

1 計画概要

(1)計画策定の背景と目的

豊島区は、5社11路線の鉄道が乗入れ、都電荒川線や6社の路線バスも運行する比較的高い水準の公共交通ネットワークが池袋駅を中心に形成されており、令和5年度に実施の「協働のまちづくりに関する区民意識調査」では、鉄道・バス等の交通が便利であると思うとの割合が88.5%で、公共交通に対する満足度は高いといえます。

一方、既存の鉄道やバス路線に囲まれた地域では、コミュニティバスの運行に対する要望が有るものの、狭あいな道路網で形成された地域内での運行は困難な状況となっています。

さらに近年社会問題となっているドライバー不足によるバス路線の廃止や減便は、本区においても生じており、公共交通を維持していくための重要な課題となっています。

また、AIオンデマンド交通やMaaS（マース）、自動運転等の交通DX（デジタルトランスフォーメーション）の進展がみられること、環境負荷の低減の観点から交通GX（グリーントランスフォーメーション）の取組みも重要となっています。

これらの課題を解決し、誰もが移動しやすい継続可能な交通環境を実現するためには、地域公共交通としての目指すべき姿と役割を明確にし、区・交通事業者・地域・利用者が共通認識を持ち交通施策に取り組むことが必要です。

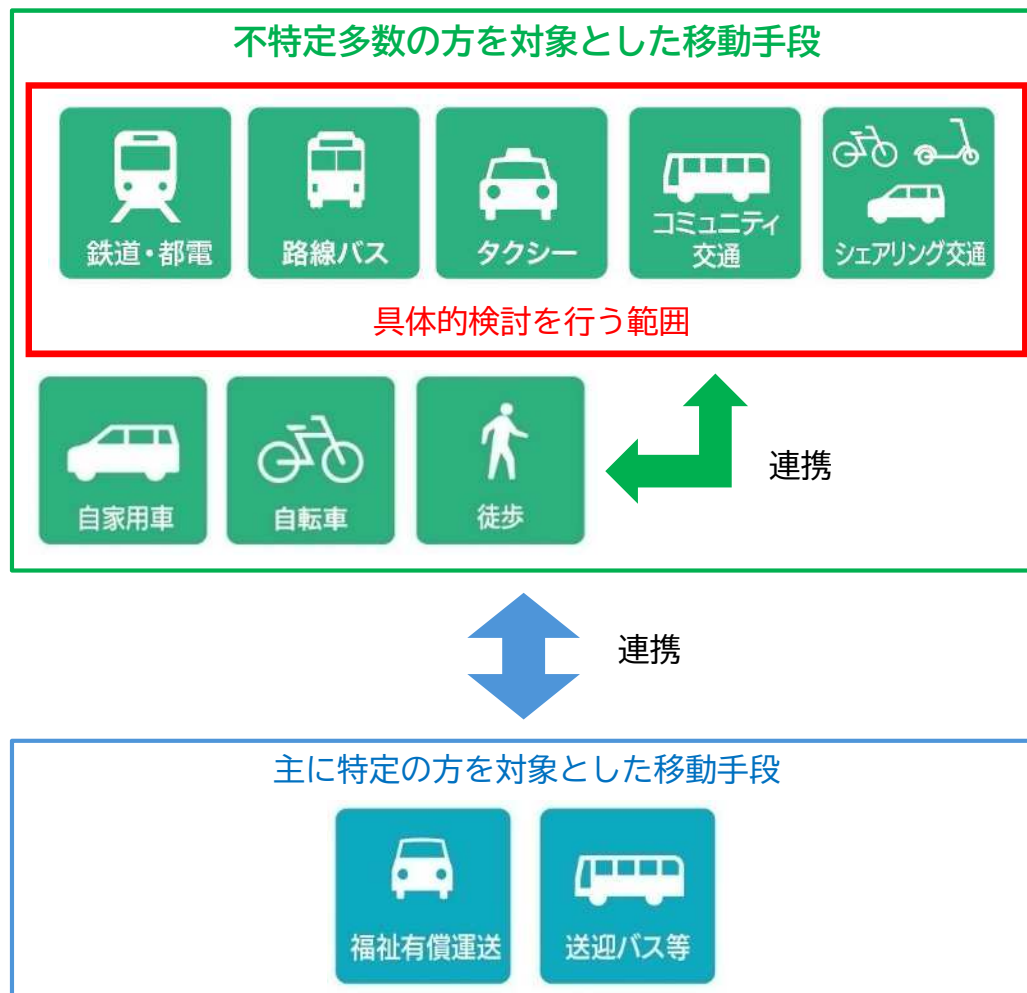
区では、この取組みを確実なものとするため、豊島区における地域公共交通のマスタープランとして、「豊島区地域公共交通計画」を策定することとします。

(2)根拠法令・計画区域・計画期間

- 【根拠法令】 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）
- 【計画区域】 豊島区全域
- 【計画期間】 令和9（2027）年度～令和13（2031）年度

(3)地域公共交通とは

鉄道や路線バス、タクシーといった既存の公共交通サービスに加えて、コミュニティ交通やパーソナルモビリティのシェアリング事業など多様な輸送資源も含めて地域公共交通として検討します。また徒歩や個人所有の移動手段（自転車・自家用車等）、福祉有償運送等と連携します。



1 計画概要

(4)上位計画における地域公共交通の位置づけ

① 豊島区基本構想・基本計画

本区が目指すべきまちの将来像を示した「豊島区基本構想・基本計画」では政策分野ごとに7つのまちづくりの方向性が位置づけられています。地域公共交通は医療や福祉、商業・観光・地域経済、子育て、環境等の多様な分野に効果が及ぶことから、これらのまちづくりの方向性を重視します。

◆ まちづくりの方向性「誰もが居心地の良い歩きたくなるまち」

池袋駅を中心に各地域の魅力あるスポットを結び付け、区内全体を回遊性が高く、誰もが安全で歩きやすいまちづくりを目指すために、多様な地域公共交通施策や事業を推進

◆ 施策7-①地域の特性を生かした都市づくり（取組方針）

- ・ 交通弱者も快適に移動できるよう、公共交通を利用しづらいエリアの解消に向けて新たなモビリティの導入も含めて検討
- ・ 既存公共交通の維持確保を図るとともに、誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備を推進

<豊島区が目指す将来のまちの姿>



出典）豊島区基本構想・基本計画

② 豊島区都市づくりビジョン

都市づくりの総合的な指針である「豊島区都市づくりビジョン」は今年度（令和7年度）見直しを行っています。

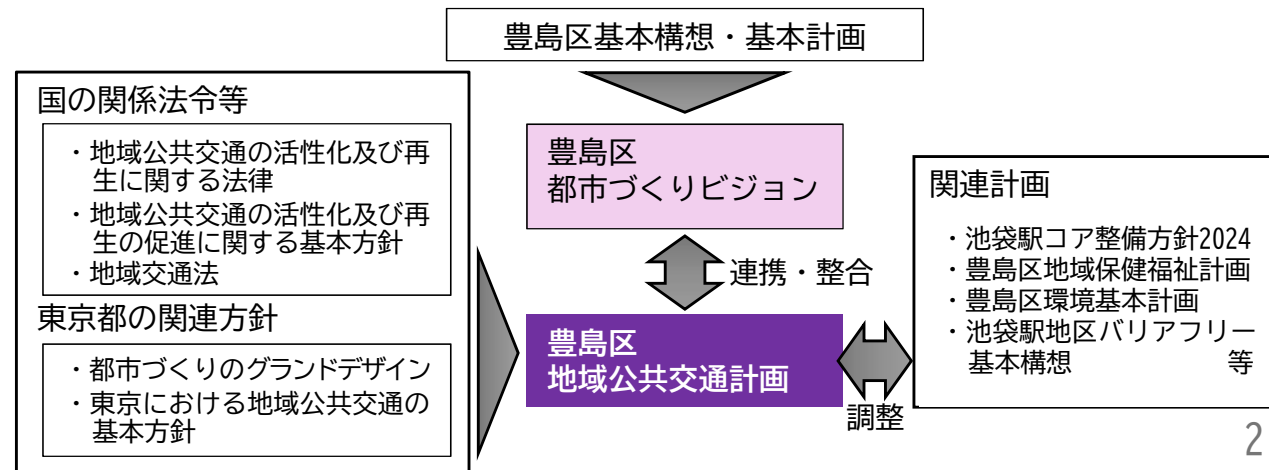
◆ 人にやさしい交通ネットワークの構築

公共交通機能などの利便性と安全性の向上をはかるために以下の4つの方針が示されています。

- 公共交通のり・デザイン…区内全体の公共交通の在り方について公共交通機関など全ての移動手段を含め事業者と一体となって協議・検討し交通計画を策定、民間の活力を活かしながらニーズへ対応を図る等
- 公共交通の安全性と快適性の向上…ユニバーサルデザインの推進、交通結節機能の強化、防災・交通・福祉・文化・観光など関係分野が連携した分かりやすいサイン表示、等
- 自動車駐車対策の推進…駐車需要の抑制、駐車施設の適正配置や有効利用、地域ルールによる集約化、等
- 立体横断施設等の整備…歩行者や自転車が安全に鉄道・道路を横断できるユニバーサルデザインにも配慮した立体横断施設の整備、河川橋梁の耐震化、等

(5)計画の位置づけ

地域公共交通は、まちづくりと密接に関連していることから、都市づくりの目標と方向性を示す「豊島区都市づくりビジョン」などと連携を図る必要があります。また、その他の本区の計画においても地域公共交通に関わる部分があることから、各種計画に示されている施策と調整を図りながら、本計画を策定します。



2 本区の現状

(1)地域特性

地形…池袋駅周辺で30m前後の標高、区東部と南部は谷地形10m高低差
区西部も5～10m程度の高低差を有する起伏のある地形
道路…区域周縁部の狭隘道路が集中している地区や池袋駅西口周辺の混
雑緩和が期待される都市計画道路の供用

(補26・73・81・82・172・放9・環4・環5の1)

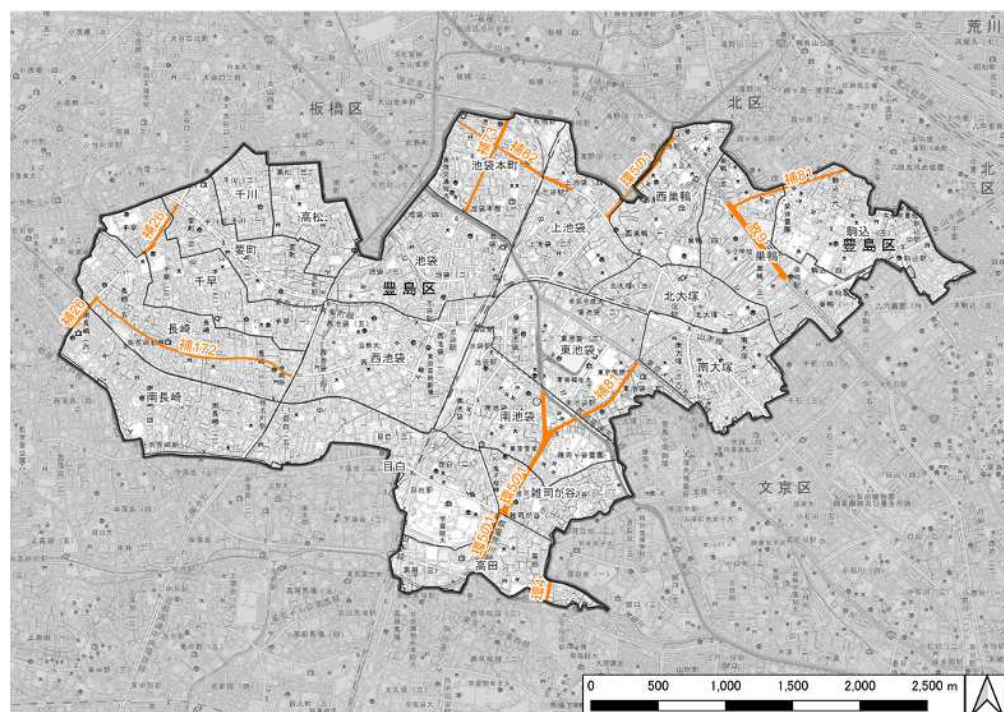
人口…総人口(R7)294,644人、推計人口(R26)31.2万人をピークに減少

