢化率が最も高く、区の東西を繋ぐ交通網が弱いことから、コミュニティバスを2路線導入したが、谷中地区など、残された交通空白地帯の解消が課題とされていたことから、これらの地域を含む新路線運行のあり方を検討し、3路線目となる「東西めぐりん」を導入することとなった。

○ターゲット

新規路線である「東西めぐりん」では、他の路線と同様に、一番のターゲットを高齢者と想定して福祉バスとしての機能を維持しながらも、区内の三大観光スポットである「浅草・上野・谷中」を結ぶことから、観光客も利用のターゲットとして路線を設定している。

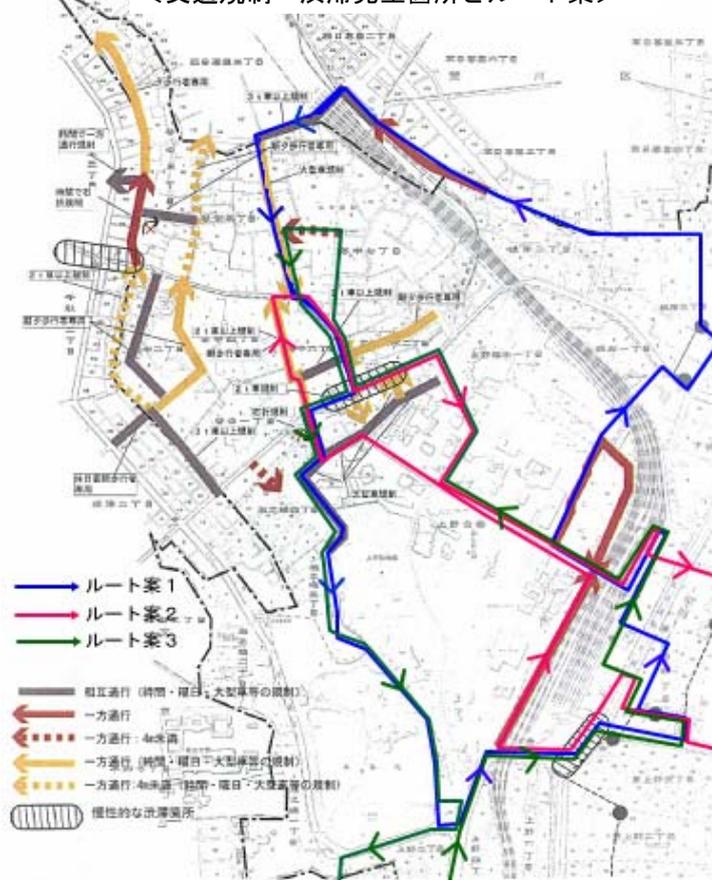
○「東西めぐりん」導入に際して実施した調査

「東西めぐりん」の運行計画策定にあたっては、谷中地区など残された交通空白地帯を解消することを前提に、3つのルート案を想定し、以下の①～⑦の考え方に沿い、導入予定地区の交通規制・渋滞発生箇所等も考慮し、各ルート案の評価を実施し、ルートを選定した。

<路線設定の考え方>

- ①交通不便地域の解消
- ②既存「めぐりん」と同等のサービスレベルの確保
- ③既存の交通機関とのネットワーク
- ④公共施設・文化施設等との接続ポイント
- ⑤区民利用意向調査結果の反映
- ⑥観光ポイントとの接続
- ⑦安全・円滑な運行

<交通規制・渋滞発生箇所とルート案>



< 3つの案の評価・検討結果 >

	案1	案2	案3
鉄道駅との接続	○：4駅（鶯谷駅、日暮里駅、京成上野駅、上野駅）	◎：5駅（上野駅、京成上野駅、T×浅草駅、田原町駅、稲荷町駅）上野駅については、公園口からも接続する。	○3駅（上野駅、京成上野駅、上野広小路駅）
既存めぐりんと接続	◎：北めぐりん：2カ所 南めぐりん：1カ所 北・南めぐりにそれぞれ1カ所以上接続し、ネットワーク化を図ることができる。	○：北めぐりん：0カ所 南めぐりん：3カ所 南めぐりに1カ所以上接続するが、北めぐりんには接続しない。	○：北めぐりん：0カ所 南めぐりん：1カ所 南めぐりに1カ所以上接続するが、北めぐりんには接続しない。
交通不便地域の解消	○：区北西部に加え、根岸の交通不便地域を解消することができる。	○：区北西部に加え、松が谷の交通不便地域を解消することができる。	○：区北西部を中心に、交通不便地域を解消することができる。
慢性的な渋滞箇所の回避	○：2カ所（上野桜木交差点、上野駅前交差点）の渋滞箇所を通行する。	○：2カ所（上野桜木交差点、上野駅前交差点）の渋滞箇所を通行する。	×：3カ所（上野桜木交差点、上野駅前、上野広小路駅前）の渋滞箇所を通行する。
総合評価	良い 既存めぐりんと接続が良い。	優れている 鉄道駅との接続が良い。	問題がある 既存の公共交通とのネットワークが弱い。また、渋滞箇所の通行が多い。

