

# 持続可能な公共交通を実現する 未来都市・あだち

～ <sup>みんな</sup>協働で支える地域公共交通 ～

## — 足立区 —

# 地域公共 交通計画

REGIONAL PUBLIC TRANSPORTATION PLAN



(資料編)

令和7年3月



知ると分かる、すると変わる。



SDGs MODEL ADACHI

# 目次

<b>参考1</b>	<b>関連計画</b> .....	1
参 1.1	交通施策に関する関連計画 .....	1
参 1.2	その他の関連施策 .....	3
<b>参考2</b>	<b>足立区内の施設の立地</b> .....	5
<b>参考3</b>	<b>若年層向けアンケートの結果</b> .....	13
参 3.1	小中学生アンケート .....	13
参 3.2	高校生・若者・子育て世代アンケート .....	19
<b>参考4</b>	<b>数値指標の考え方</b> .....	25



## 参考1 関連計画

### 参 1.1 交通施策に関する関連計画

#### (1) 足立区自転車活用推進計画(令和6年7月)

本計画は、自転車活用推進法に基づき、足立区の実情に応じて自転車活用の推進に関する施策を定めたもので、区の基本構想に定める「協創力で作る 活力にあふれ 進化し続ける ひと・まち 足立」の実現に向け、自転車活用の方向性を示すものです。

自転車走行環境の整備やシェアサイクルの普及による区内の公共交通の補完等、地域公共交通計画と密接に関連する計画となります。



■自転車走行空間整備



■シェアサイクルポート



■民営自転車駐車場補助整備例

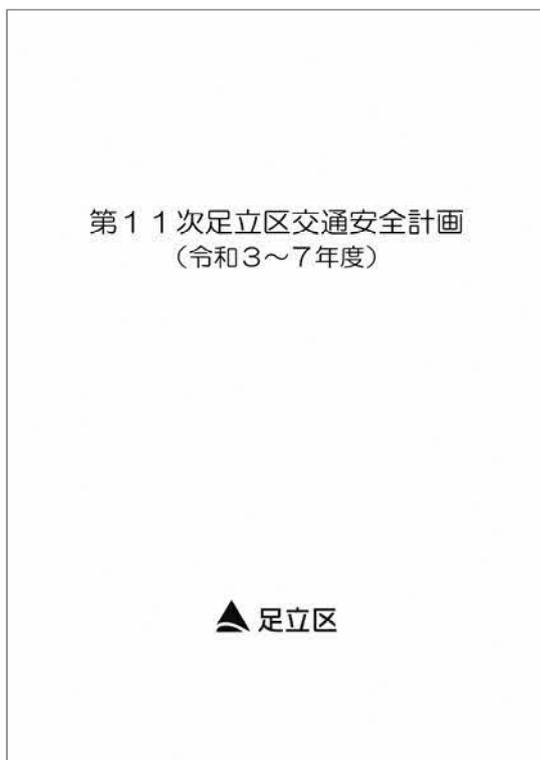


■区営自転車駐車場の施設更新例

(2) 第11次足立区交通安全計画(令和4年1月)

本計画は、区内の陸上交通に関する交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和46年度以降、5年ごとに策定しており、人優先、人命尊重の理念に立って、交通事故死傷者ゼロに近付けるための対策を定めています。

交通安全意識の普及等、こちらも自転車活用推進計画と同様に、地域公共交通計画と密接に関連する計画となります。



■自転車安全運転面免許発行事業



■体験型交通安全教室



■自転車ヘルメットポスター



■令和6年度交通安全カレンダー

## 参 1.2 その他の関連施策

### (3) 足立区ユニバーサルデザイン推進計画(令和2年2月)

本計画は、足立区ユニバーサルデザインのまちづくり条例に基づき、ユニバーサルデザインのまちづくりを体系的かつ総合的に推進していくための基本的な考え方をまとめたものです。令和6年3月には、後期実施計画を策定しました。

この計画の中では、障がいの有無、年齢、性別、出身の国や地域等にかかわらず「多様な人々への移動支援」を施策のひとつとして、障がい者が円滑に移動できるようなサービス提供について、目標値を立てて取り組んでいます。



施策：2-(1)-①-イ 多様な人々への移動支援

個別事業名：施設通所バスの運行  
(障がい福祉センター)

施策に対する事業の目的・取り組みに対する指標及び年次計画	
【目的】	障がい者が円滑に移動できるようにサービスを提供する。
【事業概要】	施設への自主通所が困難な障がい者に対し、通所するための移動手段を確保するため、通所バス(※)を運行し、当該施設への円滑な利用を図る。
※	毎年度、利用希望者は、利用開始前に登録書を提出した上で乗車している。

#### ■施設通所バスの運行(障がい福祉センター)

### (4) 足立区障がい者計画・第7期障がい福祉計画・第3期障がい児福祉計画

本計画は、障害者基本法や児童福祉法に基づき、障がい福祉施策の方向性や数値目標を示すもので、基本理念を「障がいの有無にかかわらず、誰もが住みなれたまちで、共に安心して生活し続けられる足立区の実現」と定めています。

この計画でも、屋外での移動が困難な障がい者(児)に外出のための支援(ガイドヘルプサービス)を行うことで、地域における自立生活及び社会参加を促す事業を定めています。



くらし・柱立て(2)-施策② 地域生活支援事業の充実

【活動指標2】移動支援(個別支援型)利用者数

屋外での移動が困難な障がい者(児)に外出のための支援を行うことで、地域における自立生活及び社会参加を促す事業です。

実績及び計画

		実績(R5は見込み)			第7期・第3期計画			最終
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R11
利用者数(人/年)	計画	10,050	10,100	10,150	9,200	9,300	9,400	9,700
	実績	8,395	8,808	9,100	-	-	-	-
利用時間数(時間/年)	計画	110,550	111,100	111,650	101,200	102,300	103,400	106,700
	実績	92,309	98,177	100,100	-	-	-	-

#### ■移動支援(個別支援型)

(5) 第三次足立区環境基本計画改定版(令和4年3月)

本計画は、足立区環境基本条例に基づき、地域環境ならびに地球環境の保全のために策定するもので、環境の保全に関する目標や施策の体系等を定めており、基本方針は「地球にやさしいひとのまち」です。

この計画では、公共交通や自転車を優先的に利用した移動の促進等により、二酸化炭素排出実質ゼロの実現に向けた取組みを進めており、地域公共交通計画では環境施策とも連携を図っていきます。



**施策と具体的な取組み**

④ 低炭素な交通手段への転換

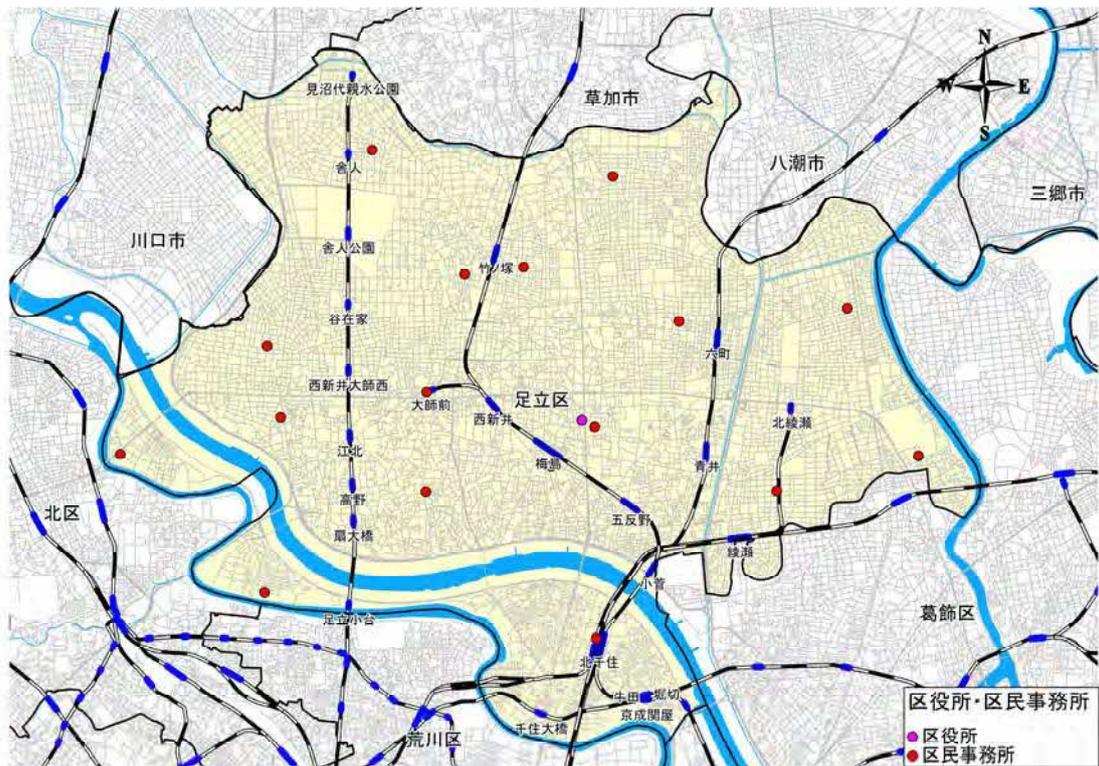
- 公共交通機関・自転車を優先的に利用した移動の促進
- \*エコドライブの啓発
- \*ZEV への買い替え促進
- 自転車ナビマークの整備やシェアサイクルの普及促進による自転車利用の環境整備
- 区公用車両の ZEV 化

