

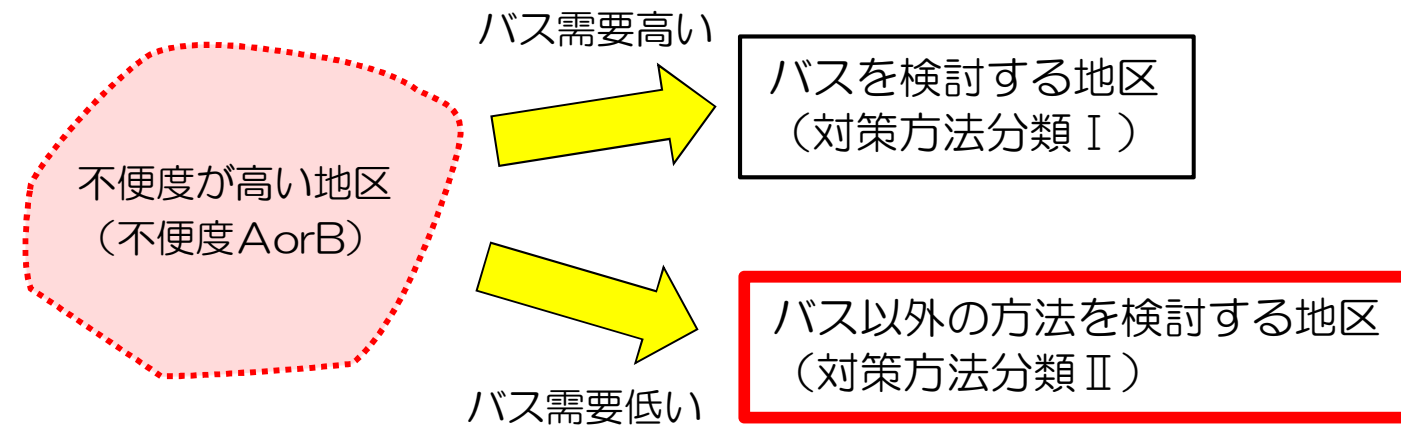
## 計画改定スケジュールについて

第1回改定協議会配布資料を更新

年度	日付	会議名	主な検討内容
平成29年度	11月13日	第1回協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画改定の目的</li> <li>・計画改定スケジュール</li> <li>・各会の検討内容</li> <li>・既存計画の内容及び実施状況 等</li> </ul>
	1月22日	第1回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現行計画の検証及び課題整理について</li> <li>・<u>交通空白地域への対応について</u></li> <li>・区民アンケートの実施について 等</li> </ul>
	1月22日	第1回利用者部会	
	3月22日	第2回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区民アンケート調査結果報告（速報値）</li> <li>・<u>バス計画路線の見直しについて</u></li> <li>・<u>公共交通の利用促進について</u> 等</li> </ul>
	3月22日	第2回利用者部会	
平成30年度	4月25日	第2回協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでの検討状況について</li> <li>・区民アンケート調査結果について 等</li> </ul>
	6月5日	第3回事業者部会	○検討方針に基づく検討結果報告 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通空白地域への対応について</li> <li>・バス計画路線の見直しについて</li> <li>・公共交通の利用促進について</li> </ul>
	6月7日	第3回利用者部会	
	7月18日	第4回事業者部会	①多様な交通手段の活用について ②超高齢社会に対応した交通サービスについて ③改定計画の基本方針、目標（素案）について
	7月20日	第4回利用者部会	
	9月頃	第3回協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・改定計画の基本方針、目標</li> </ul>
	10月頃	第5回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本方針、目標に基づく施策案</li> </ul>
		第5回利用者部会	
	11月頃	第4回協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本方針、目標に基づく施策</li> </ul>
	12月頃	第6回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通施策の目標値(指標)</li> </ul>
	1月頃	第6回利用者部会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通以外の施策の目標値(指標)</li> </ul>
	2月頃	第5回協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施策実施計画</li> <li>・施策の評価体制、評価手法</li> </ul>
	3月頃	第6回協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画案の確定(答申)</li> </ul>

