

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 ～

— 足立区 —

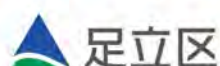
地域公共 交通計画

REGIONAL PUBLIC TRANSPORTATION PLAN



(概要版)

令和 7 年 3 月



知ると分かる、すると変わる。



SDGs MODEL ADACHI

目 次

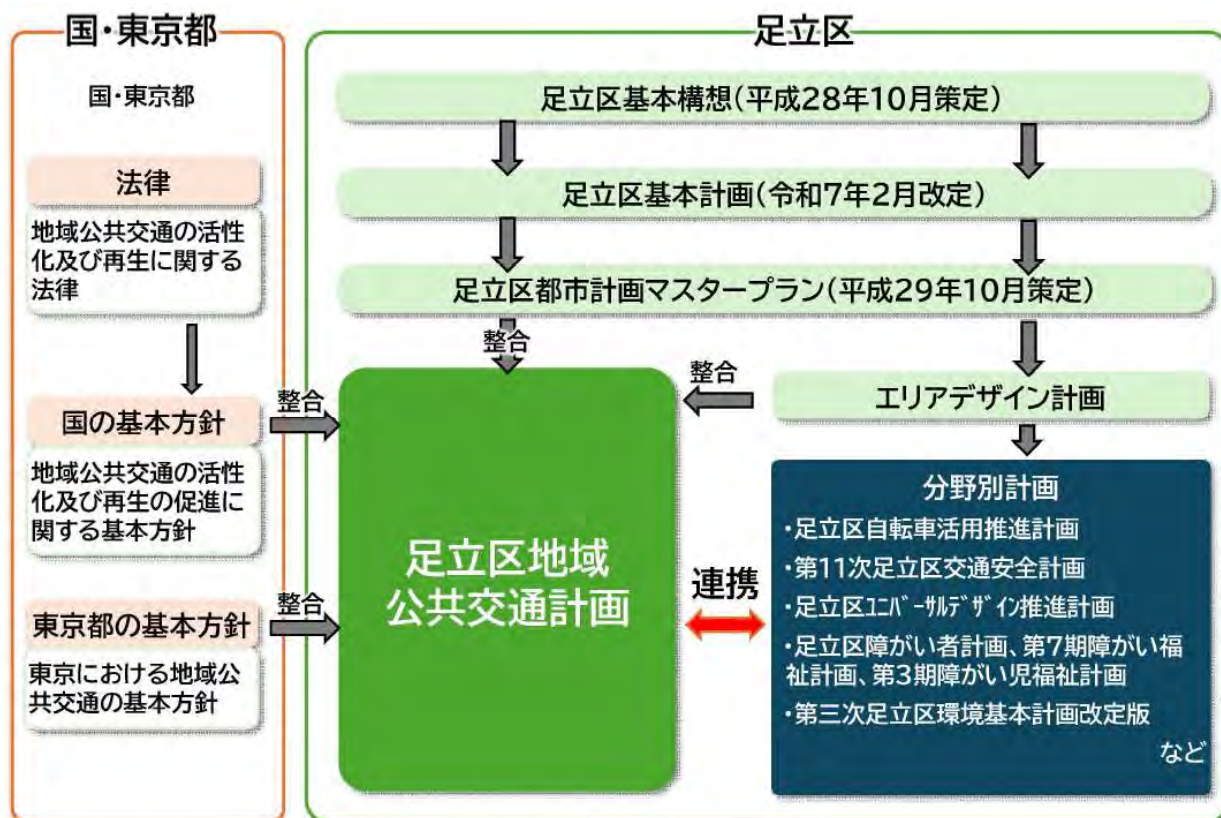
第1章	計画の概要	1
第2章	公共交通をとりまく社会情勢と足立区の現状	2
第3章	計画目標等の設定に向けた検討	3
第4章	目指すべき将来像と計画の方針・目標	6
第5章	数値指標	6
第6章	目標達成のための取組み	7
第7章	取組み体制・達成状況の評価	14



