

足立区地域公共交通計画（素案）

目次

はじめに	 1
社会情勢と計画策定のフロー	 2
第1章 計画の概要	 3
1.1 計画の位置づけ	 3
1.2 計画区域	 4
1.3 計画期間	 4
1.4 計画の対象	 5
第2章 公共交通をとりまく社会情勢と足立区の現状	 7
2.1 公共交通をとりまく社会情勢と足立区の現状	 7
2.2 足立区の地域公共交通をとりまく現状	 10
2.3 公共交通に関する課題の整理	 22
2.4 これまでに実施した取り組み	 23
第3章 計画目標等の設定に向けた検討	 31
3.1 検討プロセス	 31
3.2 足立区の移動実態・ニーズの把握	 32
3.3 移動実態・ニーズから見る課題の整理	 39
3.4 公共交通サービス水準の設定	 41
第4章 目指すべき将来像と計画の方針・目標	 51
4.1 目指すべき将来像	 51
4.2 基本方針	 51
4.3 計画目標	 52
4.4 計画目標の体系	 52
4.5 関係者の役割	 53
4.6 計画目標ごとの取り組み内容	 54
第5章 数値指標	 55

第6章 目標達成のための取組み 65

- 6.1 取組みの概要 65
- 6.2 取組みのターゲット 67
- 6.3 計画達成のために実施する取組み 78

第7章 取組み体制・達成状況の評価 87

- 7.1 継続的な取組みの体制 87
- 7.2 計画達成状況の評価 88

はじめに

@@
@@

今後、記載予定

令和7月3月
足立区

社会情勢と計画策定のフロー

令和2年11月

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

人口減少の本格化や運転士不足の深刻化等を背景に、地方公共団体が交通事業者等と連携して持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組みを推進するため、「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成が努力義務として定められました。

令和5年10月

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

長期的な利用者の落ち込みに加えた生活様式の変化により、地域公共交通ネットワークの再構築「リ・デザイン」の必要性が示され、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」が目的規程に追加されました。

令和6年5月

足立区地域公共交通活性化協議会 発足

令和6年5月 第1回協議会
基本方針・課題の整理

令和6年8月 第2回協議会
公共交通サービス水準、計画目標、
数値指標の設定

令和6年12月 第3回協議会
足立区地域公共交通計画(案)の検討

令和7年1月～2月

足立区地域公共交通計画パブリックコメント

令和7年3月 第4回協議会
足立区地域公共交通計画策定の合議

令和7年3月 足立区地域公共交通計画 策定

現状・課題の整理

区内の移動実態の把握

計画の基本的な方針検討

若年層向けアンケート調査
の実施

交通空白地域の見直しと公
共交通サービス水準の設定

計画目標・数値指標の設定

計画に基づく取組の設定

パブリックコメントの実施

計画の策定

1 計画の概要

1.1 計画の位置づけ

本計画は、『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、令和 5 年改正）』に基づき、全ての地方公共団体において作成や実施が「努力義務」として定められている「地域公共交通計画」として策定します。

令和 6 年度までの「足立区総合交通計画」（平成 23 年 12 月策定、令和元年 11 月改定）は、公共交通施策をはじめ、交通安全施策や自転車施策などの交通に関する総合的な計画となっていました。本計画は公共交通を主な対象として、目指すべき将来像や計画目標を定め、目標達成のための取組みを推進していくことを目的とします。

また、足立区が策定している計画の体系としては、「足立区基本構想（平成 28 年 10 月）」「足立区基本計画改定版（令和 3 年 3 月）」の分野別計画のひとつとして、区の交通に関する基本的な方針を示すものとして位置づけます。

「足立区総合交通計画」から新たに策定した「足立区自転車活用推進計画」「第 11 次足立区交通安全計画」等の交通関連計画をはじめ、高齢者や障がい者等への移動支援の取組み、脱炭素社会実現に向けた取組み等、福祉・環境等の各計画と連携・整合を図ります。

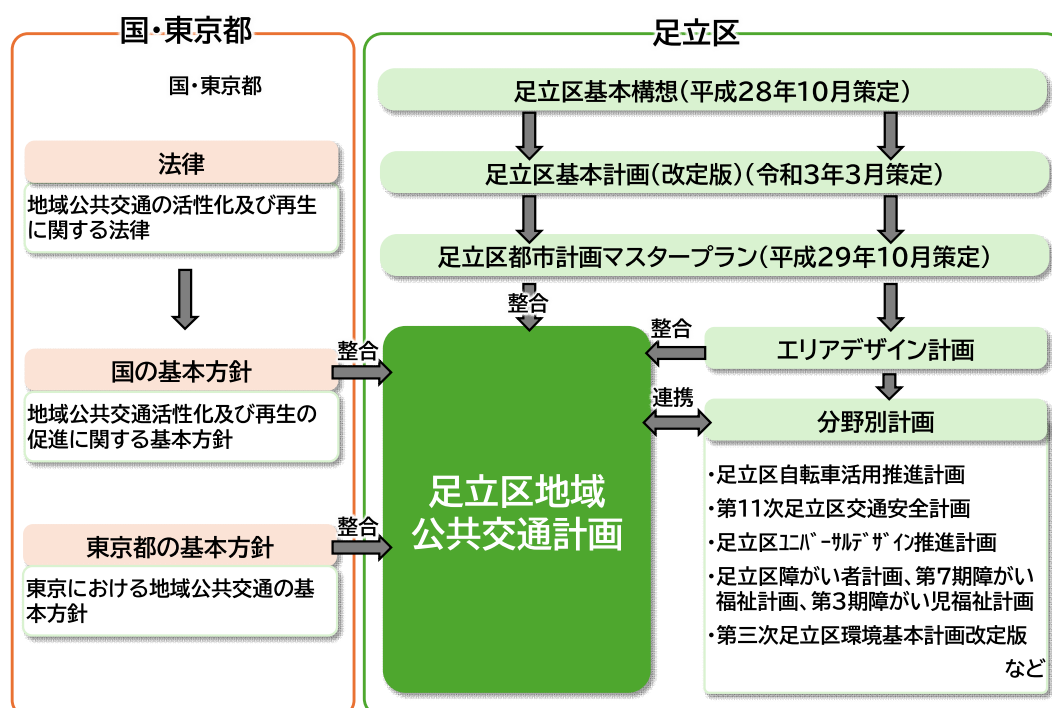


図 1-1 地域公共交通計画の体系

1.2 計画区域

本計画は、足立区全域を対象とします。



図 1-2 計画区域

1.3 計画期間

計画期間は、令和 7 年度から令和 11 年度までの 5 年間の計画とし、最終年度を目途に計画の見直しを行い、次期の地域公共交通計画を策定します。

また、計画に定める取り組みごとの実施期間は、令和 7 年度から令和 8 年度を短期、令和 9 年度から令和 11 年度を中期、計画期間を超える令和 12 年度以降を長期と位置づけ、毎年度、足立区地域公共交通活性化協議会を開催し、設定した数値指標に対してモニタリング・評価等を行います。

1.4 計画の対象

本計画で対象とする移動手段は、不特定多数の方を対象とした公共交通とし、自動運転車両やグリーンスローモビリティ¹等の新たな輸送サービスを含みます。

介護が必要な方や障がいのある方、一部施設の利用者や学生等の特定の方の利用を対象とした移動手段は計画の対象に含みませんが、計画の対象とする公共交通等と、福祉輸送サービスや企業・学校等の送迎バス等との連携や調整を図りながら、本計画に定める取組みを進めていきます。

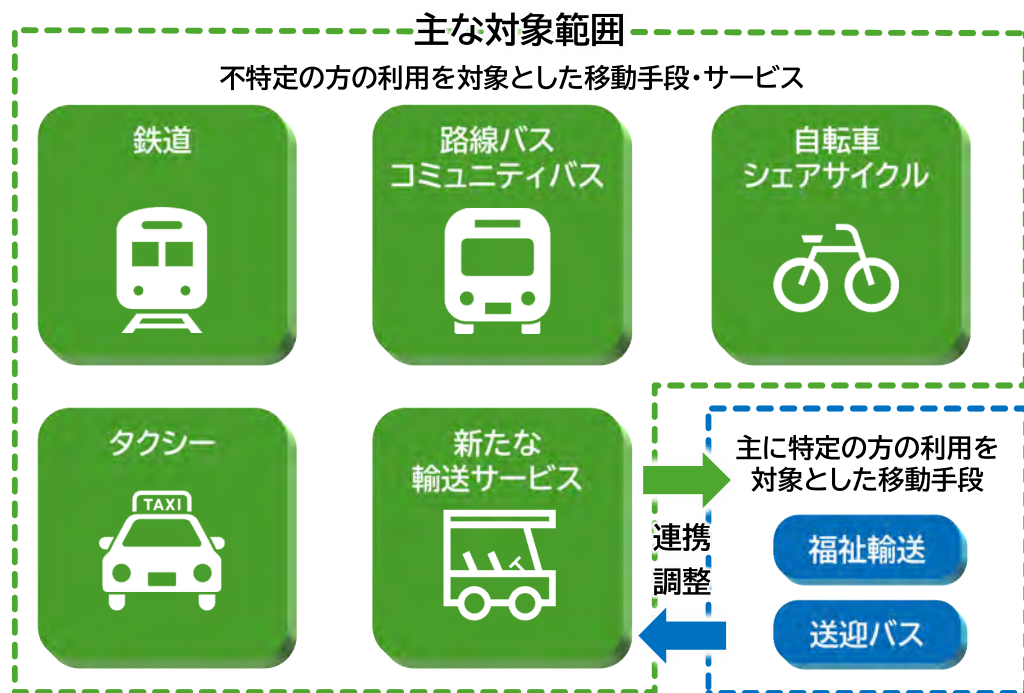


図 1-3 計画の対象範囲

¹ 時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称

2 公共交通をとりまく社会情勢と足立区の現状

2.1 公共交通をとりまく社会情勢

2.1.1 地域公共交通活性化再生法の改正

近年の公共交通の利用者の減少や、交通の担い手の不足など、交通事業者にとって厳しい状況が続く一方で、高齢化の進展に伴う交通弱者の増大やライフスタイルの多様化、新たな交通サービス・モビリティの誕生などにより、移動の利便性を向上させつつ、将来にわたり持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進していくことが求められています。

そのためにも、自治体や交通事業者だけでなく、地域やその住民が、地域の様々な課題を認識し、主体的に交通の在り方を考えることが重要であり、対症療法だけでなく体質改善を進め、利便性・持続可能性・生産性の高い交通サービスを構築することが重要です。

それらを実現するために、国は令和5年に『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』を改正し、地方公共団体や民間の多様な主体などの「地域の関係者」との「連携・協働」を推進することが明記されました。これにより、官民との共創、交通事業者間共創、他分野共創を通じて、交通 DX や交通 GX などの新しい技術を用い、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン(再構築)」が進められています。

概要

○ **地域の関係者の連携と協働を促進**するため、以下を法律に規定。

- ・**目的規定**に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加。
- ・**国の努力義務**として、「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加。
- ・「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を**地域公共交通計画への記載に努める事項**として追加。

交通・他分野間の共創（地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現）



住宅×交通 教育×交通 農業×交通 医療×交通 介護×交通 エネルギー×交通

出典：国土交通省 地域公共交通の「リ・デザイン(再構築)」に向けて(R5)

図 2-1 令和5年の改正内容

2.1.2 新しい輸送サービスの登場

近年の人口減少、高齢化の進展、深刻な運転士不足、脱炭素化への要請や、技術革新などを背景に、多様なニーズに対応した新しい輸送サービスの開発・普及が進展しています。

自動運転は、国土交通省では、令和7年度を目途に高速道路でレベル4(特定の条件下で車内にも遠隔地にも運転者を必要としない自動運転)の実現を目標とし、各地で実証実験が行われ、着実に技術が進展しています。

グリーンスローモビリティは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されています。

また、令和6年4月には地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足解消といった喫緊の課題に対応するため、タクシーの不足する地域、時間について、不足する車両分に限って、地域の自家用車や一般ドライバーを活用して有償で運送サービスを提供する制度である「自家用車活用事業(日本版ライドシェア)」が創設されました。このように、様々な輸送サービスが新たに生まれています。

新型輸送サービス

AIオンデマンド交通



- 都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待

グリーン
スローモビリティ

- 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待

超小型モビリティ



- 狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合



自動運転

- 近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待

出典：デジタル庁 モビリティ・ロードマップのありかたに関する研究会（第5回）資料

図 2-2 主な新型輸送サービスの種類

2.1.3 MaaS(Mobility as a Service)導入の促進

近年の AI 等における技術革新は、公共交通の分野でも大きな変化をもたらしています。移動ニーズに対応して、鉄道やバス、シェアサイクル等の様々な移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うことができる「MaaS(Mobility as a Service)」は、公共交通の利便性が向上し、自らの運転だけに依存せずに快適に移動できる環境が整備されることにつながるほか、病院・商業施設・観光施設等と連携し、移動の目的と一体的にサービスを提供することにより、公共交通による地域の活性化に資することも期待されています。

国土交通省では、MaaS の全国への早急な普及に向け、事業実施の支援を行っています。



出典：国土交通省 MaaS 入門ガイドブック

図 2-3 MaaS の概念

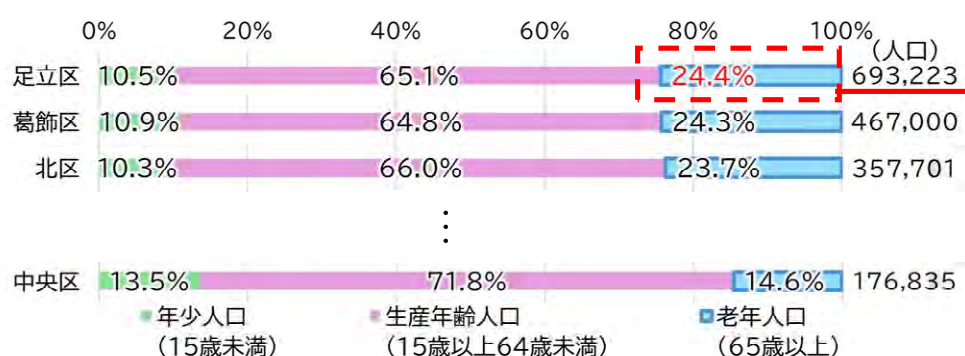
2.2 足立区の地域公共交通をとりまく現状

2.2.1 人口

(1) 人口推移と高齢化率から見る公共交通の利用者への影響

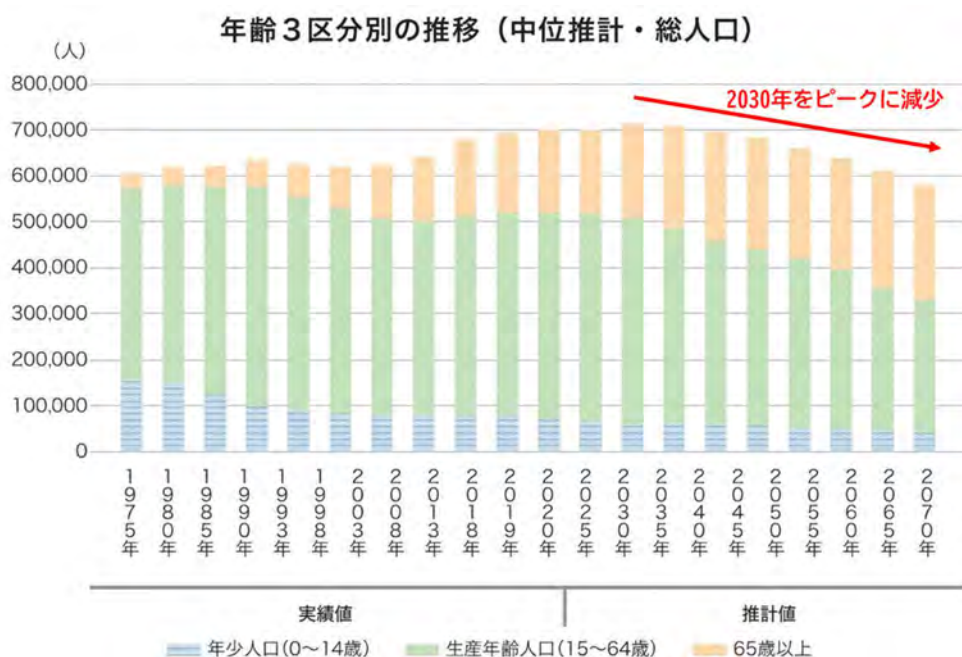
足立区の人口は約 69.3 万人で、高齢化率は 24.4%と東京 23 区中で最も高くなっています（令和 6 年 1 月 1 日時点）。現状では人口増加の傾向にあるものの、長期的には人口減少、少子・超高齢社会の進展が予測されます。

特に、65 歳以上の老年人口が増加する反面、15 歳以上 64 歳未満の生産年齢人口の減少により人口構造が大きく変化し、利用者総数の多い生産年齢人口の減少を受けて、公共交通の利用者減などへの影響が見込まれます。



出典：東京都の統計(R6)

図 2-4 東京 23 区別の人口と高齢化率(令和 6 年 1 月時点)



出典：足立区基本計画 (R7)

図 2-5 足立区の人口の推移

(2) 外国人人口の増加

令和6年1月時点の外国人人口は39,331人、外国人人口の割合は5.67%と直近の20年間で人口は約1.84倍、外国人人口の割合は2.35ポイント増加しています。

外国人人口の増加に伴い、区内の公共交通でも案内表示の多言語化が進んでいます。

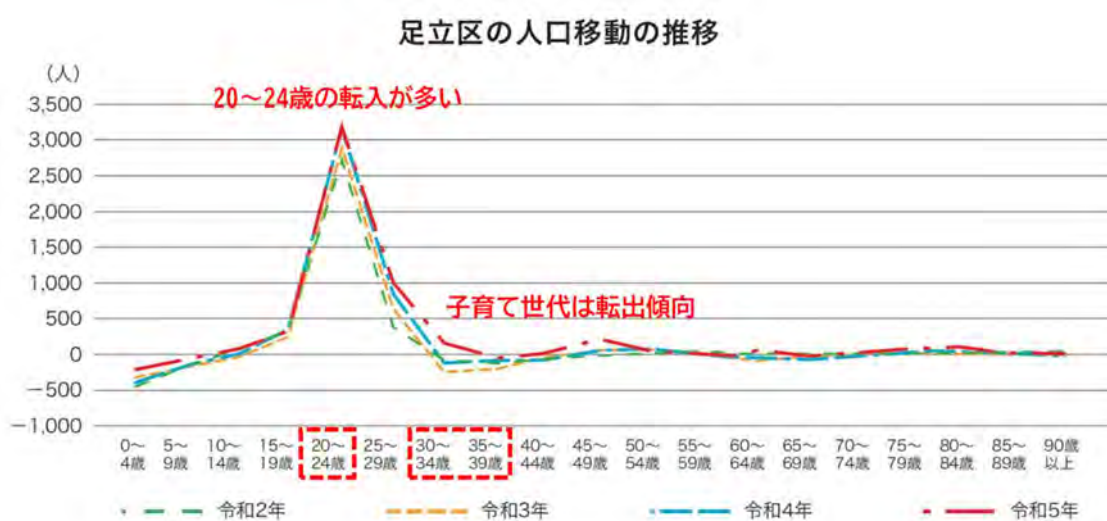


出典：足立区基本計画（R7）

図 2-6 足立区の外国人人口の推移図

(3) 20代の転入と子育て世代の転出

進学・就職を理由に、20代の若い世代が継続的に転入していますが、子育て世代は住宅購入を機に転出することが多く、定住性を高める必要があります。

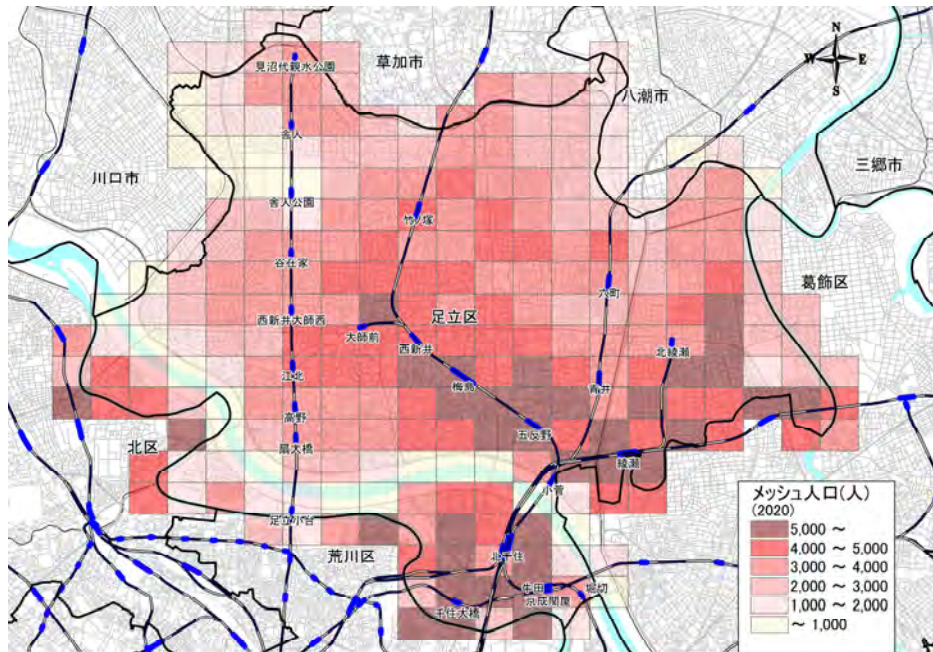


出典：足立区基本計画（R7）

図 2-7 足立区の人口移動の推移

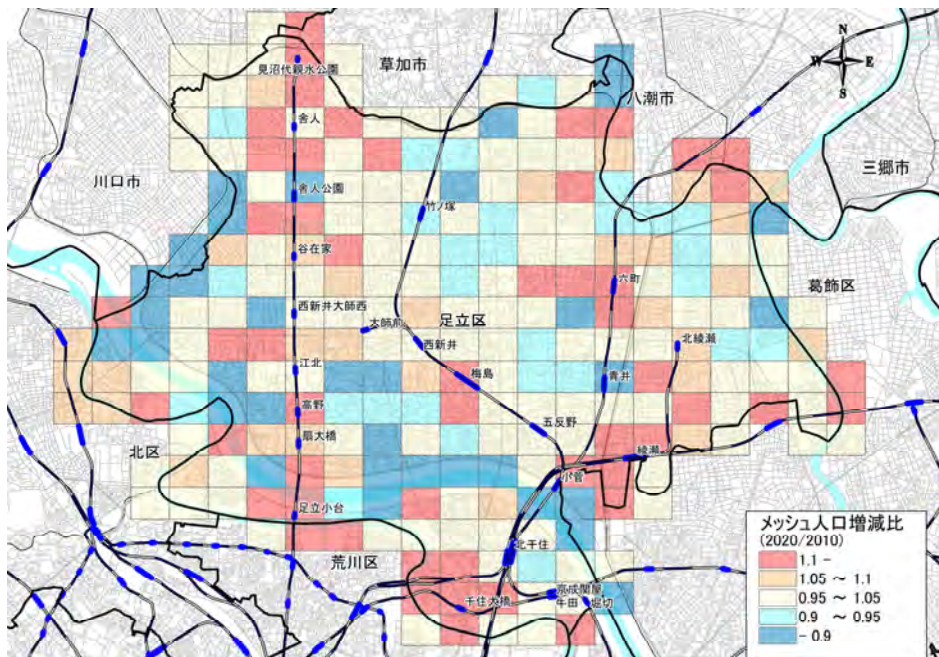
(4) 鉄道駅から離れた地域での人口減少

地域別の人口をみると、区の南東部から中心部にかけて、鉄道沿線で人口が多く、鉄道駅から離れた地域では比較的人口が少ない。平成 22 年と令和 2 年の人口の増減を比較すると、鉄道駅から離れた地域で減少傾向にあります。