## 1. 対象地区の選定

- 対象地区は、対策方法の分類「Ⅱ」の地区とする。  
 ※対策方法の分類「Ⅱ」：不便度が高く、バス以外の交通手段を検討する地区

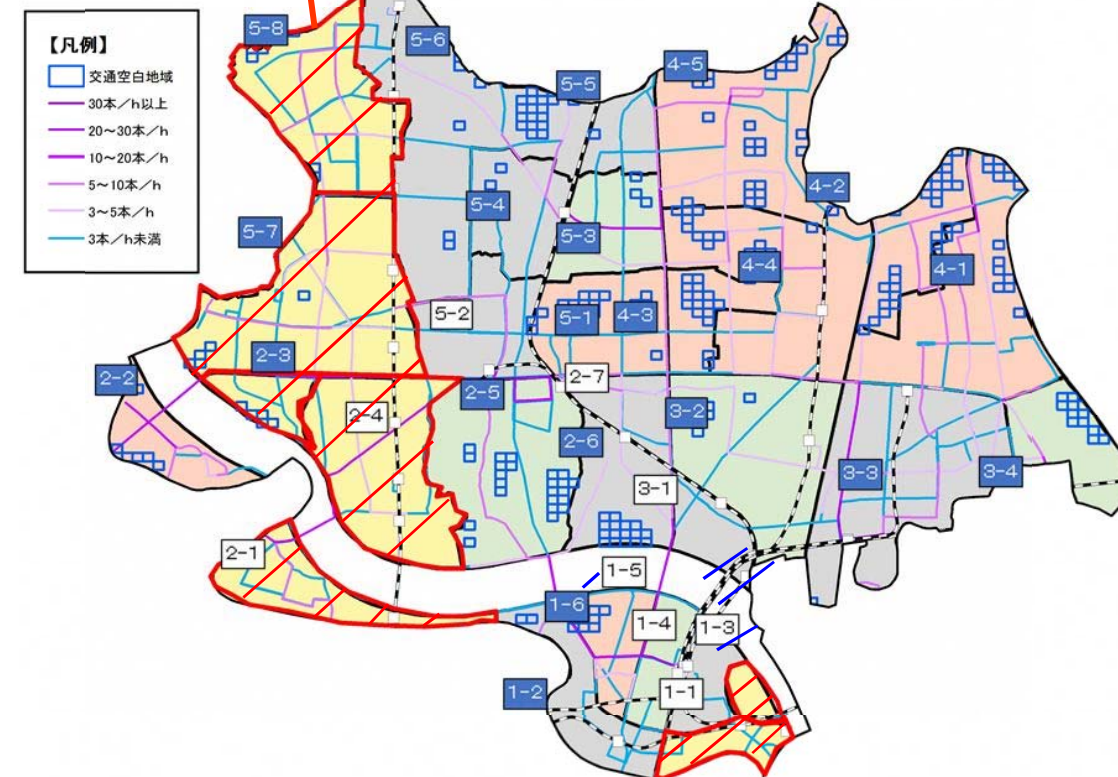
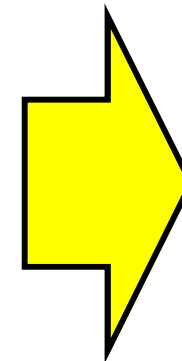
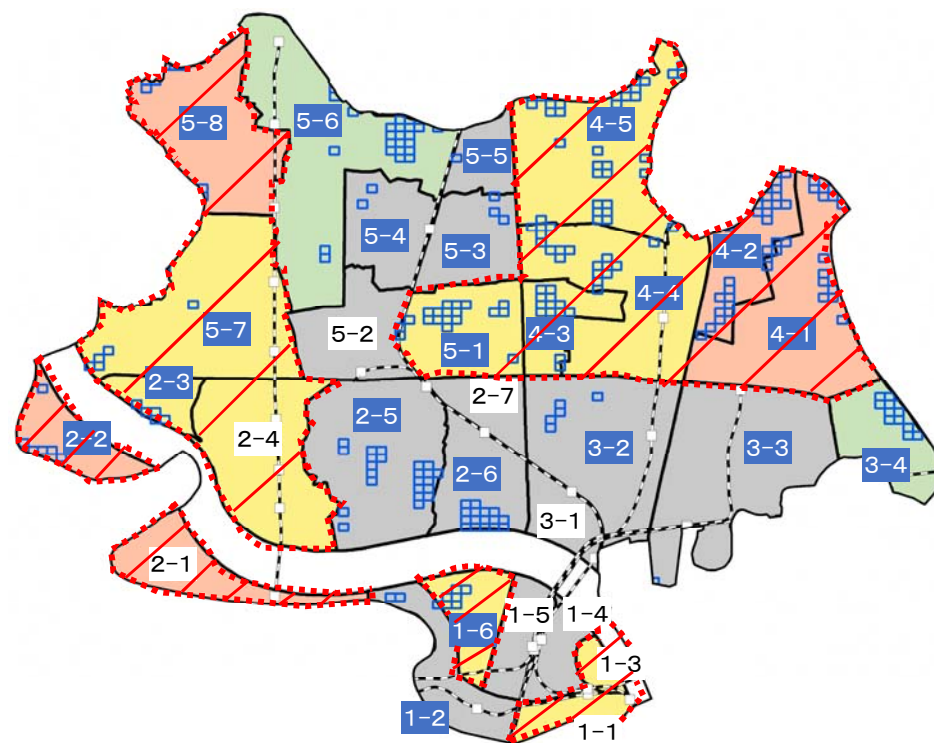


