

## 第三回 足立区都市交通マスタープラン検討委員会

参考資料

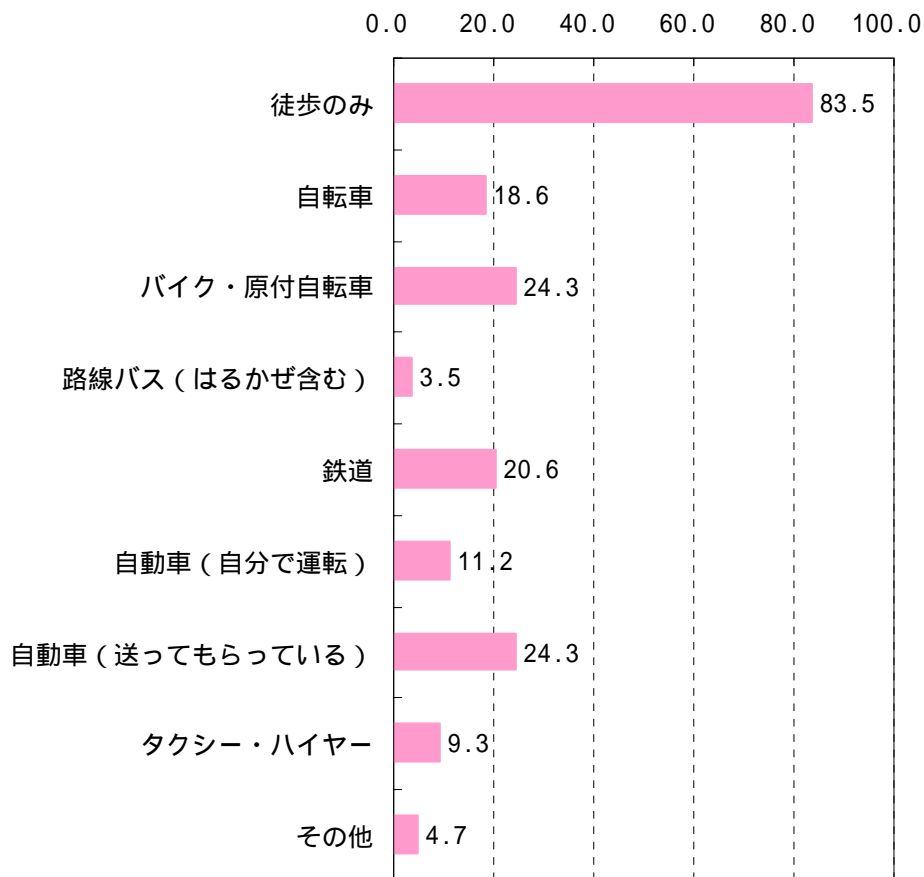


# 1. PT補完調査(区民意識調査)結果

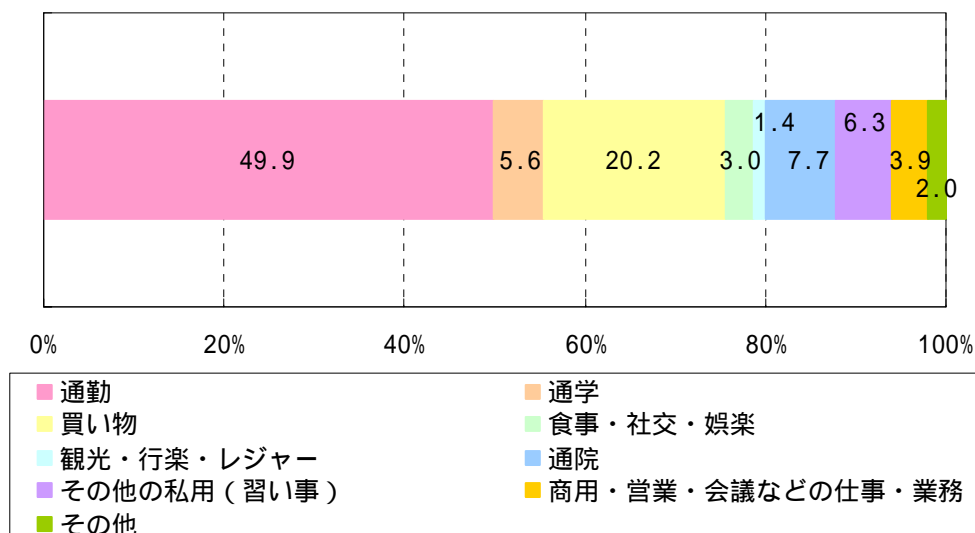
## (1) 普段の行動

目的地までの利用交通手段は「徒歩のみ」が多い。  
普段の移動の目的は、「通勤」、「買い物」の順に多い。

問3 目的地までの利用交通手段



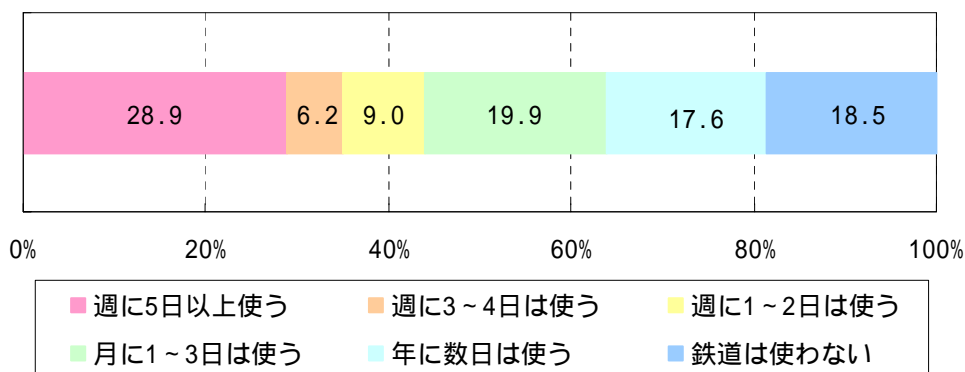
#### 問4 普段の移動の目的



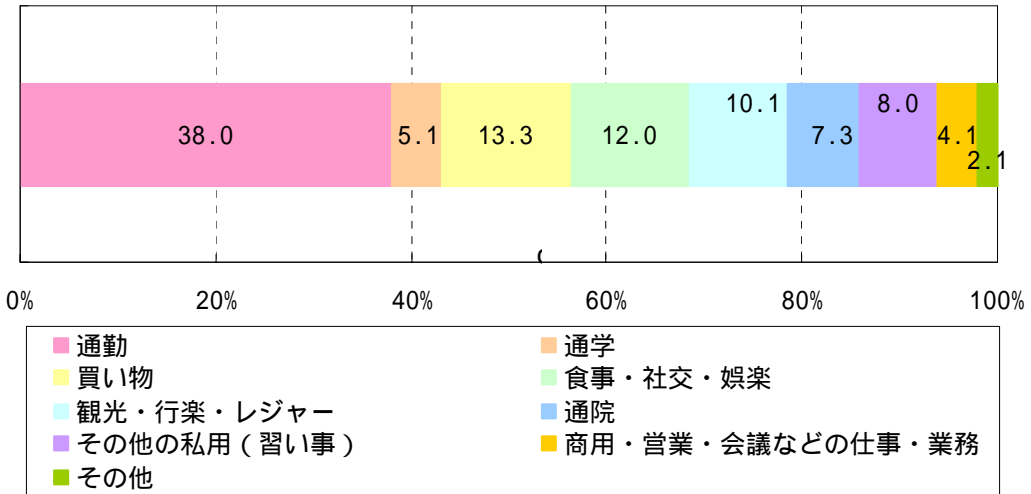
#### (2) 鉄道の利用

鉄道を週5回以上使う人が3割弱の一方、全く使わない人も2割弱。  
鉄道をもっと利用するための条件は、「運賃を安くすること」がもっとも多い。

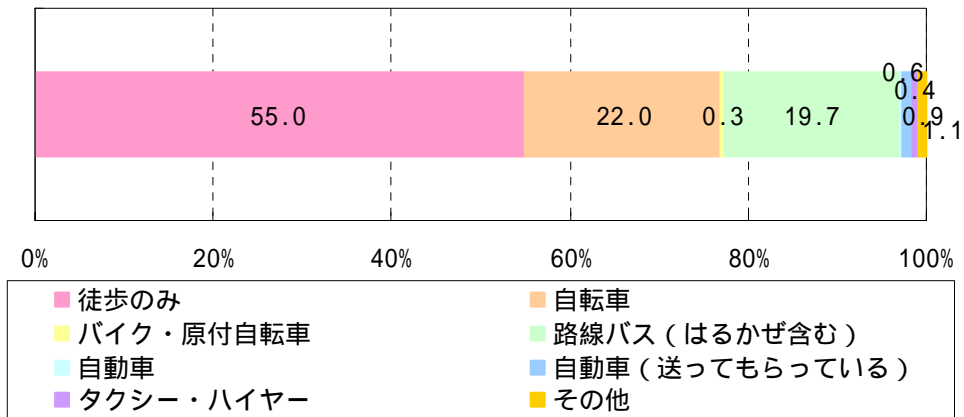
#### 問5 鉄道の利用頻度



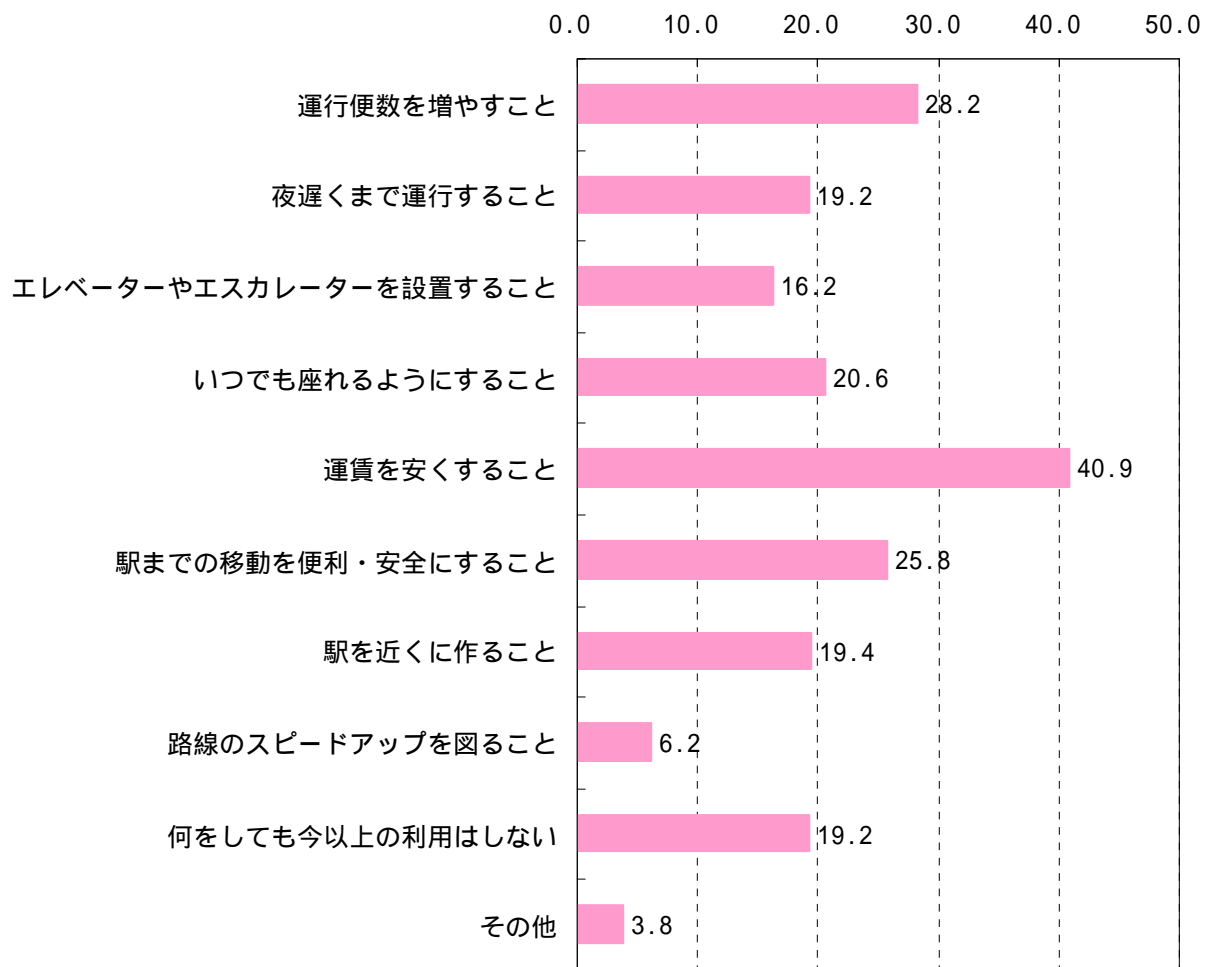
#### 問6 鉄道利用時の移動の目的



問 8 駅までの交通手段



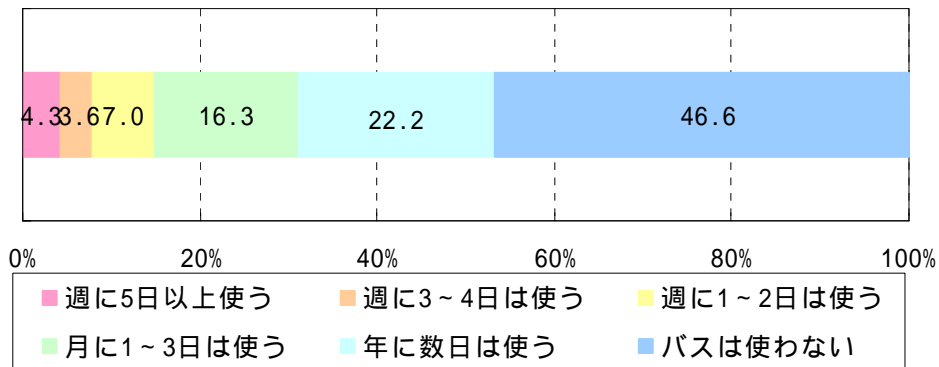
問 9 鉄道をもっと利用するための条件



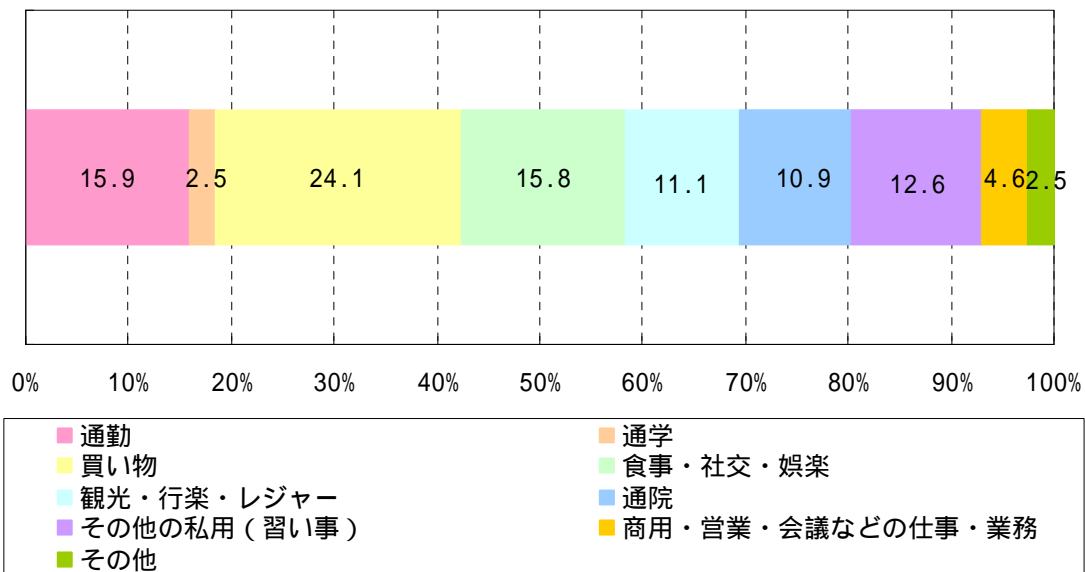
(3) 路線バス(はるかぜ含む)の利用

バスを使わない人が、半分近くを占める。  
 「バスの運行頻度」、「バスの運賃」に対して、満足している人が少なく、  
 バスをもっと利用するための条件も、「運行便数を増やすこと」、「運賃を安くすること」が多い。

