

公共交通サービス水準の設定について

1

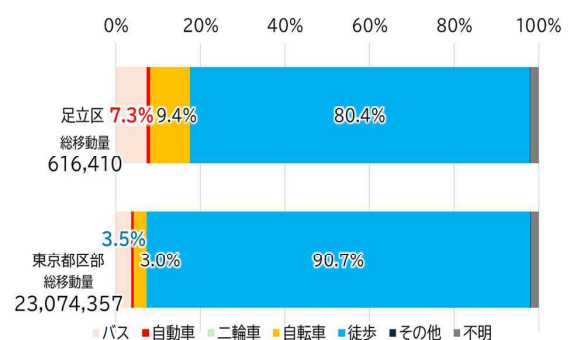
交通空白地域から公共交通サービス水準へ

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

- 高齢者徒歩圏を考慮し、**鉄道駅から500m、バス停から300m**を利用圏とする。
- 足立区の特性として、**バスで駅へ向かう割合が区部平均と比較して2倍以上**のため、バス便数をより細分化してレベル設定
- ビッグデータから移動実態を分析し、移動が集中している**北千住駅などの1日の乗客数2.5万人以上**の駅周辺を、最も公共交通のサービスレベルが高い地域として区切り

➤ バスの運行本数や鉄道駅の規模でレベル分けし、**公共交通サービス水準を設定**

■ 駅を起終点とする移動の割合



■ 周辺自治体における状況

	自治体名	定義	鉄道駅から	バス停から	摘要
1	北区	利用圏	500m以内	200m以内	北区地域公共交通計画
2	荒川区	定義づけ無し			
3	葛飾区	公共交通のサービス水準	800m以内	300m以内	葛飾区公共交通網整備方針
4	江戸川区	公共交通沿線地域	500m以内	300m以内	江戸川区地域公共交通計画
5	中野区	公共交通サービスレベル	500m～1000m以内	300m以内	中野区地域公共交通計画
6	杉並区	公共交通不便地域	800m以遠	200m以遠	杉並区地域公共交通計画

2

公共交通サービス水準設定の考え方（バス）

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

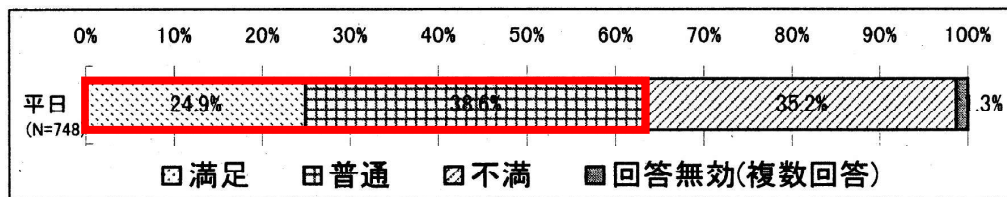
【バス】

- はるかぜ運行当初の平成13年の検討にて、バス運行本数等による公共交通サービスレベルの考え方を検討していた
- はるかぜ利用のアンケートでは、**3本/時の運行本数で2/3の利用者が「満足」または「普通」と**の回答あり

➤ **3本/時の運行本数があれば利用者の満足度が高くなる傾向にある**

バス本数(片道)

	1日の運行本数	1時間の運行本数
Lv.1	バス停なし	バス停なし
Lv.2	～15本	1本(1時間1本)
Lv.3	15～30本	2本(30分に1本)
Lv.4	30～50本	3本(20分に1本)
Lv.5	50本～	4本以上(15分に1本)



出典：はるかぜ運行本数の満足度（平成13年「はるかぜ」についてのアンケート結果）

➤ **満足度が高くなる3本/時をレベル4に設定し、4本/時以上を最大レベルとして利用者の実感に合うよう区分を細分化してレベル分け**

3

公共交通サービス水準設定の考え方（鉄道）

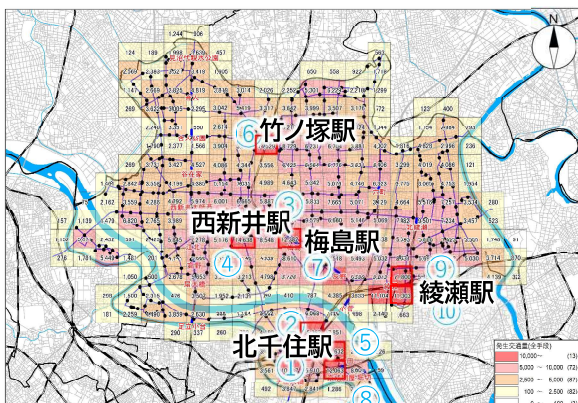
足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

