

第二回 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1回委員会での議事と本委員会の論点	1
I. 平成21年度実態調査結果の概要について	2
II. 都市交通マスタープランに求められる役割	3
III. 足立区を取り巻く環境変化	4
IV. 足立区の交通に係わる課題	
① バス路線網の課題	5
② 安全・安心な移動への課題	6
③ 拠点駅のポテンシャルへの課題	7
④ 道路円滑化への課題	8
⑤ 高齢者等移動制約者の移動確保への課題	9
V. 足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み	10

平成22年2月5日（金）

0. 第1回委員会での議事と本委員会の論点

(1) 第1回委員会での議論

【マスタープラン検討の視点】

- 日暮里・舎人ライナーを含めて南北方向は鉄道路線が整備されているものの、東西方向は路線バスに頼らざるを得ない状況であり、東西方向の軸となる幹線的な交通サービスが重要となる。
- 将来も見据えて「はるかぜ」のあり方（方向性）を検討していくことも委員会のテーマである。
- 観光政策や観光に関連する交通施策や交通安全もマスタープランに盛り込んでいく。
- 高齢化社会というのを念頭に置き、高齢者も含めた移動制約者のモビリティの現状を把握する観点からの調査であるべき。
- マスタープランの中に子育て支援の観点も反映させた方が良い。

【マスタープランに求められる役割】

- マスタープランの実現には、行政のみならず民間事業者の協力を得ることも必要である。=> 協働
- マスタープランに記載された事項に履行義務があるのか。=> 実行性
- 区民の方々からどのようなサービスがあれば便利と思うか把握する必要がある。=> 区民ニーズ

(2) 本委員会の論点

- ・本委員会では、前回委員会で提示している各種実態調査の結果報告とともに、マスタープランを検討していくための着眼点として、前回委員会での議論や足立区を取り巻く環境変化を踏まえた交通課題の共有化を図ることを考えている。

I. 平成21年度実態調査結果の概要について

- ・区内の交通課題の分析に用いる各種実態調査の結果について報告する。

II. 都市交通マスタープランに求められる役割

- ・前回委員会での議論を踏まえ、「区民ニーズ」「実行性」「協働」の観点から都市交通マスタープランに求められる役割を整理している。
- ・足立区都市交通マスタープランのあり方（役割）についてご意見を伺いたい。

III. 足立区を取り巻く環境変化

- ・足立区の交通状況を概観するうえで、また、交通課題を検討していく際の与件として足立区を取り巻く環境変化を整理している。
- ・都市交通マスタープランを検討するうえで留意すべき事項、更には、概ね20年後の都市交通像を展望する際に配慮すべき事項についてご意見を伺いたい。

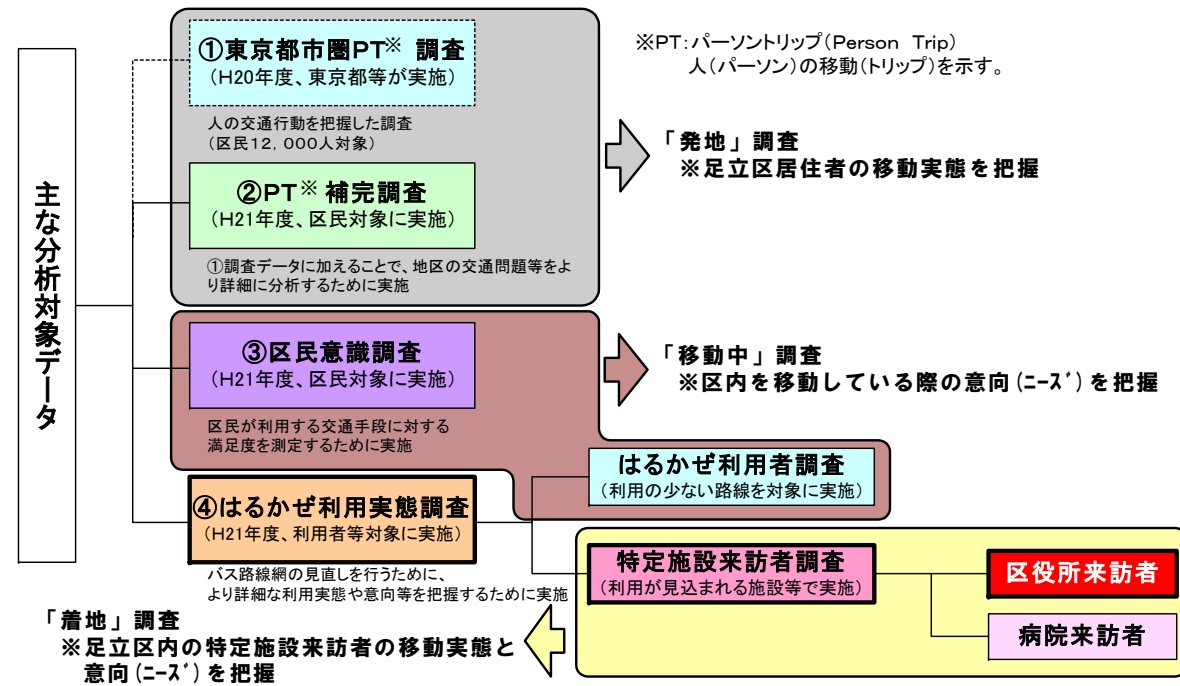
IV. 足立区の交通に係わる課題

- ・各種交通実態調査を踏まえた交通課題の洗い出しを行っている。
- ・課題分析の着眼点についてご意見を伺いたい。

1. 平成 21 年度実態調査結果の概要について

(1) 調査概要と本調査の位置付け

- 区内の交通課題の分析において、下図の4つの調査データ(①~④)により分析することとしている。これは、人の交通行動を「発地」「着地」「移動中」に区分し、各段階の実態及び意向(ニーズ)を把握するものである。
- 下図に示す②~④については、本年度調査を実施している。



(2) 調査結果の概要

【PT補完調査】

○目的	○H20PT データでは精度を確保できない重要な施策に関わる交通の実態や特性を把握 ・バス停圏レベルでのバスOD ・生活圏における高齢者交通 ・休日における中心市街地関連の交通特性 など
○対象者	○平日調査・・・標本率0.8% 配布25,000人(5歳以上)、回収5,000人(回収率20%) ○休日調査・・・標本率0.2% 配布8,000人(5歳以上)、回収1,500人(回収率20%)
○調査方法 ○調査内容 ○データ処理等	○H20PTに準じる。 ・住民基本台帳からの無作為抽出 ・平日、休日は対象者を別とする ・郵送配布・郵送回収 ・調査項目はH20PTを基本とし、見やすさ・答えやすさから取捨選択 ・H20PT調査データと統合し拡大処理を行い母集団を推計
○調査結果	○平日調査 配布: 13,436世帯 27,353人 有効回収: 2,442世帯 5,039人 回収率: 18.4%(人 ¹ - ¹) ○休日調査 配布: 4,409世帯 8,985人 有効回収: 830世帯 1,737人 回収率: 19.3%(人 ¹ - ¹)

※現在データ整備中。結果報告は次回委員会でを行う。

【区民意識調査】

○目的	○現況交通サービス水準に対する満足度(CS)、要望ニーズを把握し、交通マスタープランの目指すべき計画目標水準の検討データとする
○対象者	配布7,000人(15歳以上)、回収2,000人(回収率30%)
○調査方法 ○調査内容 ○データ処理等	○H20PTに準じる。 ・住民基本台帳からの無作為抽出 ・PT補完調査とは対象者を別とする ・郵送配布・郵送回収 ○各交通手段の利用状況 ○各交通施設(サービス)の満足度 ○各交通手段の利用意向、条件
○調査結果	配布: 4,188世帯 7,765人 有効回収: 1,198世帯 2,224人 回収率: 28.6%(人 ¹ - ¹) このうち、住所・性別・年齢区分が不明な調査データを削除し、2,220サンプルを収集 ○調査データは、個人属性及び地域分布に偏りが見られず、母集団を表現している。 => 調査結果の概要は、IV. 足立区の交通に係わる課題で整理 => 調査データの統計値との比較(性別、年齢区分、地域別)は参考資料参照

【補足調査: はるかぜ利用者調査、特定施設来訪者調査】

○目的	○バス路線網の見直し、再々編を検討、実施するに当たって、PT調査では把握することが困難な特に「コミュニティバス利用者の状況や利用特性」等について把握
○対象者	①はるかぜ利用者調査 【調査対象路線】 ・第3弾、7弾、10弾、11弾(計4路線) 【調査実施期間】 ・平日、休日1日ずつ 全便、全乗客を対象 ②特定施設来訪者調査 公共施設(区役所)や高齢者が集中すると考えられる施設(博慈会記念総合病院、東和病院)に調査員を配置し、当該停留所、及び施設利用者に対して調査
○調査方法	①利用者属性、利用特性(区間等)、サービス水準に対する不満(利用を増やすための条件等)の把握 ・より利用するための最重要視条件等 ②新規需要の顕在化に向けて考慮すべき経路地・目的地の把握 ・バス利用に対するニーズ等
○調査結果	①はるかぜ利用者調査 【平日】実施日《天候》: 11/11(水)《雨》 回収票数: 1,262票(全路線計) 【休日】実施日《天候》: 11/15(日)《晴》 回収票数: 947票(全路線計) ②特定施設来訪者調査 【区役所】 実施日《天候》: 11/11(水)《雨》 回収票数: 316票 【博慈会記念総合病院】実施日《天候》: 11/9(月)《晴》・10(火)《晴》 回収票数: 341票 【東和病院】 実施日《天候》: 12/3(木)《雨》・4(金)《晴》 回収票数: 345票 => 調査結果の概要は、IV. 足立区の交通に係わる課題で整理 => 調査対象路線別及び特定施設別調査結果の概要は参考資料参照

