

計画に位置付ける取組・数値指標の設定

1

計画目標・取組・数値指標の関係性（案）

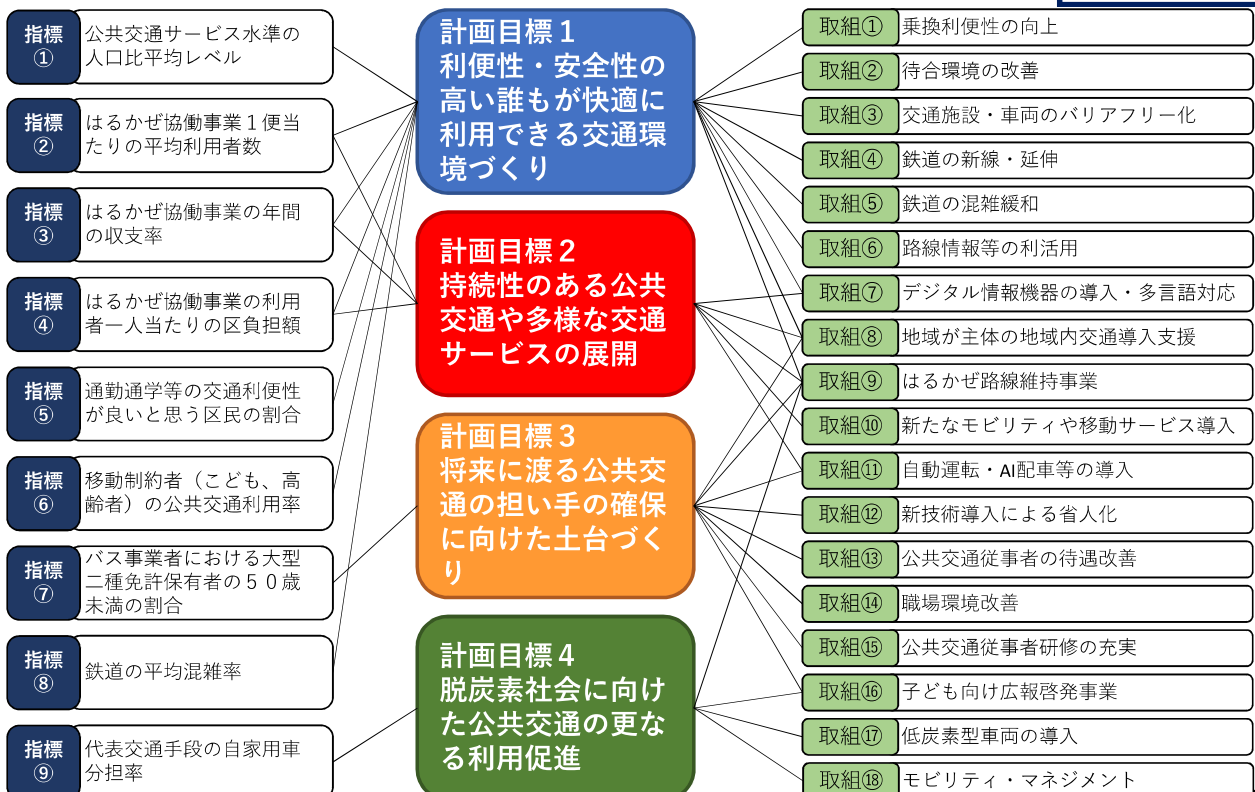
足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 12 月

数値指標案

計画目標案

取組案

計画 P52～86



2

足立区が主の取組①

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 12 月

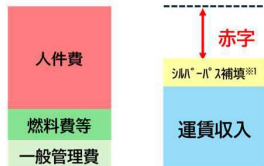
計画 P75, 76

はるかぜ協働事業

R6年度予算:596,400千円

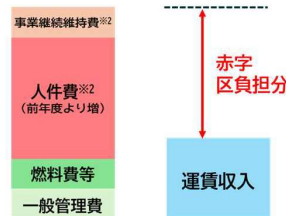
路線の維持が切迫しているはるかぜ7路線について、
運行経費の全額を区が負担して維持する

【これまでのスキーム】
(区の負担はなし)



運行経費 運賃収入

【R6年度からのスキーム】
(経費と収入の差額を区が負担)