【鉄道】

- 基幹バス路線が接続する駅は交通結節機能として重要
- 移動実態の分析結果(ビッグデータ)では主要駅に移動が集中

➤ **公共交通の利便性が高い鉄道圏(半径500m)はレベル5以上に設定**
 ➤ **北千住駅、竹ノ塚駅、綾瀬駅、西新井駅が含まれる1日の乗客数2.5万人以上の駅で区切りを決定**

■足立区内の発生交通量(R5.6)



鉄道乗客数		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

4

公共交通サービス水準のレベル設定

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

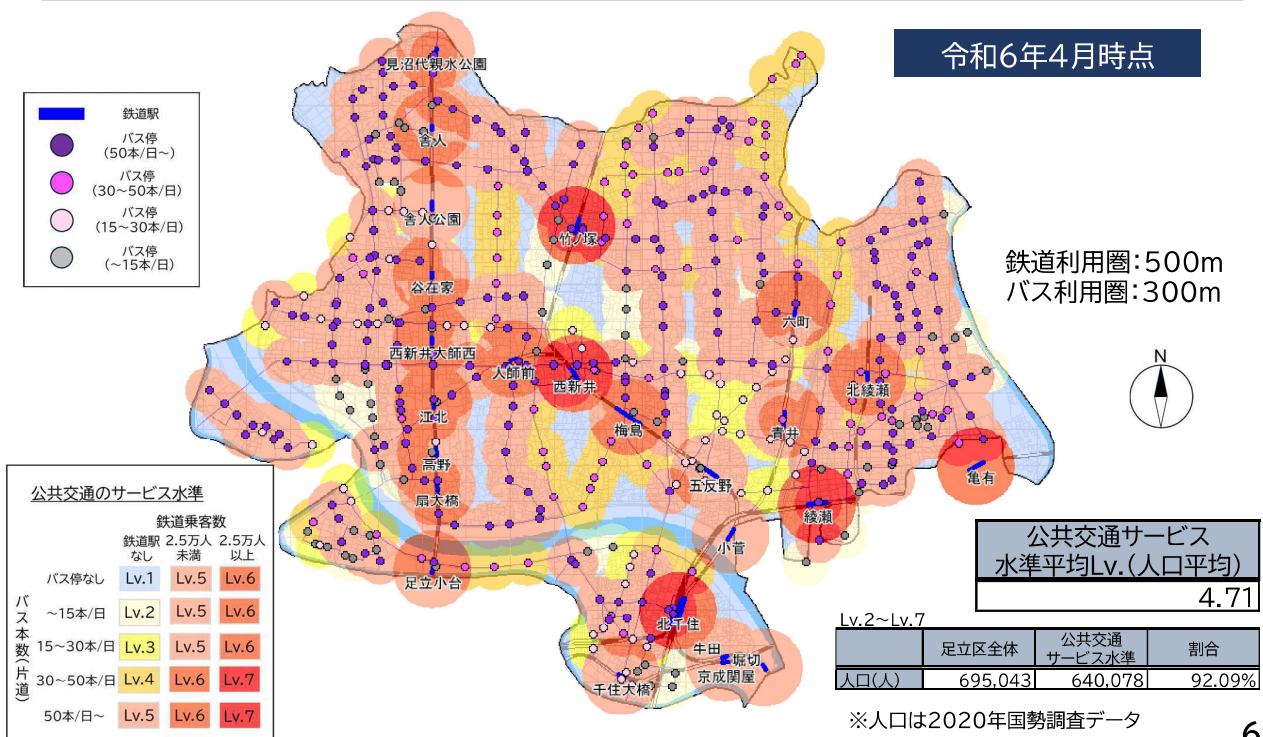
Lv.7	- 区内の主要な鉄道駅や利便性の高い複数のバス路線が利用可能 - 区民だけではなく多くの利用があり交通結節点として重要な役割を担う
Lv.6	
Lv.5	- 鉄道駅または利便性の高いバス路線が利用可能 - 公共交通機関へのアクセスがしやすいエリア (令和6年4月1日現在) 足立区人口比平均Lv4.71
Lv.4	
Lv.3	- 一定程度の運行頻度があるバス路線が利用可能 - 公共交通機関の選択自由度が比較的低いエリア
Lv.2	- バス路線がない、もしくは1時間に1本程度の頻度のバスが利用可能 - 他の地域に比べて公共交通機関へのアクセスがしにくいエリア
Lv.1	

