

足立区地域公共交通計画（案）

令和7年1月14日版

目次

はじめに	 1
社会情勢と計画策定のフロー	 2
第1章 計画の概要	 3
1.1 計画の位置づけ	 3
1.2 計画区域	 4
1.3 計画期間	 4
1.4 計画の対象	 5
第2章 公共交通をとりまく社会情勢と足立区の現状	 7
2.1 公共交通をとりまく社会情勢	 7
2.2 足立区の地域公共交通をとりまく現状	 10
2.3 公共交通に関する課題の整理	 22
2.4 これまでに実施した取り組み	 23
第3章 計画目標等の設定に向けた検討	 31
3.1 検討プロセス	 31
3.2 足立区の移動実態・ニーズの把握	 32
3.3 移動実態・ニーズから見る課題の整理	 39
3.4 公共交通サービス水準の設定	 41
第4章 目指すべき将来像と計画の方針・目標	 51
4.1 目指すべき将来像	 51
4.2 基本方針	 51
4.3 計画目標	 52
4.4 計画目標の体系	 52
4.5 関係者の役割	 53
4.6 計画目標ごとの取り組み内容	 54
第5章 数値指標	 55

第6章 目標達成のための取組み 65

- 6.1 取組みの概要 65
- 6.2 取組みのターゲット 67
- 6.3 計画達成のために実施する取組み 68

第7章 取組み体制・達成状況の評価 87

- 7.1 継続的な取組みの体制 87
- 7.2 計画達成状況の評価 88

巻末資料 89

- 資料.1 足立区地域公共交通活性化協議会規約 89
- 資料.2 足立区地域公共交通活性化協議会委員名簿 92
- 資料.3 開催結果 93

はじめに

今後、記載予定

令和7月3月
足立区

社会情勢と計画策定のフロー

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の改正

人口減少の本格化や運転士不足の深刻化等を背景に、地方公共団体が交通事業者等と連携して持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組みを推進するため、「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成が努力義務として定められました。

令和5年10月

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

長期的な利用者の落ち込みに加えた生活様式の変化により、地域公共交通ネットワークの再構築「リ・デザイン」の必要性が示され、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」が目的規程に追加されました。

令和6年5月

足立区地域公共交通活性化協議会 発足

令和6年5月 第1回協議会
基本方針・課題の整理

令和6年8月 第2回協議会
公共交通サービス水準、計画目標、
数値指標の設定

令和6年12月 第3回協議会
足立区地域公共交通計画(案)の検討

令和7年1月～2月

足立区地域公共交通計画(案)パブリックコメント

令和7年3月 第4回協議会
足立区地域公共交通計画策定の合議

令和7年3月 足立区地域公共交通計画 策定

現状・課題の整理

区内の移動実態の把握

計画の基本的な方針検討

若年層向けアンケート調査
の実施

交通空白地域の見直しと公
共交通サービス水準の設定

計画目標・数値指標の設定

計画に基づく取組の設定

パブリックコメントの実施

計画の策定

1 計画の概要

1.1 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号、令和 5 年改正）」に基づき、全ての地方公共団体において作成や実施が「努力義務」として定められている「地域公共交通計画」として策定します。

令和 6 年度までの「足立区総合交通計画」（平成 23 年 12 月策定、令和元年 11 月改定）は、公共交通施策をはじめ、交通安全施策や自転車施策などの交通に関する総合的な計画となっていました。本計画は公共交通を主な対象として、目指すべき将来像や計画目標を定め、目標達成のための取組みを推進していくことを目的とします。

また、足立区が策定している計画の体系としては、「足立区基本構想（平成 28 年 10 月）」「足立区基本計画改定版（令和 3 年 3 月）」の分野別計画のひとつとして、区の交通に関する基本的な方針を示すものとして位置づけます。

「足立区総合交通計画」から新たに策定した「足立区自転車活用推進計画」「第 11 次足立区交通安全計画」等の交通関連計画をはじめ、高齢者や障がい者等への移動支援の取組み、脱炭素社会実現に向けた取組み等、福祉・環境等の各計画と連携・整合を図ります。

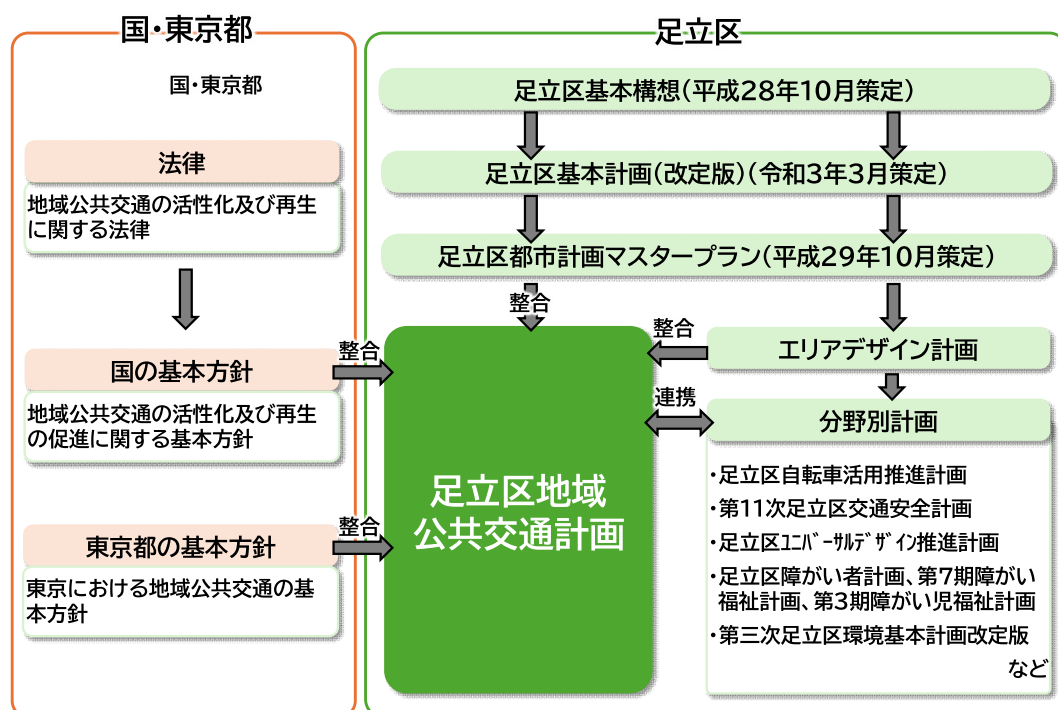


図 1-1 地域公共交通計画の体系

1.2 計画区域

本計画は、足立区全域を対象とします。



図 1-2 計画区域

1.3 計画期間

計画期間は、令和7年度から令和11年度までの5年間の計画とし、最終年度を目途に計画の見直しを行い、次期の地域公共交通計画を策定します。

また、計画に定める取り組みごとの実施期間は、令和7年度から令和8年度を短期、令和9年度から令和11年度を中期、計画期間を超える令和12年度以降を長期と位置づけ、毎年度、足立区地域公共交通活性化協議会を開催し、設定した数値指標に対してモニタリング・評価等を行います。

1.4 計画の対象

本計画で対象とする移動手段は、不特定の方を対象とした公共交通とし、自動運転車両やグリーンスローモビリティ¹等の新たな輸送サービスを含みます。

介助が必要な方や障がいのある方、一部施設の利用者や学生等の特定の方の利用を対象とした移動手段は計画の対象に含みませんが、計画の対象とする公共交通等と、福祉輸送サービスや企業・学校等の送迎バス等との連携や調整を図りながら、本計画に定める取組みを進めていきます。