出典：国勢調査(R2)

図 2-8 地域別人口分布

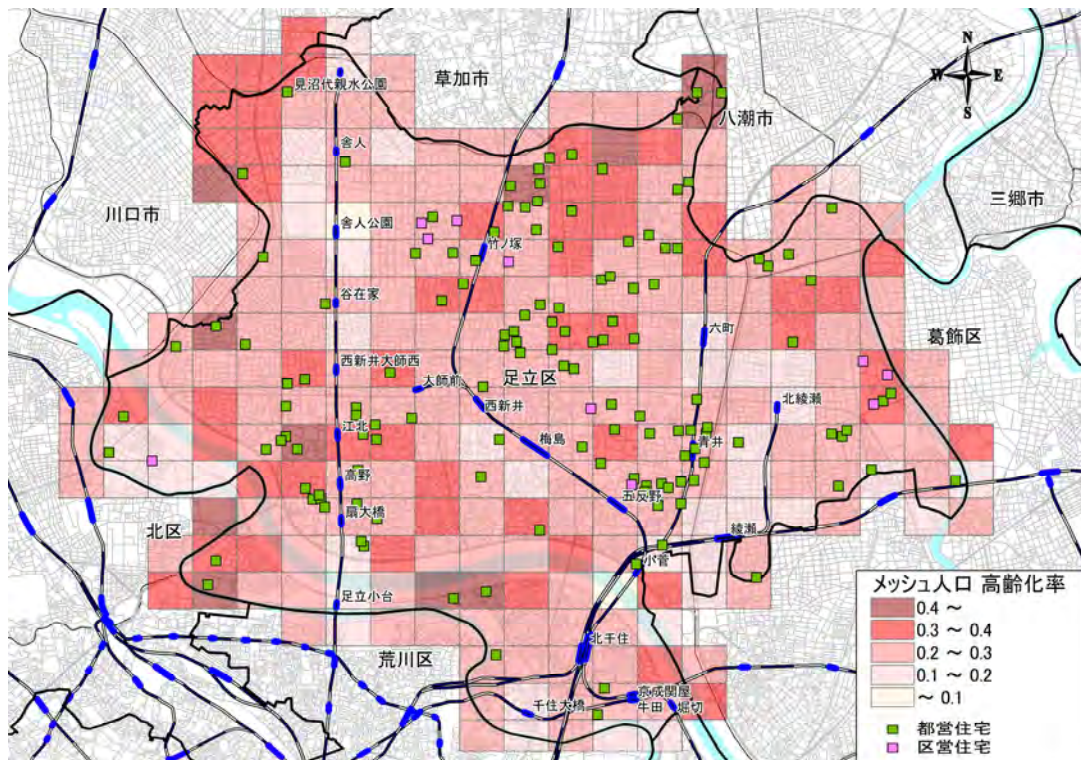


出典：国勢調査(H22, R2)

図 2-9 地域別人口の増減比

(5) 鉄道駅から離れた地域や都営・区営住宅での高齢化

地域別の高齢化率をみると、綾瀬駅、北綾瀬駅、六町駅周辺では高齢化率が低くなっています。一方で、高齢化率が高い地域は、鉄道駅から離れた地域に点在しており、都営・区営住宅が立地している地域は比較的高齢化率が高くなっている。



出典：国勢調査(R2)

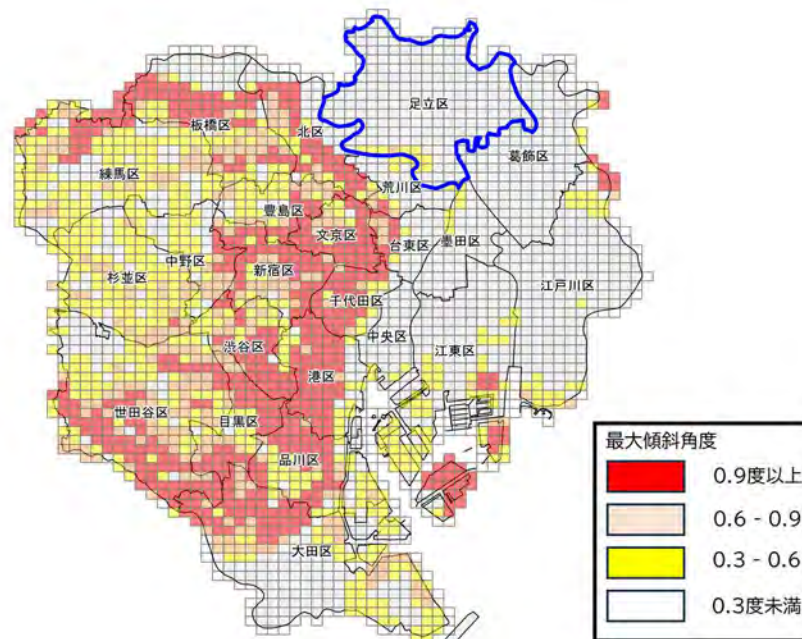
図 2-10 地域別人口の高齢化率

2.2.2 地形状況

足立区は国道4号と環状七号線といった主要な道路が通っており、四方を河川に囲まれ、区外への移動には河川にかかる橋を通過することとなります。東京都区部の中でも特に傾斜が少なく、平坦な地形が広がっています。



図 2-11 足立区の主要な道路と河川の位置関係



出典：国土数値情報(H23)より作成

図 2-12 東京 23 区の傾斜角度

2.2.3 鉄道

(1) 鉄道駅の利用者数とコロナの影響

平成 17 年につくばエクスプレスが、平成 20 年に日暮里・舎人ライナーが開業したことで、足立区には現在南北方向を主とした 6 事業者 8 路線の鉄道が通っています。令和 5 年時点の足立区内鉄道駅の 1 日平均乗客数は約 97.0 万人となっています。これは、コロナ禍前（令和元年）の 89%で、生活様式の変化等によりコロナ禍前の利用者数までは回復していません。

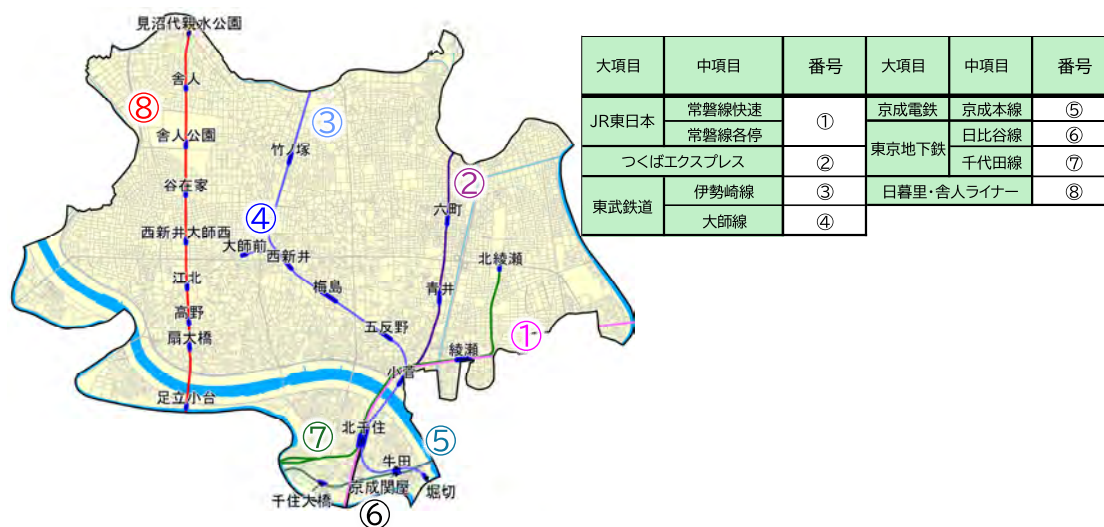
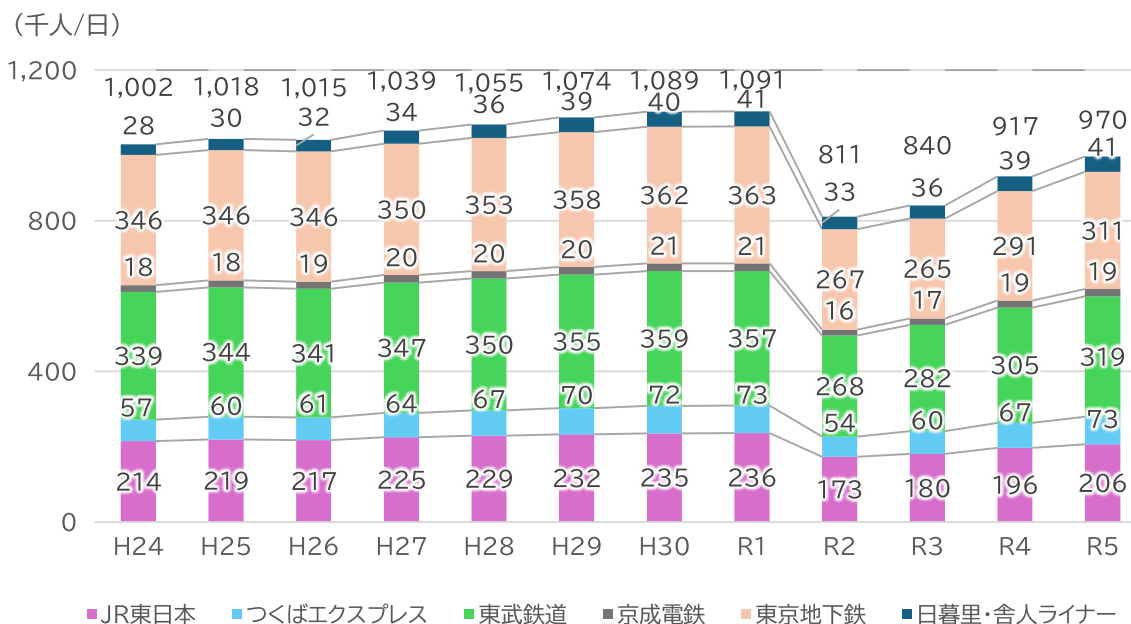


図 2-13 足立区の鉄道路線



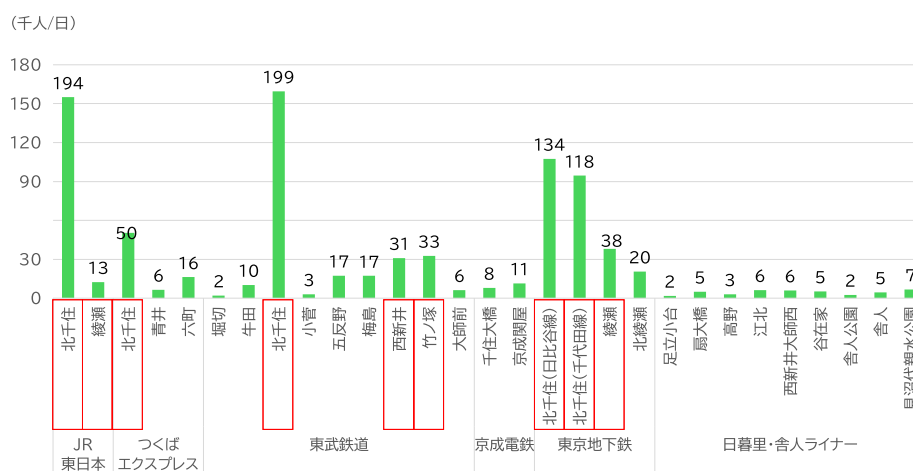
出典：数字で見る足立（H24～R5）
JR 東日本 各駅の乗車人員（H24～R5）

図 2-14 足立区内の鉄道駅の 1 日当たり平均乗客数の推移

(2) 駅別の乗客数と鉄道路線混雑率

区内駅別の乗客数は、北千住駅が最多となっており、次いで、綾瀬駅、竹ノ塚駅、西新井駅の順になっています。

足立区内を走る鉄道路線では、ピーク時の混雑率が高くなっています。特に、日暮里・舎人ライナー（赤土小学校前～西日暮里間）は令和5年調査時点で171%と、4年連続（令和2年～令和5年）で首都圏ワースト1となっています。



出典：数字で見る足立（R5）

図 2-15 足立区内の鉄道駅別の1日当たり平均乗客数

大項目	中項目	R5			番号
		ピーク時最混雑区間	輸送力(人)	混雑率(%)	
JR東日本	常磐線快速	三河島→日暮里	30,804	137	①
	常磐線各停	亀有→綾瀬	28,000	133	
つくばエクスプレス		青井→北千住	19,944	154	②
東武鉄道	伊勢崎線	小菅→北千住	39,590	137	③
	大師線	-	-	-	④
京成電鉄	京成本線	大神宮下→京成船橋	14,520	104	⑤
東京地下鉄	日比谷線	三ノ輪→入谷	27,945	162	⑥
	千代田線	町屋→西日暮里	44,022	150	⑦
日暮里・舎人ライナー		赤土小学校前→西日暮里	4,788	171	⑧

※赤字は足立区内の区間 出典：国土交通省 都市鉄道の混雑率調査(R5)

表 2-1 足立区を通る鉄道路線の混雑率

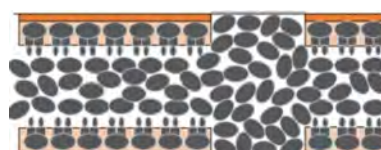
混雑率150%の目安

車内の空間が埋まり、肩が触れあわない程度で人が立っている。
スマホなどの操作は楽にできる。



混雑率180%の目安

車内全体で肩が触れあい、スマホなどの操作がしにくくなる。



出典：国土交通省 鉄道利用者アンケート調査結果(R3)

図 2-16 混雑率の目安

(3) 竹ノ塚駅の高架化や混雑緩和対策、バリアフリー対策

平成 24 年から始まった東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業は令和 4 年 3 月に完了し竹ノ塚駅 4 線が高架化しました。

鉄道の混雑の緩和対策として、日暮里・舎人ライナーやつくばエクスプレスでは定員を増やした新型車両の導入をしています。また、ホームドアの設置など各鉄道事業者でバリアフリー対策を行っています。



出典：あだち広報令和 4 年 4 月 25 日号

図 2-17 竹ノ塚駅の連続立体交差事業



出典：上 東京都交通局 HP
下 首都圏新都市鉄道(株)HP

図 2-18 混雑緩和対策(新型車両の導入)



上：日比谷線北千住駅
下：東武スカイツリーライン竹ノ塚駅

図 2-19 ホームドアの設置

2.2.4 バス

(1) 区内のバス路線と深刻な運転士不足

令和6年3月時点で約110系統のバス路線が、南北方向を主とする鉄道を補完するように形成されています。

一方で、足立区内を運行するバス事業者は深刻な運転士不足に陥っており、令和5年9月に足立区内を運行するバス事業者に調査をおこなったところ、直近1年間で退職者数が新規採用者数を100人以上上回りました。また、運転士の約6割が50歳以上であり、39歳以下は約1割と、運転士の高齢化が進んでいます。



図 2-20 足立区のバス路線



出典：足立区 区内のバス運行事業者へのアンケート調査(R5)

図 2-21 令和5年度のバス運転士採用者数、離職者数、年齢層

(2) コミュニティバス「はるかぜ」の状況

バスの利用者数も年々減少傾向にあり、コミュニティバス「はるかぜ」では、新型コロナウイルス感染症の流行前から利用者は減少傾向でしたが、コロナ禍で約30%減少。その後も回復傾向にはあるものの、新型コロナウイルス感染症の流行前の状況には戻っていません。

利用者の減少と運転士不足によって、足立区内の路線バスや「はるかぜ」の減便・廃止が続いており、令和6年3月には、はるかぜ3号、10号の2路線が廃止され、令和7年3月には、はるかぜ7号の廃止が予定されています。

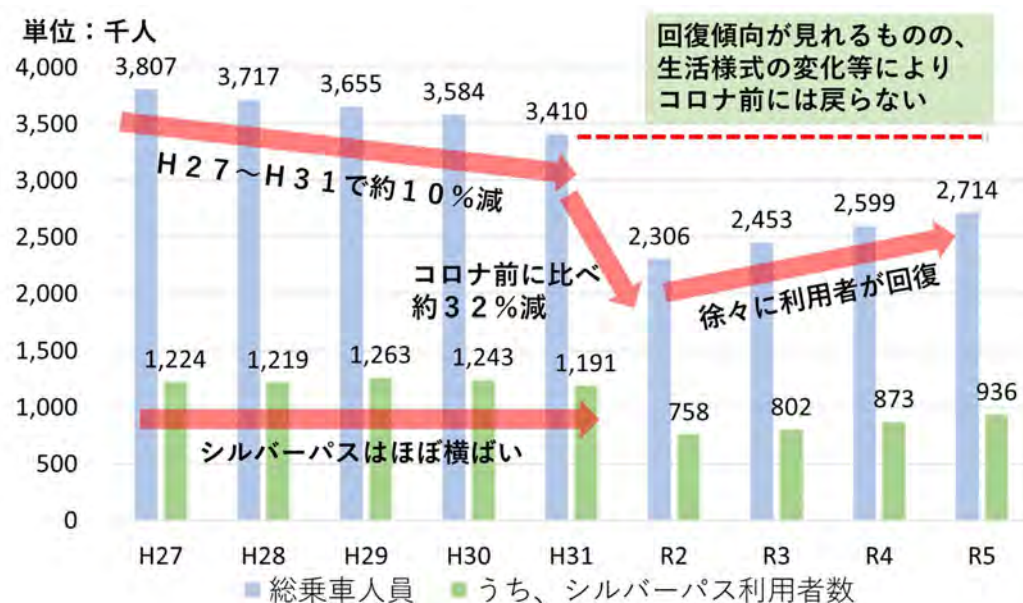


図 2-22 コミュニティバス「はるかぜ」利用者数の推移(12 路線合計)

コラム①:コミュニティバス「はるかぜ」豆知識

現在、多くの方に親しまれている「はるかぜ」という愛称は、2000年2月25日号のあだち広報において、アイデアを募集し、集まった64件の案の中から保木間にお住まいの方のアイデアが採用され、現在の「はるかぜ」という愛称が決まりました。

また、2000年の「はるかぜ」1号運行開始当時には、運行開始を記念し、当時の車両を模したチョロQ（タカラ製ミニカー）を1万個販売しました。



はるかぜチョロQ

2.2.5 自転車

足立区は平坦な地形から自転車の利用がしやすく、自転車走行環境の整備やシェアサイクルの普及等、自転車活用を推進しています。また、区内には、バス停近くの駐輪場に自転車を止め、バスに乗り換えて目的地へ向かう「サイクルアンドバスライド」駐輪場が10か所あり、公共交通を補完するラストワンマイルの対応を進めています。

平成24年に国土交通省が実施した三大都市圏における公共交通の利用実態を調査する大都市交通センサス調査にて、首都圏における自宅から駅へ向かう利用者数を見ると、半径2kmまでは自転車により駅へ向かう利用が多く、区内と周辺鉄道駅から2kmの圏域は、ほぼ区内全域を網羅しており、自転車を乗り継いだ移動の利便性が高いことが分かります。



