

## 「一週間全便バス乗降客調査」及び「利用者アンケート調査」等について

地域公共バス「池07系統」運行支援事業の運行継続に係る評価や本路線の運行効果等について詳細な検証を行い、本路線の利用促進や事業の有り方等を検討するため、「一週間全便バス乗降客調査」及び「利用者アンケート調査」を実施している。

### 1. 詳細検証の項目（本路線に期待される役割）

人にやさしい交通環境の構築に向け、公共交通の利便性を図ることを目的として運行していることから下記の4項目について分析・検証を行う。

- (1) 公共交通不便地域への対応
- (2) 高齢者など交通弱者のモビリティの確保
- (3) 公共施設や商業観光施設などへのアクセス性の確保
- (4) 区内東西方向のアクセス性の確保

※ 上記項目については、以下の2つの調査結果に基づいて分析・検証を行った。

#### 【一週間全便バス乗降客数調査】

各停留所の乗降客数を「一般」「シルバーパス利用者」「子ども」に分類し、調査を実施。毎年6月頃一週間実施。

- 平成29年度実施日 平成29年6月10日（土）～16日（金）

#### 【利用者アンケート調査】

バス利用者の外出状況や満足度の変化を把握することを目的とし、調査を実施。毎年、11月頃平日と休日の2日間に実施。

- 平成29年度実施日 平成29年11月2日(木)・3日（金・祝）

## 2. 詳細検証結果

### (1) 「公共交通不便地域への対応」の検証

#### 【検証事項】

高齢者や小さなお子さんを持つ子育て世代などの交通弱者に対する交通手段を提供し、公共交通不便地域の解消が推進されているか。

#### 【公共交通不便地域について】

豊島区は健常者に対する交通不便地域は、ほとんど存在しない。しかし、高齢者、障害者、子ども、妊娠している人などの交通弱者に視点を置いた東京都福祉局のコミュニティバス導入に対する補助金交付要件の一つである、既存の鉄道駅・バス停から半径 200m 以上離れたエリアの公共交通不便地域により検討を行う。

#### 公共交通不便地域（交通空白地）の設定の考え方（参考）

国交省都市・地域整備局等（都市部）…鉄道駅から半径 500m・バス停から半径 300m 以遠の地域  
都・福祉保健基盤等市町村包括補助事業…鉄道駅・バス停から半径 200m 以遠の地域