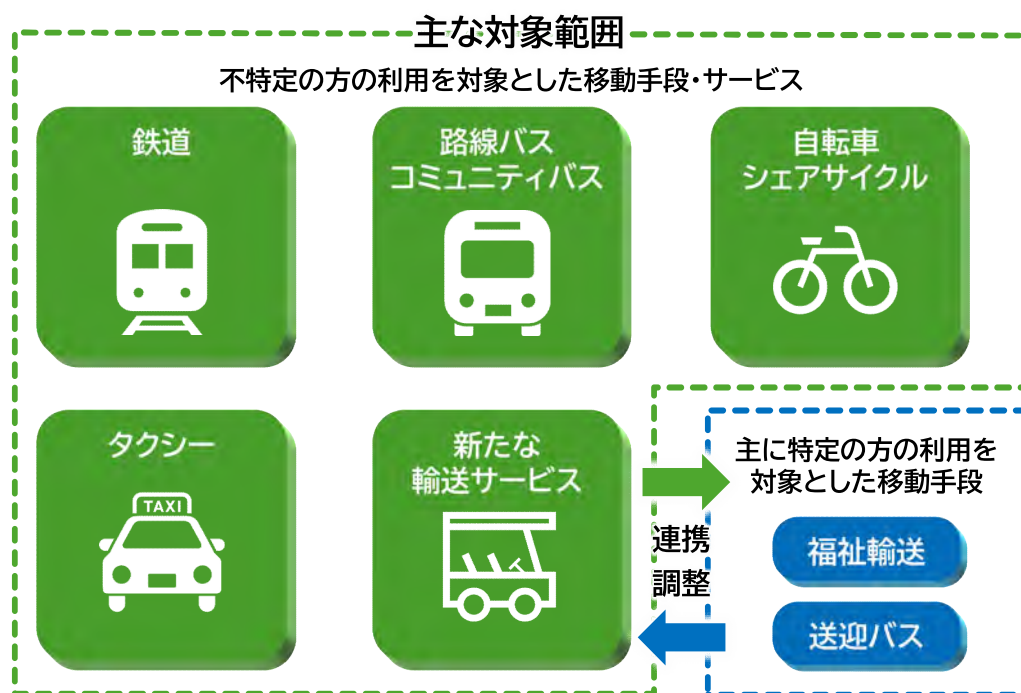


図 1-3 計画の対象範囲

¹ 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小さな移動サービスで、その車両も含めた総称

2 公共交通をとりまく社会情勢と足立区の現状

2.1 公共交通をとりまく社会情勢

2.1.1 地域公共交通活性化再生法の改正

近年の公共交通の利用者の減少や、交通の担い手の不足など、交通事業者にとって厳しい状況が続く一方で、高齢化の進展に伴う交通弱者の増大やライフスタイルの多様化、新たな輸送サービスの誕生などにより、移動の利便性を向上させつつ、将来にわたり持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進していくことが求められています。

そのためにも、自治体や公共交通事業者だけでなく、地域やその住民が、地域の様々な課題を認識し、主体的に交通の在り方を考えることが重要であり、対症療法だけではない体質改善を進め、利便性・持続可能性・生産性の高い交通サービスを構築することが重要です。

それらを実現するために、国は令和5年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」との「連携・協働」を推進することが明記されました。これにより、官民との共創、公共交通事業者間共創、他分野共創を通じて、交通DXや交通GXなどの新しい技術を用い、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン(再構築)」が進められています。

概要

○ **地域の関係者の連携と協働を促進**するため、以下を法律に規定。

- ・**目的規定**に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加。
- ・**国の努力義務**として、「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加。
- ・「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を**地域公共交通計画への記載に努める事項**として追加。

交通・他分野間の共創（地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現）

住宅×交通

教育×交通

農業×交通

医療×交通

介護×交通

エネルギー×交通

出典：国土交通省 地域公共交通の「リ・デザイン(再構築)」に向けて(R5)

図 2-1 令和5年の改正内容

2.1.2 新しい輸送サービスの登場

近年の人口減少、高齢化の進展、深刻な運転士不足、脱炭素化への要請や、技術革新などを背景に、多様なニーズに対応した新しい輸送サービスの開発・普及が進展しています。

自動運転は、国土交通省では、令和7年度を目途に高速道路でレベル4(特定の条件下で車内にも遠隔地にも運転者を必要としない自動運転)の実現を目標とし、各地で実証実験が行われ、着実に技術が進展しています。

グリーンスローモビリティは、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小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されています。

また、令和6年4月には地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足解消といった喫緊の課題に対応するため、タクシーの不足する地域、時間について、不足する車両分に限って、地域の自家用車や一般ドライバーを活用して有償で運送サービスを提供する制度である「自家用車活用事業(日本版ライドシェア)」が創設されました。このように、様々な輸送サービスが新たに生まれています。

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：デジタル庁 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）資料

図 2-2 主な新型輸送サービスの種類

2.1.3 MaaS(Mobility as a Service)導入の促進

近年の AI 等における技術革新は、公共交通の分野でも大きな変化をもたらしています。移動ニーズに対応して、鉄道やバス、シェアサイクル等の様々な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ことができる「MaaS(Mobility as a Service)」は、公共交通の利便性が向上し、自らの運転だけに依存せずに快適に移動できる環境が整備されることにつながるほか、病院・商業施設・観光施設等と連携し、移動の目的と一体的にサービスを提供することにより、公共交通による地域の活性化に資することも期待されています。

国土交通省では、MaaS の全国への早急な普及に向け、事業実施の支援を行っています。



出典：国土交通省 MaaS 入門ガイドブック

図 2-3 MaaS の概念

2.2 足立区の地域公共交通をとりまく現状

2.2.1 人口

(1) 人口推移と高齢化率から見る公共交通の利用者への影響

足立区の人口は約 69.3 万人で、高齢化率は 24.4%と東京 23 区中で最も高くなっています（令和 6 年 1 月時点）。現状では人口増加の傾向にあるものの、長期的には人口減少、少子・超高齢社会の進展が予測されます。

特に、65 歳以上の老年人口が増加する反面、15 歳以上 64 歳未満の生産年齢人口の減少により人口構造が大きく変化し、利用者総数の多い生産年齢人口の減少を受けて、公共交通の利用者減などへの影響が見込まれます。

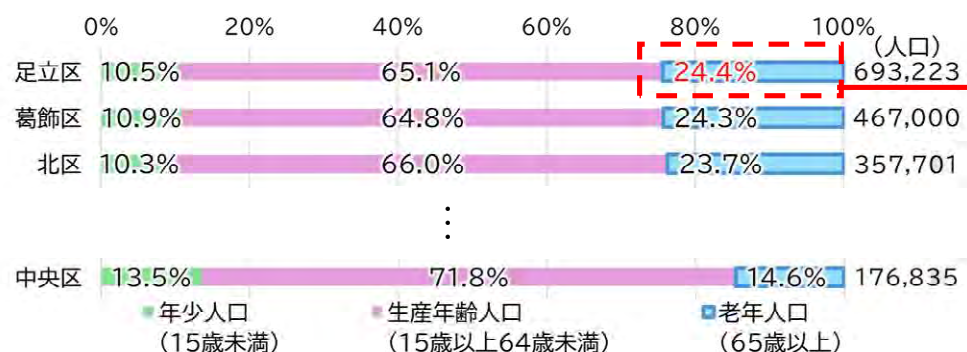
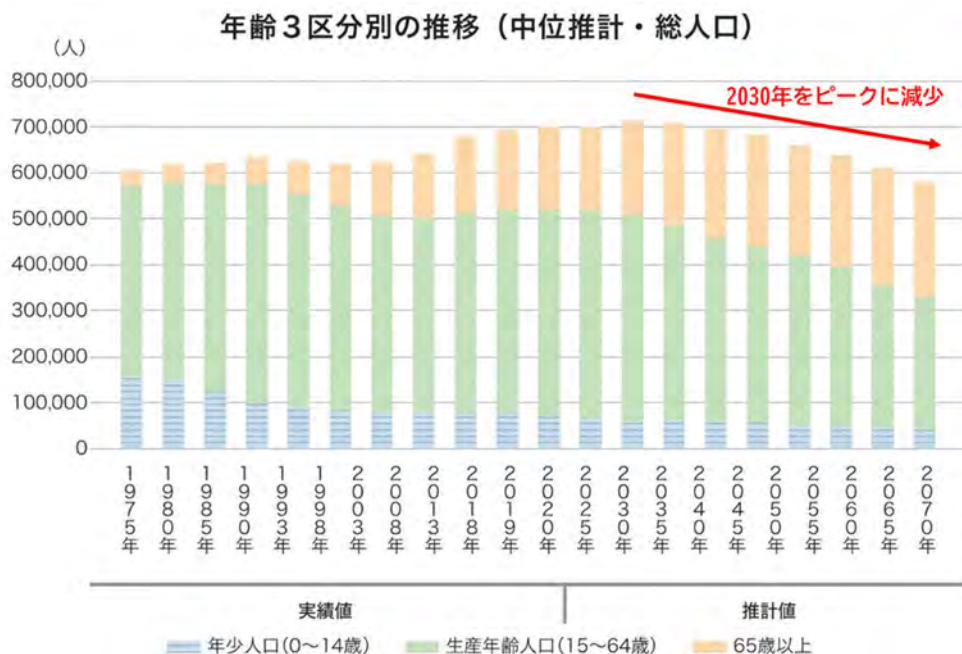