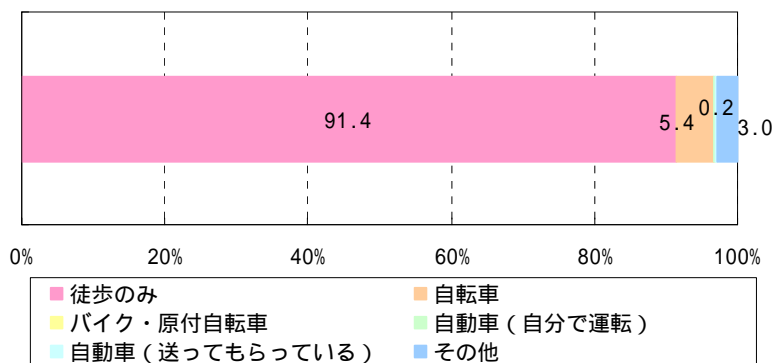
問10 路線バス(はるかぜ含む)の利用頻度



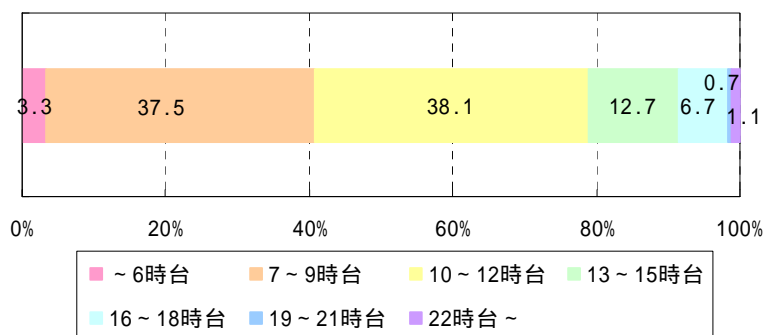
問11 路線バス(はるかぜ含む)利用時の移動の目的



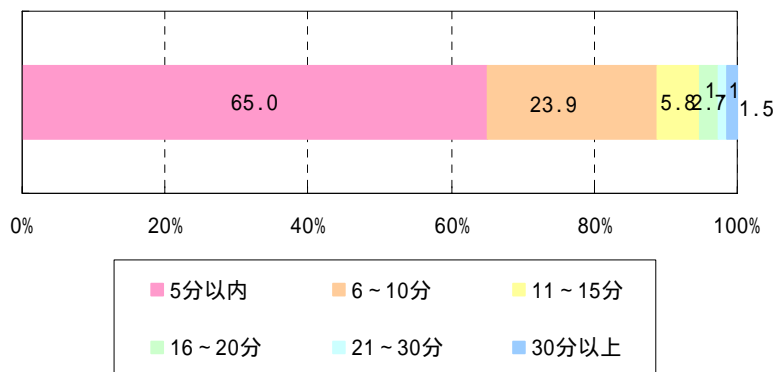
問 13 バス停までの交通手段



問 14 バスに乗る時間帯

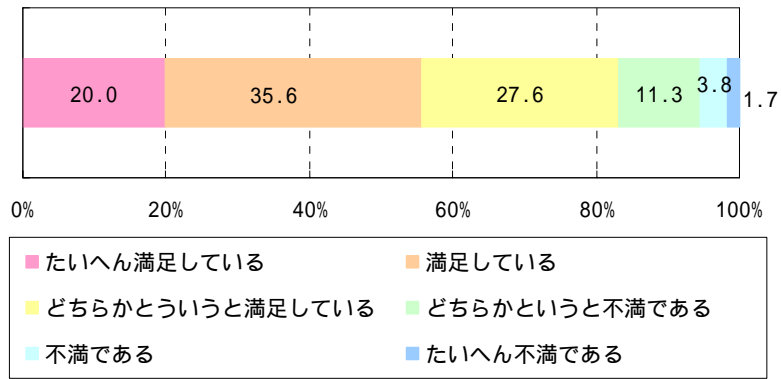


問 15-1 自宅からバス停までの所要時間

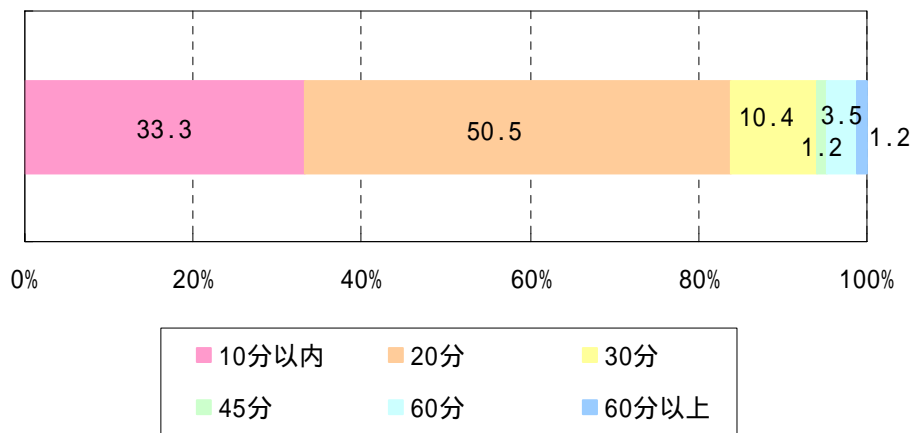


問 15-2 自宅からバス停までの所要時間の満足状況

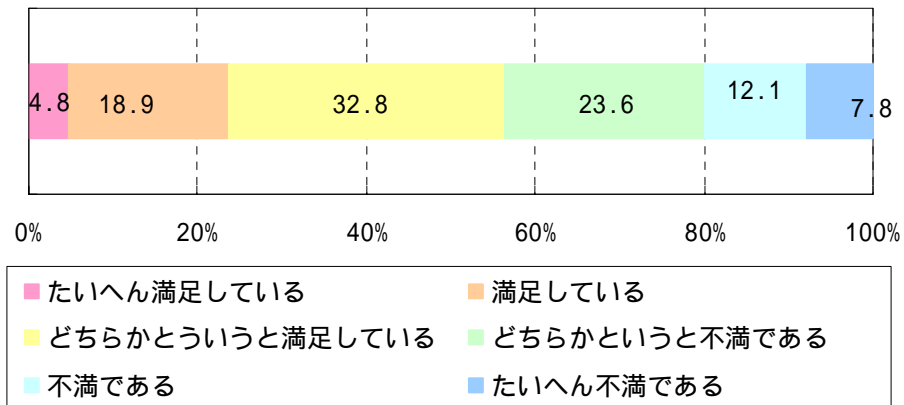




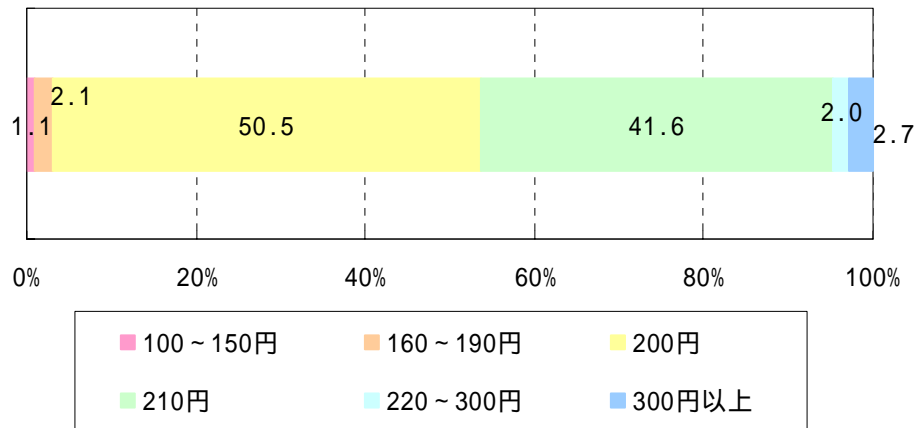
問 16-1 バスの運行頻度



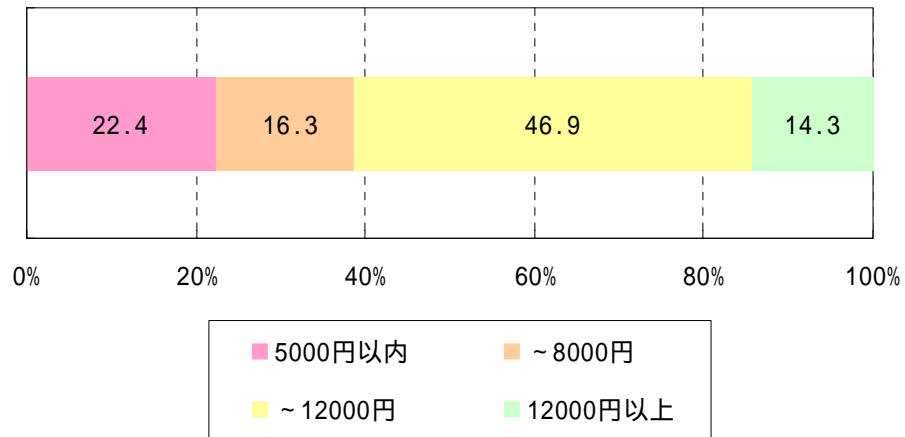
問 16-2 バスの運行頻度の満足状況