II. 都市交通マスタープランに求められる役割

(1) 区民ニーズへの的確な対応

- 都市基盤の整備状況は、外周区の中でも高い傾向を示している。
- 平成 20 年の調査時点では、交通手段の選択傾向は、依然として鉄道利用割合が都区部の中で最も低い水準を示し、自動車利用の割合が最も高い水準を示している。
- バス停位置や自動車走行空間といった基盤整備に関する事項の区民満足度は高い傾向を示すものの、バス運行本数や自転車・歩行者の走行空間のサービス水準に関する不満が高くなっている。

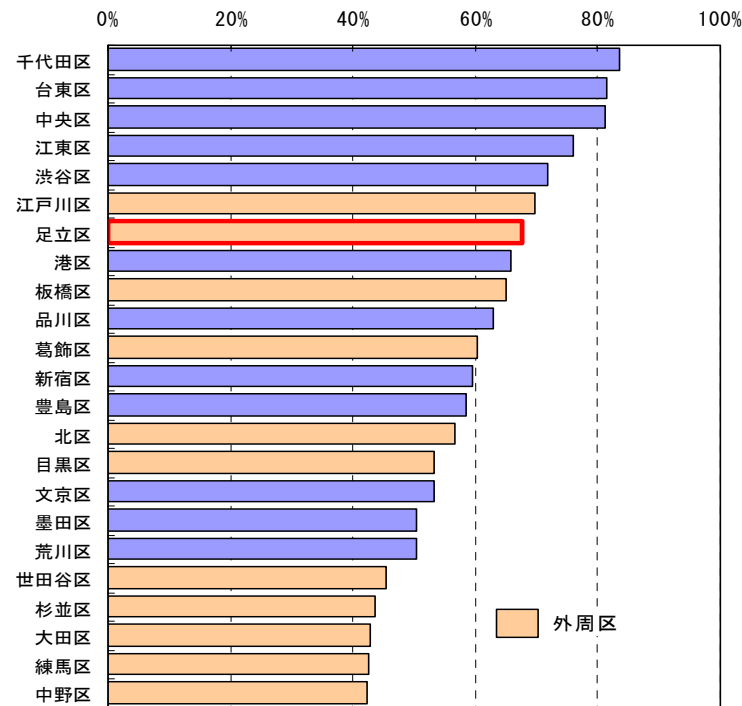


図 都市計画道路の改良率(改良済み延長/計画延長)
出典：平成 20 年都市計画年報 (H20. 3. 31 現在)

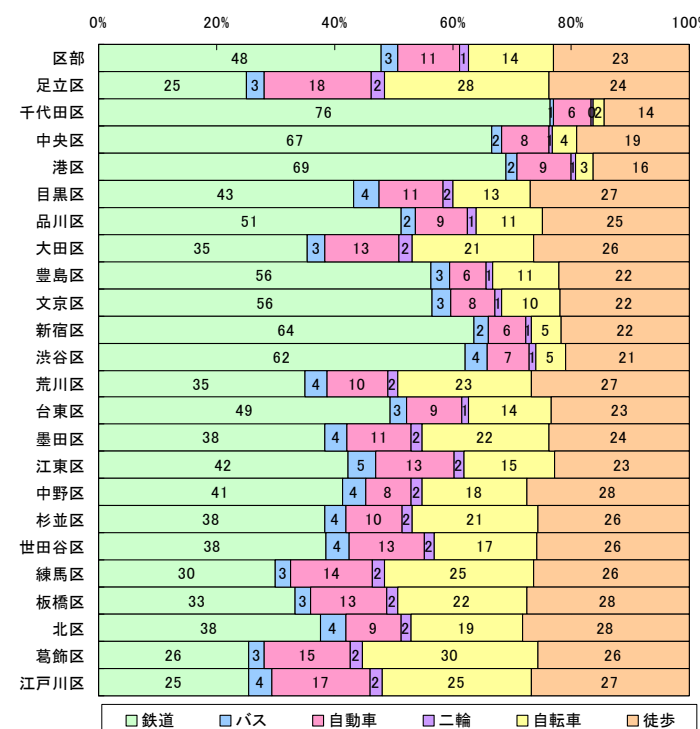


図 代表交通手段分担率 (平成 20 年)
出典：東京都市圏パーソントリップ調査

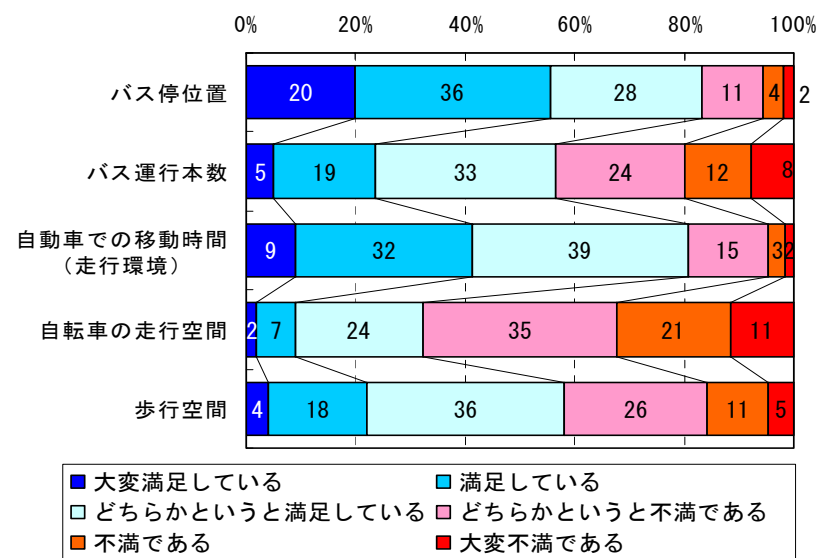


図 各交通手段の満足度 出典：区民意識調査 (H21)

(2) 実行性の高いマスタープランの構築

- 平成 5~7 年度に区内交通に関する総合交通計画を策定し、同計画に基づき平成 9 年度に区内の公共交通マスタープランとして「足立区公共交通整備基本計画」を策定した。その後、平成 12~13 年度に「足立区バス路線網再編計画」を策定している。
- 特に、「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。
- つくばエクスプレスや日暮里・舎人ライナーの新規鉄道路線が整備される一方で、バス路線網を再編したものの、いまだ不十分である。

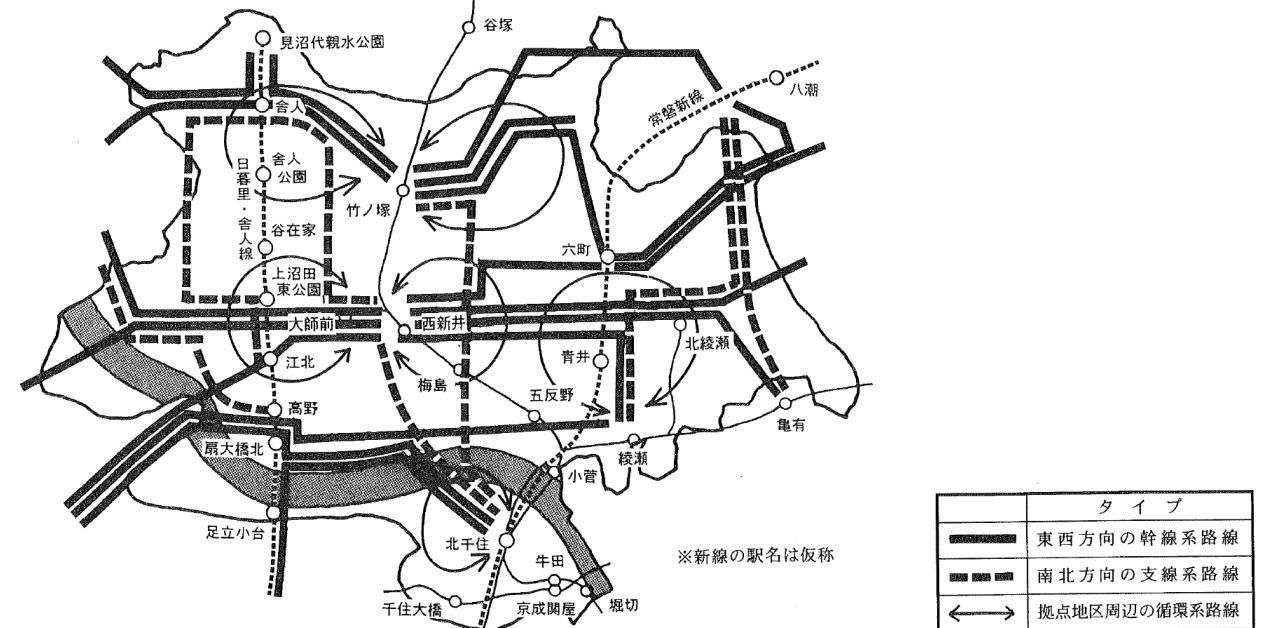


図 将来バス路線網階層イメージ 出典：足立区公共交通整備基本計画 (H10. 1)

(3) 協働による成果重視の施策展開

- 基本構想・基本計画においては、協働を経営理念に「協働で築く力強い足立区の実現」を基本理念とし、多様な主体との協働を目指している。
- 基本計画で示された交通に関連する施策である「便利で快適な都市交通体系をつくる」「交通の安全性を高める」ことに主眼を置き、この成果指標を念頭に足立区交通マスタープランの施策を展開する。