表 豊島区の公共交通不便地域（鉄道駅・バス停から半径 200m 以遠の地域）

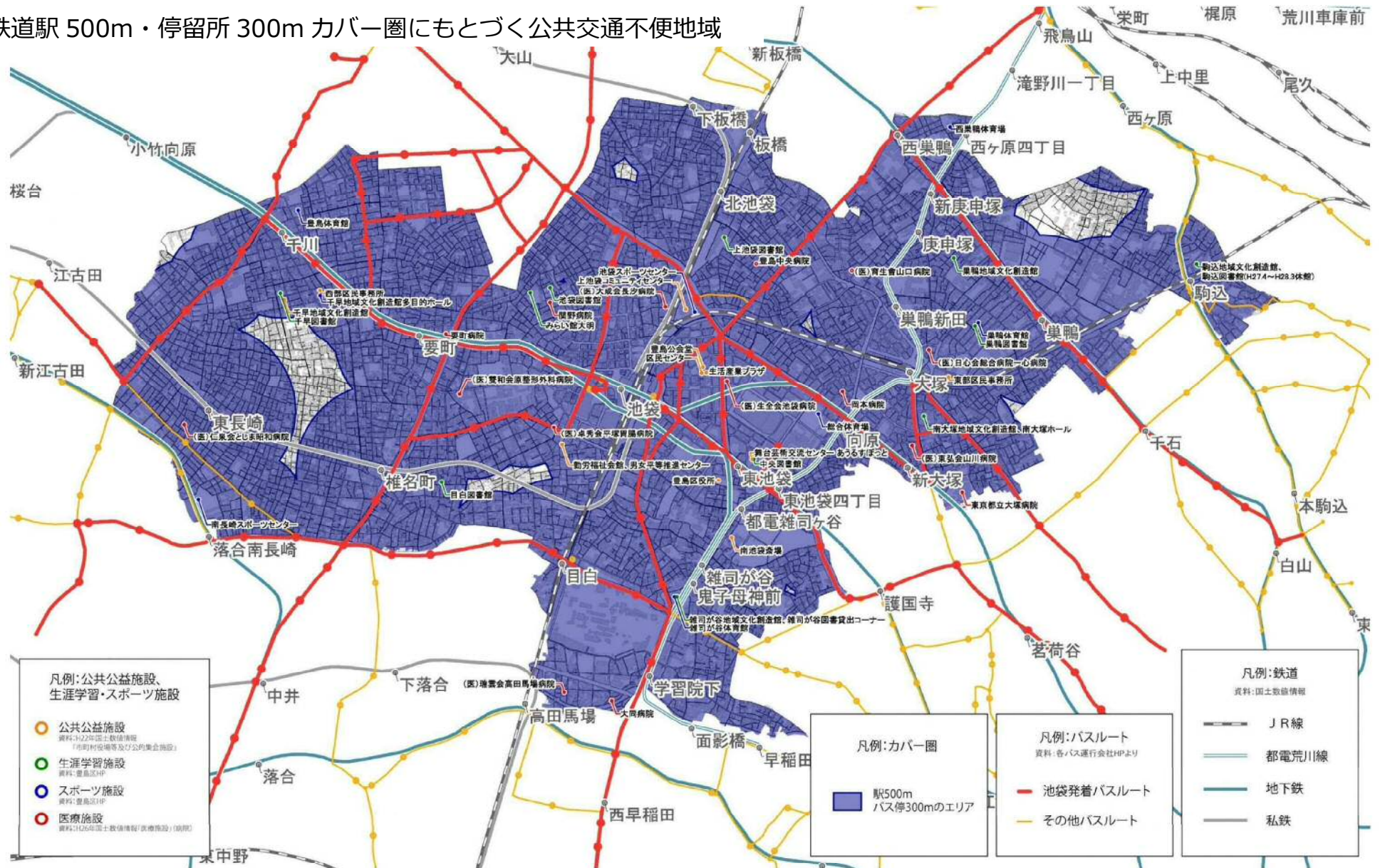
	面積 (km <sup>2</sup> )	公共交通不便地域の割合
豊島区全域	13.01	—
池 07 系統が運行しない場合の公共交通不便地域	5.63	43%
池 07 系統導入により解消された公共交通不便地域	0.92	7%
現在の公共交通不便地域	4.71	36%

- ・ 鉄道駅 500m・停留所 300m カバー圏にもとづく公共交通不便地域…p. 3
- ・ 鉄道駅・停留所 200m カバー圏にもとづく交通不便地域…p. 4