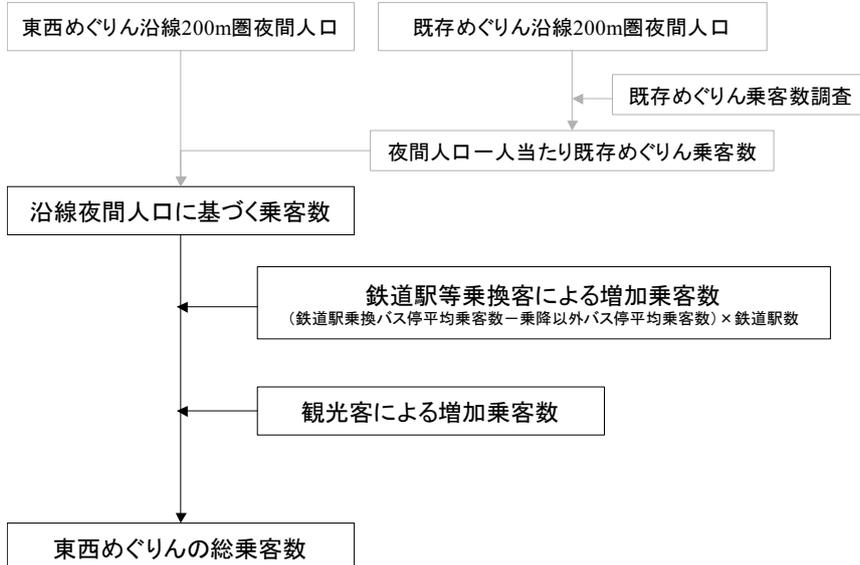
また、選定されたルートで問題がないかどうか検証するため、想定ルート全線を歩いて現地踏査を行った。調査方法としては、次の項目について目視または実測等によって行った。

荷捌き等の駐停車の状況／電柱、標識、照明灯、消火栓等の設置状況／植栽等の配置状況
歩道路面の状況／パーキングメーターの設置状況／歩道切り下げ部の状況
看板・広告物、自転車等の障害物の状況／既存バス停の利用状況（運行会社、路線数、頻度等）
狭あいな交差点等における道路幅員、障害物の状況／横断歩道、停止線の状況／交通規制の状況

さらに、実際に使用する車両と同等のバスを使って、試験走行を行い、想定ルートを2周して検証を行い、実走行上の問題点も把握した。

また、事業性を検討するために乗降客推定も行っている。

（「東西めぐりん」乗降客予測のフロー）



「東西めぐりん」の乗降客予測は、以下のような流れで行った。
予測は、「東西めぐりん」沿線200m圏夜間人口に基づく乗客数を推計し、それに、鉄道駅等の乗り換え客による増加客数と観光客による増加乗客数を加算し、「東西めぐりん」の総乗客数を推定している。

○「東西めぐりん」導入後のモニタリング・フィードバック

「東西めぐりん」導入後のモニタリング調査として、実際にバスに乗車して行う「乗り込み調査」を実施した。実施の内容は以下である。（これらの調査は、他の2路線についても同時に実施している）

- ① 時間帯別・各バス停別での乗車人数・降車人数のカウント
- ② 目視での利用者の属性調査（性別・年齢）
- ③ アンケート調査依頼（車内でアンケートを配布し、後日郵送で回収）
- ④ 各バス停の到着時間、発車時間の記録。目視による渋滞状況・渋滞箇所の記録

「利用者アンケート調査」においては、以下の項目を設定した。

（利用者アンケート調査項目）

- ・ 利用目的（通勤・観光・業務など）別の、めぐりん利用頻度
- ・ めぐりん導入前に利用していた交通機関
- ・ めぐりんを使う理由、利用のしかた
- ・ 満足度（全体・料金・運行回数・乗り降りのしやすさ・車内での移動のしやすさ
バス停までの距離）