出典:足立区 HP



出典:足立区自転車活用推進計画

図 2-23 サイクルアンドバスライド

図 2-24 シェアサイクルポート

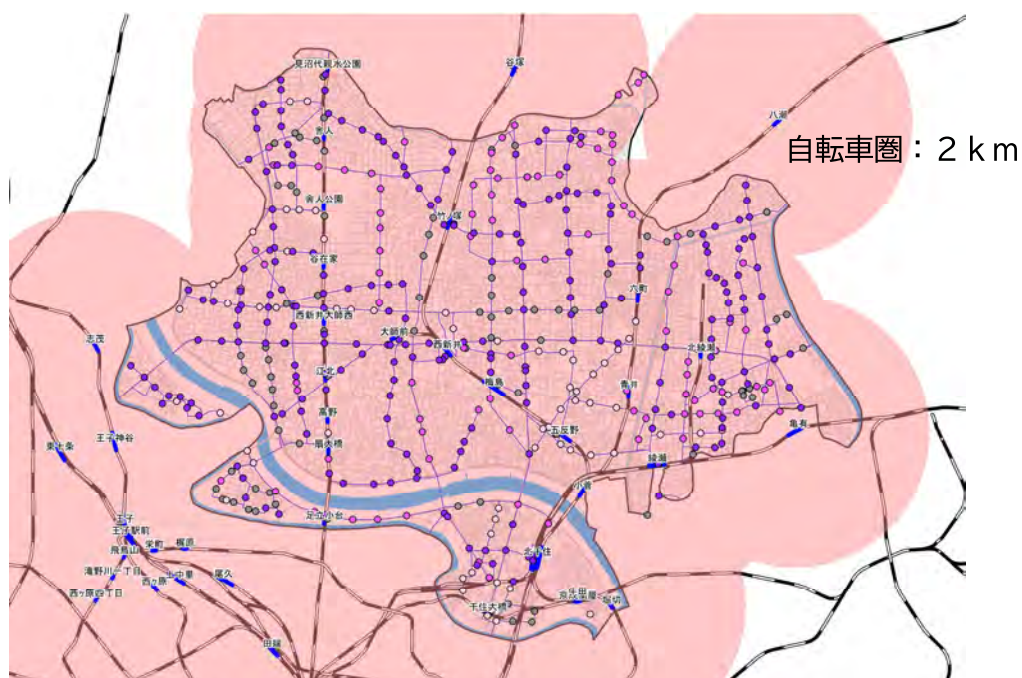


図 2-25 自転車利用圏域図

2.2.6 環境への配慮

足立区と足立区議会は、令和3年3月に『足立区二酸化炭素排出実質ゼロ宣言』を共同で表明しました。

これを受けて、令和4年3月には『第三次足立区環境基本計画改定版』を策定し、その中に区民の行動指針のひとつとして、自転車、公共交通を積極的に利用することを定めました。

また、令和5年5月に策定した『足立区脱炭素ロードマップ』では、令和12年度までに取組むべき施策、スケジュール、脱炭素化に係る目標を掲げています。

ア 区全体の脱炭素化に係る目標

- **省エネルギー目標**
2030（令和12）年度における区内のエネルギー使用量を2013（平成25）年度比で **46%以上**削減する。【低減目標】
※ 2013（平成25）年度：26,684 [TJ]
→2030（令和12）年度：14,409 [TJ] 以下
- **創エネルギー目標（再生可能エネルギー導入目標）**
2030（令和12）年度における区内の再生可能エネルギー導入量を2013（平成25）年度の**概ね2倍以上**に増やす。
※ 2013（平成25）年度：28,435 [kW]
→2030（令和12）年度：61,468 [kW] 以上
- **行動目標**
2030（令和12）年度における区民一人当たりのエネルギー使用量を2013（平成25）年度比で **30%以上**削減する。【低減目標】
※ 2013（平成25）年度：14.9 [GJ/人]
→2030（令和12）年度：10.4 [GJ/人] 以下

イ 公共施設等区の事務事業の脱炭素化に係る目標

- **公共施設におけるCO₂排出削減目標**
2030（令和12）年度における公共施設からの二酸化炭素排出量を2013（平成25）年度比で **46%以上**削減する。【低減目標】
※ 2013（平成25）年度：37,040 [t-CO₂]
→2030（令和12）年度：20,000 [t-CO₂] 以下

出典：足立区脱炭素ロードマップ(R5)

図 2-26 足立区の脱炭素化に向けた取組みの目標

2.3 公共交通に関する課題の整理

これまでに整理した公共交通をとりまく社会情勢や足立区の現状から、課題を以下のように整理しました。

項目	現状	課題
社会情勢	・新しい交通サービスや先進技術を活用した多種多様なモビリティ社会の到来 ・令和5年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正による「地域の関係者」との「連携・協働」の促進	・地域の状況や需要に応じた新しい交通サービスや多様なモビリティの検討 ・区・交通事業者・企業・区民等の地域の多様な主体と連携・協働した、地域交通の多様な担い手の確保
人口	・高齢化率が24.4%（令和6年1月時点）と東京23区で最も高い ・鉄道駅から離れた地域で人口減少傾向にある	・利用者減少を見据えた交通環境の整備の進め方 ・地域ごとに異なる状況への対応
地形状況	・四方を河川に囲まれ、東京都区部の中でも特に平坦な地形	・平坦性を活用した自転車施策等の展開
鉄道	・一部区間で混雑率が高く、日暮里・舎人ライナーは令和2年から4年連続首都圏ワースト（令和5年時点）	・鉄道の混雑緩和対策
バス	・鉄道網を補完するバス網（現在約110系統） ・深刻な運転士不足等による路線バスやコミュニティバス「はるかぜ」の減便や廃止	・今後も継続する運転士不足を見据え、限られた人員でどのようにバス路線を維持していくか
自転車	・サイクルアンドバスライドやシェアサイクルの普及によるラストワンマイル対応の推進	・自転車を乗り継いだ移動の更なる促進
環境配慮	・脱炭素施策の実施	・公共交通の利用促進や車両のZEV化促進

2.4 これまでに実施した取組み

2.4.1 公共交通不便地域に対する取組み

(1) 花畑周辺地域での社会実験バスの実証運行(令和3年10月～令和6年3月)

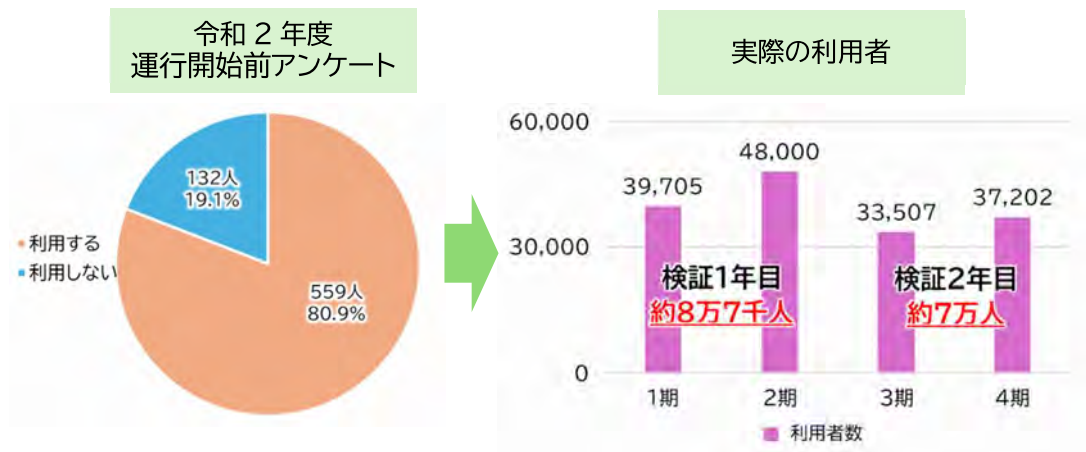
足立区では『足立区総合交通計画』に基づいた交通不便地域解消に向けた取組みとして、交通不便度や高齢化率が高く、地域からバス導入の要望が強かった花畑周辺地域で令和3年10月から令和6年3月にかけて、社会実験バス「ブンブン号」を実証運行しました。

「ブンブン号」の本格運行に移行するための条件は、実証運行期間で「半年を1期として、2期連続で収支率が24%以上」としていましたが、全期で目標収支率が未達成となり、令和6年3月22日をもって運行終了となりました。

全期で目標が未達成となった原因としては、運行開始前に行った事前アンケート調査の結果から推定される利用者数と、実証運行時の利用者数に大きな乖離があったことや、花畑周辺地域の交通不便地域解消としてのバスの導入ありきで検討を進めたことで、多角的な視点の検討が不足していたためと考えています。



図 2-27 花畑周辺地域の位置図と社会実験バス「ブンブン号」の運行ルート



本格運行移行条件

半期を1期として、2期連続で収支率24%以上であること



実験結果

1期から5期まで収支率未達成

- ・ 35人乗りのバスを運行するほど需要がない
- ・ 1便平均で5人程度の乗車数
- ・ 日中の時間帯、日・祝日は利用者が極端に少ない

令和6年3月22日を以って実験終了

検証運行における区負担額(金額は概数)

期 間	運行支出(A)	運行収入(B)	区負担額 (A) - (B)
R3.10~R6.3 (1期から5期)	2億4,226万円	3,075万円	<u>2億1,151万円</u>

出典：足立区 新たな交通手段に関する勉強会ほか

図 2-28 社会実験バス「ブンブン号」実験結果

(2) 入谷・鹿浜地区でのデマンドタクシーの実証実験(令和6年6月～)

平成30年に足立区で実施した『交通に関する意識調査』では、入谷・鹿浜地域にて交通の不便度が高いものの、その解決手段としてバス交通のニーズが低いという結果となりました。そのため、総合交通計画に基づく施策として、令和6年6月から入谷・鹿浜地区を対象としたデマンドタクシー「足タク」の実証実験を行っています。

令和6年7月に実施した利用者登録した方へのアンケート調査では、「足タク」全体の満足度に関して、約80%の方が「満足」「やや満足」と回答するなど、一定の有効性が確認出来ています。



足立区デマンドタクシーの略称です。

運行期間	令和6年6月17日～令和7年3月31日
運行時間	8:00～17:00（日曜・祝日は除く）
利用対象者	足立区に住民登録があり、入谷一丁目から入谷九丁目、鹿浜地区町会・自治会連絡協議会管内にお住まいの方
料金	通常料金+迎車料金が2,000円未満 ⇒ 500円の負担 通常料金+迎車料金が2,000円以上 ⇒ 1,000円の負担
交通弱者の方への割引	対象者 妊娠中の方、要介護・要支援の認定を受けている方 身体障害者手帳等の交付を受けている方 難病の受給者の交付を受けている方 ⇒ 利用料金から100円引き

図 2-29 「足タク」実証実験の対象地区 図 2-30 「足タク」実証実験の概要

利用者登録状況(R6/9末時点)

運行区域内にある公共施設等で実施した出張登録会や区役所の窓口での申請、オンライン申請を含め、**1,462名**の方にご登録をいただきました。



	一般登録者	割引登録者※	計
登録者数	294名	1,168名	1,462名

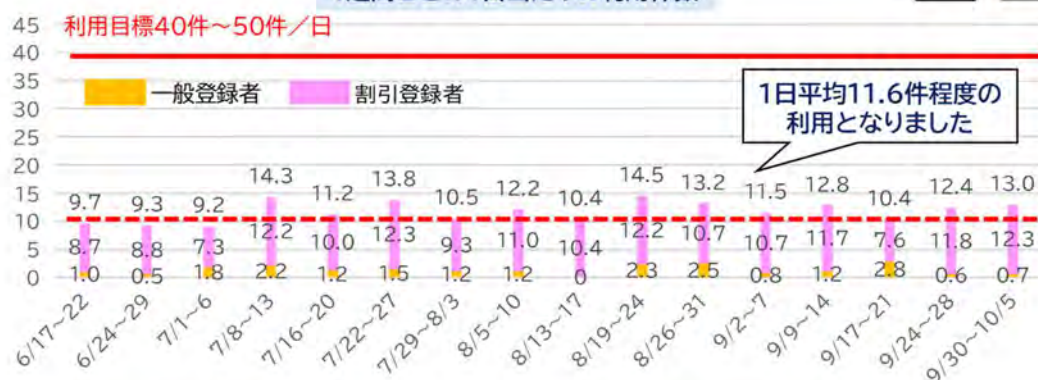
※割引登録者は、70歳以上の方、身体障がい者手帳をお持ちの方などが対象

令和6年9月末の利用状況

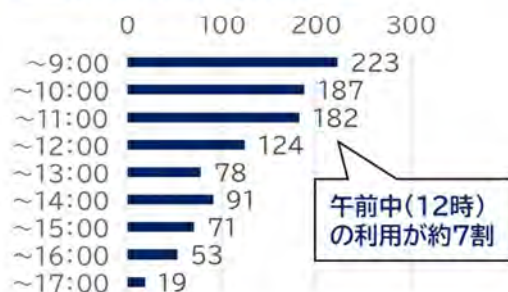
6月から9月までの利用は**計1029件**でした。詳細は以下のとおりです。



1週間ごとの1日当たりの利用件数



利用時間帯(3か月計)



利用者の年代(3か月計)



図 2-31 「足タク」実証実験の状況(令和6年9月末時点)

利用者負担額(運賃)について N=135

① 満足	69
② やや満足	33
③ どちらとも言えない	25
④ やや不満	5
⑤ 不満	3

「どちらとも言えない」と回答した方の約76%が足タクを利用していない方

約75%が運賃設定について「満足」「やや満足」と回答

足タク全体の満足度 N=100

① 満足	38
② やや満足	41
③ どちらとも言えない	16
④ やや不満	3
⑤ 不満	2

まだ利用機会がないため「どちらとも言えない」と回答した方が約80%

約80%が「満足」「やや満足」と回答

図 2-32 「足タク」アンケート調査結果(令和6年7月実施)

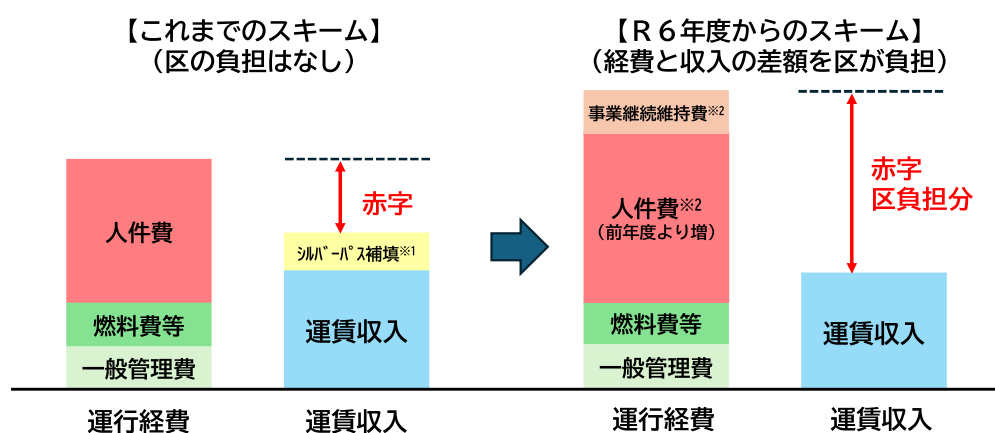
2.4.2 はるかぜ協働事業の開始(令和6年4月～)

令和6年4月から、コミュニティバス「はるかぜ」のうち、日立自動車交通株式会社と株式会社新日本観光自動車が運行する7路線について、区が運行経費を負担する協働事業を開始しました。

区とバス事業者が連携・協働を行い、区民の移動手段を維持していくとともに、利用実態に合った最適かつ効率的な運行を推進することを目的とし、人件費増額分や職場環境の改善等を含めた事業継続維持費を運行経費として区が負担するスキームです。

はるかぜ	運行事業者
はるかぜ1号（西新井・綾瀬線）	日立自動車交通(株)
はるかぜ5号（北千住駅西側地域循環）	(株)新日本観光自動車
はるかぜ6号（北千住・鹿浜線）	(株)新日本観光自動車
はるかぜ8号（小台・宮城循環）	(株)新日本観光自動車
はるかぜ9号（青井・亀有線）	日立自動車交通(株)
はるかぜ11号（堀之内・椿循環）	(株)新日本観光自動車
はるかぜ12号（西新井・亀有線）	日立自動車交通(株)

表 2-2 はるかぜ協働事業7路線



※1：運行経費を区が負担した場合、シルバーパス補填がなくなる。

※2：人件費の増加分や事業継続を目的とした職場環境改善等を行うための事業継続維持費も区が負担

図 2-33 はるかぜ協働事業における区負担分の考え方

2.4.3 高齢者・障がい者等への移動支援の取組み

足立区では障害者基本法に基づき、足立区の障がい福祉施策の方向性を示す計画として、『足立区障がい者計画』を策定しています。また、平成26年には、『足立区ユニバーサルデザイン推進計画』を制定し、だれもが安心して移動できる歩行空間・自転車の通行空間の整備や、公共建築物の整備を目標としています。

そのため足立区では、外出が難しい人を対象とした取組みとして福祉タクシー券の交付や民営バスの運賃の割引証の発行や、身体障がい者の自動車改造費、自動車運転教習費用の助成等の外出支援を行っています。

福祉タクシー・自動車燃料助成券の交付	
内容	区と契約しているタクシー事業者への乗車料金の支払いや、指定ガソリンスタンドでの燃料費の支払いに利用できる助成券の交付
対象	身体障害者手帳をもつ方（下肢・体幹・移動・平衡機能障がいのある1級～3級、視覚障がいのある1級・2級、内部機能障がいのある1級）、愛の手帳をもつ方（1度・2度）
福祉自動車燃料助成券の交付	
内容	身体障がい者本人が運転する自動車や原動機付自転車の燃料費の支払いに利用できる助成券の交付
対象	身体障害者手帳をもつ方（下肢・移動機能障がいのある4級、内部機能障がいのある2級・3級）
有料道路通行料金の割引	
内容	通勤・通学等の日常生活で有料道路を利用する場合に、通行料金を50%割引
対象	身体障害者手帳をもつ方（障がい者が運転する場合）、第1種身体障害者手帳をもつ方（障がい者が乗車する場合）、第1種愛の手帳をもつ方（障がい者が乗車する場合）
自動車運転教習費用の助成	
内容	第1種普通自動車運転免許を取得する際の費用の一部を助成
対象	身体障害者手帳をもつ方（1級～3級、ただし内部機能障がいは4級で歩行困難な方、下肢・体幹機能障がいは4～5級で歩行困難な方を含める）、愛の手帳をもつ方（1度～4度）
身体障がい者自動車改造費の助成	
内容	重度身体障がい者が、取得した自動車を改造する場合に、経費の一部助成
対象	上肢・下肢・体幹機能障がいをもつ方（1～2級）
区営自転車等駐輪場の利用料の免除・割引	
内容	区営自転車等駐輪場の一時利用料の免除
対象	身体障がい者手帳・愛の手帳・精神障害者保健福祉手帳をもつ方
民営バスの割引乗車証の発行	
内容	運賃の割引
対象	身体障害者手帳・愛の手帳・東京都発行の精神障害者保健福祉手帳をもつ方

表 2-3 足立区の外出支援の取組み（令和6年8月現在）

東京都や交通事業者も外出支援の実施をしており、障害者手帳をもつ方や、運転経歴証明書をもつ方への公共交通の運賃の割引や、満70歳以上の方を対象としたシルバーパスの発行等によって、地域福祉の推進をしています。

都営交通無料乗車券の発行	
内容	都営交通(都電荒川線、都営バス、都営地下鉄、日暮里・舎人ライナー)の無料乗車券の発行
対象	身体障害者手帳・愛の手帳・戦傷病者手帳・被爆者健康手帳をもつ方
精神障害者都営交通乗車証の発行	
内容	都営交通(都電荒川線、都営バス、都営地下鉄、日暮里・舎人ライナー)の無料乗車券の発行
対象	精神障害者保健福祉手帳をもつ方
都営交通の運賃の割引	
内容	都営交通(都電荒川線、都営バス、都営地下鉄、日暮里・舎人ライナー)の乗車券の割引
対象	身体障害者手帳をもつ方とその介護者、愛の手帳または療育手帳をもつ方とその介護者、精神障害者保健福祉手帳をもつ方とその介護者
JR旅客運賃の割引	
内容	運賃の割引
対象	身体障害者手帳・愛の手帳をもつ方とその介護者
私鉄旅客運賃の割引	
内容	運賃の割引
対象	身体障害者手帳・愛の手帳をもつ方とその介護者
コミュニティバス「はるかぜ」の割引	
内容	運賃の割引
対象	身体障害者手帳・愛の手帳・東京都発行の精神障害者保健福祉手帳をもつ方
タクシー運賃の割引	
内容	運賃の割引
対象	身体障害者手帳・愛の手帳をもつ人、運転経歴証明書をもつ方
介護・福祉タクシー(車椅子専用車、寝台車)の移送サービス	
内容	有料でのリフト付き自動車による移動サービス
対象	障がい者(児)および高齢者、疾病その他理由により、公共交通機関の利用が困難な方
東京都シルバーパスの発行	
内容	都内の民営バスと都営交通(都バス、都営地下鉄、都電、日暮里・舎人ライナー)に乗車できる乗車券の発行
対象	東京都に住民登録されている満70歳以上の方

表 2-4 東京都や交通事業者等の外出支援の取組み(令和6年8月時点)

コラム②:様々な「地域が支える買い物支援・外出支援」のかたち

近年の少子高齢化の進展を受け、地域に根差した個人商店や小規模スーパーの閉店も加速しています。足立区では、問題解決の一環として、高齢化が進む都営住宅内で気軽に日用品を購入できる移動スーパーを導入しました。現在では 40 近くの登録事業者があり、都営住宅の住民の生活をサポートしています。

その他、区内では営利を目的としない特定非営利活動法人や社会福祉法人などが登録者の移動支援を行う「福祉有償運送」を実施しており、身体障がい者等の単独で外出することが困難な方の外出をサポートしています。

また、区内に福祉施設を持つ社会福祉法人愛寿会では、毎月1回希望者に対し無料で車両を運行し、スーパー等へ送迎を行う「買い物支援」を実施しています。これは福祉施設の利用者送迎が無い時間帯等の車両を有効活用した取り組みで、地域貢献に繋がるものとして好評を得ています。



買い物支援プロジェクト
出典：社会福祉法人愛寿会

コラム③は他自治体の事例を記載予定

3 計画目標等の設定に向けた検討

3.1 検討プロセス

『足立区総合交通計画』では、鉄道駅から1,000m、バス停から300m以遠を公共交通空白地域として定め、バス施策の実現等により、区内で公共交通空白地域とされる地域は5.7%（平成30年時点）に減少するなど、一定の成果が得られました。