■ 便利で快適な都市交通体系をつくる

施策	成果指標
公共交通の利便性を高める	① 駅から半径 1 km 圏内又はバス停留所 300m 圏内の面積割合 ② 運行実現化路線数
道路交通の利便性を高める	① 区内混雑箇所解消数 ② 都市計画道路延長

■ 交通の安全性を高める

施策	成果指標
交通の危険性を減らす	① 交通事故発生件数 ② 歩行者事故における違反歩行者の件数 ③ 自転車事故における違反自転車の件数
道路を安全な状態に保つ	① 区道における交通事故発生件数 ② 道路損傷等による事故発生件数 (区道)

III. 足立区を取り巻く環境変化

(1) 人口減少・少子高齢化の進展

- 平成7年に約64万人だった人口は、いったんは減少傾向になったものの、平成13年以降増加傾向に転じ、近年は市街地開発事業の進展もあり高い伸びを示し、現在では約66万人となっている。
- 一方、高齢化は着実に進展しており、平成7年11.5%から現在では22.2%まで増加し、特に、区南部で高齢化率が高くなっている。
- これら高齢化の進展は就業者等の減少をもたらし、これまでの通勤・通学等の定常的な公共交通利用者が減少し、運行効率の低下を招くことが予想される。

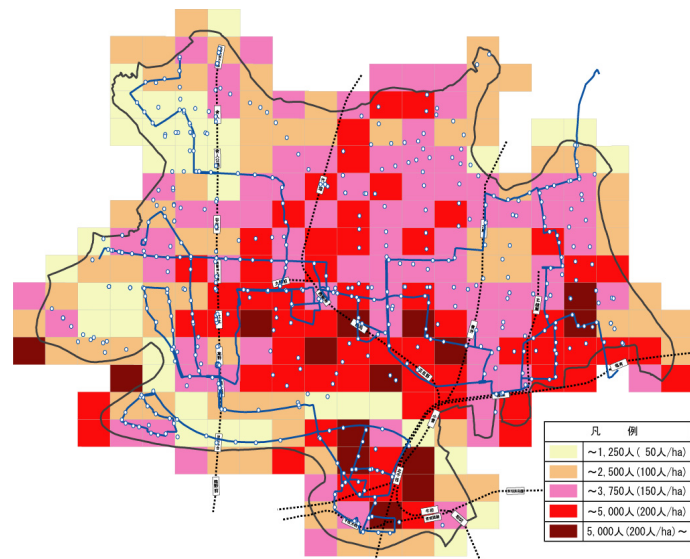


図 人口密度 (H7 国勢調査)

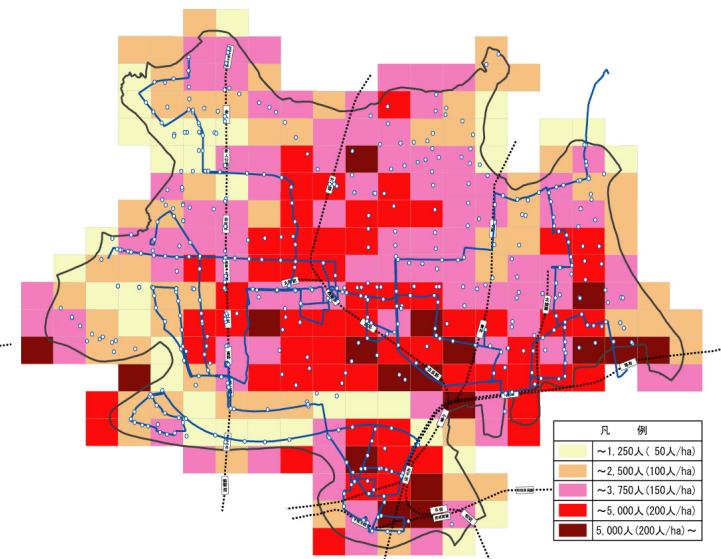


図 人口密度 (H17 国勢調査)

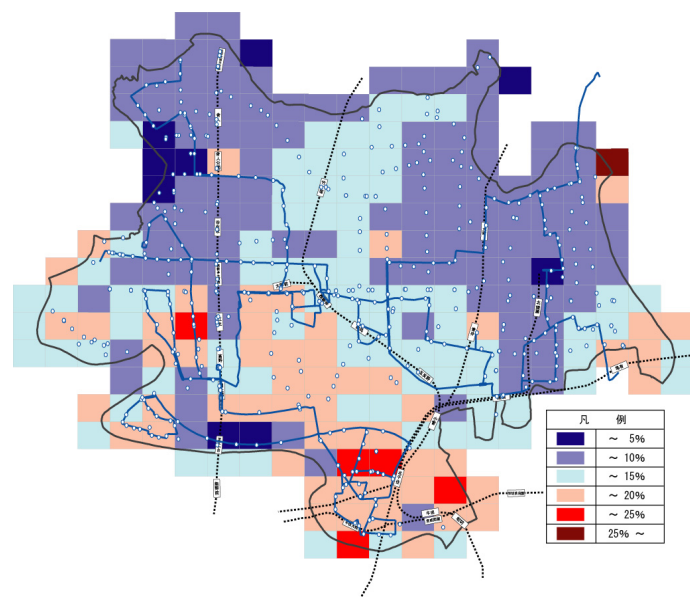


図 高齢者比率 (H7 国勢調査)

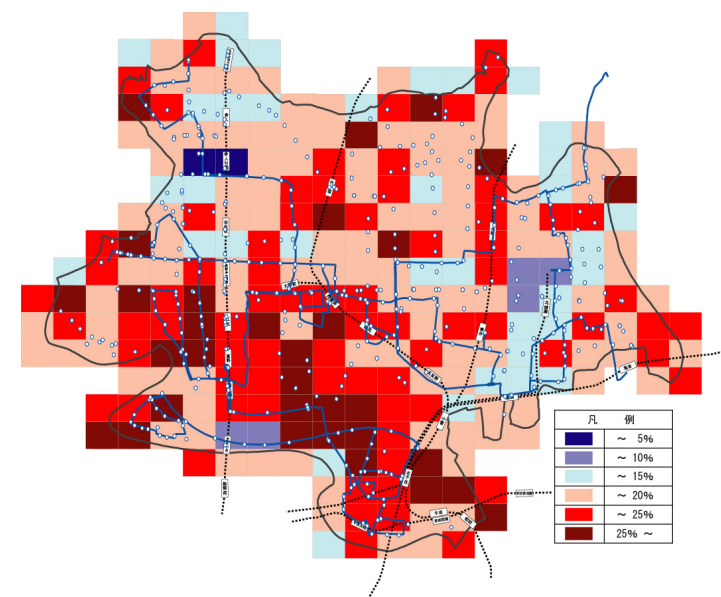


図 高齢者比率 (H17 国勢調査)

(2) 幹線的な公共交通ネットワーク整備の進捗

- 平成17年につくばエクスプレスが開業し、区内に2駅（六町駅・青井駅）が新設され、公共交通不便地域の解消と都心への利便性が向上した。更に、平成20年に日暮里・舎人ライナーが開業し、区内に9駅（見沼代親水公園、舎人、舎人公園、谷在家、西新井大師西、江北、高野、扇大橋、足立小台）が新設され、鉄道空白地域であった区西部地域の不便地域解消とともに、当該地域の利便性が飛躍的に高まった。
- 今後は、新たに開業した2路線の整備効果を最大限に発揮させるとともに、バス路線網と一体となり利便性の高い公共交通ネットワークの構築が求められる。

(3) 地球温暖化対策

- 東京都では平成20年2月に東京都環境審議会より、「東京都環境基本計画のあり方について」という答申が出された。この答申案を踏まえ、区市町村への意見照会を経て、平成20年3月に新たな東京都環境基本計画が策定された。

目標：2020年までに、東京の温室効果ガス排出量を2000年比で25%削減する。
 <部門別目標>
 ○運輸部門で、2000年比40%程度削減

- 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）」が策定された。
- 同計画において、今後5年後までに全体で-10%（1990年比）を達成することを目標とし、部門別の削減量が定められた。

運輸部門自動車
 今後も道路網整備の進展等により、緩やかに増加すると予測される。削減対策の効果が相殺されて大幅な削減は見込めないため、目標は2千t-CO2以上とする。

- 運輸部門のうち自動車についてのCO2は1990年に比べて2007年では約7%の増加となっている。
- つくばエクスプレスや日暮里・舎人ライナーの開業により自動車利用が減ることが期待される一方、都市の活性化に伴って交通量は増えることが予想されるため、運輸部門として以下の対応が求められている。

- 公共交通機関や自転車などの利用促進
 鉄道と既存バス路線による、地域内交通ネットワークの再構築
 自転車の走りやすい環境づくりの推進
 公共交通機関利用の促進
- 都市交通の円滑化の推進
 交通渋滞緩和による自動車走行燃費の向上