1.計画の概要

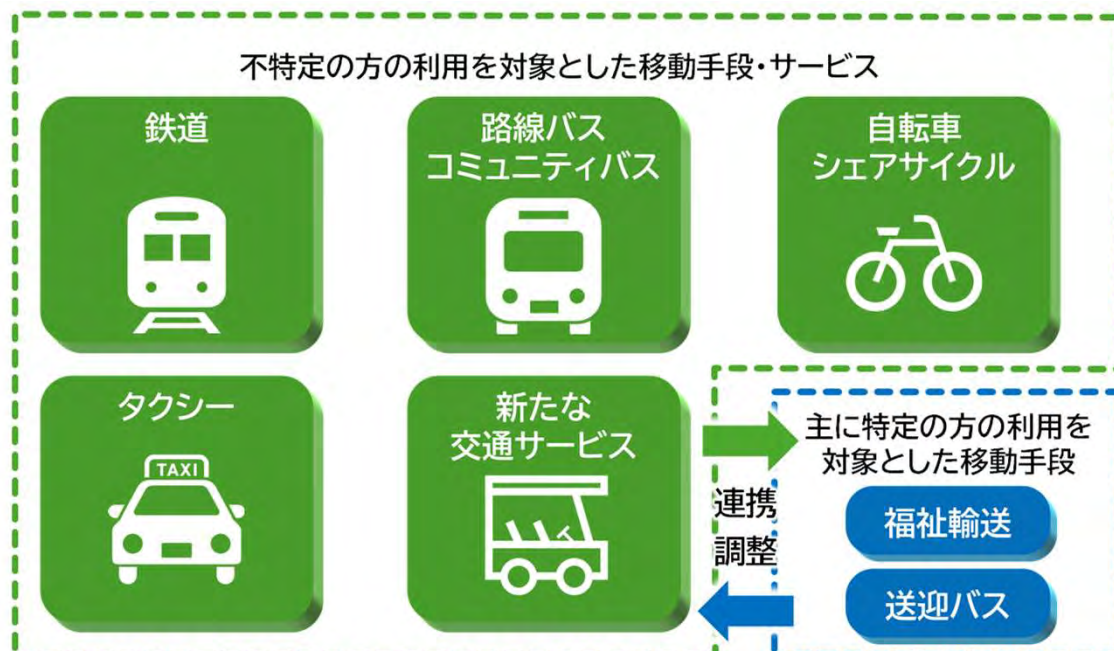
(1)計画の位置づけ

- 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)」に定められている「地域公共交通計画」として策定します。
- 本計画は、足立区全域を対象とし、計画期間は、令和7年度～11年度の5年間とします。



(2)計画の対象

- 本計画で対象とする移動手段は、不特定の方の利用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、連携や調整を図りながら取組みを進めていきます。



2.公共交通をとりまく社会情勢と足立区の現状

(1)公共交通に関する現状と課題

①社会情勢

現状

- ・地域公共交通活性化再生法の改正による「地域の関係者」との「連携・協働」の促進
- ・新しい輸送サービスの開発・普及の進展

課題

⇒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



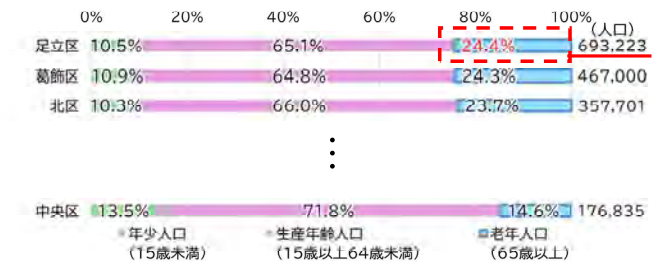
②人口

現状

- ・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

課題

・鉄道駅から離れた地域で人口減少傾向
⇒利用者減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



③鉄道

現状

- ・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

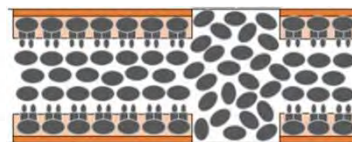
課題

⇒鉄道の混雑緩和対策



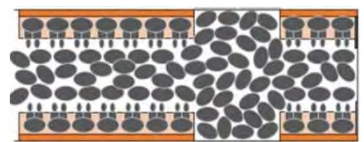
【混雑率150%】

肩が触れ合わない程度で人が立っている。
スマホ等の操作は楽にできる。



【混雑率180%】

車内全体で肩が触れ合い、スマホ等の操作がしにくくなる。



④バス

現状

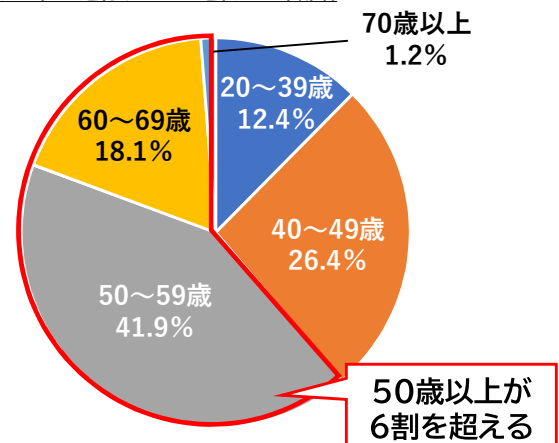
- ・鉄道網を補完する100系統を超えるバス網
- ・深刻な運転士不足等による路線バスやコミュニティバス「はるかぜ」の減便や運行終了