図 2-4 東京 23 区別の人口と高齢化率(令和 6 年 1 月時点)



出典：足立区基本計画 (R7)

図 2-5 足立区の人口の推移

(2) 外国人人口の増加

令和6年1月時点の外国人人口は39,331人、外国人人口の割合は5.67%と直近の20年間で外国人人口は約1.84倍、外国人人口の割合は2.35ポイント増加しています。

外国人人口の増加に伴い、区内の公共交通でも案内表示の多言語化が進んでいます。

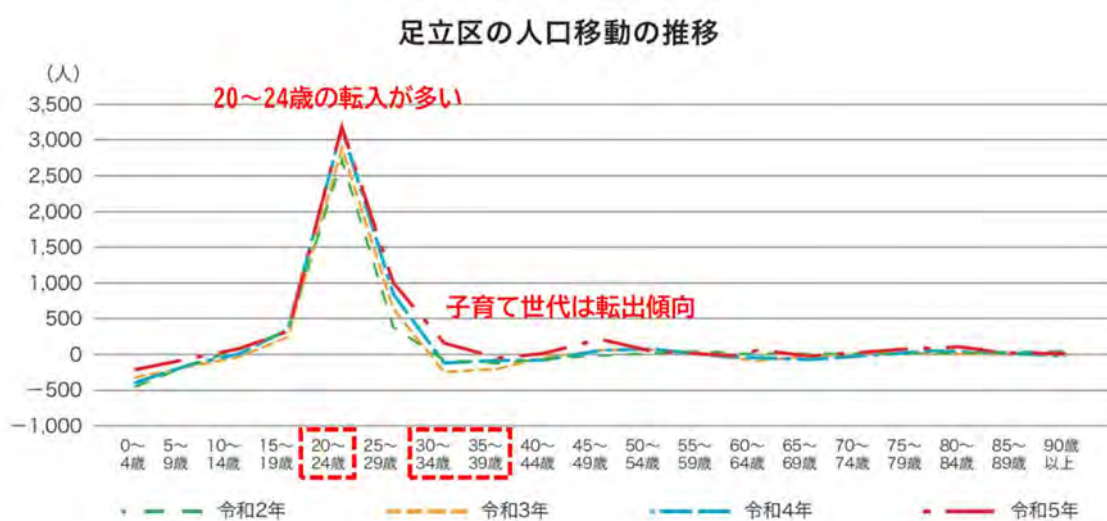


出典：足立区基本計画（R7）

図 2-6 足立区の外国人人口・割合の推移図

(3) 20代の転入と子育て世代の転出

進学・就職を理由に、20代の若い世代が継続的に転入していますが、子育て世代は住宅購入を機に転出することが多く、定住性を高める必要があります。

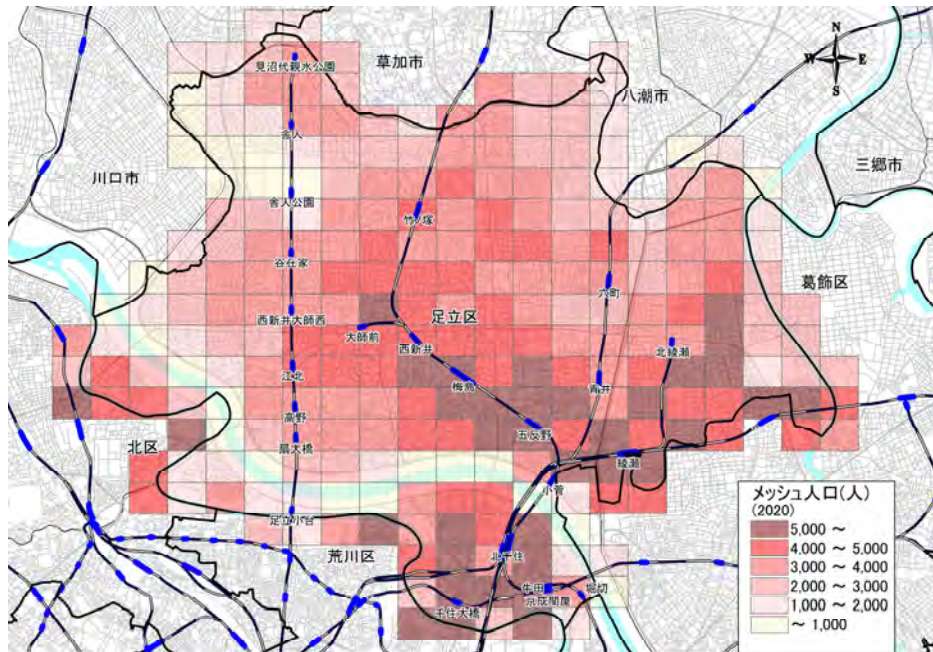


出典：足立区基本計画（R7）

図 2-7 足立区の人口移動の推移

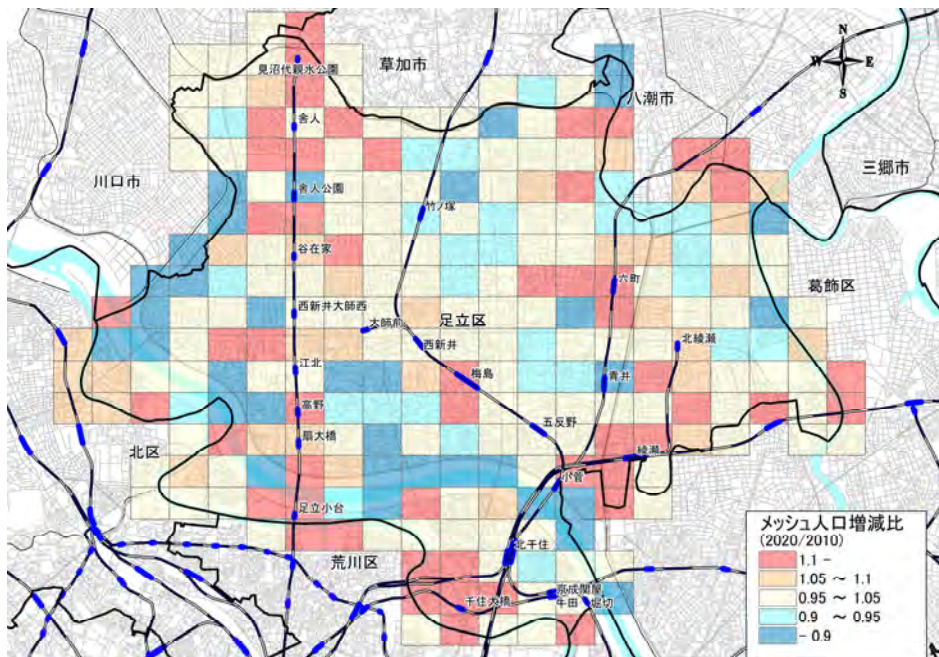
(4) 鉄道駅から離れた地域での人口減少

地域別の人口をみると、区の南東部から中心部にかけて、鉄道沿線で人口が多く、鉄道駅から離れた地域では比較的人口が少なくなっています。平成22年と令和2年の人口の増減を比較すると、鉄道駅から離れた地域で減少傾向にあります。



