

第6回 練馬区地域公共交通会議

みどりバス

練馬光が丘病院移転に伴う新病院への乗り入れ
および保谷ルートの再編案について

目次

(1) 議事および区内バス交通の現況について	・ ・ ・ ・ ・ P1
(2) 練馬光が丘病院の移転に伴う新病院へのみどりバスの乗り入れ	
新病院への乗り入れ概要について	・ ・ ・ ・ ・ P6
協議事項	
・ 路線の新設について	・ ・ ・ ・ ・ P8
・ 運賃について	・ ・ ・ ・ ・ P11
報告事項	
・ 新設停留所について	・ ・ ・ ・ ・ P13

目次

(3) みどりバス 保谷ルート再編案

協議事項

- ・ 路線の新設について P16
- ・ 路線の廃止について P22
- ・ 運賃について P25

報告事項

- ・ 新設停留所について P29
- ・ 乗継運賃制度について P32

(4) 今後のスケジュール P34

(1) 議事および区内バス交通の現況について

議事について

協議事項

練馬光が丘病院 新病院への乗り入れ

- ・ 路線の新設について
- ・ 運賃について

保谷ルート再編案

- ・ 路線の新設について
- ・ 路線の廃止について
- ・ 運賃について

報告事項

練馬光が丘病院 新病院への乗り入れ

- ・ 新設停留所について

保谷ルート再編案

- ・ 新設停留所について
- ・ 乗継運賃制度について

地域公共交通会議で協議が調っていることにより 手続きの弾力化・簡素化がされる

路線の新設（認可）

通常の処理期間：3か月 適用後の処理期間：概ね1か月

*本会議後の現場実査となるため、通常通り、公安委員会への意見照会を行う。

路線の廃止（届出）

通常の処理期間：6か月前まで 適用後の処理期間：30日前まで

運賃の設定（認可 届出）

通常の処理期間：3か月 適用後の処理期間：30日前まで

〈根拠法令等〉

- ・道路運送法、道路運送法施行規則
- ・地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について（国自旅第315号） など

会議で合意が整った事項を記載した「協議が調っていることの証明書」を
発出し、申請する

区内バス交通の現況について

練馬区の公共交通

- ・ 鉄道が東西方向に走り、鉄道各駅を南北方向につなぐように路線バス（約160系統）が運行
- ・ 公共交通が満足な水準ではない地域（公共交通空白地域）については、公共交通空白地域改善計画（平成29年3月改定）を策定し改善を図っている