■施策と具体的な取組み ④低炭素な交通手段への転換

## 参考 2 足立区内の施設の立地

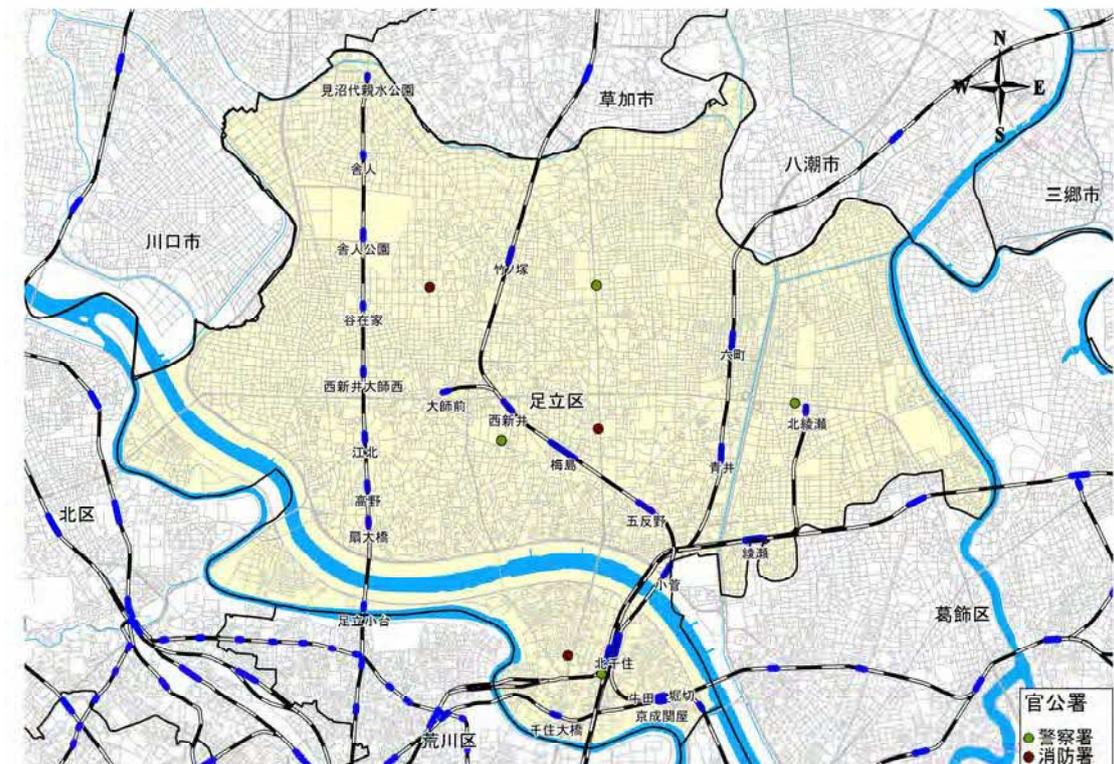
### (1) 区役所・区民事務所

区役所・区民事務所は足立区内全域にまんべんなく立地しています。



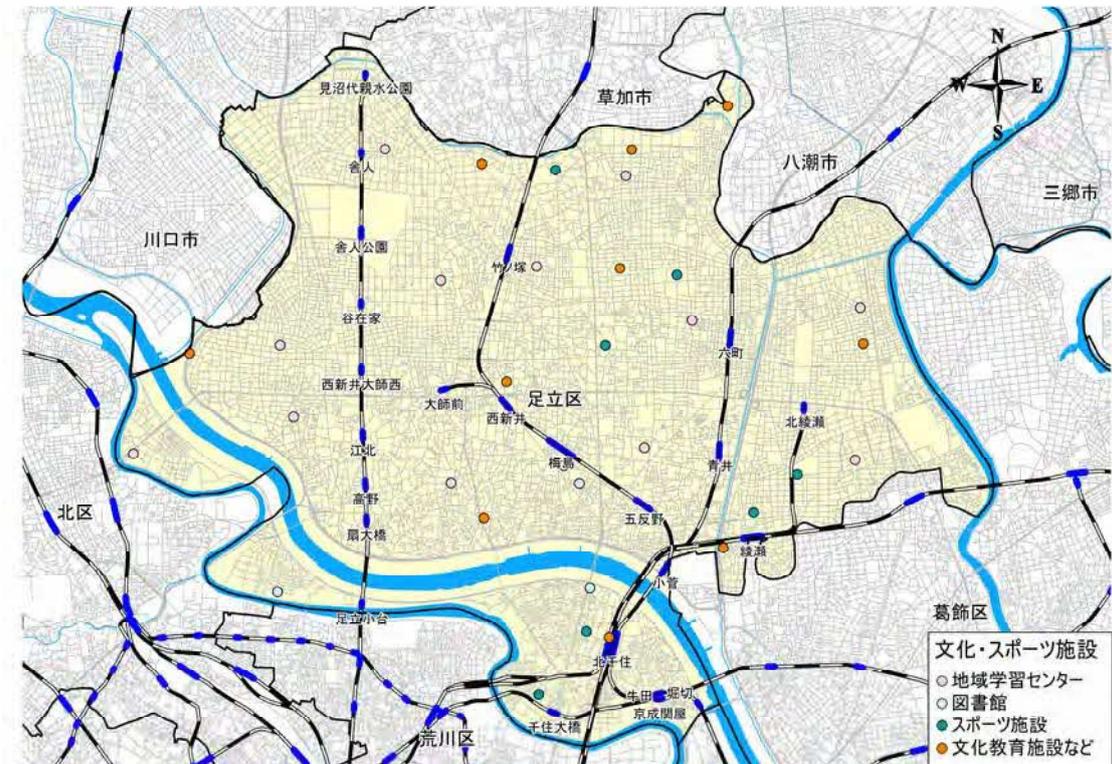
## (2) 官公署

官公署(警察署、消防署)は北千住駅や区の中心部におおむね立地しています。



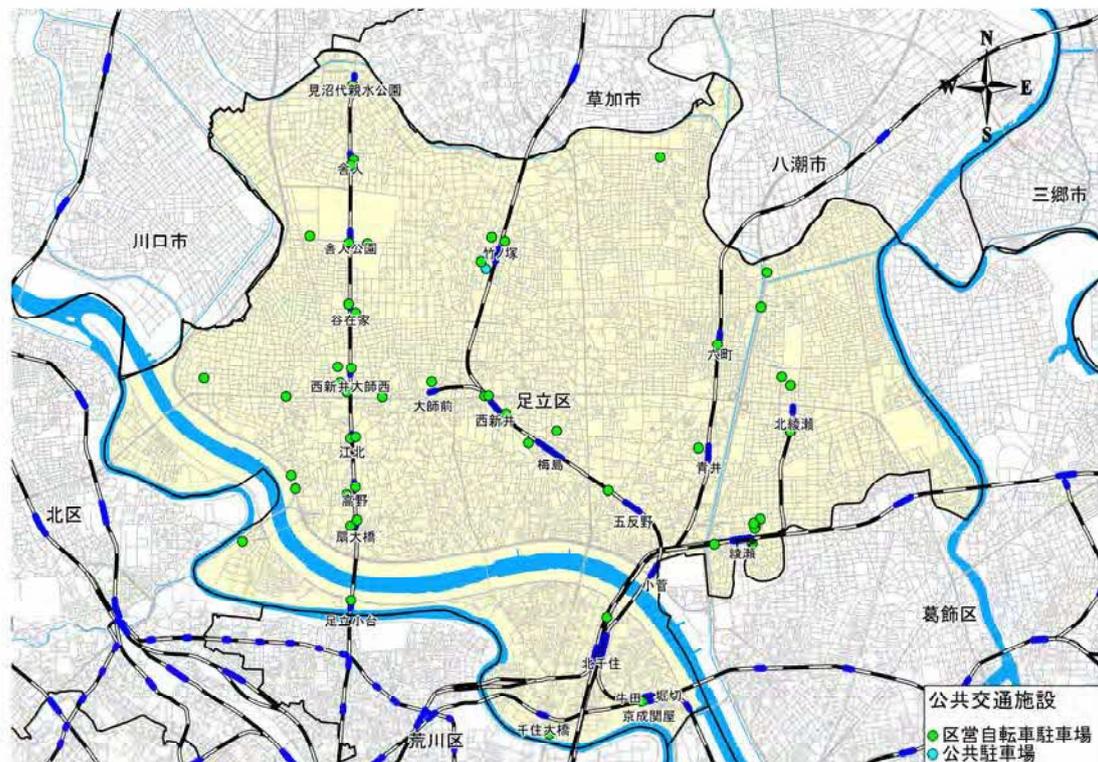
### (3) 文化・スポーツ施設

文化・スポーツ施設は、足立区内全域にまんべんなく立地しています。



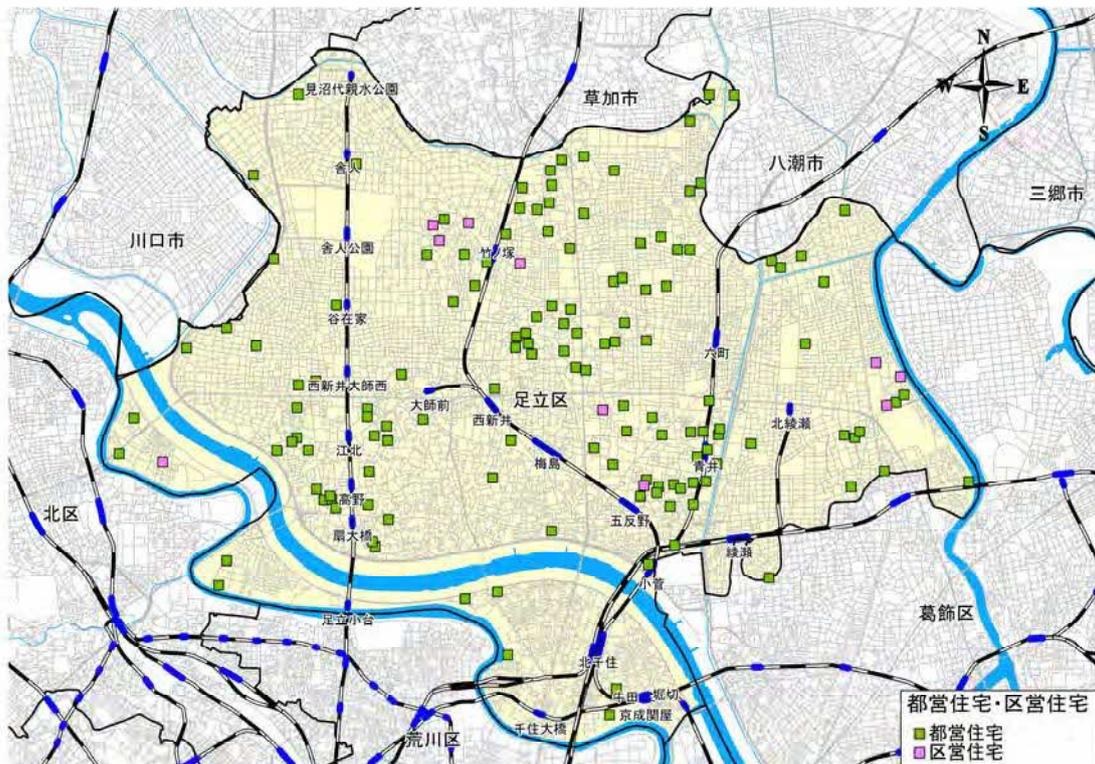
#### (4) 公共交通施設

足立区の区営自転車駐車場、公共駐車場は、鉄道駅周辺に多く立地しています。



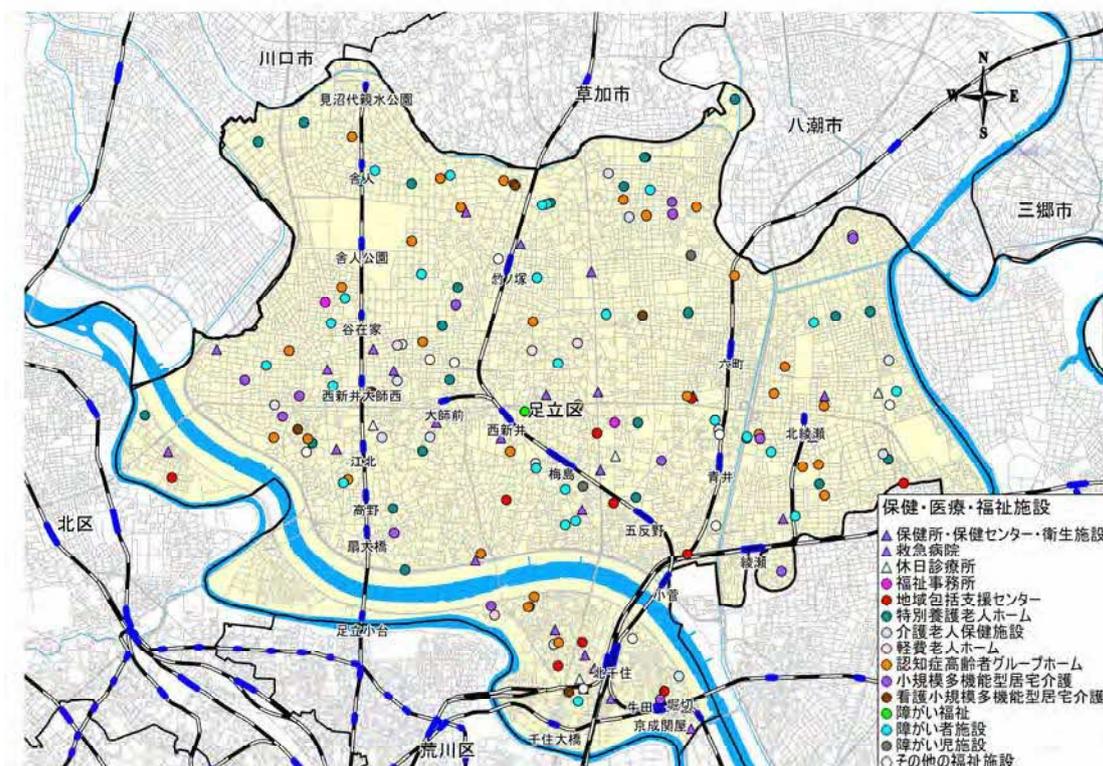
(5) 都営・区営住宅

都営住宅、区営住宅は足立区内全域に配置されており、鉄道駅から離れた地域にも点在しています。



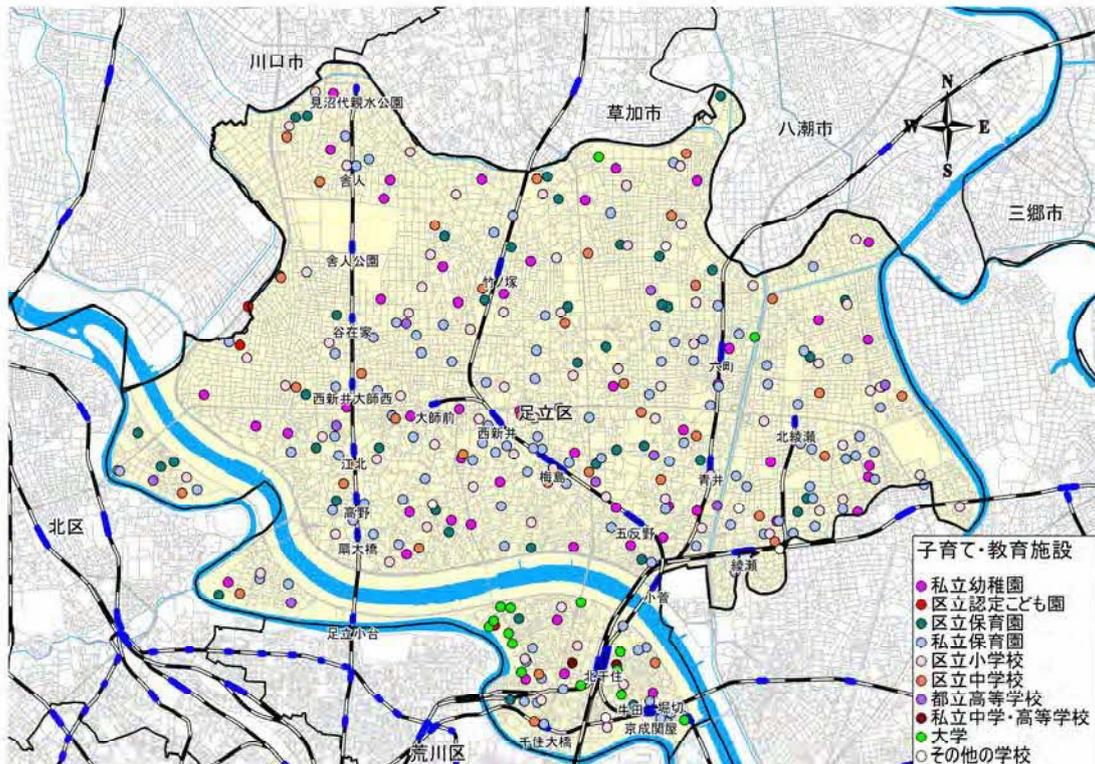
## (6) 保健・医療・福祉施設

保健・医療・福祉施設は足立区内全域に多くの施設が立地していますが、宮城・小台地域には施設が立地していません。



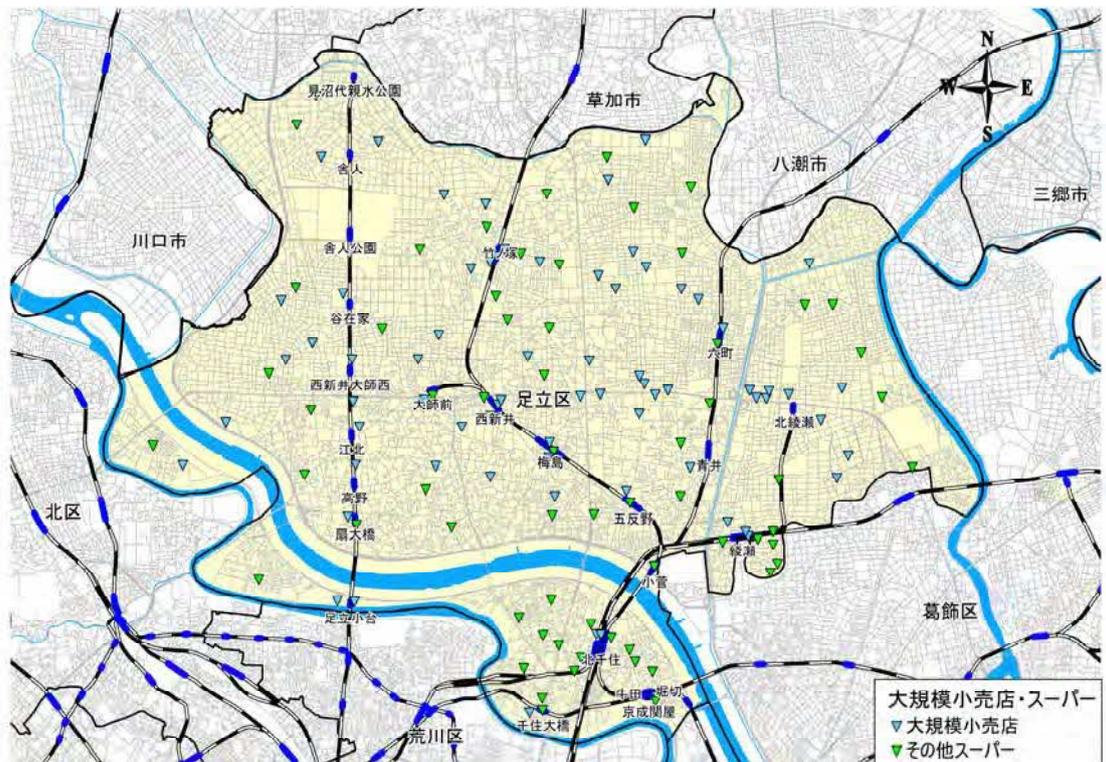
(7) 子育て教育施設

子育て・教育施設は足立区内全域にまんべんなく立地しています。



(8) 大規模小売店・スーパー

大規模小売店・スーパーは足立区内全域に多くの施設が立地しています。



## 参考3 若年層向けアンケートの結果

### 参 3.1 小中学生アンケート

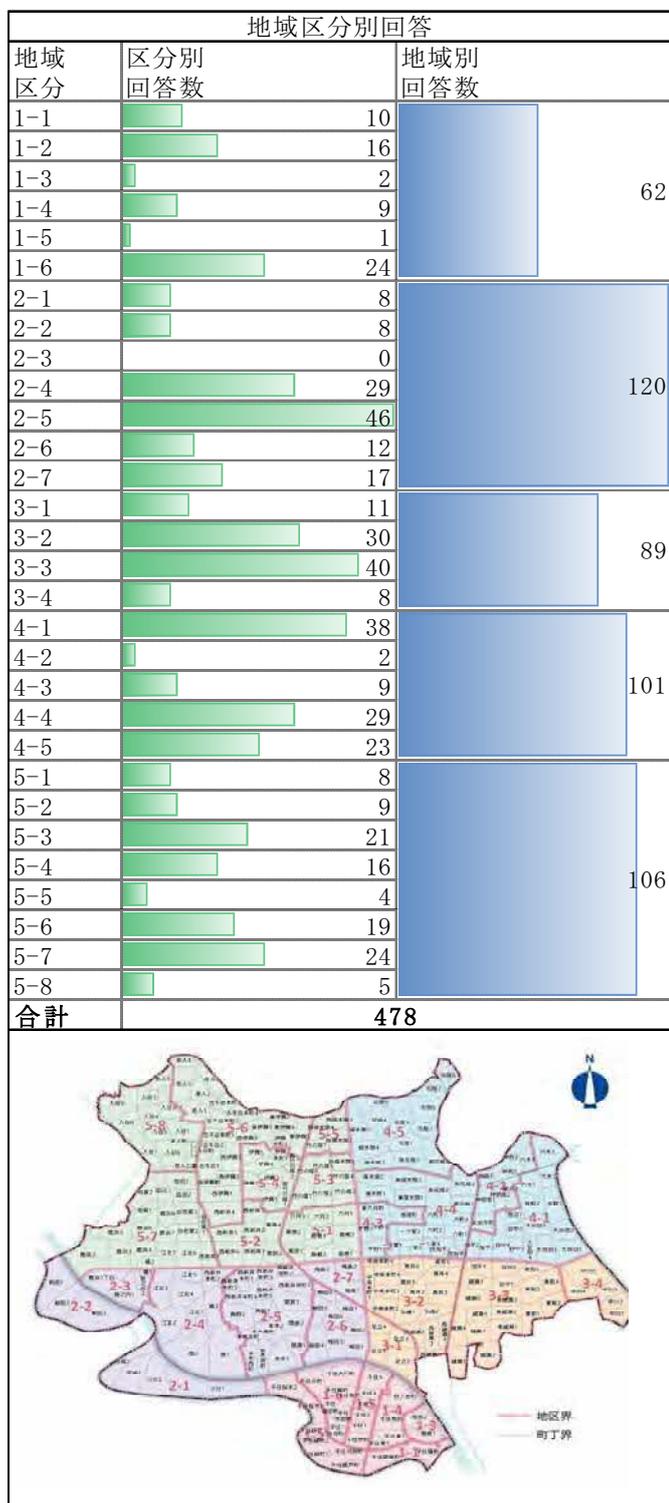
#### 参 3.1.1 調査概要

項目	内容
調査目的	公共交通利用者数の減少やバス運転士不足等の課題に向けた施策を検討するため、令和5年4月の子ども基本法の施行や10月の地域公共交通活性化方針の改正を鑑み、次世代の地域社会を担う若年層の意見を伺い、計画作成の参考とする。