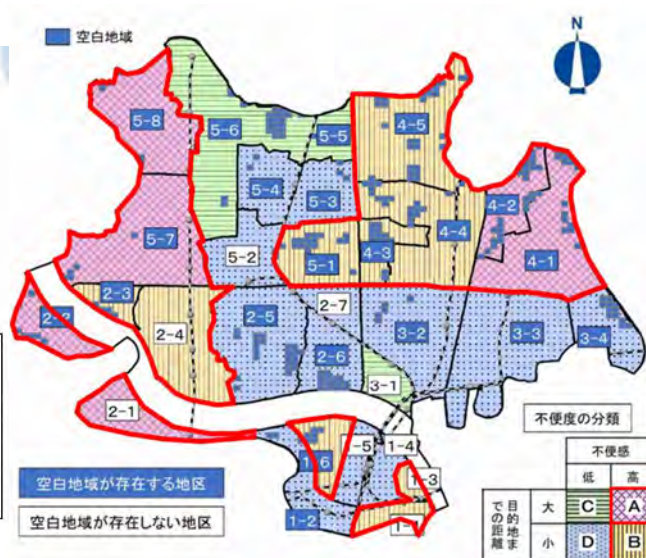
一方で、平成30年の『足立区の交通に関する意識調査』では、公共交通空白地域ではない地域でも「交通の便が悪い」と感じる人が多くいることが明らかとなり、令和元年に改定した『足立区総合交通計画』では、交通不便度が高かった地区（交通不便地域）を抽出し、交通不便地域の解消に向けた取組みを実施してきましたが、前章のとおり、社会実験バスは目標収支率を達成せず、運行終了となりました。

そのため、本計画では、基本方針や計画目標等の設定に向けて、まずは、公共交通の充実度を客観的に判断するための調査を行うこととしました。



出典：足立区 足立区総合交通計画（H31）

図 3-1 足立区総合交通計画の公共交通空白地域



出典：足立区 平成30年足立区の交通に関する意識調査

図 3-2 交通の不便感に関する調査の地区別回答結果

3.2 足立区の移動実態・ニーズの把握

3.2.1 移動実態データの分析

(1) 移動実態データの概要

日本の主要都市圏では、昭和40年代以降、1日に「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかをアンケート形式で調査を行う「パーソントリップ調査」を実施し、都市交通施策の立案に役立ててきました。

一方で、近年のICT技術の進歩により、「人流ビックデータ」と呼ばれるスマートフォンやGPSなどによって位置情報を取得し、人の移動実態を把握することも可能となりました。

「パーソントリップ調査」と「人流ビックデータ」は調査手法が異なり、それぞれ長所と短所があります。そのため足立区の移動の特徴の把握にあたっては、2つのデータを用いて足立区民の移動の特徴分析を行いました。

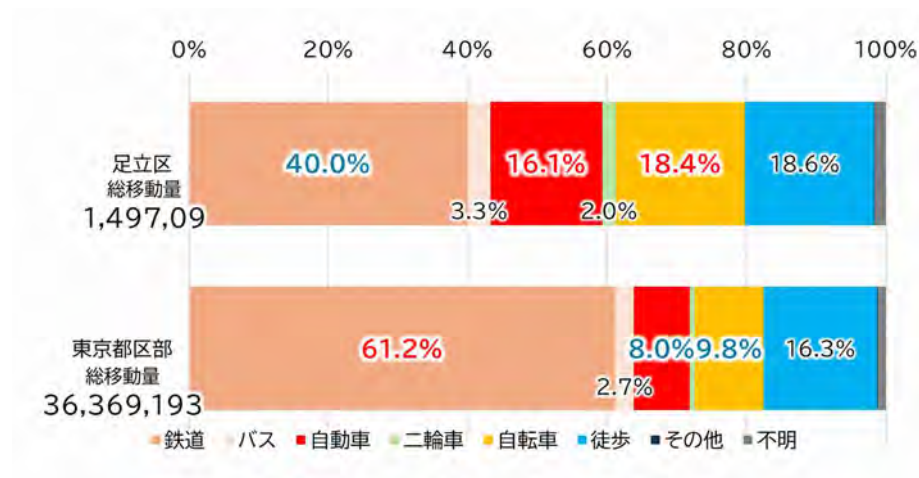
	パーソントリップ調査	人流ビックデータ
実施主体	東京都市圏交通計画協議会	株式会社プログウォッチャー プロファイルパスポート
調査概要	1日に「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかをアンケート形式で調査	特定期間の個人単位の移動をスマートフォンの位置情報(緯度経度)データを利用して把握 ※位置情報データは匿名加工され特定の個人を識別できないようになっている
把握可能な移動手段	鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩等	鉄道、自動車(自家用車、バス、タクシー、トラック、自転車)、徒歩(自転車) ※移動速度からの類推
長所	- 足立区全体のマクロな移動の特徴の把握が可能 - 移動手段、移動目的等の移動の要因を把握することが可能	- 緯度経度データのため、詳細な人の動きを把握可能 365日24時間の調査が可能であるため現況の移動が把握可能
短所	- 町丁目単位等のある一定の範囲内では移動を把握できない - 概ね10年に1度の調査であるため移動の特徴に時期的な差が生じる	- 移動手段の詳細な判別が不可能(移動速度からの類推であるためバスと自動車の判別等が不可能) - 地下や室内ではGPSが届かない場合がある

表 3-1 パーソントリップ調査と人流ビックデータの概要

(2) パーソントリップ調査による移動の特徴

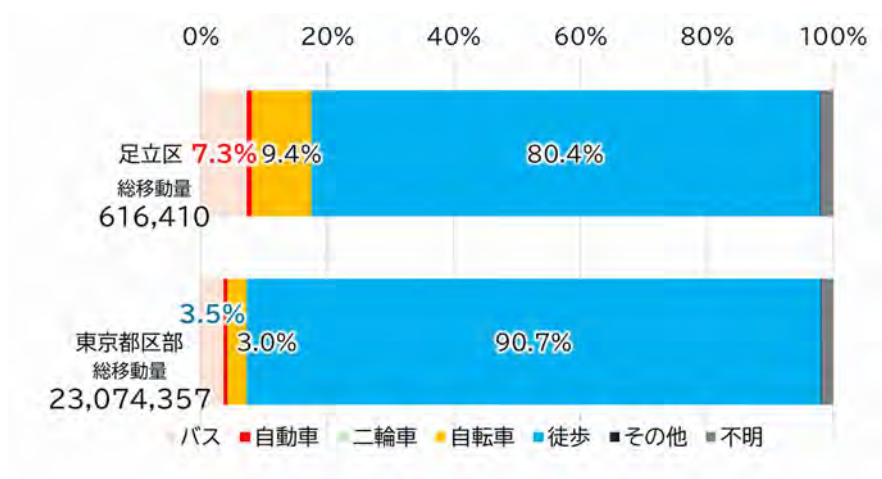
「パーソントリップ調査」の結果によると、足立区の代表交通手段は東京都区部と比較して鉄道が少なく、自動車と自転車が多くなっています。中でも自転車は、足立区が東京都区部の中でも比較的平坦な土地であるため、移動割合が多くなっていると考えられます。

また、駅を起点または終点とする移動手段（駅端末交通手段）で見ると、足立区ではバスを利用して駅へ向かう割合が東京都区部平均の約2倍となっており、足立区民は鉄道駅までの移動手段として、バスを多く利用していることが分かります。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査(H30)

図 3-3 代表交通手段別の移動割合



出典：東京都市圏パーソントリップ調査(H30)

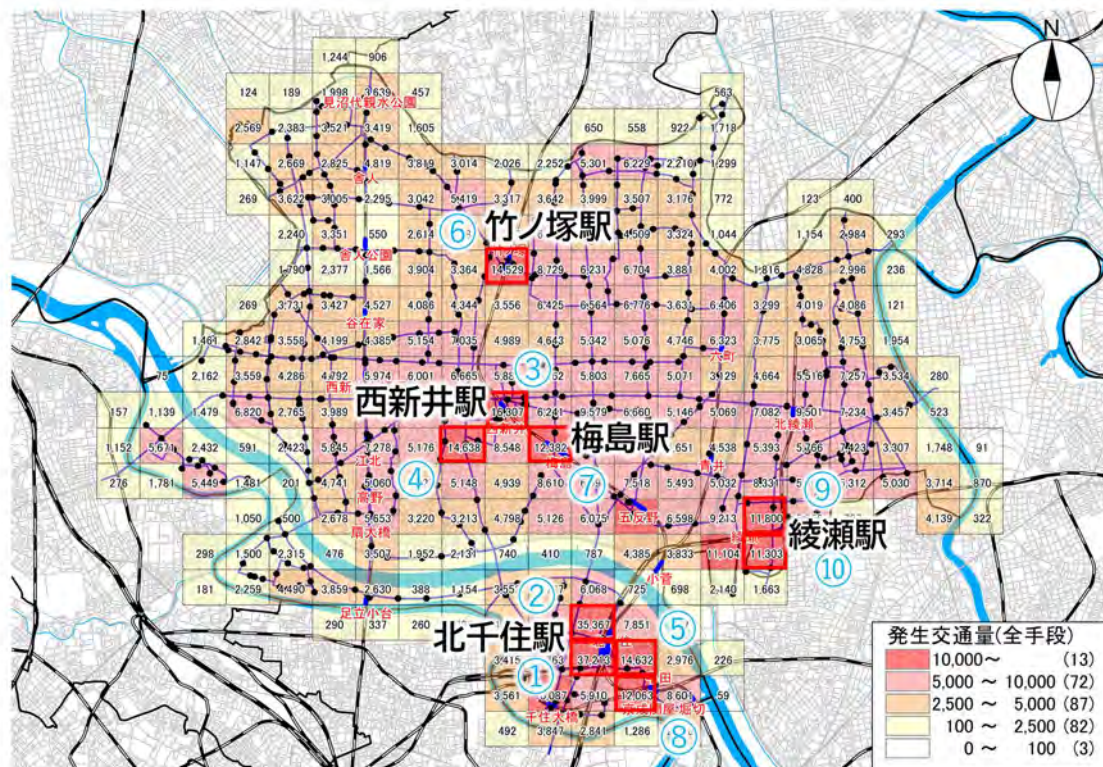
図 3-4 駅端末交通手段の移動割合

(3) 人流ビッグデータによる移動の特徴

「人流ビッグデータ」により、新型コロナウイルス感染症の5類移行後である令和5年6月1日～6月30日の1ヶ月間の移動の分析を行いました。

足立区内から出発した交通量は、北千住駅、西新井駅、竹ノ塚駅、梅島駅、綾瀬駅などの鉄道駅周辺で多くなっています。また、足立区内に到着した交通量も同様の傾向となっています。

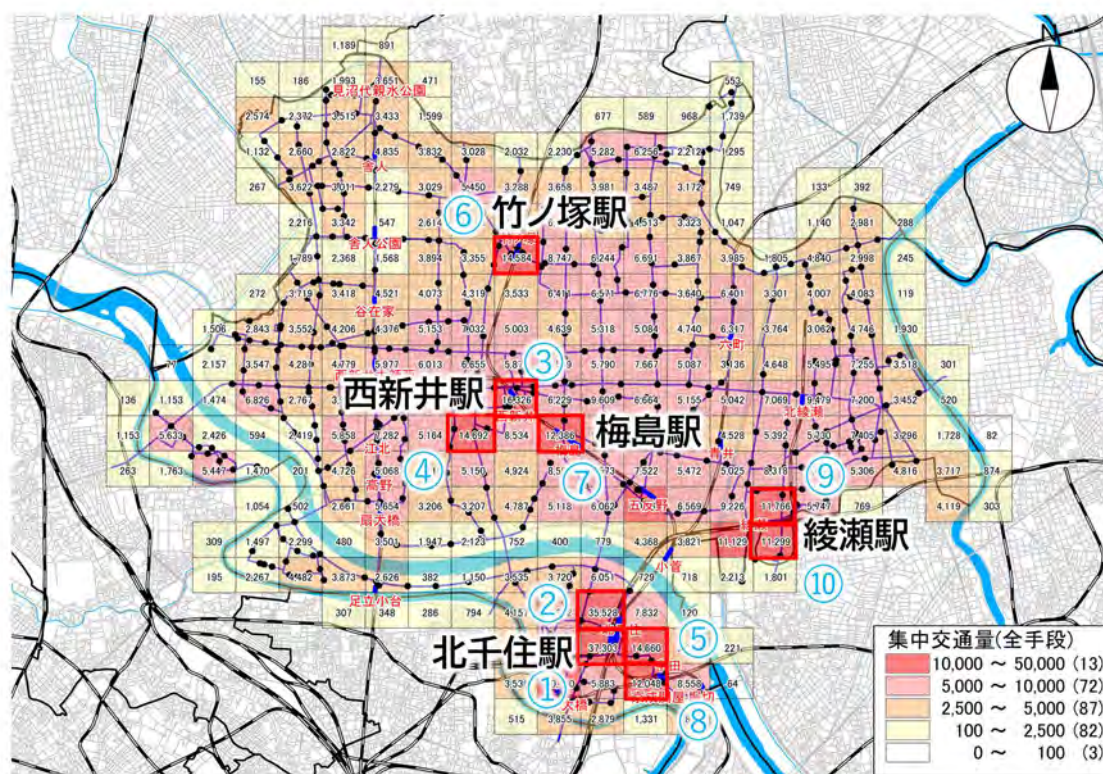
これらの交通量が多い区域の中には鉄道駅の他に、大規模な商業施設や大学が立地しています。



※足立区内から出発する移動量を500m四方の区域単位で集計

出典：株式会社ログウォッチャー プロファイルパスポートデータ

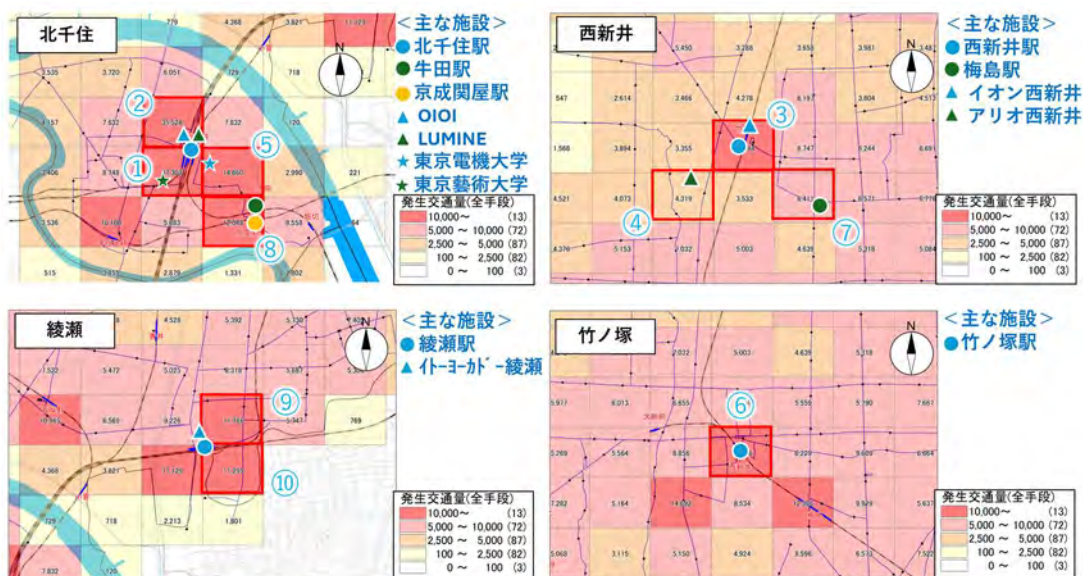
図 3-5 足立区内から出発する交通量が多い上位10区域



※足立区内へ到着する移動量を 500m 四方の区域単位で集計

出典：株式会社プログウォッチャー プロファイルパスポートデータ

図 3-6 足立区内へ到着した交通量が多い上位 10 区域



※足立区内へ到着する移動量を 500m 四方の区域単位で集計

出典：株式会社プログウォッチャー プロファイルパスポートデータ

図 3-7 足立区内の交通量が多い区域にある主な施設

Copyright © 2010 Pearson Education, Inc. or its affiliate(s). All rights reserved. Printed in the United States of America. This publication is protected by copyright. Permission is granted to reproduce copies for personal or internal use, not for redistribution. For more information, contact Pearson Education, Inc., 501 Boylston Street, Boston, MA 02116, USA. ISBN 978-0-321-56188-7



学年	回答数	割合
----	-----	----

学年	回答数	割合	地域	地域別回答数	割合
----	-----	----	----	--------	----

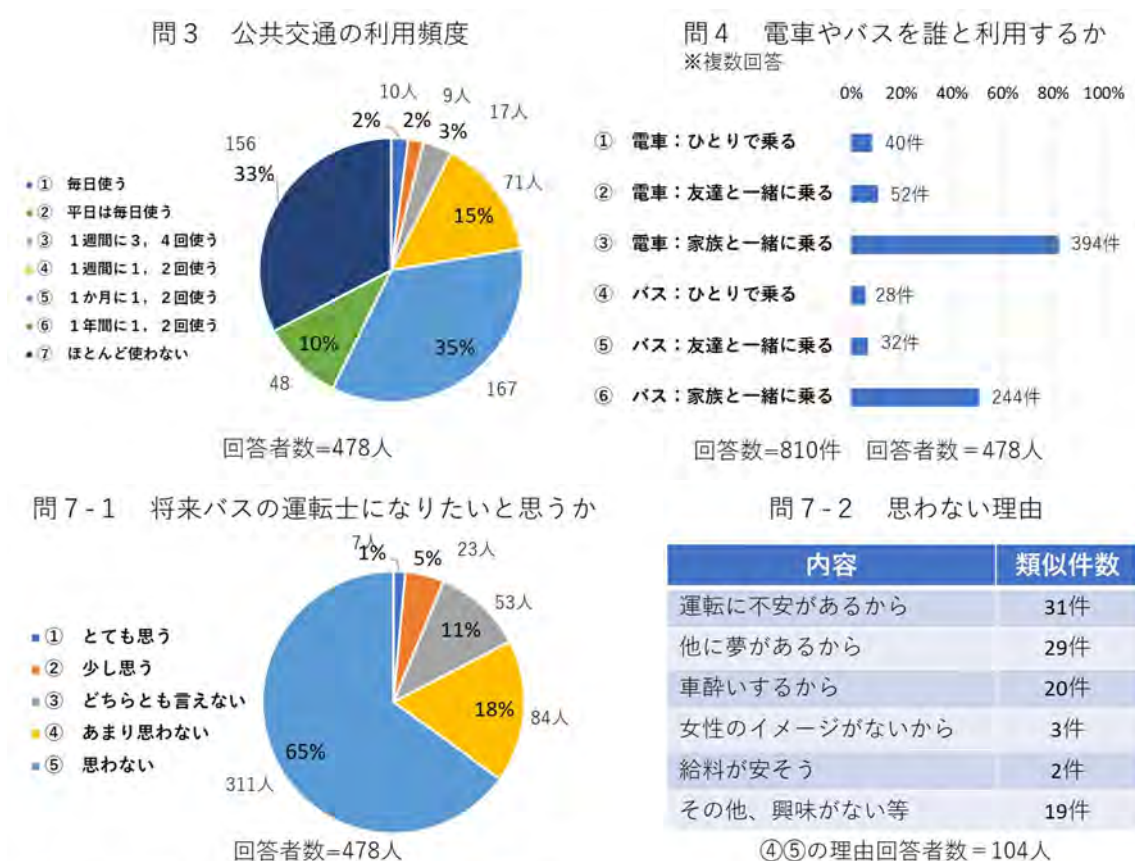
中学1年生	40	8.37%
-------	----	-------



(4) 主な回答内容(小中学生向けアンケート)

小中学生向けのアンケートにて、公共交通の利用頻度を問う設問では、小中学生の1/3はほとんど公共交通を利用することがない状況が分かりました。また、電車・バスのいずれも、「家族と一緒に乗る」との回答が大半で、小中学生だけで出かける際は自転車移動が多いと推測されます。将来に渡って地域の交通を担う小中学生に向け、学校教育と連携した乗り方講習会等の実施により、若い世代に公共交通に親しみを持ってもらうことが効果的と考察されます。

「将来バスの運転士になりたいと思うか」という設問では、8割以上の小中学生がなりたいと思わないと回答しており、その理由として、「バスの運転に不安がある」「女性のイメージがない」といったものが挙げられました。また、近年の顧客ハラスメント問題が背景と推察される乗客側も意識を変えるべきという意見もあり、バス運転士に対するイメージ向上や職場環境整備、乗客側への啓発等の取組みを検討します。



その他、自由意見欄に寄せられた特徴的な回答

小学5年生	バスに乗る運転手とお客さんが、仲良くすると良いと思う
小学3年生	お客さんが、運転手さんにやさしくするべき、かんしゃのきもちをもつことが大切

図 3-10 主な回答(小中学生向けアンケート)

(5) 主な回答内容(高校生・若者・子育て世代向けアンケート)

公共交通のルートや時刻表を調べる手段についての問では、高校生・若者・子育て世代の回答者のほとんどが公共交通機関のルートや時刻表はスマートフォンのアプリ等で確認しています。

バス路線の維持に重要だと考えることに関する問においても、「バス停の表示やスマートフォンなどで運行情報が簡単に分かるようにすること」と回答した人の割合が最も多くなっています。

一部の中小規模のバス事業者では、運行情報が主要なスマートフォンアプリから検索できない状況があるため、運行情報のオープン化を進めることや、バス停留所のデジタル化などの取組みを検討します。