運行経費 運賃収入

※1：運行経費を区が負担した場合、シルバーバス補填がなくなる。

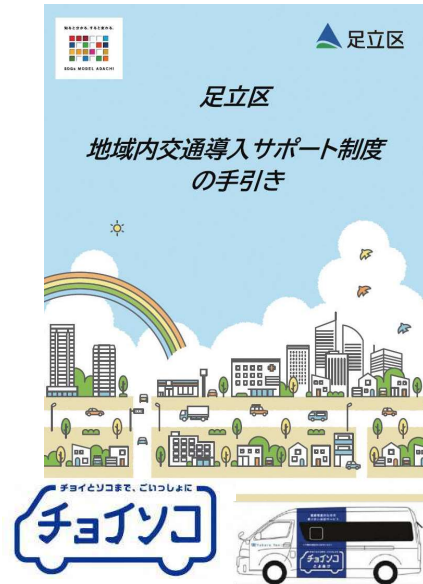
※2：人件費の増加分や事業継続を目的とした職場環境改善等を行うための事業継続維持費も区が負担



地域内交通導入サポート制度

R7年度予算要望中

地域の交通課題に対して **区民等が主体となつた移動手段について支援する**



3

足立区が主の取組②

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 P68,69,71,74,85

待合環境整備

路線バス等のバス停について、上屋
の設置を補助するとともに、**主要な
バス停は区がベンチや点字を設置**



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)

鉄道新線の整備促進

「メトロセブン」と「地下鉄8号
線」の整備促進に向けたPR活動
を実施



地下鉄8号線の
パネル展示(区役所)の様子

スマートバス停の導入

リアルタイムの運行情報等が確認で
きる**スマートバス停を主要なバス停
へ導入を検討**



スマートバス停(綾瀬駅)

その他



北綾瀬駅の駅前広場完成イメージ



区がイベント等で配布しているノベルティグッズ

4

鉄道事業者が主の取組

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 12 月

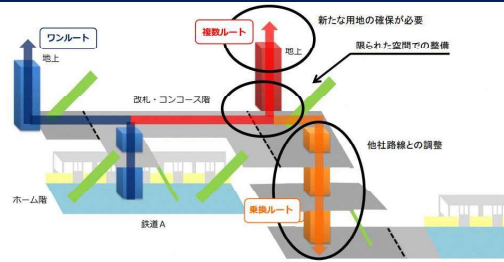
計画 P70,72,82

混雑緩和に向けた駅施設・車両の整備



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

鉄道駅のバリアフリー化



出典:鉄道駅バリアフリーに関する
優先整備の考え方(東京都HP)

オフピーク通勤の促進



オフピーク定期券 出典:JR東日本

安全運転講習の実施



安全教育の実施状況

出典:京成電鉄(株)安全報告書2024 出典:東武鉄道(株)2023安全報告書

5

バス・タクシー事業者が主の取組

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 P80,81,82,84

働きやすい職場環境実現のための施設等の整備



出典:日立自動車交通グループHP

接客・接客研修、障がい者対応講習の実施



交通ボランティア研修の様子
出典:(公財)交通インフラ・ビル財団HP

低炭素型車両の導入



燃料電池バス 出典:東京都交通局HP

公共交通従事者の待遇改善

～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)

バス運転手採用案内
出典:東武バスグループHP

6

数値指標の設定（指標①）

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 P56

指標① 公共交通サービス水準の人口比平均レベル

- 本計画にて新たに設定した公共交通サービス水準の人口比平均レベルを設定
- 少子高齢化の進行等により交通の担い手はこれからも減っていくことが予想され、**本計画ではその減少を最小限に食い止めることを目標に、基準値の5.11に対して中期・長期いずれも人口比平均で5.00以上確保することを目標とした**
- 既存バス路線の再編も含めたサービスレベルの維持や、地域内交通導入サポート制度を活用したサービスレベル1, 2の地域の底上げにより、**平均でのレベルを維持**

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
出典：公共交通サービス水準図（本計画書第3章） 基準年度：令和6年4月1日				
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

7

数値指標の設定（指標②）

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 P57

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

- 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
- 単純な利用者数ではダイヤ改正により**年度ごとに運行本数が異なることから、1便当たりの平均利用者数で設定**
- 利用者減少が見込まれる中、本計画の取組実施により中期目標は現状維持に設定
- 長期目標は、今後の社会情勢等の動向を見つつ計画見直し時に設定