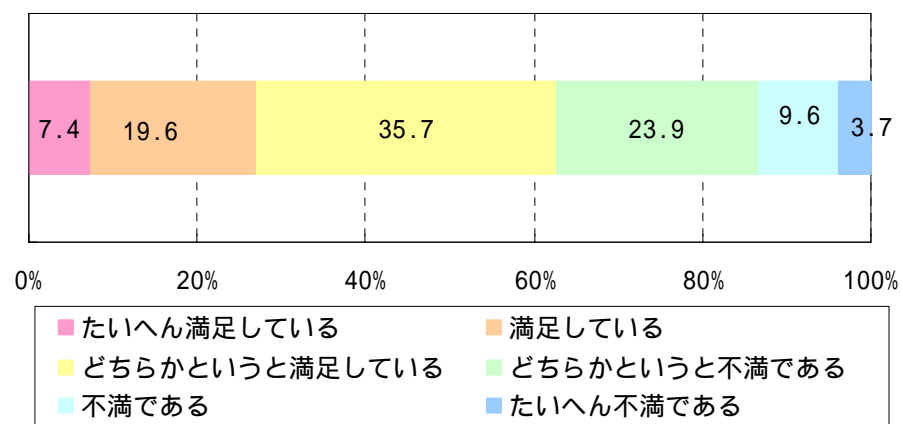
問 17-1 バスの運賃（1 日片道）



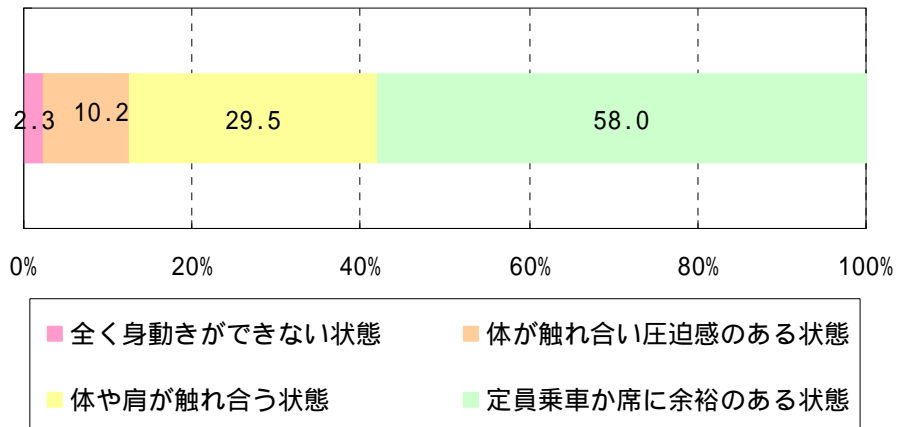
問 17-2 バスの運賃（1 ヶ月定期）



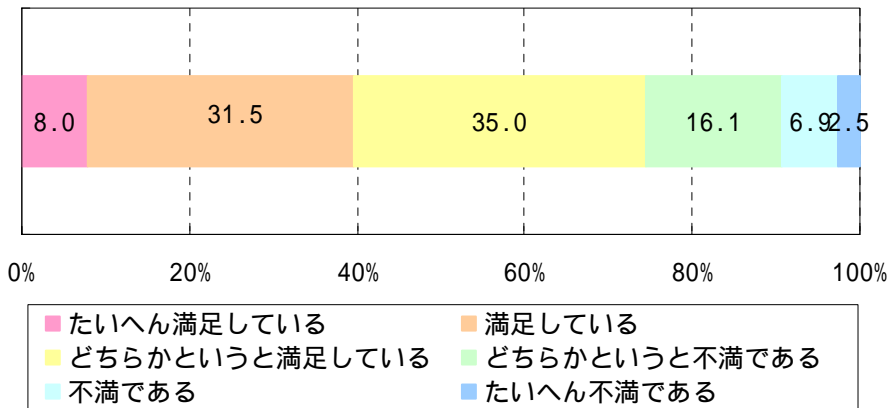
問 17-3 バスの運賃の満足状況



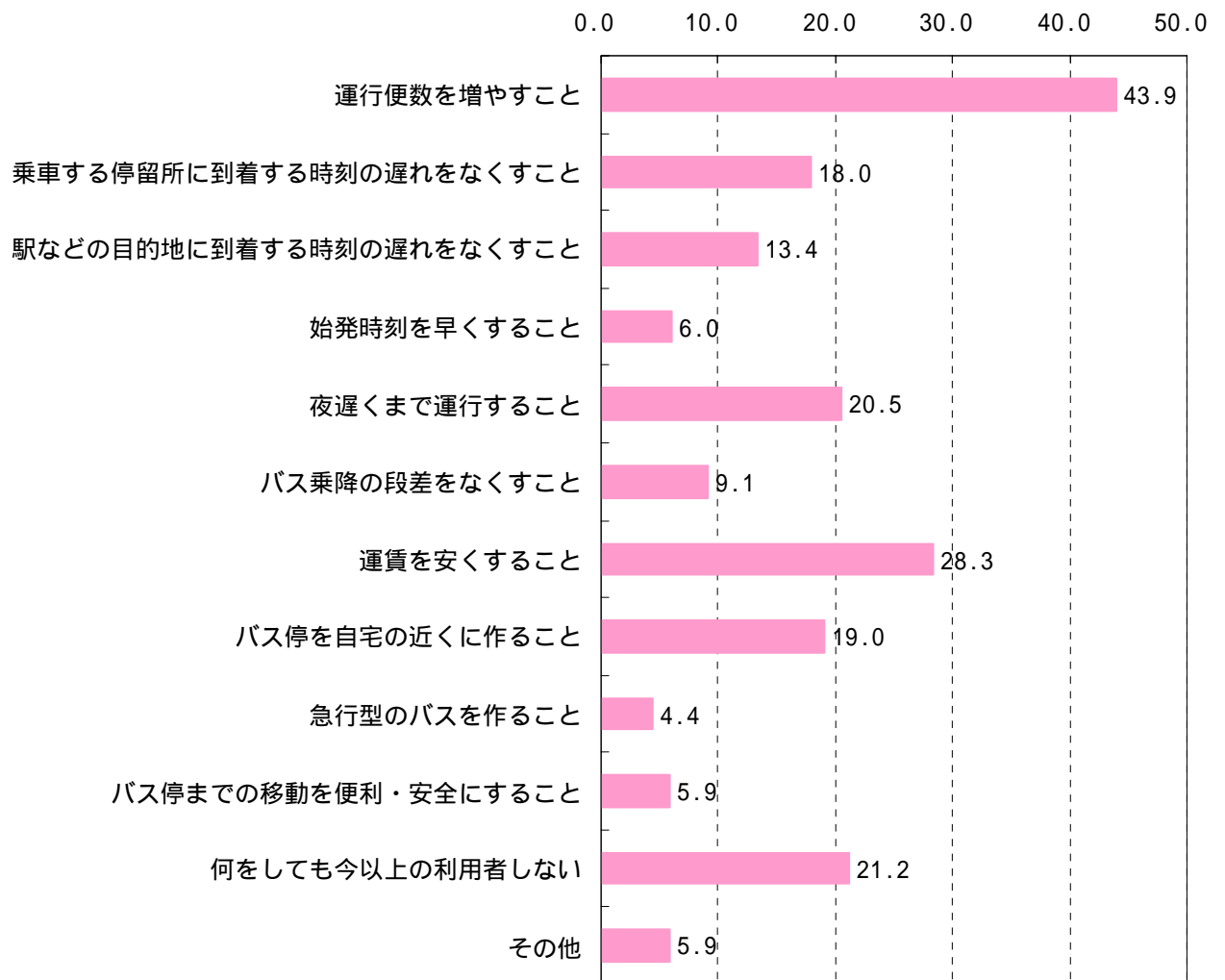
問 18-1 バスの車内の状態



問 18-2 バスの車内の状態の満足状況



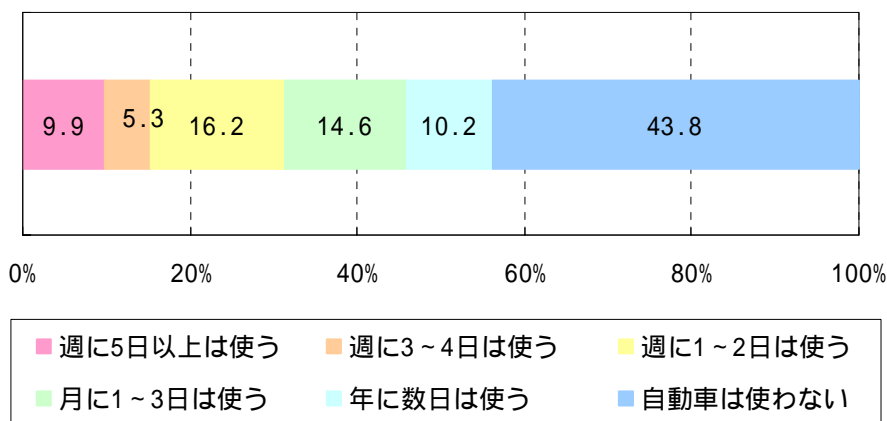
問 19 バスをもっと利用するための条件



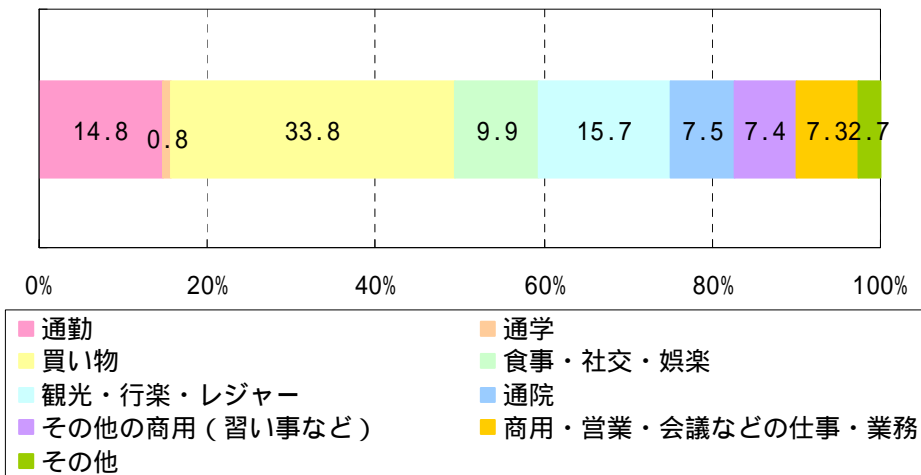
(4) 自動車の利用

自動車を使わない人が、4割以上を占める。  
 「15分以内」の移動が6割以上を占めており、比較的近距离での利用が多い。  
 自動車利用抑制の条件は、「鉄道」、「バス」あわせて「公共交通が便利になったとき」が4割以上。