図 3-11 主な回答（高校生・若者・子育て世代向けアンケート）

3.3 移動実態・ニーズから見る課題の整理

3.3.1 移動実態の分析結果から見る課題

足立区の移動実態データの分析結果から見る移動の特徴より、公共交通に関する課題を以下のように整理しました。

項目	移動の特徴	課題
①交通手段	・東京都区部と比較して自動車・自転車の移動が多い	・公共交通を補完する自転車施策との連携、自家用車から公共交通への転換を促す利用促進
②駅への移動	・鉄道駅までの交通手段は、鉄道駅が密集する都心区とは異なり、東京都区部の平均と比較してバス、自転車での移動が多い。 ・とくに、西新井駅、竹ノ塚駅、北千住駅、綾瀬駅でバスによる移動が多い。	・自転車専用通行帯の整備や、バスから自転車への乗り換え利便性の向上 ・鉄道駅へアクセスする主要なバス系統の維持
③移動量	・近隣に大規模商業施設のある鉄道駅への移動量が多い	・区民の生活を支える基幹的な公共交通ネットワークの維持・最適化

3.3.2 若年層向けアンケート結果から見る課題

令和6年5月に実施した若年層向けの交通に関するアンケート結果より、公共交通に関する課題を以下のように整理しました。

項目	アンケート結果の概要	課題
①公共交通の利用頻度	・小中学生は公共交通を利用する機会が少なく、なじみがない	・将来の地域の交通を担う小中学生に、交通の課題を考えるきっかけとなる機会の提供
②乗客側の意識	・「バスの運転手とお客さんが仲良くすべき」といった乗客側も意識を変えるべきといった小学生の意見あり	・カスタマーハラスメント問題への対応や乗客側への意識啓発等の取組みの必要性
③運行情報の提供	・高校生・若者・子育て世代からは運行情報が簡単にわかるようにすることが最もバス路線維持に重要との回答	・更なる運行情報のオープン化やバス停留所の表示のデジタル化が求められる

3.4 公共交通サービス水準の設定

3.4.1 公共交通充実度を把握する新たな指標の設定

これまでの整理を踏まえ、本計画では、交通空白か否かを判断する公共交通空白地域の考え方を改め、より地域や利用者の実感に近い、公共交通の充実度を客観的に把握可能な指標として、公共交通利用時の利便性をレベル分けして示した「公共交通のサービス水準」を設定し、区民の生活スタイルに合った取組みを検討していきます。

3.4.2 他の自治体での事例

足立区周辺の自治体では、公共交通空白地域等の考え方を下表のように定義しています。地形の高低差や交通機関の充実度により、自治体ごとに、鉄道駅やバス停の利用圏域の設定方法に違いはありますが、圏域内と圏域外の2区分で整理し、不便度が高い区分について取組みを整理する方法が基本となっています。

一方で、圏域内でも鉄道の乗降客数やバスの運行本数等から地域ごとの公共交通サービスレベルを設定し、公共交通の利便度の区分をより細分化して、区分ごとに整理している自治体もあります。

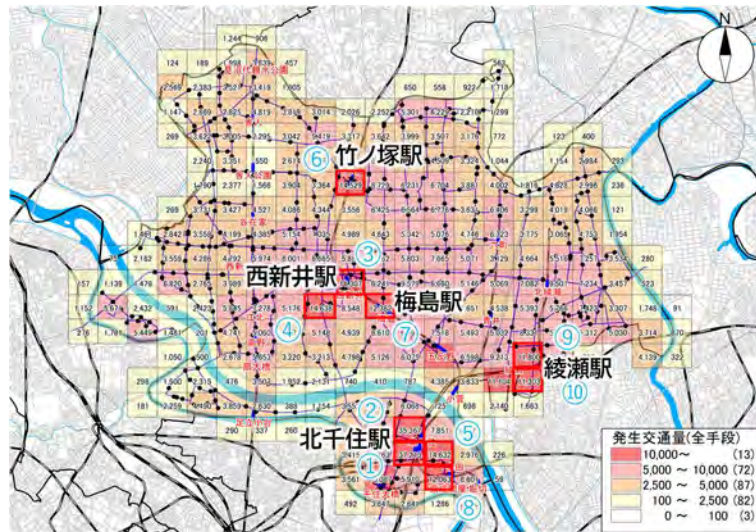
自治体名	名称	鉄道駅の圏域	バス停の圏域	圏域の設定に対する取組
東京都北区	利用圏域	200～500m以内 (JR・地下鉄等500m、都電200m)	200m以内 (路線バス、コミュニティバスで区分)	利用圏域の外側を公共交通機能を向上すべき箇所として整理
東京都葛飾区	公共交通のサービス水準	800m以内	300m以内	サービス水準の範囲外を「評価地域」として「優先的に検討に取り組む地域」を抽出
東京都江戸川区	公共交通沿線地域	500m以内	300m以内	公共交通沿線地域と非可住地域を除外し要検証区域(公共交通の利便性に関して検証すべき区域)の抽出
東京都中野区	公共交通サービス圏域	500m～1000m以内 (乗降客数10万人以上1000m、3万～10万人750m、3万人未満500m)	300m以内 (運行便数1時間に5便以上、5便未満で区分)	公共交通サービスの充実度を判断し、充実度ごとに求められることを整理
東京都杉並区	公共交通不便地域	800m以遠	200m以遠	公共交通不便地域という一つの考え方にとらわれず、区全体での移動の利便性の向上のため、取組みを進める
埼玉県草加市	公共交通空白地域	700～1000m以遠 (日暮里・舎人ライナーは700m)	300m以遠	公共交通空白地域に新たな交通手段の導入可能性の検討
埼玉県越谷市	乗合交通利用圏域	1000m以内	300m以内	利用圏域の範囲外を新規交通検討地域とする
埼玉県川口市	カバー圏域	1000m以内	300m以内 (運行本数100本/日以上、100本/日未満、コミュニティバスで区分)	記載なし

出典：各自治体の地域公共交通計画、総合交通計画等、公共交通に関連する計画

表 3-2 足立区周辺自治体の公共交通空白地域等の定義

3.4.3 鉄道駅における区分

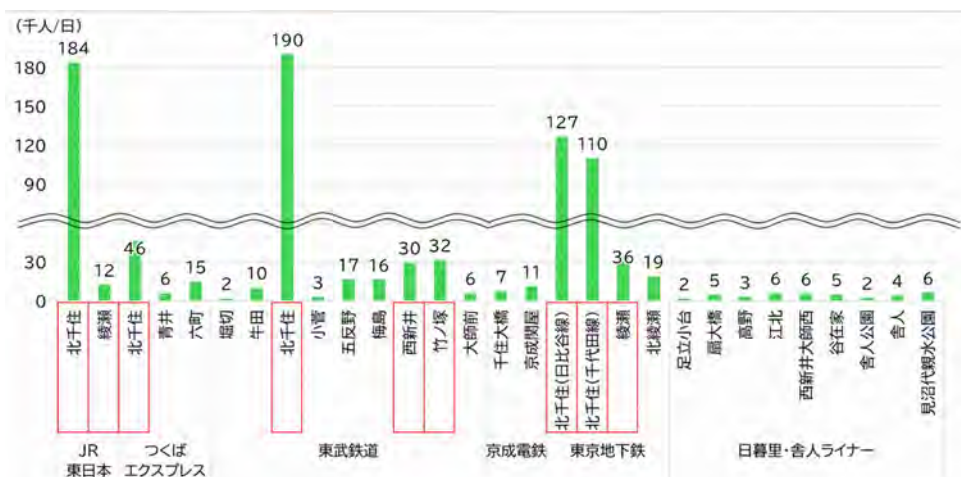
足立区内の鉄道駅は、乗客数でサービス水準を評価します。前述した人流ビッグデータの分析結果から、北千住駅、綾瀬駅、竹ノ塚駅、西新井駅で移動量が多く、一日当たりの平均乗客数が2.5万人以上であるため、「2.5万人以上」、「2.5万人未満」、「鉄道駅なし」の3段階で鉄道駅における区分をします。鉄道利用圏については、国土交通省が平成26年に策定した『都市構造の評価に関するハンドブック』を参考に、生産年齢層（15歳～64歳）の徒歩圏を駅から半径800m、子ども・高齢者の徒歩圏を駅から半径500mに設定します。



※足立区内から出発する移動量を500m四方の区域単位で集計

出典：株式会社プログウォッチャー プロファイルパスポートデータ

図 3-12 (再掲)足立区内から出発する交通量が多い上位10区域



出典：数字で見る足立 (R5)

図 3-13 (再掲)足立区内の鉄道駅別の1日当たりの平均乗客数

3.4.4 バス停留所における区分

バス停については、平成 13 年に策定した『足立区バス路線網再編計画』でコミュニティバス「はるかぜ」の利用実態調査から、バスの運行本数が片道 20 分に 1 本以上あれば、運行本数に対する不満が少なくなるという結果から、公共交通サービスレベルの目標値を、片道 20 分に 1 本以上（往復 100 本/日程度）としてきました。

このようなことから、片道 20 分に 1 本で 1 日 16 時間運行するとして、「50 本/日以上(概ね 20 分に 1 本以上)」、「30 本～50 本/日(概ね 20～30 分に 1 本程度)」、「15 本～30 本/日(概ね 30 分～1 時間に 1 本程度)」、「15 本未満/日(1 時間に 1 本未満)」、「バス停なし」の 5 段階で整理をします。バス利用圏については、『都市構造の評価に関するハンドブック』の公共交通沿線地域のバス停から半径 300m を採用します。

5-3. 公共交通サービスレベルの設定	
1) バス停留所の目標値	区平均のバス停留所は、約 300m (徒歩速度 60m/分として 5 分) である。H12 世論調査によると、バス停留所 5 分以下の場合でバス利用率が高いことからバス停留所 300m をおおよその目標値とする。
2) 運行本数の目標値 (バス待ち時間の目標値)	時間帯別の運行本数にもよるが、1 時間 3 本 (20 分間隔) とすると、17 時間 (6～23 時) で 51 本となる。 コミバスのアンケートによると、1 時間平均 3 本の運行頻度に対し 2/3 の利用者が「満足」ないし「普通」としている。 これらより、 <u>往復 100 本程度をおおよその目標値とする。</u> 片道 50 本が目標値と記載
3) 表定速度の目標値	区内バスの表定速度は、16km/時程度 (混雑時以外) である。これについては、道路事情や天候により大きく変動するものであり、具体的な目標値は設けないものとするが、今後走行環境の改善等に取り組んでいく。
4) 利便性の目標値	新線開業後の区平均の利便性は、約 14 分である。利便性は、バス停留所、バス運行本数等の総合した指標であり、利便性が区平均を大幅に下回る地区については、地区特性に応じて個別指標を改善し、利便度向上を図っていくことが望ましいものと考えられる。

出典：足立区 足立区バス路線網再編計画 (H13)

図 3-14 はるかぜの利用実態調査からみる公共交通サービスレベル(目標値)の設定

運行間隔	1 日の運行本数
1 時間に 4 本以上	50 本/日以上
1 時間に 2～3 本程度	30 本～50 本/日
1 時間に 1～2 本程度	15 本～30 本/日
1 時間に 1 本未満	15 本未満

※1 日の運行時間を 16 時間とした場合の片道の本数

表 3-3 運行間隔と運行本数の関係

3.4.5 公共交通サービス水準図(生産年齢層徒歩圏)

これまで整理した区分の考え方をもとに、鉄道駅からの徒歩圏を 800m とした生産年齢層（15 歳以上 64 歳未満）の公共交通サービス水準図を作成しました。

生産年齢層における公共交通サービス水準の平均レベルを人口平均で見ると、区内全体での平均レベルは 5.37 となりました。

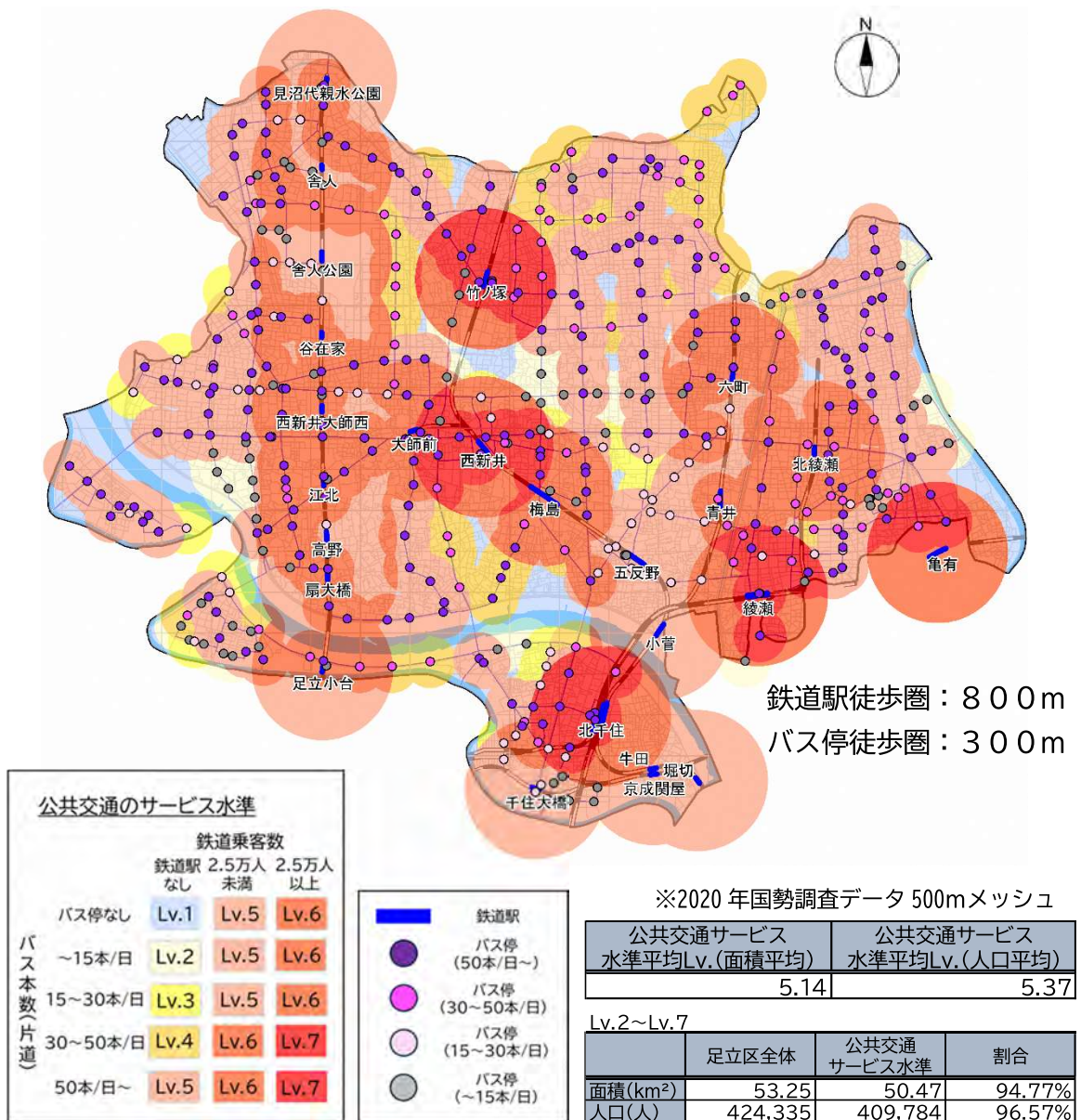


図 3-15 公共交通サービス水準図 (生産年齢層徒歩圏)

3.4.6 公共交通サービス水準図(子ども・高齢者層徒歩圏)

前項と同様に、鉄道駅からの徒歩圏を 500mとした子ども・高齢者層(15歳未満・65歳以上)の公共交通サービス水準図を作成しました。

子ども・高齢者層における公共交通サービス水準の平均レベルを人口平均で見ると、区内全体での平均レベルは 4.68 となりました。

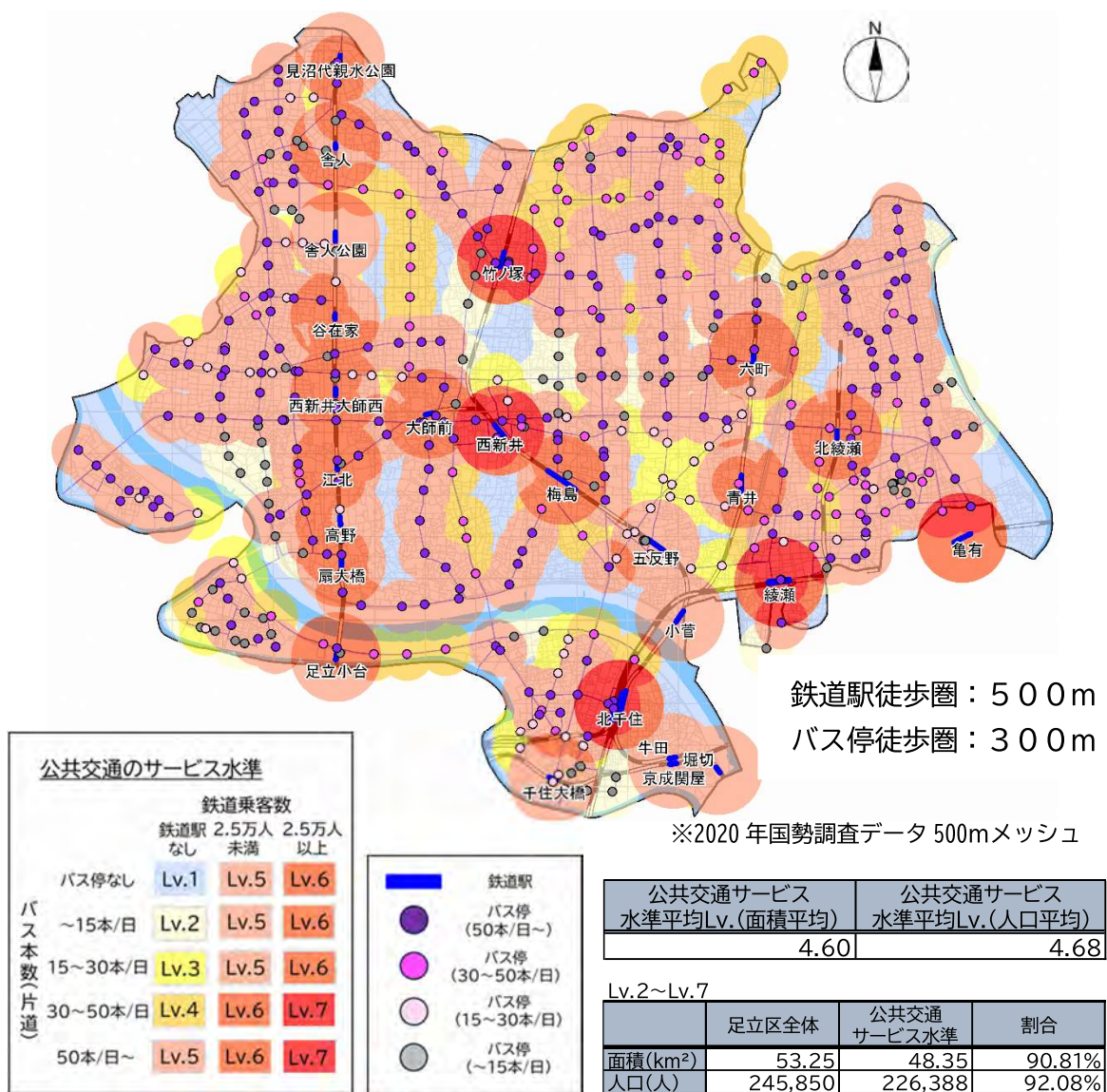


図 3-16 公共交通サービス水準図(子ども・高齢者層徒歩圏)

3.4.7 徒歩圏域における生活利便施設の状況

生産年齢層の徒歩圏 800m と子ども・高齢者層の徒歩圏 500m でそれぞれ、病院・大型小売店・スーパー等の生活利便施設の配置状況を見ると、子ども・高齢者層の徒歩圏 500m で、区内の約 9 割の子ども・高齢者人口がカバーされています。