高齢化率…18.9% (高い順：長崎22.4%・要町21.8%・駒込21.7%)

※65歳以上人口/全体人口にて算出

昼夜間人口比率 (昼間人口/常住人口) …136.6% (南池袋446.8%)

<事業中の都市計画道路 (令和7年4月現在)>



(2)公共交通の現状

鉄軌道…JR3路線、私鉄2路線、地下鉄6路線、軌道1路線

バス…路線バス4社、池袋駅周辺IKEBUS、文京区・北区コミュニティバス

南北の明治通りと要町方面は路線バスの便数が多い

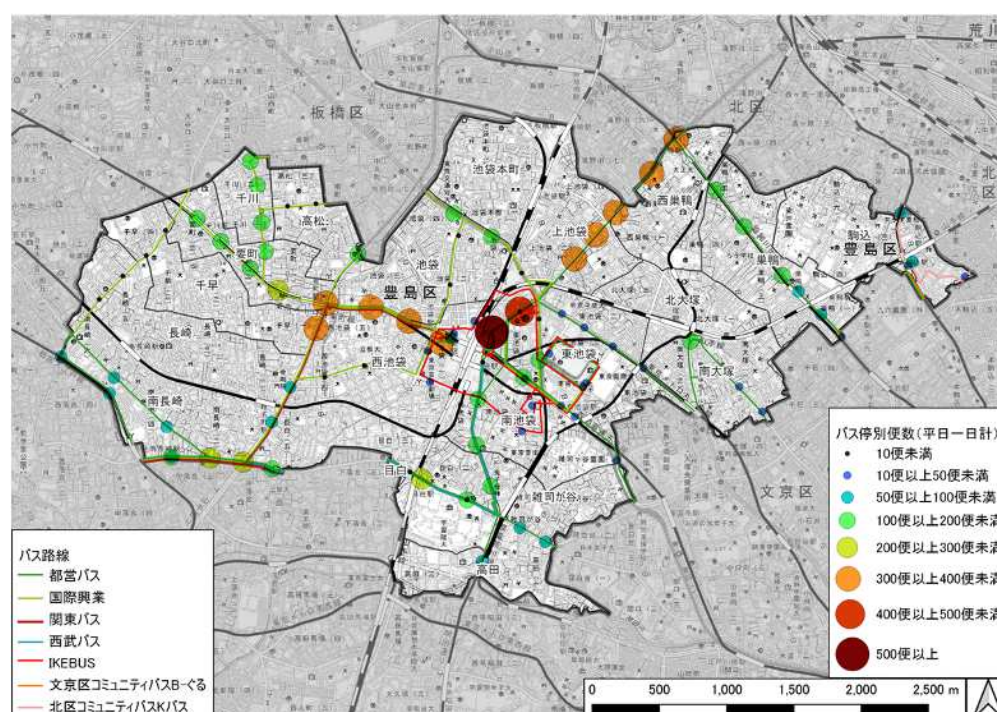
千早や長崎、高松等で10便/日未満の区間が存在

令和5年度以降累計で約90便ほど減便

タクシー…池袋駅を中心に多くのタクシーが乗り入れ

春日通りと山手通りより南側の地域ではアプリ「G0」の相乗りサービス「G0エコノミー」の一エリアに (R7.11～)

<バス停別停車便数 (平日1日計)>



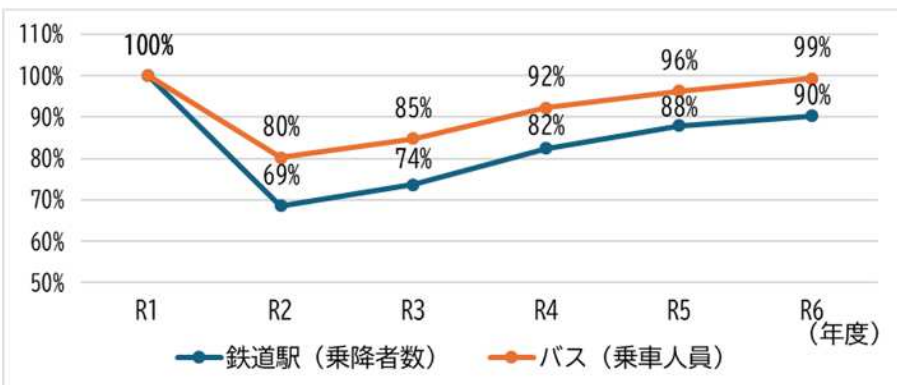
2 本区の現状

(3)公共交通の利用状況

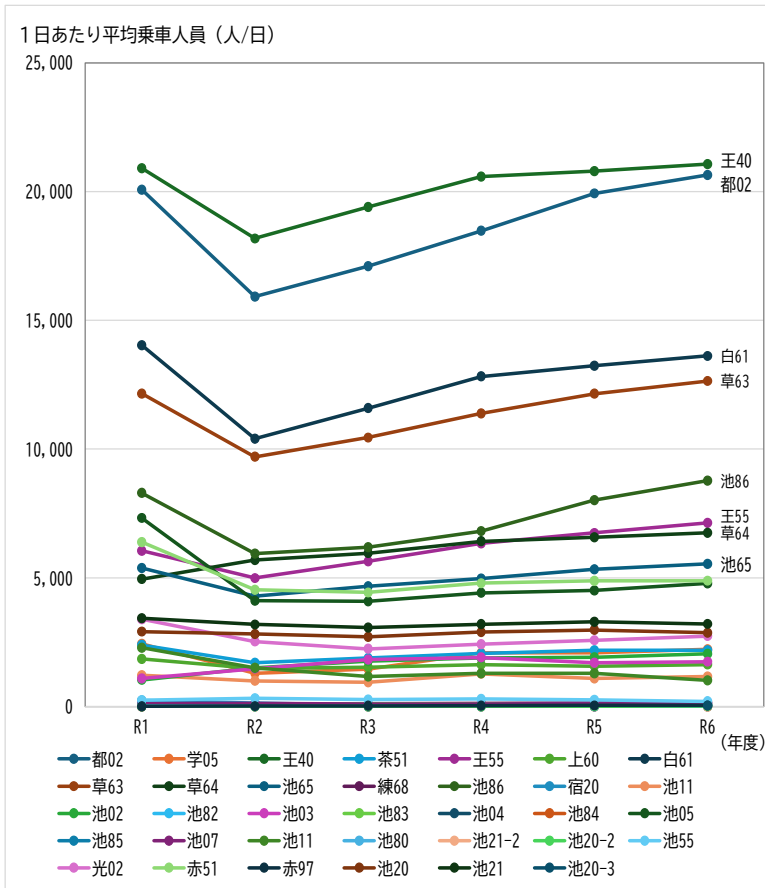
新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度に鉄道とバスともに利用者が大きく減少しました。令和6年度は令和元年度比（コロナ前）で鉄道は9割程度に回復しています。路線バス利用者はコロナ前と比較してほぼ同程度に回復していますが、バス路線ごとに見ると、乗車人員が増加している路線と減少している路線が混在しています。

