

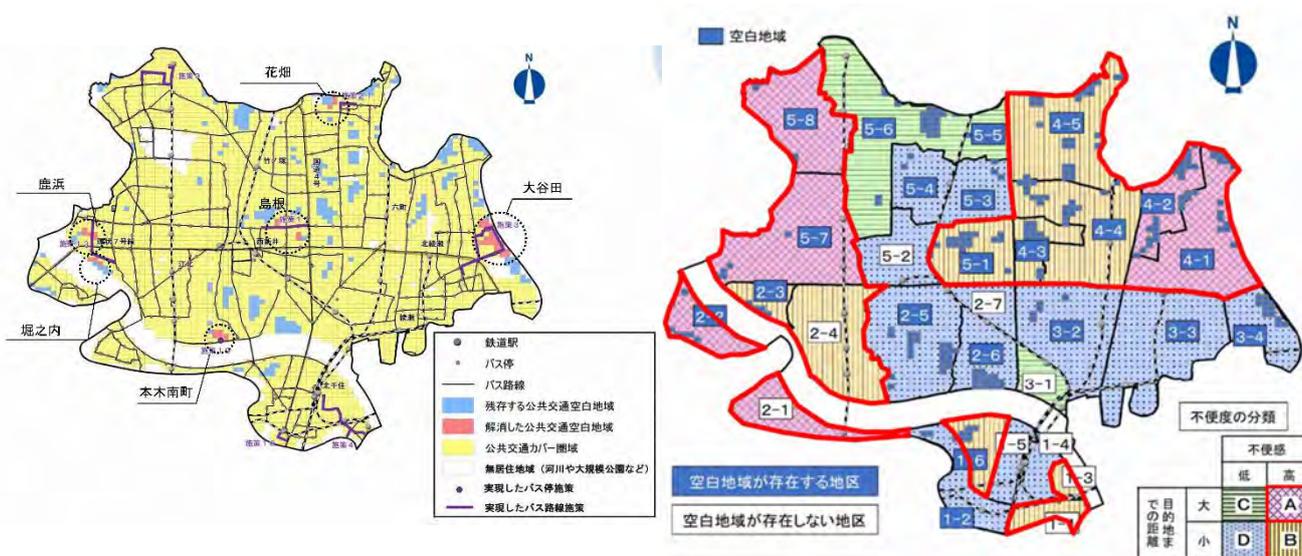
## 3 計画目標等の設定に向けた検討

### 3.1 検討プロセス

「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して定め、バス施策の実現等により、区内で公共交通空白地域とされる地域は5.7%（平成30年時点）に減少するなど、一定の成果が得られました。

一方で、平成30年の「足立区の交通に関する意識調査」では、公共交通空白地域ではない地域でも「交通の便が悪い」と感じる人が多くいることが明らかとなり、令和元年に改定した「足立区総合交通計画」では、交通不便度が高かった地区（交通不便地域）を抽出し、交通不便地域の解消に向けた取組みを実施してきましたが、前章のとおり、社会実験バスは目標収支率を達成せず、運行終了となりました。

そのため、本計画では、基本方針や計画目標等の設定に向けて、まずは、公共交通の充実度を客観的に判断するための調査を行うこととしました。



出典：足立区 足立区総合交通計画（H31）

出典：足立区 平成30年足立区の交通に関する意識調査

図 3-1 足立区総合交通計画の公共交通空白地域

図 3-2 交通の不便感に関する調査の地区別回答結果

## 3.2 足立区の移動実態・ニーズの把握

### 3.2.1 移動実態データの分析

#### (1) 移動実態データの概要

日本の主要都市圏では、昭和40年代以降、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を行う「パーソントリップ調査」を実施し、都市交通施策の立案に役立ててきました。

一方で、近年のICT技術の進歩により、「人流ビックデータ」と呼ばれるスマートフォンやGPSなどによって位置情報を取得し、人の移動実態を把握することも可能となりました。

「パーソントリップ調査」と「人流ビックデータ」は調査手法が異なり、それぞれ長所と短所があります。そのため足立区の移動の特徴の把握にあたっては、2つのデータを用いて足立区民の移動の特徴分析を行いました。

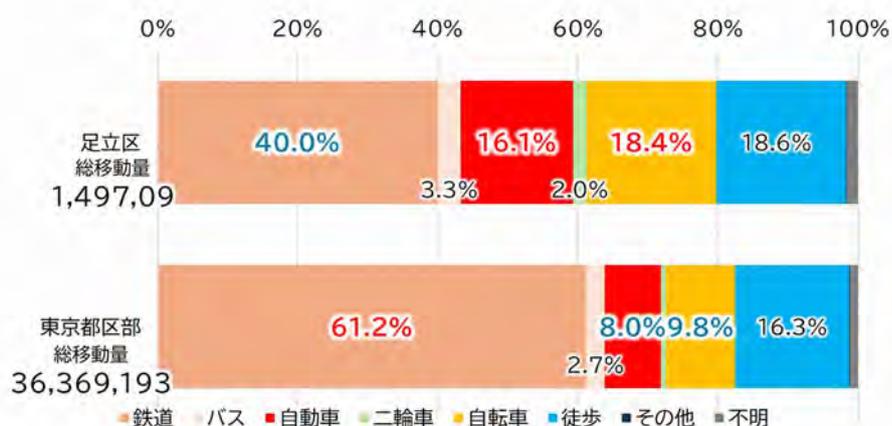
	パーソントリップ調査	人流ビックデータ
実施主体	東京都市圏交通計画協議会	株式会社プログウォッチャー プロファイルパスポート
調査概要	1日に「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかをアンケート形式で調査	特定期間の個人単位の移動をスマートフォンの位置情報(緯度経度)データを利用して把握 ※位置情報データは匿名加工され特定の個人を識別できないようになっている
把握可能な移動手段	鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩等	鉄道、自動車(自家用車、バス、タクシー、トラック、自転車)、徒歩(自転車) ※移動速度からの類推
長所	<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>

表 3-1 パーソントリップ調査と人流ビックデータの概要

(2) パーソントリップ調査による移動の特徴

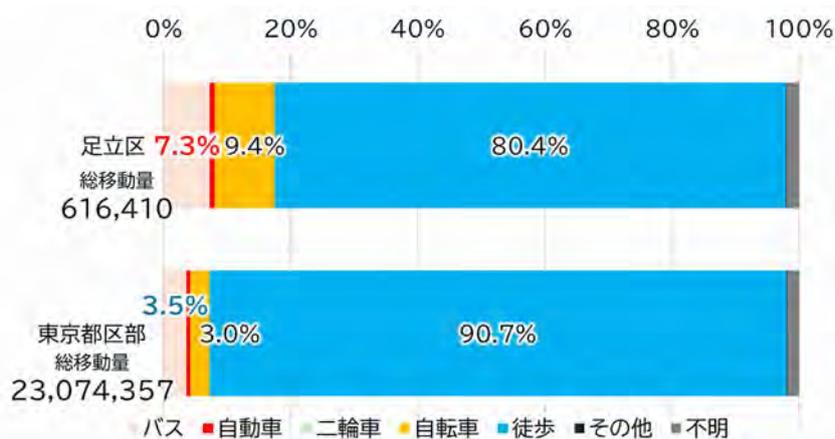
「パーソントリップ調査」の結果によると、足立区の代表交通手段は東京都区部と比較して鉄道が少なく、自動車と自転車が多くなっています。中でも自転車は、足立区が東京都区部の中でも比較的平坦な土地であるため、移動割合が多くなっていると考えられます。

また、駅を起点または終点とする移動手段（駅端末交通手段）で見ると、足立区ではバスを利用して駅へ向かう割合が東京都区部平均の約2倍となっており、足立区民は鉄道駅までの移動手段として、バスを多く利用していることが分かります。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査(H30)

図 3-3 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(H30)

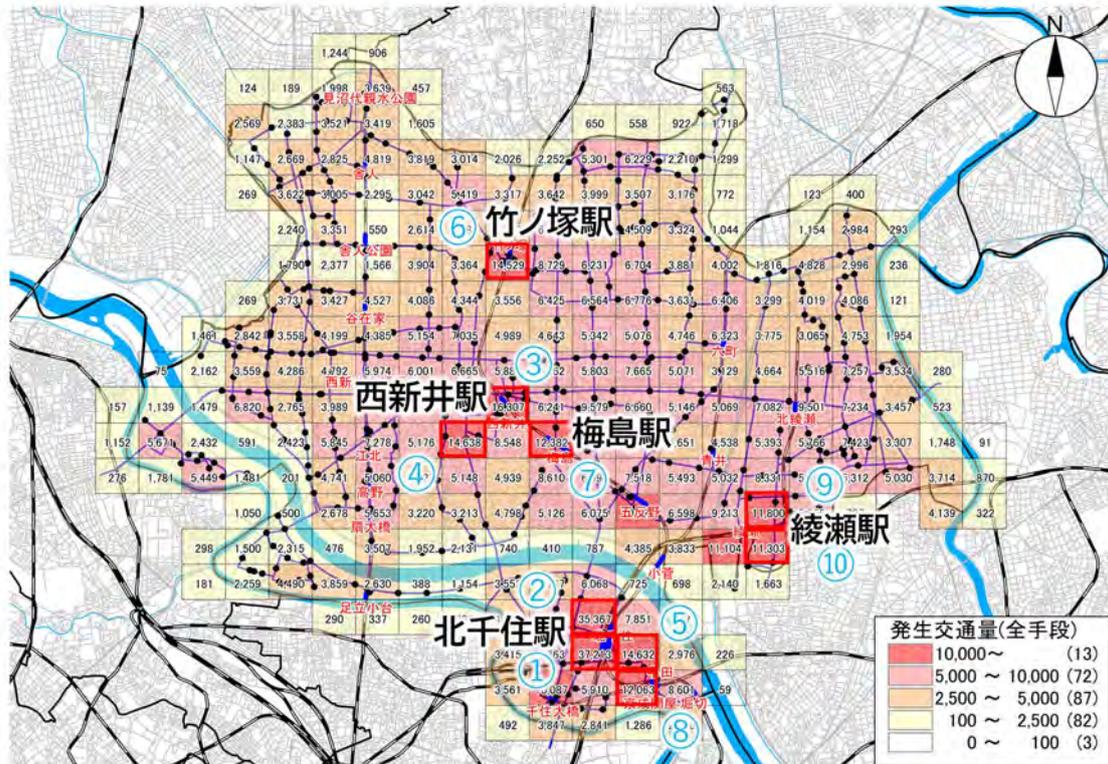
図 3-4 駅端末交通手段の移動割合

(3) 人流ビッグデータによる移動の特徴

「人流ビッグデータ」により、新型コロナウイルス感染症の5類移行後である令和5年6月1日～6月30日の1ヶ月間の移動の分析を行いました。

足立区内から出発した交通量は、北千住駅、西新井駅、竹ノ塚駅、梅島駅、綾瀬駅などの鉄道駅周辺で多くなっています。また、足立区内に到着した交通量も同様の傾向となっています。