<不便度の分類>

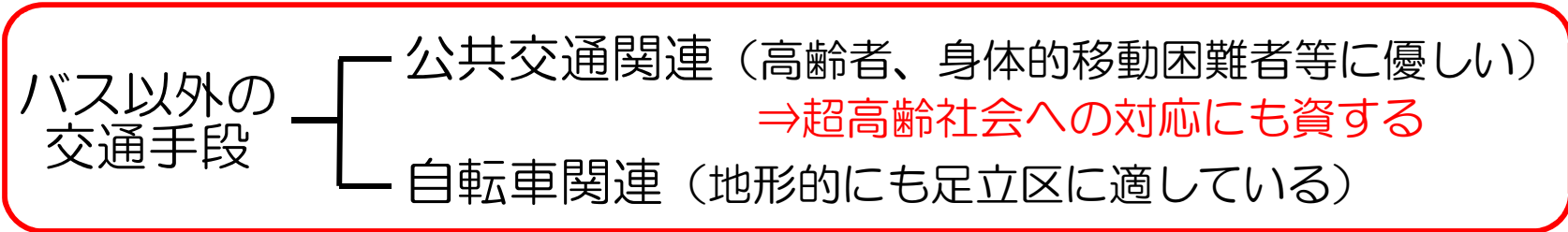
		①不便感	
		低	高
②目的地的距離	大	C	A
	小	D	B

<対策方法の分類>

		地区別不便度	
		低	高
需要量 地区別	大	Ⅲ	Ⅰ
	小	Ⅳ	Ⅱ



## 2. バス以外の交通手段の選定



### (1) 公共交通関連

- 分類Ⅱの地区は、区民の不便感は高いが、区内平均と比べてバスの需要が低い  
ため、路線バスやコミュニティバスに依らず、タクシー、乗合タクシー、  
デマンド型交通など多様な交通手段を検討。

