

第三回 足立区都市交通マスタープラン検討委員会

討議資料

もくじ	ページ
0 . 第二回委員会での議事と本委員会の論点	1
. 実態調査からみた足立区の交通実態について	2
. 足立区の交通に係わる課題	5
. 交通施策の方向性	
(1) 交通手段等に求められる役割	10
(2) 配慮すべき制約条件	10
(3) 今後の取り組みイメージ (案)	11
. 足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み	12

平成 2 2 年 5 月 18 日 (火)

0. 第2回委員会での議事と本委員会の論点

(1) 第2回委員会での議論

【交通課題検討の視点】

マスタープラン検討の中で物流問題（例えば荷捌き施設整備による道路混雑の解消など）を取り扱うのか。

自転車や歩行者の空間に対するニーズが高くなっているが、主要駅等へ向かう自動車が通行できない道路への対策を行い、交通事故を減らしていく対策も重要である。

短距離での自動車利用など利用形態のモラルが崩れているが、自転車利用にも同様の傾向が伺える。

ベビーカーや子どもの自転車では走行に支障をきたす道路が散見される。バリアフリーの観点では車椅子同様にベビーカーも扱って欲しい。

バス運行本数に対するニーズが高くなっているが、どの程度の運行水準が適当か、他の自治体の成功例を参考に検討する必要がある。

【マスタープラン検討の視点】

ニーズ対応重視で区が「与える」考え方で行くのか。協働重視で区民とともに育てていくのか。区の姿勢のシフトも含めた検討が必要である。

マスタープランとして、「健常者対応を主とした交通」とするのか、「福祉にも配慮した交通」とするのか、検討が必要である。

マスタープランの中でバリアフリー新法へ対応した基本構想の策定までは困難であると思われるが、マスタープランで重点的に検討する枠組みが必要である。

(2) 本委員会の論点

・本委員会では、過年度の実施したPT補完調査とPT調査(H20PT)の結果報告にもとづく足立区居住者の交通実態について報告を行う。(当報告内容に基づき、7月の区広報紙等で結果を市民に公表する予定である。)

・交通実態やそれに伴う交通課題などから「交通手段等に求められる役割」と「今後の取り組みイメージ(案)」を整理し、マスタープランに記載する交通施策の方向性について確認することを考えている。

I. 実態調査からみた足立区の交通実態について

・過年度の実施したPT補完調査の結果報告として足立区居住者の交通実態について報告する。
・区民への公表を踏まえた整理の視点についてご意見を伺いたい。

II. 足立区の交通に係わる課題

・前回委員会での質疑等を踏まえ、課題を再整理している。
・課題整理項目の抜け落ち等についてご意見を伺いたい。

III. 交通施策の方向性

・交通実態や区民ニーズから「交通手段等に求められる役割」を整理している。更に、交通課題や社会的要請を踏まえ、交通政策として配慮すべき制約条件を整理し、求められる役割に対応した「今後の取り組みイメージ(案)」を検討している。

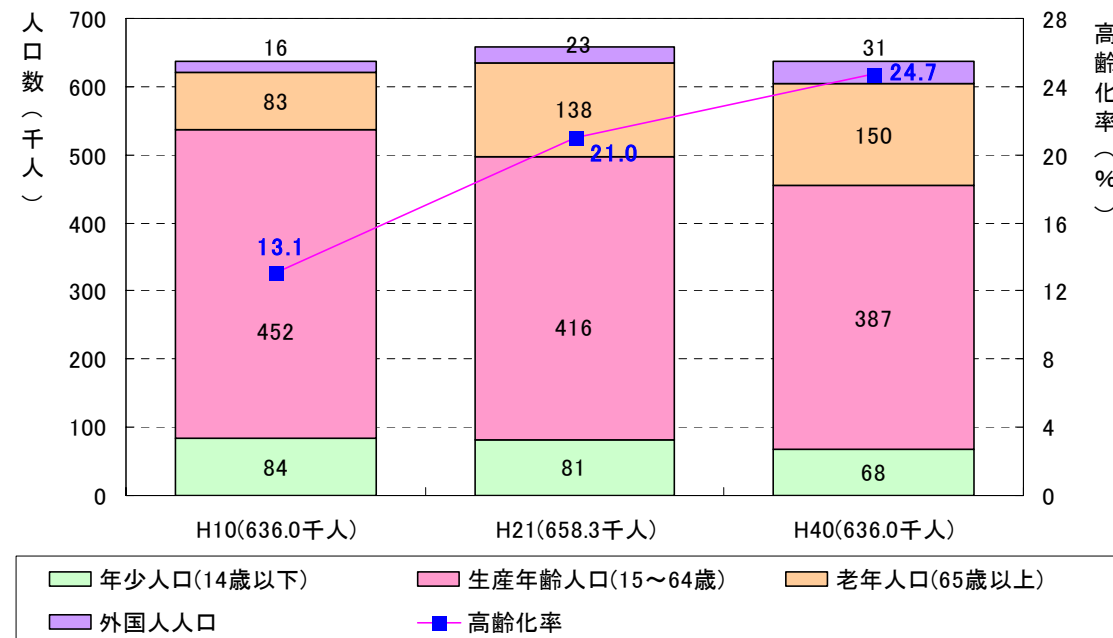
・「交通手段等に求められる役割」、「配慮すべき制約条件」、「今後の取り組みイメージ(案)」についてご意見を伺いたい。

1. 実態調査からみた足立区の交通実態

(1) 過去10年間の足立区を取り巻く環境変化

① 高齢化の進展による高齢者数の増加

- 足立区の人口は平成21年時点で約65万8千人となっており、過去10年間で約2万2千人増加している。64歳以下の人口は減少しているが、老年人口、外国人人口の増加数が減少数を上回っていることで区全体の人口が増加している。
- 幼年人口の減少や、高齢化率が過去10年間で約7%増加していることから足立区においても少子高齢化が進行している。
- 20年後にあたる平成40年には人口減少が始まっており、現在より2万人減少すると推定されている。また、少子高齢化の進展が著しく年少人口が13千人減少し、高齢化率が約25%になると推定されている。

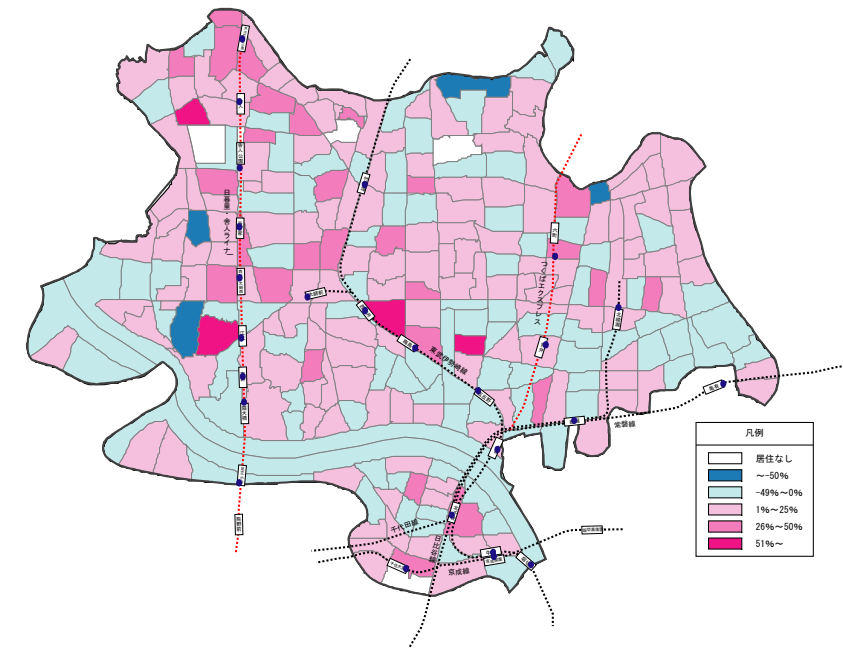


※足立区住民基本台帳、外国人登録者数を参考に作成。人口は1月1日時点の人口
 ※平成40年の人口は足立区推計結果

図 過去10年間ににおける年齢階層割合の推移

② 日暮里・舎人ライナー、つくばエクスプレス沿線付近における人口増加

- 日暮里・舎人ライナー、つくばエクスプレス沿線では、平成12年から平成21年の約10年間ににおける人口増加割合が25%を越えるなど、他の地区と比較して増加割合が高い地区が点在している。
- 特に日暮里・舎人ライナー沿線は人口増加割合が高い地区が多く、東武伊勢崎線との2路線が利用可能になるなど利便性が大幅に向上した地域での増加割合が目立つ。



※平成12年度国勢調査と足立区住民基本台帳(平成21年1月1日時点人口)を参考に作成。

図 過去10年間ににおける町目別の人口増減割合

③ 都市基盤の整備進捗

- 「足立区都市交通懇話会」提案路線である「はるかぜ」は、平成12年より運行を開始し、現在12路線(弾)の運行に至っている。
- 「はるかぜ」の運行により、公共交通不便地区は大幅に改善されている。
- また、道路整備も着実に進んでおり、南北を結ぶ道路整備が行われている。

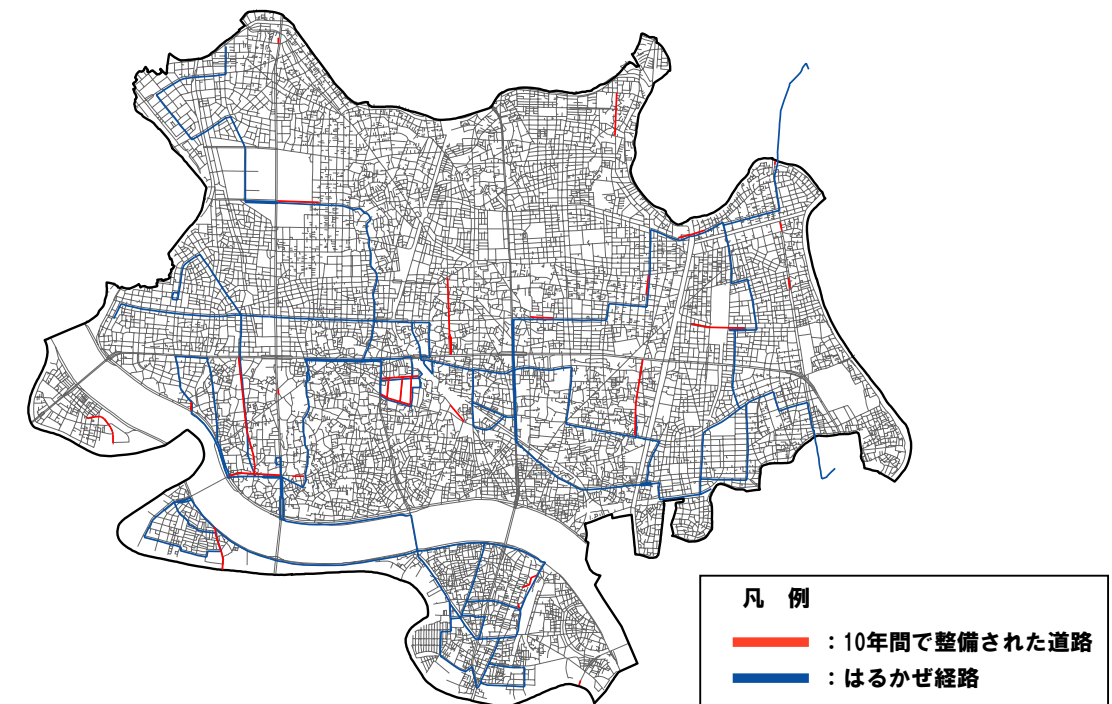


図 都市基盤の整備進捗状況

(2) 環境変化を踏まえた交通実態*の変化

※平成10年のデータは平成10年度東京都市圏PT調査、平成21年のデータは平成20年度東京都市圏PT調査の足立区居住者データにH21足立区PT調査を統合し独自推計した結果より作成。分析結果は足立区居住者のみとなっている。