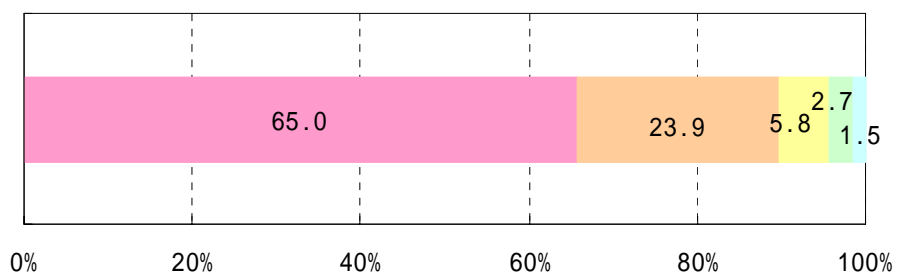
問20 自動車の利用頻度



問21 自動車利用時の移動の目的

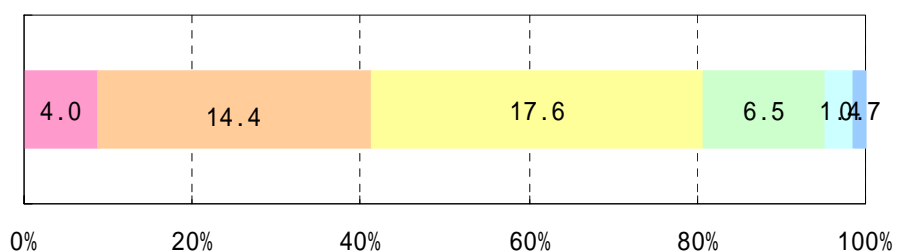


問 22-1 自動車利用時の移動の所要時間



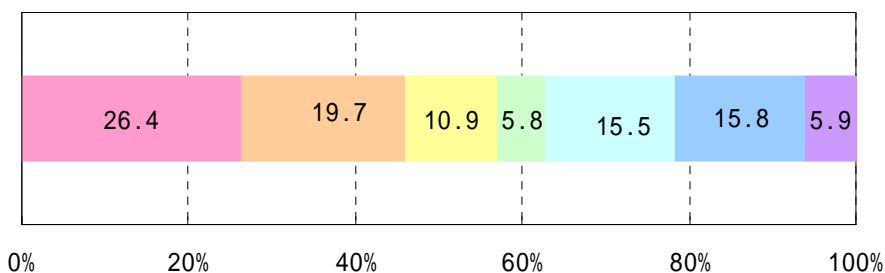
■ 15分以内 ■ 16～30分 ■ 31～45分 ■ 45～60分 ■ 60分以上

問 22-2 自動車利用時の移動の所要時間の満足状況



■ たいへん満足している ■ 満足している  
 ■ どちらかという満足している ■ どちらかという不満である  
 ■ 不満である ■ たいへん不満である

問 23 自動車の利用を抑制するための条件

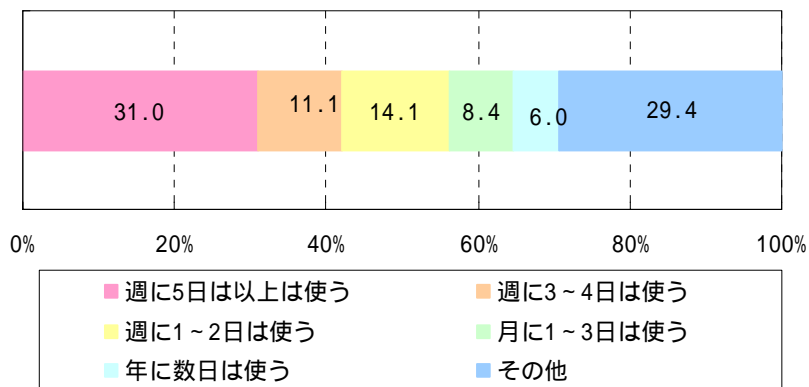


■ 鉄道が便利に使えるようになったとき  
 ■ バスが便利に使えるようになったとき  
 ■ 安全・便利に自転車が使えようになったとき  
 ■ 歩く環境がよく、安全に歩けるようになったとき  
 ■ 自動車の維持などが高くなったとき  
 ■ 自動車の利用に制限などがかったとき  
 ■ その他

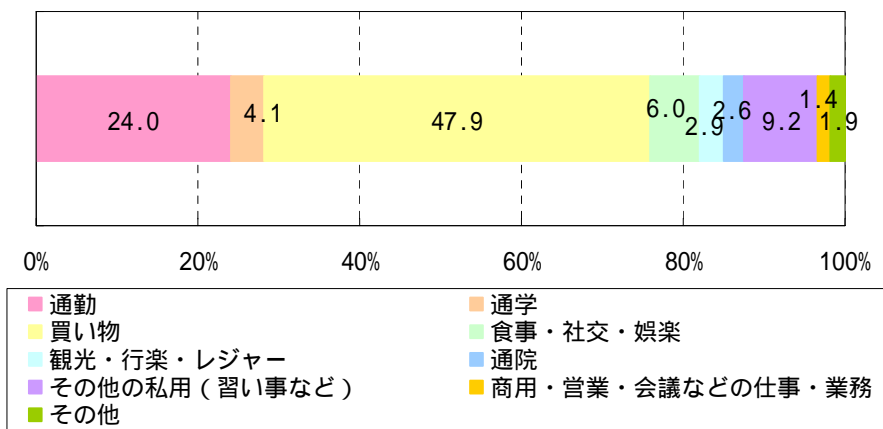
(5) 自転車での外出

自転車を週1日以上利用する人が、半数以上を占める。  
 自転車の走行空間の7割以上が歩道で、走行空間に不満を持っている人が多い。  
 自転車をもっと利用するための条件は、「自動車と分離された自転車のための道を作る」、「歩行者と分離された自転車のための道を作る」が多く、自転車空間の整備が求められている。

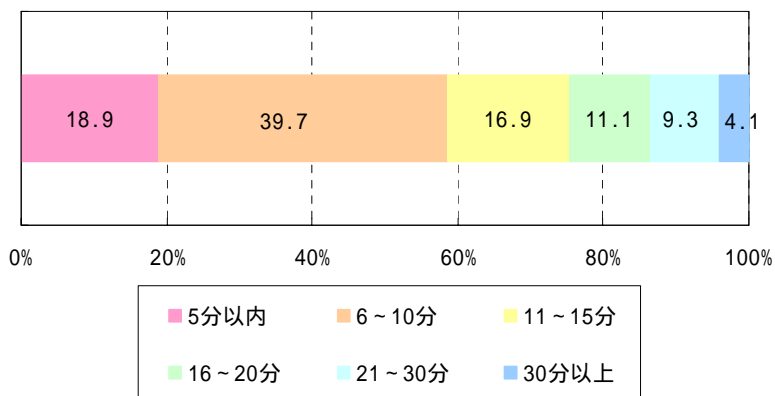
問 24 自転車の利用頻度



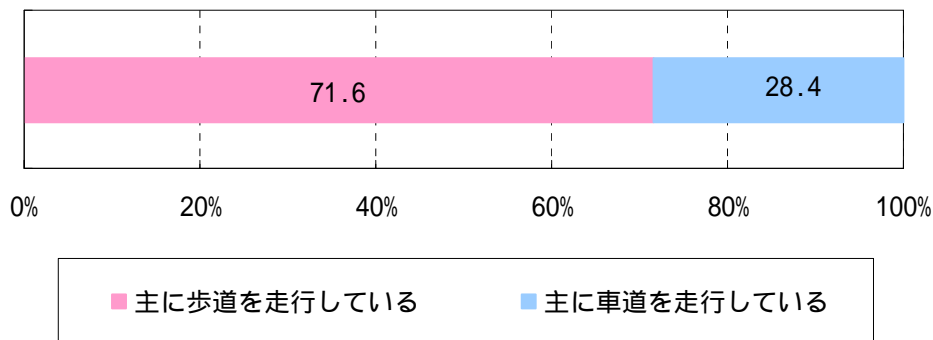
問 25-1 自転車利用時の移動の目的



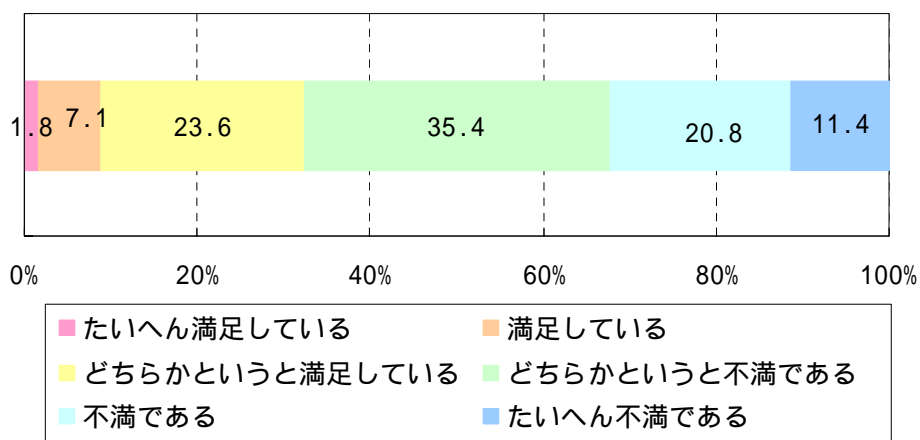
問 25-2 自転車利用時の移動の所要時間



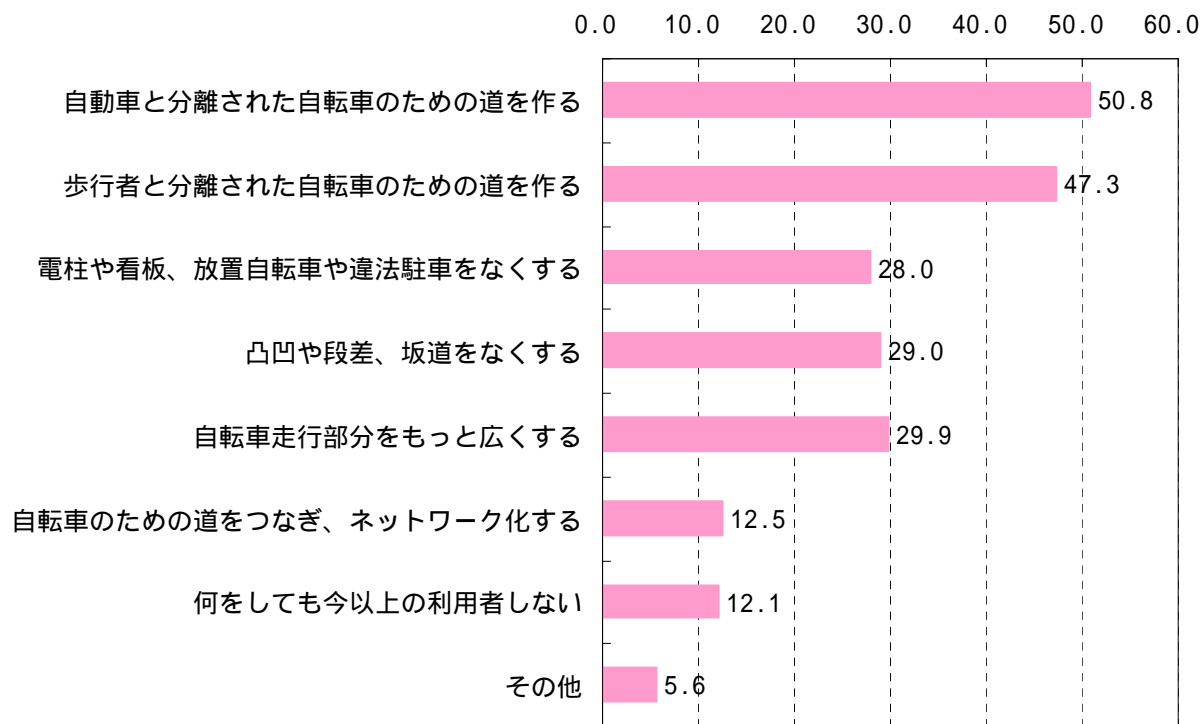
問 26 自転車の走行空間



問 27 自転車の走行空間の満足状況



問 28 自転車をもっと利用するための条件

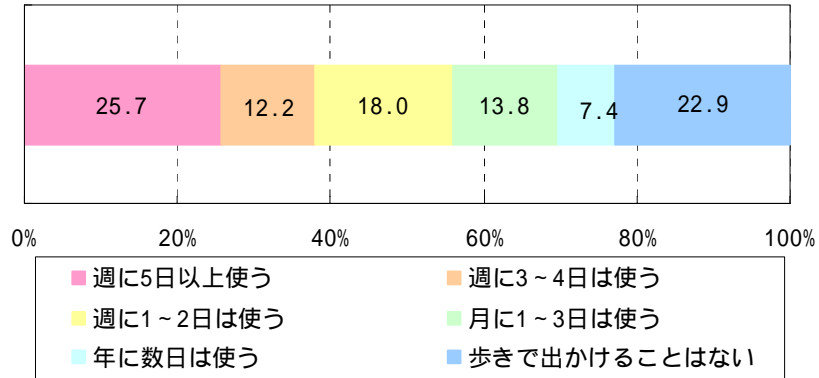




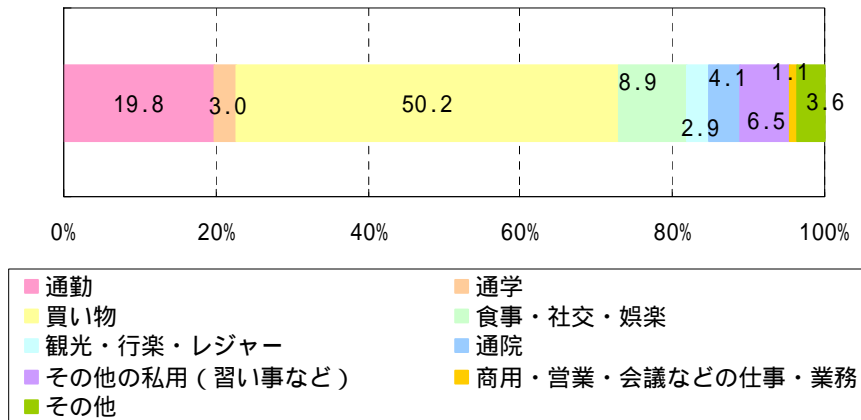
(6) 歩きでの外出

週1日以上歩きで外出する人が、半数以上を占める。  
 歩きで外出するときの目的の半数以上が「買い物」。  
 歩行空間に対する不満が高く、快適に歩くための条件の上位も、歩行空間に関連するものが占めている。

