



足立区

足立区 総合交通計画

令和5年度 中間検証

多様な人の移動を支える
交通環境の整った「まち」足立



足立区
総合交通計画

2019.11

足立区都市建設部交通対策課

令和6年3月
足立区都市建設部交通対策課

目 次

I	足立区総合交通計画中間検証の背景	1
1	総合交通計画について	2
2	総合交通計画の改定	2
3	総合交通計画中間検証の前倒し	2
4	関連計画と重複する施策の今後の取扱い	3
II	各実施事業と達成状況	4
1	交通施策と実施事業	5
2	各実施事業の達成状況	6
III	実施事業の評価・分析、今後の方針	8
1	A.『公共交通施策』	9
2	B.『自転車施策』	3 7
3	C.『交通基盤整備施策』	4 8
4	D.『公共交通利用促進施策』	5 3

I 足立区総合交通計画中間検証の背景

I 足立区総合交通計画中間検証の背景

1 総合交通計画について

本計画は、「足立区基本計画」に示された分野別計画の一つであり、徒歩、自転車、自動車、公共交通などすべての移動手段を対象とした総合的な交通計画として、目指すべき姿や目標を定め、それを実現するために必要な施策の推進を図ることを目的として、平成23年12月に制定された。

2 総合交通計画の改定

区民の移動に対する要望の多様化などを考慮し、より一層実効性、実現性が高い計画への改定が必要となったため、令和元年11月に足立区総合交通計画を改定した。計画期間は令和元年度から概ね10年間としており、短期事業終了後にあたる令和6年度に中間検証を行うものとした。

表 足立区総合交通計画の計画期間

和暦	平成29	平成30	令和元	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
足立区基本構想	←														
足立区基本計画	←								←	■	■	■	■	■	■
足立区都市計画マスタープラン	←										←	■	■	■	■
足立区総合交通計画			←											←	■

※30年後を見据えて策定

中間検証

3 総合交通計画中間検証の前倒し

近年、交通弱者の増大や、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化、公共交通の運転手の慢性的な不足や高齢化、多様な交通手段の登場など、日本全国で公共交通を取り巻く環境に大きな変革期が到来している。

また、令和2年11月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、原則として全ての地方公共団体において、協議会方式等で地域公共交通計画を作成することが努力義務化された。

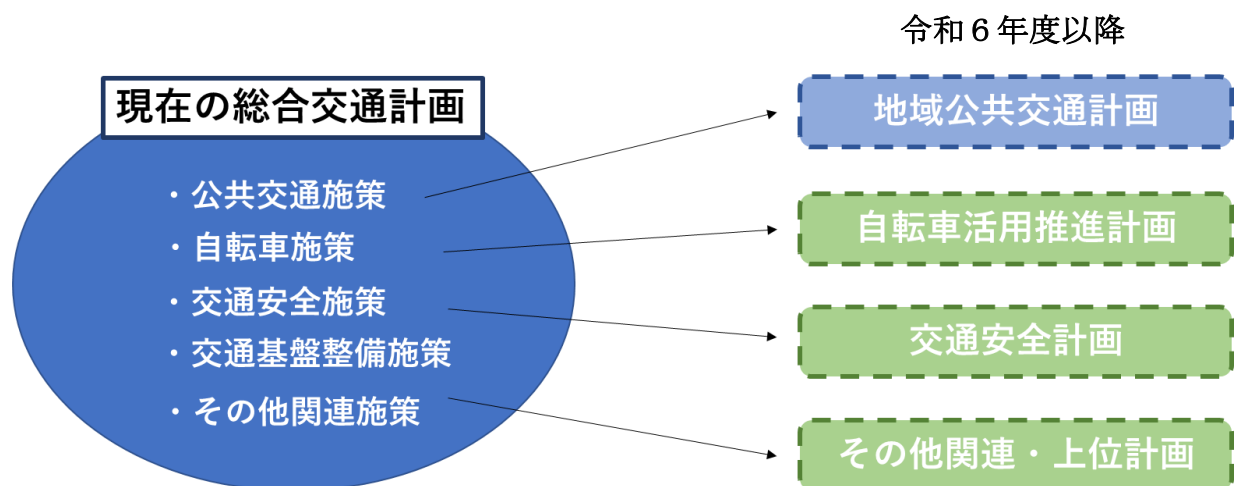
「足立区地域公共交通計画」の策定にあたっては、本計画の施策内容、事業内容との整合性を精査し、計画に反映させる必要があるため、中間検証を1年前倒しし、本計画における目標の達成状況を取りまとめることとした。

4 関連計画と重複する施策の今後の取扱い

現在の総合交通計画は法に基づかない任意計画であり、公共交通施策だけでなく、自転車や交通安全、都市計画道路等の施策を包括した内容となっている。

一方、自転車活用推進法に基づく「足立区自転車活用推進計画（令和6年6月策定予定）」、交通安全対策基本法に基づく「第11次足立区交通安全計画」など、各関連法に基づく計画と施策や指標が重複している事業も多い。

前述した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく『地域公共交通計画』は、公共交通施策に特化した計画とする必要があるため、自転車施策や交通安全施策等については、令和6年度以降に各計画の中で進捗管理等を行っていくものとする。



Ⅱ 各実施事業と達成状況

II 各実施事業と達成状況

1 総合交通計画の交通施策と実施事業

目指すべき姿

多様な人の移動を支える交通環境の整った「まち」足立 ～区民・地域・事業者・団体・行政が一丸となって地域課題を解決する力「協創力」により、持続可能な交通環境を整える～

基本目標	施策の方向性 （計画の柱）	『 施 策 名 』 施策目標	実 施 事 業		事業番号 (別紙参照)	実施地区	役割			
			分類	事 業 名			行政	事業者	区民	
基本目標 1 【ひと】 個人にとっても社会にとっても望ましい移動手段を自ら選択し、生活する「ひと」を育む	【ひと】 環境や健康等に配慮した行動変容の推進	A. 『公共交通施策』 だれもが、安心して利用でき、快適に移動できる公共交通の整備を実現します。	1.鉄道	①鉄道新線の整備促進（メトロセブン）	A-1-①	特定地区	○	○		
				②鉄道の延伸促進（地下鉄8号線、常磐新線）	A-1-②	特定地区	○	○		
				③混雑緩和対策（日暮里・舎人ライナー、つくばエクスプレス）	A-1-③	特定地区	○	○		
				④踏切解消（竹ノ塚駅、北千住駅）	A-1-④	特定地区	○	○		
				⑤ホームドア設置等バリアフリー化	A-1-⑤	特定地区	○	○		
基本目標 2 【くらし】 人々の移動実態に即した交通サービスを提供し、質の高い「くらし」を実現する	【くらし】 いくつになっても住みやすい移動サービスの充実		2.バス	①拠点間バス路線等の維持・強化	A-2-①	特定地区	○	○	○	
				②交通不便地域のバス路線導入	A-2-②	特定地区	○	○	○	
				③バスのバリアフリー化	A-2-③	全域		○		
				④バス停の利用環境整備	A-2-④	全域	○	○		
基本目標 3 【まち】 駅や拠点へのアクセス向上や、交通不便地域の改善を図り、気軽に外出できる「まち」を築く	【まち】 まちの成長をけん引する交通網の実現		3.タクシー	①ユニバーサルデザインタクシーの導入	A-3-①	全域		○		
				②配車アプリ活用等によるタクシーの利便性向上	A-3-②	全域	○	○		
			4.その他	①多様な交通手段の導入	A-4-①	特定地区	○	○	○	
				B. 『自転車施策』 身近な交通手段で環境にもやさしい自転車の有効活用と適正利用を実現します。	①自転車走行環境整備	B-①	全域	○		
					②自転車駐車場の整備	B-②	全域	○	○	
					③サイクルアンドバスライドの普及啓発	B-③	全域	○		○
④自転車シェアリングの拡充	B-④		特定地区		○					
⑤放置自転車対策	B-⑤		全域		○		○			
⑥交通安全教育	B-⑥		全域		○	○	○			
基本目標 4 【行財政】 行政サービスのあり方や、区民・交通事業者・区等の役割を明確化し、持続可能な交通環境を整え支える	【行財政】 継続的な交通環境の提供		C. 『交通基盤整備施策』 バスなどの公共交通導入の基盤となる道路網の着実な整備を実現します。	①都市計画道路等の整備	C-①	特定地区	○			
				②駅前広場の整備	C-②	特定地区	○			
		D. 『公共交通利用促進施策』 継続的な交通環境確保、環境負荷軽減を図るため、公共交通の更なる利用を促進します。	①モビリティ・マネジメントの実施	D-①	全域	○	○	○		
②バス利用者へのサービス向上	D-②		全域		○					
③バス位置情報の提供	D-③		全域	○	○					

Ⅱ 各実施事業と達成状況

2 各実施施策の目標達成状況-①

施策名	事業番号	事業名	取組内容		目標	達成状況	実施機関	ページ	
A.『公共交通施策』	A-1-①	鉄道新線の整備促進 (メトロセブン)	① 事業性等の調査・研究をメトロセブン促進協議会(総会・幹事会等)で実施		各年度3回(計15回)実施	計9回実施	↘	足立区鉄道関連事業課	P.10
			② 事業性等の調査・研究を区部周辺部環状公共交通都区連絡会等で実施		各年度2回(計10回)実施	計6回実施	↘		
			③ 実現に向けた地域機運の醸成を図るため、イベント等でのPR活動を実施		各年度4回(計20回)実施	計6回実施	↘		
	A-1-②	鉄道延伸促進(地下鉄8号線)	① 沿線地域住民、議会及び行政が一丸となるため、地下鉄8号線整備促進大会を開催		各年度1回(計5回)実施	計1回実施	↘	足立区鉄道関連事業課	P.11
			② 地下鉄8号線沿線自治体と協調して取組を行うため、他自治体の促進会議で情報共有・交換を実施		各年度3回(計15回)実施	計3回実施	↘		
			③ 事業採算性の確保に向けた調査委託を実施		隔年度実施	計0回実施	↘		
			④ 実現に向けた地域機運の醸成を図るため、イベント等でのPR活動を実施		各年度5回(計25回)実施	計10回実施	↘		
	A-1-②	鉄道延伸促進(常磐新線)	① 自治体間の連携や鉄道事業者への要請等を沿線都市連絡協議会で実施		各年度5回(計25回)実施	計23回実施	↘	足立区交通対策課	P.13
	A-1-③	混雑緩和対策 (日暮里・舎人ライナー)	① 全ての座席がロングシート化された新型車両を導入(東京都)		2編成増備	2編成増備	→	足立区交通対策課 東京都交通局	P.14
			② オフピーク通勤を促進するキャンペーンを実施(東京都)		各年度実施	各年度実施	→		
			③ オフピーク通勤を促進するキャンペーンの情報発信(足立区)		各年度2回以上実施 (計10回以上)	通年実施	→		
	A-1-③	混雑緩和対策 (つくばエクスプレス)	① 新型車両を導入(首都圏新都市鉄道)		5編成増備	5編成増備	→	足立区交通対策課 首都圏新都市鉄道	P.16
			② 朝ラッシュ時間帯1時間の運行本数を増便(22本から25本)(首都圏新都市鉄道)		3本の増便	2本の増便	→		
			③ ボックスシートをロングシートに改修(未実施7編成分)(首都圏新都市鉄道)		7編成改修	6編成改修	→		
			④ 8両編成化事業を実施(現6両)(首都圏新都市鉄道)		事業着手	事業中	→		
			⑤ オフピーク通勤を促進するキャンペーンを実施(首都圏新都市鉄道)		各年度実施	各年度実施	→		
			⑥ オフピーク通勤を促進するキャンペーンについて情報発信(足立区)		各年度2回以上実施 (計10回以上)	通年実施	→		
	A-1-④	踏切解消 (竹ノ塚駅、北千住駅)	① 竹ノ塚駅：鉄道事業者と連携し、連続立体交差事業を実施		事業完了	事業完了予定	→	足立区鉄道関連事業課 道路整備課	P.18
			② 北千住駅：鉄道と道路の立体交差化を引き続き検討		継続検討	検討	→		
	A-1-⑤	ホームドア設置等 バリアフリー化	① 障がい者や高齢者等を含む全ての人が安全に安心して鉄道車両に乗降できるようホームドアを設置(足立区・各鉄道事業者)	千代田線(北千住、綾瀬駅)	完了予定	完了	→	足立区道路整備課 各鉄道事業者	P.20
				日比谷線(北千住駅)	完了予定	完了	→		
				東武スカイツリーライン (北千住、小菅、五反野、梅島、西新井、竹ノ塚駅)	令和3年度以降 整備予定	1駅整備、1駅整備予定	→		
				常磐線(北千住駅)	令和14年度末頃 までに整備予定	－	－		
				東武スカイツリーライン(牛田、堀切駅)	整備時期未定	－	－		
				東武大師線(西新井、大師前駅)					
				京成本線(千住大橋、京成関屋駅)					
			② 1日の平均乗降客数が3,000人以上の駅でバリアフリー化が実施されていない、堀切駅でスロープを設置(足立区・東武鉄道)		完了	完了	→		
			③ 堀切駅のバリアフリー化を進めるためにエレベーター設置を引き続き検討(足立区・東武鉄道)		継続検討	検討	→		
	A-2-①	拠点間バス路線等の維持・強化	① 新たなバス需要が見込まれる文教大学、東京女子医大開設に合わせてバス路線の新設や再編を実施(足立区・各バス事業者)		運行開始	運行開始	→	足立区交通対策課 各バス事業者	P.22
			② 都市計画道路整備や新たな拠点開発などにあわせたバス路線再編等の実現のために、事業進捗に関する情報提供や路線変更の意向把握などバス事業者と連携して検討(足立区・各バス事業者)		各年度実施	各年度実施	→		
	A-2-②	交通不便地域のバス路線導入	① バスの検証運行実績等を基に、本格運行を実施		本格運行	検証運行終了	↘	足立区交通対策課	P.24
	A-2-③	バスのバリアフリー化	① ノンステップバスを順次導入		R1：導入率80% R2以降：バスの買い替えにあわせて導入	R1：導入率92% R2以降：バスの買い替えにあわせて導入	→	各バス事業者	P.27
	A-2-④	バス停の利用環境整備	① 「はるかぜ」のバス停にベンチや上屋、点字ブロックを設置(駅や公共施設、病院等の施設周辺のバス停に優先的に設置)(足立区)		ベンチ：39箇所 点字：198箇所	ベンチ：19箇所 点字：76箇所	→	足立区交通対策課 各バス事業者	P.28
			② 「路線バス」のバス停に広告付上屋等を整備(各バス事業者)		各年度実施	1箇所設置	↘		