出典：国勢調査(R2)

図 2-8 地域別人口分布

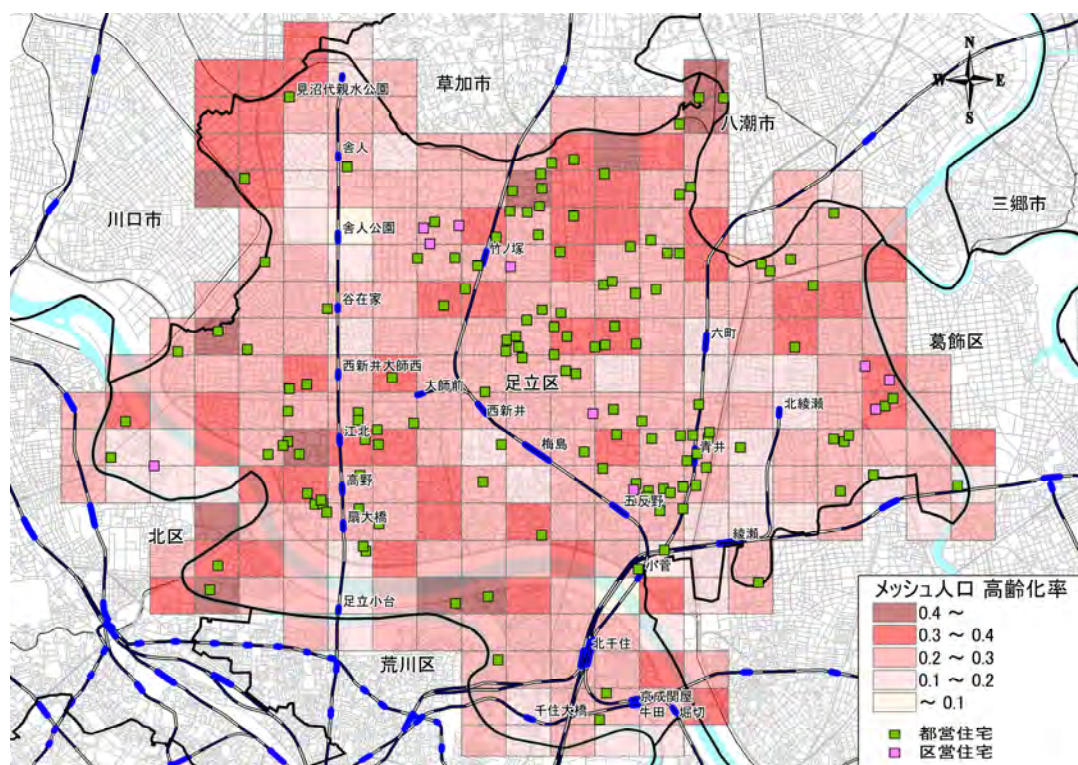


出典：国勢調査(H22, R2)

図 2-9 地域別人口の増減比

(5) 鉄道駅から離れた地域や都営・区営住宅での高齢化

地域別の高齢化率をみると、綾瀬駅、北綾瀬駅、六町駅周辺では高齢化率が低くなっています。一方で、高齢化率が高い地域は、鉄道駅から離れた地域に点在しており、都営・区営住宅が立地している地域は比較的高齢化率が高くなっている。



出典：国勢調査(R2)

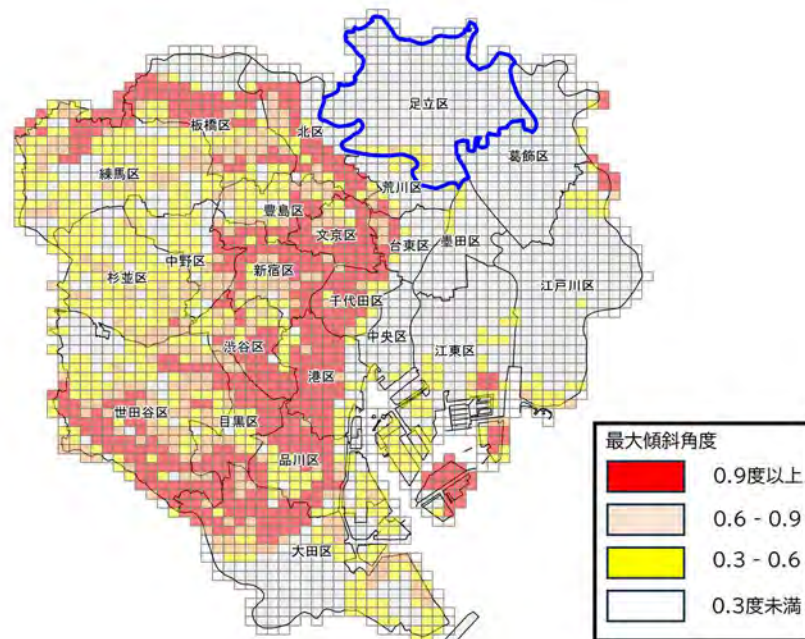
図 2-10 地域別人口の高齢化率

2.2.2 地形状況

足立区は国道4号と環状七号線といった主要な道路が通っており、四方を河川に囲まれ、区外への移動には河川にかかる橋を通過することとなります。東京都区部の中でも特に傾斜が少なく、平坦な地形が広がっています。



図 2-11 足立区の主要な道路と河川の位置関係



出典：国土数値情報(H23)より作成

図 2-12 東京 23 区の傾斜角度

2.2.3 鉄道

(1) 鉄道駅の利用者数とコロナの影響

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したことで、足立区には現在南北方向を主とした 6 事業者 8 路線の鉄道が通っています。令和 5 年時点の足立区内鉄道駅の 1 日平均乗客数は約 97.0 万人となっています。これは、コロナ禍前（令和元年）の 89%で、生活様式の変化等によりコロナ禍前の利用者数までは回復していません。