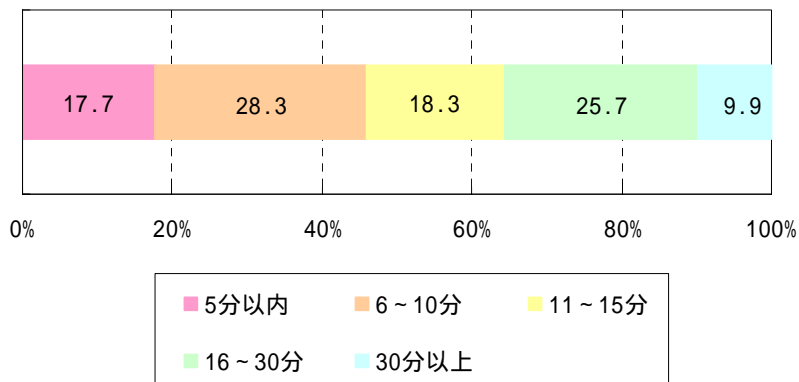
問 29 歩きで外出する頻度



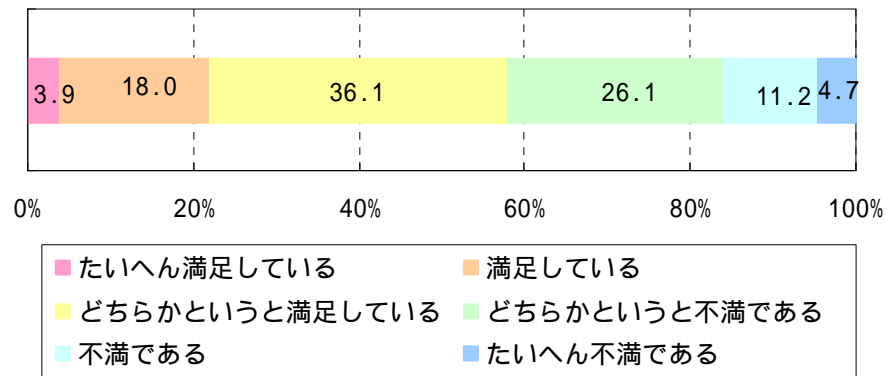
問 30-1 歩きで外出するときの目的



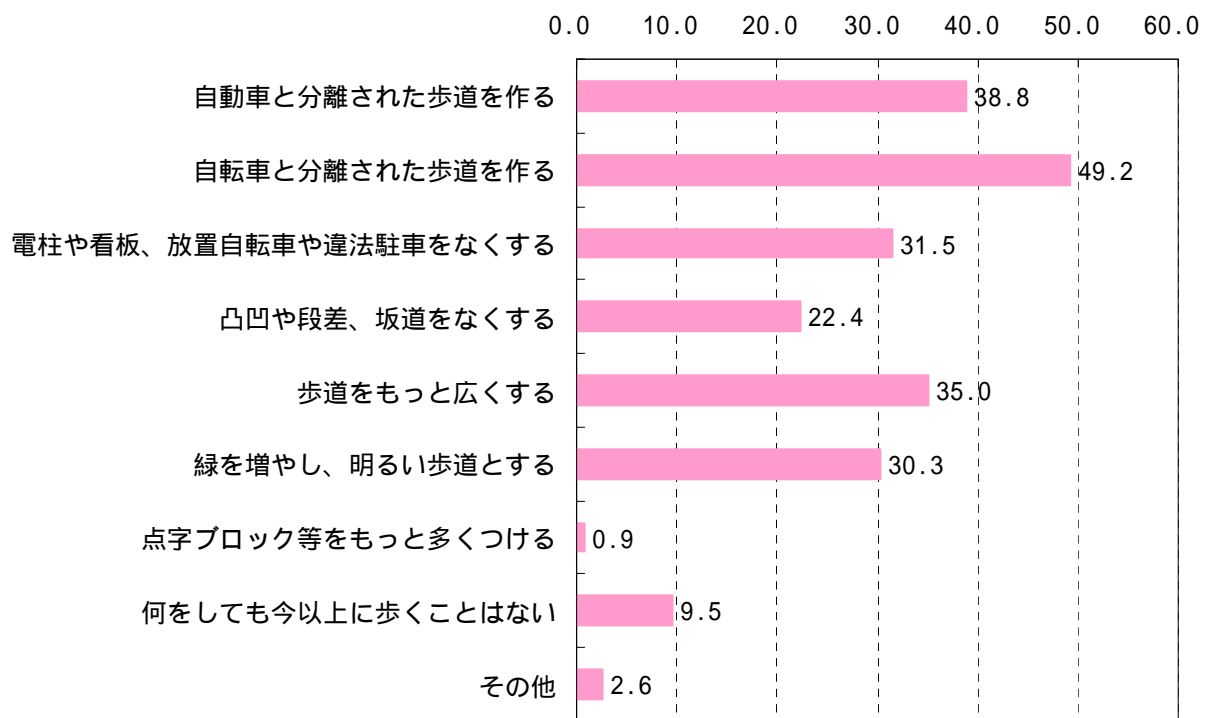
問 30-2 歩きで外出するときの移動の所要時間



問 31 歩行空間の満足状況

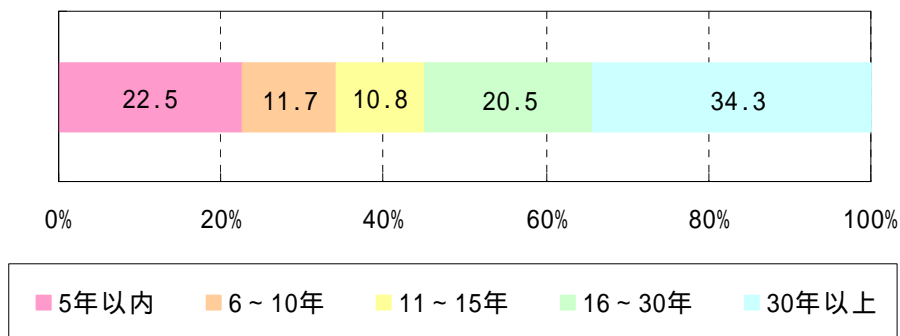


問 32 快適に歩くための条件

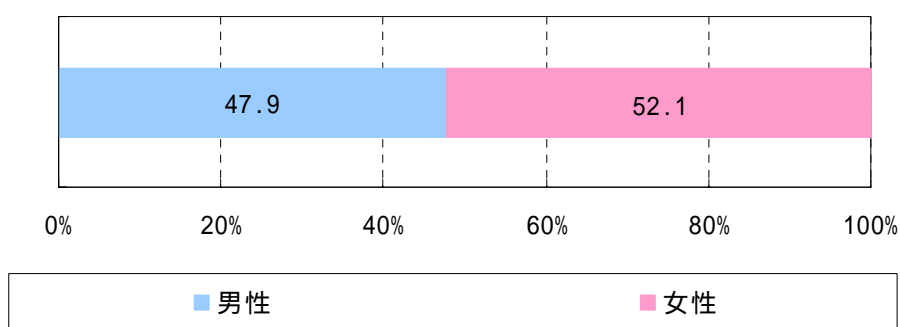


(7) 属性

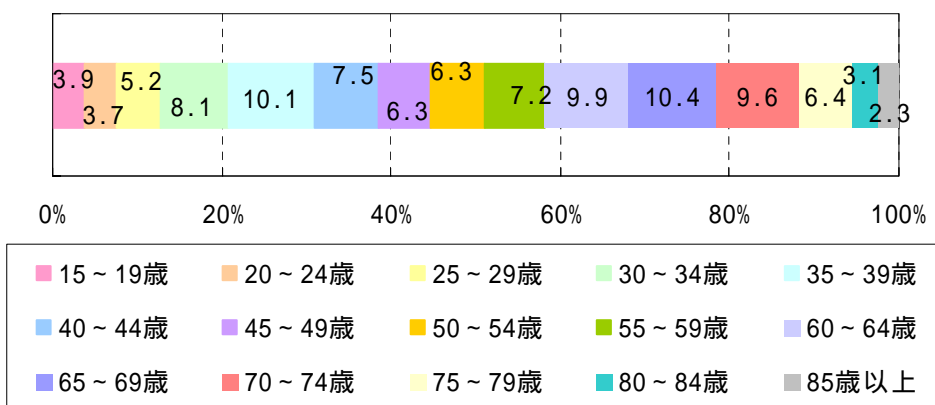
居住年数



性別



年齢



## 2. はるかぜ利用者調査（はるかぜ利用者調査）結果

第3弾（西新井駅～舎人団地）：平日24便（6～22時台）、休日17便（7～20時台）

### 利用特性

- ・平日、休日ともに午前中の西新井駅方向と夕方の舎人団地方向に需要が集中。
- ・利用の多いバス停：西新井駅、入谷東、足立入谷アパート

### 利用者層

- ・調査対象全路線の傾向と同じく、平日、休日ともに女性・高齢者の比率が高い。
- ・また、休日ほど高齢者比率が高まる。

### 回答者の運賃支払方法

- ・平日では「PASMO・Suica」が最多で38%、休日では「現金」が最多で31%。

### 利用の目的

- ・平日では「通勤・通学」が53%、休日では「余暇・娯楽」が37%、「買物」が36%。

### 利用者ニーズ（もっと利用するための改善してほしいサービス）

- ・運行本数に対するニーズが平日で70%、休日で62%と最多。
- ・次いで、平日では「運行時間帯（18%）」、休日では「バスの遅れ（10%）」。

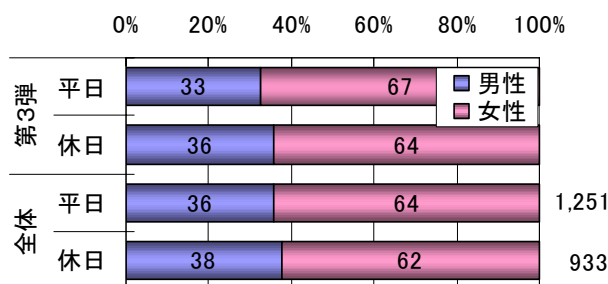


図 性別

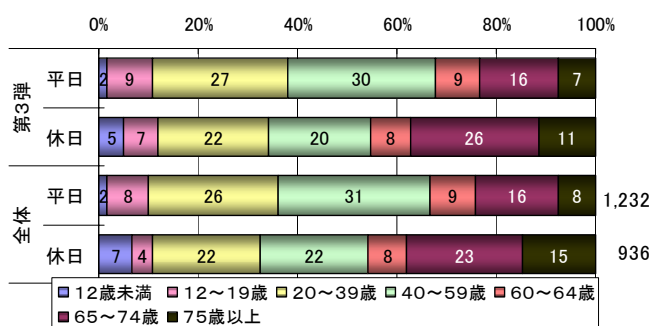


図 年齢構成

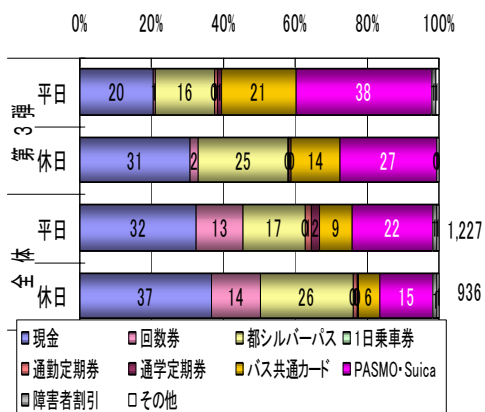


図 回答者の運賃支払方法

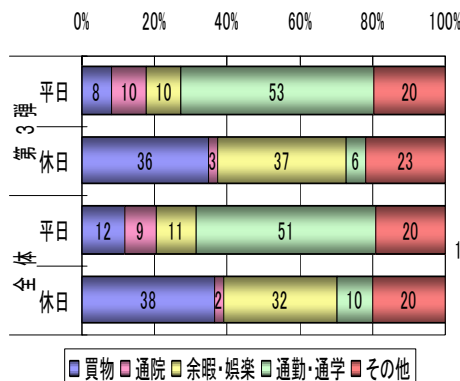


図 回答者の利用目的

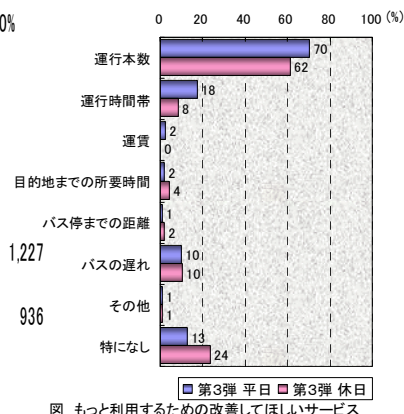


図 もっと利用するための改善してほしいサービス

第7弾（梅島駅入口・足立区役所～六ツ木都住・八潮駅北口）：平日休日ともに6便（7～17時台）

利用特性

- ・平日では朝一便の梅島駅方向と夕方最終便の六ツ木都住方向に集中。
- ・休日では始発・最終にはほとんど利用がなく、日中に集中している。
- ・利用の多いバス停：足立区役所、都営住宅南、六町駅