→：目標を達成した ↗：目標を上回った ↘：目標を下回った

Ⅱ 各実施事業と達成状況

2 各実施施策の目標達成状況-②

施策名	事業番号	事業名	取組内容		目標	達成状況	実施機関	ページ	
A.『公共交通施策』	A-3-①	ユニバーサルデザインタクシーの導入	① ユニバーサルデザインタクシー(スロープ付)を導入		R2まで：1万台導入(都内) R3以降：継続導入	16,324台導入	↗	タクシー事業者	P.30
	A-3-②	配車アプリ活用等によるタクシーの利便性向上	① 配車を実現できるようスマホ配車アプリを導入		導入	25,429台導入	→	タクシー事業者	P.31
	A-4-①	多様な交通手段の導入	① バス以外の交通手段の導入		検証運行	制度設計中	↘	足立区交通対策課	P.32
B.『自転車施策』	B-①	自転車走行環境整備	① 自転車専用通行帯、ナビライン、ナビマーク等の整備	綾瀬駅周辺	11,400m	9,395m	↘	足立区交通対策課 道路整備課	P.38
				竹ノ塚駅周辺	6,000m	8,095m	↗		
				六町駅周辺	12,100m	0m	↘		
				花畑地区	14,000m	12,500m	↘		
				江北地区	7,000m	4,800m	↘		
				都市計画道路等	道路の整備に合わせ実施	実施（4,723m）	→		
	B-②	自転車駐車場の整備	① 自転車の利用状況や民間自転車駐車場の設置状況を勘案して、区営の自転車駐車場の新設・改修		計6箇所	計8箇所	↗	足立区交通対策課	P.40
			② 「足立区民営自転車等駐車場設置補助金」制度を活用した民営自転車駐車場の新設		各年度2箇所(計10箇所)	計3箇所	↘		
	B-③	サイクルアンドバスライドの普及啓発	① サイクルアンドバスライドに関する情報を発信		R1 ：手法検討 R2以降：実施	R1 ：検討実施 R2以降：実施	→	足立区交通対策課	P.42
	B-④	自転車シェアリングの拡充	① シェアサイクルを導入		R1 ：手法検討・ 実証実験 R4以降：本格導入	R1 ：実証実験開始 R4以降：実証実験中	↘	足立区交通対策課	P.43
	B-⑤	放置自転車対策	① 街頭指導員による駐車場への誘導や店舗への指導、放置自転車の撤去、自転車の施錠周知による盗難後の放置抑制を引き続き実施		各年度実施	各年度実施	→	足立区交通対策課	P.44
	B-⑥	交通安全教育	① 幼稚園・保育園で正しい道路の歩き方等を学んでもらうため、交通安全教室を実施		各年度170園(計850園)実施	計324園実施	↘	足立区交通対策課	P.46
② 小学校において、小学三年生を対象とし、「自転車安全運転免許証発行事業」による交通安全教室を実施			各年度69校(計345校)実施	計342校実施	→				
③ 中・高等学校でスタントマンを活用した体験型交通安全教室を実施			各年度14～15校実施 (計74校)	計68校実施	↘				
④ 大人向けに(高齢者を含む)、全住区センター(子育てサロン含む)で交通啓発活動を実施			各年度114回(計570回)実施	計47回実施	↘				
C.『交通基盤整備施策』	C-①	都市計画道路等の整備	① 都市計画道路等の整備(補助258号)		完了	完了	→	足立区鉄道関連事業課 道路整備課	P.49
			② 都市計画道路等の整備(補助138号)		完了	事業中	↘		
			③ 都市計画道路等の整備(主要区画道路②)		完了	完了	→		
			④ 都市計画道路等の整備(区画街路14号)		完了	事業中	↘		
	C-②	駅前広場の整備	① 駅前広場の整備	竹ノ塚駅西口	完了	事業中	↘	足立区鉄道関連事業課 道路整備課 まちづくり課	P.51
	竹ノ塚駅東口、西新井駅西口、牛田・京成関屋駅、北綾瀬駅	事業化検討		1 駅事業中 1 駅事業認可取得	↘				
D.『公共交通利用促進施策』	D-①	モビリティマネジメントの実施	① 公共交通情報の提供等の利用促進啓発活動の実施(足立区・各交通事業者)		促進活動の各年度実施	H P等で公共交通情報の提供を各年度実施	→	足立区交通対策課 各交通事業者	P.54
	D-②	バス利用者へのサービス向上	① I Cカード定期券の導入		導入検討	7 事業者中 5 事業者 で導入済み	↘	各バス事業者	P.56
			② 乗継割引の導入		導入検討	未導入	↘		
	D-③	バス位置情報の提供	① インターネット上における位置情報の提供(各バス事業者)		導入検討	全バス事業者で導入済み	↗	足立区交通対策課 各バス事業者	P.57
			② バス停におけるバスロケーションシステムの設置(主要駅や公共施設周辺等のバス停) (足立区・各バス事業者)		R1 ：設置箇所の検討 R2以降：各年度1箇所設置 (計 4 箇所)	R1 ：検討実施 R2以降：計1箇所設置	↘		

→：目標を達成した ↗：目標を上回った ↘：目標を下回った

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

1 A. 『公共交通施策』

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：A-1-①

施策名：A. 公共交通施策

事業名：鉄道新線の整備促進（メトロセブン）

【実施機関】 足立区（鉄道関連事業課）

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①事業性等の調査・研究をメトロセブン促進協議会（総会・幹事会等）で実施	各年度3回実施 (計15回)	計9回実施（60.0%） ▽目標を下回った
②事業性等の調査・研究を区部周辺部環状公共交通都区連絡会等で実施	各年度2回実施 (計10回)	計6回実施（60.0%） ▽目標を下回った
③実現に向けた地域機運の醸成を図るため、イベント等でのPR活動を実施	各年度4回実施 (計20回)	計6回実施（30.0%） ▽目標を下回った

新型コロナウイルス感染症の影響により、促進協議会の開催が中止になるなど、令和2年度以降は思うような活動ができない状況にあったため、目標達成には至らなかった。しかし、協議会等の実施方法をWEBや書面開催に変更するなど、コロナ禍においても活動継続に努めてきた。

令和5年8月2日には、環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会の総会が対面で開催され、令和4年度の事業報告や令和5年度の事業計画（案）、予算（案）等についての議事が行われた。



令和5年度促進協議会の様子

【今後の方針】

令和6年度以降も、従来どおりの活動を再開し、関係各所間の情報共有を図っていくとともに、引き続き実現に向け、事業性の調査・研究やPR活動を進めていく。

取組内容	令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
①事業性等の調査・研究をメトロセブン促進協議会（総会・幹事会等）で実施	継続実施	足立区地域公共交通計画
②事業性等の調査・研究を区部周辺部環状公共交通都区連絡会等で実施	継続実施	
③実現に向けた地域機運の醸成を図るため、イベント等でのPR活動を実施	継続実施	

事業番号：A-1-②

施策名：A. 公共交通施策

事業名：鉄道の延伸促進（地下鉄8号線、常磐新線）

【実施機関】 足立区（鉄道関連事業課）

ア) 地下鉄8号線（有楽町線）の区内延伸

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①沿線地域住民、議会及び行政が一丸となるため、地下鉄8号線整備促進大会を開催	各年度1回実施 (計5回)	計1回実施（20.0%） ▽目標を下回った
②地下鉄8号線沿線自治体と協調して取組を行うため、他自治体の促進会議で情報共有・交換を実施	各年度3回実施 (計15回)	計3回実施（20.0%） ▽目標を下回った
③事業採算性の確保に向けた調査委託を実施	隔年度実施 (令和2年度・4年度)	計0回実施（0.0%） ▽目標を下回った
④実現に向けた地域機運の醸成を図るため、イベント等でのPR活動を実施	各年度5回実施 (計25回)	計10回実施（40.0%） ▽目標を下回った

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度以降は、促進大会やイベントなどの開催が中止されたことや、公共交通手段の利用者低迷により事業採算性にかかる調査を見送ったことなどから目標達成には至らなかった。しかし、SNSなどを活用した地域における機運の醸成、足立区立佐野図書館や足立区役所1階アトリウムで地下鉄8号線整備促進に関する展示を開催するなど、計画の周知活動を行った。



佐野図書館におけるパネル展示（R3.11.4～R3.11.15）



足立区役所1階アトリウムにおけるパネル展示（R5.11.2～R5.11.10）

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業名：鉄道の延伸促進（地下鉄8号線、常磐新線）

【今後の方針】

令和5年度より、沿線自治体が組織する「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」に足立区も加入したことから、今後は沿線地域と連携した活動を推進していく。

取組内容	令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
①沿線地域住民及び行政等が一体となるため、沿線自治体と連携した促進大会を実施	継続実施	足立区地域公共交通計画
②地下鉄8号線沿線自治体と協調して取組を行うため、「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」の活動（定期総会等）をととして情報共有・交換を実施	継続実施	
③事業採算性の確保に向けた調査の打合せを沿線自治体と実施	各年度2回実施	
④実現に向けた地域機運の醸成を図るため、イベント等でのPR活動を実施	各年度5回実施	

事業番号：A-1-②

施策名：A. 公共交通施策

事業名：鉄道の延伸促進（地下鉄8号線、常磐新線）

【実施機関】足立区（交通対策課）

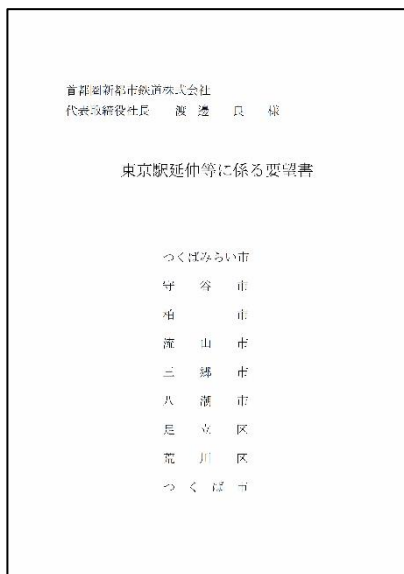
イ) 常磐新線（つくばエクスプレス）の延伸（秋葉原～東京）

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①自治体間の連携や鉄道事業者への要請等を沿線都市連絡協議会で実施	各年度5回実施 (計25回)	計23回実施(92.0%) ↳目標を下回った

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度・3年度で研修会が中止となったが、総会、幹事会などはWEBや書面開催に変更するなど、コロナ禍においても活動継続に努めてきた。

また、常磐新線（つくばエクスプレス）沿線自治体9区市（足立区、荒川区、つくば市、つくばみらい市、守谷市、柏市、流山市、三郷市、八潮市）は、令和5年9月20日に首都圏新都市鉄道株式会社に対して常磐新線の東京駅までの延伸等にかかる要望書を提出する等の取組みを実施した。



令和5年9月提出の要望書



要望書手交式（左：五十嵐つくば市長、
右：渡邊代表取締役社長）

つくば市HP「つくばエクスプレスの東京駅延伸等に関する要望について」より引用

【今後の方針】

令和6年度以降も、引き続き沿線自治体や鉄道事業者と連携した活動を進めていく。

取組内容	令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
①自治体間の連携や鉄道事業者への要請等を沿線都市連絡協議会で実施	継続実施	足立区地域公共交通計画

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：A－1－③

施策名：A. 公共交通施策

事業名：混雑緩和対策（日暮里・舎人ライナー、つくばエクスプレス）

【実施機関】足立区（交通対策課）、東京都交通局

ア) 日暮里・舎人ライナー

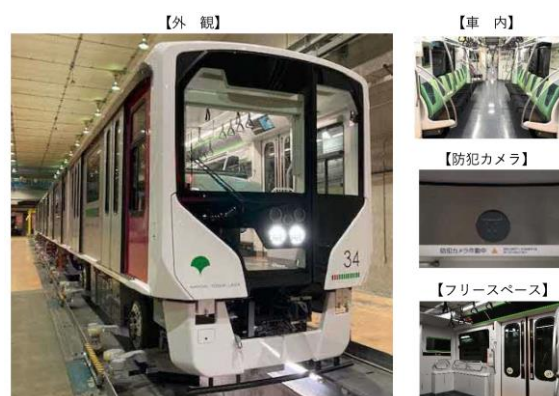
【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①全ての座席がロングシート化された新型車両を導入（東京都）	2編成増備	2編成増備 →目標を達成した
②オフピーク通勤を促進するキャンペーンを実施（東京都）	各年度実施	各年度実施 →目標を達成した
③オフピーク通勤を促進するキャンペーンの情報発信（足立区）	各年度2回以上実施 (計10回以上)	通年実施 →目標を達成した