5

足立区の公共交通サービス水準の平均レベル

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

- バスの運行本数や鉄道駅の規模でレベル分けし、**より地域や利用者の実感に近い、公共交通の充実度を客観的に把握可能な指標として設定**



6

公共交通サービス水準を維持・向上する取組例

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

<はるかぜ協働事業>

- はるかぜ7路線について、運転士確保のための人件費増額分も含めた運行経費を区が負担し、区とバス事業者が協働して区民の移動手段を確保
- センサー式乗降調査の実施・解析により最適な運行の検討し、公共交通サービス水準の維持を図る

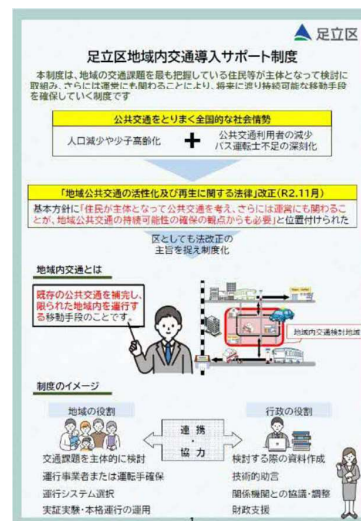


<地域内交通導入サポート制度>

- 地域が主体となった持続可能な交通手段の導入を区がサポートし、区全体の公共交通サービス水準を向上

<デマンドタクシー実証実験「足タク」>

- 交通不便感の高い入谷・鹿浜地区において「足タク」を令和6年6月から実施中

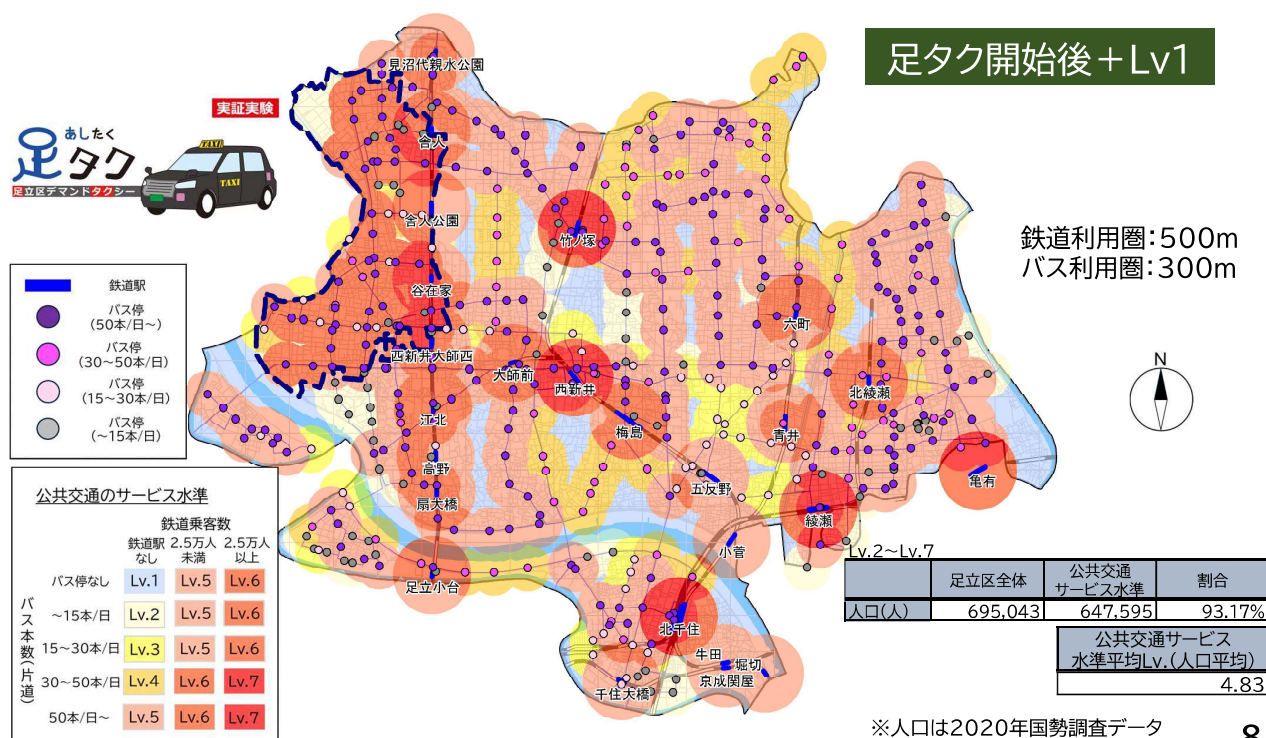


7