IV. 足立区の交通に係わる課題

① バス路線網の課題

【公共交通不便地域の存在】

○ 公共交通不便地域は区内各所に点在し、区縁辺部はもとより、竹ノ塚駅の西側及び梅島駅以西にま
って見られる。

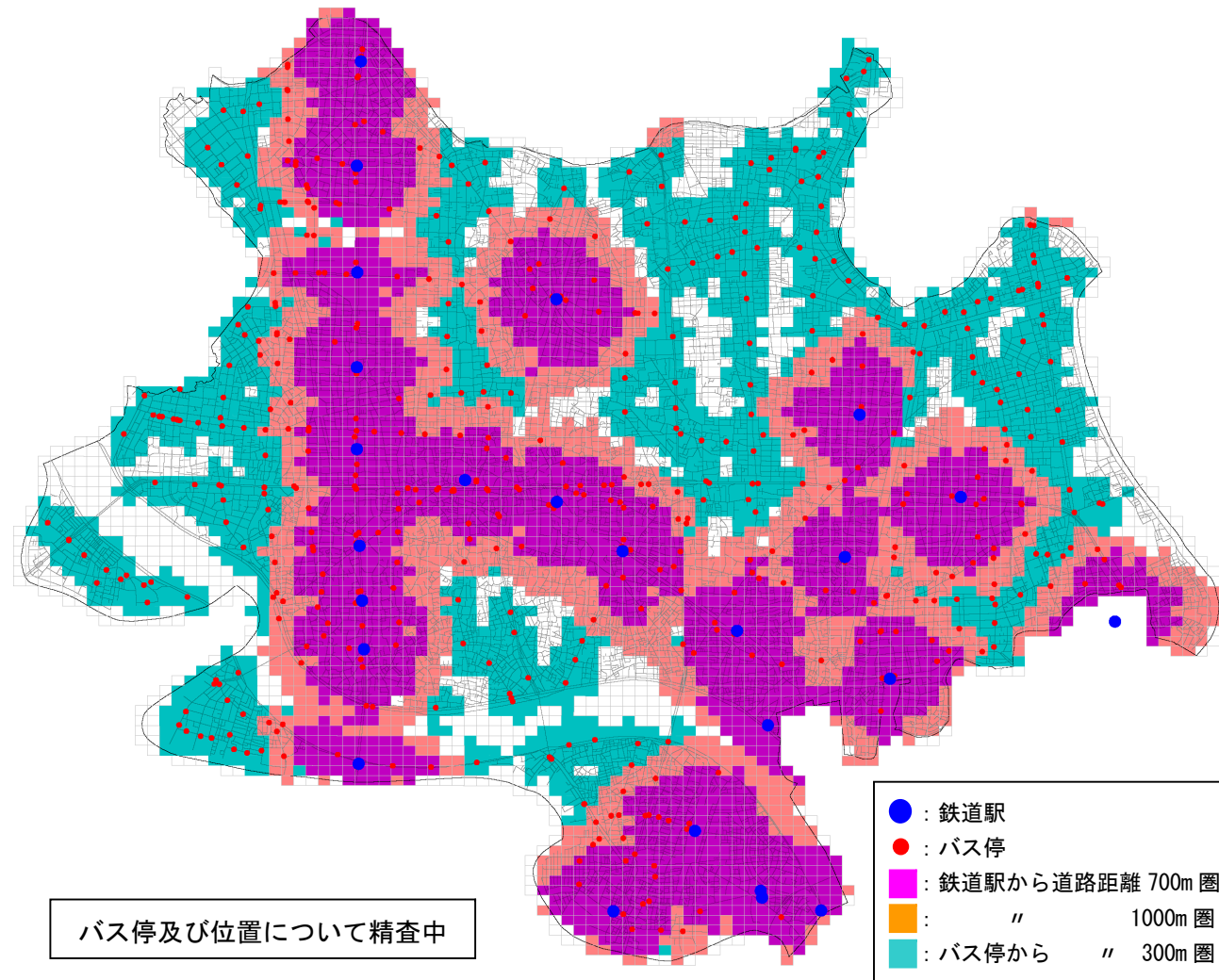


図 公共交通不便地域

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

注2) 不便地域の定義は、都内各区の定義をもとに設定（参考資料参照）

現在、交通不便地域は、足立区基本計画において駅から半径1km圏外またはバス停留所300m圏外の面積割合とし、平成19年度は9.8%、平成20年度は9.4%と鉄道やバスの新規路線の導入により改善している。

今回都市交通マスタープラン策定の中で、高齢化の進展等により、この交通不便地域の考え方について見直しを検討している。参考資料P15にあるように、バス停留所圏については200~300m、鉄道圏では200~1000mと幅が広く設定されている。

鉄道圏については、駅から徒歩10分程度を交通便利地域と考え、高齢者の場合は700m、健常者では800mの2通りが考えられる。

バス停留所については、これまでと同様300mとして設定し、鉄道駅は従前の各駅から一定距離（各駅から円で囲んだ範囲）ではなく、歩行距離の現実性を踏まえ、各駅からの道路距離で検討する。

また、基本計画での交通不便地域の指標は、面積割合としていたが、今後は新たな指標表現も検討していきたい。

【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。

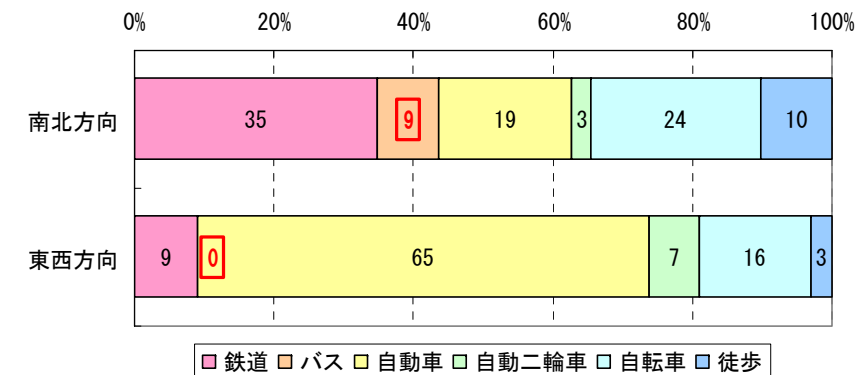


図 南北方向及び東西方向の代表交通手段分担率（平成20年度）

注) 南北方向：北千住駅を含む地域（0611ゾーン）⇔竹ノ塚駅を含む地域（0612ゾーン）

東西方向：舎人駅を含む地域（0614ゾーン）⇔綾瀬駅を含む地域（0610ゾーン）

出典：東京都市圏パーソントリップ調査

【利用率が低いはるかぜ路線への改善要望】

○ 特に利用率の低いはるかぜ路線（第7弾、第10弾）では、運行本数に対するニーズが高く、次いで運行時間帯となっている。

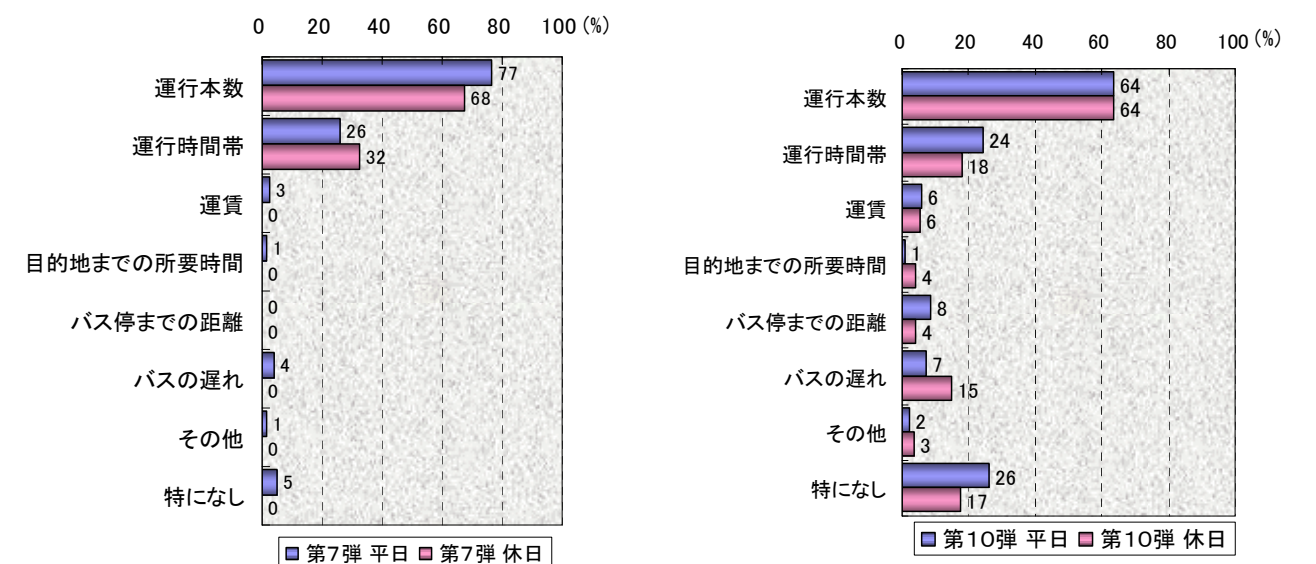


図 もっと利用するための改善してほしいサービス

図 もっと利用するための改善してほしいサービス

② 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。
- 交通に関する市民意識調査では、「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。