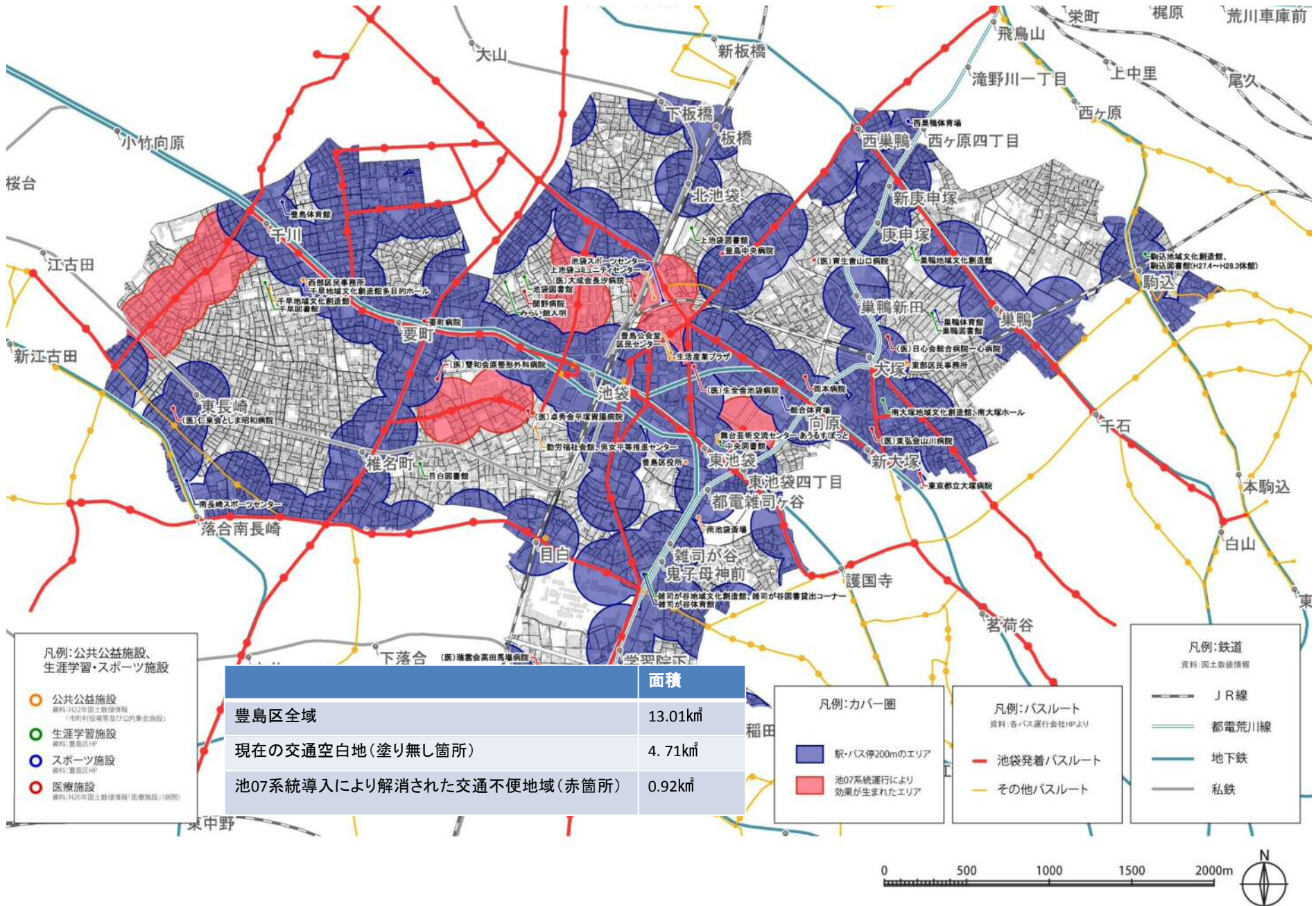
#### 【検証結果】

区内のうち、西部地域・中央地域での公共交通不便地域の発生抑制に寄与している。  
また、平成25年6月都市計画道路の開通に伴い西池袋通りへ運行経路変更し、さらに平成27年5月新庁舎オープンに伴い運行経路を変更したことによって、公共交通不便地域の解消に寄与している。

