

## 第2部

# 足立区地域公共交通計画作成の 進め方等について

- 1 地域公共交通計画策定の背景
- 2 社会情勢や足立区の現状・課題
- 3 社会情勢に合わせた計画目標の設定
- 4 目指すべき将来像や基本方針
- 5 今後のスケジュール

# 1. 地域公共交通計画策定の背景

---

## (1) 計画策定の背景

- 足立区では、徒歩、自転車、自動車、公共交通などすべての移動手段を対象とした総合的な交通計画として、目指すべき姿や目標を定め、その実現のために必要な施策の推進を目的として、平成23年12月に『足立区総合交通計画』を策定
- 現行の総合交通計画は法に基づかない任意計画であり、その内容も公共交通だけではなく、自転車、交通安全、都市計画道路などの施策を包括した内容
- 一方、交通弱者の増大や、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化、公共交通運転手の慢性的な不足や高齢化、ICTを活用した多様な交通手段の登場など、日本全国で公共交通を取り巻く環境に大きな変革期が到来
- また、令和2年11月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、原則として全ての地方公共団体において、協議会方式等で地域公共交通計画を作成することが努力義務化

# 1. 地域公共交通計画策定の背景

## (1) 計画策定の背景

- 足立区では、『足立区基本構想』で、区が目指す将来像を「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」として掲げ、「ひと」、「暮らし」、「まち」、「行財政」の4つの視点で実現化を目指している。

【ひと】  
多様性を認めあい、  
夢や希望に挑戦する人

【暮らし】  
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

- 『足立区基本構想』で定められている足立区の将来像を実現するための地域公共交通に関するマスタープランとして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、『足立区地域公共交通計画』を策定

- 現行の『足立区総合交通計画』から公共交通施策、自転車施策、交通安全施策等の分野別にそれぞれ計画を策定

現行の総合交通計画

- ・公共交通施策
- ・自転車施策
- ・交通安全施策
- ・交通基盤整備施策
- ・その他関連施策

地域公共交通計画(令和7年3月策定予定)

自転車活用推進計画(令和6年6月策定予定)

交通安全計画(令和4年1月策定)

その他関連計画

## 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

### 公共交通をとりまく全国的な社会情勢

- ・生産年齢人口の減少や高齢化の進展
- ・経営状況の悪化や2024年問題※1などによる担い手不足によるバス・鉄道路線の減便や廃止
- ・コロナ禍によるテレワークの普及など、生活様式の変化が公共交通利用者の減少に拍車
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正※2に伴う、地域関係者の連携・協働による交通サービス確保の推進
- ・MaaS※3や日本版ライドシェア※4の部分解禁など新たな交通サービスの取組み
- ・新しい技術を活用した多種多様なモビリティ※5社会の到来(超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転車両等)
- ・環境に配慮した車両の普及など、ゼロカーボンシティ※6の実現に向けた取組みの推進

### ※1:2024年問題

- 「働き方改革関連法」により2019年4月から順次時間外労働の上限規制が導入されてきたが2024年4月からは、トラックドライバーやバス・タクシー運転手についても、時間外労働の上限規制(年間960時間)が適用

### ※2:地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 地域が主体となって公共交通の活性化に向けた取組みが行われるように、地域公共交通計画の作成や計画に基づき実施する事業等について定めた法律
- 令和5年の改正では、法律の目的に「地域の関係者」の「連携と協働」を追加

## 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

### ※3:MaaS

- Mobility as a Serviceの略。地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段

### ※4:日本版ライドシェア

- タクシーが不足する地域や時期、時間帯において、地域の自家用車や一般ドライバーを活用して行う有償(運賃を徴収)運送を可能とする制度
- ドライバーの運行管理や教育、車両の整備管理はタクシー事業者が担う
- 現在は、①東京特別区・武蔵野市・三鷹市、②横浜市・川崎市・横須賀市等、③名古屋市・瀬戸市、日進市等、④京都市・宇治市・長岡京市等で実施中
- 東京特別区等は以下ハッチングの時間帯で運行

曜日	時間帯																							
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
日																								
月																								
火																								
水																								
木																								
金																								
土																								

## 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

### ※5:多様なモビリティ

- 超小型モビリティ:自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人から2人乗り程度の車両
- グリーンスローモビリティ:時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した車両
- 自動運転:人間が判断や操作をする代わりに機械が運転を行うもので、レベル1から5までの段階に分けられている

#### 新型輸送サービス

##### AIオンデマンド交通



- 都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待



##### グリーン スローモビリティ

- 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待

##### 超小型モビリティ



- 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



##### 自動運転

- 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

出典:新たなモビリティサービスの推進(「モビリティ・ロードマップ」のありかたに関する研究会(第5回))



しょうがまつりでのグリーンスローモビリティ乗車体験会の様子  
(令和5年6月3日、4日 東綾瀬公園)

### ※6:ゼロカーボンシティ

- 2050年のCO<sub>2</sub>排出量を実質ゼロにするために取り組むことを表明した地方公共団体
- 足立区は令和3年3月に「2050年二酸化炭素排出実質ゼロ」を宣言

## 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

### 【他区の実証実験】

➤ 23区内においても様々な実証実験が行われている

■ 世田谷区 砧・大蔵地区  
予約制乗合ワゴン



世田谷区HPより

■ 葛飾区 東立石地区  
グリーンスローモビリティ

4月以降も運行しています

**登録・予約は不要です!!**

まずは、お試しで乗ってみて下さい。

実証運行中 グリーンスローモビリティ

どなたでも乗れます!!

もっと楽しめます!!

**えっ! だれでも乗れるの?**

乗っていいんだ!!

知らなかった!!

子どもたちも大注目!!

運賃 **無料** (運行ルート・タイヤは中面です)

実証運行期間 令和7年 3月31日まで

運行日 **毎週火曜日** (立石コース)・**毎週土曜日** (西つ木コース)

利用方法 裏面をご覧ください

問合せ先 東立石グリスロ運営協議会 TEL (070)1331-9646

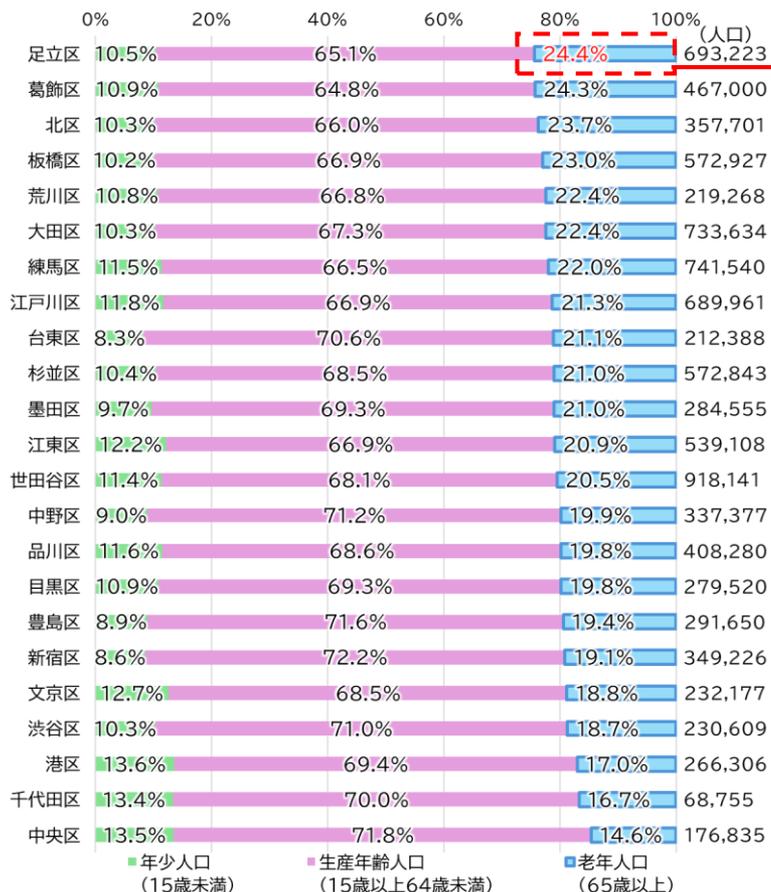
葛飾区HPより

# 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

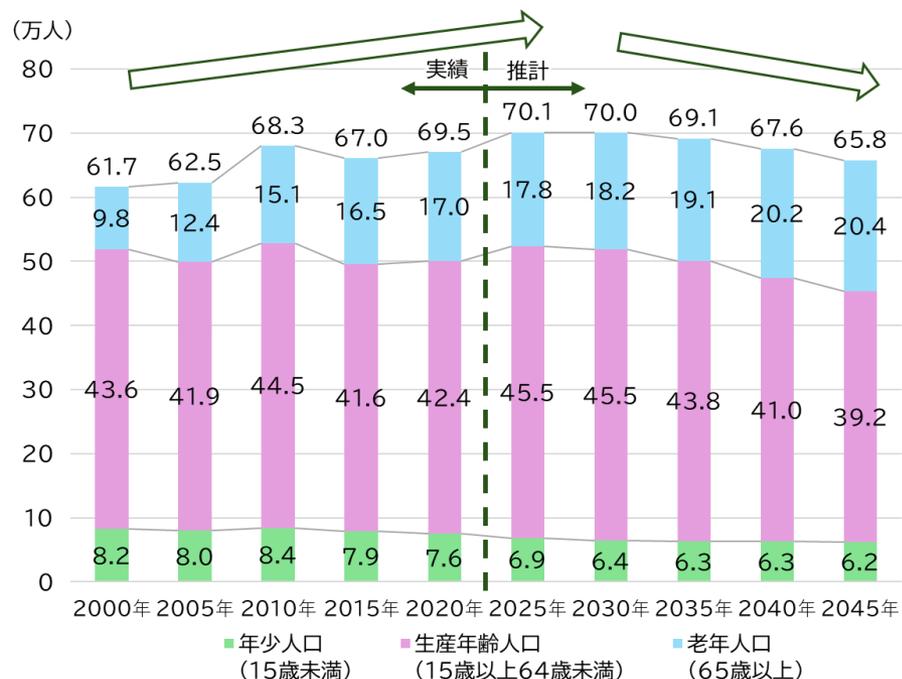
## (1) 人口に関する区の現状

- 足立区の人口は令和6年1月時点で69.3万人
- 高齢化率は23区中1位であり、今後も高齢化の進展が予想される
- 人口は微増傾向だが、少子高齢化等の影響により減少していくと予想される

