

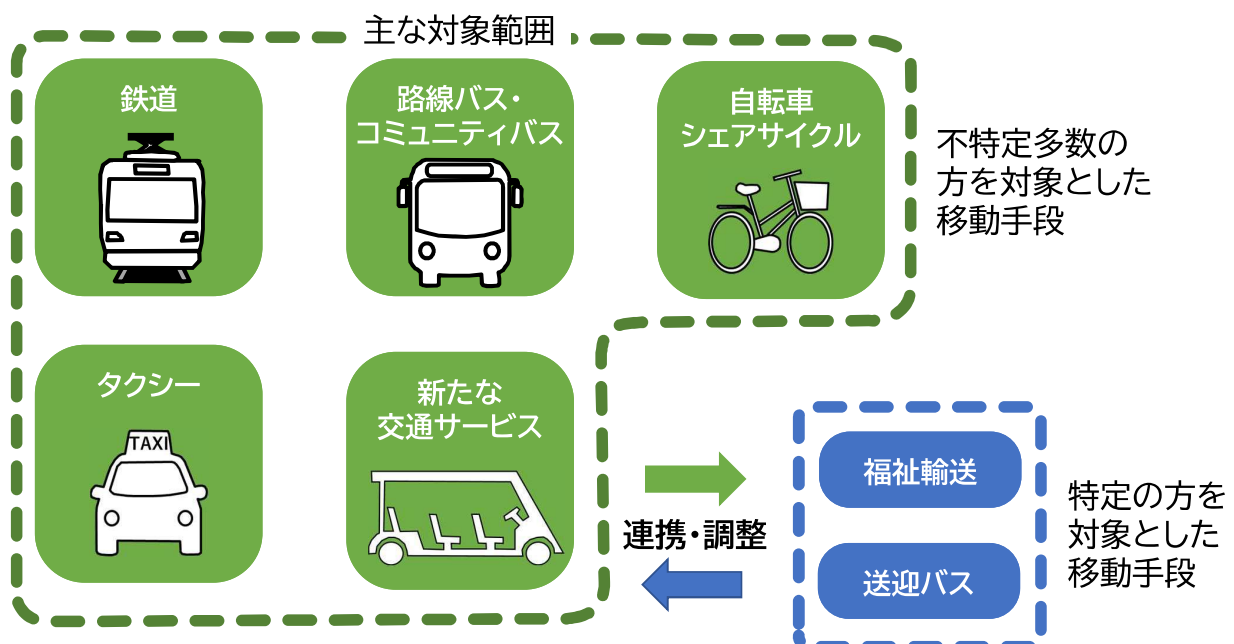
計画目標・取組・数値指標について

1

地域公共交通計画の対象

足立区地域公共交通
活性化協議会事務局
令和 6 年 8 月

- 本計画は公共交通のサービス維持・向上を主とし、不特定多数の移動手段を対象
- 介助が必要な高齢者や障害者等の特定の方への福祉施策や送迎サービスと連携



2

**足立区
自転車活用
推進計画**

自転車が驚く安全、安心、
快適な都市・あたち
～持続可能なまちづくりを推進して～

■自転車走行空間整備

■シェアサイクルポート

● 足立区自転車活用推進計画(令和6年7月)

自転車活用推進法に基づき、足立区の実情に応じて自転車活用の推進に関する施策を定めたもの。
区の基本構想に定める「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」の実現に向け、自転車活用の方向性を示す。

第11次足立区交通安全計画
(令和3～7年度)

▲ 足立区

■自転車安全運転免許発行事業

■体験型交通安全教室

● 第11次足立区交通安全計画(令和4年1月)

区内の陸上交通に関する交通安全対策の総合的かつ計画的な促進を図るため、交通安全対策基本法に基づき、昭和46年度から5年ごとに足立区交通安全計画を策定。
人優先、人命尊重の理念に立って、交通事故死傷者ゼロに近づけるための対策を推進。

**足立区
ユニバーサル
デザイン
推進計画**

● 足立区ユニバーサルデザイン推進計画(令和2年2月)

足立区ユニバーサルデザインのまちづくり条例に基づき、ユニバーサルデザインのまちづくりを体系的かつ総合的に推進していくための基本的な考えをまとめたもの。
令和6年3月には後期実施計画を策定。このほかバリアフリー法に基づく足立区バリアフリー地区別計画を策定しバリアフリー化を推進。

施設：2-1(1)-①-イ 多様な人々への移動支援

個別事業名：施設通所バスの運行
(障がい福祉センター)