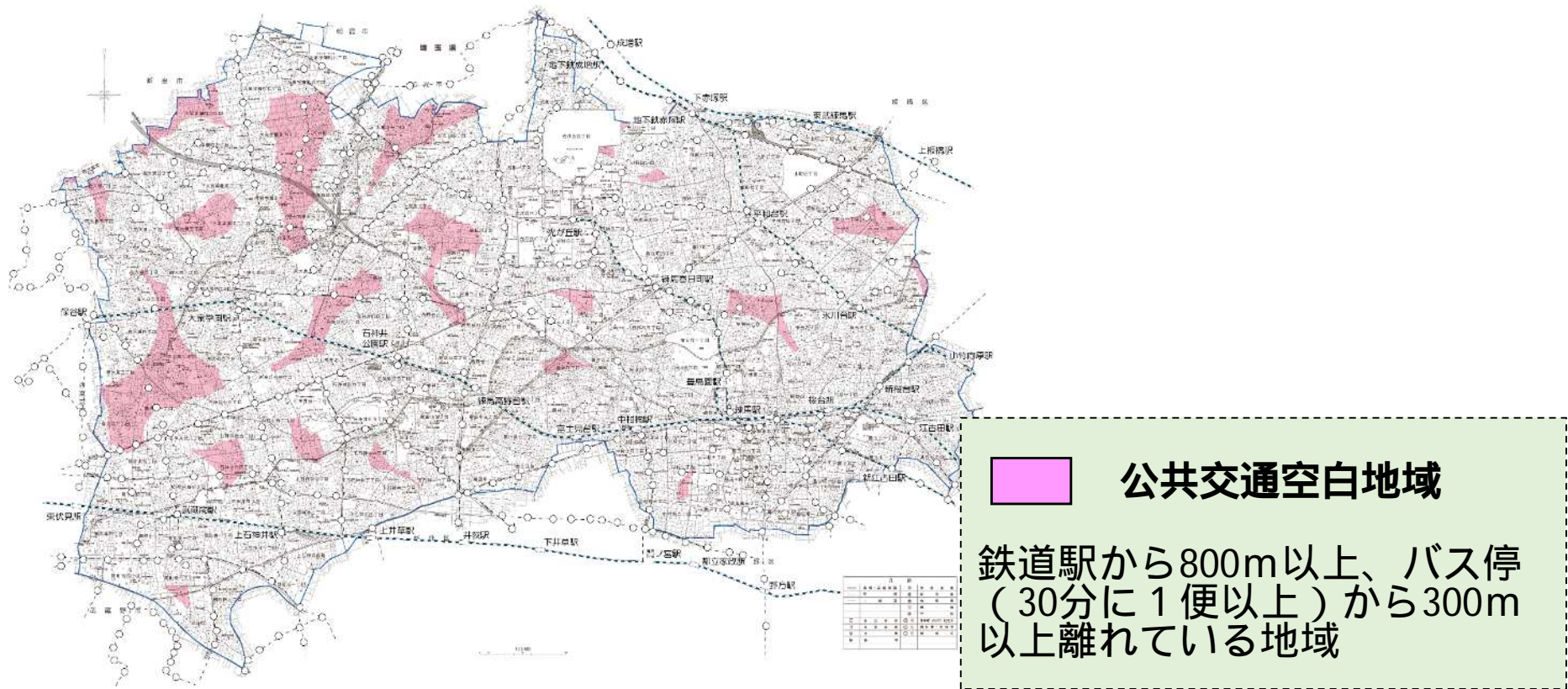


図 公共交通空白地域図

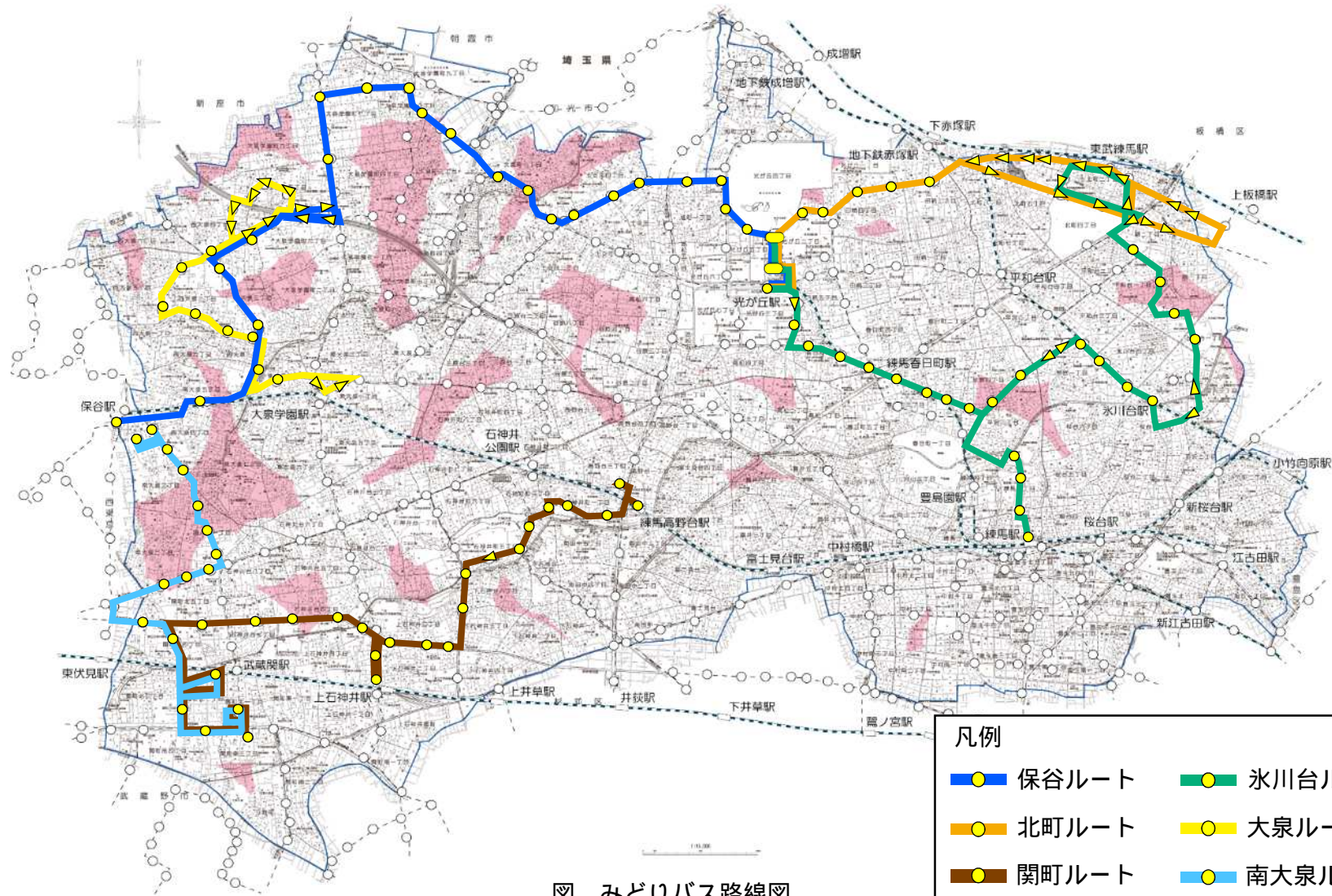


図 みどりバス路線図

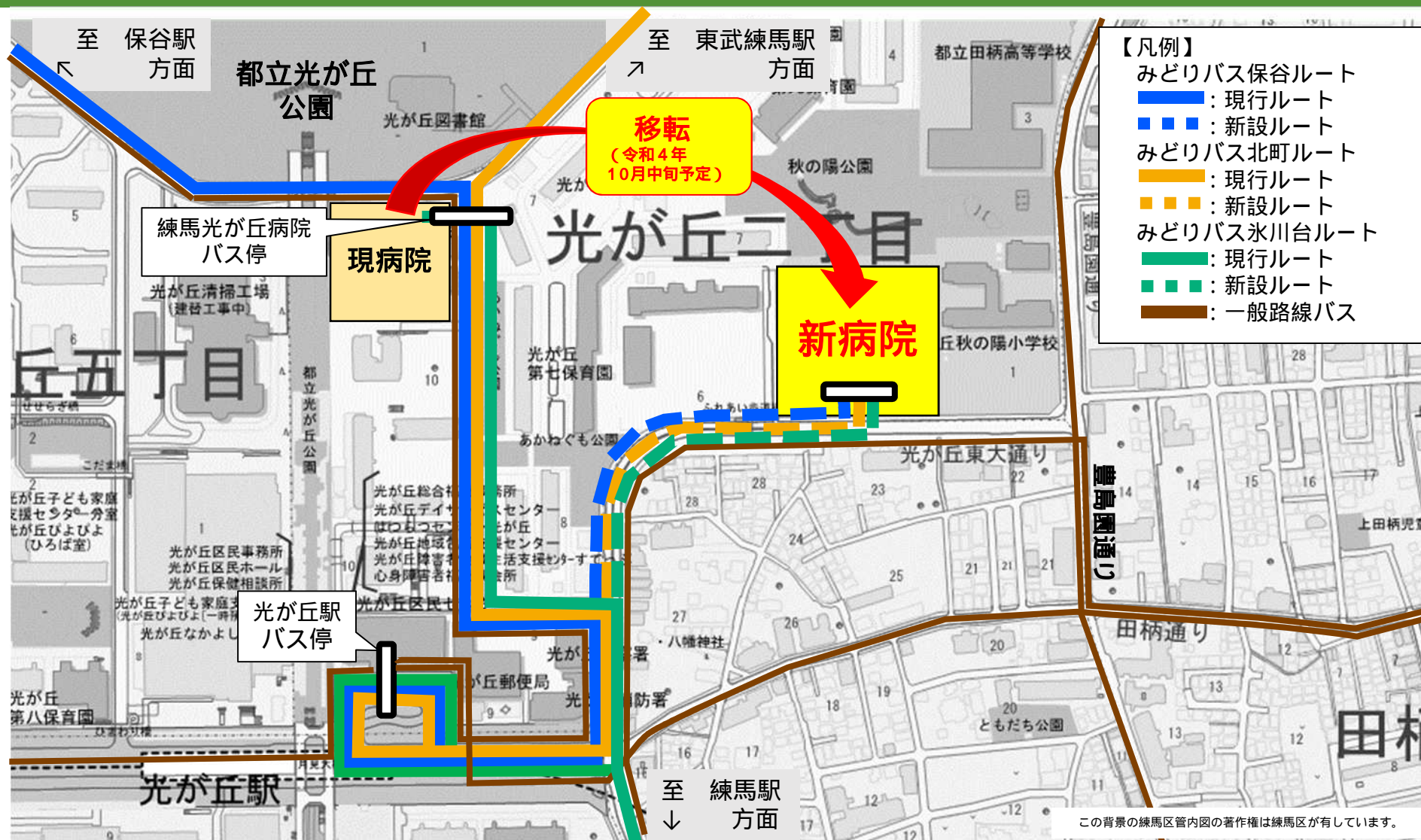
コミュニティバス（みどりバス）の役割

- ・ 既存路線バスを補完し、公共交通空白地域を改善
- ・ 公共公益施設への交通の利便性向上などに寄与
- ・ 区内6ルートを運行

(2) 練馬光が丘病院の移転に伴う新病院 へのみどりバスの乗り入れ

新病院への乗り入れ概要について

新病院への乗り入れ概要について



練馬光が丘病院の移転に伴い、新病院への路線新設を行う