■ 東京23区別の人口と高齢化率(令和6年1月時点)



■ 足立区の人口の推移



出典: (上図)実績 国勢調査(令和2年) 推計 東京都の人口予測(令和5年)  
(左図)東京都の統計(令和6年)

## 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

### (2) 移動に関する現状

#### <分析データ>

新型コロナウイルス感染症の5類移行後の  
令和5年6月のデータ

	パーソントリップ調査 (平成30年に東京都市圏交通計画協議会が実施)	人流ビックデータ (株式会社ブログウォッチャー プロファイルパスポート)
調査概要	1日に「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかをアンケート形式で調査	特定期間の個人単位の移動をスマートフォンの位置情報(緯度経度)データを利用して把握 ※位置情報データは匿名加工され特定の個人を識別できないようになっている
把握可能な移動手段	鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩等	鉄道、自動車(自家用車、バス、タクシー、トラック、自転車)、徒歩(自転車) ※移動速度からの類推
長所	<ul style="list-style-type: none"><li>足立区全体のマクロな移動の特徴の把握が可能</li><li>移動手段、移動目的等の移動の要因を把握することが可能</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>緯度経度データのため、詳細な人の動きを把握可能</li><li>365日24時間の調査が可能であるため現況の移動が把握可能</li></ul>
短所	<ul style="list-style-type: none"><li>町丁目単位等のある一定の範囲内でしか移動を把握できない</li><li>概ね10年に1度の調査であるため移動の特徴に時期的な差が生じる</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>移動手段の詳細な判別が不可能(移動速度からの類推であるためバスと自動車の判別等が不可能)</li><li>地下や室内ではGPSが届かない場合がある</li></ul>

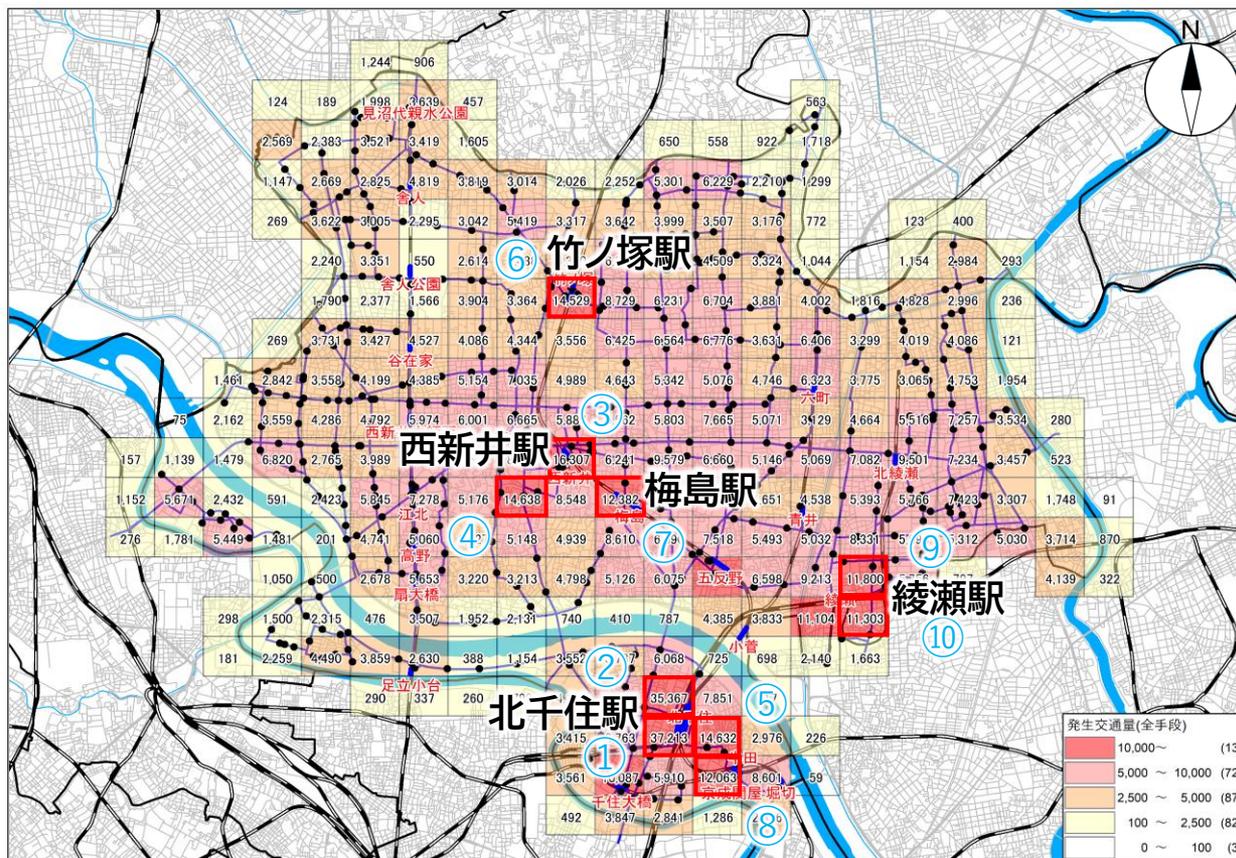
# 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

## (2) 移動に関する現状 ① 交通量の分析

### < 足立区から発生する交通量 >

- 令和5年6月の1ヶ月間で足立区内から出発した交通量が多い上位10メッシュをみると、**鉄道駅周辺**となっている。

■ 足立区内の発生交通量(R5.6)



※足立区内から出発する移動量を500mメッシュ単位で集計 出典:株式会社ログウォッチャー プロファイルパスポートデータ

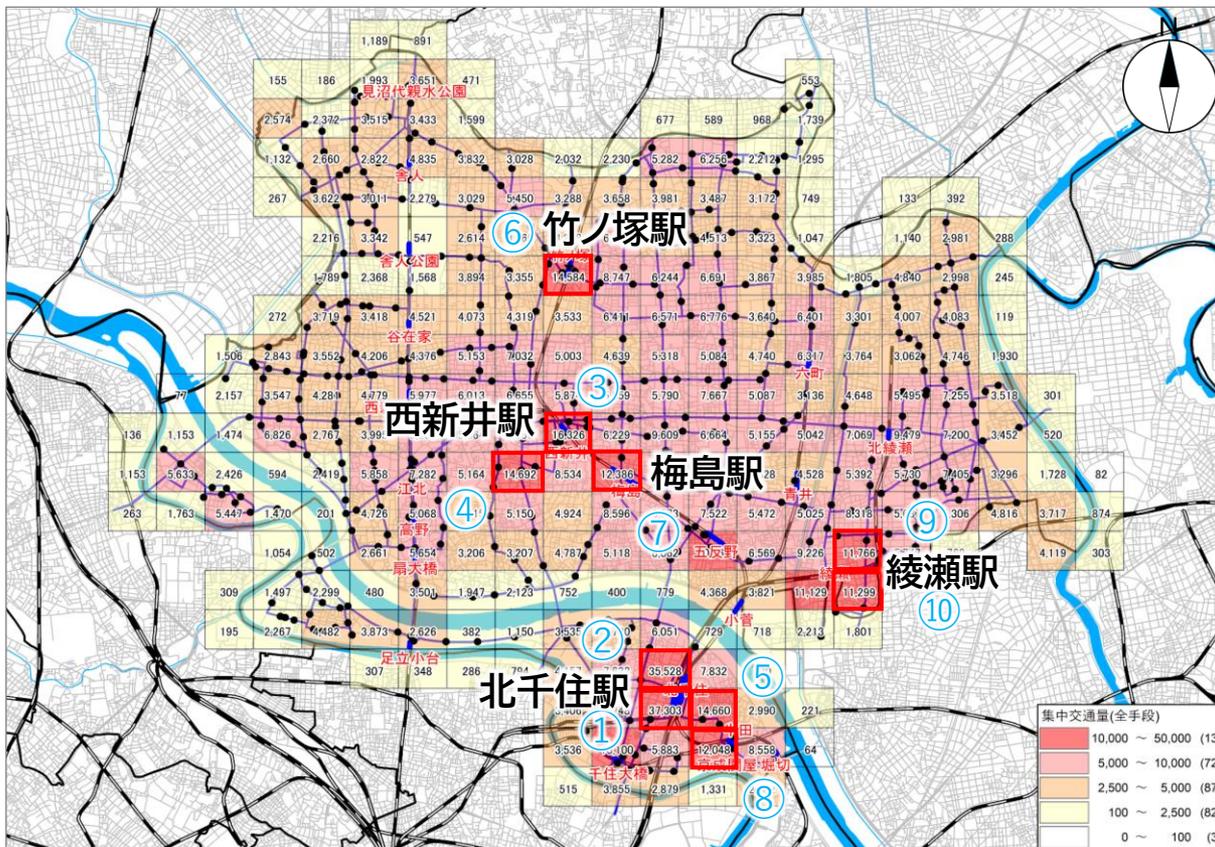
# 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

## (2) 移動に関する現状 ① 交通量の分析

### < 足立区へ集中する交通量 >

- 令和5年6月の1ヶ月間で足立区内へ到着した交通量が多い上位10メッシュをみると、発生交通量と同様に**鉄道駅周辺**となっている。

■足立区内の集中交通量(R5.6)