課題

⇒今後も継続する運転士不足を見据え、限られた人員でのバス路線の維持



足立区を運行するバス運転士の年齢層



50歳以上が6割を超える

⑤自転車

現状

- ・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

課題

⇒自転車を乗り継いだ移動の更なる促進

⑥環境

現状

- ・脱炭素施策の実施

課題

⇒公共交通の利用促進や車両のZEV化促進

3.計画目標等の設定に向けた検討

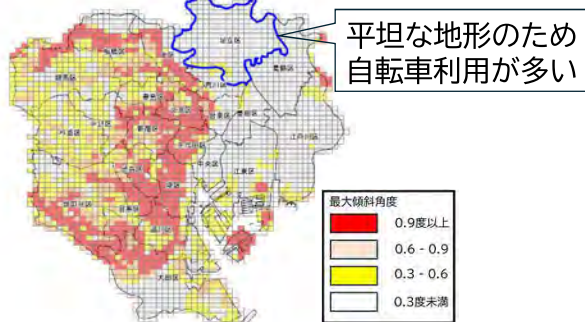
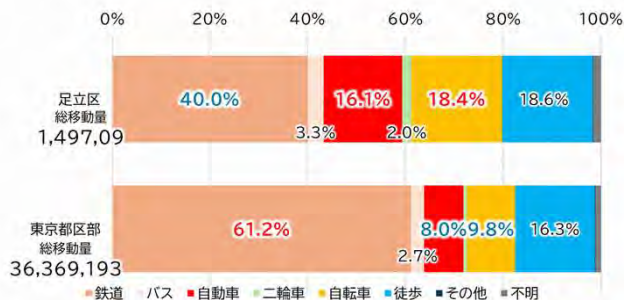
(1)移動実態の分析結果から見る課題

①交通手段

現状

- ・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

課題

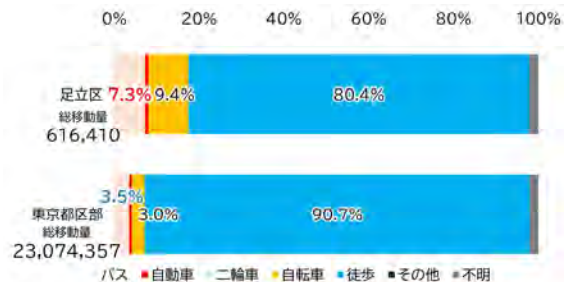


②駅への移動

現状

- ・東京都区部と比較してバス、自転車で駅へ向かう移動が多い
- ⇒鉄道駅へアクセスする主要なバス系統の維持
- ⇒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

課題



③移動量

現状

- ・近隣に大規模商業施設のある鉄道駅(北千住駅、西新井駅等)への移動量が多い

課題

- ⇒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

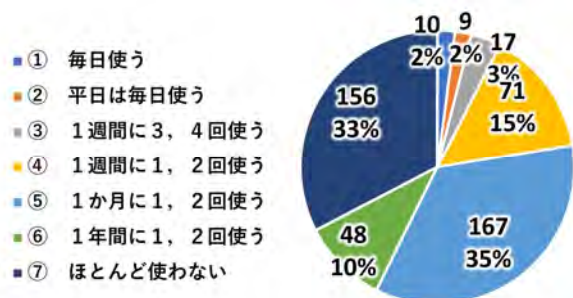
(2)若年層向けアンケート結果から見る課題

①公共交通の利用頻度

現状

- ・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
- ⇒将来の地域交通を担う小中学生に、交通の課題を考える契機となる機会の提供