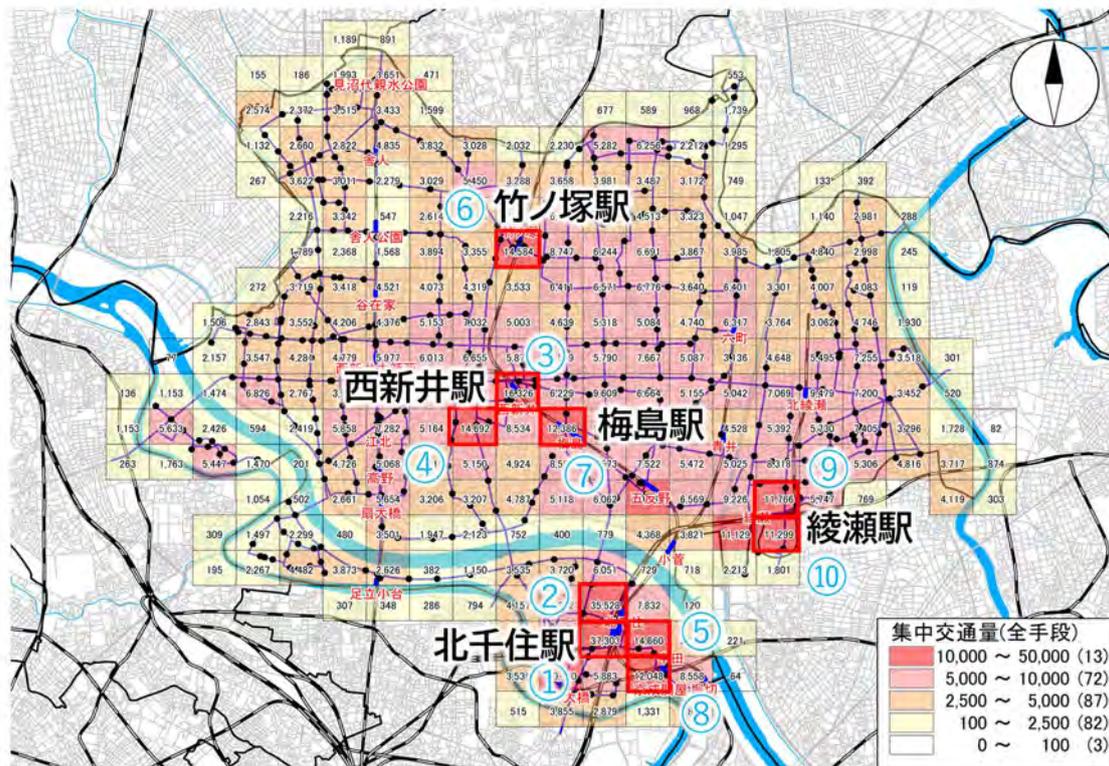
これらの交通量が多い区域の中には鉄道駅の他に、大規模な商業施設や大学が立地しています。



※足立区内から出発する移動量を500m四方の区域単位で集計

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

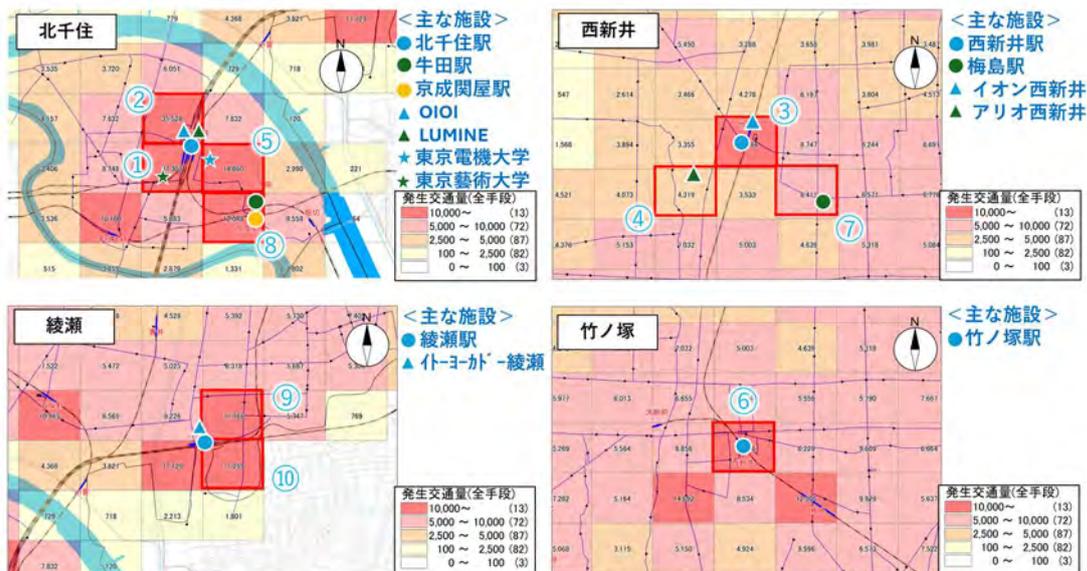
図 3-5 足立区内から出発する交通量が多い上位10区域



※足立区内へ到着する移動量を 500m 四方の区域単位で集計

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

図 3-6 足立区内へ到着した交通量が多い上位 10 区域



※足立区内へ到着する移動量を 500m 四方の区域単位で集計

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

図 3-7 足立区内の交通量が多い区域にある主な施設

### 3.2.2 若年層向けアンケート

#### (1) 若年層向けアンケートのねらい

令和5年4月の子ども基本法の施行や10月の地域公共交通活性化再生基本方針の改正の主旨を鑑み、次世代の地域社会を担う若年層のご意見をいただき、本計画に定める取組みの参考とすることを目的に実施しました。また、アンケートを通じて公共交通の課題に触れる「きっかけ」としての効果も期待したものといたします。

#### (2) 調査方法

本調査は、「小中学生向け」と「高校生・若者・子育て世代向け」の2パターンで実施しました。

調査にあたっては、若年層に向けた区の様々なアンケートを実施している「きかせて！みんなのいけん」を活用し、区内の小中学校の児童・生徒用タブレットを通じて、実施しました。このほか、区HPやSNS、イベント等でも周知しました。

#### (3) 実施期間・回答数

本調査は、令和6年5月27日（月）から6月21日（金）までの期間で実施し、区内全域から合計726件の回答がありました。

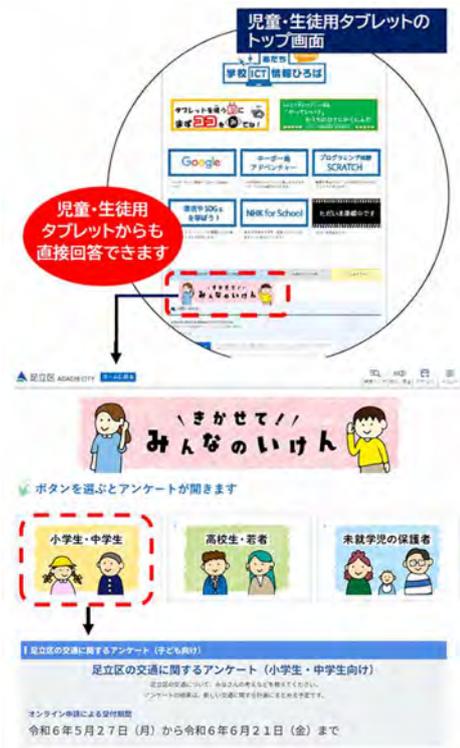


図 3-8 アンケート実施方法

小中学生向けアンケート回答数

学年	回答数	割合
小学1年生	117	24.48%
小学2年生	47	9.83%
小学3年生	57	11.92%
小学4年生	56	11.72%
小学5年生	41	8.58%
小学6年生	61	12.76%
中学1年生	40	8.37%
中学2年生	41	8.58%
中学3年生	18	3.77%
合計	478	

高校生・若者・子育て向け世代アンケート回答数

年代	回答数	割合
高校生	6	2.42%
大学・専門学校生	2	0.81%
10代	2	0.81%
20代	9	3.63%
30代	109	43.95%
40代以上	120	48.39%
合計	248	

地域別回答数(合算)

地域	地域別回答数	割合
1 千住地域	88	12.12%
2 梅田・江北・新田地域	170	23.42%
3 足立・綾瀬・中川地域	148	20.39%
4 六町・花畑・大谷田地域	152	20.94%
5 西新井・竹の塚・舎人地域	168	23.14%
合計	726	