※足立区内へ到着する移動量を500mメッシュ単位で集計

出典: 株式会社プログウォッチャー プロファイルパスポートデータ

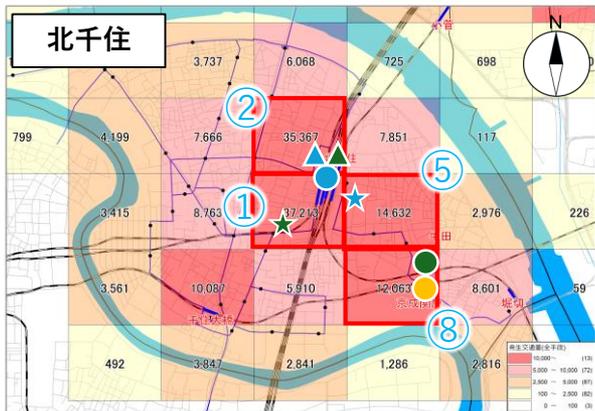
# 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

## (2) 移動に関する現状 ① 交通量の分析

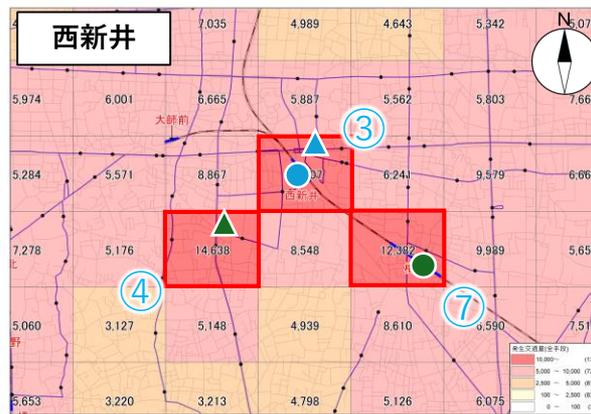
＜発生・集中交通量の多いメッシュに立地する代表的な施設＞

- 発生、集中交通量が多いメッシュ内には、**鉄道駅**のほか、大規模な**商業施設**や**大学**が立地している。

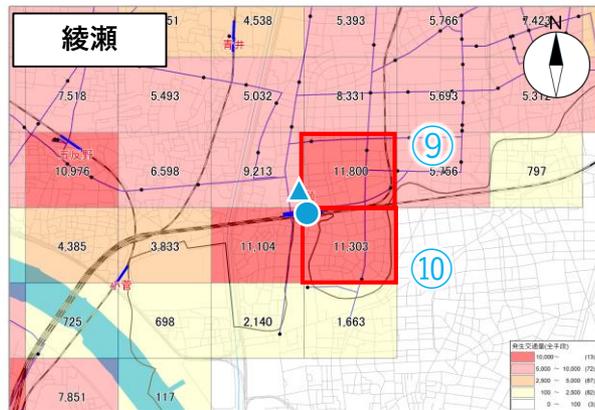
■ 足立区内の交通量が多いメッシュに立地する施設



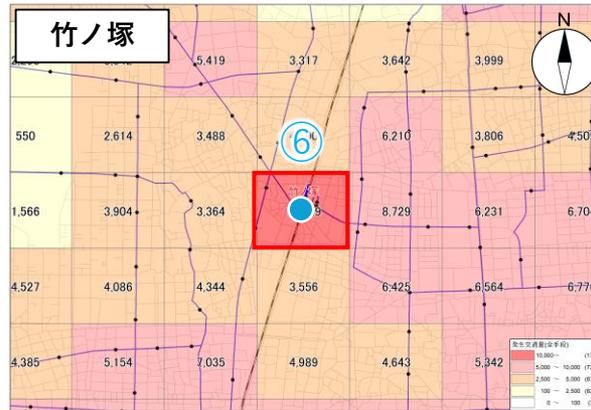
- ＜主な施設＞
- 北千住駅
  - 牛田駅
  - 京成関屋駅
  - ▲ OIOI
  - ▲ LUMINE
  - ★ 東京電機大学
  - ★ 東京藝術大学



- ＜主な施設＞
- 西新井駅
  - 梅島駅
  - ▲ イオン西新井
  - ▲ アリオ西新井



- ＜主な施設＞
- 綾瀬駅
  - ▲ トーヨーグ-綾瀬



- ＜主な施設＞
- 竹ノ塚駅

※ 足立区内から出発する移動量を500mメッシュ単位で集計

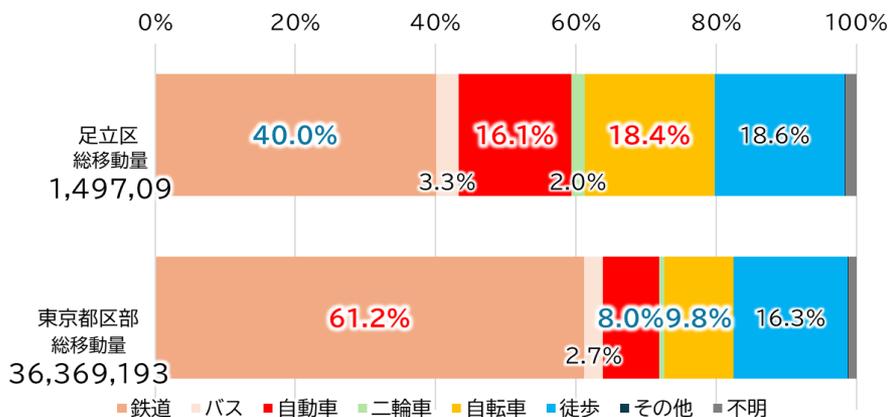
出典：株式会社ブログウォッチャー プロファイルパスポートデータ

# 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

## (2) 移動に関する現状 ② 交通手段の分析

東京都区部と比較して鉄道の移動が少なく、自動車・自転車の移動が多い  
 ⇒ 平坦な土地であるため自転車による移動が多い

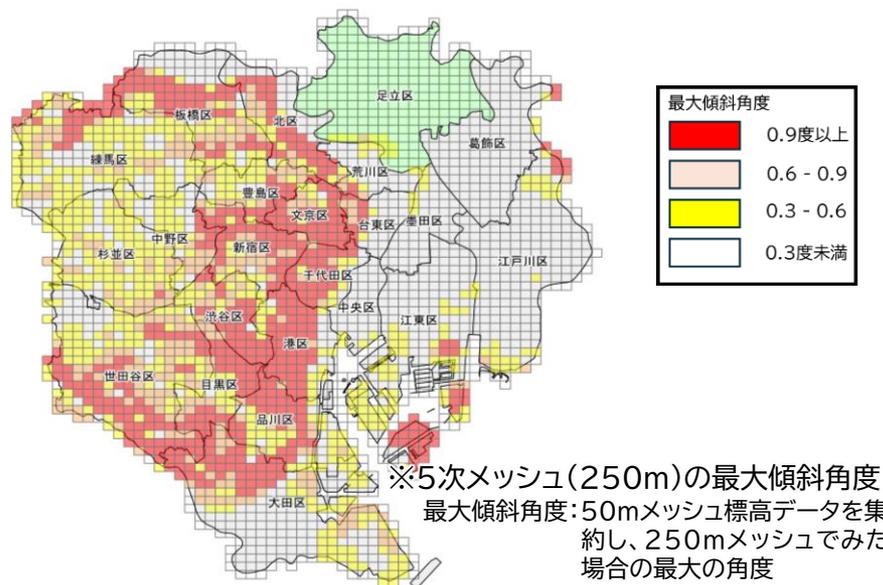
■ 代表交通手段別の移動割合



出典: 東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)

※代表交通手段: 一回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のこと。集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順。

■ 東京23区の傾斜角度



出典: 国土数値情報(平成23年度)より作成

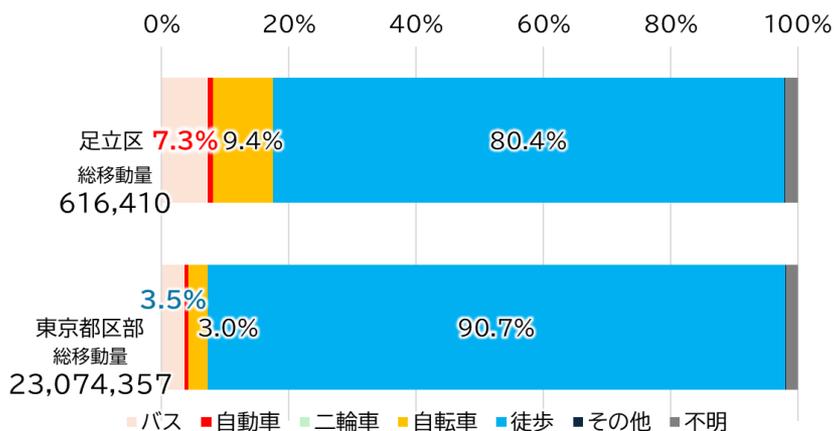
## 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

### (2) 移動に関する現状 ③ 駅への移動

- バスの移動は代表交通手段では東京都区部と同程度だが、**駅端末交通手段※**で見ると東京都区部と比較して多い
- バスでの移動は**西新井駅、竹ノ塚駅、北千住駅等の区内の主要駅**が多い

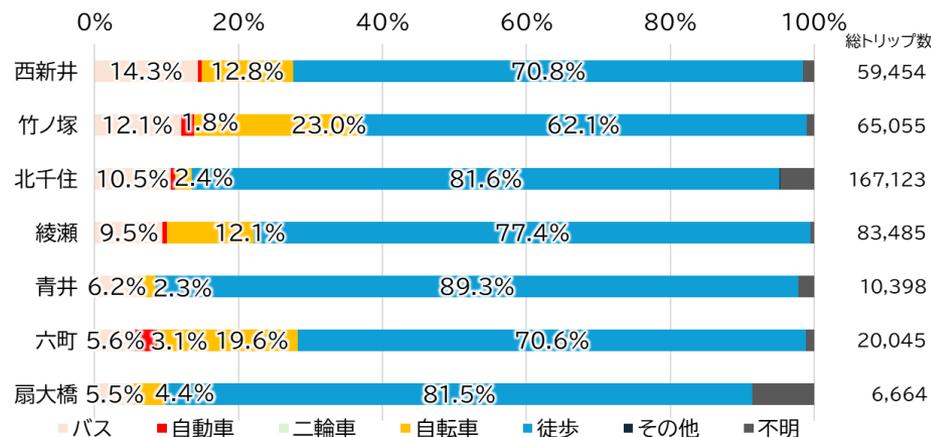
※ 出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までの利用交通手段のこと。