利用者層

- ・調査対象全路線の傾向と同じく、平日、休日ともに女性・高齢者の比率が高い。

回答者の運賃支払方法

- ・平日では「PASMO・Suica」が最多で35%、休日では「都シルバーパス」が最多で44%。

利用の目的

- ・平日では「通勤・通学」が49%、休日では「買物」が56%。

利用者ニーズ（もっと利用するための改善してほしいサービス）

- ・運行本数に対するニーズが平日で77%、休日で68%と最多。
- ・次いで、平日・休日ともに「運行時間帯（平日26%、休日32%）」。
- ・改善してほしいサービスが「特になし」という人がほとんどみられない。

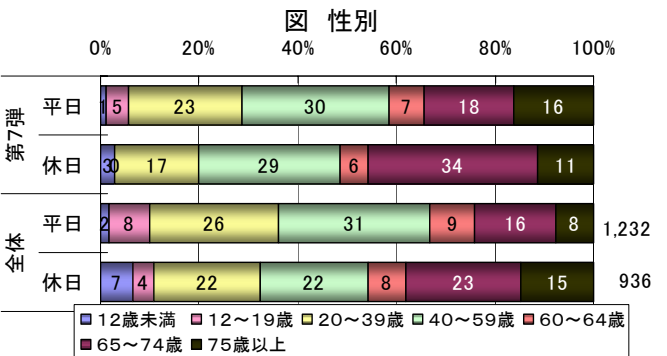
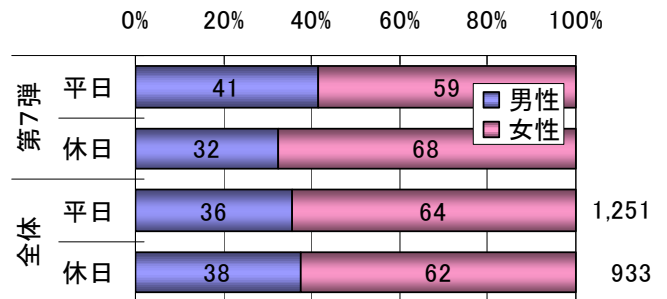
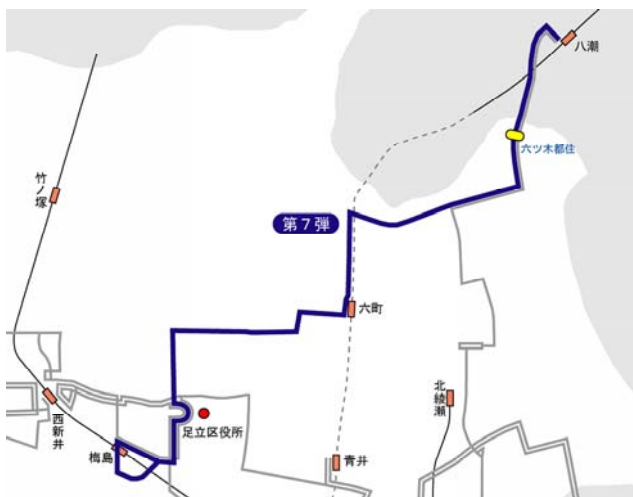


図 年齢構成

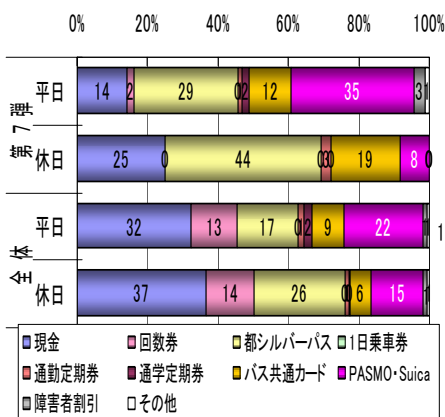


図 回答者の運賃支払方法

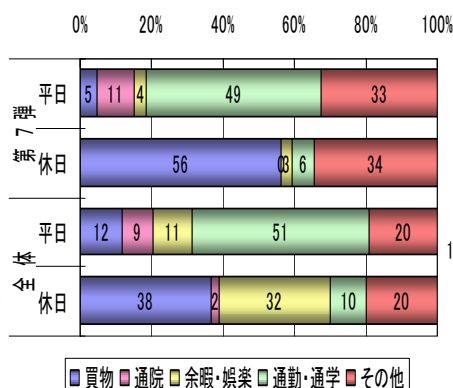


図 回答者の利用目的

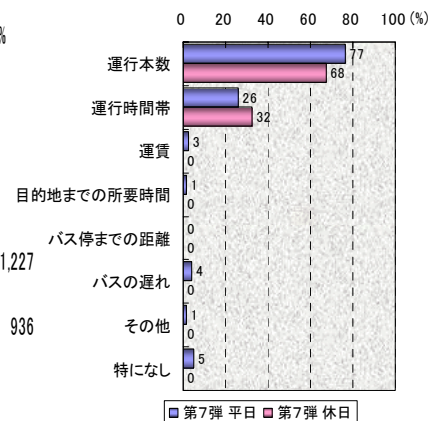


図 もっと利用するための改善してほしいサービス

第10弾（西新井駅～高野駅）：平日は高野駅行15便、西新井駅行14便（7～20時台）  
 休日は高野駅行14便、西新井駅行13便（7～20時台）

利用特性

- ・平日、休日ともに午前中の西新井駅方向と夕方の高野駅方向に需要が集中。
- ・最多利用は平日が16時台の高野駅行、休日が11・12時台の西新井駅行。
- ・利用の多いバス停：西新井駅西口、第七中学校、扇大橋駅、高野駅

利用者層

- ・調査対象全路線の傾向と同じく、平日、休日ともに女性・高齢者の比率が高い。
- ・特に、平日の女性比率は調査対象路線の中でも最多の77%を占める。

回答者の運賃支払方法

- ・平日・休日ともに「現金」が最多で37%。

利用の目的

- ・平日・休日ともに「買物」が最多（平日30%、休日45%）。

利用者ニーズ（もっと利用するための改善してほしいサービス）

- ・運行本数に対するニーズが平日・休日ともに64%と最多。
- ・次いで、平日・休日ともに「運行時間帯（平日24%、休日18%）」。

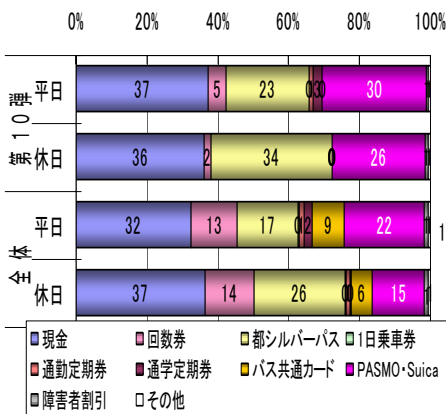
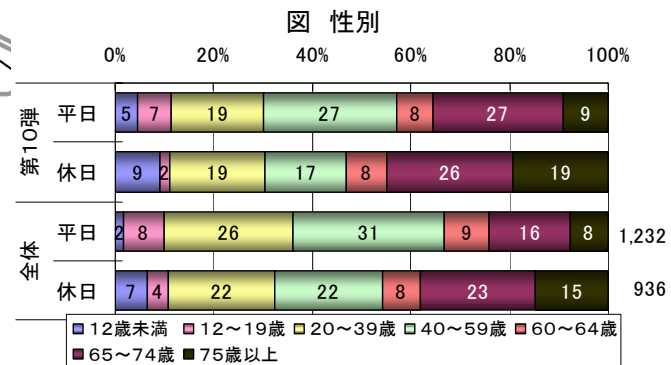
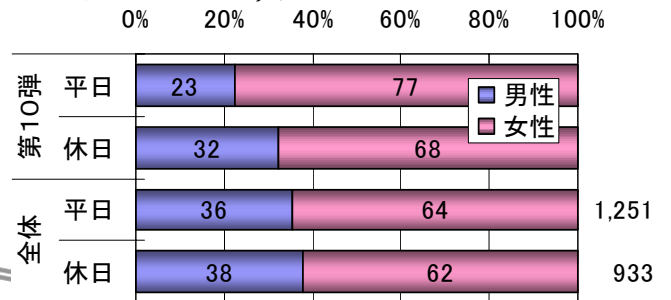
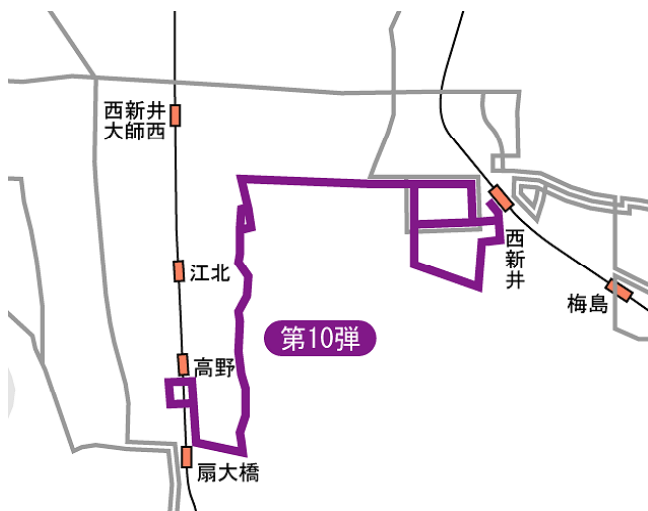


図 回答者の運賃支払方法

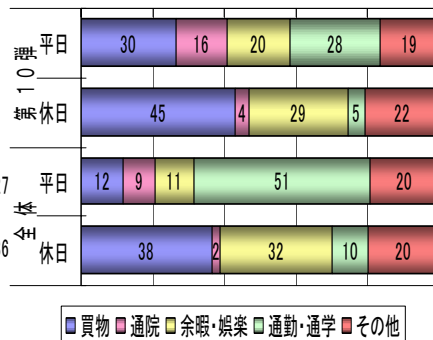


図 回答者の利用目的

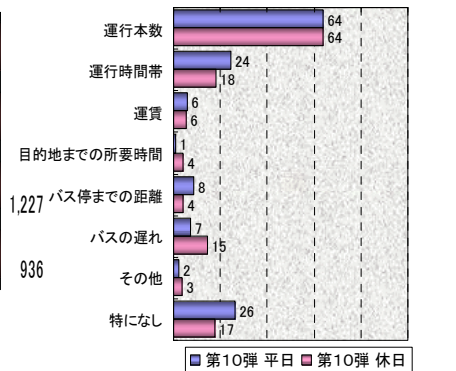


図 もっと利用するための改善してほしいサービス

第11弾（北千住駅西口～堀之内公園前（循環））：平日37便、休日34便（6～22時台）

利用特性

- ・平日は朝ラッシュ時に、休日は8～14時台に需要が集中。
- ・最多利用者数は、平日が7時台、休日が14時台。
- ・利用の多いバス停：北千住駅西口、江北区民事務所入口、足立六中入口、学びピア前