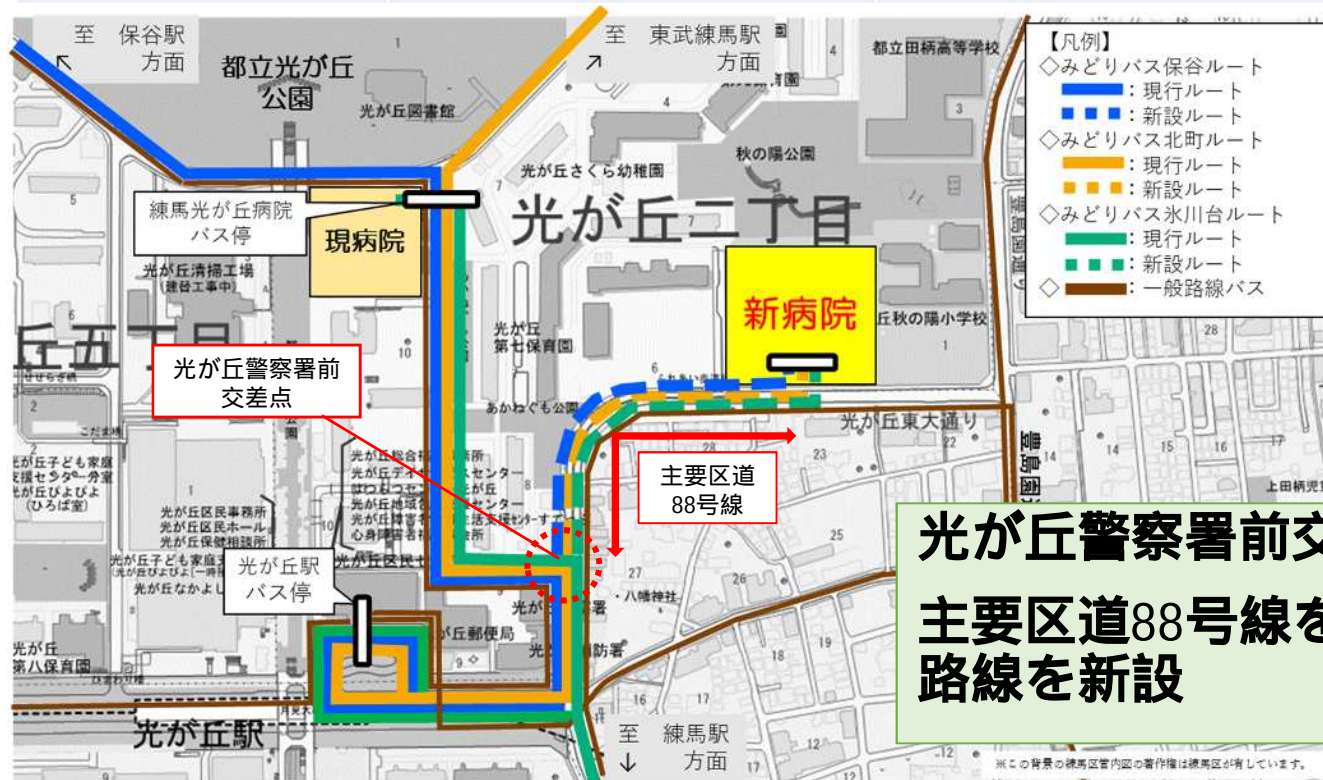
協議事項

協議事項 路線の新設について

協議事項

路線の新設について

	保谷ルート	北町ルート	氷川台ルート
起終点	保谷駅北口—新病院	新病院—新病院（循環）	東武練馬駅入口— 練馬光が丘病院(現病院)
運行経路	保谷駅北口 ~ 練馬光が丘病院(現病院) ~ 光が丘駅 ~ 新病院 保谷ルート再編により保谷駅 南口から北口に発着を変更	新病院 ~ 光が丘駅 ~ 練馬光が丘病院(現病院) ~ 東武練馬駅入口 ~ 練馬光が丘病院(現病院) ~ 光が丘駅 ~ 新病院	東武練馬駅入口 ~ 氷川台駅 ~ 練馬駅 ~ 光が丘駅 ~ 新病院 ~ 練馬光が丘病院(現病院)