鉄道駅 500m・停留所 300m カバー圏にもとづく公共交通不便地域



# 鉄道駅・停留所200mカバー圏にもとづく公共交通不便地域



## (2) 「高齢者(シルバーパス利用者)など交通弱者のモビリティの確保」の検証

### 【検証事項】

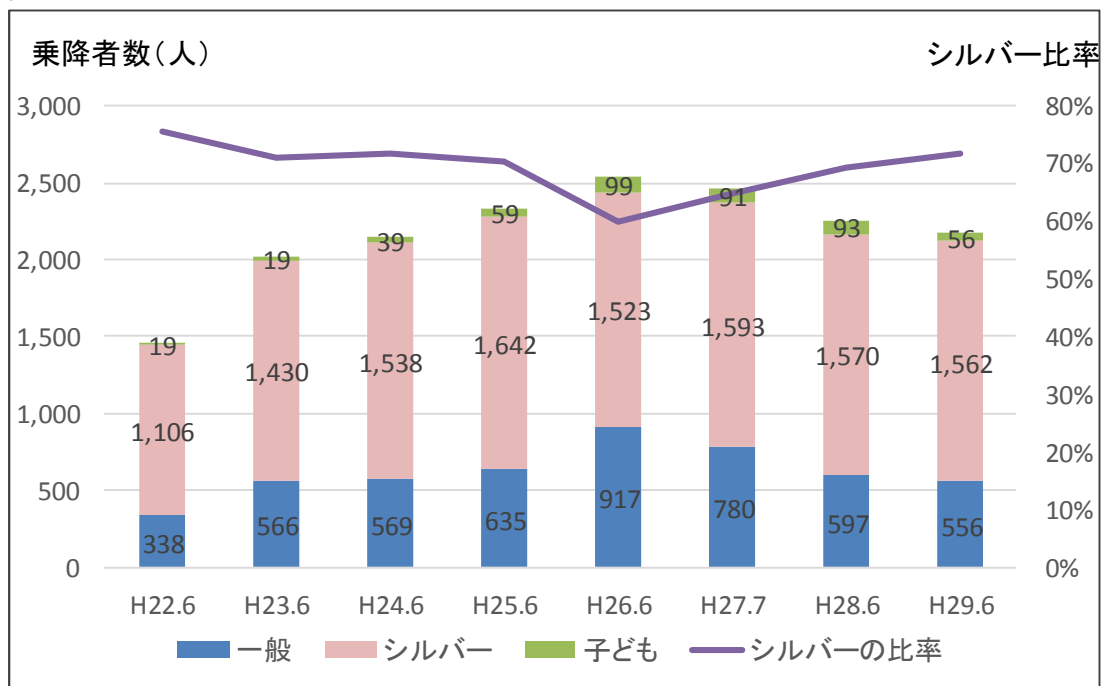
高齢者の生活移動において活用できる交通手段を提供することで、外出機会が創出されているか。

### 【高齢者の利用実態】

池07系統全利用者の7割前後がシルバーパス利用者で占められており、高齢者の外出の際に活発に利用されていることが伺える結果となっている。

(単位：人、人/便)

属性等	H22.6	H23.6	H24.6	H25.6	H26.6	H27.7	H28.6	H29.6
一般	338	566	569	635	917	780	597	556
シルバー	1,106	1,430	1,538	1,642	1,523	1,593	1,570	1,562
子ども	19	19	39	59	99	91	93	56
シルバーの比率	76%	71%	72%	70%	60%	65%	69%	72%
計	1,463	2,015	2,146	2,336	2,539	2,464	2,260	2,174



図表 属性別乗降者数の推移

(一週間全便バス乗降客数調査)

### 【検証結果】

シルバーパス利用者数は平成24年以降1,500人～1,600人程度（全利用者の7割前後）で概ね横ばいとなっており、当バス路線が高齢者を含む交通弱者の外出支援に貢献していることが伺える。