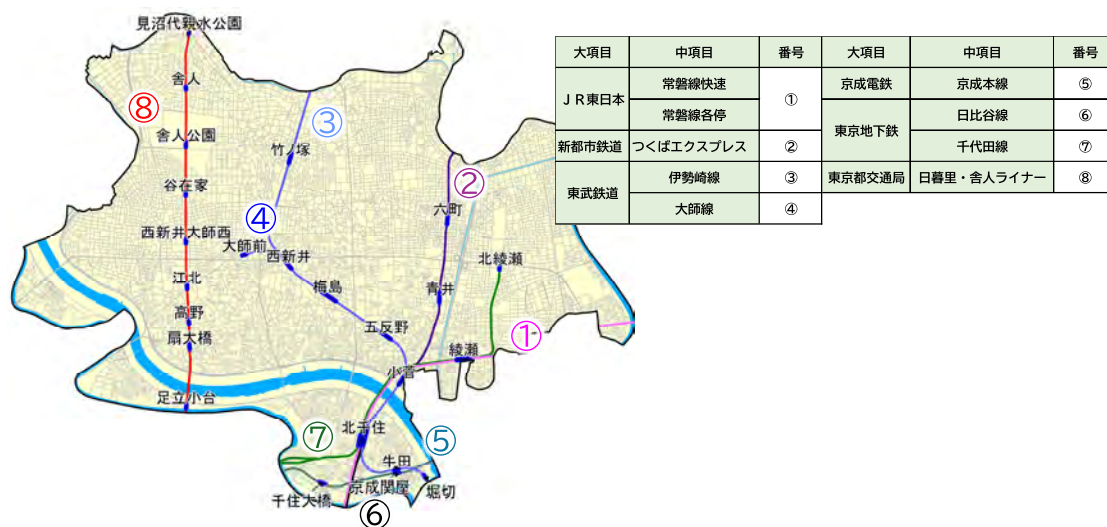
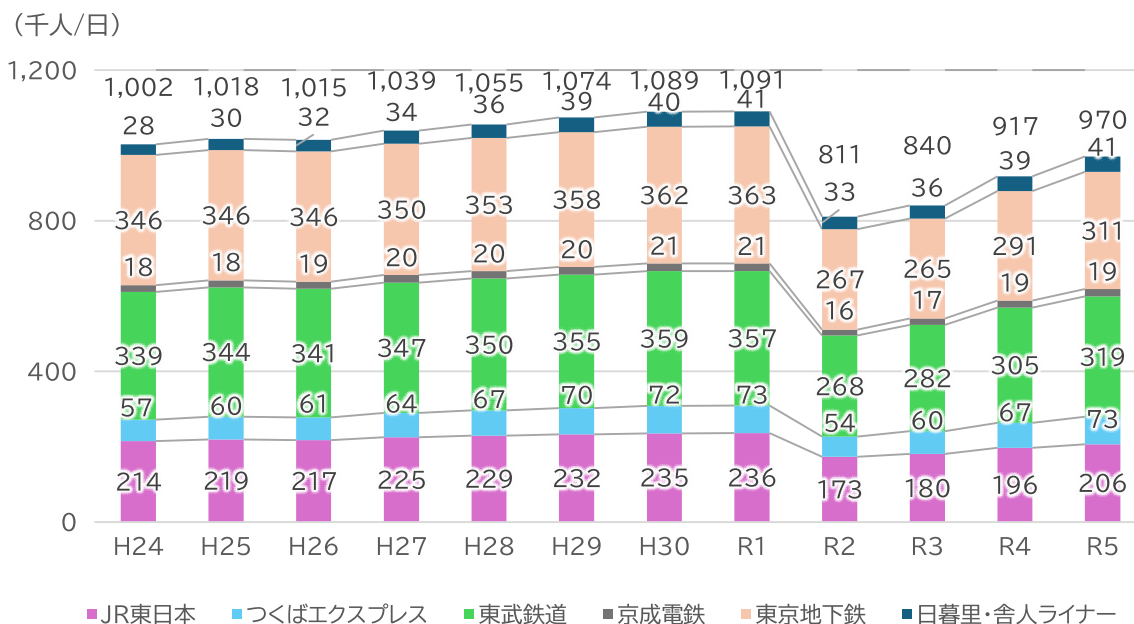


図 2-13 足立区の鉄道路線



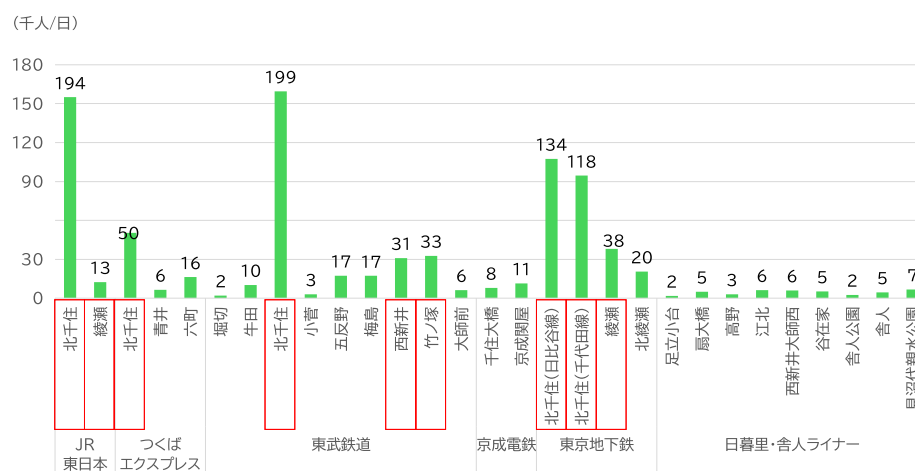
出典：数字で見る足立（H24～R5）
JR 東日本 各駅の乗車人員（H24～R5）

図 2-14 足立区内の鉄道駅の 1 日当たり平均乗客数の推移

(2) 駅別の乗客数と鉄道路線混雑率

区内駅別の乗客数は、北千住駅が最多となっており、次いで、綾瀬駅、竹ノ塚駅、西新井駅の順になっています。

足立区内を走る鉄道路線では、ピーク時の混雑率が高くなっています。特に、日暮里・舎人ライナー（赤土小学校前～西日暮里間）は令和5年調査時点で171%と、4年連続（令和2年～令和5年）で首都圏ワースト1となっています。



出典：数字で見る足立（R5）

図 2-15 足立区内の鉄道駅別の1日当たり平均乗客数

大項目	中項目	R 5			番号
		ピーク時最混雑区間	輸送力（人）	混雑率（％）	
J R 東日本	常磐線快速	三河島→日暮里	30,804	137	①
	常磐線各停	亀有→綾瀬	28,000	133	
新都市鉄道	つくばエクスプレス	青井→北千住	19,944	154	②
東武鉄道	伊勢崎線	小菅→北千住	39,590	137	③
	大師線	-	-	-	④
京成電鉄	京成本線	大神宮下→京成船橋	14,520	104	⑤
東京地下鉄	日比谷線	三ノ輪→入谷	27,945	162	⑥
	千代田線	町屋→西日暮里	44,022	150	⑦
東京都交通局	日暮里・舎人ライナー	赤土小学校前→西日暮里	4,788	171	⑧

※赤字は足立区内の区間 出典：国土交通省 都市鉄道の混雑率調査(R5)

表 2-1 足立区を通る鉄道路線の混雑率

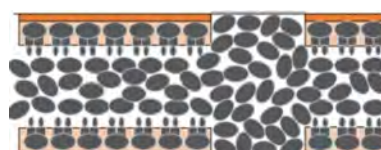
混雑率150%の目安

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(R3)

図 2-16 混雑率の目安

(3) 竹ノ塚駅の高架化や混雑緩和対策、バリアフリー対策

平成 24 年から始まった東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業は令和 4 年 3 月に完了し竹ノ塚駅 4 線が高架化しました。

鉄道の混雑の緩和対策として、日暮里・舎人ライナーやつくばエクスプレスでは定員を増やした新型車両の導入を進めました。また、ホームドアの設置など各鉄道事業者でバリアフリー対策を行っています。



出典：あだち広報令和 4 年 4 月 25 日号

図 2-17 竹ノ塚駅の連続立体交差事業



出典：上 東京都交通局 HP
下 首都圏新都市鉄道(株)HP

図 2-18 混雑緩和対策(新型車両の導入)



上：日比谷線北千住駅
下：東武スカイツリーライン竹ノ塚駅

図 2-19 ホームドアの設置

2.2.4 バス

(1) 区内のバス路線と深刻な運転士不足

令和6年3月時点で約110系統のバス路線が、南北方向を主とする鉄道を補完するように形成されています。

一方で、足立区内を運行するバス事業者は深刻な運転士不足に陥っており、令和5年9月に足立区内を運行するバス事業者に調査したところ、直近1年間で退職者数が新規採用者数を100人以上上回りました。また、運転士の約6割が50歳以上であり、39歳以下は約1割と、運転士の高齢化が進んでいます。



図 2-20 足立区のバス路線



出典：足立区 区内のバス運行事業者へのアンケート調査(R5)

図 2-21 令和5年度のバス運転士採用者数、離職者数、年齢層

(2) コミュニティバス「はるかぜ」の状況

バスの利用者数も年々減少傾向にあり、コミュニティバス「はるかぜ」では、新型コロナウイルス感染症の流行前から利用者は減少傾向でしたが、コロナ禍で約30%減少。その後も回復傾向にはあるものの、新型コロナウイルス感染症の流行前の状況には戻っていません。

利用者の減少と運転士不足によって、足立区内の路線バスや「はるかぜ」の減便・廃止が続いており、令和6年3月には、はるかぜ3号（西新井・舎人線）、10号（西新井・高野線）の2路線が運行終了し、令和7年3月31日にははるかぜ7号（西新井・六木線）の運行終了が予定されています。