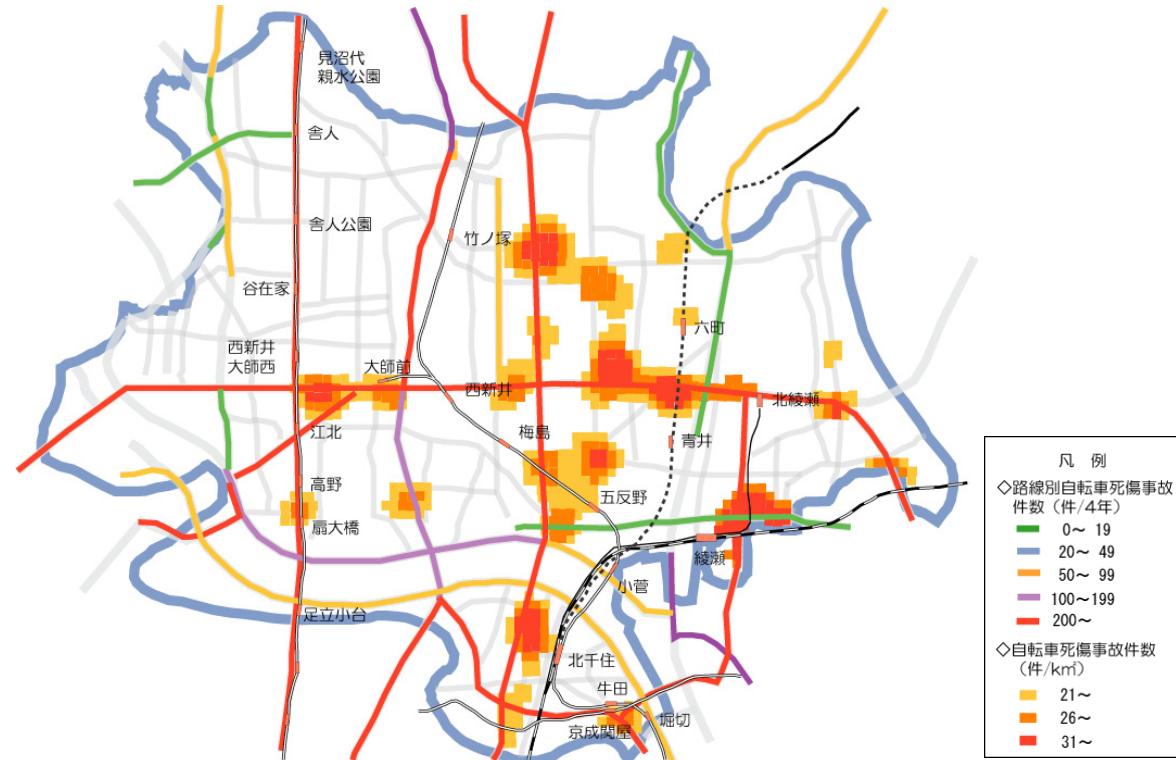


図 自転車事故多発地域・路線 (H21 年上半期) 出典：警視庁 HP

【駅周辺に集中する自転車需要】

- 竹ノ塚駅には3箇所 約4,500台収容の駐輪場（竹ノ塚東、竹ノ塚西、竹ノ塚南駐輪場）が位置し、利用圏域は東西方向に広がっている。
- 竹ノ塚駅周辺の幹線道路には、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。

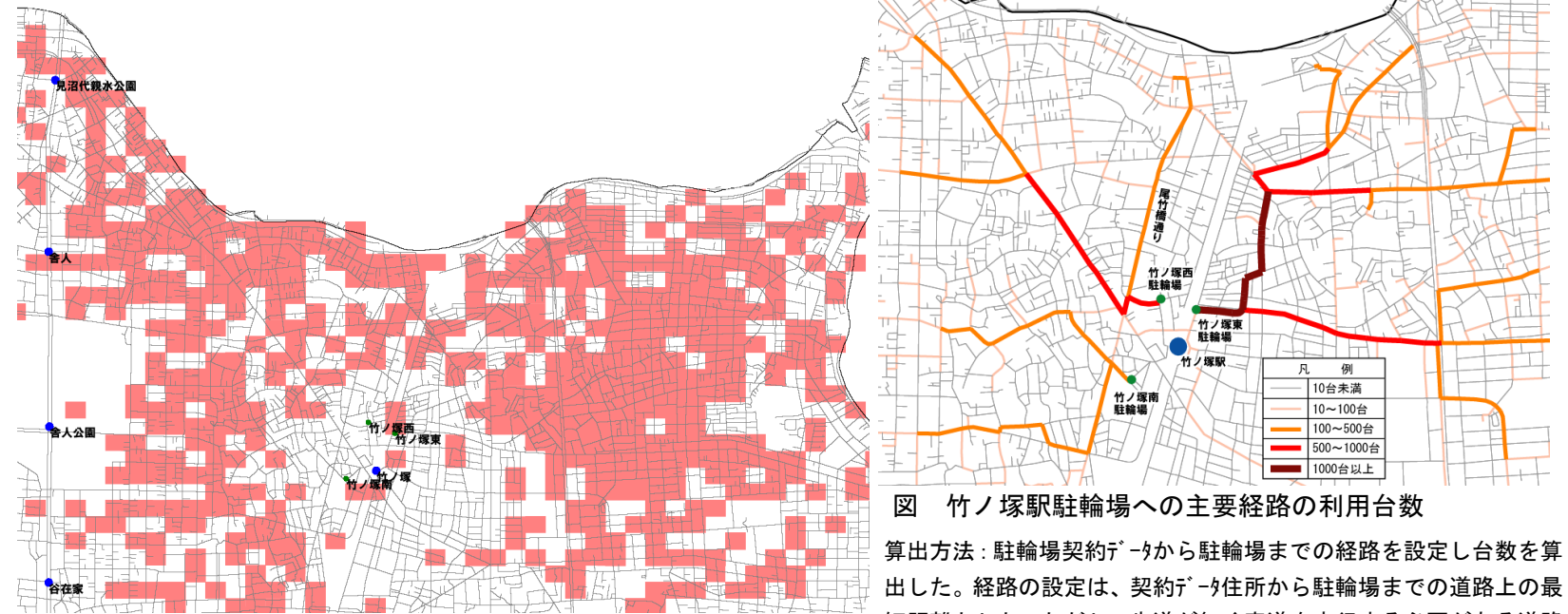


図 竹ノ塚駅周辺駐輪場の利用圏域
出典：各駐輪場契約データを図化

図 竹ノ塚駅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)

【違法駐輪による歩行空間の阻害】

- 「牛田・京成関屋駅」、「大師前駅」、「千住大橋駅」以外の駅においては、「乗入台数<駐車可能台数」となっている。さらに、竹ノ塚駅や綾瀬駅、北千住駅などで放置自転車がも多く発生している。

表 放置自転車の発生している駅

駅名	放置台数
竹ノ塚駅	759
綾瀬駅	668
北千住駅	569
大師前駅	282
北綾瀬駅	162
五反野駅	148
梅島駅	116
千住大橋駅	115

出典：駅前放置自転車の現況と対策 (H20.10 実査データ)

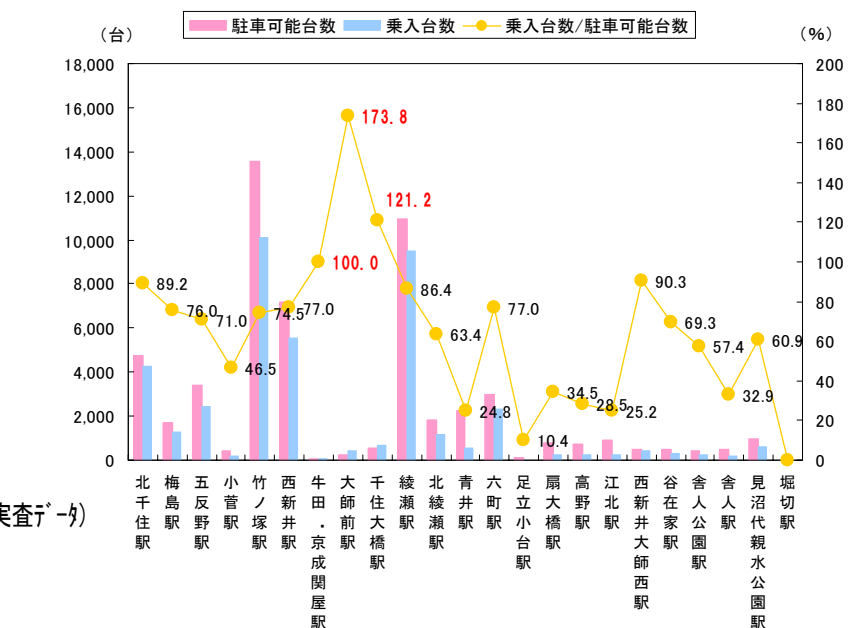


図 区内各駅周辺の自転車等駐輪場整備状況と乗入台数

出典：駅前放置自転車の現況と対策 (H20.10 実査データ)

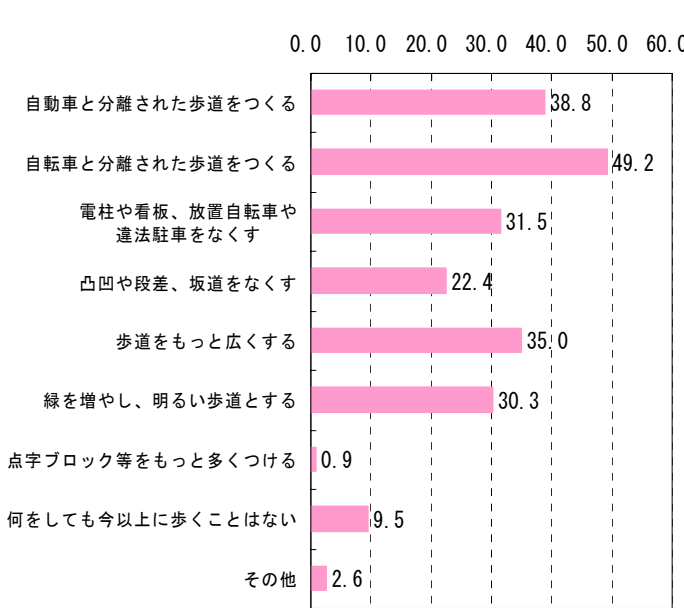


図 快適に歩くための条件
出典：区民市民意識調査 (H21)