赤文字：変更箇所

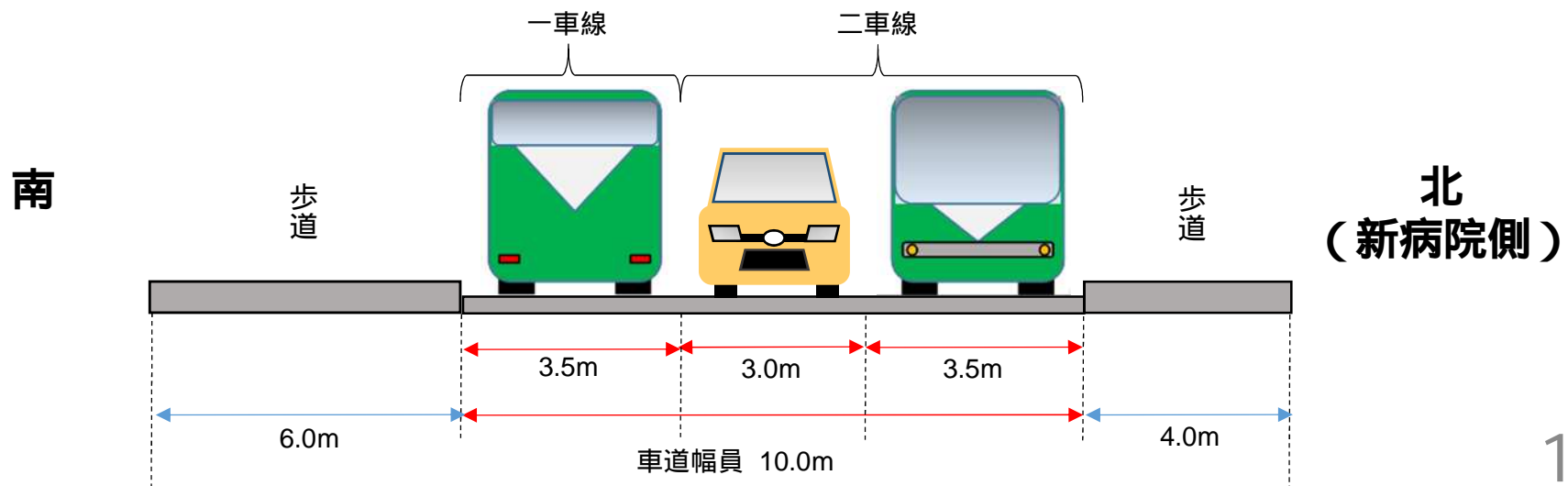
光が丘警察署前交差点から
 主要区道88号線を通り、新病院までの
 路線を新設

新設路線の道路幅員について

主要区道88号線（歩道あり）

車道幅員：10.0m

歩道幅員：6.0m・4.0m



協議事項 運賃について

練馬区のバス運賃体系

- ・ 均一制を採用（路線全体で運賃の上限を定めている）
→ 乗車距離に関わらず運賃は統一（220円）

公共交通空白地域改善計画では、

みどりバスの運賃について公共交通利用の公平性の観点から全ルートで220円運賃としている

以上の理由から、

これまで適用してきた220円統一運賃を採用する

報告事項

報告事項

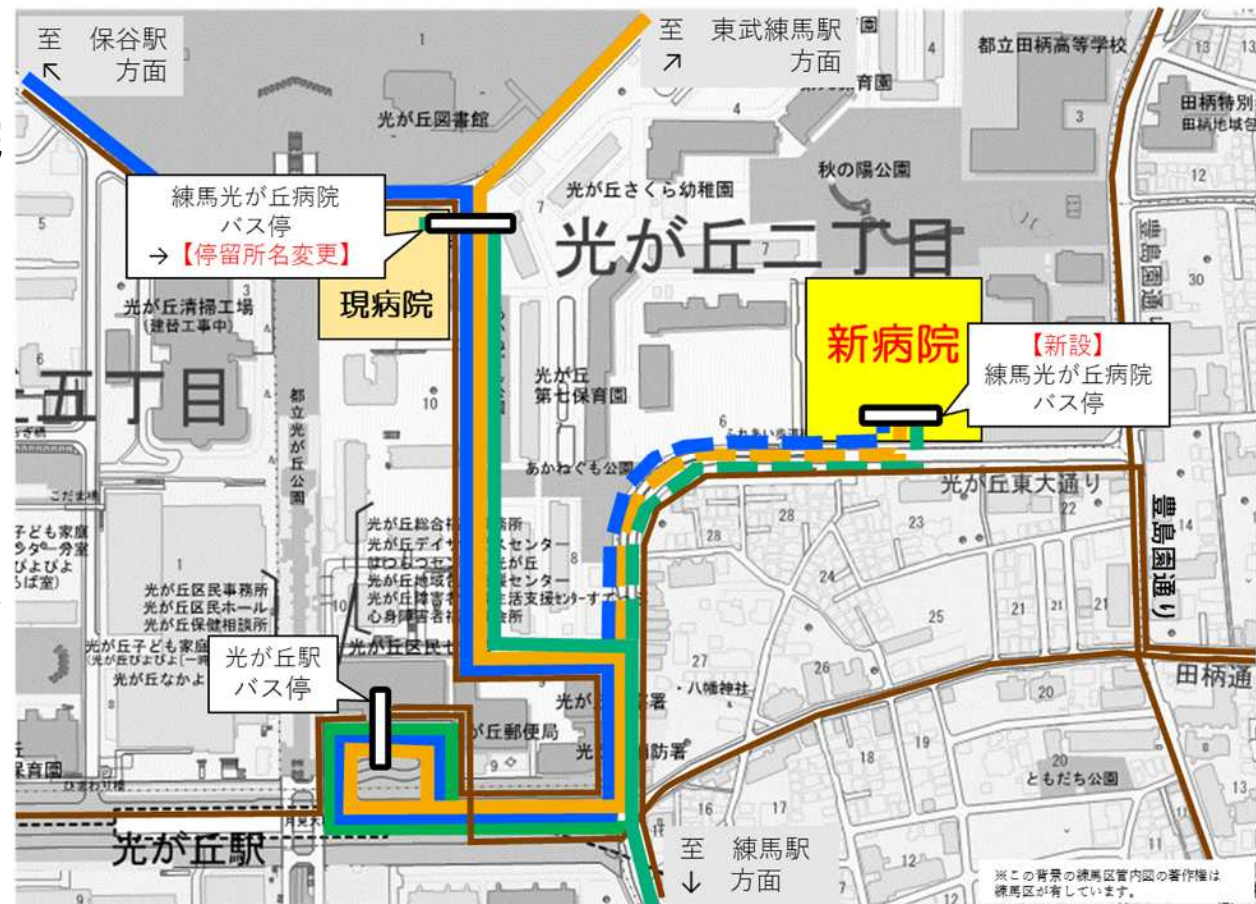
新設停留所について

新設停留所（予定）

- ・病院の移転に伴い、現病院の停留所名を変更
- ・新病院のロータリー内に「練馬光が丘病院停留所」を1か所新設

最終決定時期

交通管理者と行う現場実査で最終決定



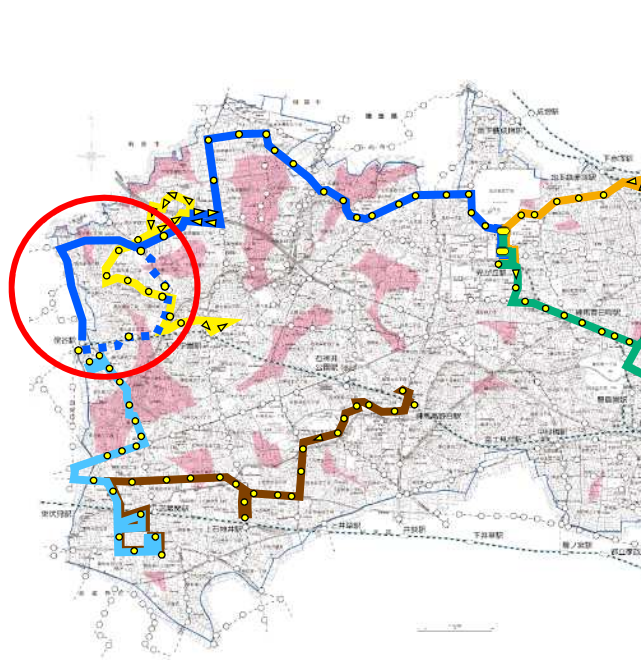
(3) みどりバス 保谷ルート再編案

協議事項

協議事項 路線の新設について

協議事項

路線の新設について



【凡例】

	保谷ルート（再編後）
	保谷ルート（廃止路線）
	大泉ルート
	西東京市コミュニティバス
	公共交通空白地域

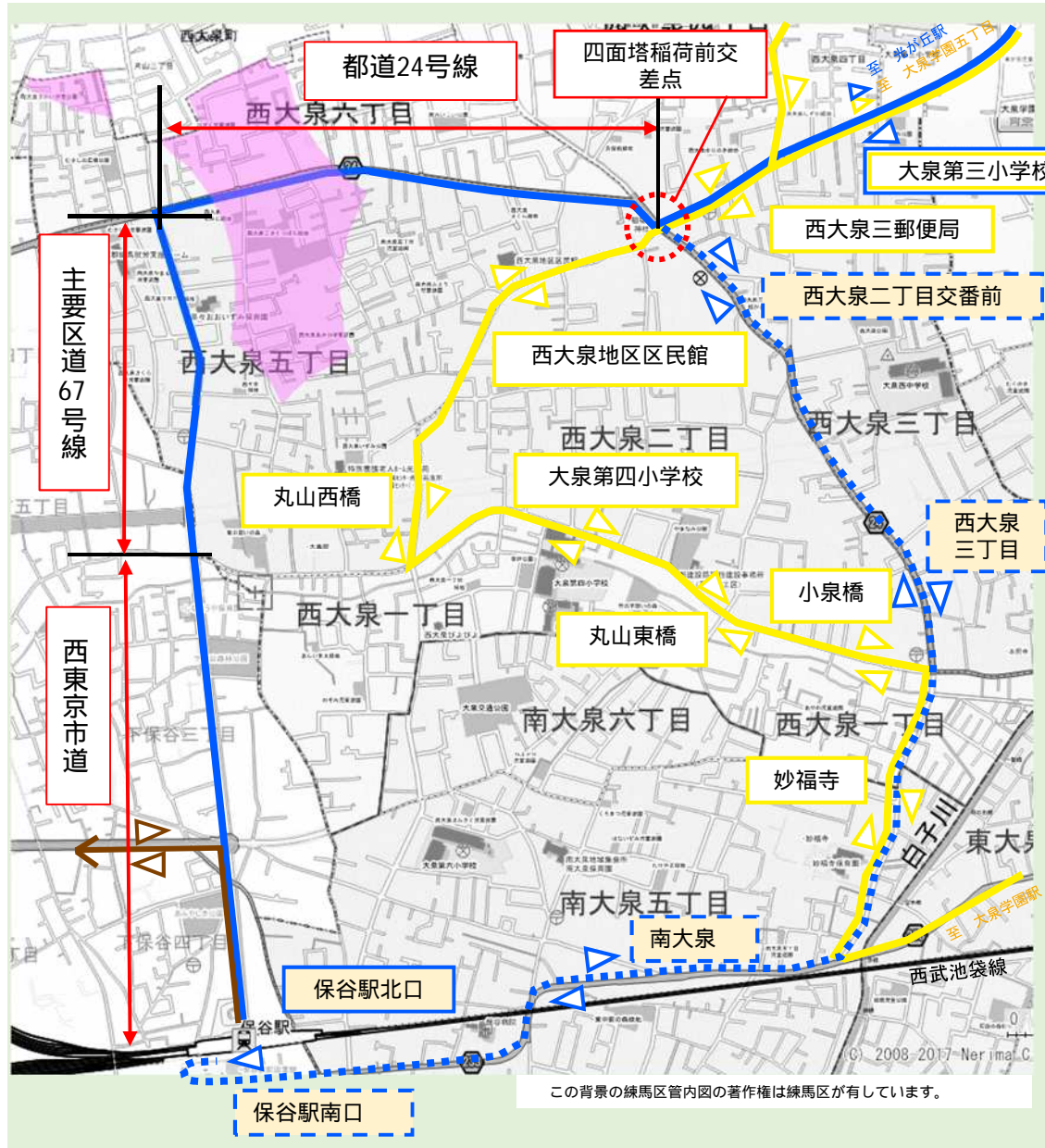


保谷ルートの再編方針 < 公共交通空白地域改善計画で位置付け >

- ・ 定時性の確保
- ・ 公共交通空白地域（西大泉六丁目）の改善

が課題

協議事項 路線の新設について