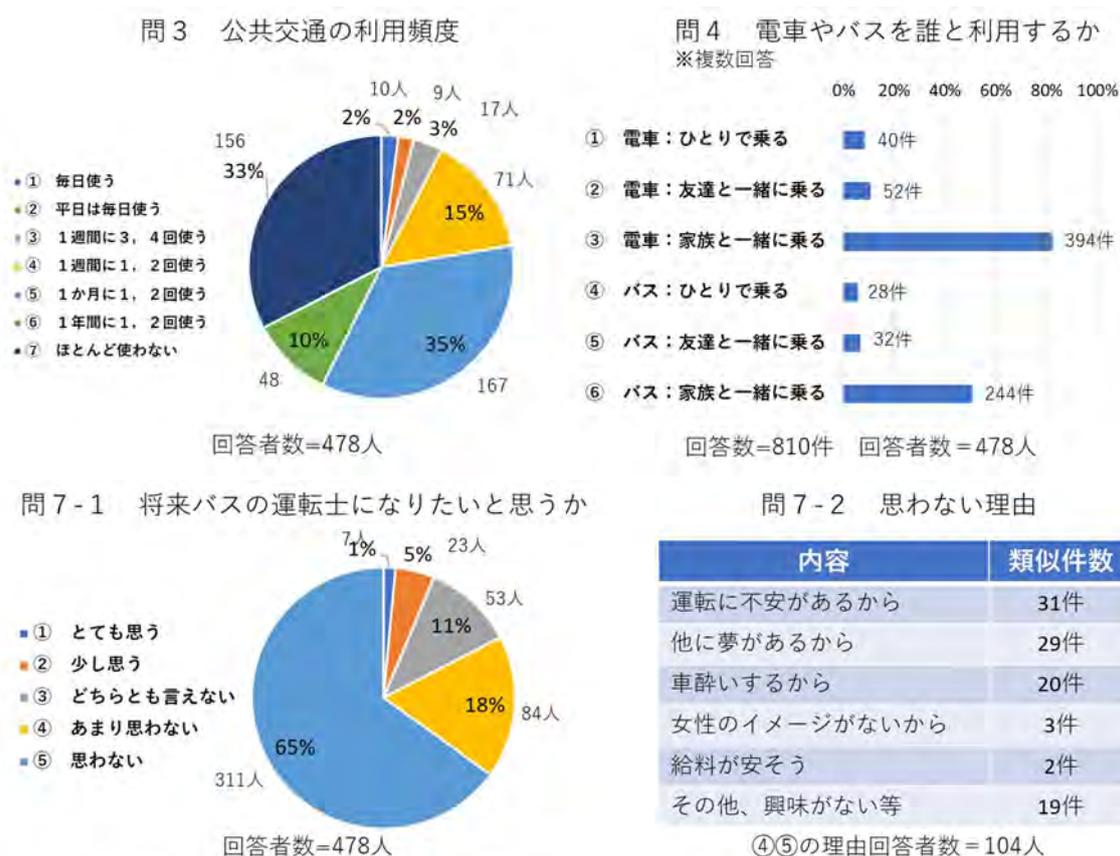


図 3-9 地域別アンケート回答数

(4) 主な回答内容(小中学生向けアンケート)

小中学生向けのアンケートにて、公共交通の利用頻度を問う設問では、小中学生の1/3はほとんど公共交通を利用することがない状況が分かりました。また、電車・バスのいずれも、「家族と一緒に乗る」との回答が大半で、小中学生だけで出かける際は自転車移動が多いと推測されます。将来に渡って地域の交通を担う小中学生に向け、学校教育と連携した乗り方講習会等の実施により、若い世代に公共交通に親しみを持ってもらうことが効果的と考察されます。

「将来バスの運転士になりたいと思うか」という設問では、8割以上の小中学生がなりたいと思わないと回答しており、その理由として、「バスの運転に不安がある」「女性のイメージがない」といったものが挙げられました。また、近年の顧客ハラスメント問題が背景と推察される乗客側も意識を変えるべきという意見もあり、バス運転士に対するイメージ向上や職場環境整備、乗客側への啓発等の取組みを検討します。



その他、自由意見欄に寄せられた特徴的な回答

小学5年生	バスに乗る運転手とお客さんが、仲良くすると良いと思う
小学3年生	お客さんが、運転手さんにやさしくするべき、かんしゃのきもちをもつことが大切

図 3-10 主な回答(小中学生向けアンケート)

(5) 主な回答内容(高校生・若者・子育て世代向けアンケート)

公共交通のルートや時刻表を調べる手段についての問では、高校生・若者・子育て世代の回答者のほとんどが公共交通機関のルートや時刻表はスマートフォンのアプリ等で確認しています。

バス路線の維持に重要だと考えることに関する問においても、「バス停の表示やスマートフォンなどで運行情報が簡単に分かるようにすること」と回答した人の割合が最も多くなっています。

一部の中小規模のバス事業者では、運行情報が主要なスマートフォンアプリから検索できない状況があるため、運行情報の利活用を進めることや、バス停留所のデジタル化などの取組みを検討します。



図 3-11 主な回答 (高校生・若者・子育て世代向けアンケート)

### 3.3 移動実態・ニーズから見る課題の整理

#### 3.3.1 移動実態の分析結果から見る課題

足立区の移動実態データの分析結果から見る移動の特徴より、公共交通に関する課題を以下のように整理しました。

項目	移動の特徴	課題
①交通手段	・東京都区部と比較して自動車・自転車の移動が多い	・公共交通を補完する自転車施策との連携、自家用車から公共交通への転換を促す利用促進
②駅への移動	・鉄道駅までの交通手段は、鉄道駅が密集する都心区とは異なり、東京都区部の平均と比較してバス、自転車での移動が多い。 ・とくに、西新井駅、竹ノ塚駅、北千住駅、綾瀬駅でバスによる移動が多い。	・自転車専用通行帯の整備や、バスから自転車への乗り換え利便性の向上 ・鉄道駅へアクセスする主要なバスシステムの維持
③移動量	・近隣に大規模商業施設のある鉄道駅への移動量が多い	・区民の生活を支える基幹的な公共交通ネットワークの維持・最適化

## 3.3.2 若年層向けアンケート結果から見る課題

令和6年5月に実施した若年層向けの交通に関するアンケート結果より、公共交通に関する課題を以下のように整理しました。

項目	アンケート結果の概要	課題
①公共交通の利用頻度	・小中学生は公共交通を利用する機会が少なく、なじみがない	・将来の地域の交通を担う小中学生に、交通の課題を考えるきっかけとなる機会の提供
②乗客側の意識	・「バスの運転手とお客さんが仲良くすべき」といった乗客側も意識を変えるべきといった小学生の意見あり	・カスタマーハラスメント問題への対応や乗客側への意識啓発等の取組みの必要性
③運行情報の提供	・高校生・若者・子育て世代からは運行情報が簡単にわかるようにすることが最もバス路線維持に重要との回答	・更なる運行情報の利活用やバス停留所の表示のデジタル化が求められる

### 3.4 公共交通サービス水準の設定

#### 3.4.1 公共交通充実度を把握する新たな指標の設定

これまでの整理を踏まえ、本計画では、交通空白か否かを判断する公共交通空白地域の考え方を改め、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、公共交通利用時の利便性をレベル分けして示した「公共交通のサービス水準」を設定し、区民の生活スタイルに合った取組みを検討していきます。

#### 3.4.2 他の自治体での事例

足立区周辺の自治体では、公共交通空白地域等の考え方を下表のように定義しています。地形の高低差や交通機関の充実度により、自治体ごとに、鉄道駅やバス停の利用圏域の設定方法に違いはありますが、圏域内と圏域外の2区分で整理し、不便度が高い区分について取組みを整理する方法が基本となっています。

一方で、圏域内でも鉄道の乗降客数やバスの運行本数等から地域ごとの公共交通サービスレベルを設定し、公共交通の利便度の区分をより細分化して、区分ごとに整理している自治体もあります。

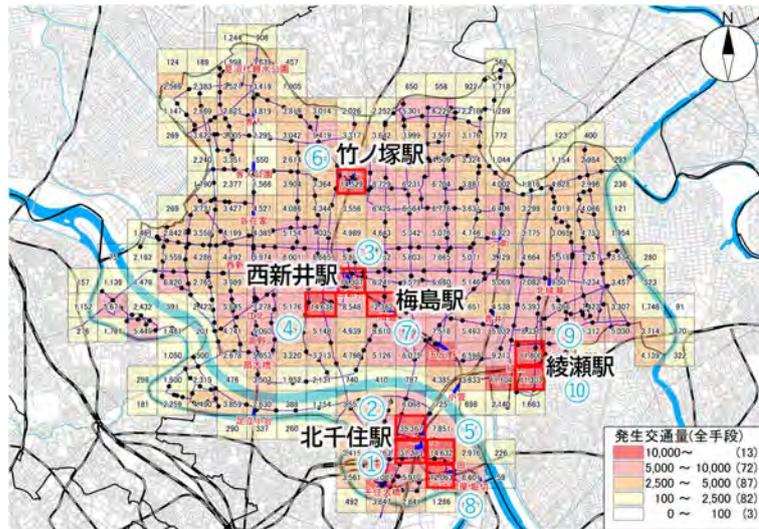
自治体名	名称	鉄道駅の圏域	バス停の圏域	圏域の設定に対する取組
東京都北区	利用圏域	200～500m以内 (JR・地下鉄等500m、 都電200m)	200m以内 (路線バス、コミュニティバス で区分)	利用圏域の外側を公共交通機能を 向上すべき箇所として整理
東京都葛飾区	公共交通 のサービス 水準	800m以内	300m以内	サービス水準の範囲外を「評価地域」 として「優先的に検討に取り組む地域」 を抽出
東京都江戸川区	公共交通 沿線地域	500m以内	300m以内	公共交通沿線地域と非可住地域を除外 し要検証区域 (公共交通の利便性に関して検証す べき区域)の抽出
東京都中野区	公共交通 サービス 圏域	500m～1000m以内 (乗降客数10万人以上1000m、 3万～10万人750m、 3万人未満500m)	300m以内 (運行便数1時間に5便以上、 5便未満で区分)	公共交通サービスの充実度を判断し、 充実度ごとに求められることを整理
東京都杉並区	公共交通 不便地域	800m以遠	200m以遠	公共交通不便地域という一つの考え方 にとらわれず、区全体での移動の利便 性の向上のため、取組みを進める
埼玉県草加市	公共交通 空白地域	700～1000m以遠 (日暮里・舎人ライナーは700m)	300m以遠	公共交通空白地域に新たな交通手段の 導入可能性の検討
埼玉県越谷市	乗合交通 利用圏域	1000m以内	300m以内	利用圏域の範囲外を新規交通検討地域 とする
埼玉県川口市	カバー 圏域	1000m以内	300m以内 (運行本数100本/日以上、 100本/日未満、コミュニティ バスで区分)	記載なし