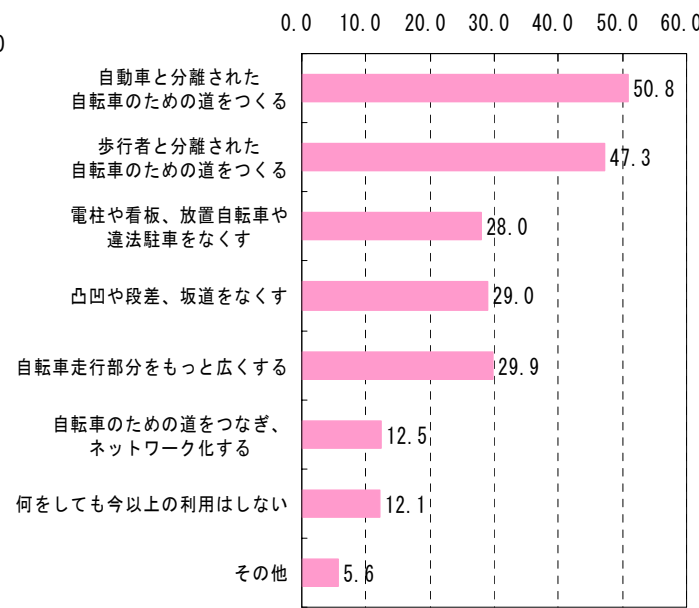


図 自転車をもっと利用するための条件
出典：区民市民意識調査 (H21)

③ 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】

- 自宅（足立区内）から出発する私事目的の8割程度が足立区内を到着地としており、その傾向は過去10年間で大きな変化は見られない。
- 足立区内の大規模商業施設は駅周辺に立地し、更に、事業所も拠点駅周辺に集積しており、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。また、交通に関する市民意識調査における「快適に歩くための条件」として、高齢者は「凸凹や段差、坂道をなくす」を回答する割合が高く、拠点駅周辺におけるバリアフリー化等が求められている。

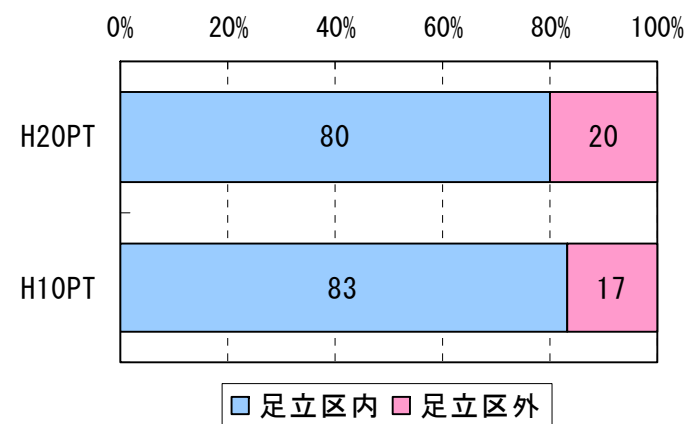


図 自宅発私事目的到着地の区内・区外割合
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H10・H20年）