### (3) 「公共施設や商業観光施設などへのアクセス性の確保」の検証

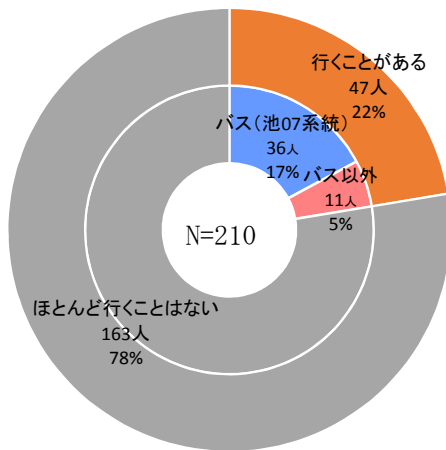
#### 【検証事項】

池07系統の運行により、沿線の健康プラザ、豊島区役所、あうるすぽっと、サンシャインシティ等へのアクセス性が確保されているか。

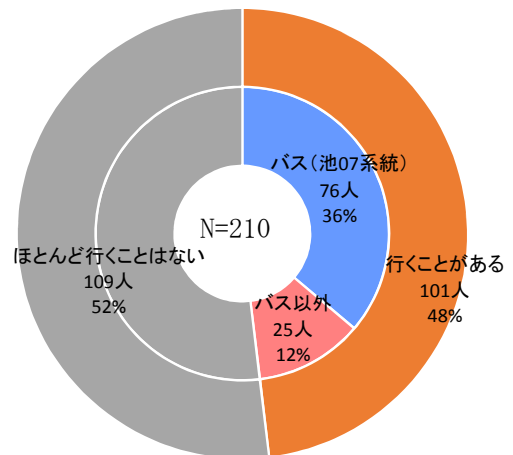
#### 【池07利用者の公共施設・商業観光施設訪問時の利用交通手段】

池07系統利用者を対象としたアンケート調査結果より、沿線4施設への訪問の際に利用する交通手段として、他の交通機関と比較して池07系統の利用が多いことが確認された。特に豊島区役所やサンシャインシティにおいて池07系統利用者が多い。

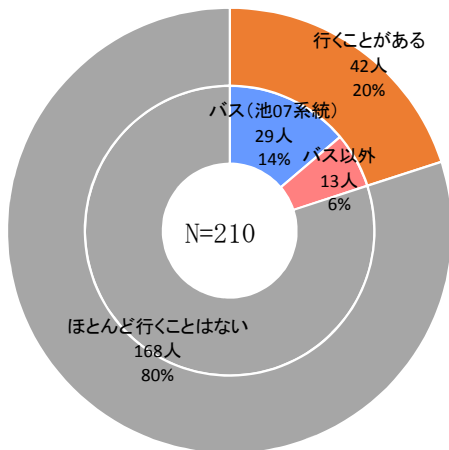
(健康プラザ)



(豊島区役所)



(あうるすぽっと)



(サンシャインシティ)

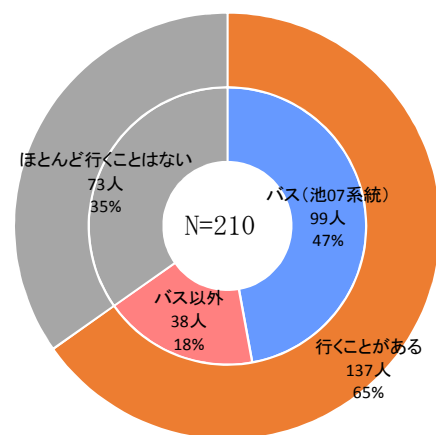


図 各施設訪問の有無と訪問時の利用交通手段 (池07系統利用者)

(利用者アンケート調査)

#### 【検証結果】

公共施設や商業観光施設への訪問時に池07系統を利用している層が一定数存在しており、沿線施設へのアクセス性確保に寄与していることが伺える。

#### (4) 「区内東西方向のアクセス性の確保」の検証

##### 【検証事項】

池07系統の運行により、区内西部地域から池袋駅東口周辺への移動手段が確保できているか。

##### 【池07系統運行前の区内東西方向のアクセス性】

豊島区内の公共交通は池袋駅を中心に、交通機関が放射状に延びているが、池袋駅を東西に結ぶバスルート及び西部地域から東口の施設へのルートは存在しなかった。

これまで、東西を渡るには、駅地下等を徒歩による横断がほとんどであったため、池07系統は池袋駅の東西を結び、駅周辺の住民・来街者の回遊性の向上を図ることを目的に導入された。

##### 【区内東西方向のアクセス性の向上効果】

区内西部地域と主要公共施設・商業観光施設（前述の4施設）周辺の間で池07系統を利用している層は、上下方向とも全利用者の2割程度を占めており、池07系統が区内東西方向の移動手段として活用されていることが確認されている。

表 4 施設周辺バス停への乗降客

江古田二又発(4施設周辺バス停への降車人数に対する総乗降者数割合) (単位:人)