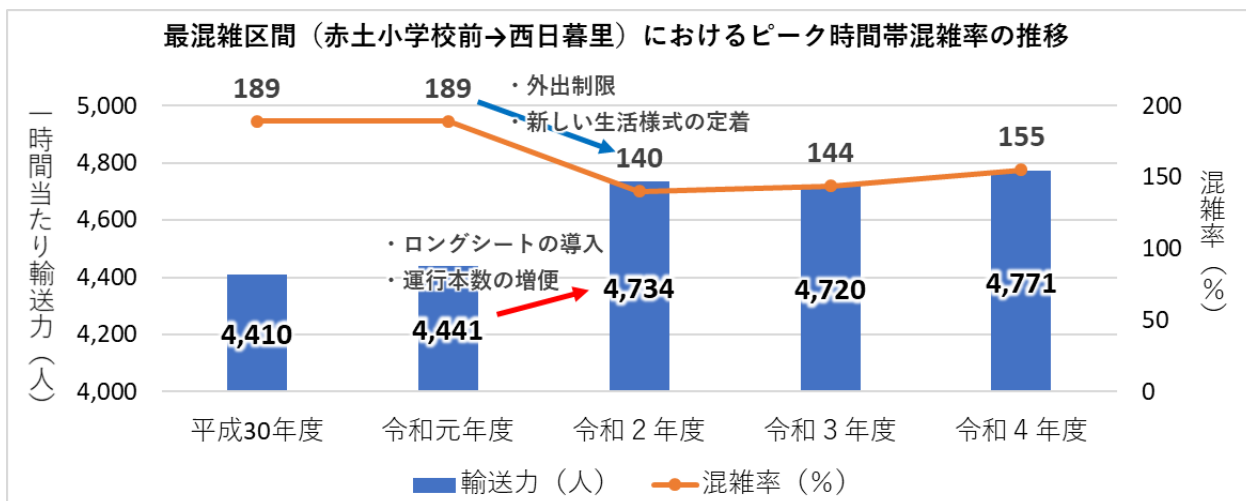
東京都交通局は、混雑緩和対策として令和2年にロングシート車両2編成10両を増備するとともに運行本数の増便により、一時間当たり約300人多くの乗客を輸送することを可能とした。また、時差Bizキャンペーンに合わせ、日暮里駅や西日暮里駅における周知活動を実施した。

足立区としても、時差Bizに関する情報を区HPに掲載することで、混雑緩和に努めた。

混雑率については、ロングシート車両の増備、運行本数の増便による輸送力の強化、新型コロナウイルス感染拡大やその後の新しい生活様式の定着等の影響により、改善が見られた。しかし、未だに混雑率が令和2・3・4年度と3年連続で首都圏ワーストであることから、今後も継続的な取組が必要である。



全ての座席がロングシート化された車両
(東京都交通局HPより引用)



最混雑区間における混雑率（国土交通省）を基に作成

【今後の方針】

令和6年度以降も、引き続き東京都が実施する夏と冬の時差B i zキャンペーンに合わせ、区HPにおける混雑緩和に関する情報発信を行うとともに、訴求力のある取組みについて検討を行う。

取組内容	令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
①オフピーク通勤を促進するキャンペーンを実施（東京都）	継続実施	足立区地域公共交通計画
②オフピーク通勤を促進するキャンペーンの情報発信（足立区）	継続実施	

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：A－1－③

施策名：A. 公共交通施策

事業名：混雑緩和対策（日暮里・舎人ライナー、つくばエクスプレス）

【実施機関】足立区（交通対策課）、首都圏新都市鉄道

イ) つくばエクスプレス

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①新型車両を導入（首都圏新都市鉄道）	5編成増備	5編成増備 →目標を達成した
②朝ラッシュ時間帯1時間の運行本数を増便（22本から25本）（首都圏新都市鉄道）	3本の増便	2本の増便 →目標を達成した
③ボックスシートをロングシートに改修（未実施7編成分）（首都圏新都市鉄道）	7編成改修	6編成改修 →目標を達成した
④8両編成化事業を実施（現6両）（首都圏新都市鉄道）	事業着手	事業中 →目標を達成した
⑤オフピーク通勤を促進するキャンペーンを実施（首都圏新都市鉄道）	各年度実施	各年度実施 →目標を達成した
⑥オフピーク通勤を促進するキャンペーンについて情報発信（足立区）	各年度2回以上実施 (計10回以上)	通年実施 →目標を達成した

※ ②については、令和2年3月に3本の増便を行い運行本数は25本となったが、その後の新型コロナウイルス感染拡大による利用者減少を受け、現在は24本で運行している。

※ ③については、当初7編成の改修予定であったが、そのうちの1両を廃車としたため、6編成の改修を実施した。

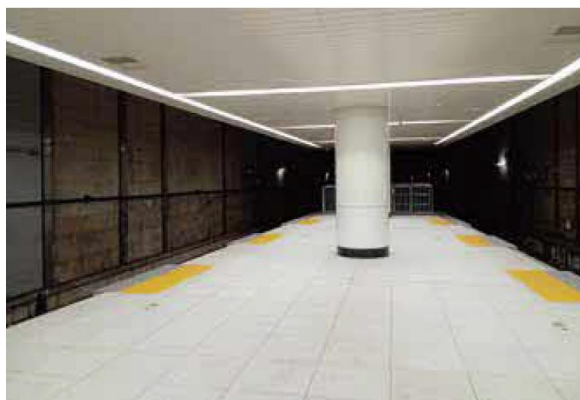
混雑緩和対策として、令和元年度には新型車両の導入やボックスシートのロングシートへの改修や朝ラッシュ時間帯における運行本数の増便などを行った。

また8両編成化事業に向けて、浅草駅や南千住駅においてホーム延伸工事を実施し、現在は青井駅、六町駅で事業実施中である。

混雑率については、朝ラッシュ時の運行本数を増やすなど、輸送力を大幅に強化したことや新型コロナウイルス感染拡大、新しい生活様式の定着等の影響により低下がみられる。



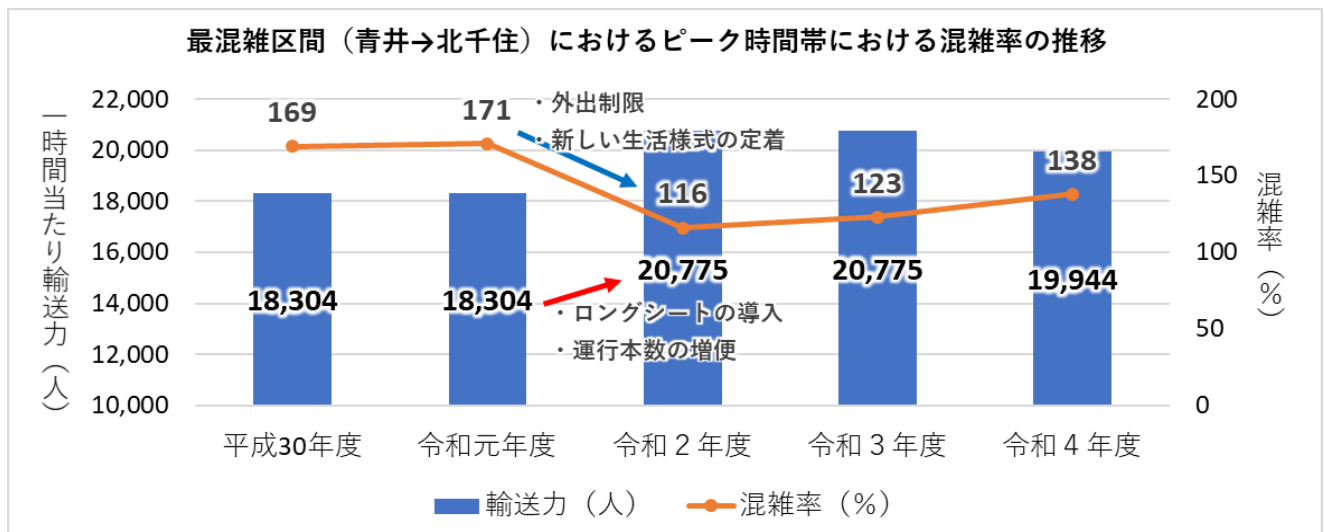
新型車両（TX-3000系）



浅草駅のホーム延伸工事部分

（首都圏新都市鉄道（株）HPより引用）

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針



最混雑区間における混雑率（国土交通省）を基に作成

また、足立区としても、区HPにおいて、混雑緩和を促進する時差Bizに関する情報発信を行った。

【今後の方針】

令和6年度以降も、8両編成化を実現するためのホーム改修事業の実施を継続するとともに、引き続き混雑緩和に関する情報を発信し、訴求力のある取組みについて検討を行う。

取組内容	令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
① 8両編成化事業を実施（現6両） （首都圏新都市鉄道）	継続実施	足立区地域公共交通計画
② オフピーク通勤を促進するキャンペーンを実施（首都圏新都市鉄道）	継続実施	
③ オフピーク通勤を促進するキャンペーンについて情報発信（足立区）	継続実施	

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：A－1－④

施策名：A. 公共交通施策

事業名：踏切解消（竹ノ塚駅、北千住駅）

【実施機関】 足立区（鉄道関連事業課・道路整備課）

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①竹ノ塚駅：鉄道事業者と連携し、連続立体交差事業を実施	事業完了	事業完了予定 →目標を達成する予定
②北千住駅：鉄道と道路の立体交差化を引き続き検討	継続検討	検討 →目標を達成した

平成24年11月から工事を開始した竹ノ塚駅の連続立体交差事業により、令和4年3月に高架化が完了し、伊勢崎線第37号踏切、第38号踏切の2箇所の踏切が解消された。第37号踏切については、ピーク時の遮断時間が1時間あたり40分以上で交通渋滞の原因となっており、国土交通省の開かずの踏切として指定されていたが、高架化に伴い交通渋滞が改善した。

現在は、交差道路工事や側道復旧工事等を実施しており、令和5年度末に事業完了予定である。

また、北千住駅においては、立体交差化に向けた課題や短期対策・長期対策等の方向性を検討した。



伊勢崎線第37号（左：高架化前 右：高架化後）

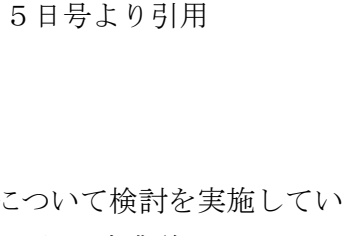


伊勢崎線第38号（左：高架化前 右：高架化後）

工事着手から約10年
踏切のない竹の塚
ついに実現

令和4年3月19日から翌朝にかけて竹ノ塚駅^{※1}を通過する上下線行線^{※2}の工事が行われ、4線すべての高架化が完了。平成24年から約10年の歳月を経て、2つの踏切が無くなりました。区民の皆様からいただいた意見が様々な点で反映された新駅舎も20日にオープンし、竹ノ塚駅と周辺地区の新たな時代が幕を開けました。

★1…町名は「竹の塚」、駅名は「竹ノ塚駅」と表記 ★2…各駅停車のこと
■問先＝(区)鉄道関連事業課 立体化担当 ☎3880-5484 



あだち広報 令和4年4月25日号より引用

【今後の方針】

北千住駅については、毎年度鉄道と道路の立体交差について検討を実施しているものの、都市計画道路の優先整備路線に位置付けられていないことから、事業着手までにはかなりの時間を要することが予想される。そのため、優先整備路線へ位置付けられた段階で対象事業と位置付けるなどの見直しが必要である。

取組内容	今後の位置づけ
①北千住駅：鉄道と道路の立体交差化を引き続き検討	エリアデザイン計画 足立区都市計画マスタープラン

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：A－1－⑤

施策名：A. 公共交通施策

事業名：ホームドア設置等バリアフリー化

【実施機関】足立区（道路整備課）、各鉄道事業者

【実施事業の評価・分析】

取組内容		改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①障がい者や高齢者等を含む全ての人が安全に安心して鉄道車両に乗降できるようホームドアを設置 (足立区・各鉄道事業者)	千代田線 (北千住、綾瀬駅)	完了予定	完了 →目標を達成した
	日比谷線(北千住駅)	完了予定	完了 →目標を達成した
	東武スカイツリーライン (北千住、小菅、五反野、梅島、西新井、竹ノ塚駅)	令和3年度以降 整備予定	1駅整備、1駅整備予定 →目標を達成した
	常磐線(北千住駅)	令和14年度末頃 までに整備予定	—
	東武スカイツリーライン (牛田、堀切駅) 東武大師線 (西新井、大師前駅)	整備時期未定	—
	京成本線 (千住大橋、京成関屋駅)		
②1日の平均乗降客数が3,000人以上の駅でバリアフリー化が実施されていない、堀切駅でスロープを設置 (足立区・東武鉄道)		完了	完了 →目標を達成した
③堀切駅のバリアフリー化を進めるためにエレベーター設置を引き続き検討(足立区・東武鉄道)		継続検討	検討 →目標を達成した

ホームドアの設置状況については以下のとおりである。※（）内は設置完了時期

千代田線：北千住駅（令和元年6月）、綾瀬駅（令和2年3月）

日比谷線：北千住駅（令和3年3月）

東武スカイツリーライン：竹ノ塚駅（令和4年4月）、五反野駅（令和5年度中に設置予定）



新たに設置されたホームドア（左：日比谷線北千住駅、右：東武スカイツリーライン竹ノ塚駅）

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

また、国の移動等円滑化の促進に関する基本方針により、バリアフリー化が求められていた東武スカイツリーライン堀切駅については、令和3年3月にホームと改札をつなぐスロープの設置が行われた。

現在は堀切駅跨線人道橋の架け替えに合わせてバリアフリー化を実施するため、東武鉄道等関係部署との協議を行っている。



堀切駅に設置されたスロープ

【今後の方針】

現在、区では区内鉄道駅のホームドアを整備する鉄道事業者に補助金を交付しており、引き続き補助制度の実施等を通じてホームドア整備の早期実現に努め、各駅のバリアフリー化を推進していく。