デマンド交通の反映例 + Lv 1 の場合

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

- 足タク運行地域を +Lv1 すると人口平均のレベルが4.71→4.83に0.12上昇

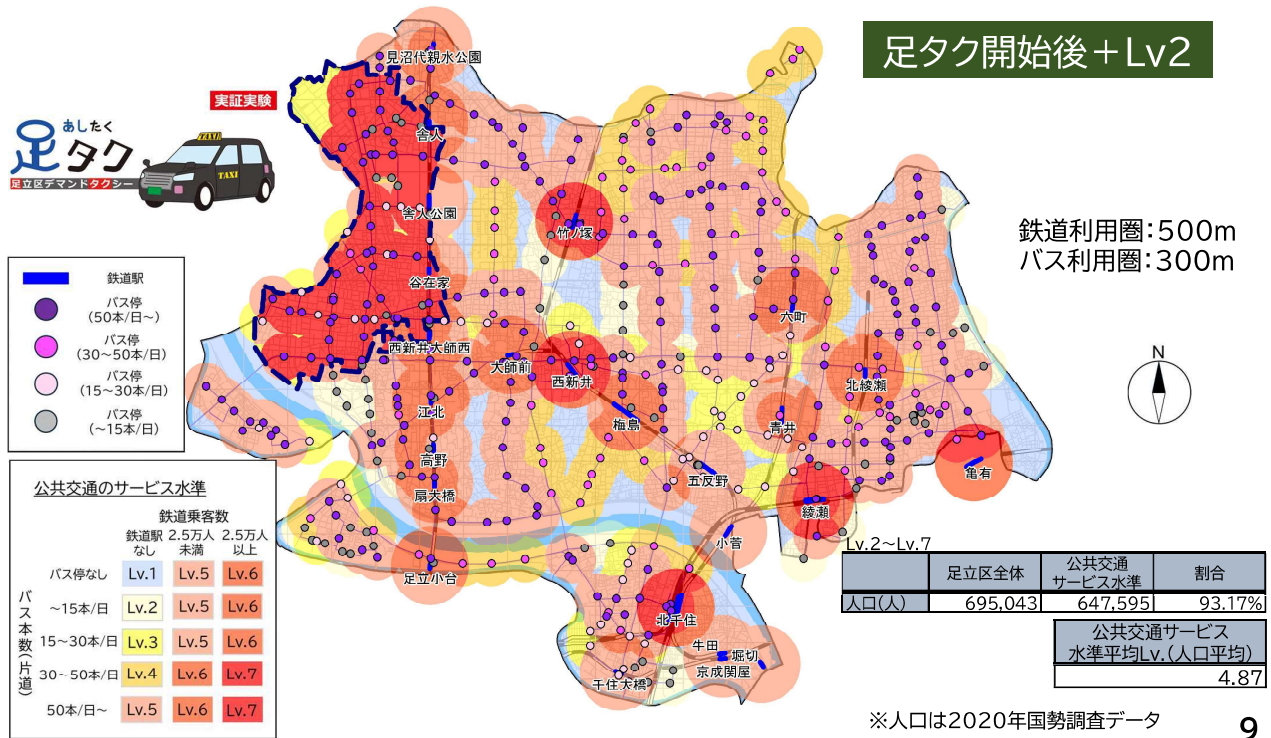


8

デマンド交通の反映例 +Lv2 の場合

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

- 足タク運行地域を +Lv2 すると人口平均のレベルが4.71→4.87に0.16上昇

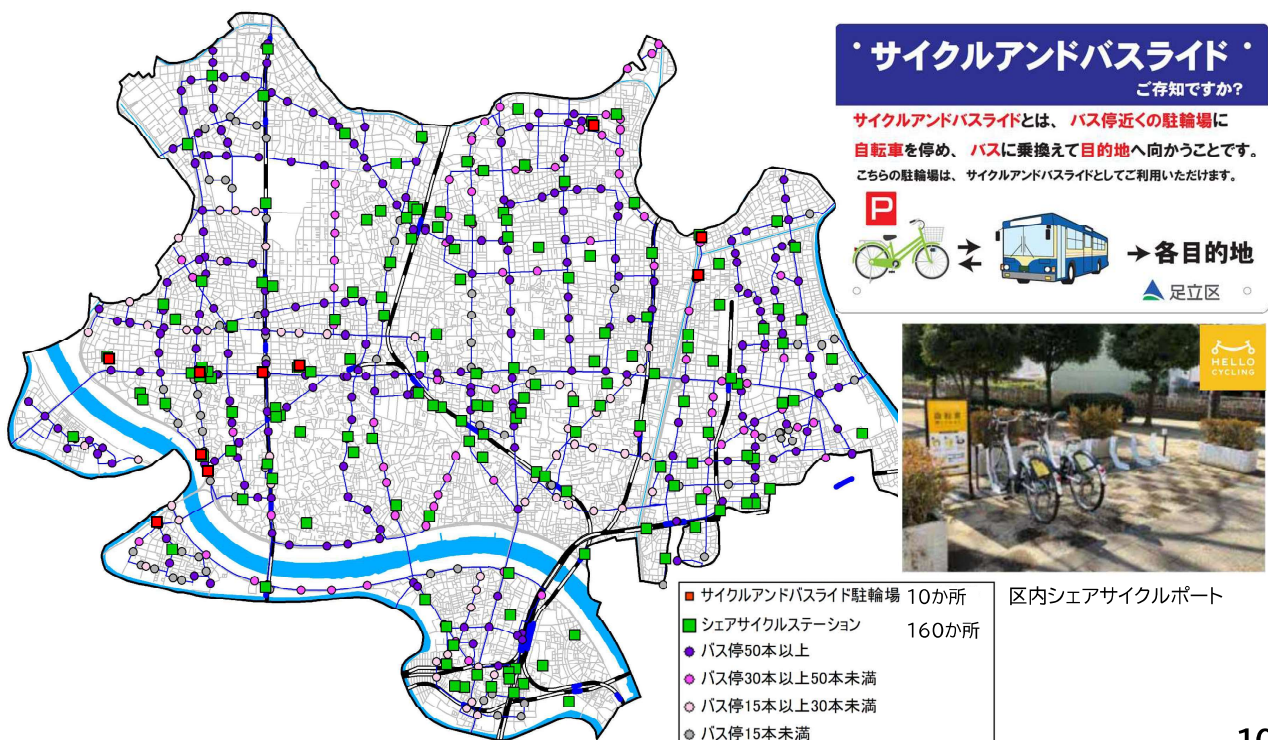


9

他の施策との連携例（自転車活用施策）

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

- 自転車で移動が可能な方への駅やバス停までのラストワンマイルの対応として、シェアサイクルやサイクルアンドバスライドとの連携により利便性の向上を促進



10

病院・小売店と高齢者徒歩圏域（500m）

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

- 生活関連施設は区内全域で概ね徒歩圏域に配置があり
