

足立区地域公共交通計画（案）の構成

1

足立区地域公共交通計画（案）全体構成

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 12 月

第1章 計画の概要

- 計画の位置づけ、計画区域、期間、対象

第2章 公共交通をとりまく社会情勢と足立区の現状

- 社会情勢の変化と足立区の現状、課題の整理

第3章 計画目標等の設定に向けた検討

- 計画目標等の設定に向けた足立区の移動実態・ニーズの把握と公共交通サービス水準の設定

第4章 目指すべき将来像と計画の方針・目標

- 目指すべき将来像、基本方針、計画目標の設定と関係者の役割

第5章 数値指標

- 計画目標に向けた9個の数値指標の設定

第6章 目標達成のための取組み

- 計画目標に向けた18個の取組の設定

第7章 取組み体制・達成状況の評価

- 取組み実施の体制と今後の達成状況の評価方法

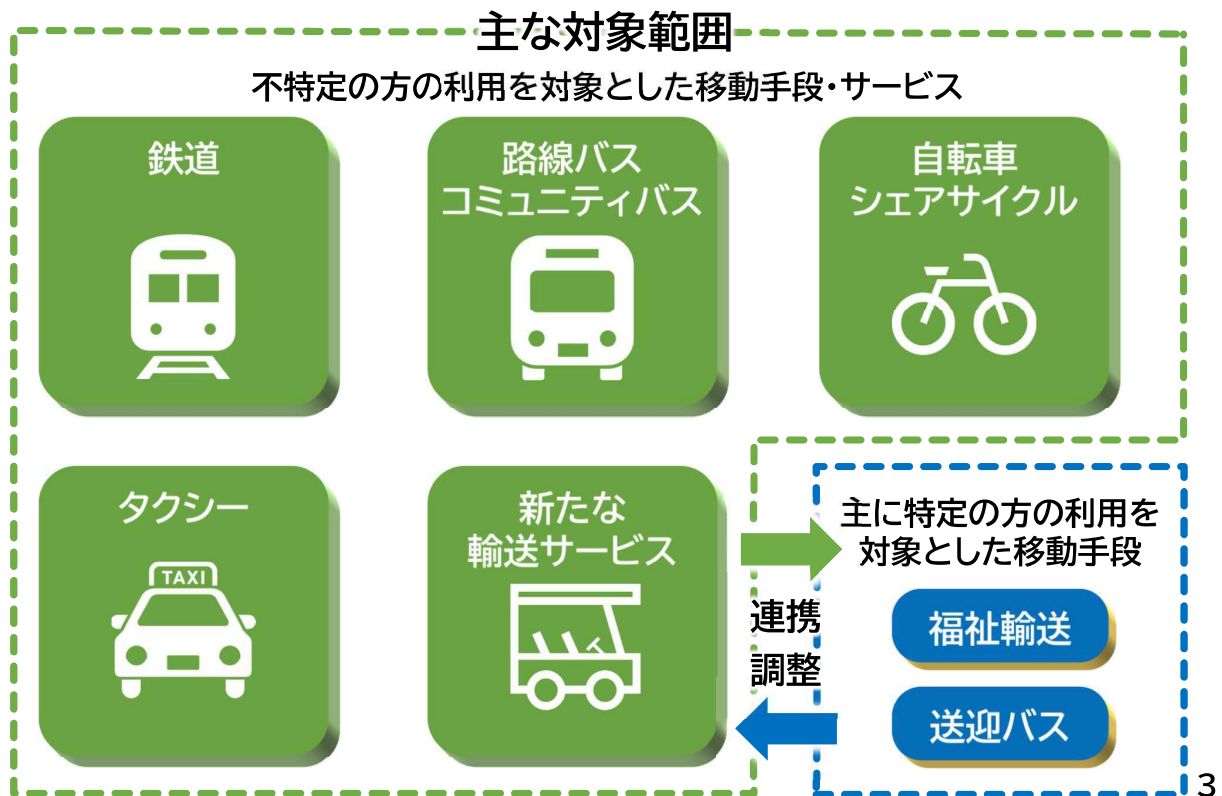
2

第1章 計画の概要

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和6年12月

- 計画の主な対象範囲

計画 P3～6



第2章 公共交通をとりまく社会情勢と足立区の現状

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和6年12月

- 新しい輸送サービスの登場

新型輸送サービス

AIオンデマンド交通



グリーン
スローモビリティ



超小型モビリティ



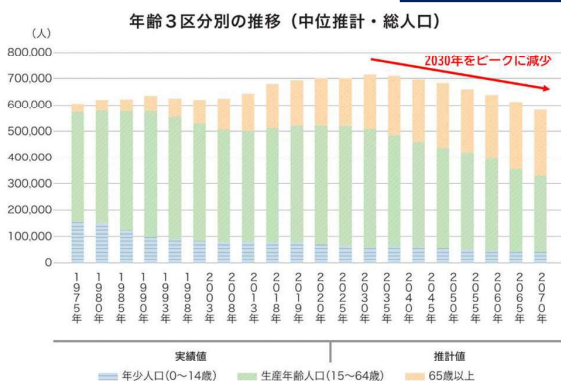
自動運転



- 都市部の交通空白地域や、多様な移動ニーズがある観光地での活用が期待
- 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待