※路線バスやコミュニティバスは、不特定かつ多数の需要への対応に適した交通手段

### (2) 自転車関連

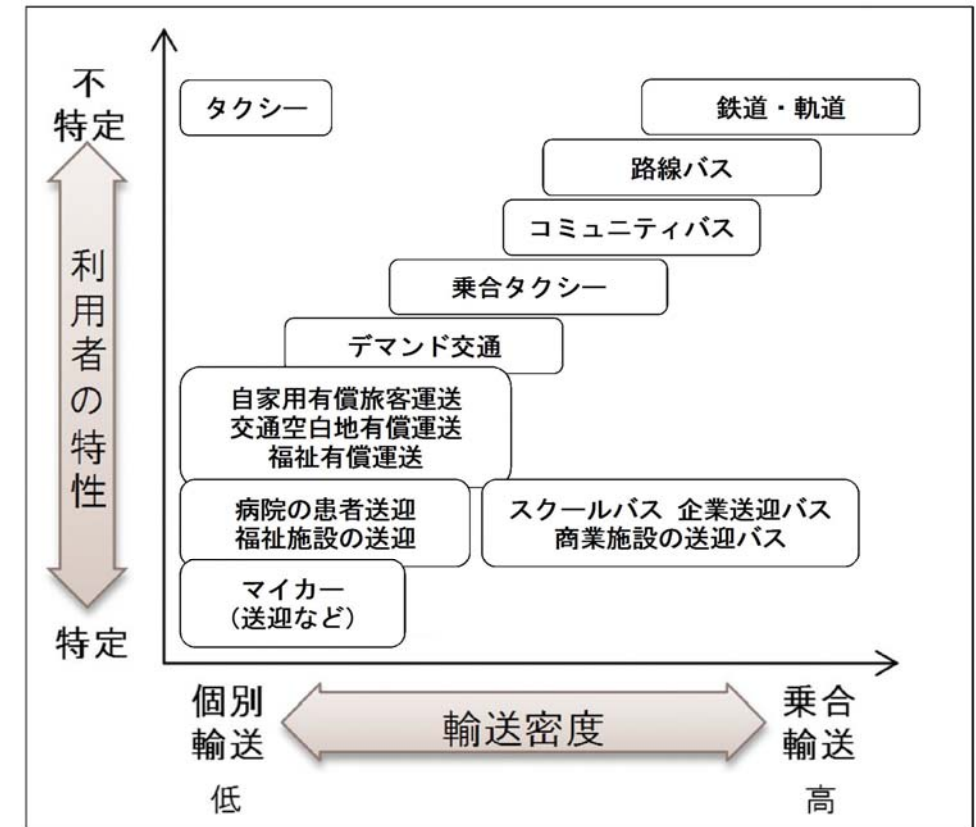
- 平成29年5月1日 自転車活用推進法施行

○自転車活用推進の効果

- ①環境に影響を及ぼさず、騒音や振動が発生しない
- ②自動車への依存を低減することで、健康増進・交通混雑の緩和につながる
- ③災害時に機動的に活用

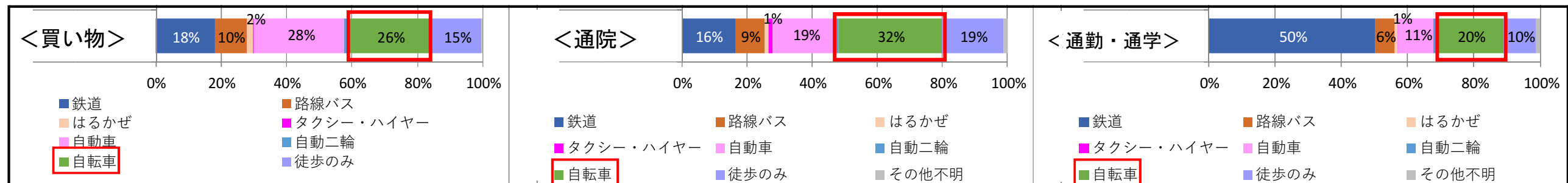
⇒自転車利用割合は、目的ごとの交通手段の中でも1番目か2番目に多いため、交通の安全確保を図りつつ自転車利用促進が必要

＜利用者の特性と輸送密度からみた交通手段＞



国土交通省 「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」より作成

[問10]交通手段の利用状況(年齢階層別)





## 1. デマンド型交通、乗合タクシーの事例について ※ デマンド交通：利用者が電話などで乗車を予約し、乗り場や行き先はエリア内なら希望できる

### ① デマンド型交通（柏市の事例）

愛称等	カシワニクル	運行便数・時間	予約に応じ運行 (月～土) 8:30～19:00
対象利用者	登録者	年間利用者数	6,370人 一日平均20人 (H28年度)
利用料金	300又は500円 (障害者割引有)	運行車両	セダン型車両 4人乗り
自治体支出額	利用者一人当たり1,010円を支払う委託契約 (委託費上限有) 平成28年度9,200千円※予約業務、システム費含む		
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 事前に乗車場所、降車場所、時間を予約して運行区域(沼南地域：約100ha)内を移動(乗降場数440箇所)</li> <li>• 同じ方面に行く人と相乗りになる。</li> <li>• コミュニティバスが廃止された地域で運行されている。 (廃止コミュニティバス停留所数42箇所)</li> <li>• <u>面的に交通をカバー</u></li> </ul>		