鉄軌道駅乗降人員は4社8路線が乗り入れている池袋駅が最も多く、JRでは98万人、次いで巣鴨駅、駒込駅、大塚駅となっています。

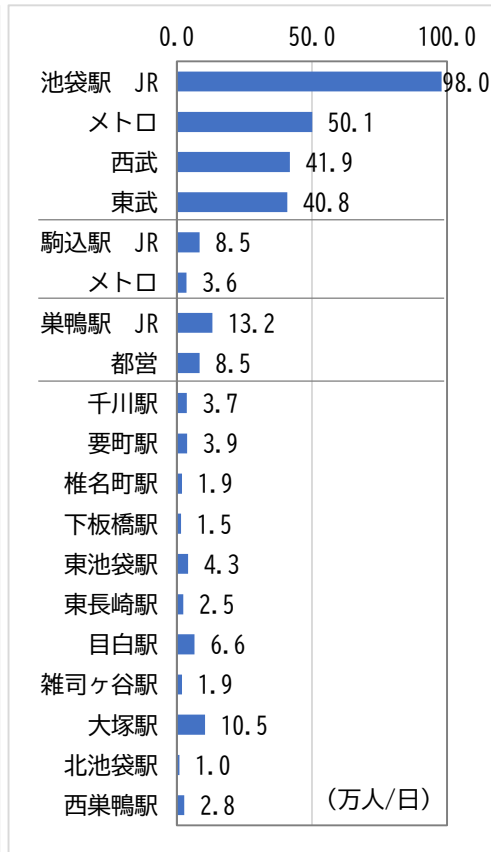
<区内の鉄道駅・路線バス利用者の回復状況（R1を100%とする）>



<バス路線ごとの乗車人員の推移>



<鉄軌道駅乗降人員（R6）>



出典）各社HP等、乗換含む
JRは乗車人員を2倍している

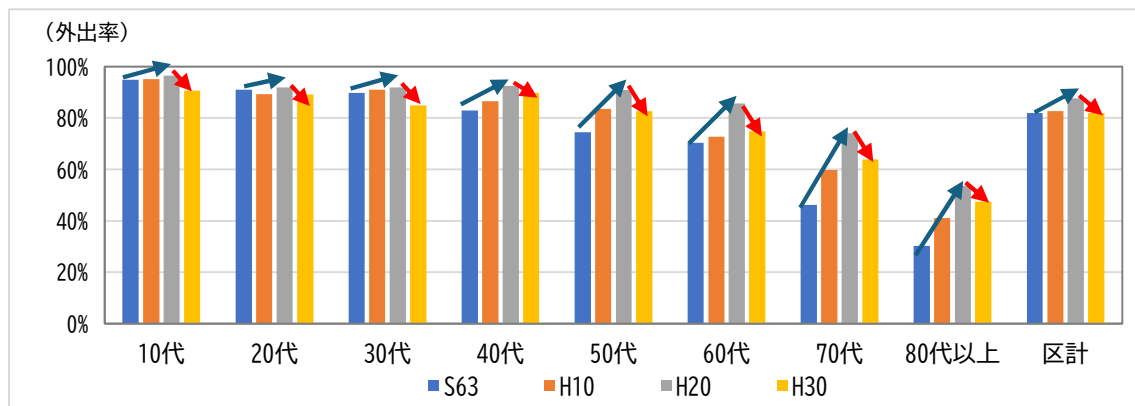
2 本区の現状

(4)移動特性

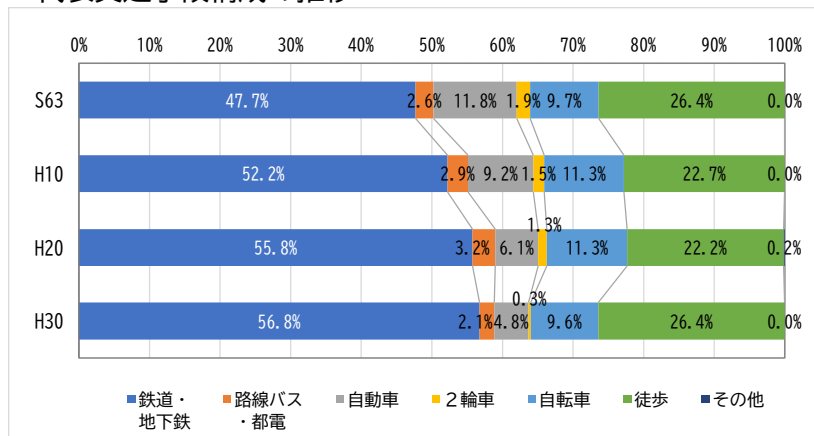
①パーソントリップ調査結果による外出率と交通手段の分析

- ◆ 移動量：区内に出発地または目的地を持つ移動の総トリップ数は、総人口の増加に伴い、平成10年以降は増加傾向
- ◆ 外出率（人口に対する外出する人の割合）：年代が上がるにつれて少。昭和63年以降に増加傾向にあったものが平成30年に減少。減少理由としてネット通販の普及等による買物行動の変化、家事・育児・在宅活動の増加、高齢化による外出控え、仕事の効率化・外回りの減少などの社会的背景による影響の可能性
- ◆ 代表交通手段：鉄道・地下鉄の割合が増加、自動車の割合は減少

<年代別の外出率の推移>



<代表交通手段構成の推移>

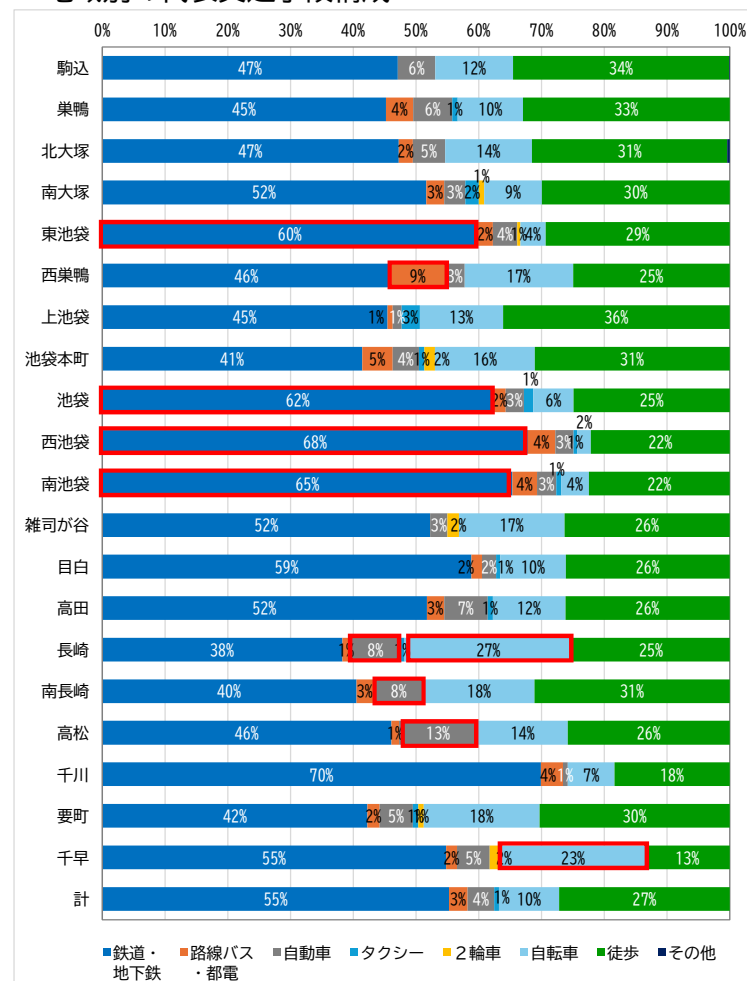


出典）東京都市圏パーソントリップ調査

地域別に利用している代表交通手段をみると、池袋駅周辺地区（池袋や西池袋、東池袋、南池袋）では鉄道路線数が多く郊外や都心を結ぶ池袋駅に近いことから、鉄道・地下鉄が6～7割と最も多くなっています。西巣鴨は2箇所電停があるため路線バス・都電が約1割です。

駅やバス停から遠く、また時間帯によってはバスの本数が少ない地域を含む長崎と南長崎、高松では他地域と比較して鉄道・地下鉄が約4割と低く、自動車が約1割と高くなっています。また、地形が平坦な長崎と千早では、自転車が約2割を占めています。

<地域別の代表交通手段構成>



出典）平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

2 本区の現状

②ビッグデータ（位置情報による人流データ）による移動量の分析

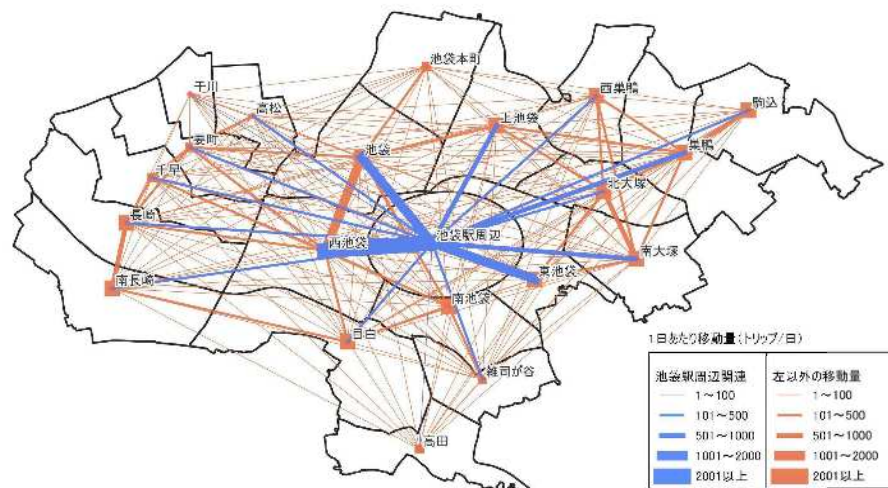
地域間…池袋本町や千川、高田を除いて池袋駅周辺への移動がみられ、

区内各地域から池袋駅周辺への移動ニーズが高い

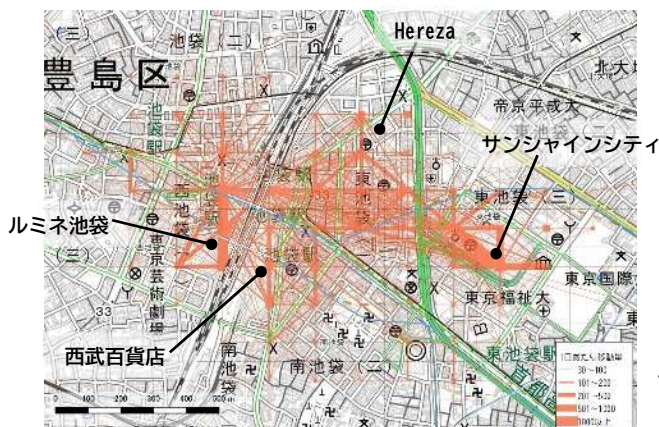
池袋駅周辺への移動以外に区を東西に跨る移動は多くはない

池袋駅周辺…サンシャインシティ周辺等、隣接した125mメッシュ間の
短距離移動が多く、東西に渡り多様な移動が面的に広がる
ことから移動ニーズの多様性がうかがえる

<地域間の移動量>平日1日あたり平均



<池袋駅周辺の移動量>平日1日あたり平均・125mメッシュ間

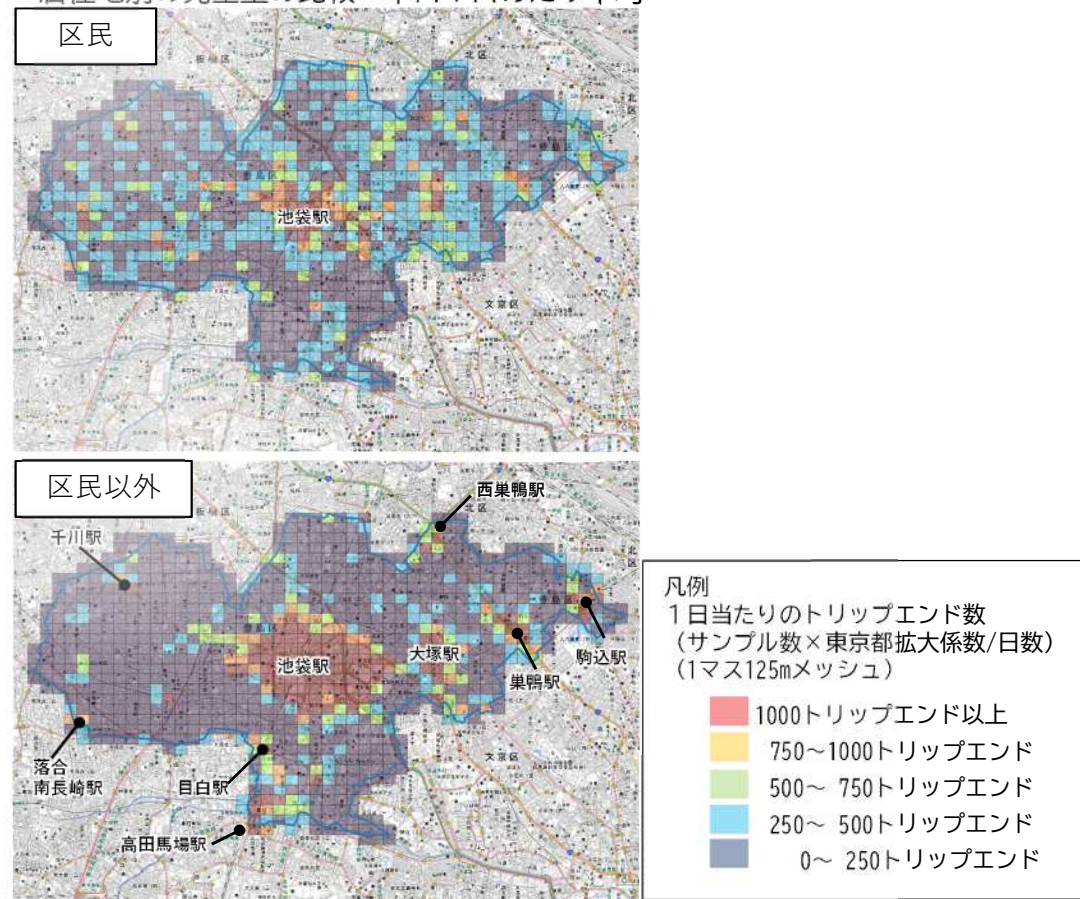


出典) スマートフォンのアプリで
収集される位置情報を集計
(R7.5.1~5.23)