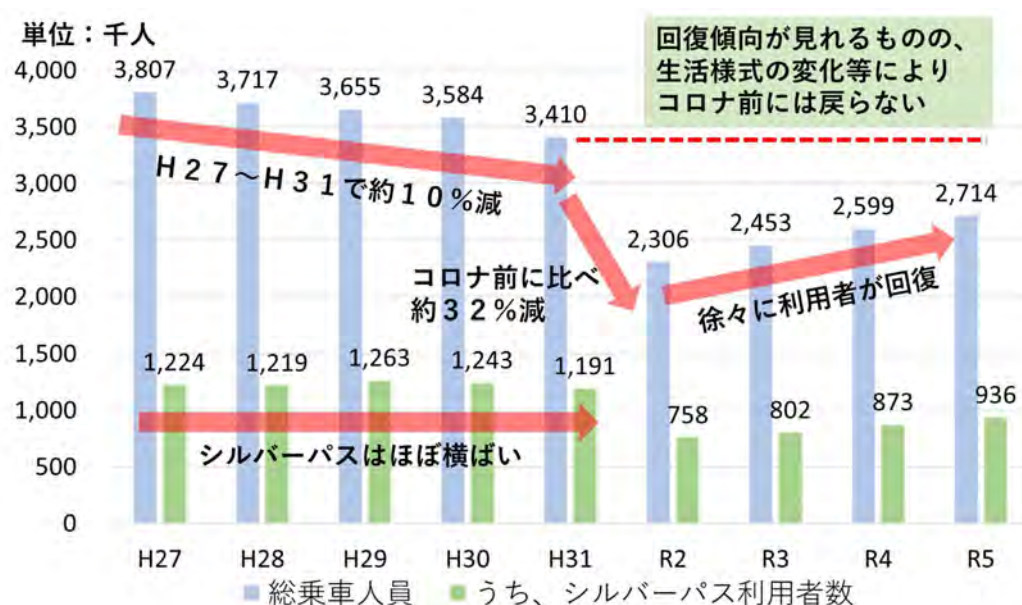


図 2-22 コミュニティバス「はるかぜ」利用者数の推移(12 路線合計)

コラム①:コミュニティバス「はるかぜ」豆知識

現在、多くの方に親しまれている「はるかぜ」という愛称は、2000年2月25日号のあだち広報において、アイデアを募集し、集まった64件の案の中から保木間にお住まいの方のアイデアが採用され、現在の「はるかぜ」という愛称が決まりました。

また、2000年の「はるかぜ」1号運行開始当時には、運行開始を記念し、当時の車両を模したチョロQ（タカラ製ミニカー）を1万個販売しました。



はるかぜチョロQ

2.2.5 自転車

足立区は平坦な地形から自転車の利用がしやすく、自転車走行環境の整備やシェアサイクルの普及等、自転車活用を推進しています。また、区内には、バス停近くの駐輪場に自転車を止め、バスに乗り換えて目的地へ向かう「サイクルアンドバスライド」駐輪場が10か所あり、公共交通を補完するラストワンマイルの対応を進めています。

首都圏における自宅から駅へ向かう利用者数を見ると、半径2kmまでは自転車により駅へ向かう利用が多く、区内と周辺鉄道駅から2kmの圏域は、ほぼ区内全域を網羅しており、自転車を乗り継いだ移動の利便性が高いことが分かります。



出典:足立区 HP



出典:足立区自転車活用推進計画

図 2-23 サイクルアンドバスライド

図 2-24 シェアサイクルポート

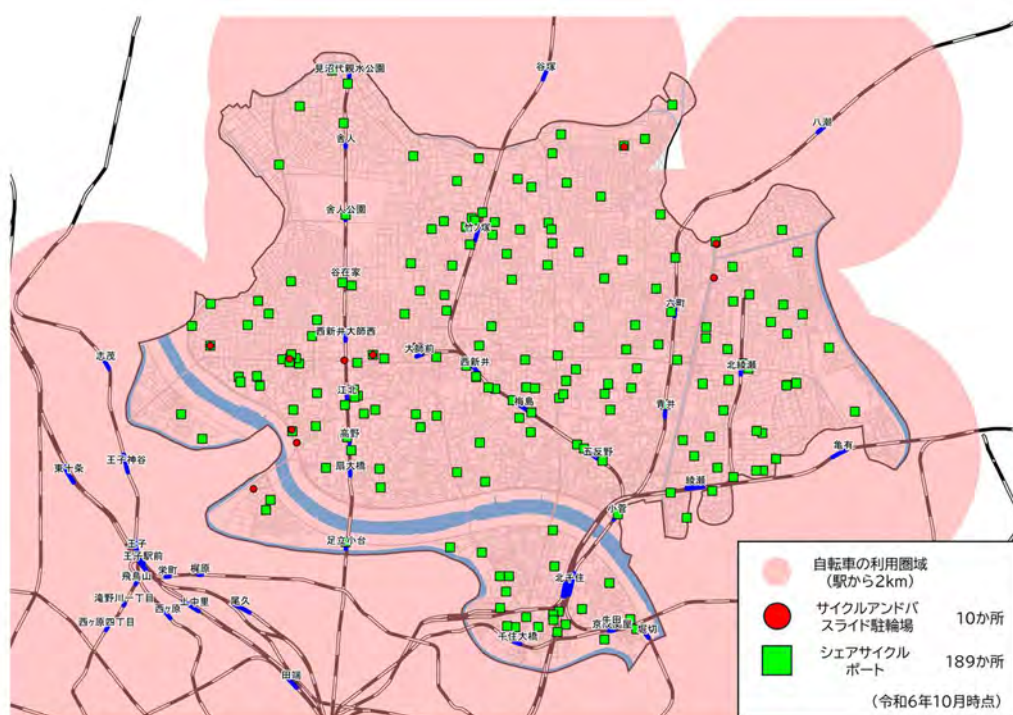


図 2-25 自転車利用圏域図（令和6年10月時点）

2.2.6 環境への配慮

足立区と足立区議会は、令和3年3月に「足立区二酸化炭素排出実質ゼロ宣言」を共同で表明しました。

これを受けて、令和4年3月には「第三次足立区環境基本計画改定版」を策定し、その中に区民の行動指針のひとつとして、自転車、公共交通を積極的に利用することを定めました。

また、令和5年5月に策定した「足立区脱炭素ロードマップ」では、令和12年度までに取組むべき施策、スケジュール、脱炭素化に係る目標を掲げています。

ア 区全体の脱炭素化に係る目標

- **省エネルギー目標**
2030（令和12）年度における区内のエネルギー使用量を2013（平成25）年度比で **46%以上**削減する。【低減目標】
※ 2013（平成25）年度：26,684 [TJ]
→2030（令和12）年度：14,409 [TJ] 以下
- **創エネルギー目標（再生可能エネルギー導入目標）**
2030（令和12）年度における区内の再生可能エネルギー導入量を2013（平成25）年度の**概ね2倍以上**に増やす。
※ 2013（平成25）年度：28,435 [kW]
→2030（令和12）年度：61,468 [kW] 以上
- **行動目標**
2030（令和12）年度における区民一人当たりのエネルギー使用量を2013（平成25）年度比で **30%以上**削減する。【低減目標】
※ 2013（平成25）年度：14.9 [GJ/人]
→2030（令和12）年度：10.4 [GJ/人] 以下

イ 公共施設等区の事務事業の脱炭素化に係る目標

- **公共施設におけるCO₂排出削減目標**
2030（令和12）年度における公共施設からの二酸化炭素排出量を2013（平成25）年度比で **46%以上**削減する。【低減目標】
※ 2013（平成25）年度：37,040 [t-CO₂]
→2030（令和12）年度：20,000 [t-CO₂] 以下

出典：足立区脱炭素ロードマップ(R5)