① トリップ数は増加

- 人口増加に伴い、トリップ数も増加している。内訳としては、区内のトリップ数が減少し区外のトリップ数が増加するなど、他地域への移動が増加している。
- 自宅発の私事目的トリップ割合が減少し、外出先発のその他私事目的のトリップ割合が大幅に増加している。

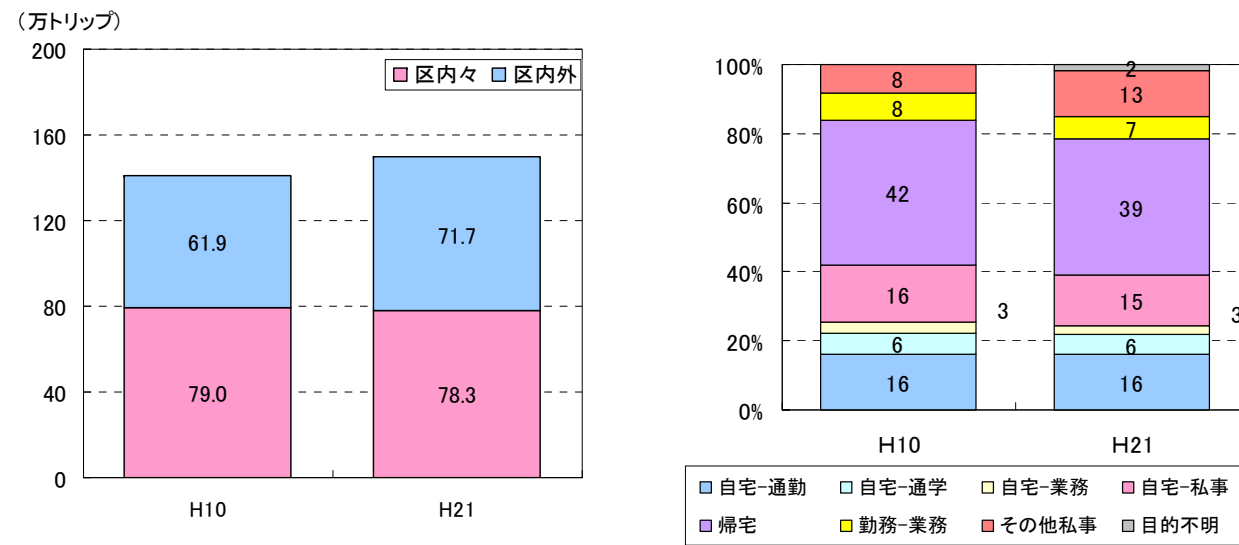


図 足立区居住者の行先別トリップ数の推移

図 トリップの目的構成の推移

② 高齢者は自動車、自転車利用の傾向、非高齢者は鉄道利用の傾向

- 鉄道分担率は6%高くなり、自動車分担率が4%低くなっている。
- 高齢者に着目すると自動車、自転車分担率が高くなっており、バス、徒歩が減少している。
- 非高齢者は自動車分担率が減少し鉄道分担率が大幅に増加している。

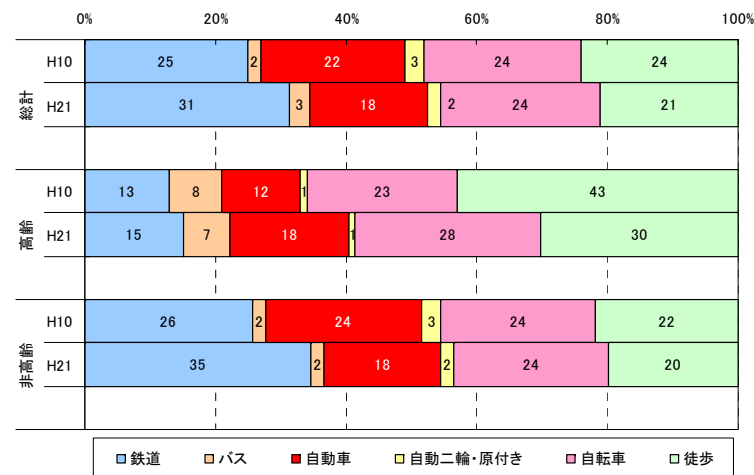


図 足立区居住者における年齢層別代表交通手段分担率の推移

③ 新線沿線は鉄道利用が高まる

- 平成20年に開業した日暮里・舎人ライナー、平成17年に開業したつくばエクスプレス沿線地域は鉄道分担率が9%高まっており、新線沿線外の地域は鉄道分担率が5%の伸びであることから、鉄道利用が促進されている。
- 同様に新線沿線では、自動車分担率が新線沿線外の地域と比較して減少幅が大きくなっている。(新線沿線は6%の減少、新線沿線外は3%の減少)

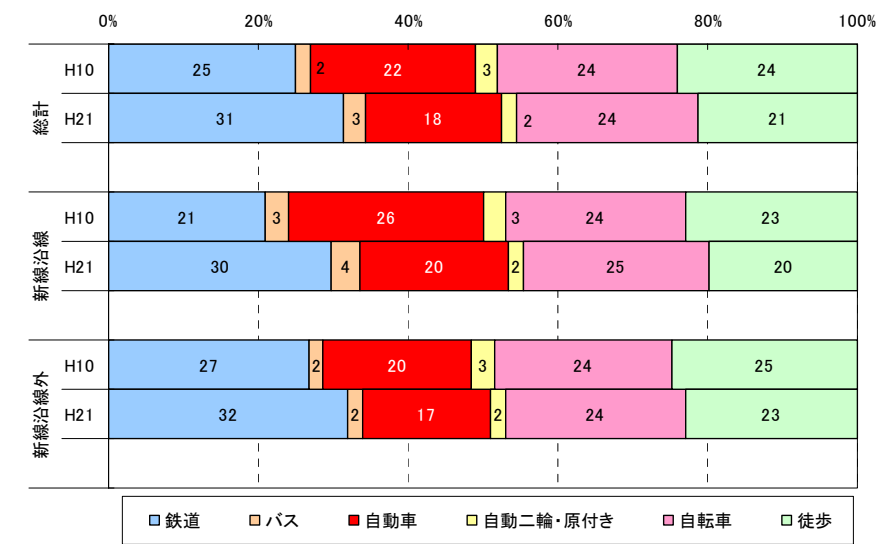


図 地域別代表交通手段分担率の推移

④ 出発時間が分散し、ピーク時交通量が平準化

- 平成10年では通勤、通学が多い8時台にトリップが集中していたが平成21年には7時台のトリップが約30千トリップ増加し、ピークが平準化している。これは、フレックスタイム等の時差出勤施策導入効果が出ている可能性がある。

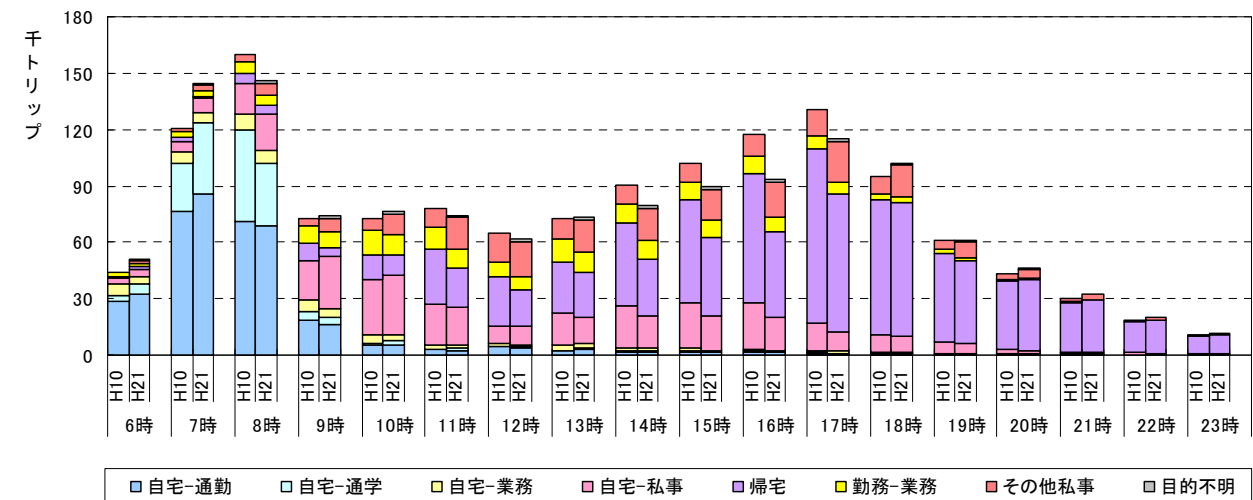


図 出発時間別代表交通手段分担率

③ 交通実態変化に伴う生活環境の変化

① 高齢者の活力が向上

- 60歳代や後期高齢者において外出率^{※1}が増加しており、外出する機会が増加している。
- また、原単位^{※2}も増加していることから、外出先でも活発に活動している。
- これらのことから、高齢者の活力が向上しているものと考えられる。