調査方法	「きかせて！みんなのいけん」( <a href="https://www.city.adachi.tokyo.jp/k-hinkon/survey-index.html">https://www.city.adachi.tokyo.jp/k-hinkon/survey-index.html</a> )を活用したオンラインアンケート (区のHP、SNS、イベントでも周知)
調査対象	区内の学校に通学する小中学生
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>・学校名、学年</li><li>・公共交通の利用頻度、利用目的</li><li>・バスに対するイメージ、バス運転手になりたいか</li><li>・どうすれば運転手が増えるか 等</li></ul>
調査時期	令和6年5月27日(月)～6月21日(金)
回答数	478件

### 参 3.1.2 調査結果

#### (1) あなたが通う学校を教えてください

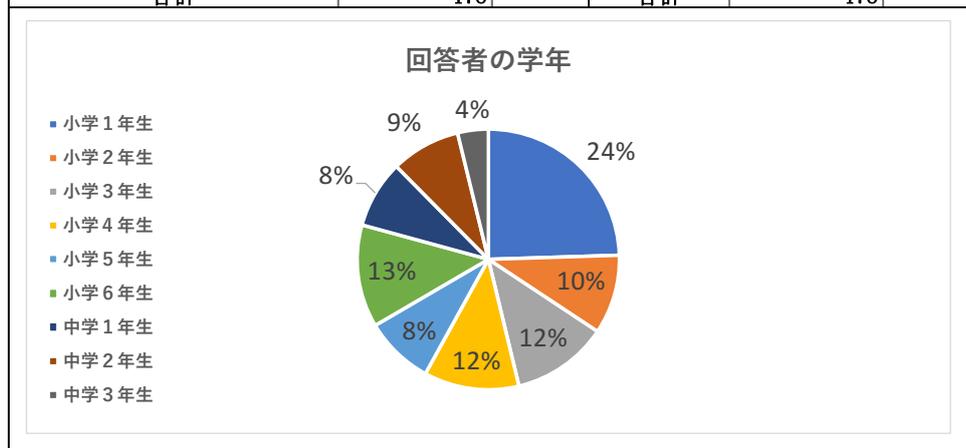
区内全域から 478 件の回答をいただきました。足立区西部からの回答が若干多いものの、面積比で考えれば区内全域から満遍なく回答を得られました。



(2) あなたの学年を教えてください

小学1年生から3年生の小学校低学年の回答率が最も高く、約46%となりました。

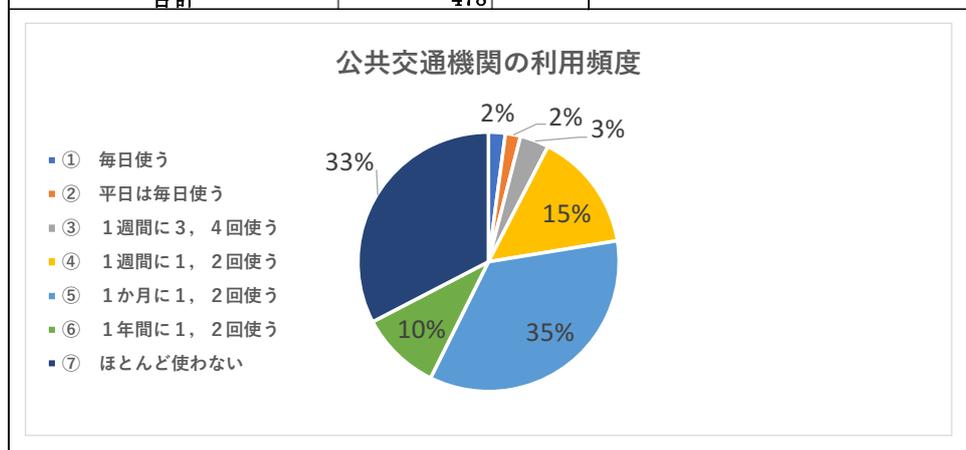
データ	回答数	割合	区分別	回答数	割合
小学1年生	117	24.48%	小学低学年	221	46.23%
小学2年生	47	9.83%			
小学3年生	57	11.92%			
小学4年生	56	11.72%	小学高学年	158	33.05%
小学5年生	41	8.58%			
小学6年生	61	12.76%			
中学1年生	40	8.37%	中学生	99	20.71%
中学2年生	41	8.58%			
中学3年生	18	3.77%			
合計	478		合計	478	