また、堀切駅については、令和6年度に跨線人道橋架け替えの詳細設計に着手する予定である。

取組内容		令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
①障がい者や高齢者等を含む全ての人が安全に安心して鉄道車両に乗降できるようホームドアを設置 (足立区・各鉄道事業者)	東武スカイツリーライン (小菅、梅島、西新井駅)	令和7年度末までに整備予定	足立区地域公共交通計画
	東武スカイツリーライン (堀切、牛田駅)	令和17年度末までに整備予定	
	常磐線(北千住駅)	令和13年度末までに整備予定	
	京成本線 (千住大橋、京成関屋駅)	—	

取組内容	今後の位置づけ
②堀切駅のバリアフリー化を進めるためにエレベーター設置を引き続き検討(足立区・東武鉄道)	足立区バリアフリー推進計画 足立区ユニバーサルデザイン推進計画

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：A－2－①
施 策 名：A. 公共交通施策
事 業 名：拠点間バス路線等の維持・強化

【実施機関】足立区（交通対策課）、各バス事業者

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①新たなバス需要が見込まれる文教大学、東京女子医大開設に合わせてバス路線の新設や再編を実施 (足立区・各バス事業者)	運行開始	運行開始 →目標を達成した
②都市計画道路整備や新たな拠点開発などに合わせたバス路線再編等の実現のために、事業進捗に関する情報提供や路線変更の意向把握などバス事業者と連携して検討 (足立区・各バス事業者)	各年度実施	各年度実施 →目標を達成した

1 文教大学開設に合わせたバス路線の新設・再編

(1) バス路線の新設・再編

バス事業者や交通管理者との協議を行い、新たなバス需要が見込まれた文教大学の開設に合わせたバス路線の新設・再編を実施し、文教大学-竹ノ塚駅間、文教大学-六町駅を結ぶ2路線の運行を令和3年3月から東武バスセントラルが開始した。



東武バスセントラルHPより引用

(2) 運行開始後の減便

新型コロナウイルス感染症の拡大等により、竹ノ塚駅-文教大学間を運行する系統において、右記のとおり減便が実施された。

運行事業者	系統名	運行本数の推移 (運行開始→R6.2末時点)
東武バスセントラル(株) (減便)	竹16	平日 : 78→67 土・休日 : 68→63

2 東京女子医科大学附属足立医療センター(東京女子医大)開院に合わせたバス路線の新設・再編

(1) バス路線の新設・再編

バス事業者と足立区で協議を行い、バス需要が見込まれた東京女子医大の開院にあわせてバス路線の新設・再編を実施した。

新たに東武バスセントラル・新日本観光自動車・国際興業・東京都交通局の4事業者により、計8系統のバスが令和4年1月4日に東京女子医大への乗り入れを開始した。

また、乗り入れ開始に伴い、区としても利用促進を図るため、広報誌へのバス路線の掲載を行った。



あだち広報 令和3年12月25日号より引用

(2) 運行開始後の減便・運行終了

深刻な運転士不足や、新型コロナウイルス感染症の影響、さらにバス利用者が想定よりも少なかったことを受け、東京女子医大に乗り入れる系統のうち、北05、西08、赤27Hの3系統が減便され、赤27Hと里48-3の2系統については令和6年3月で運行終了となる。

運行事業者	系統名	運行本数の推移 (運行開始→R6.2末時点)
東武バスセントラル(株) (減便)	北05	平日 : 27→12 土・休日 : 14→12
	西08	平日 : 86→52 土・休日 : 68→42
国際興業(株) (R6.3運行終了)	赤27H	平日 : 80→48 土曜日 : 73→48 日・祝日 : 72→47
東京都交通局 (R6.3運行終了)	里48-3	平日 : 16→16 土・休日 : 運行なし

【今後の方針】

令和6年度以降は、近年の運転士不足状況を鑑みつつ、現在整備中の六町や北綾瀬駅の交通広場をはじめとする新たな需要が見込まれる箇所に合わせて、路線再編等を行っていく。また、需要がある路線を今後も維持していくためにも、区内における路線の再編等を令和6年度以降に検討していくものとする。

取組内容	令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
①都市計画道路整備や新たな拠点開発などに合わせたバス路線再編等の実現のために、事業進捗に関する情報提供や路線変更の意向把握などバス事業者と連携して検討(足立区・バス事業者)	各年度検討実施	足立区地域公共交通計画

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：A-2-②

施策名：A. 公共交通施策

事業名：交通不便地域のバス路線導入

【実施機関】足立区（交通対策課）

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①バスの検証運行実績等を基に、本格運行を実施	本格運行	検証運行終了 ↓目標を下回った

1 バス運行の経緯

平成30年実施の交通に関する意識調査の結果、日常の移動に関する不便感が強く、高齢化率が他地域と比較して高い花畑周辺地域において、令和2年度に「花畑周辺地域公共交通検討会」を立ち上げ、バス路線導入の検討を開始した。

検討会での運行経路等に関する意見交換や、令和2年12月実施の運行予定経路沿線の居住者に対してアンケート等により、利用意欲等の調査を実施したうえで、令和3年10月から六町駅～花畑桑袋団地において、社会実験バスの検証運行を開始した。

本格運行の基準としては、収支率に着目し、半年を1期とし、2期連続で収支率が24%以上となれば本格運行へ移行することとした。



第2回花畑周辺地域公共交通検討会



社会実験バスの出発式

2 運行開始後の取組み

検証運行開始後に行った主な取組みは以下のとおりである。

- ・ 区の広報誌において路線上のスポット等を案内する特集記事の掲載（令和3年12月）
- ・ 文教大学の学生が考えた名称候補から、Web投票や地元検討会を経て、社会実験バスの名称が「ブンブン号」に決定（令和4年1月）
- ・ 利用促進策として、六町駅やベルクスモール足立花畑等において、割引率の高い回数券の現地販売会を実施（令和4年4月、令和5年3月）
- ・ ダイヤ改正及び70歳以上の方が110円で乗車できる「乗車割引証」の発行開始（令和4年10月）※運行当初は利用可能であったシルバーパス利用を利用不可とした

収支率改善のため、様々な取組みを行ったが、収支率は一度も目標値を上回ることとはなく、令和6年3月22日に検証運行を終了することとした。



あだち広報 令和3年12月10日号より引用

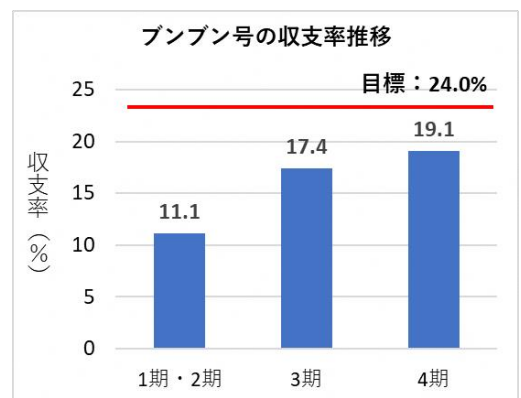
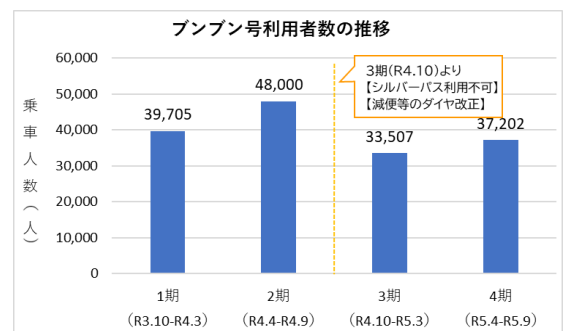
3 利用者数や収支率低迷についての分析

(1) 利用者数と収支率

運行開始前に実施したブンブン号沿線地域を対象としたアンケート調査では、回答者の約8割の方がブンブン号の利用を希望しており、年間約26万人の利用者を予測していた。しかし、実際の利用者数は事前の予測よりも大幅に少なかった。

また、3期の始まりに合わせて実施した収支率改善に向けた取組み（シルバーパス廃止とそれに伴う乗車割引証の運用開始、利用実態に合わせた減便等）により収支率は改善したものの、利用者数は頭打ちの状態となった。

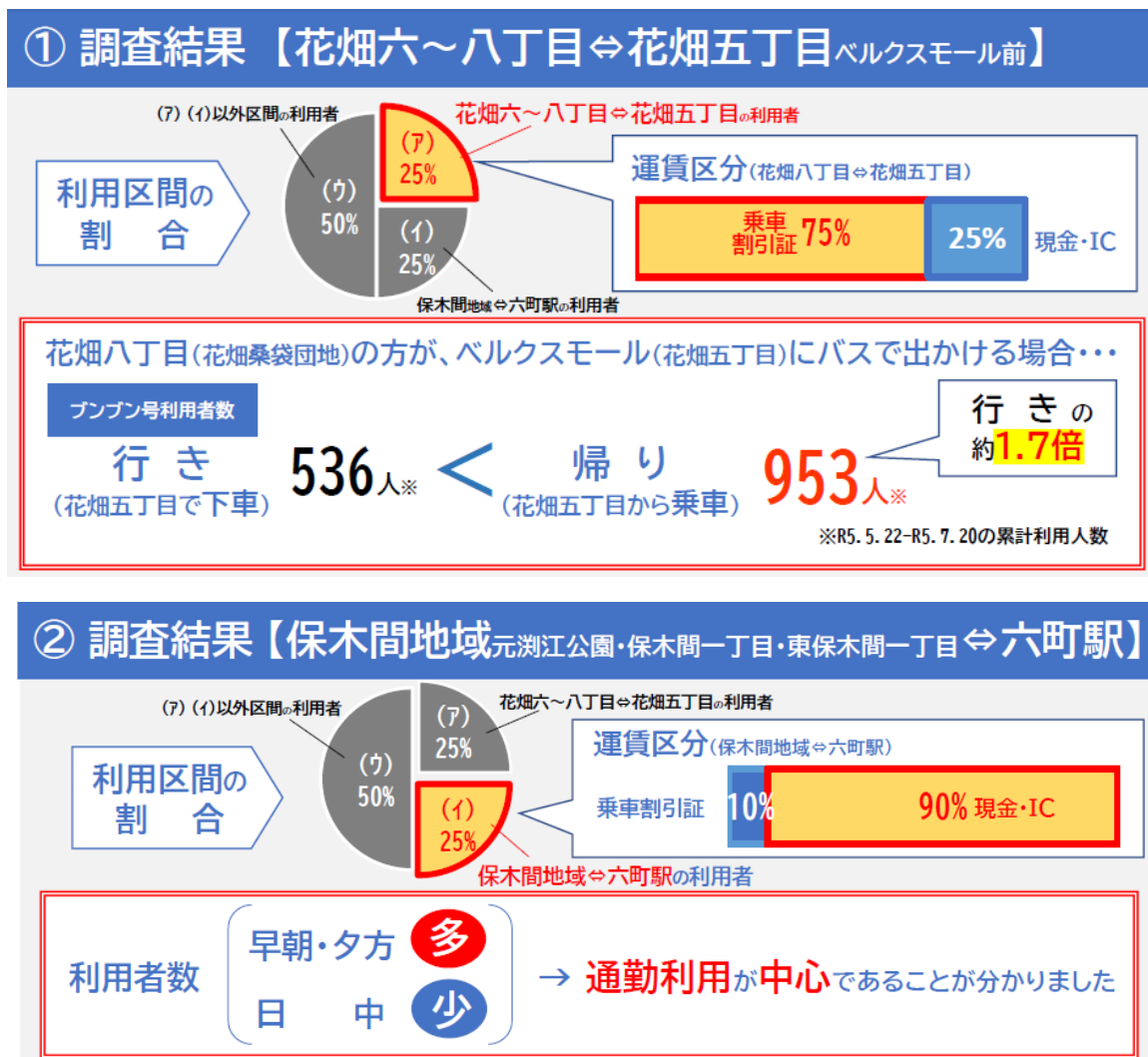
このことから、「バス運賃の負担」が想定以上に高齢者の移動手段の選択に大きな影響を与えていることが分かった。



Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業名：交通不便地域のバス路線導入

(2) 利用者の地域別利用特性



これらの調査結果や利用特性より、ブンブン号路線の北側（花畑桑袋団地⇔花畑五丁目）と南側（保木間地域⇔六町駅）では、利用の目的（買物・通勤等）や利用の多い時間帯などが大きく異なり、バスのような定期運行型の交通手段は適していないことが分かった。

【今後の方針】

花畑周辺地域の移動特性をさらに調査したうえで、令和5年12月にブンブン号の沿線地域にて新たな交通手段に関する勉強会を実施し、地域住民に対し、ブンブン号の課題等や既存の公共交通を補完する新たな交通手段の事例を紹介する。令和6年度以降は、足立区地域内交通導入サポート制度を活用し、地域住民が主体となる地域主導型交通の導入について、検討を行う。

取組内容	令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
①足立区地域内交通導入サポート制度を活用した地域主導型交通の導入の検討	導入検討	足立区地域公共交通計画

事業番号：A－2－③

施策名：A. 公共交通施策

事業名：バスのバリアフリー化

【実施機関】各バス事業者

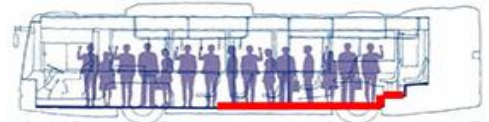
【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①ノンステップバスを順次導入	R1 : 導入率80% R2以降：バスの買い替えにあわせて導入	R1 : 導入率92% R2以降：バスの買い替えにあわせて導入 →目標を達成した

計画改定時の区内におけるノンステップバス導入率約80%という目標は、令和元年度末の導入率が92%となったことで達成された。その後もバスの買い替えに合わせて導入していくことで、足立区内を運行する約500台のバス車両のほとんどがノンステップ化されている。