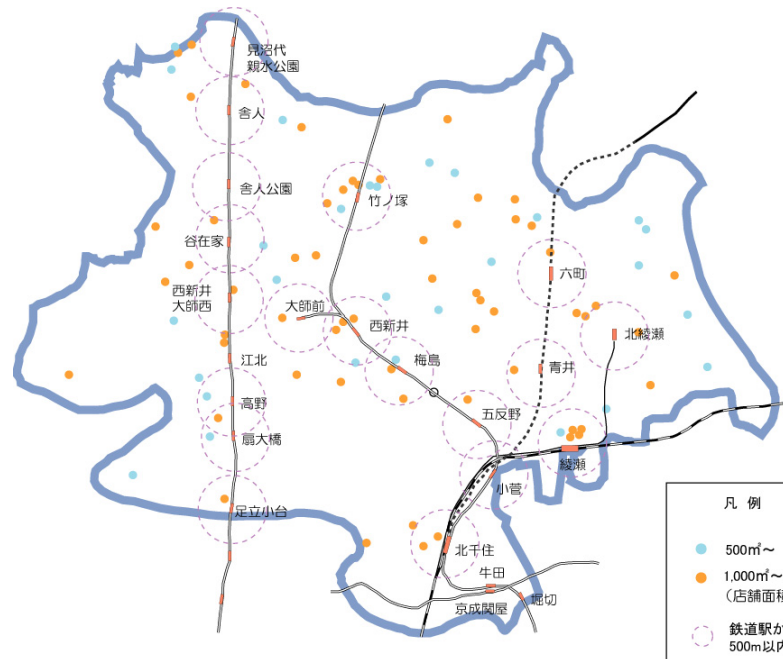


図 大規模商業施設立地状況

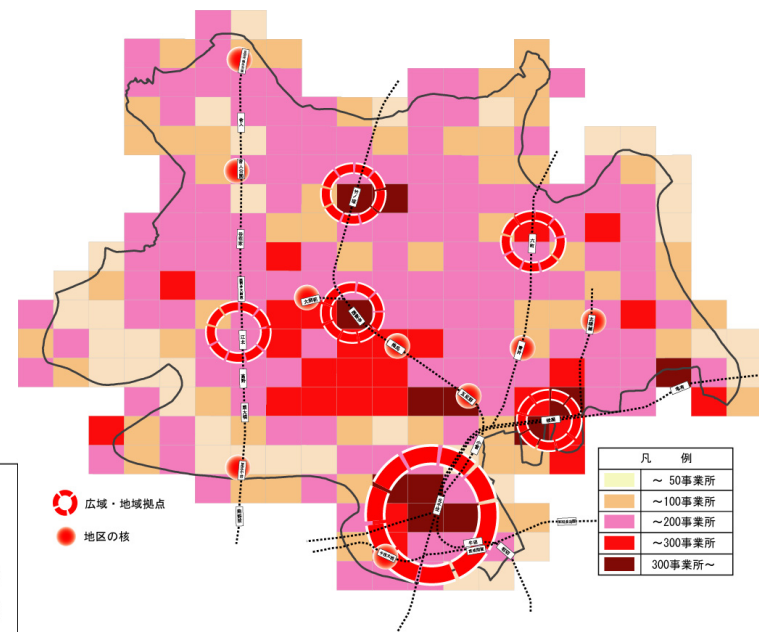


図 地域別事業所数（4次メッシュ）
出典：事業所・企業統計（H18）

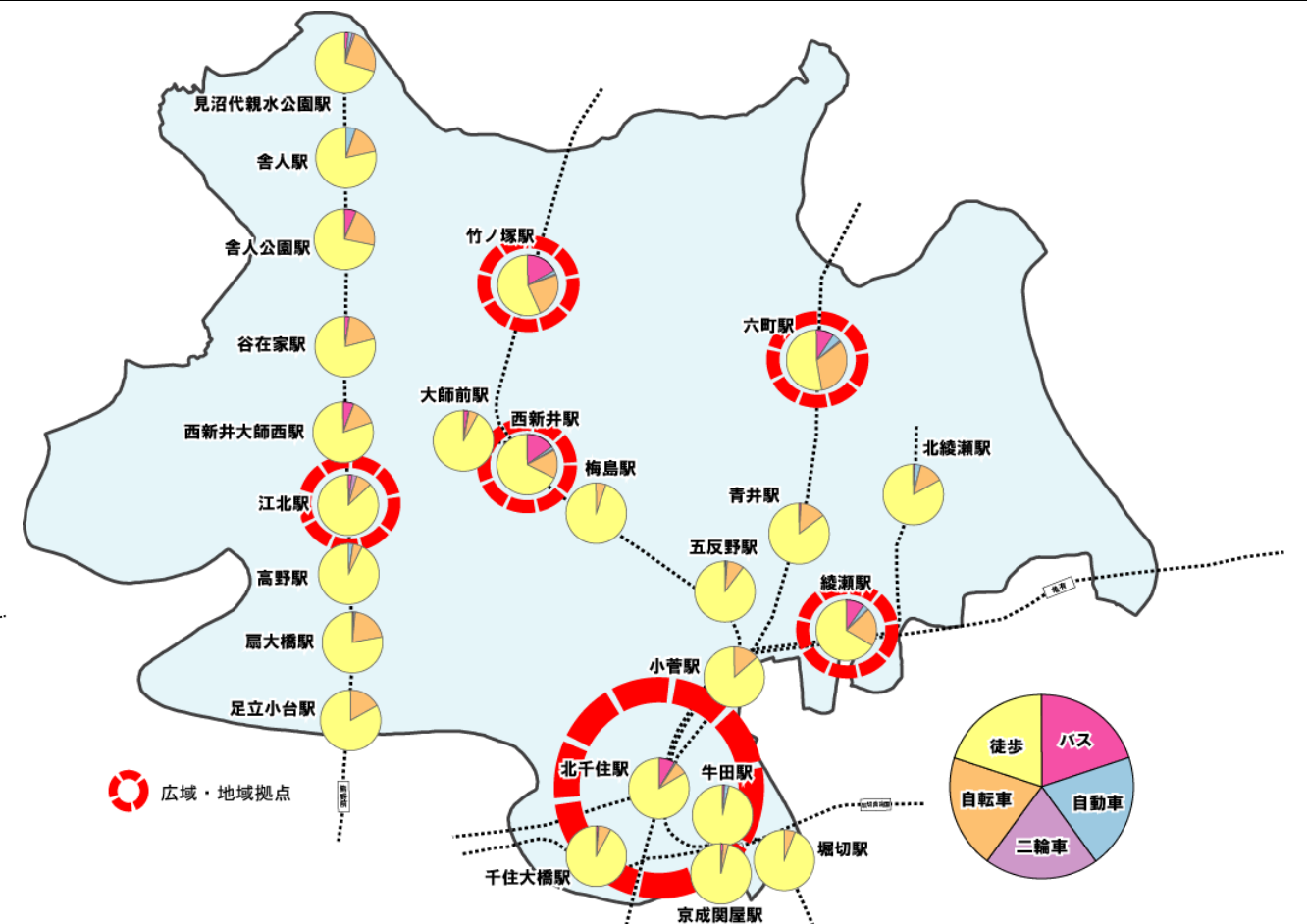


図 鉄道駅別端末手段分担率
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

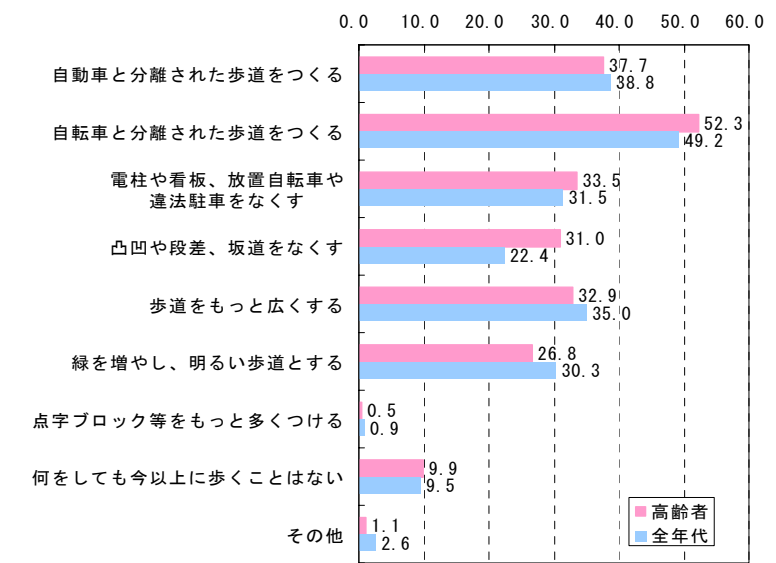


図 年齢別の快適に歩くための条件
出典：区市民意識調査（H21）

- 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が求められる。

④ 道路円滑化への課題

【幹線道路の渋滞とバス定時性の阻害】

- 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。また、バスが走行している道路にも混雑が発生しており、バスの定時性に影響を与えている可能性がある。
- バス利用増加の条件に「乗車する停留所に到着する時刻の遅れをなくすこと」、「駅などの目的地に到着する時刻の遅れをなくすこと」を選択している人もみられる。



図 混雑時旅行速度と主要バス路線運行本数
出典：混雑時旅行速度 H17 道路交通センサス

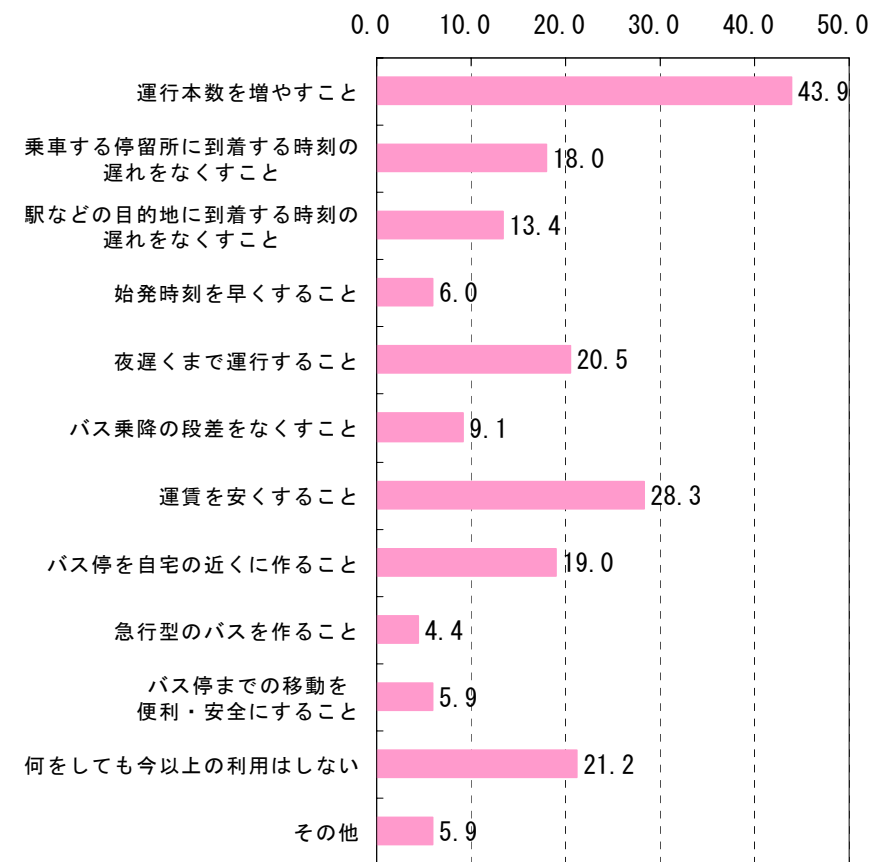


図 路線バス（はるかぜ含む）をもっと利用するための条件
出典：区民市民意識調査 (H21)

⑤ 高齢者等移動制約者の移動確保への課題

【STSなど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、高齢者（65歳以上）ほどバス及び徒歩の利用割合が高くなる傾向を示し、特にバス利用割合の増加が大きい。
- 特定施設調査において、バス利用増加の条件に、「バス停を自宅の近くに作ること」を挙げる高齢者も存在し、ドア・ツー・ドア等のサービスを検討する必要がある。
- 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。

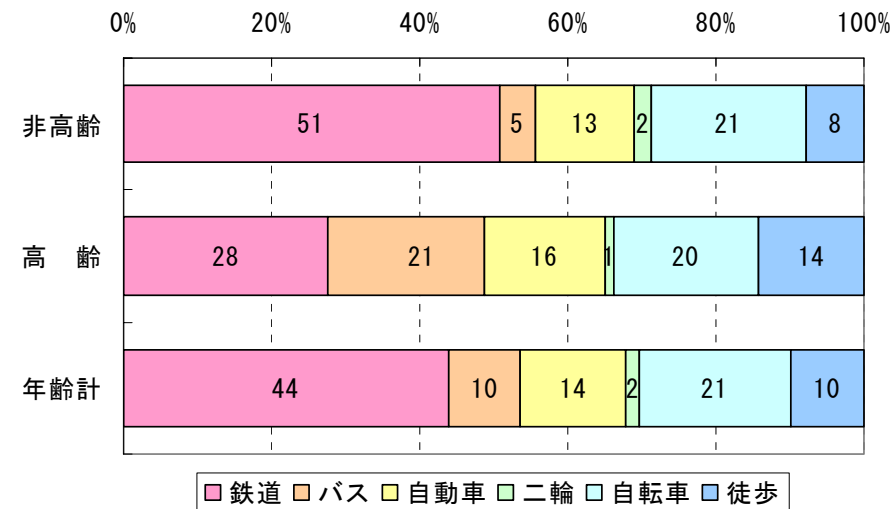


図 足立居住者の年齢階層別代表交通手段分担率 ※15歳以上を対象
出典：区民市民意識調査(H21)

【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】

- バスを利用した移動の目的施設としては「医療・厚生・福祉施設」が多くなっている。
- これら施設には、高齢者に加え幼児を伴う子育て世代の来訪が多いことが想定され、施設とバス停との位置を検討する必要がある。