起点を「保谷駅南口」から「保谷駅北口」に変更し、西大泉六丁目を經由して練馬光が丘病院（新病院）を終点とするルートに再編



保谷駅北口から西東京市道、主要区道67号線、都道24号線を通り、四面塔稻荷前交差点までの路線を新設

- 【凡例】
-  保谷ルート（再編後）
 -  保谷ルート（廃止路線）
 -  大泉ルート
 -  西東京市コミュニティバス
 -  公共交通空白地域

新設路線の道路幅員について

バス運行に必要な道路幅員の考え方（双方向道路）

〈車両制限令より〉

歩道ありの道路

（必要な車道幅員） = （車両幅） × 2 + 0.5m（すれ違い余裕幅）

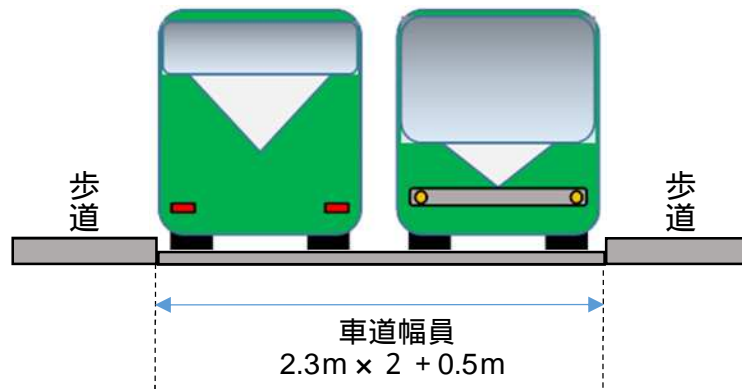
歩道なしの道路

（必要な道路幅員） = （車両幅） × 2 + 0.5m（すれ違い余裕幅）
+ 0.75m以上（路側帯） × 2

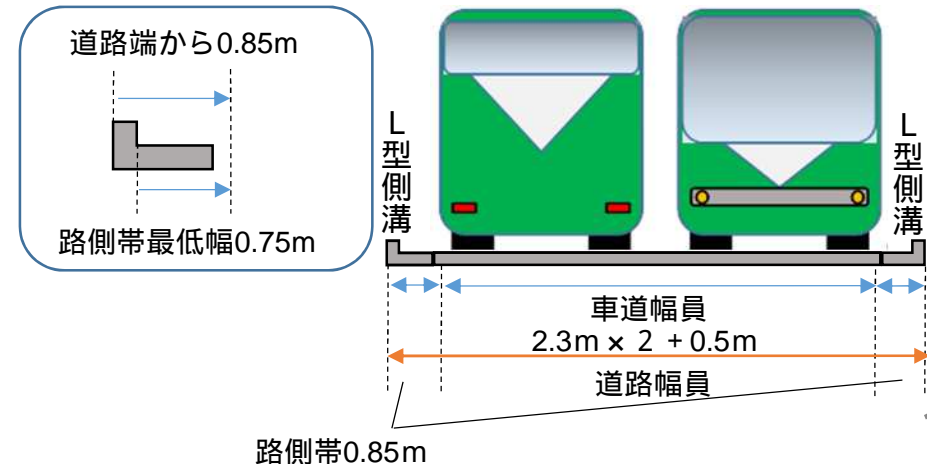


みどりバス保谷ルート（中型バス：車両幅2.3m）では

の場合 必要車道幅員5.10m



の場合 必要道路幅員6.80m



主要区道67号線の道路幅員

これまで
必要道路幅員6.80m（歩道なし）に対して、
道路幅員3.6～6.1m



主要区道67号線（整備前）

運行に必要な道路幅員を満たしていなかった

H19年度～R3年度 道路拡幅整備

車道幅員7.0m、歩道あり

運行に必要な車道幅員5.10m（歩道あり）を満たしている



主要区道67号線（整備後）

整備前：車道幅員3.6～6.1m、歩道なし

整備後：車道幅員7.0m、歩道幅員2.5m×2

各区間の道路幅員

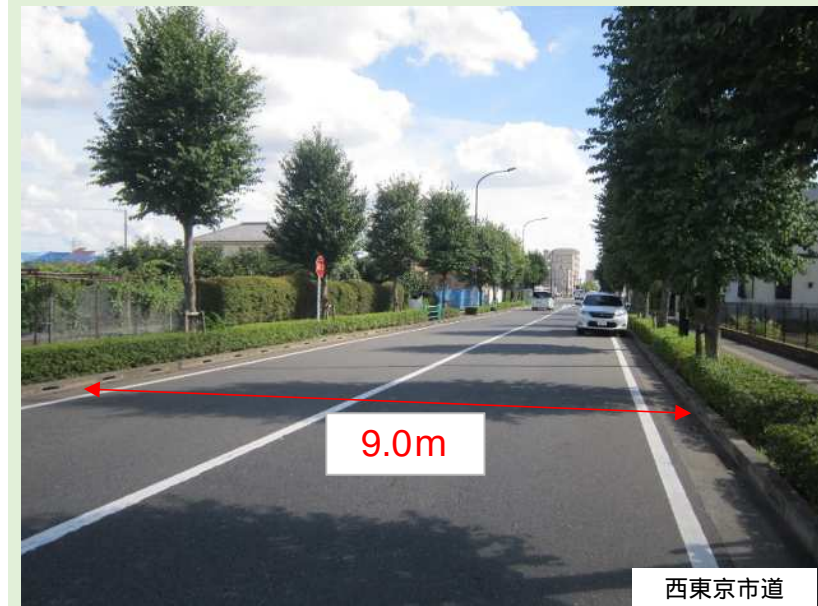
西東京市道（歩道あり）

車道幅員：9.0m

歩道幅員：3.5m × 2

必要車道幅員（歩道あり）

5.10 m