区民の移動の発生量は池袋駅周辺で多い他は、買物・通院・通学・地域活動など日常生活に伴う移動を行うため、区内全域に発生量の多い箇所が点在しています。駅中心ではなく住宅地・商店街・公共施設など生活圏全体に広がっています。

一方、区民以外の来訪者は、鉄軌道や路線バスで駅へアクセスし、駅周辺の業務・商業エリアを利用していることから、移動の発生量は、池袋駅周辺や大塚駅周辺、巣鴨駅周辺、駒込駅周辺など、駅を中心とした地域に集中しており、駅周辺では区民よりも移動量が多くなっています。

<居住地別の発生量の比較>平日1日あたり平均



【ビッグデータとは】

スマートフォンを通じて取得した位置情報データ（GPS）を個人を特定しない形で集計したデータです。

2 本区の現状

③勾配における人流の分析

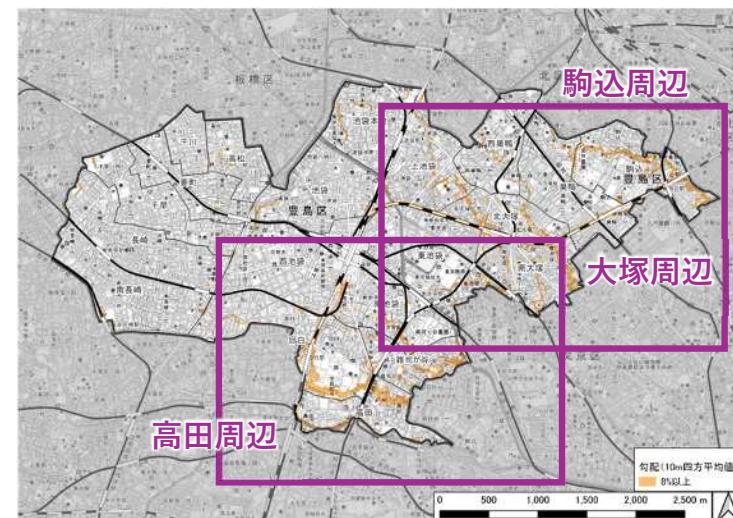
傾斜が移動のバリアの原因の一つとなることが考えられるため、傾斜地の多い高田および大塚、駒込周辺について、ビッグデータ（位置情報による人流データ）から移動状況を確認します。

高田周辺…高田からは高田馬場駅方面への移動が多く、勾配8%以上の箇所をまたぐ移動は少ない。

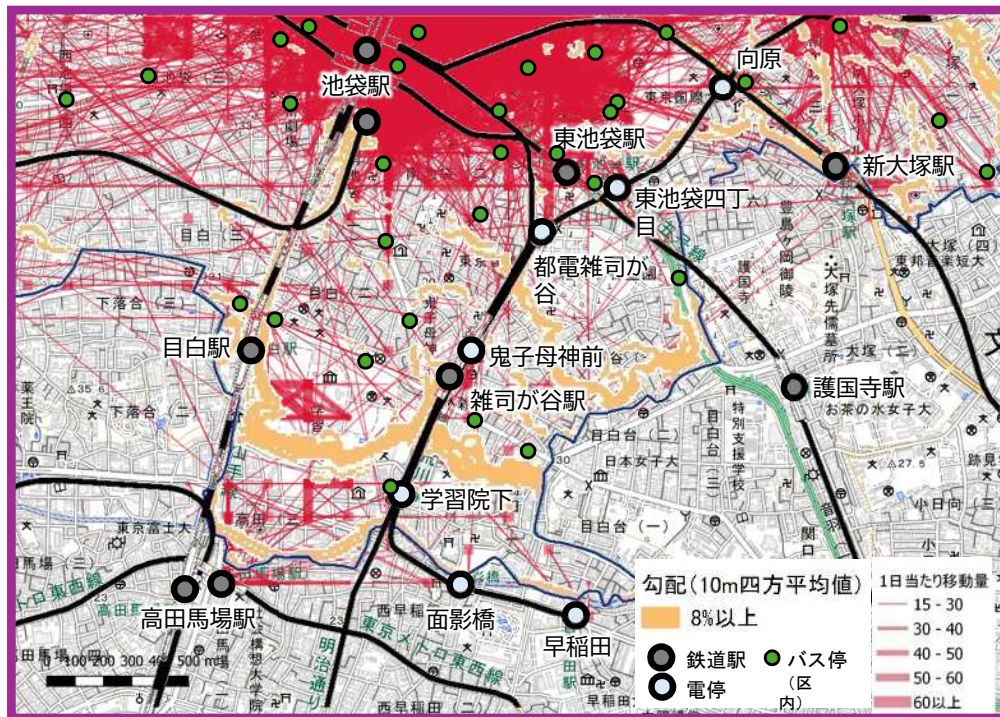
大塚周辺…勾配8%以上の箇所を境に西側は大塚駅、東側は巣鴨駅への移動が多く、勾配8%以上の箇所をまたぐ移動は少ない。

駒込周辺…勾配8%以上の箇所の人の移動量が少ない。

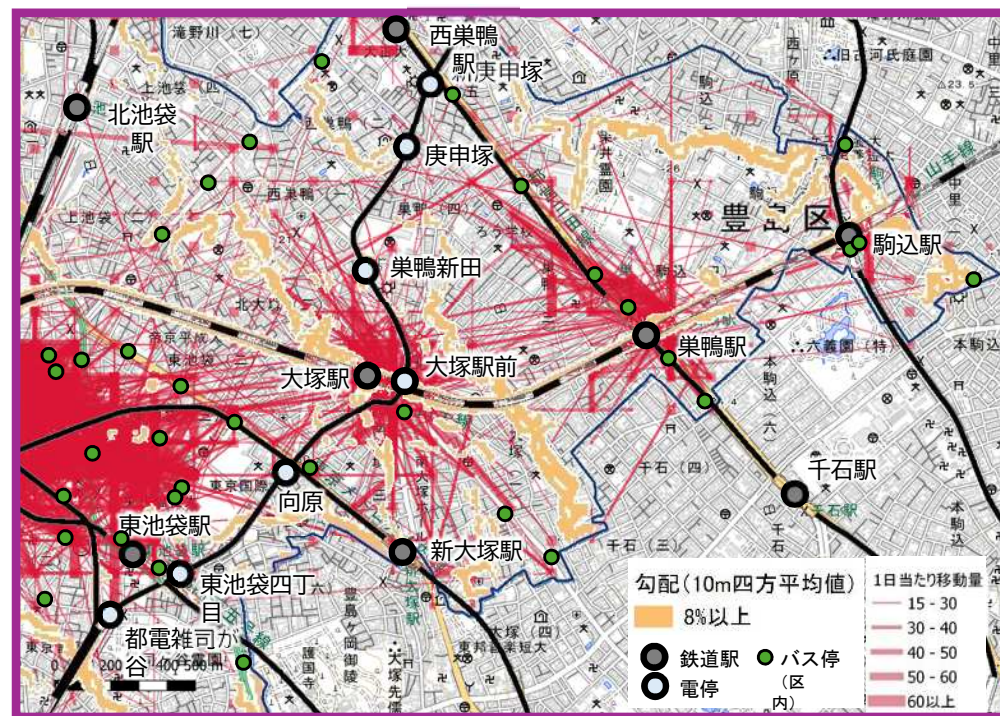
▶ 傾斜地の多い地域では、傾斜地を横断する移動に比べ傾斜地を避けた移動が多い状況が確認できます。勾配がきつい坂道避け、平行移動で向かうことができる駅・停留所が徒歩圏内に存在しているためと推測できます。



<高田周辺の移動量> 平日1日あたり平均・125mメッシュ間



<大塚・駒込周辺の移動量> 平日1日あたり平均・125mメッシュ間



出典) スマートフォンのアプリで収集される位置情報を集計 (R7.5.1~5.23)

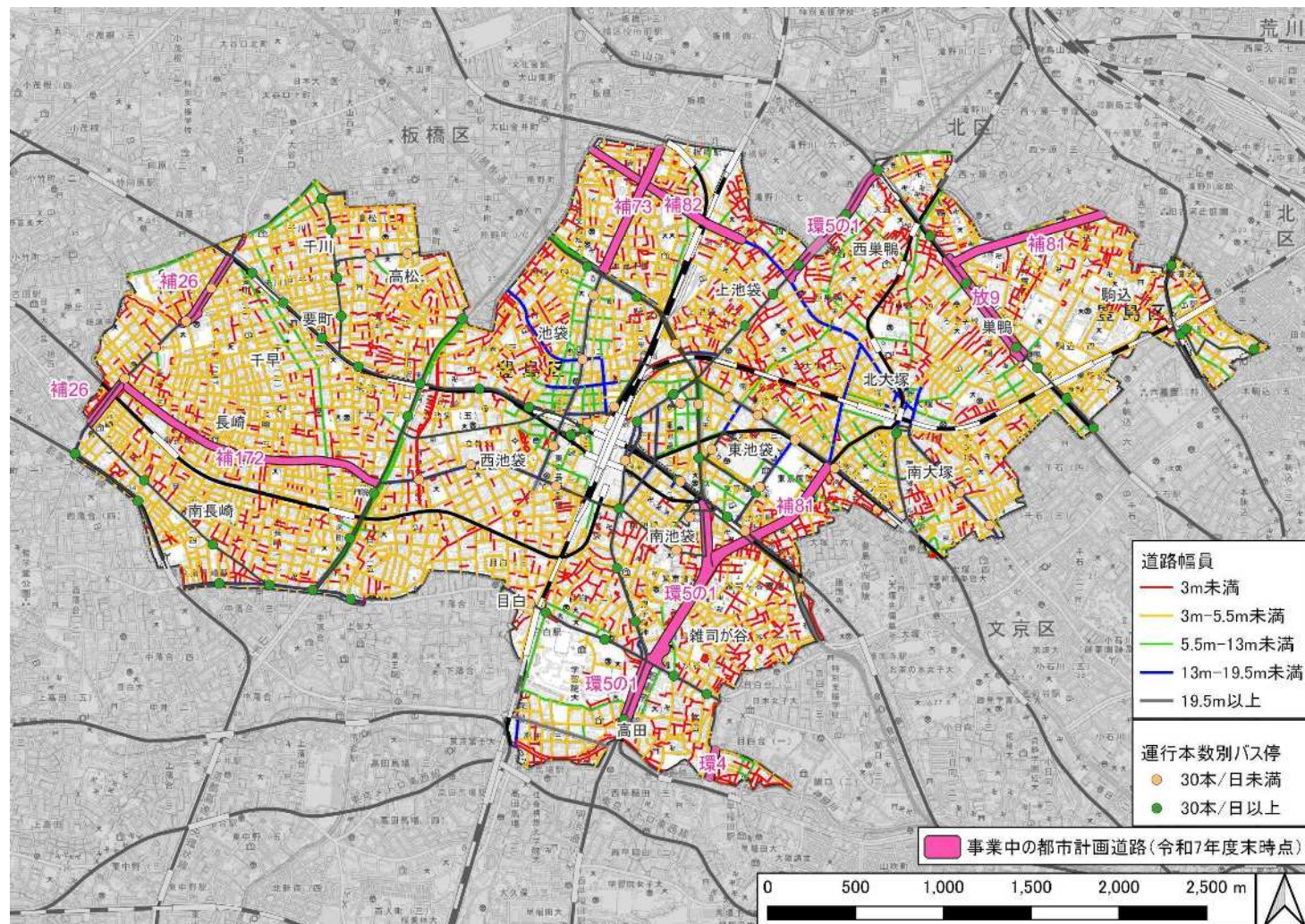
2 本区の現状

(5)道路幅員

路線バスの通行が可能な道路が限定されており、通行可能な広幅員の道路の多くは路線バスが運行されています。一方、路線バスが運行されていない多くの地域は幅員5.5m未満の道路網で形成されており、ワゴンタイプでの定時定路線運行も難しい状況です。