(3) あなたは電車やバスをどのくらい使いますか

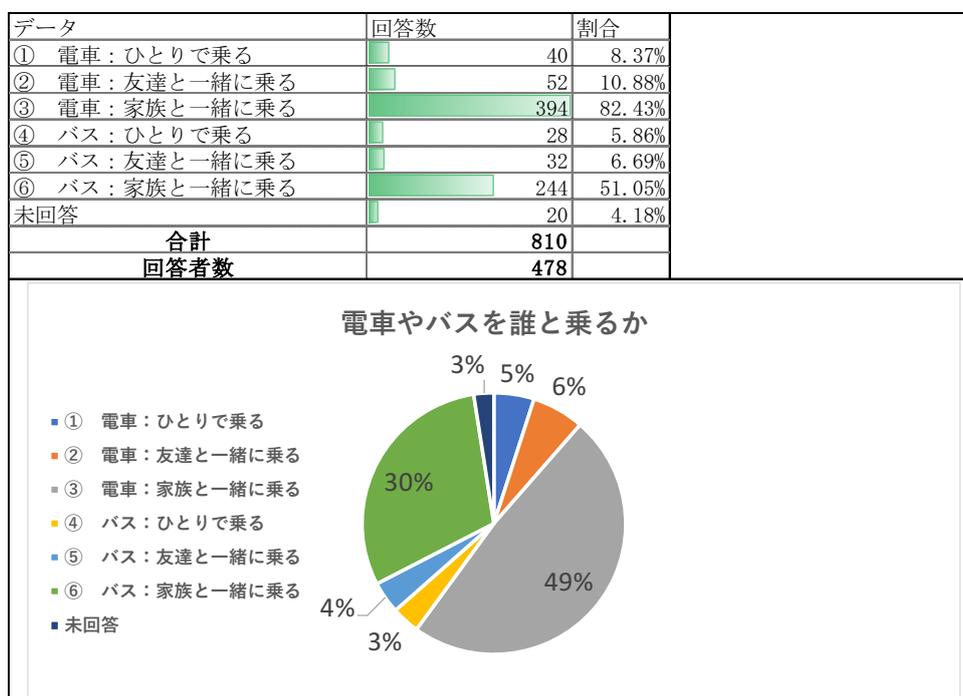
月に1、2回が最も多く約35%、次いで、ほとんど使わないが約33%となっています。

データ	回答数	割合
① 毎日使う	10	2.09%
② 平日は毎日使う	9	1.88%
③ 1週間に3、4回使う	17	3.56%
④ 1週間に1、2回使う	71	14.85%
⑤ 1か月に1、2回使う	167	34.94%
⑥ 1年間に1、2回使う	48	10.04%
⑦ ほとんど使わない	156	32.64%
合計	478	



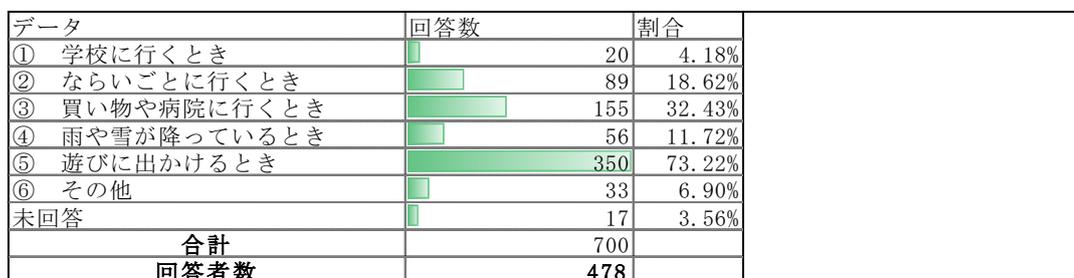
(4) あなたは電車やバスに乗るとき、だれと乗ることが多いですか(複数回答)

電車、バスともに家族と一緒に乗るという回答が最も多くなっています。



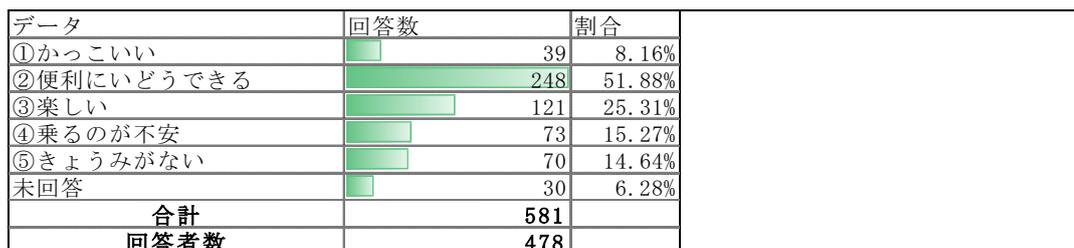
(5) あなたはどんなときに電車やバスを使いますか(複数回答)

遊びに出かけるときが最も多く、約73%となっています。



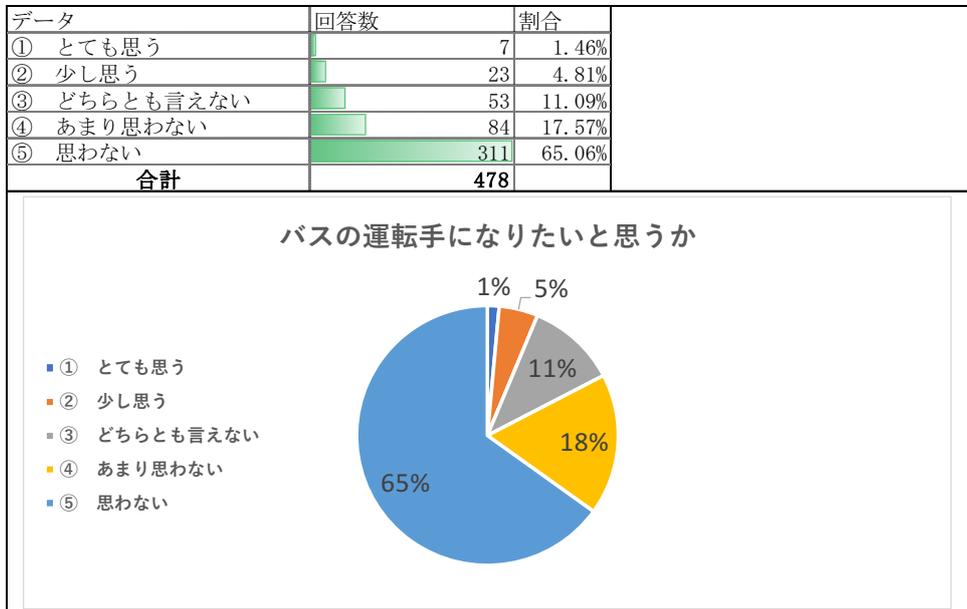
(6) あなたのバスに対するイメージを教えてください(複数回答)

バスのイメージでは「便利に移動できる」という回答が約52%と最も高くなっています。



(7) あなたは将来、バスの運転手になりたいと思いますか

バスの運転手になりたいと「思わない」、「あまり思わない」という回答が約 83% を占めています。



【④あまり思わない ⑤思わないの理由】

理由	件数
運転に不安があるから	31 件
ほかに夢があるから	29 件
車酔いするから	20 件
女性のイメージがないから	3 件
給料が安そう	2 件
その他、興味がない等	19 件
合計	104 件

④・⑤の理由回答者数 104 人

(8) どうすればバスの運転手が増えると思いますか(複数回答)

給料を増やせばバス運転手が増えるという回答が約 70%となっています。

データ	回答数	割合
① バスの運転手のお給料を増やす	335	70.08%
② バスの運転手の休み時間や休日が増える	221	46.23%
③ バスに乗る人が運転手にも親切にする	153	32.01%
④ バスの運転手の体験イベントなどできょうみをもってもらおう	191	39.96%
⑤ その他	31	6.49%
未回答	24	5.02%
合計	955	
回答者数	478	

(9) あなたのまちを走るバスが、将来どのようになってほしいですか(複数回答)

バスの位置情報などをスマートフォンで確認できるようになっていると、バス停やバス便数が増えて、移動しやすくなっているとの回答が回答者の約半数となっています。

データ	回答数	割合
① バス停やバスの数が増えて、移動しやすくなっている	231	48.33%
② バスの料金が安くなって乗りやすくなっている	180	37.66%
③ かんきょうにやさしい電気で動くバスが増えている	184	38.49%
④ しょうがいのある人や外国の人など、だれにとっても使いやすくなっている	178	37.24%
⑤ バスがいつ来るか、どこを走っているか、スマートフォンなどですぐわかるようになっている	235	49.16%
⑥ バスが自動で運転されるようになっている	130	27.20%
未回答	33	6.90%
合計	1171	
回答者数	478	

(10) その他自由意見

路線バスや交通ルール・マナー、道路整備に関する自由意見が多くなっています。

意見の種類	件数	意見の種類	件数
路線バスについて	27件	自転車駐輪場について	3件
交通ルール・マナーについて	18件	運転手不足について	2件
道路整備について	13件	タクシーについて	1件
公共交通全般について	9件	利用啓発について	1件
はるかぜ号について	5件	接客態度について	1件
車内の混雑緩和について	3件	その他	6件
鉄道の新線整備について	3件	合計	92件

自由意見の回答者数 92人

## 参 3.2 高校生・若者・子育て世代アンケート

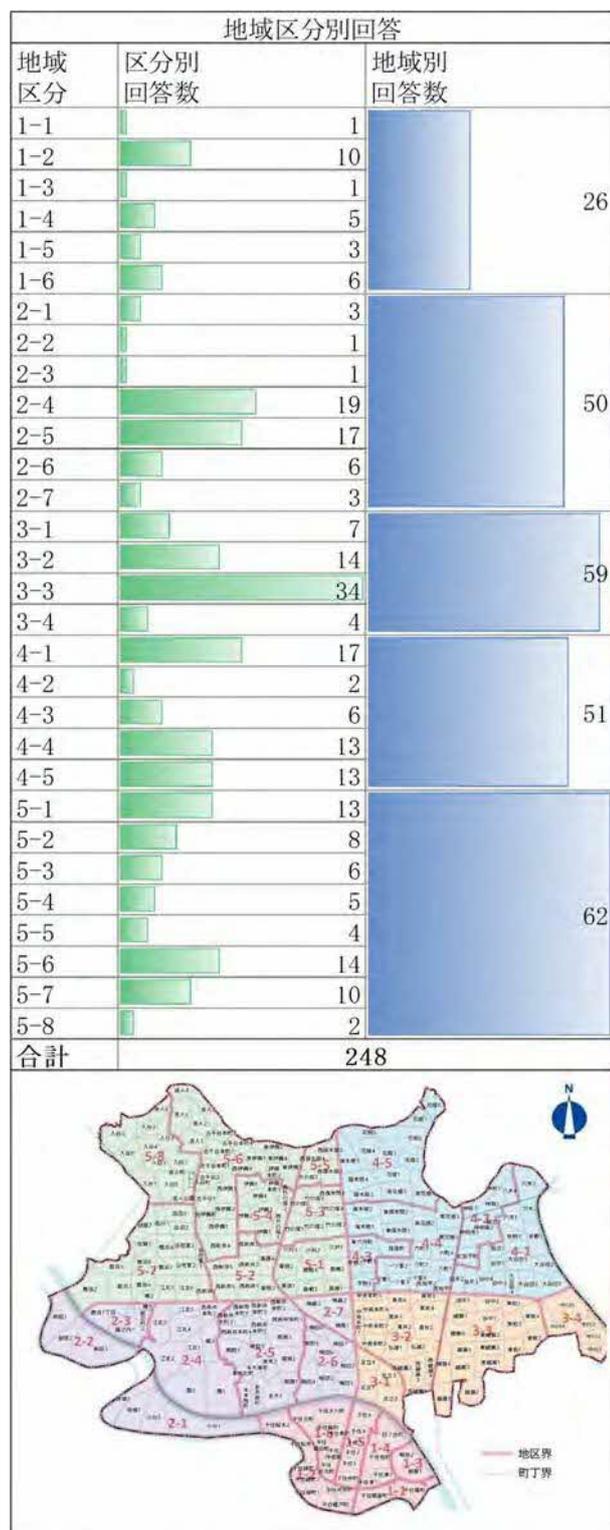
## 参 3.2.1 調査概要

項目	内容
調査目的	公共交通利用者数の減少やバス運転士不足等の課題に向けた施策を検討するため、令和5年4月の子ども基本法の施行や10月の地域公共交通活性化方針の改正を鑑み、次世代の地域社会を担う若年層の意見を伺い、計画作成の参考とする。
調査方法	「きかせて！みんなのいけん」( <a href="https://www.city.adachi.tokyo.jp/k-hinkon/survey-index.html">https://www.city.adachi.tokyo.jp/k-hinkon/survey-index.html</a> )を活用したオンラインアンケート (区のHP、SNS、イベントでも周知)
調査対象	区内の高校生、若者、子育て世代
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>・回答者の属性</li><li>・日常的な交通手段</li><li>・公共交通の利用頻度、利用目的</li><li>・公共交通の運賃・定期代の印象</li><li>・ルートや時刻表の検索方法</li><li>・どうすれば運転手が増えるか など</li></ul>
調査時期	令和6年5月27日(月)～6月21日(金)
回答数	248件