利用者層

- ・女性・高齢者の比率が高い。

回答者の運賃支払方法

- ・平日・休日ともに「現金」が最多（平日47%、休日43%）。次いで「回数券」。
- ・本路線は「PASMO・Suica」使用不可。運行事業者の「回数券」を使用可能。

利用の目的

- ・平日は「通勤・通学」が最多で58%、休日は「買物」が最多で35%。

利用者ニーズ（もっと利用するための改善してほしいサービス）

- ・運行本数に対するニーズが平日・休日ともに最多（平日44%、休日33%）。
- ・他路線と比較して「特になし」の比率が高い（平日24%、休日49%）。

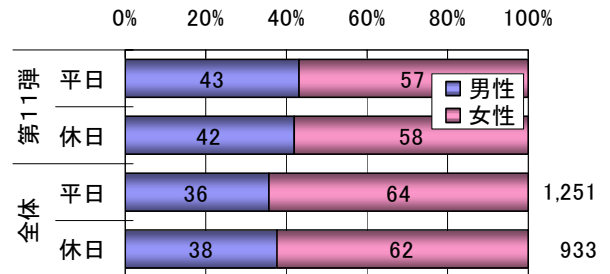


図 性別

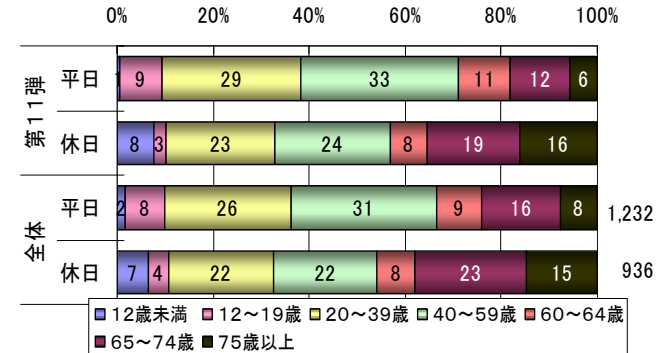


図 年齢構成

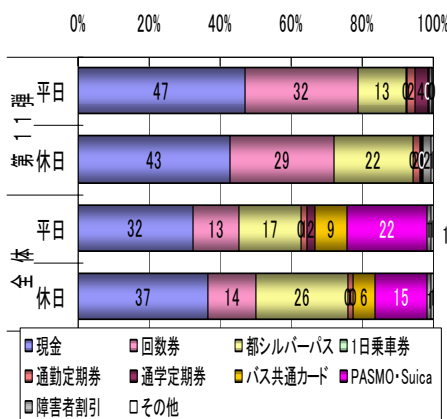


図 回答者の運賃支払方法

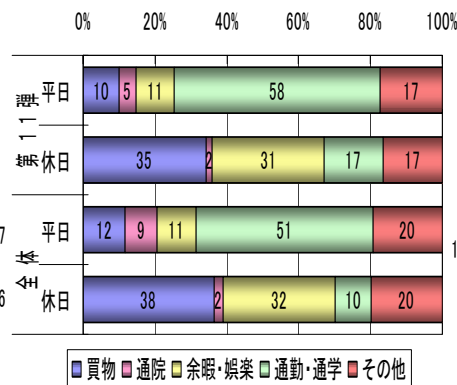


図 回答者の利用目的

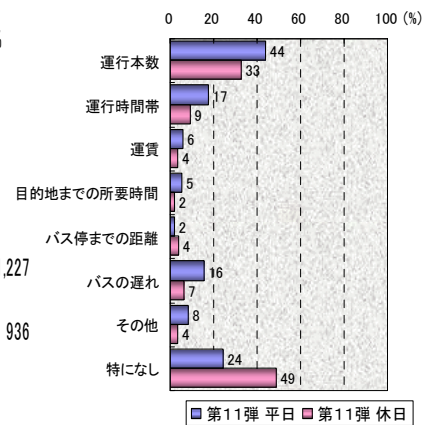


図 もっと利用するための改善してほしいサービス

### 3. はるかぜ利用者調査（特定施設来訪調査）結果

#### 回答者の居住地

- ・各施設とも区内からの来訪者が7割以上を占める。
- ・両病院については、近隣町丁目や隣接市区からの来訪が多い。

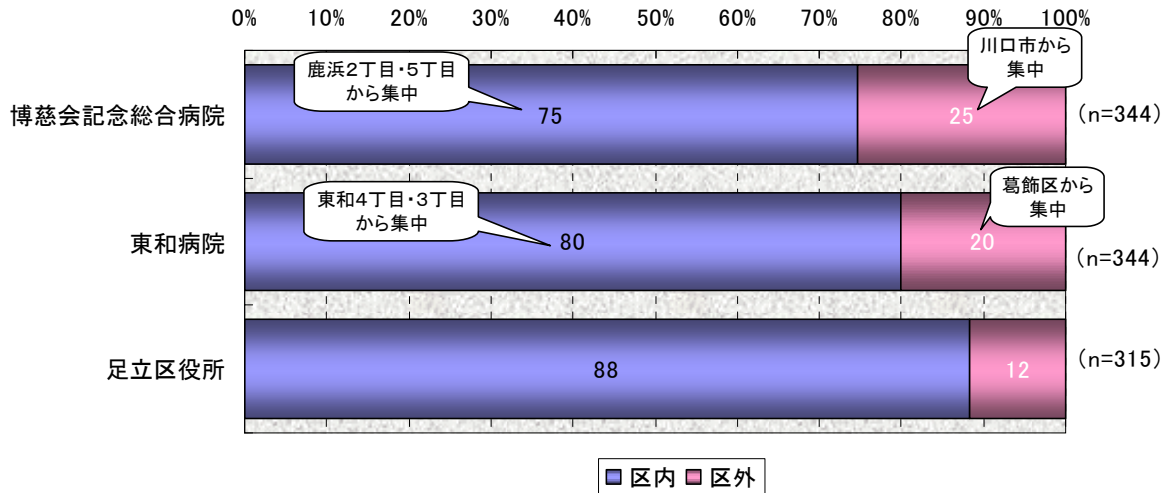


図 回答者の施設来訪前の出発地

#### 各施設への来訪頻度

- ・病院では「月1～2回以上（週に1回以上、月に1～2回程度の計）」が半数。
- ・一方、区役所は3割程度と来訪頻度が低く、「年に1回程度」の人も2割を占める。

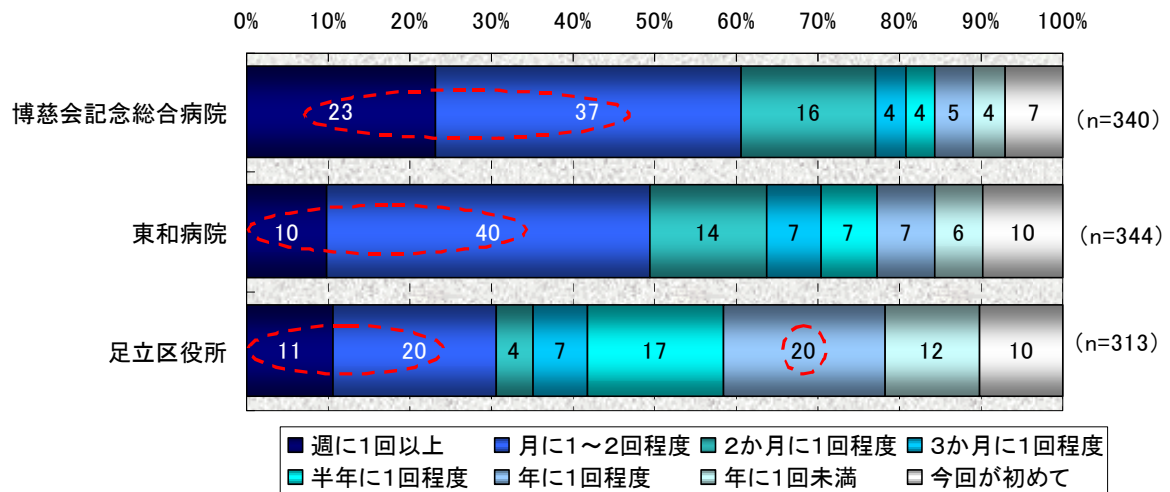


図 回答者の各施設来訪頻度



各施設への利用交通手段

- ・自動車利用が多く特に区役所では4割を超える。また、病院では自転車利用者も25%以上を占める。
- ・近隣をはるかぜが運行していない博慈会記念総合病院と比較して、施設近隣をはるかぜが運行する東和病院、区役所では、はるかぜ利用率が高い。

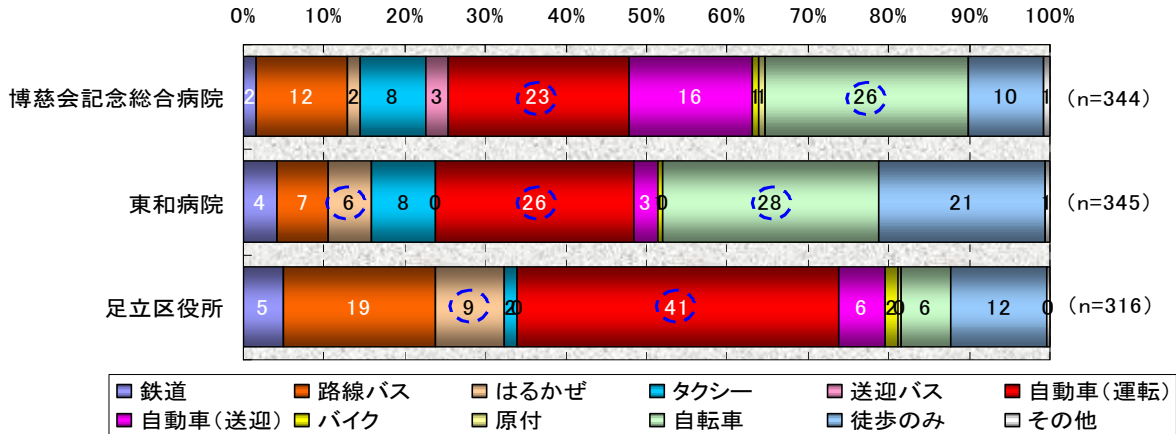


図 各施設への利用交通手段

バス利用者(路線バス・はるかぜ)におけるサービス水準に対する満足度

- ・各施設とも「バスの運行時間帯」に対する不満度が高い。実際の運行間隔との関係でみると、「運行間隔20分」以上になると不満度が高まる。

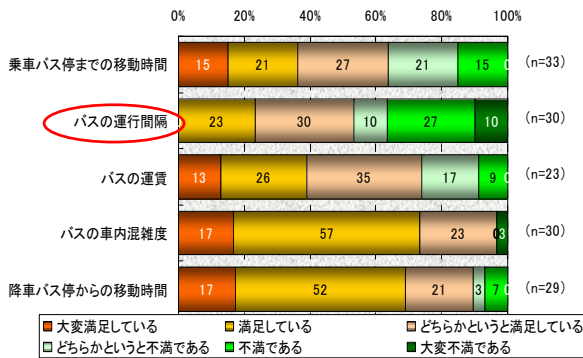


図 博慈会記念総合病院通院バス利用者の評価

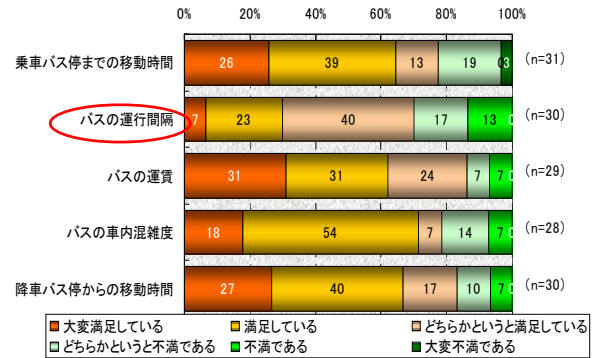


図 東和病院通院バス利用者の評価

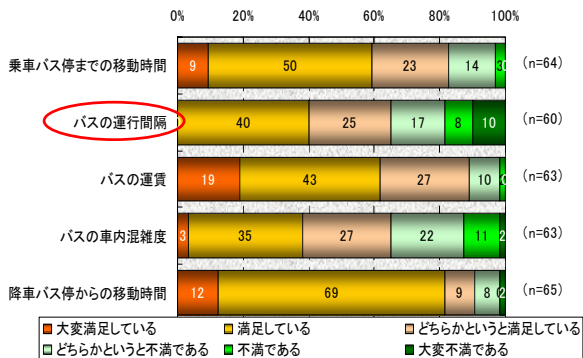


図 足立区役所来訪バス利用者の評価

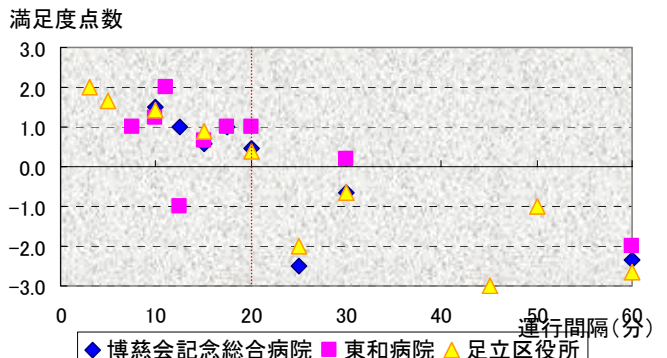


図 利用時の運行間隔と満足度の関係

注)「大変満足=3点」、「満足=2点」、「どちらかというと満足=1点」、「どちらかというと不満=-1点」、「不満=-2点」、「大変不満=-3点」として運行間隔別に平均を算出。