現在、9路線15区間の都市計画道路が事業中であり、開通後の路線バスの再編について、今後検討する必要があります。また、細街路で形成された地域での徒歩を主体とした移動手段について検討する必要があります。

<道路幅員と事業中の都市計画道路>

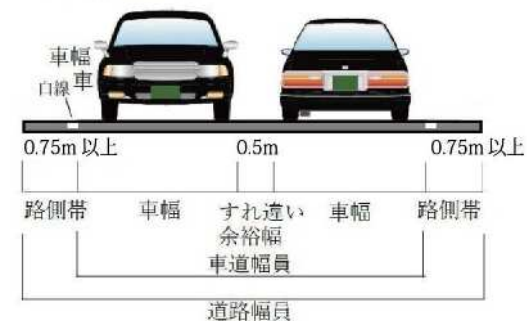


定時定路線における必要最低道路幅員

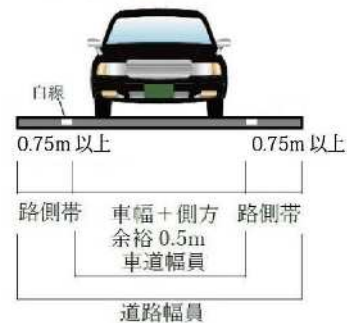
- ・ワゴンタイプ(車幅1.88m)
- 道路幅員5.76m必要

※双方向道路の場合

◆相互方向の場合



◆一方通行の場合



2 本区の現状

(6)区民アンケート

①移動に不便を感じる事が「よくある」方の割合

回答者全体のうち、「よくある」と回答した方が7%と少ない結果となりました。

②移動に不便を感じている方の年齢層・世代

「70歳代以上」では日常生活の移動や池袋駅周辺への移動、池袋駅周辺での移動において不便に感じる事が「よくある」と回答している方の割合は7～8%となっています。

子育てしている方の多い30～40歳代では同様に「よくある」と回答している方の割合は6～10%となっています。また、「5歳以下と同居」している方でも同様の傾向が見られます。

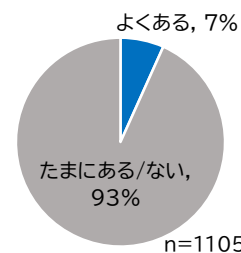
③70歳代以上が移動に不便を感じている理由

「バス停が自宅近くにない」「運行便数が少ない」「運行時刻が合わない」「発車時刻などの運行情報がわからない」「駅などのエレベーターやエスカレーターが少ない」ことを移動に不便な理由としてあげており、歩く距離と上下移動に負担を抱えていることがうかがえます。

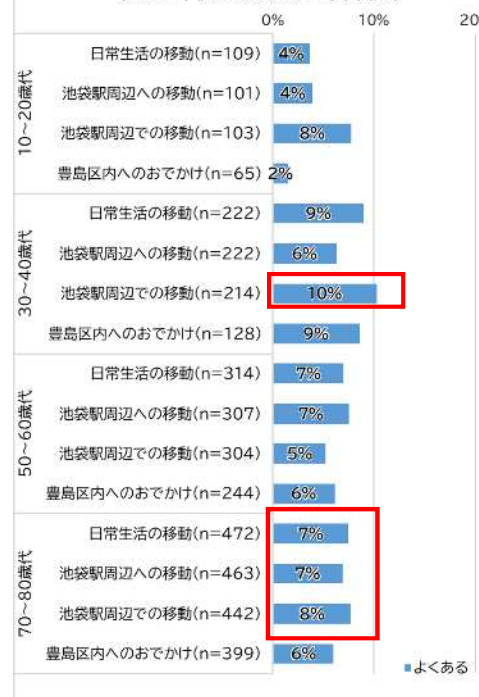
④子育て世代が移動に不便を感じている理由

子育てしている方の多い30～40歳代では、「駐車場・駐輪場が少ない」「駅などのエレベーターやエスカレーターが少ない」「バス停が自宅近くにない」「バス停が目的地の近くにない」「ベビーカーで移動しにくい」ことを移動に不便な理由としてあげており、子ども連れでの自転車やベビーカーでの移動に負担を抱えていることがうかがえます。

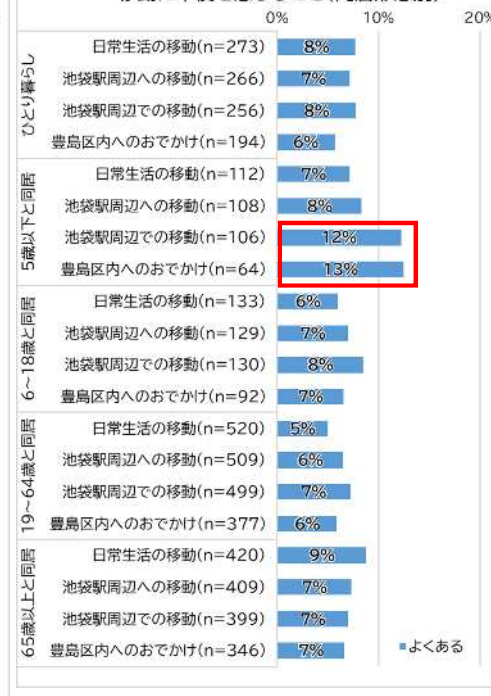
移動に不便を感じる事が「よくある」方の割合
(回答者全体)



移動に不便を感じる事(年代別)



移動に不便を感じる事(同居形態別)



日常生活の移動に不便を感じる事が「よくある」と回答した人の不便な理由

	運行便数が少ない	運行時間帯が短い	運行時刻が合わない	遅延が生じている	運賃が高い	混雑している・座れない	バス停が自宅の近くにない	バス停が目的地の近くにない	乗換回数が多い	乗り換えの際に歩く距離が長い	乗り換え経路の案内が少ない	発車時刻などの運行情報がわからない	車内が快適ではない(暑さ・寒さ対策、騒音など)	待合空間が快適ではない	駅などのエレベーターやエスカレーターが少ない	ベビーカーで移動しにくい	車いすで移動しにくい	乗務員の態度が悪い	駐車場・駐輪場が少ない	その他	回答数
10～20歳代(n=4)	0%	0%	0%	25%	0%	75%	25%	0%	25%	0%	0%	0%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
30～40歳代(n=18)	11%	6%	11%	11%	11%	22%	28%	28%	6%	6%	0%	0%	0%	6%	33%	28%	11%	0%	39%	22%	100%
50～60歳代(n=17)	24%	0%	12%	18%	41%	35%	18%	12%	18%	6%	6%	12%	12%	18%	12%	0%	0%	6%	12%	53%	100%
70～80歳代(n=22)	32%	5%	5%	0%	5%	9%	36%	5%	9%	9%	14%	18%	0%	9%	18%	0%	5%	0%	9%	32%	100%
合計(n=61)	21%	3%	8%	10%	16%	25%	28%	13%	11%	7%	7%	10%	5%	10%	20%	8%	5%	2%	18%	33%	100%

2 本区の現状

⑤日常生活での自宅からの移動

区民の外出先はいずれの目的も区内が最も多く、次いで板橋区や新宿区等の隣接区です。

◆ 通勤・通学…多い行き先は区内、千代田区、新宿区

◆ 買物…多い行き先は区内、板橋区、新宿区、北区

◆ 通院…多い行き先は区内、板橋区、新宿区

主な病院：日本大学医学部附属板橋病院（板橋区）

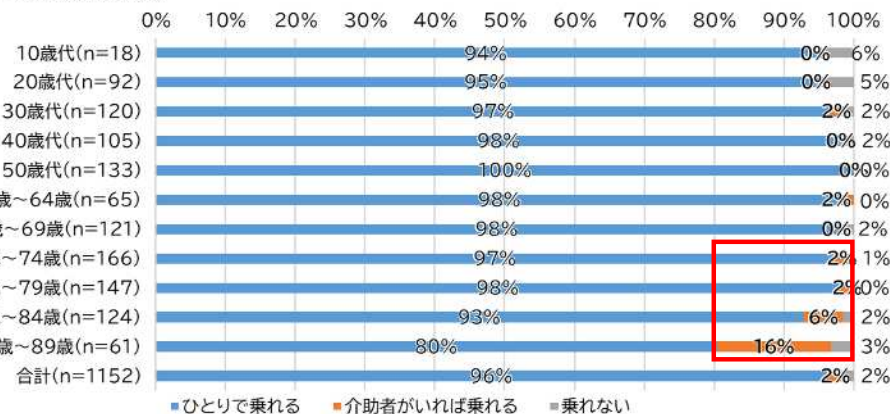
東京都立大塚病院（南大塚）

総合病院一心病院（北大塚）

出発地から駅まで(500m程度)歩いて、電車に乗れますか



タクシー車両に乗れますか



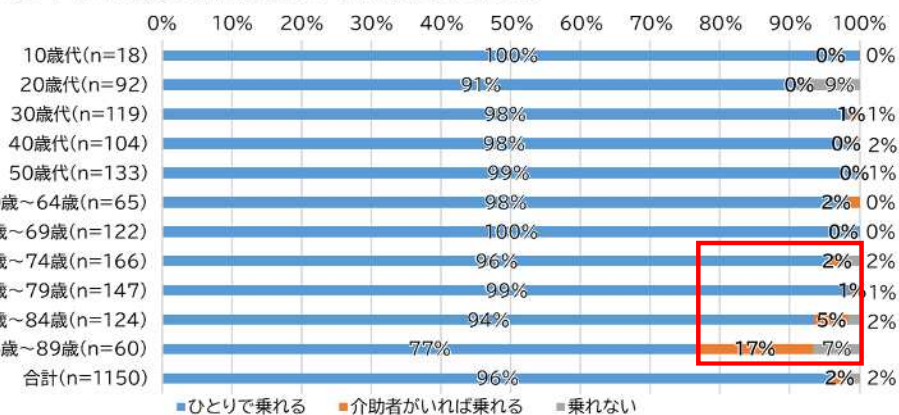
⑥ひとりで歩いて公共交通を利用できる距離

駅やバス停までひとりで歩いて公共交通に乗れない方は全体で4～5%とわずかですが、85歳以上では約2割と高くなります。

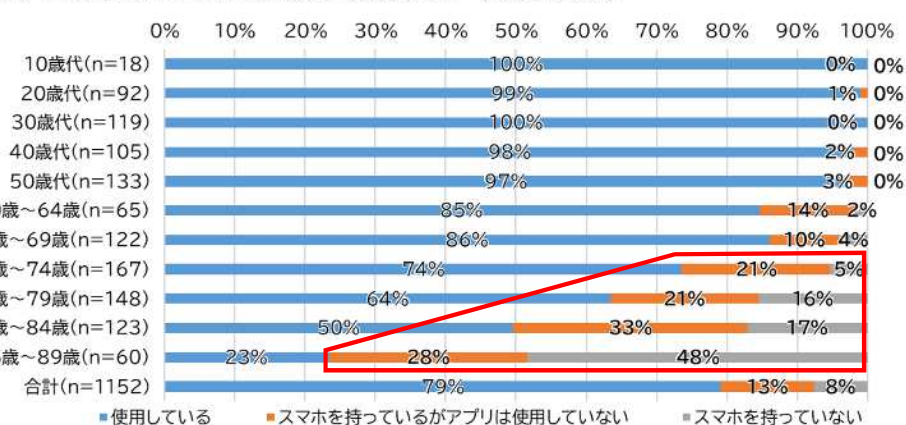
⑦スマホでのアプリの使用状況

スマホでアプリ（LINE・地図・インターネット検索等の機能）を使用していない、またはスマホを持っていない割合が、70歳以上では年齢が高くなるにつれて増えています。運行情報やタクシー予約はスマホのアプリが進展していますが、高齢者は利用することが難しい状況です。