ワンステップバスを運行している一部事業者についても、車両の買い替えにあわせ順次ノンステップバスの導入を行っている。

また、東京都交通局が運行する都営バスでは、ノンステップバスだけではなく、フルフラットバスも運行しており、高齢者、障がい者、車いす利用者など、誰もが利用しやすいバスの導入が進められた。



都営バスのバリアフリー化車両（左：ノンステップバス、右：フルフラットバス）

（東京都交通局HPより引用）

【今後の方針】

令和6年度以降も引き続き、バスの買い替え時には、ノンステップバスの導入を継続的に実施し、区内を運行するすべてのバスがノンステップ化されることを目標とする。

取組内容	令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
①ノンステップバスを順次導入	区内を運行する全てのバス車両のノンステップ化	足立区地域公共交通計画

※ 区内を運行するバス事業者のうち、すべての車両がノンステップ化されているのは東京都交通局、日立自動車交通(株)、(株)新日本観光自動車、朝日自動車(株)、京成バス(株)の5事業者である（令和5年11月末時点）。

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：A－2－④

施策名：A. 公共交通施策

事業名：バス停の利用環境整備

【実施機関】足立区（交通対策課）、各バス事業者

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①「はるかぜ」のバス停にベンチや上屋、点字ブロックを設置（駅や公共施設、病院等の施設周辺のバス停に優先的に設置）（足立区）	ベンチ：39箇所 点字：198箇所	ベンチ：19箇所（100%） 点字：76箇所（100%） →目標を達成した
②「路線バス」のバス停に広告付上屋等を整備（各バス事業者）	各年度実施	1箇所設置 →目標を下回った

※ ①については、歩道幅員が確保されているすべての歩道に対してベンチの設置が完了し、設置可能なすべての箇所に点字シートの設置が完了したため、達成率を100%としている。

コミュニティバス「はるかぜ」のバス停については、令和元年度から令和5年度の間にベンチを19箇所、点字シートを76箇所設置し、歩道幅員が確保されている設置可能なすべての箇所にベンチ、点字シートを設置した。

また、令和3年度には多くの利用者の滞留が見込まれた東京女子医大足立医療センター前バス停に、ベンチ、点字シートと併せて、上屋を設置した。

広告付き上屋については、令和元年度に花畑五丁目バス停に設置した。



ベンチ、点字、上屋を設置した
東京女子医大足立医療センター前バス停



設置された広告付き上屋
(花畑五丁目バス停)

【今後の方針】

今後は、新たに整備される北綾瀬駅、綾瀬駅の駅前交通広場や、道路整備によって歩道の拡幅が行われたバス停において、ベンチや点字シートの設置を進めていく。また、既存のはるかぜバス停については老朽化に合わせて改修工事を行う。

路線バスのバス停のベンチや上屋等については、令和5年度に創設予定の「足立区路線バス停留所環境整備費補助制度」を利用し、バス事業者がそれぞれ新設・改修工事を行う。

取組内容	令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
①整備予定の駅前広場や、道路の整備にあわせ、「はるかぜ」のバス停にベンチや上屋、点字シートを設置(足立区)	駅前広場や道路の整備に合わせて実施	足立区地域公共交通計画
②既存バス停のベンチや上屋、点字シートの老朽化に合わせた改修工事の実施(足立区・各バス事業者)	老朽化に合わせて実施	

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：A-3-①

施策名：A. 公共交通施策

事業名：ユニバーサルデザインタクシーの導入

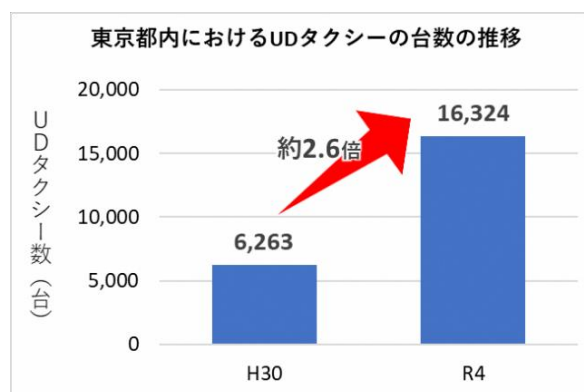
【実施機関】 タクシー事業者

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和5年3月末時点)
①ユニバーサルデザインタクシー（スロープ付）を導入	R2まで：1万台導入(都内) R3以降：導入継続	16,324台導入(163.2%)※ ↑目標を上回った

※東京都ハイヤー・タクシー協会会員会社における車両数

国土交通省及び東京都の助成金を活用し、ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）を順調に導入させ、計画改定時の目標導入台数を大きく上回ることができた。一方で、近年の新型コロナウイルス感染症の拡大及びロシア・ウクライナ情勢等の影響により、導入台数の増加率が減少している。



(一社)東京ハイヤー・タクシー協会資料
を基に作成

【今後の方針】

令和6年度以降も引き続きユニバーサルデザインタクシーを導入し、東京都の法人タクシーの約3分の2にあたる2万台の導入を目指す。

※地域公共交通計画やその他関連計画への位置づけは行わない

事業番号：A－3－②

施策名：A. 公共交通施策

事業名：配車アプリ活用等によるタクシーの利便性向上

【実施機関】 タクシー事業者

【実施事業の評価・分析】

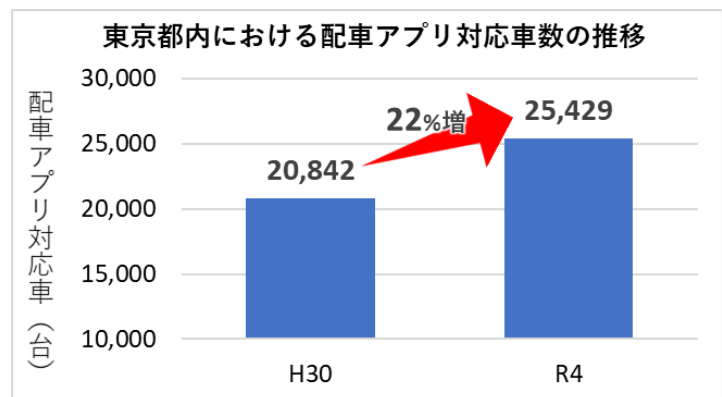
取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和5年3月末時点)
①配車を実現できるようスマホ配車アプリを導入	導入	25,429台導入 →目標を達成した

タクシー利用者の利便性向上を図るため、タクシー事業者において配車アプリ対応車の導入を進め、令和4年度末には、東京ハイヤー・タクシー協会会員288社で25,429台が導入済みとなった。

継続的な導入により、計画改定前と比べ、配車アプリ対応車数が20%以上増加し、東京都の法人タクシーの8割以上の車両が配車アプリ対応車となった。



配車アプリのイメージ
(一社)東京ハイヤー・タクシー
協会資料より引用



(一社)東京ハイヤー・タクシー協会資料を基に作成

【今後の方針】

年々配車アプリ利用者は増加しているため、令和6年度以降も各タクシー会社の経営方針に基づき、継続的に配車アプリ対応車の導入を進めていく。

※地域公共交通計画やその他関連計画への位置づけは行わない

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：A-4-①

施策名：A. 公共交通施策

事業名：多様な交通手段の導入

【実施機関】足立区（交通対策課）

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①バス以外の交通手段の導入	検証運行	制度設計中 ▽目標を下回った

1 新たな交通手段の導入経緯

平成30年2月に区内全域で実施した「足立区の交通に関する意識調査」において、「交通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」地区のうち、特に交通不便度が高い入谷・鹿浜地区をバス以外の交通手段の導入を検討する地区として位置づけた。

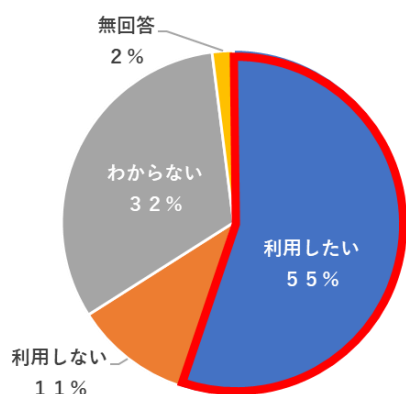
令和3年度には入谷・鹿浜地区の町会や自治会で交通不便感についてのご意見を伺い、「駅やバス停まで遠くて大変」という高齢者からの意見が多いことや、目的地が地域内に点在しているためバスのような定期運行型は定時制や採算性に劣る、といった地域特性があることが分かった。

これらの地域特性から、「利用したい人が、利用したいときに自宅から乗車できる」タクシーに近い交通手段の導入を検討し、より多くの意見を反映させるため、交通需要を把握するためのアンケート調査を令和4年12月～令和5年1月の期間で実施した。

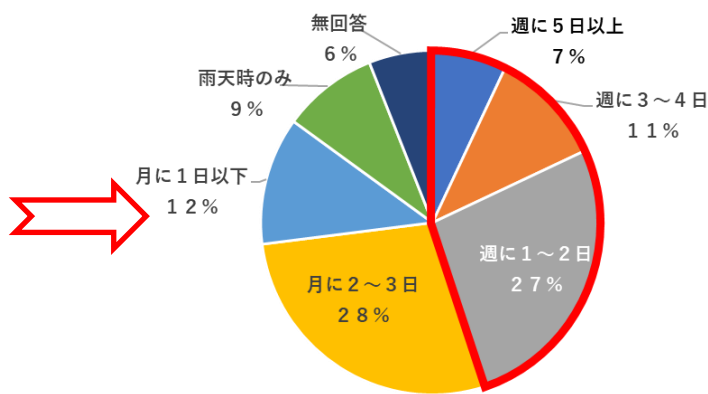
2 入谷・鹿浜地区で実施したアンケート調査の結果

アンケート調査の結果によると、タクシー型の新たな交通手段を「利用したい」と回答した人の割合が55%で最も多く、次いで「わからない」と回答した人の割合が多かった。一方で、「利用しない」と回答した人の割合は12%であり、回答理由として多く挙げられたのは、「今の交通手段で不便を感じないから」という意見であった。

また、「利用したい」と答えた人の利用頻度に関する回答では、45%が週1回以上利用するという回答であった。

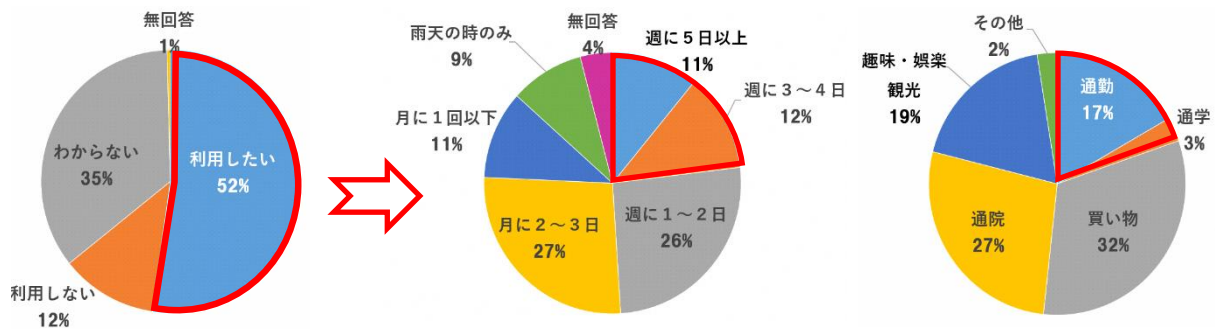


新たな交通手段の利用意向

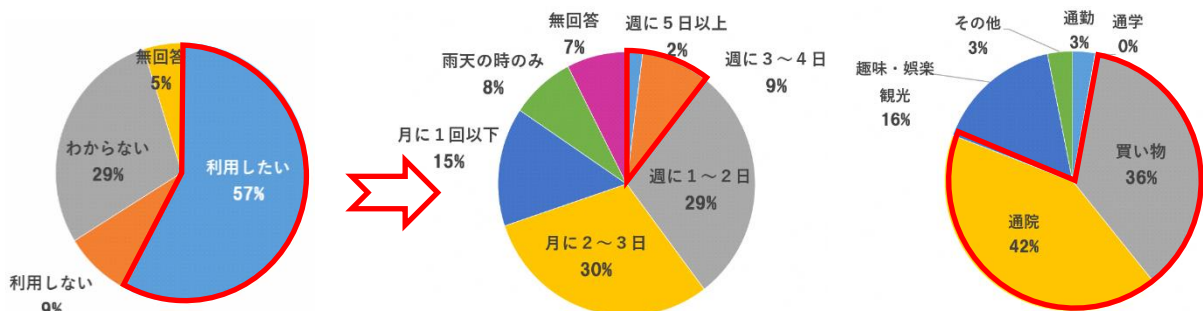


「利用したい」と回答した人の
新たな交通手段の利用頻度

65歳未満の回答者については、「利用したい」人の割合は52%で、そのうち23%が週3～4回以上利用するという回答であった。一方、65歳以上の高齢者については、「利用したい」人の割合は57%で65歳未満とほぼ変わらないものの、週3～4日以上利用する人は11%と65歳未満の半分程度であった。これは、65歳未満の利用目的が通勤・通学が20%を占めるものの、65歳以上の利用目的は買い物や通院目的が多くなっているためである。



65歳未満の新たな交通手段の利用意向・利用頻度・利用目的



65歳以上の新たな交通手段の利用意向・利用頻度・利用目的

3 デマンド交通※の導入について

これらのアンケート結果をもとにタクシー事業者へのヒアリング等を行い、制度設計を開始した結果、入谷・鹿浜地区では「利用したい人が、利用したいときに予約をして自宅と共通乗降場間を移動する」タクシー型のデマンド交通の実証実験を令和6年6月から令和6年12月の約半年間で実施することとした。