参 3.2.2 調査結果

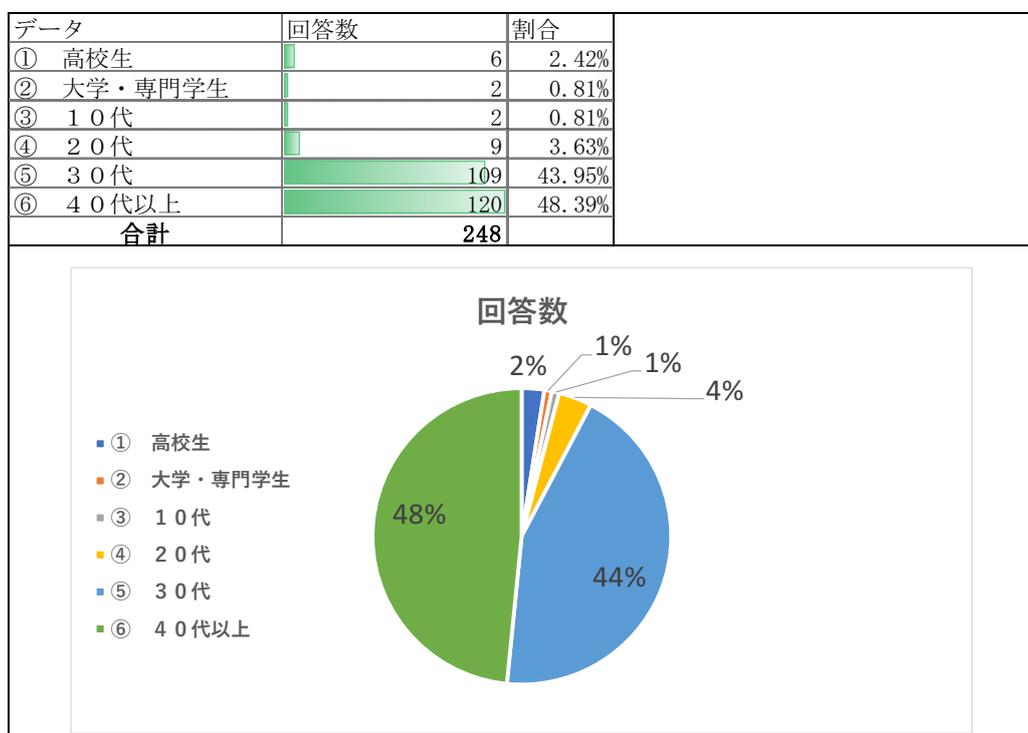
(1) あなたがお住いの町丁目を教えてください

小中学生向けアンケートと同様に、足立区西部からの回答が多いものの、面積比では区内全域から満遍なく回答が得られました。



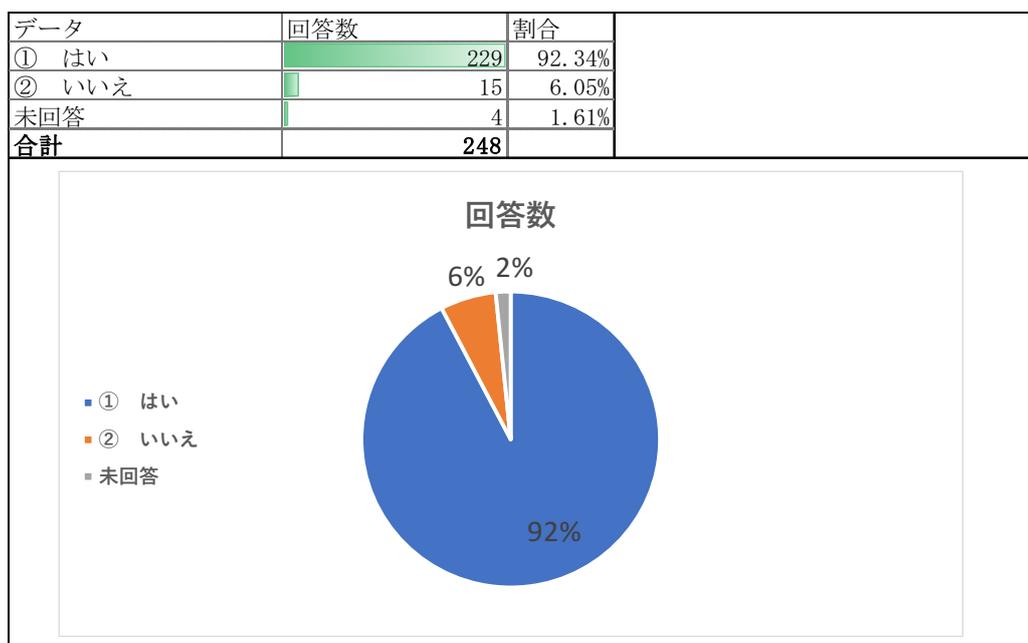
## (2) あなたの年齢を教えてください

30代、40代の子育て世代の回答者が約92%となっています。



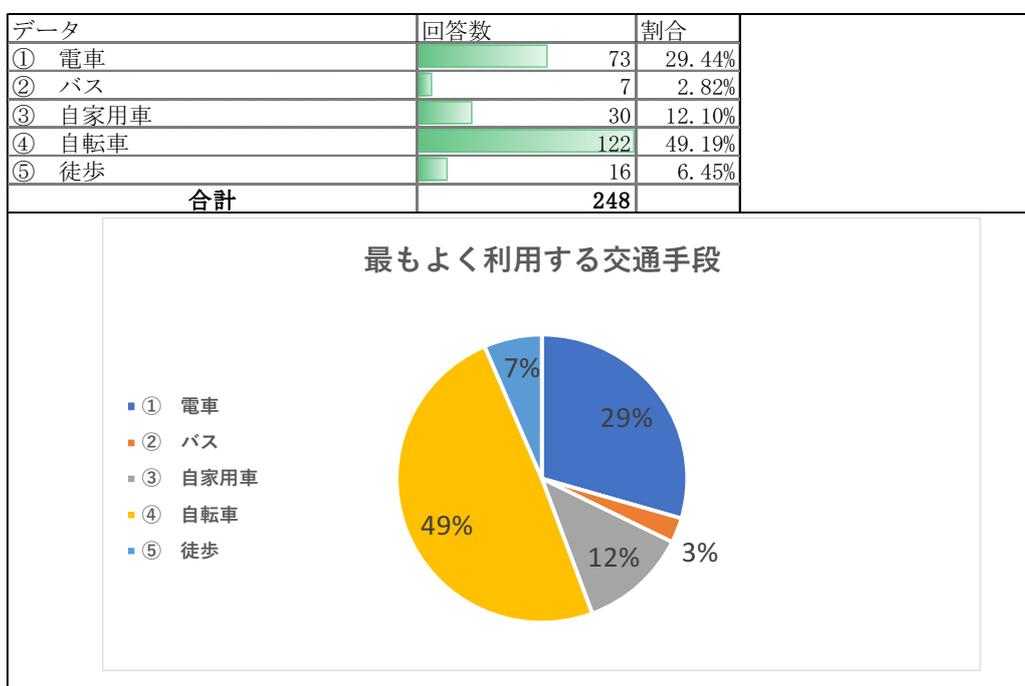
## (3) あなたは0～18歳のお子様がいらっしゃいますか

子どもがいる回答者が約92%となっています。



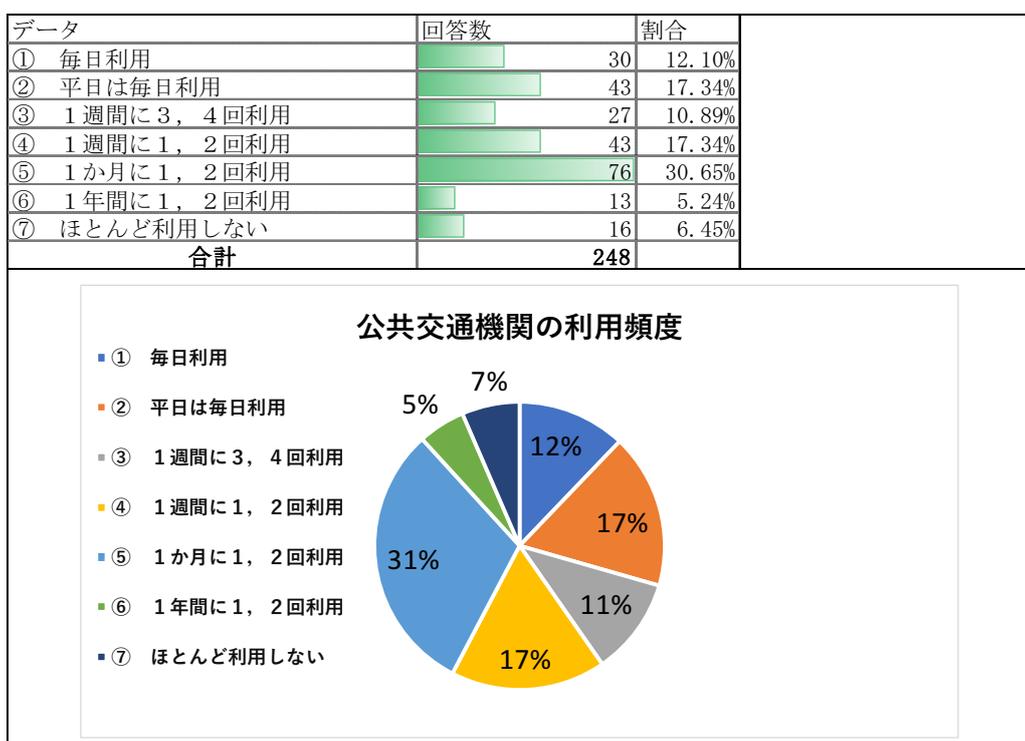
(4) あなたの普段最もよく利用する交通手段を教えてください

自転車が約49%で最も多く、次いで電車が約29%となっています。



(5) あなたは公共交通機関(電車・バス等)をどの程度利用しますか

月に1、2回が最も多く約31%、次いで平日は毎日利用、1週間に1、2回が約17%となっています。



## (6) あなたはどのようなときに公共交通機関(電車・バス等)を利用しますか(複数回答)

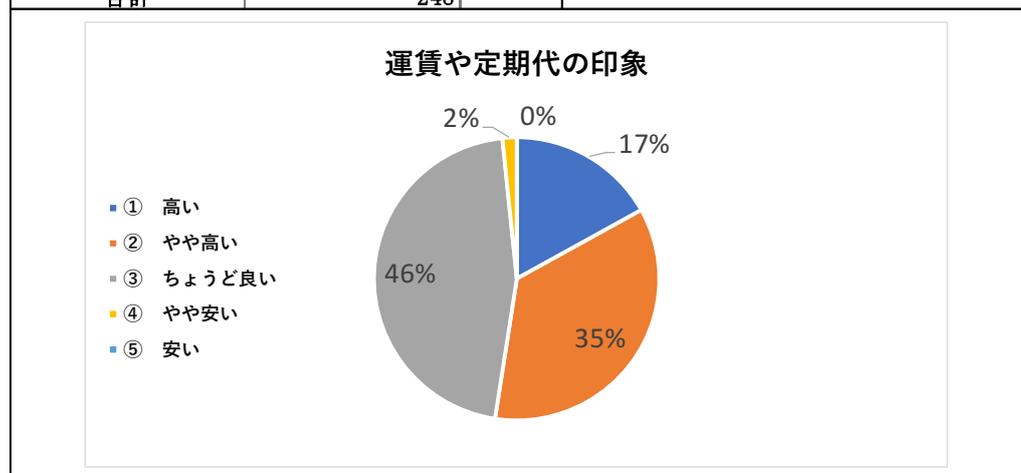
娯楽目的が約 68%で最も多く、次いで通勤・通学が約 50%となっています。

データ	回答数	割合
① 通勤・通学(塾等も含む)のとき	125	50.40%
② 買い物や通院などの日常利用のとき	105	42.34%
③ 雨や雪が降っているとき	79	31.85%
④ 遊びに出かけるとき	169	68.15%
⑤ その他	16	6.45%
未回答	2	0.81%
合計	496	
回答者数	248	

