

前回（5/24）第1回協議会の振り返り

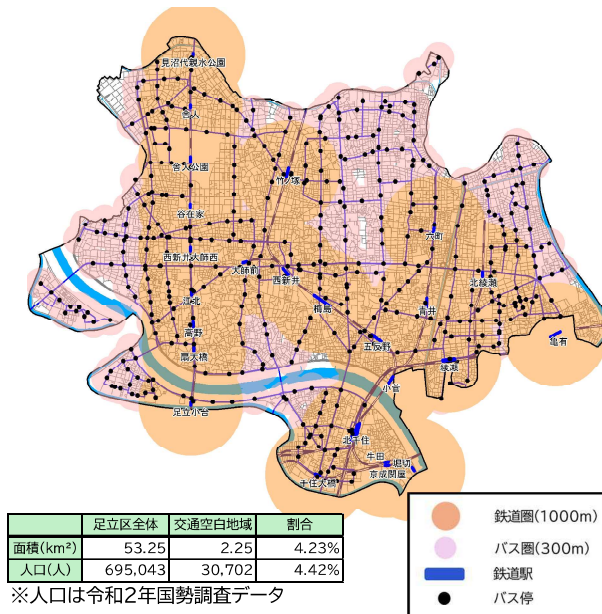
1

交通空白地域

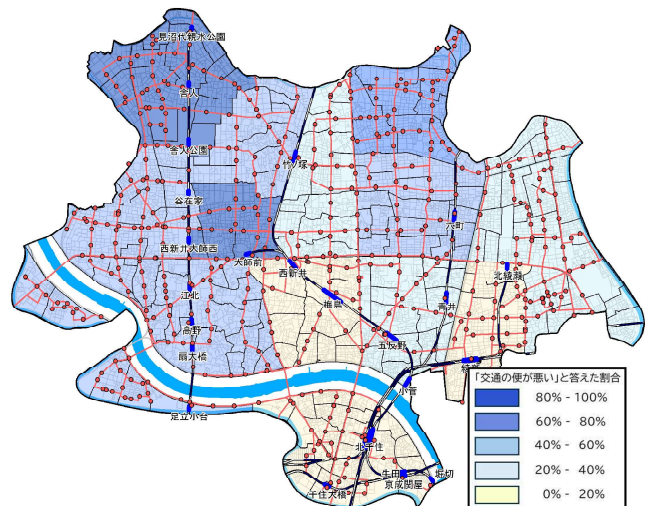
足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

- 足立区の公共交通空白地域※は約4.2%（令和6年4月時点）
 - 公共交通空白地域に限らず日常の移動に不便を感じる人が一定数存在
- ※足立区総合交通計画では、鉄道駅から1,000m、バス停から300m以遠を公共交通空白地域と定義

■ 足立区の公共交通空白地域(令和6年4月時点)



■ 交通の便に関するアンケート調査の地区別回答結果



※区の定住性の満足度に関する質問で「暮らしにくい」と回答した人のうち「交通の便が悪い」を理由の1つに挙げた人の割合

出典: 足立区 令和4年度足立区政に関する世論調査

2

これまでの取り組み

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

以前の交通計画平成30年度まで 目標：交通空白地域の解消 交通空白地域の解消を目指し、狭隘道路でも運行できるコミュニティバスの運行を検討 主な施策 1 コミュニティバス「はるかぜ」 ➢ 平成12年より運行開始。12路線※まで拡大 ※このうち2路線は令和5年度末に廃止  2 新線の開通 ➢ 平成17年より「つくばエクスプレス」開通 ➢ 平成20年より「日暮里・舎人ライナー」開通 結果 区内の交通空白地域は大幅減少 約31.0% ➔ 約5.7% (平成13年時点) (平成30年時点)	「交通に関する区民意識調査」実施(平成30年) 交通空白地域以外に居住している方でも、日常的な移動に不便を感じている割合が高いことが判明 令和元年度 総合交通計画改定 現在の総合交通計画令和元年度～令和6年度 目標：交通不便地域の解消 交通不便度が高かった地区(交通不便地域)を抽出し、ニーズに合った対応を検討 主な施策 1 社会実験バスの導入～花畑周辺地域～ 交通不便度や高齢化率も高く、かつ過去のアンケート結果からバスのニーズも高かったことから社会実験バスの運行を開始 ➢ 4期目の収支率19.1%(目標24%) ➢ 1便当たりの平均乗車人数は5人程度  結果 年間利用者を26万人と予測したが、実際の利用者は年間約7万人程度と大きな乖離 2 多様な交通手段導入～入谷・鹿浜地区～ 交通不便度が高いが、バスのニーズは低いいため、バス以外の交通手段を検討  足立区デマンドタクシーの略称です。 令和6年度～ 6月～12月で自宅と乗降スポットを結ぶデマンドタクシー実証実験開始
--	--