※デマンド交通…予約に応じて運行する交通手段のこと。

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業名：多様な交通手段の導入

1 実証実験期間（予定）

令和6年6月17日（月）～令和6年12月13日（金）

2 運行事業者

実証実験に参画を希望したタクシー事業者
（入谷・鹿浜周辺に営業所等がある事業者に限る）

地域の事業者の協力を得て実施

3 事業者補助形式

運賃差額補助（運賃差額＋事務手数料※を区が事業者へ支払う）

※ 運賃メーター表示額×3%（区の福祉タクシーと同様の率）

中学生以下は利用者登録不要

4 利用対象者

足立区に住民登録があり、入谷一丁目～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で、事前に利用者登録を行った方

※ 中学生以下は保護者同伴でのみ乗車可

5 運行区域

入谷一丁目～入谷九丁目、鹿浜地区町会・自治会連絡協議会管内の
自宅と共通乗降場間（舎人区民事務所など一部施設を除く）

6 利用可能時間

8：00～17：00 日曜・祝日は除く

※ 周辺の公共交通への影響（朝タラッシュを外す）、医療機関や公共施設の営業時間を考慮

※ 近隣の医療機関は、8:30もしくは9:00から受付・診療開始が多い

7 利用回数の制限

利用者1人につき、月あたりの利用回数の上限を8回とする

※ 他自治体では特定の方が自家用車のように高頻度で利用する事例が発生し、地域から税の使い方として公平ではないとの意見が挙げられ、月あたりの利用回数に制限を設けている。

8 事前利用者登録

（1）対面での受付（即日交付）

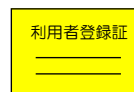
- ア 令和6年5月頃に入谷・鹿浜地区の区施設で臨時利用者登録会を開催し受付
- イ 区役所交通対策課窓口で受付（随時）

（2）オンラインでの受付（後日郵送で交付）

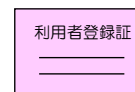
- ア 足立区オンライン申請システムで受付（随時）

（3）利用者登録証の交付

交通弱者の方への割引制度を設ける（詳細は10参照）ことから、タクシー乗務員が判別しやすいよう2色の利用者登録者証を交付する。（利用者登録証の首下げ用のケースも区から支給）



一般の方用

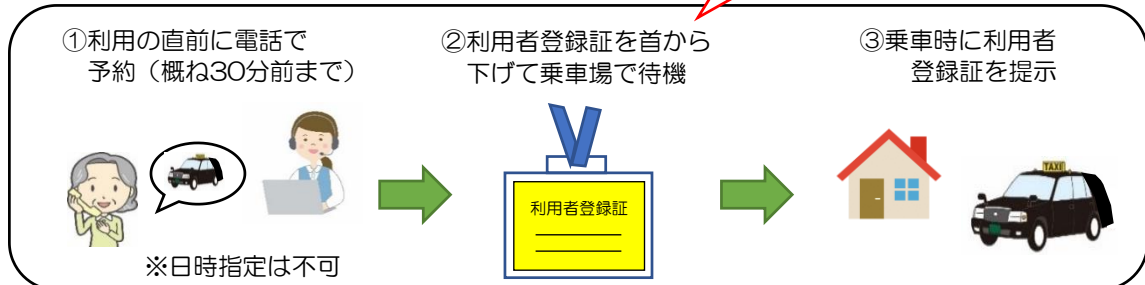


割引適用者用

入谷・鹿浜地区で導入を検討しているデマンドタクシーの概要案①

9 利用方法

(1) 利用の流れ



※ 要望の多かったアプリでの配車予約は、タクシーアプリによって個々のタクシー事業者が指定できるもの、無線グループでしか指定できないものなど予約方法が異なるため、運行事業者が決まり次第、利用の可否を判断する。

(2) 支払い方法

現金のみ（到着後、車内で支払い）

※ キャッシュレス決済の場合、グループ会社全体での出納扱いとなり、個別に月ごとの精算が困難となる事業者もいるため、現金のみとする。

10 利用料金

(1) 一般の利用料金

通常運賃＋迎車料金 （メーターの額）	一般利用料金 （1回あたり）	【概ねの通常料金（迎車料込）】
2,000円未満	500円	入谷二丁目～博慈会記念病院 約4.5km 片道約2,300円
2,000円以上	1,000円	鹿浜二丁目～西新井大師西駅 約2.5km 片道約1,500円

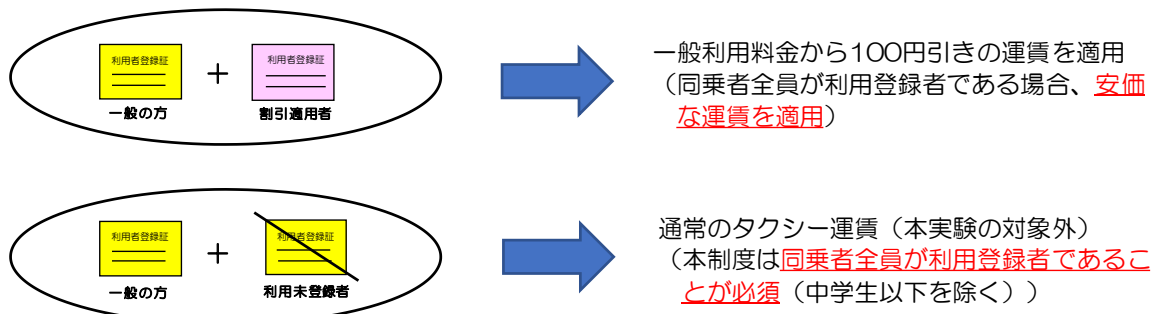
1人単位ではなく、1台1回あたりの料金
（家族や知人との乗合で一人あたりは割安に）

(2) 交通弱者の方への割引

- ア 70歳以上の方
- イ 妊娠中の方
- ウ 要介護・要支援の認定を受けている方
- エ 身体障害者手帳、愛の手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方
- オ 難病の受給者の交付を受けている方

一般利用料金（上表）から
100円引き

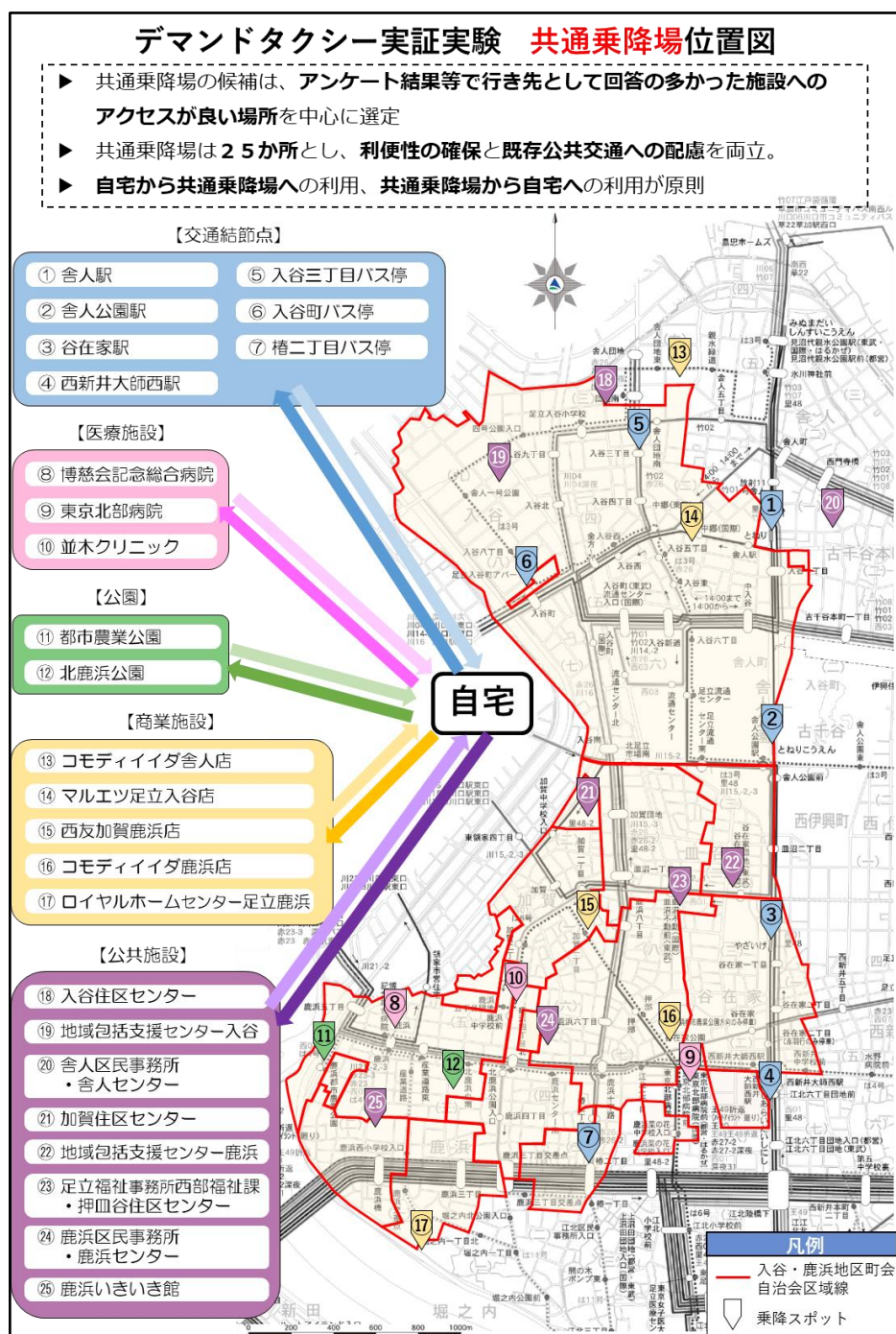
(3) 家族・知人との乗合する場合のルール



入谷・鹿浜地区で導入を検討しているデマンドタクシーの概要案②

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業名：多様な交通手段の導入



【今後の方針】

今後は、実証実験開始に向けた取組みを進めていく。また、実証実験の結果から、足立区におけるデマンド交通等のバス以外の交通手段の導入について評価・分析を進め、他地域における新たな交通手段導入の足掛かりとするための検討を進めていく。

取組内容	令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
①入谷・鹿浜地区で実証実験を行うデマンドタクシーの本格運行	実証実験開始	足立区地域公共交通計画
②区内の公共交通空白地域等におけるバス以外の交通手段の導入	導入検討	

2 B. 『自転車施策』

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：B－①

施策名：B. 自転車施策

事業名：自転車走行環境整備

【実施機関】足立区（交通対策課・道路整備課）

【実施事業の評価・分析】

取組内容		改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①自転車専用通行帯、ナビライン、ナビマーク等の整備	綾瀬駅周辺	11,400m	9,395m (82.4%) ↓目標を下回った
	竹ノ塚駅周辺	6,000m	8,095m (134.9%) ↑目標を上回った
	六町駅周辺	12,100m	0m (0.0%) ↓目標を下回った
	花畑地区	14,000m	12,500m (89.3%) ↓目標を下回った
	江北地区	7,000m	4,800m (68.6%) ↓目標を下回った
	都市計画道路等	道路の整備に合わせ実施	実施 (4,723m) →目標を達成した

綾瀬駅周辺、竹ノ塚駅周辺、花畑地区、江北地区では、目標に達していない箇所があるものの、面的な範囲で自転車ナビマークの整備を行った。六町駅周辺では、完了予定であった土地区画整理事業の事業期間が延伸されたため、自転車ナビマーク等の整備に着手することができなかった。

都市計画道路については、整備に合わせて自転車専用通行帯、ナビマーク等を整備した。また、所轄警察署の要望等により、自転車事故が発生した路線（補助253号線、葛西用水桜通り）に自転車ナビマーク等を整備した。



整備した自転車ナビマーク（左：江北地区、右：補助253号線）

【今後の方針】

令和6年度以降は、令和6年6月に策定予定の「足立区自転車活用推進計画」に基づき、施策を実施する。

取組内容		今後の位置づけ
①自転車専用通行帯、ナビライン、ナビマーク等の整備	都市計画道路以外	足立区自転車活用推進計画
	都市計画道路	

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：B－②

施策名：B. 自転車施策

事業名：自転車駐車場の整備

【実施機関】足立区（交通対策課）

【実施事業の評価・分析】

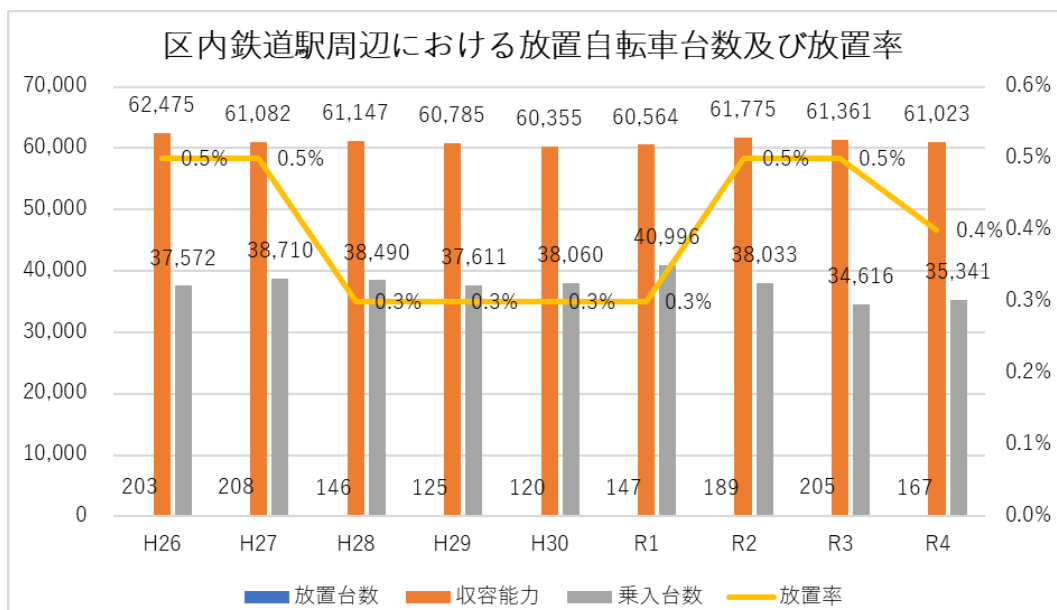
取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①自転車の利用状況や民間自転車駐車場の設置状況を勘案して、区営の自転車駐車場の新設・改修	計6箇所	計8箇所（133.3%） ↑目標を上回った
②「足立区民営自転車等駐車場設置補助金」制度を活用した民営自転車駐車場の新設	各年度2箇所 (計10箇所)	計3箇所（30.0%） ↓目標を下回った