## (7) 公共交通機関(電車・バス等)の運賃や定期代をどのように感じますか

ちょうどよいが約 46%、高い・やや高いが約 42%となっています。

データ	回答数	割合
① 高い	42	16.94%
② やや高い	88	35.48%
③ ちょうど良い	114	45.97%
④ やや安い	4	1.61%
⑤ 安い	0	0.00%
合計	248	



## (8) 公共交通機関(電車・バス等)を利用する際、どのようにルートや時刻表を探しますか(複数回答)

スマートフォンのアプリ等により、ルートや時刻表を検索するという回答が最も多く、回答者の約 96%が回答しています。

データ	回答数	割合
① スマートフォンの地図アプリや乗換案内アプリ等	239	96.37%
② 公共交通事業者のホームページ	50	20.16%
③ 現地に掲示してある路線図や時刻表	50	20.16%
④ その他	1	0.40%
未回答	1	0.40%
合計	341	
回答者数	248	

(9) 今後どうすればバス運転士が増えると考えますか(複数回答)

給料を増やせば運転士が増えるが回答者の約 85%で最も多く、次いで、休憩時間や休暇が増やせば運転士が増えるが約 63%となっています。

データ	回答数	割合
① バス運転士の給料が増える	212	85.48%
② バス運転士の休憩時間や休暇が増える	156	62.90%
③ バスの乗客が運転士にも親切に対応する	75	30.24%
④ バスの運転士体験イベントなどで興味を持ってもらう	49	19.76%
⑤ その他	28	11.29%
未回答	7	2.82%
合計	527	
回答者数	248	

(10) 今後バス路線を維持していくために重要だと思うことを教えてください(複数回答)

スマホ等で運行情報がわかるようにするが回答者の約 57%で最も多く、次いでバスの便数や運行ルートを増やすが約 43%となっています。

データ	回答数	割合
① バスの便数や運行ルートを増やす	106	42.74%
② バスの運賃や定期代を下げる	59	23.79%
③ 環境にやさしい電気で動くEVバス等の導入	56	22.58%
④ バリアフリー化や多言語対応などで誰もが使いやすくする	75	30.24%
⑤ バス停表示やスマホなどで運行情報が簡単にわかるように	141	56.85%
⑥ その他	41	16.53%
未回答	15	6.05%
合計	387	
回答者数	248	

(11) その他自由意見

路線バスや道路整備、交通ルール・マナーに関する自由意見が多くなっています。

意見の種類	件数	意見の種類	件数
路線バスについて	34 件	新技術の導入について	2 件
道路整備について	20 件	情報提供について	2 件
交通ルール・マナーについて	16 件	接客態度について	2 件
はるかぜ号について	9 件	鉄道駅の改良について	1 件
公共交通全般について	8 件	地域内交通サポート制度について	1 件
自転車について	6 件	運転手不足について	1 件
鉄道の新線整備について	4 件	バス停の環境について	1 件
車内の混雑緩和について	4 件	その他	4 件
		合計	115 件

自由意見の回答者数 104 人

## 参考4 数値指標の考え方

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
算出方法:本計画書本編第3章参照 基準年度:令和6年4月1日				
対応する 計画目標	<b>計画目標1</b>	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	<b>選択指標</b>	中核指標
関連する 取組	取組4、8、9、10、11、13、14、15			

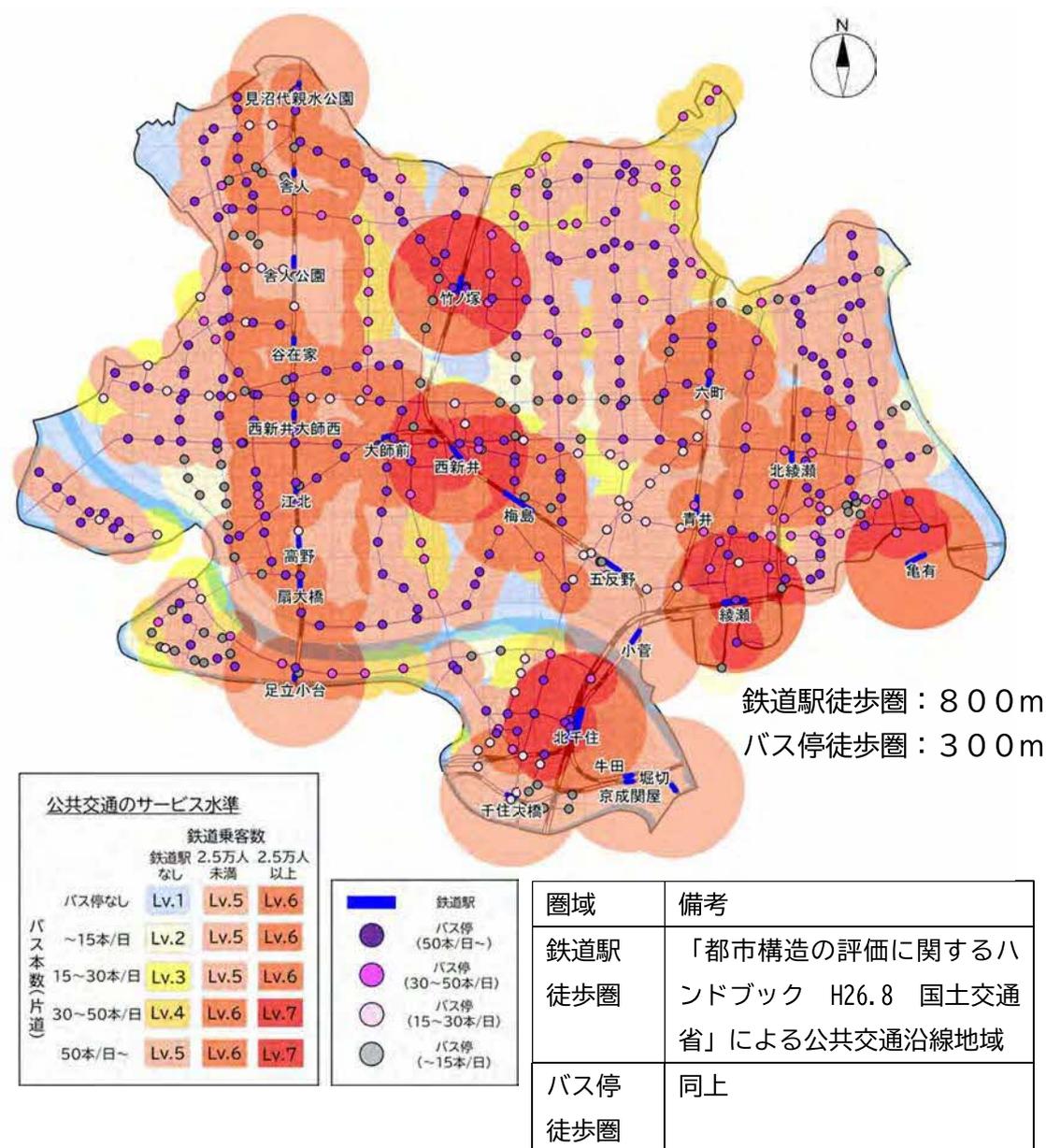
<令和6年4月1日時点の区内全域の公共交通サービスレベル>

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。

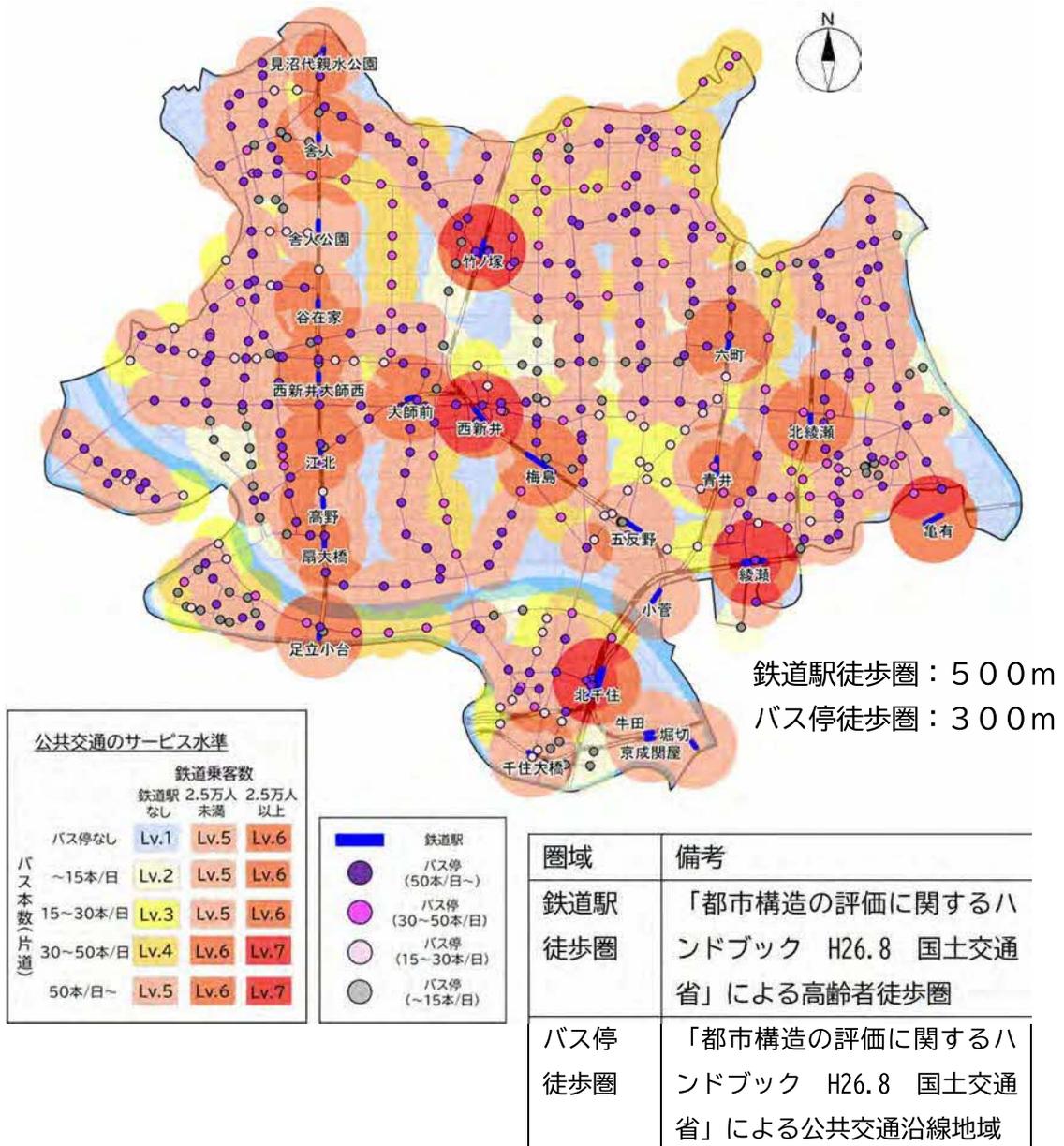
Lv.	生産年齢層の サービスLv.別人口(P <sup>1</sup> )		子どもの サービスLv.別人口(P <sup>2</sup> )		高齢者の サービスLv.別人口(P <sup>2</sup> )		レベル別人口		足立区全体の公共交通 サービス水準の平均Lv.
7	60,778	14.3%	4,186	5.5%	9,685	5.7%	74,649	11.1%	
6	152,073	35.8%	13,006	17.2%	27,875	16.4%	192,953	28.8%	
5	160,099	37.7%	40,205	53.2%	89,956	52.8%	290,260	43.3%	
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		

※2020年国勢調査データの人口より算出

＜令和6年4月1日時点の生産年齢層徒歩圏の公共交通サービス水準図＞  
 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。



<令和6年4月1日時点の子ども・高齢者層徒歩圏の公共交通サービス水準図>  
 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。



<令和7年4月1日時点の区内全域の公共交通サービスレベル>

はるかぜ7号をはじめとする路線系統が廃止される一方で、はるかぜ1号、9号、12号の増便や、入谷・鹿浜地区での「足タク」の導入、綾瀬駅東口駅前交通広場の整備に伴うバス停の移転により、足立区全体の公共交通サービス水準の平均レベルは5.11から5.15に増加しています。