- 各施設独自の買い物支援サービスや送迎バスも複数事業者で実施

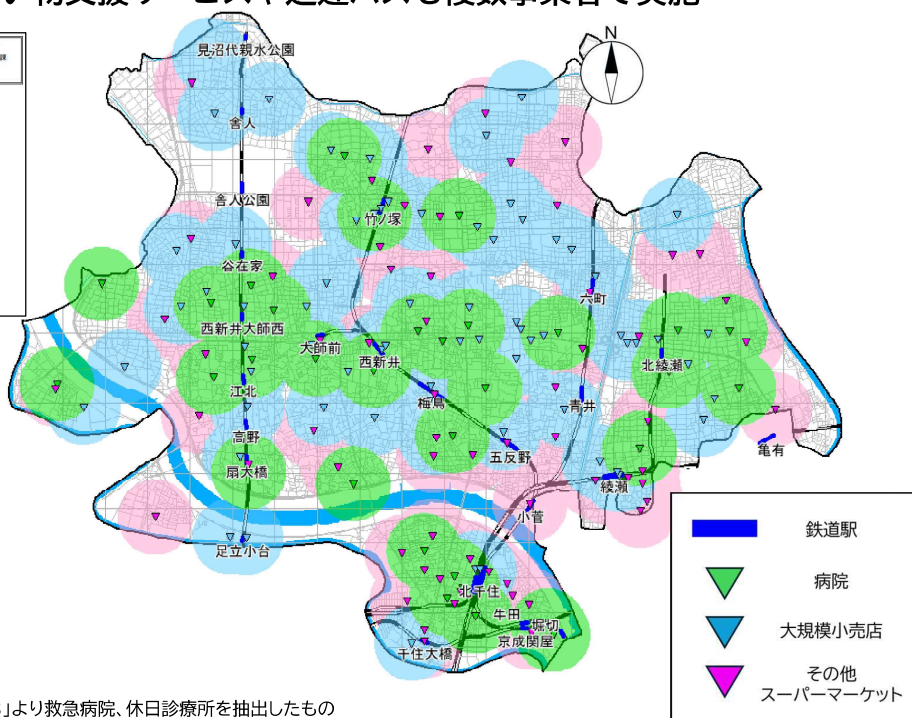


移動スーパー「とくし丸」



水野記念病院シャトルバス

病院 : 「足立地図2023」より救急病院、休日診療所を抽出したもの
大規模小売店 : 1000㎡を超える小売店のうち、東京都に届け出があったもの
その他スーパーマーケット : iタウンページ等より抽出した大規模小売店以外のスーパーマーケット



11

他の施策との連携例（福祉施策）

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

介助が必要な高齢者や障害者等の特定の方を対象とした移動サービス等との連携



足立区障がい福祉センターの送迎バス



買い物支援プロジェクト(社会福祉法人愛寿会)

■ 足立区の外出支援の取組

福祉タクシー・自動車燃料助成券の交付	
内容	年1回、区と契約しているタクシーの利用や、区へ登録している車両に給油する際に使用できる助成券の交付
対象	下肢・体幹・移動・平衡機能障がいのある人(1級～3級) 視覚障がいのある人(1級・2級) 内部機能障がいのある人(1級) 愛の手帳をもつ人(1度・2度)
福祉自動車燃料助成券の交付	