- 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
- 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

- 人口の推移

計画 P7～30



- 鉄道の混雑率

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(%)	
J R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	
新都市鉄道	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
東京都交通局	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)

- バスの深刻な運転士不足



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)

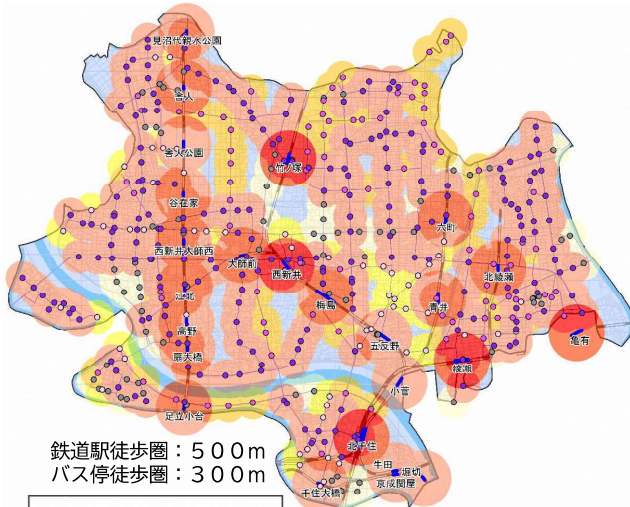
第3章 計画目標等の設定に向けた検討

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和6年12月

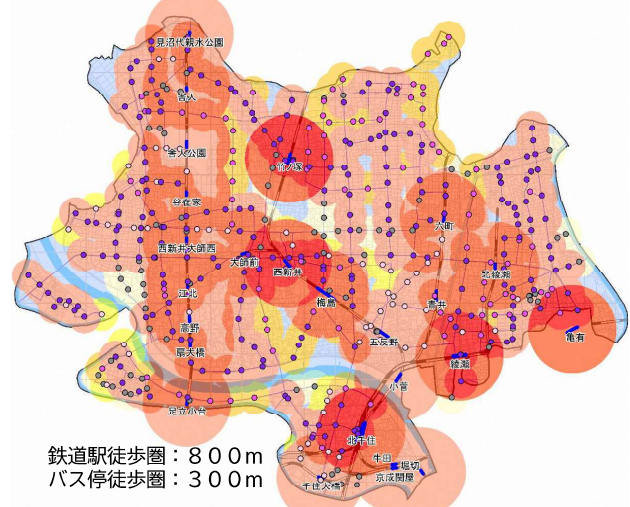
● 公共交通サービス水準の設定

計画 P31～50

<子ども・高齢者層徒歩圏>



<生産年齢層徒歩圏>



公共交通のサービス水準

バス本数(片道)	鉄道乗客数		
	鉄道駅 2.5万人 未満	2.5万人 以上	
バス停なし	Lv.1	Lv.5	Lv.6
～15本/日	Lv.2	Lv.5	Lv.6
15～30本/日	Lv.3	Lv.5	Lv.6
30～50本/日	Lv.4	Lv.6	Lv.7
50本/日～	Lv.5	Lv.6	Lv.7