出典：各自治体の地域公共交通計画、総合交通計画等、公共交通に関連する計画

表 3-2 足立区周辺自治体の公共交通空白地域等の定義

### 3.4.3 鉄道駅における区分

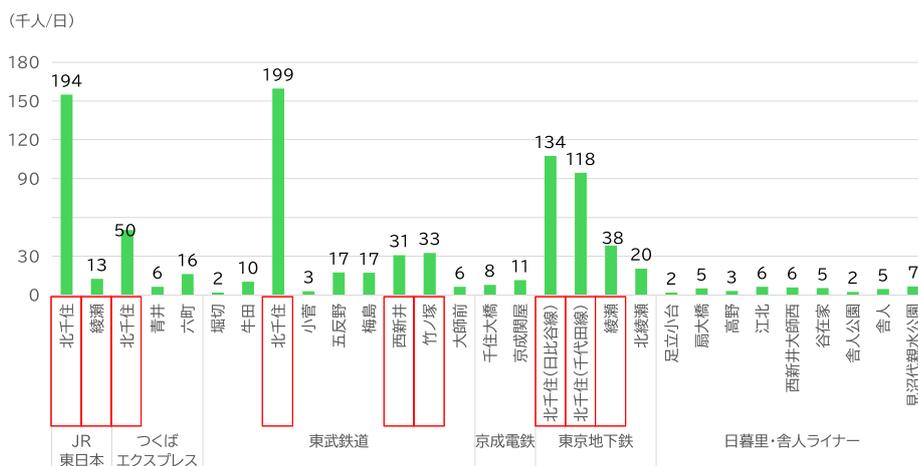
足立区内の鉄道駅は、乗客数でサービス水準を評価します。前述した人流ビッグデータの分析結果から、北千住駅、綾瀬駅、竹ノ塚駅、西新井駅で移動量が多く、一日当たりの平均乗客数が2.5万人以上であるため、「2.5万人以上」、「2.5万人未満」、「鉄道駅なし」の3段階で鉄道駅における区分をします。鉄道利用圏については、国土交通省が平成26年に策定した「都市構造の評価に関するハンドブック」を参考に、生産年齢層（15歳～64歳）の徒歩圏を駅から半径800m、子ども・高齢者の徒歩圏を駅から半径500mに設定します。



※足立区内から出発する移動量を500m四方の区域単位で集計

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

図 3-12 (再掲)足立区内から出発する交通量が多い上位10区域



出典：数字で見る足立 (R5)

図 3-13 (再掲)足立区内の鉄道駅別の1日当たりの平均乗客数

### 3.4.4 バス停留所における区分

バス停については、平成13年に策定した「足立区バス路線網再編計画」でコミュニティバス「はるかぜ」の利用実態調査より、バスの運行本数が片道20分に1本以上あれば、運行本数に対する不満が少なくなるという結果から、公共交通サービスレベルの目標値を、片道20分に1本以上（往復100本/日程度）としてきました。

このようなことから、片道20分に1本で1日16時間運行するとして、「50本/日以上(概ね20分に1本以上)」、「30本～50本/日(概ね20～30分に1本程度)」、「15本～30本/日(概ね30分～1時間に1本程度)」、「15本未満/日(1時間に1本未満)」、「バス停なし」の5段階で整理をします。バス利用圏については、「都市構造の評価に関するハンドブック」の公共交通沿線地域のバス停から半径300mを採用します。

5-3. 公共交通サービスレベルの設定

1) バス停距離の目標値  
区平均のバス停距離は、約300m（徒歩速度60m/分として5分）である。H12世論調査によると、バス停距離5分以下の場合でバス利用率が高いことからバス停距離300mをおよその目標値とする。

2) 運行本数の目標値（バス待ち時間の目標値）  
時間帯別の運行本数にもよるが、1時間3本（20分間隔）とすると、17時間（6～23時）で51本となる。  
コミバスのアンケートによると、1時間平均3本の運行頻度に対し2/3の利用者が「満足」ないし「普通」としている。  
これらより、往復100本程度をおよその目標値とする。片道50本が目標値と記載

3) 表定速度の目標値  
区内バスの表定速度は、16km/時程度（混雑時以外）である。これについては、道路事情や天候により大きく変動するものであり、具体的な目標値は設けないものとするが、今後走行環境の改善等に取り組んでいく。

4) 利便度の目標値  
新線開業後の区平均の利便度は、約14分である。利便度は、バス停距離、バス運行本数等の総合した指標であり、利便度が区平均を大幅に下回る地区については、地区特性に応じて個別指標を改善し、利便度向上を図っていくことが望ましいものと考えられる。

出典：足立区 足立区バス路線網再編計画（H13）

図 3-14 はるかぜの利用実態調査からみる公共交通サービスレベル(目標値)の設定

運行間隔	1日の運行本数
1時間に4本以上	50本/日以上
1時間に2～3本程度	30本～50本/日
1時間に1～2本程度	15本～30本/日
1時間に1本未満	15本未満

※1日の運行時間を16時間とした場合の片道の本数

表 3-3 運行間隔と運行本数の関係

### 3.4.5 公共交通サービス水準図(生産年齢層徒歩圏)

これまで整理した区分の考え方をもとに、鉄道駅からの徒歩圏を800mとした生産年齢層(15歳以上64歳未満)の公共交通サービス水準図を作成しました。

生産年齢層における公共交通サービス水準の平均レベルを人口平均で見ると、区内全体での平均レベルは5.37となりました。

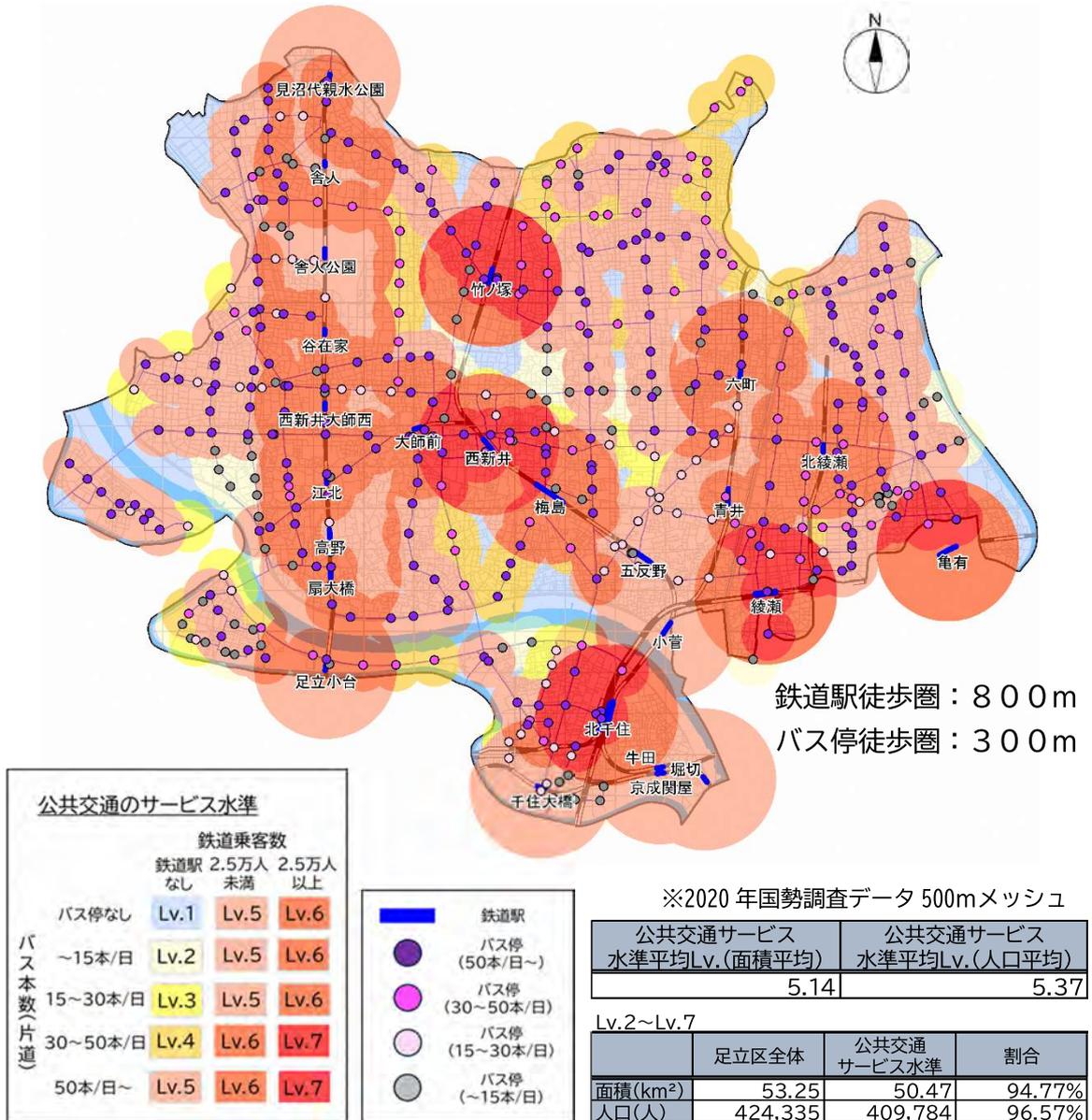


図 3-15 公共交通サービス水準図(生産年齢層徒歩圏)