図 2-26 足立区の脱炭素化に向けた取組みの目標

2.3 公共交通に関する課題の整理

これまでに整理した公共交通をとりまく社会情勢や足立区の現状から、課題を以下のように整理しました。

項目	現状	課題
社会情勢	・新しい輸送サービスや先進技術を活用した多種多様なモビリティ社会の到来 ・令和5年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正による「地域の関係者」との「連携・協働」の促進	・地域の状況や需要に応じた新しい輸送サービスや多様なモビリティの検討 ・区・交通事業者・企業・区民等の地域の多様な主体と連携・協働した、地域交通の多様な担い手の確保
人口	・高齢化率が24.4%（令和6年1月時点）と東京23区で最も高い ・鉄道駅から離れた地域で人口減少傾向にある	・利用者減少を見据えた交通環境の整備の進め方 ・地域ごとに異なる状況への対応
地形状況	・四方を河川に囲まれ、東京都区部の中でも特に平坦な地形	・平坦性を活用した自転車施策等の展開
鉄道	・一部区間で混雑率が高く、日暮里・舎人ライナーは令和2年から4年連続首都圏ワースト（令和5年時点）	・鉄道の混雑緩和対策
バス	・鉄道網を補完するバス網（現在約110系統） ・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」の減便や廃止	・今後も継続する運転士不足を見据え、限られた人員でどのようにバス路線を維持していくか
自転車	・サイクルアンドバスライドやシェアサイクルの普及によるラストワンマイル対応の推進	・自転車を乗り継いだ移動の更なる促進
環境配慮	・脱炭素施策の実施	・公共交通の利用促進や車両のZEV化促進

2.4 これまでに実施した取組み

2.4.1 公共交通不便地域に対する取組み

(1) 花畑周辺地域での社会実験バスの実証運行(令和3年10月～令和6年3月)

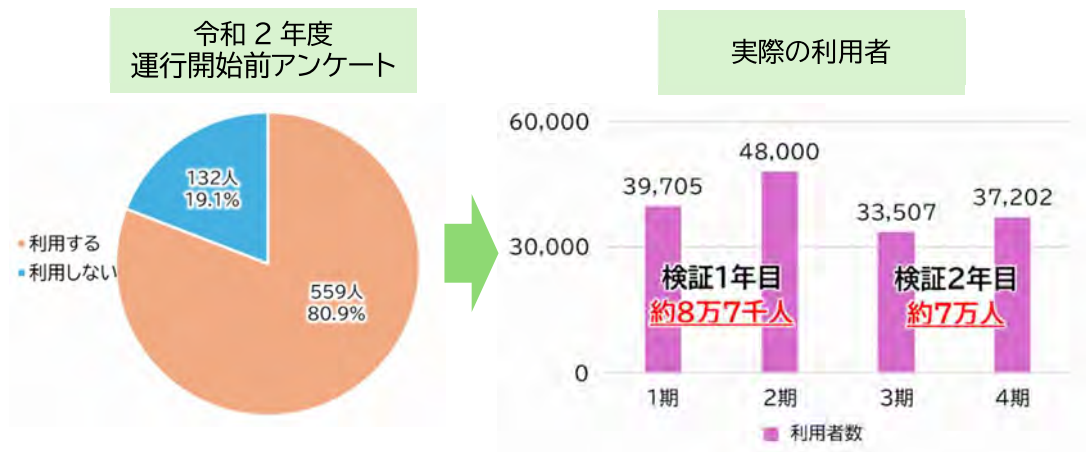
足立区では「足立区総合交通計画」に基づいた交通不便地域解消に向けた取組みとして、交通不便度や高齢化率が高く、地域からバス導入の要望が強かった花畑周辺地域で令和3年10月から令和6年3月にかけて、社会実験バス「ブンブン号」を実証運行しました。

「ブンブン号」の本格運行に移行するための条件は、実証運行期間で「半年を1期として、2期連続で収支率が24%以上」としていましたが、全期で目標収支率が未達成となり、令和6年3月22日をもって運行終了となりました。

全期で目標が未達成となった原因としては、当初、他自治体の事例やコミュニティバス「はるかぜ」のシルバーパス割合をもとに設定した収支率24%以上の条件に対し、運行開始前に行った事前アンケート調査の結果から推定される利用者数と、実証運行時の利用者数に大きな乖離があり、収支率が低くなったことや、花畑周辺地域の交通不便地域解消としてのバスの導入ありきで検討を進めたことで、多角的な視点の検討が不足していたためと考えています。



図 2-27 花畑周辺地域の位置図と社会実験バス「ブンブン号」の運行ルート



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



実験結果

1期から5期まで収支率未達成

- ・ 35人乗りのバスを運行するほど需要がない
- ・ 1便平均で5人程度の乗車数
- ・ 日中の時間帯、日・祝日は利用者が極端に少ない

令和6年3月22日を以って実験終了

検証運行における区負担額(金額は概数)

期 間	運行支出(A)	運行収入(B)	区負担額 (A)-(B)
R3.10~R6.3 (1期から5期)	2億4,226万円	3,075万円	<u>2億1,151万円</u>

出典：足立区 新たな交通手段に関する勉強会ほか

図 2-28 社会実験バス「ブンブン号」実験結果

(2) 入谷・鹿浜地区でのデマンドタクシーの実証実験(令和6年6月～)

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・鹿浜地域にて交通の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が低いという結果となりました。そのため、総合交通計画に基づく施策として、令和6年6月から入谷・鹿浜地区を対象としたデマンドタクシー「足タク」の実証実験を行っています。

令和6年7月に実施した利用者登録した方へのアンケート調査では、「足タク」全体の満足度に関して、約80%の方が「満足」「やや満足」と回答するなど、一定の有効性が確認出来ています。



図 2-29 「足タク」実証実験の対象地区



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7年3月31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

図 2-30 「足タク」実証実験の概要

利用者登録状況(R6/9末時点)

運行区域内にある公共施設等で実施した出張登録会や区役所の窓口での申請、オンライン申請を含め、**1,462名**の方にご登録をいただきました。



	一般登録者	割引登録者※	計
登録者数	294名	1,168名	1,462名

※割引登録者は、70歳以上の方、身体障がい者手帳をお持ちの方などが対象

令和6年9月末の利用状況

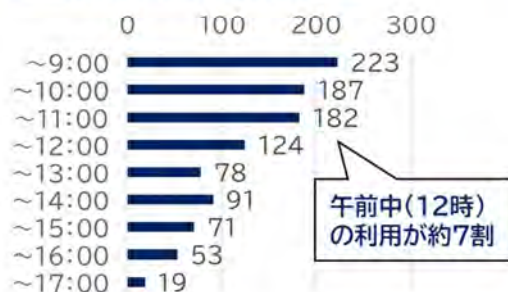
6月から9月までの利用は**計1029件**でした。詳細は以下のとおりです。



1週間ごとの1日当たりの利用件数



利用時間帯(3か月計)



利用者の年代(3か月計)



図 2-31 「足タク」実証実験の状況(令和6年9月末時点)

利用者負担額(運賃)について N=135

① 満足	69
② やや満足	33
③ どちらとも言えない	25
④ やや不満	5
⑤ 不満	3

「どちらとも言えない」と回答した方の約76%が足タクを利用していない方

約75%が運賃設定について「満足」「やや満足」と回答

足タク全体の満足度 N=100

① 満足	38
② やや満足	41
③ どちらとも言えない	16
④ やや不満	3
⑤ 不満	2

まだ利用機会がないため「どちらとも言えない」と回答した方が約80%

約80%が「満足」「やや満足」と回答

図 2-32 「足タク」アンケート調査結果(令和6年7月実施)