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	—
出典：コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線における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

8

数値指標の設定（指標③）

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 P58

指標③ はるかぜ協働事業の年間の収支率

- 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に係る収支」に該当する指標
- 令和6年度から開始したはるかぜ協働事業の6年度上半期の実績から、基準値となる収支率を算出。協働事業によりシルバーパス補填が無くなり、収支率は34.3%
- 昨今の燃料費高騰や賃金アップで支出の増加は避けられない中、周辺路線を踏まえはるかぜ7路線の再編や運行の適正化により、中期目標は現状維持に設定

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%	—
出典：コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線における1年間の収支率 基準年度：令和6年度上半期				
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

9

数値指標の設定（指標④）

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 P59

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

- 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費用に係る国又は地方公共団体の支出の額」に該当
- 指標②と同様に、支出の総額ではなく一人当たりの区負担額とし、はるかぜ協働事業の6年度上半期の実績から基準値となる利用者一人当たりの区負担額を算出
- 指標③と同様に、物価高騰等の状況はあるものの、はるかぜ運行の最適化により、中期目標は現状維持の一人当たり区負担額を200円に設定

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	—
出典：コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線における利用者1人当たりの区負担額 基準年度：令和6年度上半期				
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

10

数値指標の設定（指標⑤）

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 P60

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

- 国交省が開催している「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会にて示された、3分類10指標の中核指標のうち、持続可能性・実現可能性の確保の観点から、**中長期的かつ全区民に対しモニタリングが可能な指標として、毎年度実施の足立区政に関する世論調査より「通勤・通学等の交通利便性が良いと思う区民の割合」を設定**
- 過去10年間の最大値である令和4年度の71.2%を超える72.0%を長期目標に設定し、令和5年度の数値を基準値とした。

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%
出典：足立区政に関する世論調査 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

11

数値指標の設定（指標⑥）

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 P61

指標⑥ 移動制約者（子ども、高齢者）の公共交通利用率

- 国交省の検討会にて示された、3分類10指標の中核指標のうち、移動制約者の足の確保の観点から、「移動制約者（子ども・高齢者）の公共交通利用率」を設定
- 外出機会増で健康増進による医療費削減等のクロスセクター効果を期待**
- 10年に1度実施している東京都市圏パーソントリップ調査の平成30年度の結果を基準値として、次回、令和10年度の結果を中期目標に設定、平成30年度の18.3%を20.0%に向上させることを目標とした

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%	—
出典：東京都市圏パーソントリップ調査 基準年度：平成30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

12

数値指標の設定（指標⑦）

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 P62

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

- 国交省の検討会にて示された、3分類10指標の中核指標のうち、持続可能性・実現可能性の確保の視点から、「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」を設定
- 特に運転士の高齢化が進んでいる状況があり、若年層の新規採用増加を指標とした
- 区として直接的な関与が難しいことから、中期・長期目標はいずれも現状よりも増加することを目標とした

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
出典：足立区実施アンケート調査 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

13

数値指標の設定（指標⑧）

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 P63

指標⑧ 鉄道の平均混雑率

- 区内を走る鉄道路線ではピーク時の混雑率が特に高くなっていることから、「鉄道の平均混雑率」を設定
- 区内を通過する各鉄道路線の最も混雑している時間帯で、かつ最も混雑している区間の混雑率を、全8路線で平均して基準値143%を算出
- 区として直接的な関与が難しいことから、中期・長期目標はいずれも現状よりも減少することを目標とした

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
出典：国土交通省 都市鉄道の混雑率調査 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

14

指標⑨ 代表交通手段の自家用車分担率

- 東京都区部と比較して足立区は鉄道の移動が少なく、自動車の移動割合が約2倍
- 各種取組の実施により自動車から公共交通機関や自転車への転換を促進し、環境負荷軽減のクロスセクター効果を期待
- 10年に1度実施している東京都市圏パーソントリップ調査の平成30年度の結果を基準値として、次回、令和10年度の結果を中期目標に設定、平成30年度の15.9%を過年度データから推測して13.0%に減少させることを目標とした

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%	—
出典：東京都市圏パーソントリップ調査 基準年度：平成 30 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