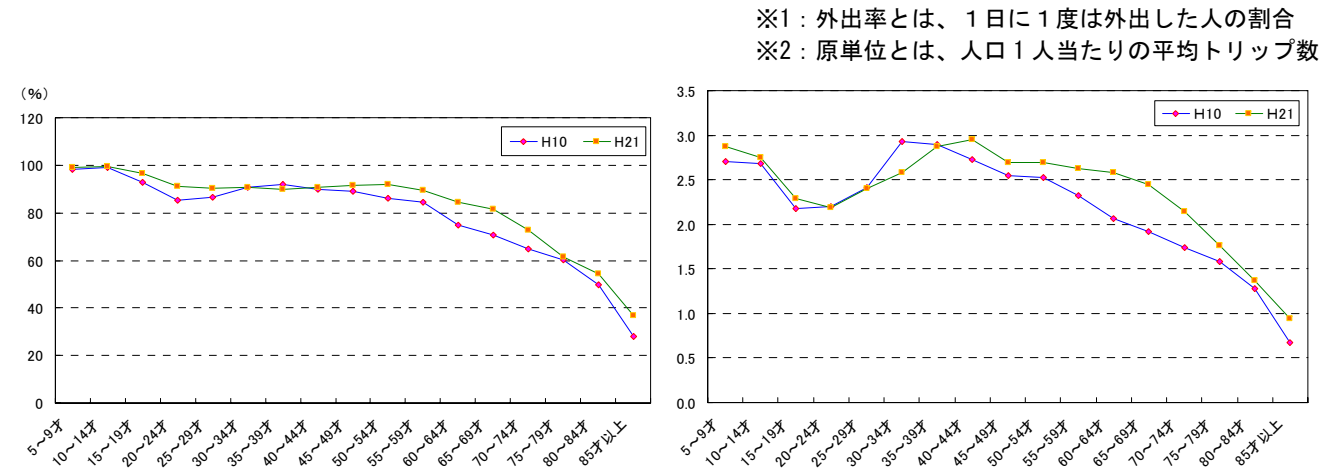


図 年齢階層別の外出率の推移

図 年齢階層別の原単位の推移

② 短距離の自動車利用は継続、長距離での移動にも自転車を利用

- 移動が10分以内における自動車割合は減少傾向にあるものの、未だ4割ほど存在しており、ちょっとした移動についても自動車の依存が高く推移している。
- 自転車は、10分以内など短時間での利用が減少し、長時間の移動にも利用されるなど、遠方にも自動車を利用する傾向となっている。

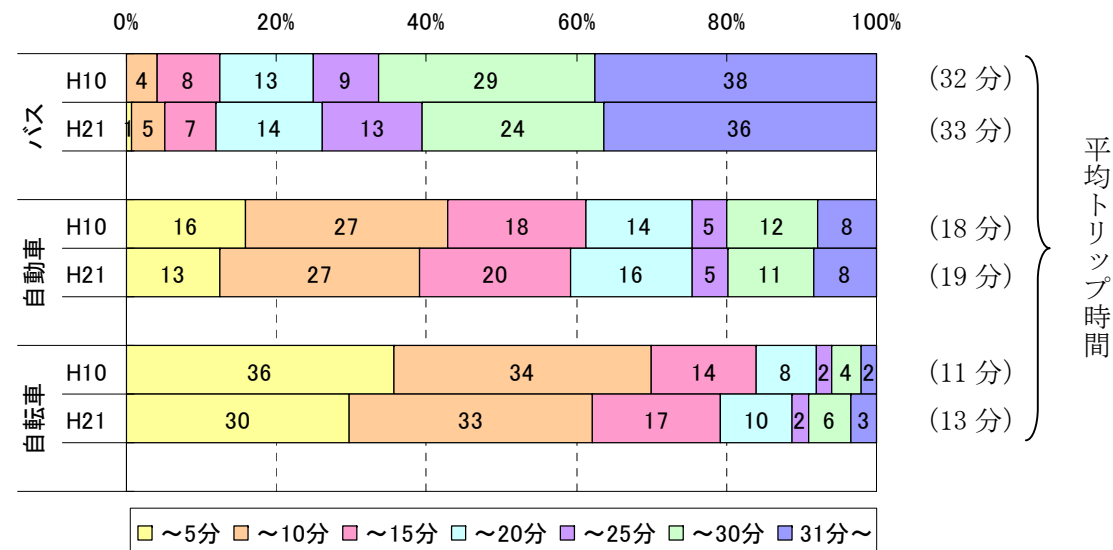


図 交通手段別の平均所要時間の推移

③ 立寄箇所が増加し、1日の活動時間が1時間も増加

- 平均立寄箇所数が増加しており、1日の活動時間は約1時間も増加している。
- 活動時間の構成は、外出先での滞在時間が増加し、移動時間が減少していることから、活発な活動が行われていると考えられる。

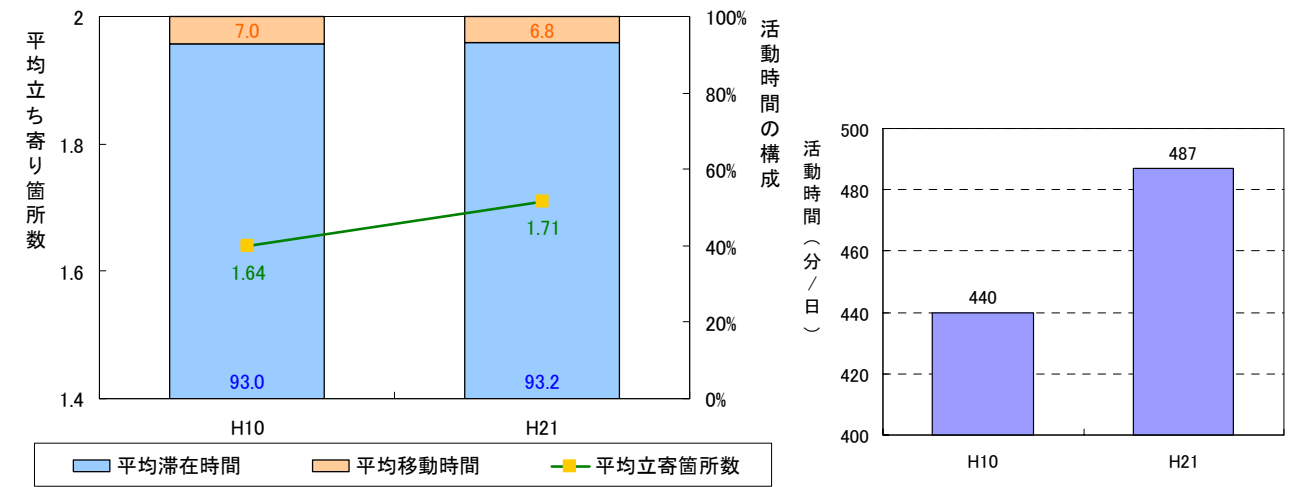


図 平均立ち寄り箇所と外出先滞在時間の推移

図 一日の活動時間の推移

④ 区内駅利用が増加し、駅までの移動時間も短縮

- 平成10年は区内駅利用者の割合が82%だったが、平成21年には86%に増加しており、新線の開通効果が出ていると考えられる。
- また、駅が身近にできたことで、区内駅利用者のアクセス交通手段は徒歩が増加している。また、端末移動時の所要時間が短くなり、区民の生活にゆとりが生まれていると考えられる。

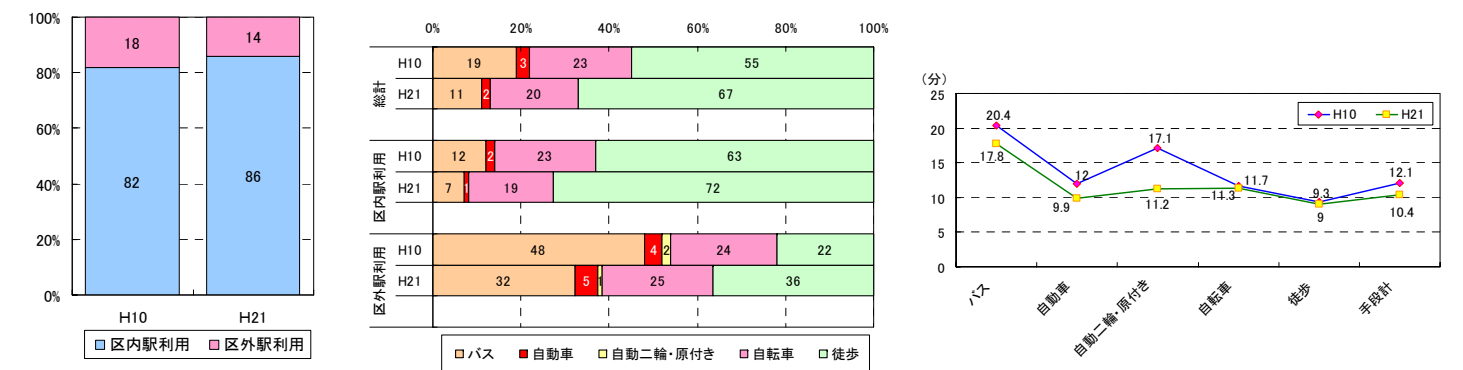


図 利用駅割合の推移

図 利用駅区分別の端末交通手段分担率の推移

図 端末交通手段別の平均所要時間の推移

足立区の交通に係わる課題

バス路線網の課題

【公共交通不便地域の存在】

バス停カバー圏域は人口・面積ともに約8割で、そのうち約2割がはるかぜ路線によりカバーしている。バス停不便地域は鉄道駅周辺や区縁辺部に広がっており、約1割程度は駅から1000m内に位置しているものの、バス・鉄道共に利用が不便な公共交通不便地域は、区縁辺部や平野町・六月町(六町駅と竹ノ塚駅の間)、関原・本木東町、扇一丁目、梅田三丁目(梅島駅と高野駅の間)に点在している。