施策に対する事業の目的・取り組みに対する指標及び年次計画									
【目的】 障がい者が円滑に移動できるようにサービスを提供する。									
【事業概要】 施設への自主通所が困難な障がい者に対し、通所するための移動手段を確保するため、通所バス(※)を運行し、当該施設への円滑な利用を図る。 ※ 毎年度、利用希望者は、利用開始前に登録書を提出した上で乗車している。									

**足立区障がい者計画
第7期障がい福祉計画
第3期障がい児福祉計画**

● 足立区障がい者計画・第7期障がい福祉計画・第3期障がい児福祉計画(令和6年3月)

障害者基本法や児童福祉法に基づき、障がい福祉施策の方向性や数値目標を示すもの。
基本理念は「障がいの有無にかかわらず、誰もが住みなれたまちで、共に安心して生活し続けられる足立区の実現」

くらし 柱立て(2)-施策2 地域生活支援事業の充実

【活動指標2】移動支援(個別支援型)利用者数

屋外での移動が困難な障がい者(児)に外出のための支援を行うことで、地域における自立生活及び社会参加を促す事業です。

	実績(R5は見込み)					第7期・第3期計画			最終 R11
	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9		
利用者数(人/年)	計画 8,395	実績 8,908	計画 9,100	計画 10,050	計画 10,100	計画 9,200	計画 9,300	計画 9,400	
利用時間数(時間/年)	計画 110,550	実績 92,309	計画 111,100	計画 98,177	計画 101,200	計画 102,300	計画 103,400	計画 106,700	

**第三次
足立区環境基本計画
改定版**

● 第三次足立区環境基本計画改定版(令和4年3月)

足立区環境基本条例に基づき、区の施策を環境の始点から整理・体系化して環境の保全に関する基本的な方向を示すもの。
基本方針は「地球にやさしいひとのまち」

施策と具体的な取組み

④ 低炭素な交通手段への転換

- 公共交通機関・自転車等を優先的に利用した移動の促進
- *エコドライブの啓発
- *ZEVへの買い替え促進
- 自転車ナビマークの整備やシェアサイクルの普及促進による自転車利用の環境整備
- 区公用車両のZEV化

【地域公共交通計画に記載が必要な事項】

- 地域公共交通活性化再生法に基づく計画目標と具体的な数値指標の設定が必要
- 計画目標と数値指標の事務局案を作成

③計画の目標 【法 § 5 ②Ⅲ】 【基本方針二 1 (3)】	可能な限り <u>具体的かつ明確な目標を設定</u> する必要がある。
	※目標（定性的な記載）
	地域が自らの目指す方向性を <u>具体的な数値目標</u> として明示することが重要。
	※数値指標（定量的に設定）及び選定した理由 ※目標値・具体の数値・年次、及び選定した理由
	特に、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額など事業の効率性に関する指標について、定量的に設定するよう努めるものとする。
	地域が目指す将来像の実現に貢献するアウトカムに係る目標についても、可能な限り定量的に設定することが望ましい。
	単に事業・施策を実施した結果であるアウトプットのみに着目するのではなく、その実施により交通が生み出す成果であるアウトカムに着目して目標を設定することが望ましい。
	地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努めるものとする。【法 § 5 ④】

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）

5

計画目標の事務局案

計画目標 1 利便性・安全性の高い誰もが快適に利用できる交通環境づくり

シームレスな移動の実現に向けて、こども・高齢者等の誰もが安全・安心して快適に利用できる交通環境が整備されている。

計画目標 2 持続性のある公共交通や多様な交通サービスの展開

行政・交通事業者・区民の協働により、持続可能な公共交通が実現しているとともに、A I 等の新技術を活用した多様な交通サービスと共存している。

計画目標 3 将来に渡る公共交通の担い手の確保に向けた土台づくり

持続可能な交通手段の確保に向けた担い手の確保など、将来に渡って地域全体で公共交通を支える取組を実施している。

計画目標 4 脱炭素社会に向けた公共交通の更なる利用促進

こどもから高齢者まで幅広く区民に公共交通や多様な交通サービスが浸透し、環境にやさしい低炭素な移動手段への転換や理解が進んでいる。

6

【取組設定のイメージ】

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
事業主体	足立区、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】 各鉄道事業者では、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により輸送力の強化を行います。また、車両編成数を増やすためのホーム延伸工事を実施し、引き続き混雑率の低減に向けた取組みを進めます。 日暮里舎人ライナーのロングシート化 出典：東京都交通局 HP 【オフピーク通勤の促進】 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、オフピーク通勤促進に向けた取組みを実施しています。 今後も継続的に取組みを実施するとともに、区はオフピーク通勤を促進する鉄道各社の取組について情報を発信する等、訴求力のある取組みについて検討を行います。 オフピーク定期券 オフピーク定期券 出典：JR 東日本		
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12以降)
関連するSDGs			