出発地からバス停まで(300m程度)歩いて、バスに乗れますか



スマホでアプリを使用していますか(携帯電話(ガラケー)は含まない)



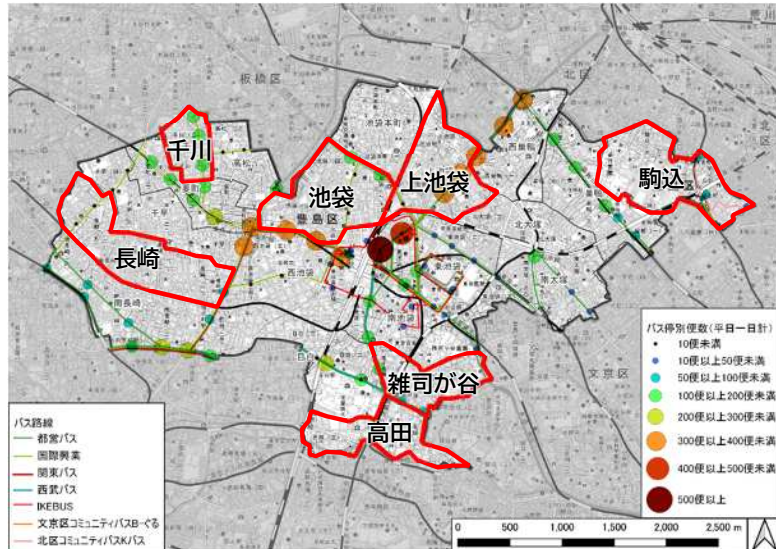
2 本区の現状

⑧移動に不便を感じている方の割合が比較的高い地域、理由

駒込と上池袋、池袋、雑司が谷、高田、長崎、千川は、日常生活の移動や池袋駅周辺への移動、池袋駅周辺以外の区内へのお出かけについて不便を感じている方の割合が9%と比較的高い地域です。

不便を感じる主な理由について、地域によって割合が異なりますが「バス停が自宅近くにない」「運行便数が少ない」「運行時刻が合わない」「駐車場・駐輪場が少ない」ことがあげられています。

移動に不便を感じている地域とその理由



地域	不便を感じる理由
駒込	バス停が自宅の近くにない、混雑している・座れない
上池袋	運行時刻が合わない、遅延が生じている
池袋	駐車場・駐輪場が少ない、運行便数が少ない、運行時刻が合わない、混雑している・座れない、乗り換える際に歩く距離が長い
雑司が谷	運行便数が少ない、バス停が自宅の近くにない、駐車場・駐輪場が少ない
高田	バス停が自宅の近くにない、混雑している・座れない、運行便数が少ない、発車時刻などの運行情報がわからない
長崎	バス停が自宅の近くにない、運行便数が少ない、運行時刻が合わない、運賃が高い、バス停が目的地の近くにない
千川	駅などのエレベーターやエスカレーターが少ない、駐車場・駐輪場が少ない

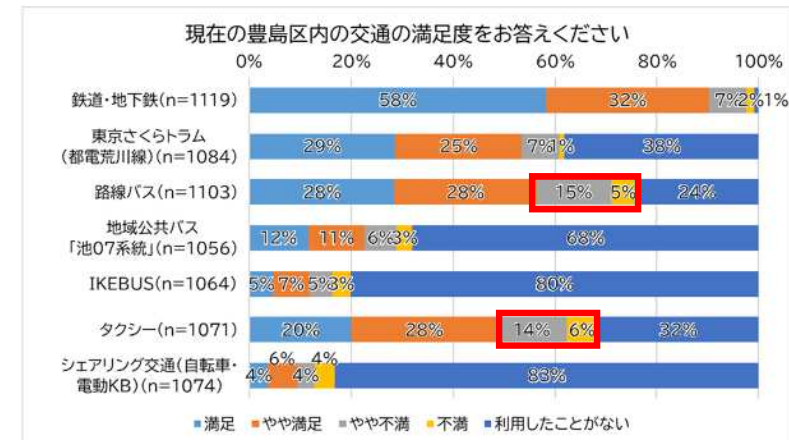
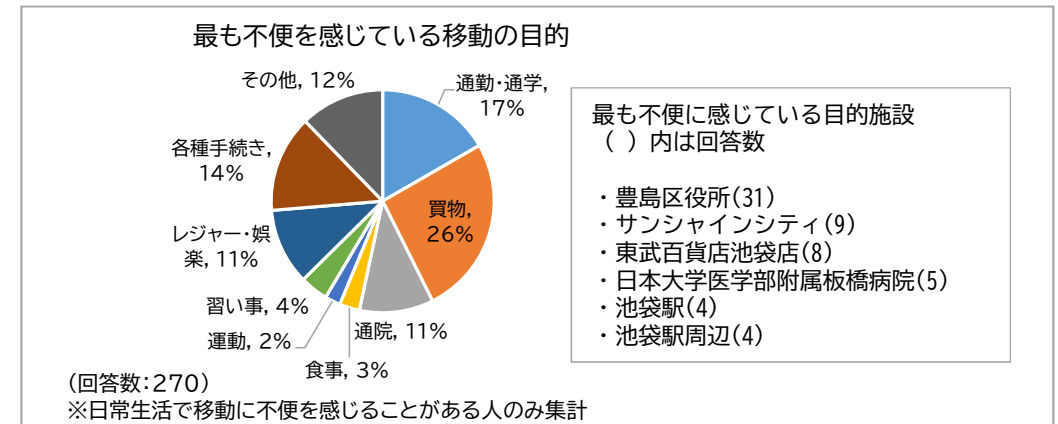
⑨不便に感じている移動目的、目的施設

不便に感じている移動目的は「買物」が最も多く、次いで「通勤・通学」「各種手続き」「通院」となっています。

その目的施設は「各種手続き」に関する豊島区役所、「買物」に関するサンシャインシティと東武百貨店池袋店が多くあげられています。

⑩公共交通の満足度

鉄道や路線バス、タクシー等は半数以上が「満足」「やや満足」と回答している一方で、路線バスとタクシーでは約2割が「不満」「やや不満」となっています。不満な理由として、路線バスは「バス停が自宅近くにない」「運行便数が少ない」こと、タクシーは「運賃が高い」「タクシーが駅前にない」ことがあげられています。



不満な理由

路線バス：バスが自宅近くにない、運行便数が少ない
タクシー：運賃が高い、タクシーが駅前にない

2 本区の現状

(7)路線バス来訪者アンケート

- ・来訪者の路線バスの利用状況、移動に不便を感じていること、路線バスに関するニーズを把握するためのアンケート調査を実施
- ・区民も区民以外も「最終便が早い」「やや早い」と考える人が約半数
- ・区民以外は「バスがやや遅れている」と考える人が約半数
- ・区民以外は待合環境が「やや不快」と考える人が約2割

(8)交通事業者ヒアリング（バス事業者4社）

①バス利用状況

- ・利用者数はコロナ前の9割以上に回復
- ・池袋駅周辺や住宅地・病院付近の利用が多い
- ・朝夕の通勤通学時間帯に利用が集中

②主な課題

- ・乗務員不足・収支悪化による減便や撤退のリスク
- ・乗務員の高齢化・人材確保
- ・乗務員用トイレや休憩施設などの設備不足
- ・社会的に運賃は値上げ傾向だが、燃料費の高騰等で収支は厳しい

③今後の取り組み

- ・ダイヤ改正、路線再編
- ・MaaSや自動運転は自治体等と連携して検討
- ・電気バス等の低炭素車両導入を拡大したいが、設備面に課題あり
- ・行政・地域とのデータ共有
- ・都市計画道路整備による路線再編の検討の可能性あり

④行政への要望

- ・池袋駅周辺のインフラ整備
(バスのりば・待機場所・トイレ等)
- ・乗務員不足や設備不足など現場課題の計画への反映
- ・車両・設備更新や環境対応への補助・支援

(9) 関係団体ヒアリング

①子育て団体ヒアリング（AneママグループTOMATO）

- ・子育て世帯の主な移動手段は自転車、地方の自家用車に近い存在
- ・池袋駅構内にはエレベーターが少なく、ベビーカーで移動することが難しい。車内でのベビーカーでの乗車マナーが統一されていない。

- ・バスや電車の利用を敬遠する最大の理由は、気を遣うからである。悪質な乗客に遭遇することもある。子育て層向けの優先席があるとよい。
- ・子を自転車に乗せて車道を走行するのは危険に感じる。また、徒歩の時に、大型の電動自転車が高速で走行してくると危険に感じる。
- ・小児検診時にタクシーが不足するなど子育て層のタクシーニーズは高い。

②高齢者ヒアリング（高齢者クラブ連合会）

- ・駅まで（500m）、バス停まで（300m）程度歩いて、一人で電車・バスに乗ることは可能
- ・相乗りタクシーに抵抗はないが、スマホでの予約は難しい
- ・区内の東西は公共交通を乗り換えれば移動可能だが、垂直移動があり不便に感じ、山手線の東西で移動を控えてしまう。大塚でのイベントが多いため、区内を東西に結ぶバスがあるとありがたい。
- ・駅の階段やエスカレーターは転倒の危険性があり、外出が億劫になる高齢者も存在

③障害者ヒアリング（障害者団体連合会）

【視覚障害】

バスと比べて定時制があり、乗車位置も安定している電車に乗る方が精神的に楽に感じる。モニター付きのバス停では遅延情報や行き先を確認出来ず、乗車位置のずれも生じるため乗りにくい。運行情報や行き先をアナウンスしてほしい。流しのタクシーの減少、降車場所の明確性のなさから、タクシーの利用頻度も下がっている。