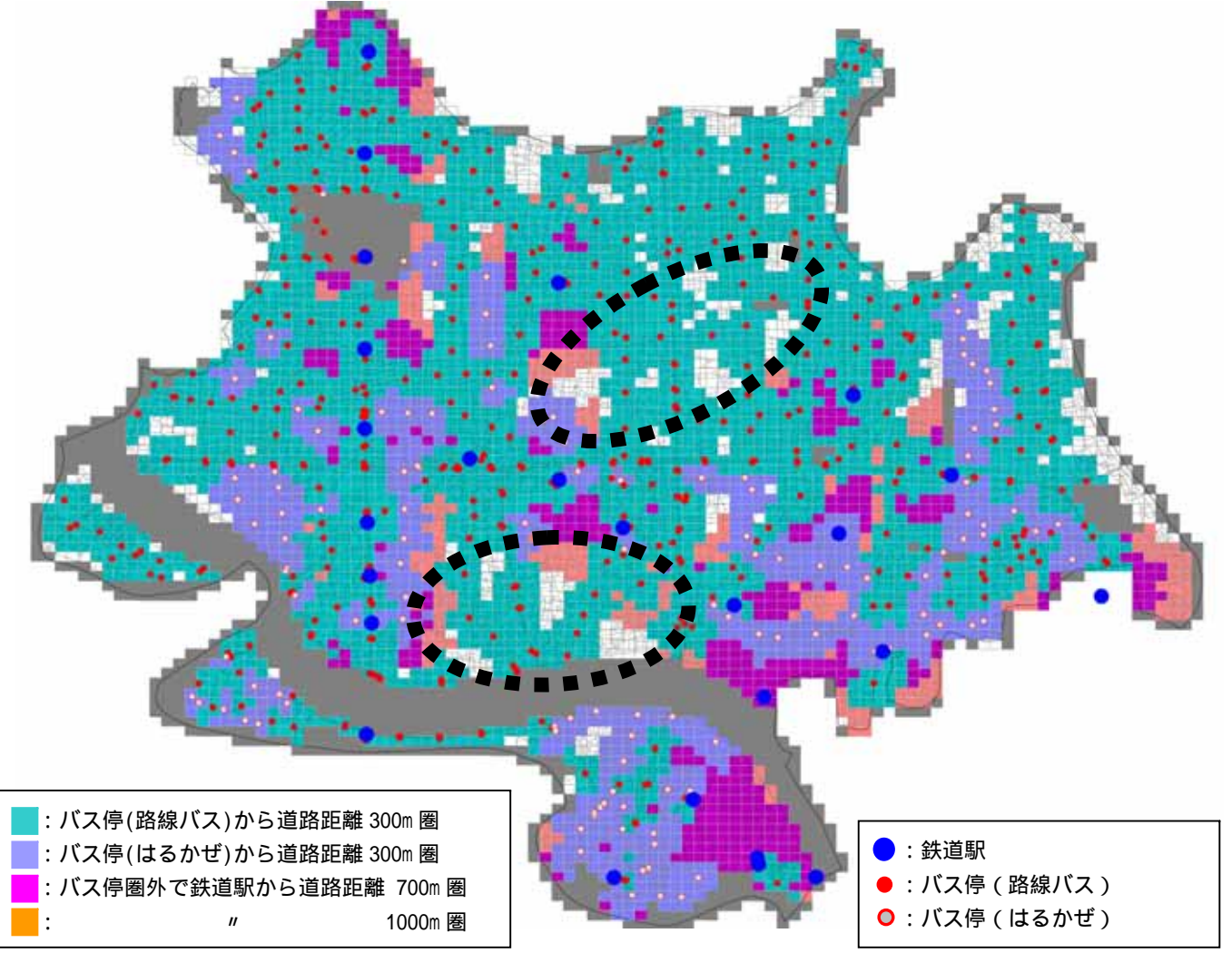


図 公共交通カバー圏域

注1) 100mメッシュの中心座標と鉄道駅・バス停位置間を道路距離で算出

表 公共交通カバー人口・面積

	総数	バス停300mカバー圏域			バス停300mカバー圏域		バス停300mカバー圏域				
		路線バス	割合	はるかぜ	割合	駅700m	割合	駅1000m	割合		
人口	630,506	346,297	54.9%	137,893	21.9%	484,190	76.8%	548,057	86.9%	585,769	92.9%
高齢人口	123,996	67,139	54.1%	27,056	21.8%	94,195	76.0%	107,253	86.5%	114,811	92.6%
面積(ha)	4,520	2,690	59.5%	848	18.8%	3,538	78.3%	3,919	86.7%	4,162	92.1%

注1)人口・高齢人口はH17国勢調査 ただし、メッシュ人口は区外も含むため統計値と一致していない

注2)カバー面積は河川等の居住地外面積(図中グレー)を除く

【東西方向のバス路線の不在】

移動手段の分担率をみると、南北方向に比べ、東西方向の公共交通(鉄道及びバス)分担率が極めて低く、東西方向の移動は自動車に依存している傾向が伺える。

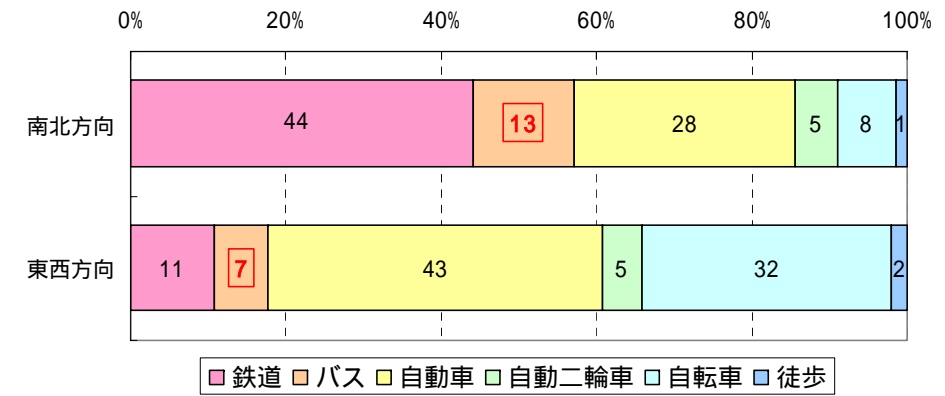


図 南北方向及び東西方向の代表交通手段分担率(平成20年度)

注) 南北方向: 北千住周辺、千住大橋周辺、竹ノ塚周辺、六町周辺

東西方向: 江北・足立小台周辺、西新井・大師前周辺、綾瀬周辺、北綾瀬周辺

出典: 東京都市圏パーソントリップ調査

【区民が満足するバスサービス水準】

バス停までのアクセス時間・バス運行間隔ともに、満足度が下がると時間が延びる傾向にある。区民が満足する最低水準(「どちらかという満足」と「どちらかという不満」の間)は、バス停までの距離で約750m、運行間隔で約19分(1時間に3本程度)と試算される。

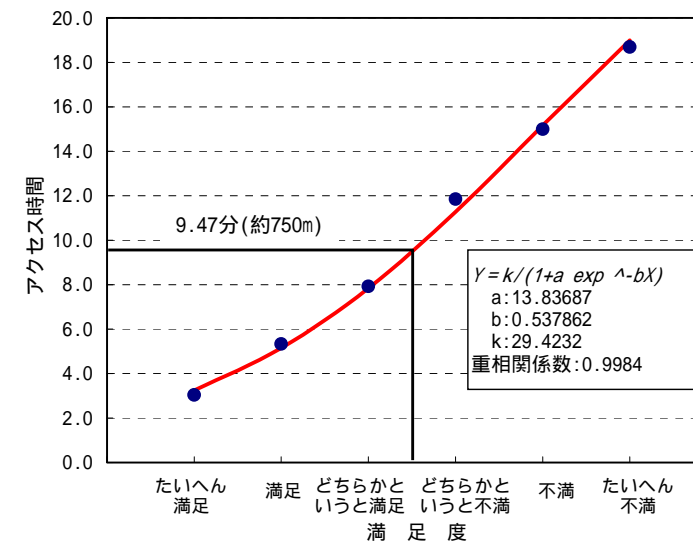


図 バス停までのアクセス時間と満足度

出典: 区民意識調査

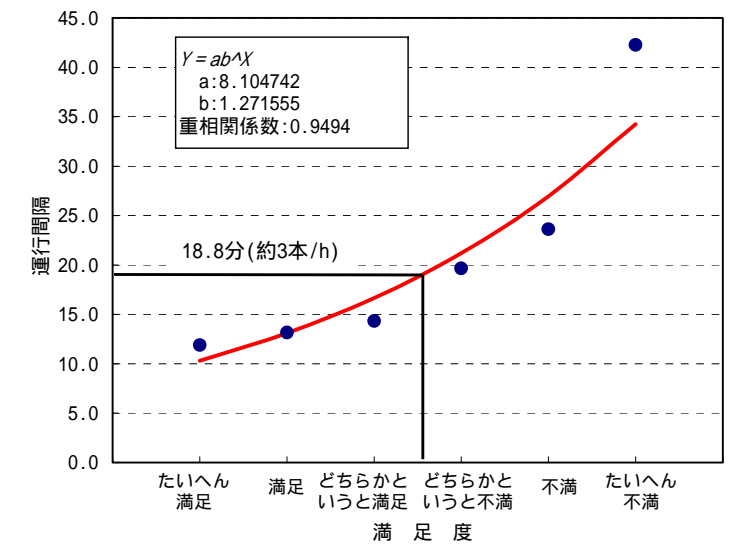


図 バスの運行間隔と満足度

注1) 各満足度の回答結果(たいへん満足: 1~たいへん不満: 6)と、満足度ごとの平均値(バス停までのアクセス時間、バス運行間隔)をプロットしたもの。

注2) 満足する最低水準は、プロット(満足度と平均値)に最適な関数を当てはめ理論値を計算したもの。

安全・安心な移動への課題

【自転車走行環境の不足による自転車事故(歩道、車道)の多発】

国道4号線や環状7号線、尾久橋通りなど区内の幹線道路において自転車死傷事故件数が多くなっている。また、竹ノ塚駅周辺や綾瀬駅周辺など駅周辺においても自転車死傷事故件数が多くなっている。交通に関する区民意識調査では、「快適に歩行するための条件」、「自転車利用を増やすための条件」とともに、自転車走行空間と歩行空間の分離が1、2位を占め、自転車走行環境の整備が求められている。

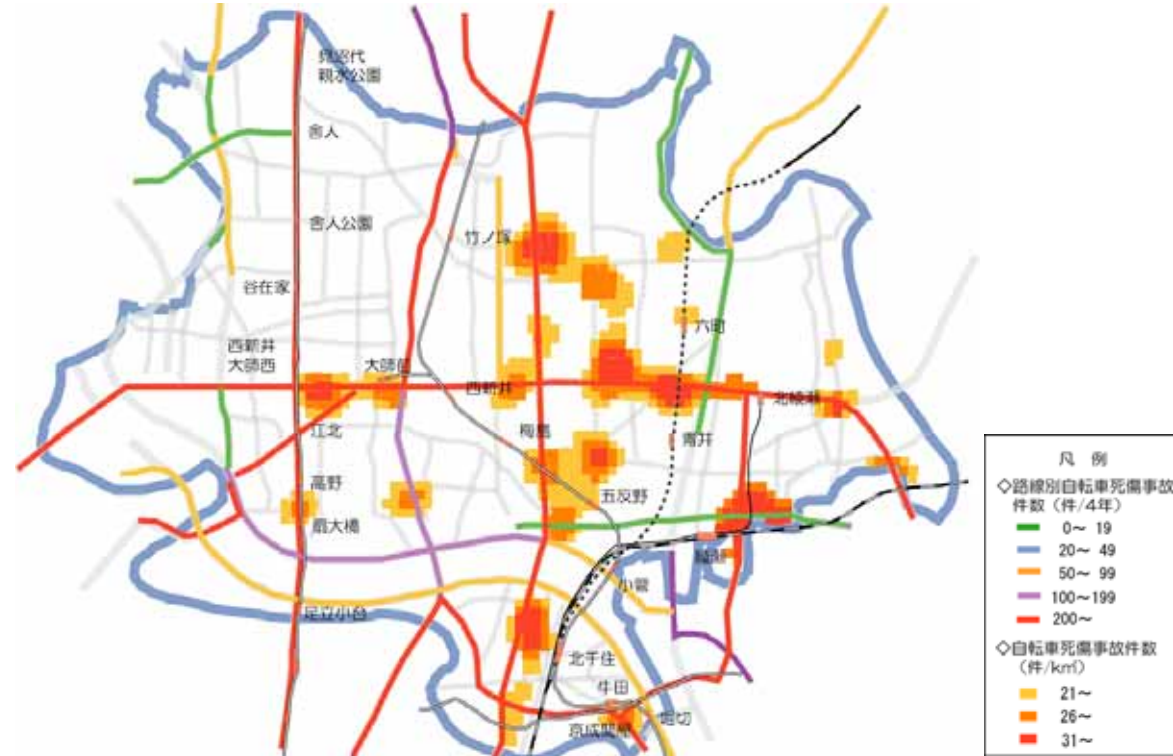


図 自転車事故多発地域・路線(H21年上半期) 出典：警視庁 HP

【安全で快適な自転車利用を促進するための取り組み：東京都「自転車の安全利用推進総合プラン」】

1. 交通ルールの遵守・マナー向上の視点(例：自転車運転免許制度(足立区))
=>自転車の交通ルールの遵守・マナーの向上に関する広報・教育の充実を図る。また、ルールを遵守させる制度の創設を目指す。
2. 放置自転車改善の視点(例：モビリティマネジメント手法の活用)
=>自転車駐車場の整備を進めるとともに、地域の特性に応じた自転車利用方法を促すなど、ハード・ソフト一体となった放置自転車対策を推進する。また、自転車駐車場の絶対数が不足している地区、自転車利用が多い商業エリアなど、地域特性に応じた対策を実施する。
3. 安全な走行空間確保の視点(例：自動車の通行規制による自転車走行ネットワークの確保)
=>自転車が安全に走行できる空間を創出し、環境にも優しい自転車利用の促進を図る。また、駅周辺等の身近なエリア、業務集積地区等、地域の特性に応じた対策を実施する。
4. 自転車の安全性向上の視点(例：点検・整備制度の普及促進による安全性向上)
=>安全マークなどの普及が遅れている現状を踏まえ、より安全な自転車を普及させるための対策を検討する。