### ② 乗合いタクシー（葛飾区の実例）

愛称等	さくら	運行便数・時間	平日47便 休日38便 6:55～19:30
対象利用者	自由	年間利用者数	61,370人 一日平均179人 (H28年度)
利用料金	200円	運行車両	ワゴン車 10人乗り
自治体支出額	運行経費から運賃収入を除いた赤字額を補助金として支払う (平成28年度13,744千円) ※補助額上限有		
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 決められた経路、時間で走行、循環する。 (停留所数11箇所)</li> <li>• 一般の路線バスと同様に停留所から料金を払って乗車。降車は、どこでも可能</li> <li>• 路線バスが廃止された地域</li> <li>• 狭小道路、不採算の地域の利便性を図る</li> </ul>		



## 1. デマンド型交通、乗合タクシーの事例について

### ③ 相乗りタクシー

(前橋市の事例)

愛称等	マイタク	運行便数・時間	通常のタクシー同様に 電話で依頼 7:00~18:00
対象利用者	市内登録者 (75歳以上等※)	年間利用者数	4,754人 (H28年10月)
利用料金	複数乗車の場合、 最大500円/ 人・回	運行車両	市内の全タクシー車両 (約250台)
自治体支出額	最大年間120回(60往復分) 登録者が相乗りすれば最大2,500円(最大5人)の支援		
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>前橋市が利用券を支援する。</li> <li>運行エリアは、乗車地、降車地のいずれか一方が前橋市内であれば支援の対象となる。</li> </ul>		

※75歳以上の方、65歳以上で運転免許証のない方、身体障害者、運転免許証自主返納者等)



(国土交通省自動車局)

実証実験概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>実施期間：平成30年1月22日~3月11日</li> <li>配車アプリ上で乗降車地を設定し、同方向に向かう利用者同士をマッチング。</li> <li>運賃は、相乗りする利用者の最初の乗車地から最後の降車地までの走行距離に応じて算定した金額を、各利用者が単独で乗車した場合の推計走行距離に応じて按分。※乗車前に金額が確定</li> <li>マッチングの成立状況、運賃水準の検証、利用者アンケート結果等を踏まえ、制度化を検討</li> </ul>
協力事業者	15社(約950車両)
想定される利用シーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>終電後の深夜時間帯の帰宅</li> <li>朝の通勤時間帯の利用や雨の日にも。</li> <li>イベント時の利用</li> <li>空港へのアクセス</li> <li>塾、病院への送迎 など</li> </ul>

(東京都港区)

実証実験概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>実施期間：平成30年6月1日~8月31日</li> <li>白金・白金台地域を対象</li> </ul>
--------	---