鉄道駅	バス停
バス停 (50本/日～)	バス停 (30～50本/日)
バス停 (15～30本/日)	バス停 (～15本/日)

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	

5

第4章 目指すべき将来像と計画の方針・目標

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和6年12月

● 目指すべき将来像

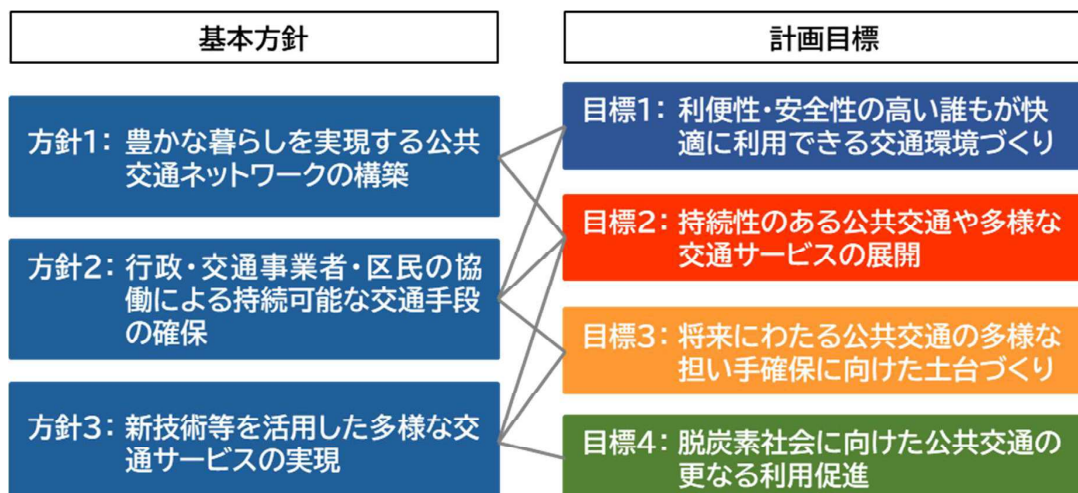
計画 P51～54

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の対応

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～

● 基本方針と計画目標



6

第5章 数値指標

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和6年12月

● 計画目標に向けた9個の数値指標の設定

計画 P55～64

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	17.5人	17.5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	200円	200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%	—

7

第6章 目標達成のための取組み

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和6年12月

● 計画目標に向けた18個の取組の設定(例)

計画 P65～86

取組1		乗換利便性の向上		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	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。				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。						また、「足立区路線バス停留所環境整備補助制度」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						 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)			
実施期間		【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。				足立区路線バス停留所環境整備補助制度の概要 出典：足立区地域公共交通会議(R6.1.31)資料		【報告事項】足立区路線バス停留所環境整備補助制度(令和6年度)			
		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									
短期(R7～R8)		中期(R9～R11)		長期(R12 以降)		短期(R7～R8)		中期(R9～R11)		長期(R12 以降)	
継続実施						継続実施					
関連するSDGs						関連するSDGs					

8

- 取組みの体制

計画 P87～88

足立区地域公共交通活性化協議会

足立区

本計画に位置付けた取組みの実施
計画推進上必要となる対策の検討・実施
関係者間ならびに庁内の連携・調整

区民
利用者

公共交通の利用促進、地域公共交通への主体的な関与

交通事業者

本計画に位置付けた取組みの実施

学識経験者

計画・取組み推進へのアドバイス・コーディネート

道路管理者
交通管理者

本計画に位置付けた取組み実施への協力

国・都

本計画に関する助言その他必要な支援