都道24号線（歩道あり）

車道幅員：6.5m

歩道幅員：2.0m × 2

必要車道幅員（歩道あり）

5.10 m

協議事項 路線の廃止について

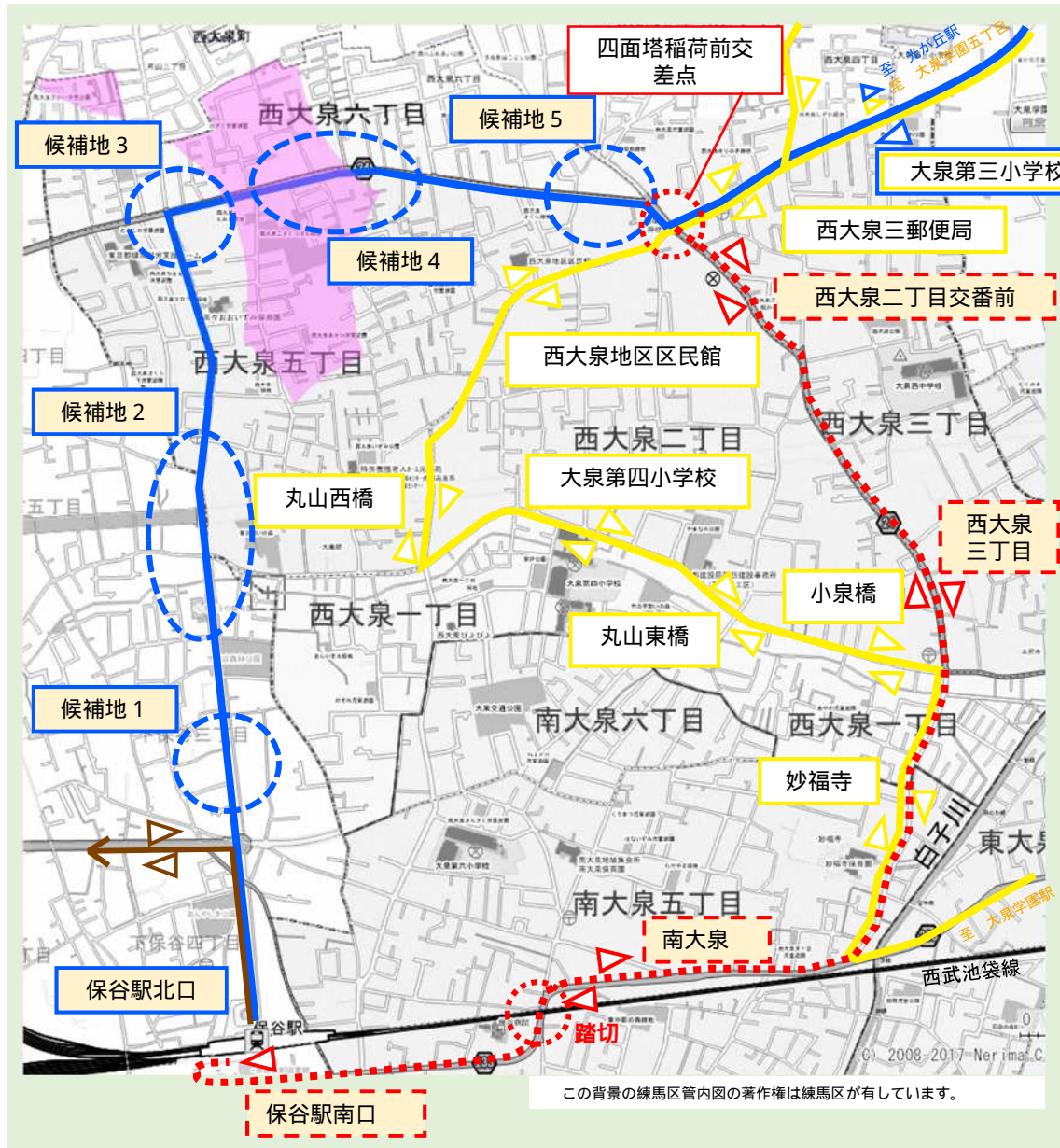
協議事項

路線の廃止について

定時性の確保等が課題



- ・ 保谷駅南口から四面塔稲荷前交差点までの区間を廃止
- ・ 廃止停留所 4 か所



【凡例】

- 保谷ルート（再編後）
- 新設停留所候補地
- 保谷ルート（廃止路線）
- 廃止停留所
- 大泉ルート
- 西東京市コミュニティバス
- 公共交通空白地域

この背景の練馬区管内図の著作権は練馬区が有しています。

停留所の廃止による利用者への影響について

- ・両方面ともに光が丘駅や保谷駅南口、都民農園の停留所の利用者が多い
- ・全体の利用者に占める廃止停留所（保谷駅南口除く）の利用者数は、両方面ともに約1割
- ・再編後は、保谷駅南口・西大泉二丁目交番前停留所の近辺に新設停留所が設置されるため、影響は少ないと想定
- ・南大泉停留所は保谷駅から800m圏内であり、再編後は保谷駅北口停留所も新設されるため、利便性の低下は少ないと想定
- ・西大泉三丁目停留所は、近辺に既設停留所（大泉ルート）があるため、利便性の低下は少ないと想定

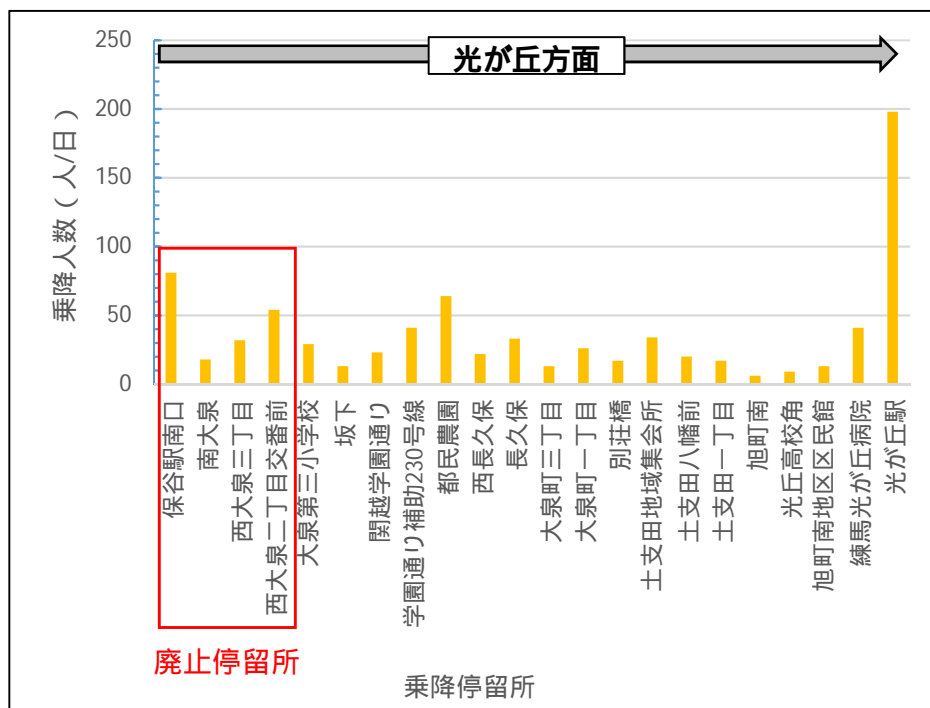


図1 光が丘方面停留所別乗降人数（平日終日計）* H26OD調査より

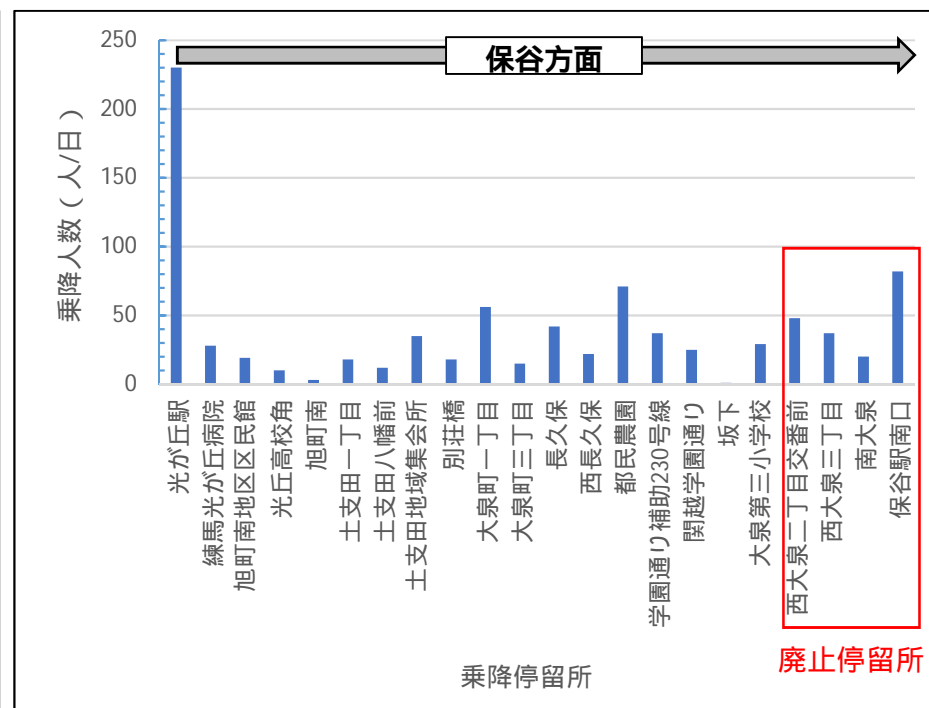


図2 保谷方面停留所別乗降人数（平日終日計）* H26OD調査より

協議事項 運賃について

協議事項 運賃について

練馬区と西東京市のバス運賃体系

練馬区

- ・ 均一制を採用

乗車距離に関わらず運賃を統一
(220円)