■ 駅端末交通手段の移動割合



出典: 東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)

■ 鉄道駅別駅端末交通手段の移動割合



※バスの移動割合が5.0%以上の鉄道駅

出典: 東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)

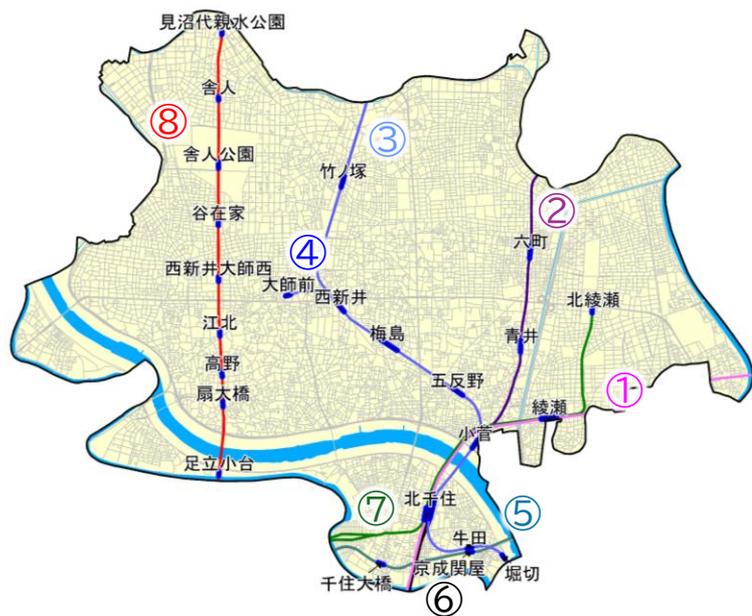
⇒ 鉄道駅への移動手段として、バスが多く利用されている

# 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

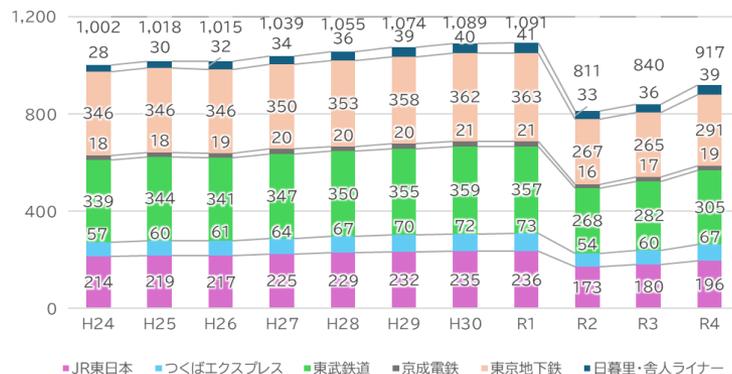
## (3) 公共交通に関する現状 ① 鉄道

- 足立区には南北方向を主とした6事業者8路線の鉄道が通る
- 足立区内鉄道駅の1日平均乗客数は92万人。コロナ禍前の84%(R4年度時点)
- 駅別の乗客数は北千住駅が最多で、次いで綾瀬駅、竹ノ塚駅、西新井駅の順

■ 足立区を通る鉄道路線と混雑率の状況

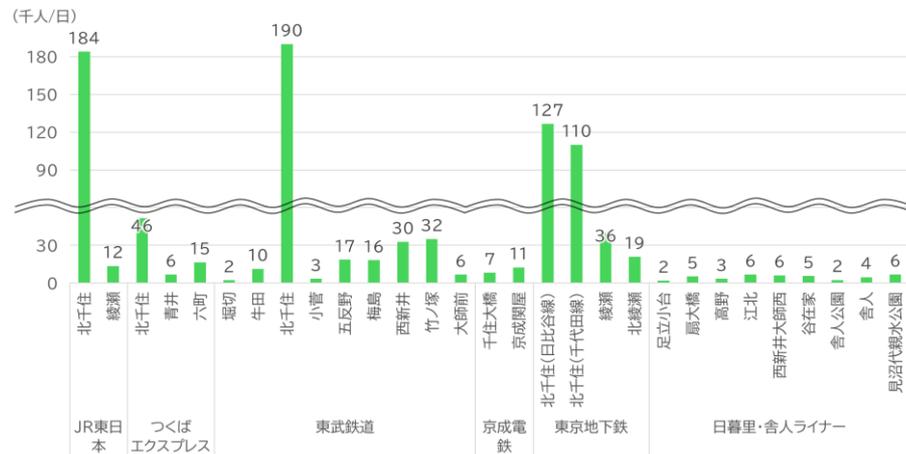


■ 鉄道1日平均乗客数の推移 (千人/日)



コロナ禍前の84%

■ 足立区内の鉄道駅別の乗客数(令和4年度実績)



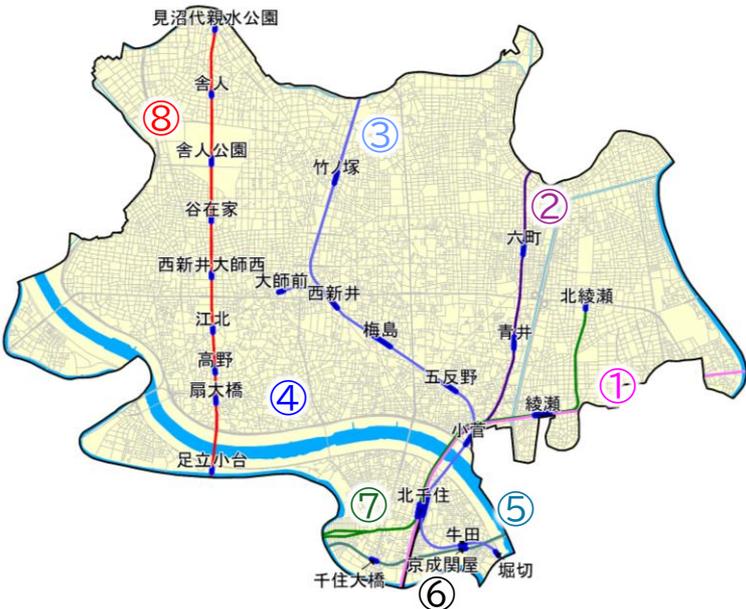
大項目	中項目	番号	大項目	中項目	番号
JR東日本	常磐線快速	①	京成電鉄	京成本線	⑤
	常磐線各停			日比谷線	⑥
つくばエクスプレス		②	東京地下鉄	千代田線	⑦
東武鉄道	伊勢崎線	③	日暮里・舎人ライナー		⑧
	大師線	④			

# 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

## (3) 公共交通に関する現状 ① 鉄道

- 平成17年につくばエクスプレスが、平成20年に日暮里・舎人ライナーが開業
- 一部区間で混雑率が高く、日暮里・舎人ライナーは3年連続首都圏ワースト

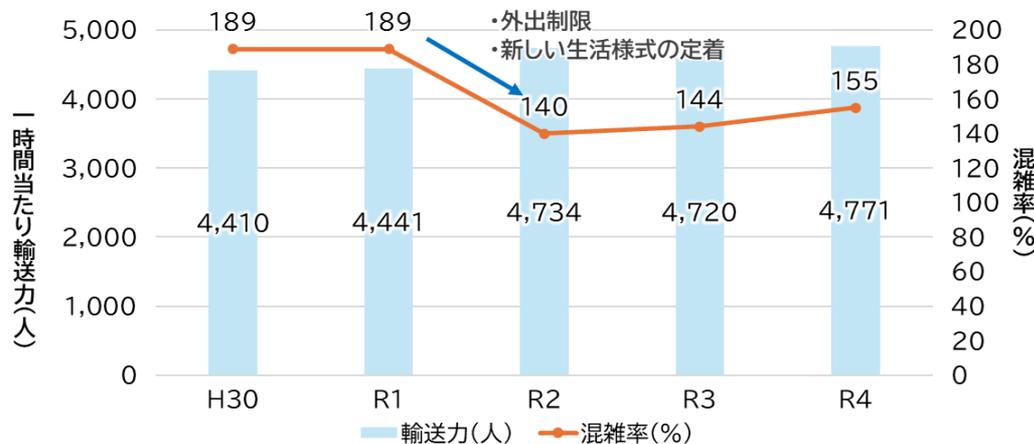
■ 足立区を通る鉄道路線と混雑率の状況



大項目	中項目	R4			番号
		ピーク時最混雑区間	輸送力(人)	混雑率(%)	
JR東日本	常磐線快速	三河島→日暮里	30,804	128	①
	常磐線各停	亀有→綾瀬	28,000	106	
	つくばエクスプレス	青井→北千住	19,944	138	②
東武鉄道	伊勢崎線	小菅→北千住	39,874	127	③
	大師線	-	-	-	④
京成電鉄	京成本線	大神宮下→京成船橋	14,520	93	⑤
東京地下鉄	日比谷線	三ノ輪→入谷	27,945	135	⑥
	千代田線	町屋→西日暮里	44,022	139	⑦
	日暮里・舎人ライナー	赤土小学校前→西日暮里	4,771	155	⑧

※赤字は混雑区間が足立区内  
出典:国土交通省 都市鉄道の混雑率調査(令和4年)

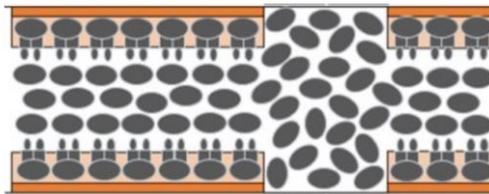
■ 日暮里・舎人ライナーの最混雑区間(赤土小学校前→西日暮里)のピーク時間混雑率