【拠点駅周辺に集中する自転車需要】

拠点駅(北千住駅、竹ノ塚駅、西新井駅、綾瀬駅、六町駅)周辺で1,000台/日を超える自転車利用が集中することとなり、自転車が専用で走行できる空間づくりが求められる。

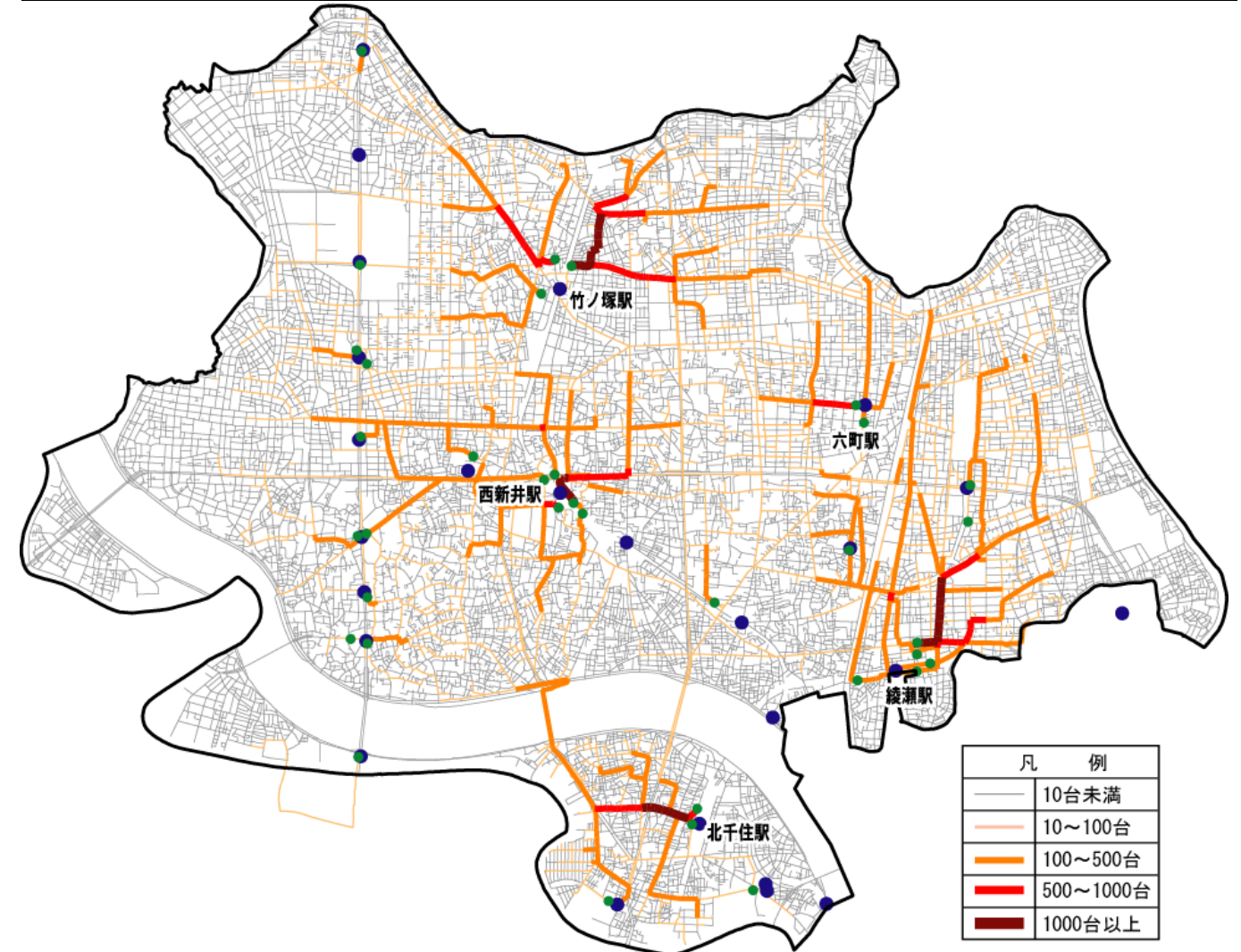


図 駐輪場への主要経路の利用台数

算出方法：駐輪場契約データから駐輪場までの経路を設定し台数を算出した。経路の設定は、契約データ住所から駐輪場までの道路上の最短距離とした。ただし、歩道が無く車道を走行する必要がある道路(幅員5.5m未満)は、歩道を走行可能な道路(幅員5.5m以上)の2.5倍の時間がかかるものと想定し、経路設定時に考慮した。

*)区民意識調査より、自転車での歩道と車道の走行割合から設定
自転車走行時の空間 歩道72%：車道28%(2.5:1)

拠点駅のポテンシャルへの課題

【駅を中心とした生活圏域の形成】

足立区居住者の私事目的の6~7割程度が足立区内を到着地としており、その傾向は高齢者ほど高くなっている。更に、その約4割が自地域を超えた移動となっている。自地域を超えた私事目的は、拠点駅周辺に集中する傾向があり、拠点駅を中心とした生活圏域の形成が伺える。
 自地域内の私事目的の移動は、徒歩及び自転車利用が9割前後を占めており、歩行及び自転車の走行空間の形成が望まれる。

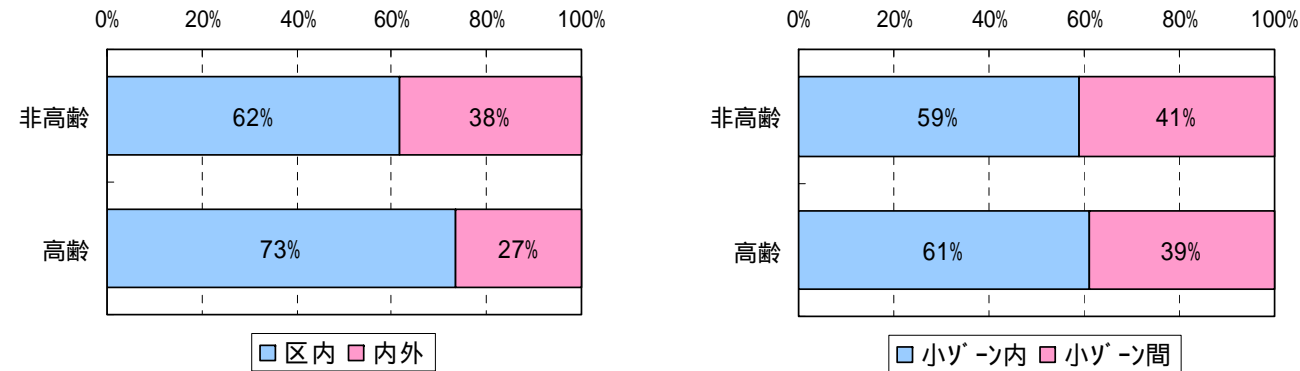
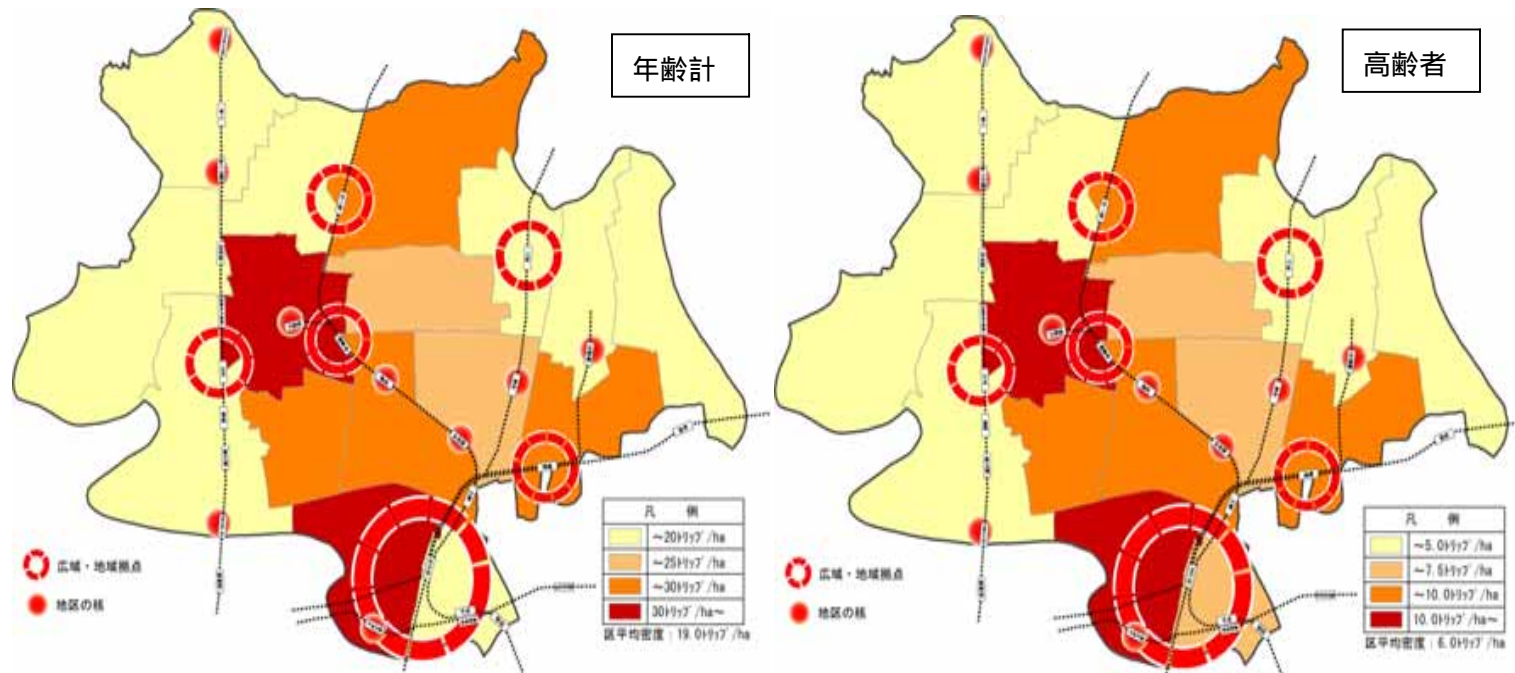
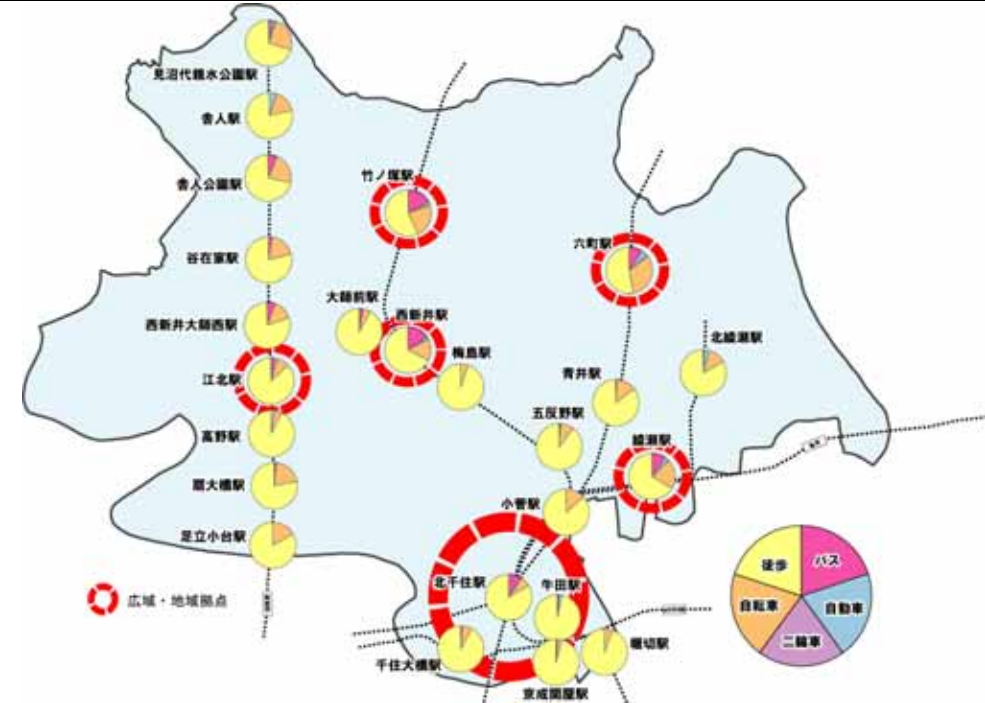