路線全体で運賃の上限を定めている

西東京市

- ・ 対キロ区間制を採用

乗車距離に応じて運賃が異なる
(初乗り180円)

各区間ごとに運賃の上限を定めている



練馬区と西東京市で運賃体系が異なる

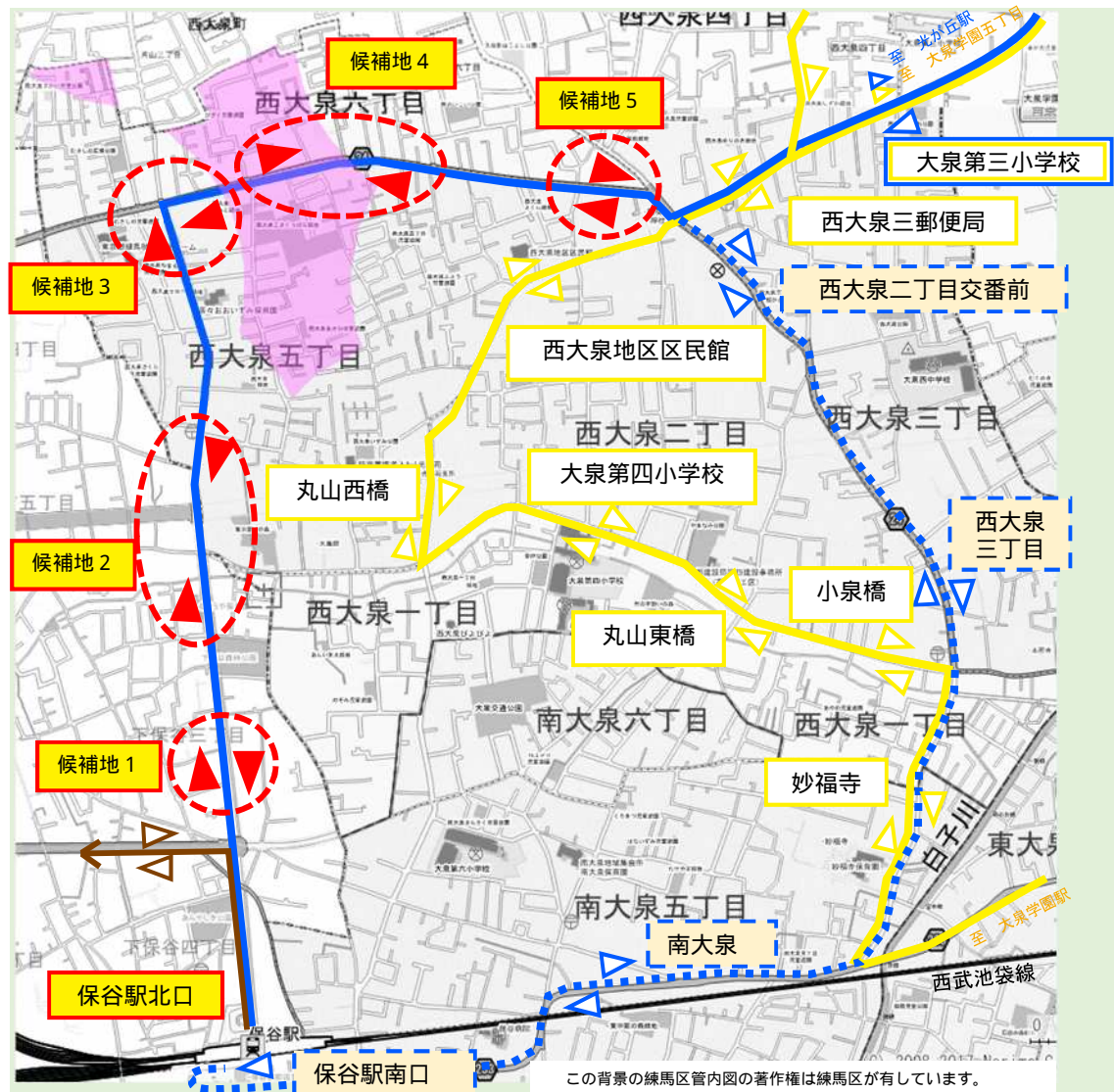
ルート再編により西東京市内での乗降が発生する

保谷駅北口～候補地2の区間は西東京市内

候補地2は、西東京市内（光が丘駅方面行き）と練馬区内（保谷駅方面行き）に設置予定。

【西東京市内での乗降が発生する区間】

- ・ 保谷駅北口 ↔ 候補地1
- ・ 保谷駅北口 → 候補地2
（光が丘駅方面）
- ・ 候補地1 → 候補地2
（光が丘駅方面）



西東京市内での乗降に関しては、練馬区と西東京市内のどちらの運賃体系に合わせるかについて協議が必要

【西東京市の運賃体系とした場合の懸念事項】

公共交通空白地域改善計画ではみどりバスの運賃について、公共交通利用の公平性の観点から全ルートで220円運賃としている。区計画のみどりバスの運賃に対する考え方に矛盾する。

保谷ルートは全長約10km、停留所29か所（再編後予定）であり、その内、西東京市内の延長は約0.9km、停留所3か所の僅かな区間である。この一部区間のみ運賃が異なるのは利用者の混乱とともに、事務処理の煩雑化を招く。