課題



②運行情報の提供

現状

- ・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

課題



③乗客側の意識

現状

- ・「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う小学生の意見あり

課題

- ⇒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

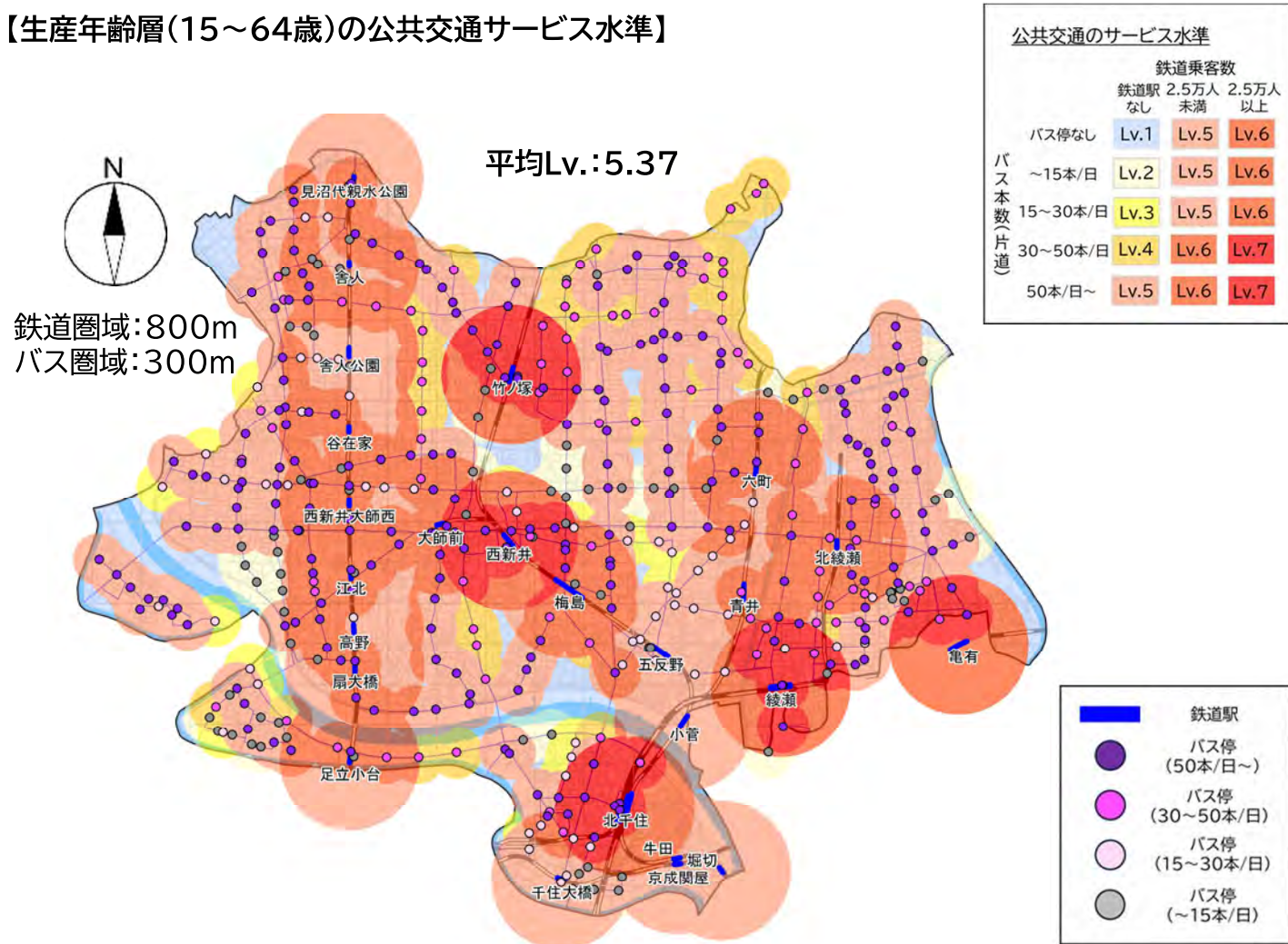
(3)公共交通サービス水準の設定

- 本計画では、公共交通の充実度を示す客観的な指標として、「公共交通サービス水準」を設定し、区民(子ども、生産年齢層、高齢者層)の生活スタイルに合った取組みを検討していきます。
- 鉄道駅の乗客数やバス路線の運行本数でレベル分けし、生産年齢層の徒歩圏を駅から半径800m、子ども・高齢者層の徒歩圏を駅から半径500mに設定して公共交通サービス水準図を作成。
- 下図に示す生産年齢層の徒歩圏分布、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すると5.11となりました。

Lv.	サービスレベル別人口(P _i ⁿ)				足立区全体の公共交通サービス水準の平均Lv.
	生産年齢層	子ども	高齢者	合計	
7	60,778	4,186	9,685	74,649	5.11
6	152,073	13,006	27,875	192,953	
5	160,099	40,205	89,956	290,260	
4	22,519	6,355	15,756	44,630	
3	5,798	3,004	6,976	15,778	
2	8,517	2,844	6,542	17,902	
1	14,551	5,989	13,471	34,013	
合計	424,335	75,589	170,261	670,185	

平均Lv. = $\sum_{i=1}^7 \sum_{n=1}^2 (i \times P_i^n) / P$ P_i^n は年齢階層nのサービスLv. iの人口 P は合計人口