バス停名	H23.6	H24.6	H25.6	H26.6	H27.7	H28.6	H29.6
健康プラザとしま	41	71	64	76	114	54	31
池袋保健所(旧豊島区役所)	92	112	140	116	63	94	81
豊島区役所(旧日の出通り)	44	33	44	43	136	103	80
サンシャインシティ南	114	206	150	206	199	146	134
計	291	422	398	441	512	397	326
江古田二又発 総乗降者数	1,155	1,190	1,296	1,391	1,332	1,249	1,147
4施設周辺バス停への降車割合	25.2%	35.5%	30.7%	31.7%	38.4%	31.8%	28.4%

サンシャインシティ南発(4施設周辺バス停への乗車人数に対する総乗降者数割合) (単位:人)

バス停名	H23.6	H24.6	H25.6	H26.6	H27.7	H28.6	H29.6
サンシャインシティ南	109	124	128	180	131	79	81
豊島区役所(平成27年度新設)	-	-	-	-	61	44	53
サンシャインシティ(平成27年度新設)	-	-	-	-	28	27	24
池袋保健所東(旧豊島区役所東)	-	28	31	28	28	32	18
健康プラザとしま	30	84	69	58	111	41	34
計	139	236	228	266	359	223	210
サンシャインシティ南発 総乗降者数	860	956	1,040	1,148	1,132	1,011	1,027
4施設周辺バス停からの乗車割合	16.2%	24.7%	21.9%	23.2%	31.7%	22.1%	20.4%

(一週間全便バス乗降客数調査)

##### 【検証結果】

池07系統の運行開始以降、池07系統を利用した区内西部地域から池袋駅東口周辺への移動は一定数（西部地域における利用者の2～3割程度）あり、区内東西方向の移動において一定の役割を果たしていることが伺える。

※（参考）利用者の流動の詳細

停留所間の流動調査の結果からは、区西部地域で乗車した利用者の行き先のうち、全体の5～6割が池袋駅西口だが、2～3割程度の利用者は池袋駅西口よりも東側で降車していることが確認された。本結果からも、池07系統が区内西部から池袋駅西口以東への移動を支援していることが伺える。

表 池07系統利用者の東西方向の移動実態

	平日	休日
A 池袋駅西口以西(江古田二又～立教大学)で乗車した人数	84人	87人
B Aのうち、池袋駅西口で降車した人数	49人 (Aに対する割合: <b>58%</b> )	44人 (Aに対する割合: <b>51%</b> )
C Aのうち、池袋駅西口以东(劇場通り中央～サンシャインシティ南)で降車した人数	21人 (Aに対する割合: <b>25%</b> )	24人 (Aに対する割合: <b>28%</b> )