出典:各年国土交通省 都市鉄道の混雑率調査

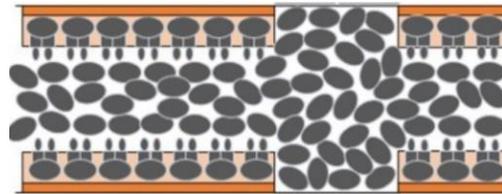
### 混雑率150%の目安

車内の空間が埋まり、肩が触れあわない程度で人が立っている。スマホなどの操作は楽にできる。



### 混雑率180%の目安

車内全体で肩が触れあい、スマホなどの操作がしにくくなる。



出典:国土交通省 鉄道利用者アンケート調査結果(令和3年)

# 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

## (3) 公共交通に関する現状 ① 鉄道

- 令和4年3月19日に竹ノ塚駅の4線全ての高架化が完了
- 各鉄道事業者で混雑緩和対策やバリアフリー対策等を実施中

### ■ 踏切解消(竹ノ塚駅)

**工事着手から約10年  
踏切のない竹の塚  
ついに実現**

令和4年3月19日に翌明にかけて竹ノ塚駅<sup>※1</sup>を通る上下線行線<sup>※2</sup>の工事が行われ、4線すべての高架化が完了。平成24年から約10年の歳月を経て、2つの踏切が無くなりました。区民の皆様からいただいた意見が様々な点で反映された新駅舎も20日にオープンし、竹ノ塚駅と周辺地区の新たな時代が幕を開けました。

※1-町名は「竹の塚」、駅名は「竹ノ塚駅」と表記 ※2-各駅停車のこと  
■ 随先= (区) 鉄道関連事業課 立体化担当 ☎3880-5484

くわしくは  
12画へ



新駅舎外観 シンプルで開放的なデザイン

明るい橋内 壁や屋根に光を透過する素材を採用

このもトイレ 電車がモチーフ  
おむつかえコーナーを单独設置

エレベーター 20人乗りの大型  
ストレッチャーにも対応

自然な雰囲気 ホーム天井の一部に木材を使用

Before  
平成23年  
撮影

あだち広報 令和4年4月25日号より

### ■ 混雑緩和対策(新型車両の導入)



東京都交通局HPより



首都圏新都市鉄道(株)HPより

### ■ バリアフリー対策(ホームドアの設置)



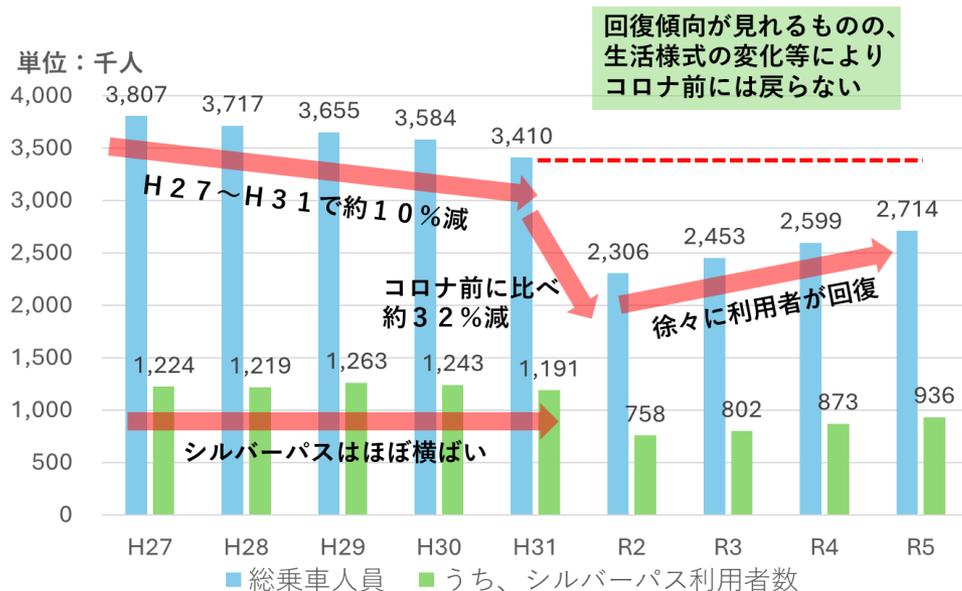
日比谷線北千住駅

## 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

### (3) 公共交通に関する現状 ②バス

- ・ 鉄道網を補完するように**東西方向**を主としたバス網が形成
- ・ 令和6年3月時点で**約110系統**のバスが足立区内を通る
- ・ 深刻な**運転士不足**等による**路線バス**やコミュニティバス「**はるかぜ**」の**減便・廃止**

■ コミュニティバスはるかぜ利用者数の推移(12路線合計)



■ 区内のバス運行事業者へのアンケート調査(令和5年)



■ 令和6年3月で運行終了した主な路線

- ・ はるかぜ3号(西新井・舎人線)
- ・ はるかぜ10号(西新井・高野線)
- ・ はるかぜ11号(堀之内・椿循環)の一部区間
- ・ 北千住線(北千01、02系統)

## 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

### (3) 公共交通に関する現状 ③その他

- バリアフリー化等に対応したバスやタクシー車両の導入
- バス停の利用環境整備として視覚障がい者誘導用シート、ベンチ、上屋の設置

#### ■ バス車両のバリアフリー化

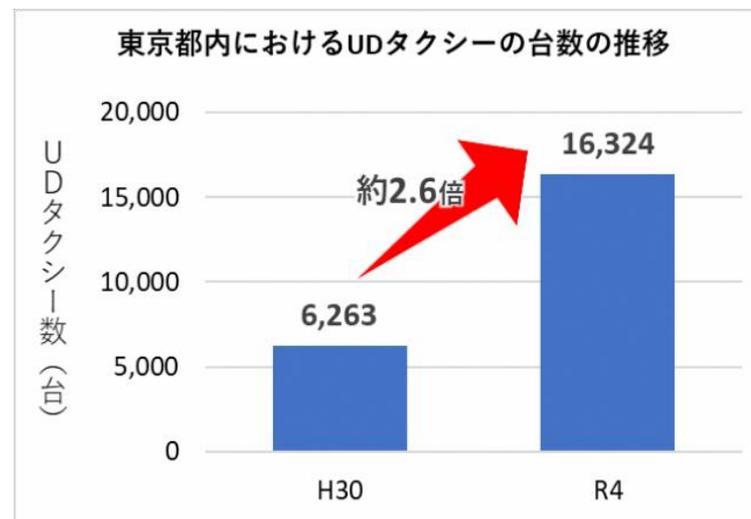


フルフラットバス(東京都交通局HPより)

#### ■ バス停の利用環境整備



#### ■ ユニバーサルデザインタクシーの導入



東京ハイヤー・タクシー協会資料より作成

# 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

## (3) 公共交通に関する現状 ④交通不便解消に向けた区の実践

- 交通不便地域解消のためバス需要の高い花畑周辺地域で社会実験バスを運行
- 目標収支率未達成により令和6年3月に運行を終了
- 事前アンケート結果と実際の利用者数の乖離が大きく目標収支が未達成
- バスの導入ありきでの検討であり、多角的な視点の検討の不足が原因

■ 花畑地域の位置とブンブン号の運行ルート図

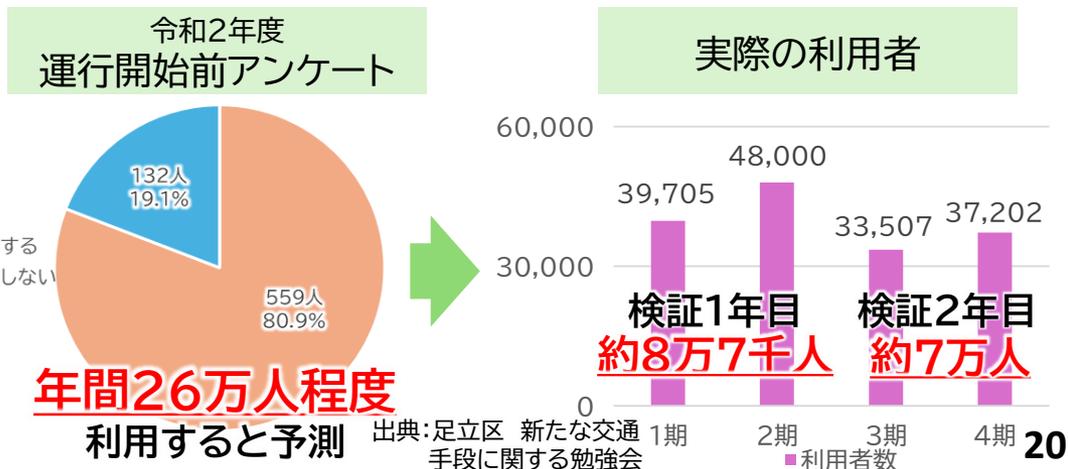


■ 社会実験期間中の収支率の推移

本格運行移行条件  
半期を1期として、2期連続で収支率24%以上であること



■ 運行開始前アンケートの利用意向の調査結果と実際の利用者数

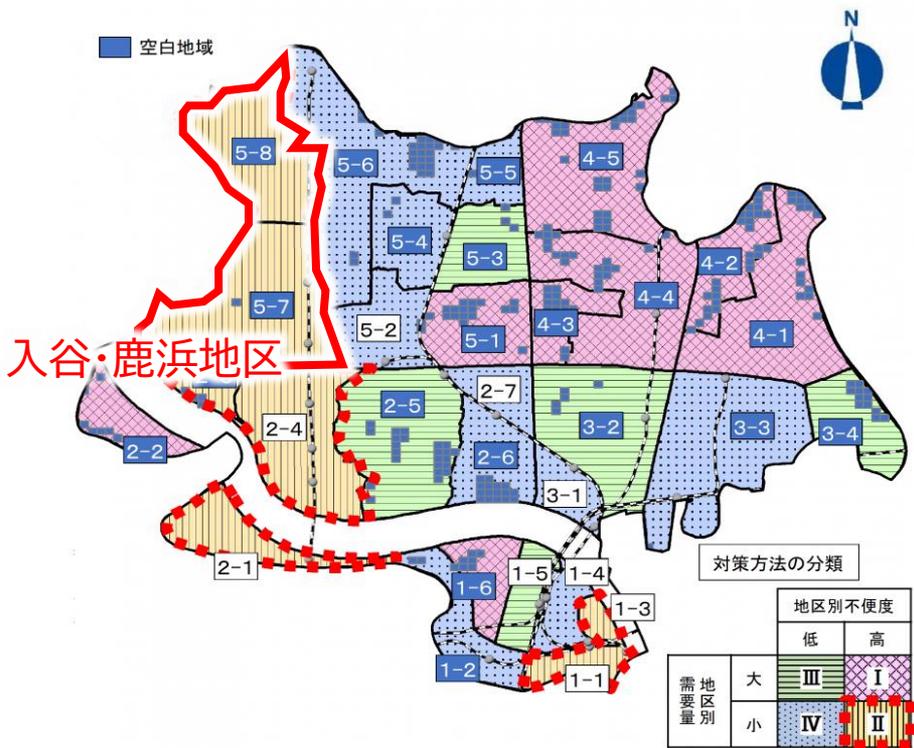


## 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

### (3) 公共交通に関する現状 ④交通不便解消に向けた区の実証実験

- 平成30年に足立区で実施した「交通に関する意識調査」では入谷・鹿浜地区は交通不便度が高いものの、その解決手段としてバス交通のニーズは低い結果
- 令和6年6月よりデマンドタクシーの実証実験を開始予定