【生産年齢層(15～64歳)の公共交通サービス水準】

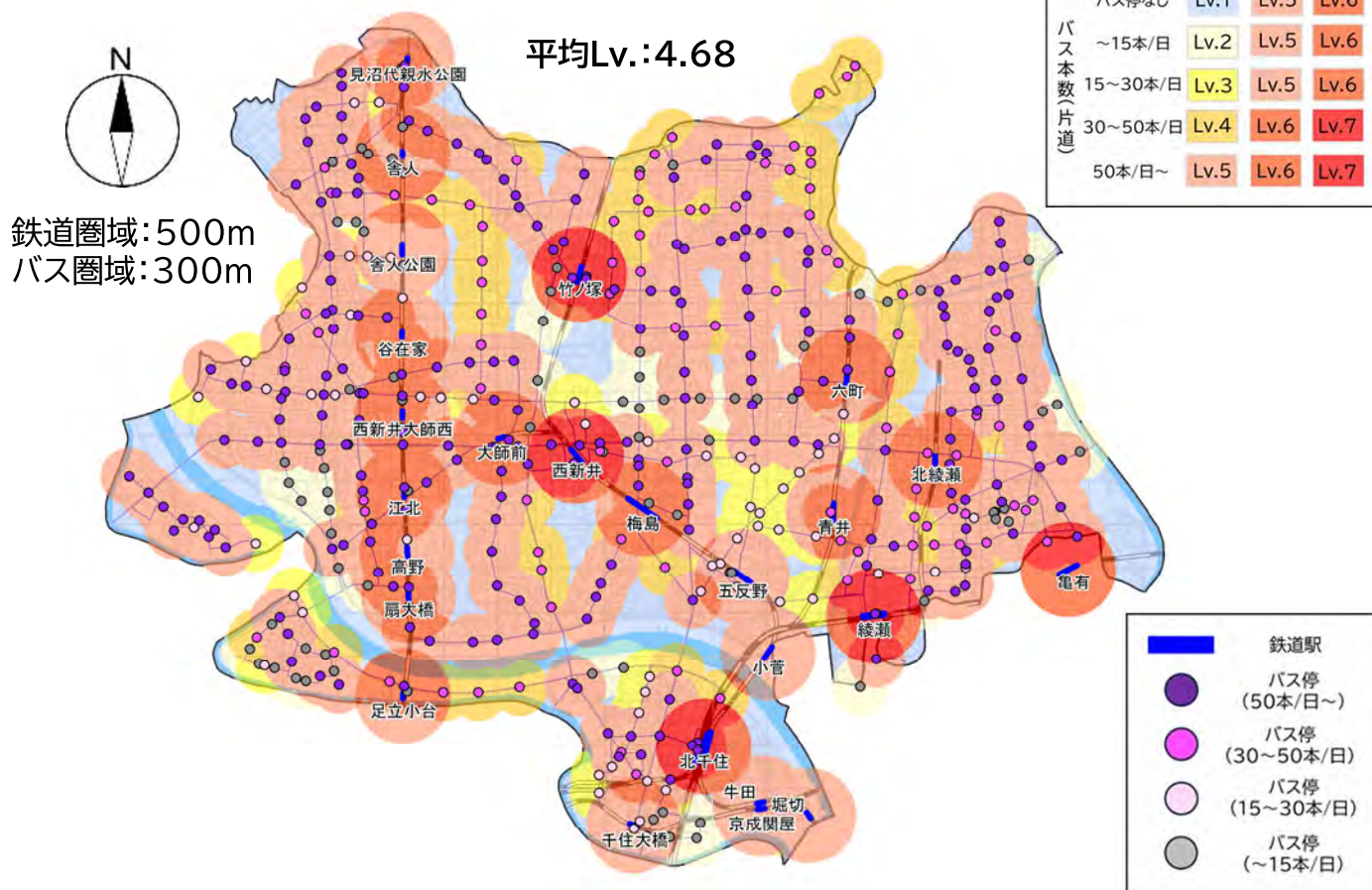


サービス水準

公共交通の状況

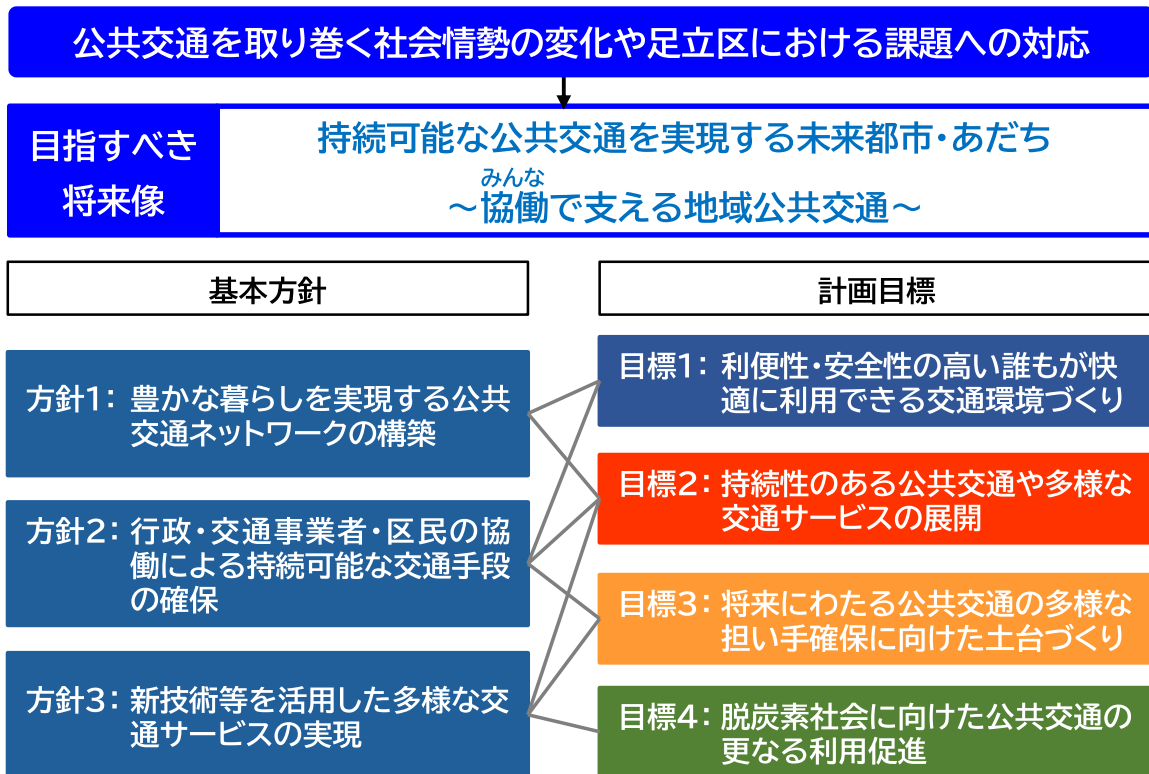
レベル7	区内の主要な鉄道駅や利便性の高い複数のバス路線が徒歩で利用可能で、区内外からの利用者が多く、交通結節点として重要な役割を担う地域。多言語対応や乗換利便性の向上などが求められます。 案内表示等の多言語化の更なる促進や自転車施策等とも連携した乗換利便性の向上していく必要があります。
レベル6・5	鉄道駅または利便性の高いバス路線が徒歩で利用可能で、公共交通機関へのアクセスがしやすい地域。区民の生活圏での快適な移動が求められます。 バス路線においては、1時間に概ね4本以上の利便性の高いバス路線が運行しており、幹線となるバス路線の維持によりサービスレベルを保つ必要があります。
レベル4・3	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。
レベル2・1	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。