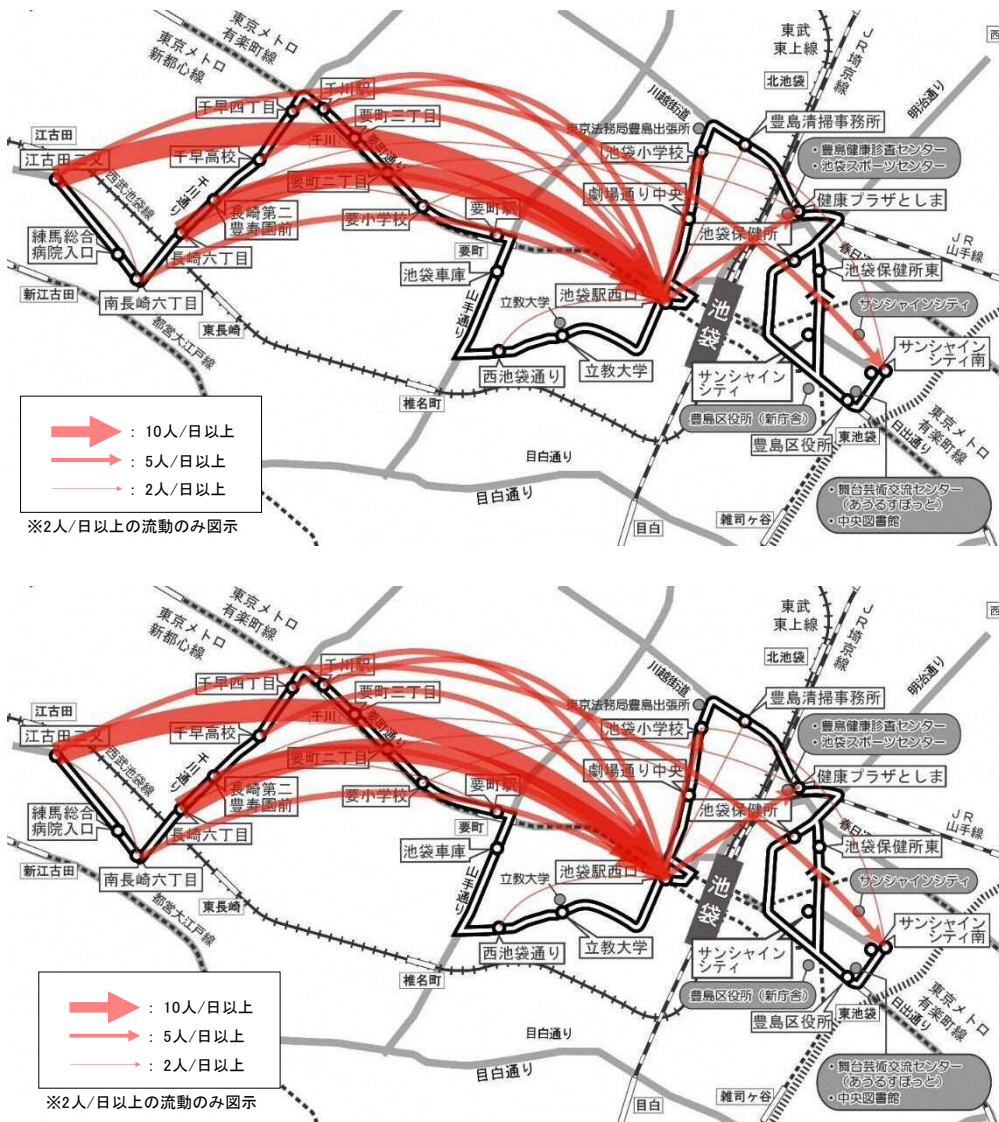


図 停留所間の流動(上:平日/下:休日 ※いずれも上り便)

(利用者アンケート調査)



### 3. 結果のまとめ

#### (1) 「公共交通不便地域へ対応」の検証

交通弱者を対象とした公共交通不便地域は、区内全域に 36%あり、池 07 が運行しなかった場合は、43%に増加することになる（7ポイント向上）。

※公共交通不便地域とは、区内全域の駅・停留所 200mを超えた範囲の区域とする。

#### (2) 「高齢者（シルバーパス利用者）など交通弱者のモビリティの確保」の検証

高齢者の利用が全利用者の7割を占めており、高齢者等の交通弱者の外出支援に寄与している。

#### (3) 「公共交通や商業観光施設などへのアクセス性の確保」の検証

公共施設や商業観光施設への訪問時に池 07 系統を利用している層が一定数存在しており、沿線施設へのアクセス性確保に寄与していることが伺える。

#### (4) 「区内東西方向のアクセス性の確保」の検証

池 07 系統を利用した区内西部地域から池袋駅東口周辺への移動は一定数（西部地域における池 07 系統全利用者のうち2～3割程度）あり、区内東西方向の移動において一定の役割を果たしている。

なお、平成 27 年 5 月以降、地域公共バス（池 07 系統）の運行内容の見直しは行っていないが、継続運行を維持しているため、今年の検証結果について大きな変化はなかった。

### ■（参考 2）都市計画道路開通に伴う路線バスの可能性について

豊島区内の都市計画道路の整備が進む中、補助 173 号線の開通（平成 30 年 3 月 24 日）を契機として、区内全域の交通課題を整理しながら、路線バスの再編について順次検討を進めていく必要がある。