### 3.4.6 公共交通サービス水準図(子ども・高齢者層徒歩圏)

前項と同様に、鉄道駅からの徒歩圏を500mとした子ども・高齢者層(15歳未満・65歳以上)の公共交通サービス水準図を作成しました。

子ども・高齢者層における公共交通サービス水準の平均レベルを人口平均で見ると、区内全体での平均レベルは4.68となりました。

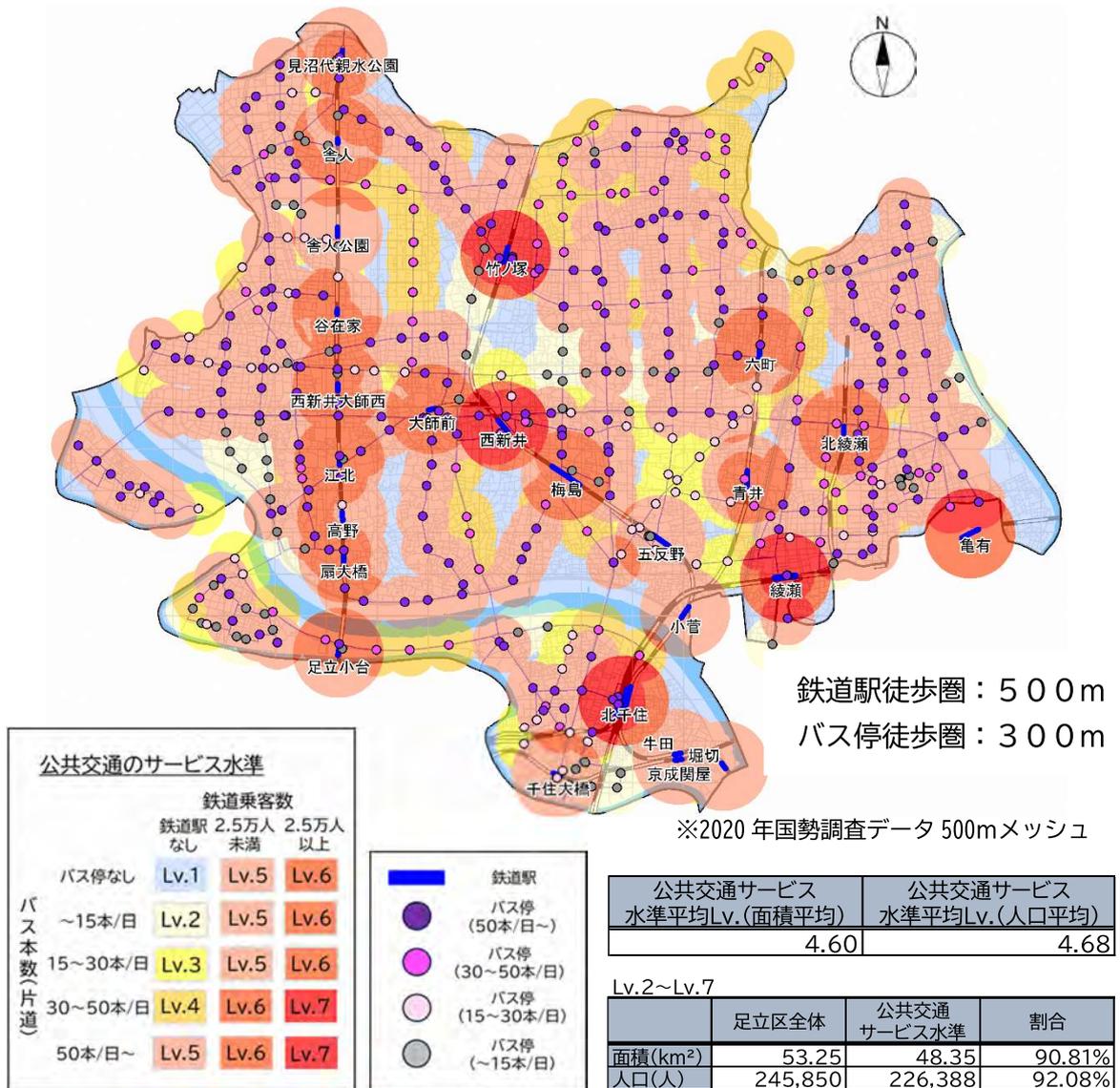


図 3-16 公共交通サービス水準図(子ども・高齢者層徒歩圏)

### 3.4.7 徒歩圏域における生活利便施設の状況

生産年齢層の徒歩圏 800m と子ども・高齢者層の徒歩圏 500m でそれぞれ、病院・大型小売店・スーパー等の生活利便施設の配置状況を見ると、子ども・高齢者層の徒歩圏 500m で、区内の約 9 割の子ども・高齢者人口がカバーされています。

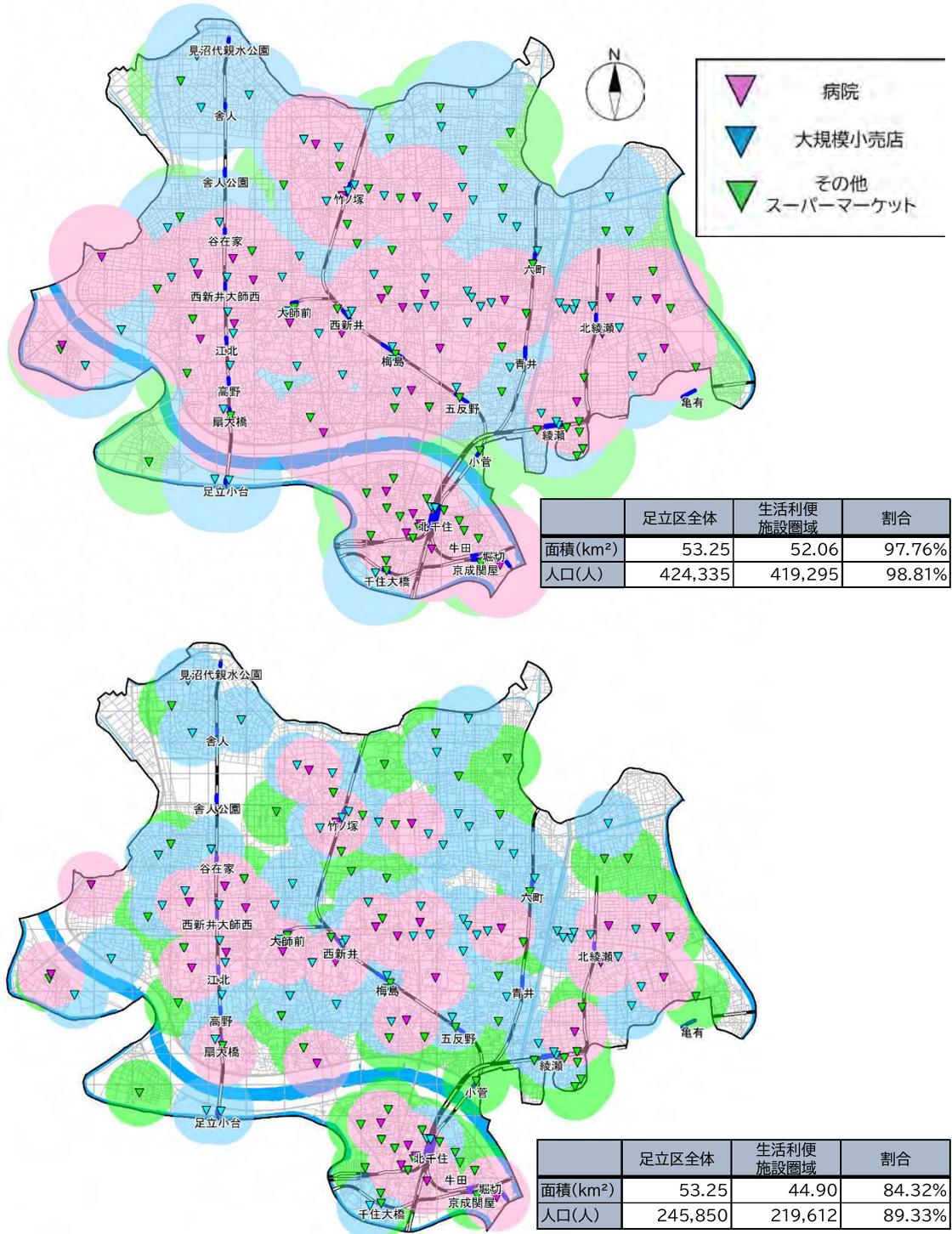


図 3-17 生活利便施設の配置状況（上：徒歩圏 800m 下：徒歩圏 500m）

### 3.4.8 区内全域における公共交通サービスレベルの評価

生産年齢層、子ども・高齢者層の徒歩圏分布から区内全域の公共交通サービスレベルを算出しました。なお、区内には荒川河川敷や都立公園など、居住者がいない地域が多く含まれていることから、面積平均ではなく、人口平均をサービスレベルとし、その値は5.11となります。