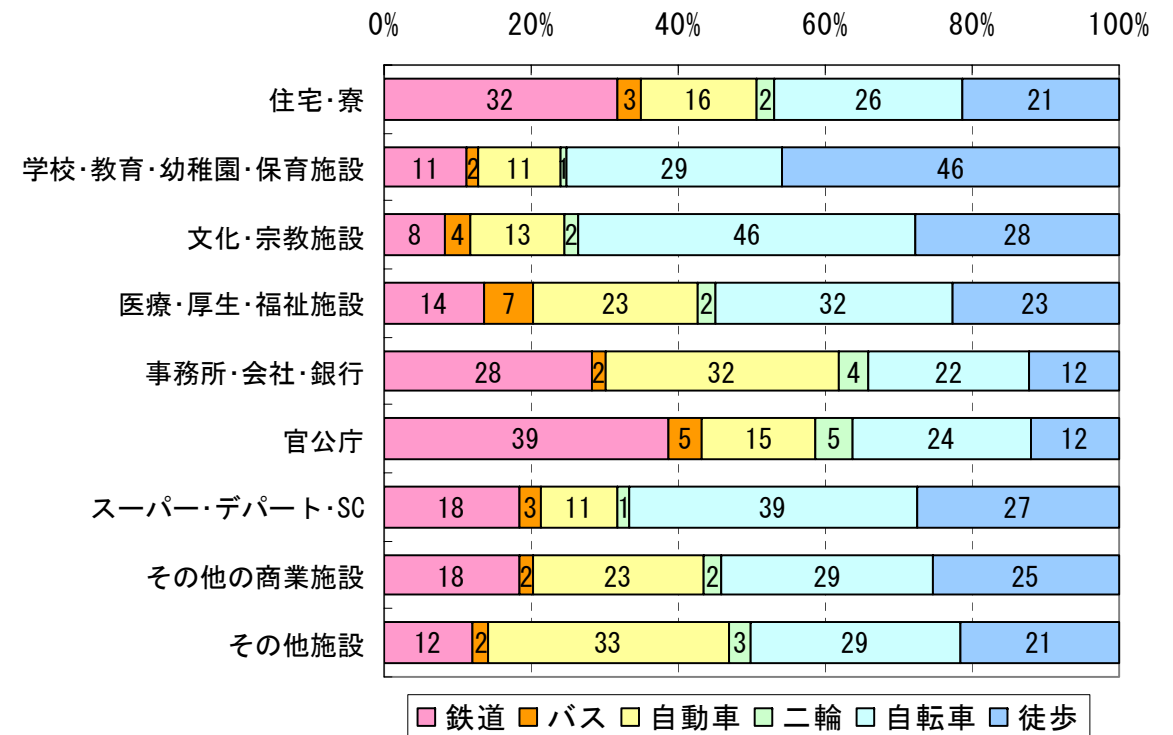


図 足立区内着施設別代表交通手段分担率
出典：平成20年度東京都市圏パーソントリップ調査

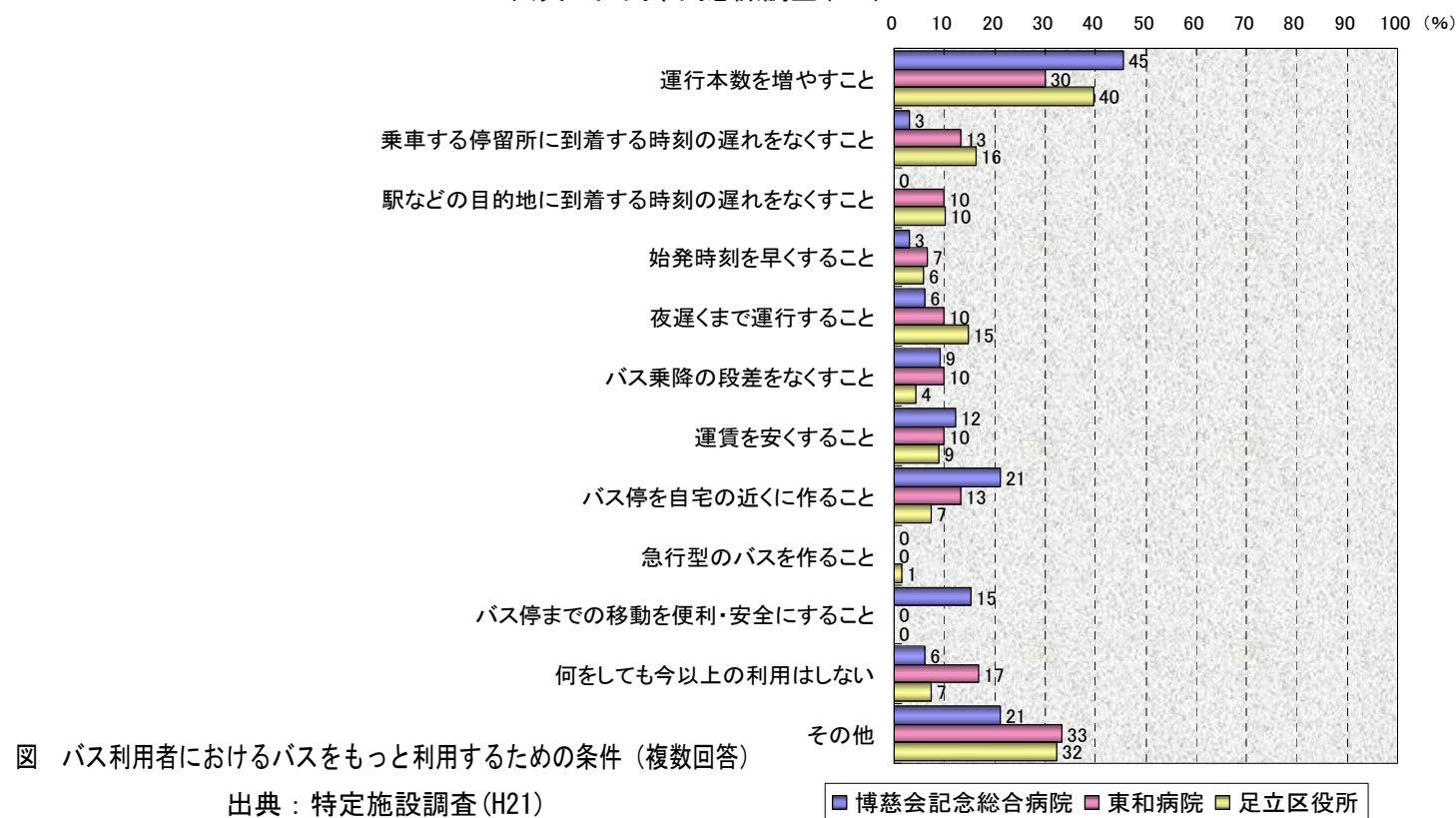
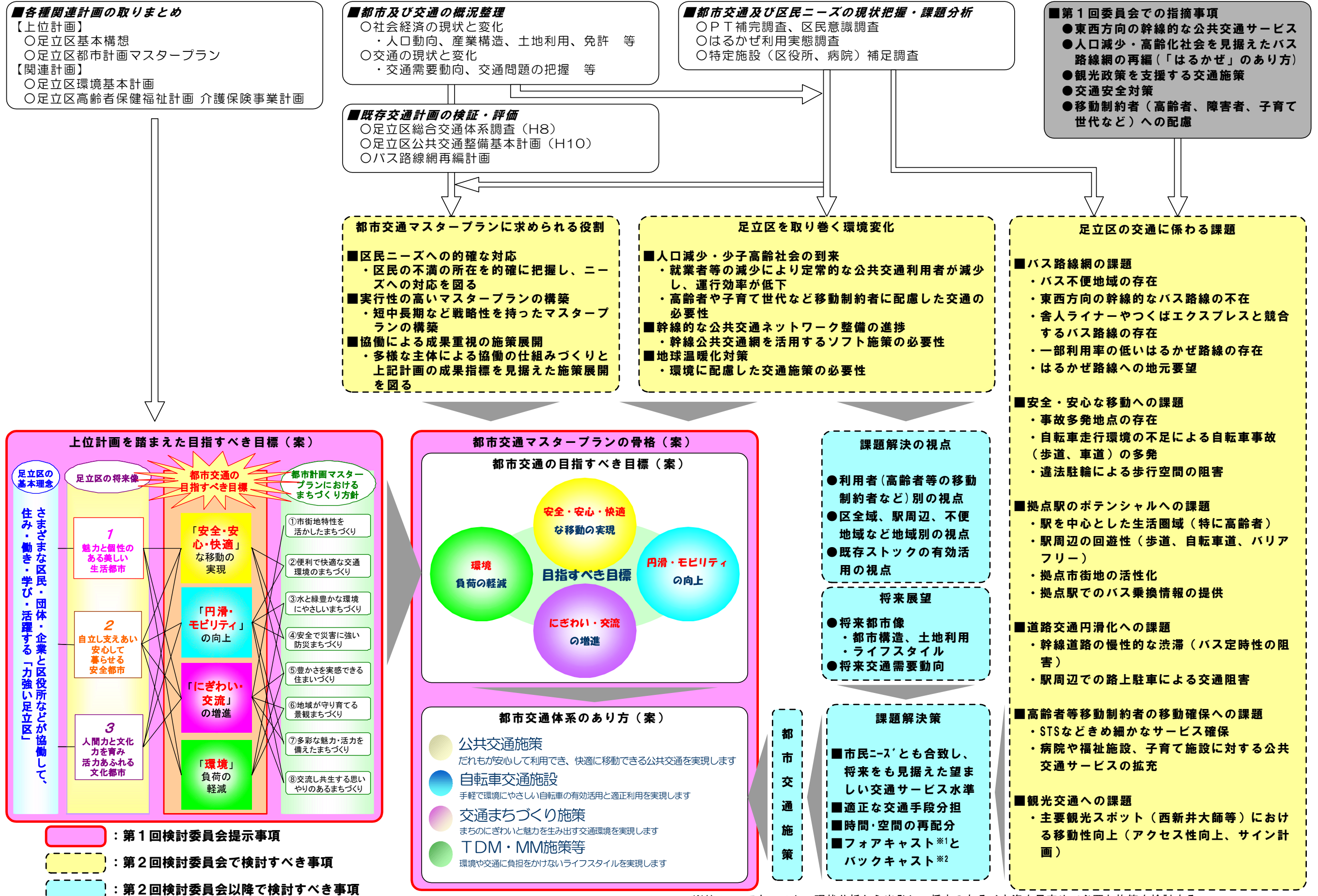


図 バス利用者におけるバスをもっと利用するための条件（複数回答）
出典：特定施設調査(H21)

V. 足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み



※1) フォアキャスト：現状分析から出発し、将来のあるべき姿を見定めて必要な施策を検討する
 ※2) バックキャスト：将来の目指すべき姿を先決し、そこから現状にさかのぼって当面必要な施策を検討する