以上の理由から、西東京市内の乗降に関しても、

これまでみどりバスで適用してきた220円統一運賃を採用する

報告事項

報告事項

新設停留所について

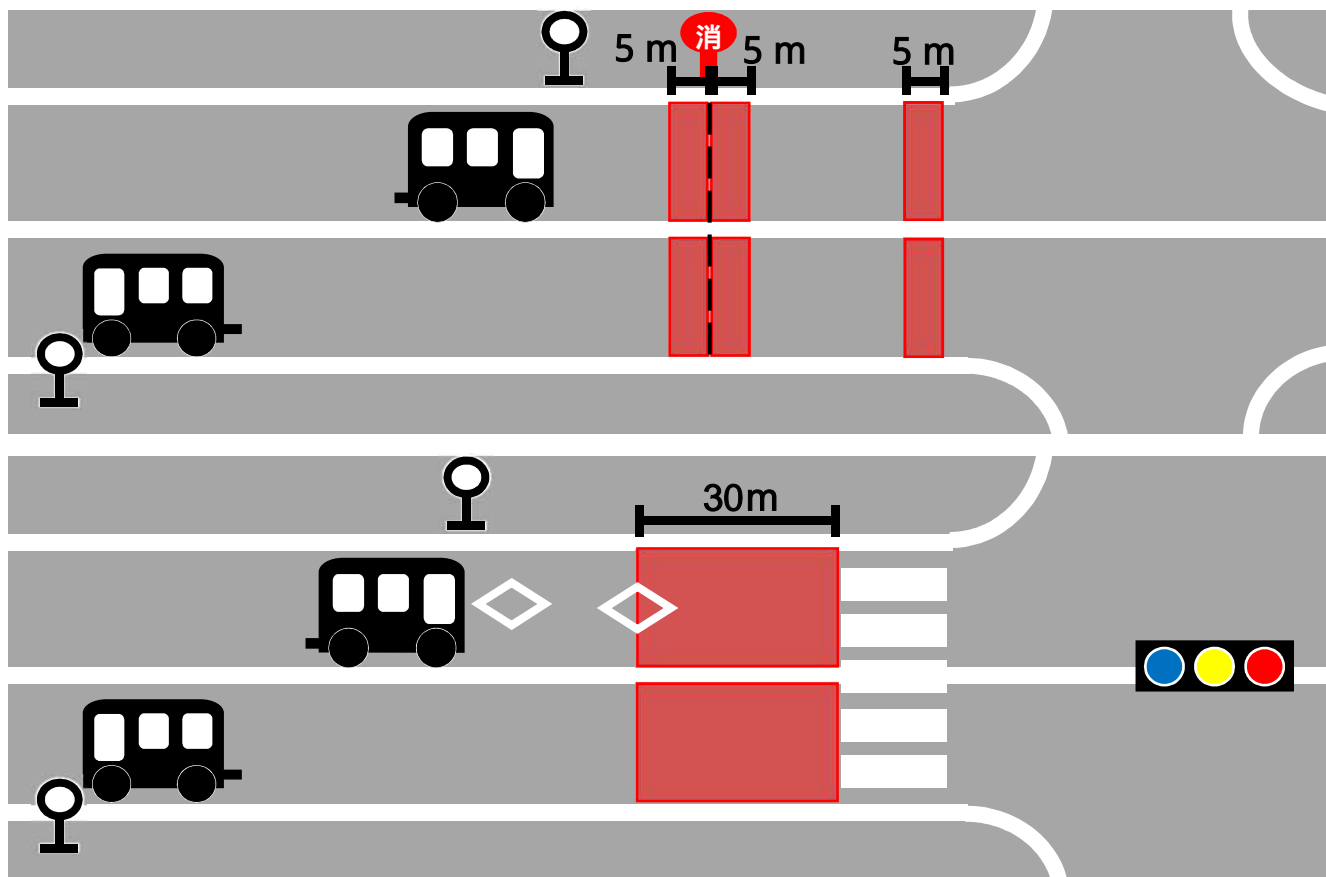
停留所設置にあたっての前提条件について

交通安全上、設置ができない箇所

交差点道路端・横断歩道端から 5 m 以内

消火栓から 5 m 以内

横断歩道手前30m（信号の有無に関わらず） など



その他

- ・ 停留所設置箇所（バス車体がかかる）に隣接する地権者の同意

新設停留所（予定）

保谷駅北口を含む計6か所

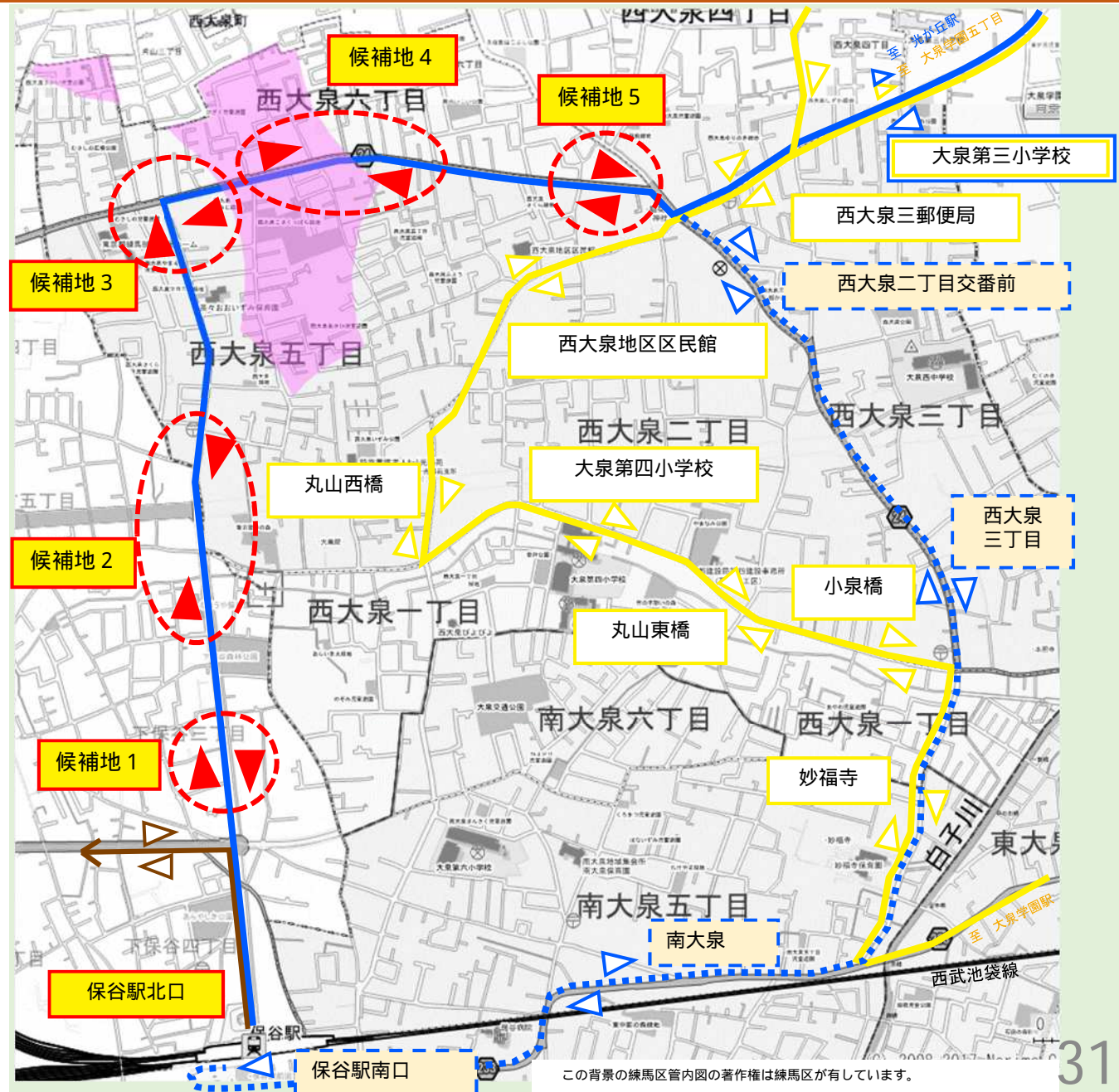
配置

設置間隔の基準は利便性を考慮し、概ね300m

設置にあたっての前提条件により、間隔が基準通りにいかない箇所もあり

最終決定時期

交通管理者と行う現場実査で最終決定



この背景の練馬区管内図の著作権は練馬区が有しています。

報告事項

乗継運賃制度について

乗継運賃制度の運行上の課題について

運賃1回分で乗り継ぎができる乗継運賃制度を検討していたが、以下のような課題がある

運行上の課題

乗継券の発行や受取り等の業務が発生することで、運転手の負担が増加

乗り継ぎを想定している停留所は道路上にあり、交通量も多いことから

- ・乗り継ぎに必要な業務を運転手が余裕をもって行えない
 - ・業務が増えることで、バスの停車時間が長くなる
- 運行上の危険性が増えることが想定

乗り継ぎする際は、**割引制度**（65歳以上の方は運賃半額）や**東京都シルバーパス**（利用率約50%）、**IC一日乗車券**（西武バス発行）等をご利用いただく

保谷ルート of 運賃支払い方法（H26OD調査より）

(4) 今後のスケジュール

今後のスケジュール（予定）

		令和4年			
		5月	6月	7月～	10月
新病院 乗り入れ	練馬区 地域公共 交通会議	【会議開催(本会議)】 新病院乗り入れの 協議・合意			
	現場実査		【現場実査】 新設停留所の確認		
	認可申請			【認可申請】	【認可取得・再編】 新病院の開院に合わ せて、乗り入れ
保谷ルー ト再編	練馬区地 域公共交 通会議	【会議開催(本会議)】 保谷ルート再編案 の協議・合意			
	西東京市 地域公共 交通会議	【会議開催】 保谷ルート再編案 の協議・合意 5月23日会議で 合意済み			
	現場実査		【現場実査】 新設路線・新設停留 所の確認		
	認可申請			【認可申請】	【認可取得・再編】 新病院の開院に合わ せて、再編