また、人口構成の割合から平均値を算出したことで、公共交通の変化のみならず、今後の人口構造の変化に応じて平均レベルが変動し、よりその時の人口構造の状況を反映させることができる指標となります。

Lv.	生産年齢層のサービスLv.別人口(P <sup>1</sup> )		子どものサービスLv.別人口(P <sup>2</sup> )		高齢者のサービスLv.別人口(P <sup>2</sup> )		レベル別人口		足立区全体の公共交通サービス水準の平均Lv.
	人口	割合	人口	割合	人口	割合	人口	割合	
7	60,778	14.3%	4,186	5.5%	9,685	5.7%	74,649	11.1%	<b>5.11</b>
6	152,073	35.8%	13,006	17.2%	27,875	16.4%	192,953	28.8%	
5	160,099	37.7%	40,205	53.2%	89,956	52.8%	290,260	43.3%	
4	22,519	5.3%	6,355	8.4%	15,756	9.3%	44,630	6.7%	
3	5,798	1.4%	3,004	4.0%	6,976	4.1%	15,778	2.4%	
2	8,517	2.0%	2,844	3.8%	6,542	3.8%	17,902	2.7%	
1	14,551	3.4%	5,989	7.9%	13,471	7.9%	34,013	5.1%	
合計	424,335		75,589		170,261		670,185		

$$\text{平均 Lv.} = \frac{\sum_{i=1}^7 \sum_{n=1}^2 (i \times P_i^n)}{P}$$

Pは合計人口

P<sub>i</sub><sup>n</sup>は年齢階層 n のサービス Lv. i の人口

表 3-4 区内全域の公共交通サービスレベル

### 3.4.9 公共交通サービスレベルごとの状況

#### (1) 公共交通サービスレベル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徒歩で利用可能で、区内外からの利用者が多く、交通結節点として重要な役割を担う地域。多言語対応や乗換利便性の向上などが求められます。

案内表示等の多言語化の更なる促進や自転車施策等とも連携した乗換利便性の向上が必要です。

#### (2) 公共交通サービスレベル5, 6

鉄道駅または利便性の高いバス路線が徒歩で利用可能で、公共交通機関へのアクセスがしやすい地域。区民の生活圏での快適な移動が求められます。

バス路線においては、1時間に概ね4本以上の利便性の高いバス路線が運行しており、幹線となるバス路線の維持によりサービスレベルを保つ必要があります。

#### (3) 公共交通サービスレベル3, 4

鉄道駅まで距離があるものの、一定程度の運行頻度があるバス路線が徒歩で利用可能で、公共交通の選択自由度が比較的低い地域。

1時間に1~3本程度のバス路線が運行しており、地域の状況や利用者数を見つつ、持続可能なバス路線の確保に向けた取組みを実施していく必要があります。

#### (4) 公共交通サービスレベル1, 2

鉄道駅まで距離があり、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徒歩で利用可能で、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地域。子ども・高齢者層徒歩圏において、広域に渡ってレベル1, 2の地域には、限られた地域内を運行する移動手段である「地域内交通」の導入に関する地域の取組みを優先してサポートし、中長期的な公共交通サービスレベルの底上げを検討していく必要があります。

### 3.4.10 一定区域内を運行する交通手段等の評価方法

入谷・鹿浜地区で実証実験を行っている足立区デマンドタクシー「足タク」のような一定の区域内を運行する交通手段や、地域内交通導入サポート制度による地域内の交通手段については、本格運行以降に運行実績や運賃、運行頻度、アンケート等による顧客満足度等を参考に、運行区域内の公共交通サービス水準を決定していきます。

「足タク」における評価方法としては、運行区域内におけるドア・ツー・ドアの移動が可能で、区域外へは他の公共交通機関への乗り継ぎを前提としていることから、レベルが低い地域により恩恵が大きく、運行区域内のレベル1・2の地域をレベル3に底上げする評価方法を想定しており、本格運行への移行後には、公共交通サービス水準に反映していく予定です。

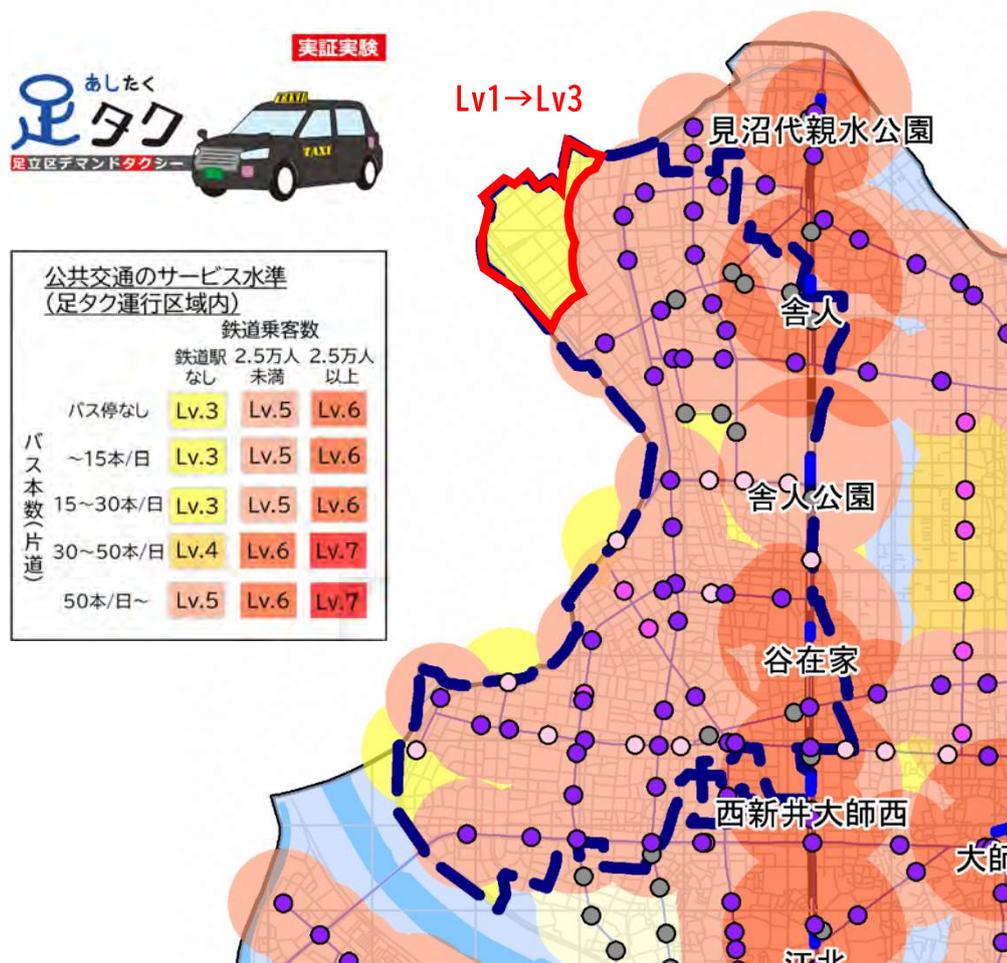


図 3-18 足立区デマンドタクシー「足タク」の評価方法例

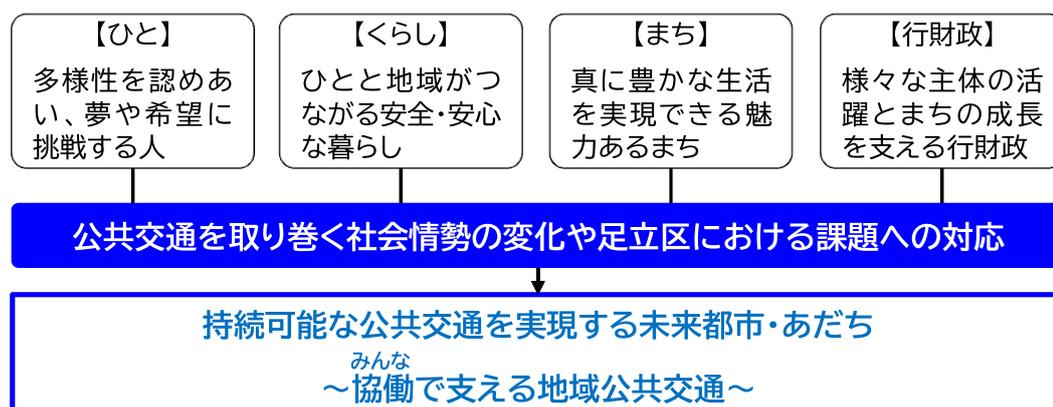


## 4 目指すべき将来像と計画の方針・目標

### 4.1 目指すべき将来像

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、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、「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」という将来像を掲げています。

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ことや、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は「持続可能な公共交通を実現する未来都市・あだち～<sup>みんな</sup>協働で支える地域公共交通～」とします。