【聴覚障害】

モニターなどから行き先を確認できるため、比較的バスは好んで利用している。行き先を筆談で伝える必要があるため、タクシー利用のハードルは高い。

【車いす】

バス移動の際、乗車・降車に各4分程度かかるため、心理ハードルが高い（他の乗客とのトラブルなど）

【共通】

池袋駅地下通路と地上を結ぶエレベーターが少ないため、車いす利用者、視覚障害者は百貨店閉店後に池袋駅東西を移動することが難しい。

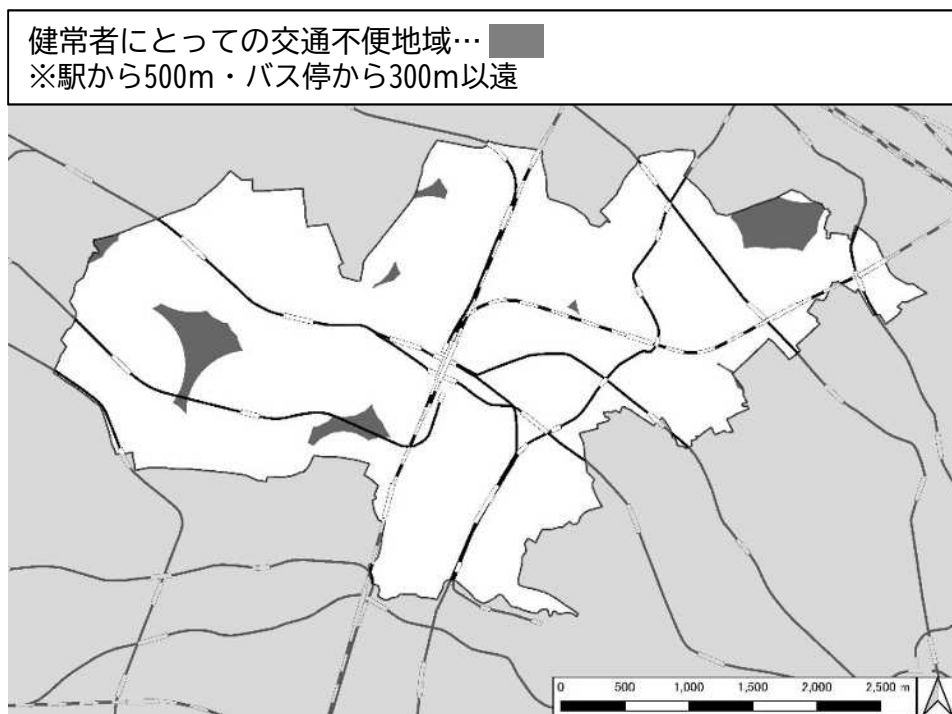
3 本区の交通不便地域の捉え方について（案）

(1)これまでの捉え方

本区では、これまで健常者と交通弱者に対する交通不便地域を下記のとおり捉えてきました。

①健常者にとっての交通不便地域

国土交通省「地域公共交通づくりハンドブック」で交通機関が充実する都市での交通空白地域として示している、駅から半径500m以遠、バス停から半径300m以遠の地域を、本区では健常者に対する交通不便地域としています。



※1 東京都におけるコミュニティバスの補助対象となる交通空白地域の定義

- ◆ 既存バスが走行していない地域
- ◆ 既存バス停・鉄道駅から半径200m以遠の地域

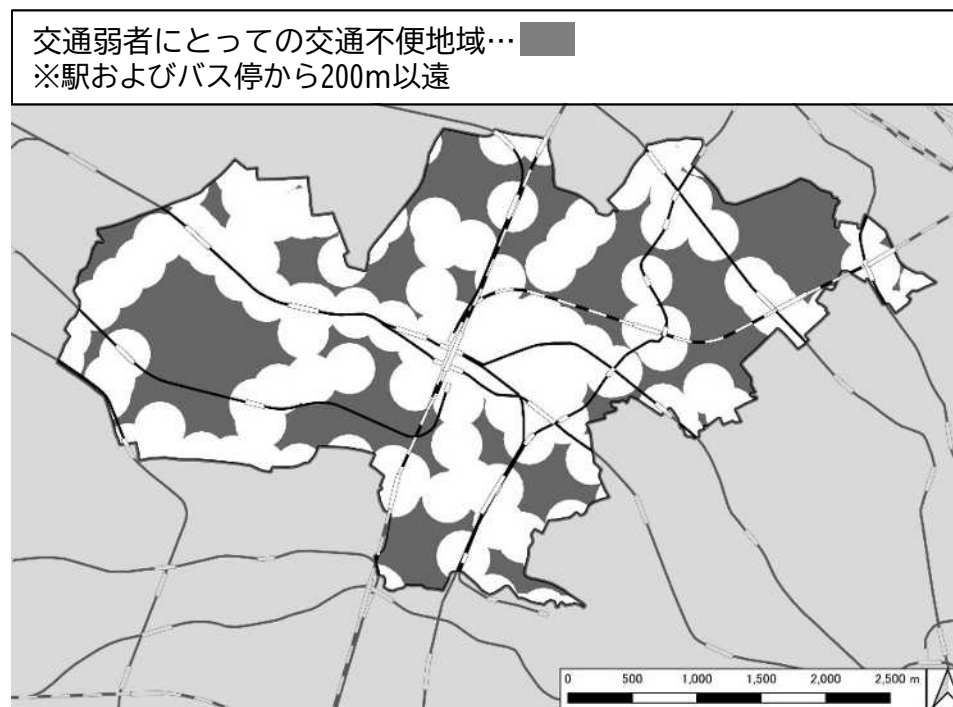
【交通弱者とは】

本計画では、歩行を含め移動に不便を感じる割合の高い、高齢者（70歳以上）、障害者、子ども連れ、妊婦を交通弱者として位置付けます。

②交通弱者にとっての交通不便地域

一方の交通弱者にとっての交通不便地域は、東京都のコミュニティバスの補助要綱の定義※¹や平成27年の区民アンケートの結果※²から示したものです。

区ではこれまで、この定義に基づき交通弱者に対する交通不便地域の改善に向けた検討を進めてきました。



※2 区民アンケート調査の結果による考え方

75歳以上の高齢者が無理なく移動できる時間は、対象者の半数が5分以内
⇒歩行距離 約200m（5分×高齢者等の歩行速度40m/分）

3 本区の交通不便地域の捉え方について（案）

(2)本計画における交通不便地域について

本区の現状を踏まえ、交通不便地域の指定を行うことが適切かの検討を、下記の4つの視点から検証します。

- ①国の交通空白地域の考え方
- ②交通弱者が駅・バス停まで歩ける距離
- ③傾斜地周辺地域での移動
- ④不便に感じる地域について

①国の交通空白地域の考え方

国土交通省は、駅から半径500m以遠、バス停から半径300m以遠の地域を、交通機関が充実する都市での交通空白地域としてとらえています。

また同省は、少なくともタクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域は交通空白地に該当する、としています。池袋駅を中心に多くのタクシーが乗り入れている本区では、タクシー配車時間が30分以上の地域は存在しないと推察できます。

これらのことから、区内には国の示す交通空白地域は存在しないと考えます。

②交通弱者が駅・バス停まで歩ける距離

交通弱者のうち、区民アンケートやヒアリングの結果から、高齢者および障害者に駅・バス停までの歩行による移動に対する困難者が比較的多いと言えます。

高齢者においては、今回実施した区民アンケートで、駅まで500m程度を歩いて電車に乗れない」と回答した65歳以上の方は2%、「バス停まで300m程度を歩いて乗れない」と回答した65歳以上の方は2%と僅かな割合でした。高齢者福祉課にて実施した令和6年度介護予防・日常生活圏域ニーズ調査でも、「15分位続けて歩くことができない」と回答した65歳以上の高齢者は4.6%にとどまります。そのため、平成27年度の区民アンケート実施当時と比較すると健康寿命が上がり、歩行が苦と感じない高齢者が増加したと考えられます。

障害者においては、障害の程度・種類によって移動実態が異なることが分かりました。

このため、既存の公共交通をさらに利用しやすくすることや、公共交通と連携する様々な交通手段を検討していきます。

③傾斜地周辺地域での移動

傾斜が移動におけるバリアの原因の一つとなっていることを踏まえ、傾斜の多い地域での移動を検証したところ、傾斜の多い地域では、傾斜地を横断する移動に比べ傾斜地を避けた移動が多い状況が確認できました。これは、これらの地域の駅や停留所が平行移動可能な徒歩圏内に存在しているためと推測されますが、傾斜地での移動が難しい交通弱者も少なからず存在すると言えます。

坂道を利用する移動が少ないことや勾配の少ない平行移動での移動が確保されていることから、地域を不便地域として指定し施策を実施するのではなく、傾斜地での移動が難しい方を対象とした個別の移動手段も含めた多様な交通の検討が効果的であると考えられます。

④不便に感じる地域について

令和5年度に実施の「協働のまちづくりに関する区民意識調査」では、鉄道・バス等の交通が便利であると思うと回答した方の割合は88.5%に上り、公共交通に対する満足度は高いといえます。

また、区民アンケートの結果を分析したところ、不便と感知することが「よくある」と回答した方は区内全体で7%と少ない中、割合の比較的高い駒込と上池袋、池袋、雑司が谷、高田、長崎、千川でも9%にとどまります。そのため、区内全体で、地域差があまりないことが推察できます。

①～④の検証から、
本計画では交通不便地域を指定しないこととし、区内全域で誰もが移動しやすい交通環境を検討していきます。

4 本区の公共交通の課題

①移動に困難を抱える区民への対応

◆交通弱者や各地域への対応

区民アンケートによると、70歳以上の高齢者で7%、子育てしている方の多い30～40歳代では9%が日常の移動で不便を感じる事が「よくある」との回答で、他の世代の回答と比較すると不便を感じる割合が高くなっています。この内高齢者からは、通院時にタクシーがつかまりにくい、公共交通が不便なため事故リスクの高い自転車を利用しているとの声がありました。子育て世代からは、駐車場・駐輪場が少ないことやベビーカーで移動がしにくいとの声が多かったことから、高齢者や子育て世代などの交通弱者が、移動に困難を抱えていると推察できます。

「バス停が自宅近くにない」「駐車・駐輪場が少ない」など地域によって異なりますが、様々な理由で移動に不便を感じている区民が比較的多い地域があります。これらの地域は狭い道路網で形成されており、鉄道駅やバス停までの距離の遠さに加え、流しのタクシーが入ってこれないことが考えられます。また、ビックデータの分析から、区内の勾配のある地域を移動する際には、坂道の少ない道路を通して公共交通を利用していることが推測できました。

このため、区内の移動先も含む、様々な人や地域に対して移動が快適になるような地域公共交通や交通結節点機能などの充実を図る必要があります。

②地域公共交通の維持・改善

◆路線バスの減便・路線廃止に伴うリスクへの対応

令和2年度の新型コロナウイルス感染症流行の影響以降、鉄道や路線バスの利用者はほぼ回復基調となっています。しかし、路線バスにおいては、乗務員不足による減便が社会問題となっており、バス事業者へのヒアリングでも多くの事業者が課題として挙げています。豊島区内でも令和5年度以降累計で約90便ほど減便となっています。さらに区民アンケートでも、「運行便数が少ない」「運行時刻が合わない」といった理由で移動に不便を感じる区民が比較的多く存在しています。

バス路線の大幅な減便は利便性の低下を招き利用者の減少につながる可能性があります。この利用者減少により減収となることで、さらなる減便や路線廃止を誘発することもあります。

乗務員不足の解消や利用促進については社会全体で考える必要があることから、様々な機会を活用し情報発信することが重要です。

また、このような減便や路線廃止による利便性低下などのリスクに対し、地域公共交通やそれと連携する自転車等も活用した持続可能な交通を地域全体で考える必要があります。

◆地域に適した地域公共交通の再構築等の推進

区民からはコミュニティバス導入や路線バスの新規路線の導入に関する要望がありますが、道路幅員の狭さや乗務員不足のため、これらの要望に応えることは困難です。また、道路環境が脆弱な地域内でのAIオンデマンド交通についても、大塚地域で実証運行を踏まえると、同様の手法での導入は難しいと考えられます。