#### ■ デマンドタクシー実証実験の対象地区



#### ■ デマンドタクシー実証実験の概要



足立区デマンドタクシーの略称です。

運行期間	令和6年6月17日～令和6年12月13日
運行時間	8:00～17:00(日曜・祝日は除く)
利用対象者	足立区に住民登録があり、入谷一丁目から入谷九丁目、鹿浜地区町会・自治会連絡協議会管内にお住まいの方
料金	通常料金+迎車料金が2,000円未満 ⇒ 500円の負担
	通常料金+迎車料金が2,000円以上 ⇒ 1,000円の負担
交通弱者の方への割引	対象者 妊娠中の方、要介護・要支援の認定を受けている方 身体障害者手帳等の交付を受けている方 難病の受給者の交付を受けている方 ⇒ 利用料金から100円引き

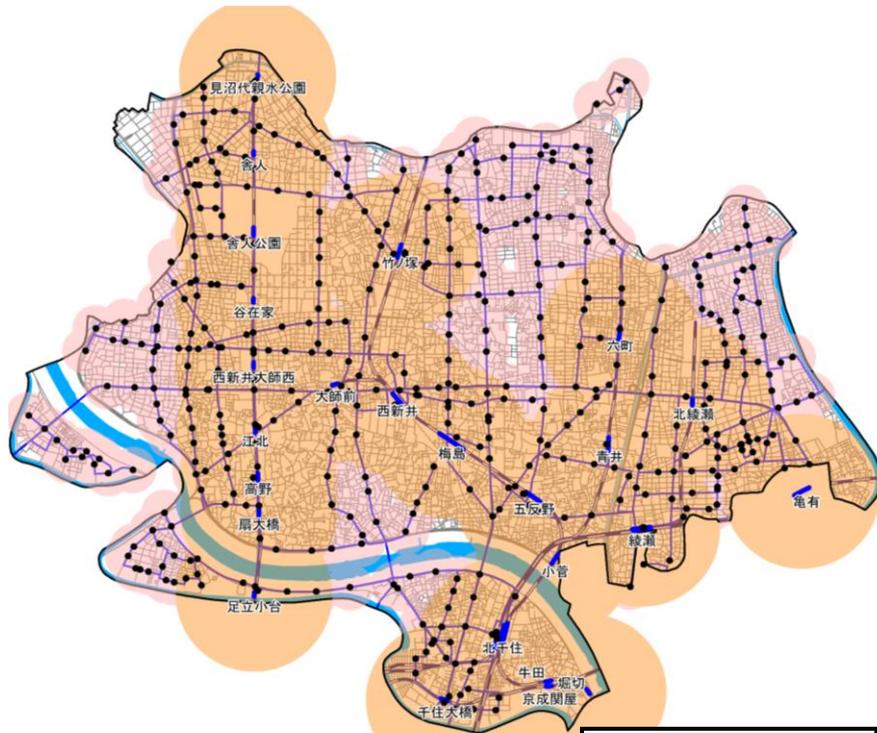
# 2. 社会情勢や足立区の現状・課題

## (3) 公共交通に関する現状 ⑤交通空白地域等

- 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)

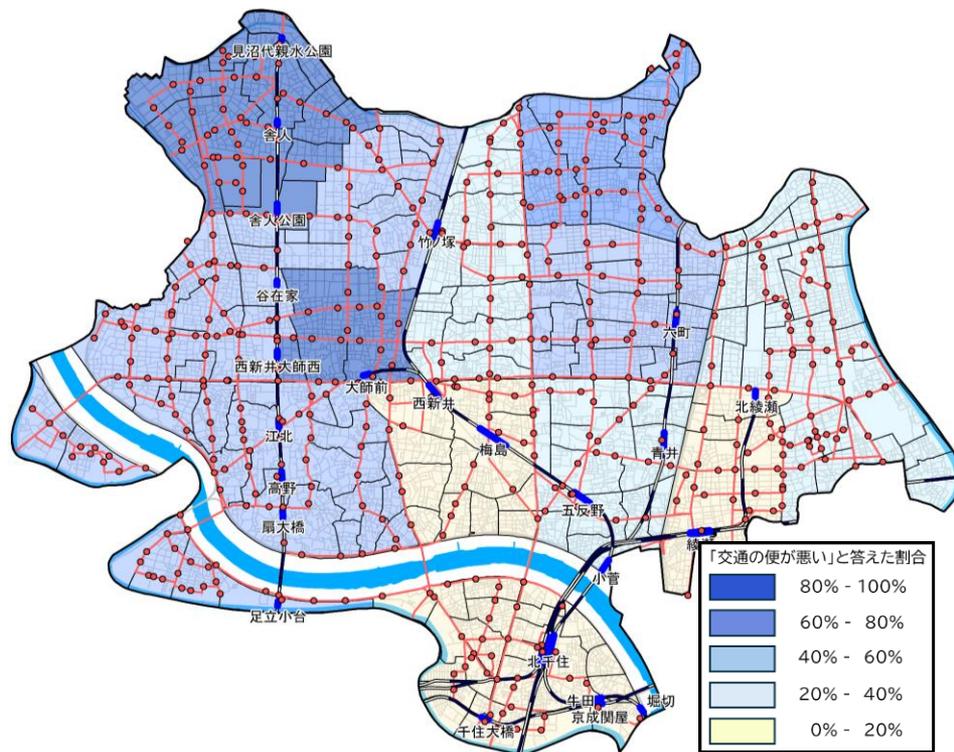


	足立区全体	交通空白地域	割合
面積(km <sup>2</sup> )	53.25	2.25	4.23%
人口(人)	695,043	30,702	4.42%

※人口は令和2年国勢調査データ

- 鉄道圏(1000m)
- バス圏(300m)
- 鉄道駅
- バス停

■ 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

# 3. 社会情勢に合わせた計画目標の設定

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% (平成13年時点) → 約5.7% (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