【子ども・高齢者層の公共交通サービス水準】



4.目指すべき将来像と計画の方針・目標

- 本計画が目指すべき将来像、基本方針、計画目標を以下のように決めました。



5.数値指標

- 本計画の目標達成状況評価のため、各目標に応じた評価指標を以下のように設定しました。

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%	—

6.目標達成のための取組み

(1)取組みの一覧

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

※主なターゲット

- 子ども : 労働基準法の児童に該当する年齢層で15歳未満の方
- 生産年齢層 : 生産活動の中核をなす年齢層で15歳～64歳の方
- 高齢者層 : 老齢年金の受給開始年齢の65歳以上の方
- 全区民 : 足立区に居住するすべての方
- 交通事業者 : 足立区内で鉄道、路線バス、タクシーを運行している事業者

(2) 取組み概要

取組1 乗換利便性の向上

- ・駅の交通結節機能の向上を図るため、駅前交通広場の整備を実施しています。
- ・今後、小型モビリティ、シェアサイクル等の乗換機能を有したモビリティハブの整備を検討します。
- ・今後、各バス事業者と連携しながら、サイクルアンドバスライド駐輪場の活用促進を検討していきます。



短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

長期(R12以降)

継続実施

取組2 待合環境の整備

- ・バス停のベンチや上屋等について、駅前交通広場の整備や、歩道の拡幅に合わせて、主要なバス停は区がベンチや点字シートの設置を進めていきます。
- ・「足立区路線バス停留所環境整備費補助制度」を利用し、バス事業者への補助を通じて新設・改修工事を進めていきます。



短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

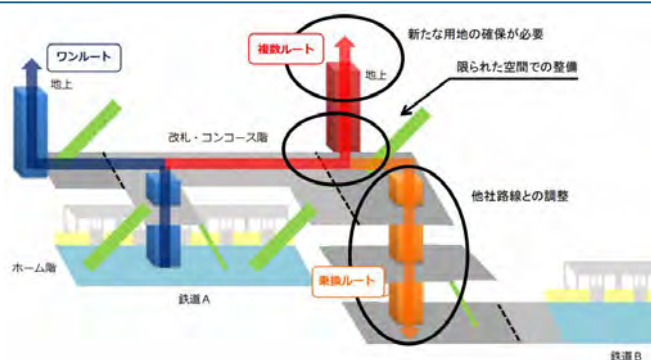
長期(R12以降)

路線バス停留所に5か所/年でベンチ・点字シートを設置

継続実施

取組3 交通施設・車両のバリアフリー化

- ・バリアフリールート複数の複数・乗換ルートの整備等、更なる鉄道駅のバリアフリー化に向けた促進策を各事業者と検討していきます。
- ・車両のバリアフリー化を促進するとともに、新たなモビリティ等の導入時には、バリアフリー対応車両での運行が可能となるように区が運行事業者を支援します。



出典：鉄道駅バリアフリーに関する
優先整備の考え方(東京都HP)

短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

長期(R12以降)

継続実施

取組4 鉄道の新線・延伸

- 今後も関係者と連携・協力しながら、イベント活動、会議等を通して、「メトロセブン」、「地下鉄8号線(有楽町線)」、「つくばエクスプレス」の秋葉原～東京間延伸の整備実現に向けた取組みを推進します。



メトロセブンの
促進協議会(R5年度)の様子



地下鉄8号線の
パネル展示(区役所)の様子

短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

長期(R12以降)

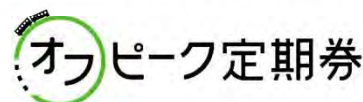
継続実施

取組5 鉄道の混雑緩和

- 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、各社の状況に応じた輸送力強化の検討を行います。
- 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、鉄道各社の取組について情報を発信していきます。



日暮里・舎人ライナー車両のロングシート化
出典:東京都交通局HP



出典:JR東日本

短期(R7～R8)

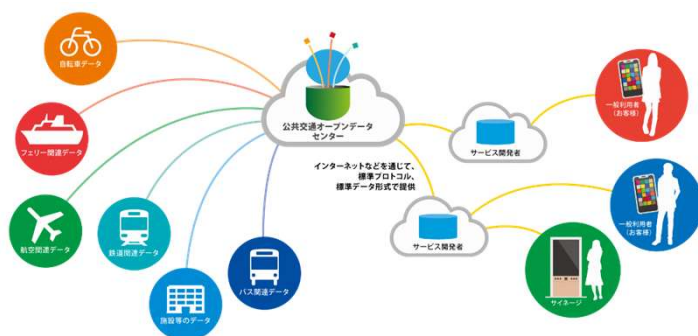
中期(R9～R11)