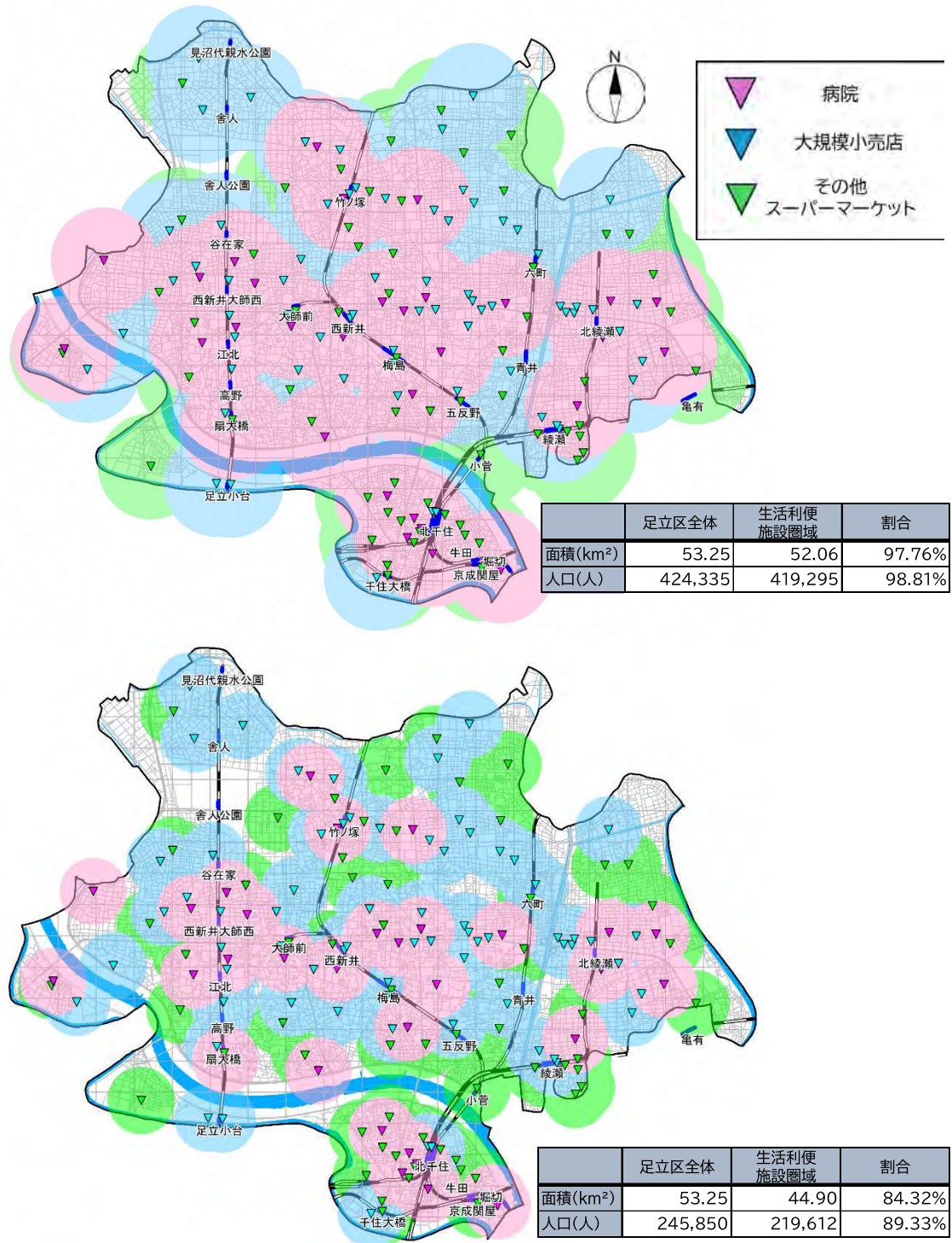


図 3-17 生活利便施設の配置状況（上：徒歩圏 800m 下：徒歩圏 500m）

3.4.8 区内全域における公共交通サービスレベルの評価

生産年齢層、子ども・高齢者層の徒歩圏分布から区内全域の公共交通サービスレベルを算出しました。なお、区内には荒川河川敷や都立公園など、居住者がいない地域が多く含まれていることから、面積平均ではなく、人口平均をサービスレベルとし、その値は5.11となります。

また、人口構成の割合から平均値を算出したことで、公共交通の変化のみならず、今後の人口構造の変化に応じて平均レベルが変動し、よりその時の人口構造の状況を反映させることができる指標となります。

Lv.	生産年齢層の サービスLv.別人口(P ¹)		子どもの サービスLv.別人口(P ²)		高齢者の サービスLv.別人口(P ²)		レベル別人口		足立区全体の公共交通 サービス水準の平均Lv.
7	60,778	14.3%	4,186	5.5%	9,685	5.7%	74,649	11.1%	5.11
6	152,073	35.8%	13,006	17.2%	27,875	16.4%	192,953	28.8%	
5	160,099	37.7%	40,205	53.2%	89,956	52.8%	290,260	43.3%	
4	22,519	5.3%	6,355	8.4%	15,756	9.3%	44,630	6.7%	
3	5,798	1.4%	3,004	4.0%	6,976	4.1%	15,778	2.4%	
2	8,517	2.0%	2,844	3.8%	6,542	3.8%	17,902	2.7%	
1	14,551	3.4%	5,989	7.9%	13,471	7.9%	34,013	5.1%	
合計	424,335		75,589		170,261		670,185		

$$\text{平均 Lv.} = \sum_{i=1}^7 \sum_{n=1}^2 (i \times P_i^n) / P$$

Pは合計人口

P_iⁿは年齢階層 n のサービス Lv. i の人口

表 3-4 区内全域の公共交通サービスレベル

3.4.9 公共交通サービスレベルごとの状況

(1) 公共交通サービスレベル7

区内の主要な鉄道駅や利便性の高い複数のバス路線が徒歩で利用可能で、区内外からの利用者が多く、交通結節点として重要な役割を担う地域。多言語対応や乗換利便性の向上などが求められます。

案内表示等の多言語化の更なる促進や自転車施策等とも連携した乗換利便性の向上が必要です。

(2) 公共交通サービスレベル5, 6

鉄道駅または利便性の高いバス路線が徒歩で利用可能で、公共交通機関へのアクセスがしやすい地域。区民の生活圏での快適な移動が求められます。

バス路線においては、1時間に概ね4本以上の利便性の高いバス路線が運行しており、幹線となるバス路線の維持によりサービスレベルを保つ必要があります。

(3) 公共交通サービスレベル3, 4

鉄道駅まで距離があるものの、一定程度の運行頻度があるバス路線が徒歩で利用可能で、公共交通の選択自由度が比較的低い地域。

1時間に1～3本程度のバス路線が運行しており、地域の状況や利用者数を見つ、持続可能なバス路線の確保に向けた取組みを実施していく必要があります。

(4) 公共交通サービスレベル1, 2

鉄道駅まで距離があり、バス路線がない、もしくは1時間に1本程度の頻度のバスが徒歩で利用可能で、他の地域に比べて公共交通機関へのアクセスがしにくい地域。子ども・高齢者層徒歩圏において、広域に渡ってレベル1, 2の地域には、限られた地域内を運行する移動手段である「地域内交通」の導入に関する地域の取組みを優先してサポートし、中長期的な公共交通サービスレベルの底上げを検討していく必要があります。

3.4.10 一定区域内を運行する交通手段等の評価方法

入谷・鹿浜地区で実証実験を行っている足立区デマンドタクシー「足タク」のような一定の区域内を運行する交通手段や、地域内交通導入サポート制度による地域内の交通手段については、本格運行以降に運行実績や運賃、運行頻度、アンケート等による顧客満足度等を参考に、運行区域内の公共交通サービス水準を決定していきます。

「足タク」における評価方法としては、運行区域内におけるドア・ツー・ドアの移動が可能で、区域外へは他の公共交通機関への乗り継ぎを前提としていることから、レベルが低い地域により恩恵が大きく、運行区域内のレベル1・2の地域をレベル3に底上げる評価方法を想定しており、本格運行への移行後には、公共交通サービス水準に反映していく予定です。

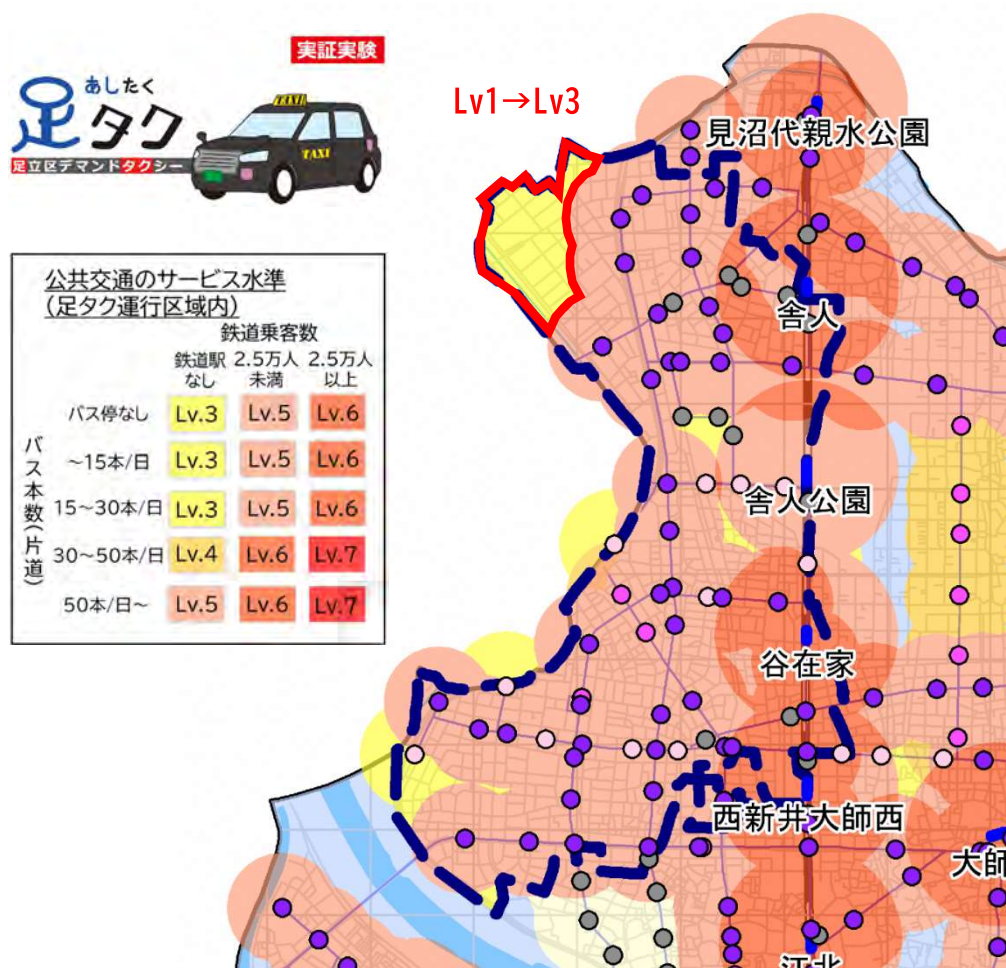


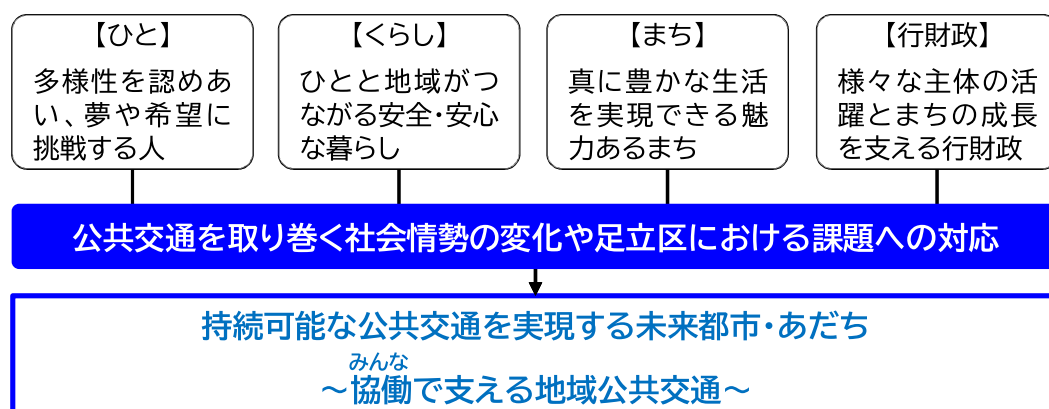
図 3-18 足立区デマンドタクシー「足タク」の評価方法例

4 目指すべき将来像と計画の方針・目標

4.1 目指すべき将来像

足立区基本構想では、「協創力」によって呼び起こされた新たな「活力」が、さらなる「進化」を生み出す、プラスのスパイラルによって持続可能なまちを築き上げるため、30年後を見据えて、「協創力でつくる 活力にあふれ 進化し続ける ひと・まち 足立」という将来像を掲げています。

公共交通を取り巻く社会情勢の変化や足立区における課題へ対応することや、基本構想の将来像実現のために掲げられている「ひと」「暮らし」「まち」「行財政」の4つの視点を公共交通の側面から支えるために、本計画が目指すべき将来像は「持続可能な公共交通を実現する未来都市・あだち～^{みんな}協働で支える地域公共交通～」とします。



4.2 基本方針

上記で掲げた将来像の達成に向け、本計画の基本方針は以下のとおりとします。

基本方針1: 豊かな暮らしを実現する公共交通ネットワークの構築

- 公共交通の利便性・安全性を高め、誰もが安全に安心して移動ができる公共交通ネットワークの構築

基本方針2: 行政・交通事業者・区民の協働による持続可能な交通手段の確保

- 公共交通ネットワークの構築にあたっては、行政・交通事業者・区民など、公共交通に携わる関係者それぞれが協働して課題解決に向けて主体的に取り組み、持続可能な交通手段の確保を目指す

基本方針3: 新技術等を活用した多様な交通サービスの実現

- クリーンエネルギーを活用したモビリティや自動運転車の導入も視野に、多様化する区民の移動ニーズを応えられる交通サービスの実現

4.3 計画目標

区の地域公共交通の3つの基本方針を踏まえ、区が目指すべき地域公共交通の計画目標を以下のように定めました。

目標1: 利便性・安全性の高い誰もが快適に利用できる交通環境づくり

- シームレスな移動の実現に向けて、勤労世代をはじめ、こどもから高齢者まで誰もが安全・安心して快適に利用できる交通環境が整備されている。

目標2: 持続性のある公共交通や多様な交通サービスの展開

- 行政・交通事業者・区民の協働により、持続可能な公共交通が実現しているとともに、AI等の新技術を活用した多様な交通サービスと共存している。

目標3: 将来にわたる公共交通の多様な担い手確保に向けた土台づくり

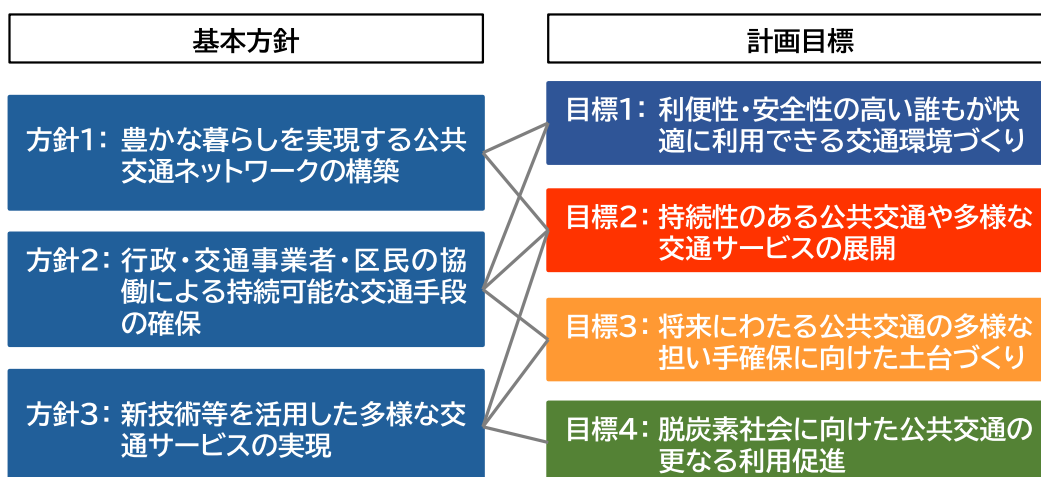
- 持続可能な交通手段の確保に向けた地域の多様な担い手の確保など、将来に渡って地域全体で公共交通を支える取組みを実施している。

目標4: 脱炭素社会に向けた公共交通の更なる利用促進

- 区民の日常的な移動に公共交通や多様な交通サービスが浸透し、環境にやさしい低炭素な移動手段への転換や理解が進んでいる。

4.4 計画目標の体系

本計画の3つの基本方針と4つの計画目標との関係は以下のとおりです。



4.5 関係者の役割

交通政策基本法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、国の基本方針等に基づき、本計画での目指すべき将来像に向けた関係者の役割は以下のとおりとします。

区の役割	● 地域の実情に応じた、地域にとって最適な公共交通の在り方について、公共交通事業者等や地域の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ、主体的に公共交通の持続可能な提供の確保に努める。 ● 区民への公共交通に関する情報発信等を通じて、区民の理解を深め、協力を得るように努める。
公共交通事業者の役割	● 自らまたは他の公共交通事業者と連携して、提供する公共交通の質の向上に努める。 ● 複数事業者間の路線、運賃、運行ダイヤなどの調整を図り、持続可能な公共交通の提供の確保に努める。 ● 利用を容易にするための情報の提供やその充実に努める。
区民の役割	● 区や公共交通事業者が実施する取組みに協力するよう努める。 ● 公共交通サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、地域の関係者の一員として、主体的に持続可能な公共交通の確保に向けた検討に参加する。
	● 公共交通の積極的な利用や区民間における利用促進の意識の醸成に努める。

4.6 計画目標ごとの取組み内容

本計画の4つの計画目標を達成するために、今後、以下に示す18の取組みを実施していきます。

取組み		計画目標			
		1	2	3	4
取組 1	乗換利便性の向上	○	-	-	-
取組 2	待合環境の整備	○	-	-	-
取組 3	交通施設・車両のバリアフリー化	○	-	-	-
取組 4	鉄道の新線・延伸	○	-	-	-
取組 5	鉄道の混雑緩和	○	-	-	-
取組 6	路線情報等のオープン化	○	-	-	-
取組 7	デジタル情報機器の導入・案内標示の多言語化	○	○	-	-
取組 8	地域が主体となった地域内交通の導入支援	○	○	○	-
取組 9	はるかぜ路線維持事業	○	○	-	○
取組 10	新たなモビリティの実証実験	-	○	-	-
取組 11	自動運転・AI 配車等の導入	-	○	○	-
取組 12	新技術導入による省人化	-	-	○	-
取組 13	公共交通従事者の待遇改善	-	-	○	-
取組 14	職場環境改善	-	-	○	-
取組 15	公共交通従事者研修の充実	-	-	○	-
取組 16	子ども向け広報啓発事業	-	-	○	○
取組 17	低炭素型車両の導入	-	-	-	○
取組 18	モビリティ・マネジメント	-	-	-	○

5 数値指標

本計画における目標の達成状況を評価するため、各目標に応じた評価指標値を設定しました。目標年は、本計画最終年度の令和 11 年度を中期目標、計画策定から 10 年後の令和 16 年度を長期目標として設定しました。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標1	公共交通サービス水準の平均レベル	5.11	5.00 以上確保	5.00 以上確保
指標2	はるかぜ協働事業路線の1便当たりの平均利用者数	16.7 人	16.7 人	—
指標3	はるかぜ協働事業の年間の収支率	34.3%	34.3%	—
指標4	はるかぜ協働事業路線の利用者一人当たりの区負担額	210 円	210 円	—
指標5	通勤・通学等の交通利便性が良いと思う区民の割合	67.6%	70.0%	72.0%
指標6	移動制約者(子ども、高齢者)の公共交通利用率	18.3%	20.0%	—
指標7	バス事業者における大型二種免許保有者の50歳未満の割合	36.4%	基準値 より増加	中期 より増加
指標8	鉄道の平均混雑率	143%	基準値 より減少	中期 より減少
指標9	代表交通手段の自家用車分担率	15.9%	13.0%	—

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標1	公共交通サービス水準の人口比平均レベル	5.11	5.00 以上確保	5.00 以上確保
出典:公共交通サービス水準図(本計画書第3章) 基準年度:令和6年4月1日				
対応する計画目標	計画目標1 計画目標2 計画目標3 計画目標4			
指標区分 ¹	標準指標 推奨指標 選択指標 中核指標			
関連する取組	取組8、9、12、13、14、15			

第3章で記載した「公共交通サービス水準」では、令和6年4月時点の公共交通サービス水準の人口比平均レベルは5.11となりました。計画の見直し時期に合わせて、5年ごとに公共交通サービス水準を再算出し、モニタリングを行います。

少子高齢化の進行等により、交通の担い手はこれからも減っていくことが予想されています。そのため、区内のレベルが低い地域を全てレベル5.00以上に底上げすることは現実的ではなく、限られた人的資源で一定の公共交通サービスレベルを維持していくためには、既存バス路線の再編も含めて検討していく必要があります。

よって、本計画ではサービス水準の低下を最小限に食い止めることを中期、長期の目標と設定します。

概ね5年後までの中期的な取組みとして、常東地区や花畑地域では、既に地域内交通導入サポート制度を活用した実証実験を令和7年度から開始する予定となっており、既存の公共交通サービスレベルの高い地域を維持していくだけでなく、子ども・高齢者層徒歩圏において、サービスレベル1、2の地域の底上げを図っていきます。

また、概ね10年後の長期的な取組みとして、その他のサービスレベル1、2の地域に対しても、サービスレベル3程度への底上げを行うような、地域内交通の導入支援を継続していきます。

以上をもとに、中期、長期のいずれの目標値も「人口比平均レベル5.00以上確保」に設定しました。

¹ 国土交通省作成の手引き等に定義されている数値目標の指標の分類のこと。標準指標：原則として地域公共計画で設定を求めている指標。推奨指標：交通事業者や行政等の公共交通の運営側の目線から事業の必要性や有効性を計測しやすい指標。選択指標：地域の実態に合わせて設定を求めている指標。中核指標：①公共交通軸と拠点、②移動制約者の足の確保、③持続可能性の観点から設定した指標。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標2	はるかぜ協働事業路線の1便当たりの平均利用者数	16.7人	16.7人	—
出典:コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線における1便当たりの平均利用者数 基準年度:令和6年10月				
対応する計画目標	計画目標1 計画目標2 計画目標3 計画目標4			
指標区分	標準指標 推奨指標 選択指標 中核指標			
関連する取組	取組1、2、6、7、9、13、14、15			

地域公共交通活性化再生法に基づき、計画に定めるよう努めるものとされている「地域旅客運送サービスの利用者の数」に該当する指標です。単純な利用者数ではダイヤ改正等により年度ごとに運行本数が異なることから、1便当たりの平均利用者数で設定しました。

はるかぜ協働事業により運行している2事業者7路線の令和6年10月期の1便当たりの利用者数は16.7人でした。

今後、区とバス事業者が連携・協働して、バス停の利用環境整備や、利用実態に即した周辺路線も踏まえた再編、適正な運行ダイヤへの改正を実施する等、はるかぜの利便性向上の取組みを実施します。