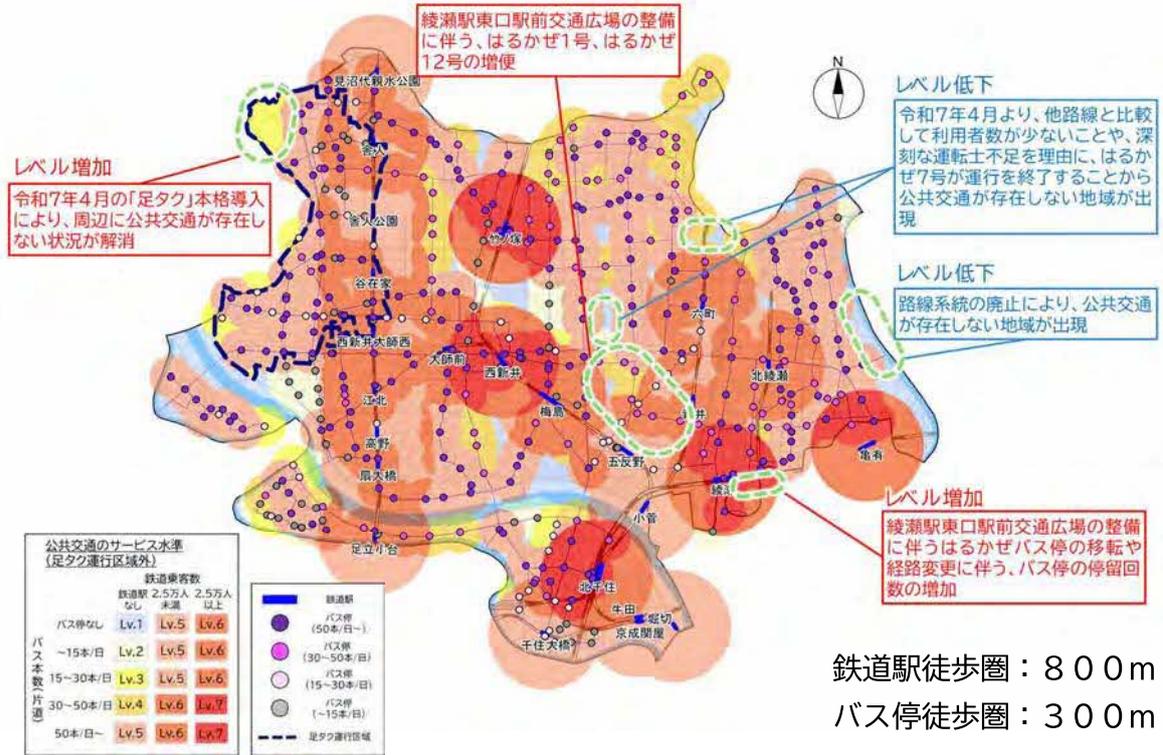
Lv.	生産年齢層の サービスLv.別人口 (P <sup>1</sup> )	子どもの サービスLv.別人口 (P <sup>2</sup> )	高齢者の サービスLv.別人口 (P <sup>2</sup> )	レベル別人口	足立区全体の公共交通 サービス水準の平均Lv.
7	62,694	4,234	9,805	76,733	<b>5.15</b>
6	156,271	13,285	28,674	198,230	
5	156,481	40,083	89,605	286,169	
4	22,214	7,612	19,130	48,956	
3	4,107	2,101	4,519	10,727	
2	6,513	2,433	5,409	14,355	
1	16,055	5,841	13,119	35,015	
合計	424,335	75,589	170,261	670,185	

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

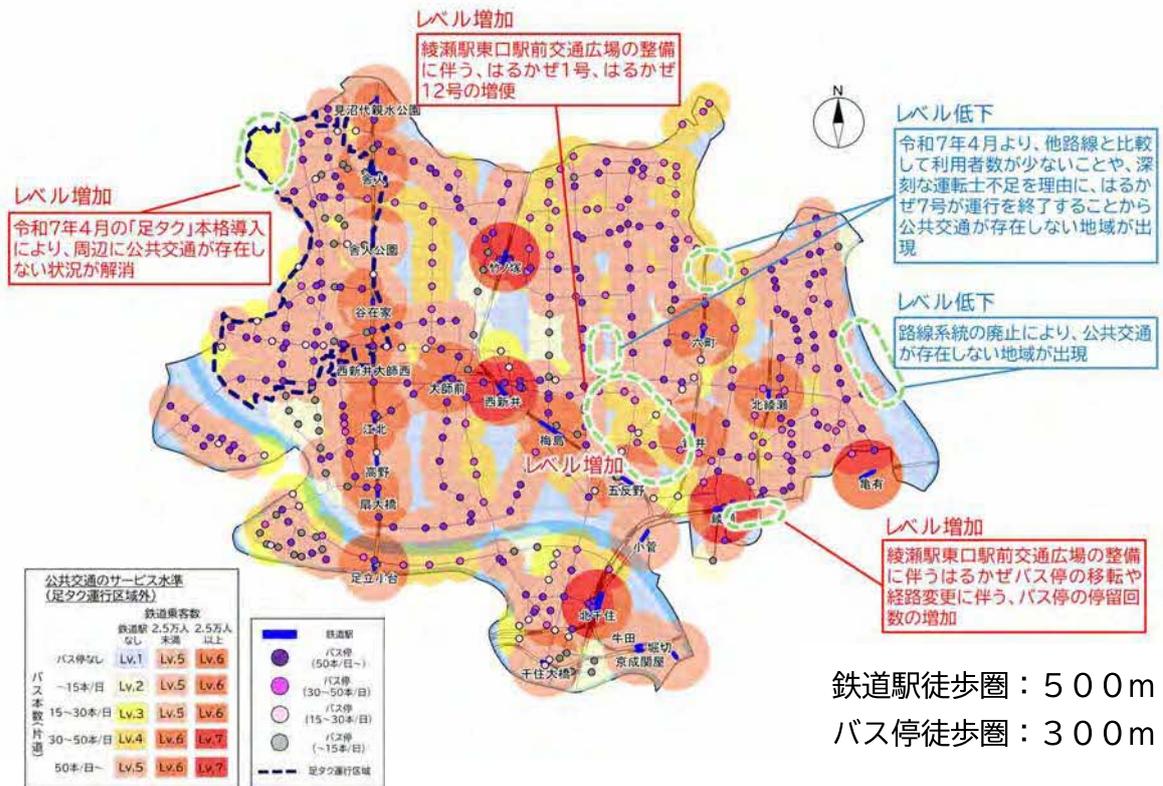
Pは合計人口

P<sub>i</sub><sup>n</sup>は年齢階層 n のサービス Lv. i の人口

<令和7年4月1日時点の生産年齢層徒歩圏の公共交通サービス水準図>



<令和7年4月1日時点の子ども・高齢者層徒歩圏の公共交通サービス水準図>



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	17.5人	17.5人	—
算出方法:コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線において実施している乗降センサーによる利用者数調査結果から令和6年10月の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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">計画目標1</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #ff4500; color: white;">計画目標2</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">計画目標3</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">計画目標4</div> </div>			
指標区分 <sup>1</sup>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #90ee90;">標準指標</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">推奨指標</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">選択指標</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #90ee90;">中核指標</div> </div>			
関連する取組	取組1、2、6、7、9、13、14、15、16、17、18			

< 1便当たり平均利用者数の計算方法 >

令和6年9月からはるかぜ協働事業7路線（はるかぜ1号・5号・6号・8号・9号・11号・12号）で実施している乗降センサーによる利用者数の集計結果をもとに、比較的気候が落ち着き、イベント等による突発的な利用者が少ない10月の利用者数をもとに、利用者数を運行本数で除して平均利用者数を算出しました。

$$10月の利用者数 145,828人 \div 運行本数 8,324本 = 17.5人/便$$

< はるかぜ号の利用状況 >

路線別では、1号・6号の利用者が多くなっています。また、1便当たりの平均利用者数が多いのは平日、土曜日、日祝の順になっており、通勤・通学目的の利用が多いと考えられます。

路線	9月	10月	11月	合計	運行便数		1便あたりの平均利用者数		
					平日	土休日	平日	土曜	日祝
1号 西新井・綾瀬線	33,910	35,960	33,804	103,674	57	57	22.4 >	16.5 >	13.9
5号 北千住駅西側地域循環	11,275	11,241	10,137	32,653	21	18	18.7 =	19.0 >	14.7
6号 北千住・鹿浜線	35,129	37,728	35,156	108,013	88	58	15.3 <	16.6 >	13.1
8号 小台・宮城循環	5,910	6,471	5,806	18,187	14	12	15.6 >	14.2 >	13.5
9号 青井・亀有線	20,196	21,068	19,703	60,967	54	52	12.8 >	12.0 >	9.6
11号 堀之内・椿循環	3,783	3,954	3,647	11,384	13	11	11.1 >	8.6 >	7.2
12号 西新井・亀有線	27,617	29,406	26,839	83,862	35	29	30.3 >	24.9 >	20.2
合計	137,820	145,828	135,092	418,740	282	237			

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%	—
算出方法:コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線における令和6年度上半期の運行経費及び売上高から収支率を算出 基準年度:令和6年度上半期				
対応する計画目標	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">計画目標1</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #ff4500; color: white;">計画目標2</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">計画目標3</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">計画目標4</div> </div>			
指標区分	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #90ee90;">標準指標</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">推奨指標</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">選択指標</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">中核指標</div> </div>			
関連する取組	取組1、2、6、7、9、13、14、15、16、17、18			

<収支率の計算方法>

令和6年度上半期より算出した、「はるかぜ」協働事業7路線の年間見込み額より、売上高を経費で除して、基準値となる収支率を算出しました。

$$A \text{ 売上高 } 181,754,030 \text{ 円} \div B \text{ 経費 } 530,073,784 \text{ 円} = 34.3\%$$

収支率計算表

(単位:円)

	項目	年間見込み
協働事業 7路線合計	A 売上高	181,754,030
	B 経費	530,073,784
	C 区負担額 (B - A)	348,319,754
	D 令和6年10月の利用者数	145,828
	E 令和6年10月の総便数	8,324

収支率 (A/B)	34.3%
一人当たり区負担額 (C/12÷D)	199.0
一人当たり経費 (B/12÷D)	302.9
1便当たりの平均利用者数 (D/E)	17.5

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	200 円	200 円	—
算出方法:コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線における令和6年度上半期の運行経費と売上高の差額から区負担額を算出し、令和6年10月の利用者数をもとに利用者1人当たりの区負担額を算出 基準年度:令和6年度上半期				
対応する計画目標	<span style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 2px 5px;">計画目標1</span> <span style="background-color: #ff4500; color: white; padding: 2px 5px;">計画目標2</span> <span style="background-color: #cccccc; color: #666; padding: 2px 5px;">計画目標3</span> <span style="background-color: #cccccc; color: #666; padding: 2px 5px;">計画目標4</span>			
指標区分	<span style="background-color: #90ee90; padding: 2px 5px;">標準指標</span> <span style="background-color: #cccccc; padding: 2px 5px;">推奨指標</span> <span style="background-color: #cccccc; padding: 2px 5px;">選択指標</span> <span style="background-color: #90ee90; padding: 2px 5px;">中核指標</span>			
関連する取組	取組1、2、6、7、9、13、14、15、16、17、18			

<利用者1人当たりの区負担額の計算方法>

令和6年度上半期より算出した、「はるかぜ」協働事業7路線の年間見込み額より、令和6年10月の利用者数を除して基準値となる利用者1人当たりの区負担額を算出しました。

C 区負担額 348,319,754 円 ÷ 12 か月 ÷

D 令和6年10月の利用者数 145,828 人 = 約200 円/人

収支率計算表

(単位:円)

	項目	年間見込み
協働事業 7路線合計	A 売上高	181,754,030
	B 経費	530,073,784
	C 区負担額 (B - A)	348,319,754
	D 令和6年10月の利用者数	145,828
	E 令和6年10月の総便数	8,324

収支率 (A/B)	34.3%
一人当たり区負担額 (C/12 ÷ D)	199.0
一人当たり経費 (B/12 ÷ D)	302.9
1便当たりの平均利用者数 (D/E)	17.5

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%
算出方法:令和5年度(第52回)足立区政に関する世論調査より、定住性の設問において「通勤や通学などの交通の便が良い」に対して「そう思う」または「どちらかといえばそう思う」と回答した人の割合 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1、2、3、4、5、6、7、8、10、11、18			

<通勤や通学などの交通の便が良いと思う回答者の割合>

「足立区政に関する世論調査」の定住性に関する評価で、過去10年間の通勤や通学などの交通の便が良いと思う回答者が、おおむね6割後半から7割で推移しており、最新の令和5年度の調査結果を基準値として設定しました。

