

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
算出方法:本計画書第3章参照				
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 ¹	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、11、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、常東地区や花畠地域では、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いくだけでなく、子ども・高齢者層徒步圏において、サービスレベル1、2の地域の底上げを図ります。

また、概ね10年後の長期的な取組みとして、サービスレベル3、4の地域に対する既存バス路線の再編も含めたサービスレベルの維持や向上に向けた取組み、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。

¹ 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やすい指標。選択指標：地域の実態に合わせて設定を求める指標。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	—
算出方法:コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線において実施している乗降センサーによる利用者数調査結果から令和6年10月の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
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標
関連する 取組	取組1、2、6、7、9、13、14、15、16、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数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%	—
算出方法:コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線における令和6年度上半期の運行経費及び売上高から収支率を算出			
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
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標
関連する取組	取組1、2、6、7、9、13、14、15、16、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、目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、バス利用者数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士等の離職防止、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	—
算出方法:コミュニティバス「はるかぜ」協働事業7路線における令和6年度上半期の運行経費と売上高の差額から区負担額を算出し、令和6年10月の利用者数をもとに利用者1人当たりの区負担額を算出				
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、16、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るとともに、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3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%
算出方法:令和5年度(第52回)足立区政に関する世論調査より、定住性の設問において「通勤や通学などの交通の便が良い」に対して「そう思う」または「どちらかといえばそう思う」と回答した人の割合			
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
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標
関連する 取組	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視点から、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%	—
算出方法:平成30年度の東京都市圏パーソントリップ調査の足立区を発着するトリップ (人の移動)の交通手段別数から、公共交通の利用率を算出			
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
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標
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、次回は令和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
算出方法:足立区内を運行するバス事業者に実施するアンケートの結果から算出			
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
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標
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視点から、「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
算出方法:国土交通省が毎年度実施している都市鉄道の混雑率調査から、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路線で平均して算出			
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
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標
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います。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、快適かつスマート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%	—
算出方法:平成30年度の東京都市圏パーソントリップ調査の足立区を発着するトリップ (人の移動)の代表交通手段の自家用車分担率を算出			
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
指標区分	標準指標	推奨指標	選択指標
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²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、次回は令和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。

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