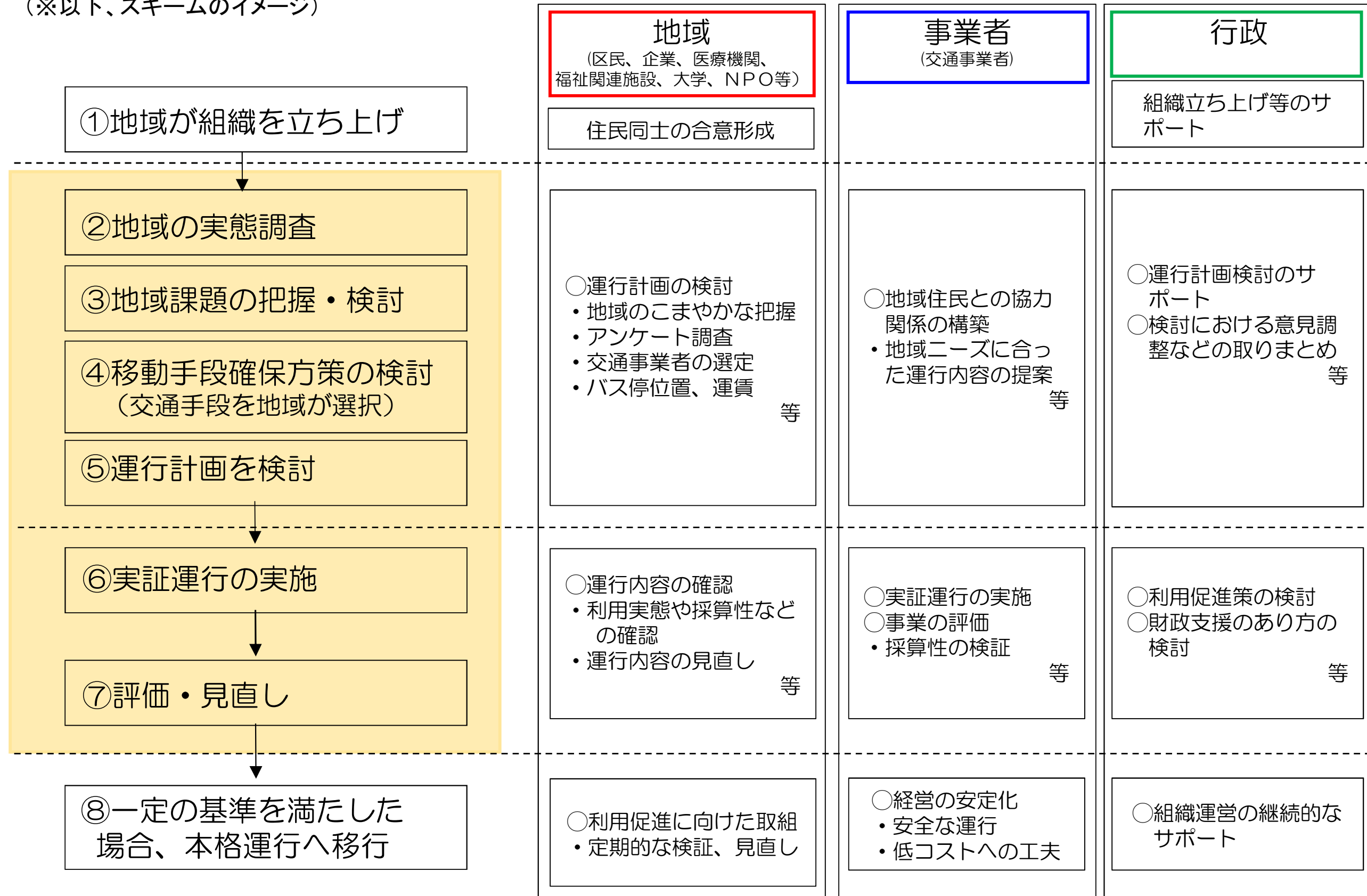


○バス交通(路線バス・はるかぜ)では対応が困難な地域に対して

## 1. 地域ニーズに合った交通手段検討の流れ

→ 推進していくための区からの支援方策を含む「スキーム」について今後検討

(※以下、スキームのイメージ)



## 1. 足立区の関連計画に記載されている交通施策

計画名	施策等	事業名等
足立区高齢者保健福祉計画第7期介護保険事業計画	生活環境を整えます	安全で快適な歩道の整備
		交通安全教育の実施
	公共交通機関を整えます	バス路線網の整備
		超低床バス等の運行の促進
		バス停留所施設の改善整備の促進
		鉄道駅バリアフリー化の促進
足立区障がい者計画	スムーズに移動できる交通環境の整備	障がい者が利用しやすいバス停の整備(ベンチ、点字)
	安全に利用できる道路環境の整備	バリアフリーに対応した歩道の整備
	安全な駅の整備	ホームドアの設置
子ども・子育て支援事業計画	安心して子育てのできる生活環境の整備	ユニバーサルデザインに配慮した歩道を整備する
		放置自転車等をなくす対策を強化する

参考. 高齢者の移動に関する調査結果について(平成28年度実施足立区高齢者等実態調査より抜粋)