これにより、社会的な公共交通の利用者減少が見込まれる中、令和11年度の中期目標値を基準値の現状維持である16.7人と設定しました。

なお、令和16年度の長期目標値は、今後の社会情勢等の動向が定かでないため、本計画では目標値を設定せず、本計画の見直し時に設定することとしました。

はるかぜ協働事業7路線で令和6年9月から実施している乗降センサーによる利用者数調査の結果を元に精度が高まった10月分の結果を使用しています。11月以降の結果が出ましたら指標2、4を合わせて修正する予定です。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標3	はるかぜ協働事業の年間の収支率	34.3%	34.3%	—
出典:コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線における1年間の収支率 基準年度:令和6年度上半期				
対応する計画目標	計画目標1 計画目標2 計画目標3 計画目標4			
指標区分	標準指標 推奨指標 選択指標 中核指標			
関連する取組	取組1、2、6、7、9、13、14、15			

地域公共交通活性化再生法に基づき、計画に定めるよう努めるものとされている「地域旅客運送サービスに係る収支」に該当する指標です。令和6年度から開始したはるかぜ協働事業の6年度上半期の実績から、基準値となる収支率を算出し、指標に設定しています。

はるかぜ協働事業により運行している2事業者7路線の令和6年度上半期（4月～9月）の収支率は、34.3%となりました。協働事業の開始に伴い、これまで交付を受けていたシルバーパス補填分の補助金が受け取れなくなったものの、継続してシルバーパスを利用可能としたことにより、収支率は低く算出されています。

今後、区とバス事業者が連携・協働してバス利用環境を向上させる取組みを実施し、バス利用者の維持を目指します。また、事業者はサービス維持に必要なバス運転手等の離職防止、雇用促進、職場環境改善等に取組みます。

これらの取組みを実施しても、昨今のエネルギー価格の高騰や、乗務員離職防止のための賃金アップ等で支出の増加は避けられない見通しです。一方で、周辺路線を踏まえたはるかぜ7路線の再編やダイヤ改正の検討・実施により、令和11年度の中期目標値を基準値の現状維持である34.3%と設定しました。

なお、令和16年度の長期目標値は、今後の社会情勢等の動向が定かでないため、本計画では目標値を設定せず、本計画の見直し時に設定することとしました。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標4	はるかぜ協働事業路線の利用者一人当たりの区負担額	210 円	210 円	—
出典:コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線における利用者1人当たりの区負担額 基準年度:令和6年度上半期				
対応する計画目標	計画目標1 計画目標2 計画目標3 計画目標4			
指標区分	標準指標 推奨指標 選択指標 中核指標			
関連する取組	取組1、2、6、7、9、13、14、15			

地域公共交通活性化再生法に基づき、計画に定めるよう努めるものとされている「地域旅客運送サービスの費用に係る国又は地方公共団体の支出の額」に該当する指標です。

ダイヤ改正等により年度ごとに変わる可能性のある運行本数を考慮し、支出の総額ではなく利用者一人当たりの区負担額として、はるかぜ協働事業の6年度上半期の実績から、基準値となる利用者一人当たりの区負担額を算出しました。

はるかぜ協働事業により運行している2事業者7路線の令和6年度上半期（4月～9月）の収支を、令和6年9月から実施している乗降センサー調査の結果から得られた利用者数で割り返すと、利用者一人当たりの区の負担額は210円でした。

今後、区とバス事業者が連携・協働してバス利用環境を向上させる取組みを実施し、バス利用者の維持を目指すとともに、事業者はサービス維持に必要な種々の取組みを実施します。

指標2と同様に、物価高騰等の状況はありますが、はるかぜ運行の最適化により、令和11年度の中期目標値は基準値から現状維持の210円と設定しました。

なお、令和16年度の長期目標値は、今後の社会情勢等の動向が定かでないため、本計画では目標値を設定せず、本計画の見直し時に設定することとしました。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標5	通勤・通学等の交通利便性が良いと思う区民の割合	67.6%	70.0%	72.0%
出典：足立区政に関する世論調査 基準年度：令和5年度				
対応する計画目標	計画目標1 計画目標2 計画目標3 計画目標4			
指標区分	標準指標 推奨指標 選択指標 中核指標			
関連する取組み	取組1、2、5、6、7、18、			

国土交通省が開催している「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会にて示された、3分類10指標の中核指標のうち、持続可能性・実現可能性の確保の視点から、中長期的かつ全区民に対しモニタリングが可能な指標として、毎年度実施の足立区政に関する世論調査より「通勤・通学等の交通利便性が良いと思う区民の割合」を設定しました。

『第52回足立区政に関する世論調査（R5）』では、定住性に関する居住地域の評価で、「通勤や通学などの交通の便が良い」と思う回答者の割合が67.6%でした。過去10年間でもおおむね7割程度で推移しており、10年間の平均は68.8%、最大値は令和4年度の71.2%となっています。

今後、区と交通事業者は連携・協働して、竹ノ塚駅や北綾瀬駅等の駅前広場の整備による鉄道とバス等との交通結節機能の強化や区内の主要ターミナル駅においてスマートバス停を導入するとともに、鉄道事業者においては、駅構内、ホーム、車両等で引き続きデジタル運行情報を提供することで、公共交通の利用環境向上の取組みを実施します。

これらの取組みを実施することで、令和11年度の中期目標値を基準値の2.4ポイント増の70.0%と設定しました。また、令和16年度の長期目標値は、中期目標から2.0ポイント増の72.0%と設定し、過去10年間の最大値を超えることを目標としました。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標6	移動制約者(子ども、高齢者)の公共交通利用率	18.3%	20.0%	—
出典:東京都市圏パーソントリップ調査 基準年度:平成30年度				
対応する計画目標	計画目標1 計画目標2 計画目標3 計画目標4			
指標区分	標準指標 推奨指標 選択指標 中核指標			
関連する取組	取組1、2、3、8、16、18			

国土交通省が開催している「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会にて示された、3分類10指標の中核指標のうち、移動制約者の足の確保の視点から、「移動制約者(子ども・高齢者)の公共交通利用率」を設定しました。

特に高齢者においては、外出機会が増加することで、健康増進につながり、ひいては医療費削減等の分野横断的な効果であるクロスセクター効果があることを期待しています。

『東京都市圏パーソントリップ調査(H30)』では、足立区を発着するトリップの内、15歳未満の子ども、65歳以上の高齢者の公共交通(バス、鉄道)の利用率は、18.3%で、H20調査から横ばいとなっています。

鉄道事業者は、ホームドア、バリアフリールート、バリアフリートイレ等の整備を進めています。また、バス事業者は、ノンステップバスを導入し、車両のバリアフリー化を進めています。

バス事業者は、イベント等の催し物のひとつとして、バスの乗り方教室等を実施するとともに、自社のHPでバスの乗り方を案内しています。

今後もこれらの取組みを引き続き実施することで、令和11年度の中期目標値を基準値の1.7ポイント増の、20.0%(子ども・高齢者の5人にひとり)と設定しました。なお、目標値算出のベースとなる『東京都市圏パーソントリップ調査』は、おおむね10年に1度の調査で、次回は令和10年度に実施予定であるため、令和16年度を目標とする長期目標値は設定していません。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標7	バス事業者における大型二種免許保有者の50歳未満の割合	36.4%	基準値より増加	中期より増加
出典:足立区実施アンケート調査 基準年度:令和6年度				
対応する計画目標	計画目標1 計画目標2 計画目標3 計画目標4			
指標区分	標準指標 推奨指標 選択指標 中核指標			
関連する取組	取組13、14、15			

国土交通省が開催している「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会にて示された、3分類10指標の中核指標のうち、持続可能性・実現可能性の確保の観点から、「バス事業者における大型二種免許保有者の50歳未満の割合」を設定しました。

特に、バスの運転士は高齢化が進んでいる状況があり、比較的若い世代の新規採用増加に向け、大型二種免許保有者の50歳未満の割合を指標としました。

足立区がバス事業者に令和6年度に実施したアンケート調査では、足立区内を運行するバス事業者の大型二種免許保有者数は、4,983人でした。バス運転士は高齢化が進んでおり、大型二種免許保有者数の63.6%が50歳以上となっています。

運転士確保の取組みとして、バス事業者は、人員採用時の入社祝い金の支給や、大型二種免許取得費用の補助等を実施しています。

また、執務室の整備更新、宿泊室の個室化等、職場環境の改善を進めており、近年では特に女性用の更衣室、トイレ、休憩室の整備を重点的に実施しています。

目標値の設定にあたっては、区として直接的な関与は難しいことから、令和11年度の中期目標値を基準値よりも増加。また、令和16年度の長期目標値は中期時点の数値よりも増加と設定しました。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標8	鉄道の平均混雑率	143%	基準値より減少	中期より減少
出典:国土交通省 都市鉄道の混雑率調査 基準年度:令和5年度				
対応する計画目標	計画目標1 計画目標2 計画目標3 計画目標4			
指標区分	標準指標 推奨指標 選択指標 中核指標			
関連する取組	取組5			

区内を走る鉄道路線では、ピーク時の混雑率が特に高くなっており、足立区の状況や特性を考慮した数値指標として、「鉄道の平均混雑率」を設定しました。

鉄道の最混雑区間における平均混雑率を、区内を通過する8路線で平均して基準値を算出しています。

『都市鉄道の混雑率調査 国土交通省（R5）』では、足立区内を通過する各鉄道路線のピーク時間帯の最混雑区間の平均混雑率は143%でした。これは、コロナ禍により利用者が減少する前の令和元年度と比較すると14ポイント減となっています。

鉄道事業者は、朝の通勤・通学時間帯のピーク時間帯の分散化のため、オフピーク定期券の販売や、ラッシュ時を避けた利用者に対してオフピーク通勤特典を付与する等の取組みを実施しています。

また、通勤時間帯の車内の混雑情報をHPやアプリで提供し、空いている時間帯や車両を可視化することで、快適かつスムーズに移動できるような取組みを実施しています。

目標値の設定にあたっては、区として直接的な関与は難しいことから、令和11年度の中期目標値を基準値よりも減少。また、令和16年度の長期目標値は中期時点の数値よりも減少と設定しました。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標9	代表交通手段の自家用車分担率	15.9%	13.0%	—
出典：東京都市圏パーソントリップ調査 基準年度：平成 30 年度				
対応する計画目標	計画目標1 計画目標2 計画目標3 計画目標4			
指標区分	標準指標 推奨指標 選択指標 中核指標			
関連する取組	取組1、2、3、5、6、7、8、10、18			

東京都区部と比較して、足立区は鉄道の移動が少なく、自動車の移動割合が約2倍となっており、足立区の状況や特性を考慮した数値指標として、「代表交通手段の自家用車分担率」を設定しました。

自家用車から公共交通機関や自転車への移動の転換を促進し、環境負荷軽減などのクロスセクター効果を期待しています。

『東京都市圏パーソントリップ調査（H30）』では、足立区を発着するトリップの内、代表交通手段の自家用車分担率は、15.9%で、H10 調査から 9.8 ポイント減となっています。このまま推移すると、次回、令和 10 年度の調査では、14%程度²になると推測されます。

各交通事業者は、これまでに紹介した公共交通の利用環境や利便性の維持・向上に向けた取組みを進めます。区は、公共交通ガイドマップの作成や「地域内交通導入サポート制度」を活用した地域の特性に応じた多様な交通手段の導入、モビリティ・マネジメントの検討や新たなモビリティ・交通サービスの導入を検討します。

これらの取組みを実施することで、令和 11 年度の中期目標値を基準値から 2.9 ポイント減、R10 の推測値から 1 ポイント減の 13.0%と設定しました。なお、目標値算出のベースとなる『東京都市圏パーソントリップ調査』は、おおむね 10 年に 1 度の調査で、今回は令和 10 年度に実施予定であるため、長期目標値は設定していません。

² 累乗近似曲線による推計値（ $y=0.2564 \times 4^{-0.439}$ 、決定係数 $R^2=0.9997$ ）

6 目標達成のための取組み

6.1 取組みの概要

取組 1 : 乗換利便性の向上

- ・駅前広場の整備・モビリティハブ機能の検討
- ・サイクルアンドバスライド

取組 2 : 待合環境の改善

- ・ベンチ・上屋・点字シート等の整備

取組 3 : 交通施設・車両のバリアフリー化

- ・鉄道駅のバリアフリー化
- ・車両のバリアフリー化

取組 4 : 鉄道の新線・延伸

- ・鉄道新線の整備促進
- ・鉄道延伸の整備促進

取組 5 : 鉄道の混雑緩和

- ・混雑緩和に向けた駅施設・車両の整備
- ・オフピーク通勤の促進

取組 6 : 路線情報等のオープン化

- ・公共交通情報のオープン化

取組 7 : デジタル情報機器の導入・案内標示の多言語化

- ・スマートバス停の導入
- ・多言語対応

取組 8 : 地域が主体となった地域内交通の導入支援

- ・地域内交通導入サポート制度
- ・常東地区での取組み

取組 9 : はるかぜ路線維持事業

- ・はるかぜ協働事業
- ・車両購入費用補助

取組10：新たなモビリティの実証実験

- ・新たなモビリティの導入検討
- ・MaaS等の新たな交通サービスの導入検討

取組11：自動運転・AI配車等の導入

- ・自動運転
- ・AI配車

取組12：新技術導入による省人化

- ・新技術を活用した運行管理等の省人化

取組13：公共交通従事者の待遇改善

- ・バス運転士確保への支援

取組14：職場環境改善

- ・働きやすい職場環境実現のための施設等の整備
- ・カスタマーハラスメント対策の実施

取組15：公共交通従事者研修の充実

- ・安全運転講習の実施
- ・接客・接遇研修、障がい者対応講習の実施

取組16：子ども向け広報啓発事業

- ・小中学生を対象としたバスの乗り方講習等の実施

取組17：低炭素型車両の導入

- ・電気バス・燃料電池バスの導入

取組18：モビリティ・マネジメント

- ・公共交通ガイドマップの作成
- ・公共交通利用促進活動

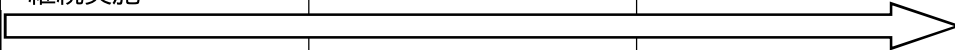
6.2 取組みのターゲット

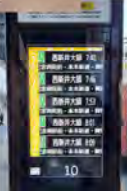
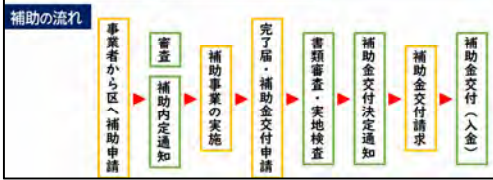
計画達成のために実施する取組みにおいて、個々の取組みのターゲットとする対象を「子ども」、「生産年齢層」、「高齢者層」、「全区民」、「交通事業者」の5区分で整理します。また、それぞれの対象者は下表のように定義します。

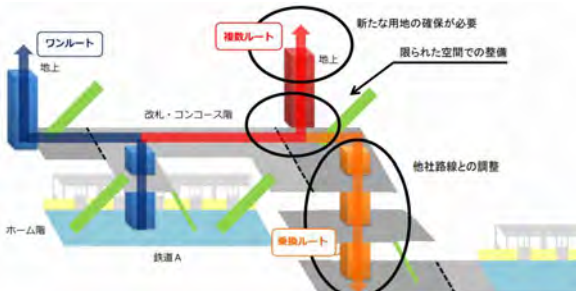
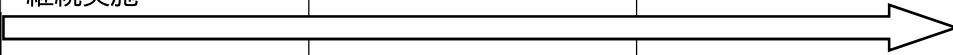
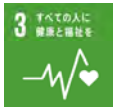
対象者	定義
子ども	おおむね労働基準法の児童に該当する年齢層で15歳未満と定義
生産年齢層	生産活動(財やサービスを生み出す活動)の中核をなす年齢層で15歳以上、65歳未満と定義
高齢者層	老齢年金の受給開始年齢の65歳以上と定義
全区民	足立区に居住する全ての人
交通事業者	足立区内で鉄道、路線バス、タクシーを運行している事業者

表 6-1 取組みの対象者の定義

6.3 計画達成のために実施する取組み

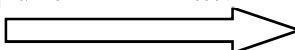
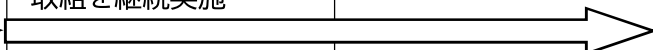
取組1	乗換利便性の向上			    
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
事業主体	足立区、交通事業者			
事業概要	【駅前広場の整備・モビリティハブ機能の検討】対象者：全区民 区では、駅の交通結節機能の向上を図るため、駅前広場の整備を実施し、令和7年3月現在、竹ノ塚駅西口、北綾瀬駅で工事を進めています。 また、今後、駅前広場を整備する際には、鉄道や路線バス等の従来型の公共交通だけではなく、小型モビリティ、シェアサイクル等の乗換機能を有したモビリティハブの整備を検討します。			
			 北綾瀬駅の駅前広場完成イメージ  モビリティハブのイメージ図 出典：国土交通省 2040年道路の景色が変わる	
	【サイクルアンドバスライド】対象者：主に生産年齢層 区内には、自転車からバスへの乗換利便性の向上として、駅へ向かう主要なバス停にサイクルアンドバスライドとして利用できる駐輪場が10か所あります。 今後、各バス事業者と連携しながら、サイクルアンドバスライド駐輪場の活用促進を検討していきます。			
	 サイクルアンドバスライド 出典：足立区 HP			
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12以降)	
	継続実施			
				
関連するSDGs				

取組2	待合環境の整備				    							
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4								
事業主体	足立区、交通事業者											
事業概要	【ベンチ・上屋・点字シート等の整備】対象者：全区民 コミュニティバス「はるかぜ」や路線バスのバス停のベンチや上屋等について、駅前交通広場の整備や、歩道の拡幅に合わせて、主要なバス停は区がベンチや点字シートの設置を進めていきます。 また、「足立区路線バス停留所環境整備費補助制度」を利用し、バス事業者への補助を通じて新設・改修工事を進めていきます。 											
	ベンチ・点字・上屋の整備事例 (東京女子医大足立医療センター前バス停)											
	【報告事項】 足立区路線バス停留所環境整備費補助事業(令和6年度～) 現在 路線バス停留所環境整備について各バス事業者が実施 コミュニティバス「はるかぜ」は覚書に基づきベンチ等を区が整備 補助金を新設 □ 路線バスを対象 □ ベンチに加え上屋とバスロケデジタル表示機器も含む 上屋・バスロケデジタル表示機器の例 ※ 本補助金を活用したものではありません   <table><thead><tr><th>項目</th><th>内容</th><th>交付額</th></tr></thead><tbody><tr><td>バス停留所上屋整備事業</td><td rowspan="3">新設又は既設の交換(撤去を含む)</td><td rowspan="3">200万円もしくは補助対象経費の50%のいずれか低い方の額</td></tr><tr><td>バス停留所ベンチ整備事業</td></tr><tr><td>バスロケーションシステムデジタル表示機器設置事業</td></tr></tbody></table> 補助の流れ  事業者から区へ補助申請 → 審査 → 補助内定通知 → 補助事業の実施 → 完了届・補助金交付申請 → 書類審査・実地検査 → 補助金交付決定通知 → 補助金交付請求 → 補助金交付(入金)					項目	内容	交付額	バス停留所上屋整備事業	新設又は既設の交換(撤去を含む)	200万円もしくは補助対象経費の50%のいずれか低い方の額	バス停留所ベンチ整備事業
項目	内容	交付額										
バス停留所上屋整備事業	新設又は既設の交換(撤去を含む)	200万円もしくは補助対象経費の50%のいずれか低い方の額										
バス停留所ベンチ整備事業												
バスロケーションシステムデジタル表示機器設置事業												
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12以降)									
			継続実施									
	路線バス停留所に5か所/年でベンチ・点字シートを設置											
関連するSDGs	 3 すべての人に健康と福祉を	 9 産業と技術革新の基盤をつくろう	 11 住み続けられるまちづくりを	 12 つくる責任 つかう責任	 17 パートナリシップで目標を達成しよう							

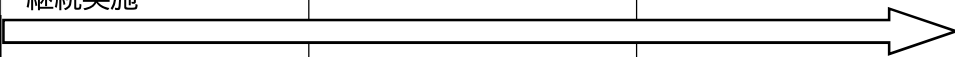
取組3	交通施設・車両のバリアフリー化				
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4	
事業主体	足立区、交通事業者				
事業概要	【鉄道駅のバリアフリー化】対象者：主に高齢者層				
	各鉄道事業者においては、安全に安心して鉄道車両に乗降できるようホームドアの設置等の鉄道駅のバリアフリー化を進めており、区内のすべての駅でバリアフリーワンルートの整備が完了しています。				
	出典：鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方(東京都 HP)				
	今後は、バリアフリールートの複数・乗換ルートの整備等、更なる鉄道駅のバリアフリー化に向けた促進策を各事業者と検討していきます。				
事業概要	【車両のバリアフリー化】対象者：主に高齢者層				
	各交通事業者は車両のバリアフリー化を進めており、足立区内を運行するバス車両ではほとんどがノンステップ化されています。				
	今後も、交通事業者における車両のバリアフリー化を促進するとともに、デマンド交通等の新たなモビリティ等の導入においては、バリアフリー対応車両での運行が可能となるように区が運行事業者を支援します。				
					
ユニバーサルデザインタクシー		出典：日本交通株式会社 HP			
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12以降)		
	継続実施				
					
関連するSDGs					

取組4	鉄道の新線・延伸			    
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
事業主体	足立区			
事業概要	【鉄道新線の整備促進】対象者：全区民 区では、関係自治体や地域住民等と協力して、「メトロセブン」、「地下鉄8号線(有楽町線)」の整備促進に関する会議や区主催のイベント等でPR活動等の取組みを行っています。 今後も関係者と連携・協力しながら、イベント活動、会議等を通して、鉄道新線の整備実現に向けた取組みを推進します。			
				
	メトロセブンの 促進協議会(R5年度)の様子		地下鉄8号線の パネル展示(区役所)の様子	
実施期間	【鉄道延伸の整備促進】対象者：全区民 「常磐新線(つくばエクスプレス)」の秋葉原～東京間の延伸について、定期的に沿線都市連絡協議会を開催し、鉄道事業者へ要望書を提出するなど、活動を継続しています。 今後も沿線自治体や鉄道事業者と連携した活動を進めていきます。			
	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12以降)	
	継続実施			
関連するSDGs				