地域公共交通の利便性を維持するためには、運行事業者の人材確保に向けた取組のサポートや都市計画道路の開通を見据えたバス路線の再編、新たなモビリティの活用等も含めた地域公共交通の再構築に向けた取組を進める必要があります。

4 本区の公共交通の課題

③交通環境の向上

◆交通結節機能の向上

区民アンケートより、区民の「日常生活で最も移動の不便を感じている理由」として、駅構内でのエレベーター・エスカレーター不足、乗り換える際に歩く距離が長いことが上位に挙げられています。子育てグループ、高齢者団体や障害者団体へのヒアリングからも、上記理由により外出のハードルが高くなることが分かりました。このため、鉄道などの拠点では、交通結節機能を高めることが課題となっています。この機能を高めるためには、公共交通だけではなくシェアサイクル等のポートや個人所有の自転車等が利用できる設備も必要です。

特に駅の乗降者数や路線バスの乗り入れ路線の多い池袋は、区内外からの移動が多い一方、駅から路線バスや高速バスの停留所などが離れているため、移動が困難と感じる人が多くなっています。そのため、地域公共交通を集約し乗り換えやすい環境を整備することが求められています。

◆環境に配慮した交通への転換への対応

環境保全の観点から、公共交通の利用の拡大や低炭素車両の導入の促進など交通GXの取り組みを進める必要があります。

◆安全・安心な地域公共交通の確保

子育てグループや障害者団体へのヒアリングから、交通弱者の中には地域公共交通を利用する際に、心理的ハードルを感じる方が多いことが分かりました。また、痴漢被害に遭ったことにより、公共交通を利用できなくなる方も存在することから、車内の安全・安心を確保することが重要です。

また、電動キックボードやシェアサイクル等の普及が進む中で交通ルールの周知徹底も急務となっています。

◆交通DXの推進

昨今、MaaS（マース）や自動運転、AIオンデマンド交通など交通DXの進展が見られます。既存の公共交通と新たなモビリティによる継続可能な地域公共交通とするため、本区に適した取り入れ方を検討する必要があります。

現在、バス停へのモニターの設置、アプリでのタクシー配車予約など交通のDX化が進んでいます。しかし、車いす利用者からはバス停のモニターが高く見えにくい、視覚障害者からは音声案内が不十分であるという意見がありました。また、高齢者においては、スマホでのタクシー等の予約は難しいという意見も出ています。

このことから、高齢者や障害者などの交通弱者も活用可能な交通DXの環境が求められています。

5 目指すべき将来像と基本方針（案）

(1) 目指すべき公共交通のあり方と基本方針、目標

豊島区の地域公共交通の課題

① 移動に困難を抱える区民への対応

② 地域公共交通の維持・改善

③ 交通環境の向上

目指すべき地域公共交通のあり方

区民、企業、交通事業者、行政が協働することで
誰もが移動しやすい持続可能な交通環境を実現し区の魅力の向上を目指す

基本方針

<地域公共交通ネットワークの方針>

- ① 地域特性に応じた地域公共交通ネットワークの充実
- ② 公共交通の利便性・快適性を高めることによるまちの価値・魅力の向上
- ③ 持続可能な地域公共交通の実現に向けた区民、企業、交通事業者、行政の協働の推進



目標

① 安全・安心・最適な地域公共交通ネットワークの形成

- ・ 基幹・幹線交通の維持
- ・ 補助幹線交通の維持・充実（都市計画道路整備にあわせた補助幹線交通の再編）

② 利便性の高い交通結節点機能の充実

- ・ バリアフリーの推進
- ・ 分かりやすいバス停等の案内の充実
- ・ まちづくりと連動した交通結節点機能充実による魅力の向上

③ 誰もが快適に移動できる地域公共交通サービスの構築

- ・ 生活圏内や池袋への快適な移動性の確保
- ・ 構造的・心理的にバリアのない交通環境の実現
- ・ 移動手段の安全・安心の確保

④ 地域で育てる地域公共交通の推進

- ・ 地域で公共交通を支える意識の醸成
- ・ 脱炭素の推進
- ・ 新技術の導入の推進

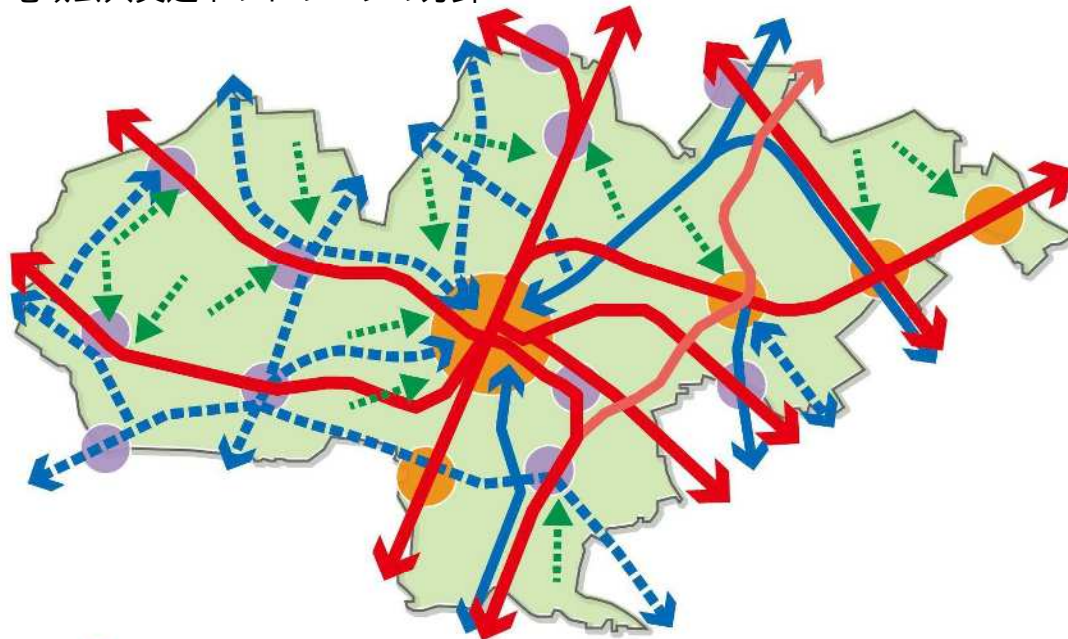
6 豊島区地域公共交通計画の基本方針（案）

(1)地域特性に応じた地域公共交通ネットワークの充実

本区は多様な都市機能が集積する東京有数の都市として、その特性を活かした都市づくりを進めており、「人に優しい交通ネットワークの構築」を都市づくりビジョンの目標の実現に向けた7つの戦略のうちの1つとして掲げています。地域公共交通は、区内と区外を結ぶ基幹交通や幹線交通、補助幹線交通と生活圏内を移動する地域内交通といった重層的な構造により区内全体の回遊性、移動性の向上を図ることから「人に優しい交通ネットワークの構築」の実現に向けた基盤となるものです。

鉄道は基幹交通として広域的な移動を支え、都電は幹線交通として区内外の主要エリアを結びます。路線バスは幹線交通および補助幹線交通を担い、タクシーやコミュニティ交通は幹線交通から地域内交通までの広い役割を担います。

<地域公共交通ネットワークの方針>



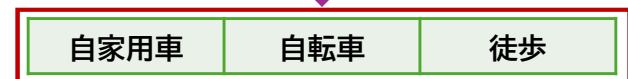
- 基幹交通（広域・区内移動軸）
- 幹線交通（周辺区・区内移動軸）
- 補助幹線交通（隣接区・区内移動軸）
- 地域にあった多様な交通手段（タクシー、シェアモビリティなど）
- 広域交通結節点
- 地域交通結節点

さらにシェアリング交通は、地域内交通としてきめ細かな地域内の移動を支えます。そして、自転車や徒歩などの様々な移動と連携することで区内の円滑な移動を確保します。

これらの地域公共交通の役割を実現させるためには、鉄道駅等における交通結節点機能を充実させることが重要です。鉄道駅の規模や駅前環境、乗降客数等の特性に応じた機能を検討し充実させることで、交通手段間の連携が強化され住民の移動の自由度が向上し、地域全体の交通ネットワークの持続性が保たれるとともに利便性が高まります。

地域公共交通				
交通手段	基幹交通	幹線交通	補助幹線	地域内交通
鉄道				
都電				
路線バス				
タクシー				
コミュニティ交通※				
シェアリング交通				

↑ 連携



↑ 連携



※コミュニティ交通：一般的に行政が関与するコミュニティバス、オンデマンド交通等を示します。区内では国際興業バス「池07系統」やIKEBUSが該当します。

6 豊島区地域公共交通計画の基本方針（案）

(2)地域公共交通の利便性・快適性を高めることによる まちの価値・魅力の向上

「豊島区都市づくりビジョン」では、将来像の実現に向けて「公共交通機能などの利便性と安全性の向上」や、「公共交通の安全性と快適性の向上」を基本的な考え方の一つとして位置付けています。

公共交通の利便性が高まることで、高齢者や子育て世帯、障害のある人を含むあらゆる人にとって移動しやすい環境を生み出し、外出機会の拡大や交流の促進につながります。また、快適性の向上は通勤・通学や買い物、観光といった日常の移動がスムーズになり、移動に伴う時間的・心理的負担が軽減されます。これは、区が目指す「人が主役のウォーカブルなまち」の実現を後押しするものです。

さらに、交通結節機能の強化やバリアフリー化、分かりやすい案内表示の充実などにより、来街者にとっても訪れやすい都市環境が整います。その結果、商業・文化・観光など多様な都市活動が活発化し、地域経済の活性化やブランド力の向上、環境改善を通じて、まち全体の価値と魅力が高まります。

このように、「公共交通の利便性・快適性を高めること」は、単なる移動手段の改善にとどまらず、暮らしやすさとにぎわいを両立させる都市づくりを推進し、本区の持続的な発展と都市価値の向上を実現する基盤となるものです。

<公共交通改善によるまちの価値・魅力向上のイメージ>

公共交通の利便性・快適性の向上

高齢者や子育て世帯も移動しやすい環境
通勤・通学、買い物、観光での移動がスムーズ
交通結節機能の強化・バリアフリー化

外出機会の拡大・
交流の促進

移動に伴う時間的・
心理的負担の軽減

来訪者にとっても
訪れやすい都市環境

人口増加・定住促進

地域経済の活性化

持続可能なまちづくり

まちの価値・魅力の向上

(3)持続可能な地域公共交通の実現に向けた区民、企業、交通事業者、行政の協働の推進

新型コロナウイルス感染症流行の影響以降、鉄道や路線バスの利用者は概ね回復基調にあります。しかしながら、路線バスにおいては深刻な乗務員不足が続いており、これに伴う減便が社会的課題となっています。実際に、バス事業者へのヒアリングにおいても、多くの事業者が人材確保を最重要課題として挙げており、今後も減便や路線廃止が生じるリスクを抱えている状況です。このような状況のもと、地域公共交通を将来にわたり維持・確保していくためには、従来どおり交通事業者の努力に依存するだけではなく、区民、企業、行政が協働し、持続可能な地域公共交通の実現を目指すことが不可欠です。地域公共交通を地域全体で連携し持続させていくことが、安定的で持続可能な交通サービスの確保、ひいてはまちの価値と魅力の維持・向上につながります。

<区民、企業、交通事業者、行政が協働で支える地域公共交通のイメージ>