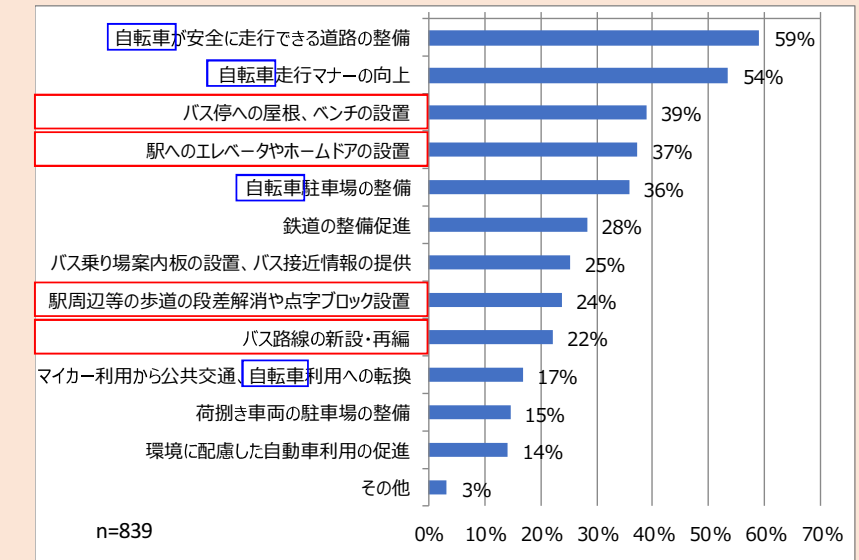
(1) 買い物に行く際の移動手段 (n=354人)		
1	徒歩	56.5%
2	路線バス	26.0%
3	歩行器、シルバーカー	24.0%
4	自転車	17.2%
5	タクシー	15.0%
6	電車	10.2%
7	自動車(人に乗せてもらう)	7.3%
(2) 買い物に行く際に不便を感じる内容 (n=404人)		
1	重いものが持てないため、一度に少量しか購入できない	48.5%
2	歩いて行ける距離に日用品のお店がない	44.3%
3	体力的に買い物に行くのがきつい	28.5%
4	日用品を配達してくれるお店がない	9.2%
5	家族が日中不在なので、必要な時に買い物を頼めない	8.7%
6	バス等の交通手段がない	3.5%