また、「各バス停の到着時間、発車時間の記録。目視による渋滞状況・渋滞箇所の記録調査」により、バス停の区間別の遅れ時間及び遅れの原因を把握している。

番号	路線	曜日	区間	区間 ダイヤ (分)	実際の 所要 時間 (分)	区間 遅れ (分)	出発時刻 ^(※1)		累計 遅れ 時間 (分)	遅れ要因 ^(※2)
							実態	時刻表		
1	東西	休日	2 上野駅入谷口～3 東京国立博物館	3	5	2	16:45	16:20	25	道路混雑による速度低下／
2	東西	休日	6 旧吉田屋酒店～7 谷中霊園入口	2	1	-1	13:48	13:40	8	道路混雑による速度低下／
3	東西	平日	7 谷中霊園入口～8 三崎坂上	1	1	0	11:28	11:28	0	信号での長時間の停車／道路が狭いため、速度を落として走行／
4	東西	平日	9 特養ホーム谷中入口～10 谷中銀座・よみせ通り	1	1	0	15:47	15:45	2	車の駐車のため／
5	東西	平日	10 谷中銀座・よみせ通り～11 千駄木駅	2	3	1	16:36	16:32	4	道路混雑による速度低下／
6	東西	休日	10 谷中銀座・よみせ通り～11 千駄木駅	2	2	0	16:57	16:32	25	路上駐車により道路が狭くなっており、速度を落として走行／
7	東西	平日	14 谷中霊園入口～15 旧吉田屋酒店	2	2	0	10:39	10:39	0	道路混雑による速度低下／
8	東西	平日	14 谷中霊園入口～15 旧吉田屋酒店	2	5	3	11:41	11:39	2	信号での長時間の停車／道路が狭いため、速度を落として走行／
9	東西	平日	14 谷中霊園入口～15 旧吉田屋酒店	2	5	3	16:44	16:39	5	道路混雑による速度低下／
10	東西	平日	15 旧吉田屋酒店～16 池之端四丁目	3	5	2	13:30	13:27	3	道路混雑による速度低下／
11	東西	平日	15 旧吉田屋酒店～16 池之端四丁目	3	6	3	14:02	13:57	5	道路混雑による速度低下／
12	東西	休日	17 鷗外旧居跡～18 不忍池	2	4	2	14:22	14:15	7	道路混雑による速度低下／
13	東西	休日	17 鷗外旧居跡～18 不忍池	2	3	1	15:52	15:30	22	路上駐車により道路が狭くなっており、速度を落として走行／
14	東西	休日	17 鷗外旧居跡～18 不忍池	2	2	0	13:16	13:15	1	歩行者・自転車がも多く、速度を落として走行／道路混雑による速度低下／
15	東西	休日	17 鷗外旧居跡～18 不忍池	2	4	2	15:16	15:13	3	道路混雑による速度低下／路上駐車により道路が狭くなっており、速度を落として走行／

※1 出発時刻とは、区間終点側のバス停での出発時間である。

※2 ここでの遅れ要因の観測は、調査員が、バスの速度が低下したと感じたときは全て記述するようしており、時刻表と比較して遅れていない場合でも遅れ要因を観測している。このため、遅れ要因が観測されたからと言って、必ず時刻表と比較して遅れているわけではない。

「東西めぐりん」については、土日が発生する遅延が、どこでどのくらい発生するのが利用実態調査により明らかになった。この結果を受け、遅延が発生する時間帯にバスを1台投入して遅延解消を図る試みを現在実施している最中である。

（なお、「北めぐりん」については、利用実態調査から、利用者が、運行時間帯に不満があることが分かったことから、始発・終発時間の延長を行っている。）

○住民や警察との調整における工夫

住民との調整については、まちづくり協議会などで「めぐりん」の話題が出てくるため、そこに区の職員が入っていき、意見を聞いたり、個別に関係町会が集まる会合に参加して、検討段階の情報を発信した。ルート調整に関しては、区で画を描いた段階で、町会など関係者の集まりに入っていく、その中で調整していくスタンスを取った。その他、地元の方の意見調整については、町会や地域の議員を通じて、内々に調整を図るなどし、調整を進めていった。

警察との調整については、区に警視庁からの出向者がいたため、その方を通じて調整を円滑に進めることができた。「東西めぐりん」に話を限定するが、運行に当たって障害となる、大型車の通行規制について、警察と調整を重ね、「路線バスは除く」という一文を付けてもらい、規制を外してもらったなどの対応を図ることができた。

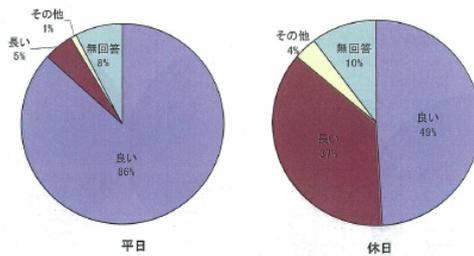
○運行計画における工夫

・運行頻度

予算や車両の制約の下で、可能な限り便利な路線となるよう、「双方向にして頻度を下げる」よりも、「片方向でも高頻度」であることを重視しており、大都市部におけるバス利用者にとって、バス待ちを我慢できる時間として「15分間隔」を設定している。（都内のコミュニティバスの運行頻度の平均は、約20分である）

これは、「めぐりん」の第1号路線である「北めぐりん」導入時の利用者アンケート調査からも把握されており、平日（15分間隔）・休日（20～25分間隔）別の運行間隔に対し、平日は「長い」とする比率が5%であるのに対し、休日は37%と高くなっている。

◆平日の15分間隔に関しては、「良い」との回答が多い（86%）一方、休日の20～25分間隔は、「長い」と感じている人の回答が多い（37%）。



・アクセス・イグレス

高齢者でも歩いて次のバス停に行くことのできる距離として、200mを目安に設置している。

・車両

車両は、目を引くように、レトロ調の車両にしている。

・ルート

区内に残っている交通空白地帯であった谷中地区を通り、区内の2大ターミナルである上野・浅草を結び、新規に開業したつくばエクスプレスの新御徒町駅、TX 浅草駅を経由するルート設定としている。また、「北めぐりん」「南めぐりん」とも乗り換えが可能となっている。



[台東区都市づくり部道路交通課公共交通・駐車場・交通安全担当]