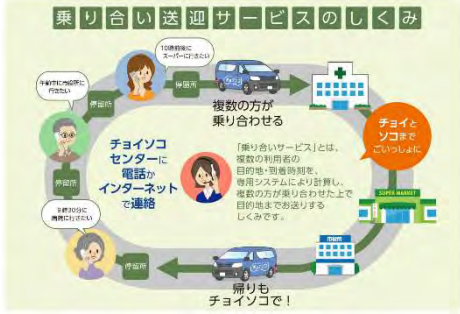
取組5	鉄道の混雑緩和			    
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
事業主体	交通事業者			
事業概要	【混雑緩和に向けた駅施設・車両の整備】対象者：全区民			
	一部の鉄道事業者では、混雑緩和対策として新型車両の導入やロングシートへの改修、朝ラッシュ時間帯における運行本数の増便等により輸送力強化の検討を行います。			
	また、車両編成数を増やすためのホーム延伸工事等を実施し、引き続き混雑率の低減に向けた取組みが進んでいます。			
	【オフピーク通勤の促進】対象者：主に生産年齢層			日暮里・舎人ライナーで実施した車両のロングシート化 出典：東京都交通局 HP
実施期間	各鉄道事業者ではオフピーク定期券や、車両混雑情報の提供等、オフピーク通勤促進に向けた取組みを実施しています。			
	区としても混雑率の緩和に向けて、区 HP や SNS 等を通じて、利用者や企業等への積極的なオフピーク通勤を進めることや、オフピーク通勤を促進する鉄道各社の取組について情報を発信していきます。			
	 オフピーク定期券 オフピーク定期券 出典：JR 東日本			
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12 以降)	
	継続実施			
関連するSDGs	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	11 住み続けられるまちづくりを	12 つくる責任 つかう責任	17 パートナリシップで目標を達成しよう

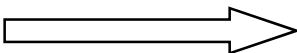
取組6	路線情報等のオープン化			
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
事業主体	足立区、交通事業者			
事業概要	【公共交通情報のオープン化】対象者：全区民 各交通事業者においては、路線図、時刻表、運賃、経路検索のデータや、車両の現在位置、事故・遅延情報等を自社の HP や提携しているアプリ等で公開しています。 しかし、区内の一部のバス事業者では、主要な経路検索アプリ等で検索ができない状況があるため、足立区内すべてのバス路線で、利用者が簡単に経路検索可能となるような取組みを実施します。 また、国は「標準的なバス情報フォーマット(GTFS)¹」活用を推進しており、データプラットフォームで公共交通の情報を提供している事例があります。今後は、交通事業者と連携し、GTFS データの整備やデータプラットフォームへの情報提供を検討します。			
	 公共交通データプラットフォームの事例 出典：公共交通オープンデータ協議会 HP			
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12 以降)	
	主要なアプリでの経路検索を全ての路線へ 	取組を継続実施 		
関連するSDGs	9産業と技術革新の基盤をつくろう 11住み続けられるまちづくりを 12つくる責任 つかう責任 17パートナーシップで目標を達成しよう			

¹ バス事業者と経路検索等の情報利用者ととの情報の受渡しのための共通フォーマット

取組7	デジタル情報機器の導入・多言語対応			    
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
事業主体	足立区、交通事業者			
事業概要	【スマートバス停²の導入】対象者：全区民 区では、令和6年度に区内初となるスマートバス停を綾瀬駅東口駅前交通広場に設置しました。綾瀬駅を発着する「はるかぜ」のリアルタイムの運行情報等を確認できます。 今後は、バス停の利用状況等から、スマートバス停の導入検討を行い、バス事業者と連携しながら、スマートバス停の導入を進めます。			
	設置完了後写真掲載 綾瀬駅東口駅前交通広場 スマートバス停			
	【多言語対応】対象者：全区民 新型コロナの水際対策の緩和により、訪日外国人旅行者数は大幅に増加しており、訪日外国人の移動の利便性向上のため、多言語表示化は欠かせません。 今後も、交通事業者と連携し、鉄道駅やバス停の案内表示等の多言語対応に取り組めます。			
				
	タブレット端末の導入 出典：東武鉄道 HP 北千住駅の多言語対応バス停			
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12以降)	
	継続実施			
				
関連するSDGs				

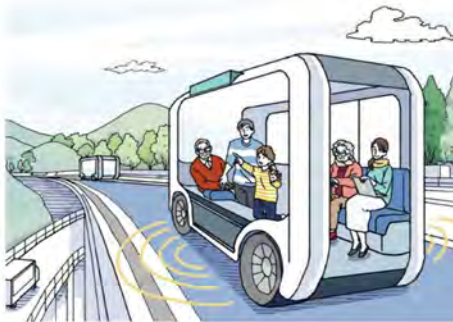
² バスの時刻表、運行情報、路線図等に加え、広告や緊急案内等の多様な情報をデジタルでリアルタイムに更新、表示できる機能を持ったバス停

取組8	地域が主体となった地域内交通の導入支援			
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
事業主体	足立区、交通事業者、区民			
事業概要	【地域内交通導入サポート制度】対象者：主に高齢者層 地域の交通課題を最も把握している区民等が主体となって検討に取組み、さらには運営にも関わることで、将来に渡り持続可能な移動手段を確保していく制度です。 令和6年度から開始する制度で、区民等が地域内交通の検討について主体的に参加し、区は検討のための技術的助言を行うとともに、実証実験等にかかる運行経費の一部を支援します。 			
	【常東地区での取組み】対象者：主に高齢者層 北千住駅東側地域である常東地区においては、地域内交通導入サポート制度を活用した、乗合型デマンドタクシー「チョイソコ」の導入に向けて検討を進めています。   出典:株式会社アイシン チョイソコ HP			
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12以降)	
	継続実施			
	常東地区での実証実験開始		サポート制度を活用した他地区への展開	
関連するSDGs	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	11 住み続けられるまちづくりを	12 つくる責任 つかう責任	17 パートナリシップで目標を達成しよう

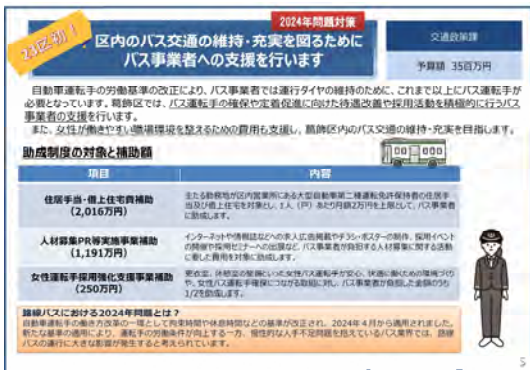
取組9	はるかぜ路線維持事業			
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
事業主体	足立区、交通事業者			
事業概要	【はるかぜ協働事業】対象者：交通事業者 コミュニティバス「はるかぜ」7路線について、運転士確保のための人件費増額分も含めた運行経費を区が負担する協働事業を、令和6年度から概ね3年間を事業期間として開始しました。区とバス事業者の双方が連携・協働して区民の移動手段を維持していくとともに、周辺路線も踏まえた路線再編やダイヤ改正等、利用実態に合った最適な運行を推進します。			
	【これまでのスキーム】 (区の負担はなし) 人件費 燃料費等 一般管理費 運行経費 赤字 シルバーバス補填※1 運賃収入 運賃収入 【R6年度からのスキーム】 (経費と収入の差額を区が負担) 事業継続維持費※2 人件費※2 (前年度より増) 燃料費等 一般管理費 運行経費 赤字 区負担分 運賃収入 運賃収入			
	※1：運行経費を区が負担した場合、シルバーバス補填がなくなる。 ※2：人件費の増加分や事業継続を目的とした職場環境改善等を行うための事業継続維持費も区が負担			
実施期間	【車両購入費用補助】対象者：交通事業者 令和6年度以降も自主運行を維持するはるかぜ2事業者に対し、車両購入費の4分の3(上限額車両1台当たり2,500万円)を区が補助し、はるかぜの継続的な運行と、区民の移動手段を確保していきます。			
				
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12以降)	
	継続実施 検証 			
関連するSDGs	3 すべての人に健康と福祉を 	11 住み続けられるまちづくりを 	12 つくる責任 つかう責任 	17 パートナーシップで目標を達成しよう 

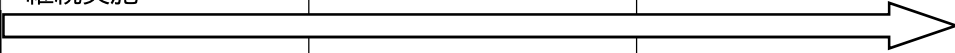
取組10	新たなモビリティの実証実験				
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4	
事業主体	足立区、交通事業者				
事業概要	【新たなモビリティの導入検討】対象者：全区民 他の自治体では、環境への配慮や高齢者やラストワンマイルの移動手段として、グリーンスローモビリティなど、新しいタイプのモビリティが導入されています。 地域内交通導入サポート制度を活用した交通手段の一つとして新たなモビリティの導入や実証運行に関する検討を行います。 【MaaS等の新たな交通サービスの導入検討】対象者：全区民 近年、MaaS³の導入が全国で展開されています。これは、移動サービス全体の利便性向上だけではなく、買い物、医療、観光等の交通以外のサービスとの連携により、地域課題の解決手段として期待されています。 今後は、交通事業者と協力し、MaaS等の導入について検討します。				
	グリーンスローモビリティの事例 出典：葛飾区 HP	MaaSの導入事例	出典：群馬県 HP		
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12以降)		
	導入検討	実証実験	本格導入検討		
関連するSDGs					

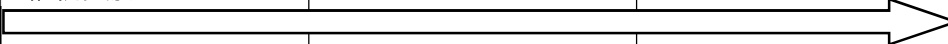
³ 鉄道やバス、タクシーなど、交通サービスの検索・予約・決済等を一括で行うことができるシステム

取組11	自動運転・AI 配車等の導入			
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
事業主体	足立区、交通事業者			
事業概要	【自動運転】対象者：全区民 東京都では『自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方』を策定し、公共交通への自動運転サービス導入推進の方針を示しています。 今後は、国や東京都の動向を注視しながら、地域公共交通の運転士不足解決の手段として、交通事業者と連携し、導入の可能性について検討します。  自動運転のイメージ図 出典：国土交通省 2040 年道路の景色が変わる			
	【AI 配車】対象者：全区民 利用者の事前予約により運行するデマンド交通では、AIを活用することでより効率的に配車や運行経路の設定が可能となります。 今後区では、地域内交通導入サポート制度を活用した新たな交通手段の検討や、新たなモビリティの導入の検討を予定しており、その際の交通手段の一つとして AI 配車の導入の可能性について検討します。  AI 配車のイメージ図 出典：内閣府 HP			
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12 以降)	
	導入検討	実証実験	本格導入検討	
関連するSDGs	9産業と技術革新の基盤をつくろう 11住み続けられるまちづくりを 12つくる責任つかう責任 17パートナーシップで目標を達成しよう			

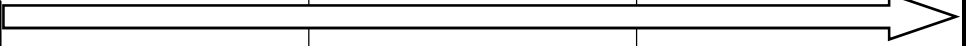
取組12	新技術導入による省人化 			
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
事業主体	交通事業者			
事業概要	【新技術を活用した運行管理等の省人化】対象者：交通事業者 安全性の向上、労働環境の改善、人手不足の解消等に向けた手段として情報通信技術(ICT)を活用した運行管理の高度化が検討されており、国では、遠隔点呼や運行指示の実施に向けた実証実験を実施しています。 現在の運行管理  運行管理高度化のイメージ 出典:国土交通省 令和5年度第2回運行管理高度化ワーキンググループ資料3 つくばエクスプレスのつくば駅とつくばバスセンター間では、視覚障がい者向けのナビゲーションシステムを活用した移動サポートの有用性を検証する実証実験が令和5年度に行われました。 今後は、このような動向を注視しながら、交通事業者と連携し、運行管理の高度化について検討します。  視覚障害者移動支援実証実験のイメージ 出典:首都圏新都市鉄道(株)等プレスリリース資料(2023/5/22)			
実施期間	短期(R7~R8)	中期(R9~R11)	長期(R12以降)	
	継続実施			
関連するSDGs	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	11 はみだけられるまちづくりを	12 つくる責任 つかう責任	17 パートナリシップで目標を達成しよう

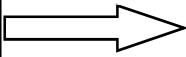
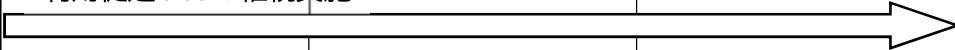
取組13		公共交通従事者の待遇改善			
対応する計画目標		計画目標1		計画目標2	
事業主体		交通事業者		計画目標3	
事業概要		計画目標4			
		【バス運転士確保への支援】対象者：交通事業者			
		各バス事業者においては、採用枠の拡大、免許取得費用の補助等、バス運転士確保への取組みを行っています。			
		足立区では、HP 上に路線バス運転士募集のお知らせを掲載し、各バス事業者の採用ページへのリンクを掲載するなどバス運転士確保の取組みを支援しています。			
		求む！路線バスの運転士			
					
		バス運転士募集のお知らせ		出典：足立区 HP	
		また、最近では自治体がバス運転士確保に取り組むバス事業者を支援する事業も増えています。			
		今後、区ではバス事業者と連携し、運転士確保に向けた効果的な支援策を検討します。			
					
		葛飾区 バス事業者への支援事例			
		出典：葛飾区令和 6 年度第1回区長定例記者会見資料			
実施期間		短期(R7～R8)		中期(R9～R11)	
		支援策の検討		支援策の実施	
		継続実施			
関連するSDGs		8 働きがいも経済成長も		9 産業と技術革新の基盤をつくろう	
		11 住み続けられるまちづくりを		12 つくる責任 つかう責任	
				17 パートナリシップで目標を達成しよう	

取組14		職場環境改善					
対応する計画目標		計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4		
事業主体		交通事業者					
事業概要	【働きやすい職場環境実現のための施設等の整備】対象者：交通事業者 各交通事業者においては、働きやすい職場環境を実現するために、駅や事業所内の執務室等の改修を進めます。 近年は、特に女性の働きやすさ改善のため、女性用の休憩室・更衣室・トイレ等の整備を重点的に取り組んでいます。  出典：日立自動車交通グループ HP						
	【カスタマーハラスメント対策の実施】対象者：交通事業者 各交通事業者においては、カスタマーハラスメントに対する方針等を定めるとともに、ポスターを車内や営業所に掲示する等の啓発活動や、乗務員名札の廃止等に取り組めます。 今後も引き続きカスタマーハラスメント防止に向けた取組みを継続するとともに、区では、その取組みを情報発信していきます。						
	 タクシー事業者のカスタマーハラスメント対策事例 出典：日本交通(株)HP						
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)		長期(R12 以降)			
	継続実施						
							
関連するSDGs	  						

取組15	公共交通従事者研修の実施			    
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
事業主体	交通事業者			
事業概要	【安全運転講習の実施】対象者：交通事業者 各交通事業者においては、乗務員、社員に対して労働災害の防止、安全・衛生管理の徹底を目的とし、毎年研修や講習等を実施しています。			
				
	安全教育の実施状況 出典：京成電鉄(株)安全報告書 2024 出典：東武鉄道(株)2023 安全報告書			
事業概要	【接客・接客研修、障がい者対応講習の実施】対象者：交通事業者 各交通事業者においては、障がい者や高齢者等に対する対応力向上のための研修を実施しています。また、サービス介助士の取得や交通サポートマネージャー研修への参加等の取組みを推進しています。			
				
	交通サポートマネージャー研修の様子 出典：(公財)交通インジニア・モビリティ財団 HP			
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12 以降)	
	継続実施			
				
関連するSDGs				

取組16	子ども向け広報啓発事業			    	
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4	
事業主体	足立区、交通事業者				
事業概要	【小中学生を対象としたバスの乗り方講習等の実施】対象者：子ども 各バス事業者においては、これまで小中学生を対象とした交通安全教室やバスの乗り方教室・イベント等の実施を通じて、広報啓発活動を実施しています。 今後も、継続的に交通安全教室等を実施するとともに、あわせて、公共交通に親しみを持ってもらい、地域交通の課題や環境問題を考えるきっかけとして、区とバス事業者が連携を図りつつ、小中学生を対象とした広報啓発活動の実施について検討します。				
	 バスと綱引き 小学生以下限定 バスと勝負！オーエス！ バスと綱引き(国際興業バスまつり) 出典:国際興業 HP		 交通安全教室(東京都交通局)  区 PR 活動(しょうぶまつり)		
	実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12 以降)	
		区主催バスの乗り方教室の検討・調整	継続実施		
関連するSDGs	 4 質の高い教育をみんなに  11 住み続けられるまちづくりを  17 パートナシップで目標を達成しよう				

取組17	低炭素型車両の導入 			
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
事業主体	足立区、交通事業者			
事業概要	【電気バス・燃料電池バスの導入】対象者：交通事業者 各バス事業者においては、CO₂ 排出削減のため、車両の更新に合わせ、電気バスや燃料電池バスの導入を進めています。 各バス事業者は、今後も電気バス、燃料電池バスの導入を進めるとともに、区においては、『第三次足立区環境基本計画改定版』と連携し、低炭素型車両の導入促進を図ります。  EV バス  充電施設  燃料電池バス 出典：東京都交通局 HP  東京都内の水素ステーション 出典：(一社)次世代自動車振興センターHP			
実施期間	短期(R7～R8)		中期(R9～R11)	長期(R12 以降)
	継続実施			
				
関連するSDGs	7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに  9 産業と技術革新の 基盤をつくろう  11 はみだけられる まちづくりを  12 つくる責任 つかう責任  17 パートナシップで 目標を達成しよう 			

取組18	モビリティ・マネジメント			
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
事業主体	足立区、交通事業者			
事業概要	【公共交通ガイドマップの作成】対象者：全区民 区は、バス交通を総合的に案内するガイドマップの作成に取り組めます。既存の利用者の他、新規の利用者、観光等の来訪者にとっても使いやすい内容のガイドマップを目指します。 また、交通事業者が連携しながら、交通に関する情報を発信し、公共交通の利便性向上に取り組めます。  公共交通網や、観光施設等を重ね合わせたマップの事例 出典：沼津市 HP			
	【公共交通利用促進活動】対象者：全区民 近年、公共交通の利用促進支援を目的としたモビリティ・マネジメント(MM) ⁴ が各地で取組まれています。 特に区は自動車利用が区部平均の約2倍と多い状況であり、区 HP や SNS 等を活用した公共交通情報の提供や、イベント等を活用した公共交通のPR等を行い、区民への利用促進を図ります。  区がイベント等で配布しているノベルティグッズ			
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12 以降)	
	ガイドマップ作成  利用促進 PR の継続実施 			
関連するSDGs				

⁴ 過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等、交通行動の自発的変化を促す交通政策

コラム④は他自治体の事例を記載予定

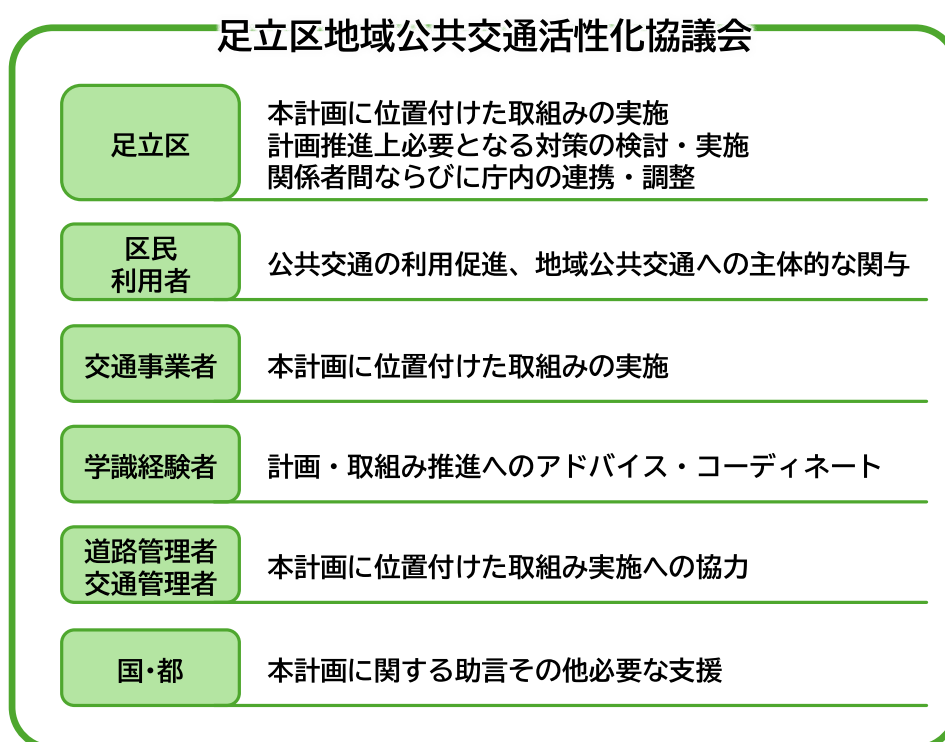
コラム⑤は他自治体の事例を記載予定

7 取組み体制・達成状況の評価

7.1 継続的な取組みの体制

本計画は、区民、交通事業者、学識経験者、国、東京都、警察等の行政組織、足立区の関係部署等から構成される「足立区地域公共交通活性化協議会」を中心に取り組を進めていきます。

また、「協議会」は、本計画の取組み状況や目標値の達成状況を評価し、取組みの改善を図るため、PDCA サイクルに基づき、進捗を管理します。



7.2 計画達成状況の評価

「足立区地域公共交通活性化協議会」が主体となって、おおむね年1回、各取組みの実施状況を確認します。計画中間年度の令和9年度には、目標値の達成状況を確認するための中間評価を実施する等、本計画に位置付けた取組みの進捗状況と目標の達成状況を定期的に評価します。

また、必要に応じて第三者評価を実施するとともに、今後の社会動向の変化に応じて、適宜計画の見直しを行います。