[問47]「目標」や「新たな施策」への考え方

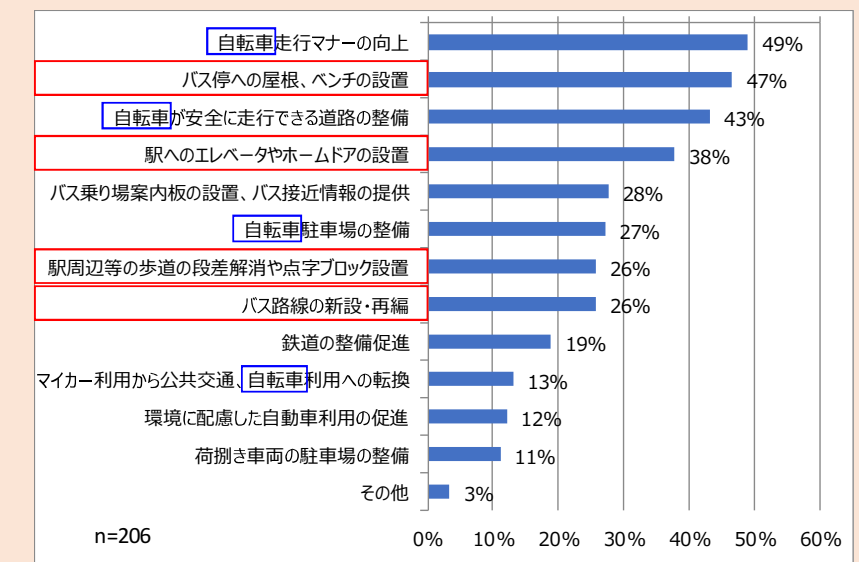
関連計画の施策

自転車関連施策

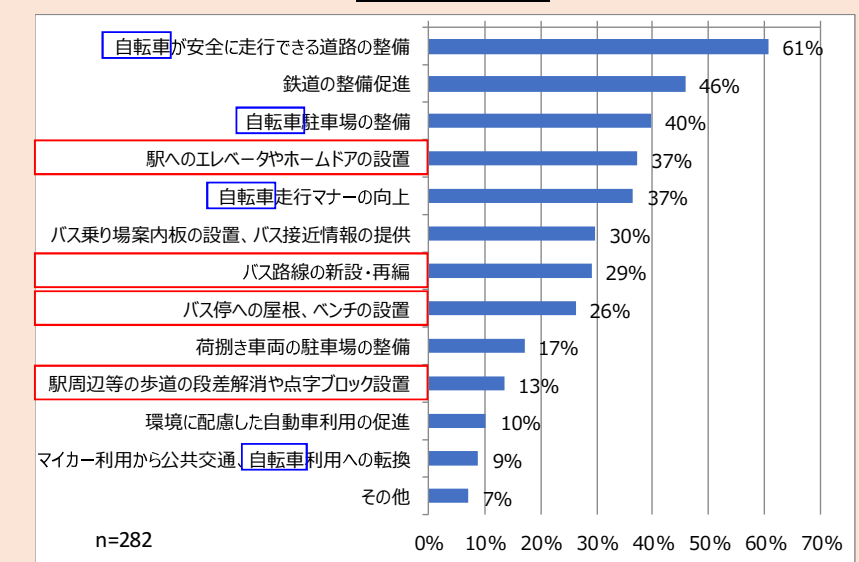
高齢者

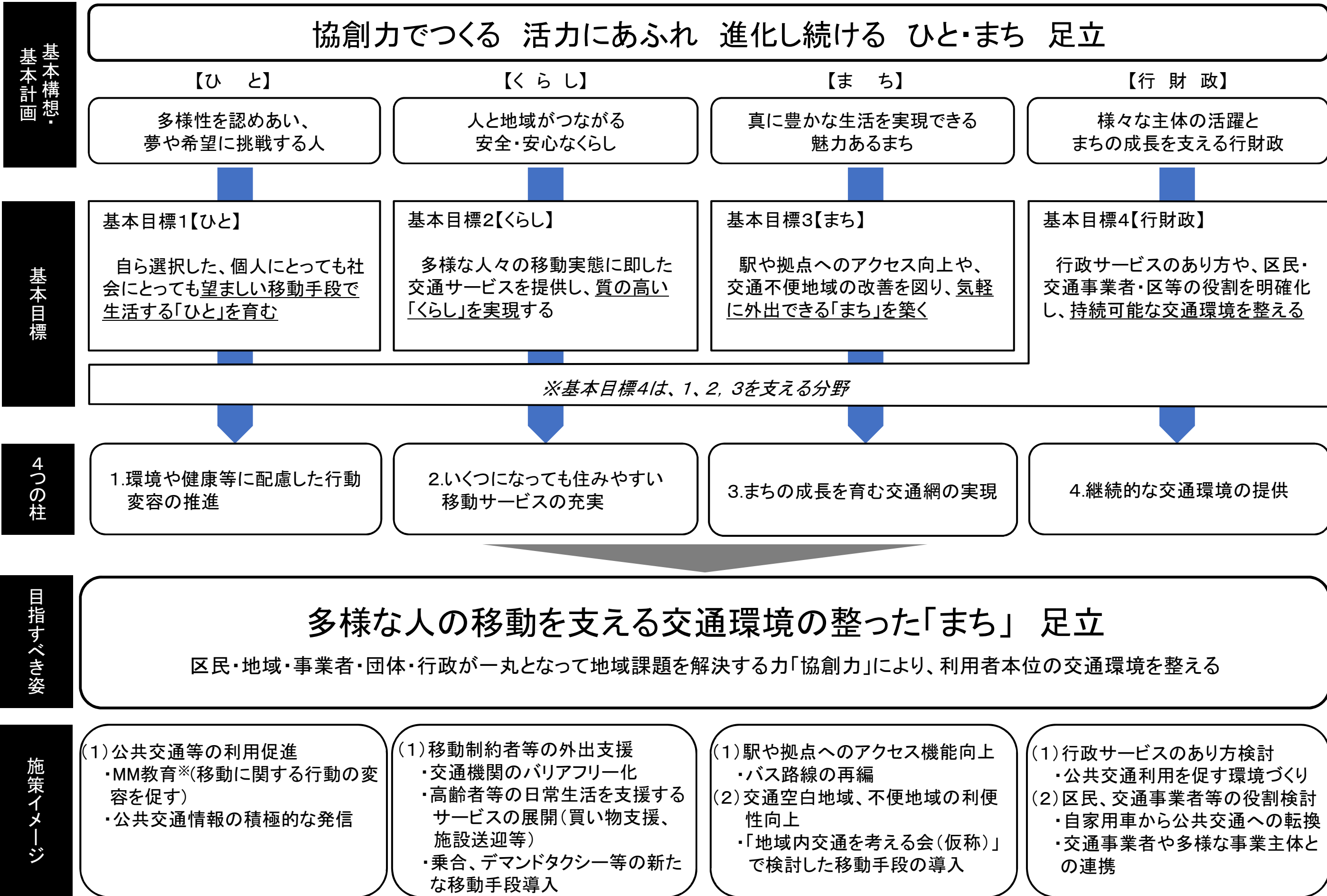


身体的移動困難者



子育て世帯





※MM教育(モビリティマネジメント教育):交通の問題を考え、よりよい移動を考える交通学習