図 足立区居住者私事目的到着地の区内・区外割合 図 足立区居住者私事目的の区内地域間（小ゾーンの）移動割合
 注)小ゾーンは、東京都市圏パーソントリップ調査のゾーン区分で当区分の最小単位
 区内を16に区分し、身近な生活圏域（平均3km²程度）程度の広がりとなっている
 出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H20年）



注)着トリップ密度：移動量の集中度合いを示す指標で、着トリップ数を地域(ゾーン)面積で基準化

拠点駅は区内他駅に比べ、バスからの乗り継ぎ利用の割合が高くなっている。
 にぎわい・交流促進に向けた拠点駅のポテンシャル向上として、施設のバリアフリー化と合わせ、鉄道とバス相互の乗り継ぎ情報の提供など、駅利用者のシームレス化（乗り換えに伴う不便さの解消）が求められる。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

表 各駅バリアフリー状況

駅名	概ね500m圏内の対象道路 ⁽¹⁾			主な改修内容	
	路線数	要改修路線 ⁽²⁾	割合		
拠点駅	北千住駅	6	6	100.0%	平板の凹凸による段差の解消
	綾瀬駅	14	12	85.7%	誘導ブロックの設置・改善
	西新井駅	17	13	76.5%	誘導用ブロックを線的に設置
	竹ノ塚駅	14	9	64.3%	老朽化した舗装の改修
	六町駅	9	6	66.7%	歩行者横断部に誘導用ブロックを設置
	江北駅	8	1	12.5%	ILB舗装の凹凸の補修
その他駅	北綾瀬駅	25	18	72.0%	誘導用ブロックを設置
	牛田・堀切・京成関屋駅	7	2	28.6%	歩行空間の改修(縦断勾配、占用物件)
	千住大橋駅	4	3	75.0%	誘導ブロックの改善
	小菅駅	3	1	33.3%	誘導用ブロックの設置
	五反野駅	5	5	100.0%	誘導用ブロックの設置
	梅島駅	11	10	90.9%	誘導用ブロックの設置、有効幅員の確保
	大師前駅	6	3	50.0%	誘導用ブロックの設置
	青井駅	13	11	84.6%	歩行空間の改修
	見沼代親水公園駅	6	6	100.0%	歩行空間の改修
	舎人駅	14	14	100.0%	誘導用ブロックの設置
	舎人公園駅	7	3	42.9%	歩行空間の改修
	谷在家駅	16	12	75.0%	歩行空間の改修
	西新井大師西駅	18	8	44.4%	誘導用ブロックの設置
	高野駅	12	1	8.3%	歩道勾配の改善
扇大橋駅	5	3	60.0%	歩車道境界の段差解消	

*1)対象道路は、国道、都道、区道
 *2)対象路線の中に1箇所でも改修箇所があれば、要改修路線とした

道路円滑化への課題

【幹線道路の渋滞】

国道4号線や環状7号線を中心とした幹線道路に渋滞が発生しており、道路交通の円滑化が損なわれている箇所がみられる。

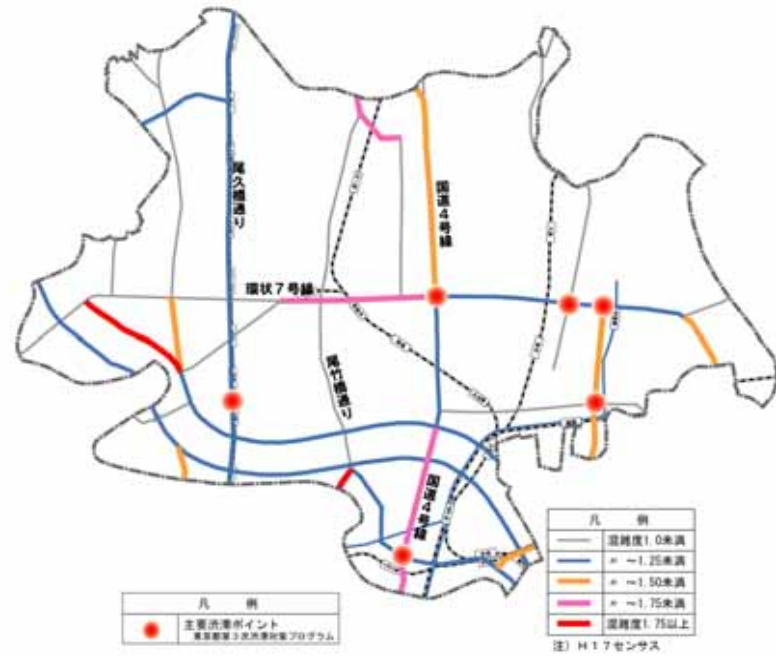


図 道路混雑度 出典：H17 道路交通センサス

【路上駐車への対応】

路上駐車に対し幹線道路は概ね取締重点路線に指定されている。更に、T Xと日暮里・舎人ライナーを除く駅周辺も重点地域に指定されている。



図 違法駐車取締重点路線・地域 出典：警視庁 HP

【都市基盤の充足状況】

都市計画道路の整備進捗は都区部（特に外周区）の中でも改良率は高くなっているものの、特定の地域（本木北町周辺、東伊興町周辺、千住旭町周辺）で都市基盤が不足している。