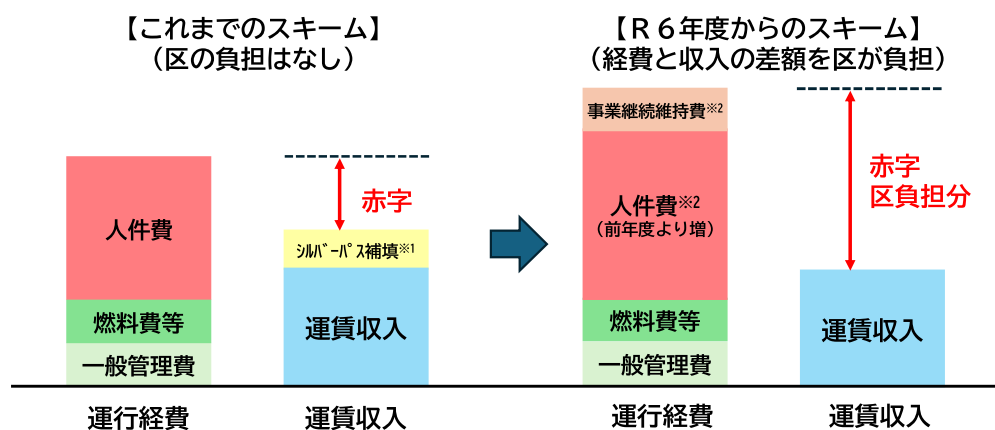
2.4.2 はるかぜ協働事業の開始(令和6年4月～)

令和6年4月から、コミュニティバス「はるかぜ」のうち、日立自動車交通株式会社と株式会社新日本観光自動車が運行する7路線について、区が運行経費を負担する協働事業を開始しました。

区とバス事業者が連携・協働を行い、区民の移動手段を維持していくとともに、利用実態に合った最適かつ効率的な運行を推進することを目的とし、人件費増額分や職場環境の改善等を含めた事業継続維持費を運行経費として区が負担するスキームです。

はるかぜ	運行事業者
はるかぜ1号（西新井・綾瀬線）	日立自動車交通(株)
はるかぜ5号（北千住駅西側地域循環）	(株)新日本観光自動車
はるかぜ6号（北千住・鹿浜線）	(株)新日本観光自動車
はるかぜ8号（小台・宮城循環）	(株)新日本観光自動車
はるかぜ9号（青井・亀有線）	日立自動車交通(株)
はるかぜ11号（堀之内・椿循環）	(株)新日本観光自動車
はるかぜ12号（西新井・亀有線）	日立自動車交通(株)

表 2-2 はるかぜ協働事業7路線



※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

図 2-33 はるかぜ協働事業における区負担分の考え方

2.4.3 高齢者・障がい者等への移動支援の取組み

足立区では障害者基本法に基づき、足立区の障がい福祉施策の方向性を示す計画として、「足立区障がい者計画」を策定しています。また、平成26年には、「足立区ユニバーサルデザイン推進計画」を制定し、だれもが安心して移動できる歩行空間・自転車の通行空間の整備や、公共建築物の整備を目標としています。

そのため足立区では、外出が難しい人を対象とした取組みとして福祉タクシー券の交付や民営バスの運賃の割引証の発行や、身体障がい者の自動車改造費、自動車運転教習費用の助成等の外出支援を行っています。

福祉タクシー・自動車燃料助成券の交付	
内容	区と契約しているタクシー事業者への乗車料金の支払いや、指定ガソリンスタンドでの燃料費の支払いに利用できる助成券の交付
対象	身体障害者手帳をもつ方（下肢・体幹・移動・平衡機能障がいのある1級～3級、視覚障がいのある1級・2級、内部機能障がいのある1級）、愛の手帳をもつ方（1度・2度）
福祉自動車燃料助成券の交付	
内容	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	身体障害者手帳をもつ方（下肢・移動機能障がいのある4級、内部機能障がいのある2級・3級）
有料道路通行料金の割引	
内容	通勤・通学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方（障がい者が運転する場合）、第1種身体障害者手帳をもつ方（障がい者が乗車する場合）、第1種愛の手帳をもつ方（障がい者が乗車する場合）
自動車運転教習費用の助成	
内容	第1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方（1級～3級、ただし内部機能障がいは4級で歩行困難な方、下肢・体幹機能障がいは4～5級で歩行困難な方を含める）、愛の手帳をもつ方（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方（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方
民営バスの割引乗車証の発行	
内容	運賃の割引
対象	身体障害者手帳・愛の手帳・東京都発行の精神障害者保健福祉手帳をもつ方

表 2-3 足立区の外出支援の取組み（令和6年8月現在）

東京都や交通事業者も外出支援の実施をしており、障害者手帳をもつ方や、運転経歴証明書をもつ方への公共交通の運賃の割引や、満70歳以上の方を対象としたシルバーパスの発行等によって、地域福祉の推進をしています。

都営交通無料乗車券の発行	
内容	都営交通(都電荒川線、都営バス、都営地下鉄、日暮里・舎人ライナー)の無料乗車券の発行
対象	身体障害者手帳・愛の手帳・戦傷病者手帳・被爆者健康手帳をもつ方
精神障害者都営交通乗車証の発行	
内容	都営交通(都電荒川線、都営バス、都営地下鉄、日暮里・舎人ライナー)の無料乗車券の発行
対象	精神障害者保健福祉手帳をもつ方
都営交通の運賃の割引	
内容	都営交通(都電荒川線、都営バス、都営地下鉄、日暮里・舎人ライナー)の乗車券の割引
対象	身体障害者手帳をもつ方とその介護者、愛の手帳または療育手帳をもつ方とその介護者、精神障害者保健福祉手帳をもつ方とその介護者
JR旅客運賃の割引	
内容	運賃の割引
対象	身体障害者手帳・愛の手帳をもつ方とその介護者
私鉄旅客運賃の割引	
内容	運賃の割引
対象	身体障害者手帳・愛の手帳をもつ方とその介護者
コミュニティバス「はるかぜ」の割引	
内容	運賃の割引
対象	身体障害者手帳・愛の手帳・精神障害者保健福祉手帳をもつ方
タクシー運賃の割引	
内容	運賃の割引
対象	身体障害者手帳・愛の手帳をもつ人、運転経歴証明書をもつ方
介護・福祉タクシー(車椅子専用車、寝台車)の移送サービス	
内容	有料でのリフト付き自動車による移動サービス
対象	障がい者(児)および高齢者、疾病その他理由により、公共交通機関の利用が困難な方
東京都シルバーパスの発行	
内容	都内の民営バスと都営交通(都バス、都営地下鉄、都電、日暮里・舎人ライナー)に乗車できる乗車券の発行
対象	東京都に住民登録されている満70歳以上の方

表 2-4 東京都や交通事業者等の外出支援の取組み(令和6年8月時点)

コラム②:様々な「地域が支える買い物支援・外出支援」のかたち

近年の少子高齢化の進展を受け、地域に根差した個人商店や小規模スーパーの閉店も加速しています。足立区では、問題解決の一環として、高齢化が進む都営住宅内で気軽に日用品を購入できる移動スーパーを導入しました。現在では 40 近くの登録事業者があり、都営住宅の住民の生活をサポートしています。

その他、区内では営利を目的としない特定非営利活動法人や社会福祉法人などが登録者の移動支援を行う「福祉有償運送」を実施しており、身体障がい者等の単独で外出することが困難な方の外出をサポートしています。

また、区内に福祉施設を持つ社会福祉法人愛寿会では、毎月1回希望者に対し無料で車両を運行し、スーパー等へ送迎を行う「買い物支援」を実施しています。これは福祉施設の利用者送迎が無い時間帯等の車両を有効活用した取組みで、地域貢献に繋がるものとして好評を得ています。



買い物支援プロジェクト
出典：社会福祉法人愛寿会

コラム③:武蔵野市の外出支援事業(レモンキャブ)

東京の多摩地域に位置する武蔵野市では、武蔵野市民社会福祉協議会に委託し、移送サービス(レモンキャブ)事業を実施しています。この事業は、バスやタクシーなどの公共交通機関を利用することが困難な高齢の方や障がいのある方の外出を支援するため、地域の商店主や住民などのボランティアが、福祉型軽自動車「レモンキャブ」を運転し、ドア・ツー・ドアのサービスを提供するものです。

「レモンキャブ」が生まれたのは、武蔵野市内にあるお米屋さんがお米を配達しているときに、買い物を頼まれたり、近くまで車で送っていたことがきっかけでした。

市役所とまちの人が力を合わせて手のあいた時間に移動を支援する仕組みを作れないかとのアイデアをもとに始まりました。



レモンキャブ(車椅子対応の福祉車両)
出典：武蔵野市ホームページ