

1. 足立区地域公共交通計画について

①地域公共交通計画（案）の パブリックコメント実施結果について

1

パブリックコメント結果概要

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 7 年 3 月

実施期間 : 令和7年1月14日(火)から2月14日(金)まで
意見提出数 : 485件(313名)

意見概要No	内 容	件数
1	路線バスやはるかぜの新規路線整備や増便等の要望	104
2	廃止となった路線バスやはるかぜ、「ブンブン号」の復活要望	94
3	シルバーパスに関する要望	8
4～7	自転車レーンの整備や幅員、自転車マナー、駐輪場の整備に関する要望	64
8	入谷・鹿浜地域の「足タク」の利用者の声を踏まえた充実に関する要望	10
9	タクシー代の補助に関する要望	9
10	公共交通サービス水準の設定や数値指標の設定に関する要望	2
11	バス停留所へのベンチや上屋の設置要望	21
14	日暮里・舎人ライナー等の鉄道の混雑緩和に関する要望	21
15,16	常東地区・花畑地域等の地域内交通に関する要望	33
17,19	バス運行事業者への支援やバス運転士の待遇改善に関する要望	20
12,13,18,20,21	その他、計画第6章に記載する取組に関連する要望	11
22,23	計画全体に関する要望	26
24,25	その他バス利用に関する感謝の声や直接的に本計画に関係しない要望	62

2

パブリックコメントを受けた計画修正箇所①

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 7 年 3 月

- 社会実験バス「ブンブン号」の復活に関する要望を受けて花畑地域での取組みを追記

計画本編 P23

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実証運行(令和 3 年 10 月～令和 6 年 3 月)

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。

また、実証運行では1便あたりの利用者は平均で5名程度と、バスを運行するほどの需要は無かったものの、花畑五丁目の商業施設への買い物利用などが見られました。

これらを踏まえ、「足立区地域内交通導入サポート制度」により、地域と協働して、花畑地域における新たな交通手段として、ワゴンタイプの車両による定時定路線型の地域内交通の実証実験を令和 7 年夏頃から開始する予定です。



3

パブリックコメントを受けた計画修正箇所②

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 7 年 3 月

- 自転車施策に関する要望を受けて関連する分野別計画との連携を強調
- 計画資料編では関連計画を紹介

計画本編 P3

計画資料編 P1

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

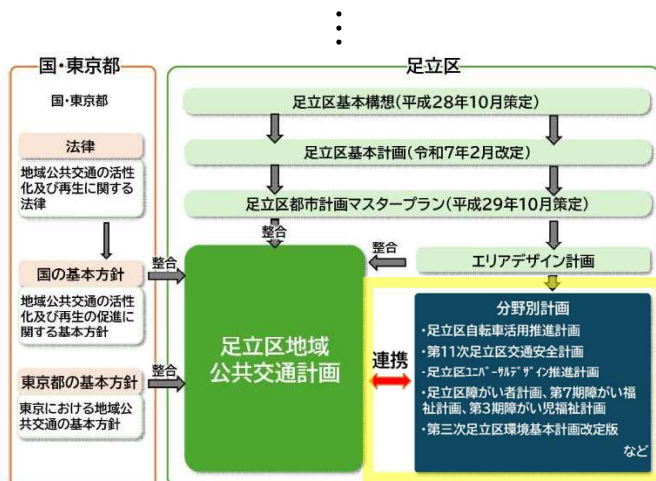


図 1-1 地域公共交通計画の体系

参考 1 関連計画

参考 1.1 交通施設に関する関連計画

(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、足立区の実情に於い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「協働力をつくる 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。

足立区自転車活用推進計画

■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

4

パブリックコメントを受けた計画修正箇所③

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 7 年 3 月

- 「足タク」の利用者の声を踏まえた充実に関する要望を受けて本格運行と追加施策を追記

計画本編 P25

(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・鹿浜地区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

：

効性が確認出来ています。

令和 6 年 12 月末までの利用状況や協力タクシー事業者の継続意思の確認が出来たことから、本格運行への移行基準を満たしたため、令和 7 年 4 月 1 日より本格運行へ移行となりました。

本格運行にあたっては、上記のアンケート調査の結果をもとに、子育て世代割引券の交付やタクシー事業者の精算事務等の省力化検討など、利用者や協力事業者の意見を踏まえた運行を継続していきます。



5

パブリックコメントを受けた計画修正箇所④

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 7 年 3 月

- 数値指標の設定根拠が分かりにくいとのご指摘を受けて計画本編に算出方法を追記
- 計画資料編には算出時の計算式等の詳細を掲載

計画本編 P56～64

計画資料編 P25～39

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	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、16、17、18			

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

：

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	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による利用者数の集計結果をもとに、比較的气氛が落ち着いた、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 ÷ 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、日夜の順になっており、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	運行本数	1便当たりの平均利用者数
1号 西船場・船場線	10,751	10,760	10,800	32,311	1,818	17.8
5号 北千住駅西口・船場線	11,271	11,241	11,137	33,649	1,927	17.5
6号 北千住・船場線	25,128	27,728	26,152	78,908	4,518	17.5
8号 北千住・船場線	15,841	14,471	14,508	44,820	2,561	17.5
9号 船場・船場線	25,738	25,668	25,703	77,109	4,399	17.5
11号 船場西・船場線	3,763	3,954	3,647	11,364	647	17.5
12号 船場西・船場線	17,411	20,400	20,410	58,221	3,327	17.5
合計	121,863	145,828	139,258	396,949	22,450	17.5

6

- 日暮里・舎人ライナーの混雑緩和に関する要望を受けて直近で実施した要望書の提出を追記

計画本編
P72

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、各社の状況に応じた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。				
	特に、混雑率が高く、利用者から混雑緩和の声が多い日暮里・舎人ライナーにおいて、区は令和 7 年 1 月に混雑対策を求める要望書を東京都交通局長宛てに提出しました。				
	【オフピーク通勤の促進】対象者：主に生産年齢層 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				
	…				



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