区営自転車駐車場については、6箇所（西新井東、西新井西、北綾瀬北、谷中四丁目、竹ノ塚駅東口駅前広場、六町駅）を新設、2箇所（サイクルパーク綾瀬、江北駅西第2）を改修し、目標の6箇所を上回った。収容台数についても令和元年度から500台ほど増加したが、北綾瀬駅、六町駅をはじめとする多くの駅で未だに区営自転車駐車場の定期キャンセル待ちがある。

民営の自転車駐車場については、新型コロナウイルス感染症の拡大により駅利用者が減少したことで令和元年、2年と補助金申請がなかったが、その後の駅利用者の増加を受け、補助金申請件数が4件あった。



北綾瀬北自転車駐車場（区営）



Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

区営自転車駐車場のキャンセル待ちが多い理由としては、駅至近にあるにもかかわらず、周辺の民間自転車駐車場と比較しても定期利用料金が安価であることが挙げられる。足立区は自転車駐車場の6割以上を民営自転車駐車場に依存しており、今後エリアデザイン等の進捗により駅周辺の開発が進んだ場合、既存の民営自転車駐車場の用途転換も想定される。そのため、区営自転車駐車場の確保に加え、補助制度を活用した民営自転車駐車場の積極的な誘致などにより自転車駐車場を確保していく必要がある。

駅名	全体		区営		乗入台数 (台)	区営定期 キャンセル待ち(人)
	箇所数	収容能力 (台)	箇所数	収容能力 (台)		
北綾瀬駅	13	2,465	3	1,335	1,922	522
六町駅	19	6,000	1	1,661	3,497	338
西新井駅	35	7,636	5	2,337	4,516	198
江北駅	6	647	2	210	442	81
綾瀬駅	32	10,162	6	2,789	6,470	68
西新井大師西駅	7	1,026	5	692	783	60
谷在家駅	8	1,156	2	466	756	53
扇大橋駅	2	531	2	531	369	21
高野駅	2	364	2	364	241	5
計	124	29,987	28	10,385	18,996	1,346

区営定期駐輪場におけるキャンセル待ち台数がある駅の収容台数等（令和5年7月現在）

【今後の方針】

令和6年度以降は、令和6年6月に策定予定の「足立区自転車活用推進計画」に基づき、自転車駐車場の整備を実施する。

取組内容	今後の位置づけ
①自転車の利用状況や民間自転車駐車場の設置状況を勘案して、区営の自転車駐車場の新設・改修	足立区自転車活用推進計画
②「足立区民営自転車等駐車場設置補助金」制度を活用した民営自転車駐車場の新設	

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：B－③

施策名：B. 自転車施策

事業名：サイクルアンドバスライドの普及啓発

【実施機関】足立区（交通対策課）

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①サイクルアンドバスライドに関する情報を発信	R1：手法検討 R2以降：実施	R1：検討実施 R2以降：実施 →目標を達成した

令和2年4月の神明一丁目自転車駐車場、令和3年4月の神明南自転車駐車場の新設により、サイクルアンドバスライドに使用できる自転車駐車場が10箇所（無料9、有料1）となり、収容可能台数は合計で約1,600台となった。また、各自自転車駐車場へのプレート設置や利用方法等を区HPに載せるなど、利用促進を図った。しかし、サイクルアンドバスライドに利用可能な自転車駐車場のうち、事業者が管理している6箇所の無料自転車駐車場については、収容可能台数が872台に対し、令和4年度の一日の平均利用台数が178台と、最大収容台数の20%ほどであった。

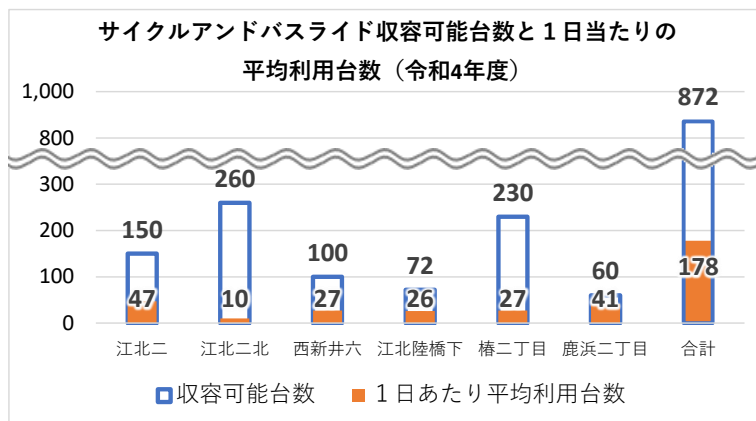
自転車を停めた後にバス停に向かっていく人も一定数見られたが、今後も利用方法等の普及啓発は継続して行っていく必要がある。



令和5年10月に設置したプレート



新設された神明一丁目駐輪場



【今後の方針】

令和6年度以降も引き続き、サイクルアンドバスライドの利用促進のために必要な情報を発信する。

事業番号：B－④

施策名：B. 自転車施策

事業名：自転車シェアリングの拡充

【実施機関】足立区（交通対策課）

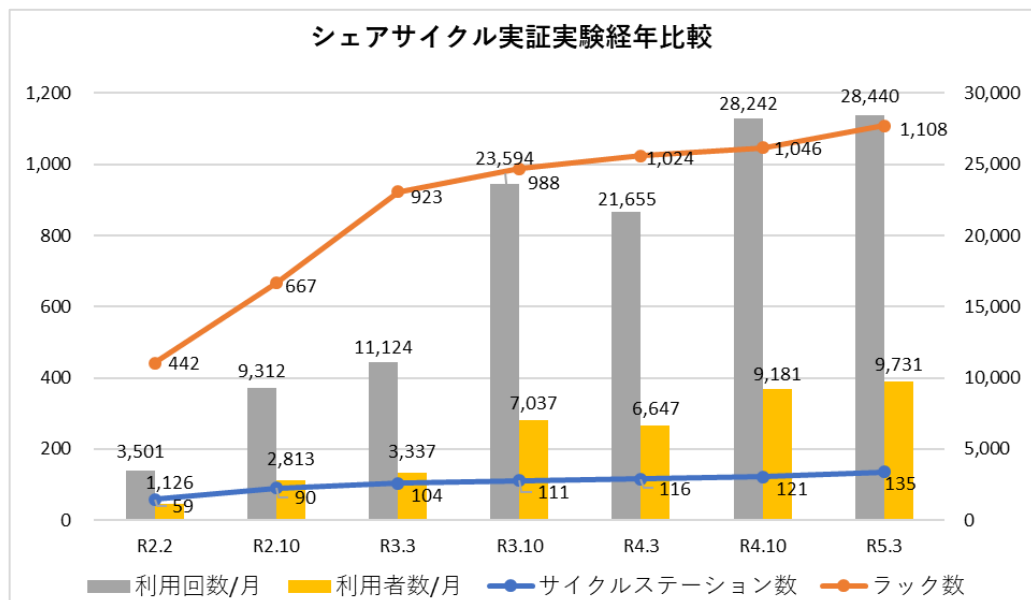
【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①シェアサイクルを導入	R1：手法検討・ 実証実験 R4以降：本格導入	R1：実証実験開始 R4以降：実証実験中 ▽目標を下回った

令和2年2月より、オープストリート株式会社と協定を結び、シェアサイクル事業の実証実験を開始した。HPでのシェアサイクルポート設置スペースの募集等を通じ、令和2年2月から令和5年3月までにシェアサイクルポート数を59箇所から135箇所へ増設した。ラック数についても442台から1,108台と約2.5倍となり、利用者数は令和2年2月の実証実験開始後の1,126人から令和5年3月には9,731人と約8倍と大幅に増加した。



設置したシェアサイクルポート（六町駅）



【今後の方針】

令和5年度中にサイクルポートを約200ポートとしたうえで、令和6年度以降は、令和6年6月に策定予定の「足立区自転車活用推進計画」に基づき、シェアサイクル事業を実施する。

取組内容	今後の位置づけ
①シェアサイクルの利用促進を促すようなPR活動の実施	足立区自転車活用推進計画

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：B－⑤
施 策 名：B. 自転車施策
事 業 名：放置自転車対策

【実施機関】足立区（交通対策課）

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①放置自転車対策 ・街頭指導員による駐車場への誘導や店舗への指導 ・放置自転車の撤去 ・自転車の施錠周知による盗難後の放置抑制を引き続き実施	各年度実施	各年度実施 →目標を達成した

放置自転車対策として、区内各鉄道駅周辺において、各年度100日～200日の街頭指導員による自転車駐車場への誘導や店舗への指導、放置自転車の撤去を行った。同時に、放置自転車が多い箇所への路面ステッカー設置や交通管理者と連携した自転車の施錠周知による盗難後の放置抑制活動を実施した。

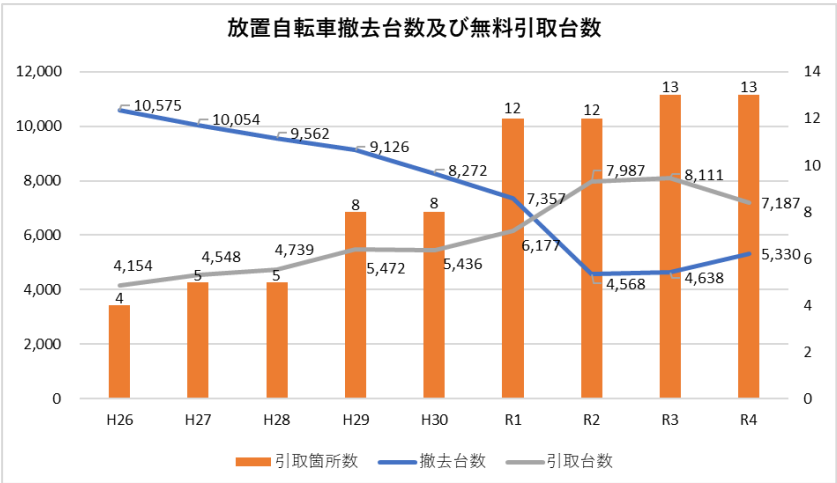
また、自転車駐車場の整備に加え、放置自転車対策の一環として平成26年から実施している「自転車の無料引き取り」の継続実施や、無料引取箇所の増加（4箇所→13箇所）により、放置自転車の撤去台数は減少傾向にあり、平成26年と比べ、およそ半分の約5,000台まで減少した。



街頭指導員による放置自転車への警告札貼付

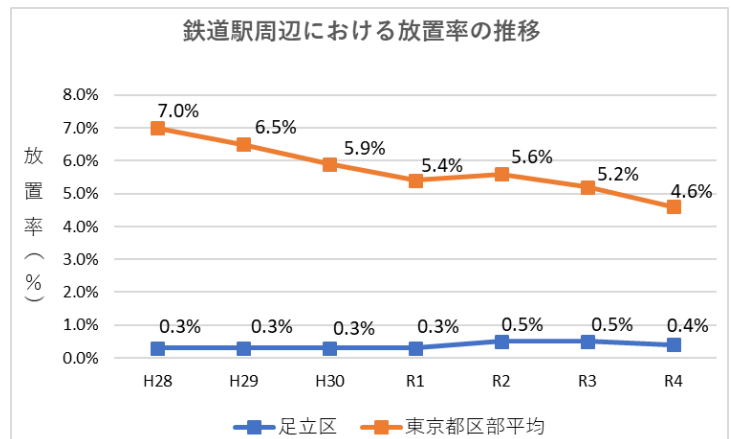


自転車放置禁止の路面ステッカー



Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

また、足立区の鉄道駅周辺における自転車放置率については、東京都区部平均を大きく下回り、23区の中で最も低い割合を推移している。これは、自転車駐車場の整備や放置自転車対策に一早く取り組んだ成果と言える。



【今後の方針】

令和6年度以降は、「足立区自転車活用推進計画」に基づき、放置自転車対策を実施する。

取組内容	今後の位置づけ
①街頭指導員による駐車場への誘導や店舗への指導、放置自転車の撤去、自転車の施錠周知による盗難後の放置抑制を引き続き実施	足立区自転車活用推進計画

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：B－⑥

施策名：B. 自転車施策

事業名：交通安全教育

【実施機関】足立区（交通対策課）

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①幼稚園・保育園で正しい道路の歩き方等を学んでもらうため、交通安全教室を実施	各年度170園実施 (計850園)	計324園実施 (38.1%) ↳目標を下回った
②小学校において、小学三年生を対象とし、「自転車安全運転免許証発行事業」による交通安全教室を実施	各年度69校実施 (計345校)	計342校実施 (100%) →目標を達成した
③中・高等学校でスタントマンを活用した体験型交通安全教室を実施	各年度14～15校実施 (計74校)	計68校実施 (91.9%) ↳目標を下回った
④大人向けに（高齢者を含む）、全住区センター（子育てサロン含む）で交通啓発活動を実施	各年度114回実施 (計570回)	計47回実施 (8.2%) ↳目標を下回った