長期(R12以降)

継続実施

取組6 路線情報等の利活用

- 区内の一部のバス事業者では、主要な経路検索アプリ等で検索ができない状況があるため、足立区内すべてのバス路線で、利用者が簡単に経路検索可能となるような取組を実施します。
- 今後は、交通事業者と連携し、路線情報等の利活用推進に向けた施策を検討します。



公共交通データプラットフォームの事例
出典:公共交通オープンデータ協議会HP

短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

長期(R12以降)

主要なアプリでの
検索をすべての路線へ

路線情報等の利活用検討

利活用促進施策の実施

取組7 デジタル情報機器の導入・多言語対応

- バス事業者と連携しながら、リアルタイムの運行情報等を確認できるスマートバス停の導入を進めます。
- 交通事業者と連携し、訪日外国人の移動の利便性向上のため、鉄道駅やバス停の案内表示等の多言語対応に取り組めます。



綾瀬駅東口駅前交通広場
スマートバス停



タブレット端末の導入
出典：東武鉄道HP

短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

長期(R12以降)

継続実施

取組8 地域が主体となった地域内交通の導入支援

- 区民等が主体となって検討、運営し、持続可能な公共交通を支える『地域内交通導入サポート制度』を令和6年度から実施しています。区は技術的助言を行うとともに、実証実験等の運行経費を支援することで公共交通の多様な担い手の確保を進めます。
- 北千住駅東側地域の常東地区では、上記の制度を活用した乗合型デマンドタクシー、花畑地域では路線定期型の地域内交通を検討しています。



短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

長期(R12以降)

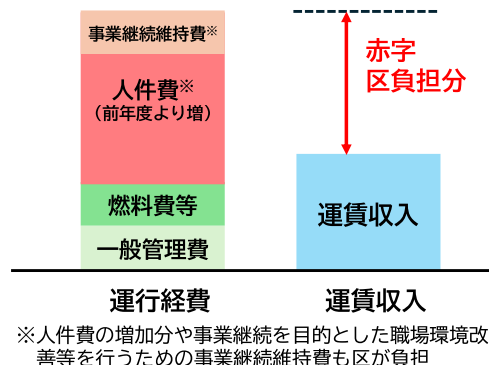
常東地区・花畑地域での
実証実験開始(R7夏頃)

継続実施
サポート制度を活用した他地区への展開

取組9 はるかぜ路線維持事業

- コミュニティバス「はるかぜ」7路線で運行経費を区が負担する協働事業を、令和6年度から開始しました。区とバス事業者が連携・協働して移動手段の維持、路線再編、ダイヤ改正等、最適な運行を推進します。
- 自主運行を維持する「はるかぜ」2事業者に対し、車両購入費の一部を区が補助し、区民の移動手段を確保していきます。

【R6年度からのスキーム】
(経費と収入の差額を区が負担)



短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

長期(R12以降)

継続実施・検証

取組10 新たなモビリティや移動サービスの導入

- ・地域内交通導入サポート制度を活用した交通手段の一つとして新たなモビリティの導入や実証運行の検討を行います。
- ・今後、展開を進める地域内交通と既存の公共交通、その先の目的地等をシームレスに結ぶ手段について、交通事業者と協力し検討を進めます。



MaaSイメージ図

出典:国土交通省HP

短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

長期(R12以降)

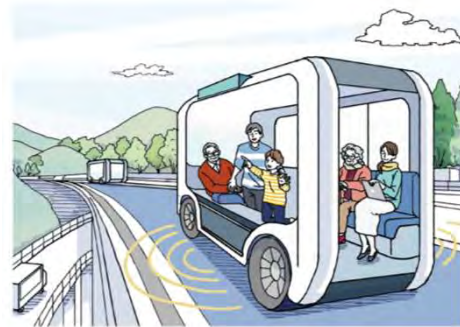
導入検討

実証実験

本格導入検討

取組11 自動運転・AI配車の導入

- ・国や東京都の動向を注視しながら、運転士不足解決の手段として、交通事業者と連携し、令和9年度以降の実証実験の実施に向けて検討を進めます。
- ・地域内交通導入サポート制度を活用する際の交通手段の一つとしてAI配車の導入の可能性について検討します。



自動運転のイメージ図

出典:国土交通省 2040年道路の景色が変わる

短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

長期(R12以降)

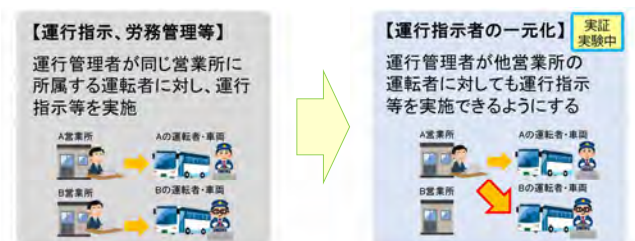
導入検討

実証実験

本格導入検討

取組12 新技術導入による省人化

- ・安全性の向上、労働環境の改善、人手不足の解消等に向けた手段として情報通信技術(ICT)を活用した運行管理の高度化が検討されています。
- ・このような動向を注視しながら、交通事業者と連携し、運行管理の高度化について検討します。