特に、本木北町周辺や東伊興町周辺は公共交通不便地域としても抽出されており、公共交通のみならず自動車交通の利便性が低くなっている。

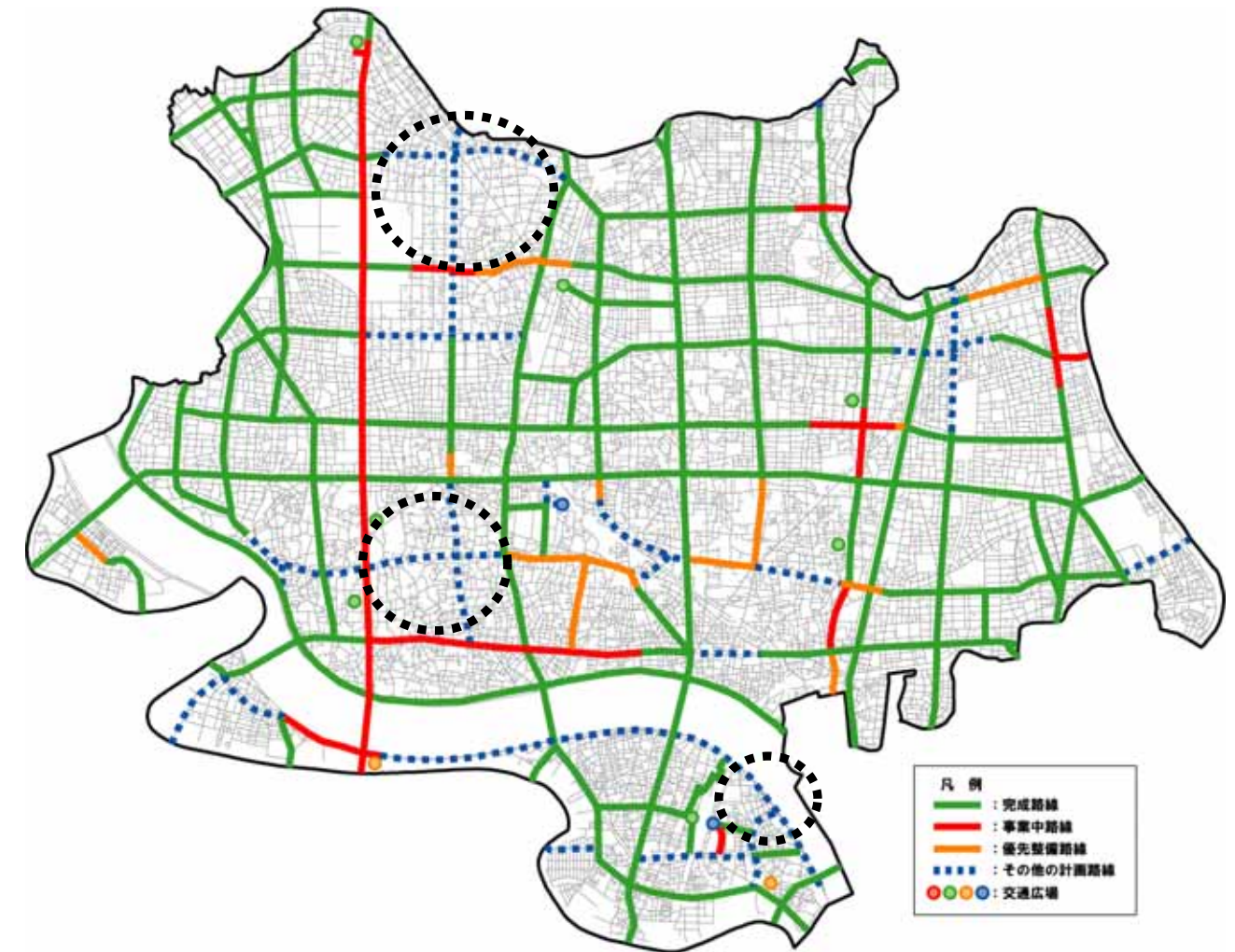


図 都市計画道路の整備状況

高齢者等移動制約者の移動確保への課題

【きめ細かなサービス確保】

足立区居住者の年齢階層別代表交通手段割合は、年齢があがるにしたがいバス及び徒歩の利用割合が増加し、鉄道や自動車の利用割合が減少する傾向を示している。

全ての区が障がい者に対するタクシー助成を行っており、きめ細かなサービスを提供している区もみられる。

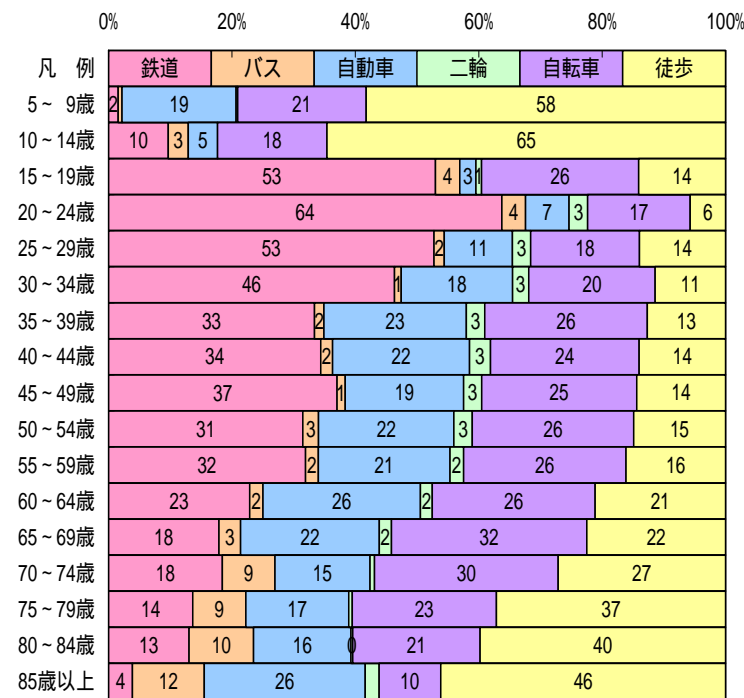


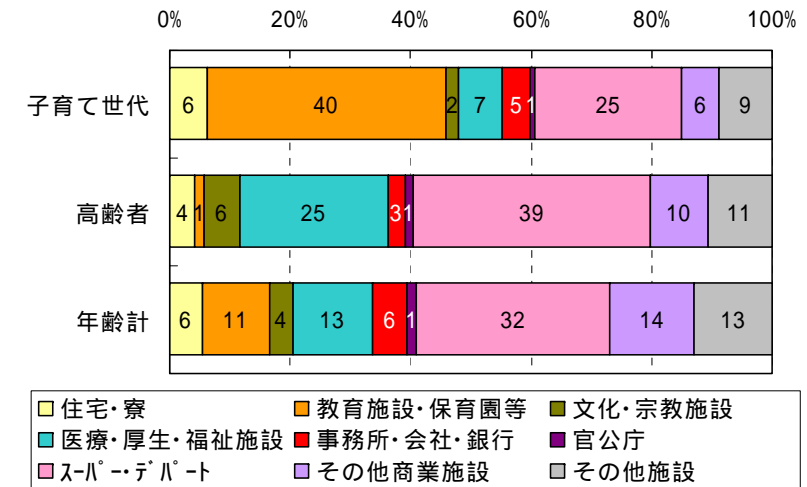
図 足立居住者の年齢階層別代表交通手段分担率
出典：平成 20 年度東京都市圏パーソントリップ調査

【病院や福祉施設、子育て施設に対する公共交通サービスの拡充】

高齢者は医療・厚生施設・福祉施設、スーパー・デパートとの移動が多く、子育て世代は、教育施設・保育園等（学校・教育施設・幼稚園・保育施設）との移動が多い。

大規模商業施設や病院は区内各所に点在しており、公共交通不便地域の中に当該施設が立地している状況も見られる。

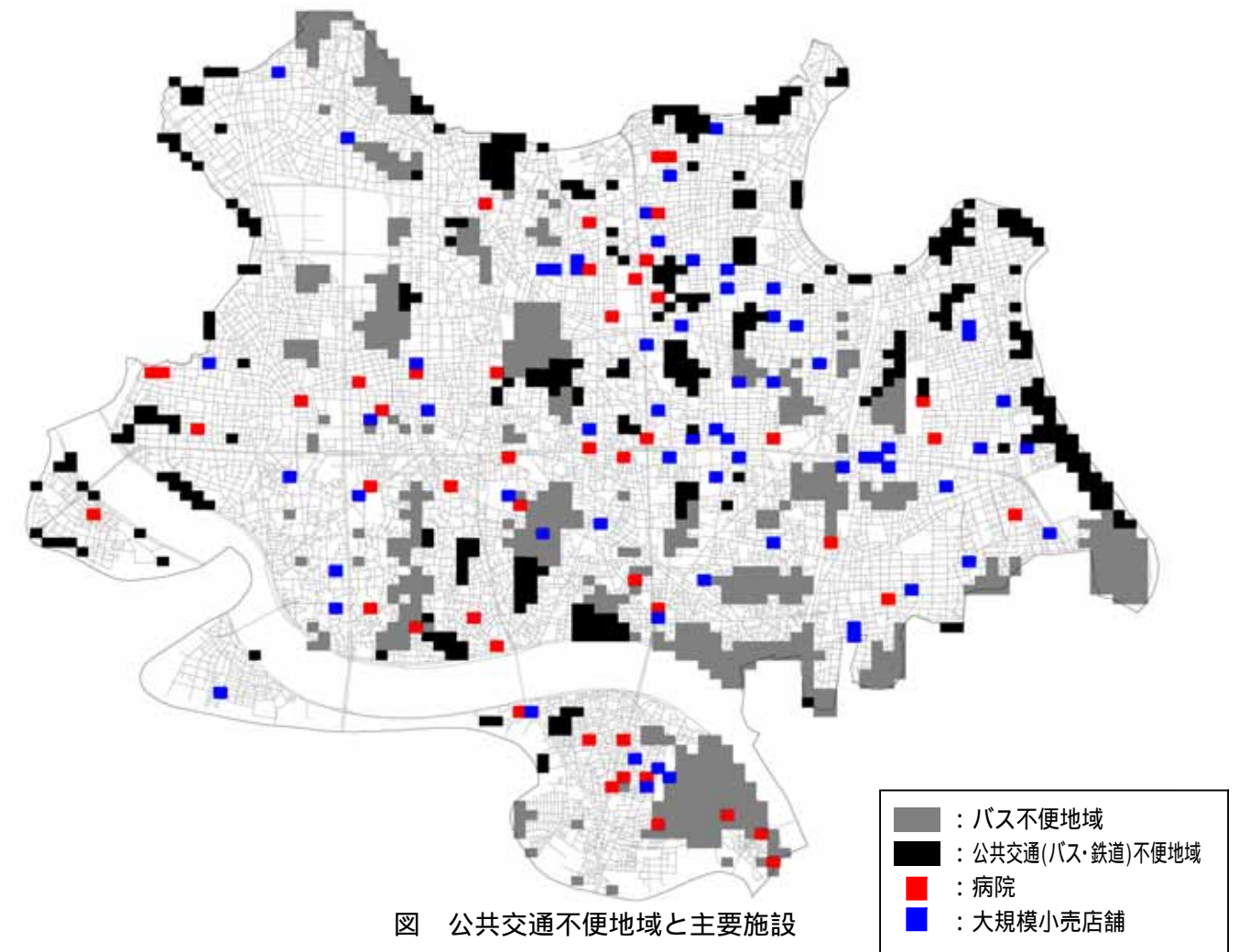
高齢者等の移動確保に向けては、医療・厚生施設やスーパー・デパート、教育施設・保育園等の子育て施設とバス停との位置を検討する必要がある。



注) 子育て世代：女性の 25～39 歳で 5 歳未満の幼児と同居しているものとした

図 高齢者及び子育て世代の私事目的の到着施設構成割合

出典：平成 20 年度東京都市圏パーソントリップ調査



III. 交通施策の方向性

(1) 交通手段等に求められる役割

足立区居住者の交通実態等を踏まえ、交通手段等に求められる役割は以下のように整理できる。

交通手段等	交通実態及びニーズ	求められる役割	
公共交通	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕ピーク時間帯は主に鉄道端末としての利用が多く、日中は高齢者を中心とした私事活動等の生活交通の足として利用されている。 バス停圏域(バス停から 300m)として区内の概ね 6 割をカバーしている。 運行本数の増加、運賃低減、運行時間延長へのニーズが高い 	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが一定範囲内に利用可能な施設が存在 運行頻度、料金など一定水準以上のサービスを提供 観光・イベント時の大中量輸送を提供
	はるかぜ	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕ピーク時間帯は主に鉄道端末としての利用が多く、日中は病院や小売店など生活関連施設への移動手段として利用されている。 路線バスとは別にバス停圏域として区内の概ね 2 割をカバーしている。 運行本数の増加、運行時間帯の改善へのニーズが高い 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスとのネットワークにより不便地域を解消 きめ細かなサービスにより区内公共交通網を補完
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 通勤通学目的での利用が大半を占め、通勤通学時の区外への主要な手段として利用されている。 運賃低減、運行本数の増加、アクセス利便性の改善へのニーズが高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス、はるかぜとのネットワークにより不便地域を解消 区内拠点間、区外移動の確保
	タクシー等	<ul style="list-style-type: none"> 歩行困難な身体障がい者の方に、日常生活の利便と生活圏の拡大を図るために福祉タクシー利用券を交付している。 都区部の中で足立区は、STS などきめ細かなサービスの提供が遅れている。 	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが利用したい時に利用できる環境を提供
個別交通	徒歩	<ul style="list-style-type: none"> 主に買い物等の私事活動で移動が多い。 歩行空間には 6 割程度が満足している一方、自転車との分離や自動車との分離された空間へのニーズが高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全で快適な歩行空間の提供
	自転車	<ul style="list-style-type: none"> 地形的に平坦であり、都区内でも自転車利用の割合が高く、85 歳以上の高齢者を除き全年代で 2 割程度が利用している。 鉄道端末としての利用も多く見られる。 7 割が歩道、3 割が車道を走行し、6 割以上が走行空間に不満を感じている。 徒歩と同様に、自動車との分離や歩行者との分離された専用空間へのニーズが高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全で快適な自転車走行空間の提供 端末手段として、駅及びバス停への移動空間の提供
	自動車(マイカー)	<ul style="list-style-type: none"> 都区部(特に外周区)の中でも基盤整備が進んでおり、利用割合は都区部の中で最も高くなっている。 公共交通の整備進捗や環境意識の高まりなど、社会環境の変化により自動車利用割合が減少傾向にある。 自動車での移動時間に対して 8 割が満足している。 他手段(鉄道、バス、自転車、徒歩)の利便性・安全性が高まることで 6 割が利用を抑制するとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全で快適な自動車走行空間の提供
結節点	鉄道駅・バス停	<ul style="list-style-type: none"> 駅(特に拠点駅)を中心に生活圏域が形成されており、人・物の集中に加え都市機能も集中し、市街地拠点として機能している。 様々な交通手段が交差するポイントであり、バス停・駅及び駅周辺に大量で多様な属性・目的の移動が交錯している。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅及び駅周辺での円滑な移動を提供 円滑な手段間の乗り継ぎを提供