### 4.2 基本方針

上記で掲げた将来像の達成に向け、本計画の基本方針は以下のとおりとします。

#### 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

### 4.3 計画目標

区の地域公共交通の3つの基本方針を踏まえ、区が目指すべき地域公共交通の計画目標を以下のように定めました。

#### 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、勤労世代をはじめ、こどもから高齢者まで誰もが安全・安心して快適に利用できる交通環境が整備されている。

#### 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、AI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。

#### 目標3: 将来にわたる公共交通の多様な担い手確保に向けた土台づくり

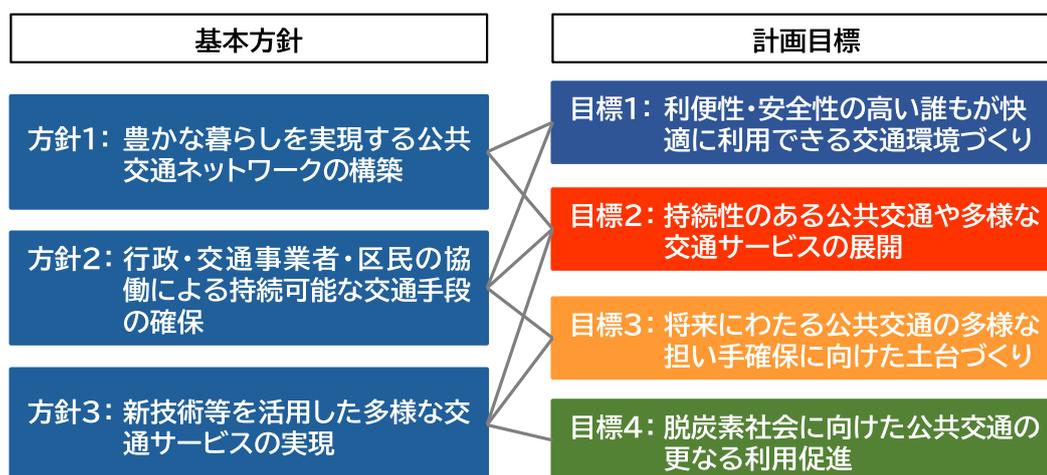
- 持続可能な交通手段の確保に向けた地域の多様な担い手の確保など、将来に渡って地域全体で公共交通を支える取組みを実施している。

#### 目標4: 脱炭素社会に向けた公共交通の更なる利用促進

- 区民の日常的な移動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。

### 4.4 計画目標の体系

本計画の3つの基本方針と4つの計画目標との関係は以下のとおりです。



## 4.5 関係者の役割

交通政策基本法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、国の基本方針等に基づき、本計画での目指すべき将来像に向けた関係者の役割は以下のとおりとします。

区 の 役 割	<ul style="list-style-type: none"><li>● 地域の実情に応じた、地域にとって最適な公共交通の在り方について、公共交通事業者等や地域の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ、主体的に公共交通の持続可能な提供の確保に努める。</li><li>● 区民への公共交通に関する情報発信等を通じて、区民の理解を深め、協力を得るように努める。</li></ul>
公 共 交 通 事 業 者 の 役 割	<ul style="list-style-type: none"><li>● 自らまたは他の公共交通事業者と連携して、提供する公共交通の質の向上に努める。</li><li>● 複数事業者間の路線、運賃、運行ダイヤなどの調整を図り、持続可能な公共交通の提供の確保に努める。</li><li>● 利用を容易にするための情報の提供やその充実に努める。</li></ul>
区 民 の 役 割	<ul style="list-style-type: none"><li>● 区や公共交通事業者が実施する取組みに協力するよう努める。</li><li>● 公共交通サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、地域の関係者の一員として、主体的に持続可能な公共交通の確保に向けた検討に参加する。</li><li>● 公共交通の積極的な利用や区民間における利用促進の意識の醸成に努める。</li></ul>

## 4.6 計画目標ごとの取組み内容

本計画の4つの計画目標を達成するために、今後、以下に示す18の取組みを実施していきます。

取組み		計画目標			
		1	2	3	4
取組1	乗換利便性の向上	○	-	-	-
取組2	待合環境の整備	○	-	-	-
取組3	交通施設・車両のバリアフリー化	○	-	-	-
取組4	鉄道の新線・延伸	○	-	-	-
取組5	鉄道の混雑緩和	○	-	-	-
取組6	路線情報等の利活用	○	-	-	-
取組7	デジタル情報機器の導入・案内標示の多言語化	○	○	-	-
取組8	地域が主体となった地域内交通の導入支援	○	○	○	-
取組9	はるかぜ路線維持事業	○	○	-	○
取組10	新たなモビリティや移動サービスの導入	-	○	-	-
取組11	自動運転・AI配車等の導入	-	○	○	-
取組12	新技術導入による省人化	-	-	○	-
取組13	公共交通従事者の待遇改善	-	-	○	-
取組14	職場環境改善	-	-	○	-
取組15	公共交通従事者研修の充実	-	-	○	-
取組16	子ども向け広報啓発事業	-	-	○	○
取組17	低炭素型車両の導入	-	-	-	○
取組18	モビリティ・マネジメント	-	-	-	○

## 5 数値指標

本計画における目標の達成状況を評価するため、各目標に応じた評価指標値を設定しました。目標年は、本計画最終年度の令和 11 年度を中期目標、計画策定から 10 年後の令和 16 年度を長期目標として設定しました。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標1	公共交通サービス水準の人口比平均レベル	5.11	5.00 以上確保	5.00 以上確保
指標2	はるかぜ協働事業路線の1便当たりの平均利用者数	17.5人	17.5人	—
指標3	はるかぜ協働事業の年間の収支率	34.3%	34.3%	—
指標4	はるかぜ協働事業路線の利用者一人当たりの区負担額	200円	200円	—
指標5	通勤・通学等の交通利便性が良いと思う区民の割合	67.6%	70.0%	72.0%
指標6	移動制約者(子ども、高齢者)の公共交通利用率	18.3%	20.0%	—
指標7	バス事業者における大型二種免許保有者の50歳未満の割合	36.4%	基準値 より増加	中期 より増加
指標8	鉄道の平均混雑率	143%	基準値 より減少	中期 より減少
指標9	代表交通手段の自家用車分担率	15.9%	13.0%	—

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標1	公共交通サービス水準の人口比平均レベル	5.11	5.00 以上確保	5.00 以上確保
出典:公共交通サービス水準図(本計画書第3章) 基準年度:令和6年4月1日				
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
指標区分 <sup>1</sup>	標準指標	推奨指標	選択指標	中核指標
関連する取組	取組4、8、9、10、12、13、14、15			

第3章で記載した「公共交通サービス水準」では、令和6年4月時点の公共交通サービス水準の人口比平均レベルは5.11となりました。計画の見直し時期に合わせて、5年ごとに公共交通サービス水準を再算出し、モニタリングを行います。

少子高齢化の進行等により、交通の担い手はこれからも減っていくことが予想されています。そのため、区内のレベルが低い地域を全てレベル5.00以上に底上げすることは現実的ではなく、限られた人的資源で一定の公共交通サービスレベルを維持していくためには、既存バス路線の再編も含めて検討していく必要があります。

よって、本計画ではサービス水準の低下を最小限に食い止めることを中期、長期の目標と設定します。

概ね5年後までの中期的な取組みとして、常東地区や花畑地域では、既に地域内交通導入サポート制度を活用した実証実験を令和7年度から開始する予定となっており、既存の公共交通サービスレベルの高い地域を維持してだけでなく、子ども・高齢者層徒歩圏において、サービスレベル1、2の地域の底上げを図っていきます。

また、概ね10年後の長期的な取組みとして、その他のサービスレベル1、2の地域に対しても、サービスレベル3程度への底上げを行うような、地域内交通の導入支援を継続していきます。

以上をもとに、中期、長期のいずれの目標値も「人口比平均レベル5.00以上確保」に設定しました。

<sup>1</sup> 国土交通省作成の手引き等に定義されている数値目標の指標の分類のこと。標準指標：原則として地域公共計画で設定を求めている指標。推奨指標：交通事業者や行政等の公共交通の運営側の目線から事業の必要性や有効性を計測しやすい指標。選択指標：地域の実態に合わせて設定を求めている指標。中核指標：①公共交通軸と拠点、②移動制約者の足の確保、③持続可能性の観点から設定した指標。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標2	はるかぜ協働事業路線の1便当たりの平均利用者数	17.5人	17.5人	—
出典:コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線における1便当たりの平均利用者数 基準年度:令和6年10月				
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標	中核指標
関連する取組	取組1、2、6、7、9、13、14、15、17、18			

地域公共交通活性化再生法に基づき、計画に定めるよう努めるものとされている「地域旅客運送サービスの利用者の数」に該当する指標です。単純な利用者数ではダイヤ改正等により年度ごとに運行本数が異なることから、1便当たりの平均利用者数で設定しました。

はるかぜ協働事業により運行している2事業者7路線の令和6年10月期の1便当たりの利用者数は17.5人でした。

今後、区とバス事業者が連携・協働して、バス停の利用環境整備や、利用実態に即した周辺路線も踏まえた再編、適正な運行ダイヤへの改正を実施する等、はるかぜの利便性向上の取組みを実施します。

これにより、社会的な公共交通の利用者減少が見込まれる中、令和11年度の中期目標値を基準値の現状維持である17.5人と設定しました。

なお、令和16年度の長期目標値は、今後の社会情勢等の動向が定かでないため、本計画では目標値を設定せず、本計画の見直し時に設定することとしました。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標3	はるかぜ協働事業の年間の収支率	34.3%	34.3%	—
出典:コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線における1年間の収支率 基準年度:令和6年度上半期				
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標	中核指標
関連する取組	取組1、2、6、7、9、13、14、15、17、18			

地域公共交通活性化再生法に基づき、計画に定めるよう努めるものとされている「地域旅客運送サービスに係る収支」に該当する指標です。令和6年度から開始したはるかぜ協働事業の6年度上半期の実績から、基準値となる収支率を算出し、指標に設定しています。

はるかぜ協働事業により運行している2事業者7路線の令和6年度上半期(4月～9月)の収支率は、34.3%となりました。協働事業の開始に伴い、これまで交付を受けていたシルバーパス補填分の補助金が受け取れなくなったものの、継続してシルバーパスを利用可能としたことにより、収支率は低く算出されています。

今後、区とバス事業者が連携・協働してバス利用環境を向上させる取組みを実施し、バス利用者の維持を目指します。また、事業者はサービス維持に必要なバス運転手等の離職防止、雇用促進、職場環境改善等に取組みます。

これらの取組みを実施しても、昨今のエネルギー価格の高騰や、乗務員離職防止のための賃金アップ等で支出の増加は避けられない見通しです。一方で、周辺路線を踏まえたはるかぜ7路線の再編やダイヤ改正の検討・実施により、令和11年度の中期目標値を基準値の現状維持である34.3%と設定しました。