※ ②については、小学校の統合により、学校数が減少したが、区内全小学校で実施しているため、達成率を100%としている

各取組みについては以下のとおりである。

幼稚園・保育園：希望があった幼稚園・保育園で交通安全教室として、DVD鑑賞や警察官による講話、歩行訓練を実施した。また、実施できなかった保育園・幼稚園のすべての園児に対し、反射材の配布を行った。

小学校：区内すべての小学校3年生を対象に「自転車安全運転免許証発行事業」による交通安全教室を実施した。また、令和5年度からは、トラックを活用した視覚体験や内輪差体験等の活動に対する補助事業を開始し、一部の小学校で活動を実施した。

中学校・高等学校：新型コロナウイルス感染症の拡大や閉校等の影響により、一部の学校では実施ができなかったものの、警察署と連携し、ほぼすべての区内中学校・都立高等学校において、3年ごとにスタントマンを活用した体験型交通安全教室を実施した。参加生徒へのアンケート調査から96.7%が交通安全に対する意識が高まったとの回答があった。

住区センター：コロナ禍では感染拡大の懸念から依頼が少なかったが、例年実施される（子育てサロン）催しに合わせて、交通安全講話や自転車シミュレーター体験等の実施、反射材や自転車保険の案内を配布した。

様々な交通安全啓発活動を実施しているが、区内における自転車関与事故の全事故に占める割合は過去7年間上昇しており、令和4年には52.7%にまで上昇した。

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針



幼稚園・保育園での正しい道路の歩き方についての交通安全教育



小学三年生を対象とした自転車安全運転免許証発行事業による交通安全教育



スタントマンを活用した中学校・高等学校における交通安全教室



子育てサロンでの大人向けの交通啓発活動

【今後の方針】

令和6年度以降は、「足立区交通安全計画」に基づき、幅広い年齢層の自転車利用者に対し、自転車利用ルール・マナーの徹底を図るための交通安全教室や啓発活動を充実させていく。

取組内容	今後の位置づけ
①幼稚園・保育園で正しい道路の歩き方等を学んでもらうため、交通安全教室を実施	足立区交通安全計画
②小学校において、小学三年生を対象とし、「自転車安全運転免許証発行事業」による交通安全教室を実施	
③中・高等学校でスタントマンを活用した体験型交通安全教室を実施	
④大人向けに（高齢者を含む）、全住区センター（子育てサロン含む）で交通啓発活動を実施	

3 C. 『交通基盤整備施策』

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：C－①

施策名：C. 交通基盤整備施策

事業名：都市計画道路等の整備

【実施機関】足立区（鉄道関連事業課・道路整備課）

【実施事業の評価・分析】

取組内容		改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①都市計画道路等の整備	補助258号線 (六町加平橋六町側)	完了	完了 →目標を達成した
	補助138号線 (関原三丁目)	完了	事業中 ▽目標を下回った
	主要区画道路② (西新井栄町一丁目)	完了	完了 →目標を達成した
	区画街路14号 (西竹の塚二丁目)	完了	事業中 ▽目標を下回った

都市計画道路の整備状況は以下のとおりである。

補助258号線：六町加平橋の六町側については令和2年度に工事が完了した。また、その後の東京都による六町地区土地区画整理事業により、令和5年度には補助258号線の区画整理事業区間が交通開放されたことを受け、補助258号線の全線開通が実現された。

補助138号線：令和4年度に電線共同溝整備工事を実施し、令和5年度は東京電力やNTT等の電線事業者が共同溝に電線類を入構する工事を実施した。現在は令和6年度の道路整備工事の発注に向けて設計を実施している。

主要区画道路②：西新井栄町一丁目において、目標通り令和2年度に整備が完了した。

区画街路14号：令和4年度に東京電力やNTT等の電線事業者による電線類の地中化工事を実施し、令和5年度は道路整備工事を発注した。



都市計画道路等整備状況（左：六町加平橋六町側（補助258号）、右：主要区画道路②）

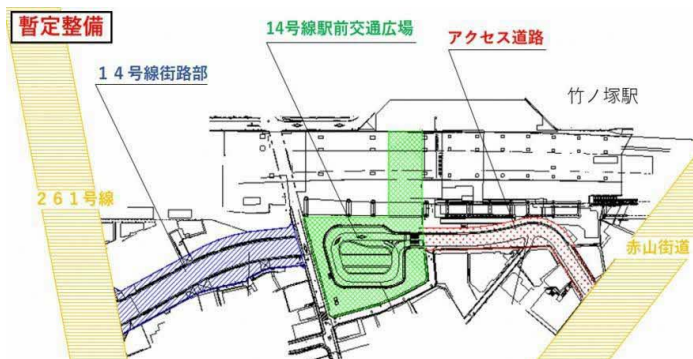
Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針



補助138号の整備予定地



補助138号の完成イメージ図



区画街路14号の暫定整備計画



区画街路14号の完成イメージ図

【今後の方針】

補助138号線、区画街路14号ともに、引き続き工事を実施し、令和6年度中の完成を目指す。

取組内容		今後の位置づけ
①都市計画道路等の整備	補助138号 (関原三丁目)	東京都第四次事業化計画 足立区都市計画マスタープラン
	区画街路14号 (西竹の塚二丁目)	

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：C－②

施策名：C. 交通基盤整備施策

事業名：駅前広場の整備

【実施機関】足立区（鉄道関連事業課・道路整備課・まちづくり課）

【実施事業の評価・分析】

取組内容		改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①駅前広場の整備	竹ノ塚駅西口	完了	事業中 ▽目標を下回った
	竹ノ塚駅東口 西新井駅西口 牛田・京成関屋駅 北綾瀬駅	事業化検討	1駅事業中 1駅事業認可取得 ▽目標を下回った

各駅前広場の整備状況は以下のとおりである。

竹ノ塚駅西口：区画街路14号と接続する補助261号線（都施工）の整備が遅延していることにより事業が遅れているが、竹ノ塚駅西口駅前広場への一般車用アクセス路確保のための暫定整備を令和5年度に発注した。

竹ノ塚駅東口：URや東武鉄道と駅東西が一体となったまちづくりの検討を実施し、現状の課題整理や交通管理者協議を開始した。

西新井駅西口：駅舎と交通広場の接続に関する協議を鉄道事業者と実施し、令和4年に事業認可を取得した。

牛田・京成関屋駅：用地等の問題により、現在、駅前広場整備の目途はたっていない。

北綾瀬駅：駅前広場の基本設計を実施し、駅前広場とペDESTリアンデッキの工事に着手した。



駅前広場の整備状況（左：竹ノ塚駅西口、右：北綾瀬駅）



北綾瀬駅の駅前広場完成イメージ図

【今後の方針】

竹ノ塚駅西口、北綾瀬駅については、引き続き工事を実施し、それぞれ令和6年度末、令和7年度夏の完成を目指す。

取組内容		今後の位置づけ
①駅前広場の整備	竹ノ塚駅西口 北綾瀬駅	足立区都市計画マスタープラン エリアデザイン計画
	竹ノ塚駅東口 西新井駅西口 牛田・京成関屋駅	

4 D. 『公共交通利用促進施策』

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：D-①

施策名：D. 公共交通利用促進施策

事業名：モビリティマネジメントの実施

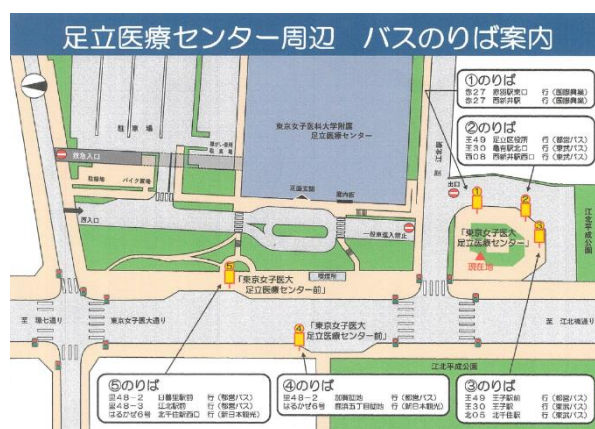
【実施機関】足立区（交通対策課）、各交通事業者

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①公共交通情報の提供等の利用促進啓発活動の実施 (足立区・各交通事業者)	促進活動の各年度実施	HP等で公共交通情報の提供を各年度実施 →目標を達成した

公共交通の更なる利用促進を図るために、区のHPにおいて利用促進の周知を図るとともに、交通情報検索サイトとの連携を実施した。また、令和3年度には東京女子医科大学附属足立医療センターの開設に合わせて、バスのりば案内の設置やあだち広報での特集記事の掲載など、幅広い世代の方々に対して新規路線等の周知を行った。

また、各交通事業者においてもHP、SNS、ポスター掲示などで情報提供を行った。



1 鉄道事業者の取組み事例

JR東日本では混雑緩和と利用時間の平準化の取組みとして、令和5年3月からオフピーク定期券のサービスを開始した。東京メトロでも令和5年3月に乗車ポイントの新サービス（リンク制度）を導入し、利用促進を図っている。

- ✓ 平日朝のピーク時間帯以外、定期券としてご利用可能
- ✓ 改定前の通勤定期運賃から約10%値下げ

❗ ピーク時間帯にご利用の際は、IC普通運賃が必要です。
(チャージ残額から精算します。)

- ※ピーク時間帯は、入場時に判定します。
- ※ピーク時間帯は、入場駅によって異なります。



JR 東日本のオフピーク定期券の概要（JR 東日本HPより引用）

2 バス事業者の取組み事例

東京都交通局では、路線ごとに人気の名店や店舗、イベント情報等を紹介する広報誌「TOKYO都バス乗り隊歩き隊」や「ふれあいの窓」を発行し、都営地下鉄各駅（一部を除く。）、都営バス営業所・支所、定期券発売所（一部を除く。）、荒川電車営業所、日暮里・舎人ライナー日暮里駅等で配布をしている。

国際興業では、小学校中学年を対象としたHP（キッズページ）を開設し、バスの乗り方やマナー等を分かりやすく解説している。



東京都交通局が発行している広報誌（東京都交通局HPより引用）



国際興業のキッズページ（国際興業HPより引用）

【今後の方針】

令和6年度以降も引き続きHPにおける時刻表や運行情報の更新などを実施し、公共交通の利用促進活動を継続する。

取組内容	令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
①公共交通情報の提供等の利用促進啓発活動の実施	継続実施	足立区地域公共交通計画

Ⅲ 実施事業の評価・分析、今後の方針

事業番号：D-②

施策名：D. 公共交通利用促進施策

事業名：バス利用者へのサービス向上

【実施機関】各バス事業者

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
① ICカード定期券の導入	導入検討	7事業者中5事業者 で導入済み ↓目標を下回った
②乗継割引の導入	導入検討	未導入 ↓目標を下回った

バスのICカード定期券については、計画改定時の令和元年11月時点から新たに1事業者においてICカード定期券が導入された。未導入のバス事業者においても、利用者の利便性やサービス向上を図るため、導入を検討した。また、導入済みの事業者については、モバイル定期券の導入など、利用者の更なる利便性の向上に努めた。

一方で、乗継割引については、全事業者で導入は実施されなかった。一日乗車券等についても、現在1事業者のみの導入となっている。



ICカード定期利用イメージ（国際興業HPより引用）



モバイル化の推進
(東京都交通局HPより引用)

【今後の方針】

一部事業者においては、導入が難しい状況ではあるが、ICカード定期券やモバイル定期券、ならびに乗継割引の導入について検討を行う。

取組内容	令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
① ICカード定期券の導入	継続検討	足立区地域公共交通計画
②乗継割引の導入	継続検討	

※ ICカード定期券は、京成バス（株）、国際興業（株）、東京都交通局、東武バスセントラル（株）、日立自動車交通（株）の計5事業者で導入済み。

※ 乗継割引については、実施していた東京都交通局は令和3年9月で終了となった。

※ 一日乗車券は現在、京成バス（株）、国際興業（株）、東京都交通局で導入済み。

事業番号：D－③

施策名：D. 公共交通利用促進施策

事業名：バス位置情報の提供

【実施機関】足立区（交通対策課）、各バス事業者

【実施事業の評価・分析】

取組内容	改定当時の目標 (令和元年度～令和5年度)	中間検証時の達成状況 (令和6年2月末時点)
①インターネット上における位置情報の提供（各バス事業者）	導入検討	全バス事業者で導入済み ↑目標を上回った
②バス停におけるバスロケーションシステムの設置（主要駅や公共施設周辺等のバス停） (足立区・各バス事業者)	R1：整備箇所の検討 R2以降：各年度1箇所設置 (計4箇所)	R1：検討実施 R2以降：計1箇所設置 ↓目標を下回った

令和3年12月に日立自動車交通㈱がバス位置情報の提供を開始したことで、足立区内を運行するすべてのバス事業者（全7事業者）において、インターネット上でバス接近情報を確認することが可能となった。

令和3年度に北千住駅西口のバス接近情報を表示する画面の大きさを約1.8倍に改修し、利用者がより視認しやすいモニターとした。また、令和4年8月には、区役所中央館と北館にデジタルサイネージを設置し、区役所発着路線のうち、はるかぜ1・12号、都営バスの運行情報を確認することが可能となった。



北千住駅のバス接近情報の表示板



足立区役所の運行情報デジタルサイネージ

【今後の方針】

今後は、区HPにおいて主要バス停として乗り場案内を掲載している13箇所のバス停のうち、設置済みである足立区役所、北千住駅を除く11箇所のバス停について、設置の可否を検討する。

取組内容	令和6年度以降の目標	今後の位置づけ
①バス停におけるバスロケーションシステムの設置（主要駅や公共施設周辺等のバス停）	設置箇所の検討	足立区地域公共交通計画