取組13 職場環境改善			
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3
事業主体	足立区、交通事業者		
事業概要	【働きやすい職場環境実現のための施設等の整備】 各交通事業者においては、働きやすい職場環境を実現するために、駅や事業所内の執務室等の改修を進めます。 近年は、特に女性の働きやすさ改善のため、女性用の休憩室・更衣室・トイレ等の整備を重点的に取組んでいます。 出典：日立自動車交通グループ HP 【カスタマーハラスメント対策の実施】 各交通事業者においては、カスタマーハラスメントに対する方針等を定めるとともに、ポスターを車内や営業所に掲示する等の啓発活動や、乗務員名札の廃止等に取組みます。 今後も引き続きカスタマーハラスメント防止に向けた取組みを継続するとともに、区では、その取組みを情報発信していきます。 STOP! カスハラ!! 日本交通グループ 暴力・暴言 不当な要求 無断撮影 セクハラ行為 タクシー事業者のカスタマーハラスメント対策事例 出典：日本交通(株)HP		
実施期間	短期(R7～R8)	中期(R9～R11)	長期(R12以降)
関連するSDGs			

7

数値指標の事務局案①

（１）法律に基づき設定が必要な数値指標

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条第 4 項に基づき、地域公共交通計画を策定する際に定めるよう努めるものとされている指標。

- ・地域旅客運送サービスの利用者の数
- ・地域旅客運送サービスに関わる収支
- ・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

指標① はるかぜ協働事業利用者数

はるかぜ 10 路線のうち、令和 6 年度から実施しているはるかぜ協働事業 7 路線の利用者数

指標② はるかぜ協働事業収支率

はるかぜ協働事業 7 路線の収支率

指標③ はるかぜへの公的資金投入額

はるかぜ 10 路線に対して支出している協働事業 7 路線の負担金及び車両購入費用補助といった公的資金の投入額

8

(2) 国の検討会にて中核指標として設定が促進されている数値指標

国交省が令和 6 年 4 月に公表した「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会
中間とりまとめから、設定が促進されている中核指標（3 分類 10 指標）を考慮。

目標	評価スパン	アウトプット	アウトカム
①公共交通軸と拠点の充実・保証	短期	○各公共交通軸の運行頻度・回数	○各公共交通軸・拠点の利用者総数
	中長期	○公共交通分担率	
②移動制約者の足の確保	短期	○（一定時間内に）公共交通で通院・通学できる高齢者、こどもの割合	○高齢者、こどもの公共交通の利用回数
	中長期	○高齢者、こどもの 1 日平均の移動回数	
③持続可能性・実現可能性の確保	短期	○公共交通の収支・公的資金投入額	○公共交通の利用者総数 ○公共交通に従事する運転者数
	中長期	○住民等の公共交通に対する満足度・認知度	

指標④ 定住性に関する設問「通勤・通学などの交通の便が良い」の回答割合

足立区政に関する世論調査から、定住性に関する設問「通勤・通学などの交通の便が良い」と回答した人の割合

指標⑤ 移動制約者（こども、高齢者）の公共交通利用率

パーソントリップ調査や乗降調査の結果から、こどもや高齢者の公共交通利用率

指標⑥ バス事業者における大型二種免許保有者数

バス事業者へのアンケート調査から、大型二種免許保有者数

9

(3) 足立区の状況や特性を考慮した数値指標

- ・全国トップレベルの混雑率である日暮里舎人ライナーをはじめとした鉄道混雑
- ・平坦な地形から 2 3 区の平均に比べて高い自動車・自転車の交通分担率

指標⑦ 鉄道の混雑率低減

区内の鉄道 8 路線ピーク時最混雑区間の混雑率の平均

指標⑧ 代表交通手段の自家用車分担率の縮小（分担率）

パーソントリップ調査結果、代表交通手段別の移動割合から自家用車の移動割合

(4) 全体に係る数値指標

指標⑨ 公共交通サービス水準の平均レベル

「資料 3 - 2 公共交通サービス水準の設定について」のとおり

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 8 月