なお、令和16年度の長期目標値は、今後の社会情勢等の動向が定かでないため、本計画では目標値を設定せず、本計画の見直し時に設定することとしました。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標4	はるかぜ協働事業路線の利用者一人当たりの区負担額	200 円	200 円	—
出典:コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線における利用者1人当たりの区負担額 基準年度:令和6年度上半期				
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標	中核指標
関連する取組	取組1、2、6、7、9、13、14、15、17、18			

地域公共交通活性化再生法に基づき、計画に定めるよう努めるものとされている「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」に該当する指標です。

ダイヤ改正等により年度ごとに変わる可能性のある運行本数を考慮し、支出の総額ではなく利用者一人当たりの区負担額として、はるかぜ協働事業の6年度上半期の実績から、基準値となる利用者一人当たりの区負担額を算出しました。

はるかぜ協働事業により運行している2事業者7路線の令和6年度上半期(4月～9月)の収支を、乗降センサー調査の結果から得られた10月の利用者数をもとに割り返すと、利用者一人当たりの区の負担額は200円でした。

今後、区とバス事業者が連携・協働してバス利用環境を向上させる取組みを実施し、バス利用者の維持を目指すとともに、事業者はサービス維持に必要な種々の取組みを実施します。

指標2と同様に、物価高騰等の状況はありますが、はるかぜ運行の最適化により、令和11年度の中期目標値は基準値から現状維持の200円と設定しました。

なお、令和16年度の長期目標値は、今後の社会情勢等の動向が定かでないため、本計画では目標値を設定せず、本計画の見直し時に設定することとしました。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標5	通勤・通学等の交通利便性が良いと思う区民の割合	67.6%	70.0%	72.0%
出典:足立区政に関する世論調査 基準年度:令和5年度				
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標	中核指標
関連する取組み	取組1、2、3、4、5、6、7、8、10、11、18			

国土交通省が開催している「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会にて示された、3分類10指標の中核指標のうち、持続可能性・実現可能性の確保の観点から、中長期的かつ全区民に対しモニタリングが可能な指標として、毎年度実施の足立区政に関する世論調査より「通勤・通学等の交通利便性が良いと思う区民の割合」を設定しました。

『第52回足立区政に関する世論調査(R5)』では、定住性に関する居住地域の評価で、「通勤や通学などの交通の便が良い」と思う回答者の割合が67.6%でした。過去10年間でもおおむね7割程度で推移しており、10年間の平均は68.8%、最大値は令和4年度の71.2%となっています。

今後、区と交通事業者は連携・協働して、竹ノ塚駅や北綾瀬駅等の駅前広場の整備による鉄道とバス等との交通結節機能の強化や区内の主要ターミナル駅においてスマートバス停を導入するとともに、鉄道事業者においては、駅構内、ホーム、車両等で引き続きデジタル運行情報を提供することで、公共交通の利用環境向上の取組みを実施します。

これらの取組みを実施することで、令和11年度の中期目標値を基準値の2.4ポイント増の70.0%と設定しました。また、令和16年度の長期目標値は、中期目標から2.0ポイント増の72.0%と設定し、過去10年間の最大値を超えることを目標としました。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標6	移動制約者(子ども、高齢者)の公共交通利用率	18.3%	20.0%	—
出典:東京都市圏パーソントリップ調査 基準年度:平成30年度				
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標	中核指標
関連する取組	取組1、2、3、6、8、10、12、16、18			

国土交通省が開催している「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会にて示された、3分類10指標の中核指標のうち、移動制約者の足の確保の視点から、「移動制約者(子ども・高齢者)の公共交通利用率」を設定しました。

特に高齢者においては、外出機会が増加することで、健康増進につながり、ひいては医療費削減等の分野横断的な効果であるクロスセクター効果があることを期待しています。

『東京都市圏パーソントリップ調査(H30)』では、足立区を発着するトリップの内、15歳未満の子ども、65歳以上の高齢者の公共交通(バス、鉄道)の利用率は、18.3%で、H20調査から横ばいとなっています。

鉄道事業者は、ホームドア、バリアフリールート、バリアフリートイレ等の整備を進めています。また、バス事業者は、ノンステップバスを導入し、車両のバリアフリー化を進めています。

バス事業者は、イベント等の催し物のひとつとして、バスの乗り方教室等を実施するとともに、自社のHPでバスの乗り方を案内しています。

今後もこれらの取組みを引き続き実施することで、令和11年度の中期目標値を基準値の1.7ポイント増の、20.0%(子ども・高齢者の5人にひとり)と設定しました。なお、目標値算出のベースとなる『東京都市圏パーソントリップ調査』は、おおむね10年に1度の調査で、今回は令和10年度に実施予定であるため、令和16年度を目標とする長期目標値は設定していません。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標7	バス事業者における大型二種免許保有者の50歳未満の割合	36.4%	基準値より増加	中期より増加
出典:足立区実施アンケート調査 基準年度:令和6年度				
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標	中核指標
関連する取組	取組9、13、14、15			

国土交通省が開催している「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会にて示された、3分類10指標の中核指標のうち、持続可能性・実現可能性の確保の観点から、「バス事業者における大型二種免許保有者の50歳未満の割合」を設定しました。

特に、バスの運転士は高齢化が進んでいる状況があり、比較的若い世代の新規採用増加に向け、大型二種免許保有者の50歳未満の割合を指標としました。

足立区がバス事業者に令和6年度に実施したアンケート調査では、足立区内を運行するバス事業者の大型二種免許保有者数は、4,983人でした。バス運転士は高齢化が進んでおり、大型二種免許保有者数の63.6%が50歳以上となっています。

運転士確保の取組みとして、バス事業者は、人員採用時の入社祝い金の支給や、大型二種免許取得費用の補助等を実施しています。

また、執務室の整備更新、宿泊室の個室化等、職場環境の改善を進めており、近年では特に女性用の更衣室、トイレ、休憩室の整備を重点的に実施しています。

目標値の設定にあたっては、区として直接的な関与は難しいことから、令和11年度の中期目標値を基準値よりも増加。また、令和16年度の長期目標値は中期時点の数値よりも増加と設定しました。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標8	鉄道の平均混雑率	143%	基準値より減少	中期より減少
出典:国土交通省 都市鉄道の混雑率調査 基準年度:令和5年度				
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標	中核指標
関連する取組	取組5、7、12			

区内を走る鉄道路線では、ピーク時の混雑率が特に高くなっており、足立区の状況や特性を考慮した数値指標として、「鉄道の平均混雑率」を設定しました。

鉄道の最混雑区間における平均混雑率を、区内を通過する8路線で平均して基準値を算出しています。

『都市鉄道の混雑率調査 国土交通省 (R5)』では、足立区内を通過する各鉄道路線の最も混雑している時間帯で、かつ最も混雑している区間の混雑率を、全8路線で平均すると、平均混雑率は143%でした。これは、コロナ禍により利用者が減少する前の令和元年度と比較すると14ポイント減となっています。

鉄道事業者は、朝の通勤・通学時間帯のピーク時間帯の分散化のため、オフピーク定期券の販売や、ラッシュ時を避けた利用者に対してオフピーク通勤特典を付与する等の取組みを実施しています。

また、通勤時間帯の車内の混雑情報をHPやアプリで提供し、空いている時間帯や車両を可視化することで、快適かつスムーズに移動できるような取組みを実施しています。

区としても、混雑率の緩和に向けて、区HPやSNS等を通じて、利用者や企業等への積極的なオフピーク通勤を進めることや、オフピーク通勤を促進する鉄道各社の取組みについて情報を発信していきます。

目標値の設定にあたっては、区として直接的な関与は難しいことから、令和11年度の中期目標値を基準値よりも減少。また、令和16年度の長期目標値は中期時点の数値よりも減少と設定しました。

評価指標		目標		
		基準値	中期目標	長期目標
指標9	代表交通手段の自家用車分担率	15.9%	13.0%	—
出典:東京都市圏パーソントリップ調査 基準年度:平成30年度				
対応する計画目標	計画目標1	計画目標2	計画目標3	計画目標4
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標	中核指標
関連する取組	取組1、2、3、4、5、6、7、8、10、11、16、18			

東京都区部と比較して、足立区は鉄道の移動が少なく、自動車の移動割合が約2倍となっており、足立区の状況や特性を考慮した数値指標として、「代表交通手段の自家用車分担率」を設定しました。

自家用車から公共交通機関や自転車への移動の転換を促進し、環境負荷軽減などのクロスセクター効果を期待しています。

『東京都市圏パーソントリップ調査 (H30)』では、足立区を発着するトリップの内、代表交通手段の自家用車分担率は、15.9%で、H10調査から9.8ポイント減となっています。このまま推移すると、次回、令和10年度の調査では、14%程度<sup>2</sup>になると推測されます。

各交通事業者は、これまでに紹介した公共交通の利用環境や利便性の維持・向上に向けた取組みを進めます。区は、公共交通ガイドマップの作成や「地域内交通導入サポート制度」を活用した地域の特性に応じた多様な交通手段の導入、モビリティ・マネジメントの検討や新たなモビリティ・交通サービスの導入を検討します。

これらの取組みを実施することで、令和11年度の中期目標値を基準値から2.9ポイント減、R10の推測値から1ポイント減の13.0%と設定しました。なお、目標値算出のベースとなる『東京都市圏パーソントリップ調査』は、おおむね10年に1度の調査で、今回は令和10年度に実施予定であるため、長期目標値は設定していません。

<sup>2</sup> 累乗近似曲線による推計値 ( $y=0.2564 \times 4^{-0.439}$ 、決定係数  $R^2=0.9997$ )