バス利用者（路線バス・はるかぜ）におけるバス利用頻度を高めるための条件

- ・「運行本数」に対するニーズが非常に高いが、博慈会記念総合病院では「バス停を自宅の近くに作ること」、区役所では「乗車する停留所に到着するバスの遅れをなくすこと」があがっている。

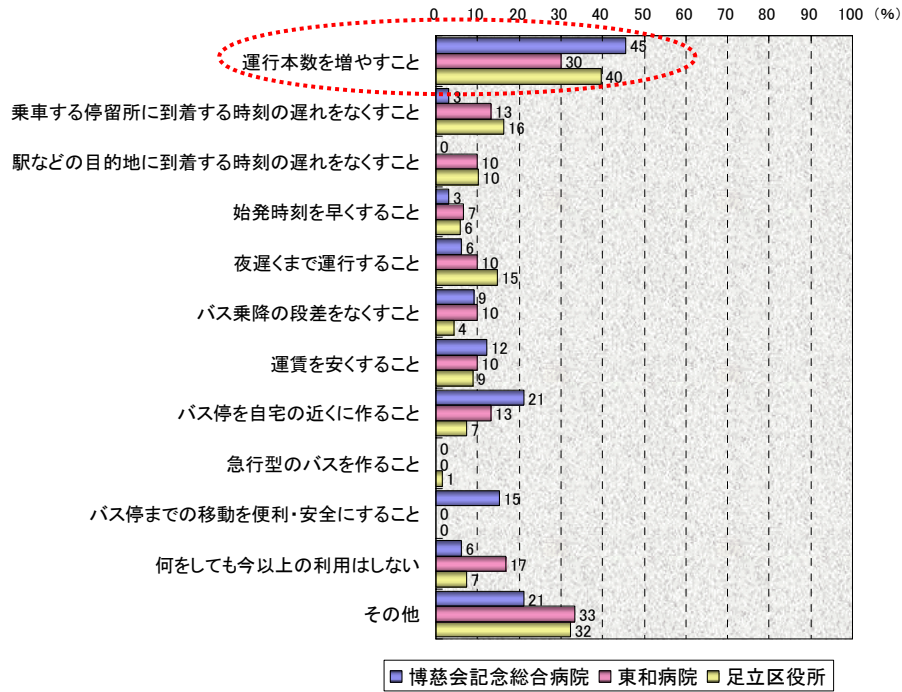


図 バス利用者におけるバスをもっと利用するための条件（複数回答）

バスを利用者しなかった人の普段のバス利用頻度

- ・約半数の人がバスを普段利用していない。

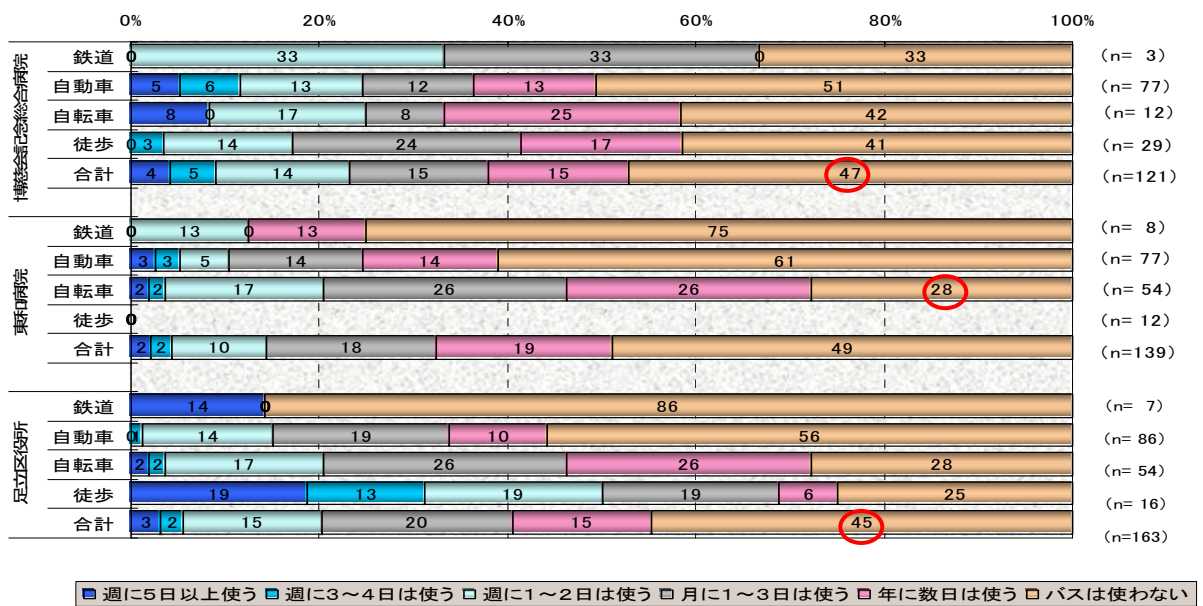


図 バス非利用者における普段のバス利用頻度

バス非利用者のバスを利用するための条件

- ・「運行本数」に対するニーズが非常に高いが、鉄道利用者や自転車利用者では「夜遅くまで運行すること」があがっている。

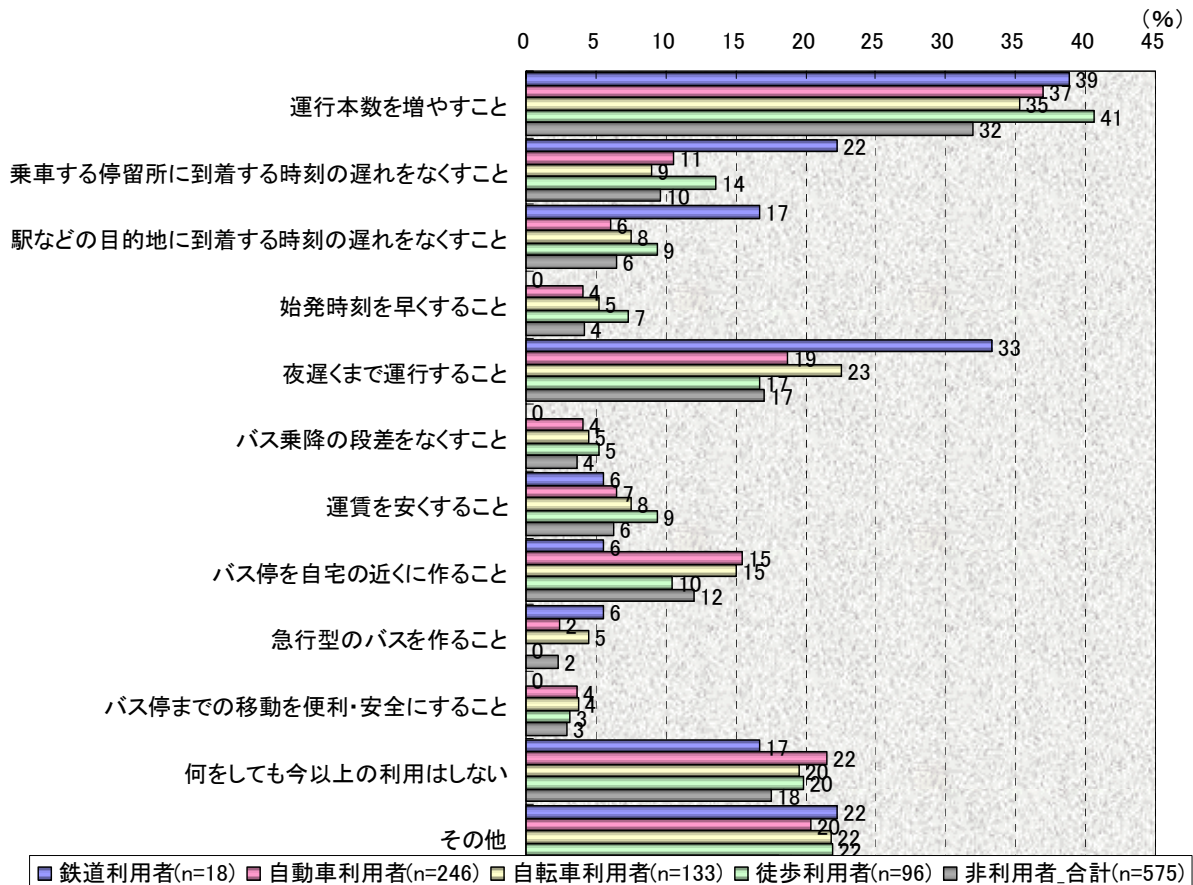


図 非利用者におけるバスを利用するための条件（3施設合計）

#### 4. 足立区の交通に係わる課題

##### 1) 公共交通（バス）不便地域の定義

都区部における不便地域の定義は以下のとおりであり、バス停からの距離は200～300m程度であり、鉄道駅からの距離はバス停と同様か500～1000m程度となっている。

外周区の定義から、足立区の水準として「バス停300m、鉄道駅500～800m」程度として設定した。

表 都区部における交通不便地域（空白地域）の定義

区名	距離 (m)		バス運行本数条件の条件	鉄道駅数	面積 km2	駅密度 駅数/km2
	バス停	鉄道駅				
港区	300	不明		32	20.3	1.57
新宿区	200	700	-	27	18.2	1.48
文京区	200	200	-	14	11.3	1.24
豊島区	200	200	-	14	13.0	1.08
目黒区	200	300		8	14.7	0.54
世田谷区	200	500	-	39	58.1	0.67
板橋区	300	500	-	20	32.2	0.62
練馬区	300	800		19	48.2	0.39
葛飾区	300	1000		12	34.8	0.34
大田区	300	500	-	39	59.5	0.66
<b>足立区</b>	<b>(300)</b>	<b>(500～800)</b>		<b>24</b>	<b>53.2</b>	<b>0.45</b>

外周区

##### 2) 小ゾーン内々代表交通手段分担率

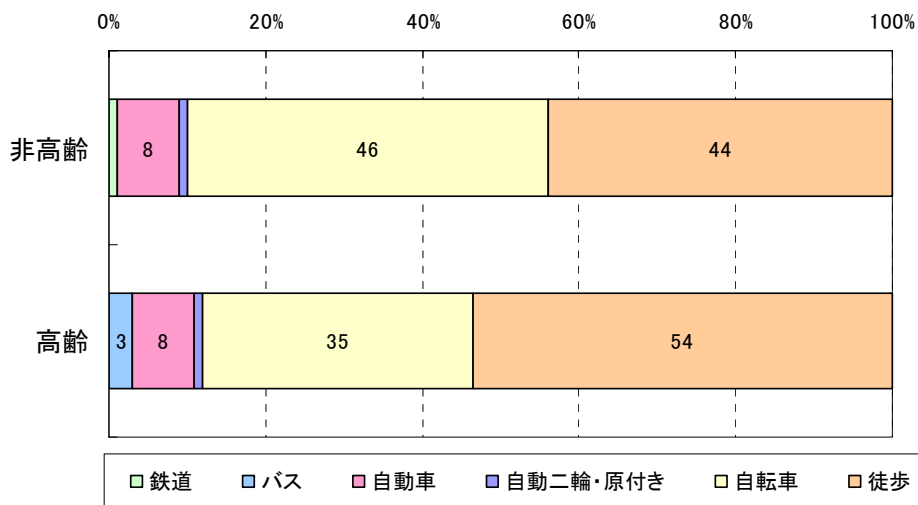


図 足立区私事目的小ゾーン内々代表交通手段分担率

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H20年）とH21足立区PT調査を統合し推計