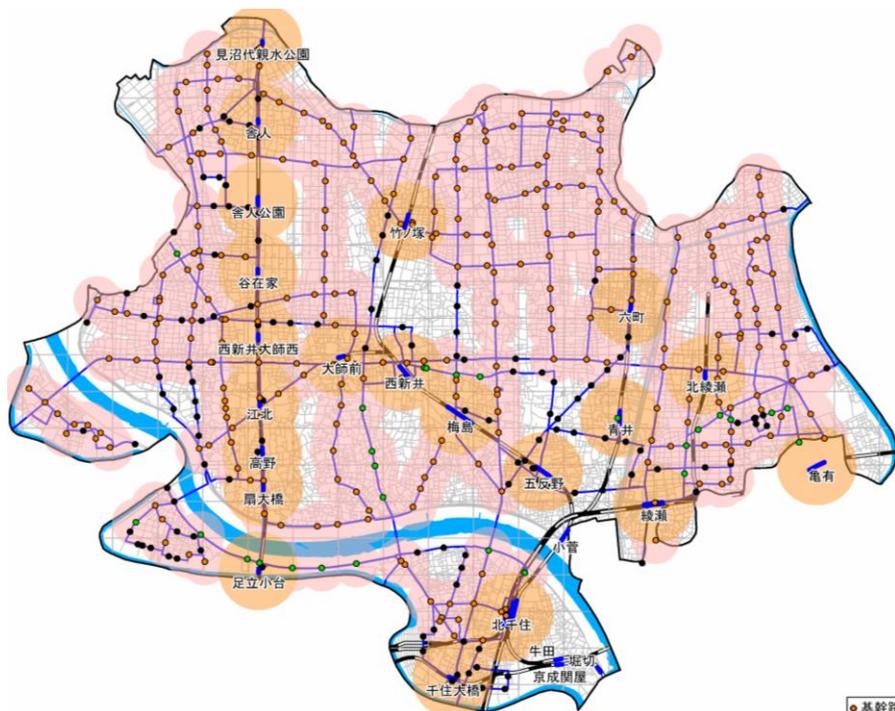
# 3. 社会情勢に合わせた計画目標の設定

## 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**

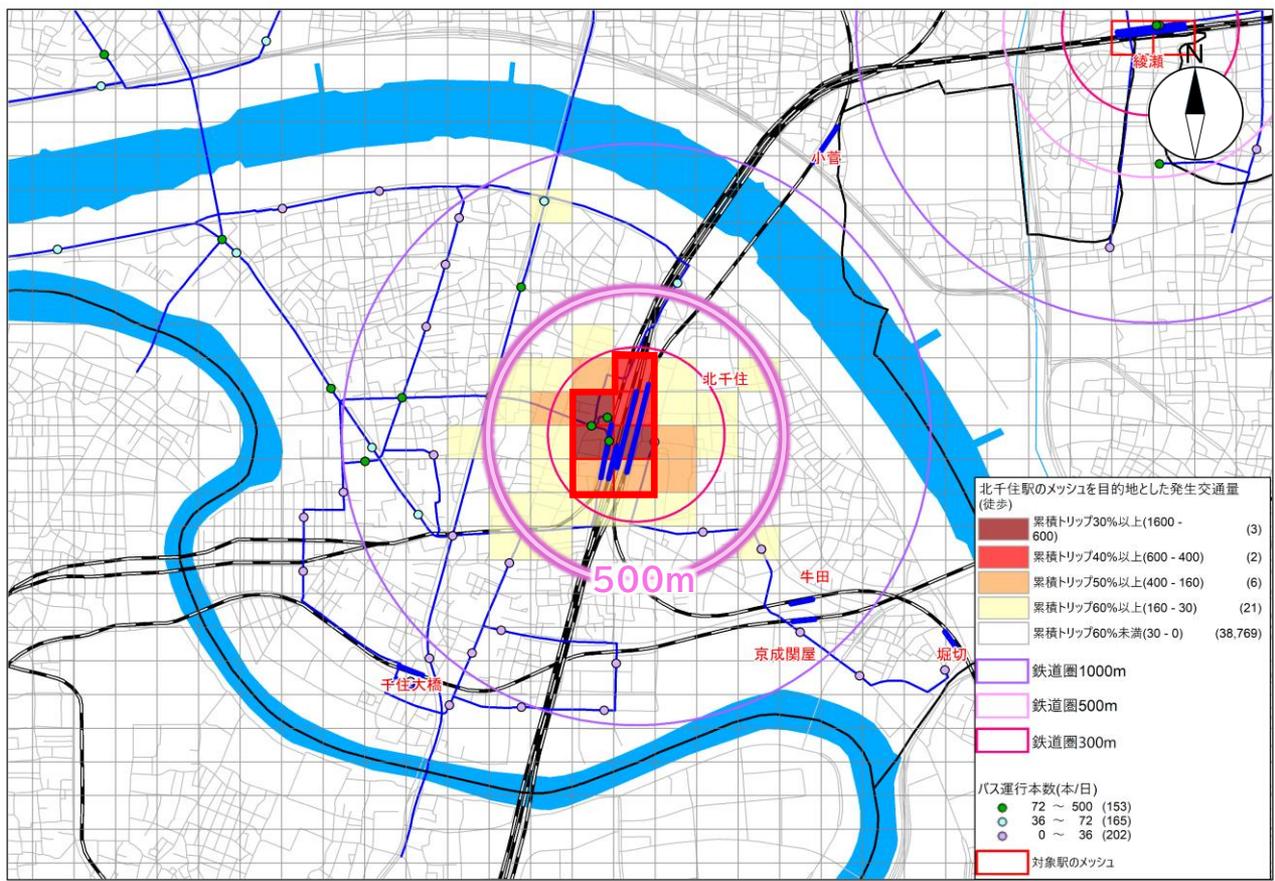
	足立区全体	交通空白地域	割合
面積(km <sup>2</sup> )	53.25	10.32	19.39%
人口(人)	695,043	138,426	19.92%

# 3. 社会情勢に合わせた計画目標の設定

## (1) 北千住駅周辺

概ね500m圏内の方の多くは、「徒歩」で北千住駅周辺へ移動している

■北千住駅が立地する7メッシュへの徒歩による移動量(R5.6)



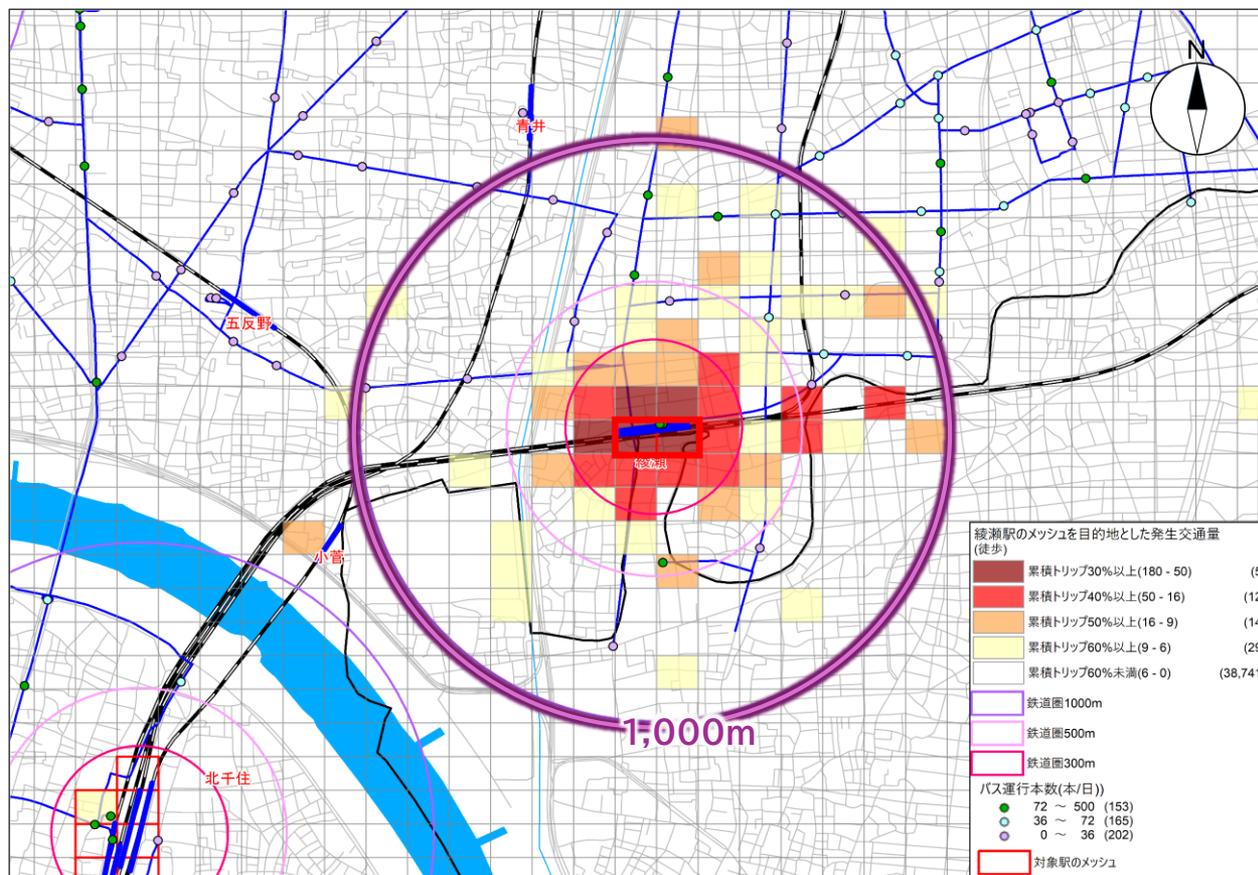
※足立区内へ到着する移動量を125mメッシュ単位で集計 出典:株式会社ブログウォッチャー プロファイルパスポートデータ

# 3. 社会情勢に合わせた計画目標の設定

## (2) 綾瀬駅周辺

- 概ね1000m圏内の方の多くは、「徒歩」で綾瀬駅周辺へ移動している

■綾瀬駅が立地する2メッシュへの徒歩による移動量(R5.6)



※足立区内へ到着する移動量を125mメッシュ単位で集計

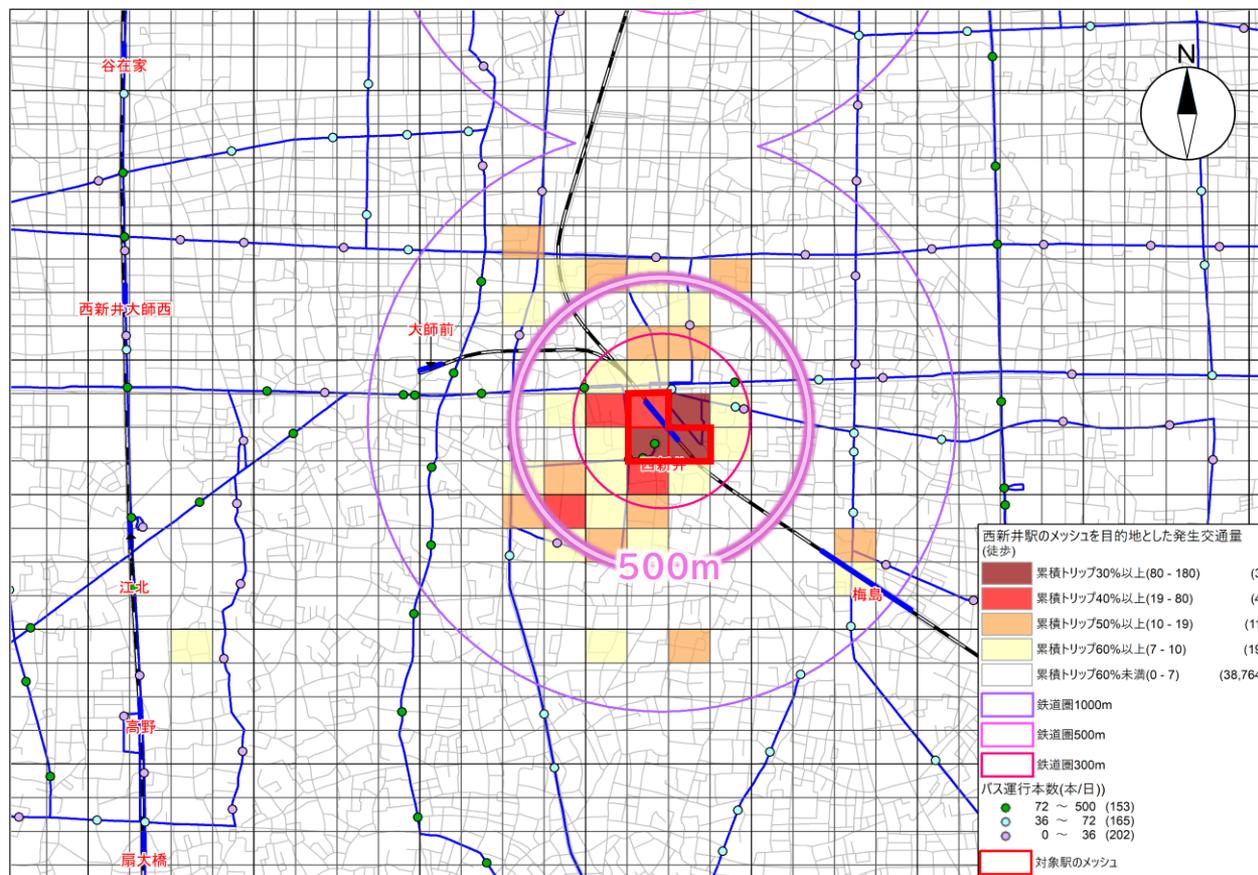
出典: 株式会社ブログウォッチャー プロファイルパスポートデータ

# 3. 社会情勢に合わせた計画目標の設定

## (3) 西新井駅周辺

- 概ね500m圏内の方の多くは、「徒歩」で西新井駅周辺へ移動している

■西新井駅が立地する2メッシュへの徒歩による移動量(R5.6)