内容	年1回、身体障がい者本人が運転する自動車や原動機付自転車の燃料費の支払いに利用できる助成券の交付
対象	下肢・移動機能障がいのある人(4級) 内部機能障がいのある人(2級・3級)
有料道路通行料金の割引	
内容	通勤・通学、通勤等の日常生活で有料道路を利用する場合に、通行料金を50%割引
対象	身体障害者手帳をもつ人(障がい者が運転する場合) 第1種身体障害者手帳をもつ人(障がい者が乗車する場合) 第1種愛の手帳をもつ人(障がい者が乗車する場合)
自動車運転免許取得の助成	
内容	第一種普通自動車運転免許を取得する際の費用の一部を助成
対象	身体障害者手帳をもつ人(1～3級) (内部障がいは4級以上の人、下肢・体幹機能障がいは5級以上の人) 愛の手帳をもつ人(1度～4度)
身体障がい者自動車改造費の助成	
内容	重度身体障がい者が、取得した自動車を改造する場合に、経費の一部助成
対象	上肢・下肢・体幹機能障がいをもつ人(1～2級)
区営自転車等駐輪場の利用料の免除・割引	
内容	区営自転車等駐輪場の一時利用料の免除
対象	身体障がい者手帳・愛の手帳・精神障害者保健福祉手帳をもつ人
民営バスの割引	
内容	運賃の割引
対象	第1種身体障害者手帳・愛の手帳をもつ人とその介護者 身体障害者手帳(第1種を除く)・東京都発行の精神障害者保健福祉手帳をもつ人

12