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	平均
そう思う	33.2%	33.4%	33.2%	34.1%	33.3%	34.3%	29.9%	32.4%	32.2%	29.3%	32.5%
どちらかといえばそう思う	35.5%	35.3%	34.2%	33.6%	36.3%	35.7%	38.7%	36.5%	39.0%	38.3%	36.3%
利便性が良い	68.7%	68.7%	67.4%	67.7%	69.6%	70.0%	68.6%	68.9%	71.2%	67.6%	68.8%

出典：各年度足立区政に関する世論調査より集計

<目標達成に向けた取組みの例：駅前交通広場の整備状況>



綾瀬駅東口（令和7年3月撮影）



北綾瀬駅（令和7年3月撮影）

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%	—
算出方法:平成30年度の東京都市圏パーソントリップ調査の足立区を発着するトリップ(人の移動)の交通手段別数から、公共交通の利用率を算出 基準年度:平成30年度				
対応する計画目標	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #0056b3; color: white; border-radius: 10px;">計画目標1</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc; border-radius: 10px;">計画目標2</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc; border-radius: 10px;">計画目標3</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc; border-radius: 10px;">計画目標4</div> </div>			
指標区分	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc; border-radius: 10px;">標準指標</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc; border-radius: 10px;">推奨指標</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ccc; border-radius: 10px;">選択指標</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #90ee90; border-radius: 10px;">中核指標</div> </div>			
関連する取組	取組1、2、3、6、8、10、12、16、18			

<子ども・高齢者の公共交通利用率の推移>

「東京都市圏パーソントリップ調査」の足立区を発着するトリップの年齢別・交通手段別トリップ数から公共交通の利用率 18.3%を基準値として設定しました。

	年代	鉄道		バス		小計		その他*	合計
H20	15歳未満	9,655	6.1%	3,077	1.9%	12,732	8.0%	146,182	158,914
	65歳以上	52,868	17.7%	18,298	6.1%	71,166	23.8%	227,929	299,095
	小計	62,523	13.7%	21,375	4.7%	83,898	18.3%	374,111	458,009
H30	15歳未満	6,102	4.7%	2,396	1.8%	8,498	6.5%	121,674	130,172
	65歳以上	55,040	17.6%	17,245	5.5%	72,285	23.1%	240,142	312,427
	小計	61,142	13.8%	19,641	4.4%	80,783	18.3%	361,816	442,599

※その他は「自動車」、「二輪車」、「自転車」、「徒歩」、「その他」、「不明」の合計

出典：各年度東京都市圏パーソントリップ調査より集計

<目標達成に向けた取組みの例：事業者HPによるバスの乗り案内>

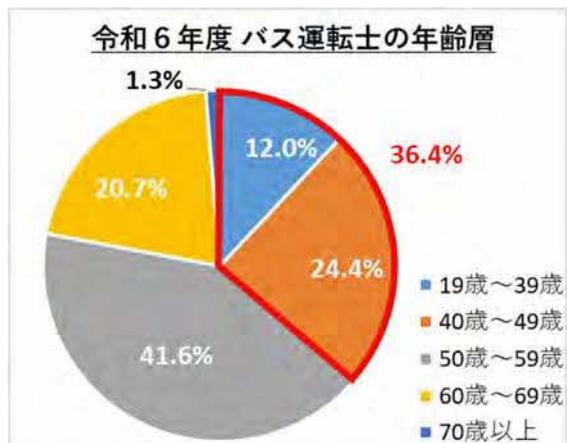


出典：国際興業（株）HP

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	
算出方法:足立区内を運行するバス事業者に実施するアンケートの結果から算出 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9、13、14、15			

#### <バス運転士の年齢別割合>

足立区が令和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バス運転士の年齢別割合は50代以上63.6%と高齢化が進んでおり、50歳未満の比較的若い世代の割合36.4%を基準値として設定しました。



<目標達成に向けた取組みの例：バス運転手採用案内>

～東武バスグループに入社後一定期間勤務した方に～

入社祝金進呈

最大 30万円支給

※1 雇用形態によって支給額が異なります。

※1 正社員および嘱託社員によって異なります。(下記参照)

出典：東武バスグループ HP

<目標達成に向けた取組みの例：バス運転士募集の取組み>



足立区公共交通 PR コーナー



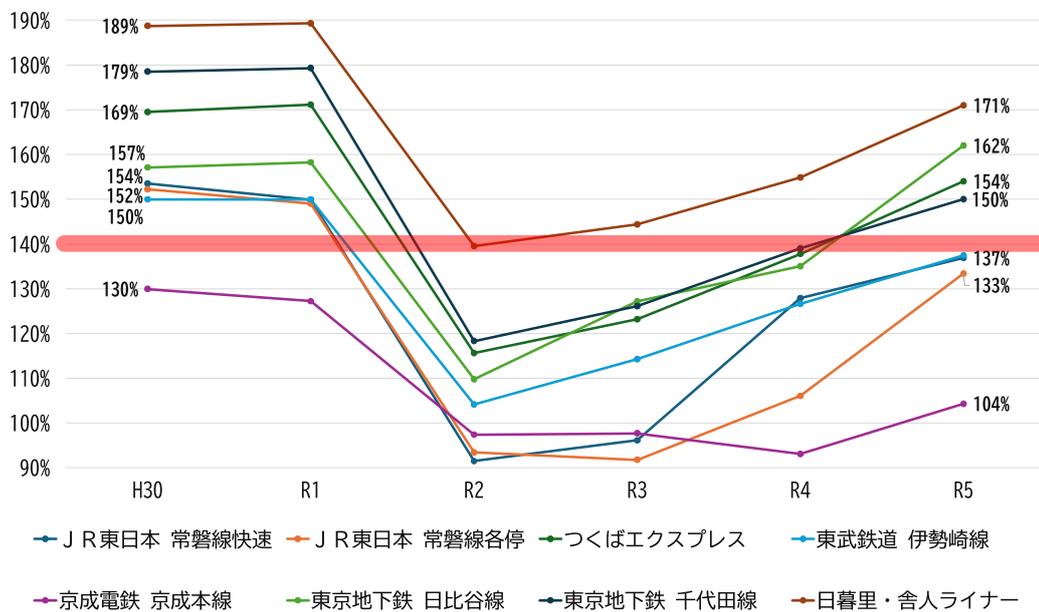
東武バスセントラルブース

あだち区民まつり「A-Festa 2024」

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
算出方法:国土交通省が毎年度実施している都市鉄道の混雑率調査から、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路線で平均して算出 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、7、12			

<足立区内を通過する各鉄道路線の最混雑区間における平均混雑率の推移>

「都市鉄道の混雑率調査 国土交通省 (R5)」の足立区内を通過する鉄道8路線の最も混雑時している時間帯の最も混雑している区間の混雑率の平均値 143%を基準値として設定しました。



出典: 各年都市鉄道の混雑率調査 国土交通省 より集計

<オフピーク通勤の取り組み事例>



出典：東武グループHP

スルスルス Biz

ToKoPo

都営交通

令和6年1月24日  
東京都交通局

**快適通勤で ToKoPo ポイントをゲット！**  
**日暮里・舎人ライナー 冬の時差 Biz キャンペーンを実施します！**  
 ~1日 100 ポイント、キャンペーン期間中最大 1,900 ポイント獲得できます~

日暮里・舎人ライナーでは、オフピーク通勤・通学にご協力いただく方を応援するため、「冬の時差 Biz キャンペーン」を以下のとおり実施しますので、お知らせします。  
 今回の冬の時差 Biz キャンペーンは、1日につき 100 ポイント、**期間中最大 1,900 ポイントをプレゼント**と昨年のキャンペーンからさらにお得になったキャンペーンです。併せて、**都営交通ポイントサービス「ToKoPo(トコポ)」入会キャンペーンも実施中です。**まだ入会されていない方は、是非この機会にお申し込みください。

- 1 キャンペーン期間**  
令和6年2月1日(木)~2月29日(木)のうち平日(19日間)
- 2 対象駅**  
日暮里・舎人ライナー各駅
- 3 参加対象者**  
ToKoPo 会員の方
- 4 参加方法**  
ToKoPo に登録してある記名式 PASMO にて、平日の始発~7:30 又は 9:30~10:30 の間に、日暮里・舎人ライナー各駅の自動改札機から降車してください。定期券、SF 利用いづれも対象です。
- 5 ToKoPo オフピークポイントプレゼント**  
参加された方には、ToKoPo オフピークポイントを1日につき **100 ポイント**プレゼント  
 ※1日に複数回利用されてもオフピークポイントは1回分のみとなります。  
 ※列車の遅延などでポイントを獲得できなかった場合の補償はありません。

**同時開催 ToKoPo 入会キャンペーン**

**1.150~4.300\***

新規入会申込みされた方  
**全員に**  
**200**  
ポイントプレゼント

抽選で  
**200名様に**  
**1,000**  
ポイントプレゼント

まずは  
ToKoPoへ登録！  
詳しくは  
ToKoPo 検索

※既に会員の方が新たに登録した場合、キャンペーンの対象となりません。  
 また、入退会を繰り返して獲得されたポイントは無効になります。  
 抽選ポイントの当選発表は、当選者へのポイント付与をもって代えさせていただきます。  
 ※「PASMO」は株式会社パスモの登録商標です。

入会費・年会費 **無料**

お問合せ先  
都営交通お客様センター 03-3816-5700 (9時から20時まで 年中無休)

出典：東京都交通局 R6. 1. 24 報道発表資料

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%	—
算出方法:平成30年度の東京都市圏パーソントリップ調査の足立区を発着するトリップ(人の移動)の代表交通手段の自家用車分担率を算出 基準年度:平成30年度				
対応する計画目標	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px;">計画目標1</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px;">計画目標2</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px;">計画目標3</div> <div style="background-color: #4CAF50; color: white; border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px;">計画目標4</div> </div>			
指標区分	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px;">標準指標</div> <div style="background-color: #8BC34A; color: white; border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px;">推奨指標</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px;">選択指標</div> <div style="background-color: #8BC34A; color: white; border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px;">中核指標</div> </div>			
関連する取組	取組1、2、3、4、5、6、7、8、10、11、16、18			

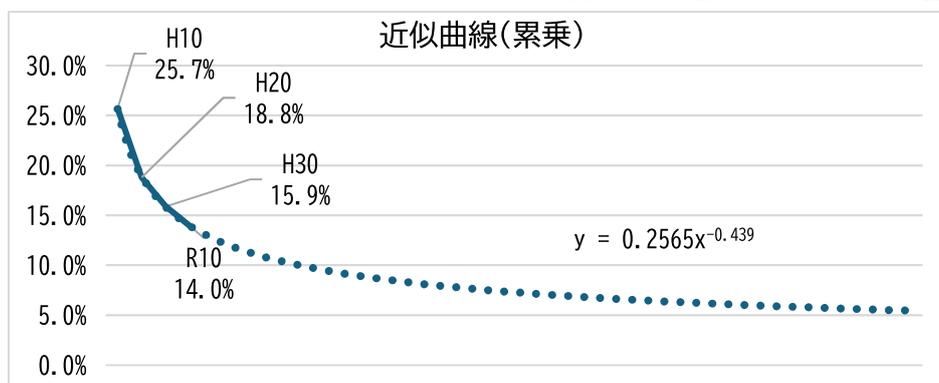
<代表交通手段分担率の推移>

「東京都市圏パーソントリップ調査（H30）」の足立区を発着するトリップ内、代表交通手段の自家用車分担率 15.9%を基準値として設定しました。パーソントリップ調査は、10年に一度の調査となることから、中期目標値は令和10年度の調査結果で確認していきます。

これまでの調査結果から、次回の調査が実施される令和10年度には14%程度になると推測されますが、本計画に定める取組みの実施により、中期目標は1ポイント減の13.0%に設定しました。

	鉄道	バス	自動車	2輪車	自転車	徒歩	その他	不明	合計
H10	27.1%	2.3%	25.7%	2.8%	21.8%	20.2%	0.1%	-	100.0%
H20	33.4%	2.7%	18.8%	2.4%	21.8%	17.3%	0.2%	3.4%	100.0%
H30	40.1%	3.3%	15.9%	2.0%	18.5%	18.6%	0.1%	1.6%	100.0%

出典：各年度東京都市圏パーソントリップ調査より集計





足立区地域公共交通計画(資料編)

令和7年3月発行

発行 足立区

編集 足立区地域公共交通活性化協議会事務局

(足立区 都市建設部 交通対策課)

東京都足立区中央本町一丁目17番1号

電話 03-3880-5718



# 足立区地域公共交通計画

REGIONAL PUBLIC TRANSPORTATION PLAN

(資料編)