3

足立区地域公共交通の目指すべき将来像

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

足立区地域公共交通の目指すべき将来像(案)

- 足立区基本構想では、「協創力」によって呼び起こされた新たな「活力」が、さらなる「進化」を生み出すというプラスのスパイラルによって持続可能なまちを築き上げるため、30年後を見据えて、以下の将来像を掲げている。

協創力でつくる 活力にあふれ 進化し続ける ひと・まち 足立

- 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対応するために、また、基本構想の将来像実現のために掲げられている「ひと」「くらし」「まち」「行財政」の4つの視点を公共交通の側面から支えるために、本計画が目指すべき将来像を以下のとおりとする。

【ひと】 多様性を認めあい、夢や希望に挑戦する人	【くらし】 ひとと地域がつながる安全・安心な暮らし	【まち】 真に豊かな生活を実現できる魅力あるまち	【行財政】 様々な主体の活躍とまちの成長を支える行財政
--	---	--	---

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

【区の地域公共交通の将来像】

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～

地域公共交通計画の3つの基本方針(案)

上記で掲げた将来像の達成に向け、計画の基本方針を以下のとおりとする。

基本方針1:豊かな暮らしを実現する公共交通ネットワークの構築

- 公共交通の利便性・安全性を高め、誰もが安全に安心して移動ができる公共交通ネットワークの構築

基本方針2:行政・交通事業者・区民の協働による持続可能な交通手段の確保

- 公共交通ネットワークの構築にあたっては、行政・交通事業者・区民など、公共交通に携わる関係者それぞれが協働して課題解決に向けて主体的に取り組み、持続可能な交通手段の確保を目指す

基本方針3:新技術等を活用した多様な交通サービスの実現

- クリーンエネルギーを活用したモビリティや自動運転車の導入も視野に、多様化する区民の移動ニーズを応えられる交通サービスの実現

目標を達成するための指標（数値）や各施策を今後検討していく

交通空白地域の定義の見直し

交通空白地域の定義の見直し

国土交通省の「[立地適正化計画等において都市機能や居住を](#)

[誘導する区域を設定・検討している都市向けの指標例](#)」では・・・

- (1) 「基幹的公共交通路線」は、**1日30本以上(片道)の運行頻度の鉄道駅及びバス停停留所**と定めている。
- (2) 「公共交通沿線地域」は、全ての鉄道駅及びバス停の徒歩圏(**鉄道駅から800m、バス停については300m**)
- (3) 「高齢者徒歩圏」は、**高齢者の一般的な徒歩圏である半径500m**(高齢者がターゲットの場合これを採用)



都内にはシルバーパス制度があることにより、高齢者はバス移動が主であること、また上記指標例(3)より**バス路線が接続する鉄道駅からを500m**として試算

従来はバスの便数に関わらずバス停留所からの距離を測定していたが、利便性を考慮し上記指標例(1)に基づき試算

**バス路線が接続する鉄道駅から500m
基幹バス路線・区間のバス停から300m**

	足立区全体	交通空白地域	割合
面積(km ²)	53.25	10.32	19.39%
人口(人)	695,043	138,426	19.92%

■ 第1回足立区地域公共交通活性化協議会開催の様子



■ 協議会委員の構成(事務局7名除く)

区分	人数
足立区	1名
学識経験者	1名
地域公共交通利用者	7名
公共交通事業者等	15名
道路管理者	3名
公安委員会	1名
交通管理者	4名
関係行政機関の職員	5名
合 計	37名

<委員から頂いた主なご意見>

- 交通空白地域の定義について、**運行本数を基準にするとデマンド交通は当てはまらなくなる。また、それ以下の本数の路線は無くしても良いのかと思われる。**定義の考え方については、**地域の方から見ても実感に合うような見せ方**を複数パターンで議論すべき。
- ある程度公共交通は充実しているため、税金をかけてまで新しい交通の実証実験を行うべきかしっかり議論すべき。
- バス路線と新しいモビリティが共倒れにならないよう、すみ分けや共存を考えながら方針を考えていくべき。
- 既存のバス路線と**シェアサイクルは活用の仕方によっては連携**できるのではないかな。