(2) 配慮すべき制約条件

交通課題や社会的要請を踏まえ、交通政策として配慮すべき事項は以下のように整理できる。

① 移動制約：高齢者等の移動制約者への配慮

- 足立区の将来人口は、平成 24 年に 67 万人でピークを迎え、その後減少傾向に転じ、10 年後に 66.1 万人、20 年後に 63.3 万人と予想される。
- 一方、高齢者は約 15 万人程度で推移すると予想され、特に、外出率やトリップ原単位が著しく低下する後期高齢者も増加すると予想される。

⇒今後は、高齢者に代表される移動制約者にも配慮した交通施策が求められる。

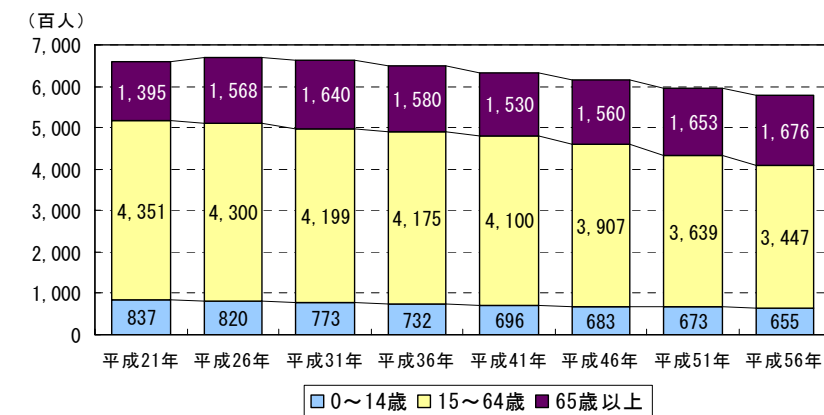


図 足立区の将来推計人口 出典：足立区資料

② 空間制約：不便地域等の地理的空間への配慮

- 公共交通網の整備進捗(TX、舎人ライク開通、はるかぜ路線 1～12 弾)により公共交通不便地域は解消してきたものの、依然として市内に不便地域が存在している。
- 区民の身近な公共交通としてのバス不便地域は、鉄道駅周辺のみならず区中央部にも広がっている。

⇒今後は、公共交通不便地域にも配慮した交通施策が求められる。

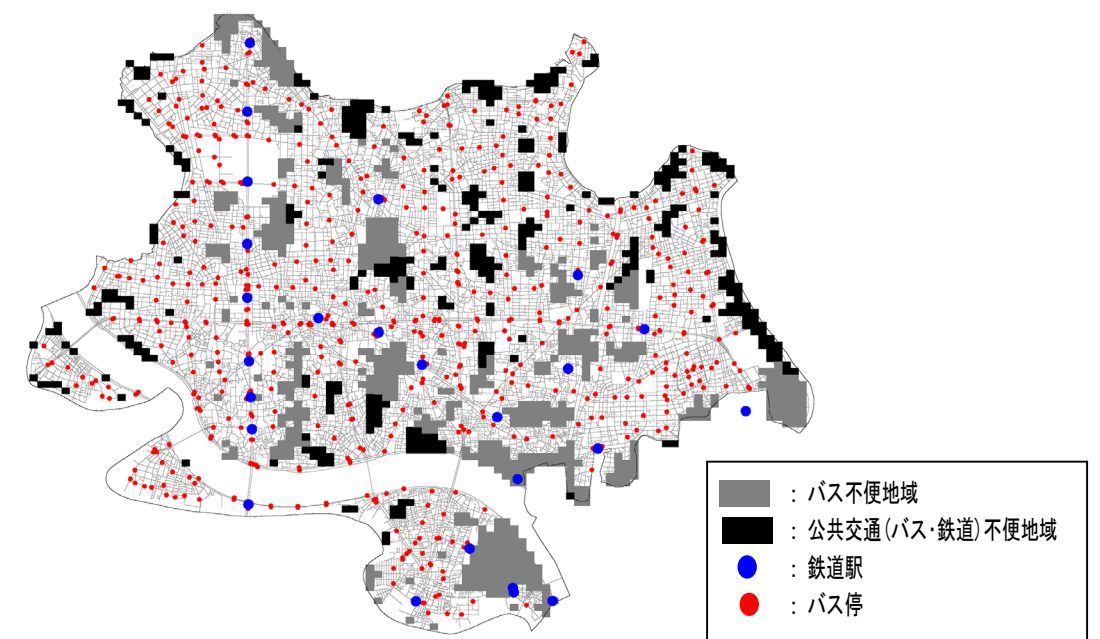


図 公共交通不便地域

③ 環境制約：地球温暖化への配慮

- ・地球温暖化は全世界的な問題であり、国や東京都においても具体的な削減目標を定め対応を図っている。足立区においても、平成 20 年 3 月に「第二次足立区環境基本計画（足立区地球温暖化対策地域推進計画）を策定し、今後 5 年後までに運輸部門自動車で 2 千 t-CO2 以上の削減目標を掲げている。
- ・特に、運輸部門においては低エネルギー交通の推進を目指しており、「公共交通網の整備」「低公害車の普及促進」「自転車交通の環境整備」により CO2 削減を目指している。

⇒今後は、地球温暖化にも配慮した交通施策が求められる。

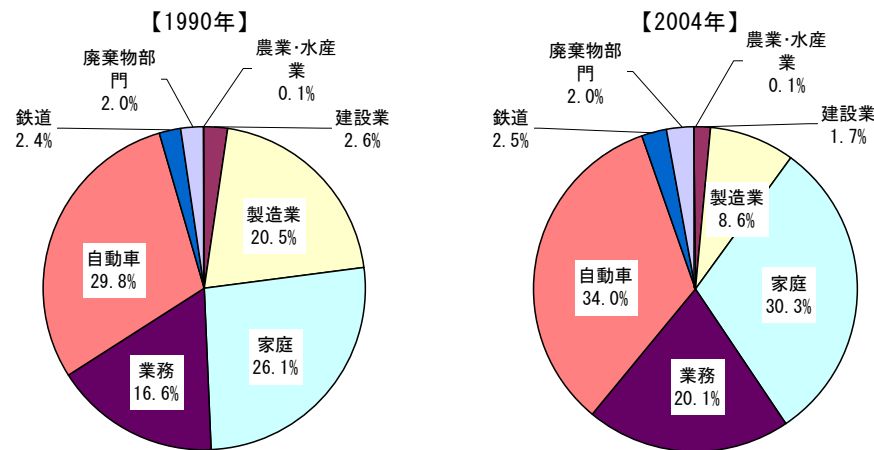


図 CO2 排出の分野別構成 出典：第二次足立区環境基本計画

④ 財政制約：既存ストックの有効活用と協働・連携

- ・少子高齢化の進展に伴う人口減少により、今後とも大幅な増収が望めない状況であるとともに、行政需要の増加や社会保障費などの義務的経費の増加により、より一層の社会基盤整備に充当できる財源が抑制されることが予想される。
- ・高齢化に伴う就業者数の減少は定常的な公共交通利用者の減少を招き、自立的な運営を前提とした民間交通事業者の経営悪化が予想され、公共交通サービスの維持も懸念される。
- ・行政(区)、区民(企業)、交通事業者の適切な役割分担のもと、協働による公共交通サービスの維持・改善が必要である。
- ・行政(区)においては、まちづくり部門、福祉部門、環境部門など関連する部局との連携により交通政策を推進して行く必要がある

⇒今後は、既存ストックの有効活用に加え、協働・連携による持続可能な交通施策が求められる。

(3) 今後の取り組みイメージ(案)

交通手段等に求められる役割に対して配慮すべき制約条件を勘案し、今後の交通施策としての取り組みイメージは以下のように整理できる。

交通手段等	求められる役割	移動制約	空間制約	環境制約	財政制約	今後の取り組みイメージ(案)
公共交通	路線バス	高齢者等の移動制約者への配慮	不便地域の解消	公共交通の利用促進	多様な主体(部局)との協働・連携	○走行空間改善(道路ネットワーク整備、交差点改良) ○快適なバス待ち環境の創出 ○利用者ニーズに応じた弾力的な系統・運行形態の見直し(デマンド型運行など) ○バス利用促進の啓発 ○観光・イベント対応バス
	はるかぜ					○走行空間改善(道路ネットワーク整備、交差点改良) ○利用者ニーズに応じた弾力的な系統・運行形態の見直し(デマンド型運行など) ○区民(企業)との協働による路線・サービスの拡充 ○バス利用促進の啓発
	鉄道					○メトロセブン、地下鉄8号線の亀有以北の区内延伸の整備促進
	タクシー等					○福祉タクシー、子育て支援タクシー-OSTSなど輸送サービスの提供 ○ITを活用した情報提供
個別交通	徒歩	不便地域への対応	自転車の利用促進	道路空間の再配分	○歩道幅員の確保 ○歩車分離、自転車との分離	
	自転車				○自転車走行空間確保(自転車道、自転車通行帯の設置) ○レンタサイクルの導入 ○交通ルールの遵守、マナー向上 ○バス停周辺の駐輪場整備	
	自動車(マイカー)				○走行空間改善(道路ネットワーク整備、交差点改良など) ○カーシェアリング(EV) ○EV普及のためのインフラ整備	
結節点	鉄道駅・バス停	バリアフリーユニバーサルデザインへの配慮		多様な主体(部局)との協働・連携	○駅前広場の整備 ○駅及び駅周辺のバリアフリー化 ○鉄道・バスの乗換利便性向上 ○複数交通手段の乗り継ぎ情報提供	

デマンド型運行：利用者の要求に応じて、随時バスを運行したり、路線バスがルートを変更する仕組み

EV：電気自動車(Electric Vehicleの略)

IV. 足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み