運行管理高度化のイメージ

出典:国土交通省 令和5年度第2回運行管理高度化ワーキンググループ 資料3

短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

長期(R12以降)

継続実施

取組13 公共交通従事者の待遇改善

- ・足立区では、HP上に路線バス運転士募集のお知らせを掲載し、各バス事業者の採用ページへのリンクを掲載するなどバス運転士確保の取組みを支援しています。
- ・区ではバス事業者と連携し、デジタル技術等を活用した省力化による運転士負担の軽減等、運転士確保に向けた効果的な支援策を検討します。

求む！路線バスの運転士



バス運転士募集のお知らせ

出典：足立区HP

短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

長期(R12以降)

支援策の検討

支援策の実施

取組14 職場環境改善

- ・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。
- ・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。



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

短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

長期(R12以降)

継続実施

取組15 公共交通従事者研修の実施

- ・各交通事業者においては、労働災害の防止、安全・衛生管理の徹底を目的とした研修や講習等を実施しています。また、障がい者や高齢者等に対する対応力向上のための研修を実施しています。
- ・区では、地域公共交通活性化協議会等の場を通じて好事例の共有を図ります。



交通事業者ターマネージャー研修の様子

出典：(公財)交通インフラ・モビリティ財団HP

短期(R7～R8)

中期(R9～R11)

長期(R12以降)

継続実施

取組16 子ども向け広報啓発事業

- 各バス事業者においては、これまで小中学生を対象とした交通安全教室やバスの乗り方教室・イベント等の実施を通じて、広報啓発活動を実施しています。
- 将来の公共交通の利用者・担い手となる小中学生向けに、区とバス事業者が連携し、交通安全教室やバス営業所の見学会等の広報啓発活動を検討・実施します。



交通安全教室(東京都交通局)

短期(R7~R8)

中期(R9~R11)

長期(R12以降)

区主催広報啓発活動
の検討・調整

継続実施

取組17 低炭素型車両の導入

- 各バス事業者においては、CO2排出削減のため、車両の更新に合わせ、電気バスや燃料電池バスの導入を進めています。
- 今後も電気バス、燃料電池バスの導入を進めるとともに、区においては、『第三次足立区環境基本計画改定版』と連携し、低炭素型車両の導入促進を図ります。



EVバス

短期(R7~R8)

中期(R9~R11)

長期(R12以降)

継続実施

取組18 モビリティマネジメント

- 区は、既存のバス利用者、新規の利用者、観光客等に使いやすい内容の公共交通ガイドマップの作成に取り組めます。
- 区HPやSNS等を活用した公共交通情報の提供や、イベント等を活用した公共交通のPR等によるモビリティ・マネジメント※を行い、公共交通利用促進を図ります。

※過度な自動車利用から公共交通を適切に利用する等、交通行動の自発的变化を促す交通政策



公共交通網や、観光施設等を
重ね合わせたマップの事例 出典:沼津市HP

短期(R7~R8)

中期(R9~R11)

長期(R12以降)

ガイドマップ作成

利用促進PRの継続実施

7.取組み体制・達成状況の評価

(1)継続的な取組みの体制

- 本計画は、区民利用者、交通事業者、学識経験者、国、東京都、道路・交通管理者、足立区の関係部署等から構成される「足立区地域公共交通活性化協議会」を中心に取組みを進めていきます。
- また、「協議会」は、本計画の取組み状況や目標値の達成状況を評価し、取組みの改善を図るため、PDCAサイクルに基づき、進捗を管理します。

足立区地域公共交通活性化協議会

足立区

本計画に位置付けた取組みの実施
計画推進上必要となる対策の検討・実施
関係者間ならびに庁内の連携・調整

区民
利用者

公共交通の利用促進、地域公共交通への主体的な関与

交通事業者

本計画に位置付けた取組みの実施

学識経験者

計画・取組み推進へのアドバイス・コーディネート

道路管理者
交通管理者

本計画に位置付けた取組み実施への協力

国・都

本計画に関する助言その他必要な支援

(2)計画達成状況の評価

- 「足立区地域公共交通活性化協議会」が主体となって、おおむね年1回、各取組みの実施状況を確認します。計画中間年度の令和9年度には、目標値の達成状況を確認するための中間評価を実施する等、本計画に位置付けた取組みの進捗状況と目標の達成状況を定期的に評価します。
- また、必要に応じて第三者評価を実施するとともに、今後の社会動向の変化に応じて、適宜計画の見直しを行います。

足立区地域公共交通計画(概要版)

令和7年3月発行

発 行 足立区

編 集 足立区地域公共交通活性化協議会事務局
(足立区 都市建設部 交通対策課)

東京都足立区中央本町一丁目17番1号

電話 03-3880-5718



足立区