※足立区内へ到着する移動量を125mメッシュ単位で集計

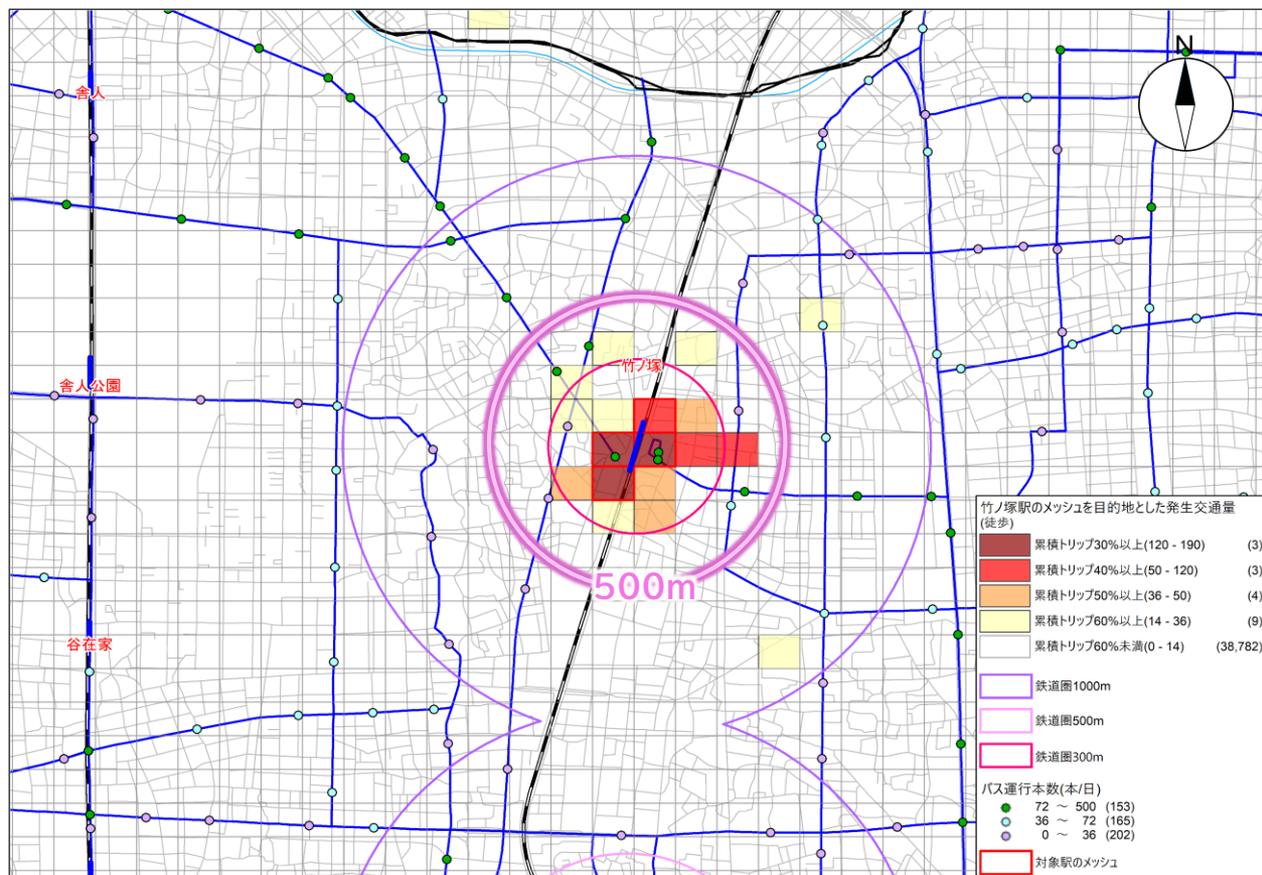
出典: 株式会社ブログウォッチャー プロファイルパスポートデータ

# 3. 社会情勢に合わせた計画目標の設定

## (4) 竹ノ塚駅周辺

- 概ね500m圏内の方の多くは、「徒歩」で竹ノ塚駅周辺へ移動している

■竹ノ塚駅が立地する4メッシュへの徒歩による移動量(R5.6)



※足立区内へ到着する移動量を125mメッシュ単位で集計

出典:株式会社ブログウォッチャー プロファイルパスポートデータ

# 3. 社会情勢に合わせた計画目標の設定

## 今後の地域公共交通計画(令和7年度～令和11年度(予定))

目標:持続可能な移動手段の確保

人口減少や超高齢化社会を見据えた、交通弱者への既存公共交通の確保と、バス路線の縮小を踏まえた地域の交通課題に対応するため、持続可能な移動手段確保を検討

### 令和6年度より開始した施策

#### 1 基幹となるバス路線の維持や再編

バス利用者の減少や運転士不足等により、縮小傾向にある既存バス路線に対し、路線維持を目指す

- はるかぜ路線の一部(2事業者7路線)を協働事業により維持
- はるかぜ車両等購入費補助金の交付要件緩和により自主運行路線の支援を継続
- 運転手を含め、公共交通の担い手確保に向けた支援策の検討



#### 2 交通不便を感じる地域への支援

社会情勢の変化に伴い、令和2年11月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正

- 主体的に課題解決に取り組む地域等を支援する「地域内交通導入サポート制度」の創設

【制度のイメージ】



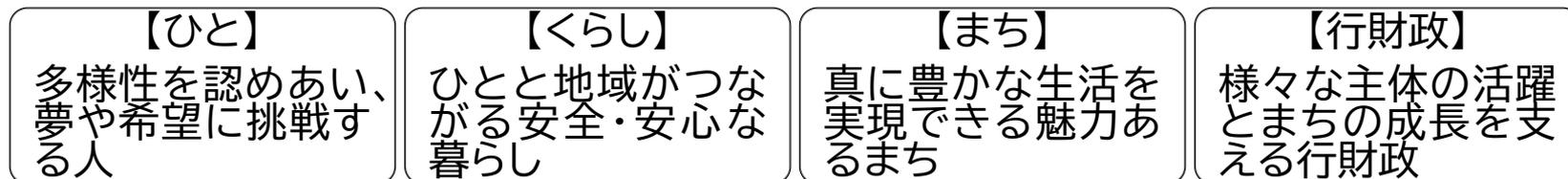
# 4. 目指すべき将来像や基本方針

## 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」「暮らし」「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。



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～

# 4. 目指すべき将来像や基本方針

## 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**

# 4. 目指すべき将来像や基本方針

## 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

施策案1: 鉄道の新設・延伸(メトロセブン、地下鉄8号線、つくばエクスプレス)

施策案2: 鉄道の混雑緩和、利用時間の平準化への取組み

施策案3: 鉄道駅のホームドア設置等の推進

施策案4: デジタル公共交通案内情報・スマートバス停等の導入

施策案5: バス停環境整備やサイクル&バスライド等により、乗換による移動しやすさの改善

## 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

施策案6: はるかぜ協働事業等によるバス路線最適化の検討

施策案7: 区民、交通事業者、区の役割分担の明確化した地域主導型交通支援制度の導入

施策案8: 少子高齢化や人口減少の進行、乗務員不足改善に向けた取組み

## 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

施策案9: バスやタクシーの電動化などゼロカーボンシティ実現に向けた取組み

施策案10: 新しいモビリティを活用した移動快適性への取組み

施策案11: 新しい公共交通システムや自動運転車等による多様な交通サービスの展開

# 5. 今後のスケジュール

調査項目	令和6年										令和7年			備考
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
(1)基本的な方針の検討	■	■												
(2)計画目標の検討			■	■	■									
(3)公共交通ネットワークの検討			■	■	■									
(4)具体的な実施事業の検討			■	■	■									
(5)進行管理の検討						■	■	■						
(6)足立区地域公共交通計画(案)の作成									■	■				
(7)パブリックコメント										■	■			
(8)足立区地域公共交通計画(案)の修正											■	■		
(9)活性化協議会開催(4回)		■				■				■			■	
(10)足立区地域公共交通計画の策定														■

調査項目	調査内容
(1)基本的な方針の検討	足立区地域公共交通計画の目指す将来像や、課題解決を図るための基本方針を検討
(2)計画目標の検討	基本方針と現状の公共交通の課題から、計画期間中に達成すべき内容を検討
(3)公共交通ネットワークの検討	足立区の移動実態と、現状の公共交通実態から、足立区内の公共交通ネットワークのあり方や方向性を検討
(4)具体的な実施事業の検討	足立区の現状と解決すべき課題に対して、先進事例、最新の技術動向等を見据え、区に適した事業を検討
(5)進行管理の検討	進行管理を進める体制の検討。各主体(区、事業者、区民等)の役割、進行管理スケジュールの検討。計画目標の達成度を示す数値目標も検討